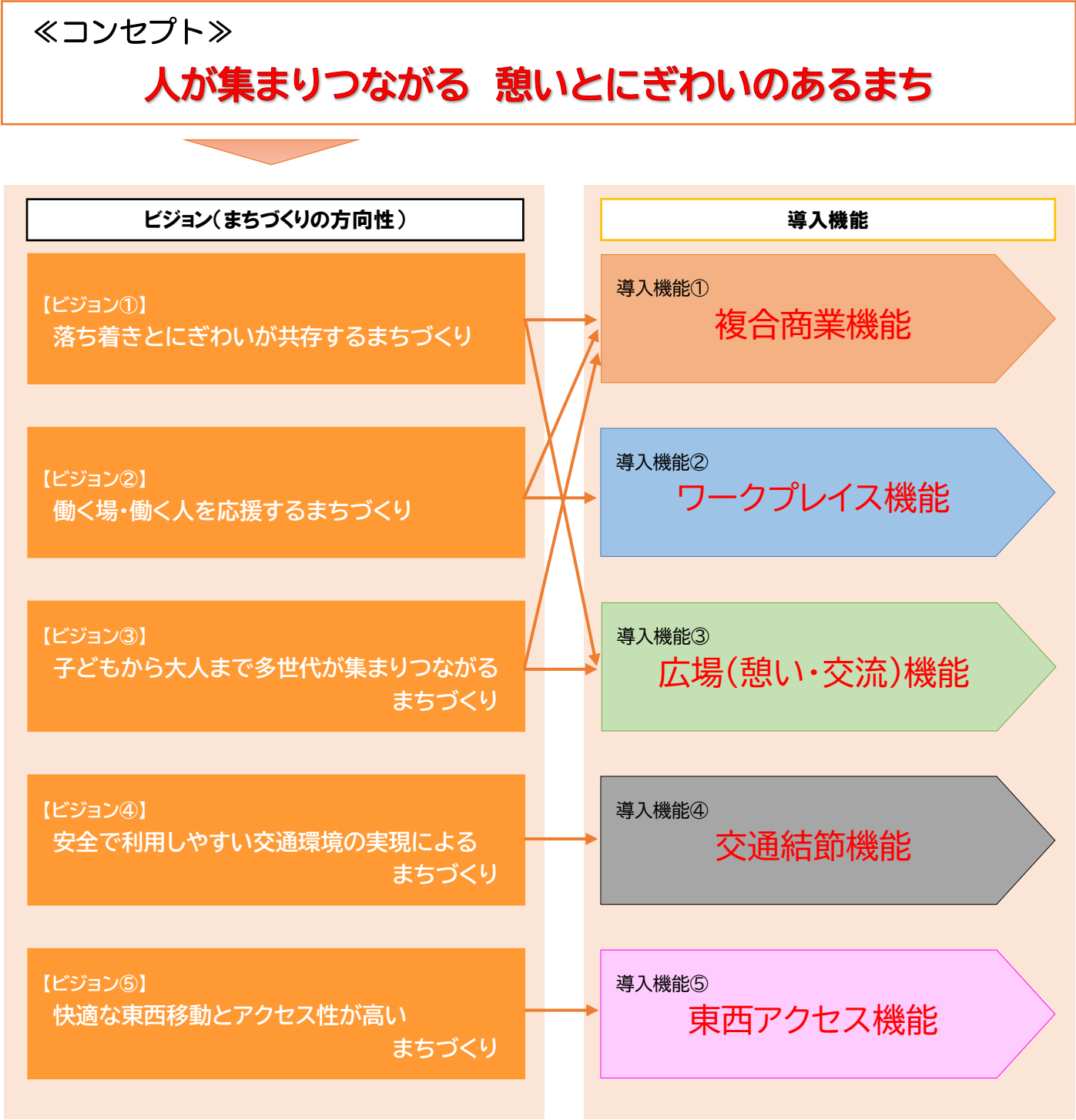


■導入機能の検討について

守山駅東口が目指すまちの将来像でまとめた「コンセプト」と「ビジョン（まちづくりの方向性）」や市民等からの意見聴取を踏まえ、東口に導入する機能を下記のとおり整理した。



■各導入機能の内容

導入機能① 複合商業機能

現在、守山駅東口には人々が目的を持って訪れる商業施設等が少ないため、人が集まり、活気がある駅前となっていない。しかし、その落ち着きが東口の良さであるといった意見もあることから、東口再整備においては、落ち着いた雰囲気を維持しながらも、人が集まり地域が活性化し、にぎわいが生まれる複合商業機能を導入する。

複合商業機能の導入方針

a) ゆったりとくつろいだり、待ち時間を快適に過ごせる施設

駅を利用する学生や働く人、周辺地域に住む住民、子育て世代から高齢者なども含めて、誰もがゆったりとくつろいだり、電車の待ち時間や待ち合わせまでの空き時間などを快適に過ごすことができるとともに、人が集まり、にぎわいが生まれる施設を導入する。

○導入機能の施設例

飲食店（カフェ・レストランなど）、サービス（自習スペース、スポーツジムなど）、誰もが利用できる屋内パブリックスペース、子育て支援施設 など



b) 働く人を応援する施設

株式会社村田製作所の研究開発拠点施設の開業や新たな企業誘致により、今後、東口周辺で働く人が増加することを踏まえ、働く人たちにとって利便性が高く、快適に過ごすことができる施設や、子どもや子育て世代が安心して利用できる施設を導入する。

○導入機能の施設例

飲食店（カフェ・レストランなど）、日用品店（スーパーマーケット・ドラッグストア・100円均一など）、サービス（学習塾・クリニック・美容院・ビジネスホテル・レンタルスペースなど）、子育て支援施設 など



【その他の施設】

民間事業者ヒアリングで可能性が高かった住宅等、上記以外においても複合商業機能の実現可能性が高まる施設においては、状況に応じて検討の対象としていく。

■民間事業者による施設立地可能性に関する評価

< 飲食、日用品、サービスなどの商業施設 >

- ・一定の規模で最寄り品をはじめとした生活利便施設や就業者向けの日常利便性を高める施設（飲食、日用品、サービス等）であれば立地の可能性はある。

< ホテルなどの宿泊施設 >

- ・競合する宿泊施設も少なく、企業誘致によりビジネス(出張)需要は一定見込まれるため、立地可能性は高い。一方で、観光向けの駅前ニーズは限定的である。

< 住宅 >

- ・新快速の停車駅であるため、住宅ニーズはある。
- ・子育て支援も充実し、住環境も優れていることから立地可能性は高い

導入機能② ワークプレイス機能

令和 8 年度に予定されている株式会社村田製作所の研究開発拠点施設「守山イノベーションセンター」の開業を踏まえ、相乗効果を生み出す新たな企業誘致を進めることで、地域の活性化や雇用創出、駅周辺の人流増加などによるエリア価値の向上を目指すとともに、持続可能なまちづくりを進める。

企業誘致の方向性

a) 近隣企業と相乗効果を生み出し、魅力的なまちづくりにつながる企業

株式会社村田製作所の研究開発拠点施設「守山イノベーションセンター」が開業するなど、企業立地が進んでいることから、周辺企業と相乗効果生まれともに発展するなかで、駅周辺のエリア価値を高め魅力的なまちづくりにつながる企業を誘致する。

b) 積極的な地域貢献により地域とともに成長できる企業

地域活動（ボランティア活動等）への積極的な参加や協力により、地域とともに考え・動くなど、地域に根差した企業を誘致する。

c) 市と連携したまちづくりに取り組める企業

災害時の電源供給や避難スペースの提供、また、誰もが自由に歩ける公開空地やオフィスビルの一部を一般開放するなど、官民連携による取組を推進でき、持続可能で魅力的なまちづくりに貢献できる企業を誘致する。

<企業による地域活動(ボランティア等)のイメージ>



<地域に開かれた公開空地での整備イメージ>



<オフィス（社員食堂等）の一般開放イメージ>



<駅前オフィスのイメージ>



■民間事業者による施設立地可能性に関する評価

<企業誘致>

- ・ 周辺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はある。
- ・ 企業誘致へ向けた取組等、市の協力が必要である。

導入機能⑤ 東西アクセス機能

【自動車動線】

(1) 駅周辺の東西道路の現況・問題点

- ・自動車での主な東西のアクセスとしては、駅北側に県道高野守山線、主要地方道守山栗東線、駅南側に市道勝部1号線、県道片岡栗東線の4路線がある
- ・各路線の現況及び問題点は以下の通りである。

① 県道高野守山線

- ・守山駅北側を通る東西アクセス道路であり、JR 琵琶湖線との交差部分は立体交差(アンダーパス)となっている。
- ・JR 琵琶湖線との交差部分は幅員が狭く、通勤通学時間帯(7時から9時)は一方通行となっている。また、高さに制限があり、大型車両の通行が規制されている。

② 主要地方道守山・栗東線

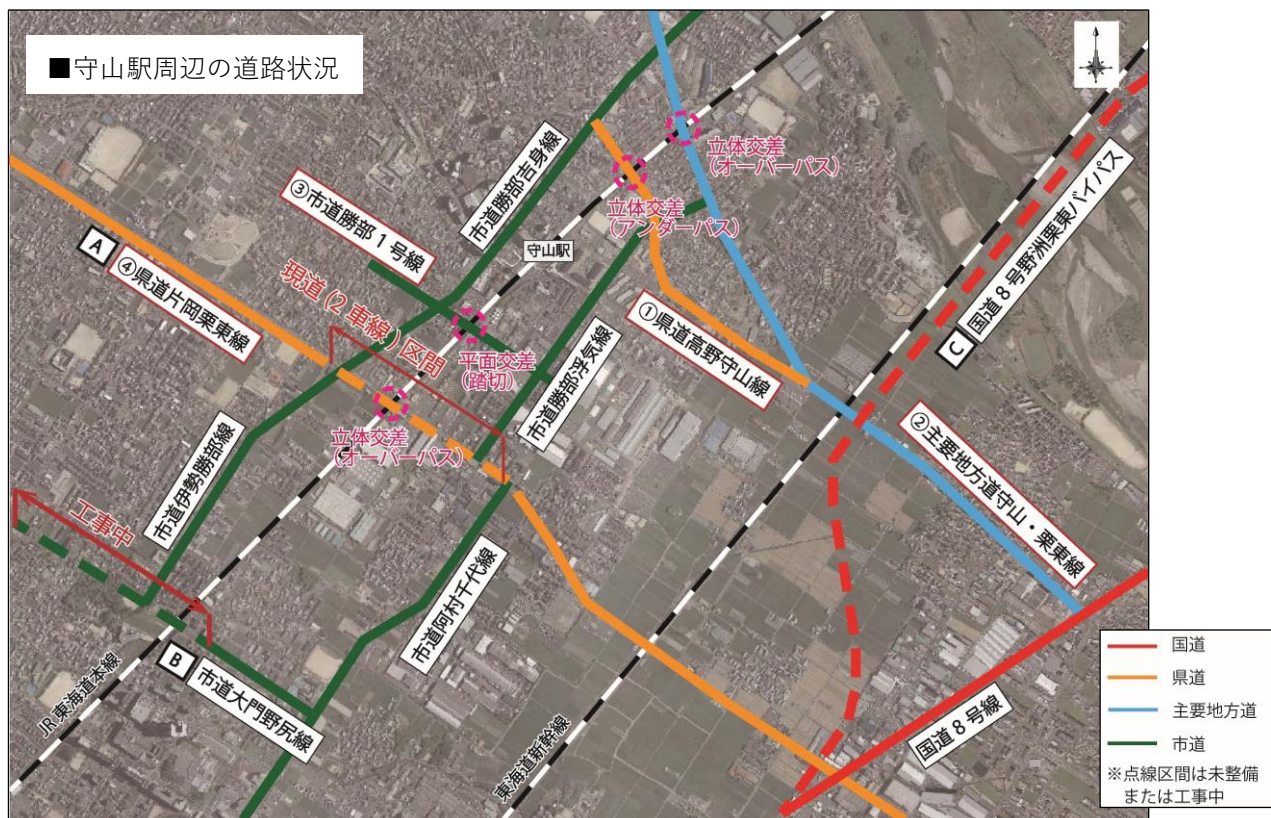
- ・①県道高野守山線の北側を通る東西アクセス道路であり、JR 琵琶湖線との交差部分は立体交差(オーバーパス)となっている。
- ・守山市都市計画基本方針(都市計画マスタープラン)において、本市の「広域・地域幹線道路」に位置付けられている。

③ 市道勝部1号線

- ・守山駅南側を通る東西アクセス道路であり、JR 琵琶湖線との交差部分は平面交差(踏切)となっている。
- ・通学路に指定されており、自動車や自転車等の車両通行が多い道路である。通勤通学時間帯(7時から9時)の踏切部分については、車両通行止めとなっている。

④ 県道片岡栗東線

- ・③市道勝部1号線の南側を通る東西アクセス道路であり、JR 琵琶湖線との交差部分は立体交差(オーバーパス)となっている。
- ・県内の主要渋滞箇所(本市から栗東市にかけて)に指定されており、朝・夕は慢性的な交通渋滞が著しい。



(2) 駅周辺で進められている道路整備事業と期待される効果

- ・ 現在、守山駅周辺の道路では、以下の 3 つの事業が計画中または施工中である。

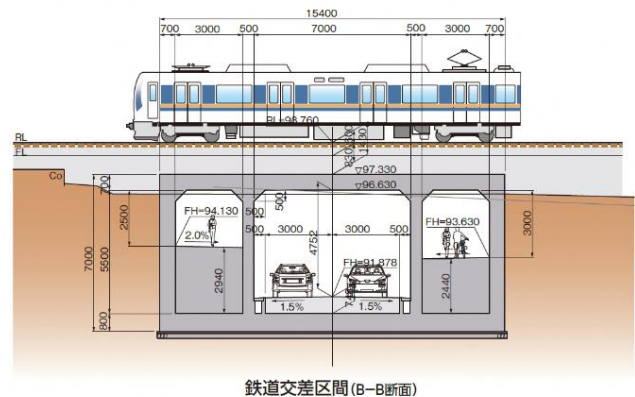
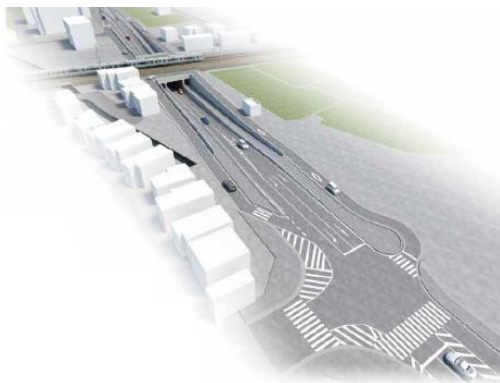
A 県道片岡栗東線の4車線化工事

- ・ 片岡栗東線においては、守山市三宅町大津湖南幹線から栗東市高野の国道 1 号に至る延長 3.8km にわたり、現道（2 車線）を 4 車線化する拡幅工事が進められている。



B 市道大門野尻線立体交差事業

- ・ 市道大門野尻線は、守山市大門町から栗東市野尻を一直線で結ぶ、延長約 2,280m の都市計画道路であり、守山市と栗東市の 2 市で道路整備事業が進められている。
- ・ JR 琵琶湖線との交差部は立体交差化（アンダーパス）の工事が進められている。



C 国道 8 号 野洲栗東バイパス

- ・ 野洲市から栗東 IC 間の交通渋滞の緩和等を目的に、国道 8 号のバイパス整備が現在、進められている。



東西アクセス道路への効果

- これら 3 つの事業が実施されることにより、東西アクセス道路の通行量が分散され、守山駅周辺における**東西アクセス道路の交通渋滞の緩和**が見込まれる。
- あわせて、南北の交通渋滞の緩和も見込まれ、守山駅周辺全体での**自動車通行の利便性や快適性の向上**が期待できる。

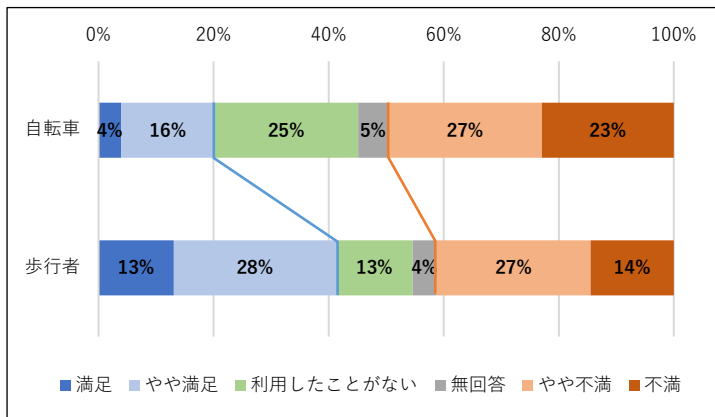
【歩行者・自転車動線】

(1) 東西移動通路の現況・問題点

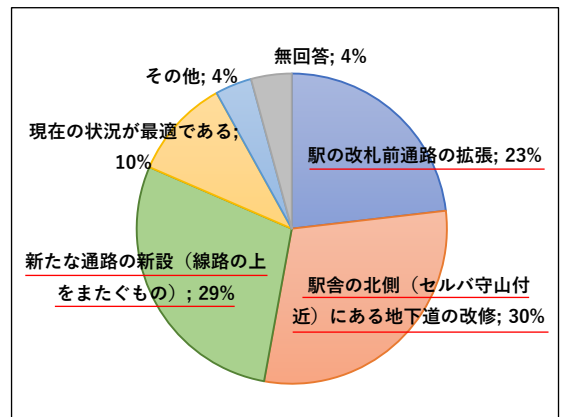
- ・歩行者または自転車による東西移動通路として、駅構内自由通路（階段、エスカレーター、EV）と地下道（階段、スロープ）が整備されている。
- ・駅構内自由通路や地下道は幅が狭く、老朽化も進んでいる。
- ・アンケートやワークショップによる市民や駅利用者等からの意見では、徒歩や自転車での東西移動がしにくいと感じているという意見が多く、「駅の改札前通路の拡張」や「駅舎の北側（セルバ守山付近）にある地下道の改修」、「新たな通路の新設（線路の上をまたぐもの）」等、東西移動通路の整備を求める意見が多い。

■ アンケート調査結果

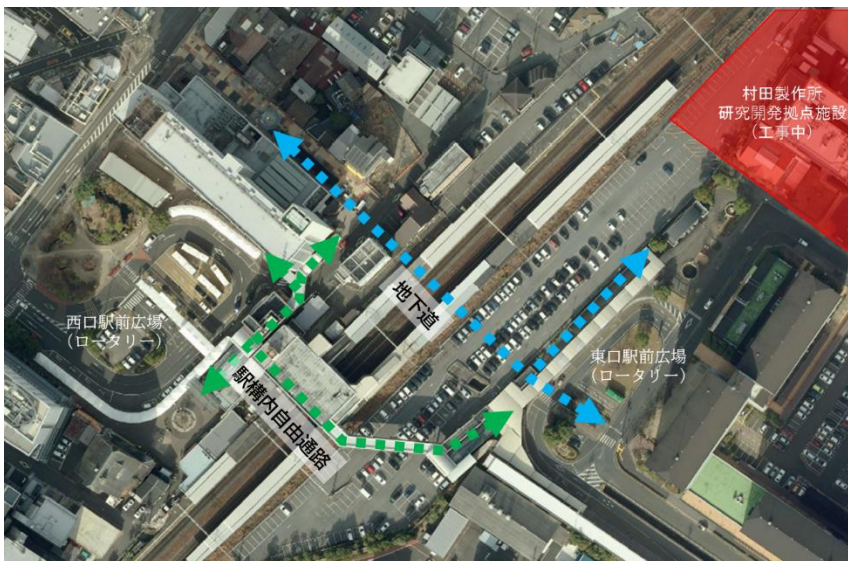
● 東西移動に関する満足度



● 東西の移動に関して整備すべきもの



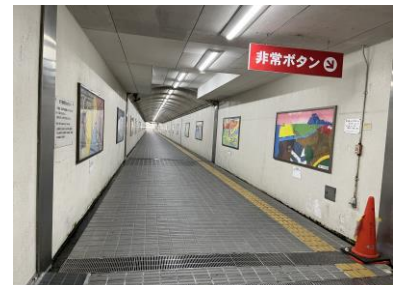
■ 歩行者・自転車の東西移動通路の状況



■ 駅構内自由通路



■ 地下道



(2) 東西移動通路の方策

東口の再整備を進めていくにあたっては、守山駅の東西を一体として捉えることによって、東西連携や機能分担による相乗効果により、駅周辺の一体的なにぎわい創出が期待できる。そのためには、東西をつなぐ移動空間の強化によって、人が行き来しやすい環境を整えていくことが重要である。

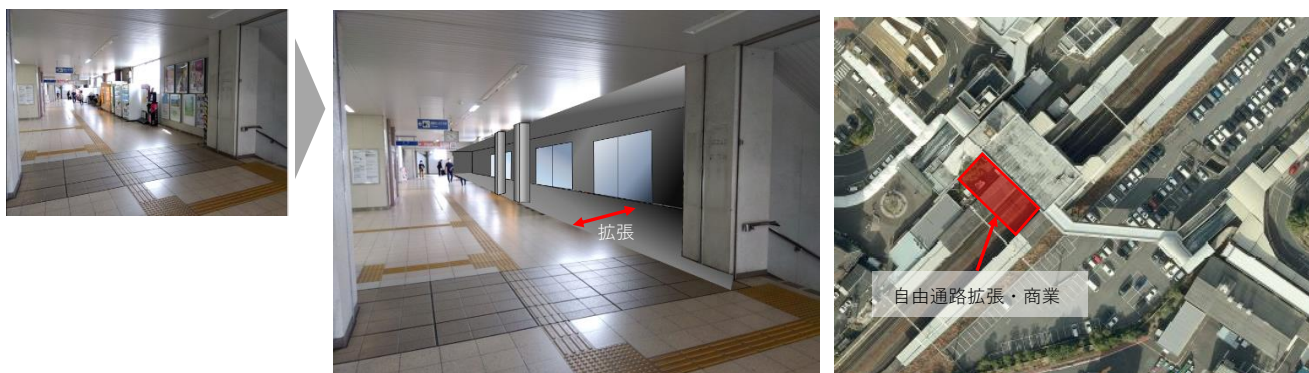
現状や他市の事例をふまえると、東西をつなぐ移動空間の強化を図る方策としては、①駅構内自由通路の拡張、②新たな通路の整備、③地下道の改修が考えられる。

① 駅構内自由通路の拡張

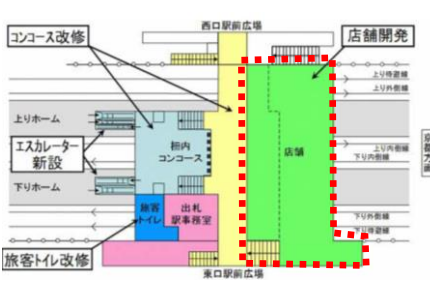
現在の駅構内自由通路の幅員は約 4.2m であり、24 時間通行可能である。また、通勤・通学の朝の時間帯は特に混雑しており、西口でバスを待っている学生が改札前まで列を作っている時もある。

そこで、自由通路を拡張して移動空間を広く確保することで、東西移動の利便性・快適性の向上を図ることが可能である。また、拡張や改修と合わせて店舗などの商業空間を一体的につくる場合が多く、他市ではにぎわい創出と合わせて実施されている。

■ 駅構内自由通路の拡張イメージ



■ 他市事例：茨木市（大阪府）

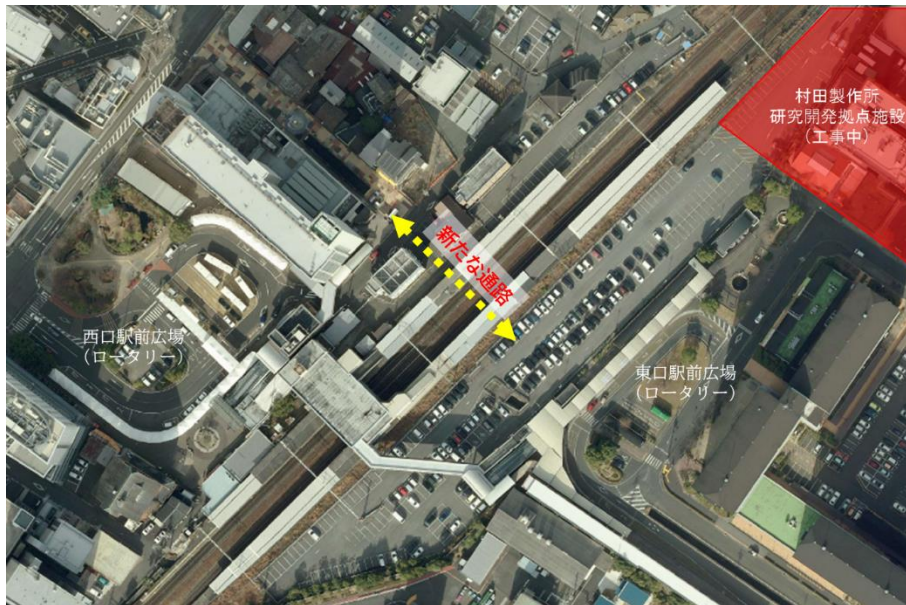
事業名	JR 茨木駅駅舎改良事業
事業概要	JR 茨木駅南地区の大規模工場跡地における立命館大学の新キャンパス開設にあわせて、駅東口デッキや歩行者専用道路の整備が行われた。 駅利用者の利便性向上と市の玄関口としてイメージアップを図るため、改札内へのエスカレーター設置やトイレの改修、店舗開発等が進められた。 【工事概要】 ・各ホームに合計 5 基のエスカレーターを新設 ・トイレの改修（多目的 WC を含む） ・コンコースの美化（床・天井などの改修） ・みどりの窓口の整備 ・店舗開発 約 1,100 平方メートル
事業期間	平成 26 年度～令和元年度
事業費	約 40 億円 ※茨木市 HP より
事業主体	茨木市、JR 西日本
整備範囲および 現地写真	 出典：JR 西日本ニュースリリース（2014 年 2 月 24 日）

② 新たな通路の整備

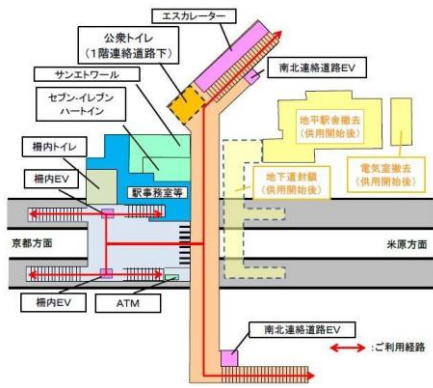
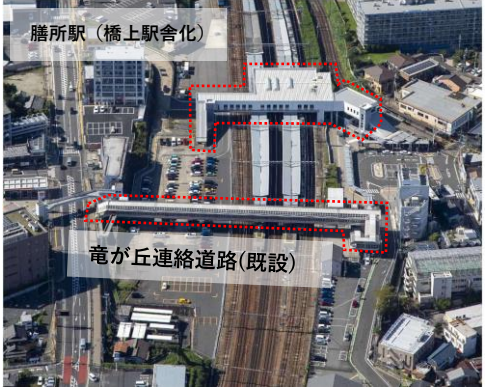
東西移動の利便性・快適性を向上させるためには既存の駅構内自由通路や地下道に加えて、線路の上空を通る新たな通路の整備も効果的である。

駅構内の自由通路とは別に通路をつくることで、東西の回遊性が高まることや、地下道を併用して、歩行者動線と自転車動線の分離を図ることも可能である。

■新たな通路の整備イメージ



■他市事例：大津市（滋賀県）

事業名	膳所駅周辺整備推進事業(膳所駅橋上駅舎および南北連絡道路)
事業概要	大津市と JR 西日本により、膳所駅を中心とした周辺の活性化を目的として、2012 年 3 月から膳所駅周辺整備推進事業として、バリアフリー整備を含めた駅舎橋上化事業および南北連絡道路整備を行っており、2017 年 6 月に供用開始している。 【膳所駅南北連絡道路（南北連絡道路）】 延長 85 メートル 有効幅員 6 メートル バリアフリー施設 エレベーター：1 基、上下エスカレーター：1 基
事業期間	平成 23 年度～平成 30 年度
事業費	約 44 億円 ※駅前広場整備費含む
事業主体	大津市、JR 西日本
整備範囲および現地写真	  出典：JR 西日本ニュースリリース（2017 年 5 月 26 日）

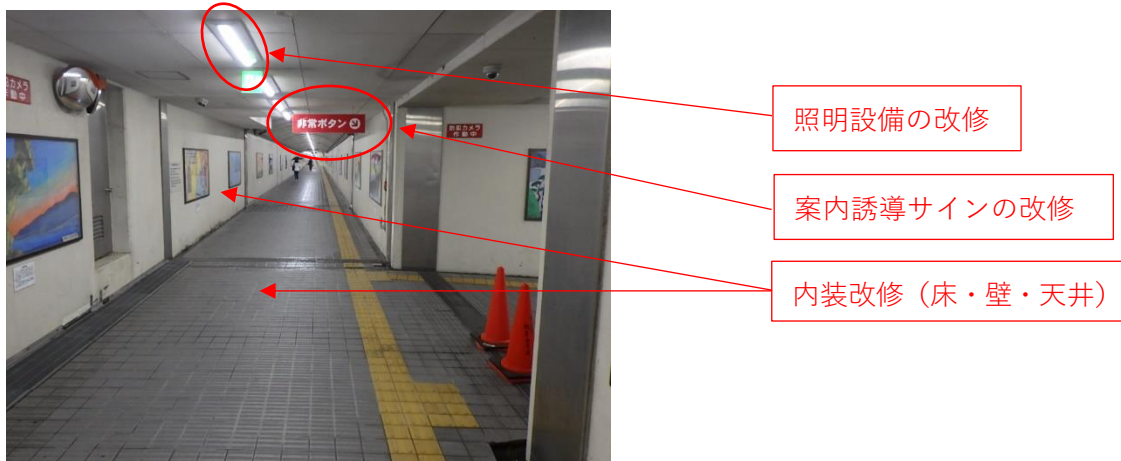
③ 地下道の改修

地下道は 1986 年に整備され、供用開始から約 40 年が経過していることから、市民等からの意見聴取（アンケート調査、ワークショップ）では、老朽化を心配する意見が多くあった。

しかし、令和 4 年度に実施した調査により、一部ひび割れや、吹付材の剥離等が見られたが、地下道が利用できなくなるような劣化は見られなかったことから、予防保全型維持管理を実施することで維持補修に係る経費の縮減と地下道の機能維持を図ることを目的として、大型カルバート長寿命化修繕計画を策定している。

こういったなかで、地下道については、一部設備の必要な改修を行うとともに、美化等のリニューアルを行うことで、雰囲気をもくし、歩行者や自転車が利用しやすい移動空間とすることが可能である。

■地下道の改修箇所（例）



■他市事例：神戸市（兵庫県）

事業名	三宮中央通り地下通路改修工事・サンボチカ		
事業概要	・三宮～元町を結ぶ三宮中央通りの下を通る地下通路であり、都心部の回遊性向上や災害時の避難用通路として活用するため、市営地下鉄海岸線の開業に合わせて開通した。 ・完成から約 20 年が経過し、都心エリアにある地下公共空間の再整備とソフト面による「にぎわい」「いこい」の拠点創出のため、「変化に富んだ歩いて楽しい空間」をコンセプトとして、2022 年 11 月に全面供用開始した。		
事業期間	令和 2 年度～令和 4 年度		
事業費	約 1.9 億円 ※神戸市 HP より		
事業主体	神戸市		
整備範囲および 現地写真 (出典：神戸市)	   		

■他市事例：久喜市(埼玉県)

事業名	東鷲宮駅東西連絡地下道リニューアル
事業概要	駅の東西連絡通路において、東西出入口にエスカレーター・エレベーターの設置によるバリアフリー化工事を実施するとともに、利用者が安全で快適に利用できるように駅前広場の再整備に合わせて、地下道の美装化を実施。
事業期間	平成 30 年度～令和 3 年度
事業費	約 9.95 億円 （駅前広場および地下道）※久喜市 HP より
事業主体	久喜市
整備範囲および 現地写真 (出典：久喜市)	

(3) 東西移動通路に関する今後の進め方

方策としてとりあげた①駅構内自由通路の拡張、②新たな通路の整備、③地下道の改修については、全て実施するのではなく、それぞれのメリット・デメリット、周辺環境への影響、費用対効果などを比較したうえで、最適な方策を検討していく。

特に、①駅構内自由通路の拡張、②新たな通路の整備については、JR の線路上空で新たに事業を行うことになり、一般的な土木・建築工事とは異なることから、概算事業費をつかむための調査業務を次年度から行っていく予定である。