

【論文】

2000年代以降における仙台市中心部アーケード 商店街の質的・量的変化

柳 津 英 敬*

要 旨

仙台の町割りとは、1601年に伊達政宗公によって開始された。昭和期に入ると市内を南北に結ぶ東一番丁が商店街として発展を遂げた。明治期になると東北本線の開通を契機に仙台市の中心部商店街は仙台駅に向かって東に発展し、現在のアーケード街が形成された。その後、県境を越えて買い物客を集める超広域型商店街として発展してきたが、近年の社会の変化やコロナ禍を経て厳しい状況が続いている。

本研究は、過去20年間の質的・量的変化を明らかにすることを目的として、仙台商工会議所が毎年実施している路面店調査や通行量調査の結果等を用いて分析を行った。その結果、路面店では小売店に代わり飲食店や空き店舗が増加していることが確認されたほか、アーケード街の歩行者通行量については、仙台駅に近いエリアでは比較的維持され、遠いエリアでは減少幅が大きくなっており、二極化が進んでいることが明らかとなった。

その原因の一つとして考えられるのは、2000年代以降の仙台駅西口周辺における開発と大型店の立地に伴う吸引力の高まりである。その結果、仙台駅との距離の違いにより商店街間における格差が生じたと考えられる。

一方で、地方都市の中心部商店街におけるシャッター街化が社会問題となる中、アーケード街ではこうした現象は抑えられてきた。その要因は、商店街沿いに店を構える地場の店舗がビルオーナーとして2階に店舗兼事務所を置き、1階部分を賃貸することによって空き店舗の増加が抑えられてきたことが挙げられる。その反面、テナントとして入る店舗は資金力のある中央資本の店舗が多かったことから、地場の店舗が減少し、アーケード街全体がミニ東京化していった。

さらに、仙台駅前周辺においても、2017年に撤退した旧さくら野百貨店跡地は長期にわたって利活用が進んでいない。広域中心都市の中心部商店街でさえ空き店舗が増加し、百貨店が維持できていない事態は、今後も注視していく必要がある。

I. はじめに

1. 研究の背景

地方都市の中心部商店街は、人口減少や少子高齢化の進行、郊外部への大型店の出店等の影

響により苦戦を強いられている。加えて、コロナ禍やEC（E-commerce：電子商取引）サイトの普及等により大きな打撃を受けた。

商店街の衰退に関する研究は商店数や店舗構成、販売額など様々な視点から行われてきたが、歩行者通行量は重要な指標の一つとなっている。戸所（1991）は、中心部商店街の歩行者通

* 東北大学大学院経済学研究科

行量の減少は大型店の立地や消費者の行動変化等とも深い関わりがあり、今日の地方中心都市における中心部商店街の特性を知る上で無視できない内容を含んでいると指摘している。五十嵐（1996）は、歩行者通行量は商店街の衰退状況を端的に表しているとし、歩行者通行量の減少により地域の経済的価値も下がり地価にも影響を及ぼすことを明らかにした。

多くの地方都市において中心部商店街が衰退の危機に直面する中、広域中心都市はこれまで盛況を維持してきた。仙台市の中心部商店街も隣県から買い物客を集めて発展してきたが、2000年代以降、歩行者通行量の減少傾向が顕著となっている。東北地方は他地域に比べて人口減少が進行しており、こうした厳しい状況下にある広域中心都市を分析することは、今後の地方都市の中心部商店街を考える上で重要な意味を持つ。

仙台市の中心部商店街に関する研究としては、中央資本の進出状況や店舗構成、交通環境等に関する分析が行われてきた。石澤（1988）は、1970年代以降、仙台市中心部に中央資本の統括店が立地し、機能的・景観的に変化したことを明らかにした。土屋（2022）は、仙台市の特徴として高速バスネットワークの充実により東北各地から買い物客を集めてきたことを挙げている。しかし、歩行者通行量の減少の状況を長期にわたって分析した事例は少ない。

そこで本研究では、仙台市中心部のアーケード街を対象として、歴史的発展過程や路面店の変化等も踏まえながら、対象地区内における商店街毎の歩行者通行量の推移を分析し、質的・量的変化の特徴を明らかにする。

2. 研究の方法

仙台市中心部のアーケード商店街における質的变化については、各種文献により仙台開府からの発展過程を概観するとともに、2000年代

以降の変化については先行研究や関係者へのヒアリング調査により大型店の立地や中央資本の進出の実態を整理する。また、仙台商工会議所が実施する「中心部6商店街路面店業種調査（以降、「路面店調査」という。）」¹⁾の結果からアーケード街を構成する商店街毎の店舗構成の変化を分析する。

量的変化については、「仙台市中心部商店街通行量調査（以降、「通行量調査」という。）」²⁾のデータを用いて商店街毎の推移や傾向を分析し、これらの結果を関連付けながら、2003年から2023年までの20年間における変化について考察を行う。

II. 対象地区の概要と形成過程

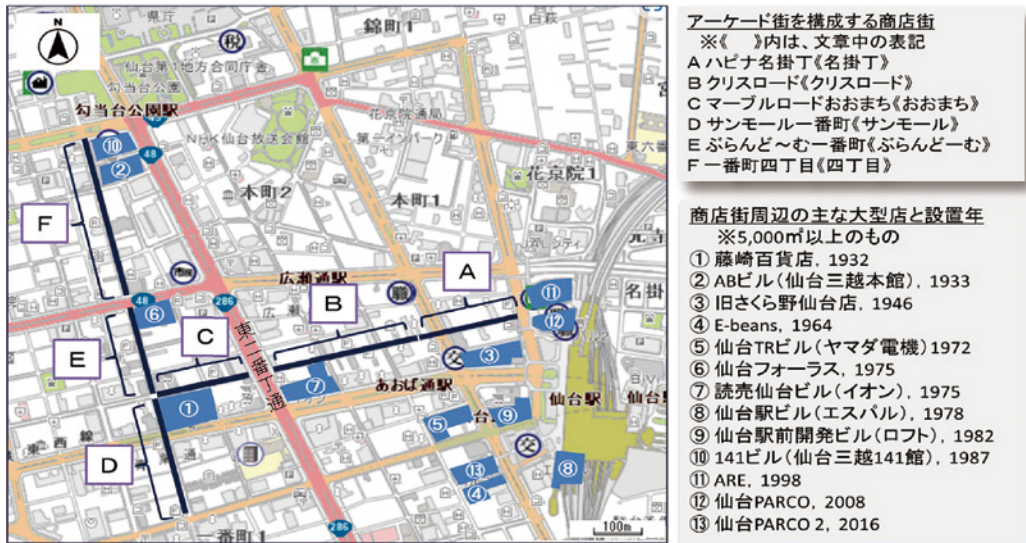
1. アーケード商店街の概要

仙台市は人口約109万人を有する東北地方の中心都市である。仙台駅の西側に広がる中心部には高度な都市機能が集積し、ビジネスや観光、通勤、通学など様々な目的で来街者が集まるほか、商業施設等が集積する。また、新幹線や高速道路、空路等により東北各地や全国の主要都市と結ばれ、交通インフラにも恵まれた都市である。こうした環境の中、アーケード街は、これまで住民のみならず東北域内を中心に広域から多くの買い物客を集め、発展してきた。

このアーケード街は仙台駅から西に伸びる中央通と、その西端に位置し定禅寺通から南町通までを南北に結ぶ東一番丁通から成り、それぞれ3つずつ、計6つの商店街で構成される。通り沿いには複数の大型店が立地するほか、周辺には多くのオフィスビルや繁華街がある。また、JRや市営地下鉄の駅、都市間バスの停留所等が点在するなど、市内外からのアクセスは良好である。（第1図）。

仙台市中心部のアーケード商店街は、これまで県境を越えて買い物客を集める超広域型商店街³⁾として発展してきたが、通行量調査によれ

第1図 仙台市中心部のアーケード商店街と大型店の位置図（2023年12月現在）



(仙台市資料より筆者作成)

ば、歩行者通行量は1997年をピークに減少傾向となっている。また、宮城県が2021年に実施した消費購買動向調査⁴⁾によると、仙台市中心部を含む仙台青葉商圏は周辺地域からの吸引人口⁵⁾を大きく減らしていることが明らかとなった。現在、コロナ禍の収束とともに人出は回復傾向にあるものの、コロナ禍前の水準には戻っていない。

2. 商店街の形成過程

仙台の町割りは、1601年に伊達政宗公によって開始された。江戸から伸びる奥州街道を西部に位置する仙台城の近くまで引き込んで国分町通とした上で、さらに仙台城から東に大町通を整備し、この2本が交差する地点を中心に城下町が建設された。

藩政時代、国分町通の一本東側にある東一番丁は武家の屋敷街であったが、明治期になると芝居小屋や活動写真館などが開館したほか、藤崎呉服店（のちの藤崎百貨店）が東一番丁に移転してきた。大正期には飲食店なども多数出店

し、徐々に商店街を形成していった。昭和期に入ると東一番丁の北側に三越仙台店（のちの仙台三越）が進出し、藤崎百貨店も規模を拡大してさらに発展した。

市内を東西に結ぶ大町通の東側には伝馬の中継地があり、卸売業者の町として栄えた。さらにその東側の名掛丁も武家の屋敷街であったが、1887年に東北本線が開通し、仙台駅が設置されたことにより商業の町として急速に発展した。明治期以降、仙台市の中心部商店街は仙台駅に向かって東に発展していった。

3. 戦災復興とその後の商業環境の変化

市内中心部は、1945年の仙台空襲により壊滅的な被害を受けたが、戦災復興の区画整理は中心部商店街の原型を残す形で進められた。1946年には仙台駅西口に百貨店が立地したほか、1954年には東一番丁通に東北初のアーケード街が完成し、その後中央通から東一番丁通までつながるアーケード商店街が整備された。

高度経済成長期以降は商店街の中にも大型店

が進出するようになったが、1982年の東北新幹線の開業を契機として仙台駅西口への大型店の立地が加速し、多くの人を集めるようになった。これに危機感を募らせた東一番丁通の各商店街でも、アーケードの架け替えや再開発を行うなどの環境整備が実施され、近代化が進んだ。

2000年代に入ると、仙台市郊外でも大型店の立地が加速し、仙台駅前を含めた中心部全体が停滞し始めた。しかし、2000年代後半になると、仙台駅西口では新たな大型店の出店が相次ぎ、欧米系ブランドも進出してきた。また、東北各地を結ぶ都市間バス網が充実し、仙台への日帰りショッピングが安価に楽しめるようになった結果、東北域内の買い物客に支えられる形でアーケード商店街は再び活気を取り戻した。その後、2015年に市営地下鉄東西線が開業し、2016年には仙台駅東西自由通路が再整備された。また、仙台駅前では東口も含めて商業施設の新規立地や拡張などの開発が進み、利便性と魅力が一気に高まった。

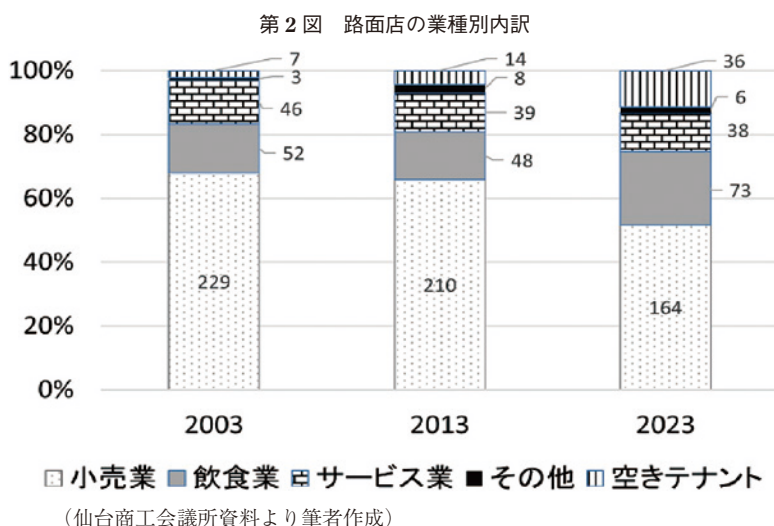
III. 店舗構成と歩行者通行量の変化

1. アーケード商店街の店舗構成

(1) 近年における路面店の変化

1990年代以降、地方都市の中心部商店街におけるシャッター街化が社会問題となったが、仙台市ではこうした現象は抑えられてきた。その要因について仙台市中心部商店街活性化協議会⁶⁾は、商店街沿いに店を構える地場の店舗がビルオーナーとして2階に店舗兼事務所を置き、1階部分を賃貸することによって空き店舗の増加が抑えられてきたと分析している。しかし、テナントとして入る店舗は資金力のある中央資本の店舗が多かったことから、地場の店舗が減少していったと指摘する。

河北新報社の調査⁷⁾によると、アーケード街の6商店街における地場資本店舗の割合は33.0%であり、40年間で53.2ポイント減少していることが明らかとなった。この点について土屋（2022）は、1990年以降の仙台市アーケード商店街について、従来の商店経営者が全国チェーンのドラッグストアや飲食店に賃貸した結果、商店街全体がミニ東京化したと指摘している。



また、路面店調査結果を用いてアーケード街における業種別の店舗内訳を比較したところ、2003年に229店あった小売業は約3割減少して164店となった一方、飲食業が52店から70店まで増加するなど商店街内における業種構成も大きく変化している。さらに、アーケード商店街では空き店舗が目立つようになってきた。2003年に7件だった空き店舗数は2023年には36店まで増加し約5倍となった。こうした傾向は、特に、2013年以降に顕著である（第2図）。

商店街毎の特徴としては、全ての商店街で小売業が減少しており、特に四丁目とぶらんどーむでは約3分の2となった。名掛丁では飲食業の店舗数が約3倍となり小売業の店舗数を抜いたほか、四丁目でも飲食業は約2倍となった。また、2003年に空き店舗が1軒もなかった名掛丁やおおまち、ぶらんどーむにも出現し、四丁目では10軒となった（第3図）

（2）大型店の立地動向

石澤（1988）は、東北新幹線開業以降の仙台市中心部において小売業の支店が増加した原因は、単に大型店が相次いで立地したことのみによるものではなく、テナントを付随する大型店の開設により生じたと分析している。

仙台市のアーケード商店街及び仙台駅前における大型店の立地状況は第1図のとおりであるが、1980年代以降の5,000㎡以上の大型店の新規立地は、その大半が仙台駅西口周辺となっている。また、駅ビルを構成するエスパルは2016年に店舗を大幅に拡張し、多くのブランドショップを展開した。このように仙台駅周辺では大型店が充実し、東北各地から多くの買い物客を集めて発展した。

一方で、畢（2002）が指摘するように、大型店に引き付けられる顧客は、商店街の中小小売商の店舗まで商品を探しに行くとは限らない。その結果、仙台市の中心部には人は来ているが、仙台駅周辺の大型店で消費が完結し、仙台駅から距離のあるアーケード商店街まで足を伸ばさ

なくなっている可能性がある。

2. アーケード商店街における歩行者通行量

（1）アーケード商店街全体の傾向

通行量調査が開始された1985年以降のアーケード商店街6地点の歩行者通行量を合算した値と仙台市の人口を表したものが第4図である。グラフの実線は各年の調査日（金曜日及び日曜日）の歩行者通行量であり、棒グラフは仙台市の常住人口（国勢調査人口）を示している。

仙台市の人口は現在も微増傾向にあるが、アーケード商店街の歩行者通行量は減少しており、市内の人口動態とは別の要因が影響していると考えられる。

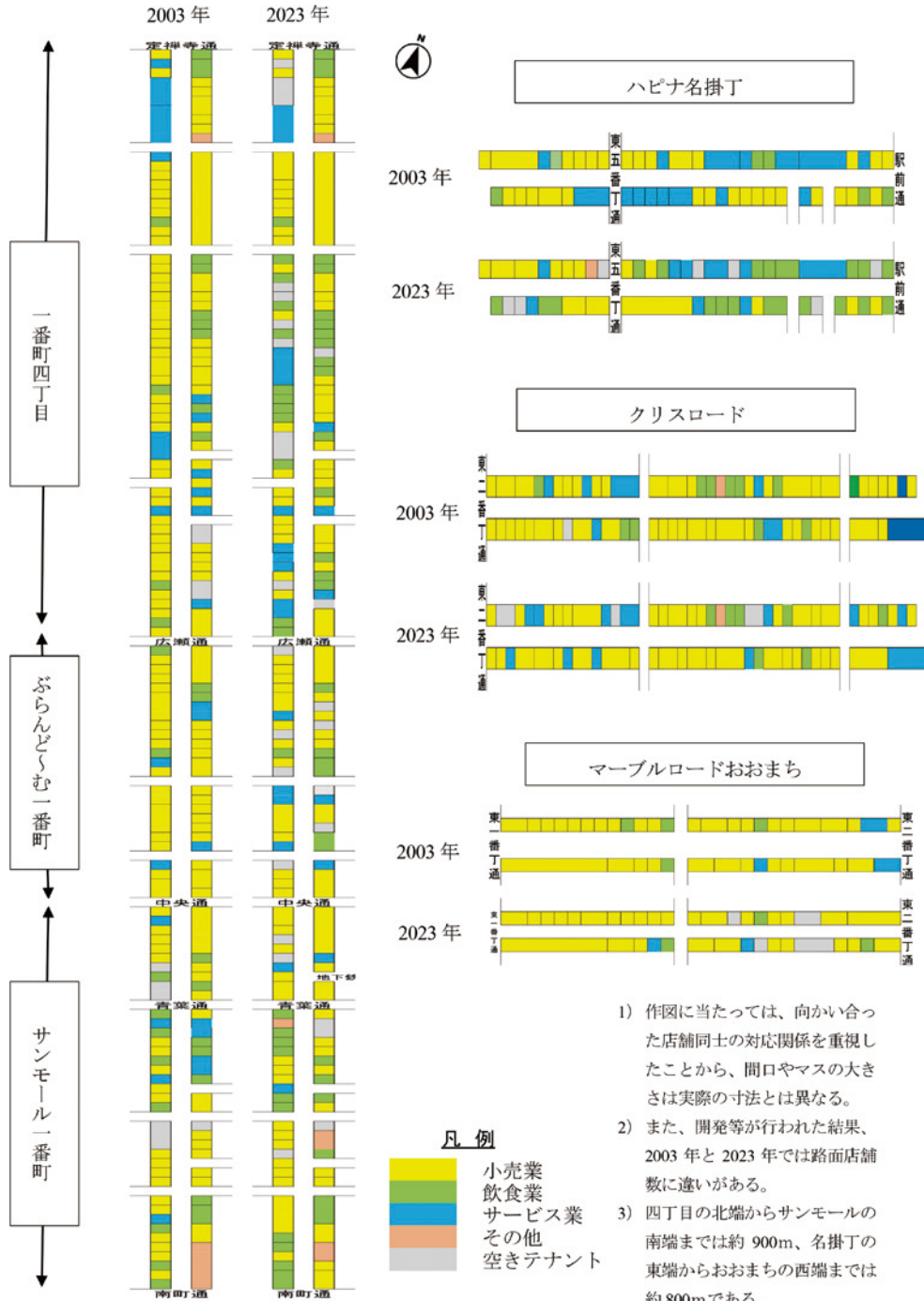
当該地区における歩行者通行量は、1985年の514,290人から1997年には668,015人まで増加したが、その後減少に転じ2003年には508,952人となった。その後さらに減少を続け2009年には425,541人となったが、東日本大震災後の2012年以降は復興需要にも支えられ、2019年には476,800人まで回復した。しかし、新型コロナウイルスの感染拡大の影響により2020年に378,834人、2021年には332,288人まで減少した。感染症が落ち着いた2022年には再び増加に転じ、2023年は412,873人となったが、コロナ禍前の水準には戻っていない。

（2）商店街毎の傾向

2000年代以降、歩行者通行量は全体として減少傾向にあるものの、その状況は一様ではなく、調査地点によって異なる傾向がみられる。アーケード商店街における2003年から2023年までの歩行者通行量の推移を示したものが第5図である。

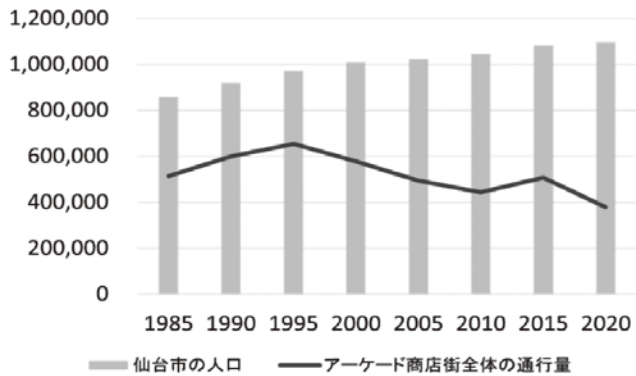
2003年において歩行者通行量が最も多かったのはクリスロード、次いでぶらんどーむ、おおまちな順であり、上位3地点は10万人超の水準でほぼ並んでいた。この時期は中央通の中西部と東一番丁通の中部の歩行者通行量が多

第3図 2003年と2023年における路面店の状況



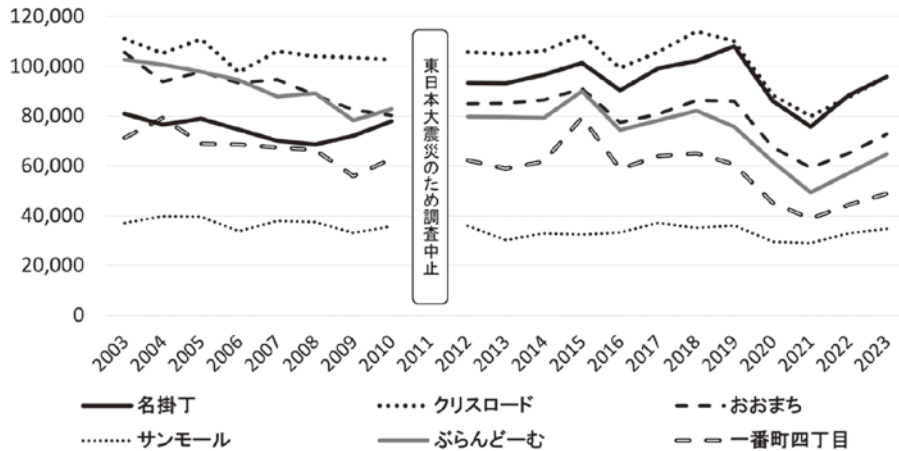
(仙台商工会議所資料より筆者作成)

第4図 歩行者通行量と仙台市の人口の推移



(仙台商工会議所資料より筆者作成)

第5図 商店街毎の歩行者通行量の推移（金＋日）



(仙台商工会議所資料より筆者作成)

第1表 商店街毎の歩行者通行量

	2003 年		2023 年		2023/2003	
	人	順位	人	順位	%	順位
名掛丁	81,078	4	95,956	1	118.4	1
クリスロード	111,145	1	95,804	2	86.2	3
おおまち	105,674	2	72,748	3	68.8	4
サンモール	37,031	6	34,738	6	93.8	2
ぶらんどーむ	102,764	3	64,737	4	63.0	6
四丁目	71,260	5	48,890	5	68.6	5
合計	508,952		412,873		81.1	

(仙台商工会議所資料より筆者作成)

かった。

その後、商店街全体としては減少傾向となるが、仙台駅に最も近い名掛丁は歩行者通行量を伸ばし、次に近いクリスロードも減少幅は小さく、ともに9万5,000人程度となっている。一方、2003年に2番目に歩行者通行量が多かったぶらんどーむの減少率が最も大きく、四丁目とともに20年前の7割以下となっている(第1表)。2000年代以前から低迷を続けているサンモールを含め、仙台駅から距離のある商店街の状況が厳しくなっていることが本研究により明らかとなった。

IV. 結論と今後の展望

1990年代以降、多くの地方都市では中心部商店街のシャッター街化が課題となってきたが、仙台市中心部のアーケード商店街では中央資本のチェーン店が地場の商店に入れ替わる形で店舗が連なる空間が維持されてきた。一方、店舗構成をみると、小売店が減少し飲食店が増加するなど、質的に大きく変化している。

歩行者通行量は1997年をピークに全体として減少しているが、その状況はエリアによって異なっている。仙台駅に近い商店街では通行量を維持しており、一番近い名掛丁では20年前より増加している。一方、仙台駅から距離のある商店街では、歩行者通行量が低迷するなど6商店街の中でも二極化が進んでいる。その原因の一つとして考えられるのは、2000年代以降の仙台駅西口周辺における開発と大型店の立地に伴う吸引力の高まりである。その結果、仙台駅との距離の違いにより商店街間における格差が生じたと考えられる。

一方で、2017年に撤退した旧さくら野百貨店跡地は、仙台駅西口の一等地であるにもかかわらず長期にわたって利活用が進んでいない。広域中心都市である中心部でさえ空き店舗が増加し、百貨店が維持できていない事態は、今後

も注視していく必要がある。

本研究を進めるにあたり、いくつかの課題が明らかになった。まず、年1回の通行量調査では季節変動や通年の実態を把握することは難しく、性別や年代などの属性等も測定できない。今後、商店街への来街者の実態をより詳細に捉えるためには、ビッグデータ等を利用し、様々な角度からデータを分析する必要がある。

加えて、歩行者通行量が増えても店舗に入って消費してもらわなければ売上にはつながらない。商店街の活性化を考える上では、空間構造や歩行者通行量の変化という外的環境と合わせて、いかに歩行者を店内に誘導し、購買行動につなげるかというマーケティングの視点が必要となる。今後、関係者と議論を行いながら商店街が抱える課題の解決に向けた新たな研究を行っていく。

付 記

本研究の実施にあたり、仙台市経済局、仙台商工会議所の皆様には資料提供にご協力いただいた。また、仙台市中心部商店街活性化協議会の石井事務局長にはヒアリング調査等にご協力をいただいた。

また、増田先生には、研究はもとより仕事の面でも大変お世話になりました。心より感謝申し上げます。

なお、本研究は、JSPS 科研費 JP22K13245 の助成を受けたものです。

注

- 1) 仙台商工会議所がアーケード商店街に面する1階部分の路面店を対象として店舗数を業種別に調査しているもの。本研究で対象とした路面店調査の基準日は、2003年5月25日と2023年5月28日である。
- 2) 大型イベント等が開催されない毎年5月下旬の金曜日とその直後の日曜日に実施され、9時

- から20時までの11時間にわたり実数をカウントするもの。対象者は歩行者に限定し、自転車やバイクの利用者、デモ等の集団は除く。なお、2011年は東日本大震災のため中止され、2020年は感染症の影響で10月23日（金）と25日（日）に実施された。
- 3) 中小企業庁（2017）の定義によれば、百貨店・量販店等を含む大型店があり、有名専門店・高級専門店を中心に構成され、遠距離からも来街する商店街とされる。
 - 4) 商圈の変化や消費購買動向の実態を明らかにし、地域商業の振興に活用することを目的として1978年から3年おきに宮城県が実施している。
 - 5) 商圈人口のうち、商圈中心市区町村に買回品の購入のために訪れる人数。
 - 6) 仙台市中心部商店街活性化協議会は、魅力発信と賑わいの向上に努め、エリアマネジメントの推進を目的とし、各種事業や調査を行う団体である。本研究を行うにあたり2024年2月5日に中心部商店街の質的変容に関するヒアリングを行った。
 - 7) 河北新報社が路面店調査報告書に記載の店舗について各商店街振興組合と仙台商工会議所に聞き取りを行い、2024年1月29日付朝刊に掲載。

文 献

- 五十嵐篤（1996）：富山市における中心商店街の構造変化—経営者意識との関連性を含めて—、人文地理，48, 468-481。
- 石澤 孝（1988）：支店の立地動向からみた仙台市中心部における小売業の変容，地理学評論，

- 61A, 816-829。
- 牛垣雄矢・稲垣 稜・小原文明・駒木伸比古・西山弘泰・山口 晋（2023）：日本の都市百選第1巻，古今書院。
- 下中雄一・下川 勇（2021）：商店街の衰退現象と衰退期の活性化策の関係について—福井市新栄商店街を事例として—，日本建築学会技術報告集，27, 1476-1481。
- 仙台市史編さん委員会編（2001）：仙台市史通史編5 近世1，91-97。
- 仙台市史編さん委員会編（2009）：仙台市史通史編7 近代2，110-117。
- 仙台市史編さん委員会編（2011）：仙台市史通史編8 現代1，370-381。
- 仙台市・仙台商工会議所（2023）：2023年度仙台市中心部商店街の通行量調査結果。
- 竹内裕二・田村 馨（2011）：商店街衰退の要因に関する仮説的な考察，福岡大学商学論叢，48, 349-390。
- 中小企業庁（2017）：商店街空き店舗実態調査報告書。
- 土屋 純（2022）：地理学で読み解く流通と消費，ベレ出版。
- 戸所 隆（1991）：商業近代化と都市，古今書院。
- 著本健二（2013）：地方都市中心市街地における大型店撤退の影響と利活用に向けての課題，日本地理学会発表要旨集，84, 5。
- 畢 滔滔（2002）：広域型商店街における大型店舗小売商の共存共栄「アメ横」商店街の事例研究，流通研究，5, 1-26。
- 宮城県（2023）：宮城県の商圈（消費購買動向調査報告書）。
- 安倉良二（2021）：大型店の立地再編と地域商業，海青社。

Abstract

Sendai was founded by Lord Date Masamune in 1601. Higashi-Ichibancho developed as a shopping street in the Showa period, and the Tohoku Line's opening in the Meiji period led to the expansion of the central shopping street towards Sendai Station, forming the current arcade street. This street evolved into a super-regional shopping area but has faced challenges due to societal changes and the COVID-19 pandemic.

A study analyzing 20 years of data from the Sendai Chamber of Commerce and Industry revealed an increase in restaurants and vacant stores, replacing retail stores. Pedestrian traffic remained stable near Sendai Station but decreased significantly in distant areas, showing polarization.

The development and attraction of large stores around Sendai Station's west exit since the 2000s have caused disparities between shopping streets. While shuttering of central shopping streets is a social issue in regional cities, this has been suppressed in the arcade street due to local stores renting out first-floor spaces. However, the influx of centrally funded stores has led to a decrease in local stores, creating a mini-Tokyo effect.

The situation around Sendai Station remains precarious, with long-term unused prime locations and increasing vacant stores, requiring close monitoring.