

## 雪国のモール

佐藤 昭雄\*

雪が横から降るほど風の強い酒田で、大火復興の目玉となったのが3本のモール建設である。そのなかでも、防災にも強く雪国にも支障のない、セットバック方式のアーケードを持ったショッピングモールを生み出すために、多くの関係者で組織されたモール協議会で大激論を重ねた。その結果、市民の大きな努力と協調により、あえて建築協定を結ぶことなく、すべての建物の1階を自主的に1.5m後退させた近代的なモールが、官・民の共同施工で誕生した。

### Shopping Mall in Snow District

Akio SATO\*

Three malls in Sakata city, which is known for its wind and snow drifting, were built from ashes. These malls represent recognition after disastrous fire. On constructing these shopping malls, the mall council organized by the persons concerned had a very heated discussion. As a result, without contracting any construction agreement, the first floor of every building has been set back by 1.5m with the efforts and cooperation of the people. The modern mall was finally built by the joint efforts of government and the people.

#### 1. 大火復興の旗印

わが国火災史上、戦後4番目といわれた酒田大火は、昭和51年10月29日の夕刻に発生、市街地中心部22.5haを11時間にわたって焼き尽くし、3,300名の罹災者と405億円の損害を残したまま、悪夢のように翌朝立ち去った。“焦土に立つ。”の言葉どおり、私どもはすべてを失って廃墟に立った。そして、夜明けとともに気を取り戻して復興計画を開始した。

二度と大火を繰り返すことのないように、復興計画で「防災都市づくり」が柱となったのは当然である。具体的には、①広い道路とオープンスペースの確保、②魅力ある近代商店街の建設、③良好な住宅街の環境整備であった。

この計画は、国・県・市の技術陣によるプロジェクトチームにより、連続の徹夜作業によって、その骨組は3日間で完了し、都市計画決定のための手続きを経て、1週間後には被災者に対して説明会を開始した。

防災都市づくりとともに近代商店街の建設にあたって、全く新しい角度から考えられたのが、3本の

歩行者専用道路（モール）であり、それは大火復興の旗印でもあった。

#### 2. 緑のネットワーク

3本のモールのうち2本は商店街のショッピングモール、他の1本は住宅街のモールとして計画されたものである。大火2日目にこのような復興計画が、思い切って立案された背景は何であったか。一つには車社会からの脱却をはかり、人間優先の町づくりを具体化したいという強い願望であり、他の一つは中心商店街の地盤沈下に歯止めをかけようとするねらいでもあった。

この3本のモールを有機的に結合するため、被災地のやや中央を南北に走る32m幅の幹線道路には地下道を設け、また、大火の防止線となった東の新井田川には、6m幅の歩道橋を架設して、東部地区の新住宅街と直結する。そして、新井田川沿いに酒田市が整備中の新橋緑道（幅員6～10m、延長約2kmに及ぶ桜並木通りで明年度完成）とドッキングすれば、市街地中心部と新しい住宅街を結ぶ緑の歩行者専用道路となり、人間優先の町づくりが本格的に具体化する。さらに、このモールを、中心商店街から約600mの西側にあつて、「港が見える公園」として知られている日和山公園まで延伸することにより、

\* 酒田市都市計画課長

Section Chief, Section of Street Planning, Sakata City  
原稿受理 昭和56年9月17日

港と商店街、そして、新市街地を直結する一大ネットワークの形成を可能にする計画であった(Fig. 1)。

次に、商店街振興との関連では、被災した中心繁華街は、大沼デパート(焼失)と、地元清水屋デパートの大型店を核とし、“老舗”ぞろいで酒田市随一の繁華街の座を永年保ってきた。しかし、40年に入ってから、都市のドーナツ現象により、市街地人口が市街地周辺に移動してから次第に地盤沈下を起し始め、大火1年前の昭和50年10月、駅前再開発事業の完成により、大型ショッピングビルがオープンして、ますますその傾向を強くした。

このため、商店街の心ある人々は、どうにかして都心部と人口急増の東部市街地を一直線で結ぶ「道」をつくって、誘客を容易にする方法はないものかと考えていたし、それがまた都市計画上でも夢の一つであった。

また、中心商店街(中町)では、現道10m幅(車道4m、歩道両側3m)に面した宅地の形が、間口4~6mに対して50~60mの深い奥行を有し、これとほぼ同じ形をしている隣の街と接していた。このため、裏手となっている隣地との間に、1本の車道があれば、商業上の利便のみならず、防災上からも極めて好ましいものであることを、地域住民の誰もが考えていた。

さらに商業圏を二分化している駅前と中町商店街の距離は1.5~2.0kmで、客の回遊性が期待できない長さである。したがって、両地区の中間に中規模の核店舗も必要であると論じられていたし、中町の一部の街区では、土・日曜日など自主的に車を締め出

して、歩行者天国を実施していた。

このような市民の要望と提言を複雑な気持ちで整理しながら、短時間ではあったが、無理なく復興計画に取り入れたものである。

### 3. 雪が横から降る

モール計画を説明する前に、酒田の風と雪を語らねばならない。山形県はいうまでもなく積雪寒冷地だが、日本海側の酒田市街地は内陸と比較して冬季間の気温はやや高く、降雪量も意外に少ない。少ないのではなく風で飛ばされるのだともいえよう。その証拠として至るところに雪の吹き溜りが生じ、同じ屋根でも風上と風下では雪の量に倍近い差がある。

酒田測候所による最近10か年の最大積雪量(日)は7~68cmで、平均38cmとなっており、過去40年間の最高でも100cmである。したがって、積雪による被害は案外少なく、除雪によって生活道路の足は確保されている。ただ猛烈な季節風による地吹雪によって、歩行が困難となるばかりでなく、国道までが交通ストップすることもある。

雪の量とは別に、「酒田の雪は横から降る」といわれるが、冬季間の酒田はいつでも季節風が強く、雪が上から真つすぐ降る日は極めて少ない。大抵は風を伴って、斜め横から吹きつけるようにして降る。また、地吹雪によって下から舞い上がることも多い。

次に風であるが、Table 1に示すように、年間の38%にあたる139日にわたって10m以上の風が吹きあれ、しかもその70%が、11月~3月までの降雪期に集中している。また、15m以上の強風も、同じ日本海側の新潟、秋田市等とは比較にならないほど多く、年間48日に達している(Table 1)。

豊臣時代から日本海有数の港として栄えてきた酒田は、その昔をしのぶ酒田舟方節の冒頭で、「雨風烈しいこの節なれば……」と歌われているように、「風の町酒田」としても有名で、そのために、いく度か大火災に見舞われてきた。明暦2年(1656)、東風にあおられて700余棟を焼いた大火以来、明治6年(1873)までの217年間に、100戸以上の焼失火災が36回、さらに500戸以上の大火も14回を数えている。

つまり15年に1回の割合で大災害を受けたことになるが、今回の大火も、みぞれ降る30mの強風の中で発生したものであり、大火復興の歌『明日に生きる酒田』もまた、「美しい街酒田よ……風吹く街」と、郷土の風に対する悲しい宿命を歌っている。このように風雪を抜きにして、酒田の歴史と町づくりを考

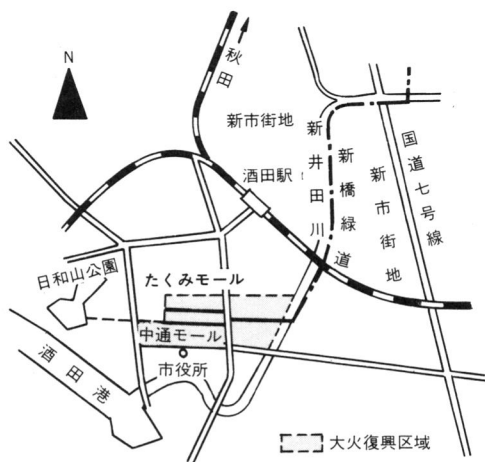


Fig. 1 モールのネットワーク図  
Network of mall

えることはできない。

4. モール協議会で大議論

酒田の復興計画を指導してくれた建設省の担当官は、「すべてが時間との競争となる復興事業であろうが、モールと公園の建設にはまだ少し時間が残されている。協議会でもつくって、広く市民のアイデアを取り入れ、悔いのないものを設計したらどうか」とアドバイスしてくれた。

モールの必要性とその内容については、被災直後から私どもも各種会合で何回となく住民に説明してきたつもりであった。しかし、大火の応急対策に追われ放しで、心身ともに疲れきっていた被災者にとって、ショッピングモールの具体的構想よりも、明日に生きる現実の問題処理がより大切であった。役人の企画した内容を、1回や2回の説明会で簡単に住民が納得すると考えた行政の考え方に甘さがあり、役人と住民との間に、復興計画を意識する時間的ズレのあることも発見した。と同時に、「モールとは何か……」についての勉強会が先決だと思った。

そこで市の都市計画課が事務局となり、「モール・

公園協議会」をつくった。この構成メンバーは、商店街各団体の代表、市と県の関係部課、住民代表、建築士会などから選ばれた総勢28人の大部隊。昭和52年6月から7か月にわたって大議論を展開した。

この協議会の焦点はモールと車対策、そしてアーケード問題であった。今回の大火で中町地区の柱付きアーケードは、火勢を強めるトンネル役を果たし、消火作業にも支障を与えたということで、消防サイドではどうしてもその復活に対して首を縦に振らなかった。しかし、幅12m、長さ420mのモールが東西に2本も通るのに、アーケードなしでは宝の持ちぐされとなる。特に酒田は前述のように、11月ともなればみぞれが降り、そして横なぐりの雪が降る。いくら防災上で云々されても、アーケードなしでは商店街が成り立つわけがない (Fig. 2)。

そこで市側から提案されたのが、柱のない、しかも防火活動上支障のないセットバック方式のアーケードだった。これはアーケードの代わりに各商店の建物から底を1.5m、モール側に突き出すとともに、さらに、商店側の1階部分を1.5~2m程度バックさせて、道路の両側に3~3.5mのアーケードをつくり

Table 1 日最大風速および最多風向 (理科年表より転載)  
The maximum velocity of the wind per day & the maximum direction of the wind per day

	月	酒田	秋田	新潟	金沢	東京	大阪
10m/s以上の 日数		日	日	日	日	日	日
	1	24NW	17NW	17WNW	7SSW	6NNW	7W
	2	20	13	13	4	8	4
	3	17	12	11	3	10	5
	4	11ESE	7SE	6SSW	2E	12NNW	4NNE
	5	7	6	3	2	9	3
	6	4	2	2	1	4	2
	7	5ESE	2ESE	2NNE	1E	5SSE	3W
	8	3	2	3	1	5	2
	9	5	5	5	1	3	2
	10	7ESE	5ESE	5S	1E	4N	2NNE
	11	15	11	10	3	4	1
	12	20	14	15	5	5	4
	年合計	139	96	90	29	75	40
15m/s以上の 日数	1	12	4	3	1	0	1
	2	9	2	3	0	1	0
	3	7	2	2	0	2	0
	4	2	1	0	0	1	0
	5	1	0	1	0	0	—
	6	0	0	—	—	0	0
	7	0	—	0	—	0	0
	8	0	0	0	0	0	0
	9	2	1	1	0	1	0
	10	1	0	0	0	0	0
	11	6	2	3	0	0	0
	12	9	2	3	0	1	0
		年合計	48	14	15	1	7

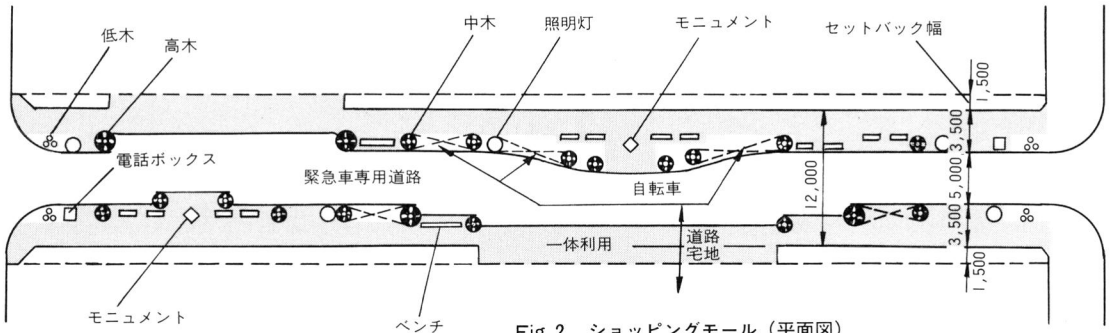


Fig. 2 ショッピングモール (平面図)  
Shopping mall (plane figure)

(Fig. 3)、モールには原則として車は入れない、とする内容であった。

この案に対して商店街代表は強く反対した。その理由は大きく区別して次の二つである。

①モールそのものには反対ではないが、車社会時代にその車の通行を禁止するようなモールは、「商行為の自殺」でもある。

②アーケードは必要である。しかし、市が原案とするセットバックは極めて困難である。それは大火で財産を失い、土地の再配分(換地)によって13%も土地が削られて困っている矢先に、さらに自分の土地を減らして歩道をとる余裕はない。

商店側の抵抗は非常に強かった。協議会の調整内容も、ほぼこのセットバック方式を納得するための熱っぽい議論に費やされた。その頃、既に商店街復興資金の融資相談が開始されており、モールとアーケードの基本計画が決定しないと、早期復興に支障を生ずる恐れもあった。そして商店側の一部から、モールに不安はいっぱい残るが、いつまでもそんなことで反対して事業が遅れては元も子もなくす、こうなればモールや公園を積極的に生かす方法を考えよう、とする意見も出され、具体的な車問題を棚上げしながらも、全体的には行政案を支持する空気が強くなってきた。

しかし困ったのは、この時点で商店街の仮換地が決定していなかったことと、土地を売らない、貸さない、そして、建物を建てないと主張する地権者もあって、その説得のための時間的余裕がなかったことである。このあと商店街の積極的な話し合いが実を結び、アーケードの建設が近代化事業の中で、共同施設として80%の無利子融資の対象となることがほぼ決まり、市もまた残り20%の全額に近い単独補助を決断したことにより、モール建設は大きく前進することになった。

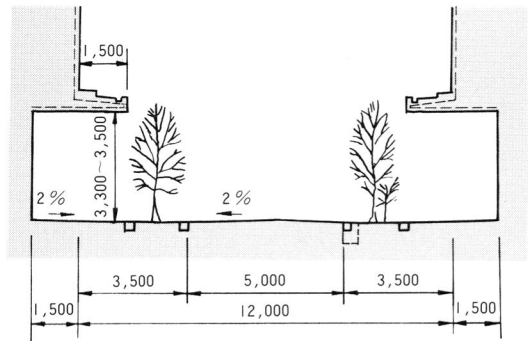


Fig. 3 セットバック式のアーケード  
Arcade by the method of Set-Back

## 5. 雪と自転車対策

大火から1年目の52年10月、モール協議会は大詰めに近づき、それまで議論された問題を集約して、一定の方向づけがなされた。それは、①モールの中央部を直線的に幅5mの緊急車道とし、②12mの官地とセットバックされる民地も含めて、一体の買物広場としての効用を果たすため、歩車道の区分は設けず床は平坦にする、③土地の再配分(換地)による新しい宅地がモールだけに面して、一般車道に面しない地権者に対する車の問題は、生活権を確保できるよう配慮する、④アーケードの高さは3m以上として柱はつけない、⑤住宅地の8mモールは中央部を植樹帯とし両側を歩道とする、などの内容であった。

この基本線に沿って、南側の中通りモールは1.5mずつのセットバック(一部再開発事業の中町モールは2.0m)、北側のたくみモールは0.8mのセットバックに落ち着いた。このセットバック方式は、あえて建築協定を結ぶことなく、各商店街の自主的な協調によって実現されることになり、モール協議会はその目的を果たした(Fig. 4)。

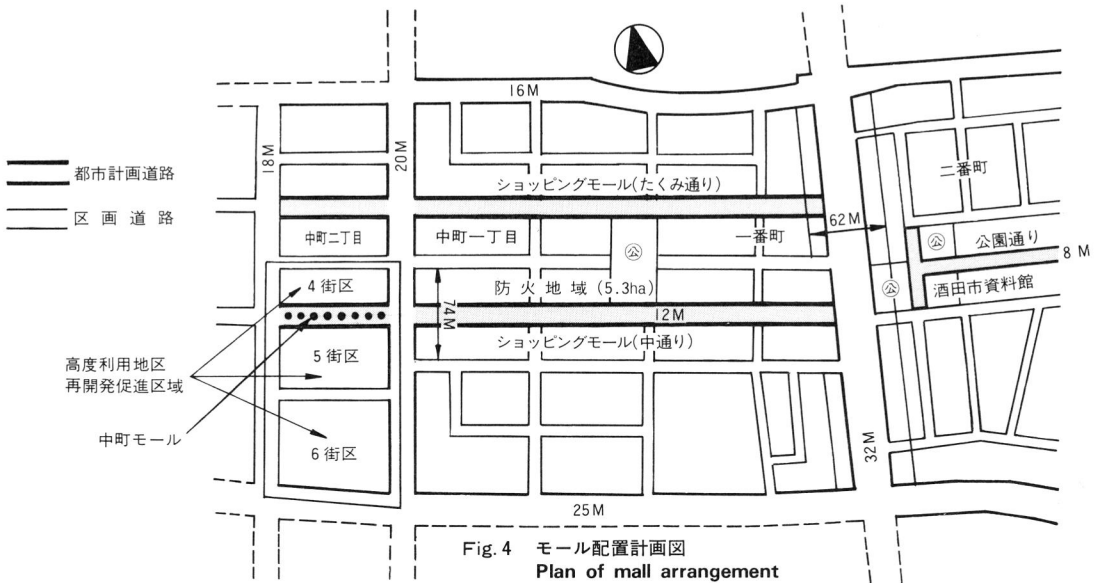


Fig. 4 モール配置計画図  
Plan of mall arrangement

いよいよモールの実施設計が始まったが、ここで一番頭を痛めたのも除雪と自転車対策である。雪が少ないといっても吹き溜りを考えれば、平均積雪50cmぐらいとなる。仮に緊急自動車部分を4m幅で除雪するとすれば、その両側の空間約2mぐらいは捨てられた雪で埋まってしまう。これにアーケードの屋根から落ちてくる雪がプラスされると、全幅4m近い空間は冬季間全く利用できないスペースとなる。

また自転車置場も悩みの種であった。小都市の特性かと思うが、被災前、中通り中心街は約500台の自転車で埋まることが多かった。1台当り1㎡としても500㎡以上の用地が必要である。再開発事業計画で地下設置も検討されたが、そのスペースと工事費の関係で実現できなかった。しかし、除雪と自転車問題を同時に解決する方法についての論議は尽きなかった。

特に市街地再開発事業を進めていた中町モールで

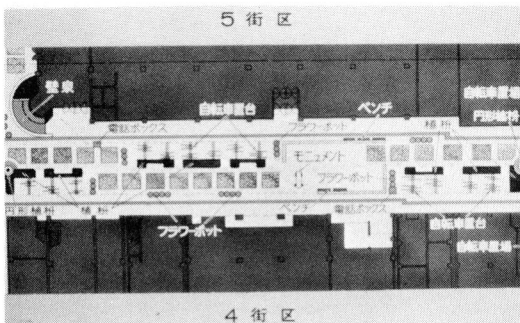


Fig. 5 ショッピングモール(中町)  
Shopping mall (Nakamachi)

は、商店街の代表がモールの先進地視察に出向いて研修を続け、セットバック2mを含む幅16m、長さ90mの空間を、いかに効率よく活用するかについて熱っぽい論議を重ねた。その結果、雪に対してはモールの大部分に融雪ヒーターを設備し、冬でも雪なしの広場として、市民サービスすることを決意した(Fig. 5)。また、自転車置場は屋根付きのものを計画したが、道路管理者と意見の一致をみることができず、止むなく上家なしで、床に整列金具を使用するものとなったが、スペースとしてはここだけで250台分を確保した。

次に、商店街の近代化事業を導入した中通り、たくみ通りの南北両モールでは、当初モールの中央部を走る緊急車道は直線で計画されていたが、これを曲線に変更することによって、除雪と自転車の溜り場所を生み出すことになった。この案は緊急車道幅を一定にしないで、4~5mを標準とし、あえて蛇行させることにより、左右の歩道部分にはほぼ梯形の小広場がいくつか確保される。そのスペースを高木の植栽、自転車置場、公衆電話、さらに冬季間の除雪溜りとすれば、モールの利用が一段と幅広いものとなり、自転車スペースも計画台数を上回った。

この設計案に対して、商店街では賛意を示したが、曲りくねった緊急車道に対して、消防と道路管理者は防災と管理面で色よい返事をしてくれなかった。だが再度調整の結果、緊急車道の曲線半径と高木植栽の位置を少し変更し、さらに、梯子車の活動にも耐えるモールの床強度を再検討することで、実施設

計に踏み切った。この時、既に商店街の建築が始まっており、被災地は復興のうねりとなって力強い槌音に包まれていた。

### 6. 三度目の冬は新装モールで

春を待ち切れず、一斉に工事に着手した商店街では、この年（53年）の10～12月オープンをめざして突貫工事に突入した。それというのも、既に大火後二度の正月をプレハブ小屋の仮店舗で送らざるを得なかった酒田商人の切なる思いが、「三度目の正月は新住宅、新店舗で」の合言葉となり、いくつかの壁を乗り越えて、ここまでたどりついてきたのであった。そして、雪の降る前に工事を完成し、「三度目の冬はモールで」となり、すべてを歳末商戦に賭けることになった。

モール工事区分で共通した点は、官地部分の整備は区画整理事業を実施している県事業とし、民地側つまり、セットバックした部分の工事は商店街負担とした。そして、仕上げ工事は官・民が同じ材料で同時施工とすることになった。緊急車道とその他の床は計画どおり段差をつけなくて平坦とし、歩行者が容易に両側商店に移動できるように設計された。排水処理は道路中心線に沿って一列という案もあったが、緊急車道を蛇行させたため、断面的な水勾配に問題があり、また、除雪の堆雪場所を車道の中央部分にすることも適切でなかったため、従前と同じように2系統で排水することにした。但し、歩行者が自由に移動するのに障害のないよう幅40cm、深さ2.5cmのコンクリートV型側溝を使用することとした。

緊急車道をカラー舗装にすることは、当初からほぼ既定の事実となっていたが、その他の部分にカラータイルを使用することは、補助事業の建前からかなり困難視された。しかし、県・国の理解により、カラー平板ブロック（30cm角）を全面使用することになり、その材質については県・市と商店街で意見を調整し、特に冬季間の雪に対するすべり防止に検討を加えて、表面に珪砂を使用したものを採用した。

中町モールの融雪装置は、外気温 $-2^{\circ}\text{C}$ 、風速8m、積雪日数延べ47日、積雪量1cm/h（当該部分の降雪データなし）、日照率18～40%を設計上の条件として、融雪と凍結防止の両面から電力量を1㎡当り200Wと設定した。それだけで約2,000万円の事業費となった。

モールの無電柱化には誰も異存がなく、モール照明灯（134灯）は地下配線としたが、一般宅地の送電

のため、どうしても高架線がモールを横断しなければならない箇所が出てきて、その対策にかなり苦慮したが、工事関係者と商店街側の協力によって、モール以外の道路より配線することに成功し、電柱と電線のないモールが誕生した。

ショッピングモールに投じられた費用は、アーケードを含めて約4億円であるが、一夜にしてすべての財産を失った被災者にとって、自己資金の最も少ない資金調達の方法がない限り、モール建設に踏み切ることができなかった。このため区画整理事業と再開発事業の両補助事業を導入して公的資金を活用した外、商店街の近代化事業によって有利な融資を利用した。そのため全事業の約50%は国、県および市の補助金、31%は商店街高度化資金の融資、残り19%が自己資金となった。自己資金の大部分も、市街地再開発事業の借入金を充当したので、実質的な自己負担は極めて少額なものとなった。逆にいえば、それだけ多くの借金を背負ったことにもなる（Table 2）。

ともあれ、53年の夏から秋にかけて何百棟の商店が一斉に建設され、大型再開発事業とともに中町一帯は時ならぬ建設の戦場となった。数多くの建設機械が狭い未完成の道路にひしめき合い、1,000人を超える建設労働者とその人達の手で町は溢れた。「風と砂と坂の町」酒田らしく、その雑踏の町に砂煙が立った。

モール工事も当然のこととして、建物と同時に竣工を前提としてスケジュールが組まれたが、モール工事を優先すると工事用の車が出入りできず、建物工事にも支障を生じた。反対に建物が立派に早くでき上っても、モールが完成しないと、オープンした店に客が寄りつかず開店休業になった例もみられた。これも大火復興の特殊性であろうか。

それでも冬将軍を前にして、工事は急ピッチで進められ、この年の10月末、巨大な再開発ビルが中町商店街の核としてその偉容を示し、同時に1.3億円を投じてつくられたすばらしい中町モールが、市民の前にその姿を現した時、新しい酒田の夜明けを迎えた（Fig. 6）。そして、次々と開店祝いの花輪が店頭飾られ、カラー舗装とオレンジ色のカラータイルで埋められたモールを、モダンな照明灯で明るく照らした時、酒田市民は復興戦争に勝ったのである。

明けて54年5月、酒田市は復興を宣言した。モールに植えられた153本の防火樹と、1,000本を超える低木が一斉に芽を吹き、緑の葉をつけることによ



Fig. 6 ショッピングモール (中町)  
Shopping mall (Nakamachi)

て町並みは一変した。

### 7. 交通規制は二面作戦で

モール建設の完成まで一時棚上げになっていた交通問題は、53年の秋頃より再燃し始めた。緊急車を除くすべての車の通行を原則として禁止する市の態度は不変であったが、前述のように新しい宅地がモールの上に面し、しかも車の出入りを制限されると営業上、どうにもならない人の救済方法は決まっていなかった。

この頃、モールを除く復興地の総合的な交通規制は、酒田警察署の原案によって交通問題研究会、関係自治会などの説明会を経て、間もなく公安委員会に決定されようとしていた。そうするとモールとそ

れ以外の道路の交通規制が区分されることになり、商店街のオープンと同時に交通混乱が予想された。

そこで市は、新しい宅地が一般道路に接続していない関係者、並びに商店街の代表約100名に案内を出して、モールの交通規制に対する説明会を開き、各地権者の要望を受けるとともに、各商店街にも検討を要請した。

このあと、特に問題のあった商店街代表と再度協議した結果、①再開発事業で完成する中町モールは、道路法による歩行者・自転車の専用道路とし、緊急車以外の車は終日通行を禁止する、②中通り、たくみ通り、公園通り（住宅街）の各モールは、モールの上に接続する宅地所有者の生活を確保するため、道路交通法により必要最小限度の車のみを、一定の時間（午前、午後各2時間）に限り許可証による通行を認める、③モールの通行速度は20km、④すべて一方通行で駐車禁止、⑤通行車は4トン車以下、⑥モールを横断する一般道路は最小限度にする、などの骨子をまとめあげることができた。

この案は、一部住民にとっては不便であるとの異論もあったが、都市計画で位置づけられ、しかも予想以上に立派に、そして美しく完成されたモールを、住民自身がその利用を真剣に考えるとともに、モールと建物を一本化した近代商店街に期待するものが大きく反映して、止むを得ない特車の許可証を最小限度に活用することに結着をみたことは、野心的な

Table 2 モール建設費用の内訳  
Items of cost for constructing mall

モ ー ル 名 称	中通りモール	たくみ通りモール	中町モール	計	
延 長 (m)	338.45	416.89	89.35	844.69	
幅 員 (m)	12.0(有効幅15.0)	12.0(有効幅13.6)	12.0(有効幅16.0)	—	
面 積 (㎡)	4,061.0 (全面積4,970.0)	5,004.5 (全面積5,390)	1,072.2 (全面積2,476)	10,137.70 (全面積12,836)	
隣 接 店 舗 数	95店	90店	71店	256店	
事業費及び 施 行 者 名	土地区画整理事業施行者	58,020 千円	62,860千円	—	120,880千円
	商店街近代化事業施行者	135,840	20,789	—	156,629
	市街地再開発事業施行者	—	—	128,970千円	128,970
	計	193,860	83,649	128,970	406,479
全体事業 財源内訳	国 費	38,680 千円	41,906千円	25,330千円	105,916千円
	県 費	14,700	15,925	18,425	49,050
	市 費	31,790	9,162	8,368	49,320
	高度化資金	108,560	16,480	—	125,040
	自己資金	130	176	76,847	77,153
	計	193,860	83,649	128,970	406,479

モールを計画した私どもにとって無上の喜びとなった。

また、延べ1,260mに及ぶ3本のモールは、大火復興の旗印としての面目を果たすことになり、市街地中心部と新興住宅街は最短距離で結ばれた。

## 8. モールの活用と今後の課題

昭和54年元旦零時、凍てつく白銀を踏んでたくみ通りモールの街灯点灯式が行われた。延長417mのモールに多数の市民が集まり、82灯の照明灯が一斉に点灯されると、爆竹が鳴り、拍手が起こり、鏡開きの祝酒で、新モール街の誕生と新年を祝福した。

このように華やかにオープンした店舗は、カラフルで新鮮さにあふれていた。そこに誰もが期待したのは、被災前にも勝る人の流れであり、客の導入であった。ところが大きな異変が起こった。異変はその年の稀にみる暖冬のみでなく、新しい商店街に流れる客足が予想外に低調であったことである。「こんなはずではなかった」と誰もが首をかしげた。そして、一部の商店では仮設店舗と大差のない売上げにびっくりした。また、2本のショッピングモールの中にオープンした地下駐車場も、平日は0.5回転、休日でも2回転程度の利用に過ぎず、これでは電灯料にもならないと頭を痛めた。

その原因は何であったろうか。巷の意見を総合すれば、①復興した新店舗はきれい過ぎて泥靴で入るのに気がひける、②土地の再配分で建物の位置が被災前と変わっている、どこにどんな店があるのかよくわからない、③2年間余の仮店舗生活の中で客層が変わり、固定客がまだ戻っていない、④駐車場の案内が不備であり、周辺道路事情も利用者はまだよくわかっていない、などである。

人口10万人、周辺を含めても商圏人口14万5,000人の酒田市で、中心商店街の売場面積が全体で被災前の約38%も増加していることも大きな要因といわれた。

立派なモール、モダンな建物ができて、黙っていても客がやってこない。そこで商店街ではショッピングモールで誘客運動を始めることになった。その第一陣は雪の消えた春先、たくみ通りで延べ1週間に及ぶ植木市、ついで中通りモールではゴールデンウィークをねらって、中古車展示即売会、緑のプレゼント、ちびっ子カラオケ大会と多彩な行事を展開した。また、客集めの核店舗を持つ中町モールでは、毎週土曜日の午後、民間ラジオ放送「酒田の街

から今日は」を実況する等、積極的な客集め運動を継続して実施した。その結果、徐々に客の流れもスムーズになり、中通りモールの歩行者数はほぼ被災前に戻った。

そして、モールオープンから1年半経過した昨年の春、県が実施した被災地商店街の運営診断によれば、経営分析、償還能力、経営方針の総合判定で「普通」が40%、「良い」が16.4%で、この合計は「やや悪い」30.3%、「悪い」13.3%の合計を上回っており、全体としては順調な歩みを示している。

しかしながら、復興宣言に残された課題もあまりにも大きく、また苦しいものがある。その最大のものとは莫大なる借金の返済であろう。被災直後の説明会で、「融資の道あれど返済の道なし」とつぶやいた古老の顔が目につく。近代化事業による無利子融資の据置期間も3年であり、固定資産税の軽減も大半は55年度で完了してしまう。だからと言って、この低成長時代に大きな需要の伸びは期待できない。1商店当り3,000万円といわれる借入金の返済だけでも長く苦しい歩みとなるであろう。それに加えて、近代諸設備の維持費も大変である。とても手放しで喜べるものではなく、復興の正念場はむしろこれからである。

このような情勢の中で、人通りの少ないたくみ通りのショッピングモールに面する商店街から、モールに車を通せという請願が市議会に提出された。その主な理由は、①10万都市で2本のショッピングモールは無理な計画で、②当初考えられた核店舗の建設が駄目になり、中通りモールとの回遊性が低く、被災前の半分にも満たない人通り（約2,000人/日）では商売にならない、③このままでは、ますます町が寂れ死活問題となるので、早くモールに一般車を通れるよう交通規制の見直しをされたい、という内容である。

これに対して市議会の特別委員会は、この請願をとりあげてから1年を経過したが、まだ最終結論を出していない。審議の中で酒田市の態度は、①モール計画に誤りがあったとは思われない、むしろ将来の商店街のあり方を先取りにしたものである、②たくみ通りには約70の商店があるが、店舗の業種構成に問題があり、また、現在空地もかなりあって、まだモールにふさわしい街並みが完成されていない、③経営診断の結果からみると、他地区と比較してあまり差がない、④モールに車を通しても人通りがふえる要因は極めて少ない、との理由で請願には反対の



立場をとっている。

最近になって、請願者はその内容を変え、①モールはそのままにして、ハイヤーと市内循環小型バスを通せ、②許可車の乗り入れ時間を大幅に延長、③一定のテスト期間を経て普通乗用車の運行を認めて欲しい、などの要求をしている。この件については、復興計画の原点に立ち返り、ひとりたくみ通りのみではなく、全市民各層の総合的意見を集約して判断することになっている。

「モールに車を」と叫ぶ運動とは全く反対に、朝7時半ともなれば、通勤・通学の自転車と歩行者がこのモールを思うままに利用し、店の開店時間とともに買物客が流れる。そして夕刻、問題のたくみ通りでは子供のボール遊びも見られる。これらの人々の顔には安全で便利という安らぎが見られる(Fig. 7)。

次はモールの維持管理であるが、市の原則的な考えは、一般市民の利便と緊急車の進入を阻害しない範囲内で、モール、公園を大いに利用してもらい、同時に、いつもきれいに清掃することであった。そのために通常必要な清掃、樹木の散水、除草、ゴミの収集は商店街に委託し、それ以外の植栽、照明、構造的な補修は市の直営でやることで、モール管理運営要綱と維持管理の協定書がつけられた。

維持管理協定書の中でも、除雪についてはかなりの議論を呼んだ(Fig. 8)。歩行者を優先する道路なので、一般道路のように車道だけの除雪では困るという商店街と、そこまで特別扱いはできないとする道路管理者と意見の対立もみられた。しかし、創意と創造により、「市民の広場」として、効果的活用を図ることを目的としたモール管理運営要綱を尊重し、市は早朝第1回の除雪(緊急車道)をする。そして、歩道は商店街で実施することでまとまった。

昨年はかなりの大雪で、モールの除雪も大変であったが、蛇行型によって生まれたスペースが排雪場所となったので、除雪に対する住民の苦情は予想外に少なかった。また、モールに面した商店街では歩道部分を自己の庭として除雪に協力している。セットバックして3m幅となった中通りモールのアーケード部分は、吹き溜りの雪は少しあっても歩行者の通行に支障はない。

大雪と除雪、それは雪国の宿命で、住宅でも商店でもそれぞれ苦勞しているが、この姿を見て笑っているのは、融雪ヒーターを設備した中町モールであろう。そこは雪のない唯一の広場である。

モール誕生から早くも2年半になるが、新しい酒



Fig. 7 住宅地のモール  
Mall in the residential section



Fig. 8 モールの除雪  
Clearance of the snow from mall

田の名物ともなった。それなのに商店街の人達はモールに車を通せば、より買物客がモールに集まってくると考えているようだが、「せっかく苦勞して作ったモールだ。まだ、地方の人にはなじみがないかもしれないが、その良さは時間をかければきっとわかってくれるはず。それにはモールをもっと楽しいものにする努力をしなければ……」と語った再開発ビル社長の言葉が、モールの現実を率直に代弁しているようである。