

守山駅東口再整備基本計画(案)

【概要版】

2025 年（令和 7 年）6 月

素案からの変更箇所は黄色にて着色しています。

基本計画の目的と対象区域

※第1章（P1～3）参照

JR 守山駅周辺は、上位計画において、多様な都市機能の集積を図る中心拠点区域エリアとして位置付けられており、以前より容積率を高く設定し、空間の高度利用を図っていくエリアとしています。そうした中、令和8年度（予定）の株式会社村田製作所（守山イノベーションセンター）の竣工により、守山駅東口周辺における人の流れや求められる役割等が大きく変化することから、新たな都市機能の集積や東口ロータリーの再編などを実施する等、守山駅東口の再整備が求められています。

土地所有者		西日本旅客鉄道株式会社（JR 西日本）
		日本貨物鉄道株式会社（JR 貨物）
		東レ・ファインケミカル株式会社
		守山市

■対象区域



守山駅周辺の現況

※第2章（P6～10）参照

(1) 東口

- 駅前広場(ロータリー)、平面駐車場(コインパーキング)、市営駐輪場(守山駅東口自転車駐輪場)が整備されている。
- 主な交通施設として、駅前広場(ロータリー)とその南東側の一方通行道路があり、駅前広場には一般車や身障者用、タクシー、バス等の車両ごとに乗降場やプール(駐車場)が整備されている。

(2) 西口

- 駅前広場(ロータリー)や平面駐車場(市営駐車場)、駐輪場(民間)、緑地等が整備されている。
- 主な交通施設として、駅前広場(ロータリー)とその北西側には市道駅前グリーンロード等があり、駅前広場には一般車や身障者専用、タクシー、バス等の車両ごとに乗降場やプール（駐車場）が整備されている。

(3) 東西の移動

- 東西への歩行者(または自転車)のアクセス路として、改札外通路と地下道が整備されている。
- 自動車利用による東西への移動については、県道高野守山線や主要地方道守山栗東線、市道勝部1号線、県道片岡栗東線が主なアクセス道路となっている。

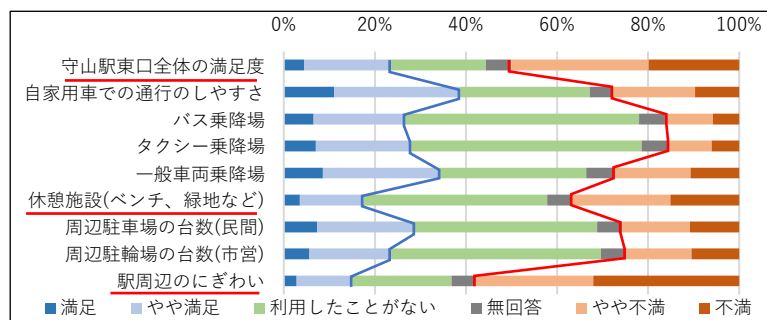
市民等からの意見聴取

※第2章（P11～15）参照

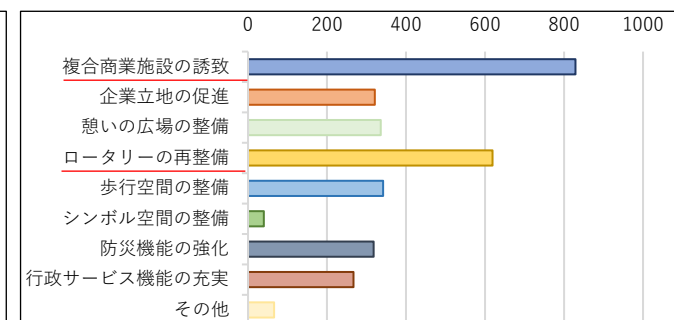
(1) アンケート調査（主な回答）

- 東口は、「守山駅東口全体の満足度」や「駅周辺のにぎわい」に対して「不満」と回答する方が多く、東口周辺のにぎわいや活力が足りないといった意見が多い。
- 再整備を行う東口には、身近な買い物や飲食が楽しめる「複合商業施設」や便利で使い勝手の良い「ロータリー」が求められている。

【東口に対する満足度】



【東口周辺の再整備に向けて優先して取り組むべきこと】



(2) 住民ワークショップ（主な意見）

- 西口は賑わいが多く、東口は今まで通り、落ち着いて住み続けられる場所であってほしい。
- 東口には、活気ある商業施設だけでなく、多世代の方たちが集い、居心地が良い空間(サードプレイス)があってほしい。
- 建物(都市機能)だけでなく、ロータリー等の交通機能や東西をつなぐインフラ機能についても強化してほしい。



守山駅周辺の課題

※第2章（P16～18）参照

◆現況や市民等からの意見聴取（アンケート調査・ワークショップ等）を踏まえた問題点

(1) 東口

【土地利用及び都市機能等】

- 西口に比べて利用者が少ないため、賑わいや活気が少なく、全体的に雰囲気が暗い。
- カフェ等の飲食店が少なく、市民や駅利用者等が利用したいと思う施設が少ない。
- 多世代が集える居心地が良く快適に過ごすことができる空間（広場）や子どもが気軽に遊べる広場が少ない。

【交通施設(ロータリー、公共交通、駐輪場等)に関する問題点】

- 朝夕の通勤・通学の時間帯は企業送迎バスも含めてロータリーでの駐停車が多く通行の妨げになっている。
- ロータリーは、一般車両の乗降場や駐車場の数が少ない。
- 公共交通の待機場が小さく、バス路線、タクシーの台数も少ない。
- 駐輪場(市営駐輪場)が老朽化しており、空き台数も少ない。

■4車線道路に駐停車している
自家用車・バス（東口）



(2) 西口

【土地利用及び都市機能等に関する問題点】

- 東口に比べて、賑わいや活気はあるものの、気軽に利用できるカフェやレストラン等の飲食店やスーパーなどの日用品店が少ない。

【交通施設(ロータリー、公共交通等)に関する問題点】

- ロータリーは、朝夕の交通渋滞により、自家用車で利用しづらく、一般車乗降場や駐車場が少ない。
- バス路線、タクシーの台数が少なく、乗降場も分かりにくい。
- 朝夕の通勤・通学の時間帯はバスも飽和状態となっている。

■朝の時間帯のロータリーの様子
（西口）



(3) 東西の移動

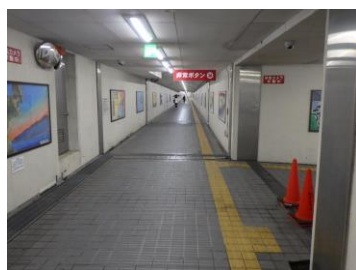
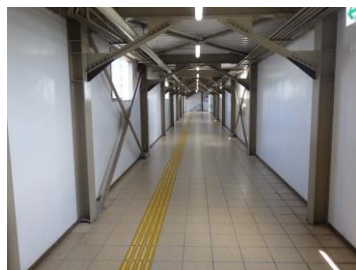
【徒歩・自転車利用】

- 改札外通路や地下道は狭く、東口の駅前広場(ロータリー)から駅改札ホームまでのアクセスが不便である。

【自動車利用】

- 駅南側の高架橋（県道片岡栗東線）や踏切は頻繁に交通渋滞が発生しており、自動車による東西の行き来が不便である。

■幅員が狭い改札外通路（左）、地下道（右）



■朝の高架橋(県道片岡栗東線)の様子



◆守山駅東口再整備に向けた課題

課題① 西口との連携をふまえた魅力やにぎわいの向上に寄与する都市機能の導入

課題② 交通利便性の向上に向けた駅前広場(ロータリー)の再整備

課題③ 東西の移動における利便性・快適性の向上

コンセプト

ビジョン（まちづくりの方向性）

導入機能

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

こ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
- b) 働く人を応援する施設

*画像はイメージです。



導入機能② ワークプレイス機能

の企業
方誘
向致

- 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

整備
方針

- a) 憩いの場となる居心地の良い広場
- b) こ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
- 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します。

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
- 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踏まえ、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) デジタル化等による運営・管理の効率化
- 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
針討

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します。

導入機能⑤ 東西アクセス機能

整備
方針

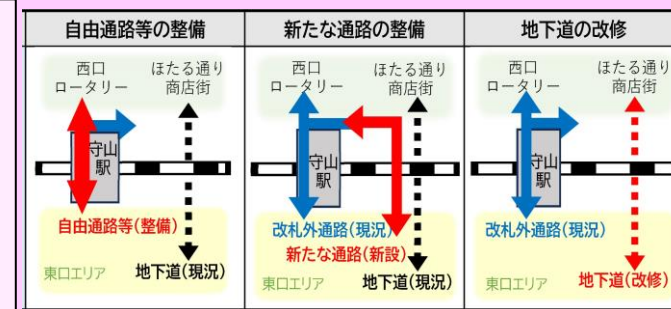
《東西をつなぐ移動空間の強化を図る方策》

方策としては、「自由通路等の整備」・「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、「自由通路等の整備」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します。

《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形成できる「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ています。

《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》



(1) 基本方針

① 土地利用ゾーニング

【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

【配置に当たっての要件】

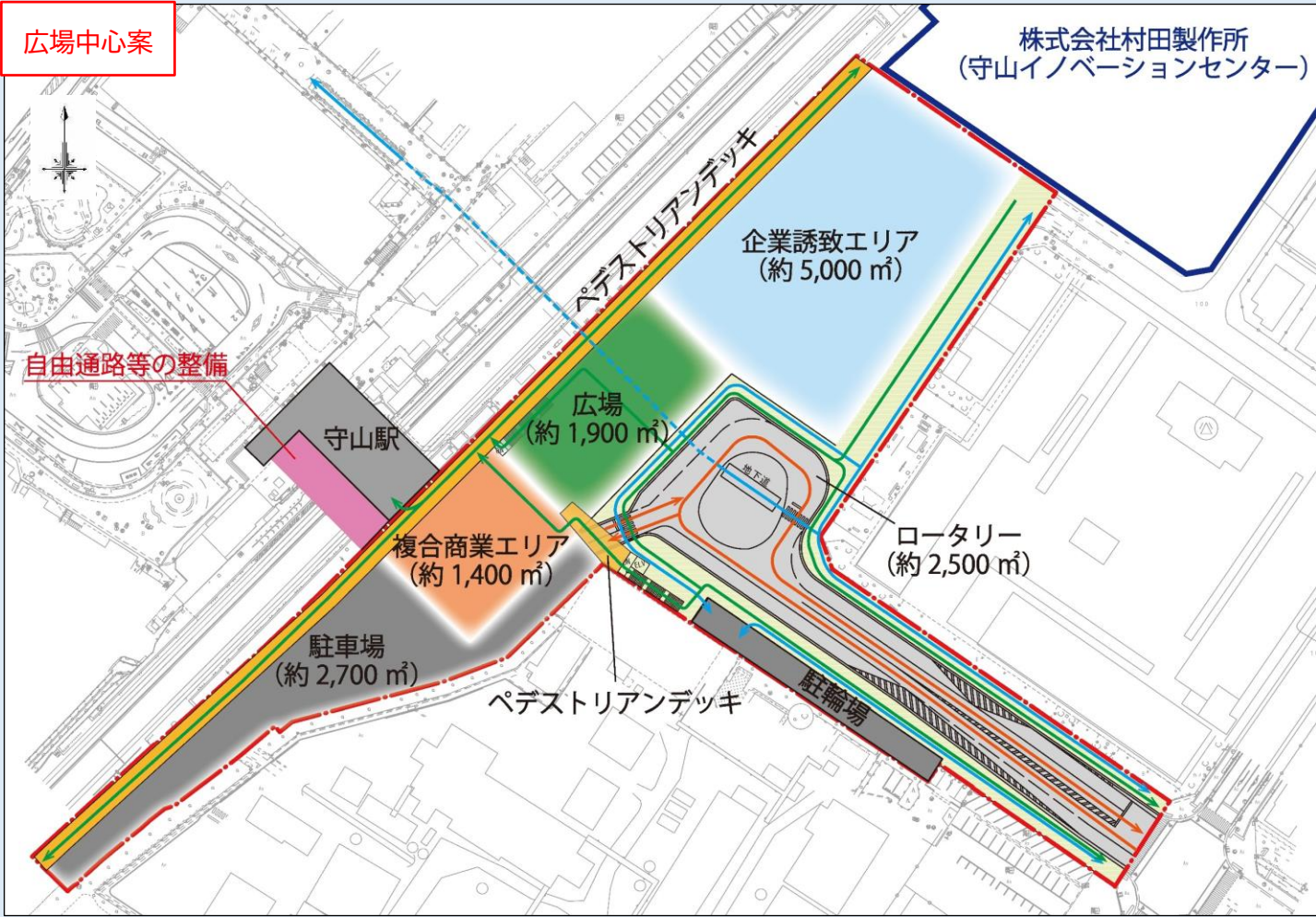
導入機能	配置に当たっての要件(規模・位置等)
①複合商業機能(複合商業エリア)	・敷地面積「1,500 m ² 程度」を基本とする。
②ワークプレイス機能 (企業誘致エリア)	・敷地面積「5,000 m ² 程度」を基本とする。 ・株式会社村田製作所(守山イノベーションセンター)との相乗効果が期待できることから、「守山イノベーションセンター」に隣接して配置する。 ・公開空地と一体的な活用による相乗効果が期待できるため、広場(憩い・交流)機能に隣接した配置が望ましい。
③広場(憩い・交流)機能	・面積「約 1,000 m ² 以上」を基本とする。 ・複合商業機能やワークプレイス機能、交通結節機能(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での配置が望ましい。
④交通結節機能	
ロータリー	・面積「約 2,400～2,800 m ² 」を基本とする。 ・駅への公共交通及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	・設置台数「約 220 台」を基本とする。 ・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	・設置台数「約 720 台」を基本とする。 ・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	・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	・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「自由通路等の整備」と「地下道の改修」の組み合わせを基本とする。 ・地下道については、既存の東口出入口のうち、公共トイレ側を廃止し、ロータリー側の1方向のみとする。
東口エリア内のアクセス強化を図る方策	・駅からの移動の円滑化や賑わいの広がりが期待できる「鉄道に沿ったペDESTリアンデッキの整備」を基本とする。

② アクセス動線

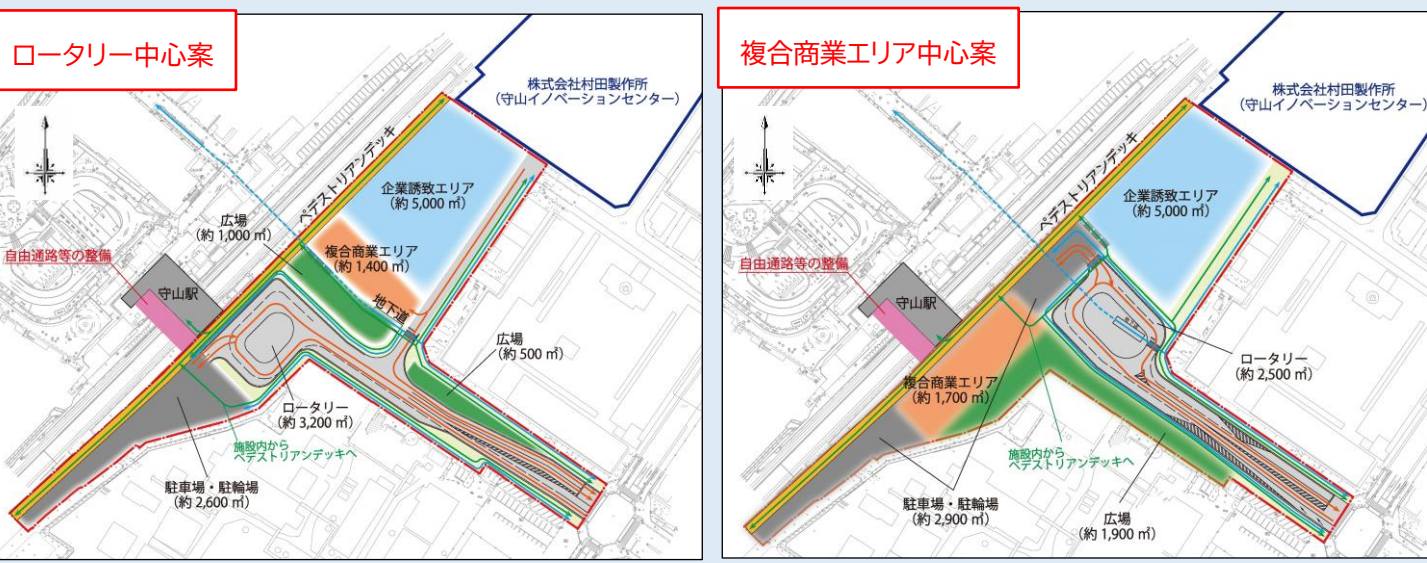
- a) 歩行者や車、自転車の動線分離による安全な通行の実現
- b) 賑わいや交流を創出する回遊性の高い歩行者動線の形成

(2) 土地利用ゾーニング

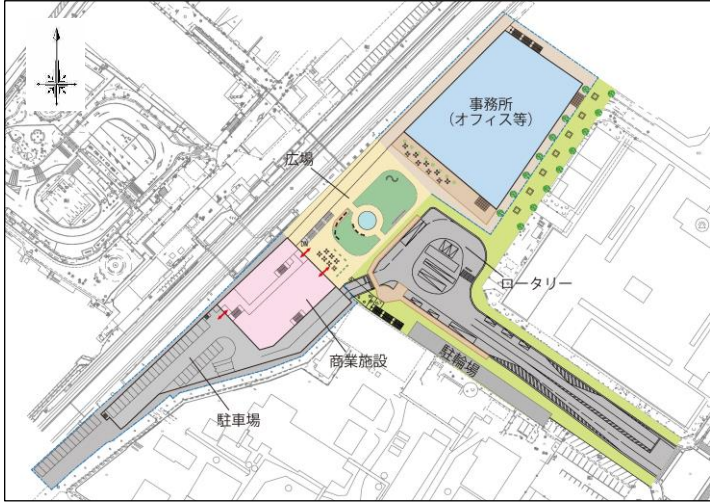
3つの土地利用ゾーニング及びアクセス動線案(広場中心案、ロータリー中心案、複合商業エリア中心案)について比較検討を行い、「広場中心案」を最も優位性が高い案と考えます。



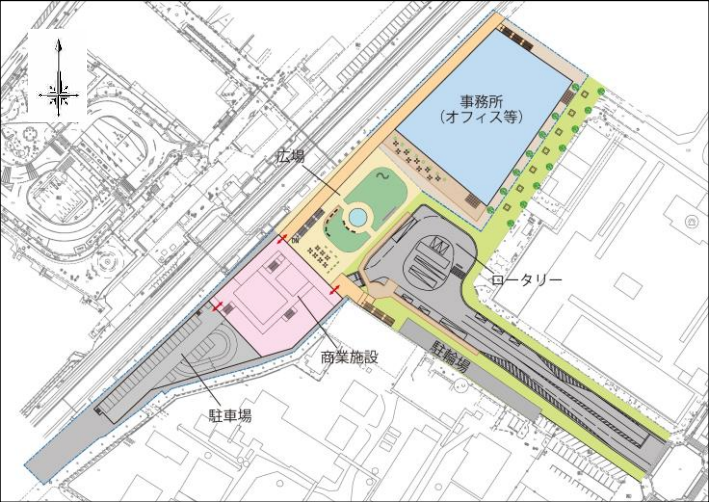
- 特徴
- 広場を東口エリアの中心に配置し、その両側に複合商業機能(複合商業エリア)とワークプレイス機能(企業誘致エリア)を配置する。
 - ロータリーは4車線道路を活用することで、現状よりもコンパクトな形状とする。
 - 一方通行道路は廃止し、歩行空間として活用する。
 - 駐車場の入口部分は、ペDESTリアンデッキを設置し、歩行者と自動車の動線を階層的に分離する。



■イメージ図 ※グランドレベル（1階）



■イメージ図 ※駅舎レベル（3階）



■イメージパース（鳥瞰図）



■イメージパース（複合商業機能）



■イメージパース（ワークプレイス機能）



■イメージパース（交通結節機能 [ロータリー]）



■イメージパース（広場機能周辺）



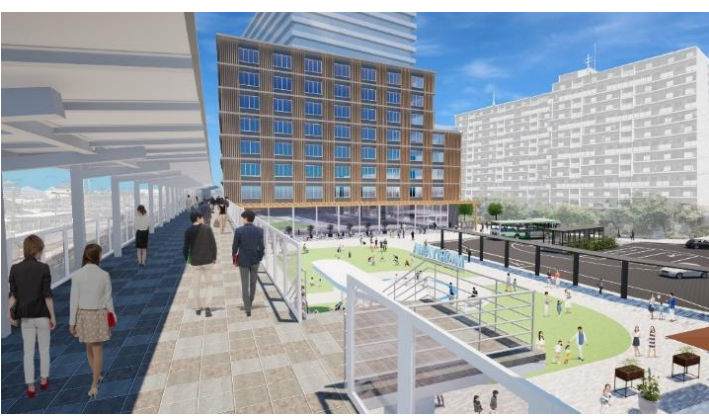
■イメージパース（交通結節機能 [周辺道路①]）



■イメージパース（交通結節機能 [周辺道路②]）



■イメージパース（東西アクセス機能）



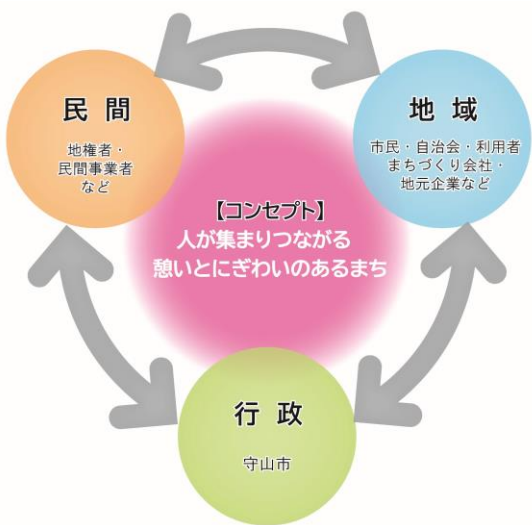
実現に向けた事業推進体制

※第4章（P58～59）参照

守山駅東口が目指すまちの将来像や土地利用ゾーニング等の実現に向けて、『行政』と『民間』、『地域』の3者がそれぞれの役割を担い、互いに連携・協力しながら、守山駅東口再整備に向けた取組を推進していきます。

特に、導入機能の実現に向けて、それぞれの主体が持つ特長を最大限に生かすなかで取組を進めるとともに、ハード面だけでなく、整備後のソフト面での連携を見据えた形で整備します。

また、施設整備後の管理・運営についても、3者間で連携・協力しながら、守山駅東口の憩いと賑わいの創出につながるエリアマネジメント等の取組を進めていきます。

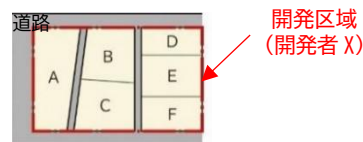


■官民の役割分担

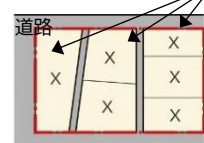
主体	期待される主な役割	関わりが期待される主な導入機能
行政 [守山市]	○民間や地域との連携・協力を図りながら、事業を推進する。 ○市民の社会生活を支える基盤となり、公共サービスとして継続的に維持すべき施設については、主体的に整備する。 ○地域の意見を適切に把握するための機会の創出を行う。 等	【整備が期待される主な導入機能】 ○広場（憩い・交流）機能 ○交通結節機能（ロータリー、駐輪場、周辺道路） ○東西アクセス機能（自由通路等の整備、地下道の改修、ペDESTリアンデッキの整備）
民間 [地権者・民間事業者など]	○行政や地域との連携・協力を図りながら、事業を推進する。 ○民間が持つ優れたノウハウ、経験、資金等を有効的に活用することで、効率的且つ魅力的な整備が見込める施設については、主体的に整備する。 等	【整備が期待される主な導入機能】 ○複合商業機能 ○ワークプレイス機能 ○交通結節機能（駐車場） ○東西アクセス機能（自由通路等の整備、ペDESTリアンデッキの整備）
地域 [市民・自治会・利用者・まちづくり会社・地元企業など]	○市民一人ひとりが東口再整備に対する興味・関心を持ち、積極的に守山駅東口周辺のまちづくりに参画する。 ○利用者等の視点から、整備にあたっての課題や問題等について、行政や民間と前向きな意見交換を行う。	【参画が期待される主な導入機能】 ○広場（憩い・交流）機能 ○交通結節機能（ロータリー、駐輪場、周辺道路）

A：開発行為

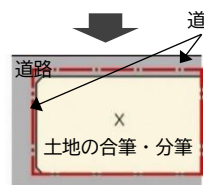
- ・ 開発者は開発区域内の土地を買収した後、必要な工事等を行い、必要な単位に土地を合筆・分筆する。
- ・ 事業費は開発者が負担する。



土地の買収



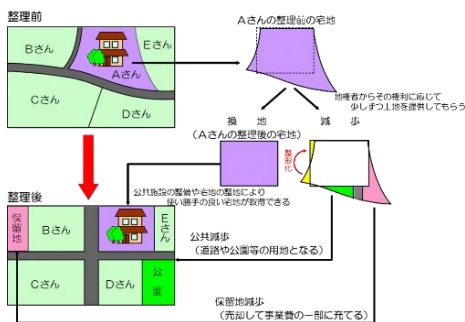
開発者（X）は開発区域内の土地を買収する。



開発者（X）は道路等を整備し宅地を造成する。

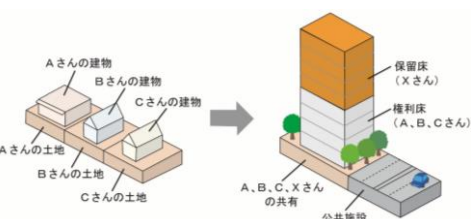
B：土地区画整理事業

- ・地権者の土地は、土地の形状を整え道路に面するように再配置（換地）される。
- ・地権者からその権利に応じて土地の一部を提供してもらい（減歩）、この土地を道路・公園等の公共用地が増える分に充てるほか、その一部（保留地）を売却して事業資金の一部に充てる。



C：市街地再開発事業

- ・土地を共同化し、高度利用を図ることにより、公共施設用地を生み出す。
- ・従前の地権者の権利は、原則として等価で新しい再開発ビルの床と土地の権利に置き換えられる（権利床）。
- ・高度利用で新たに生み出された床（保留床）を処分し、事業費の一部に充てる。



* 整備手法の検討にあたっては、土地と建物を切り分けて整備を行うのか、誰が主体となって事業を推進していくのか等、事業の具体的な要件を整理していく必要があります。そのため、東口再整備事業で適用する整備手法については、地権者の将来的な土地活用の意向やデベロッパーの進出意欲、社会経済情勢の変化、市の財政運営への影響等を踏まえるなか、最終的な決定を行います。

取組①：地権者の合意形成と整備手法・事業スキームの決定

取組②：詳細な整備計画の検討

(広場、ロータリー、周辺道路〔一方通行道路・4車線道路〕、
地下道、ペDESTリアンデッキ 等)

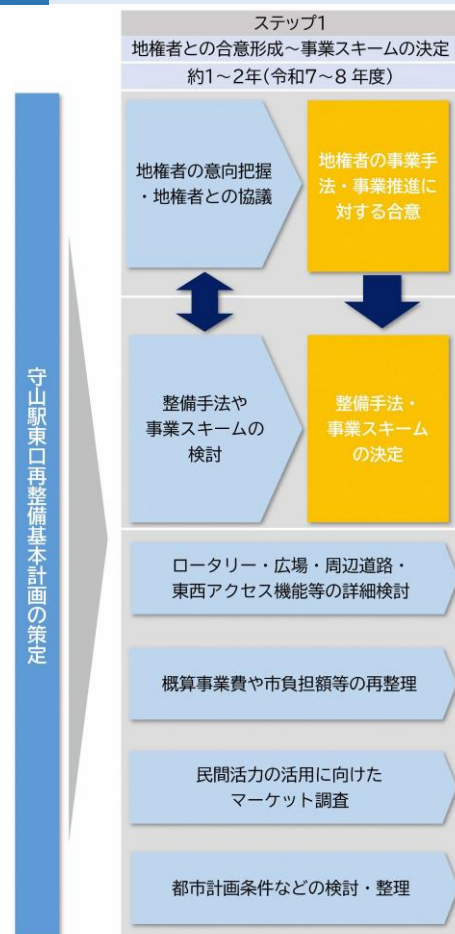
取組③：事業費の精査や官民の役割分担の検討

取組④：民間活力導入に向けた検討

取組⑤：都市計画条件の検討

取組⑥：管理運営体制の検討

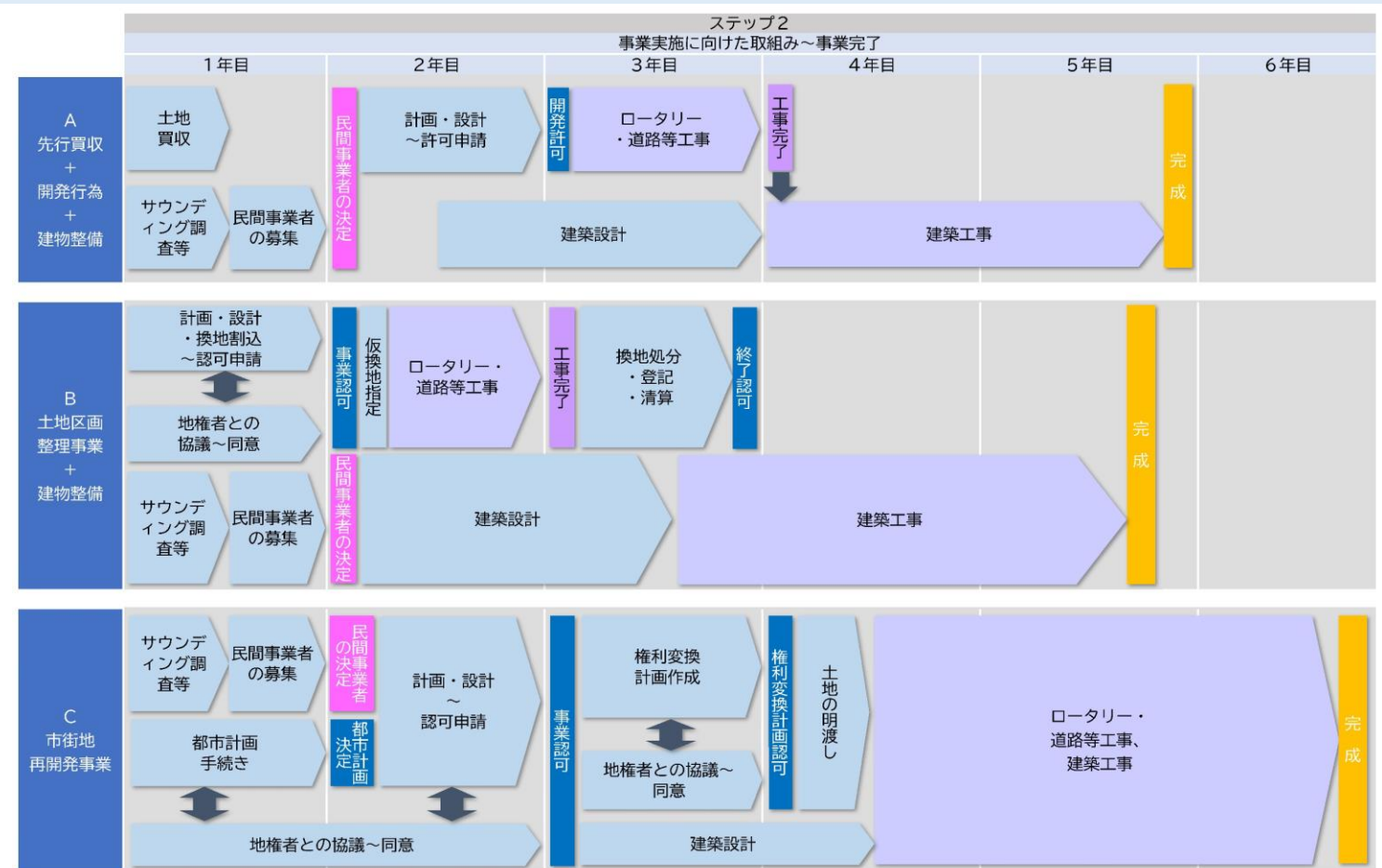
今後のスケジュール



導入機能		概算事業費	国費	市費	
				起債	一般財源
① 複合商業機能（複合商業エリア） ※駐車場（④交通結節機能）を含む		約 100 億円	—	—	—
② ワークプレイス機能（企業誘致エリア）		約 140 億円	—	—	—
③ 広場（憩い・交流）機能		約 1 億円	約 0.5 億円	約 0.4 億円	約 0.1 億円
④ 交通結節機能	ロータリー	約 7 億円	約 3.5 億円	約 3.1 億円	約 0.4 億円
	駐輪場	約 3 億円	約 1.5 億円	約 1.3 億円	約 0.2 億円
	周辺道路	約 5 億円	約 2.5 億円	約 2.2 億円	約 0.3 億円
⑤ 東西アクセス機能	自由通路等の整備（※）	約 25 億円	約 2.5 億円	約 17.2 億円	約 5.3 億円
	地下道改修・撤去	約 4 億円	約 2 億円	約 1.8 億円	約 0.2 億円
	ペDESTロリアンデッキの整備（※）	約 20 億円	約 10 億円	約 9 億円	約 1 億円
合 計		約 305 億円	約 22.5 億円	約 35 億円	約 7.5 億円

〔その他想定される項目〕 架線柱等移設費、宅地整地費、地下埋設物撤去費、土壌汚染対策費、用地買収費（開発行為の場合）等

- ・今後の物価変動や整備内容（規模等）の詳細検討、施工工程により、事業費が変更になる可能性があります。
 - ・整備手法に応じて、用地買収や都市再生区画整理事業交付金、市街地再開発補助金等の行政負担が必要となる可能性があります。
- ※「自由通路等の整備」及び「ペDESTリアンデッキの整備」については、行政の全額負担としていますが、民間開発と合わせて実施する場合等、今後の協議により、費用負担が変更となる可能性があります。



※上記は、あくまで基本的なスケジュールであり、地権者及び関係者との協議・調整や工事施工条件による制約等によって変動する可能性があります。