

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4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8年3月5日(木)午後2時00分 から 午後4時40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: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
・第四回委員会資料(上諏訪駅周辺のミライの姿を考える)
・上諏訪駅周辺地区整備基本構想(案)
・上諏訪駅周辺地区整備基本構想(案)概要版
・座席表
・第三回検討委員会の主な意見と対応内容
・第三回検討委員会議事録

協議議題(内容)及び会議結果(要旨)

1.開会

(金子市長)

- ・これまで3回にわたって議論してまいりました検討委員会も今回で第4回を迎えることとなりました。大沢委員長をはじめ、委員の皆さまには大変感謝を申し上げます。
- ・駅周辺整備を核として都市機能を誘導し、まちの賑わいを創出する場所とするため、検討委員会と並行しながらスワ・マチ・ミライの皆様からの提案や市民ワークショップ、駅前エリアチャレンジ 2025等、様々な手法を経て検討を進めてきております。また、これまでの検討を資料として取りまとめたいただきました UR リンケージの皆様、各関係者の皆様にも重ねて感謝申し上げます。
- ・本日の会議では、ミライの機能・ゾーニング、基本構想案の2点について議論をいただきます。基本構想案は、3/30から1カ月ほどパブリックコメントを予定しています。
- ・第3回検討委員会では、JR 東日本様から西口地上改札新設という大きな提案をいただきました。本日の議論では、駅周辺整備についてひとつの方向性を示せるものと期待しています。

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)

(委員長)

・説明ありがとうございました。基本構想案の策定後、3/30(月)にパブリックコメントを開始する予定となっています。第四回委員会後は、これから議論していただく内容を踏まえ、私と事務局で最終確認・調整をした上で、基本構想案をとりまとめしていきます。

(2) 第三回検討委員会等を踏まえた検討について (事務局より説明)

(A 委員)

・P9 のミライの機能・ゾーニング図では、西口交通機能は上諏訪総合事務所敷地を含まないこととなっています。第三回検討委員会では、上諏訪総合事務所敷地も一体として広場・滞留機能の導入についての意見がありましたが、交通機能と広場・滞留機能は南北で分けて検討を進めていくのでしょうか。

((株)UR リンケージ)

・広場・滞留機能を改札前まで拡大して P9 ミライの機能・ゾーニング図を修正いたします。

(B 委員)

・P6「乗換利便性」は公共交通との近接性を評価軸としていますが、西口から全ての機能が近接することは現実的ではありません。西口にどのような機能が近くに位置すべきかどうかが重要だと思います。ただ、改札からの距離が遠いという理由で点数が悪いというのは違和感があります。また、交通機能では一般車と公共交通の分離が重要であり、検討②における案 2 と案 3 では一般車と公共交通が混在しています。

・一方で、交通機能が分担されている案 3 は良い案であると感じていると同時に、「乗換利便性」の評価が 1 点であることは疑問に思います。

・図面では、バスの停車台数を 2~3 台で想定されていますが、現状 2~3 台のバスが駅前広場に停車すると交通機能の低下がみられます。駅周辺を交通結節点とするには、全てのバスが停車可能であるべきであると考えます。

(委員長)

・一般車と公共交通機能の分離は必要であること、公共交通との近接性だけではなく利用ニーズを踏まえて西口にどのような機能が近くにあるべきかが重要であるという意見でした。

(C 委員)

・駅と諏訪湖の繋がりを踏まえると、北側に広場・滞留機能を有し、諏訪湖の視点場を整備できる最適案は良い案だと思います。

・交通機能について JR 東日本との調整もあると思いますが、上諏訪総合事務所敷地との一体的な活用も考慮した在り方もあるのではないのでしょうか。

(委員長)

・上諏訪総合事務所敷地の活用についての意見でした。上諏訪総合事務所敷地に、どのような交通機能を導入するかに応じて駅前空間の在り方が変わってくるかもしれません。

(D 委員)

・基本構想の段階において、事業性を比較評価項目としていることは、整備の実現性も考慮されており良いと感じます。

・C 委員と同様に北側への広場・滞留機能の創出は有効的であると考えます。また、北側広場・滞留機能への誘導機能や、改札前空間の在り方によって、北側の広場・滞留機能の効果も変わると考えます。

(委員長)

・財政的な課題や新たな空間を市民に早く体感してもらう重要性等を踏まえると、事業性の評価は重要だという意見でした。まちの賑わい創出の観点からも市民が滞留できる空間があることは評価できるのではないかという意見でした。

(E 委員)

・交通事業者の立場として検討①は良いと感じますが、検討②の比較評価には疑問が残ります。一般車と公共交通機能の分離は必要であり、実情として案 2 ではバスバースに一般車の駐停車が発生し、公共交通の妨げになることが考えられます。バスは高速バスや増発を考慮すると、最低 5 台分のスペースは必要になります。

・案 2 では、現状の西口駅前広場との違いがあまりないように感じます。案 3 は合理的な案ではありますが、バスが 1 方向からしか出入りできないことに課題は残ります。

・以上のことから、検討②では案 1 か案 3 のほうが望ましいのではないのでしょうか。

(委員長)

・一般車と公共交通の機能を分けたほうが良いという意見でした。

(F 委員)

・整備実現に向けては事業コスト性も重要であるなか、第 3 回検討委員会での JR 東日本からの提案を踏まえた案 1 は良いと感じています。

・また、駅周辺の機能を検討いただいておりますが、駅はまちの顔であり、最も重要な交通課題の解決がなされたうえで、駅舎を魅力的にすることも考慮いただきたいと考えています。その点では、駅舎と資源のショーケース機能が分かれて良いかは疑問です。

・現在の検討では諏訪湖への視点場をひとつの評価軸としており、視点場の創出を重要視していますが、茅野駅や小淵沢駅のように、駅から遠く離れた山々の景色への視点場を有する事例は多いものの、上諏訪駅から諏訪湖は徒歩圏であるため、駅周辺に諏訪湖への視点場を創出することは必ずしも重要ではないと考えます。

・西口駅前の交通機能の規模は小さいように思います。鉄道からの乗り換え機能ともなる駅前の交通機能は重要だと考えます。交通機能は、ただ規模が大きければよいというわけではないとは思いますが、高速バスの乗り入れや送迎機能、リニア中央新幹線の開通による影響等、将来的な交通需要

に応じた規模とすべきであると考えます。長野駅東口に位置する"ユメリアバスパーク"は駅前にバスを駐車することもできて良いと感じています。

(委員長)

・駅舎の在り方や資源のショーケース機能は駅舎と一体的な在り方、鉄道からの2次交通の在り方の重要性についての意見でした。

(G 委員)

・検討①では、駅舎の整備への素案を抽出できている印象を受けます。ただ、検討②は一般車と公共交通を分離したほうが良いと考えます。

・上諏訪総合事務所敷地には駅前機能の一部を分担できると良いのではないのでしょうか。次年度以降の検討となるかもしれませんが、上諏訪総合事務所敷地の活用についての考え方を整理しても良いと思います。また、将来の交通需要予測等とも合わせながら駅前空間の在り方は改めて検討したほうが良いのではないのでしょうか。

(委員長)

・上諏訪総合事務所敷地に駅前機能の一部を分担することで一般車と公共交通機能の分離に繋がる等、上諏訪総合事務所敷地の在り方の重要性や交通機能の分担についての意見でした。また、北側駐車場機能の一部に送迎機能の分担の可能性もあるのではないかという意見でした。

(A 委員)

・現段階の検討では、詳細な東西の交通機能整理はなされていないので、今回提示いただいた交通機能の在り方は素案のひとつであると認識しています。今後の詳細な検討では、西口にどのような交通機能が必要かを整理したうえで規模等の詳細な交通機能を検討できると良いと思います。ただ、敷地形状から北側への拡大は難しいと思いますので、南側への規模拡大が考えられるのではないのでしょうか。

(D 委員)

・交通需要予測調査を実施していない現段階において、交通機能の大小を議論することはできないと思います。一般車と公共交通機能の配置の在り方やバリアフリー対応等、基本的な方針を整理したうえで詳細な交通機能を検討していくことが良いと考えます。

(委員長)

・詳細な交通機能は、次年度以降の交通需要予測等の客観的データを踏まえた検討となると思いますが、駅と一般車の近接性等の配置の考え方は整理したほうが良いという意見でした。また、障害者等用駐車区画のみ駅近くに配置する等、バリアフリーの在り方や一般車の定義についての意見でした。

(B 委員)

・駅からの移動は重要であると考えます。鉄道以外の交通手段はバスやタクシーだけではないので、レンタカーやレンタサイクルの機能も必要だと考えます。諏訪湖畔にはサイクリングロードが整備され

ていますので、電動サイクルステーションのような機能もあると良いのではないのでしょうか。

(委員長)

・駅からの交通手段はバスやタクシーだけでなく、レンタサイクル等の機能も必要だという意見でした。レンタサイクル機能は資源のショーケースと連携した活用を見据え、資源ショーケース機能付近に導入することも良いかもしれません。また、レンタカー機能は北側の駐車場機能と合わせた在り方も考えられます。

(委員長)

・詳細な交通機能の規模を判断するための客観的データを有してないですが、将来的な詳細な設計を行うための交通機能の方向性は定めたほうが良いではないかという意見でした。

・これまでの意見を踏まえると案2 北側敷地の一部に一般車送迎用の機能を導入し、一般車と公共交通の分離を実現した案が良いということだと思います。ただその場合、まとまった土地が減少してしまいますが、北側駐車場機能の配分や上諏訪総合事務所敷地への分担等の検討は可能なのではないのでしょうか。

(F 委員)

・上諏訪総合事務所敷地に広場・滞留機能を導入することに異論はありません。上諏訪総合事務所の現機能を維持するの必要はありますが、他敷地との一体的な活用については問題ありません。

(委員長)

・事務局には、案2をベースに一般車と公共交通を分離した案として取りまとめ、改札の付近に導入すべき機能、駅からまちを巡るためのレンタサイクルやレンタカー等の機能についての検討をお願いしたいと思います。

(3) 上諏訪駅周辺地区整備基本構想(案)のとりまとめについて

(委員長)

・本日の本題の二つ目となります「(3) 上諏訪駅周辺地区整備基本構想(案)のとりまとめについて」、事務局より説明をお願いいたします

<(株)UR リンケージより上諏訪駅周辺地区整備基本構想本編(案)についての資料説明>

①本編(案)、概要版(案)について

(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。基本構想本編や概要版の内容、特に、基本構想の実現に向けた今後の進め方について、各委員からご意見をお聞かせいただきたく思います。お一人3分程度を目安に順番にお願いいたします。

・P44「基本構想の実現に向けた今後の進め方」は、本日初めて提示するものになりますので、委員の皆様のご意見をお聞きしたうえで、内容を充実させていきたいと思っております。P35「ミライの機能・ゾーニングで実現する使い方・過ごし方」はこれまでの意見を踏まえて再考しても良いかもしれません。

(A 委員)

・P41で段階的な整備イメージが示されている中で、ステップ2は西口改札が整備され、様々なことが変化する段階だと思います。ただ、各ステップにおける整備内容が暫定的かどうかで効果等も大きく変わってきます。ステップ1の交通機能はステップ3まで見据えた整備とするか等、各ステップでどこまで見据えた整備とするのかを明確にさせていただきと思います。

(諏訪市)

・ステップ1では交通広場を中心に整備し、法務局敷地の活用が可能となるステップ2で広場・滞留機能を整備し、ステップ3で東口まで整備することを考えています。ステップ2からステップ3までは長い期間が空くため、ステップ2を当面の駅前空間の在り方として、整備を進めていくことを考えています。

(B 委員)

・P21「駅前広場の動線と利用状況」を確認すると西口駅前における機能強化の必要性は明らかだと思います。また、学生の駅利用が多いなか、東口駅前の送迎者は国道20号まで溢れていることに対する解決方法の検討はステップ1やステップ2等、早急に対応する必要があると考えます。

(委員長)

・駅前の送迎機能の考え方は重要であるという意見でした。

(C 委員)

・駅周辺の整備完了後、市民の方々に使ってもらうことが重要であるため、P35「ミライの機能・ゾーニングで実現する使い方・過ごし方」は良い資料であると感じます。これまでの議論踏まえ、レンタサイクルのほか、ケース3に足湯やケース6にキッチンカーの記載を追加しても良いと思います。「ミライの機能・ゾーニングで実現する使い方・過ごし方」は市民や事業者の方々が駅周辺の使い方に気づき、想像できるものとなると良いのではないのでしょうか。

(委員長)

・駅周辺の活用の在り方を市民や事業者の方々に呼びかける必要性等についての意見でした。

(D 委員)

・これまでの議論を踏まえると、P34にあるようなミライの機能・ゾーニング図は修正されると思いますが、駅舎と自由通路をひとつとして考えるのではなく、駅舎を含めた西口や東口の機能として整理すると全体的な整合性が確保できるのではないのでしょうか。

・P44「基本構想の実現に向けた今後の進め方」における公民連携による試行やP28愛知県豊田市の「新とよパーク」や「とよしば」の事例に示されている、空間を試行しながら構築していくという要素はより強調したほうが良いと考えます。

(委員長)

・「ミライの機能・ゾーニング」の議論内容についての意見でした。

(E 委員)

・20年後の完成を目指したステップ3を見ると、とても長期的な事業だと認識します。また、ステップ3で柳並公園の交差点改良は提案いただいた通り、必要であると感じます。また、その他の交通動線上支障をきたす箇所についても道路改良は、可能であればステップ2以前の段階で行っていただきたいと思います。

(F 委員)

・P41「ミライに向けた段階的な事業展開」のステップ2の時期は西口改札新設のための設計、工事期間を考慮したものであることをご理解いただきたいと思います。

・駅東西で特性が異なる諏訪にとって、東西駅舎の機能分担についての議論が必要となりますが、ステップ2からステップ3までの期間が長いことは議論の進行に支障をきたす恐れがあります。そのため、法務局敷地等の早期活用が難しい条件を有する空間もありますが、駐車場として利用されている笠森小路横の敷地は早期に活用する等、実現可能なことは前倒して整備する事も議論の余地があり、東西駅舎の機能分担も早い段階で整理が必要と考えます。

・上諏訪総合事務所敷地の需要に応じた民間活用はあるべき姿等のイメージがあると良いと考えます。

(委員長)

・駅周辺だけではなく、東西の機能分担を踏まえたうえで駅舎の在り方も合わせて考えるべきであり、民間活用の在り方は今後詳細に議論し、将来諏訪の自慢となるように検討を進めていく必要があるのではないかという意見でした。

(G 委員)

・P27 ミライ方針3「諏訪の魅力が見える・感じられる場所を目指します」は良いと思いますが、諏訪湖への視点場の必要性に言及したF委員の意見を踏まえると3-1「諏訪湖への視点場づくり」は修正する必要があるのではないのでしょうか。JR 東日本より提示された諏訪湖への眺望を示した資料を確認すると、視点場という表現は見直したほうが良いと考えます。

・P35「ミライの機能・ゾーニングで実現する使い方・過ごし方」は印象に残りやすく、良いものだと思います。

(委員長)

・市民とシーンを共感することは重要だと思います。諏訪湖への視点場について、実際に眺望できる高さを確保する課題もありますが、駅前に視点場のような高い建物を整備することで、アーク諏訪からの諏訪湖への眺望が妨げられるということも含めて慎重に検討すべきことだと考えます。

<(株)URリンケージより上諏訪駅周辺地区整備基本構想概要版(案)についての資料説明>

((株)URリンケージ)

・本編について、委員の皆様の見意見をいただいているなかで概要版についても意見をいただけると幸いです。P35「ミライの機能・ゾーニングで実現する使い方・過ごし方」は皆さまから良い評価いただいているなかで、概要版にも入れ込むべきどうか確認いただきたいと思います。

(A 委員)

・概要版の構成は現状で良いと思います。
・今後整備向け、詳細に検討すべき事項は多く存在するなか、検討を進めていくなかで新たな課題も想定されることや検討を深度化することは難しいことをより強調しても良いのではないのでしょうか。

(委員長)

・P44「基本構想の実現に向けた今後の進め方」に詳細な検討項目を記載するのではなく、検討を進めていくうえで課題が多く残されていることや新たな課題が発生する可能性等について記載することが良いと考えます。

(委員長)

・最終の第4回を迎える検討委員会ですが、最後に委員の皆様から1人ずつ意見や感想をいただきたいと思えます。

(F 委員)

・鉄道事業者として、本検討委員会に参加させていただき、ありがとうございました。これまでも連続立体交差化や橋上駅舎等の様々な検討がなされてきたなかで、今回の基本構想では良い案を検討できたと思います。また、今後の実現に向けた検討や次年度以降の調査設計においても鉄道事業者として参画させていただければと思います。

(E 委員)

・バス事業者として、本検討委員会に参加させていただき、ありがとうございました。
・バス事業者の立場では、道路の環境整備を進めて欲しいという思いを抱えるなか、基本構想の策定を進めていただいていることに感謝しております。担い手不足等の課題を抱え、事業継続が難しい状況下にあるバス事業を今後も継続していくためにも、このような整備で運行しやすい環境整備を進めていただければと思いますので、引き続きよろしく申し上げます。

(D 委員)

・UR 都市機構は地方都市再生に携わるなか、地元住民による実際の駅の利用頻度や、まちの顔としての駅の考え方に疑問を持つことがあります。ただ、学生は駅を利用するため、駅での思い出等がUターンの動機となることや地元と来街者との交流が創出される場所だと認識しております。上諏訪駅も以上のような場所になると良いと思えます。

(C 委員)

・UDC という立場で、本検討委員会に参加させていただき、ありがとうございました。
・事業実現に向けて、段階的な整備が必要ななかで、様々な利害が絡むこともあると思います。しかし、ある程度の余白や柔軟性を確保しながら検討を進めていくことが良いのではないのでしょうか。2次交通についても、自動運転等の技術革新も考慮すると暫定的な利用は必要だと考えます。

(B 委員)

・諏訪には、温泉街や飲食店などの近隣市町村とは異なる優位性を活用してまちの賑わい再生を目

指しています。ただ、駅から末広・小和田エリアが分断されているなか、駅の利便性向上だけでなく、駅周辺の整備がまちなかの賑わい形成にも繋がることも考慮していただきたいと思います。

・また、まちの人口減少が進み、将来的な社会情勢も不明瞭であるなか、事業の早期実現をお願いしたいと思っております。ステップ1から何かまちなかの賑わい形成の糸口がつかめると良いのではないのでしょうか。

(A 委員)

・連続立体交差化や駅橋上化等の動きが多いなか、JR 東日本からの西口地上改札案の提案により、これまでにない可能性を感じます。公共と JR の土地で占められる駅周辺の土地を活用することでその周辺の土地の活性化にも繋がると思います。上諏訪総合事務所敷地にも機能を配置できることになったことは、本委員会での成果のひとつだと感じております。

(G 委員)

・基本構想本編 P41「ミライに向けた段階的な事業展開」は重要であると認識しています。上諏訪総合事務所敷地は一般車用機能、バスの転回機能、広場・滞留機能等、様々な利用が考えられます。
・検討②の案 2 は交通動線の観点から課題を有することが予想されます。「ミライに向けた段階的な事業展開」では、上諏訪総合事務所敷地がステップ3で突如機能を配置することとなっていますが。ステップ2の段階から上諏訪総合事務所敷地の在り方検討や何かの機能を配置するようによいのではないのでしょうか。

(委員長)

・G 委員のご指摘のとおり、ステップ3で突如活用されることは難しいと思いますので、ステップ1、またはステップ2から在り方を議論できるようにしておくと思います。

(委員長)

・整備実現に向けては様々な課題を抱えていますが、基本構想では方向性を見出すことができました。皆様には感謝申し上げます。
・最後に私の思いをふたつ述べさせていただきます。ひとつは、諏訪に居住している方々が自慢できるような場所として、一度地元を離れても帰ってきたいと思える場所にしたいということ。ふたつに、あずさの車窓から眺めがまちへの来訪を促す駅であって欲しいということです。諏訪のまちは高いポテンシャルを有していますので、諏訪だけでなく日本が誇る駅として整備が進めていけると良いと感じています。
・今後は修正案をもとに私と市、LK で調整を図りながら、パブリックコメントを経て取りまとめまいります。

3. 閉会

(諏訪市)

・今までいただいた貴重なご意見を踏まえ、基本構想をより良いものに仕上げられればと思います。委員の皆様方には改めて感謝申し上げます。今後については、委員長と事務局で基本構想案をとりまとめいきます。

・3/30にパブリックコメントを開始し、令和8年度初頭に基本構想を策定する予定です。 以上

