

長野における中心商店街の変容に関するノート

ーポストオリンピックにおける長野を考えるためにー

石澤 孝*

I はじめに

わが国で3番目のオリンピック、長野冬季オリンピックが1998年(平成10)2月に開催された。冬季オリンピック開催に向けて、メイン会場となった長野市においては多くの都市的基盤が整備された。5千人以上の収容人数を誇り会議場にも利用される競技施設が建設されたのはもちろん、オリンピック関係者や観客を収容するためのホテルの新設・改築も行われた。さらに、長野市と東京とを連絡する上信越自動車道・長野新幹線などの広域交通網が整備され、市内交通網においても競技会場を連絡するための道路が建設されたのである。これらの都市的基盤の整備により、長野市の都市構造が今後いかなる変容を呈し、将来どのように成長していくかを予測し、それらへの対策を考えることは都市地理学のみならず都市計画学においても大きな課題となる¹⁾。このためには、長野市の都市構造の現状、そして長野市の形成過程を把握する必要があることはいうまでもない。

ところで近年、全国の地方都市において「中心市街地の空洞化」が問題となっている。しかしながら、これは決して新しい現象なのではない。人口のドーナツ化現象と称される都市中心部における人口減少は、大都市のみならず地方都市においてもかなり以前から始まっていたのである。それではこのような、いわば古くて新しい現象が、なぜ近年問題になったのであろうか。それは都市中心部に位置し、その「まち」の顔ともいわれる中心商店街が衰退化しつつあるからに他ならない。長野市においては、冬季オリンピック開催中、中心商店街に相当する中央通り・権堂アーケード通りが買物客や観光客であふれて久しぶりに賑わった。冬季オリンピックが終了してみると、このことが、買物客の減少という中心商業地の空洞化をあらためて認識させている。

以上のことを踏まえここでは、ポストオリンピックにおける長野の変容を考えるためのはじめとして、商業核の移動という視点から、空洞化を含めて、中心商店街に生じてきた変容を明らかにしてみたい。そのために、オリンピックに伴う社会的基盤の整備の経緯について整理検討し、さらにそのうえで、中心商店街の活性化のための施策についてふれてみたい。

II 冬季オリンピックの開催にともなう都市的基盤の整備

1. 冬季オリンピック開催にともなう広域交通網の整備

長野冬季オリンピックの開催が決定したのは1991年(平成3)6月のことであつた。それ以降、長野市周辺地域における交通網は、都市域内のみならず広域的にも急速に整備された。まず同年9月、北陸新幹線「軽井沢ー長野」間のフル規格での建設が認可された。1993年(平

*信州大学教育学部

表1 冬季オリンピックへの軌跡と交通網の整備

年 月	主 な 出 来 事
1986年11月	1998年冬季オリンピック開催都市として立候補
12月	新丹波島橋完成（片側1車線）
1991年 6月	1998年第18回冬季オリンピック開催都市に決定
1992年 8月	松代大橋開通
1993年 3月	丹波島橋4車線化，上信越自動車道が須坂長野東ICまで開通
1995年 5月	ビッグハット完成
11月	長野IC須坂長野IC間が4車線化され，また中野ICまで開通
1996年 6月	長野駅橋上化開業
9月	新屋島橋開通
10月	ホワイトリング完成
12月	エムウェーブ・スパイラル完成，浅川ループライン・五輪大橋開通
1997年 7月	開閉会式場完成
10月	長野新幹線開業，今井駅開業，国道19号バイパス旧18号以西開通
12月	信州大学教育学部前4車線化し長野大通りまで開通，川中島幹線開通，南長野運動公園線開通，母袋交差点立体交差開通，篠ノ井バイパス五輪大橋間開通
1998年 1月	国道19号バイパス旧18号篠ノ井バイパス間開通，選手村完成
2月	長野冬季オリンピック開催

聞き取り他により作成。

成5) 3月，「長野自動車道豊科IC－上信越自動車道須坂長野東IC」が供用開始となり，長野における高速交通時代が幕開けを告げた。さらに冬季オリンピック開催直前の1997年（平成9）10月に待望の長野新幹線が開業したことにより，長野市周辺地域における高速交通網の整備が完成している（表1）。

2. 整備充実された都市的施設とアクセス道路

冬季オリンピック開催のため，長野市では多くの関連施設（表2）が建設されたが，その配置は長野市の成立過程を考えると興味深い²⁾。飯縄山麓のスパイラルを除くと，犀川以北にビッグハット，エムウェーブ，アクアウィングの3ヶ所が，犀川以南にホワイトリング，開閉会式場そして選手村の3ヶ所が，バランス良くしかも広域的に配置されているからである（図1）。長野市は犀川を境として大きく北部地区と南部地区に分けられるが，広域合併後30年が経過したとはいうものの，南北の一体性は十分に形成されず微妙な問題が残っているといわれる。これらのことに配慮したものであろうか。

オリンピック関連施設のうち，地方卸売市場跡地の再開発によるビッグハットと既存の施設を拡充したアクアウィング以外は，農用地に建設された（表3）。長野市では，長野や篠ノ井などの既成市街地と山間地を除いた大部分が農業振興地域に指定され，簡単に開発できない地域となっている（図1参照）。厳しく開発が規制され，都市周辺部に残された貴重な緑地であるはずの農地が，オリンピック施設建設のために簡単に開発されたという経緯には問題が残らないわけではない。

このように分散して建設されたこれらの関連施設を結ぶための道路が，特に農業地域に建

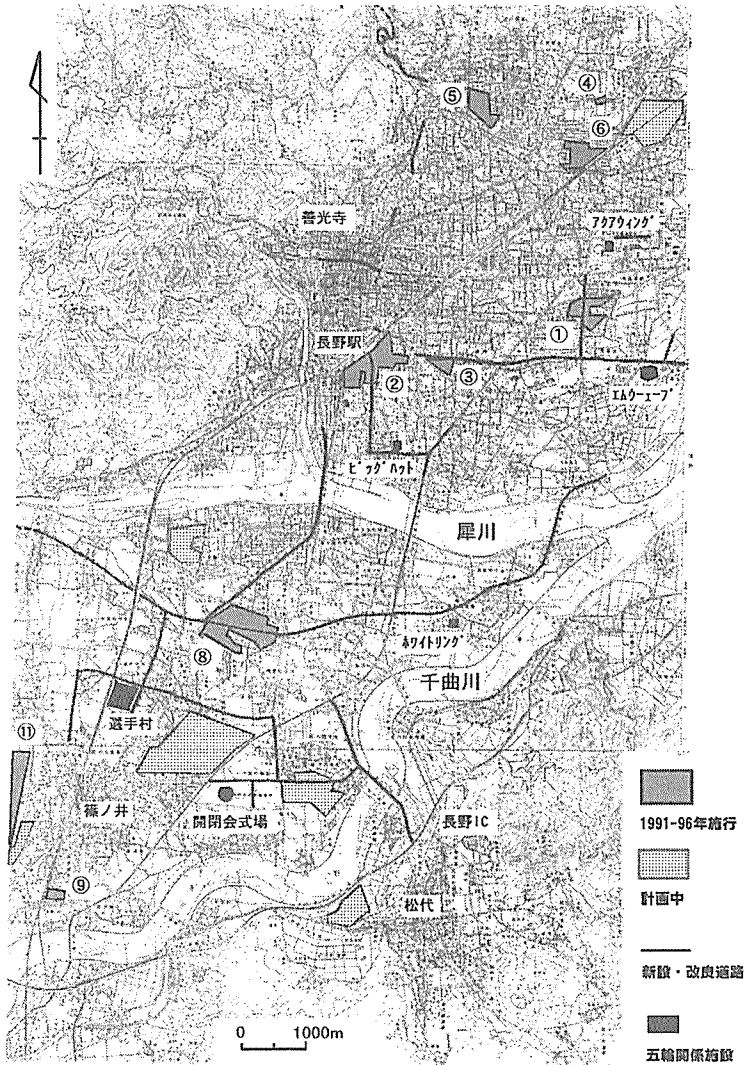


図1 オリンピック関連施設の配置と区画整理・新設道路

長野市統計書及び聞き取りにより作成。①～⑪は表4の地区番号である。

設された南部地区を中心に整備された。1996年12月、犀川にかかる有料道路「五輪大橋」が開通したのをはじめ、1997年12月には「国道19号線バイパス（長野南外環状線）」が開通した（表1を参照）。これまで未整備だったこれら東西方向の道路が建設されたことは、今後の南部地区の発展のために大いに役立つものとなる（図1を参照）。

道路を建設するために種々の手法がとられるが、建設費を安く済ませることのできる手法の一つが、道路建設と宅地開発・再開発事業を同時に行うことのできる区画整理事業である。

冬季オリンピック開催が決定した1991年以降、長野市では11件の区画整理事業が実施された（図1、表4）。

特に開発規模が大きいのは、「長野駅周辺第二地区」と「稲里中央地区」であり、前者は長野駅東口広場の整備と日赤病院までの道路の拡幅、後者は南外環状線（国道19号バイパス）の新設と宅地開発が目的である。

南部地区において、今後いくつかの区画整理事業が予定されているが、これらは道路網の整備を見込んで計画されたものである。中心市街地が北部地区にある長野市では、ともすれ

表2 オリンピック関連施設の概要

施設名	施設延面積 (収容人数)	敷地面積	以前の用途地域
ビッグハット (アイスホッケーA会場)	25,240 m ² (5,000人)	44,500 m ²	市街化区域
ホワイトリング (フィギュアスケート会場)	19,510 (5,000人)	60,000	農業地域(白地)
エムウェーブ (スピードスケート会場)	76,100 (6,500人)	111,500	農業地域(青地)
アクアウィング (アイスホッケーB会場)	13,500 (2,000人)	22,200	市街化区域
開閉会式場	— (35,000人)	297,000	農業地域(青地)
選手村	—	190,000	農業地域(青地)

聞き取りにより作成。

表3 オリンピック関連施設に関する農振地域(青地)の除外とその面積

施設名	除外公告日	除外面積
選手村	1993年11月4日	14.9 ha
エムウェーブ	1994年2月9日	9.3
メディア村	1994年11月9日	5.2
開閉会式場	1997年3月28日	25.0

聞き取りにより作成。*メディア村はエムウェーブに隣接して整備された。

表4 長野市における区画整理事業(1991~1996年)

	地域名称	施行面積	施行年度
北 部	①西尾張部	20.2 ha	1992~1996 年
	②長野駅周辺第二	58.2	1993~2008
	③上高田第一	5.6	1995~1999
	④三反田北	1.1	1995~1997
	⑤檀田	22.9	1995~2000
南 部	⑥稲田南	23.4	1996~2002
	⑦綿内町区	1.1	1991~1993
	⑧稲里中央	62.8	1991~1997
	⑨北野	2.2	1992~1993
	⑩綿内中央	12.4	1995~1999
	⑪瀬原田一丁目	45.2	1996~2002

長野市統計書より作成。

ば南部地区よりも北部地区の方が発展する傾向にある。計画されている区画整理事業の完成は、南北間の地域格差を縮小するための契機となり得ることだろう。

Ⅲ 長野における中心市街地の空洞化と中心商店街

1. 長野中心部における空洞化の推移

近年の長野中心部³⁾における空洞化の状況を、人口と小売業の側面から確認してみよう。長野中心部の1995年における人口は38,335人であり、10年間で3958人、9.4%の減少をみせている。中心部の人口は、数値の把握が可能⁴⁾な1970年以降一貫して減少しており、25年間で約3分の2になった。長野市に占める構成比も1970年の20%に対して1995年は10.7%と、10ポイントも低下して半減した。中心部に隣接する地域では人口数、構成比ともに増加しているから、人口のドーナツ化現象が生じているのである。中心市街地の空洞化は人口のドーナツ化によるところが大きいといわれるが、ここに示されるように、長野中心部における人口のドーナツ化は1970年以前に始まっていたのである。

中心商店街の衰退という側面からみるために、長野中心部における年間商品販売額の比較が可能な「織物・衣服・身回品小売業」と「飲食料品小売業」について、長野市に占める構成比の推移を検討した(表6)。「飲食料品小売業」における1994年の構成比は19.8%であり、1985年の28.5%から8.7ポイント低下している。この傾向は前述の人口の場合と類似しており、「飲食料品小売業」と人口分布との密接な関連を暗示している。

一方、中心商店街の主要な構成要素である「織物・衣服・身回品小売業」の1994年における構成比は59.4%と長野市全体の6割近くを占めており、中心部における商業集積の高さを

表5 長野中心部における人口(人)の推移

年	1970	1975	1980	1985	1990	1995
長野市計	285,355	306,637	324,360	336,973	347,026	358,516
長野中心部 構成比(%)	57,178 20.0	47,723 15.6	44,734 13.8	42,293 12.6	40,140 11.6	38,335 10.7

長野市統計書より作成。

表6 長野中心部における年間商品販売額(万円)の推移

年		1985	1988	1991	1994
飲食料品	長野市	9,079,954	10,721,038	13,264,682	12,588,662
	長野中心部 構成比	2,588,254 28.51	2,293,230 21.39	2,707,685 20.41	2,490,249 19.78
織物衣服	長野市	4,247,876	4,804,668	5,142,701	4,823,965
	長野中心部 構成比	3,025,270 71.22	3,525,513 73.38	3,356,343 65.26	2,867,294 59.44

長野市の小売業より作成。「織物衣服」は「織物・衣服・身回品」を略したものである。

示している。しかしながら、構成比のピークは1988年の73.4%であった。これに比べ1994年には、14ポイントも低下している。つまり、中心部における小売業の空洞化が顕著になりだしたのは1988年以降のことであり、1988年から1991年の間が長野中心部の小売業における、大きなエポックであったのである。

2. 長野市における大型店の立地動向と小売業の空洞化

長野市において「衣料品」を取り扱う総合型第一種大規模小売店は11店舗あり、そのうち約半数の6店舗が中心部に、5店舗が郊外に立地している（表7）。郊外型の店舗が設けられたのは1975年と早かったが、郊外型の店舗のうち3店舗は1988年以降の開設である。残る2店舗も1988年以降に改装拡張したため、郊外型の店舗はいずれも面積 6,000㎡以上の大規模なものとなった。これに加えて、1988年から1994年の間に5店舗の「衣料品」を取り扱う専門型第二種大規模小売店も郊外に開設されている。これらのことから考えると、長野市における大型店の郊外化は、1988年に始まったといってもよい。この時期に、中心部における小売業の空洞化が始まっていることはたいへん興味深い。空洞化の要因の一つが大型店の郊外進出によるものである、ということを確認できるからである。

郊外型の店舗は、モータリゼーションの進行に対応した広い駐車場を設けたロードサイド型立地である。冬季オリンピックにおいて市街地近郊、特に南部地区における道路網が整備されたということは、これらの地域への郊外型店舗の進出が加速して地域の発展に大きく寄与するであろうが、こと中心商店街の将来にとっては問題となる。ロードサイド店の増加は小売業の分散化、すなわち中心商店街の空洞化をもたらすからである。それでは、これらの状況に対して中心商店街ではいかなる対策を講じたらよいのであろうか。このことを考えるために、近代以降に生じた長野中心商店街における変容過程を、商業核の移動という観点から整理してみよう。

3. 長野中心商店街における商業核の移動とその要因

長野中心商店街における、近代以降に生じた主な出来事を整理したのが表8である。表か

表7 長野市における第1種大規模小売店（総合型店舗のみ）

名称	店舗面積（㎡）	開設年	立地場所
長野そごう	11,766	1949	中心部
長野東急	16,875	1958	中心部
はやしベ	3,990	1964	中心部
ジャスコ	7,453	1975	郊外
ダイエー	13,703	1976	中心部
イトーヨーカ堂	11,220	1978	中心部
西友	9,062	1980	郊外
ミドリ	7,067	1985	中心部
東急ライフ	8,424	1990	郊外
いせや	10,323	1993	郊外
長崎屋	13,712	1998	郊外

長野市の商工概要（1998年度）より作成。名称は通称を用いた。



図2 長野中心商店街と歩行者
通行量調査地点

ら、長野中心商店街に4つのエポックがあることが確認される。①権堂駅の開業（1926年）、②問御所への百貨店の新設（1957年）、③中央資本による大型店の進出（1970年）、④郊外型大型店の進出（1990年）である。①の結果、商業核が近世以降栄えていた大門から権堂へ移動し、②の結果さらに権堂から銀座へと移動している。③は中心商店街の最盛期に相当し、④は、中心商店街の空洞化が顕著になりだしたのである。

近年における商業核の移動を、歩行者通行量から確認してみよう。1976年以降における、歩行者通行量の推移を示したのが図2である。図からは、以下のことが読みとれる。①歩行者通行量は1986年と1990年をピークとして減少傾向にある。②1991年より、長野銀座に代わって南千歳が最多地点になる。③1995年の権堂アーケード竣工の翌年に、権堂の通行量が相対的に増加している。④1996年より石堂境の通行量が相対的に減少し、1991年からのメインルート「南千歳－（二線路通り）－石堂境－（中央通り）－銀座」が「南千歳－錦町－（錦町通り）－北石堂－（中央通り）－銀座」に変化している。以上みてきたように、中心商店街の商業核は、近代までの「大門」から「権堂」、「長野銀座」そして最近の「長野駅前」へと、次第に南下しているのである。

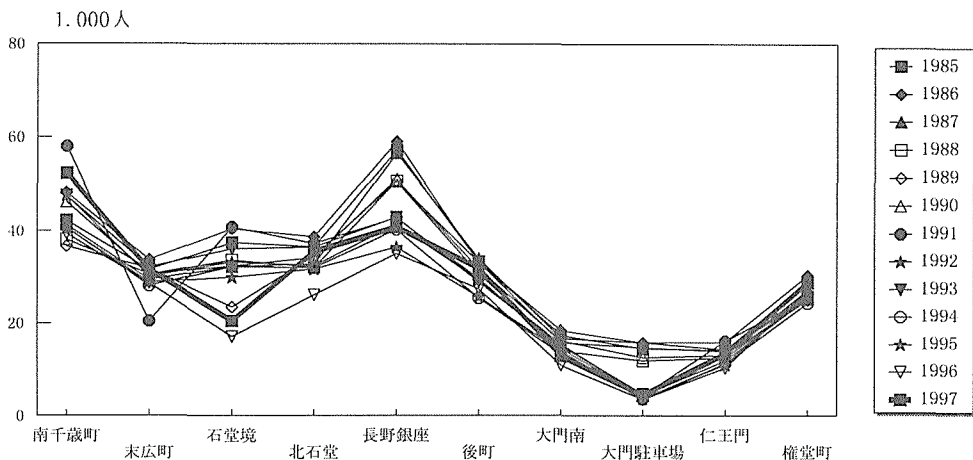


図2 長野中心商店街における歩行者通行量とその推移
歩行者通行量調査結果報告書より作成。

年 月	出 来 事	商業核の位置	備 考
1888 (明治21) 年 5月	信越本線直江津－長野間開通	大門	丸光はもともと松代の呉服店で1949年に権堂へ進出 1955年の権堂には高級呉服店(3軒)や洋服・洋裁店(5軒)が立地していた
1888 (明治21) 年 12月	信越本線全通		
1898 (明治31) 年 4月	乗合馬車運行 (淀ヶ橋－須坂・中野)		
1921 (大正10) 年 8月	乗合バス運行 (淀ヶ橋－吉田－須坂)		
1922 (大正11) 年 6月	河東鉄道 (屋代－須坂) 開業		
1923 (大正12) 年 3月	河東鉄道 (須坂－信州中野) 開業		
1924 (大正13) 年 11月	中央通り拡幅竣工		
1926 (大正15) 年 6月	長野電鉄権堂駅開業		
1928 (昭和3) 年 6月	長野電鉄権堂－長野駅間開通		
1956 (昭和31) 年 7月	中央通りアーケード竣工	権堂町	問御所への百貨店の新設 ○近隣のみならず広域的な購買量を吸引
1957 (昭和32) 年 11月	丸光 (現そごう) 百貨店開業 (2,844㎡)		
1958 (昭和33) 年 11月	丸善 (現東急) 百貨店開業 (4,000㎡*) 現第一勧銀		
1961 (昭和36) 年 4月	権堂アーケード竣工		
1964 (昭和39) 年 7月	はやしべ開業 (3,990㎡)		
1965 (昭和40) 年 10月	現在地市役所竣工 若松町から現在地への移転		
1966 (昭和41) 年 6月	長野刑務所跡地に合同庁舎がおかれる		
1966 (昭和41) 年 11月	丸善百貨店が長野駅前に移転 (6,604㎡*)		
1967 (昭和42) 年 4月	バスターミナルの完成 (旧長野高校跡地) (1,926㎡)		
1968 (昭和43) 年 2月	長野駅前区画整理事業開始		
1969 (昭和44) 年 10月	八十二銀行本店移転←後町	長野銀座	○中央資本の進出により中心部の商業的魅力が増大し、さらに広域的な購買量を吸引
1969 (昭和44) 年 11月	長野大橋開通		
1970 (昭和45) 年 4月	ユニー開業 (5,024㎡*)		
1970 (昭和45) 年 9月	丸善百貨店がながの東急百貨店に		
1970 (昭和45) 年 11月	長崎屋開業 (10,085㎡*)		
1975 (昭和50) 年 5月	ジャスコ (長野店) 開業 (6,524㎡*)		
1976 (昭和51) 年 2月	西友ストア開業 (2,218㎡)		
1976 (昭和51) 年 4月	ダイエー開業 (13,703㎡)		
1976 (昭和51) 年 9月	ジャスコ (篠ノ井店) 開業 (4,487㎡*)		
1978 (昭和53) 年 6月	イトーヨーカ堂開業 (11,220㎡)		

聞き取りにより作成。() 内は当該小売店が1998年3月現在入居している建築物における3条の売場面積、*は廃業・移転・増床した小売店である。

表8-1 長野中心商店街における主な出来事 (その1)

年 月	出 来 事	商業核の位置	備 考
1980 (昭和55) 年 6月	シーワン開業 (3,657㎡)	長野銀座	
1 1月	西友川中島店開業 (3,950㎡)		
1981 (昭和56) 年 3月	長野電鉄地下鉄化完成		
1982 (昭和57) 年 6月	はやしべがセゾングループへ		
1983 (昭和58) 年 5月	丸光百貨店が丸光そごうに (11,799㎡*)		
1 0月	長野赤十字病院若里移転		
1 1月	長野大通り完成		
1985 (昭和60) 年 3月	安茂里駅開業		
4月	駅ビルM I D O R I 開業 (7,067㎡)		
1 1月	ながの東急増床 (16,946㎡)		
1987 (昭和62) 年 5月	丸光そごうが長野そごうに (11,766㎡)	長野駅前	郊外型大型店の進出 ○全体では自動車による来訪が減少 長野駅前地区ではそれを鉄道利用者による来訪者が補填し、中心核に
1988 (昭和63) 年 4月	長野地方卸売市場 (真島) 設置・国際会議都市指定		
9月	二線路通りキャブ工事開始		
1989 (平成 元) 年 6月	中央通りキャブ工事開始		
8月	二線路通りキャブ工事竣工		
1990 (平成 2) 年 1 1月	東急ライフ開業 (8,424㎡)		
1991 (平成 3) 年 3月	中央通り (昭和通以南) キャブ工事竣工		
6月	ジャスコ (長野店) 増床 (7,453㎡)		
9月	西友川中島店増床 (9,062㎡)		
1993 (平成 5) 年 3月	長野須坂 I C 開業・丹波島橋拡幅完成		
6月	イセヤ開業 (10,323㎡)		
1994 (平成 6) 年 8月	権堂アーケード改築工事開始		
1995 (平成 7) 年 3月	権堂アーケード工事竣工		
1997 (平成 8) 年 7月	中央通り (昭和通以北) キャブ工事竣工		
1 1月	ジャスコ (篠ノ井店) 閉店		
1997 (平成 9) 年 1 0月	長野新幹線開業		
1998 (平成10) 年 3月	長崎屋の郊外移転開業 (13,712㎡)		

聞き取りにより作成。() 内は当該小売店が1998年3月現在入居している建築物における3条の売場面積、*は廃業・移転・増床した小売店である。

表8-2 長野中心商店街における主な出来事 (その2)

表8 従業地・通学地における利用交通通勤手段の構成比（10区分，長野市）

	総数	徒歩	鉄道・電車	乗合バス	自家用バス	自家用車	バイク・自転車	その他
1970年	130,225人	19.7%	17.1%	21.8%	1.5%	20.5%	18.8%	0.5%
1980	161,668	13.0 (21,012)	14.7 (23,694)	14.6 (23,664)	1.4 (2,191)	38.8 (62,726)	24.7 (40,046)	1.0 (1,681)
1990	192,695	9.7 (18,775)	12.7 (24,489)	8.3 (16,006)	0.8 (1,532)	49.8 (95,906)	26.0 (50,155)	1.2 (2,174)

国勢調査より作成。ただし，1980年，1990年における（ ）内は実人数。

先ほど歩行者通行量が減少傾向にあることを指摘したが，このことと長野駅前への商業核の移動との間に，何か関係があるのであろうか。

長野市における通勤・通学手段の変化を示したのが表8である。表から次のことが読みとれる。①自家用車の利用が最も多く半数近くを占める。②1970年から1990年までの20年間で，自動車利用の構成比が急増し2.5倍となった。③1970年における乗合バスの利用は自動車とほぼ同率であったが，20年間で構成比が減少し半分以下になった。④鉄道利用者も1970年に比べると減少傾向にあり構成比が減少したが，利用人数は80年に比べると増加している。

つまり，1970年からの20年間で，自動車の利用者が大幅に増え，代わってバスの利用者が大幅に減少している。つまり，中心部への移動は自動車によって行われることが多くなったのであり，この結果として中心部の歩行者通行量が減少したのであろう。

ところで，実人数では鉄道・電車の利用者が増加している。鉄道の利用者は中心部での移動を，必然的に徒歩で行う。その結果，駅前地区においては，全体としての歩行者通行量の減少を鉄道利用者の増加で補填したのであり，その結果として相対的に長野駅前地区の重要性が高まり商業核が移動していったのであろう。すなわち，商業核の移動要因の説明として，オフィスの移動や長野駅前整理事業の完成にともないMIDORIの開業や東急の増床などによって商業集積が高度化したことが主にあげられているが，通勤手段の変化も欠かすことのできない要因だったのである。

4. 中心商店街と交通環境の整備

以上みてきたように，中心商店街の盛衰には交通環境の変化が大きく関わっているものであり，モータリゼーションの進行を放置するかぎり，中心商店街の衰退化は必然的に進まざるを得ない。したがって，中心商店街を活性化するためには，魅力的な集客力のある施設・店舗の誘致によるロードサイド店との差別化や駐車場の整備を行うことはいうまでもないが，根本的にはモータリゼーション社会の見直しが不可欠である。このためには，自動車に代わる大量輸送機関，すなわち軌道（鉄道）が必要となる。

ところで長野市においては，長野中心部と松代との間が鉄道の空白地域になっている。これらの地域から中心部への主要なルートは，犀川にかかる丹波島橋と長野大橋である。長野大橋はすでに4車線化されていたが，丹波島橋が4車線化されたのは1993年になってからであり，うち片側1車線は1997年2月から通勤時間帯にバス専用通行帯（バスレーン）が設けられ

た。バスレーンの設置は渋滞の緩和に効果があるといわれるが、大塚交差点（長野大橋）、荒木交差点（丹波島橋）ともに、1996年に比べ1998年の渋滞が深刻になっている⁵⁾。特に大塚交差点では渋滞長、渋滞時間帯ともに長くなった。これは丹波島橋のバスレーン設置による車線減少をさせた車によるものであり、バスレーンの設置が自動車交通量の抑制にはさほど役立たなかったことになる。

このように、鉄道の空白地域で交通渋滞が生じており、道路を拡幅したにもかかわらず渋滞はより深刻になっている。これらの地域の青木島、稲里、西寺尾などは長野市における人口増加地域であるから、今後増々交通渋滞が激しくなることが予測される。つまり、長野中心部へのアクセス手段として自動車しか使えない地域で渋滞が深刻化しているのであり、これらの地域と長野中心部との心理的距離は増々拡大することになる。その結果、これらの地域では郊外店舗を利用することが多くなり、長野中心商店街における空洞化は更に深刻にならざるを得ないことになる。

近年、路面電車を改良したLRTの導入が各地で検討されている。LRTは建設費用が比較的安価である⁶⁾上に、駅間距離が短く低床だから高齢者にも優しく、また環境にもやさしい⁷⁾交通機関とされている。長野中心部と松代・篠ノ井方面との連絡にこれを導入するのも一策であろう。中間駅を利用したパークアンドライドを併用すれば、利用が増えるだけでなく渋滞緩和にも、より効果的である。また、既存の鉄道網の見直しも忘れてはならない。安茂里駅や今井駅開業の効果をみるなら、既存駅の中間駅としての柳町駅（仮称）や古里駅（同）などの設置は、早急に検討してもしかるべきである。

V おわりに

ポストオリンピックにおける長野の変容を考えるために、中心商店街におけるこれまでの変化の経緯とその要因についての検討を加え、さらにオリンピックに伴う社会的基盤の整備についての整理検討を行った。

近代以降の長野中心商店街には、4つのエポックが認められる。権堂駅の開業、問御所での百貨店の開業、中央資本による大型店の進出、郊外型大型店の立地である。第3のエポックまでは、大門から権堂、そして長野銀座へと商業核の移動はあったものの、中心商店街全体としては、年々その規模を増大させていた。それが大きな変化をみせたのは第4のエポックの1990年前後からであり、これ以降中心商店街の衰退が顕著化した。

中心商店街の衰退と、商業核が銀座から長野駅前へ移動したことには、ともに交通環境の変化が大きく関わっている。モータリゼーションの進行によりバス利用者は大きく減少したが、鉄道利用者は近年わずかながら増加している。その結果、相対的に長野駅前地区の重要性が高まり、商業核が移動したのである。

以上述べてきたように、中心商店街の盛衰は地域の交通環境と密接な関わりを持っている。したがって、中心商店街の活性化のためには、商品の見直し、すなわち高級化・専門化による差別化や駐車場などの基盤整備はもちろんのことであるが、周辺地域とのアクセス環境の改善を欠かすことはできない。近年のモータリゼーションの進行は、大都市よりは地方都市

周辺で顕著であり、地方都市の市街地周辺では慢性的な交通渋滞が生じている。このことが、周辺地域から中心部へのアクセスを阻害しているからである。車線を2倍にすると交通量は3倍になるといわれるように、道路の拡幅のみでは渋滞を解消することは難しい。したがって、活性化のためにはモータリゼーション社会の見直しが不可欠となろう。他の交通手段、すなわちLRTの導入などによって脱モータリゼーションをはからない限り、中心商店街の衰退は更に深刻にならざるを得ないものと考えられる。

本稿を作成するにあたり、資料等において企画部・都市計画部・商工部をはじめとする長野市役所の関係諸氏、関係店舗のご協力を得た。記して感謝の意を表する。なお、本稿は、1998年日本建築学会資料に発表した内容の一部に加筆修正したものであり、研究費の一部として（財）第一住宅建設協会平成9年度研究助成金を使用した。

注

- 1) 新幹線の開業が都市の産業構造に与える影響について予測した石澤（1997）などの研究がある。
- 2) 長野市の成立過程については石澤（1992, 1998）を参照されたい。
- 3) 長野第1から第5地区を長野中心部とした。
- 4) 長野第1から第5地区が統計的に設定されたのは、1970年のことである。
- 5) 詳しくは石澤（1998b）を参照。
- 6) 岡山商工会議所の資料によれば、1Kmあたりの建設コストは、地下鉄で約200～300億円、モノレールで約60～100億円、新交通システム（ガイドウェイバス）で約30～40億円、路面電車（複線）で約5～10億円となっている。
- 7) 建設省の資料によると、路面電車のCO排出量（2g/100人km）は自家用車の470分の1、乗合バスの95分の1。NOx排出量（43g/100人km）は自動車の3分の1、乗合バスの2分の1となっており、環境にやさしい交通機関とされている。

文献

- 石澤 孝（1988）：支店の立地動向からみた仙台市中心部における小売業の変容。
地理評，61A，816－829。
- 石澤 孝（1992）：都市の成立起源と成長過程－門前町長野と城下町松代の場合－。
信州大学教育学部紀要，77，83－109。
- 石澤 孝（1992）：長野市の成長軸に関するノート。年報長野県地理，10，1－15。
- 石澤 孝（1997）：高速鉄道網の展開と地方都市の変貌。
長野県地理学報告，1，13－18。
- 石澤 孝（1998）：『都市の成立と発展』 龍鳳書房。
- 石澤 孝（1998b）：冬季オリンピック開催都市長野のまちづくり。『地方都市における中心市街地の再活性化』日本建築学会都市計画委員会，259－266。

（1998年11月30日 受理）