

酒田大火後の商業環境の変化からみた 中町地区（モール街）の地理学的考察

奥山 勇

I はじめに

都市における商業活動を考える場合、高度経済成長以後の都市化に伴う商業環境の変化を見逃すことはできない。特に従来から都心に立地している中心商店街にとっては、商業環境への対応が大きな課題となってくる。

本稿では、酒田大火を契機に商業環境の大幅な変化をみた、山形県酒田市をとりあげ江戸時代から庄内地方の商業の中心として栄えた中町商店街について、その位置づけと問題点を明らかにするものである。

II 大火と復興の概況

昭和51年10月に発生した酒田大火は、焼失面積22.5ha、焼失家屋1,774棟という大規模なものであった。致命的だったのは、被災地の西半分が酒田市最大の繁華街、中町商店街であったことだった。しかし復興にあたり、市と商店街は「近代的な魅力ある商店街」というスローガンのもとにモール街（注1）を建設し、3年後の54年には復興事業も全て完了した。

III 大火後の商業環境の推移

中町商店街（以後、中町地区という）をとりまく商業環境の指標として、①商業地区の分極化、②大型店の進出、③交通網と駐車場、の3点をとりあげ、これらについて大火後の推移を述べる。

①商業地区の分極化

現在酒田市には3つの商業地区が形成されている。1つは大火の舞台となった中町地区、1つは48年から再開発事業の開始された駅前地区、1つは53年以降、第1種、第2種大規模店の出店が目覚ましいバイパス地区である。

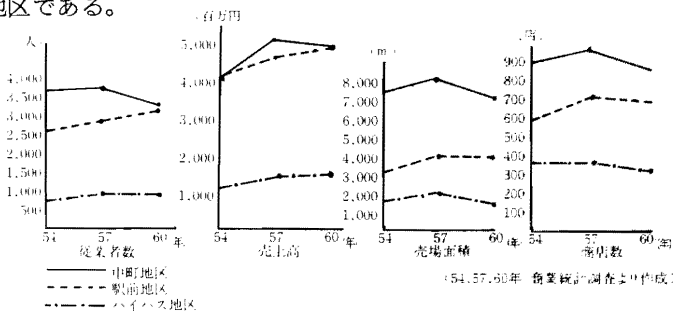


図1. 商業地別主要商業指標の推移

図1より駅前地区、バイパス地区に比べ、中町地区は57年を契機にどの商業指標も下降傾向にある。また売場面積、商店数で圧倒的優位を占める中町地区も、売上げ高では60年に駅前地区とほぼ同額となっている。

図2の歩行者交通量の推移では、復興後4年間ほど中町地区が駅前地区より8,000人ほど多かったが、55～57年を契機に急激に落ち込み、現在では両地区ともに10,000～8,000人程度になっている。

②大型店の進出

昭和50年以降酒田市では大型店の出店が相次いだ。図3でみるように第1種、第2種大規模店の出店は駅前地区、バイパス地区に多かった。特にバイパス地区では第1種、第2種大規模店が6件出店し、以後1つの商業地区を形成したのは注目すべき点である。駅前地区に出店した第1種大規模店のジャスコと、庄交ターミナル（バスターミナル）を付設した大沼デパート（現在ダイエー）は鉄道、バスといった交通の要所に位置し、駅前地区の中心機能を果たしている。以上2地区に対し、中町地区は第1種大規模店の清水屋デパートが出店したにとどまっている。

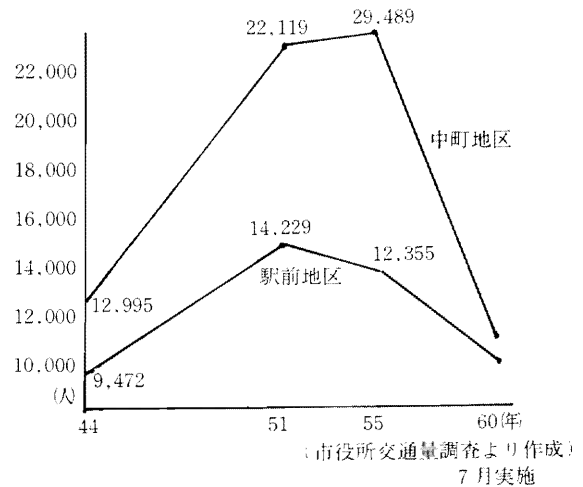


図2. 地区別歩行者交通量の変化

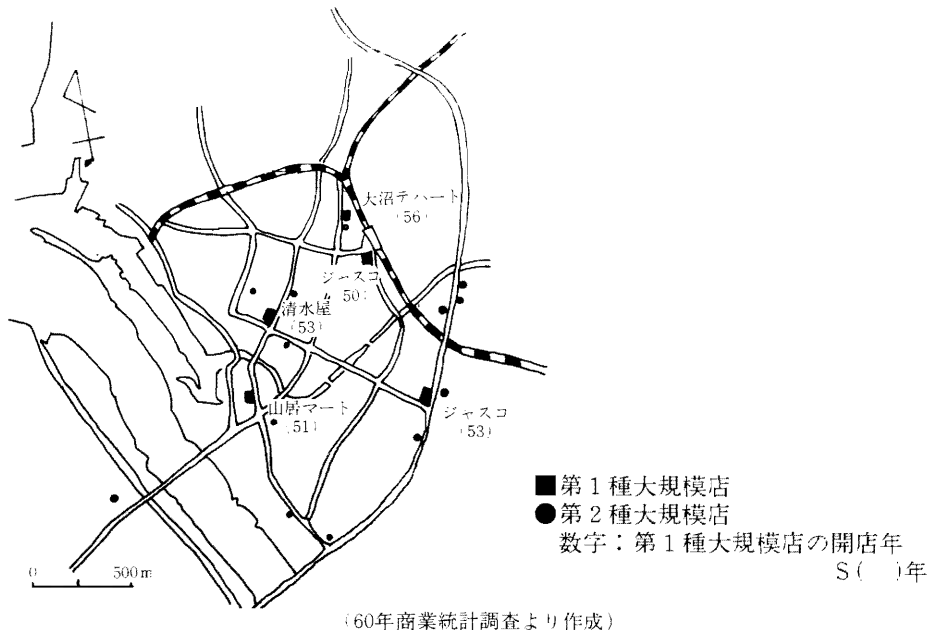
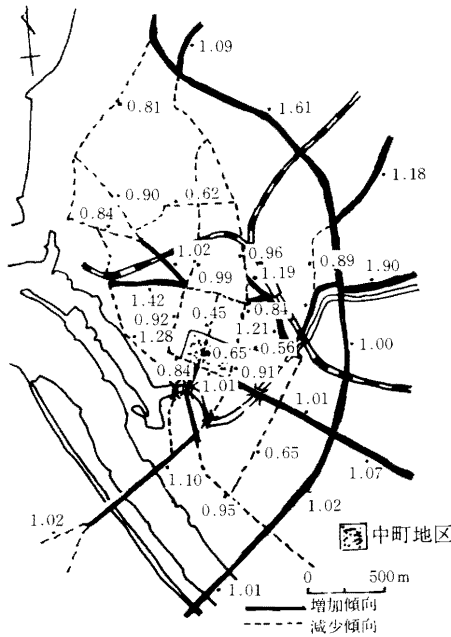


図3. 第1種、第2種大規模店の分布



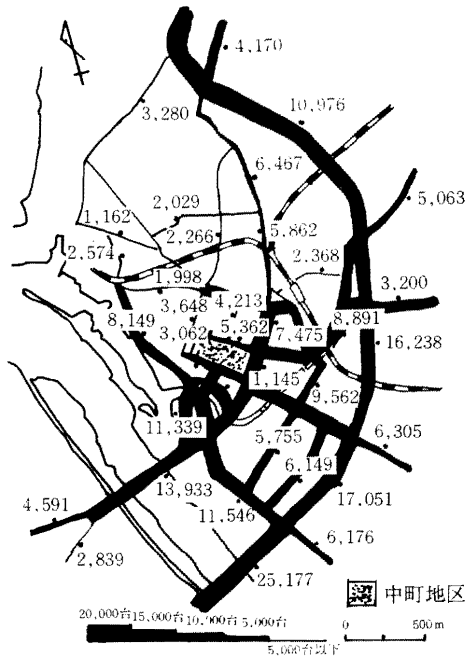
数字 = $(55/52 + 58/55 + 60/58) \div 3$
 平均の伸び率
 (52, 55, 58, 60年の交通量調査より作成)

図4. 主要道路の交通量の伸び率

③交通網と駐車場

図4は52～60年の交通量の伸び率を示したものである。目立っていることは、中町地区を含む旧市街及びその北側で減少傾向がみられることである。一方、バイパス及びバイパスと農村部を結ぶ路線や旧市街の南側で増加傾向がみられる。交通量の路線間の格差は図5でも明瞭である。バイパス地区についていえば、その立地点が7号線（バイパス）沿線であり、また駅前地区は交通の要所であり、商業面では両地区ともプラスにはたらいている。両地区に比べ中町地区は路線間の交通量の格差から考えれば、商業面ではマイナスの影響を受けている。

図6は中町地区の駐車場の分布である。60年の商工会議所の調査によれば、旧市街の駐車場の収容台数は2,316台であり、そのうち中町地区の収容台数は1,455台である。実に63%が中町地区に集中しており、収容台数には充分である。しかし有料駐車場が収容台数の51%を占めることや、駐車場が大通りを除いては狭く、入りくんだ通りに無雑作に分布していることは利用者に不便さを感じさせている。



(60年7月交通量調査より作成)

図5. 主要道路の交通量（60年）

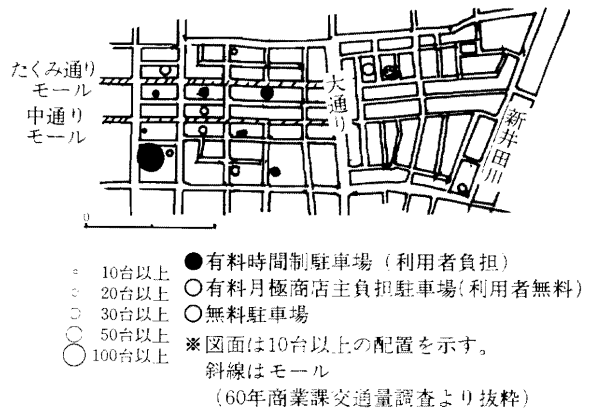


図6. 中町商店街客用駐車場の位置図

Ⅳ 買物動向調査による分析

次に前章で示した3つの指標について60年の買物動向調査から分析する。

①商業地区の分極化について

表1は各商業地区への依存度を示したものである。旧市街では浜田町を除き中町地区への依存度が高い。新市街は各商業地区の競合地区であり、どの商業地区も平均した比率を占めている。しかし、光ヶ丘は中町地区へ、駅東は駅前地区へ、新橋はバイパス地区へとその依存度は異なっている。農村部では西荒瀬と南遊佐を除いてほとんどがバイパス地区、その他の地域への依存度が高くなっている。

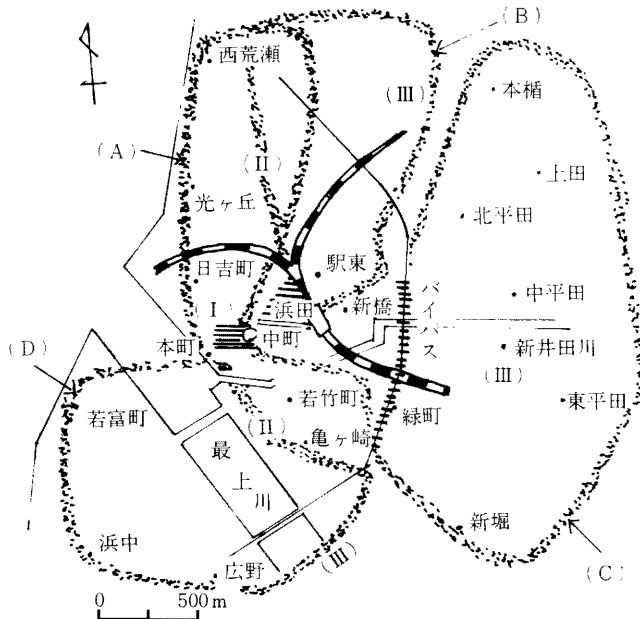
表1. 地区別買物依存度

	中町	駅前	バイパス	遊歩,その他	
旧市街	日吉町	45.7	13.4	5.3	35.8
	本町	59.4	9.4	6.6	24.6
	浜田	22.2	36.0	10.7	31.2
新市街	光ヶ丘	36.0	23.4	7.5	33.3
	駅東	15.9	36.0	12.5	31.2
	新橋	20.8	18.9	44.1	16.3
	緑町	23.1	17.5	24.6	34.7
	若竹町	29.9	12.9	6.5	50.6
	亀ヶ崎	26.7	11.8	10.5	51.1
農村部	若宮町	23.3	18.6	9.1	48.9
	西荒瀬	37.0	33.9	18.2	10.9
	南遊佐	16.3	38.3	3.1	42.3
	本橋	6.2	20.9	31.4	41.2
	上田	34.6	29.9	17.5	17.9
	北平田	15.0	17.9	35.7	31.5
	中平田	15.2	24.7	40.5	31.5
	東平田	9.1	19.0	45.7	26.1
	新堀	30.0	19.3	14.5	36.3
	広野	13.4	19.5	22.8	44.4
浜中	35.6	9.8	5.6	49.0	

○数字は、町の各商業地区の依存度のパーセント

○特に高い数値には数字の上にーを加えた。

60年買物動向調査より作成



- (I)旧市街：臨海線と新井田川で囲まれた部分
- (II)新市街：旧市街からバイパス沿線まで
- (III)農村部：バイパスの周辺

- (A)：中町地区高依存度地域
- (B)：駅前地区高依存度地域
- (C)：バイパス地区高依存度地域
- (D)：その他への高依存度地域

図7. 地区別高依存度地域

60年（商工課買物動向調査より作成）

図7は各商業地区への高依存度地域を示したものである。注目すべきことは、バイパス地区が農村部をかなり高い比率でその高依存度地域にもっているのに対して、中町地区は旧市街、光ヶ丘といった、市街地北側の限られた部分にその高依存度地域をもっていることである。大火前、市街地周辺の農村部のほとんどが中町地区への高依存度地域だったことを考えれば、バイパス地区の台頭により中町地区への依存度はかなり減少したといえる。

②大型店について

図8の利用買物店舗比率でみると、デパートが全体の25.5%を占めている。酒田市には現在、第1種、第2種大規模店が21件営業しており、1件あたりの利用率がいかにも高いを示している。一方、一般小売業は24.3%を示すとどまり、中町地区についていえば、清水屋デパートを除いてはほとんどが一般小売店であることから、1件あたりの利用率はかなり低いといえる。

③交通網について

図9によれば、旧市街地では中町地区、駅前地区については、自転車、徒歩による買物が比較的多い。しかし新市街、農村となるにつれて自家用車の利用率が圧倒的に高くなってきている。60年の商工会議所の調査によれば、市内の4割が車を2台以上所有し、中町地区への来街者の6割が自家用車を利用していることから、今後一層、自家用車の利用が増えるものと考えられる。しかし中町地区は市街地の中央に位置するため、郊外、農村部から顧客を求めるためには、農村部と市街地を結ぶ路線の充実が必要である。

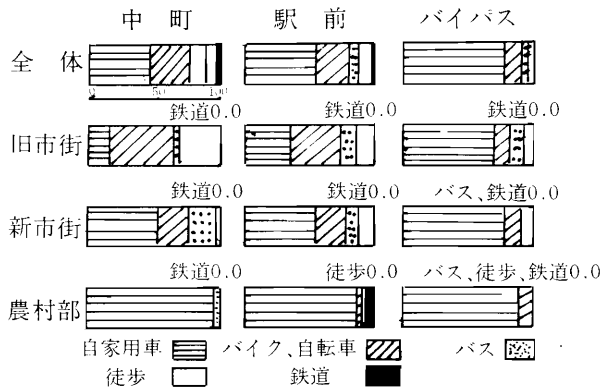


図8. 地区別利用交通手段

(60年買物動向調査より作成)

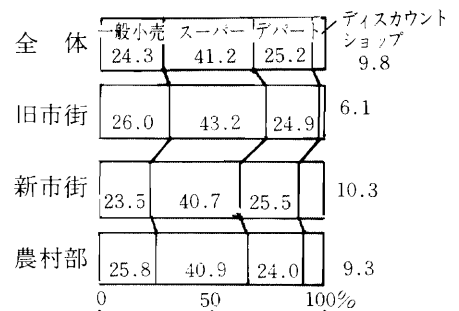


図9. 利用買物店舗比率

(60年商工課買物動向調査より作成)

V 考 察

商業環境の変化として3つの指標の推移と買物動向調査をみてきた。この他に大きな要因として51年に酒田北港に誘致され、57年に全面撤退となった住軽アルミの解散があげられる。住軽アルミの撤退は、図2からもうかがえるように57年以降の酒田市全体の経済不況につながっている。

しかしながら住軽アルミの問題を除いても、中町地区は大火後、悪条件が重なっている。大火前、中町地区は酒田市最大の中心商店街であったが、大火前後急速に駅前地区とバイパス地区が形成されたことにより、中心商店街としての性質は失われつつあり、むしろ3商業地区の競合的性格を強めつつある。

60年の買物客の傾向は、自家用車によるデパート、スーパーでの買物が圧倒的な比率を占めていることが明らかになった。これは大型店の配置、交通網、駐車場と密接な関係をもっている。駅前地区、バイパス地区が、第1種、第2種大規模店を背景にした商業地区であるのに対して、中町地区は一般小売店が主であり、消費者のニーズとかがみ合わない面もある。これは、中町地区に近い旧市街地の顧客でさえ、駅前地区、バイパス地区に流れていることからもうかがえる。

また、市街地の中心部に位置する中町地区は、新市街、農村部からの集客力が弱いことも明らかになった。これは市街地への交通の便の悪さもさることながら、買物客の利用しやすい交通の要所というメリットのある駅前地区、市街地まで入らずとも購買が可能なバイパス地区に顧客が流れるためである。

Ⅵ 結 び

大火後の商業環境の変化は駅前地区、バイパス地区ではかえってそのメリットを生む結果となり、一方、中町地区ではデメリットを生む結果となった。大火後、「近代的な魅力ある商店街」としてモール街を配した中町商店街であったが、その魅力は十分に発揮されているとはいえない。商業環境が変化した今日、中町地区が魅力ある商店街として顧客を呼ぶためには、市、商店街によるより一層のモールの認識が必要であるといえる。

本稿を作成するにあたり御指導下さった、後藤・水野両先生、また資料を提供して下さい酒田市役所、酒田商工会議所、中町商店街の方々に深く感謝します。

注1：モール（緑陰）街とは、人工的な商業空間に緑を持ちこんだ買物公園のことをいう。酒田市では復興にあたり、中通りモール、たくみ通りモール、各々約300mのモールを建設した。

【参考文献】

石澤 孝(1980)：山形盆地における諸都市の商圈の変化と商店街の業種構成

東北地理 32-1, 11~19

桑島勝雄(1972)：仙台市における諸都市の質的变化 東北地理 24-1, 35~39

戸所 隆(1982)：モール街（買物公園）の建設と問題 地理 28-4, 116~123

松岡史郎(1982)：酒田大火から6年 -その復興状況と課題- 地理 28-2, 144~152