

上諏訪駅周辺地区整備基本構想（案）パブリックコメント実施結果について

1 趣旨

上諏訪駅周辺地区整備基本構想は、交通の結節点の機能や東西の往来のしやすさの向上、滞留・滞在の場の創出等、まちのエンタランス空間として望ましい駅周辺へと再生することをめざし、市民ワークショップや社会実験での市民ニーズを反映しながら、西口駅前広場の整備を念頭に置き、東西駅前広場や駅周辺に導入すべき施設や機能を検討し、整備方針を定めることを目的としています。この構想（案）に対する意見を広く市民のみなさんに伺うため、パブリックコメントを実施しました。

2 募集期間

令和8年3月30日（月）～令和8年4月30日（木）

3 閲覧方法

諏訪市役所まちづくり整備課及び諏訪市役所1階ロビー情報コーナー
 諏訪市ホームページ
 豊田、四賀、中洲、湖南の各公民館並びに市役所掲示板
 駅前交流テラス すわっちゃオ

4 意見件数

意見件数：39件 意見者：11人（提出方法：持参0人、郵便0人、ファクシミリ3人、電子メール8人）

5 意見・提案等に対する市の考え方

対応区分	対応方針	件数（件）
A	計画案を修正・追加する。	3
B	計画案は修正しないが、今後の取り組みにおいて参考にする。	30
C	検討の結果、計画案には反映しない。	6
合 計		39

整理番号	計画（案）の該当箇所		意見の概要	市の考え方	対応区分
	ページ	項目			
1	1～26 ページ		<ul style="list-style-type: none"> ・積み上げられた議論の経過や目指すべき方向性について大変よくまとめられていた。 ・「まちのエントランスとして望ましい空間」「多様なモビリティの結節点」「駅の橋上化」「市街地の東西の連携と円滑な交通の実現」「通勤通学者、観光客いずれも重要な利用者である」「徒歩15分圏都市の中心としての役割」「ヒューマンスケールの市街地の良さを生かす」「景観への配慮」など大切な視点が余すことなく記載されており、駅を中核とした諏訪市の未来への期待感の膨らむ内容となっていた。 ・論点を整理し、方向性を示す作業に関わった方々の熱い思いが伝わってくるようで感動すら覚えた。 	<p>これまでの検討委員会や関係者との協議、市民の皆さまからのご意見を踏まえながら整理してきたものであり、この方向性を考慮しながら基本計画の策定を進めてまいります。</p>	B
2	9～16 ページ		<ul style="list-style-type: none"> ・第4章では、再開発地区のゾーニングのことだけで、15分都市としての上諏訪駅周辺の機能と、その中の再開発地区の関係性については触れられていない。しかし、第2章 3. 上諏訪駅周辺の現状では、様々な視点からその特性と問題点が指摘されている。15分都市としての機能を考えたとき、15分圏内にすでに存在するものについては、その存在を「まちのコンシェルジュ」などを通じて広く知らせ、必要ならば充実に手を貸すべきであり、再開発に併せて新設すべきではないと考える。 ・そのような観点から15分都市としての上諏訪駅周辺に足りない機能を新設する駅舎もしくは駅周辺に整備することが適当だと考える。 ・私見では、足りないものは、「本屋」と「映画館」と「フィットネスクラブ」である。 ・「本屋」「映画館」は経済的に成り立たないことから上諏訪駅周辺から消えたものであるので、民間の努力に期待するだけでは出来ないと思われる。そこで以下の提案をしたい。 ・「本屋」は「まちのコンシェルジュ」と一体のものとして半官半民のものとして置く。 ・ただし、スペースが限られることから、岩波書店と連携して「岩波書店上諏訪駅前店（仮称）」として岩波文庫を全種類置き、それ以外は島木赤彦、新田次郎、藤森栄一、平林たい子、などの諏訪出身の作家や諏訪信仰関係の本のみを置く。これにより諏訪の文化の発信拠点ともなる。これは地元住民、通勤通学者、観光客いずれにとっても意味のある場所となりうる。 ・本屋のキャッチコピーも考えた「この本、どこで読もう」。これで観光地とも繋がれる。 ・「映画館」については、それ単独で成立することはどう考えても無理である。そこで駅近に、少人数の音楽ホールも兼ねた多目的ホールを建設したらどうか。 ・すわっちゃオの建設や文化センターの改修の度に諏訪市に音響のよいホールが必要だという要望が出されたがそのたびに拒否されてきた。 ・収容人数300人前後の音楽演奏に適したホールを作れば、それはそのまま音響のよい映画館となる。駅近もしくは駅中に作れば駐車場の問題もない。様々な問題を一挙に解決できる妙案ではないかと思う。 ・問題は電車の音が聞こえてしまうことだが、それは茅野市民館も同様に許容範囲と考える。 (次ページへつづく) 	<p>導入機能等につきましては、基本計画を策定する中で引き続き検討してまいります。その際の参考意見とさせていただきます。</p>	B

整理番号	計画（案）の該当箇所		意見の概要	市の考え方	対応区分
	ページ	項目			
2 (続き)	9～16 ページ		<ul style="list-style-type: none"> ・諏訪市には「すわっこランド」というフィットネス施設がある。しかし交通の利便性が悪く自家用車を持たない人は利用できない。 ・15分都市としての上諏訪駅周辺を考えたとき、「健康」に関わる施設がないことが気になる。駅近あるいは駅中にフィットネスクラブがあれば、地元住民だけでなく通勤通学者や観光客にとっても魅力的だろう。 ・かつて上諏訪駅構内に入浴施設があり駅前のデパートにも温泉があった。フィットネスクラブ内に温泉施設があれば、それも駅周辺の大きな魅力となるだろう。 		
3	30ページ	市民が求める機能	<ul style="list-style-type: none"> ・「市民が求める機能」の欄に、駅の橋上化がなぜか書かれていません。「駅の橋上化」は要望の1つであったはずですが、また、駅であれ、自由通路であれ、その幅を広くしてほしいということも要望にあったはずですが、これらの要望も記載願います。 	<p>「駅の橋上化」につきましては、「諏訪湖の眺望等を活かした東西を繋ぐ駅・通路」に含まれております。</p> <p>自由通路の幅員につきましても、本編45ページに記載のとおり、既存施設（自由通路、東口立体駐車場、駅舎、東口駅前広場等）については、短期整備による需要変化や気運の高まりに応じ、適宜、計画の見直しを検討してまいります。</p>	B
4	31ページ	駅周辺のエリア特性と機能分担	<ul style="list-style-type: none"> ・ここには西口と東口と駅舎・連絡通路の関係が述べられているが、32、33ページのJRに配慮した案によりその機能分担そのものがいまいになりつつある。 ・西口は多様なモビリティの結節点としての機能が中心となることから公共交通機関、自家用車を問わず基本的に自動車のための空間となることが想定される。 ・であるならば東口は思い切って歩行者のための空間と割り切って機能を完全分離したらどうか。つまり東口からは自動車を排除するということである。 ・場合によっては東口に自転車のための施設も集中させ、西口は自動車のための空間、東口は人と自転車のための空間と割り切ってしまったらどうか。 	<p>基本構想の中で、東西駅前広場の機能分担をお示ししましたが、すべての整備には多年を要します。時代ともにその役割も変わってくるのが想定されますので、今後の検討の過程において必要に応じて見直しを行います。</p>	B
5	31ページ		<ul style="list-style-type: none"> ・西口（諏訪湖口）側への駅舎新設の件に対してですが、基本構想スケジュールで、法務局の移転期間の期日があります。駅舎新設に対して、現在の法務局の建屋に耐震性等の問題等が解決出来そうであれば、法務局建屋をリノベーションを行い、新設の駅舎としてみてはいかがでしょうか。解体工事費や新たに建設するよりも費用が抑えられないでしょうか？ 	<p>法務局の構造や高さ、鉄道事業者や所有者の意向、安全性など、解決すべき技術的・運用的課題が多くありますので、現時点では、実現可能性やコストを踏まえ、現在示しているゾーニングが最適案であると考えております。</p> <p>ただし、駅舎以外の用途への活用可能性については、基本計画を策定する中で検討してまいります。</p>	C
6	31, 43 ページ	整備内容	<ul style="list-style-type: none"> ・これから先、高齢者や観光客が増えていく中で、現在は自由通路にエレベーターがありますが、現在の諏訪湖口側の階段へエスカレーターの設置ができれば使いやすくなると思います。 ・現況の東西の自由通路は築33年で、改修の構想があるが、エレベーターと共に両側にエスカレーターが必須と考える。西口での新たな施設やサービス、二次交通のアクセス機能の充実を東口からもっと自由に利用できるようにしたい。 	<p>エスカレーターの設定は歩行者の利便性向上に寄与するものでありますが、その整備には多額の費用を要するため、費用対効果も考慮しながら慎重に検討を行います。</p>	B

整理番号	計画（案）の該当箇所		意見の概要	市の考え方	対応区分
	ページ	項目			
7	32, 33 ページ	ミライの 機能・ ゾーニン グ	<ul style="list-style-type: none"> ・ JRからの提案を踏まえたゾーニングが記されているが、第1章、第2章で積み上げて来た議論が、JRへの付度なのか、一気に矮小化してしまったとしか思えない。 ・ ワークショップなどを通じて広く市民に意見を求めながらここまで積み上げて来た議論はなんだったのか、そこで語り合った未来像がなぜ消えてしまったのか、虚しさを覚える。 ・ JRへの了解なしには駅舎の改修を含む駅周辺整備はできないということなのか、予算的に諏訪市が担いきれないということなのか、あるいはそれ以外の理由があるのか、なぜこのような夢のない具体案にならざるを得なかったのか、市民が納得できる理由を示していただきたい。 ・ 市民として協力できることがあるならば官民協働で克服すべき課題は克服し、第1章、第2章で思い描いた方向性に立ち戻ることができたらと切に思う。 	<p>現行のゾーニング案は、鉄道事業者との協議により新たな検討要素が加わったことを踏まえ、整備に係る諸条件を総合的に検討した結果、現時点で最も実現可能性が高く、駅利用者の利便性向上や建設費・維持管理負担の軽減が図れる案であると判断しました。今後の具体的な計画策定段階においても、市民の皆様の期待に沿えるよう引き続き検討を進めてまいります。</p>	B
8	33ページ	ミライの 機能・ ゾーニン グ	<ul style="list-style-type: none"> ・ 「駐車場・駐輪場・一般車送迎機能」の所ですが、現在の東口駐車場と同じ、3時間無料の駐車場が便利に利用ができると思います。 	<p>導入機能につきましては、基本計画を策定する中で引き続き検討してまいります。その際の参考意見とさせていただきます。</p>	B
9	33ページ	ミライの 機能・ ゾーニン グ	<ul style="list-style-type: none"> ・ 公共交通機関をしっかりと使用して頂けるように、路線バスの拡充（電車の発着に合わせて、集中しやすい時間帯の路線本数を増やすなど）も今後の検討をして頂けると、【使いやすい駅・交通機関・暮らしやすさ】もアップにつながると思います。 	<p>導入機能や既存機能の拡充につきましては、基本計画を策定する中で引き続き検討してまいります。その際の参考意見とさせていただきます。</p>	B
10	33ページ	ミライの 機能・ ゾーニン グ	<ul style="list-style-type: none"> ・ 構想では、駐車場も広く確保されているが、一部に「パークアンドライド」を取り入れては。 	<p>駐車場機能としてパークアンドライドも想定しておりますが、基本計画策定の過程においてさらに検討してまいります。</p>	B
11	33ページ	ミライの 機能・ ゾーニン グ	<ul style="list-style-type: none"> ・ JR所有の「上諏訪総合事務所」エリアの「需要に応じた民間活用」方法について要望です。このエリアには、民間資本が参入するケースや市民との協働事業ケースなどが考えられますが、「自由に使える広場」とともに上諏訪駅周辺の自慢の場所になる可能性が大きいと思われます。活用方法検討に際しては、JR側に一方的に任せるのではなく、市役所（市民含め）も参画した検討プロセスを組んで、できるだけ早期に開始してほしい。 	<p>「上諏訪総合事務所」エリアの活用につきましては、市や市民の皆さまが参画する検討体制を適期に立ち上げ、地域の誇りとなる空間づくりに向けて取り組んでまいります。</p>	B

整理番号	計画（案）の該当箇所		意見の概要	市の考え方	対応区分
	ページ	項目			
12	33, 43 ページ	ミライの 機能・ ゾーニン グ 整備内容	<p>・「広域交通結節（大型バス対応）のための交差点改良」とあります。前回の説明会では、この位置の樺を2本？伐採との話をされた。樺の伐採は、反対です。諏訪の街なみの代表的なものとして、大手町の樺並木があります。これは景観的にも、歴史的にも、商業的にも、暮らしの場としても、価値のあるものと考えています。その並木の大きな要素である樺を安易に伐採することは街づくりという取り組みの上で、基本を見失ってしまっていると思います。車の便利をこれ以上優先することは、本末転倒になると考えます。歩行者を最優先とした広場、道路、歩道を計画してほしいと思います。</p>	「柳並線と並木通りの交差点改良」について、駅を交通の結節点とするため周辺道路の整備は必要と考えておりますが、大型バスを中心部へ誘導する方針については市民の皆様のご意見を踏まえ、引き続きその要否も含め検討してまいります。整備を行う場合でも、走行車両の軌跡や安全性を詳細に検証した上で、可能な限りケヤキの伐採を回避するよう努めてまいります。	B
13	33, 43 ページ	ミライの 機能・ ゾーニン グ 整備内容	<p>・「需要に応じた民間活用」とあります。このエリアは、単なる草原か樹木の広場とし、街の中心の緑のエリアとする方が良いと思います。駅からおると、そこに大きな空間があり、緑豊かな街が広がる。どこにでもある商業施設ではない大きな空間がある事により、他の街にはない特徴が生まれると思います。そのまま、大手町の並木道につながる姿は街の景観として、魅力的に思われます。また、リゾート地の雰囲気も出すことが出来ます。商業施設なら、並木道沿い、本町沿い、末広町に展開されていけば良いと考えます。</p>	導入機能については、基本計画を策定する中で引き続き検討してまいります。その際の参考意見とさせていただきます。	B
14	40ページ		<p>現法務局建屋を西口駅舎として活用</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 現行の西口改札案の場合、東京方面（1番線）へはエレベーターのないホーム跨線橋を渡ることになり、西口利用の荷物の多い観光客や出張者、また高齢者にとって利便性が良いとはいえない。 ・ 駅ホーム北側跨線橋を法務局建屋まで延伸し、西口駅舎として活用することで駅ホーム北側跨線橋のエレベーターが活用可能。 ・ 現法務局建屋を西口駅舎として活用することで、資源のショーケース、諏訪の魅力を感じられる施設としても利用可能。 ・ 諏訪湖へのアクセスもわかりやすく、「諏訪湖を感じられる空間」としても活用可能 ・ 現状建屋を活用し、交通結節点を北側一帯に集約することで、並木通り、大手、末広等の街中へつながる駅南側（上諏訪総合事務所を含む）の快適な滞在空間への活用構想が広がる。 	<p>法務局の再利用については前述回答のとおりです。（整理番号5）</p> <p>現時点では、実現可能性やコストを踏まえ、現在示しているゾーニングが最適案であると考えております。</p> <p>駅構内の移動円滑化については鉄道事業者とも協議を進めてまいります。</p>	C
15	40ページ	事業展開 スケ ジュール (案)	<p>・ 事業展開スケジュールでは、「ステップ3完成」は2045年となっていて、現在から19年後となるが、「生きていうちに完成を見たい」という願いがある。できる限り早期に完成できないか考える。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 要望として、ステップ3にある ○並木通り柳並線交差点の改良工事 ○自由通路の整備 <p>の早期完成を希望します。</p>	予算の平準化や関係機関との調整等を考慮し事業展開スケジュールをお示ししておりますが、事業の早期完成に向け努めてまいります。	B

整理番号	計画（案）の該当箇所		意見の概要	市の考え方	対応区分
	ページ	項目			
16	40ページ	整備内容	<ul style="list-style-type: none"> ・ステップ3の「自由通路」について、リノベーションとあります。リノベーションだと、今のままで、内装や外装を変えるだけと聞こえます。 ・橋上駅が無理だとしても、この通路は少なくとも、幅は大幅に広げなければ、東西をつなぐ役割としては十分ではないと思います。幅は最低でも今の3、4倍は必要と考えます。 	現在の自由通路は、諏訪湖花火大会などの特別な混雑時を除き、通常の利用状況においては、円滑な通行に支障のない幅員があると評価しています。一方で、ご意見にあるように幅を拡張する案は、東西の回遊性や滞留空間の確保という観点で効果が期待できる反面、改修費用や維持管理に係わる費用負担が大きくなるため、時勢や費用対効果を踏まえ慎重に検討してまいります。	B
17	41-43ページ	整備内容	<ul style="list-style-type: none"> ・ステップ1で西口に「資源のショーケース」を置くことになっているが、自由通路と連動しないものとして西口に設置することにより、観光客だけがターゲットの、地元住民にとってはあまり意味のない施設になることが予想される。 ・駅を通勤通学者にとっても観光客にとっても地元住民にとっても意味のある「まちのエントランス」「15分都市の中心」と考えるならば、駅に置くべき「資源のショーケース」の意味合いは全く違うものになるはずである。 ・そのためには、この施設は西口ではなく橋上駅の自由通路に面した駅ホーム上に置くべきであると考え。そうすることによってはじめて通勤通学者にとっても観光客にとっても住民にとっても意味のある施設となると考える。 ・その施設にあるべき機能は、ひとつは「まちのコンシェルジュ」機能。観光客に対する案内機能も有するが、それだけでなく通勤通学者や地元住民が日常的な上諏訪駅周辺のまちの情報を得ることが出来たり、住民票の交付などのサービスも受けられる場所であってほしい。それは観光案内所と市役所の出張所を兼ね合わせたものとなると思う。それに対応できる人材がいるのかという問題については、A I 全盛の今なら十分運営できるように思う。 ・もうひとつは、15分都市圏内にある資源の積極的な宣伝機能を求めたい。その場合、観光土産物店的に物品を置いて販売しようとする品揃えが不十分となり、また例えば五蔵やタケヤ味噌などまで観光客が足を運ばなくなるなどマイナス面も考えられることから、パンフレットや映像で現場の展示に留め、現地に行ってみたくなる仕掛けとすべきだと考える。 	資源のショーケースの規模や配置等につきましては、基本計画を策定する中で引き続き検討してまいります。	B
18	42ページ	整備時期 整備内容	<ul style="list-style-type: none"> ・事業計画では法務局の敷地の整備が2033年度までとなっているが、一刻も早く整備をしていただきたい。 ・法務局の建物を再利用することによって経費と時間を短縮して、飲食店・お土産店等の商業施設を設け、住民や諏訪湖方面の向かう観光客の買い物の利便性を考えてもらいたい。また、同施設内に災害時の一時避難スペースを確保して頂けるような西口開発にしていだければと思う。 	法務局の再利用については前述回答のとおりです。（整理番号5） 買い物の利便性や災害時のスペース等の具体策については引き続き検討してまいります。	B

整理番号	計画（案）の該当箇所		意見の概要	市の考え方	対応区分
	ページ	項目			
19	42ページ	整備内容	<ul style="list-style-type: none"> ・ステップ2として笠森小路と連携した憩いや賑わいの滞留施設 ・広場の設置が計画されている。笠森小路は現在飲み屋を中心とした夜の街となっている。そこに家族連れが休日の昼間楽しむような広場を重ねることは無理があると思う。 ・笠森小路は現在のあり方を肯定して、昭和レトロな飲み屋街として整備することを希望したい。現在駅側が駐車場となっているが、そちら側にも出店者を募って、小路の入り口から出口まで両側に隙間なく飲食店が並ぶようにし、あえてアーケードをかけ、その内側は昭和レトロな異世界を作りだしたらどうか。これは観光客にとっても通勤通学者にとっても地元住民にとっても魅力的な特別な場所となるのではないか。 	笠森小路と連携した「憩いや賑わいの滞留施設・広場」につきましては、引き続き検討してまいります。	B
20	42ページ		<ul style="list-style-type: none"> ・笠森小路の一角が更地になるという。そこに国道側には大社煎餅の実演販売所を、笠森小路側には（大木の）今川焼き店を誘致し、食べ物の匂いが漂う空間を作ってもらいたい。 	当該箇所につきましては、構想の対象区域に隣接していますが民地になりますので、必要に応じて検討してまいります。その際の参考意見とさせていただきます。	C
21	42ページ	整備内容	<ul style="list-style-type: none"> ・市民の利便性向上に向けた商業施設の誘致など、西口側を魅力のある駅前広場として開発していただきたい。 ・商業施設や多目的な広場を整備することで、市民はじめ近隣住民の日常生活の利便性向上や憩いの場として整備していただきたい。 ・西口から並木通り、湖明館通りへの誘導・誘客に向けてわかりやすい案内板の設置、夜間の外灯整備、歩道の整備など市民観光客の安全を確保できる整備をお願いしたい。 	導入機能については、基本計画を策定する中で引き続き検討してまいります。その際の参考意見とさせていただきます。	B
22	42、43ページ	整備内容	<ul style="list-style-type: none"> ・ステップ2で西口地上改札口が設置され、ステップ3で地上駅が新設され、自由通路については現状の位置に現状の規模でリノベーションされることになっているが、この案に全面的に反対である。 ・この案によって高まるのは電車を利用する人の利便性だけであり、多くの市民が望んでいた「市街地の東西の連携と円滑な交通の結節点」としての駅も、「徒歩15分圏都市の中心」としての駅も、市長が期待していた「まちのエントランスとして望ましい空間」としての駅も実現できるとは思えない。 ・それを実現できるのは、柳並通りとすわっチャオのライン上に改札口を持つ橋上駅だけであると私は信じる。 ・橋上駅として諏訪湖側、すわっチャオ側いずれにも出られる改札口を持つことにより、はじめて通勤通学者、観光客いずれにとっても利便性の高い駅となり、さらに電車を利用しない人でも自由に往来できる東西通路を持つことにより、駅の東側と西側の分断の解消という市民の悲願が達成できる。 ・景観への配慮からも、自由通路によりすわっチャオ真正面の2階テラスから柳並通りに下りられるようにすることで、すわっチャオから諏訪湖を眺められ（見通せなくても感じられ）、諏訪湖畔からすわっチャオ越しに茶臼山から霧ヶ峰に続く山並みを眺められ（見通せなくても感じられる）ようになる（そのためには自由通路には構造物はない方がよい）。 	<p>ご提案いただいた橋上駅案を含む複数案について、「まちづくりの整合性」と「事業の実現性」を軸に比較検討を行いました。検討委員会における意見等も踏まえ、整備に伴う諸条件や費用、維持管理の観点から総合的に評価した結果、今回ご提示した案を最も適切と判断して選定しております。</p> <p>なお、電車を利用しない方の東西の往来については、既存の自由通路が一定の役割を果たしていると認識しており、今後の設計段階でも、利用者の利便性やまちの一体性をさらに高める方策（景観に係わる設計も含みます）を検討してまいります。</p>	B

整理番号	計画（案）の該当箇所		意見の概要	市の考え方	対応区分
	ページ	項目			
23	43ページ	整備時期 整備内容	<p>柳並公園交差点改良の前倒し（ステップ2の内に）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 諏訪湖スマートインター開通により、湖畔から駅西口への車の流入増加が見られるが、現状の当該交差点は、踏切の影響もあり特に朝夕は慢性的な交通渋滞が発生している ・ 西口広場を二次交通の交通結節点として整備する際、現状より更なる交通量の増加が見込まれるため早期対策は必要不可欠 ・ 西口駅前広場側に路線バスや高速バス、観光バスなどの大型バスを集約し二次交通の利便性を高めるためには、国道につながる該当交差点は幅員が狭く、歩行者の安全性確保も含め早期改良が必要 ・ 当該交差点は、朝夕の交通量が多く、踏切も存在しているため慢性的な渋滞や危険をはらんでいます。一般歩行者に加え、小学生を含む通学の学生利用も多く、安全面からも早期改良が必要 ・ 柳並線と並木通りの交差点改良により大型バスのスムーズな運航が可能になると整備位置図に記載されてはいるが、西口側には駅前や中浜町に比較的高層のマンションも多く存在するので、消防梯子車も進入可能になるような改良を火災もいつ発生するかわからないので早急に着手していただきたい。 	<p>「柳並線と並木通りの交差点改良」については、予算の平準化や関係機関との調整等を考慮し事業展開スケジュールをお示ししましたが、事業の早期完成に向け努めてまいります。</p> <p>なお、消防梯子車につきましては、現状でも湖岸線及び並木通りのいずれからも進入が可能です。</p>	B
24	44ページ	今後の進め方	<ul style="list-style-type: none"> ・ 「資源のショーケース機能」におけるまちへの回遊を誘発する場づくりには大いに期待したい。観光案内に加えてぜひ商業、飲食を紹介する場を設けていただきたい。 ・ 近隣の商業協同組合では、昨年度まちあるきMAPを制作しました。案内所にはぜひおいて頂き観光客はもとより市民にも街を歩いて楽しく回遊していただければと思います。 	<p>「資源のショーケース機能」については、基本計画を策定する中で引き続き検討してまいります。その際の参考意見とさせていただきます。</p>	B
25	45ページ	まち全体への波及と取組の連携	<ul style="list-style-type: none"> ・ まち歩きには、わかりやすく親切なそしてデザインのおしゃれな案内看板があるとよいと思います。対象区域にある西口から柳並通りにかけて、歴史的な建造物や通り名の由来などを解説した案内看板がきっとまち歩きの楽しさを演出してくれるでしょう。 	<p>対象区域から周辺のまちへと波及させるようなデザインについて、構想の中でもわかりやすい案内サインについては整備方針として示しておりますが、具体的な配置やデザイン等については基本計画策定の過程において検討してまいります。</p>	B
26	57ページ	検討委員会	<ul style="list-style-type: none"> ・ 検討委員会の委員名簿を見ると、事業者あるいは県外者ばかりで市民の参加がない。これでは利益優先、観光優先になるおそれが多いと考える。今後も検討委員会を設けるのであれば、半数は市民委員とする必要があり、特に日常的に上諏訪駅を利用する人が委員となっていることが重要である。 	<p>構想策定における検討委員会は、幅広い分野の専門的立場から意見を聴取することを目的に設置しました。</p> <p>基本計画策定においても検討委員会の設置を予定していますが、検討委員会の役割を踏まえうえで、手法の一つとして市民公募枠の設置なども慎重に検討してまいります。</p>	B

整理番号	計画（案）の該当箇所		意見の概要	市の考え方	対応区分
	ページ	項目			
27	68ページ	第4回検討委員会での提示資料	<ul style="list-style-type: none"> ・ 検討1にて、各案の評価が書かれておらず、なぜ、1案が選ばれたかの説明がありません。きちんとした説明が必要と考えます。また、検討2にても、同様で、各案の評価と、なぜその中の1案が適当化の説明が書かれていません。これも説明が必要と考えます。 	比較検討につきまして、簡略化した資料を添付しておりますが、最適案を抽出した経緯がわかる資料を追加いたします。	A
28	全般	整備内容	<ul style="list-style-type: none"> ・ 上諏訪駅西口が開けば、西口側住民にとっても駅改札のアクセスが良くなり、空き家が増加している地元区にも新たな加入者が期待できます。 ・ 観光面でも良い。 ・ しかし、課題もあり、治安・安全・美化・衛生面で問題が起こると思われるので、対策が必要です。 	駅前広場は多くの人々が利用する場所ですので、防犯対策などの必要な対応を検討してまいります。	B
29	全般	整備内容	<ul style="list-style-type: none"> ・ 茅野駅のように2階に改札口を設けて、東西がより行き来できるようにして、法務局北側駐車場、西口駐輪場と駐車場を利用して駅ビルにしても良いのでは。 	改札口の位置については前述の回答のとおりです。（整理番号22） 導入機能については、基本計画を策定する中で引き続き検討してまいります。その際の参考意見とさせていただきます。	B
30	概要版1ページはじめ本編と概要版の全般	交通結節点	<ul style="list-style-type: none"> ・ 「交通の結節点」が繰り返し登場するが、結節点とは異なる交通手段が接続・乗り換えする場所であり、上諏訪駅の場合は上諏訪駅まで他の手段で移動してきて鉄道を使う（あるいはその逆）を指すが、構想には上諏訪駅までの移動手段をどのようなものを想定しているのかよくわからない（結節点を正しく理解していないものと思われる）。徒歩と自転車が最優先と考えるが、その観点からの構想を示していただきたい。 ・ 観光バスは、バスから鉄道へと乗り換えるわけではないので、結節点の対象外であり、観光バスへの考慮は不要である。気候変動への対応もふまえれば、駅近辺に自動車を呼び込む施策を取ってはならない。 	「交通の結節点」は鉄道・バス・自転車・徒歩・自動車など多様な移動手段の接続を想定する概念であり、本構想では上諏訪駅を中心に各手段が円滑に接続できることを前提に検討を進めております。ご指摘のとおり、気候変動対策や歩行者・自転車の利便性向上は重要な検討項目ではありますが、結節点の定義上、他の移動手段の利便性も併せて考慮する必要があるため、本段階で徒歩・自転車のみを最優先とする構想を示すことは困難です。今後の基本計画の策定過程においては、いただいたご意見を踏まえ、徒歩・自転車の利便性向上に向けた具体的な配慮を引き続き検討してまいります。	B
31	概要版3-4ページ	整備内容	<ul style="list-style-type: none"> ・ 基本構想の対象となっている区画は駐車場は極力なくして必要最小限とし、駐輪場、および街路樹を植えた公園とすることを提案する。日常的に市民にとって使い勝手がよく気持ちよく駅に行き来できることを最優先としたい。 	対象区域内の駐車場のあり方については、駐車場はいらぬという声がある一方で、駐車場を整備して欲しいという声もあります。今後の基本計画の策定において、いただいたご意見や客観的データを踏まえ、具体的な配慮を検討してまいります。	B

整理番号	計画（案）の該当箇所		意見の概要	市の考え方	対応区分
	ページ	項目			
32	概要版 5-6ページ	ミライ像 とミライ 方針	<p>・資源「諏訪湖」とあるが、諏訪湖を資源と見る考え方は改めていただきたい。諏訪湖はあくまで自然である。資源という見方は、資源と人間（社会）といった分離して考えるようになる。人間も諏訪湖も自然の一部であり、ともにあるもの、その考え方が大切。資源という考え方をしていると諏訪湖は汚いままの状態となると考える。</p>	<p>ご指摘のとおり、「資源」という表現は利用面が強調され、環境的な側面等が軽視される印象を与える可能性があるため、本構想においては注釈「※本構想で用いる「資源」とは、経済的な利用対象としてだけでなく、豊かな自然環境、美しい景観、歴史、文化など、将来にわたって継承すべき地域固有の価値全体を指すものです。」を追加し、誤解を招かないようにいたします。</p>	A
33	概要版 5-6ページ	ミライ像 とミライ 方針	<p>・JRをさらに使いやすくする観点が抜けている。もっと使えるJRにしなければ駅・駅周辺だけよくなっても鉄道利用者は増えないのではないかと。短距離区間の便を増やすこと、富士見～松本の格安特急料金の設定をJRに働きかけるなど鉄道そのものを使おうという人を増やす施策が何よりも進めるべきことである。</p>	<p>本基本構想（案）に対するご意見ではなく、JR及び市政へのご意見と捉え、（案）の修正は行いませんが、今後、施策を検討していく際の参考意見とさせていただきます。</p>	C
34	概要版 7-8ページ 本編 46-56	ミライの 機能・ ゾーニン グ	<p>・ワークショップやパネルアンケートによって市民意見を集約したものと推定するが、これでは意見集約および情報調査が不足している。高校生と通勤者を駅利用者として想定しているのだから、それらの人が駅までどこから、どのような手段で移動しているのかを調べ、駅への移動についての希望や提案を聞くことが何よりも必要であり大切である。</p>	<p>市民意見の集約方法については、今後行う基本計画策定の過程において、ご意見を踏まえ、より良い手法を検討します。</p>	B
35	概要版 7-8ページ	ミライの 機能・ ゾーニン グ	<p>・JRからは西口改札設置の提案があった（私は第3回WSに参加し、直接説明を聞いた）。そのことがこの構想には反映されていない。提案があった旨の簡単な説明のみで、構想図や説明には西口改札が開くことによってどのようなメリットや新たな姿が生じるのかがわからない。きちんと明示していただきたい。</p>	<p>本編68ページの比較検討の資料として、西口改札設置によるメリット等を明示した資料を追加します。</p>	A
36	概要版 7-8ページ	整備内容	<p>・大型バス対応のために柳並公園のケヤキの大木を伐採することになっているが、これは暴挙である。私企業の利益のためにあのケヤキを伐採するなどあってはならない。現在のままで曲がれるはずであるし、そもそも中心部へ大型バスを呼び込む発想は見直しが必要。</p>	<p>「柳並線と並木通りの交差点改良」については、基本計画を策定する中で引き続き検討してまいります。その際の参考意見とさせていただきます。（整理番号12の回答のとおりです）</p>	B
37	概要版 3-4ページ	問題点 (改善す べき視 点)	<p>・花火大会時の混雑を問題としているが、その原因となってる花火大会の中止あるいは縮小を検討する時期だと考える。もともとは終戦後の復興のために始めたものであり、その目的はすでに達している。近年は花火大会の日数が増える傾向にあるが、あのような騒音と大気中でゴミを撒き散らす行為を許可しているのはおかしい。遠方からの人の移動を生み出す行為は、これからの気候崩壊を考えれば極力控える必要がある。</p>	<p>本基本構想（案）に対するご意見ではなく、市政へのご意見と捉え、（案）の修正は行いませんが、今後、施策を検討していく際の参考意見とさせていただきます。</p>	C

整理番号	計画（案）の該当箇所		意見の概要	市の考え方	対応区分
	ページ	項目			
38	全般		<ul style="list-style-type: none"> 機能的な話が中心となっています。諏訪の街として、緑を豊かにする、水路の街であり、歴史の街であることをデザインの一角に据えてほしいと考えます。 	基本計画の策定において、いただいたご意見を踏まえ、具体的配慮を検討してまいります。	B
39	全般		<p>以下は、少し外れるかも知れませんが、都市計画全般についてのコメントです。</p> <ul style="list-style-type: none"> 都市計画する際、街中では自動車優先ではなく、歩行者優先にして欲しいです。 街中の道路は、フルフラット化として欲しい。その場合、ガードが必要なところでは、地面に収納可能な縦のパイプで対応するのが良いと思います。 並木道などでは速度を20km/hほどに制限したり、「どこでも横断歩道」といった考えを入れて欲しいです。 一方通行の道路の車線を示す白線の幅をもっと狭くした方が良いと考えています。結果、車の速度が抑制され、また歩道が広がるので、歩行者優先となるためです。 並木道は諏訪の街を代表する通りなのでの電線の地中化を考えてほしいです。 並木道から、高島城の交差点へ真っ直ぐに抜ける都市計画道路は、計画から外してほしいです。道路の形は歴史であり、歩く街としては、その方が面白みがあります。計画当時は、車優先の考え方が中心であったと思いますが、今となっては、交通量からしても、街の面白みとしても、時代遅れの計画と考えるからです。 	本基本構想（案）に対するご意見ではなく、市政へのご意見と捉え、（案）の修正は行いませんが、今後、施策を検討していく際の参考意見とさせていただきます。	C