

港と郊外を結ぶ鉄道沿線

西谷・二俣川・三ツ境

保土ヶ谷区・旭区・瀬谷区／相鉄本線沿線

駅前商店街から始まる
駅・商店街・住宅地の新しい関係

低地に駅と商店街、
高台に住宅地

相鉄本線沿線は、人々の生活の息吹が身近に感じられ、郊外の私鉄沿線の雰囲気の色濃く残すエリアである。

沿線の市街地が進んだのは、昭和40年代が中心。しかも、それは、田園都市沿線のような鉄道敷設と一体となつて大規模かつ計画的に進められた沿線開発ではなかった。横浜駅から星川駅あたりまでの帷子川デルタ工場地帯は別にして、相鉄本線沿線では自然発生的に商店街が生まれ、小規模な住宅開発が繰り返される中で市街地が形成されてきた。

そのため、沿線では、川に沿った狭い低地と川を取り囲む小高い丘陵地という元の地形がそのまま温存されている。谷

間となった低地部には鉄道および国道16号線や厚木街道が走り、商業機能が集積し、住宅地は丘陵部に存在するという沿線特有の構図が見られる。

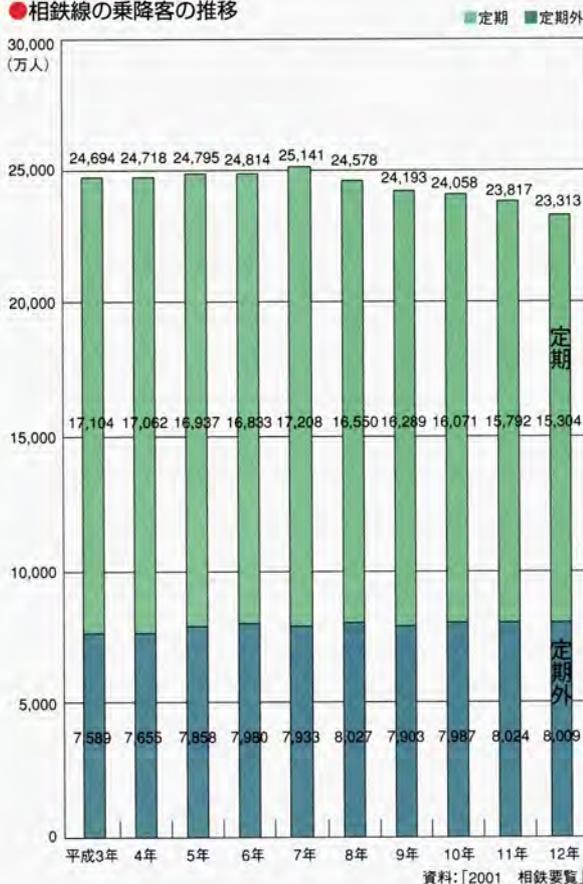
ただ、丘陵地の住宅地といっても、保土ヶ谷区や旭区の沿線エリアは横浜駅周辺などの商業集積地に近く、また、バスなど公共交通網も充実しているエリアが多い。そうした都心部に比較的近いという利便性から、近年、このエリアでのマンション開発なども増えている。

だが、相鉄線の輸送人員自体は、平成7年をピークにゆるやかに減少している。特に「定期旅客」——相鉄線を利用して通勤・通学する人の減少が目立つ。

これは沿線に住む学生やサラリーマンが少なくなっていることを示しており、このエリアの少子高齢化を反映している

Area Data

●相鉄線の乗降客の推移

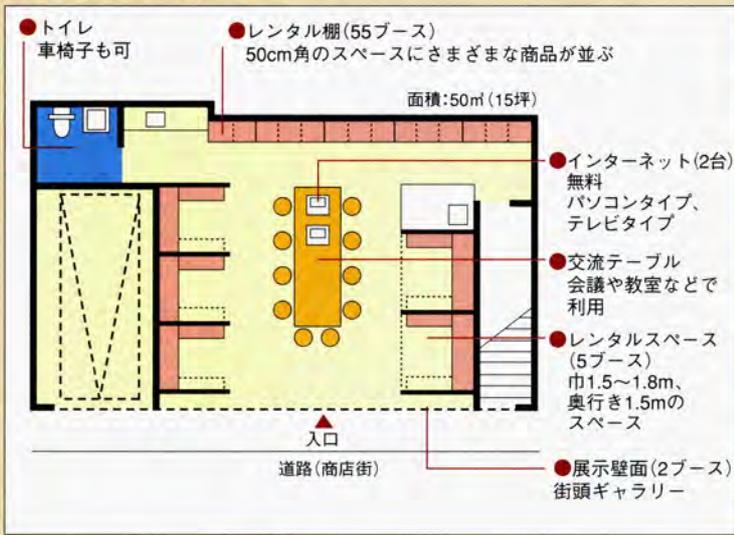


●相鉄本線沿線

地勢 相鉄本線は、西区、保土ヶ谷、旭区、瀬谷区を通して海老名に至る全長24.6キロメートルの路線で、6割以上を市域が占める。二俣川から「相鉄いずみ野線」が分岐し、泉区を通して湘南台に至る。比較的平坦な地に鉄道が敷かれ、沿線の駅周辺は用途混在の市街地が多い。また、周辺の丘陵部には、小規模な宅地造成による住宅団地が多数存在する。

歴史 大正6年、神中鉄道は相模川の砂利を採取・販売する目的で厚木～横浜間26キロメートルに鉄道を付設。昭和18年、神中鉄道は相模鉄道と合併。沿線では、昭和20年代は保土ヶ谷区の天王町・星川など工場地帯の市街化、昭和30～40年代は横浜駅西口のショッピングセンター開設や横浜駅西口の再開発を背景に沿線一帯の市街化が進み、沿線の大部分が昭和50年代までに市街化された。

●井戸ばた倶楽部@nishiya



●保土ヶ谷区民が最寄り駅とする所



資料：「横浜市保土ヶ谷区民生生活充足度調査」(平成11年)

といえる。事実、沿線の65歳以上の高齢者の割合は、保土ヶ谷区で15・4%、旭区15・1%、瀬谷区14・4%であり、いずれも市の平均13・9%を上回る。

さらに、沿線住民の車利用の拡大も鉄道利用者減少の一因となっていると推測される。たとえば環状2号線の全線開通によって、沿線丘陵部の住宅地から商業集積の進む東戸塚や新横浜周辺への車のアクセスが良くなり、従来までの日常品は駅前商店街で、買い回り品は相鉄線

やバスで横浜駅周辺まで行って買うという、生活スタイルが変わりつつある。

相鉄本線沿線の駅前商店街は、かねてよりスーパーなど大型店の進出、市中心部の商業集積の拡大、ロードサイド型大型店の進出に翻弄され続けてきた。また、商店主の高齢化や後継者不足から、空き店舗が増加。商店街の活力が失われ、住民の商店街離れに拍車がかかるといふ悪循環も見られた。

そこに、鉄道利用者の減少や地域住民

の高齢化や生活スタイルの変化という状況が加わってきている。だが、そんななか、沿線の駅前商店街では商店街再活性化に向けた新たな試みも始まっている。

駅前商店街が取り組む活性化策

その一つが、空き店舗を活用して周辺住民との関係強化を図る動きである。

相鉄が沿線開発をする以前から旧八王子街道とともに発展してきた西谷商店街

では、集客力低下に危機感を抱き、平成12年、空き店舗を使った交流スペース「井戸ばた倶楽部@nishiya」を設けた。同スペースは、レンタルスペースやレンタル棚、大テーブルなどが設置され、各店のアンテナショップとしての機能はもとより、住民サークルの手作り作品の展示販売や各種教室事業など、さまざまななかたちで利用されている。

同商店街では、この交流スペースを設けるにあたり、地区センターで文化活動を行う団体や区内で開催されるフリーマーケットの参加団体に店舗運営の協力を呼び掛けた。その結果、運営には住民が積極的に関わるようになり、空き店舗が地域住民と商店街とを結ぶ共有空間に生まれ変わった。

同じく相鉄本線沿線の三ツ境商店街でも、4年ぐらい前から空き店舗が目立つようになってきた。その一つを使って、平成12年から「三ツ境せつせ いきいきプラザ」を開設。同プラザは、趣味の講座など、介護保険の給付対象にならない高齢者のための介護予防型デイサービス事業を行う施設で、運営には同商店街があたっている。商店街が福祉サービス事業者になるのは全国的にも先駆的である。

現在、利用者は一日平均15人。横浜市は18区すべてに介護予防型デイサービス拠点を設けているが、その中でも賑わっている拠点の一つであり、空き店舗を少

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。」

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。

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、

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