寄稿

人口減少社会と地方都市の活力再生

73

株式会社さくら都市綜合研究所
主席研究員 清水 秀幸

16 長野駅周辺を考える

それでは、長野駅を起点とし、善光寺までの約1・8㎞程度の参道にもかかわらず、参道中間部の衰退が著しいのに比べ、なぜ長野駅周辺ばかりが注目され、多くの人が集まり、にぎわいを創生するのだろうか。

それには、いくつかのファクター（要因）が認められるとともに、はっきりとした「仕掛けづくり」が垣間見える。

一つ目は、長野駅そのものが重要な交通要所、結節点であり、にぎわいを創生するべきプロローグ（発端）の役割を果たしていることである。

二つ目は、長野駅をターミナル駅にふさわしい交通結節機能ととらえ、利便性の向上を最優先とした導線改修を実現し、加えてユニバーサルデザイン（障害の有無によらず、すべての人が使いやすいようにはじめから意図してつくられた製品、情報、環境のデザイン）を基本とした施策を具体的に講じている点だ。

東西自由通路はもとより、歩行者デッキの延長、また、長野電鉄連絡通路へのエスカレータに至るまできめ細かな対応がなされている。

加えて、駅ビルMIDORIを含む駅舎と北側の立体駐車場が2階部で連結していることも見逃せない。

三つ目は、2015年の北陸新幹線の開業に照準を合わせた駅舎・駅ビル、そしてそこに入居する100を超えるバリエイティブなテナント群と各テナントのハード（店舗づくり）、ソフト（販売手法）の仕掛け方が時代のニーズに合致し、来訪者の期待にきちんと応えていること。

四つ目は、表参道はもとより、南千歳町通り、二線路通りにはじまる集客力の高いストリートが、すべからく駅に結ばれる導線上にあること。

五つ目は、駅周辺を中心に大型分譲マンションが林立したことで、住民層の特徴とライフスタイルが鮮明になったことである。

読売ISのマーケティング情報誌「perigee（ペリジー）」の地域クラスターによると、駅周辺に居住する住民層は、30～40代の比較的若いファミリー層の人口構成比が高く、高学歴・高所得層が多い地域、との調査結果が報告され、独身者においても、可処分所得に恵まれた30代のホワイトカラーシングルが多く住むエリアとされている。

つまり、最多消費構造を占める年齢層が主流を成すエリア、ということだ。（続く）

清水 秀幸氏（しみず・ひでゆき）1952年長野市生まれ、76年明治大学政経学部政治学科卒。2013年6月株式会社守谷商会役員を退任し、同年7月株式会社さくら都市綜合研究所を設立。長野市都市計画審議会専門委員ほか3委員、その他各地方自治体の審議員・部会員を兼任。現在同研究所社長