守山駅東口再整備基本計画（案）に係るパブリックコメントの手続結果について

過日実施しました標記計画策定にあたっての意見募集の結果は、下記のとおりです。

記

1　意見募集期間

令和７年１月 10 日（金）から１月 31 日（金）まで

2　原案公表方法

(1)備付縦覧等

市役所都市計画・交通政策課、公文書館、市役所３階閲覧所、駅前総合案内所、すこやかセンター、エルセンター、図書館、もりやまエコパーク交流拠点施設および各地区会館での備え付けならびに市ホームページでの掲載。

(2)市民説明会

回数	開催日時	開催場所	参加者数
第１回	令和７年１月 14 日（火） 午後７時から午後８時 45 分まで	グランドメゾン守山 集会所	76 名
第２回	令和７年１月 16 日（木） 午後７時から午後８時 30 分まで	速野会館　多目的室	４名
第３回	令和７年１月 18 日（土） 午前 10 時から午前 11 時 45 分まで	守山市役所２階 防災会議室	33 名
第４回	令和７年１月 19 日（日） 午前 10 時から午前 11 時 30 分まで	守山駅前コミュニティホール　第１ホール	46 名

3　意見提出方法

書面提出：持参、郵送、ＦＡＸ、電子メール、意見提出フォーム等のいずれかの方法にて提出。

4　意見の件数（意見提出者数）

153 件（40 人）

5　意見の反映状況

区　　分	計画の内容に対する意見等
①原案を修正するもの	39件
②原案には反映できないもの	０件
③既に原案に記載済みのもの	86件
④その他	28件
合　　計	153件

※字句修正等の意見は省略してあります。

6　意見の概要と市の考え

別紙のとおり

7　市民説明会およびパブリックコメント実施後の修正内容

市民説明会での発言やパブリックコメントでの意見等を踏まえ、以下の内容の修正を行いました。

(1)　「1-1 基本計画の目的」に上位計画における駅周辺の位置付け等を追記

(2)　「3-4 整備イメージ(例)」に注釈を追記

(3)　「参考資料４」に住民ワークショップの実施結果を追加

(4)　表現や文言等、その他所要の修正

8　修正後の計画等

別紙のとおり

担当：守山市駅前まちづくり推進課

電話：077-582-1154

ＦＡＸ：077-582-6947

電子メール：eki-machi@city.moriyama.lg.jp

守山駅東口再整備基本計画（案）に係るパブリックコメントの意見概要と市の考え方について

１．意見募集期間

令和７年１月10日（金）から１月31日（金）まで（22日間）

２．提出者数

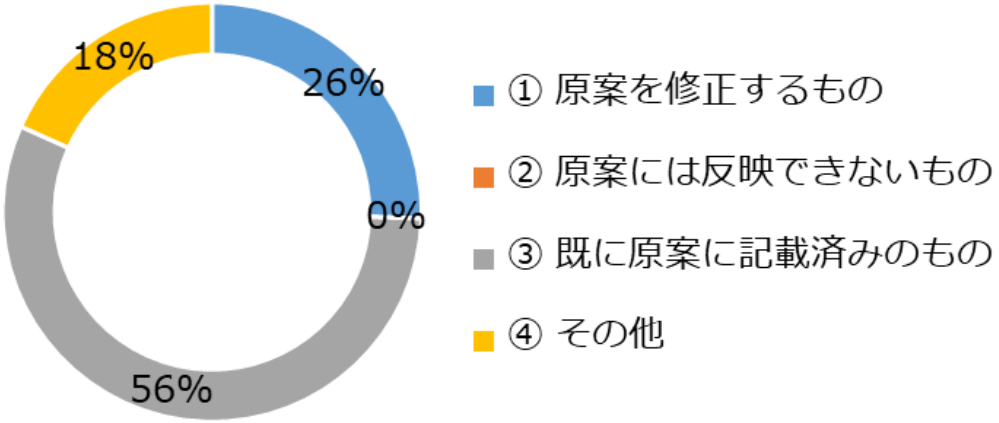
40人

３．提出意見数

153件

意見の反映状況

区分	意見数
① 原案を修正するもの	39件
② 原案には反映できないもの	0 件
③ 既に原案に記載済みのもの	86件
④ その他	28件



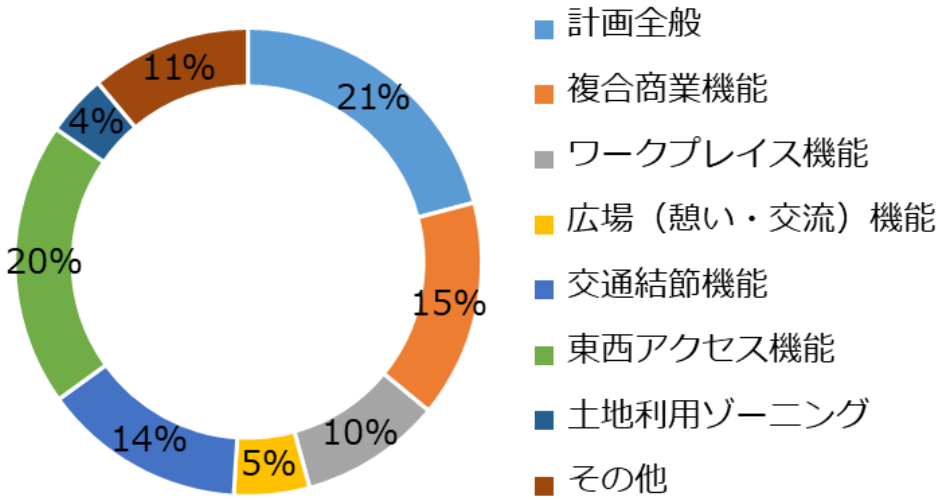
・パブリックコメントを通じて、計153件の意見の提出があり、守山駅東口再整備事業に対する関心の高さが窺えた。

・提出のあった意見のうち、１/４程度（約26%）を反映し、計画の修正を行った。

意見のカテゴリー分類

カテゴリー	件数	カテゴリー	件数
計画全般	32件	交通結節機能	21.5件
複合商業機能	23件	東西アクセス機能	30件
ワークプレイス機能	15件	土地利用ゾーニング	6 .5件
広場（憩い・交流）機能	８件	その他項目	17件

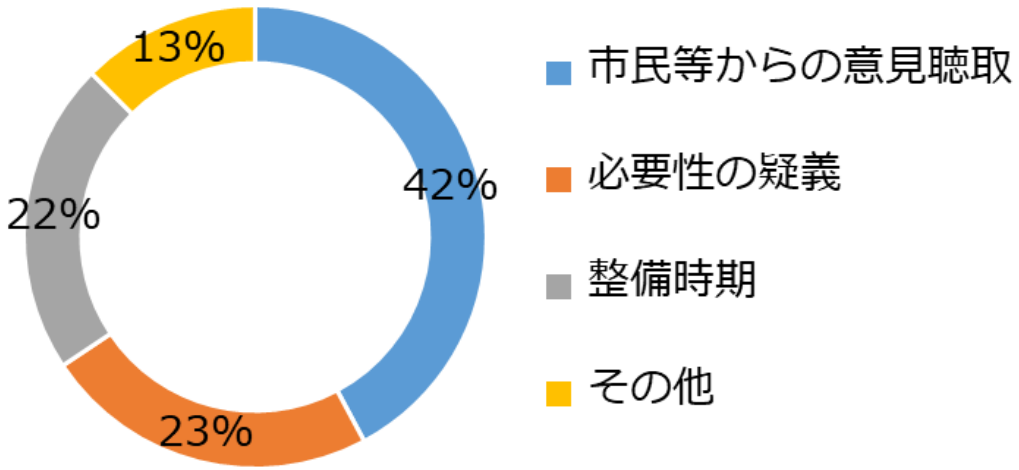
＊カテゴリー分類が困難なもの（１つの意見で、複数の視点が含まれているもの等）については、按分して計上しています。



意見提出数が最も多かったカテゴリーは「計画全般」（32件）であり、「東西アクセス機能」（30件）、「複合商業機能」（23件）、「交通結節機能」（21.5件）、「ワークプレイス機能」（15件）、「広場（憩い・交流）機能」（８件）、土地利用ゾーニング（６.5件）が続いている。「その他項目」（17件）としては、駅のあり方や空間デザインに関する意見などがあった。

「計画全般」に関する意見の整理

区分	意見数
市民等からの意見聴取	13.5件
必要性の疑義	7.5件
整備時期	７件
その他	４件



・計画全般に関する意見としては、「市民等からの意見聴取」（13.5件）が最も多く、「必要性の疑義」（７.5件）、「整備時期」（７件）が続いている。「その他」（４件）としては、計画の表現に関する意見があった。

・より良い計画に向けた改善策を提案するポジティブな意見等も一部あったが、計画のあり方や進め方等を危惧するネガティブな意見が多く見受けられた。

「計画全般」に関する主な意見と市の考え方

（市民等からの意見聴取）

・守山駅東口再整備のことを知らない市民等も多く、意見聴取が十分では無いため、更なる意見聴取の機会を設けるべきである。
・周辺の商店街や学校、近隣住民と協議やワークショップ等を行ってはどうか。

■市の考え方（主な方向性）：「③既に原案に記載済みのもの」
守山駅東口再整備については、これまでから様々な手法を用いて、意見聴取を実施しており、今後についても適切な市民参画を図るなかで、事業検討を行います。

（必要性の疑義）

・東口に限定した整備であれば、守山市全体の活性化には繋がらないのではないか。
・本計画は、守山駅東口のみならず、守山駅東側および駅周辺の将来性を破壊するものである。

■市の考え方（主な方向性）：「③既に原案に記載済みのもの」
総合計画等の上位計画において、守山駅周辺は多様な都市機能の集積を図る中心拠点区域として位置付けられており、守山駅東口再整備については、市にとって必要な事業であると考えています。

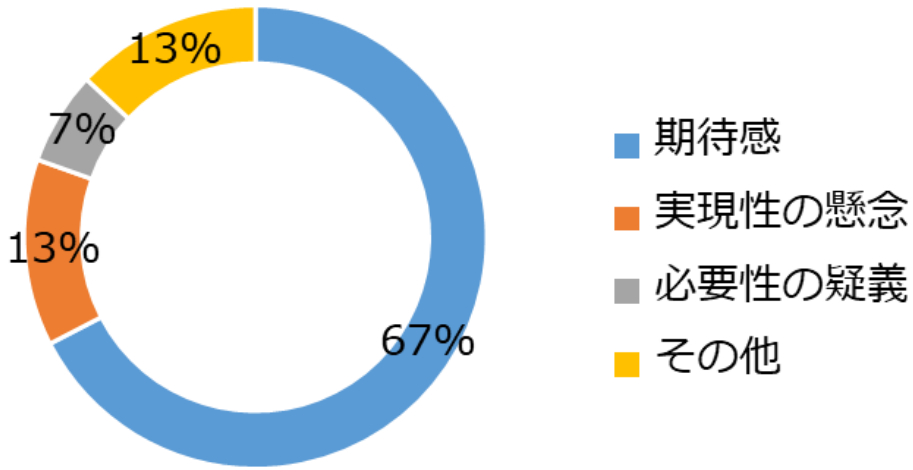
（整備時期）

・株式会社村田製作所「守山イノベーションセンター」完成後や周辺道路整備後の影響を踏まえた上で、計画を検討する方が良いのではないか。

■市の考え方（主な方向性）：「④その他」
守山駅東口再整備については、民間事業者と前向きな対話や連携が図れている現時点において、検討を進めていく必要があると考えています。

「複合商業機能」に関する意見の整理

区分	意見数
期待感	15.5件
実現性の懸念	３件
必要性の疑義	1.5件
その他	３件



・複合商業機能に関する意見としては、「期待感」（15.5件）に関する意見が多く、「実現性の懸念」（３件）や「必要性の疑義」（1.5件）に関する意見もあった。「その他」（３件）としては、建物構造や周辺施設との連携に関する意見があった。

・より良い施設づくりに向けたアイデアや守山駅東口に求める具体的な施設に関する提案が大部分を占めていたが、実現性や継続性を疑問視する意見なども見受けられた。

「複合商業機能」に関する主な意見と市の考え方

（期待感）

・守山駅東口には、憩いやにぎわいに繋がる施設を導入してほしい。（就労支援施設、子育て支援施設、滞留できるカフェ、コワーキングスペース、貸会議室、日用品販売店、バンケットホール、百貨店、書店、産婦人科、飲食店など）
・他の地方公共団体の事例（敦賀駅など）や施設（梅田地下街、枚方「T-SITE」など）も参考として、施設を整備してほしい。

■市の考え方（主な方向性）：「③既に原案に記載済みのもの」
複合商業機能については、民間による整備を想定しており、憩いやにぎわいに繋がる施設の整備に向けて、民間と連携・対話を図り、検討を進めます。

（実現性の懸念）

・商業施設の利用者は少ないことが想定されるため、施設を作っても出店需要が無く、破綻することが無いようにしてほしい。

■市の考え方（主な方向性）：「③既に原案に記載済みのもの」
複合商業機能については、民間事業者により、商圏や競合店舗の立地状況等の十分な調査が行われ、収支計算が成り立った上で施設づくりが行われるものであり、市としては、引き続きマーケット調査を実施し、進出意向等を確認します。

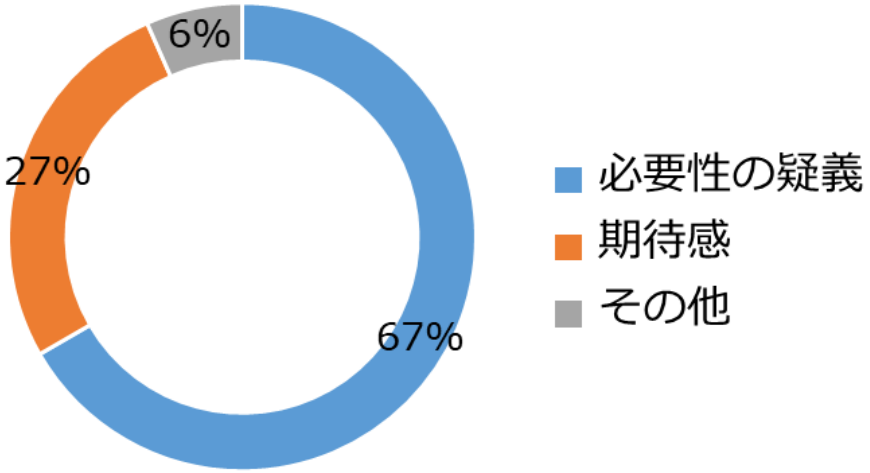
（必要性の疑義）

・他市の状況や市内の商業施設の立地状況を考慮すると、これ以上の商業施設は不要なのではないか。

■市の考え方（主な方向性）：「③既に原案に記載済みのもの」
複合商業機能については、食料品を主とした店舗だけでなく、幅広い種別の施設を検討対象としています。

「ワークプレイス機能」に関する意見の整理

区分	意見数
必要性の疑義	10件
期待感	４件
その他	１件



・ワークプレイス機能に関する意見としては、「必要性の疑義」（10件）に関する意見が大部分を占めていたが、「期待感」（４件）に関する意見も多少あった。「その他」（１件）としては、高さに関する意見があった。

・企業誘致の必要性を疑問視する意見や企業誘致の規模（面積）を懸念する意見が見受けられた。

「ワークプレイス機能」に関する
主な意見と市の考え方

（必要性の疑義）

・全ての土地利用ゾーニングで企業誘致エリアの面積が5,000㎡確保されており、企業誘致ありきの計画となっている。真に市民が望む機能を残ったスペースで考えるのは、おかしいでのはないか。
・わざわざ狭い駅前で企業を誘致する必要は無く、駅から少し離れた郊外に移せば、他の４つの機能のエリアを広げることができるのではないか。

■市の考え方（主な方向性）：「③既に原案に記載済みのもの」
守山駅周辺については、総合計画や都市計画マスタープランにおいて「都市機能を集積すべき中心拠点区域」と位置付け、以前より容積率を高く設定し、空間の高度利用を想定しているエリアとしているなか、近年では、駅前の特性をふまえて、企業が新規立地する事例が増加しています。企業誘致を行うことは、持続可能な都市の形成に向けて、市全体にとって有益性が高いだけでなく、中心市街地の活力向上が期待できるなど、駅前まちづくりにとっても必要であるとともに、東口整備事業全体から見ても、商業などの立地可能性が高まることから、重要な役割を果たすと考えています。

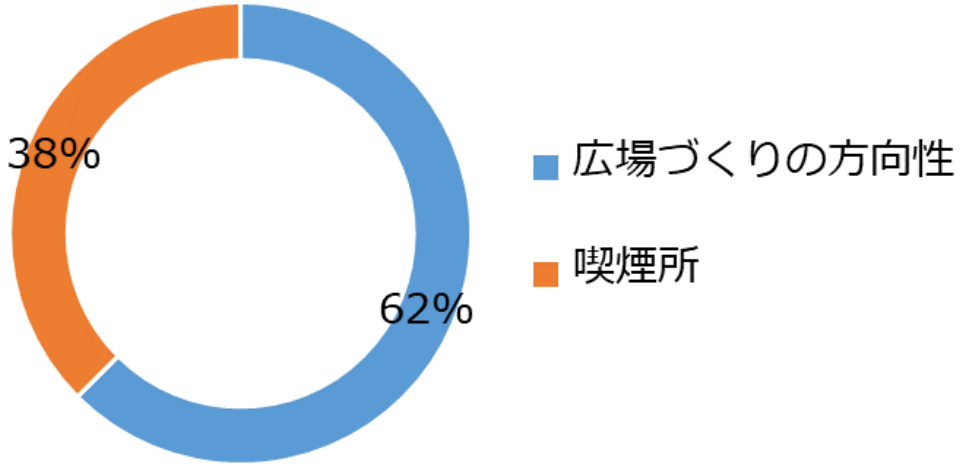
（期待感）

・誘致する企業の建物には、地域向けの機能を持たせて欲しい。
・将来に豊かな守山市を残していくためにも、働く場所や多くの世代が集う場所は必要だと考える。

■市の考え方（主な方向性）：「③既に原案に記載済みのもの」
企業誘致については、地域経済の活性化や雇用創出、税収の増加など、持続可能なまちの形成に向けて有益性が高いだけでなく、駅周辺のエリア価値向上が期待できることから、導入を検討しています。

「広場（憩い・交流）機能」に関する意見の整理

区分	意見数
広場づくりの方向性	５件
喫煙所	３件



・広場（憩い・交流）機能に関しては、「広場づくりの方向性」（５件）と「喫煙所」（３件）に関する意見があった。

・広場づくりに当たっての具体的な提案や喫煙所における分煙や受動喫煙防止への対策を求める意見が見受けられた。

「広場（憩い・交流）機能」に関する主な意見と市の考え方

（広場づくりの方向性）

・他市事例（グラングリーン大阪など）を参考として、検討を進めてほしい。
・守山市の大事な自然資源である「ホタル」や「湧き水」などの「今ある自然」の豊かさを生かした広場づくりを検討してほしい。

■市の考え方（主な方向性）：「①原案を修正するもの」
広場の整備方針については、守山市の貴重な地域資源の活用を図っていく旨を計画に記載します。また、今後の取り組みとして、他の地方公共団体の事例などを参考とし、検討を行う旨を併せて記載します。

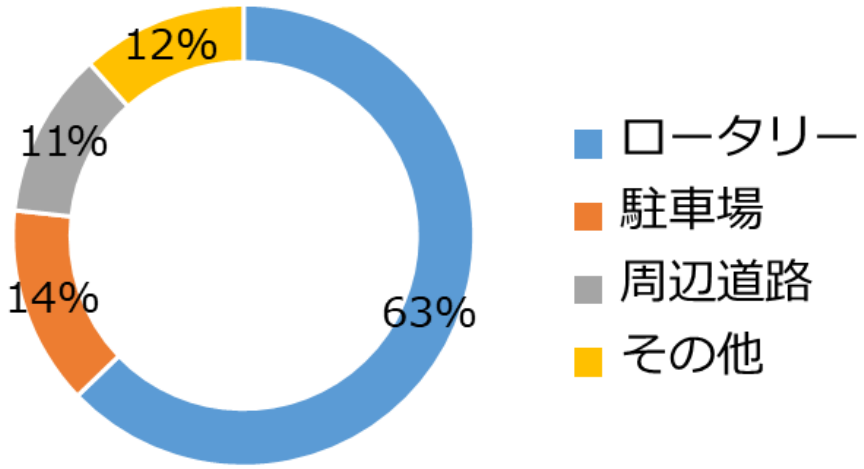
（喫煙所）

・屋外には喫煙所を設けず、隣接する複合商業施設内に室内型の喫煙所を設けるべきである。もしくは、駅周辺を全面禁煙にするべきである。
・密集地基準の集塵脱臭装置などを備えた閉鎖型対策を整備してほしい。なお、施設完成までは、簡易ボックスなどによる先行対策も実施してほしい。

■市の考え方（主な方向性）：「①原案を修正するもの」
喫煙所については、分煙・受動喫煙防止に対する意見を多く頂いていることを踏まえ、必要な対策を講じる旨を計画に記載します。

「交通結節機能」に関する意見の整理

区分	意見数
ロータリー	13.5件
駐車場	３件
周辺道路（一方通行道路・４車線道路）	2.5件
その他	2.5件



・交通結節機能に関する意見としては、「ロータリー」（13.5件）に関する意見が最も多く、「駐車場」（３件）や「周辺道路（一歩通行道路・４車線道路）」（2.5件）に関する意見もあった。「その他」（2.5件）としては、交通インフラ全般に関する意見があった。

・ロータリーの規模（面積）や形状（駐車場の出入口部分など）に対して改善を求める意見や渋滞・混雑を懸念する意見が多く見受けられた。

「交通結節機能」に関する主な意見と市の考え方

（ロータリー）

・新たに整備する商業エリアや企業誘致エリアの施設利用者により、混雑や渋滞が深刻になることが予想されるため、ロータリーの面積拡大や駐車場への経路の見直しをしてほしい。
・新たに整備するロータリーについては、渋滞が発生せず、スムーズに通行できるようにしてほしい。

■市の考え方（主な方向性）：「①原案を修正するもの」
ロータリーについては、想定される課題や市民の懸念点（接続する市道勝部浮気線の渋滞や新たな施設整備による交通量の増加など）を調査・分析し、今後の取り組みとして、改めて規模（面積）・形状を検討する旨を計画に記載します。

（駐車場）

・アンケートの結果を踏まえ、少なくとも現在以上の駐車台数とすべきである。
・駐車スペースの十分な大きさや身体障害者用駐車スペースを確保してほしい。

■市の考え方（主な方向性）：「③既に原案に記載済みのもの」
駐車場については、自家用車からの利用転換など、時代潮流の変化により、需要が減少していく可能性があることから、総合的に検討します。

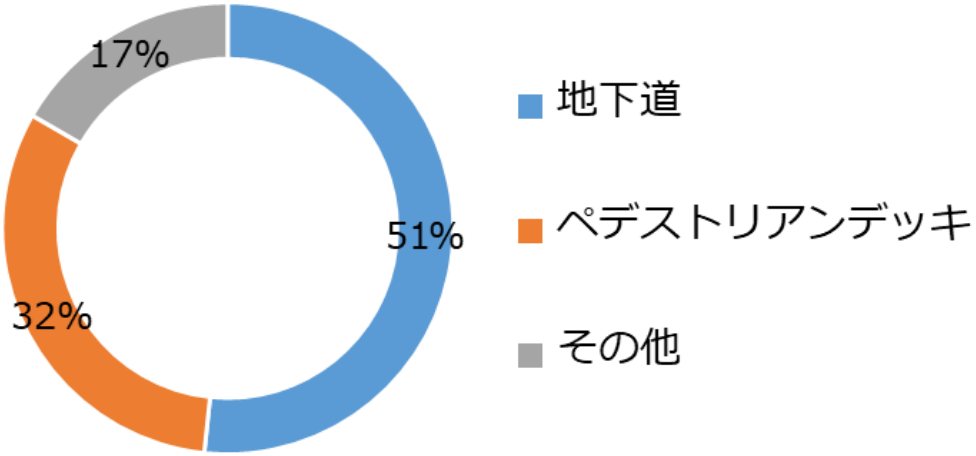
（周辺道路）

・一方通行道路の活用検討に当たっては、計画交通量だけでは測れない、現状の交差点形状等も含めて、検討をしてほしい。
・４車線道路の車線数を減少すると、今以上に渋滞を招くのではないか。

■市の考え方（主な方向性）：「①原案を修正するもの」
周辺道路については、想定される課題や市民の懸念点（新たな施設整備による交通量の増加や市民の利便性など）を踏まえ、今後の取り組みとして、改めてあり方（形態・幅員構成等）を検討する旨を計画に記載します。

「東西アクセス機能」に関する意見の整理

項目	意見数
地下道	15.5件
ペデストリアンデッキ	9.5件
その他	5 件



・東西アクセス機能に関する意見としては、「地下道」（15.5件）や「ペデストリアンデッキ」（9.5件）に関する意見が多くあった。「その他」（5件）としては、新たな道路の整備や既存道路の強化に関する意見があった。

・地下道の改修内容に対して改善を求める意見やペデストリアンデッキの必要性に関する意見が多く見受けられた。

「東西アクセス機能」に関する
主な意見と市の考え方

（地下道）

・地下道の出入口の一部を廃止するのであれば、廃止する出入口と同様の機能（スロープ部分・緩やかな傾斜角度）を補完する形で改修するべきではないか。
・車椅子やベビーカーを含む、全ての人が利用しやすい施設としてほしい。
・既存施設の飾られている壁画を残してのリニューアルを検討してほしい。

■市の考え方（主な方向性）：「①原案を修正するもの」
地下道については、地域住民や駅利用者などをはじめ、多くの方が利用する施設であることから、利便性・安全性の確保および利用しやすい空間形成に向けて、今後の取り組みとして、具体的な改修内容（出入口の移設やスロープ傾斜角度の見直し、内装デザインなど）を検討する旨を計画に記載します。

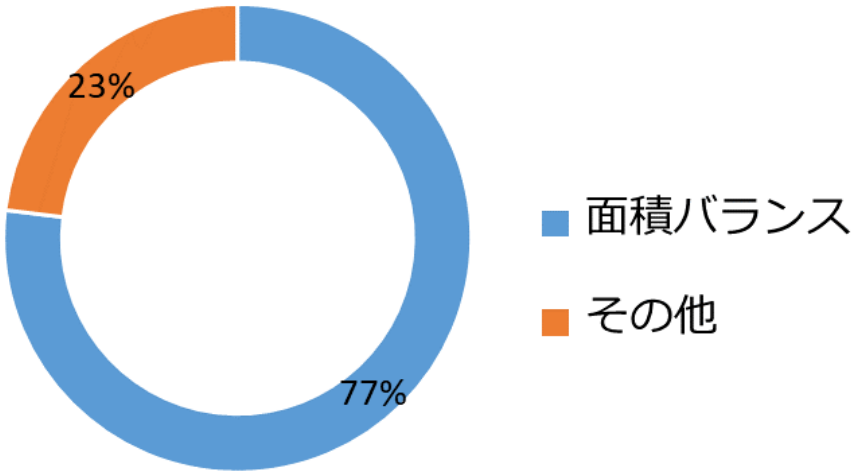
（ペデストリアンデッキ）

・ペデストリアンデッキは、人流の分散に繋がるのではないか。
・企業の従業員が利用するだけであり、一般市民は殆ど利用しないのではないか。
・市の全額負担ではなく、民間企業からも負担を求めるべきである。

■市の考え方（主な方向性）：「①原案を修正するもの」
ペデストリアンデッキについては、想定される課題や市民の懸念点（人流の分散や利用者が限定的になることなど）を、今後の取り組みとして、改めて確認していく旨を計画に記載します。

「土地利用ゾーニング」に関する意見の整理

区分	意見数
面積バランス	５件
その他	1.5件



・土地利用ゾーニングに関しては、「面積バランス」（５件）に関する意見が大部分を占めている。「その他」（1.5件）に関しては、立体的なゾーニングを求める意見や具体的なゾーニングの提案があった。

「土地利用ゾーニング」に関する
主な意見と市の考え方

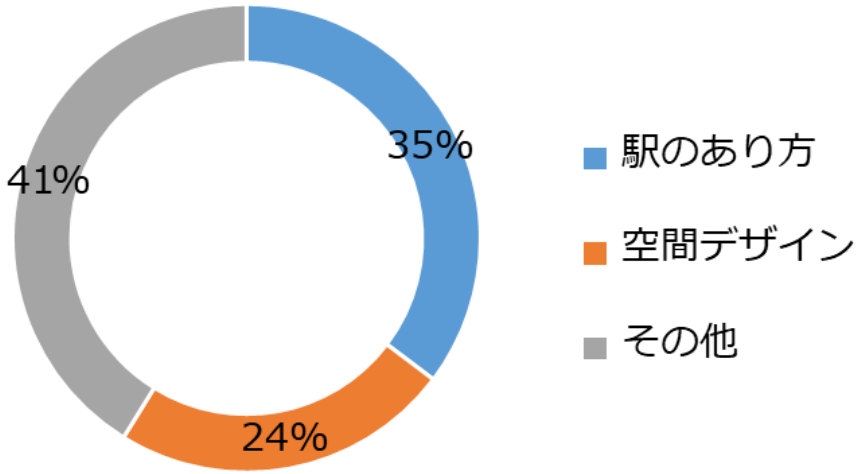
（面積バランス）

・複合商業エリアや企業誘致エリア、広場よりも交通インフラを重視して検討すべきではないか。
・複合商業エリアや企業誘致エリアは、西口の状況を踏まえ、縮小も含めて検討してほしい。

■市の考え方（主な方向性）：「③既に原案に記載済みのもの」
土地利用ゾーニングに当たっては、導入機能がそれぞれの役割をしっかりと果たすことができるよう、一定の根拠を持って、各導入機能の面積を整理しています。なお、５つの導入機能に優先度や重要度の差を設けるのではなく、それぞれの役割を踏まえるなかで全体的なバランスをみて総合的に検討を進めていく必要があると考えています。

「その他項目」に関する意見の整理

項目	意見数
駅のあり方	６件
空間デザイン	４件
その他	７件



・その他項目に関しては、「駅のあり方」（６件）と「空間デザイン」（４件）の意見が多くあった。「その他」（７件）に関しては、シェアモビリティの導入やアンブラレスな経路確保など、様々な視点からの意見があった。

「その他項目」に関する
主な意見と市の考え方

（駅のあり方）

・出退勤時の混雑緩和に向けて、守山駅北側に無人の改札口を設置してはどうか。
・将来的な混雑を見据え、コンコースの拡張やプラットホームの安全性向上を図るべきではないか。

■市の考え方（主な方向性）：「④その他」
守山駅東口再整備の検討に当たっては、駅周辺だけでなく、駅自体における人の流れも大きく変化することが想定されることから、西日本旅客鉄道株式会社と駅の利便性の向上に向けた協議を実施しています。

（空間デザイン）

・建築やロゴ、サインシステム・フォントなどのデザインやランドスケープ、施設名なども重視し、魅力ある空間を創造してほしい。
・駅前空間全体を覆う高層の大規模建築物が建設されることで、面積上だけでなく空間として狭くなるため、「憩いの空間」という目的が達成されないのではないか。

■市の考え方（主な方向性）：「③既に原案に記載済みのもの」
守山駅東口再整備については、空間デザイン（ランドスケープ）の視点をしっかりと意識するなか、各機能の空間を適切に共有し、エリア全体で一体感のある良好な空間・景観形成を図ります。

守山駅東口再整備基本計画（案）に係るパブリックコメントの意見概要と市の考え方について

≪反映区分の詳細≫
① 原案を修正するもの
② 原案には反映できないもの
③ 既に原案に記載済みのもの
④ その他

大分類	中分類	No.	頁	提出された意見	反映区分				市の考え方（回答）
					①（修正箇所）	②	③	④	
■ 計画全般									
市民等からの意見聴取		1	本編P11～15	（P.11～15） 2-3市民等からの意見聴取として、無作為抽出された守山市民と駅利用者からのアンケート・周辺自治体を対象とした住民ワークショップを実施したとあり、また今回のパブリックコメントもあるが、まだ東口が再整備されることについても知らない駅利用者も多く、市民への意見聴取はそれだけでは十分でないと考える。例えば市内の学校や障害者施設、大規模な企業や工場などでワークショップを開くなど、整備に入る前にそういった意見聴取も行うべき。			○		基本計画の検討に当たっては、市民の皆様や駅利用者等を対象としたアンケート調査や地域住民の皆様を対象としたワークショップを開催するなど、様々な手法を用いて意見聴取の機会を設けてきただけでなく、検討の流れについても、ホームページや広報もりやまにて定期連載を掲載するなど、積極的な情報発信に努めてきたところです。なお、今後についても、市民や交通事業者等の意見を踏まえて整備計画の検討を行うなど、適切な市民参画を図るなか、検討してまいります。
		2	―	いったいこの計画を作るのに東口利用者にどれだけ意見を聞かれたのですか？知り合いにも聞きましたが、初耳で驚いてました。東口利用者の意見をしっかり聞き、それを反映したものならこのような計画にならないのかなと思います。			○		基本計画の検討に当たっては、市民の皆様や駅利用者等を対象としたアンケート調査や地域住民の皆様を対象としたワークショップを開催するなど、様々な手法を用いて意見聴取の機会を設けてきただけでなく、検討の流れについても、ホームページや広報もりやまにて定期連載を掲載するなど、積極的な情報発信に努めてきたところです。なお、今後についても、市民や交通事業者等の意見を踏まえて整備計画の検討を行うなど、適切な市民参画を図るなか、検討してまいります。
		3	―	街が生まれ変わらないと衰退する一方だと思うので、開発を進めることはいいと思うが、住民の生活に係る部分については、しっかりと検討いただいたうえでの整備をお願いしたい。			○		基本計画の検討に当たっては、市民の皆様や駅利用者等を対象としたアンケート調査や地域住民の皆様を対象としたワークショップを開催するなど、様々な手法を用いて意見聴取の機会を設けてきただけでなく、検討の流れについても、ホームページや広報もりやまにて定期連載を掲載するなど、積極的な情報発信に努めてきたところです。なお、今後についても、市民や交通事業者等の意見を踏まえて整備計画の検討を行うなど、適切な市民参画を図るなか、検討してまいります。
		4	―	今後、数年かかるビックプロジェクトなので、道路形状の変更、新設広場を整備した想定での試行的なイベント等、社会実験も実施しながら、成果と課題を洗い出すことや、コンセプトの整理など、今後の運営を見据え、近隣住民や事業者など関係人口を増やしながら計画を進めて欲しい。西口ですら活性化していない、守山駅間の商業、民間ビルの需要の問題、整備コンセプトなどの明確化が（おそらくしているとは思いますが）出来ていないなどの住民の声が説明会で上がっていた。社会実験等を通じて、目に見える形を作りながら、住民の声を集め、理解を得る過程を踏みながら進むと、整備も上手くいくと思う。			○		基本計画の検討に当たっては、市民の皆様や駅利用者等を対象としたアンケート調査や地域住民の皆様を対象としたワークショップを開催するなど、様々な手法を用いて意見聴取の機会を設けてきただけでなく、検討の流れについても、ホームページや広報もりやまにて定期連載を掲載するなど、積極的な情報発信に努めてきたところです。なお、今後についても、市民や交通事業者等の意見を踏まえて整備計画の検討を行うなど、適切な市民参画を図るなか、検討してまいります。
		5	―	地域住民や実際に利用している方々の意見をもっと聞いたうえで再検討されることを切に希望します。※グランドメゾン守山で行われた第１回説明会においても問題視する意見がほとんどであり、今回の計画に対して賛同の意見はなかったはずです。			○		基本計画の検討に当たっては、市民の皆様や駅利用者等を対象としたアンケート調査や地域住民の皆様を対象としたワークショップを開催するなど、様々な手法を用いて意見聴取の機会を設けてきただけでなく、検討の流れについても、ホームページや広報もりやまにて定期連載を掲載するなど、積極的な情報発信に努めてきたところです。なお、今後についても、市民や交通事業者等の意見を踏まえて整備計画の検討を行うなど、適切な市民参画を図るなか、検討してまいります。
		6	―	当計画は、守山市のそして市民の将来に非常に大きな影響を与える計画です。民意がしっかりと反映されていないこのゾーニング案を廃止し、改めて市民に審議を問う。そのような丁寧なやり方で進めていただきたいと思います。現在の計画は企業のために作成した拙速なものでしかありません。市民の多くの方が納得し、地域の住民にも理解を得られるような民意に基づいた計画にやり直してください。村田製作所が令和８年に完成しますが、１０００人以上の社員が東口に来られます。その影響も調査してから改めてゾーニング案をじっくりと考えていくべきだと考えます。このことについて、どのようにお考えでしょうか？			○		基本計画の検討に当たっては、市民の皆様や駅利用者等を対象としたアンケート調査や地域住民の皆様を対象としたワークショップを開催するなど、様々な手法を用いて意見聴取の機会を設けてきただけでなく、検討の流れについても、ホームページや広報もりやまにて定期連載を掲載するなど、積極的な情報発信に努めてきたところです。なお、今後についても、市民や交通事業者等の意見を踏まえて整備計画の検討を行うなど、適切な市民参画を図る中で検討してまいります。また、本事業については、地権者を含む民間事業者の協力が必要不可欠であることから、民間事業者と前向きな対話や連携が図れている現時点において、検討を進めていく必要があると考えております。
		7	―	現在建設されている村田製作所も突然の報告で、近隣住民の意見がほとんど通りませんでした。多くの子どもや大人がスポーツを楽しめたグラウンドも無くなり、野洲市との境になる遠方に代替えとなりました。長年利用をされてきた方、地域の方、悲しんでいた人はたくさんいます。そのような強引なやり方は二度としないでいただきたいと思います。市長が市長になられる前、守山市民ホールで決起集会をされました。そこに参加させていただいたときに、現場１００回と言っておられました。市長は自分の目でしっかり確かめて、市民の意見をしっかりと汲み取って市政を運営進めていただけると安心をしていた記憶があります。パブリックコメントは直接市民には回答されませんが、市民の声であることを十分考慮していただき、アンケートやワークショップで優先される機能を拡大したり、企業誘致は無しの方向で計画（ゾーニング案）の再検討をお願いします。また、令和７年１月１４日の住民説明会の最後に、また住民説明会をされると言っておられましたので、開催をお願いします。多額の資金を投じる将来の守山市の未来を左右する非常に大きな計画ですので、市民が納得、理解できるような進め方、計画にしていただきますよう切に願います。			○		基本計画の検討に当たっては、市民の皆様や駅利用者等を対象としたアンケート調査や地域住民の皆様を対象としたワークショップを開催するなど、様々な手法を用いて意見聴取の機会を設けてきただけでなく、検討の流れについても、ホームページや広報もりやまにて定期連載を掲載するなど、積極的な情報発信に努めてきたところです。なお、今後についても、市民や交通事業者等の意見を踏まえて整備計画の検討を行うなど、適切な市民参画を図るなか、検討してまいります。また、東口周辺にお住まいの地域住民の皆様については、近隣で行う事業となりますことから、しっかりとお声を聞く中で検討を進めてまいります。
		8	―	アンケート調査等はされていますが、実際に影響を受ける地域住民の意見反映がほとんどないように思われます。			○		基本計画の検討に当たっては、市民を対象としたアンケート調査だけではなく、西口・東口を利用されている方にもアンケート調査を行うとともに、東口側の地域住民を対象としたワークショップを開催するなど、様々な手法を用いて意見聴取の機会を設け、適切な意見反映を行ってきたところです。なお、東口周辺にお住まいの地域住民の皆様については、近隣で行う事業となりますことから、しっかりとお声を聞く中で検討を進めてまいります。

大分類	中分類	No.	頁	提出された意見	反映区分				市の考え方（回答）
					① （修正箇所）	②	③	④	
	市民等からの意見聴取	9	—	アンケートのやり方として、統計的手法では「人口8万人位の所では、2千人程度を抽出して行えば良い。」に従って行い、約1200人の回答を得た。更に、webアンケートの約100名を追加した。とのことでしたが、このアンケートを纏めた結果に対して違和感を感じました。何故ならば、こうあれば良いとの目標に対して主点を置き、現状のスペースや交通渋滞事情等の現実を見ていないように思います。又、琵琶湖大橋の周辺の人は、京都、大阪への通勤や通学は、堅田駅を利用しているでしょうし、買い物等は、近場のピエリで行っていると思いますので、「わざわざ守山駅へ出かけるつもりはない。」と考えると思います。よって、アンケートの対象者には、東口の実態をよく知っている近隣の自治会の意見を聞くべきではないでしょうか。			○		基本計画の検討に当たっては、無作為抽出の手法により選ばれた市民2,000人及び駅利用者2,100人に対して調査票を配布するアンケート調査を実施するとともに、駅東口側の自治会住民を対象としたワークショップを開催し、駅周辺の現状把握や課題整理を行ったところです。従いまして、駅東口側の自治会や住民の方からの一定の意見聴取は出来ているものと理解しておりますが、今後も適切な市民参画を図る中で検討してまいりたいと考えております。
		10	概要版 P1	守山駅東口再整備計画整備基本計画【概要版】１ページ「市民等からの意見聴取」の主な回答について「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」というアンケート結果を示されているが、「にぎわい」は求めていません。もともとあった集会所や子どもたちが思い切り遊べるグラウンド、地下通路などこそ再整備して地域の方が住みやすい街づくりを目指すべきです。			○		アンケート調査や住民ワークショップでは、既存の東口の良さである落ち着いた雰囲気や憩いの空間を求める意見も多くありますことから、にぎわいだけでなく、「憩える東口」として整備していく必要があると考えており、守山駅東口が目指すべきまちの将来像として整理した「人が集まりつながる憩いとにぎわいのあるまち」の実現に向けて、検討を進めてまいります。
		11	—	まず大前提の問題として、守山市政の中にある数々の市民要求・課題に対し、費用面も含めて優先すべき課題であるかどうかという点です。高い保険料や給食費、待機児童等の教育関係問題など、緊急に取り組みが必要な課題へのお金の使い方に問題はないかが十分議論された上での駅東口再整備かという点について、広く市民要求、意見が吸い上げられるアクションを要望します。			○		守山駅東口再整備については、上位計画である総合計画等において、ＪＲ守山駅周辺を多様な都市機能の集積を図るエリアとして位置付けているだけでなく、アンケート調査や住民ワークショップにおいても、新たな都市機能の導入やロータリーの再整備を求める声もあることから、本市の今後のまちづくりにとって必要な事業であると考えております。なお、今後についても、市民や交通事業者等の意見を踏まえて整備計画の検討を行うなど、適切な市民参画を図る中で検討を行ってまいります。
		12	—	令和７年１月１４日（火）午後７時からマンション住民向けの市の説明会がありました。平日の夜という集まりにくい設定でしたが、50名以上の住民が集まっていたと思います。住民説明会では、 ・アンケートやワークショップが非常に限定的で少ない。東口を利用している住民の意見をしっかり聞いたうえで（東口を利用していない人の意見を聞いて真の意見が出てくる？）あらためて住民の意見を汲んだ計画にやり直してほしい。 ・ロータリーは現状よりも狭くなり、駅へ送迎する際にも不便となるほか、地下道を往来する人がロータリーを横断するため、その都度車が一旦停止をしなくてはならないので渋滞になる。また、通行者も大変危険となり事故発生につながる。 ・一方通行の車道が閉鎖をされると緊急時の車両通行に支障がでたり渋滞が発生する。 ・残される地下通路は急勾配で交差もできない、子どもや大人が集える自然豊かな広場を求める。 ・狭い駅前にわざわざ企業を誘致せずともほかの所でよい、企業を誘致しても失敗する事例が他府県でもある。 など、１時間４０分に及ぶ反対意見が多く出ました。賛成意見は一つもありませんでした。 ぜひ、このような大勢の意見をしっかりと汲み取っていただきたいと思います。				○	グランドメゾン集会所にて開催しました市民説明会については、非常に多くの方々にご参加いただき、多様な視点から様々なご意見を頂いたところです。頂いたご意見については、今後の取り組みに活かしてまいります。
	必要性の疑義	13	—	まず最初に、本計画には反対です。本計画は守山駅東口のみならず、守山駅東側および守山駅周辺の将来性を完全に破壊する計画だと思います。			○		守山駅東口再整備については、上位計画である総合計画等において、ＪＲ守山駅周辺を多様な都市機能の集積を図るエリアとして位置付けているだけでなく、アンケート調査や住民ワークショップにおいても、新たな都市機能の導入やロータリーの再整備を求める声もあることから、本市の今後のまちづくりにとって必要な事業であると考えております。
		14	—	この計画を廃棄するのに必要な手続きをぜひ教えて戴きたい。			○		守山駅東口再整備については、上位計画である総合計画等において、ＪＲ守山駅周辺を多様な都市機能の集積を図るエリアとして位置付けているだけでなく、アンケート調査や住民ワークショップにおいても、新たな都市機能の導入やロータリーの再整備を求める声もあることから、本市の今後のまちづくりにとって必要な事業であると考えております。
		15	—	市民の共有財産、いやし空間であった、つがやま荘と、グラウンドがなくなり、村田製作所の100mのビルが建ち、守山駅の景観が全く変わる。今回の計画によると、東口の狭い所に企業のビル、商業施設、立体駐車場をつめこむ事で、ロータリーに車の流れが集中して、大混雑が予想される。 今のJRの平地駐車場200台で、十分満足している。不便になるのは困る。JRを利用してまで、守山駅前の店に客は来ない。 ハズイタウンができたし、市民も利用しない。資材がどんどん高騰しているので、建設費はもっとふくれ上がる。 店が撤退していって、赤字になれば、誰が責任をとるのか？結局は税金投入、市民にツケが回される。ペデストリアンデッキは、村田の大企業のための専用道路、通路でしかない。岡方面からの利用もできると言っているが。新つがやま荘も東口においやられ、駐車場もなく、市民にとっては利用しにくい物になってしまった。 結論 すべての人の権利が保障され、持続可能で快適な都市空間への再構築が求められる時代。開発しない再開発を考える時です。守山駅前に賑わいを求めてはいない。緑地やグリーンインフラ（市にとってはムダにみえるただの空間）をとり入れる事の方が大事なのではないか。もっと時間をかけて検討すべき。例えば、福山市、駅前に城、市の花であるバラが、広～い駅ロータリーにバラ公園があり、訪れた人を迎えてくれる。いやされました。今の案には反対です。			○		守山駅東口再整備については、上位計画である総合計画等において、ＪＲ守山駅周辺を多様な都市機能の集積を図るエリアとして位置付けているだけでなく、アンケート調査や住民ワークショップにおいても、新たな都市機能の導入やロータリーの再整備を求める声もあることから、本市の今後のまちづくりにとって必要な事業であると考えております。なお、今後についても、市民や駅利用者、交通事業者を始めとする関係者の皆様から更なる意見聴取をおこなうとともに、適切な市民参画を図る中でより良い事業の実現に向けた検討を進めてまいりたいと考えております。
		16	—	私は駅前東口前のマンションに住んでいます。令和６年８月15日号から毎月連載が始まりましたが、12月15日号でようやくゾーンニングとイメージパースが示されました。これを見て愕然としました。これまで、駅前東口の開発というと、東口と西口に新たな連絡通路が作られアクセスが格段に良くなるものと思っておりました。しかしながら、出された計画素案を見ると、企業のために駅前に５０００㎡もの敷地を確保し、マンションの目の前に非常に高い建物を建てるという計画でした。12月15日号を見るまでは、まさかこのような計画があるとは夢にも思っていませんでした。私のマンションのベランダからは、琵琶湖や比良山系など滋賀の誇れる景観を見ることができ、その魅力に惹かれて私は現在のマンションを購入しました。それが、マンションの真正面にデカデカと企業の建物が立てられると、景観どころか陽の光も遮られ、マンションに住んでいる価値だけでなく気持ちも含めて大きく下がります。目の前に企業のビルがあっては、部屋の中が丸見えでプライバシーが侵害されるほか、洗濯物も気軽に干すことができません。さらには、子どもが電車好きで毎日ベランダからJRに通る電車を眺めて喜んでいます。それもできなくなり、非常にショックを受けております。守山市は市税を投じてまでして、住民の暮らしを虐げるのでしょうか。住んでいる住民のことは何も考えていないのでしょうか？このことについてまずはお考えを伺いたいです。			○		守山駅東口再整備については、上位計画である総合計画等において、ＪＲ守山駅周辺を多様な都市機能の集積を図るエリアとして位置付けているだけでなく、アンケート調査や住民ワークショップにおいても、新たな都市機能の導入やロータリーの再整備を求める声もあることから、本市の今後のまちづくりにとっても必要な事業であると考えております。なお、今後についても、市民や地域住民の皆様から意見聴取をおこない、適切な市民参画を図るとともに、周辺の住環境にもしっかりと配慮する中で取り組みを進めてまいりたいと考えております。

大分類	中分類	No.	頁	提出された意見	反映区分				市の考え方（回答）
					① （修正箇所）	②	③	④	
	必要性の疑義	17	—	この様な構想に立つと、守山駅東口の狭く、貴重な場所に村田製作所の巨大な建築物を建てたのは一時のカンフル剤的な資金を得ただけの失政といえる。見栄えのするだけの施策でなく、もう少し市民の現状及び将来の健康・幸福・安全を考えてほしかった。同じ様な失敗となりそうな計画を今回もしているのには驚きしかない。近隣の住民にとっては迷惑でしかない、計画立案の守山市の担当者には、村田制作所の誘致が輝かしい成功体験として記憶されているのだろうが、東口住民の憩いの場所であり、災害時の避難場所（未だに場所の確定もできていない様）であり、将来的にもっと市民の役に立つ可能性のあった資産を食いつぶしてしまった。同じ過ちを繰り返すのかと思うと情けない。			○		株式会社村田製作所「守山イノベーションセンター」の整備については、その施設規模からも、雇用・税収増につながること、さらには、同社による公開空地・通路・地域貢献施設等の整備による相乗効果により、ＪＲ守山駅東口のまちづくりや地域の発展が期待されています。また、守山駅東口再整備についても、上位計画である総合計画等において、ＪＲ守山駅周辺を多様な都市機能の集積を図るエリアとして位置付けているだけでなく、アンケート調査や住民ワークショップにおいても、新たな都市機能の導入やロータリーの再整備を求める声もあることから、本市の今後のまちづくりにとっても必要な事業であると考えております。
		18	—	東口に限定した再整備では守山市全体の活性化にはつながらない。			○		守山駅東口再整備については、東西移動の利便性を向上することにより、東口と西口を分けて捉えるのではなく、一体的な「駅まち空間」と捉えることができ、東西連携や機能分担による相乗効果により、守山駅周辺の活性化、ひいてはまち全体のにぎわい創出に繋がるものと考えております。
		19	—	守山駅東口に企業誘致や商業施設、立体駐車場等の計画を中止して下さい。地下道も両方必要です。村田制作所の為だけのペデストリアン等絶対いりません。東口は公共施設も無く、避難場所も無く、それで市民を守れるのですか。			○		守山駅東口が目指すまちの将来像（コンセプトおよびビジョン）の実現に当たっては、整理している５つの導入機能（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・東西アクセス機能）に優先度や重要度の差を設けるのではなく、総合的に検討を進めていく必要があると考えております。
		20	—	次に、守山市は、もともと京都や大阪のベッドタウンとして人口が増えています。買い物も京都・大阪に出かけるため、過度に大きな商業施設は不要だと思います。静かで便利な住みやすい街を目指してほしいと思います。特に東口側は、住宅地が多く、静かな環境を望んでいます。			○		アンケート調査や住民ワークショップでは、既存の東口の良さである落ち着いた雰囲気や憩いの空間を求める意見もありますことから、にぎわいだけでなく、「憩える東口」として整備していく必要があると考えており、守山駅東口が目指すべきまちの将来像として整理した「人が集まりつながる憩いとにぎわいのあるまち」の実現に向けて、今後検討を進めてまいります。
	整備時期	21	—	災害時に集える事も鑑みた、芝生の広場計画は、全く必要のないものと思われる。屋根の有るスペースとして、村田製作所のビル内の利用が可能となる筈ではなかったのか？広場は現状の規模で問題無く新たな整備は不要、村田ビルの建設後の動きではだめなのか。				○	本事業の実現には、地権者を含む民間事業者の協力が必要不可欠であり、民間事業者と前向きな対話や連携を図れている現時点において、検討を進めていく必要があると考えております。また、株式会社村田製作所「守山イノベーションセンター」の整備に当たっては、地域防災への貢献する施設として、１階エントランスと多目的室に一時避難スペースを設けることを検討しており、具体的な内容について継続的な協議を進めているところです。なお、気候変動等により、自然災害のリスクが高まっている現代においては、限りある公共施設を最大限に活用し、多種多様化する災害に対応していく必要があることから、緊急時の一時避難場所として活用するなど、フレキシブルに活用できる広場の整備を進めてまいりたいと考えております。
		22	—	村田製作所の竣工後の人員の流れを見極めた上での計画を行うべきで早急に建物等を作る計画には賛成できない。				○	本事業の実現には、地権者を含む民間事業者の協力が必要不可欠であり、民間事業者と前向きな対話や連携を図れている現時点において、検討を進めていく必要があると考えております。
		23	—	今回の再整備計画は今の段階でする必然性があるとは思えず時期尚早と考えます。				○	本事業の実現には、地権者を含む民間事業者の協力が必要不可欠であり、民間事業者と前向きな対話や連携を図れている現時点において、検討を進めていく必要があると考えております。
		24	—	東口周辺の交通状況や人の流れが、村田製作所研究施設完成後および周辺道路整備が完了した後にどのように変化するかを見極めたうえで計画検討すべきと考えます。				○	本事業の実現には、地権者を含む民間事業者の協力が必要不可欠であり、民間事業者と前向きな対話や連携を図れている現時点において、検討を進めていく必要があると考えております。
		25	—	ロータリー・アクセス道路・駐車場の必要仕様はガイドラインに準じて資産されているようですが、将来の交通状況の推定は容易ではないはずで、村田製作所研究施設完成後等の状況を確認したうえで計画したほうが将来的にも問題がないものになると考えます。				○	本事業の実現には、地権者を含む民間事業者の協力が必要不可欠であり、民間事業者と前向きな対話や連携を図れている現時点において、検討を進めていく必要があると考えております。
		26	—	今回の計画のように、村田製作所に続き　東口の狭いエリアに企業を誘致し高層の建物を諸山駅に隣接して建ててしまうと、本当に市民の幸せと守山市の発展を望める東口の再開発は、今後の５０年、１００年は不可能になるだろう。				○	本事業の実現には、地権者を含む民間事業者の協力が必要不可欠であり、民間事業者と前向きな対話や連携を図れている現時点において、検討を進めていく必要があると考えております。
		27	—	これらの事柄を考慮すると本計画は守山駅東口のみならず、守山駅東側および守山駅周辺の今後の５０年場合に依っては１００年の将来性を完全に破壊する計画だと云えると思う。				○	本事業の実現には、地権者を含む民間事業者の協力が必要不可欠であり、民間事業者と前向きな対話や連携を図れている現時点において、検討を進めていく必要があると考えております。

大分類	中分類	No.	頁	提出された意見	反映区分				市の考え方（回答）
					① （修正箇所）	②	③	④	
	その他	28	本編 P19～	東口再整備基本計画書の１９頁以降のビジョン写真は守山駅東口では望めない敷地面積を有する地域の映像を載せているが、このような施設が可能と考えているのか。これを見た人はこの様な素晴らしい施設ができると思うのではないでしょうか。誇大広告（？）ではないのか？ それとも、こんなに良い環境になるのかと思われているのですか？そうでなければ　最低限「イメージ図です」ぐらいの表示がなされるべきだと思う。	○ (P21～22. 24.27)				目指すまちづくりの姿や導入機能のイメージを文字だけでなく、写真を活用し、視覚的に分かりやすく示したものとなりますが、ご意見いただいた通り、写真のとおりに整備されるという誤解を招く可能性もあることから、イメージである旨を記載します。
		29	—	駅の東口には公共施設がなく、計画の企業誘致ではなく、住民の福祉に役立つ施設の建築をお願いしたい。			○		守山駅東口再整備については、既存の東口が抱える問題点や課題を踏まえ、まちづくりのコンセプトとして掲げる「人が集まりつながる憩いとにぎわいのあるまち」の実現を図るものであり、市民の皆様のより良い生活に繋がるような施設を導入してまいります。
		30	—	今ＪＲ琵琶湖線沿いは大阪や京都の住宅地として注目されている。滋賀県で生活するメリットとしては、（1）土地が安い、ので住宅が安い、（2）新快速が停車するので京都・大阪圏へのアクセスが良い、（3）医療環境も良い（私見です）、（4）空気も奇麗（呼吸器系の障害を抱えている人には重大項目）、（5）琵琶湖をメインして自然もゆたか、（6）地震・津波の恐れが大阪や京都に比べて非常に低い、（7）物価も比較的に低い。一方、デメリットは、（1）教育レベルが低い、（2）乳幼児の保育施設が少なすぎるように思う。（3）高齢者が安心して住める環境がない。これは子供も高齢者も同じだが、健康増進のための体力維持・向上させる施設・設備がないし（一部野洲川河川敷に運動環境はある）、精神的な安らぎ・幸福感を得られるような施設もない。			○		守山駅東口再整備については、まちづくりのコンセプトを「人が集まりつながる憩いとにぎわいのあるまち」と設定し、都市機能の導入による新たなにぎわいの創出を図るだけでなく、これまでの東口の良さである落ち着いた雰囲気や憩いの空間をしっかりと維持してまいりたいと考えております。
		31	—	駅前の再整備や再開発は全国で行われているが、成功と呼ばれる事例もあれば失敗と呼ばれる事例もある。事例や傾向をしっかりと研究し、失敗と呼ばれないようにするだけではなく、成功と呼ばれるようにしてほしい。				○	守山駅東口再整備については、上位計画である総合計画等において、ＪＲ守山駅周辺を多様な都市機能の集積を図るエリアとして位置付けているだけでなく、アンケート調査や住民ワークショップにおいても、新たな都市機能の導入やロータリーの再整備を求める声もあることから、本市の今後のまちづくりにとって必要な事業であると考えており、今後も先進地事例を研究し、参考とする中で、取り組んでまいります。
■ 複合商業機能									
	期待感	32	概要版 P4	概要版P４（２）土地活用ゾーイングにある３つのプランを拝見しましたが、商業エリアにどこを呼ぶかで市税が生かされるかどうかが決まってくるのではないかと思います。①滋賀県には百貨店は近鉄のみで、京都のよう多くの百貨店が店を構え、競争する状態ではなく、草津の近鉄百貨店も品ぞろえは大阪の本店とは比較するまでもなく劣っています。高島屋は滋賀県高島市が発祥の地であり、滋賀県には出店されたことはありません。ぜひ高島屋を誘致していただきたいと思います。庶民的なものを販売するイオンモールやハズイタウンなどは滋賀県各地にありますが、高級品、洗練された商品を購入するには京都や大阪までであれる方がほとんどです。出店する店の内容が草津や南草津とさほど変わらないのであれば、守山に来る意味が見いだせず、集客は減り、結局はテナントはいずれ撤退し、閑古鳥が鳴くというような状況になりかねません。ぜひ、守山に来なければ変えないという付加価値をつくるためにも、他市にはない百貨店を承知していただきたいです。②日本でのスーパーのシェアがトップクラスであるのに、滋賀県にのみライフは出店していません。現在、滋賀県のスーパーの大半は平和堂（フレンドマート含む）が占めていますが、生鮮食品売り場では枯れたレタスなどが陳列されています。これは他県ではありえないことです。競争相手がなく、独占状態にあると消費者が不利益を被ることになります。守山市は近年、人口が増加し、消費が多い若い層が増えていることは出店する条件としても魅力的であると思います。③若い層だけでなく、お年寄りも楽しめるような商業エリアにしていただく、各階にベンチを設けるであるとか、バリアフリーにしていただくとかもそうですが、守山市には大型書店がないので、ジュンク堂や紀伊国屋書店などがあれば皆さん喜ばれるのではないかと思います。			○		複合商業施設については、民間による整備を想定しており、市が整備計画を決めることは出来ないものと考えていますが、ご意見のあった目的を持って訪れる施設や誰もが快適に過ごすことができる施設を導入することは非常に重要であると考えていますので、民間と連携し、しっかりと対話を図る中で検討してまいります。また、ご意見いただいた具体的な施設の提案についても、今後の検討に当たっての参考とさせていただきます。
		33	—	守山市の活性化を図るならば、大阪・京都圏からの新規居住者を呼び込まなければ達成できないと思われる。（1）そのためには、現在・および今後子育てが必要な比較的若い共稼ぎ世帯（予定を含む）が、安心して出勤前に駅前で乳幼児を預けられる施設（大阪までの通勤を考えると午後7時位まで保育可能な施設）、場合によっては幼児教育までできる塾機能まで整えた施設などが理想。（2）また、若年者が高齢になった場合や、勤労者が同居している高齢者が痴呆など発症せずや精神的・体力的な健康を保持可能な設備・施設・環境がさらに良い。この様な環境が整えば、山科・大津・草津に比べて、通勤時間が長くても居住者は守山市を選ぶだろう。			○		複合商業施設については、民間による整備を想定しており、市が整備計画を決めることは出来ないものと考えていますが、ご意見のあった子どもから高齢者まで幅広く活用できる施設を導入することは非常に重要であると考えていますので、民間と連携し、しっかりと対話を図るなかで、検討してまいります。また、ご意見いただいた具体的な施設の提案についても、今後の検討に当たっての参考とさせていただきます。
		34	—	守山市にはまだないスターバックスを誘致してほしいです。理由としては、待ち合わせや電車待ちの間にゆっくりと滞留できるカフェがほしいからです。また誘致が可能であれば、他県であるような本屋さんとの併設など、単純な飲食店ではない形態を望みます。			○		複合商業施設については、「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」を導入していきたいと考えていますので、民間と連携し、しっかりと対話を図る中で検討してまいります。
		35	—	企業誘致だけでなく、コワーキングスペースのような地域で事業を行う個人・事業者が集まれる空間がほしいです。仕事ができるだけでなく、そこでの出会いでまた新たな共創が生まれると思います。			○		複合商業施設については、「人が集まり、にぎわいが生まれる施設」や「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」を導入していきたいと考えていますので、民間と連携し、しっかりと対話を図る中で検討してまいります。
		36	—	駅周辺にはイベントや交流会ができるようなスペースがありません。市民ホールほど大規模なものでなくても、ちょっとしたイベント・交流ができるセミナー空間があると使いたいです。守山市立図書館にあるような部屋が気軽に使えるかと思います。			○		複合商業施設については、「人が集まり、にぎわいが生まれる施設（施設例：誰もが利用できる屋内パブリックスペース）」を導入していきたいと考えていますので、民間と連携し、しっかりと対話を図る中で検討してまいります。
		37	—	原案で異論ありません。梅田の地下街のように、立ち飲み屋さんが立ち並ぶと仕事帰りに寄りやすいなと思います。			○		複合商業施設については、「人が集まり、にぎわいが生まれる施設（施設例：飲食店）」を導入していきたいと考えていますので、民間と連携し、しっかりと対話を図る中で検討してまいります。
		38	—	守山駅東口に新しく商業施設が入る建物が出来ると知りました。中に入るお店は、わざわざ途中下車してでも行きたくなるような魅力的なお店であってほしいと思います。例えば、カフェや雑貨屋併設のTSUTAYA(ブックカフェ)、スターバックスなど。。奈良の新大宮にあるTSUTAYAのブックカフェや枚方Tサイトのような雰囲気だと嬉しいです。また、カルチャーセンターなどもあるといいなと思います。ご検討よろしくお願いいたします。			○		複合商業施設については、「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」を導入していきたいと考えていますので、民間と連携し、しっかりと対話を図る中で検討してまいります。なお、ご意見のあった近鉄新大宮駅や京阪枚方市駅の先進事例については、今後の検討に当たっての参考とさせていただきます。

大分類	中分類	No.	頁	提出された意見	反映区分				市の考え方（回答）
					① （修正箇所）	②	③	④	
期待感		39	概要版 P3	3P①複合商業機能について 　守山市民が駅前で集まって気軽にお茶やランチが出来る所がないので困っている。ホテルに泊まっている観光客が、食事ができる所がなく困っている。星野コーヒーやスタバ等メジャーな喫茶店。お蕎麦屋さんやうどん屋さん。学生が利用できるファーストフード。王将や串カツ田中等は、仕事帰りの方達やしっかりご飯を食べたい家族も行きやすい。			○		複合商業機能については、「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」や「働く人を応援する施設」［施設例：飲食店（カフェ・レストラン）］を導入していきたいと考えていますので、民間と連携し、しっかりと対話を図る中で検討してまいります。
		40	概要版 P3	3P①複合商業機能について 　デパ地下にある様なお洒落なお惣菜やお弁当が買えるお店が入って欲しい。主婦やお年寄りや仕事帰りの人達にとても需要がある。村田製作所さんには、社員食堂も出来ると思うが、それ以外のランチも需要があると思う。			○		複合商業機能については、「働く人を応援する施設」［施設例：日用品店（スーパーマーケット・ドラッグストア）］を導入していきたいと考えていますので、民間と連携し、しっかりと対話を図る中で検討してまいります。
		41	―	・新たな駅前の施設について 　現状のセルバさんを見ていたら、箱を作っただけではどこも借り手が無いのでは？と思います（家賃の金額？集客の見込みがない？）箱を作って、ここに出店したい！と思わせる事と、周辺の住民が近くに出来て助かった！と思わせる企業に入ってもらえるようにして欲しい。まず、私が守山に移り住んだ頃を思い出すと、・西友が５階建て位だった（家電や衣料品もあった）・セルバの地下に食料品だけだが、平和堂もあった・セルバの上階には時計屋さん、レンタルビデオ、衣料品店もあったんじゃないか？と思う・つい最近まであった、平和堂も上階には衣料品もあった（今後は食料品だけになる？と噂も聞いた）現在、守山市民の平均年齢的に、車で移動したり、（通勤などの）定期を利用して、隣接する市や駅から離れた所までお買い物に行って、取り立てて不自由ではないのかも知れませんが、これだけ色んな所で『高齢化』と言われてるのに、今の守山駅周辺（東口に関わらず）、食料品以外のものを自分の足や自転車だけで買いに行ける場所がそんなに無いんです。私自身、アラカンと言われる世代で、定年退職も視野に入っており、通勤定期が無くなったら、わざわざ電車賃を払って草津や野洲まで行くか？と思うと、行かないと思います。取立て買うものは無いけど、ぶらっと散歩がてら行こうか？と言う時のお楽しみがありません。この取り立ててないけど、ぶらっとは、高齢者の運動促進にもなりませんか？寒いから、暑いから、雨が降ってるから、家に閉じこもると健康にも良くないと思います。再開発の時に、そういう所を重点的に考えて欲しいです。			○		現在の守山駅東口については、目的を持って訪れる商業施設等が少なく、人が集まり、活気がある駅前にはなっていない状況であるため、東口再整備においては、地域住民や高齢者など、誰もがゆったりくつろいだり、空き時間などを快適に過ごすことができる複合商業機能の導入を検討しております。
		42	―	特例子会社コスモスは、できたてホヤホヤの事業所なので、協議が盛んに行えます。これは、東口事業において、先進事例になり得るチャンスなので、ぜひとも活かしてください。他市に就労移行支援事業所を頼っている状況を障害福祉課に確認して頂けたらと思いますが、就労移行支援については、守山市全体で無いです。東口については、就労継続支援Ｂ型及びＡ型の唯一の事業所が潰れました。よって、東口は障害福祉サービスの就労部門はありません。よって、東口のテナントに、ぜひとも就労支援施設を作って頂き、多様な働き方、かつ、村田製作所の特例子会社コスモスに貢献、そして、周辺企業に障害者や就職氷河期人がやりがいを持って働けるよう、ご支援頂きたいです。（関係各課調整の上で）うちの法人も就業支援事業をやるので、ぜひテナント公募になった時は応募させて頂きます。また、うちの法人であふれた学童（待機児童の学童の居場所）を、うちの事業所の下で設置してます。でないと、うちのパパママ従業員が働けないので。でも、限界です。待機児童が多すぎます。これも関係各課調整の上で、園を設立となると、大分ハードルが高いので、子どもの居場所の確保で事業を進めるとよいのではと思います。（理由：子ども家庭庁におけるこども居場所事業の予算確保が16億を超えているので）			○		市内において、就労機会の確保や就労後の定着までを見据えた支援体制を構築することは重要であると考えますので、民間と連携し、しっかりと対話を図るなか、東口に整備する施設への導入可能性を今後検討してまいります。また、導入機能の施設例として「子育て支援施設」を記載しているとおり、こどもや子育て世代が安心して利用できる施設の導入に向けて、継続的に検討を進めてまいります。
		43	―	守山市の掲げる「子育てのし易い街」を目指すなら人口85,000人都市で「産婦人科病院」のない都市からの脱却が不可欠。＜提言＞東口側に「産婦人科病院」を誘致する。また子供が集えるコミュニティーを創設する。			○		産婦人科病院については、開設に向けた補助制度を設けるなど、市内誘致に向けた動きを進めているところであり、今後、民間事業者との対話や民間活力の活用に向けたマーケット調査を通じて、需要の有無を含む、東口への導入可能性を調査してまいります。また、導入機能の施設例として「子育て支援施設」を記載している通り、こどもや子育て世代が安心して利用できる施設の導入に向けて、継続的な検討を進めるほか、広場（憩い・交流）機能の広場整備方針に記載しているとおり、こどもから大人まで多世代の交流が図れる居場所づくりを検討してまいります。
		44	―	施設の建造を考えるのであれば、１００人規模の人数が入れる以前の都賀山のような施設が便利だった。駅前ではなく、立入方面への建設計画案は無いのか。高層建築物が町の活性化にはつながらない。空間の美しさを大切にしてほしい。				○	大人数が集い、交流できる施設（コンベンションやバンケットホール等）については、新たに整備されたライズヴィル都賀山の利用状況や需要の大きさ等を踏まえるなか、今後、必要性を見極めてまいりたいと考えております。
		45	―	もう一つ大事なことは、守山市はつがやまの売却により、大きなホールがなくなり、市民のコミュニケーションを壊してしまっているという事実を認識してほしい。つがやまの大ホールは、近隣自治会の子供会や敬老会、また学区民の親睦の機会に利用されていたが、会場がなくなりその消滅させてしまった。かつて、皆が年に数回でも寄り集まり、楽しい時間を過ごしてきたことで、新住民も地域に和んでいく機会があった。何度も顔を合わせることにより、お互いに助け合って住みやすい場を作ってきた。しかし、今、皆が集まれる会場が無くなり、これまであったコミュニケーションのこのような機会を無くしてしまうことにより、挨拶もしない殺伐とした空気をつくってしまう。自治会非加入者が増えたりする。人口は増加しても、住みよい街とは思えなくなるかもしれない。となると、賑わいどころではなく、駅前を整備しても通るだけの駅前になりかねない。商業エリアや企業エリアの中に、市民が様々な活動で利用できる、かつてのつがやま大ホールのような会場は、ぜひ作ってほしい。小部屋にも分割できるようにして、安価な貸室として市民が集まりやすい会場としての利用増進も図ってはどうか。				○	大人数が集い、交流できる施設（コンベンションやバンケットホール等）については、新たに整備されたライズヴィル都賀山の利用状況や需要の大きさ等を踏まえるなか、今後、必要性を見極めてまいりたいと考えております。
		46	―	スターバックスや本屋さん含め、最近きれいになった敦賀駅のようなイメージを求めています。				○	複合商業施設については、「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」を導入していきたいと考えていますので、民間と連携し、しっかりと対話を図る中で検討してまいります。なお、敦賀駅を含む先進地事例を研究し、参考とする中で、事業を検討してまいります。
		47	―	コワーキングスペース的なものを作るのであれば、群馬県庁の県庁内にあるコワーキングスペースのような場を作って欲しい。県庁が委託（デロイトトーマツ？だったような、、）で運営しているが、公民学が集まり、自然といろいろな取組が生まれるつながりが生まれる場所となっている。運営側のコーディネーターも重要。行政、民間、学生が出会うなどの環境を整備できれば、面白い取組が生まれたり、今後の市の発展にも活きる場所となると思う。守山図書館のように勉強する場所、くつろげる場所も素晴らしいと思うが、せっかくの駅前で、村田も来るので、それだけではもったいないと思う。ちなみに、群馬県庁は業務委託の費用の半分程度、収益があがっている。デジタル田園都市の交付金も活用している。				○	複合商業施設については、「人が集まり、にぎわいが生まれる施設」や「働く人を応援する施設」を導入していきたいと考えていますので、民間と連携し、しっかりと対話を図る中で検討してまいります。なお、群馬県を含む先進地事例を研究し、参考とする中で、事業を検討してまいります。

大分類	中分類	No.	頁	提出された意見	反映区分				市の考え方（回答）
					① （修正箇所）	②	③	④	
	実現性の懸念	48	—	東口での商業施設は、駅西口との関係性から、徒歩、自転車、駅乗降客が対象となり、自動車客による買い回り目的の来場は多くないと思われ、コンビニやカフェ、飲食店など適正な小規模店舗の集合でないと成り立たないと思われますが、どういう需要と経営規模、採算性を想定されているのかが明確でないと、施設は作っても出店需要がなく破綻することになってはならないと思います。同時に上層階の用途も同じ検討が必要です。			○		複合商業機能については、民間事業ヒアリングにおいて「適正規模であれば実現可能」や「生活密着型・日常利便性を高める商業施設であれば可能性が高い」といった意見が出されるなど、対象や目的を絞った施設を導入する必要があると考えております。また、民間事業者により、商圏や競合店舗の立地状況等の十分な調査が行われ、収支計算が成り立った上で施設づくりが行われるものとなりますので、市としては、引き続きマーケット調査を実施し、進出意向等を確認してまいります。
		49	—	東口に商業施設を造った場合、どの程度の人が何に惹かれて集まってくると考えているのか？村田製作所および新規誘致予定企業の従業員が毎日多数利用するとは考えられないし、従来の住民が活発に利用するとも思えない。村田製作所および新規誘致予定企業の従業員を除いて、守山市以外から今回計画されている商業施設を利用する人がどのぐらいになると考えているのか？まずいないだろう。となると、現状西口利用者の一部とその他の若干の人数が利用すると考えられるが、その分は守山市内の他の地域の消費活動が低下するので、他の地域には悪影響しかないし、守山市全体でみると経済の活性化はほとんど期待できない。			○		現在の守山駅東口は、人々が目的を持って訪れる商業施設等が少ないため、対象や目的を絞った施設を導入していきたいと考えております。なお、複合商業機能については、民間事業者により、商圏や競合店舗の立地状況等の十分な調査が行われ、収支計算が成り立った上で施設づくりが行われるものとなりますので、市としては、引き続きマーケット調査を実施し、進出意向等を確認してまいります。
		50	—	地下道も含めセルバ守山の利用状況はどうなのか？駐車場等の不足による、集客しにくい状況は防がなければならない。新たな建物建設により、好適地に建つビルの二の前が懸念される。			○		セルバ守山については、まちづくり会社である「みらいもりやま21」のテナントミックス事業により、新たな店舗が入居するなど、活性化やにぎわい創出に向けた取組が継続的に進められております。なお、守山駅東口に導入する商業機能については、西口との機能分担や連携を図るとともに、東口の特性に応じた施設を導入する必要があると考えており、民間と連携し、しっかりと対話を図るなか、今後、より詳細な内容を検討してまいります。
	必要性の疑義	51	—	東口にはすでに「バロー」が営業しています。取付道路沿いに大型店舗、2月には 「はずい」も出店します。駅西口には「平和堂」が開業予定です。かつて駅西口のセルバ地下に平和堂がありましたが撤退しています。駅前商店街もテナントが入れ替わりしています。これ以上の商業施設が果たして必要でしょうか。			○		複合商業機能については、ご意見のある食料品を主とした店舗だけでなく、飲食店やサービス、子育て支援施設など、幅広い種別の施設を検討対象としているところです。なお、今後についても、周辺の施設立地状況や需要の大きさ等を調査するなか、東口への導入可能性が高い施設を検討してまいります。
		52	—	JR近江八幡駅のイオンモールは、近江鉄道が乗り入れして、人が集まるようになっていますが、現在入っているお店が一部撤退や閉店が増加しています。このような時、企業誘致エリア（約600坪）、や複合商業エリア（約400坪）を設けても参加する企業やお店があるのかが、はなはだ疑問です。「儲けられるかどうか」でシビアに進出の判断をすると思います。従って、市費を出して行った時、箱物を造っただけとなり、無駄な投資になってしまうのではないでしょうか。			○		複合商業機能やワークプレイス機能については、民間による整備を想定しており、市による整備を始めとする市費の支出を行うことは基本的に想定しておりません。なお、民間事業となりますことから、事業の収支バランスについては、シビアに確認していく必要があり、懸念いただく民間企業の進出動向についても、民間と連携し、しっかりと対話を図るなか、今後、より詳細な検討をしてまいります。
	その他	53	本編 P58～89	（P.58～59）4-1実現に向けた事業推進体制において、期待される主な役割には整備した後の事が少ない。東口が目指すまちの将来像の実現に向けて取り組むならば、完成した後の事も重要である。そのうちの1つとして、再開発で出来た商業施設はショッピングモールと比べて店舗の情報が少ないことが多く、東口のまちづくりのコンセプトに沿うように人が集まる施設にするには不便であることも多い。その点を改善するため、商業施設を含む施設を整備するならば、その施設全体のホームページも分かりやすく見やすいものを作るべき。そのように、整備が完了した後、行政・民間・地域がどうするかも記載してはどうか。			○		現時点で施設の整備内容や管理・運営体制が決まっていないことから、基本計画において、整備後の民間・地域・行政の具体的な動きを記載することは難しいと考えているものの、ご意見にもある通り、整備後の動きを見据えた上で事業検討を進めることは非常に重要であることから、事業検討の段階より、民間・地域・行政の３者で連携・協力し、エリアマネジメント等の取組を検討してまいります。
		54	本編 P23～24	（P.23～24） 3-2導入機能の検討において、複合商業施設を整備するとあるが、駅前には商店街はもちろんのこと、再整備される平和堂守山店もある。また、少し遠くを見れば新たに出来たハズイタウンやリニューアルしたモリーブもある。競合し共倒れしないために、さらには相乗効果を狙うためにも商業施設に誘致するテナントなどは周辺の商店街や商業施設などと協議してはどうか。			○		複合商業機能については、ご意見のあった日用品店だけでなく、飲食店やサービス、子育て支援施設など、幅広い種別の施設を検討対象としているところです。なお、今後についても、周辺の施設立地状況や需要の大きさなどを調査するなか、東口への導入可能性が高い施設を検討してまいります。
		55	本編 P24	（P.24） 複合商業施設の導入方針について、守山は中学校・高校が多く、学生の街という顔もある。自習ができるスペースや、集まれるカフェなどを整備するとあるが、高校の多くは西口側にある。東口まで来てもらうため、魅力ある施設を整備する事が求められるため、他都市の事例(米原市新庁舎のTETTE MAIBARAなど)から学んだり、学校でのワークショップなどを通して整備内容を決めていくのはどうか。			○		複合商業施設については、民間による整備を想定しており、市が整備計画を決めることは出来ないものと考えていますが、ご意見のあった学生や子育て世代等のターゲットとなる利用者層からの意見や他都市の成功事例を踏まえることは非常に重要であると考えていますので、民間と連携し、しっかりと対話を図るなか、今後検討してまいります。
		56	本編 P48	（P.48） 3-3土地利用ゾーニング及びアクセス動線について、事業者ヒアリングにより商業施設は多層構造と想定されているが、流動が上下に分散して閑散とする可能性がある。最近整備された「あつたnagAya」のように平屋構造とすることでデザイン性とにぎわいを創出している例もあるため、平屋構造も検討しては。				○	複合商業施設については、民間による整備を想定しており、事業収支等を考慮すると、多層構造による高度利用が一般的であると考えられますが、ご意見のあったデメリットや空間デザインを意識することは非常に重要であることから、民間と連携し、しっかりと対話を図る中で検討してまいります。

大分類	中分類	No.	頁	提出された意見	反映区分 ①（修正箇所）	②	③	④	市の考え方（回答）
■ ワークプレイス機能									
	必要性の疑義	57	—	駅前にまた企業を誘致されるようですが、村田製作所と市が連携すれば十分ではないのですか？新たな企業を誘致して市民にもらたされる利益はあるのでしょうか。また駅前に必要なのでしょうか？駅前に企業が来たら市民の生活は豊かになるのでしょうか？ただの一企業に駅前一等地を誘致して、市民の生活が今よりひどくなる計画なんて許せません。			○		守山駅周辺については、総合計画や都市計画マスタープランにおいて「都市機能を集積すべき中心拠点区域」と位置付け、以前より容積率を高く設定し、空間の高度利用が可能となるエリアとしています。近年では、容積率が高いことや、利便性も優れており人材確保の面での優位性も高いことなどの駅前の特性をふまえて、企業が新規立地する事例が増加しているところです。企業誘致を行うことは、地域経済の活性化や雇用創出、税収の増加など、持続可能な都市の形成に向けて、市全体にとっての有益性が高いだけでなく、中心市街地の活力向上や企業による積極的な地域貢献などが期待できることから、本市の駅前まちづくりにおいても必要であると考えております。また、東口整備事業全体の視点から見た場合も、企業進出が核となり、商業やホテルなどの立地可能性が高まることから、重要な役割を果たすと考えております。
		58	概要版P5	守山駅東口再整備計画整備基本計画【概要版】５ページ「（1）基本方針」の②ワークプレス機能の企業誘致について、わざわざJRさん等他人の土地を買ってまで、再整備する必要はありません。私たちの税金で余計なことをしないでください。			○		守山駅周辺については、総合計画や都市計画マスタープランにおいて「都市機能を集積すべき中心拠点区域」と位置付け、以前より容積率を高く設定し、空間の高度利用が可能となるエリアとしています。近年では、容積率が高いことや、利便性も優れており人材確保の面での優位性も高いことなどの駅前の特性をふまえて、企業が新規立地する事例が増加しているところです。企業誘致を行うことは、地域経済の活性化や雇用創出、税収の増加など、持続可能な都市の形成に向けて、市全体にとっての有益性が高いだけでなく、中心市街地の活力向上や企業による積極的な地域貢献などが期待できることから、本市の駅前まちづくりにおいても必要であると考えております。また、東口整備事業全体の視点から見た場合も、企業進出が核となり、商業やホテルなどの立地可能性が高まることから、重要な役割を果たすと考えております。
		59	—	企業誘致面積が5,000㎡で、かつ高さはグランドメゾンと同等というのでは、目的である「憩いの空間」を大きく圧迫し逆行するものです。駅前空間を狭めるような「にぎわい」は望んでいません。住民が望まない駅前への企業誘致の必要性の説明が不十分です。「持続可能なまちづくり」「周辺企業との相乗効果」という根拠の説明が不明確で、なぜ駅前に企業誘致が必要か、またそもそもなぜ5千㎡もの面積が必要か等、もっと明確な説明を要望します。			○		守山駅周辺については、総合計画や都市計画マスタープランにおいて「都市機能を集積すべき中心拠点区域」と位置付け、以前より容積率を高く設定し、空間の高度利用が可能となるエリアとしています。近年では、容積率が高いことや、利便性も優れており人材確保の面での優位性も高いことなどの駅前の特性をふまえて、企業が新規立地する事例が増加しているところです。企業誘致を行うことは、地域経済の活性化や雇用創出、税収の増加など、持続可能な都市の形成に向けて、市全体にとっての有益性が高いだけでなく、中心市街地の活力向上や企業による積極的な地域貢献などが期待できることから、本市の駅前まちづくりにおいても必要であると考えております。また、東口整備事業全体の視点から見た場合も、企業進出が核となり、商業やホテルなどの立地可能性が高まることから、重要な役割を果たすと考えております。なお、ワークプレイス機能の面積や高さについては、一定の根拠を持って設定しているものではありますが、現時点ではあくまで目安となる数値になりますので、今後、他の導入機能とのバランスや民間活力マーケット調査の結果等を踏まえる中で総合的に検討してまいります。
		60	—	次に計画の素案を作成されるにあって行われたアンケート調査では、東口周辺の再整備に向けて優先して取り組むべきこととして、複合商業施設の誘致が一番多く、次にロータリーの整備、歩行空間の整備、憩いの広場の整備となっていて、複数回答にもかかわらず、企業誘致の促進は求められる順位として非常に低くなっています。住民ワークショップでの主な意見でも、東口は落ち着いて住み続けられる場所であってほしいや、多世代の方たちが集う居心地の空間であってほしいとの回答があります。せまい駅前にわざわざ企業を誘致してほしいとの個別意見などありましたか？あったとしても、ごく少数のはずです。にもかかわらず、素案のすべての案において、企業面積を５０００㎡確保し、あとの残った小さい面積でロータリー、広場、複合商業エリアを配置されています。アンケートやワークショップで出された市民の意見を考慮するのであれば、賑わいの創出、市民の生活の利便性の向上を目的とした複合商業施設の充実と、ロータリーの拡張整備、東西アクセスの向上のための新しい自由通路の建設、多世代が交流できる自然広場にもっと面積をついやし、企業誘致エリアは皆無にするか、あったとても現在のロータリーや地下通路、一方通行道路に支障の出ない形で、その上で市民が望む機能を優先して作ることになるとごくわずか（１０００㎡くらい ）になるのではないでしょうか。このことについて、どのようにお考えでしょうか？			○		守山駅周辺については、総合計画や都市計画マスタープランにおいて「都市機能を集積すべき中心拠点区域」と位置付け、以前より容積率を高く設定し、空間の高度利用が可能となるエリアとしています。近年では、容積率が高いことや、利便性も優れており人材確保の面での優位性も高いことなどの駅前の特性をふまえて、企業が新規立地する事例が増加しているところです。企業誘致を行うことは、地域経済の活性化や雇用創出、税収の増加など、持続可能な都市の形成に向けて、市全体にとっての有益性が高いだけでなく、中心市街地の活力向上や企業による積極的な地域貢献などが期待できることから、本市の駅前まちづくりにおいても必要であると考えております。また、東口整備事業全体の視点から見た場合も、企業進出が核となり、商業やホテルなどの立地可能性が高まることから、重要な役割を果たすと考えております。なお、ワークプレイス機能の面積については、一定の根拠を持って設定しているものではありますが、現時点ではあくまで目安となる数値になりますので、今後、他の導入機能とのバランスや民間活力マーケット調査の結果等を踏まえる中で総合的に検討してまいります。
		61	—	３案すべて反対です。東口は閑静で落ち着いた所で住みやすい。商店などの賑わいや住民が集う憩いの広場はあったら良いが、企業が大幅に面積を占めており、賑わいや広場に使う面積が小さ過ぎます。もっと大きく面積をとってほしい。また、ロータリーも狭くして、余計に渋滞になるのではないですか？これは企業を駅前に誘致するための計画なのですか？市民の意見をもっと汲むべきではないでしょうか。計画の修正をお願いします。			○		守山駅周辺については、総合計画や都市計画マスタープランにおいて「都市機能を集積すべき中心拠点区域」と位置付け、以前より容積率を高く設定し、空間の高度利用が可能となるエリアとしています。近年では、容積率が高いことや、利便性も優れており人材確保の面での優位性も高いことなどの駅前の特性をふまえて、企業が新規立地する事例が増加しているところです。企業誘致を行うことは、地域経済の活性化や雇用創出、税収の増加など、持続可能な都市の形成に向けて、市全体にとっての有益性が高いだけでなく、中心市街地の活力向上や企業による積極的な地域貢献などが期待できることから、本市の駅前まちづくりにおいても必要であると考えております。また、東口整備事業全体の視点から見た場合も、企業進出が核となり、商業やホテルなどの立地可能性が高まることから、重要な役割を果たすと考えております。なお、ワークプレイス機能の面積については、一定の根拠を持って設定しているものではありますが、現時点ではあくまで目安となる数値になりますので、今後、他の導入機能とのバランスや民間活力マーケット調査の結果等を踏まえる中で総合的に検討してまいります。

大分類	中分類	No.	頁	提出された意見	反映区分				市の考え方（回答）
					① （修正箇所）	②	③	④	
	必要性の疑義	62	—	説明会で出た意見のように現計画には多くの問題があります。その根源となっているのが、企業誘致を第一の目的としていることです。アンケートやワークショップの意見を優先させるのであれば、企業の面積は皆無であるか、ごくわずかになるはずです。企業誘致、企業面積５０００㎡にこだわることで、ロータリーが狭められ、地下通路の緩やかな勾配の方も廃止、一方通行の道まで廃止されます。これでは市民の生活が現状よりも大幅に悪くなります。現在の機能を向上させるとともに、大きな課題であった西口と東口のアクセス向上やアンケートやワークショップで言われている商業施設、守山市の未来に活気を与えてくれる子ども達が心置きなく遊べる大きな広場、多世代交流ができる広場を充実させることこそ本来の計画であるべきではないのですか。このことについて、どのようにお考えでしょうか？企業誘致が守山市の発展に多少は寄与する可能性はあると思います。しかし、それは守山市が多額の市税を投じて私有地を買収し、市民の暮らしを不便にしたり壊して作るものではないと思います。しかも、わざわざ狭い駅前に作る必要など到底ありません。駅前に絶対必要である理由を教えてください。駅前以外の場合とどのような差があるのでしょうか？具体的に教えてください。それと村田製作所と連携する企業を誘致して、市民にどのような徳になるのでしょうか？暮らしを不便にしたり、もっと市民が望まれる機能があるのに、その面積は非常に小さいものにして、なぜ企業を誘致しなければならないのでしょうか？駅前の一等地を一企業に独占させるのですから非常に大きな市民のメリットがないと皆さん納得されないと思います。マンションの住民説明会で、企業の建物の高さはどれくらいかという質問があり、近隣の建物くらいと想定しており今後決めていく。５０００㎡が変わる余地があるのかという質問に市の中で企業誘致を行う場合は５０００㎡と決めているとのことでした。狭い駅前に無理やり企業をもってきて、５０００㎡は市が決めているからという理由はおかしくないでしょうか？企業に５０００㎡もの土地を誘致することありきで計画を立て、真に市民が望む機能を残ったスペースでというような計画おかしくないでしょうか。市民が真に求めているもの（商業施設、ロータリー拡幅、広い広場など）を犠牲にする計画なんて到底納得できません。すべてが企業誘致のための計画であって、民意を蔑ろにしているとしか言いようがないと思いますが、この点についてはどうお考えでしょうか？企業の高さについてもそうです。具体的に高さが示されていない。そのような状態でパブリックコメントをされてもマンションの住民は真の意見が言えないのではないでしょうか？12月15日の広報でようやくゾーニングとパースが出され、年明けて間もなくパブリックコメントでは、マンションの中にもこの計画がどれだけの影響を及ぼすものか知らない人も多くいるはずです。			○		守山駅周辺については、総合計画や都市計画マスタープランにおいて「都市機能を集積すべき中心拠点区域」と位置付け、以前より容積率を高く設定し、空間の高度利用が可能となるエリアとしています。近年では、容積率が高いことや、利便性も優れており人材確保の面での優位性も高いことなどの駅前の特性をふまえて、企業が新規立地する事例が増加しているところです。企業誘致を行うことは、地域経済の活性化や雇用創出、税収の増加など、持続可能な都市の形成に向けて、市全体にとっての有益性が高いだけでなく、中心市街地の活力向上や企業による積極的な地域貢献などが期待できることから、本市の駅前まちづくりにおいても必要であると考えております。また、東口整備事業全体の視点から見た場合も、企業進出が核となり、商業やホテルなどの立地可能性が高まることから、重要な役割を果たすと考えております。なお、ワークプレイス機能の面積については、一定の根拠を持って設定しておりますが、「5,000㎡」に決定したものではありませんので、今後、他の導入機能とのバランスや民間活力マーケット調査の結果等を踏まえる中で総合的に検討してまいります。
		63	—	企業誘致エリアは必要でしょうか。その近くには以前はスポーツ広場やつがやま荘があって、子どもたちがスポーツを楽しんでいました。市民が気軽に利用していた場所です。ロータリー、広場、企業誘致エリアを一体にして市民の「憩いのひろば」にしてはいかがでしょうか。村田製作所の従業員の「ほっと一息」の場所にもなります。			○		守山駅周辺については、総合計画や都市計画マスタープランにおいて「都市機能を集積すべき中心拠点区域」と位置付け、以前より容積率を高く設定し、空間の高度利用が可能となるエリアとしています。近年では、容積率が高いことや、利便性も優れており人材確保の面での優位性も高いことなどの駅前の特性をふまえて、企業が新規立地する事例が増加しているところです。企業誘致を行うことは、地域経済の活性化や雇用創出、税収の増加など、持続可能な都市の形成に向けて、市全体にとっての有益性が高いだけでなく、中心市街地の活力向上や企業による積極的な地域貢献などが期待できることから、本市の駅前まちづくりにおいても必要であると考えております。また、東口整備事業全体の視点から見た場合も、企業進出が核となり、商業やホテルなどの立地可能性が高まることから、重要な役割を果たすと考えております。なお、守山駅東口が目指すまちの将来像（コンセプトおよびビジョン）の実現に当たっては、ワークプレイス機能だけでなく、広場機能や交通結節機能（ロータリー）の役割も重要となりますことから、総合的に検討を進めてまいります。
		64	—	・ワークプレイス機能（企業誘致エリア）を別のエリアに移す 説明会で示された【概要版】によると、守山駅東口の再整備にあたっては、複合商業機能（エリア）、ワークプレイス機能（企業誘致エリア）、広場（憩い・交流）機能、交通結節機能、東西アクセス機能（歩行者・自転車動線）の５つを導入することとされている。これら５つの機能を守山駅東口にすべて盛り込んでしまうと、それほど広くないエリアであるため、混雑することが予想され、かなりゆとりのないスペースになってしまうと思われる。そこで、こうした混雑を避け、ゆとりを持たせるためには、５つの機能のうち、どれか１つの機能をはずせばよいのではないかと考えれば、どの機能になるのだろうか。【概要版】記載の市民アンケート調査の結果を見ると、優先して取り組むべきこととして企業立地の促進は決して高くないことから、市民のニーズに従えば、ワークプレイス機能（企業誘致エリア）になるのではないか。ワークプレイス機能（企業誘致エリア）を守山駅から少し離れた郊外に移せば、他の４つの機能のエリアを広げることができ、複合商業機能（エリア）に商業施設以外に説明会のときに市民から要望されていた高い保育所や障害者向けの施設・事業所等を設けることもできる。さらにどうしても企業誘致が必要であるならば、東口から10分程度歩けば、それ相当の敷地（エリア）を確保でき、企業を誘致できるのではないか。			○		守山駅東口が目指すまちの将来像（コンセプトおよびビジョン）の実現に当たっては、整理している５つの導入機能（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・東西アクセス機能）の効果を総合的に引き出す必要があり、どの導入機能も欠かすことができないと考えております。そのうち、企業誘致を行うことは、地域経済の活性化や雇用創出、税収の増加など、持続可能な都市の形成に向けて、市全体にとっての有益性が高いだけでなく、中心市街地の活力向上や企業による積極的な地域貢献などが期待できることから、本市の駅前まちづくりにおいても必要であると考えております。また、東口整備事業全体の視点から見た場合も、企業進出が核となり、商業やホテルなどの立地可能性が高まることから、重要な役割を果たすと考えております。
		65	—	概要版にあった概算事業費について、305億円とありましたが、このうち市の起債が35億円とあります。駅は守山市の顔でもあるため、再建されることは市民の利便性が高まり大変良いことであると思いますが、企業誘致はスムーズにいくのでしょうか。村田製作所は売り上げの50%を中国が占め、2022年以降、業績は右肩下がりです。企業にはリスクがつきもので、村田製作所のイノベーションセンターが招致されるから、関連企業も守山市にくるであろうというのは安易な発想ではないかと思います。大阪府のさきしまコスモタワーのようにならないように祈るばかりです。多額の市税が使われることからも、堅実な開発、税を負担する市民に還元されるものであるべきだと思います。企業は業績が悪化すれば撤退することはあります。市民はそうではありません。守山市は固定資産税、法人税を獲得することも大切ですが、税負担する市民に還元することも考えていただきたく思います。			○		誘致企業については、誘致の方向性に沿った「地域と共に成長し、市と連携した魅力的なまちづくりを推進できる」という特徴を持った企業を公募により選定していきたいと考えております。なお、計画検討の中で実施した民間事業者ヒアリングでは、多くの事業者が「企業誘致の可能性は高い」と回答しており、実現可能性は高いと考えているものの、今後も民間活力の活用に向けたマーケット調査等により、適宜、民間企業の動向や需要を確認してまいります。
	期待感	66	—	村田の誘致について、アカンかった・・・と言う意見も出てたような気がしますが、私の意見はもっと企業さんに来て欲しい、納税して欲しいです。企業にも住民にも魅力ある守山市にして欲しいです。			○		ワークプレイス機能については、地域経済の活性化や雇用創出、税収の増加など、持続可能なまちの形成に寄与することが期待できることから、今後も民間と連携し、しっかりと対話を図るなか、実現に向けた取り組みを進めてまいります。
		67	—	私は65歳ですが今の環境は預かりものと思っています。つまり　我々の子供、孫の世代に豊かな守山市を残していく責務があるとおもっています。そのために働く場所や多くの世代が集う場所を残していく必要があります。今のままでいいと場合　子供の元気な声がない　老人しかいない街になるしかないと思います。私はそんな街を多く見てきました。開発にはリスクもありますがなにもしないままではゴーストタウンへ一直線です。守山市に進出してくる企業さんを中心に新規開発を検討すすめていただきたいと思います。			○		ワークプレイス機能については、地域経済の活性化や雇用創出、税収の増加など、持続可能なまちの形成に寄与することが期待できることから、今後も民間と連携し、しっかりと対話を図るなか、実現に向けた取り組みを進めてまいります。
		68	—	企業については、村田製作所さんのように１階に地域向けの機能を持たせてほしいです。			○		ワークプレイス機能については、「オフィスビル内の一部スペースの一般開放など、官民連携の取組を推進し、持続可能で魅力的なまちづくりに貢献できる企業」を誘致したいと考えていますので、民間と連携し、しっかりと対話を図る中で検討してまいります。
		69	概要版 P3	3P②ワークプレイス機能について 守山図書館の分室と勉強や仕事ができるフリースペースができるとよい。栗東駅や南草津駅の駅前ビルに図書館があり、とても便利な様です。駅を利用する人や近隣の子供達が利用しやすくなり、市民が集える場所になる。守山には、立命館中高や守山中高一貫校があり、駅前には塾も多い。学校が終わってから塾の時間まで勉強したり、くつろげるフリースペースがあるとよい。村田製作所さんの取り引き業者等もパソコン作業が出来る場所があるとよい。			○		ワークプレイス機能については、ご提案のあった市民や駅利用者が自由に利用できるフリースペースを設置し、オフィスビル内の一部スペースの一般開放を行うなど、「市と連携したまちづくりに取り組める企業」を誘致したいと考えております。

大分類	中分類	No.	頁	提出された意見	反映区分				市の考え方（回答）
					① （修正箇所）	②	③	④	
	その他	70	—	東口公衆トイレ、地下道スロープ、道路及び車の待機場の一部、緑地を潰し約５０００㎡の土地を確保して企業（業種は不明？）を誘致するとのこと。企業の建造物の高さについては、グランドメゾン守山と同等と云う話や高さは未定などとの説明もあったが、企業が５０００㎡の土地を購入（投資）して建造するなら村田製作所と同等のものを希望するだろう。この場合、グランドメゾン守山の西側に道路一本挟んでの１・２棟と同等の幅と高さを有する建物が建つ。この様な物が建つと景観は完全に失われ、日照も阻害され、村田製作所の建物と当該建物とによるビル風がどの様になるのか分からない。自分の家の前、道路一本挟んだ先に３０mの巨大なビルが建つと想像してもらいたい。			○		ワークプレイス機能の面積や高さにつきましては、一定の根拠を持って設定しているものではありますが、現時点ではあくまで目安となる数値になりますので、今後、他の導入機能とのバランスや民間活力マーケット調査の結果等を踏まえると共に、周辺の住環境にもしっかりと配慮する中で総合的に検討してまいります。
■ 広場（憩い・交流）機能									
	広場づくりの方向性	71	—	２．土地の特長を生かした広場を 東口開発では広場が計画されているがひとつ意見を述べたい。現在、東口の階段登り口の近くに、暗渠となっている用水路が約３メートルのぞいている部分があり、そこを見るとコイがいる。私は2013年にコイがいることに気付き、以後、通勤途上に時々観察し写真に撮ったりしてきたが、コイは大体いつも見られ、多いときは７～８匹くらい、コイだけでなくナマズ、フナがもいた。冬場であることし1月11日にも、元気にはねるコイがいた。そこは地下通路から出る地下水を排水するポンプ場が水を注いでいて、地下水の水温が高いので居場所になっていると思われる。地下道からは水がどんどん湧き出る。それを強制的に排水せねばならないので、いやでもコイが好む環境ができてしまう。コイは誰かが放したりエサやりをしているわけではなく自分で川をのぼってきたものである。10年以上途切れることなく魚が観察できることから、そこが魚にとって暮らしやすい環境となっているといえる。維持費はゼロである。こうした何気ない水路にコイやフナなどの魚が見られる光景は当たり前のようでいて珍しい。湖南地域の駅前では唯一無二の環境だと思う。こういうものを見ると心がやすらぐ。他に注目する人もおらず、暗渠となって忘れ去られるのももったいないので、ここにこうした豊かな水環境がつくりだされていることを指摘しておきたい。かねて守山は「ホタルの街」であり、豊かできれいな水を町の誇りとしてきた。浮気町ではかつてハリヨもおり、湧き水が豊富な土地柄だ。そこで提案したいが広場をつくるなら、こうした「今ある自然」の豊かさを生かし、水路の環境をそのまま見せる池をつくると面白いと思う。排水ポンプの電力の有効利用ともいえ、何も考えず暗渠にしてはもったいない。用水路の利用はいろいろ難しいかもしれないが、「水や自然の豊かな町守山」がアピールできると思う。	○ (P27)				広場（憩い・交流）機能については、守山らしさが表現された市の玄関口にふさわしい空間づくりを行いたいと考えていますので、整備方針として、市の貴重な地域資源の活用を図っていく旨を計画に記載します。
		72	—	守山市の大事な自然資源である「ホタル」「伏流水（湧き水）」をテーマにした自然公園を作り品格のある街を目指す。	○ (P27)				広場（憩い・交流）機能については、守山らしさが表現された市の玄関口にふさわしい空間づくりを行いたいと考えていますので、整備方針として、市の貴重な地域資源の活用を図っていく旨を計画に記載します。
		73	本編 P26～27. P48	（P.26～27・P.48） 3-3土地利用ゾーニング及びアクセス動線で、広場（憩い・交流）機能に関して、面積としては「守山駅前緑地公園」よりも大きな規模とするとあるが、「守山駅前緑地公園」は憩いの場となっているとは言いづらく、にぎわいも創出されているとは感じない。東口ににぎわいを創出でき、かつ、憩いの場となる広場を整備するならば、異なるアプローチから工夫する必要がある。国内の他の事例では、大阪駅前のうめきた公園(グラングリーン大阪)は大いににぎわっており、国内のみならず世界的にも注目されている。この東口再整備も駅直結の広場を作る事となるため、このような事例も参考にしながら整備することを記載してはどうか。	○ (P69)				広場（憩い・交流）機能については、駅前空間を広場化し、憩いやにぎわいを創出している先進事例が多く存在することから、今後の取り組みとして、他の地方公共団体の事例などを参考とし、検討を行う旨を計画に記載します。
		74	—	駅前広場を設定すると良い面もある一方、例えば、スケボー、音、におい（出店者の調理）等の問題が発生する可能性がある。禁止ばっかりで、せっかくある広場が、活用されないものになってはもったいないので、活用においては、地域の意見を聞きながら持続的に運営していただきたい。例えば、〇〇を良くする会のようなものを作り、行政、関係企業、地域、学識、JR、村田等で整備前から定期的に話し合える体制を作って欲しい。運営費の捻出については、例えば、今回の再整備で得た収益の一部を活用する、または、受益者負担として、共益費的な形で（仮称）よくする会等への運営費の支払いを前提とした入居を義務付けるなどの要件を設けていただきたい。駅前広場の指定管理制度を導入するなど、整備前から運営のこともしっかり考えたうえでの検討をお願いしたい。			○		広場（憩い・交流）機能については、整備後の利用方法を見据えた形で整備することは重要であると考えていますので、事業検討の段階から、民間・地域・行政の３者で連携・協力し、エリアマネジメント等の取組を検討してまいります。また、ご意見いただいた具体的な提案についても、管理体制や運営方法の検討に当たっての参考とさせていただきます。
		75	—	・整備イメージ１について 東口側は約５０年前から住宅地として開発されてきており、その延長で進めてほしい。イメージでは、駐車場、商業施設、広場、企業誘致となっている。駐車場は人を寄せようとすると「パークアンドライド」の観点からも一定の敷地が必要であろう。そして広場は、このイメージの中では面積が他のエリアに比べて最小であるが、実は最大に重要であると考える。住民にとって長年息抜きになってきた、かつての浮気保育園横の浮気町の公園が保育園用地に収用され、また利用者も多かった東口スポーツ広場も収用されてしまい、住民のほっとする場がなくなってしまったという実情がある。また、住民が高齢化していることから、これまでもバス停の待合ベンチは、歩行者が重い荷物を持って、家まで帰る途中でひと休みしてまた歩くというかたちでの利用も多かった。ただ、喫煙所からの煙や副流煙が多く、利用したくてもできないという声も聴いていた。長時間の利用でなくても、賑わいを創出するのでなくても、必要度は高い。そして、高齢者に限らないが買い物や散歩など何かの理由で外に出て、健康的に精神的に刺激を受ける場が、東口住民にはとても必要である。そういう魅力のある広場や商業施設は、住民をフレイルから守り、市民の医療費削減にも大きく寄与すると考える。かつてのライズヴィルつがやまは、お茶を飲んだり簡単なランチを食べたりで利用する人が多かった。それにより、気分がリフレッシュできた。また、幼い子らにとっては、つがやまの池にいたたくさんの鯉も魅力的だった。そこから見える電車も大好きでいつも見ていたが、今はそんな場もなくなってしまっている。いろんな年代の人たちがいろんな形で和んでいたのである。ロータリーの利用者が通りがかるだけではない、人々に散歩や休憩がてらに来てもらい、昼休みには近隣の会社員らが健康のためにウオーキングをするなどの気になってもらう広場は大事である。最近は、健康のため昼休みにウオーキングをしているサラリーマンは多い。そうやって英気を養ってこそ、その後の行動範囲は広まる。また、ライズヴィルつがやま・東口スポーツ広場は、長年災害時の避難場所に指定されてきた。避難訓練の時も使われてきたが、今はスーパーの駐車場の片隅を借りている。この広場に、そういった役目を継がせる必要もあるだろう。そういう意味では、広場はあまりにも窮屈な広さである。面積をもっともっと広く、いろいろな年代の住民たちが幅広く自由に利用できるようにするべきだろう。それが賑わいなのではないか。何かのイベントをして一時的に人が集うというのではなく、日常的に居心地のよい広場が大切である。そうやって、寄ってきた人たちに利用してもらうためにも、通勤などでの駅利用者にも商業施設は必要でる。また東口側の住民には車に乗れない人も多く、駅まで歩いて電車で草津や京都、また近江八幡等に出向く人が多い。駅利用者は通勤通学者が多いが、それ以外に東側の住民にとってはJRは買い物路線でもある。住民のその傾向をある程度取り込める施設があれば、守山市にとって有効であろう。そういうことから、企業誘致施設は、村田製作所関係の事務所として需要があると見込んでいるのだと思うが、新たに5000㎡もの敷地が必要か。市では、新たに企業誘致をする場合は5000㎡以上と決めているようだが、立地の良い西口のセルバが空きスペースがいつまでたっても多いという事例、東口の商業ビルにも空き室があることから、まずはそこを活性化させる計画をするべきだろう。そして、このようにいくつもの高層ビルを建てることにより、駅周辺に大きな壁が林立することになり、なんの魅力もない守山駅前の風景になってしまう。それでは、観光客らには立ち寄りたいという魅力がない。きれいな琵琶湖が広がっていますよ、立ち寄ってください、自転車でのビワイチも楽しいですよとの誘いも伝わらない。生活者には日当たりや圧迫感やビル風などで、住みやすさがなくなってしまう。駅前を、村田製作所一色にする必要はないだろう。守山市民、住民のものである。			○		広場機能（憩い・交流機能）については、目指すまちの将来像として掲げる「憩い」や「にぎわい」の創出が期待できるだけでなく、災害時の一時避難場所など、フレキシブルな活用を見込めることから、守山駅東口再整備において必要な機能であると考えております。なお、面積については、他の機能とのバランスも含め設定しているものになりますが、現時点ではあくまで目安の数値となりますので、今後、具体的な整備内容と合わせ、実際に施設を利活用することとなる市民や地域住民の皆様の意見を伺う中で検討してまいります。また、ワークプレイス機能については、地域経済の活性化や雇用創出、税収の増加など、持続可能なまちの形成に向けて市全体にとっての有益性が高いことや、駅周辺の人流増加等によるエリア価値の向上が期待できるなど、導入する意義は非常に大きいと考えております。

大分類	中分類	No.	頁	提出された意見	反映区分 ①（修正箇所）	②	③	④	市の考え方（回答）
喫煙所		76	—	東口の素晴らしい基本計画案が出来上がって、大変楽しみにしています。あの立派なつがやま荘を取り壊してまでしなければならないのか等の意見も多々あったかと思いますが、すでに取り壊して建設完成に向けてまっしぐらですので、市民みんなが納得して夢のある施設が完成することを願います。東口再開発ですが、大変危惧されることが一点あります。それは喫煙所のあり方です。西口の整備の時にも委員会の１委員としてずいぶん意見を出しましたが、全く聞き入れられずに強行突破してかなりのお金をかけて立派な喫煙場所を作られました。当方が述べていたとおりに、かの立派な施設が巨大なタバコのケムリの煙突と化し、わざわざ遠方まで高濃度にたばこの害をまき散らすことになりました。運用開始後、程なく近隣の医療施設からクレームが殺到し撤去に至りました。短期間のうちに撤去されたことでも、実質的な健康被害は最小限で済んだことと考えられ、とてもうれしく思いました。ところが東口に実質的な囲いのないタバコの煙が垂れ流す巨大な喫煙場所が設置され現在に至っております。これは明らかな法律違反であり、タバコの健康被害が甚大なものになるものと危惧されます。駅周辺は罰金つきの路上喫煙禁止条例こそが望まれます。そもそも青天井でタバコを吸う権利はどこにも存在しないのです。時代に逆行した施設の設置に断固として反対します。どうしても設置というなら、完全密閉式で強制的にタバコのけむり・毒成分を、地中に逃がす方策しか有りません。日本禁煙医師･歯科医師連盟の意見を聞くべきです。このタバコ対策をどう考えて実施するのか詳細にお聞かせください。市民に広く周知徹底をお願い致します。	○（P26）				既存の喫煙所については、パーティションで区切ることで、喫煙可能な場所を明確に区分して、喫煙者に対して指定された場所での喫煙を誘導することにより、駅前における喫煙者と非喫煙者の共存を図るものであり、喫煙者および非喫煙者の立場や歩行者の動線を考慮した上で検討を重ね、厚生労働省通知の「屋外分煙施設の技術的留意事項について」の内容に準じた構造となっております。なお、駅前については、喫煙所の周辺を通行する歩行者も多いことから、分煙や受動喫煙防止の更なる推進に向けて、必要な対策を講じていく旨を計画に記載します。
		77	本編P22.P26.P27.P29	計画書26ページの広場の現状・課題「広場から少し離れた位置（タクシー乗り場付近）には、喫煙所が設置されています。」とあるが、喫煙所の問題点が全く記載されていない。受動喫煙防止対策の観点から喫煙所の設置場所や存在そのものの考慮をしてほしい。現状の喫煙所は衝立1枚で隔たれているのみであり、ロータリーから改札へのエスカレーターへ向かう通路のすぐそばにあるため、タバコの煙が通路に充満している。通勤や通学など多くの人が利用する駅に喫煙所を設置する場合、受動喫煙防止対策が必須ではないのか。昨今の全国的な受動喫煙防止対策に遅れをとっている。西口の喫煙所が新型コロナウイルス感染防止のため撤去され、東口の喫煙所が増設されたが、東口を利用する住人のみ受動喫煙の被害を受けるのはあってはならない。屋外には喫煙所を設けず、隣接する複合商業施設内に室内型の喫煙所を設け、ロータリーや広場に設置するべきではない。もしくは駅周辺を全面禁煙にするべきである。（理由）小さな子どもがいるので駅利用時にタバコの煙を吸わせたくない。守山駅東側の立入が丘小学校周辺は200軒以上新たに住宅が建設され、数百人の子どもが転入・転居してきている。将来その子どもたちが守山駅東口を利用することになると思うので、子どもたちが健康的に安心して駅を利用できるようにするべきである。また、計画書22ページのビジョン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（例）こどもが遊べる」、27ページの広場の整備方針bより「こどもが走り回ったり、寝転んだり、様々な体験ができる楽しい広場づくりを行います」、29ページのロータリーの整備方針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」とある。これらから、子どもも利用しやすいロータリーや広場を整備するためには屋外に喫煙所を設置するべきではなく、室内型の喫煙所にするべきである。	○（P26）				既存の喫煙所については、パーティションで区切ることで、喫煙可能な場所を明確に区分して、喫煙者に対して指定された場所での喫煙を誘導することにより、駅前における喫煙者と非喫煙者の共存を図るものであり、喫煙者および非喫煙者の立場や歩行者の動線を考慮した上で検討を重ね、厚生労働省通知の「屋外分煙施設の技術的留意事項について」の内容に準じた構造となっております。なお、駅前については、喫煙所の周辺を通行する歩行者も多いことから、分煙や受動喫煙防止の更なる推進に向けて、必要な対策を講じていく旨を計画に記載します。
		78	—	・東口のタバコ煙害について 駅周辺には東口喫煙場所だけが設定されており、通勤時の通過者だけでなく近隣ショップや西口側からも来ておられるのが現状で嫌煙者には集中煙害所となっています。多い時には10人以上がおられ、近傍を通るときだけでなく、風向きによりロータリーのキャノピーをつたいエスカレーターや階段を悪臭が登ることもしばしば、またマンションや、向かい側の駅のプラットホームでも酷い匂いを我慢せざるをえず、密集地基準の集塵脱臭装置などを備えた閉鎖型対策を是非お願い次第です。再開発計画があると、その完成まで対策されないのも困ったものであり、簡易ボックスなどによる先行対策も切に願います。	○（P26）				既存の喫煙所については、パーティションで区切ることで、喫煙可能な場所を明確に区分して、喫煙者に対して指定された場所での喫煙を誘導することにより、駅前における喫煙者と非喫煙者の共存を図るものであり、喫煙者および非喫煙者の立場や歩行者の動線を考慮した上で検討を重ね、厚生労働省通知の「屋外分煙施設の技術的留意事項について」の内容に準じた構造となっております。なお、駅前については、喫煙所の周辺を通行する歩行者も多いことから、分煙や受動喫煙防止の更なる推進に向けて、必要な対策を講じていく旨を計画に記載します。
■ 交通結節機能									
	ロータリー	79	—	現状でも雨天時やクラブ活動の子どもを送迎する車が東口ロータリーに多く停車している光景を見る。計画の形であれば、ロータリーが狭くなり、マンション前道路も無くなり、車が密集することになる。整備後は、グラントメゾン前の道路にも多くの車が停車することになると思う。今の西口の様子を見ると送迎者で混雑していて、停車できず、うろうろと周回している車があったり、そこに無理やり入っている車があったり、狭いところに何台も車を止めているバスやタクシーの停車場に一般車が停めている、キャパオーバーな状態の時が少なからずあり、事故になりそうな危険な状況を見る。東口の開発の時には、そのような事態にならないよう、余白を持ったロータリーの整備をして欲しい。狭いロータリーだと、地方都市の車を使った生活をしている多くの方にとって住みにくい街になってしまう。広場より、ロータリーを充実させて欲しい。	○（P69）				ロータリーについては、交通量の調査・分析や交通シミュレーション等を実施し、今後の取り組みとして、混雑や渋滞が発生せず、誰もが快適かつ安全に利用できるロータリー形状や最適な規模（面積）を検討する旨を計画に記載します。
		80	—	現状でもピーク時には渋滞等の問題があるにもかかわらず、計画ではロータリー面積が減少しており、アクセス道路の車線も減らす考えなどが示されており訳が分かりません。	○（P69）				ロータリーについては、交通量の調査・分析や交通シミュレーション等を実施し、今後の取り組みとして、混雑や渋滞が発生せず、誰もが快適かつ安全に利用できるロータリー形状や最適な規模（面積）を検討する旨を計画に記載します。
		81	—	複合商業施設エリアはいらない。ロータリーエリアをひろくして、車の渋滞がなくなるように、おねがいしたい。	○（P69）				ロータリーについては、交通量の調査・分析や交通シミュレーション等を実施し、今後の取り組みとして、混雑や渋滞が発生せず、誰もが快適かつ安全に利用できるロータリー形状や最適な規模（面積）を検討する旨を計画に記載します。
		82	—	企業に面積を割くぐらいなら、将来的に駅周辺に人口が集中する事に備えてもっとロータリーを広くし、一方通行の道も両側通行にして車の通行を分散させ駅前東口交差点前の道路渋滞を解消させることが今後の発展につながるものと考えます。	○（P69）				ロータリーについては、交通量の調査・分析や交通シミュレーション等を実施し、今後の取り組みとして、混雑や渋滞が発生せず、誰もが快適かつ安全に利用できるロータリー形状や最適な規模（面積）を検討する旨を計画に記載します。
		83	本編P11	毎日ロータリーを眺めたり付近を散策している皮膚感覚や肌感覚で申しますと、現在は広いロータリーと道路・一方通行有り・更に駐車場の出入口はロータリーに直結しておらず車が分散化されて渋滞などは滅多に発生しておりません。ところが、現在出されているどの案も説明するまでもなく渋滞が懸念されます。従って新たに企業さんを誘致する必要性を感じません。それを裏付けるように、素案の11ページによりますと、現在駅東口を利用されている市民の皆さんは、一様に乗降口として、駐輪・駐車場として現状にご満足されているように感じます。	○（P69）				ロータリーについては、懸念いただいている内容（駐車場出入口部の混雑など）に関して、交通シミュレーション等を実施し、今後の取り組みとして、混雑や渋滞が発生せず、誰もが快適かつ安全に利用できるロータリー形状を検討する旨を計画に記載します。
		84	—	平日の朝や夕方１７時から18時30分ぐらいまで守山駅前の道路は渋滞しています。ロータリーは車が渋滞しないように車線数や新しくできる駐車場への通行がスムーズにできるように考えてほしい。	○（P69）				ロータリーについては、懸念いただいている内容（市道勝部浮気線（都賀山通り）の渋滞状況など）の調査・分析を行い、今後の取り組みとして、改めて最適な規模（面積）や利用しやすい形状の検討を行う旨を計画に記載します。

大分類	中分類	No.	頁	提出された意見	反映区分				市の考え方（回答）
					① （修正箇所）	②	③	④	
	ロータリー	85	—	現在広場中心案が優先されているようですが西口の送迎の渋滞の様子を見ていると今現在は比較的スムーズな東口も近い将来送迎の車が増える事が予想されます。商業施設が入るとなれば更に少しだけの駐車が増え広場中心案ではロータリーも狭くて路上駐車が増えると思います。広場や商業施設優先は理想ではありますが勝部から岡へ伸びる道路の渋滞などを考えると車の量が減るとは考えにくく西口の状況を見る限り今後も車の渋滞、路上駐車が増えると思います。今後守山市も高齢化が進み車の送迎が増えると思うので送迎車の停止場の拡張、商業施設出入り客の30分程度の無料駐車場の設置を希望します。	○ (P69)				ロータリーについては、懸念いただいている内容（市道勝部浮気線（都賀山通り）の渋滞状況や新たに整備する施設による交通量の増加など）の調査・分析を行い、今後の取り組みとして、改めて最適な規模（面積）や利用しやすい形状の検討を行う旨を計画に記載します。また、提案いただきました具体的な整備内容についても、今後の検討に当たっての参考とさせていただきます。
		86	—	ロータリーの面積が現状より500㎡前後減る計画ですが、立体駐車場化により現状以上にロータリーに車が集中する上に、商業施設や企業に来場する人もロータリーを利用するため、現状で第一の課題・要求である周辺道路やロータリーの混雑・渋滞がさらに深刻になることが予想されます。ロータリーの面積拡大、立体駐車場の入退場経路の見直しを要望します。その条件には、１の企業誘致エリアの面積の再検討で実現すべきだと思います。その際には、バス・タクシー等の公共専用と一般車専用とを明確に区別し、ゆとりをもった面積配分にすることを要望します。	○ (P69)				ロータリーについては、懸念いただいている内容（新たに整備する施設による交通量の増加など）の調査・分析を行い、今後の取り組みとして、改めて最適な規模（面積）や利用しやすい形状の検討を行う旨を計画に記載します。
		87	—	ロータリーを再度設計し直すのであれば、現在のJR草津駅東口を十分参考にされたい。当守山駅東口と形状が似ており、市も最終的に思い絵描かれている姿ではないでしょうか。出入り口が南東方向からの4車線道路のみでは混雑時だけではなく災害時等有事に十分な交通量を捌くことが出来ないと思われ、廃止されようとしている北東方向からの一方通行路は残し、むしろロータリーからの流出路とする(草津駅の場合近鉄百貨店側の一方通行出口)。現在の守山駅西口の慢性的渋滞原因は、出入り口が一か所で、雨天時並びに鉄道ダイヤの乱れ時に一般のお迎え車の待機駐車で溢れロータリーを埋め尽くしている為であり、その事からもロータリーはできるだけ広い設計にし、流出路は複数にし常に車の流れを止めない設計であったほうがよい。駐車場出入り口もロータリーからとなっている点も現在より不便になると懸念いたします。現在、駐車場にはロータリーとは関係なく出入りが可能であり、パークアンドライド推進の観点からも改悪です。なぜすべてロータリーからの流入とするのか。ロータリー混雑の要因になります。	○ (P69)				ロータリーについては、懸念いただいている内容（駐車場出入口部の混雑など）に関して、交通シミュレーション等を実施し、今後の取り組みとして、混雑や渋滞が発生せず、誰もが快適かつ安全に利用できるロータリー形状を検討する旨を計画に記載します。
		88	—	ぜひこの計画案を変えてもらいたくパブリックコメントをさせていたます。私は普段守山駅東口を利用していますが、計画が駐車場が立体になってローターから侵入することになったり、ローター自体が狭くなったり、焼肉すだく前の一方通行道路が廃止されたり。これでは、狭くなったロータリーに車が集中し、渋滞の発生が予想され利用が不便になります。駅前に向かう道路入口と出口が一つになり不便にもなります。また西口に自転車で行く時は、緩やかな勾配の地下道を利用していましたがこれも廃止されるとのことで、子どもや高齢者、自転車利用者はとても不便になります。	○ (P69)				ロータリーについては、懸念いただいている内容（駐車場出入口部の混雑など）に関して、交通シミュレーション等を実施し、今後の取り組みとして、混雑や渋滞が発生せず、誰もが快適かつ安全に利用できるロータリー形状を検討する旨を計画に記載します。また同様に、地下道についても、利便性や安全性の確保に向けて、今後、具体的な改修内容の検討を行う旨を併せて計画に記載します。
		89	—	守山は生まれてこのかた70年住ませてもらっていますが、とても住みやすく誇りに思っています。しかし、最近の守山市の都市開発は建物ありきで道路の整備が追いついていません。ハズイタウンも大渋滞をお越していますね。この計画を見てますと、狭い所に多くの機能をもってきて窮屈な作りになっています。4車線道路を狭めたり、ロータリーを小さくしたり、一方通行道路も廃止されると。さらにはコインパーキングも立体にしてロータリーから入る計画になっています。200台近くの車が毎日停まっており、全てをロータリーに集めるこの計画では必ず渋滞が起こり、利用者は困るのではないでしょうか。企業や学校の送迎バスも停められています。皆が利用する駅前は余裕をもって空間設計しなければいけないのに、狭くして真逆の事をされています。企業にこのような大きな土地を誘致して駅前の空間が狭まっては誰のための駅前整備なのでしょう。なぜこのような計画になるのか疑問に思うばかりです。市民の生活より企業を優遇する理由が私には理解できません。西口と東口の結ぶ新たな通路と、子どもから大人までがのんびりと過ごせる大きな公園に遊具があり、飲食店などもあればもっと東口に人が集まり活気が出て、市民の方は大喜びするのではないでしょうか。そこでフリーマーケットや音楽イベントが企画されても楽しいですね。計画で企業誘致に使われている土地がなければ十分とは言えませんがこのような過ごし方ができるのでないでしょうか。子育てに力を入れている守山市にもちょうど良いですね。もう一度このプランを見直して魅力のある駅前にしてください。森中市長は市民の意見を大事にされると信じてご意見を提出させて頂きます。どうかよろしくお願いいたします。	○ (P69)				ロータリーについては、懸念いただいている内容（駐車場出入口部の混雑など）に関して、交通シミュレーション等を実施し、今後の取り組みとして、混雑や渋滞が発生せず、誰もが快適かつ安全に利用できるロータリー形状を検討する旨を計画に記載します。なお、ワークプレイス機能については、地域経済の活性化や雇用創出、税収の増加など、持続可能な都市の形成に向けて、市全体にとっての有益性が高いだけでなく、中心市街地の活力向上や企業による積極的な地域貢献などが期待できることから、本市の駅前まちづくりにおいても必要であると考えております。また、東口整備事業全体の視点から見た場合も、企業進出が核となり、商業やホテルなどの立地可能性が高まることから、重要な役割を果たすと考えております。
		90	本編 P48	48ページ～「土地利用ゾーニング及びアクセス動線」について ・ロータリー；豆バス、観光バス、企業バス等の待機場所を確保する ・駐車場；カーシェアリングの台数を確保する（現在、西口には十数台あるが、東口は無し）			○		交通結節機能（ロータリーおよび駐車場）の詳細な整備計画等については、今後、周辺の道路整備に伴う交通量の変化や利用者である市民や交通事業者からの意見などを踏まえるなか、総合的な視点から検討してまいります。なお、ご意見いただいた提案については、安全で利用しやすい交通環境の実現に向けた具体策の一つとして、参考にさせていただきます。
		91	本編 P28～30. P41	（P.28～30）東口のロータリーは現在の規模から縮小する計画となっているが、他方西口のロータリーは車で混雑していたり、バス停とバスの停まる位置が離れているため不便と感じることも多く、市民の不満の声も大きい。また、朝などは立命館守山中高行きのバスの待機列が長大になっており、混雑を悪化させている。例えば立命館守山中高直通のバスなどの西口のバス停を東口に移転したり、自家用車を東口に集約すれば東口の混雑を緩和できる。そのため、現在の利用実態をもとにロータリーを縮小することについては再検討してはどうか。また、これにより自由通路等の整備(P.41 「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生徒が改札前まで列を作っている時もあります。」)も再検討の余地が生まれるのではないか。			○		現在の守山駅西口ロータリーは、朝夕の通勤・通学時において混雑が発生する等の課題を抱えており、守山駅東口再整備に当たっては、そういった課題の解決も合わせて検討していく必要があると考えております。なお、再整備を行うロータリーについては、必要となる計画施設台数を基として、想定面積の算出を行っておりますが、道路整備に伴う交通量の変化や、市民や交通事業者からの意見などを踏まえるなか、今後、総合的な視点から最適な規模を検討してまいります。
		92	—	・駅周辺の駐車スペースを減らす（身障者専用の駐車スペース 自家用車は駅近でなくても、少し離れた場所に駐車し、そこから歩けばよい。逆に身障者のための駐車スペースを確保するとよい。エコロジーを意識したまちづくりを考えた場合、守山駅周辺は自家用車利用が却って不便だと思われた方が、自転車利用や徒歩の人が増え、温室効果ガスの削減にもつながる。			○		ロータリーについては、誰もが快適かつ安全に利用できる施設として再整備を行う必要があると考えており、ご意見いただいた身障者用駐車スペースに関しても、しっかりと必要台数を確保する形で検討を進めてまいります。なお、駐車場については、自家用車からの利用転換や新たな駐車場確保の手法の広がりなど、今後の時代潮流の変化により、必要となる台数は減少していく可能性があるものの、既存駐車場の利用状況や需要の大きさを踏まえると、再整備を行う東口にも、一定程度の台数は確保していく必要があると考えております。
	駐車場	93	—	東口利用者の4割もの方が駐車場の拡張を希望されています。駐車台数も220台の詰め込み発想とせず少なくとも現在と同数以上に余裕をもたせた台数にすべきと思慮します。一台あたりの駐車スペースを十分に確保してください。今回の守山市役所新庁舎の駐車場のスペースでもまだまだ1台あたりのスペース(特に向かい側とのスペース)が狭く軽自動車でも駐車し難いと不評です。ぜひ参考にしてください。			○		駐車場の計画台数については、ご意見にもある通り「拡張」を求める声が一定数存在しているものの、自家用車からの利用転換やシェアリングエコノミーサービスの普及など、時代潮流の変化により、駐車場に対する需要が減少していく可能性もあることから、今後、総合的な視点から適切な台数を検討してまいります。
		94	—	今の平面駐車場の利用はまだ余裕があり駐車場を立体にすれば、利用しにくくなります。平面だからこそ時間の余裕をもって駐車できますが、立体にすれば時間がかかりることから現在より利便性が薄まり、つがやま通りからの新入道路の渋滞が予想されます。特に通勤・通学時間帯。つがやま通りは朝の時間帯に駅を利用する車両が栗東方面から千代町の細い道を利用しています。小学生の通学道路となっていることや自転車も多く通り、とても危険な状態です。つがやま道路と県道「片岡栗東線」との交差点を右折、左折する車両で混雑しています。				○	立体駐車場については、平面駐車場よりも効率的に駐車スペースを確保できるだけでなく、天候を気にすることなく乗降が可能となることや、橋上化されている駅舎にスムーズに移動できるなど、利用者目線としても多くのメリットが存在すると考えております。また、通学路の安全対策については、今後、事業がより明確化されてきた段階において、担当課と連携し、具体的な方策を検討してまいります。

大分類	中分類	No.	頁	提出された意見	反映区分				市の考え方（回答）
					① （修正箇所）	②	③	④	
	周辺道路	95	—	一歩通行の車道を廃止し、歩道にする予定のグランドメゾン前面道路について、道路を無くした際に、グラントメゾンの駐車場から出ようと思うと、浮気町南の信号交差点から車を出す必要があるが、①朝夕は渋滞していること、②守山駅東口との交差点間の距離が短いこと、③交差点形状が悪いこともあり車が詰まってしまい、都賀山通に出られない。特に勝部４丁目の交差点方面に向けて進みたくても、非常に時間が掛かることになる。一方通行道路が残ると、守山駅東口の交差点から出ていくことができる。交差点形状も良いので、守山駅東口の交差点からは勝部の方にまだ出やすい。計画交通量だけでは測れない、現状の交差点形状等を検討に入れていただきたい。また、計画交通量については、商業ビルや駐車場への進入、民間ビルの需要により計画交通量もどう見込むかでかなり変わると思うので、想定される最大側の交通量で設計することが必要だと思う。	○ (P69)				周辺道路（一方通行道路）については、懸念いただいている内容（新たな施設整備による交通量の増加など）を踏まえ、今後の取り組みとして、改めてあり方（形態・幅員構成等）を検討する旨を計画に記載します。
		96	—	４車線道路に関しては、駐車場出入りの車がここを通るため増加ので、車線現象すると今以上に渋滞を増やすことになると考えます。	○ (P69)				周辺道路（４車線道路）の活用については、懸念いただいている内容（新たな施設整備による交通量の増加など）を踏まえ、今後の取り組みとして、改めてあり方（形態・幅員構成等）を検討する旨を計画に記載します。
		97	本編 P48～57	(P.48～57) グランドメゾンにも店舗があるが、現在の案では人の流動が大きくなるであろうルートにペデストリアンデッキを整備する計画のため、グランドメゾン前の流動が減る可能性が高く、あまり考慮されているようには見えない。不便な方がにぎわいを産むことも多い(例として渋谷など。直通運転の開始により乗り換えが不要になったが、乗り換えで存在した流動が無くなったため商業地としての地盤沈下が発生した)。歩行者動線をあえて曲げたり、グランドメゾン前に商業施設を整備してアーケード商店街のようにしたりして、新たに整備するエリアと既にあるエリアとの相乗効果を狙うのも手ではないかと考える。			○		一方通行道路（グランドメゾン前の道路）については、イメージパースとして、あくまで一例で作成しているものとなりますが、ベンチの設置や植樹等を行い、移動のための通路としての意味合いが強いペデストリアンデッキとは性質が異なる、憩いやにぎわいを生み出す空間として形成することを想定しております。なお、ご意見いただいた提案についても、にぎわいを創出するための土地利用ゾーニング案として参考にさせていただきます。
	その他	98	—	アンケート意見から賑わいのために複合商業施設等を建設する計画になっていますが、交通インフラが現状維持か改悪される計画で計画通りににぎわうとはとても思えません。			○		交通結節機能については、誰もが利用しやすく、安全で利用しやすい交通環境の実現に向けて、既存施設の状況や交通量等を踏まえ、整備や活用の方針を整理しているものです。なお、今後については、周辺の道路整備に伴う交通量の変化や利用者である市民や交通事業者からの意見等を踏まえるなか、総合的な視点から最適な規模や具体的な整備計画等を検討してまいります。
		99	—	今回計画では、現状調査やアンケート意見で出ている問題（朝夕の渋滞等）に対して改善されるような形にはなっていません。			○		交通結節機能については、誰もが利用しやすく、安全で利用しやすい交通環境の実現に向けて、既存施設の状況や交通量等を踏まえ、整備や活用の方針を整理しているものです。なお、今後については、周辺の道路整備に伴う交通量の変化や利用者である市民や交通事業者からの意見等を踏まえるなか、総合的な視点から最適な規模や具体的な整備計画等を検討してまいります。
■ 東西アクセス機能									
	地下道	100	—	１．スロープ撤去するなら代替を ・東西交通の不便に悩む 地下通路の東口に出るスロープが、企業誘致のビル建設で撤去となるというが、これでは自転車での東西行き来が阻害されるため、同じ機能をもつスロープが必要だ。東口の住民にとって、線路をはさんだ東西の行き来が不便なことに悩んでいる。 ・自転車の環境悪化を懸念 市立図書館、市役所、大型商業施設、病院、これらは西口にあり、距離２～３キロで自転車にちょうどいいが、線路をまたぐのが不便なのでもっぱら車を使っている。浮気町のJRをくぐるガード下は狭くて自転車には危険きわまりない。守山市が打ち出した自転車活用推進計画では、「自転車ライフを支える空間づくり」がうたわれ、私も自転車ライフを進めたいが、JRの向こうに行くのに物理的、心理的な「壁」が生じ、だんだん使わなくなってきた。現状で最も利便性の高いスロープまで撤去されてはたまらない。 ・「２階通路」との格差感大きく また撤去の理由が企業のビル建設だが、そのために今、使えている市民のインフラを撤去し、代替のものを作らないというのは納得しがたい。予算が理由なら、実質村田や誘致企業の人にしか使い道のない「２階通路」とは格差感があまりに大きい。エレベーターとスロープとでは「移動」はできるものの使い勝手が違う。片道を行くたび2度エレベータに乗り、往復で4度も昇降しなくてはならない。その電力も無視できない。撤去するなら代替の同等の傾斜をもつスロープをつけてしかるべきだ。	○ (P69)				地下道については、地域住民や駅利用者などをはじめ、多くの方にご利用いただいている施設であることから、利便性・安全性の確保に向けて、今後の取り組みとして、具体的な改修内容（出入口の移設やスロープ傾斜角度の見直しなど）を検討する旨を計画に記載します。
		101	本編 P48	３－３土地利用ゾーニング及びアクセス動線　（１）　基本方針　① 土地利用ゾーニング　48ページについて ⑤東西アクセス機能（歩行者・自転車動線）の表中の東西をつなぐ移動空間の強化を図る方策中の・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。この部分を削除する意見です。せっかく作った地下道は常に通行できる状態にするよう希望します。※参考までに、大阪駅の北側（旧操車場跡）には地下道を残しています。	○ (P69)				地下道については、地域住民や駅利用者などをはじめ、多くの方にご利用いただいている施設であることから、利便性・安全性の確保に向けて、今後の取り組みとして、具体的な改修内容（出入口の移設やスロープ傾斜角度の見直しなど）を検討する旨を計画に記載します。
		102	—	説明会で、東口の地下通路の一部がなくなり、自転車や車椅子の人が通れない等の意見があった際に、「エレベーターを設置するなどの様々な対策はある」との回答だった。エレベーターは、今後の維持管理費等が膨大になるので避けなければいけない。利便性でも劣る。あれだけの広場を触るのであれば、斜路で勾配を取ることもできる。今後の維持管理費が増える安易な解決策だと思うので、それだけは避けて欲しい。	○ (P69)				地下道については、地域住民や駅利用者などをはじめ、多くの方にご利用いただいている施設であることから、利便性・安全性の確保に向けて、今後の取り組みとして、具体的な改修内容（出入口の移設やスロープ傾斜角度の見直しなど）を検討する旨を計画に記載します。
		103	—	地下道は徒歩、自転車、ベビーカーで利用可能な斜度でなければならない。	○ (P69)				地下道については、地域住民や駅利用者などをはじめ、多くの方にご利用いただいている施設であることから、利便性・安全性の確保に向けて、今後の取り組みとして、具体的な改修内容（出入口の移設やスロープ傾斜角度の見直しなど）を検討する旨を計画に記載します。
		104	—	計画では緩い勾配の地下通路がなくなり自転車やベビーカーの東西アクセスは現状より改悪される形であり、周辺住民にとっては問題がありすぎます。	○ (P69)				地下道については、地域住民や駅利用者などをはじめ、多くの方にご利用いただいている施設であることから、利便性・安全性の確保に向けて、今後の取り組みとして、具体的な改修内容（出入口の移設やスロープ傾斜角度の見直しなど）を検討する旨を計画に記載します。

大分類	中分類	No.	頁	提出された意見	反映区分				市の考え方（回答）
					① （修正箇所）	②	③	④	
	地下道	105	—	東口公衆トイレ横のスロープをなくす予定とのことだが、車椅子、自転車の利用者の通れるルートが無くなる。残る地下通路は傾斜が厳しく車椅子はおろか自転車を押しても通りにくい。自転車を押して通って制御できずに落下する恐れさえある。市の担当者は駅構内の通路の拡幅、エレベータの拡張などを考えると言っていたが、朝のラッシュ時に電車の乗降客・車椅子・自転車通行者が通路やエレベータに混在できると思えない。事故・トラブルが多発すると思われる。 想定外など云う、都合よい便利な言葉で済まさない様に考えて戴きたい。	○ (P69)				地下道については、地域住民や駅利用者などをはじめ、多くの方にご利用いただいている施設であることから、利便性・安全性の確保に向けて、今後の取り組みとして、具体的な改修内容（出入口の移設やスロープ傾斜角度の見直しなど）を検討する旨を計画に記載します。
		106	—	・自転車による東西往来について 案には東西往来における自転車通行には言及が少なく、地下道に関しても廃止・改修が未定のようですが、どの案も企業誘致の北東方向出入口の記載がなく危惧しています。高齢者の中間入りをした身でもあり、緩い傾斜での自転車通行は是非とも確保して頂きたく思います。	○ (P69)				地下道については、地域住民や駅利用者などをはじめ、多くの方にご利用いただいている施設であることから、利便性・安全性の確保に向けて、今後の取り組みとして、具体的な改修内容（出入口の移設やスロープ傾斜角度の見直しなど）を検討する旨を計画に記載します。
		107	—	説明会の質問回答で自転車の東西アクセス対策としてペデストリアンデッキのエレベーターを活用することも考えられるとありましたが、自転車でエレベーターを利用する者はないと思われ、利用者や実態を踏まえた計画をしているのか非常に疑問に感じました。	○ (P69)				市民説明会において例示しましたエレベーターの設置については、地下道の改修であり、ペデストリアンの整備に関する内容ではありません。なお、地下道については、地域住民や駅利用者などをはじめ、多くの方にご利用いただいている施設であることから、利便性・安全性の確保に向けて、今後の取り組みとして、具体的な改修内容（出入口の移設やスロープ傾斜角度の見直しなど）を検討する旨を計画に記載します。
		108	—	従来通り西口側は、住宅地と言う考えで通勤や通学に特化して、人口の増加を図り、渋滞することなくスムーズに移動できるようにするべきではないでしょうか？従って、現在の問題点として次の項目等があり、その対策等が必要です。 1.　早朝通学の立命館高校生・中学生のＪＲ守山駅での大混雑 2.　早朝の通勤自動車等の大渋滞 3.　東口と西口の地下通路でメゾン側にある階段部の自転車通路が狭く、自転車のすれ違いができないため、片方の人が待っている必要がある。 よって、東側と西側の移動が、スムーズに行えない。	○ (P69)				守山駅の東西の移動については、導入機能の一つとして「東西アクセス機能」を位置付けるなか、線路を跨ぐ利便性を向上させることにより、駅周辺における東西の人の動きや交流が盛んになるまちを目指しております。なお、地下道については、地域住民や駅利用者などをはじめ、多くの方々にご利用いただいている施設であることから、利便性・安全性の確保に向けて、今後の取り組みとして、具体的な改修内容（出入口の移設やスロープ傾斜角度の見直しなど）を検討する旨を計画に記載します。
		109	—	・現行の地下道をリニューアルする 東西アクセス機能について。東西を結ぶ現行地下道の壁には中学校美術部員等が描いた絵画が飾られている。少し古くなっているが、当時の中学生が描いた壁画だけに残してほしい。壁画を残して現行地下道をリニューアルしてほしい。	○ (P69)				地下道については、地域住民や駅利用者などをはじめ、多くの方にご利用いただいている施設であることから、雰囲気が明るく、利用しやすい移動空間の形成に向けて、今後の取り組みとして、具体的な改修内容（内部のデザインや装飾等）を検討する旨を計画に記載します。また、提案いただきました具体的な整備内容についても、今後の検討に当たっての参考とさせていただきます。
		110	本編 P43	導入機能⑤東西アクセス機能　Ｂ．歩行者・自転車動線　（１）東西移動の強化　②東西移動通路の方策　方策３　地下道の改修　43ページについて 《整備方策》に追加意見 ・地下道には壁面から常に漏水している。 ・東口出入口のうち、ロータリー側は傾斜が急で、中心部の自転車走行スペース幅が狭い。 《改修内容（案）》に追加意見 ・漏水箇所を塞ぎ、漏水を止める、東口出入口のうちロータリー側部分の床面の改修を追加する。具体的には点字ブロックでない方の階段幅を狭くし、自転車走行スペース部分の幅を広げ、自転車が片側で待たなくても移動できるようにする。※自転車で東西移動出切るのはスロープとなっている地下道のみです。	○ (P43)				地下道については、つなぎ目部分等において壁面をつたって漏水している部分があり、階段やスロープ部分が湿潤状態であることから、改修することを計画に記載します。なお、地下道については、地域住民や駅利用者などをはじめ、多くの方にご利用いただいている施設であることから、利便性・安全性の確保に向けて、今後の取り組みとして、具体的な改修内容（出入口の移設やスロープ傾斜角度の見直しなど）を検討する旨を計画に記載します。
		111	本編 P41～44	（P.41～44）　東西移動通路の整備方策の比較として、自由通路等の整備や新たな通路の整備については周辺施設や商店街への影響が考えられているが、地下道の改修とチカ守山など周辺施設との影響等が考慮されておらず、正しく比較できていない。他の整備案でも不透明であるのに、「通行量が増えるかどうかは不透明である」という文が頻出するなど、全体的に地下通路の改修が軽視されているように見えるため、再度メリットとデメリットを洗い出した方が良いのでは。			○		地下道の改修については、内装の美化や照明・サインの改修等の整備内容を想定しており、本整備による通行量への効果が不透明であることから、比較表のとおりに整理を行っているところです。地下道の拡幅やエレベーター・エスカレーターの設置など、通行量に大きな効果を及ぼす整備内容も考えられますが、現在の利用状況などを踏まえると、必要となる費用があまりに過大になることが想定されることから、本整備内容にて検討を進めているところです。なお、地下道については、現在検討中の整備内容で決定している訳でなく、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、他の東西アクセス機能と併せ、総合的に検討してまいります。
		112	—	・東西自由通路について 現行のＪＲ共用の自由通路以外に、緩やかなスロープのアンダーパスが無くなるようなイメージイラストだったので、自転車を使っての東西の移動が難しくなりそうです。（現状でも、自転車での移動は少々おっくうです）もう１本、自転車も歩行者も両者が使用できる陸橋を作って欲しいです。			○		東西をつなぐ移動空間の強化については、市としても課題の一つとして認識しているところであり、具体的な方策として「自由通路等の整備」「新たな通路の整備」「地下道の改修」の３つを整理しており、今後、東口エリア内のアクセス強化を図る方策と合わせ、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、総合的に検討してまいります。なお、イメージパースにて示している地下道については、本整備内容で決定しているものではなく、出入口の移設やスロープの傾斜角度の見直しなど、今後、具体的な改修内容を検討してまいります。
		113	—	自転車の東西アクセスについてはアンケートでも改善を求めており、改修事業費も極めて安いにもかかわらず見送られているのは理解できません。			○		地下道の改修については、単独の東西をつなぐ移動空間の強化を図る方策としては効果が不透明であるものの、工事費が安価であることや人と自転車の動線分離に有効であることから、他の方策と組み合わせて実施することを検討してまいります。
		114	—	現在使われている地下道の改修等、及びJR駅構内（改札等）の整備を優先すべき。			○		地下道の改修については、導入機能として位置付けている「東西アクセス機能」のうち、東西をつなぐ移動空間の強化を図る方策の一つとして整理しており、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、他の東西アクセス機能と合わせ、総合的に検討してまいります。また、駅構内（改札等）については、市が整備および管理を行っている施設ではないため、西日本旅客鉄道株式会社と駅の利便性の向上に向けた協議を実施しているところです。

大分類	中分類	No.	頁	提出された意見	反映区分				市の考え方（回答）
					① （修正箇所）	②	③	④	
	ペデストリアンデッキ	115	—	ペデストリアンデッキの必要性については疑問があり、周辺ＪＲ駅（石山、南草津、草津、栗東）にあるから守山も計画したとしか思えず、投資対効果にも疑問があります。	○ (P70)				ペデストリアンデッキについては、今後の取り組みとして、利用者予測や費用対効果などの確認を行う中で、検討を進める旨を計画に記載します。
		116	本編 P40～47	（P.40～47）ペデストリアンデッキを整備する計画で、「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」とあるが、人流があるところに単純にペデストリアンデッキを整備すると、人流が四方八方、1階レベルと2階レベルなど上下に分散してしまったり、デッキ下が暗くなったりと、賑わいの創出が難しくなる可能性があるのでは。ペデストリアンデッキの整備も慎重に考えなければならないことを記載すべき。	○ (P70)				ペデストリアンデッキについては、懸念いただいている内容（人流の分散など）に関して、利用者予測や費用対効果などの確認を行うなかで、今後、検討を進める旨を計画に記載します。
		117	—	ペデストリアンデッキに関して：駅から目的地に向かう利用者のための物なので、村田製作所の従業員のためだけの物では必要とは思われない。地域住民を考慮した整備ではない。	○ (P70)				ペデストリアンデッキについては、懸念いただいている内容（利用者が限定的になることなど）に関して、利用者予測や費用対効果などの確認を行うなかで、今後、検討を進める旨を計画に記載します。
		118	—	ペデストリアンデッキを利用するのは村田製作所の従業員がほとんどだと考えられます。そのために20億円もの税金を投入する必要がどこにあるのでしょうか。	○ (P70)				ペデストリアンデッキについては、懸念いただいている内容（利用者が限定的になることなど）に関して、利用者予測や費用対効果などの確認を行うなかで、今後、検討を進める旨を計画に記載します。
		119	—	整備費が相当見込まれると思うが、想定される歩行者に対して十分な効果が発揮できるのか疑問。商業ビルと駅が直結するのは理解できるが、村田につなぐ、民間ビルにつなぐなどは、一部の利用者しか徳をしない専用道路的なものになってしまう。空間の開放感を消すことになるので反対。	○ (P70)				ペデストリアンデッキについては、懸念いただいている内容（利用者が限定的になることなど）に関して、利用者予測や費用対効果などの確認を行うなかで、今後、検討を進める旨を計画に記載します。
		120	—	あと、村田製作所につながるペデストリアンですが市民は使いません。なぜ市民の税金を投じる必要があるのでしょうか？市民が納得する説明をお願いします。全額村田製作所の負担であるべきです。今後協議すると答えを先延ばしにするのではなく、今回のパブリックコメントの回答において、全額村田製作所に負担をしてもらうよう明言をお願いします。	○ (P70)				ペデストリアンデッキについては、懸念いただいている内容（利用者が限定的になることなど）に関して、利用者予測や費用対効果などの確認を行うなかで、今後、検討を進める旨を計画に記載します。また、民間開発との連動により、民間事業者と費用分担を行うなど、民間活力を活用した官民連携の取り組みを検討する旨を併せて記載します。
		121	—	ペデストリアンデッキの主な機能は、ムラタをはじめ誘致企業との連結であることは明らかですが、なぜ当初段階から「公費負担」の前提で、企業負担が計画されていないのか根拠を説明してほしい。現状の案では、貴重な市民の税金からの「公費負担」の根拠は説明されていません。見直しをおこない、計画中止、または全面的に企業側負担として最初から計画に入れるべきだと思います。	○ (P70)				ペデストリアンデッキについては、民間開発との連動により、民間事業者と費用分担を行う可能性もあることから、今後の取り組みとして、民間活力を活用した官民連携の取り組みを検討する旨を計画に記載します。
		122	本編 P46	（P.46）ペデストリアンデッキが南西にも伸びているが、これはどこに繋ぐ予定なのかが分からないため、賛同も反対もできない。繋がる先も記載してはどうか。	○ (P70)				ペデストリアンデッキについては、狭長である検討エリアの有効活用や民間事業ヒアリングの結果を踏まえ、鉄道に沿った整備が有効であると考えているものの、建物と一体的に整備することで、個別の建築物としての整備は不要になること等も考えられることから、整備範囲や接続先を含む具体的な整備内容については、今後、民間と対話を図る中で、検討を行ってまいります。 なお、図（P46）については、あくまで整備位置を示すイメージであることを明確にするために、説明書きを追記します。
		123	—	ペデストリアンデッキがもしできるなら株式会社ムラタに協力金をお願いしてほしい。			○		ペデストリアンデッキについては、立体的な歩行動線や雨の日でも傘を必要としない快適な歩行空間を形成するというメリットがあり、一旦は市の全額負担として整理を行っているところですが、民間開発と合わせて実施する場合など、今後の民間との協議により、費用負担が変更となる可能性があることから、民間と連携し、しっかりと対話を図ってまいります。なお、ペデストリアンデッキについては、整備することが決定しているものでは無く、今後、より詳細な内容を検討してまいります。
		124	—	駅前広場も大事だが、村田製作所事業所やその手前の企業誘致スペースへのペデストリアンデッキについては、守山駅の旧３番ホームスペース（ＪＲ西日本所有部分）を使用すればよいのではないか。			○		ペデストリアンデッキについては、狭長である検討エリアの有効活用や民間事業ヒアリングの結果を踏まえ、鉄道に沿った整備が有効であると考えており、ご意見いただいた場所に関しても１つの案として参考とさせていただき、今後、適正な整備位置を検討してまいります。
	その他	125	—	特に朝夕の交通渋滞が深刻な問題。他の主要道路が出来ることが前提で計画されているが、道路事業のスケジュールと駅前整備のスケジュールが整合していないと渋滞が深刻な問題になる。現状で、県道片岡栗東線の４車線化工事のところの渋滞がひどい。駅前整備との関係が深いと思うので、渋滞も跨線橋の４車線化が実施されるまで、解消されることにはならない。更に商業施設や民間ビルのようなものを作ると今以上に、渋滞やロータリーの混雑がひどくなると思う。イメージ図では、立体駐車場への動線もロータリーに向かう道路と同じになるため、都賀山通り近辺が混雑することが考えられる。整備にあたっては、道路整備の計画に合わせる形での整備を望む。シミュレーションは条件設定をどうするか次第。出来るだけ厳しい条件の下での道路計画をして欲しい。			○		守山駅周辺の東西アクセス道路としては、県道片岡栗東線だけでなく、市道大門野尻線の整備が進められており、東口再整備事業の期間中にも、自動車による線路を跨ぐ東西移動の利便性・快適性の向上が期待できる状況となっております。なお、ロータリーの詳細な整備計画等については、今後、周辺の道路整備に伴う交通量の変化や利用者である市民や交通事業者からの意見などを踏まえるなか、総合的な視点から検討してまいります。
		126	—	商業施設の誘致を考えた、高層ビル建築は道路事情を考慮して、広い道路を確保できるスペースでなければ困難ではないか。駐車場が確保できても道路が整備されていない。東西を結ぶ道路の整備も考えるべきと思われる。			○		守山駅周辺の東西アクセス道路としては、県道片岡栗東線だけでなく、市道大門野尻線の整備が進められており、東口再整備事業の期間中にも、自動車による線路を跨ぐ東西移動の利便性・快適性の向上が期待できる状況となっております。また、導入機能の一つとして「東西アクセス機能」を位置付けるなか、歩行者等の線路を跨ぐ東西移動の利便性を向上させることにより、駅周辺における東西の人の動きや交流が盛んになるまちを目指しております。

大分類	中分類	No.	頁	提出された意見	反映区分				市の考え方（回答）
					① （修正箇所）	②	③	④	
	その他	127	—	駅前を再整備することによって既存商店街が衰退するという事例は数多い。商店街とのつながりをつくり、東口のにぎわいを波及させるため、商店街に(商店街から)人が流れるルートを作ってはどうか。			○		導入機能の一つとして「東西アクセス機能」を位置付けるなか、線路を跨ぐ東西移動の利便性を向上させることにより、守山駅東口で活性化した人の流れやにぎわいを西口やその先にある既存商店街に波及させるなど、駅周辺における東西の人の動きや交流が盛んになるまちを目指します。
		128	—	本来であれば東西アクセスの改善を行い、西口側の賑わい対策をすれば東口のにぎわい対策は不要だと考えます。			○		守山駅周辺の活性化に当たっては、東西移動の利便性を向上し、人が行き来しやすい環境を実現することにより、東口と西口を個別に分けて捉えるのではなく、東口と西口を一体的な「駅まち空間」として捉え、東西連携や機能分担を図ることにより、東口と西口がそれぞれの特性に応じた活性化を図っていく必要があると考えております。
		129	—	これまでにも指摘あるように、都賀山通のラッシュ時混雑緩和が東口開発の要の一つになる。駅前から南に延びる広い道路とR11（琵琶湖大橋取付道路）あるいは建設中のR8バイパスへの連絡とかアグリの郷横を新幹線と並行して走る道路の拡幅等の瀬策を栗東市と協力して進めることが必要と思う。これなしでは、東口改善の効果はごく限定的になる。				○	守山駅東口へのアクセス向上に向けては、周辺道路の交通量や整備状況などを分析していくことは非常に重要であると考えますので、今後、栗東市や関係課と連携・協力を図るなか、検討を進めてまいります。
■ 土地利用ゾーニング									
	面積バランス	130	—	地下道出口スロープ側を廃止し階段側だけにすると、ベビーカーや自転車が通り辛く、出口すぐにロータリーと交差する横断歩道があり動線分離ができない。ロータリー中心案の配置の方が一方通行廃止如何にかかわらず現状の歩行同線と近くまた、線路ぎわ付近の地下から今の出口付近までスロープが作れるのではないかと考えます。ロータリーと駐車場の接面が広い方が駐車場出入り口が安全に作りやすいのではないでしょうか？			○		土地利用ゾーニング・アクセス動線（案）として整理した３案については、アクセス動線だけでなく、各導入機能の配置位置や形状、規模、他の機能との連携による効果など、様々な視点による比較・検討を行った結果、現時点では「広場中心案」が最も優位性が高いと整理しています。なお、地下道については、地域住民や駅利用者などをはじめ、多くの方にご利用いただいている施設であることから、利便性・安全性の確保に向けて、今後、具体的な改修内容（出入口の移設やスロープ傾斜角度の見直しなど）を検討してまいります。
		131	—	基本コンセプトでは複合商業施設・ワークプレイス・広場が最重要視されて（前提として）計画されたものに思え、交通インフラに関しては二の次扱いになっていると感じます。			○		守山駅東口が目指すまちの将来像（コンセプトおよびビジョン）の実現に当たっては、整理している５つの導入機能（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・東西アクセス機能）に優先度や重要度の差を設けるのではなく、総合的に検討を進めていく必要があると考えております。
		132	—	東口再整備は交通インフラを最重視して検討すべきと考えます。			○		守山駅東口が目指すまちの将来像（コンセプトおよびビジョン）の実現に当たっては、整理している５つの導入機能（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・東西アクセス機能）に優先度や重要度の差を設けるのではなく、総合的に検討を進めていく必要があると考えております。
		133	概要版 P6	守山駅東口再整備計画整備基本計画【概要版】６ページ「（2）土地利用ゾーニング」について、ペデストリアンデッキ、企業誘致、立体駐車場、歩行者専用道路も必要ありません。駐輪場や地下通路など老朽化したもの改修したり、渋滞対策の方を優先するべきではないでしょうか。			○		守山駅東口が目指すまちの将来像（コンセプトおよびビジョン）の実現に当たっては、整理している５つの導入機能（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・東西アクセス機能）に優先度や重要度の差を設けるのではなく、総合的に検討を進めていく必要があると考えております。なお、混雑や渋滞対策については、現状の分析や将来予測を含め、今後、市民や交通事業者からの意見等を踏まえ、検討してまいります。
		134	—	今回の計画通りに複合商業施設・ワークプレイスの建物が建設された場合、交通状況に応じて改善策がとれる再整備可能なスペースがなくなり将来にわたり禍根を残す可能性が高いと思います。			○		土地利用ゾーニングについては、導入機能がそれぞれの役割をしっかりと果たすことができるよう、一定の根拠を持って、各導入機能の面積を整理しているところです。なお、ロータリーについては、今後、周辺の道路整備に伴う交通量の変化や利用者である市民や交通事業者からの意見、他の導入機能との面積バランス等を踏まえるなか、総合的な視点から最適な規模を検討してまいります。
		135	—	ロータリーの交通状況が悪くなった場合は、折角の賑わい広場をつぶしてロータリー拡張をすることになるのではないでしょうか。			○		土地利用ゾーニングについては、導入機能がそれぞれの役割をしっかりと果たすことができるよう、一定の根拠を持って、各導入機能の面積を整理しているところです。なお、ロータリーについては、今後、周辺の道路整備に伴う交通量の変化や利用者である市民や交通事業者からの意見、他の導入機能との面積バランス等を踏まえるなか、総合的な視点から最適な規模を検討してまいります。
		136	—	複合商業エリア、企業誘致エリアに関しては、西口の商業施設の状況を十分考慮して縮小も含め進めていただきたい。			○		複合商業エリアや企業誘致エリアの面積については、一定の根拠を持って整理を行ったところですが、今後、他の導入機能とのバランスや民間活力マーケット調査の結果等を踏まえるなか、総合的に検討してまいります。
	その他	137	本編 P48～54	（P.48～54）3-3土地利用ゾーニング及びアクセス動線において、商業施設・事務所・立体駐車場とエリアを分け、棟を分けているのはなぜか。下層部に商業施設、高層部に事務所のようにまとめれば建物内で上下の流動ができ賑わいに繋がらないか。			○		土地利用ゾーニングについては、機能ごとに配置に当たっての要件（規模・位置等）を整理した上で検討しているものであり、整理した要件に基づいて、各施設をエリアや棟ごとに分けて配置し、ゾーニング案を作成しております。なお、整理した３つのゾーニング案については、あくまで基本計画作成時点の情報で優位性を比較し、評価を行っていますので、今後の検討次第では変更が生じる可能性もあります。

大分類	中分類	No.	頁	提出された意見	反映区分				市の考え方（回答）
					① （修正箇所）	②	③	④	
■ その他									
		138	—	守山駅は立守中高の開設、新規企業の増加等により乗降客数は大巾に増加し2023年の国交省の資料では32,202人/日と滋賀県では４番目（１番目は草津駅54,892人）で朝夕のラッシュ時は混雑を極めている。この中、村田製作所イノベーションセンターが開設される2026年には守山駅のコンコース、プラットホームの混雑に拍車がかかることは容易に予測される。＜提言＞コンコース（改札出口の人が行き交うフロアー）の拡張とプラットホームの安全向上				○	守山駅東口再整備の検討に当たっては、駅周辺だけでなく、駅自体における人の流れも大きく変化することが想定されることから、西日本旅客鉄道株式会社と駅の利便性の向上に向けた協議を実施しているところです。なお、ご意見のあったコンコースの拡張等については、導入機能として位置付けている「東西アクセス機能」のうち、東西をつなぐ移動空間の強化を図る方策の一つ「自由通路等の整備」として整理しており、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、他の東西アクセス機能と合わせ、総合的に検討してまいります。
		139	—	西口にはセブンイレブンに改札が併設されており、直接ホームに移動できるため便利で利用者は多いが、東口に同様のものを設置することは検討されないのか。				○	守山駅東口再整備の検討に当たっては、駅周辺だけでなく、駅自体における人の流れも大きく変化することが想定されることから、西日本旅客鉄道株式会社と駅の利便性の向上に向けた協議を実施しているところです。ご提案いただいた内容については、設備管理上の問題や費用分担など、解決すべき課題がありますが、今後、１つの案として協議をしてまいります。
		140	—	ペデストリアンではなく、守山駅の北側に、無人の改札口を設置してほしい。JRがお金を出さないのなら、市が出してはどうか。				○	守山駅東口再整備の検討に当たっては、駅周辺だけでなく、駅自体における人の流れも大きく変化することが想定されることから、西日本旅客鉄道株式会社と駅の利便性の向上に向けた協議を実施しているところです。ご提案いただいた内容については、設備管理上の問題や費用分担など、解決すべき課題がありますが、今後、１つの案として協議をしてまいります。
		141	—	村田製作所及び他の企業が東口側に出来るとなると、現在の守山駅の改札口及びその周辺は小さすぎます。今の改札のままであれば、出退勤時には、列を作り渋滞し、混雑は大変なものになります。(村田製作所本社があるJR長岡京駅を見てください。)これを緩和する為に、野洲側のホームに北改札口を設けて、動線を別にして下さい。強く対策をお願いします。				○	守山駅東口再整備の検討に当たっては、駅周辺だけでなく、駅自体における人の流れも大きく変化することが想定されることから、西日本旅客鉄道株式会社と駅の利便性の向上に向けた協議を実施しているところです。ご提案いただいた内容については、設備管理上の問題や費用分担など、解決すべき課題がありますが、今後、１つの案として協議をしてまいります。
		142	—	今回村田製作所事業所誘致を契機とした東口再整備であるが、同社だけで1,500人程の昼間人口増であり、これは大型マンション一棟分にすぎず、また同社本社所在地の長岡京駅東口は本社ビル及び他企業ビル以外に何も無い事。(長岡京市は守山市と同じ人口8万人台の市)以上の事を踏まえれば、複合商業エリアの充実や西口との連絡機能強化も大事だか、将来的な計画として、リニア中央新幹線開通後の東海道新幹線新駅を当東口正面の新幹線通過地に誘致推進してはどうか。2012年に新駅凍結になった事は周知のところではあるが、当時とは高速交通網をとりまく状況がさらに変化しており、推進すべきと考える理由は以下のとおりです。 ・リニア中央新幹線開通後は「のぞみ」が移管され、のぞみ開業前の「ひかり」中心のダイヤに戻り余裕が生まれ、湖南地域利便性向上。 ・現在議論中の北陸新幹線敦賀以西延伸が費用環境工期面で米原接続の可能性もまだあり、さらに大阪迄延伸時の利便性向上。 ・現在新大阪止まりの九州新幹線の大阪以東の延伸時の利便性向上。 ・新駅設置の場合の費用面を考慮した場合、在来線(琵琶湖線/東海道本線)との接続は必須で、米原-京都間で在来線と新幹線が最も接近している区間は、当守山駅東口正面付近から野洲川を渡り野洲市内(在来線の野洲駅から篠原駅付近迄)である。このうち、野洲駅付近はすでに宅地化されており、用地確保・既存駅での接続・アクセス道路(国道８号バイパス建設中、琵琶湖大橋取付道路)確保の観点からも当守山駅東口正面が最も良い。 ・幸い、現在の東口南東部の４車線道路は新幹線線路手前(守山市域)まで４車線分スペースが確保されている。 ・守山駅東口と新幹線線路迄の距離は約1,000メートル。開業時のアクセスとして、ペデストリスンデッキで結ぶかシャトルバスの運行。 ・最接近している野洲付近でも距離は400メートルだが、前述のとおり野洲駅付近は宅地化しており篠原駅よりの場合、在来線に新駅が必要。 過去に頓挫している為ハードルはかなり高い事は承知だが、東海道新幹線米原-京都間は同線の駅間最長区間であり今後のダイヤ作成上でも同区間の新駅の存在はＪＲ東海にとっても無駄ではないはず。さらには、現在同様に新駅誘致を同線で２番目に駅間距離の長い新横浜-小田原間(神奈川県)でも推進しており、ＪＲ東海からリニア開業後であれば可能の回答を得ている模様である。 東口正面前の新幹線区間は栗東市域であるため当然栗東市をはじめ県や関係市町との協議にはなるが、今後の将来的計画としては再度新駅建設の話は必ず上がってくるはずなので考慮頂きたい。				○	ご意見いただいた新幹線の新駅設置については、市民の移動利便性向上だけでなく、観光や商工業に及ぼす影響も大きく、市が享受できるメリットは非常に大きいものと考えますが、莫大な建設費が必要になるとともに、本市だけでなく、県および関係各市との広域的な調整が必要となりますことから、ご意見としてしっかりと受け止めさせていただきます。
		143	本編 P3	(P.3)　1-3基本計画の対象区域として、JR西日本の鉄道用地を含めているが、ここに建築物を整備するとなると、かつてより存在した琵琶湖線草津野洲間の複々線化構想は諦めざるを得ない。この構想は正式に断念するということか。				○	JR琵琶湖線複々線化構想については、守山駅周辺においては西口側への線路の新設もしくは増設を想定していることから、基本計画で検討している事業が本構想に影響を及ぼすものではないと考えております。
		144	—	守山の玄関口とも言える駅前の再整備は守山の顔、第一印象を形作ると言っても過言ではない。シビックプライドに繋がるよう、建築、ロゴやサインシステム・フォントなどのデザイン、ランドスケープ、施設名なども重視し、魅力のある空間を創造してほしい。			○		「守山らしさが表現された市の玄関口にふさわしい空間づくり」と記載しているとおり、シビックプライドの醸成に繋がるような空間の形成に向けて、今後も検討してまいります。
		145	—	駅前空間全体を覆う高層の大規模建築物を建てることで、単なる面積上だけでなく空間として狭くなるため、「憩いの空間」という目的が達成されないことになると危惧します。			○		守山駅東口再整備の対象区域については、それほど大きな面積では無いことから、一定の高度利用により、有効な土地活用を図る必要があると考えているものの、単純に高層建築物を整備するのではなく、空間デザイン（ランドスケープ）の視点をしっかりと意識するなか、各機能の空間を適切に共有し、エリア全体で一体感のある良好な空間・景観形成を図ってまいります。
		146	—	守山駅東口の再整備可能な土地面積は非常に小さいと思う。こんなに狭い箱庭のような中に　企業を誘致し商業施設を設置するのは、近隣住民や東口を利用する人たちに圧迫感を与えるだけである。			○		守山駅東口再整備の対象区域については、それほど大きな面積では無いことから、一定の高度利用により、有効な土地活用を図る必要があると考えているものの、単純に高層建築物を整備するのではなく、空間デザイン（ランドスケープ）の視点をしっかりと意識するなか、各機能の空間を適切に共有し、エリア全体で一体感のある良好な空間・景観形成を図ってまいります。

大分類	中分類	No.	頁	提出された意見	反映区分				市の考え方（回答）
					① （修正箇所）	②	③	④	
		147	本編 P65～66	６５ページ、６６ページに概算事業予算が記載されていますが、インフラ整備に関わる費用はどれぐらいの内容、金額を折込んでいるのでしょうか。①その区域に建物や人の動きが増えることによる雨水排水、下水、雑排水の増加が見込まれると思いますが、排水能力の増強が必要かどうかが気になりました。②守山市には地下構造物や大きな建物が少ないと思いますが、地下の構造物や荷重の大きい構造物が増えることにより、また地下工事の影響で地下水の移動（移動経路、流速）に変化が起きる可能性があるようでしたら、周辺地盤への予防対策的な費用は必要ないでしょうか。			○		概算事業費については、整備イメージ（例）を基として算出しているものの、複合商業機能やワークプレイス機能に導入する具体的な施設の内容が決まっていないことから、インフラ整備に必要な金額が見込めない、また、現状の施設以上のインフラ整備が必要かどうかが不確定であるという状況です。今後、詳細な検討を進めていくなかで、ご指摘の点についても確認を進めてまいります。
		148	―	ロータリー等、原案で特に異論ありません。新たな移動手段としてLUUPのようなシェアモビリティがあると嬉しいです。使います。				○	シェアモビリティを始めとする新たなモビリティサービスの導入については、交通手段の選択肢を拡大し、自由かつシームレスな移動が可能になることから、交通の利便性向上が期待されるものの、既存の公共交通との住み分けや走行区間の整備など、導入に当たって検討すべき項目が多いことから、今後慎重に検討してまいります。
		149	―	誰もが安心して暮らせる健康田園都市にふさわしい町作りをよろしくお願い致します。本当は殆ど誰も死なない新型コロナに、超危険なコロナワクチン、レプリコンワクチンを、治験であるにもかかわらずいまだに推奨している政府・行政・マスコミの現状は信じがたいものがあります。全国知事４７人の中でワクチン接種者は３人しかいないと言う現実をどう説明されますか？家族・若年層・妊婦さん・０歳児まで接種するのは正気の沙汰ではありません。尊い犠牲者、死なないまでも、普通の生活を送れなくなった方たちの実情を全て調査・発表してください。子どもの声が聞けなくなる近未来の日本、人口激減の日本で、果たして我々は生きていけるのでしょうか？日本人の代わりに外人居住者招聘の前に、守山市としてすることは無いのでしょうか？自治体は国や県から独立した組織です。正しい施策をするのに何の縛りもないでしょう。				○	守山駅東口再整備基本計画については、東口再整備事業の推進に向けたまちづくりの方向性を示すものであり、新型コロナワクチンに対する市の認識を示す計画ではありませんので、ご意見については担当部局にお伝えをさせていただきます。
		150	―	説明会にて、全体のマネジメントを行う専門家を付けて実施して欲しいとの声があり、「コンサルの専門家に委託している」との回答であった。コンサルもピンキリであり、本当にプロにお願いしているとは言い難い。（それは市役所の方が一番理解していると思うが）一番費用をかけるべきところ。随契してでも実績のある本当のプロにコーディネートしてもらうべき。公平性の観点等は、何とか整理できるはずなので、良い事業者が入ってこれるようにお願いする。				○	事業検討のサポートや全体マネジメントを行うコンサルタントの選定に当たっては、価格だけによる競争ではなく、プロポーザル方式の活用により、多様な実績や経験、高いスキルを持った事業者を選定してまいります。
		151	―	守山市は大規模開発が多数行われていますが、ハードだけではなく、ソフトの面をもっと工夫すべきではないでしょうか。徳島県上勝町は100メートルを超えるビなどはありませんが、多くの起業家が集まっています。インターネット環境、先進的な環境問題への取り組みなど、Z世代を引き付ける環境を多額の資金を使わずとも整備され起業家招致に成功ています。その要因は他にもありますが、他の自治体の成功例を学ばれてから、無駄遣いのない投資を行っていただきたいと一市民としてお願いしたいと思います。100メートルを超えるビルが二棟もたつことで、大規模災害の際、特に地震の際大丈夫なのかでしょうか。高層ビルが倒壊したりすれば大災害にもつながります。近隣の住民の方はこの辺りも不安視されているのではないでしょうか。周辺住民の意見も取り入れ、皆さんが喜ばれるような駅にしていただきたいです。				○	ご意見いただいた通り、まちづくりはハードとソフトの両輪で行っていく必要がありますので、関係課とも連携し、守山駅東口再整備事業に取り組んでまいります。なお、東口再整備事業にて建築する建物については、建築基準法で定められている耐震基準等をしっかりと満たし、大規模の地震でも人命に危害を及ぼすような倒壊等の被害を生じない形で整備を行っていくべきであると考えております。
		152	―	3つの案が提示されているが、小さなロータリーの周辺のみ一方通行の車の流れを作ろうとする案ではうまく行かない可能性大である。バローとかセブンイレブンへのアクセス道路を含めたより広い範囲で一方通行による流れを作らないと、意見1の懸念もあわせ、東口の車混雑が折角の魅力を生かせない。特にセブンイレブンコーナーの流れを悪くする信号システムは、見直しに合わせ大ナタをふるう必要がある。				○	安全で回遊性の高いアクセス動線の実現に向けて、交通規制や信号機の制御を管理する公安委員会とも連携を図るなか、今後、具体的な検討を進めてまいります。
		153	―	・アンブレラレスな経路確保について 現行の地下道南東側出入口はGM近くであり、大雨の際には駅利用にも地下道経由で余り濡れないルートが確保できています。案によれば青空距離が延びる計画も見られますが、開発にはロータリー周囲キャノピーの延長などにてアンブレラレスな経路確保の検討もお願いしたく思います。これはGMの住人だけでなく、降雨時には東住宅や周囲の浮気町勝部町の方々もGMビルの軒先をつたって駅方面へ向かわれる方も多くおられます。またこれは、駅利用者や駅接続企業の方々がアンブレラ レスでGMの銀行や医療機関、飲食店などを活用できることともなり、既設商業施設をも含めた開発整備として寄与できると考えます。				○	ご意見いただいたアンブレラレスな経路確保については、守山駅東口周辺のアクセス利便性向上にも繋がることから、１つの案として参考にさせていただき、今後、必要性や費用対効果等を含め、総合的に検討してまいります。