

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。

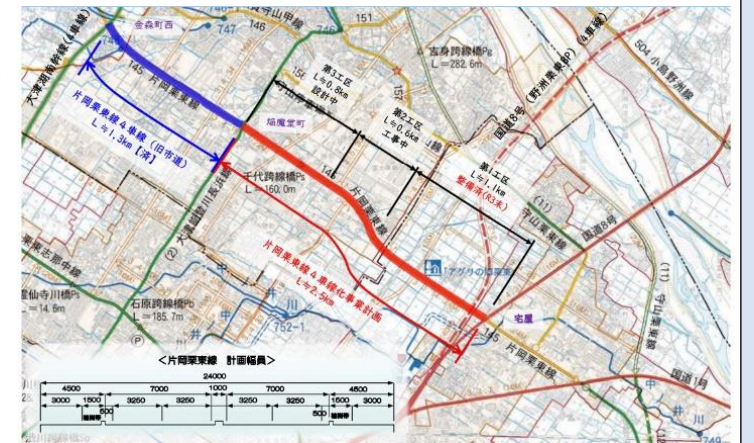


(2) 駅周辺で進められている道路整備事業と期待される効果

- ・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。

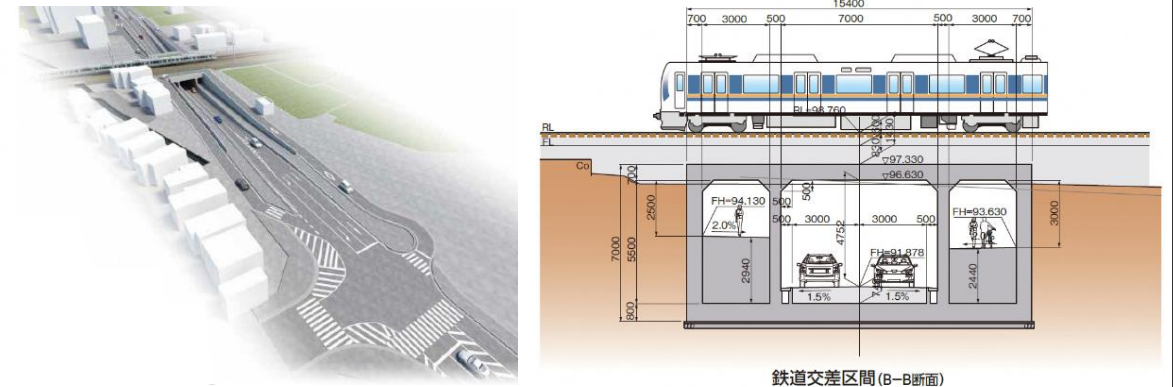
A 県道片岡栗東線の4車線化工事

- ・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。



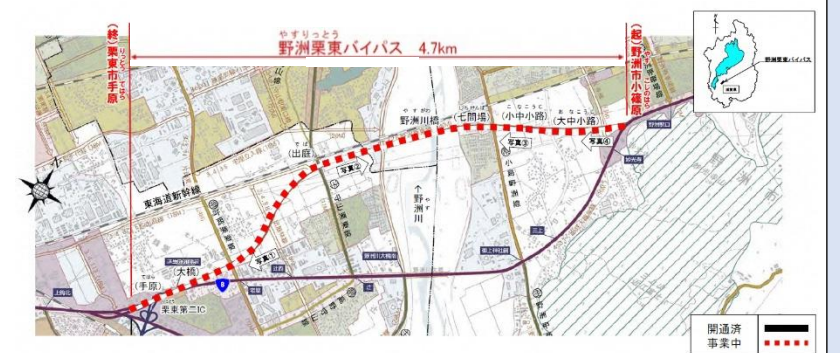
B 市道大門野尻線立体交差事業

- ・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】

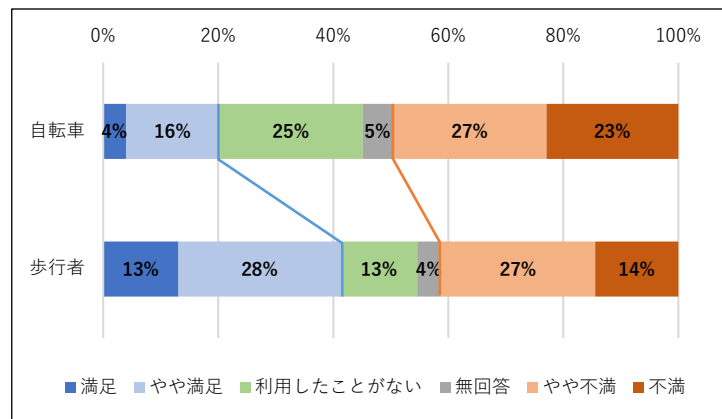
(1) 東西移動の強化

① 東西移動通路の現況・問題点

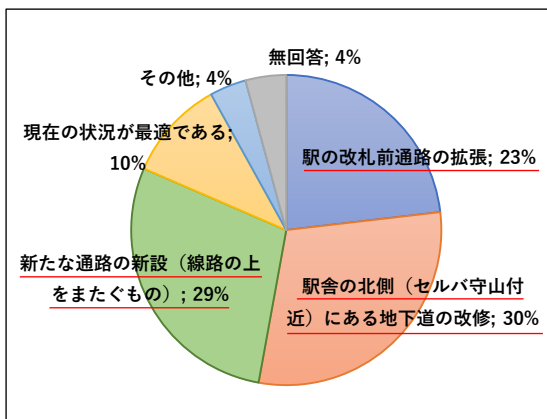
- ・歩行者または自転車による東西移動通路として、駅構内自由通路（階段、エスカレーター、EV）と地下道（階段、スロープ）が整備されている。
- ・駅構内自由通路や地下道は幅が狭く、老朽化も進んでいる。
- ・アンケートやワークショップによる市民や駅利用者等からの意見では、徒歩や自転車での東西移動がしにくいと感じているという意見が多く、「駅の改札前通路の拡張」や「駅舎の北側（セルバ守山付近）にある地下道の改修」、「新たな通路の新設（線路の上をまたぐもの）」等、東西移動通路の整備を求める意見が多い。

■ アンケート調査結果

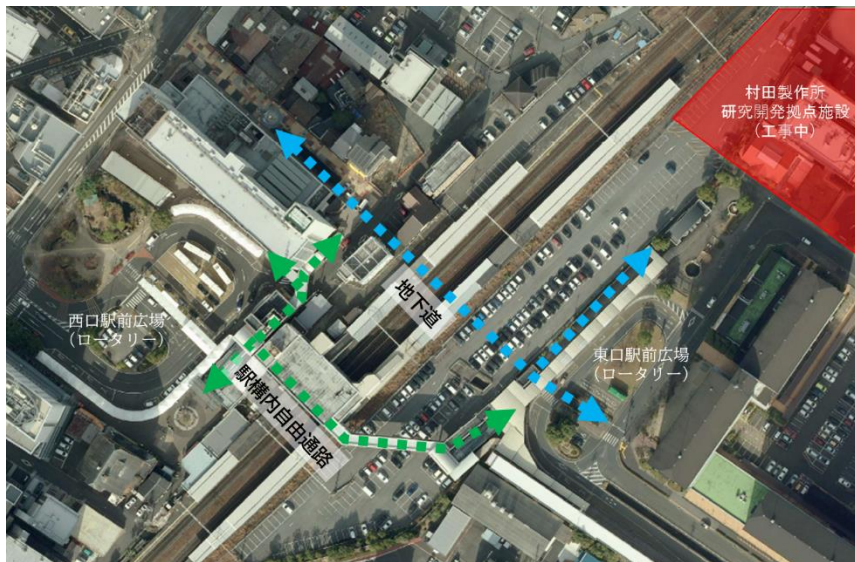
● 東西移動に関する満足度



● 東西の移動に関して整備すべきもの



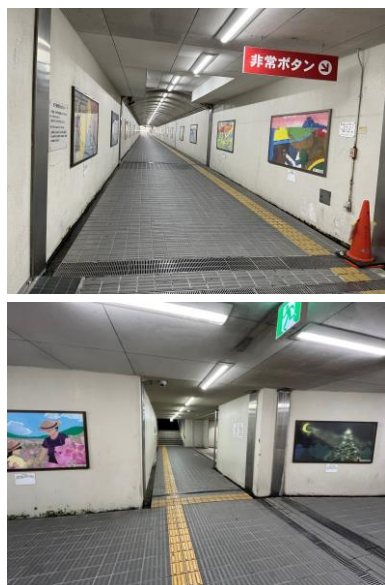
■ 歩行者・自転車の東西移動通路の状況



■ 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。

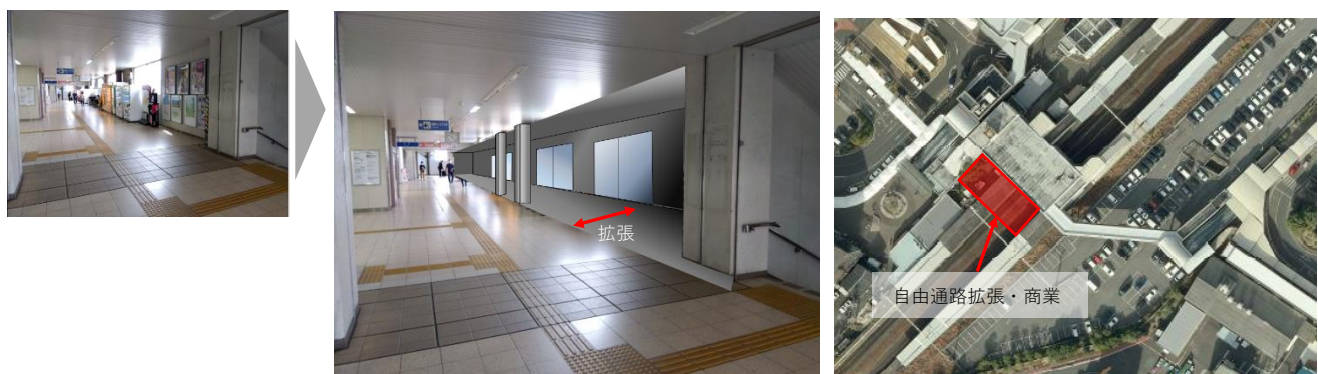
現状や他市の事例をふまえると、東西をつなぐ移動空間の強化を図る方策としては、1)駅構内自由通路の拡張、2)新たな通路の整備、3)地下道の改修が考えられる。

1) 駅構内自由通路の拡張

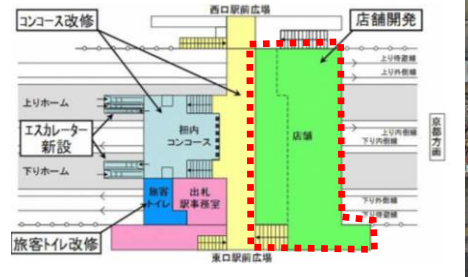
現在の駅構内自由通路の幅員は約 4.2m であり、24 時間通行可能である。また、通勤・通学の朝の時間帯は特に混雑しており、西口でバスを待っている学生が改札前まで列を作っている時もある。

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）

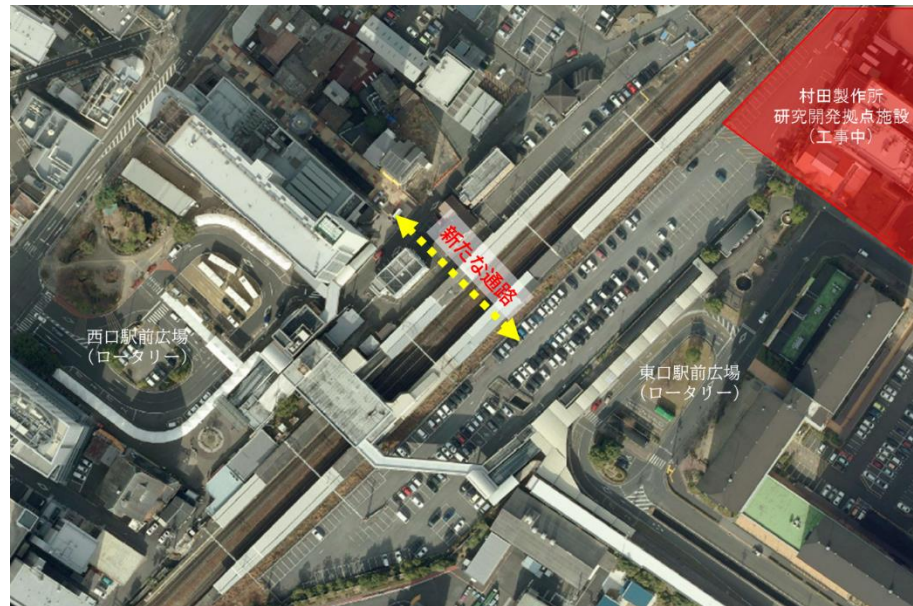
事業名	JR 茨木駅駅舎改良事業
事業概要	JR 茨木駅南地区の大規模工場跡地における立命館大学の新キャンパス開設にあわせて、駅東口デッキや歩行者専用道路の整備が行われた。 駅利用者の利便性向上と市の玄関口としてイメージアップを図るため、改札内へのエスカレーター設置やトイレの改修、店舗開発等が進められた。 【工事概要】 ・各ホームに合計 5 基のエスカレーターを新設 ・トイレの改修（多目的 WC を含む）・コンコースの美化（床・天井などの改修） ・みどりの窓口の整備 ・店舗開発 約 1,100 平方メートル
事業期間	平成 26 年度～令和元年度
事業費	約 40 億円 ※茨木市 HP より
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

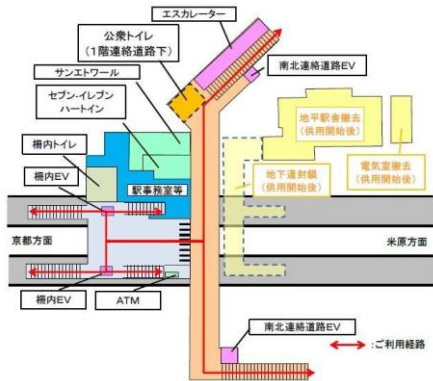
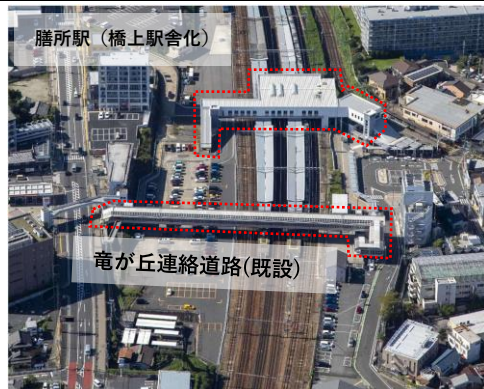
東西移動の利便性・快適性を向上させるためには既存の駅構内自由通路や地下道に加えて、線路の上空を通る新たな通路の整備も効果的である。

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、雰囲気明るくし、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)	

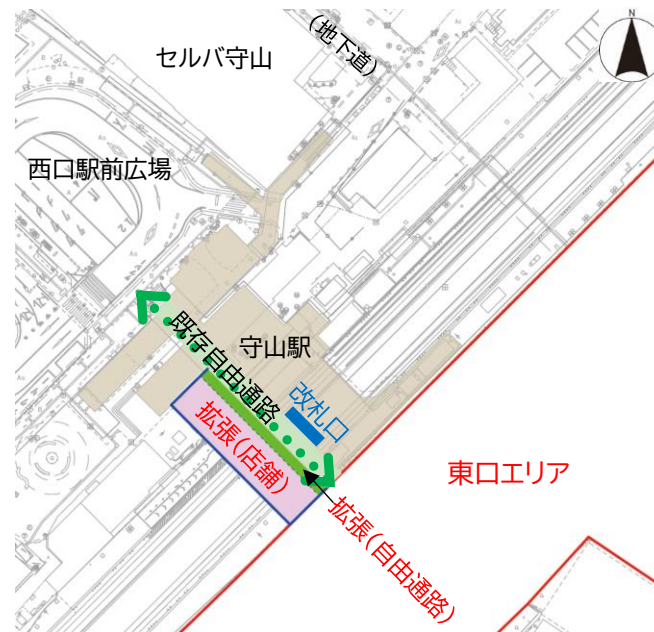
③ 各方策の整備仕様について

東西をつなぐ移動空間の強化を図る方策「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、それぞれの整備仕様について検討する。

方策1）駅構内自由通路の拡張

【駅構内自由通路の整備内容（案）】

- ・駅構内自由通路は、改札口や駅務室、券売機などがある反対側を拡張する。
- ・駅構内自由通路の拡張にあわせて、内装（床・壁・天井）の美化、店舗設置などを行う。
⇒自由通路拡張（2 m）と店舗設置（8 m）とあわせて約 10m 拡張する案とする。



* 整備箇所はイメージであり、決定されたものではない

【駅構内自由通路の幅員（案）】

- ・現在の駅構内自由通路の有効幅員は約 4.2m であるが、朝の通勤・通学の時間帯は特に混雑している。
- ・駅構内自由通路を拡張する場合の幅員は、現在のピーク時間（午前 7 時 40 分～50 分）の歩行者交通量を踏まえ、約 6 m とする。

●歩行者交通量（10 分間ピーク時）からの必要幅員算定

[ピーク時（7:40～7:50）の将来歩行者交通量] 1,043 人/10 分

(現況交通量 1,033 人/10 分 × 人口の伸び率 1.01)

[サービス水準] サービス水準 A：～27 人/m・分を目指す

(出典：大規模開発地区関連交通計画マニュアル)

[必要幅員] 1 分あたりの断面交通量 = 1,043 人/10 分 ÷ 10 分 = 105 人/分

幅員 = 105 人/分 ÷ 27 人/m・分 = 約 4 m

⇒ ・歩行者交通量から算定される必要幅員（有効幅員）は約 4 m である。

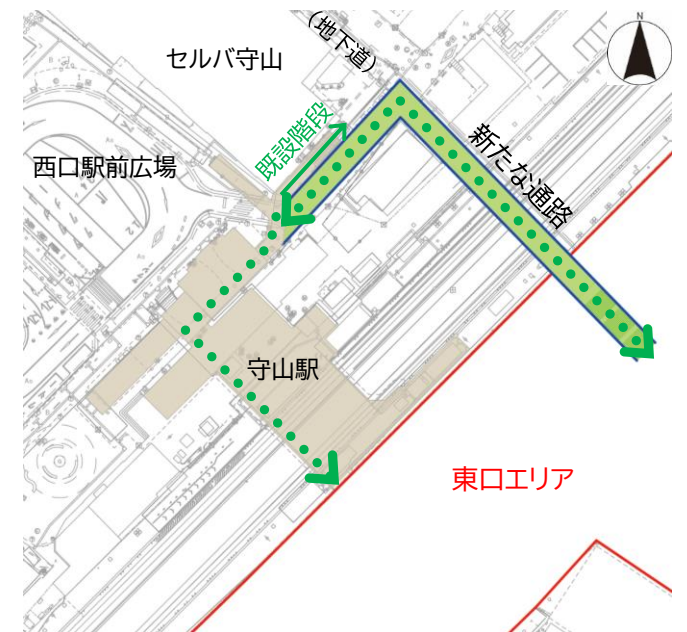
- ・その他、改札前での待ち合わせや券売機での切符の購入待ちなどの滞留空間として約 2 m を確保する。

⇒ ・幅員 約 6 m とする。

方策2）新たな通路の整備

【新たな通路の整備内容（案）】

- ・新たな通路は、概ね地下道の上空に配置し、西側は現在の自由通路に接続させて、東西の回遊性を創出する。
- ・西側で 1 階（グランドレベル）に降りるために、既設階段を利用する案とする。

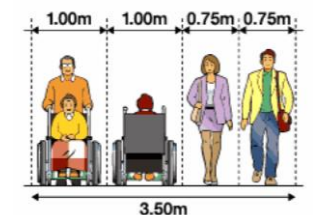


* 整備箇所はイメージであり、決定されたものではない

【新たな通路の幅員（案）】

- ・新たな通路を設ける場合の幅員は、現在の地下道を通行するピーク時間（午前 7 時 40 分～50 分）の歩行者交通量を踏まえるとともに、歩行者 2 人と車いす利用者 2 人が相互にすれ違いできる幅員として、約 4 m とする。

歩行者 2 人・車いす利用者 2 人が通行できる最小幅員：3.5m



●歩行者交通量（10 分間ピーク時）からの必要幅員算定

[ピーク時（7:40～7:50）の将来歩行者交通量] 28 人/10 分

(現況交通量 27 人/10 分 × 人口の伸び率 1.01)

[サービス水準] サービス水準 A：～27 人/m・分を目指す

(出典：大規模開発地区関連交通計画マニュアル)

[必要幅員] 1 分あたりの断面交通量 = 28 人/10 分 ÷ 10 分 = 2.8 人/分

幅員 = 2.8 人/分 ÷ 27 人/m・分 = 0.104m

●道路構造令における歩行者専用道路

- ・道路構造令における歩行者専用道路の最小幅員は 2.0m（道路構造令第 40 条）
- ・一般的には都市部において 4m 以上確保するのが望ましいとされている。

方策3) 地下道の改修

【地下道の改修内容（案）】

- 地下道の改修内容は、地下道の損傷箇所（ひび割れ、タイル舗装の欠損・うき等）を修繕する他、内装（床・壁・天井）の美化、照明設備の改修、案内誘導サインの改修等が考えられる。

■地下道の損傷例（出典：守山市大型カルパート長寿命化修繕計画）

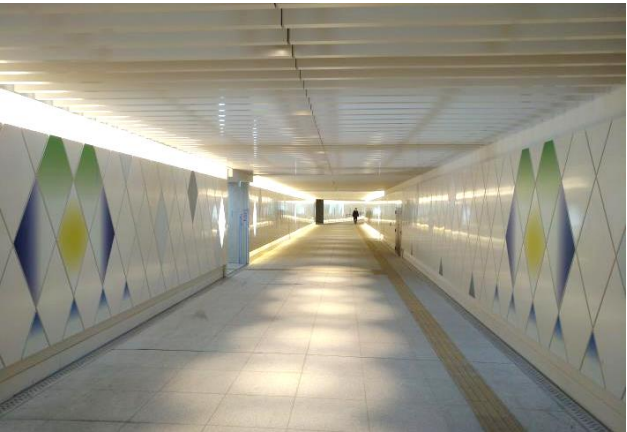


■地下道の改修事例

●藤沢駅北口地下通路（神奈川県藤沢市）

≪改修内容≫

内装改修（床・壁・天井）、照明設備・案内誘導サイン・ベンチの設置等



（出典：藤沢市 HP）

●池袋駅地下通路 [WE ROAD(ウイロード)]（東京都豊島区）

≪改修内容≫

漏水対策、LED 照明・監視カメラの設置、壁面の凹凸を活かした美術作家による描画



（出典：豊島区 HP）

●三宮中央通り地下通路 [サンボチカ]（兵庫県神戸市）

≪改修内容≫ 内装改修、照明設備・案内誘導サイン・ベンチの設置等

*地下道をゲートで 20 に区分し、異なるデザインとすることで変化に富んだ、歩いて楽しい空間としている。



サインを兼ねたゲート



色が変わる LED 照明が組み込まれたエリア



アーティストによるライブペイント

（出典：神戸市 HP 他）

④ 整備方策の比較

東西をつなぐ移動空間の強化を図る方策（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）の導入効果や課題、概算工事費等について比較する。

方 策		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	
パターン図					
導入効果	東口への影響	○ ・利用者が多い西口から東口へ人流を誘導しやすくなる。 ・駅利用者がよりスムーズに東口へ移動できる。	○ ・西口エリアから東口エリアに向かう新たな動線を確保できる。	△ ・地下道を利用しやすくなるが、東口への通行量が増えるかどうかは不透明である。	
		○ ・利用者が多い西口の混雑緩和につながる。 ・駅利用者および東口からの人流が増加し、西口ロータリー周辺の賑わい創出に繋がる。	○ ・村田製作所の守山イノベーションセンター関連の人流を西口エリアへ誘導しやすくなる。 ・ほたる通り商店街の賑わい創出に繋がる。	△ ・地下道を利用しやすくなるが、西口への通行量が増えるかどうかは不透明である。	
	西口への影響	○ ・拡張にあわせた店舗等の設置により、東口と西口の中心となる駅舎に賑わいを創出できる。 ・店舗だけではなく、待合スペースや展示スペースを確保することが可能となる。	△ ・西口エリアの現状の通行量は少なく、整備に見合った利用者があるのか、効果が不透明である。	○ ・壁面に展示スペースをとるなど、効果的な使い方ができる。	
		○ ・拡張にあわせた店舗等の設置により、東口と西口の中心となる駅舎に賑わいを創出できる。 ・店舗だけではなく、待合スペースや展示スペースを確保することが可能となる。	△ ・西口エリアの現状の通行量は少なく、整備に見合った利用者があるのか、効果が不透明である。	○ ・壁面に展示スペースをとるなど、効果的な使い方ができる。	
	導入に向けた課題等		・移転を必要とする支障物件が多い。 ・整備期間が長い（10 年程度）	・整備内容次第では、西口での用地交渉等が必要となる。 ・整備期間が長い（10 年程度）	・短期間で整備が可能（1～2 年程度）
	概算工事費		△ 約 20～25 億円	△ 約 15～20 億円	○ 約 2～ 3 億円

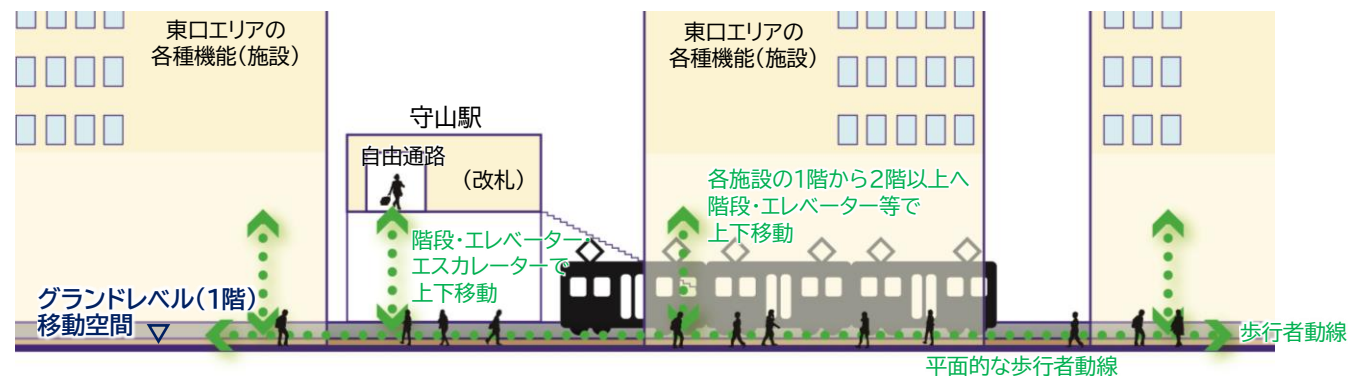
* 工事費については、あくまで概算であり、詳細な仕様や物価等の影響により、変動する可能性がある

(2) 東口エリア内のアクセス強化

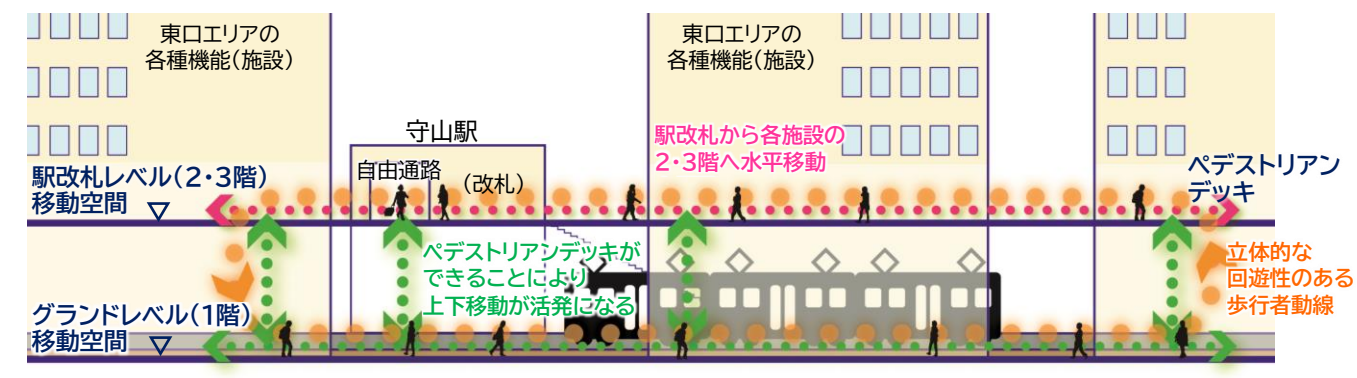
- ・ビジョン（まちづくりの方向性）で定めた「快適な東西移動とアクセス性が高いまちづくり」の実現に向けて、東口エリアにおいても、各機能（複合商業機能、ワークプレイス機能、広場（憩い・交流）機能、交通結節機能）相互間の移動や駅までのアクセス性の向上が重要となる。特に、複合商業機能（施設）やワークプレイス機能（施設）の導入にあたっては、土地の高度利用が想定されることから、平面的でなく、立体的な歩行者動線を確保することが有効であると考える。
- ・立体的な歩行者動線を確保する方策としては、民間事業者ヒアリングの結果や橋上駅における移動円滑化を図った他市事例等を踏まえると、鉄道に沿ったペデストリアンデッキの整備が考えられる。

■立体的な歩行者動線イメージ

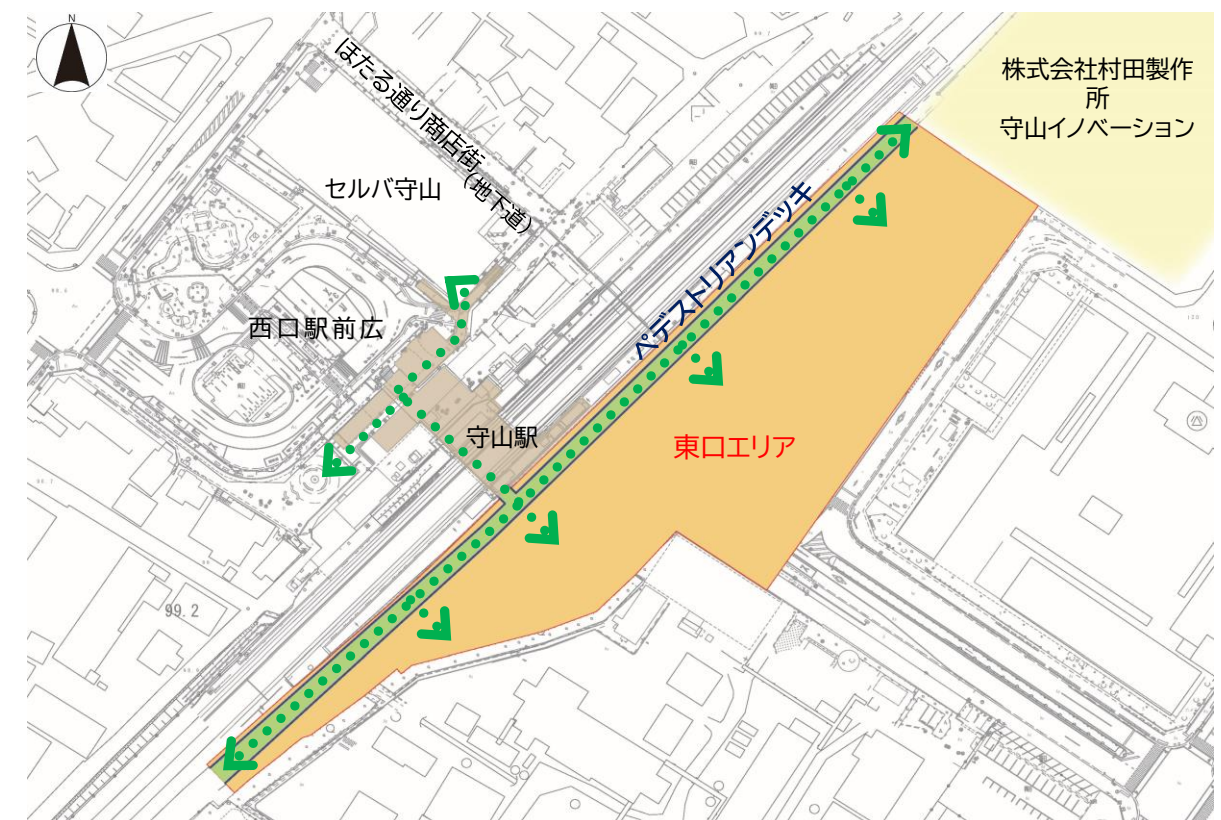
[グランドレベル（1階）の移動空間のみの場合]



[駅改札レベル（2・3階）の移動空間がある場合]



■鉄道に沿ったペDESTリアンデッキの配置イメージ



＜民間事業者ヒアリングの結果＞

- ・民間事業者からは、「東口エリアの各施設を駅改札レベルで接続することで、東口周辺の回遊性向上につながるため、ペDESTリアンデッキの新設が望ましい。」「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。」などの意見があり、民間活力を呼び込むためにも、東口エリアにおける鉄道に沿ったペDESTリアンデッキの整備は効果的であるとする。

■民間事業者による「ペDESTリアンデッキ（東口）の望ましい位置、規模、形状などの考え方」の主な意見

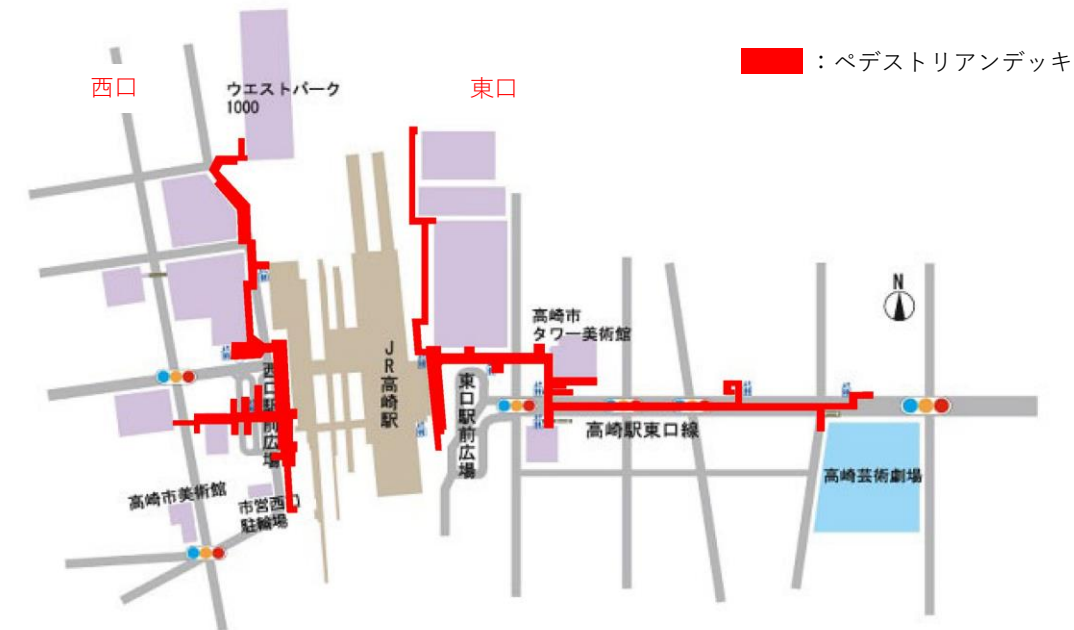
- ・村田製作所を含む計画対象エリアの各施設をデッキレベルで接続することで、東口周辺の回遊性の向上につながるため、ペDESTリアンデッキの新設は望ましい。
- ・計画対象エリアへのアクセス利便性を考慮して、駅改札から最短で接続できる位置や形状が望ましい。
- ・歩車分離と移動を目的とした、線路に沿ったデッキが良い。
- ・歩行者が雨に濡れないような形状が望ましい。(屋根付き等)
- ・1階レベルの歩行者や周辺施設の環境・景観等への影響に配慮して、必要最小限の規模や形状とするのが望ましい。

<橋上駅において移動円滑化を図った他市事例>

■他市の事例 1：高崎駅（群馬県高崎市）

- ・JR 高崎駅には、歩車分離による歩行者の安全確保や回遊性の向上を図ることを目的として、駅周辺（西口、東口）とその周辺施設を結ぶペDESTリアンデッキが整備されている。
- ・西口には駅と商業施設や立体駐車場を結ぶ総延長約 280mが、東口には駅と高崎芸術劇場や再開発事業地区を結ぶ総延長約 375mのペDESTリアンデッキがあり、エレベーターやエスカレーターを設置するなどのバリアフリーに配慮した整備が行われている。また、高欄や屋根は景観に配慮したものとなっている。

■高崎駅周辺のペDESTリアンデッキ配置図



■高崎駅西口周辺のペDESTリアンデッキ



■高崎駅東口周辺のペDESTリアンデッキ



(出典：高崎市 HP)

■他市の事例 2：北習志野駅（千葉県船橋市）

- ・新京成電鉄北習志野駅において、歩行者の安全性・快適性を高めるために、新駅舎の改築工事とあわせてペDESTリアンデッキの整備が行われた。
- ・駅改札と商業ビル、商店街、既存歩道橋をペDESTリアンデッキで結び、連続性のある歩行空間を創出するとともに、ペDESTリアンデッキにはエレベーターやエスカレーターを設置して歩行者の快適性を高めている。

■北習志野駅周辺のペDESTリアンデッキ配置図



■駅舎の全景



■ロータリー北側の北習志野駅前ビルに直結



■ペDESTリアンデッキの通路空間



■ロータリーの様子



■他市の事例 3：多治見駅（岐阜県多治見市）

- ・「多治見駅南地区」は J R 中央線・太多線多治見駅の南側に位置する地区で、多治見市の「多治見駅周辺都市整備構想」の中で、駅北地区とともに「駅前顔づくりエリア」として位置づけられた地区である。
- ・2022 年末に「JR 多治見駅南再開発事業」が竣工し、商業施設やオフィスが入る「プラティ多治見」や 29 階建ての高層マンション、ビジネスホテル、約 500 台を収容する立体駐車場等が整備されている。
- ・それぞれの施設は全長 123 m、幅 4 m のペDESTロリアンデッキで多治見駅と直結しており、新たな県東部の玄関口としての活性化が期待されている。

■多治見駅周辺のペDESTロリアンデッキ配置図



≪多治見駅南再開発事業 施設計画案の概要≫

- 建築敷地面積 約 16,200 m²
- 建築面積 約 9,800 m²
- 延床面積 約 67,400 m²
- 容積率 約 333%
- 建ぺい率 約 60%
- その他敷地内施設
 - ・うるおい広場、
 - ・駐輪場・原付置場 等
- 公共施設
 - ・交通広場
 - ・デッキ
 - ・市道（拡幅）等

■多治見駅南口のペDESTロリアンデッキ



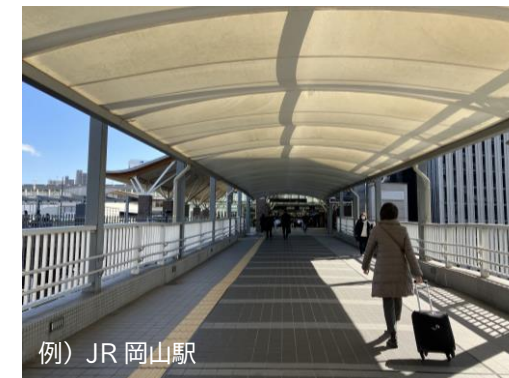
■（左から）プラティ多治見、住宅、ホテル



① ペDESTロリアンデッキの整備仕様

＜ペDESTロリアンデッキの整備内容（案）＞

- ・ペDESTロリアンデッキは雨天時にも快適に通行できるよう屋根付きとする。



例）JR 岡山駅

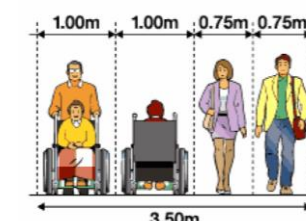


例）JR 姫路駅

＜ペDESTロリアンデッキの幅員（案）＞

- ・幅員は、新たに誘致する企業で働く従業員のうち鉄道利用者の見込み人数等を踏まえるとともに、歩行者 2 人と車いす利用者 2 人が相互にすれ違いできる幅員として約 4 mとする。

歩行者 2 人・車いす利用者 2 人が
通行できる最小幅員：3.5m



例）幅員4mのペDESTロリアンデッキ

[ペDESTロリアンデッキの幅員（案）]

●将来歩行者交通量（想定）からの必要幅員算定

- ・ピーク時間を通勤時間帯の午前 8 時と設定する。
- ・ペDESTロリアンデッキには、現況歩道を通行している歩行者の半分（5 割）に加えて、企業の鉄道利用者全員と新規マンション（株式会社村田製作所北側に立地）から駅へ向かう歩行者の半分（5 割）が歩行すると仮定

[ピーク時（午前 8 時）の将来歩行者交通量] 1,310 人/時（想定）

[サービス水準] サービス水準 A：～27 人/m・分を目指す（出典：大規模開発地区関連交通計画マニュアル）

[必要幅員] 1 分あたりの断面交通量 = 1,310 人/時 ÷ 60 分 = 22 人/分

幅員 = 22 人/分 ÷ 27 人/m・分 = 0.815m

●道路構造令における歩行者専用道路

- ・道路構造令における歩行者専用道路の最小幅員は 2.0m（道路構造令第 40 条）
- ・一般的には都市部において 4m 以上確保するのが望ましいとされている。

＜ペDESTロリアンデッキの概算工事費＞

ペDESTロリアンデッキ整備の概算工事費は、他市事例等を踏まえると、約 15～20 億円である。

(3) 歩行者・自転車動線について(まとめ)

東西をつなぐ移動空間や東口エリア内におけるアクセスの強化を図ることにより、東西および東口エリア内の人の動きや回遊性が向上し、東口だけに限らず、西口も含めた駅周辺の一体的な活性化やにぎわい創出が期待できる。

東西をつなぐ移動空間の強化を図る方策としては、「駅構内自由通路の拡張」「新たな通路の整備」「地下道の改修」をあげているが、メリット・デメリットや周辺環境への影響、費用などを総合的に勘案すると、「駅構内自由通路の拡張」に優位性があると考えられる。

ただし、今後、事業を具体化していく段階において、詳細な工事費などの情報を踏まえ、実施する方策を判断していく必要がある。

また、「地下道の改修」に関しては、単独の方策としての効果に不透明な部分が大きいため、他の方策に比べ優位性としては低くなるものの、工事費が安価であることや、人と自転車の動線を分ける場合には有効な経路と成り得ることから、他の方策と組み合わせて実施することも検討していく必要がある。

東口エリア内のアクセス強化を図る方策としては、東口再整備の検討エリアが狭長であるため、土地の有効活用を考えると、立体的な歩行者動線が確保できる「鉄道に沿ったペDESTリアンデッキの整備」が効果的であり、特に、村田製作所の守山イノベーションセンターに関連した人流の増加が予測される駅から北東方向に向けた整備が有効だと考える。

なお、「東西をつなぐ移動空間の強化を図る方策」および「東口エリア内のアクセス強化を図る方策」については、実施する方策や整備を行う場所によってシナジー効果が生まれる可能性もあることから、今後のゾーニングやアクセス動線の検討を踏まえるなか、東西アクセス機能全体として最大の効果が発揮できるよう、総合的に検討していく必要がある。