

仙台を纏い、走る



仙台城跡から望む様々な景観をつないでいくように、
八木山から市街地を抜け、仙台平野、荒井へとつながる東西線。
その車両が身に纏うのは、
豊かな自然と賑わう街が調和する杜の都仙台、
仙台の礎を築いた伊達政宗公の兜の前立。
歴史、自然への誇りを抱き、継承していく市民とともに走る。
未来に向けて発展していく街を走る。

仙台が息づく車両“東西線2000系”

※2000系とは、車両の呼称。
両注器は1000系。

Design

政宗公をデザインに反映 新しい存在感を示す

車両前面には伊達政宗公の兜の前立(まえだて)をモチーフにした三日月状のデザインを「歴史」の象徴として前面仕上げで配置。その上下には「調和」を感じさせる円形のラインを施しています。また前面下部を山面にすることで豊かな表情を作り出しています。



Color

自然豊かな仙台の街と そこで暮らす人たちを色で表現

前面上部に流れるラインは仙台の空・川・海を表す「水色」。窓とドアの隙には水の「青」、青空の「緑」、街の活気や人のあたたかさをイメージさせる「黄」や「オレンジ」のスクエアドットを配置。自然や人が「調和」している仙台の街を表現しています。



スマートな走行

標高差が大きく、複雑な地形がつづエリアをつなぐ東西線では、走行を可能にするための技術だけでなく、メンテナンス性やコスト面でも優れた技術を多く採用しています。目指すのは、安全性と定時性に優れる、環境にやさしい交通ネットワークです。



快適な乗車環境

Bogie

リンク式揺籠台車で走行安全性が向上

車輪の両側を支えらるリンク式揺籠台車を採用し、車輪がレールの曲線に沿うように滑らかに通過することにより、走行の安全性の向上を図ります。この構造により、走行時の騒音・振動の低減も図ることができ、この台車の採用は地下鉄では初の試み。リニアモーター式地下鉄としては国内初となります。

※写真はイメージです。実際はより詳細な構造となります。



【曲線通過時の車輪の揺籠】

Passenger Comfort

小さい車両でも快適な車内

トンネル等の建設費を削減するため、車両断面を小さくしています。南北線に対し東西線は、車両外形で3割程度小さくなっていますが、座席の過半数がリニアモーターの採用により車内空間を下げること、車内空間は2割程度の縮小に加え、車内空間の有効性を確保しています。



【車体断面比較】

新技術

リニアモーター式地下鉄

東西線は、車輪式リニアモーター方式を採用しています。車輪の駆動力ではなくリニアモーターからの駆動力により推進したり、ブレーキをかけるので、急勾配に強く、また車輪とモーターとの摩擦がほとんどないことで車輪も走行できるなどの利点があります。



東西線は車内照明にLEDを採用し照明密度を小さくしていますが、消費コストも少なくなりました。

地球環境にも配慮

Environmental measures

車内装備の環境対策も万全

LED照明

ブレーキの力も電力に換えて、その電力を制御に活用する装置を車内照明に設置し、電力の有効利用を図ります。

LED照明

車内照明にLED灯を採用することにより、消費電力が削減されます。



【回生電力活用イメージ】

車体塗装

車体塗装を無塗装とし、シルバーカラーリングすることにより、紫外線対策の塗料工程（紫外線対策剤の使用）を省くことで、環境負荷の低減を図ります。また、塗料の劣化防止によりコスト削減も図られます。



主要バリアフリー設備 駅共通



黄色点字帯



トイレ



駅出入口の自動改札機



エレベーター



エスカレーター（上下両方）



可動式ホーム柵



駅構内案内（各駅案内図）



可変式情報表示装置



駅内サイン



視覚障害者誘導用ブロック

駅施設

- すき間調整材
- ひるびるトイレ（オストメイト対応洗浄器具付）
- 紙幣改札口の自動改札機
- エレベーター及び上下方向エスカレーター
- 可動式ホーム柵
- 授乳室（山台駅）
- 階段・横断路の2段手すり
- ホーム等の休憩用いす

上記設備だけでなく、安全に配慮を踏けない設計、車道や歩道といった敷地料、設備等での経費や稼働の増減も考慮したデザインにしています。

誘導案内

- 越知案内図、音声案内設備、音響案内設備
- 改札口やホームの可変式情報表示装置
- 案内サイン（駅ナンバリング・ふりがな・外国語表記など）
- 視覚障害者誘導用ブロック

乗客への誘導サポートだけでなく、観光客、外国人など様々な目的で訪れる利用者が自然な方向や目的地を判断しやすいデザインにしています。

充実のバリアフリー

東西線では、人に優しく、時代に即した地下鉄、一人でも多くの力に愛され、使いやすく、安全・安心であるために駅舎・車両共にバリアフリー設計、ユニバーサルデザインを推進しました。

主要バリアフリー設備 車両



扉開閉表示器



車いすスペース



扉開閉表示器



車いすスペース

車両

- 扉開閉表示器
- 車いすスペース（各車両1か所、2段横すり、非常通報器）
- 座席部の緩手すり
- 液晶式の車内案内表示装置

ユニバーサルデザインを徹底、あらゆる利用者が安全・安心に使えるよう、立ちやすさ、降りやすさのいたるまで考慮したデザインにしています。

東西線の建設にあたっては、ご高齢の方、障害のある方、車いすやベビーカーを利用する方々など、様々な視点から市民の皆様にご意見をいただいております。その声をもとに、交通の利便性だけではなく、利用者にとって移動の負担が少なく、快適で安全・安心にご利用いただけるよう設備を整えました。



その街々の玄関に

八木山・青葉山から広瀬川を渡り、市街地を通り産業地域、そして、新しい街、豊かな田園が広がる荒井へと続く。多様なエリアをつなぐ東西線では、路線としてのデザインポリシーのもとに、駅舎はその街々の玄関としてその土地の持つ魅力や特色をデザインに大きく取り入れています。

仙台市地下鉄路線図

※経路は仙台駅からの所要時間です

- バス乗換駅**
東西線駅に隣接した駅前広場が整備されました
- パークアンドライド**
東西線駅に近接する乗り換えのための駐車場が整備されました



T01 八木山動物公園駅

やぎやまどうぶつこうえんえき



八木山エリア

住宅エリアが広がり、東北工業大学八木山キャンパスもあり、通勤通学の市民にとって東西線は交通手段として大きな役割を担っています。また、八木山動物公園や遊園地といったレジャースポットが揃い、休日は家族連れなどでにぎわうエリアです。



八木山から望む青い空と緑をイメージした天井

空、まち、海を望む爽やかな空間

東西線の西側の起点駅で、駅前広場にはバス・タクシーのりば、一般車のりば(送迎用)及びパークアンドライド駐車場が整備され、スマートな通勤通学スタイルを可能にしています。八木山動物公園最寄りの駅らしく、眺めの良いまちのイメージを新舎天井に青い空や白い雲として取り入れ、またシジュウカラガンの羽ばたく姿や壁面には動物の写真、床には動物たちの足跡をデザイン。利用者が賑やかに楽しい気分になれる駅にしています。また標高136.4mと日本一高い場所にある地下駅です。



これも前は八木山動物公園とリンクする爽いデザイン



所在地/仙台市太白区八木山本町一丁目43地内

構造形式	地下3階	エスカレーター	10基	自動券売機	3台	自動精算機	2台
駅幅	300m	エレベーター	2基	自動改札機	4台		

竜の口橋りょう

八木山動物公園駅～青葉山駅間に位置する竜の口橋りょうは、標高差が大きく複雑な地形を走る東西線の特徴的な構造物で、東西線開業記念切手でもロケーションのひとつとして選ばれています。竜の口深谷の自然を守るために、深谷を一度に越える橋の長さとし、東西線の上層に都市計画道路(河内旗立線(河内道未定))を通したダブルデッキトラスとよばれる形式とし2つの橋をひとつにまとめました。鉄道と道路で併用するトラス構は、瀬戸大橋、関西国際空港連絡橋に続く3例目となる珍しい橋りょうです。



鋼構造トラス橋 橋長124m 主橋高12m

青葉山
エリア

豊かな自然と広瀬川の清流に囲まれ、杜の都のシンボルともいえる青葉山エリアは学部仙台を象徴するエリアでもあり、東北大学や宮城教育大学、仙台二高などの多くの学生の学びの場になっています。あわせて美術館や博物館といった文化施設施設、仙台城跡といった仙台の歴史を

学ぶ上で欠かせない史跡、大規模な会議や展示を扱う仙台国際センターがエリア内に広がっています。東西線は学術、文化、歴史を学ぶ市民や、観光・国際的なイベントで訪れる人々の主要な足としての役割を担います。

T 02 青葉山駅
Aobayama Sta.

あおばやまえき



地層のように深く、変化していくデザイン

東北大学工学部から宮城教育大学へ向かう市道と東北大学が橋脚を進める青葉山新キャンパスの敷地にわたって設置した青葉山駅。地下6階という構造上の特徴により、最も深いホーム階から、明るく開けた出入口までの変化をグラーションで表現しています。階面の一部を鏡面仕上げの鏡面にしてあり、地中に光る結晶のようにガラススタイルを配置、駅舎内のアクセントにしています。



輝きと質感、夜間でも目印になる鏡面仕上げの出入口



エスカレーター登降はかつてあった民道をイメージしたデザイン

所在地
仙台市青葉区寛平字青葉468番33

構造形式	地下6階
駅舎延長	150m
エスカレーター	14基
エレベーター	3基
自動券売機	2台
自動改札機	3台
自動精算機	2台



T 03 川内駅
Kawauchi Sta.

かわうちえき



広瀬川の清流をモチーフに

青葉山の丘麓の麓、広瀬川の清流を近隣に鑑み、大学生や高校生といった若者が行き来する、自然に囲まれたみずみずしく若いまちを表現しました。出入口では明るいつイルや水色のパネルを使ったアクセントが、水に囲まれた豊かなまちを連想させます。改札階やホーム階を含め、駅舎全体で水色や波紋をモチーフに、水のもつ柔らかな表情をちりばめており、伸びやかで自由を感じることができ空間にしています。



天井の高低差を活かし、水のゆらぎをおおらかに表現した改札階



ホーム階では天井に波紋をデザイン、開放感が水色を連想させます

所在地
仙台市青葉区川内42番

構造形式	地下2階 地上1階
駅舎延長	150m
エスカレーター	6基
エレベーター	3基
自動券売機	2台
自動改札機	3台
自動精算機	2台



T 04 国際センター駅
International Center Sta.

こくさいせんたーえき



市民利用施設として機能する2階部分



自然光を取り込む開放的な空間

地域を象徴、重厚と開放が共存

国際センター駅はその名の通り、仙台国際センター北側に設置。層根付きの連絡通路で天候に左右されずに施設間を移動できます。学術・文化の拠点地域、また仙台城跡への玄関口としてもふさわしい、重厚で格調高いデザインの駅と市民の新たな交流の場、情報発信の場としての明るく開放感のある空間という2つの大きな要素を、厚みのあるコンクリートや色調、全面ガラス、吹き抜けといったデザインで実現しています。



木目調の暖ももったデザインの連絡通路



所在地/仙台市青葉区青葉山2番5

構造形式	地下1階 地上2階	エスカレーター	4基	自動券売機	2台	自動精算機	2台
駅舎延長	170m	エレベーター	2基	自動改札機	3台		

広瀬川橋りょう/西公園高架橋

国際センター駅～大町西公園駅間に位置する広瀬川橋りょうは下流側の大橋と対応するよう、アーチを強調したデザインとしました。西公園高架橋は、高架下を公園の散歩道として落ち着きある空間構成をしました。この二つの橋は、仙台の代表的な景観の中の新たな橋として、風景をより引き立たせることを目指して設計コンペによりデザインを決定しました。平成25年度には、橋りょうに関する優れた業績に授けられる土木学会賞の田中賞を受賞しました。自治体発注の鉄道橋としては全国で3番目の受賞となります。



広瀬川橋りょう/3径間連続PRCラーメン橋 橋長172m 西公園高架橋/RCスラブ式CFT柱ラーメン橋 橋長118m

中心部
エリア

東北地方最大の都市である仙台市の中心部で、ショッピング・飲食・ホテルをはじめとした様々な商業施設も充実。経済はもちろん、文化の発信地としての役割も担っているエリアです。ここ数年は再開発も盛んで、新たな施設の開発、居住地の整備も行われています。東西線は、南北

線、更には東北地方最大のターミナル駅であるJR仙台駅へとスムーズに乗り換えることができ、通勤から観光まで様々な目的をカバーできる幅広いニーズに応じた都市生活を支える足となります。

T05 大町西公園駅
Omachi Nishi-koen Sta.

おおまち
にしこうえんえき



杜の都の城下を底で感じる

仙台有数の桜の名所である西公園と杜の都を象徴する青葉通に設置した大町西公園駅。西1出入口のデザインは伊達政宗公の兜の前置を取り入れ、政宗公が町づくりでみせた合理的で洗練されたセンスを駅舎に反映しています。改札階の天井には城下町の霞(ひさし)をイメージしたデザインを取り入れています。東西線で唯一、東行・西行線間を車両移動できる配線で、故障発生時に早期復旧に役立ちます。



公園の霞(あざや)のイメージの印象を伝えるホーム壁



伊達政宗公の兜の前置をデザインに取り入れた西1出入口

○所在地
仙台市青葉区大町二丁目3番14号地先

構造形式	地下2階
駅舎延長	187m
エスカレーター	13基
エレベーター	3基
自動券売機	2台
自動改札機	3台
自動精算機	2台



T06 青葉通一番町駅
Aoba-dori Ichibancho Sta.

あおばどりの
いちばんちょうえき



青葉通を一番町を色濃く映す

青葉通と東一番丁通の交差点に設置した青葉通一番町駅は、仙台のショッピングゾーン、魅力的で新しい情報が行き交うエリアをイメージ。顔面仕上げ、狭り込みのある素材、パステル調のカラーを効果的に使用し、おしゃれな駅舎にしています。改札階の天井には大きく光り輝く青葉をデザインし、コンコースは商店街のアーケードをモチーフにしたドーム天井にするなど、街との一体感、連続感も感じられる駅になっています。



アクセントのパーズピンクの柱がゲート感を強調する改札



コンコースのドーム状の天井と隣接する

○所在地
仙台市青葉区一番町三丁目3番2号地先

構造形式	地下2階
駅舎延長	167m
エスカレーター	12基
エレベーター	3基
自動券売機	2台
自動改札機	4台
自動精算機	2台



T07 仙台駅
Sendai Sta.

せんだいえき



天板や天照の反射で表情を変える西1出入口



曲線のやわらかな空間にケヤキを参照した新緑のタイルリズムよく配置

杜の都の玄関らしさをシンプルに表現

仙台駅は南町通と東五番丁の交差点に位置し、南北線仙台駅の下をくぐる形で設置しています。東北最大の都市仙台は機能が集中し、そこを行き交う人やイベントこそが主役と捉えてダイナミックな曲線で風に揺れる七夕の歌謡や、新緑のタイルなどで仙台の華やかさを、モトーンを基調として表現し、杜の都の玄関口にふさわしい洗練されたデザインにしています。南北線やJRとの乗り換えのスムーズさも意識した設計で、南北線ホームへは3~4分で移動できます。



東西線と南北線の線形は広く、シンプルにすることで分かりやすく



○所在地/仙台市青葉区中央一丁目10番10号地先

構造形式	地下4階	エスカレーター	18基	自動券売機	4台	自動精算機	4台
駅舎延長	187m	エレベーター	5基	自動改札機	6台		

南北線・JR 線乗り換え

仙台駅では、東西線駅と南北線の駅を十文字に交差する形で設置することによって、JR各線も含めた交通の結節駅として、利用者が目的に沿ってスムーズに乗り換えできるように上下エスカレーターや案内サインを充実させました。

南北線
東西線ホーム階が地下4階、南北線ホーム階は地下3階にあり、地下2階を經由して(改札口を出ずに)乗り換えることができます。

JR線
東西線の駅の東側から、JR仙台駅を地下で結ぶ仙台駅西口中央地下歩道を經由して、JR仙台駅の改札口に接続しています。

仙台駅での乗り換えイメージ



市街地
エリア

JR仙台駅東口周辺から東に広がる市街地は、大きく2つの表情を持ったエリアです。東口周辺は仙台の東側の玄関としてふさわしい高度利用とそれに伴う都市機能の強化が推し進められており、これから益々賑わいあふれる地域です。また、湯坊駅から薬師堂駅へとつながる地域は、

古くから居住地、商店街として発展してきた歴史あるエリアで、人々のからしを垣間見ることが出来ます。東西線は沿線のさまざまな地域、人々を繋げる役割を担います。

T08 宮城野通駅
Miyagino-dori Sta.

みやぎのどりのえき



歴史情緒と躍動する現在が融合

宮城野通駅は寺町として続いてきた由緒あるエリアであると同時に、区画整理で大きく様変わりし、新たな商業・業務機能も集まる宮城野通南側と東八番丁通に設置しています。躍動的な色彩パネルを改札正面に大胆に配置し劇的な変化と、整ったまちなみを表現しながら、両面で駅面を飾り、都心の整った街並みと、クリーンで落ち着いた、風格の感じられる空間を表現しています。



寺家建築を連想させる彩色の柱と格子の天井
落ちついた色調の中で木の温もりを表現

○所在地
仙台市宮城野区横町四丁目6番1号地先

構造形式	地下4階
駅 総 長 尺	133m
エスカレーター	14基
エレベーター	2基
自動券売機	2台
自動改札機	3台
自動精算機	2台



T09 連坊駅
Rembo Sta.

れんぼうえき



温かみのある小路をそのまま駅へ

連坊駅は仙台第一高等学校北側の通称「連坊小路」地下に設置。藩政時代以来の歴史が息づく街並み・商店街が大切にきた温かき、温かみのある小路を駅舎に落とし込みました。木質感を持った素材を用い、格子をモチーフに駅舎外観からホーム階までデザインを貫き配り、またコンコースでは春を彩る仙台・高野辺の桜並木を連想させるピンクのガラスをアクセントにし、地域に根ざす風景と、駅の利用者を強く結びつけるデザインにしています。



木質の柱、染をデザインしたコンコース
格子の母形が温かみを演出する改札前

○所在地
仙台市青林区連坊二丁目319番5地先

構造形式	地下2階
駅 総 長 尺	164m
エスカレーター	8基
エレベーター	3基
自動券売機	2台
自動改札機	3台
自動精算機	2台



T10 薬師堂駅
Yakushido Sta.

やくしどうえき



周囲のまちなみに調和した形状の北1出入口



使用する素材を揃え、落ちついた外観の南1出入口

人々が和やかに集う駅舎がテーマ

国指定史跡「陸奥国分寺跡」の東側道沿いに設置した薬師堂駅。地域に根生していた宮城野萩と大樹をデザインモチーフに、駅舎を人々が和やかに集う顔とみても可なり。改札階では宮城野萩が活かされたタイルをアクセントに、ホーム階では天井のかき込み照明が木漏れ日を見せ、駅舎外観は陸奥国分寺にかつて送られた回廊を連想した厚層で落ち着いたデザインとするなど地域が刻みこんだ歴史や周辺環境を尊重しています。



大樹をイメージした柱と木漏れ日を表現した床照明

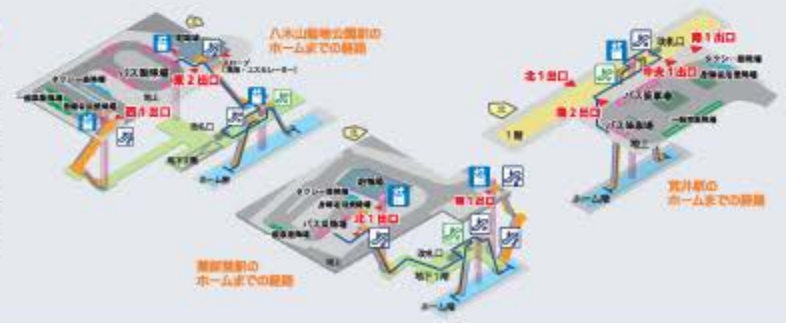


○所在地/仙台市青林区白萩町401番2地先

構造形式	地下2階	エスカレーター	8基	自動券売機	2台	自動精算機	2台
駅 総 長 尺	149m	エレベーター	3基	自動改札機	3台		

バス路線結節

八木山動物公園駅・薬師堂駅・沢井駅の3駅にはバスへの乗り継ぎをスムーズに行えるように駅前広場を整備されています。駅前広場とホームが、エスカレーター、エレベーターで結ばれ、バスと地下鉄の乗り継ぎがスムーズに。多様な世代が安全・安心に移動でき、定時性が高い交通環境を提供します。



仙台東部エリア

このエリアは、住宅地と高度経済成長期から仙台の経済拠点として発展してきた卸・流通業、工業団地が集積し、その周辺には新たな新中団地風景を望みます。産業を取り巻く環境の変化、地下鉄東西線の開業を見据え、積極的に新たな魅力の創出に取り組み、新しい

住宅街が広がっており、これまでの印象から大きく変わりつつあります。流通を支える大動脈といえる道路が縦横に走り、更に東西線の開業により中心部へのアクセスが向上します。

T11 卸町駅 Oroshimachi Sta.



これまでとこれからのまちを力強く表現

仙台の卸・流通業の中心「卸町」の入口、大和町四丁目交差点に設置。地域が担ってきた卸業から商業・居住・文化が融合する市街地へと変わりゆく姿、そして来たるべき未来を駅舎の階層ごとにデザインしています。ホームではこれまでの地域を表現し、コンコースでは多彩な素材や色彩でどんなものでも作り上げていく可能性や柔軟性を表現、出入口で利用者を圧倒するユニークな大空間がこれからのまちを象徴しています。



色やテクニクで視覚を刺激したエレベーター



大空間のスケールとインパクトで「これからのまち」を象徴するエレベーター

○所在地
仙台市若林区卸町一丁目1番7地先

構造形式	地下2階
駅舎延長	156m
エスカレーター	13基
エレベーター	3基
自動券売機	2台
自動改札機	3台
自動精算機	2台



T12 六丁の目駅 Rokuchonome Sta.



力強く眩しいラインが交差する

国道4号バイパス東側の産業道路に設置した六丁の目駅は、仙台の流通の大動脈をイメージし、そこから生まれる力強い響かさを表現しています。ホーム階、改札階には光が反射・交差するようなラインがデザインされ、産業を支える工業団地・産業道路の力強さや、スピーディーでいきいきとした印象を与えます。また、改札口に向かって流れの帯を集中させ、限度も変えることで、スムーズに利用者を導くという目的も果たしています。



近代的ながら、高級でおおらかなと趣が共存する1出入口



天井の照明に加え、壁面のラインでスピード感が進むコンコース

○所在地
仙台市若林区六丁の目中町1番34地先

構造形式	地下2階
駅舎延長	112m
エスカレーター	11基
エレベーター	3基
自動券売機	2台
自動改札機	3台
自動精算機	2台



T13 荒井駅 Arai Sta.



ランダムに配置したパネルで照明が木漏れ日のようにコンコースを照らします



鮮やかなグリーンが目立つ、緑の中を吹き抜ける風がイメージのホーム階段天井

爽やかで新たなまちの息吹

仙台東部道路の仙台東インターチェンジの南西に位置する荒井駅。いくね(黒敷林)が点在する緑豊かな地域の特徴を取り入れ、外観では空に向かう木々をデザインしたパネルを配置。改札階では天井の木目パネルが木漏れ日のような空間を作り、ホーム階では角度する若々しいまちを、青田を吹き抜ける風に重ねてデザインしています。東日本大震災の記憶と経験を継承する「せんだい3.11メモリアル交流館」と3才未満児専用遊具保育所が駅と合築整備されています。



南側に面し、大きく開けた多機能な駅前広場



○所在地/仙台市若林区荒井字字番1685番4

構造形式	地下1階地上2階	エスカレーター	2基	自動券売機	2台	自動精算機	2台
駅舎延長	266m	エレベーター	1基	自動改札機	3台		

パークアンドライド (P&R)

東西線では公共交通の利用促進を図る施策として、八木山動物公園駅と荒井駅でパークアンドライドを実施し、通勤・通学で市街地へ向かう道路の混雑の緩和、環境にやさしい交通を目指しています。八木山動物公園駅では、519台収容の駐車場を併設、地域の課題である、積雪や凍結による交通渋滞の緩和にもつながります。荒井駅では、170台収容の駐車場を併用。周辺にはない大規模駐車場になっています。





駅中心(キロ) 駅前後(累計距離)	0+235m (2+235m)		2+205m (2+200m)		3+670m (3+650m)		4+500m (4+490m)		5+200m (5+200m)		5+870m (5+870m)		6+650m (6+645m)		7+315m (7+315m)		8+000m (8+000m)		8+715m (8+715m)		11+215m (11+210m)		12+000m (12+495m)		14+130m (14+130m)		駅員4口 13.9km																										
	駅間距離(駅中心-駅中心)	2070m		1665m				635m		700m		670m		775m		665m		1245m		1165m		1500m		1285m		1635m																											
レベル標高(累計標高)	136.4m (136.6m)		123.6m (123.8m)		50.1m (50.3m)		36.6m (36.7m)		26.4m (26.6m)		19.5m (19.7m)		5.7m (5.8m)		-0.1m (0.1m)		6.9m (7.1m)		-2.9m (-2.7m)		-8.5m (-8.3m)		-15.3m (-15.1m)		-3.8m (-3.6m)																												
ホームの深さ(駅中心)	16.1m		30.3m		9.6m		4.6m		13.8m		18.5m		25.8m		31.3m		38.6m(RL)		14.8m		16.8m		14.7m		16.0m		6.9m																										
駅間急勾配(%)	-40		+40		-57		-47		-62		-24		-40		-11		-45		-13		-5		-12		+20																												
駅間最高勾配(%)	20RH		20RH		20RH		13RH		25RH		40RH		10RH		10RH		10RH		25RH		10RH		急傾		10RH																												
構造物延長(m)	39	300	584	202	1047	150	1412	150	449	170	400	121	187	527	167	568	187	532	133	1099	164	1000	149	1340	156	1151	112	1484	286	118	464	14.4km	構造物延長																				
(開切)	39	158	76		55	191	150	449	170		121	187		167		187		532		133		164		149		156		112		286	118	315	3.07km	(開切)																			
(NATM)			143	508		1047	40	55	1221				527																				3.54km	(NATM)																			
(ローブリ)																																		7.17km	(ローブリ)																		
(橋/土工)				124						172	118					568			532		1099		1000		1340		1151		1484				149	0.41km	(橋/土工)																		
(土工)			39		39						23																						0.19km	(土工)																			
橋脚・柱礎																					3	橋脚	橋脚	基礎並列	橋脚	基礎並列	橋脚	基礎並列	橋脚	基礎並列	橋脚	基礎並列	橋脚	基礎並列	橋脚	基礎並列	橋脚	基礎並列	橋脚	基礎並列	橋脚	基礎並列	橋脚	基礎並列	橋脚	基礎並列	橋脚	基礎並列	橋脚	基礎並列	基礎	14.4km	(橋脚)

■東西線概要

項目	概要
建設区間	八木山動物公園駅～荒井駅
建設キロ	14.38km (地上部 0.58km、地下部 13.80km)
営業キロ	13.90km
駅数	13 (地下駅)
駅間距離	最長2.07km (八木山動物公園～青葉山) 最短0.64km (川内～国際センター) 平均1.16km
事業期間	平成15年度～平成27年度
開業	平成27年12月6日
建設費(見込)	2,298億円 (159億円/km)
工法	開削、シールド、NATM、橋梁、高架橋
軌間	1,435mm (標準軌)
曲線	最小曲線R105m
勾配	最急勾配57%
集電方式	直流1,500V架空線方式
荒井車両基地	62,100㎡
変電所	3か所 (青葉山、宮城野通、卸町)
車両	リニアモーター駆動車両 4両15編成60両 (開業時)
保安設備	ATC (自動列車制御装置)、ATO (自動列車運転装置)、列車無線、運行管理システム、可動式ホーム柵
駅舎	エスカレーター (全駅)、エレベーター (全駅)、駅冷房2駅 (青葉道一番町、仙台)
駅務機器	自動券売機、自動精算機、自動改札機 (全駅)
運行回数	平日150往復、土休日135往復
運転間隔	平日 朝:5～6分 昼:7分30秒 夕:6分 土休日、早朝、深夜を除き概ね7分30秒
予測利用者数	8万人/日 (開業時)

■車両諸元

形式	2100 (Mc1)	2200 (M1)	2400 (M2)	2500 (Mc2)
定員 (座席)	92 (28)	102 (36)	102 (36)	92 (28)
自重 (t)	28.9	27.8	27.8	28.9
車体寸法 (mm)	長	16,000		16,250
	幅	2,494		
	高	3,145	3,140	3,145
車両性能	最高運転速度70km/h			
	加速度3.5km/h/s 減速度4.0km/h/s (常用) 4.5km/h/s (非常) 4.5km/h/s (保安) 加速度・常用減速度・非常減速度は200%乗車まで一定 保安減速度は空車時			
制御方法	2レベルPWM制御IGBT-VVVFインバータ制御 1C2M×2 3300V-1200A			
制御装置	MAP-144-15V265		MAP-144-15V265	
ブレーキ方式	全電気指令式電磁直通空気ブレーキ (回生ブレーキ併用) 基礎ブレーキ:ディスクブレーキ式			
主電動機	三相リニア誘導電動機 MB-7012-A 135kW 1100V 190A			
台車	リニアモーター駆動式 ボギー角運動リンク式操舵機構・ボルスタ付き空気ばね台車 SC102			
集電装置	KP83C×1		KP83C×1	
戸閉装置	単気筒複動式 再閉装置・全閉時減圧機能付き			
空気圧縮装置	三相誘導電動機駆動レシプロ式 2,002ℓ/min			
	C2000ML		C2000ML	
補助電源装置	3レベルIGBT-SiV 120kVA			
	NC-WAT120E		NC-WAT120E	
蓄電池	ニッケル・カドミウムアルカリ蓄電池 80Ah			
冷房装置	CU785 14.54kW (12,500kcal/h) ×2			
A T C	高周波連続誘導方式			
A T O	地点検知車上演算方式			
列車無線装置	空間波無線方式 (150MHz帯デジタル方式)			

■車両三面図

