

中心街構造の歴史的変化における 交通施設整備の影響

川面 顕彦¹・平野 勝也²

¹学生会員 東北大学情報科学研究科 博士課程前期2年の過程
(〒980-8579 仙台市青葉区荒巻字青葉 6-3-09, E-mail:kawatsura@plan.civil.tohoku.ac.jp)

²正会員 博士(工学) 東北大学災害科学国際研究所 准教授
(〒980-8579 仙台市青葉区荒巻字青葉 6-3-09, E-mail:hirano@plan.civil.tohoku.ac.jp)

都心や駅前など中心街の再開発、再整備を進め、魅力を高めるにあたり、中心街構造の理解が必要だ。また中心街を考察する際には、それに大きく影響を与えるであろう交通施設との関係を通史的に論じなければならない。本研究では、仙台市を例にとり、鉄道や路面電車、地下鉄が中心街に与える影響を明らかにした。

キーワード: 中心街, 交通施設

1. はじめに

現在、車社会の発達に伴う郊外型商業開発の進展により、既存の都心、いわゆる中心街の集客能力が低下する傾向が見られる。しかし、郊外へ行く手段を持たない交通弱者や、年々希薄になる地域コミュニティ強化の為に中心街の再生が求められている。

中心街を再生するにあたり、その形成プロセスを知る必要がある。中心街は様々な要因が集まり形成されるが、交通施設整備の影響が特に大きいと思われる。中心街は人が集まること、つまり賑わいによって形成されるが、交通施設は人を集めその賑わいを発展、時に衰退させるためである。また、その影響は短期的ではなく長期的であるため、中心街と交通施設の関係は通史的に研究される必要がある。

中心街と交通施設の関係性を論じた研究は数多く存在する。材野³⁾は市街地の中心を割り出し、その変遷と交通施設整備の関係性を追っている。新谷⁴⁾は市街地全体の形状、高野⁵⁾は地価を利用した研究を行っている。多くの研究はこのように、クロスセクションな分析にもとづいた物である。この手法は他都市との比較は容易であるが、実際の中心街の変化を詳細まで分析する事が出来ない。中心街が形成された歴史は当然各々で異なり、本質を理解するためには構造までを視野に入れた、詳細な分析をする必要があろう。

さて本研究では、中心街の詳細な構造を理解するために松澤¹⁾の三層構造論を利用する。三層構造論とは、中心街を3層に分けて定義するものである。3層には、文化度が高い施設が集中する中心域、飲食や娯楽施設が集

中する中間域、風俗店等や旅館が並ぶ周辺域の3つの地域が存在する。その3層は同地点を中心として同心円状に広がり、中心域、中間域、周辺域の順に外へ広がっていく。この理論は実際に、新宿、池袋、渋谷など集客力がある都市の多くに適合する。集客力がそれらほど無い都市では、表層、裏層の2層に分かれる。また、藩政時代から存在する中心街では、街路の力が元来強いため十字に近い三層構造となる。このように中心街を複数に分類することで繁華街をより詳細に理解出来ると考えた。

以上より、仙台市を例として同範囲で時間の異なる断面を多く取り出し、交通施設整備が

a) 中心街構造の表裏

b) 表層における商業地域と業務地域

を変容させ得るのか明らかにすることを本研究の目的とする。

2. 研究方法

中心街は通史的に形状や構成が変化するはずであり、その変化には交通施設整備が深く関わっていると仮定する。その関わりを証明するために、中心街の変化がどのようになされたか、断面毎に詳細な分析をする必要がある。本論文では、中心街の変化を以下の3つと捉え、各々の変化に交通施設整備が如何に関係しているか論じた。

a) 中心街全体の形状

中心街中の構造は議論せず、全体的な形状のみを分析する。賑わいが増した地域には中心街が新設され、逆に賑わいを失った地域では中心街も消失することから、地域の賑わいを最も顕著に表現した変化と思わ

れる。特に仙台のように旧城下町は藩政時代商売が可能な地区が限定されていたため、新しい中心街が形成される場所は重要と言える。各断面において、商店が細かく掲載された絵図・地図を用い、その商店の分布から中心街の形状を推論し、考察する。

b) 中心的地域の構造

都市の表とされる地域にも、百貨店等による商業的表と、銀行等による業務的表が存在する。その2つの中心地は異なる意味合いの場所であるため、それぞれの変遷を追わなくてはならない。また、娯楽施設は集客力があり、中心街に必要な賑わいを操作する。そのため、各時代の主要娯楽施設分布も理解する必要がある。以上のことから、百貨店、勸工場(ショッピングセンター的施設)、主要娯楽施設を掲載した商業施設・娯楽施設の図、銀行や有力企業を掲載した業務施設の図を断面ごとに作成した。

c) 三層構造

前述した松澤の三層構造論のように、街には表的な部分と裏的な部分が存在する。時代とともに各層は拡大・収縮し、時に層が入れ替わることもある。これらの変化は賑わいによるため、交通施設が強い影響を与えるだろう。前2つの変化において用いた図から、各断面での中心域、中間域、周辺域を推測し、図示する。また、各層の場所が適切であることを証明する為に、集客力を持つと考えられる官公庁の位置も掲載する。藩政時代から第二次世界大戦前までを

- 1) 鉄道開業前(藩政時代～1886年)
- 2) 鉄道開業後(1887年～1925年)
- 3) 仙台市電開通後(1926年～1986年)
- 4) 仙台市地下鉄開通後(1987年～現在)

の4断面に分けその概略を述べる。

また、絵図、地図として1901⁴²⁾、1911⁴³⁾、1926⁴⁴⁾、1929⁴⁵⁾、1933⁴⁶⁾、1935⁴⁷⁾、1937⁴⁸⁾、⁴⁹⁾年に発行された図、1968年以降の「ゼンリンの住宅地図」を入手した。本論文では1901、1933、1992年の図を主に利用し、他断面は参考資料とする。また、ベースマップとして1907年陸地測量部発行の二万分一地形図⁵⁰⁾、1930～31年に陸地測量部が発行した二万五千分一地形図⁵¹⁾、1996年国土地理院発行の2万5千分1地形図⁵⁴⁾を使用した。

3. 鉄道開業前

この節では、藩政時代から鉄道の開業(1887年)前までを扱う。この断面に関しては商業施設が十分に掲載された図を得ることが出来なかった為、文献から状態を推測する。

3-a) 中心街全体の形状

『安政補正改革仙府絵図』(1856～1859)によれば、藩政時代の町屋敷は(図-1)のようになる。明治維新前、『町割りは、城下を侍の住む屋敷で構成される「丁」と(中略)商人の住む町屋で構成される「町」との二つにはっきりと区分』され商売が許可されたのはこの地域のみであった。(図-1)からわかるように、仙台城が置かれた西部に中心として、奥州街道・城下に延びる街路の2つの通りに沿う形に町が形成されていたことがわかる。

後年の商店分布から察するに、明治維新後そのような制限が消えた後も、2つの街路を中心とした基本的構造は変化しなかったと思われる。例外として、東一番丁は『山家富三郎の(中略)屋敷の一部を開放して、(中略)夜店を推奨するなど、にぎわいをつくり出す工夫をした』等、武士の働きかけにより商店が見られるようになる。

以上より、旧町屋敷及び東一番丁の一部をこの断面での中心街全体の形状とする。人工的な中心街であるため、ほぼ十字状の形状をしている。

3-b) 三層構造

また、其々の町屋敷が同じ規模というわけではなく、『二四カ町には守るべき序列があった』ように栄えている箇所がない箇所が存在した。この序列は以下のように、城主である伊達氏にどの時代から仕えていたかに起因するようだ。

(前略)伊達から米沢・岩出山と伊達氏に従って移動したという伝承をもつ商人を大町三・四・五丁目、肴町、南町、立町、柳町、荒町の六町に配し、(中略)特定商品の専売権とともに、さきにみたように定期的に市を開催する御日市の権利を与えた。この御日市の権利は国分氏配下の商人を移した二日町、国分町、北目町にも与えられている。

藩政時代の中期から後期にかけて、各町の家屋数、蔵数、居住人数、またそれらの発展度合を比較した資料によれば、大町、国分町、肴町が栄えていたとされる。これらの地域は当時の仙台市の中心地であった芭蕉の辻と近接しているため、これらを中心域とおく。

商売が自由化された後、国分町の東隣に存在していた東一番丁には、『東一番丁周辺にあった侍屋敷は次第に料亭や、待合、芸妓置屋に代わった』ように新店舗が多く設立された。特に劇場等の娯楽的施設、飲食施設が多く作られ東一番丁は娯楽の中心地となっていく。同様に、芭蕉の辻から見て大町・国分町の1つ奥に存在する『国分町、新伝馬町、肴町、南町などで、座敷芸である女浄瑠璃、落語、新内節、説教浄瑠璃、八人芸などや奥浄瑠璃の興行が行われていた』ように興業が発達している。以上のことから、中心地である街路のすぐ裏に中間域が広がっていたと推測される。

周辺域に関しては明確な記録は残っていないが、国分町から移された遊郭は中心地である芭蕉の辻や大町、国分町から離れ『1878年(明治11)にすべての遊女屋が広瀬川湖畔に移転させられ』ている。

町屋敷の制限のためこの断面での中心街は同心円状となっていないが、中心に衣服などの高級品、その周りに娯楽施設や飲食店。さらにその周辺に風俗店(遊郭)と各々の施設の場所は三層構造論で定義されている場所と一致している。

3-c) 中心域の構造

大町とは、仙台城と城下町を繋ぐ中心的街路である。1886年、奥羽日々新聞社の「当世仙台有名家一覧表」において、大相撲の番付になぞる形で仙台の豪商を業種別に紹介している。そのうち大町は最大の17%を占めており、商店街として最大の地位を保っている(国分町は12%)。この後明治期には武士の衰退により商店街としての立場を危うくしたが、日本軍、第二師団が仙台に居を構えてからは『軍人や車馬の往来が激しくなり、これまで侍を相手にしてきた商店も軍人向けへと変えるところも現れ』軍刀、馬具、煙草、盃など彼等を相手として再興した。時代を通して豪商が集まる商店街であった。

国分町は奥州街道の一部であり、南は江戸、北は函館から多くの人々が訪れていた。また、人馬継立所という当時交通手段であった人や馬を交換するための施設が存在した。また、旅館街であった肴町が国分町に近接している。これらの事から、交通の中心として栄えたと推測できる。1869年には遊郭が置かれたが、『市街地の中心にこれらの妓楼が存在することは風紀上好ましくないから移転させよという声が起こり』1878年には移転している。明治維新後は、郵便局や警察署など多くの官公庁が置かれた。商店街でありながらも、交通施設や官公庁が集まった官庁街であった事が読み取れる。

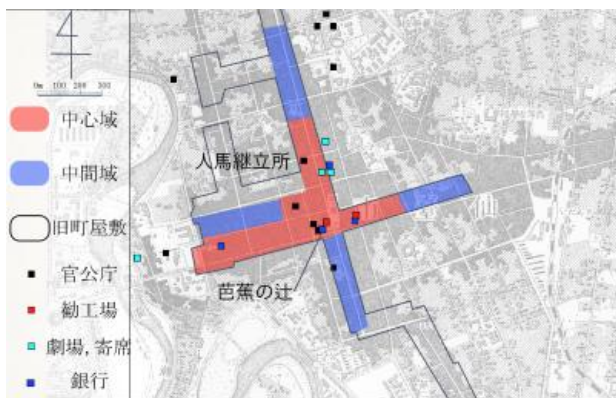


図-1 中心街構造 鉄道開業前

4. 鉄道開業後

この節では仙台に鉄道が敷かれてから仙台市電が開業する、1887年～1925年を扱う。

4-a) 中心街全体の形状

鉄道開業前同様、旧街道を軸とした十字を基本的形状としている。

しかし(図-2-1)より、それまで商業が許されなかった大町東部及び東一番丁に新たに店舗が開設されていることがわかる。また、(図-1)の町屋敷の区域と比べると西部が衰退したようである。西部の商店が全て消えたわけではないだろうが、商店街としての力を失った事は間違いないだろう。

4-b) 三層構造

(図-2-1)より、中心域的商店は鉄道開業前と同様、旧街道に沿って配置されている。この時代も中心地は芭蕉の辻であったようであり、芭蕉の辻に近づくほど中心域に該当する商店の密度が濃くなる傾向が読み取れる。この事から、中心域はさほど変化せず、芭蕉の辻を中心とした十字であったと考えられる。

仙台駅の開業により、元来仙台に存在しなかった新しい職種の店舗が東京などから進出してきた。この店舗の多くは、立地の良さから東一番丁に設立されることとなる。『明治から大正にかけて(中略)多くの小売小店舗が東一番丁に集中することになり、集客力を増大させていった』ように東一番丁は国分町の賑わいを超え、仙台一の繁華街となっていた。(図-2-2)のように、劇場や寄席、中間域的商店が多いが、前述の通り勤工場も集中しており、中心域・中間域両方の面を持っていたと言えるだろう。

また、1910年の断面から旅館街が大町のすぐ北に多く存在していることが読み取れる。藩政時代から旅館街であった肴町は勿論、東三番町、元寺小路などが東西に広がっている。また、『東一番丁の北部から大町5丁目にかけて待合や芸妓置屋が多く並んでいる』とあり、周辺域が大町や東一番丁の外側に広がっていると言えるだろう。ちなみに、遊郭は1894年再び移動している。

これらの事から、この断面の三層構造を(図-2-2)のように描くことが出来る。

4-c) 中心域の構造

(図-2-2)より勤工場は大町東部、東一番丁に集中していること、銀行は大町西部、国分町に集中していることがわかる。これらのことから、大町東部及び東一番丁は商業としての中心、大町西部及び国分町は業務としての中心という特色があると思われる。しかし、(図-2-1)か

らもわかるように、これらが基本的に商店を中心とした商店街である事には変わりはない。



図-2-1 商店分布 鉄道開業後

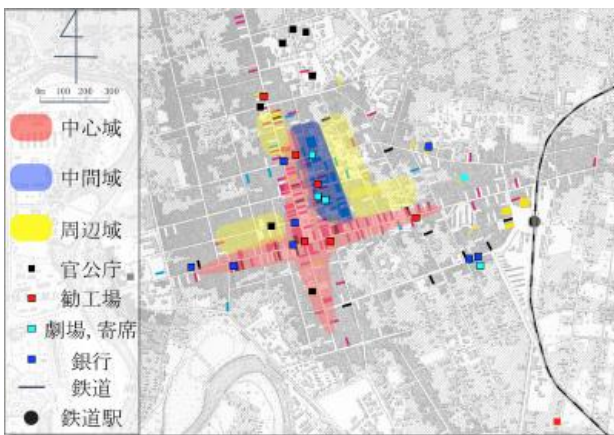


図-2-2 中心街構造 鉄道開業前

5. 鉄道による繁華街の変化

仙台駅の開業により、仙台を訪れる方法が人・馬から鉄道に推移した。交通の中心地であった人馬継立所もその意義を失い、鉄道の開業と同時に廃止された。交通の中心が国分町から仙台駅に変化したことが理解できる。

この交通拠点の移動は商店分布にも影響を及ぼし、仙台駅周辺に店舗が複数形成されている。その形成場所に着目すると、(図-2-1・2)より大町の延長線上、つまり旧街道に商店が集中するのではなく、仙台駅を核として同心円状に中心街が形成されたと推測出来る。

また、(図-2)から東一番丁の一部が中間域から中心域となっている事が読み取れる。鉄道開業後、新店舗が多く開業され賑わいを増し、そのまま町の構造が入れ替わったと考えられる。国分町及び東一番丁と仙台駅の距離はただ一通り分しか違わないが、その距離の差も明暗を分けた一つの要因であろう。

中心街全体の形状に関して考察する。藩政時代の町屋敷の構造では、商店は西部を中心とした構造であった。しかし、東一番丁が中間域として成り立ち、その後賑わいを増し中心域に変化しつつあること、同様に中間域で

あった大町東部が中心域となり、仙台駅前まで商店を延ばしていることから、東部の方がより発達していると言える。これは(図-2-1)からも理解できる。この変化は明らかに仙台駅の影響であり、賑わいが東部に引きつけられたと言える。逆に、西部に設立された日本軍は商業的影響が希薄であり、影響力が乏しく、西部は衰退していったのではないだろうか。その後、国分町や南町に官公庁が集中していた事、やはり軍と近接した立地により、商店街からオフィス街へ変化したと考えられる。

6. 仙台市電開業前後

この章では、仙台市電循環線の開業から第二次世界大戦の終結、1926年から1945年ほどまでを対象とする。

6-a) 中心街全体の形状

(図-3-1)より、この断面においても旧街道を軸とした十字状の形状が読み取れる。だが藩政時のような明確な十字ではなく、東一番丁は(図-2-1)よりも発達し、国分町と差が無いほどに発達している。また、仙台駅前もより発達し、大町筋は勿論、その南北の通りにも同量程度の商店が並ぶまでになった。

以上より、旧街道の十字に東一番丁、駅前一体を付加した形状と推測される。

6-b) 三層構造

この時代、勤工場は衰退し残っていないが、(図-3-2)より2店の百貨店が東一番丁に集中している事が読み取れる。これらをふまえ、東一番丁が中間域から中心域へと完全に变化したと理解できる。これらの事象から、中心域を大町東部及び東一番丁とする。

(図-3)には中間域とされる商店の記述が少なく、範囲を読み取ることはできない。しかし、他資料や当時の娯楽施設である活動写真常設展の配置から、東一番丁境界が中間域である可能性がある。つまり、前断面と同様に、東一番丁は中心域・中間域両方の面を持っていると言える。

周辺域に関しても明確な記述は少ない。少し時代を空けるが戦後の赤線・青線地区は国分町の西に並行して通る細横丁、大町の北に東西に通る元寺小路、仙台駅東口となっている。戦前の中心地や商業地が突然そのような地域になるとも考えられないため、大戦前から傾向があったとし、これらを周辺域とする。

6-c) 中心域の構造

(図-3-1)から、大町西部が商業地からオフィス街へ変化したことが読み取れる。(図-2)の段階では業務施設は目立つが、基本的には商店街であった。それがこの断面

では、商店はほとんど認められず完全なオフィス街となっている。オフィス街の中でも、芭蕉の辻とその南北は有名銀行が集中し、中心域と呼べる地域になっている。

また商業的中心域に関しては、全体的な形状は保持、むしろ拡大しているものの、商店が集中する核的場所が無く、同じ密度で商店が並んでいるようである。



図-3-1 商店分布 仙台市電環状線開業後

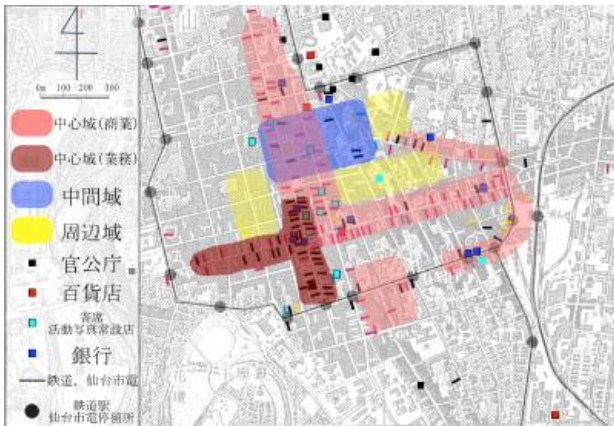


図-3-2 中心街構造 仙台市電環状線開業後

7. 仙台市電による繁華街の変化

仙台市電の影響として、『商店街として発展するかにみえた元寺小路は、昭和三年三月末における仙台市電環状線の全線開通によって(中略)勢いをそがれることになる』という記述も存在し、仙台市電が駅を中心とした発展に歯止めをかけた可能性がある。また逆に、北西部の北材木町など仙台市電により発展した例も見られる。地形図によればこの地域は市電開通前から建築物が密集していた為、これら店舗は新設ではなく既存のものであること、それらが商業地図に広告を掲載できるほどの富を得たことを推測できる。以上より、仙台市電の開通前後で中心街の中心に近い部分が衰退し、郊外が発達している可能性がある。中心域の商店が中心となる地点を失い、同じ密度となった事も、仙台市電が中心地を消失させた結果かもしれない。

中心街全体の形状が旧街道を中心とした十字形から変

化が見られなかった事に関して考察する。この環状線は主に、旧街道の隣の街路を通過している。この、旧街道自体でもなく、離れすぎてもいない線形が結果として、旧街道を保持した可能性がある。異なる仮説として、鉄道のように外部から人を移動させる交通施設ではなく、主に市内から市内への移動を促進させる交通施設であったため、市街の形状までを変える力を持たなかったと考えることもできる。そのどちらが正しいのか、本研究では判断できず、他都市との比較が必要とされる。

8. 仙台市地下鉄開業後

仙台市地下鉄南北線は1987年に開通した。この章では、その影響が十分に出たと考えられる5年後の商店分布を中心に考察する。

8-a) 中心街全体の形状

藩政時代より十字状の旧街道を基本とした形状は変化しなかった。しかし、この断面ではそれが目立たなくなっている。旧街道の周辺にも店舗が形成され、面的な中心街へ変化したためだ。仙台市の人口が増加したため、より多くの店舗が必要とされたのではないだろうか。またそうではなく、これらの店舗は前断面まで用いた広告地図には掲載されなかった、つまり財力が無かった可能性もある。

いずれにせよ、中心街が拡大した箇所に位置する店は日用品店がほとんどであり、三層構造の内とみなされる店は無いようだ。

8-b) 三層構造

中心域的店舗と銀行の配置より、中心域は旧街道である大町・その南隣に位置する青葉通と言えるだろう。大町は前断面より中心域であったが、青葉通は違う。中心域となった要因として地下鉄の影響や新幹線の影響、戦後の道路拡幅が考えられる。逆に、大町西部は商店がほとんど見られず、中心街ではなくなっている。前断面において、賑わいの減少より商店街からオフィス街と変化したのが、さらに賑わいが消失した為だと思われる。

商業施設・娯楽施設は東一番丁・駅前にそれぞれ南北に伸びており、これらの部分を中間域と呼べるだろう。この事より、大町東部を中心点とし、中心域・中間域と同心円状に二層に広がる構造が理解できる。また、前断面において東一番丁の北部は中心域であった。これが中間域となったことは、この時代の中心地であった大町東部から離れすぎたこと、交通手段が市電から地下鉄・バスへ移ったことが考えられる。

国分町を代表して、中心域・中間域周辺に複数の酒場がまとまって配置されている。また風俗店は賑わいを避

けるように中心街の外れに立地しているようだ。これらの地域を周辺域とおく。

8-c) 中心域の構造

中心域は主に大町・青葉通に立地しているが、店舗は大町、銀行などの企業は青葉通、と分かれて立地している。これは大町が歩行者天国のアーケード、青葉通は交通量が多く幅が広い街路、という街路の性質によるものと思われる。

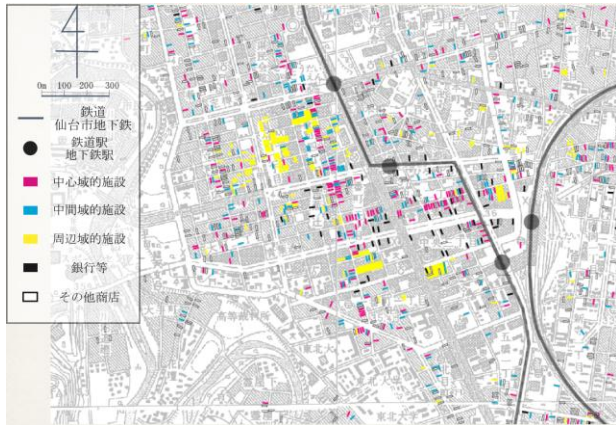


図-4-1 商店分布 仙台市地下鉄開業後

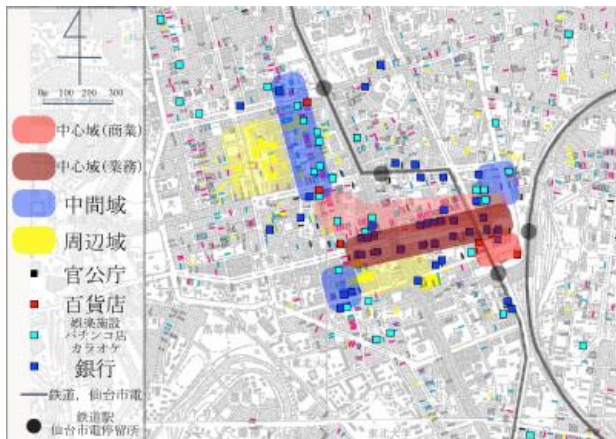


図-4-2 中心街構造 仙台市地下鉄開業後

9. 仙台市地下鉄による繁華街の変化

仙台駅前には店舗や銀行が集中し、中心域が明らかに拡大している。新幹線や戦後の街路拡幅による影響が大きいと思われるが、地下鉄駅がその補助をした可能性がある。

他の地下鉄駅ではどうだろうか。鉄道駅である仙台駅から1・2駅しか離れていない場所では周辺に影響を与えていないようだ。鉄道駅と近すぎるため、相対的に影響力が小さくなったと考えられる。しかし鉄道駅から離れ、かつ周辺に店舗が無いという条件ならば少数の店舗が集積するようである。

以上より、地下鉄駅が繁華街に与える影響は鉄道駅に比べれば微々たるものではあるが、存在するようである。

10. まとめ

仙台において鉄道駅は市内と市外を結ぶ役割を果たした。結果、駅という一点に大勢の人・賑わいを集積させ、都市の新しい核・中心地となった。その代わりに藩政時代の中心地は賑わいを失い、衰退していったと考えられる。仙台の中心街は、藩政時代には西部の城郭を中心とした構造であったが、鉄道駅設置後は駅を中心として東部に重きを置いた形状に変化している。また、中心街の内部を見てみると、駅の周辺はより賑わいを必要とする、文化度の高い地域となっている。このように、鉄道駅が整備されることで駅を核とした新しい中心街が形成され、それ以前の構造から長期的に変形していくことがわかる。

次に路面電車は市内を循環する目的のため輸送人員も少なく、鉄道駅ほど中心街に影響を与えなかった。しかし、旧中心街を囲う線形であったため賑わいを外部に広げ、鉄道駅一極集中の発達に歯止めをかけた可能性がある。また、旧街道に沿う線形であり、古い構造を維持させた可能性がある。

地下鉄は鉄道駅に近接した場所に駅を設置することで、鉄道駅の中心性を強化し、文化度の高い商店や銀行等の施設をより集積させたと考えられる。しかし鉄道駅に比べ集客力が小さいため、地下鉄駅単独では中心街の構造・形状共にほとんど影響を与えないようである。

参考文献

- 1) 松澤光雄: 繁華街を歩く 東京編-繁華街の構造分析と特性研究, 総合ユニコム, pp376, 1986
- 2) 田辺健一: 都市の地域構造, 大明堂, pp248, 1971
- 3) 材野博司: 都市パターンの認識, 日本建築学会東北支部, 1976
- 4) 新谷洋二, 堤佳代: 旧城下町における鉄道の導入とその後の町の変容に関する研究, 日本土木史研究発表会論文集, No.7, pp113-120, 1987
- 5) 高野誠二: 日本における都市中心部構造変容-鉄道駅周辺地区と中心街の関係から-, 季刊地理学, Vol.56, pp225-240, 2004
- 6) 星野裕司, 稲永哲: 都市形成における賑わいと街路網の関係に関する研究, 景観・デザイン研究論文集, No.9, pp49-60, 2010
- 7) 仙臺市役所: 仙臺市統計書, 仙臺市役所, 1926~1953
- 8) 宮城県: 宮城県統計書, 雄松堂書店, 1963~1967
- 9) 仙台市: 仙台市史, 仙台市, pp169, 1908
- 10) 仙台市史編纂委員会: 仙台市史, 万葉堂書店, 1974~1975
- 11) 仙台市史統編編纂委員会: 仙台市史 統篇, 仙台市, 1969~1970
- 12) 仙台市史編さん委員会: 仙台市史, 仙台市, 1994~2011

- 13) 宮城県史編纂委員会：宮城県史，宮城県史刊行会，1957～1987
- 14) 商工興信録 北海道・奥羽・新潟編，1918
- 15) 阿刀田令造：仙台北下絵図の研究 齊藤報恩会博物館図書部研究報告 第4，齊藤報恩会，pp134，1936
- 16) 仙台市交通局総務部総務課：仙台市交通局三十年史，仙台市交通局総務課，pp316，1956
- 17) 仙台市史図録編纂委員会：目で見える仙台の歴史，仙台市，pp200，1959
- 18) 仙台商工会議所七十年史編纂委員会：七十年史 仙台商工会議所，仙台商工会議所，pp536，1967
- 19) 仙台市史図録編纂委員会：目で見える仙台の歴史 増補改訂版，宝文堂，pp200，1975
- 20) 仙台のしにせ変遷委員会：仙台のしにせ，仙台商工会議所，pp209，1977
- 21) 仙台八十八選選定委員会：仙台あこのころこのころ八十八年，仙台八十八選選定委員会，pp279，1978
- 22) 「あきんどの町」編集委員会：あきんどの町 おおまちに至るまでの400年，仙台 おおまち商店復興組合，pp236，1984
- 23) JR 東日本仙台駅：仙台駅百年史，JR 東日本仙台駅，pp228，1987
- 24) 「新」目で見える仙台の歴史編集委員会：「新」目で見える仙台の歴史，宮城県教科書供給所，pp208，1989
- 25) 仙台の歴史編集委員会：仙台の歴史，仙台市，pp649，1989
- 26) 藤崎：藤崎170年のあゆみ，藤崎，pp268，1990
- 27) 記念誌発行小委員会：わが街400年 クリスロード商店街復興組合 30周年記念誌，クリスロード商店街復興組合，pp147，1994
- 28) 七十七銀行：七十七銀行120年史，pp237，1999
- 29) 柴田量平：仙臺・東一番丁物語～柴田量平選集，pp543，2001
- 30) 加藤宏，菅野恭彦，中川正人，吉岡一男：目で見える仙台の100年，株式会社郷土出版社，pp146，2001
- 31) 河北新報出版センター：忘れかけの街・仙台 昭和40年頃，そして今，河北新報出版センター，pp231，2005
- 32) 仙台市歴史民俗資料館：絵葉書でみる仙台1，仙台市教育委員会，pp99，2007
- 33) 仙台市歴史民俗資料館：大正四年『仙台アルバム』第6冊，pp160，2008
- 34) 高倉淳 [ほか]：絵図・地図で見る仙台，今野印刷，1994
- 35) 高倉淳 [ほか]：絵図・地図で見る仙台—第2輯，今野印刷，2005
- 36) 株式会社 南北社：地図でたどる昭和の仙台 仙台今昔マップ，仏壇の佐正・伊達之連，pp64，2008
- 37) 有限会社イーピー 風の時編集部：100年前の仙台を歩く—仙台地図さんぽ，株式会社プレスアート，pp103，2009
- 38) 仙台市歴史民俗資料館：企画展図録 仙台古地図の旅，仙台市教育委員会，pp64，2011
- 39) 安政補正改革仙府絵図，1856～1859
- 40) 梅原榮造：仙台市街絵入明細全図，高橋藤七，1884
- 41) 三輪秀春：改正仙臺市明細全圖，伊勢斎助，1889
- 42) 仙台市名家及事業家一覽圖，1901
- 43) 琴田鴨一郎：最新版仙臺市全図 市外町村及番地入，東洋造画館，1911
- 44) 仙台市職業別明細図，1926
- 45) 木谷佐一：大日本職業別明細図・仙台市，東京交通社，1929
- 46) 木谷彰佑：大日本職業別明細図・仙台市，東京交通社印刷所，1933
- 47) 二階堂節治：大仙台南内全図，交通案内社，1935
- 48) 二階堂節治：大仙台南内全図(付山形市・松島塩釜)，交通案内社，1937
- 49) 木谷彰佑：大日本職業別明細図・仙台市，東京交通社印刷所，1937
- 50) 陸地測量部：二万分一地形図：仙台北部・南部，陸地測量部，1907
- 51) 陸地測量部：二万五千分一地形図：仙台東南部・西南部・東北部・西北部，陸地測量部，1930～1935
- 52) 地理調査所：二万五千分一地形図：仙台東南部・西南部・東北部・西北部，地理調査所，1947
- 53) 地理調査所：五万分一地形図：仙台，地理調査所，1946
- 54) 国土地理院：2万5千分1地形図：仙台東南部・西南部・東北部・西北部，国土地理院，1996
- 55) 日本住宅地図出版：ゼンリンの住宅地図仙台市，1968～1995

補遺

1) 商店分布地図の作成方法

各断面における商店の分布傾向を理解し、それらを比較可能にする。商店分布の情報は各断面における絵図、地図から抽出する。断面毎の商店分布を最も理解できる資料と考えた。そのような図が存在しない断面に関しては、文献等の資料から情報を抽出する。また、得た商店情報を載せるベースマップを用意する。このベースマップは各断面を比較しやすくするため、共通した傾向で描かれていなくてはならない。よって地理調査所、陸地測量部、国土地理院(年代によって名称が異なる)が発行する2万5千分1地形図あるいは2万分1地形図を同縮尺にして使用する。情報元の絵図、地図に最も近い年代に作られた地形図をベースマップとして利用する。また、店舗の情報のみならず、その断面における官公庁及びその位置、仙台市の情勢、市井の生活に関しても文献等の資料から読み取る。なお、使用する図の大半は図の名称から判断するに商業の広告宣伝の為に作られたものである

り、その断面に存在した店舗全てを網羅してはいない事、一部の有力な店舗のみを扱っている事に注意する必要がある。

本論文で分析及び考察を進めるにあたり、基礎となる文献の一次資料は次点である。

仙台市史編纂委員会『仙台市史』

本論文で引用されている箇所は、断りが無い限りこの資料からの引用である。他に、各時代の商店、町割りが掲載されている文献を一次資料に準ずるものとし、参考資料として使用する。また、商店が多く掲載されている絵図、地図を主に使用するが、官公庁など、一部の重要な施設のみが描かれている図も参考資料とする。

2) 商店の分類方法

集計した商店情報から業種分類を行う。表-1は日本業準産業分類を参考にし、中心街を構成する業種を広く捉えられるよう三層構造論を元に独自の分類を行ったものである。調査対象の敷地において、業種情報を抽出し、記録が残っていない店舗は店舗名から業種を判断した。資料からベースマップに情報を移す際、各店舗を同サイズの矩形とし、色をその分類で分け可視化した。

表-1 業種分類

業種番号	業種名	分類	色
1	衣服類	中心域	マゼンタ
2	百貨店・勤工場		
3	装身具		
4	化粧品		
5	菓子		
6	喫茶店		
7	飲食店	中間域	シアン
8	飲み屋		
9	娯楽施設 (劇場、寄席、 活動写真常設店 パチンコ店等)		
10	風俗店	周辺域	イエロー
11	旅館		
12	銀行	オフィス街	ブラック
13	会社		
14	他小売	他	ホワイト