

茅野駅西口駅前広場リニューアル基本計画(概要版)

1. 計画策定の目的と位置づけ
2. 茅野市及び茅野駅西口の現状
3. 現在の駅前広場の問題点と対応すべき視点
4. 西口駅前広場整備の基本理念と目標
5. 基本計画の内容
6. 駅前広場整備スケジュール

1 計画策定の目的と位置づけ

茅野市では、茅野市都市計画マスタープラン（2018年3月策定）及び茅野市立地適正化計画（2019年3月策定）に基づき、交通結節点である茅野駅を中心とした市民生活のための商業機能、人々の交流を促す交流拠点機能、観光都市の玄関としての機能の集積により、人と情報が行き交う土地利用を図るものとしています。

本計画は、これら上位計画の方針を踏まえ、平成30年度に立ち上げられた「茅野駅西口駅前広場リニューアル基本構想検討委員会」を中心とした検討により、これからの茅野駅周辺整備における基本理念と主要目標を掲げるとともに、その実現に向けた駅前広場周辺の整備内容を策定し、「茅野駅西口駅前広場リニューアル基本計画」として取りまとめたものです。

第5次茅野市総合計画＜平成30年9月策定＞

～八ヶ岳の自然、人、技、歴史が織りなすやさしさと活力あるまち～

茅野市都市計画マスタープラン＜平成30年3月策定＞

～豊かな自然と共生した安心・快適なまちづくり～

・茅野市立地適正化計画＜平成31年3月策定＞

～中心市街地と集落地が結びつき、誰もが安心・快適に暮らせるまちづくり～

・緑の基本計画＜平成31年3月策定＞

・茅野駅周辺地区バリアフリー基本構想＜平成30年3月策定＞

・茅野市中心市街地活性化基本計画＜平成11年3月策定＞

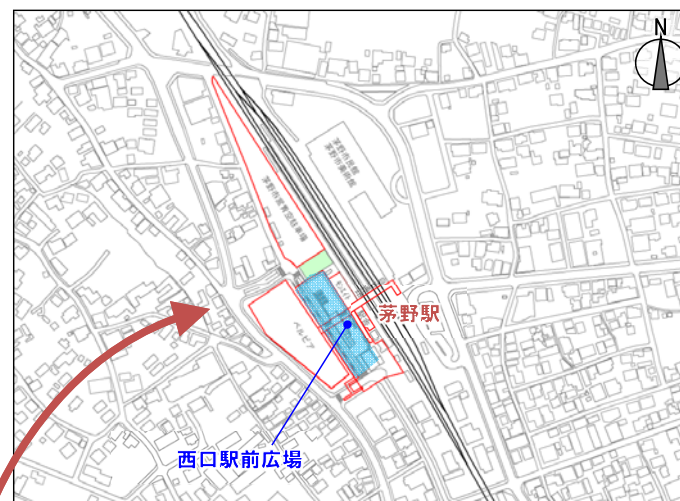
茅野駅西口駅前広場 リニューアル基本計画 ＜2020年3月策定＞

・茅野市シェープロモーション戦略＜平成31年3月策定＞

・茅野市地域創生総合戦略＜平成27年3月策定＞

対象区域

本計画では、J R 茅野駅西口駅前広場を中心とした下図に示す区域・施設を対象とします。



茅野駅西口の変遷

茅野駅周辺は、明治38年11月の国鉄茅野駅の開設以来、茅野市の玄関口として発展を遂げ、交通や商業の中心的役割を果たしてきました。



昭和20年代茅野駅西口



昭和30年代茅野駅西口



昭和40年代茅野駅西口



昭和50年代茅野駅西口

昭和56年度から昭和62年度におきましては、茅野市再開発基本構想に基づいた市街地再開発事業の実施により、公共施設の整備と商業地域としての土地の高度利用を図りました。

現在の西口駅前広場は、昭和56年2月に都市計画決定され、約4,800㎡の面積を有し、駅舎側にタクシー乗降場と一般車駐車場等、駅前の前面道路に商業施設と併設しバス乗降場が設けられています。

なお、東口は茅野市民館の改築に伴い、平成17年に約3,800㎡の東口交通広場が整備されました。



施工前（昭和56年）



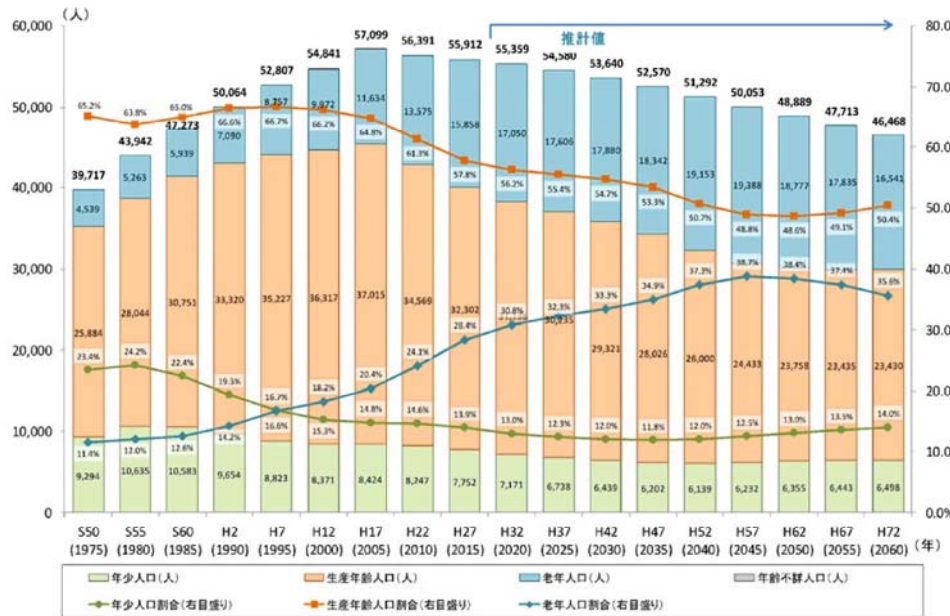
昭和62年茅野駅西口

茅野市及び茅野駅西口の現状

【人口推移】

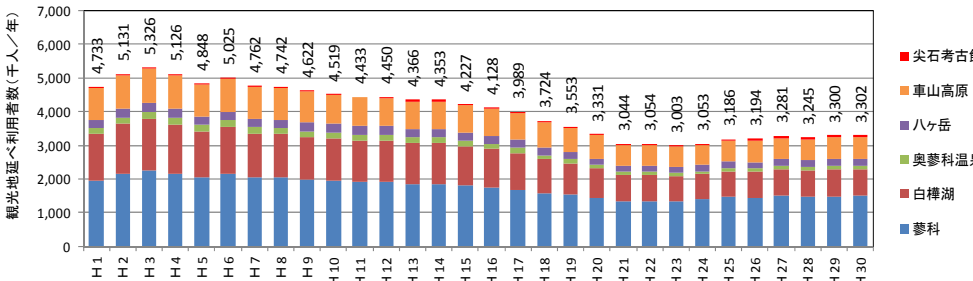
本市の人口は55,912人（平成27年国勢調査）で、平成17年をピークにゆるやかな減少傾向にあります。一方、高齢者は増加傾向にあり、平成27年の高齢化率は28.4%となっています。

また、本市の将来人口は、今から約20年後の2040年には51,292人まで減少し、高齢化率は、37%を超えるものと見込まれます。



【観光動向】

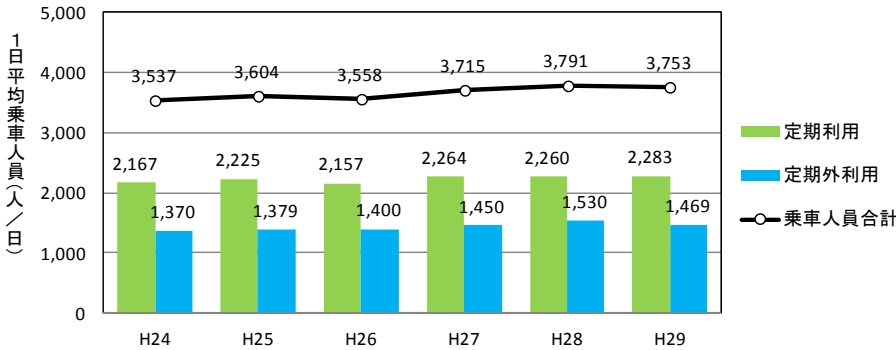
平成元年以降の茅野市の延べ観光客数は平成3年をピークに減少傾向で推移し、平成23年に最も少なかったものの、以降は微増傾向で推移しています。



茅野駅西口の現状

【茅野駅利用者数】

茅野駅の1日の平均乗車人員は約3,700人で、近年は微増傾向にあります。また、定期と定期外利用の割合は概ね定期 6 割、定期外 4 割となっています。

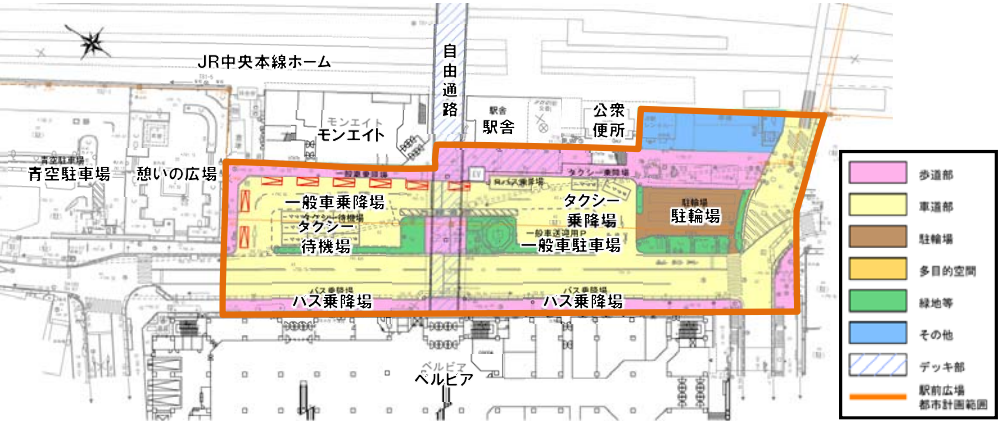


【西口駅前広場の交通施設】

西口駅前広場の全体面積は約4,800㎡で、交通機能としてバス乗降場、タクシー乗車場と待機場、一般車乗降場と短期駐車場、駐輪場が整備されています。駅前広場内に通過道路があり、ＪＲバスを除く其他バスの乗降場は、ベルビア側に面した同道路沿道に配置されています。

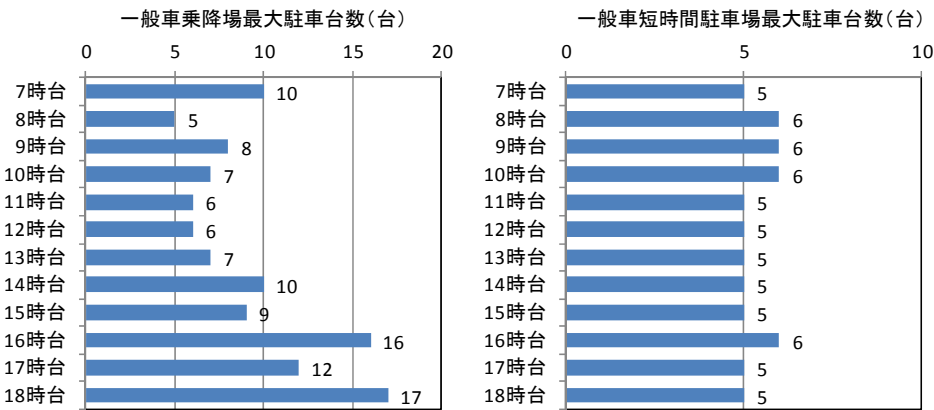
また、駅前広場北側に隣接して憩いの広場、青空駐車場が整備されています。

西口駅前広場の機能						
バス乗降場		タクシー		一般車		駐輪場
乗車	降車	乗降場	待機場	乗降場	短時間駐車場	
7バス	1バス	2バス	9バス	8台相当	6台	240台



【一般車利用】

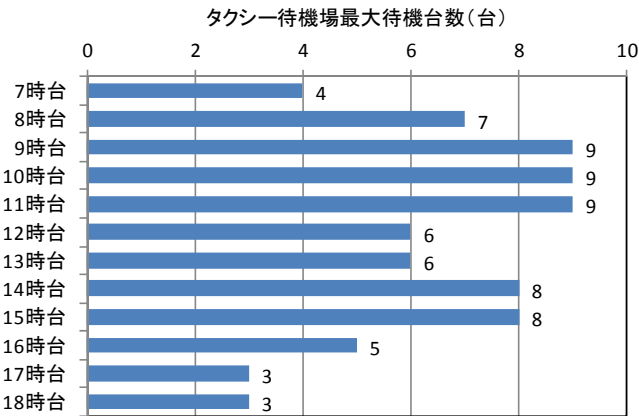
一般車乗降場には、現在の 8 台相当の駐車可能台数に対し、夕方には倍以上の利用があり混雑しています。また、一般車短時間駐車場も、常に最大の 6 台に近い台数の駐車がなされています。



調査日：平成29年4月11日(水)

【タクシー待機場】

タクシー待機場には、現在の 9 台の所要台数に対し、昼間時間帯に多く待機している状況にあります。

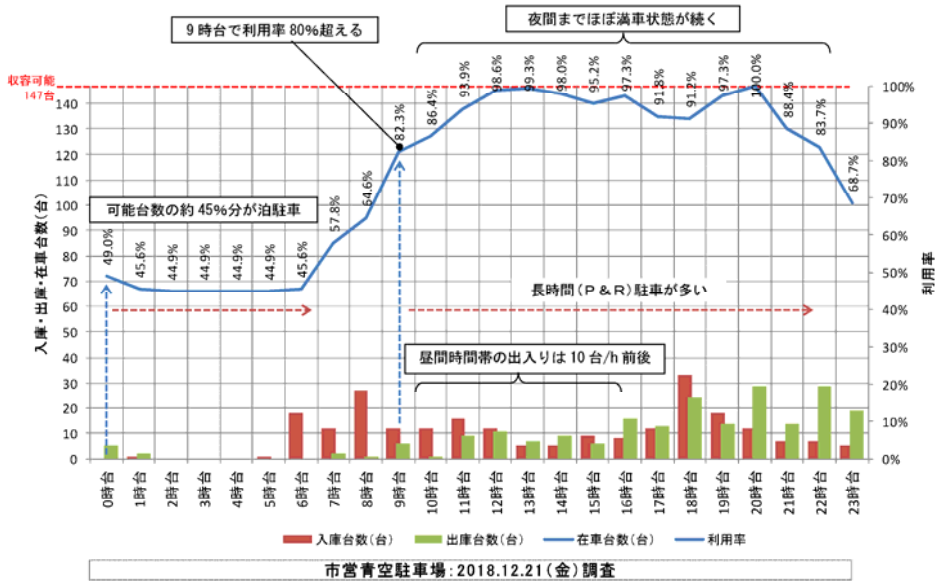


調査日：平成29年4月11日(水)

【駐車場利用状況】

茅野駅周辺には、主要な公共駐車場が8箇所あり、そのうち青空駐車場の駐車可能台数は147台で、多くはJ線利用者のP&R駐車場として利用されています。

青空駐車場の利用の内半数以上は駐車時間が3時間を超え、24時間以上が2割程度となっています。9時台で利用率80%を超え、夜間までほぼ満車状態が続き、可能台数の約45%分が泊駐車されています。



【路線バスの発着】

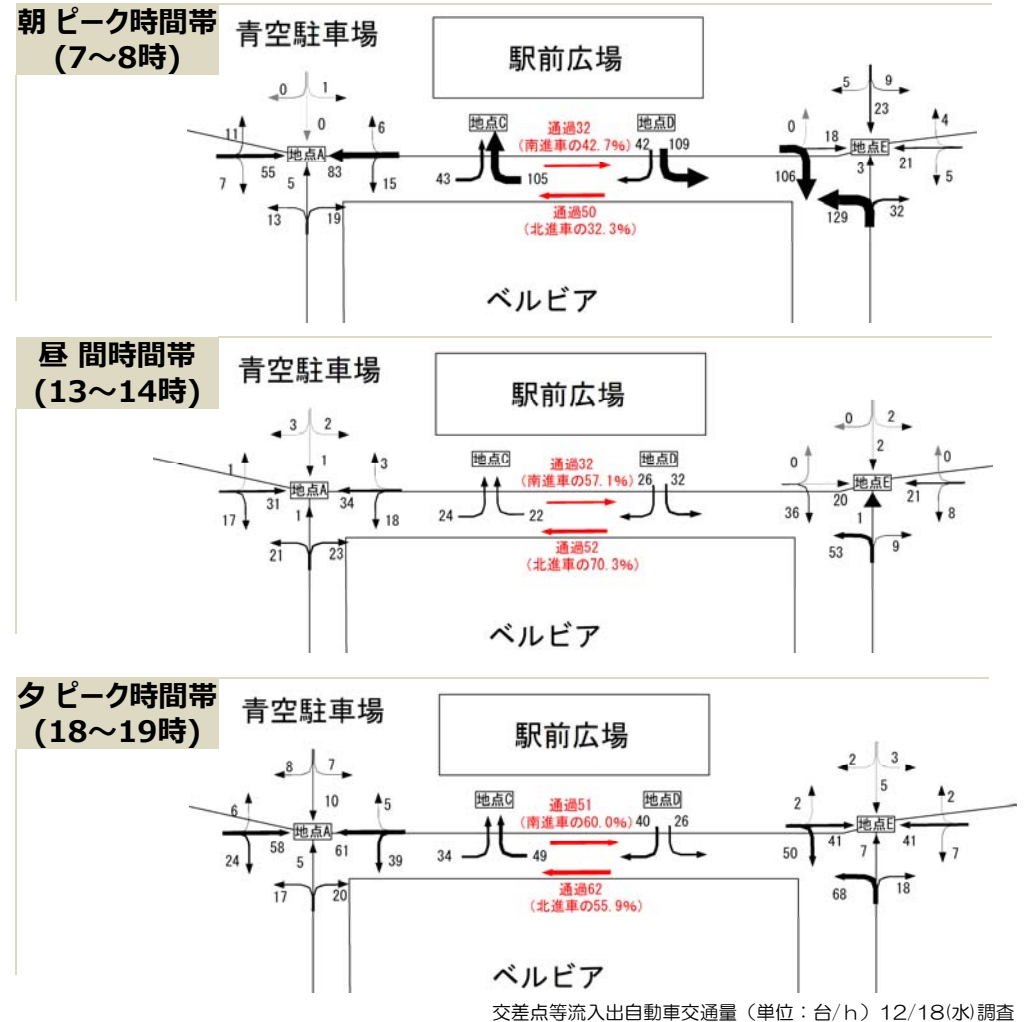
乗車用のバス停はベルビア側に6バス、駅舎側にJRバスの1バスあり、占有率(時刻表より想定)はバス停によって異なるものの、全体としては余裕がある状況が伺えます。

火曜日	1番乗り場	2番乗り場	3番乗り場	4番乗り場	5番乗り場	6番乗り場	JR
5時			0:01				
6時			0:02	0:01			
7時	0:01	0:10	0:03	0:17	0:10	0:01	
8時	0:02	0:01	0:04	0:19	0:02	0:01	0:25
9時	0:02	0:02	0:10	0:21	0:21	0:04	
10時	0:02	0:11	0:11	0:13		0:02	
11時	0:11		0:01	0:23	0:32	0:02	0:15
12時	0:10	0:20	0:10	0:10		0:03	
13時			0:14	0:22	0:01	0:01	
14時	0:01	0:02		0:11			
15時	0:11	0:10	0:27	0:32	0:20	0:04	0:10
16時		0:01	0:11	0:01	0:02	0:01	
17時	0:01	0:02	0:01	0:01			0:10
18時	0:17	0:01	0:29	0:11	0:01		
19時	0:01						
20時			0:01				
21時	0:01						
22時					0:10		
平均	0:03	0:03	0:06	0:09	0:06	0:01	0:03

【駅前通りの交通量】

駅前広場利用のピークは朝時間帯の7時台で、駅広南側交差点の流入出が多い傾向にあります。また、駅前通りの通過交通(非駅広利用)は、駅前通り交通量のうち、30~60台/h程度(30~70%程度)あり、比較的北進の方向の交通量が多くなっています。

駅前通りの通過交通は夕方時間帯が最も多く、昼間時間帯・夕方ピーク時は、駅前広場利用より通過交通の方が若干多い状況にあります。

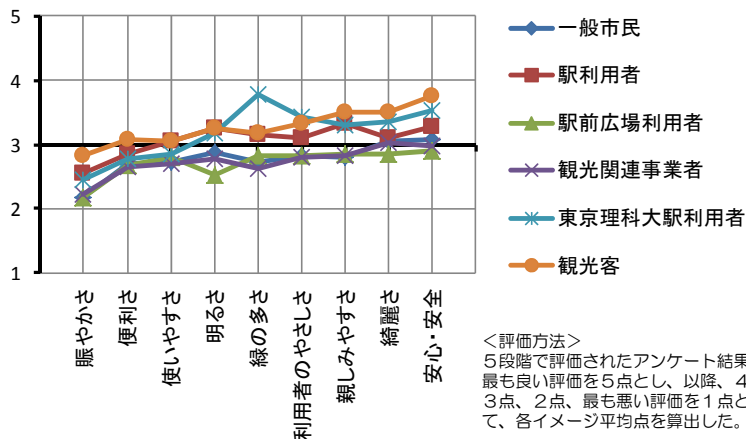


駅前広場計画に対する市民等の意向調査

西口駅前広場リニューアルを検討するための参考として、様々な立場からの意見を伺うためのアンケート調査を実施し、現状の問題点や必要な整備の内容等を把握しました。

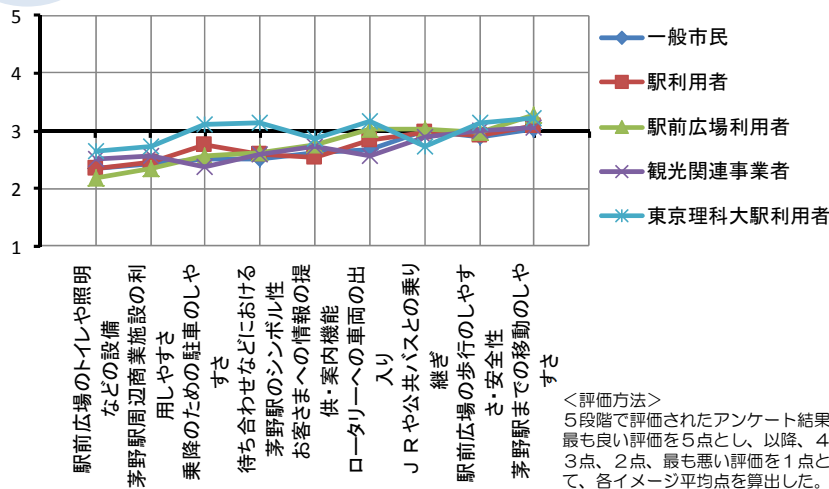
茅野駅の イメージ は？

- 駅のイメージとして、「賑やかさ」、「便利さ」、「使いやすさ」について良い印象が持たれていない。
- 観光客よりも日常的利用の多い駅前広場利用者、一般市民の方が評価が低い。



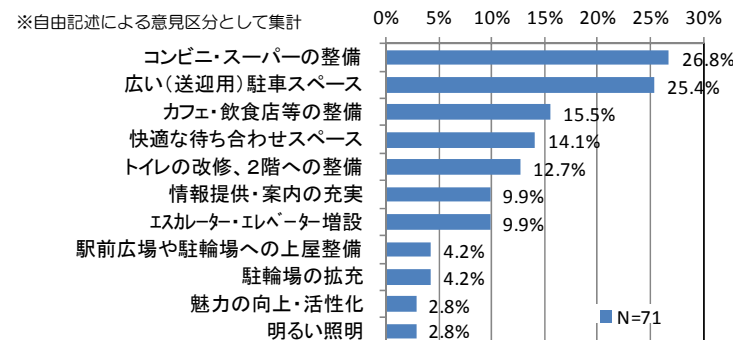
駅前広場の 満足度 は？

- 全体的に満足度が低い傾向にある。
- なかでも、トイレなどの設備、商業施設の利用のしやすさ、一般車の乗降しやすさなどの満足度が低い。



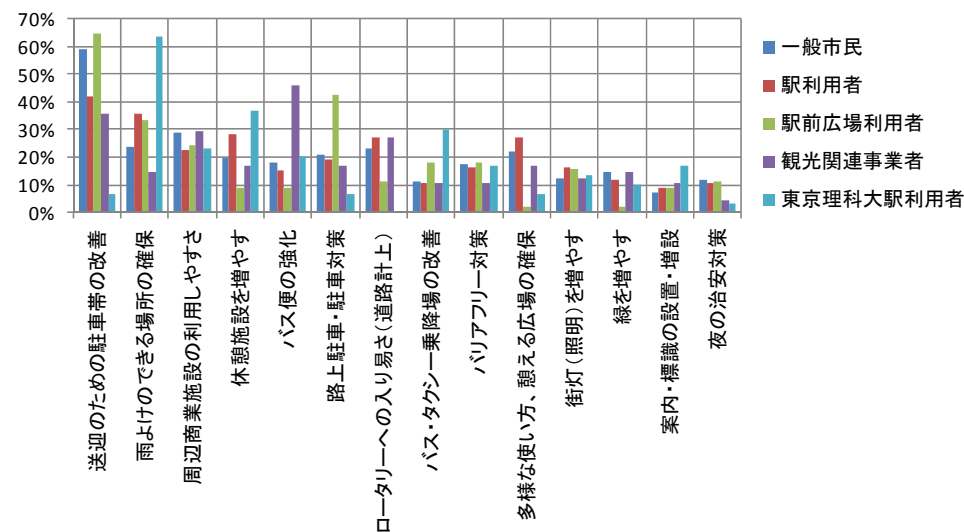
西口駅前 広場に必 要なもの は？

- 「コンビニ・スーパーの整備」、「広い（送迎用）駐車スペース」が上位にあり、「カフェ・飲食店等の整備」、「快適な待ち合わせスペース」、「トイレの改修、2階への整備」も回答割合が10%を超えている。



駅前広場を より良くす るために は？

- 利用者層によって要望は異なるが、全体としては「送迎のための駐車帯の改善」が多く、一般市民や駅前広場利用者で意見が多い。
- また、「雨よけのできる場所の確保」、「休憩施設を増やす」はバス利用の多い東京理科大駅利用者、「路上駐車・駐車対策」は自家用車利用の多い駅前広場利用者で意見が多い。



3 現在の駅前広場の問題点と対応すべき視点

主な課題 問題点

【駅前広場機能・施設】

- トイレの老朽化、場所が分かりづらい
- 駅待合スペースが狭い
- バス待合が不十分
- 自動車動線の輻輳
- 駅前広場内に通過交通が流入
- P & R 駐車場の満車状態

【駅及び駅前利用者】

- P & R 利用者の減少
- 特急利用者の減少
- 駅周辺人口が減少
- 歩行者の安全性・利便性

【駅前の魅力】

- 「茅野らしさ」がない
- 賑わいがない
(商業施設がない)
- 再開発ビルの建替えの必要性

【駅前整備への投資】

- 市の財政状況

対応方法

【駅前広場機能の再整備】

- トイレの改修、位置の見直し
- 案内(サイン)の見直し
- 駅待合スペースの確保
- バス待合スペースの確保
- 交通結節機能の強化
- 歩行者動線・自動車動線の見直し
- バリアフリー化への対応
- 駐車場運営の効率化

【駅周辺のポテンシャル向上】

- 居住人口の回復
- 商業施設・魅力的な施設誘致

【魅力の創出】

- 茅野のブランディング
- 駅前での茅野らしさの演出

【効率的な整備手法の適用】

- 官民による連携
- 段階的な整備

駅前広場リニューアルの視点

賑わいの 創出

住民と来訪者との交流の空間
休憩、滞留、待ち合わせ施設の充実

駅から広 がるおも てなし

駅補完施設（トイレ、待合室等）の
充実・利便性向上

交通結節 機能の 充実

タクシー、バス、一般車の結節機能の
充実と広場内動線及び交差点の交通処
理の円滑化
自動車・自転車駐車施設の機能充実

安心・快 適な空間 づくり

歩行者動線・空間の快適性・利便性
の向上
ユニバーサルデザインへの配慮

4 西口駅前広場整備の基本理念と目標

基本理念

現在の西口駅前広場の課題、対応すべき視点から、茅野駅西口駅前広場リニューアル事業の基本理念を以下のとおり定めます。

『日々の生活の中におもてなしを育む』

安心・快適のまち 茅野市の玄関口』

主要目標

基本理念のもと、4つの主要目標を掲げ、その実現に向けた基本計画の策定を目指します。

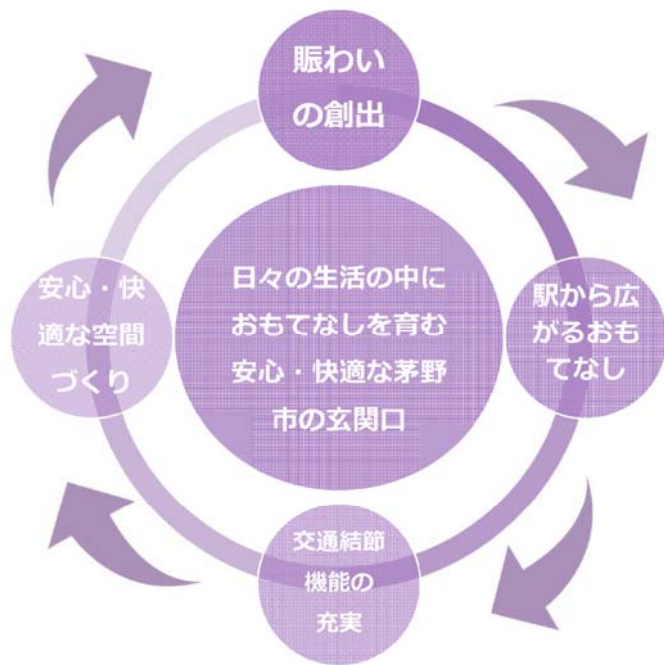
『賑わいの創出』

『駅から広がるおもてなし』

『交通結節機能の充実』

『安心・快適な空間づくり』

本基本計画は、駅前広場周辺の機能再編を中心とした整備事業や、J R 茅野駅周辺の土地利用及び上位計画に描くランドデザインとの整合について検討するものです。



5 基本計画の内容

前提条件

近い将来現実になるであろう「自動運転」や「リニア新幹線」がまちに及ぼす影響等は非常に重要ですが、現在利用している方にとって良くなる計画を整理するものとしします。駅前広場のリニューアルは、整備の優先度や関係者との調整に応じて、段階整備（2～3年後）、将来整備（8～10年後）、ランドデザイン（20年～30年後）の段階的に整備していくものとしします。

検討内容

■段階整備（2～3年後）・将来整備（8～10年後）

地域住民と来訪者との交流による賑わい創出、ユニバーサルデザインへ対応した茅野駅西口駅前広場の再編、駅周辺施設利用者の動線等について検討し、駅を利用するすべての人にとって安心・快適な空間づくりに向けて基本計画の策定への反映を図るものとしします。

関係機関との調整を踏まえると、将来整備に至るまでには時間を要することが考えられるので、優先度の高いものを整備する段階整備と、基本計画の完成形とする将来整備に分けて検討するものとしします。

■ランドデザイン（20年～30年後）

茅野市立地適正化計画では、茅野駅周辺を中心拠点として定めています。今後、商業、交流、文化、観光等の機能集積について検討するとともに、観光地への玄関口としておもてなしが感じられ、J R 茅野駅を中心とした市街地の賑わいの創出に係る土地利用を検討するものとしします。

到達点

茅野駅西口駅前広場を整備するだけでは、賑わいを再生させることは難しく、駅前広場の改修を周辺地域の賑わいの再生に繋げることのできるイベント等の企画・運営及び必要なハード・ソフトに関する多角的な基本計画が求められます。

既存施設を最大限活かし、将来予測を考慮し段階整備から将来整備を見据えた基本計画を策定するものとしします。

茅野駅周辺土地利用計画に関する検討 【グランドデザイン】

茅野市立地適正化計画では、目指すべき都市の骨格構造に係る方針を次のとおりとしています。

『茅野駅周辺と中心市街地周辺を、市域各所から公共交通アクセス性に優れ、高次の都市機能を提供する中心拠点に位置づけ、「都市機能誘導区域」を設定し、都市機能施設の維持・誘導を図り、「都市機能誘導区域」の周辺に「居住誘導区域」を設定する。』

上記の踏まえ、茅野駅及び駅周辺が目指すビジョン『グランドデザイン』として、概ね20～30年後を見据えた土地利用と駅周辺機能のあり方の策定にあたっては、今後必要な検討を以下に掲げました。

■ 市の玄関口となる駅を中心とした交流拠点の創出

駅舎・自由通路・東西駅前広場・その周辺の都市機能の充実と駅から広がるおもてなしにより、市民・観光客が駅を中心に集い・発し、憩う交流拠点を形成する

■ 居住環境の充実と商業活性化による賑わいの創出（西口）

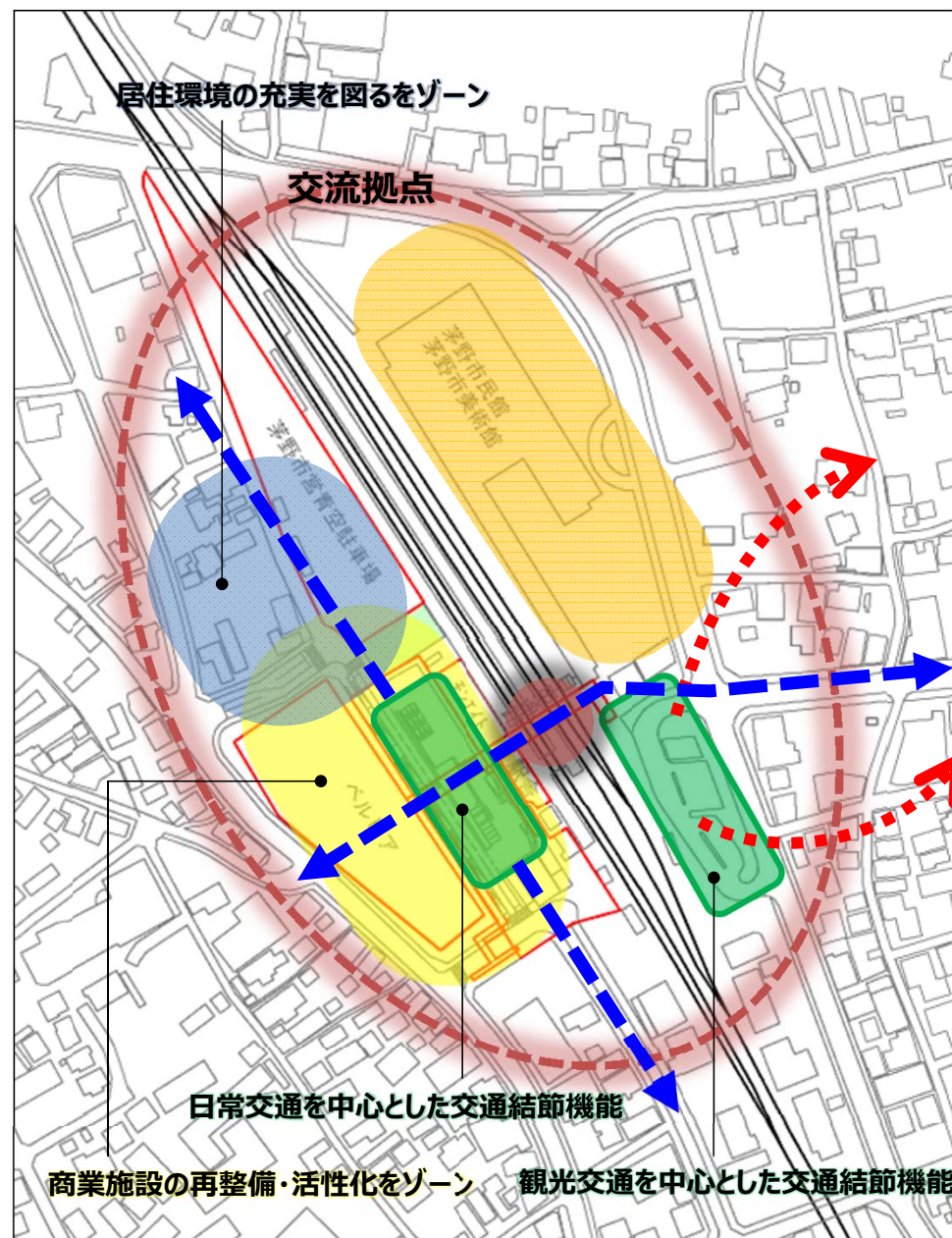
駅前広場・P & R駐車場と一体的で、駅周辺の商業施設の再整備・活性化を図るとともに、居住空間の高度化並びに周辺地域との連続性により、賑わいを創出

■ 観光と文化による交流の促進（東口）

観光の玄関口として、文化施設と一体となって、快適な空間と交流を促進

■ 役割に応じた高度な交通結節機能配置

東口は観光交通、西口は日常交通を中心とし、将来的な先端技術にも対応しながら、便利で、安全で、快適な空間づくりにより、多様な交通と滞留ができる交通結節機能を配置



基本計画策定に関する検討 【段階整備・将来整備】

計画策定の基本方針①

駅前広場整備の方向性

茅野駅西口駅前広場における課題への対応方法

- ・トイレの改修、位置の見直し
- ・案内（サイン）の見直し
- ・バス待合スペースの確保
- ・駅前での「茅野らしさ」の演出
- ・通過交通流入の抑止
- ・交通結節点機能の強化
- ・官民連携による賑わいの創出
- ・憩い空間のあり方
- ・歩行者の安全性・利便性

計画策定の基本方針②

賑わい・滞留の創出の方向性

茅野駅西口における滞留・賑わいの課題への対応方法

- ・周辺人口の回復
- ・既存魅力施設の維持、拡張
- ・日常利用の商業施設の誘致（コンビニ、小規模スーパーマーケット）
- ・魅力的な店舗の誘致
- ・茅野のブランディング
- ・行政、市民、民間による連携

茅野駅西口駅前広場にかかる検討の方向性

ハード整備

賑わいの 創出

- ・マンション建設等による定住人口の回復
→駅周辺の人口そのものを増やす取り組みの検討

駅から広 がるおも てなし

- ・憩い空間、イベント空間の確保（要寒さ対策）
- ・ベルビア・モンエイトビルの活性化→ベルビア・モンエイトビルのリノベーション
- ・茅野の歴史への配慮
- ・トイレの改修、位置の見直し

交通結節 機能の 充実

- ・駅前広場に入出入りする交差点部における、スムーズな車動線の確保
- ・自動車交通機能の集約化による、歩行者・滞留空間の確保

安心・快 適な空間 づくり

- ・寒さ対策のため、ベルビア等周辺施設と連携したバス待合空間の創出
- ・ベルビアへのバリアフリー化された地上ルート確保
- ・わかりやすい案内サインの設置
- ・非常時に対応した防災機能の付加

運用、ソフト対応

- ・定期的なイベントの開催
- ・ベルビア・モンエイトビルの活性化
ハケ岳ブランドの磨き上げ→ベルビア・モンエイトでの利活用
テナント誘致、既存魅力テナント等の拡張
待合い機能にプラスαのおもてなし機能の付加
（土産屋・小規模店舗との相乗効果、キャッシュレス化、etc）
- ・周辺施設と連携した賑わいの創出（周辺人口の回復、イベント
対応、東口との連携）
- ・高速バスの路線見直し（リニア開通後の対策と賑わいの創出）
- ・路線バスの連携強化（JR利用者、別荘地との連携強化）

駅前広場基本計画【将来整備の理想形】

計画コンセプト

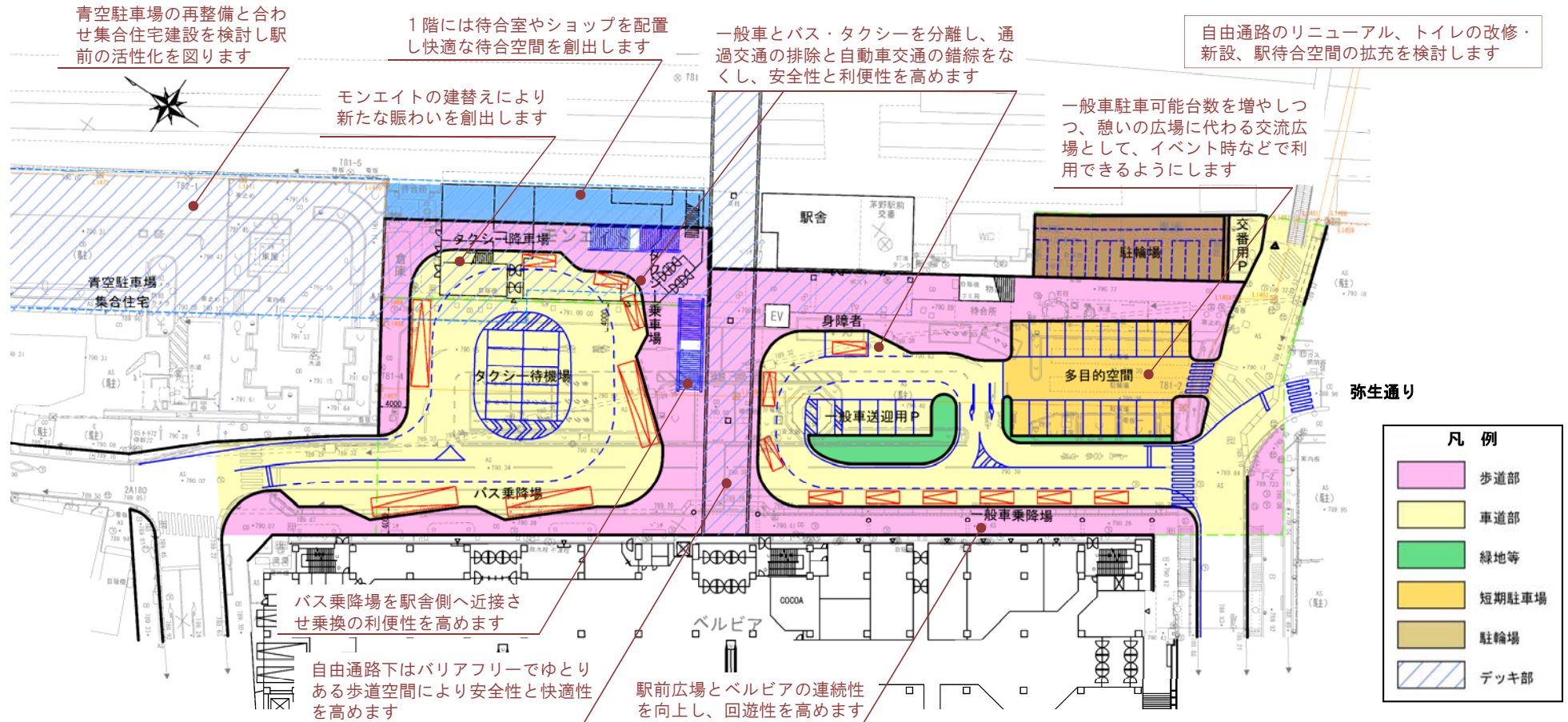
- 現行の都市計画区域内で空間の再配置を図る。
- 駅直近での賑わい確保の優位性を確保するため、立体的土地利用によりモンエイトビルの機能向上（建替え前提）と駅前広場の計画自由度の向上を図る。
- ベルビア前の通過交通を遮断し、バス乗降場のロータリー化によって、ベルビア方面との車道横断のない歩行者中心の空間を確保する。
- 憩いの広場に代わる空間は、駅前広場内に確保する。

計画の視点

- 現在の憩いの広場は、認知度が低く、歩行者動線から外れ、利用者が少ないため、駅周辺の賑わいの創出と定住人口の増加を図るための集合住宅等の整備スペースとして活用。
- 憩いの広場に代わる空間は、限られたスペースの有効活用のため、多目的な利用を念頭に置く。
- モンエイトビルは建て替えを前提として、駅前広場との立体的な土地利用に向けて協議。
- ベルビア前の道路は、通過交通の遮断に向けて協議。

現状からの改善点

- モンエイトビルの建替えにより、新たな賑わいを創出。
- 平常時は駐車場、イベント時には交流広場として活用できる多目的空間を、弥生通りとの一体的利用も視野に南側へ確保。
- 公共交通と一般車両の動線を分けてスムーズにするため、ツイーンロータリーを採用し、通過交通を排除。
- 地上部におけるベルビア、弥生通りへの安全でバリアフリー化された歩行者動線を確保し、回遊のしやすさの創出。
- 自由通路下を活かし、傘が不要な休憩スペース等の確保。



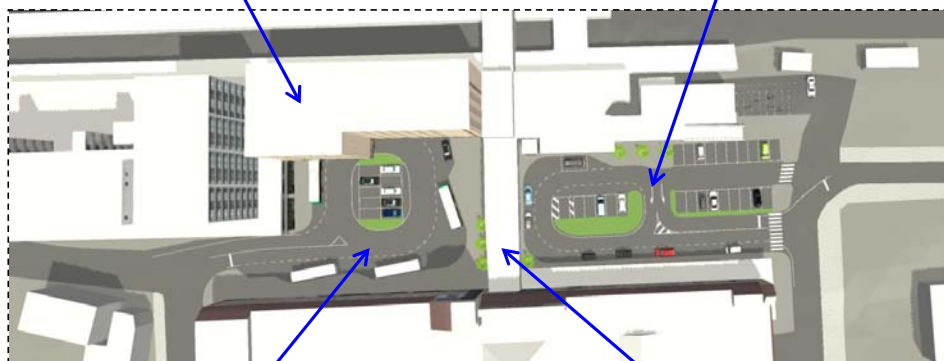
西口駅前広場基本計画図

駅前広場整備イメージ【将来整備の理想形】

駅前の集合住宅



一般車の乗降場



バスターミナル



自由通路の地上部

6 駅前広場整備スケジュール

基本計画の実現に向け、今後、関係機関との協議・調整などを図りながら詳細な検討を行い、段階的に整備を着実に進めていきます。

R1年度

基本計画の策定

R2年度

協議、実施計画・設計

- ・市場性、事業性を検討
- ・駐車場、モンイトビル、ベルビア改修に向けた協議

2～3年後
R3年度
以降

おもてなしの充実に向けてできるものから順次先行着手
※完成形に対して手戻りのないように配慮

- ・2階レベルへのトイレの整備
- ・待合スペースの確保 等

8～10年後
R5年度
以降

賑わいの創出、交通結節機能の充実、安心・快適な
空間づくりに向けて各種改修に順次着手

- ・青空駐車場のリニューアル
- ・集合住宅の建設
- ・自由通路の改修
- ・西口駅前広場のリニューアル 等

到達点

駅前広場整備完了（基本計画の完成形）

※協議や市場性等の検討結果次第では実施しない場合もある

駅前広場整備イメージ【将来整備の理想形】

催事開催イメージ



駅前広場整備イメージ【将来整備の理想形】



前面道路の廃止に伴い、ベルビアと茅野駅の間に滞留空間が生まれます。

自由通路下はバリアフリーでゆとりある歩道空間により安全性と快適性を高めます。



駅前広場整備イメージ【将来整備の理想形】



立体都市計画を活用した居住人口回復イメージ