
VI. 小牧駅周辺整備計画図

前章の「小牧駅周辺の機能構成」を踏まえ、駅西駅前広場及びA街区の施設配置計画を検討し、整備計画図を作成する。また、上記整備に関連して、小牧駅西線は、歩行者動線・バリアフリー・景観形成の観点からその具体的な整備計画を検討する。

なお、駅東駅前広場については、ピーチライナー小牧駅舎の利活用方針が流動的であることから、本計画図においては具体的な施設配置に関する検討は行わず、現バスターミナルの施設の状態で、一般車・企業バスの乗降場、バス待機場の配置とするが、今後、その利活用方針に従い、新設駐車場の建設も含め施設配置を検討するものとする。

（１）小牧駅周辺整備の方針

■ 基本的な考え方

- ① 路線バス、タクシー乗降場は駅西駅前広場に集約する。
バス乗降場は、駅西駅前広場の南側に、タクシー・一般車乗降場は、北側に配置する。
- ② バリアフリーを考慮し、地上レベルでシェルターを配置した歩行者動線を確保する。
歩行者動線は、小牧駅～駅西駅前広場～A街区を結ぶ東西方向を主軸とし、地上レベルで円滑に移動ができるように既存のペデストリアンデッキを撤去する。
- ③ 小牧駅西線はコミュニティ道路整備を行い、自動車の速度を抑制させる。
小牧駅西線を横断する東西方向の歩行者動線を確保し、駅西駅前広場とA街区の一体的な空間構成を図る。
- ④ 駅西駅前広場とA街区の施設等は、統一的に景観に配慮したものとする。
積極的に緑化を施し、緑豊かで四季の移ろいを感じることができる広場空間を創出するなどの空間デザインを施し、景観面での一体性を演出する。
- ⑤ 新設駐車場の建設位置は、今後さらに調査・検討を重ねたうえで決定するものとする。
A街区整備による駐車需要などに対応するため、新設駐車場を建設する必要があるが、建設位置については、駒止公園、A街区の地下及び駅東駅前広場等について、今後、さらに細かな調査を行い、検討を重ねたうえで決定するものとする。

■ バス交通に関する方針

- ・ バス乗降場の数は、現行の駅東駅前広場と同様の6箇所を配置する。
- ・ バスの出入口は、その車両軌跡を考慮し、小牧駅西線側から入り、小牧駅前線側に出るものとする。
- ・ 小牧駅とバス乗降場の区間は、シェルター（日よけ、雨よけ）を連続的に配置する。

■ タクシー交通に関する方針

- ・ タクシー乗降場・待機場の数は、それぞれ、現行と同様の2箇所、15台分を配置する。
- ・ タクシーは、駅西駅前広場北側の道路から出入りする。
- ・ 小牧駅とタクシー乗降場の区間は、シェルター（日よけ、雨よけ）を連続的に配置する。

■ 一般車交通に関する方針

- ・ 一般車乗降場は、タクシー乗降場に隣接して配置する。
- ・ 一般車は、タクシー同様に、駅西駅前広場北側の道路から出入りする。
- ・ 小牧駅と一般車乗降場の区間は、シェルター（日よけ、雨よけ）を連続的に配置する。

■ 小牧駅西線に関する方針

- ・ 道路構造・デザインは、自動車走行速度の低減を図るものとし、交差点中間部に横断歩道を設置する。ただし、自動車の交互通行は確保する。
- ・ 東西方向の歩行者の主動線が交差する区間については、駅西駅前広場と同程度の高さまで道路を緩やかに嵩上げし（縦断勾配 2.5%以下）、歩行者が円滑に横断できるようにする。
- ・ 後続車両の円滑な処理のため、駅西駅前広場に入るバスのための滞留車線を配置する。
- ・ 歩道は、幅員をなるべく広くとり、ゆとりと潤いに満ちた道路空間を創出する。

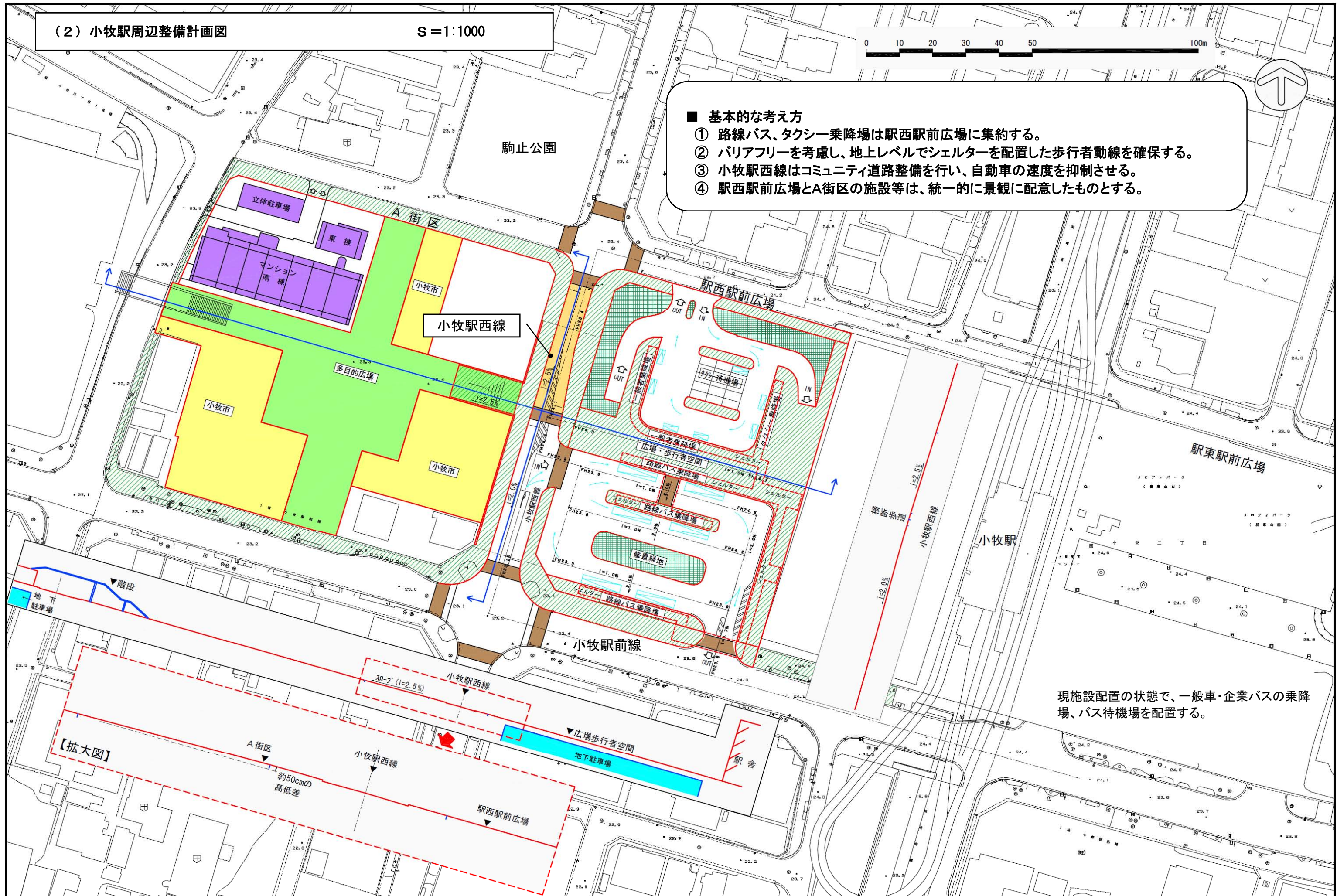
(2) 小牧駅周辺整備計画図

S=1:1000

0 10 20 30 40 50 100m

■ 基本的な考え方

- ① 路線バス、タクシー乗降場は駅西駅前広場に集約する。
- ② バリアフリーを考慮し、地上レベルでシェルターを配置した歩行者動線を確保する。
- ③ 小牧駅西線はコミュニティ道路整備を行い、自動車の速度を抑制させる。
- ④ 駅西駅前広場とA街区の施設等は、統一的に景観に配慮したものとする。



現施設配置の状態で、一般車・企業バスの乗降場、バス待機場を配置する。

VII. (1) 小牧駅周辺の整備イメージ図



(2) A街区のデザインイメージ図 (多目的広場から公共公益施設を望む)



※デザインコンセプト

- ・ A街区においては多目的広場を中心に公共公益施設、商業施設等を配置し、中庭的な憩い、賑わい空間の形成を目指すものとする。
- ・ このような空間づくりを実現するためには、A街区内に建築されるそれぞれの建物が連携する必要がある。

※デザインの意義

- ・ 賑わいの創出のために、多目的広場とこれを囲む建築物の空間的な一体性（屋内外の空間の連続性）を確保する。
- ・ 憩いの空間を確保するため、植栽・ベンチを適正に配置し施設の色彩を統一する。
- ・ 一体的な街並みの形成のために、多目的広場を囲む空間を統一的なデザインコンセプト（歴史と新しい文化の融合）で演出する。

■ 小牧駅周辺整備計画策定協議会委員名簿

	氏 名	役 職 名 等	備 考
1	中林 忍	小牧市区長会小牧地区会長	市民代表
2	肥田野 良政	小牧青年会議所理事長	市民代表、職務代理者
3	松田 敏弘	NPO法人こまき市民活動ネットワーク代表理事	市民代表、会長
4	丹羽 明人	NPO法人こまき市民活動ネットワーク副代表理事	市民代表
5	稲垣 孝子	小牧市女性の会代表	市民代表
6	山本 典男	小牧市建築設計事務所協会会長	市民代表
7	栗木 佐智子	一般	市民代表
8	林 千代子	一般	市民代表
9	岸野 澄子	名古屋経済大学准教授	学識経験者
10	磯部 友彦	中部大学教授	学識経験者
11	丹羽 勝美	名古屋造形芸術大学教授	学識経験者
12	稲垣 猛	小牧商工会議所副会頭	商工会議所
13	加藤 哲哉	小牧商工会議所市街地活性化委員長	商工会議所
14	坂下 カズキ	小牧商工会議所専務理事	商工会議所
15	兼松 ミチアキ	小牧警察署長	行政機関
16	浅田 イサオ	愛知県産業労働部商業流通課長	行政機関
17	須山 アキヒロ	愛知県建設部都市計画課長	行政機関
18	深井 アツオ	愛知県建設部住宅計画課長	行政機関
19	波多野 ケンジ	小牧市市民部長	行政機関
20	舟橋 ヒロシ	小牧市建設部長	行政機関

※「役職名等」は平成19年4月現在のものです。

■ 小牧駅周辺整備計画策定協議会の開催経過

<第1回協議会（平成19年4月26日）>

- ・経過報告
- ・基礎データの報告
- ・「小牧駅周辺整備に関する提言書」の説明
- ・関係機関の意見紹介
- ・市民アンケートの実施検討
- ・今後の予定

<小牧駅周辺整備に関する市民アンケート調査>

調査時期：平成19年5月7日（配布）、平成19年5月21日（回収）

調査対象：18歳以上の市民4,000人

調査内容：小牧駅周辺の目的地に出掛ける頻度と最も利用する交通手段

小牧駅周辺のまちづくりに対する満足度・重要度

今後のまちづくりのあり方 等

回収結果：2,407通（回収率：約61%）

<協議会現地視察（平成19年5月22日）>

- ・小牧駅周辺及び春日井市勝川駅周辺総合整備事業地区周辺の現地視察

<第2回協議会（平成19年6月1日）>

- ・市民アンケート結果報告
- ・現況評価のとりまとめ
- ・提言案に関する協議
- ・ラピオ4階の検討について

<第3回協議会（平成19年6月18日）>

- ・現況評価について
- ・ラピオ4階に関する協議
- ・提言案に関する協議
- ・パブリックコメント制度について

<第4回協議会（平成19年7月6日）>

- ・小牧駅周辺の機能構成について
- ・関係機関の意見紹介
- ・小牧駅周辺整備計画書（素案）について

<「小牧駅周辺整備計画（案）」に対するパブリックコメント>

意見募集期間：平成19年8月1日から平成19年8月31日

意見提出数：34通

意見の内訳

I	整備計画（案）全般について	21件
II	ラピオ4階について	5件
III	A街区の導入機能について	59件
IV	駅前広場等の整備について	27件
V	その他	14件
計		126件

意見（A）・協議会の考え方（B）の概要

A	魅力的な駅前になるのですから、より多くの市民に利用されるものになってほしいと考えます。「天気が悪くても行きたくなる。天気が悪いから行きたくなる。」そんな環境を検討いただければと思います。
B	高齢社会を向かえるにあたり、バリアフリーを考慮し、A街区と駅西駅前広場は地上レベルで歩行者動線を確保する計画としていますが、ご提案をいただきました雨天対策についても、日よけ、雨よけのため、歩行者動線に連続的なシェルターの設置を整備の基本的な考え方に追加しました。
A	駅整備事業の基本的構想は西側整備が中心となっている。過去の商店街のなごりです。発展する町は東の開発が進んでいます。小牧も東側開発再構想をしていただきたい。
B	駅東地区については、ピーチライナー小牧駅舎の利活用方針が流動的であることから、本計画図においては具体的な施設配置に関する検討は行わず、現バスターミナルの施設を利用し、一般車・企業バスの乗降場、バス待機場を配置するものとしております。しかし、ピーチライナー小牧駅舎の利活用方針が固まった段階で、駅東地区についても検討するよう、市に要請します。
A	駒止公園は近隣市町に類をみない立派な庭園で市民の誇りだと思っています。従って駐車場の建設には絶対反対です。現在、駒止公園があるから駅周辺に潤いがあるが、鉄骨の山、コンクリートの壁ができれば駅周辺の景色は最悪になる。
B	新設駐車場は、小牧駅西駐車場の代替機能として、また、A街区整備による今後の駐車需要に対応するため、A街区の周辺に建設が必要と考えておりますが、建設位置については、駒止公園、A街区の地下及び駅東駅前広場等が考えられますので、今後、さらに細かな調査を行い、検討を重ねたうえで決定するものとします。
A	小牧駅地下駐車場地下2階は非常に停めにくい。 ラピオ地下駐車場の駐車マスの幅を広くするなどの対応をしてほしい。
B	小牧駅地下駐車場は、平成元年11月に供用開始され、駐車機械はその当時の車両の大きさに対応したもので、現在の車両の大型化に十分対応できない状況でありますので、地下2階の機械式駐車場の利便性が改善されるよう、市に要請します。 ラピオ地下駐車場は、柱と柱の間に駐車しますが概ね3台設けられていますが、駐車マスの幅を調節し、3台に1台の割合で軽自動車専用スペースを設けることで、自動車の出し入れを容易にする対策工事が実施されました。

＜第5回協議会（平成19年9月19日）＞

- ・関係機関の意見紹介
- ・パブリックコメントについて

＜第6回協議会（平成19年9月28日）＞

- ・新設駐車場の検討について
- ・駒止公園の検討について

＜第7回協議会（平成19年11月14日）＞

- ・名古屋犬山線に関する協議
- ・民間施設（商業施設）に関する協議
- ・駐車場に関する協議

＜第8回協議会（平成20年1月15日）＞

- ・A街区の各施設に関する協議
- ・駐車場に関する協議
- ・関係機関の意見紹介

＜第9回協議会（平成20年2月4日）＞

- ・パブリックコメントに関する協議
- ・小牧駅周辺整備計画に関する協議