

東日本大震災発生5か月後までの宮城県塩竈市の 中心商店街における店舗の営業再開状況

山本耕三・右田穂高*

Reopening for Business of Several Commercial Districts after the Great East Japan Earthquake in Shiogama City, Miyagi Prefecture in Japan

Kozo YAMAMOTO, Hotaka MIGITA*

(Received by October 1, 2012)

We did a survey of the reopening stores of two commercial districts in Shiogama city, during the fifth months after the Great East Japan Earthquake, which occurred on 11 March 2011. In this paper, we were in accordance with the approach of the paper by Fujitsuka et al.(1996).

As with Fujitsuka et al.(1996), the extent of the damage was more lighter, had a higher rate of store reopened. The rates of reopening in the districts were 86.8% in Motomachi-dori and 39.5% in Kaigan-dori. The recovery of electricity, gas and water supply influenced the reopening. However, only the start of the temporary re-operating at that time. To return to normal operating, it was necessary to secure fuel for automobile traffic. The reason why the stores were reopened, restoration of the railway was not necessarily important.

Key words : reopening, commercial district, the Great East Japan Earthquake, Shiogama city, Miyagi prefecture

I. はじめに

本稿は、2011年3月11日に発生した「平成23年(2011年)東北地方太平洋沖地震」による災害(東日本大震災)から約5か月が経過するまでの、宮城県塩竈市の中心商店街における店舗の営業再開状況を現地調査した結果の報告である。

1995年1月17日に発生した「平成7年(1995年)兵庫県南部地震」による災害(阪神・淡路大震災)から2か月後までの同様の調査記録として、藤塚ほか(1996)がある。本調査では、藤塚ほか(1996)の調査方法をできる限り踏襲することにした。すなわち、店舗の被災・復旧に対し、公共交通機関や電気、ガス、水道などの、いわゆるライフラインと称されるインフラストラクチャーの被災・復旧との関わりを把握しようとするものである。ただし、建築構造は外観からの詳細な判別が困難であるため、調査項目から省いた¹⁾。

現地調査は2011年8月7日から9日にかけて行い、筆者らのほか学部学生3名²⁾が参加したが、本稿の取りまとめは筆者ら2名が行った。

宮城県塩竈市を事例として選んだ理由は次の通りである。津波により市街地が壊滅状態となった地域では、

調査時点においてはまだ復旧あるいは復興の動きが本格化していなかったことから、調査可能な地域として、震災による市街地の破壊の程度が壊滅的とまではいえない地域を選ぶ必要があった。そのため、津波による被災はあったものの、残存した建物が少なくない塩竈市を事例候補地の一つとした。さらに、先行研究は大都市圏を事例としていることから鉄道の復旧と店舗の営業再開の関係に言及しており、今回の被災地のなかでは鉄道の役割が比較的大きい仙台都市圏内から選定することが適切であると考えた。そして、仙台市のベッドタウンとして近年になって開発が進んだ地域ではなく、それ以前からある程度の人口を有し、伝統的な商店街が残存している地域の方が事例としてよりふさわしいと判断し、塩竈市を調査対象地域とすることに決定した。

II. 調査方法

中心商店街の範囲を表す明確な定義はないため、個別に検討しなければならない。塩竈市役所は、都市再生整備計画において同市の中心市街地の範囲設定を行っている。しかしその範囲は広く、東北本線塩釜駅、仙石線西塩釜駅・東塩釜駅、客船のりばであるマ

*熊本大学大学院生 Graduate Student, Kumamoto University

リングート塩釜を結ぶ範囲となっており、業務地区や商業地区のみならず、住宅地も含んでいる（塩釜市2010a）。そのため、実質的に業務地区と商業地区からなる範囲として、その内部において「本塩釜駅周辺中心市街地」を設定している（塩釜市2010b）。この範囲内における商業地区は、おおむね仙石線本塩釜駅南側の旧 JR 貨物塩釜線塩釜埠頭駅が廃止された跡地を再開発したイオンタウン塩釜ショッピングセンター以西である。それより東は仙台塩釜港塩釜港区の業務地区である。

現地調査において、景観上、商店が連続している地区は、本町通り商店街および、本塩釜駅と本町通り商店街の間にある海岸通地区であった。調査範囲は、これらの景観上において商店が連続している範囲とした。

本町通りは、主要地方道塩釜七ヶ浜多賀城線の起点である海岸通り交差点から本町通りに入って主要地方道塩釜吉岡線に合流する区間までの道路の両サイドを調査範囲に設定した。海岸通地区は、海岸通り交差点から北東に平行四辺形状に広がる街区内である海岸通2番地および3番地のすべてと、その南側の辺にあたる国道45号においては街区の反対側の歩道上にもアーケードが設置されていることから、この区間にあたる海岸通1番地の一部も調査範囲に含めることにした。

本町通りは昔ながらの商店街である。1981年に塩釜市中心部の国鉄仙石線が付け替えられる前は、現在の壱番館ビルの場所に本塩釜駅があり、それまでは海岸通の西側が駅に面していた。海岸通地区は1885（明治18）年に埋め立てられた土地を含み（山口1980:300）、1926年の宮城電気鉄道³⁾の开通により駅前商店街化した地区であると思われる。壱番館ビルは1階の一部に店舗が入居するものの、ビル全体としては市役所別館の意味合いが大きく、調査対象に含めなかった。

しかし、塩釜市は、仙台都市圏のなかで仙台市にとっての外港あるいは漁港が存在する場所としての性格が強く、横浜市や神戸市のように外港所在地それ自体が大都市化しているわけではなく、小樽市のように一時は母都市である札幌市よりも大都市であったという歴史も有さない。したがって、これら2地区は景観上、広域から集客する「中心商店街」というよりも、周辺住民の購買需要をまかなう「近隣商店街」的様相を帯びている。

これら2地区について、震災前年に発行された住宅地図により123店舗が存在することが判明した。その123店舗について、現地調査では営業中かつ聞き取り可能な店舗については聞き取りを、それ以外の店舗については近隣店舗の店主からの聞き取りや、シャッ

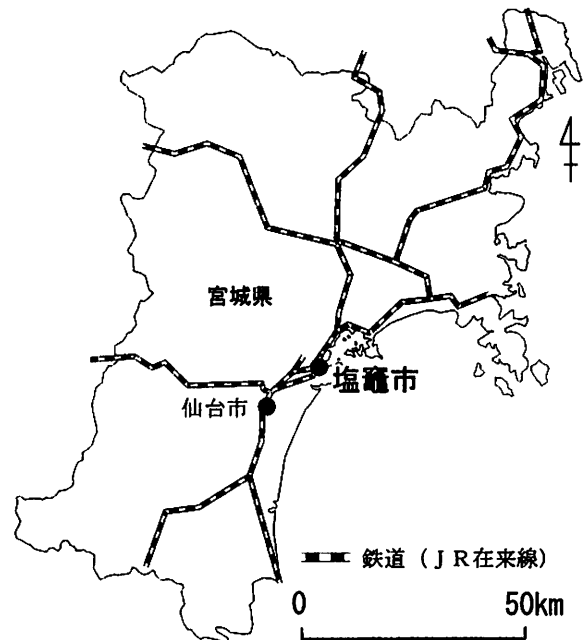


図1 研究対象地域

ターへの貼り紙等により情報を収集した。

Ⅲ. 研究対象地域の概観

宮城県塩釜市は、仙台市の北東約16kmに位置する（図1）。松島湾奥部に位置し、仙台市にとっての外港である塩釜港を有する。高度成長期に掘り込み式港として建設された仙台港ができると、仙台市にとっての主な港湾機能はそちらに移るようになり、現在では両港が管理上統合され仙台塩釜港と称される。塩釜市側では漁港としての意味合いが大きくなり、まぐろの水揚げ港として有名である。仙石線本塩釜駅周辺には寿司店が集まるようになり、塩釜市観光の目玉となっている。

塩釜市の2010年国勢調査人口は56,490人であり、1995年国勢調査人口63,566人をピークとして以後人口減少に転じた。ただし、仙台市のいわゆる5%通勤圏⁴⁾全体では人口はわずかながら増加傾向にあり、2005年から2010年までの5年間の人口増加率は1.0%である。2010年国勢調査時点での仙台市の5%通勤圏人口は、1,773,513人である。

また、2010年国勢調査による塩釜市から仙台市への通勤・通学率は35.0%に達し、塩釜市は仙台市のベッドタウンの側面も持つ。塩釜市とその北隣の松島町では東北本線と仙石線が近接しており、東北本線塩釜駅から仙台駅までは20分弱、仙石線本塩釜駅から仙台市中心部にあるあおば通駅までは30分弱で結ばれる。仙石線は快速列車も設定され、快速なら20分弱である。本数は仙石線の方が多く、仙石線の駅は塩釜市の

中心部や松島観光の玄関口にあるのに対し、東北本線の駅はいずれも町はずれに位置し、どちらかといえば仙石線の方がよく利用される。

仙台都市圏全体の人口が微増するなかでの塩竈市の人口減少の理由としては、港湾機能の中心が仙台塩釜港仙台港区に移ったこと、水産業・水産加工業の停滞の影響が考えられる。塩竈市の仙台市への通勤・通学率の高さは、仙台市のベッドタウンとして住民が増えたことを必ずしも意味するものではなく、基幹産業は衰退しても、仙台市に通勤することによって塩竈市に住み続けることができ、これが結果的に仙台市への通勤・通学率を高くしているという解釈ができるかもしれない。現在、仙台都市圏で人口増加が顕著なのは、塩竈市の西隣の利府町や、名取市の東北本線以西などの、内陸部で宅地開発が盛んな地域である。

塩竈市役所の震度計では、平成23年(2011年)東北地方太平洋沖地震での震度は7であった⁵⁾。津波の波高は、本町の壺番館北側で2.36m、海岸通のイオンタウン塩釜ショッピングセンター北側で4.77mであった(原口・岩松2011:72)。この数値は東京湾平均海面からの標高であり、塩竈市中心部にある水準点の標高は2m台である。差し引きで、塩竈市中心部における津波による浸水高は、本町通りの西端部では床下浸水のレベル、本町通りの東端部や海岸通では建物1階部分である。松島湾口の島々が津波の勢いを受け止め、湾の奥部にある塩竈市中心部や松島町の津波による被害は、直接外洋に面する地域と比べて軽度であった。

そのため、いわゆるライフラインの復旧も他の被災地と比べて早かったが、いったん復旧したものの、4月7日の大きな余震で再度被害を受けたケースも見られる。塩竈市中心部では、電気は3月11日の本震から1週間程度で復旧した⁶⁾。水道は3月26日に復旧したが、4月7日の余震で不通となり、4月12日に再度復旧した⁷⁾。都市ガスは4月中旬から下旬にかけて復旧した⁸⁾。

JR仙石線は、仙台市側から塩竈市域まで復旧区間が伸びたのは4月19日である。同じく東北本線は4月5日にいったん復旧したが、4月7日の余震で再び不通となり、4月21日に再復旧した。復旧前は一部で代行バスが運行されていたが、便数が十分でなく、バス以外も含めた自動車への燃料供給が滞っていた時期にあたるので、仙台市への通勤は困難を極めた。通学に関しては、大学のように広範囲から学生が通学してくるころでは、新学期の開始をゴールデンウィーク明けにするなどの措置がとられた(河北新報社2011)。

以上、塩竈市中心部におけるいわゆるライフラインが一通り復旧するまでには、地震発生から1か月あま

りの時間を要した。

IV. 現地調査とその結果

1) 本町通り

表1は、本町通りにおける店舗の営業再開状況である。業種の分類は藤塚ほか(1996)に合わせた。本町通りは海岸通より内陸部にあり、津波による被害は海岸通よりは小さかったため、後述の海岸通に比べ、営業再開率は高い。

飲食店については、調査時が飲食業にとっては繁忙時であったため、聞き取り調査はできず、店外からの観察にとどまったが、震災前から営業していない空店舗を除き、調査時点ではすべて営業を再開していた。

食料品店も、震災前からの空店舗を除き、調査時点ではすべて営業を再開していた。ただし、食料品を含む物販店の場合、最も早い場合は地震の翌日から、仮営業のかたちで営業再開した店舗がいくつか存在する。物流が回復して商品の入荷が安定的に行われるまでの間、在庫品の販売のみを行ったり、水に浸かった商品を洗浄して格安販売を行ったりした。

衣料品店は軒数自体が少ないので、全店営業再開しているとはいえ、ここから何らかの傾向を導き出すことは適切ではない。衣料品店の少なさは、塩竈市の中心商店街が近隣商店街的性格であることを示しているといえよう。

その他の店舗には、飲食店、食料品店、衣料品店以外のすべての店舗が含まれる。ただし、業種が確認できなかった空店舗もここに含まれるので、かつて飲食店、食料品店、衣料品店であったものが含まれる可能性がある。営業再開日を聞き取りできたのは半数にとどまるが、食料品店と比べて営業再開日が遅れがちな傾向は認められる。本稿における業種の分類は、「衣食住」の衣食に直結するものを細かく分け、そうでないものは一括して「その他」としている。生活必需品を扱う店舗であるほど、早期に営業再開していったことがうかがえる。

現在地での再開ではなく移転を選択した例は2件確認できたが、いずれも近隣への移転である(図2)。

2) 海岸通

表2は、海岸通における店舗の営業再開状況である。海岸通は、本町通りの海寄りに位置するため、本町通りよりも津波浸水高は高く、建物の破壊の程度も大きい傾向にある。海岸通地区は1885(明治18)年に埋め立てられた土地を含み、現地での観察によれば、十数cm程度の地盤沈下も起こっている。建物の破壊に関しては、津波ではなく地震それ自体による影響が

表 1. 塩竈市本町通りにおける店舗の営業再開状況
() : 営業再開率 (%)

営業再開時期	飲食店	食料品店	衣料品店	その他	全店舗
地震発生～3月中		2(14.3)	2(50.0)	2(6.3)	6(11.3)
4月		5(35.7)		3(9.4)	8(15.1)
5月		2(14.3)		1(3.1)	3(5.7)
6月				2(6.3)	2(3.8)
7月			1(25.0)	1(3.1)	2(3.8)
再開時期不明	3(100)	5(35.7)	1(25.0)	16(50.0)	25(47.2)
未再開 更地化				7(21.9)	7(13.2)
震災前より空店舗	2	2		14	18
計	5(100)	16(100)	4(100)	46(78.1)	71(86.8)

注：営業再開率＝営業再開店舗／（計－震災前より空店舗）＊100
資料：筆者らによる聞き取り調査

表 2. 塩竈市海岸通における店舗の営業再開状況
() : 営業再開率 (%)

営業再開時期	飲食店	食料品店	衣料品店	その他	全店舗
地震発生～3月中					
4月	1(7.7)				1(2.6)
5月				1(5.9)	1(2.6)
6月					
7月		1(12.5)			1(2.6)
再開時期不明	7(53.8)	1(12.5)		4(23.5)	12(31.6)
未再開	4(30.8)	6(75.0)		7(41.2)	17(44.7)
更地化	1(7.7)			5(29.4)	6(15.8)
震災前より空店舗	1			13	14
計	14(61.5)	8(25.0)		30(29.4)	52(39.5)

注：営業再開率＝営業再開店舗／（計－震災前より空店舗）＊100
資料：筆者らによる聞き取り調査

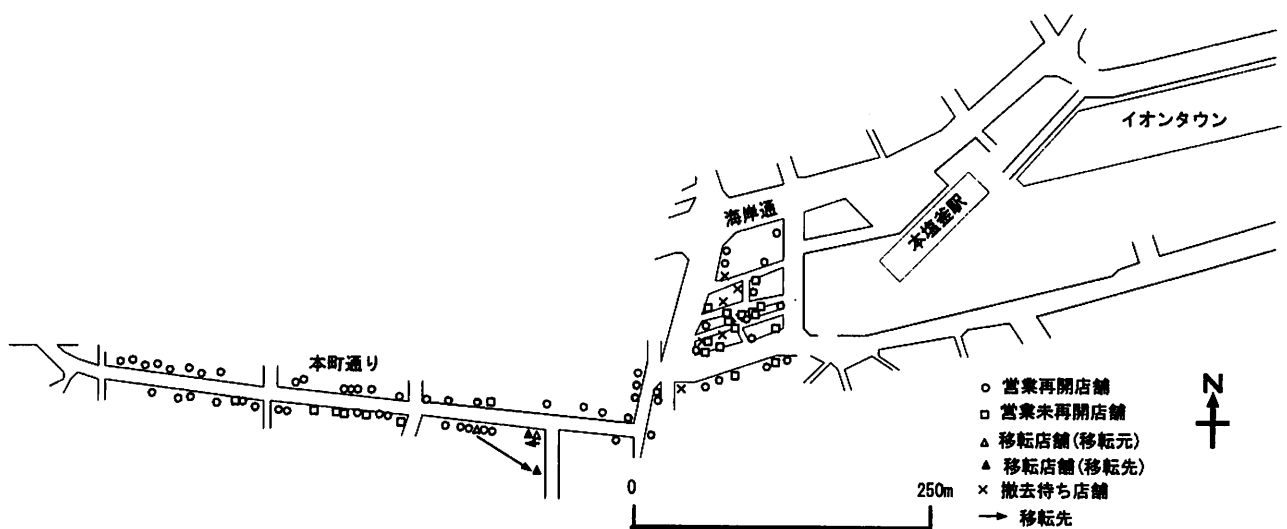


図 2. 塩竈市中心商店街における店舗の営業再開状況（2011年8月上旬現在）

注：震災前からの空店舗は図示していない。
資料：筆者らによる現地調査。

表3. 塩竈市中心商店街における店舗の営業再開状況
() : 営業再開率 (%)

営業再開時期	飲食店	食料品店	衣料品店	その他	全店舗
地震発生～3月中		2(9.1)	2(50.0)	2(4.1)	6(6.6)
4月	1(6.3)	5(22.7)		3(6.1)	9(9.9)
5月		2(9.1)		2(4.1)	4(4.4)
6月				2(4.1)	2(2.2)
7月		1(4.5)	1(25.0)	1(2.0)	3(3.3)
再開時期不明	10(62.5)	6(27.3)	1(25.0)	20(40.8)	37(40.7)
未再開	4(25.0)	6(27.3)		14(28.6)	24(26.4)
更地化	1(6.3)			5(10.2)	6(6.6)
震災前より空店舗	3	2		27	32
計	19(68.8)	24(72.7)	4(100)	76(61.2)	123(67.0)

注：本町通りと海岸通の合計値である。

営業再開率=営業再開店舗/(計-震災前より空店舗) * 100

資料：筆者らによる聞き取り調査

大きいと思われる。調査時点では、空襲あるいは市街戦のあとを想起させるような光景であった。

そのため、本町通りに比べて営業再開率は低い。

業種構成としては、海岸通には飲食店が多く、衣料品店は存在しない。飲食店のなかでも、寿司店が集まり、塩竈観光の目玉となっている。過半数の飲食店が営業再開しているが、建物が全半壊し、リフォームでは対応できず、まだ再建できていない店舗が複数存在する。食料品店は営業再開できていない店のほうが多い。その他の店舗は震災前から空店舗であったものが多い。ここでも長らく空店舗状態であって空店舗化直前の業種が不明なものを「その他」に含めているので、飲食店や食料品店、衣料品店であったものが含まれている可能性がある。いずれにせよ、近年の日本各地で見られる、大都市のターミナル駅を除く駅前商業地の衰退が、ここでも見受けられる。

表3は、本町通りと海岸通を合計したものである。別稿で石巻市を事例とする報告を予定しており、両市の中心商店街全体どうしの比較のために表出しておくことにする。

V. まとめ

ここでは、藤塚ほか(1996)の調査結果との共通点と相違点について述べることにする。

共通点としては、地区により店舗の営業再開状況が異なることである。建物の被害の程度が軽い地区の方が、営業再開率が高くなっている。

インフラストラクチャーの復旧との関連でいえば、営業再開日が特定できた店舗では、塩竈市では、ゴールデンウィークの前後に再開した店舗が比較的多く、いわゆるライフラインである電気、ガス、水道がすべて復旧した時期と重なる。本震から1か月程度まで

の間に再開できなかった場合、ゴールデンウィークの、親族、友人、ボランティアなどの手助けが営業再開に功を奏したのではないと思われる。それ以上長期化した場合は、片付けのレベルを越え、業者に店舗のリフォームを発注しなければならなかったのではないと思われる。

相違点として、公共交通機関の復旧との関わりについては、タイミング的に重なっている場合があるが、聞き取り時に得た感触として、ほぼ無関係だと思われる。むしろ、公共交通機関の復旧時期は、ガソリンスタンドにおける燃料の入手難が解消され、物流も回復してきた時期に重なっており、こちらの方が営業再開に影響したのではないと思われる。実態として近隣商店街化し、わざわざ鉄道に乗って塩竈市に向いて消費を行おうとする者は、寿司店を利用する観光客にほぼ限定されるといってよい状態である。店舗のリフォームが必要とまではいえない被災状態の店舗では、この時期が、傷みのない在庫品の販売、あるいは汚れが付着していても実用に問題はない商品の格安処分販売を行うような仮営業から、通常営業への切り替え時であった。

調査時点では、全半壊した建物の再建はまだであり、解体作業もごく一部の建物でしか行われていなかった。リフォームのレベルで済む場合でも、まだ営業再開に至っていない店舗は多々あった。今後も継続的に調査を重ねていきたい。

注

- 1) 兵庫県西宮市に比べて都市としての規模が小さく、外観上、鉄筋コンクリート造であることが明らかな建物が数少ないため、木造か鉄筋コンクリート造かどうかで、地震後の火災の有無をも含めた建物被害の程度を比較することはできない。

かった。塩竈市中心部では、震災時に大規模な火災は発生していない。

- 2) 2011 年度地理学ゼミ 3 年生：奥田直人・木村悟士・椎葉裕一郎。
- 3) 現在の仙石線。
- 4) 本稿では、当地に常住する 15 歳以上の就業者・通学者のうち、5% 以上が就業・通学する他の市町村があり、それが複数ある場合は最大の市町村を中心地とする圏域を、「5% 通勤圏」と定義する。
- 5) 『広報しおがま 2011 年 3 月 25 日 号外』による。
- 6) H23 東北地方太平洋沖地震の復旧見通しについて（18 日 20 時現在の停止状況に基づく 22 時時点の見通し）（東北電力株式会社ホームページによる）。
http://www.tohoku-epco.co.jp/ICSFiles/afieldfile/2011/03/18/110318_mitousi.pdf（最終閲覧日：2012 年 9 月 30 日）
 ただし、個々の建物の被害状況や所有者の復旧時の立ち合いの都合などにより、街区単位の復旧日時と個々の建物の復旧日時は必ずしも同じではない（都市ガス、水道も同様）。
- 7) 地震・災害情報（平成 23 年 6 月 7 日 16 時 30 分）（塩竈市ホームページによる）。
<http://www.shiogamagas.co.jp/newpage2.html#top>（最終閲覧日：2012 年 9 月 30 日）
- 8) 各戸への聞き取りによる。

文 献

- 河北新報社 2011. 『東日本大震災全記録 被災地からの報告』河北新報社。
- 塩竈市 2010a. 『都市再生整備計画（第 2 回変更） 塩竈市中心市街地活性化推進地区』
- 塩竈市 2010b. 『都市再生整備計画（最終変更） 本塩釜駅周辺中心市街地活性化推進地区』
- 原口 強・岩松 暉 2011. 『東日本大震災 津波詳細地図 上巻：青森・岩手・宮城』古今書院。
- 藤塚吉浩・金子直樹・藤井美穂・甲野純正・相川理恵子・山口 覚・中沢健史 1996. 阪神・淡路大震災後の西宮市の商業地区における店舗の営業再開状況—地震発生 2 ヶ月後までの調査報告—. 地理学評論 69A: 126-135.
- 山口恵一郎編 1980. 『日本図誌大系 北海道・東北Ⅱ』朝倉書店。