

守山駅東口再整備基本計画 (案)

2025 年(令和 7 年)3 月

守 山 市

素案からの変更箇所は黄色にて着色しています。

目 次

第1章 守山駅東口再整備基本計画の目的と位置付け

1-1 基本計画の目的	1
1-2 基本計画の位置付け	2
1-3 基本計画の対象区域	3

第2章 守山駅周辺の現状把握と課題整理

2-1 上位計画における位置付け	4
2-2 守山駅周辺の現況	6
2-3 市民等からの意見聴取.....	11
2-4 守山駅周辺の課題	16

第3章 守山駅東口再整備基本計画

3-1 守山駅東口が目指すまちの将来像.....	19
3-2 導入機能の検討	23
3-3 土地利用ゾーニング及びアクセス動線.....	48
3-4 整備イメージ(例)	55

第4章 基本計画の実現に向けた方策

4-1 実現に向けた事業推進体制	58
4-2 整備手法の検討	60
4-3 概算事業費	65
4-4 今後のスケジュール	67
4-5 今後の取り組みについて	69

参考資料

第1章

守山駅東口再整備基本計画の目的と位置付け

1-1 基本計画の目的

JR 守山駅（以下、「守山駅」という）周辺は、総合計画や都市計画マスタープランにおいて、行政、商業、文化、医療・福祉、業務及び交通結節点等の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ていることから、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おり、守山市（以下、「本市」という）の中心商業地として、人の動きが活発な場所であります。

また、近年の傾向としても、マンションや大学、そして企業などでは、駅前の利便性が重要視されており、郊外の大学が駅前に移転されたり、企業の本部・拠点機能や研究開発機能が駅前に集積されるなど、駅周辺に集約される様々な事例が増えています。

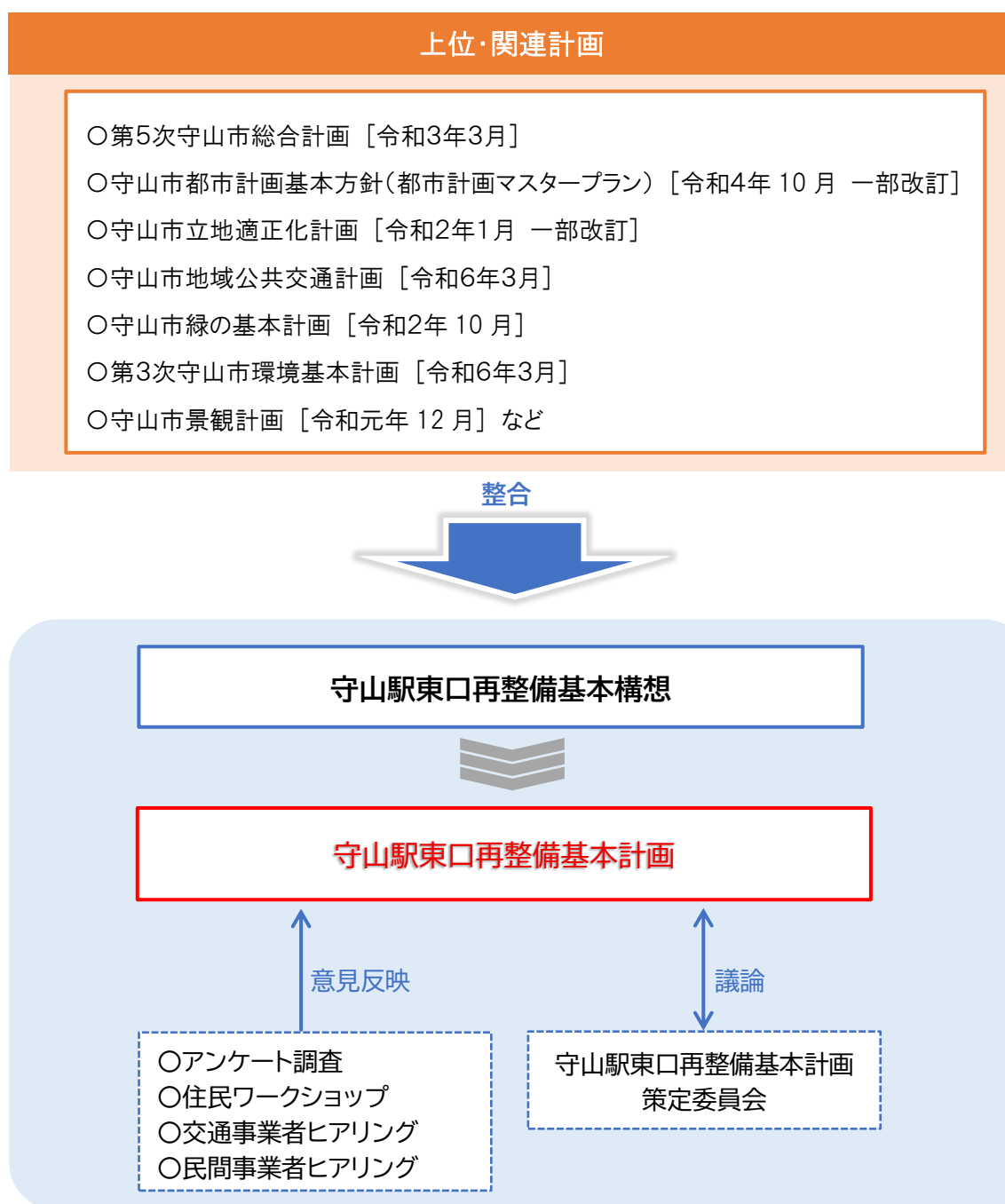
そのようななか、守山駅東口（以下、「東口」という）においては、令和8年度に予定されている株式会社村田製作所（守山イノベーションセンター）の竣工により、東口における人の流れや求められる役割等が大きく変化することから、東口の低未利用地を活用した新たな都市機能の集積や東口ロータリーの再編などを実施する等、東口の再整備が求められています。

本市では、令和4年度に東口再整備に向けた議論を進めていくための土台として、東口の再整備に向けた取組方針や東口再整備計画図素案等を取りまとめた守山駅東口再整備基本構想（以下、「基本構想」という）を策定しています。

守山駅東口再整備基本計画（以下、「基本計画」という）では、策定済みである基本構想を踏まえるなか、市民や学識経験者、専門家、交通事業者などにより構成される守山駅東口再整備基本計画策定委員会において議論を深め、東口再整備事業の更なる推進に向けて、東口の問題点や課題を改めて整理するとともに、東口のまちづくりの方向性や土地利用のイメージ、実現化に向けた方策などの取りまとめを行います。

1-2 基本計画の位置付け

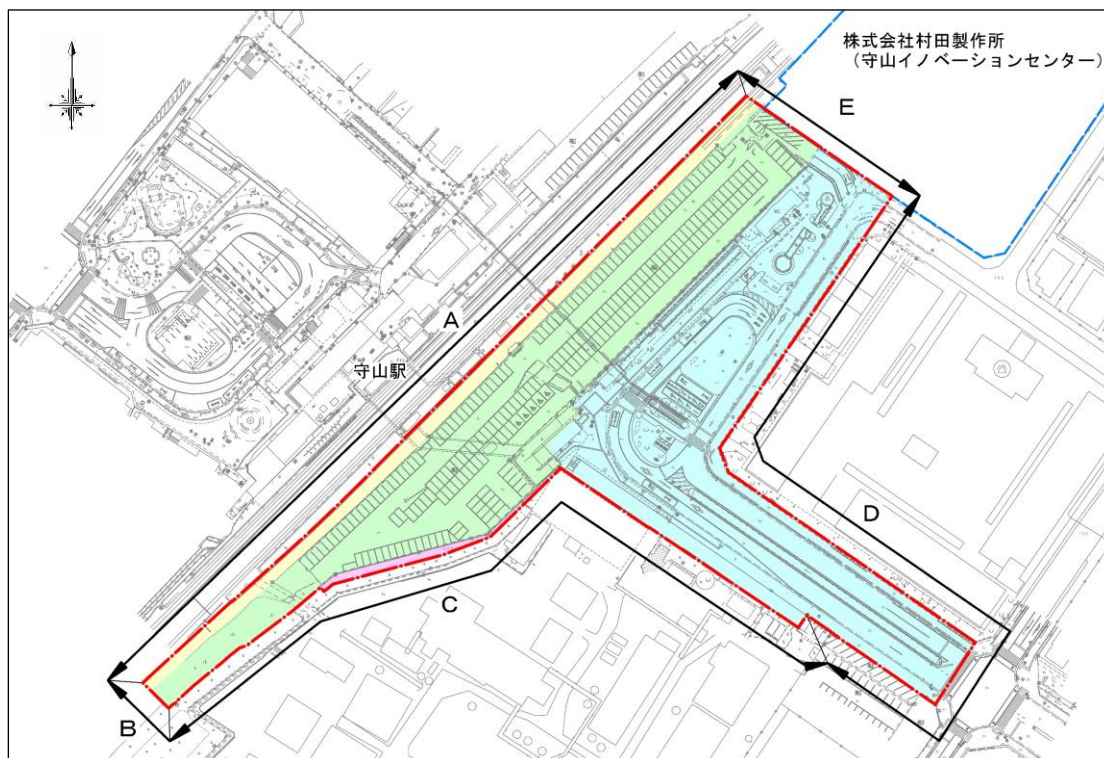
基本計画は、令和4年度に策定した基本構想を踏まえた東口再整備に向けた基本となる計画であり、本市の上位計画である「第5次守山市総合計画 2021 改訂版（令和3年3月）」や「守山市都市計画マスタープラン（令和4年10月一部改訂）」等と整合を図るとともに関連計画及び関連する取組と連携する計画として位置付けを行います。



1-3 基本計画の対象区域

基本計画の対象区域は、下図に示す範囲とします。

■対象区域



■対象区域の境界

区間	区域境界
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)及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。 ※宅地は南側が細くなっており、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(守山イノベーションセンター)の宅地境界とする。

■対象区域内の土地所有者状況

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

※対象区域の境界については、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。

2-1 上位計画における位置付け

「第5次守山市総合計画 2021 年改訂版（令和3年3月）」及び「守山市都市計画マスタープラン（令和4年10月一部改訂）」における守山駅周辺の位置付けを整理します。

(1) 第5次守山市総合計画 2021 年改訂版（令和3年3月）

「第5次守山市総合計画 2021 年改訂版（令和3年3月）」において、守山駅周辺は商業地の中心拠点区域に位置付けられています。

■第5次守山市総合計画 2021 年改訂版（令和3年3月）における位置付け ※一部抜粋

○商業地（中心拠点区域）※基本構想 土地利用の方針より

- ・ JR 守山駅周辺を含む中心拠点区域では、本市の玄関口にふさわしい、文化・交流・にぎわいの核となる中心拠点区域を形成し、教育・文化・商業・行政・医療・福祉施設等の多様な都市機能の集積を図ります。また、守山駅前の渋滞緩和対策に取り組むとともに、小河川等を活かした憩いとふれあいの場を創出します。加えて、ライフスタイル・ワークスタイルの変化を踏まえ、歩きやすいまちづくりを進めるとともに、リノベーションまちづくりによる起業・創業や就労の場づくりを進め、都市の利便性を享受しながら魅力的な生活や就労ができる中心拠点区域をめざします。
- ・本市の玄関口における良好な景観形成や住環境の充実を図るため、高度地区や壁面線指定による周辺環境に配慮した良質な開発を誘導するとともに、特定道路についての壁面後退や建築物のデザインのルール化および緑化の量や質等の規定の導入を検討するなど、中心拠点区域としてのエリア価値の向上に向けたまちづくりを推進します。

(2) 守山市都市計画マスタープラン（令和４年１０月一部改訂）

「守山市都市計画マスタープラン（令和４年１０月一部改訂）」において、東口周辺は、将来都市構造では都市拠点に位置付けられており、土地利用の方針では中心商業地（中心拠点区域）に位置付けられています。

また、学区別構想（吉身学区）におけるまちづくり方針では、「守山駅東口の周辺において、立地特性を活かした都市機能の複合的な充実を目指します。」と示されています。

■ 守山市都市計画マスタープラン（令和４年１０月一部改訂）における位置付け ※一部抜粋

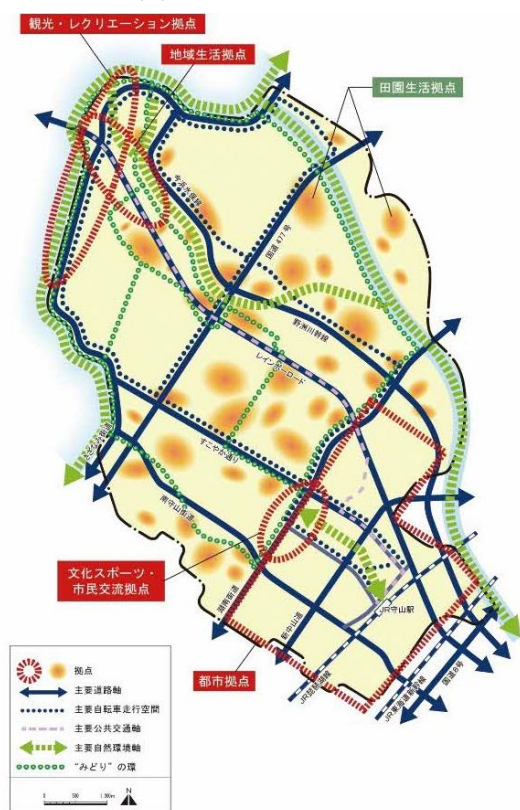
○都市拠点 ※全体構想 将来都市構造より

- ・ 守山市の中心となる拠点として、行政、商業、文化、医療・福祉、業務および交通結節点等の都市機能の集積を促進し、都市機能の複合的な充実を目指します。
- ・ 都市機能の充実により居住地としての魅力を高めるとともに、今後も増加する人口の居住地として、質の高い居住環境の形成を目指します。

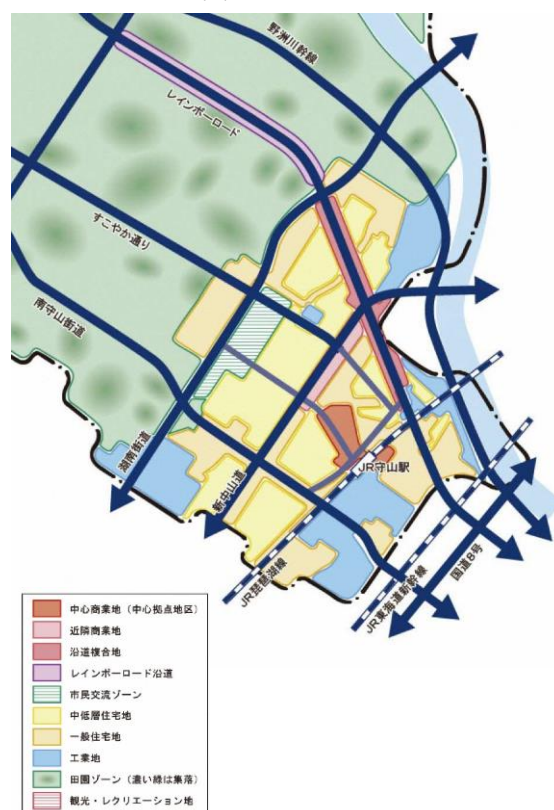
○中心商業地（中心拠点区域） ※全体構想 土地利用の方針より

- ・ JR守山駅周辺に、文化・交流・にぎわいの核となる中心商業地（中心拠点区域）を配置します。行政、商業、文化、医療・福祉、業務および交通結節点等の多様な都市機能の集積を図るとともに、「民間主導のリノベーションまちづくり」を進めるなど、中心商業地の魅力を高めます。

■ 将来都市構造図



■ 土地利用構想図



2-2 守山駅周辺の現況

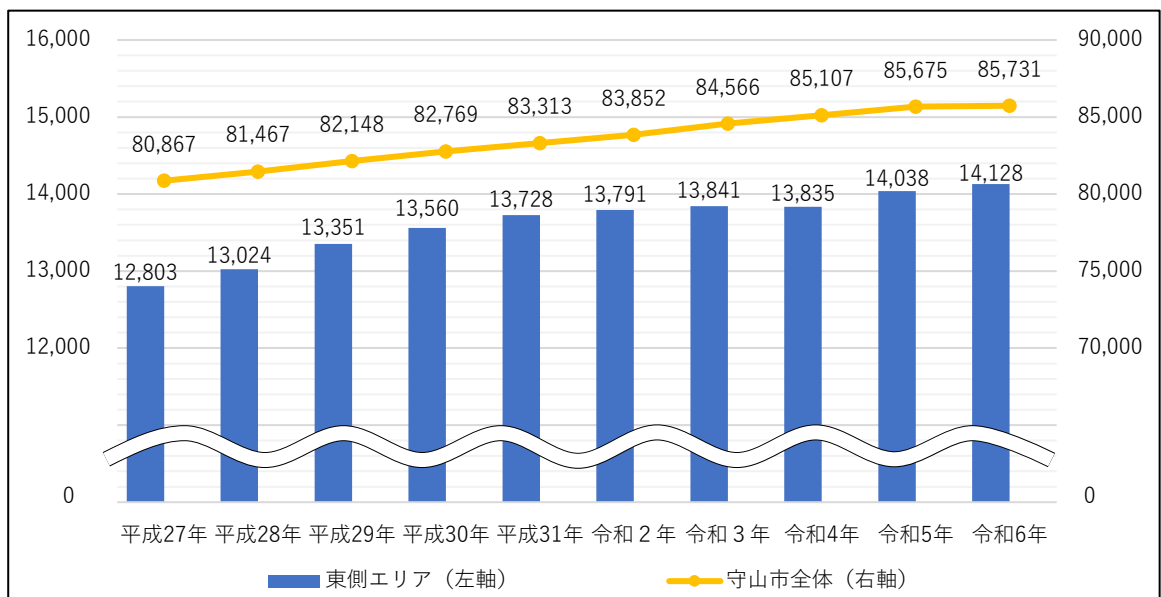
(1) 守山駅周辺の基本情報

① 人口

本市全体の人口は 85,731 人であり、年々増加しています。その内、線路より東側エリア（吉身町、岡町、立入町、浮気町、勝部町、千代町、阿村町、伊勢町、吉身 7 丁目、勝部 4～6 丁目）の人口は 14,128 人であり、本市全体の約 16%を占めています。

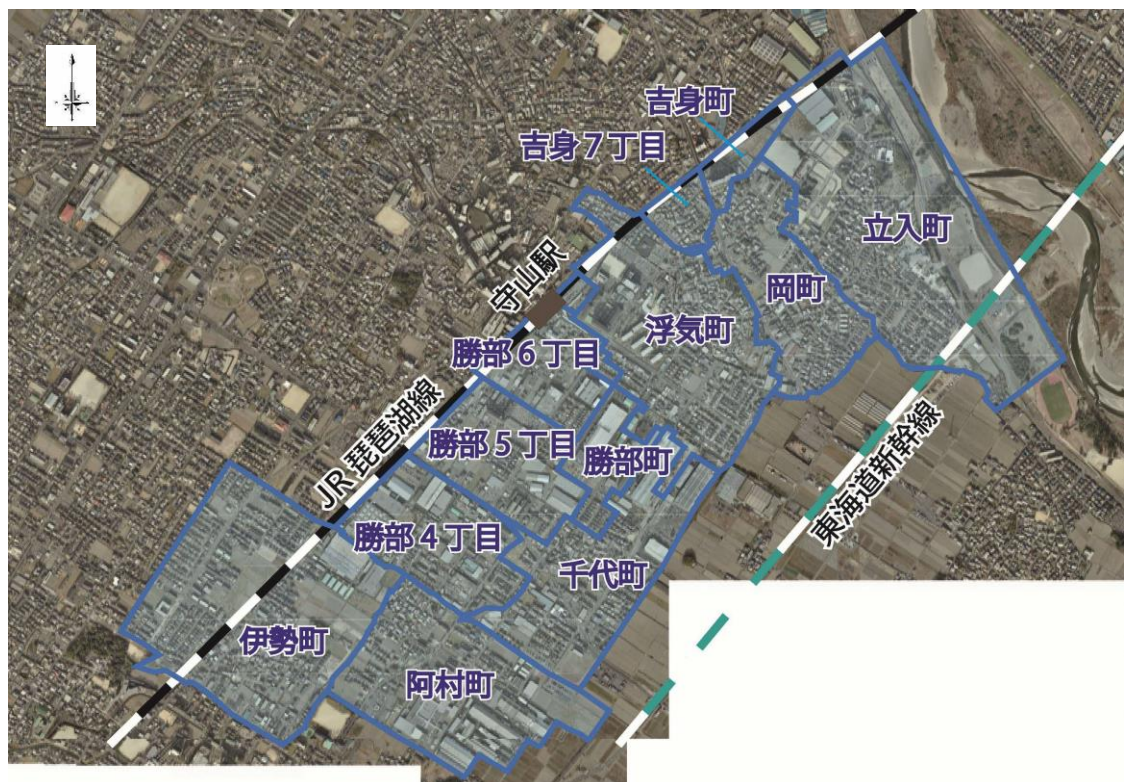
■本市全体及び線路より東側エリアの人口推移

(人)



出典：守山市住民基本台帳（各年3月末時点）

■線路より東側エリア



② 守山駅の乗車人員数(1日平均乗車人員数)

守山駅の1日平均乗車人員数は平成27年度から令和元年度にかけて約900人増加しています。

新型コロナウイルス感染拡大の影響によって、令和2年度から約3,000人減少していますが、令和3年度以降からは再び増加傾向となっています。令和5年度の1日平均乗車人員数は16,857人まで回復しています。

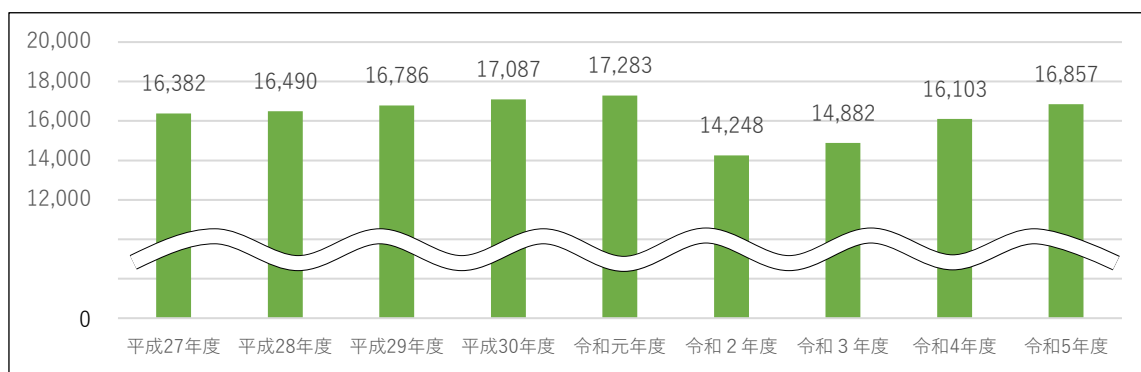
[滋賀県内の駅の1日平均乗車人員数の順位]

※令和5年度時点

1. 草津駅 29,057人
2. 南草津駅 26,860人
3. 石山駅 20,684人
4. 瀬田駅 17,147人
5. 守山駅 16,857人
6. 大津駅 16,582人

出典：滋賀県提供資料

■ 守山駅の1日平均乗車人員数の推移



※出典：滋賀県提供資料

③ 守山駅周辺の土地利用状況

《東口周辺》

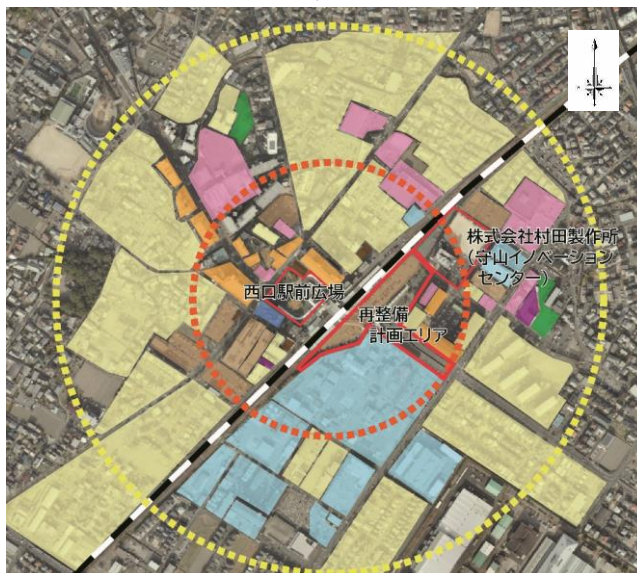
守山駅から250m圏内にはマンション等の住宅や工場等の業務施設が主に立地しており、守山駅から500m圏内には住宅(マンション等)、業務施設に加えて、一部エリアにはスーパーやコンビニ等の商業施設が立地しています。

《西口周辺》

守山駅から250m圏内には、マンション等の住宅やマンション兼用の商業施設(飲食店等)が主に立地しており、駐車場(コインパーキング)等の交通施設も多くあります。

守山駅から500m圏内には住宅街(戸建住宅等)が多く、飲食店やスーパー等の商業施設も立地しています。

■ 守山駅周辺の土地利用状況



凡 例		
	駅から250m圏内	宿泊施設(ホテル)
	駅から500m圏内	教育施設(保育園、学習塾等)
	住宅(戸建、マンション等)	公園
	住宅兼商業	駐車場
	商業施設(飲食店、スーパー等)	駐輪場
	業務施設	

(2) 東口の現況

《土地利用》

東口には駅前広場（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）が整備されています。

《交通施設》

東口の主な交通施設として、駅前広場（ロータリー）とその北東側には一方通行道路（北東から南西への一方通行）、南東側には4車線道路（両側2車線）があります。

また、駅前広場には一般車、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）が整備されています。

■東口駅前広場（ロータリー）



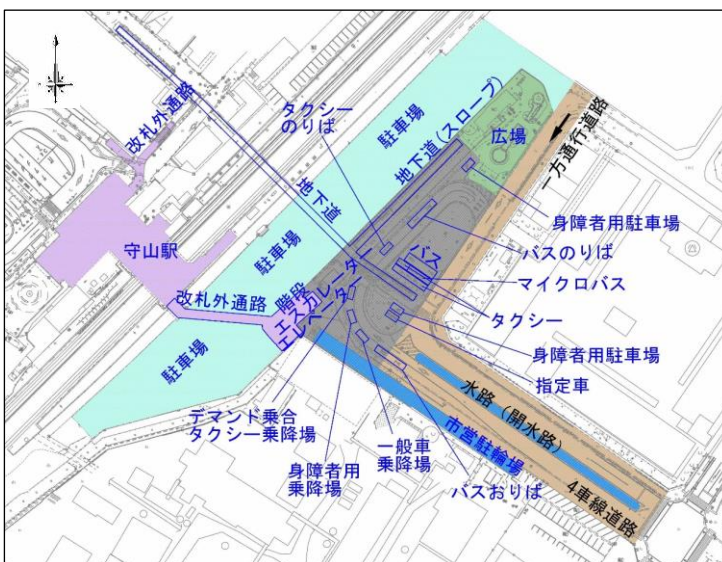
■駐車場（コインパーキング）



■地区の現況図



■駅前広場施設配置現況図



■東口の交通機能及び施設

機能・施設	概要
乗降場	- 一般車(1台) - 身障者用(1台) - タクシー(2台) - 路線バス及びコミュニティバス(2台)
プール	- タクシー(3台) - 大型バス(1台) - マイクロバス(1台)
専用駐車場	- 身障者用(2台) - 指定車(1台)

(3) 西口の現況

《土地利用》

西口には駅前広場(ロータリー)、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ます。

《交通施設》

西口の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、駅前グリーンロードや語らい学び舎通りがあります。

また、駅前広場には一般車、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)が整備されており、東口の駅前広場よりも交通機能及び施設の規模は大きい状況です。

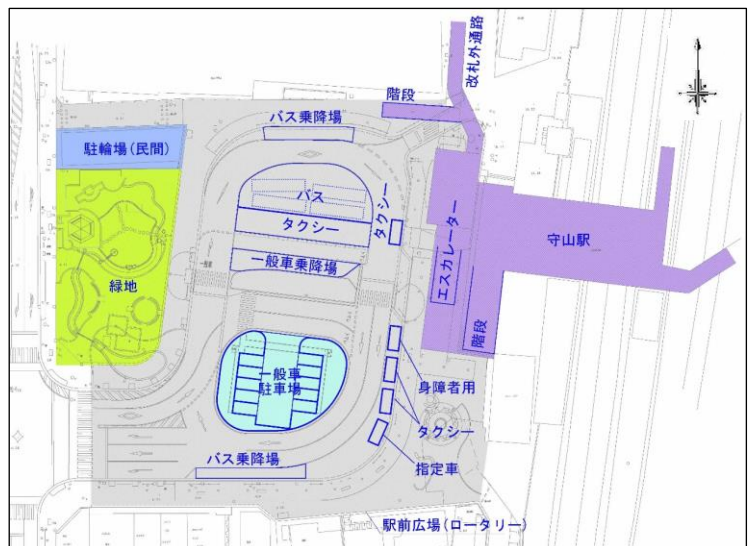
■西口駅前広場(ロータリー)



■地区の現況図



■駅前広場施設配置現況図



■西口の交通機能及び施設

機能・施設	概要
乗降場	- 一般車(8 台) - 身障者用(1 台) - タクシー(2 台) - デマンド乗合タクシー(1 台) - 路線バス及びコミュニティバス(3～4 台) - 指定車(1 台)
プール	- タクシー(10 台) - 路線バス及びコミュニティバス(4 台)
専用駐車場	一般車(10 台)

(4) 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(階段、エスカレーター、EV)と地下道(階段及びスロープ：自転車通行可)が整備されています。

自動車利用による東西への移動については、駅より北側にある県道高野守山線(JR アンダーパス)や主要地方道守山栗東線(高架橋)と南側にある市道勝部1号線(踏切道)や県道片岡栗東線(高架橋)が主なアクセス道路となっています。

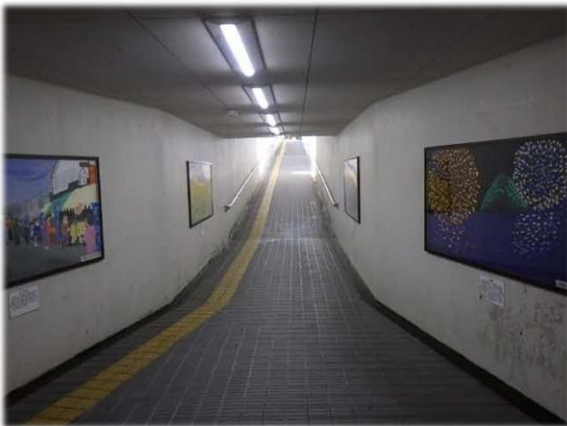
■改札外通路



■地下道(階段部分)



■地下道(スロープ部分)



2-3 市民等からの意見聴取

(1) アンケート調査

守山駅周辺に求めるまちづくりに関する意見を把握するため、市民及び駅利用者等を対象としたアンケート調査を行いました。

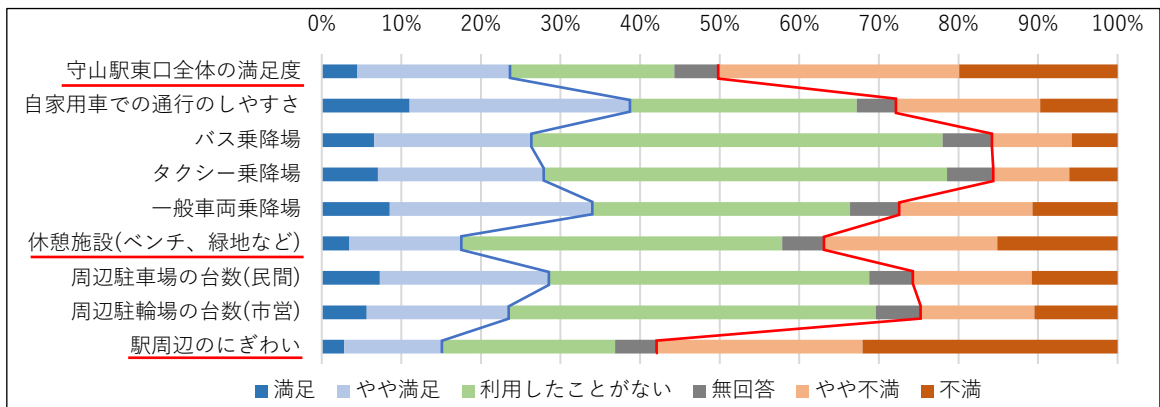
■ アンケート調査概要

調査期間	令和5年9月15日(金)～9月30日(土)
調査方法	紙面アンケート、WEBアンケート
対象者	守山市民：2,000名 ※無作為抽出 駅利用者等：2,100名(うち駅配布：1,300名、窓口設置：400名、宿泊施設：200名、企業配布：200名)
回答数	紙面アンケート：532件 WEBアンケート：673件 合計：1,205件

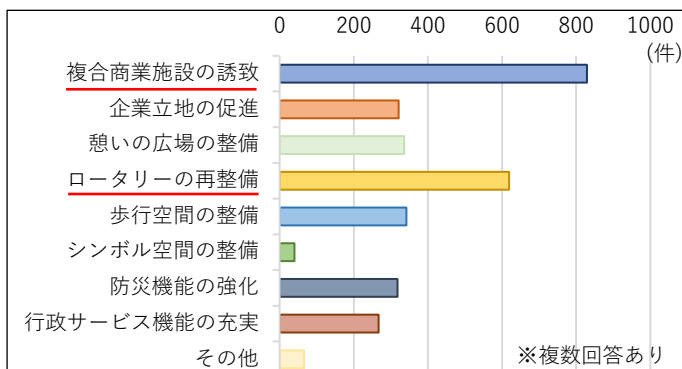
《 東口に関する主な回答 》

- ・「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かった。
- ・今後、東口周辺の再整備を進めていくにあたり優先して取り組むべきことは、身近な買い物や飲食が楽しめる「複合商業施設」、「ロータリーの再整備」の回答が多かった。
- ・東口ロータリーに必要な整備は「一般車両の乗降場の拡張」や「駅改札口により近いロータリーの整備」の回答が多く、ロータリーの再整備を求める意見が多かった。

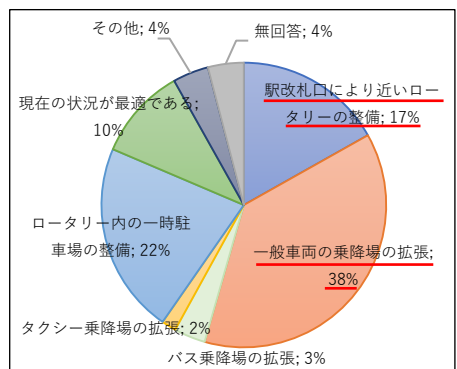
■ 東口に対する満足度



■ 東口周辺の再整備に向けて優先して取り組むべきこと



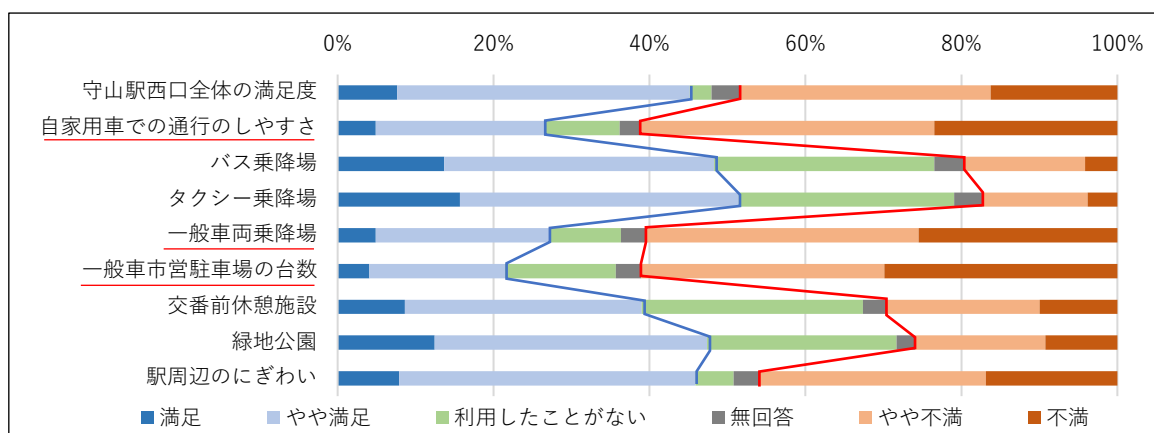
■ 東口ロータリーに必要な整備



《西口に関する主な回答》

- ・西口は「自家用車での通行のしやすさ」や「一般車両乗降場」、「一般車市営駐車場の台数」に対して「不満」と回答する方が多く、車が利用しづらいといった意見が多かった。
- ・そのため、西口に将来求める機能として「一般車両の乗降場」や「一般市営駐車場」の整備を求める回答が多かった。

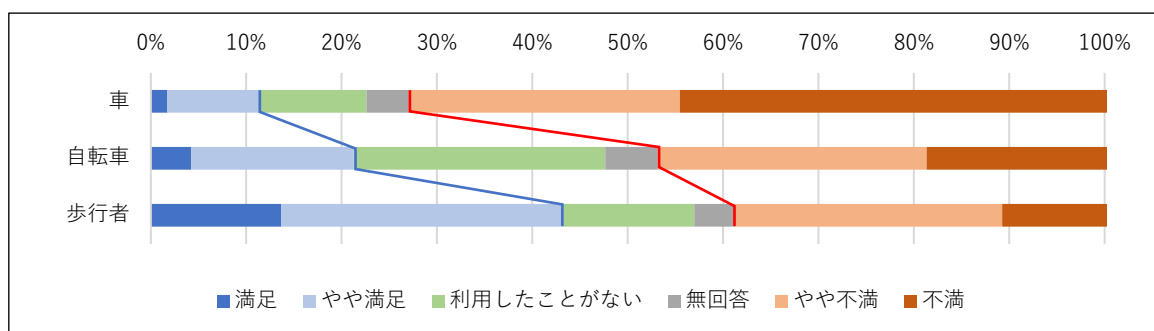
■西口に対する満足度



《東西の移動に関する主な回答》

- ・東西の移動は車利用・自転車利用・徒歩のいずれの場合も「不満」と回答する方が多かった。
- ・自由通路等の整備や地下道の改修、新たな通路の新設など、東西の移動のための機能を強化してほしいという意見が多かった。

■東西の移動に関する満足度



※アンケート調査結果（詳細）については、「参考資料3」に掲載しています。

(2) 住民ワークショップ

駅東側の自治会住民の方を対象に、現在の東口の利用実態や課題、将来の東口に求める機能等に関する意見交換を行うことを目的とした住民ワークショップを実施しました。

■ワークショップ概要

開催日時	令和5年10月21日(土) 14:00~17:00
開催場所	守山市役所 2階防災会議室
参加者	35名(うち阿村自治会:4名、浮気自治会:5名、岡自治会:4名、勝部自治会:5名、グランドメゾン守山自治会:3名、立入自治会:5名、千代自治会:4名、レックス式番館自治会:5名) ※参加者を7つのグループ(A~G班)に分けて意見交換を実施

■ワークショップでの主な意見

○東口と西口の役割分担について

- ・東口と西口の役割分担として、西口は賑わい・商業が多く、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。
- ・また、交通渋滞等の問題もあり、東口に商業施設や業務施設を誘致するのであれば、合わせて検討してほしい。

○東口の機能について

- ・東口の機能として、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)が東口にはあってほしい。

○東西をつなぐインフラ機能について

- ・建物(都市機能)だけでなく、駅前広場(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。

○交通利便性について

- ・守山駅までの交通手段は、自家用車の利用者が多く、通勤・通学時の交通渋滞が守山駅周辺の問題であるという意見が多かったため、自家用車の利用を減らし、自転車などの利用を増やす環境づくりは解決策の1つとなる。

■ワークショップ当日の様子



(3) 交通事業者ヒアリング

現在の東口ロータリーを利用しているバス事業者及びタクシー事業者を対象として、再整備を行う東口ロータリーに必要な交通施設の台数や配置等についての情報収集を行うことを目的とした交通事業者ヒアリングを実施しました。

■実施概要

調査日時	令和5年10月27日(金)、11月1日(水)
交通事業者	バス事業者：近江鉄道株式会社 タクシー事業者：近江タクシー株式会社、守山タクシー株式会社
ヒアリング事項	・現在のロータリーの利用状況、問題点（東口、西口それぞれ） ・再整備を行う東口ロータリーに求める機能、規模など（乗降場・待機場の台数など） ・守山駅東口再整備基本計画の策定に向けたご意見 等

■交通事業者からの主な意見

○現在のロータリーの利用状況、問題点

- ・朝夕の慢性的な交通渋滞等の問題による営業面への影響もあり、守山駅周辺全体としての交通課題の改善が必要である。

○再整備を行う東口ロータリーに求める機能、規模など

- ・再整備後の東口ロータリーの交通機能としては、基本的には現状維持で良いが、利用者ファーストの視点で考えていく必要はある。

○守山駅東口再整備基本計画策定に向けたご意見

- ・飽和状態の西口ロータリーも含めた守山駅周辺の交通動線の強化（高架道路の複線化）や改善(信号制御、右折レーンの改良等)が必要である。

(4) 民間事業者ヒアリング

東口のまちづくりを検討するにあたり、民間活力による施設立地の可能性や、事業実現に向けての問題等を把握することを目的とした民間事業者ヒアリングを実施しました。

■実施概要

実施時期	令和5年10月～11月
民間事業者	総合ディベロッパーなど 7社
ヒアリング事項	・東口の立地評価 ・各用途の立地可能性や計画条件 ・企業誘致の可能性 等

■民間事業者からの主な意見

○東口の立地評価

- ・JR琵琶湖線の新快速停車駅であり、交通利便性が高く、企業誘致による乗降者や周辺人口の増加が見込めるエリアである。
- ・現状は活気があるエリアとは言えず、西口の方がポテンシャルは強い。

○各用途の立地可能性や計画条件»

〔商業施設〕

- ・適正な規模であれば実現可能であり、「生活密着型」「日常利便性を高める」商業施設の可能性は高い。
- ・駅利用者が少なく商業展開は難しい。

〔事務所(オフィスビル等)〕

- ・自社事務所としての可能性はあり、企業誘致関連の需要が発生すると貸事務所としてのニーズが生じる。
- ・一般的なオフィスビルのような規模の需要は少ない。

〔ホテル〕

- ・競合宿泊施設も少なく、企業誘致により立地可能性は高まる。
- ・観光向けホテルの駅前ニーズは限定的である。

〔駐車場〕

- ・車の利用者が多いエリアであるため立地可能性は高い。

〔住宅〕

- ・新快速停車駅で住宅ニーズは十分にあり、子育て支援も充実し住環境も優れている点から立地可能性は高い。一方、建築費用の高騰により販売価格を考えると難しい。

○企業誘致の可能性

- ・研究施設との関連企業や大学、医療施設などの誘致ならば可能性はあるが、複数企業の誘致は難しい。

※民間事業者ヒアリング結果（詳細）については、「参考資料4」に掲載しています。

2-4 守山駅周辺の課題

(1) 現況や市民等からの意見聴取を踏まえた問題点

① 東口

《土地利用及び都市機能等に関する問題点》

- ・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。
- ・一方、現在の落ち着いた雰囲気が東口の良さでもある。
- ・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）やこどもが気軽に遊べる広場が少ない。
- ・ロータリー北東側には休憩施設（ベンチ、緑地）があるが、あまり利用されていない。
- ・一方通行道路が分かりにくく、歩道は狭い。

《交通施設に関する問題点》

○駅前広場（ロータリー）

- ・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。
- ・駅前広場（ロータリー）内に設置されている一般車両の乗降場や駐車場の数が少ない。
- ・一方で、西口に比べると駅前広場での乗り降りや通行はしやすい。
- ・乗降場（身障者用等）の位置が悪く、停車しづらい。
- ・路面表示や案内板など、利用者ファーストの視点でつくられていない。

■駐停車している自家用車・バス



■利用者が少ない滞留スペース



○公共交通

- ・公共交通の待機場が小さく、バス路線やタクシーの台数も少ない。

○駐輪場

- ・駐輪場（市営駐輪場）が老朽化しており、空き台数も少ない。

② 西口

≪土地利用及び都市機能等に関する問題点≫

- ・西口は東口に比べて利用者が多いため、賑わいや活気がある。
- ・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。

≪交通施設に関する問題点≫

○駅前広場(ロータリー)

- ・朝夕の交通渋滞により、自家用車で利用しづらい。
- ・駅前広場(ロータリー)内に設置されている一般車乗降場や駐車場の少ない。

■朝の時間帯の駅前広場(ロータリー)の様子



○公共交通

- ・東口に比べると、バス路線やタクシーの台数が一定数あり、乗降場が分かりにくい。
- ・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。

③ 東西移動

≪徒歩・自転車利用≫

- ・改札外通路が狭く、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。
- ・既存の地下道は狭いイメージがある。

≪自動車利用≫

- ・既存の高架橋(県道片岡栗東線)や踏切道(市道勝部1号線)は頻繁に交通渋滞が発生しており、自動車利用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)



■高架橋(県道片岡栗東線)



(2) 守山駅東口再整備に向けた課題

現況整理や市民等からの意見聴取を踏まえ、東口の再整備に向けた課題を以下のとおり、設定します。

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

- 目的地となる施設が少なく、東口は西口に比べて駅利用者が少ないため、にぎわいや活気が不足しています。
- そのため、東口の良さでもある落ち着いた雰囲気は残しつつ、西口との連携や機能分担を図りながら、東口の魅力や賑わいの向上につながる都市機能を導入する必要があります。

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

- 駅前広場(ロータリー)までの交通手段は、徒歩や自家用車の利用者が多く、通勤・通学時のロータリー内の交通渋滞が課題となっています。
- そのため、一般車、バス、タクシーなどの車両と、歩行者や自転車との動線を整理するなど、安全で快適な駅前広場(ロータリー)の再整備が必要です。

課題③ 東西の移動における利便性・快適性の向上

- 既存の改札外通路や地下道は狭く、老朽化が進んでいるなど、歩行者や自転車利用者の東西の移動が課題となっています。
- そのため、既存の改札外通路や地下道の改修、新たな通路の新設などにより、東西の移動における利便性・快適性の向上を図る必要があります。

3-1 守山駅東口が目指すまちの将来像

(1) コンセプト

上位計画における守山駅周辺の位置付けや現況、市民等の意見聴取等を反映し、整理した守山駅周辺の課題を踏まえ、東口におけるまちづくりのコンセプトを以下のとおり設定します。

【コンセプト】



【コンセプト設定の背景】

守山駅周辺は、本市の中心商業地として、文化・交流・賑わいの核となる中心拠点区域を形成し、行政、商業、文化、医療・福祉、業務及び交通結節点等の多様な都市機能の集積を図るエリアに位置付けられています。

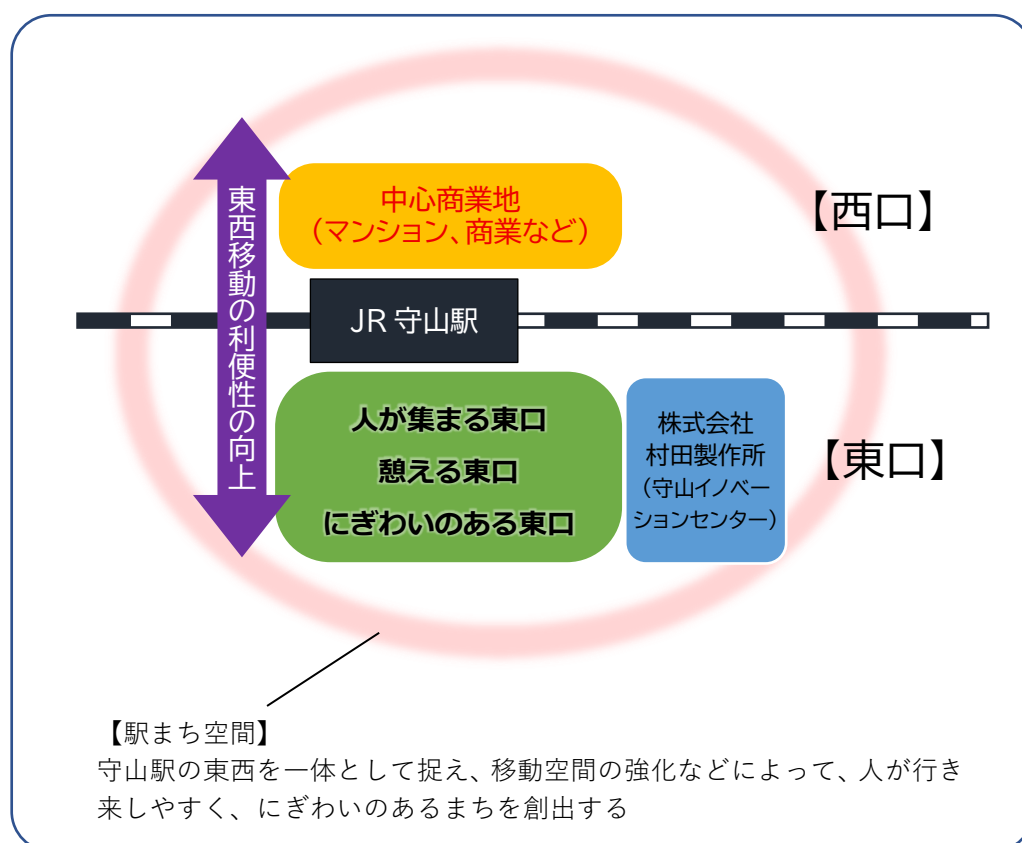
その実現に向けて、駅周辺の限られた土地のなかで多様な都市機能の集積を図るためには、東口と西口それぞれの特色や課題を踏まえながら、東口と西口で機能の役割分担を図りつつ、連携することが重要です。

西口周辺には、マンション等の住宅や、商業施設が立地しており、市の中心商業地としての役割を担っています。人口増加の影響もあり、駅利用者は年々増加傾向にあることから、ロータリーを含めた駅周辺においては、特に雨天時の朝夕の時間帯に交通渋滞が生じているなど、まちの発展に伴う課題も出てきています。今後、西口の特徴や役割である中心商業地として更なる発展に取り組んでいくためには、渋滞などの課題解決も合わせて検討していく必要があります。

東口周辺には、マンションや戸建て住宅、工場等の施設が主に立地しています。令和８年度には株式会社村田製作所（守山イノベーションセンター）が竣工することにより東口周辺の人流の増加が見込まれるなかで、それを活かし相乗効果が発揮できる都市機能の導入や、にぎわいを生み出す取組、また、国でも進められているこどもをまんなかにおいたまちづくりの考え方を通して、『**人が集まる東口**』にしていくことが重要です。一方で、アンケート調査や住民ワークショップで意見があったように、これまでからの東口の良さである落ち着いた雰囲気や憩いの空間は特徴として今後も守り続けていく必要があることから、にぎわいだけではなく、『**憩える東口**』にしていくことも必要です。

また、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」として捉えることで、東西連携や機能分担による相乗効果が期待できます。そのためには、東西移動の利便性を向上し、人が行き来しやすい環境をつくることが重要です。

【守山駅周辺のイメージ】



(2) ビジョン

コンセプトに沿って、本事業を進めていくにあたり、東口のポテンシャルを活かしながら取り組んでいく5つのビジョン（まちづくりの方向性）を以下のとおり設定します。

* 画像はイメージです。

ビジョン① 落ち着きとにぎわいが共存するまちづくり

東口の魅力である落ち着いた雰囲気を活かしながら、市民や駅利用者、周辺で働く人、市外から訪れた人などが、ゆったりとくつろいだり、待ち時間を快適に過ごせる空間と、地域の活性化につながるにぎわいが共存するまちを目指します。

例) 散歩中や待ち時間などに
休息できる



例) 友達などと会話や食事が
できる



例) 帰りに趣味の活動が
できる



例) 学生が放課後に自習できる



例) 待ち時間に仕事ができる



例) こどもを預けることができる



ビジョン② 働く場・働く人を応援するまちづくり

新たな働く場として令和8年度に竣工が予定される株式会社村田製作所（守山イノベーションセンター）や周辺企業と相乗効果が生まれる企業の誘致を行うことや、子育て支援やWell-being（※）を実現する環境づくりなどにより、働く人を応援できる魅力的なまちを目指します。

例) 働く場の創出(企業誘致)



例) 働く人が会社帰りに
買い物できる



例) 出張に来た人が宿泊できる



※一人ひとりや社会にとって良い状態のことで、生活の質、心の豊かさといった視点や幸福度の指標として使われています。

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

こどもや子育てにやさしいまちづくりを進めるなかで、こどもから大人まで多世代が気兼ねなく交流できる場を創出し、市民や地域のつながりが深まるまちを目指すとともに、西口から行ってみたいと思えるまちを目指します。

例) こどもが遊べる



例) 週末などにイベントがあり楽しめる



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

歩行者、自転車のアクセス動線や、バス、タクシー等の公共交通、一般車の交通動線を整理するとともに、バリアフリーやユニバーサルデザインの推進を図ることで、誰もが利用しやすく、安全で快適な駅前広場を目指します。

例) 歩行者や自転車が安全に駅まで行ける



例) 自家用車やタクシー、バスで駅までアクセスしやすい



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

歩行者などの線路を跨ぐ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ます。また、東口においても、それぞれのエリアごとの移動や駅までのアクセスが便利なまちを目指します。

例) 通行しやすい自由通路



例) 通行しやすい駅舎のコンコース



3-2 導入機能の検討

「3-1 守山駅東口が目指すまちの将来像」で設定したコンセプト及びビジョンの具現化に向けて、再整備を行う東口に導入する機能を以下のとおり設定します。

【コンセプト】

【ビジョン】

【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



導入機能①

複合商業機能

ビジョン②

働く場・働く人を応援する
まちづくり



導入機能②

ワークプレイス機能

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



導入機能③

広場（憩い・交流）機能

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



導入機能④

交通結節機能

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⑤

東西アクセス機能

導入機能① 複合商業機能

現在、東口には人々が目的を持って訪れる商業施設等が少ないため、人が集まり、活気がある駅前にはなっていない状況です。しかし、その落ち着きが東口の良さであるといった意見もあることから、東口再整備においては、落ち着いた雰囲気を持続しながらも、人が集まり地域が活性化し、にぎわいが生まれる複合商業機能を導入します。

■複合商業機能の導入方針

* 画像はイメージです。

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

- ・ 駅を利用する学生や働く人、周辺地域に住む住民、子育て世代から高齢者なども含めて、誰もがゆったりとくつろいだり、電車の待ち時間や待ち合わせまでの空き時間などを快適に過ごすことができるとともに、人が集まり、にぎわいが生まれる施設を導入します。

○導入機能の施設例

飲食店（カフェ・レストラン）、サービス（自習スペース、スポーツジム）、誰もが利用できる屋内パブリックスペース、子育て支援施設 等



b) 働く人を応援する施設

- ・ 株式会社村田製作所（守山イノベーションセンター）の竣工や新たな企業誘致により、今後、東口周辺で働く人が増加することを踏まえ、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や、こどもや子育て世代が安心して利用できる施設を導入します。

○導入機能の施設例

飲食店（カフェ・レストラン）、日用品店（スーパーマーケット・ドラッグストア）、サービス（学習塾・クリニック・美容院・ビジネスホテル・レンタルスペース）、子育て支援施設 等



※その他の施設

- ・ 民間事業者ヒアリングで可能性が高かった住宅等、上記以外においても複合商業機能の実現可能性が高まる施設においては、状況に応じて検討の対象とします。

導入機能② ワークプレイス機能

令和8年度に予定されている株式会社村田製作所(守山イノベーションセンター)の竣工を踏まえ、相乗効果を生み出す新たな企業誘致を進めることで、地域の活性化や雇用創出、駅周辺の人流増加などによるエリア価値の向上を目指すとともに、持続可能なまちづくりを進めます。

■企業誘致の方向性

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

- ・株式会社村田製作所(守山イノベーションセンター)が竣工するなど、企業立地が進んでいることから、周辺企業と相乗効果が生まれ、ともに発展するなかで、駅周辺のエリア価値を高め、魅力的なまちづくりにつながる企業を誘致します。

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

- ・地域活動(ボランティア活動等)への積極的な参加や協力により、地域とともに考え・動くなど、地域に根差した企業を誘致します。

c) 市と連携したまちづくりに取り組める企業

- ・誰もが自由に歩ける公開空地の整備やオフィスビル内の一部スペースの一般開放、災害時の電源供給や避難スペースの提供など、官民連携による取組を推進し、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ます。

<企業による地域活動(ボランティア等)のイメージ>



<地域に開かれた公開空地での整備イメージ>



<オフィス(社員食堂等)の一般開放イメージ>



<駅前に立地するオフィスのイメージ>



導入機能③ 広場（憩い・交流）機能

現在の広場の現況・課題を整理するとともに、整備方針を設定します。

(1) 広場の現況・課題

- ・広場はロータリーの北東側に位置し、ベンチ・パーゴラや池、公衆トイレ、噴水等が設置されており、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。
- ・喫煙所については、周辺を通行する歩行者も多く、効果的な分煙や適切な受動喫煙対策を講じていく必要があります。
- ・ベンチでくつろいでいる人が多少見られるが、長時間滞在している人はほとんど居ない状況です。
- ・市民・駅利用者のアンケート調査をみると、東口の休憩施設（ベンチ、緑地など）について、「やや不満」・「不満」と回答された方は全体の約4割と比較的多い状況です。また、東口に求められている広場としては「快適に待ち時間を過ごせる広場」が最も多く、次いで「緑豊かで居心地が良い広場」、「災害時等の避難場所となる広場」の順に多くなっています。

■広場の現況



①噴水



②公衆トイレ



③池

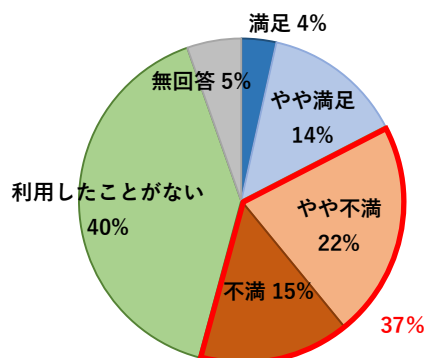


④ベンチ・パーゴラ

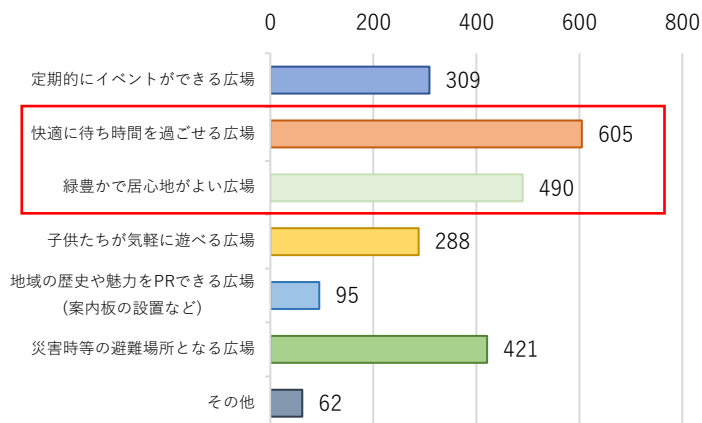


■市民・駅利用者アンケート調査結果

●東口の休憩施設（ベンチ、緑地など）の満足度



●東口周辺に欲しい広場



(2) 広場の整備方針

現在の広場については、待ち時間を快適に過ごせる施設や多世代が気兼ねなく交流できる場等が不足しており、快適性のある空間の形成ができていない状況です。アンケート調査の結果からも、憩いや安全に繋がる機能等を求める意見が多いことから、東口再整備においては、多くの人々が「集まり・出会い・交流」できる空間として、多様な憩いやにぎわいが生まれる広場を整備します。

* 画像はイメージです。

a) 憩いの場となる居心地の良い広場

- ・東口の魅力である落ち着いた雰囲気を活かすなかで、人が自然と集まり、憩える空間づくりを行います。
- ・ベンチやテーブル等を設置し、散歩中や待ち時間などに、ゆったりとくつろげる居心地の良い広場づくりを行います。
- ・市の貴重な地域資源の活用や地場産材（地域産木材等）の利用など、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ます。



b) こどもから大人まで多世代がワクワクする広場

- ・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。
- ・東口以外からも行ってみたいくなるような空間を形成し、こどもだけでなく多世代の人が集まり交流が図れる広場づくりを行います。



c) フレキシブルに活用できる広場

- ・オープンスペースとして利用するだけでなく、賑わい創出に向けたイベントなどの多様な活動ができるよう、フレキシブルに活用できる広場づくりを行います。
- ・災害時に近隣住民の一時避難場所として活用するなど、安全安心に寄与する広場づくりを行います。



d) 周辺施設と連携した一体感のある空間づくり

- ・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・周辺道路など）と有機的に連携し、広場を中心とした一体感のあるエリア形成を図ります。
- ・オープンカフェの設置や企業の公開空地との連携など、広場と各機能の空間を適切に共有し、多様な用途で活用できる開かれた空間づくりを行います。



導入機能④ 交通結節機能

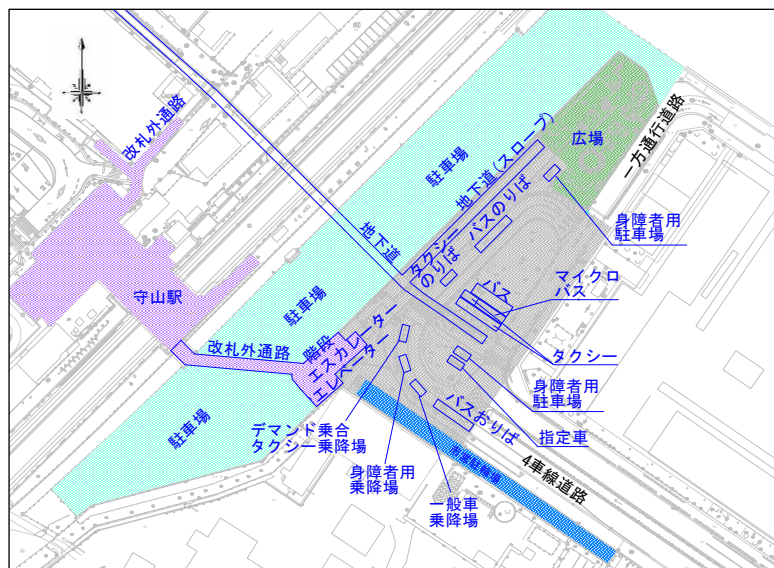
交通結節機能として、現在配置されているロータリー及び駐車場、駐輪場、周辺道路について、それぞれの現況・課題を整理し、整備方針等を設定します。

A. ロータリー

(1) ロータリーの現況・課題

- ・東口ロータリーには一般車、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)が整備されています。
- ・現状としては、路線バスの発着はなく、利用状況を踏まえると、ゆとりのあるロータリーとなっています。
- ・一方、アンケートやワークショップによる市民や駅利用者等からの意見では、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、一般車両の乗降場や駐車場の整備を希望される意見や乗降場(身障者用等)の位置が悪く、停車しづらいため、路面表示や案内板など、利用者ファーストの視点でつくられていないといった意見も出ています。

■ロータリーの施設配置現況図



■ロータリーの交通機能及び施設

機能・施設	概要
乗降場	・一般車（1台） ・身障者用（1台） ・タクシー（2台） ・路線バス及びコミュニティバス（2台）
プール	・タクシー(3台) ・大型バス(1台) ・マイクロバス(1台)
専用駐車場	・身障者用(2台) ・指定車(1台)

①ロータリー



②バス乗降場付近



③バス・タクシープール付近



(2) ロータリーの整備方針

現在のロータリーについては、必要な機能は充足しており、利用実態等を踏まえると、ややゆとりある状況となっています。東口再整備においては、更なる交通利便性の向上に向けて、交通施設の再配置を行うとともに、誰もが快適かつ安全に利用できるロータリーの整備を行います。

■ ロータリーの整備方針

a) 利便性向上に向けた交通施設の再配置

- ・現在のロータリーに配置されているバスやタクシーの乗降場及びプール・身障者用乗降場・自家用車の乗降場・駐車場等の役割及び規模を再検討した上で、利便性向上に向けて、必要な交通施設を再配置し、ロータリーの最適化を図ります。

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

- ・歩道の整備やエスカレーター・エレベーターの設置等を行い、高齢者や障害のある方、ベビーカーを使用する方など、誰もが安全・快適にロータリーを利用できる歩行空間等を確保します。

c) 誰もが分かりやすいサイン表示の設置

- ・駅からバス・タクシーへの乗り継ぎなどにおいて、市民はもちろんのこと、市外や外国の方たちにも分かりやすい誘導サインや案内サインを設置します。

(3) ロータリーの計画施設台数の設定

ロータリーの計画施設台数は、『駅前広場計画指針（国土交通省監修）：1998年発行』に示された駅前広場面積算定方法（以下、98年式という）を基に算定したロータリーに必要な施設台数に加えて、現状や過年度交通量調査結果、新たな施設の立地による影響等を考慮したうえで、以下のとおり設定します。

※施設台数設定の考え方（詳細）については、「参考資料5」に掲載しています。

■ ロータリーの計画施設台数

機能・施設		現況の施設台数	計画施設台数
バス	乗車場	1台	1台
	降車場	1台	1台
	プール	2台 マイクロバス1台、大型バス1台	1～2台
タクシー	乗車場	1台	1台
	降車場	3台	1台
	プール	1台	2～3台
一般車	身障者用	1台	1台
	一般車乗降場	1台	1～3台
専用駐車場	身障者用	2台	1～2台
	指定車	1台	1台

(4) ロータリーの想定面積

ロータリーの計画施設台数を基に、98 年式を用いて、ロータリーの想定面積を以下のとおり設定します。

算出したロータリーの想定面積は、現在のロータリー面積よりも 1 割～2 割程度小さくなっていますが、現在より規模を縮小しても前頁で示した計画施設台数を配置することが可能です。

但し、新たに整備するロータリーに必要な面積については、98 年式の算出によるロータリーの想定面積のみで判断するものではなく、導入機能や土地利用ゾーニング、市道勝部浮気線（都賀山通り）や県道片岡栗東線を始めとする近隣道路の渋滞や現在のロータリーの混雑状況などの地域の実情を踏まえながら、総合的な視点をもって設定する必要があります。

■ ロータリーの想定面積

98 年式の算出によるロータリー想定面積	約 2,400～2,800 m ²
現在のロータリー面積	約 3,000 m ²

B. 駐車場

(1) 駐車場の現況・課題

- ・現在、守山駅に隣接して駐車場（コインパーキング）があり、比較的稼働率が高い状況です。
- ・市民・駅利用者のアンケート調査をみると、東口利用者の東口駅前広場までの交通手段は「徒歩」が45%と最も多く、次いで「自家用車（自分で運転）」が22%、「自転車」が13%、「自家用車（家族などの送迎）」が6%となっています。
- ・「駐車場の拡張」を求める方は、東口利用者の約4割となっています。
- ・一方で、移動手段として自家用車から徒歩・自転車への転換を図るために、駅に徒歩や自転車で行きやすい環境づくりを求める意見もあります。
- ・守山駅は、本市の南東に位置し、守山駅から市内居住地の最長直線距離は約9kmです。自家用車から自転車利用への転換が期待される距離の目安は、国土交通省の資料によると5km未満（所要時間20分程度）と示されており、守山駅から市内居住地の最長直線距離を勘案すると、自転車利用への転換が困難な居住地もあります。

■東口駐車場（コインパーキング）

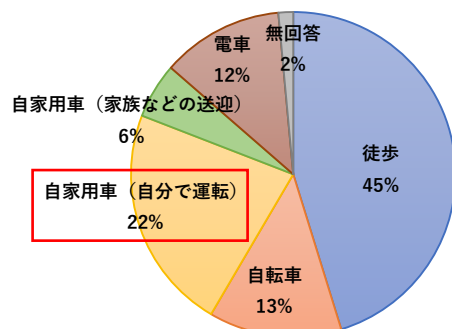


■守山駅から市内最長居住地（水保町、今浜町付近）までの目安距離

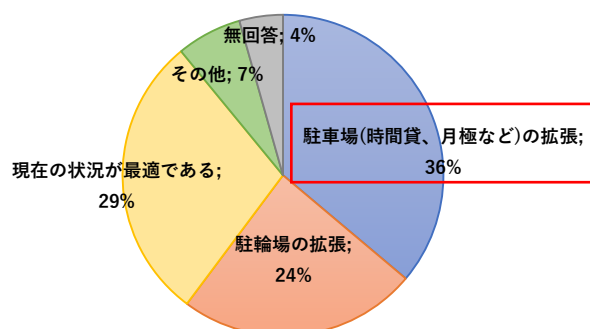


■市民・駅利用者アンケート調査結果

●東口駅前広場までの主な交通手段（東口利用者のみ）



●東口周辺を利用しやすくするために、どのような整備をすればよいか（東口利用者のみ）



(2) 駐車場の整備方針

現在の駐車場については、高い稼働率となっており、多くの人に利用されているだけでなく、アンケート調査において、拡張を求める声が一定数存在する等、将来的にも必要となる施設です。

但し、自家用車から徒歩・自転車への転換など、今後の時代潮流を見据えるなか、必要となる台数を適切に算出するとともに、すべての人にとって使いやすい駐車場を整備します。

■駐車場の整備方針

a) 最適な必要台数が確保された駐車場

- ・地域の特性や需要を踏まえて、最適な必要台数が確保された駐車場を整備します。
- ・土地の有効活用を図るために、少ない面積で数多くの駐車台数を確保できる整備手法を選定します。

b) 誰もが使いやすい駐車場

- ・自家用車による駅へのアクセス向上を図るため、駅に近接した駐車場の整備や、駐車場内に乗降場を設置するなど、誰もが使いやすい駐車場を整備します。

c) 民間活力の活用などによる効率的な整備

- ・民間活力の積極的な導入を図り、複合商業機能と合わせて整備するなど、効率的・効果的な整備を行います。

(3) 駐車場の計画台数の設定

① 現在の東口駐車場（NPC 守山駅東口駐車場）の利用状況

⇒ 192 台/収容台数 241 台（稼働率：80%）※下図参照

② 将来の東口駐車場の必要台数（推計）

(a) 将来人口（伸び率）を考慮した駐車場の必要台数

⇒ 194 台 ※192 台×1.01（将来人口の伸び率）

(b) 東口再整備における複合商業施設の立地に伴う駐車場の必要台数

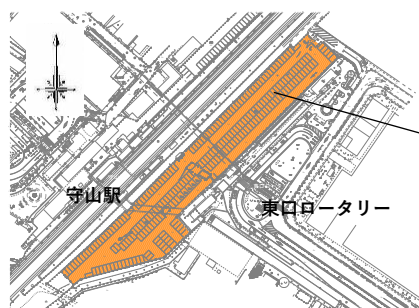
⇒ 約 30 台 ※国土交通省 附置義務制度に基づき設定

以上を踏まえて、東口に新たに整備する駐車場の必要台数は約 220 台と設定します。

※留意点

駐車場の計画台数については、自家用車から公共交通機関や徒歩・自転車への利用転換が推進されていることや、シェアリングエコノミーサービスなどの新たな駐車場確保の手法が広がっていることを踏まえ、実施段階において、駐車場台数を減らすことを検討していく必要があります。

<参考>東口駐車場（NPC 守山駅東口駐車場）の利用状況（令和 6 年 4 月時点）



NPC 守山駅東口駐車場（R6.4.8 時点）

【収容台数】

・ 241 台

【稼働率】

・ 71 台/241 台 29%（7 時台）

・ **192 台/241 台 80%（13 時台）**

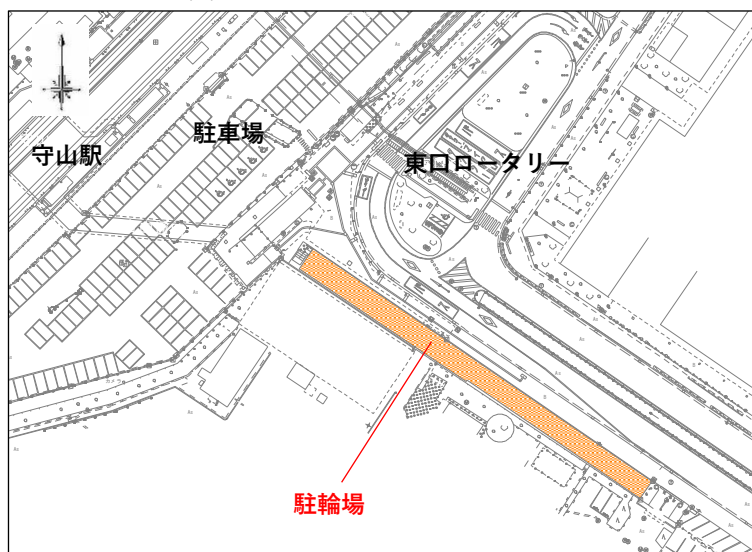
・ 110 台/241 台 46%（19 時台）

C. 駐輪場

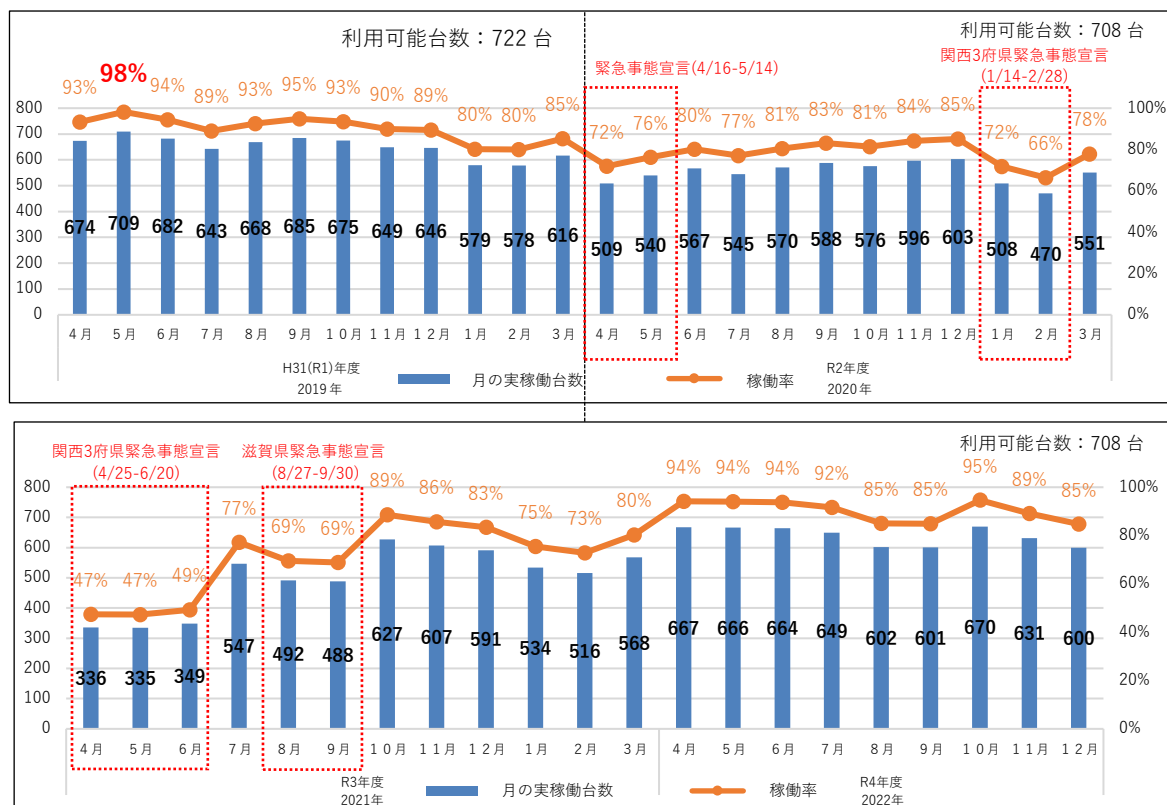
(1) 駐輪場の現況・課題

- ・現在、4車線道路沿いに市営駐輪場（守山駅前東口自転車駐車場）があり、通勤通学による利用が多く、利用率は非常に高い状況です。
- ・また、有人管理による駐輪場であり、管理人を配置した施設運営を行っています。
- ・一方で、平成9年に整備された施設であり、整備後25年以上が経過し、老朽化が進んでいる状況です。

■駐車の現況図



■守山駅前東口自転車駐車場の利用状況 ※平成31年（令和元年）4月～令和4年12月まで



※出典：法務省及び滋賀県

(2) 駐輪場の整備方針

現在の駐輪場については、整備後から相当な年数が経過しており、老朽化が進んでいるものの、施設利用者も多く、高い利用率であり、将来的にも必要となる施設です。

デジタル化等により、効率的な運営・管理の在り方を検討するとともに、すべての人が使いやすい駐輪場を整備します。

a) 最適な必要台数が確保された駐輪場

- ・既存の市営駐輪場は老朽化が進んでいるため、修繕や建替などを行うなか、地域の特性や需要を踏まえて、最適な必要台数が確保された駐輪場を整備します。

b) デジタル化等による運営・管理の効率化

- ・駐輪場に機械式の自動精算機の導入を図るなど、効率的な駐輪場の運営や管理ができる駐輪場システムの整備を行います。

c) 自転車利用者・サイクリストのサポート機能の導入

- ・日常で自転車を利用する人や、“ビワイチ”を走るサイクリストへのサポート機能として、空気入れポンプ、スポーツ対応自転車のスタンド、鉄道で自転車を運んで来た人のための自転車組立場の導入など、自転車利用者の利便性向上を図ります。

(3) 駐輪場の計画台数の設定

- ① 現在の守山駅前東口自転車駐車場の利用者の状況 ※平成31年～令和4年でのピークとする
⇒ 709台/収容台数：722台（稼働率：98%）

- ② 将来の東口駐輪場の必要台数（推計）
⇒ 将来人口（伸び率）を踏まえた駐輪場の計画台数
716台 ※709台×1.01（将来人口の伸び率）

以上を踏まえて、東口に新たに整備する駐輪場の必要台数は、約720台とする。

⇒ 現状と同程度とする。

※ 留意点

本計画で検討する駐輪場は、交通結節機能を担うための施設であり、複合商業施設や誘致企業等の施設利用者のための駐輪場は含めていません。

また、駐輪場の計画台数の設定については、駐車場の計画台数の設定と同様に実施段階において、徒歩・自転車の利用促進施策の実施と合わせて、駐輪場台数を増やすことも検討していく必要があります。

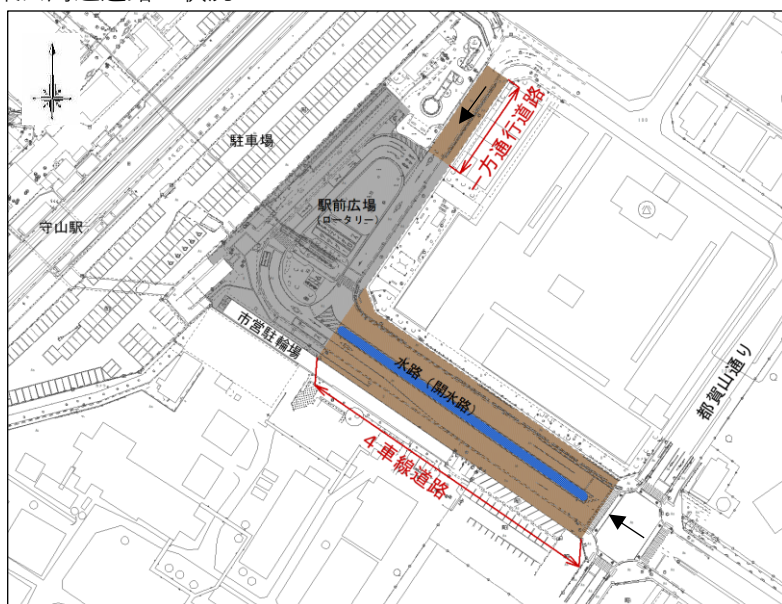
D. 周辺道路

(1) 周辺道路の現況及び交通量

① 周辺道路の現況

- ・ロータリーの南東側には、4車線道路（両側2車線）があり、4車線道路の中心には水路が通っています。
- ・ロータリーの北東側には、一方通行道路があります。
- ・朝夕の通勤・通学時は、4車線道路に沿って自家用車、企業バスの駐停車があるものの、1日を通して交通量が多いわけではありません。

■東口周辺道路の状況



① 4車線道路



② 一方通行道路



② 周辺道路の交通量(自動車、バス、タクシー)

※守山駅東口交差点の過年度の交通量調査結果(令和4年6月時点)より

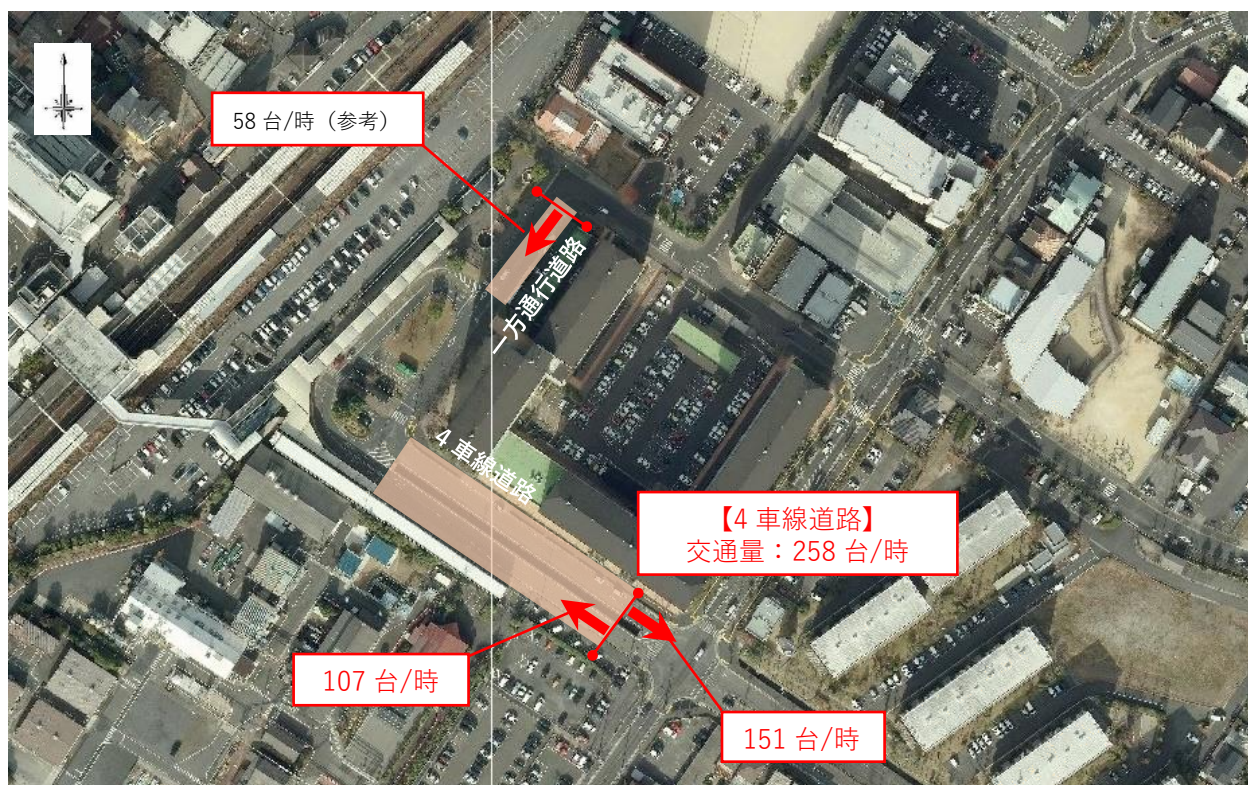
- ・4車線道路のピーク時(7:00~8:00)の交通量は258台/時であり、これを踏まえて4車線道路の1日当たりの交通量は3,800~3,900台程度※と想定されます。

※ $258 \text{ 台/時 (ピーク時の交通量)} \div 8.7\% \text{ (主要地方道守山栗東線の昼間12時間ピーク率)} \times 1.31 \text{ (主要地方道守山栗東線の昼夜率)}$

- ・上記の交通量から、4車線道路は第4種第3級の道路(道路構造令に基づく道路区分)であり、車線数は2車線で充足します。
- ・一方通行道路のピーク時の交通量は、58台/時であり、1日当たりの交通量は800~900台程度と想定されます。

※ $58 \text{ 台/時 (ピーク時の交通量)} \div 8.7\% \text{ (主要地方道守山栗東線の昼間12時間ピーク率)} \times 1.31 \text{ (主要地方道守山栗東線の昼夜率)}$

■周辺道路の交通量（ピーク時：7:00～8:00 1h）



出典：守山駅東口あり方検討調査業務 報告書（令和4年10月）

■車線数の基準（道路構造令 抜粋）

第5条2 道路の区分及び地方部に存する道路にあっては地形の状況に応じ、計画交通量が次の表の設計基準交通量（自動車の最大許容交通量をいう。）の欄に掲げる値以下である道路の車線（付加追越車線、登坂車線、屈折車線及び変則車線を除く。）の数は2とする。

区 分		設計基準交通量 (単位 1 日につき台)
第 4 種	第 1 級	12,000
	第 2 級	10,000
	第 3 級	9,000

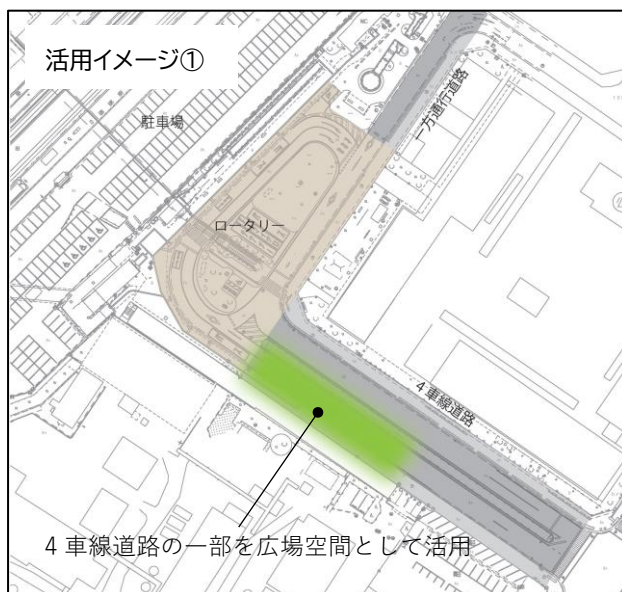
交差点の多い第4種道路については、この表の設計基準交通量に0.8を乗じた値を設計基準交通量とする。

(2) 周辺道路の検討方針

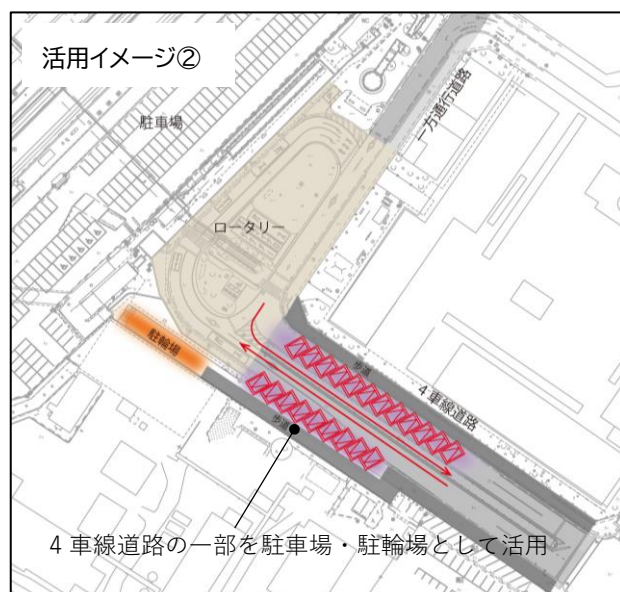
現状や交通量を踏まえ、周辺道路を次のような空間として活用することを検討します。

- 誰もが身近に利用でき、多様な憩いやにぎわいが生まれる広場空間としての活用を検討します。
- ロータリー利用者の利便性向上に向けたロータリー機能の一部としての活用を検討します。
- 駅利用者や東口周辺の施設利用者等の利便性向上に向けた駐車場・駐輪場としての活用を検討します。
- 徒歩や自転車で駅を訪れる人が安全で快適に通行できる歩行空間としての活用を検討します。

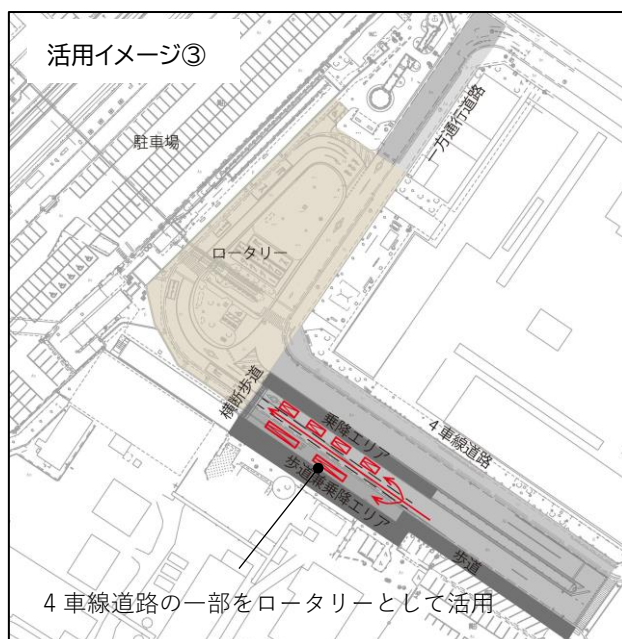
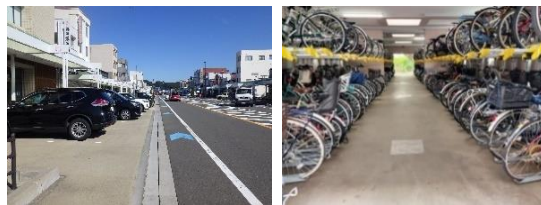
(3) 周辺道路の活用イメージ



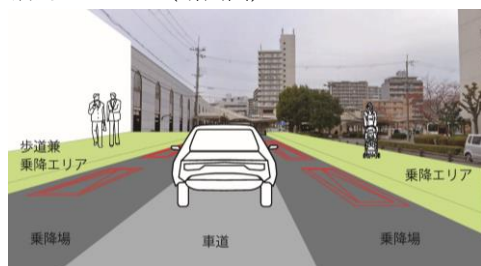
■活用イメージ（写真）



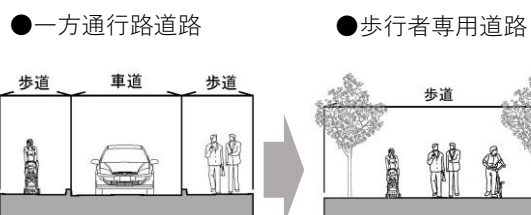
■活用イメージ（写真）



■活用イメージ（断面図）



■活用イメージ（断面図）



導入機能⑤ 東西アクセス機能

東西アクセス機能として、自動車動線については、現況・問題点を整理するとともに、守山駅周辺で進められている道路整備事業と当該事業により期待される効果について整理します。

また、歩行者・自転車動線については、現況・問題点を整理するとともに、東西をつなぐ移動空間の強化を図る方策と東口でのアクセス強化を図る方策について整理します。

A. 自動車動線

(1) 駅周辺の東西道路の現況・問題点

自動車での主な東西のアクセスとしては、駅北側に県道高野守山線、主要地方道守山栗東線、駅南側に市道勝部1号線、県道片岡栗東線の4路線があります。各路線の現況及び問題点は以下のとおりです。

① 県道高野守山線

- ・守山駅北側を通る東西アクセス道路であり、JR 琵琶湖線との交差部分は立体交差(アンダーパス)となっています。
- ・JR 琵琶湖線との交差部分は幅員が狭く、通勤・通学の時間帯(7時から9時)は一方通行となっています。また、高さに制限があり、大型車両の通行が規制されています。

② 主要地方道守山栗東線

- ・①県道高野守山線の北側を通る東西アクセス道路であり、JR 琵琶湖線との交差部分は立体交差(オーバーパス)となっています。
- ・守山市都市計画基本方針(都市計画マスタープラン)において、本市の「広域・地域幹線道路」に位置付けられています。

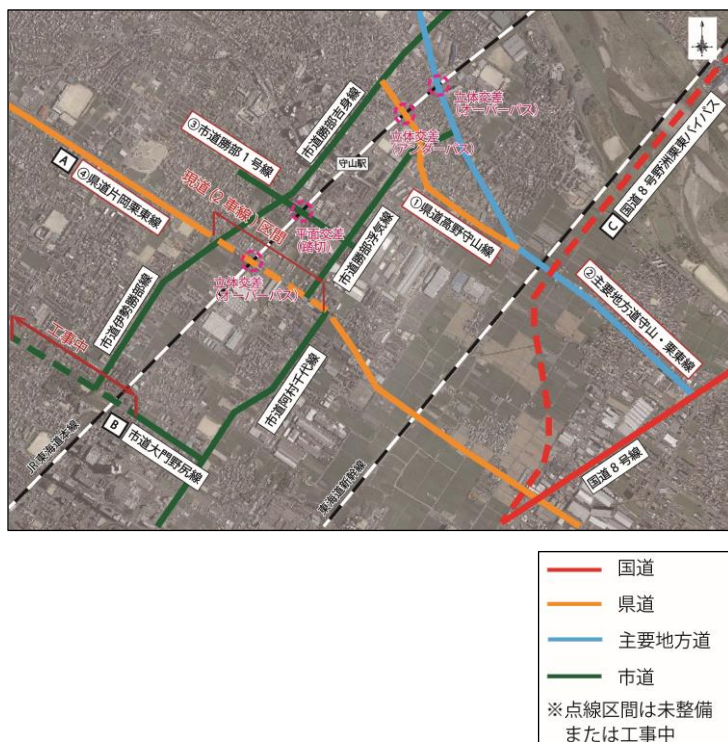
③ 市道勝部1号線

- ・守山駅南側を通る東西アクセス道路であり、JR 琵琶湖線との交差部分は平面交差(踏切)となっています。
- ・通学路に指定されており、自動車や自転車等の車両通行が多い道路であり、通勤・通学の時間帯(7時から9時)の踏切部分については、車両通行止めとなっています。

④ 県道片岡栗東線

- ・③市道勝部1号線の南側を通る東西アクセス道路であり、JR 琵琶湖線との交差部分は立体交差(オーバーパス)となっています。
- ・県内の主要渋滞箇所(本市から栗東市にかけて)に指定されており、朝・夕は慢性的な交通渋滞が発生しています。

■守山駅周辺の道路状況



(2) 駅周辺で進められている道路整備事業と期待される効果

現在、守山駅周辺の道路では、以下の3つの事業が計画または施工中です。

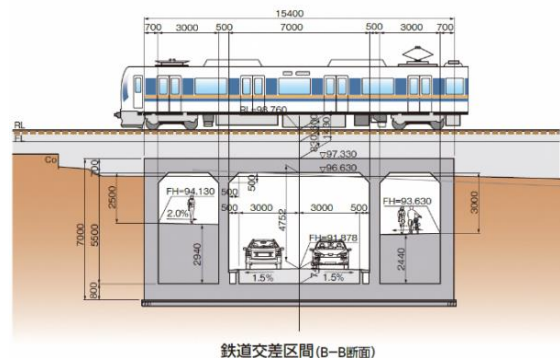
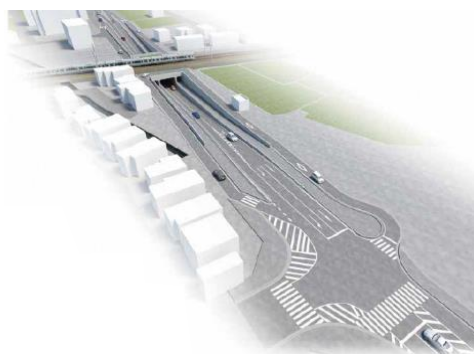
① 県道片岡栗東線の4車線化工事

- ・県道片岡栗東線では、守山市三宅町大津湖南幹線から栗東市高野の国道1号に至る延長3.8kmにわたり、現道(2車線)を4車線化する拡幅工事が進められています。



② 市道大門野尻線立体交差事業

- ・市道大門野尻線は、守山市大門町から栗東市野尻を一直線で結ぶ、延長約2,280mの都市計画道路であり、本市と栗東市の2市で道路整備事業が進められています。
- ・また、JR琵琶湖線との交差部は立体交差化(アンダーパス)の工事が進められています。



鉄道交差区間(B-B断面)

③ 国道8号 野洲栗東バイパス

- ・野洲市から栗東IC間の交通渋滞の緩和等を目的に、国道8号のバイパス整備が進められています。



東西アクセス道路への効果

- これら3つの事業が実施されることにより、東西アクセス道路の通行量が分散され、守山駅周辺における**東西アクセス道路の交通渋滞の緩和**が見込まれます。
- あわせて、南北の交通渋滞の緩和も見込まれ、守山駅周辺全体での**自動車通行の利便性や快適性の向上**が期待できます。

B. 歩行者・自転車動線

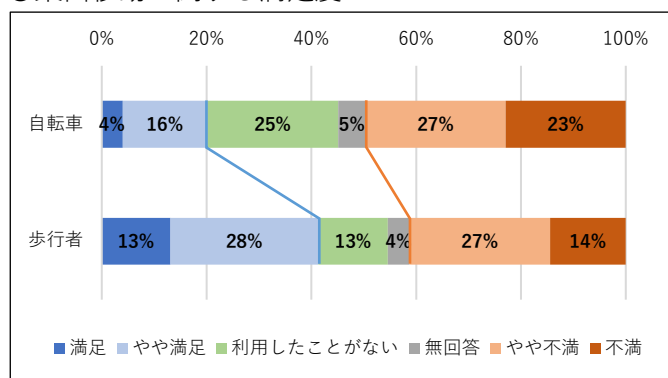
(1) 東西移動の強化

① 東西移動通路の現況・問題点

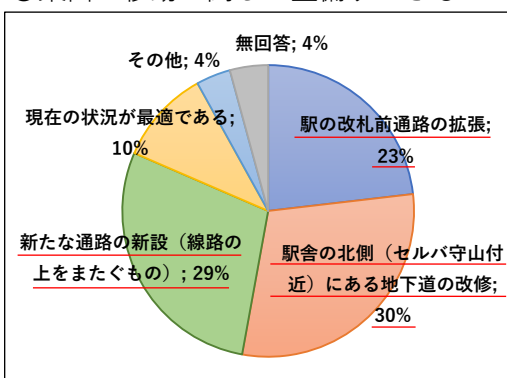
- ・歩行者または自転車による東西移動通路として、改札外通路（階段、エスカレーター、EV）と地下道（階段、スロープ）が整備されています。
- ・改札外通路や地下道は幅が狭く、老朽化も進んでいる状況です。
- ・アンケートやワークショップによる市民や駅利用者等からの意見では、徒歩や自転車での東西移動がしにくいと感じている意見が多く、「駅の改札前通路の拡張」や「駅舎の北側（セルバ守山付近）にある地下道の改修」、「新たな通路の新設（線路の上をまたぐもの）」等、東西移動通路の整備を求める意見が多い状況です。

■ アンケート調査結果

● 東西移動に関する満足度



● 東西の移動に関して整備すべきもの



■ 歩行者・自転車の東西移動通路の状況



■ 地下道



■ 改札外通路



② 東西移動通路の方策

東口の再整備を進めていくにあたっては、守山駅の東西を一体として捉えることによって、東西連携や機能分担による相乗効果により、駅周辺の一体的なぎわい創出が期待できます。そのためには、東西をつなぐ移動空間の強化によって、人が行き来しやすい環境を整えていくことが重要であり、以下の3つの方策について検討します。

方策1 自由通路等の整備

《整備方策》

- ・現在の改札外通路の幅員は約4.2mであり、24時間通行可能です。また、通勤・通学の朝の時間帯は特に混雑しており、西口でバスを待っている生徒が改札前まで列を作っている時もあります。
- ・そこで、自由通路等を整備して移動空間を広く確保することで、東西移動の利便性・快適性の向上を図ることが可能となります。また、拡張や改修と合わせて店舗などの商業空間を一体的につくる場合が多く、他市ではにぎわい創出と合わせて実施されています。

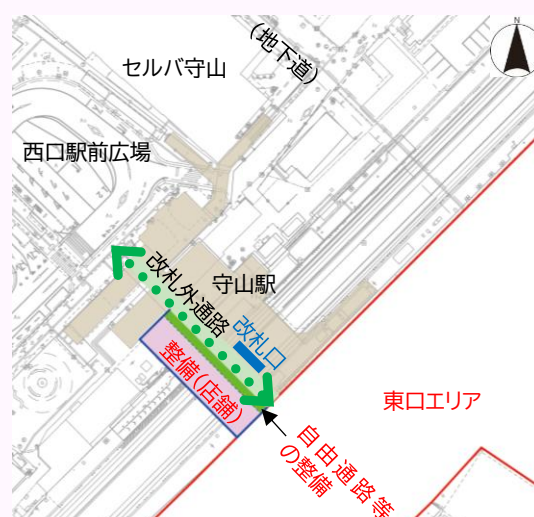
■自由通路等の整備イメージ



《整備内容（案）》

- ・改札外通路は、改札口や駅務室、券売機などがある反対側を拡張します。
- ・改札外通路の拡張にあわせて、内装（床・壁・天井）の美化、店舗設置などを行います。

⇒ 約10m拡張する案とします。



※整備箇所はイメージであり、決定されたものではありません

《幅員（案）》

- ・改札外通路を拡張する場合の幅員は、現在のピーク時間（午前7時40分～50分）の歩行者交通量を踏まえ、約6mとします。

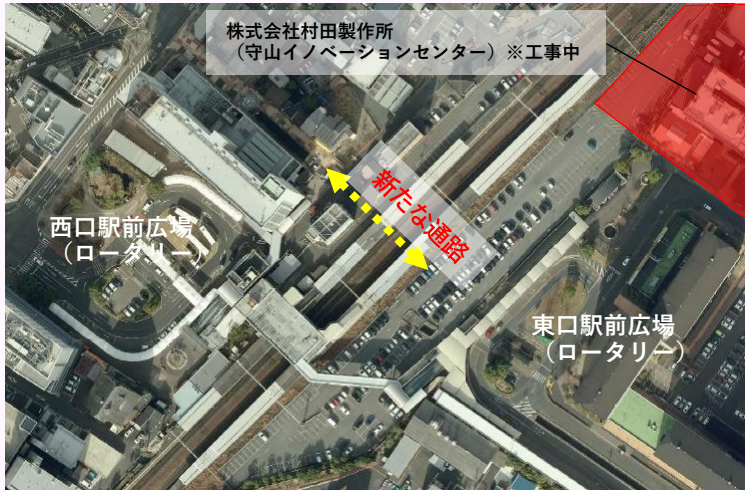
※幅員設定の考え方（詳細）については、「参考資料6」に掲載しています。

方策 2 新たな通路の整備

《整備方策》

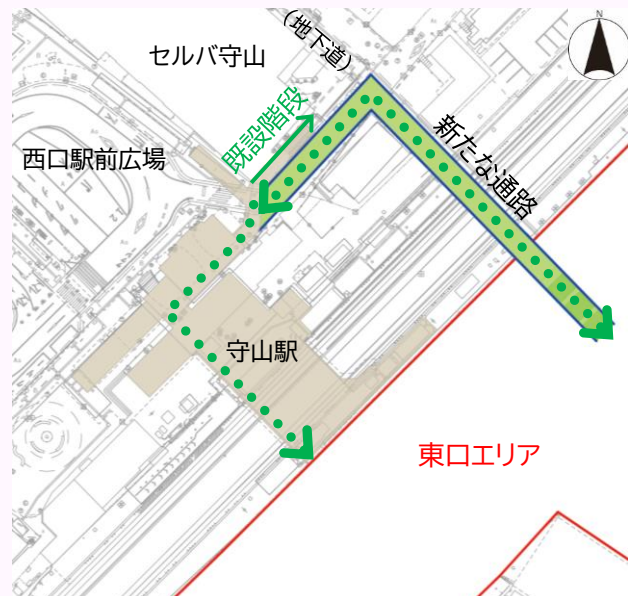
- ・東西移動の利便性・快適性を向上させるためには、既存の改札外通路や地下道に加えて、線路の上空を通る新たな通路の整備が効果的です。
- ・改札外通路とは別に通路をつくることで、東西の回遊性が高まることや、地下道を併用して、歩行者動線と自転車動線の分離を図ることも可能であると考えられます。

■新たな通路の整備イメージ



《整備内容（案）》

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



※整備箇所はイメージであり、決定されたものではありません

《幅員（案）》

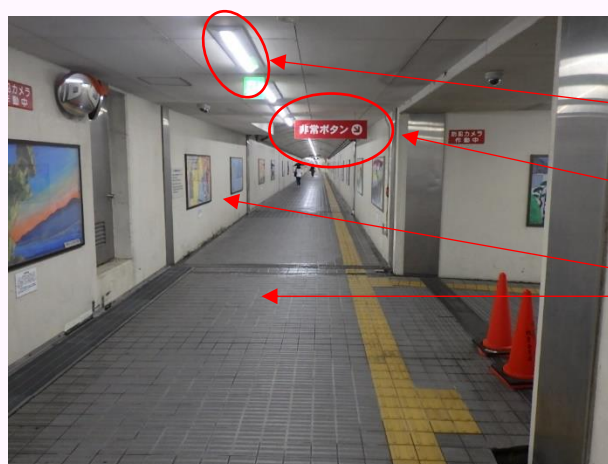
- ・新たな通路を設ける場合の幅員は、現在の地下道を通行するピーク時間（午前7時40分～50分）の歩行者交通量を踏まえるとともに、歩行者2人と車いす利用者2人が相互にすれ違いできる幅員（最小幅員 3.5m）として、約4mとします。

※幅員設定の考え方（詳細）については、「参考資料6」に掲載しています。

方策３ 地下道の改修

《整備方策》

- ・地下道は 1986 年に整備され、供用開始から約 40 年が経過していることから、市民等からの意見聴取（アンケート調査や住民ワークショップ）では、老朽化を心配する意見が多くありました。
- ・しかし、令和 4 年度に実施した調査により、一部ひび割れや吹付材の剥離、目地・遊間部の漏水等が確認されたものの、地下道が利用できなくなるような劣化は見られなかったことから、予防保全型維持管理を実施することで維持補修に係る経費の縮減と地下道の機能維持を図ることを目的として、大型カルバート長寿命化修繕計画を策定しています。
- ・このような状況のなかで、地下道については、一部設備の必要な改修を行うとともに、美化等のリニューアルを行うことで、雰囲気明るくし、利用しやすい移動空間とすることが可能であると考えられます。



照明設備の改修

案内誘導サインの改修

内装改修（床・壁・天井）

《改修内容（案）》

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

■地下道の損傷例 （出典：守山市大型カルバート長寿命化修繕計画）

ひび割れ



吹付け材の剥離

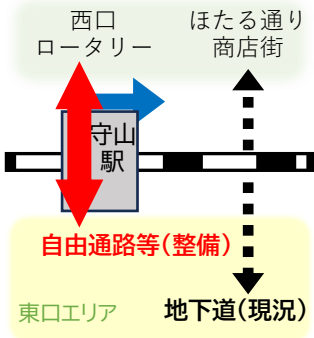
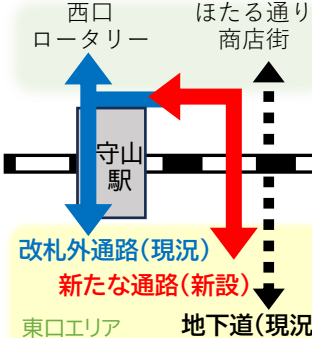
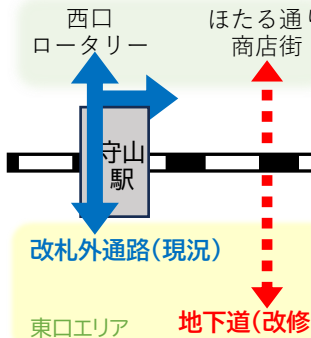


タイル舗装の欠損・うき



③ 整備方策の比較

東西をつなぐ移動空間の強化を図る方策（自由通路等の整備、新たな通路の整備、地下道の改修）の導入効果や課題、概算工事費等について比較を行います。

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

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

(2) 東口エリア内のアクセス強化

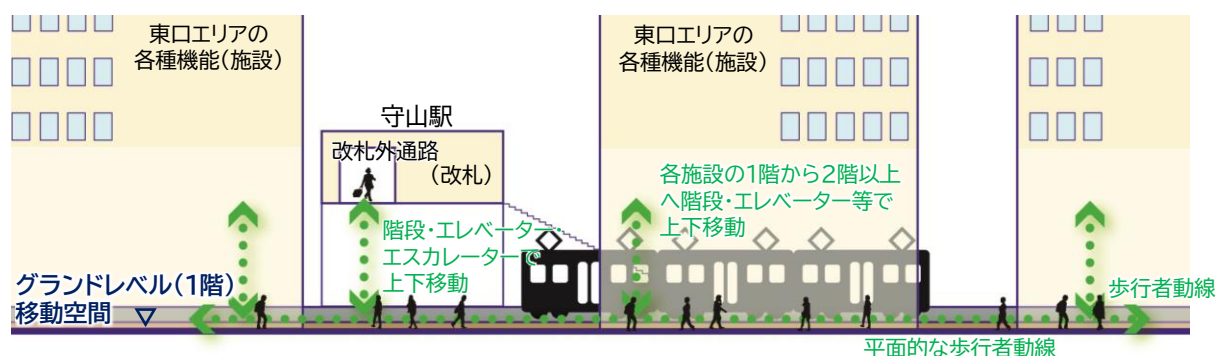
① 整備方策

ビジョン（まちづくりの方向性）で定めた「快適な東西移動とアクセス性が高いまちづくり」の実現に向けて、東口エリアにおいても、各機能（複合商業機能、ワークプレイス機能、広場（憩い・交流）機能、交通結節機能）相互間の移動や駅までのアクセス性の向上が重要となります。特に、複合商業機能やワークプレイス機能の導入にあたっては、土地の高度利用が想定されることから、橋上化されている駅舎からのスムーズな移動など、平面的でなく、立体的な歩行者動線を形成することが有効であると考えられます。

立体的な歩行者動線を確保する方策としては、狭長である東口エリアの有効活用や民間事業者ヒアリングの結果等を踏まえると、鉄道に沿ったペデストリアンデッキの整備が考えられます。

■立体的な歩行者動線イメージ

[グラントレベル（1階）の移動空間のみの場合]



[駅改札レベル（2・3階）の移動空間がある場合]



■鉄道に沿ったペDESTリアンデッキの配置イメージ



* 概ねの整備位置を示すものであり、整備範囲や接続先を示すものではありません。

② ペDESTリアンデッキの整備仕様

<整備内容(案)>

ペDESTリアンデッキは雨天時にも快適に通行できるよう屋根付きとします。

<幅員(案)>

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

※幅員設定の考え方（詳細）については、「参考資料6」に記述しています。

<ペDESTリアンデッキの概算工事費>

ペDESTリアンデッキ整備の概算工事費は、他市事例等を踏まえると、約15～20億円程度を想定します。

(3) 歩行者・自転車動線について(まとめ)

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

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

但し、今後、事業を具体化していく段階において、詳細な工事費や西口周辺における民間の動きなどを踏まえるなか、実施する方策を引き続き検討していく必要があります。

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

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

ただし、人流の分散や利用者が限定的になる可能性もあることから、費用対効果については、改めて確認していく必要があります。

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

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

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の基本方針と配置に当たっての要件（規模・位置等）を以下のとおり設定します。

【基本方針及び配置に当たっての要件】

- 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)	- 敷地面積「1,500 m²程度」を基本とする。 ※民間事業者ヒアリングの結果から、商業施設は延床面積 3,000 m²・2 層程度が適正規模と考えられる。但し、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)	- 敷地面積「5,000 m²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 m²と設定している。 - 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 m²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 m²」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、ワークプレイス機能の要件を考慮し、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。

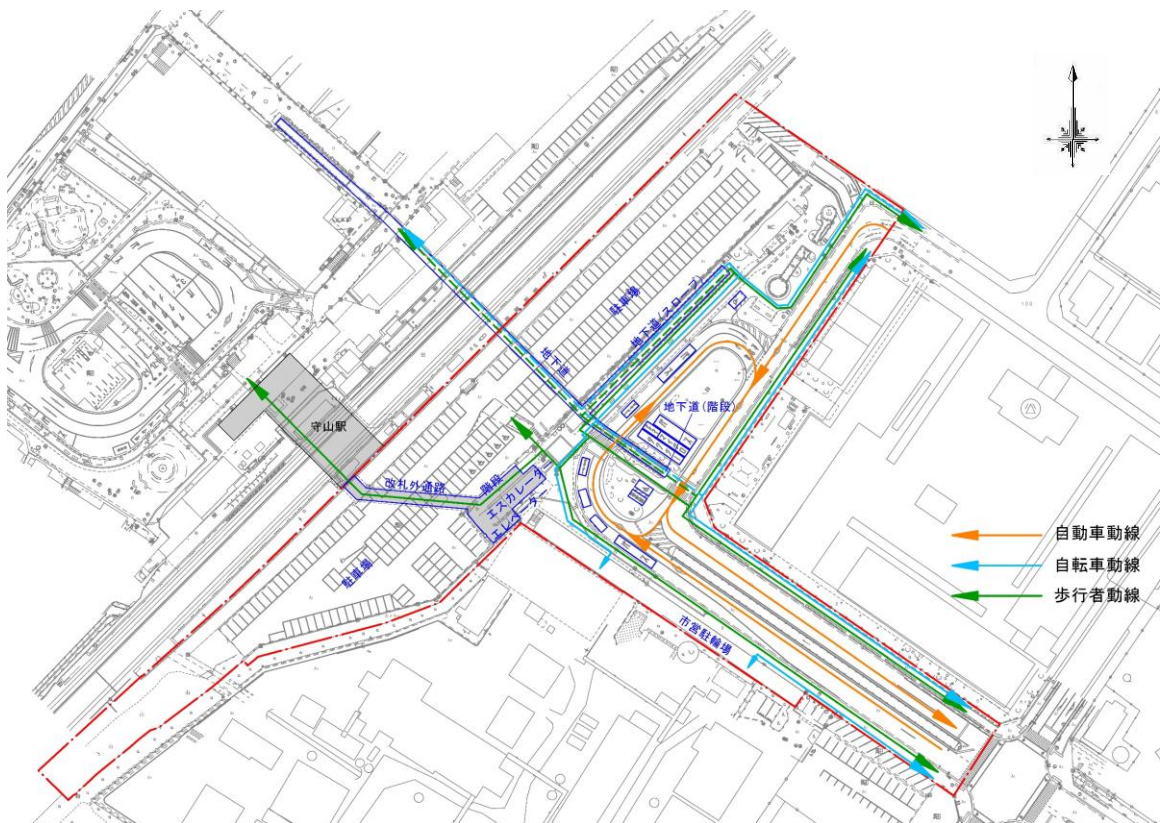
② アクセス動線

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以下のとおり設定します。

【現況】

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ます。

■ アクセス動線の現況



【基本方針】

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

- ・歩行者や自動車、自転車が極力交差しないように、動線の整序を行い、円滑な通行を実現します。
- ・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、歩行者及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します。
- ・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します。

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

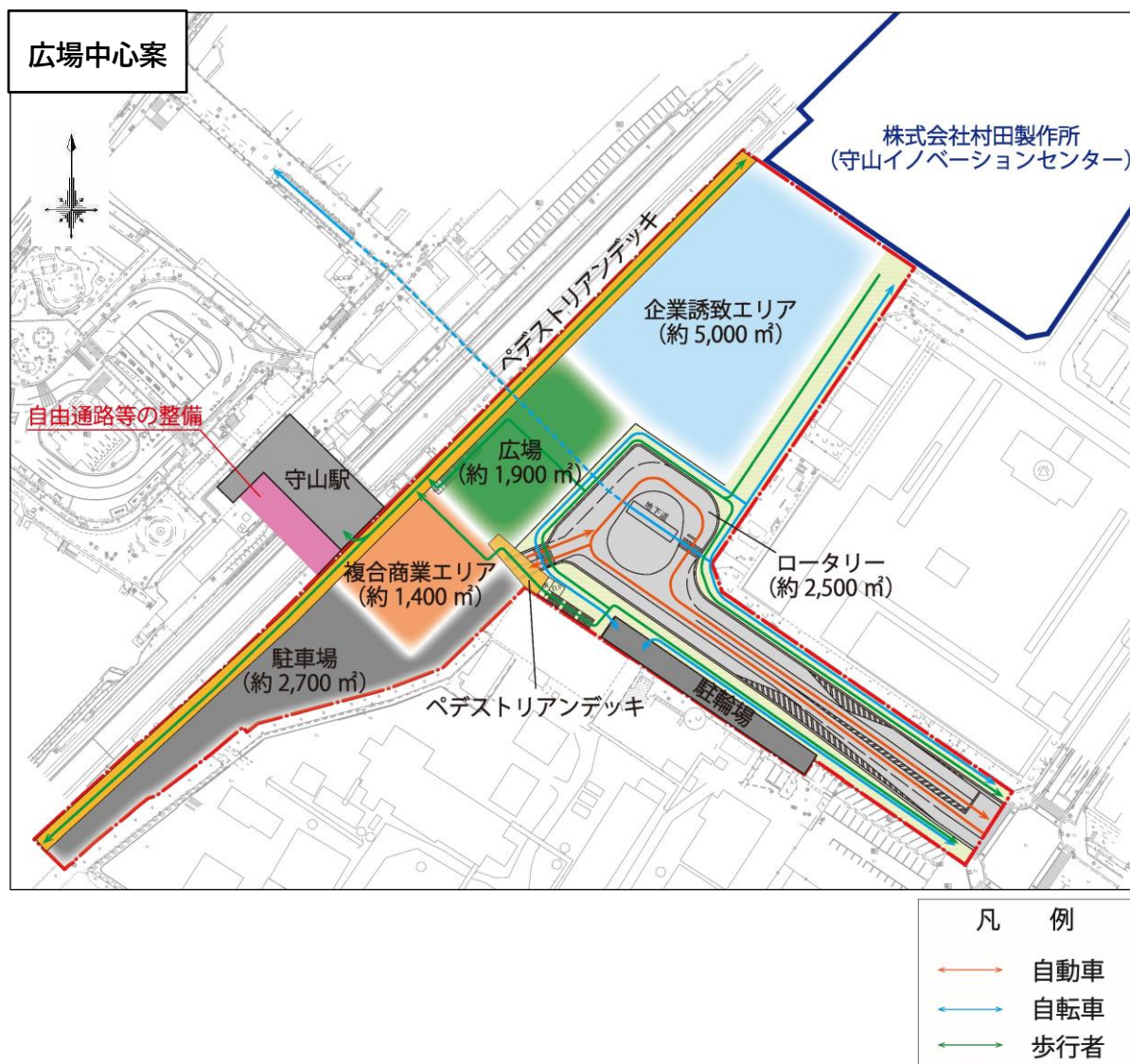
- ・人の動きが活発である駅を起点として、周辺にスムーズに移動できる歩行者動線を確保します。
- ・賑わいや交流の核となる広場機能から、各導入機能への円滑な移動が可能となる回遊性の高い歩行者ネットワークを形成します。

(2) 土地利用ゾーニング・アクセス動線(案)

土地利用ゾーニング及びアクセス動線の基本方針を踏まえ、土地利用ゾーニング・アクセス動線(案)を3案検討し、それぞれの特徴について比較検討を行い、最も優位性の高いゾーニング案を選定します。

[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。

■土地利用ゾーニング案



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。

■土地利用ゾーニング案



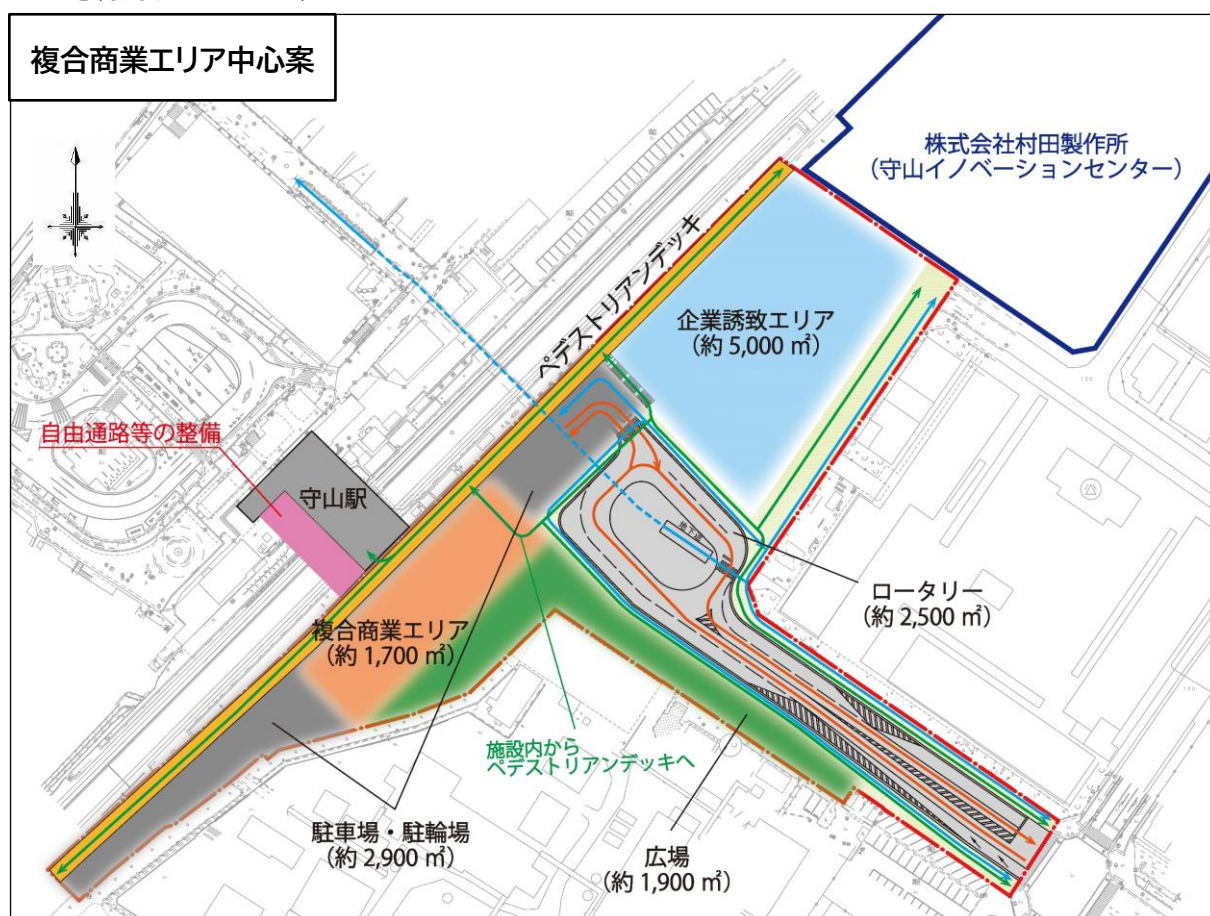
第3案 複合商業エリア中心案

特徴

- 複合商業機能（複合商業エリア）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。
- 駐車場の入口部分は、歩行者がベデスト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。

■土地利用ゾーニング案

複合商業エリア中心案



凡 例

- 自動車
- 自転車
- 歩行者

■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、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、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。

			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	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し難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及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			○		△		△	

⇒ **第1案を最も優位性が高い案と考えます**

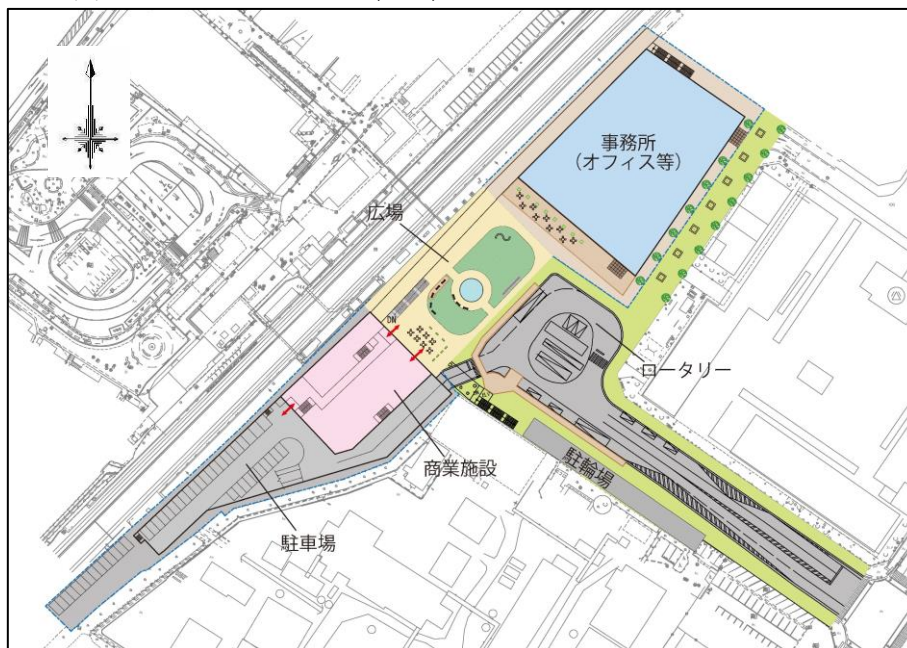
3-4 整備イメージ(例)

再整備による将来イメージを視覚的に分かりやすく示すため、土地利用ゾーニング・アクセス動線を基に作成した整備イメージ（イメージ図及びイメージパース）の一例を以下とおりに示します。

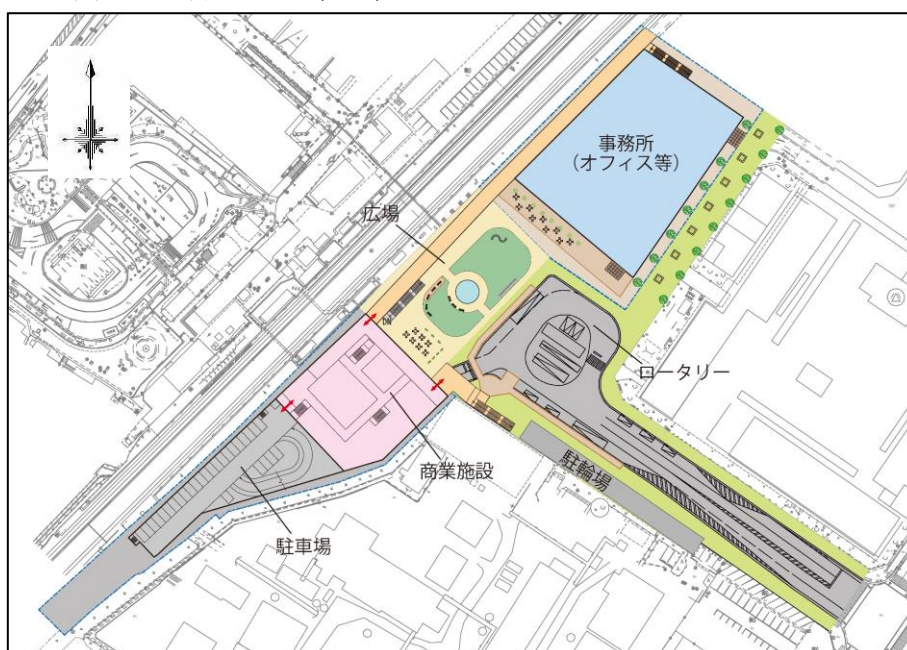
なお、整備イメージについては、最も優位性が高いと考えられる「第1案 広場中心案」を基に作成しています。

また、本整備イメージは、1つの例であり、この内容で決定したものではありません。整備内容の詳細については、今後、市民や専門家、地権者、事業者の皆様と協議・検討を行います。

■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

※本整備イメージは、1つの例であり、この内容で決定したものではありません。

整備内容の詳細については、今後、市民や専門家、地権者、事業者の皆様と協議・検討を行います。

◀ 鳥瞰図 ▶



《複合商業機能周辺》



《ワークプレイス機能周辺》



《広場機能周辺》



《交通結節機能機能（ロータリー）周辺》



《交通結節機能（周辺道路）周辺①》



《交通結節機能（周辺道路）周辺②》



《東西アクセス機能周辺》



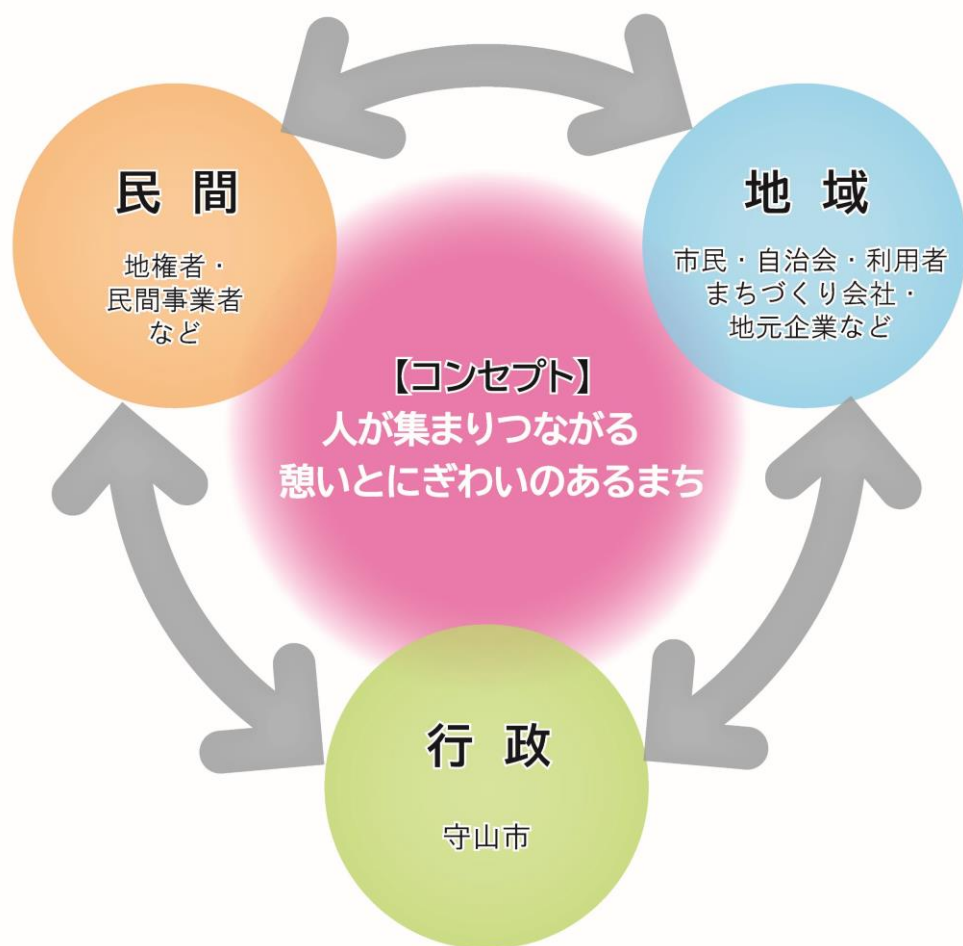
4-1 実現に向けた事業推進体制

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、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、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。

■実現に向けた事業推進体制（イメージ）



■主体ごとに期待される役割や関わりが期待される主な導入機能

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。 ○事業内容や進捗状況等について、広く情報共有を行う。	【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、ペデスト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。 ○まちづくりに積極的に参画し、地域の一員として、地域活性化に貢献する。	【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、ペデスト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、積極的に東口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）

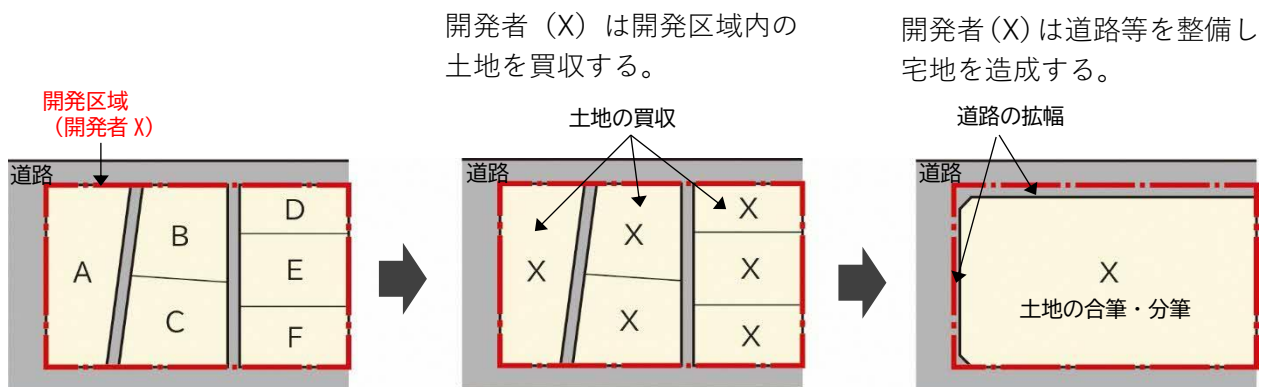
4-2 整備手法の検討

東口の再整備にあたっては、土地の権利関係の整理や既存の各種物件の移転・移設・撤去、公共施設（広場、ロータリー、駐輪場、周辺道路等）の整備、建物（複合商業機能、ワークプレイス機能、駐車場）の整備等が必要であり、これらを行う有効な整備手法としては、主に以下の3つ（A～C）が考えられます。

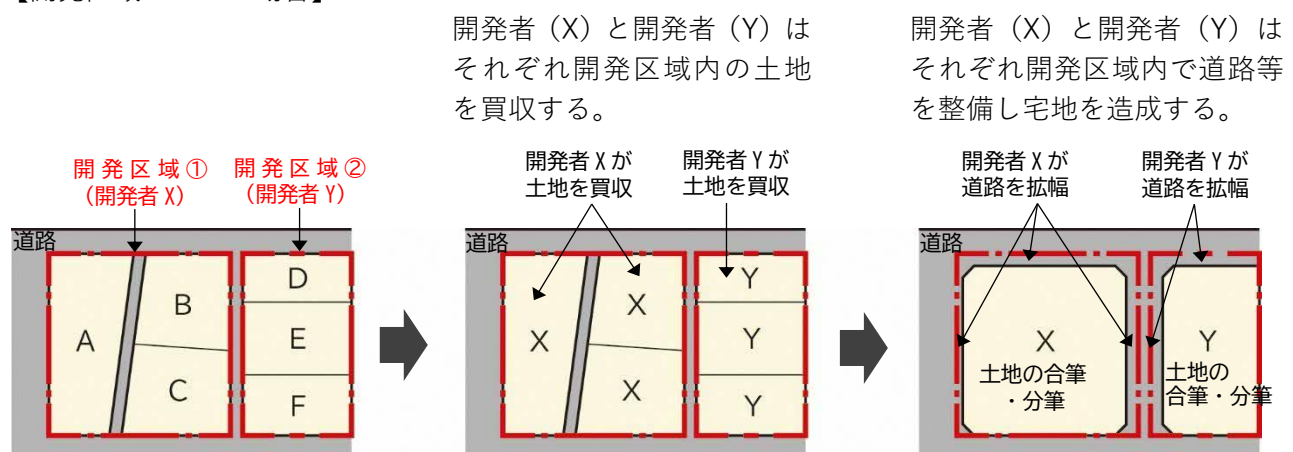
A：開発行為（都市計画法第4条第12項）

- 概要** ・建築物の建築や特定工作物の建設のために土地の区画形質の変更（道路・公園・水路等の新設、廃止又は付替による区画の変更、または切土・盛土等による土地の形質の変更）を行うもの。
- 仕組み** ・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。
- 性質** ≪土地≫
・開発者が開発区域内の土地を買収・所有する。
※東口エリアを複数の開発区域に分割し、区域ごとに開発することも考えられる。
≪建物≫
・開発行為とは別に建物を整備する。

【開発区域が1つの場合】

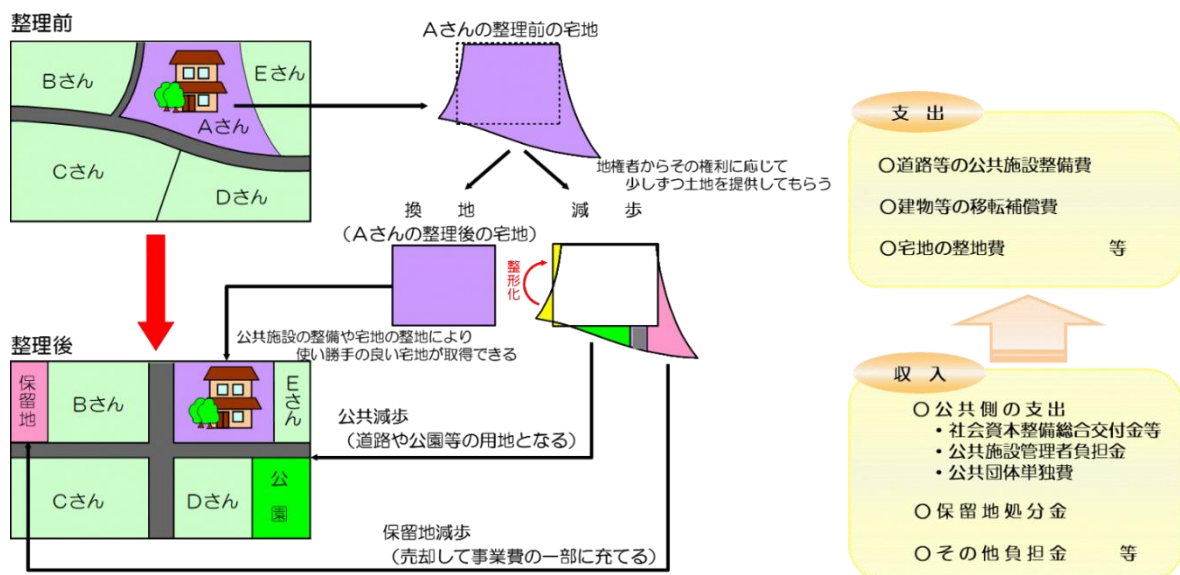


【開発区域が2つの場合】



B：土地区画整理事業（土地区画整理法第2条第1項）

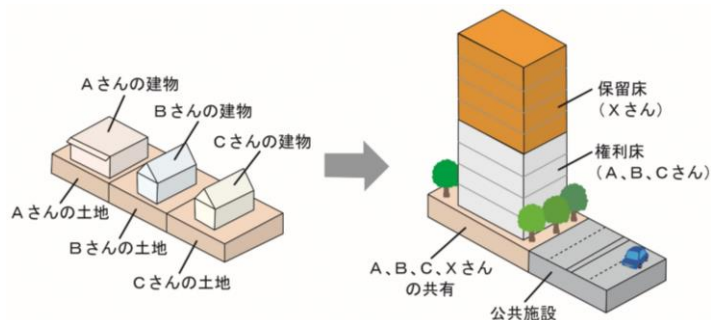
- 概要**
- ・土地区画整理事業は、都市計画区域内において、道路・公園・水路等の公共施設を整備・改善するとともに、宅地の区画を整え、宅地の利用増進を図る事業である。
 - ・一般の公共事業のような用地買収方式によらず、「換地手法」により宅地の区画の整理と公共用地を創出することが特徴であり、公共用地の創出は「減歩」により行われる。
- 仕組み**
- ・地権者の土地は、土地の形状を整え、道路に面するように再配置（換地）される。
 - ・地権者からその権利に応じて土地の一部を提供してもらい（減歩）、この土地を道路・公園等の公共用地が増える分に充てるほか、その一部（保留地）を売却して事業資金の一部に充てる。
- 性質**
- 《土地》
- ・事業後の土地（換地）に、元の土地にあった権利（所有権、地上権、賃借権等）がそのまま移る。
- 《建物》
- ・土地区画整理事業とは別に建物を整備する。



- 施行者**
- 個人施行者
(土地所有者若しくは借地権者、またはその同意を得た者（同意施行者）が1人または数人で施行)
 - 土地区画整理組合
(土地所有者又は借地権者が7人以上で設立する組合が施行)
 - 区画整理会社
(土地所有者又は借地権者を株主とする株式会社で一定の要件を満たすものが施行)
 - 地方公共団体
 - 国土交通大臣
 - 独立行政法人都市再生機構
 - 地方住宅供給公社

C：市街地再開発事業（都市再開発法第2条第1項）

- 概要** ・市街地の土地の合理的かつ健全な高度利用と都市機能の更新を図るため、建築物及び建築敷地の整備並びに公共施設の整備を行うもの。
- 仕組み** ・敷地等を共同化し高度利用することにより、公共施設用地を生み出す。
 ・従前権利者の権利は、等価で新しい再開発ビルの床に置き換えられる。（権利床）
 ・高度利用によって新たに生み出された床（保留床）を処分して事業費に充てる。
- 性質** ≪土地≫
 ・事業後の土地は、原則として建物所有者の共有地となる。
 ≪建物≫
 ・市街地再開発事業の中で建物を整備する。



■事業の種類

	第一種市街地再開発事業	第二種市街地再開発事業
方式	権利変換方式	管理処分方式（用地買収方式）
概要	工事着工前に、事業地区内すべての土地・建物について現在資産（評価）を再開発ビルの床に一度に変換する	一旦施行者が土地・建物を買収し、買収した区域から順次工事に着手する
施行者	● 個人施行者 （土地所有者若しくは借地権者、またはその同意を得た者（同意施行者）が1人または数人で施行） ● 市街地再開発組合 （土地所有者又は借地権者が5人以上で設立する組合が施行） ● 再開発会社 （土地所有者又は借地権者が総株主の議決権の過半数を有する等の一定の要件を満たす株式会社が施行） ● 地方公共団体 ● 独立行政法人都市再生機構 ● 地方住宅供給公社	● 再開発会社 ● 地方公共団体 ● 独立行政法人都市再生機構 ● 地方住宅供給公社
施行区域要件	・ 高度利用地区、特定地区計画区域等内 ・ 地区内の耐火建築物の割合が1/3以下 ・ 十分な公共施設がないこと、土地が細分化されていること等、土地の利用状況が不健全 ・ 土地の高度利用を図ることが都市機能の更新に貢献	第一種市街地再開発事業要件に加えて、次のいずれかに該当する0.5ha以上の地区 ・ 安全上、防災上支障がある建築物が7/10以上 ・ 重要な公共施設の緊急整備が必要

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、本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。

		A：開発行為	B：土地区画整理事業	C：市街地再開発事業
目的		・建築物の建築または特定工作物の建設のために土地の区画形質の変更を図る事業	・道路や公園等の公共施設を面的に整備・改善するとともに、宅地の区画を整え、宅地の利用増進を図る事業	・市街地の土地の高度利用と都市機能の更新を図るため、建築物及び建築敷地の整備、公共施設の整備を行う事業
仕組み		- 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。	- 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。	- 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。
性質	土地	開発者が土地を買収・所有する。 ※ただし、開発行為後に土地を売却・賃貸等することも考えられる。	事業後の土地（換地）に、元の土地にあった権利（所有権、地上権、賃借権等）がそのまま移る。 ※ただし、権利者の意向によっては、換地後に土地を売却・賃貸等することも考えられる。	事業後の土地は、原則として建物所有者の共有地となる。
	建物	開発行為とは別に建物を整備する。	土地区画整理事業とは別に建物を整備する。	市街地再開発事業の中で建物を整備する。
施行者		- 守山市 - 地権者 - 民間事業者	- 守山市（個人施行、組合施行、区画整理会社施行、地方公共団体施行） - 地権者（個人施行、組合施行、区画整理会社施行） - 民間事業者（個人施行、組合施行、区画整理会社施行、都市再生機構施行）	- 守山市（組合施行、再開発会社施行、地方公共団体施行） - 地権者（個人施行、組合施行、再開発会社施行） - 民間事業者（個人施行、組合施行、再開発会社施行、都市再生機構施行）

	A：開発行為	B：土地区画整理事業	C：市街地再開発事業
事業期間	約 5 年 (土地買収から工事完了まで)	約 4～5 年 (計画・設計から工事完了まで) ※都市計画決定の手続きを要する場合は約 5～6 年	約 6 年 (都市計画手続き等から工事完了まで)
	土地の買収に時間がかかる可能性はあるが、買収後は地権者が単独となるため、迅速な事業実施が可能となる。	- 個人施行及び区画整理会社施行の場合は、都市計画決定が不要であり、迅速な事業実施が可能である。 ※ただし、区画整理会社施行の場合は、事業計画・換地計画の縦覧手続きが必要となる。 - 地方公共団体施行の場合、都市計画決定や審議会の開催、事業計画・換地計画の縦覧等が必要であり、個人施行よりも事業期間は長くなる。	事業の施行に都市計画決定が必要であり、他の整備手法に比べると、その手続き期間分だけ時間がかかる。
特徴	開発区域ごとの開発者が単独となるため、早急な意思決定が可能となる等、スムーズな事業推進を図ることができる。	- 土地については、全体で計画的なまちづくりを推進することが可能である。 - 施行者に応じて、多様な方法が検討できる。	- 土地及び建物について、全体で計画的なまちづくりを推進することが可能である。 - 施行者に応じて、多様な方法が検討できる。
	- あくまで土地の整備を行う手法であるため、建物を整備する事業者を別途確保する必要がある。 - 開発区域ごとで開発者が異なる場合、統一感のあるエリア形成が図られない可能性がある。	- 土地の位置・形状等の変更や減歩が生じるため、地権者の理解が必要となる。 - あくまで土地の整備を行う手法であるため、建物を整備する事業者を別途確保する必要がある。 - 事業計画の内容によっては、市から補助金を支出する必要があり、一定の公費負担が必要となる。	- 土地や建物を共同で所有することになるため、事業参画者の理解が必要となる。 - 他の整備手法に比べると、合意形成が必要となる手続きが多く、時間が必要となる。 - 建物の共用部分に対する補助制度を活用する場合、市から補助金を支出する必要があり、一定の公費負担が必要となる。

4-3 概算事業費

土地利用ゾーニング・アクセス動線（案）の3つの案のうち、最も優位性が高いと考える「第1案 広場中心案」の整備イメージ（例）を基に、概算事業費及び本市の概算負担額を試算します。

なお、本市の概算負担額については、行政での整備が期待される主な導入機能に関して、国の補助金（都市構造再編集集中支援事業等）や起債、一般財源を整理しています。

■概算事業費

導入機能		金額	備考
① 複合商業機能 （複合商業エリア）		約 100 億円	類似した他市事例を基に算定 * 駐車場（④交通結節機能）を含む
② ワークプレイス機能 （企業誘致エリア）		約 140 億円	類似した他市事例を基に算定
③ 広場（憩い・交流）機能		約 1 億円	国土交通省土木工事標準積算基準書（一般財団法人 建設物価調査会）等を基に算定
④ 交通結節機能	ロータリー	約 7 億円	類似した他市事例を基に算定 * 既存のロータリー・広場の解体費を含む
	駐輪場	約 3 億円	建築工事の標準施工単価（出典：建築コスト情報（一般財団法人 建設物価調査会））等を基に算定 * 既存の駐輪場の解体費を含む
	周辺道路	約 5 億円	国土交通省土木工事標準積算基準書（一般財団法人 建設物価調査会）等を基に算定 * 既存の道路の解体費を含む
⑤ 東西アクセス機能	自由通路等の整備	約 25 億円	類似した他市事例を基に算定 * 「3-2 導入機能の検討」（P44）にて整理した概算工事費（約 20～25 億円）の最大値を採用
	地下道改修・撤去	約 4 億円	類似した他市事例を基に算定 * 「3-2 導入機能の検討」（P44）にて整理した概算工事費（約 2～3 億円）の最大値を採用するとともに、一部の撤去費を追加
	ペDESTリアンデッキの整備	約 20 億円	類似した他市事例を基に算定 * 「3-2 導入機能の検討」（P46）にて整理した概算工事費（約 15～20 億円）の最大値を採用
合計		約 305 億円	

- ・ 今後の物価変動により、事業費が変更となる可能性があります。
- ・ 整備内容（規模等）の詳細な検討により、事業費が変更となる可能性があります。
- ・ 特に、複合商業機能やワークプレイス機能については、民間事業者の取組状況により、大幅に変動する可能性があります。
- ・ 施工工程により、ロータリー等の仮設費が変更となる可能性があります。

[上記以外に想定される項目]

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（A：開発行為の場合） 等

■市概算負担額

導入機能		概算事業費	国費	市費	
				起債	一般財源
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
	地下道の改修・撤去	約 4 億円	約 2 億円	約 1.8 億円	約 0.2 億円
	ペDEST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 65 億円	約 22.5 億円	約 35 億円	約 7.5 億円

・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。

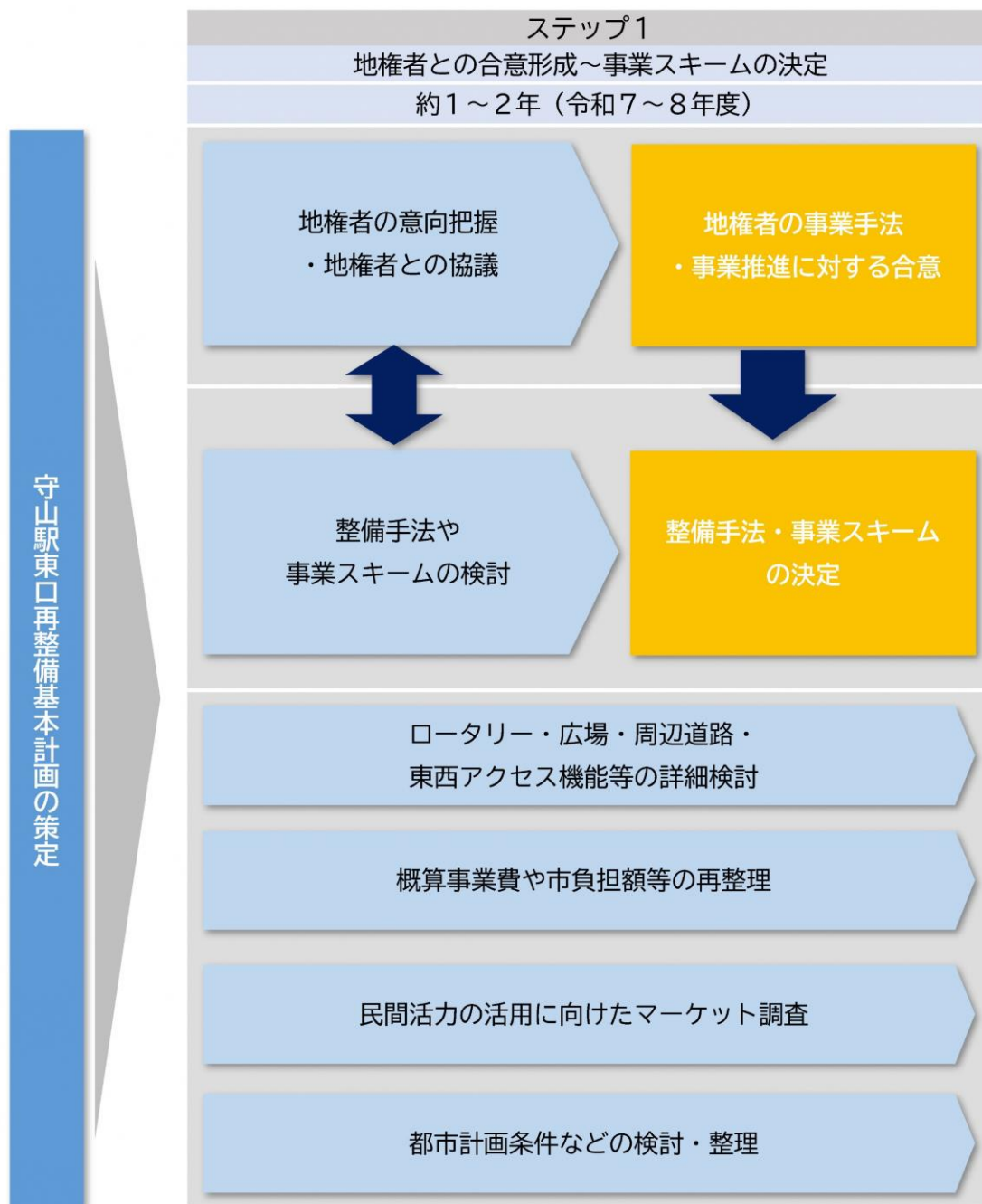
4-4 今後のスケジュール

基本計画の策定後の取り組みや流れについて整理します。

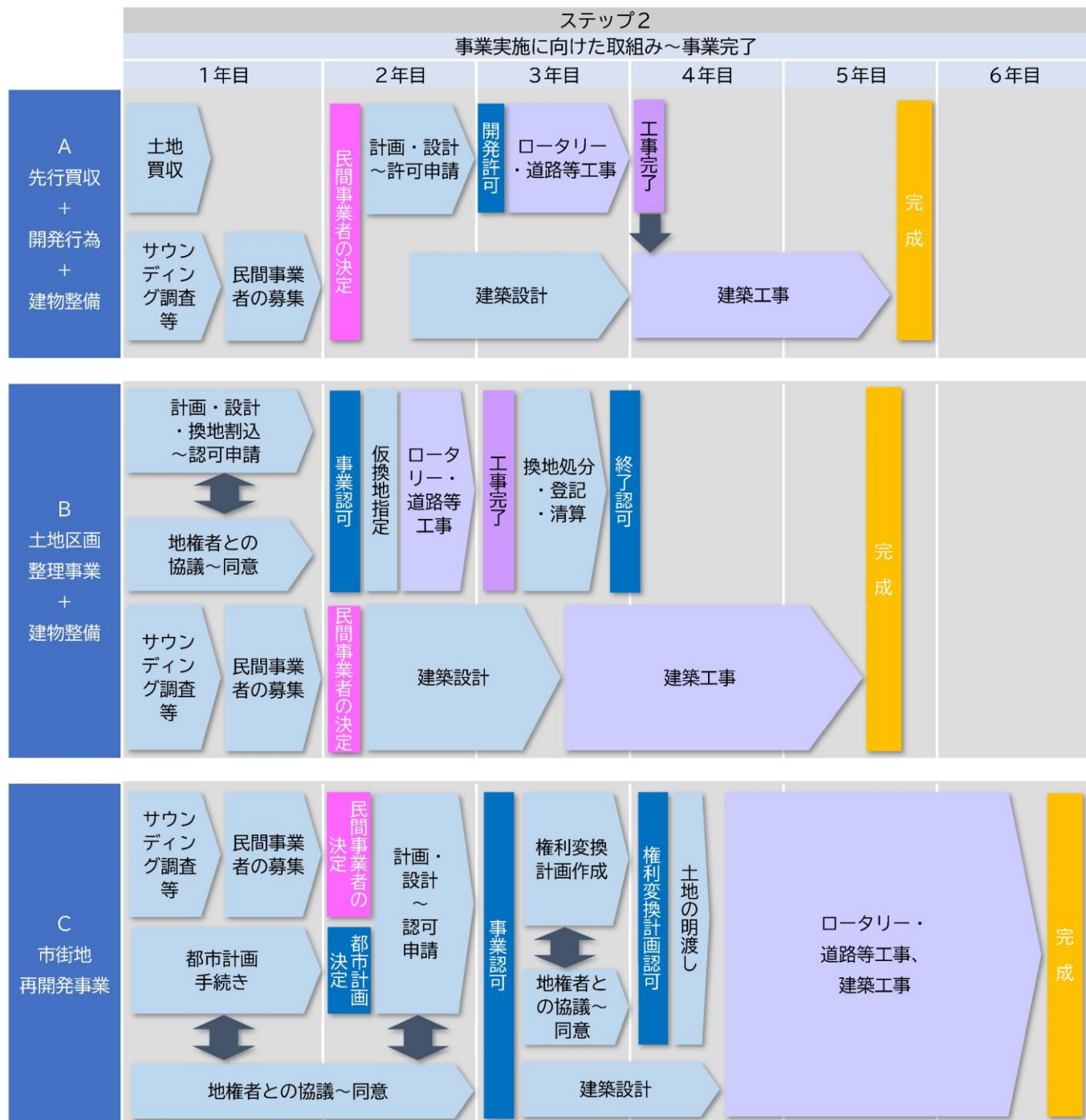
まずは、【ステップ1】として、地権者の事業推進に対する合意を得て、整備手法・事業スキームを決定します。併せて、ロータリーや広場等の詳細な検討を行っていきます。

その後、【ステップ2】として、確定した整備手法・事業スキームに基づき、事業を実施します。

■整備スケジュール案



※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。



4-5 今後の取り組みについて

基本計画の実現に向けて、今後取り組んでいく必要がある主な項目について整理します。

課題①：地権者の合意形成と整備手法・事業スキームの決定

- ・実現に向けて、地権者の事業推進に対する合意を得る必要があります。
- ・そのために、まずは地権者の意向を把握しながら、意向を踏まえた整備手法や事業スキームの検討を行い、地権者と協議を重ねるなかで、地権者の合意が得られる整備手法・事業スキームをまとめていく必要があります。

課題②：詳細な整備計画の検討

- ・基本計画では、現時点における情報に基づき、導入機能や土地利用ゾーニング・アクセス動線等の整理を行いました。今後のより詳細な調査や市民や関係団体、専門家からの意見、市を取り巻く環境の変化等を踏まえ、具体的な計画の検討を進める必要があります。

▶ 広場

整備後の利活用を見据え、計画検討の段階から市民や関係団体の意見を幅広く取り入れるとともに、検討に当たっては、建築やランドスケープ、環境、歩行者動線、コミュニティなどの適切な専門家によるアドバイスや他の地方自治体の事例等を参考とし、具体的な計画の検討を進めます。

▶ ロータリー

接続する市道勝部浮気線（都賀山通り）の渋滞状況や駅周辺で進められている道路整備事業（県道片岡栗東線の4車線化工事等）による交通量の変化、東口再整備で新たに整備する施設に起因した交通量の増加等の調査・分析を行うとともに、実際の利用者である市民や地域住民、交通事業者等の意見を踏まえる中で、算出した想定面積にとらわれることなく、総合的な視点から最適な規模（面積）の検討を行います。合わせて、駐車場出入口などを含めた形状についても、交通シミュレーション等を行い、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の検討を進めます。また、ハード面だけでなく、自家用車からの利用転換を促し、流入する交通量の総数を減少させるなど、ソフト面の取組も検討する必要があります。

▶ 周辺道路（一方通行道路・4車線道路）

現状の交通量や利用実態だけでなく、東口再整備で新たに整備する施設により増加する交通量や実際の利用者である市民や地域住民、交通事業者等の意見、周辺への影響（既存店舗の運営や地域住民の利便性等）を踏まえるなか、適切な周辺道路のあり方（形態・幅員構成等）の検討を進めます。

▶ 地下道

地域住民や駅利用者などをはじめ、多くの方が利用している施設であることから、利便性や安全性の確保に向けて、出入口の移設やスロープの傾斜角度の見直し等、具体的な改修内容についての検討を進めます。また、雰囲気明るく、利用しやすい移動空間の形成に向けて、内部のデザインや装飾等についても併せて検討を進めます。

▶ ペDESTロリアンデッキ

人流の分散や利用者が限定的になる可能性もあることから、利用者予測や費用対効果などを改めて確認するとともに、民間開発と連動させることにより、整備に当たっての費用負担を民間事業者と分担するなど、民間活力を活用した官民連携の取り組みを検討します。

加えて、守山駅東口が目指すまちの将来像の実現に向けて、全ての導入機能の効果を効率的に発揮させる必要があることから、複合商業エリアや企業誘致エリアの建物を含め、バランスの取れた土地利用ゾーニングを継続的に検討するとともに、一体感のある良好な空間・景観形成を図る必要があります。

課題③：事業費の精査や官民の役割分担の検討

- ・各導入機能については詳細な検討を進めていくなかで、事業費についても精査を行う必要があります。
- ・整備にかかる主体や費用負担が官民にまたがる部分については、本市と民間事業者等でしっかりと協議を行っていく必要があります。

課題④：民間活力導入に向けた検討

- ・民間活力の活用に向けたマーケット調査等により、複合商業機能やワークプレイス機能についての導入可能性を把握し、実現の見通しを立てる必要があります。

課題⑤：都市計画条件の検討

- ・土地利用ゾーニング等の実施に向けては、それぞれのエリアにおける用途地域や容積率、建蔽率等のあり方を検討し、都市計画決定（もしくは、変更）を行う必要があります。
- ・また、建築物等の用途や形態・意匠等に関する規制・誘導方策を行う場合には、地区計画制度等を活用することも検討します。

課題⑥：管理運営体制の検討

- ・公共施設や建築物等の施設の運営・維持管理には、『行政』と『民間』、『地域』の3者が連携しながら取り組んでいく必要があります。
- ・そのため、『行政』と『民間』、『地域』の3者による東口の憩いと賑わいの創出につながるまちづくり活動（エリアマネジメント活動）の推進に向けた取り組みを検討します。

参考資料

参考資料1 守山駅東口再整備基本計画策定委員会 名簿

(1) 委員

	区 分	所 属	役 職	氏 名	備考
1	学識経験者	立命館大学 理工学部 環境都市工学科	教授	塩見 康博	
2		立命館大学 理工学部 建築都市デザイン学科	准教授	阿部 俊彦	
3	専門家	公益社団法人日本交通計画協会	技師長	萩原 岳	
4	公共交通 事業者	西日本旅客鉄道株式会社 近畿統括本部 経営企画部	担当課長	藤岡 慶祐	第1回～ 第4回
				山根 聡	第5回～ 第7回
5		近江鉄道株式会社 自動車部	部長	北村 真治	
6		近江タクシー株式会社	取締役 業務部長	辰野 晃三	
7		守山タクシー株式会社	代表取締役	三品 知寛	
8	商業関係者	守山商工会議所	会頭	大崎 裕士	
9	まちづくり 関係者	株式会社みらいもりやま21	ゼネラル マネージャー	石上 僚	第1回～ 第3回
			取締役	堀井 美津江	第4回～ 第7回
10	市民代表	自治連合会	会長	石原 和成	第1回～ 第3回
				石田 俊治	第4回～ 第7回
11		吉身学区	学区長	中川 郁男	
12	関係 行政機関	滋賀県 土木交通部	技監	黒澤 伸行	第1回～ 第3回
				北村 智顕	第4回～ 第7回
13		滋賀県守山警察署	交通課長	永井 信之	

(2) オブザーバー

	区分	所属	役職	氏 名	備考
1	近隣事業者	日本貨物鉄道株式会社 事業開発本部 関西事業開発支店	支店長	丹羽 聡介	
2		東レ・ファインケミカル株式会社 守山工場	総務課長	筈井 悟	

参考資料2 守山駅東口再整備基本計画策定委員会の開催状況

(1) 第1回

開催日時	令和5年8月4日（金）14：00～15：30
開催場所	守山市役所 2階 防災会議室
協議項目	○守山駅東口再整備基本構想について ○守山駅東口再整備基本計画の策定に向けた全体スケジュール ○市民等からの意見聴取の実施概要について

主な意見	市の考え方
最近の全国的な駅前広場のあり方を踏まえると、憩いの広場を様々な施設に囲まれる形で配置するとともに、人が歩いて憩える場所にすることが重要である。	現状の東口広場は、駅に行くまでの通過する場所のような状況になっているため、人々が滞留できる空間としていくことが必要である。西口広場と連携することで、更なる相乗効果を発揮していきたい。
人が歩いて楽しめるウォークブルの観点から、何を目的として、公共空間（オープンスペース）を提供するのが重要である。公共空間と建物を切り分けるのではなく、オープンカフェのような、人の動きが見える空間を形成してほしい。	株式会社村田製作所（守山イノベーションセンター）においても、1階に地域の方々が利用できる施設を導入することが検討されている。これら施設と連動する広場の整備や活用方法について、今後議論していきたい。
東西をつなぐペデストリアンデッキの設置が検討されている位置には、過去に駅舎やメインストリートが立地していた。現在も、ホタル通り商店街が立地していたり、マルシェ等のイベントが開催されるなど、賑わいが創出されている。この場所が「守山の顔」であったことを、コンセプトに含めて欲しい。	コンセプトの検討に当たっては、委員の皆様としっかりと議論した上で、方針を決めていきたい
最近の流れとしては、「駅前広場」単体での考え方ではなく、「駅まち空間」という捉え方を推奨している。西口も含めた駅全体の将来像を考える中で、東口の検討を進めてほしい。	「駅前広場」単体ではなく、駅全体をイメージする中で、東口に必要な機能を考えるとともに、西口と東口の連携を意識していきたい。

(2) 第2回

開催日時	令和5年12月15日
開催場所	守山市役所 2階 防災会議室
協議項目	○守山駅東口再整備基本計画策定委員会の進め方について ○市民等からの意見聴取の実施結果について ○守山駅東口周辺の現況及び課題の整理について ○守山駅東口再整備における目指すべき将来像及び基本方針について

主な意見	市の考え方
守山駅周辺の駐車場は、1年を通じて満車になるのは数日(夏祭り等のイベント時)だけであり、現状の民間駐車場で充足できているという認識である。	駅に行く手段として車利用が多い状況のなか、現状の駐車場台数を減らすことは厳しいという意見もある。他の導入機能とのバランスの中で、駐車場台数をどの程度確保するかをしっかりと議論していきたい。
守山駅周辺の駐輪場は値段が高く、東口には公共駐輪場があるが、西口には民間駐輪場しかない状況である。個人的には、守山駅周辺の一等地に駐輪場が多いことを懸念している。	現在の東口にある公共駐輪場は、約700台程度のキャパシティがあり、非常に高い利用率となっている。再整備後の東口においても、公共・民間問わず、現状と同程度の駐輪場台数は必要であると認識している。
住民ワークショップには、駅前のマンションに住んでいる方だけでなく、駅まで車や自転車で来る方も参加されており、属性に応じた様々な意見を収集することができている。今後の検討については、把握したニーズをしっかりと踏まえることが重要である。ただし、住民ワークショップについては、現状のことを聞いただけであり、計画の進捗度に応じて、改めて意見を聞くことで、また違った意見を収集することが出来るため、プロセスは丁寧に踏んでいくべきである。	今後も引き続き、様々な機会を通じて、意見聴取を行うことが重要と認識している。
国は、子育て政策について重点的に舵を切っており、国土交通省においても、子育てを中心としたまちづくりを推進している状況である。東口再整備においても、将来を見据え、「子育て」をキーワードとして検討を進めてはどうか。	本市の特徴として、子育て世代が多いということもあるので、「子育て」については、将来像や基本方針を検討するなかで、キーワードの一つとしていきたい。

(3) 第3回

開催日時	令和6年3月22日（金）9：00～11：00
開催場所	守山市役所 2階 防災会議室
協議項目	○守山駅東口が目指すまちの将来像について ○民間事業者ヒアリングの実施結果について ○導入機能の検討について

主な意見	市の考え方
導入機能ごとに、費用対効果を精査する必要がある。特に、東西アクセス機能の導入により、自転車の利便性が向上し、自動車からの転換が図れれば、非常に効果的であると考ええる。	導入機能ごとの費用対効果をどのように検証していくかが、課題である。現在、東西アクセス機能の概算工事費を算定するための調査委託業務を実施しており、今年度中に費用のイメージを掴むことが出来ると考えている。
導入機能の検討に当たっては、防災に関する視点も含めてほしい。	防災は、複合商業機能・ワークプレイス機能・広場機能など、複数の導入機能に関連する内容だと考えている。例えば、企業誘致を行うに当たって、オフィスの1階部分を地域住民の災害避難場所として活用する等、いくつかの方策を検討していきたい。
東西アクセス機能がなければ、事業者も参入し難いだけでなく、新たな機能の導入により、人や車が増加することで、混雑した住みにくいまちになってしまう恐れがある。東西アクセス機能は、抑えるべきポイントの一つである。	導入機能について議論し、方向性が整理できた段階で、土地利用ゾーニングや東西アクセスを含む、人や自動車、自転車などのアクセス動線についても議論していきたい。
ペDESTリアンデッキについては、線路の上空部分になるため、どのような整備手法やスキームで進めていくのかを協議・検討すべきである。	駅構内自由通路の拡張やペDESTリアンデッキの整備は、西日本旅客鉄道株式会社が管轄する線路上での整備が必要となるため、市だけでなく、西日本旅客鉄道株式会社と密な協議・検討を行いながら、調整をしていきたい。

(4) 第4回

開催日時	令和6年5月20日（月）10：00～12：00
開催場所	守山市役所3階 33・34会議室
協議項目	○導入機能の検討について ・広場（憩い・交流）機能 ・交通結節機能 ・東西アクセス機能

主な意見	市の考え方
広場の整備方針をしっかりと検討し、その方針を押し出していくことが、デベロッパーや市民に対するアピールに繋がる。	市としては、広場の整備方針を4つ提案しており、落ち着いた雰囲気や憩える空間として形成するイメージで考えている。また、敷地面積を確保し難い可能性もあるため、ワークプレイス機能の公開空地を広場機能として活用する等の連携を図りながら、広場を中心としたエリア形成を図りたいと考えている。
広場に設置する施設を、誰が管理するのが重要であり、民間事業者や市民、住民にも関わってもらえるような仕組みを作っていくべきである。	広場の管理・運営については、利用者である市民の方たちも巻き込みながら、議論していくべきと考えている。
現状の周辺道路（4車線道路）は、路上駐車による事故が発生する等、多くの課題を抱えている。現時点では、周辺道路（4車線道路）の活用に関して、賛同しかねる。	4車線道路の活用については、あくまでも検討イメージ案であり、今後詳細な内容を詰めていきながら、議論をして方向性を決めていきたい。土地利用ゾーニングやアクセス動線等を踏まえ、その他機能との全体的なバランスをみる必要があり、今後も継続的に検討を進めていきたい。

(5) 第5回

開催日時	令和6年8月9日（金）10：00～12：00
開催場所	守山市役所 2階 防災会議室
協議項目	○土地利用ゾーニング・アクセス動線について ○整備イメージについて

主な意見	市の考え方
守山駅へのアクセス性を考慮した場合、既存の4車線道路の車線数を減らすことや一方通行道路を廃止し、歩道として活用することは、更なる交通渋滞を発生させる要因になるのではないかな。	既存の4車線道路に関しては、交通量としては4車線を必要とする基準に達していない状況であるが、この場所を活用するのかについては、今後の課題として、継続的に検討を進めたい。
利用者がスムーズに守山駅を利用するためには、平時の利用者数だけでなく、混雑時の利用者数を捌くことが出来るキャパシティを備える必要があるのではないかな。	ピークに対して余裕を見るべきという視点も重要ではあるものの、駅利用者の利便性を阻害しない範囲で、東口を憩える空間や賑わいのある空間に転換していきたい。
一方通行道路を廃止してしまうと、既存店舗の運営が出来なくなるのではないかな。	一方通行道路の活用については、一般車両は通行禁止の時間帯でも、業務車両は通行可能となるような運用をイメージすることも可能であるものの、実際の活用については、今後の課題として、継続的に検討を進めたい。
守山駅は、近隣住民が通勤・通学のために多く利用する駅であり、ロータリーから駅改札までスムーズに移動できるアクセス動線を検討してほしい。	守山駅東口再整備については、駅を単なる交通結節点と考えるのではなく、駅周辺の活性化という全体の位置付けの中で、賑わいの核となる広場や商業施設を利便性の高い場所に配置するというコンセプトがある。結果的に、ロータリーから駅までが遠くなったように感じる部分があるかもしれないが、現状の東口も、駅とロータリーの間に駐車場が立地しており、距離的には大きく変化していない。今後も、住民や事業者等、既存の駅利用者の利便性にも配慮しながら、検討を進めていきたい。

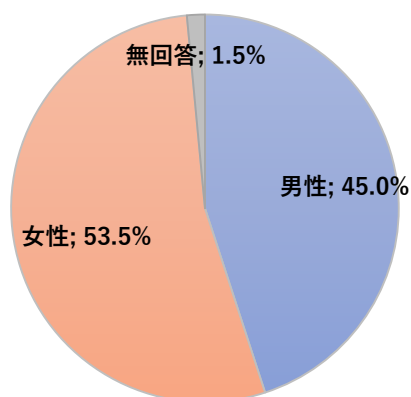
(6) 第6回

開催日時	令和6年11月5日（火）10：00～12：00
開催場所	守山市役所 2階 防災会議室
協議項目	○整備手法・概算事業費・スケジュールについて ○守山駅東口再整備基本計画（素案）について

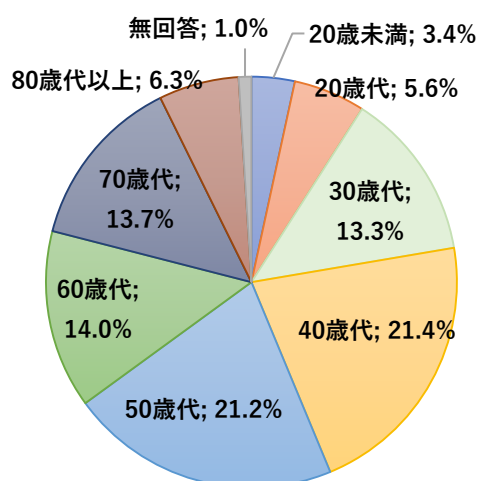
主な意見	市の考え方
パブリックコメントや市民説明会に関係者がしっかりと参加できるよう、説明が行き届くような開催案内が大切である。 市民説明会を自治会館等で開催するとなると、キャパシティ的に参加できる人数に限られるため、開催回数も再検討してほしい。	広報やホームページ等を活用し、広く情報が行き渡るように、丁寧な周知に努めたい。 市民説明会については、会場のキャパシティを踏まえるなか、開催回数を増やしていきたい。
整備イメージについては、もう少しデザイン等を専門家も含め、しっかりと検討しないと、このまま整備されていくと誤解されてしまう可能性がある。 CGを使うと、リアルな空間として見えてしまう可能性もあるため、スケッチパース等で作成する方が良いかもしれない。	整備イメージについては、東口がどのように変化するのかをわかりやすくイメージしてもらうためにCGで作成したものである。 細部まで作り込んでしまうと、確定事項と捉えられてしまう可能性もあるため、余白を残しながら作成したものであり、詳細な整備内容については、市民の皆様を含め、今後議論を深めていきたい。
既存の守山駅東口の広場は、あまり利用されていない状況であり、駅を日常的に利用する人は、広場よりもロータリーを使用する機会が多いはずである。日常とそれ以外の利便性のバランスを踏まえるなかで、機能配置を検討する方が良いのではないか。 ゾーニング案は、「第1案：広場中心案」に決定しているのか。	基本計画時点では、「第1案：広場中心案」のゾーニング案が最も優位性が高いと整理しているところである。 ただし、ロータリーや広場の詳細な整備内容や面積については、今後調整が必要だと考えている。
普段利用している立場からすると、一方通行道路を歩行空間として活用することにより、現状よりも渋滞が増えると考えている。 一方通行道路を歩行空間として活用している整備イメージを示されることは、非常に不安であり、心配が残る。	一方通行道路を歩行空間として活用することについては、現状の交通量が少ないこともあり、広場や歩行空間等、別の方法での活用ができるのではないかと考えていることから、一つの検討例として、整備イメージを描いているものである。これについては、様々なご意見があることは認識しており、決定事項ではなく、今後、議論していくことが必要な項目であると考えている。

問 1 あなたご自身のことについてお伺いします。

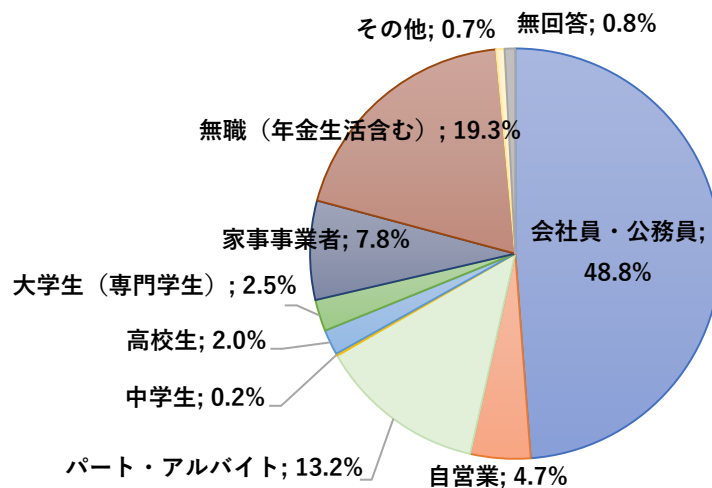
Q 1. あなたの性別を教えてください。(回答数：1,187 件 ※無回答 18 件)



Q 2. あなたの年齢を教えてください。(回答数：1,193 件 ※無回答 12 件)

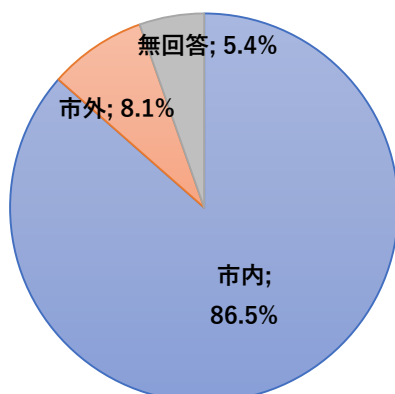


Q 3. あなたの職業を教えてください。(回答数：1,195 件 ※無回答 10 件)



Q4. あなたのご自宅の郵便番号を教えてください。(回答数：1,140 件 ※無回答 65 件)

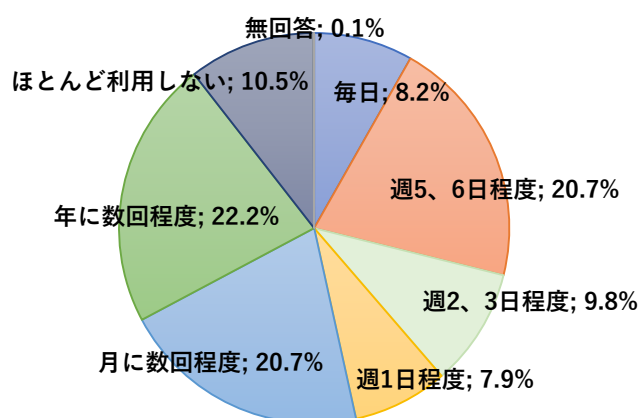
※守山市内、市外で集計



問2 守山駅前広場（ロータリー含む）の利用状況についてお伺いします。

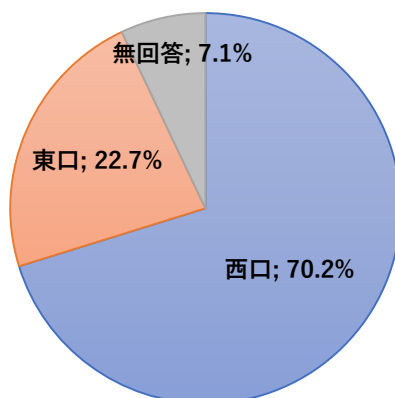
Q5. どれくらいの頻度で守山駅前広場（ロータリー含む）を利用していますか。

(回答数：1,204 件 ※無回答 1 件)



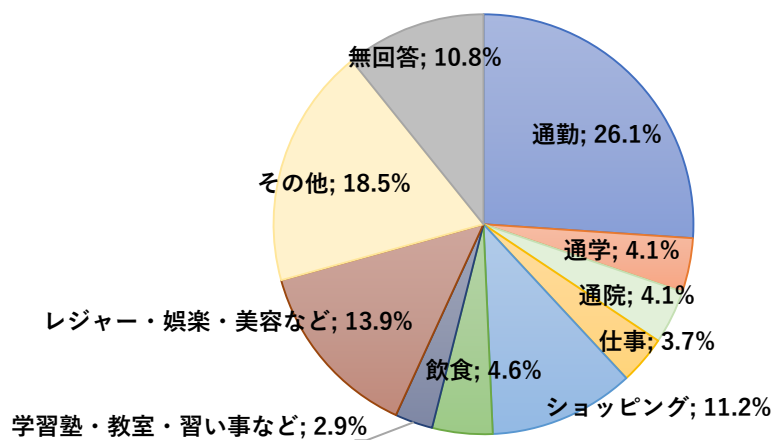
Q6. 守山駅前広場（ロータリー含む）で西口と東口のどちらを主に利用していますか。

(回答数：1,120 件 ※無回答 85 件)

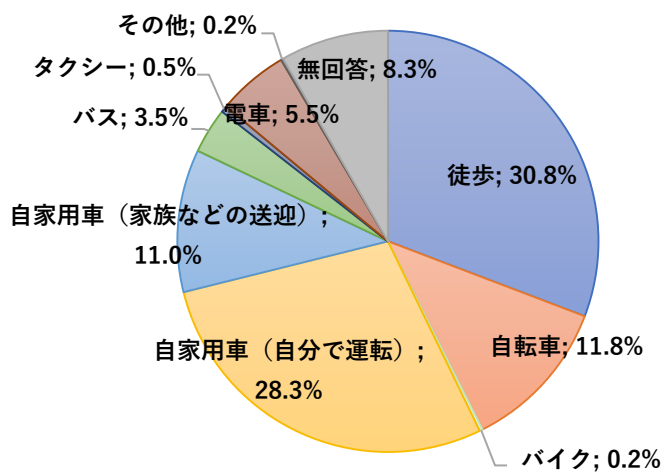


Q7. 守山駅前広場（ロータリー含む）を利用する主な目的を教えてください。

（回答数：1,075 件 ※無回答 130 件）



Q8. ご自宅から守山駅前広場（ロータリー含む）まで行くのに、主にどの交通手段を利用していますか。（回答数：1,105 件 ※無回答 100 件）

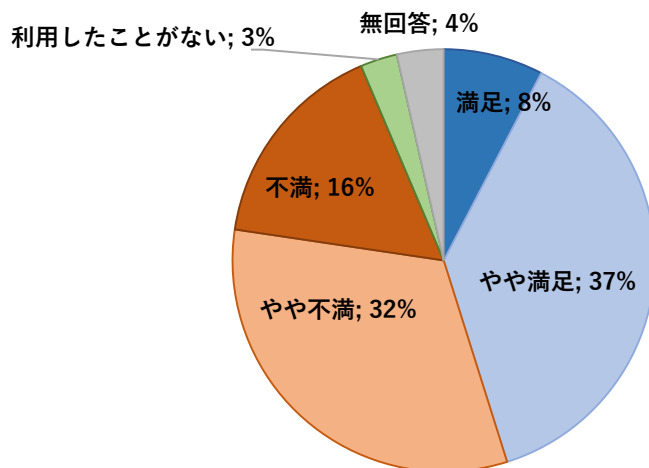


問 3 現在の守山駅周辺（西口、東口）についてお伺いします。

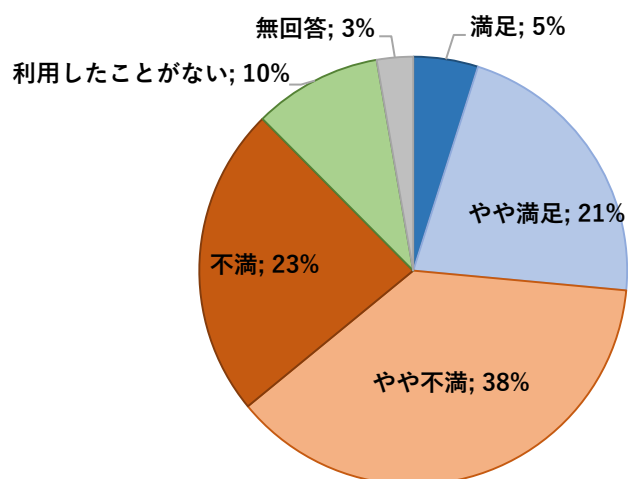
Q9. 現在の守山駅前広場（ロータリー含む）の満足度について教えてください。

（1）西口

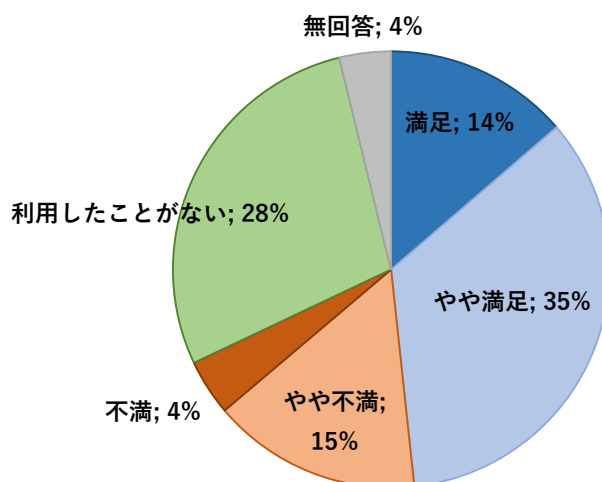
【守山駅西口全体の満足度】（回答数：1,162 件 ※無回答 43 件）



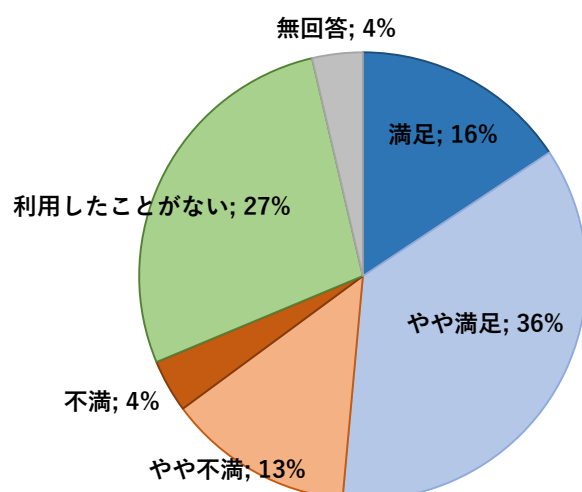
【自家用車での通行のしやすさ】（回答数：1,172 件 ※無回答 33 件）



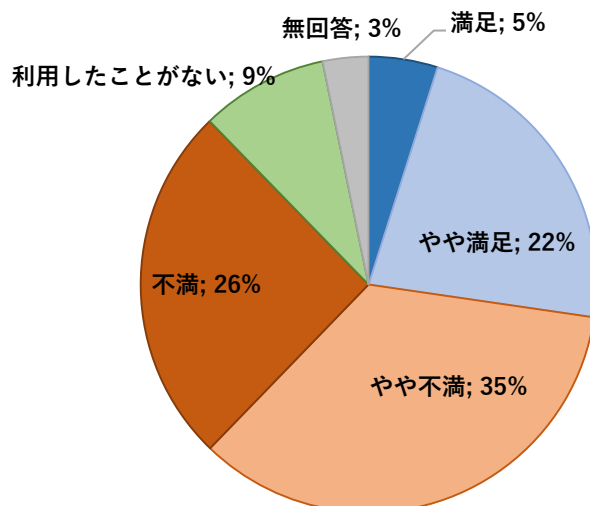
【バス乗降場】（回答数：1,159 件 ※無回答 46 件）



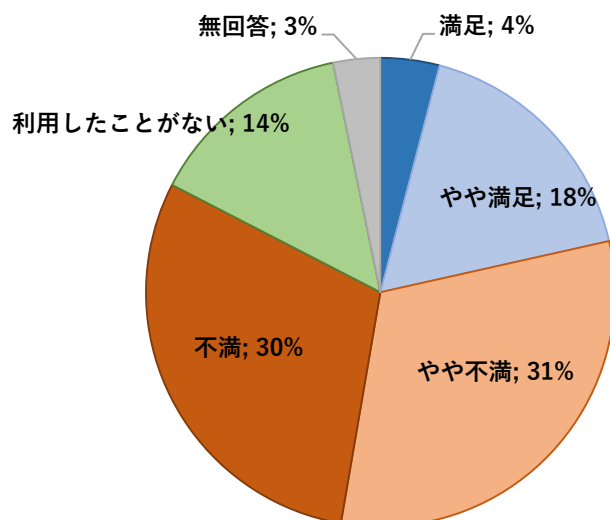
【タクシー乗降場】（回答数：1,161 件 ※無回答 44 件）



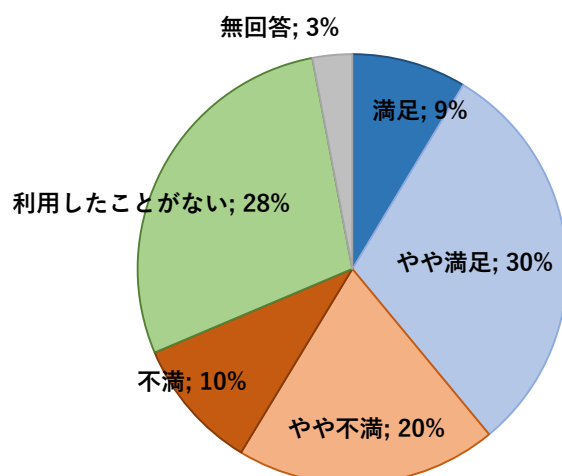
【一般車両乗降場】（回答数：1,166 件 ※無回答 39 件）



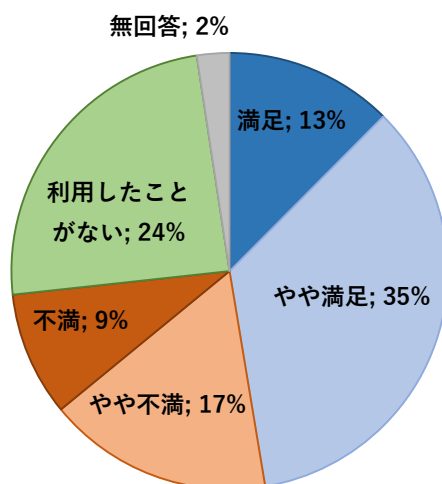
【一般車市営駐車場の台数】（回答数：1,166 件 ※無回答 39 件）



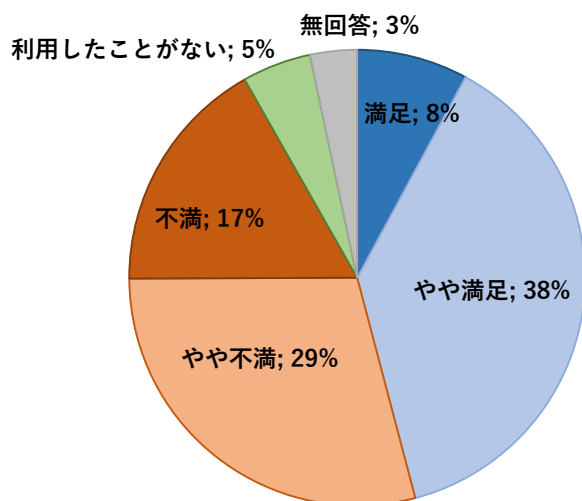
【交番前休憩施設】（回答数：1,169 件 ※無回答 36 件）



【緑地公園】（回答数：1,176 件 ※無回答 29 件）

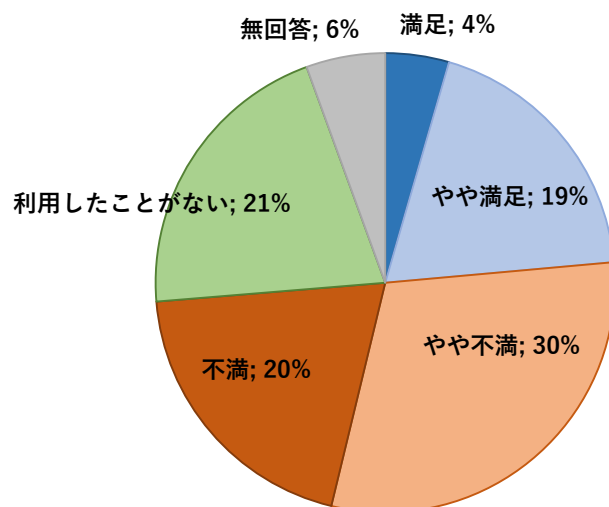


【駅周辺のにぎわい】（回答数：1,165 件 ※無回答 40 件）

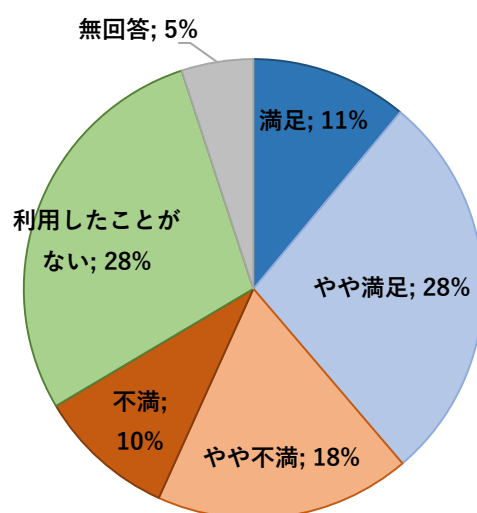


(2) 東口

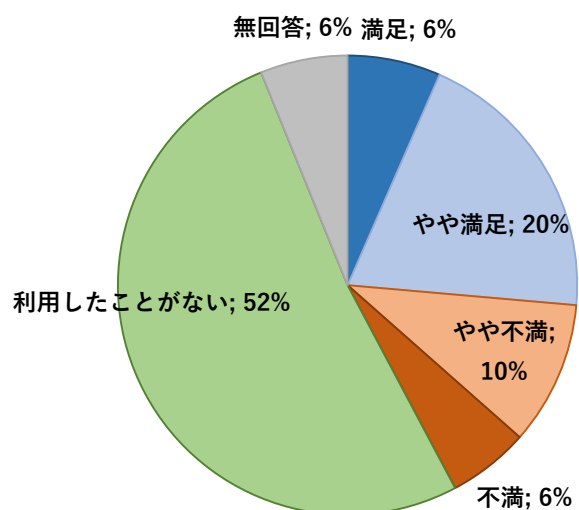
【守山駅東口全体の満足度】(回答数：1,138 件 ※無回答 67 件)



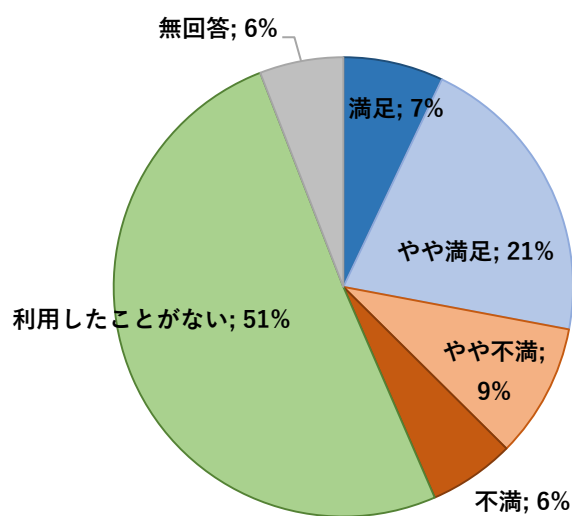
【自家用車での通行のしやすさ】(回答数：1,144 件 ※無回答 61 件)



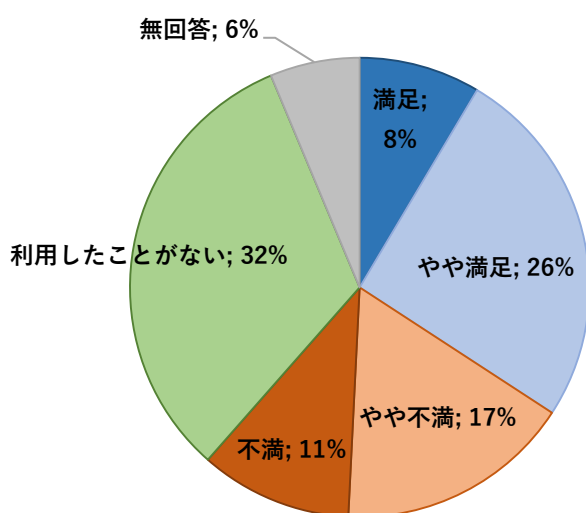
【バス乗降場】(回答数：1,131 件 ※無回答 74 件)



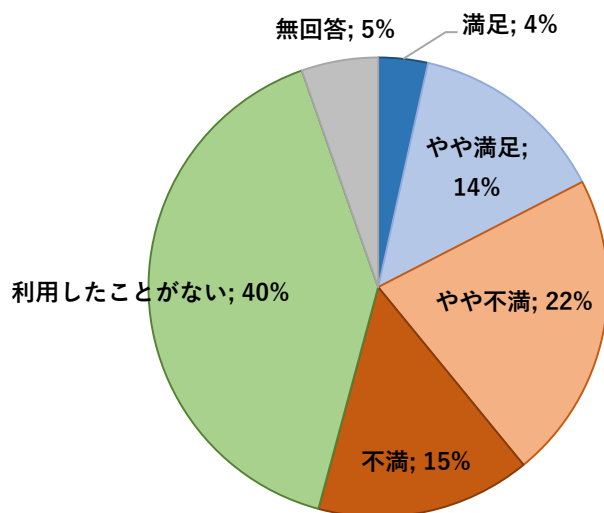
【タクシー乗降場】（回答数：1,134 件 ※無回答 71 件）



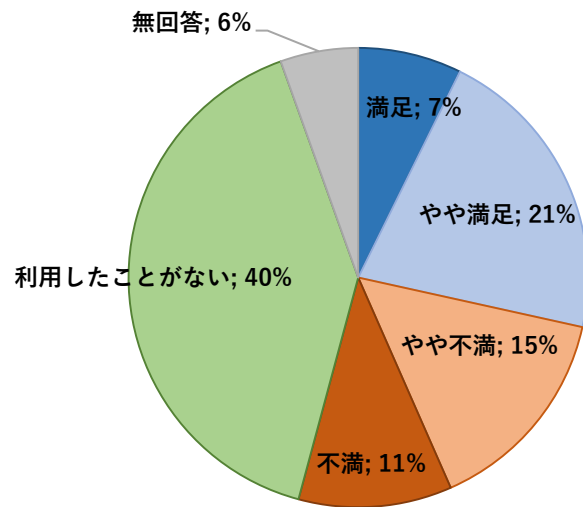
【一般車両乗降場】（回答数：1,129 件 ※無回答 76 件）



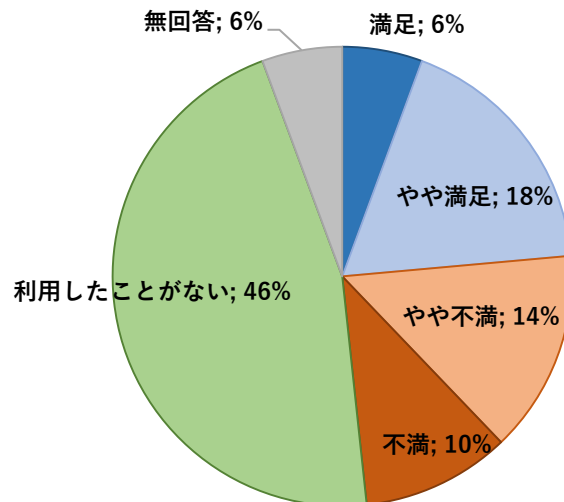
【休憩施設（ベンチ、緑地など）】（回答数：1,140 件 ※無回答 65 件）



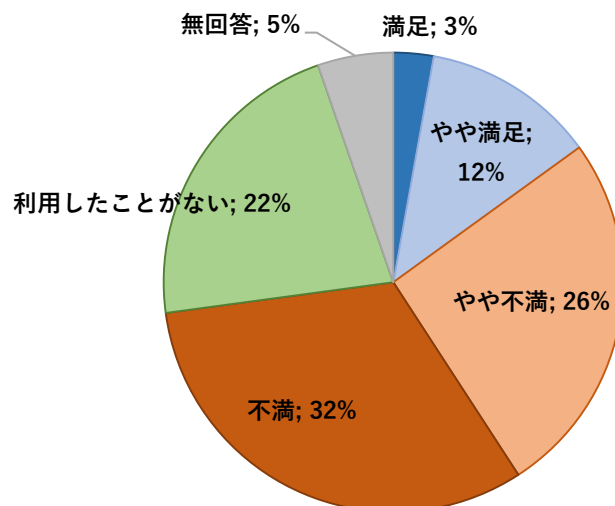
【周辺駐車場の台数（民間）】（回答数：1,139 件 ※無回答 66 件）



【周辺駐輪場の台数（市営）】（回答数：1,137 件 ※無回答 68 件）

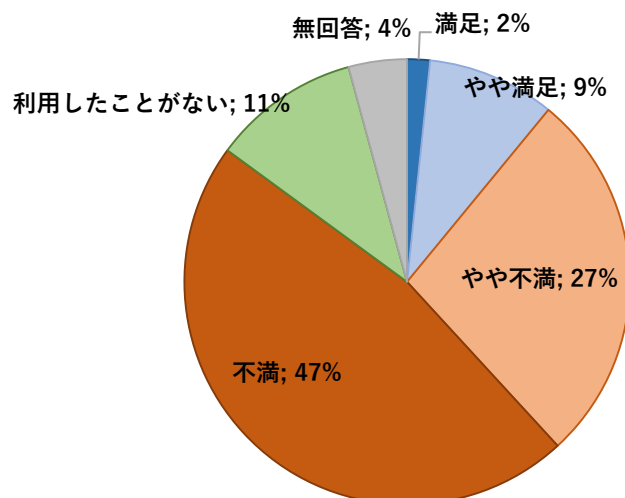


【駅周辺のにぎわい】（回答数：1,141 件 ※無回答 64 件）

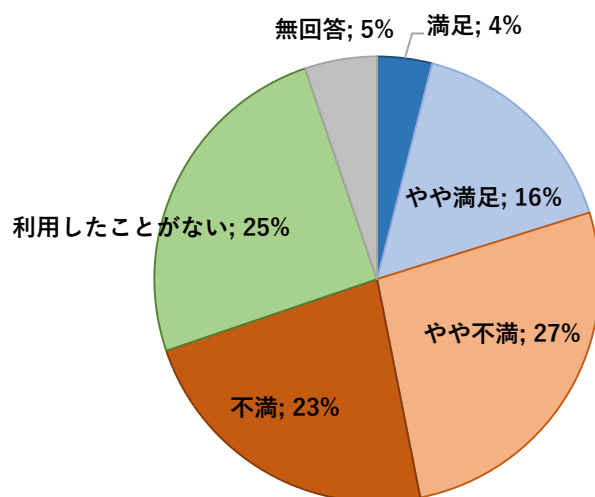


(3) 駅周辺における線路をまたぐ東西の移動のしやすさ

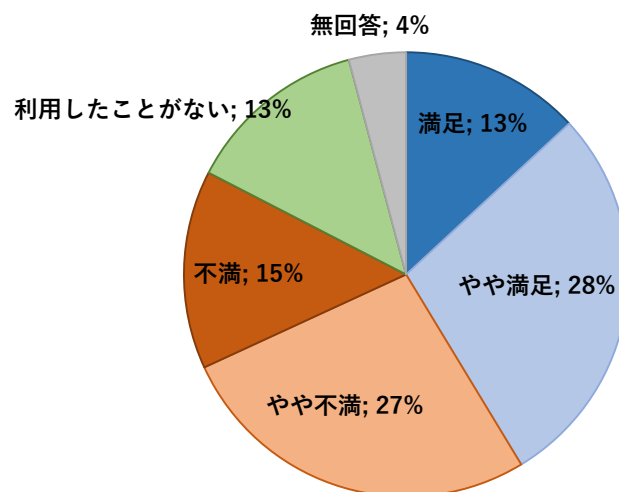
【車】(回答数：1,154 件 ※無回答 51 件)



【自転車】(回答数：1,142 件 ※無回答 63 件)



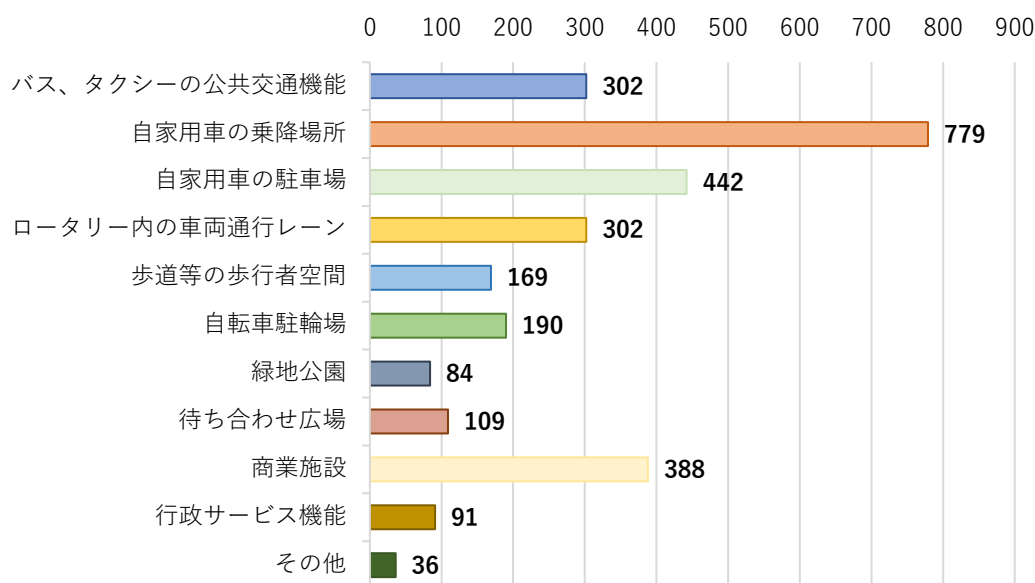
【歩行者】(回答数：1,155 件 ※無回答 50 件)



問 4 守山駅西口広場（ロータリー含む）についてお伺いします。

Q10. 利用者の増加により、昔に比べると広場やロータリーが混雑する時間帯が出てきます。広場やロータリー全体の面積には限りがあり、何かの機能を増やすならば何かの機能を減らさなければならない状況です。そこで、駅西口をより良くするために、どの区分を変更していくべきだと思いますか。

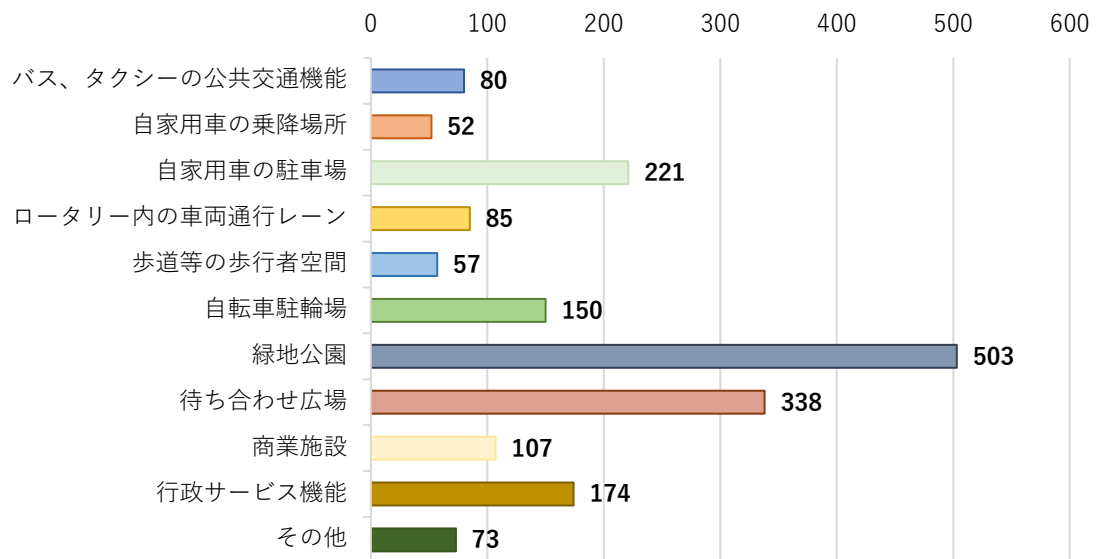
(1) 増やした方が良いものは何だと思いますか。(回答数：2,892件 ※複数回答)



【その他の回答】

- ・飲食店、カフェ (6)
- ・ペDESTリアンデッキ (3)
- ・地下駐車場 (2)、西口広場から駅前通りに有料駐車場 (1)
- ・タイムズのカーシェアの設置 (1)
- ・バイク駐車場 (1)
- ・機械式駐輪場 (1)
- ・バス専用レーン (1)、野洲養護学校行きバス乗り場 (1)
- ・ロータリー出入口 (1)、ロータリーのベンチに屋根を設置 (1)
- ・喫煙所 (屋根付き) (1)、煙が外に漏れない喫煙所 (1)
- ・草津駅東口のような信号を通らない立体の遊歩道 (1)
- ・スーパーや商業施設への直接通路 (1)
- ・街灯などの町の雰囲気をもくさせる何か (1)
- ・病院 (1)、保育園 (1) 等

(2) 減らしても良いものは何だと思いますか。(回答数：1,840件 ※複数回答)

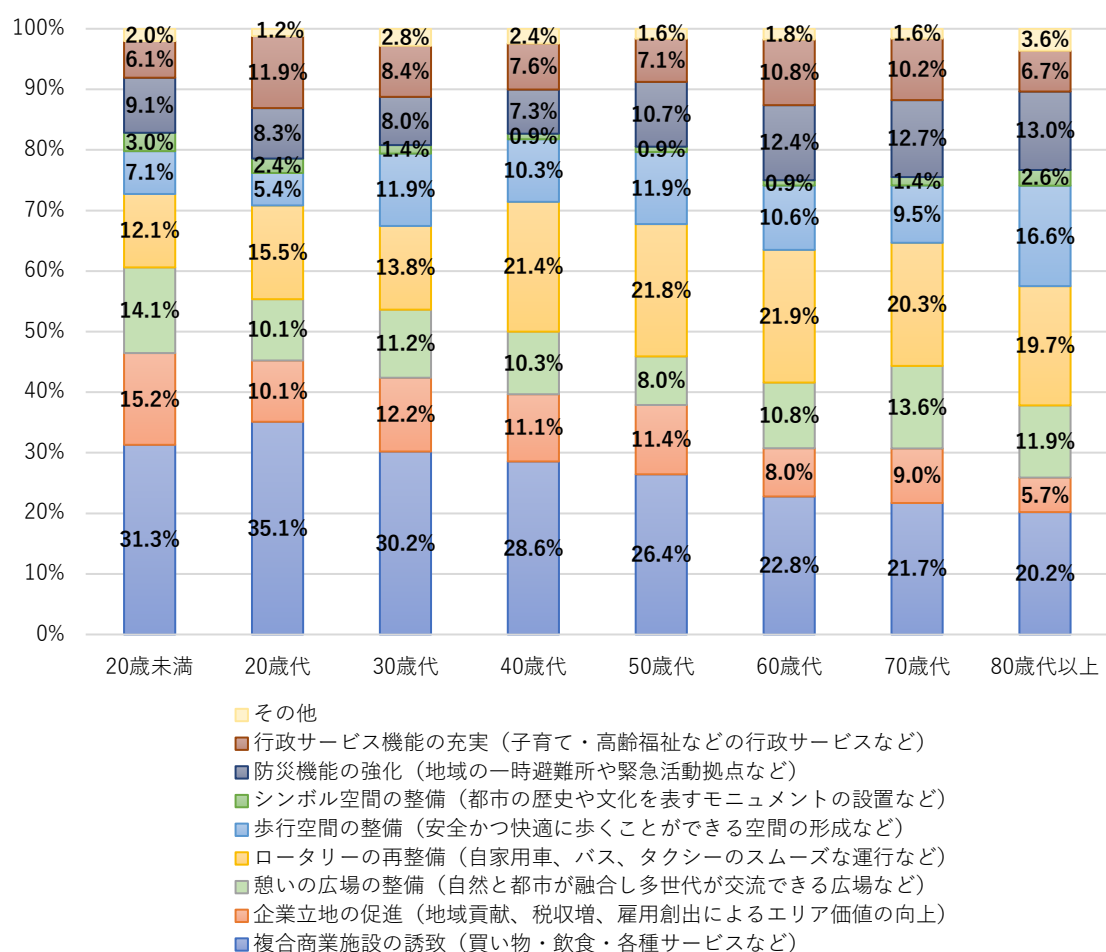
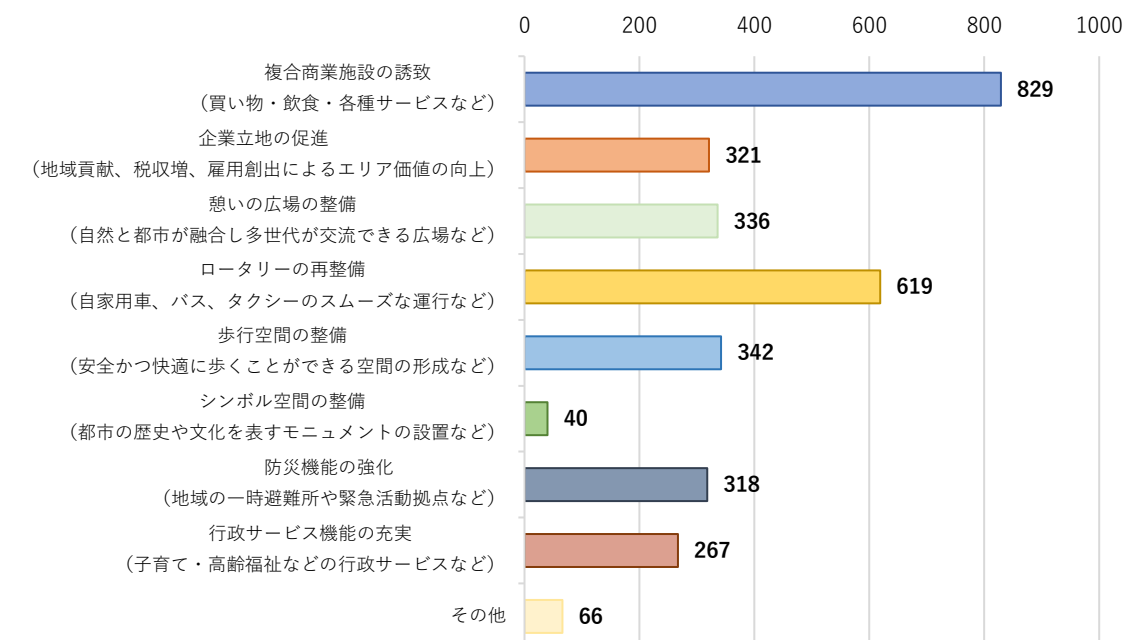


【その他の回答】

- ・特になし (31)、どれも必要 (2)
- ・タクシーの待機場所 (5)
- ・セルバ守山 (4)、セルバの下層部 (1)、セルバ前のバス待機スペース (1)
- ・バスの待機場所 (3)、バスターミナル付近の木 (1)
- ・喫煙コーナー (3)
- ・緑地公園 (3)
- ・総合案内所 (2)
- ・駅地下 (2)
- ・河川・水路 (1)
- ・公衆トイレ (1)
- ・自転車預り所 (民間) (1)
- ・東口のパチンコ屋、工場、市営住宅 (1) 等

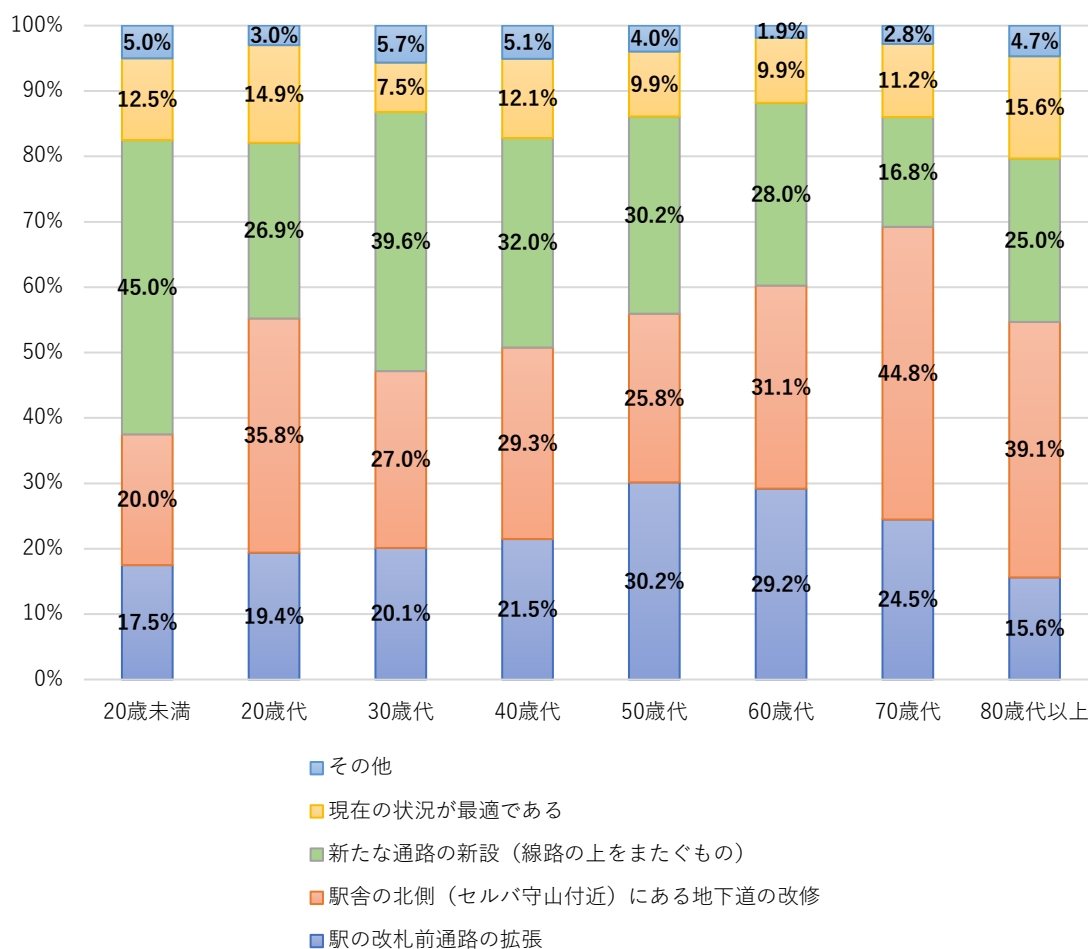
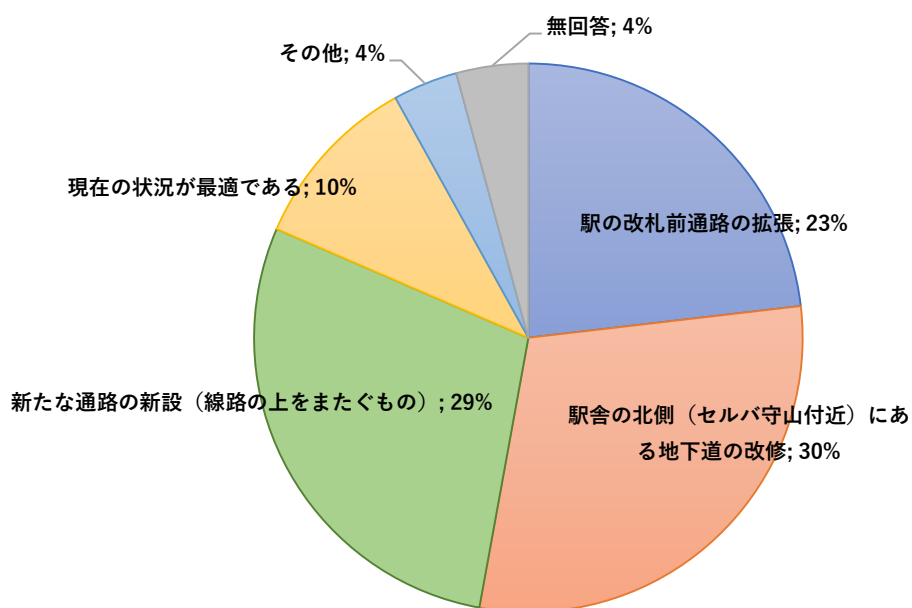
問 5 守山駅東口周辺についてお伺いします。

Q11. 守山駅東口周辺の再整備を進めていくにあたり、優先して取り組むべきことは何だと思いませんか。（回答数：3,138 件 ※複数回答）

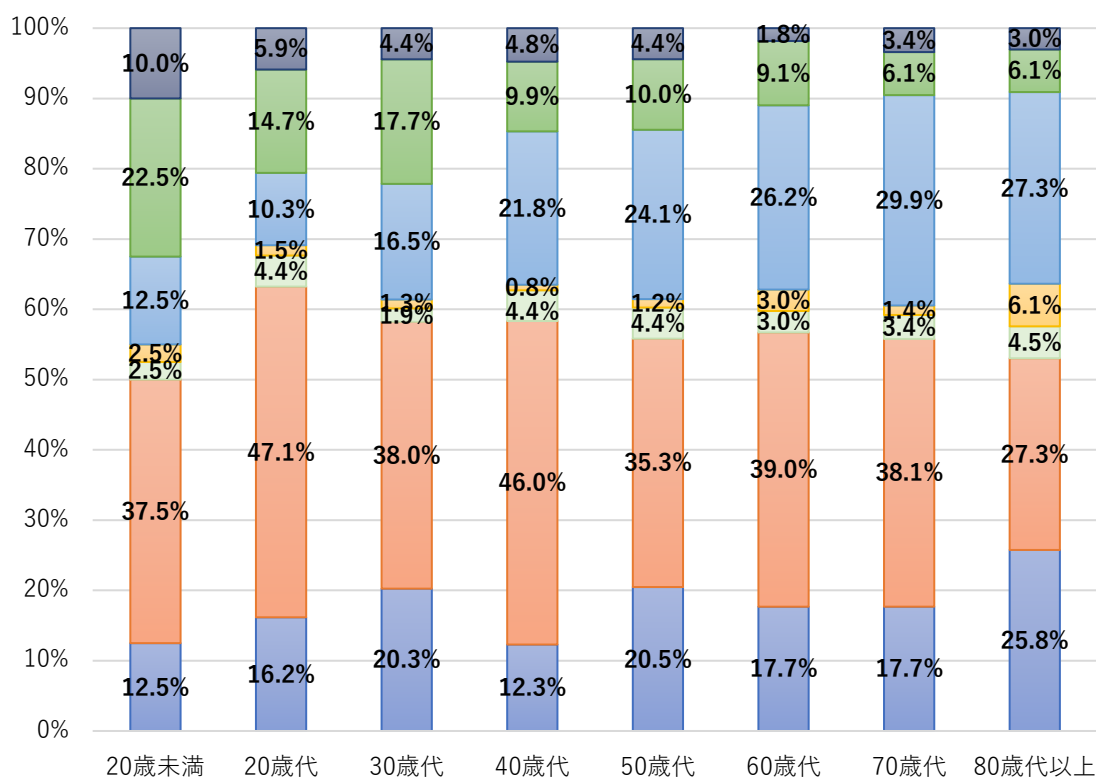
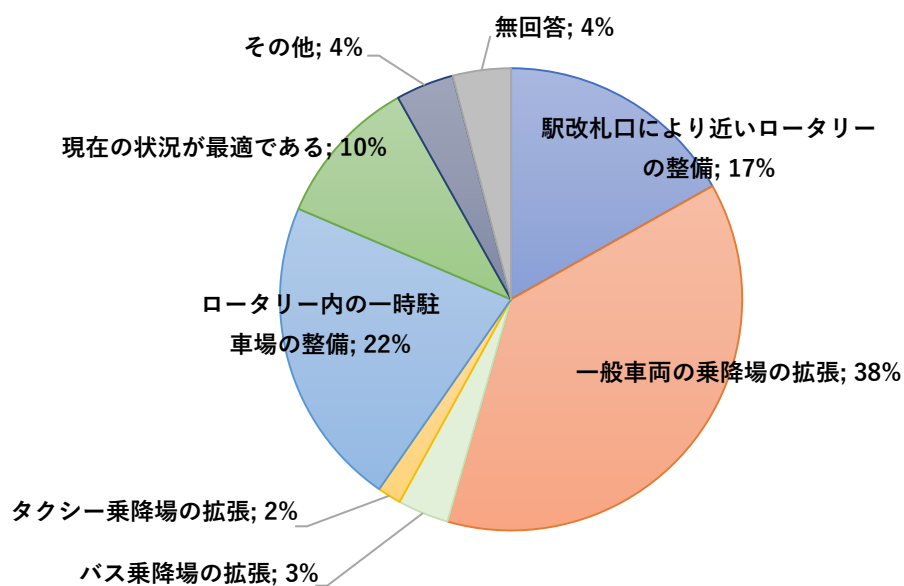


Q12. 守山駅東口周辺を利用しやすくするために、どのような整備をすればよいと思いますか。

(1) 駅の西口と東口を行き来する通路、地下道等(回答数:1,154件 ※無回答 51件)

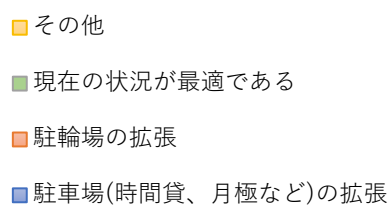
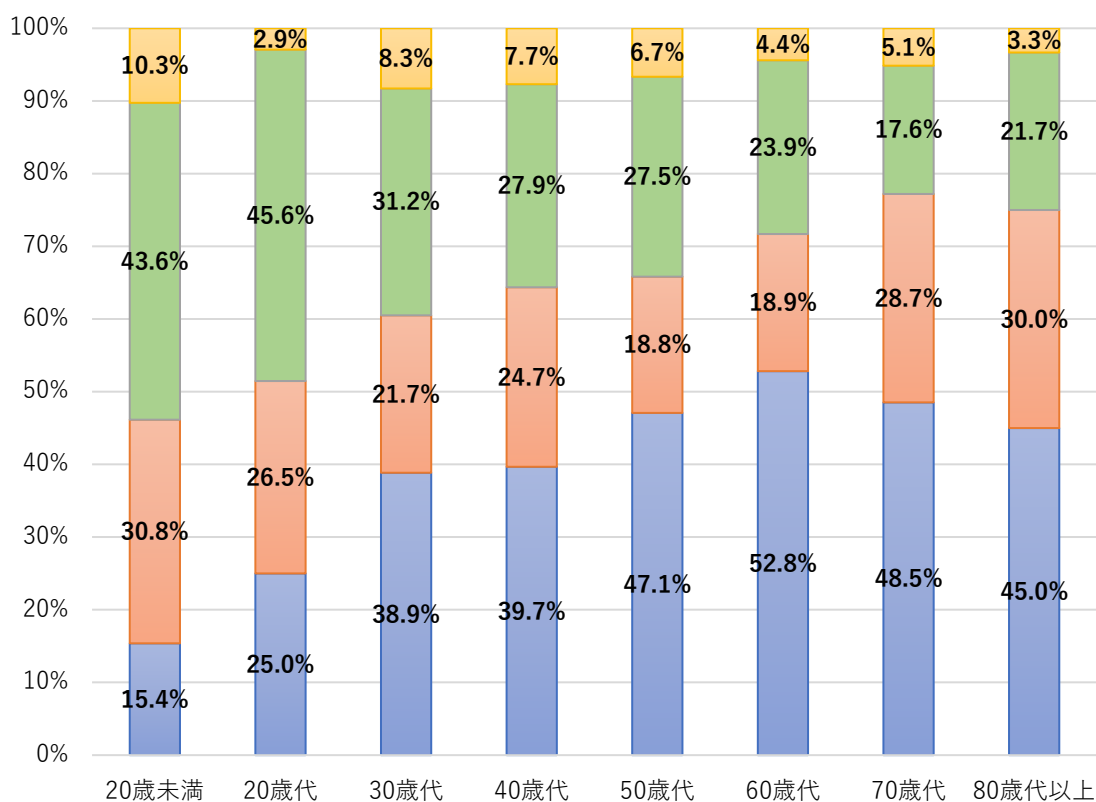
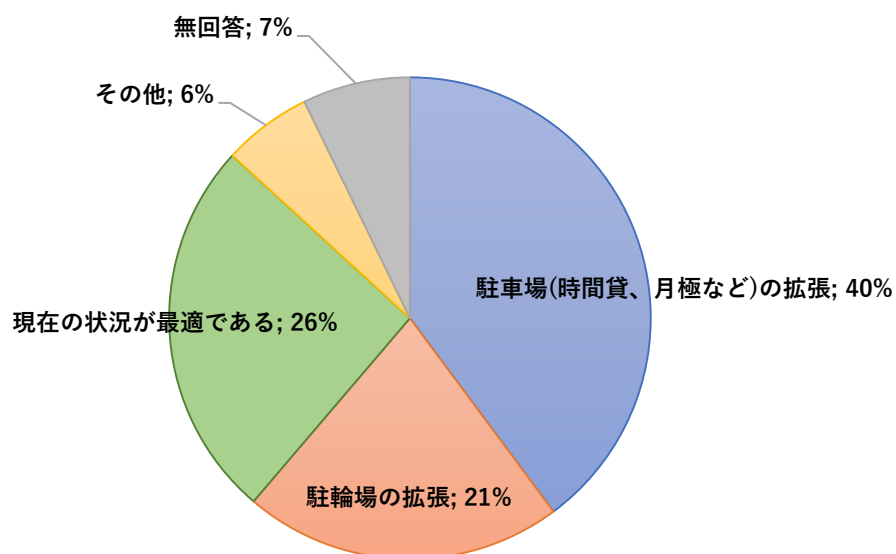


(2) ロータリー（回答数：1,156 件 ※無回答 49 件）



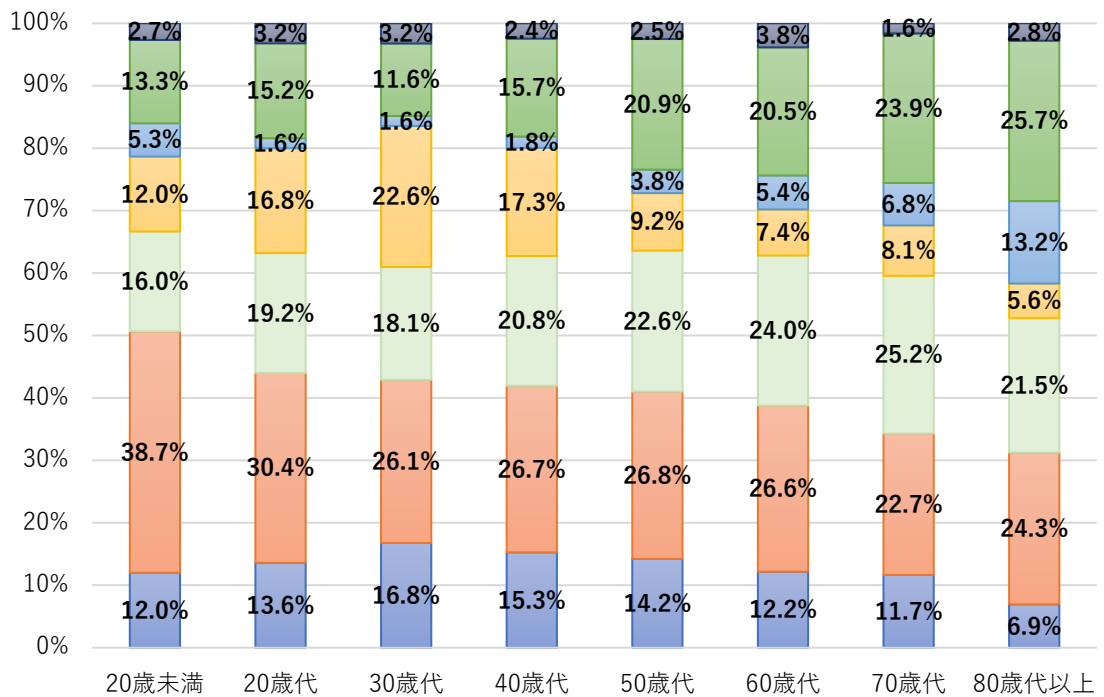
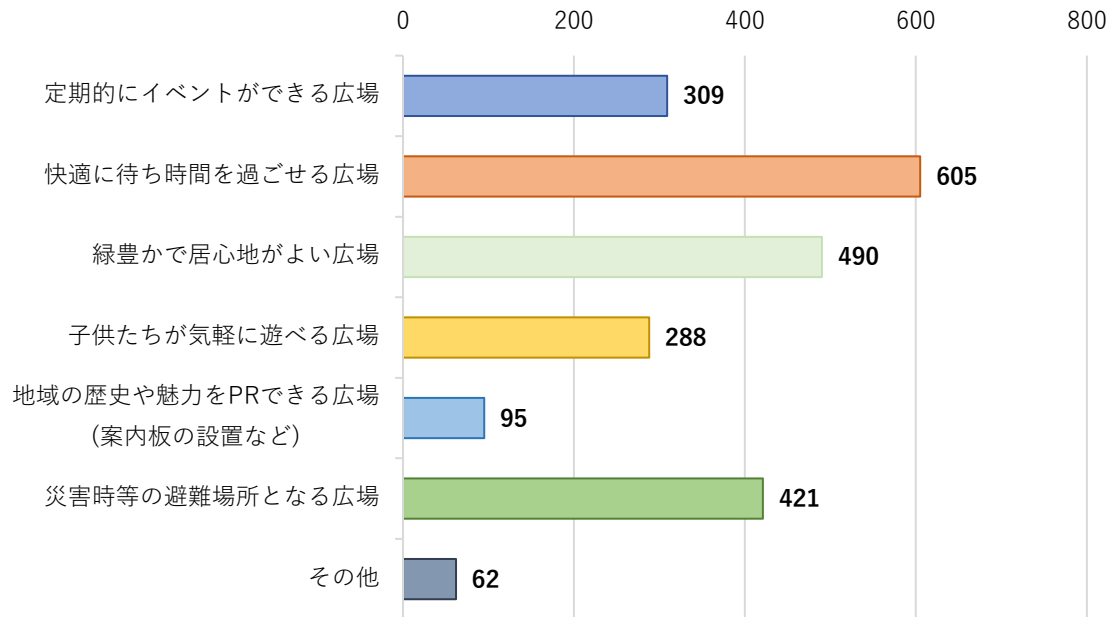
- その他
- 現在の状況が最適である
- ロータリー内の一時駐車場の整備
- タクシー乗降場の拡張
- バス乗降場の拡張
- 一般車両の乗降場の拡張
- 駅改札口により近いロータリーの整備

(3) 駐車場・駐輪場（回答数：1,118件 ※無回答 87件）



Q13. 守山駅東口周辺には、どのような憩いの広場があるとよいと思いますか。

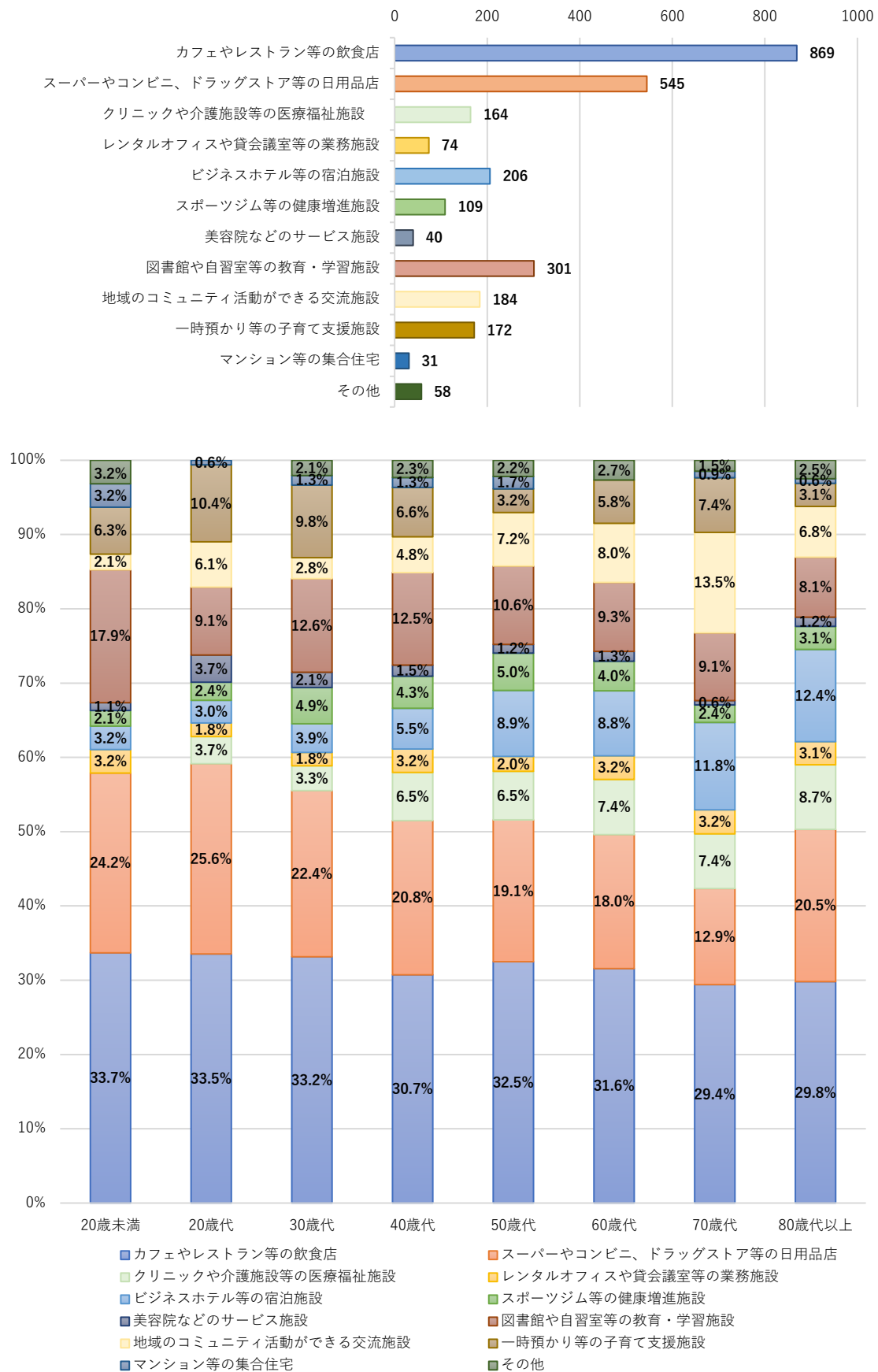
(回答数：2,270 件 ※複数回答)



- その他
- 災害時等の避難場所となる広場
- 地域の歴史や魅力をPRできる広場(案内板の設置など)
- 子供たちが気軽に遊べる広場
- 緑豊かで居心地がよい広場
- 快適に待ち時間を過ごせる広場
- 定期的にイベントができる広場

Q14. 守山駅東口周辺の賑わいづくりのために、どのような施設があるとよいと思いますか。

(回答数：2,753 件 ※複数回答)



※守山駅東口の再整備に関するその他意見（自由意見）

項目	具体的な意見（抜粋：類似回答は要約）
基本構想への意見	・西口から東口に行きやすくすることが大前提 ・西口から東口に行きたくないような魅力的な施設の整備が必要 ・住んでる人にも、住んでない人にも来たい街になることを期待しています ・静かでゆったり暮らせる街という特徴を活かしたテーマで整備すべき ・学生の意見を取り入れた学生に優しいまちづくりをすべき ・村田製作所第一ではなく住民第一のまちづくりをすべき ・今の暗いイメージから明るいイメージへ転換すべき ・西口と東口の色分け（すみ分け）、西口との差別化をすべき ・西口は賑わい、東口は賑わいよりも学びやゆとりをテーマにした整備をすべき ・東口は渋滞解消を目的とした道路整備を中心とした安全なまちづくり ・賑わいが生まれ、安全で魅力ある整備を期待する ・マンションの乱立は規制すべき ・浮気町のランドデザインとの連動 ・ゲートウェイ機能を充実させるのも検討すべき ・整備にあわせて駅舎の改築も検討すべき ・駅裏の感じから脱却するべく大胆な整備を期待 ・少子高齢化の視点に配慮した構想を期待 ・官民連携での整備（最小限の投資で）をすべき ・いつまでに整備するか全体的なスケジュールを公表すべき ・再整備に反対。現状で問題ない。逆に住みにくくなる ・無理しては開発せず、周辺住民が住みやすい環境整備をすべき
複合商業施設への意見	・よくある再開発ビルにならないよう、建築デザインにもこだわりを持つべき ・コンビニ・ファーストフード店・カフェ・レストラン・本屋・病院等を誘致すべき ・フレンドマートを核とした商業施設 ・容積率を緩和してランドマーク的な高層複合ビル ・貸会議室やレンタルオフィス ・温浴施設や市民ホール、図書館等の文化施設 ・行政サービス施設（市役所窓口等） ・商業施設だけの低層建物で良い（住居併用だとつぶしが利かない）
企業立地への意見	・周辺施設とチグハグな見た目にならないよう建築にも統一感を持つべき ・草津駅のようなベデストリアンデッキでの連結 ・企業敷地や建築物に共有スペースを設置し、イベント等を協働すべき ・企業立地に伴う更なる交通障害が懸念 ・駅東口に企業は不要（反対）
憩いの広場への意見	・人が楽しく集える空間にして欲しい ・東口は広場を広く取り、憩いをテーマにした整備をすべき ・緑豊かな公園 ・習い事ができる、コミュニケーションが取れる空間 ・守山の自然や環境を活かしたほっこりできる雰囲気が良い ・地域の高齢者と子どもが触れ合える場所は欲しい ・子どもが安心して遊べる場所が欲しい（噴水や遊具、モニュメントは不要） ・ベンチ（災害時に活用できる）を多くして欲しい ・災害時の避難場所としての機能が必要 ・キレイなトイレが欲しい ・全天候型のドックランスペースが欲しい ・守山のシンボルとなるモニュメントが欲しい ・公園的な機能が必要 ・継続的な維持管理が必要

項目	具体的な意見（抜粋：類似回答は要約）
交通施設への意見	・車での東西移動を円滑化できる整備が必要（多数意見あり） ・都賀山通りの朝夕の渋滞対策が必要（4車線化） ・東口までのアクセス道路の改善が必要 ・安全な東西移動ができる歩行者動線の整備が必要（多数意見あり） ・送迎に適したロータリーを整備して欲しい ・東口ロータリーを自家用車専用とし、あわせて西口からの車の動線を拡充する ・立体構造のロータリー（地下駐輪場、1Fを車専用ロータリー、2Fを歩行者専用通路） ・屋根付きの歩道を整備して欲しい ・駐輪場を増やして欲しい ・駐輪場に自動二輪のスペースを設置して欲しい ・駐車場を増やして欲しい ・平面駐車場は残してほしい ・無料駐車場（30分）が欲しい ・バスが少ないのでタクシーを充足して欲しい ・ホーム（一階）や地下道に改札口が欲しい ・勝部方面（駅南側）からの改札口を新設して欲しい ・企業誘致エリアに直結する改札口を新設して欲しい ・自転車と歩行者の動線分離を検討すべき ・地下道以外の自転車で東西移動ができる動線が欲しい ・地下道は廃止して、新しくペDESTリアンデッキを整備して欲しい ・現在の自由通路を明るく広い空間に再整備して欲しい ・村田製作所の駅利用者数を考慮した駅構内動線の検討が必要 ・栗東駅方面へのバス路線を新設して欲しい
安心安全・景観への意見	・監視カメラの設置による治安や防犯対策 ・照明の設置や商業施設設置による暗い雰囲気改善 ・喫煙所の改善（ボックス化、撤去等） ・花や緑は残してほしい ・古いマンションが景観の阻害要因 ・建築物（村田製作所、商業施設等）を調和のとれたデザインとすべき
その他意見	・高齢者に配慮した計画づくり ・モラルの低下や犯罪への対応 ・駅周辺だけでなく他の地域の課題対応も必要 ・守山市全体の渋滞対策 ・新幹線新駅の再検討 ・東口だけではなく西口の再整備も必要 ・東口の再整備に期待する ・今後もこのようなアンケート実施を期待

参考資料4 住民ワークショップ 実施結果

【ワークショップの当日の流れ】

14:00	開会
14:10	基本構想の概要説明
14:20	・ワークショップによる駅前広場・公共施設のまちづくり事例の紹介 ・ワークショップの概要説明
14:40	自己紹介（グループごと）
14:50	守山駅東口の現状・課題や必要な機能等についての意見交換 [ステップ1] 守山駅周辺（駅から500m圏内）の良い点・資源 →青色旗刺し [ステップ2] 守山駅周辺（駅から500m圏内）の問題点・改善したい点 →赤色旗刺し [ステップ3] 守山駅東口における必要な機能等のアイディア・解決策 →黄色旗刺し
16:00	休憩
16:10	グループごとの意見発表
16:50	ワークショップの総評（阿部先生）
17:00	閉会

【グループごとの意見交換の内容】

A班



【まとめ】

- ・ 駅をきれいに使いやすくして、子供が遊べる公園や学生が時間をつぶせる場所（スタバ、図書館）などがあるとよい。
- ・ 車で駅への送迎がしやすく、駐車場も使いやすいため、そのまま残してほしい。
- ・ 一方、車や自転車での東西の移動が不便であり、歩行者と自転車を分けた通路があるとよい。

【良い点・資源】

- ・ 車での送迎がしやすい
- ・ 駐車場が大きいので、満車になることが少なく、常に停めやすい

[西口]

- ・ 身近な買い物ができる
(ex: 本屋、100円ショップ等)

など

【悪い点・改善点】

- ・ バス、タクシーの台数が少ない
- ・ 駐輪場の台数が少ない
- ・ 東西へ移動する通路が不便（車は朝・晩渋滞し、自転車は地下道が通りにくく、人優先のため降りて移動しなければならないのが不便）

[西口]

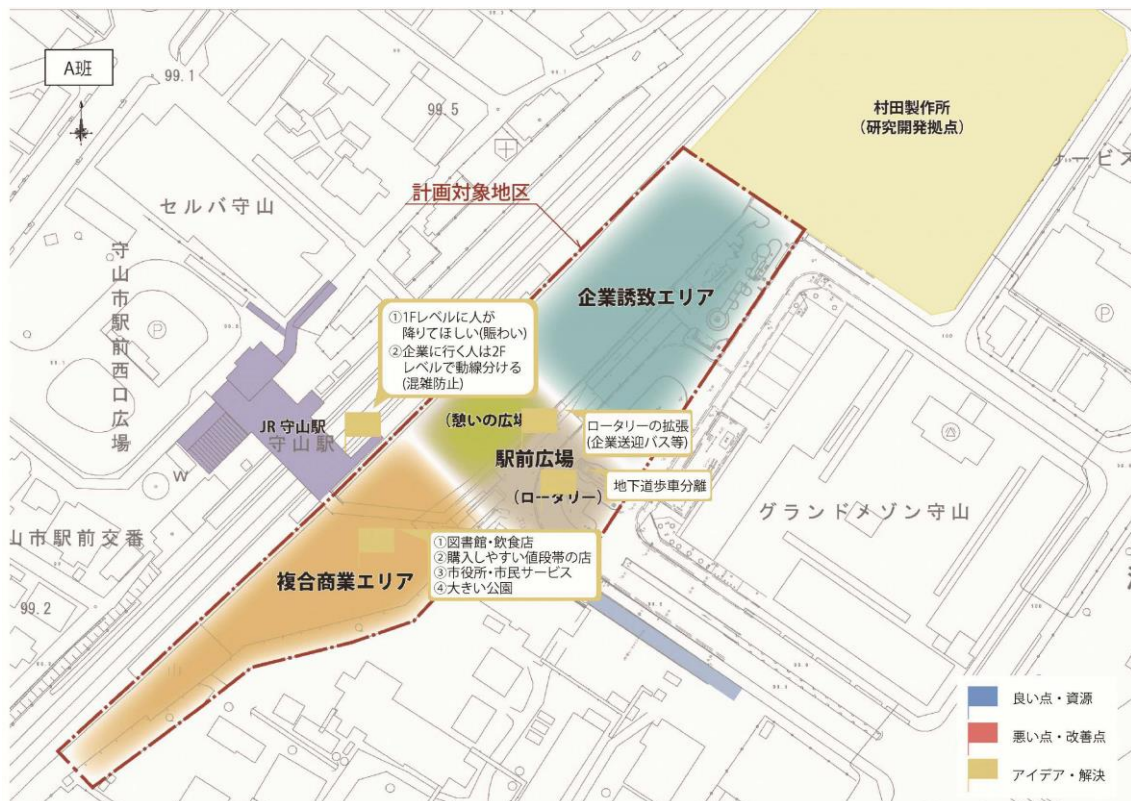
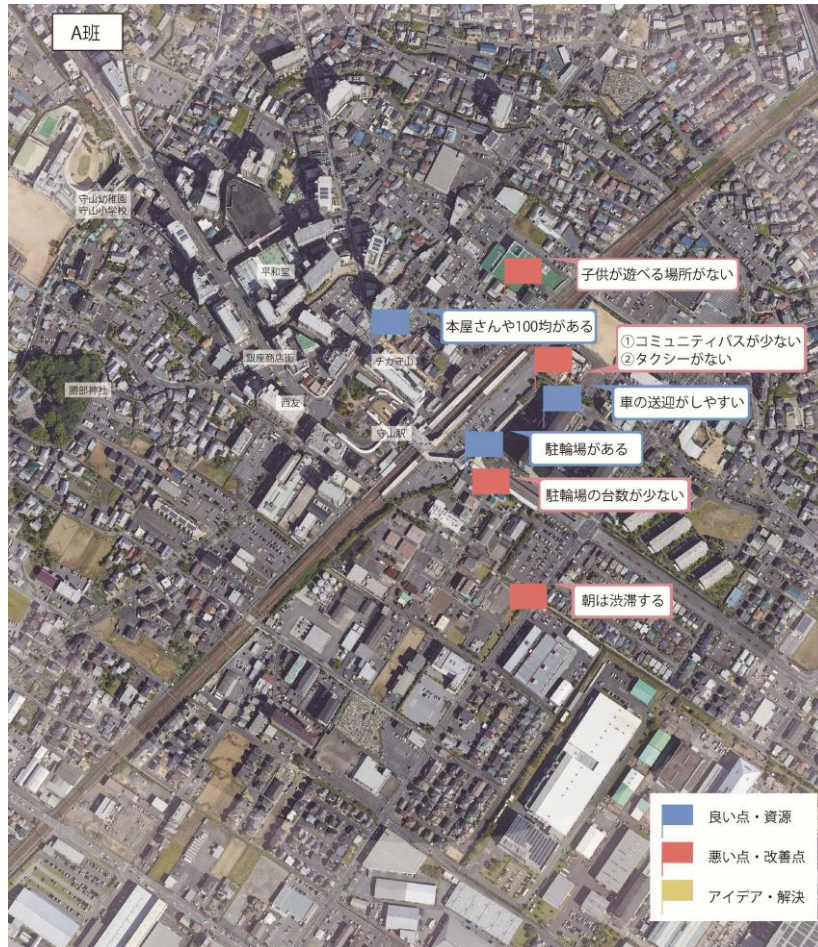
- ・ 渋滞でロータリーが利用しづらい。

など

【アイデア・解決策】

- ・ 駅が綺麗に使いやすくなれば良い
- ・ 子供も遊べるような公園の整備
- ・ 学生が時間をつぶせる場所（スタバ、図書館等）
- ・ 自転車と歩行者を分けた通路。
- ・ 今の駐車場をそのまま残してほしい。

など





【まとめ】

- ・東口は落ち着いた雰囲気として、商業施設は西口にお任せしたい。
- ・東口には、緑豊かな広場やおしゃれなカフェ、高齢者が集えるサロン、子育てのための保育・授乳施設、図書館分室などがあるとよい。
- ・駐輪場に空きが少ないので、広くしてほしい。

【良い点・資源】

- ・駅前広場(ロータリー)が大きく、利用しやすい
- ・スーパーマーケット(パロー)がある
- ・駅前広場(ロータリー)にある緑地がよい

[西口]

- ・飲食店やスーパー、ホテル、スポーツジムなどの機能が充実している
- ・管理された緑地がある
など

【悪い点・改善点】

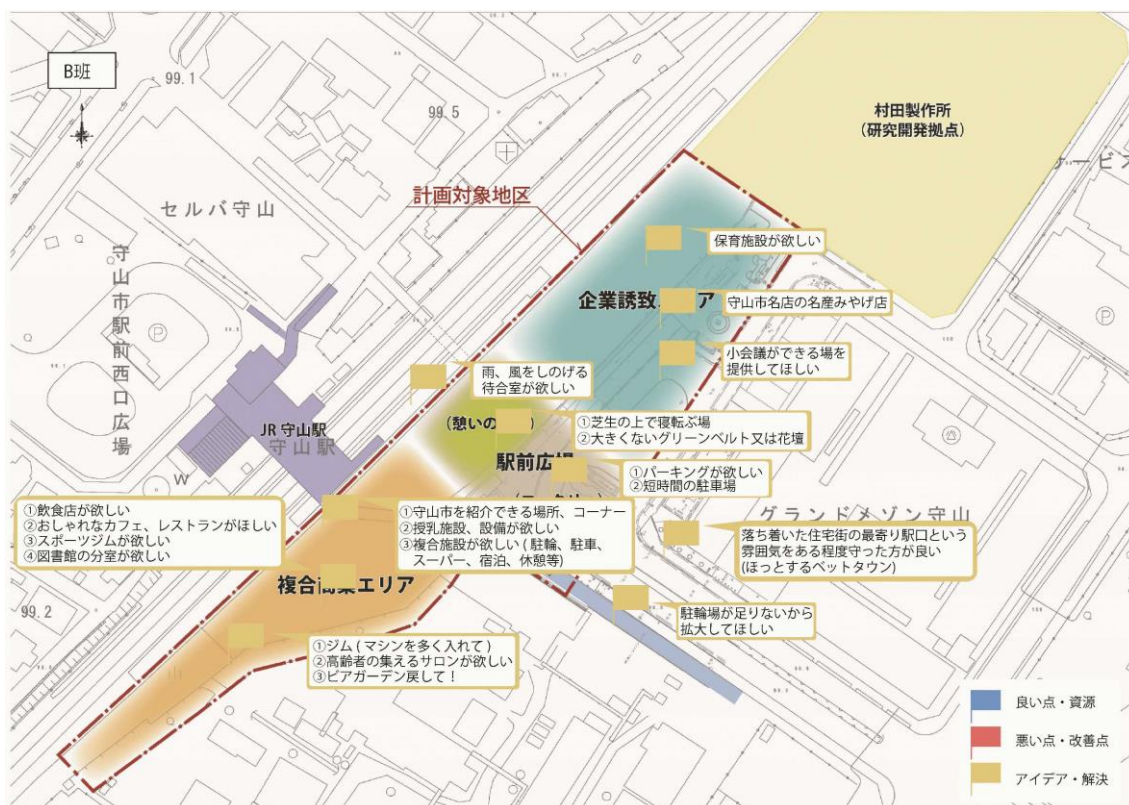
- ・駐輪場に空きが少ない
- ・ロータリーが朝夕、特に雨の日に混雑する(西口も同様)
- ・気軽に入れるカフェ、レストランがない
- ・保育園が浮気町にしかない

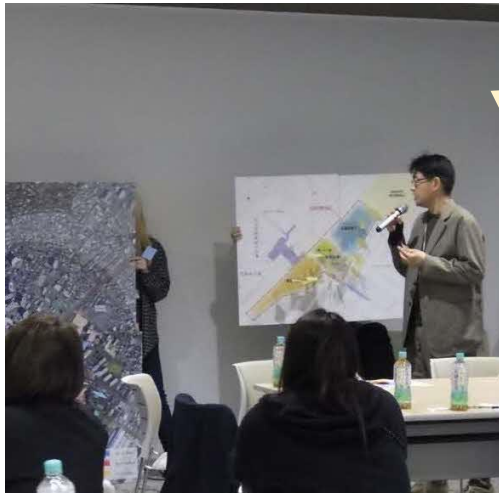
[西口]

- ・渋滞でロータリーが利用しづらい
など

【アイデア・解決策】

- ・東口は落ち着いた住宅街の最寄り駅としての雰囲気を消さないでほしい
- ・商業施設は西口にお任せしたい
- ・複合商業施設は3階建て程度のビルに、カフェやレストラン、高齢者が集えるサロン、授乳施設、スポーツジム、図書館分室等があるとよい
- ・広場には緑がほしい
- ・駐輪場を広くしてほしい
など





【まとめ】

- ・コンセプトとして、東口は「生活するまち」、西口は「繁華街・便利なまち」というイメージ。
- ・東口に以前あった都賀山荘とグラウンドがなくなり、子供が遊べる公園、小中学校が運動できるグラウンド、会議室・レストランがなくなったことが残念。
- ・子育て・共働き世帯が増えると、託児所などが必要である。
- ・10年後、20年後を見据えた施設が必要である。

【良い点・資源】

- ・住宅地であり、夜は静かで住みやすい
- ・ホテルがいて、自然が豊かな町
- ・企業が多く立地している
- ・スーパーやドラッグストア等の日用品店がある
- ・車が比較的少なく、安全
- ・駐車場は混雑もなく、安価で利用しやすい

〔西口〕

- ・飲食店やホテルなどコンパクトに施設が備わっている など

【悪い点・改善点】

- ・道が狭い、歩道が狭い
- ・朝・晩が渋滞するため、車での移動が不便
- ・建物整備をする前に道路整備を優先すべき
- ・気軽に食事ができる店がない
- ・夜間が暗い

など

【アイデア・解決策】

- ・コンセプトとして、東口は住む町・生活する町、西口は繁華街・便利な町というイメージ
- ・グラウンド、都賀山荘がなくなったことが大きい
- ・新規企業は必要ない
- ・子育て世代、共働きが増えてくると、駅前に託児所等の施設が必要。
- ・10年後、20年後の将来を考えた施設が必要。

など
など





【まとめ】

- ・東口は車での駅への送迎に便利で、駐車場も大きく停めやすくなっている
- ・駅利用者、高校生や大学生が買い物できる商業施設があるとよい
- ・東口にはレンガを活用したモニュメントをつくってはどうか
- ・ペDESTリアンデッキを整備してほしい

【良い点・資源】

- ・治安がよく、落ち着いているところがよい
- ・送迎の交通のアクセスがよい
- ・駐車場は広くて、停めやすい

[西口]

- ・ランチに行けるようなお店が数店ある

など

【悪い点・改善点】

- ・飲食店がない
- ・緑や憩えるスペースがない
- ・ボール遊びができる広場がなくなった
- ・都賀山荘がなくなり大人数での会食をする場所がなくなった
- ・若者の遊ぶ場所がない

[西口]

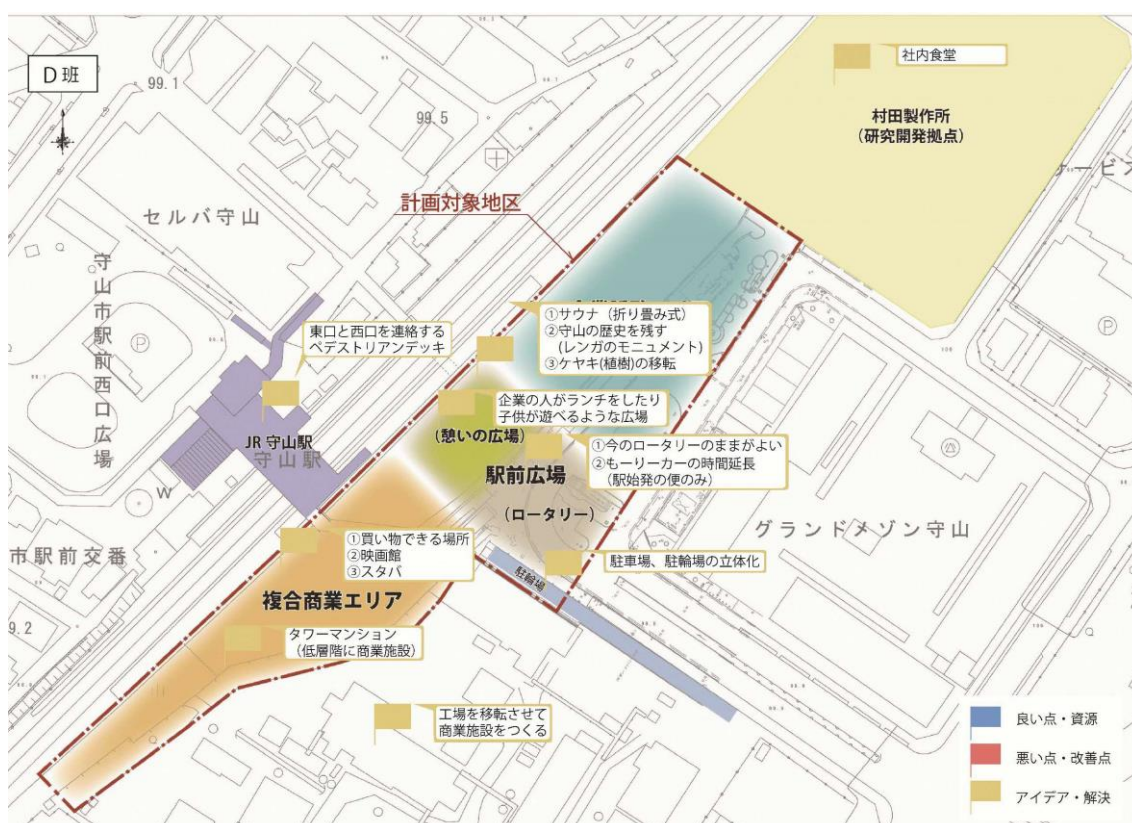
- ・ロータリーの渋滞
- ・駅前なのに栄えていない

など

【アイデア・解決策】

- ・駅を利用する人が立ち寄れる商業施設や高校生・大学生が買い物等で利用できる施設
- ・東口にはレンガの会社があるため、レンガを使ったモニュメントを作ってはどうか
- ・ペDESTリアンデッキがあると良い

など





【まとめ】

- ・ 東口は車による駅への送迎が便利。
- ・ 今後、企業誘致などに伴い利用が増えることになれば、ある程度のロータリーの規模が必要になると思う。
- ・ 東西の移動が地下道と自由通路しかなく、より便利に自転車で移動できるようになればよい。
- ・ 村田製作所で働く方と駅利用者等との動線が交差しないような工夫が必要である。

【良い点・資源】

- ・ あまり何もないところがよい
- ・ 車での送迎の際のロータリーの利便性が高い(ex: 雨の日でも屋根があるところに降ろすことができる等)
- ・ 駐車場、駐輪場が広い

[西口]

- ・ 飲食店が多い

など

【悪い点・改善点】

- ・ 渋滞が多いため、改善が必要
- ・ 東西の移動が南北の道路と地下道、高架橋しかない
- ・ 夜に地下道を子供に通らせるのは心配

[西口]

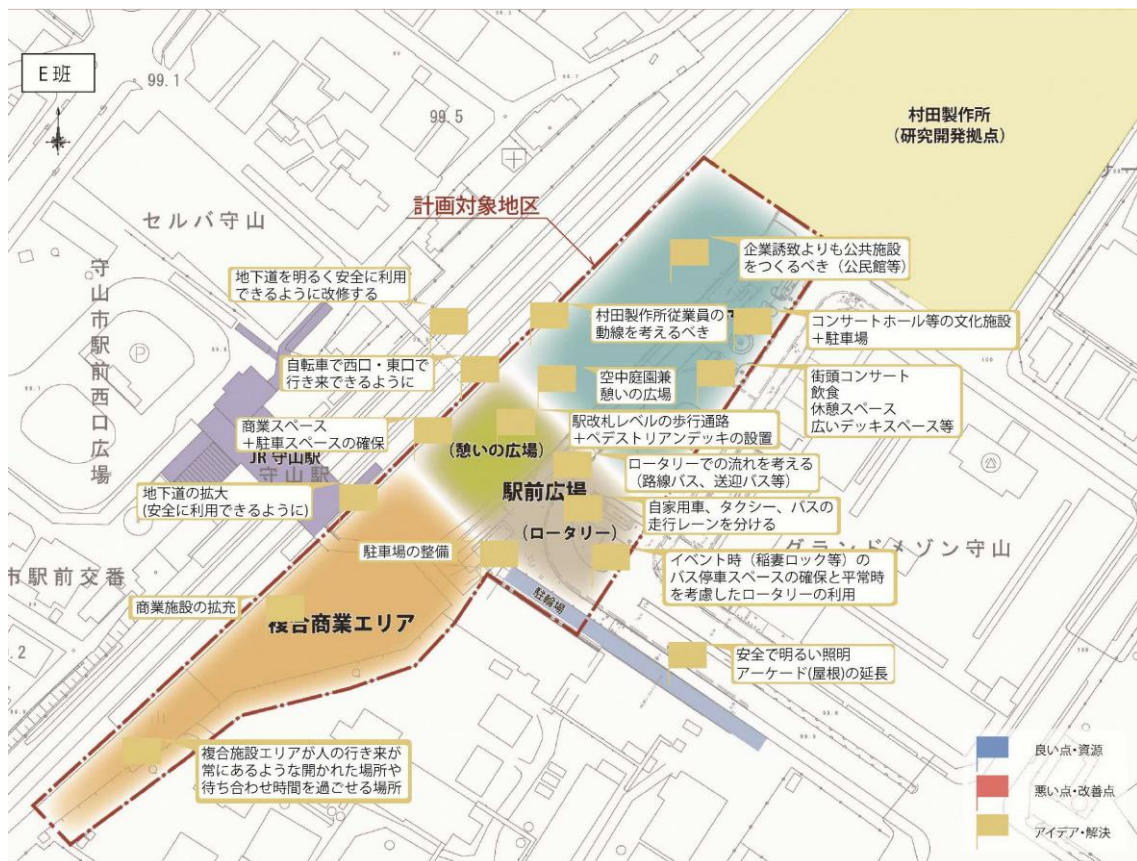
- ・ 信号、標識のない交差点がある

など

【アイデア・解決策】

- ・ 今後も人口が増えていく中で、現在のスペースや基本構想に書かれているロータリーの規模では厳しいのではないかと
- ・ 村田製作所の従業員が電車を利用し通勤する際の動線の確保
- ・ できれば地下道を使わずに自転車で東西にスムーズに移動できるような仕組み

など





【まとめ】

- ・ 東口に飲食できるコミュニティスペースや雑貨屋、本屋などがほしい。
- ・ 子供は小学校へ行かないとボール遊びができないので、ボール遊びができる公園がほしい。
- ・ 東西を繋ぐペデストリアンデッキで自転車と歩行者が危険なく渡れるようにしてほしい。また、道路整備も含めた開発を進めてほしい。

【良い点・資源】

- ・ 静かな住宅街が広がっている
- ・ 徒歩圏内にコンビニ、スーパーがある
- ・ 駐車場が広くて、安い
- ・ 保育園がある

【西口】

- ・ お店がたくさんあって便利
- ・ 緑が多く通るのが楽しい
- ・ 無料の駐車場がある

など

【悪い点・改善点】

- ・ 古い道が多いので雨が降った時の水はけが悪い
- ・ 西口の方に行く道が危ない
- ・ 電車が遅延すると踏切が開かない

【西口】

- ・ ロータリーの渋滞
- ・ チカ守山の店が寂しい。

など

【アイデア・解決策】

- ・ 図書館、ドラッグストア、スーパー、本屋、雑貨屋、カフェ、マクドナルド、飲食ができるコミュニティスペースがほしい
- ・ 小学校まで行かないとボール遊びができないため、子供がボール遊びができる公園がほしい。
- ・ 東西を繋ぐペデストリアンデッキで自転車と歩行者が危険なく渡れるようにしてほしい
- ・ 道路の整備も含めた開発を進めてほしい など



【まとめ】

- ・親子でくつろげる憩いの広場を広く確保してほしい。
- ・駐輪場について、場所の変更を含めて、拡張してほしい。
- ・駅の2階からデッキでつながるようにして、東西移動の利便性を上げてほしい。

【良い点・資源】

- ・駐車しやすいロータリーがある
- ・平面駐車場は広くて利用しやすい
- ・公共の駐輪場がある

〔西口〕

- ・24時間営業のスーパーがあるのは便利

など

【悪い点・改善点】

- ・駐輪場の前に企業バスの乗り場があるため、駐輪場の利用者、歩行者の邪魔になっている
- ・広場が少なくなった
- ・東西の車の行き来で道が狭いところが多く不便

〔西口〕

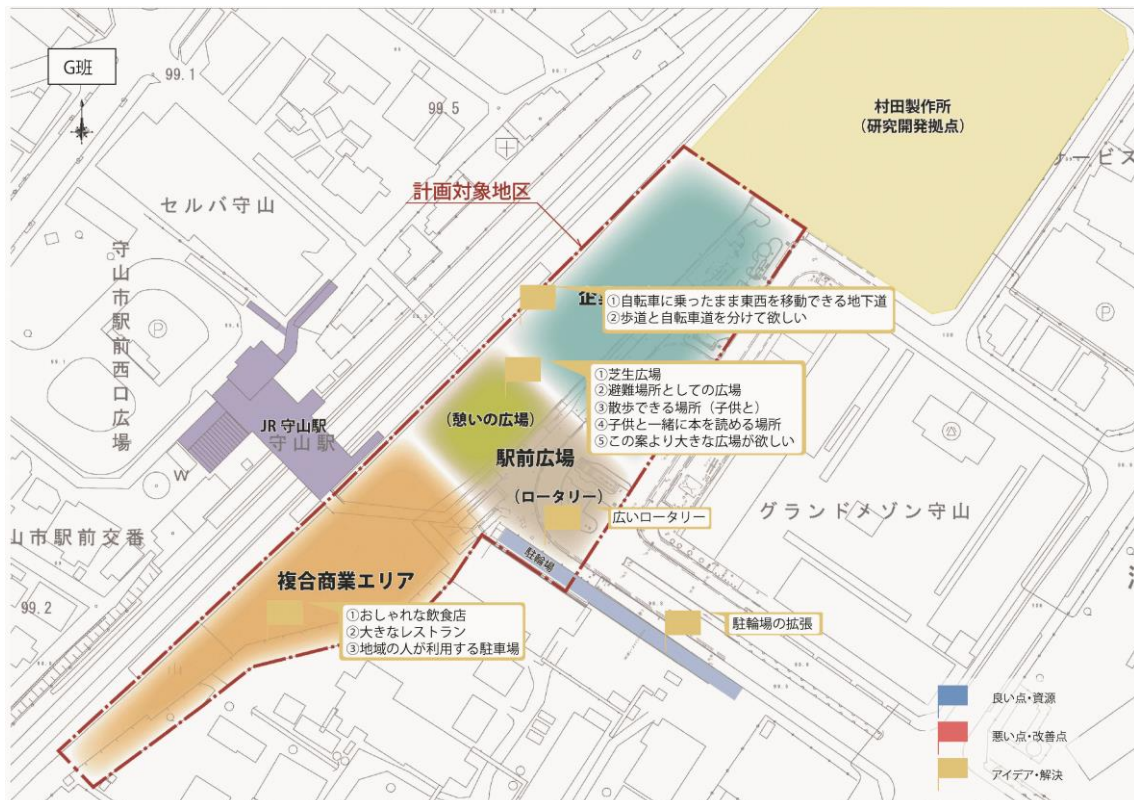
- ・タクシーの台数が少ない

など

【アイデア・解決策】

- ・親子でくつろげる憩いの広場を広く確保する
- ・災害時の避難場所を確保する
- ・図書館の分室等学生が時間を潰せる場所を確保する
- ・駐輪場を拡張する
- ・駅を2階からデッキでつながるようにして利便性を上げる

など



参考資料5 民間事業者ヒアリング 実施結果

【民間活力による施設立地可能性に関するヒアリング調査結果】

	立地可能性 (評価) ※			ポジティブな意見	ネガティブな意見	計画条件等
	○: 立地可能性がある	△: 条件次第では立地可能性がある	×: 立地可能性が低い			
	○	△	×			
東口全体の評価	4 社	2 社	1 社	・JR 琵琶湖線の新快速停車駅であり、交通利便性が高い ・企業誘致による乗降者や周辺人口の増加が見込めるエリア	・現状、活気があるエリアとは言えず、西口の方がポテンシャルは強い	—
商業施設	5 社	0 社	2 社	・適正な規模であれば実現可能である ・「生活密着型」や「日常利便性を高める」商業施設の可能性は高い	・駅利用者が少なく商業展開は難しい ・西口の状況をふまえると可能性は低い	・スーパー、ドラッグストア、クリニック、100均、理美容、カフェ、飲食、塾 など ・1階～3階 ・床面積 700 m²～5,000 m²
企業・事務所(オフィスビル)	1 社	3 社	3 社	・自社事務所としての可能性はある ・企業誘致関連の需要が発生すると貸事務所としてのニーズが生じる	・一般的なオフィスビルのような規模の需要はない	・進出企業の需要によるため、現時点で規模を想定することは難しい ・700 m²～1,000 m² ・シェアオフィス
企業誘致の可能性	5 社	0 社	2 社	・周辺研究施設との関連企業なら誘致の可能性はある ・大学、医療施設などの誘致の可能性もある	・複数企業は難しい ・現段階ではニーズが見込めない	・スタートアップ企業向け ・市の誘致活動への協力や主要道路の整備 ・助成金や税の優遇措置
ホテル	3 社	2 社	2 社	・競合宿泊施設も少なく、企業誘致により立地可能性は高まる ・ビジネス(出張)需要は一定見込める	・観光向けの駅前ニーズは限定的 ・立地可能性は一般的には厳しい	・50～200 室 ・15～20 m²/室 ・延床 3,000～3,500 m²
駐車場	7 社	0 社	0 社	・車の利用者が多いエリアであるため立地可能性は高い ・一時利用や定期利用が見込める ・企業誘致などによりニーズは高まる	—	・150～300 台程度でも需要はある ・現状の台数+αの整備でも需要はある
住宅	5 社	1 社	1 社	・新快速停車駅であり、住宅ニーズは十分ある ・子育て支援等も充実し住環境もすぐれていることから立地可能性は高い	・建築コストの高騰により販売価格を考えると難しいエリア	・60～200 戸 ・ファミリータイプが中心となりオールターゲット可能 ・高さ制限の緩和 ・駅をデッキ等で接続
その他	—	—	—	—	—	・駐輪場 ・高齢者施設 ・子育て支援施設 ・学校教育施設 ・行政機関 等

※立地可能性（評価）については、ヒアリング内容を踏まえ、市において三段階で評価しています。

【アクセス動線の考え方に関するヒアリング調査結果】

ヒアリング事項	主な回答内容
歩行者動線の望ましいあり方	・東西の連携や回遊性向上を目的に、駅・複合商業エリア・企業誘致エリア・株式会社村田製作所（守山イノベーションセンター）をつなぐペデストリアンデッキの新設はメリットがある。 ・東西移動と計画対象エリア内の施設へのアクセスの回遊性や利便性を高めるためのデッキ接続（駅直結）が望ましい。 ・地下道は西口へのアクセス動線として必要である。
自転車動線の望ましいあり方	・自転車利用による東西のアクセス動線として、地下道は必要である。 ・地下道の自転車動線は確保しつつ、歩行者との動線を分けることで安全性は高まる。 ・駅接続のペデストリアンデッキ等を設置して、歩行者と自転車の通行を許容する。
車両動線の望ましいあり方	・ロータリー内の車両動線は、公共交通機関と一般車を分けるなどして、ロータリー内の交通渋滞を避ける工夫が必要である。 ・歩行者・自転車動線に配慮した車両動線の検討が望ましい。 ・ロータリーは一般車両の乗降場や待機場として利用し、駐車場はロータリー外（商業施設など）に設置する。
東西通路（改札外通路、地下道、ペデストリアンデッキ等）の望ましいあり方	・既存施設（改札外通路、地下道）の拡張や改修等を実施することにより、回遊性の向上とウォークアブルの活性化を実現させることが望ましい。 ・ペデストリアンデッキの新設と既存改札外通路により歩行者の東西移動の利便性は確保されるため、自転車利用による東西移動の利便性向上が望ましい。
ペデストリアンデッキ（東西移動）の望ましい位置、規模、形状など	・既存改札外通路との距離や計画対象エリア側からのアクセス性を考慮した場合、地下道の直上付近に設置するのが望ましい。 ・歩行者が雨に濡れないような形状が望ましい。（屋根付き等） ・線路上空となるため、歩行者が安心して歩ける環境整備（幅員・デザインなど）が望ましい。
ペデストリアンデッキ（東口）の望ましい位置、規模、形状など	・株式会社村田製作所（守山イノベーションセンター）を含む計画対象エリアの各施設をデッキレベルで接続することで、東口周辺の回遊性の向上につながるため、ペデストリアンデッキの新設は望ましい。 ・計画対象エリアへのアクセス利便性を考慮して、駅改札から最短で接続できる位置や形状が望ましい。 ・歩行者が雨に濡れないような形状が望ましい。（屋根付き等） ・1 階レベルの歩行者や周辺施設の環境・景観等への影響に配慮して、必要最小限の規模や形状とするのが望ましい。

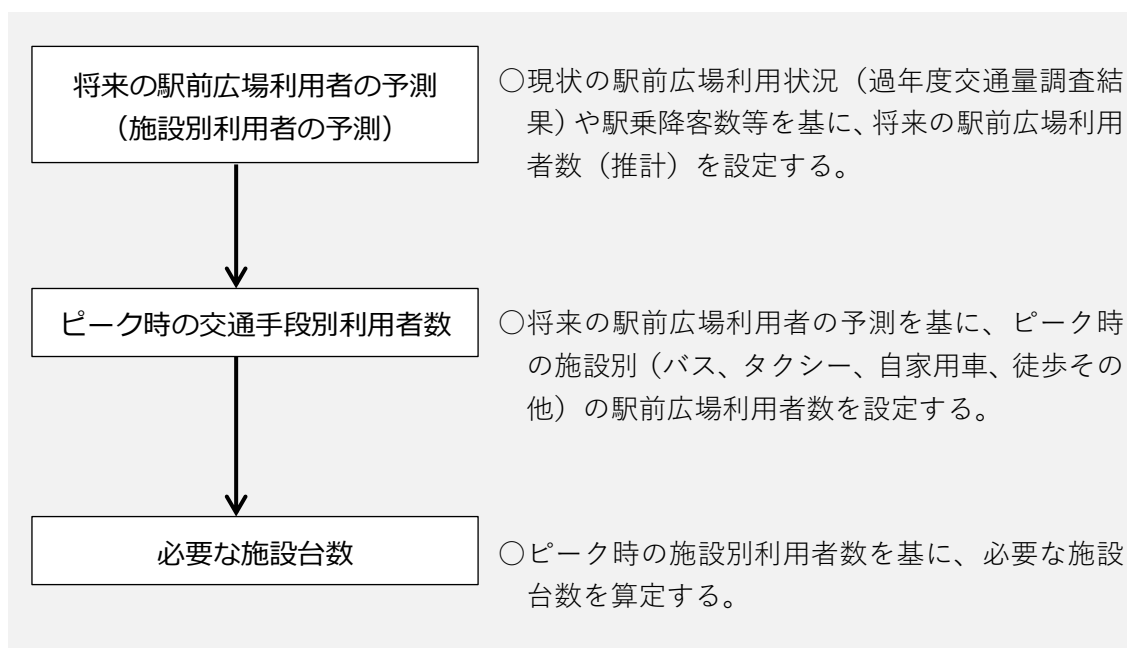
参考資料6 ロータリーの施設台数設定の考え方

(1) 設定の手順

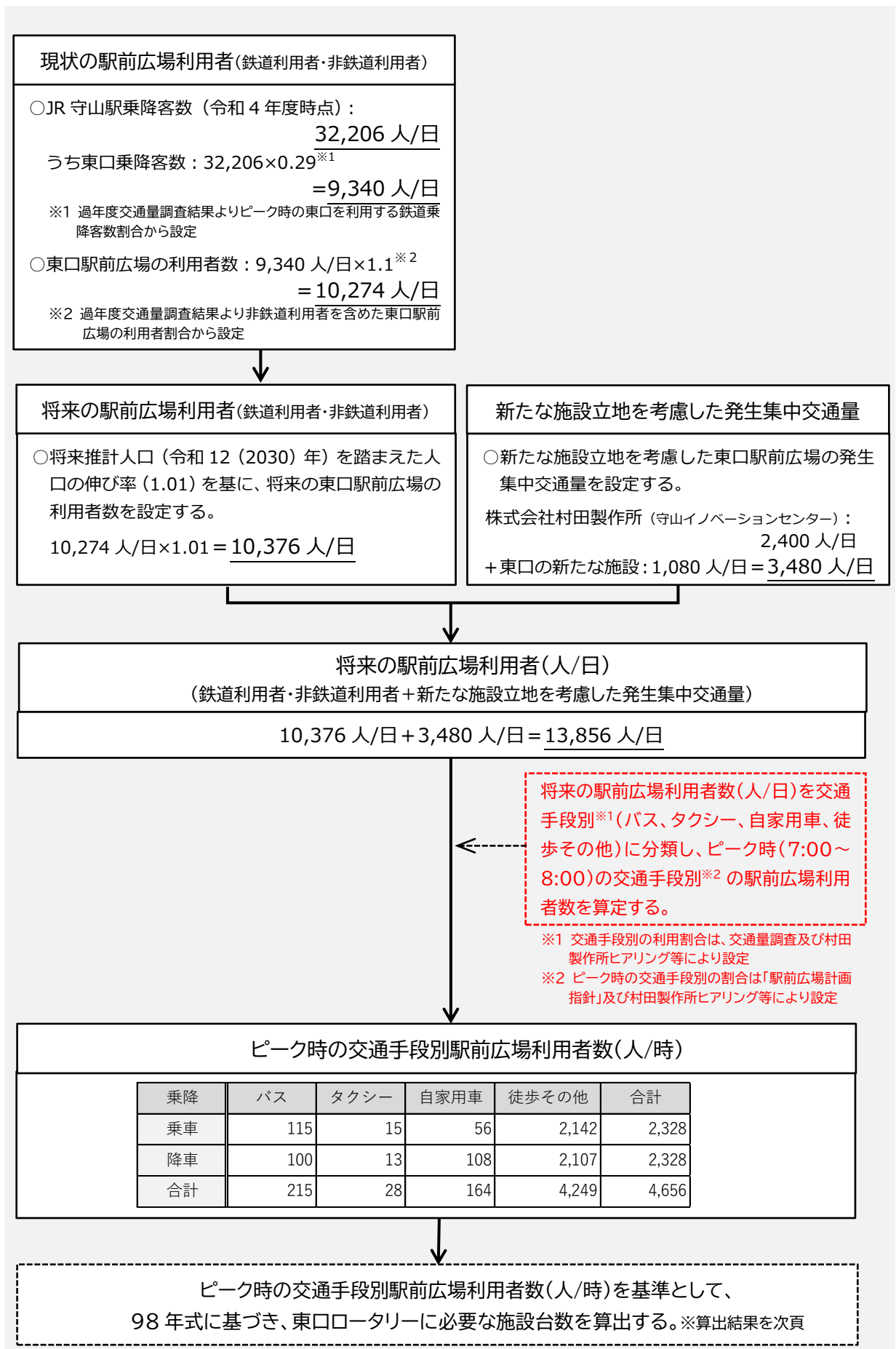
- ①『駅前広場計画指針（国土交通省監修）』に示された駅前広場面積算定方法（98 年式）に基づき、JR 守山駅の将来乗降客数と、株式会社村田製作所（守山イノベーションセンター）整備及び東口における新たな施設の立地に起因するロータリー利用者の増加数を基に、必要な施設台数を算定する。
なお、必要な施設台数の算定における将来推計年次は令和 12（2030）年と設定する。
- ② 98 年式により算定された必要な施設台数を基に、現状の利用状況（過年度交通量調査結果）や交通事業者ヒアリング結果を踏まえて、計画施設台数を設定する。

(2) 98 年式による必要な施設台数の算定

① 算定フロー



② 駅前広場利用者の予測及び必要な施設台数



【ロータリーの施設台数】

交通施設		現況の施設台数	98 年式による必要な施設台数
バス	乗車場	1 台	1 台
	降車場	1 台	1 台
	プール	2 台 マイクロバス 1 台、大型バス 1 台	1 台
タクシー	乗車場	1 台	1 台
	降車場	1 台	1 台
	プール	3 台	2 台
一般車	身障者用	1 台	1 台
	一般車乗降場	1 台	3 台
専用駐車場	身障者用	2 台	1 台
	指定車	1 台	1 台

(3) 実態調査等を踏まえた施設台数の調整

- ・98 年式により算定された必要な施設台数を基に、現状や過年度交通量調査結果、交通事業者ヒアリング結果を踏まえて、施設台数の調整を行います。

(a) バスパール

- ・バスパールの必要な台数は 1 台であり、現況の台数（2 台）よりも 1 台少ない。
- ・現況台数や新たな施設の立地状況を考慮して、バスパールについては「1～2 台」とする。

(b) タクシープール

- ・タクシープールの必要な台数は 2 台であり、現況の台数（3 台）よりも 1 台少ない。
- ・現況台数や新たな施設の立地状況を考慮して、タクシープールについては「2～3 台」とする。

(c) 一般車乗降場

- ・一般車乗降場の必要な台数は 3 台である。
- ・現況の一般車乗降場については、1 台設置があるものの、利用が多い時間帯では、周辺道路等を利用し、複数台の車両が停車している状況である。
- ・必要台数や現況台数を踏まえ、一般車乗降場については、「1～3 台」とする。
- ・また、ロータリー内だけでなく、周辺道路や駐車場を活用して確保することも可能である。

(d) 身障用駐車場・指定車駐車場

- ・身障者用駐車場及び指定駐車場の必要な台数はそれぞれ 1 台であり、身障者用駐車場は現況の台数（2 台）よりも 1 台少ない。
- ・身障者用駐車場及び指定車駐車場は、定期的に利用されているものの、身障者用駐車場に 2 台同時で駐車している場面は少ない。
- ・現況の利用状況を踏まえて、身障者用駐車場については「1～2 台」、指定車駐車場については「1 台」とする。

⇒以上の実態調査等を踏まえた調整により、ロータリーの計画施設台数は p29 のとおり設定しました。

参考資料7 東西アクセス機能の整備方策における幅員設定の考え方

(1)改札外通路の幅員設定

- 東西アクセス機能の整備方策の一つとして検討する改札外通路の幅員設定の考え方は以下のとおりとします。

- 歩行者交通量（10 分間ピーク時）からの必要幅員算定

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

(現況交通量 1,033 人/10 分 × 人口の伸び率 1.01)

[サービス水準] サービス水準 A：～27 人/m・分を目指す

(出典：大規模開発地区関連交通計画マニュアル)

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

幅員 = 105 人/分 ÷ 27 人/m・分 ÷ 約 4 m

⇒歩行者交通量から算定される必要幅員（有効幅員）は約 4 mである。

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

⇒幅員約 6 mとする。

(2) 新たな通路の幅員設定

- 東西アクセス機能の整備方策の一つとして検討する新たな通路の幅員設定の考え方は以下のとおりとします。

- 歩行者交通量（10 分間ピーク時）からの必要幅員算定

[ピーク時（7:40～7:50）の将来歩行者交通量] 28 人/10 分

(現況交通量 27 人/10 分 × 人口の伸び率 1.01)

[サービス水準] サービス水準 A：～27 人/m・分を目指す

(出典：大規模開発地区関連交通計画マニュアル)

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

幅員 = 2.8 人/分 ÷ 27 人/m・分 ÷ 0.104m

- 道路構造令における歩行者専用道路

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

(3) ペDESTリアンデッキの幅員設定

- ・東西アクセス機能の整備方策の一つとして検討するペDESTリアンデッキの幅員設定の考え方は以下のとおりとします。

●歩行者交通量（10 分間ピーク時）からの必要幅員算定

[ピーク時（7:40～7:50）の将来歩行者交通量] 28 人/10 分

(現況交通量 27 人/10 分 × 人口の伸び率 1.01)

[サービス水準] サービス水準 A：～27 人/m・分を目指す

(出典：大規模開発地区関連交通計画マニュアル)

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

幅員 = 2.8 人/分 ÷ 27 人/m・分 ÷ 0.104m

●道路構造令における歩行者専用道路

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