

# 軽井沢駅北口まちづくりデザインガイド

歩いて楽しめる軽井沢のゲートエリアを目指して

軽井沢 22 世紀風土フォーラム  
軽井沢駅北口ステーションフロント構想プロジェクトチーム提言

2018.3

# 目次

---

<b>1. はじめに</b> .....	1
<b>2. 現況課題の整理</b> .....	2
2-1   空間構成と町並み.....	2
2-2   駅前交通機能.....	4
<b>3. 基本方針</b> .....	6
3-1   基本方針.....	6
3-2   分野別方針の概要.....	7
<b>4. 分野別方針</b> .....	8
4-1   将来都市構造.....	8
4-2   町並み景観.....	10
4-3   駅前空間.....	12
<b>5. 実施方針</b> .....	16
5-1   前提となる考え方.....	16
5-2   まちづくりに関する制度.....	16
5-3   実現化方策例.....	17
5-4   今後の展開に向けて.....	18

---

# 1. はじめに

新軽井沢の中心である軽井沢駅北口周辺地区は、中山道の宿場を中心に栄えてきた旧軽井沢に対して、碓氷馬車鉄道の開通(明治 21 年)に始まり、草軽電鉄の運行(大正 4 年開業、昭和 37 年廃線)、さらには長野新幹線(北陸新幹線)の開業(平成 9 年)により、交通ターミナル機能を担う拠点を形成し、名実ともに軽井沢のゲートエリアに位置づけられてきました。

しかしながら、駅南口での大型ショッピングモールの開業(平成 7 年)や、来街目的の多様化などにより、相対的に活力の低下傾向が見られます。この軽井沢駅北口のステーションフロントを、軽井沢町の玄関口にふさわしい場所へと展開することは、喫緊の課題といえます。

軽井沢グランドデザイン(平成 26 年発表)では、「文化拠点としての新軽井沢」とするエリアデザインの中で、その一翼を担う「軽井沢の風土が感じられる玄関口としてのステーションフロントの創出」が提案されています。

一方では、近年、この軽井沢駅北口周辺での新たな民間開発の動きと同時に、住民によるこの地区の将来を考える機運の高まりを見ることができます。

軽井沢駅北口ステーションフロント構想プロジェクトチームの会議は、軽井沢グランドデザインの理念を生かしつつ、近年のこれらの動向を的確に受け止め、地元住民の方々にも参加を頂き議論を重ねてきました。この小冊子は、これまでの議論をもとに、軽井沢駅北口ステーションフロントの将来のあるべき姿に向けたデザインガイドとしてとりまとめたものです。

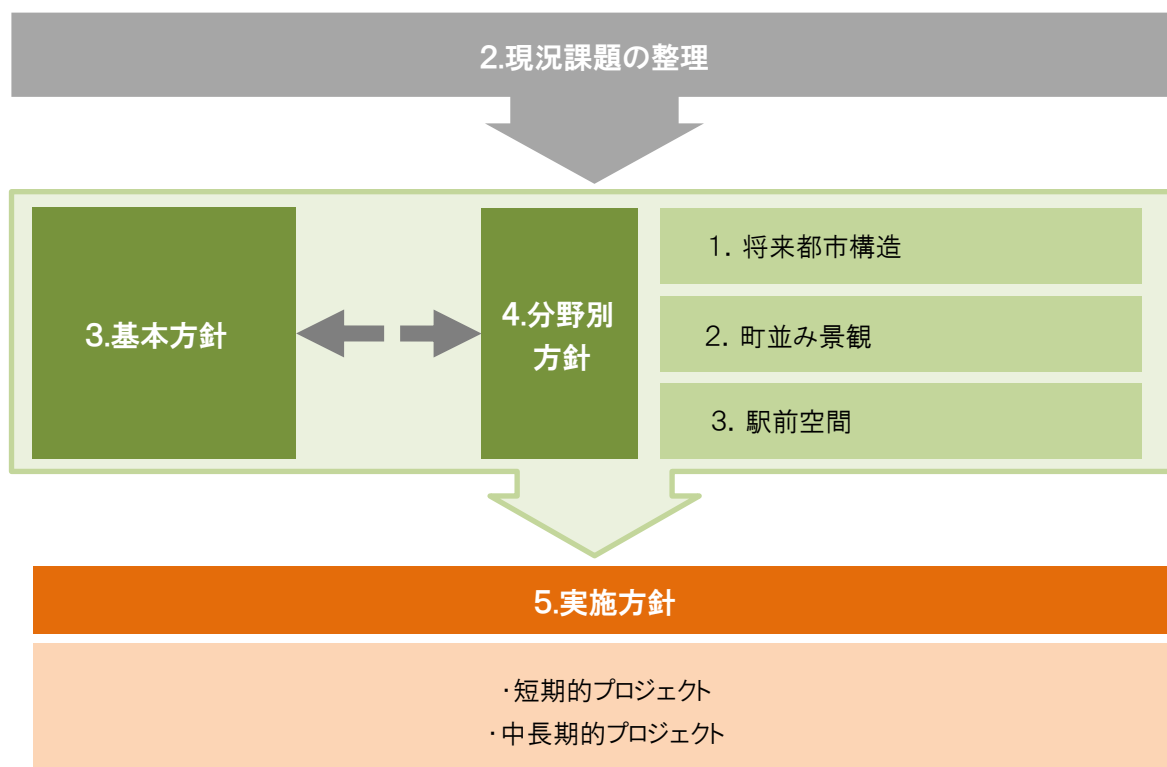


図 1-1 提言の構成

## 2. 現況課題の整理

### 2-1 | 空間構成と町並み

軽井沢駅北口における施設や店舗等の立地状況や利用のされ方など、空間構成と町並みの視点における現況の課題を以下に示す。

#### ① 地上レベルにおける歩行者空間が不足している

- ペDESTリアンデッキから降りる階段の先に広場空間が確保されておらず、歩行者広場の滞留空間としての機能に課題がある。
- 地上レベルにおいてイベント等が行える多目的空間が不足している。
- 2つの歩行者広場が東西に振り分けられていて行き来ができず、回遊性に課題がある。



まとまった空間が少ない駅前広場

#### ② 駅周辺施設との回遊性に課題がある

- 「しなの鉄道軽井沢駅旧駅舎口」が交番により遮蔽されている。
- 国道18号線により南北の歩行者動線を生み出すことができる箇所が限定されている。
- 駅から地域資源である矢ヶ崎公園へ円滑に誘導できるルートがない。

#### ③ 沿道に賑わいと滞留を生み出す機能が不足している

- メインの駅前通り沿道は不動産関係、レンタサイクル等の店舗が多く立地しており、沿道の賑わいを生み出す業種が不足している。
- 裏通りとしての可能性を持つ横町だが現状では店舗が点在するのみとなっており、賑わいが連続する状況にはなっていない。

#### ④ 軽井沢の風土を表す駅前のケヤキの活用

- ロータリーのケヤキ群は駅前で軽井沢の風土を感じる地域資源であるが、樹木が大きく成長しすぎているためデッキレベルから街への視界を遮っている。適正な間引き等による成長管理を行い、良好な景観形成に資する資源としての活用が求められる。
- ケヤキが植樹された経緯等の案内が不足している。



軽井沢の気候風土を伝える駅前の高木樹林

#### ⑤ 観光客の北口での滞在時間が短い

- 軽井沢への来訪者は約8割が日帰り観光客、約2割が宿泊客といわれており、北口には新幹線乗車前に短時間滞在するのみの行動が多くみられる。

#### ⑥ 防災拠点としての機能が低い

- 災害時には、駅前広場は多くの避難者の一時避難場所として活用されると想定されるが、現状では防災機能としての設備はほとんどない。
- 軽井沢を初めて訪れる外国人も含めた観光客の災害時の対応については検討が必要である。

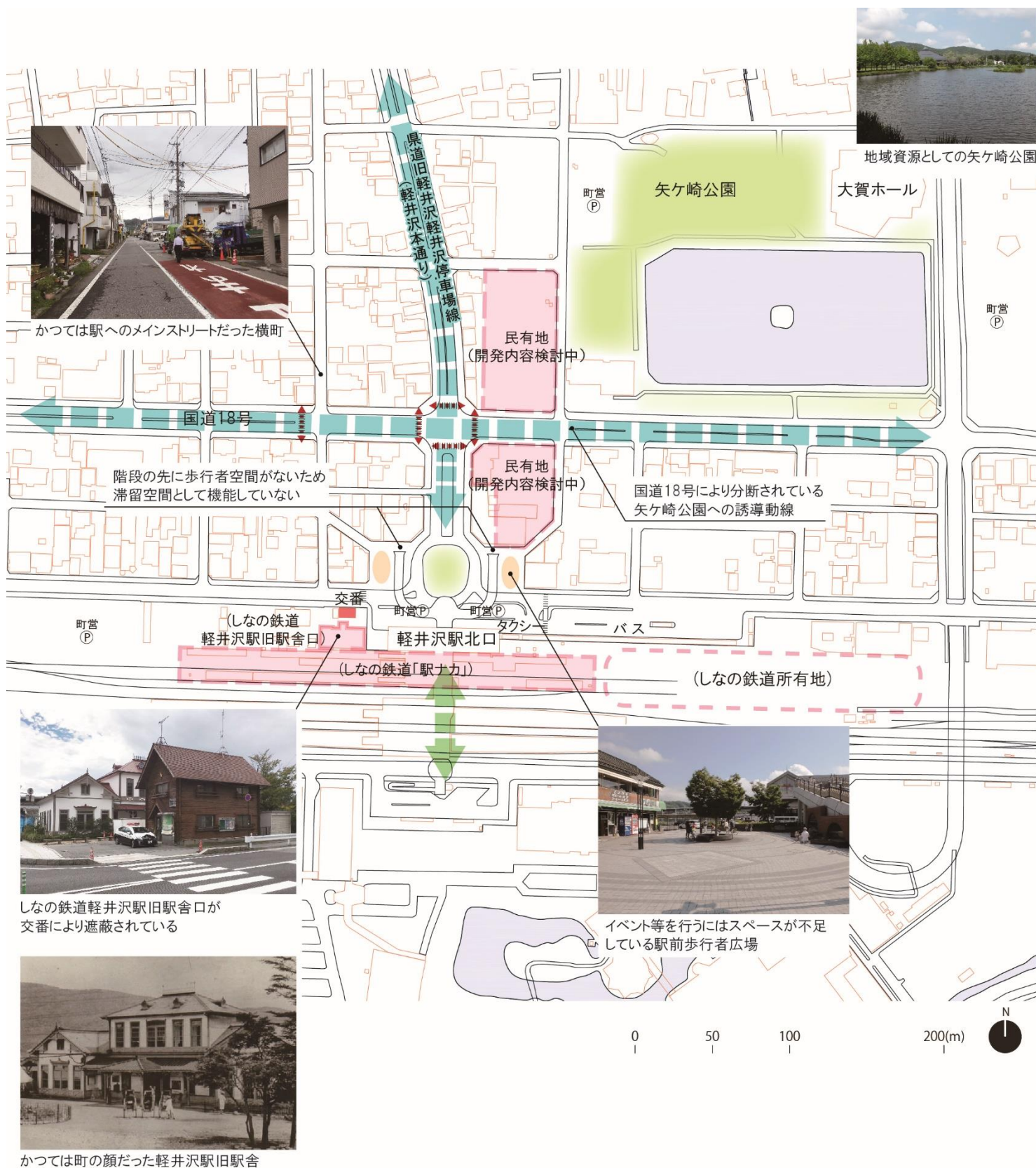


図 2-1 駅と周辺施設とのつながり、連続性における現況と課題

## 2-2 | 駅前交通機能

軽井沢駅の駅前ロータリーには現状でバスやタクシー、一般車などの利用があり、繁忙期には多くの来訪者で混雑する。これらの交通機能の視点における現況課題を以下に示す。

### 1) 現況交通機能の整理

- 自動車は国道18号線からのアクセスが大半と想定され、バスについては現状全てが国道18号から駅前通りに流入していると考えられる。各交通機能の状況を以下に整理する。

---

● バス:	停車場東側に西武観光バス(①・④)・草軽交通バス(②)・高速バス(③)・JRバス関東(⑤)が乗り入れている。
● タクシー:	タクシーは、駅エスカレーター・階段口付近にバースがあり、タクシープール24台分程度確保されている。
● 一般車・荷捌き:	一般車・荷捌きは駅舎沿いに縦列状に確保されているが、日常的に荷捌き車が停車している状況が見受けられる。

---

### 2) 現況課題の整理

- ① 駅前の交通機能配置が有効に活用されていない
  - 駅舎沿いの一般車・荷捌き車の停車が常態化しており、またデッキ下のため暗く、景観イメージとして良くない。
  - 駅に近いエリアに一般車駐車場があり、有効活用が図られていない。
- ② 駅コンコースと歩行者広場の動線が円滑につながっていない
  - 歩行者広場が2つに分散されており、またペDESTリアンデッキから降りる階段の先に広場空間が確保されていないため、滞留空間としての機能性が低い。
  - 2つの歩行者広場の地上レベルでのつながりがなく、機能分担も不明瞭になっている。
- ③ 繁忙期はロータリー内に渋滞が発生する
  - 停車場に一般車・タクシーが集中し渋滞等が発生する。
  - タクシーの配車が追い付かず、タクシー待ちの行列が発生する。
  - 時間帯によってはロータリー内の町営駐車場が満車になり、駐車待ちの車が回遊する。
- ④ 自転車走行区間が混在している
  - 駅周辺には多くのレンタサイクル店が立地しており多くの観光客に利用されているが、国道18号以南には自転車専用の走行空間が確保されておらず、自転車と自動車、歩行者が混在している。
  - 自転車利用者の起終点が駅前であることを考えると、自転車通行の考え方やルールについては検討が必要である。

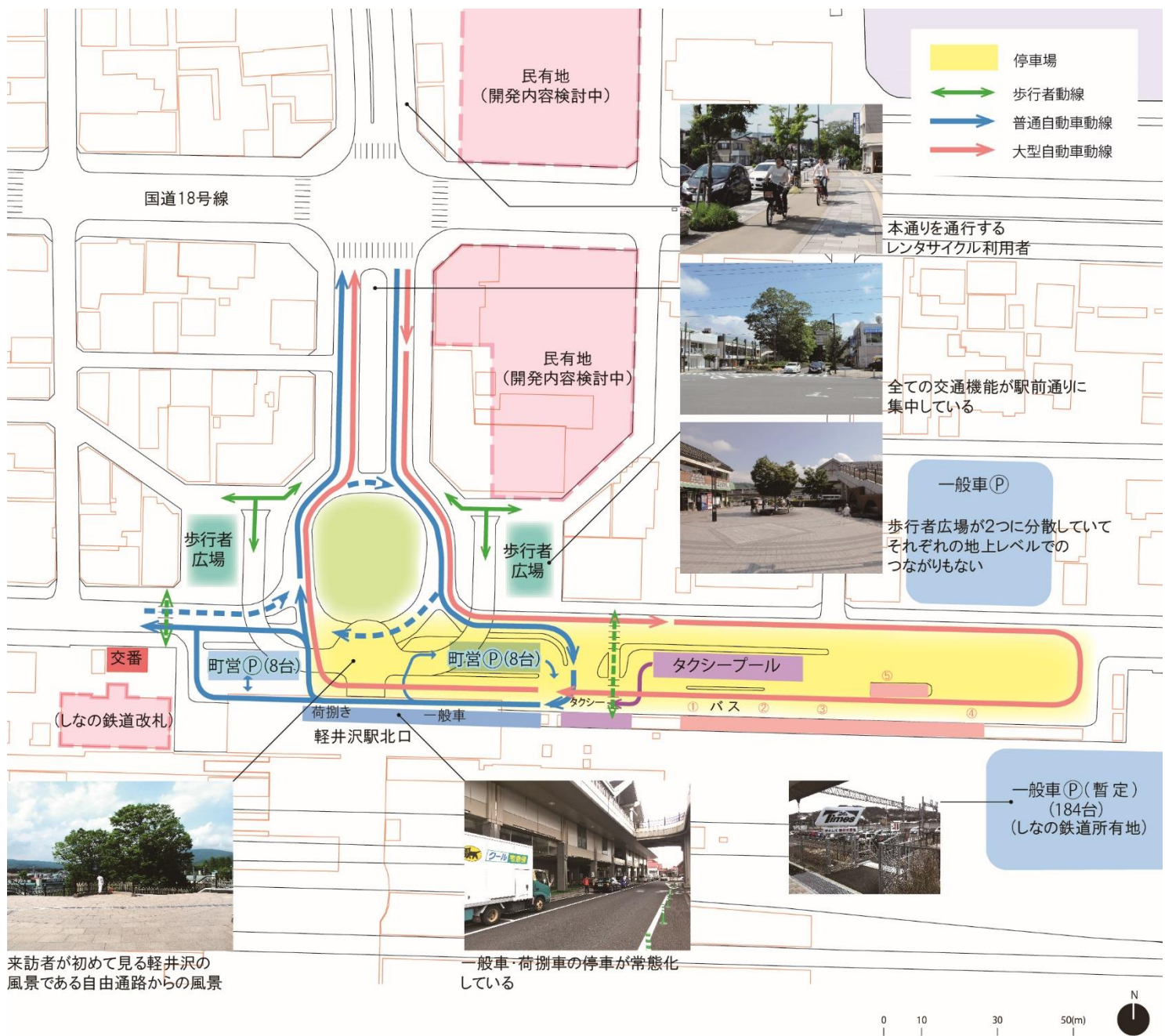


図 2-2 現況の駅前空間

## 3. 基本方針

---

### 3-1 | 基本方針

基本方針は、軽井沢駅北口ステーションフロントのコンセプトともいうべき規範となるものである。  
軽井沢の玄関口として、来訪者が初めて目にする軽井沢の風景づくりを進めていくための基本的な考え方を以下に示す。

#### ● 軽井沢駅北口を新たな拠点として育てる

---

- 文化・みどりなど他拠点にはない新しい魅力を創造し、20～30年のスパンで世界に通用するまちに育てていく。
- 点としての魅力づくりと点をつなげる軸としての魅力づくりを平行して進める。
- 国際的な高原保養都市・軽井沢の玄関口に相応しい景観を形成する。

#### ● 年間を通して「軽井沢らしさ」を歩いて体験できるエリアデザインを展開する

---

- 軽井沢駅北口の来訪者を対象として、主要軸の沿道や駅前広場、矢ヶ崎公園、今後開発が予定されている民間施設など、駅周辺の地域資源について歩いて楽しむことができる仕掛けを展開する。
- 夏季だけでなく冬季でも来訪者が楽しめる環境整備を進める。

#### ● 時間軸・空間軸で小さな取組みから大きな取組みに展開する

---

- 短期的・仮設的な小さな取組みから常設的な取組みへ展開を図る。
- 効果的な場所から重点的に取組みをはじめ、その効果を周辺に波及させていく。

#### ● 持続可能な生業の場として活性化を図る

---

- 駅北口に人が集まる、歩行者を増やすことで空洞化が進む生活の場についても活性化を促す。
- リノベーションなど地域の内外からの新しいチャレンジを許容し、積極的に取組みを増やしていく。

#### ● 広域交通網の結節点としてターミナル機能を強化する

---

- 初めて軽井沢を訪れる歩行者観光客でも気軽に、簡単に利用できる公共交通を強化することで、軽井沢における交通ターミナルとしての役割を担うことを目指す。
- 域外から他拠点(特に旧軽井沢)との交通結節機能を強化する。



## 3-2 | 分野別方針の概要

基本方針をさらに具体的な目標像としていくため、前章において整理した課題を改善していくための3つの分野において方針を提案する。

### 1) 将来都市構造

- 北口が多様で快適な環境整備を行うための指針として、将来の望ましい都市構造を提案する。
- 道筋の個性を育て、歩いて楽しめる北口を創造するため、道筋の特性に応じた方針の提案を行う。

### 2) 町並み景観

- 拠点または軸ごとに空間特性に応じた目指す町並み像の提案を行う。
- 将来都市構造を骨格として町並み景観という肉づけをしていくことで、「軽井沢らしい」町並みを生み出していくことを目指す。
- ここでの「軽井沢らしさ」とは、建築物等についての特定のルールだけではなく、町並みについての基本的考え方に基づいた街路空間特性や敷地特性に応じた修景行為の集積としての風景として捉える。

### 3) 駅前空間

- 駅前空間は、来訪者が初めて目にする軽井沢の風景であり、地域特性を表現するべき重要な場所である。
- 現状の駅前広場の改善及び将来の改善も含め交通機能等の再配置の検討を行うことにより、駅前を歩行者のための空間に再編し、望ましい駅前広場のあり方の提案を行う。

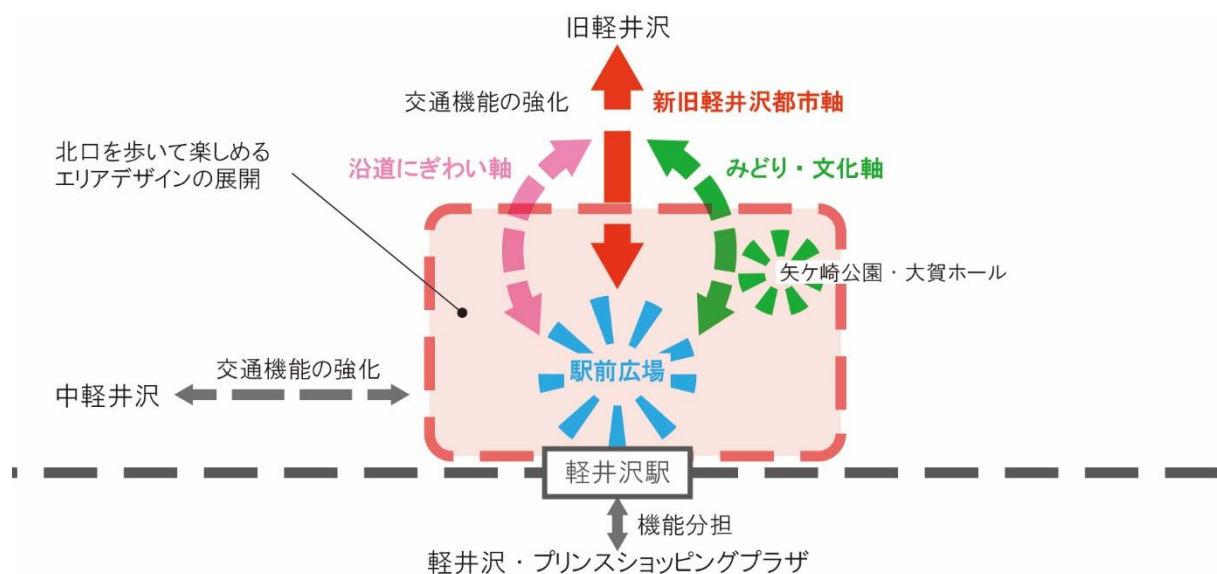


図 3-1 基本方針イメージ

## 4. 分野別方針

### 4-1 | 将来都市構造

#### 1) 基本的な考え方

- 3つの軸と2つの拠点により歩いて楽しめる回遊空間を創造する
- 玄関口としての駅前には歩行者のための空間とし駅前拠点のまちづくりを推進する
- 国道18号線の南北のつながりを強化する

- 新軽井沢と旧軽井沢を結ぶ軽井沢の風格を形成する都市軸、歩行者動線を中心としたヒューマンスケールな空間性を持つ賑わい軸、主要交差点におけるまちかど広場など、街路の特性に応じた空間を創造する。
- 駅前拠点では、軽井沢の玄関口となるよう歩行者専用化や既存資源の活用等による顔づくりを行うことで、初めて軽井沢に降り立つ人が軽井沢を感じ取れるような拠点形成を目指していく。
- 矢ヶ崎公園・大賀ホールは、みどりと芸術拠点として、地域資源としての価値を最大限に発揮するようイベントによる利活用や水質改善、施設改修等による快適性の向上を図る。
- みどり・文化軸では、国道18号の南北をつなぐ横断歩道等の設置により、国道18号線の北側も含めた回遊性の向上を図る。



新旧軽井沢都市軸



みどり・文化軸/みどり文化拠点



歩いて楽しめる沿道賑わい軸



駅前拠点

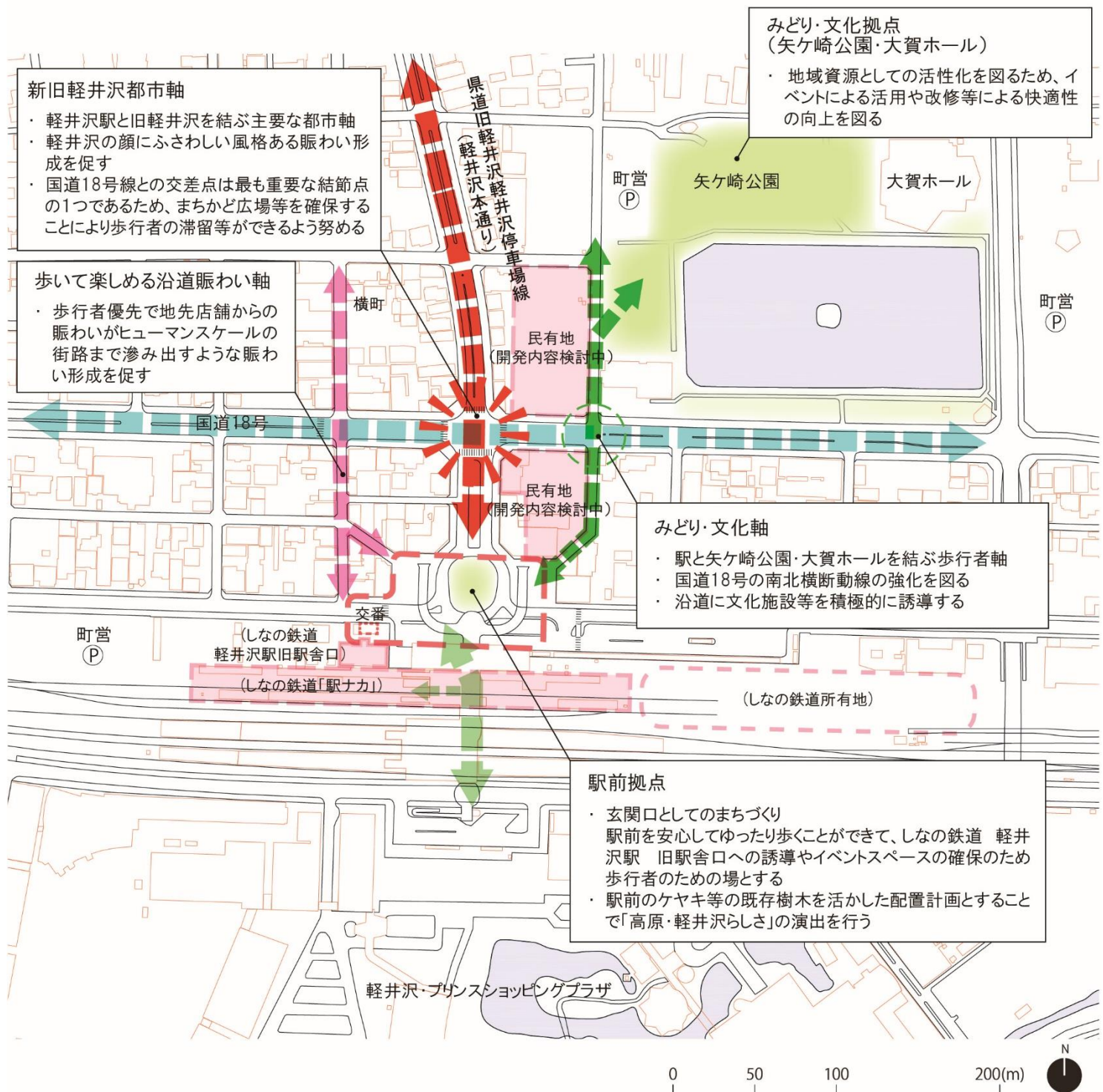


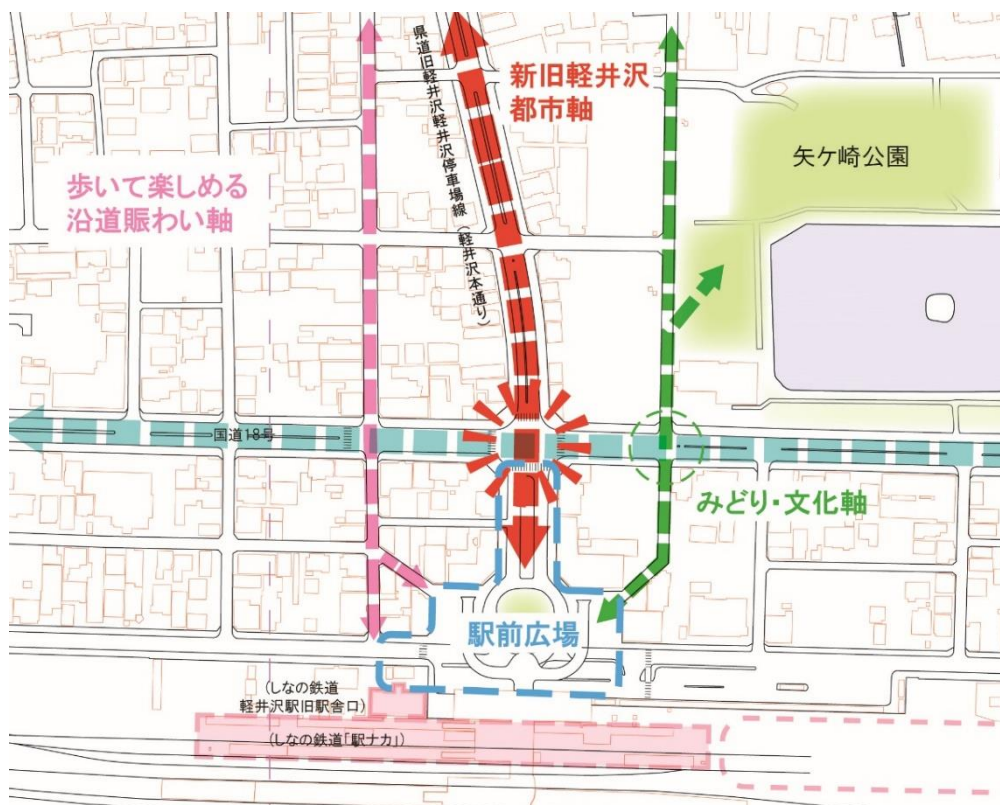
図 4-1 将来都市構造イメージ

## 4-2 | 町並み景観

### 1) 景観形成の基本的な考え方

- 高原の風土・自然と共生する景観形成
- 軸や拠点ごとに潜在する「軽井沢らしさ」を活かした個性ある多様な景観形成
- 町民、事業者、行政のパートナーシップによる景観形成の実現

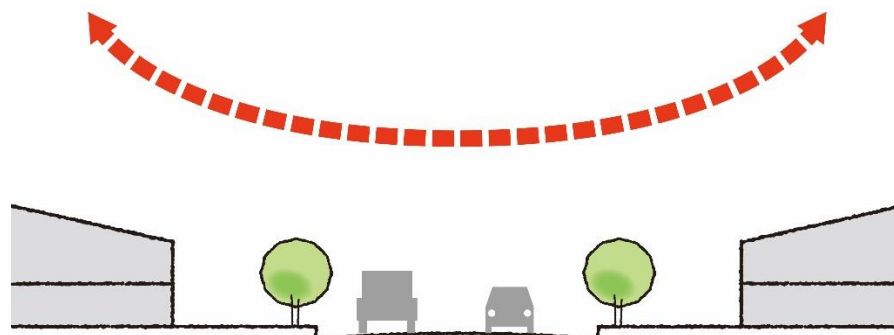
- 景観形成については、北口の一部区域において「軽井沢駅前地区計画」(1998.8)が決定されており、国際的リゾート地の駅前にふさわしい賑わいの形成をするための観光・商業・文化施設の集積の充実や軽井沢の玄関口に相応しい良好な町並み景観の創出が目標として掲げられている。さらに具体的な建築物等の形態または意匠の制限についても定められている(浅間山、背景のスカイライン、周囲の建築物等の形態との調和等)。
- この地区計画では北口全体を対象区域としたものではないが、区域内全域を対象として基本的な建築物等に関する誘導方針は定められている。そこで本提言では、より詳細で具体的な町並み景観像を提案することで、地区計画による効果をさらに高めるものとして位置づけていく。



## 2) 個別のゾーンにおける修景方針

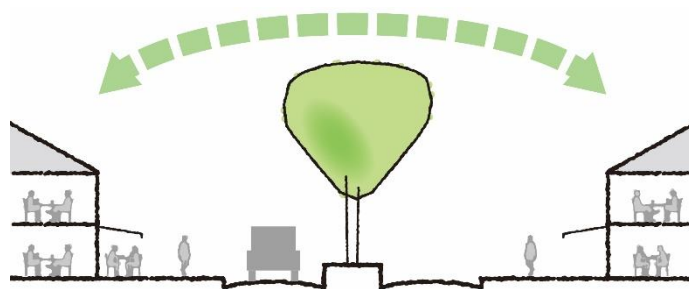
### ① 新旧軽井沢都市軸沿道

- 広幅員のゆったりとした街路景観と調和するよう、軽井沢の顔にふさわしい風格ある町並み形成を促す。
- 主要な交差点では、まちかど広場等を確保するようポイントとしての修景も充実させていく。



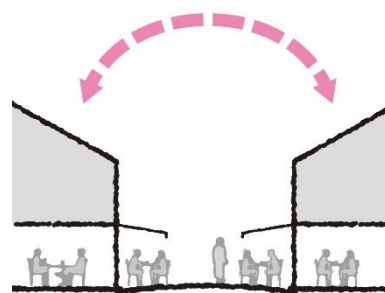
### ② 駅前広場・駅前通り

- 軽井沢の玄関口として、賑わいと風格を兼ね備えた景観形成を図る。
- カフェや物販店舗、文化施設等の賑わいと人々の滞留活動を生み出す機能を積極的に導入する。



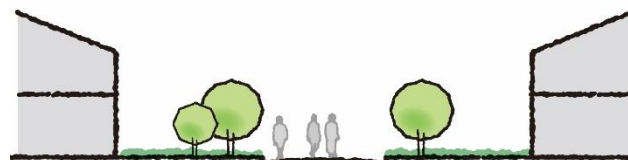
### ③ 歩いて楽しめる沿道賑わい軸

- ヒューマンスケールで発見に満ちた裏路地的な街路景観を形成する。
- 地上レベルには、既存店舗を活かしつつ個性的な小規模店舗等の機能を積極的に導入する。



### ④ みどり・文化軸

- 拠点である矢ヶ崎公園・大賀ホールのみどりと調和する、ゆったりとした沿道景観の形成を図る。
- カフェやギャラリーなど矢ヶ崎公園・調整池・大賀ホールの機能と調和するような機能を積極的に導入する。



1) 基本的な考え方

- 来訪者が初めてみる高原保養都市・軽井沢に相応しい空間を創造する
- 歩行者空間の有効活用及び効果的な配置を行い、駅前を歩行者優先の場とする
- 交通機能の整序化を図ることで繁忙期等における混雑を緩和する

- 駅は外部からの来訪者が降り立つ場所であり、そこから望む風景は初めてみる高原保養都市・軽井沢の風景となる。
- 駅から見える風景を豊かなものにしていくためには、自動車ではなく人の活動が見える空間を創造していく必要があり、そのために歩行者空間の効果的な配置を行うため、駅前交通機能の再配置を行うことにより駅前を歩行者優先または専用の空間としていく。

2) 交通機能の段階的改善案

- 基本的な考え方を実現する改善策として、段階的な駅前広場の整備計画を提案する。
- 計画案は、①既存ペDESTリアンデッキを前提とした現状ベースの場合と、中・長期的に②・③ペDESTリアンデッキの改変も含めた大規模な改善の場合とで段階的に行うことを想定した。



軽井沢駅舎



ロータリー内の様子



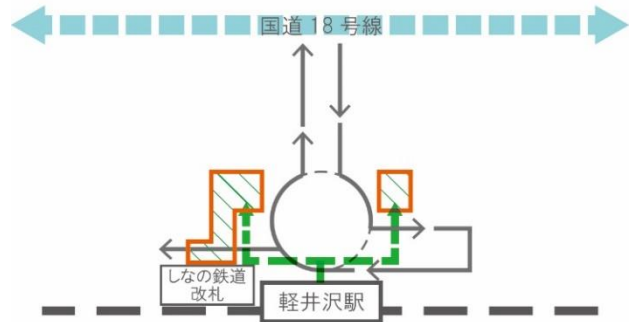
西側歩行者広場



ペDESTリアンデッキの状況

### 改善レイアウト案 ① 現状改善

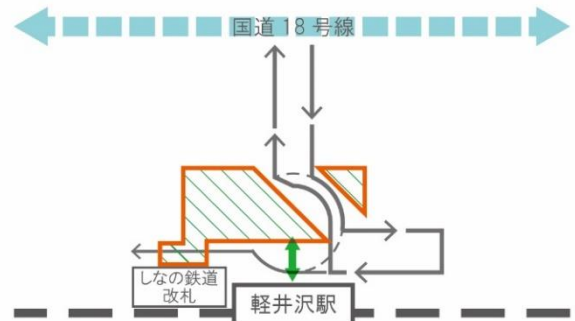
- 現状のペDESTリアンデッキ施設、基本的な交通動線を基本として、繁忙期における混雑改善等を目的とした交通機能の整序化を図る段階。
- 歩行者動線については基本的には現状と同様となる。



### 改善レイアウト案 ② デッキ改変

駅前における歩行者広場の確保

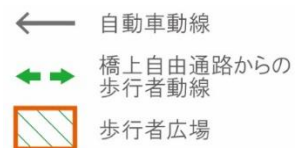
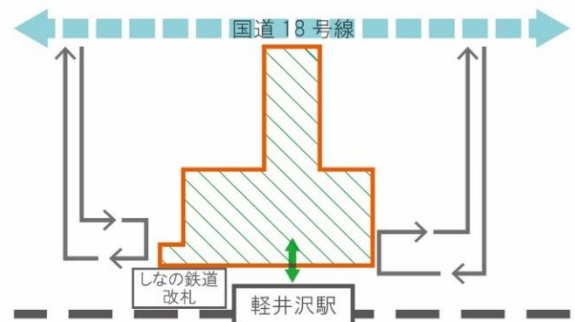
- ペDESTリアンデッキの改変を前提として、地上レベルにおける交通機能のレイアウト変更により歩行者広場を大きく確保する案。
- 来訪者は3階レベルの自由通路から最短で歩行者広場に降りる動線となる。



### 改善レイアウト案 ③ デッキ改変

駅前空間の歩行者専用化

- 自動車交通を駅前に進入させず、他経路により処理を行うことで駅前は駅前通りも含めて歩行者専用化する案。
- 歩行者は改善レイアウト案②と同様に、3階レベルの自由通路からすぐに歩行者広場に降りる動線となる。

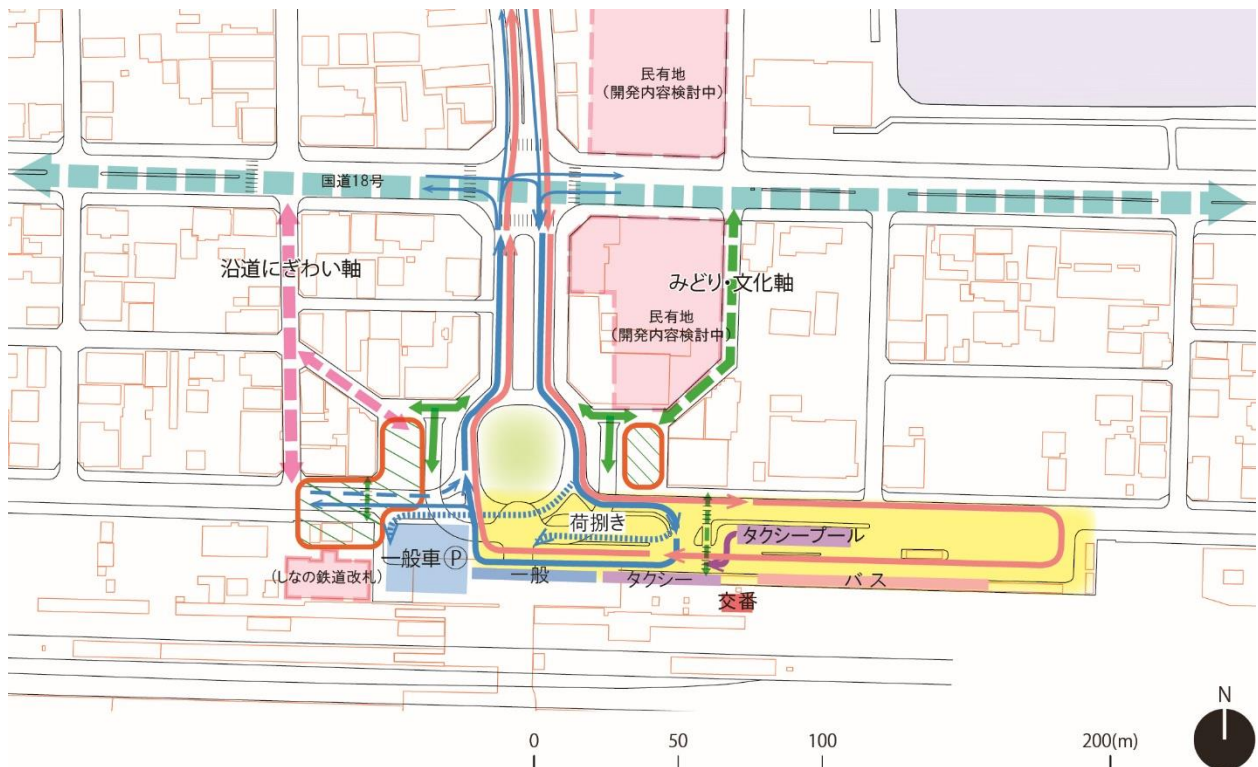


### 3) 改善レイアウト例

- 改善案①～③において整理したレイアウト案の具体的な改善例を示す。
- なお本提案は、現状交通機能の容量(バース数等)を前提とした基本計画レベルのものであるため、交通実態調査などに基づいた交通機能の精査は今後必要である。

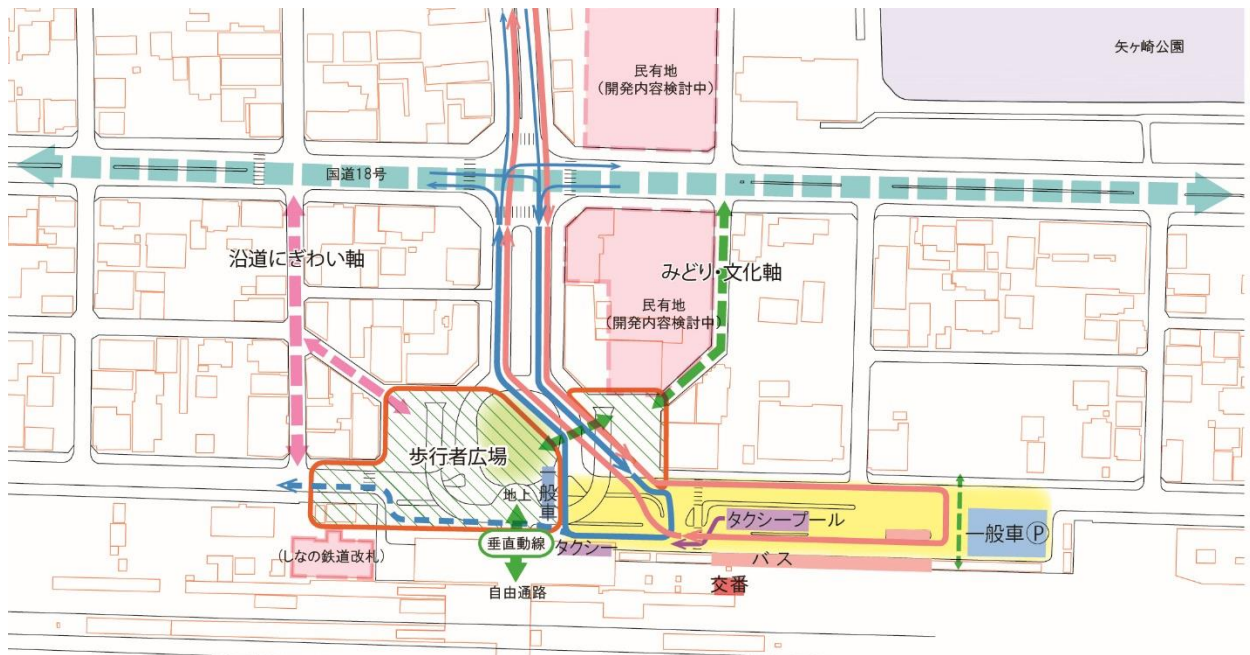
計画案	計画概要	計画のメリット	計画課題
①	<ul style="list-style-type: none"> <li>一般車送迎、駐車場利用、荷捌き動線を分離することで駅舎前道路を一般車送迎、タクシーの専用空間とする</li> <li>バス・タクシー動線は現状と同様</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>駐車場に入れない車がロータリーを回遊することがなくなる</li> <li>現状の施設を大きく変更することなく自動車動線の整理をすることができる</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>荷捌きバースから駅舎へは車道を横断する必要がある</li> <li>歩行者広場としては改善することができない</li> </ul>
②	<ul style="list-style-type: none"> <li>自動車動線を全て東側の停車場に集約することで、西側に歩行者広場を確保する(東側にも三角形の形状の歩行者広場を確保)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>交通機能の基本的な主動線は現状のまま対応が可能</li> <li>駅前のしなの鉄道改札と連続した位置にゆったりした歩行者広場を確保することができる</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>歩行者が駅から東側のみどり・文化軸に行く際には横断歩道を渡る必要がある</li> <li>一般車・タクシー・荷捌き車の補助動線として駅舎前道路の検討が必要</li> </ul>
③	<ul style="list-style-type: none"> <li>自動車動線は全て駅前の東西に振り分けることで、駅前空間・駅前通り全てを歩行者広場として確保する</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>駅前通りを含む駅前空間全てを歩行者広場として確保することができる</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>自動車アクセスが変更となるため、バス路線を変更する必要がある</li> <li>駅の東西に自動車アクセス路を確保する必要がある</li> </ul>

改善レイアウト案 ① 現状改善

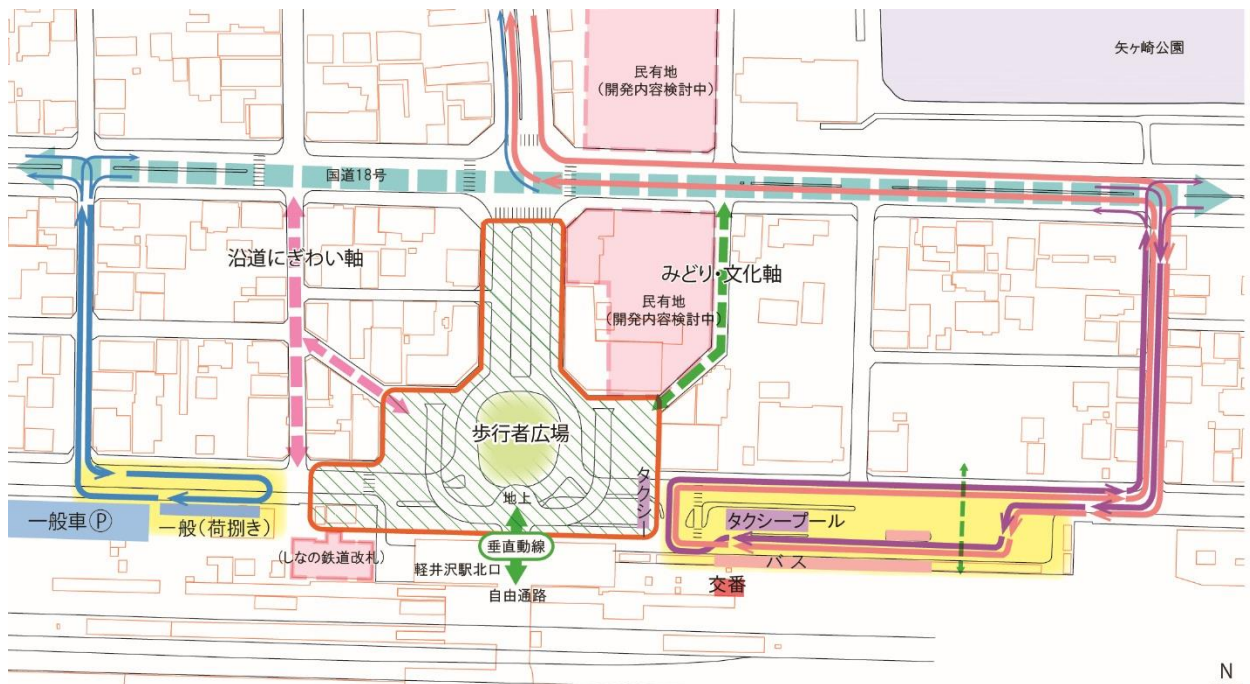




### 改善レイアウト案 ②



### 改善レイアウト案 ③



- 駐車場
- 歩行者動線
- 一般車・荷捌き動線
- タクシー動線
- バス動線

## 5. 実施方針

### 5-1 | 前提となる考え方

- 基本方針の実現のためには、住民、事業者、行政がそれぞれの役割を果たす必要があり、3者がパートナーとして連携(活動支援や情報共有等)していくことが不可欠である。
- ゼロから活動を始めただけでなく、具体的な開発プロジェクトに合わせてまちづくりの機運を高めるなど、状況に応じた活動を展開していくことも必要である。

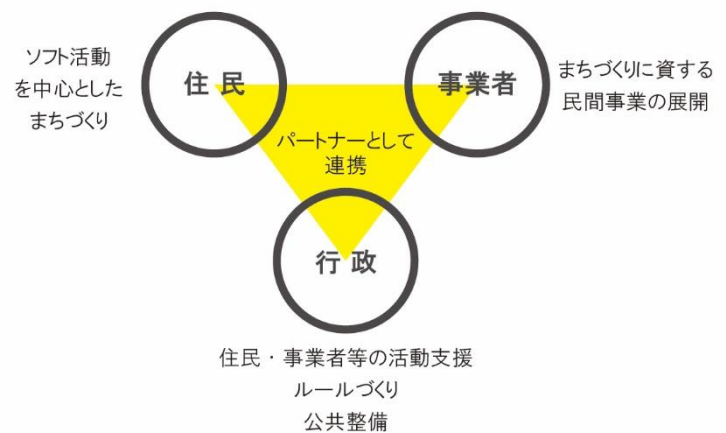


図 5-1 3者の連携イメージ

### 5-2 | まちづくりに関する制度

#### 1) まちづくり提案制度 | 軽井沢町

##### ① 概要(抜粋)

町では、先人が築きあげてきた軽井沢町の財産である緑豊かな自然や歴史、文化を守り育てながら後世に継承すること、並びに個性豊かで活力にみちた地域社会の実現を目指し、町にかかわるすべての人によるまちづくりを推進していくための基本的な事項を定める「軽井沢町まちづくり基本条例」の目的に沿って、町民等の皆さんがまちづくりに対するアイデアや自主的なまちづくりの活動などについて提案する、「まちづくり提案」制度を設けている。

##### ② 活用例

- |                     |                     |
|---------------------|---------------------|
| 1) 協力(後援、アダプトシステム等) | 3) 共催(実行委員会、協議会等)   |
| 2) 資金助成(みなまちサポート)   | 4) 委託(行政サービスの一部委託等) |

#### 2) みなまちサポート事業 | 軽井沢町

##### ① 概要(抜粋)

町内において、住民主体で行われる「まちづくり活動」の自立促進を図るため、予算の範囲内で活動費の補助を行うもの。(住民5名以上で構成する団体に限る)

##### ② 活用例

対象経費の1/2以内の助成(上限25万円)

#### 3) 官民連携による事業推進

- 民間資金を活用しながら社会的課題を解決するための事業手法等(PPP/PFI)の活用を検討する。

PPP … Public Private Partnership の略。公共サービスの提供に民間が参画する手法を幅広く捉えた概念で、民間資本や民間のノウハウを活用し、効率化や公共サービスの向上を目指す手法。  
PFI … Private Finance Initiative の略。公共施設等の建設、維持管理、運営等に民間の資金、経営能力及び技術的能力を活用することで、効率化やサービスの向上を図る公共事業の手法。 出典:国土交通省

### 5-3 | 実現化方策例

- 実現化方策例として、プロジェクトごとに基本方針を実現してくための方策例とその主体例を以下に示す。
- なお、この場合における主体とは、主体的に活動するものであり、その他のものはパートナーとして活動支援を行うことを前提とし、状況に応じて常にプロジェクトの内容は変更されていくことを想定している。
- そのため、3者が情報共有しながら統一した目標に向けて活動を進めていく必要がある。

プロジェクト	短期的プロジェクト	主体	中長期的プロジェクト	主体
北口全体			官民連携による施設開発	事・町
駅前広場	交番の移設による、しなの鉄道軽井沢駅旧駅舎口前広場の確保	住・町	しなの鉄道軽井沢駅旧駅舎口前広場の活用	住・事
	広場のイベント実施(マルシェ等)	住	駅前広場・デッキの交通機能の見直し	町
新旧軽井沢都市軸	望ましい町並み像についての議論(ガイドラインの作成と周知等)	住・事 町	沿道の町並み修景	住・事 町
歩いて楽しめる沿道賑わい軸	駅前広場と連携した横町でのイベント実施(マルシェ等)	住	沿道へのテナント誘致	事・町
	望ましい町並み像についての議論(ガイドラインの作成と周知等)	住・事 町	沿道の町並み修景 道路美装化	住・事 町 住
みどり・文化軸	沿道開発予定施設への提案	町・住	矢ヶ崎公園の改修(水質浄化・遊具等の改修)	町・住
	国道18号の横断歩道等の設置	町・住 事	新軽井沢会館・矢ヶ崎公園管理棟の民間活用	町・事
	矢ヶ崎公園でのイベント実施	事	沿道の町並み修景	住・事 町
	矢ヶ崎公園等の改善計画づくり	町		
	調整池の名称募集	町・住		
他拠点との連携強化	付近イベントとの共同開催	住	公共交通の強化	事
その他	一元的なプロモーション	町・事		

住:住民、事:事業者、町:軽井沢町

## 5-4 | 今後の展開に向けて

- このまちづくりデザインガイドは、今後の軽井沢駅北口ステーションフロント地区での様々な計画や活動の指針になるとともに、次の段階で進められる新軽井沢地区のエリアデザイン具現化に向けて活用されることが望まれる、さらには、近い将来、改訂される軽井沢町の都市計画マスタープランに組み入れられることを深く願うものである。
- 住民の方々には、生活目線での様々な地域活動を行う際の指針として、「5-2.まちづくりに関する制度」や「5-3.実現化方策例」なども参照しながら下図のように短期的イベントなどから始め、徐々に活動期間を長くしながら中長期的取組みにつなげていくことで支援の輪を広げていき、エリアデザインの具現化に向けて合意形成を図っていくことを期待したい。
- 事業者の方々には、分野別方針で描いたまちの将来像の実現に向けて、方針と調和した民間事業の展開を願うものである。



図 5-2 活動の展開イメージ

---

軽井沢 22 世紀風土フォーラム  
軽井沢駅北口ステーションフロント構想 プロジェクトチーム

座長	浅野 光行	早稲田大学名誉教授
委員	中村 英夫	日本大学理工学部教授
	鈴木 幹一	軽井沢 22 世紀風土フォーラム基本会議 副会長
	貫名 礼恵	軽井沢 22 世紀風土フォーラム基本会議 委員
	長澤 伯穂	しなの鉄道株式会社 経営戦略部経営企画課長
	新軽井沢の明日を語る会	

※ 2018(平成 30)年 3 月現在

事務局: 軽井沢町総合政策課都市デザイン室

発行年月: 2018(平成 30)年 3 月

---