

てしまうことは不自然で人の動きを阻害する危険をはらむ。千葉県判断で取りやめをして、広場として公共用地として空けておくべき土地である。

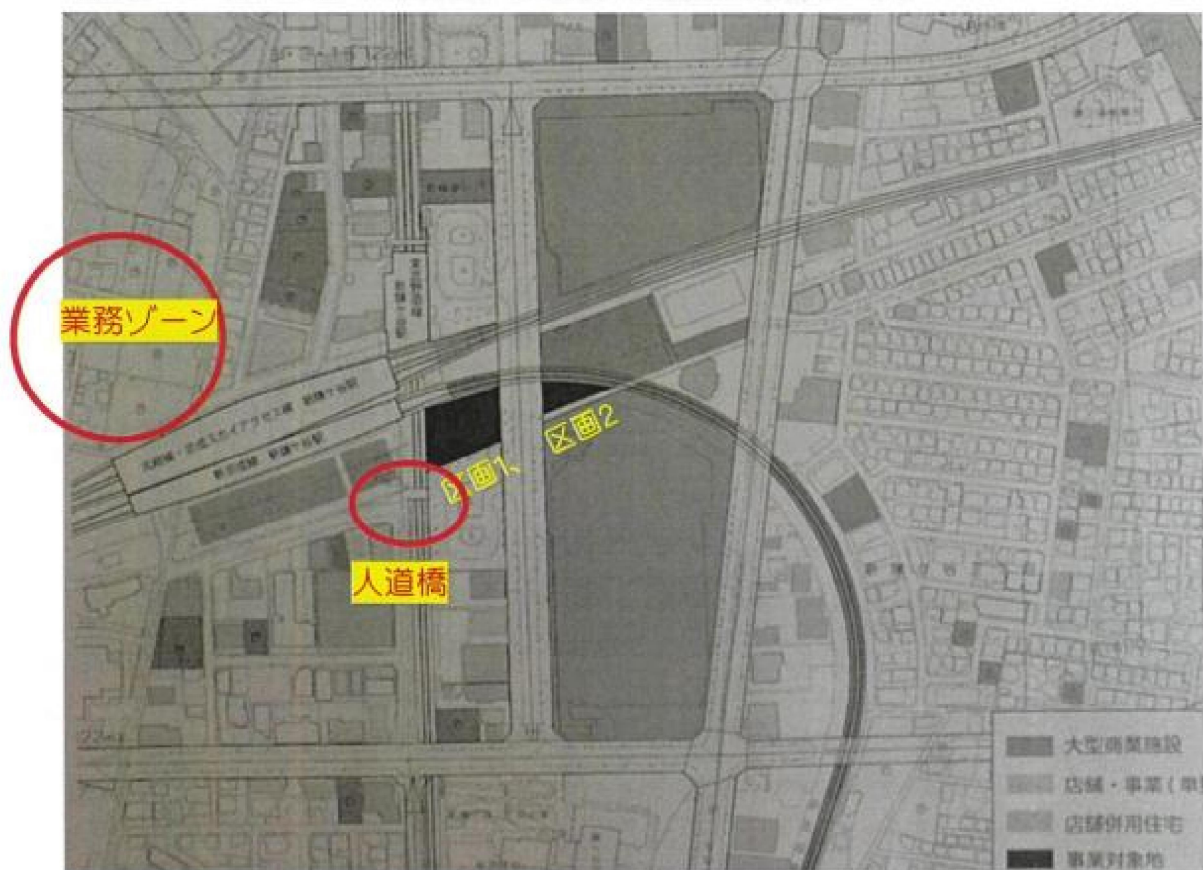
駅南口の人の回遊ルートがあまりに脆弱である。南口の回遊性は東武鉄道に架けられた唯一6M幅の人道橋に頼っている。回遊性が確保できないばかりではなく、駅に接続した区画1が民間に譲渡されることで、災害時の避難ルートを阻害する恐れが高いので危険である。

回遊性の向上を本気で考えているのであれば、平面で行き来が可能な北口と南口をつなぐ構想は当計画では示されていないことが不思議である。北口同様に南口も東武線の上に蓋掛けして広場をつくる構想も当計画にはないことが不思議である。意見があったかどうか情報非開示のため確認できない。

区画1に建設されるオフィスビルは、駅南北をつなぐ広場のど真ん中を占拠する形で立ち塞がる結果となる。土地利用計画では駅周辺にふさわしい施設として、オフィスビルが選定されている。あくまで駅周辺に必要であって、駅に接続した広場の真ん中に必要な施設とは記載されていない。駅西側の事業用地に移動していただくことで、市が目的としている、賑わいアップ、税収アップ、昼間人口アップは達成できる。

令和6年4月15日の県と市の打合せの中で、新鎌ヶ谷駅西側地区基本構想調査資料が示されている。駅前の区画1ではなく、賑わいアップ・税収アップ目的を新鎌ヶ谷駅周辺地区内の別な土地で達成できるというプランも検討に上がったのかどうか、情報非開示のため不明である。

【資料 13 南口の唯一の回遊路 人道橋と西側地区業務ゾーン】



【資料 14 業務ゾーンは西側地区に計画中 新鎌ヶ谷駅西側地区基本構想調査資料】



【資料 15 現在の駅方面から見た区画1と人道橋と東武鉄道上部】

駅から見た幅6mの人道橋。この人道橋のみが駅南口と区画1をつなぐ道となる



北口の東武鉄道駅舎同様、東武鉄道上部は自由広場・回遊路活用が可能。

にもかかわらず検討すらなされていない





⑥ 駅が持つ市の玄関口としてのデザインへの配慮がない。上位計画に反する。

上位計画である令和3年12月策定の新鎌ヶ谷駅西側地区基本構想調査では、『誰もが安心して歩けるウォークアブル回遊ネットワーク、サインや植栽で鎌ヶ谷の玄関口を演出する空間形成』という、駅という特別な施設に関する土地活用方針が示されている。

区画1を民地へと譲渡することにより、駅からの景観、駅を見る景観が著しく劣化する。駅が持つ玄関口としてのデザインが損なわれる。よって、区画1を公共空間、駅前広場として、市もしくは千葉県が自ら利活用すべき。業務ビルは駅西側地区に移ることで、駅周辺土地活用という意味では、駅前公有地にこだわらずに業務用地を確保することが望ましい。上位計画にある西側への立地移動によって、事業者には不利益はなく、公共空間も確保できすべてに利益をもたらす。

建設されるオフィスビルにより、駅方面から見える広々と広がる駅前景観が民間の建物で塞がれることとなる。また、新鎌ヶ谷駅南口は全て民地、民間ビルで塞がれ、玄関口としての景観を著しく損なう。街のシンボルである駅舎の景観も外から全く見るができなくなる。区画1には民間の事業ビルを置いては不利益が大きすぎる。駅西側業務ゾーンに立地を置き換える方が業務ビルとしてはふさわしい。

【資料16 現在の駅方面から見た市役所方面の景観と区画1 この景観が塞がれる】

