

2020年1月7日

「中野駅新北口駅前エリア再整備事業計画（案）」パブリック・コメントへの意見

公益社団法人 日本建築家協会(JIA) 関東甲信越支部 中野地域会
代表 白江 龍三
中野区東中野2丁目19番2号

1. 将来の「更新期」と「持続可能性」について

「計画の基本的事項」の1ページ目に「中野区役所及び中野サンプラザは、竣工から半世紀近くを経て更新の時期を迎えており（以下略）」とあるが、築後わずか半世紀前後の施設を更新時期と断言するのみでは、公共建築の場合は特に、スクラップ&ビルド思考との誹りを免れない。

今回の再整備計画を後戻りできない規定事項としてとらえるにしても、新しい施設群は200年の耐用年月を目指すべきである。

したがって「拠点施設整備のコンセプト」の中に未来への投資のライフスパンの目標を書き加え、「持続可能性」の標榜が具体性を欠く点を補うべきである。

また、日本経済は既にゼロサムゲームを30年続けており、これから先は人口減少と高齢化が不可避とすれば、マイナスゲームも一つの可能性として冷徹に受け止め、再整備の与条件としてその可能性への現実的な対応方策も明示すべきである。

2. 他の駅前再整備（再開発）との差別化について

「拠点施設整備のコンセプト」の3要素は重要ではあるが、全体像としてどのように他地域との差別化を図るか、記述すべきである。

サンプラザおよびブロードウェイ/サンモールが、現在の中野の個性の構成要素であることは間違いなく、また、それぞれのスケール感が魅力のポイントとなっている。そのサンプラザを解体して出現する、大規模化した「新北口エリア」は、その街区スケールゆえに、他地域との差別化が難しい。再整備から残された街区に中野のアイデンティティを委ねたまま、自らはどこにでもある類型的な再開発の表情をまとう、という失敗を招かないよう、再整備のコンセプトに、他の駅前再整備との差別化を加えるべきである。

差別化を達成するためには、施設群の表情（人間的感性との呼応）、体験される空間・時間の特異性、提供される文化的内容の独創性、それらの目標への努力を総動員する必要がある。

3. 駅東西の大きな高低差について

中野駅の「西側南北通路」「橋上駅舎」が決定した時点で、現在の中野駅北口との約12メートルの高低差が計画の前提となった。この高低差から発生する多くの課題ゆえに、「拠点施設整備・誘導の基本方針」の「3-2. 公共公益性の向上につながる空間構成」は極めて重要である。

48mレベルに回遊性の起点を置こうとしている計画街区を含む西側と、中野5丁目を含む在来街区の地表レベルとの分断は、想像以上に根の深いものになると危惧される。 高低差に加え、超高層ビルが視界を遮る度合いは現在のサンプラザの比ではない。

「歩行者デッキ等による接続」ではこの分断の根本的解決にはならないため、現在のサンプラザ前の広場がゆるやかにかつ開放的にまちの東西を繋げていた、その連続感を、別の方法で継

承し発展させる必要がある。

望ましい東西一体性を確保するには、5 丁目を含む在来街区や現北口から、人々が通常の歩行で四季の都市まで、壁に遭遇せずに散策できる手だてが不可欠である。エレベータや階段という垂直動線を 5 つほど設けただけでは解決にならないので、スロープと一体化させた巾の広大な緩い階段やエスカレーター等々を駆使して、ひとの意識を東西に連続させ、視界を開放的に誘導することが必要である。

4. 回遊性を軸とした周辺街区との連携について（1）

「3-2. 公共公益性の向上につながる空間構成」の動線計画イメージ図に 2 ヶ所、「歩行者デッキ等による接続」という表示があるが、そもそもデッキが目抜き通りを横断すると、道路軸の視界（スカイライン）を遮るため景観形成の阻害要因となりがちである。計画エリアから隣接街区への接続はデッキを主役とはせず、東側で言えば、現在のサンモールと同じ地表面での目線を回遊性の起点に置き、これを計画街区へと誘導する等、既存の生活圏との緩やかな接続を人間の歩行に合わせて計画すべきである。

5. 回遊性を軸とした周辺街区との連携について（2）

上記と同様に、中野四丁目新北口西エリアや区役所新庁舎との接続にデッキを使うことは、今回の案に描かれている「緑のネットワーク」を寸断することにもなり、望ましくない。

この事業計画の設定区域からは外れるが、中野四丁目新北口東エリアに完成している公開空地、同西エリアの呼応位置に設けるべき公開空地、そして区役所新庁舎、これらは中野四丁目新北口地区の全域の回遊性に大きく寄与するので、新北口駅前エリアとしてもこれらとの回遊性のネットワークを案の中に描き、新北口地区全体の心理的な一体性を実現されたい。