

1.委員会での協議事項

守山駅東口再整備基本計画の主な項目

①市民等からの意見聴取

アンケート調査

ワークショップ

交通事業者ヒアリング

駅周辺の現状に対する評価や求められる機能、要望等を把握するための、市民や駅利用者等を対象としたアンケート調査・ワークショップの実施

②東口の再整備の検討

現状把握と課題整理

目指すまちの将来像の設定

民間事業者ヒアリング

導入機能の検討

①複合商業機能

②ワークプレイス機能

③広場（憩い・交流）機能

④交通結節機能

⑤東西アクセス機能

ゾーニングとアクセス動線

市民等からの意見聴取の結果を踏まえ、現状把握と課題整理を行い、目指すまちの将来像（コンセプトおよびビジョン）を設定

民間企業の動向を把握し、実現可能性が高い計画の立案

コンセプトやビジョンに基づき、導入すべき都市機能（①複合商業機能、②ワークプレイス機能、③広場（憩い・交流）機能、④交通結節機能、⑤東西アクセス機能）の検討を行い、そのゾーニング及び、歩行者・自転車・自動車のアクセス動線の検討を実施

③整備イメージの作成

イメージ図の作成

イメージパースの作成

導入機能のゾーニングとアクセス動線を踏まえたイメージ図およびイメージパースの作成

④実現に向けた検討

整備手法の検討

概算整備費の算定

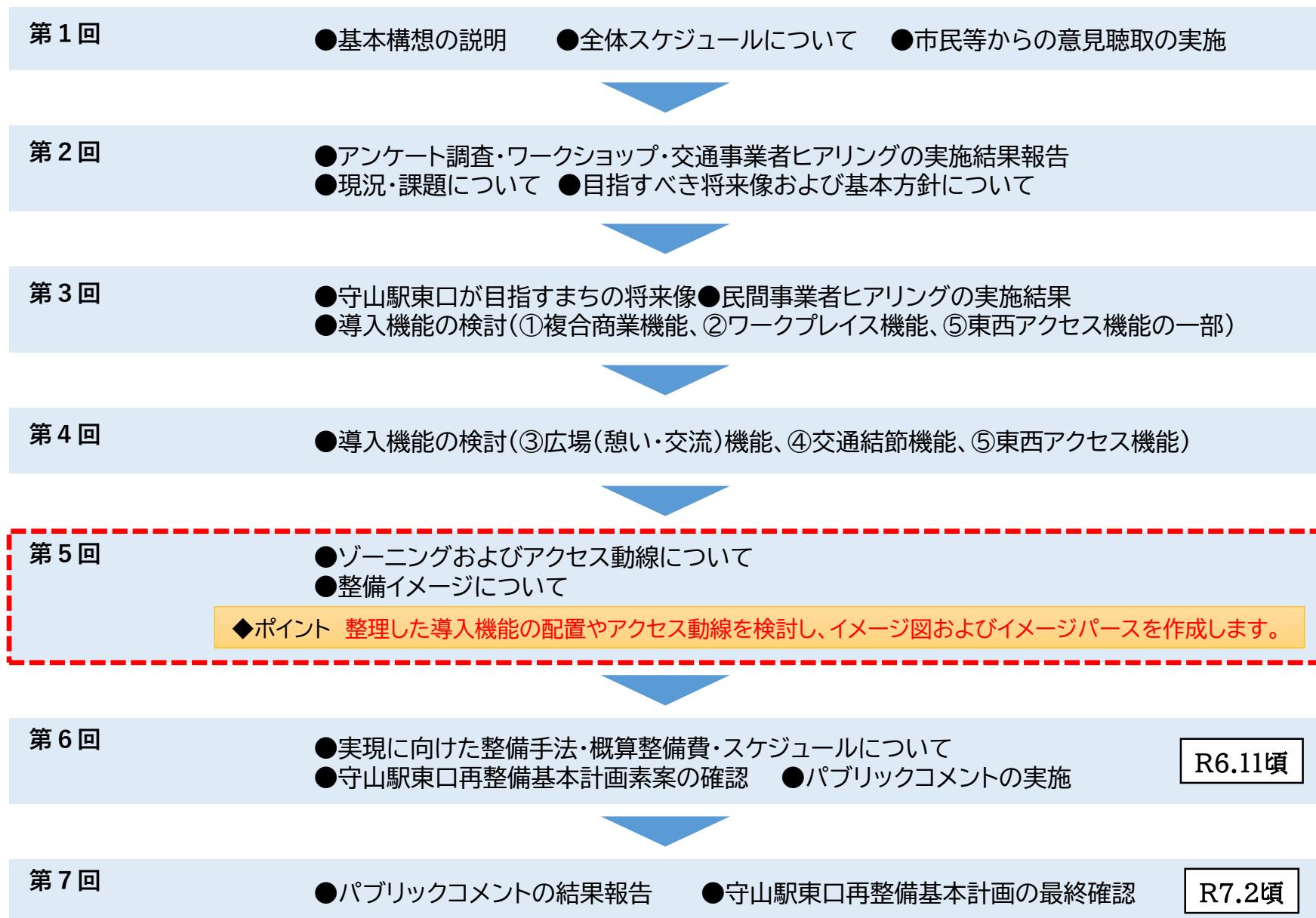
スケジュールの立案

整備計画図の実現に向けた官民連携のスキームと、費用負担の考え方の整理

整備スケジュールの立案

第5回委員会 協議事項

2.委員会のスケジュール



人が集まりつながる 憩いとにぎわいのあるまち

【ビジョン①】
落ち着きとにぎわいが
共存するまちづくり

【ビジョン②】
働く場・働く人を応援する
まちづくり

【ビジョン③】
子どもから大人まで多
世代が集まりつながる
まちづくり

【ビジョン④】
安全で利用しやすい交
通環境の実現によるま
ちづくり

【ビジョン⑤】
快適な東西移動とアク
セス性が高いまちづく
り

導入機能① 複合商業機能

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 例：飲食店、サービス（自習スペース、スポーツジム）、パブリックスペース、子育て支援施設 等
	b) 働く人を応援する施設 例：飲食店、日用品店（スーパーマーケット・ドラッグストア・100円均一）、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）、子育て支援施設 等



導入機能② ワークプレイス機能

企業の方向誘致	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
	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 c) 市と連携したまちづくりに取り組める企業



導入機能③ 広場(憩い・交流)機能

方整針備	a) 憩いの場となる居心地の良い広場	b) 子どもから大人まで多世代がワクワクする広場
	c) フレキシブルに活用できる広場	d) 周辺施設と連携した一体感のある空間づくり



導入機能④ 交通結節機能

A. ロータリー

整備方針	a) 利便性向上に向けた交通施設の再配置
	b) ユニバーサルデザインを踏まえた安全・快適性の高い歩行空間等の確保
整備方針	c) 誰もが分かりやすいサイン表示の設置

《計画施設台数》

バス	乗降場：2台（乗降各1台）、プール：1～2台
タクシー	乗降場：2台（乗り場、降り場）、プール：2～3台
一般車	身障者用乗降場：1台、一般車乗降場：1～3台
専用駐車場	身障者用：1～2台、指定車：1台

《想定面積》

約2,400～2,800㎡（現在のロータリー面積：約3,000㎡）
※ 地域の実情に応じた施設台数が確保できているか等、今後総合的な視点から検討

B. 駐車場

整備方針	a) 最適な必要台数が確保された駐車場
	b) 誰もが使いやすい駐車場
整備方針	c) 民間活力の活用などによる効率的な整備

《計画台数》 約220台 ※ 新たな駐車場確保手法の広がりをもたせ、減台を検討

C. 駐輪場

整備方針	a) 最適な必要台数が確保された駐輪場
	b) デジタルテクノロジーの活用等による運営・管理の効率化
整備方針	c) 自転車利用者・サイクリストのサポート機能の導入

《計画台数》 約720台 ※ 自転車の利用促進施策の実施と合わせ、増台を検討

D. 周辺道路

方検討針	既存の4車線道路や一方通行道路を、広場空間やロータリー機能の一部、駐車場・駐輪場、歩行空間としての活用を検討する。
------	---

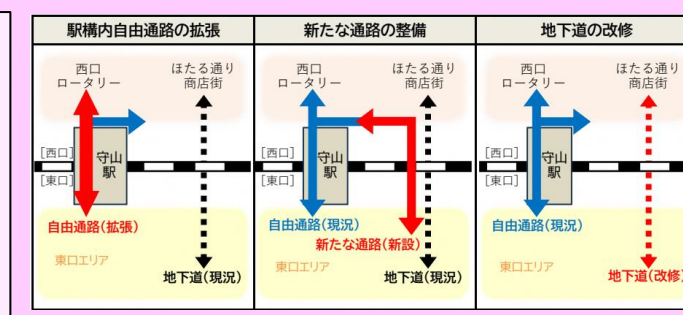
導入機能⑤ 東西アクセス機能

《東西をつなぐ移動空間の強化を図る方策》
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」が考えられるが、導入効果や課題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。なお、「地下道の改修」に関しては、歩行者と自転車の動線分離において有効であることから、他の方策と組み合わせることを検討する。

《東口エリア内のアクセス強化を図る方策》

橋上駅における移動円滑化や狭長である守山駅東口再整備エリアの有効活用を考慮すると、立体的な歩行者動線が確保できる「鉄道に沿ったペデストリアンデッキの整備」が効果的であると考えられる。

《東西をつなぐ移動空間の強化を図る方策》



《東口エリア内のアクセス強化を図る方策》

