■民間事業者ヒアリングの実施結果について

【目的】

- ・ 守山駅東口の再整備を検討するにあたり、民間活力による施設立地の可能性を探ることや、事業実現に向けての問題等を把握することを目的として民間事業者へのヒアリングを実施する。

【実施時期】

- ・ 令和5年10月～11月

【ヒアリング先】

- ・ 民間開発事業者 7社（総合ディベロッパーなど）

【ヒアリング項目】

主な項目	内容
守山駅東口の立地評価・各用途の立地可能性	<ul style="list-style-type: none"> ・ 周辺人口、駅乗降客数、交通環境、商圈環境等の客観的データから捉えた守山駅東口の市場性を分析・整理し、①商業、②事務所（オフィスビル）、③企業誘致、④ホテル、⑤駐車場、⑥住宅等の各用途の立地可能性の現状を確認する。
各用途を整備する場合の計画条件	<ul style="list-style-type: none"> ・ 守山駅東口にて①商業、②事務所（オフィスビル）、③企業誘致、④ホテル、⑤駐車場、⑥住宅等を整備していく場合において、望ましい計画条件を把握する。（経済合理性の高い規模、業種業態、フロア面積、客室数、住戸数など）
アクセス動線の考え方	<ul style="list-style-type: none"> ・ 東口の回遊性を高めていくための歩行者動線、自転車動線、車両動線の望ましいあり方と、東西の回遊性向上のために必要な環境整備という観点から、東西通路（駅構内自由通路、地下道、ペDESTリアンデッキ等）の望ましいあり方や、ペDESTリアンデッキ（東西移動および東口）の望ましい位置、規模、形状などを把握する。

【民間活力による施設立地可能性に関するヒアリング調査結果 まとめ】

	立地可能性 (評価)			ポジティブな意見	ネガティブな意見	計画条件等
	○：立地可能性がある	△：条件次第では立地可能性はある	×：立地可能性が低い			
	○	△	×			
東口全体の 評価	4社	2社	1社	<ul style="list-style-type: none"> ・JR東海道線の新快速停車駅であり、交通便利性が高い ・企業誘致による乗降者や周辺人口の増加が見込めるエリア 	<ul style="list-style-type: none"> ・現状、活気があるエリアとは言えず、西口の方がポテンシャルは強い 	-
商業施設	5社	0社	2社	<ul style="list-style-type: none"> ・適正な規模であれば実現可能である ・「生活密着型」や「日常利便性を高める」商業施設の可能性は高い 	<ul style="list-style-type: none"> ・駅利用者が少なく商業展開は難しい ・西口の状況をふまえると可能性は低い 	<ul style="list-style-type: none"> ・スーパー、ドラッグストア、クリニック、100均、理美容、カフェ、飲食、塾 など ・1階～3階 ・床面積700㎡～5,000㎡
事務所 (オフィスビル)	1社	3社	3社	<ul style="list-style-type: none"> ・自社事務所としての可能性はある ・企業誘致関連の需要が発生すると貸事務所としてのニーズが生じる 	<ul style="list-style-type: none"> ・一般的なオフィスビルのような規模の需要はない 	<ul style="list-style-type: none"> ・進出企業の需要によるため現時点で規模を想定することは難しい ・700㎡～1,000㎡ ・シェアオフィス
企業誘致	5社	0社	2社	<ul style="list-style-type: none"> ・周辺研究施設との関連企業なら誘致の可能性はある ・大学、医療施設などの誘致の可能性あり 	<ul style="list-style-type: none"> ・複数企業は難しい ・現段階ではニーズが見込めない 	<ul style="list-style-type: none"> ・スタートアップ企業向け ・市の誘致活動への協力や主要道路の整備 ・助成金や税の優遇措置
ホテル	3社	2社	2社	<ul style="list-style-type: none"> ・競合宿泊施設も少なく、企業誘致により立地可能性は高まる ・ビジネス(出張)需要は一定見込める 	<ul style="list-style-type: none"> ・観光向けの駅前ニーズは限定的 ・立地可能性は一般的には厳しい 	<ul style="list-style-type: none"> ・50～200室 ・15～20㎡/室 ・延床3,000～3,500㎡
駐車場	7社	0社	0社	<ul style="list-style-type: none"> ・車の利用者が多いエリアであるため立地可能性は高い ・一時利用や定期利用が見込める ・企業誘致などによりニーズは高まる 	-	<ul style="list-style-type: none"> ・150～300台程度でも需要はある ・現状の台数+αの整備でも需要はある
住宅	5社	1社	1社	<ul style="list-style-type: none"> ・新快速停車駅であり、住宅ニーズは十分ある ・子育て支援等も充実し住環境もすぐれていることから立地可能性は高い 	<ul style="list-style-type: none"> ・建築コストの高騰により販売価格を考えると難しいエリア 	<ul style="list-style-type: none"> ・60～200戸 ・ファミリータイプが中心となりオールターゲット可能 ・高さ制限の緩和 ・駅をデッキ等で接続
その他可能性 がある施設	-	-	-	-	-	<ul style="list-style-type: none"> ・駐輪場 ・高齢者施設 ・子育て支援施設 ・学校教育施設 ・行政機関 等

【アクセス動線の考え方に関するヒアリング調査結果 まとめ】

ヒアリング事項	主な回答内容
歩行者動線の望ましいあり方	<ul style="list-style-type: none"> ・東西の連携や回遊性向上を目的に、駅・複合商業エリア・企業誘致エリア・村田製作所をつなぐペDESTリアンデッキの新設はメリットがある。 ・東西移動と計画対象エリア内の施設へのアクセスの回遊性や利便性を高めるためのデッキ接続（駅直結）が望ましい。 ・地下道は西口へのアクセス動線として必要である。
自転車動線の望ましいあり方	<ul style="list-style-type: none"> ・自転車利用による東西のアクセス動線として、地下道は必要である。 ・地下道の自転車動線は確保しつつ、歩行者との動線を分けることで安全性は高まる。 ・駅接続のペDESTリアンデッキ等を設置して、歩行者と自転車の通行を許容する。
車両動線の望ましいあり方	<ul style="list-style-type: none"> ・ロータリー内の車両動線は、公共交通機関と一般車を分けるなどして、ロータリー内の交通渋滞を避ける工夫が必要である。 ・歩行者・自転車動線に配慮した車両動線の検討が望ましい。 ・ロータリーは一般車両の乗降場や待機場として利用し、駐車場はロータリー外（商業施設など）に設置する。
東西通路（自由通路、地下道、ペDESTリアンデッキ等）の望ましいあり方	<ul style="list-style-type: none"> ・既存施設（自由通路、地下道）の拡張や改修等を実施することにより、回遊性の向上とウォークブルの活性化を実現させることが望ましい。 ・ペDESTリアンデッキの新設と既存自由通路により歩行者の東西移動の利便性は確保されるため、自転車利用による東西移動の利便性向上が望ましい。
ペDESTリアンデッキ（東西移動）の望ましい位置、規模、形状など	<ul style="list-style-type: none"> ・既存の自由通路との距離や計画対象エリア側からのアクセス性を考慮した場合、地下道の直上付近に設置するのが望ましい。 ・歩行者が雨に濡れないような形状が望ましい。（屋根付き等） ・線路上空となるため、歩行者が安心して歩ける環境整備（幅員・デザインなど）が望ましい。
ペDESTリアンデッキ（東口）の望ましい位置、規模、形状など	<ul style="list-style-type: none"> ・村田製作所を含む計画対象エリアの各施設をデッキレベルで接続することで、東口周辺の回遊性の向上につながるため、ペDESTリアンデッキの新設は望ましい。 ・計画対象エリアへのアクセス利便性を考慮して、駅改札から最短で接続できる位置や形状が望ましい。 ・歩行者が雨に濡れないような形状が望ましい。（屋根付き等） ・1階レベルの歩行者や周辺施設の環境・景観等への影響に配慮して、必要最小限の規模や形状とするのが望ましい。

(参考)民間活力による施設立地可能性に関するヒアリング調査 回答詳細

①民間活力による施設立地可能性に関するヒアリング調査結果

○：可能性がある △：条件次第では可能性がある ×：可能性が低い

ヒアリング事項		A社	B社	C社	D社	E社	F社	G社
4	守山駅東口全体	△	△	○	○	○	×	○
	立地評価	<ul style="list-style-type: none"> ・駅周辺人口・乗降者数とも今後誘致される企業の就業者による増加は期待できる。 ・新築住宅や路面店舗の整備が進む西口に比べ、東口は東海道線と新幹線高架との間に挟まれたエリアであり、活気があるとはいいがたい。 	<ul style="list-style-type: none"> ・自然環境、歴史文化の地域資源に恵まれた街で、守山駅はその中心市街地となっている。 ・京都駅まで電車で約30分と京都のベットタウンとしてのポジションニングである。 	<ul style="list-style-type: none"> ・京都駅まで約25分、大阪駅まで約55分と交通利便性の高い立地である。(京阪神地域のベッドタウン) ・乗降客数は約3万人/日と琵琶湖線の中でも上位に位置する。(草津約5万人、大津約3万人) ・人口は増加傾向(8.4万人)にあり、今後も人口微増・現状維持が想定される。但し、少子高齢化が課題である。(草津約14万人、大津約34万人) 	<ul style="list-style-type: none"> ・村田製作所の誘致など、官民一体となった開発の機運もあることから今後注視していきたいエリアである。 	<ul style="list-style-type: none"> ・新快速停車駅であり、草津・大津などの県内主要都市をはじめ、京都・大阪・兵庫までダイレクトアクセスが可能である「守山」駅の駅前立地であり、高い交通利便を享受できる立地である。 ・村田製作所守山新事業所拠点の開業により、雇用人数1,000～1,600人のみならず研究開発拠点施設として多様な人の来街が想定されることから、守山駅東口のポテンシャルは向上する。 	<ul style="list-style-type: none"> ・今後の開発動向を見ても、駅周辺・広域市域ともに村田製作所の新事業拠点以外はすべて西側・北側エリアでの開発であり、駅東西のポテンシャルバランスは一層西側が強くなる。 	<ul style="list-style-type: none"> ・JR東海道本線の駅前であり、好立地である。
	商業施設	×	×	○	○	○	○	○
	立地可能性	<ul style="list-style-type: none"> ・村田製作所や新規誘致される企業の従業員や周辺人口に応じた生活利便施設等の整備については、<u>ピエリ守山が商業マーケット圏内にあり、セルバ守山の状況を考慮すると可能性は低い。</u> 	<ul style="list-style-type: none"> ・琵琶湖などの観光エリアの玄関口となる主要駅であるが、<u>駅利用者が少なく、商業展開は弊社の事業としては難しい。</u> 	<ul style="list-style-type: none"> ・利便性の高い駅前立地であり、<u>生活密着型の商業施設の立地可能性はある。</u> ・絶対的な人口ボリュームが大きい事、現状の日常的な買物行動は車が主であると思われること、<u>周辺スーパーマーケットの立地を踏まえると、1階+α2階にて業態展開可能な整形であること、必要な規模と駐車場を確保できることが条件となる。</u> 	<ul style="list-style-type: none"> ・一定規模であれば可能である。(SM・クリニック等) ・SM運営会社2社へヒアリングを行い、1社からは「興味あり」もう1社からは「出店は難しい」といった回答。 	<ul style="list-style-type: none"> ・駅利用者や周辺住民をターゲットとした最寄り品をはじめとした生活利便施設のニーズは高い。 	<ul style="list-style-type: none"> ・現在の駅東口利用者に加え、村田製作所の新事業拠点での就業者向けの日常利便性を高める商業(物販・飲食・サービス等)及び就業者サポート施設などが考えられる。 	<ul style="list-style-type: none"> ・<u>商圈規模調査により、適正な規模であれば可能性はある。</u>
	計画条件(業種、業態、面積など)	<ul style="list-style-type: none"> ・生活利便系店舗(スーパー、ドラッグストア、クリニック、学習塾、保育園、スポーツジム等)、飲食店の可能性はあるが、セルバ守山の再整備の動向が不明なため、想定困難。 	<ul style="list-style-type: none"> ・弊社の事業としては難しい。 	<ul style="list-style-type: none"> ・日常、足元商圈対応型の業態として、食品SM、ドラッグ、メガネ、100均、クリーニング、理美容、塾、医療など。 ・1階：1,000坪程度(後方込み)、2階：500坪程度 	<ul style="list-style-type: none"> ・貸床1,800㎡程 ・1階SM、2階飲食・物販・サービス、3階以上は駐車場。 	<ul style="list-style-type: none"> ・駅利用者や周辺生活者をターゲットとした最寄り品を中心とした物販の出店ニーズ、駅利用者や周辺就業者等をターゲットとしたカフェや飲食の出店ニーズを想定。 ・グラントレベルとデッキレベルの2層程度が適正規模と想定。 	<ul style="list-style-type: none"> ・駅利用者・オフィス就業者をターゲットとした日常利便性の業種業態を総貸床面積200坪程度で3階(目的性の高いテナントがあれば4階)を上限として計画する。(カフェ・食物販・生花・ファミレス・居酒屋・理美容・リラクゼーション・塾・カルチャーセンターなど) 	<ul style="list-style-type: none"> ・500坪程度

ヒアリング事項		A社	B社	C社	D社	E社	F社	G社
事務所(オフィスビル)	立地可能性	×	×	△	×	△	△	○
		・現時点で当該地への移転ニーズが想定できる企業はない。	・オフィス、事務所の展開は弊社の事業としては難しい。	・現状、賃貸事務所需要は限定的ではあるが、自社事務所としての立地可能性はある。 ・今後の企業誘致(研究所・工場・物流等)の進捗により関連企業等のテナント需要、事業所拡張需要が増加すれば、賃貸事務所としてのニーズが生じることも想定される。	・ラボ機能を備えるなど、差別化した付加価値の高いハードが必要である。 ・通常のオフィスビルでは成立の可能性は低い。	・一般的な事務所ニーズは多いとは言えないが、 <u>村田製作所の研究開発拠点に関連する事務所ニーズは一定ある。</u>	・村田製作所の新事業拠点と事業面でシナジー効果が得られる企業の進出をはじめ、市内・県内・京滋エリアでの <u>駅直結・自社所有利用型オフィスのニーズがあれば、オフィス機能の導入は可能性がある。</u>	・需要調査により <u>適正な規模であれば可能性はある。</u>
企業誘致	計画条件(フロア面積など)	・想定困難。 ・具体企業の引き合いがある場合は入居ニーズに基づいて規模を設定する。	・弊社の事業としては難しい。	・現状は想定困難であり、今後の状況(企業誘致等)により判断。	・核となる企業(一棟貸し)などの誘致が理想。(企業だけではなく、大学や医療施設などの誘致) ・基準階の専有面積は1,000㎡程あれば汎用性が高い。	・一定の研究施設や工場が周辺に多いことから、シェアオフィスのニーズ。 ・村田製作所の研究開発拠点の開業に伴う事務所ニーズ。	・貸しオフィスは考えにくいので、本社・支社などの自社利用が考えられる。したがってその企業のオフィス空間の在り方の考え方による。	・200坪程度
	企業誘致の可能性	×	×	○	○	○	○	○
企業誘致	企業誘致の可能性	・現時点で当該地への移転ニーズが想定できる企業はない。	・地元企業の進出意向によっては、展開可能性があるが、 <u>現段階では、地元企業のニーズをつかめておらず、不透明。</u>	・研究開発に関連した <u>スタートアップ企業の誘致・既存の大手企業の関連会社、取引先。</u>	・複数企業の誘致は難しい。 ・ <u>一棟貸しを前提に市にゆかりのある企業などの誘致が理想的。</u> ・ <u>大学、医療施設などの誘致も可能性がある。</u>	・ <u>村田製作所をはじめ、周辺研究施設等との関連のある企業の誘致可能性はある。</u>	・村田製作所の新事業拠点と事業面でシナジー効果が得られる企業の進出をはじめ、 <u>市内・県内・京滋エリアでの駅直結・自社所有利用型オフィスのニーズは潜在的にある。</u>	・周辺には様々な企業があるので、 <u>可能性はある。</u>
	企業誘致実現に必要なと考えられる条件	・不明	・オフィス展開は、弊社事業としては難しい。	・スタートアップ企業向けのオフィス・交流の場の提供・支援	・貴市の誘致活動への協力。		・わざわざ選んでもらうためには、リーズナブルな土地代が大前提であり、さらには助成金や税の優遇措置などインセンティブを与えることが必要。	・駅からの主要道路の整備等

ヒアリング事項		A社	B社	C社	D社	E社	F社	G社
ホテル	立地可能性	×	×	△	○	○	△	○
		・ニーズは限定的である上に、西口駅前にベッセルイン滋賀守山駅前があり、 <u>宿泊需要は限定的なため、新たなホテルの参入は困難である。</u>	・ <u>観光やビジネス利用が見込まず、ホテル等の宿泊施設の展開は弊社の事業としては難しい。</u>	・観光客数は115万人/年と周辺エリアと比較多くはなく、また琵琶湖沿岸の宿泊施設との比較から <u>観光向けの駅前ニーズは限定的である。</u> （草津280万人/年、大津1,382万人） ・ <u>ビジネス利用は事務所と同様に企業誘致が進捗すれば、競合宿泊施設も少なく立地可能性は高まると想定されるが、現時点のホテルニーズは限定的である。</u>	・ビジネス(出張)需要は一定見込めるのではないかと考える。 ・西口ホテルの稼働率を確認したい。 <u>ビジネス需要を得るには、駅前に飲食店舗の充実が必須。</u> ・ <u>観光需要をメインとした成立の可能性は低い。</u> ・ホテル運営会社2社へヒアリングを実施。 <u>1社からは「検討可能」もう1社からは「出店は難しい」といった回答。</u>	・現状、駅西口駅前にある宿泊特化型の「ベッセルイン滋賀守山駅前」（119室・2017年8月開業）が好調に稼働している。 ・今後、村田製作所の研究開発拠点施設の開業等により、多様な人の来街が想定されることから、 <u>宿泊特化型ホテルのニーズはある。</u>	・本年当社が独自に実施した数社の宿泊主体型ホテルオペレーター企業へのヒアリング結果を踏まえると、県全体のマーケットの弱さ・京都への近さに加え、西口のベッセルインが既にあることなどから、 <u>立地可能性は一般的には厳しい。</u> ・ <u>1社は関心を示したところ</u> である。	・周辺および近接駅前の調査により、 <u>可能性はある。</u>
	計画条件 (客室数など)	・ニーズは限定的であり、想定困難。	・弊社の事業としては難しい。	・150～200室、15㎡～20㎡/室程度を想定。	・ビジネス需要を想定したホテル。客室数150室程度。大浴場・サウナなどを設け、西口ホテルとの差別化を行いたい。	・村田製作所の研究開発拠点の開業による新たなニーズとして、 <u>宿泊特化型ホテル130～150室(延床面積：3,000～3,500㎡)</u> は出店可能性がある。・研究拠点をはじめとした周辺の工場や事務所が存在することから、 <u>ビジネスユーザーがメインターゲットになる。</u>	・前述のヒアリングの通り、立地可能性は厳しいが、可能性があると看做しても宿泊主体で100～150室程度と思われる。	・ビジネス向け中心としたホテル50～100部屋程度
駐車場	立地可能性	○	○	○	○	○	○	○
		・ <u>既存駐車場のニーズは高いと思われ、立地可能性はある。</u> ・規模の検討については別途調査が必要。	・基本構想より車利用者が多いエリアであると考えられる。	・駐車場に駐車し鉄道利用をする、いわゆるパーク＆ライド需要が十分に見込める立地であり、 <u>一時利用駐車場の立地は可能である。</u> ・駅前立地のため、一般の一時利用者も見込め、商用・住居者向け車両の月極・定期契約需要も見込める立地と想定する。	・ <u>現況が示す通り需要はあると考える。地域性を考慮しても、駐車場の確保は必須である。</u> ・複合商業エリアは歪な形で奥行きがなく、台数の確保が難しいため、企業誘致エリアと分けて台数を確保することを検討するべきである。	・稼働率が100%となっている駅周辺の駐車場もあることから、 <u>守山駅周辺の駐車場利用数が一定数存在していると想定されるため、ニーズはある。</u>	・現状で1日当たり平均35,000人程度の乗降客である <u>守山駅利用者の既存平面駐車場利用以上のニーズはあまり変わらない。</u> ・村田製作所新事業拠点の進出により、 <u>当該施設への新規来訪者ニーズが増える可能性はある。</u> （規模的には数十台程度）	・駅利用者を含め、 <u>可能性はある。</u>
	計画条件 (駐車台数など)	・別途調査が必要	・弊社の事業としては難しい。	・150台～200台程度を想定するが、新たな施設整備の内容、駐車場利用料金により変動する可能性あり。・例えば、スーパーマーケットの店舗利用者など、店舗の駐車場利用が見込まれる場合は、全体で300台程度設が必要。	・商業エリア及び企業エリアで台数を確保することが良い。パークアンドライドのニーズがあるエリアだと考えています。 ・150台程度の確保を想定。	・商業、ホテル、住宅、月極、時間貸しのすべてを含めて、250～300台程度が望ましい。 ・住宅の戸数を150戸と想定し、住宅用優先区画として設置率80%の120台の確保が必要。	・現N P C平面駐車場241台に加え、商業・村田関連用に60台程度、合計300台が適正規模。	・200台程度

○：可能性がある △：条件次第では可能性がある ×：可能性が低い

ヒアリング事項		A社	B社	C社	D社	E社	F社	G社
住宅	立地可能性	△ ・一定の住宅ニーズはある。 ・高い売値を追及できるエリアではないため、 <u>昨今の高騰した建築コストをカバーするのは困難であるものの、将来的な可能性はある。</u>	× ・ <u>マーケット、販売価格の水準と工事費高騰を鑑みると難しいエリアである。</u> ・計画案については、複合用途より、分棟にて配置することにより、事業性の改善につながる。	○ ・交通利便性が高く、豊富な自然、子育て支援等も充実し住環境も優れることから需要は高く、 <u>立地可能性は高い。</u> ・事業成立性の観点から、一定程度のボリュームが必要になるため、企業誘致エリア（商業地域（容積600%）・整形敷地）での開発が望ましい。 ・若しくは、複合商業エリア（工業地域（容積200%）、高さ制限（25m））を変更し企業誘致エリアと同等とすることが必要。 ・デッキ直結、若しくはアーケード等により雨に濡れないアクセスが望ましい。	○ ・新快速停車駅であり交通利便もよく、これまでも供給数の波はあるものの住宅開発はされているため、 <u>住宅需要は一定数あり、立地可能性は高い。</u> ・駅からのデッキ接続は、付加価値が高く、成立の可能性が高い。	○ ・滋賀県内はもとより京阪神地域へのアクセスが良好なことから、ベッドタウンとしての性格も有しているため、 <u>住宅ニーズは十分にあり。</u>	○ ・新快速停車駅の駅前として京都まで25分大阪まで55分の立地を活かしつつ、草津・南草津・石山・大津よりもリーズナブルな価値観を提供できることを見据えると、再販価格坪180～200万円を上限に <u>年間100戸までの分譲住宅の供給ができる可能性がある。</u>	○ ・京都および大阪への通勤圏内であり、 <u>可能性はある。</u>
	計画条件（住戸数など）	・60～70戸程度	・100戸程度	・100戸～200戸、ファミリータイプ中心、地元企業勤務の会社員等をメインターゲットとするが、京都や大阪勤務の高所得層もターゲットとなる。	・ファミリー向け分譲マンションが想定され、居住者の日常生活利便施設として商業施設の計画があればよい。 ・計画想定戸数は100戸程度を想定。（過去10年間の守山駅周辺の供給戸数：60戸/年程度）	・守山駅周辺における新築分譲マンションの年間供給は70戸程度であるが、公共交通の利便性が高い駅前立地であるため、100～150戸程度の供給は可能。 ・ディンクスからファミリー、シニアまでオールターゲットでの検討が可能。	・前出の通り、再販価格坪180～200万円を上限に年間100戸までの分譲住宅が考えられる。平均専有面積は70～75㎡。	・ファミリータイプ100戸程度
その他	立地可能性	・ <u>駐輪場の再整備</u>	・特になし。	・ <u>医療系や塾など目的型の業種のニーズは高い。</u>	・ <u>高齢者施設</u> は成立の可能性が高い。	・ <u>子育て支援施設等の公益施設</u> については可能性がある。	・立地利便性に価値を見いだせる、 <u>教育施設</u> （中高大の学校法人など）や <u>大型病院</u> （公立医療機関の統廃合など）	・ <u>行政機関等</u>

②アクセス動線の考え方に関するヒアリング調査結果

ヒアリング事項	A社	B社	C社	D社	E社	F社	G社
歩行者動線の望ましいあり方	<ul style="list-style-type: none"> 駅前商業施設にバリアフリー動線の設置や、東西間地下道の美化等 	<ul style="list-style-type: none"> 基本構想の計画通りでよろしい。 	<ul style="list-style-type: none"> 東西アクセス、複合商業エリア・企業誘致エリアの利便性・安全性を高めるためにもデッキ接続（直結）が望ましい。 	<ul style="list-style-type: none"> 駅まち空間において歩行者の回遊性を高めることは望ましいが、自由通路新設や既存駅舎拡幅など具体的な歩行者動線のあり方については、技術的な実現可能性や事業性、費用負担の考え方を総合的に勘案し、今後議論が必要。 	<ul style="list-style-type: none"> グラウンドレベルにおいて自動車動線の課題があること、東西の連携や回遊性向上を目的に、駅・複合商業エリア・企業誘致エリア・村田製作所をつなぐペDESTリアンデッキの新設はメリットがある。 地下道は、駅西口へのアクセス動線、「セルバ守山」地階（チカ守山）との接続動線として必要。 守山駅からの自由通路については、デッキ接続や複合商業エリア建物との接続等により、回遊性向上に寄与する。 本地区と駅ならびに西口駅前広場や商業施設が連続性を持たせるよう既存通路を含めた動線の整備を行うことが望ましい。 	<ul style="list-style-type: none"> 線路に近い部分ほど歩行者の優先空間（動線）として位置づけ、既存の橋上駅に係る自由通路・エスカレーターとの接続性やバリアフリーに配慮する。 既存地下通路に代わる東西の動線をデッキとして整備する場合、デッキは村田製作所新事業拠点の2階レベルや駅の自由通路とバリアフリーで接続できるように、スロープの勾配で処理できる高さで計画し、3階レベルになり利便性が損なわれないように配慮する必要がある。 	<ul style="list-style-type: none"> 東西をデッキで繋ぎ、回遊性を高める
自転車動線の望ましいあり方	<ul style="list-style-type: none"> 特になし 	<ul style="list-style-type: none"> 基本構想の計画通りでよろしい。 	<ul style="list-style-type: none"> 現状の地下道活用が合理的と考える。 利便性向上のため複合商業エリア等への地下接続により東西の回遊性が高まる。 	<ul style="list-style-type: none"> 現状の地下道の活用が望ましい。 	<ul style="list-style-type: none"> 駅東西のアクセス動線として地下道は必要。 グラウンドレベル、地下道での動線を確保しつつ、歩行者との動線を分けることで安全性を高めることが重要。 	<ul style="list-style-type: none"> 既存地下道に代わる自転車動線は、上記歩行者動線と同一のデッキにおいて歩行者・自転車の通行を許容するものとし、昇降設備についてはスロープと併設するバイコレーター方式よりも人・自転車共用のエレベーターで処理する方式を採用することで、平面計画が容易になる。 	<ul style="list-style-type: none"> 東西をデッキで繋ぎ（又は既存地下道を活用）、利便性を良くする
車両動線の望ましいあり方	<ul style="list-style-type: none"> 特になし 	<ul style="list-style-type: none"> 基本構想の計画通りでよろしい。 	<ul style="list-style-type: none"> 利便性・安全性の観点から、アクセスとしては、複合商業エリアへはロータリーから、企業誘致エリアはロータリー外（エリア南東側道路）からとすることが望ましい。 	<ul style="list-style-type: none"> 現時点で大きな課題は無いと考えるが、周辺施設の配置にあわせる必要があります。 	<ul style="list-style-type: none"> 駐車を北側に寄せることで、ロータリーに向かう公共交通機関や送迎車と、商業等への滞在を目的とした一般車との動線を分け、交通渋滞の削減を実現することが望ましい。 	<ul style="list-style-type: none"> 既存ロータリーより線路に近づけないようにして、線路に近い部分の歩行者動線・空間を阻害させないようにする。 ロータリーは一般車両の乗降や待機スペースの利用のみとし、駐車場は商業施設の中で立体的に整備する。 	<ul style="list-style-type: none"> 駅周辺の動線とせず、最低限の交通量とする

ヒアリング事項	A社	B社	C社	D社	E社	F社	G社
東西通路(自由通路、地下道、ペDESTリアンデッキ等)の望ましいあり方		<ul style="list-style-type: none"> 地下通路を西口のセルパと直結させる。 	<ul style="list-style-type: none"> 東西の回遊性の観点からは、幅員拡充等を実施した上で、歩行者・自転車が通行可能な通路とした方が望ましい。 一方、東西デッキの新置や既存の駅接続デッキにより歩行者利便は確保されるため、自転車専用とすることも合理的。 	<ul style="list-style-type: none"> 技術的な実現可能性や事業性、費用負担の考え方を総合的に勘案し、今後議論が必要。 	<ul style="list-style-type: none"> JR 改札口と駅東西通路が接続されていることから、既存通路を整備し活用することで、回遊性向上とウォークアブルの活性化を実現させることが望ましい。 	<ul style="list-style-type: none"> 前述の通り 	<ul style="list-style-type: none"> 駅東西通路は上空とし、開放感と安全性を確保する
ペDESTリアンデッキ(東西移動)の望ましい位置、規模、形状など		<ul style="list-style-type: none"> 位置は、線路上の改札から東西に振り分けられている現在のデッキでも十分に機能している。 	<ul style="list-style-type: none"> 駅接続デッキとの距離や、企業誘致エリア側からのアクセス性を考慮すると地下道の直上付近の位置が望ましい。 歩行者が雨に濡れない形状が望ましい。なお、線路上空となるため、歩行者が安心して歩ける環境整備(幅員・デザイン)のほか、動く歩道等の整備により、さらに東西の回遊性が高まる。 	<ul style="list-style-type: none"> 技術的な実現可能性や事業性、費用負担の考え方を総合的に勘案し、今後議論が必要。 	<ul style="list-style-type: none"> 基本構想図の通り、地下道の付近にデッキを新設し駅西口との動線を整備することで、駅東西の商業施設をはじめとした回遊性の更なる向上が期待できる。 	<ul style="list-style-type: none"> 前述の通り 	<ul style="list-style-type: none"> 既存地下道の上部あたり
ペDESTリアンデッキ(東口)の望ましい位置、規模、形状など		<ul style="list-style-type: none"> 東口側は工場敷地をかわすように若干北側に振られているため、冗長感があるが、大きな機能的問題ではない 	<ul style="list-style-type: none"> 周辺施設(複合商業・企業誘致・村田製作所)へのアクセス利便を考慮し、駅改札から最短で接続できる位置が望ましい。 歩行者が雨に濡れない形状が望ましい。規模については、1階部分の歩行者・商環境等への影響に配慮し、最小限とすべき。 	<ul style="list-style-type: none"> 駅から商業、広場、企業誘致、村田製作所を繋ぐデッキの検討を行うべきである。 溜まりスペースの規模は駅前広場のあり方にも左右されるため今後議論が必要。 歩車分離と移動を目的とした、線路に沿ったデッキが良い。 	<ul style="list-style-type: none"> 駅東口のデッキを整備し、村田製作所を含む各施設をデッキレベルで接続することで、回遊性向上が見込めるため新設することが望ましい。 	<ul style="list-style-type: none"> 北側の村田製作所新事業拠点や企業誘致エリア及び南側の複合商業エリアまでで軽快なデザインで接続されていることが望ましい。 線路と並行の東口デッキは歩行者のみの通行とし、自転車は通行させない。 	<ul style="list-style-type: none"> 駅前広場付近