

子高齢社会に対応させる新しい公共空間
になっている。

もう一つが、商店街自体を公共の場
にして、地域との関係を強める動きである。

たとえば、平成7年、相鉄線二俣川駅の
駅前商店街の店主たちは、二俣川商店街
振興組合（二俣川フォルテ）を結成し、
商店街としての活性化の道を探った。

当初は、若者にアピールする商店街、つ
くりという意見が多かった。しかし、最
終的に打ち出されたのは「福祉の街づく
りに貢献する商店街」というコンセプト。
高齢化した住宅地を控え、視覚障害者の
ための県立ライトセンターや高等看護学
校が立地するという地域性からの選択だ
った。そして、具体策として、音による
誘導や弱視の人に配慮したサイン施設の
設置などハード面の改善に着手した。ま
た、盲導犬OKのステッカーや音声によ
る案内地図、おもてなしマニュアルとい
ったソフト面の拡充を進めた。

さらに、IT対応にも積極的である。
二俣川駅周辺の6商店街では、「スマイ
ル・サーチ」という店舗案内ホームペー
ジをすでに立ち上げ、今後は住民も参加
する地域をつなぐメールマガジンや掲示
板を検討しているという。商店街関係者
はこう話す。

「今後の高齢者や障害者のインターネッ
ト利用を見据え、私ども商店街は地域の
ポータルサイトとなって、住民や学校、

福祉施設と高齢者や障害者を結んでいき
たい。たとえば、引きこもり老人がネッ
トワークにアクセスし、散歩したいと言
えばボランティアがすぐに車で迎えにい

くような体制をつくる。商店街としても、
双方向のやりとりで、高齢者や障害者が
必要とするモノの宅配サービスなどを展
開できます。」

港と郊外を結ぶ鉄道沿線・まとめ

地域コミュニティの核としての 商店街を目指して

昭和63年の市民生活白書では、「沿
線」を軸に市民の生活圏をとらえ、
各沿線の拠点駅の「生活利便度」（商
業集積等）を比較することで、市民
の暮らしやすさを表現している。と
いうのも、当時、市民生活で家用
車の存在が大きかったとはいえ、市
内の道路網形成が追いつかず、横浜
市民の生活行動は圧倒的に鉄道網に
依存し、駅を中心に日常生活が展開
されていたからである。

さて、今はどうだろうか。

相鉄だけでなく、京急や東急など
横浜駅を中心とする既成路線の旅客
数は平成3〜4年を境に減り続けて
いる。沿線全体の少子高齢化が進ん
だためである。また、環状2号線の
全線開通が示すように、市内の道路
交通網は成熟段階に入りはじめ、市
域外も含めたロードサイド型商業施

設の集積が市民の生活行動やライフ
スタイルの多様性に対応するように
なっていることの影響も大きい。

つまり、ここで紹介した相鉄沿線
の商店街の取り組み事例は、もはや
駅前の立地性だけで乗降客をあてに
しては生き残れないという駅前
商店街の強い危機感の裏返しである。
加えて、モノを提供する場として
の「商店街」という形態そのものが
転機を迎えている。求められている
のはモノだけでなく、情報を中心と
した生活サービス全体を提供する場
である。また、商店街という空間を
周辺住民との連携も含めたコミュニ
ティの力でどのように公共的な空間
に変えていけるかということである。

これまで「駅」の方を向いて乗降
客を相手に商売をしていた駅前商店
街も、周辺の住宅街に目線を合わせ、

従来、商店街で実践してきたコミュニ
ティ活動にITを重ね合わせることで、
周辺の住民と商店街との新しい関係が生
まれつつある。

周辺住民との双方向のコミュニケー
ションの中で、一体となったまちづ
くりを行っていく必要があるといえ
よう。

そのことがまた、「駅」そのものが
持つ可能性の再発見にもつながって
いく。二俣川商店街では、平成13年
1月から商店街の各店舗が交代で駅
構内での展示販売を始めたところ、
商店街で店を開いている時の倍以上
も売り上げがあったという。

駅と商店街と住宅街との関係を再
構築すること。それが臨海都心部と
郊外を結ぶ鉄道沿線エリアの大きな
課題だといえる。



●二俣川駅での二俣川商店街による
展示販売