

上諏訪駅周辺整備計画

平成11年3月

諏訪市

目 次

第1章 調査地区の設定と概況

1. 調査地区の設定	1
2. 調査地区の概況	2
3. 調査地区の問題点・課題	3

第2章 計画条件の整理

1. 上位計画等における位置づけ	6
2. 諏訪市の将来像	7
3. 将来都市構造	8

第3章 地区整備基本計画

1. 計画の基本理念	11
2. 鉄道高架の必要性和効果	20
3. まちづくりと連動する連立区間の想定	22
4. 連立区間とその周辺における整備内容	25
5. 整備の基本方針	28
6. 土地利用計画	33
7. 事業化の検討	37
8. 区画整理設計の概要	48
9. 概算事業費等	72
10. 事業スケジュール	85
11. 今後の課題	86

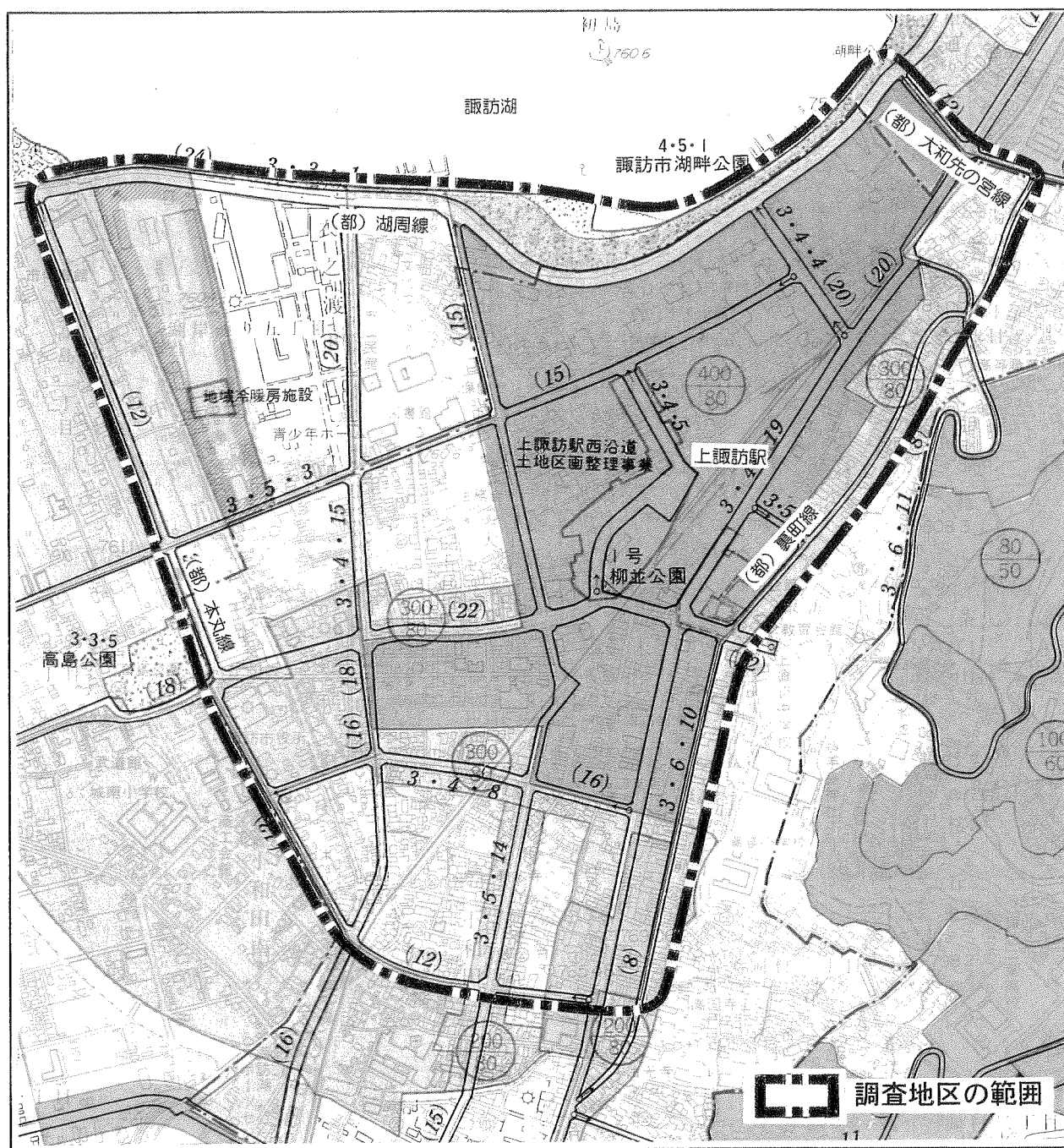
第1章 調査地区の設定と概況

1. 調査地区の設定

本調査の対象となる地区は、平成9年度に策定された「諏訪市都市計画マスタープラン」及び「諏訪市総合都市交通体系調査」において位置づけられている上諏訪駅を中心とする上諏訪地域を基本とするとともに、平成6年度JR中央東線連続立体交差化予備調査の区域を参考として設定する。

設定する地区の範囲は、人口や商業施設等の都市機能が集積する商業系地域を中心として、概ね、都市計画道路湖周線・都市計画道路本丸線・都市計画道路裏町線・都市計画道路大和先の宮線の4つの都市計画道路で囲まれた区域とする。

図 調査地区の範囲



2. 調査地区の概況

【人 口】

調査地区内の人口は、近年減少傾向を示しており、地区内の人口密度は平均すると60人／haくらいとなっている。ただし、人口分布は区域内でも偏りがあり、上諏訪駅北部や並木通り周辺では人口密度が高く、反対に湖周線沿道周辺では、大型の商業施設（観光旅館）や工業施設が立地していることから、人口密度は低くなっている。

【道 路】

地区内の道路は、ほとんどが幅員6m未満であり、全体的に整備水準が低くなっている。都市計画道路は区域内に12路線が計画決定されているが、整備済みの路線は柳並線のみで、湖周線が概成済みとなっている以外は全て未整備である。

また、地区内をJR中央東線が平面で走っており、それとの交差による踏切が7ヶ所あり、交通遮断による渋滞等の混雑が生じている。

【土地利用】

地区内は大半が商業系の用途地域に指定されていることから、駅周辺の国道20号をはじめとする主要な道路の沿道は商業系の土地利用となっているが、これら以外の大部分は住居系の土地利用となっている。

地区内には、温泉と諏訪湖という市を代表する観光施設を有していることから、湖周線沿道には大型の商業施設（温泉旅館）や美術館等の文化施設が多く立地している。

また、本区域は古くから中心市街地として形成されているため、建物が密集しオープンスペースが乏しく、地域住民の憩いの場となる公園がほとんど整備されていない。

【都市計画】

地区内では、都市計画道路以外の都市計画事業として上諏訪駅西側で沿道土地区画整理事業が、同じく東側で再開発事業がそれぞれ完了している。

また、諏訪湖岸の東洋バルヴ跡地では地区計画が定められており、現在日赤病院の建設が進んでいる。

なお、地区内の都市計画施設としては、上諏訪駅東側に2ヶ所の駐車場、地区計画区域内に地域冷暖房施設が計画決定されている。

3. 調査地区の問題点・課題

1) 都市整備（まちづくり）上の問題点・課題

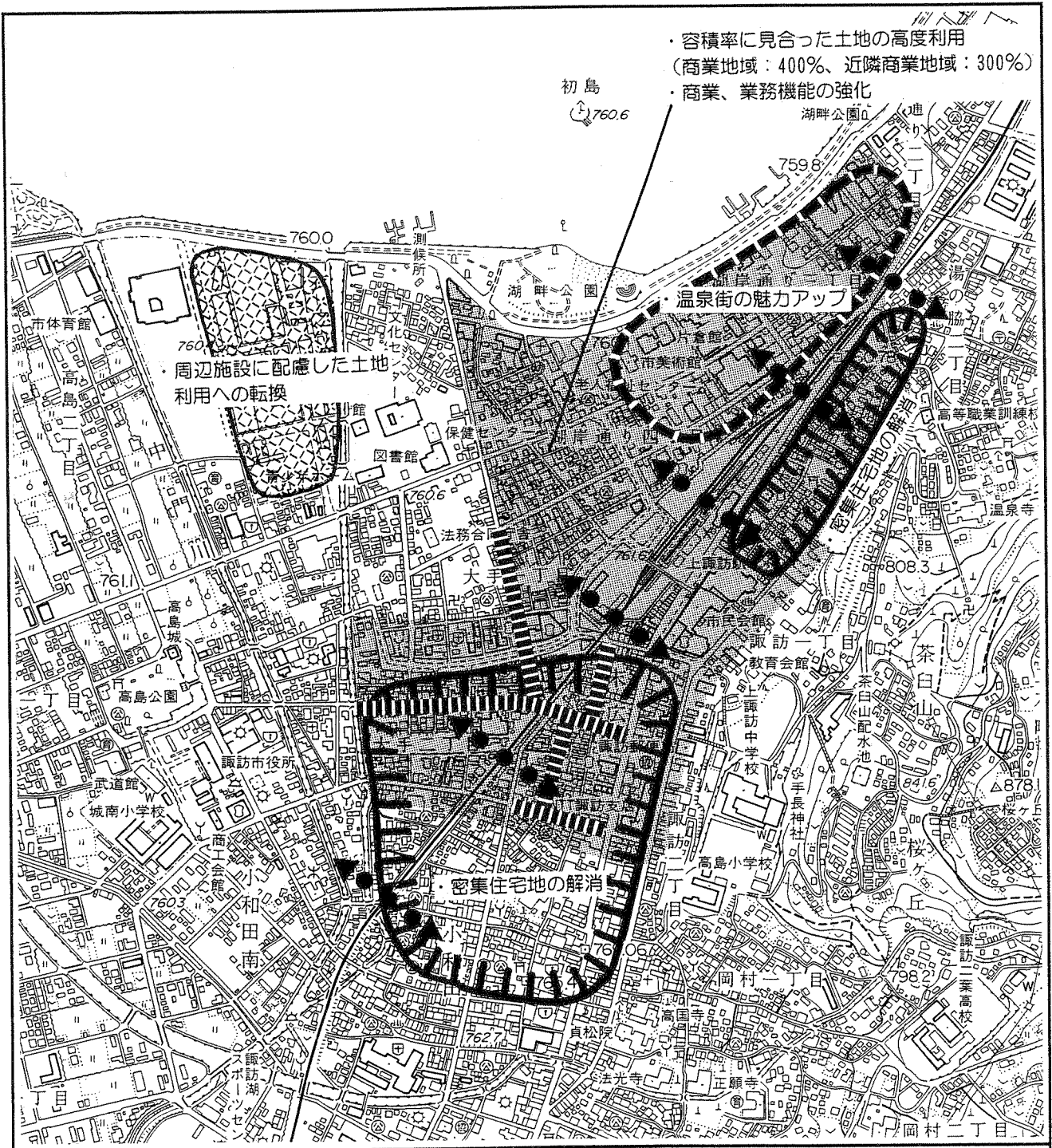
都市整備（まちづくり）上の問題点・課題は以下のように整理できる。

	問 題 点	課 題
広域的条件	<ul style="list-style-type: none"> ・人口の伸び悩みや基幹産業の停滞による中心都市としての活力低下 ・豊富な観光資源のネットワーク形成の欠如による観光都市としての魅力とイメージの低下 ・諏訪湖の水質汚濁、悪臭等による観光資源としての魅力の低下 	<ul style="list-style-type: none"> ・中心都市としてふさわしい核づくり ・豊かな自然や観光資源の活用と広域的なネットワークの形成 ・諏訪カルイクサイト計画等の推進による基幹産業の活性化 ・諏訪湖の水質浄化
土地利用	<ul style="list-style-type: none"> ・一部地域での住工混在や周辺市街地における宅地化の進行 ・商業地域において指定容積率に見合った土地の有効利用が図られていない ・郊外への集中的な大型店の進出による中心市街地の商業活力の低下 	<ul style="list-style-type: none"> ・適正な用途地域指定等による土地利用の誘導 ・商業地域における土地の高度利用の推進と土地利用計画に基づく規制及び誘導 ・中心商業地の活力と魅力のアップ
市街地整備	<ul style="list-style-type: none"> ・都市活動の相対的停滞と魅力の欠如 ・オープンスペースの不足 ・JR中央東線による東西市街地の分断 ・国道20号の通過による円滑な都市活動の阻害 	<ul style="list-style-type: none"> ・都市機能の更新と再編 ・鉄道に分断された市街地の一体化 ・交通施設の水準の向上と交通の適正化 ・商業・観光機能を中心とした市街地の魅力の向上
生活環境	<ul style="list-style-type: none"> ・狭隘な生活道路が多く、歩行者空間も少ない。 ・公園・緑地の不足 ・急傾斜地への住宅の立地 	<ul style="list-style-type: none"> ・各種生活環境施設の整備促進 ・良好な景観資源の保全と活用

2) 道路交通上の問題点・課題

道路交通上の問題点・課題は以下のように整理できる。

	問 題 点	課 題
広域交通処理上	<ul style="list-style-type: none"> ・国道20号の慢性的な交通渋滞 ・高速道路や広域幹線道路への接続性の悪さ 	<ul style="list-style-type: none"> ・広域都市軸との連携強化（国道20号バイパスの早期整備） ・主要幹線道路への接続強化
市内交通処理上	<ul style="list-style-type: none"> ・骨格的道路の交通渋滞 ・都市計画道路網整備の遅れ ・JR中央東線の踏切における交通事故の危険性 	<ul style="list-style-type: none"> ・市内幹線道路網の形成 ・骨格道路密度の向上 ・立体交差等による安全性の向上
中心市街地	<ul style="list-style-type: none"> ・多くの狭隘道路の存在と歩車分離の立ち遅れ ・JR中央東線の踏切による道路網の分断 ・買い物環境、環境対策等の遅れ 	<ul style="list-style-type: none"> ・土地利用誘導に寄与する幹線道路網の整備 ・駅前商業地の東西連続性を図る道路網の整備 ・立体交差等による道路分断の解消 ・歩道整備や緑化等による道路環境の向上
公共交通	<ul style="list-style-type: none"> ・上諏訪駅へのアクセス性の悪さによるサービス水準の低さ ・駅前広場内の複雑な交通処理 	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通（バス）利用の利便性の向上に寄与する交通基盤の拡充 ・鉄道とバスとの連携強化 ・上諏訪駅西口の開設と東口駅前広場の拡充整備



・容積率に見合った土地の高度利用
 (商業地域：400%、近隣商業地域：300%)
 ・商業、業務機能の強化

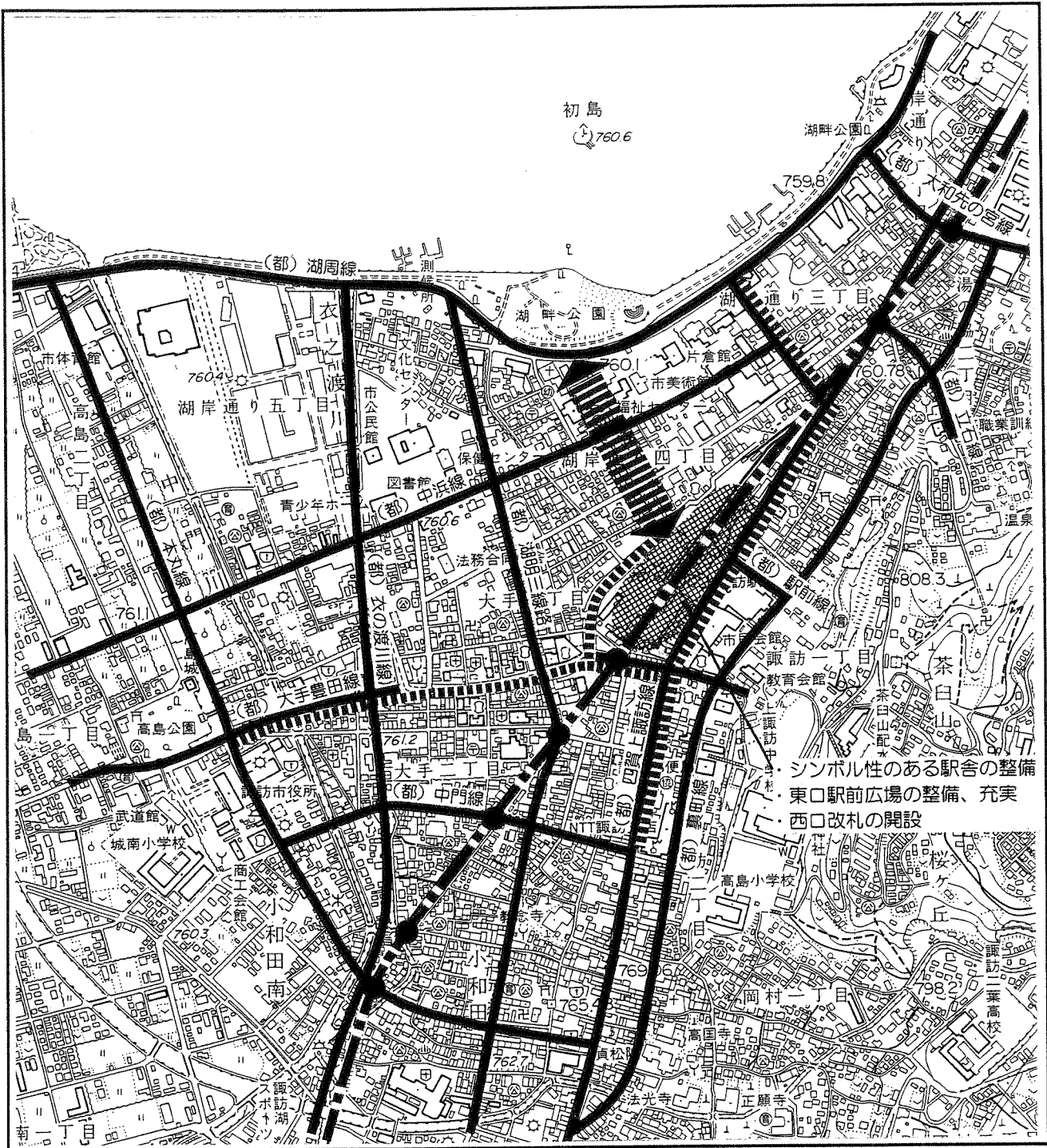
・周辺施設に配慮した土地
 利用への転換

・温泉街の魅力アップ

・密集住宅地の解消







☒ 整備課題 (土地利用)

	東西市街地の一体化	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	モ-化等による商業空間の魅力アップ	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	土地の高度利用と機能強化	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>



シンボル性のある駅舎の整備
 東口駅前広場の整備、充実
 西口改札の開設

図 整備課題（交通環境）

	都市計画道路の計画的整備		シンボルロードの形成	<input type="checkbox"/>
	連続立体交差化の推進	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
	鉄道踏切の除却	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
	諏訪湖へ向けた動線の明確化	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
	駅舎・駅前広場等の整備	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>

第2章 計画条件の整理

1. 上位計画等における位置づけ

長野県では、「交流の拡大」「共生関係の構築」「新しい歴史の創造」を基本理念に、2010年の長野県の姿として「環境共生県・個性創造県・地球交流拠点・産業集積県・広域連携型県土」が提案されている。

この中で諏訪市の位置する諏訪地域は、地理的・歴史的に独自の県域の特性を活かしつつ、諏訪テクノレイクサイド開発計画等の促進によって、「生活環境の整備とともに、自然との共生を図りながら技術の集積を活かした国際的な先端技術の拠点地域としての役割を高めていく」方向が整理されている。

また、諏訪市は、「美観都市」「人間都市」をまちづくりの基本目標に、「魅力、快適・安全、生きがい・思いやり、個性、活気・にぎわい、市民参加、計画性」を施策展開の柱として、「快適な都市空間や交通体系の整備に向けた総合的な環境整備の推進によるまちづくり」が方向づけられている。

表 2010年長野県長期構想（平成7年3月）

目 標	諏訪地域の位置づけ	発展の方向
地球時代の知恵のくにをめざして	緑と水とハイテクノロジーの諏訪湖都市圏域	<ul style="list-style-type: none"> ・ 快適な生活環境を備えた都市圏域の形成 ・ 交通ネットワークの整備 ・ 情報化の先進地域 ・ 高度先端技術の拠点地域 ・ 「泳げる諏訪湖」

表 長野県中期総合計画（平成8年3月）

目 標	諏訪地域の位置づけ	発展の方向
地球時代に輝く信州をめざして	水と緑に育まれた世界にはばたく諏訪	<ul style="list-style-type: none"> ● 諏訪湖を中心とした快適な生活環境の創造 <ul style="list-style-type: none"> ・ 諏訪湖等の水環境の改善 ・ 自然景観の保全 ・ 円滑な交通の確保 ・ JR中央東線の連続立体交差化促進 ● 新技術に挑戦する国際的な先端技術の拠点形成 <ul style="list-style-type: none"> ・ 地域経済の活性化と雇用の創出 ・ 先端情報技術の拠点形成 ・ 国際化時代にふさわしい産業育成と新市場の開拓 ・ 中小企業の活性化 ● その他の主要施策・福祉社会づくり <ul style="list-style-type: none"> ・ 農業生産の振興 ・ 資源を活かした観光の振興 ・ 快適で利便性に富んだ農村づくり

2. 諏訪市の将来像

まちづくりの理念と目標

<まちづくりの理念としてのテーマ>

豊かな自然と文化がやさしくいきづく快適生活都市・諏訪

まちづくりの目標

目標-1

目標-2

目標-3

目標-4

目標-5

地域特性を活かした個性豊かなまちづくり

自然と共生する快適環境づくり

生活基盤の整った住み良いまちづくり

活力と魅力ある市街地空間づくり

歴史・文化を活かしたまちづくり

都市の将来像

- ① 諏訪湖畔の水辺の復権
- ② 霧ヶ峰を始めとする自然環境の保全と調和
- ③ 都市公園の整備
- ④ 水と緑のネットワーク形成
- ⑤ 下水道の整備

- ① 中心市街地の整備
- ② 産業（農業・工業・流通等）基盤の整備
- ③ 観光・温泉の基盤整備

- ① 秩序ある土地利用の形成
- ② 個性的な拠点づくり
- ③ 計画的な市街地整備
- ④ アメニティの高い住宅地の形成

- ① 道路ネットワークの形成
- ② 安全性の高いくらしの道づくり
- ③ 豊かな歩行者空間のネットワーク形成
- ④ 災害に強い安全なまちづくり
- ⑤ うるおいのある生活空間の創出

- ① 歴史的・文化的資源を重視したまちづくり
- ② 諏訪らしさのある都市景観の創出
- ③ 美しい街並みの保全と歴史的な街並みの再生

3. 将来都市構造

1) 都市構造の基本的考え方

(1) 広域的な都市構造

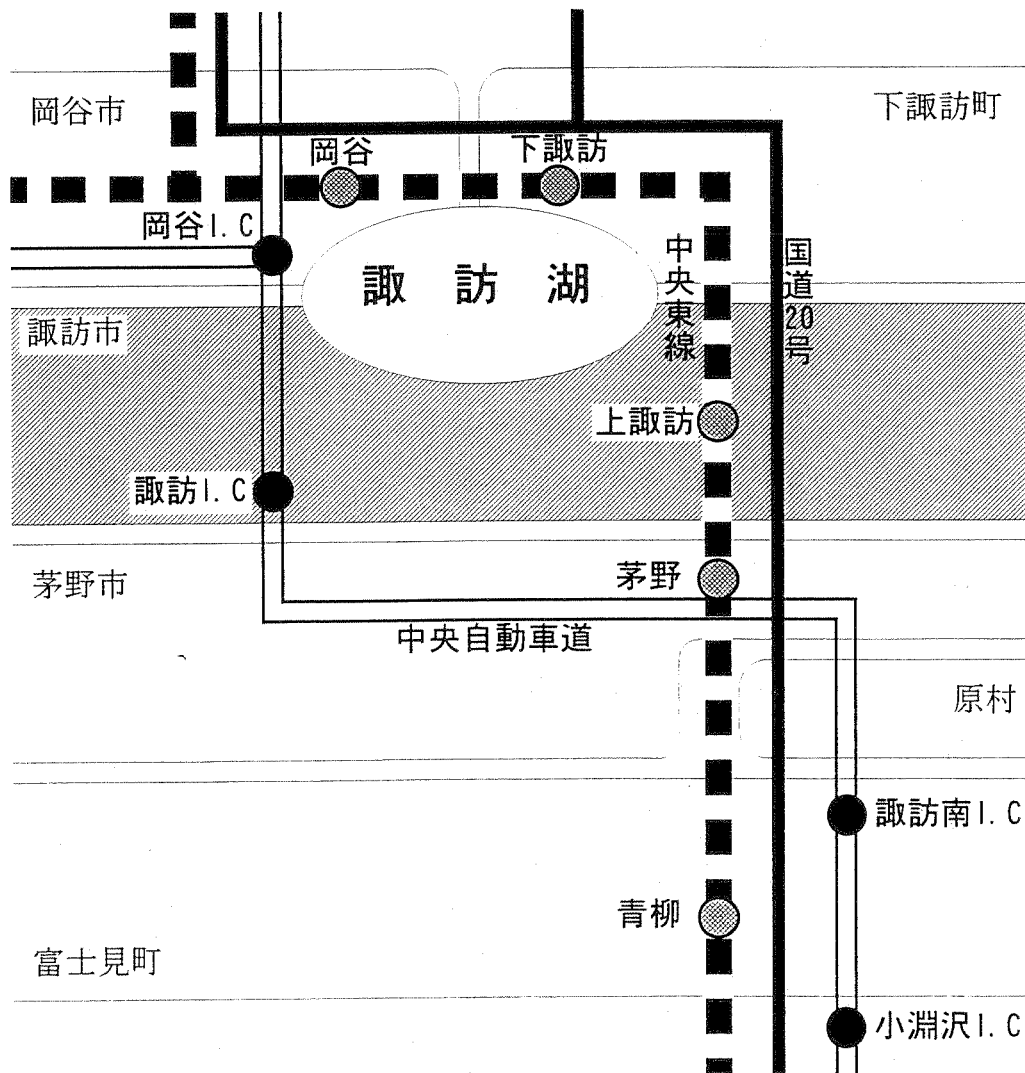
諏訪都市圏（3市2町1村）は、JR中央東線と国道20号を骨格として形成されてきた都市であり、将来においてもこの基本的な構造を保持していく。

これらの広域的な交通体系を基軸として形成されている市街地を「広域都市軸」として位置づけ、それぞれの地域に多様な核（拠点）が配置された「多核連環型」の構成が基本的な広域的都市構造として認識される。

広域的な都市構造として以下のように設定する。

■ 広域的都市構造＝広域都市軸を基軸とする多核連環型の都市構造

図 広域的都市構造概念



(2) 諏訪市の都市構造の基本的な考え方

諏訪市の将来都市構造は、JR中央東線、国道20号などの広域的都市軸上に配置される諏訪都市圏の多様な核（拠点）や都市機能を基本的に受けとめ、3市2町1村の連続性と連携を強化していくことが必要であり、さらに、諏訪市の産業活動・都市活動を活発にさせるとともに、良好な居住環境を有する住宅市街地を形成していくために、広域的都市軸を踏まえた、諏訪市独自の明確な都市空間としての構造を構築する必要がある。

- 第1に、わかりやすく、活動しやすい都市構造の構築
- 第2に、諏訪市のイメージアップを図ることができる拠点的な都市空間の形成
- 第3に、都市構造を支えるための基幹空間となる市内幹線道路網の整備

3) 都市構造の構成

以上を踏まえ、諏訪市の将来都市構造を下記の考え方にに基づき、「拠点」と「軸」により構成する。

- 地域の特性、開発方向を踏まえた「拠点」を設定し、「軸」をもって有機的に連携する都市構造とする。
- 「拠点」は、地域の特性に応じて、既存ストックの有効的活用を図るとともに新たな都市機能についても明確にした拠点として形成する。
- 「軸」は、連携すべき拠点、または、各地域の機能特性に基づき都市空間としての連続性と発展方向を明快に示すものとする。

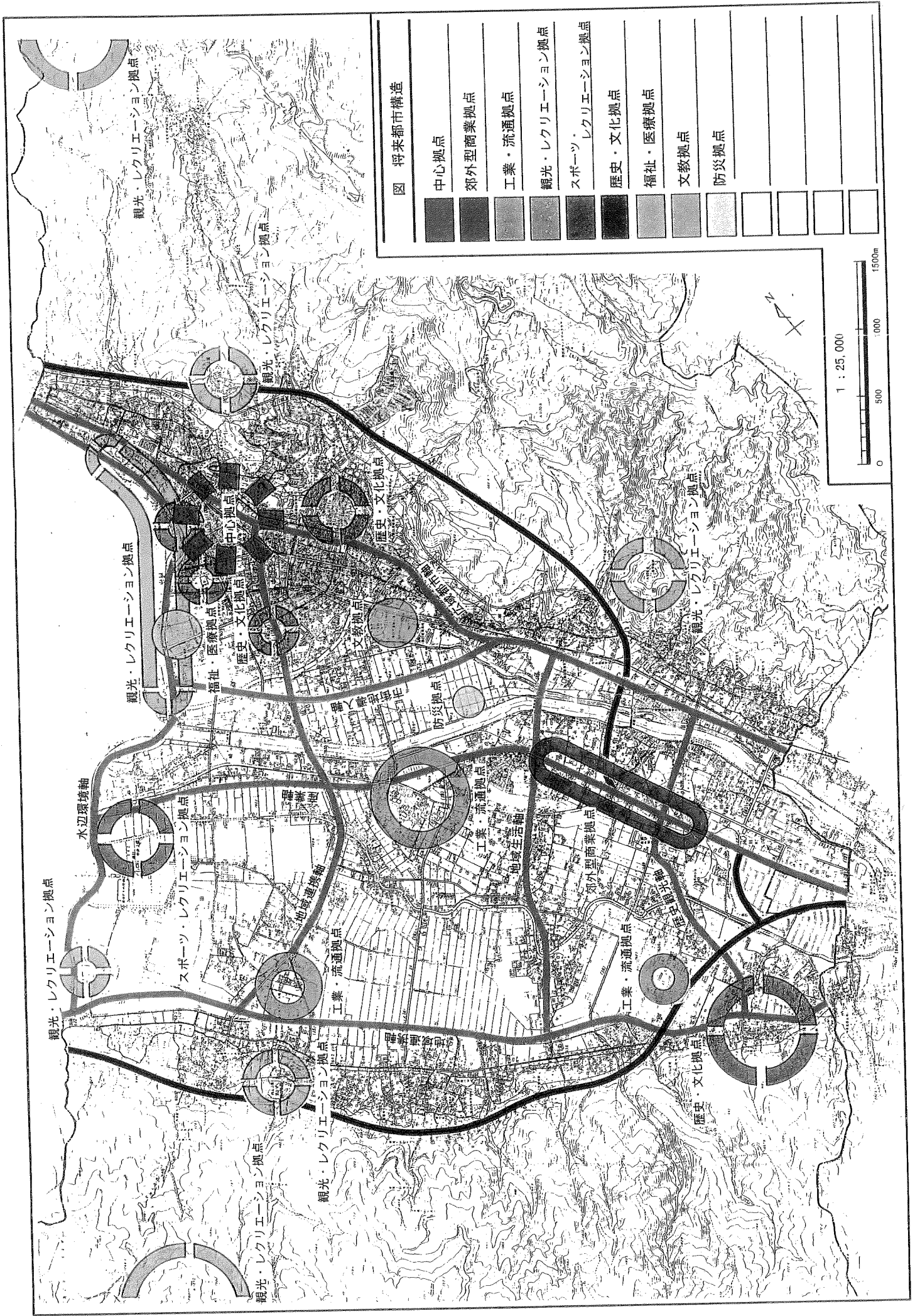
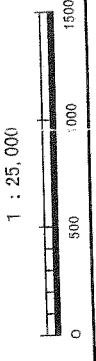


図 将来都市構造

	中心拠点
	郊外型商業拠点
	工業・流通拠点
	観光・レクリエーション拠点
	スポーツ・レクリエーション拠点
	歴史・文化拠点
	福祉・医療拠点
	文教拠点
	防災拠点



第3章 地区整備基本計画

1. 計画の基本理念

上諏訪駅を中心とする中心市街地の整備にあたっては、上位計画である「諏訪市都市計画マスタープラン」の中の上諏訪地域の将来像に沿っていくものとし、以下にその計画理念を示す。

1) 地域の将来像

上諏訪地域のまちづくりは、広域的にも諏訪市としてみた場合にも全体に対する影響は大きく、その柱として多機能で利便性の良いということが重要な視点と考えられる。すなわち、当該地域は、幾つかの特徴のある「まちの顔」を持ち、人々が「楽しめる」空間づくりのベースを整えておく必要がある。

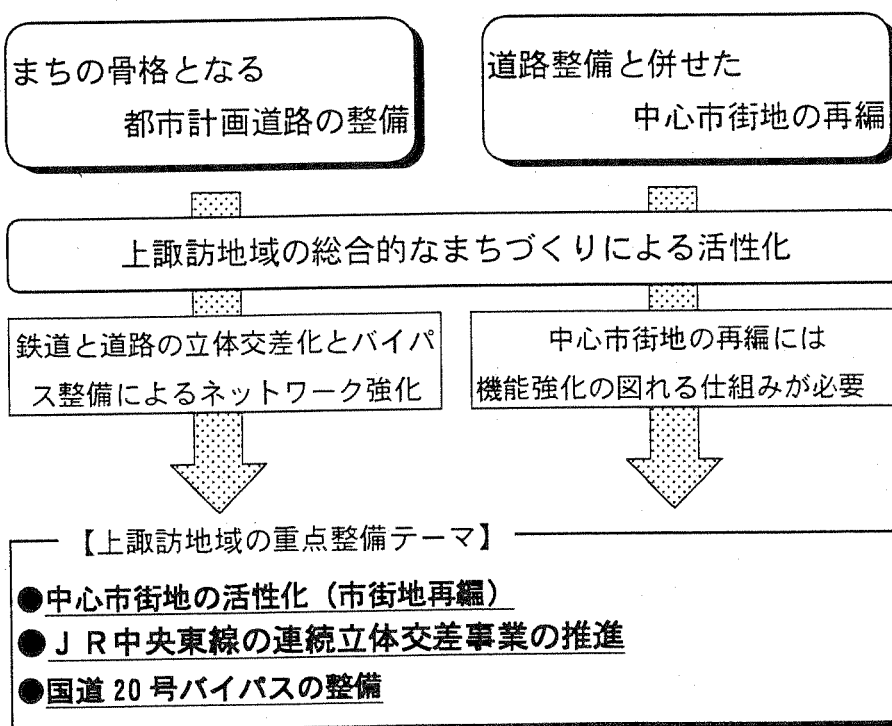
【上諏訪地域の将来像】

『人々が出会い、憩い、楽しめ、かつ安全性の高いまちの拠点づくり』

を目指して…

2) 重点整備テーマ

上諏訪地域の将来像を実現していくためには、地域の中心である駅周辺市街地のまちづくりが重要な位置を占めることとなり、このまちづくりにより当該地域の将来が左右されるものと考えられる。そこで、この点及び地域の将来像を踏まえ、地域のまちづくりで最も大きな影響力を持つ重点整備テーマは、以下となる。



3) 地域構造

本地域は、諏訪市の中心市街地を形成している地域であることから、各種の都市機能が集積しているとともに、多くの市民が生活する住宅地でもある。

これらのことから本地域の地域構造は、中心拠点を始めとする各種の都市機能の位置づけとそれらを有機的にネットワークする地域軸、地域住民の生活の主要な動線となる生活軸等の位置づけにより形成するものとする。

表 拠点・軸等の位置づけと機能

拠点・軸等	位置	位置づけ、機能、役割等
中心拠点	上諏訪駅周辺商業地	中央東線の連立事業や再開発等による中心商業地の再生と市及び地域の顔としての景観の充実による拠点の形成
文教拠点	諏訪実業高校周辺	周辺教育施設との一体性を考慮した国立球場跡地の有効活用による諏訪市の文教の拠点としての形成
医療・福祉拠点	日赤病院建設地周辺	建設中の日赤病院と隣接して計画されている老人保健施設、公園との連携強化による一体的な医療・福祉拠点の形成
工場産業集積地	タケヤ味噌、セイコエプソン周辺	諏訪の産業を特徴づける工業施設がまとまって立地していることから、市の産業を支えるものとして今後も維持していく産業集積地と位置づける。
諏訪湖観光ゾーン	諏訪湖岸一帯	諏訪湖をメインの資源とした湖岸一帯の観光・娯楽・休息ゾーンの形成
自然保護ゾーン	東部山間地	諏訪市の貴重な緑資源として、また、諏訪湖の美しさを引き立てる機能として保護・保全を図るゾーンと位置づける。
都市公園	都市計画決定済公園 計画・構想中の公園	都市公園の量的不足を解消するとともに、地域住民のコミュニケーション、憩いの場として位置づける。また、白狐島公園は防災の拠点としての機能を持たせる。
地域軸	(都) 四賀上諏訪線 (都) 湖周線 (都) 大手豊田線 (都) 湖岸武津線 (都) 鶴遊館線	地域内の各種の拠点等を結ぶことにより、各機能の相互連携と利便性の向上に資する。 また、地域軸は生活軸としての機能も有する。
生活軸	(都) 中浜線 (都) 本丸線 (都) 横湾幹道線 (都) 立石線	地域内での住民の日常生活において主要な生活動線となる路線を位置づけ、生活利便の向上やコミュニケーションの強化に資する。
水の系	上川、中門川、島崎川、衣之渡川、角間川	地域住民の生活にゆとりや憩いを与える資源として位置づけ、友好的な活用により質の高い歩行者空間・アメニティ空間としての機能に資する。

4) 地域整備の方針

(1) 土地利用の方針

本地域は、歴史的変遷からも分かるとおり市の発展を支える重要な位置を占め、将来的にも諏訪市の中心部として活気にあふれたまちづくりが行われていくことが要請されていることから、人・物が集中し、活動しやすい機能の充足が必要である。そこで、本地域の土地利用は、多様な機能が導入できるように構成することとする。

上諏訪地域の土地利用の方針は、全体構想を受け、以下のような骨子により設定する。

【各土地利用の骨子】

商業・業務地：諏訪市の中心商業・業務地としての機能強化と個店を集約して利便性の良い商業空間とする

観光・商業複合地：地域の商業機能と諏訪の観光地としての機能強化と、土地利用を推進する

沿道型商業地：商業・業務地へ人を誘惑するような賑わいのある沿道環境の形成

幹線道路沿道利用地：主要幹線道路沿道の背後地における住環境の保全を図るための緩衝帯としての役割を果たす土地利用の形成

工業・流通系利用地：都市の生産機能を担う主要な工業及び流通施設の集積を図る

一般住宅地：都市施設を十分に確保し、一層住み良い住宅地を形成

保全型住宅地：無秩序な開発を抑制しつつ、既存住宅地の環境改善を図る

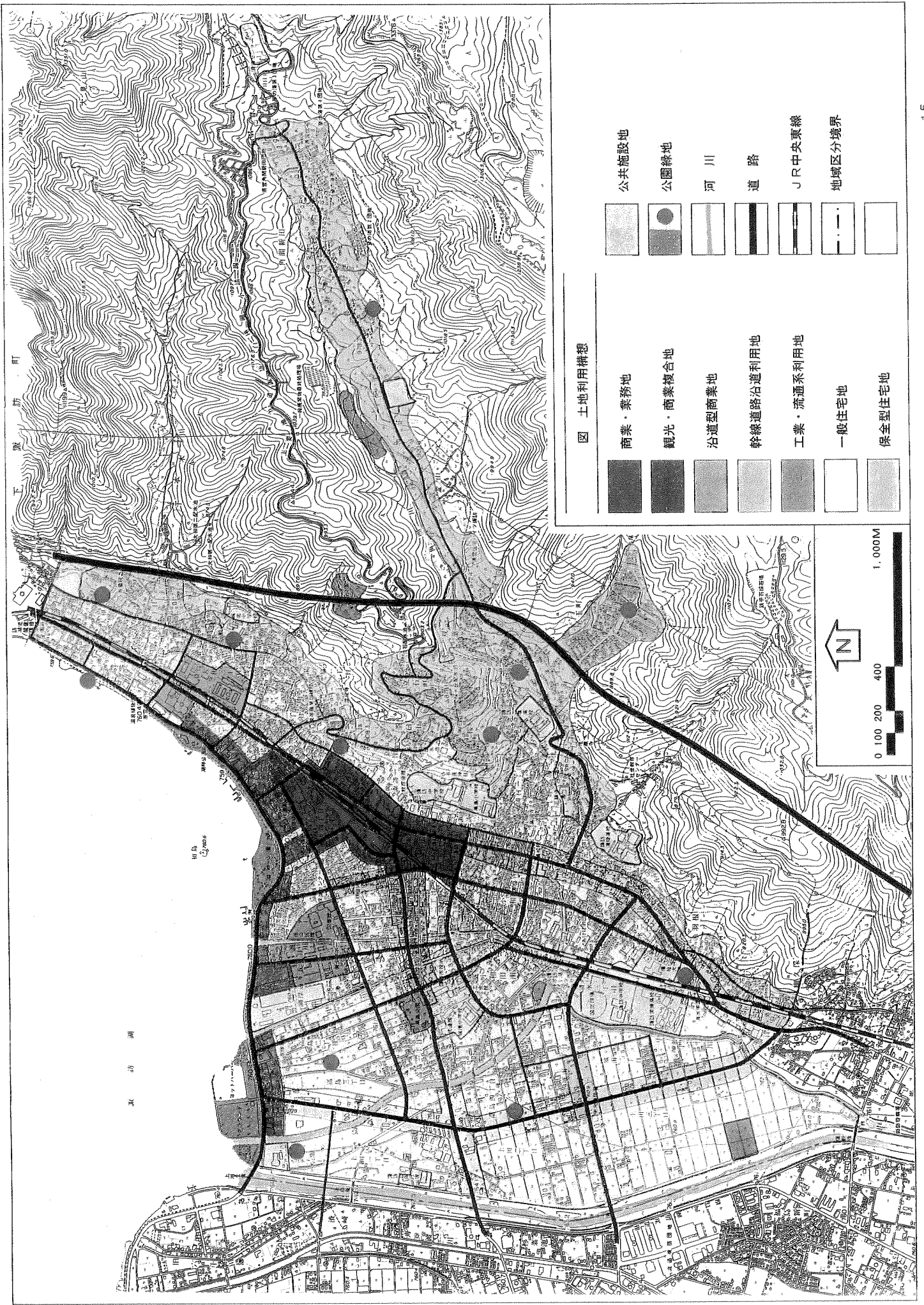
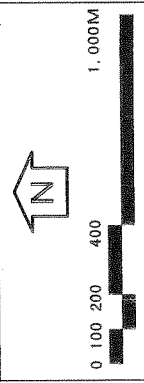


図 土地利用構想

	商業・業務地		公共施設地
	観光・商業複合地		公園緑地
	沿道型商業地		河川
	幹線道路台道利用地		道路
	工業・流通系利用地		JR中央東線
	一般住宅地		地域区分境界
	保全身住宅地		



(2) 都市施設整備の方針

① 交通施設整備の方針

交通施設整備の方針は、上諏訪地域では「道路」と「鉄道」とで構成される。なお、「道路」の整備方針においては、自動車交通のための道路網という視点と歩行者のためのより快適な道路という視点とに分けて整理することとする。

a. 道路の位置づけ

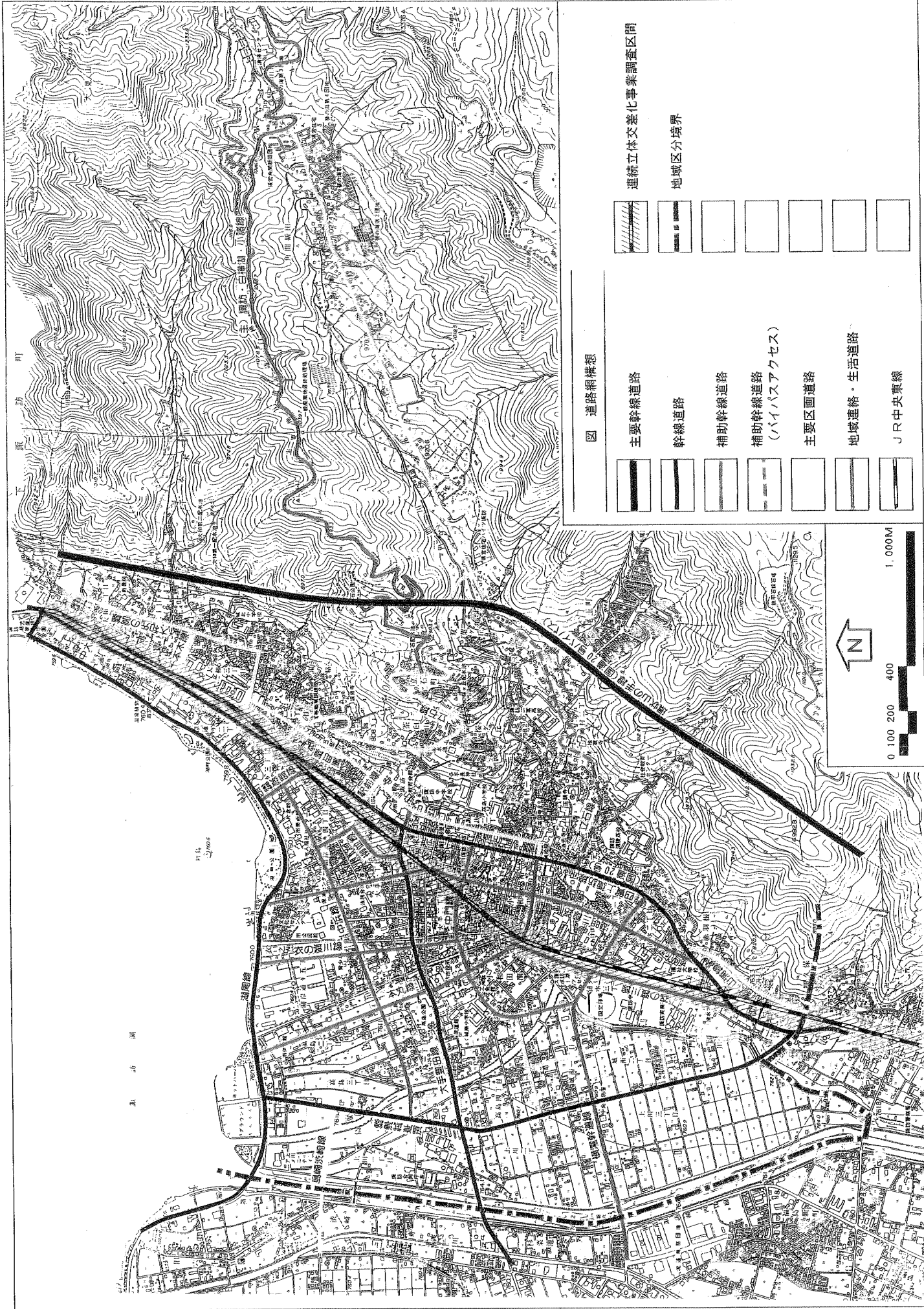
自動車交通に着目した道路網は、全体構想にもあるとおり既に計画決定されている都市計画道路を対象とする。

表 道路の位置づけ

道路の種類	路線名
主要幹線道路	● (都) 環状山の手線 (国道 20 号バイパス)
幹線道路	● (都) 四賀上諏訪線 (国道 20 号) ● (都) 湖周線 ● (都) 大手豊田線 ● (都) 湖岸武津線
補助幹線道路	● (都) 柳並線 ● (都) 湖明三線路 ● (都) 本丸線 ● (都) 横湾幹道線 ● (主) 諏訪・白樺湖・小諸線の一部 (バイパスアクセス) ● (都) 中浜線 ● (都) 衣の渡川線 ● (都) 中門線 ● (都) 鶴遊館線
主要区画道路	● (都) 大和先の宮線 ● (都) 駅前線 ● (都) 中大和線 ● (都) 島崎渋崎線 ● (都) 千本木線 ● (都) 立石線 ● (都) 裏町線 ● (都) 山浦線 ● 新規路線
地域連絡・生活道路	● (主) 諏訪・白樺湖・小諸線

ここで、歩行者に着目した場合に当該地域では、商業業務の中心地として土地利用の形成を図るといふ将来の方向があり、特に商業に関して賑わいのある空間形成を図る上で、郊外型店舗とは異なり歩行者空間の充実が必要不可欠である。すなわち、買い回りのできる空間を充実する必要がある。そのためには、十分な幅員を持つ歩道の設置や歩行者専用道路の設置等を考えなければならない。また、これらの空間はネットワークされることで商業空間での回遊を誘導することもできる。そこで、当該地域における商業に関連する歩行者空間の充実、前述の商業業務地及び観光・商業複合地を中心に展開することとする。

歩行者空間の充実、歩行者の多く集まる場所、点在する主要施設間を結ぶ線上で、歩行者の安全性や快適性を高め主要な歩行者の動線として誘導するため、他よりも整備のグレードを高める必要がある場合に必要となる。上記の商業空間における歩行者空間の充実、人の多く集まる空間という点に配慮した位置づけであるが、一方で主要施設間を結ぶ線上での歩行者空間の充実も位置づける必要もある。当該地域の場合は、この主要な施設は上諏訪駅と市役所ということになり、これら施設の利用を考えた上で主要な歩行者動線を設定することが必要である。



b. 鉄道の高架化

長野県では、既に上諏訪駅を含む区間でJR中央東線の連続立体交差事業に関する調査を終えている。これは、上諏訪駅東口駅前広場の十分な規模を確保するため、都市計画道路と鉄道とを立体交差化しそれぞれの円滑な交通処理を行うため、分断されている市街地を一体的なまとまりを持たせるため等、まちづくりの効果を高めることのために行われたものである。今後は、この調査を踏まえ、まちづくりと鉄道という基幹交通との在り方を十分調整の上、鉄道の連続立体交差化の事業化に向けた様々な計画を進めていかなければならない。

そして、この実現には、都市計画道路整備や駅前広場整備の具体性、また、これら基盤施設整備に併せた市街地整備の具体性を持たせていくことが必要不可欠である。

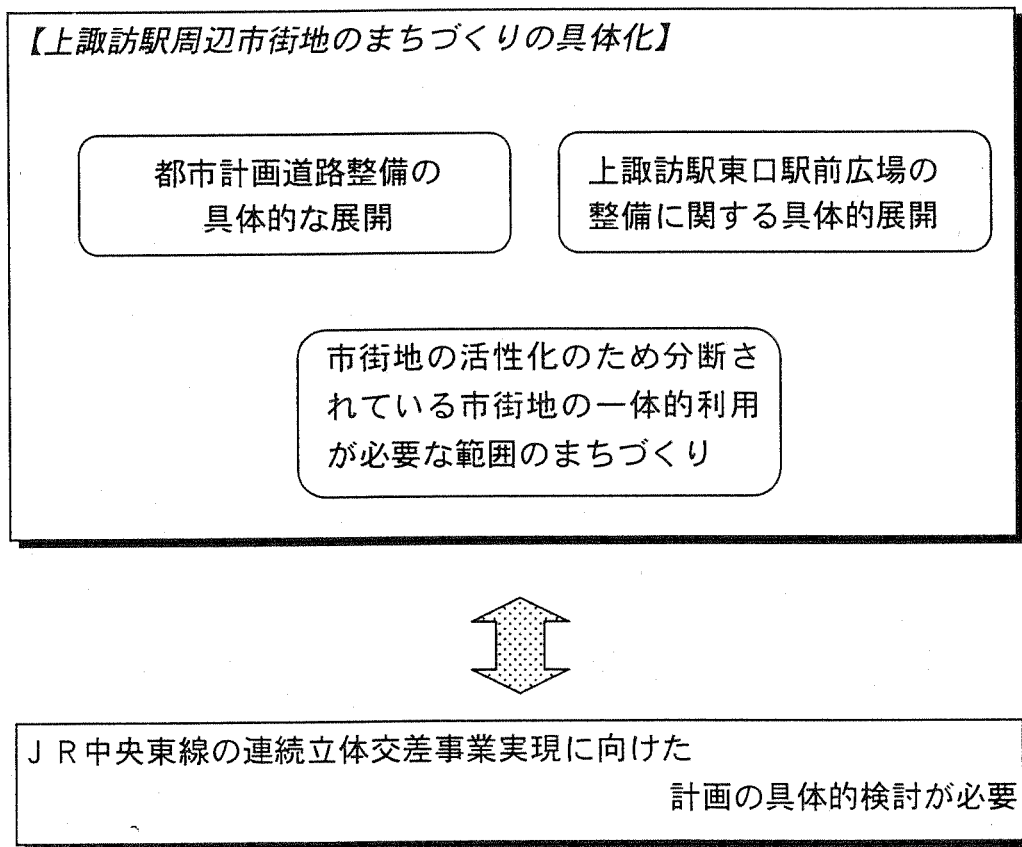
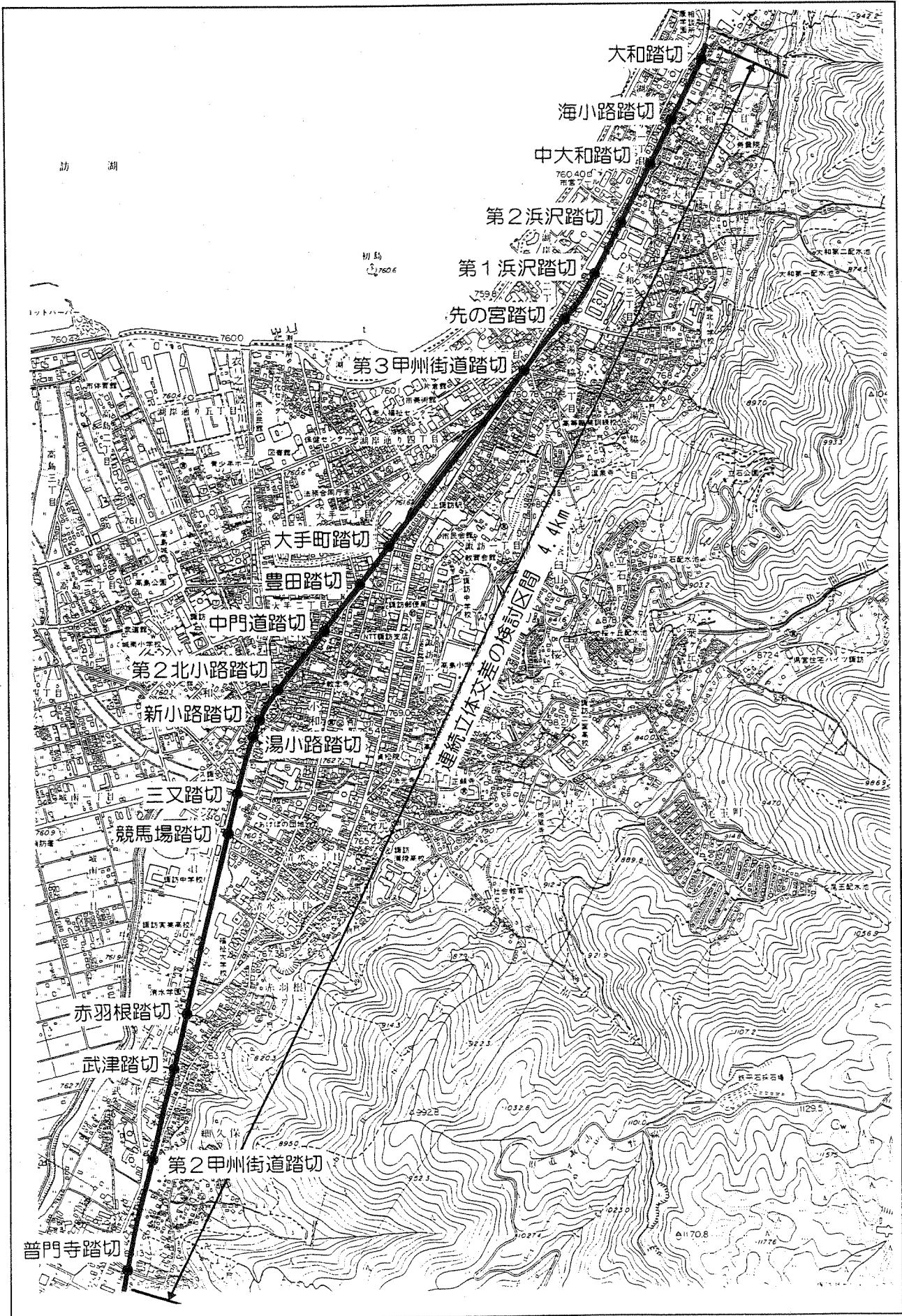


図 連続立体交差化事業調査区域



(出典：平成6年度JR中央東線連続立体交差化予備調査)

2. 鉄道高架の必要性と効果

諏訪市の中心市街地は、前述したようにJR中央東線により東西に分断され、商業集積の高い鉄道東側は地盤沈下傾向にあり、鉄道西側は郊外化の様相を呈している。

諏訪市は、県中部諏訪地域の中心的位置にあり、その拠点性の確立・維持には今後とも特段の努力を必要とするが、その際、上諏訪駅を中心とする中心市街地の市街地基盤の整備と、当該中心市街地と諏訪地域圏内の都市との結びつきの強化の2点は、都市計画上の強い要請である。

近年の我が国全般をおおう困難な経済環境を反映して、諏訪市の商業業務活動も伸び悩み傾向にあるが、その中であって、都市部の中心である上諏訪駅周辺地区からすわI.C.周辺へと移行しつつある。

大規模店の新規立地は、交通条件に敏感に反応するため、高速道路体系等の交通条件が優れた諏訪I.C.周辺へと移行してきたが、地域計画は、このような現象面に現れた市街地の動向に単に追随することなく、諏訪地域の経済構造の動向も十分に踏まえ、諏訪市の望ましい都市像の形成を目指していく必要がある。

このような認識のもとに、諏訪市の都市計画の今後の方向を眺めた場合、中心市街地の拠点性を高めるとともに、諏訪地域全域の利便性を高めるためには、東西地域の交通上の障壁であるJR中央東線を横断する幹線道路の整備を推進する必要がある。

また、鉄道による市街地の分断は、中心市街地のまちづくりにおいても最大の課題となっていることから、東西市街地の一体的発展・整備が可能となるよう、障壁となっている鉄道路線の地平から一挙に踏切を除却する鉄道高架事業が緊急かつ不可欠な施策である。

多数の踏切を除却し、道路交通の円滑化を図ると同時に、東西に分断されている市街地の一体的発展を図る方策としては、単独立体交差事業と連続立体交差事業（鉄道高架事業）の実施が有効であるが、次頁に両事業の比較を示す。

機能等		単独立体交差事業	連続立体交差事業
道路機能	道路線形	・縦断線形が悪化する。	・縦断線形は現状のままか、改善される。
	交通処理	・平面街路との取り付けが悪くなり、交通処理能力が低下する。	・現状のままか、改善される。
	改良に対する柔軟性	・立体構造物の改築は困難である。	・鉄道との交差部分をあらかじめ拡幅等しておくことにより、将来計画に対応することができる。
	歩行者、自転車への利便	・跨線橋の登り降りが必要なほか、平面街路への利便性が低下する。	・幹線街路の他に細街路が貫通することにより、利便性は向上する。
土地利用	鉄道による地域分断の解消	・鉄道が平面に存置されるため、細街路が遮断されたままとなる。	・既存踏切が多数同時に除却されるほか、新たに細街路を貫通させることができ、地域分断は解消される。
	道路による地域分断	・道路の立体構造物が短い間隔で並ぶことにより、新たに市街地の分断が生じ、土地利用上の制約を生じる。	・特に問題は生じない。
都市空間の総合整備	都市整備に対する波及効果	・効果は少ない。	・鉄道線系、駅位置が変わること等により、地域商店街等に与える影響は大きく、また、地域の発展に大きなインパクトを与え、駅周辺再開発及び土地区画整理事業を並行して実施する基礎的条件を整える効果は大きい。
環境	日照	・多数の並行した立体構造物による日照障害地域は大きい。	・日照障害に対しては、鉄道高架施設に沿って側道（関連側道）を設置すること等により対処できる。
	騒音、振動、排気ガス	・自動車騒音については、勾配区間において平坦部分より増加する。	・鉄道騒音については、防音壁の設置、ロングレール化、スラブマットの敷設及び関連側道の設置等により軽減することができる。

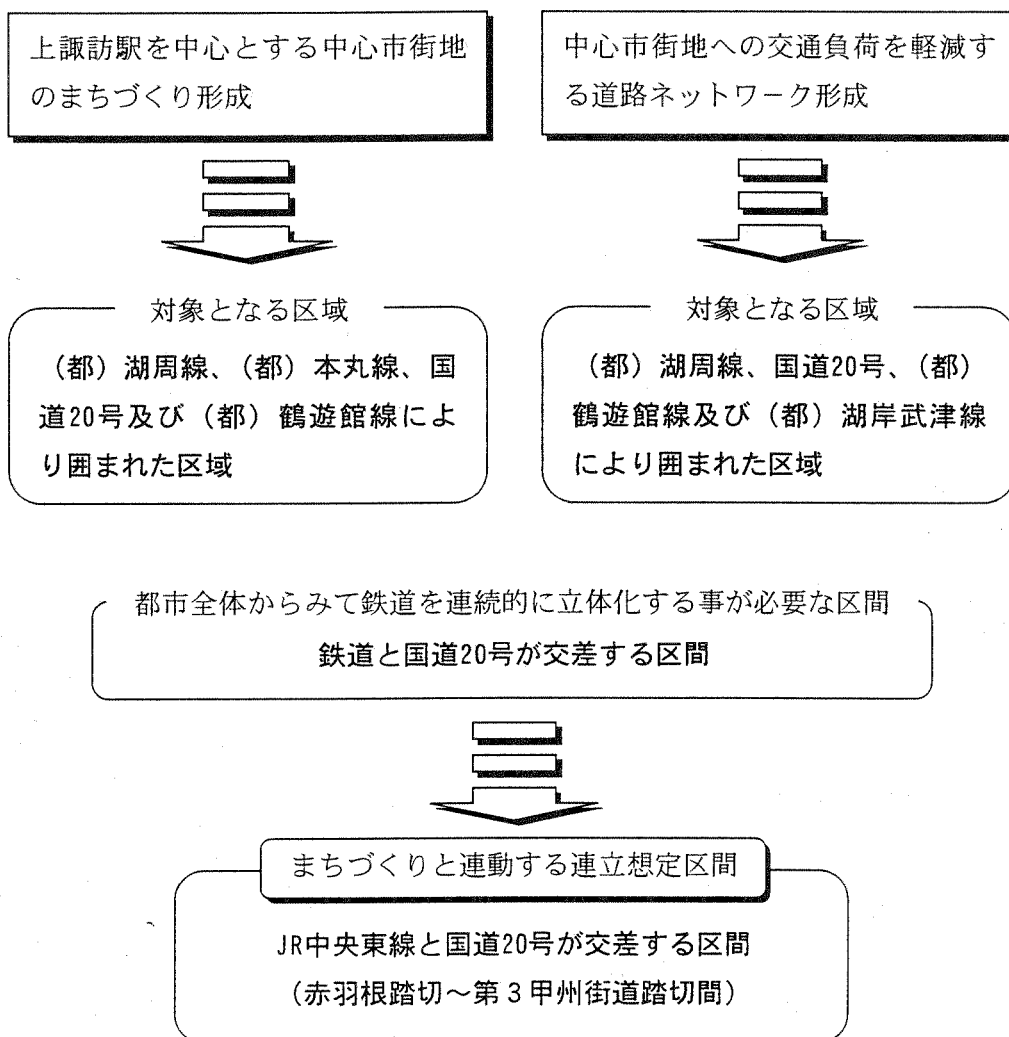
3. まちづくりと連動する連立区間の想定

1) 中心市街地における連立事業区間の想定

過年度調査「JR中央東線連続立体交差化予備調査（平成6年度）」の調査区間は、約4.4kmで検討されている。

今回の調査においては、上記区間の中で「上諏訪駅を中心とする中心市街地のまちづくり」と「中心市街地への交通負荷が軽減され得る道路ネットワークの整備」の実現に十分寄与できると想定される鉄道の立体化区間を検討する。

以下に検討にあたっての前提条件を示す。



2) 想定区間における採択要件の検証

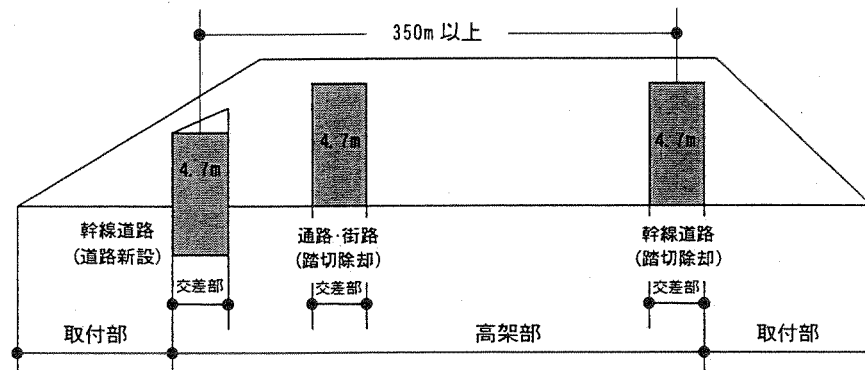
前項で想定した区間（赤羽根踏切～第3甲州街道踏切間）において、連続立体交差事業の採択基準の適否について以下に検証を行う。ただし、検討にあたって基本指標とするデータは、過年度調査の「JR中央東線連続立体交差化予備調査（平成6年度）」を代用する。

〈 連続立体交差事業の採択基準 〉

連続立体交差事業としての採択基準は、次の2項目よりなる。

採択基準1： 「鉄道と幹線道路※1」とが2箇所以上において交差し、「その交差する両端の幹線道路の中心距離が350m以上ある」鉄道区間について「鉄道と道路※2」とを同時に3箇所以上において立体交差し「2箇所以上の踏切道を除却」するもの。

この基準を最低限のものについて例示すれば、下図のとおりとなる。



(注) ※1 幹線道路とは、道路法による一般国道及び都道府県道並びに都市計画法により都市計画決定された道路をいう。

※2 道路とは、道路法による道路、都市計画法により都市計画決定された道路をいう。

採択基準2： 連続立体交差化の対象となる区間のあらゆる1kmの区間の踏切道において5年後における1日踏切交通遮断量の合計が2万台時/日以上であること。

(注) 1日踏切交通遮断量 = 交通量 (二輪を除く) × 踏切遮断時間
 (台・時/日) (台/日) (時)

■ 採択基準1について

検討の結果、想定区間において全て適合する。

■ 採択基準2について

検討の結果、想定区間において全て適合する。

図 連立事業区間の想定



4. 連立区間とその周辺における整備内容

1) 想定区間における都市施設等整備内容の整理

想定した連立区間約3.75kmにおいて、都市計画道路を始めとする都市施設の内容を以下に示す。ただし、現在都市計画決定されている施設の他、「都市計画マスタープラン」及び「緑の基本計画」において計画されている内容についても含むものとする。

(1) 都市計画道路（■は鉄道と交差する路線）

①幹線道路

- (都) 四賀上諏訪線 (国道20号)
w=15~20m 一部整備済み
- (都) 湖岸武津線
w=18m 一部整備済み
- (都) 湖周線
w=24m 整備済み
- (都) 大手豊田線
w=22m 一部整備済み

②補助幹線道路

- (都) 横湾幹道線
w=12~18m 一部整備済み
- (都) 本丸線
w=12m
- (都) 中門線
w=16m
- (都) 中浜線
w=15m
- (都) 湖明三線路
w=15m
- (都) 衣の渡川線
w=16~20m
- (都) 柳並線
w=20m 整備済み
- (都) 鶴遊館線
w=20m
- 上諏訪駅東口駅前広場 (構想)

(2) 都市公園

- 地区公園 (構想)

2) 整備内容の優先順位の検討

前項で抽出した都市施設を基に、短期的、また中長期的観点から、特にどの都市施設（都市計画道路）を優先的に整備を図るべきかを既往調査「諏訪市総合交通体系調査」を参考とし、以下の視点により検討する。

〈視点1〉 都市の骨格形成及び中心市街地のネットワーク形成

諏訪市の都市構造において骨格的位置にあり、かつ地域間の特に通過交通の排除と交通負荷の軽減が図られる幹線・補助幹線道路のネットワーク形成に資する路線。

〈視点2〉 中心市街地の再編

上諏訪駅を中心とする駅周辺市街地の再編を目指し、買い物・生活流動に対する安全性の確保、また、公共交通（鉄道・バス）に対する利便性を確保するために、緊急度が高く、かつ賑わいのある商業空間の創出（活性化）に資する路線。

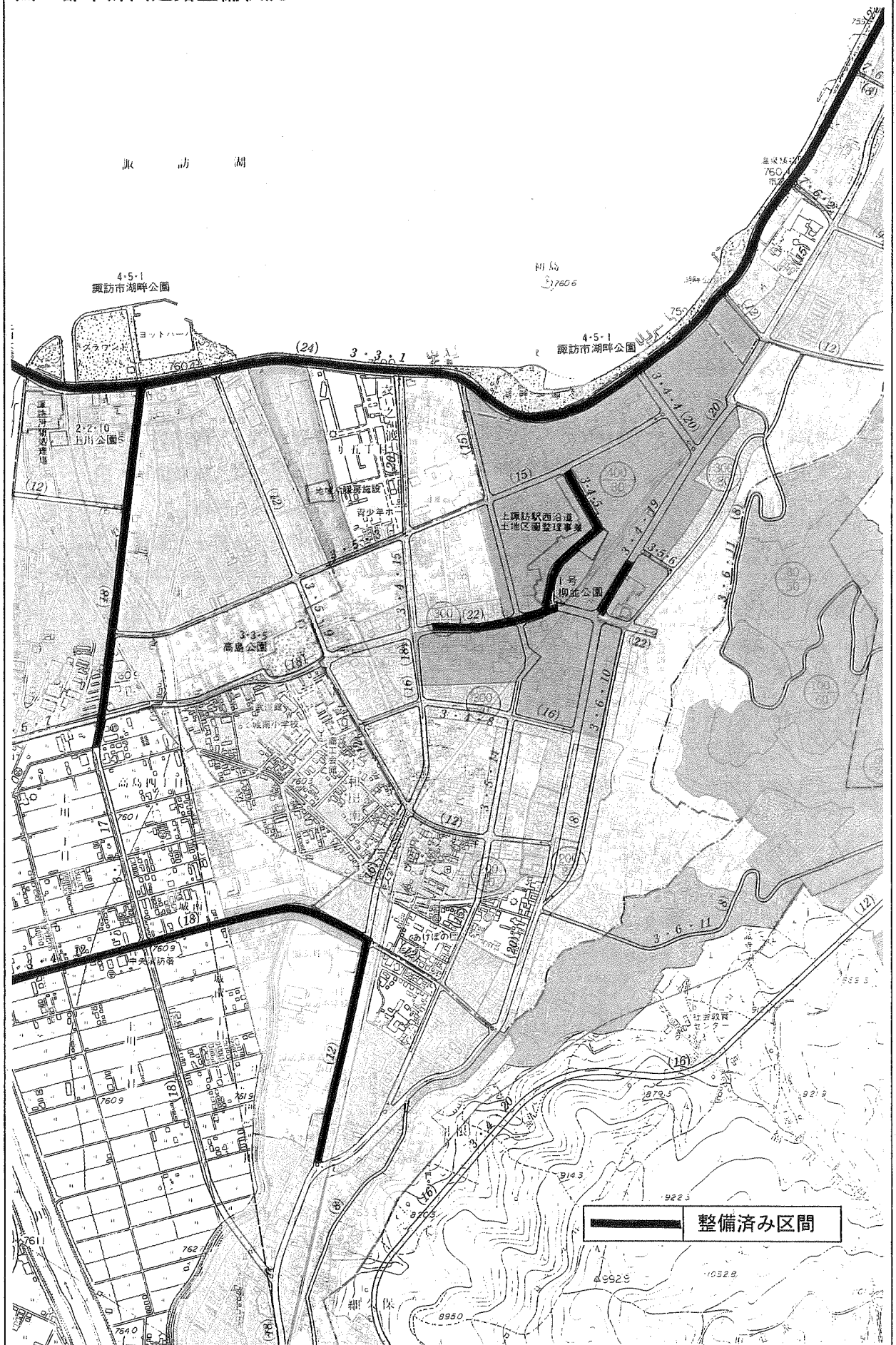
〈視点3〉 街並みの景観形成

諏訪市の中心（拠点）として、また視覚的に中心性（顔）を来街者にイメージさせることができ、さらに歩行者が安全で快適にそぞろ歩きができるまちのシンボリック的位置づけが必要な路線。

■ 視点1～3による整備の優先順位

対象路線	各視点別評価（高・中・低）			総合評価
	視点1	視点2	視点3	
(都) 四賀上諏訪線	高	高	高	高
(都) 大手豊田線	高	高	高	高
(都) 本丸線	高	中	低	中
(都) 鶴遊館線	高	高	中	高
(都) 中門線	中	中	低	中
(都) 中浜線	中	中	低	中
(都) 湖明三線路	中	高	中	中
(都) 衣の渡川線	低	低	低	低
(都) 湖岸武津線	高	中	中	中

図 都市計画道路整備状況



5. 整備の基本方針

1) 基本方針

(1) 計画テーマの設定

上諏訪駅を諏訪市、さらに諏訪地域における都市拠点として育成していくためには、諏訪市の特色あるイメージを確立していくとともに、まちづくりの計画テーマを実現していく必要がある。

上諏訪駅周辺には、市役所、高島城、図書館、美術館をはじめとする各種の行政、文化施設が立地するとともに、市街地内部には地場産業である酒、味噌などの醸造所、また、諏訪市の最大の特徴である温泉街が集積している。

したがって、21世紀の都市づくり・まちづくりを構築していくためには、これらの特色を最大限に活かしつつ、各種の要素が密接な繋がりを持つよう有効活用を図るものとする。

ここで計画テーマを設定するに当たっては、上諏訪駅を核とした商業・業務機能、文化・情報機能、都市型居住機能、福利厚生機能等を一体化（コンプレックス）させることにより、新時代に向け多様なニーズに対応できる地域中心都市の形成を目指すこととし、計画テーマを次のように設定する。

機能の一体化（コンプレックス）によるシティ・プラザの形成

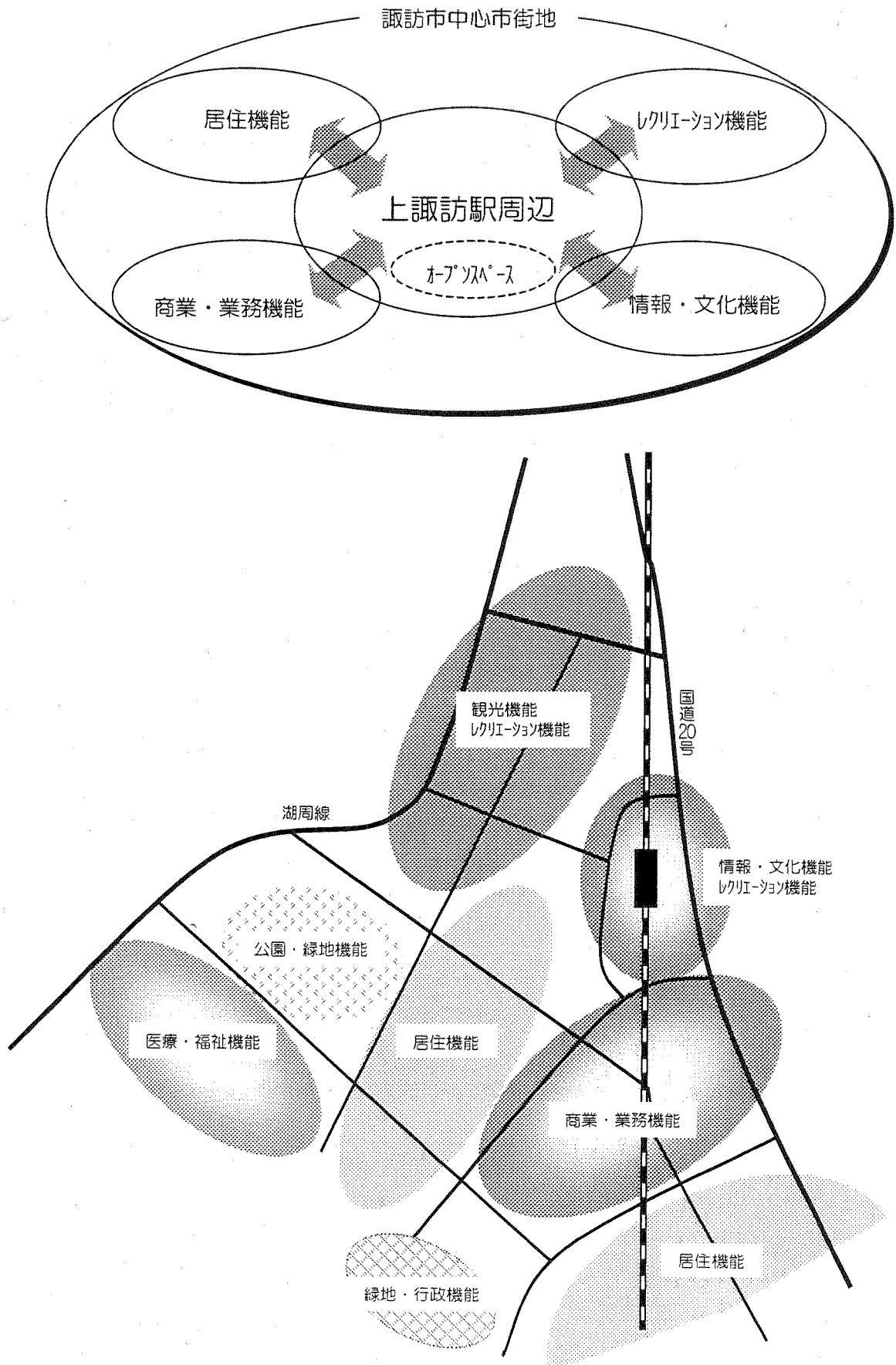
■ シティ・プラザの機能

シティ・プラザ（駅前空間）の機能としては、「出会い・旅立ちの場」「憩い・やすらぎの場」「コミュニケーションの場」「イベント・各種サービスの場」「緊急避難の場」「オープンスペース」と、様々な利用がある。

しかし、これは駅前空間のある水準の整備があってはじめて活かされる機能であり、上諏訪駅周辺においては、その整備水準も低く、これらの機能を活かすためには、まず駅周辺の基盤整備を実現し、さらに時代の潮流を考慮した導入機能として、「情報化」「ソフト・サービス化」等を新しい上諏訪駅前に機能させていくことが望まれる。

(2) 地区の基本的構成

先の計画テーマの実現を目指し、上諏訪駅周辺地区の基本的な機能配置を以下のように設定する。



①商業・業務機能 —新しい人と商品がふれあうまち—

鉄道の高架化、特急の増発等鉄道の機能強化による駅周辺のアクティビティ（商況などの活気）の増大、情報機能の拡充と連動した新しい都市空間を育てることをテーマに、コマースビル、情報産業の確立、人々とのコミュニケーションスペース（オープンスペース）の確立のため、21世紀型都市の土台となるインテリジェントビルなど、今後の商業空間、業務空間を構築する。

②情報・文化機能 —情報と文化の出会うまち—

今後の社会活動の主軸の一つとなる情報システムの育成と、その基盤となるソフト開発の蓄積、さらに市民参加システム、緊急情報システムや地域情報センターなど、必要なシステムとセンターの形成及びネットワーク化を図ると同時に、併せてその管理運営体制の統一化を図るものとする。

また、JR中央東線沿線地域の拠点として、新しい文化のあり方を探り、育て、周辺地域に発信していくことをテーマとし、新文化領域への挑戦、地域間交流など幅広い活動を育てていくような文化空間を確立し、地域社会との連動、市民参加、情報システムへの対応を図る。

③居住機能 —システム化された新しい居住環境づくり—

駅前という極めて利便性に富んだ地の利を活かし、新時代にふさわしい都市型居住空間を探り、育てることをテーマとし、高齢者対応システム（在宅健診システム、デイケアシステム等）、情報システム（CATV、ホームセキュリティ、地域テレビ通信等）を備えた快適、安全、利便、健康に配慮した居住空間を形成する。

また、その付帯機能として緑地・ポケットパークを取り込み、文化施設や商業施設等と一体化した良好な居住環境の整備を図る。

④レクリエーション機能 —いつ来ても爽やかな汗が流せるまち—

観光地としての諏訪市は、諏訪湖畔一帯の特に観賞を主とした静的なレクリエーション施設機能はあるが、その一方で、駅を中心として特に動的なレクリエーションを享受できる施設機能はほとんど皆無である。

したがって、上諏訪駅を諏訪地域の玄関口として、また、諏訪湖一帯の施設と結べるようなレクリエーション機能、観光サービス機能を導入していく必要がある。

そこで、上諏訪駅のイメージアップとイベント創出をテーマとし、最終電車で到着しても利用できる温泉を利用したプールやスポーツジム等のインドア施設の機能導入を図る。

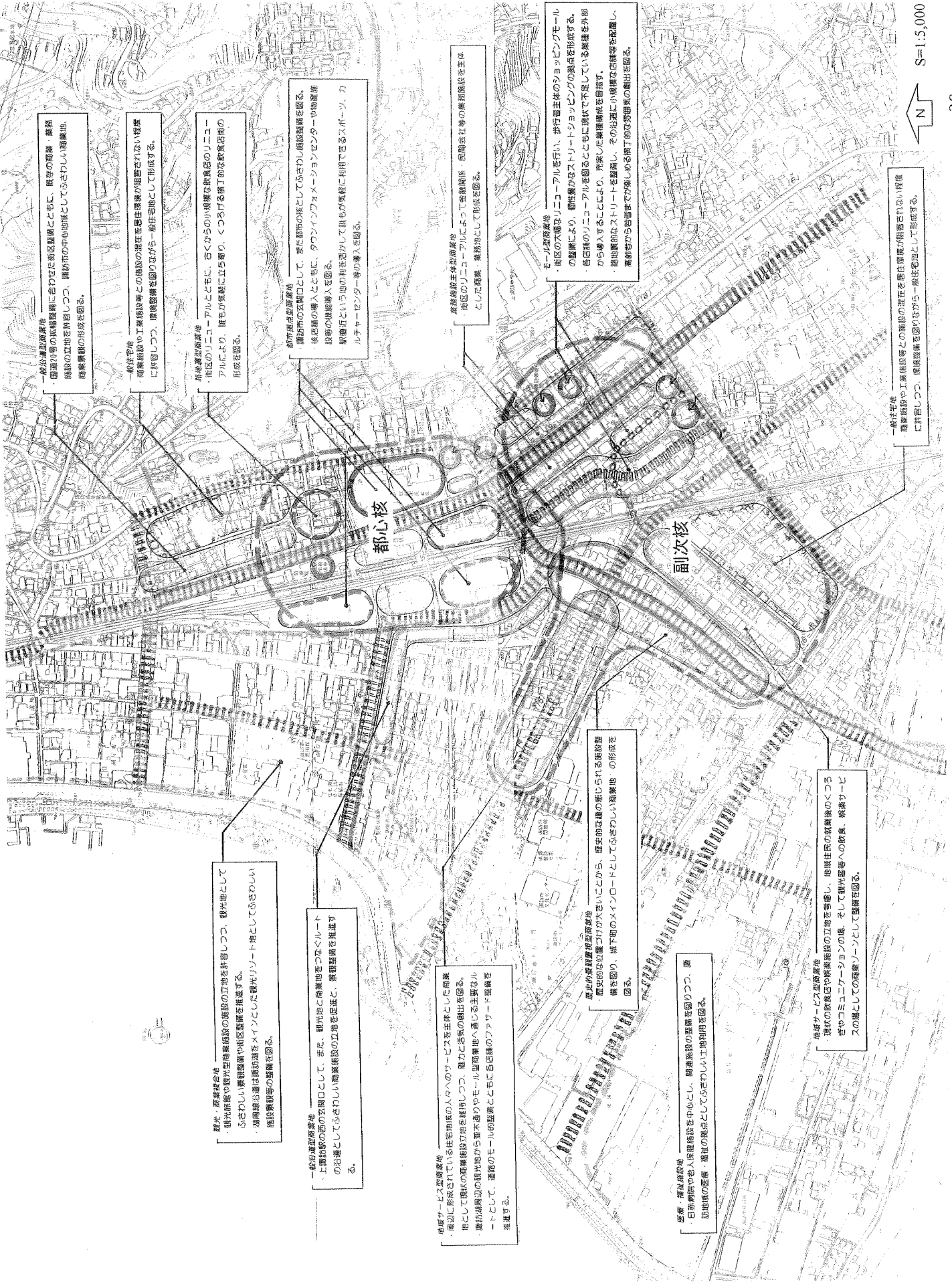
⑤その他 —ゆとりと暖かさのあるまち—

商業・業務機能、情報・文化機能、居住機能、レクリエーション機能の整備とともに、くつろぎの場、コミュニケーションの場、出会いの場としての機能を有する空間としてのオープンスペースを随所に配置することにより、無機質になりがちな都市空間の中に暖か

さの感じられる空間の創出を図る。

特に、まちの顔、玄関となる上諏訪駅前広場は、内外の人々の出会いの場、まちのメイン舞台としてイベント広場などを備えた空間として整備を図る。

また、各機能内、機能間においても人々のコミュニケーションの場、くつろぎの場、さらには一時避難の場としてのオープンスペースを整備することにより、ゆとりと落ち着きのある市街地を形成する。



一般住居型商業地
 商業施設や工業施設等との施設の混在を居住環境が阻害されない程度に配慮し、商業施設の立地を制限しつつ、副都心の中心地帯としてふさわしい商業地、商業環境の形成を図る。

一般住居地
 商業施設や工業施設等との施設の混在を居住環境が阻害されない程度に配慮しつつ、副都心整備を促すことが一貫して図られる。

居住型商業地
 ・副都心のニューエリアとともに、さくらの小規模な飲食店のニューエリアにより、誰もが気軽に立ち寄り、くつろげる副都心的な飲食店の形成を図る。

都市拠点型商業地
 ・副都心の玄関口として、また、都心の核としてさらさら副都心整備を図る。
 ・駅周辺の導入とともに、タウンインフォメーションセンターや物産館、駅周辺という他の利点を活かして誰もが気軽に利用できるスポーツ、カルチャーセンター等の導入を図る。

業務施設主体型商業地
 ・副都心のニューエリアによって各施設、民間会社等の業務施設を主体とした商業、業務地として形成を図る。

モールの大橋
 ・副都心の大橋をニューエリアを行い、歩行者主体のショッピングモールの展開により、個性豊かなストリートショッピングの賑わい形成を図る。
 ・各店舗のニューエリアを確保することも併せて不足している業種を外部から導入することにより、商業に集積環境を目指す。
 ・副都心的なストリートを整備し、その沿道に小規模な店舗等を配置し、高齢者から若者までが楽しめる副都心的な賑わいの形成を図る。

一般住居地
 商業施設や工業施設等との施設の混在を居住環境が阻害されない程度に配慮しつつ、副都心整備を促すことが一貫して図られる。

観光、商業複合地
 ・観光施設や観光型商業施設の施設の立地を許容しつつ、観光地としてふさわしい景観整備や地区整備を推進する。
 ・沿道沿道は観光客をメインとした観光リゾート地としてふさわしい観光型商業地の整備を図る。

一般住居型商業地
 ・観光地と商業地をつなぐルート上、副都心の西の玄関口として、また、観光地と商業地の立地を促進し、副都心整備を推進する。

物流サービス型商業地
 ・周辺に形成されている住宅地底層の人々のサービスを生かした商業地として形成される商業施設立地を維持しつつ、観光にも寄与する。また、副都心沿道の観光地から副都心までモーター空間を確保し、主要なルートとして、道路のモーターの整備とともに各店舗のファワード整備を推進する。

歴史的景観型商業地
 ・歴史的な景観を大切にする観点から、歴史的な景観の残らざる商業地の形成を促す。また、副都心のメインロードとしてふさわしい商業地の形成を図る。

商業、複合商業地
 ・日南橋南側や老人保健施設を中心とし、副都心整備を促す。また、副都心の整備を促す。また、副都心の整備を促す。また、副都心の整備を促す。

地域サービス型商業地
 ・副都心の飲食店や商業施設の立地を考慮し、地域住民の賑わいのつくりやコミュニティの確保、そして観光客等への飲食、娯楽サービスとしての商業ゾーンとして整備を図る。

6. 土地利用計画

1) 土地利用の方針

地区の基本的構成、拠点の配置及び既存の用途構成を踏まえ、土地利用計画の基本方針を以下のように設定する。

- ・ 駅周辺街区は、諏訪の玄関として高度利用の実現による景観の整備と商業的利用による賑わいの創出を図る。
- ・ 国道20号沿道街区は、都市の骨格を形成する地区として、高度利用の促進による都市機能（業務施設を主体とする）の拡充を図るとともに、シンボル（都市軸）としての景観整備、地区の防災性の向上（延焼遮断帯の形成）に資するものとする。
- ・ 市街地内部は、既存の住宅、商業、工業の混合を許容しつつ、これらの活性化や環境の改善を目指した土地利用を図る。
- ・ 地域の産業活動の活性化を支える基盤として、夜間人口の定着を目指した多世代対応型住宅の建設促進を図る。
- ・ 商業地において環境問題となっている駐車場難を解消するため、共同化の促進による附置義務駐車場の確保、共同駐車場の整備を促進する。

2) 土地利用計画

上記の土地利用の方針を踏まえ、上諏訪駅周辺地区における土地利用を以下のように設定する。

①都市拠点型商業地

上諏訪駅の南北街区及び既に再開発が行われた駅東側街区を位置づける。

これらの街区は、諏訪市の玄関口として、また都市の核としてふさわし施設整備を図る。

施設整備にあたっては、諏訪市を訪れる人々が最初に足を踏み入れる部分であることを考慮し、核店舗の導入とともに、諏訪市をより一層理解してもらえるためのタウンインフォメーションセンターや物産施設等の機能導入を図る。

また、駅直近という地の利を活かして誰もが気軽に利用できるスポーツ、カルチャーセンター等の導入を図る。

②業務施設主体型商業地

本街区は、現状でも銀行等の業務施設が多く立地している。また、国道20号沿道では、個店を中心として商店街が形成されているが、近年は、空き店舗や歯抜け状態が目立つなどあまり良い商業環境にない。

これらのことから本街区では、街区のリニューアルを行うことによって金融関係・民間会社等の業務施設を主体とした商業・業務地として形成を図る。

③モール型商業地

本街区は、商店街の形成が最も顕著に見られる街区であるが、旧態依然とした街区構成、商店街形態であることから、街区の大幅なリニューアルを行い、歩行者が主体のショッピングモールの整備により、個性豊かなストリートショッピングの拠点を形成する。

整備にあたっては、各店舗のリニューアルを図るとともに現状で不足している業種を外部から導入することにより、充実した業種構成を目指す。

また、モールだけでなく、路地裏的なストリートを整備し、その沿道に小規模な店舗等を配置することによって、高齢者から若者までが楽しめる横丁的な雰囲気創出を図る。

④路地裏型商業地

古くからの小規模な飲食店が路地裏に密集している街区であることから、これらの施設も諏訪市の個性の一つとして位置づける。ただし、現状では、「知る人ぞ知る」的な立地形態と観光客等の来訪者が近寄りやすい雰囲気があることから、街区のリニューアルにより、誰もが気軽に立ち寄り、くつろげる横丁的な飲食店街の形成を図る。

⑤地域サービス型商業地

湖明館通りは、周辺に形成されている住宅地域の人々へのサービスを主体とした商業地として現状の商業施設立地を維持しつつ、魅力と活気の創出を図る。特に、本通りは諏訪湖周辺の観光地から並木通りやモール型商業地へ通じる主要なルートとして、道路のモールの整備とともに各店舗のファサード整備を推進する。

大手二丁目通り商店街は現状の飲食店や娯楽施設の立地を考慮し、地域住民の就業後のくつろぎやコミュニケーションの場、そして観光客等への飲食、娯楽サービスの場としての商業ゾーンとして整備を図る。

⑥歴史的景観重視型商業地

並木通りは、江戸時代には高島城へ通じる唯一の道として形成されたものであり、その歴史的な位置づけが大きいことから、沿道に形成されている商業地についても、歴史的な趣の感じられる施設整備を図り、城下町のメインロードとしてふさわしい商業地の形成を図る。

⑦一般沿道型商業地

国道20号沿道街区は、国道20号の拡幅整備に合わせた街区整備とともに、既存の商業・業務施設の立地を許容しつつ、諏訪市の中心地域としてふさわしい商業地、商業景観の形成を図る。

柳並線沿道は、上諏訪駅の西の玄関口として、また、観光地と商業地をつなぐルートの沿道としてふさわしい商業施設の立地の促進と景観整備を推進する。

⑧観光・商業複合地

上諏訪温泉街や諏訪湖畔を中心として観光旅館や観光型商業施設が数多く立地している地区であることから、これらの施設の立地を許容しつつ、観光地としてふさわしい景観整備や街区整備を推進する。

特に、湖周線沿道は諏訪湖をメインとした観光リゾート地としてふさわしい施設景観等の整備を図る。

⑨一般住宅地

これらの地域は、商業施設や工業施設等が混在して立地しているが、住宅が中心として形成されていることから、これらの施設の混在を居住環境が阻害されない程度に許容しつつ、環境整備を図りながら一般住宅地として形成する。

⑩医療・福祉施設地















現在建設が進んでいる日赤病院や老人保健施設を中心とし、関連施設の整備を図りつつ、諏訪地域の医療・福祉の拠点としてふさわしい土地利用を図る。

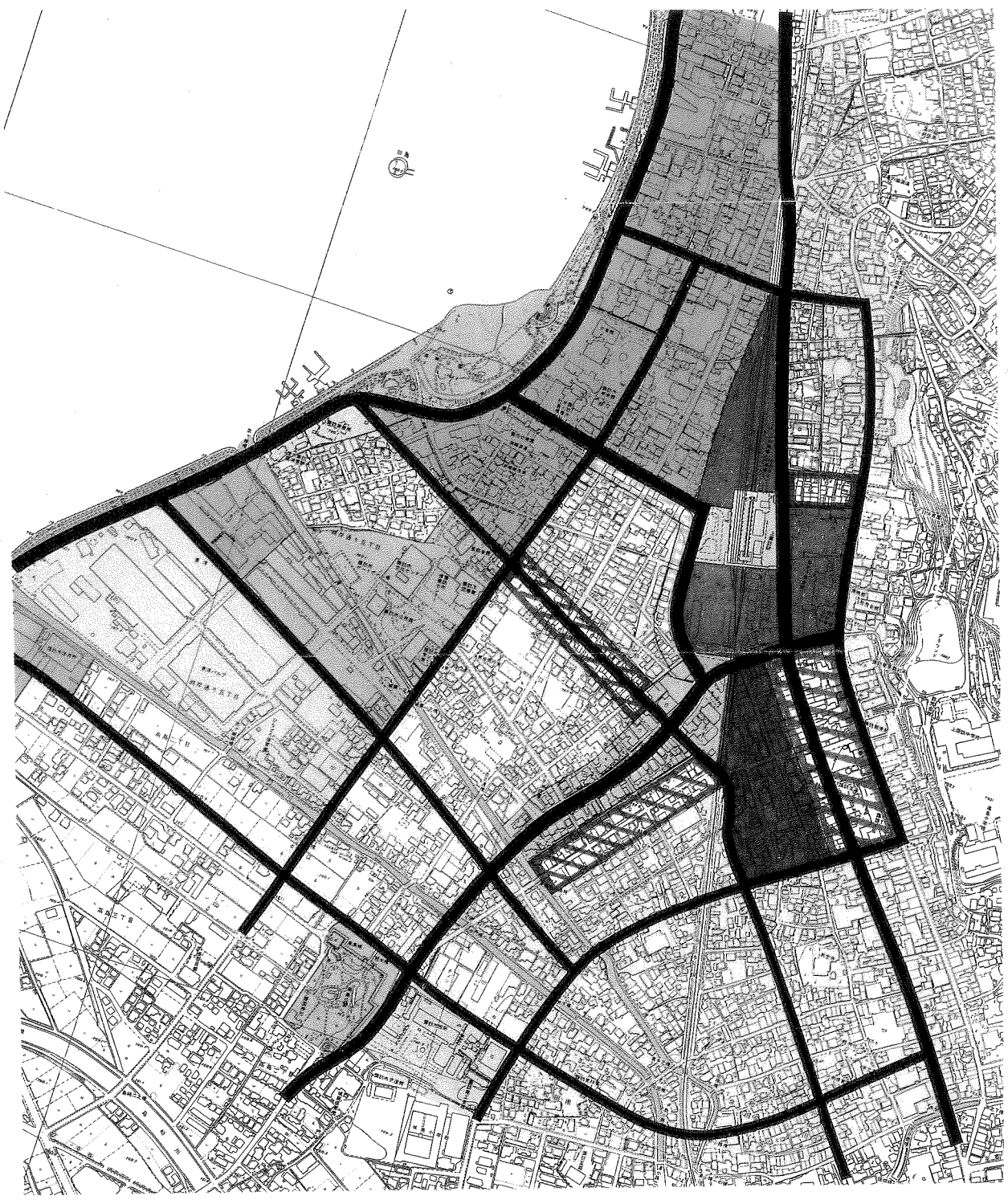
⑪公園・緑地

比較的規模の大きい公園・緑地は文化センターを中心とした地区を整備することにより、文化施設と一体となった公園を形成する。

また、これ以外では、上諏訪地域では規模の大きい公園・緑地を整備するためのスペースが不足していることから、街区整備や道路整備等によって小規模なポケットパークや街角広場等を整備することによって地域内での公園・緑地機能を補完する。

图 土地利用計画

	都市拠点型商業地
	業務施設主体型商業地
	毛一儿型商業地
	跡地裏型商業地
	地域サービス型商業地
	歴史的景観重視型商業地
	一般沿道型商業地
	観光・商業複合地
	一般居住地
	医療・福祉施設地
	公園・緑地
	公共施設地
	河川
	主要道路



7. 事業化の検討

1) 要整備区域の想定

先述した都市施設整備の優先度、及び駅東西地区の一体性という観点から、さらに諏訪市の都心形成のために必要と考えられる整備区域を以下の通り想定する。

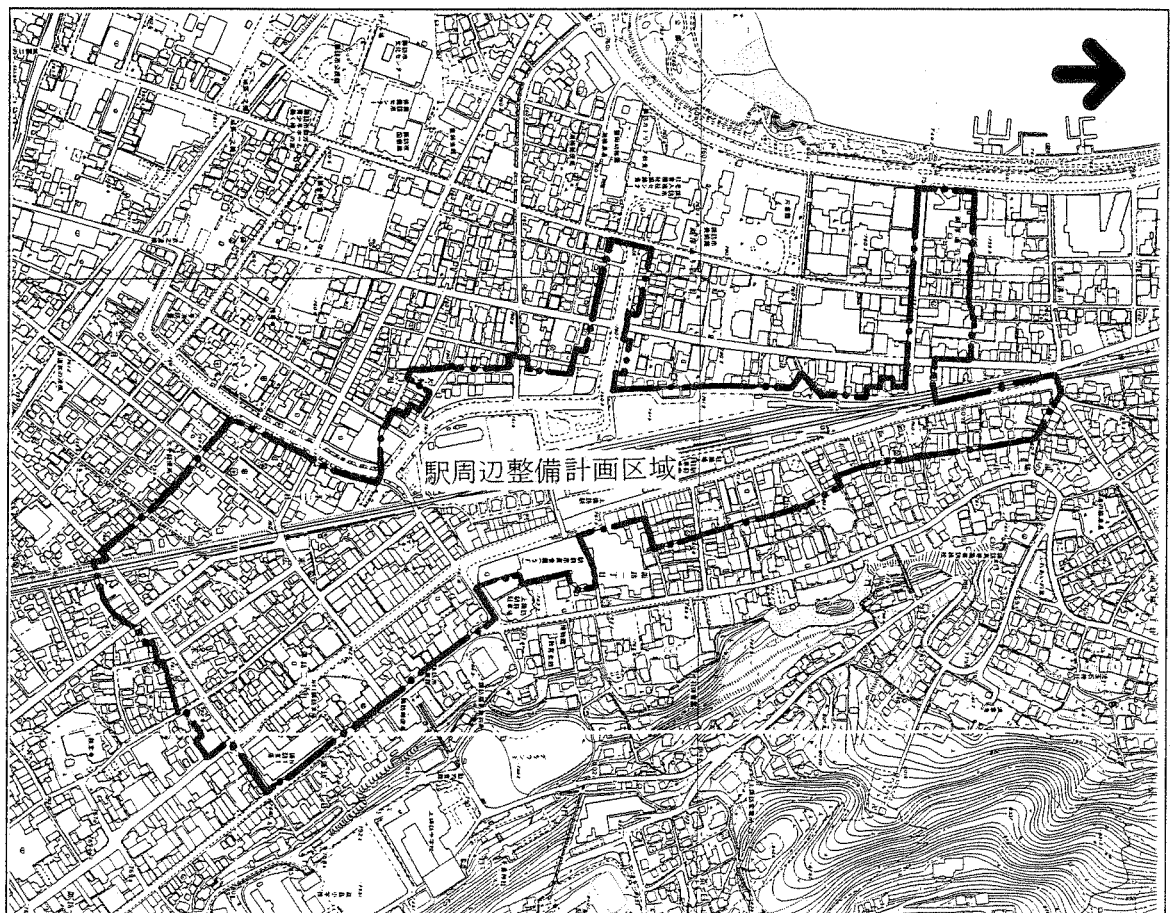
①都市軸の確立として

上位計画である都市計画マスタープラン、総合交通体系調査においても位置づけられているように、諏訪市の骨格形成を図る上で重要な路線である（都）四賀上諏訪線（国道20号）及び（都）大手豊田線と、この路線に係わる特に商業系の地域を市街地整備事業の要整備地域として抽出する。

②中心市街地の活性化として

現在、駅を中心とする市街地の形態としては、JR中央東線を挟んで大きく2つの土地利用形態、つまり鉄道東側の旧来からの商業・業務地と鉄道西側の温泉街に分かれており、鉄道により東西の流動を阻んでいる。したがって、これら東西地区の流動を活発にすること及びそれぞれの地区の活性化のために必要な路線として、駅北側に位置する（都）鶴遊館線、（都）湖明三線路、及び（都）中浜線とこの路線に関わる沿線地域を市街地整備事業の要整備地域として抽出する。

以上、都心形成として特に重要な都市計画道路を含む区域を「駅周辺整備計画区域（約22.3ha）」として下図の区域に想定する。



2) 想定区域の現況

前項において想定した要整備区域（駅周辺整備計画区域）は、諏訪市の中心市街地の一角を占め、特に商業系施設の集積度が高く、また、将来的にも拠点地区として位置づけるべき区域である。

この区域のうち、駅前地区（東・西）の上諏訪駅西沿道土地区画整理事業（3.1ha）及び駅前再開発事業（0.9ha）のみが市街地開発事業の実施済み区域で、残り約18.3haの地区が未整備であり、道路、公園等の都市基盤施設が脆弱なまま市街地を形成している。

このため、オープンスペースの不足を始め、住宅、工場、商店等の混在、宅地の不整形、一部に小規模宅地の密集など、全体的に居住環境が良好とは言えず、また、今日のモータリゼーションの進展に対し、道路網、駐車場整備の遅れ等から商業環境としても魅力の低いものとなっている。

このように当区域は、人口の減少や商業活動の沈滞傾向に代表されるように、相対的に都市活力が低下しており、かつてのような活力を取り戻せるように、駅周辺市街地の再編等が強く望まれている。

(1) 人口集積の状況

整備計画区域内は、市の中心市街地であり、住宅等も密集していることから、必然的に周辺地区と比べて人口密度も高くなっている。特に、区域の南側では、その状況が顕著で、100人以上/haの地区が多くなっている。

平成2年から7年にかけての人口密度の増減をみると、区域内全ての地区で減少しており、特に上諏訪駅に隣接する地区ではその減少の割合が高くなっていることから、あらためて、中心市街地における人口の空洞化が進行していることが分かる。

(2) 基盤整備の状況

区域内の道路は、（都）柳並線及び（都）大手豊田線の一部、（都）四賀上諏訪線の一部が幅員で整備されているのみであり、その他の路線は全て未整備となっている。

これらの未整備の道路のうち街区を形成する道路のほとんどは幅員8m未満、街区内をサービスする道路も幅員4m未満となっており、商業地域において形成されるべき道路幅員としては不十分といえる。さらに、これら多くの狭隘道路の存在は、防災面や交通安全の面からも多くの問題となっている。

(3) 土地利用の状況

区域内は、大部分が商業地域、近隣商業地域であることから、商業系の土地利用が中心となっている。ただし、駅西側はアクセス性の問題等もあり、住宅地としての土地利用が中心となっている。

また、本区域内でも最も中心的な商業・業務地である駅東側、国道20号沿道地区では、中心市街地の人口の空洞化やI.C.周辺への大型商業施設の進出などにより、空き店舗の増加や空き地が目立ってきている。

図 地区別人口密度現況（平成7年）

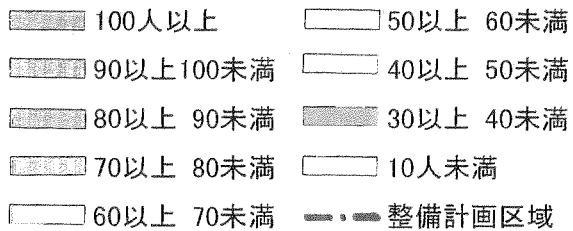
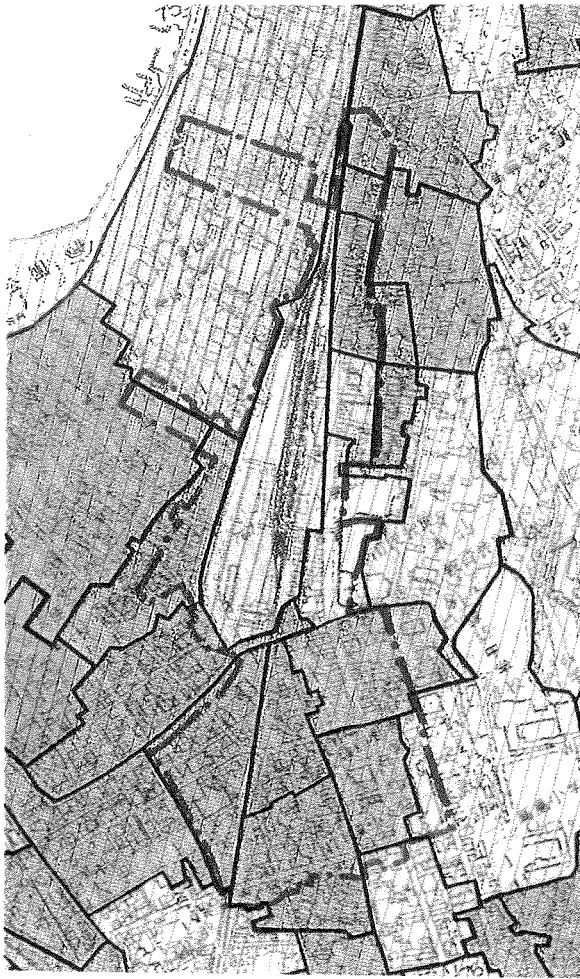
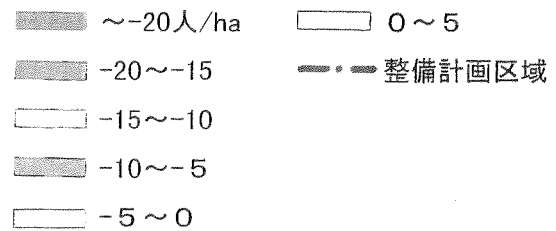


図 地区別人口密度増減現況（H2～H7）



資料：都市計画基礎調査

図 道路幅員現況図

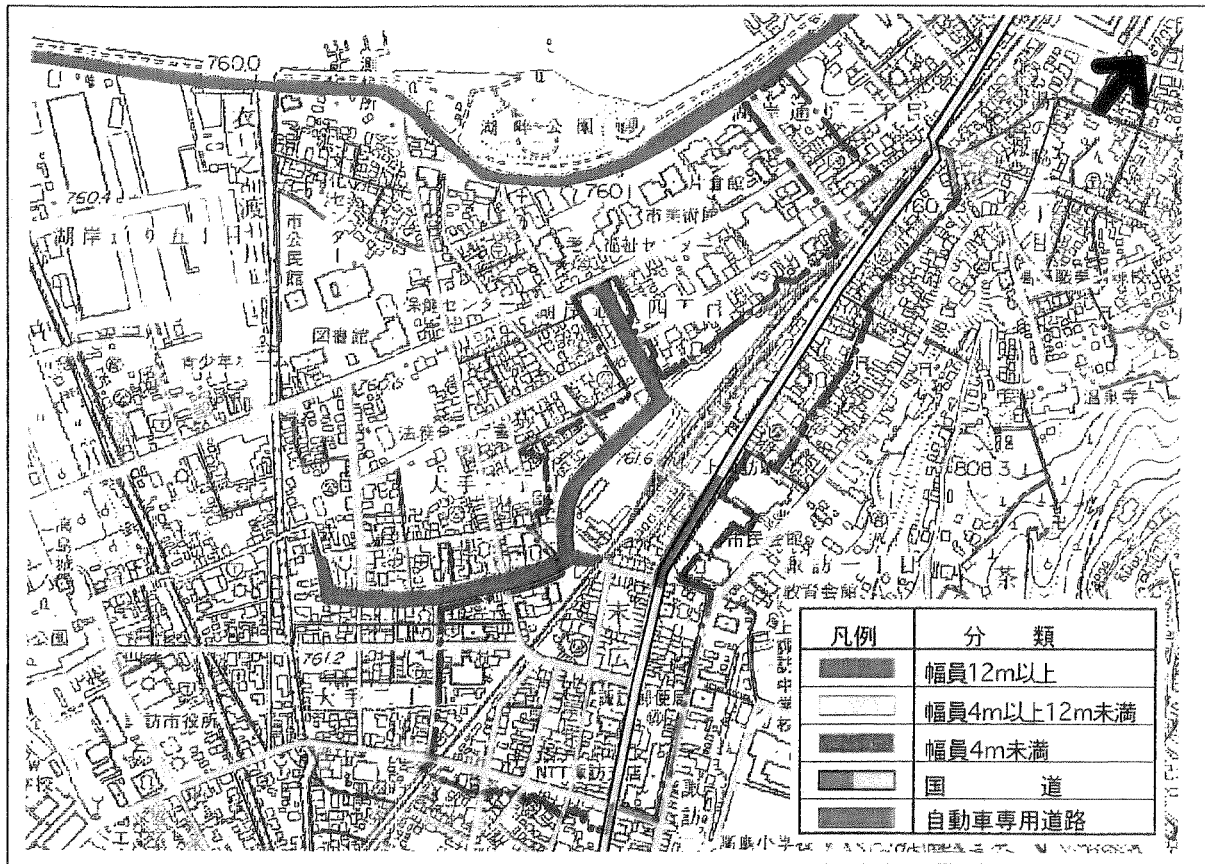


図 土地利用現況図

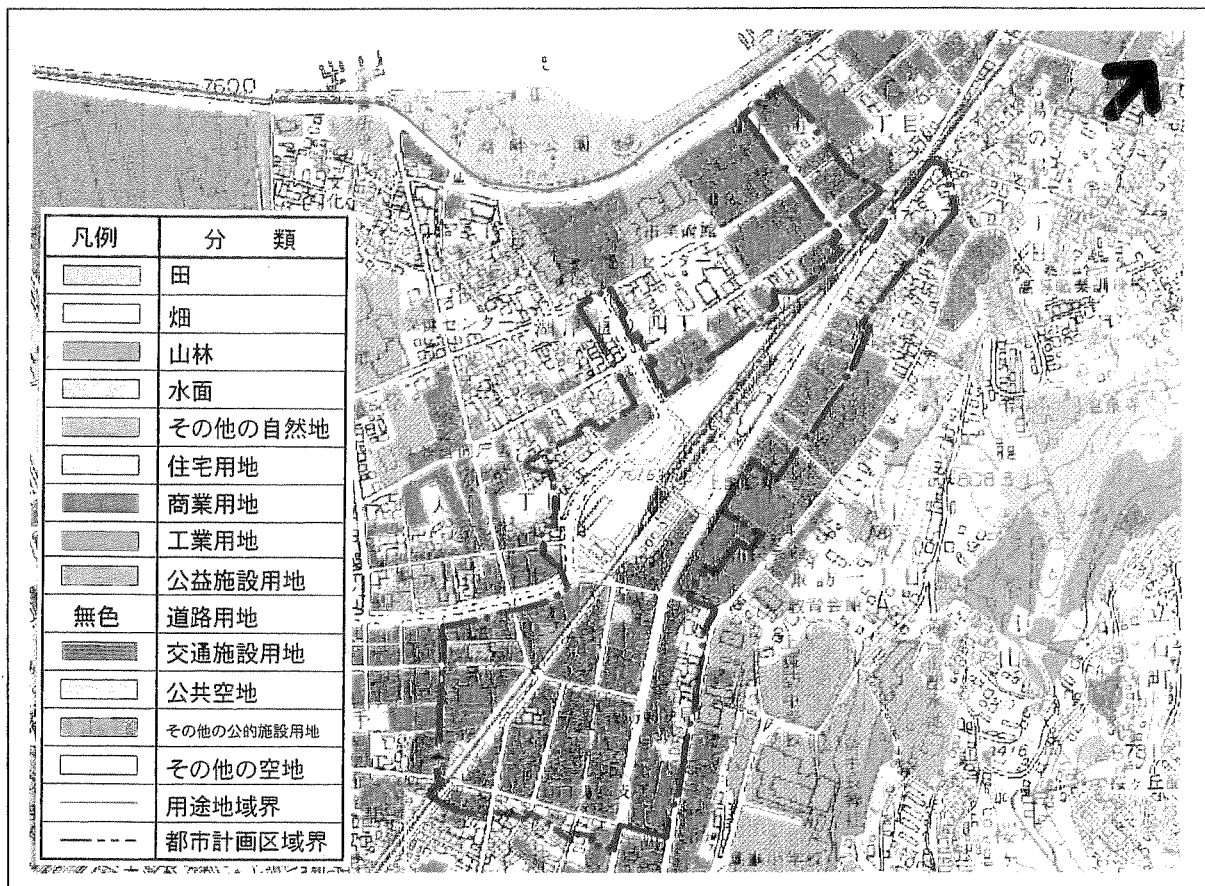


図 建物用途現況 (1/2)

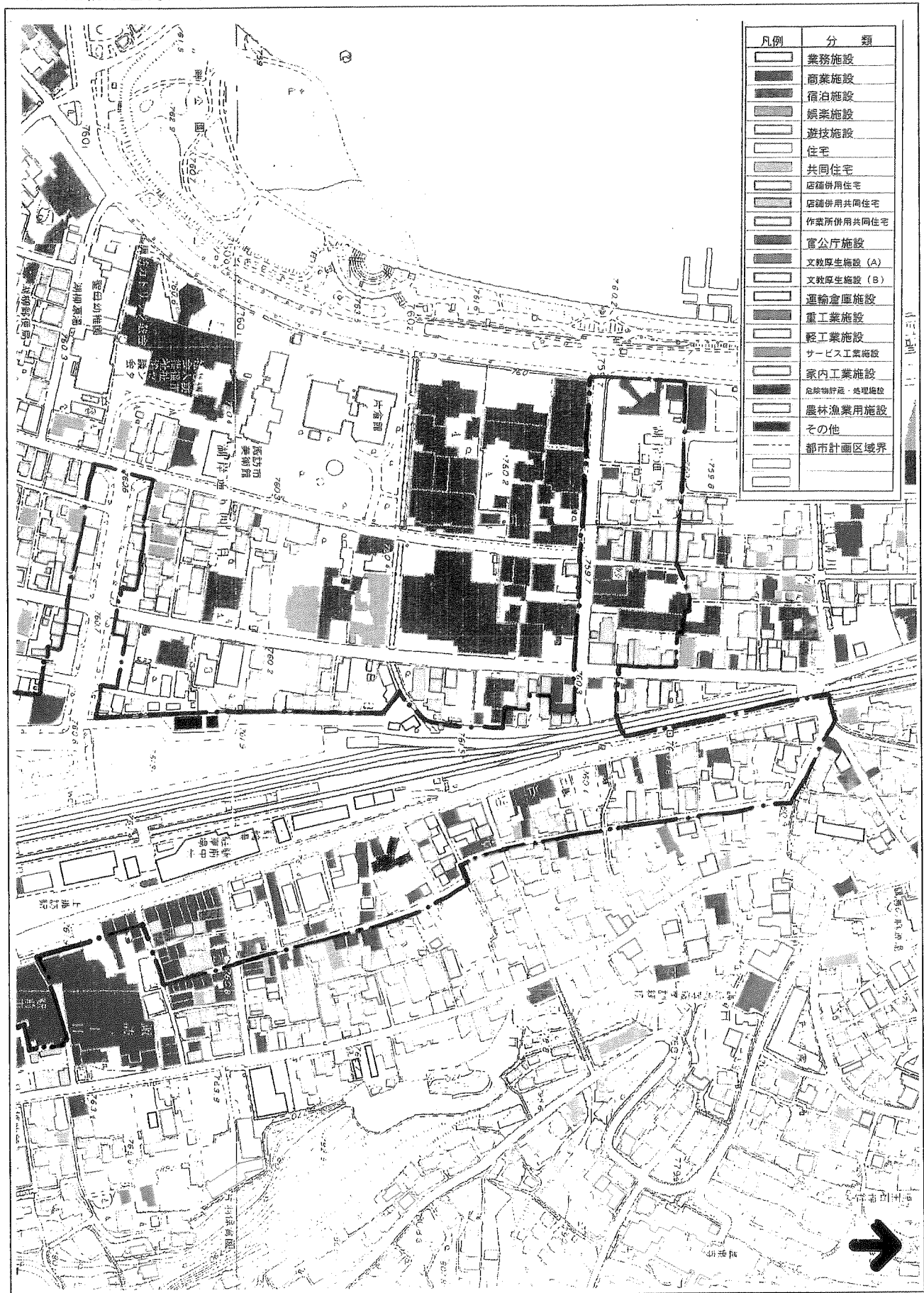
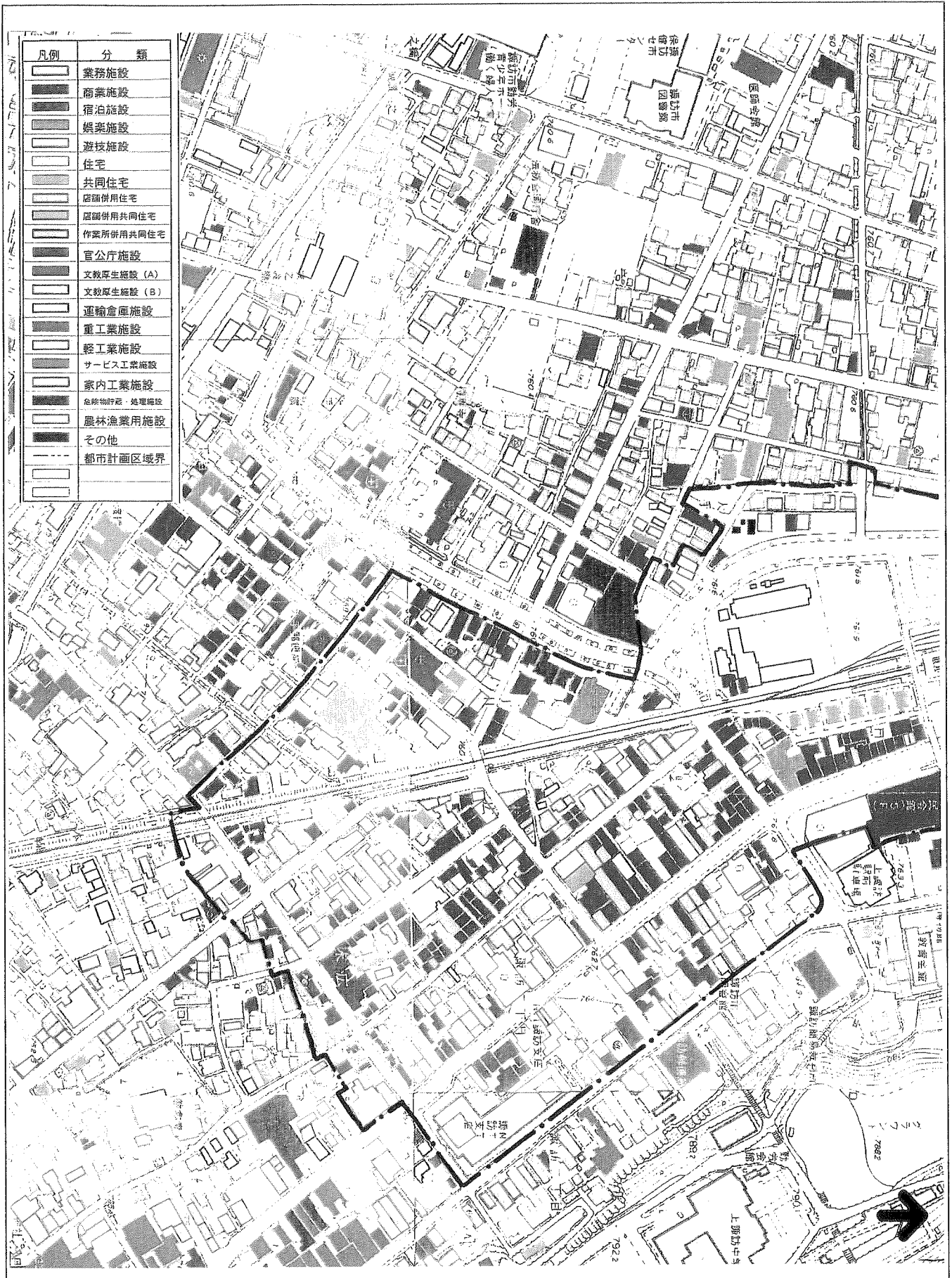


図 建物用途現況 (2/2)



3) 区域整備手順の方針

区域整備の具体化にあたっては、整備の必要性（整備効果）の高いもの、緊急性の高いものから手順よく効率的に整備を進めていくことが肝要であり、そのための基本的な考え方を以下に整理する。

(1) 土地利用現況、市街地環境からみた整備の類型化

商業・業務・サービス施設分布図に示す商業・業務・サービス機能集積率の高い地区は、概ね、将来都心の骨格を担う中心商業業務地区として位置づけされている。

これに地区別の建ぺい率、容積率を重ねると、種々の要素が概ね一致することから、これらの地区には、居住環境上、商業環境上の問題が相対的に多いものと考えられる。

したがって、これらの地区は都心活性化の観点から整備の緊急性が高く、しかも、土地区画整理事業と併せて立体的整備の必要性が高い地区であると捉えられる。

その他の地区は、都心住宅地としての性格が強く、その環境の維持、改善を図るべき地区として捉えられ、都心の活性化という観点からは整備の緊急性はさほど高くなく、上記の中心商業業務地区の整備に関連して徐々に整備を進めていくものとする。

図 商業・業務・サービス施設分布

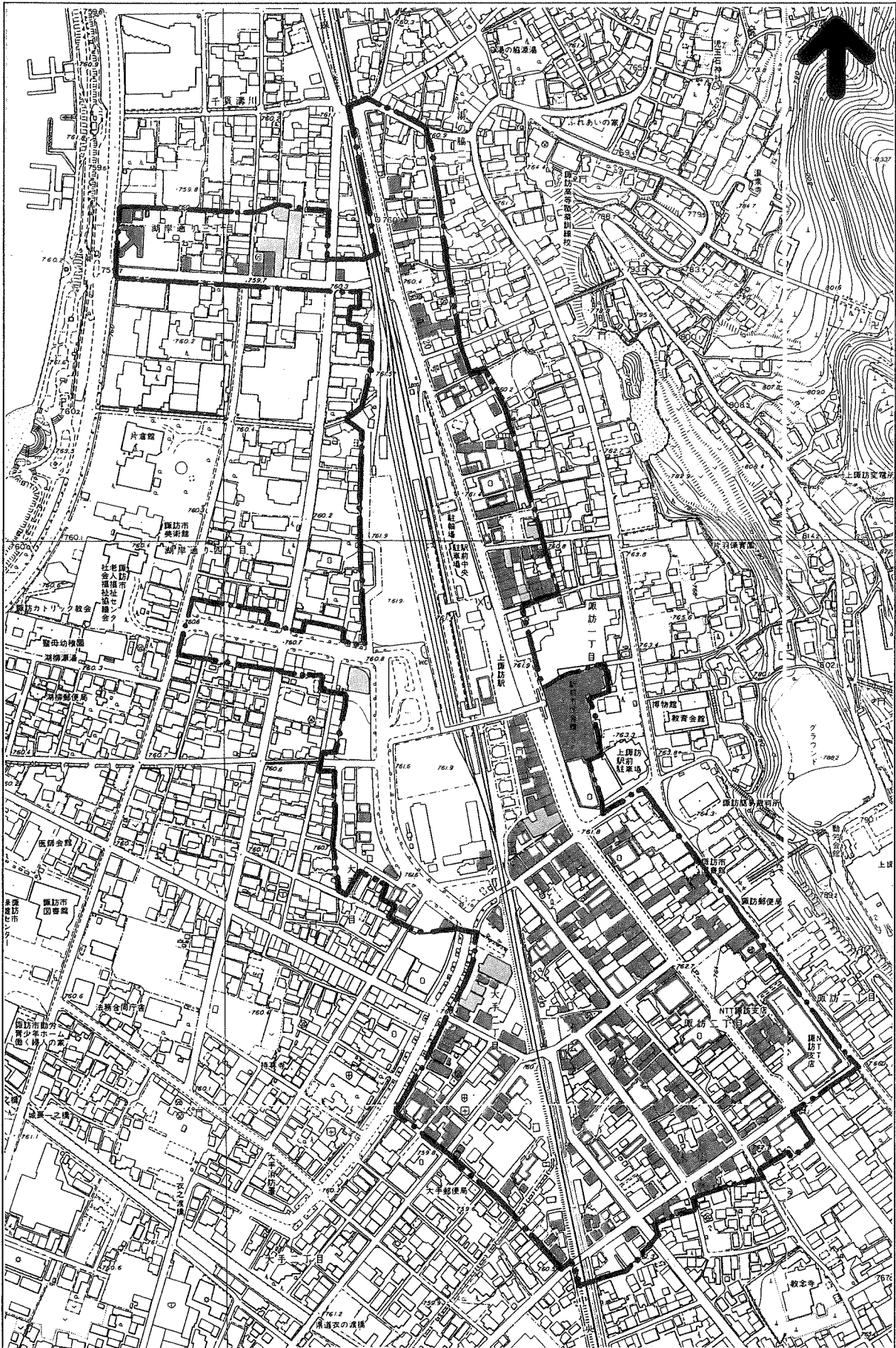


図 地区別建ぺい率現況

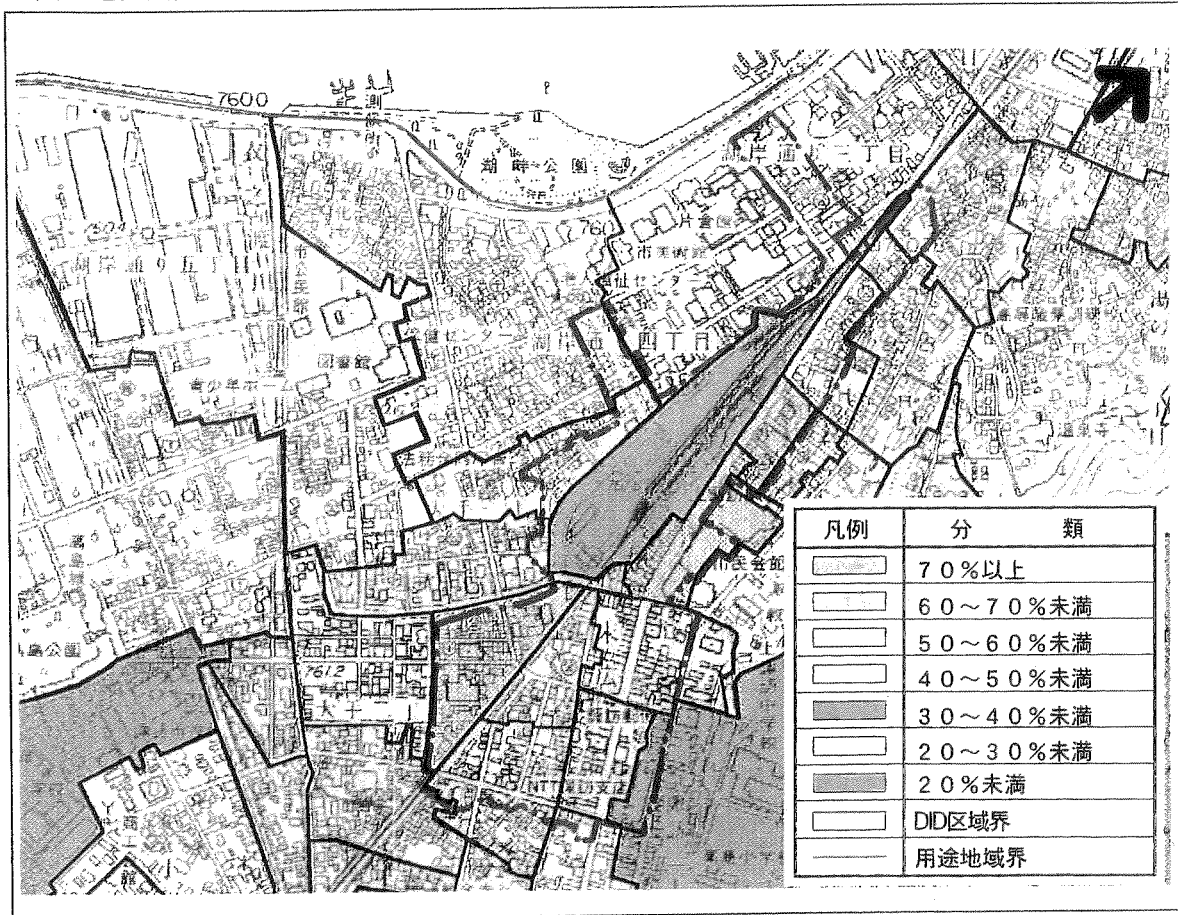
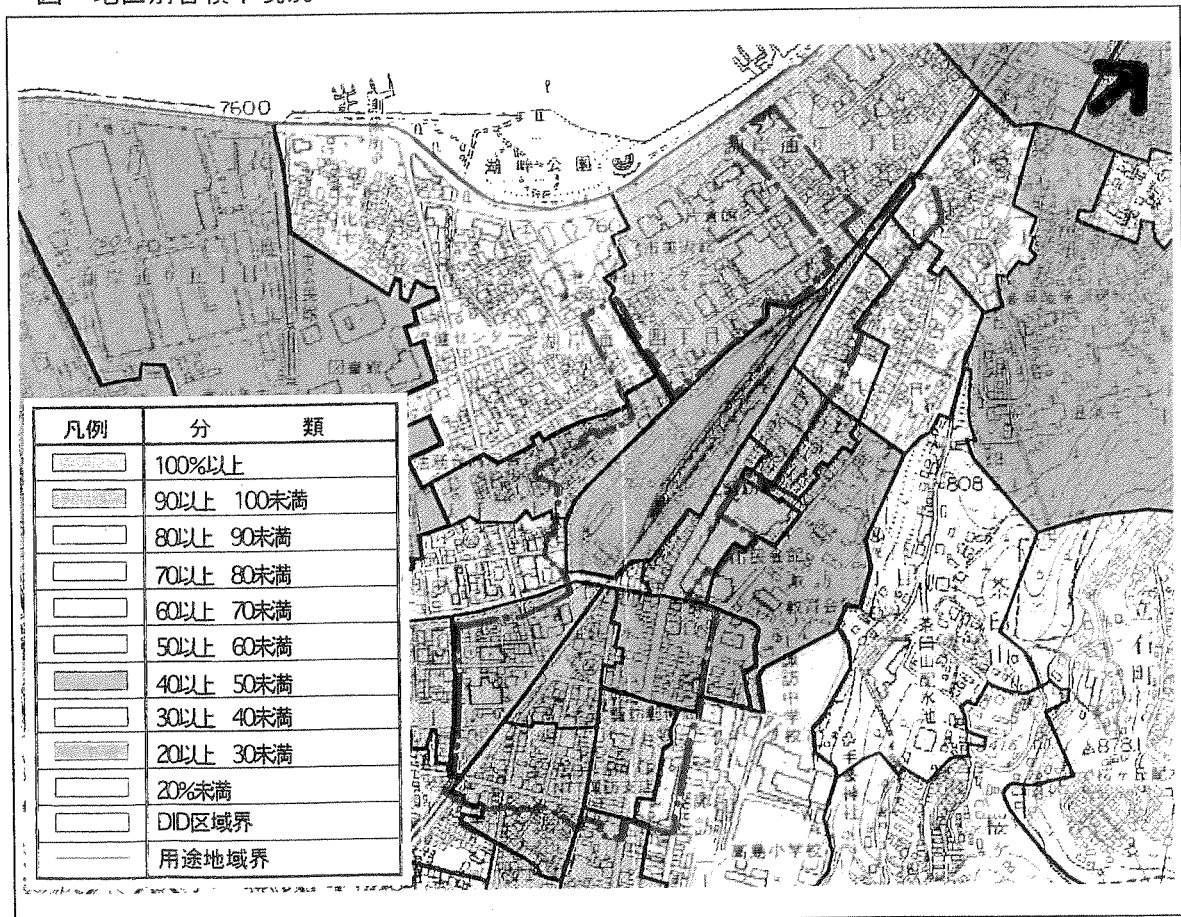


図 地区別容積率現況



(2) 区域整備手順の考え方

①中心市街地形成の観点からの手順の考え方

- ・都心部の活性化の順序として駅東口の既存商業業務地の充実が優先である。
- ・駅西口は、将来、諏訪湖畔の土地利用再編を勘案しつつ、また、広域幹線道路（中央自動車道）からの玄関口として位置づけられ、長期的な視点からの都心拡張余地として、当面限られた地区以外は担保しておくことが望ましいと考えられる。

②JR中央東線の連立事業の事業化の観点からの手順の考え方

- ・連立事業は、鉄道用地の確保と幹線道路等の基盤施設整備との整合を図る観点から、駅周辺及び鉄道沿線地区の土地区画整理事業とセットで推進することが望ましい。
- ・また、連立事業の投資効果を高めるため、駅西側地区は単なる一般市街地ではなく、将来において重要な拠点地区として位置づけ、整備を急ぐことが望まれる。

③商業地区の事業化の観点からの手順の考え方

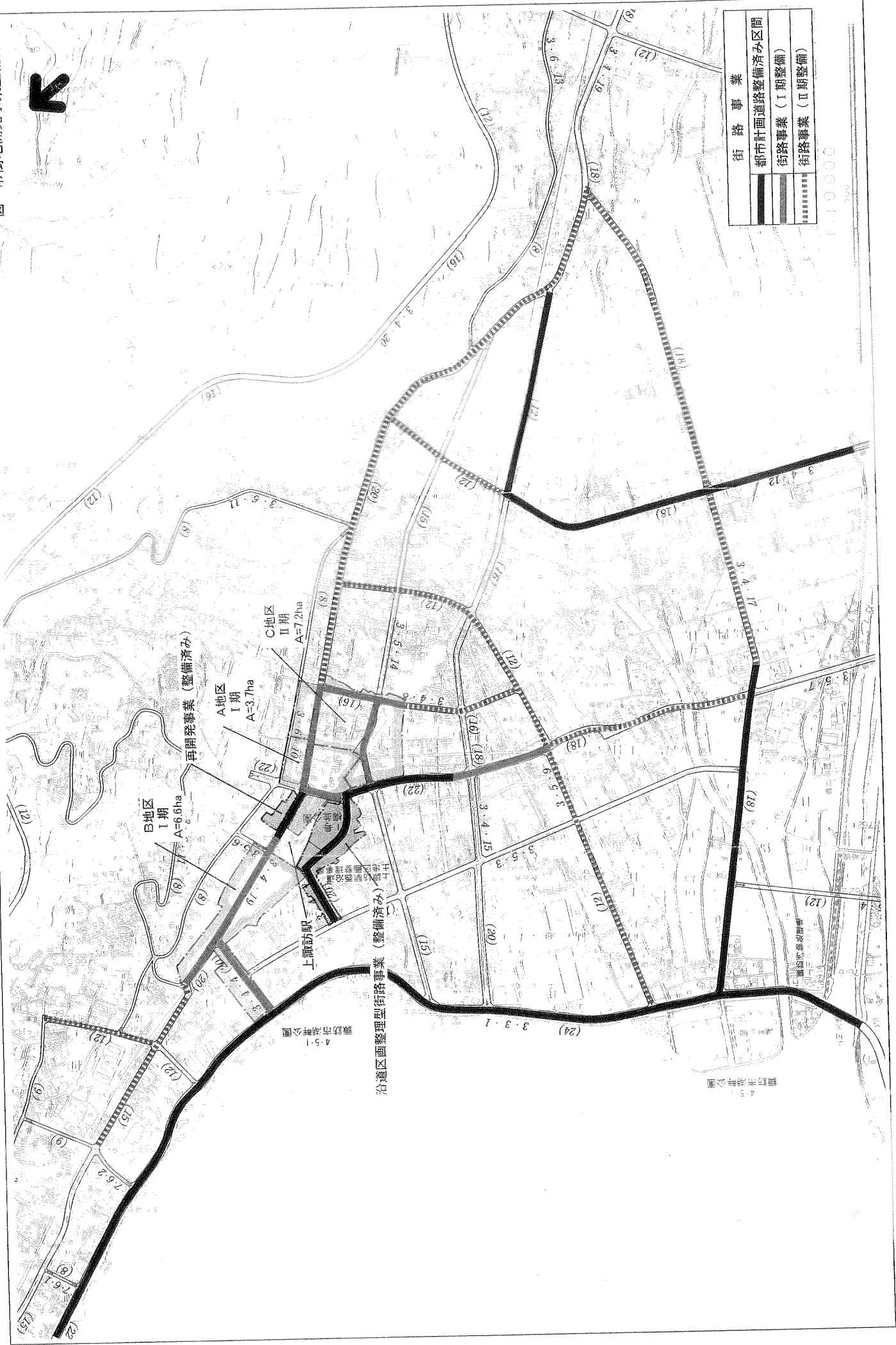
- ・現在、商店街が形成されている諏訪二丁目地区（国道20号沿道）、及び末広地区の商業近代化事業等を実施し、中心商業地の活性化を図ることが重要課題となっており、このためには、基盤整備により車のアクセス性の向上を図るとともに、魅力的な商店街形成のための地区の再編、高度利用促進などの立体的整備が必要であり、当該地区においては、土地区画整理、市街地再開発を並行して行う必要性が高い。
- ・特に、駅直近の末広地区において懸案となっている地区の再開発は、商店街活性化の先導的役割を担うことが期待される拠点的地区であり、早期の整備が望まれる。

(3) 区域整備手順の方針

前項までの検討を踏まえ、区域（駅周辺整備計画区域）における地区別の整備手法、手順を以下のように設定する。

地区区分	整備手順
A地区 土地区画整理事業、市街地再開発事業、街なか再生事業等により、中心商業地の活性化を図る。	第Ⅰ期 約3.7ha
B地区 沿道区画整理型街路事業、街なか再生事業等により、沿道商業地の再編を図る。	第Ⅰ期 約6.6ha
C地区 土地区画整理事業、街なか再生事業等により、地域商業の活性化を図る。	第Ⅱ期 約7.2ha

図 市街地開発事業整備計画



街路事業	
	都市計画道路整備済み区間
	街路事業 (I期整備)
	街路事業 (II期整備)

8. 区画整理設計概要

1) 施行地区の設定

施行地区の設定にあたっては、先に設定した駅周辺整備計画区域(約22.3ha)を対象に、平成9年度に策定された「諏訪市都市計画マスタープラン」及び「諏訪市総合都市交通体系調査」から明らかにされた都市整備上の課題を踏まえ、整備の緊急性や今後の土地区画整理事業の事業化にあたっての適切な事業規模を考慮し、設定する必要がある。

また、これらの多面的要素に検討を加え、長野県及び諏訪市が計画するJR中央東線の連続立体高架事業との整合を図り、整備効果の上がる区域を設定をする。

(1) 公共施設整備の緊急性

【基幹的公共施設整備の緊急性】

現状の問題点を抽出すると以下のとおりである。

- ・ 区域内の都市計画道路網のうち、整備済は3・4・5柳並線全線、3・5・7大手豊田線及び3・4・9四賀上諏訪線(国道20号)の一部のみで、湖周線は概成済となっている以外は全て未整備である。
- ・ 区域東側を南北にJR中央東線が平面で縦断しており、これに伴う踏切が現在のところ交通の隘路となっている。
- ・ JR上諏訪駅には東側にしか乗降口がないことから、国道20号への交通の集中を招き、広域幹線としての機能低下を招くとともに、中心市街地の健全な発展を阻害しかねない状態となっている。

したがって、上諏訪駅西口の開設を図ること、道路の段階構成の明確化と都市計画道路網の整備が重要であることは言うまでもないが、特にJR中央東線の連続立体交差化を契機に、四賀上諏訪線(国道20号)を中心とするJR中央東線東西の連絡を担う都市計画道路の整備の緊急性は極めて高いものと言える。

【生活基盤施設整備の緊急性】

調査区域は、現在の生活道路の幅員のほとんどが6m未満であり、全体的に整備水準が低いものとなっている。生活環境の向上や消火活動等防災の観点からも整備が必要であるが、魅力的な商業空間の形成を図るため歩行者の安全性の向上を図ると共に、回遊性を持った分かりやすい区画道路網形成は緊急性が高いものと言える。

(2) 市街化動向からみた宅地整備の緊急性

区域内は商業系の用途地域に指定されており、古くから中心市街地として形成されている。現状では建築物が密集し、オープンスペースに乏しく、地域住民の憩いの場となる公園がほとんど整備されていない。

また、近年最も中心的な商業地である上諏訪駅東側、国道20号沿道地区では空店舗が目立ち始めたほか、諏訪インターチェンジ周辺への大型商業施設進出により、商業地としての地盤沈下が懸念されつつある。

このようなことから、ゆとりある生活空間の形成を図ることを目的に面的整備を行うことも重要である。また、JR中央東線の連続立体交差化等により鉄道を挟んだ東西市街地の分断を解消し、一体的な街の形成に主眼を置いた各種事業手段を駆使した整備の必要性が高いものと言える。

(3) 施行地区の設定

「駅周辺整備計画区域」は整備手順の方針により、「上諏訪駅西沿道土地区画整理事業区域」及び「駅前再開発事業区域」を除いて3地区に整備区分されている。前述の公共施設整備の緊急性及びJR中央東線連続立体高架事業との整合を図りながら、以下のように3地区を施行予定地区と設定する。

【A 地区】

- * 北部一帯：駅前再開発事業区域界、3・4・19四賀上諏訪線整備済区間中心線及び3・5・7大手豊田線(市道南側境界)
- * 東部一帯：3・6・10裏町線(市道西側境界)
- * 南部一帯：市道中心線
- * 西部一帯：JR中央東線と民有地境、3・5・7大手豊田線(整備済区間は除く)及び元JR宿舍用地西側境界

【B 地区】

- * 北部一帯：3・4・4鶴遊館線整備の影響範囲、3・4・19四賀上諏訪線とJR中央東線連続立体高架事業計画区域境及び「駅周辺整備計画区域」北側区域界で市道北側境界
- * 東部一帯：駅周辺整備計画区域東側区域界で、市道東側境界
- * 南部一帯：上諏訪駅西沿道土地区画整理事業区域及び駅前再開発事業区域界
- * 西部一帯：JR中央東線連続立体高架事業影響範囲(JR用地含む)、3・4・4鶴遊館線(市道西側境界)及び3・3・1湖周線(区域外)

【C 地区】

(地区の連続性及び施行予定地区の整形化を考慮)

- * 北部一帯：3・5・7大手豊田線(区域外)、A地区との境界
- * 東部一帯：3・6・10裏町線(市道西側境界)
- * 南部一帯：駅周辺整備計画区域南側区域界(3・4・8中門線整備の影響範囲)
- * 西部一帯：市道西側境界

2) 設計の方針

(1) 計画のテーマ

計画のテーマは整備基本方針において次のとおり設定されている。

機能の一体化(コンプレックス)によるシティ・プラザの形成

(2) 地区の基本的構成

① 土地利用のゾーニング

土地利用の方針を踏まえ、各地区のゾーニングを以下のように設定する。

【A 地区】

J R 上諏訪駅周辺の都市拠点型商業地及び国道20号沿道の業務施設主体型商業地とその背後のモール型商業地によって構成する。

【B 地区】

J R 東側においては国道20号沿道の一般沿道型商業地及び路地裏側商業地によって構成し、西側においてはJ R 上諏訪駅周辺の都市拠点商業地及び3・4・4鶴遊館線沿道の観光・商業複合地によって構成する。

【C 地区】

J R 東側においては国道20号沿道の業務施設主体型商業地とその背後のモール型商業地によって構成し、西側においては3・5・7大手豊田線沿道の歴史的景観重視型商業地、その背後の地域サービス型商業地及び一般住宅地によって構成する。

② 道路の基本的構成

幹線道路・補助幹線道路の構成、区画道路網及び歩行者の幹線ルートの基本的構成をまとめると以下に示すとおりである。

【幹線道路】

3・5・7 大手豊田線 (W = 22m)

3・4・19 四賀諏訪線 (W = 20m)

【補助幹線道路】

3・4・4 鶴遊館線 (W = 20m : 計画決定経路の変更を計画)

3・5・6 駅前線 (W = 12m)

3・4・8 中門線 (W = 16m)

3・6・10 裏町線 (W = 10m : 計画決定幅員の変更を計画)

3・6・11 立石線 (W = 8m)

3・5・14 湖明三線路 (W = 16m : 計画決定幅員及び経路の変更を計画)

【区画道路網】

- A地区…… 商業・業務系の土地利用に対応するため、幅員8mの主要区画幹線を配置し、これに幅員6m道路をリンクさせる道路網とする。
- B地区…… 都市計画道路を根幹として、これに幅員8m及び6m道路をリンクさせる道路網とする。
- C地区…… 商業・業務系の土地利用に対応するため、幅員8mの主要区画幹線を配置し、これに幅員6m道路をリンクさせる道路網とする。

【歩行者動線の幹線ルート】

- A地区
C地区…… JR東側においてモール型商業地の中心を縦断し、大手豊田線と中門線を結ぶ幅員9mのルートを計画するとともに、更に大手豊田線を横断して上諏訪駅東口を結ぶ幅員6mのルートを計画し、歩行者動線の幹線ルートと位置づける。
JR西側については、都市計画道路の歩道と連続立体交差に接して配置する特殊道路によってネットワークの形成を図る。
- B地区…… 系統的な歩行者専用道路は設けず、都市計画道路の歩道と連続立体交差に接して配置する特殊道路によってネットワークの形成を図る。

③ 公園緑地のネットワーク

地区周辺には諏訪市を代表する諏訪湖があり、湖畔公園等の施設が整備されている。各地区とも、規模の大きな公園・緑地を整備するためのスペースが不足していることから、居住環境地区という生活単位や誘致距離を考慮して、街区公園を適切に配置し、都市計画道路の歩道等によって、湖畔公園等とのネットワークの形成を図っていくものとする。

④ 排水の概ねの方向づけ

地区の排水は、衣之渡川、千貫溝川及び数条の排水路によって諏訪湖へ放流され、処理されている。

本計画においても、この雨水排水系統を維持する事を前提とし、最終的には公共下水道による管路網の整備を目指すものとする。

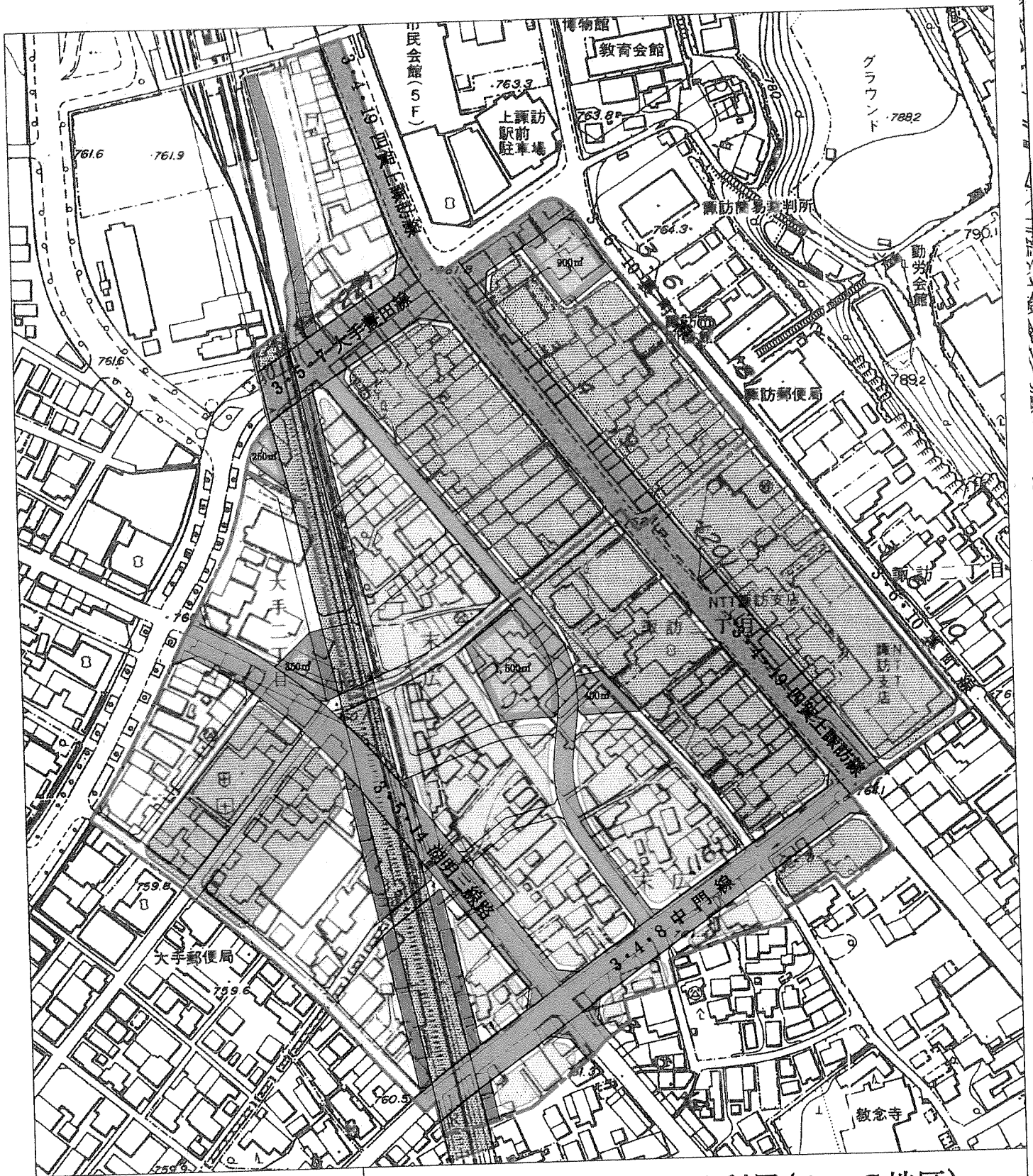
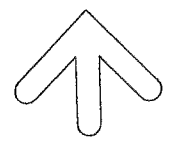


図-1 道路構成及び土地利用(A・C地区)

凡 例

	幹線道路		都市拠点型商業地
	補助幹線道路		業務施設主体型商業地
	コミュニティ道路		モール型商業地
	特殊道路		歴史的景観重視型商業地
	公園		地域サービス型商業地
	緑地		一般住宅地
	鉄道用地		地区界



1:2,500



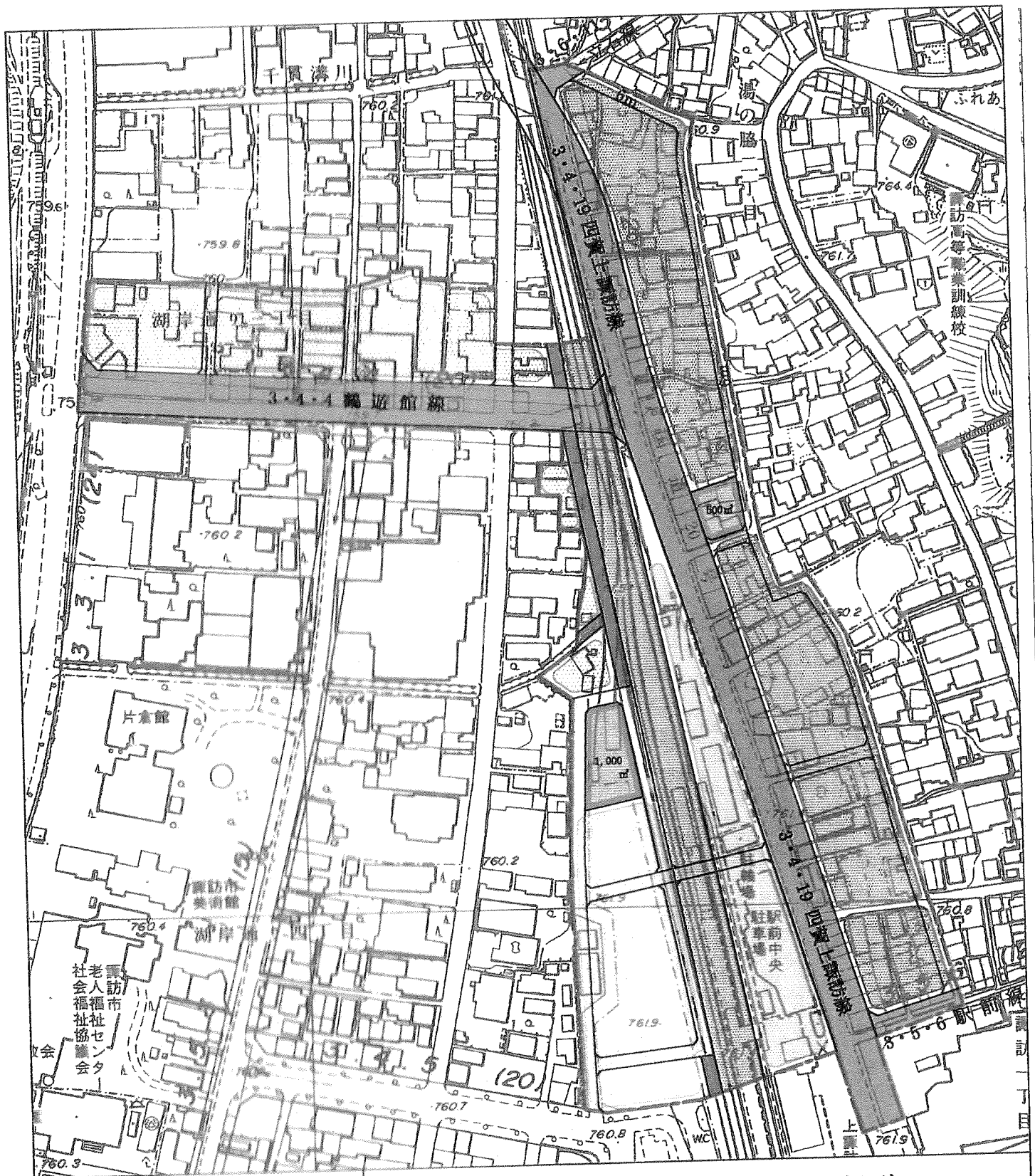


図-1 道路構成及び土地利用(B地区)

凡 例

	幹線道路		都市拠点型商業地
	補助幹線道路		観光・商業複合地
	特殊道路		一般沿道型商業地
	公園		路地裏型商業地
	緑地		公益施設用地
	水路		地区界
	鉄道用地		



1:2,500



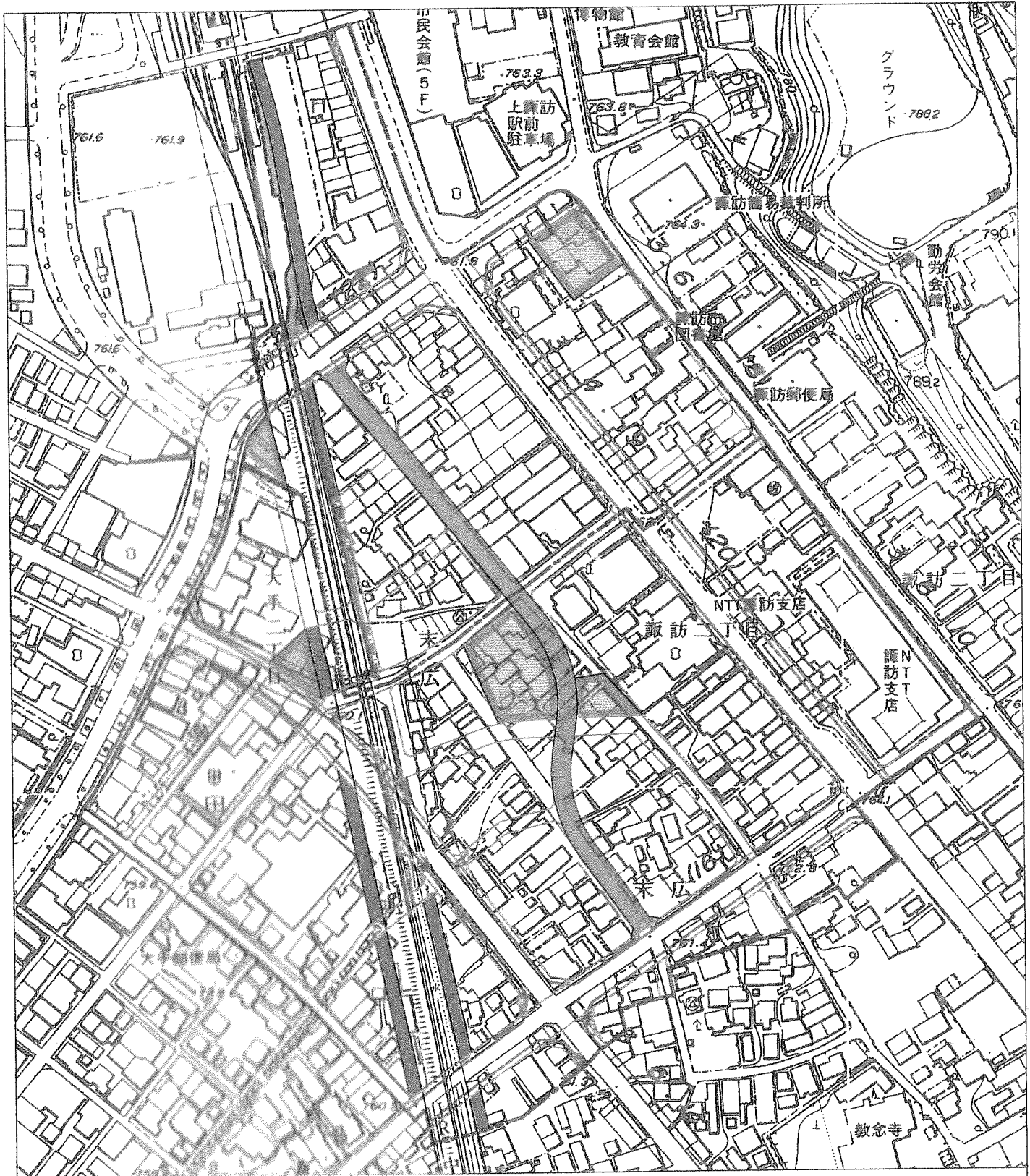






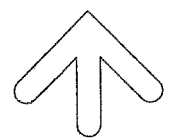


図-2 緑のネットワーク (A・C地区)

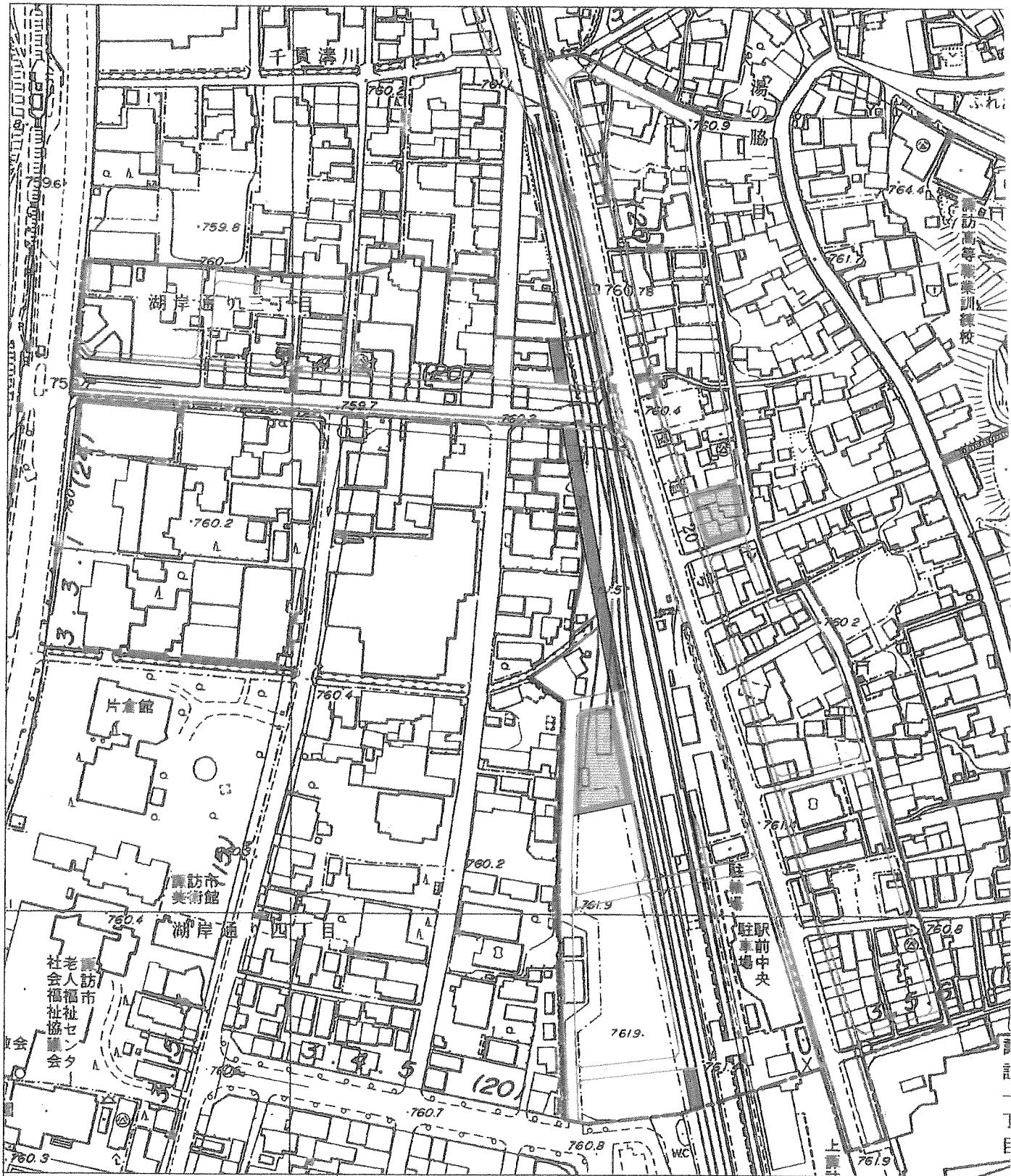
凡 例

	公園	園地	
	緑	地	
	歩	道	
	コミュニティ道路		
	特殊道路		
		地区界	




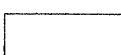



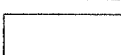

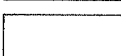


1:2,500





凡 例

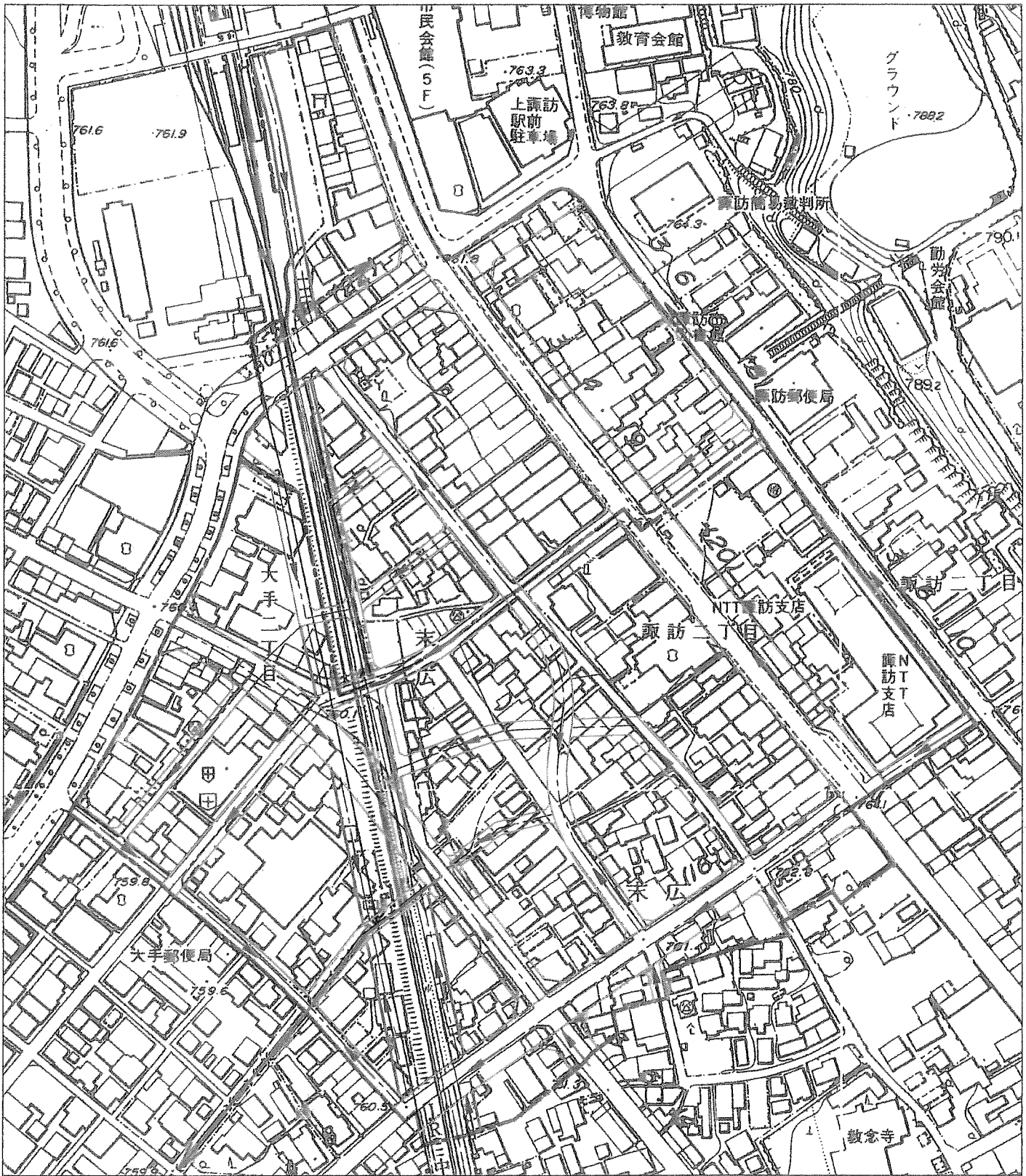
図-2 緑のネットワーク (B地区)

	公 園	
	緑 地	
	歩 道	
	特殊道路	
	地 区 界	



1:2,500





凡 例






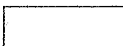


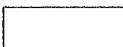

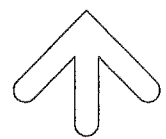
	主要排水路
	流下方向
	
	
	

図-3 排水系統図 (A・C地区)

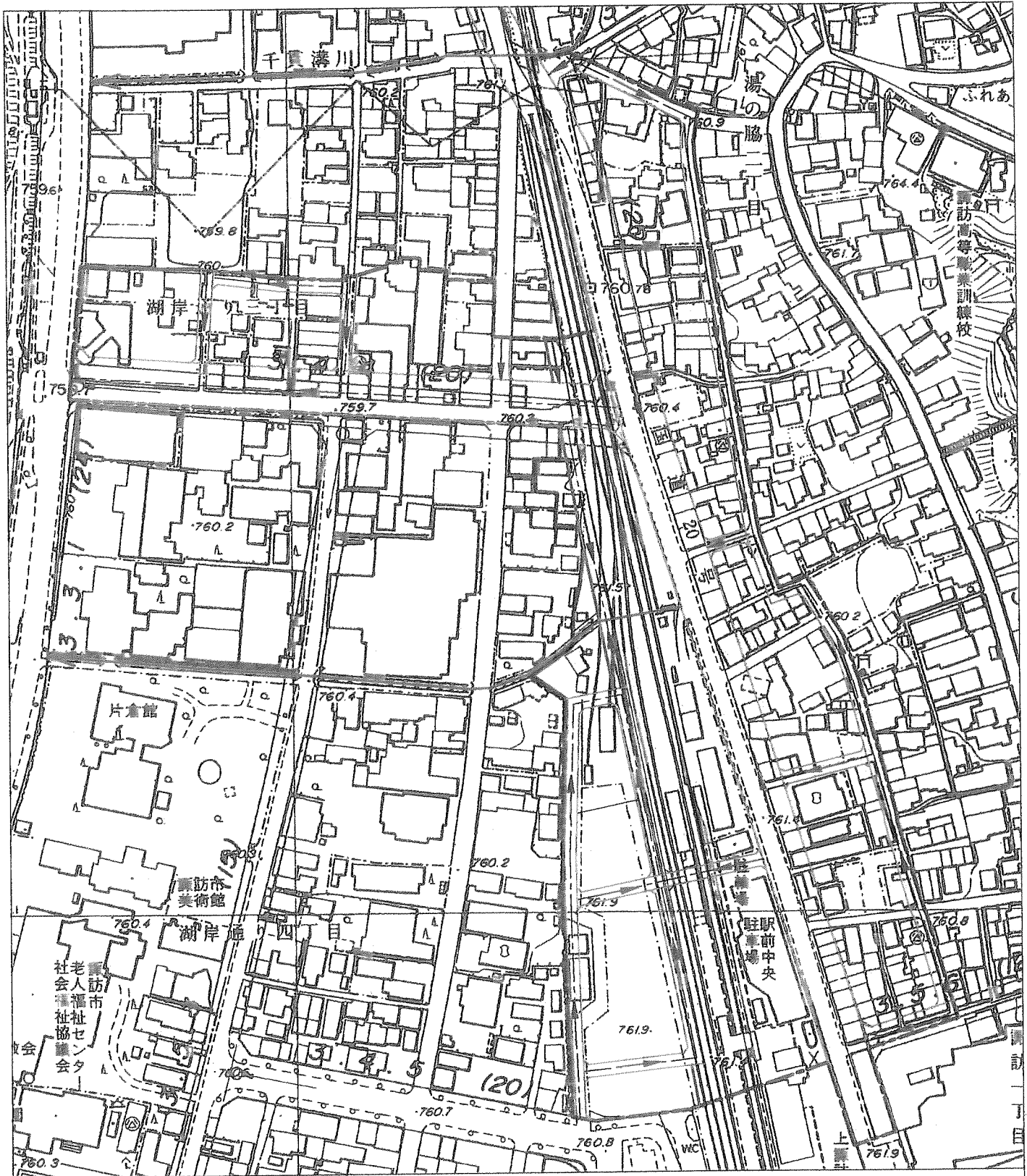
	
	
	
	
	

地 区 界



1:2,500

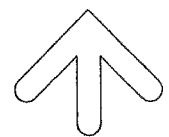




凡 例

図-3 排水系統図 (B地区)

	主要排水路
	流域界
	流下方向



1:2,500



3) 画地・街区の設計

画地、街区の設計は、その規模・形状および配置を定めることであり、これは建築敷地の規模と形状を定め、区画道路の配置を定めることでもある。よって、画地・街区の設計は、現況の土地利用及び土地利用計画に沿った建築形態を考慮したうえで行う。

(1) 画地・街区の形状

【A 地区】

国道20号沿道の業務施設主体型商業地とその背後のモール型商業地が画されており、南北方向に長い長方形街区とコミュニティ道路によって形作られる不整形街区の組み合わせとなる。

【B 地区】

J R 東側においては国道20号の拡幅整備に合わせた街区整備とともに、既存の商業・業務施設の立地を許容する方針であることから、現在の街区形状を尊重し、南北方向に細長い街区で一部不整形となる。

一方、西側においては都市拠点商業地及びその他の観光・商業複合地及び住宅によって構成されており、現在の街区構成に基づいた長方形街区を中心として一部が不整形街区となる。

【C 地区】

J R 東側は、国道20号沿道の業務施設主体型商業地とその背後のモール型商業地が画されており、南北方向に長い長方形街区とコミュニティ道路によって形作られる不整形街区の組み合わせとなる。

西側は歴史的景観重視型商業地、その背後の地域サービス型商業地及び一般住宅地が計画されており、現在の街区構成を尊重した長方形街区を中心として一部が不整形街区となる。

(2) 画地・街区の規模

【A地区及びC地区】

J R 東側では、国道20号沿道の長辺120m～160m、短辺50m前後の比較的大規模な街区とその背後の長辺40m～90m、短辺15m～45mの比較的小規模な街区の組み合わせによって構成し、西側は一部大規模な方形街区を計画するものの、大部分は長辺60m～90m、短辺20m～40mの小規模街区で構成する。

【B 地区】

J R 東側においては長辺100m～210m、短辺20m～40mの細長い街区なり、西側については長辺20m～80m、短辺20m～50mの比較的小規模な街区によって構成する。

4) 道路の設計

道路の設計にあつては、基本構想の道路網計画を受け、道路の段階的構成、歩車道の分離、避難通路の確保等に留意して道路の配置計画を策定する。

(1) 道路の計画

① 土地利用との整合性

商業系では歩行者動線を系統づけて人の集まりを良くし、商業上の立地条件を高めるように、また住居系においては不要な通過交通を排除し、歩行者優先の道路網としては安全で快適な居住環境を保持できるように計画する。

② 地区の空間構成における役割

道路は、市街地での重要な公共空間で市街地の骨格を形成するため、単に交通処理の観点からでなく、市街地の景観やコミュニティの形成を考慮した空間づくりを行う。幹線・補助幹線道路は歩道を広くとり植樹帯などを設け、ゆとりのある計画とする。

③ 住環境形成上の役割

道路は都市の中の貴重なオープンスペースであり、通風、採光、日照等の住環境の確保に重要な役割を果たしている。画地・街区の設計との調整を図りながら設計を行うものとする。

④ 供給処理施設の設計との整合性

道路は、交通空間のほかに上水道等地下埋設物の収容空間としての役割を果たしているため、その整合を図る必要がある。

(2) 幹線道路の設計

調査区域に関連する幹線道路としては次の2路線があり、いずれも都心、住宅地、商工業地等の主要目的地間の交通を処理し、補助幹線道路等からの交通を円滑に集散する重要な都市の動脈である。

・ 3・5・7 大手豊田線 (W = 22m)

・ 3・4・19 四賀諏訪線 (W = 20m)

① 歩車分離、歩道の植樹

歩行者の安全性を確保するために複断面とし、適切な交通安全施設等の設置を行う。また、道路に緑と潤いを与え、沿道景観との調和を図ることにより歩行者及び沿道住民に快適な環境を提供するため、歩道には必ず植樹帯を設ける。

② 停車帯の設置

停車需要の多い場合には、必要に応じて停車帯を設置する。

③ 沿道環境対策

土地利用状況、道路の性格、業務立地の需要動向、後背地の土地利用等を勘案し、沿道志向型の店舗、事務所、倉庫等の商業・業務施設を誘導し、形態・構造等に遮音効果を持たせて後背地等に対する騒音等の軽減を図るものとする。

(3) 補助幹線道路の設計

調査区域に関連する補助幹線道路としては次の6路線があり、いずれも区画道路からの交通を集め、効率よく安全に幹線道路に誘導し、また幹線道路から区画道路への分散する機能を有している。また、地区の生活道路であり、通勤、通学、買物に利用されたり、近隣商店街の通りとなったり、地域の日常生活にとって非常に重要な生活幹線道路として位置づけられる。

- ・ 3・4・4 鶴遊館線 (W = 20m)
- ・ 3・5・6 駅前線 (W = 12m)
- ・ 3・4・8 中門線 (W = 16m)
- ・ 3・6・10 裏町線 (W = 10m)
- ・ 3・6・11 立石線 (W = 8m)
- ・ 3・5・14 湖明三線路 (W = 16m)

① 歩車分離、歩道の植樹

原則的には歩行者の安全性を確保するために複断面とし、適切な交通安全施設等の設置を行う。また、道路に緑と潤いを与え、沿道景観との調和を図ることにより歩行者及び沿道住民に快適な環境を提供するため、可能な限り歩道には植栽を行う。

② 停車帯の設置

停車需要の多い場合には、必要に応じて停車帯を設置する。

(4) コミュニティ道路の設計

【A地区及びC地区】

幹線道路である3・5・7大手豊田線、補助幹線道路である3・4・4中門線間を回遊させるネットワークとして配置し、モール型商業地内の歩行空間を確保するため、9-1号〔W= 9m〕をコミュニティ道路と位置づけ、歩行者を優先させた道路として整備を図る。

通行車両の走行速度をできるだけ押さえるため、車道は直線ではなく左右に波のある動きを線形とし、歩行者が快適に歩行できるよう休憩施設及び植栽等を設け、うるおいあふれる道路とする。

【B地区】

A地区、C地区と異なり、都市計画道路に依存した形の商業地形成を目指すことから、特にコミュニティ道路等は計画しない。

(5) 区画道路の設計

区画道路は沿道宅地、画地へのサービス、日照、通風など生活環境保全のための空間確保および供給施設等の収容スペース、宅地排水等の機能を持つものである。区画道路は沿道宅地への直接的なサービスを主目的とした道路であり、地域の将来を考慮した設計とする。

区画道路の配置は、不必要な通過交通を排除し、走行速度を抑え、良好な居住環境を維持するため、T字交差点によって形成した閉鎖型を基本とし、区画幹線については8mをその他については6mを標準とする。

(6) 特殊道路の設計

【A 地区】

コミュニティ道路(9-1号)から上諏訪駅方向への連絡を担うことを目的に、都市拠点型商業地内に特殊道路6-1号を計画する。

その他には、都市計画道路の歩道及び主要区画幹線による歩行者のネットワークを補完し、連続立体交差の緩衝帯(管理道路)となるよう幅員6mの特殊道路を適宜配置する。

【B 地区】

特に系統だった歩行者専用道路等は計画しないが、都市計画道路の歩道による歩行者のネットワークを補完するとともに、連続立体交差の緩衝帯(管理道路)となるよう幅員6mの特殊道路を適宜配置する。

【C 地区】

コミュニティ道路(9-1号)と都市計画道路の歩道によって歩行者のネットワークを形成し、これらを補完するとともに、連続立体交差の緩衝帯(管理道路)となるよう幅員6mの特殊道路を適宜配置する。

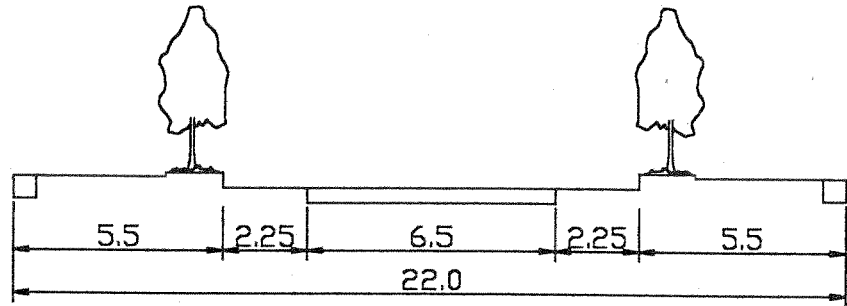
(7) 交差点の設計

交差点の設計にあたっては、以下の事項を十分考慮した計画を行う。

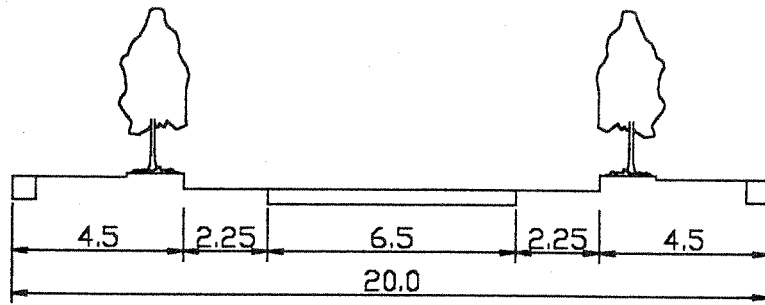
- * 幹線道路の交差は直角に近い角度で交差させることが望ましく、変則四差路や五差路以上の交差点は設置しない。
- * 幹線道路と区画道路の直結および交差点数は極力少なくする。
- * 交差点はなるべく平坦にし、十分な視距を設ける。
- * 交差点の容量増大と交通安全のため必要に応じ右左折車線を計画する。
- * 右左折車線の運転の円滑化と見通しのため隅切を設ける。

図-4 幹線・補助幹線道路断面図

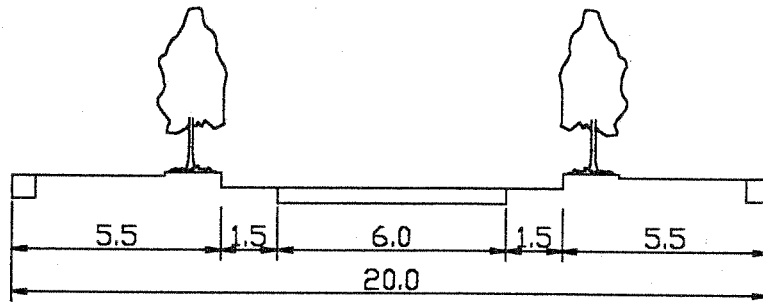
3・5・7 大手豊田線



3・4・19 四賀上諏訪線

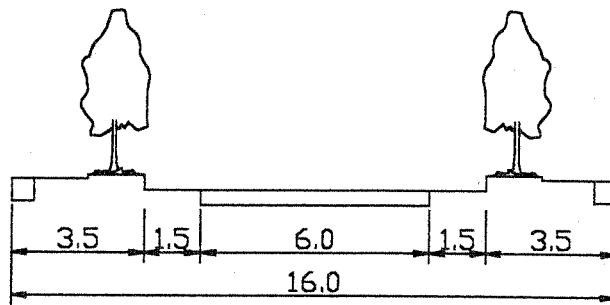


3・4・4 鶴遊館線

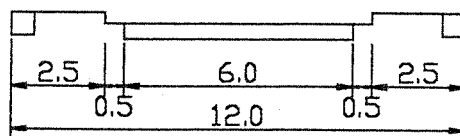


3・4・8 中門線

3・5・14 湖明三線路



3・5・6 駅前線



5) 公園の設計

(1) 公園の配置計画

公園の配置にあたっては、各地区の土地利用計画、誘致距離及び歩行者動線によるネットワーク化を考慮し、コミュニティ活動、災害時の避難場所として、容易に利用できる配置とする。

【A 地区】

J R 東側においては、業務施設主体型商業地内にオープンスペースを提供することを目的に 3・5・7 大手豊田線沿道に街区公園 1 箇所を配置する。

J R 西側においては、連続立体交差に接してポケットパーク 1 箇所を計画する。

【B 地区】

J R 東側においては既存の商業・業務施設の立地を許容する方針であるが、国道 20 号沿道に長く続く商店街では目先の変化に乏しく、歩くことへの魅力に欠けることから、ほぼ中央にポケットパーク 1 箇所を計画する。

J R 西側においては、都市拠点型商業地の北側に、誘致距離等に留意して街区公園を 1 箇所配置する。

【C 地区】

J R 東側においては、買物客に憩いの場を提供するように、コミュニティ道路沿道に 2 箇所の街区公園を配置する。

J R 西側においては、連続立体交差に接してポケットパーク 1 箇所を計画する。

(2) 公園の設計

① 動線計画

動線システムは、各公園のアプローチ、公園内での視点移動と視覚的展開、誘導性、ゾーニングや施設の関連、日陰の効果などを考慮して組立てる、

② 景観計画

景観要素としては、公園内における施設の構造物、ファニチャー、植栽、造成による築山等を留意してバランスよく構成する。

③ 施設計画

施設配置については、次の事項を検討する。

- ・ 施設量、施設面積の計量的検討を行う。
- ・ 人の流れにそって日陰、雨宿りができる施設を配置する。
- ・ 全体的に木製品等ソフトな素材を使用する。

④ 植栽計画

- ・ 諏訪市の風土を強調し、四季の変化に富んだ樹種の選定する。
- ・ 運動広場には落葉樹を比較的多く用い、開放的な植栽を行う。
- ・ 公園の外周は、防風、防塵等の緩衝機能を持たせるため常緑樹を主体とする。

6) 雨水排水施設の設計

(1) 雨水排水系統

【A地区及びC地区】

側溝等により、JR中央東線東側沿線から衣之渡川に向かって流れる水路に集水し、衣之渡川から諏訪湖に放流するものとする。

(JR西側において、水路はボックスカルバート化するものとする。)

【B地区】

地区北側の一部区域については千貫溝川に集水し諏訪湖に放流するものとし、その他地区の大半は、側溝等により地区ほぼ中央を流れる水路に集水し、諏訪湖に放流するものとする。

(2) 雨水排水施設の設計

設計方法は集水区域毎に計画流出量を求め、流下可能な断面を設定するものとする。尚、計算手順は以下に示すとおりである。

① 計画流出量

$$Q_1 = 1/360 \cdot C \cdot I \cdot A \dots\dots\dots (\text{合理式})$$

Q_1 : 計画流出量	m^3/sec
C : 流出係数	
I : 降雨強度	mm/h
A : 排水面積	ha

② 流下能力

$$Q_2 = A \cdot V$$

$$V = 1/n \cdot R^{2/3} \cdot I^{1/2} \dots\dots\dots (\text{マンニングの公式})$$

Q_2 : 流下能力	m^3/sec
A : 通水断面積	m^2
V : 流速	m/sec
R : 径深	m
n : 粗度係数	
I : 勾配	

($\frac{WA}{WP} = \frac{\text{流面}}{\text{潤辺}}$)

以上の式より $Q_1 < Q_2$ となる通水断面をもつ水路を計画する。

7) 供給処理施設の設計

(1) 上水道施設

道路計画に併せ、移設および新設による整備を行う。

(2) 下水道施設（汚水排水施設）

道路計画に併せ、上位計画との整合に留意し、移設および新設による整備を行う。

(3) ガス施設

道路計画に併せ、移設および新設による整備を行う。

(4) 電気・電話施設

電気・電話施設の整備計画は、各々の施設管理者と協議のうえ、移設および新設による整備を行う。

(5) 温泉水配水施設

道路計画に併せ、移設による整備を行う。

8) 造成計画

造成計画は、排水計画、不動建物との関係や、道路計画、土地利用計画との整合を図りながら計画する。

3地区とも中心市街地に位置し100%市街地化されていることから、不動建物や現況の道路及び宅地の高さを基準にし、排水計画等と整合を図りながら整備を行うものとする。

9) 建築物整備計画

建築物整備計画は、土地区画整理事業による都市基盤整備と併せて建築物を整備し、市街地整備の諸課題と地元住民のニーズに対応する総合的なまちづくりを目指すものである。

計画にあたっては各整備構想イメージを演出する建築物を検討する。

建築物整備計画の検討

分類	基本的な考え方	検討事項
建築物の移転	土地区画整理事業による建築物の移転を主体に整備を図り、土地利用の効率を促進させる。	土地区画整理事業の移転補償を基本に建物の建替えや、増改築等により、建築物の更新を図る。
公共公益施設の整備	居住者のシビルミニアムの確保と市街化の促進を図るため、公共公益施設の整備促進を図る。	基盤整備と一体となり公共公益施設の整備、誘導を推進し、各工区の市街地形成の核をつくる。
建築物の二次的支援計画	計画的なまちづくりのため法的規制によりグレードを高める。	建築協定、緑化協定、地区計画等を導入し、環境の保全を図る。

(1) A 地区

① 都市拠点型商業地

諏訪市の玄関口として核店舗の導入を図り、都市の核となる拠点ゾーンとしての街並みを形成する。

② 業務施設主体型商業地

地区のリニューアルによって業務施設を主体とした商業・業務施設の集積を図り、駐車場等の公共空間と一体になった商業空間の演出が可能ないように建築物の外観等の規制・誘導を行い、商業・業務ゾーンとして街並みを形成する。

③ モール型商業地

街区の大巾なリニューアルを行い、歩行者が主体のショッピングモールを整備するとともに、各店舗のリニューアルを図ることによって、個性豊かなストリートショッピングの拠点を形成する。

(2) B 地区

① 都市拠点型商業地

諏訪市の玄関口として核店舗の導入を図り、都市の核となる拠点ゾーンとしての街並みを形成する。

② 一般沿道型商業地

日常的な近隣商業と沿道商業施設を主体とした建築物を誘導する。同時に、不燃化建築物の誘導により防火性に優れた街並みの形成を図るものとする。

③ 観光・商業複合地

諏訪湖をメインとした観光リゾート地としての商業空間の演出が可能のように建築物・外観等の規制・誘導を行い、観光拠点ゾーンとしての街並みを形成する。

④ 路地裏商業地

古くからの小規模飲食店のリニューアルにより、誰でも気軽に立ち寄り、くつろげる飲食店街の形成を図る。

(3) C 地区

① 業務施設主体型商業地

地区のリニューアルによって業務施設を主体とした商業・業務施設の集積を図り、駐車場等の公共空間と一体になった商業空間の演出が可能のように建築物の外観等の規制・誘導を行い、商業・業務ゾーンとして街並みを形成する。

② モール型商業地

街区の大巾なリニューアルを行い、歩行者が主体のショッピングモールを整備するとともに、各店舗のリニューアルを図ることによって、個性豊かなストリートショッピングの拠点を形成する。

③ 歴史的景観重視型商業地

並木通りは、江戸時代に高島城へ通じる唯一の道として形成されたものであり、歴史的な位置づけが大きいことから、沿道に形成されている商業地についても歴史的な趣の感じられる外観等の演出を図り、城下町のメインロードとしてふさわしい商業地の形成を図る。

④ 地域サービス型商業地

地域の住民の就業後のくつろぎやコミュニケーションの場、観光客等への飲食・娯楽サービスの場を感じさせる商業施設を誘導する。同時に、不燃化建築物の誘導により防火性に優れた街並みの形成を図るものとする。

⑤ 一般住宅地

既存の土地利用形態に配慮し、戸建住宅を主体として、景観の調和を図りつつ良好な居住環境を形成する。

10) まちのデザイン

本項では、21世紀に向けての街づくりを念頭において、それらにふさわしい街並みや市街地の景観、公共空間のデザインなどを検討し、都市の快適さ、生活環境の向上、住民のコミュニティ意識の高揚、自分たちのまちに対する愛着心を引き起こすなどに役立つように配慮する。

(1) デザインの対象となる施設

対象施設としては、

- ◎ 道路 (イ) 幹線道路・補助幹線道路 : 歩道、植栽
(ロ) コミュニティ道路・区画道路 : 線形、舗装
- ◎ 公園 街区公園

の各空間デザインの対象としてあげる。

実施にあたっては、きめの細かい設計が必要である。

(2) まちのデザインの手法

① 道路空間

本地区における道路空間のデザインのポイントは、公共空間と商業・業務系施設間の明確な境界を設けず、公共空間と民間空間で形成される半公共空間を作ることにより、オープンな感覚や快適性を高め一体感のある景観を作る。

デザインとしては、道路・公園等に連携し、外に開かれた計画を行う。さらに、ランドマークになり、この地で育った住民の原風景になるように留意する。

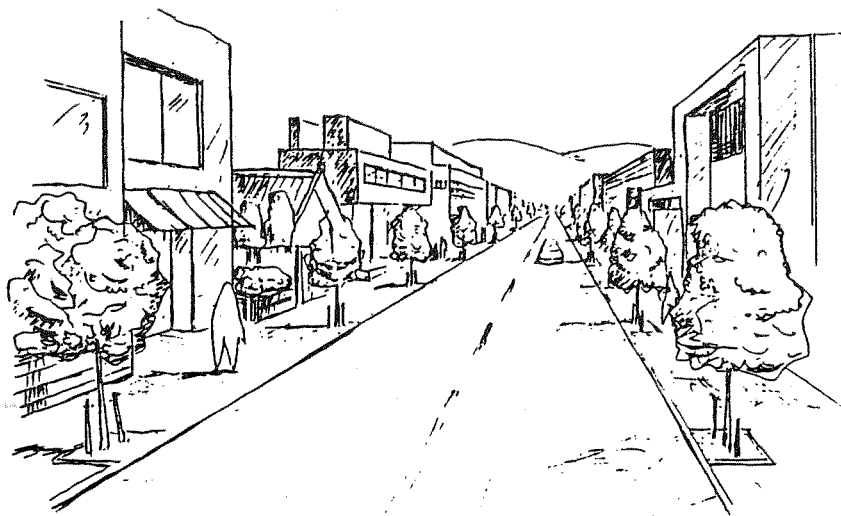
② 生活空間

各宅地へのアプローチを図り、街区の外郭を形成し、日常生活に必要な空間を確保するための区画道路についても、空間の広がり一体感をイメージでき、なつかしさとやすらぎを感じられる地区の形成を図ることが望ましい。

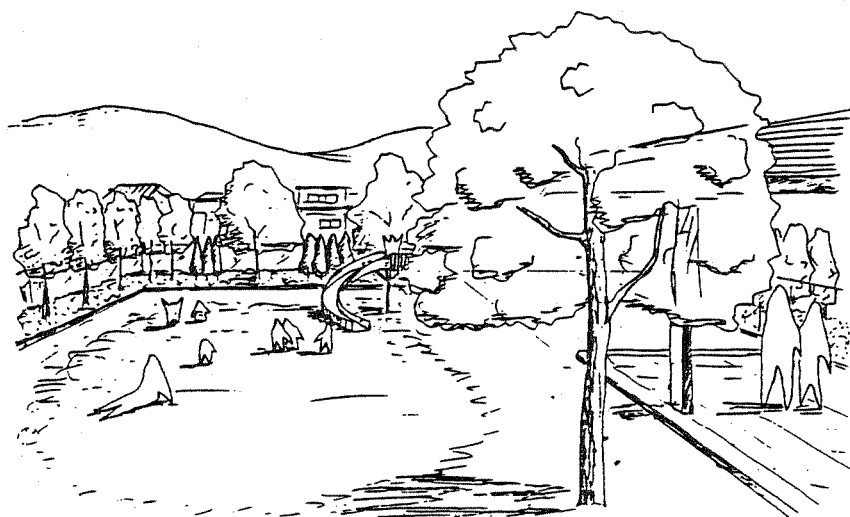
③ 公園

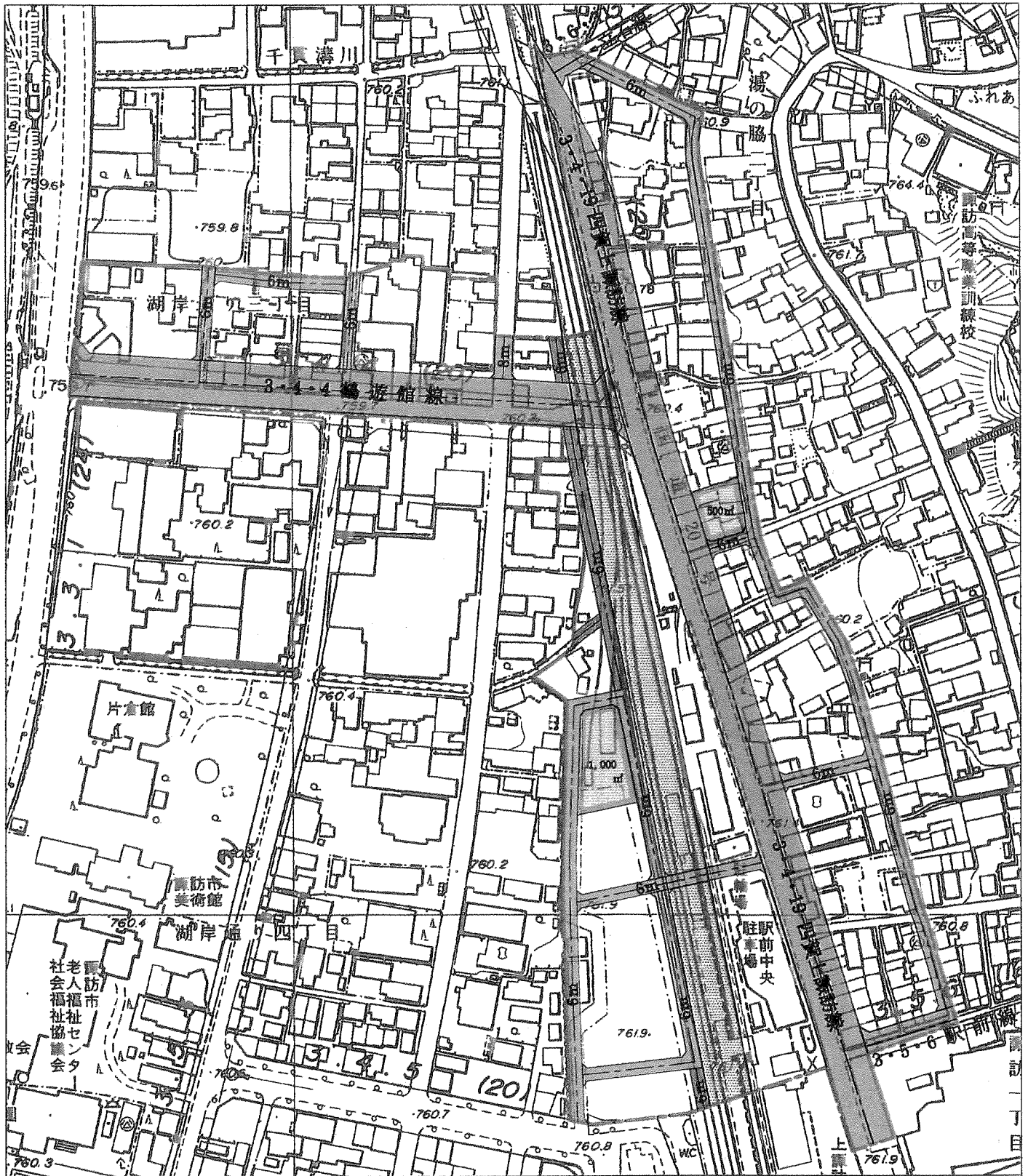
画一化されたデザインを避け、地区ぐるみでつくりあげる公園といった性格をもたせていくことも必要である。

幹線道路沿道のデザインスケッチ



街区公園のデザインスケッチ

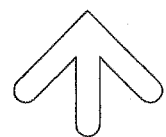




凡 例

11) 区画整理設計図(B地区)

	都市計画道路		水 路
	区画道路		鉄道軌道
	特殊道路		
	公 園		
	緑 地		地 区 界



1:2,500



上諏訪駅周辺整備計画 総括表

区 分	A 地 区	B 地 区	C 地 区	合 計
1. 施行地区面積	37,000.0 m ²	66,000.0 m ²	72,000.0 m ²	175,000.0 m ²
2. 資金計画				
(1) 収入				
① 基本事業費 (通常・交付金)	2,044,000 千円	1,982,000 千円	3,835,000 千円	7,861,000 千円
② 公共施設管理者負担金 (国道20号)	1,247,000 千円	3,943,000 千円	717,000 千円	5,907,000 千円
③ 地方特定道路整備事業費	3,127,000 千円	2,928,000 千円	5,671,000 千円	11,726,000 千円
④ 市単独費	3,632,000 千円	977,000 千円	4,092,000 千円	8,701,000 千円
計	10,050,000 千円	9,830,000 千円	14,315,000 千円	34,195,000 千円
(2) 支出				
① 公共施設整備費	140,200 千円	243,400 千円	335,500 千円	719,100 千円
② 移転・移設補償費	9,378,300 千円	8,855,800 千円	13,053,800 千円	31,287,900 千円
(内 建物移転費)	130 戸 7,946,100 千円	143 戸 6,726,500 千円	249 戸 11,441,400 千円	522 戸 26,114,000 千円
③ その他工事費、事務費等	531,500 千円	730,800 千円	925,700 千円	2,188,000 千円
計	10,050,000 千円	9,830,000 千円	14,315,000 千円	34,195,000 千円
(3) 市負担金 (概算) (通常費 = 50%、交付金 = 50% 地方特定 = 100%、市単独費 = 100%)	7,781,000 千円	4,896,000 千円	11,680,500 千円	24,357,500 千円

(1) 収入

種別	金額 (千円)	備考
通常	1,841,000	
交付金	A	
	B	
	計	203,000
促進費		
計	2,044,000	
特定公安		
街区高度利用		
保留地処分金		
道路	1,247,000	
公園		
河川		
計	1,247,000	
地方特定道路	3,127,000	
うち補助対象路線分		
県単独費		
市単独費	3,632,000	
鉄道負担金		
その他		
合計	10,050,000	

(2) 各種補助金の導入の考え方

種別	基本事業費 千円	用買方式事業費 千円	充当率 %
通常費	1,841,000	2,045,000	90.0
交付金 A	203,000	226,000	89.8
交付金 B			
促進費			
計	2,044,000	2,271,000	90.0
地方特定道路	3,127,000	3,127,000	100.0
NTT-A			
計	3,127,000	3,127,000	100.0
合計	5,171,000	5,398,000	95.8

(3) 公共施設管理者負担金

種別	名称	管理者	形状寸法			金額 (千円)
			幅員 (m)	延長 (m)	面積 (㎡)	
道路	3・4・19 四賀上諏訪線	建設省	20	270.2	4,159.4	1,098.3
公園						
河川						
その他						
合計					4,159.4	1,098.3
						1,247,000

(4) 用地買収方式事業費の積算

種別	路名	路線番号	幅員(m)	延長(m)	用地			費			補償			費			築造・舗装費等			事務費(千円)	合計(千円)		
					数量(m ²)	単価(円/m ²)	金額(千円)	数量(戸)	単価(千円/戸)	金額(千円)	数量(m)	単価(円/m)	金額(千円)	数量(m)	単価(円/m)	金額(千円)							
通	3・5・7 大手豊田線		22.0	142.6	1,874.0	303,000	567,812	21	63,420	1,331,825	142.6	333,800	47,600								97,763	2,045,000	
		常																					
交付金A	3・6・10 裏町線		10.0	142.6	296.1	303,000	89,709	3	40,048	120,145	142.6	333,800	47,600								97,763	2,045,000	
																						10,346	226,000
交付金B																							
交付金計				133.6	296.1	303,000	89,709	3	40,048	120,145	133.6	43,400	5,800								10,346	226,000	
合計				276.2	2,170.1	303,000	657,521	24	60,499	1,451,970	276.2	193,300	53,400								108,109	2,271,000	

地方特定道路整備事業費の積算

路名	路線番号	幅員(m)	延長(m)	用地			費			補償			費			築造・舗装費等			事務費(千円)	合計(千円)		
				数量(m ²)	単価(円/m ²)	金額(千円)	数量(戸)	単価(千円/戸)	金額(千円)	数量(m)	単価(円/m)	金額(千円)	数量(m)	単価(円/m)	金額(千円)							
	コミュニティ道路	9 m	9.0	132.3	260.4	303,000	78,901	14	85,068	1,190,955	132.3	213,200	28,200								64,944	1,363,000
	区画道路	8 m	8.0	192.4	355.9	303,000	107,838	9	48,743	438,691	192.4	75,900	14,600								27,871	589,000
	区画道路	6 m	6.0	190.4	1,086.8	291,300	316,617	8	32,100	256,802	190.4	100,800	19,200								29,381	622,000
	特殊道路	6 m	6.0	177.5	1,037.9	303,000	314,484	3	63,600	190,799	177.5	121,100	21,500								26,217	553,000
合計				692.6	2,741.0	298,400	817,840	34	61,096	2,077,247	692.6	120,600	83,500								148,413	3,127,000

(1) 支出

(単位単価：円 金額：千円)

種別	単位	総事業費		内基本単価		金額	備考
		数量	単価	数量	金額		
公共施設	都市計画道路	276.2	193,300		53,400		イ) 公共施設または宅地の整備水準 ロ) 他事業者との費用分担が必要な施設
	区画道路	515.1	120,400		62,000		
	特殊道路	177.5	121,100		21,500		
	道路計	968.8	141,300		136,900		
整備費	公園・緑地	1,462.9	2,300		3,300		ハ) 法第2条第2項による負担
	河川・水路 その他 ()						
移転費	移転	130	61,123,800		7,946,100		ニ) 法第135条による負担
	移設				164,900		
その他	減価償補償				1,267,300		
	その他 ()				9,378,300		
宅地	宅地				22,300		
	宅地 法第2条第2項 (立体換地建築物)						
その他	法第2条第2項 (その他)						
	その他工事費						
調査費	調査設計費				204,000		
	その他 ()						
借入金	借入金利息						
	事務費				305,200		
合計	計				531,500		事業単価 272 千円/m
	合計				10,050,000		

シート 7 土地利用現況及び減歩率

(1) 土地利用現況及び土地利用計画 (B 地区)

区分	施行前 (平成11年2月現在)		施行後		備考
	面積(m ²)	割合(%)	面積(m ²)	割合(%)	
道路	11,208.70	16.9	23,461.90	35.5	
広場					
公園			1,500.00	2.3	
緑地			39.70	0.1	
河川					
水路	34.10	0.1	75.40	0.1	
その他()					
公共用地計	11,242.80	17.0	25,077.00	38.0	
住居地					
商業地					
工業地					
農地					
山林・原野					
その他()					
民有地計			40,923.00	62.0	
国有地					
準国有地					
県有地					
市有地					
公有地 (うち小中学校)					
その他()					
公有地計	54,757.20	83.0	40,923.00	62.0	
宅地計					
保留地					
測量増減					
合計	66,000.00	100.0	66,000.00	100.0	

(2) 減歩率

施行前 宅地 (台帳地積) (A)	同更 正 積 (実測更正後) A	施行後 宅地 (含保留地) E	減歩率	
			公共 積 P	公共 保留地 R
54,757.2 (47,456.9)	54,757.2 (47,456.9)	40,923.0	13,834.2 (6,533.9)	13,834.2 (6,533.9)
			$P=P/A$ %	$R=R/A$ %
			25.26 (13.77)	25.26 (13.77)
			$d=D/A$ %	$Y=e/a$ %
				25.26 (13.77)

(3) 宅地価格

施行前 宅地 (台帳地積) (A)	同更 正 積 (実測更正後) A	施行前 単 価 (平成11年2月) $a=V/A$	施行前 宅地 総額 $V=Aa$	施行後 宅地 (含保留地) E	施行後 単 価 (平成11年2月) $e=V'/E$	施行後 宅地 総額 $V'=Ee$	増進率 $Y=e/a$
54,757.2	54,757.2	238,000	13,032,214	40,923.0	276,000	11,294,748	1.160

(4) 保留地

施行前 宅地 総額 V	施行後 宅地 総額 V'	立体換地 建築物 総額 V*	宅地 総額 の増加額 $\Delta V=V'-V^*-V$	施行後 単 価 (平成11年2月) $e=V'/E$	保留地として 取り得る 最大地積 $R_{max}=\Delta V/e$	保留地 R	割合 R/R_{max}
千円	千円	千円	千円	円/m ²	m ²	m ²	%
13,032,214	11,294,748			7,300.3	238,000	1,737,471	

(5) 減価補償金

施行前 宅地 総額 V	施行後 宅地 総額 V'	減価補償金		
		宅地 総額 の増加額 $\Delta V=V'-V^*-V$	買収予定 地積 B	買収 費用 $KI=Ba$
千円	千円	千円	千円	千円
13,032,214	11,294,748	1,737,466	7,300.3	1,737,471

(1) 収入

種別	金額 (千円)	備考
通常	1,786,000	
交付金	A	196,000
	B	
	計	196,000
促進費		
計	1,982,000	
特定公安		
街区高度利用		
保留地処分金		
公共施設 管理者負担金	道路	3,943,000
	公園	
	河川	
	計	3,943,000
地方特定道路 うち補助 対象路線分	道路	2,928,000
県単独費		
市単独費	977,000	
鉄道負担金		
その他		
合計	9,830,000	

(2) 各種補助金の導入の考え方

種別	基本事業費 千円	用買方式事業費 千円	充当率 %
通常費	1,786,000	1,984,000	90.0
交付金 A	196,000	218,000	89.9
交付金 B			
促進費			
計	1,982,000	2,202,000	90.0
その他	地方特定道路	2,928,000	100.0
	NTT-A		
	計	2,928,000	100.0
合計	4,910,000	5,130,000	95.7

(3) 公共施設管理者負担金

種別	名称	管理者	形状寸法			金額 (千円)	
			幅員 (m)	延長 (m)	面積 (㎡)		
道路	3・4・19 四賀上諏訪線	建設省	20	496.0	9,864.3	4,144.8	3,943,000
公園							
河川							
その他							
合計					9,864.3	4,144.8	3,943,000

(4) 用地買収方式事業費の積算

種別	路名	線番号	幅員(m)	延長(m)	用地		費		補償		費額		建築・舗装		事務費(千円)	合計(千円)
					数量(m ²)	単価(円/m ²)	金額(千円)	数量(戸)	単価(千円/戸)	金額(千円)	数量(m)	単価(円/m)	金額(千円)			
通	3・4・4 鶴遊館線		20.0	249.2	2,733.4	152,700	417,454	12	115,478	1,385,735	249.2	346,700	86,400	94,411	1,984,000	
常	計			249.2	2,733.4	152,700	417,454	12	115,478	1,385,735	249.2	346,700	86,400	94,411	1,984,000	
交付金A	3・5・6 駅前線		12.0	43.1	212.2	303,000	64,293	3	44,555	133,666	43.1	150,800	6,500	10,541	215,000	
交付金B	3・5・11 立石線		8.0	15.5							15.5	180,600	2,800	200	3,000	
交付金A	計			58.6	212.2	303,000	64,293	3	44,555	133,666	58.6	158,700	9,300	10,741	218,000	
交付金B	計															
交付金計				58.6	212.2	303,000	64,293	3	44,555	133,666	58.6	158,700	9,300	10,741	218,000	
合	計			307.8	2,945.6	163,500	481,747	15	101,293	1,519,401	307.8	310,900	95,700	105,152	2,202,000	

地方特定道路整備事業費の積算

路線名	幅員(m)	延長(m)	用地		費		補償		費額		建築・舗装		事務費(千円)	合計(千円)
			数量(m ²)	単価(円/m ²)	金額(千円)	数量(戸)	単価(千円/戸)	金額(千円)	数量(m)	単価(円/m)	金額(千円)			
区画道路 幅員 8 m	8.0	19.3	144.9	152,000	22,025						19.3	119,200	2,300	26,000
区画道路 幅員 6 m	6.0	1,212.1	5,373.0	197,700	1,062,252	37	35,075	1,297,773	1,212.1	100,700	122,100	123,875	2,606,000	
特殊道路 幅員 6 m	6.0	161.2	967.3	152,000	147,029	6	19,299	115,794	161.2	121,000	19,500	13,677	296,000	
合	計	1,392.6	6,485.2	189,900	1,231,306	43	32,874	1,413,567	1,392.6	103,300	143,900	139,227	2,928,000	

(1) 支出

(単位 単価：円 金額：千円)

種別	単位	総事業費		内基本事業費		備考
		数量	単価	数量	単価	
公共施設	都市計画道路	m	307.8	310,900	95,700	イ) 公共施設または宅地の整備水準 ロ) 他事業者との費用分担が必要な施設
	区画道路	m	1,231.4	101,000	124,400	
	特殊道路	m	161.2	121,000	19,500	
	道路計	m	1,700.4	140,900	239,600	
整備費	公園・緑地	m ²	1,539.7	2,500	3,800	ハ) 法第2条第2項による負担
	河川・水路	m				
移転移設補償費	その他	-			243,400	ニ) 法第135条による負担
	計	-				
	移転	戸	143	47,038,500	6,726,500	
	移設	-			391,800	
その他工事費・利息・事務費等	減価補償	-			1,737,500	
	その他	-			8,855,800	
	計	-			34,900	
	宅地	-				
その他	法第2条第2項 (立体換地建築物)	m ²				
	法第2条第2項 (その他)	-				
	その他工事費	-			275,000	
	調査設計費	-				
借入金利息・事務費等	その他	-				
	借入金利息	-				
	事務費	-			420,900	
	計	-			730,800	
合計	-			9,830,000		事業単価 149 千円/m ²

(1) 土地利用現況及び土地利用計画 (C地区)

区分	施行前		施行後		備考
	面積(m ²)	割合(%)	面積(m ²)	割合(%)	
道路	10,807.00	15.0	20,276.20	28.1	
広場					
公園			2,250.00	3.1	
緑地			32.80	0.1	
河川					
水路	167.10	0.2			
その他()					
公共用地計	10,974.10	15.2	22,559.00	31.3	
住宅地					
商業地					
工業地					
農地					
山林・原野					
その他()					
民有地計			49,441.00	68.7	
国有地					
準国有地					
県有地					
市有地					
(うち小中学校)					
その他()					
公有地計	61,025.90	84.8	49,441.00	68.7	
宅地計					
保留地					
測量増減					
合計	72,000.00	100.0	72,000.00	100.0	

(2) 減歩率

施行前 宅地地積 (台帳地積 (A))	同更前 地積 (実測更正後) A	施行後 宅地地積 (含保留地) E	減歩率	
			公共 P	保留地 R
61,025.9 (56,659.2)	61,025.9 (56,659.2)	49,441.0	11,584.9 (7,218.2)	18.98 (12.74)
			P=P/A	r=R/A
			D	d=D/A
			11,584.9 (7,218.2)	18.98 (12.74)
				18.98 (12.74)

(3) 宅地価格

施行前 宅地地積 (台帳地積 (A))	同更前 地積 (実測更正後) A	施行前 宅地地積 (平成11年2月) a=V/A	施行前 宅地総価額 V=Aa	施行後 宅地地積 (含保留地) E	施行後 宅地総価額 V'=Ee	増進率 Y=e/a
61,025.9	61,025.9	254,800	15,549,399	49,441.0	14,436,772	1.146
			V=Aa		V'=Ee	Y=e/a
			千円		千円	
			15,549,399	49,441.0	14,436,772	1.146

(4) 保留地

施行前 宅地総価額 V	施行後 宅地総価額 V'	立休換地 建築物 総価額 V''	宅地総価額 の増加額 △V=V'-V''-V	施行後 単価 (平成11年2月) e=V'/E	保留地として 取り得る 最大地積 Rmax=△V/e	割合 R/Rmax
千円	千円	千円	千円	円/m ²	m ²	%

(5) 減価補償金

施行前 宅地総価額 V	施行後 宅地総価額 V'	立休換地 建築物 総価額 V''	宅地総価額 の増加額 △V=V'-V''-V	費用		交付金 K2=△V-K1
				買収予定 地積 B	買収費 K1=Ba	
千円	千円	千円	千円	a	円	
15,549,399	14,436,772		1,112,627	254,800	1,112,635	

(1) 収入

種別	金額 (千円)	備考
通常	1,814,000	
交付金	A	498,000
	B	1,523,000
	計	2,021,000
促進費		
計	3,835,000	
特定公安		
街区高度利用		
保留地処分金		
公共施設	道路	717,000
	公園	
	河川	
	計	717,000
地方特定道路	5,671,000	
うち補助対象路線分		
県単独費		
市単独費	4,092,000	
鉄道負担金		
その他		
合計	14,315,000	

(2) 各種補助金の導入の考え方

種別	基本事業費 千円	用買方式事業費 千円	充当率 %
通常	1,814,000	2,015,000	90.0
交付金 A	498,000	553,000	90.0
交付金 B	1,523,000	1,692,000	90.0
促進費			
計	3,835,000	4,260,000	90.0
地方特定道路	5,671,000	5,671,000	100.0
NTT-A			
計	5,671,000	5,671,000	100.0
合計	9,506,000	9,931,000	95.7

(3) 公共施設管理者負担金

種別	名称	管理者	形状寸法			金額 (千円)	
			幅員 (m)	延長 (m)	面積 (㎡)		
道路	3・4・19 四質上諏訪線	建設省	20	159.2	3,253.0	1,204.9	717,000
公園							
河川							
その他							
合計					3,253.0	1,204.9	717,000

(4) 用地買収方式事業費の積算

種別	路線番号	路名	幅員(m)	延長(m)	用地		費		補償		費		築造・舗装費等			事務費(千円)	合計(千円)
					数量(m ²)	単価(円/m ²)	金額(千円)	数量(戸)	単価(千円/戸)	金額(千円)	数量(m)	単価(円/m)	金額(千円)				
通	3・5・14	湖明三線路	16.0	260.2	2,313.0	223,000	515,812	29	45,713	1,325,667	260.2	299,400	77,900	95,621	2,015,000		
常	計			260.2	2,313.0	223,000	515,812	29	45,713	1,325,667	260.2	299,400	77,900	95,621	2,015,000		
交付金A	3・6・10	裏町線	10.0	163.5	186.0	303,000	56,355	4	116,701	466,804	163.5	21,400	3,500	26,341	553,000		
交付金B	3・4・8	中門線	16.0	247.5	1,807.4	301,300	544,637	26	38,176	992,577	247.5	299,400	74,100	80,686	1,692,000		
交付金計				411.0	1,993.4	301,500	600,992	30	48,646	1,459,381	411.0	188,800	77,600	107,027	2,245,000		
合計				671.2	4,306.4	259,300	1,116,804	59	47,204	2,785,048	671.2	231,700	155,500	202,648	4,260,000		

地方特定道路整備事業費の積算

路名	路線番号	幅員(m)	延長(m)	用地		費		補償		費		築造・舗装費等			事務費(千円)	合計(千円)
				数量(m ²)	単価(円/m ²)	金額(千円)	数量(戸)	単価(千円/戸)	金額(千円)	数量(m)	単価(円/m)	金額(千円)				
コミュニティ道路	9 m	9.0	171.7	965.5	303,000	292,547	20	41,194	823,873	171.7	213,200	36,600	57,980	1,211,000		
区画道路	8 m	8.0	463.0	1,556.3	274,000	426,395	35	44,190	1,546,650	463.0	98,700	45,700	101,255	2,120,000		
区画道路	6 m	6.0	586.0	1,429.3	196,600	280,961	19	60,225	1,144,276	586.0	100,700	59,000	73,763	1,558,000		
特殊道路	6 m	6.0	273.2	1,567.3	207,000	324,466	9	43,080	387,723	273.2	120,800	33,000	36,811	782,000		
合計			1,493.9	5,518.4	240,000	1,324,369	83	47,018	3,902,522	1,493.9	116,700	174,300	269,809	5,671,000		

(1) 支出

(単位 単価：円 金額：千円)

種別	単位	総事業費		内基本事業費		備考
		数量	単価	数量	単価	
公共施設整備費	都市計画道路	m	671.2	231,700	155,500	
	区画道路	m	1,220.7	115,800	141,300	
	特殊道路	m	273.2	120,800	33,000	
	道路計	m	2,165.1	152,300	329,800	
公園・緑地	公園・緑地	m ²	2,282.8	2,500	5,700	
	河川・水路	m				
	その他	-				
移転	戸	249	45,949,400	11,441,400		
移設	-			499,800		
減価補償	-			1,112,600		
その他	-					
計	-			13,053,800		
宅地整地	-			46,200		
法第2条第2項(立体換地建築物)	m ²					
法第2条第2項(その他)	-					
その他工事費	-					
調査設計費	-			393,000		
その他	-					
借入金利息	-					
事務費	-			486,500		
計	-			925,700		
合計	-			14,315,000		事業単価 199 千円/m ²

(2) 費用負担の考え方と内訳

イ) 公共施設または宅地の整備水準
ロ) 他事業者との費用分担が必要な施設
ハ) 法第2条第2項による負担
ニ) 法第135条による負担

10. 事業スケジュール

	第1年度	第2年度	第3年度	第4年度	第5年度	第6年度	第7年度	第8年度	第9年度	第10年度	第11年度	第12年度	第13年度
A 地区 準備期間 事業認可 仮換地指定 工事 換地処分													
B 地区 準備期間 事業認可 仮換地指定 工事 換地処分													
C 地区 準備期間 事業認可 仮換地指定 工事 換地処分													
街路事業 準備期間 事業認可 仮換地指定													

11. 今後の課題

1) 上位計画からの課題

本整備計画は、JR中央東線の連続立体交差事業を念頭に置き、中心市街地(上諏訪駅周辺)の整備計画を作成するものであり、上位計画に関する課題は次のとおりである。

(1) 都市計画決定道路の一部変更

- ① 3・4・4鶴遊館線のルート変更(南側の家屋移転を無くすために北に移動)
- ② 3・5・14湖明三線路の一部ルート変更(鉄道線路との交差点の変更)

2) 上諏訪駅周辺整備事業の課題

連続立体交差事業により、鉄道線路は高架となり駅周辺は東西が平面でつながることになる。現段階では駅舎の整備計画が策定されていないため、駅周辺の具体的な整備計画もない。

上諏訪駅周辺は諏訪市の核となるものであり、今後、JRとの協議を含め、東西交通、駅前広場等一体的に検討し、計画立案が必要である。

3) 地区整備の課題

本報告書は、地区整備の基本方針及び概算事業費まで検討している。今後、まちづくり(面整備)を実施して行く中で、次の事項を検討、また、課題としてあげる。

(1) 地区の合意形成

地区の整備計画で示すとおり、3地区の区画整理を立案している。各地区とも成熟された密集市街地であり、ほとんどの建物を移転することになっている。この事からも、権利者(地区住民)の理解を得ることは非常に困難であると想定される。諏訪市全体から見れば、本地区が先行的に整備され、新しいまちづくりと取り組むわけである。計画エリア内の合意形成には十分な検討、対策が必要となる。その重要な事項を次にあげる。

- ① 地域地区のコミュニケーションの把握(区・班等の行政割り)
- ② 権利の把握(土地所有者、建物所有者、テナント、借家人、住民)
- ③ 商業調査
- ④ 「まちづくり意向」の把握

(2) 事業費(行政負担)

計画の立案により事業費は算定される。しかし、その事業費収入をどう確保するかが事業を進める上で重要なことである。国、県、の補助制度を最大限に活用することは最もであり、市の財政から裏負担も含めて無理のない計画が必要である。市の負担額によっては施行範囲の検討も必要となる。

(3) 整備効果のアップ(まちづくり計画)

市街地の地区整備には、市街地の活性化が不可欠となる。活性化の源となる「公共・公益施設」または、「核店舗施設」等の誘致の検討が必要である。

また、誘致施設に合わせた街並みのデザイン計画も重要である。