

「交通事業者ヒアリング」の実施結果

■ 実施概要

目的	守山駅東口駅前広場（ロータリー）の再整備を検討するにあたり、現在東口ロータリーを利用しているバス事業者及びタクシー事業者の意向をヒアリングにより的確に把握し、これら意向を踏まえて駅前広場の必要な交通機能ならびに配置検討をすることを目的に実施した。
実施対象者	近江鉄道株式会社（バス事業者） 近江タクシー株式会社（タクシー事業者） 守山タクシー株式会社（タクシー事業者）
日時	令和5年10月27日（金）、11月1日（水）
ヒアリング対応	サンワコン・RIA 共同企業体
ヒアリング事項	①現在のロータリーの利用状況、問題点（東口、西口それぞれ） ②東口ロータリーの再整備にあたり求める機能、規模など（乗降場・待機場の台数など） ③守山駅東口再整備基本計画の策定に向けたご意見

■ ヒアリング事項ごとの意見の内容

①現在のロータリーの利用状況、問題点（東口、西口それぞれ）

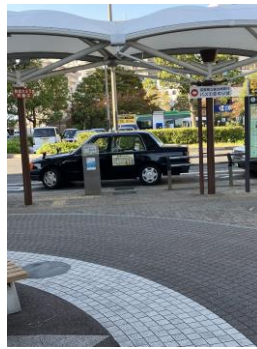
【駅周辺全体】

- ・守山市だけで解決できる課題でないことは理解できるが、西口ロータリーだけでなく、駅周辺全体の交通渋滞（鉄道東西の高架橋の渋滞等）についてもあわせて解決すべき課題である。
- ・勝部高架橋の4車線化が実現できれば良いが、当面整備は見込めないため、渋滞の要因になっている右折車への対応として、右折レーンの改良や信号制御も含めて対策が必要ではないか。
- ・当社のタクシー利用者だけでも朝8時～10時の間は予約車も含めて平均で40～50台/時間の利用がある。天候が悪いと更に利用が増える状況となっている。そのような中で、朝夕の駅周辺全体の交通渋滞は、通常の移動時間の倍の所要時間を要するため、タクシー事業者として、機会損失が非常に大きい状況となっている。
- ・守山駅のタクシー利用者で多いのは病院だが、東口側にある済生会病院の利用者も東口には待機車がないので、西口から利用するのが現状となっている。
- ・西口、東口のロータリーについては、ともに特段の問題点や課題となることはない。



【西口】

- ・西口の待合スペースにはベンチがなく高齢者等利用者目線でみて優しくない。
- ・西口ロータリー内の一般車乗降場増の要望に対応するためにバスとタクシーの待機スペースを削る結果となり、更に機能しなくなった。当社からはせめて一般車乗降場にアクセスする横断歩道の撤去を要望しているが実現できていない。
- ・西口の朝のロータリーはキャパが狭く飽和状態にある。立命館行きのバスを中心に待機スペースがロータリー内で確保できないため、バス路線の定時制が確保できない状況となっている。そのため、立命館中学・高校では、バスに乗れない学生が多いので、授業開始時間をずらす等の対応をしている。



【東口】

- ・東口には待機車を配置していない。朝方に企業の従業員を定期輸送している程度である。
- ・東口には待機車を配置していない。予約車があった際に東口を希望する利用者がいれば対応するのが現状となっている。
- ・乗降場の位置が分かりにくい。また、案内板の老朽化や路面標示が消えていて機能していない。早急に改善を要望したい。



【その他】

- ・もーりーカーは市民にとって非常に便利な制度であり、事前予約制なので一般タクシーとすみ分けはできている。しかし、今後、制度が市民に広く浸透して利用が増えることになると、予算的にも厳しくなるのではないかと危惧している。

②東口ロータリーの再整備にあたり求める機能、規模など（乗降場・待機場の台数など）

【乗降場・待機場】

- ・タクシー事業者としての意見として、乗降場及び待機場の台数は現状維持（乗降場 2 台、待機場 3 台）で問題ないが、待機場は 4 台（各社 2 台ずつ）の方が望ましい。
- ・企業従業員の輸送に中型タクシーを利用する機会が多くなっている。待機場については、中型タクシー（マイクロバス）の大きさに対応した規模を検討して欲しい。
- ・新たなバス路線は現時点では検討していないので、乗降場及び待機場の台数は現状維持（乗降場 2 台、待機場 2 台）で問題ないが、待機場は 3 台確保できると望ましい。
- ・案内サインについてはデザインの統一感と分かりやすさは必須。
- ・待合スペースについては、現在の東口と同様に、乗り場前に屋根付きベンチは必須。
- ・西口ロータリー内の再整備が難しいようであれば、西口エリアの空地进行を市で借り上げて、バス待機場にするような視点での整備も検討してほしい。



【機能面】

- ・今回のロータリー再整備にあわせて、西口は公共交通（バス・タクシー）と東口は一般車というようなすみ分けをすべきである。まずは南草津のように時間帯制限の取組（社会実験）をすべき。

<南草津事例>



③守山駅東口再整備基本計画の策定に向けたご意見

- ・駅周辺全体の交通環境の改善をセットに計画づくりを行うべきである。
- ・守山市は街全体に施設が点在しており、人口減少時代の中で住宅地も広がっていつている。バス事業者の視点で見るともっとコンパクトシティを推進すべきであり、それにあわせた交通ネットワークの構築も必要である。
- ・東口に複合商業施設の導入とあるが、どれだけ商業系の需要があるのかは未知数である。ビジネス系のホテル（東横イン等）であれば、需要があるのではないかとと思う。
- ・西口の朝の立命館行きのバス乗り場の光景は非常に問題があると思う。タクシー事業者としての意見ではないが、何か対策が必要ではないかとと思う。
- ・今後、東口の再整備を検討するにあたり、複合商業施設の導入を検討しているが、西口にあるセルバ守山の実態や経験を東口の整備に活かすべきだと思う。
- ・守山駅周辺はマンションが多くできて人口は増えているが、夜間人口であって、昼間人口が少ないので、駅前が活性化しないと思う。昼間人口を増やすための視点も必要である。例えば、滋賀で知名度のある店舗を駅前に誘致してはどうか。
- ・タクシー事業者としては、利用者の割合で大きく占める高齢者をいかに外出させることができるかがポイントであると考えている。
- ・今年の大雪の際にタクシーが駅に一台もいなくなり駅にタクシーが来る見込みがない状況の中、待合者が駅で待機せざるを得ない状況があった。このような緊急事態に対応するためにも駅前に解放できる公共スペースがあっても良いと思う。
- ・先日のイナズマロックフェスの際にシャトルバス発着場となる東口に利用者を誘導する際に、西口から地下道を経由して東口のバス乗り場へ誘導するルートを採用していたが、SNS でもバス乗降までの誘導がスムーズで快適であるとの意見もあり、効果的であったと感じている。今後、東西の動線計画を策定する際の参考になるのではないかとと思う。
- ・計画づくりは非常に良い取組だと思っているので、出来るだけ早く良い計画を策定してもらい、出来るだけ早く実現できるように頑張ってもらいたい。

■ ヒアリング結果（まとめ）

●現在のロータリーの利用状況、問題点について

- ・西口、東口それぞれの問題だけでなく、朝夕の慢性的な交通渋滞等の交通問題による営業面への影響もあり、守山駅周辺全体としての交通課題の改善を求める意見があった。
- ・タクシー事業者の意見として、案内板の老朽化や路面標示、待合スペース等の改善を求める意見があった。
- ・バス事業者の意見として、西口のバス待機場のスペース不足により運航面での影響が生じている点やロータリー内の交通動線の改善を要望する意見があった。

●東口ロータリーの再整備にあたり求める機能、規模などについて

- ・再整備後の東口ロータリーの交通機能としては、基本的に現状確保を要望する意見であった。
- ・タクシー事業者の意見としては、現状維持（乗降場 2 台、待機場 3 台）で問題ないが、待機場は 4 台（各社 2 台ずつ）の方が望ましいとの意見であった。加えて、利用者ファーストの視点（サイン、待合スペース等）での整備が必要との意見があった。
- ・バス事業者の意見としては、乗降場及び待機場の台数は現状維持（乗降場 2 台、待機場 2 台）で問題ないが、待機場は 3 台確保できると望ましいとの意見であった。
- ・東口のロータリー再整備にあわせて、西口は公共交通（バス・タクシー）と東口は一般車というようなすみ分けをすべきとの意見があった。

●守山駅東口再整備基本計画の策定に向けたご意見について

- ・飽和状態に陥っている西口ロータリーも含め、駅周辺全体の交通動線の強化（高架道路の複線化）や改善（信号制御、右折レーンの改良等）とあわせた計画づくりが必要との意見があった。
- ・コンパクトシティの視点や昼間人口や交流人口の増加等するための方策も含めての計画づくりが必要との意見があった。