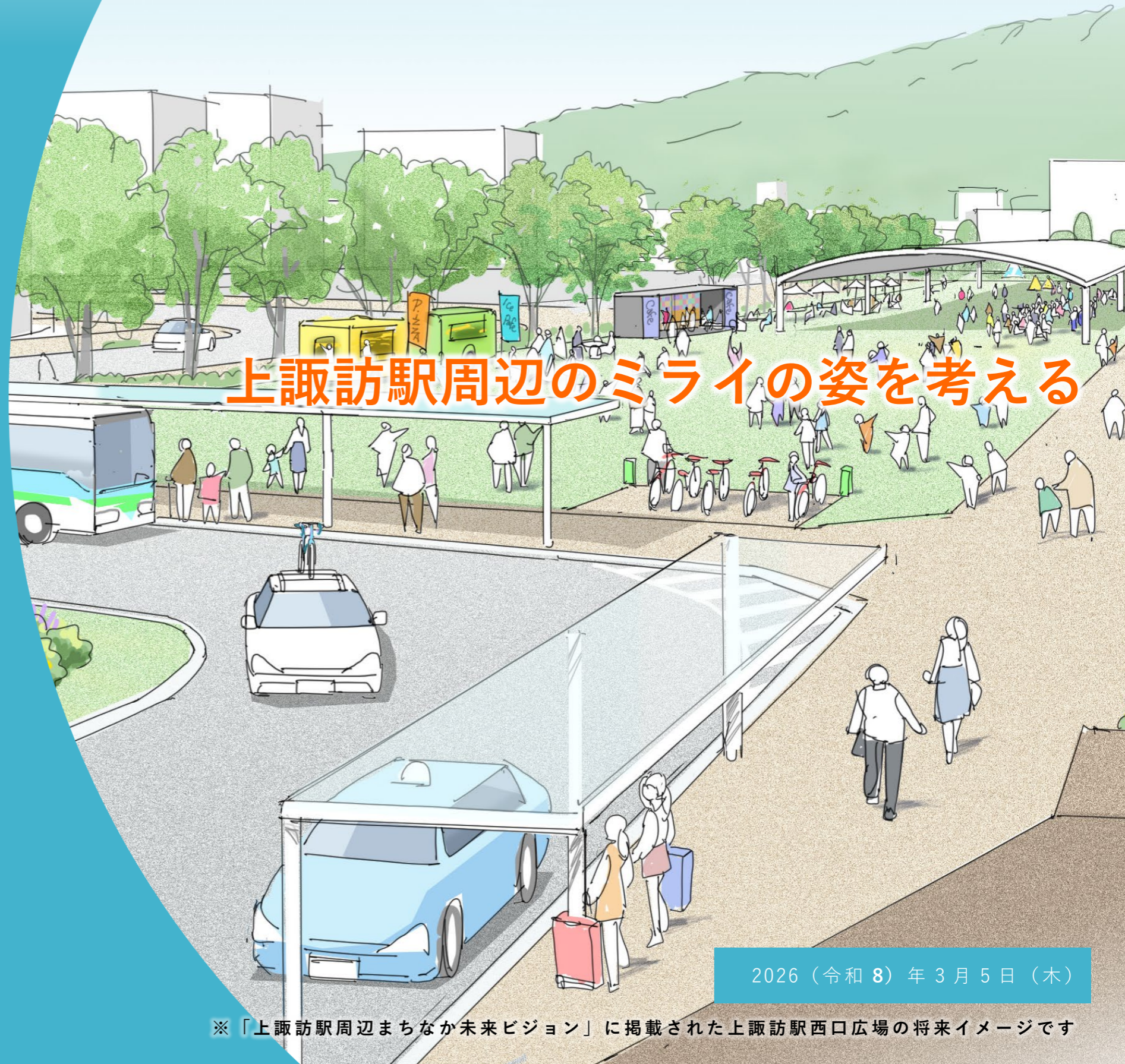


## Contents

- I. 上諏訪駅周辺地区整備基本構想検討委員会について(時点修正版)
  1. 検討委員会の設置目的について
  2. 第四回検討委員会と今後の進め方について
- II. ミライの機能・ゾーニングについて
  1. ミライの機能・ゾーニングの最適案抽出のための比較検討について
  2. ミライの機能・ゾーニングの最適案について
- III. 参考
  1. 諏訪湖への眺望の確認
  2. 本編の構成（案）、概要版の構成（案）について



上諏訪駅周辺のミライの姿を考える

2026（令和8）年3月5日（木）

※「上諏訪駅周辺まちなか未来ビジョン」に掲載された上諏訪駅西口広場の将来イメージです

# 1. 上諏訪駅周辺地区整備基本構想検討委員会について（時点修正版）

## 1. 検討委員会の設置目的について（第一回検討委員会資料より）

- 「上諏訪駅周辺地区整備基本構想（案）」（以下、「基本構想（案）」という）を2025（令和7）年度に策定することを目指し、**駅周辺における有効的な土地利用や活気あふれるまちづくりに向けた、専門的かつ幅広い分野の意見を聴取するため**、「諏訪市上諏訪駅周辺地区整備基本構想検討委員会（以下、「検討委員会」という）を設置する。
- なお、基本構想の検討にあたっては、ワークショップ等による「市民の視点」、公民連携プラットフォームであるスワ・マチ・ミライ等との連携による「公民連携の視点」、検討委員会での「専門的な視点」の**三位一体の視点で検討を行うこととする。**

## 2. 第四回検討委員会と今後の進め方について

- 検討委員会は計4回を予定し、第一回では市や駅周辺の現況特性を共有し、検討の視点について、第二回ではミライ像・ミライ方針、機能・ゾーニングを共有し、区域内の活用や試行を踏まえた段階的整備の必要性、第三回では、ワークショップ、駅前エリアチャレンジ2025の結果や東日本旅客鉄道株式会社からの提案を踏まえた**段階的な整備展開についての意見**をいただいた。
- 第四回では、これまでの検討等を踏まえたミライの機能・ゾーニングの最適案の抽出にかかる比較検討について協議を行った上で、これまでの検討等を取りまとめた基本構想（案）についてご確認いただく。
- 基本構想は、3月30日からのパブリックコメントを経て、**2026（令和8）年度はじめの策定**を目指す。これにもとづく西口駅前広場整備は、2030（令和12）年度の供用開始を目途に進める。

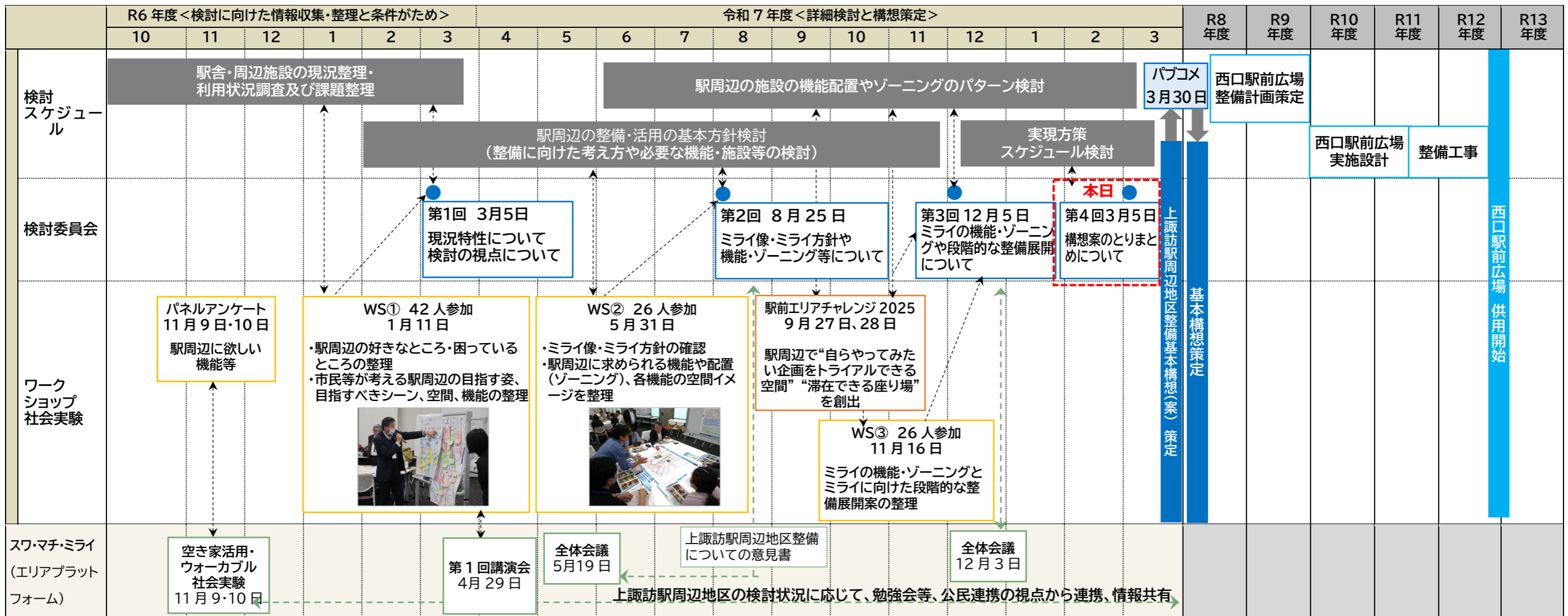


検討委員会の内容

回	内容
1	・基本構想・検討スケジュール等について ・現況特性（第1回ワークショップ結果等を含む）について
2	・第1回検討委員会を踏まえた追加・修正について ・ミライ像・ミライ方針について ・機能・ゾーニング検討について
3	・これまでの検討等を踏まえた機能・ゾーニング、段階的な整備展開イメージについて ・駅前エリアチャレンジ2025、第3回ワークショップ結果について
4	・これまでの検討等を踏まえた機能・ゾーニングの最適案の抽出について ・基本構想（案）のとりまとめについて

本日

### ■検討スケジュール



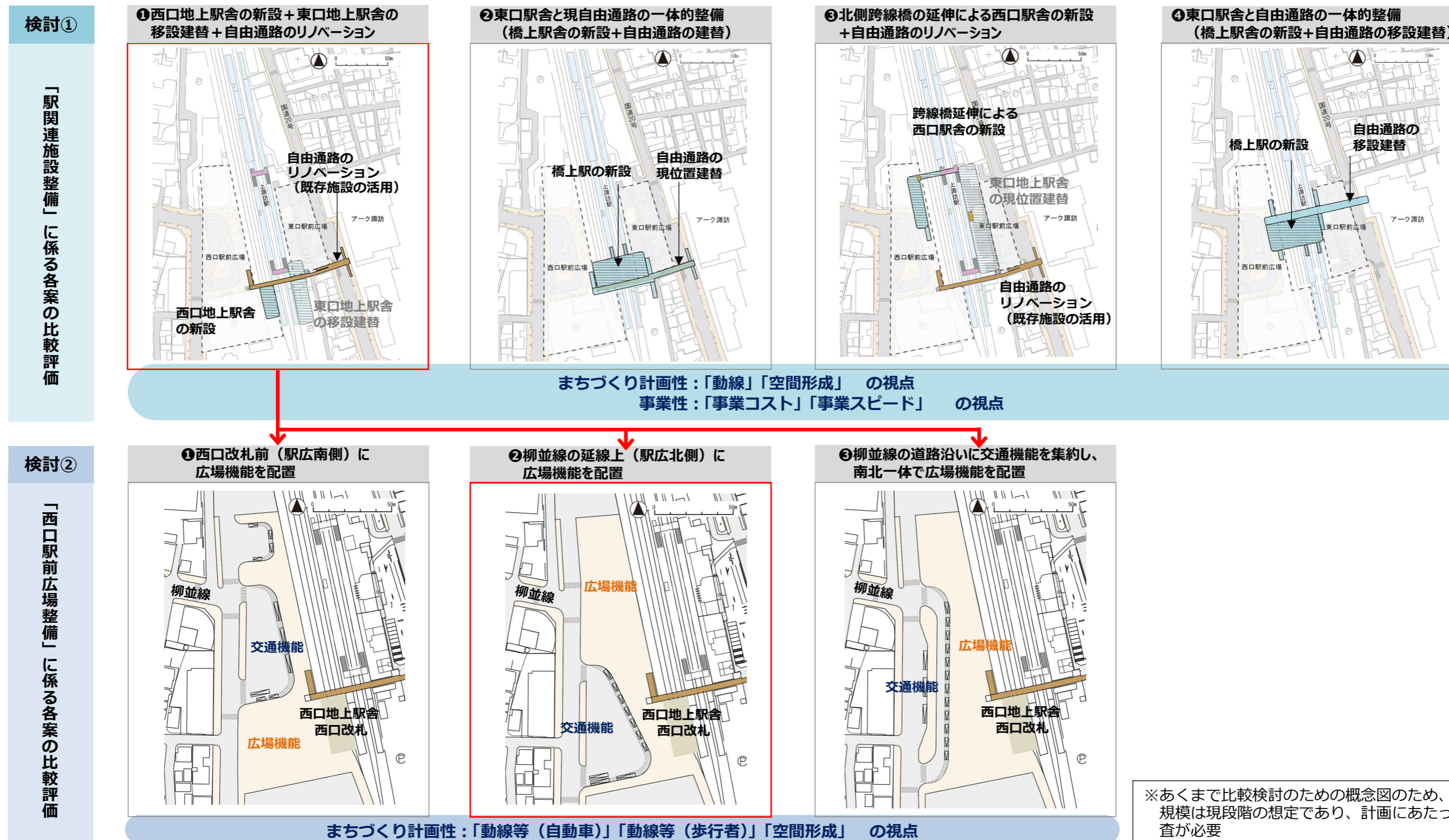
## II. ミライの機能・ゾーニングについて（第三回検討委員会等を踏まえた検討）

### 1. ミライの機能・ゾーニングとしての最適案抽出のための比較検討について

基本構想のなかでは、将来目指すべきミライの機能・ゾーニングは最適案（1案に絞り込む）を提示する方向で整理することとし、最適案を絞り込むにあたっては、第三回検討委員会やスワ・マチ・ミライからの意見を踏まえ、各案を整理し、下記の検討フローに沿って、比較検討を行った。

#### 【ミライの機能・ゾーニングを絞りこむための比較検討フロー】

- ・最適案を絞りこむにあたり、まず**検討①**として、駅周辺の配置計画に最も影響がある「**駅関連施設整備**」にかかる**4案**について、**比較評価**（◎5点、○3点、△1点）を行った。  
ミライ方針のなかで、駅関連施設にかかる**まちづくり計画性**の評価とともに、駅関連施設整備は、案によって事業コストやスピードが大きく変わってくるため、**事業性についても比較評価**を行い、**1案に絞りこんだ**。
- ・検討①で絞り込んだ1案を基に、**検討②**で「**西口駅前広場整備**」にかかる**3案**について、**まちづくり計画性**について**比較評価**（◎5点、○3点、△1点）を行い、**1案に絞りこみ、最適案を抽出した**。



※あくまで比較検討のための概念図のため、位置や規模は現段階の想定であり、計画にあたっては精査が必要

【最適案を抽出するための比較評価】

検討① 駅関連施設整備に係る各案の比較評価

◎を5点、○を3点、△を1点として評価

※あくまで比較検討のための概念図のため、位置や規模は現段階の想定であり、計画にあたっては精査が必要

将来の駅施設整備に係るパターン (歩行動線パターン)		①西口地上駅舎の新設+東口地上駅舎の移設 建替+自由通路のリノベーション	②東口駅舎と現自由通路の一体的整備 (橋上駅舎の新設+自由通路の建替)	③北側跨線橋の延伸による西口駅舎の新設 +自由通路のリノベーション	④東口駅舎と自由通路の一体的整備 (橋上駅舎の新設+自由通路の移設建替)
		<p>1番線から東西駅前広場までの動線</p> <p>2.3番線から東西駅前広場までの動線</p> <p>自由通路としての動線 (東西を結ぶアクセス動線)</p>			
まちづくり計画性	<p><b>動線</b></p> <p>駅前広場までの移動利便性 ※ホームから駅前広場に出るまでの歩行者の上下移動を踏まえて、利便性を評価</p>	◎ (5点) ・ホームによっては、駅前広場まで地上改札を通り、上下移動がなく移動可能であるため、4案の中で最も移動利便性は高い 1番線から東口駅前広場：0回 1番線から西口駅前広場：2回 (跨線橋利用) 2.3番線から東口駅前広場：2回 (跨線橋利用) 2.3番線から西口駅前広場：0回	△ (1点) ・両ホームから駅前広場に出るためには、橋上改札を通る必要があり、必ず上下移動が発生するため、移動利便性は低い 1番線から東口駅前広場：2回 1番線から西口駅前広場：2回 2.3番線から東口駅前広場：2回 2.3番線から西口駅前広場：2回	○ (3点) ・1番線から東口駅前広場に出るには、東口地上改札を利用できるが、その他の経路は上下移動が発生するため、①案より移動利便性は低い 1番線から東口駅前広場：0回 1番線から西口駅前広場：2回 2.3番線から東口駅前広場：2回 2.3番線から西口駅前広場：2回	△ (1点) ・両ホームから駅前広場に出るためには、橋上改札を通る必要があり、必ず上下移動が発生するため、移動利便性は低い 1番線から東口駅前広場：2回 1番線から西口駅前広場：2回 2.3番線から東口駅前広場：2回 2.3番線から西口駅前広場：2回
	<p><b>まち(東西)への誘導性</b> ※改札から東西へのアクセスしやすさと、踏切遮断時間を踏まえて、誘導性を評価</p>	○ (3点) ・東西に改札があるため、改札を出てから反対口へ向かう際は、自由通路を連絡する必要があり、東西への誘導性が低い ・西口地上改札の設置に伴う、東京方面からの出入廃止により、大手町踏切の遮断時間が短縮され、歩行者・自動車の東西への誘導性が高くなる	○ (3点) ・橋上改札を出てから、東西へのアクセスがスムーズで、アーケードとも横断歩道を通ることなく、アクセス可能なため、東西への誘導性が高い ・大手町踏切の遮断時間に変更はない	△ (1点) ・東西に改札があるため、改札を出てから反対口へ向かう際は、自由通路を連絡する必要があるとともに、跨線橋改札が2階レベルのため、①案より東西への誘導性が低い ・大手町踏切の遮断時間に変更はない	○ (3点) ・橋上改札を出てから、東西へのアクセスがスムーズで、アーケードとも横断歩道を通ることなく、アクセス可能なため、東西への誘導性が高い ・大手町踏切の遮断時間に変更はない
	<p><b>空間形成</b></p> <p>移動だけにとどまらない自由通路 ※自由通路の幅員を踏まえ、活用の自由度を評価</p>	○ (3点) ・既存幅員が前提となるため、十分な空間確保、活用方法が限定的となる	◎ (5点) ・新設のため、活用を踏まえた十分な幅員確保が可能	○ (3点) ・既存幅員が前提となるため、十分な空間確保、活用方法が限定的となる	◎ (5点) ・新設のため、活用を踏まえた十分な幅員確保が可能
	<p>駅前の玄関口としての空間形成 ※駅前の玄関口としての空間形成のしやすさを評価</p>	○ (3点) ・自由通路を既設のまま活用するため、駅舎新設とあわせて、新たな玄関口として空間形成に工夫が必要	◎ (5点) ・橋上駅(南側跨線橋撤去)と自由通路新設による施設一体化により、新たな玄関口としてシンボリックな施設としての整備が可能	○ (3点) ・自由通路を既設のまま活用するため、駅舎新設とあわせて、新たな玄関口として空間形成に工夫が必要	◎ (5点) ・橋上駅(南側跨線橋撤去)と自由通路新設による施設一体化により、新たな玄関口としてシンボリックな施設としての整備が可能
まちづくり計画性の評価		14点	14点	10点	14点

◎を5点、○を3点、△を1点として評価

※あくまで比較検討のための概念図のため、位置や規模は現段階の想定であり、計画にあたっては精査が必要

将来の駅関連施設整備に係るパターン		①西口地上駅舎の新設+東口地上駅舎の移設建替+自由通路のリノベーション	②東口駅舎と現自由通路の一体的整備(橋上駅舎の新設+自由通路の建替)	③北側跨線橋の延伸による西口駅舎の新設+自由通路のリノベーション	④東口駅舎と自由通路の一体的整備(橋上駅舎の新設+自由通路の移設建替)
		<p>※駅舎に配置する機能は、駅機能以外も想定機能分担については別途検討</p>			
事業性	事業コスト性 ※案で違いが出る主な事業を踏まえ、事業コスト性を評価	◎ (5点) ・東口、西口ともに地上駅舎で4案のなかで施設整備費が最も割安であるとともに、自由通路を既存活用するため、コストが抑えられる ※例：標準的な地上駅舎：約1億~10億	△ (1点) ・橋上駅舎の新設と自由通路の建替における施設整備費が最も割高であるとともに、現駅舎・跨線橋や自由通路の撤去費、仮設整備費(ホーム、架線、軌道への落下物処理等の考慮等)がかり、コストが高む ※例：橋上駅舎+自由通路整備：約40億~50億	○ (3点) ・跨線橋延伸による西口駅舎の新設整備費とともに、跨線橋仮設費がかかるが、既存駅・既存自由通路を活用するため、コストが抑えられる ※例：自由通路整備：約10億~30億	△ (1点) ・橋上駅舎の新設と自由通路の建替における施設整備費が最も割高であるとともに、現駅舎・跨線橋や自由通路の撤去費、仮設整備費(ホーム、架線、軌道への落下物処理等の考慮等)がかり、コストが高む ※例：橋上駅舎+自由通路整備：約40億~50億
	事業スピード ※軌道上空整備による施工展開等を踏まえ、事業スピードを評価	◎ (5点) ・地上駅舎の新設と自由通路のリノベーションは、3番線及び留置線の東京方面の出入り廃止等の調整に時間を要するが、整備においては、軌道上空整備による運行上の影響や工事展開が少なくなるため、4案のなかでは最も時間を要さない	△ (1点) ・橋上駅舎と自由通路の一体新設は、現駅舎の撤去のほか、自由通路・跨線橋の撤去、軌道上空整備による運行を考慮した工事時間帯の制約、仮設整備(ホーム、架線、軌道への落下物処理等の考慮等)等による工事展開に時間を要する	△ (1点) ・現駅舎の撤去はないが、跨線橋延伸による軌道上空整備による運行を考慮した工事時間帯の制約、仮設整備(ホーム、架線、軌道への落下物処理等の考慮等)等による工事展開に時間を要する ・また、跨線橋延伸には、法務局敷地を活用する必要があり、法務局の移転調整に時間を要する	△ (1点) ・橋上駅舎と自由通路の一体新設は、現駅舎の撤去のほか、自由通路・跨線橋の撤去、軌道上空整備による運行を考慮した工事時間帯の制約、仮設整備(ホーム、架線、軌道への落下物処理等の考慮等)等による工事展開に時間を要する
	事業性の評価	10点	2点	4点	2点
駅関連施設に係る総合評価		24点	16点	14点	16点

検討② 西口駅前広場整備に係る各案の比較評価

◎を5点、○を3点、△を1点として評価

※あくまで比較検討のための概略図のため、位置や規模は現段階の想定であり、計画にあたっては精査が必要

※今後の自動車交通量調査による将来交通量予測により、交通口ターナー内に配置する乗降場の種類や数を精査した上で規模や線形を詰めていくことが必要  
 ※また、道路線形変更や交差点改良を行う場合は、将来交通予測を踏まえた計画検討や公安協議を含めて詳細を詰めていくことが必要

西口駅前広場整備に係るパターン (自動車動線)		①西口改札前(駅広南側)に広場機能を確保する案	②柳並線の延線上(駅広北側)に広場機能を配置する案	③柳並線の道路沿いに交通機能を集約し、南北一体で広場機能を確保する案
交通動線等(自動車)	交通処理にかかる安全性 ※柳並線から駅前広場の出入口の動線を踏まえて、安全性を評価	△ (1点) ・公共交通と一般車の分離は可能であるが、柳並線のクランク部の曲線半径が小さいにも関わらず、柳並線と駅前広場の接続部(入口部)が十字交差となり、動線が複雑となるため、 <b>接続部の安全性が低い</b> とともに、 <b>通過交通を誘発する可能性も高い</b>	◎ (5点) ・柳並線のクランク部からの出入りをしないことで、 <b>柳並線と駅前広場の接続部(入口部)での安全性が高い</b>	○ (3点) ・柳並線のクランク部の曲線半径が小さいにも関わらず、柳並線と駅前広場の接続部(入口部)が十字交差となり、動線が複雑となるため、 <b>接続部の安全性が低い</b> とともに、 <b>通過交通を誘発する可能性も高い</b> が、バス動線が柳並線沿道のためのため、 <b>①よりは安全性が高い</b>
	交通処理にかかる柔軟性 ※交通施設の配置・処理の柔軟性を評価	○ (3点) ・バス軌跡を確保することは可能であるが、十分な幅(柳並線からの奥行)がないため、 <b>交通施設の配置や処理が限定的</b> となり、 <b>柔軟性が低い</b> (交通面積が広いにも関わらず配置が限定的となる)	◎ (5点) ・柳並線からの奥行が①案より確保できることで、 <b>交通施設の配置や処理の柔軟性が高い</b> (交通面積を有効に活用することが可能)	△ (1点) ・一般車の送迎バースは多くとれるが、バスバースが一方のみとなるため、 <b>交通施設の配置や処理が限定的</b> となり、 <b>柔軟性が最も低い</b>
動線等(自動車)の評価		4点	10点	4点

◎を5点、○を3点、△を1点として評価

※あくまで比較検討のための概念図のため、位置や規模は現段階の想定であり、計画にあたっては精査が必要

		①西口改札前（駅広南側）に広場機能を確保	②柳並線の延線上（駅広北側）に広場機能を配置	③柳並線の道路沿いに交通機能を集約し、南北一体で広場機能を確保
<p><b>西口駅前広場整備に係るパターン（歩行者動線）</b></p> <p>..... 改札から交通施設（各バス）までの動線            —— まちへの動線</p>				
交通動線等（歩行者）	乗換利便性 ※改札口から交通空間までの距離を踏まえて、乗換利便性を評価	△（1点） ・改札口からタクシー・バスの一部は近いが、一般車ロータリーが離れているため、一般車バスが3案の中で最も遠いとともに、自由通路EV前の歩道が狭く、迂回が必要であるため、 <b>乗換利便性が低い</b> (特に交通弱者（身障者用駐車場）への対応が難しい)	◎（5点） ・改札口から交通空間が近いため、バス・タクシー、一般車ともに、自由通路EV前の歩道が確保できているため、 <b>3案の中で最も乗換利便性が高い。</b>	△（1点） ・改札口からタクシー・一般車の一部は近いが、南北に長いバスとなるため、場所によって改札から遠くなるとともに、公共交通であるバスバスが交通島となるため、 <b>乗換利便性が低い</b>
	まちへの誘導性 ※改札口から主要道路や施設、周辺地域への移動しやすさを踏まえて、まちへの誘導性を評価	○（3点） ・駅改札前が広場機能・滞留機能のため、高島城や並木通り方面への円滑な歩行者動線の確保が可能	○（3点） ・柳並線との接続が広場機能・滞留機能のため、諏訪湖や上諏訪温泉街方面への円滑な歩行者動線の確保が可能	◎（5点） ・交通空間が柳並線沿いに集約しているため、どの方面にも偏りなく、円滑な歩行者動線の確保が可能
動線等（歩行者）の評価		4点	8点	6点

◎を5点、○を3点、△を1点として評価

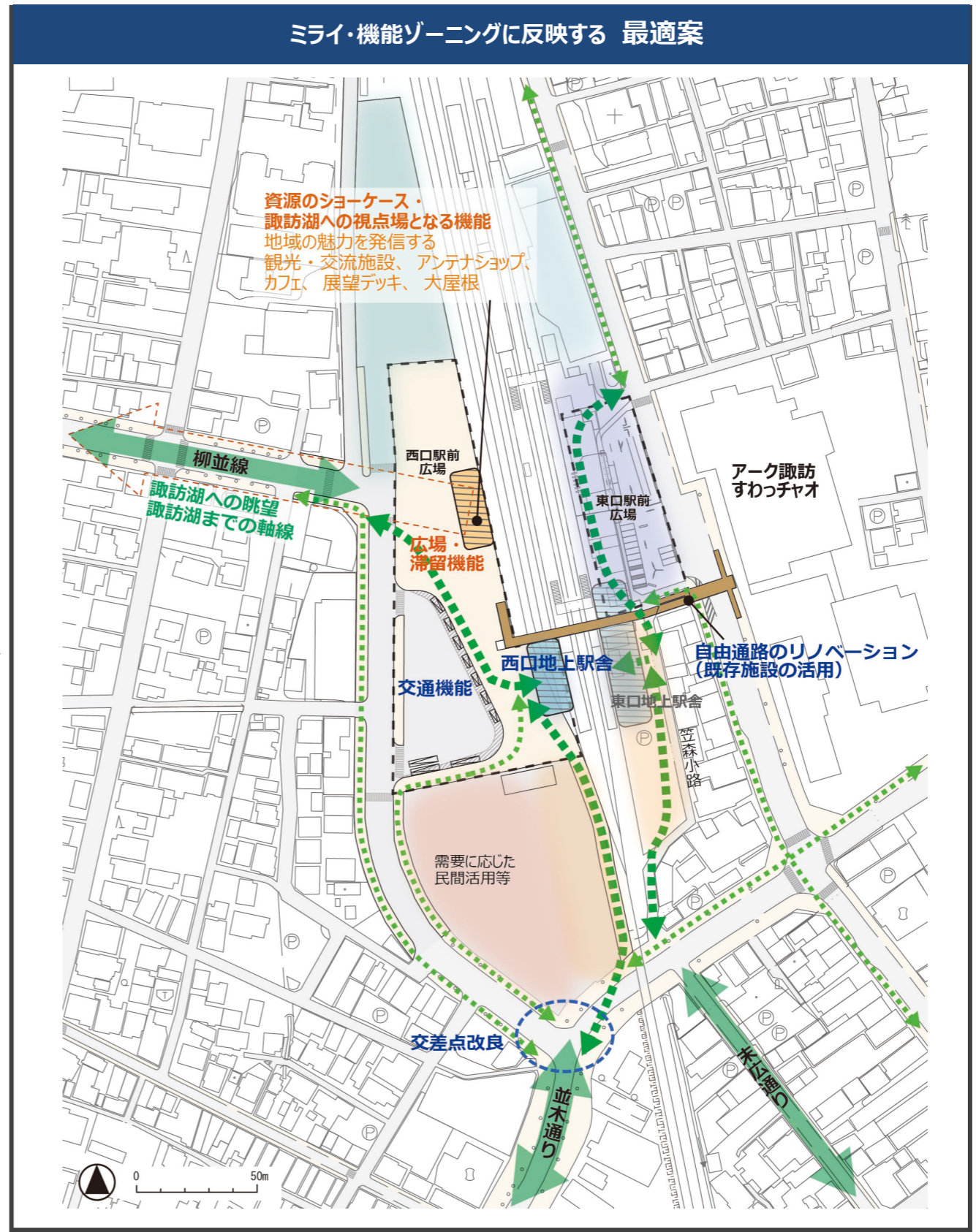
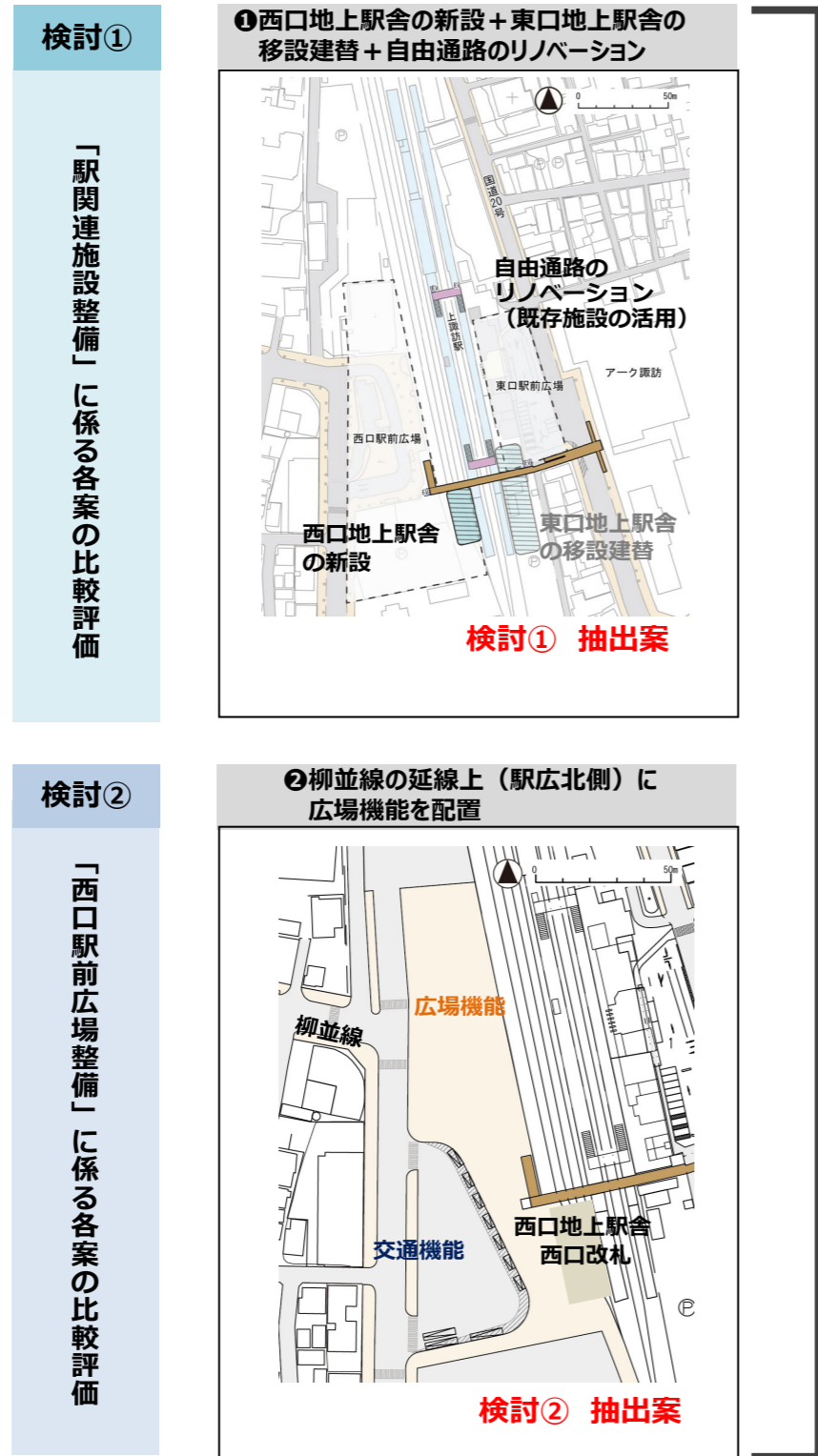
※あくまで比較検討のための概念図のため、位置や規模は現段階の想定であり、計画にあたっては精査が必要

		①西口改札前（駅広南側）に広場機能を配置	②柳並線の延長上（駅広北側）に広場機能を配置	③柳並線の道路沿いに交通機能を集約し、南北一体で広場機能を配置
		西口駅前広場整備に係るパターン		<p>資源のショーケース・諏訪湖への視点場となる機能 地域の魅力を発信する 観光・交流施設、アンテナショップ、 カフェ、展望デッキ、大屋根</p> <p>広場・滞留機能</p> <p>交通機能</p> <p>自由通路</p> <p>西口改札</p> <p>笠森小路</p> <p>アーケ諏訪すわっチャオ</p> <p>資源のショーケースとなる機能 地域の魅力を発信する 観光・交流施設、 アンテナショップ、カフェ、 大屋根</p> <p>需要に応じた民間活用等</p> <p>交差点改良</p> <p>並木通り</p> <p>米山通り</p>
空間形成	諏訪湖への視点場 ※諏訪湖への視点場の創出・配置で評価	△ (1点) ・柳並線の延長線が交通空間となるため、 <b>新たな視点場の創出が困難</b> ※別途、視点場創出の検討が必要	◎ (5点) ・柳並線の延長線上に、広場と一体となった資源のショーケース機能を配置することで、 <b>諏訪湖への視点場の創出が可能</b>	△ (1点) ・柳並線の延長線が交通空間となるため、 <b>新たな視点場の創出が困難</b> ※別途、視点場創出の検討が必要
	資源のショーケース機能 ※資源のショーケース機能の配置で評価	◎ (5点) ・資源のショーケース機能が、改札（駅舎）部と一体的に1箇所に <b>集約可能なため、駅利用者が立ち寄りやすい</b>	○ (3点) ・改札（駅舎）部と資源のショーケース機能が分離するが、 <b>分散配置による回遊性が高まる</b>	◎ (5点) ・資源のショーケース機能が、改札（駅舎）部と一体的に1箇所に <b>集約可能なため、駅利用者が立ち寄りやすい</b>
	広場機能・滞留機能 ※広場機能・滞留機能の一体的活用や連携しやすさで評価	○ (3点) ・保線技術センターの民間活用や広場機能、柳並公園との <b>一体的活用や連携が可能</b> ※保線技術センターの活用は、民間需要に応じた活用を想定するため、連携には調整が必要	○ (3点) ・柳並線から諏訪市湖畔公園との <b>一体的活用や連携が可能</b>	○ (3点) ・保線技術センターの民間活用や広場機能、柳並公園との <b>一体的活用や連携が可能</b> ※保線技術センターの活用は、民間需要に応じた活用を想定するため、連携には調整が必要
	西口駅前の玄関口としての空間形成 ※駅前の玄関口としての空間形成で評価	◎ (5点) ・駅改札前に広場空間を確保することで、 <b>新たな玄関口としての空間を創出しやすい</b>	○ (3点) ・駅改札前の滞留空間が狭い（限られている）、 <b>新たな玄関口としての空間づくりに工夫が必要となる</b> ※改札前の設えで対応を検討	◎ (5点) ・駅改札前に広場空間を確保することで、 <b>新たな玄関口としての空間を創出しやすい</b>
空間形成の評価		14点	14点	14点
駅前広場整備に係る総合評価		22点	32点	22点

**【比較検討結果】**

検討①「駅関連施設整備」と検討②「西口駅前広場」に係る比較評価をもとに、ミライ機能・ゾーニングに反映する最適案を抽出した。

※この最適案は、あくまで比較検討のために作成したもので、位置や規模は現段階の想定であり、  
次年度以降の交通量調査等の客観的データや技術的検証を踏まえて、基本計画・設計を進めていく必要がある。



## 2. ミライの機能・ゾーニング（最適案）について

前項で整理した最適案をもとに、将来目指すべきミライの機能・ゾーニング、空間・活用イメージを再整理した。

### 西口 来訪者を含むまちとの結節・滞在機能

- 観光のポテンシャルを活かした来訪者のための広域交通結節、自由に使いやすいオープンな広場・快適な滞在空間や諏訪の魅力を発信する資源のショーケース機能の創出
- 諏訪湖や高島城等の観光資源をつなぐ主要動線の確保

#### 自由に使える広場機能・快適な滞在機能

▶ 店舗軒下と一体的に使える広場（芝生広場等）



東武動物公園駅 みんなの広場

▶ 雨天時でも多様な活動が可能な軒下空間



無印良品 東武動物公園駅前店

#### 諏訪湖への視点場・資源のショーケース機能

▶ 柳並線の軸線上から諏訪湖が感じられる視点場空間



女川駅展望デッキから女川湾を望む

▶ 周囲を望める視点場となる屋上展望デッキ空間



寄居駅南口駅前拠点施設の展望デッキ  
出典：寄居駅南口駅前拠点施設HP

▶ 地域の魅力を発信するアンテナショップやカフェ



武雄温泉駅 武雄旅書店

▶ 観光や地域情報を発信する案内機能（五蔵等試飲コーナー併設）



石和温泉駅 ワインの試飲ができる観光案内所  
出典：エノマティックHP



### 駅舎・自由通路 東西をつなぐ結節機能

- 移動だけにとどまらない、多様な機能を持った駅舎・自由通路

#### 移動だけにとどまらない東西アクセス機能

▶ 電車や駅前広場への視点場や市民の情報発信の場となる自由通路



西鉄柳川駅/自由通路  
出典：WAO建築事務所HP

### 東口 市民の生活を支える機能

- 市民の日常生活を支える交通結節、滞留機能の創出
- ヒューマンスケールなまちをつなぐ回遊動線の確保

#### 市民の憩い・賑わいの滞留機能

▶ 笠森小路沿道店舗と連携した滞留施設や小広場、回遊を促す小路



ヒューマンスケールな店舗が連続する夢見橋キャッスルロード

※写真は、参考とする空間や活用イメージです。

この機能・ゾーニングを基に、次年度以降の交通量調査等の客観的データや技術的検証を踏まえて、基本計画・設計を進めます。

1. 諏訪湖への眺望の確認（東日本旅客鉄道株式会社からご提供のドローン撮影写真）

■ 上諏訪駅西口【地表より 10m】



■ 上諏訪駅西口【地表より 15m】



■ 上諏訪駅西口【地表より 20m】



■ 上諏訪駅西口【地表より 25m】



■ 上諏訪駅西口【地表より 30m】



■ 上諏訪駅西口【地表より 35m】



## 2. 基本構想（案）の構成について

これまでの検討を踏まえ、以下の構成で上諏訪駅周辺地区整備基本構想（案）とその概要版（案）を作成した。

第1章 上諏訪駅周辺地区整備基本構想について	第4章 ミライの機能・ゾーニング	概要版
<p>本章では、上諏訪駅周辺地区整備基本構想（以下、基本構想）を策定する背景と目的、基本構想の上位・関連計画との位置づけ、対象区域や、基本構想策定までの進め方及び今後の整備予定について示す。</p> <p><b>1. 上諏訪駅周辺地区整備基本構想について</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>(1) 背景</li> <li>(2) 目的</li> <li>(3) 位置づけ</li> <li>(4) 対象区域</li> </ul> <p><b>2. 進め方と検討スケジュール</b></p>	<p>本章では、上諏訪駅東口・西口、駅舎・自由通路の役割分担と、東日本旅客鉄道株式会社からの西口駅前広場から駅ホームへのアクセス機能の新設提案を踏まえ、「ミライ像・ミライ方針」を実現するための「ミライの機能・ゾーニング」を示す。</p> <p>また、ミライの機能・ゾーニングにより実現する暮らしや駅周辺の使い方・過ごし方を、ターゲット毎の1日の行動シーンとしてまとめている。</p> <p><b>1. 駅東西及び駅舎・自由通路の役割分担</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>(1) 西口の機能分担</li> <li>(2) 東口の機能分担</li> <li>(3) 駅舎・自由通路の機能分担</li> <li>(4) 周辺のエリア特性と機能分担</li> </ul> <p><b>2. 西口駅前広場から駅ホームへのアクセス機能の新設提案</b></p> <p><b>3. ミライの機能・ゾーニング</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>(1) ミライの機能・ゾーニング</li> <li>(2) ミライの機能・ゾーニングで実現する使い方・過ごし方</li> </ul>	<p><b>P1</b> 上諏訪駅周辺地区整備基本構想について ⇒第1章</p> <p><b>P2</b> 基本構想を検討するにあたり必要な視点 ⇒第2章5</p> <p><b>P3</b> ミライ像（将来像）とミライ方針（基本方針） ⇒第3章1</p> <p><b>P4</b> ミライの機能・ゾーニング ⇒第4章3（1）</p> <p><b>P5</b> ミライに向けた段階的な事業展開 ⇒第5章1</p> <p><b>裏表紙</b> 基本構想の実現に向けた今後の進め方 ⇒第5章2</p>
<p><b>第2章 現況と課題</b></p> <p>本章では、対象区域及び上諏訪駅周辺の現況と課題として、上位・関連計画における対象地区の主な方向性・取組みとあわせ、広域的な交通インフラの現況や上諏訪駅周辺地区における歴史・文化資源と観光、土地建物・道路・公園等の立地状況、対象区域内の現況にかかる特性と問題点について、資料等による調査や市民ワークショップ及び検討委員会での意見を踏まえ整理する。</p> <p>また、これらに基づき基本構想を検討するにあたり必要な視点を示す。</p> <p><b>1. 上位・関連計画における位置づけ</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>(1) 上位・関連計画における対象地区の主な方向性・取組み</li> </ul> <p><b>2. 広域的な交通インフラの現況</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>(1) 上諏訪駅利用状況</li> <li>(2) 自動車利用状況</li> </ul> <p><b>3. 広域的な交通インフラの現況</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>(1) 歴史・文化資源状況</li> <li>(2) 観光状況</li> <li>(3) 土地・建物立地状況</li> <li>(4) 道路整備・立地状況</li> <li>(5) 公園整備・立地状況</li> </ul> <p><b>4. 対象区域の現況</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>(1) 施設立地・利用状況</li> <li>(2) 駅舎等及び駅前広場の機能</li> <li>(3) 駅前広場の動線と利用状況</li> <li>(4) バス・デマンド交通利用状況</li> </ul> <p><b>5. 基本構想を検討するにあたり必要な視点</b></p>	<p><b>第5章 整備・取組にむけた実現方策</b></p> <p>前章で示した「ミライの機能・ゾーニング」の実現に向けては、駅舎に関する東日本旅客鉄道株式会社の意向や、法務局の移転、施設の老朽化状況等を踏まえ、段階的に整備していく必要がある。</p> <p>本章では、段階的な事業展開として、整備とあわせ、区域内の活用に向けた市民ニーズの確認や施設等の運営に向けた公民連携による検討などのソフトの取組みについて示す。</p> <p>また、実現に向けた課題や、公民連携の進め方について整理している。</p> <p><b>1. ミライに向けた段階的な事業展開</b></p> <p><b>2. 基本構想の実現に向けた今後の進め方</b></p>	
<p><b>第3章 ミライ像（将来像）とミライ方針（基本方針）</b></p> <p>本章では、前章で示した「基本構想を検討するにあたり必要な視点」を踏まえ、上諏訪駅周辺地区がめざす「ミライ像（将来像）」と、その実現に向けた「ミライ方針（基本方針）」を示す。</p> <p>また、ミライ像とミライ方針に基づく整備により、上諏訪駅周辺地区のミライの姿がどのようなものとなるか、参考となるイメージをまとめている。</p> <p><b>1. ミライ像（将来像）とミライ方針（基本方針）</b></p> <p><b>2. ミライ像（将来像）とミライ方針（基本方針）の参考イメージ</b></p>	<p><b>参考</b></p> <p>本章では、基本構想検討にあたり、三位一体の視点である「市民の視点」「専門的な視点」「公民連携の視点」を確認するための手法として、市民意見等の反映（ワークショップ、社会実験、アンケート調査）、諏訪市上諏訪駅周辺地区整備基本構想検討委員会の開催、スワ・マチ・ミライからの提案についてまとめている。</p> <p><b>1. 市民意見等の反映</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>(1) 上諏訪駅周辺のミライを考えるワークショップ</li> <li>(2) 駅前エリアチャレンジ 2025（社会実験）</li> <li>(3) 駅に求める機能についてのパネルアンケート</li> </ul> <p><b>2. 上諏訪駅周辺地区整備基本構想検討委員会の開催</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>(1) 委員名簿</li> <li>(2) 実施概要</li> <li>(3) 実施結果（主な意見とその対応）</li> </ul> <p><b>3. スワ・マチ・ミライからの提案</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>(1) 上諏訪駅周辺地区整備についての意見書</li> <li>(2) 上諏訪駅周辺地区整備についての意見書への対応</li> </ul>	