

3) 計画容積率設定の考え方

計画容積率は、見直し相当容積率に評価容積率を加えた範囲内で、計画内容の優良性、当該区域及び周辺市街地に対する貢献度、道路等の都市基盤施設等とのバランス、日照や景観に対する配慮、周辺市街地との調和等を総合的に判断し、設定する。

なお、計画容積率については、土地取得者決定後、開発計画の具体化にあわせて、都市計画の決定権者である東京都との協議により定められる。

①区域 1

敷地内に設ける有効空地の計画などを評価の対象として、概ね 300～350%程度の設定を検討する。

②区域 2

大学Aの計画容積率については、敷地内に設ける有効空地の計画などを評価の対象として、概ね 300～370%程度の設定を検討する。

③区域 3

区域内の日照や風環境など良好な環境確保に配慮して、有効空地の確保や地区施設の配置などの貢献度合いに応じ、開発計画の具体化にあわせて計画容積率を検討する。

④区域 4

敷地内に設ける有効空地の計画などを評価の対象として、概ね 500～550%程度の設定を検討する。

⑤区域 5

敷地内に設ける有効空地の計画などを評価の対象として、概ね 450%～550%程度の設定を検討する。

6 都市基盤の整備方針

(1) 基本方針

1) 道路の整備

- ・ 中野通り、早稲田通り、大久保通り、もみじ山通りの拡幅整備を進めるとともに、整備にあたっては、十分な歩行者空間の確保や電線類等の地中化、沿道緑化を推進する
- ・ 大久保通りについては、交通渋滞の緩和を図るため、もみじ山公園下交差点の改善や、五差路交差点の道路拡幅による改良整備が促進されるよう、都に働きかける。
- ・ 警察大学校移転跡地については、地区内の区画街路1号・2号を整備するとともに、地区北側の早稲田通りの拡幅整備を促進する。
- ・ 中野駅南口地区付近においては、大久保通りから千光前通りを経由して、もみじ山通りに至る新たな道路整備により、交通処理の円滑化を図る。
- ・ JR中央線以南の「中低層住宅基盤改善地区」については、狭あい道路の拡幅整備などをすすめ、生活道路網の形成を図り、安全な避難経路を確保する。

2) 中野駅地区の整備

- ・ 駅の改善や駅前広場や自由通路等の整備を行い、利用者や来訪者等の東西・南北方向の回遊性を向上し、中野の顔としての魅力ある駅及びその周辺空間を形成する。
- ・ 新たな北口広場の整備にあわせて、既存の南北駅前広場の再整備や駐車場・自転車駐車場等の整備を行う。

3) 歩行者空間のネットワーク化

- ・ 中野駅及びその周辺を結ぶ歩行者動線の拡充・強化を図る。
- ・ 警察大学校移転跡地その周辺と、サンモール・ブロードウェイ、中野駅南口とを結ぶ回遊性のある歩行者ネットワークを構築する。
- ・ 警察大学校移転跡地については、区画街路・区画道路・歩行者通路等の整備や、建築物の壁面後退等により生み出されるみどり豊かな歩行者空間をネットワーク化することにより、歩行者や自転車利用者が快適に利用できる動線を確保する。

4) みどりの確保とネットワークの形成

- 中野駅周辺のまちに新たに設けられる公園や広場・緑地、歩行者通路、オープンスペースなどのみどりは、中野のまち全体のみどりのネットワークの中心として整備する。
- このネットワークは、中野通りなどのみどりにより、平和の森公園やもみじ山公園、新井薬師公園、哲学堂公園など、周辺のみどりの拠点につながり、中野全体のネットワークが形成される。
- 警察大学校移転跡地については、地区のほぼ中央部に防災公園とあわせて公共空地を整備し、これらと緑地・広場、大学や民間等のオープンスペース等とが地区内の街路や通路等を通して繋がり、みどりのネットワークを形成する。

(2) 警察大学校跡地等の整備方針

1) 道路等の整備方針

①自動車交通ネットワークの基本方針

以下の視点から、自動車交通ネットワークの形成を図る。

【周辺交通・地区内発生交通の円滑化】

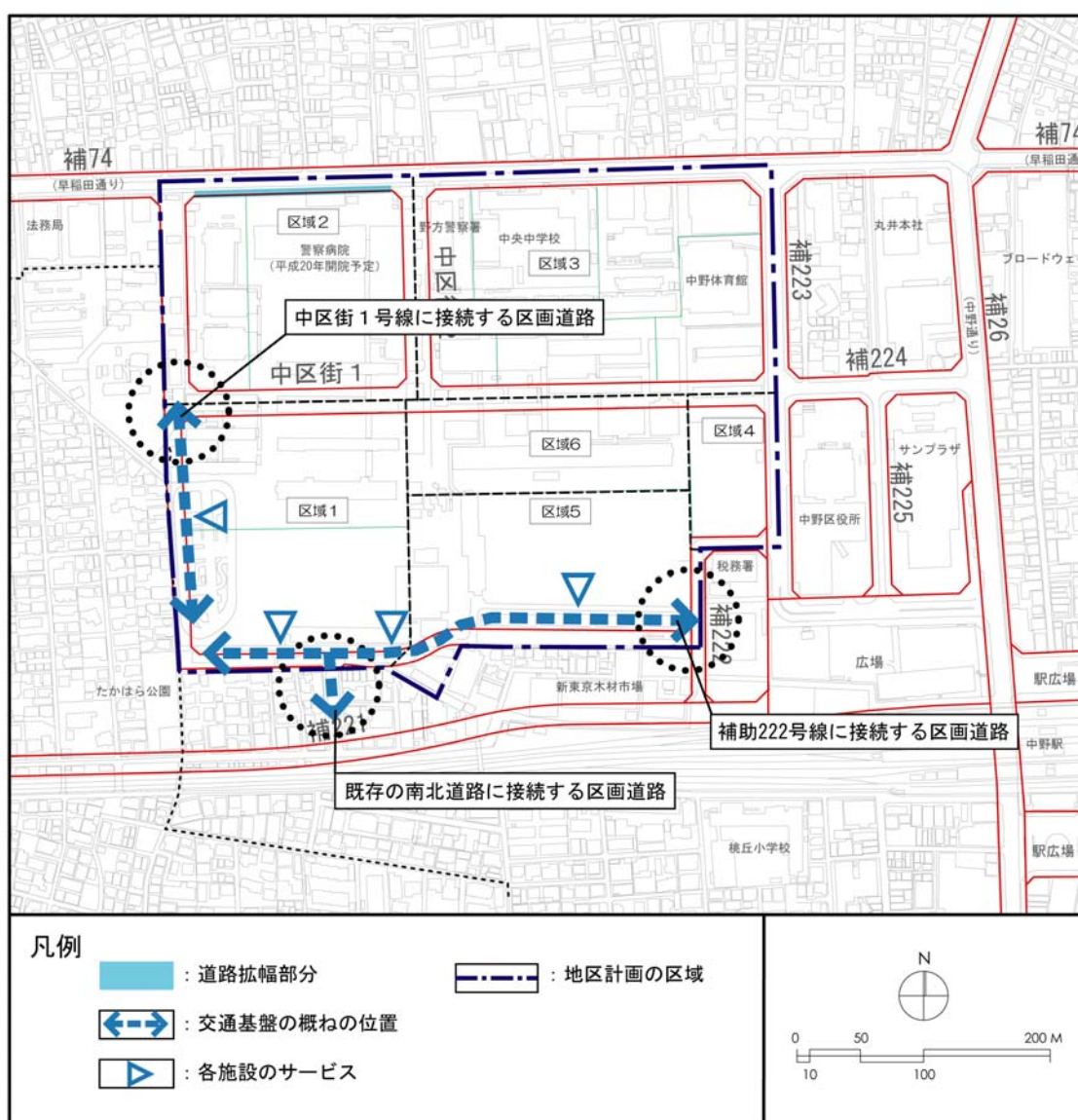
- ・ 地区周辺の既存道路の改良整備
→地区の北側に位置する補助 74 号線(早稲田通り:概成都市計画道路)を拡幅整備することにより、周辺交通の円滑化を図る。
- ・ 骨格的な地区内動線の新規整備
→中区街 1 号線及び 2 号線(未整備都市計画道路)を新たに整備することにより、地区内の骨格的な交通動線を確保する。
→地区西側及び南側の外周部に、中区街 1 号線と補助 222 号線を接続する区画道路を整備することにより、中野駅周辺と囲町地区、補助 74 号線(早稲田通り)を連絡する新たなネットワークの確保など地域の交通ネットワークの充実を図るとともに、中区街 1 号線及び 2 号線と連携し、開発に伴う交通需要を十分満たすよう計画する。
→新規のネットワークの配置及び幅員・延長の確保にあたっては、周辺道路網への影響に十分配慮する。
→新規に整備する区画道路については、補助 221(未整備)への将来的な接続を考慮し、計画を行う。

【歩行者との共存・共生への配慮】

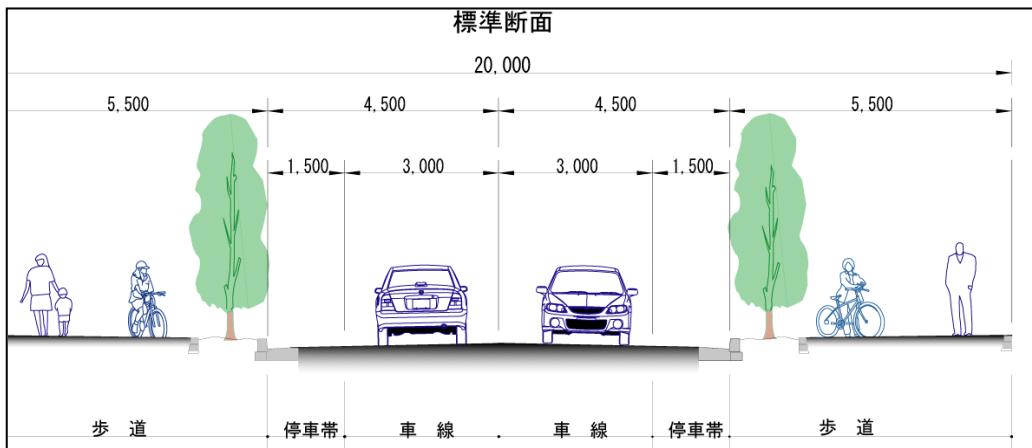
- ・ 交差点や駐車場導入路計画への配慮
→歩行者及び自転車等が共存可能な空間となるよう、適切に計画する。
→駐車場出入口の部分等は段差を極力小さくし、歩行者空間の連続性を確保する。
- ・ ゆとりある歩行環境の確保
→円滑な自動車交通ネットワークを妨げない範囲で、広幅員の歩道を確保するなど、歩行環境の向上に努める。また、宅地内の空地等と連携する等により、良好な環境となるよう計画する。

②道路等の整備について

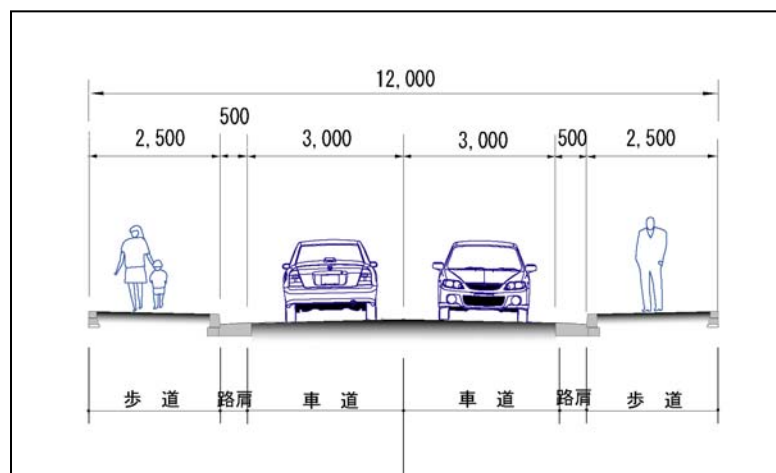
- ・ 補助 74 号線（早稲田通り）は、都市計画道路の計画幅員 20m に拡幅する。
- ・ 中区街 1 号線及び 2 号線は、都市計画道路の計画幅員 20m で整備する。
- ・ 新たに整備する区画道路は、幅員 12m とし、中区街 1 号線及び補助 222 号線に接続するよう設ける。
- ・ 区域 1 及び区域 5 の駐車場出入口は、原則として区画道路側に配置する。
- ・ 中区街 1 号線及び 2 号線は、バリアフリー法で規定する特定経路に位置づける。



図：道路整備方針



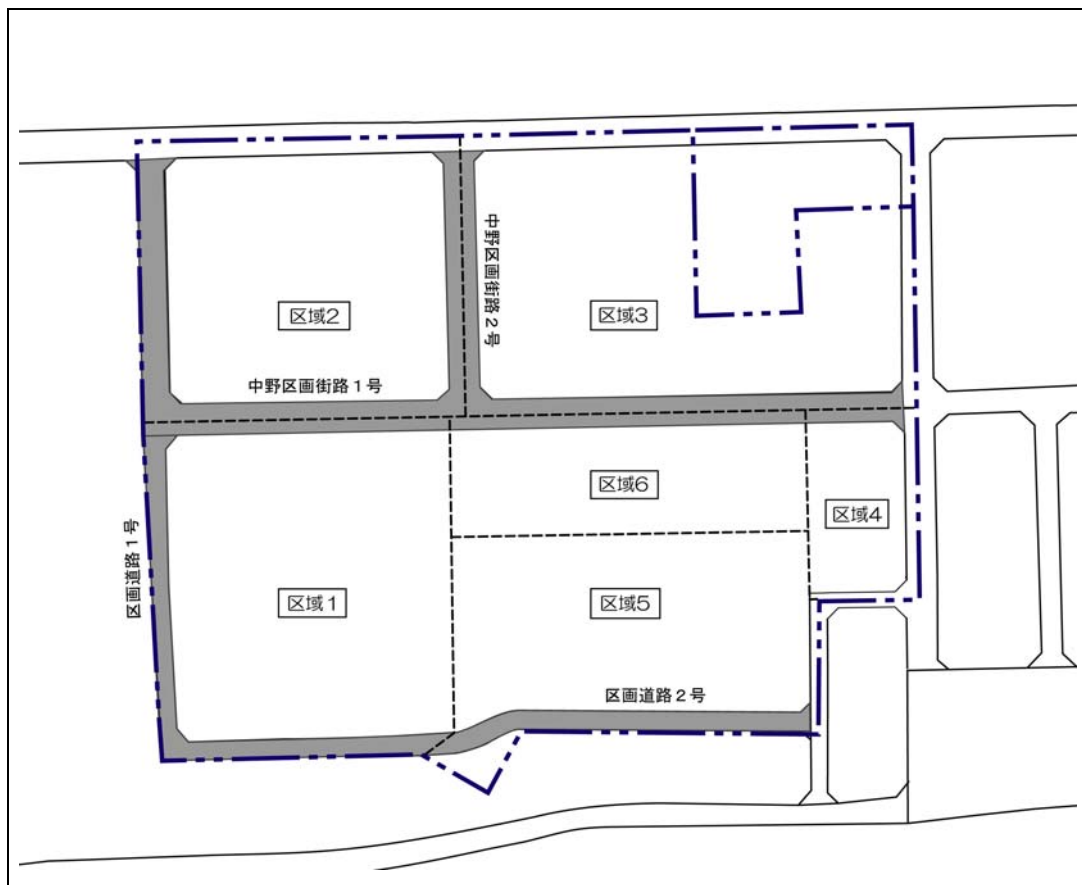
図：補助74号線（早稲田通り）、中区街1号線／2号線の標準断面構成



図：区画道路1号線／2号線の標準断面構成

③電線類の地中化

地域の無電柱化や災害時のライフラインの確保を図るため、中野区画街路および区画道路の沿道の電線類を地下に埋設する。



図：中野区画街路及び区画道路

2) 緑の育成・保全とオープンスペースの整備方針

①オープンスペースの基本方針

以下の4つの視点から、オープンスペースの形成を図る。

【都市活動の拠点となる空間形成】

- ・ 「中野の顔」の1つを形成する緑の骨格軸の形成
→計画地に隣接する補助223号線(区役所周辺:通称けやき通り)は、緑量豊かなけやき並木を擁し、中野駅周辺地区の緑の軸を形成している。これと連携する新たな緑の軸を形成する。
- ・ 賑わいの心の整備
→区の中心地であるJR中野駅周辺は、交通結節点としての機能を強化し、商業・業務施設や公共施設などの集積を図り、人々が学び、集い、楽しむ事ができる「賑わいの心」の育成・整備を実現する。
- ・ 防災拠点となるオープンスペースの整備
→「中野区役所一帯」の広域避難場所としての役割を継続的に確保するために、まとまった規模のオープンスペースを確保し、地区内の医療機能、公共公益機能等と連携した、地域の防災拠点となるオープンスペースの形成を目指す。
- ・ 都市計画公園
→都市計画公園を新たに地区のほぼ中央部に配置し、オープンスペースの中核とする。整備にあたっては、周辺開発のオープンスペースとの連続性に配慮する。

【周辺との連続性に配慮したオープンスペースの形成】

- ・ 囲町に隣接する南側隣地境界、及び杉並区に隣接する西側隣地境界付近には、適切なオープンスペースを設けるなどにより、周辺環境との調和を図ると共に、緩衝帯としての機能確保を図る。
- ・ 壁面位置の制限を設けること等により、歩道と一体となった歩行者空間を創出し、緑とにぎわいが融合したオープンスペースを形成する。

【施設と融合したオープンスペースの形成】

- ・ オープンスペースの機能の有効活用に効果的な施設を、オープンスペース内もしくは建物低層部に導入するなどして、オープンスペースとの融合を図り、魅力的な空間形成を図る。

【既存の緑環境の活用】

- ・ 警察大学校等跡地及びその周辺には、補助223号線(区役所周辺:通称けやき通り)に代表されるように、いくつか良好な樹木の集積等が見られる。これらのストックを最大限活用した計画となるよう配慮する。

②オープンスペースネットワークの基本方針

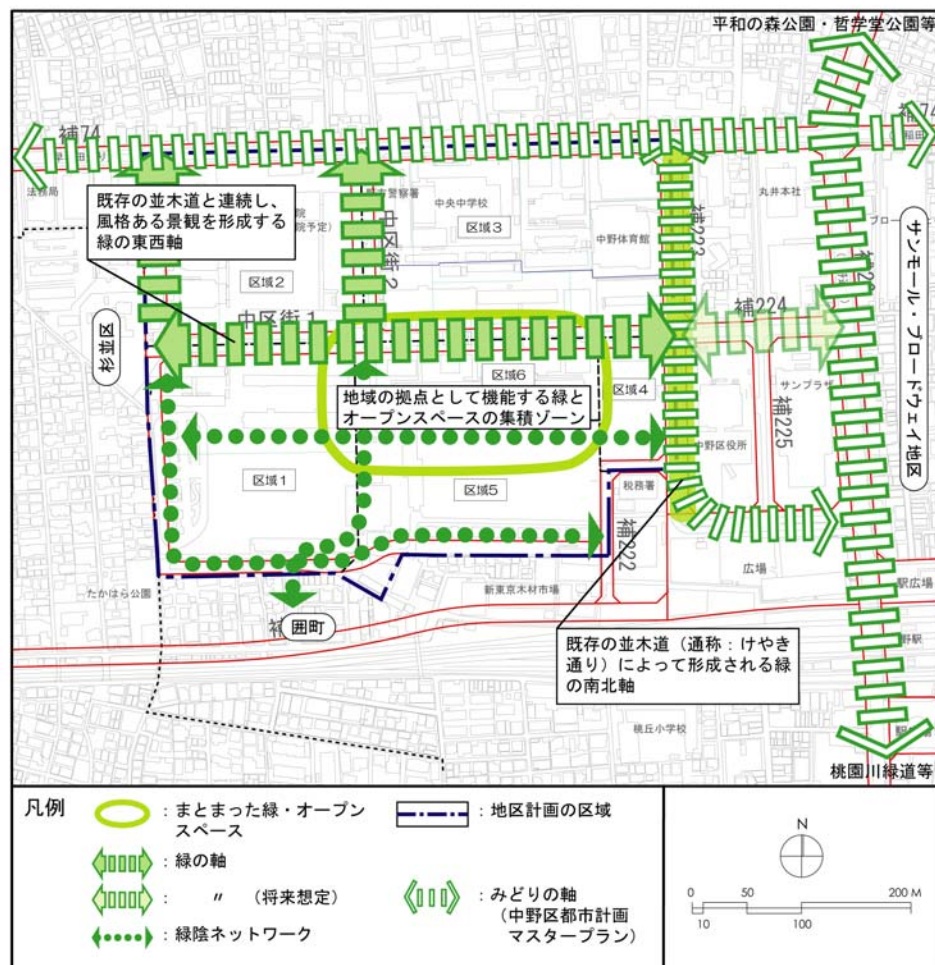
以下の2つの視点から、オープンスペースネットワークの形成を図る。

【多様な緑陰ネットワークの形成】

- ・ 既存の良好な街路環境の活用
 - 補助 223 号線の既存けやき並木（通称：けやき通り）を活用し、早稲田通り、区役所周辺、中野駅を結ぶ緑のネットワークを形成する。
- ・ 地区のシンボルとなる良好な街路環境の形成
 - 中区街 1 号線は、補助 223 号線の既存けやき並木との連続性に配慮し整備を行うことにより、地区のシンボルとなる緑の軸線を形成する。（将来的には補助 224 号線へと延伸し、ブロードウェイ・サンモール地区との連携を強化する）
- ・ 地域の回遊性の向上に資する、環境豊かな緑陰ネットワークを形成する。

【効果的なネットワークによるオープンスペースの相互連携】

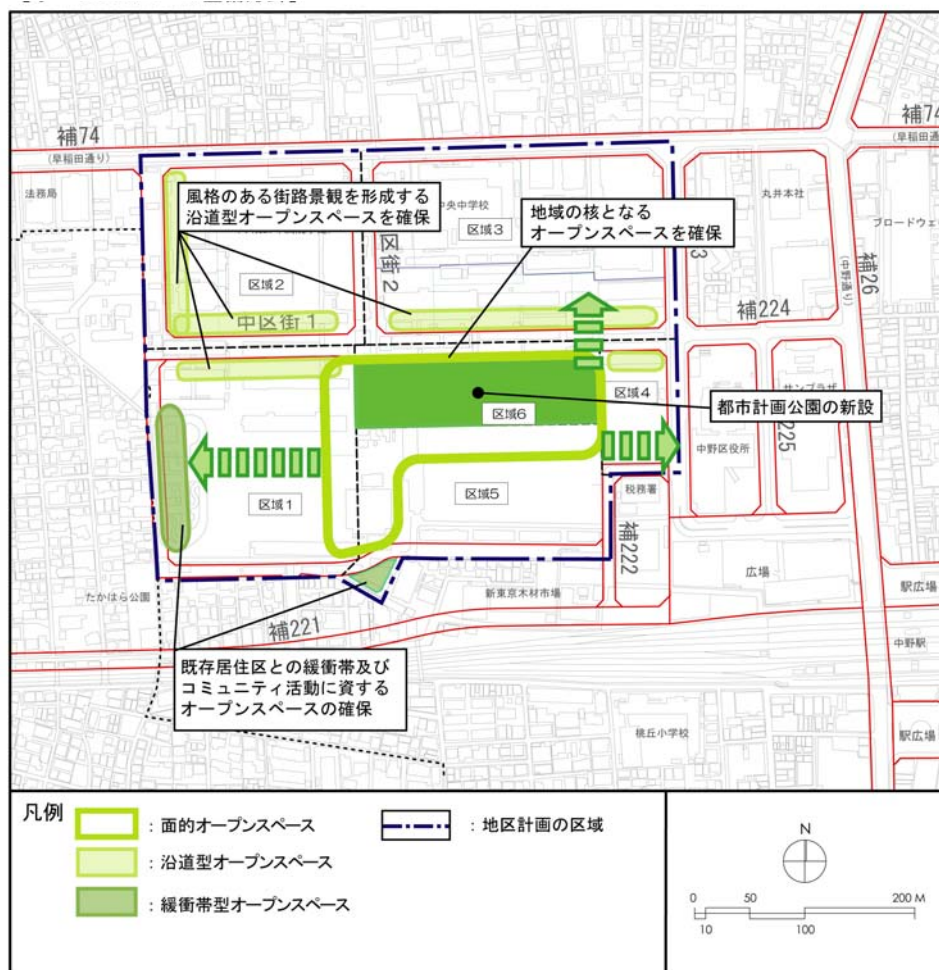
- ・ 基幹的なオープンスペースを中心として、様々なネットワークを周辺地域と連続することにより、地区全体のオープンスペースそれぞれの連携を図ると共に、一体的に利用可能な魅力的な空間形成の促進を図る。



図：オープンスペースネットワークの基本方針

③オープンスペースの整備について

- ・ 区域6は、約 1.5ha の都市計画公園として整備する。また、新設公園との一体性や連続性に配慮した公共空地を整備する。整備にあたっては、広域避難場所の拠点的な役割を担うために、必要な防災施設機能を導入する。
- ・ 都市計画公園及び公共空地との連続性に配慮して広場及び緑地を整備する。
- ・ 中区街1号線・2号線の街路については、壁面位置の制限、歩道状空地の整備などにより、既存樹木を活用しつつ、ゆとりある歩行者空間を確保する。



図：オープンスペース整備方針

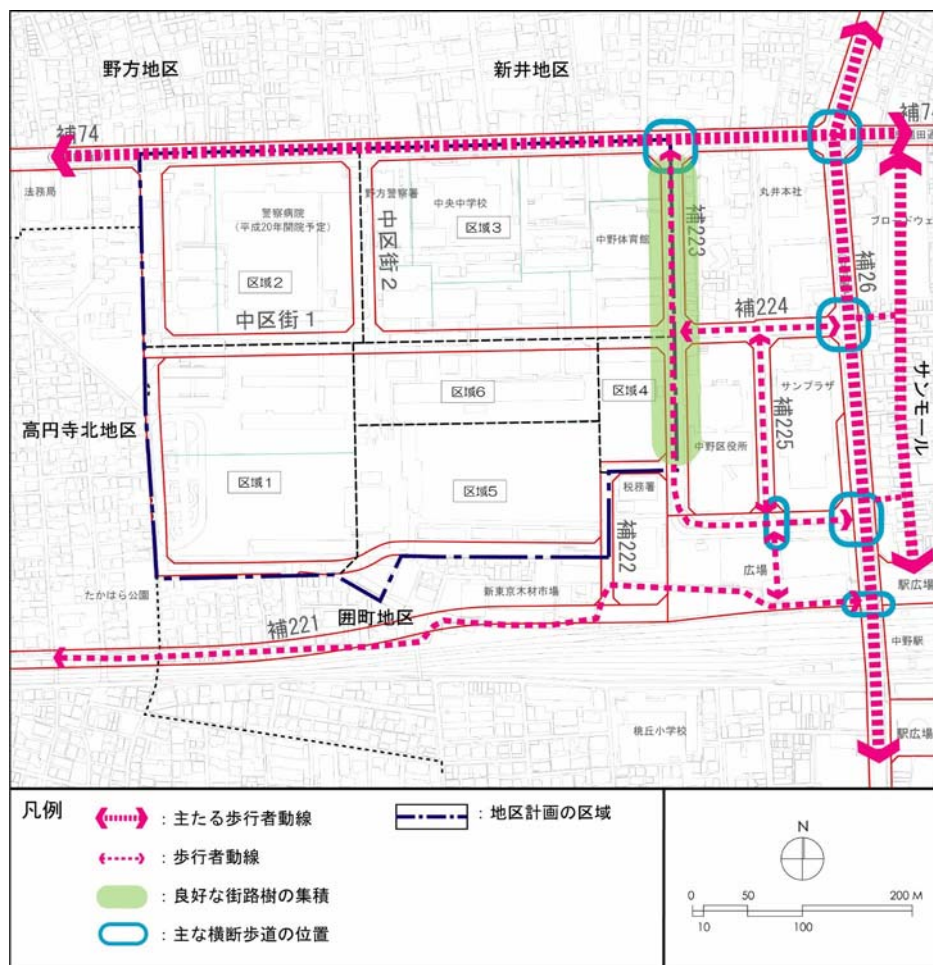
④都市計画公園及び公共空地等の整備について

- ・ 都市計画公園と周辺の公共空地などのオープンスペースをあわせて、3～4ha の緑地空間を創出する。この緑地空間は、さらに周辺の公共施設の空地などと合わせて、環境・防災上の機能を発揮するものとする。
- ・ 都市計画公園については、現困町公園の機能も引き続き確保できるよう、多目的な広場機能を整備する。
- ・ 地区施設となる緑地には、街区公園としての機能が担えるよう、必要な公園施設を設置する。

3) 歩行者空間の整備方針

① 周辺の歩行者ネットワークの現況

- ・ 計画地の南東には JR／東京メトロ東西線中野駅（年間乗降客数は約 8,300 万人）が立地し、周辺地域の人の流れの起終点となっている。
- ・ 警察大学校等跡地は一般に立ち入ることが出来ないため、中野区野方地区や、杉並区高円寺北地区の住民・訪問者の中野駅への動線は、大きく迂回を強いられる現状にある。
- ・ 補助 74 号線（早稲田通り）については、現状で概ね幅員 3m 程度の歩道が確保されている。
- ・ 高円寺北地区からの動線は線路北側の既存道路に限定されており、歩行者、自動車、自転車等が狭幅員の道路に錯綜している。
- ・ 補助 223 号線（区役所周辺）は、区民公募により「けやき通り」の名称が付与されるなど、緑量豊かな街路樹によって非常に良好な環境を有している。
- ・ 中野駅周辺の中野通りは、人、自転車の交通量が多く、歩道は混雑している。



図：歩行者ネットワークの現況

②歩行者空間の基本方針

以下の3つの視点から、歩行者ネットワークの形成を図る。

【地区内外の回遊性を創出する歩行者ネットワークの形成】

- ・ 地域の交通拠点である JR 中野駅との連絡性の強化
 - 主として中区街1号線及び2号線を活用し、警察大学校等跡地を挟んだ地域（中野区及び杉並区）と中野駅周辺地区との回遊機能を強化する。
- ・ 既存環境を活用した歩行空間の形成
 - 補助223号線（区役所周辺：通称けやき通り）については、既存のケヤキ並木を活用し、地区内外の骨格となる環境豊かな南北軸として、歩道空間等の再整備を行う。
- ・ 回遊の軸となる新たなシンボル歩行空間の形成
 - 中区街1号線及び2号線については、補助223号線との連続性を考慮し、緑量豊かでゆとりある街路空間を整備する。警察大学校等跡地内の既存樹木等については、一部街路樹等としての活用を検討する。また、建物整備と併せ、一体的な風格ある通りの形成を目指す。
- ・ みどりの歩行者空間の形成
 - 敷地内に生み出された連続するオープンスペースを利用した、みどり豊かな歩行者空間を設け、公園やオープンスペース、道路と繋げることにより、歩行者や自転車利用が快適に利用できる動線を確保する。
- ・ 地区内をきめ細やかに連携するヒューマンスケールな歩行空間の形成
 - 骨格的な歩行者動線を補完するきめ細やかな宅地内の歩行者通路等を確保する。また、要所に小広場等を設け、ヒューマンスケールで多様性のある歩行空間の形成を目指す。
- ・ 自然な回遊を促すにぎわい空間の形成
 - 歩行者通路や小広場等に面して、商業施設やにぎわい施設を導入し、一体的なにぎわい空間を形成することにより、魅力的な歩行空間の創出を目指す。

【歩行者ネットワークのバリアフリー環境づくり】

- ・ ゆとりある歩行環境の形成
 - ゆとりある幅員を確保するとともに、路盤は歩行や車いす走行の障害とならないような素材、構造とする。また、点字ブロック等を適切に計画する。
- ・ 段差の解消
 - 歩道と宅地、道路間の段差を極力無くすよう配慮する。やむを得ず過度な段差が生じる場合には、スロープ等を適切に設置し、円滑な歩行環境の確保を図る。

【円滑な自転車走行のための環境づくり】

- ・ 主要な歩行者ネットワークでは、環境に優しい乗り物である自転車が円滑に走行できるよう、歩道の幅員、仕上げ等に配慮する。
- ・ 歩行者と自転車、及び自動車等が共存可能な空間が確保されるよう配慮する。

③歩行者空間の整備について

- ・ 都市計画公園及び公共空地と周辺市街地を連絡する幅員 4mの歩行者通路を整備する。
- ・ 区域2及び区域3については、中区街1号線と都市計画道路を連絡する幅員 4mの歩行者通路を整備する。
- ・ 中区街1号線及び2号線等の歩道については、歩行者と自転車等の軽車両が支障なくすれ違うことの出来る幅員を確保する。



図：歩行者ネットワークの整備方針

4) 都市計画施設の整備方針

①整備済みの都市計画施設位置、規模、形状

- 計画地内で既に整備されている都市計画施設は以下の通りである。

施設名	種類	規模	最終土地所有者	管理者
補助 222 号線	道路	幅員 11m	中野区	中野区
補助 223 号線	道路	幅員 20m	中野区	中野区
中野 2.2.32 (囲町公園)	公園	約 0.5ha	財務省	中野区

②整備予定の都市計画施設位置、規模、形状

- 当計画地での開発に伴い、新たに整備する都市計画施設は以下の通りである。

施設名	種類	規模	最終土地所有者	管理者
中区街 1 号	道路	幅員 20m	中野区	中野区
中区街 2 号	道路	幅員 20m	中野区	中野区
公園	公園	約 1.5ha	中野区・財務省	中野区

- その他、以下の都市計画施設が拡幅整備される予定である。

施設名	種類	規模	最終土地所有者	管理者
補助 74 号線 (概成)	道路	幅員 20m	東京都	東京都

③変更予定の都市計画施設位置、規模、形状

- 当計画地での開発に伴い、移転する予定の都市計画施設は以下の通りである。

施設名	種類	規模	最終土地所有者	管理者
中野 2.2.32 (囲町公園)	公園	—	—	—

5) 2号施設の位置、規模、形状

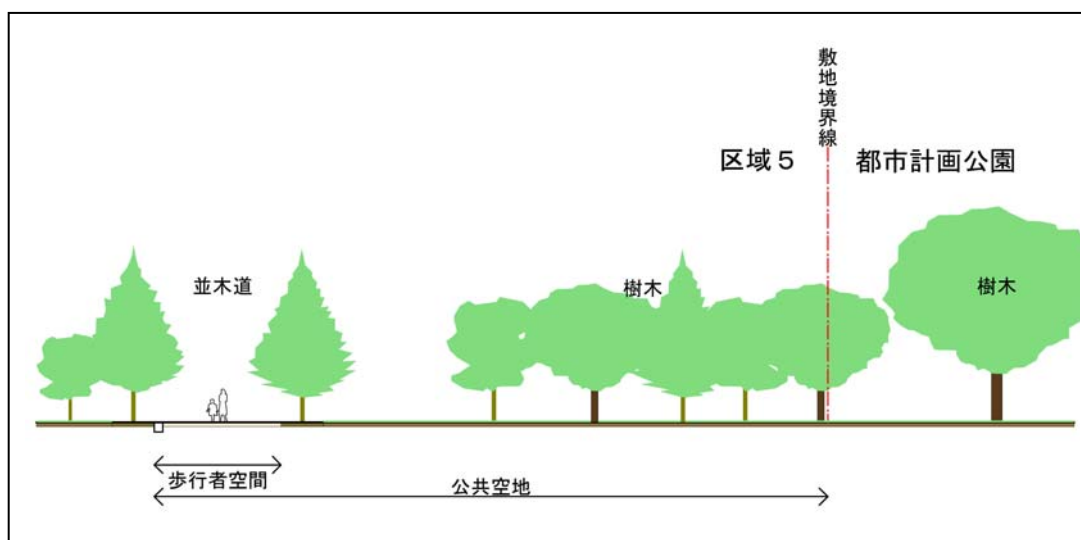
① 2号施設の整備方針

- 区画道路1号： 杉並区との区界道路を一部活用し、中区街1号線と
 囲町地区を結び、地区の南北交通を補完する地区幹
 線道路を整備する。
- 区画道路2号： 区画道路1号と補助222号線を結び、地区の東西交
 通を補完する地区幹線道路を整備する。

② 2号施設の位置、規模、形状

	施設名	種類	規模	最終土地所有者	管理者	建築敷地への参入
2号施設	区画道路1号	道路	幅員 12m 延長 約 200m	中野区	中野区	非参入
	区画道路2号	道路	幅員 12m 延長 約 400m	中野区	中野区	非参入
	公共空地	その他の公共空地	面積 1.5ha	民間	街区事業者	参入

③ 2号施設の公共空地の整備イメージ



6) 地区施設の位置、規模、形状

①地区施設の整備方針

- ・ 広 場：都市計画公園との連続性に配慮して広場を整備する。
- ・ 緑 地：囲町地区との緩衝帯及び周辺地区の防災機能の向上に寄与するため、区画道路2号の南側に隣接して一定規模の緑地を整備する。
- ・ 歩行者通路1, 2, 3号：防災性の向上に資するオープンスペースと周辺市街地を連絡する歩行者通路を整備する。

なお、区域3の地区施設については、構想線として示し、2次の地区整備計画策定時に具体的な開発計画をもとに計画に定める。その際、再開発等促進区の区域等を再度検討し、区域境界には地区施設を設定するなどして、区域の範囲を明示できるようにする。

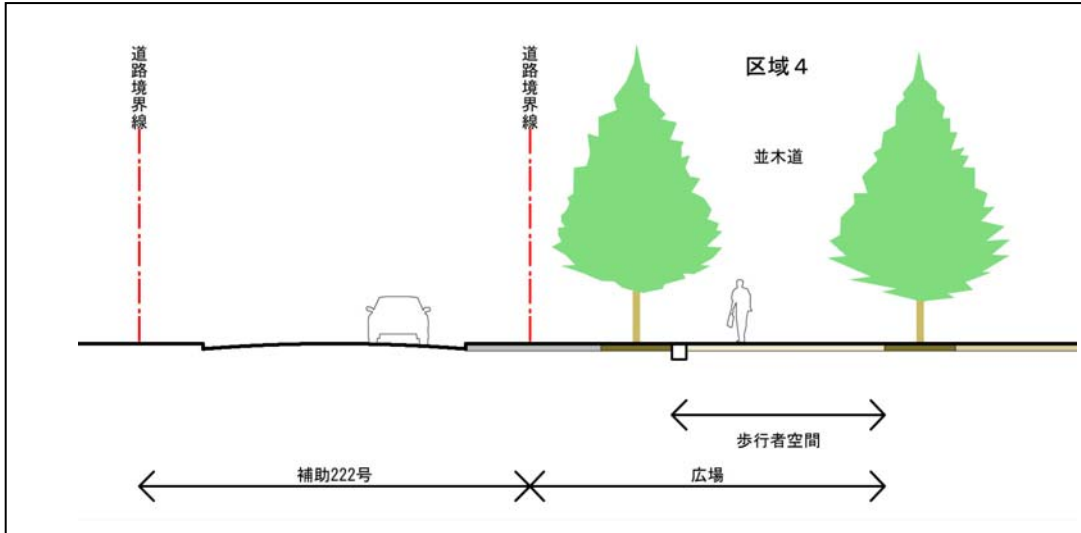
②地区施設の位置、規模、形状

	施設名	種類	規模	最終土地所有者	管理者	建築敷地への参入
地区施設	広場	その他の公共空地	約 500 m ²	民間	街区事業者	参入
	緑地		約 1,000 m ²	中野区	中野区	非参入
	歩行者通路1号		幅員 4m 延長 約 170m	民間	街区事業者	参入
	歩行者通路2号		幅員 4m 延長 約 100m	民間	街区事業者	参入
	歩行者通路3号		幅員 4m 延長 約 150m	民間	街区事業者	参入

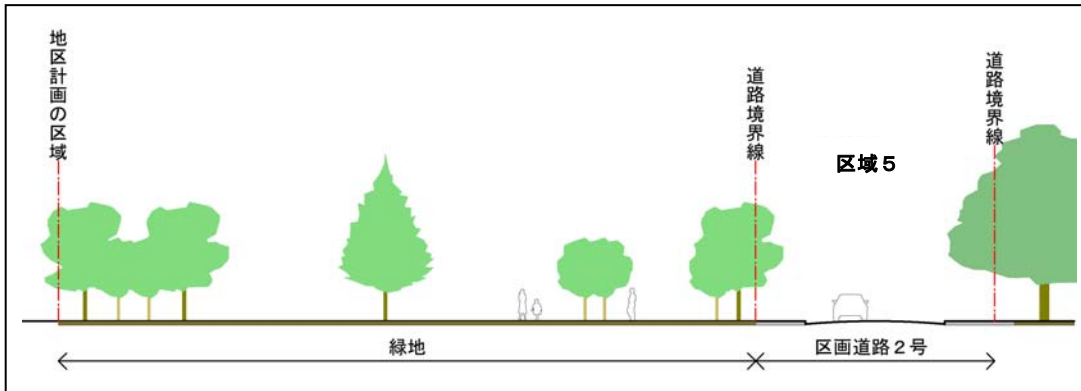
※ 街区事業者とは、当該地区の建築物等を整備・運営する主体を示す。

③地区施設の整備イメージ

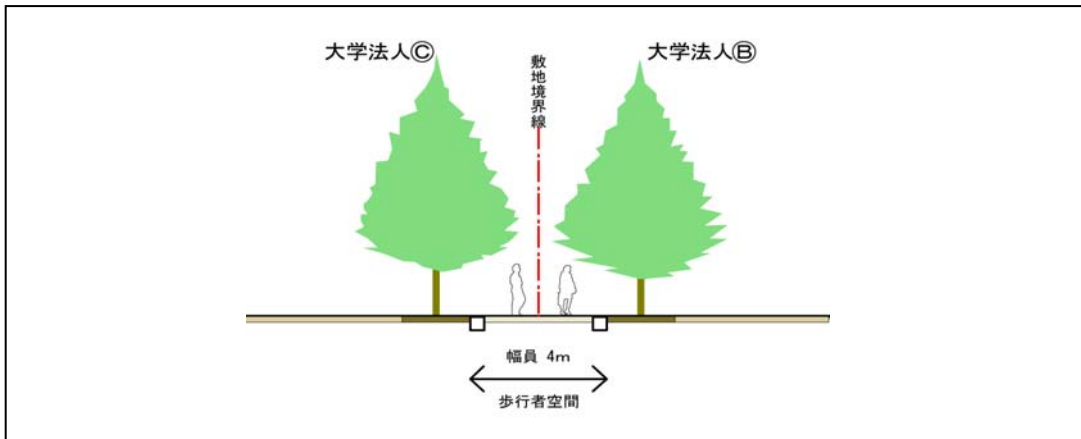
a) 広場



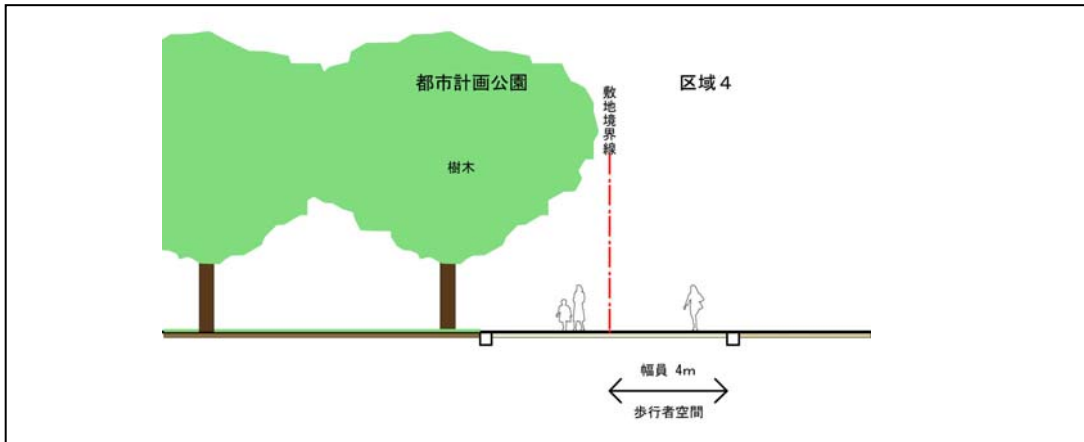
b) 緑地



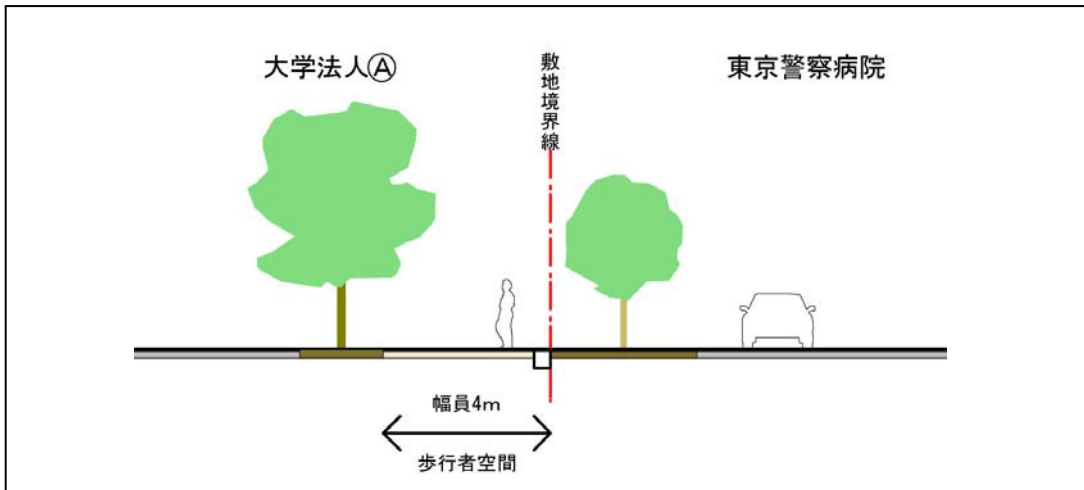
c) 歩行者通路1号



d) 歩行者通路 2号



e) 歩行者通路 3号





図：2号施設および地区施設の配置計画

7 建築物等の整備方針

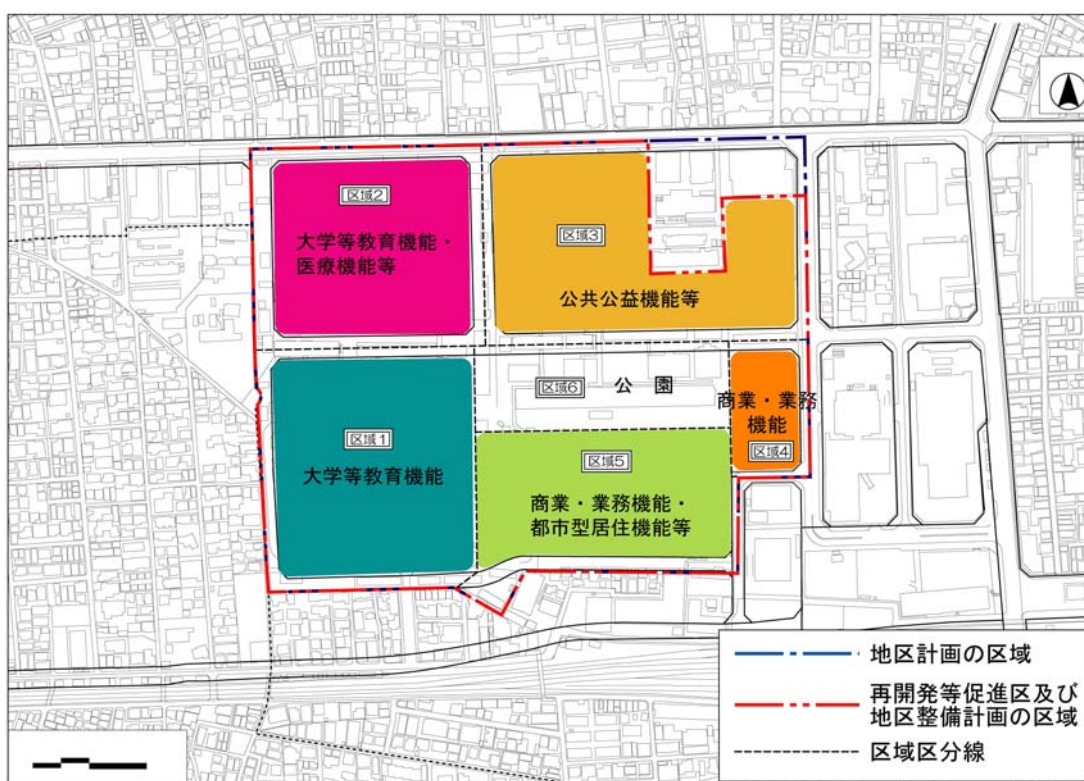
(1) 基本方針

- ・ 中野通り、大久保通り、もみじ山通りの沿道は、道路の拡幅整備にあわせて、建物の共同化・建替えを促進して、沿道にふさわしい土地の有効活用を誘導し、沿道の活性化や快適でにぎわいのある歩行者空間を形成する。
- ・ 商店街の建て替えなどの際は、敷地や建築物の共同・共有化などにより、快適で楽しく買い物のできる歩行空間の創出や、共同の荷捌き場・自転車駐車場などの整備を誘導・支援する。
- ・ 大規模な土地利用転換が図られる警察大学校等移転跡地は、一体的かつ総合的な開発整備により、中野の顔にふさわしい活力に溢れた魅力的・創造的な都市空間を創出する。
- ・ 中野駅南口の公社住宅一帯の区域は、土地の高度利用による魅力ある商業・業務施設の導入や良質な都市型住宅の供給とともに、公共的な施設や自転車駐車場等の整備などをすすめる。
- ・ JR中央線以南の狭小敷地や木造住宅が密集する地区は、建築物の共同化を誘導・支援するとともに、緑化を推進し、みどりとゆとりある街区の形成を図る。

(2) 警察大学校跡地等の整備方針

1) 施設配置の基本的考え方

- ・ 区域1及び区域2は、知識の創出・蓄積・伝播の拠点となる大学等教育機能、地域の基幹病院としての役割を担う医療機能等を導入する。
- ・ 将来の区役所用地を含む区域3は、公共公益機能を主体とした機能ゾーンとして、都市機能の更新を図る。
- ・ 拠点性の高い都市機能の集積地に隣接する区域4及び区域5は、緑豊かなゆとりとうるおいのある都市環境のもとに、駅至近の立地条件を活かして、地域活力とにぎわい向上に資する商業・業務機能、生活利便性の向上に資するサービス機能、街なか居住を推進する都市型居住機能等が複合する土地利用を実現する。



図：建物配置の基本的考え方

2) 複合日影への配慮

再開発等促進区の区域内の複数の建築物を一の敷地にあるものとみなして、区域外に生じる日影が都条例で指定する時間以上にならないよう、壁面の位置の制限、建築物等の高さの最高限度など、必要な建築物等に関する事項を定める。

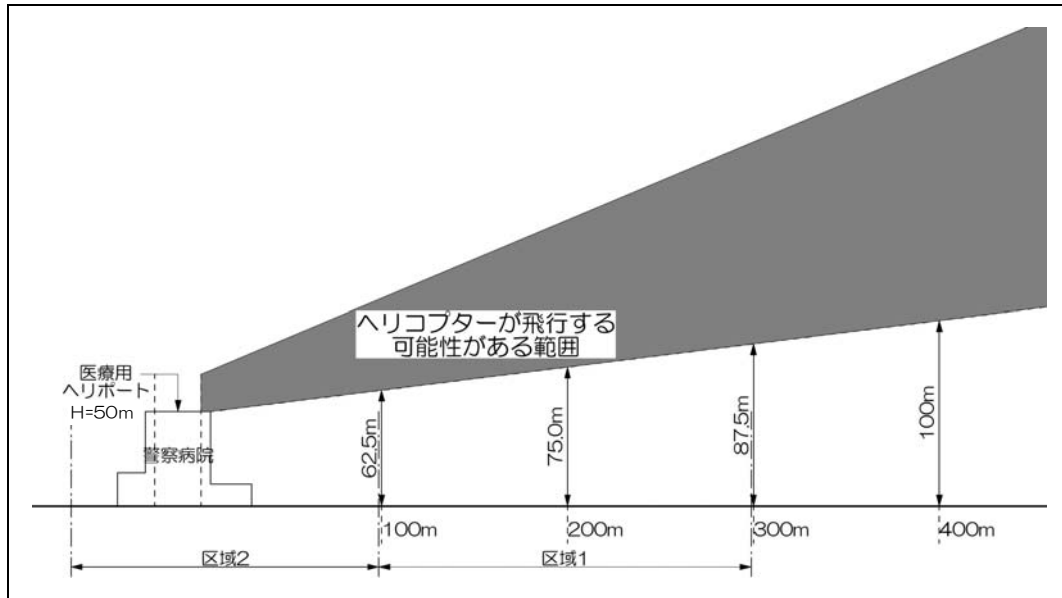
なお、地区内の病院や中学校・住居に対する日影等の影響に配慮した計画とする。

3) 電波障害・風環境等への配慮

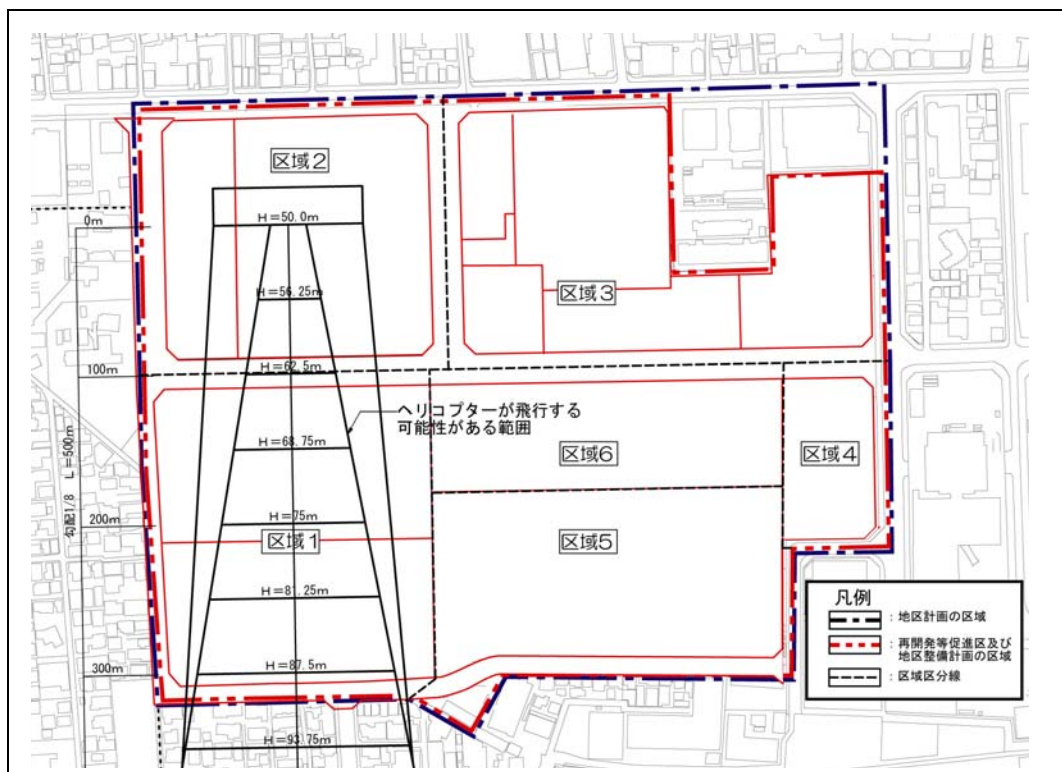
- ・ 建築物の建築により、周辺の市街地へ著しい影響を及ぼす恐れのある、電波障害や風環境等の環境項目について、事前に調査・予測を行い、その結果に基づき必要な対策を講じる。
- ・ 駐車場からの騒音、排気ガス等に配慮した施設計画とする。

4) ヘリポート進入表面への配慮

緊急医療用ヘリポートの進入区域内にある建築物等の高さは、進入表面の上に出ることがないように配慮する。



図：医療用ヘリポートの進入表面



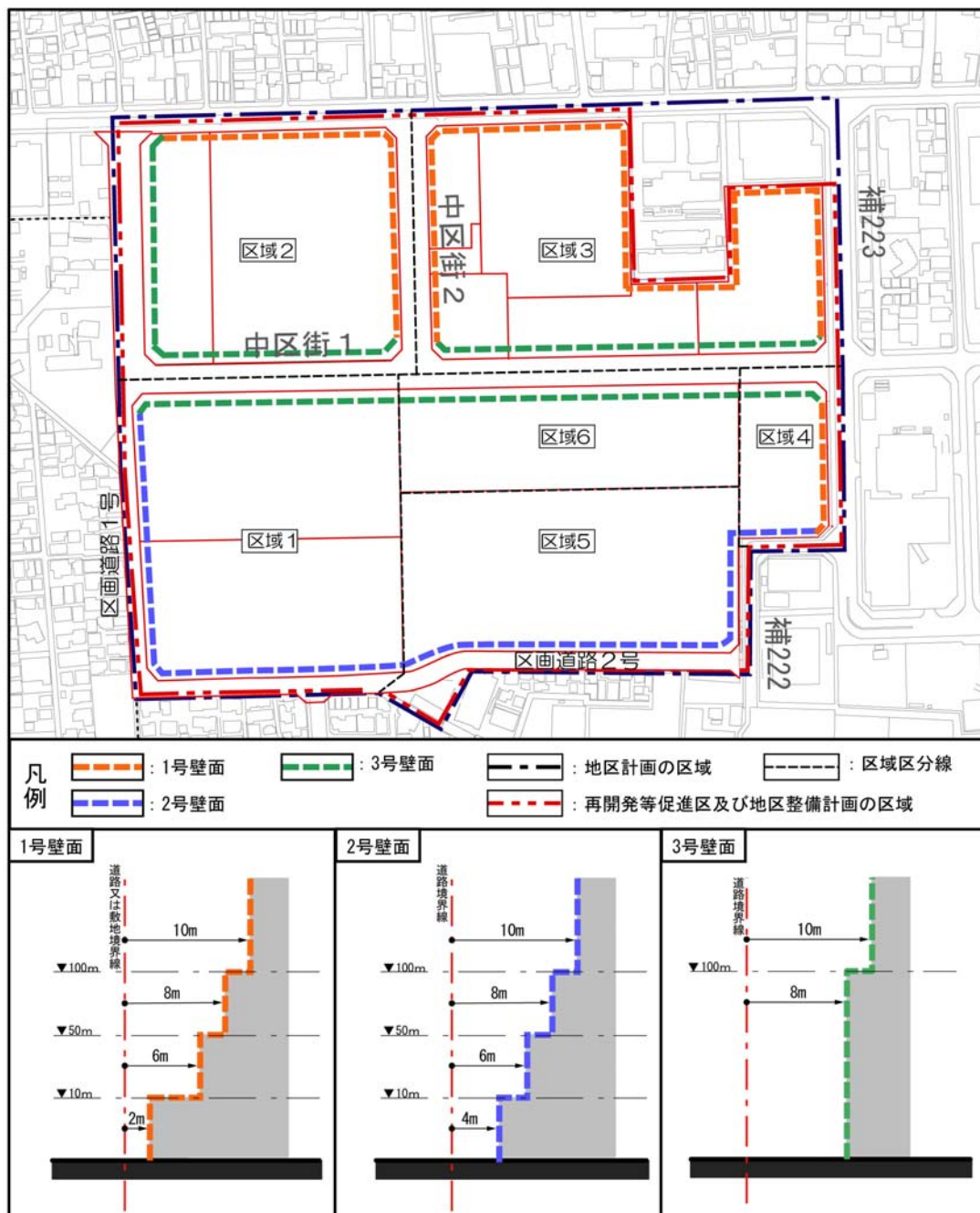
図：医療用ヘリポートの進入区域

5) 壁面の位置の制限の考え方

① 基本的考え方

ゆとりある歩行者空間や緑のネットワーク等の形成に向けて、道路沿いにおける壁面後退を行う。

なお、区域3の再開発等促進区の境界部分については、東京都『再開発等促進区を定める地区計画運用基準』にもとづいて1号壁面を定め、2次の地区整備計画策定時に具体的な開発計画をもとに変更する。



図：壁面の位置の制限

②歩道状のオープンスペース整備の考え方

壁面後退により創出されたオープンスペースは、公共歩道との一体的な整備により、うるおいとゆとりのある歩行者空間の創出を図る。

ゆとりある歩行者空間や緑のネットワークの形成に必要な、歩道状のオープンスペースの部分は、地区施設として都市計画に定めることを原則とする。地区施設の配置及び規模などについては、具体的な開発計画にもとづき、地区整備計画で定めることとする。