

土地利用ゾーニング・アクセス動線

・東口エリアに導入する機能のゾーニング（土地利用ゾーニング）とアクセス動線について整理する。

(1) 事業エリア

・事業エリアを下図のとおり設定する。

【土地所有者状況】

土地所有者		面積
	西日本旅客鉄道株式会社（JR 西日本）	約 1,300 m ²
	日本貨物鉄道株式会社（JR 貨物）	約 6,900 m ²
	東レ・ファインケミカル株式会社	約 200 m ²
	守山市	約 8,700 m ²
合計		約 17,100 m ²

【事業エリアの境界】

区間	事業エリアの境界
A	西日本旅客鉄道株式会社（JR 西日本）の鉄道用地の一部を含めて境界を設定する。
B	西日本旅客鉄道株式会社（JR 西日本）および日本貨物鉄道株式会社（JR 貨物）の宅地内で境界を設定する。 ※宅地は南側の方で細くなっており、施設立地を考慮した一定の幅が確保できる箇所で境界を設定する。
C	東レ・ファインケミカル株式会社の宅地境界とする。 ※一部の宅地（植樹帯）を含める。
D	4車線道路・一方通行道路を含む道路境界とする。
E	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」の宅地境界とする。



※事業エリアの境界については、基本計画時点の内容であり、今後変更となる可能性があります。
また、概ねの位置で表示しているため、実際とは異なる場合があります。

(2) 基本方針

1) 土地利用ゾーニング

- ・土地利用ゾーニングの検討にあたり、導入機能を配置する際に基本となる方針を設定するとともに、これまで検討してきた導入機能のうち、配置に当たっての要件（規模・位置等）を整理する。

【基本方針】

- a) 導入機能がそれぞれの役割を果たすことができる規模等の確保
- b) 各々の導入機能が持つ特長を効果的に引き出す配置の実現
- c) 導入機能が有機的に連携し、全体的に一体感があるエリアの形成

導入機能	配置に当たっての要件(規模・位置等)
①複合商業機能 (複合商業エリア)	<ul style="list-style-type: none"> ・敷地面積「1,500㎡程度」を基本とする。 * 民間事業者ヒアリングの結果から、商業施設については床面積 3,000㎡・2層程度が適正規模と考えられる。ただし、目的型の施設については、これに加えて設置することが可能と考えられる。 ・相互利用に伴うにぎわいの波及効果等が期待できるため、広場（憩い・交流）機能に隣接した配置が望ましい。
②ワークプレイス機能 (企業誘致エリア)	<ul style="list-style-type: none"> ・敷地面積「5,000㎡程度」を基本とする。 * 市内において、新たな企業立地を進めるエリアの最低敷地面積を 5,000㎡と設定している。 ・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」との相乗効果が期待できることから、「守山イノベーションセンター」に隣接して配置する。 ・公開空地と一体的な活用による相乗効果が期待できるため、広場（憩い・交流）機能に隣接して配置が望ましい。
③広場（憩い・交流）機能	<ul style="list-style-type: none"> ・面積「約 1,000㎡以上」を基本とする。 * 守山駅西口に設置されている「守山駅前緑地公園」より大きな規模とする。 ・複合商業機能やワークプレイス機能、交通結節機能（ロータリーや周辺道路など）と有機的な連携や適切な空間共有ができる位置に配置が望ましい。
④交通結節機能	
ロータリー	<ul style="list-style-type: none"> ・面積「約 2,400～2,800㎡」を基本とする。 ・駅への公共交通および自家用車によるアクセス利便性を考慮すると、駅に近接した配置が望ましい。
駐車場	<ul style="list-style-type: none"> ・設置台数「約 220台」を基本とする。 * 面積の参考（NPC24H cocotto MORIYAMA パーキング）：約 1,900㎡、4層5段、211台収容 ・駅への自家用車によるアクセス利便性を考慮すると、駅に近接した配置が望ましい。
駐輪場	<ul style="list-style-type: none"> ・設置台数「約 720台」を基本とする。 * 面積の参考（守山駅東口自転車駐輪場）：約 500㎡、2階建、722台収容 ・現在の位置での修繕や建替、あるいは新たな位置での整備を行う。
周辺道路	<ul style="list-style-type: none"> ・他の導入機能の配置を踏まえるなか、広場空間やロータリー機能の一部、駐車場・駐輪場、歩行空間など、周辺と連動性のある活用を行う。
⑤東西アクセス機能(歩行者・自転車動線)	
東西をつなぐ移動空間の強化を図る方策	<ul style="list-style-type: none"> ・線路を跨ぐ東西の人流の活性化や駅利用者のよりスムーズな移動が期待できる「<u>駅構内自由通路の拡張</u>」と「<u>地下道の改修</u>」の組み合わせを基本とする。
東口エリア内のアクセス強化を図る方策	<ul style="list-style-type: none"> ・駅からの移動の円滑化や賑わいの広がりが期待できる「<u>鉄道に沿ったペDESTリアンデッキの整備</u>」を基本とする。

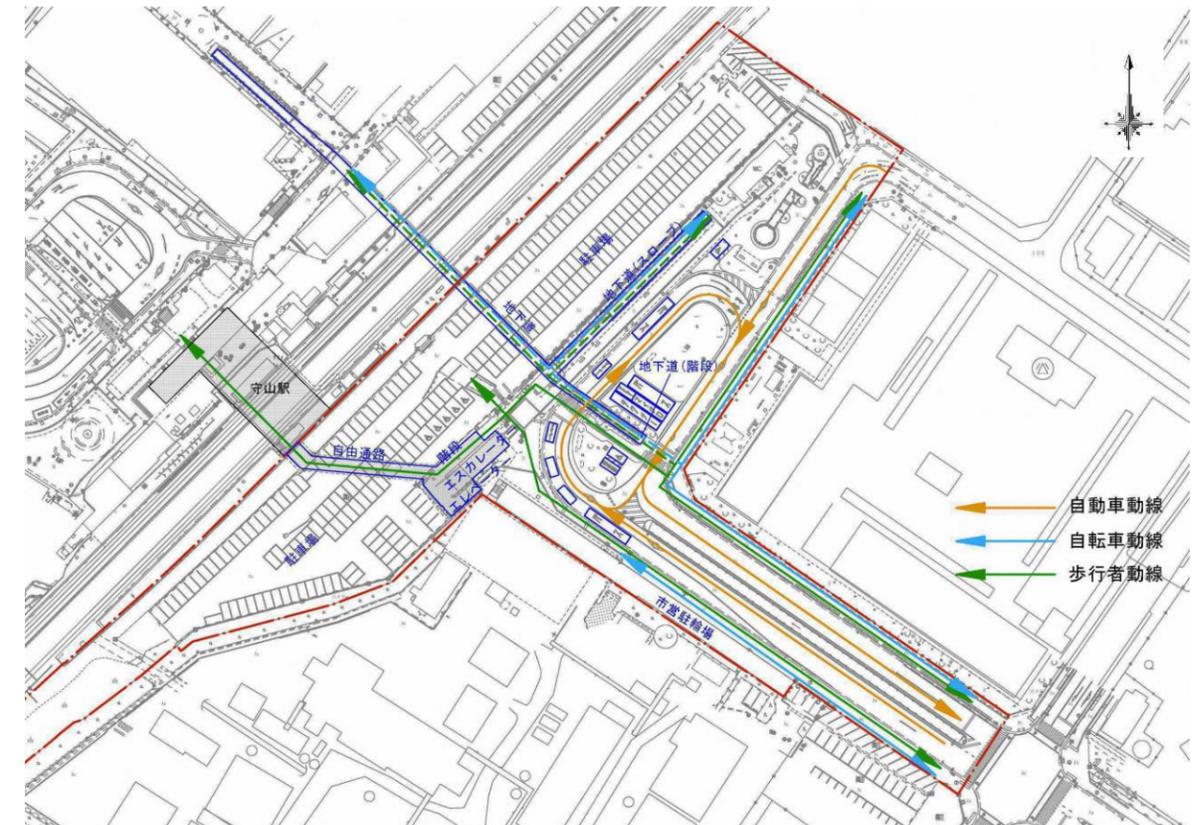
2) アクセス動線

- ・アクセス動線の検討にあたり、現況を踏まえた基本方針を整理する。

【現況】

- ・東口エリア周辺での主な歩行者・自転車・自動車動線は下図のとおりである。
- ・現状では、ロータリー内に横断歩道があり、主に地下道を利用する歩行者・自転車が通行している。
- ・地下道は、幅が狭い中で歩行者と自転車が通行している。

■アクセス動線の現況



【基本方針】

- ・将来にわたり、歩行者・自転車・車それぞれが安全・快適に通行できる動線を確保するとともに、人の動きが活発である駅を起点として、人の流れを円滑に誘導し、にぎわいや交流の創出を図る。

a) 歩行者や車、自転車の動線分離による安全な通行の実現

- ・歩行者や車、自転車が極力交差しないように、動線の整序を行い、円滑な通行を実現する。
- ・駐車場の入口部分については、自動車動線が集中することから、歩行者および自転車の動線を階層的に分離し、安全性が高い通行を確保する。
- ・線路を跨ぐ東西アクセス機能については、歩行者と自転車の動線を分離するなど、安全且つ快適に通行できる環境を実現する。

b) 賑わいや交流を創出する回遊性の高い歩行者動線の形成

- ・人の動きが活発である駅を起点として、周辺にスムーズに移動できる歩行者動線を確保する。
- ・賑わいや交流の核となる広場機能から、各導入機能への円滑な移動が可能となる回遊性が高い歩行者ネットワークを形成する。

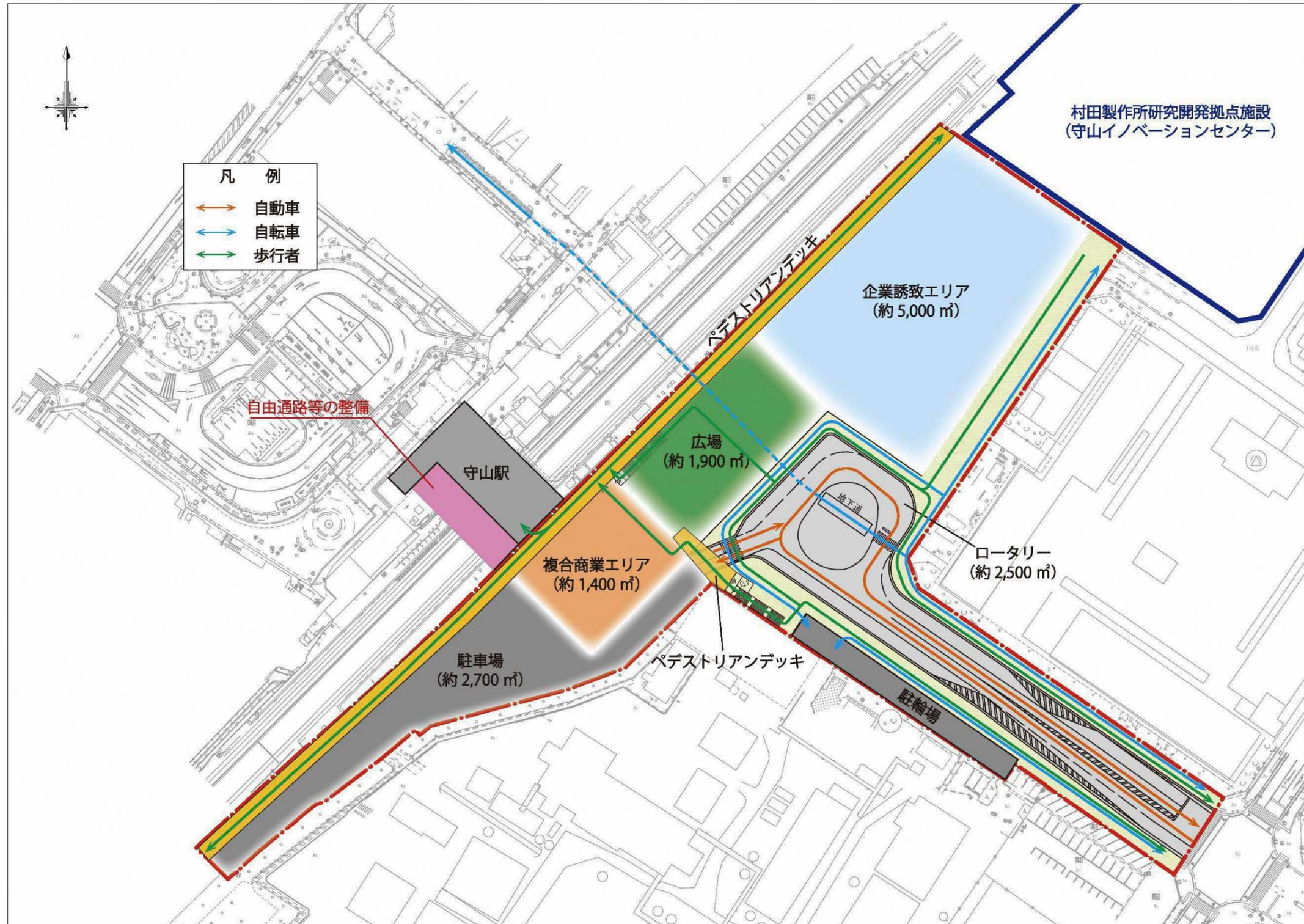
(3) 土地利用ゾーニング・アクセス動線(案)

- ・「(2) 基本方針」を踏まえ、土地利用ゾーニング・アクセス動線(案)を3案検討する。
- ・3案それぞれの特徴を整理したうえで、比較検討を行い、最も優位性が高いと考える1案を選定する。

第1案 広場中心案

特徴

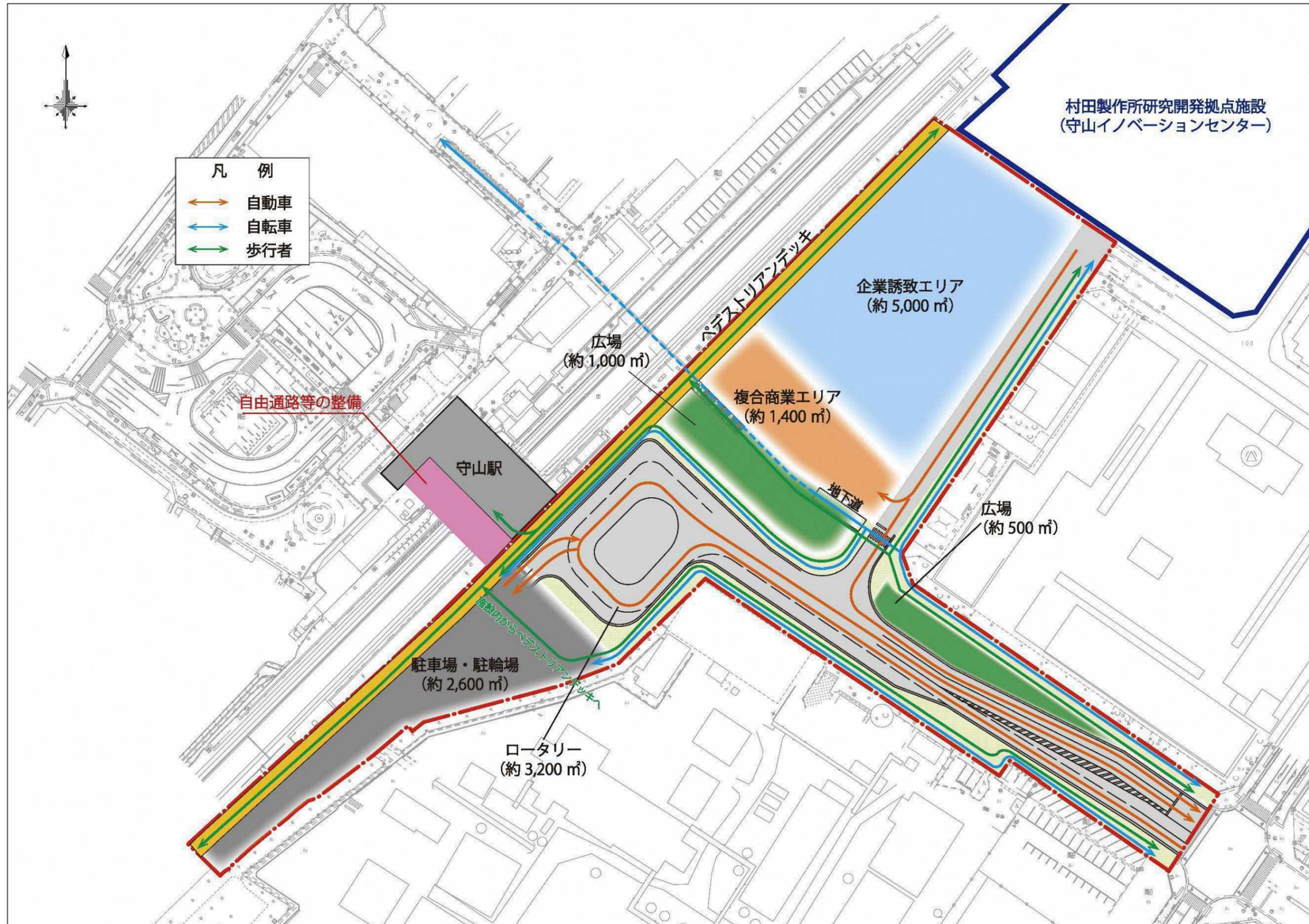
- 広場を東口エリアの中心に配置し、その両側に複合商業機能(複合商業エリア)とワークプレイス機能(企業誘致エリア)を配置する。
- ロータリーは4車線道路を活用することで、現状よりもコンパクトな形状とする。
- 一方通行道路は廃止し、歩行空間として活用する。
- 駐車場の入口部分については、ペDESTリアンデッキを設置し、歩行者と自動車の動線を階層的に分離する。



第2案: ロータリー中心案

特徴

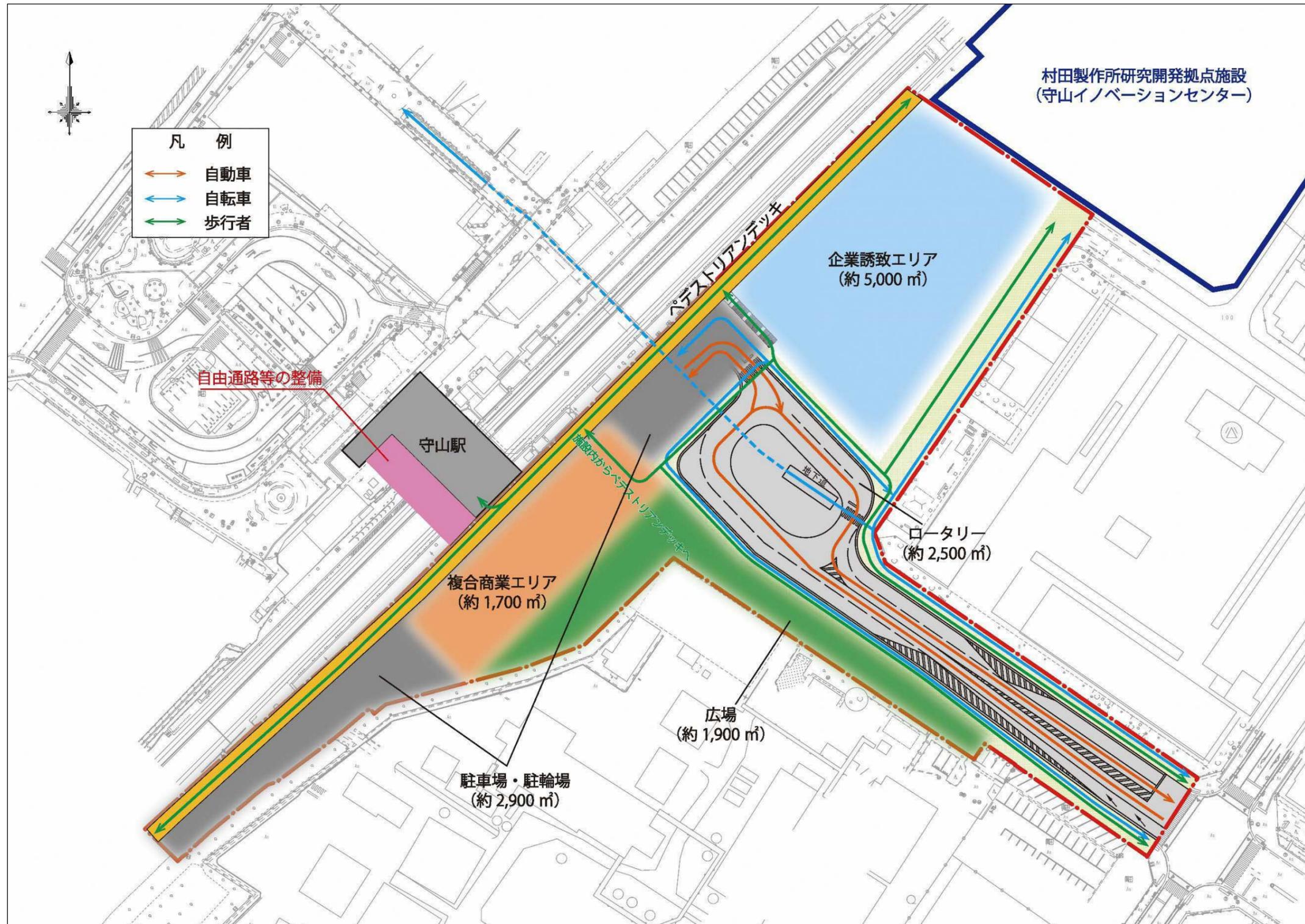
- ロータリーを東口エリアの中心に、駅と隣接して配置する。
- ロータリーの北東側に広場と複合商業機能（複合商業エリア）、ワークプレイス機能（企業誘致エリア）を配置する。
- 4車線道路の一部を活用し、広場を設置する。
- 駐車場の入口部分については、歩行者が駐車場・駐輪場の施設内を通行することで、自動車との動線を階層的に分離する。



第3案：複合商業エリア中心案

特徴

- 複合商業機能（複合商業施設）を東口エリアの中心に配置する。
- 広場は4車線道路の空間を活用しながらL字型に配置する。
- 一方通行道路は廃止し、歩行空間として活用する。
- 駐車場の入口部分については、歩行者がペDESTリアンデッキを通行することで、自動車との動線を階層的に分離する。



■各土地利用ゾーニング及びアクセス動線（案）の比較表

		第1案		第2案		第3案		
		広場中心案		ロータリー中心案		複合商業エリア中心案		
土地利用ゾーニング	機能単体の視点	複合商業エリア	○	・駅直結型の施設整備が可能であり、駅からのアクセス利便性が高く、誘客促進にも繋がる。	△	・企業との連携は図りやすくなるが、駅に隣接した配置ではないため、駅直結型と同様の幅広い誘客は難しい。	○	・駅直結型の施設整備が可能であり、駅からのアクセス利便性が高く、誘客促進にも繋がる。
		ワークプレイスエリア	○	・広場やロータリーと隣接しており、公開空地との連携がとりやすく相乗効果が期待できる。	△	・複合商業エリアに隣接しているものの、広場と距離があることや、商業施設の作り方次第で地域に開かれた公開空地の効果が限定的となる可能性がある。	△	・駐車場や駐輪場、ロータリーと隣接しているものの、駐車場への進入路などがあり、地域に開かれた公開空地が効果的に活用しにくい。
		広場	○	・整形な敷地を確保できるため、広場の整備方針に沿った多様な利活用が可能である。	△	・一方通行道路によって分断された細長い形状の敷地となるため、広場の整備方針に沿った多様な利活用が難しい。	△	・面積は大きいですが、L型の不整形な敷地となるため、広場の整備方針に沿った多様な利活用が難しい。
		ロータリー	△	・現状とほぼ変わらない位置にあるため、利便性能向上は見込みにくいですが、4車線を活用することでコンパクトな形状が可能である。	○	・駅に隣接して配置するため、駅へのアクセスがしやすく、利便性が高い。	△	・現状よりも少し駅寄りになっているものの、現状と大きく変わらないため、利便性の向上は見込みにくいですが、4車線を活用することでコンパクトな形状が可能である。
		駐車場	△	・駅や複合商業エリアと隣接していることから効果的であるものの、少し手狭である。	△	・駅と隣接している点は効果的であるが、少し手狭である。	△	・進入路が長くなることや、他の機能と交差してしまい効率的ではない。
		駐輪場	△	・現状と変わらない場所のため、利便性の向上が見込みにくい。	△	・駅と隣接していることは効果的であるものの、駐車場と併設するには少し手狭である。	○	・駅や複合商業エリアと近接しており、他の機能と連携がしやすい。
		東西をつなぐ移動空間の強化を図る方策	○	・東西アクセスの強化により活性化した人の流れが隣接した複合商業エリアに波及することで、より一層の賑わい創出が期待できる。	△	・隣接する機能がロータリーであり、活性化した人流を賑わいに繋げることが期待できない。	○	・東西アクセスの強化により活性化した人の流れが隣接した複合商業エリアに波及することで、より一層の賑わい創出が期待できる。
	東口エリア内のアクセス強化を図る方策	○	・ペDESTリアンデッキが駐輪場に接続していないものの、それ以外の機能とは接続しており、駅からの移動の円滑化が図れていることから、賑わいの広がりが期待できる。	○	・ペDESTリアンデッキが全ての導入機能に接続しており、駅からの各施設への移動の円滑化が図れていることから、賑わいの広がりに期待できる。	△	・ペDESTリアンデッキが広場に接続しておらず、駅からスムーズな移動が難しい状況となっていることから、駅を起点とした賑わいの広がりが期待できない。	
エリア全体の視点	機能の有機的な連携による一体的なエリア形成	○	・他の機能と一番連携が図りやすい広場が中心にあることにより、商業と広場、ワークプレイスと広場など、複数の場所で機能連携が期待できる。	△	・広場、商業、ワークプレイスと並んでいるものの、機能連携が取りにくい配置であり、駐車場からも離れているため、効果が発揮しにくい。	△	・商業と広場が幅広く隣接している点は効果的であるが、駐輪場や駐車場への進入路などを考えると、全体的な機能連携による効果は発揮しにくい。	
アクセス動線	動線の分離による安全性の高い通行の確保	△	・地下道の出入口部分において、自転車と自動車の動線が交差しており、交通事故の危険性を孕む箇所が存在している。	△	・横断歩道において、人・自転車と自動車の動線が交差しており、交通事故の危険性を孕む箇所が存在している。	△	・地下道の出入口において、自転車と自動車の動線が交差しており、交通事故の危険性を孕む高い箇所が存在している。	
	回遊性の高い歩行者動線の形成	○	・駅と広場、商業、ワークプレイスがバランスよく配置されており、広場を中心とした賑わいや交流に繋がる回遊性が期待できる。	△	・広場、商業、ワークプレイスが近接しており、一定の回遊性は見込めるものの、人の動きの起点となる駅がやや離れて配置されており、連続的な賑わいの創出が難しい。	△	・賑わいや交流の核となる広場から駅およびワークプレイスが離れて配置されており、回遊性があまり期待できない。	
総合評価		○ (○…7個 △…4個)		△ (○…2個 △…9個)		△ (○…3個 △…8個)		