



上諏訪駅周辺地区 整備基本構想

令和8年6月

諏訪市

はじめに

21世紀に入って四半世紀が過ぎた現在、諏訪市も人口減少かつ超高齢少子社会の只中にあります。こうした時代背景と将来を真正面に据えて、諏訪市では平成31(2019)年にコンパクトシティー化(立地適正化)計画を策定し、まちの歴史と魅力を維持しながら賑わいや豊かさを感じられる街なかと、居住空間とを機能的に繋ぐ二次公共交通、また高速(一次)交通との結節点としての役割を充足する上諏訪駅とその周辺地区の再生を目指して様々な取り組みを進めてまいりました。

また、令和3(2021)年度に上諏訪駅から諏訪湖を結ぶ柳並線が、令和6(2024)年度に諏訪湖サイクリングロードが全線開通し、令和7(2025)年度には諏訪湖スマートインターチェンジが開通するなど、近年交通環境が大きく変化しています。さらに今後は国道20号BPやリニア中央新幹線の整備も計画されており、上諏訪駅周辺は地域交通の新しい結節点、かつまちの玄関口としてより重要な役割を担うことが期待されています。

こうした背景のもと、上諏訪駅周辺地区整備基本構想は交通の結節点としての役割、駅東西の往来のしやすさの向上、滞留・滞在の場の創出等、まちのエントランスとして望ましい空間へと再生することをめざして、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、地域の魅力と価値を高め、存在感を示すエリアとなるよう、市民の皆さま、事業者、関係団体の方々と意見交換やワークショップ、社会実験を重ね、将来像を共有しながら策定に至りました。本構想では、安全で快適な交通空間の再編、にぎわいと交流を生む空間づくり、誰もが安心して快適に過ごせる駅前広場や周辺施設のあり方を示しています。

今後は、市民はじめ関係各位と共に、この構想をもとにして段階的かつ着実に事業を進め、上諏訪駅周辺が諏訪市の誇りとなるよう、次なる整備方針を定めることを目的にして取り組んでまいります。今後とも皆様の各段のご支援、ご協力をお願い申し上げます。

最後に、本構想の策定にあたりご尽力いただいた検討委員会の皆さまをはじめ、ワークショップや社会実験を通じて貴重なご意見をお寄せいただいたすべての皆さまに、心より感謝申し上げます。

諏訪市長

金子ゆかり



目次

第1章 上諏訪駅周辺地区整備基本構想について

1. 上諏訪駅周辺地区整備基本構想について	1
(1)背景	1
(2)目的	1
(3)位置づけ	1
(4)対象区域	2
2. 進め方と検討スケジュール	3

第2章 現況と課題

1. 上位・関連計画における位置づけ	4
(1)上位・関連計画における対象地区の主な方向性・取組	4
2. 広域的な交通インフラの現況	7
(1)上諏訪駅利用状況	7
(2)自動車利用状況	8
3. 上諏訪駅周辺の現況	9
(1)歴史・文化資源状況	9
(2)観光状況	11
(3)土地・建物立地状況	13
(4)道路整備・立地状況	15
(5)公園整備・立地状況	16
4. 対象区域の現況	17
(1)施設立地・利用状況	17
(2)駅舎等及び駅前広場の機能	19
(3)駅前広場の動線と利用状況	21
(4)バス・デマンド交通利用状況	23
5. 基本構想を検討するにあたり必要な視点	25

第3章 ミライ像（将来像）とミライ方針（基本方針）

1. ミライ像（将来像）とミライ方針（基本方針）	27
--------------------------------	----

第4章 ミライの機能・ゾーニング

1. 駅東西及び駅舎・自由通路の機能分担	28
(1)西口の機能分担	28
(2)東口の機能分担	29
(3)駅舎・自由通路の機能分担	30
(4)周辺のエリア特性と機能分担	31
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	32
3. ミライの機能・ゾーニング	33
(1)ミライの機能・ゾーニング	33
(2)ミライの機能・ゾーニングで実現する使い方・過ごし方.....	34

第5章 整備・取組に向けた実現方策

1. ミライに向けた段階的な事業展開	40
2. 基本構想の実現に向けた今後の進め方	44

参考

1. 市民意見等の反映	46
(1)上諏訪駅周辺のミライを考えるワークショップ	46
(2)駅前エリアチャレンジ 2025（社会実験）	53
(3)駅に求める機能についてのパネルアンケート	56
2. 諏訪市上諏訪駅周辺地区整備基本構想検討委員会の実施概要	57
(1)委員名簿.....	57
(2)実施経過.....	58
(3)主な意見とその対応.....	59
3. スワ・マチ・ミライからの提案	74
(1)上諏訪駅周辺地区整備についての意見書	74
(2)上諏訪駅周辺地区整備についての意見書への対応	82



■ 第1章

上諏訪駅周辺地区整備

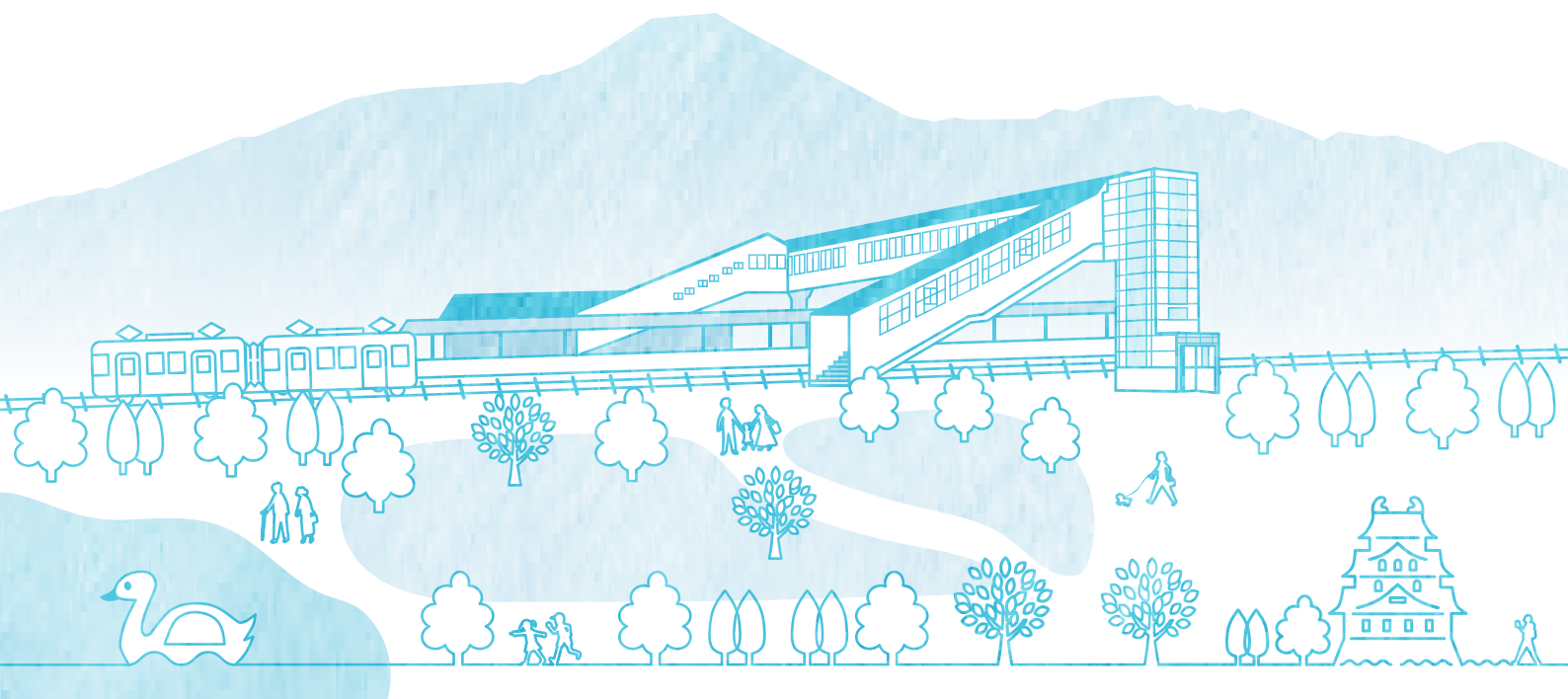
基本構想について

本章では、上諏訪駅周辺地区整備基本構想（以下「基本構想」という。）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、示しています。

1. 上諏訪駅周辺地区整備基本構想について

- (1) 背景
- (2) 目的
- (3) 位置づけ
- (4) 対象区域

2. 進め方と検討スケジュール





1. 上諏訪駅周辺地区整備基本構想について

(1) 背景

諏訪市では、2021（令和3）年度に上諏訪駅から諏訪湖畔を結ぶ柳並線が開通し、2025（令和7）年度には諏訪湖スマートインターチェンジが完成しました。これらにより、上諏訪駅は、交通の結節点としての重要性がますます高まることが期待されています。しかしながら、東西駅前広場の使い勝手の悪さ、西口駅前広場から上諏訪駅（ホーム）へのアクセス、駅舎の老朽化等の課題があり、まちの玄関口としての機能を十分に果たせていない状況にあります。

こうした中、2023（令和5）年3月には、「上諏訪駅周辺まちなか未来ビジョン（以下「未来ビジョン」という。）」を公民連携により策定し、上諏訪駅・駅前広場は、「多様な人やモビリティの結節点となるまちのエントランス空間として、日常利用からイベント利用まで様々な使い方が可能な場を創出することをめざす」と位置づけました。

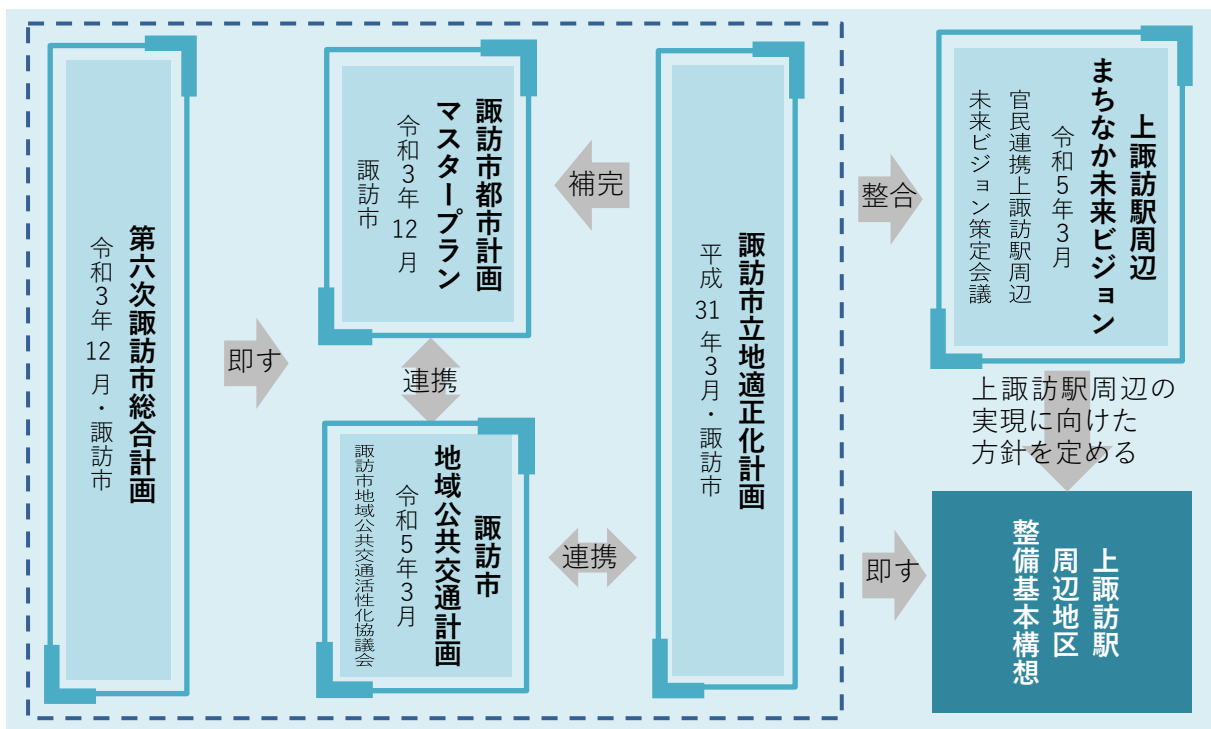
2024（令和6）年3月には、公民連携のエリアプラットフォーム「上諏訪まちなか未来ビジョンエリアプラットフォーム（以下「スワ・マチ・ミライ」という。）」も設立され、公民連携によるまちづくりが始動している状況にあります。

(2) 目的

交通の結節点、東西の往来のしやすさの向上、滞留・滞在の場の創出等、まちのエント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に、上諏訪駅周辺地区整備基本構想を策定します。

(3) 位置づけ

基本構想は、「第六次諏訪市総合計画」「諏訪市都市計画マスタープラン」「諏訪市地域公共交通計画」「諏訪市立地適正化計画」に即して策定するものです。また、基本構想は、前項で説明した「未来ビジョン」で目指す上諏訪駅周辺（上諏訪駅・駅前広場）の実現に向けた方針を定めています。



上諏訪駅周辺地区整備基本構想の位置づけ





(4) 対象区域

諏訪市諏訪一丁目、大手一丁目地内における、諏訪市、諏訪市土地開発公社、東日本旅客鉄道株式会社の3者が所有する土地約4.3haを対象区域としています。



対象区域図





2. 進め方と検討スケジュール

基本構想検討にあたっては、ワークショップ等による「市民等の視点」、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いました。

なお、今後は基本構想に基づく西口駅前広場整備を行い、2030（令和12）年度末の供用開始を目途に進めていきます。



三位一体の検討体制イメージ

	スワ・マチ・ミライ	市民意見等の反映	検討委員会	基本構想検討
R 6	空き家活用・ウォークラブル社会実験 11月9日 10日	第1回ワークショップ 1月11日 42名参加 ・駅周辺の好きなおとこ・困っているところの整理 ・市民等が考える駅周辺の目指す姿、目指すべきシーン、空間、機能の整理	パネルアンケート 11月9日・10日	駅舎・周辺施設の現況整理・利用状況調査及び課題整理
			第1回 3月5日 現況特性について検討の視点について	
R 7	第1回講演会 4月29日 全体会議 5月19日 上諏訪駅周辺地区整備についての意見書	第2回ワークショップ 5月31日 26名参加 ・ミライ像・ミライ方針の確認 ・駅周辺に求められる機能や配置（ゾーニング）、各機能の空間イメージを整理	第2回 8月25日 ミライ像・ミライ方針や機能・ゾーニング等について	駅周辺の整備・活用の基本方針検討 （整備に向けた考え方や必要な機能・施設等の検討） 駅周辺の施設の機能配置やゾーニングのパターン検討 実現方策 スケジュール検討
		第3回ワークショップ 11月16日 26名参加 ・ミライの機能・ゾーニングとミライに向けた段階的な整備展開案の整理	第3回 12月5日 ミライの機能・ゾーニングや段階的な整備展開について	
		駅前エリアチャレンジ 2025(社会実験) 9月27日、28日 駅周辺で“自らやってみよう企画をトライアルできる空間”“滞在できる座り場”を創出	第4回 3月5日 ミライの機能・ゾーニングや基本構想案のとりまとめについて	
		全体会議 12月3日		
基本構想(案)策定				
R 8		パブリックコメント		
基本構想策定				
R 9 S R 12		西口駅前広場整備計画・設計・工事		
西口駅前広場 供用開始				
R 13				

検討スケジュール





第2章

現況と課題

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・取組とあわせ、広域的な交通インフラの現況や上諏訪駅周辺における歴史・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しています。

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しています。

1. 上位・関連計画における位置づけ

- (1) 上位・関連計画における対象地区の主な方向性・取組

2. 広域的な交通インフラの現況

- (1) 上諏訪駅利用状況
- (2) 自動車利用状況

3. 上諏訪駅周辺の現況

- (1) 歴史・文化資源状況
- (2) 観光状況
- (3) 土地・建物立地状況
- (4) 道路整備・立地状況
- (5) 公園整備・立地状況

4. 対象区域の現況

- (1) 施設立地・利用状況
- (2) 駅舎等及び駅前広場の機能
- (3) 駅前広場の動線と利用状況
- (4) バス・デマンド交通利用状況

5. 基本構想を検討するにあたり必要な視点





1. 上位・関連計画の整理

(1) 上位・関連計画における対象区域の主な方向性・取組

○交通機能 ○拠点機能

○交通結節点としての機能強化・利便性の向上

- ・ 諏訪湖スマートインターチェンジ開通に伴い上諏訪駅周辺の交通結節点としての重要度が増しているなか、西口駅前広場の機能強化、公共交通の起点となるバスターミナルの設置を検討（第六次諏訪市総合計画、諏訪市都市計画マスタープラン）
- ・ 上諏訪駅から西口に直接連絡できないなか、駅の橋上化の検討等利便性の向上につながる東西市街地の連携と円滑な交通実現（諏訪市都市計画マスタープラン、諏訪市立地適正化計画）
- ・ 上諏訪駅と主要な観光資源を結ぶ観光二次交通の検討、利用者ニーズに合わせた既存公共交通の再編、バス待ち環境の改善による利便性の向上（諏訪市都市計画マスタープラン、諏訪市立地適正化計画、諏訪市地域公共交通計画）

○中心拠点としての魅力向上

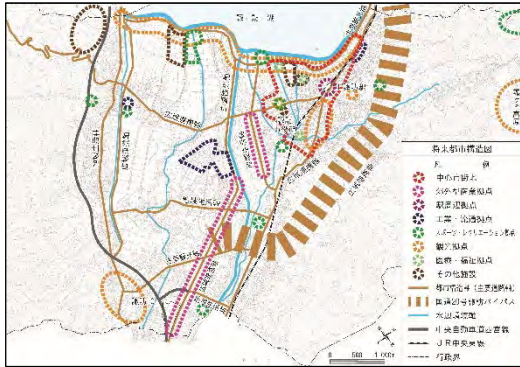
- ・ 商業・業務、居住等の高次都市機能の集積、観光資源を活用した都市間交流拠点の形成、市民の積極的な活用を想定した交流・活動の場の創出（諏訪市都市計画マスタープラン、諏訪市立地適正化計画、上諏訪駅周辺まちなか未来ビジョン）





【上位計画の概要】

○交通機能 ○拠点機能

計画	第六次諏訪市総合計画 (令和5年4月策定)	諏訪市都市計画マスタープラン (平成31年3月改定)	諏訪市立地適正化計画 (平成31年3月改定)						
将来像・方針等	<p>■基本構想</p> <p>魅力の架け橋 高原湖畔都市 ～シゼンとヒトがつながる、すわ～</p>	<p>■都市の将来像</p> <p>自然の恵みと地域の活力が調和するやさしさとふれあいのまち諏訪</p>	<p>■立地適正化計画におけるまちづくりの方針</p> <p>上諏訪駅周辺を主要拠点とした医療・福祉・産業・観光・商業の連携による魅力的な都市機能の集積と地域の伝統的な居住スタイルとの都市内交流の実現</p>						
現状や課題	<p>■現状</p> <p>駅東口側の駅前開発や駅西口側の幹線道路整備の完了、諏訪湖スマートインターチェンジ整備に併せ、上諏訪駅の交通結節点としての重要度が増している。 住宅の耐震化は補助制度等により進捗しているが、その他建築物の耐震化が進んでいない。</p> <p>■課題</p> <p>長年の課題である JR 線の連続立体交差化事業、上諏訪駅舎老朽化に伴う橋上化の研究・検討、駅西口広場等周辺整備に対する具体的な検討が必要。</p>	<p>■諏訪市における都市の課題</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>項目</th> <th>都市の課題</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>市街地</td> <td>上諏訪駅周辺の魅力の向上が必要である。</td> </tr> <tr> <td>交通</td> <td>自動車依存社会から、公共交通利用への転換が必要である。高齢社会における移動手段の確保が必要である。効率の良い公共交通の運営が必要であるとともに、公共交通の利用促進と利用しやすさの向上が必要である。</td> </tr> </tbody> </table> <p>■将来都市構造図</p> 	項目	都市の課題	市街地	上諏訪駅周辺の魅力の向上が必要である。	交通	自動車依存社会から、公共交通利用への転換が必要である。高齢社会における移動手段の確保が必要である。効率の良い公共交通の運営が必要であるとともに、公共交通の利用促進と利用しやすさの向上が必要である。	
項目	都市の課題								
市街地	上諏訪駅周辺の魅力の向上が必要である。								
交通	自動車依存社会から、公共交通利用への転換が必要である。高齢社会における移動手段の確保が必要である。効率の良い公共交通の運営が必要であるとともに、公共交通の利用促進と利用しやすさの向上が必要である。								
方向性・取組	<p>■上諏訪駅西口広場等の整備促進</p> <p>交通結節点としての上諏訪駅西口広場の機能強化に加え、日常的に人が集まることによる賑わいの創出、広場等空間の活用¹⁾の充実を目指し整備する。</p> <p>■地域公共交通ニーズを最適化した路線構築</p> <p>通院や買い物、通勤通学等の交通ニーズを把握しながら、最適な地域公共交通の構築を図る。</p>	<p>■商業・業務地（中心市街地）</p> <p>上諏訪駅周辺に商業・業務施設、高層集合住宅、地域住民の交流や活動の場等を集積し、活力と魅力ある地域を形成する。</p> <p>■上諏訪駅周辺の利便の向上</p> <p>交通結節点である上諏訪駅周辺に公共交通の起点となるバスターミナル²⁾の設置を検討する。 鉄道利用者や観光客の利便の向上を目指し、駅の橋上化を検討する。</p>	<p>■中心拠点の果たすべき役割</p> <p>諏訪市の中心拠点としての高次の都市機能の集積 公共交通による市民交流の拠点となる都市内交流拠点の形成 観光資源を活用した都市間交流拠点の形成 地域の生活を支える生活サービス機能の集積</p> <p>■居住を誘導するための施策</p> <p>駅の橋上化を検討し、市民にも観光客にも魅力ある駅周辺の整備を推進する。 鉄道の連続立体交差を検討し、市街地の東西の連携と円滑な交通を実現する。 交通結節点である上諏訪駅周辺に公共交通の起点となるバスターミナル設置³⁾を検討する。</p>						





【関連計画の概要】

計画	諏訪市地域公共交通計画 (令和5年3月策定)	上諏訪駅周辺まちなか未来ビジョン (令和4年3月策定)
将来像・方針等	<p>■諏訪市の公共交通が目指す姿</p> <p>市民生活とみんなを支え、みんなで育む諏訪市地域公共交通の実現</p>	<p>■私たちが目指す上諏訪駅周辺の将来像</p> <p>美しい楽しい懐かしい優しい旨しい 上諏訪駅周辺の魅力・資源を余すことなく感じることができるまち</p>
現状や課題	<p>■課題</p> <ul style="list-style-type: none"> ・高いマイカー需要と公共交通利用離れ ・定時定路線方式と生活者ニーズとの乖離 ・公共交通に対する意識改善 ・交通弱者の不安 (運転免許返納希望、送迎利用者) ・既存公共交通利用者の利便性向上 ・利用者ニーズに対応した利便性の高い公共交通網の構築 ・観光来訪者への対応不足 ・環境への取り組み 	<p>■現状</p> <ul style="list-style-type: none"> ・上諏訪駅西口広場は、柳並線の開通、さらには中央自動車道の諏訪湖スマートインターチェンジ開設により、今後、市民や来街者にとって交通の拠点としての重要性がますます高まる場所となる。 ・上諏訪駅から直接西口への連絡ができない。 <p>■課題</p> <ul style="list-style-type: none"> ・既存資源を活かした産業育成、交流人口・関係人口の増加 ・転入が多い就職期(20代)の定住化促進 ・空き家・空き地など既存ストックの活用 ・安全・安心で回遊しやすい歩行環境づくりと災害への備え ・上諏訪駅周辺の成り立ち(自然、歴史・文化、土地の特性)を活かした資源の活用
方向性・取組	<p>■定時定路線にこだわらない柔軟な運行手法</p> <p>各地域の地域特性や地域ニーズに合わせて、新たにAIオンデマンド交通の導入を検討する。</p> <p>■輸送目的、利用ターゲットを絞ったサービスの検討(通勤対応、通院対応等)</p> <p>既存のかりんちゃんバス等について、鉄道との接続状況を踏まえ、主な利用者層のニーズに合わせた見直し、再編を行う。 バス停に屋根やベンチの設置、企業・店舗等の待合所創設など、<u>バス待ち環境の改善を図る。</u></p> <p>■既存公共交通の再構築</p> <p>上諏訪駅の、西口と東口のバス停を利用者の分かりやすさを考慮し、<u>バス停の統一化を検討する。</u></p> <p>■観光二次交通の検討</p> <p><u>主要な観光拠点とJR上諏訪駅を結ぶ直行便の運行を検討する。</u></p>	<p>■まちのエントランス空間整備</p> <p><u>東西の連絡しやすさの向上につながる駅のあり方について検討すると共に、駅前広場の安全・快適性、景観はもちろんのこと、市民の積極的な活用を想定した“オープンな公共空間”としての使いやすさにも留意した再整備を進める。</u></p> <p>■上諏訪駅西口広場</p> <p><u>まちのエントランス空間として、市民や来街者など、すべての人が便利に楽しく、快適に利用できるデザインとマネジメント</u></p>



2. 広域的な交通インフラ

(1) 上諏訪駅利用状況

★特性 ▲問題点

★特急あずさの全列車が停車、長野県第3位の主要観光地の駅として県内外の来訪者が利用

- ・県内第7位の乗降客数（7,156人/日）
- ・上諏訪温泉・諏訪湖は、軽井沢高原、善光寺に次いで、長野県主要観光地の延利用者数第3位（約360万人/年）

※出典：2023/令和5年長野県主要観光地の状況（観光地利用統計調査/長野県）

★定期利用率が高く、来訪者より近隣居住者（特に高校の通学や企業の通勤）が利用

- ・近隣3駅（茅野駅・下諏訪駅・岡谷駅）の中で最も乗降客が多く、そのうち、定期利用の乗車人員が最も多い
- ・特に隣駅である茅野駅は特急あずさが全列車停車する駅であり、上諏訪駅との役割分担に配慮

【中央本線沿線 特急停車状況】



【長野県内の駅別乗降客数】

順位	乗降客数 (人/日)	駅名	路線名	区分	事業者名
1	35,610	長野	信越線	J R	東日本旅客鉄道
	9,025	長野	長野線	民営	長野電鉄
2	30,663	松本	篠ノ井線	J R	東日本旅客鉄道
3	16,050	篠ノ井	信越線	J R	東日本旅客鉄道
4	8,836	上田	しなの鉄道線	三セク	しなの鉄道
5	7,376	軽井沢	北陸新幹線	新幹線	東日本旅客鉄道
6	7,224	塩尻	中央線	J R	東日本旅客鉄道
7	7,156	上諏訪	中央線	J R	東日本旅客鉄道
8	6,350	茅野	中央線	J R	東日本旅客鉄道
9	5,310	小諸	しなの鉄道線	三セク	しなの鉄道
10	5,282	佐久平	小海線	J R	東日本旅客鉄道

【上諏訪駅及び周辺駅の利用状況】

	塩尻	岡谷	下諏訪	上諏訪	茅野	富士見	小淵沢
人口	塩尻市 R7/2月時点 65,086人	岡谷市 45,301人	下諏訪町 18,393人	諏訪市 46,964人	茅野市 55,070人	富士見町 14,076人	山梨県北杜市 45,276人
乗車人員	3,908人	2,762人	1,771人	3,829人	3,352人	838人	1,382人
上段：定期外	1,501人	983人	494人	1,238人	1,401人	232人	439人
下段：定期	2,407人	1,779人	1,277人	2,591人	1,950人	606人	942人
定期割合	62%	64%	72%	68%	58%	72%	72%

2023年/令和5年度乗車人員（出典：東日本旅客鉄道株式会社 HP）

上諏訪駅（諏訪市）

■まちの特徴

諏訪湖や湖畔に湧く「上諏訪温泉」をはじめ、霧ヶ峰、高島城や諏訪大社など、自然と歴史に溢れるまち

■駅利用状況

定期利用数から高校生等の通学、通勤利用が多いと想定
（人口：約47,000人 高校：3校 専門学校：3校）

茅野駅（茅野市）

■まちの特徴

ハケ岳、白樺湖、蓼科高原、車山高原などの観光地・リゾート地のまち

■駅利用状況

観光地の玄関口であることから、観光利用が多いと想定
（人口：約55,000人 高校：2校 大学・専門学校：2校）





(2) 自動車利用状況

★特性 ▲問題点

★諏訪湖スマートインターチェンジ開通等により、広域的なアクセスが向上

- ・柳並線の開通（2021/令和3年度）、諏訪湖スマートインターチェンジの開通（2025/令和7年度）、一般国道20号バイパス（整備時期未定）

▲諏訪湖スマートインターチェンジ開通後のまちなか交通量の増加が懸念

- ・国道20号バイパスの開通時期未定のため、現国道20号の慢性的な交通渋滞が解消されないなか、諏訪湖スマートインターチェンジが開通後のまちなかの交通量増加が懸念

【広域的な道路ネットワークの整備状況】

■諏訪湖スマートインターチェンジ（SIC）

路線名	中央自動車道（諏訪 IC～岡谷 JCT 間）
開通	2025（令和7）年7月
整備効果概要	<ul style="list-style-type: none"> ・諏訪市の観光地へのアクセス性向上による観光活性化 ・諏訪湖サイクリングロードの玄関口としての役割を担う ・精密工業として栄えてきた諏訪圏域にとって、諏訪湖スマートインターチェンジの整備によって住宅地や混雑を回避した輸送ルートの確立

■国道20号諏訪バイパス

路線名	一般国道20号 諏訪バイパス
開通予定	未定
整備効果概要	<ul style="list-style-type: none"> ・現国道20号の慢性的な交通渋滞を解消 ・生活道路へ回す車を少なくすることで、生活道路が本来の機能を取り戻し、地域交通の安全性や道路環境（騒音、振動、排気ガスなど）を向上 ・豪雨や地震などの災害時には急患、物資の緊急輸送路として利用できることから、社会基盤としての整備をすることにより、災害に強いまちづくりも可能となる ・中央自動車道などとのネットワーク化により、広域での文化交流や観光客の誘客、産業物流などが促進され、諏訪圏域の総合的な経済発展への効果も期待できる





3. 上諏訪駅周辺の現況

(1) 歴史・文化資源状況

★特性 ▲問題点

- ★諏訪湖を囲むように構える諏訪大社と自然をご神体とする諏訪信仰、御神渡りや御柱祭等、文化活動や信仰が諏訪の人々に根付いている
- ★諏訪湖や高島城、旧甲州街道、並木通り、まちを流れる水路がまちの骨格を形づくり、街なかの歴史的な建造物とともに、現在に継承されている
- ★諏訪湖や八ヶ岳連峰・霧ヶ峰、立石公園とその景観、上諏訪温泉等の自然資源が、市民の暮らしを豊かにするとともに、来訪者を魅了する観光資源となっている
- ★冷涼で乾燥した気候や良質な空気・水で育まれた日本酒や発酵食品等の食文化、製糸業や精密機器製造等、諏訪の環境が生んだ産業が栄えた

【諏訪に根付く文化活動や信仰】

■諏訪大社

- ・国内最古の神社の一つ（1500-2000年前に鎮座）
- ・五穀豊穡、狩猟・風・水・農耕の神として信仰される
- ・4つの社が諏訪湖を囲むように構え、それぞれの社を巡る「四社巡り」が人気の観光

■諏訪湖と御神渡り

- ・諏訪盆地を形作る2大構造線「中央構造線」と「糸魚川―静岡構造線」によってできた凹地に諏訪湖が形成
- ・凍結時に割氷が山脈のように連なる自然現象「御神渡り」は諏訪大社の信仰の対象

■御柱祭

- ・7年に1度、御柱を選び山から運ぶ「山出し」、境内に建てる「里曳き・建御柱」を行う一連の神事
- ・地域の人々が協力し長い期間をかけて準備する諏訪の誇り高い伝統文化



諏訪大社上社本宮



御神渡り
※諏訪市 HP より



御柱祭「山出し（木落し）」
※御柱祭 HP より



御柱祭「里曳き（建御柱）」
※御柱祭 HP より

【現在まで継承されたまちの骨格と趣きある街なみ】

■高島城

- ・水上輸送や防衛が行いやすい「湖城」として高島城が1598年に築城
- ・当時は諏訪湖畔に築城したが、江戸時代の干拓により現在の場所が内陸地となった

■旧甲州街道の宿場町の街なみ

- ・現上諏訪駅周辺は近世に温泉や湖等の資源を活用した宿場町として栄える
- ・近世に形成された主要道路や水路といったまちの構造、旧甲州街道沿いの商業地で発展した酒蔵等が現代まで残る

■片倉館、看板建築等の西洋風の文化

- ・製糸業が発展した明治期以降に西洋風の文化が発展
- ・地域住民の福利厚生施設として西洋建築を取り入れた片倉館が温泉街に誕生
- ・建物正面の外観を西洋風に装飾する「看板建築」が旧甲州街道沿いの商業地に出現



明治初期の上諏訪の街なみ
出典：長野県立歴史館 HP / 長野県明治初期の村絵図・地図アーカイブより



高島城



まちなかに流れる水路



片倉館



看板建築





【市民の豊かな暮らし、来訪者の観光資源となる諏訪の自然】

■八ヶ岳連峰、霧ヶ峰（山なみ景観）

- ・八ヶ岳連峰・霧ヶ峰等の山々の浄化作用により、諏訪地域にきれいな水と空気が形成
- ・霧ヶ峰高原は景勝地として観光スポットになっている

■立石公園（諏訪湖への眺望）

- ・諏訪湖とアルプス連峰を望め、「信州のサンセットポイント 100 選」、「新日本三大夜景・夜景百選」に選ばれる夕景と夜景が美しいビュースポット
- ・アニメのモデル地として有名であり、多くの観光客が訪れる

■上諏訪温泉

- ・断層や火山に起因し、温泉が豊富
- ・観光向けの温泉街のほか、地元住民向けの共同浴場が昔から残る



霧ヶ峰
※霧ヶ峰自然保護センターより



立石公園からの眺め
※諏訪市 HP より

【諏訪の環境が生んだ産業】

■日本酒・発酵食品

- ・霧ヶ峰湧水の清涼な水、温泉、気候、農作物により日本酒造りや味噌等の発酵食品造りが古くから盛ん
- ・旧甲州街道沿いに近世から並ぶ酒蔵を五蔵と呼び、現代まで酒蔵を巡るまちあるきが観光資源となっている

■ものづくり

- ・冷涼で乾燥した気候や良質な空気・水等の諏訪の自然環境を活かし、明治期に製糸業が発展
- ・戦中から戦後に製糸業は衰退したものの、諏訪の環境や工場をそのまま使用できることから、精密機器産業が発展
- ・精密機器産業の一大集積地として「東洋のスイス」と称される



五蔵の酒蔵・店舗

<上諏訪駅の歴史>

★特性 ▲問題点

★開業時は蒸気機関車の石炭・水の補給、製糸業の貨物の取扱い駅としての役割を担った

- ・1905年に開業した当時は蒸気機関車の基地が設置され、石炭や水などの補給地としての役割を持っていた他、旅客に加え貨物も取り扱い、繭・生糸の運搬で製糸業に大きく貢献。

★諏訪の名物として誕生した温泉が現在まで受け継がれている

- ・旧日本国有鉄道長野鉄道管理局が考案した、ひとつひとつの駅に名物を作り、人を呼び込むことを目的とした「一駅一名物運動」により、1986年にホームに温泉が誕生。現在は足湯に改装され、市民や観光客に親しまれている。



上諏訪駅構内足湯





(2) 観光状況

★特性 ▲問題点

★上諏訪駅は霧ヶ峰や諏訪大社等の諏訪エリアの主な観光地への玄関口に位置する

・温泉旅館が運営する諏訪大社4社巡り無料参拝バス（宿泊者限定）の発着点としても利用されている。

★情報発信、官民連携・広域連携を図りながら、諏訪に関わる人や自然、文化等の”SUWAらしさ”を活かした観光地づくりを目指している

★年間を通じて8月が最も観光客が多い時期であり、特に湖上花火大会の開催日（8/15）には、駅から諏訪湖への通行人口が平時と比較し約46倍となり、東日本旅客鉄道株式会社では臨時的な対応がされている

・8月には約150万人（年平均：48万人）の観光客が来訪し、主に上諏訪温泉・諏訪湖と霧ヶ峰を目的地としている。

・湖上花火大会開催日（8/15）は、臨時列車の運行、自由通路・跨線橋の閉鎖、西口改札口の設置、東西改札口の行き先方向別での運用（西口：岡谷・松本方面、東口：茅野・甲府方面）を実施。

【諏訪エリア周辺の主な観光地】



松本城



上諏訪温泉

出典：国土数値情報・長野県公式観光サイト GoNAGANO をもとに作成

【諏訪市の観光の目指すビジョン】

基本理念：“SUWAらしい”があふれる観光地

Vision 1：地域資源を最大限生かした”SUWAらしさ”の創出

- ① 自然環境（諏訪湖・霧ヶ峰・山岳）を活用した魅力の創出
- ② 温泉地としての魅力発信と環境整備
- ③ 伝統文化（歴史・ものづくり・食）が根付くまちづくり
- ④ 長期滞在をめざした市内周遊性の創出
- ⑤ ニューツーリズムの推進

Vision 2：“SUWAらしさ”の発信と戦略的プロモーションの強化

- ① ICTやデータを活用した観光DXの推進
- ② デジタルメディアを中心としたインバウンドの受入体制の強化
- ③ グローバル化に対応したインバウンドの受入体制の強化
- ④ 諏訪湖イベントひろばを中心とした産業観光の活性化

Vision 3：官民連携/広域連携による”SUWAらしさ”の強化

- ① 交通ハード整備による交通利便性を活用した広域誘客の促進
- ② 国・県・諏訪地方6市町村や民間団体等との連携強化による観光産業の底上げ

Vision 4：“SUWAらしい”郷土愛とおもてなしの磨き上げ

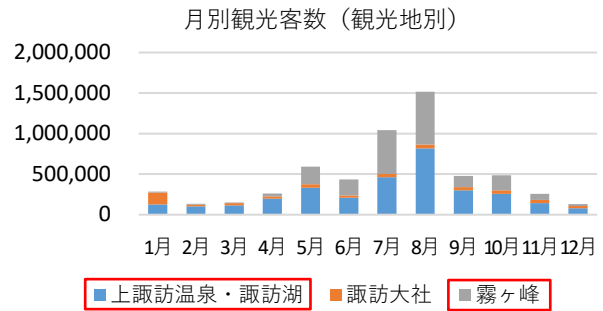
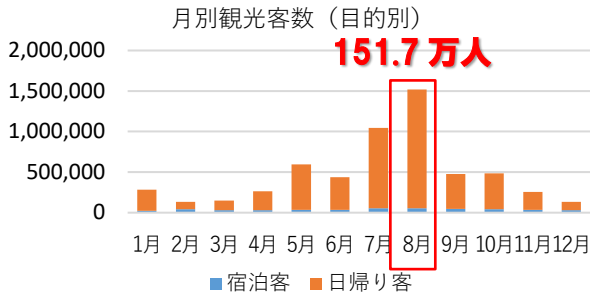
- ① 観光振興を支えるキーパーソンの育成
- ② 観光ブランドの定着によるシビックプライドの醸成

出典：諏訪市観光ランドデザイン（令和4年3月策定）より抜粋



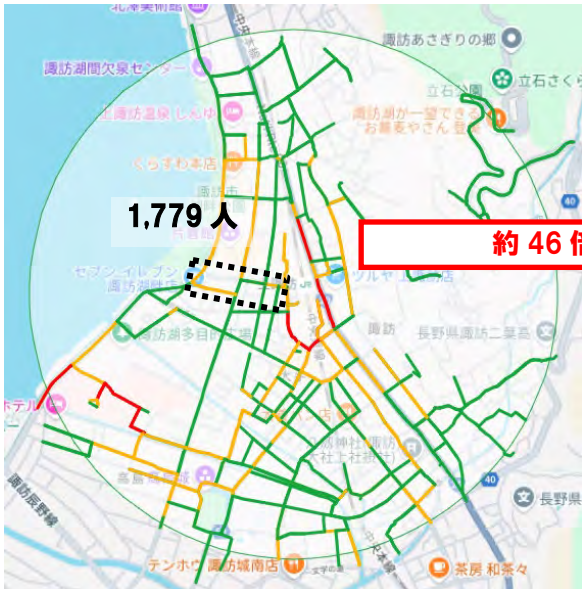


【諏訪市の観光動態】

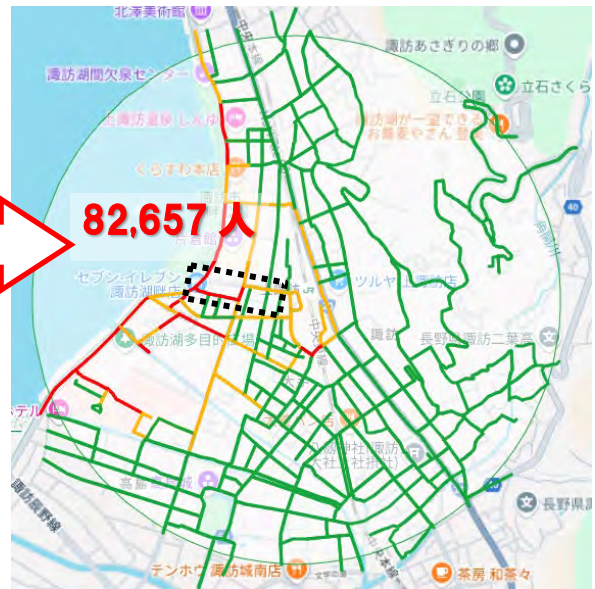


出典：R5年 観光動態要覧をもとに作成

【観光客ピーク時（湖上花火大会の開催日）の様子】



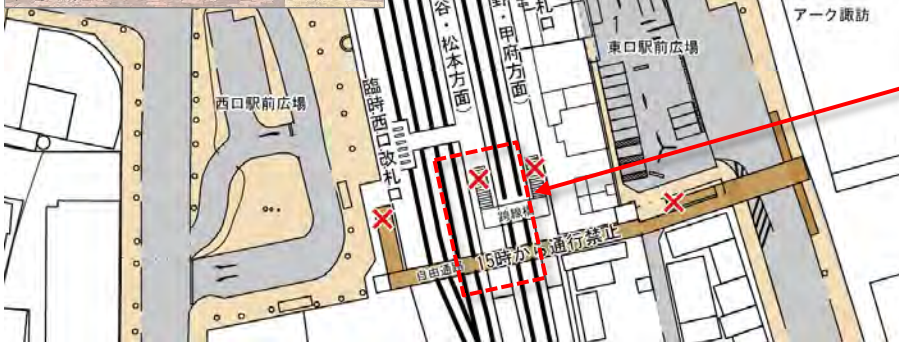
平時における通行人口分析図（2024/8/22）



観光客ピーク時における通行人口分析図（2024/8/15）



平時の様子



観光客ピーク時（2024/8/15）の様子

【観光客ピーク時の主な対応】

- ・ 臨時列車の運行
- ・ 自由通路・跨線橋の閉鎖
- ・ 東西改札口の行き先方向別での運用（西口：岡谷・松本方面、東口：茅野・甲府方面）
- ・ 西口改札口の設置
- ・ 駅員の動員（平時の約38倍）





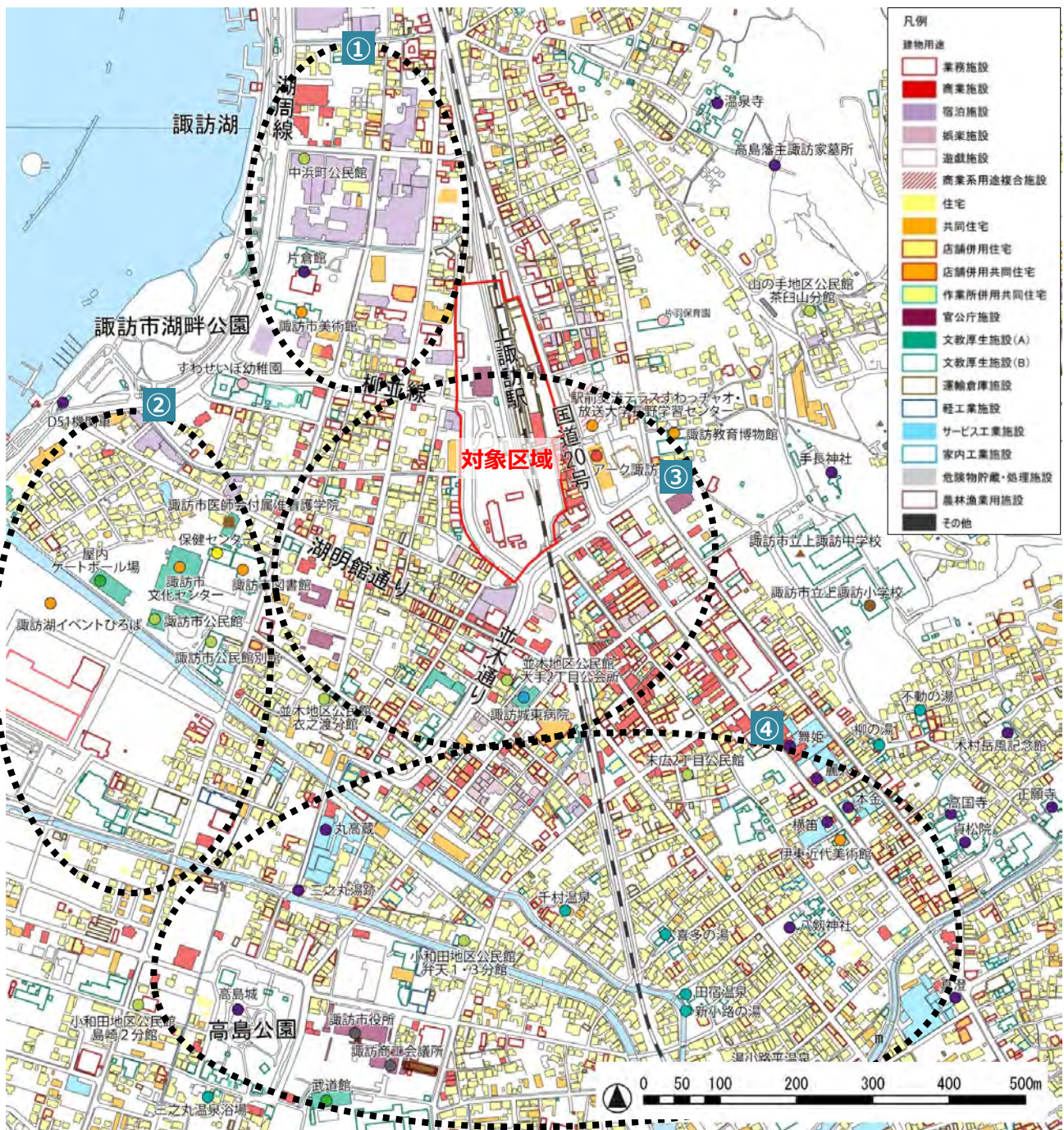
(3) 土地・建物立地状況

★特性 ▲問題点

★上諏訪駅周辺は、徒歩 15 分圏内（または自転車で 5 分圏内）に様々な特性を持つエリアが存在で、駅は、その中心となる場所に位置する

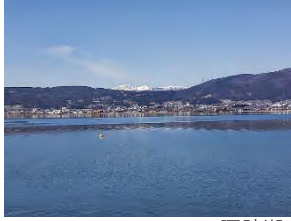
- ・対象区域周辺は、居住系の施設がまんべんなく立地するなかで、商業系の施設は対象区域の東側に多く立地
- ・線路を挟んで西側に温泉旅館や諏訪湖等の観光資源や公共施設が立地するエリア、南側にリノベーションされた商業施設や酒蔵、共同浴場、看板建築等の歴史を感じられる建物が多く立地するエリア等、特性あるエリアが徒歩 15 分圏内（または自転車で 5 分圏内）に分布

▲観光資源となる施設が、駅を中心に分散立地しており、滞在や来訪の中心となるエリアが分かりにくい





① 温泉旅館や美術館等の観光資源が立地するエリア



諏訪湖



片倉館



宿泊施設

国重要文化財に指定されている「片倉館」や美術館、温泉旅館などの大規模な施設や諏訪湖などの観光資源が多く立地している。それらの観光資源と駅を結ぶ柳並線は歩車道が共に広く整備されており、駅からのアクセス性は良好である。

② 福祉・文化等の公共施設が多く集中するエリア



図書館



諏訪市文化センター



諏訪湖イベントひろば（旧東洋バルブ跡地）

図書館、公民館などの地元住民の利用が主な公共施設が多数立地している。老朽化が進む「諏訪市文化センター」では大規模改修に向けて検討委員会設置などの動きがみられる。

③ 商業・交流など多様な施設が集積するエリア



大型複合施設



駅前国道 20 号沿い



末広通り商店街



リノベーション建物の新規出店

東口駅前の大型複合施設「アーク諏訪」の他、商店街など、小規模的な商業施設が多数立地している。商店街周辺では近年、リノベーション店舗の新規出店等の新たな動きもみられる。

④ 昔ながらの歴史を感じる街なみや建物が残るエリア



老舗酒蔵



看板建築



高島城



共同浴場

地元住民向けの共同浴場や蔵が並ぶ路地、昔ながらの建物など、かつての歴史ある暮らしを感じることができるまちなみが残る。国道 20 号・旧街道沿いには小規模な業務施設が集積しており、看板建築や老舗酒蔵がみられる。



(4) 道路整備・立地状況

★特性 ▲問題点

★対象区域と主要な観光施設をつなぐ道路は広幅員で歩道が整備されている

- ・対象区域と諏訪湖をつなぐ柳並線、高島城をつなぐ並木通り、五蔵をつなぐ国道20号等は、広幅員で歩道を有する

★柳並線の開通により諏訪湖スマートインターチェンジからの西口駅前広場等での広域交通結節に期待

▲市街地が線路により分断されており、東側の国道20号は踏切の影響もあり慢性的に渋滞

- ・国道20号は、第3甲州街道踏切で線路を横断しているため、慢性的な渋滞をひきおこしている

▲市街地は歩道が整備されていない狭小幅員の道路（5.5m以下）が多い

★市街地には蔵や石垣等が残されており、ヒューマンスケールで趣きある道路も多い



対象区域周辺の道路状況図





(5) 公園整備・立地状況

★特性 ▲問題点

★対象区域の1km圏内に市内外から人が訪れる湖畔公園（総合公園）、高島公園・立石公園（近隣公園）が立地

★2024（令和6）年、諏訪湖を一周する諏訪湖サイクリングロードが全線開通

▲対象区域内には、音楽発表イベント等の利用もみられる柳並公園が立地

▲特に対象区域の北西側は、地域住民の活用や交流に供する公園・オープンスペースが不足

- ・対象区域の東側や南側には児童遊園等のオープンスペースが立地しているが、街区公園（誘致圏250m）・地区公園（誘致圏1km）は対象区域の1km圏内には立地していない※ことから、特に対象区域の北西側を中心として、身近なオープンスペースが不足

※児童遊園・都市緑地等に、街区公園の誘致圏250mを適用。近隣公園の誘致圏：500mとして作図



対象区域周辺の公園状況図



4. 対象区域の現況

(1) 施設立地・利用状況

★特性 ▲問題点

▲駅前広場、駅舎・駅関連施設、法務局の他は、駐車場（低未利用地）が区域面積の約23%

・区域内の土地所有者は、諏訪市・諏訪市土地開発公社・東日本旅客鉄道株式会社の3者のみで、駅前広場や駅舎・駅関連施設、法務局の業務施設が立地する他、駐車場が区域面積の約23%を占める（5箇所/月極と時間貸含め360台）

▲区域内の施設は、築年数が20年以上経過

★区域東側には、東西自由通路でつながる商業・公共等の複合施設「アーク諏訪」が立地

・アーク諏訪は、スーパーマーケット「ツルヤ」を核に、クリニック等のテナントの他、公共施設として、駅前交流テラス「すわっチャオ」が入居。「すわっチャオ」には、イベントスペースやキッズコーナー、学習室等があり、様々な用途をもつ施設が駅前に立地

【対象区域の施設立地状況】

①西口駐車場（月極）

土地	敷地面積	約2,000㎡
	所有者	諏訪市土地開発公社



②長野地方法務局諏訪支局

土地	敷地面積	約2,500㎡
	所有者	・諏訪市 ・諏訪市土地開発公社
建物	延床面積	1,577.80㎡
	所有者	長野地方法務局
	構造	鉄骨造
	階数	2階
	建築年	2004(平成16)年
	築年数	21年



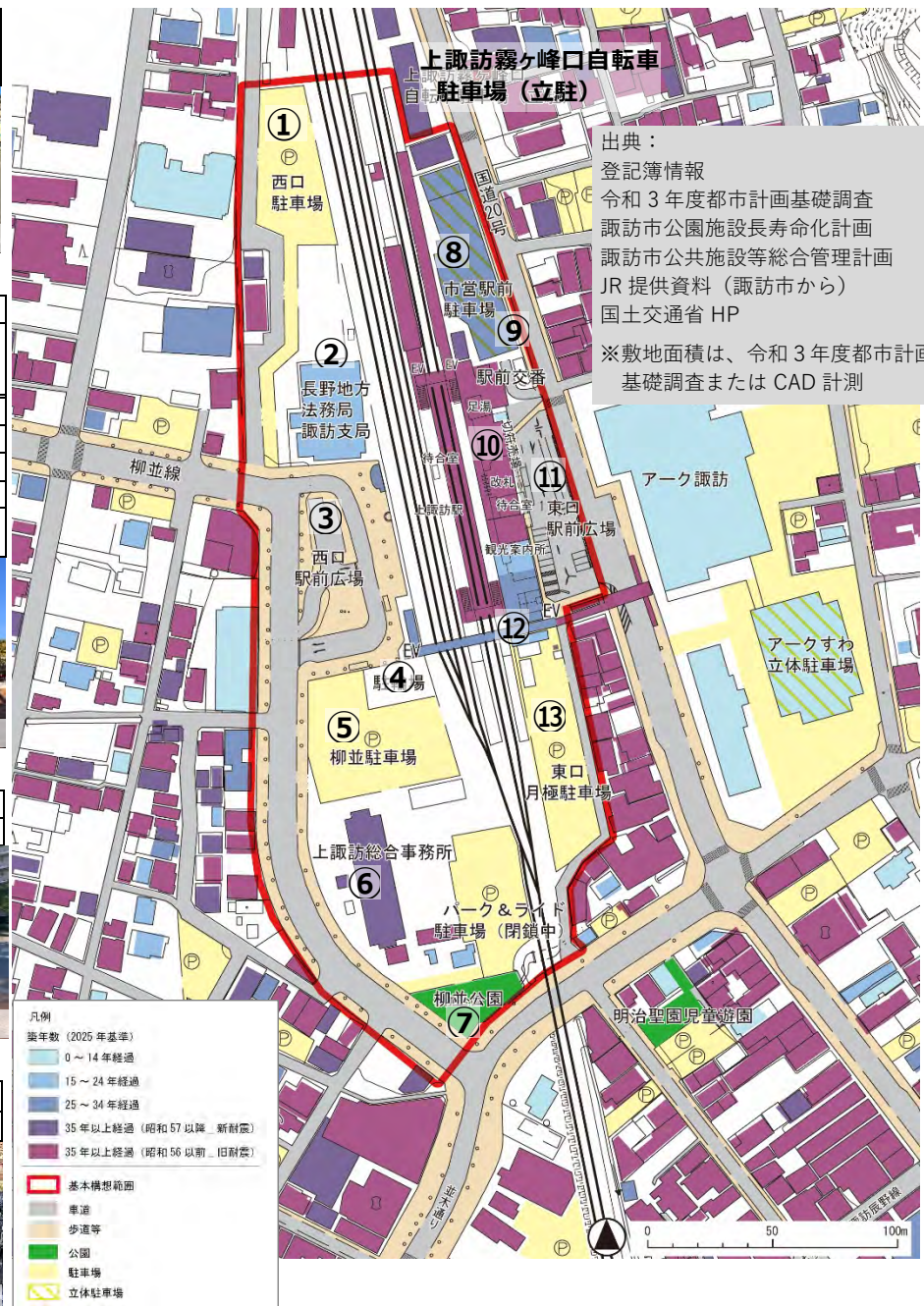
③西口駅前広場

土地	敷地面積	約3,500㎡
	所有者	諏訪市



④上諏訪駅諏訪湖口自転車駐車場

土地	敷地面積	約500㎡
	所有者	諏訪市





⑤柳並駐車場（時間貸+月極）

土地	敷地面積	約 2,200 ㎡
	所有者	諏訪市土地開発公社



稼働率が高い柳並駐車場

⑥上諏訪総合事務所

土地	敷地面積	約 6,000 ㎡
	所有者	東日本旅客鉄道株式会社
建物	延床面積	1,851.8 ㎡
	所有者	東日本旅客鉄道株式会社
	構造	鉄筋コンクリート造
	階数	3 階
	建築年 築年数	1982 (昭和 57) 年 43 年



JR 所有の上諏訪総合事務所

⑦柳並公園（都市緑地）

土地	敷地面積	625 ㎡
	所有者	諏訪市
	開設年 経過年数	1992 (平成 4) 年 33 年



緑豊かな柳並公園

⑧市営駅前駐車場（時間貸/立体駐車場）

土地	敷地面積	約 2,100 ㎡
	所有者	諏訪市
建物	延床面積	3,995.99 ㎡
	所有者	諏訪市
	構造	鉄骨造
	階数	3 階
	建築年 築年数	1993 (平成 5) 年 32 年



市営の立体駐車場

⑨駅前交番

土地	敷地面積	約 100 ㎡
	所有者	諏訪市
建物	延床面積	不明
	所有者	長野県
	構造	非木造
	階数	3 階
	建築年 築年数	1994 (平成 6) 年 31 年



駅前広場に隣接する交番

⑩上諏訪駅舎

土地	敷地面積	約 1,700 ㎡
	所有者	東日本旅客鉄道株式会社
建物	延床面積	1,015.03 ㎡
	所有者	東日本旅客鉄道株式会社
	構造	木造一部鉄骨造
	階数	2 階
	建築年 築年数	1950 (昭和 25) 年 75 年 大部分が耐震補強済



部分的に改修された駅舎

⑪東口駅前広場

土地	敷地面積	約 1,900 ㎡
	所有者	東日本旅客鉄道株式会社



JR 所有の東口駅前広場

⑫上諏訪駅自由通路

建物	延床面積	304 ㎡
	所有者	諏訪市
	建築年	2002 (平成 14) 年
	築年数	33 年



西口と東口、アーク諏訪を結ぶ東口自由通路

⑬東口月極駐車場/ 旧駅レンタカー駐車場（月極）

土地	敷地面積	約 1,700 ㎡
	所有者	東日本旅客鉄道株式会社



JR 所有の月極駐車場

【対象区域の駐車場の利用状況】

西口 154 台(月極 115 台/時間貸 39 台)東口 206 台(月極 52 台/時間貸 154 台)

		名称	台数	形態	運営	料金	利用状況
対象区域内	西口	西口駐車場(月極)	67 台	平面	諏訪市土地開発公社	—	・ 62 台貸付中 (R6/12 まで)
		柳並駐車場(月極+時間貸)	民間施設の情報が含まれるため非公表				
	東口	市営駅前駐車場(時間貸)	154 台 ※二輪車不可	立体	諏訪市	3 時間まで無料 以降 1 時間まで 180 円 その後 30 分毎に 90 円加算	・ 平日 9 時台~16 時台の入数が多く、駐車時間は 1~2.5 時間。1 日平均稼働率は約 20%
		東口月極駐車場(月極)	民間施設の情報が含まれるため非公表				
近隣		アーク諏訪駐車場(月極+時間貸)	民間施設の情報が含まれるため非公表				





(2) 駅舎等及び駅前広場の機能

★特性 ▲問題点

▲東口駅前広場(約 1,900 m²)と西口駅前広場(約 3,500 m²)で約 2 倍の差があり、それぞれタクシー乗降場、一般車駐車が一方、バス乗降場や環境空間は西口のみ

・東口は、鉄道と国道 20 号間の狭い空間に駅舎と駅前広場があり、駅前広場は交通空間のみである。西口は、東口より駅前広場が広く、バス乗降場や水飲み場、噴水、ベンチ、街路樹等の環境空間が設けられている。東西ともに、バス待機場、送迎等のための一般車乗降場が無く、主要な観光施設への案内等も不足

▲東口に駅改札口があることから、駅関連施設や店舗や観光案内所等が設けられており、面積規模に対して施設規模、機能が偏っている

・東口は西口より面積が狭いが、改札口があることから、駅関連施設の他、店舗や観光案内所、レンタサイクル案内所等の観光系施設が設けられている

★駅南の自由通路が東西を結ぶ

・東西の連絡は自由通路により確保されており、エレベーターも整備済で、複合施設「アーク諏訪」とも連絡しており、西口から施設への利便性は良い

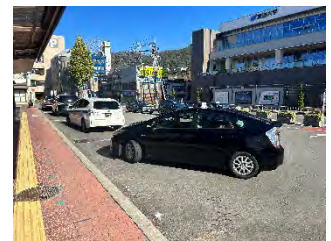


【東口広場の施設・機能】

約 1,900 m²

施設・機能	規模
タクシー乗降場	3 台
タクシー待機場	6 台
一般車駐車場	9 台
レンタカー駐車場	3 台

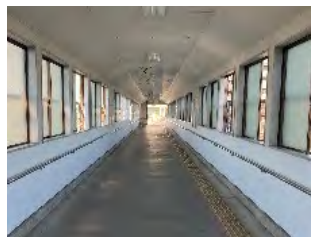
※国道 20 号上にバス乗降場



一般車駐車場
利用率が高い駐車場



自由通路 東西を結ぶ自由通路



東口バス乗降場
国道 20 号上のバス乗降場



レンタカー駐車場





【西口広場の施設・機能】 約 3,500 m²

施設・機能		規模
交通空間	バス乗降場・待合所	1箇所（11路線）
	タクシー乗降場	2台
	一般車駐車場	6台程度（目視調査）
環境空間	水飲み場・噴水 ベンチ、街路樹 公衆トイレ等	



交通島
かりんの樹木がある交通島



バス乗降場・待合所
待合所には屋根とベンチが設置



タクシー乗降場



一般駐車スペース
駅前広場の中央に設置



ベンチ・街路樹
歩道部にベンチや街路樹が設置



公衆トイレ
単独の公衆トイレが設置



水飲み場・噴水
以前は足湯があった噴水



喫煙所

【駅舎等の主な施設・機能】 ※上諏訪駅前バス総合案内所（2024/令和6年9月閉所）



改札口
朝夕は、多くの高校生の姿が見られる



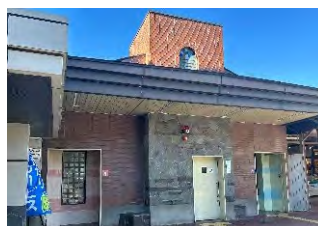
改札口に併設された「待合室」
平日、土日ともに待合室は多くの利用者の姿が見られる



店舗／販売・飲食店
信州諏訪の特産品を販売しているため、カフェを含め、観光客利用が多い



諏訪市観光案内所
運営：一般社団法人諏訪観光協会
観光案内所の他、お土産等の物産も販売しており、観光客の姿が見られる



公衆トイレ



レンタサイクル案内所
運営：ジェイアールバステック



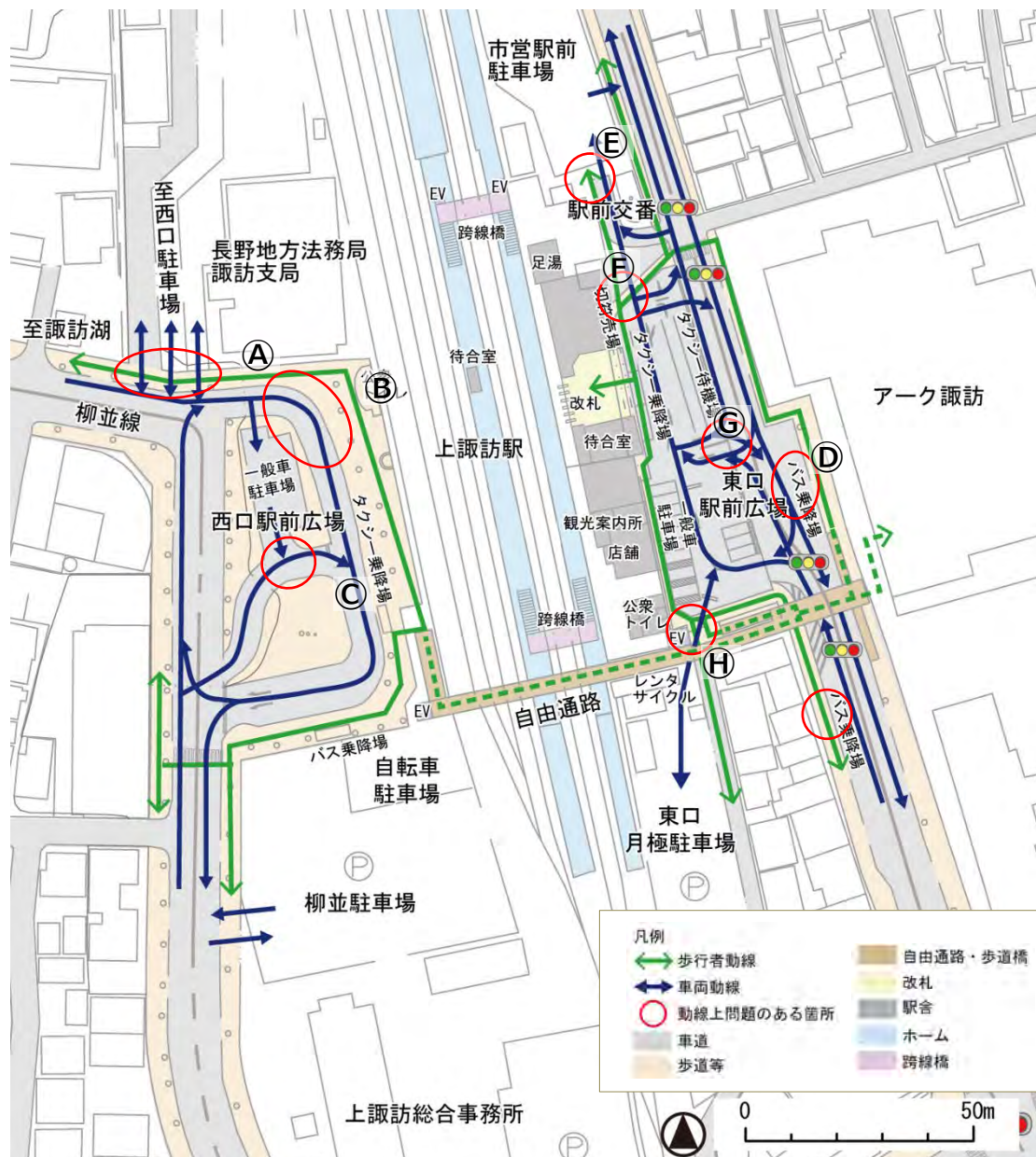
上諏訪温泉を利用した「足湯」（1番線ホーム）
電車の待ち時間に、利用している姿が見られる



(3) 駅前広場の動線と利用状況

★特性 ▲問題点

- ▲西口駅前広場は、基本的には歩行者と車両の動線は分離されているが、広場への車両入口付近で、隣接3敷地の出入口と交錯
 - ・法務局・西口駐車場・東日本旅客鉄道株式会社所有地への出入口で、歩行者と車両の動線が交錯
- ▲東口駅前広場は車両の出入口が複数あり、また中央出入口が対面通行になっている等、車両動線が複雑
 - ・東口は車両の出口と入口がそれぞれ2箇所（駅前広場南側・中央・北側）あり、車両動線が複雑
- ▲東口は駅前広場を介した駐車場への出入り等により車両と歩行者動線が交錯
- ▲東口のバス乗降場は国道20号上に位置し、アーケ諏訪前のバス停からは国道20号を横断して駅にアクセスする必要がある
- ▲東西の朝夕のピーク時の車両入数を比較すると、規模の小さい東口駅前広場には、西口の約1.5倍の車両入数がみられ、規模と車両入数がアンバランス
 - ・東口駅前広場（約1,900㎡）と西口駅前広場（約3,500㎡）の規模と車両入数がアンバランス



歩行者・車両動線図





㉑ 西口駐車場出入口

・車両の出入口が3箇所近接



㉒ 駅前広場入口のカーブ

・一般車が走行レーンに駐車している場合は、大型バスの転回が厳しい



㉓ 一般車両乗降所からの出口

・S字通路から一般車駐車場へ進入が規制されている



㉔ アーク諏訪前バス乗降場

・東口のバス乗降場は国道20号上に位置し、アーク諏訪前からは国道20号を横断して駅にアクセスする必要がある



㉕ 市営駐車場入口

・歩行者と車両の動線が近接



㉖ 旧上諏訪駅前バス総合案内所前

・歩行者と車両の動線が交錯

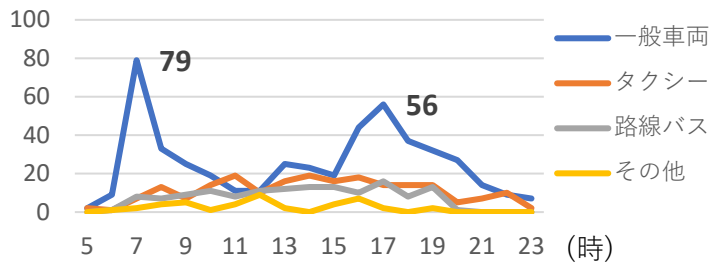


㉗ 東口駅前広場中央出入口

・東口駅前広場への出入口が多く、また中央の出入口は対面通行となっている



(台) 西口車両入数推移 (時間別)

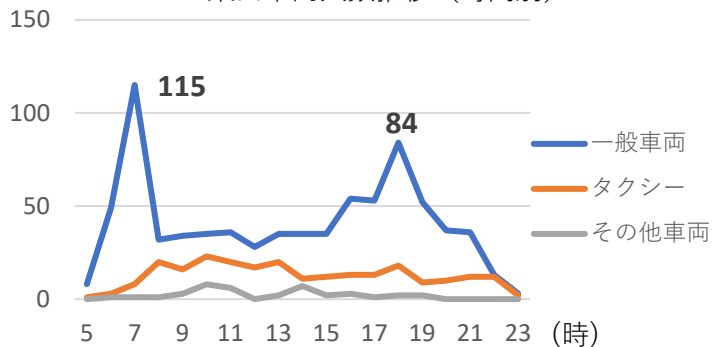


㉘ 東口月極駐車場出入口

・歩行者と車両の動線が交錯



(台) 東口車両入数推移 (時間別)



出典：R3年度 上諏訪駅西口広場等基礎調査・分析業務委託報告書より



(4) バス・デマンド交通利用状況

★特性 ▲問題点

★市内には「高速バス（2路線）」、「路線バス（12路線）」、「デマンド交通（3種）」があり、市民の生活の足となる市内循環を含め、路線が多数

・路線バスは、市が運営する市内循環バス「かりんちゃんバス」が10路線、民間運営が2路線あるとともに、3種のデマンド交通が運行。そのうち1種はAIによる運行調整を行い、2025（令和7）年10月から本格運行しており、充実が図られている

▲路線バスは、「路線バス（茅野・上諏訪・下諏訪・岡谷線）（29便）」の便数、利用数が多い

・茅野駅、上諏訪駅、下諏訪駅、岡谷駅の4駅を結ぶ路線は、1路線であるが、便数が多く、利用率も全体の36%*と高い。

次いで、諏訪湖スワンバスも2路線で利用率が25%*となっている

※令和3年度の路線バス等の利用率

▲バス乗降場が西口と東口に分かれており、分かりにくい

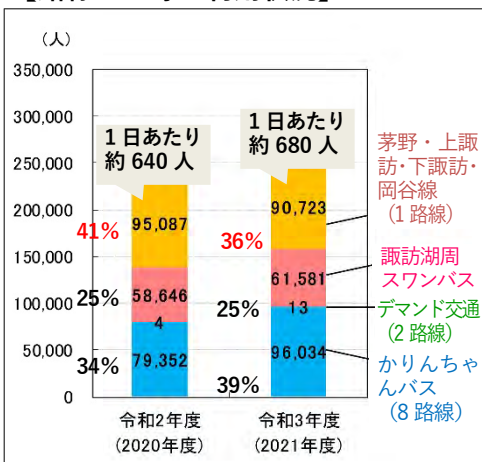
・駅には高速バス、路線バス、デマンド交通があり、西口バス乗降場は10路線62便、東口バス乗降場は6路線（+臨時2路線）81便が停車する。多くの路線、便数があるが、バス乗降場が東西に分かれているとともに、案内サイン等の不足により、乗降場が分かりにくい

▲東西を比較すると、一日を通して西口の乗降客数が多い

朝は東西ともに降車が多く、電車利用の通勤・通学と考えられる

・1日あたりの駅バス停利用は、東西を比較すると東口（149人）西口（255人）と西口の乗降客数が多く、朝は7時台が東西ともに降車が多く、電車利用の通勤・通学と考えられる

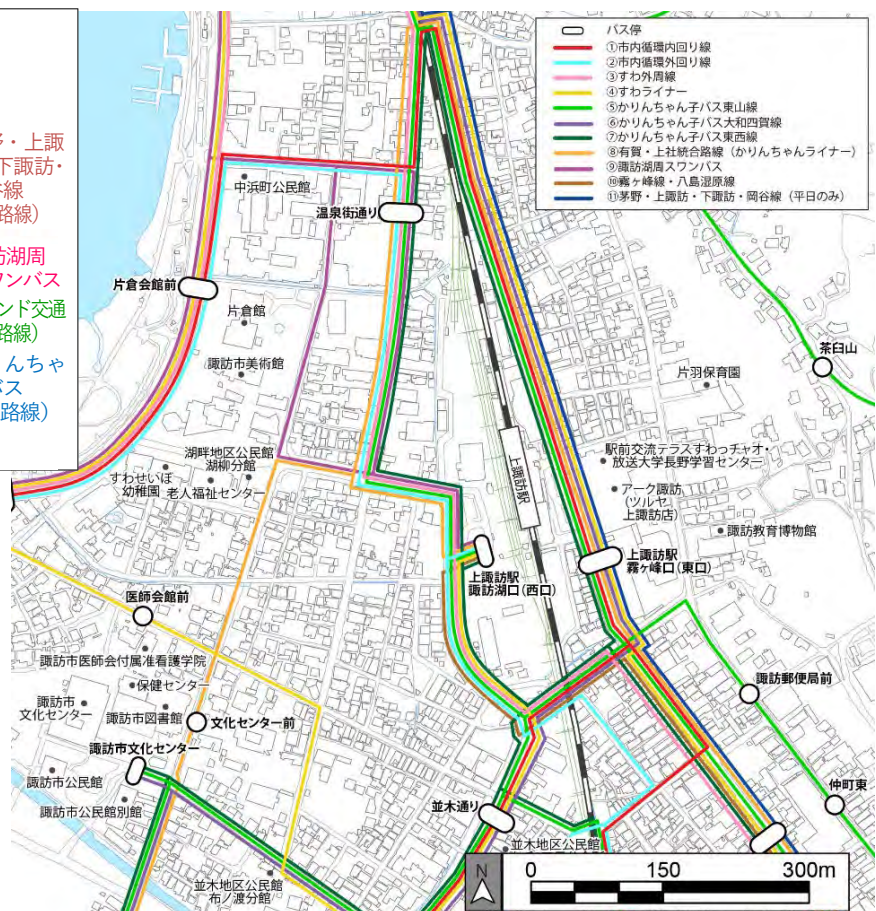
【路線バス等の利用状況】



参照：諏訪市公共交通計画をもとに作成

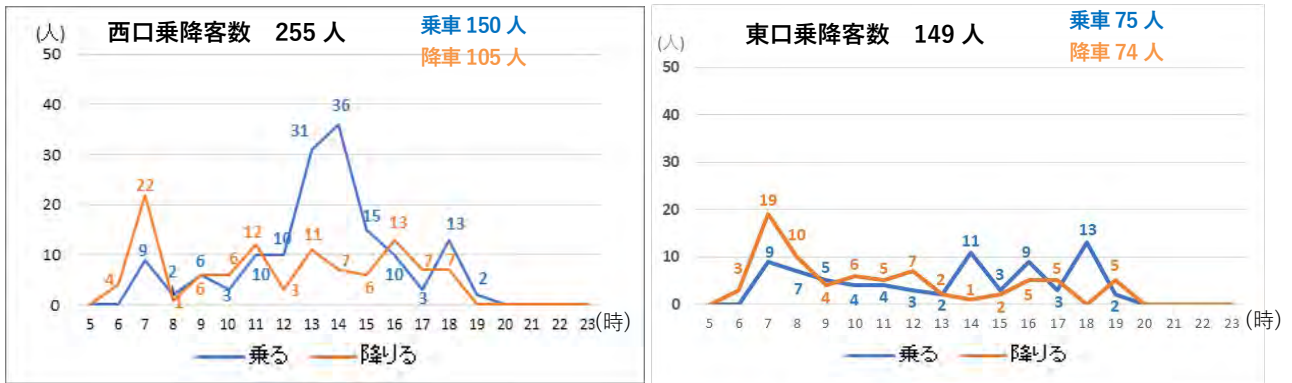


【路線バス停・バスルート図】





【上諏訪駅バス乗降場の1日あたりの乗降客数】



出典：R3年度 上諏訪駅西口広場等基礎調査・分析業務委託報告書より

【バス概要】

種別	路線名	運営(運行事業者)	便数(1日)	西口	東口	運行ルート概要	料金	
高速バス	茅野・諏訪・岡谷～新宿線	アルピコ交通株、京王バス株、JRバス関東株、フジエクスプレス株、山梨交通株	23便	—	●	岡谷駅～上諏訪駅～バススタ新宿(中央道から諏訪ICを經由)	片道3,800円～	
	茅野・諏訪・岡谷～京都・大阪線	アルピコ交通株	全便運休中	—	—	—	—	
路線バス	かりんちゃんバス 諏訪市	①かりんちゃんバス 市内循環内回り線	諏訪市(アルピコ交通株)	7便 6時台～19時台	—	●	市内循環	大人150円 子ども80円 ※1日乗車券 大人300円 子ども150円
		②かりんちゃんバス 市内循環外回り線	諏訪市(アルピコ交通株)	6便 6時台～19時台	●	—		
		③すわ外周線	諏訪市(アルピコ交通株)	3便 10時台～17時台	●	—		
		④すわライナー	諏訪市(アルピコ交通株)	3便 7時台～19時台	●	●		
		⑤かりんちゃん子バス 東山線	諏訪市(諏訪交通株)	8便 8時台～19時台	●	— 1便停		
		⑥かりんちゃん子バス 大和四賀線	諏訪市(第一交通株、諏訪交通株、アルピコタクシー株)	5便 8時台～18時台	—	●		
		⑦かりんちゃん子バス 東西線	諏訪市(諏訪交通株)	7便 7時台～19時台	●	— 2便停		
		⑧有賀・上社統合路線(かりんちゃんライナー)	諏訪市(アルピコ交通株)	11便 6時台～20時台	●	●		
		⑨諏訪湖周スワンバス	内回り 諏訪市・下諏訪町・岡谷市(JRバス関東株)	7便 7時台～19時台	●	—	諏訪湖周辺を周遊(諏訪圏3駅を經由)	
外回り 諏訪市・下諏訪町・岡谷市(諏訪交通株)	7便 7時19時台	●	—					
民間バス	茅野・上諏訪・下諏訪・岡谷線	アルピコ交通株	29便 ※平日のみ運行 6時台～20時台	—	●	諏訪圏4駅を經由(主に国道20号を走行)	150円～930円	
	霧ヶ峰線・八島湿原線	アルピコ交通株	6便(3往復) ※4～10月運行 夏休み中は毎日運行、他は土日祝のみ	●	—	霧ヶ峰方面への観光バス	300円～1,500円	
デマンド交通	諏訪市	有賀峠デマンド交通	4便 ※平日のみ運行 ※事前予約必要	—	—	西友諏訪湖店から上野・明山・後山・板沢方面を結ぶ(決まったルートを運行)	市民バスポート持参の場合150円 150円～1,060円	
		霧ヶ峰デマンド交通	4便 ※平日のみ運行 ※事前予約必要	●	—	上諏訪駅から霧ヶ峰農場方面を結ぶ(決まったルートを運行)	市民バスポート持参の場合150円 320円～1,440円	
		チョインコかりんちゃん	諏訪市(第一交通株、諏訪交通株、アルピコタクシー株)	※平日のみ運行 ※事前予約必要 8時～16時	※	※	決まった時刻表や路線はない(予約にあわせて運行)	大人500円 子ども250円

参照：諏訪市公共交通計画、諏訪市HPをもとに作成

- ・2024(令和6)年10月から試験運行
- ・2025(令和7)年10月から本格運行



5. 基本構想を検討するにあたり必要な視点

現況の特性と問題点を踏まえ、基本構想検討にあたり必要な視点を整理します。

項目	特性（活用すべき視点）	問題点（改善すべき視点）
駅利用・立地	<p>【駅利用】</p> <ul style="list-style-type: none"> 上諏訪駅は、長野県第3位の主要観光地の駅として「県内外の来訪者」や、定期利用率が高いことから「高校生等の通学・通勤者」利用が想定 <p>【立地】</p> <ul style="list-style-type: none"> 区域周辺は、「住宅」をメインに、徒歩圏内に「諏訪湖（湖畔公園、諏訪湖サイクリングロード）」や「上諏訪温泉」をはじめとする「観光施設・資源」の他、「歴史、商業施設」等の「様々な特性をもつエリア」をもつ 区域は、「様々な特性を持つエリア」をつなぐ中心に位置 区域東側には、東西自由通路で連絡する商業・公共等の複合施設「アーク諏訪」が立地 	<p>【立地】</p> <ul style="list-style-type: none"> 「諏訪湖」「上諏訪温泉」の他、高島公園（高島城跡）や昔ながらの歴史を感じる街なみや酒蔵等の観光施設・資源が駅から徒歩圏に分散立地するなかで、滞在や来訪の中心となるエリアが分かり難い
<p>必要な視点 公共交通の利用促進と、観光施設・資源や各エリアを結ぶ「まちの中心」、「多様な人が集まる拠点」としての役割</p>		
土地利用・機能	<p>【土地利用】</p> <ul style="list-style-type: none"> 区域内の土地は、公的な機関3者（諏訪市・土地開発公社・東日本旅客鉄道株式会社）が所有しており、土地の有効活用がしやすい <p>【機能】</p> <ul style="list-style-type: none"> 区域内に緑豊かで、市民活動で活用される柳並公園が立地 区域東側には東西自由通路で連絡する「アーク諏訪」内に、子育てや高校生の居場所となる公共施設「すわっチャオ」が立地 	<p>【土地利用】</p> <ul style="list-style-type: none"> 駅前広場、駅舎・駅関連施設、法務局の他は、区域面積約23%が駐車場で低未利用となっている <p>【機能】</p> <ul style="list-style-type: none"> 地域住民に身近な公園、オープンスペースが不足 公民連携による活動が推進されるなか、市民ニーズが高い自由に活用可能な空間や交流に供する空間が不足
<p>必要な視点 土地の有効活用・機能分担を図り、市民が求める多様な使い方・過ごし方が可能な空間を試行しながら柔軟に確保</p>		
道路動線	<p>【自動車ネットワーク】</p> <ul style="list-style-type: none"> 広域的な道路ネットワークの整備により諏訪湖スマートインターチェンジから駅までの自動車のアクセス性向上 <p>【歩行者ネットワーク】</p> <ul style="list-style-type: none"> 区域周辺は、歴史的な道路やヒューマンスケール[*]で趣きある道路も多い 	<p>【自動車ネットワーク】</p> <ul style="list-style-type: none"> 諏訪湖スマートインターチェンジ開通後のまちなか自動車交通量の増加が懸念 <p>【歩行者ネットワーク】</p> <ul style="list-style-type: none"> ウォーカブルを推進するなか、駅から特徴ある周辺エリアへのアクセス動線が不明瞭
<p>必要な視点 広域的な「交通結節点」としての役割の他、市街地への安全でスムーズな誘導や、回遊の起点となる役割</p>		
交通施設		<ul style="list-style-type: none"> 鉄道により東西が分断されており、東西で施設規模、機能に偏りがある 東口は、朝夕の一般送迎が多く、自動車、歩行者ともに交通量が多く、交錯が見られる 西口に改札口がなく、東西連絡は改札外の東西自由通路のみであるため東西のアクセスが不便 周辺道路状況や新たなモビリティ需要の変化への対応 交通事業者の担い手不足
<p>必要な視点 交通事業者と連携強化を図り、東西敷地規模やモビリティ変化・担い手不足を考慮した適正な機能配置、アクセス改善</p>		
観光	<ul style="list-style-type: none"> 諏訪エリアの3駅（岡谷駅、下諏訪駅、上諏訪駅）で最も諏訪湖に近く、西口は観光面でポテンシャルが高い 	<ul style="list-style-type: none"> 諏訪湖花火大会が市内行事で一番の集客力があるが、駅や駅から諏訪湖までが混雑（通常時の約46倍） 観光拠点等の案内が不足 観光拠点等までの二次交通が不足
<p>必要な視点 諏訪湖に近いポテンシャル活用の他、来街者のピークを踏まえた動線確保や適切な機能配置</p>		
景観資源	<ul style="list-style-type: none"> 諏訪市民が誇る「諏訪湖」や「山なみ」を感じられる景観づくり 徒歩圏内に「諏訪湖」や「上諏訪温泉」をはじめとする「観光施設・資源」が立地し、特に諏訪エリアの3駅で最も諏訪湖に近い（再掲） 	<ul style="list-style-type: none"> 諏訪の魅力の情報発信や案内の不足 柳並公園を中心に区域全体の鳥のフンによる、衛生的、景観的な問題
<p>必要な視点 市民が誇る諏訪の魅力（諏訪湖、温泉、歴史・自然資源）を活かすとともに、分かりやすい情報発信や適切な維持管理</p>		

^{*}ヒューマンスケール：

道路幅や建物の高さ、視界に入るもののサイズが歩く人の視線の高さやスピード感にあっていて、落ち着く規模（上諏訪駅周辺まちなか未来ビジョンより引用）





■ 第3章

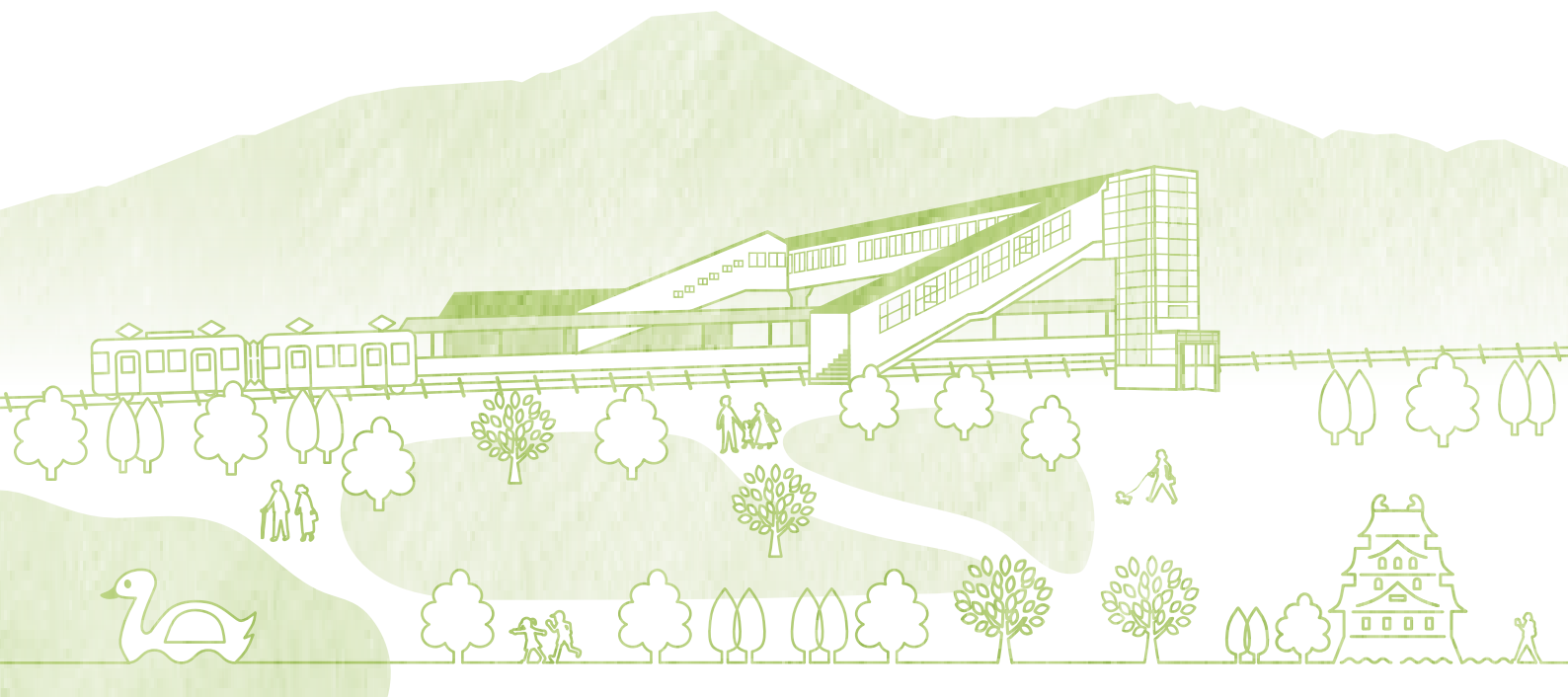
ミライ像（将来像）と

ミライ方針（基本方針）

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）」を示しています。

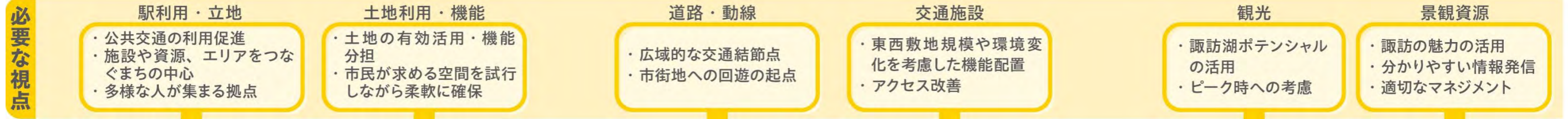
また、ミライ像とミライ方針に基づく整備により、上諏訪駅周辺地区のミライの姿がどのようなものとなるか、参考となるイメージをまとめています。

1. ミライ像（将来像）とミライ方針（基本方針）





1. ミライ像（将来像）とミライ方針（基本方針）



ミライ像

“人”と“諏訪（暮らし、活動、資源）”をつなぐ玄関口

上諏訪駅は、諏訪湖や温泉街、高島城や酒蔵等の市の資源の中央部に位置し、市民や高校生の交通の拠点として、東西市街地の往来の場としても利用されています。また、諏訪地域が誇る他にはない資源「諏訪湖」の玄関口として多くの観光客も訪れる駅です。

諏訪に関わる人と、諏訪での暮らしや様々な活動、多くの資源をつなぐ玄関口として、諏訪の魅力を感じられる場所をつくることで、諏訪の各エリアや各分野での公民連携まちづくりの起点としても機能させていくことを目指します。


※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。

ミライ方針

01 だれもが気軽に立ち寄れる・居られる・使える場所を目指します


1-1 自由で使いやすいオープンな広場と快適な滞在空間の創出

- 市民や来訪者が、駅利用や通行以外にも多目的に自由に使える空間・場の創出
- 市民や来訪者の快適な滞在をサポートする機能・施設の充実と積極誘致
- 災害時やイベント時にも配慮した機能・施設の配置



1-2 段階的な整備に合わせたフレキシブルな土地利用の実現

- 駅東西間の役割分担、利用者の利便性に配慮した適切な機能・施設の配置を試行しながら柔軟に確保
- 土地所有者との連携による、駐車場等の機能集約や土地の有効利用
- 社会状況や技術・気候の変化にも柔軟に対応できる、滞在を楽しめる環境や仕組みづくりを、公民連携により推進




ミライ方針

02 暮らし・観光・ビジネスにおける交通のハブとなる場所を目指します


2-1 駅で分断されない一体性の確保

- 移動だけにとどまらない自由通路
- 西口から駅へのアクセス性の改善
- まちなかへの歩行を促す動線や空間の創出



2-2 利用特性や立地特性に応じた交通空間の再編

- 施設立地や道路状況、東西の敷地規模等を踏まえた交通空間の改善
- 利用者属性や多様な交通手段へのニーズを想定した空間配置
- 利用者の安全性・利便性に配慮した歩行者動線の改善




ミライ方針

03 諏訪の魅力が見える・感じられる場所を目指します


3-1 諏訪の魅力が見える・感じられる景観づくり

- 他にはない諏訪の魅力「諏訪湖」や「山なみ」等を感じられる場の創出
- まちの資源を活かした景観づくりと一体的な景観デザイン



3-2 まちなかへいざなう資源のショーケースとなる場づくり

- 諏訪大社や御柱祭、ものづくり、味噌や酒蔵などの伝統文化を体感・体験できる資源のショーケースとなり、まちへの回遊を誘発する場づくり
- 諏訪湖や温泉・高島城・立石公園等の諏訪の魅力や施設、ガイドやまちづくり活動についての情報発信の充実化
- 目的地やまちの資源へとスムーズに誘導する案内サインの設置



※各ミライ方針のイラストはイメージです。





第4章

ミライの機能・ゾーニング

本章では、上諏訪駅東口・西口、駅舎・自由通路の役割分担等を踏まえた、「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」を示しています。

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ました。

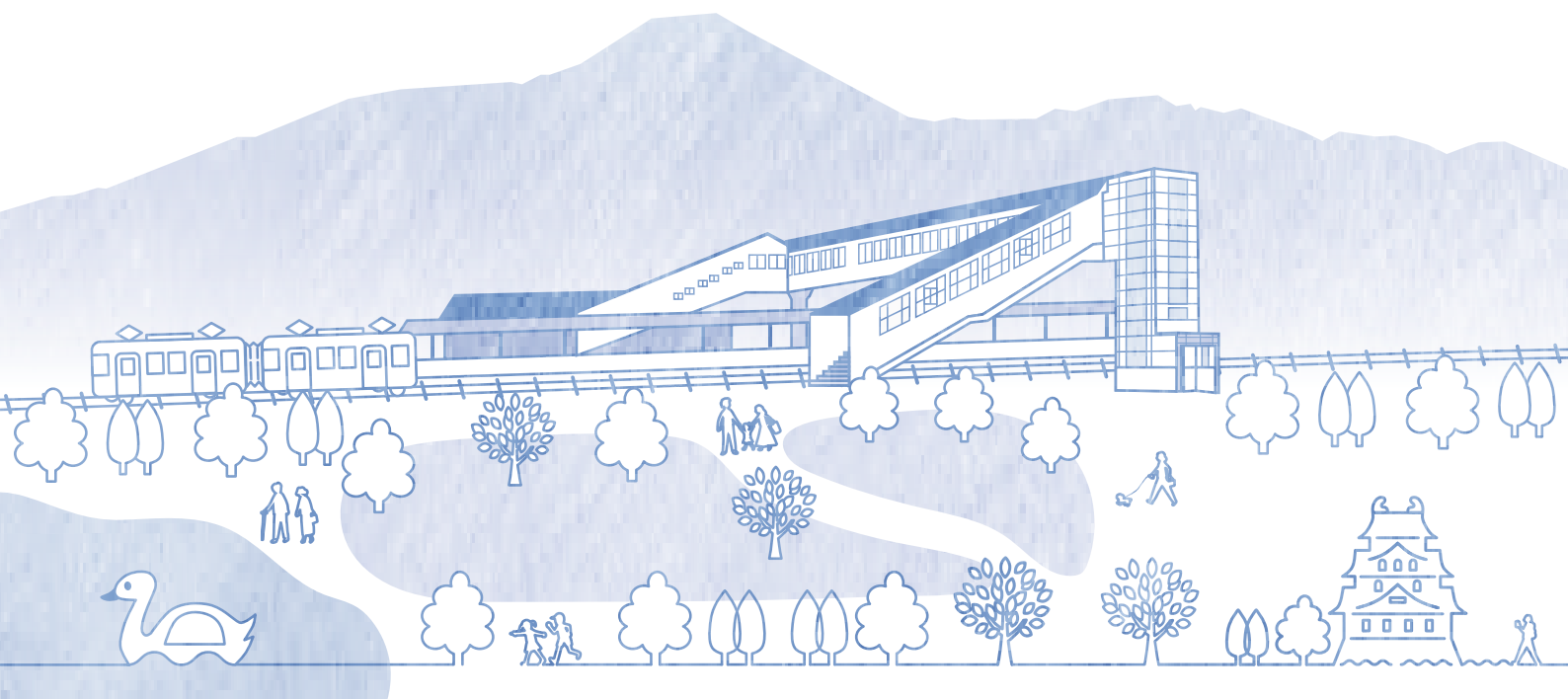
1. 駅東西及び駅舎・自由通路の機能分担

- (1) 西口の機能分担
- (2) 東口の機能分担
- (3) 駅舎・自由通路の機能分担
- (4) 周辺のエリア特性と機能分担

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

3. ミライの機能・ゾーニング

- (1) ミライの機能・ゾーニング
- (2) ミライの機能・ゾーニングで実現する使い方・過ごし方





1. 駅東西及び駅舎・自由通路の機能分担

基本構想検討にあたり必要な視点（特性・課題）や市民が求める機能から、駅東西及び駅舎・自由通路の機能分担を以下のように整理します。

(1) 西口の機能分担

【特性・課題・市民が求める機能(ワークショップの意見)】

【特性】

- ・ 諏訪湖・温泉旅館・美術館、高島城等の諏訪が誇れる観光施設が多く立地
- ・ 諏訪湖が隣接する3駅で、最も諏訪湖が近く、観光面でのポテンシャルが高い
- ・ まちの軸線となる柳並線や緑豊かな並木通りを有する
- ・ 諏訪湖スマートインターチェンジ開通による自動車のアクセス性向上

【課題】

- ・ 西側面積約23%を平面駐車場が占め、市民ニーズが高い自由に活用可能な空間や交流に供する空間が不足
- ・ 西口改札口がないため、西口から改札までのアクセスが不便
- ・ バス乗降場が西口(10路線 62便)と東口(6路線 81便)に分かれていることと、案内サイン等の不足により、乗降場が分かりにくい

【市民が求める機能】

<ミライ方針1に対応>

- ・ 多様な人の活動する姿、憩う姿が見られる開放的な屋外空間
- ・ 利用者・シーンに応じた屋根・日陰のある空間

<ミライ方針2に対応>

- ・ 周辺の施設立地や道路状況、諏訪湖スマートインターチェンジ整備等を踏まえた西口への交通機能集約や空間改善
- ・ 誰でも使える多様な交通手段（レンタサイクル等）の確保

<ミライ方針3に対応>

- ・ 諏訪の魅力を感じ、まちなか回遊を促す場・動線



【役割と導入機能】

◎ 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、
自由で使いやすいオープンな広場・快適な滞在空間や
諏訪の魅力を感じられる資源のショーケース機能の創出

自由で使いやすいオープンな広場と快適な滞在機能 <ミライ方針1に対応>

- ・ 多様なアクティビティが可能なイベント広場や多くの人が交流できる開放的な芝生広場、等
- ・ 快適な滞在をサポートする座り場やカフェ等の飲食施設、等

諏訪の魅力を感じられる資源のショーケース機能 <ミライ方針3に対応>

- ・ 諏訪大社や御柱祭、ものづくり、味噌や酒蔵等の伝統文化を体感・体験できる資源のショーケース、等
- ・ 諏訪湖や温泉・高島城・立石公園等の諏訪の魅力を発信する施設や活動を発信する情報案内機能や場、等

来訪者のための広域交通結節機能 <ミライ方針2に対応>

- ・ 路線バス・送迎バス・タクシーの西口集約とともに、諏訪湖スマートインターチェンジ開業による長距離の観光バスや多様な交通手段に対応した交通広場、等

駐車場・駐輪場・一般車送迎機能 <ミライ方針2に対応>

- ・ 分散する駐車場、駐輪場等の集約、一般車送迎機能の創出、等

諏訪湖や高島城等の観光資源をつなぐ主要動線の確保





(2) 東口の機能分担

【特性・課題・市民が求める機能(ワークショップの意見)】

【特性】

- ・昔ながらの歴史を感じる街なみや酒蔵、商店街が集積する末広町等、歩いて楽しむスケールのまち並みが多く立地
- ・東西自由通路で連絡する商業・公共等の複合施設「アーク諏訪」が立地

【課題】

- ・東口は、西口の約 1/2 の面積で、1.5 倍の車両入数が見られ、特に朝夕の一般送迎が多いとともに、自動車と歩行者の交錯が見られる
- ・地域住民に身近な公園、オープンスペースが不足
- ・バス乗降場が西口(10 路線 62 便)と東口(6 路線 81 便)に分かれていることと、案内サイン等の不足により、乗降場が分かりにくい

【市民が求める機能】

<ミライ方針 1 に対応>

- ・市民が憩い、災害時には避難所ともなる空間
- ・笠森小路沿いの既存店舗と連携し、駐車場を活用した賑わい空間

<ミライ方針 2 に対応>

- ・送迎しやすさの向上と安全な歩行空間



【役割と導入機能】

◎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

市民の憩い・賑わいの滞留機能 <ミライ方針 1 に対応>

- ・地域住民が憩える広場、昔ながらの歴史を感じる街なみ等、連続性を意識したまち角の溜まり広場、

市民の日常生活を支える交通機能 <ミライ方針 2 に対応>

- ・必要最低限の一般車の送迎機能、国道 20 号沿いのバス乗降場を配置した駅前広場、等
- ・安全な歩行者動線、等

駐車場・駐輪場機能 <ミライ方針 2 に対応>

- ・駐車場・駐輪場、等

ヒューマンスケールなまちをつなぐ回遊動線の確保





(3) 駅舎・自由通路の機能分担

【特性・課題・市民が求める機能(ワークショップの意見)】

【特性】

- ・特急あずさが全列車停車し、**長野県第3位**(延利用者数約 360 万人/年)の**主要観光地**の駅として県内外の来訪者が利用

【課題】

- ・西口改札口がないため、**西口から改札までのアクセスが不便**
- ・駅舎・自由通路とも**築年数が30年以上経過**(駅舎は大規模改修済)

【市民が求める機能】

<ミライ方針2に対応>

- ・諏訪湖の眺望等を活かした**東西を繋ぐ駅・通路**

<ミライ方針3に対応>

- ・駅東西をつなぐ、駅からまちへの**案内・情報発信機能**



【役割と導入機能】

◎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** <ミライ方針2に対応>

- ・まちへの案内として分かりやすい動線や案内サインの充実、観光や市民活動の情報発信の拠点となる場、等

西口駅前広場から駅ホームへのアクセス機能 <ミライ方針2に対応>

- ・西口駅前広場から駅ホームを結ぶ改札口、等

東口駅舎の再編 <ミライ方針2に対応>

まちの資源を活かした東西の駅舎デザイン <ミライ方針3に対応>



(4) 周辺のエリア特性と機能分担

周辺のエリア特性とのつながりと東西の特性を踏まえた機能分担を以下に示します。

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が感じられる資源のショーケース機能の創出

自由に使いやすいオープンな広場と快適な滞在機能 <ミライ方針1に対応>
 来訪者のための広域交通結節機能 <ミライ方針2に対応>
 駐車場・駐輪場・一般車送迎機能 <ミライ方針2に対応>
 諏訪の魅力を感じられる資源のショーケース機能 <ミライ方針3に対応>

- 諏訪湖や高島城等の観光資源をつなぐ主要動線の確保

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

市民の憩い・賑わいの滞留機能 <ミライ方針1に対応>
 市民の日常生活を支える交通機能 <ミライ方針2に対応>
 駐車場・駐輪場機能 <ミライ方針2に対応>

- ヒューマンスケールなまちをつなぐ回遊動線の確保



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 <ミライ方針2に対応>
 西口駅前広場から駅ホームへのアクセス機能 <ミライ方針2に対応>
 東口駅舎の再編 <ミライ方針2に対応>
 まちの資源を活かした東西の駅舎デザイン <ミライ方針3に対応>

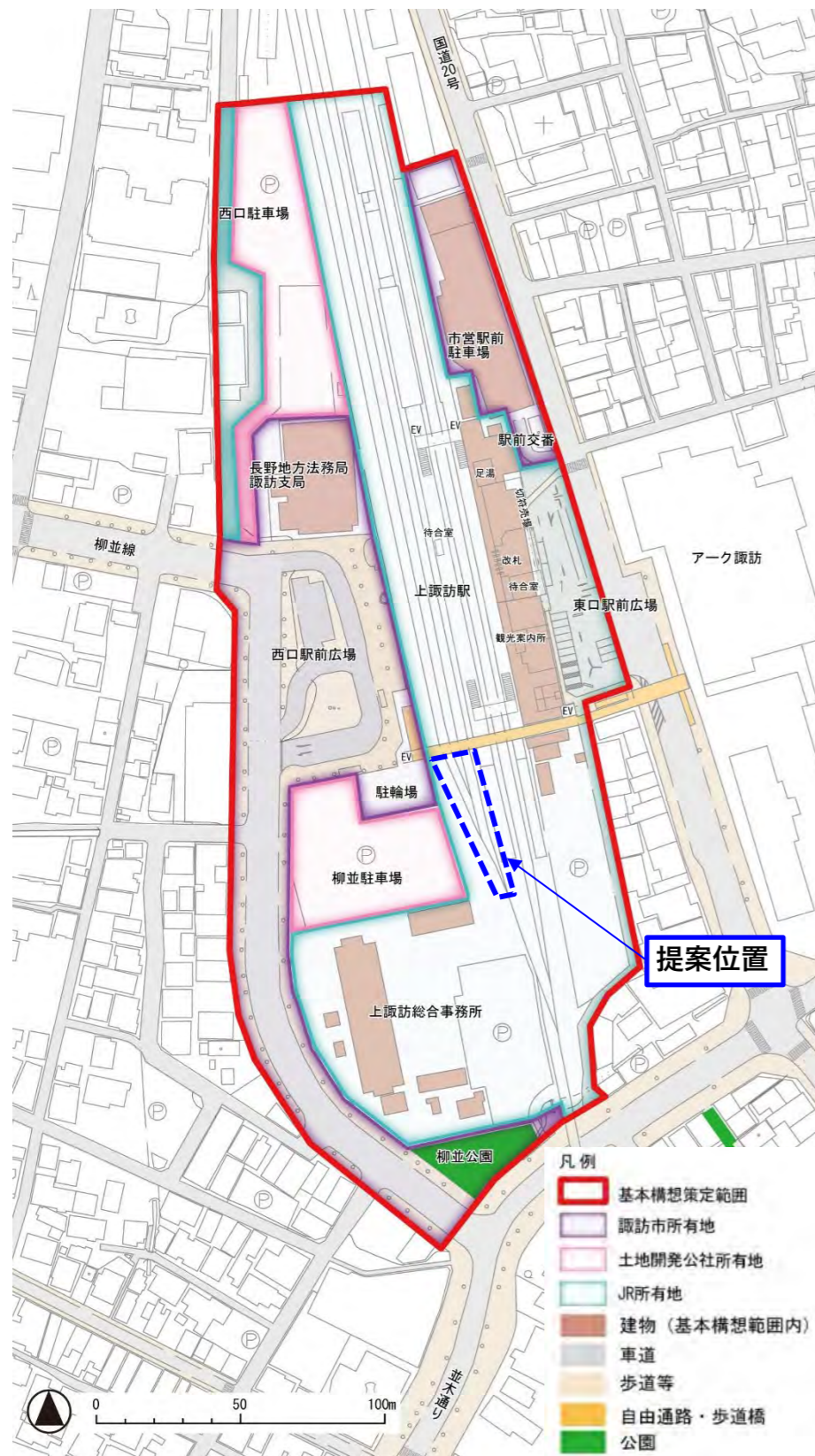




2. 西口駅前広場から駅ホームへのアクセス機能の新設提案

西口駅前広場から上諏訪駅（ホーム）へのアクセスの課題がある中、東日本旅客鉄道株式会社から「西口駅前広場から駅ホームへのアクセス機能の新設」の提案をいただきました。その提案位置や内容を以下に示します。

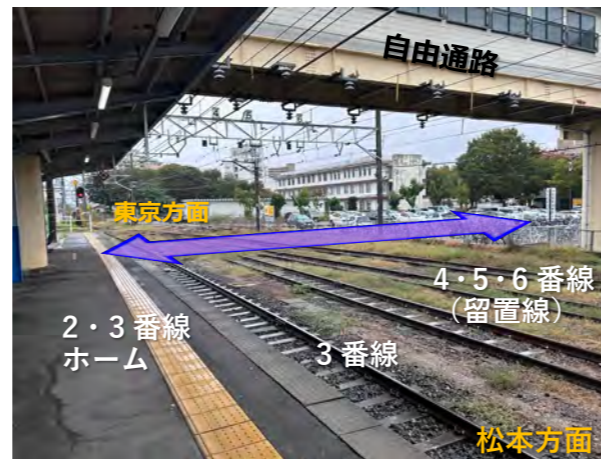
【提案位置／留置線及び3番線南側の一部】



【提案内容】



上諏訪駅西口航空写真（市資料）による西口駅前広場から駅ホームへのアクセス機能の新設の概要



上諏訪駅ホームからの写真による西口駅前広場から駅ホームへのアクセス機能の新設の概要



3. ミライの機能・ゾーニング

(1) ミライの機能・ゾーニング

現況特性や敷地形状、これまでの検討（検討委員会、ワークショップ、駅前エリアチャレンジ 2025）や、東日本旅客鉄道株式会社の提案による改札位置を踏まえ、将来目指すべきミライの機能・ゾーニング、空間・活用イメージを以下に整理します。

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が感じられ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）



東武動物公園駅前 みんなの広場

▶ 雨天時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

諏訪の魅力を感じられる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空間



女川駅展望デッキから女川湾を望む

▶ 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）



左：新潟駅「剛き酒番所93」の試飲コーナー
右：五蔵・本金の店舗に設置されている試飲サーバー

▶ 施設内にレンタサイクル等の窓口機能を併設



豊丘村観光協会 レンタサイクルステーションとガイドツアー窓口が併設



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京橋キャッスルロード

駅前・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前・自由通路
- 移動だけにとどまらない東西アクセス機能
- ▶ 作品展示や情報発信の場となる自由通路



駅前エリアチャレンジ2025における自由通路での作品展示の様子

東口駅舎の再編

西口駅前広場から駅ホームへのアクセス機能

まちの資源を活かした東西の駅舎デザイン

※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。





(2) ミライの機能・ゾーニングで実現する使い方・過ごし方

ミライの機能・ゾーニングが実現することで、想定され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整理します。



ケース1 諏訪出身のサークル 仲間の1日



大学を機に上京。

リノベーションされたおしゃれなカフェやベーカリーと一緒に楽しもうと、大学の友達を連れて久しぶりの諏訪へ。

上諏訪駅で降り立つと、駅には五蔵や高島城、諏訪湖畔の足湯など、素敵な情報がたくさんで、初めて諏訪を訪れた友達も大興奮。早速、駅前でレンタサイクルを借りて、お気に入りの場所を案内。

レトロな街の雰囲気や滑らかなお湯、おいしいお食事に友達も諏訪を好きになってくれて、連れてきた私もうれしい気分。



- 1 10:30 高速バスで上諏訪駅西口駅前広場に到着
物産店や諏訪の歴史の展示コーナー、日本酒の試飲コーナーを見かけ、諏訪の魅力に触れる
友達は試飲コーナーがすごく気になるらしい！五蔵の本店も行ってみよう
- 2 11:00 駅前のレンタサイクルを借り、末広通りへ
- 3 11:15 レトロでおしゃれなカフェをめぐり、お目当てのベーカリーでランチ
- 4 13:30 高島城へ向かい、諏訪の歴史ときれいな桜を堪能
- 5 15:00 諏訪湖へ向かい、湖畔をサイクリング
途中で足湯に寄り、諏訪湖を見ながら休憩
- 6 17:30 温泉旅館に到着、温泉に浸かり、のんびり一泊
借りたレンタサイクルをここで乗り捨てられて便利！
- 翌日
- 7 7:30 旅館で朝食
昨日をのんびり振り返る予定が、味噌の食べ比べに夢中になる
- 8 9:30 諏訪五蔵を呑みあるき、お土産を購入
- 9 12:30 特急あずさで帰路へ





ケース 2

出張に来たビジネス マンの1日



午後からの打合せに間に合うように、早めのあずさを利用して蕎麦屋へ。

打合せ後はサクッと風呂浴びた後、あずさの出発時間まで笠森小路で五蔵呑み比べセットを楽しむ。

同じく出張帰りのグループや地元の常連さんと一緒に、諏訪の昔話やまちなかのおいしいお店の話で盛り上がる。



- 1 12:00 特急あずさで上諏訪駅に到着
- 2 12:30 駅前の蕎麦屋で昼食
- 3 13:30 取引先と打合せ
- 4 15:30 タクシーで西口駅前広場へ
諏訪湖を眺められるカフェでリモートワーク
- 5 16:30 帰宅前にサクッと楽しめる場所を情報案内コーナーで探す
駅周辺では日帰り温泉が充実しているみたい
短時間でも諏訪を楽しめるのはうれしい！
- 6 17:00 日帰り温泉に寄る
- 7 18:30 笠森小路で五蔵飲み比べセットを堪能
テラス席の出張帰りグループ、地元の常連さんと楽しく食事
諏訪の魅力をこれでもかとプレゼンされ、すっかり諏訪の虜に！
出張の機会を見つけてまた諏訪に訪れたい！
- 8 20:30 特急あずさで帰路へ





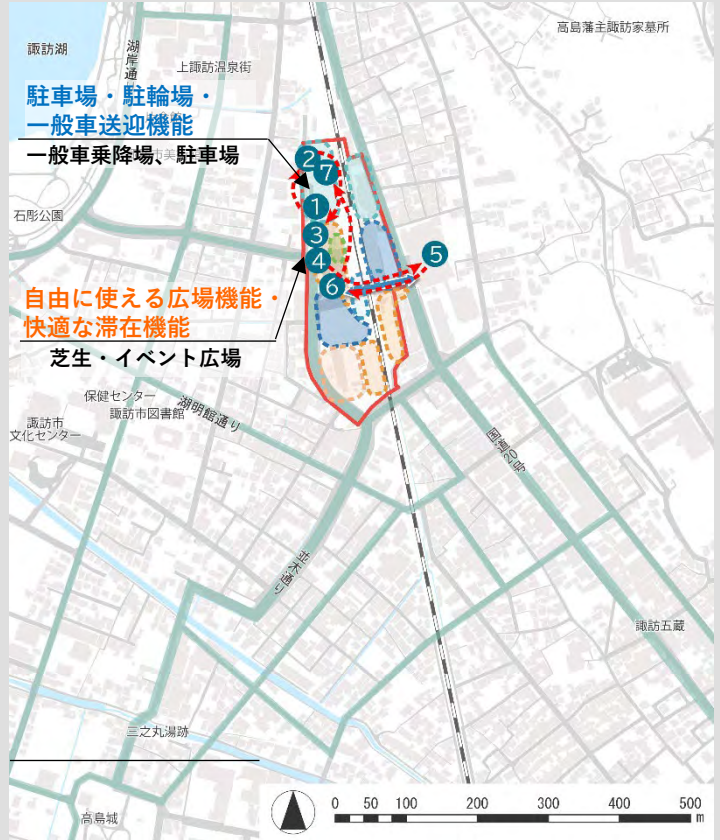
ケース3



幼児と過ごすママの1日



岡谷に通勤する夫を駅まで送ったあとは、
 天気がいいので駐車場に車を停めて、子供
 と一緒に芝生広場でピクニック。
 キッチンカーでジャックチキンサンドとド
 リングを買って、レジャーシートを広げ、
 駅前のブックコーナーで借りた絵本を片手
 にのんびりとした時間を過ごす。



1 8:30

車で西口駅前広場のロータリーに到着
 パパは在来線で岡谷の職場へ

2 9:00

駐車場に車を止めて、西口駅前広場と駅周辺をお散歩
 駅前のブックコーナーで絵本を借りる

3 12:00

芝生広場にレジャーシートを敷き、お昼ごはん
 子どもは用意したお弁当、自分はキッチンカーでジャックチキンサンドとドリンク
 を購入

**生まれ変わった駅前広場はイベントが盛ん！
 平日でも多くのキッチンカーが出店**

4 13:30

借りた絵本を読み聞かせたり、シャボン玉で遊んだり、のんびり時間を過ごす
途中で自分も子どもも眠くなり、少しうたた寝

5 16:30

キッチンカーのドリンクを片手に、スーパーマーケットで夕飯の食材をお買い物

6 18:00

在来線でパパが帰ってくるまで足湯に浸かり、
 隣のおばあちゃんと会話を楽しむ

7 18:30

パパと合流し、車で帰宅





ケース 4

電車で市内の高校に通う学生の1日

電車で上諏訪駅に着いた後、スワ・マチ・ミライの取組みで歩いて楽しいエリアに生まれかわった末広通りを歩いて高校へ。下校後はすわっチャオで友達と一緒に勉強。お迎えの時間より少し早めに切り上げて、西口広場の木陰のベンチでのんびりカフェタイム。スムージーやタピオカドリンクにクレープ、学割サービスがうれしい！



1 7:30

在来線で上諏訪駅に到着
スワ・マチ・ミライの取組みで歩いて楽しいエリアに生まれかわった末広通りを
通って友達とおしゃべりしながら高校へ

交通規制により朝と夕方は車通りも少なく、安心して歩けるし、おしゃれな雰囲気ですぐだけで楽しい！
入学前は駅から歩くのが不安だったけど、今は登下校が毎日の楽しみに！

2 8:30

高校に到着、始業

3 15:30

学校を終えて、再び末広通りを歩き友達と上諏訪駅へ
すわっチャオで一緒に勉強

4 17:00

自由通路のイベント情報ポスターを見ながら、西口駅前広場へ
西口駅前広場の木陰で友達とのんびりカフェタイム

風が涼しくて気持ちいい！こうやってのんびり過ごす学生が増えたからか、
カフェは若者にうれしいメニューがいっぱいで学割サービスも大好評！

5 18:30

友達と解散、近くにいた家族が迎えに来てくれることに
家族におつかいを頼まれ、スーパーマーケットでお買い物

6 19:00

東口から車に乗り、帰宅

東口のロータリーは広がって出入りがスムーズ！
お母さんが学生のころは改札のない西口で乗り降りしていたんだって





ケース5



セカンドライフを楽しむご夫婦の1日

湖畔をウォーキングした後は、西口に新しくできた屋上テラスでランチ。
 庇空間でマルシェも開催されているので、手作りスイーツをお土産に。
 自由通路のギャラリーでは、諏訪の魅力を集めた写真展も開催。
 今度は写真の場所に訪れましょうね、と遭遇した友人夫婦と約束！



- 1 10:00 路線バスで諏訪湖畔に到着
湖畔をウォーキング
- 2 11:30 柳並線を通り、上諏訪駅へ
- 3 12:00 西口に新しくできた、屋上テラスでランチ
諏訪湖も感じられて風が気持ちいい
景色もよくて平日でもたくさんの人！
- 4 13:30 駅前のマルシェでお買い物
手作りスイーツを孫へのお土産に購入
庇の下で開かれているから涼しくてありがたい！
- 5 15:00 自由通路のギャラリーで友人夫婦と遭遇
一緒に地元写真家の展覧会を楽しむ
諏訪にずっと住んできたのに、見たことのない風景があってびっくり！
友人夫妻と今度行ってみよう
- 6 16:30 路線バスで帰宅





■ 第5章

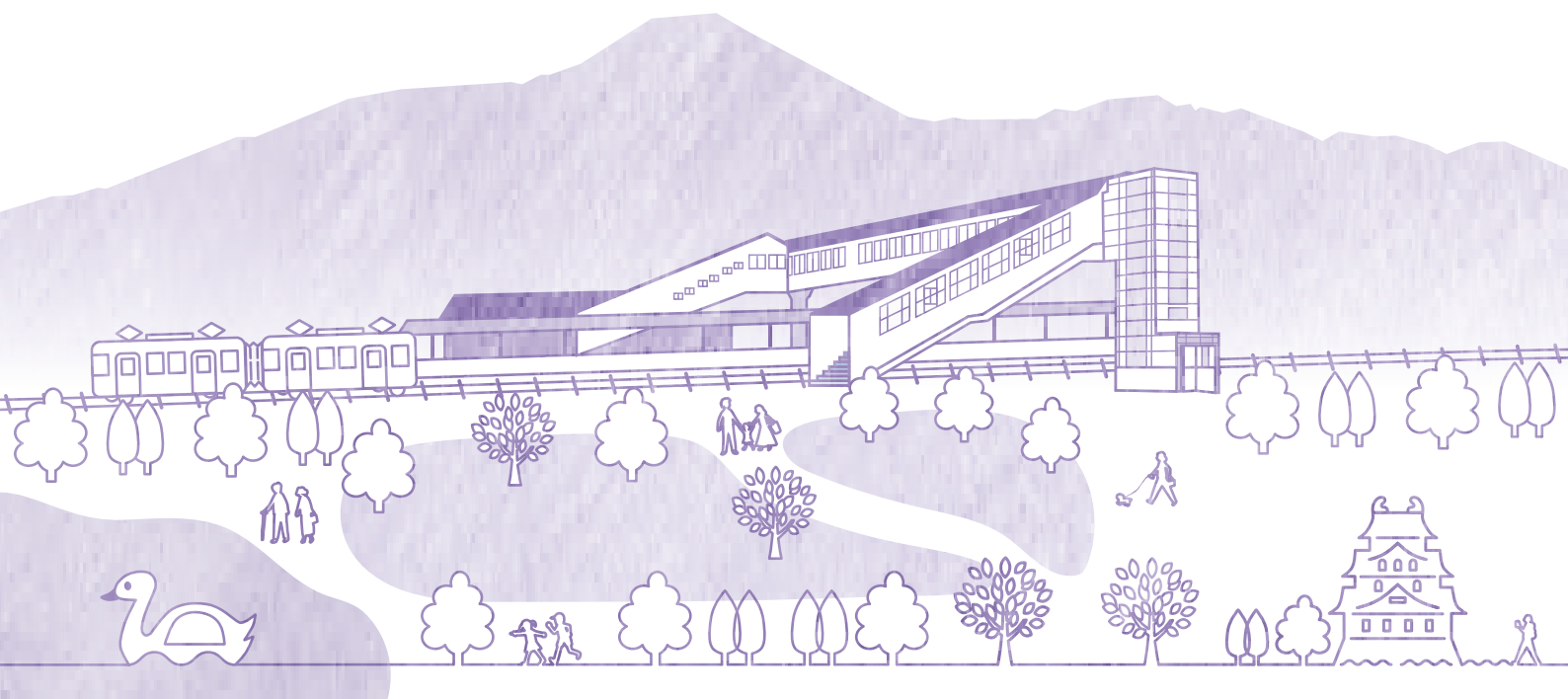
整備・取組に向けた実現方策

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、関係機関との調整や、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ります。

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します。

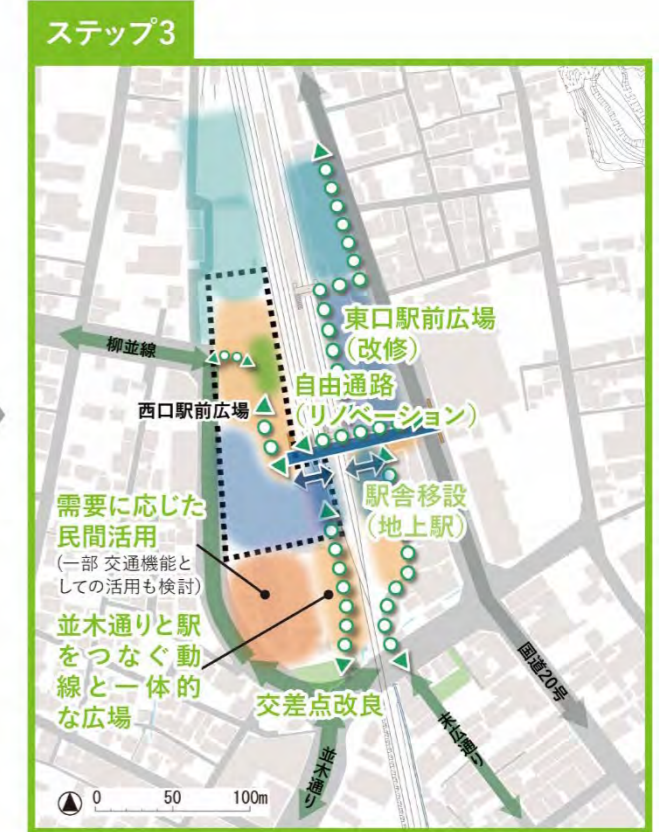
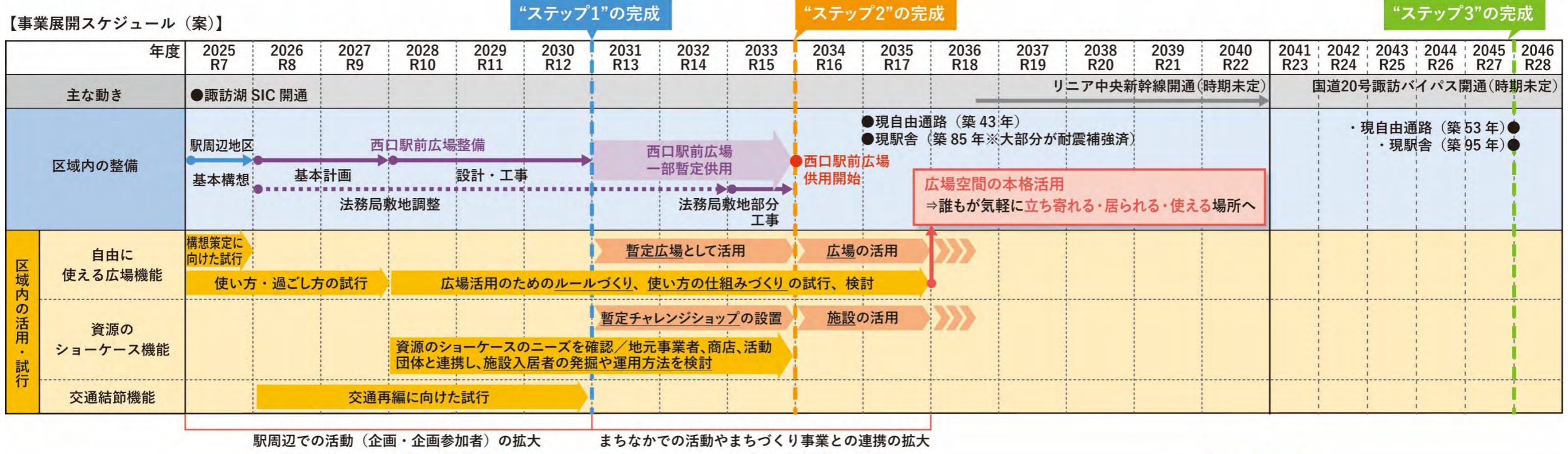
また、実現に向けた課題や、公民連携の進め方について整理しています。

1. ミライに向けた段階的な事業展開
2. 基本構想の実現に向けた今後の進め方



1. ミライに向けた段階的な事業展開

駅施設に関する東日本旅客鉄道株式会社の提案・意向や法務局の移転状況等を踏まえ、段階的に整備を進めます。また、整備に先立ち、公民連携により試行や検討を繰り返すことで市民等の関わり代を増やし、まちなかでの活動や事業との相乗効果につながる駅周辺へと改変していくことを目指します。



※本事業展開は、現時点での検討に基づき設定したものであるため、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、機能・ゾーニングを精査するとともに、今後の社会環境変化や民間事業者及び市民のニーズに応じて改めて検討を行い実現させていくこととします。



ステップ 1

【整備時期】

- ・ 西口駅前広場一部暫定供用開始（2030/R12年度）までの完成を目指す

【整備範囲】

- ・ 現況の 西口駅前広場、柳並駐車場、諏訪湖口自転車駐車場を活用

【整備内容】

○西口駅前広場（暫定形）

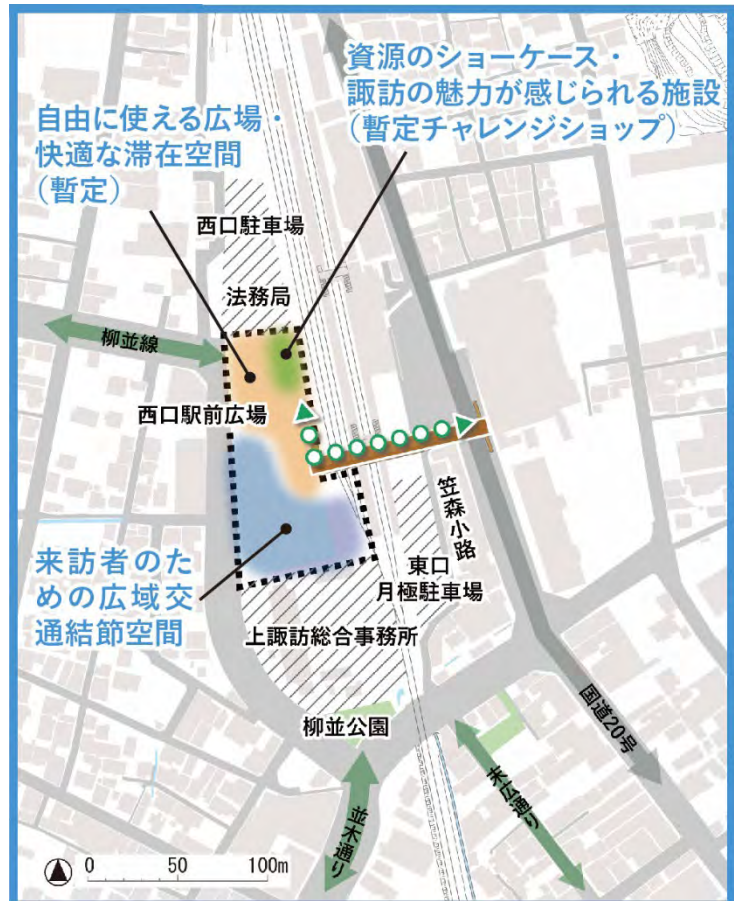
【実現すること】

- ・ 広場空間での 新たな過ごし方（のんびり休憩、外遊び、小規模イベント活用等）が可能に
- ・ 暫定チャレンジショップで 諏訪湖を感じたり、諏訪の情報や資源に触れ、まちなかの資源や場所に円滑に移動できるように

【次のステップに向けた試行・検討】

- ・ 広場活用のための ルール・仕組みづくりの試行・検討
- ・ 暫定チャレンジショップを活用し、施設入居者の発掘や運用方法を検討（地元事業者、商店、活動団体と連携した資源のショーケースづくり）
- ・ 上諏訪総合事務所用地の活用方策を検討（一部、交通機能としての活用可能性についても検討）
- ・ 東西駅舎の機能分担を検討
- ・ 東口月極駐車場周辺の整備に係る検討

ステップ1整備位置図



ステップ2

【整備時期、周辺動向】

- ・ 法務局の敷地が活用できるタイミングで整備し、2033/R15 年度頃までの完成を目指す
- ・ リニア新幹線開通の動向により、新たな交通需要の可能性が高まる

【整備範囲】

- ・ ステップ1の範囲に加え、現況の法務局敷地、西口駐車場、東口月極駐車場を活用
- ・ 3番線及び留置線（4・5・6番線）の東京方面の出入り廃止による東日本旅客鉄道株式会社の敷地を活用

【整備内容】

- 西口駅前広場から駅ホームへのアクセス（地上改札口・駅舎新設）
- 西口駅前広場（完成形）
- 集約駐車場
- 笠森小路と連携した憩いや賑わいの滞留施設・広場

【実現すること】

- ・ 西口から駅ホーム（松本方面）へのアクセスが可能に
- ・ 広場空間が広がり、ステップ1より自由な使い方・過ごした方が可能に
- ・ 資源のショーケースや諏訪湖が感じられる施設が整備され、市民や来訪者の快適な滞在、まちなかの資源への円滑な誘導、まちなかでの活動との連携が可能に
- ・ 笠森小路と連携した滞留施設・広場が整備され、市民や来訪者の快適な滞在が可能に（市民、来訪者の交流の場）

【次のステップに向けた試行・検討】

- ・ 広場の本格運用に向けたルール・仕組み・体制づくり
- ・ 上諏訪総合事務所周地の活用に向けた具体化検討
- ・ 東口駅舎及び東口駅前広場の再整備に向けた検討
- ・ 自由通路のリノベーションに向けた検討

【ステップ2整備位置図】





ステップ3

【整備時期、周辺動向】

- ・東口駅舎の建替えのタイミング（2045年度頃）
- ・対象区域内の整備により、駅周辺の民間需要が高まる
- ・国道20号バイパス整備の動向により、国道20号の混雑緩和が期待される

【整備範囲】

- ・現在の自由通路、東口駅舎、東口駅前広場、上諏訪総合事務所

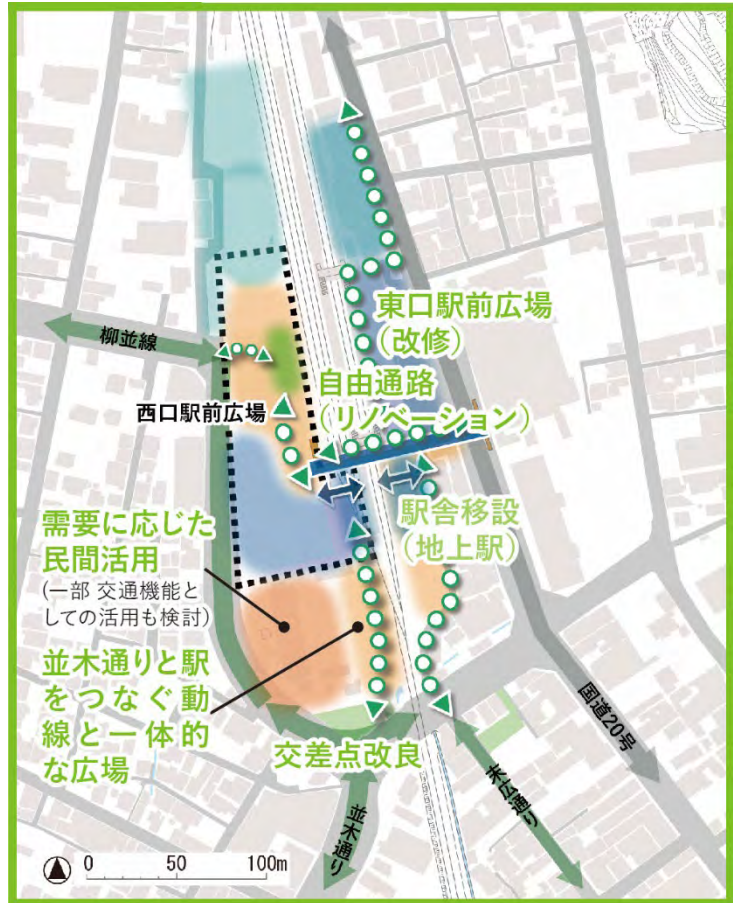
【整備内容】

- 東口駅舎の移設建替え（地上駅新設）、自由通路のリノベーション
- 東口駅前広場
- 並木通りと柳並線の交差点改良
- まちなかの歩行を促すための並木通りへの歩行者動線
- 並木通りと駅をつなぐ歩行者動線と一体的な広場 ※並木通りからのみどりの軸線を確認
- 上諏訪総合事務所敷地での民間活用等（複合施設、広場等）

【実現すること】

- ・地上駅新設により、快適な滞在が可能に
- ・移動だけにとどまらない自由通路
- ・東口駅前広場の再整備により、安全でゆとりある歩行・滞留空間や交通機能が充実
- ・並木通りと柳並線の交差点改良により、大型バスのスムーズな通行が可能に
- ・並木通りと駅をつなぐ歩行者動線と一体的な広場空間の整備により、まちなかへの歩行や回遊につながる
- ・上諏訪総合事務所敷地の土地の有効活用により、駅周辺の快適性や拠点性が強化

【ステップ3整備位置図】





2. 基本構想の実現に向けた今後の進め方

基本構想の実現に向けては、交通事業者や民間事業者、周辺の事業者やお住まいの方、市民の皆さまなど、多くの関係者の協力と連携が不可欠です。そのうえで、必要となる今後の進め方について以下に整理します。

また、今後の検討や事業の進捗に伴い、更に多くの課題が生じることも想定されます。基本構想でめざすミライ像・ミライ方針を共通目標とし、発生した課題に関係各者が協力して取組んでいくことが重要です。

■ 公民連携による検討・取組の推進

基本構想では、駅前の空間再編・整備に先立ち、公民連携による試行や検討を繰り返すことで、利活用（使い方や過ごし方）の視点を整備に反映させるとともに、市民等の関わり代を増やし、まちなかでの活動や事業との相乗効果につながる駅周辺へと改変していくことを目指しています。

このため、諏訪市において公民連携のまちづくり活動を行っている「スワ・マチ・ミライ」や関係各者と連携を図りながら、以下について、事業の進捗に応じた継続的な検討・取組を進めていきます。

◎ 自由に使える広場機能

基本構想では、市民や来訪者が駅利用や通行以外にも自由に使える広場機能の設置を目指しています。

整備に向けては、駅前エリアチャレンジの継続等により駅前の使い方や過ごし方の試行を繰り返しながら、利活用に適した施設の配置・デザインを確認すると共に、利活用のためのルールや仕組みづくりを検討し、完成後の持続的な活用につなげていく必要があります。

このため、広場の活用が想定される活動主体や市民の皆さんと、設計・整備内容に応じた継続的な関わりを持ちながら、共に段階的な検討を進めます。

◎ 資源のショーケース機能

基本構想では、駅前に諏訪大社や御柱祭、ものづくり、味噌や酒蔵などの伝統文化を体感・体験できる資源のショーケース機能の設置、それによるまちへの回遊を誘発する場づくりを目指しています。

整備に向けては、施設内に入る機能（店舗等）イメージ、運営方法、市内の既存店舗や活動との連携方法、役割分担等を具体的に検討し、完成後の持続的な運営につなげていく必要があります。

このため、商業事業者（商工会議所、周辺の商業店舗等）や観光協会、旅館組合、市民活動団体等の関係各者と連携しながら、継続的な検討を進めていきます。

また、PPP/PFI等による官民連携事業の可能性も視野に、事業者となる主体とも連携し、事業推進を図ります。





■事業化に向けた検討の深度化

基本構想では、ミライ像・ミライ方針を基に、現況特性、敷地形状、これまでの検討（検討委員会、市民ワークショップ、駅前エリアチャレンジ 2025 等）や東日本旅客鉄道株式会社の提案による改札位置を踏まえ、将来目指すべきミライの機能・ゾーニングを整理しました。

今後の交通施設計画や駅改札位置、歩行者動線や施設配置等の計画・設計に向けては、交通量調査や将来予測、バス軌道のシミュレーション等の客観的データや技術的検証を踏まえるとともに、交通事業者、道路管理者等の関係各者と協議を行いながら、検討を進めます。

また、対象区域内の土地や施設については、機能移転のタイミングが早まることで交通機能や広場機能等への活用の幅が広がることから、本構想で示した整備ステップに縛られることなく、より良い空間活用につなげられるよう、継続的に検討や協議を進めていきます。

事業を進める中で、対象地周辺の交通改善など、検討に伴い生じる新たな課題も多く想定されるため、多角的視点での検討と、発生した課題への適切な対応が必要です。

■まち全体への波及と取組の連携

上諏訪駅周辺は、概ね徒歩 15 分圏内に、諏訪湖や温泉旅館、高島公園や文化センター、リノベーションとまち歩きを推進する末広・小和田エリア、旧甲州街道沿いの五蔵など、多くの資源・施設等が存在し、上諏訪駅はその中心に位置しています。また、駅東口に立地するアーク諏訪は、全ての世代が活動や勉強、交流・発表の場として日常的に活用しています。

基本構想の対象は駅周辺の 4.3ha ですが、交通・人・活動が結節する立地を活かし、周辺施設や各エリアでのまちづくり等と連携させ、相乗効果を発揮していくことが重要です。

このため、駅周辺整備を契機とした人や環境の変化を、隣接地での再編整備や周辺まちづくりへと波及させていくことに留意しながら、デザインや機能等の検討を進めていきます。

■時代の潮流や変化へのフレキシブルな対応

基本構想では、駅施設に関する東日本旅客鉄道株式会社の提案・意向や法務局の移転状況等を踏まえ、段階的に整備・活用を進めていくこととしています。

今後、社会環境変化や技術革新等における時代の潮流のほか、特に、上諏訪駅周辺ではリニア中央新幹線の開通による交通状況（高速バス路線の増加や、新技術による新たな交通モードの導入等）など、様々な変化が考えられます。

このため、短期整備段階で空間や設えを作りこむのではなく、ゆとりある空間形成に留意し、時代の潮流や変化にフレキシブルに対応しつづけることを検討していきます。

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いきます。





この章では、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ます。

1. 市民意見等の反映

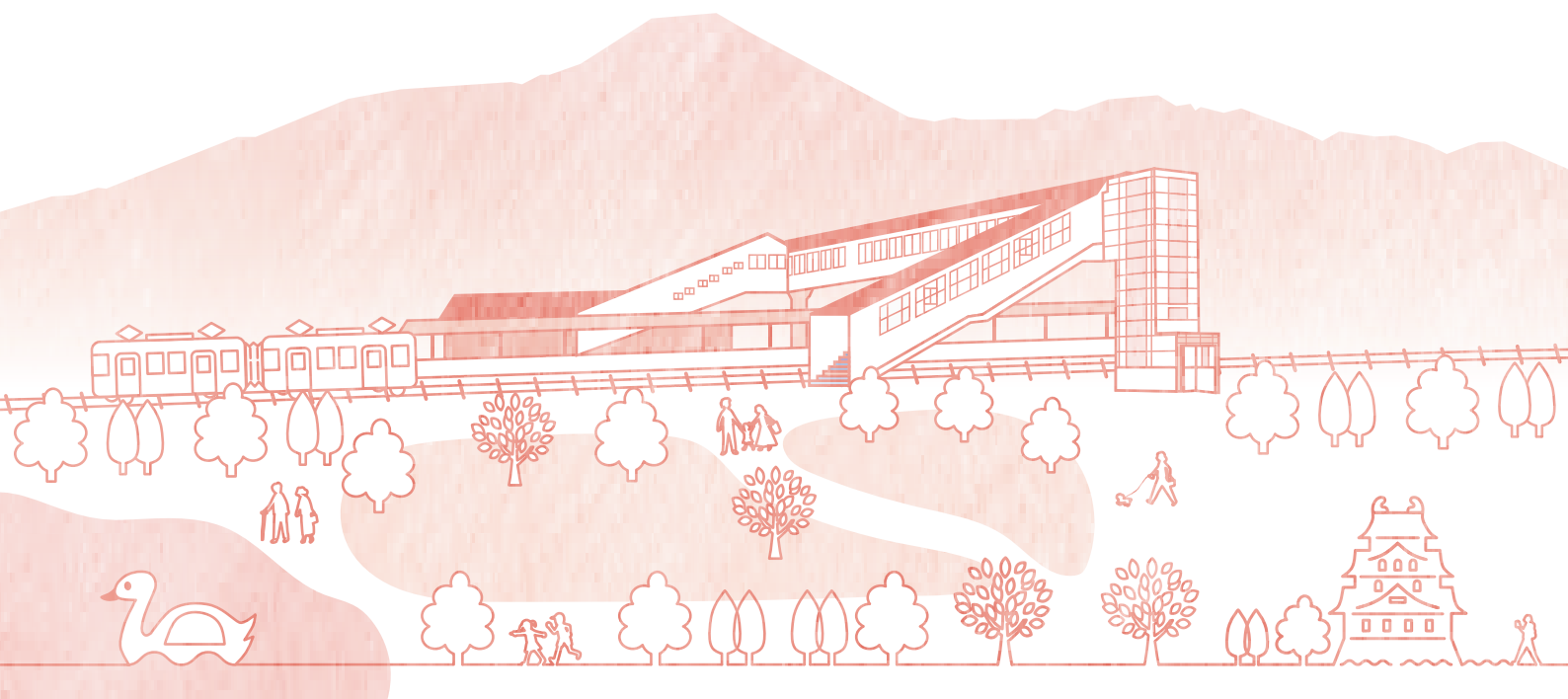
- (1) 上諏訪駅周辺のミライを考えるワークショップ
- (2) 駅前エリアチャレンジ 2025（社会実験）
- (3) 駅に求める機能についてのパネルアンケート

2. 諏訪市上諏訪駅周辺地区整備基本構想検討委員会の実施概要

- (1) 委員名簿
- (2) 実施概要
- (3) 実施結果（主な意見とその対応）

3. スワ・マチ・ミライからの提案

- (1) 上諏訪駅周辺地区整備についての意見書
- (2) 上諏訪駅周辺地区整備についての意見書への対応





1. 市民意見等の反映

(1) 上諏訪駅周辺のミライを考えるワークショップ

市民ニーズの把握、課題抽出および情報を共有する市民参画の場として「上諏訪駅周辺のミライを考えるワークショップ」を以下のように開催しました。

1) 実施概要

	第 1 回 R7.1.11(土) 42名参加	第 2 回 R7.5.31(土) 26名参加	第 3 回 R7.11.16(日) 26名参加
グループワークの内容	<p>駅周辺の好きなおとこ、困っているところの整理</p> <p>どのように対象区域と関わり、どんなことを感じているか、好きなおとこ、困っていること等をグループ内で発表</p> <p>駅周辺の目指す姿、目指すべきシーン・空間・機能の整理</p> <p>「駅周辺を○○のような場所にしたい、こんなふうに使いたい。だから、こんな光景・シーン・空間・機能があるといい」について、グループで意見をまとめて発表</p>	<p>ミライ像・ミライ方針(案)についての確認</p> <p>第 1 回ワークショップと検討委員会の意見を踏まえたミライ像・ミライ方針(案)について全体で意見交換</p> <p>駅周辺に求められる機能や配置(ゾーニング)、各機能の空間イメージの整理</p> <p>「駅周辺のどこでどんなことをしたいか、どんな空間でどんな時間を過ごしたいか」について、グループで意見交換し発表</p>	<p>ミライの機能・ゾーニング(案)についての確認</p> <p>これまでの検討や駅前エリアチャレンジ2025の効果検証結果、東日本旅客鉄道株式会社の提案を踏まえた、駅周辺のミライの機能・ゾーニング(案)についてグループで感想や意見を交換し発表</p>
基本構想(案)への反映	<p>↓</p> <p>ミライ像・ミライ方針(案)の作成</p>	<p>↓</p> <p>ミライ像・ミライ方針(案)の修正</p> <p>東西の役割分担(案)の整理</p> <p>ミライの機能・ゾーニング(案)の作成</p>	<p>↓</p> <p>ミライの機能・ゾーニング(案)の修正</p> <p>ミライに向けた段階的な整備展開の整理</p>



グループワークの様子



グループ発表の様子

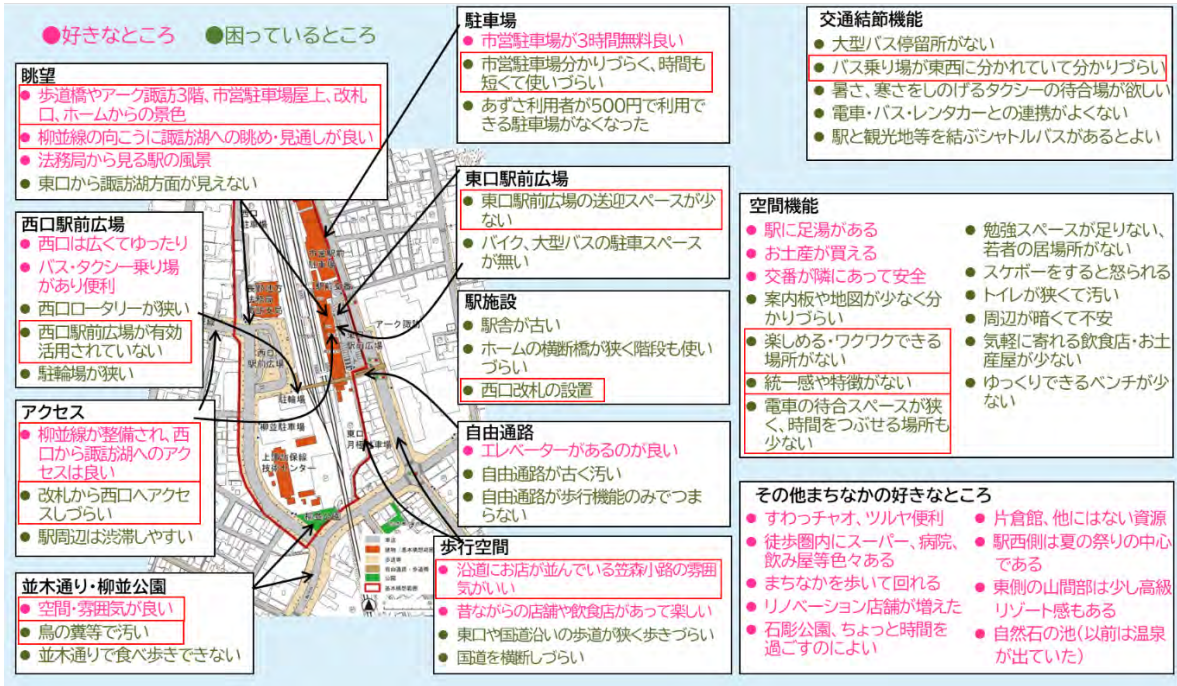


2) ワークショップ結果まとめ

① 第1回ワークショップ

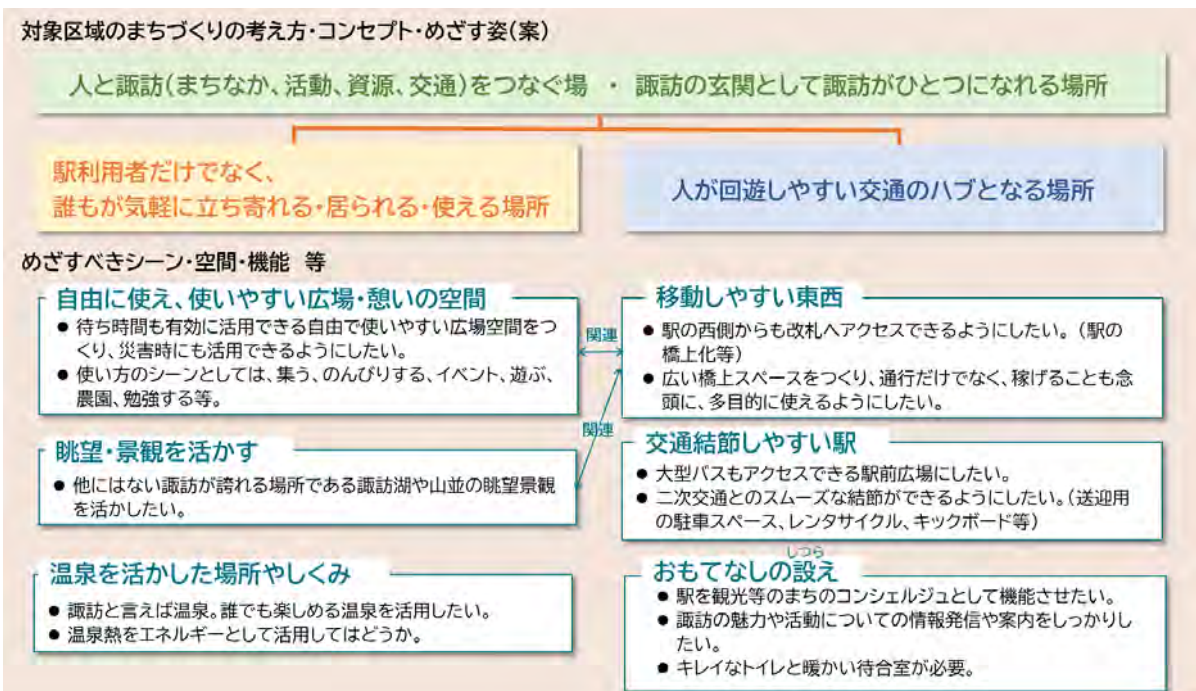
【駅周辺の好きなおところ、困っているところの整理】

駅周辺の好きなおところとして、柳並線から諏訪湖への眺望等といった意見、困っているところとしてバス乗り場が東西に分かれていて分かりづらい等といった意見を確認しました。



【駅周辺の目指す姿、目指すべきシーン・空間・機能の整理】

「駅周辺を○○のような場所にしたい、こんなふうに使いたい。だから、こんな光景・シーン・空間・機能があるといい」についてグループごとに意見をまとめて発表し、駅周辺の目指す姿と、目指すべきシーン・空間・機能を整理しました。





② 第2回ワークショップ

【ミライ像・ミライ方針（案）についての確認】

第一回ワークショップと検討委員会の意見を踏まえ事務局が作成したミライ像・ミライ方針（案）について意見交換を行い、ビジネスマンの視点や諏訪の資源として飲食の視点を入れるべき等の意見を反映しまし

ミライ像(案) **人と諏訪（暮らし、活動、資源）をつなぐ玄関口**

ミライ方針(案)

1. だれもが気軽に立ち寄れる・居られる・使える場所を目指します。

1-1 自由で使いやすいオープンな広場と快適な滞在空間の創出

- 市民や来訪者が、駅利用や通行以外にも多目的に自由に使える空間・場の創出
- 市民や来訪者の便利で楽しく快適な滞在をサポートする機能的施設の充実と積極誘致
- 災害時やイベント時にも配慮した機能・施設の配置

1-2 段階的な整備に合わせたフレキシブルな土地利用の実現

- 駅東西間の役割分担、利用者の利便性に配慮した適切な機能・施設の配置を試行しながら柔軟に確保
- 土地所有者との連携による、駐車場等の機能集約や土地の有効利用

2. 暮らし・観光・ビジネスにおける交通のハブとなる場所を目指します。

2-1 駅で分断されない一体性の確保

- 移動だけにとどまらない自由通路
- 西口から駅へのアクセス性の改善（改札口のスマート化）
- まちなかの歩行を促す動線や空間づくり

2-2 利用者特性や立地特性に応じた交通空間の再編

- 施設の立地状況や道路状況、東西の敷地規模等を踏まえた交通空間の改善
- 利用者属性や多様な交通手段へのニーズを想定した空間配置
- 利用者の安全性・利便性に配慮した歩行者動線の改善

3. 諏訪の魅力が見える・感じられる場所を目指します。

3-1 諏訪湖への視点場づくりと景観づくり

- 他にはない諏訪の魅力「諏訪湖」や「山なみ」等への視点場の創出
- まちの資源を活かした景観づくりと一体的な景観デザイン

3-2 まちなかへいざなう資源のショーケースとなる場づくり

- まちへの回遊を誘発する、諏訪の自然・歴史・温泉・飲食・ものづくり・まちなかの資源のショーケースとなる場づくり
- 諏訪の魅力や施設、活動についての情報発信の充実化
- 目的地やまちの資源へとスムーズに誘導する案内サインの設置

た。

【駅周辺に求められる機能や配置（ゾーニング）、各機能の空間イメージの整理】

「駅周辺のどこでどんなことをしたいか、どんな空間でどんな時間を過ごしたいか」についてグループごとに意見をまとめて発表し、駅周辺に求められる機能やその配置（ゾーニング）、各機能の空間イメージの整理を行いました。

「ミライ方針1:だれもが気軽に立ち寄れる・居られる・使える場所を目指します」に関連した空間イメージ

諏訪湖等の資源が位置する西口に求める機能

多様な人々の活動・憩う姿が見られる開放的で多目的に使える屋外空間

【主な意見】

- ・音楽発表ができるスペース
- ・活動が見えて、スポーツができるスペース
- ・まちなかアクセス性が良く、並木通りからも活動の様子が見える柳並公園にイベントスペース
- ・並木 DE コンサート等ができる場は欲しい
- ・屋外でも屋根があれば雨天時の対応や災害時の避難スペースにもなる

【ミライ方針との対応】

- 市民や来訪者が、駅利用や通行以外にも多目的に自由に使える空間・場の創出
- 市民や来訪者の快適な滞在をサポートする機能的施設の充実と積極誘致
- 災害時やイベント時にも配慮した機能・施設の配置

既存施設が立地し、空間が制限されている東口に求める機能

市民が憩い、災害時には避難所ともなる空間

【主な意見】

- ・歩行、賑わい空間を充実させ、地域の人が使える静かなスペース
- ・普段は地域住民が憩い、災害時には避難所としても機能する公園

【ミライ方針との対応】

- 市民や来訪者が、駅利用や通行以外にも多目的に自由に使える空間・場の創出
- 災害時やイベント時にも配慮した機能・施設の配置

エリア問わず駅周辺に求める機能

利用者・シーンに応じた屋根・日陰のある空間

【主な意見】

- ・諏訪湖に向かう途中で日影のある屋内で休憩したい
- ・すわっちは気軽に会話できる雰囲気ではないから、屋根のあるところで気軽に友人たちと会話したい
- ・15分都市の圏内には木陰とスポーツ施設

【ミライ方針との対応】

- 市民や来訪者が、駅利用や通行以外にも多目的に自由に使える空間・場の創出
- 土地所有者の連携による、駐車場等の機能集約や土地の有効活用
- 駅東西間の役割分担、利用者の利便性に配慮した適切な機能・施設の配置を試行しながら柔軟に確保

笠森小路沿いの既存店舗と連携し、駐車場を活用した賑わい空間

【主な意見】

- ・笠森小路にある既存店舗と連携した敷地を活用して、少し狭い雰囲気のある敷地を歩きたい
- ・笠森小路前は駐車場しておくにはもったいない、イベント等活用できる場とすることでまちなかの店舗への誘導にもなる

【ミライ方針との対応】

- 市民や来訪者が、駅利用や通行以外にも多目的に自由に使える空間・場の創出
- 土地所有者の連携による、駐車場等の機能集約や土地の有効利用



「ミライ方針2:暮らし・観光・ビジネスにおける交通のハブとなる場所を目指します」に関連した空間イメージ

西口駅前広場等空間に求める機能

周辺の施設立地や道路状況、諏訪 SIC 整備等を踏まえた西口への交通機能集約や空間改善

【主な意見】
 ・回遊の出発点となる大型駐車場
 ・広い敷地を持つ西口にまちなか回遊を促すため、交通機能が集約された交通広場
 ・周辺の整備を考慮したバスターミナル
 ・まちなか回遊を高めるレンタカー、サイクルステーション

高山駅整備イメージ (岐阜県)
 出典: 高山市 HP

【ミライ方針との対応】
 ●まちなかの歩行者を促す動線や空間づくり
 ●施設立地や道路状況、東西の敷地規模等を踏まえた交通空間の改善
 ●利用者属性や多様な交通手段へのニーズを想定した空間配置

歩行者動線と車両動線の交錯の解消

【主な意見】
 ・学生等の市民が安全に駅を利用できるように送迎動線の整理
 ・東口駅前広場は歩行空間が狭くて危険なため、安全で自由に歩ける歩行空間や広場

上海訪駅東口駅前広場

【ミライ方針との対応】
 ●施設立地や道路状況、東西の敷地規模等を踏まえた交通空間の改善
 ●利用者の安全性・利便性に配慮した歩行者動線の改善

エリア問わず駅周辺に求める機能

誰でも使える多様な交通手段の確保

【主な意見】
 ・アプリ予約可能なレンタサイクルスポット
 ・幅広い世代で利用できる移動手段
 ・電車から自転車へのスムーズな乗換のため、駅に近接するレンタサイクル

小諸市「スマートegg」社会実験

【ミライ方針との対応】
 ●施設立地や道路状況、東西の敷地規模等を踏まえた交通空間の改善
 ●利用者属性や多様な交通手段へのニーズを想定した空間配置

駅舎又は自由通路に求める機能

駅東西を繋ぐ駅・通路

【主な意見】
 ・自由通路や駅の橋上化で駅とアーク諏訪を連結
 ・駅東西の連絡性向上のため、西口と東口の両方に改札を設ける
 ・ピアノ演奏や展示などもできる広い空間を有する駅
 ・東西のアクセス性向上のため、改札のある自由通路

茅野駅

【ミライ方針との対応】
 ●移動力にこだわらない自由通路
 ●西口から駅へのアクセス性の改善 (改札口のスマート化)

「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」に関連した空間イメージ

来訪者の利用を踏まえ、西口に求める機能

諏訪の魅力を体感し、まちなか回遊を促す場

【主な意見】
 ・屋根付きの足湯のような、旅館街がある西口に諏訪を感じられる空間があると良い
 ・諏訪湖や高島城が見える展望施設から、まちなかの資源や店舗に誘導する案内や動線の確保
 ・諏訪湖や旅館街と駅舎を繋ぐ柳並路周辺に、諏訪を体感できる複合施設

熱海駅南口駅前広場 (静岡県)
 出典: 熱海市 HP

日立駅 (茨城県)
 出典: 日立市 HP

【ミライ方針との対応】
 ●まちなかの回遊を誘発する、諏訪の自然・歴史・温泉・飲食・ものづくり・まちなか等の資源のショーケースとなる場づくり
 ●他にない、諏訪の魅力「諏訪湖や「山なみ」等への視点場の創出
 ●目的地やまちなかの資源へスムーズに誘導する案内サインの設置
 ●まちなかの資源を活かした景観づくりと一体的な景観デザイン

東西を繋ぐ駅舎又は自由通路に求める機能

駅東西の特性を活かし、交通機能連携した案内・情報発信機能

【主な意見】
 ・電車から降りたところで、諏訪のディープな魅力を伝えたい
 ・西には諏訪湖、東には霧ヶ峰のように東西で役割分担をした観光案内機能
 ・様々な来訪者/利用可能なまちのコンシェルジュ機能
 ・五蔵PRのため、気軽に立ち寄れる試飲スペース

東武動物公園駅 (東京都)

【ミライ方針との対応】
 ●まちなかの回遊を誘発する、諏訪の自然・歴史・温泉・飲食・ものづくり・まちなか等の資源のショーケースとなる場づくり
 ●目的地やまちなかの資源へスムーズに誘導する案内サインの設置
 ●諏訪の魅力や施設、活動についての情報発信の充実化

諏訪湖や山なみの眺望を活かした駅舎・自由通路

【主な意見】
 ・通行用だけでなく、諏訪湖の眺望も活用した自由通路
 ・諏訪湖眺望できる自由通路
 ・諏訪湖一望できる広い空間がある駅舎
 ・西口への新たな視点場創出やすわっチャオの展望空間を繋げる

柳川市駅 (福岡県)
 出典: WAO 建築設計

【ミライ方針との対応】
 ●まちなかの回遊を誘発する、諏訪の自然・歴史・温泉・飲食・ものづくり・まちなか等の資源のショーケースとなる場づくり
 ●他にない、諏訪の魅力「諏訪湖や「山なみ」等への視点場の創出
 ●まちなかの資源を活かした景観づくりと一体的な景観デザイン



③ 第3回ワークショップ

【駅周辺の機能・ゾーニングについての確認】

これまでの検討状況や駅前エリアチャレンジ 2025 の効果検証結果、東日本旅客鉄道株式会社からの提案を踏まえ作成したミライの機能・ゾーニング（案）とミライに向けた整備展開について共有・意見交換を行い、駅周辺に求められる機能や空間の再配置についての意見のポイントや共通点を整理しました。

ミライ方針1,3に関する意見

多目的に自由に使い、快適に滞在できる広場機能

- 多様な人が、憩い、快適に滞在できる広場に
 - ・通学利用には、賑やかすぎるより、憩える空間が欲しい
 - ・小学生くらいの子どもの居場所が駅周辺になく、小学生が放課後の居場所として滞在できる「公園」のような広場に
 - ・ロータリーと広場が近いことを活かし、観光バスの客が待ち時間で快適に滞在できる広場に
 - ・駐車場の空間より広場空間の確保を優先し、多様な人が快適に滞在できる広場機能を充実させてほしい
 - ・現在西口にある広場には、温泉のモニュメントだけが残り、いかにももったいない。使われていない資源は、もっと活用すべき
- スポーツ等のアクティビティも含め、多世代交流につながる自由に見える空間に
 - ・広場は樹木や芝生くらいにして機能を詰め込み、自由な使い方ができるとよい
 - ・バスケットボールやバドミントン、スケートボードなどのスポーツができる場所は市外にしかないため、駅の近くに学生が過ごせる機能が欲しい
 - ・スポーツ等の体を動かせる空間があることで、健康や多世代交流につながる
 - ・多目的な利用ができるオープン空間だけでなく、限定的な活用ができる空間が一部あっても良い。(マウンテンバイクやスケートボード等のスポーツ)
- 広場と柳並公園・民間活用空間を、一体的に活用する工夫を
 - ・西口駅前の広場と柳並公園側の民間活用空間が離れているが、一体的に活用できた方が良いのでは
- 使い方のルールやイベント時と日常時の使い分けを検討すべき
 - ・駅前広場の完成までに時間を要するため、駅前エリアチャレンジの成果を生かし、広場活用に向けたルールづくり等は、早期に取り組んで欲しい
 - ・イベント時と日常時(ハレとケ)の使い分けができると良い
 - ・念頭に置くべきは関係人口の創出。玄関としての魅力が重要
- 駅から広場空間・柳並線を介して諏訪湖までの軸線は重要
 - ・駅から諏訪湖のつながりを生み出すため、イベントは西口広場だけではなく、柳並線を中心に行うのがよい
- 広場を南に、交通ロータリーを北にしたい
 - ・車と人の動線を考えると、人が出入りする新IC改札の位置を広場とし、柳並線が突き当たる位置をロータリーとするのがよい
 - ・新IC改札から柳並公園までを含めた南側に、緑豊かな広場が広がるとうい

資源のショーケース・諏訪湖への視点場となる機能

- 視点場は、諏訪湖や湖畔公園への眺望が楽しめる空間に
 - ・諏訪湖への眺望とともに、湖畔公園のイベントも感じられる視点場に
- どこに視点場を置くべきか、意見が分散
 - ・視点場から柳並線を介して諏訪湖畔までつながる軸線は重要
 - ・資源のショーケース機能は、駅西口改札前との役割分担が必要
 - ・建物や看板があるので、諏訪湖の眺望を確保するには高い建物が必要となり、アーク諏訪からの眺望はさえぎられる
 - ・駅のホームから諏訪湖が眺望できると来訪者の思い出に残る
- 資源のショーケース機能の近くに、レンタサイクルを配置
 - ・観光客の移動手段を諏訪湖の魅力が感じられる空間の近くに置きたい
 - ・諏訪湖に向かう方向にレンタサイクルがあるなど、使いたい方面に自然に誘導する機能の配置を
- ステップ2の段階から、雨天時等でも多様な活動が可能大屋根空間の確保を

憩いや賑わい、滞留の広場機能

- まちなかの回遊を促す機能を
 - ・まちの結節点となる駅を中心に、まちに歩行を促す機能は重要。ウォークアップゾーンとの連携や繋がりを意識した機能を入れて欲しい

**諏訪湖に行きたく
なるような眺望、
動線の誘導**

**諏訪湖への
軸線は重要
・連携した
イベント
・動線の誘導**

0 50 100m

ミライ方針2に関する意見

来訪者のための広域交通結節機能

- 観光客やビジネスマンが利用できるモビリティ機能を
 - ・諏訪湖へのアクセスが良い西口方面に、レンタカーやレンタサイクル、電動キックボードのような観光客やビジネスマンが利用できる交通手段があると良い
 - ・諏訪湖沿いのサイクルロードの利用促進にもつながる
- 車両主体ではなく、市民が必要とする機能を
 - ・SICオープンやリニア開業により、車両が増加する懸念があるため、観光バスや観光客の車を呼び込みたくない
 - ・どの市でもある機能ではなく、諏訪市民が必要とする機能があげば良い
- SICオープンやリニア開業を契機に観光バスを呼び込み、まちなかに人を呼び込む
 - ・駅周辺に観光バスが入ることで、まちなかの賑わい創出につなごう。

西口改札前空間

- 市民・観光客の新たな玄関口として、緑を感じる魅力ある空間に
 - ・改札口をでた目の前が交通ロータリーはどうか。市民・観光客の新たな玄関口として魅力ある空間であって欲しい
 - ・出てきて最初に見る空間が単なる車回しでは幼減。緑が広がるなど、優れた景観を意識したレイアウトに
 - ・新IC改札を出てすぐに広場の緑が視界に入るとよい
- 西口改札口から資源のショーケース施設への誘導が重要
 - ・改札前の空間がロータリーではもったいない。西口IC改札から資源のショーケース施設へいかに誘導するかが重要
- 観光情報は東西各改札付近にほしい
 - ・資源のショーケース施設に行かないと観光情報が得られないのは来訪者にとって不便であり、東西それぞれの改札付近にもほしい

駐車場・駐輪場機能

- 一定時間無料で使える集約駐車場を
 - ・駐車場の長時間利用ができることにより、広場や駅周辺の滞在につながる
- 需要予測による規模設定を
 - ・駐車場・駐輪場は需要予測をもとに、ゾーンの広さを決めるのがよい

自由通路

- 東西自由通路から視点場へは直接アクセスできるように
 - ・東西自由通路から階段などの上り下りがないようにデッキ等でアクセスを確保した方がよい
- 歩道橋に屋根をかけ、雨に濡れない空間に(ステップ1の時点)
 - ・西口IC改札の設置で自由通路はすわっちゃオハの動線としての役割が大きくなるため、快適に移動できるようにしたい

市民の日常生活を支える交通機能

- 東西で一般送迎が分散されることを期待
 - ・東口に集中している送迎車を東西で分散できるのは良い

広域交通結節のための交通動線

- 柳並公園の樹木は、伐採せずに残すべき
 - ・並木通りの街路樹と一体的な重要な資源であるため
 - ・柳並線からの大型観光バスルート、ロータリーで転回し柳並線に戻るようすると、交差点改良は不要になるのでは

西口改札口からの誘導

**2階レベルで
つなぐ**

0 50 100m



その他の意見

その他の意見

■利用者のターゲットを明確に

- ・この構想は長期の視点が大事(※)。長期では、人口減少や高齢化がさらに進む。交流人口を念頭においた構想であるべきだが、それを感じない
- (※)長期の視点が大事という意見の他、「2040年など先のことまでは分からない」という意見もありました
- ・利用者のターゲットを明確にしたうえで必要な機能配置を

■細かくゾーニングせず、柔軟に

- ・奥行きのない土地形状なので、細かくゾーニングすると、各ゾーンがせせこましく中途半端なものに。特にロータリーと芝生イベント広場を分ける必要はない
- ・ここでしか成立しないもの・場所(眺望が眺められる場所、東西間の通路等)を固め、その他は柔軟に考えるべき

■15分都市を活かし、まちなかをつなぐ策を

- ・上諏訪は、五感で楽しめる市街地全体が魅力。駅は、その呼び水となるハブ。15分都市のコンセプトがどこかに行ってしまう
- ・高島城など市内各所へ案内できるサインや、並木通りへの誘導などまちをつなぐ策を

■駅周辺に様々な機能を集約させない

- ・駅周辺には機能を集めすぎず、ゆったりとした広場になるのがよい
- ・駐車場やイベントスペースなど、区域外に配置可能なものは、周囲に機能を分散させたい

■JRも動き、いち早く西口から整備に取組む点が良い

■橋上駅は現時点で覚悟の上に設定しないと必ず実現しない

- ・今後の諏訪は高齢化に伴い、経済的、財政的な厳しさがあるため、先送りしたものは実現しないと感じる

3) 実施結果への対応

最終の第3回ワークショップで得られたミライの機能・ゾーニング(案)とミライに向けた整備展開についての意見は、基本構想に反映するもの、今後の基本計画以降に検討していくもの等、以下のように対応方針を整理しました。

分類	主な意見	今後の対応
多目的に自由に使い、快適に滞在できる広場機能	<ul style="list-style-type: none"> ●多様な人が、憩い、快適に滞在できる広場に ●スポーツ等のアクティビティも含め、多世代交流につながる自由に使える空間に 	<ul style="list-style-type: none"> ■多目的に自由に使い、快適に滞在できる広場空間へのニーズは確認できましたが、その具体的な使い方や作り方について、多様なご意見があるため、今後、詳細に検討していきます。
	<ul style="list-style-type: none"> ●広場と柳並公園・民間活用空間を、一体的に活用する工夫を ●使い方のルールやイベント時と日常時の使い分けを検討すべき 	<ul style="list-style-type: none"> ■今後、イベント時や日常の使い方・範囲・ルールなどについて、検討していきます。
	<ul style="list-style-type: none"> ●駅から広場空間・柳並線を介して諏訪湖までの軸線は重要 ●広場を南に、交通ロータリーを北にしたい 	<ul style="list-style-type: none"> ■第3回検討委員会において、委員の皆さまの専門的な知見からご意見を頂いたうえで、構想で示すゾーニングについて、検討を進めます。
資源のショーケース・諏訪湖への視点場となる機能	<ul style="list-style-type: none"> ●視点場は、諏訪湖や湖畔公園への眺望が楽しめる空間に 	<ul style="list-style-type: none"> ■単なる視点場にとどまらないデザインの工夫や、カフェや座り場などの施設等との連携について、施設設計や整備の際に反映します。
	<ul style="list-style-type: none"> ●どこに視点場を置くべきか、意見が分散(柳並線の延長上、ホーム、アーク諏訪からの眺望を遮らないように) 	<ul style="list-style-type: none"> ■柳並線の延長線上に視点場を設置すると、諏訪湖が望めることを確認しています(西口駅前広場で約3mの高さから確認)。 ■第3回検討委員会において、委員の皆さまの専門的な知見からご意見を頂いたうえで、視点場の必要性を含め、構想で示すゾーニングについて、検討を進めます。
	<ul style="list-style-type: none"> ●資源のショーケース機能の近くに、レンタサイクルを配置 	<ul style="list-style-type: none"> ■レンタサイクル等は、西口に必要機能として、交通機能や資源のショーケース機能の近くに配置することを検討しています。 その他の機能を含め、どこに何の機能を配置するかについては、今後の設計業務の中で検討します。
	<ul style="list-style-type: none"> ●ステップ2の段階から、雨天時等でも多様な活動が可能な大屋根空間の確保を 	<ul style="list-style-type: none"> ■ステップ2で、資源のショーケース・諏訪湖への視点場となる機能(施設整備)を行うことを予定しているため、施設の大屋根空間が創出可能と考えます。なお、具体的な施設デザイン等については、今後の検討となります。





分類	主な意見	今後の対応
憩いや賑わい、滞留の広場機能	●まちなかの回遊を促す機能を	■まちなかの各エリアとの繋がりが、周辺の歩行者動線を踏まえながら、まちなかへいざなう動線を、広場機能と併せて検討しています。
来訪者のための広域交通結節機能	●観光客やビジネスマンが利用できるモビリティ機能を	■レンタサイクルなどのモビリティ機能は、西口に必要機能として、交通機能や資源のショーケース機能のそばに配置することを検討しています。 具体的な機能の内容や規模、位置・設え方については、今後の設計業務の中で検討します。
	●車両主体ではなく、市民が必要とする機能を ●諏訪湖スマートインターチェンジの開通やリニア開業を契機に観光バスを呼び込み、まちなかに人を呼び込む	■今後、交通の実態や需要等を確認したうえで、交通機能の詳細を検討します。
西口改札前空間	●市民・観光客の新たな玄関口として、緑を感じる魅力ある空間に ●西口改札口から資源のショーケース施設への誘導が重要	■交通機能と多目的に自由に使い、快適に滞在できる広場機能の位置については、それぞれのメリット・デメリットを整理したうえで、第3回検討委員会において、委員の皆さまの専門的な知見からご意見を頂き、構想で示すゾーニングについて、検討を進めます。
	●観光情報は東西各改札付近にほしい	■観光交流機能は、資源のショーケースとなる施設内に配置することを検討していますが、各改札口付近に案内は必要となるため、必要な機能の内容や規模、位置・設え方については、第3回検討委員会での委員の皆さまの専門的な知見からのご意見も参考にしながら、今後の設計業務の中で検討します。
自由通路	●東西自由通路から視点場へは直接アクセスできるように ●歩道橋に屋根をかけ、雨に濡れない空間に	■検討委員会での委員の皆さまの専門的な知見からのご意見も参考にしながら、今後、自由通路等から各方向・施設等へのつなぎ方について検討します。
市民の日常生活を支える交通機能	●東西で一般送迎が分散されることを期待	■現況特性やこれまでのワークショップや検討委員会での意見等を踏まえ、交通機能の配置を検討しています。今後、交通の実態や需要等を確認したうえで、交通機能の詳細を検討します。
広域交通結節のための交通動線	●柳並公園の樹木は、伐採せずに残すべき	■今後、景観・資源の保全には十分配慮した上で、交通（大型観光バス等）の実態や需要等を確認し、交通機能の詳細を検討します。
駐車場・駐輪場機能	●一定時間無料で使える集約駐車場を ●需要予測による規模設定を	■今後、駐車場等の利用実態や需要等を確認したうえで、規模等の詳細を検討します。
その他の意見	●利用者のターゲットを明確に	■これまでのワークショップや検討委員会での意見等を踏まえ、ミライ像として、「諏訪に関わる人と、諏訪での暮らしや様々な活動、多くの資源をつなぐ玄関口として、諏訪の魅力を感じられる場所をつくることで、諏訪の各エリアや各分野での公民連携まちづくりの起点としても機能させていくことを目指しています。 このため、基本的には市民がターゲットですが、来訪者（通勤・通学者、観光客、ビジネスマン等）も含めた利用者を想定した場所を目指すこととしています。（ミライ像・ミライ方針をご確認ください）
	●細かくゾーニングせず、柔軟に	■第3回検討委員会において、委員の皆さまの専門的な知見からご意見を頂いたうえで、構想で示すゾーニングについて、検討を進めます。
	●15分都市を活かし、まちなかかつなぐ策を	■構想策定の範囲は駅周辺の4.2haですが、周辺の資源や動線等も踏まえて検討しています。また、ミライ像として、「諏訪の各エリアや各分野での公民連携まちづくりの起点としても機能させていくことを目指す」こととしており、整備（ハード）だけでなく、まちの各エリアでの活動（ソフト）もつなぐことが重要としています。 引き続き、まちなかをつないでいくための策を、ハード・ソフトの両面から、公民連携で検討を進めます。
	●駅周辺に様々な機能を集約させない	■これまでのワークショップや検討委員会での意見等を踏まえ、必要な機能を検討しています。 今後、交通や駐車場等の利用実態・需要調査に基づき、まちにつながる玄関口としての必要な機能とその規模を検討していきます。
	●JRも動き、いち早く西口から整備に取組む点が良い	■引き続き、東日本旅客鉄道株式会社様をはじめとする交通事業者等と連携しながら、早期の整備に努めます。



(2) 駅前エリアチャレンジ 2025

“自由で使いやすいオープンな広場と快適な滞在空間がほしい”という市民ワークショップでの想いを踏まえたニーズの確認や創出すべき空間・場の規模感の検討を目的とした検証(トライアル)として、令和7年9月27日(土)・28日(日)に社会実験「駅前エリアチャレンジ 2025」を開催しました。実施概要・趣旨と検証結果、基本構想への反映内容を以下に整理します。

1) 実施概要・趣旨

■企画概要

西口駅前広場の一部道路で交通規制を行い、9/27(土)、9/28(日)の2日間、一部の作品展示企画はその後1か月間実施した。

来場者数：約470人(1日目)、約800人(2日目)

【西口駅前広場】

- ◆「駅周辺でやってみたいこと」を募集し、実践する場
(応募件数：31件)

・市民から募集した企画や事務局によるワークショップの実施

- ◆市民、観光客を含め、多世代過ごせる場

・イス・テーブル、ハンモック等の滞留空間や子どもの遊び場の創出

【自由通路】

- ◆「駅周辺で情報発信したいこと・もの」を募集し、試行する場
・市民の作品展示や基本構想の周知パネル設置

【東口改札前】

- ◆駅周辺観光資源や西口駅前広場への案内サイン・パネルの設置

・まちなかの主要観光地まで誘導するため、はがせる路面シートを設置
・基本構想の周知や社会実験の西口会場へ誘導するパネルを設置



諏訪清陵高校吹奏楽部による演奏発表



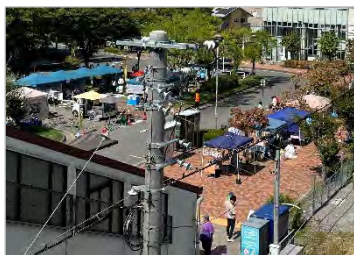
日陰の滞在空間で飲食を楽しむ来場者



地元高校生による参加型ペイントフォトスポットづくり



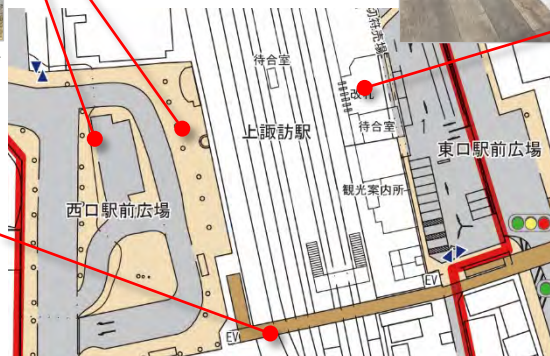
事務局ワークショップ(花火アート)の参加者



西口駅前広場



自由通路



各場所の企画の様子



東口改札前





2) 効果検証結果

開催期間に合わせてアンケート調査、滞在者数・滞在状況調査を実施し、空間の使われ方や駅周辺のニーズについて以下の内容が検証結果として得られました。

【空間の使われ方や駅周辺のニーズの確認】

駅前空間の活用ニーズや、駅前や自由通路における人々の活動変化が確認できた

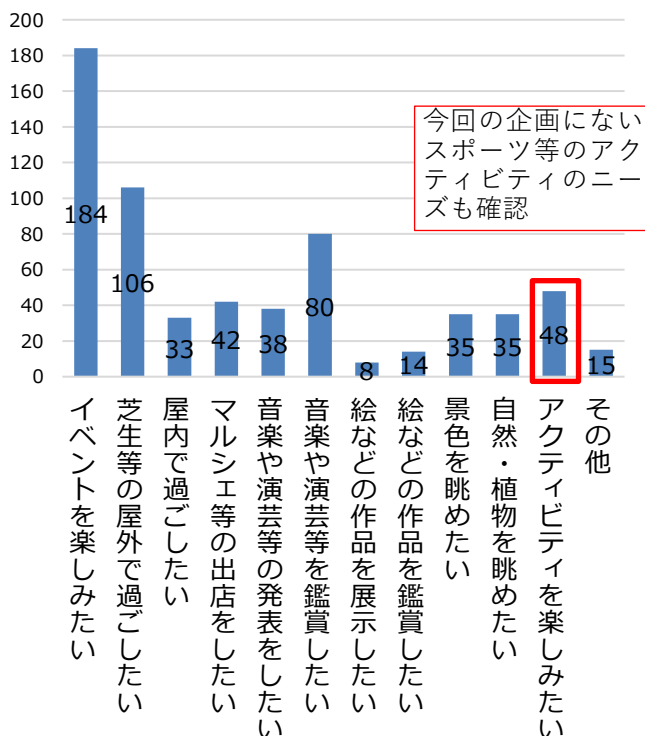
- ・市民から飲食・物品販売やマッサージ体験や手作りワークショップ等、31件の企画応募と約1,270人の来場があり、多目的に自由に使える空間・場のニーズが確認できた。
- ・来場者から幅広く多様な活用ニーズが確認でき、本取組では実施していないアクティビティの需要も確認できた。

企画応募者として本取組への関与や来場により基本構想の周知につながった

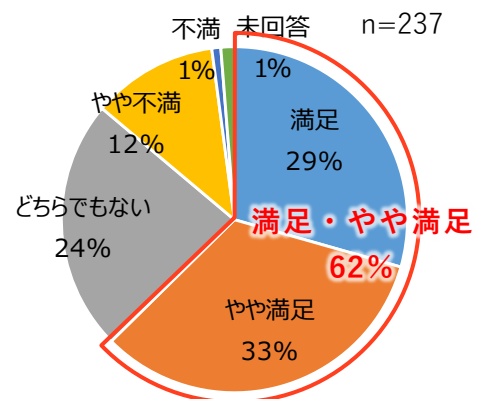
- ・企画者向け事前説明会の実施や会場での周知パネルの設置により、駅周辺地区整備に向けた取組を幅広く周知できた。

Q 駅周辺の空間を使って、自分だったらどのように過ごしますか

n=625 (複数回答あり)



Q “自由で使いやすいオープンな広場と快適な滞在空間”の空間規模(広さ)の満足度



観客スペース外から鑑賞する人



緑地部の日陰で飲食を楽しむ様子

【空間規模に対する主な自由意見】

- ・自動車が入れず、いろいろなコンテンツができるようもう少し広い空間が良い
- ・子どもたちが安全に遊んで走り回れる空間として、もう少し広い空間が良い
- ・発表スペースも観客スペースももう少し広く、屋根があると良い
- ・芝生広場はゆっくり休むにはちょうどよくて、使い方もすごい満足





3) 基本構想への反映

得られた検証結果をもとに、創出すべき空間・場の規模感を検討し、基本構想への反映について以下のよう整理します。

【創出すべき空間・場の規模感の検討】

歩行者の安全性を考慮した十分な歩行空間を確保したうえで、本取組で創出した空間よりやや広め（約 3,000 m²程度）のニーズを確認

- ・ 空間規模は全体の約 62%が「満足・やや満足」と回答しており、概ね満足度が高いものの、子どもの遊び場や発表ステージは本取組で創出した空間よりやや広い空間規模を求める意見があった
- ・ 発表ステージの観客スペースや企画ブース前に、人が溢れる様子がみられ、歩行者の通行が困難な様子もみられた
- ・ 広場には車が通行しない安全に配慮された空間、発表ステージには屋根が欲しいという意見も多数確認できた

エリアチャレンジで創出した空間 : 約 1,140 m²

- 多目的で自由に使える空間面積 : 約 810 m²
- リラックス空間面積 : 約 330 m²

※現西口駅前広場面積 : 約 3,500 m²



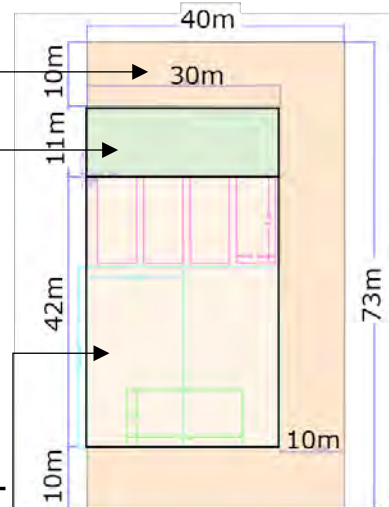
西口駅前広場（交通ロータリー以外）: 約 2,900 m²

- 多目的で自由に使える空間面積 : 約 1,260 m²
- リラックス空間面積 : 約 330 m²
- 歩行空間 : 約 1,330 m²

歩行空間:
現駅前広場の最大幅員と同幅員を確保（10m）

リラックス空間:
エリアチャレンジと同規模

多目的に使える空間:
エリアチャレンジから、人が溢れていた“ライブパフォーマンス”や“子どもの遊び場”を拡大、アンケートで希望があった「アクティビティ空間」等が可能な規模を確保（エリアチャレンジの1.5倍程度）





(3) 駅に求める機能についてのパネルアンケート

上諏訪駅周辺地区の活用方法の検討および市民の関心を高めることを目的に、休日・日中の西口歩行者、駅周辺の夜間利用者を対象に駅に求める機能についてのパネルアンケートを実施し、以下のような結果が得られました。

■実施概要

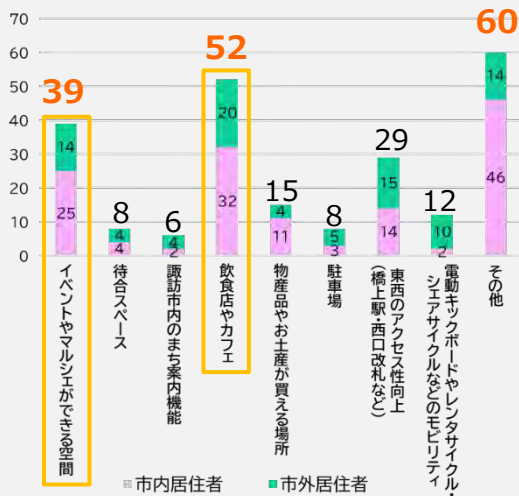
- ①対象:休日・日中の西口歩行者 実施日時:2024(令和6)年11月9日(土)、10日(日)
- ②対象:駅周辺の夜間利用者(諏訪実業高校定時制の生徒) 実施日時:2024(令和6)年12月

【西口駅前広場に求める機能の意見の把握】

- ・両方の対象者に共通して、上諏訪駅周辺には、「飲食店やカフェ」を求める声が多い
- ・休日・日中の西口歩行者は、「イベントやマルシェができる空間」が2番目に多く、その他では観光促進や滞在交流施設等といった意見がみられた。
- ・夜間利用者は、「東西のアクセス性向上」が2番目に多く、その他では駅周辺の防犯・安全性向上も必要としている

①休日・日中・西口歩行者 (n=229)

回答割合 市内居住者：市外居住者 = 6：4



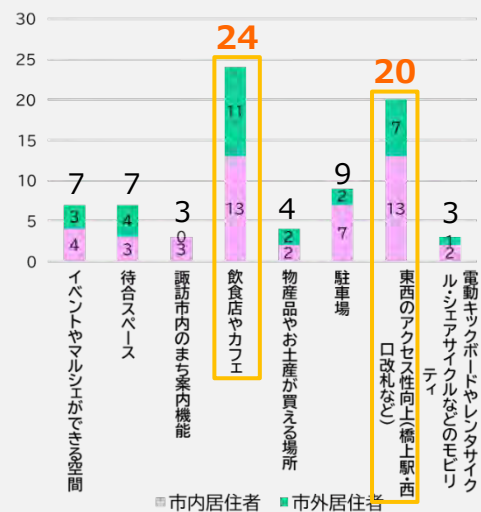
■その他の意見

観光促進: 酒蔵・味噌を活かした観光施設、温泉をPR等
滞在交流: 本屋・勉強スペース・ママ友と集うスペース等
商業施設: 服やお土産が買えるデパート・西口にもスーパー等
交通: 送迎ができる駐車スペース等



②夜間利用者(実業高校定時制)(n=77)

回答割合 市内居住者：市外居住者 = 6：4



■その他の意見

防犯・安全性: 街灯・酔っ払い対策等
滞在交流: 広くて机のある待合室・お茶する場所等
商業施設: 本屋・CDショップ・ゲームセンター・喫茶店等
交通: 歩きやすく整備(舗装整備・電柱撤去等)等





2. 諏訪市上諏訪駅周辺地区整備基本構想検討委員会

基本構想の策定にあたり、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、検討委員会を計4回開催し、ワークショップ・社会実験の内容の共有や、ミライ像・ミライ方針、機能・ゾーニングの内容について専門的かつ幅広い分野の意見を聴取し、案の取りまとめを行いました。

(1) 委員名簿




	役職	氏名	所属等
1	委員長	大沢 昌玄	日本大学理工学部土木工学科教授
2	委員	矢島 隆	元国土交通省都市局技術審議官
3	委員	今井 晴彦	諏訪市政策アドバイザー
4	委員	大川 敦（第一回まで） 森 敬芳	東日本旅客鉄道株式会社長野支社 企画総務部企画部長
5	委員	上條 貴宏	アルピコ交通株式会社茅野営業所長
6	委員	鈴木 孝弘	独立行政法人都市再生機構 東日本都市再生本部まちづくり支援部長
7	委員	山谷 恭博	上諏訪まちなか未来ビジョンプラットフォーム代表
8	委員	矢口 泰秀	長野県建設部都市・まちづくり課 信州地域デザインセンター企画幹

(敬称略)





(2) 実施経過

開催日		内容	当日の様子
第1回	令和7年 3月5日	<ul style="list-style-type: none">・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	 <p>※現地視察の様子</p>
第2回	令和7年 8月25日	<ul style="list-style-type: none">・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	
第3回	令和7年 12月5日	<ul style="list-style-type: none">・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	
第4回	令和8年 3月5日	<ul style="list-style-type: none">・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	





(3) 主な意見とその対応

各検討委員会での意見については、その時の状況や進め方を踏まえ、それぞれ以下のように対応しました。

① 第1回検討委員会

各委員から、主に、①整備に向けた検討の手順・進め方について、②現況として押さえておくべき視点、③今後の検討の視点について意見をいただきました。

分類	主な意見	対応内容	
①整備に向けた検討の手順・進め方			
—	<ul style="list-style-type: none"> ・構想策定の検討を進める中で、西口駅前広場から着手することが必ずしも正しいとは言いきれないこともある ・先行整備する場所やそれに応じた整備スケジュール検討が必要 ・西口広場整備は、諏訪湖が身近にあることによる観光面だけでなく、地域住民の利便性（線路西側の住民比率が多いが東口のみ送迎）の面からの課題解決に向けても重要な整備であり、早期着手した方が良い ・時代変化に伴い、つくり育てていくことも重要。初期投資（整備）が先行するのではなく、使い方を試しながら整備した方が良い ・駅前の駐車場や送迎ニーズ、モビリティ需要についても、実験しながら確認してはどうか ・整備時期のターゲットだけではなく、使う目標（育てる目標値）をつくった方が良い 	<ul style="list-style-type: none"> ○これまでの検討内容を踏まえ、東西の分担、機能ゾーニング（将来案、暫定案）を検討 ⇒第2回委員会で提示 ○上記を踏まえ、対象区域内の整備優先順位や事業ロードマップ、スケジュールを検討 ⇒第4回委員会で提示 ○9/27.28を集中開催日として、駅前エリアチャレンジ2025を実施し、使い方を試行 ○R7年度以降も段階に応じた社会実、効果検証を図りながら進めていく実施手法を整理 ⇒第4回委員会で提示 ○今後、整備計画策定時に、将来の目標値を設定 	
②現況について			
観光	<ul style="list-style-type: none"> ・諏訪湖の花火大会が市内行事で一番の集客力があり、諏訪市への来訪のきっかけとなるイベントであるが、駅が混雑するため、改善に向けて、花火大会等のピークイベント時の視点も現況で整理が必要 	<ul style="list-style-type: none"> ○市内の観光客推移、ピーク時の対象区域の様子等について、現況把握を追加、それを踏まえて、検討に必要な視点を修正、機能ゾーニングに反映 ⇒第2回委員会で提示 	
交通	<ul style="list-style-type: none"> ・改札を増やすにも、現状として、駅員等の担い手（人員）確保が難しい。 ・駅施設については、DX導入や機能集約等、コンパクトな駅運営が必要。橋上駅にすれば、東西のアクセス性と担い手不足の問題も解決できるのではないか ・昨今出現している新たなモビリティ利用（キックボード等）を踏まえ、時代の変化に合わせた検討が必要 	<ul style="list-style-type: none"> ○東日本旅客鉄道株式会社にヒアリングを実施し、平時とピーク時の駅員数について、現況把握を追加、それを踏まえて、検討に必要な視点を修正、機能ゾーニングに反映 ⇒第2回委員会で提示 ○諏訪市地域公共交通計画では、新たなモビリティは対象外。今後のWS等で市民ニーズを確認し、対応方策を検討 	
③今後の検討について			
区域全体について	交通	<ul style="list-style-type: none"> ・西口駅前広場に十分なバスターミナルが設置されたとしても、周辺の道路状況、担い手不足を踏まえるとバス乗降場集約は困難 	<ul style="list-style-type: none"> ○アルピコ交通にヒアリングを実施し、周辺道路状況を確認。検討に必要な視点を修正、機能ゾーニングに反映 ⇒第2回委員会で提示
	空間・機能	<ul style="list-style-type: none"> ・駅は通り過ぎるだけでなく、駅を基点としたまちなかの回遊、時間を過ごし、駅での余韻を楽しめる目的地となるような機能がある「新たなライフスタイル」を生み出す場が必要 ・東口と西口の面積比や周辺既存施設（すわっちゃオ等）を踏まえ、東西の役割分担が必要 	<ul style="list-style-type: none"> ○意見を踏まえ、機能・ゾーニングに反映 ⇒第2回委員会で提示
		<ul style="list-style-type: none"> ・駅周辺は、諏訪市の中でも公共交通が充実しているため、商業・業務施設にとらわれず、役所の機能移転等も含めた検討が必要 	





分類		主な意見	対応内容
	観光	<ul style="list-style-type: none">・諏訪エリアの3駅で最も諏訪湖に近い特性を活かした検討が必要。西口は、その観点からポテンシャルが高く、眺望確保のため各地権者調整も必要・観光、景観的な視点から、柳並線の軸上に自由通路を設けるのは、可能性としてあるのではないか・西口が整備されると高島城や並木通りに向かう人の増加が予想されるため、人の流れを想定した機能配置（上諏訪総合事務所のあり方含め）が必要	
	その他	<ul style="list-style-type: none">・駅へは送迎が主で、二次交通利用は少数。メインターゲットを絞った整備とするのか、検討が必要・ハード整備だけでなく、作ったものに対する使い方等のソフト施策で滞在や回遊の仕組みを工夫することが必要。また、社会実験等で試行しながら実現していく手法検討も必要	
その他		<ul style="list-style-type: none">・土地所有者が3者と少ないのは、ポテンシャルであり、3者の協力や連携が重要	<ul style="list-style-type: none">○必要に応じて、適宜、個別ヒアリングを実施し、検討に反映





② 第2回検討委員会

各委員から、主に、①ミライ像・ミライ方針について、②機能・ゾーニングについて意見をいただきました。

分類	主な意見	対応内容
①ミライ像・ミライ方針について		
—	・市民が駅周辺とどのように関わり活動するかという視点を構想に盛り込むべき	○公民連携によるまち育てや駅からまちへの展開（周辺まちづくりとの連携/広域的な視点）については、今後の進め方や課題として整理 ⇒第4回委員会で提示
	・公共が策定する構想や計画、設計案はハード面の要素が強くなる。スワ・マチ・ミライからの意見書のように公民がどのように連携し空間を育てていくのかという内容を構想に盛り込むべき	
	・事務局案は駅を中心とした空間領域で、スワ・マチ・ミライからの意見書は広域的な視点で整理されている。公民それぞれの立場で、異なる視点で書かれた2つの提案を融合させた基本構想となるとよい	○機能・ゾーニングのステップ2（案）について、機能毎にスケッチを用いながら、将来形の空間や使い方のイメージを分かりやすく整理 ⇒第3回WS、第3回委員会で提示
	・ミライ方針がどのような機能を持つ空間を目指しているのかが分かるようにするのが良い	
	・ミライ像・ミライ方針に書かれている歴史について、鉄道、産業等諏訪が持つ歴史を文脈で詳しく伝えるように整理	○諏訪の成り立ち（高島藩の城下町としての歴史や産業、自然等）を現況整理として整理することを検討 ○ミライ方針3-2に「自然・歴史・飲食・まちなみ等」の文言に対して、具体的な内容を追加 ⇒第3回WS、第3回委員会で提示
	・四季がはっきりしており、春夏秋冬それぞれの過ごし方の視点が必要	○ミライ方針1-2に「社会状況や技術・気候の変化にも柔軟に対応できる、滞在を楽しめる環境やしきみづくりを、公民連携により推進」の文章を追加 ⇒第3回WS、第3回委員会で提示
	・夏季の昼間は活動が厳しく、夜間を楽しむという視点が必要	
・公民連携の視点が構想に必要であり、民間の活動やニーズからアプローチして空間を創出できるような構想にすべき	○機能・ゾーニング（案）に整備のタイミングだけでなく、公民連携の視点も追加（ステップ毎で社会実験を実施し、ニーズを確認しながら整備を進めていく等） ○ミライ方針1-2に「社会状況や技術・気候の変化にも柔軟に対応できる、滞在を楽しめる環境やしきみづくりを、公民連携により推進」の文章を追加 ⇒第3回WS、第3回委員会で提示	
・駅周辺との関係性が構想に示されているとよい。載せる図面は周囲との関係性を示せるようにより広域にするとよい	・将来イメージについての周辺との関係性については、概念図等で整理することを検討	
②機能・ゾーニングについて		
整備ステップ・スケジュール	・整備ステップを分けず、一気にステップ2を見据えて整備する可能性も考えるべき。また、ステップ2を最終目標とし、その実現のために必要な段階を踏むというアプローチが重要	○ステップ1、2と示すのではなく、将来目指すべき姿を将来イメージとして示したうえで、将来イメージに至るための整備・使い方のステップ（1,2）を整理 ○将来イメージは、空間ゾーニングと合わせ、使い方のイメージとして、各ターゲットにおけるミライの過ごし方を整理 ○整理に際しては、鉄道との連携が不可欠であるため、東日本旅客鉄道株式会社の意向も踏まえる ⇒東日本旅客鉄道株式会社の提案を踏まえた整備展開イメージを作成し、第3回WS、第3回委員会で提示 ○将来形に至るための整備・使い方のステップには、公民連携の視点を追加するとともに、現況からステップ1までの間の展開（駅前エリアチャレンジ2025に基づくニーズ整理や交通課題の解決につながる整備に向けた試行等）を整理 ⇒第3回WS、第3回委員会で提示
	・整備ステップに係るスケジュールは事業の視点だけでなく利用者の視点も入れるべき	
	・機能が不足している現状の西口について、場の有効活用により、作り変えるより前にお金をかけずにできることから機能を導入することを試みてはどうか	





分類		主な意見	対応内容
駅舎・自由通路		<ul style="list-style-type: none"> 駅を中心をどのように設定するかは鉄道の視点において重要 駅舎整備については、橋上化も一つの選択肢として、花火大会の対応や駅利用者や駅員の減少、ICT 技術の導入による駅舎運営の効率化要素を加味し、駅舎の規模・大きさ、タイプを社内で検討している状況であり、その結果も踏まえてほしい 橋上化によって地域にどのような効果を生むかという視点が重要。諏訪湖に近い駅という特徴を前面に、諏訪市民が自慢できる新たな場所つくることが効果の一つとなる 	<ul style="list-style-type: none"> 東日本旅客鉄道株式会社の検討内容を確認し、意向を踏まえながら将来イメージや展開を検討 <ul style="list-style-type: none"> ⇒ 東日本旅客鉄道株式会社の提案を踏まえた整備展開イメージを作成し、第3回 WS、第3回委員会で提示 橋上化により、諏訪市民が自慢できる新たな場所となる効果について、将来イメージにおける各ターゲットにおけるミライの過ごし方を整理 <ul style="list-style-type: none"> ⇒ 第3回 WS、第3回委員会で提示
東西駅前 広場	客観的データの必要性	<ul style="list-style-type: none"> 交通機能の再編は、現況の交通状況や整備後の変化、交通事業者の人手不足の視点が重要であり、客観的なデータに基づく検討が必要。また、市民意見を参考する際は客観的データの裏付けが取れているか検証すべき 	<ul style="list-style-type: none"> 基本構想の内容をもとに、基本設計に向けて必要な調査（交通量、視点場高さの検証等）を行う（基本構想の精査） <ul style="list-style-type: none"> ⇒ 次年度以降の基本計画検討と合わせて実施
	空間の作り方	<ul style="list-style-type: none"> 視点場創出の検討に際し、ドローン等を用いて実際のどの場所、どの高さからどのように見えるかを確認すべき 	<ul style="list-style-type: none"> 柳並線の延長線上に視点場を設置すると、諏訪湖が望めることを確認（西口駅前広場で約3mの高さから確認） <ul style="list-style-type: none"> ⇒ 第3回委員会で提示 今年度は視点場設置における検討内容や条件を整理し、次年度以降で視点場の位置や高さ設定や検証を行う
		<ul style="list-style-type: none"> 資源のショーケース機能はビジネスや商売の視点に立ち、どの場所から発信すべきということを公民連携で考えることが重要。初めから作りこむのではなく試しながら作り上げていくことが必要 	<ul style="list-style-type: none"> 資源のショーケース機能の具体内容の配置については、公民連携により検討していく必要性があるため、ステップ3に至るまでの各ステップでの公民連携による検討事項として整理 各段階の機能・ゾーニング（案）において次のステップに向けた試行・検討項目を整理 <ul style="list-style-type: none"> ⇒ 第3回 WS、第3回委員会で提示
		<ul style="list-style-type: none"> 柳並線と末広通り、両者へのつながりを活かす空間づくりが必要。その上で、現状の上諏訪総合事務所の空間を魅力的にすることが両者の関係性を構築する上で重要 末広通りへのつながりを検討する上で市民や来訪者が末広通りに至るまでの楽しみ方のシナリオを検討するのはどうか 	<ul style="list-style-type: none"> 将来イメージで市民や観光客等各ターゲットにおけるミライの過ごし方を整理 暫定イメージ時に上諏訪総合事務所内の駐車場を活用し、並木通り、末広通りへのつながりを創出する広場空間や動線を確保
	機能配置	<ul style="list-style-type: none"> 線路の移設はできないことを前提に、東西の役割に応じた機能移転等で、より良い駅空間再編が可能かを検討してほしい 	<ul style="list-style-type: none"> 線路移設なしで機能・ゾーニングを整理 <ul style="list-style-type: none"> ⇒ 第3回 WS、第3回委員会で提示 ⇒ 次年度以降の基本計画内で客観的データを踏まえ精査
		<ul style="list-style-type: none"> 東口は狭いため、東口を活用するなら、空間再編には駅舎の橋上化や西口への機能移転が不可欠 	
<ul style="list-style-type: none"> 西口にバス機能を集約させる案は国道20号とのつながりや一般車との関係性に課題があり、花火大会時の臨時バスとの混乱も懸念される 		<ul style="list-style-type: none"> 交通量調査を実施し、将来需要予測等の客観的データに基づく交通計画の検討を実施（基本構想の精査） <ul style="list-style-type: none"> ⇒ 次年度以降の基本計画内で実施 	
災害の視点	<ul style="list-style-type: none"> 「災害時における駅利用者への一時避難にも対応した広場」の考え方を見直し、様々な事象により駅で時間を費やす際も結果的にその滞在を楽しめるような仕掛けを作るといった考え方がよい 	<ul style="list-style-type: none"> ミライ方針1-2に「社会状況や技術・気候の変化にも柔軟に対応できる、滞在中を楽しめる環境やしぐみづくりを、公民連携により推進」の文章を追加 <ul style="list-style-type: none"> ⇒ 第3回 WS、第3回委員会で提示 	
	<ul style="list-style-type: none"> 災害は自然災害だけでなく ICT の不具合等情報に関する災害も考慮すべき 		





③ 第3回検討委員会

各委員から、主に、①第2回検討委員会を踏まえた追加修正について（現況整理）、②駅前エリアチャレンジ 2025 について、③ミライの機能・ゾーニング（案）について意見をいただきました。

分類	主な意見	対応内容
①第2回検討委員会を踏まえた追加修正について（現況整理）		
	<ul style="list-style-type: none"> 看板建築について、諏訪出身建築家の藤森照信氏が称した通りに面する外壁を洋風に装飾した建築物であることを現況整理に入ると良い 一駅一名物運動の考案は旧国鉄時代であり、社名の表記を正しくして欲しい 	<ul style="list-style-type: none"> ○「諏訪出身建築家の藤森照信氏が称した看板建築」の文章を追記修正 ○「旧日本国有鉄道長野鉄道管理局」に修正
②駅前エリアチャレンジ 2025 について		
	<ul style="list-style-type: none"> 広場空間については、その場の使われ方の検証の他、富山の事例等、民間が管理する他事例も参考に検討すると良い 駅前エリアチャレンジ 2025 は秋の過ごしやすい休日に開催されている。寒い時期や平時等、年間を通じた使い方を検討できると良い 	—
③ミライの機能・ゾーニング（案）について		
基本構想での示し方	<ul style="list-style-type: none"> 多様な意見があり、まとめる事が難しいと思うが、基本構想では1つの方向性を定まるうえでの判断軸を示すことが重要である 	○基本構想として、ゾーニングは最適案（1つの方向性として絞り込む）を提示する方向で整理・検討する
西口駅前広場と駅ホームへのアクセス部の新設（JR提案をもとに）を踏まえた機能・ゾーニング（step3）について	<ul style="list-style-type: none"> 柳並線を介した諏訪湖へ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。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か 自由通路を北側に延伸する場合は、自由通路を北側跨線橋と接続させ、跨線橋に改札機能を配置することも考えられる 	<p>【西口地上 IC 改札（地上駅）案の位置について】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○地上改札案の場合は、東京方面の留置線機能を廃止することで創出されたスペースを活用することを前提として、方向性を再整理する
※①案：東口駅舎の移設建替え（地上駅新設）、自由通路リノベーション ②案：東口駅舎と自由通路の一体的整備（橋上駅舎+自由通路の新設）	<ul style="list-style-type: none"> ステップ3を案①西口地上 IC 改札（地上駅）にするか、案②橋上駅案にするかで、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かと 案①のように将来も現自由通路を活用するのであれば、現自由通路と資源のショーケース機能をデッキ等で繋げることも考えられるため、現自由通路にどこまで資金を投じるのか、ステップ2時点における駅周辺の使いやすさが変わる 東西の改札がどちらも平面で繋がる西口地上 IC 改札（地上駅）は素晴らしい 	<p>【現自由通路の方向性について】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○現段階の市の考えとしては、現在のまま使い続けることを想定しているため、使い方・過ごし方の試行をしながら、今後の方向性を検討する
	<ul style="list-style-type: none"> 東西の改札がどちらも平面で繋がる西口地上 IC 改札（地上駅）は素晴らしい 西口地上 IC 改札（地上駅）について、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好印象であり、コストを要する駅の橋上化は必要ないと感じる 東西のつながりについては、駅の橋上化以外でも自由通路の拡大や資源のショーケース整備で実現可能ではないか 	<p>【最適案の絞り込みについて】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○最適案を絞り込むにあたり、まずは、案①西口地上 IC 改札（地上駅）、案②橋上駅案（現自由通路の位置）の他、今回ご意見をいただいた「案③北側跨線橋延伸案」と「案④橋上駅案（柳並線延長線上の位置）の4案で比較評価を行う
	<ul style="list-style-type: none"> 橋上化のように線路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する 職員数が限られているなか、昔は橋上駅のように改札を一つにまとめる方法もあったが、今は IC カード改札ができたので、何かあった時は駅員が向かう方法も可能である 	
	<ul style="list-style-type: none"> 過去 WS で議論された橋上駅による東西の一体的整備が必要である（スワ・マチ・ミライからの意見） 柳並線から駅をつなぐ軸は重要という意見が委員会からも市民ワークショップからもあり、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るが、費用面の課題や平面的アクセス性の良さから考慮すると、地上改札も考えられる。どの意見を活かしていくかは、優先順位を含めて決めることが重要である 	
	<ul style="list-style-type: none"> 駅前広場の整備において、交通機能は最も重要であり、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 広場の市民活用は付加価値のようなものであり、交通結節点としての整備を優先的に考えるべきである 	<p>【最適案の絞り込みについて】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○「案①西口地上 IC 改札（地上駅）」をベースに、「柳並線上に広場機能+資源ショーケース・諏訪湖への視点場となる機能を配置する案（交通空間：南側/広場空間：北側）」、「西口駅前広場と駅ホームへのアクセス部前に広場機能・滞留機能を確保する案【別案】（交通空間：北側/広場空間：南側）」と今回ご
	<ul style="list-style-type: none"> 広場機能が西口地上 IC 改札前にある案は、ステップ3で諏訪総合事務所跡地と一体的に活用できる点で良いが、交通機能から見ると、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り、交通処理場は、交通スペースは真ん中に作った方が良い 広場機能を南北に伸ばし、その周りに交通機能を配置する案も考えられる 	
	機能配置の考え方について	





分類		主な意見	対応内容
駅ホームへのアクセス部前に広場機能・滞留機能を確保する案【別案】		<ul style="list-style-type: none"> ・車両が集中する時間帯でも、スムーズに機能を維持できるような案を検討してほしい。ロータリー形状は歩行者の通り抜けができないため、バスの発着を道路沿いにしても良いのではないか ・一般送迎車が集中し混雑する時間帯には、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 ・改札を出たところは交通機能ではなく緑や広場があったほうが良い 	意見をいただいた「道路沿いに交通機能を配置する案」の 3案で比較評価を行う
各機能について	交通機能	<ul style="list-style-type: none"> ・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いる課題があり、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の改善してほしい ・リニアの開業により、リニア利用者がバスで諏訪へ訪れることも考えられ、将来も考慮した広場や駅整備が実現できると良い 	○交通需要（駅前広場利用予測）やそれを踏まえた交通計画（動線、施設配置）については、来年度の駅前広場基本計画で整理する
	新たな機能創出	<ul style="list-style-type: none"> ・リニア中央新幹線開業による来訪者の行動変化は想定されるが、魅力的な駅が整備されることで、どのような交通手段を用いても人は来ると思う。現在の需要を東西に分担するというよりは、新たな機能の創出により需要を誘発することが重要である。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ある ・加えて、来訪を誘発する施策を考えられると良い。例えば、台湾では廃線を残して芝を張り、子どもの遊び場とする事例もある。上諏訪駅では、温泉を活用する等、何かで一番である駅を実現できると良い 	○新たな需要を誘発するような機能や施設の導入や設えを検討する ⇒イメージパースで表現する
	需要に応じた民間活用（保線技術センター敷地）	<ul style="list-style-type: none"> ・柳並線の交差点改良は、上諏訪総合事務所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か ・上諏訪総合事務所の土地は、上諏訪総合事務所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れば、交通機能やその他の機能として活用しても問題ない。基本構想の対象区域内の土地所有者である東日本旅客鉄道株式会社、諏訪市、まちづくり公社で協力的に進めていくことが望ましい ・上諏訪総合事務所職員は、対象区域内西口北側の端を出発点として、各所への線路の管理・保線業務に従事するため、それを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る 	○上諏訪総合事務所敷地は、まちへ誘導する歩行者動線を確保するため、線路沿いを活用するが、敷地の大部分は、民間需要に応じた活用を想定するため、構想段階では、あらかじめステップを特定した展開としないこととする
ミライの駅周辺の使い方・過ごし方について		<ul style="list-style-type: none"> ・諏訪市の資源である温泉を広く発信するため、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良い ・ケース4のように地方都市の公共交通の主な利用者は高校生であり、高校生が良い思い出を持つことによって、Uターンのきっかけとなる。駅前エリアチャレンジのように、高校生がまちづくりのプレイヤーとなる趣旨も盛り込めると良い 	○今後、来訪者を含むまちとの結節・滞在機能となる西口の改札前や資源のショーケース施設への機能導入を含めて検討する ■対応済 ケース6にて高校生がプレイヤーになっているシナリオを作成
公民連携について		<ul style="list-style-type: none"> ・公民連携でまちづくりを進めているなか、市民の方々が参加しているマインドが大切となるため、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、公民連携で進めていく趣旨を広く発信していくことが重要である ・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（スワ・マチ・ミライからの意見） ・特にワークショップに積極的に参加を希望している市民の方は、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く欲しい（スワ・マチ・ミライからの意見） 	○市民ワークショップ、スワ・マチ・ミライからの意見、検討委員会での意見を踏まえ、総合的な視点から、基本構想をとりまとめていくこととする
整備の時期と経済的合理性について		<ul style="list-style-type: none"> ・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方が望ましい（スワ・マチ・ミライからの意見） ・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ないかと（スワ・マチ・ミライからの意見） 	○地権者調整、市の財政状況を踏まえた事業展開で整理する
ソフト面との連携について		<ul style="list-style-type: none"> ・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（スワ・マチ・ミライからの意見） 	○構想段階で運営方法を限定するのではなく、「ミライに向けた段階的な事業展開」や「今後に向けて」の章にて、今後整備される施設の運営にかかるスケジュールや運営に向けての検討すべき項目を整理する





④ 第4回検討委員会

各委員から、主に、①ミライの機能・ゾーニング（案）について、②上諏訪駅周辺地区整備基本構想（案）の取りまとめについて意見をいただきました。

分類	主な意見	対応内容
<p>①ミライの機能・ゾーニング（案）について ※検討①①～④案、検討②①～③案の詳細は68ページを参照</p>		
<p>検討① 「駅関連施設整備」に係る各案の比較評価</p> <p>①案： 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</p> <p>②案： 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）</p> <p>③案： 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</p> <p>④案： 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>	<ul style="list-style-type: none"> 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 整備実現に向けては事業コスト性も重要であり、①案は良案である 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を踏まえると、事業性の評価は重要である 駅舎関連施設整備については、比較評価より最適案が抽出されたと感じる 	<p>○駅関連施設整備については、比較評価で抽出した①案をもとに、ミライの機能・ゾーニングに反映し、基本構想をとりまとめることとする</p>
<p>検討② 「西口駅前広場整備」に係る各案の比較評価</p> <p>①案： 西口改札前（駅広南側）に広場機能を配置</p> <p>②案： 柳並線の延線上（駅広北側）に広場機能を配置</p> <p>③案： 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</p>	<p>【各案について】</p> <ul style="list-style-type: none"> 交通機能では一般車と公共交通機能の分離が重要であり、②案と③案は一般車と公共交通が混在している。ただ、③案はタクシーと一般車の間に横断歩道を設ければ利便性が確保されるため、「交通利便性」の評価が低いことは疑問である 一般車と公共交通機能の分離は必要であり、実情として②案ではバスパ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る 一般車と公共交通を分離した方が良く、上諏訪総合事務所を活用し、交通機能の一部を分担できれば良い。次年度以降の検討になるかもしれないが、上諏訪総合事務所の活用についての考え方も整理できれば良い 今後、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を検討できると良い。ただ、敷地形状から北側への拡大は難しいので、南側への規模拡大が考えられるのではないかと 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②案は良案である。交通空間は、上諏訪総合事務所敷地を活用可能であれば考え方も変わってくる 北側に広場・滞留機能を創出することは有効である。広場・滞留機能への誘導方法や改札前空間のつくり方によって、広場・滞留機能の効果も変わる 現段階では、詳細な交通機能の規模を判断するための客観的データは有していないが、将来的な詳細な設計を行うための交通機能の方向性は決めた方が良い。それを踏まえると、②案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のではないかと。まとまった土地が減少するが、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である。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とりまとめをお願いする 	<p>○「②案：柳並線の延線上（駅広北側）に広場機能を配置する案」をベースに、一般車と公共交通の分離する交通機能の方向性として、北側敷地の一部に一般車送迎用の機能を導入したミライの機能・ゾーニングに修正</p> <p>○比較検討で作成した概略配置図は、現時点での想定で位置や規模を設定しているため、今後の交通施設計画や駅改札位置、歩行者動線や施設配置等の計画・設計に向けては、交通量調査や将来予測、バス軌道のシミュレーション等の客観的データや技術的検証を踏まえるとともに、交通事業者、道路管理者等の関係各者と協議を行いながら、検討を進めることとする。（基本構想/基本構想の実現に向けた今後の進め方/事業化に向けた検討の深度化に記載）</p>





分類	主な意見	対応内容
	<p>【改札から交通施設までの近接性の考え方について／交通施設の配置について】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・歩行者動線における「乗換利便性」は公共交通との近接性を評価軸としているが、西口改札から全ての交通施設が近接することは現実的でなく、どの交通施設を近くに位置すべきかが重要 <p>【交通施設のバース数、規模について】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・バスの停車台数を2～3台で想定されているが、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る。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 ・バスは高速バスや増発を考慮すると、最低5台分のスペースが必要となる。今後の詳細検討で、将来交通需要予測等から必要機能を整理した上で、規模等を検討できると良い ・交通機能の規模が小さいように感じる。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 ・交通量調査を実施していない現段階で、交通機能の大小を議論することはできない。また、一般車と公共交通機能の配置のあり方やバリアフリー等の対応（障がい者用駐車区画）についても、方針を整理した上で検討した方が良い 	<ul style="list-style-type: none"> ○「②案：柳並線の延線上（駅広北側）に広場機能を配置する案」をベースに、一般車と公共交通の分離する交通機能の方向性として、北側敷地の一部に一般車送迎用の機能を導入したミライの機能・ゾーニングに修正 ○比較検討で作成した概略配置図は、現時点での想定で位置や規模を設定しているため、今後の交通施設計画や駅改札位置、歩行者動線や施設配置等の計画・設計に向けては、交通量調査や将来予測、バス軌道のシミュレーション等の客観的データや技術的検証を踏まえるとともに、交通事業者、道路管理者等の関係各者と協議を行いながら、検討を進めることとする。（基本構想/基本構想の実現に向けた今後の進め方/事業化に向けた検討の深度化に記載）
ミライの機能・ゾーニング（案）について	<ul style="list-style-type: none"> ・交通機能や広場・滞留機能として上諏訪総合事務所敷地を活用することはないのか ・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かと ・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かと。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 ・上諏訪総合事務所の現機能を維持する必要があるが、上諏訪総合事務所敷地に広場・滞留機能を導入することや他敷地との一体的な活用については問題ない ・鉄道以外の交通手段はバスやタクシーだけではなく、レンタカーやレンタサイクルの機能も必要である。諏訪湖畔にはサイクルロードが整備されているので、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かと ・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、資源のショーケース機能付近に導入することも良いのではないかと。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る 	<ul style="list-style-type: none"> ○ミライの機能・ゾーニングの上諏訪総合事務所敷地の部分は、「需要に応じた民間活用」に「一部交通機能としての活用も検討」の文言を追加修正 ○ミライに向けた段階的な事業展開において、ステップ1で活用方策を検討（一部交通機能としての活用も検討）し、ステップ2で活用に向けた具体化検討を行うことを記載 ○ミライの機能・ゾーニングで西口に配置している「諏訪の魅力を感じられる資源のショーケース機能」の空間・活用イメージとして、「施設内にレンタサイクル等の窓口機能を併設」の文言と参考事例写真を追加
②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		
全体	<ul style="list-style-type: none"> ・上諏訪駅から諏訪湖は徒歩圏であるため、駅前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 ・ミライ方針の3-1「諏訪湖への視点場づくり」について、視点場という表現は見直した方が良い ・視点場と記載すると、駅前に高い建物を整備するイメージとして捉えられる可能性が高い。そうなれば、アーク諏訪からの諏訪湖への眺望が妨げられるイメージも出てくるので、視点場の文言は検討して欲しい 	<ul style="list-style-type: none"> ○諏訪湖への見え方の認識は、人によって感じ方が異なるため、「視点場」という言葉の表現を修正 ⇒ミライ方針3-1を「諏訪の魅力が見える・感じられる景観づくり」に変更し、基本構想内における「視点場」という表現は全て、「諏訪湖を感じられる空間」等に修正
第4章「ミライの機能・ゾーニング」について	<ul style="list-style-type: none"> ・ミライの機能・ゾーニングにおいて、駅舎と自由通路をひとつとして考えているが、東口駅舎の記載がないため、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かと ・「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、良いものだと思う ・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、「ミライの機能・ゾーニングで実現する使い方・過ごし方」は、良いものと感じる。そのため、市民や民間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。これまでの議論を踏まえ、レンタサイクルの他、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のではないかと 	<ul style="list-style-type: none"> ○駅舎・自由通路の役割、機能として、東口の「東口駅舎の再編」、東西両方の機能として「まちの資源を活かした東西の駅舎デザイン」の文言を追加修正 ○第四回委員会で挙がったキーワード（レンタサイクル、足湯、キッチンカー等）を踏まえ、各ケースの使い方・過ごし方を追加修正





分類	主な意見	対応内容
第 5 章 「整備・取組にむけた実現方策」について	<ul style="list-style-type: none"> ・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う。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るため、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すべき 	<ul style="list-style-type: none"> ○ステップ 1 では交通課題の解決を中心とし、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 で東口まで整備し、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、整備を進めることとする
	<ul style="list-style-type: none"> ・「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、機能・ゾーニングの参考イメージの"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方がよい 	<ul style="list-style-type: none"> ○基本構想の実現に向けた今後の進め方「公民連携による検討・取組の推進」の文言を修正 ⇒「整備に向けては、駅前エリアチャレンジの継続等により駅前の使い方や過ごし方の試行を繰り返しながら、利活用に適した施設の配置・デザインを確認すると共に、利活用のためのルールや仕組みづくりを検討し、完成後の持続的な活用につなげていく必要がある」と修正
	<ul style="list-style-type: none"> ・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 ・ステップ 3 で柳並公園の交差点改良は必要である。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ほしい ・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だが、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 ・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 ・上諏訪総合事務所敷地は様々な利用が考えられる。ステップ 3 で突如機能を配置することとなっているが、ステップ 1、またはステップ 2 から在り方を議論できるとよい 	<ul style="list-style-type: none"> ○駅舎については、ミライに向けた段階的な事業展開において、ステップ 1 で「東西駅舎の機能分担を検討」し、ステップ 2 で「東口駅舎及び東口駅前広場の再整備に向けた検討」を追加修正 ○上諏訪総合事務所敷地については、ミライに向けた段階的な事業展開において、ステップ 1 で「上諏訪総合事務所敷地の活用方策を検討（一部交通機能としての活用も検討）」、ステップ 2 で「上諏訪総合事務所敷地の活用に向けた具体化検討」を追加修正 ○基本構想の実現に向けた今後の進め方「事業化に向けた検討の深度化」の文言を追記修正 ⇒「対象区域内の土地や施設については、機能移転のタイミングが早まることで交通機能や広場機能等への活用の幅が広がることから、本構想で示した整備ステップに縛られることなく、より良い空間活用につなげられるよう、継続的に検討や協議を進めていく」を追記修正
<ul style="list-style-type: none"> ・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か ・「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 	<ul style="list-style-type: none"> ○基本構想の実現に向けた今後の進め方「事業化に向けた検討の深度化」の文言を追記修正 ⇒「事業を進める中で、対象地周辺の交通改善など、検討に伴い生じる新たな課題も多く想定されるため、多角的視点での検討と、発生した課題への適切な対応が必要である」文言を追記修正 	





※参考 第4回検討委員会での提示資料 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**。

検討①

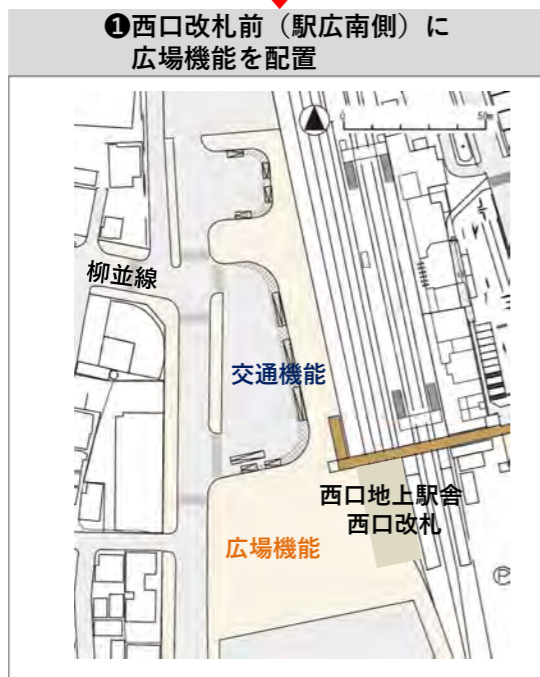
「駅関連施設整備」に係る各案の比較評価



まちづくり計画性：「動線」「空間形成」の視点
事業性：「事業コスト」「事業スピード」の視点

検討②

「西口駅前広場整備」に係る各案の比較評価



まちづくり計画性：「動線等（自動車）」「動線等（歩行者）」「空間形成」の視点

※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

		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>将来の駅施設整備に係るパターン (歩行動線パターン)</p> <ul style="list-style-type: none"> 1番線から東西駅前広場までの動線 2.3番線から東西駅前広場までの動線 自由通路としての動線(東西を結ぶアクセス動線) 					
まちづくり計画性	<p>動線</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>まち(東西)への誘導性 ※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>空間形成</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> <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) ・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
まちづくり計画性の評価		◎ (5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
		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 ※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		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)
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、交通ロータリ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
		<p>● 公共交通動線 (バス・タクシー)</p> <p>● 一般車動線</p> <p>● バス軌跡 (普通バス)</p>		
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部の動線を踏まえて、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、 接続部の安全性が低い とともに、 通過交通を誘発する可能性も高い	◎ (5点) ・柳並線のクランク部からの出入りをしないことで、 柳並線と駅前広場の接続部(入口部)での安全性が高い	○ (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、 接続部の安全性が低い とともに、 通過交通を誘発する可能性も高い が、バス動線が柳並線沿道のため、①よりは 安全性が高い
	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(柳並線からの奥行き)がないため、 交通施設の配置や処理が限定的 となり、 柔軟性が低い (交通面積が広いにも関わらず配置が限定的となる)	◎ (5点) ・柳並線からの奥行きが①案より確保できることで、 交通施設の配置や処理の柔軟性が高い (交通面積を有効に活用することが可能)	△ (1点) ・一般車の送迎バスは多くとれるが、バスバスが一方のみとなるため、 交通施設の配置や処理が限定的 となり、 柔軟性が最も低い
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>西口駅前広場整備に係るパターン (歩行者動線)</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、 乗換利便性が低い (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、 3案の中で最も乗換利便性が高い。	△ (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、 乗換利便性が低い
	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

西口駅前広場整備に係るパターン		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	
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) ・柳並線の延長線上が交通空間となるため、 新たな視点場の創出が困難 ※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、 諏訪湖への視点場の創出が可能	△ (1点) ・柳並線の延長線上が交通空間となるため、 新たな視点場の創出が困難 ※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箇所に集約可能なため、 駅利用者が立ち寄りやすい	○ (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、 分散配置による回遊性が高まる	◎ (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箇所に集約可能なため、 駅利用者が立ち寄りやすい	
	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、柳並公園との一体的活用や連携が可能 ※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一体的活用や連携が可能	○ (3点) ・保線技術センターの民間活用や広場機能、柳並公園との一体的活用や連携が可能 ※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、 新たな玄関口としての空間を創出しやすい	○ (3点) ・駅改札前の滞留空間が狭い（限られている）、 新たな玄関口としての空間づくりに工夫が必要となる ※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、 新たな玄関口としての空間を創出しやすい	
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	





3. スワ・マチ・ミライからの提案

基本構想の検討における公民連携の視点から、公民連携プラットフォームであるスワ・マチ・ミライより上諏訪駅周辺地区整備についての意見書（以下、意見書）が第2回検討委員会において提出され、ミライ像・ミライ方針に反映すべきもの、基本構想内に盛り込むべきこと等の意見を委員から確認しました。

(1) 上諏訪駅周辺地区整備についての意見書





私たち諏訪市民にとって永年の課題であった、上諏訪駅周辺地区整備がいよいよ動き始めました。諏訪市の次世代に優良な資産をつくる重要な好機として期待されます。

スワ・マチ・ミライは、上諏訪駅周辺の新たな魅力と価値を創造することを目的に活動するプラットフォームとして、駅周辺地区整備が、公民が連携して総力で取り組むべきプロジェクトであると考えています。

上諏訪駅周辺地区整備基本構想が策定されるにあたり、自ら駅周辺地区のあるべき姿などを考え、提案することにより、同地区の整備への市民の関心が高まり、その議論が深まって、整備に向けて前向きな市民参画の機運が高まることを期待してこの意見書を作成しました。今後、議論が深まる中で、より良い内容へとアップデートしていければよいと考えています。

同時に、この意見書が、今回の整備構想の策定において、より実りある検討につながれば幸いです。

スワ・マチ・ミライ 一同

上諏訪駅周辺地区整備に取組む **目的** 1

上諏訪駅周辺地区整備の **目標** 2

上諏訪駅周辺地区整備の **進め方** 3

上諏訪駅周辺地区整備の向こう側にみずえるもの

“歩いて15分”に暮らしと観光の魅力が満載のまち

令和5年、公民が連携して策定した「上諏訪駅周辺まちなか未来ビジョン」では、「歩いて楽しめることを最優先に考えた環境をつくる」ことをテーマに掲げています。単に歩けるということではなく、歩いていても楽しいようなまちをつくる、ということです。

歩いて15分というコンパクトな範囲に酒蔵、温泉、諏訪湖、高島城、文化センターなど、暮らしと観光の様々な魅力が詰まっているのが上諏訪の特長。

そのポテンシャルをもっと活かした上諏訪にする上で、上諏訪駅周辺地区整備は、重要な役割を果たすと私たちは考えています。





WHY?

なぜ整備するのか

上諏訪駅周辺地区整備に取り組む

目的



上諏訪駅周辺地区の整備には、多くのコストと長い時間を必要とします。それでも取り組む必要があるのは、**未来の上諏訪に向けた大切な投資として、将来のまちの大きな土台となる**からです。

スワ・マチ・ミライは、**整備の目的として3つ、大切なものがある**と考えています。整備を具体化していく中で、課題に行き詰ったら、常にその目的を振り返り、実現可能な方法を模索していくのではないのでしょうか。

- ① 交通の拠点としての可能性を引き出す
- ② 諏訪圏の玄関口としてのブランディング
- ③ 人とまちとのつながりと関わり代をつくる

1. 上諏訪駅周辺地区整備に取り組む目的

01 交通の拠点としての可能性を引き出す

》》 利便性に課題があり、早急な改善が必要

- 上諏訪駅は日常的な通学利用者等だけでなく、広域交通の拠点として、ビジネス客や観光客などにも広く利用されており、霧ヶ峰などの高原にアクセスするための拠点でもあります。
- しかし、現状では西口方面とのアクセスが不便である、バスターミナルの機能がない、駅で期待される利便施設等が十分でない、駐車場等も利用しづらいなど、利便性が低い状況にあり、早急な改善が必要とされています。

》》 交通の拠点としての新たな可能性を引き出す

- ただ、現状で指摘されている問題点を解消するだけでは、充分ではありません。諏訪湖スマートICの開通より、上諏訪駅のポテンシャルはさらに高まることが期待されます。それがただの可能性にとどまるか、次世代への飛躍につながるか、駅周辺地区の整備はその大きなカギを握っているといえます。
- 上諏訪駅の交通の拠点としての可能性を結実させる戦略的な構想と具体策が必要とされます。



諏訪湖スマートIC完成予想図
出典：諏訪市HP



02 諏訪圏域の玄関口としてのブランディング

》》》 魅力に乏しい玄関口としてのイメージをくつがえす

- ・ 諏訪市は諏訪圏の中心として、圏域の発展を牽引してきた自負があり、それは諏訪市の社会的・経済的な基盤ともつながっています。しかし、上諏訪駅は、来訪者に対して諏訪湖や温泉の存在を感じさせず、駅周辺も含めて景観的な魅力に乏しいため、諏訪市・諏訪圏域の玄関口としてのイメージが良くありません。これは長い目でみると経済的にも損失です。
- ・ 諏訪の地域性を感じさせる、質の高いデザインによって玄関口を形成することは、次世代の諏訪の経済・社会にとって重要な資産を形成することにつながります。



イメージ：上信電鉄上州線 上州高岡駅
出典：高山煉瓦建築デザインHP

》》》 玄関口としての整備を地域経済の循環へ

- ・ 上諏訪駅周辺地区の整備とその後の活用は、一時的な建設投資にとどまらず、新たな事業活動の創出など様々な民間投資の機会ともなります。
- ・ 外部資本の進出にただ任せるのではなく、上諏訪での新たなビジネスの創出や事業拡大のチャンスととらえ、地域の環境や資源・人材などのリソースを活かし、地域の人や企業との関係性を構築しながら地域経済の循環を図っていく。それが、整備が上諏訪にもたらす価値をより大きなものにするにつながると考えます。



イメージ：京王線 高尾山口駅
出典：隈研吾建築都市設計事務所HP

03 人とまちのつながりと関わり代をつくる

》》》 個々のエリアをつなぐことで全体の魅力を高める

- ・ 諏訪五蔵の立地する旧街道、温泉観光旅館・ホテル群、諏訪湖畔、新たな集積が見られる末広・小和田地区、高島城公園、文化センターなど、エリアによって異なる特色があるのが上諏訪の魅力です。しかし、同時にそれらが個別に分散し、相互のつながりが弱いのが課題でもあります。
- ・ 鉄道や駅は、これらを物理的に分離する要素ともなってきました。上諏訪駅はこれらの要素をつなぐ位置にあることから、駅周辺を整備することで分断する要素の改善が期待されます。

》》》 関わり代をつくる視点から駅周辺の役割を考える

- ・ 諏訪に住み、働く人が上諏訪の様々なエリアと日常の中で関わるようになれば、今よりもっと楽しく豊かな暮らしになります。来訪者にとっても様々なエリアの魅力を知り、体験できれば、上諏訪との関わりが深くなります。
- ・ 単にエリア間の人の移動を活発にするということではなく、まちとまち、まちと人、人と人をつないでいく存在として、駅周辺の新たな可能性が期待されます。

事例：日向市駅前広場



駅前の整備を基盤にまちづくりを始め、日向市全体の活性化につなげることを目的に、産・官・学・市民が協働したプロジェクト。計画段階から市民WSやまちづくり課外授業などを行い、ハードとソフトの両面での議論を重ねられた。その結果、完成した施設は市民にとって身近な存在となった。また、この動きは周辺の街区へも広がり、街なかには小さな街角広場が住民WSでデザインされ、周辺の街路も石畳に変わるなど、まちにも変化が広がった。

出典：日向市「日向市のまちづくり」





WHAT?

何を実現するのか

上諏訪駅周辺地区整備の 目標 2

地区の整備においては、様々な制約条件により実現できることが限定されることも想定されます。一つの空間の作り方、使い方をめぐり、取捨選択の必要も出てきます。このため、この整備において達成すべき目標を掲げて、共有しておくことが大切と考えます。

整備の目標として、以下の5つの点を挙げました。

- ① 諏訪圏域の人の動きのハブとして機能を備える
- ② 空間と情報でエキとまちをつなぐ
- ③ まちの顔にふさわしい空間をデザインする
- ④ 多様なアクティビティを涵養する“パブリック・リビング”にしていく
- ⑤ 駅周辺整備に呼応して上諏訪各エリアのまちづくりを進める

2. 上諏訪駅周辺地区整備の目標

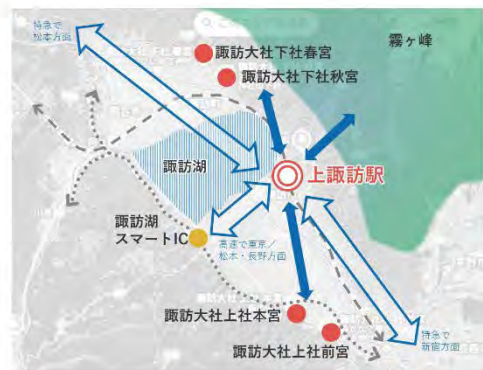
01 諏訪圏域の人の動きのハブとして機能を備える

》》 広域と地域の交通の円滑で快適な乗換を支える

- 上諏訪駅は高原と諏訪湖に囲まれ、周遊観光の拠点となりうる立地条件にあります。また、諏訪大社の上社と下社の間に位置しているなど、短時間で独自の観光資源を周遊できる場所にもあります。
- 諏訪圏域での活動的な人の動きを想定したとき、その移動の起終点となりうる上諏訪駅には大きな可能性があります。交通やサービスの機能を整備することにより、観光やビジネス等における人の移動と滞留を支える、交通や移動の拠点とすることが重要です。

目標実現に向けた取組の例

- バスターミナル等、中央道との連絡を意識した交通機能の確保
- 上社・霧ヶ峰など周辺の観光拠点と駅をつなぐ交通サービスの改善
- 多様なモーダル（交通手段）の拠点としての機能確保
- 上諏訪駅に直結したサイクリングの拠点づくり
- 諏訪圏域に関する観光等の情報発信の強化
- 温泉や酒など上諏訪の強みを生かした駅施設でのブランディング



事例：りんりんクスエア土浦



つくば霞ヶ浦りんりんロード全体のサイクリング拠点施設として、茨城県が事業主体となり、土浦市とJR東日本と連携して整備。駅直結の施設でサービスをワンストップで提供。

出典：茨城県 サイクリングいばらきHP

02 空間と情報で駅とまちをつなぐ

》》》 空間で駅とまちをつなぐ

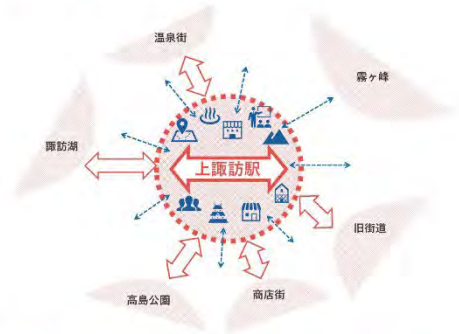
- 東口と西口、旧街道と湖畔、高島城と上諏訪駅など、エリアとエリアの間がより身近に感じられ、円滑に移動できるように施設や空間を整備していくことが大切です。

》》》 情報で駅とまちをつなぐ

- 駅にいても、上諏訪や周辺にどのような魅力があるのかを感じたり、期待させたりできないのが、現状の大きな課題です。
- 場所、店、人などネット検索では伝わらない魅力やリアルタイムでのまちの動き、耳寄りな情報など訪れる人とまちとをつなぐ場としての役割が期待されます。

目標実現に向けた取組の例

- 西口と上諏訪駅とダイレクトに接続し、駅東西の連絡機能を強化する上諏訪駅の改修
- まちと人をつなぐ拠点とコンシェルジュの配置
- まちの回遊を楽しんでもらう駅からまちへの誘導



事例：延岡駅前市民交流広場（エンクロス）



1年以上にわたる市民WSを通じて、新しい公共空間のあり方を空間に反映。交通拠点としての機能と市民の居場所としての機能を混ぜ合わせながら、施設全体の活動を可視化し、人とのつながりや出会いが生まれる居場所づくりが行われている。施設の運営はCCCが行い、市民が主役となる様々な取組みを行う。

出典：CCC HP / Inui Architects HP

03 まちの顔にふさわしい空間をデザインする

》》》 地区の個性を踏まえた唯一無二の空間デザイン

- 諏訪が育んできた歴史や文化、上諏訪駅が立地する地形的な特色や市街地の構造との関係性などを踏まえて、駅周辺地区全体の施設や空間の構成を検討し、素材やデザインのモチーフなど、この場所ならではの空間をデザインしていくことが大切と考えます。

》》》 一貫性と統一感のあるビジュアルデザイン

- 建物などによる景観やサインなどの視覚的な情報は、その場を訪れ・滞在する人に強い印象を与えます。
- 上諏訪らしさを感じさせる、心地よい印象を与える、わかりやすく情報が伝達されるなど、受け取る側の視点に立って、一貫性と統一感のあるビジュアルデザインとすることが大切です。

目標実現に向けた取組の例

- 駅周辺地区としての地域性のある優れた空間デザイン
- 駅から諏訪湖方面への眺望の確保
- 駅と周辺との一体性のある調和のとれた景観形成（サイン等グラフィック、照明等）

事例：姫路駅



大手町通り（メインストリート）から姫路城まで見通すことができるデッキを整備することで、姫路の市街地の構造やアイデンティティが感じられる空間となっている

出典：WAO 渡邊篤志建築設計事務所 HP

事例：天理駅前広場（コフフン）



広場のサインはグラフィックも組み合わせ全て一体性のあるデザインとし、近接した商店街のアーケードも同じデザインのサインを使い、統一感や連続性を持たせている





2. 上諏訪駅周辺地区整備の目標

04 多様なアクティビティを涵養する “パブリック・リビング”にしていく

》》 駅周辺地区全体で“リビング”的な環境をつくる

- 年代や性別、職業やライフスタイルなどが異なる様々な人々にとって、それぞれに心地良い居場所があることは、まちの魅力の基本です。また、同じ人でも時と場合により、色んな過ごし方ができるまちは豊かです。
- 駅周辺地区は、住民や学生、ビジネスマンや観光客など、様々な人が交錯し、隣り合う場所です。ここで多様なアクティビティが涵養されることは、触れ合いからコミュニケーション、そして豊かな交流、共創が生まれる可能性へとつながります。
- 駅周辺地区が、様々な人が出入りし安心してきて居心地よく滞留できる公共の“リビング”のような存在になるよう計画し、育てていくことが大切と考えます。

目標実現に向けた取組の例

- 多様なアクティビティを育む居心地のよい公共空間（屋内・屋外）の創出
- すわっちゃおと連携した市民活動の場づくり
- 人の滞留・交流の受け皿となる民間施設の誘導

環境資源を活かす
「8つの場要素」

プレイスメイキングとサードプレイスの専門家・渡和由氏（元筑波大学芸術系准教授）によると、人が時間を過ごしたくなる居心地の良い場は8つの場の要素は、図に示すように8つの要素やこれら要素の組み合わせでできているとしている。

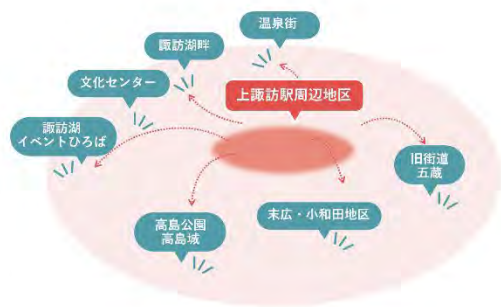
出典：UR都市機構 まちの空間形成・イノベーションチーム「居心地が良く使われ公共空間をつくるために」より

2. 上諏訪駅周辺地区整備の目標

05 駅周辺整備に呼応して 上諏訪各エリアのまちづくりを進める

》》 整備と連動したまちづくりを各エリアで進める

- 駅周辺地区の整備が行われたとしても、それだけではまちにもたらす効果は限定的です。効果を高める上で最も重要なことは、駅周辺地区整備をきっかけに、その整備の効果を活かすまちづくりを個性ある上諏訪の各エリアで進めることです。
- 駅周辺地区でどのような整備・活用を行えばエリアでの事業活動や価値の向上につながるのか、また、エリアでどのような取組を行うことが新たな駅周辺地区の可能性を活かすことになるのか、各エリアが各々の視点からまちづくりを進めることが大切と考えます。



目標実現に向けた取組の例

- 駅周辺整備計画の内容と連携した各エリアの取組みの具体化（例：駅とつながる夜間照明計画）
- 夜間でも安心できる駅周辺の歩行者環境整備
- 上諏訪の街路の性格づけとそれに合わせたまちづくりの誘導
- 駅整備をきっかけとした諏訪版Maasの構築
- 駅西口～柳並線～湖周方面のサイクリング環境整備
- 外湯めぐりのできるサービスの導入
- 空間やサービスのタイムシェア（例：軒先屋台、飲食店の連携午後営業）





上諏訪駅周辺地区整備の 進め方 **3**

地区の整備においては、何を実現するかということと同様に、どのようにまちづくりを進めていくかが重要です。駅周辺地区は、諏訪の市民や企業にとって代わりになるものがない場所であるからこそ、市民とともに成長していく場所であるという視点が大切であると考えます。構想の実現にあたり重視したい考え方をいくつか挙げてみました。

3. 上諏訪駅周辺地区整備の進め方

》》 駅周辺地区整備を通じて、地域の企業や事業を育てる

- 駅周辺地区整備では、計画・整備の段階から維持管理・活用の段階まで、数多くの様々な民間事業の参加を必要とします。
- 地域外の企業等に依存するだけでなく、地域の企業や事業を育てる視点から整備を考えていくことが大切です。

》》 構想・計画・事業の進捗にあわせて試行的な取組を重ねていく

- 駅周辺地区の整備は、構想の実現まで長期にわたるプロジェクトです。また、整備も段階的に行われると想定されています。
- 今後も、上諏訪を取り巻く時代や環境の変化は著しいものと予想されます。試行的な取組を重ねながら、変化に対応できる整備のあり方が重要と考えます。

》》 市民が主体となって駅周辺地区をエリアとしてマネジメントする

- 諏訪市の財政も厳しさを増す中、維持管理コストのかかる公共施設などを増やすような考え方は、持続可能とは言えません。
- 稼げる施設とそうでない施設のバランスを考慮し、利益を地区の維持管理と価値向上に再投資するような考え方を取り入れ、諏訪市の市民や企業が自らそのマネジメントに関与していくことが大切と考えます。

》》 駅周辺地区のまちづくりを通じて、シビックプライドを醸成する

- 駅周辺地区の整備は、単に形あるものが実現することに意味があるのではなく、諏訪の市民や企業が豊かになることに意味があります。
- 駅周辺地区の整備を進めることが、諏訪市民のシビックプライドを醸成することへとつながることをイメージして、まちづくりを進めていくことが大切であると考えます。





(2) 上諏訪駅周辺地区整備についての意見書への対応

意見書で示された提案内容を、基本構想で以下のように反映しています。

提案内容		意見書への対応
歩いて 15 分のコンパクトなまちのポテンシャル活用		・15分都市の考え方について、第2章3(3)「土地・建物立地状況」で整理し、第2章5「整備基本構想を検討するにあたり必要な視点」で示した活用すべき視点との整合性を確認
目的	交通の拠点としての可能性を引き出す	・第1章1(2)で示した目的や、第2章5「整備基本構想を検討するにあたり必要な視点」における道路・動線の必要な視点との整合性を確認
	諏訪圏域の玄関口としてのブランディング	・ミライ像「人と諏訪（暮らし・活動・資源）をつなぐ玄関口」との整合性を確認
	人とまちのつながりと関わり代をつくる	・ミライ像「人と諏訪（暮らし・活動・資源）をつなぐ玄関口」に考え方を反映
目標	諏訪圏域の人動きのハブとして機能を備える	・ミライ方針2「暮らし・観光・ビジネスにおける交通のハブとなる場所を目指します」という考え方と合致していることを確認
	空間と情報でエキとまちをつなぐ	・ミライ方針3「諏訪湖や温泉・高島城・立石公園等の諏訪の魅力や施設、ガイドやまちづくり活動についての情報発信の充実化」「目的地やまちの資源へとスムーズに誘導する案内サインの設置」という考え方と合致していることを確認 ・第4章2で示した通り、エキとまちをつなぐための視点（自由通路、まちへの動線等）を考慮したゾーニングを作成
	まちの顔にふさわしい空間をデザインする	・当目標の中の、「地区の個性を踏まえた唯一無二の空間デザイン」「一貫性と統一性のあるビジュアルデザイン」が大切という考え方について、ミライ方針3「まちの資源を活かした景観づくりと一体的な景観デザイン」という考え方と合致していることを確認
	多様なアクティビティを涵養する“ひろば”にしていく	・ミライ方針1「市民や来訪者が、駅利用や通行以外にも多目的に自由に使える空間・場の創出」という考え方と合致していることを確認
	駅周辺整備に呼応して上諏訪各エリアのまちづくりを進める	・ミライ像に「諏訪の各エリアや各分野での公民連携まちづくりの起点としても機能させていくこと」という内容を追加
進め方	駅周辺地区整備を通じて、地域の企業や事業を育てる	・第5章1で示した通り、駅周辺での活動（企画・企画参加者）からまちなかでの活動やまちなかでのまちづくり事業との連携を拡大させていくこととしており、考え方が合致していることを確認
	市民が主体となって駅周辺地区をエリアとしてマネジメントする	・第5章2で示した、公民連携による検討の推進と合致していることを確認
	構想・計画・事業の進捗にあわせて試行的な取組を重ねていく	・第5章1で示した通り、構想・計画・事業の進捗にあわせて段階的に整備を行うこととしており、考え方が合致していることを確認
	駅周辺地区のまちづくりを通じてシビックプライドを醸成する	・第5章1で示した内容によって諏訪市民のシビックプライドの醸成につながることが期待される



上諏訪駅周辺地区整備基本構想

令和8年6月

【発行】
諏訪市

諏訪市 建設水道部 まちづくり整備課まちづくり整備係
〒392-8511 長野県諏訪市高島 1-22-30
TEL 0266-52-4141(内線 272) machiseibi@city.suwa.lg.jp