

小牧駅前広場等整備基本計画(案)に関するパブリックコメントに提出された意見及び意見に対する市の考え方(案)

No	意見(原文)	意見に対する市の考え方	案の修正
1	整備計画図やイメージパースを見ても、名鉄小牧駅ビル東側の直近に駐輪場を配置するのは違和感があります。現状駐輪場があるから配置したと思われるが、駐輪場は雑然としており、景観上もよろしくなく、基本方針にそぐわないものと私は思います。小牧市の顔となるべき駅前広場をもっと良くするよう、賑わいを創出するような施設の配置を希望します。	■駐輪場について 駐輪場は駅利用者の利便性を確保し、路上駐輪を抑制するために不可欠な施設です。配置については、駅利用者のアクセス方法や現在の駐輪場の利用状況等から現在駐輪場となっている当該位置としたものであります。その上で、市の玄関口として相応しい、周辺のにぎわいと調和した環境が創出できるよう、設計段階において景観に配慮した施設を検討してまいります。	無
2	毎度、お世話になっております。 さて「小牧駅前広場等整備基本計画(案)」についてですが、大筋では賛同いたします。 しかしながら、一つ気になったことがありまして、名鉄小牧駅ビルの外観についてなのですが、ピーチライナーの駅を撤去した東側についてです。 西側は建設当初より、ビルの中に入るホテル等の玄関としてデザインされておりますが、東側はピーチライナーの駅が出来る前提でしたので、デザインされていない「のっぺらぼう」な外観なのです。なので、ピーチライナーの駅が撤去されてその姿が明らかになり、果たして街の玄関として果たしてふさわしい外観なのかと思ってしまうました。 名鉄の建物なので、小牧市がどこまで介入できるかわかりませんが、「のっぺらぼう」な東側の外観については、何か対策が必要なのではないかと思えます。 個人的な意見ですけど、若手アーティストを使った壁画で建物を飾ればいいのではないかと思います。 乱文、失礼いたしました。	■駅ビルの外観について 当該建物は民間所有の施設であるため、市が直接的に改修を行うことは困難ですが、市の玄関口としての魅力向上に向けて、いただいたご意見を小牧駅ビルの所有者である名古屋鉄道株式会社と共有し、良好な景観形成のあり方について検討してまいります。	無
3	図書館や子ども未来館など、しっかり集客のできる施設を作ってきたことは素晴らしいと思います。 その上で、駅前が魅力的になるための提案です。 1.自動車の排除 まず、物理的に歩ける歩きたくなる街。 そのためには危険源である自動車を(徐々に)排除していくことが必要です。駅西線の一方通行化だけでなく、シンボルロードも広すぎる小牧山までの動線を分断しています。こちらも1方通行化しても良いと考えます。 2.干からびないで歩ける街 駅から図書館まで歩こうと思った際に、6月以降は過酷な日射の中を歩く必要があります。歩道に全く日陰がない。これでは歩こうという人はいなくなります。歩いて気持ちよくなる街には木陰が必要です。小牧山まで緑を繋ぐことを希望します。 3.魅力ある店 人が訪れる理由は美味しいもの、美しいもの、気持ちのいい場所です。その中でも美味しいものを提供する店が不足しています。スタバやマックではそうなりません。 しかし、公共が作ったり選んだりする必要はありません。補助金ではなく、うまく行った際の税制優遇などサポートをすることで民間の美味しいものがあれば人は自然と集まると考えます。 以上、ご検討をお願いします。	■自動車の排除について 自動車交通の規制については、周辺の道路ネットワーク全体への影響を考慮する必要があるため、シンボルロードの一方通行化については慎重に検討する必要があると考えます。本計画の対象区域を超えたご意見ですが、「小牧市中心市街地ランドデザイン」に基づく歩いて楽しい歩道ネットワークの構築に向けた検討において、参考とさせていただきます。 ■干からびないで歩ける街について 日陰については、居心地が良くやすらぎのある空間づくりにおいて必要な要素と考えますので、本計画案17ページの方針に基づく主な施策中「■居心地が良くやすらぎのある空間づくり」において、「快適に過ごすことができる日陰空間の確保」を追記します。また、小牧山までの街路樹については本計画の対象区域を超えたご意見となりますが、「小牧市中心市街地ランドデザイン」に基づく歩いて楽しい歩道ネットワークの構築に向けた検討において、参考とさせていただきます。 ■魅力ある店について 本計画案では、Park-PFI等を活用した飲食店等の設置を位置付けており、官民連携により魅力的な機能の導入を計画しています。また、税制優遇などのサポートといったご意見に関しましては、「小牧市中心市街地ランドデザイン」に基づく「多様な人が主役となりぎわいを生み出す環境の創出」に向けた検討において、参考とさせていただきます。	有
4	1.駅周辺の治安・夜間環境への対応について 本計画では、駅雨空間の再整備やにぎわい創出については記載がある一方で、駅周辺の治安や夜間の安全性に関する記述が十分ではないと感じます。 駅前に人を集めることは、必ずしも良好なにぎわいだけを生むものではありません。人の滞留が増える以上、夜間の騒音、迷惑行為、防犯上の課題などについても、計画段階から具体的に検討すべきではないでしょうか。 特に、近年整備された芝生広場についても、夜間は照明が不足しており、暗さを感じます。名鉄小牧ホテルが今後も存続するのであれば、宿泊者や駅利用者の安全性、まちの玄関口としての印象を踏まえても、照明の増設や防犯カメラの設置、警察・地域団体との連携など、ハード・ソフト両面での安全対策を明記すべきです。 「にぎわい」だけでなく、「安心して滞在できる駅前」であることを計画の前提にしていきたいと思います。 2.キッチンカーによるにぎわい創出の実効性について 現在もラビオ前や図書館前などでキッチンカーの出店が行われていますが、現状を見る限り、それが駅前全体のにぎわい創出に十分つながっているとは言い難いと感じます。 単にキッチンカーを配置すれば人が集まる、という考え方は楽観的です。出店者の魅力や発信力、商品力が伴わなければ、既存の買い物客や通行人が一時的に立ち寄り程度にとどまり、駅前の目的地化にはつながりません。 また、出店内容によっては、周辺環境や滞留の質に影響する可能性もあります。安易な出店数の確保ではなく、集客力のある店舗の選定、出店基準、衛生・景観・騒音・ごみ対策、夜間利用時の治安対策まで含めた運用ルールを示すべきです。 にぎわい創出の手段としてキッチンカーを位置付けるのであれば、「どのような出店者を呼び込み、どのような利用者層を想定し、どのように駅前全体の回遊につなげるのか」まで具体化する必要があります。 3.シェルター整備の内容と事業費の妥当性について 計画内で「天候に左右されないシェルター」といった趣旨の記載が見られますが、提示されているパース等からは、その具体的な内容が十分に読み取れませんでした。 地上部に屋根付きの歩行空間を整備するといった意味なのか、地下空間や地下通路を想定しているのかによって、事業費も整備内容も大きく異なるはずです。 仮に地下通路や地下シェルターのようなものを想定しているのであれば、11億という事業費で実現可能なか疑問があります。一方で、地上部の簡易な屋根や庇の整備であれば、「天候に左右されない」と表現するにはやや過大ではないでしょうか。 市民が正しく判断できるよう、シェルターの位置、構造、規模、整備範囲、概算費用の内訳を明確に示すべきです。現状の説明では、整備内容と費用感の関係が不透明です。 4.飲食店の配置について 計画では、飲食店等の設置場所が駅の東側に配置されているように見受けられます。しかし、実際の人の流れを考えると、その配置が最適なのか疑問があります。 子ども未来館や図書館を利用する人が、わざわざ駅東側まで歩いて飲食店を利用するとは考えにくいです。施設利用者の回遊を促すのであれば、駅西側やラビオ、図書館、子ども未来館との動線上に配置する方が自然ではないでしょうか。 また、飲食店を設置すること自体が目的化しているようにも感じます。どの程度の規模・実態・客層を想定しているのかが見えません。仮に一般的なフードコート程度の店舗構成にとどめるのであれば、駅前全体の集客力向上に大きく寄与するとは考えにくいです。 飲食機能を導入するのであれば、単なる空きスペース活用ではなく、駅前に来る理由を生み出せる店舗誘致や、図書館・子ども未来館・ラビオとの連携を前提にした配置計画が必要です。 5.民間まちづくり団体との連携について 計画では、民間まちづくり団体との連携が示されていますが、具体的にどの団体を想定しているのか、また、どのような役割を担うのかが明確ではありません。 仮に、これまで駅前で活動してきた既存団体が引き続きソフト事業を担うのであれば、現在の駅前の状況と何が異なるのか疑問です。従来と同じ主体が、従来と同じようなマルシェやイベントを実施するだけであれば、再整備後も大きな変化は期待できないのではないのでしょうか。 ハード整備だけでなく、運営主体の力量や企画力が駅前の魅力を大きく左右します。したがって、民間まちづくり団体との連携については、既存団体ありきではなく、外部人材や、民間事業者、若い世代、専門性のあるプレイヤーをどのように巻き込むのかまで検討すべきです。 「誰が、どのような責任と権限を持って、どのような水準の企画を継続的に実施するのか」が不明なままでは、結局は従来型のイベントの延長にとどまり、駅前再整備の効果を十分に発揮できないと考えます。	■駅周辺の治安・夜間環境の対応について 駅前広場は、多くの方が昼夜を問わず安心して過ごせる場所であることが大切だと考えており、本計画案16ページの駅前広場等整備の基本方針においても「安全・安心で人に優しい空間づくり」を掲げております。夜間の照明や防犯カメラの設置については、駅前の防犯環境をより良くするために重要であると考えているため、駅前広場等整備の基本方針として、本計画案16ページの方針に基づく主な施策中「■安全・安心な環境整備」において、「照明や防犯カメラ等の設置による利用者の安全確保」を追記します。 ■キッチンカーによるにぎわい創出の実効性について キッチンカーによるにぎわい創出については本計画案には記載がありませんが、キッチンカー等の運用については、駅前空間のにぎわい創出のための手法の一つとして期待しております。いただいたご意見につきましては、関係課と共有するとともに、今後の参考とさせていただきます。 ■シェルター整備の内容と事業費の妥当性について 本計画案におけるシェルターは、地上部において歩行者の利便性を高め、天候に左右されずに滞在・移動できる空間の確保を目指しております。本計画案のイメージパース図におきましては、あくまでイメージとして空間の全体像を優先しており、シェルター等の構造物については表現しておりません。いただいたご意見を踏まえ、シェルターが地上部のもものと分かるよう、本計画案の本文中に説明を追記します。なお、本計画案20ページの事業費については、現時点での概算であり、建設コストや設計内容等により変動する可能性があることを記載しております。 ■飲食店の配置について 中央図書館・子ども未来館・ラビオの利用者だけでなく、当該エリア全体の回遊性を高め、駅前全体でにぎわいが循環する仕組みを目指しております。飲食店の設置に関して、にぎわい創出に向けては、小牧駅周辺が多くの方が来訪したくなるような目的地とすることが重要と考えており、民間活力を活かしながらにぎわい施設の設置を進めてまいります。 ■民間まちづくり団体との連携について 駅前のにぎわいづくりには、いろんな方々の視点や柔軟なアイデアを取り入れていくことが非常に重要であると認識しています。これまで地域で活動いただいている既存の団体の皆様に加え、より幅広い世代や新しい視点を取り入れながら、活気ある駅前をつくり上げていけるよう努めてまいります。	有

小牧駅前広場等整備基本計画(案)に関するパブリックコメントに提出された意見及び意見に対する市の考え方(案)

No	意見(原文)	意見に対する市の考え方	案の修正
5	この度の小牧駅前広場整備基本計画(案)に賛成です。鉄道・バス等の利用者だけでなく、多くの人が集まり、憩いの空間としての駅前広場になるための諸施策に期待しています。 諸施策の一つとして、この一帯は禁煙ですが、喫煙ゾーンを設けて多様な人が集い、憩える場になるようにして下さい。 名古屋市や岐阜市にも、禁煙地区であるターミナル駅の傍に喫煙エリアが設けてあります。小牧市条例で禁煙地区に指定しているから駅前での喫煙はダメ!ではなく、缶コーヒー等を片手にたばこを嗜むことが出来るような小牧駅前広場になることに期待しています。	■喫煙について 駅前広場につきましては、以前は喫煙場所を設けておりましたが、健康増進法の改正に伴う受動喫煙防止対策の強化を受け、現在は撤去しております。一方で、駅周辺は路上喫煙禁止区域に指定されていることから、喫煙所を設けることについては、禁止区域内における喫煙者への配慮という観点から、改めて整理が必要であると考えております。そのため、路上喫煙禁止区域を所管する部署と連携し、受動喫煙防止と喫煙環境の確保の双方の観点から、今後のあり方を検討してまいります。	無
6	①バスターミナルを北側に持っていく必要性がわからない。 ②駅東公園整備はパークPFIを活用することになっていますが、随意契約となり行政や議会のチェックがでなくなるのではないのか。イーストパーク東公園の検証はどのようになっているのか。それを踏まえて駅東公園も考えるべきではないのか。	■バスロータリーについて 本計画案では、16ページに記載のとおり、「まちの活性化に資するにぎわい創出」を基本方針の1つとしております。そして、オープンスペースである都市公園を南側の市道小牧駅前線に面して整備することで、アクセスしやすく、日常的に利用しやすい空間となり、Park-PFI等による飲食店等の出店ニーズを高め、新たなにぎわいがまちなかへ波及することを見据えております。このため、バスロータリーにつきましては、北側に配置することとしております。 ■Park-PFIについて Park-PFIは、公募により広く民間事業者から提案を募り、評価・選定を行う、都市公園法に基づく制度であり、都市公園に民間の優良な投資を誘導し、公園管理者の財政負担を軽減しつつ、都市公園の質の向上、公園利用者の利便の向上を図る整備・管理手法です。	無
7	1.バスロータリーを北に移動させて公園を整備する必要性が理解できない。無駄に税金を使わないでほしい。 2.にぎわい創出のためというのであれば、都市公園を整備して店舗を設置するのではなく、シンボルロード沿いの空き店舗を利用して活性化させる計画はどうか、まず伺いたい。 3.駅東側の駐輪場は面積を広げて整備する必要があると思う。 4.小牧山東公園と同じ手法Park-PFIを活用した公園整備や飲食店の設置もやめてほしい。	■バスロータリーについて No.6の回答のとおりです。 ■空き店舗について 中心市街地の空き店舗を利用した活性化については商工振興課にて「中心市街地空き店舗活性化支援補助金制度」等を設け、民間活力による店舗誘致を支援しております。 ■駐輪場について 駐輪場については、現在の利用台数を把握し、本計画の配置箇所全体に必要な台数分を確保するよう、設計段階において検討してまいります。 ■Park-PFIについて No.6の回答のとおりです。	無
8	昭和時代を再現した商店街を作り(ラピオ通・シンボルロード・駅周辺)、全国的に知名度を上げて活性化。 昭和レトロ文化祭は、その前哨実験例でしたが、今でも多くの良かったという声や再度開催してほしいという声を聞きます。 市民祭や夏まつり・城見市などこのイベントを絡めて、最終的にはいつでも昭和～平成初期を感じられる、大人には懐かし、若者にはエモくて新しい、多くの人達が来なくなる(行きたくなる)魅力的な街になることを願っています。	■イベントの開催について イベントの開催内容等は本計画を超えたご意見となりますが、イベントなど多目的な利用が可能なオープンスペースを設置し、駅周辺の魅力を高めてまいります。 なお、まちの活性化に資するにぎわいを創出するためには、利用する側だけでなくイベント等を主催する側にとっても使いやすい施設とすることが必要であると考えているため、本計画案16ページの方針に基づく主な施策中「■人々が集い・交流できる空間づくり」において、「イベント主催者等が円滑かつ効率的に施設を使用できるよう使用者視点に立った設備の整備」を追記します。	有
9	小牧駅前の整備、とても楽しみにしております。 以下、意見です。 「歩いて楽しめる活気あるまち」という目的を達成させるには、「歩行者に配慮した」ではなく「歩行者中心」の整備が必要だと思います。 例えば、市道小牧駅西線に「横断指導線設置」「一方通行化」とありますが、いっそのこと南北の道を失くしてしまい、駅からにぎわい広場まで繋げてしまっても良いと思います。 (図書館へは南側から、東春へは北側から出入りする部分だけ残す) 難しいようであれば、時間帯や土日祝日など限定して歩行者天国にするなどし、歩行者が安心して往来できる空間にすることが「歩いて楽しめる」をより達成できるのではないのでしょうか。 また、活気を生むために「多様な高次サービス」とありますが、中途半端にならないよう、ある程度ターゲットを決め、その方々が何度も足を運びたくなる環境作りが大切だと思います。(現在、駅前が学習塾ばかりなのにも何か意図があるのでしょうか?) これから詰めていく部分かと思いますが、 ・10～20代の学生であれば、食べ歩きや安価で流行りや特別感がある雑貨屋を誘致。 ・小さいお子さんのいる家庭であれば、店内または近くに託児所を用意し、ゆっくりと食事や買い物ができたり、子どもと一緒に一日過ごせる空間。(室内はこども未来館があるので、遊具のある広場など)等、明確な方向性を示し主導して頂きたいです。 以上、宜しくお祈り致します。	■市道小牧駅西線の歩行者天国化について 交通ネットワークへの影響等を考慮し、本計画案では市道小牧駅西線の一方通行化としておりますが、駅周辺のにぎわい状況や今後の交通需要の変化状況をみながら歩行者天国の実施等の可能性についても検討してまいります。 ■駅周辺のターゲット層の設定について 駅周辺のにぎわいについては、特定の年代に絞るのではなく多くの様々な年代の方が利用しやすく、訪れたくなる空間整備を目指しております。塾等の業種については民間のため市としては特定の誘導は行っておりません。 ■駅周辺の店舗について にぎわいの創出には飲食店の設置に限らず多くの方が来訪したくなるような目的地とすることが重要と考えており、民間活力を活かしながらにぎわい施設の設置を進めてまいります。また、公園整備については子どもが遊べる遊具の設置なども検討しながら設計を進めてまいります。	無
10	小牧山イーストパークでは、PFI方式で整備にあたってきたが、その際、駐車場使用料を減免する問題があった。その点も含め整備の総括が十分できていないと考えられる。にもかかわらず今回また再びPFI方式で整備を実施するのは問題ではないか。 また駅前整備計画は内容が二転三転している。私には名鉄の意向に振り回されすぎているように思える。今回の計画に駅舎自体の整備が含まれていないのはむしろ良かったと思う。そしてまた飲食店を入れるということだが、「カフェで街おこし」ではないはずである。できる限りかかる費用を減らす必要があると思う。	■Park-PFIについて No.6の回答のとおりです。 ■名鉄との関係について 本計画は名古屋鉄道株式会社と包括連携協力協定に関する協定に基づき、これまで協議を重ねております。市の玄関口として相応しい駅前を目指し今後も協議を進めていきます。 ■飲食店について 小牧駅周辺において飲食できる場所が不足していることについて、これまでに市民意識調査や小牧駅前広場等整備基本計画に関する有識者会議などにおいて指摘されており、飲食店はまちのにぎわいを創出する上で重要な施設の一つと考えております。	無

小牧駅前広場等整備基本計画(案)に関するパブリックコメントに提出された意見及び意見に対する市の考え方(案)

No	意見(原文)	意見に対する市の考え方	案の修正
11	<p>日頃より私も愛知県たばこ販売協同組合の事業活動に対し格別のご高配を賜り厚く御礼申し上げます。</p> <p>小牧駅前広場等整備基本計画(案)に関し、以下のとおり意見を述べさせていただきます。</p> <p>私も愛知県たばこ販売協同組合は、中小零細なたばこ店で組織しておりますが、たばこ事業法の「我が国たばこ産業の健全な発展を図り、もって財政収入の安定的確保及び国民経済の健全な発展に資すること」との目的に沿い、たばこの販売を通じて毎年約2兆円を超える、国、地方への財政貢献の一翼を担っていると自負しております。小牧市における令和6年度のたばこ税は約11億65百万円となっており、貴重な財源であると認識しております。</p> <p>令和2年4月1日に「健康増進法の一部を改正する法律」が全面施行されました。改正の基本的な考え方のひとつである「望まない受動喫煙」を防止することには我々も賛同しております。一方で、たばこは合法的嗜好品でもあり、「望まない受動喫煙のない社会の実現」を目指すためには、一律的な「禁煙の推進」ではなく、「分煙環境の整備・推進」が極めて重要であると考えております。</p> <p>令和8年度税制改正大綱や令和8年1月の総務省事務連絡において、「望まない受動喫煙対策の推進や今後の地方たばこ税の継続的かつ安定的な確保の観点から、駅前・商店街・公園等の場所における屋外分煙施設等の整備について、地方公共団体がその重要性を認識し、地方たばこ税の活用を含め、民間事業者への助成制度の創設その他の必要な予算措置を講ずるなど積極的に取り組むよう、各地方公共団体の整備方針や実施状況等の把握を行いつつ、より一層促すこととする。」と記載されており、望まない受動喫煙の防止や地方たばこ税の継続的かつ安定的な確保には屋外分煙施設等の整備が重要であることが示されています。</p> <p>こうした状況のもと、小牧駅前においては過去に分煙施設があったものの数年前に撤去されており、分煙施設の減少は「望まない受動喫煙の増加」だけではなく、「ポイ捨ての増加による環境の悪化」をも増幅させると懸念しております。</p> <p>今般の「小牧駅前広場等整備基本計画」の目指すべき方向性で示している「市の玄関口に相応しいにぎわいの創出や安全・安心で居心地の良い空間の創出」には、分煙施設整備も必要と考えます。</p> <p>たばこを吸う人も吸われない人も、快適に過ごすことができる街づくりのために、計画の一環で分煙施設の整備を切にお願い申し上げます。</p>	<p>■喫煙について No.5の回答のとおりです。</p>	無
12	<p>私はこの地で55年たばこ販売店を営んでおり、たばこ事業法の「我が国たばこ産業の健全な発展を図り、もって財政収入の安定的確保及び国民経済の健全な発展に資すること」との目的に沿い、たばこの販売を通じて国、地方への財政に微力ながら貢献してきたと自負しております。</p> <p>また、地域の美化活動やマナー啓発にも携わっておりますが、小牧駅周辺は公共喫煙所が撤去された以降、やはりたばこの吸い殻が目立つようになりました。</p> <p>今般の「小牧駅前広場等整備基本計画」で示されている「市の玄関口に相応しいにぎわいの創出や安全・安心で居心地の良い空間の創出」には、公共喫煙所も必要と考えます。</p> <p>ぜひとも小牧駅に喫煙所を復活していただきますようお願いいたします。</p> <p>たばこは幅広いお客様に支持いただいている大人の嗜好品です。市内のたばこ販売店へ影響等も踏まえ、一方的で偏ったものでなくバランスのとれた実効性のある取り組みとしていただきますよう、切にお願い申し上げます。</p>	<p>■喫煙について No.5の回答のとおりです。</p>	無
13	<p>駅東側には大きくて立派な街路樹が何本かある。地球温暖化への対応や憩いの場として、この立派な樹木を残すのは勿論のこと、駅前広場等整備計画において、街路樹や植え込み等緑の多い計画になると良いと思う。</p>	<p>■駅前の緑について 本計画案17ページに記載のとおり、駅前広場等整備の基本方針の1つとして「居心地が良い空間づくり」を掲げております。人々が憩うことができる居心地が良くやすらぎのある空間を形成するためには、街路樹等の緑は重要な要素と考えますので、設計段階において、そうした効果や景観面、また管理面から整備内容を検討してまいります。</p>	無
14	<p>バスロータリーを北側に移設して、都市公園を整備する必要性が理解できない。税金の無駄づかい。</p> <p>バスロータリーを幹線道路から奥に持ってくることは、バスの走行距離などを考えてもメリットはないと考えます。バスロータリーはそのままで良い。</p> <p>バスロータリーを移設してまで公園を整備する必要はない。現在空いている場所場所にできるだけお金をかけない方法で公園を整備すれば良い。</p> <p>何回も工事するのは計画性のなさを暴露している。</p>	<p>■バスロータリーについて No.6の回答のとおりです。</p>	無
15	<p>・現在の臨時駐車場の自転車置き場、いっぱい</p> <p>駅東に駐輪場を整備する場合 スペースを拡げる必要あり</p> <p>自転車の動線が歩行者に配慮した駐輪場配置考えるべき</p> <p>・図書館と駅間の道路は図書館地下駐車場に入る車で信号まで渋滞することも有り</p> <p>一方通行に賛成ですが北側の交差点にも信号設置要望する。</p> <p>・交番予定地を確保と有るが、現実的にどうか…見えてこない。</p> <p>・「バスロータリーを移動させることに反対、無駄遣いしないほしい」</p> <p>小牧市に金が無いと言っているのに、市民からの要望があるものを作って頂きたいと考えます。</p>	<p>■駐輪場について No.1およびNo.7の回答のとおりです。</p> <p>■市道小牧駅西線 信号設置について 信号設置については警察機関との協議の結果、現在の道路状況では設置が困難との見解が示されています。</p> <p>■交番について 交番については、愛知県の施設となり、その設置基準等は愛知県によるところとなりますが、駅利用者の安心・安全を確保するため、交番予定地の確保を計画に位置付けており、計画策定後には、関係機関との協議を進めていく予定です。</p> <p>■バスロータリーについて No.6の回答のとおりです。</p>	無
16	<p>バスロータリーをメロディーパークの方に移動し新しく造り変えるのは無駄な事だと思います。バスを利用する方は老人のかたが多いと思います。送迎車の一時駐車も不便になるのではないかと思います。</p> <p>新しく建物を造るのではなく既存のものをリノベーション等で利用し活用して駅前を活性化して頂く事を願います。駅前の図書館でも経費がかかっていると聞いた事があります。もっと市のお金を大切に使うべきだと思います。</p>	<p>■バスロータリーについて No.6の回答のとおりです。</p>	無

小牧駅前広場等整備基本計画(案)に関するパブリックコメントに提出された意見及び意見に対する市の考え方(案)

No	意見(原文)	意見に対する市の考え方	案の修正
	<p>意見記入欄</p> 		
17	<p>サステナブルな環境、社会をとおばれて久しくなりますが、小牧市の状況を見て、適合して進化しているかと問われれば、次世代に大腕を振って受け継ぐことができるか難しいかもしれません。「看板として行った公共施設の設備・設置」もトップが変わると簡単に解体・撤去・廃止されています。今までの状況を見ても、今後の資材、人件費高騰を考えてみても大がかりな、予算をいっぱい使うような整備を行うことは反対です。今整備されている環境を最大限に利用した再整備を行うよう要望します。</p> <p>構想略図にあるように、現在の配置をあまり変えずに整備することを提案します。現在名鉄ホテル東側にあるフェンスに囲まれた土地は県所有であり、小牧市に活用してもらいたいという申し出があることは聞きました。しかしながら、将来的に県に返還しなければならないかもしれないことも起こり得ることを考え、その地はすぐに原状復帰できるよう大がかりな建築物等の配置はしないことを念頭に計画することを進言します。バスターミナルは駅と隣接するのが望ましいですが、移転をすると上記条件、また撤去移動する期間を考えるとそのままの場所で環境を整えるのが一番であると思われるので、そのままの位置にしましたが、よりよい新広場の位置が最東であるとすれば駅側に移動も可能であると考えます。そして人の交錯がもっとも少なくなるような動線になるように考えると、現在の仮駐輪場は撤去、以前のように駅の南北に収めます。徒歩での通勤客、散歩する人、そしてイベントで賑わう人らと自転車との交錯・接触を極力減らすことができます。便利なので駅側を希望する声が多く上がるかと思いますが、駅側で駐輪場を設置するのであれば有料化も視野にいれるべきです。</p> <p>そして人と人の交錯(混雑)を避けるために、イベントや出店等は駅前広場に集約します。現在、図書館横でフードトラックの出店等を行っていますが、隣接するマンションは騒音だけでなく「匂い」も登ってくるそうです。市が企画するイベント等に一部の市民に犠牲を強いるは望ましくなく、図書館前の道路横断の危険も踏まえ、図書館横のスペースの利用は制限すべきです。始めのうちはどこにフードトラックが設置されているのかわからず戸惑うことも起きるかと思いますが、市の広報、webでの情報発信のみでなく、現場付近に一目で分かる案内図、イベント情報看板の設置等で市民に周知を促すことを提案します。</p> <p>人が交流することができる広いスペース、広場を設けることが一番の目的、目玉ですが、使い勝手を考えるのであればオープンスペースであるべきであると思います。以下のように提言をします。</p> <p>【企業の技術を結集する『分離分割発注』の採用と、地域経済波及効果の最大化】</p> <p>当地域は、優れた技術をもつ企業や工場が多数集積する、非常に恵まれた産業環境を有しています。大手ゼネコンへの一括発注(丸投げ)という古い方式を脱却し、工程ごとに細分化して発注する「分離分割発注」の採用を強く提言します。本市が目指すべきは、予算を使い切るための固定的な巨大建造物の乱立ではなく、初期投資と将来の維持管理費(ライフサイクルコスト)を徹底的に抑え、時代の変化にシなやかに対応できる「低コスト・可変型(アジャイル型)」の広場整備です。地元企業の高度な技術と郷土愛を結集し、以下の「足元(床面)」「大庇」「可変性」が三位一体となった、次世代の駅前空間を創出することを要望します。</p> <p>駅前広場(仮称)における整備方針と空間デザインの提案</p> <p>1. 基盤: 車両搬入と気候変動に耐えうる「新素材ハイブリッド舗装」</p> <p>本広場をフレキシブルに活用するための絶対条件は、足元(床面)の堅牢性と快適性です。全面芝生化(雨天のぬかるみや車両の重みによる沈み込み、猛暑による枯死が課題)は避け、以下の最新素材を組み合わせた舗装を提案します。この施工は地元の土木・左官業者が直接発注できる仕組みとします。</p> <ul style="list-style-type: none"> 搬入路・外周部(スタンプコンクリート工法) フードトラックなどの重量車両が頻りに乗り入れ・旋回しても絶対に割れない高強度コンクリートを基盤とし、表面にはおしゃれな石畳やモザイクタイル調の意匠を施します。 ※この部分はただのイメージなのでデザインは専門家に任せます。 中央・歩行エリア(保水・透水性新素材ブロック) グリラ豪雨時でも水たまりを作らない高い「透水性」と、夏の直射日光をよる路面温度の上昇を抑える「遮熱・保水性」を兼ね備えた最新ブロックを配置し、異常気象に対応します。 ※新素材は日進月歩なので専門家の意見を採用します。 <p>2. 上部: 人の流れを止めない、デザイン大庇による「簡易な日陰づくり」</p> <ul style="list-style-type: none"> 流動性の徹底重視とシンプルな大庇 <p>駅前という立地において、歩行者の動線(流動)を妨げる分厚い壁や、通路を挟める固定設備は一切設置しません。広場の外周や主要動線に沿って、無駄な装飾を削ぎ落としたスマートで洗練された「簡易な大庇(ひさし)」のみを独立して設置します。これにより、初期の建築コストを最小限に抑え、歩行空間の広さを最大限に担保します。</p> <ul style="list-style-type: none"> 人の流れを妨げない、流動的な「簡易ベンチ」の配置 休憩用のベンチは固定せず、移動が容易な「簡易ベンチ」を個別に導入します。日常の通行(人の流れ)を絶対に妨げないよう、動線から外れた大庇の端や、広場の境界部分に計算して配置(レイアウト)します。イベント開催時には、フードトラックの前へ移動させてカフェスペースにしたり、大型イベント時には完全に広場外へ退避させたりできる高い「可変性」を持たせます。 <p>3. 運用: 用途が自由な「開放型広場」と、将来的な要望変化への対応</p> <ul style="list-style-type: none"> イベントに合わせた変幻自在の空間 <p>素材の頑丈な床面があるからこそ、イベントの規模や用途形態に合わせて配置するコンテンツが180度変わります。ある週末は大型フードトラックが数台乗り入れ、またある週末は地元企業が制作した木製ヒュッテやマルシェスタンドを配置し、小規模な物販では簡易テントをサッと設置する。ハードウェア(設備)をあえて固定せず簡易に留めることで、あらゆる出店者のニーズにその都度フィットさせます。</p> <ul style="list-style-type: none"> 要望変化への対応と、超・低コスト化 固定施設を持たないため、最初の建設コストを劇的に抑えられます。さらに、5年後・10年後に「周辺住民への配慮として、もっと音を遮る配置にしてほしい」といった市民からの要望変化が生じた際にも、莫大な解体予算は不要です。移動式ベンチや大庇の配置、島状の可動式植栽を組み替えるだけで、大きな追加予算をかけずに、わずか数日で空間を「作り変え(再配置)」できます。 <p>【結び】</p> <p>予算は「使い切るためのもの」ではなく、未来の市民への負担を減らすために「いかに効率よく、賢く残して使うか」が問われています。地元企業の力を借りて「強固で快適な足元を築き、人の流れを止めない簡易な大庇を作り、時代の変化に合わせてシなやかに作り変えていく」。この仕組みこそが、周辺住民の生活環境を守り、地元産業を真に潤し、本市の財政を持続可能にする唯一の道であると確信いたします。同時に、本整備事業における最大の意義は「すべての市民がイベント開催を快く思っているわけではない」という厳然たる事実、行政として真摯に向き合うことにあります。だからこそ、今回新設する「駅前広場」にすべてのイベント機能を完全に集約し、周辺環境に影響を与えないよう空間を適切に「囲い込む」ことが不可欠です。大庇や移動式の植栽を境界線として機能させ、迷惑を外へ流出させない設計にすることが肝要です。</p>	<p>■機能配置等について</p> <p>No.1およびNo.6の回答のとおりです。 なお、中央図書館北側(小牧市にぎわい広場)における出店制限等に関するご意見につきましては本計画の対象外となりますので、当該広場を管理する関係課と共有させていただきます。</p> <p>■整備方針・空間デザインについて</p> <p>舗装素材や庇、移動式ベンチ等を活用した空間利用は、重要な視点であると考えております。一方で、日常的に多くの方が利用する駅前広場においては、安全性の確保や、長期的な維持管理の観点から安定的な管理が求められます。いただいたご意見も踏まえながら、日常の憩いの場としての「安定した機能」とイベント時にも対応できる「柔軟性」が両立出来るよう、今後の設計段階においてバランスを考慮しながら検討してまいります。</p>	無

