

## 審議会等の会議結果報告書

課所名

まちづくり整備課

会議名

第3回諏訪市上諏訪駅周辺地区整備基本構想検討委員会

開催日時

令和7年12月5日(金)午後2時00分 から 午後4時00分まで

出席者

(委員)  
大沢 昌玄委員長、矢島 隆委員、今井 晴彦委員、森 敬芳委員、上條 貴宏委員、鈴木 孝弘委員、山谷 恭博委員、矢口 泰秀委員

(事務局)  
諏訪市:金子市長、樫尾建設部長、山本まちづくり整備課長、笠原まちづくり整備係長、石田主査、堀川主査、茅野主査  
株式会社 UR リンケージ:西村エグゼクティブ・フェロー、正司マネージャー、石川課長、南課長代理、吉崎氏、三橋氏

(傍聴者)1名

資料

- ・次第
- ・第三回委員会資料(上諏訪駅周辺のミライの姿を考える)
- ・委員名簿
- ・座席表
- ・第二回検討委員会の主な意見と対応内容
- ・第二回検討委員会議事録
- ・第三回市民ワークショップ開催報告
- ・駅前エリアチャレンジ 2025 の効果検証結果

## 協議議題(内容)及び会議結果(要旨)

### 1.開会

(金子市長)

今年度末の基本構想策定に向けて、検討委員会や駅前エリアチャレンジ 2025 や第三回市民ワークショップを通して、官民連携での議論が進んでいます。皆さまのご協力には心より感謝申し上げます。第三回市民ワークショップでは、JR 東日本より西口地上改札案の提案をいただきました。画期的な提案であり難しい社内調整の末にいただいた案であると認識しており、改めて JR 東日本には感謝申し上げます。西口の駅前広場、ホームへのアクセス機能を確保した施設レイアウトを提案していただきました。

基本構想策定は、これからの上諏訪駅周辺の新たな展開への大きな一歩となります。皆さまには忌憚のない意見をいただきながら、基本構想策定に向けて議論を進めていきたいと思っております。

### 2.議事

(1)上諏訪駅周辺地区整備基本構想検討委員会について (事務局より説明)

(2)第二回検討委員会を踏まえた追加修正について (事務局より説明)

(A 委員)

資源を整理していますが、ものづくりにも触れたほうが良いのではないのでしょうか。

((株)UR リンケージ)

ものづくりについては、P3【諏訪の環境が生んだ産業】に記載しております。ほかに不足箇所があれば、ご指摘いただきたいと存じます。

(B 委員)

P3【現在まで継承されたまちの骨格と趣きある街なみ】について、看板建築とは、なぜ看板というのでしょうか。

(諏訪市)

諏訪市出身の建築家である藤森照信氏が建物前面を装飾する建物を看板建築と称したものでございます。

(委員長)

基本構想により深みを出すためにも、看板建築の説明について記載しても良いのではないのでしょうか。

(C 委員)

P3【上諏訪駅の歴史】に現東日本旅客鉄道株式会社との記載がありますが、1986年時点では日本国有鉄道であるため、表記を修正いただきたいと思っております。

(B 委員)

「一駅一名物運動」において、長野県内のほかの駅ではどのような取組みを実施していますか。

(C 委員)

現状把握していないため、別でご回答させていただきます。

(3) 駅前エリアチャレンジ 2025 について (事務局より説明)

(A 委員)

富山県富山市の広場ではボクシングの試合や、平時はキッチンカーを出せるようにしたり、色々工夫していて、市民管理で運営している所もあると聞きます。他地区の事例も参考にすると良いのではないのでしょうか。

(D 委員)

空間の必要規模を定量的に算出されていると思います。駅前エリアチャレンジ 2025 を行い、企画の多様性やそれらの企画に対する市民の感想があれば、お聞きしたいと思います。また、「駅前エリアチャレンジ 2025 の効果検証結果」より近隣からは音量が大きいという意見も確認できましたが、駅前エリアチャレンジ 2025 では、実際にどのような意見があり、それらの結果をどのような方向性として整理するのでしょうか。

((株)UR リンケージ)

市民からは、ボクシング体験やステージ発表、マッサージ等の企画応募があり、来場者アンケートでは今回の企画では実施していないスポーツ等のアクティビティの需要も確認できるなど、多様なアクティビティの需要を確認できました。

実施コンテンツにおいて、子どもの遊び場は概ね好評であり、同様に需要が確認できた発表ステージでは、日陰でより広い空間であることを求める声もみられました。また、空間の必要規模は基本構想策定後、今後の詳細な設計段階においても反映できるのではないかと考えています。

広場には自由に使えるもの、目的に応じて活用できるものというように、複数の在り方があると考えます。そのため、広場を具体的にどのように設えるかは今後の検討であると認識しております。

(諏訪市)

音量が大きいという意見への対応については、広場整備後のルール作りが重要になると考えます。

(A 委員)

駅前エリアチャレンジ 2025 はイベント的に実施しているため、広場は年間を通じてどのように活用するかを検討することは重要だと考えます。この一日にとられない検討が必要です。

(委員長)

駅前エリアチャレンジ 2025 は過ごしやすい気候の中で行われましたが、寒い時期等、年間を通じた使い方も検討できると良いのではないかという意見でした。

((株)URリンケージ)

駅前エリアチャレンジ2025では、上諏訪駅周辺にはあまりみられないタピオカドリンク等をキッチンカーで購入し、楽しむ高校生の姿を確認できました。将来は、このような風景が日常的になると良いと感じています。

(委員長)

高校生時代の楽しかった思い出は将来的にまちへのUターンを誘発させることにも繋がるので、高校生に駅前エリアチャレンジ2025での取り組みのような経験できる場を設けることは重要であると考えます。また、年間を通じた使い方も検討できると良いと思います。

(4)ミライの機能・ゾーニング(案)について (事務局より説明)

12/3(水)に行われたスワ・マチ・ミライ全体会議でのメンバーからの意見を報告 (事務局より説明)

■一点目 駅の東西連携とランドデザインについて

西口改札の設置は駅利用者の利便性向上につながるものの、駅周辺整備においては東西のつながりが重要であり、柳並線から自由通路を経てアーク諏訪へと繋がるイメージが崩れることに懸念が示されました。

単に西口改札設置にじばられるのではなく、過去のワークショップで議論されていた橋上駅化による東西の一体的な整備が必要であるとの意見や、駅前広場だけでなく駅周辺全体のランドデザインを描くべきではという意見が出ました。

■二点目 整備の時期と経済的合理性

段階的な整備ではなく、2030年(ステップ1)の段階で集中して改修を行うほうが望ましいとの指摘がありました。

20年後～30年後には、新たな課題の発生や施設の老朽化が顕在となる可能性が高く、早期に改修・整備をすることで地域の活性化や持続的な利便性の確保につながるのではとの意見です。

■三点目 ソフト面との連携と市民参加

施設や広場が活用されないことがないよう、今後整備される施設等をどう運営していくか、ソフト面を含めた計画が構想に反映されるべきであるとの指摘がありました。

ワークショップやスワ・マチ・ミライに参加している市民が納得できる構想としてほしいという意見です。

特にワークショップに積極的に参加をさせていただいている市民の方は、将来のまちづくりプレイヤーとなりうる人物であり、魅力的で持続可能な都市構造を検討する上でそれらの方々の意見を大切に、シビックプライドにつなげていって欲しいというものです。

以上となりますが、ここで紹介をした意見は、スワ・マチ・ミライ全体の意見として集約されたものではなく、意見交換の中でメンバーから発言のあった内容となりますので、ご承知おきいただき、参考にさせていただければと思います。

(委員長)

説明ありがとうございました。それでは、事務局からの説明を踏まえ、意見交換をしたいと思います。P12「意見いただきたい内容」を参考に、各委員からご意見をお聞かせいただきたく思います。

(委員長)

本日は整備プランを決めるのではなく、決めるための判断根拠をご議論いただきたいと思います。それを踏まえ方向性の議論ができればと思います。

(C 委員)

これまでの市民ワークショップや検討委員会において、改札から西口へのアクセス性の改善への意見をいただいていることを踏まえ、これを重大な視点ととらえ JR 東日本内部で検討し、西口地上改札案を提案しました。報道で出たような、JR がここに改札口を作るとか、IC 改札にするとかが決まっているわけではなく、そういった部分も含めて、今回のまちづくりの中で一緒に検討していただければという主旨です。JR 東日本単独で改札を整備するのではなく、駅周辺まちづくりの検討と合わせて、改札の形態や在り方等も共に検討を進めていただきたいと存じます。

また、時期についてはステップ 1、ステップ 2 という設計・施工等の実現に向けた各種段階を考慮すると、ステップ 1 で西口改札を整備するまでには間に合わないと感じています。その点も踏まえて検討していただければと思っています。

(E 委員)

西口地上改札案は良いと思いますが、まちづくりの観点から諏訪湖から柳並線を介した駅までの動線や駅からまちなかへ出る際の印象は重要であるため、西口の改札機能は柳並線の延長線上にあることが望ましいと考えます。第二回検討委員会でも提示された北側跨線橋延伸案やその付近に改札機能を配置する案も含めた方がよいのではないのでしょうか。

駅はまちの顔であり、諏訪を感じられる設えは大事だと考えます。

(A 委員)

西口地上改札の設置は新しいアプローチであり、東京方面からの来訪者は諏訪湖方面へ地上からアクセスすることができるため、観光客にとっては西口地上改札の案は良いと考えます。西口地上改札があれば、コストを要する駅の橋上化は必要ないと感じます。東西のつながりについては、自由通路の拡大や魅力的な資源のショーケースが整備されるなど、駅の橋上化以外でも実現可能であると考えます。

交通に関する検討がなされていないなか、西口駅前広場の在り方を結論づけることは難しいが、P12 の施設レイアウト別案は広場を保線技術センター跡地と一体的に活用できる点が良いが、交通機能については柳並線が直角に交わることから、安全な交通処理に課題があると思われます。交通処理上は、交通スペースは真ん中に作ったほうが良いと思います。

(F 委員)

東口は敷地規模から交通結節点とはなり得ないなか、西口をどのように活用するかが重要であると考えます。広場の市民活用等は付加価値のようなものであり、まずは西口を交通結節点とすることを優先的に考えていくべきだと考えます。

(B 委員)

JR 東日本からの西口地上改札案は良いものだと思います。ただ、南側の位置に改札機能を配置した経緯や、より北側方向へ移動できるのかを伺いたいです。

(諏訪市)

P5 に示したように、JR 東日本からは 3 番線及び、4・5・6 番線の松本方面への留置線の機能は残すと伺っております。西口地上改札案では、東京方面の留置線機能を廃止することで創出された活用可能スペースから改札機能の配置を検討しているため、改札口は南側の配置となります。

(C 委員)

過走余裕距離を考慮した鉄道機能を維持すべき区間を除き、活用可能なスペース内に改札口を設ける案を提示しております。また、松本方面の留置線機能を廃止する場合は、活用可能スペースが北側踏切付近になるため、今回の整備に適していないと考えます。

(D 委員)

ステップ3を案①のように地上駅とするか、案②のように橋上駅とするか、どちらの案にするかに応じて、ステップ2までに実現できることや費用の使い方が変わるのではないのでしょうか。案①のように将来も現自由通路を活用するのであれば資源のショーケース機能とデッキ等で繋げることも考えられますので、現自由通路にどこまで資金を投じるのかにより、ステップ2時点における駅周辺の使いやすさが変わると感じます。

(委員長)

柳並線と駅の軸線確保や交通機能の配置等、それぞれの意見は互いに関わりを持ちながら、それぞれに良い点があるため、どの意見を重視するかは難しい問題ではありますが、議論を進めていくなかで良い案が生まれると思いますので、そのほかにも意見をいただきたいと思います。

(E 委員)

D 委員からの意見と同様、自由通路を北側へ延伸し、資源のショーケース機能と接続する案は UDC 内部でもありました。自由通路を北側へ延伸する場合、自由通路を北側跨線橋とも接続させ、北側跨線橋に改札機能のみ配置することも考えられるのではないのでしょうか。また、改札から降りた場所には交通機能ではなく、広場機能があると良いと考えます。

(A 委員)

広場機能を南北に引き伸ばし、その周りに交通機能を配置する案も考えられるのではないのでしょうか。ヨーロッパでは、広場を囲うように交通機能が配置されている場合もあります。

(G 委員)

現状は、一般送迎車とバス・タクシーの停車スペースが混在しており、駅前には多くの車両で混雑することは課題であると認識しています。一般送迎車とバス・タクシーの停車スペースを分けて確保する等、ぜひ改善していただきたい。

広場機能の周りに交通機能を配置する A 委員の案は合理的ですが、現状のようなロータリーにすると車両が停車していると通り抜けできなくなってしまうので、例えばバスの発着を道路沿いにして、通路を通らなくても良くなるレイアウト案が良いのではないかと。

車両が集中する時間帯においても、スムーズに機能を維持できるような案を検討していただきたいと思っております。

(委員長)

一般送迎車が集中する時間帯には、多くの車両で混雑してしまうため、人を待つ車両は駐車場へ誘導する等、西口北側の駐車場機能も含めた交通機能を検討できると良いのではないのでしょうか。

(C 委員)

民間需要に応じた活用と示されている保線技術センターの土地は、保線技術センターの職員が滞在できるような現機能が対象区域内に維持されていれば交通機能やその他の機能として、合わせて活用しても問題ありません。基本構想の対象区域内の土地所有者である JR 東日本、諏訪市、土地開発公社で協力的に進めていくことが望ましいと考えています。

現在保線技術センターの職員は、対象区域内西口北側の端を出発点として、各所へ線路の管理・保線業務に従事するため、それも考慮した配置であると、より合理的な機能配置となると考えます。

駅の橋上化は、費用面での課題を抱えています。この度、JR 東日本より提案しました西口地上改札案は線路上に建物を建築しないことが費用削減の大きな要素となっています。駅の橋上化のように線路の上に建築物を整備する場合、鉄道を運行しながら工事を行う必要があるため、多くの費用を要します。

(委員長)

今回の案にはコスト的なコントロールポイントは入っていませんが、当然、ある時点ではこのことが案を支配せざるを得ないことが出てきます。費用の視点も大変重要であると感じます。

(B 委員)

西口が平面でできるとなると、ある意味では贅沢なプラン。

鉄道とまちの繋がりで、橋上駅を理想的と言う人もいますが、東西の改札がどちらも平面で繋がる西口地上改札案は素晴らしいと思います。

(A 委員)

諏訪市の資源である温泉を広く発信するためにも、P7【ミライの駅周辺で想定される使い方・過ごし方】ケース 2 のように、駅の近くで温泉を楽しんでから電車を待つことができると嬉しく思います。

(委員長)

P7 からの駅利用者の行動シナリオは駅に留まらず広い範囲に及ぶため、広い範囲で駅との関係性を考慮しなければならないことが、【ミライの駅周辺で想定される使い方・過ごし方】を作成いただいたことによって分かったのではないのでしょうか。【ミライの駅周辺で想定される使い方・過ごし方】について、提示されている案は駅利用を前提にしているが、駅を使わない人など、ほかに考えられるケースや過ごし方等の意見があれば、伺いたいと思います。

現状の需要を東西に分けるというよりは、新たな機能を創出することにより需要を誘発することが重要であると考えています。その意味ではエリアマネジメント活動やナイトタイムエコノミーについて考えることも重要です。台湾では、線路を残したまま線路上に芝生を敷いて、子どもの遊び場等人を集める場所にするとともに、鉄道の痕跡を伝えている事例があります。諏訪市でも来訪を誘発する施策等も考えられると良いのではないのでしょうか。また、1 番であるということはその場所の魅力にも繋がるため、上諏訪駅には温泉を活用する等、何かで 1 番である駅を実現できると良いと考えます。

(C 委員)

数年後にはリニア中央新幹線が開業することが想定されるなか、リニア中央新幹線利用者がバスで諏訪へ訪れることも考えられます。職員数が限られているなか、西口地上改札案では、改札口が2箇所となりますが昔は橋上駅のように改札を一つにまとめたかったのだが、今はICカードなどを利用し、何かあった時は駅員が向かう方法も可能です。以上のように、将来も考慮した広場や駅整備が実現できると良いと考えます。

(委員長)

リニア中央新幹線開業による来訪者のアクセスの変化等の行動変化は想定されますが、諏訪が魅力的になると、どのような交通手段を用いても人は来ると思いますので、新たなことを創出し、需要を誘発することは重要だと考えます。

(D 委員)

P8 のケース4のように地方都市における公共交通の主な利用者は高校生であると感じております。高校生が自分のまちに良い思い出を持つことによって、Uターンのきっかけともなり得ます。提示いただいた案では、利用者視点の過ごし方が記載されていますが、駅前エリアチャレンジ2025のように、高校生はまちづくりプレイヤーともなる趣旨も取り入れることができると良いのではないかと考えます。

(A 委員)

P13の別案で柳並公園の角の交差点改良が示されていますが、保線技術センター用地を柔軟に活用し、柳並公園や「自由に使える広場機能・快適な滞在空間」の拡張等による広場機能の機能性向上に繋げることもできるのではないのでしょうか。

(B 委員)

駅周辺の整備において、交通機能は最も重要だと考えています。広場空間の機能配置から他機能の配置が定まることはあまりないように感じます。

(D 委員)

交通機能のようなハード面は公共でやらざるを得ないが、官民連携でまちづくりを進めるなか、公共のみでまちづくりを進めている印象を受けないように、基本構想策定に向けて常に官民連携の旨を広く発信していくことは重要だと考えます。市民が、自分たちが参加しているマインドでいることは大切です。広場は市民が関わることができる余白を残す等、フレキシブルに活用できるようにしていくことが重要だと考えます。

(委員長)

今までの検討委員会で、上諏訪駅の現状や市民ワークショップ、スワ・マチ・ミライからの提案等の市民ニーズ、JR東日本からの提案も踏まえ、諏訪としてどうしていくべきかを議論してまいりました。柳並線からの駅を繋ぐ軸は重要であるという意見は委員と市民ワークショップからありました。軸線を活用するための手法として駅の橋上化も考えられますが、費用面の課題や平面的アクセス性の良さから地上改札も考えられます。また、駅からまちなかを繋ぐ改札周辺には、来訪者が諏訪の魅力を感じ

じる設えが必要という意見もありました。さらに、交通機能や官民連携で整備を進めていく重要性等、様々な意見がありました。どの意見を生かしていくか、優先順位を含めて決めることが重要だと考えます。

【ミライの駅周辺で想定される使い方・過ごし方】のように駅を中心に活動がどのようにまち全体へ広がるかを考えると良いと考えます。その他、バス・タクシー等の用途を定める必要がある空間を除き、その他の空間では、フレキシブルに活用できるよう余白を残したものとする 것도重要だという意見もありました。

多様な意見があり、まとめることが難しいとは思いますが、基本構想では1つの方向性を定めるうえでの判断軸を示すことが重要だと考えております。

### 3. 閉会