

守山駅東口再整備 基本構想

令和5年3月

守 山 市

守山駅東口再整備 基本構想

目 次

はじめに	1
基本構想の構成	2
1. 守山駅東口の再整備方針	3
2. 守山駅東口周辺の現況	4
(1) 土地利用	
(2) 交通施設	
(3) 都市計画条件	
(4) 権利関係	
(5) 駅東口周辺の交通量	
(6) 駅周辺駐車場の利用状況	
3. 守山駅東口周辺基本構想	8
3-1 前提条件の整理	8
(1) コンセプト	
(2) 守山駅東口における配置機能	
(3) 駅東口ロータリーの配置計画案	
3-2 将来土地利用ゾーニング	12
3-3 アクセス動線	13
(1) 主要な歩行者、自転車、自動車動線	
(2) 各種動線確保のための施設のあり方	
3-4 基本構想図	17
4. 再整備に向けた取り組み、課題整理	27
4-1 段階的な整備の考え方の整理	27
4-2 整備手法の整理	30
(1) 整備方策及び事業手法の整理	
(2) 補助メニューの整理	
4-3 今後の計画検討にあたっての課題整理	34

はじめに

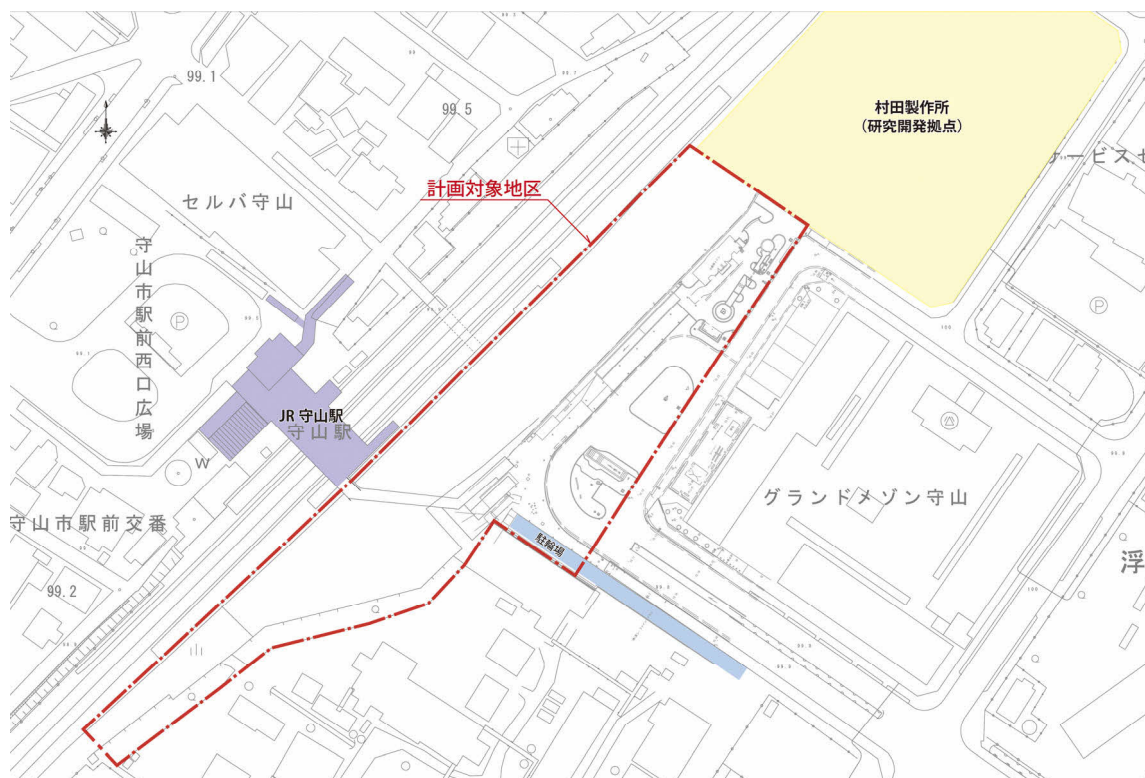
JR 守山駅周辺は市の玄関口として、多様な都市機能の集積を図り、文化・交流・にぎわいの核となる中心拠点の形成が求められています。

そうした中、守山駅東口において株式会社村田製作所の研究開発拠点施設整備が行われることになりました。

市ではこれを契機として、駅東口の低未利用地を活用した新たな都市機能の集積と、これにあわせた東口ロータリーの再編整備を図ることで、市の玄関口にふさわしい中心拠点の形成を目指したいと考えています。

そこで今回、駅東口の再整備にあたり、下図の計画対象地区で、再整備基本構想を作成しました。

この基本構想は、駅東口での再整備を検討していくためのたたき台であり、今後、議論を深めて検討していくための基礎資料とします。



基本構想の 構成

1 守山駅東口の 再整備方針

- ・上位・関連計画における守山駅周辺の位置づけと守山駅東口での開発動向を踏まえ、守山駅東口の再整備方針を整理します。



2 守山駅東口周辺 の現況

- ・既往調査を踏まえ、計画対象地区における土地利用及び交通施設等の現況と守山駅東口周辺の交通利用の実態について整理します。



3 守山駅東口周辺 基本構想

- ・1・2を踏まえ、守山駅東口周辺の基本構想を作成します。
- ・作成にあたっては、前提条件を整理した上で、将来土地利用ゾーニング及びアクセス動線を検討し、これらを基に駅東口ロータリー配置計画案（3案）をベースとした基本構想図を3案作成します。
- ・なお、この基本構想は東口の再整備を検討していくためのたたき台であり、今後、議論を深めて検討していくための基礎資料とします。



4 再整備に向けた 取り組み・課題 整理

- ・基本構想図を基に、再整備に向けた段階的な整備の考え方と整備手法の整理を行います。
- ・また、再整備に向けた今後の取り組みとして、まずは今回の基本構想を踏まえた基本計画の検討が必要ですが、この計画検討にあたっての課題を整理します。

1

守山駅東口の 再整備方針

【上位・関連計画における守山駅周辺の位置づけ】

[総合計画]

- 守山駅周辺に、文化・交流・にぎわいの核となる商業地の中心拠点区域を配置
- 守山駅前西口広場の渋滞解消対策の実施

[大津湖南都市計画区域 整備、開発及び保全の方針]

- 守山駅を中心とする地区は、市の中心商業地として商業機能の強化に努める
- 守山駅西口地区で市街地再開発事業が完了しているが、今後とも都市機能の充実を図る

[都市計画マスタープラン]

- 守山駅周辺を含む中心市街地では中心拠点区域を形成し、行政、商業、文化、医療・福祉、業務及び交通結節点等の多様な都市機能の集積を図る

[景観計画]

- 守山駅前では、都市間競争の中で勝ち抜ける「守山の顔づくり」に相応しい魅力的な市街地景観を創出

【守山駅東口での開発動向】

- ・株式会社村田製作所の研究開発拠点施設整備
- ・都賀山荘の移転整備

【守山駅東口の再整備方針】

- 守山駅東口周辺において新たな都市機能集積・土地の高度利用化を推進するとともに、これにあわせた駅東口ロータリーの再編整備を行い、東西連携も見据えながら、市の中心拠点形成を図ります

2

守山駅東口周辺の 現況

(1) 土地利用

- ・地区の南東側に駅前広場(ロータリー)があり、その北西側には平面駐車場(コインパーキング)と鉄道廃線用地、南西側には市営駐輪場(守山駅東口自転車駐輪場)と工場用地(緑地)があります。
- ・平面駐車場は現在、地区外北側の道路から車が入り出ており、宅地の形状や接道状況があまりよくありません。また、平面駐車場内には自由通路(跨線橋)と JR 架線があるため、宅地利用に制限があります。

■ 土地利用現況・交通施設現況図



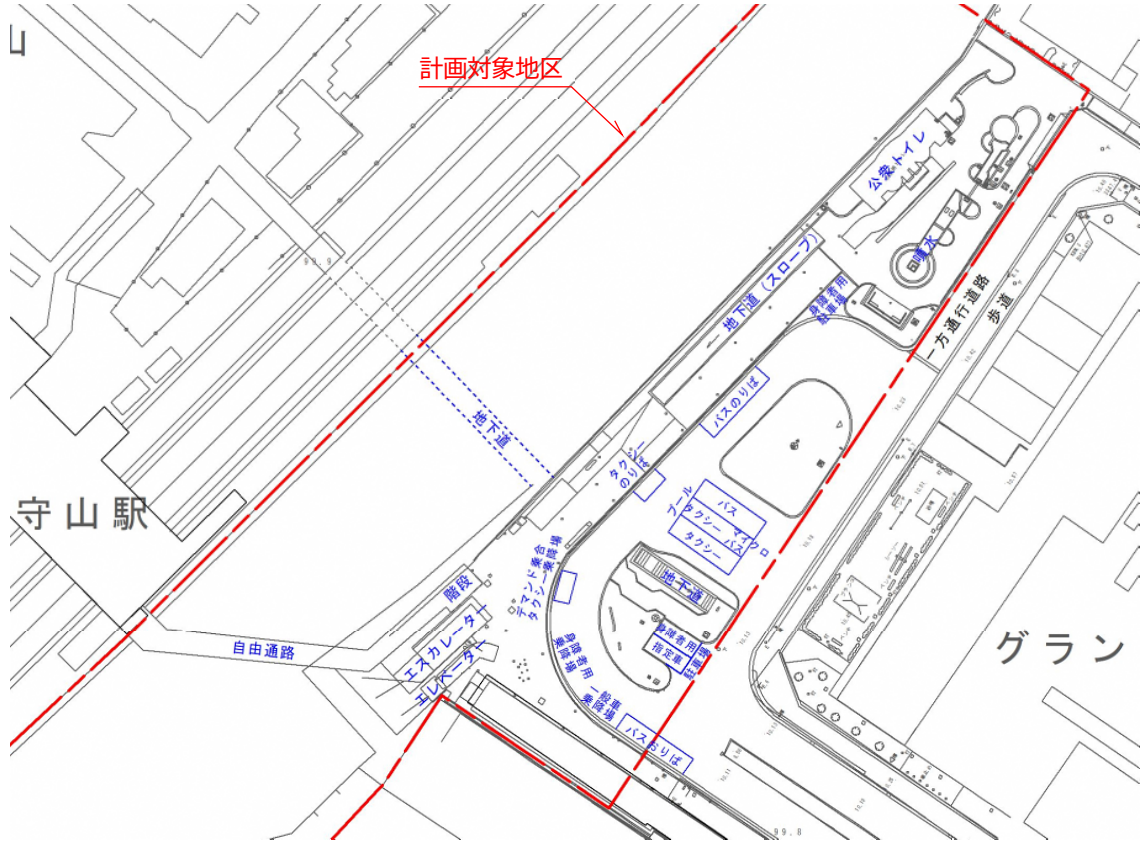
(2) 交通施設

- ・地区の主な交通施設として、駅前広場(ロータリー)とその南東側の一方通行道路(北東から南西への一方通行)があります。
- ・駅前広場には一般車、身障者専用、タクシー、バス等の車両ごとに乗降場やプール(駐車場)が整備されています。
- ・駅西口への歩行者のアクセス路としては、自由通路(階段、エスカレーター、EV)と地下道(階段及びスロープ：自転車通行可)が整備されていますが、地下道は老朽化が著しくなっています。

■ 駅東口における 交通機能及び施設

機能・施設	概要
乗降場	・一般車(1台) ・身障者専用(1台) ・タクシー 乗り場、降り場(各1台) ・路線バス及びコミュニティバス 乗り場、降り場(各1台)
プール	・タクシー(2～3台) ・大型バス(2台) ・マイクロバス(1台)
専用駐車場	○身障者専用(2台) ○指定車(1台)
その他施設	○自由通路(階段、エスカレーター、EV) ○地下道(階段、スロープ) 出入口2か所 等

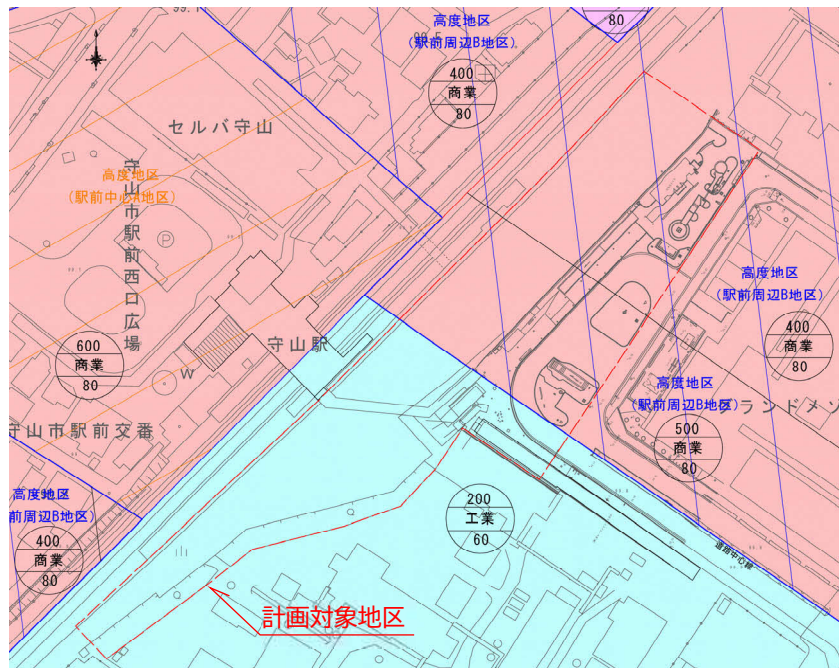
■ 駅東口駅前広場施設配置現況図



(3) 都市計画条件

- ・本地区は地区南側の4車線道路の中心線を境に商業地域(容積率500%・400%、建蔽率80%)と工業地域(容積率200%、建蔽率60%)に指定されています。
- ・また、商業地域は高度地区(駅前周辺B地区)に指定され、建物の高さが20m以下に制限されています。

■ 都市計画条件図



(4) 権利関係

- ・本地区の土地所有者は、守山市、日本貨物鉄道(株)、西日本旅客鉄道(株)、東レ・ファインケミカル(株)の4者です。

■ 土地所有状況図

(登記簿、公図等を基に概ねの位置を図示)



(5) 駅東口周辺の 交通量

(出典:守山駅東口のあり方検討調査業務 報告書(令和4年10月))

【調査日時】

- ・ 令和4年6月1日(水) 晴天
- ・ 令和4年6月14日(火) 雨天

【調査結果】

① 歩行者、自転車の交通量

- ・ 守山駅東口と西口の断面交通量を比較すると、西口の断面交通量の方が多いです。
- ・ 守山駅東口の方面別の交通量で最も多かったのは、駐輪場前の歩道で、駅から南東方面へ向かう人が多かったです。
- ・ 雨天時の歩行者、自転車の交通量は、晴天時よりも減少している地点が多い。特に駐輪場前の交通量が減少しており、自転車交通量が晴天時と比べて半分以下となっています。

② ロータリー全体の同時駐停車台数

- ・ 晴天・雨天調査共に夕方の方が同時駐停車台数が多い結果となり、平均同時駐停車台数も夕方の方が多いです。
- ・ 晴天・雨天調査共に朝は特に7時台が多く、夕方は18時台が多いです。
- ・ 雨天調査の同時駐停車台数は晴天調査よりも多いです。

(6) 駅周辺駐車場の 利用状況

(出典:守山駅東口のあり方検討調査業務 報告書(令和4年10月))

【調査日時】

- ・ 令和4年6月21日(火)(曇り一時雨) 7時、13時、19時

【調査結果】

< 駅周辺駐車場の利用状況について >

- ・ 稼働率について、駐車場によっては100%稼働しているところもありますが、一方で、1日を通して50%未満の稼働率の駐車場もあります。
- ・ 駅西口側の方が、駅東口側に比べて駐車場数が多いです。
- ・ 稼働率のピークが13時台の駐車場が多いです。
- ・ 大まかには、料金が安いところほど稼働率が高いです。

< 運用状況について >

- ・ 駅西口側の駐車場の方が需要が高いため、料金を高めに設定している駐車場が多くなっています。
- ・ 駅西口側では、夜の時間帯で料金を安くしている駐車場もあります。
- ・ 守山駅周辺では、ほとんどの駐車場で24時間営業をしています。

3

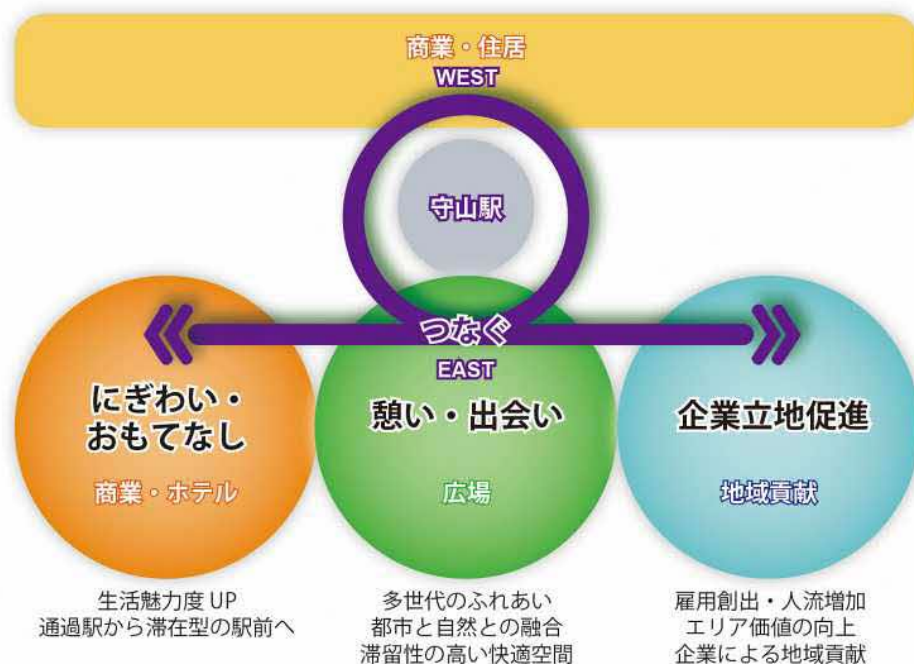
守山駅東口周辺 基本構想

3-1

前提条件の整理

(1) コンセプト

・守山駅東口再整備のコンセプトを下記のとおり設定します。



(2) 守山駅東口における配置機能

- ・コンセプトを踏まえ、本地区に配置する機能（施設）を下記のとおり設定します。

配置機能(施設)	内容
駅前広場	・交通空間（ロータリー） ・環境空間（憩いの広場）
企業施設	・企業用地
複合商業施設	・商業機能（店舗）、宿泊機能（ホテル）、 駐車場の複合施設

(3) 駅東口ロータリーの配置計画案

（出典：守山駅東口のあり方検討調査業務 報告書(令和4年10月)）

【必要機能の考え方】

- ①ロータリーの全体の必要機能のバース数は、駐停車実態調査結果※および交通量調査結果※を基に、現況利用を踏まえ設定します。

※令和4年6月1日（水）晴天調査実施、6月14日（火）雨天調査実施

- ②一般車乗降場（身障者用乗降場含む）のバース数については、ロータリーをコンパクト化するために、ロータリー内、カラー舗装区分や銀行前の道路も含めた全体で駐停車需要を満たすこととします。

- ③タクシー乗車場、降車場については、極力コンパクトに連続して確保します。



【必要機能のバース数】

①一般車乗降場（身障者専用乗降場含む）

- ・現状維持とし、8台分確保します。

②タクシー乗降場

- ・乗車場 1台、降車場 1台を確保できるよう検討します。

③バス乗降場

（路線バス、コミュニティバス）

- ・将来の公共交通確保の観点から乗車、降車 1バースずつ確保します。

- ・なお、企業送迎バス等については自由使用の範疇であり、引き続き一般車乗降場を活用します。

④身障者用駐車場・指定車駐車場

- ・それぞれ 1バース分確保します。

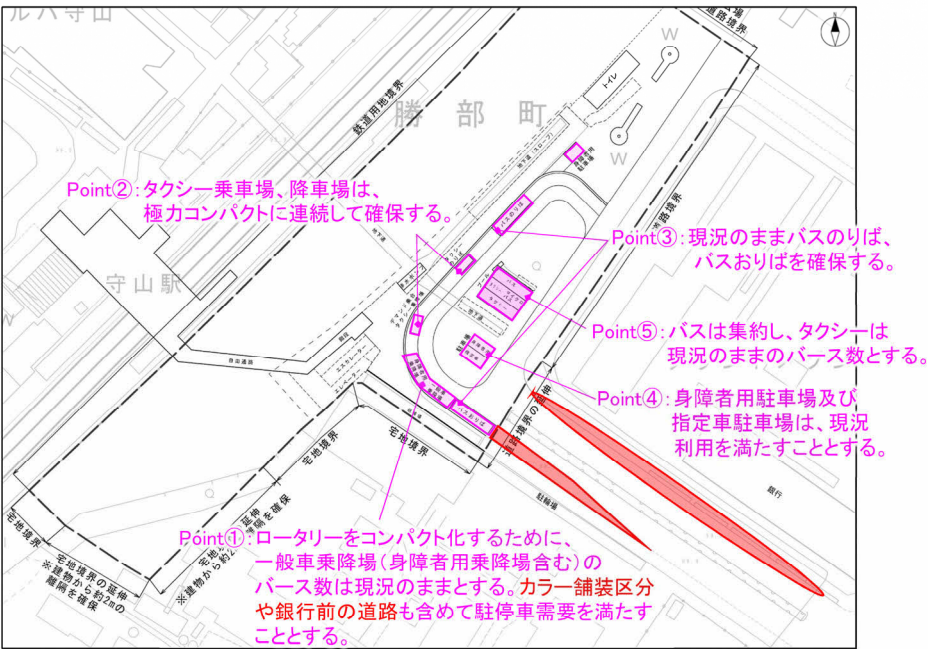
⑤プール

- ・バスは集約し、タクシーは現況のままバース数を残します。

機能および施設		現況	計画	
			晴の値採用	【参考】 雨の値採用
一般車 (身障者用含む)	乗降場	5～8※	最大10	16
タクシー	乗車場	1	1	1
	降車場	1	1	1
路線バス及び コミュニティバス	乗車場	1	1	1
	降車場	1	1	1
プール	タクシー	2～3	2～3	2～3
	マイクロバス	1	1	1
	大型バス	2		
専用駐車場	身障者専用	2	1	1
	指定車	1	1	1

※身障者専用乗降場およびカラー舗装部分含む
カラー舗装部分は、切り欠きの部分までで合計5台、切り欠き部分を
含めると合計8台
※調査結果より、企業送迎バス等についてはピーク時で4台であった。

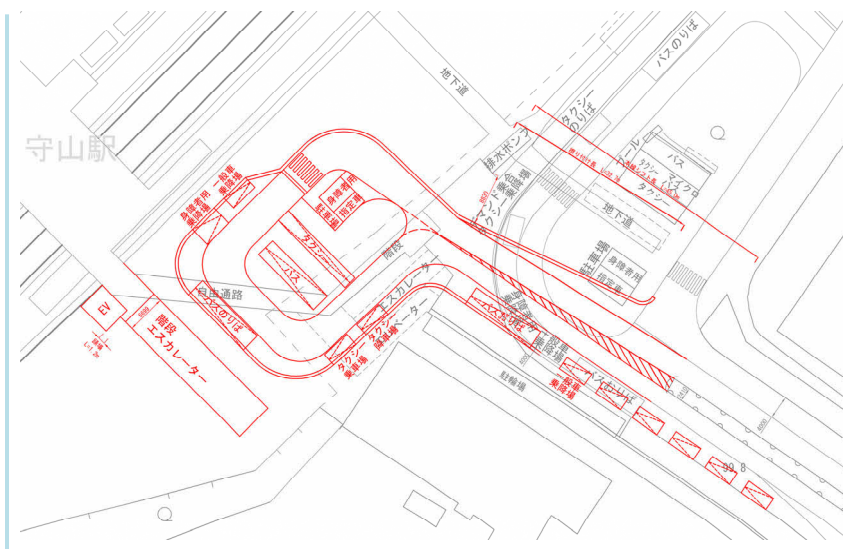
■ 必要機能の考え方



【配置計画案】

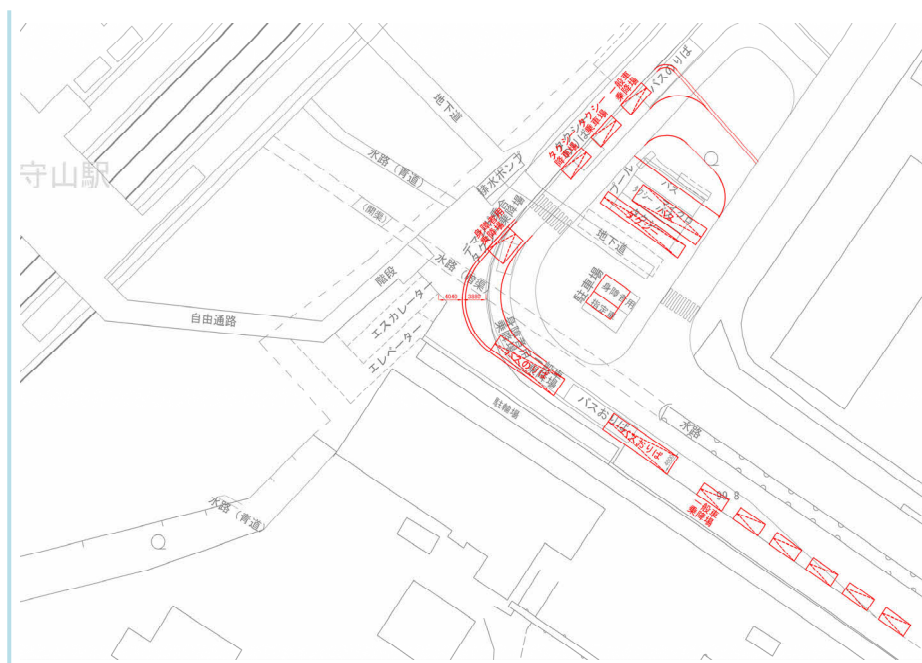
■ ①案

NPC 東口駐車場を
なくし、駅側にロー
タリー機能を移動



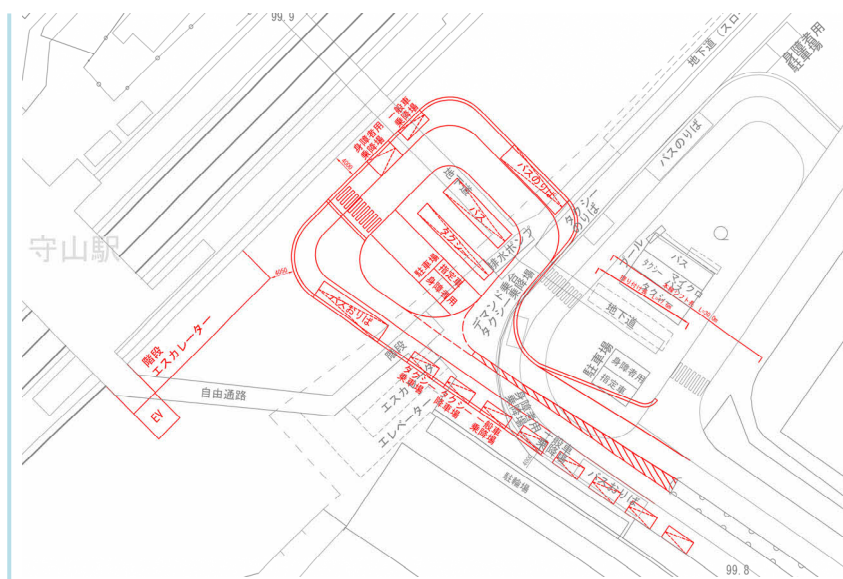
■ ②案

現況のロータリー形
状を活かし、規模を
縮小



■ ③案

NPC 東口駐車場を
なくし、線路側（地
下道側）にロータリー
機能を移動

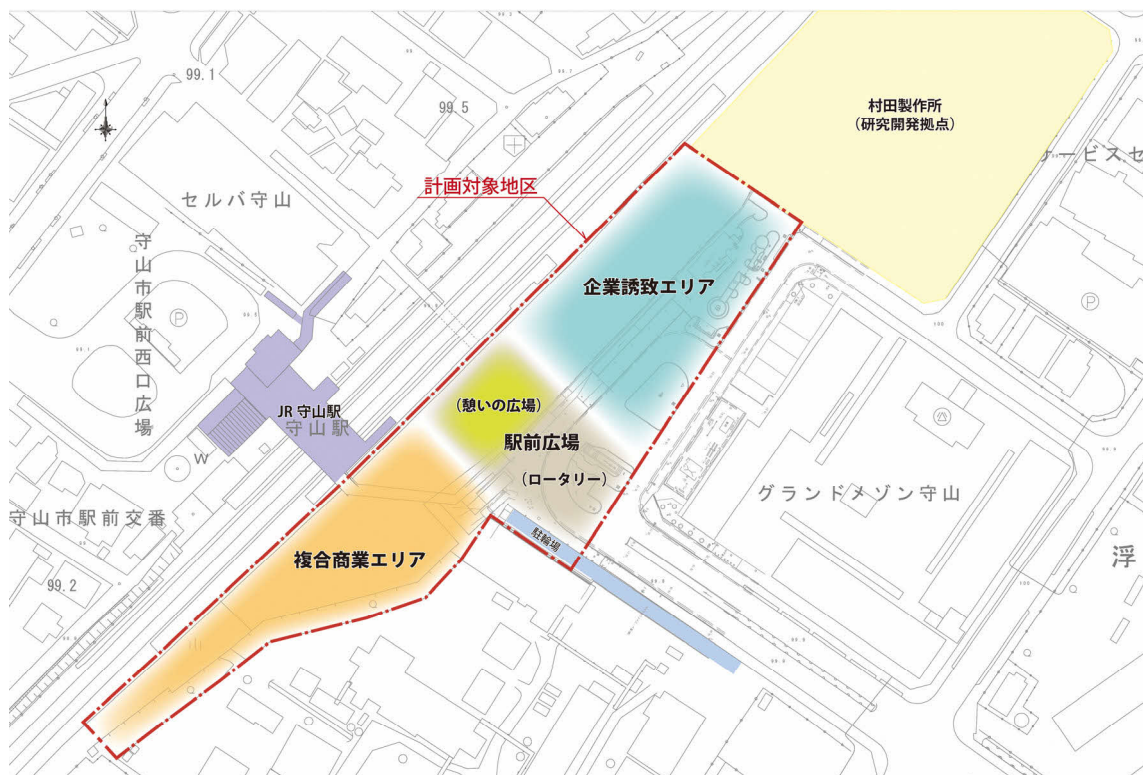


3-2

将来土地利用 ゾーニング

- ・駅前広場（交通空間（ロータリー）＋環境空間（憩いの広場））は、駅東口ロータリーの配置計画案(3案)を踏まえ、案ごとに形状の違いはあるものの、地区中央の概ね現況ロータリーから線路までの範囲で配置します。
- ・企業施設は「企業誘致エリア」とし、駅前広場の北東側の、村田製作所に隣接して配置します。
- ・複合商業施設（商業・ホテル・駐車場）は「複合商業エリア」とし、駅前広場の南西側の、駅改札に近い位置に配置します。

■ 将来土地利用ゾーニング図



3-3

アクセス動線

(1) 主要な歩行者、自転車、自動車動線

・必要と考えられる主要な歩行者、自転車、自動車動線は下記のとおりです。

【歩行者動線】

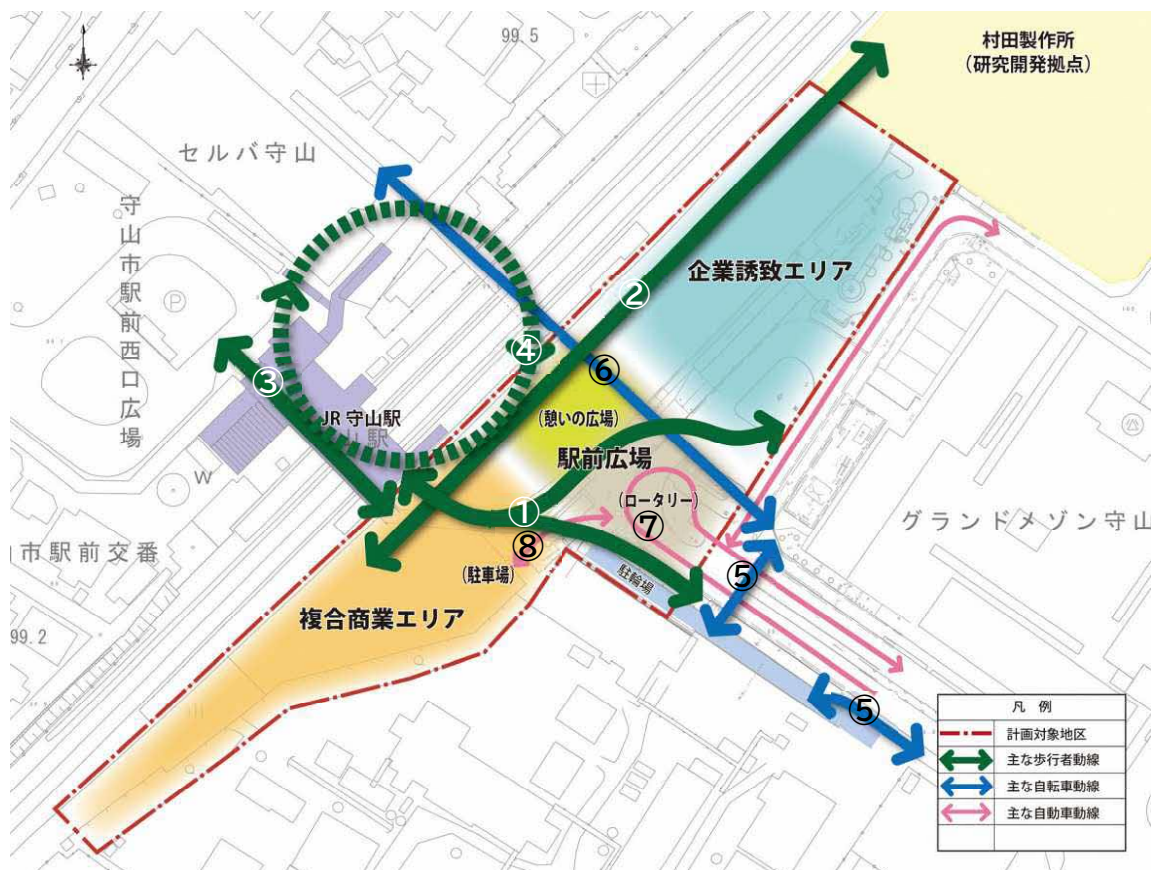
- ①地区周辺から駅へのアクセス動線
- ②駅と複合商業エリア、企業誘致エリア、村田製作所を結ぶ動線
- ③駅東口と西口を連絡する動線
- ④駅東西の一体化・賑わい創出に向けた駅東口・西口の施設を結び回遊性を生み出す動線

【自転車動線】

- ⑤地区周辺から駐輪場へのアクセス動線
- ⑥駅東口と西口を連絡する動線

【車両動線】

- ⑦地区周辺から駅ロータリーへのアクセス動線
- ⑧地区周辺から複合商業エリアの駐車場へのアクセス動線



(2) 各種動線確保のための施設のあり方

【歩行者動線】

- ・ 村田製作所の開業により、短期的に歩行者交通量、動線パターンに大きな変化が考えられ、通勤などの歩行者の安全安心な歩行環境を創出する必要があります。
- ・ 特に、駐車場へのアクセス車両との交差箇所については、安全対策を徹底する必要があります。
- ・ また、市の中心拠点として、東西の連携、回遊性向上のため東西アクセス機能強化が必要です。

【自転車動線】

- ・ 駅東西のアクセス動線について、現状は地下道によるアクセスのみですが、今後東口再整備にあわせて、そのアクセス方法等について、地下道の存廃も含め検討し、東西の自転車動線処理が円滑になされるよう検討が必要です。また、現在は歩行者動線と錯綜状態にありますが、通行空間の分離なども含め、歩行者とともに安全安心な通行環境とする必要があります。
- ・ 駐輪機能について、今後の土地利用の進捗にあわせて、現在の駐輪場の移設も含めた再配置の検討が必要です。

【自動車動線】 (駐車場への アクセス動線)

- ・ 駐車場の配置、アクセス路については、歩行者や自転車との交錯を極力避けるとともに、交錯箇所については、安全対策を徹底する必要があります。
- ・ また、駅ロータリーの自動車動線への影響についても、十分検討し、入庫待ち車両による影響を最小限に抑える必要があります。
- ・ さらに、東口全体の魅力的な空間創出のため、駐車場配置やアクセス路については歩行者回遊動線への影響軽減に配慮する必要があります。その際に、西側での確保や隔地駐車場なども視野に入れた検討が必要です。

**【東西アクセス機能強化】
(ペDESTリアンデッキ
の整備)**

- ・ 守山駅周辺において市の玄関口にふさわしい中心拠点の形成を図る際に、駅東西の連携と駅周辺の回遊性強化は重要な要素となります。
- ・ また、本地区での複合商業エリア及び企業誘致エリアにおける土地の高度利用化を想定した場合、JR 利用者の駅東西のアクセス利便性を向上することで、来訪者にストレスなく目的地にアクセスさせるように都市基盤を整備していく必要があります。
- ・ 現在、守山駅周辺には人が安全かつ自由に行き来できる JR を跨ぐ道路がないことから、駅周辺の回遊性を向上させる方法として、自由通路の拡張やペDESTリアンデッキの設置は効果的です。
- ・ 今後、ペDESTリアンデッキの必要性について検討する際には、短期的な東口の整備方針だけでなく、長期的な東口及び西口の将来像を見据えることが重要です。
- ・ 一方で、ペDESTリアンデッキは一度設置したら、簡単には撤去できないため、設置検討については、東口の地上レベルに配慮しながら、最低限の配置計画を検討し、回遊を促進させる必要があります。
- ・ そのため、今後検討に必要な視点は次頁のとおりです。

**【ペDESTリアンデッキの
必要性及び立案検討に
必要な視点】**

① 将来的な東西の回遊性向上への寄与

- ・ 将来（中長期）を見据えた東西の連携の必要性
- ・ 1 階レベル（グラントレベル）での回遊軸の確保可否
 - 現状鉄道が存在し、確保不可
 - 鉄道をあげる（連続立体交差等）ことは物理的・経済的にも難しい
- ・ 地下レベルでの確保も物理的・経済的にも難しい
- ・ 西口はデッキレベルで歩行者動線が整備
- ・ JR 改札口も 2 階レベル（デッキレベル）に設置
- ・ 駅から複合商業施設・企業施設へのアクセス強化の必要性

⇒ **デッキレベルで回遊軸を設定することが望ましい**

② 歩車分離

- ・ 安心・安全な歩行動線確保の必要性
 - 移動利便性・快適性の向上は駅・まちの一体的な空間形成、鉄道による地域分断の解消、にぎわいや交流の創出などの効果を生み出すことが可能
- ・ 駅前広場用地の制約からグラントレベルでは歩車分離できない
 - 重層利用の必要性

⇒ **デッキレベルは歩行者系、地上レベルは自動車で動線処理**

③ 玄関口にふさわしい景観形成や地上レベルからの視認性の確保

- ・ 駅は地域のシンボル、ランドマークとしての機能を有しており、地域の「顔」となりうる場所である。よって、地域の個性を表す景観形成や駅利用者及び駅周辺来訪者の視認性を確保するため、デッキ等による景観疎外要素は極力必要最小限とし、開放感のある空間創出が望まれる。

⇒ **デッキ部は必要最小限にしてオープンスペース(広場空間)を最大限確保**

3-4

基本構想図

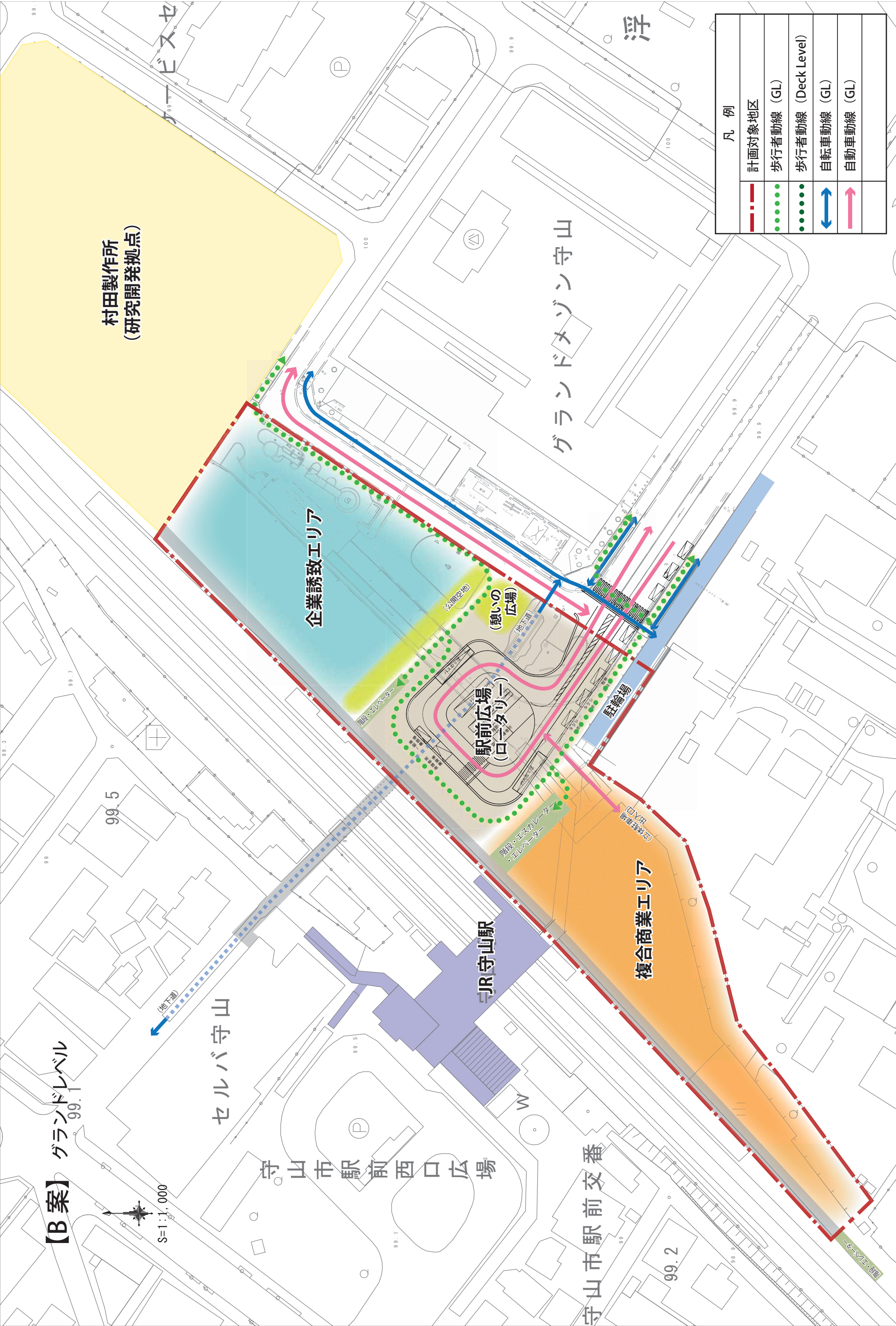
- ・基本構想図として、将来土地利用ゾーニング図に駅東口ロータリーの配置計画案（3案）を重ね、各種アクセス動線を示した図面を作成します。
- ・作成するにあたっての条件は下記のとおりです。

■ 基本構想図の作成条件

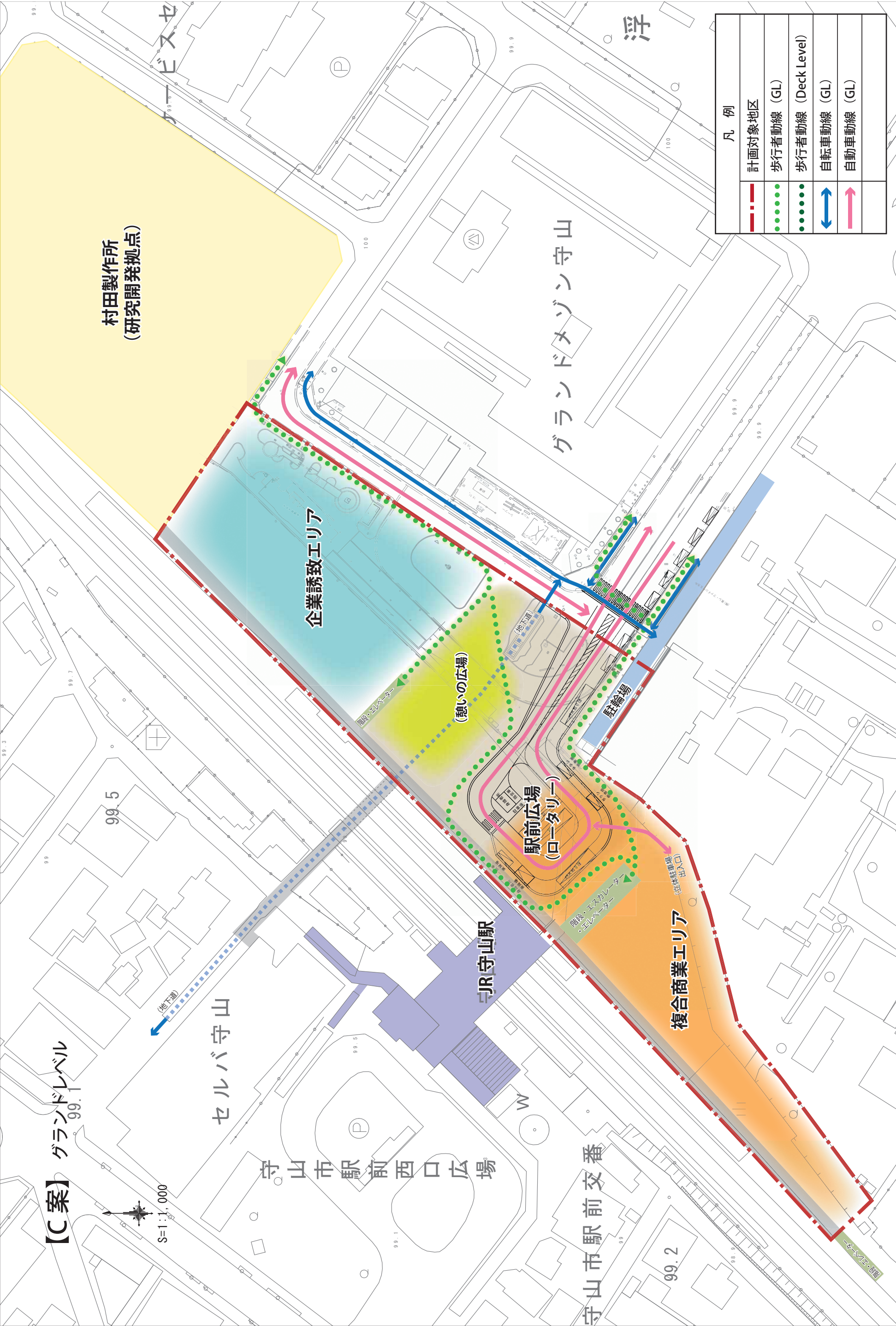
基本構想図	駅東口ロータリー配置計画案	環境空間(憩いの広場)の配置
A案	案② 既存再編	・ロータリーの北西側(1F)に憩いの広場を配置する。
B案	案③ P型	・ロータリーの北東側(1F)に憩いの広場を配置する。 ・上記の広場は比較的狭いので、企業誘致エリア内に公開空地(1F)を確保するとともに、ペDESTリアンデッキ(3Fレベル)にも憩いの広場を配置する。
C案	案① 逆P型	・ロータリーの北東側(1F)に憩いの広場を配置する。 ・上記の広場は比較的狭いので、ペDESTリアンデッキ(3Fレベル)にも憩いの広場を配置する。

【A案】

【B案】



【C案】



4

再整備に向けた 取り組み・課題 整理

4-1

段階的な整備の 考え方の整理

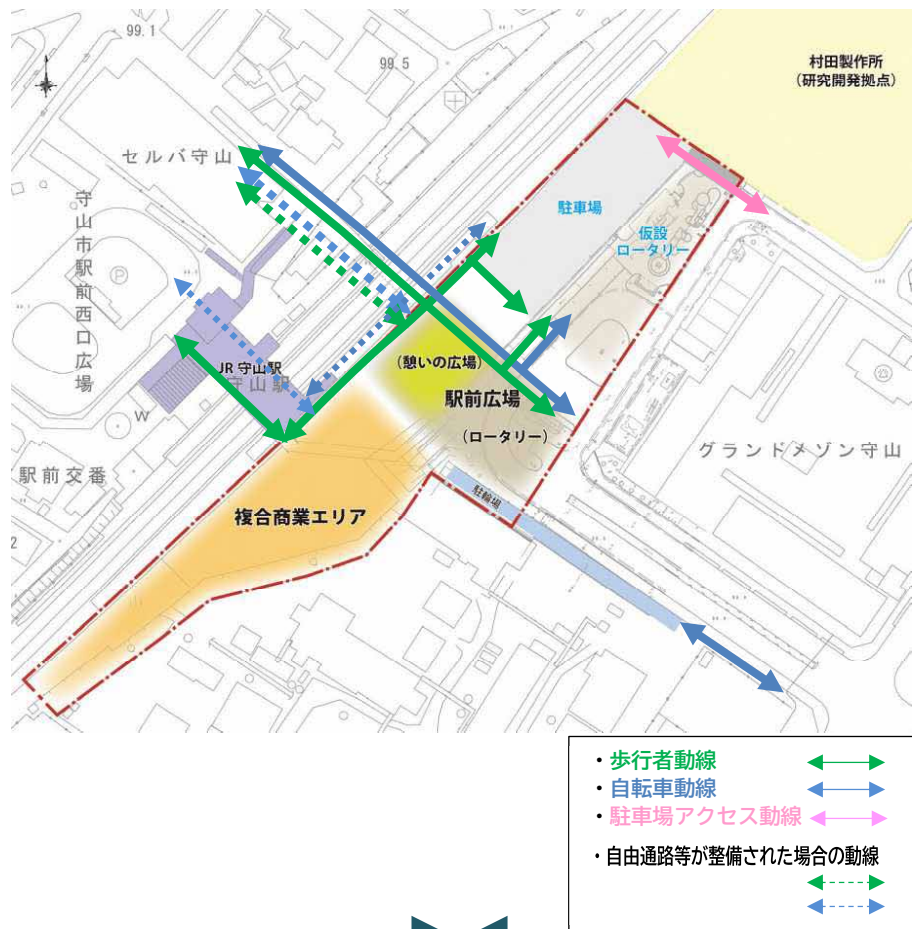
- ・基本構想図に基づき再整備を行うにあたっては、整備中でも駅利用者の利便性・安全性を確保するため、下記の点に留意しながら段階的に整備を行います。

【留意点】

- ・工事中でも本地区内で駐車場と東口ロータリー（仮設含む）を確保します。
- ・あわせて、駅改札口と東口ロータリー・東口周辺施設を結ぶ、安全でバリアフリーに配慮した歩行者動線を確保します。

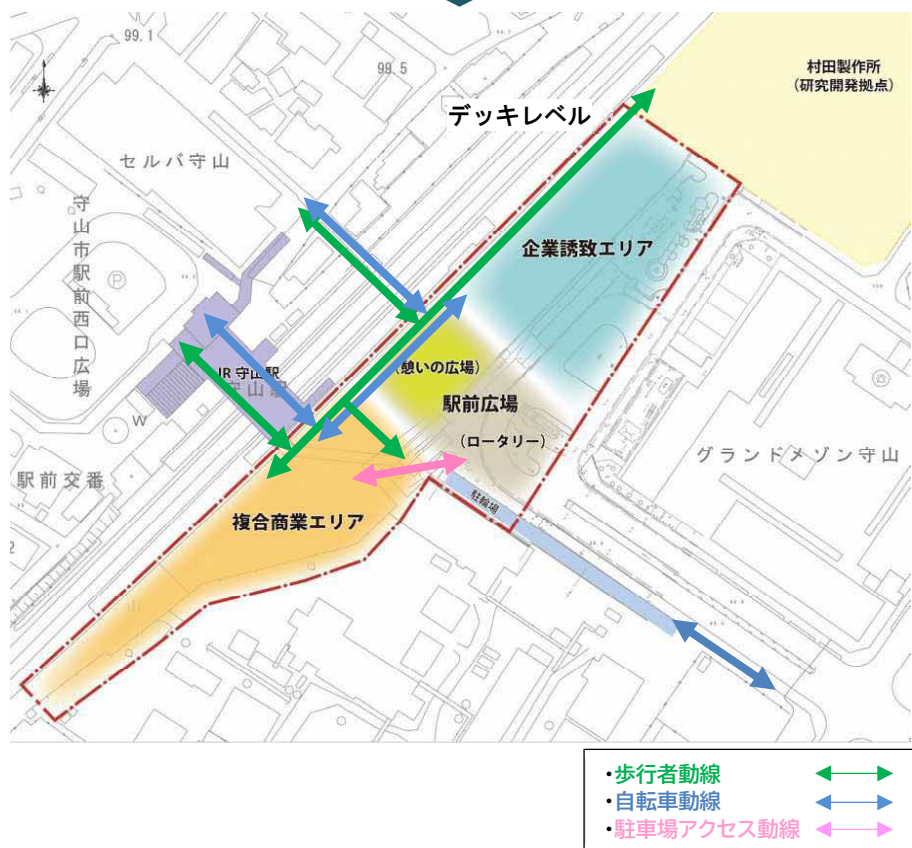
ステップ②

複合商業エリア・
駅前広場の整備



ステップ③

企業誘致エリアの
整備



4-2

整備手法の整理

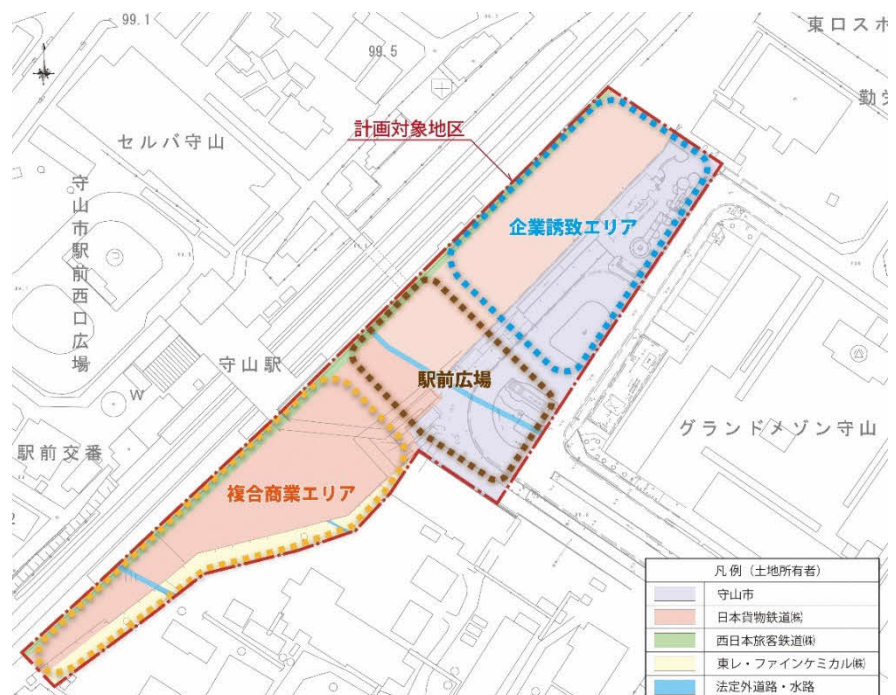
- ・基本構想図の実現に向けた整備手法について整理します。

(1) 整備方策及び事業手法の整理

- ・現状の土地の所有状況をみると、将来土地利用ゾーニングの各エリアにはそれぞれ複数の土地所有者がいます。（下図参照）
- ・そのため、整備にあたり基本的にはエリアごとに土地の権利関係の整理が必要で、土地所有状況や地権者意向に応じた事業手法の検討が必要となります。

■ 土地所有状況と将来土地利用ゾーニング

* 右図では概ねの土地の境界を示している



**A) 土地の権利関係
の整理・宅地整備
(土地の区画形質の
変更)**

- ・各エリアにおける権利関係の整理にあたっては、下記の方策が考えられます。
- ・また、土地の権利関係の整理とともに駅前広場や宅地等の整備（土地の区画形質の変更）が必要ですが、その事業手法として方策①と②の場合は「開発行為」、方策③の場合は「土地区画整理事業」があります。

地区内 土地所有者	守山市のみに する	現所有者（４名）のままとする	
権利関係 整理方策	①市が全ての 宅地を 買収する	②交換分合に より土地を 整理する	③区画整理の 換地手法に より土地を 整理する
宅地整備 (土地の区画 形質の変更) の事業手法	開発行為		土地区画整理 事業

- ・そこで、次頁に開発行為と土地区画整理事業の比較を行います。
- ・比較すると地区の特性から、以下の観点で土地区画整理事業の方が有効であると考えられます。

- 法定外道路・水路の取り扱い
- 宅地（権利関係）の再編・整理の手続き
- 建築工事着工時期
- 土地所有者にとっての登記手続き・費用、税金面

■ 開発行為と区画整理の比較

	開発行為	土地区画整理事業
申請者・ 施行者	・ 開発者が申請者となる。	・ 関係権利者による個人施行者 (<u>地方公共団体や民間事業者が施行者となる同意施行制度もある。</u>) ・ その他、土地区画整理組合、区画整理会社、地方公共団体 など
手続き	・ 都市計画法に定められた開発許可制度に則った手続き（開発許可申請）に基づく。 ➢ 手続きは官民双方で広く浸透しているが、基本的に私的な行為なので、開発者(原因者)負担の原則に則った行政指導が強い。	・ 土地区画整理法に定められた手続き（事業認可申請）に基づく。 ➢ 専門的な知識を要する面もあるが、<u>公共的なまちづくり制度に立脚した法定事業としての地位が確立</u>されており、協議・調整の場での理解が得られやすい。
道路など 公共用地 の確保	・ 基本的に<u>整備前の公共用地を開発者が購入する。</u> ・ 公共施設の廃止・新設の協議・同意を得る。 ➢ <u>里道水路は、境界立会い・用地測量・表示登記が必要。</u>	・ 公共用地の地区編入・帰属の承認を得る。 ➢ <u>整備前の公共用地を購入しなくてもよい。里道水路の面積は図上計測でよい。</u> (境界立会い・用地測量・表示登記は不要) ・ 新たに必要な用地は、各地権者が開発受益に応じて<u>土地の一部を提供すること(減歩)により確保</u>する。
宅地・ 権利関係 の再編 ・整理	・ 整備前の宅地の分筆、合筆や土地の交換・分合により行われる。 ➢ <u>手続きが煩雑で、登記費用の負担が大きい。</u> ➢ 土地の交換分合を行うと、<u>譲渡益課税や不動産取得税が発生する場合がある。</u> ➢ また、<u>登記のための費用(税金含む)が必要</u>となる。	・ 整備前の宅地がすべて道路に面した整形な土地（換地）として再配置する換地手法で行われる。 ➢ <u>換地処分による登記は施行者が行い、登録免許税が非課税</u>となる。(施行者から保留地処分先への移転登記は登録免許税が課税される。) ➢ 区画整理での土地の入れ換えは、売り買いがないものと扱われ、<u>譲渡益課税や不動産取得税がかからない。</u>
地権者の 合意形成	・ 開発に対する地権者全員の同意が必要。	・ 減歩負担や換地に対する同意が必要。 ➢ 個人施行：関係権利者全員の同意が必要
工事着工 までの 期間	・ 開発許可まで約半年 (地権者合意形成期間を除く)	・ 事業認可・仮換地指定まで (地権者合意形成期間除く) ➢ 個人施行・同意施行の場合は約半年
建築工事 の着工	・ <u>すべての工事完了検査・完了公告後に着工できる。</u>	・ <u>すべての工事が終わっていても、仮換地の使用収益開始後に着工できる。</u>
事業費 (収入)	・ 開発者の自己資金でまかなう。	・ 基本的に保留地処分金でまかなう。 ・ 条件によっては、補助金、助成金などを収入に見込むことができる。
(支出)	・ 工事費、補償費は区画整理と同額である。	・ 工事費、補償費は開発行為と同額である。

B) 建物整備

- ・整備方策の実現に向けては建物整備も必要ですが、その手法としては、「①土地区画整理事業(敷地整序型土地区画整理事業)で宅地再編・整備を行った上で任意の民間開発を行う」ことが考えられます。
- ・その他、土地・建物一体型の市街地整備手法として「②立体換地制度を活用した土地区画整理事業」、「③土地区画整理事業と市街地再開発事業との一体的施行」、「④市街地再開発事業(・個別利用区制度の活用)」があります。
- ・これらは基盤整備と建物整備をあわせた事業採算性の確保が求められ、③・④については別途、市街地再開発事業が成立するかどうかの検討が必要です。

(2) 補助メニューの整理

- ・事業手法(土地区画整理事業、市街地再開発事業)や駅前広場・ペDESTリアンデッキ等の公共施設等の単独整備に対しては、社会資本整備総合交付金の活用が可能です。
- ・この社会資本整備総合交付金について、それぞれの事業手法等に適用可能な対象事業(補助メニュー)は下表のとおりです。

	事業手法 ・ 整備施設	補助メニュー (社会資本整備総合交付金 対象事業)	主な 補助(交付) 対象
面的 整備	土地区画 整理事業	都市再生区画整理事業	・区画道路・広場などの公共施設整備費 ・立体換地建築物工事費 ・公開空地整備費など
	市街地 再開発 事業	市街地再開発事業	・調査設計計画費 ・土地整備費(建物除却、整地、補償費等) ・共同施設整備費
公共施設 等 単独整備	駅前広場	道路事業 都市再生整備計画事業 都市・地域戦略推進事業	・駅前広場整備費
	ペDESTリアン デッキ など	都市再生整備計画事業 都市・地域戦略推進事業	・ペDESTリアンデッキ整備費 ・公開空地整備費など

4-3

今後の計画検討 にあたっての 課題整理

【土地利用・交通施設等 計画検討に関して】

- ・再整備に向けては、次年度以降に今回の基本構想を踏まえた基本計画を検討・作成し、基本計画の実現に向けた取り組みを進める必要があります。

- ・この基本計画作成にあたっての主な課題を以下に整理します。

◆市民・駅利用者等の意見を踏まえた計画作成

- ・今回、たたき台としての基本構想図を作成しましたが、基本計画作成にあたっては、広く市民や駅利用者等の意見を聞き取り、これらの意見も踏まえた計画を立案し、市民と行政等とで計画を共有する必要があります。

◆駅西口との連携・機能分担を考慮した計画作成

- ・基本計画作成にあたっては、駅周辺での中心拠点形成に向けて、駅東口と西口の連携や機能分担についても考慮する必要があります。
- ・特に、交通結節機能については、駅西口での渋滞緩和策も考慮しながら、機能分担の検討が必要です。

◆市場性を踏まえた実現性の高い土地利用計画の検討

- ・本地区の導入機能・将来土地利用に関しては、市民や駅利用者等の意見を踏まえつつ、市場性を見極めながら実現性の高い計画とする必要があります。
- ・そのため、計画検討にあたっては市場調査（民間事業者へのヒアリング等）を行う必要があります。
- ・また、市場調査の結果を踏まえながら、土地利用計画の実現に向け、用途地域や容積率、建蔽率の変更など都市計画条件の検討も必要です。

◆交通事業者等の意向を踏まえた必要な交通結節機能の最適配置の検討

- ・駅東口ロータリーに関しては、村田製作所の開業や複合商業施設の立地、企業誘致により、人や車両の動きが大きく変わり、交通量が増加すると予想されることから、将来の交通の流れや交通量を見据え、関係する交通事業者（バス事業者、タクシー事業者）等の意向も踏まえながら必要な交通結節機能の最適配置の検討を行う必要があります。

◆回遊性を生み出すためのペDESTリアンデッキの設置位置の検討

- ・ 駅東西を結び回遊性を生み出すペDESTリアンデッキの設置に関しては、現在の老朽化した地下道の取り扱いや、現駅自由通路との兼ね合いなどを考慮しながら、将来を見据えた適切な位置での設置を検討する必要があります。

【整備方策検討に
関して】

◆土地所有者の将来土地活用意向を踏まえた整備方策の検討

- ・ 計画の実現に向けては、土地所有者(地権者)の理解・合意が欠かせません。
- ・ そのため、各地権者の土地を整備区域に含めることの合意を得るとともに、各地権者の将来土地活用意向を確認しながら事業手法・事業主体などの整備方策を検討し、地権者の合意を得る必要があります。