

(仮称) 高輪二丁目計画
環境影響調査計画書

令和8年5月

野村不動産株式会社

目 次

1. 事業者の氏名及び住所	1
2. 対象事業の名称、目的及び内容	3
2.1 対象事業の名称	3
2.2 対象事業の目的	3
2.3 対象事業の内容	4
2.3.1 事業の位置	4
2.3.2 事業計画の概要	7
2.3.3 工事の概要	12
2.3.4 対象事業のスケジュール	13
3. 地域の概況	15
3.1 一般項目	15
3.1.1 人口	15
3.1.2 交通	17
3.1.3 土地利用	24
3.1.4 関係法令の指定・規制等	30
3.1.5 環境保全に関する計画等	31
3.2 環境項目	42
3.2.1 大気汚染	42
3.2.2 臭気	46
3.2.3 静穏	47
3.2.4 土壌汚染	51
3.2.5 地形・地質	51
3.2.6 水循環	56
3.2.7 緑	61
3.2.8 日影	64
3.2.9 電波障害	64
3.2.10 風環境	64
3.2.11 景観	67
3.2.12 史跡・文化財	70
4. 環境調査項目の選定	75
4.1 選定した項目	75
4.2 選定しなかった項目及びその理由	76

5. 調査・予測方法等	77
5.1 交通	78
5.2 資源・エネルギー・地球環境	92
5.3 大気	98
5.4 水・土	100
5.5 静穏	108
5.6 建造物影響	114
5.7 植物・動物	126
5.8 景観	128
5.9 地域貢献等	132
6. その他	135
6.1 実施者	135
6.2 主な参考資料目録	135
6.3 問い合わせ先	137

1. 事業者の氏名及び住所

氏名： 野村不動産株式会社

代表者： 代表取締役社長 松尾 大作

住所： 東京都港区芝浦一丁目1番1号 BLUE FRONT SHIBAURA TOWER S

(空白のページ)

2. 対象事業の名称、目的及び内容

2.1 対象事業の名称

名称：（仮称）高輪二丁目計画

種類：建築物の新築

2.2 対象事業の目的

対象となる事業は、東京都港区高輪二丁目 12 番 21 号の約 1.5ha の区域における共同住宅、提供公園の新設事業です。

計画地を含む高輪地区は、「港区まちづくりマスタープラン」（平成 29 年 3 月）等の上位計画において、「品川駅及び高輪ゲートウェイ駅周辺における国際的な新拠点の形成」を見据えた基盤整備及び都市機能の充実が図られる一方で、「緑をいかした落ち着いた住宅地の保全」を目標として位置付けられている地区です。特に計画地周辺は、「まとまった良好な住宅市街地」としての土地利用方針が掲げられており、周辺環境との調和に配慮した住宅地の形成及び維持が求められているエリアです。

また、当該エリアは、歴史的には江戸時代に下屋敷や旗本屋敷が立地し、明治時代には華族の邸宅が連なるなど、土地の特性を活かしながら、各時代に応じた良質な住宅の歴史が紡がれてきた地域です。こうした歴史的経緯は、高輪地区が長きにわたり、緑や地形を活かした落ち着いた住環境を育んできたことを示しています。

そのため、港区の上位計画に示された将来像及び本地区が有してきた住宅地としての歴史的背景を踏まえると、本事業においても、周辺の住環境やまちなみとの調和を図りながら、地域の価値を継承し、さらに向上させていくことが重要です。

本事業の基本方針として、「緑をいかした落ち着いた住宅地」を象徴するような、周辺環境との連続性や景観、居住環境の質に配慮した良質な住宅づくりをめざします。

2.3 対象事業の内容

2.3.1 事業の位置

計画地は、図 2.3.1-1、2 に示すとおり、高輪ゲートウェイ駅西側の港区高輪二丁目 12-21 に位置し、野村証券研修センターとして使用されていた区域です。

鉄道の最寄り駅としては、計画地東側に高輪ゲートウェイ駅（JR 山手線、JR 京浜東北線）、計画地北東側に泉岳寺駅（都営浅草線、京浜急行電鉄本線）があります。

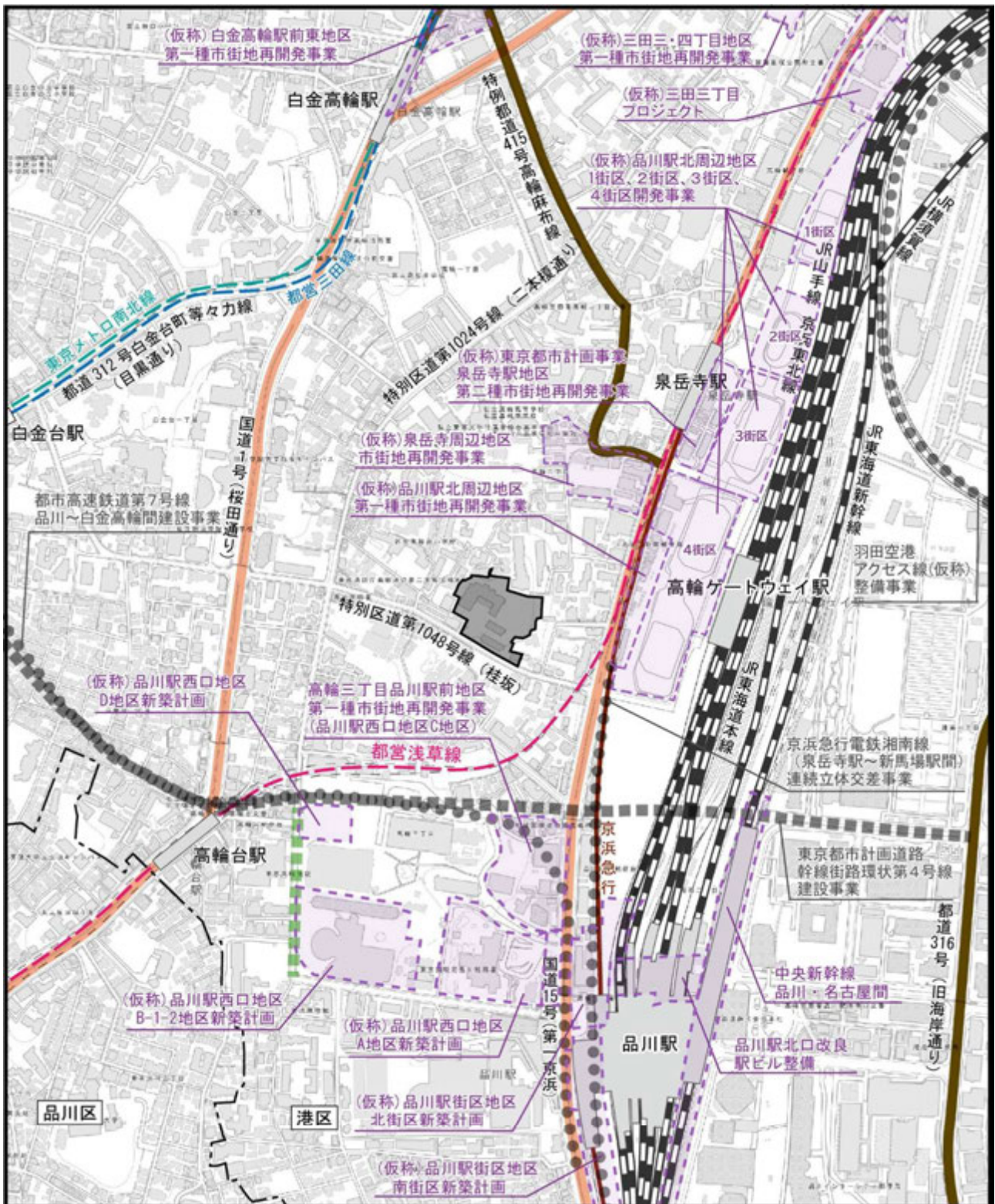
計画地南側に特別区道第 1048 号線（桂坂）が通過しており、主要道路としては、東側には国道 15 号（第一京浜）、西側には特別区道第 1024 号（二本榎通り）と国道 1 号（桜田通り）が通っています。

なお、計画地北東側においては別事業である「(仮称) 泉岳寺周辺地区市街地再開発事業」、東側においては「(仮称) 品川駅北周辺地区第一種市街地再開発事業」、南側においては「高輪三丁目品川駅前地区第一種市街地再開発事業（品川駅西口地区 C 地区）」等が計画されています。












計画地の所在地及び用途地域等は、表 2.3.1-1 に示すとおりです。

表 2.3.1-1 計画地の所在地等

所在地	東京都港区高輪二丁目 12 番 21 号
敷地面積	約 1.5ha
用途地域	第一種中高層住居専用地域



凡例

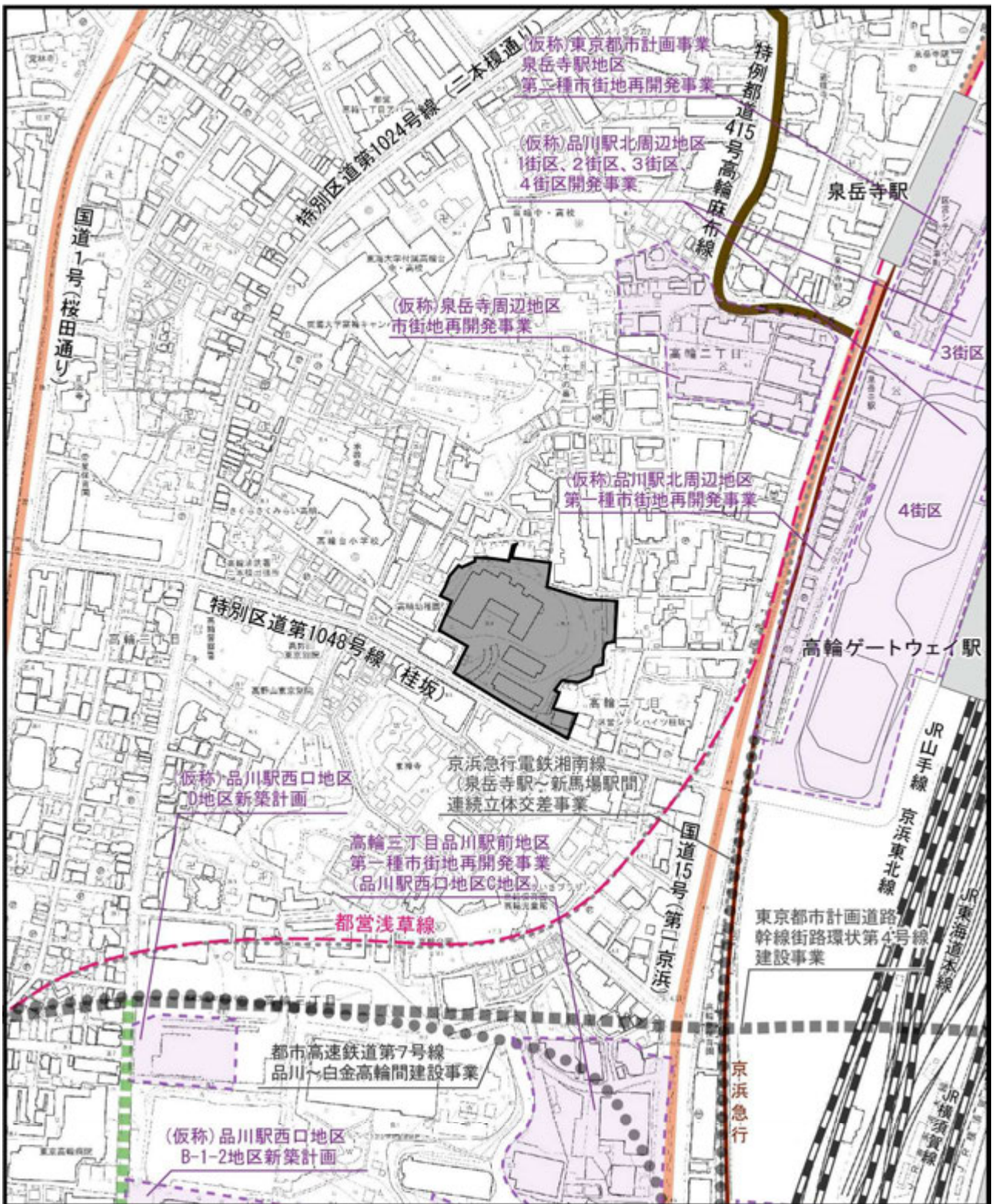
- | | |
|--|---|
|  計画地 |  国道 |
|  区界 |  都道 |
|  主な周辺開発事業 |  JR線 |
|  整備予定道路 |  地下鉄 |
|  整備予定鉄道 |  私鉄 |
|  拡張予定道路 | |



Scale 1:10,000

0 100 200 400m

図 2.3.1-1 計画地位置図 (広域)



- | | | | |
|---|----------|---|-----|
|  | 計画地 |  | 国道 |
|  | 主な周辺開発事業 |  | 都道 |
|  | 整備予定道路 |  | JR線 |
|  | 整備予定鉄道 |  | 地下鉄 |
|  | 拡張予定道路 |  | 私鉄 |



Scale 1:5,000

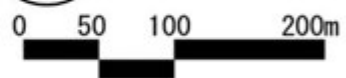


図 2.3.1-2 計画地位置図 (詳細)

2.3.2 事業計画の概要

(1) 上位計画

計画地を含む高輪地区は、「港区まちづくりマスタープラン」(平成29年3月)等の上位計画の中で「品川駅及び高輪ゲートウェイ駅周辺における国際的な新拠点の形成」といった基盤整備及び都市機能の充実と併せて「緑をいかした落ち着いた住宅地の保全」が目標として掲げられている地区であり、特に計画地の周辺地域は「まとまった良好な住宅市街地」としての土地利用方針が掲げられているエリアです。

また、当該エリアは江戸時代には下屋敷や旗本屋敷、明治時代には華族の邸宅が連なるなど、土地の特性を活かしてその時代に合った良質な住宅の歴史が紡がれてきた地域です。

港区の上位計画や歴史的なまちの変遷を踏まえ、本事業の基本方針として、「緑をいかした落ち着いた住宅地」を象徴するような、良質な住宅づくりをめざします。

(2) 土地利用計画・建築計画

計画地には高層建物を配置して、南側の特別区道第1048号線(桂坂)に面して歩道状の空を整備する計画です。

本事業の建築計画の概要は、表2.3.2-1に示すとおりです。

用途は共同住宅であり、敷地面積約14,300m²、延床面積約60,000m²、高さ約T.P. 75m(約G.L. 44m)の規模を計画しています。

表 2.3.2-1 建築計画の概要

項目	内容
用途	共同住宅、提供公園
敷地面積	約14,300m ²
延床面積	約60,000m ²
最高高さ	約T.P. 75m(約G.L. 44m)
住宅用駐車場	約230台
住宅用駐輪場	約230台

注) T.P. (Tokyo Peil) は東京湾の平均海水面からの高さ、G.L. (Ground Level) は地盤面からの高さを示します。

(3) 建物の外観及び景観計画

建物の外観は、色彩、材料等の選択及びデザインに配慮します。

また、周辺の建築物等との調和に配慮し、歴史のある住宅地として落ち着きと格式のある街並み形成をめざします。

なお、詳細については、「港区景観条例」に基づき、関係部署と協議を行いながら、景観に配慮した計画を検討します。

(4) 動線計画

計画地を利用する歩行者動線は、図 2.3.2-1 に示すとおりです。歩行者は、計画地南側の特別区道第 1048 号線（桂坂）を介して高輪ゲートウェイ駅と泉岳寺駅方面からアクセスできる計画とします。詳細については、今後関係部署等との協議に基づき計画します。

関連車両の自動車動線は、図 2.3.2-2 に示すとおりです。自動車交通が可能な道路としては計画地南側の特別区道第 1048 号線（桂坂）にのみ接道している敷地であるため、特別区道第 1048 号線（桂坂）沿いに出入口を設ける計画です。詳細については、今後関係部署等との協議に基づき計画します。

(5) 緑化計画

「港区みどりを守る条例」等を踏まえて、「港区緑と水に関する基本方針」に準拠するとともに、計画地内はできるだけ多くの緑化を図り、沿道空間には連続的な緑の空間を計画します。高輪台地や周辺地域における潜在植生・既存植生を調査し、地域に根差した植栽計画を行う予定です。

緑化にあたっては、地域の植生を次世代へつないでいくために、緑の質、植生等に配慮して樹種、樹高、配置等を検討し、地域景観との調和を図ります。

(6) 給水計画

計画地内で使用する水は、東京都の公共上水道より給水を受け、受水槽に一時貯留し、各所へ供給する計画です。

(7) 排水計画

計画地からの排水は、汚水、雨水ともに公共下水道に放流する計画です。住宅のキッチン排水についてはディスポーザー設備を介して放流します。

なお、雨水排水は「港区雨水流出抑制施設設備指導要綱」に基づき、雨水流出抑制施設を設置する計画です。

(8) 熱源・エネルギー計画

熱源・動力源として電気・ガスの供給を受ける計画です。

省エネルギー機器（最新の高効率設備機器、LED 照明器具等）の導入や建物断熱性能の向上等、省エネルギー・二酸化炭素排出抑制対策、ヒートアイランド現象の緩和に資する人工排熱抑制対策を検討します。

(9) 防災計画

関係法令に基づく防災、消火設備を設置する計画です。

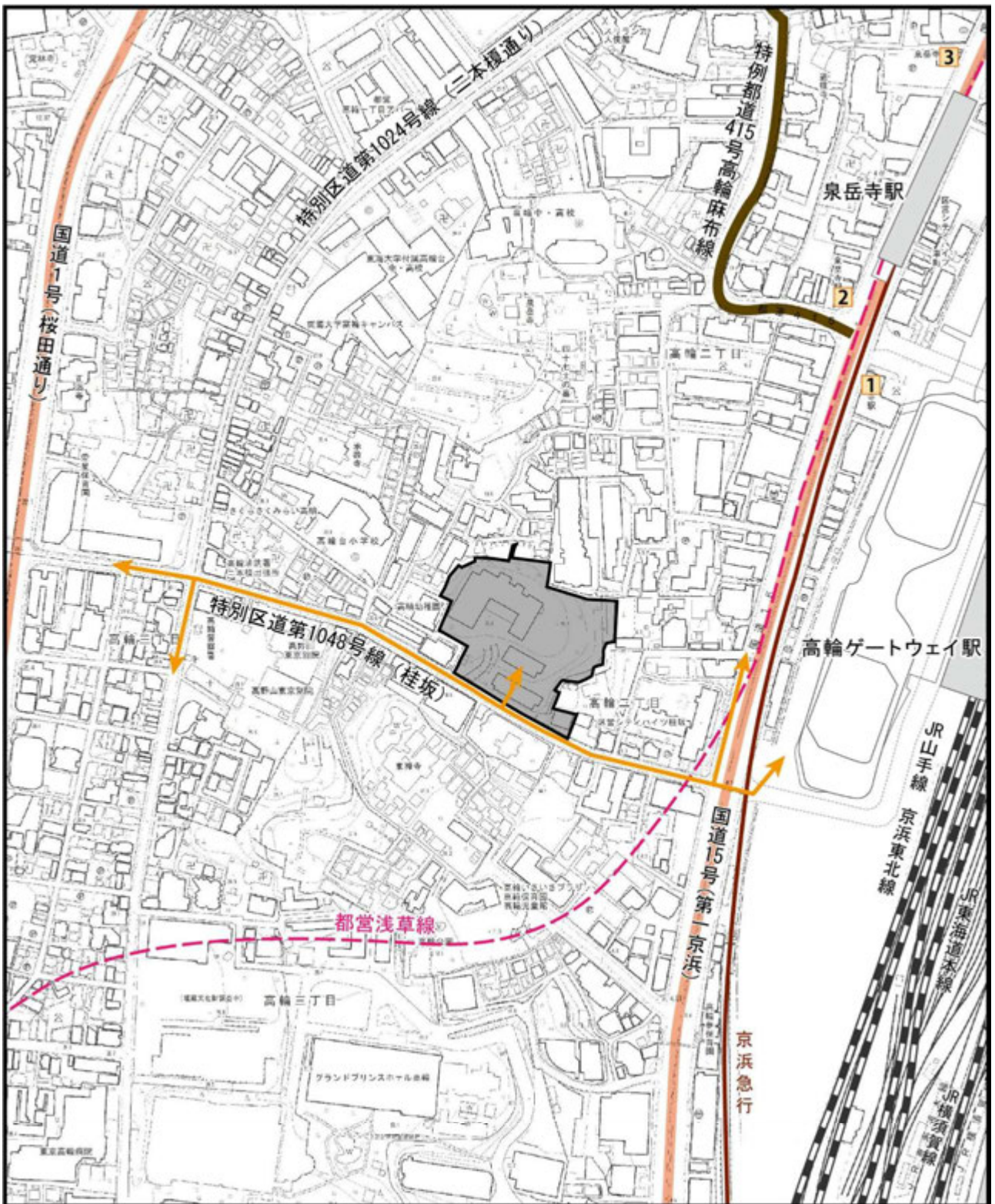
また、建物の耐震化を図ることにより、緊急輸送道路並びに帰宅支援対象道路である特別区道第 1048 号線（桂坂）沿いの安全性に寄与します。

(10) 廃棄物処理計画



計画地内で発生する廃棄物の収集、処理、再利用及び保管場所等については、「港区廃棄物の処理及び再利用に関する条例」、「港区大規模建築物の廃棄物保管場所等の設置に関する要綱」等を満足するよう計画します。

(11) 地域貢献計画

歩行者交通量が多い一方で歩道幅員が狭小であり、すれ違いが困難な計画地南側の特別区道第 1048 号線（桂坂）に面して歩道状空地を設け、安全な歩行者環境の構築を行う計画です。



凡例

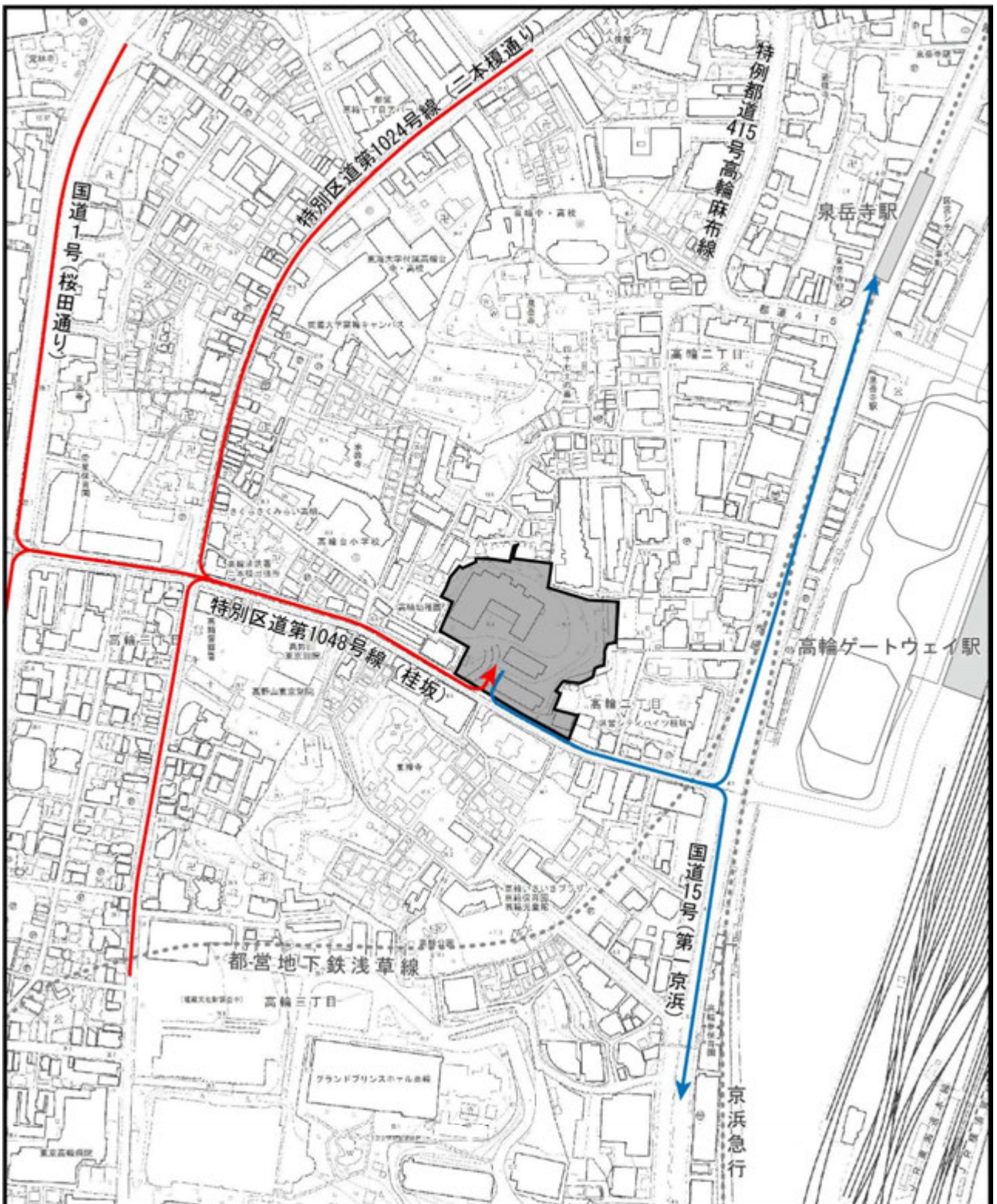
- | | | | |
|---|------------|---|-----|
|  | 計画地 |  | 国道 |
|  | 歩行者想定動線 |  | 都道 |
|  | 地下鉄出入口(既設) |  | JR線 |
| | |  | 地下鉄 |
| | |  | 私鉄 |



Scale 1:5,000



図2.3.2-1 歩行者動線図



凡例

- 計画地
- 関連車両の主要動線 (入庫)
- 関連車両の主要動線 (出庫)



Scale 1:5,000



図2.3.2-2
自動車動線計画図

2.3.3 工事の概要

(1) 工事工程

本事業は、2028年度（令和10年度）に工事着手し、2035年度（令和17年度）に竣工する予定です。

(2) 工事管理計画

工事用車両の出入口、走行ルートの設定については、工事施工計画及び周辺交通状況を考慮し、調整を図りながら計画します。

工事用車両は可能な限り最新の排出ガス規制適合車を使用し、周辺環境に及ぼす影響の低減に努めます。

また、計画地及び周辺道路の歩行者の通行の安全等を図るため、出入口周辺には交通誘導員を適切に配置し、走行ルート沿道の交通安全や大気汚染、騒音・振動、交通渋滞の防止に努めるとともに、施工計画を検討し、極力台数を抑え、安全、環境等に配慮する計画です。

なお、工事用車両の走行にあたっては、今後、道路管理者、交通管理者等の関係機関と十分協議の上、走行ルート等を決定します。

建設機械は原則として低騒音・排出ガス対策型建設機械を使用し、施工計画を検討しながら極力台数を抑え、周辺環境に及ぼす影響の低減に努める計画です。

工事の施工中に発生する建設廃棄物及び建設発生土は、「東京都建設リサイクル推進計画」（令和4年4月 東京都）等を踏まえ、積極的に建設資源の循環利用に取り組む方針です。

(3) 工事用車両及び建設機械

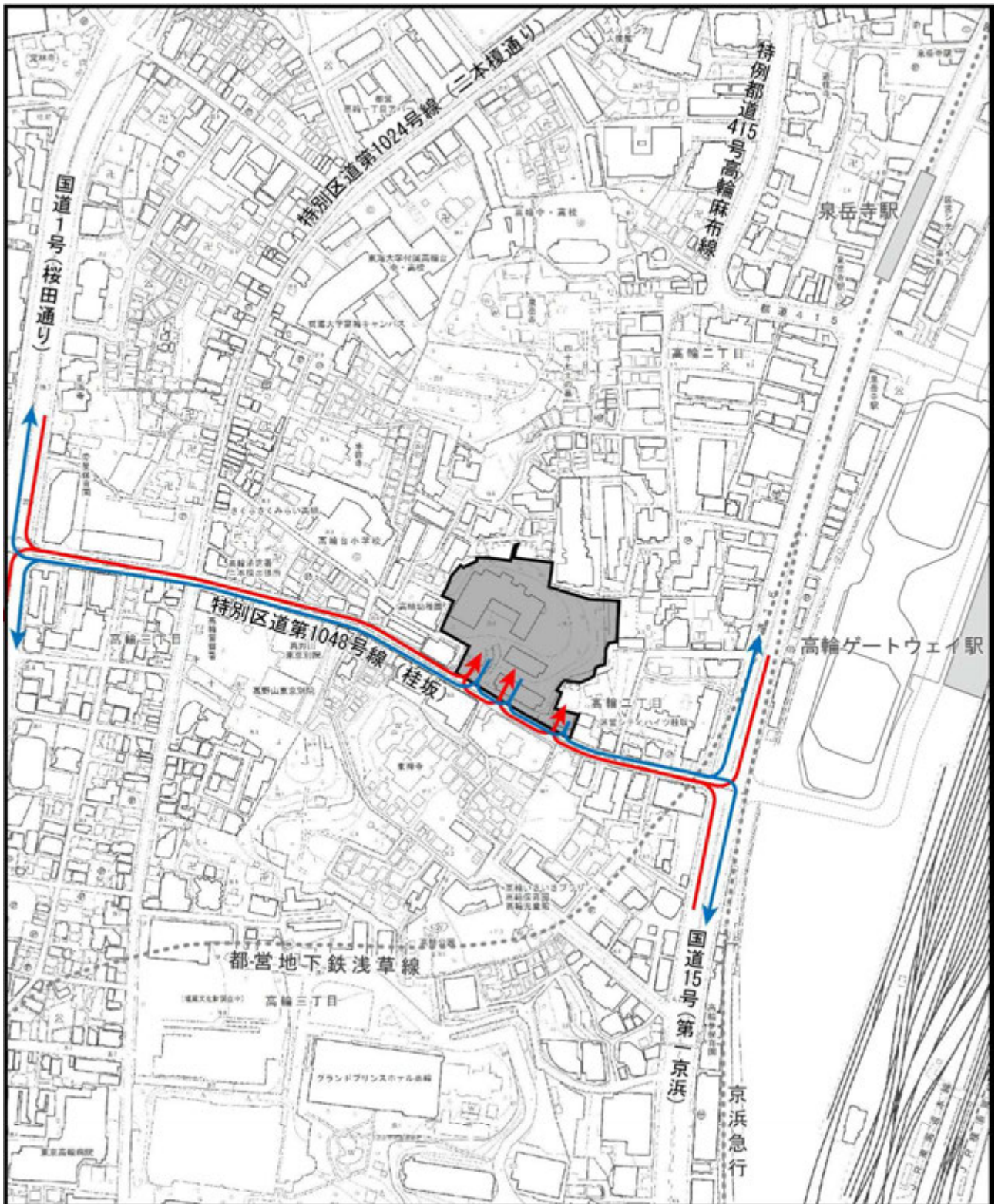
工事用車両の運行を予定しているルートは、図2.3.3-1に示すとおりです。

工事用車両の搬入・搬出は、国道1号（桜田通り）及び国道15号（第一京浜）を主に利用し、特別区道第1048号線（桂坂）から出入りすることを想定しています。

また、工事では、油圧ショベル、杭打機、クレーン車、タワークレーン、コンクリートミキサー車、コンクリートポンプ車、ダンプトラック、トラック、トレーラ等の大型建設機械、大型車両が稼働する予定です。

2.3.4 対象事業のスケジュール

本事業では、2035年度（令和17年度）に全体供用する予定です。



凡例

- 計画地
- 工事用車両走行予定ルート（入庫）
- 工事用車両走行予定ルート（出庫）



Scale 1:5,000



図2.3.3-1
工事用車両の走行ルート