

ポートランドの中心市街地の一角に、ホーソン・ストリートという繁盛している路面型商店街があります。このホーソン・ストリートの歴史の中に商店街の再生のヒントが見えます(六車流：流通理論)。

アメリカは日本より30年先行して同じ流通現象が起こっています。それはアメリカが日本よりも30年、経済や流通が進んでいると言うより、流通業に占めるS Cのポジショニングの違いにあります。S Cは20世紀が生んだ最強の流通業態と言われ、それゆえに、アメリカでは小売業の売上高に占めるS Cの売上高は50%を超えています。日本でも現在は20%程度ですが、近未来(2020年頃)には30~35%になることが想定されます。このS Cの出現と都市構造の変革(中心市街地が空洞化し、人々は郊外へ移動)が、中心市街地の商業を衰退させ、さらに淘汰されることになりました。

ポートランドも、多くのアメリカの都市の例と同様に、S Cの出現や中心市街地の空洞化により、中心市街地の商業は衰退しました。今回、取り上げるホーソン・ストリートも、1960年代までは中心市街地に住む人々に利便性の買物を提供する商店街でした。しかし、1970年~1980年代には郊外へのS Cの出現や中心市街地での人口減少に伴う空洞化により、さびれた商店街になってしまいました。このさびれた商店街をヒッピー達(思想自然志向の生活者)が注目して、住みついて再生させたため、ホーソン・ストリートはヒッピーがつくった街と呼ばれています。ポートランドがヒッピー達を引きつける魅力は、電車、バス、自転車の交通手段が発達し、車を持たなくても生活が出来ることと、豊富な農園で作られる自然・健康な食材やレストランがあることです。ポートランドは、1970年代から行政が大量交通機関の必要性を感じ、1980年にMAX(電車)が出来、中心市街地のみならず郊外と中心市街地を結ぶ交通機関網を確立し、車がなくても生活出来る都市になりました。また、自転車の利用者も多く、自転車専用道及びレーンがいたるところに整備されています。

20~30年前までは、中心市街地の空洞化に伴い、郊外や周辺都市に豊かな人々が住み、中心市街地は低所得者が住むという都市構造が出来ていましたが、車を持ちたくない人々やポートランドの自然や豊かな農園から取れる健康食材に魅力を感じる転入者によって、中心市街地の人口が増大し、かつ、豊かな人々も中心市街地へ帰って来ることにより、現在のようなポートランドの都市構造になりました。このように、ヒッピー達がさびれた商店街の魅力を発掘し、中心市街地の住民がマーケット面で支えたことが、ホーソン・ストリートの再生に結びつきました。

ホーソン・ストリートの再生のプロセスを見ると次の通りです。

- 第1ステップ ホーソン・ストリートが、物質価値を提供していた時代であり、周辺に住民が多く住んでいたために繁盛していました。
- 第2ステップ 郊外にS Cが出現し、周辺の住民も減少した時代になり、物質価値を提供していたホーソン・ストリートは長期低落の道を歩み、さびれた街区となりました。
- 第3ステップ さびれた街区であるホーソン・ストリートに、ヒッピー達が興味を持ち、自分達の文化に適合した異質性のある街区に変革させ、独自固有の特性を有することにより、S Cとは異なる特性を持つ街区になりました。
- 第4ステップ 中心市街地に人口が増大し、ホーソン・ストリートをマーケット面から支える人々が増大し、新たな店舗も増大し、ストリートの規模も増大し、現在のような姿になりました。マーケット内の生活者や住民にとって、ホーソン・ストリートという商店街の業態はノスタルジー(郷愁)の場であり、かつ、ファッションストリート、飲食ストリート、おしゃれなストリートという今風の新しさを加味した体験価値のある場となり、人気のあるヤングかつ庶民的な商店街に進化しました。

商店街は単なる物質価値のショッピングの場から、体験価値のある場へと進化しないと再生できません。