

2025（令和7）年2月26日

調停申請書

東京都公害審査会 御中

申請人ら

寺西 俊一

二ノ宮リム さち

ほか205名（計207名）

申請人ら代理人

弁護士 吉 田 健 一

弁護士 田 所 良 平

弁護士 小 川 杏 子

弁護士 小 出 薫

弁護士 半 田 虎 生

当事者の表示 別紙当事者目録記載のとおり

目次

申立の趣旨	- 4 -
紛争の要点	- 11 -
第1 当事者	- 11 -
1 申請人ら	- 11 -
2 被申請人ら	- 11 -
(1) 本件計画を推進する被申請人日本G L P株式会社	- 11 -
(2) 被申請人らが掲げるE S Gポリシー等	- 11 -
(3) E S Gに基づく被申請人らの事業活動	- 15 -
第2 公害被害を生じさせる事業活動計画	- 15 -
1 本件物流センター及び本件データセンターの概略	- 15 -
2 本件物流センター・データセンターの異常性	- 17 -
(1) 市民生活の安心安全やまちづくりを根底から脅かす立地	- 17 -
(2) 極めて大量の電力消費と排熱が行われる国内最大のデータセンター	- 22 -
(3) 大量の樹木伐採による熱環境への悪影響	- 27 -
(4) 希少な生態系の破壊	- 28 -
第3 交通量の激増に起因する公害―騒音・振動、大気汚染	- 30 -
1 騒音・振動、大気汚染を悪化させる交通量の激増	- 30 -
2 公害予測のための追加調査の必要性	- 38 -
3 「騒音」による健康被害等の公害発生の蓋然性	- 41 -
4 「振動」による睡眠妨害・生活環境悪化の蓋然性	- 50 -
5 交通渋滞による「大気汚染」	- 53 -
6 被申請人らに求める情報開示（騒音・振動・大気汚染）	- 56 -
7 被申請人らに求める追加調査・予測・評価等（騒音・振動・大気汚染）	- 56 -
第4 土壌汚染及び水質汚濁について	- 60 -
1 本件事業地の土地利用履歴及び昭島市の水利用の特徴	- 60 -
2 被申請人の評価では市民の懸念を払しょくできないこと	- 61 -
3 被申請人に求めること	- 62 -
第5 「人の生活に密接な関係のある動植物及びその生育環境」に係る被害	- 63 -
1 はじめに	- 63 -
2 代官山を中心とする豊かな生態系、玉川上水の自然的・文化的環境とこれに対する本件事業の影響	- 64 -
3 被申請人の環境保全措置は抽象的であり、実効性に乏しいこと	- 66 -

4	被申請人に求めること	- 68 -
第 6	樹木伐採と日本最大のデータセンターによって生じる公害被害	- 69 -
1	本件データセンター建設による気温上昇や排水温の上昇.....	- 69 -
2	大量の二酸化炭素排出によるさらなる気温上昇.....	- 69 -
3	気温上昇による健康被害	- 69 -
4	極端な気象現象	- 73 -
5	公害に該当すること	- 73 -
6	被申請人らに求めること	- 73 -
第 7	紛争状態	- 73 -
1	明らかな説明・協議の不十分さ	- 73 -
2	市民の切実な要望に対する被申請人の不誠実な態度.....	- 74 -
3	市や市議会も重大な懸念を示してきた経過.....	- 74 -
4	明らかな紛争状態	- 80 -
第 8	結語	- 80 -

申請人は、公害紛争処理法第26条第1項に基づき、下記のとおり、調停の申請をします。

記

申立の趣旨

- 1 被申請人らは、申請人らに対し、【別紙1】記載の本件計画に関する環境への影響を調査・予測・評価したデータの全てを申請人らに開示するとともに、「環境影響評価書案」【本編】【資料編】においても公開されていないデータの有無を明らかにし、その全てを申請人らに開示する。
- 2 被申請人らは、申請人らが求める【別紙2】記載の調査・予測・評価を行い、これらの結果の全てを申請人らに開示する。
- 3 被申請人らは、第1項のデータ等及び第2項の調査・予測・評価を踏まえて、公害を防止するために申請人らが求める計画の見直し及び実効性のある対策等について、申請人らを含む周辺住民と誠実に協議する。
- 4 被申請人らは、申請人らを含む周辺住民との間で、第3項の協議が成立するまでの間、事業にかかる工事を着工しない。

との調停を求める。

(開示を求める情報)

(1) 騒音・振動・大気汚染に関する共通事項

- ①交差点需要率の算出に用いた交差点交通量や道路線形、信号現示等の調査結果
- ②車両区分の根拠としている日本交通管理技術協会の「交通管制マニュアル」原本（日本交通管理技術協会にも出版情報がなく、一般住民が根拠を確認できる状態にない）
- ③上記のほか、被申請人らが実施した騒音・振動及び大気汚染に関する影響評価における検討方法及び調査・検討の結果のすべて。

(2) 騒音・振動に関する共通事項

- ①「環境影響評価書案」において、道路交通騒音及び道路交通振動の予測に用いた予測式について、式内で設定が必要となるパラメータを全て開示したうえで、当該予測式を用いることの正当性について説明すること。

(3) 土壌汚染・水質汚濁（共通事項）について

- ①ボーリング調査の実施時期、実施個所及びその選定理由について、既に決定している情報を開示すること（実施個所について決定していない場合には、実施個所の選定方針を開示すること。）。

(4) 人の生活に密接な関係のある動植物及びその生育環境に係る被害について

- ①盗掘や密猟などの対策のために非公開とされた、重要種確認位置図、行動圏、営巣等にかかる調査データ（哺乳類、鳥類、両生・爬虫類、昆虫類、クモ類、底生動物。特にオオタカ及びアナグマ）
- ②樹木の伐採本数
- ③アニマルパスの有効性を示す、専門家による調査研究データ
- ④生物・生態系の予測評価にあたり、「地域の生物・生態系に著しい影響を及ぼさないこと」と結論付けた、既往事例、研究データ、専門家へのヒアリング結果等、客観的な根拠
- ⑤上記のほか、被申請人らが実施した動植物及びその生育環境に関する影響評価における検討方法及び調査・検討の結果のすべて。

(5) 本件計画の実施による緑地の喪失及びデータセンター及び物流センター（以下「本件データセンター等」という。）からの排熱による周辺地域の熱環境への影響に関する以下の情報

- ①本件データセンター等のエネルギーの管理権原を含む管理体制。
- ②本件データセンター等からの排熱量（施設内で発生する熱量及び施設外へ排出する熱量）。
- ③本件データセンター等の冷却設備の種類及び仕様。
- ④本件データセンター等における排熱の処理方法その他の排熱の処理計画の内容。
- ⑤本件データセンター等における熱収支のC F D解析に関し、解析に用いた排熱源等の各種パラメータ。
- ⑥被申請人らが実施した本件計画による熱環境への影響評価における調査・検討の方法及び結果。
- ⑦本件データセンター等からの二酸化炭素排出量の目標値の全て（少なくとも、2030年度及び2050年度のもの）。
- ⑧本件データセンター等の使用電力にかかる再生可能エネルギーの導入ないし調達に関する再生可能エネルギーの種類、調達時期及び調達量を含む調達計画の詳細。

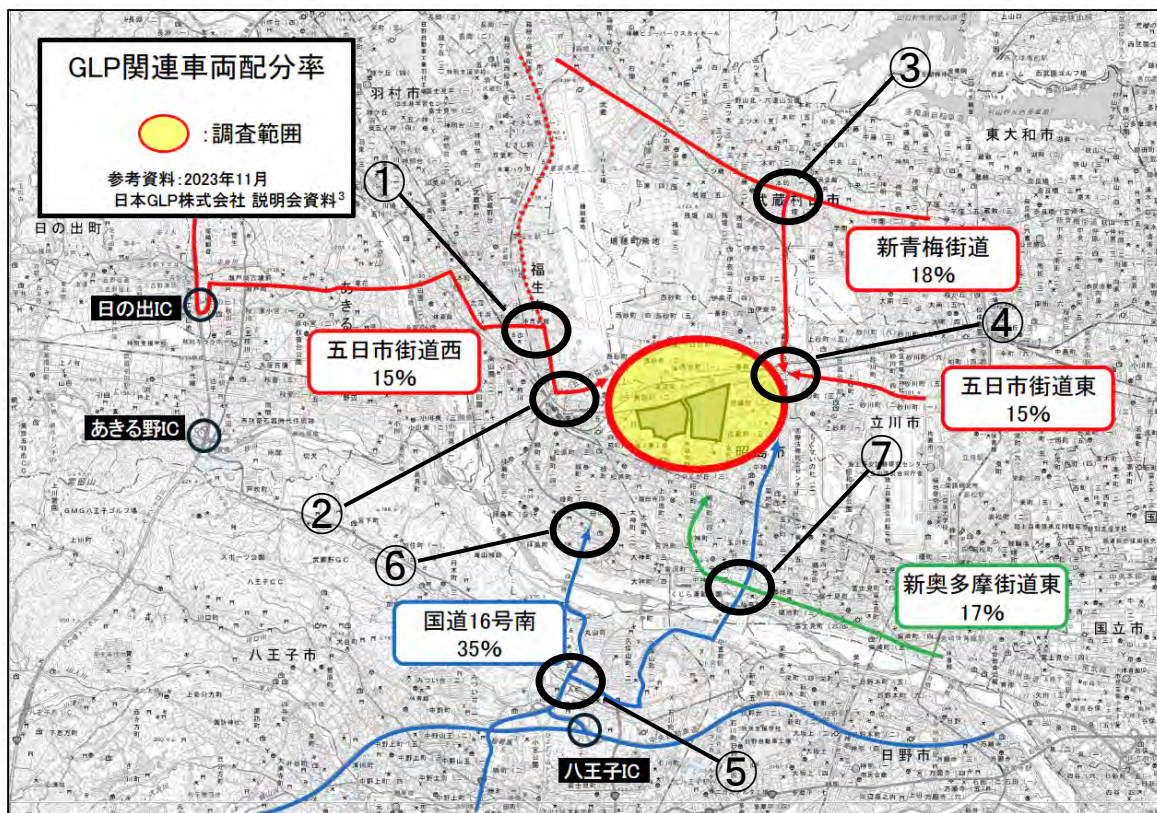
(追加で求める調査・予測・評価)

(1) 騒音・振動・大気汚染に関する共通事項

ア 調査対象から外れた交通量増大地域における影響の把握

本件物流センターを利用するトラック等の関連車両が走行することが想定されている「日の出インターチェンジ」(圏央道)、八王子インターチェンジ(中央道)、新青梅街道、新奥多摩街道について、下記7地点における騒音・振動・大気汚染の各調査とこれに基づく将来交通量による騒音・振動・大気汚染の予測と評価を行い、その調査等の結果を開示すること。

- ①「第五ゲート前」交差点(東京都福生市熊川)
- ②「武蔵野橋北」交差点(東京都福生市熊川)
- ③「本町一丁目」交差点(武蔵村山市本町一丁目)
- ④「天王橋」交差点(立川市一番町)
- ⑤「左入橋」交差点(東京都八王子市宇津木町)
- ⑥「拝島橋北」交差点(東京都昭島市田中町)
- ⑦「多摩大橋北」交差点(東京都昭島市中神町)



イ 調査漏れ地点

想定交通ルートである市道昭島２３号線（堀向通り）における交通騒音・振動・大気汚染の影響につき調査・予測・評価を実施し、その調査等の結果を開示すること。

ウ 一般車両の交通量増加が予測される道路における影響の把握

市道昭島２０号線（緑街道）など、想定交通ルートではない道路でも本件計画の影響で一般車両の交通量が増える可能性がある道路について、交通騒音・振動・大気汚染の影響につき調査・予測・評価を実施し、その調査等の結果を開示すること。

エ 発生集中交通量 大型車を７０６０台と分類した「交差点需要率」

環境影響評価における大型車両の分類（大型車７０６０台・小型車４５４０台、計１万１６００台）を前提に、想定交通ルートにおける「交差点需要率」を出し、その計算根拠、計算結果等を全て開示すること。また、住民にわかりやすく渋滞状況の予測を説明すること。

(2) 騒音・振動に関する共通事項

ア 周辺住宅の室内への影響の把握

上記各調査地点（（１）で追加する分も含む）の周辺住宅における深夜・日中の室内への交通騒音・振動の影響を把握するための調査・予測・評価を実施し、その調査等の結果を開示すること。

イ 児童・生徒等の健康で快適な学習環境への影響の把握

少なくとも以下の施設をはじめとする想定交通ルートに隣接する小中学校、保育施設、こども園などの施設における教室内での交通騒音・振動の影響を調査・予測・評価すること。

- ①つつじが丘小学校（昭島市つつじが丘 2-1-30）
- ②瑞雲中学校（昭島市つつじが丘 2-2-6）
- ③武蔵野小学校（昭島市武蔵野 2-3-1）
- ④光華小学校（昭島市昭和町 4-5-13）
- ⑤清泉中学校（昭島市宮沢町 1-9-1）
- ⑥拝島第二小学校（昭島市代官山 1-6-7）
- ⑦拝島第三小学校（昭島市松原町 3-12-15）
- ⑧西砂小学校（立川市西砂町 2-34-2）
- ⑨イコロ昭和の森認定こども園（昭島市代官山 1-2-2）
- ⑩松原保育園（昭島市松原町 4-11-3）
- ⑪上ノ原保育園分園（昭島市昭和町 3-14-3）

- ⑫むさしの保育園（昭島市中神町 1294-4）
- ⑬同援はいじま保育園（昭島市松原町 5-2-25）
- ⑭すまいる・たいむ保育園（昭島市松原町 4-3-19-103）
- ⑮ほおむり・たいむ保育園（昭島市松原町 4-3-19-102）
- ⑯アルペジオ保育園（昭島市昭和町 3-23-28） 等

ウ 病院・高齢者施設への影響の把握

少なくとも以下の施設をはじめとする想定交通ルートに隣接する病院、高齢者施設の室内における交通騒音・振動の影響を調査・予測・評価すること。

- ①東京西徳洲会病院（昭島市松原町 3-1-1）
- ②太陽こども病院（昭島市松原町 1-2-1）
- ③あきしま相互病院（昭島市中神町 1370-3）
- ④ホームニチイホーム昭島昭和の森（昭島市代官山 1-2-3）
- ⑤ハピネス昭和の森（代官山 1-2-1）
- ⑥エルバ昭島（昭島市美堀町 2-1-6）
- ⑦グループホームこでまりの苑（美堀町 2-14-25） 等

(3) 振動について

ア 現状で振動が強く体感される地点の追加調査

「美堀橋」の北側にある交差点付近（昭島市美堀町 2 丁目 1）など、現在も大型車の走行時等に振動があると住民が訴えている地点について、振動の調査を実施すること。

イ 橋梁接続部における追加調査

多摩大橋、拝島橋、武蔵野橋（福生市熊川）、拝島橋南をはじめ、想定交通ルートにある橋梁接続部における振動の調査を実施すること。

(4) 大気汚染について

- ①二酸化窒素について公定法による現地調査（走行ルート）を実施すること。
- ②浮遊粒子状物質について、計画地周辺の代表的な地点といえる 3 つのアンダーパス（諏訪松中通りの朝日町立体、多摩大橋通りの中神立体、美堀通りの松原立体）、及び、現時点で渋滞が頻繁に発生している 3 つの交差点（天王橋、美堀橋北、昭和会館北）における現地調査を実施すること。
- ③二酸化窒素について、P T I O 法による調査を予測に反映すること。

- ④微小浮遊粒子物質（PM_{2.5}）について、追加調査地点を含む各調査地点における現況調査を実施すること。
- ⑤将来発生する渋滞を考慮した影響評価を行うこと。

(4) 土壌汚染及び水質汚濁について

- ①土壌汚染の現状を把握するためのボーリング調査を実施すること
- ②四季を通じた地下水位の調査を実施すること
- ③地下水流向の調査を実施すること
- ④工事中・工事後における浅層地下水の流動のモニタリングを行うこと

(5) 人の生活に密接な関係のある動植物及びその生育環境に係る被害について

- ①評価書記載の動植物に関する環境保全措置の要否、具体的方法、モニタリングの方法について検討し、公表すること
- ②ゲンジボタルの生育環境に係る被害に対する環境影響調査を実施すること
- ③事業計画地のみならず代官山地域全体の環境影響調査を実施すること（昭和飛行機工業所有地を除外しないこと）
- ④前記③を踏まえ本件事業が代官山地域全体にもたらす環境影響を調査、予測、評価すること
- ⑤玉川上水の自然環境について具体的な環境影響評価を実施すること
- ⑥中央公園の設置による環境影響を生物・生態系の観点から調査、予測、評価しなおすこと
- ⑦環境容量を全体とした適切な自然環境の利用という観点から、被申立人、専門家、住民によって組織される協議会を設置し、具体的な環境保全のあり方やモニタリング結果を共有する場を設けること

(6) その他の事項

その他、公害の根本原因である交通問題をはじめ、周辺住民が公害発生を危惧する項目について、徹底して調査すること。

紛争の要点

第1 当事者

本紛争における当事者は、以下のとおりである。

1 申請人ら

申請人らは、後述する本件物流センター・データセンター建設計画（以下、「本件計画」という。）によって、公害被害を受けるおそれのある住民である。

すなわち、申請人らは、本件物流センターによって発生する1日1万1600台の車両が走行する道路周辺における騒音・振動、大気汚染や、本件計画による土壌汚染及び水質汚濁が生じれば健康被害を受けるおそれがある、また、本件計画によって生活に密接な関係のある豊かな生態系が喪失され生活環境が害されるおそれがある、あるいは、件計画による大量の樹木伐採や大量の排熱等による気温上昇で健康被害を受けるおそれがある市民である。

2 被申請人ら

(1) 本件計画を推進する被申請人日本GLP株式会社

被申請人日本GLP株式会社は、資産の流動化に関する法律に基づき、被申請人昭島特定目的会社及び被申請人昭島1ロジスティック特定目的会社を設立し、両者を事業者として、本件計画を推進し、工事完了後の施設の管理・運営を担う法人である（甲1の1～2・「環境影響評価書案」本編1頁、同6―49頁）。

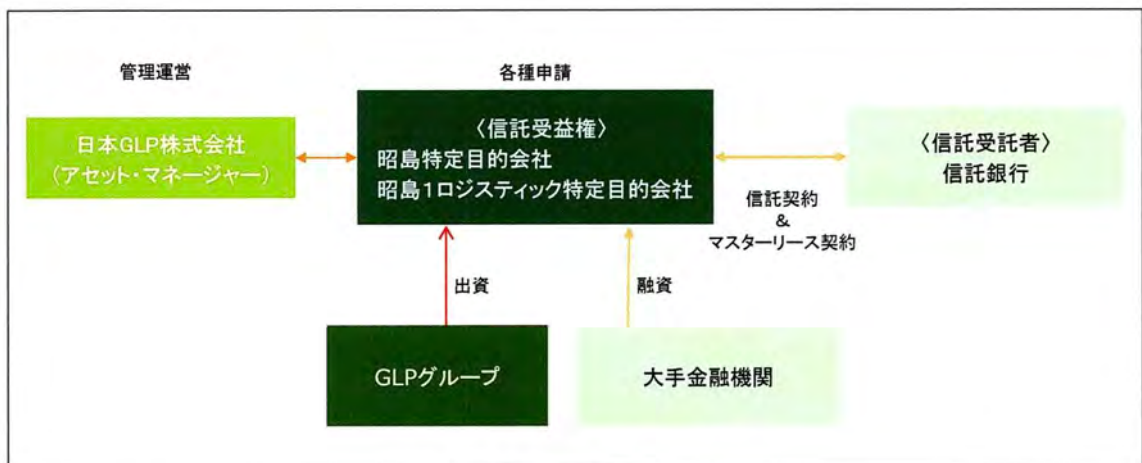


図 6.4-1 事業スキーム

（「環境影響評価書案」本編 6－49 頁より引用）

(2) 被申請人らが掲げる ESG ポリシー等

ア ESG ポリシーの概要

被申請人らを含む日本G L Pグループは、そのホームページにおいて、「サステナビリティをビジネス戦略の中核に」とうたい、「E S G¹へのコミットメントにおいてグローバルリーダーとなることを目指します」と宣言するなど、各種の事業、組織構成や意思決定、事業に必要な資金調達など、事業活動のすべてにおいて徹頭徹尾、E S Gに徹することを公に宣言している（甲2）。

そのホームページ²では、日本G L Pグループの組織上「E S G C o m m i t t e e」（E S Gに関する改善の実施、ローカルガバナンス、ポリシー、イニシアティブ、パフォーマンス、レポートなどローカライズしたE S G関連事項を管理）、「E S G推進部」（事業活動を通じた持続可能な社会の実施を目指し、その具体的なロードマップ、目標、タスクの計画・実行に向けた取り組みを管理・推薦）及び「E S Gタスクフォース」（E S Gに関する具体的な目標の設定とその構成を実務レベルで牽引するため、部門を横断して編成されたプロジェクトチーム）を設置していることを掲載している。

S D G s に関しては、「日本G L Pグループでは、地域コミュニティやテナントの方々との協業のもと、以下の重要課題への取り組み等を通して、持続可能な開発目標であるS D G s へ貢献していきます」と宣言し、「再生可能エネルギーへの取り組み」、「省エネルギーの取り組み」「生物多様性への取り組み」、「地域コミュニティとの共生」等に取り組んでいるものと標榜している（甲2）。

イ E S Gへのコミットを約束するファイナンス活動

（ア）E S Gポリシー（甲2）

日本G L Pグループは、環境保全への取り組みやカーボンニュートラル実現に向けた取り組み、生物多様性への配慮等を熱心に行うことを宣言する

「E S Gポリシー」³を掲げ（甲2）、E S Gファイナンスによって数千億円規模の借入も実現していることを自社ホームページでも広報している。⁴

¹ E S G とは、Environment（環境）、Social（社会）、Governance（ガバナンス（企業統治））を考慮した投資活動や経営・事業活動を指す。

² <https://www.GLP.com/jp/sustainability/governance/#01>

³ <https://www.GLP.com/jp/sustainability/policy/>

⁴ <https://www.GLP.com/jp/sustainability/finance/>

ESGポリシーの範囲

このESGポリシーは、新規事業であるか既存事業であるかを問わず、日本GLPグループの全ての事業に適用されます。私たちは、このESGポリシーに則って、事業の継続的な改善、創出に取り組むことにより、より強固なビジネスの構築とともに、持続可能な社会の実現を目指します。

1. 環境保全への取り組み姿勢

私たちは、地球環境を保全し、持続可能な社会を実現するため、事業活動による環境への影響を最小限に抑えることを目指します。その実現のため、常に革新的な方法を模索し続けるとともに、その実践に努めます。

2. カーボンニュートラル達成に向けた取り組みの推進

私たちは、気候変動への対応を進めるため、カーボンニュートラルの実現を目指します。そのため、省エネルギーの取り組みを推進するとともに、再生可能エネルギーの導入および活用を推進します。

4. 生物多様性への配慮

私たちは、持続可能な社会を実現するため、生物多様性を尊重し、生態系に配慮することが重要と考えています。そのため、施設周辺に生息する植物や野生動物に配慮した取り組みを推進します。

13. 社会貢献活動への積極的な取り組み

私たちは、事業が社会に与えるインパクトを常に意識し、社会の一員として、地域社会に貢献できるよう社会貢献活動に積極的に取り組みます。

15. 意思決定プロセスにおける考慮

私たちは、事業に関する意思決定プロセスにおいて、ESGに関するリスクと機会を常に考慮します。

(被申請人日本GLP社ホームページより引用、抜粋)

(イ) ESGファイナンス (甲3)

また、ESGファイナンスに関連して、「サステナビリティファイナンス・フレームワーク」を策定し、いわゆるサステナビリティファイナンス(グリーンボンド、グリーンローン、サステナビリティボンド及びサステナビリティローン)より資金調達をしているとのことである。

この「サステナビリティファイナンス・フレームワーク」については、同社が展開する「ALFALINK」ブランド全般に対して、日本格付研究所サステナブル評価⁵において、最上位となる「総合評価SU1(F)」の評価を受けていると被申請人は公表している。

(ウ) ESGデューデリジェンス (甲4)

さらに被申請人日本GLPは、「投資判断時にESGへの影響度をチェックするためのESGに特化したデューデリジェンス(DD)プロセス」を導入し、「ESGの観点から適切でない投資については実行しない意思決定プロセスを確立しています」、「GLPグループ全体で統一したESGでデュー

⁵ <https://www.jcr.co.jp/download/92d7ff0b537ad72bb90daf87d52fed5fe0cafd50cad8f8df7f/24d0738.pdf>

デリジェンスのチェックリストを策定し、導入済みです」等と「ESGデューデリジェンス」の導入・確立を自社ホームページで宣言している（甲3）。



ウ 生物多様性に関する取り組み

また、被申請人日本GLPは、生物多様性の損失を止めて人と自然との結びつきを取り戻すこと等を目標とし、環境省が事務局となり発足した、有志の企業・自治体・団体により構成される「生物多様性のための30by30アライアンス」にも参加している。

この「30by30」では、例えば、「多くの絶滅のおそれのある生き物が暮らす里山や、洪水防止や心身のいやすにつながる都市の緑地など」をOECMとして国際データベースに登録することで、自然を守ることがうたわれている。

8 いま話題のOECMってなに？



2010年に日本で生まれた**全く新しい自然を守る方法**です。

法令によって自然が守られる保護地域ではなく、人びとの生業や民間の自発的な取組によって自然が守られている地域のこと

- ① 「愛知目標」の中の陸域と海域を守る目標には、その達成手段として、「保護地域以外で生物多様性保全に資する地域」が示されました。英語でOther Effective area-based Conservation Measures、略してOECMです。
- ② 先住民の管理している土地など法令による規制ではなく**慣習や生業によって守られている場所**を、地球の生態系を守るための場所としてきちんとカウントしていくことができる仕組みです。いま国際的に注目され、「**名古屋のギフト**」と呼ばれることもあります。

日本では、企業の管理する水源の森や、地域が管理する里地里山などが、OECMになるでしょう

- ① 日本の背骨にあたる奥山には、すばらしい自然の風景を楽しめる国立公園などの保護地域があります。
- ② ただ、私たちの身の回りにも、**多くの絶滅のおそれのある生き物が暮らす里地里山や、洪水防止や心身のいやすにつながる都市の緑地など、大切な場所がたくさんあります。**
- ③ これらをOECMとして国際データベースに登録することで、その大切さを私たち皆が共有し、一緒にまもっていくことにつながります。そして保護地域とOECMがつながることで、**森屋川海がつながり、私たちに恵みをもたらします。**

これからのOECMの在り方に関する検討はこちら



保護地域（オレンジ）とOECM（みどり）でつながる国土の健全な生態系のイメージ

（環境省 「30by30目標が目指すもの」 より引用）

(3) ESGに基づく被申請人らの事業活動

以上のように、被申請人らは、環境保全への取り組み、カーボンニュートラル達成に向けた取り組み、生物多様性の保全、社会貢献活動への積極的な取り組みを掲げて巨額の資金調達を実現し、事業活動を展開していることを社会に対して誓約し、これを公に宣言する企業である。

第2 公害被害を生じさせる事業活動計画

申請人らは、「GLP昭島計画」が、地域の交通量を激増させて騒音、振動、大気汚染等の公害を生じさせたり、交通事故によって子どもをはじめとする市民の尊い命を奪う事故発生の危険に直面させたり、住民が慣れ親しんできた景観を損ない、日照を阻害するなど地域社会に悪影響を及ぼすことや、現に存在する豊かな生物多様性を破壊し、桁外れの電力消費、CO₂排出や排熱によって周辺地域の気温を上昇させたり地球環境を悪化させることに関して、大きな不安と懸念、危機感を抱いている。

また、申請人らは、こうした問題を伴う「GLP昭島計画」は、被申請人らがかかげる「ESGポリシー」等と相入れるものではなく、むしろこれと矛盾し、逆行するはずであるから、上記の周辺住民の不安を払拭し、「ESGポリシー」にもかなうよう計画を見直すことを切実に望んでいるものである。

以下、「GLP昭島計画」の概略を説明しながら、これらの問題についても概説する。

1 本件物流センター及び本件データセンターの概略

GLP昭島計画は、東京都昭島市内の昭和の森ゴルフ場跡地に、推計3,000本以上の樹木を伐採し、芝地をコンクリートで被覆する敷地に3つの物流センター（高さ55m、45m、40m）と8つのデータセンター等を建設しようとするものである。

<計画地周辺の現況>



(甲 6・FNNプライムオンライン 「ゴルフ場の跡地に巨大な『物流倉庫』
 周辺に学校・福祉施設... 車両“1日5800台”出入りに住民や自治体から不安の声 東京・昭島市」より)

環境影響評価書案（甲 1）に記載される概略は以下のとおりである。

表 3-1 対象事業の内容の概略

項 目		内 容											
所在地		東京都昭島市つつじが丘一丁目 267 番 1 ほか 13 筆											
計画敷地面積		約 58.8ha											
用途地域		準工業地域											
計画建築物の概要 注 1	略 称	L-1	L-2 注 4	L-3	DC-1	DC-2	DC-3	DC-4	DC-5	DC-6	DC-7	DC-8	
	主要用途	物流施設 (一部に工場含む)			データセンター								
	階 数	5 階	7 階	5 階	4 階	4 階	4 階	4 階	4 階	4 階	4 階	4 階	
	最高高さ (約 m)	45.0	55.0	40.0	35.0	35.0	35.0	35.0	35.0	35.0	35.0	35.0	
	構 造	S 造、RC 造											
	駐車場台数注 3 (約 台)	820	550	520	30	30	30	15	15	15	30	15	
工事予定期間		令和 6 年度～令和 10 年度											
供用予定時期		令和 10 年度											

(甲 1・「環境影響評価書案」・2 頁より引用)

2 本件物流センター・データセンターの異常性

(1) 市民生活の安心安全やまちづくりを根底から脅かす立地

ア 被申請人らの「ALFALINK」ブランドの中でも際立つ異常性

物流センター施設は、大量のトラックが出入りする施設であるから、一般的に高速道路インターチェンジ沿いや片側2～3車線の幹線道路沿いに立地されるものである。例えば、日本GLP社が既に建設しているALFALINK流山（流山ICから600m）、ALFALINK相模原（片側2車線の国道129号線沿い）、ALFALINK茨木（片側2車線の府道14号線沿い）、ALFALINK尼崎（尼崎西ICから300m）も然りである。



日本GLPホームページの写真



(被申請人日本GLPの画像より引用、赤・緑の四角囲いは申請人ら代理人が加筆)

ところが、本件物流センターは、水と緑の自然環境とが調和した住宅として恵まれた地域特性を生かしたまちづくりを進めてきた昭島市内にあり、同市都市計画マスタープランにおいて「水と緑を守り育てるゾーン」と位置付けられた地域を予定地とする。しかも、周辺に戸建てや集合住宅が建ち並び、多数の小中学校や子ども園、高齢者施設、病院等の施設のある住宅街にあり、片側一車線の一般道路沿いに、1日の発生集中交通量が1万1600台を想定するものである。



青色：物流施設 ・ 紫色：データセンター(DC)

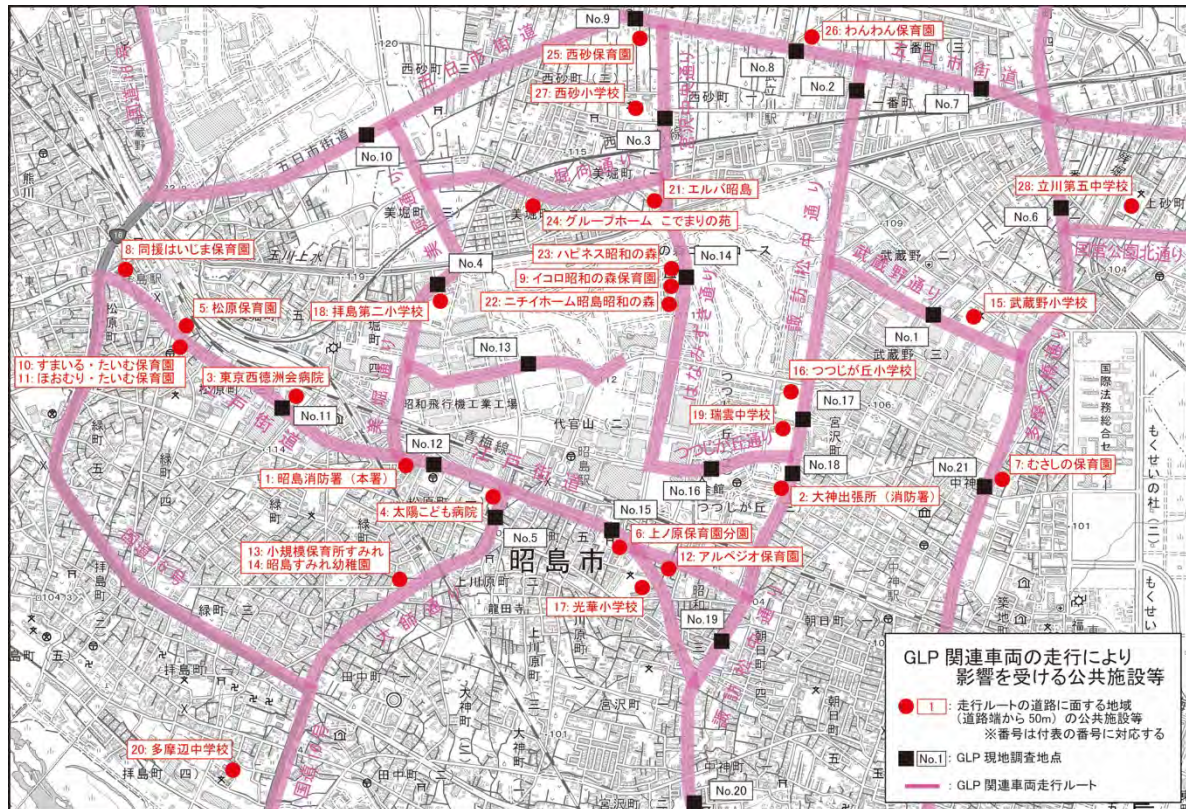
住宅地の真ん中に巨大な施設が必要なのでしょうか？

(計画地近隣に住む昭島市民が作成した図)

計画地周辺の想定交通ルート of 公共施設等に限っても、同行ルートの道路に面する地域(道路端から50m)には、昭島市内において2つの消防署、2つの病院(救急外来あり)、10の保育園・幼稚園、4つの小学校、2つの中学校並びに4つの高齢者施設がある。立川市内でも、2つの保育園、1つの小学校、1つの中学校がある。

このような立地に巨大な物流センターを建設しようとする事自体、周辺住民の生活環境や交通安全があまりにも軽視されていると感じられ、「GLP昭島計画」に対する地元住民の不安や懸念はテレビ報道等においても、取り上げられ、「【物議】片道1車線の通学路に運搬車両が一日5800台増!住宅地のド真ん中に、地元住民から懸念の声『子供の安全、生態系への影響が心配』(甲5・情報ライブ ミヤネ屋 2024年11月15日放送)、「ゴルフ場の跡地に巨大な『物流倉庫』周辺に学校・福祉施設…車両“1日5800台”

出入りに住民や自治体から不安の声 東京・昭島市」(甲6・FNN イット！ 2024年10月31日放送)といった観点から、計画に対して疑問を投げかける論調でテレビ報道も複数回されている(甲5、甲6)。⁶⁷



しかも、このような本件物流センターの立地や規模は、下表に示すように、被申請人日本GLPの「AFLALINK」ブランドの他の4つの施設と比較しても、異常性が際立っている。

⁶⁷https://www.ytv.co.jp/miyaneya/article/page_nvxiuwr417soazu5.html

⁷<https://www.fnn.jp/articles/-/780520?display=full>

GLP昭島、相模原、流山、茨木、尼崎 比較

比較項目		日本GLP巨大物流センター（ALFALINK）				
		昭島	相模原	流山	茨木	尼崎
施設概要	総敷地面積(m ²)	35.2	29.5	42	13.5	16.3
	物流総床面積(m ²)	92	67	90	32	27
	最高階数(階)	7	6	4	6	5
	全棟竣工(年月)	2029.5	2023.6	2023.7	2025.7	2026.6
	建設地	ゴルフ場跡	工場跡	田畑跡	田畑跡	工場跡
周辺概要	隣接道路車線(片道)	1車線	2車線 (国道129号線)	2車線 (県道5号線)	2車線 (府道14号線)	2車線
	直近ICまでの距離(m)	—	—	600m (流山IC)	—	300m (尼崎西IC)
	直面住宅(軒) ¹⁾	数百	20以下	20以下	0	0
問題点	交通問題	あり	昭島のような問題なし			
	電力・排熱問題 ²⁾					
	自然問題					
	景観問題					

1) 交通・景観の影響を受けやすい、建設地に直面する一般住宅

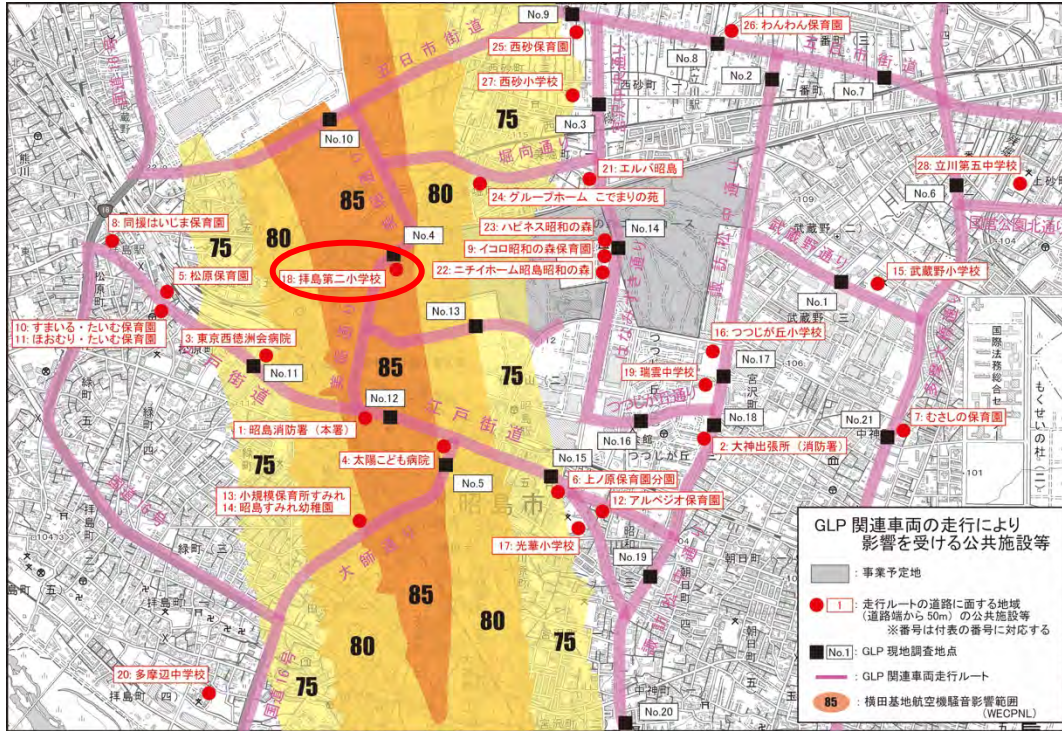
2) データセンター使用電力及びIT消費電力による

昭島市内は南側を中心にすでに物流倉庫が多く、また、GLP昭島計画事業予定地東側は工場が数多く存在する。GLP昭島計画における交通計画は、これら既存施設の交通ルートと重なるものであり、さらなる交通量の増大を引き起こす。既存の市内交通を考慮しない交通計画は、渋滞や交通事故の危険性を大きく増大させ、市民生活を脅かしている。

また周辺に住宅が密集していることについては、物流センターやデータセンターで火災が発生したときに甚大な被害が生じるおそれもある。近年、物流倉庫における火災が頻発し、2017年、埼玉県三芳町のアスクル物流倉庫の火災では、鎮火までに実に13日の期間を要した。GLP昭島計画は、このような甚大な生活リスクの悪化を引き起こす計画に他ならない。なお、GLP昭島計画の事業主体である被申請人日本GLP社は、2021年11月、自社が運営する「GLP舞洲Ⅱ」（大阪市）において火災が起こり、鎮火までに5日間を要し建物の7割程度が焼損したとされる事態となったことが報道されている。

イ 航空騒音被害地域と重なる立地

計画地周辺は、横田基地の軍用機等による深刻な騒音被害が現に発生し、排気ガスによる健康被害が懸念されている地域とも重なっている。



一例を挙げると、拝島第二小学校周辺地域は横田基地による航空機騒音が裁判所においてもWECPNL値で85～90と認められ、横田基地による影響が最も高い地域となっている。この状況に加え、GLP昭島計画の環境影響評価書案によると、同小学校付近の道路交通騒音は L_{Aeq} で64～65dBの予測値となり、現況に対し8dBもの騒音の増加が見込まれる地点もある。航空機騒音と道路交通騒音を一概に加算・比較することはできないが、現在でも過酷な騒音被害にさらされている地域にさらに著しい騒音の増加が見込まれ、周辺住民の生活環境が劣悪な環境となってしまう。

ウ 計画地選定の合理性

計画地選定の合理性に関して、被申請人らが作成した「環境影響評価書案」では、「本事業は、計画地の立地を鑑み、また、計画地全域が準工業地域に指定されていること、過去の土地利用経緯から計画地内が人工平坦地であることを踏まえ」（甲１の２・「環境影響評価書案【本編】」６―４９頁）だと説明されている程度であり、施設設置に伴って生じる様々な問題や、市民生活への影響、市民の命や健康への配慮について慎重な検討がなされた形跡が全く窺われない。

このように住宅が密集し、幹線道路があるわけでもない地域に１日１万１６００台もの関連車両が出入りする巨大な物流センターを建設することは、「ＥＳＧの観点から適切でない投資については実行しない意思決定プロセスを確立しています」とうたっている企業の経営判断とはとうてい考え難く、「ＥＳＧポリシー」に関する日本ＧＬＰグループの説明には、重大な疑義があるといわざるをえない。

(2) 極めて大量の電力消費と排熱が行われる国内最大のデータセンター

ア 本件データセンター等の面積

被申請人らの計画によれば、本件データセンターは、下表のとおり、８棟を合計して、建築面積７万４０００平方メートル、延床面積２９万２１００平方メートルとなる（甲７・２０２４年６月２１日付被申請人ら説明資料１６頁）。

		階数	建物最高高さ (塔屋等含む、m)	敷地面積 (㎡)	建築面積 (㎡)	延床面積 (㎡)
物流施設	L-1	5	45	171,400	84,300	448,800
	L-2	7	55	105,300	56,500	267,500
	L-3	5	40	78,000	40,600	204,000
データセンター	DC-1	4	35	79,800	9,300	146,300
	DC-2	4	35		9,300	
	DC-3	4	35		9,300	
	DC-4	4	35		9,200	
	DC-5	4	35	19,800	9,200	36,400
	DC-6	4	35	18,300	9,200	36,400
	DC-7	4	35	25,200	9,300	36,600
	DC-8	4	35	30,900	9,200	36,400

２０２４年６月２１日付被申請人ら説明資料（甲７）１６～３０頁より作成

イ 本件データセンター等の電力消費量及び二酸化炭素排出量

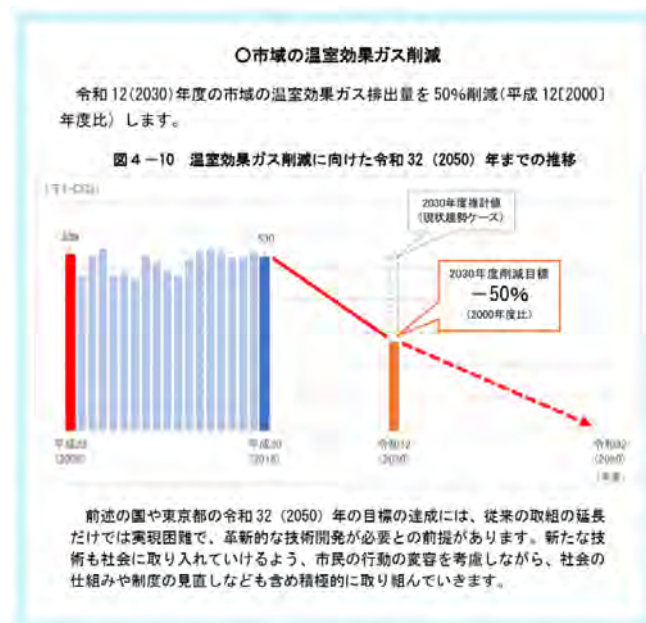
(ア) 電力消費量

被申請人らの計画によれば、本件データセンター等は、年間約36.6億kWh（366万MWh）の電力を消費し、約178.8万トンの二酸化炭素を排出することとなる（甲8・2024年2月18日付被申請人ら説明資料127頁）。

昭島市全体（人口約11万人）で1年間に消費される電力が約6.32億kWh（63.2万MWh）であることに鑑みても（甲9・電力調査統計）、本件データセンターだけで昭島市全体の約5.8倍に匹敵する電力が消費されるというその規模の大きさは想像を絶するものである。

(イ) 二酸化炭素排出量

また、本件データセンター等が立地する昭島市全体の二酸化炭素排出量は、年間43万8000トンである（2021年度。甲10・昭島市ホームページ⁸、甲11・「みどり東京・温暖化防止プロジェクト」算定結果）。昭島市は、下表のとおり、市全体から排出される温室効果ガスの量について、2000（平成12）年度の排出量である年間53万9000トン-CO₂e_qを基準として、2030（令和12）年度までに50%削減し、27万トン-CO₂e_qとすることを昭島市環境基本計画の中の「昭島市地球温暖化対策実行計画」として定めている（甲12・昭島市環境基本計画（令和4年3月））。温室効果ガスのうち二酸化炭素のみでは、2000年度の52万6000トンに対して、2030年度までに26万3000トンに削減する目標である（甲11）。



甲12・昭島市環境基本計画（令和4年3月）48頁

⁸ <https://www.city.akishima.lg.jp/s068/020/010/010/040/20140907223751.html>

ところが、本件データセンター等は、下表のとおり、それ単体で年間約 178.8 万トン-CO₂という驚くほど大量の二酸化炭素を排出する計画である（甲 8）。2021 年度に昭島市全体から排出された二酸化炭素 43 万 8000 トンの約 4.1 倍、すなわち昭島市全体の 4 年分超の二酸化炭素を一つのデータセンター等が排出することに鑑みて、極めて大規模な計画であるといえる。

本件データセンター等の存在単体で、昭島市地球温暖化対策実行計画の達成を不可能にさせるものである。

さらに、本件データセンター等の二酸化炭素排出量は全国の情報通信事業所と比較しても最大であり、第 2 位の約 1.2 倍に当たる。

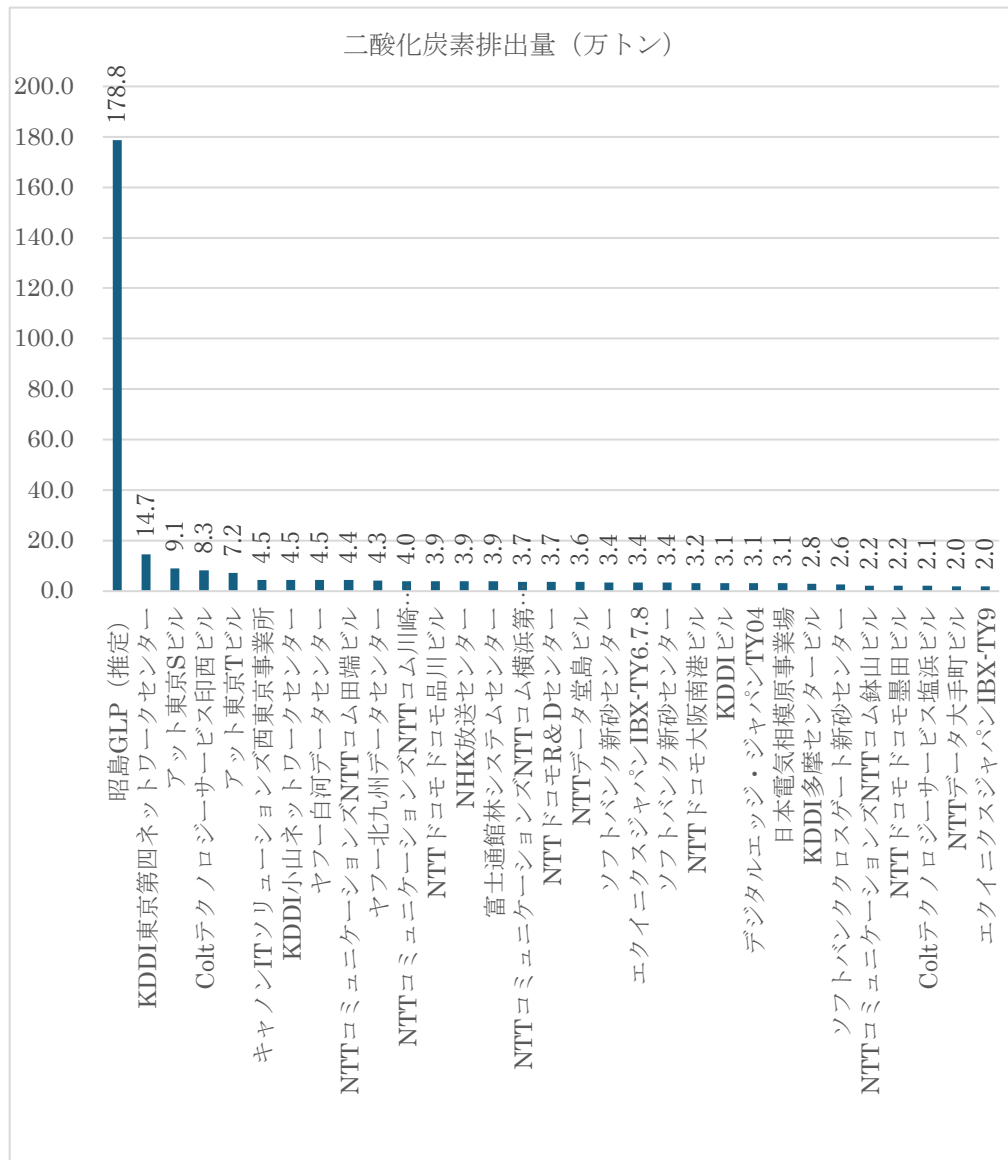
		①	②	③	④ = (① - ②) × ③
	エネルギー種別	エネルギー消費量 (MWh/年)	太陽光パネル推定有効発電量 (MWh/年)	二酸化炭素排出係数 (t-CO ₂ /kWh)	二酸化炭素排出量 (t-CO ₂ /年)
物流施設	電力	34,154	7,300	0.489	13,132
	ガス	1	-	2.205	3
	合計	34,155	7,300	-	13,134
データセンター	電力	3,630,144	-	0.489	1,775,140
	ガス	-	-	-	-
	合計	3,630,144	0	-	1,775,140

2024 年 2 月 18 日付被申請人ら説明資料（甲 8）127 頁より作成

気候変動は、人類共通の最大の課題であり、2030 年までの 10 年ほど間にどのような選択をするかが、その後の気温上昇をどこまで緩和できるかが重要とされている。気候変動対策を適切に行うにあたっては、蓄積された温室効果ガスの量と気温の上昇が比例関係にあることを踏まえ、主な温室効果ガスである二酸化炭素の実質的な「排出総量」を削減することが必須である。

しかし、被申請人らは、二酸化炭素の実質的な排出総量について、何ら目標値を設定していない。このような被申請人らの本件計画を許容しては、排出量が無制限に増加することが強く懸念される。再生可能エネルギーの導入も、当該目標値に整合する形で進める必要がある。したがって、被申請人らは、昭島市環境基本計画に沿って二酸化炭素の実質的な排出総

量を削減すべく、二酸化炭素排出量の目標値及び再生可能エネルギーの調達計画を策定し、これを開示すべきである。



環境省・経済産業省：温室効果ガス排出量算定報告公表資料
（2021年度）より作成

ウ データセンターの規模の大きさ

もともとデータセンターという施設は、その性質上、電力消費量や二酸化炭素排出量が非常に大きくなる。

そのうえ、本件データセンターは、その面積だけでなく、電力消費量や二酸化炭素排出量の点においても、同種事業所と比較して飛び抜けて規模の大きなものであるといえる。その規模の大きさは、周辺地域や昭島市の在りようを一変させるほどのものである。

したがって、周辺地域の住民や環境への影響は、極めて慎重に見極められなければならない。

エ 電力消費に伴い、大量の熱が排出されること

本件データセンターは、1年を通じてサーバーの冷却が必要となる。その電力消費や冷暖房設備の推定効率をもとに単純計算すると、本件データセンター等からの排熱量は、単純計算で年間約2万2000TJ（テラジュール）となる。

これは、昭島市全体の年間エネルギー消費量の推定値6200TJの約3.5倍に匹敵する極めて大量の排熱である。

たとえば、単純計算では、一般的な25mプール（奥行25m×深さ1.35m×幅15m）約354杯分もの水を、常温の20℃から100℃に沸騰させられるほどの熱が、毎日排出されることになる。

このような極めて大量の熱は、周辺地域へ排出される空気（排気）や水（排水）に必ず影響を及ぼすことになる。

	昭島市全体		本件データセンター等
	2021年度実績	2030年度目標	
CO ₂ 排出量	43.8万トン	26.3万トン	約178.8万トン／年
排熱量	約6200TJ		約2万2000TJ／年

オ 被申請人らは、排熱の処理方法を明らかにしないまま、熱環境に「大きな変化はない」としていること

ところが、被申請人は、データセンター内の排熱量や、冷却方法・設備の詳細、排熱の処理方法を明らかにしていない。また、熱環境への影響の検証についても、「現況の熱環境と大きく変化は生じない」との検証結果を説明するのみであり、どのようなデータに基づき、どのような方法で検証が行われたのか、「大きく」はない変化とはどのような変化であるのか等、詳細は明らかにされていない（甲8・135頁）。

被申請人らの対応状況を踏まえると、被申請人らの事業計画に基づく極めて大量の排熱が、周辺環境に悪影響を及ぼし、そのまま放置される事態が想定される。

(3) 大量の樹木伐採による熱環境への悪影響

ア 被申請人らによる樹木伐採の計画によれば、3,000本以上もの樹木、東京ドーム約8.7個分もの緑地が失われること

被申請人らの事業計画は、ゴルフ場跡地に生える樹木のうち推計3,000本以上を伐採するものである。

被告らの説明によると、伐採等の開発により、現在の緑地面積が52.73ヘクタールから12.12ヘクタールに減少する。すなわち、40.61ヘクタールもの緑地（東京ドーム1個が4.68ヘクタールとして、約8.7個分）が失われ、開発前に比べわずかに約23.0%しか残らないこととなる。

とくに、豊かな生態系を支える現存の樹林地については、2.35ヘクタールから0.37ヘクタールに減少し、実に約84.3%を喪失することになる（甲8・61～62頁）。

分類			面積 (ha)		残存率
			工事前	工事完了後	
緑地	樹林地	コナラ・クヌギ群落	1.76	0.28	15.9%
		ミズキ群落	0.41	0.00	0.0%
		アカマツ群落	0.18	0.09	50.0%
	草地	クズ群落	0.12	0.00	0.0%
		路傍・空地雑草群落	0.12	0.05	41.7%
	その他緑地	残存・植栽樹群	20.34	5.78	28.4%
		人工草地	29.80	2.34	7.9%
		新設緑地	－	3.58	－
	緑地合計		52.73	12.12	
その他		市街地	5.53	46.66	
		工場地帯	0.35	0.00	
		造成地	<0.01	0.00	
		開放水域	0.18	0.00	
緑地・その他の合計			58.78	58.78	
全体に占める緑地の割合 (%)			89.7%	20.6%	23.0%

2024年2月18日付被申請人ら説明資料（甲8）・60
～61頁より作成

イ 大規模な緑地の喪失が熱環境にも悪影響を及ぼすこと

緑地は、貴重な生態系を支える機能を有することに加えて、日射の熱を吸収する機能がある。また、地表面に木陰を作り出し、地表面の温度を下げる効果もある。

しかも、本件データセンター等の周辺地域は緑地が少ないところ、本件データセンター等の建設予定地が、まとまりのある緑地として、ヒートアイランド現象を軽減する「風の道」として機能してきた。

ところが、被申請人らの計画のとおり大規模な緑地を喪失してしまうと、この熱は地表付近の大気中に熱負荷として蓄積されることになる。

したがって、このような大規模な緑地の喪失は、熱環境にも大きな悪影響を及ぼすことになる（甲 1 3・空気調和・衛生工学会編『ヒートアイランド対策』）。

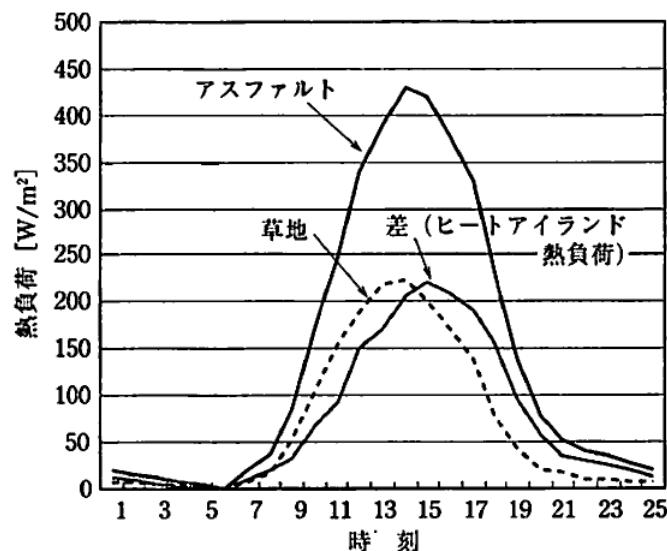
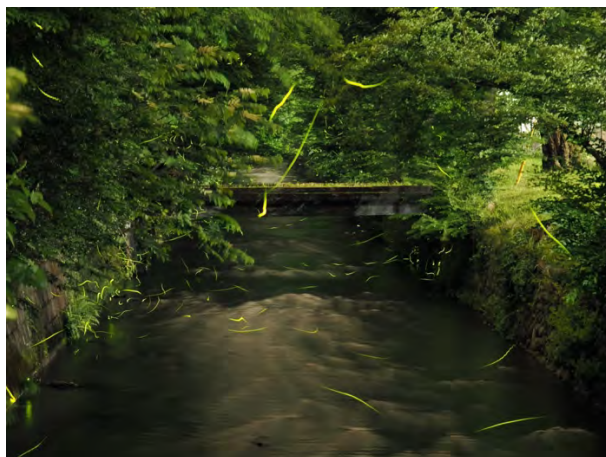


図 1.2 草地とアスファルトの大気熱負荷とその差

空気調和・衛生工学会編『ヒートアイランド対策』（甲 1 3） 1 6 頁より引用

(4) 希少な生態系の破壊

代官山においては、希少な植物が多く、準絶滅危惧種であるオオタカが営巣し、夏鳥、冬鳥など様々な野鳥が中継基地とするなど、昭島及びその周辺地域でも特に豊かな自然環境が保全されている。また、美堀橋周辺では、宅地開発に伴う光害等で生息数が大きく減少したホタルを現在も確認することができ、立川地域でも珍しい地域となっている。



玉川上水のゲンジボタル⁹



代官山樹林地のオオタカの雛（左側）、つがい（右側）¹⁰



代官山樹林地のアナグマ¹¹

しかし、本計画によってオオタカの生息地の基盤が奪われるほか、アナグマその他の動物の生息地、活動領域を奪う等、生態系への不可逆的な被害の

⁹ 「昭島のオオタカと環境を守る会」提供

¹⁰ 同前

¹¹ 同前

発生が懸念される（241017 審議会資料）。本件事業によりホテルにとってはその生息環境を奪う光害が拡大し、玉川上水におけるホテルの自然発生に逆行する結果がもたらされることになりかねない。

このように、本事業によって希少な生態系が破壊されることは明らかである。

第3 交通量の激増に起因する公害—騒音・振動、大気汚染

以下では、本件計画によって交通量が激増すること（1項）、これによって騒音、振動、及び大気汚染の公害被害発生のおそれがあり、被申請人のこれまでの調査・予測・評価では懸念が払拭されておらず情報開示や追加調査等が必要であること（2項～5項）を明らかにした上で、騒音・振動・大気汚染に共通して申請人らが求める情報開示（6項）、追加調査等（7項）、必要な計画の見直し及び対策（8項）について述べる。

1 騒音・振動、大気汚染を悪化させる交通量の激増

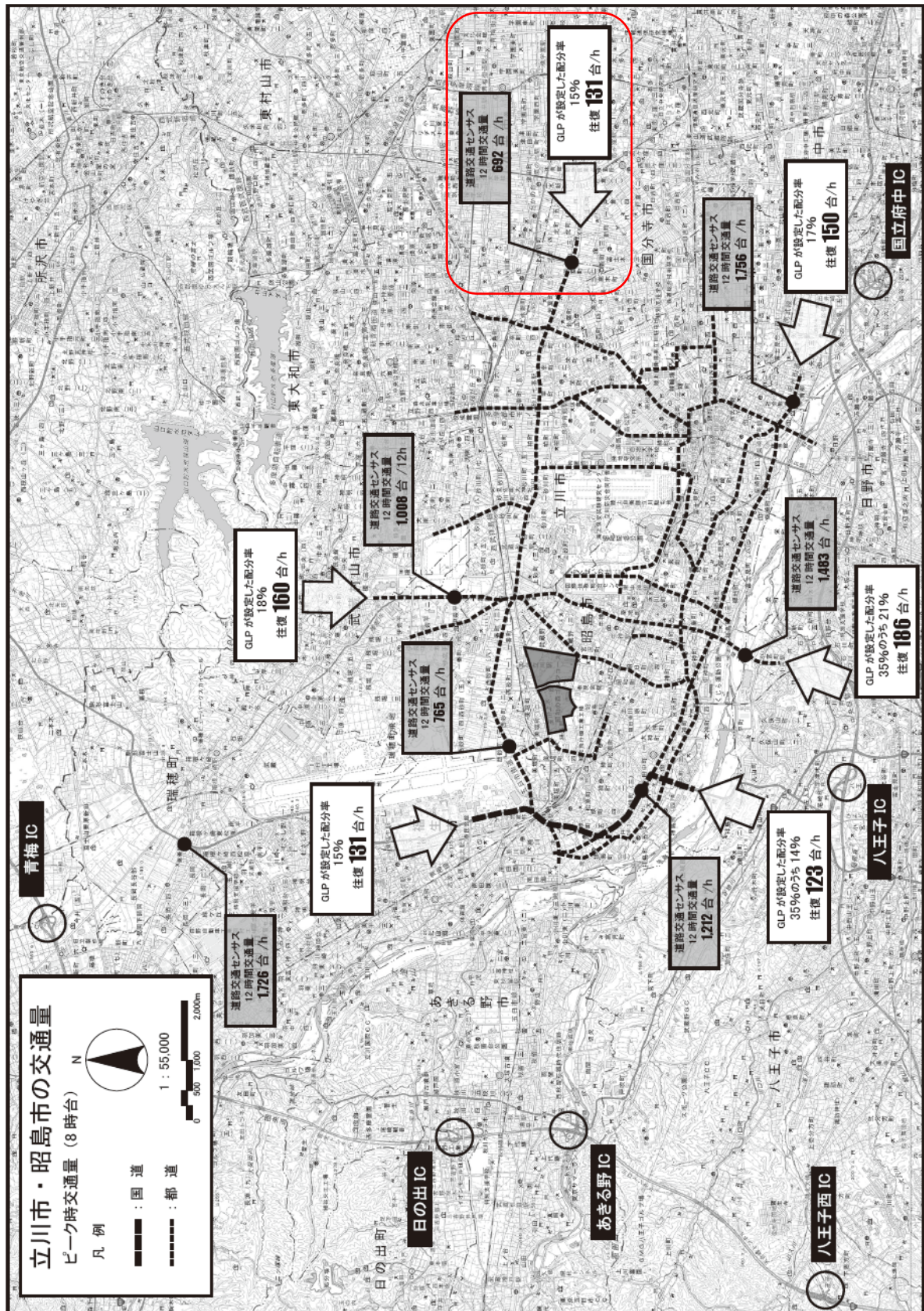
(1) 計画されている交通量、走行ルート

ア 発生集中交通量 1万1600台

物流施設等は24時間稼働として計画されており、発生集中交通量は「約1万1600台／日」とされている（甲14・「環境影響評価書案」・本編6—32頁）。

これは、国土交通省の「全国道路・街路交通情勢調査（道路交通センサス）」における交通量と、被申請人らが環境影響評価手続き等において説明する交通量をもとに試算すると、本件物流センター稼働後は、周辺道路の現況の交通量の1割～2割程度もの交通量を増大させる計算となる。

例えば、本件物流施設関連車両交通量のピーク時とされる午前8時台、五日市街道の東側では、現在の交通量692台（12時間交通量から1時間あたりの交通量を計算）に対して、1時間あたり131台の車両が走行することになり、実に現状交通量の約19%も交通量が増えることになる（次ページの図の赤い四角囲い）。



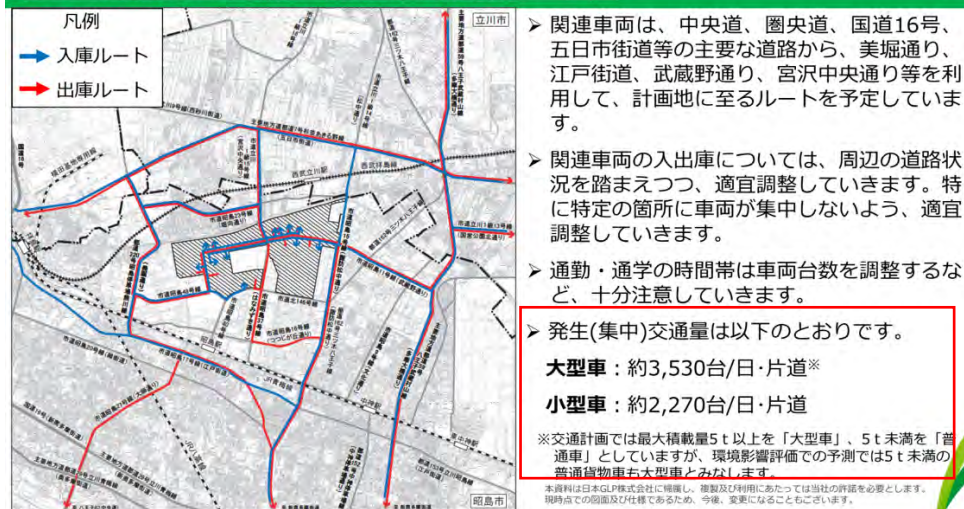
イ 大型車混入率 60.9%

本件物流センターの発生集中交通量は、大型車 約7060台/日（往復）、小型車 約4540台（往復）、大型車混入率は60.9%と高い。

被申請人も、周辺住民向け説明会（2024年2月18日・19日開催）で配布した資料で¹²は、普通車（5t未満）を「大型車」に分類し、「大型車：約3,530台/日・片道」「小型車：約2,270台/日・片道」と説明している。

2-5. 交通計画の概要（関連車両走行ルート）

11



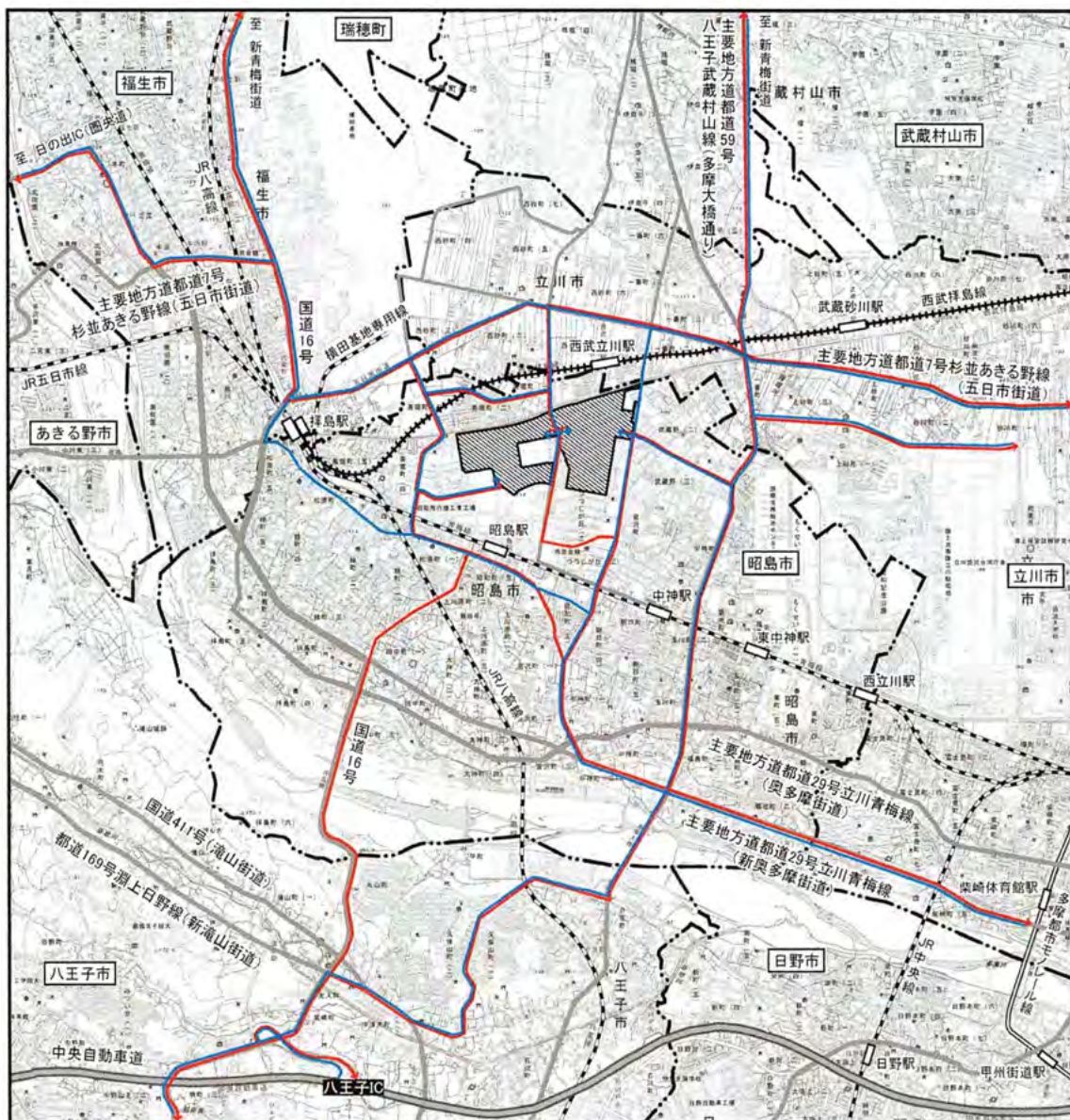
（被申請人作成の説明資料「GLP昭島プロジェクト環境影響評価書案に関するご説明 2024年2月18日（日）・19日（月）」より引用。但し、赤い四角囲いは申請者ら代理人による）

ウ 自動車道線計画

主要な関連車両の走行ルートは、次の2つの図のとおりである（甲14・「環境影響評価書案」本編6—30～31頁・図6.2-13(1)、(2)）。

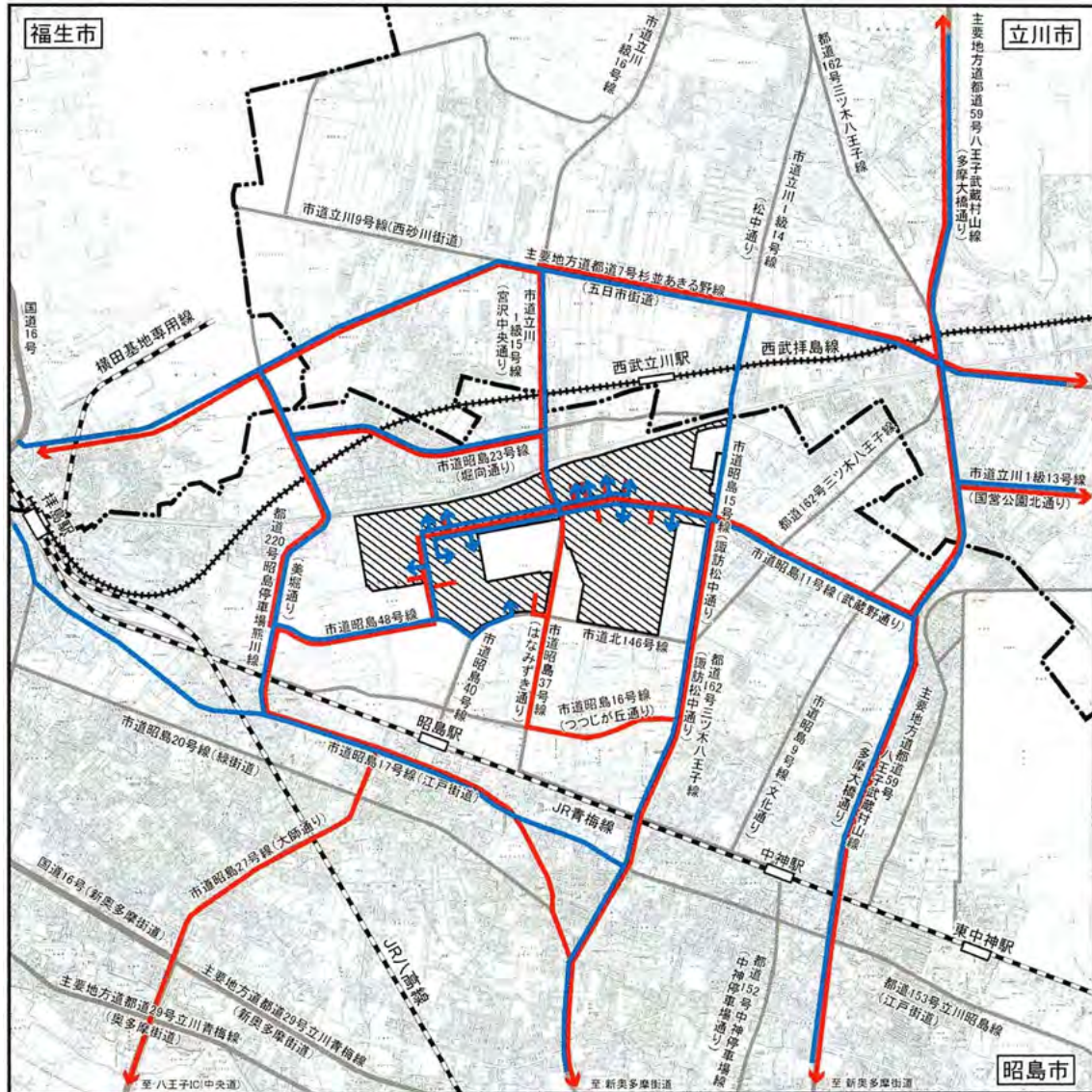
広域（図6.2-13(1)）では、北側からは圏央道の日の出ICから五日市街道西側（15%）、新青梅街道（15%）、五日市街道東（15%）の各道路から計画地に至るルート、南側からは中央道自動車道の八王子IC（35%）及び新奥多摩街道（17%）から計画地に至るルートが想定されている。

¹² <https://drive.google.com/file/d/1n8uPmcpPs-MTm5ueB3tv11pzqkPcSf7u/view>



(甲 1 4 ・ 図 6.2-13(1) 主要な関連車両走行ルート図 (広域) より引用)

そして「G L P 昭島計画」では、計画地近辺に進入する交通量を周囲の道路網に「分散」させる計画としており、計画地周辺 (図 6.2-13(2)) では、計画地の北側及び西側からは五日市街道から美堀通り、市道昭島 4 8 号線、五日市街道から宮沢中央通り／はなみずき通り、五日市街道から松中通り／諏訪中央通りを経て計画地に至るルートが想定されている。南側からは江戸街道から美堀通り、市道昭島 4 8 号線を経て計画地に至るルート、東側からは新青梅街道から多摩大橋通り、武蔵野通りを経て計画地に至るルートが想定されている。いずれも片側 1 車線である。

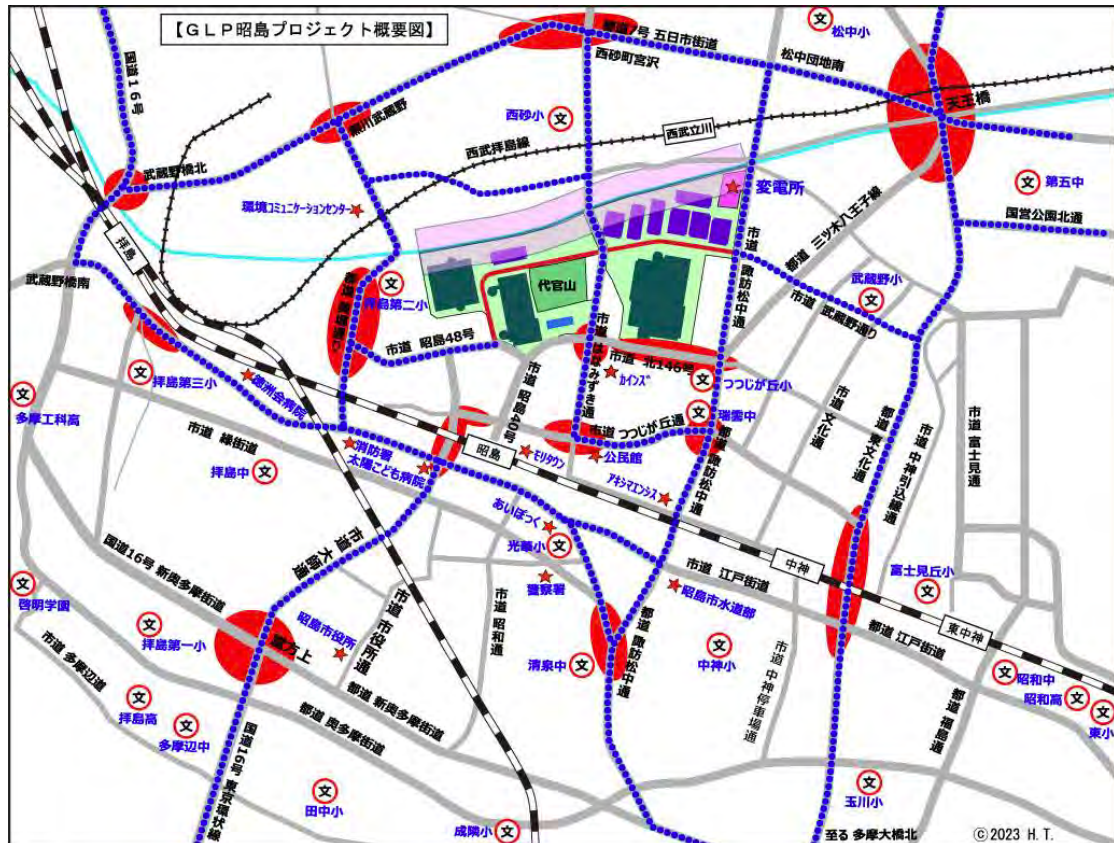


(甲14・図6.2-13(2) 計画地周辺)

(2) 大渋滞・交通事故リスクの増大等の周辺住民の不安

ア すでに渋滞が頻発している計画地周辺の道路・交通状況

計画地周辺の道路は、片側1車線であり、交差点や3つの鉄道路線の踏切（西武拝島線、JR青梅線、JR八高線）も多く、今でも渋滞が発生している場所が少なくない（下図の赤い丸は、想定交通ルートにおける現在の渋滞状況を反映したもの）。



本件物流センター計画によって1日1万1600台もの車両が増えると深刻な渋滞が頻発に発生し、主に周辺小学校の小中学生を被害者とする交通事故の増加も懸念される。本件物流センター計画が市民生活に重大な悪影響を及ぼすことは火を見るより明らかであり、市民の間で大きな不安が広がっている。

深刻な渋滞や交通事故発生の懸念から、2023年12月に自治会やPTAで役員を務める市民も参加する市民団体「昭島渋滞シミュレーション製作委員会」が立ち上がり、のべ200名以上の市民が参加して交通量調査を行った上で、現在の渋滞長と計画実現後の渋滞を比較するシミュレーション動画を製作し、公開している¹³（なお、大企業や自治体も参加する「第23回3D-VRシミュレーションコンテスト・オン・クラウド」では、こうした市民の活動が高く評価されて「準グランプリ」を受賞した。）。

¹³ <https://www.youtube.com/channel/UCZyu4B4Fp06hGDdtdmckPAw>

公開されているシミュレーションによれば、例えば、「江戸街道」と「大師通り」が交差する「昭和会館北」交差点は北側に踏切（昭和飛行機前踏切）があることから渋滞が発生しやすい。南側に伸びる大師通りから北上して同交差点を通過するまでの渋滞長（現在の実測）は最大108mで3分11秒かかる（実測）ところ、物流センター稼働後は渋滞が211mまで長くなり交差点通過まで5分54秒かかると予測されている。また、「諏訪松中通り」では休日午後4時の渋滞長は、「清泉中学校交差点」で実測38mが、物流センター稼働後は115m（大型車78台増、小型車47台増）になると予測された。同じ条件下で「瑞雲中学校前」交差点は現在も北から南へ向かう渋滞が165mに及ぶが、物流センター稼働後に220m（大型車33台増、小型車56台増）になると予測されている。



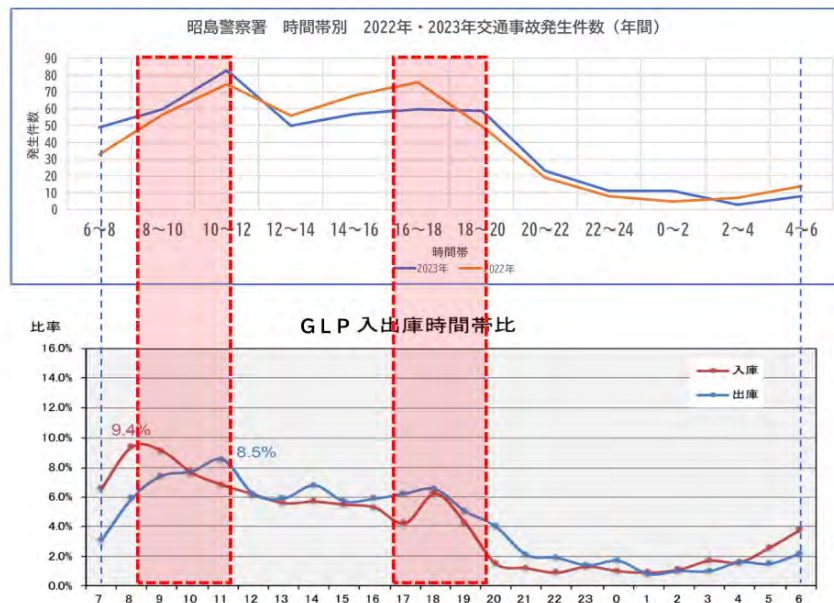
イ 現に計画地周辺で発生している交通事故

警視庁の交通事故マップでも、本件計画地周辺ではこれまでも交通事故が多数発生しているところ、本件計画によって1日1万1600台もの自動車が増加すれば、事故の危険性は格段に高まることに申請人らは大きな不安を感じている。



特に、ピーク時間帯と重なる午前8時台は、もともと交通事故発生件数も高い時間帯であり、想定交通ルート周辺にある多数の小中学校の登下校時間帯とも重なり、小中学生の歩行者が多く、他方で出勤等を急ぐ通勤用車両も多分にあるため、交通事故の増加を申請人らは強く懸念している。

昭島の交通事故発生時間帯の状況 と GLPの交通量



事故発生状況 と GLP入出庫の時間帯が近似している
登下校の時間帯にGLPピークが重なるのが問題 ➡ 交通量の削減が必要

ウ 現に発生している緊急車両の立ち往生

想定交通ルート沿いには消防署（昭島消防署（本署）及び大神出張所）があり、想定交通ルート沿いやその周辺には病院（東京西徳洲会病院、太陽こども病院、昭島相互病院、うしお病院、等）も多い。

昭島市では「救急車ひっぱくアラート」が頻発しているなかで、片側一車線道路で救急車や消防車が立ち往生したり、反対車線の走行を強いられたりすることが現実に起こっている。この状況に加えて、本件物流センターの建設によって1日1万1600台の関連車両が走行することになれば、近隣で発生する火災の消化活動が遅れることによって人命が失われたり、重症化する現実的なリスクが増大することにも、申請人らは大きな不安を抱いている。

エ すでに生活に影響を及ぼしている交通振動

想定交通ルート沿いに住む住民のなかには、現時点においてすでに自動車の騒音・振動による被害を受けている住民もいる。本件物流センターを利用するトラックが大量に走行することになれば、こうした被害が深刻なものとなり、睡眠妨害等による健康被害も生じるのではないかと大きな不安を抱いている周辺住民も多い。

オ 市民から要望

このようないくつもの重大な不安を抱く市民が多く、一部の小学校PTAや自治会等から被申請人らに対して交通安全対策の要望も出されているが、市民の不安や懸念を払拭するような対策は講じられていない。

2 公害予測のための追加調査の必要性

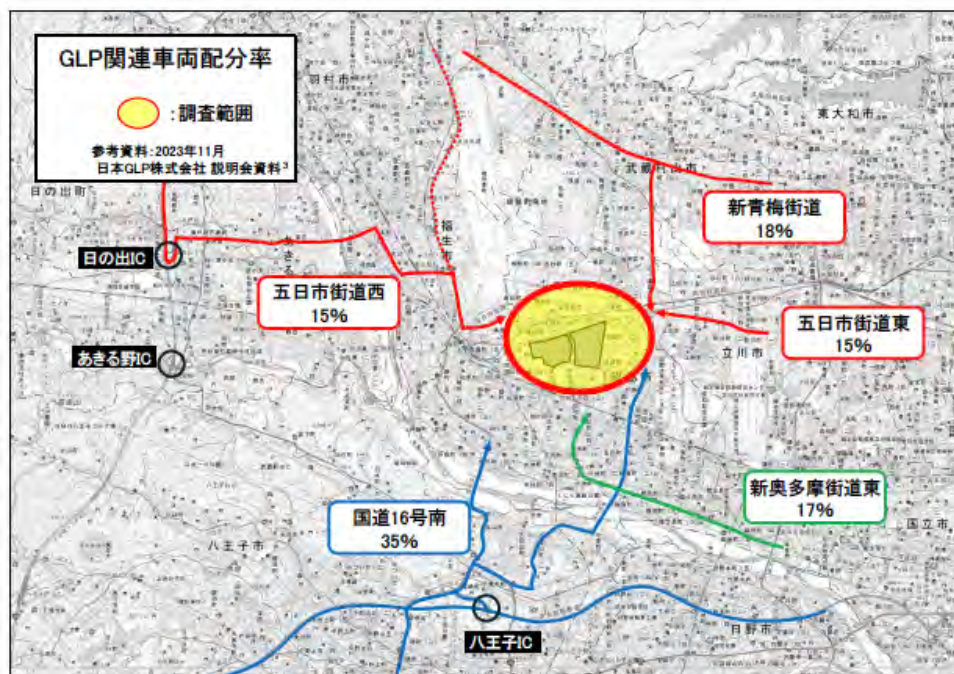
(1) 被申請人が調査した範囲・地点と追加調査の必要性

ア 想定交通ルート（広域）における調査の欠如

被申請人らの説明によれば、1日あたり1万1600台の発生集中交通量を、五日市街道に30%、新青梅街道に18%、国道16号に35%、新奥多摩街道に17%の関連車両を配分する計画としており、関連交通量の大半は周辺的高速道路のインターチェンジである八王子IC、日の出IC、あきる野ICを通過する。

しかしながら、被申請人らのこれまでの調査は交通量が「分散」される計画地近辺の地域に限られており（下図の赤い丸と黄色で囲った「調査範囲」）、交通量が集約される広域での調査が実施されていない。八王子IC、日の出IC、あきる野ICや接続する幹線道路の調査や検討は全く行われていないのである。

「GLP昭島計画」の環境への影響や公害の発生を把握するためには、さらなる調査検討が必要である。



* 赤い丸の外側に交通量が集中するにもかかわらず、全く調査されていない。

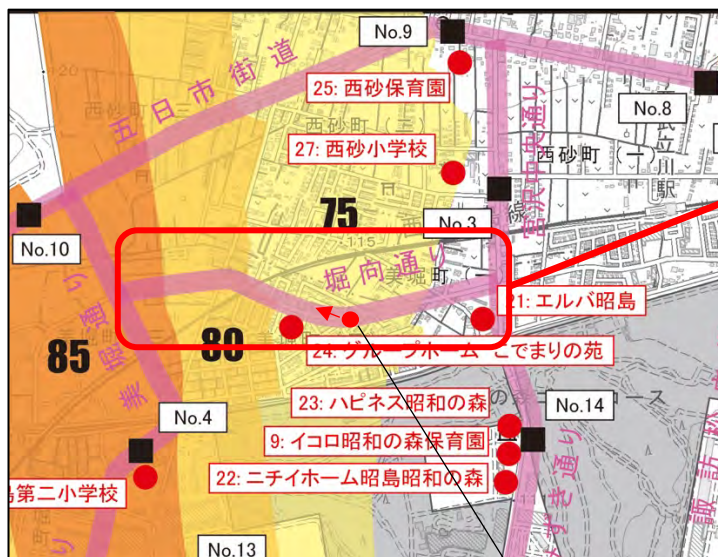
イ 市道昭島23号線（堀向通り）の調査の欠落

被申請人は、2022年2月の説明会当時には想定交通ルートにしていなかった市道昭島23号線（堀向通り）を想定交通ルートに設定している。堀向通りは、住宅街の中を通る片側1車線の道路であるから、騒音・振動や、交通渋滞による大気汚染など、交通量の増加によって公害被害が生じるおそれが高い。

ところが、被申請人は、市道昭島23号線（堀向通り）については、道路沿いに戸建て住宅や集合住宅が建ち並んでいるにもかかわらず、環境影響評価書案の作成までに騒音・振動、大気汚染の調査を全くしていない。

被申請人日本GLPは、市道昭島23号線（堀向通り）を調査した上で「環境影響評価書」を作成するようであるが、調査結果は未だ開示されておらず、調査されているかどうか不明である。

被申請人らにおいて、この点を明らかにすることが求められている。



堀向通りは
調査されていない。

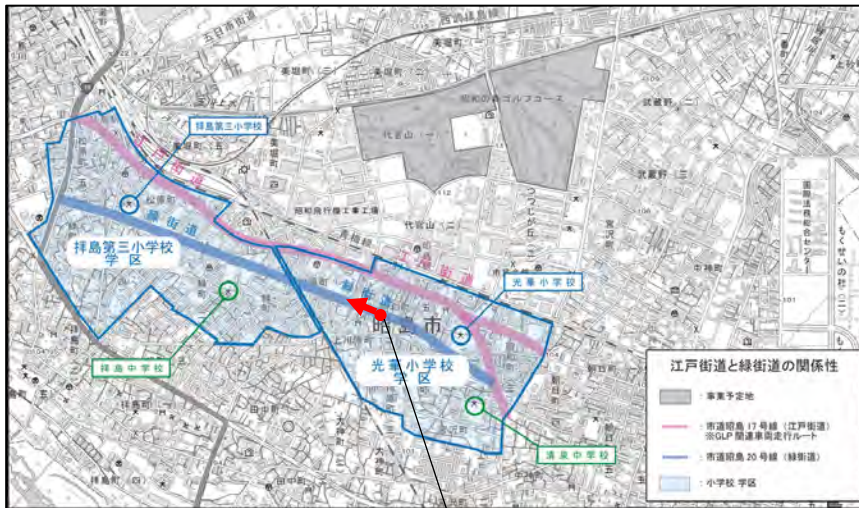


Googleストリートビューより

ウ 事業によって交通量が増加する周辺道路の調査の欠落

被申請人の事業によって交通量が増加すると、渋滞を回避するために一般車両が周辺の道路を利用するようになることが予測されている。このように周辺道路の交通量が増加することで、騒音・振動や大気汚染等の公害が発生することを申請人らは強く懸念している。

例えば、昭島駅南側を東西に伸びる市道昭島17号線（江戸街道）の南側に平行する市道昭島20号線（緑街道）は、江戸街道が混雑した際に渋滞回避のために車両が増加することが予測される。一般車両のみならず、本件物流センターを利用する車両も、渋滞回避のために想定交通ルートを外れて市道昭島20号線（緑街道）を走行する可能性が十分にある。市道昭島20号線（緑街道）は片側一車線の道路であり、道路沿いには、一般住宅や都営住宅等の集合住宅が立ち並び、光華小学校や拝島第三小学校、拝島中学校、あきみ保育園なども隣接しており通学路にもなっている。



緑街道一東から西へ向かって両側に住宅が並ぶ狭い片側一車線の道路
Google ストリートビューより

このように、想定交通ルートになっていないとしても、本件物流センターの稼働によって一般車両の交通量が増大することが容易に予測される一般道路についても、公害発生の有無や程度について被申請人において適切に予測・評価し、対策を講じることが求められる。

エ 「大型車」を適切に分類した上での渋滞予測

被申請人らは、渋滞予測に関して動的シミュレーションを行っていない。

のみならず、被申請人らが行った渋滞予測は、2トンや4トンのトラック（普通貨物車（5t未満））を「大型車」に分類していないため、「大型車」の台数が2200台／1日（往復）、大型車混入率を「19%」（甲15・「環境影響評価書案」・資料編・1―7頁）と過小に算出することを前提としたものしかしていない。

被申請人らは、「普通貨物車（最大積載量5トン未満）」を「大型車」に分類しない根拠として、「交通管制マニュアル（発行：日本交通管理技術協会）」に基づいていると説明している（「GLP昭島プロジェクト計画概要2023年11月」のp36ほか¹⁴）。しかし、申請者らが日本交通管理技術協会へ問い合わせたところ、「交通管制マニュアル」と題する文献の存在や発行の事実は確認できなかった。

そもそも、大型車混入率は、「道路環境影響評価の技術手法（平成24年度版）」に示される区分に基づき「小型車（軽自動車、小型貨物自動車、軽乗用車及び乗用車）と大型車（小型車以外の全ての車両）」の分類を前提とするべきである。交通センサス等における一般的な分類でも、普通貨物車（最大積載量5トン未満）は「大型車」に分類するものとされている。これは「道路の交通容量」（日本道路協会）（甲16）でも推奨されている計算ある。

昭島市民が実施した動的シミュレーションでも渋滞が大きく発生することは検証済みであることからしても、普通貨物車（5t未満）を「大型車」に分類したうえで再度の渋滞予測が必要である。

3 「騒音」による健康被害等の公害発生の蓋然性

本件計画地周辺に関して被申請人らが行なった調査結果を踏まえると、環境基準を超過する騒音公害が予測され、本件物流センター周辺道路において騒音公害による健康被害等が生じうる状況となっていることについて、以下で述べる。

¹⁴ <https://drive.google.com/file/d/1svS86tx8fKRj7x2XI31SL48OuRwKyHfj/view>

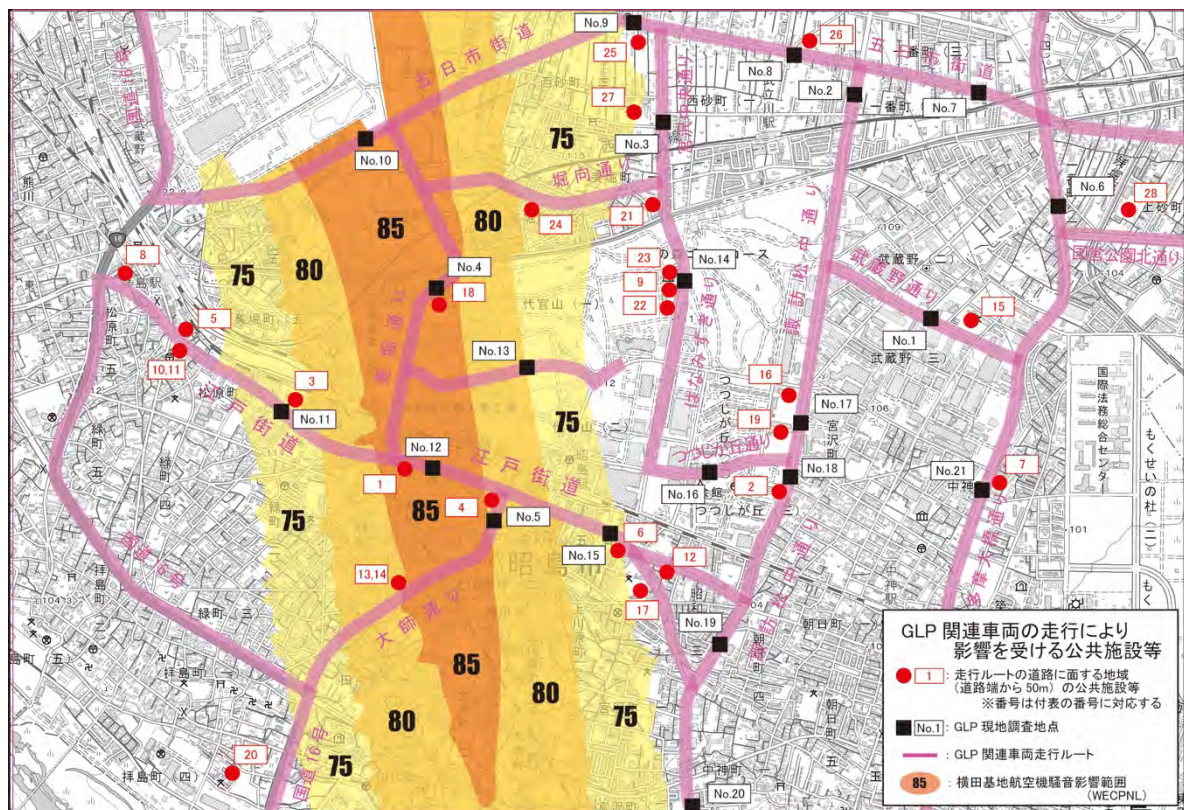
(1) 現状でも騒音に苛まれている地域

ア 環境基準を超える交通騒音

本件物流センターの関連車両が走行するルート及び周辺の交通量増加が見込まれる道路の近隣住民は、現時点においても交通騒音の被害を受けている。現時点ですでに環境基準を超過または環境基準とほとんど変わらない数値が記録された調査地点が多く存在する（甲17・「環境影響評価書案」【本編】8. 2—86～87頁、No.1武蔵野通り、No.2松中通り、No.3宮沢中央通り、No.5大師通り、No.9,10五日市街道、No.13市道昭島48号線、No.14はなみずき通り、No.15江戸街道及びNo.16つつじが丘通り、等）。

イ 航空機騒音被害と重なる地域

加えて、前述のとおり、本件計画地周辺は、横田基地に離発着する航空機の騒音被害地域でもあり、昭島市内の一部（松原町、緑町、昭和町、上川原町、田中町、美堀町、等）及び立川市の一部（西砂町）は、住民に対して国から住民に対する損害賠償が命じられる地域（うるささ指数（WECPNL値）75W以上の地域）とも重なっている。



これらの地域の住民は、本件物流センターに関連する工事車両やトラックの走行によって、昼夜を問わず受忍限度を超える著しい騒音被害に晒されること

になり、重大な健康被害を生じさせるおそれが他の地域に比べても格段に高い。

(2) 騒音公害被害地域の拡大と悪化は明らか

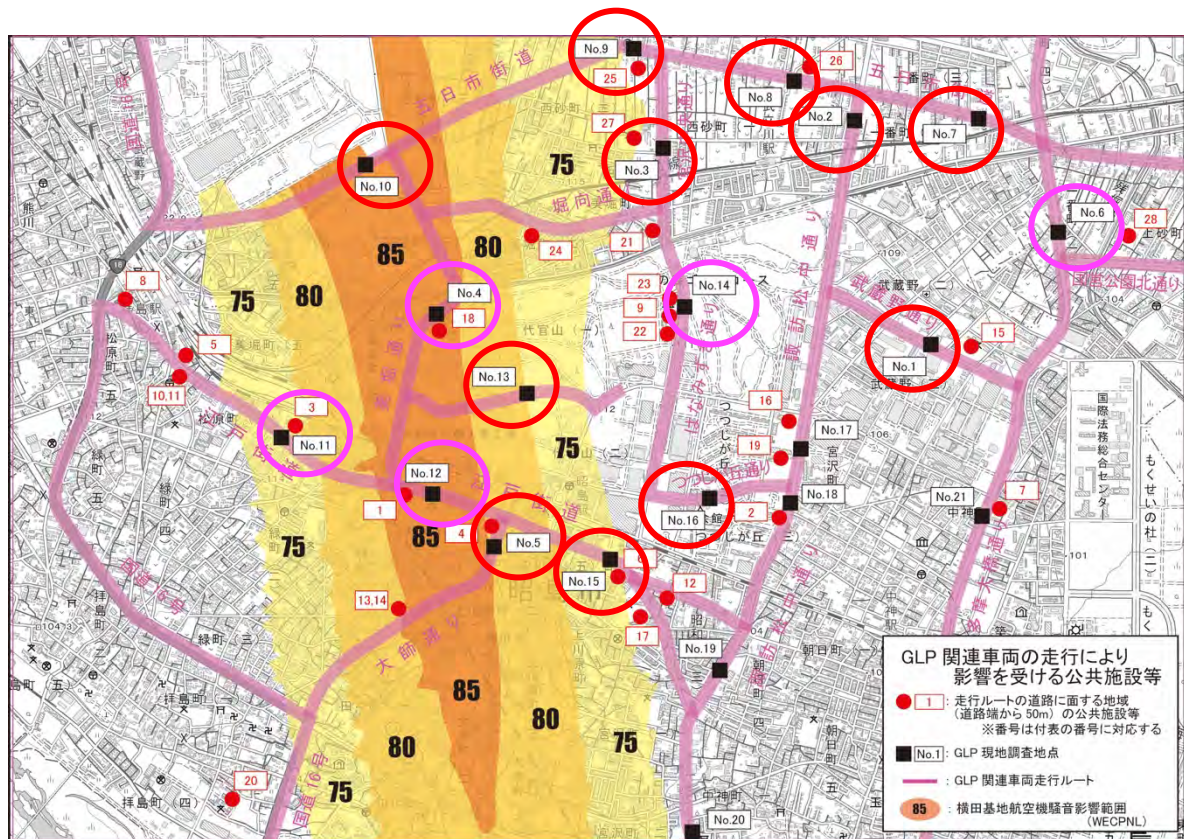
ア 深夜時間帯の騒音公害による健康被害を生じさせるおそれ

平日の夜間についてみると、被申請人が調査した21の調査地点のうち、11地点で環境基準を上回り（No. 1～3、No. 5、No. 7～No. 10、No. 13、No. 15～16）、4地点で環境基準と同値（No. 4、No. 11～12、No. 14）、1地点は環境基準をわずかに下回る（No. 6）ことが予測されている（甲17・環境影響評価書案・8. 2-88頁）。

要するに、21地点の調査地点のうち、16地点は、環境基準を上回る（11地点）、同値（4地点）、わずかに下回る（1地点）ものであるから、平日夜間の交通騒音公害の発生は確実である。

平日（夜間）

	予測地点	騒音レベル（LAeq）	
		環境基準	将来交通量
1	武蔵野通り	60	63
2	松中通り	55	59
3	宮沢中央通り	55	61
4	美堀通り	65	65
5	大師通り	60	64
6	多摩大橋通り	65	64
7	五日市街道	65	66
8	五日市街道	65	66
9	五日市街道	65	69
10	五日市街道	65	68
11	江戸街道	60	60
12	江戸街道	60	60
13	市道昭島48号線	60	64
14	はなみずき通り	60	60
15	江戸街道	60	63
16	つつじが丘通り	55	57
17	諏訪松中通り	65	61
18	諏訪松中通り	65	61
19	諏訪松中通り	65	60
20	諏訪松中通り	65	63
21	多摩大橋通り	65	60



しかも、現地調査における 21 の調査地点の大半の地点で、一般的な住民の睡眠時間帯（深夜 0 時から早朝 5 時）において、最大値が 80 dB を超える騒音がほぼ毎時間のように観測されている【下表】。80 dB は、走行中の電車内、救急車のサイレン（直近）、パチンコ店内と同程度の騒音の大きさであり、住民の睡眠が妨害される等の健康被害を生じさせるものである。

調査時間	No.1	No.2	No.3	No.4	No.5	No.6	No.7	No.8	No.9	No.10	No.11
	武蔵野通り LAmax	松中通り LAmax	宮沢中央通り LAmax	美郷通り LAmax	大師通り LAmax	多摩大橋通り LAmax	五日市街道 LAmax	五日市街道 LAmax	五日市街道 LAmax	五日市街道 LAmax	江戸街道 LAmax
00:00~01:00	82.2	79.1	82.6	83.4	85.0	82.2	85.5	82.6	84.8	84.3	83.2
01:00~02:00	83.8	78.6	81.8	84.9	85.6	78.6	85.8	82.4	86.6	86.3	78.8
02:00~03:00	81.8	83.4	80.3	80.1	85.8	81.2	84.6	82.2	87.1	87.0	82.2
03:00~04:00	80.5	78.9	78.6	89.1	85.7	81.9	87.5	84.5	88.7	86.9	81.4
04:00~05:00	82.8	80.9	83.8	85.4	84.6	79.8	84.4	83.7	86.0	87.1	80.6

調査時間	No.12	No.13	No.14	No.15	No.16	No.17	No.18	No.19	No.20	No.21
	江戸街道 LAmax	市道昭島48号線 LAmax	はみずき通り LAmax	江戸街道 LAmax	つつじが丘通り LAmax	諏訪松中通り LAmax	諏訪松中通り LAmax	諏訪松中通り LAmax	諏訪松中通り LAmax	多摩大橋通り LAmax
00:00~01:00	76.8	79.1	77.9	78.2	78.2	82.6	83.7	82.5	81.0	77.4
01:00~02:00	81.3	81.1	79.3	83.2	76.8	78.6	80.0	78.0	79.1	80.4
02:00~03:00	78.8	79.0	76.8	82.6	81.9	80.5	80.4	80.1	83.1	78.6
03:00~04:00	79.9	79.7	77.7	82.1	76.4	79.9	80.4	79.3	82.1	82.6
04:00~05:00	82.1	77.7	79.7	81.7	80.4	81.2	84.4	77.9	80.0	74.0

(甲 18・環境影響評価書案 資料編 2. 2—11～31 頁より作成)

とりわけ高齢者は、社会活動から遠ざかり日中の活動量が低下するために、日中に傾眠傾向が見られたり夜の睡眠深度も浅くなったりするため、深夜の突発的な騒音によって目覚めてしまうことは珍しくない。このような状態が日常的に続くと睡眠障害を誘発することにもつながりうる。したがって、室内での騒音調査やこれに基づいて適切に予測された将来の騒音について、例えば日本睡眠学会の睡眠学会専門医などの専門家の意見を踏まえて、深夜の騒音公害を防止する方策を検討する必要がある。

イ 最高裁決定に照らしても明らかに受忍限度を超える違法なレベル

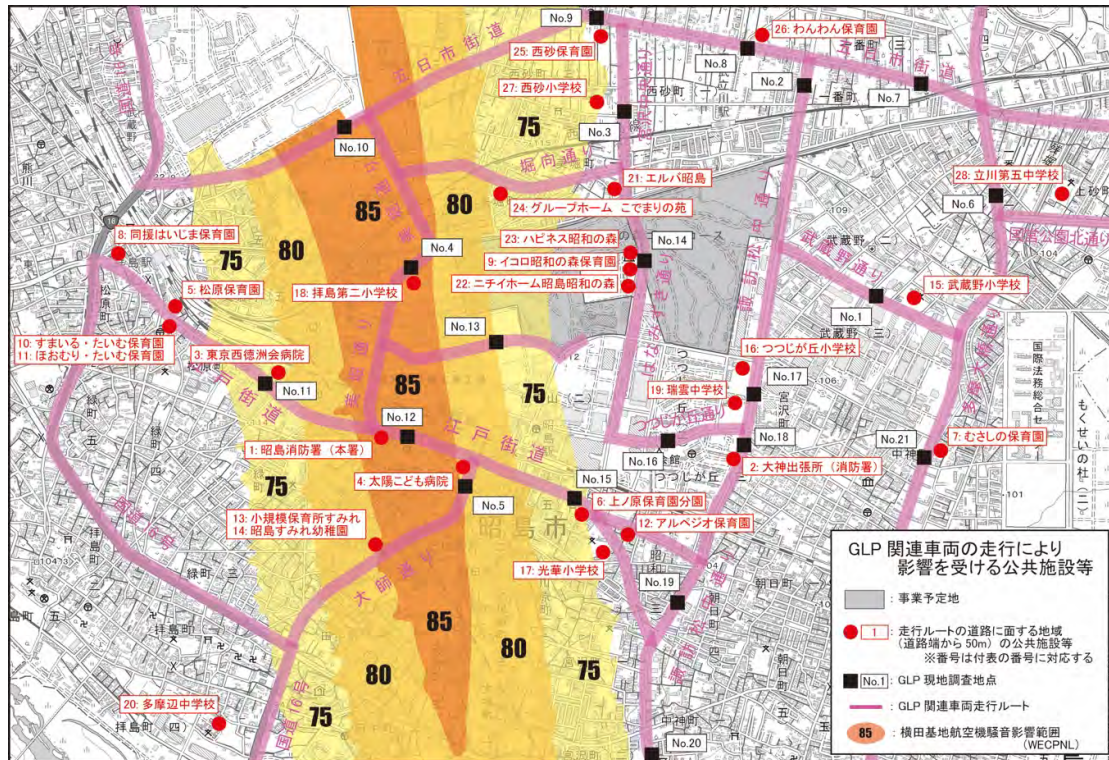
広島国道２号線事件において広島高裁判決（広島高裁平成２６年１月２９日判決・判例時報２２２２号９頁）は、環境基準（屋外 昼間 $L A_{eq} 70 dB$ 、夜間 $L A_{eq} 65 dB$ ）よりも厳格に、「聴取妨害を生じさせる屋間屋外値 $L_{eq} 65 dB$ 、及び睡眠妨害を生じさせる夜間屋内値 $L_{eq} 40 dB$ の各基準を上回る場合には、本件損害賠償請求を認めるに足りるほどに受忍限度を超えるものとなっていると認めるのが相当」として損害賠償を認めた。同判決は最高裁でも支持されている（最高裁二小平成２７年６月２４日決定）。

上記の各基準に照らすと、本件物流センター完成後に関連車両が走行した場合、被申請人らが調査した２１の調査地点のうち、平日夜間の屋外騒音は全ての地点で $L A_{eq} 40 dB$ を超えており（前記表）、睡眠妨害を生じさせる屋内値 $L_{eq} 40 dB$ の基準を上回り受忍限度を超える可能性が高い。

被申請人らは屋内における調査を行っていないため、想定交通ルート周辺住宅内で $L_{eq} 40 dB$ を超えるおそれがないか把握するための調査・予測・評価が必要である。

ウ 児童・生徒の健康的で快適な学習環境を阻害するおそれ

本件物流センターの関連車両の走行経路に隣接したり近接する場所には、前述のとおり、少なくとも小中学校、認定こども園及び保育園が少なくとも２４施設ある。



自治体	施設分類	施設名	住所	番号
昭島市	保育園	松原保育園	昭島市松原町 4-11-3	5
		上ノ原保育園分園	昭島市昭和町 4-7-19	6
		むさしの保育園	昭島市中神町 1294-4	7
		同援はいじま保育園	昭島市松原町 5-2-25	8
		イコロ昭和の森保育園	昭島市代官山 1-2-2	9
		すまいる・たいむ保育園	昭島市松原町 4-3-19-103	10
		ほおむり・たいむ保育園	昭島市松原町 4-3-19-102	11
		アルペジオ保育園	昭島市昭和町 3-23-28	12
		小規模保育所すみれ	昭島市緑町 1-4-25	13
	幼稚園	昭島すみれ幼稚園	昭島市緑町 1-4-6	14
	小学校	武蔵野小学校	昭島市武蔵野 2-3-1	15
		つつじが丘小学校	昭島市つつじが丘 2-1-30	16
		光華小学校	昭島市昭和町 4-5-13	17
		拝島第二小学校	昭島市代官山 1-6-7	18
	中学校	瑞雲中学校	昭島市つつじが丘 2-2-6	19
		多摩辺中学校	昭島市拝島町 4-6-30	20
立川市	保育園	西砂保育園	立川市西砂町 2-63-2	25
		わんわん保育園	立川市西砂町 6-12-4	26
	小学校	西砂小学校	立川市西砂町 2-34-2	27
	中学校	立川第五中学校	立川市上砂町 3-27-1	28

東京都における「都民の健康と安全を確保する環境に関する条例」では、日常生活等に適用する騒音の規制基準に関し、「**学校、保育所、病院、診療所、図書館、老人ホーム及び認定こども園の敷地の周囲おおむね50メートルの区域内における規制基準は、当該値から5デシベルを減じた値とする。**」¹⁵とされており、これら施設に関し静穏を要する施設として認定している。

また、学校保健安全法は、児童生徒等の健康を保持増進し、学習能率の向上を図るためには、健康的で快適な学習環境を作りあげるために、文部科学大臣が「学校環境衛生基準」を定めることとしている。

現在の学校環境衛生基準では、「教室内の等価騒音レベルは、窓を閉じているときは $L A_{eq} 50 \text{ dB}$ 以下、窓を開けているときは $L A_{eq} 55 \text{ dB}$ 以下であることが望ましい」とされている。これは、教師の声の平均値が64デシベル、最も頻度の高いレベルは65デシベルであるところ、学校では教師の講義を聞き取る知的作業のため、声と騒音の差が少なくとも15デシベルは必要であるとされている（WHOの騒音に関するガイドライン（1999年4月））ことから定められた基準である。

この点、近隣に学校施設がある地点（No. 1 武蔵野小学校、No. 3 西砂小学校、No. 4 拝島第二小学校、No. 11 拝島第三小学校、No. 14 イコロ昭和の森認定こども園、小学校、No. 15 光華小学校、No. 17 つつじが丘小学校・瑞雲中学校、No. 18 瑞雲中学校、No. 19 清泉中学校、等）も含めて、全ての調査地点の騒音レベル（ $L A_{eq}$ ）55 dBを超えており、近隣小中学校等の児童・生徒の学校における健康で快適な学習環境が損なわれるおそれがある。このため、申請人らは、被申請人らに対し、この点を明らかにするため、被申請人らにおいて、教室内的における騒音の予測・評価を行うことが必要である。

エ 病院・高齢者施設における患者や高齢者の健康を害するおそれ

想定交通ルート沿いには、少なくとも2つの病院、4つの高齢者施設がある。これらは、療養や健康維持のために、日中はもとよりとりわけ深夜の睡眠時間において騒音や振動等によって睡眠が妨害されることがあってはならず、とりわけ配慮が必要となる。しかし、これらの施設において環境基準を超える騒音が予測される地点もある。

例えば、騒音・振動の調査地点「No. 12」（騒音の将来予測が環境基準と同じレベル）の周辺には、東京西徳洲会病院や太陽こども病院がある。同調査地点「No. 14」（騒音の将来予測が環境基準と同じレベル）の道路沿

¹⁵ (https://www.kankyo.metro.tokyo.lg.jp/noise/noise_vibration/rules/300200a20220907112602077)

いには、高齢者施設が2つ（ニチイホーム昭島昭和の森、ハピネス昭和の森）が立ち並んでいる。

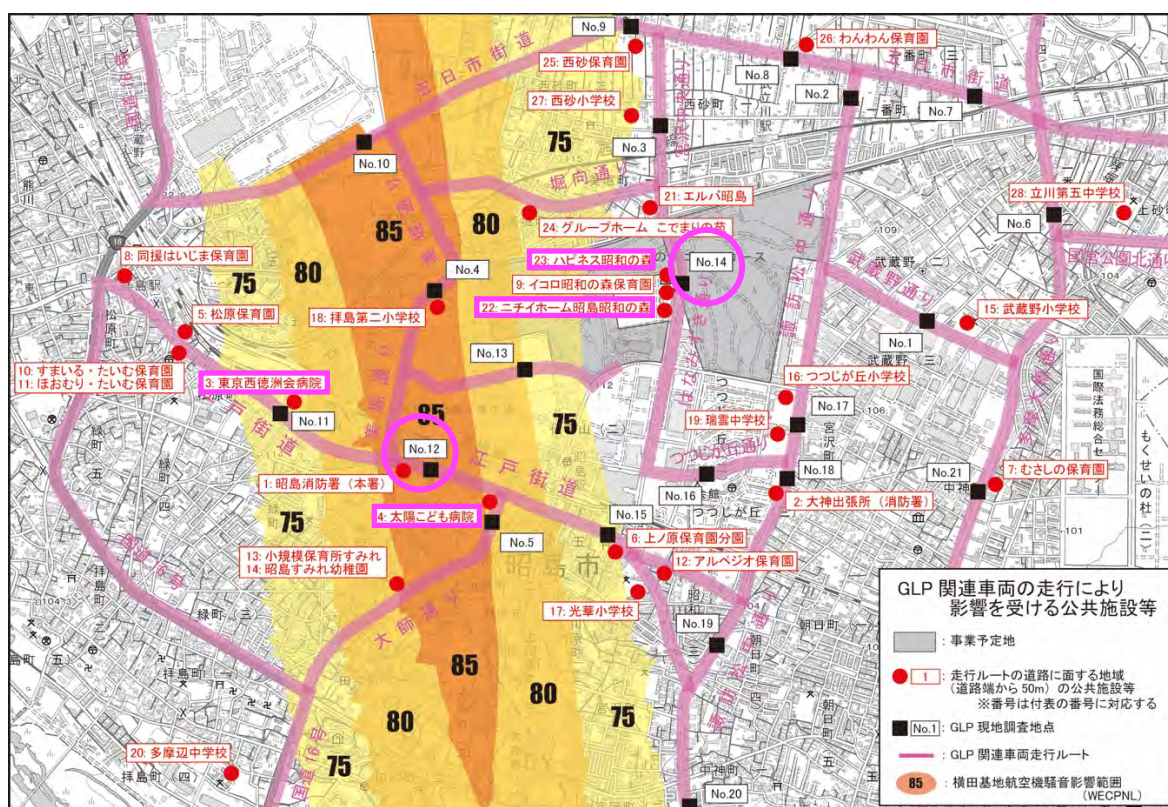


（ニチイホーム昭島昭和の森）



（ハピネス昭和の森）

このように想定交通ルート沿いに病院や高齢者施設がある地点においては、当該病院や高齢者施設の患者や利用者の平穏な生活や睡眠を妨害することのないよう、公害発生を適切に予測・評価したうえで、適切な対策を講じること必要がある。



自治体	施設分類	施設名	住所	番号
昭島市	病院	東京西徳洲会病院	昭島市松原町 3-1-1	3
		太陽こども病院	昭島市松原町 1-2-1	4

	高齢者福祉施設	エルバ昭島	美堀町 2-1-6	21
		ニチイホーム昭島昭和の森	代官山 1-2-3	22
		ハピネス昭和の森	代官山 1-2-1	23
		グループホーム こでまりの苑	美堀町 2-14-25	24

(3) 計画の見直し・具体的対策の必要性

被申請人らが環境影響評価書案で述べている対策は、「入居企業に対し、物流車両及び従業員の通勤車両による半出入が一時的に集中しないよう、計画的かつ効率的な運行管理、車両のアイドリングストップの周知徹底に努める等の働きかけを行うことにより、影響の低減を努める」「環境基準を上回る予測地点については、沿道周辺に存在する教育施設、福祉関連施設・子育て支援施設等に十分配慮し、これらの働きかけを確実に実施することにより、影響の低減を図る」等によって「『現況を著しく悪化させないこと』を満足するものと考える」としているに過ぎない（甲 17・「環境影響評価書案」本編 8.2—87頁、下線は申請者ら代理人）。

しかし、これは騒音公害を発生させないための対策としかいえないし、そのほかに何ら具体的な対策の説明もなされていない。

このため、環境影響評価手続きにおける環境影響評価書案に対する知事意見でも、「更なる環境保全のための措置」、「より一層の騒音防止に努めること」が求められている。

環境影響評価書案審査意見書 「G L P昭島プロジェクト」に係る環境影響評価書案（以下「評価書案」という。）について審査した結果、東京都環境影響評価条例（昭和 55 年東京都条例第 96 号）第 57 条第 1 項に規定する意見は、下記のとおりである。 東京都知事 小池百合子 (公印省略)
【騒音・振動】 1 計画地周辺における道路交通騒音は、現況においても環境基準値を上回る地点も存在し、<u>工事用車両及び関連車両の走行により交通量が増加することで環境基準値を上回る地点がさらに増えることから、環境保全のための措置を徹底し、騒音・振動の低減に努めること。</u> <u>特に、関連車両の走行による夜間の騒音・振動レベルの増加の程度が大きい地点も見られることから、周辺住民には騒音・振動の変化の程度について十分な説明を行うとともに、必要に応じて更なる環境保全のための措置の検討を行うこと。</u>

【甲 19・「環境影響評価書案審査意見書」より抜粋】

4 「振動」による睡眠妨害・生活環境悪化の蓋然性

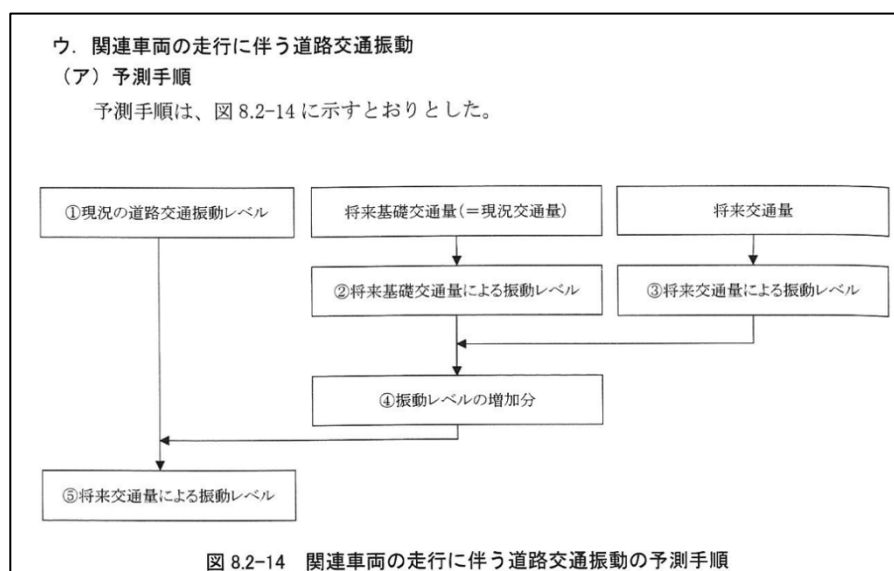
(1) 情報開示の必要性

環境影響評価手続きにおける被申請人らの振動に関する予測（甲 20・「環境影響評価書案」【資料編】 2-2-162～183 頁）は、以下の式で計算されている。

（予測式の建付け）

$$\text{⑤ 将来の振動} = \text{① 現況の振動(現地調査)} + \text{④ 現況からの増加分}$$

$$\text{④ 現況からの増加分} = \text{③ 将来交通量による予測結果} - \text{② 現況交通量による予測結果}$$



甲 17・「環境影響評価書案」・本編・8.2—56 頁より引用

上記予測に関する計算式では、④現況からの増加分を算出するにあたり、③将来交通量による予測結果から、②将来基礎交通量（＝現況交通量）による予測結果を差し引いて計算している。①現況の振動（現地調査）と、②将来基礎交通量（＝現況交通量）による予測結果は、本来、同等の数値になるはずであるが、被申請人らの予測結果では、これらに顕著な乖離がある。とりわけ、②将来基礎交通量（＝現況交通量）による予測結果が①現況の振動（現地調査）よりも顕著に大きい数値となっている予測結果（例えば、下表 2.2-14(6)調査地点 No.6・多摩大橋通りでは、②の数値が①よりも 10 前後も大きな数値となっている）では、計算される④現況からの増加分（＝③－②）が相対的に小さな値となり、本来あるべき予測結果よりも過小な数値が算出されているのではないかという疑義が生じる。

表 2.2-14(6) 関連車両の走行に伴う道路交通振動の予測結果 (No.6 : 平日)

単位: dB

時間	時間帯	現況調査結果	予測計算結果			
		現況振動レベル ①	将来基礎 交通量による 振動レベル ②	将来交通量 による 振動レベル ③	関連車両 の走行に伴う 増加分 ④=③-②	予測結果 将来交通量 による 振動レベル ⑤=①+④
7:00 ~ 8:00	夜間	36.5	45.2	46.0	0.8	37.3
8:00 ~ 9:00	昼間	37.3	45.1	46.2	1.1	38.4
9:00 ~ 10:00		38.8	46.2	47.3	1.2	40.0
10:00 ~ 11:00		37.9	45.5	46.8	1.3	39.2
11:00 ~ 12:00		38.3	45.6	46.7	1.1	39.4
12:00 ~ 13:00		36.8	45.5	46.5	1.0	37.8
13:00 ~ 14:00		35.9	44.9	45.9	1.0	36.9
14:00 ~ 15:00		34.9	44.6	45.8	1.2	36.1
15:00 ~ 16:00		34.8	44.2	45.6	1.4	36.2
16:00 ~ 17:00		34.5	43.9	45.3	1.4	35.9
17:00 ~ 18:00		33.2	43.5	44.8	1.3	34.5
18:00 ~ 19:00		32.5	42.5	44.4	1.9	34.4
19:00 ~ 20:00		33.2	43.1	44.3	1.2	34.4
20:00 ~ 21:00		34.3	42.9	43.7	0.8	35.1
21:00 ~ 22:00		34.3	42.5	43.4	0.9	35.2
22:00 ~ 23:00		35.6	43.0	43.5	0.5	36.1
23:00 ~ 0:00	夜間	36.2	42.8	43.5	0.7	36.9
0:00 ~ 1:00		36.7	42.5	43.0	0.6	37.3
1:00 ~ 2:00		35.0	41.9	42.4	0.5	35.5
2:00 ~ 3:00		36.9	43.0	43.6	0.5	37.4
3:00 ~ 4:00		36.9	43.2	43.9	0.7	37.6
4:00 ~ 5:00		38.1	44.2	44.7	0.5	38.6
5:00 ~ 6:00		39.1	45.2	45.6	0.4	39.5
6:00 ~ 7:00		38.9	45.7	46.2	0.5	39.4

注 1) 網掛けは、予測結果 (将来交通量による振動レベル) の各予測時間帯における最大値を示す。

注 2) 現地調査結果が測定下限値 (25dB) 未満の場合は、「25.0」とした。

甲 20・「環境影響評価書案」・【資料編】・2. 2—165 頁より引用

そこで、上記の疑義を解消するためには、②将来基礎交通量による振動レベルの予測結果を算出する根拠となった計算式等、②の正当性について具体的な説明が必要となる。

もっとも、このような計算式の正当性については振動に関する上記の問題に限られるものではなく、騒音にも共通する問題である。

そこで、被申請人らは、「環境影響評価書案」において、道路交通騒音及び道路交通振動の予測に用いた予測式について、式内で設定が必要となるパラメータを全て開示したうえで、当該予測式を用いることの正当性について説明することが必要である。

(2) 現在も生じている交通ルート沿いの振動

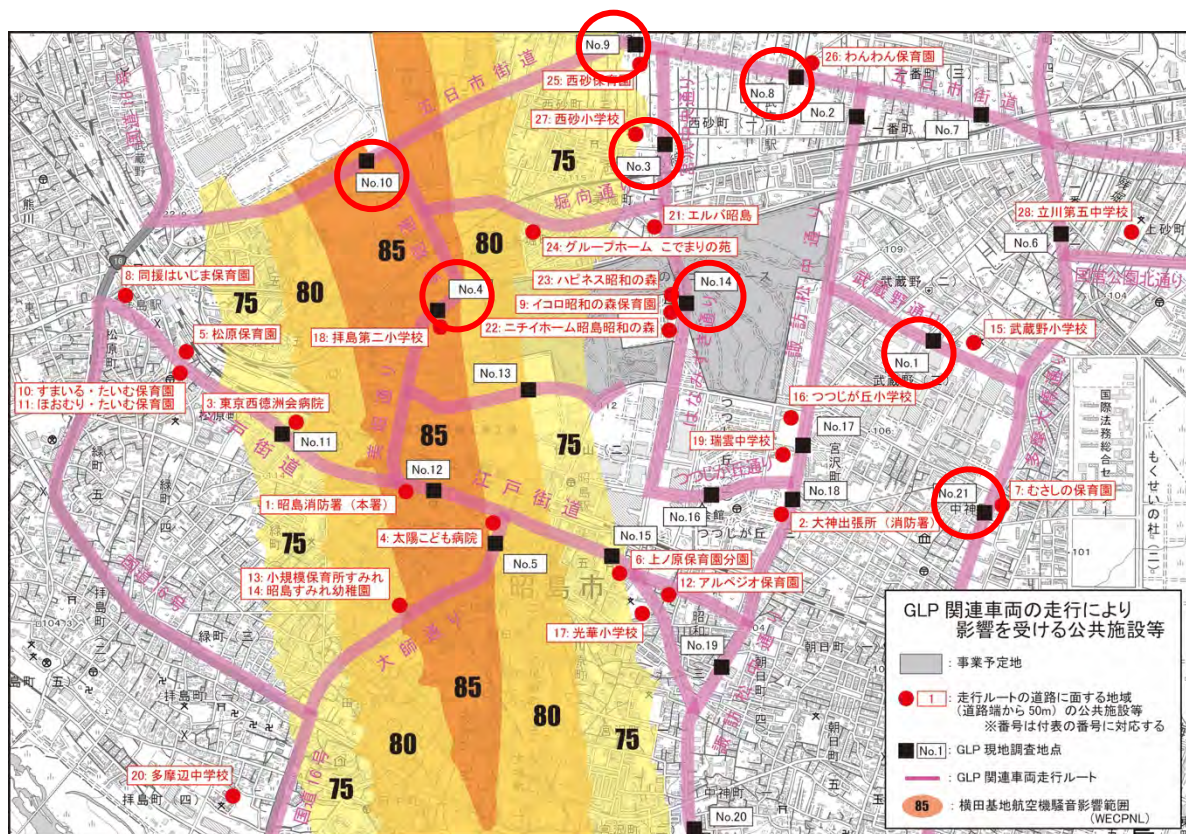
想定交通ルート沿いの住宅のなかには、道路からの距離が近く、現在もトラックが走行する度に家が揺れるところも少なくない。ところが、調査対象から外れているため、環境影響評価書案には反映されていない。例えば、美堀橋すぐ近くのマンションの住人は、トラックが美堀橋を通るたびに室内が揺れることを感じている。美堀橋 (20t 制限) は、施工が古く耐荷重も小さいため構造的に揺れやすく周辺の住宅に振動が伝わりやすく、10t 以上

の大型車が上下線を同時に走行した際には制限を超過する危険性もあるが、このような事情が被申請人の調査では把握されていない。

また、50%の人が振動を感じる振動感覚閾値は60dBとされているところ、例えば、少なくとも、以下の8地点において、現況でも深夜時間帯含めて60dB超過の振動がほぼ毎時間のように確認されている（甲21・

「環境影響調査書案」・8. 2—62—82頁）No.1武蔵野通り（武蔵野2丁目）、No.3宮沢中央通り（西砂町1丁目）、No.4美堀通り（代官山1丁目）、No.8五日市街道（西砂町）、No.9五日市街道（西砂町2丁目）、No.10五日市街道（福生市熊川）、No.14はなみづき通り（代官山1丁目）、No.21多摩大橋通り（中神町）。

このような事情に照らせば、本件計画によって住環境に対する振動の影響が大きくなり、住民の睡眠が妨害されたり、平穏な生活環境が損なわれるおそれ大きい。騒音による公害を適切に調査・予測・評価し、その防止のための計画の見直しや具体的な対策を講ずることが必要である。



(3) 追加調査の必要性

振動に関する調査等は、以下のような地点についても、追加して行う必要がある。

ア 一般的に振動が大きくなりやすい地点

振動が大きくなる多摩大橋の橋梁接続部や拝島駅西側16号線高架の橋梁接続部など、高架の橋梁接続部については、調査・予測・評価が必要であるが、被申請人らはこれを行っていない。

イ 住民が元に振動を訴えている地点

美堀橋北側など、現在も大型車の走行時等に振動があると住民が訴えている地点についても、振動調査が行われていない。

(4) 計画の見直し・具体的な対策の必要性

上記で述べた資料の開示及び追加調査の結果等も踏まえて、周辺住民の住環境に交通による振動が及ぶことのないよう、計画の見直しや具体的な対策が必要である。

5 交通渋滞による「大気汚染」

(1) 大気汚染公害による健康被害発生のおそれ

自動車の交通量が増大することで、排出される汚染物質が確実に増えることから、健康被害のおそが高まる。

(2) 環境影響評価書案の限りでは健康被害発生のおそれを払拭できない

被申請人らの環境影響評価書案では、指標を満足するとしている。しかし、以下の点で明らかに調査として不十分であるから、健康被害発生のおそれを払拭するためには、後述する追加調査が不可欠というべきである。

ア 調査されていない範囲における公害被害発生のおそれ

騒音の項目で前述したとおり、環境影響評価手続では、本件施設の周辺400メートル程度の範囲でしか調査等が行われておらず、物流センターへ向かうトラックの交通量が分散される以前の地点での調査・予測・評価がなされていない。

しかし、交通量が分散される前の地点の方が、道路の交通量が多く、大気汚染物質の排出も多くなることは自明であるから、調査等を実施する必要がある。

また、騒音・振動と同じように大気汚染においても、想定交通ルートであるにもかかわらず市道23号線（堀向通り）が調査されておらず、調査等を実施する必要がある。また、例えば市道昭島20号線（緑街道）のように想定交通ルート周辺で交通量増加が予測される道路についても調査がされていないため、調査等が必要である。

イ 健康への影響の検討の不十分さ

繰り返し指摘するとおり、本件物流施設の走行ルート沿いやその周辺に

は、昭島市内に10の保育園・幼稚園、4つの小学校、2つの中学校、立川市内でも、2つの保育園、1つの小学校、1つの中学校があり、これらの想定交通ルートと通学路も重なっている。

午前8時台は、本件物流センターの入庫のピーク時間帯でもあるところ、小中学校の登校時間と重なり渋滞も発生しやすい。走行ルート上の通学路を入学から卒業まで6年間ないし3年間にわたって毎日通学する小中学生は、本件物流センターに出入りするトラックやその他の一般車両からも排出される大気汚染物質を吸引することになる。渋滞が発生すれば車両が停滞し、さらに健康に悪影響が及ぼされることになる。とくに、低学年の小学生は、トラックの排気管と口や鼻の高さが同程度の高さになることから、より被害を受けやすくなる。

被申請人らが環境影響評価手続で行なった調査・予測・評価では、こうした学校の通学時の小中学生の健康に対する影響について、調査等がなされているわけではない。

ウ 調査項目の不十分さ

大気質の調査地点及び調査項目については、「環境影響評価書案」本編の「表 8.1-3」で説明されているが（甲22）、少なくとも以下の点について不備がある。

表 8.1-3 大気質の調査地点及び調査項目（現地調査）

調査地点	調査側	調査項目			
		二酸化窒素		浮遊粒子状物質	降下ばいじん
		公定法	PTIO 法	公定法	ダストジャー法
A 計画地内 (クラブハウス横)	—	○	○	○	○
1 武蔵野通り	南西側	—	○	—	—
2 松中通り	西側	—	○	—	—
3 宮沢中央通り	西側	—	○	—	—
4 美堀通り	北西側	—	○	—	—
5 大師通り	東側	—	○	—	—
6 多摩大橋通り	東側	—	○	—	—
7 五日市街道	北側	—	○	—	—
8 五日市街道	北側	—	○	—	—
9 五日市街道	南側	—	○	—	—
10 五日市街道	南東側	—	○	—	—
11 江戸街道	北東側	—	○	—	—
12 江戸街道	北東側	—	○	—	—
13 市道昭島 48 号線	南東側	—	○	—	—
14 はなみずき通り	北西側	—	○	—	—
15 江戸街道	南西側	—	○	—	—
16 つつじが丘通り	南側	—	○	—	—
17 諏訪松中通り	西側	—	○	—	—
18 諏訪松中通り	西側	—	○	—	—
19 諏訪松中通り	北西側	—	○	—	—
20 諏訪松中通り	北東側	—	○	—	—
21 多摩大橋通り	南東側	—	○	—	—

注1) No.A は一般環境の調査地点、No.1～21 は道路沿道の調査地点である。

注2) No.6～21 については、環境影響評価調査計画書で想定していた調査地点（No.1～5）に追加して調査を行った地点である。

注3) 各調査項目の調査方法は、表 8.1-5（p.8.1-5）に示すとおりである。

(ア) 現地調査がされていない

この点、二酸化窒素について公定法による現地調査（走行ルート）が全くなされていない。また、浮遊粒子状物質についても、想定ルートにおける現地調査が全くなされていない。

これでは予測を計算する際に採用された二酸化窒素及び浮遊粒子物質の各項目について「バックグラウンド濃度」の数値が適切かどうかを検証することが困難である。

一般的にも、現地調査を全くしないということは通常は考え難い。

大気汚染についてまで21箇所で行う必要はなく、代表的な箇所数箇所だけでも調査を実施し、その結果を踏まえた予測・評価をするべきある。

(イ) 現地調査結果が予測の評価に反映されていない

また、二酸化窒素について、PTIO法による調査を行なっているにもかかわらず、その結果が、予測評価の計算過程において反映されていない。

(ウ) 微小粒子状物質（PM_{2.5}）の未調査

微小粒子状物質（PM_{2.5}）については、調査、影響、評価が全く行われていない。微小粒子状物質（PM_{2.5}）についても、少なくとも現況を把握するべきである。

エ 地域の独自性等を考慮した予測・評価がされていない

(ア) アンダーパスにおける現地調査・予測・評価の欠落

想定交通ルートには、青梅線の下をとるアンダーパスが3箇所ある（諏訪松中通りの朝日町立体、多摩大橋通りの中神立体、美堀通りの松原立体）。アンダーパスは排気ガスが溜まりやすい場所であるから、その付近においても現地調査をするべきであるが、被申請人らは調査・予測・評価をしていない。

(イ) 現時点で渋滞が頻繁に発生する交差点での調査・予測・評価の欠落

想定交通ルートには、現に頻繁に渋滞が発生している交差点がいくつもある。例えば、五叉路の「天王橋」交差点（五日市街道と多摩大橋通りの交差点）、西武線踏切の近くであるため朝の時間帯等に渋滞が発生する「美堀橋北」交差点（堀向通りと宮沢中央通りの交差点）、青梅線の踏切の近くであるため朝の時間帯等に渋滞が発生する昭和会館北交差点（江戸街道と大師通りの交差点）等である。

これらの交差点は、周辺に住宅街やマンション、病院もあり、大気汚染による健康被害のおそれがあり、これを懸念する住民の関心も高い地点でもあるから、調査・予測・評価を実施して然るべきである。

(ウ) 将来確実に発生する渋滞の考慮の欠落

渋滞時は、車両が停止・低速での走行を繰り返すことから、排気ガスの排出量が増大することから、排気ガスによる健康被害の影響を適切に評価するためには渋滞の発生も考慮した予測・評価が行われるべきである。

この点、被申請人らは、将来の関連車両走行に伴う大気質の予測において、汚染物質排出量の計算に用いる排出係数に関し、車両の「走行速度」を現地調査結果ないし規制速度を比較し、遅い方を採用しているのみで、渋滞の発生を全く無視した計算をしている（甲 22・「環境影響評価書」

【本編】 8. 1-7 2 頁・図 8.1-27、同-7 3 頁「(ウ) 予測条件」 「b. 走行速度」)。

しかし、上述のとおり、長大な渋滞による排気ガスの排出量の顕著な増加が見込まれるにもかかわらず、渋滞を全く無視する予測では、大気汚染による健康被害発生のおそれを適切に評価することはできない。

6 被申請人らに求める情報開示（騒音・振動・大気汚染）

これまで（1 項～5 項）明らかにした点を踏まえて、以下では、騒音・振動・大気汚染に共通して、被申請人らに対して求める情報開示について、整理する。

(1) 騒音・振動・大気汚染に共通する事項

- ①交差点需要率の算出に用いた交差点交通量や道路線形、信号現示等の調査結果
- ②車両区分の根拠としている日本交通管理技術協会の「交通管制マニュアル」原本（日本交通管理技術協会にも出版情報がなく、一般住民が根拠を確認できる状態にない）
- ③上記のほか、被申請人らが実施した騒音・振動及び大気汚染に関する影響評価における検討方法及び調査・検討の結果のすべて。

(2) 騒音・振動に共通する事項

「環境影響評価書案」において、道路交通騒音及び道路交通振動の予測に用いた予測式について、式内で設定が必要となるパラメータを全て開示したうえで、当該予測式を用いることの正当性について説明すること。

7 被申請人らに求める追加調査・予測・評価等（騒音・振動・大気汚染）

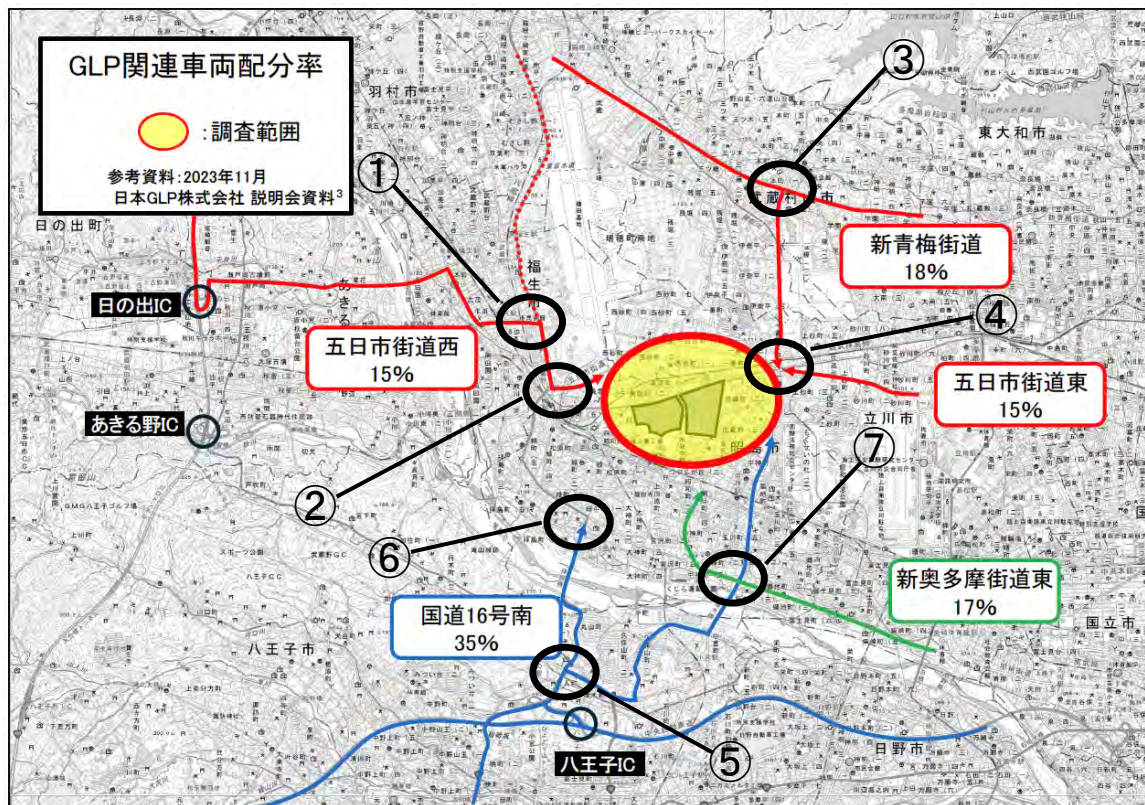
これまで（1 項～5 項）明らかにした点を踏まえて、騒音・振動・大気汚染に共通して、被申請人らに対して求める追加調査について整理する。

(1) 調査地点の追加（騒音・振動・大気汚染（共通））

ア 調査対象範囲外の交通量増大地域における影響の把握

前述のとおり、騒音・振動・大気汚染の発生を防止するために計画を見直し具体的な対策を講じるためには、少なくとも、本件物流センターを利用するトラック等の関連車両が走行することが想定されている「日の出インターチェンジ」（圏央道）、八王子インターチェンジ（中央道）、新青梅街道、新奥多摩街道について、関連車両が分散される手前の地点での調査・予測・評価を追加することを求める（下記図面の7つの黒丸地点）。

- ①「第五ゲート前」交差点（東京都福生市熊川）
- ②「武蔵野橋北」交差点（東京都福生市熊川）
- ③「本町一丁目」交差点（武蔵村山市本町一丁目）
- ④「天王橋」交差点（立川市一番町）
- ⑤「左入橋」交差点（東京都八王子市宇津木町）
- ⑥「拝島橋北」交差点（東京都昭島市中町）
- ⑦「多摩大橋北」交差点（東京都昭島市中神町）



イ 調査漏れ地点

想定交通ルートである市道昭島23号線（堀向通り）における交通騒音・振動・大気汚染の影響の調査・予測・評価を実施し、その調査等の結果を開示すること。

ウ 一般車両の交通量増加が予測される道路における影響の把握

市道昭島20号線（緑街道）など、想定交通ルートではない道路でも本件計画の影響で一般車両の交通量が増える可能性がある道路について、交通騒音・振動・大気汚染の影響の調査・予測・評価を実施し、その調査等の結果を開示すること。

エ 普通貨物車（5t未満）を「大型車」に分類した渋滞予測

環境影響評価における大型車両の分類（大型車7060台・小型車4540台、計1万1600台）を前提に、想定交通ルートにおける「交差点需要率」を出し、その計算根拠、計算結果等を全て開示すること。また、住民にわかりやすく渋滞状況の予測を説明すること。

(2) 騒音・振動（共通）

ア 周辺住宅の室内への影響の把握

既に行われた多くの調査地点において昼夜を問わず環境基準を超えており、深夜時間帯に睡眠を妨害する交通騒音が毎時間予測され、近隣住民の健康被害を発生させる蓋然性がある。また振動によっても睡眠を妨害される可能性もある。そこで、申請人らは、被申請人らに対し、具体的な影響を適切に評価したうえで計画の見直しや具体的対策を講ずるためには、(1)の追加地点も含めて、全ての調査地点の周辺住宅における深夜・日中の室内への交通騒音・振動の影響を把握するための調査・予測・評価を実施し、その調査等の結果を開示することを求める。

イ 児童・生徒等の健康で快適な学習環境への影響の把握

上述のとおり、想定交通ルート沿いあるいはそのすぐ近くにある小中学校や認定こども園等における児童・生徒等の健康で快適な学習環境が阻害されるおそれがあることから、その影響の程度も適切に調査・予測・評価を行なったうえで計画の見直しや具体的対策を講じる必要がある。

そこで、申請人らは、被申請人らに対し、少なくとも以下の施設をはじめとする想定交通ルートに隣接する小中学校、保育施設、こども園などの施設における教室内での交通騒音・振動の影響を調査・予測・評価することを求める。

- ①つつじが丘小学校（昭島市つつじが丘 2-1-30）
- ②瑞雲中学校（昭島市つつじが丘 2-2-6）
- ③武蔵野小学校（昭島市武蔵野 2-3-1）
- ④光華小学校（昭島市昭和町 4-5-13）
- ⑤清泉中学校（昭島市宮沢町 1-9-1）
- ⑥拝島第二小学校（昭島市代官山 1-6-7）
- ⑦拝島第三小学校（昭島市松原町 3-12-15）

- ⑧西砂小学校（立川市西砂町 2-34-2）
 - ⑨イコロ昭和の森認定こども園（昭島市代官山 1-2-2）
 - ⑩松原保育園（昭島市松原町 4-11-3）
 - ⑪上ノ原保育園分園（昭島市昭和町 3-14-3）
 - ⑫むさしの保育園（昭島市中神町 1294-4）
 - ⑬同援はいじま保育園（昭島市松原町 5-2-25）
 - ⑭すまいる・たいむ保育園（昭島市松原町 4-3-19-103）
 - ⑮ほおむり・たいむ保育園（昭島市松原町 4-3-19-102）
 - ⑯アルペジオ保育園（昭島市昭和町 3-23-28）
- 等

ウ 病院・高齢者施設の生活環境・睡眠を確保するための調査等

上述したように、将来の騒音が環境基準を超える地点に病院や高齢者施設が隣接しており、騒音による睡眠妨害、健康被害、治療の阻害等が生じる危険性がある。

そこで、申請人らは、被申請人らに対し、少なくとも以下の施設をはじめとする想定交通ルートに隣接する病院、高齢者施設の室内における交通騒音・振動の影響を調査・予測・評価することを求める。

- ①東京西徳洲会病院（昭島市松原町 3-1-1）
 - ②太陽こども病院（昭島市松原町 1-2-1）
 - ③あきしま相互病院（昭島市中神町 1370-3）
 - ④ニチイホーム昭島昭和の森（昭島市代官山 1-2-3）
 - ⑤ハピネス昭和の森（代官山 1-2-1）
 - ⑥エルバ昭島（昭島市美堀町 2-1-6）
 - ⑦グループホームこでまりの苑（美堀町 2-14-25）
- 等

(3) 振動について

ア 現状で振動が強く体感される地点の追加調査

「美堀橋」の北側にある交差点付近（昭島市美堀町 2 丁目 1）など、現在も大型車の走行時等に振動があると住民が訴えている地点について、振動の調査を実施すること。

イ 橋梁接続部における追加調査

多摩大橋、拝島橋、武蔵野橋（福生市熊川）、拝島橋南をはじめ、想定交通ルートにある橋梁接続部における振動の調査を実施すること。

(4) 大気汚染について

- ・二酸化窒素について、公定法による現地調査（走行ルート）を実施すること。

- ・浮遊粒子状物質について、計画地周辺の代表的な地点といえる３つのアンダーパス（諏訪松中通りの朝日町立体、多摩大橋通りの中神立体、美堀通りの松原立体）、現時点で渋滞が頻繁に発生している３つの交差点（天王橋、美堀橋北、昭和会館北）、及び、における現地調査を実施すること。
- ・二酸化窒素について、P T I O法による調査を予測に反映すること。
- ・微小浮遊粒子物質（P M 2 . 5）について、追加調査地点を含む各調査地点における現況調査を実施すること。
- ・将来発生する渋滞を考慮した影響評価を行うこと。

8 被申請人らに求める計画の見直しと十分な具体的対策

確実な発生が予測される交通騒音公害のほか、振動及び大気汚染についても、重大な懸念があることは既に述べたとおりである。

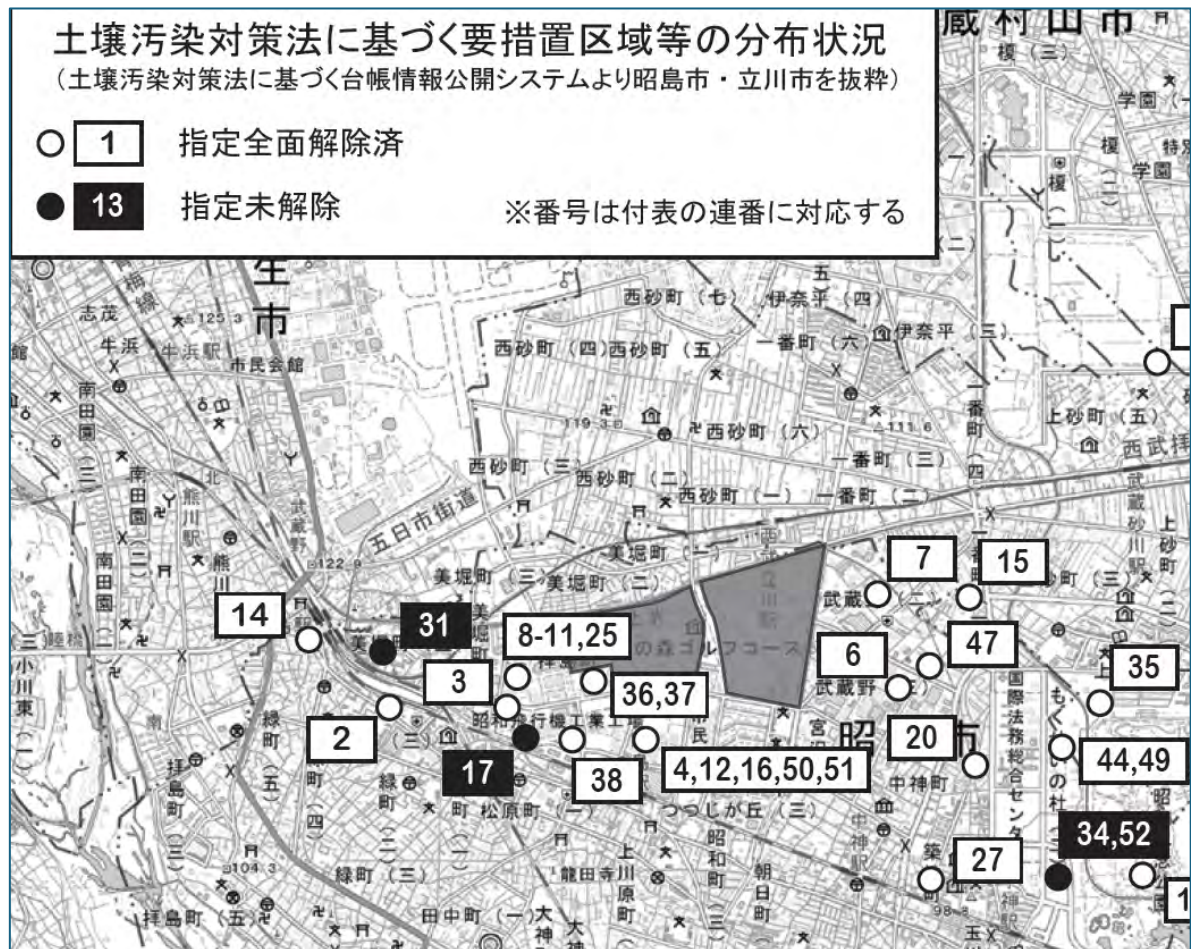
上記の情報開示と追加の調査等を行い、影響を適切に把握することは不可欠であるが、もとより本件計画によって激増するトラック等の影響で騒音・振動・大気汚染公害を発生させないためには、交通量の大幅な縮小が必要であることは明らかであり、交通量の分散や時間をずらす等の小手先の対策では公害の発生を防止することは不可能である。

したがって、被申請人らにおいて、交通量の大幅な縮小を実現するため、これらの公害を防止するための具体的な対策はもとより、物流センター施設の規模の縮小（高さや面積の縮小、棟数の減少）も視野に入れて、申請人らを含む住民と真摯に、誠実に協議することを求める。

第4 土壌汚染及び水質汚濁について

1 本件事業地の土地利用履歴及び昭島市の水利用の特徴

本件事業地は、戦前・戦時中に昭和飛行機工場(株)の整備工場として利用されたほか、飛行機滑走路等が存在した土地であり、昭和44年に米軍から全面返還されてからはゴルフ場として利用されてきたものである。このような土地利用の履歴から被申請人も、本件事業地において土壌が汚染されている可能性は否定できないとの評価をしている。現に、土壌汚染対策法に基づく要措置区域等は昭和飛行機工場(株)の跡地に集中しており、本件事業地においても同法に基づく要措置区域の指定等が必要となる土壌汚染が多数確認されるおそれがある。



土壌汚染と地下水の汚染は密接に関連するものであるが（それゆえ、水質汚濁防止法及び土壌汚染対策法双方で、土壌汚染に関する規制権限が法定されている。）、その一方で、土壌汚染と地下水汚染の因果関係は、それが目視できないものであり、被害が起きて初めて汚染が発覚する、汚染の事実が発覚しても汚染経路が特定できないといった特徴がある。そして、昭島市では、深層地下水を水道水として100%利用しており、地下水の安全な利用については市民一般が特に懸念している問題であるところ、本件事業地の土壌汚染のおそれは、市民全体に健康被害のおそれを抱かせるものである。それゆえ、知事意見においても明示されているとおり、本件事業については「住民から土壌汚染と地下水汚染への懸念が示されている」のである。

2 被申請人の評価では市民の懸念を払しょくできないこと

被申請人は、土壌汚染について、文献調査によって、土壌汚染の可能性が否定できないこと及び地下水が水道水として利用され市民がその安全利用について懸念を示していることを認識しながら、本件アセスにおいて、文献調査の結果を整理し、それに基づく評価を行うのみで、ボーリング調査等、具体的な調査を一切行っていない。

そして、被申請人は環境保全措置として土壤汚染対策法や環境確保条例に基づく適切な手続きを実施すると述べるのみで、具体的にどのような手続きを行うのか、何をもって適切な手続きとするのか等、何ら上記懸念を払しょくするに足る措置を検討していないばかりか、評価の指針としては、「新たな地域に土壤汚染を拡散させないこと」とするのみで、現状の土壤汚染が地下水汚染を引き起こすリスクなどを一切考慮していない。それゆえ、昭島市長からは「調査地域の増や、より深い地点での調査等、深層地下水にどのような影響があるのか、事後調査において更なる詳細な調査を検討」するよう求められているほか、知事意見においても「周辺住民に対し、土壤汚染対策法等に基づく調査結果等の内容を丁寧に開示、説明すること」が、水循環について「計画地内にある既存の深井戸について、その状況を把握し、必要に応じて水位等のモニタリングの実施等、環境保全のための措置への活用について検討すること」が求められているのである。

また、被申請人の計画では、基礎工事に際して、杭を埋設するが、杭は浅層地下水の直前に至る。上記埋設にあたっては土壤改良剤が注入されることになるが、地下水位には季節変動があるほか、雨水の浸透の影響も懸念されるところ、本件アセスでは、地下水位の季節変動等と土壤改良剤の注入による地下水汚染の相互関連性の検討やモニタリングの検討が不十分である。

3 被申請人に求めること

以上を踏まえ、申立人らは、被申請人らに対し、以下の調査を求める。

- ①土壤汚染の現状を把握するためのボーリング調査
- ②四季を通じた地下水位の調査
- ③地下水流向の調査
- ④上記①ないし③の公表
- ⑤工事中・工事後における浅層地下水の流動のモニタリング

なお、被申請人は、①に関し、工事着工前にはボーリング調査に着手する旨述べている。そこで、申立人は、被申請人に対し、ボーリング調査の実施時期、実施個所及びその選定理由について、既に決定している情報を明らかにされたい（実施個所について決定していない場合には、実施個所の選定方針を明らかにされたい。）。

第5 「人の生活に密接な関係のある動植物及びその生育環境」に係る被害

1 はじめに

公害紛争処理制度は、その対象を典型7公害に係る被害につき民事上の紛争が生じた場合を申請要件としている（公害紛争処理法26条1項、2条）。しかしながら、典型7公害以外にも、田畑や山林などへの残土堆積、里山の開発、碎石採取、過度なメガソーラー発電所の建設など、景観破壊はもちろん、土壌の崩落や貴重な動植物の喪失、貴重な地形・地質の変更等の深刻な環境負荷が発生しており、これによって周辺住民を中心として生活環境に関する被害も生じている。

そもそも、公害紛争処理制度は、公害対策基本法を根拠として設けられた制度であるが、同法は、環境基本法制定に伴い廃止されている。そして、環境基本法は14条に規定するように環境全般を対象とし、21条に規定するように公害以外にも自然環境の保全上の支障についても国が規制措置を採ることまで定めている。それにも関わらず、公害紛争処理制度について、法の対象とする範囲が「公害」から「環境」へと変更されることなく、「公害」紛争処理のままとされているのであって、制度そのものが環境基本法の趣旨目的に適合しないままに運用されている側面がある。このような問題意識のもと、公害紛争処理制度について、都市問題や自然保護等のより幅広い案件を対象にした環境紛争処理制度として位置づけられるべきことについては広く提言されているところである¹⁶。

本件も、前記「第3」（騒音・振動・大気汚染）ないし「第4」（土壌汚染及び水質汚濁）で述べたように典型7公害に係る被害が生じるおそれが極めて高く、これを防止する必要性から公害調停の申立てがなされているものであるが、多くの申立人は、同時に、本件事業によって代官山を中心とする豊かな生態系が失われ、かかる自然環境によって創出され、維持されてきた自然とのふれあいの機会を喪失することにより、清潔で健康的かつ持続可能な環境を享受する権利、健康に関する権利、適切な生活水準に関する権利、文化活動に参加する権利等の様々な人権を侵害されることを危惧している。生物多様性の喪失が人権侵害となりうることは現代においては世界共通の認識であり¹⁷、令和2年12月の生物多様性条約の国際会議では、自然を回復させていくよう、生物多様性の損失を止め、反転させる「ネイチャーポジティ

¹⁶ 日弁連「公害紛争処理制度の改革を求める意見書」（https://www.nichibenren.or.jp/library/pdf/document/opinion/2020/opinion_200221_4.pdf）

¹⁷ 森・濱田松本法律事務所 NL（<https://www.morihamada.com/system/files/newsletters/ja/joint/20241107/01.pdf>）

ブ」の考え方が掲げられ¹⁸、各国政府及び企業はこれに従って活動を展開していくことが求められている¹⁹。

代官山を中心とする豊かな生態系は申立人らの「の生活に密接な関係のある動植物及びその生育環境」にあたり、本件事業に伴って生ずる騒音、振動等は、上記生活環境を害するという意味で典型7公害として公害紛争処理制度の本来の対象ともいえる。生態系の喪失とこれに伴う申立人らに生ずる被害を捨象しては紛争解決を図ることはできないのであって、このような紛争の実態、そして紛争の抜本的解決という観点から、本件事業により生態系への影響等について、以下、詳述する。

2 代官山を中心とする豊かな生態系、玉川上水の自然的・文化的環境とこれに対する本件事業の影響

(1) 豊かな生態系がはぐくまれていること

代官山においては、17種類の東京都のレッドデータ植物が多く確認でき（昭島市内で確認できるレッドデータ植物46種のうち17種類＝約40%）、準絶滅危惧種であるオオタカが営巣し、夏鳥、冬鳥など様々な野鳥が中継基地とするなど（野鳥全体としては77種が確認され、そのうち15種は冬鳥と山から下りてくる漂鳥、5種が夏鳥（渡り鳥））、昭島及びその周辺地域でも特に豊かな自然環境が保全されている。代官山の大部分は私有地であり、その北部は所有者が立入りを認めていないことからその生態系の全容はつかめないものの、調査可能な範囲だけでもこれだけの自然環境の豊かさが確認されているのである。そして、これらの豊かな自然環境を近隣住民をはじめとする昭島周辺の住民が日常的に享受し、その精神的保養にもつながっているのである。

(2) 本件事業による生態系への影響

ア 動物の生息域が失われること

これらの生態系の維持において、本件事業地であるゴルフ場は、餌場、狩場、周辺の人口環境からの避難地帯・緩衝地帯、そして、ビオコリドー（動物たちの移動路）として極めて重要な意味を持ってきた。同ゴルフ場には、4870本にも及ぶ樹木が存在し、このような樹林地は代官山において営巣をしてきたオオタカの生息地の基盤を奪うほか、代官山に生息しているアナグマ

¹⁸ 環境省 ecojin(<https://www.env.go.jp/guide/info/ecojin/oecmsites/20230719.html>)

¹⁹ なお、相手方G L Pも自社ウェブサイト上で、E S Gポリシーとして、「生物多様性への配慮」を掲げ「私たちは、持続可能な社会を実現するため、生物多様性を尊重し、生態系に配慮することが重要と考えています。そのため、施設周辺に生息する植物や野生動物に配慮した取り組みを推進します」と宣言している（<https://www.G L P.com/jp/sustainability/policy/>）。

その他の動物の生息地、活動領域を奪い、代官山における生態系の上位種であるオオタカにも、その餌となる生き物、更にその餌となる動植物の生息域をも奪うなど、生態系への不可逆的な被害の発生が懸念される（241017 審議会資料）。

イ ホタルの繁殖への影響

また、美堀橋周辺では、宅地開発に伴う光害等で生息数が大きく減少したホタルを現在も確認することができ、立川地域でも珍しい地域となっている。もっとも、玉川上水で確認できるホタルも一度は生息数を減らし、人為的な保護活動によって、自然発生する環境を回復し続けてきたものである。このような状況で、本件事業においては玉川上水方面に公園・歩道を整備しようとしており、これに伴い、人間にとっては影響がなくとも、ホタルにとってはその生息環境を奪う光害が拡大し、玉川上水におけるホタルの自然発生に逆行する結果がもたらされることになりかねない。

ウ 被申請人は本件事業地の豊かな生態系を軽視していること

この点、被申請人は、代官山北側の緑地の保全に際して、歩道を整備することとの関係で「現状の代官山緑地は、現状では閉鎖しているが、ゴルフ場であり、おそらく 100 名とか 200 名の人が常に歩いているような場面だったので、そういった観点からすると、そんなに大きな環境の変化ない」旨述べており、上述したホタルの生息環境への影響や動植物の生態の実態を一顧だにしていない（241017 審議会資料）。そもそも、100～200 名の利用者が集団で移動しているわけではなく、一日の利用者としてその程度いるというのが実態である。このような被申請人の本件事業地の自然環境、生物多様性を軽視する姿勢は被申請人の環境保全措置の検討の結果にも反映されており、以下に述べるように、審査会からも、より具体的な検討をするよう意見が付されている。

本件事業地の豊かな生態系が失われることは、申立人らが豊かな生態系と触れ合い、精神的保養等を行う機会を奪うことを意味し、殊に、この自然環境の利益を享受するために昭島市に居住することを選択した申立人らの選択を蔑ろにするものといえる。

3 被申請人の環境保全措置は抽象的であり、実効性に乏しいこと

(1) 動植物の生息・生育環境への影響について

審査会は「事業の実施により緑の量が大きく減少し、動植物の生息・生育環境への影響」が懸念される旨指摘している。これは、本件事業の実施により、大量の樹木が伐採され、被申請人の計画する移植・新植によっても、自然の喪失を回復できないことを懸念するものである。このような懸念を踏まえ、審査会は「玉川上水等の周辺の緑地等とのつながりや利用する生き物に配慮した樹種や配置等を計画するとともに、良好な環境を保持するため、工事完了後における適切な維持管理の方法を検討すること」を求めている。

(2) 生息環境への配慮について

本件事業においては、物流センターやデータセンターといった建造物の設置、道路の設置等に伴い、これまで玉川上水、その周辺の緑地、代官山、ゴルフ場と連続した自然環境が維持されていた空間が分断されることから、陸上動物が、分断された自然環境を往来できるようアニマルパスの設置が計画されている。しかしながら、アニマルパスの設置による生息域の確保に関する実効性の検討の形跡はなく、それによってどのような陸上生物の生息環境がどのように保全されるか具体的な検討はない。自然環境に配慮した池の創造も検討されているが、このように人工的に設置された池において、現在の水辺の植物や両生類の生育を再生・復元することの実効性は何ら検討されていないし、陸上生物と同様に、そもそも、かかる保全措置によってどのような動植物を保全しようとしているかが明らかではない。

このように被申請人の環境保全措置は、動植物を、陸上動物、水生生物、鳥といったおおまかに分類して、動植物の具体的な特性を捨象して検討したものに過ぎず、何ら現実性・実効性のないものというほかない。それゆえ、審査会も「保全目標とする種を明らかにし、その生息（育）環境への影響を緩和するための適切な保全措置となるよう、事例や専門家の意見等を参考に詳細に検討すること」を求めているのである。また、生物多様性の損失を止めるためには、保全措置を講ずるのみではなく、その検証が不可欠なところ、被申請人は、自然環境の維持等を真摯に検討していないがために、検証プロセスを何ら策定していない。環境保全措置について、モニタリングをする必要性は、環境影響評価法38条の2第1項が規定する報告書の作成・公表義務からも明らかであり、これらを踏まえて、審査会も「具体的に継続的なモニタリングと順応的管理を行い、現在の豊かな自然環境を将来にわたり保全すること」を求めているものと解される。

(3) 工事の実施とオオタカをはじめとする動物の生息環境について

被申請人は、オオタカに関しては、工事实施から完了後を通じて、一定程度の環境保全措置を検討している。これは、オオタカが里地里山を象徴する種であり、里地里山の保全に寄与していたこと、一時は絶滅が危惧されるなどして国としてもその保全に取り組んできたこと、といった経緯を踏まえたものといえる。

もっとも、被申請人らの環境影響評価は、なお調査対象地域等の観点から、不十分なものといわざるをえない。本件事業地のほかに多摩地域においては、昭和記念公園、狭山丘陵（瑞穂町）などでオオタカの生息が確認されている。これらの生息地は、それぞれが独立しているものではなく、相互がけん制し、関連しあいながら、共存しているものである。よって、環境保全措置を検討するに際して、本件事業地における環境影響を調査、予測、評価するだけでは、オオタカの繁殖への影響を適切に評価できないのである。

また、審査会においても「工事の実施に際してはその行動をモニタリングしながら可能な限りの配慮を行うとともに、工事の完了後においても、事業の実施に伴う影響の調査と併せて順応的管理を行い、良好な生息（育）環境を継続的に保全すること。」という意見が示されている。オオタカの保全を検討するには、オオタカの生活史、すなわちオオタカが一年を通じてどのような生活をしているか、どのような生息環境を保全すべきかを検討すべきところ、本件アセスにおいてはそのような検討がなされた形跡がない。

(4) 自然との触れ合い

「自然と触れ合う」ということは、過度に自然に影響を及ぼすことなく自然と共生し、それを観察、利用することにより、自然の持つ効用等を享受することを意味するのであって、自然そのものの価値が保全されることが前提とされた環境影響評価項目である。この点、被申請人は、「自然との触れ合い活動の場」の項目について、工事の完了後は、「開かれた緑地環境として、代官山緑地や計画地外の既存散路等と接続させる緑道（散策路）を計画地内に整備し、一般に利用を提供する」ことを環境保全措置として掲げるが、この点について、審査会が指摘するように「その利用方法によっては、生物・生態系の保全に影響を与えることが考えられる」のであって、被申請人は、かかるリスクを考慮した形跡がうかがえない。

被申請人は、「自然と触れ合う」前提としての自然環境の保全を考慮せずに、形式的に本項目の環境影響評価を行ったのであり、それゆえ、評価項目間での齟齬矛盾を来しているのである。被申請人は、あらためて、自然との触れ合いが前提とする自然環境の保全という基本的事項に立ち返り、「緑地環

境の利用方法について区分や目的を可能な限り明確にし、周辺自然環境への影響に配慮する」 ことが必要である。

4 被申請人に求めること

以上を踏まえ、人の生活に密接な関係のある動植物及びその生育環境に係る被害について、以下の事項についての公表を求める。

- ①盗掘や密猟などの対策のために非公開とされた、重要種確認位置図、行動圏、営巣等にかかる調査データ（哺乳類、鳥類、両生・爬虫類、昆虫類、クモ類、底生動物。特にオオタカ及びアナグマ）
- ②樹木の伐採本数
- ③アニマルパスの有効性を示す、専門家による調査研究データ
- ④生物・生態系の予測評価にあたり、「地域の生物・生態系に著しい影響を及ぼさないこと」と結論付けた、既往事例、研究データ、専門家へのヒアリング結果等、客観的な根拠
- ⑤上記のほか、被申請人らが実施した動植物及びその生育環境に関する影響評価における検討方法及び調査・検討の結果のすべて。

あわせて、以下の事項について、追加の調査等の実施を求める。

- ①評価書記載の動植物に関する環境保全措置の要否、具体的方法、モニタリングの方法について検討し、公表すること
- ②ゲンジボタルの生育環境に係る被害に対する環境影響調査を実施すること
- ③事業計画地のみならず代官山地域全体の環境影響調査を実施すること（昭和飛行機工業所有地を除外しないこと）
- ④前記③を踏まえ本件事業が代官山地域全体にもたらす環境影響を調査、予測、評価すること
- ⑤玉川上水の自然環境について具体的な環境影響評価を実施すること
- ⑥中央公園の設置による環境影響を生物・生態系の観点から調査、予測、評価しなおすこと
- ⑦環境容量を全体とした適切な自然環境の利用という観点から、被申立人、専門家、住民によって組織される協議会を設置し、具体的な環境保全のあり方やモニタリング結果を共有する場を設けること

第6 樹木伐採と日本最大のデータセンターによって生じる公害被害

1 本件データセンター建設による気温上昇や排水温の上昇

本件データセンターは、上記第1の2（2）で述べたとおり、毎日25mプール約354杯分の水を20℃から沸騰させるほどの極めて大量の排熱が行われる。また、大量の樹木伐採により東京ドーム約8.7個分の緑地が失われ、大気中の熱負荷が高まる。

このような非常に大きな環境変化は、いずれも周辺地域の気温上昇を引き起こすことになる。

また、被申請人らが本件データセンターにおける冷却方法を明らかにしていないことは前述のとおりだが、冷却方法によっては、排水温が上昇することによる悪影響も生じる。

2 大量の二酸化炭素排出によるさらなる気温上昇

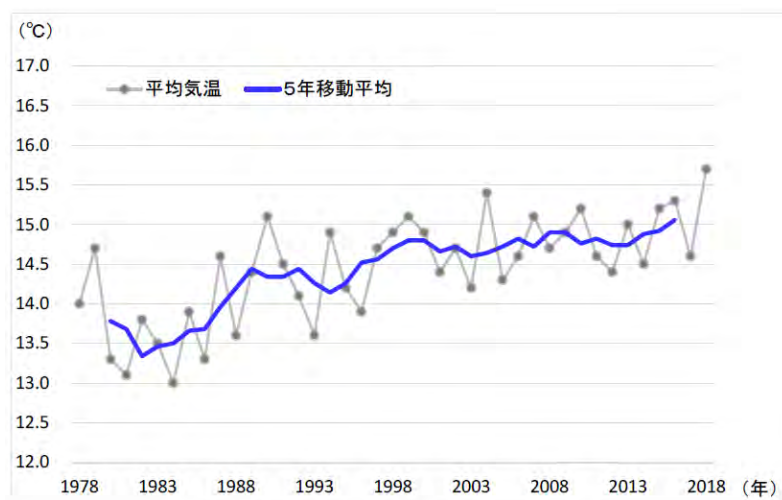
本件データセンター等の稼働により、昭島市全体（2021年度）の約4.1倍という大量の二酸化炭素が排出されることは、上述のとおりである。

これによって、とくに本件データセンター等周辺において、温室効果が高まり、さらに気温上昇が起きることも懸念される。

3 気温上昇による健康被害

(1) もともと気候変動による温暖化が進行していること

近年、気候変動による温暖化が進行し、気温が上昇している。本件データセンター等に最も近い八王子の観測地点では、年平均気温が2018年時点で約1.3℃上昇し、それ以後も上昇が続いている（甲12・66頁）。



データ出典：気象庁ホームページ

図 年平均気温の経年変化（甲12・66頁）

中でも深刻なのは、夏季の酷暑である。たとえば、2024年8月、気象庁の観測地点のうち昭島市に最も近い八王子では、最高気温が35℃以上となる猛暑日が11回あり、1日の平均気温が30℃を下回らない日も4回あった（甲23・過去の気象データ）。とくに夏季において、身体には負荷がかかる状況が続いている。

本件データセンター等の事業計画による影響を検証するにあたっては、緯度が高い北海道などのもともと気温が低い地域ではなく、東京都内という、緯度とヒートアイランド現象等が相まってもともと気温が高い地域に建設されようとしている点に留意する必要がある。

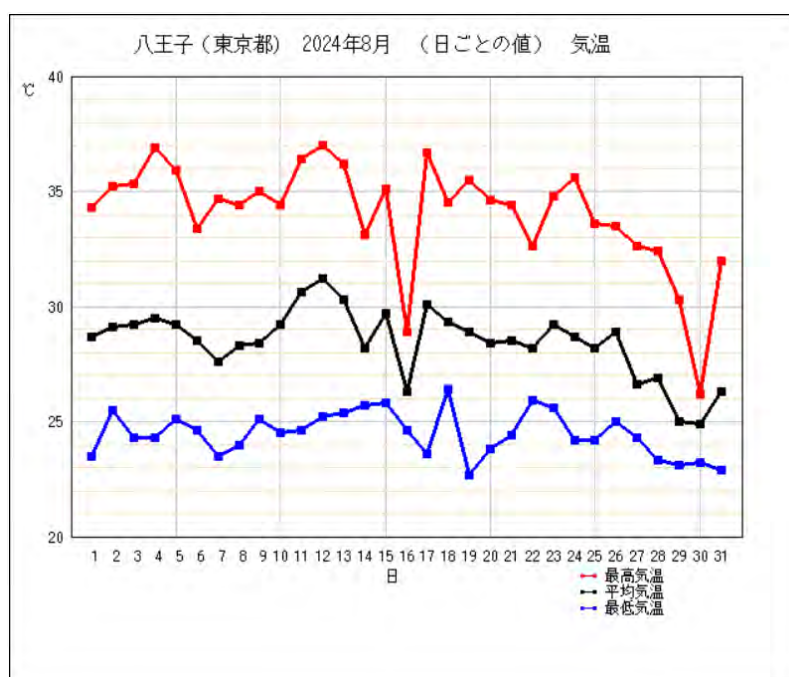


図 八王子観測地点における気温（2024年8月）
（気象庁ウェブサイト：過去の気象データ検索²⁰より引用）

（2）将来の温暖化の進行を踏まえた検証が必要となること

また、データセンターは、一度建設してしまえばその後数十年にわたって稼働することになる。加えて、データセンターの冷却設備は老朽化が進んで効率が低下するのが一般的である。

他方で、気候変動による温暖化、すなわち気温の上昇は、今後も続くことが予測されている。数十年後には、温暖化はさらに深刻化している状態となる。

²⁰ 気象庁「過去の気象データ検索」

https://www.data.jma.go.jp/obd/stats/etrn/view/daily_a1.php?prec_no=44&block_no=0366&year=2024&month=08&day=&view=g_tem

そこで、一方ではデータセンターの排熱量が増加していき、他方では気候変動の影響が深刻化するという、周辺の熱環境が過酷になる要因が二重に存在する状況を前提に、事業計画を検証することが必要である。

(3) 夏季はとくに大量に排熱され大幅に気温が上昇すること

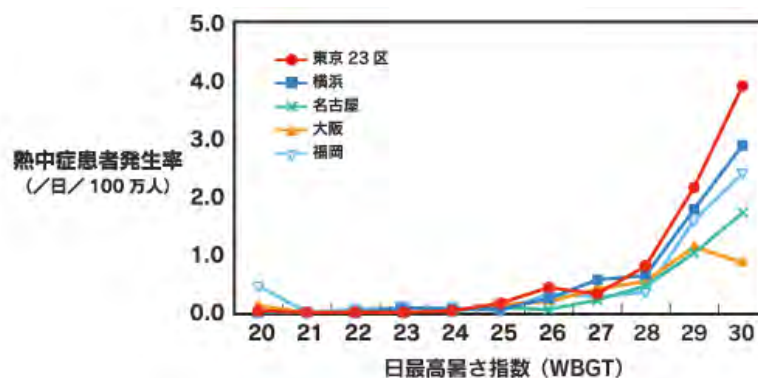
夏季は、上記のように外気が高温となった状態が続く。そのため、データセンター内にも熱がこもりやすく、これを冷却するためにより大きな電力が消費され、より大量の熱が排出されることになる。

ただでさえ温暖化により、夏季の屋外は高温が続く中、本件データセンター等からこのように大量の熱が排出されれば、大幅な気温上昇がもたらされることになる。

(4) 本件データセンター等により熱中症リスクが明らかに上昇すること

本件データセンター等からの排熱による気温上昇は、とくに夏季、わずかな数度であっても非常に大きな健康被害をもたらすこととなる。

暑さが健康に与える影響の指標の一つとして、暑さ指数（WBGT）がある。暑さ指数が28以上になると、熱中症患者の発生率が高まる（甲24・環境省「熱中症予防情報サイト」）。



（環境省：熱中症予防情報サイト（甲24）²¹より引用）

これを気温との関係で見ると、気温が31℃以上になると、暑さ指数が概ね28以上となり、熱中症患者の発生リスクが高まるといえる。

上述した2024年8月の八王子観測地点について、最高気温が30℃以下の日がわずか3日しかなく、それ以外の28日は最高気温が31℃以上であり、暑さ指数は28以上の「厳重警戒」で、もともと熱中症リスクは高い状況である。

²¹ 環境省「熱中症予防情報サイト」<https://www.wbgt.env.go.jp/wbgt.php>

表 気温と暑さ指数、熱中症予防運動指針の関係

気温 (参考)	暑さ指数 (WBGT)	熱中症予防運動指針	
35℃以上	31以上	運動は原則中止	特別の場合以外は運動を中止する。 特に子どもの場合には中止すべき。
31℃以上 35℃未満	28以上 31未満	厳重警戒 (激しい運動は中止)	熱中症の危険性が高いので、激しい運動や持久走など体温 が上昇しやすい運動は避ける。 10～20分おきに休憩をとり水分・塩分の補給を行う。 暑さに弱い人※は運動を軽減または中止。
28℃以上 31℃未満	25以上 28未満	警戒 (積極的に休憩)	熱中症の危険が増すので、積極的に休憩をとり適宜、水 分・塩分を補給する。 激しい運動では、30分おきくらいに休憩をとる。
24℃以上 28℃未満	21以上 25未満	注意 (積極的に水分補給)	熱中症による死亡事故が発生する可能性がある。 熱中症の兆候に注意するとともに、運動の合間に積極的に 水分・塩分を補給する。
24℃未満	21未満	ほぼ安全 (適宜水分補給)	通常は熱中症の危険は小さいが、適宜水分・塩分の補給は 必要である。 市民マラソンなどではこの条件でも熱中症が発生するので 注意。

甲 2 4 ・「熱中症予防情報サイト」より引用

このような状況で、極めて大量の排熱や、大規模な緑地の喪失が起きた場合、周辺住民の熱中症リスクの増大、その他の健康被害といった生命・身体への危険が引き起こされることになる。

(5) とくに子どもや高齢者などへの影響が懸念されること

本件データセンター等の周辺には、保育園・幼稚園、小中学校、介護保険施設や医療機関が存在する。したがって、これら施設等を利用する乳幼児を含む子どもや高齢者が、これまで述べたような熱中症リスクを負わされ、生命・身体の危険にさらされることになる。

また、これに適応するために屋外活動が大きく制限されることになり、屋外でのスポーツ子どもの学習権や成長発達権（憲法 1 3 条、2 6 条、子どもの権利条約 6 条、2 9 条 1 項）が侵害されることになる。

本件データセンター等が引き起こすこのような侵害は明らかに違法であり、被申請人らが事前に必要な対策を講じる必要がある。

4 極端な気象現象

また、本件データセンター等の周辺では、極めて大量の排熱による上昇気流が発生することとなる。

この上昇気流によってゲリラ豪雨などの気象災害につながる可能性もある。

5 公害に該当すること

以上に述べたような事象は、「環境保全上の支障」であり、かつ、「事業活動に伴って生ずる」「相当範囲にわたる」二酸化炭素による「大気の汚染」である点で、典型公害に該当する。加えて、熱環境の悪化をもたらす非典型の公害でもある。

6 被申請人らに求めること

以上を踏まえ、申立人らは、被申請人らに対し、以下を求める。

- ①自ら熱環境への悪影響について十分な検証を行うこと（データセンターの廃止に至るまでのライフサイクルを通じて）
- ②熱環境への悪影響を申請者らが再検証できるよう、十分な情報を開示すること
- ③周辺地域の熱環境への悪影響を軽減するため、緑地の喪失面積を縮小し、また、排熱量を減らすため、事業計画の規模を縮小すること
- ④エネルギー効率を上げ、十分な排熱対策を行うこと
- ⑤温室効果ガスの排出量を削減するため、再生可能エネルギーを最大限に利用すること

第7 紛争状態

1 明らかな説明・協議の不十分さ

上述のとおり、本件物流センター及びデータセンターは、昭島市民や立川市民をはじめとする周辺自治体に居住、通勤、通学等する市民の生活環境に重大な影響を及ぼし、騒音、大気汚染、水質汚濁、土壌汚染、及び、周辺地域の気温上昇等による健康被害や自然との触れ合いの破壊等、周辺住民に大きな不安を抱かせるものであり、生活環境を破壊すものであることから、よりいっそう丁寧な説明や協議が求められることはいうまでもない。

ところが、被申請人は、説明・協議が明らかに不十分であり、そのために市民の不安・不満が極限まで達している。

以下、これまでの経過の概略を述べる。

2 市民の切実な要望に対する被申請人の不誠実な態度

(1) P T Aや自治会との対話

想定交通ルートに隣接する光華小学校のP T Aと周辺自治会や、立川市の西砂小学校のP T Aと周辺自治会は、通学路の交通安全の懸念点を踏まえて被申請人に対して登校時間帯の通学路の安全確保等を要望したが、被申請人の回答は、従前から環境影響評価手続きの説明会等で説明されている内容を超えて具体的な対策を講じようとするものではなかった。

(2) 住民活動団体との対話

主に昭島市民や立川市民が参加する「昭島巨大物流センターを考える会」（会員約300名）は、2022年5月からこれまで周辺住民の不安や要望を把握し、被申請人に対して、質問書や要請書、署名を提出するなどしながら、計画の見直しを求めてきた。しかし、被申請人らは形式的な回答に終始し、住民の要望に応える対応を全くしてこなかった。

3 市や市議会も重大な懸念を示してきた経過

昭島市や立川市、東京都の関係機関も本計画に対しては重大な懸念をもっており、以下に示すような動きがあるが、被申請人はこうした懸念を解消するための具体的な対策を講じていない。

(1) 自治体からの要請・意見

多くの市民から大きな不安や危機感が昭島市や立川市にも直接寄せられたことから、両市は、被申請人に対して、要請書を提出したり、環境影響評価手続において意見書を提出する等し、これまで進めてきたまちづくりが歪められることのないよう、また、交通量の増大に伴う騒音・振動、大気汚染、生物多様性の毀損やデータセンターの建設稼働に伴うヒートアイランド現象等に対して重大な懸念を繰り返し示し、被申請人らに対して、発生交通量の抑制等の計画の見直しや対策を繰り返し求めてきた。

ア 調査計画書に対する昭島市長・立川市長の各意見書（甲25、甲26）

- ・ 2022年11月2日付 昭島市の「意見書」（甲25）
- ・ 2022年11月2日付 立川市の「意見書」（甲26）

例えば、昭島市の意見書では、「昭島市総合基本計画、昭島市都市計画マスタープラン及び昭島市環境基本計画等を十分勘案するとともに、昭島市と協議し、協力していうこと」、「交通量の大幅な増加…の影響は計画地周辺のみならず、そこに至るまでの路線にも、従来発生している交通渋滞や、交通安全環境の悪化など大きな影響を及ぼすと考える。本事業の実施に当たっては、安全で利便性に富んだ都市基盤と水と緑の自然環境が調和した快適な

住宅都市として発展してきた昭島市のまちづくりを後退させることなく、地域住民の意向に十分に配慮した最大限の対策を講じた上で、昭島市と協議し、進めていくこと」、「『環境との共生』をまちづくりの理念として掲げるとともに、今後ゼロカーボンシティに向けた取組を重要施策としている昭島市において、緑の保全は重要課題である。…新設道路や建築物が緑を分断し、公園や緑地が点在する形となっており、緑のネットワークの形成に資する計画とは言い難い。各種法令等に基づく基準値を満たすことのみを目的とするのではなく、緑の保全、景観、生物多様性や希少動物の保護等の観点からも新設道路、建築物、公園及び緑地の位置について再考し、代官山緑地を中心として、玉川上水沿いへとつながる緑の連続性を十分確保した計画とすること」、「計画地は芝生や樹木が中心のゴルフ場からコンクリートへ改変され、特に9棟ものデータセンターからの熱放出は相当量が見込まれるため、過去の同様の施設を参考に計画地全体のヒートアイランド現象への影響についても予測・評価すること」等の8つの大項目に関して、36項目、10頁に及ぶ意見を述べている（甲25）。

また立川市長の意見では、被申請人らの交通計画が立川市道についての記述が「一切ない」ことや、立川市の上位計画等との整合性についても「一切触れられていない」ことに苦言を呈したうえで、「立川市立西砂小学校に近接した通学路であり、横断・通行する児童が多いこと、通勤・通学時間帯の自転車通行が多く、自転車が絡む自動車や歩行者との接触危険性が高いことなど、交通安全上の重大な懸念があることから、…主要走行ルートに想定すべきではない」として、「本計画による子どもたちの安全に重大な懸念…を抱いている」ことも指摘しながら、関連車両の走行ルートの想定等について、「周辺地域の交通安全の確保と、交通渋滞の発生抑制の観点から再考」することを求めている。また、「本計画は大規模な物流施設であり、発生集中交通量が大量であることから、交通渋滞の発生による、大気汚染や騒音・振動による地域への影響が懸念されるため、都道や都市計画道路を通行することを前提とした、動的手法の交通シミュレーションを実施し、渋滞が予測される個所について、大気汚染及び騒音・振動に関する評価・調査等を実施」すること等も求めている。

イ 昭島市長・立川市長から被申請人らに対する「要請」（甲27、甲28）

- ・2022年11月10日付 昭島市長 「要請」（甲27）
- ・2022年11月29日付 立川市長 「要請」（甲28）

昭島市長と立川市長は、本件計画がこれまで進めてきたまちづくりを大きく歪め、市民の交通安全を脅かし、騒音・振動、大気汚染や景観を損なうこと等によって市民の生活環境等を一変させてしまうものであるとの重大な懸

念から、上記の環境影響評価手続きの調査計画書に対する意見にとどまらず、文書にて被申請人らに対して、「強く要請」をした。

例えば、昭島市長の要請書（甲２７）では、「事業計画について、下記の事項の実現を強く要請」している。

- ・【まちづくりに関すること】については、「昭島市都市計画マスタープランに即した地区計画の策定について、理解・協力すること」「玉川上水沿いをはじめとした良好な景観の保全を図ること」「代官山緑地の保全をはじめ、前土地所有者と市との間で締結している協定書等の内容を遵守すること」
- ・【環境に関すること】については、「大気汚染、騒音や日照など周辺の生活環境に十分配慮すること」「緑の消失や分断を最小限に抑えること」「水と緑の連続性を確保し、また生物多様性の保全を図る等周辺環境と調和した自然環境を確保すること」「２０３０年カーボンハーフ、２０５０年カーボンニュートラルに向け、社屋はＺＥＢ（Net Zero Energy Building）とし、省エネルギーや資源循環の徹底及び再生可能エネルギーの導入・創出」等を実現すること
- ・【道路・交通に関すること】については、「発生交通量を抑制する計画とすること」、「関連車両走行ルートを選定にあたっては、現行交通量はもとより交通安全の視点も踏まえて検討すること」
- ・上記におさまらない項目として「説明会を開催し、市民が抱く不安や心配等を真摯に受け止め、事業計画の検討を行うこと。また、市民の求めに応じて、説明及び懇談の場を設ける等、丁寧な市民対応を行うこと」

また、立川市長も、被申請人らに対し、「発生集中交通量を最大限抑制する計画とすること」（２・（６））、宮沢中央通りを「本計画の関係車両の主要走行ルートからは除外すること」（２・（１））、「西砂小学校学区内への関係車両の進入抑制を図り、特に児童の登下校時間に配慮すること」（２・

（５））や、交通シミュレーションにより渋滞発生抑制のための具体的な対応や、周辺生活道路への関連車両の進入による子どもたちの放課後活動への影響、大気汚染、騒音・振動が発生するなど地域住民の生活環境の悪化の懸念があることから対策を講ずること等を求めるとともに、「計画地周辺の立川市民を含めた地域住民に対しては、計画は工事に関して十分な事前説明と情報提供を行い、意見交換の機会を逐次設け、地域住民の不安や要望には真摯に向き合い、丁寧な対応を行うこと」等を、改めて「強く要請」している。

ウ 環境影響評価書案に対する昭島市長・立川市長の「意見書」（甲２９、甲３０）

- ・ ２０２４年３月１４日付 昭島市長の「意見書」（甲２９）
- ・ ２０２４年３月１４日付 立川市長の「意見書」（甲３０）

昭島市長の意見書では、「基本的事項」としてここでも「『昭島市総合基本計画』、『昭島市都市計画マスタープラン』及び『昭島市環境基本計画』等、市が進めてきたまちづくりや地域特性について十分勘案するとともに、引き続き、市と協議し、協力」することを求めながら、「調査計画書から変更することなく『…発生集中交通量は約１１，６００台／日…』としているが、周辺環境への影響が最小限となるよう、工事用車両、関連車両の削減に最大限努力されたい」（５頁、(12)の④のア）、「計画地周辺は、現在も渋滞が発生している場所であり、工事中及び工事完了後における工事用車両、関連車両の増加に伴い、周辺の生活道路や通学路へ迂回する一般車両が増えることが懸念されるため、関係機関と十分に協議し、子どもをはじめ歩行者の安全に十分配慮した対応をされたい」（５頁、同ウ）等と求めている。

エ 被申請人らに対する立川市長の「要請」（２回目）（甲３１）

立川市長は、これまでも想定交通ルート沿いにある西砂小学校や近隣の松中小学校の児童の登下校の交通安全確保や交通渋滞発生の抑制、地域住民への丁寧な対応等を求めてきた。２０２４年３月に西砂地域の各種団体の総意として、大勢の児童生徒が通う通学路である宮沢中央通り及び殿ヶ谷街道における交通規量抑制の要望書を被申請人らに提出したことを受けて、改めて立川市長から、被申請人らに対し、「宮沢中央通りの交通量を低減するための具体的な対策を講じ、これを示すこと」、「登下校時の通行台数の制限」「周辺の生活道路への車両の進入が危惧されるところであり、これに伴う騒音や振動の発生による生活環境への影響が懸念される。このため、影響を最小限に抑制するための具体的な対策を講じ、それを示すこと」、「地域住民に対し…十分な説明と情報提供を行い、意見・要望等には、真摯に対応すること」等を要請した。

(2) 市議会・都議会における陳情

昭島市議会や立川市議会、東京都議会でも、不安や懸念を表明する等する市民の陳情を採択してきた。

- ・ 昭島市議会 ２０２３年９月１２日 採択

「ＧＬＰ昭島プロジェクトについて昭島市の上位計画と整合し法令に則ったものとなるよう真摯な協議を昭島市に求める陳情」（甲３２）

- ・立川市 2022年9月30日採択
「昭島市・巨大物流センター建設に伴う交通量増加反対に関する請願」
(甲33)
- ・東京都議会 2024年6月12日 意見付採択
「GLP昭島プロジェクトについて適切な審議・対応を求めることに関する陳情」(甲34)

(願 意)

都において、次のことを実現していただきたい。

- 2 GLP昭島プロジェクトで計画されている、1日約5,800台(うち大型車3,530台)もの交通量の増加が、交通渋滞を悪化させたり、交通事故を増加させたり、道路・橋りょう等の構造に悪影響を与えたりしないか注視し、深刻な問題が生じた場合には事業者に対応を求めるなど、必要な措置を講ずること。

－以上 警察・消防委員会－

(3) 昭島市議会における国への意見書

2024年12月17日 昭島市議会では、大型物流センターやデータセンターの立地を規制する法律の制定を求める意見書を全会一致で採択し、地方自治法99条の規定によってこれを内閣総理大臣、経済産業大臣、衆議院議長及び参議院議長に提出した(甲35)。

同意見書は、「大型車両を含んだ相当の交通量の発生を伴う大規模流通施設の立地に関しては、渋滞や交通安全等について、市民が大きな不安を抱えるものの、その周辺の地域の生活環境の保持を図るための法整備がなされていないため、昭島市においては強制力を有しない任意の協議により、大規模流通施設を設置する者に配慮を求めるに止まる現状にある」「データセンターの…運用に係り発生する多量の温室効果ガスは、2050年カーボンニュートラルの実現を困難なものとする。データセンターの脱炭素化については…一
地方自治体で解決し得るものではない。また、データセンターで発生する熱量も膨大であり、ヒートアイランド現象を引き起こす恐れもある」(下線は申請人ら代理人)等の重大な懸念を指摘したうえで、国に対して「大規模物流施設の立地に係り、その周辺の地域の生活環境の保持を図るための法整備を行うこと」「早急に、データセンターの立地に係り、脱炭素化を図るとともに、排熱を含む施設全体のエネルギー管理を義務付けるための法整備を行うこと。また、自然エネルギー由来の電力発言の推進等の施策展開を図ること」を求めている。

このような国への要請は、前述したように昭島市長や立川市長が、「意見書」や「要請」において、交通量の抑制、これまで進めてきたまちづくりを維持することについて、再三再四、被申請人らに対して求めたにもかかわら

ず、これが聴き入れられないという現実の経過を踏まえてのものにほかならない。

(4) 東京都環境影響評価手続き

東京都環境影響評価手続きでは、調査計画書（公示日２０２２年１０月１４日）に対する都民の意見（２３２件）、環境影響評価書案（公示日２０２４年１月３０日）に対する都民の意見（４３８件）、説明会参加者３６８名、公述人の意見陳述（２４名）等、住民から切実な意見が他の事例と比較しても顕著に多い数の意見が寄せられた。

これらの住民の意見は、上述した公害緒問題にとどまらず、交通渋滞、交通事故による市民の生命が失われることへの危機感、景観や日照が大きく損なわれることへの不安や不満等を切実に訴えるものであった。

しかし、これらの意見に対しても、被申請人は、計画を一部変更したのみで、想定する交通量を減らすことは一切せず、公害被害や景観・日照を損なうことへの配慮や実質的な対策はなく、説明会においても被申請人らは自らの考えを繰り返し述べるのみで、参加した市民からの質問や要望への誠実な対応を欠くものであった。住民が被る被害は全くもって緩和されず、住民の不安や不満は高まる一方である。

このことは、東京都環境評価審議会においても審議委員から度々指摘され、最終的には柳会長から「本事業を総括する形での意見」として、「地域と連携して継続して対策を検討していくことが重要」と指摘され（甲３６・審議会議事録）、都知事意見においても、「本事業については、都民から、自然環境の喪失、交通量の増加に伴う環境影響、健康影響、渋滞及び事故の増加並びに周辺住民との話し合いの不足など多くの懸念が表明されている。このことから、事業の実施に当たっては、豊かな環境を将来に渡り維持していくために、環境保全のための措置の徹底、継続的な検証と改善を重ねていくとともに、地域住民への丁寧な説明や交通管理者等の関係機関との十分な協議など、地域と連携し、対策を検討していくことが重要である」と冒頭で指摘されるに至った（甲１９・都知事意見）。

これを受けて被申請人は、２０２４年１２月、昭島市内の自治会や「昭島巨大物流センターを考える会」に対して「話し合いの場」を提案するに至った。しかしながら、例えば、１月２３日に開かれた「昭島巨大物流センターを考える会」と被申請人との「話し合いの場」においても、被申請人の担当者は、話し合いの経過に関わらず、しかるべき時点で環境影響評価書を提出し、計画を確定させ、工事に着工することを明言している。このような被申請人側の言動に加えて、自社ホームページにてＧＬＰ昭島プロジェクトを広

報するページを公開し「造成工事着工 2025年6月（予定） 建物竣工予定 2029年（予定）」²²と公表している。



（被申請人日本G L P ホームページより引用、赤色四角囲いは申請者ら代理人による）

これらの事情に照らせば、「話し合いの場」が、住民側の要望等に対して被申請人が真摯に検討することを通じて一定の合意形成等による紛争の収束に至る契機となることは残念ながら期待できない。

4 明らかな紛争状態

以上のとおり、申請人らを含む周辺住民の従大な不安や切実な要望、昭島市や立川市、両市議会、東京都議会等の陳情に示される住民の意向等に対しても、被申請人らは適切な対策を講ずることをしていないものであり、紛争状態にあると言わざるを得ない。

第8 結語

以上の紛争につき、申請人らは、本調停を申し立てた次第である。なお、今後2ヶ月程度を目処にさらに多くの住民が本調停事件に参加する予定である。

被申請人は、自らの企業理念に忠実に行動し、申請人らの求める調停にも誠実に応じることが期待されていることを十分に自覚して本調停に臨まれない。

すなわち、冒頭でのべたとおり、被申請人らを含む日本G L Pグループは、「サステナビリティをビジネス戦略の中核に」とうたい、「ESGへのコミットメントにおいてグローバルリーダーとなることを目指します」と宣言している。環境保全への取り組みやカーボンニュートラル実現に向けた取り組み、生物多様性への配慮等を熱心に行うことを宣言する「ESGポリシー」²³を掲げて（甲2）、「ESGデューデリジェンス」（甲4）により、「ESGの観点から適切でない投資については実行しない意思決定プロセスを確立しています」

²² <https://glp-akishima.net/project>

²³ <https://www.GLP.com/jp/sustainability/policy/>

「GLPグループ全体で統一したESGデューデリジェンスのチェックリストを策定し、導入済みです」と公言している。



そして、このような投資判断や実際の事業に対する高い格付け評価を受けて、ESGファイナンスによって数千億円規模の巨額の借入を実現していることを自社ホームページでも広報¹⁶している。ESGファイナンス市場における投資家もこのような日本GLPグループの宣誓に信頼を寄せて投資や融資をしている。

ところが、本書面でも明らかにしたように、「GLP昭島プロジェクト」は、桁違いに大規模な電力消費、CO₂の排出、排熱等によって周辺地域の気温上昇やさらには気候変動を加速させ、オオタカやアナグマ、ホテルに象徴される生物多様性を破壊したり、周辺住民への騒音公害による健康被害を生じさせ、振動や大気汚染による健康被害を生じさせるおそれがあることは上述した通り否定し難く、土壌汚染・水質汚濁に対する住民の不安も払拭されていない。

被申請人が申請人らの求める調停条項に応じずこのまま計画を強行することは上記ESGポリシーに逆行するものであり、これまで培ってきた金融市場における被申請人らへの信用や評価、格付けに悖るものであり、社会的に許されるものではないというべきである。

したがって、まずもって、被申請人らは、「GLP昭島プロジェクト」について、「パイプラインレビュー」（STEP 1）、「ESGスクリーニング」（STEP 2）、及び「社内DD／社外専門家DD」（STEP 3）の各プロセスにおいてどのような事情をどのように評価して「ESGの観点から適切」だと判断したのかにつき明確に説明するとともに、本件に関する「ESGデューデリジェンスのチェックリスト」を第1回調停期日前に、直ちに開示するべきである。

あわせて、申請人らが求める追加調査を実施し、調査結果から得られたデータ等の情報公開、さらには本計画の撤退をも視野に含む計画の見直しや公害を確実に防止する具体的対策等について住民との協議に真摯に応ずることこそ、被申請人らの企業理念に適った行動にほかならない。このような誠実な対応によって、被申請人らの社会的評価や企業イメージを維持、発展させることを申請人らも期待するものである。

以上