

GLP 昭島プロジェクトの環境影響評価書案に対する意見書

2024年 3月14日

〒163-8001

新宿区西新宿二丁目8番1号

東京都庁第二本庁舎 19階

東京都環境局総務部環境政策課 御中

昭島巨大物流センターを考える会

共同代表 大竹 雄二

住所 昭島市美堀町1-10-3

共同代表 長谷川 博之

住所 昭島市朝日町4-16-1

I 対象事業の名称

GLP 昭島プロジェクト

II 環境保全の見地からの意見

第1 はじめに

第2 本事業計画の重大な問題

第3 各論

第4 私たちの評価書案

III 添付書類

- ① GLP 社との電話でのやりとりの詳細
- ② 昭島市の都市計画のマスタープラン
- ③ 西砂小学校PTAによる請願
- ④ 昭島市議会で採択された陳情
- ⑤ 西武立川駅南口地区地区計画
- ⑥ GLP 昭島プロジェクトの環境影響評価書案における根本的な不備の指摘
- ⑦ 樹林地面積

Ⅱ 環境保全の見地からの意見

第1 はじめに

1 意見書提出にあたって

2022年2月に計4回行われた日本 GLP 株式会社(以下、「GLP 社」という)による『GLP 昭島プロジェクト計画概要』説明会において、参加者の多くから質問・意見・要望があり、GLP 社によると、この時点で提示した計画は、今後変更されるものだとのことであった。しかし、2022年10月に出された環境影響評価調査計画書には、まったくそれらの意見、要望が反映されていなかった。法人としての社会的責任を果たす姿勢が見られないと多くの市民が感じ、232通もの意見書が出された。また、昭島市長と立川市長からも、計画の見直しとより詳細な調査を求める意見書が提出された。

2023年8月・11月に『GLP 昭島プロジェクト計画概要』の説明会が相次いで持たれた。その中で、従来の計画の一定の変更が示された。建物の向きを変え、分散していた建物を統合し、広場(中央公園)を創出した。建物の敷地面積は事業地全体の92.3%から89.3%へと減少はしたが、依然として約9割を占め、昭島市の都市計画マスタープラン(以下、「マスタープラン」という)において「生物多様性に配慮した自然環境の保全」の対象地区として明記された「水と緑を守り育てるゾーン」とは全く相いれない計画のままであった。加えて、発生交通量は1日5800台と以前のものであり、昭島市が調査計画書に対して提出した意見書「交通量の大幅な増加は交通渋滞や交通安全環境悪化に大きな影響を及ぼす」「交通量を抑制する計画とすること」に一切答えていないものであった。すなわち従来想定していた事業計画内容をほとんど変えない、小手先の修正と言える内容であった。マスタープランに反し、環境破壊と生活破壊をもたらす懸念は一向に払拭されることはなく、住民説明会では、疑問や計画の見直しを求める意見が噴出した。

本年1月30日より、GLP 昭島プロジェクト(以下、「本事業計画」という)に係る環境影響評価書案(以下、「本評価書案」という)の縦覧が開始され、本年2月に住民説明会が持たれた。住民からは、大変わかりにくく、一番知りたい情報がない説明資料であることが指摘され、調査内容の不備や欠落・誤りが多く、果たして環境影響評価書案たりえるのかという意見まで出された。また、ある調査において専門家の知見による評価結果を求めた住民に対して、「現状では専門家の知見を仰いでいないが、審議会の先生方にご審議いただく」と責任放棄とも思える不誠実な対応も見られた。説明会に参加した住民からは、作成し直した環境影響評価書案で再度住民説明会を開催すべきだという意見が多く聞かれる。

東京都環境影響評価条例では、第1条において「(前略)事業の実施に際し、公害の防止、自然環境及び歴史的環境の保全、景観の保持等(以下「環境の保全」という。)について適正な配

慮がなされることを期し、もつて都民の健康で快適な生活の確保に資することを目的とする。」と定められている。

本事業計画の環境影響評価においても、究極の目的は、「都民の健康で快適な生活の確保に資する」ことであることを、まず確認しておきたい。

「環境」には「地球環境」「自然環境」「生活環境」の3つがあるとされる。本事業によって、まずは周辺地域の「生活環境」について、交通の利便性・安全性、大気汚染や振動、景観、風通しや日照などの悪化、地下水の利用への悪影響や、雨水・下水処理の不全による水害の発生などが強く懸念される。また「自然環境」については、商業地区や住宅街のすぐそばにある非常に特徴的な自然環境である代官山緑地と玉川上流域の緑地帯への重大な悪影響が強く懸念される。さらに「地球環境」については、地球温暖化・気候危機に歯止めがかからず、国際的にも対策が喫緊の課題とされる中で、大規模開発事業を行うこと、しかも物流倉庫を大規模に集約しまた大量の電力を消費し膨大な熱を放出するとされるデータセンターを多数建設するという事業内容に対し、巡り巡って「都民の健康で快適な生活」を害することになるとの懸念を表明したい。

経済合理性の面からも、事業者は雇用の増加・市税の増加といったメリットを主張するかもしれないが、本事業の影響により、道路や橋などの改修・補修・維持管理や交通安全対策、住民の健康対策など、行政への負担(つまりは都民・市民の負担)が増大することは明らかである。

これらの点から、昭島巨大物流センターを考える会(以下「当会」という)としては、撤退を含めた事業計画の大幅な見直しを求めている。

小池百合子東京都知事には、「都市づくりのランドデザイナー東京の未来を創ろうー」第4章02(4)に「周辺の良好な市街地環境に影響を与える施設については、地域住民の意向も踏まえながら、適切に立地を規制していきます。」とある通りの姿勢で、この環境影響評価に臨んでいただきたい。

また、環境影響評価審議会での審議にあたっては、自然の森と住宅街と商業地区とが一体となって地域の「個性」を形作っている現地の環境を、ぜひとも時間をかけて視察していただき、活発かつ慎重な審議と、前例にとらわれないあるべき答申をしていただけるよう、切に願うものである。

2 環境アセスメントの限界性や欠陥について

そもそも、環境アセスメントとは何か。環境省に言わせると、「事業者と市民のコミュニケーションツール」だという(2022年9月2日環境アセスメント学会での環境省職員OBの発言)。開発を規制するためのものではなく、開発計画をよりよい計画にしていくものだともいう。開発計画が無謀なものではなく、その地域にとって将来展望が開けるものであればいいが、今回の計画のように、地域の都市計画や環境基本計画とは相容れない、無謀極まりない計画の場合、アセスメント制度の限界・不備を感じざるを得ない。この2年間あまり、アセスメントの機能が十分発揮されないことに、私たちはたえずはがゆい思いを抱いてきた。

以下の諸点で、現時点でのアセスメント制度の機能が、あまりに開発側に有利に働いていることを専門家のみなさんにもぜひ再度認識していただき、この審議会でも、十分前提としていただきたい。

(1) 評価項目の限界性

評価項目は、開発地域内に限定されており、開発に伴って生じる開発地域外にまで及ぶ問題について十分にアセスメントができないことは、あまりに理不尽である。たとえば、本事業計画による交通量の増大に起因する問題は、多摩川にかかる橋の南側や国道16号と五日市街道の交差点、インターチェンジ付近など、本評価書案で予測されているよりはるかに広い範囲の環境に非常に大きな影響を及ぼすことは明らかであるにも関わらず、環境アセスメントの過程で一切審議されないことは、アセスメントの存在意義自体に関わる重大な欠陥ではないだろうか。

(2) 事業者がアセスメントの趣旨を真摯に実現しようとするのであれば、アセスメントは有効に機能するかもしれないが、本計画の事業者の姿勢には疑問を感じざるを得ない。「法規制の範囲内であればよい」「技術指針に則っていさえすればよい」といった基本姿勢で、「事業者の「権利」を主張するための調査であり予測・評価になっているのではないか。環境への影響を軽減する対策として示される内容には「可能な範囲で」「検討する」といった文言が並び、具体的に影響が軽減されるかどうかの科学的根拠が希薄である。例えば、交通量の増加に対する環境影響の軽減策として、交通量の「分散」を挙げているが、実際にテナント企業が想定通りのルートを走行して交通量が分散されるかは「お願いベース」でしかない。計画地周辺の交通の実情を知らないものが、わずか2日の調査結果と既存のデータを基に理想的な配分を計算しただけの、まさに「机上の空論」ではないか。事業者の姿勢が不十分であると、アセスメントが事業計画を実現するための「方便」になってしまいかねないことは、現在のアセスメントの大きな欠陥であると指摘したい。

(3) コミュニケーションの不十分さ

今回の開発計画の最初の説明会以来、私たちは常に、事業者とのコミュニケーションに不満を感じてきた。質問をしても一向に回答がなく、何か月かたって忘れたところに回答が届くということが続き、さらにはとうとう回答がないということもあった。今年に入ってから、「回答の義務があるものには回答するが、回答の義務のない質問には答えない」との開き直りともとれる不遜な発言に唖然とした(添付資料①)。GLP社は、市内の自治会や小中学校のPTAには一定の説明会を行い、地元自治体にはお祭りの際の金銭的な寄付まで行っている。自分達に都合の良い相手を選んで説明し、それ以外の住民には不誠実な対応をし、時には無視さえする、このような恣意的な運動が住民とのコミュニケーションなのだろうか。このような明らかなコミュニケーションの不全を、アセスメントの審議において検証すべきではないか。

(4) 調査計画書から評価書案までの調査期間中のコミュニケーション

2022年12月に、調査計画書の審議会の答申に基づいて都知事からの意見書が出され、同時にたくさんの都民意見書（234通）によって、調査計画に関する改善要求が多々出ていたにも関わらず、その結果としてGLPが調査計画をどのように書き改めているのか、都知事や環境アセスメント関連部局に質問状を提出してきたが、一切返答がなく、電話での問い合わせに対しては「評価書案が出るまでわからない」との回答だった。調査計画書がどのように書き改められたか、その後の調査計画がどのように行われているのか、どのように進捗しているのか、私達は評価書案が縦覧されるまでまったく垣間見ることさえできなかった。調査の過程をまったくチェックできず、知ることさえできない、これでコミュニケーションツールといえるのであろうか。もし、調査計画に不備があり、それが是正されないまま調査が淡々と進められ、後からその調査に不十分な点が見つかった場合、アセスメントのやり直しが必要になるのではないか。こうした点も、条例・制度上の不備ではないか。

(5) 前倒し調査の問題

そもそも、まだ市民に対する説明会（2022年2月）が行われる前から、誰も開発計画を知り得ない状況で、事業者による前倒し調査が進められてきた。専門家や行政、市民の意見をまったく聞く機会もないままに、いわば独善的に調査を開始することを、認めてよいのだろうか。甚だ疑問である。

(6) 縦覧期間の短さと審議の公開の不十分さ

調査計画書の縦覧期間14日間、環境影響評価書案は30日間という、全国でも最も短い縦覧期間は、異常と感ずるほどである。なぜ都道府県によって違いがあるのか。東京都の縦覧期間はなぜ一番短いのか。また、オンラインによる審議会では、音声非常に聞き取りづらいという問題があった。傍聴者のみならず、オンラインで参加していた審議委員のみなさんもきちんと聞き取ることができなかったのではないか。対面で行われている会議室のマイクのセッティングについては、次回からの改善を強く要請する。さらに、議事録の公開が1～2か月後になるという慣例も改めていただきたい。ただでさえ縦覧期間が短いのに、傍聴しても音声聞き取れず、そのうえ議事録(速記録)の公開が1か月後では、市民には二重三重に不利である。

以上6点について指摘したが、アセスメント制度にはこのような限界・不備があることを踏まえ、それを補うべく慎重かつ十分な審議をお願いしたい。ゆくゆくは制度自体の抜本的な改正を求めたい。

3 昭島市や東京都の上位計画、条例との整合性の問題

(1) 昭島市の都市計画マスタープランや総合基本計画との整合性

第2の2で詳しく述べる通り、本事業計画は、「水と緑を守り育てるゾーン」「緑の拠点」といったマスタープランにおける位置づけとは明らかに乖離している。ゴルフ場の広大な緑地

の消失はもちろん、幅16mの新設道路できたら、代官山と玉川上水との緑の連続性・緑のネットワークが分断されることは明白である。

(2) 昭島市の環境基本計画との整合性

昭島市は環境基本計画において、生物多様性の保全や緑地率の目標を、高らかに謳い文句にしているにも関わらず、大幅な緑地の減少につながる今回の開発行為に、何ら対応や対策を立てていない。残念ながら、単なる努力目標くらいにしか考えていないようである。こうした市の環境行政には失望を乗り越えて怒りを禁じえない。

ゴルフ場の樹木の本数や面積、市の緑地率への影響などを、以下にデータで示す。GLP社は、当会からの再三の要請に応じず、樹木本数を明かしてこなかったが、今回、評価書案で初めて出された樹木本数は、私達が航空写真から推定していた数を大幅に上回る数であった。その数は、ゴルフ場だけに限定しても、4870本に上り、神宮外苑を上回る。

① 樹木本数や樹冠面積（夏・冬2枚の航空写真とGISによる測定結果）

	落葉樹	常緑樹	合計
ゴルフ場	1000	1908	2908
%	34.4	65.6	
代官山	246	140	386
%	63.7	36.3	
昭和館周辺	76	113	189
%	40.2	59.8	
合計	1322	2161	3483

→ 4870本だった！

	全面積（㎡）	樹林（冠）面積（㎡）	芝地面積（㎡）				
			ラフ	フェアウェイ	グリーン	ティー	芝地計
ゴルフ場	481433	160060	225000	125000	19000	10000	379000
樹冠%		33.2					
代官山	44455	44455					
総計	525888	204515					
樹冠%		38.9					

* 上記ゴルフ場面積には、ゴルフ練習場や事務所・レストラン・駐車場等は含めず。
* 代官山は、内部には、遊歩道や彫刻もあるが、全域が樹林地で、開発対象から外されている。

* 芝地面積は、「全国ゴルフ場年鑑」より抜粋、樹林面積は、GISでの計測による。

②緑地率の減少

緑の減少予測							
【昭島市環境基本計画における数値】			2010年	2018年	2031年 目標値	G L P 建設後	
						ゴルフ場（48.1ha）が消えた場合	
市の緑地 指標	みどり率	民間緑地と水面も含む	43.2% (749ha)	40.5% (703ha)	41.1%	33.7%(6.8%減少)	みどりの総面積 655ha
	緑地率	主に公共緑地	26.5% (459.4ha)	25.6% (444.5ha)	25.6%	25.6%(減少なし)	緑地の総面積 444.5ha
【GISを活用して試算した数値】							
実質的な 緑地指標	緑被率	水面を除いた民間・公共 緑地の総計	33.1% (574ha)	30.33% (526ha)		21.2%(9.1%減少)	実質緑地の総面積 478ha (48.1haの消失)
*市の総面積を1734haに統一							



上記3種類の数字は、GISで、測定したもの

(3) 都の景観条例の限界性

玉川上水の景観形成基準は、単なる飾りに過ぎないのであろうか。東京都の担当部署（都市整備部都市計画課）に、2度ほど質問や要請を行ってきたが、「事業者には、強い指導はできない。せいぜいお願いする程度だ」という回答にただただ驚くばかりであった。いったい景観条例は何のためにあるのか。景観の外観、とりわけ色調だけ、厳しい基準など設けても、抜本的な景観が失われてしまっは何にもならない。

これまで、都の景観審議会の開催要請（2023年9月）を行ってきた。悪質な場合は開催されたこともあるとのことだが、本事業計画は、景観形成基準を十分承知した上での、確信犯的な開発行為ではないだろうか。景観審議会の開催と適切な規制を求めたい。

(4) 都の自然保護条例の限界性

これまで都は、ゴルフ場は管理地であるから（自然地ではないため）、自然保護審議会（開発に規制がかけられる）は開催されない、の一点張りだった。しかし、自然地の定義には曖昧な面もある。以下の3つの点で、都の自然保護審議会の開催要請（2023年12月、2024年1月）や質問を行ってきた。

①開発地であるゴルフ場内や昭和館周辺の樹木数・樹林面積の価値（上記イのデータ参照）

②「開発地からは除外されている代官山の生態系を保全するための周辺環境の保全」（ゴルフ場が中心、代官山の北側と西側）

③事業計画地であるゴルフ場内の「自然地」の検証

少なくとも3カ所、5439㎡、4961㎡、3913㎡、計14313㎡（約1.4ha）の「自然地」が存在すると推計する(添付資料⑦)。ゴルフ場内に自然地が10000㎡以上あることが認められれば、自然保護審議会の開催や、都知事による開発許可が不可欠になる。これまで、都議会議員を通して、間接的に、口頭で伝えられてきた回答は、「ゴルフ場は、管理地である」という、従来の固定観念的な回答だけであった。（現在、都議会に陳情中）

以上4点について述べたが、本事業計画のこのような問題点を踏まえ、慎重な審議をお願いしたい。

4 本意見書の構成

本意見書では、まず「第2」において、本事業計画に対する環境影響評価(以下、「本手続き」という)の前提として、本事業計画の看過できない重大な問題を指摘する。すなわち、環境影響評価の前提となる事業計画がそのまま実現することは不可能であり、大幅な修正が不可避であることから、本手続きを実施する前提として、昭島特定目的会社(以下「事業者」という)において本事業計画を大幅に変更する必要があることを説明する。

合わせて、本評価書案は、調査事項や調査方法、予測・評価の方法自体についても、東京都環境影響評価技術指針の求める調査からは程遠く、不十分極まりないものであることを示し、評価書案の作成のやり直しが必要であることを具体的に指摘する。

ここでは1～6の各項の末尾に、【質問・意見】として見解書にて回答を求める内容をや意見を簡潔に示してある。

第3で、各項目ごとに、見解書での回答を求める質問と意見とを記載する。その間に、独自の調査や資料に基づく提言も盛り込んだ。

第2と第3の【意見・質問】及び「独自調査に基づく提言」については、事業者において真摯に受け止め、各項それぞれについて具体的に誠実に検討・対応し、その結果を各項それぞれについて個別に、「見解書」において必ず報告・回答していただきたい。またその際には、本意見書で述べられている根拠や背景、思いなども十分に理解したうえで検討・対応されるよう、強く要望したい。

事業者は、本評価書案に関する説明会において、質問に対する回答をその場でせずに「評価書」で回答する旨述べるのが複数回あったが、都民の意見書に対する回答は見解書で記載されなければならないことはいうまでもない(東京都環境影響評価条例第55条)。「評価書」で回答するなどという対応は、事業者と住民のコミュニケーションであるアセスメント手続きの趣旨を没却するものであり、アセスメント条例違反というべきであり、断じて許されるものではない。

最後に第4で、昭島市のまちづくりにふさわしい環境保全案・本事業計画に対する代替案を、「私達の環境影響評価書案」という形で示す。

第2 本事業計画の重大な問題

本事業計画の環境影響評価調査計画書に対する当会からの意見書の冒頭で指摘した内容と重複するが、本事業計画の重大な問題点を、再度指摘したい。

1 実現可能な事業計画による環境影響評価手続きを求める

本事業計画は、昭島市が策定した都市計画マスタープランの実現と両立するものではなく、これを明らかに阻害するとともに、交通渋滞による交通マヒ、通学路における交通事故発生の危険性の顕著な増大、大気汚染や騒音振動による健康被害の発生など、市民生活に極めて重大な悪影響を及ぼす問題がある。また、高度規制等の既存の規制に明らかに反する違法建築計画の可能性も高い。のみならず、その実施によって貴重な動植物の保全ができなくなることや、地下水に重大な悪影響を与えることも懸念される。従って、本事業計画は、そもそも実現可能性が極めて低いと言わざるを得ない。

事業者は、本事業計画に対して、少なくとも、以下で指摘する重大な問題点を明確に解消する修正を加える必要がある。そのうえで改めて調査計画案を提示し、それに対して環境影響評価手続きを実施するべきだ。事業者からそのような修正がなされない限り、本手続きは中止するべきである。

【意見・質問1】—GLP 社主催の説明会及び調査計画書に対して寄せられた住民意見への対応・質問への回答を求める

- (1) 事業者は、2022年2月、2023年8月と11月に実施した説明会において、参加者の多くから寄せられた質問・意見・要望について、どのように検討されたのか。一つ一つの質問・意見・要望に関する事業者の検討状況について、どのように検討し、事業計画及び評価書案に反映させたのか、見解書にて個別具体的な説明を求める。
- (2) 事業者は、今後、住民の意見を真摯に聞き、住民の意向を踏まえた本事業計画の修正を行う意向があるか、見解書で明らかにするよう求める。

2 昭島市が策定した都市計画マスタープランと両立しない

(1)昭島市のまちづくり方針と環境の特徴

昭島市は、総合基本計画や環境基本計画といった市の環境施策の根幹を成す計画の中で、これまで一貫して「水と緑の潤いあるまちづくり」を目標の中心に掲げ、施策の柱や方針にしてきた。

とりわけ水に関しては、水道水源の100%地下水活用や、市内各所の湧水地の保全を重点施策にしてきた。市内を流れる用水路も、多摩川起源、湧水起源、玉川上水起源と多様である。また、多摩川の原水が玉川上水や八王子市へ送られたり、玉川上水の清流復活事業に下水の高度処理水が送られたりと、昭島の豊かな水資源は周辺地域にも良好な水循環を提供してきた。昭島市はそれほど水量・水質に恵まれており、かつその健全な水環境を保ち続けてきたのである。

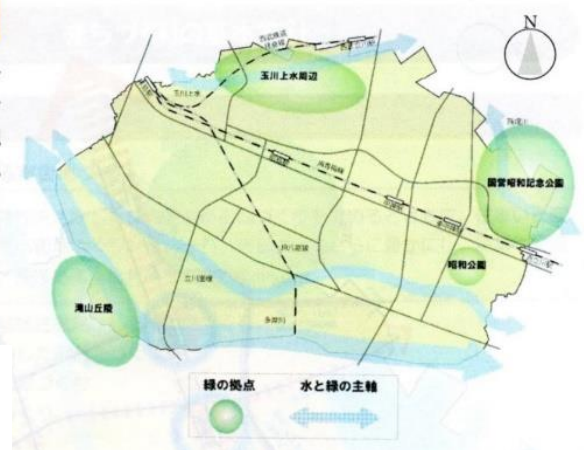
緑地にしても、昭島市は、多摩川流域や滝山丘陵、昭和記念公園の西半分とその周辺、さらには玉川上水流域のグリーンベルトを抱えている。これらの豊富な緑地の存在は、人々の生活に潤いを与え、生物の多様性も保障し、市内の自然環境の基盤を成している。

(2)都市計画マスタープランと相容れない事業計画地

そうした水や緑の豊かな背景をもつ昭島市において、本事業の対象となっている代官山や昭和の森ゴルフコースのある一帯は、昭島市の都市計画のマスタープラン(以下「マスタープラン」という)においても、「水と緑を守り育てるゾーン」に位置づけられている(添付資料②・マスタープランP52記載のまちづくりの方針図参照)。その面積は、約640,000㎡(開発地域のみでは約590,000㎡)にも及び、上記の多摩川流域・滝山丘陵、昭和記念公園に次いで、市内では3番目に大きな緑地面積を保っている地域である(上図参照。マスタープランP27より)。

水と緑の骨格

水と緑の骨格とは、本市の優れた自然環境を象徴するもので、環境保全や景観形成とともに、防災等の観点からも今後のまちづくりにおいて重要であり、次の拠点と軸から構成し、一体的な整備や保全を図っていきます。



本事業計画地の北側に沿って隣接する玉川上水は、景観法における景観基本軸や、国の史跡に指定され、東京都の歴史環境保全地域にも指定されている。都民の水道水源となる清流には水鳥が憩い、夏には蛍が飛び交う。その両岸は、流域ごとに異なる特徴を持った樹林や草地があり、保護管理が徹底されてきた。本事業計画が、幅16mの東西新設道路で緑地を分断する形のまま実施された場合、このグリーンベルトへの悪影響は計り知れず、マスタープランの実現と両立できるものではない。

(3)事業計画と相容れない、特徴的な周辺環境

事業者はこれまで日本各地で物流センターを建設してきた。首都圏では、相模原市と流山市において、本事業計画と同じ「アルファリンク」というブランドで大規模物流センターが稼働

している。しかし、相模原市の開発地域は国道129号線、流山市の場合は常磐自動車道流山ICという物流の大動脈に、まさに直結する立地であり、昭島市のような、住宅密集地や大規模商業施設には隣接していない。

これに対し、本事業計画地には直接つながる大型道路は皆無である。直結するのは生活道路として使われている片側一車線の道路ばかりであり、そのほとんどが市道である。また、本事業計画地の南側にあたる昭島駅北側は、自然と調和する形で開発されてきた大型商業施設が複数あり、昭島市の中でも最も賑わいを見せている地域である。週末には他市からもたくさんの買い物客が訪れ、現状でも交通渋滞が発生している。さらに、事業計画地のすぐ北側には、玉川上水をはさんで閑静な低層住宅地が広がっており、すぐ南側には広い敷地を生かした緑豊かな市内最大の住宅団地がある。本事業計画地に広がる豊かな自然は、まさに住民にとっての大きな魅力・セールスポイントなのである。

このように、本事業計画地は、既存の「アルファリンク」ブランドの物流センターとはその周辺環境が全くもって異なっており、関東最大と謳われる巨大物流センターの立地として合理性を欠いており、明らかに不適切である。

(4) 以上のように、本事業計画は昭島市の都市計画マスタープランや地域住民の健康で快適な生活と両立するものではない以上、現状では実現可能性がないというべきである。

【意見・質問2】ーマスタープラン実現を求める市民の意見

- ① 本事業の対象となっている代官山や昭和の森ゴルフコースのある一帯は、昭島市の都市計画マスタープランにおいても、「水と緑を守り育てるゾーン」に位置づけられている。その面積は、約640,000㎡（開発地域のみでは約590,000㎡）にも及び、玉川上水は、景観法における景観基本軸や、国の史跡に指定され、東京都の歴史環境保全地域にも指定されている。本事業計画が、幅16mの東西新設道路で緑地を分断する形のまま実施された場合、このグリーンベルトへの悪影響は計り知れず、マスタープランの実現と両立できるものではないため、事業計画の撤回を求める。
- ② 事業者が事業計画をあくまで実施しようとする場合、マスタープランの実現を阻害することのないよう、事業計画の大幅な変更を求める。
- ③ 本事業計画とマスタープランの実現を両立させるために、事業者としていかなる方策を講ずるのか、その検討の内容と、本事業における具体的な方策について、見解書での具体的な説明を求める。
- ④ 昭島市は、水道水源の100%が地下水である。本事業計画策定に当たって、この点についていかなる配慮をしたのか、見解書での具体的な説明を求める。

3 交通にまつわる重大な支障を生じさせる点でも実現不可能

周辺道路への「交通問題」の環境影響のうち、渋滞問題は、東京都環境影響評価条例が定める14の環境影響評価項目（条例第9条、同条例施行規則第6条）に直接的に含まれているわけではないことは十分に承知しているが、ここではあえて、本事業計画による交通渋滞問題の影響・被害・損害はあまりに大きく、本事業計画の実現性自体を揺るがすものであることを指摘したい。

【意見・質問3】—交通にまつわる重大な問題

- ① 本事業計画地へのアクセス道路は、ほとんどが片側一車線の市道である。北を西武拝島線、南をJR青梅線が東西に走り、アンダーパスは市内に2箇所しかないため、アンダーパスも踏切も平日は通勤通学で、休日は買い物のマイカーなどで朝夕を中心に激しい渋滞が発生している(添付資料)。計画地中央部には3つの福祉施設があり、周辺には8つの小中学校がある。本事業計画実施によって交通渋滞がいっそう悪化して交通機能の麻痺を招き、子どもや高齢者の交通事故被害の危険性も格段に高まる。これらの点からも、事業者に対し、本事業計画を撤回することを求める。
- ② 交通渋滞の緩和について、「新設道路の整備」だけでは明らかに不十分であるから、物流倉庫の規模の大幅縮小により交通量の増加を抑制することを求める。
- ③ 立川市議会で採択された請願(添付資料③)や、昭島市で採択された陳情(添付資料④)、計画地と入出庫ルート周辺の小学校PTA、保護者が抱く懸念に対して、事業者はどのように対応するのか。見解書にて具体的な説明を求める。
- ④ 本事業計画の入出庫ルートについて、小中学校の登下校ルートと重ならないよう変更を求める。また、本事業計画の関連車両が小中学校の登下校ルートを走行することのないよう、テナントとなる運送業者へ徹底することを求める。

4 高さ規制に違反する点でも実現不可能

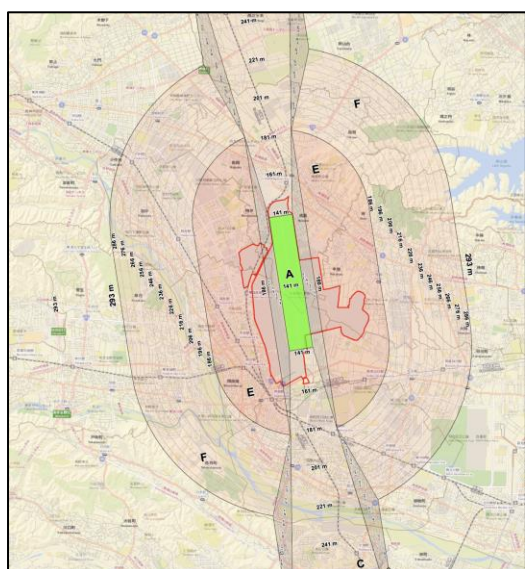
本事業における建築計画（以下「本建築計画」という）は、当該地域にかかる高度規制に反していないことの検証と説明を求める。

(1) 「第二種高度地区」に対する高度制限

本建築計画地は、「第二種高度地区」に指定されている。したがって、建築物の各部分の高さは、当該部分から前面道路の反対側の境界線又は隣地境界線までの真北方向の水平距離が8メートル以内の範囲にあっては、当該水平距離の1.25倍に5メートルを加えたもの以下とし、当該真北方向の水平距離が8メートルを超える範囲にあっては、当該水平距離から8メートルを減じたものの0.6倍に15メートルを加えたもの以下としなければならない。本建築計画の北側には1棟の物流施設および5棟のデータセンターが面しており、これらの建築物が上記高さ制限に違反していないことの説明を求める。

(2) 横田基地周辺の高さ規制に関して

横田基地周辺には、日本の航空法が適用されず、米軍独自の高さ規制がかけられている。



昭島市HPで説明されている以下の計算式に照らすと、本事業計画地は高さ45mに制限されていると考えられる。
 $186\text{m} - 141\text{m} = 45\text{m}$

横田基地
下記リンク先の地図に表示されている制限表面（OOm）から横田飛行場の基準標高（141m）を引き算します。 $OO\text{m} - 141\text{m} = \Delta\text{m}$ 計算した Δm がこの地点における建物等の高さの制限となります。
横田基地ホームページ 飛行場基準マップ （外部サイトにリンクします） 横田防衛事務所 電話番号：042-551-0319

（昭島市HPより）

現在までの昭島市内の地区計画で定められている高さ制限は45mが最も高いと承知している。

オスプレイも飛行する区域で、米軍の高さ規制を10mも超過する建物を建築するにもかかわらず、安全性が確保されると判断した科学的な知見に基づく合理的な根拠を見解書で説明されたい。

(3) 玉川上水景観形成基準 玉川上水から左右両岸100mの建物の高さ制限に関して

玉川上水の中心から両側それぞれ100mの地域は、東京都景観条例の玉川上水景観基本軸の対象範囲となる。

なお、2022年3月3日の昭島市議会本会議における青山ひでお市議会議員の質問に対し、同市後藤都市計画部長は次のように答弁しており、昭島市としても、玉川上水景観基本軸と整合する建築計画を要請している。

- ・「計画地が玉川上水に面する延長ですが、約 1.5 キロメートルとなります。」
- ・「建築物の高さを制限し、景観を保つことについてであります。玉川上水は、東京都景観計画において景観基本軸とされており、その中心から両側それぞれ 100 メートル以内を対象区域とし、建築物の配置や高さ、規模及び形態、意匠等についての景観形成基準が設けられています。この景観形成基準に照らし、良好な景観の維持を求めてまいります。」

この点、玉川上水景観形成基準では、高さについて、「玉川上水や緑道の樹木と隣接する敷地では、玉川上水や緑道に面する建築物の高さが、玉川上水や緑道の樹木の最高高さを超えないよう工夫する。」ことが定められている。また、形態・意匠についても、「玉川上水の樹林への日照や通風など、自然環境に配慮した形態とする。」「外壁は玉川上水や緑道に面する壁面を分節化するなど、長大な壁面を避け、圧迫感の軽減を図る。」ことが定められている。

高さ・規模	<ul style="list-style-type: none"> □ 高さは、周辺建物群のスカイラインとの調和を図り、著しく突出した高さの建築物は避ける。特に、玉川上水や緑道の樹木と隣接する敷地では、玉川上水や緑道に面する建築物の高さが、玉川上水や緑道の樹木の最高高さを超えないよう工夫する。 □ 玉川上水沿いの散策路や周辺の主要な眺望点（道路・河川・公園など）からの見え方に配慮した規模とする。
形態・意匠・色彩	<ul style="list-style-type: none"> □ 形態・意匠は、建築物自体のバランスだけでなく、玉川上水の自然環境や周辺建物との調和を図る。 □ 玉川上水の樹林への日照や通風など、自然環境に配慮した形態とする。 □ 外壁は玉川上水や緑道に面する壁面を分節化するなど、長大な壁面を避け、圧迫感の軽減を図る。 □ 色彩は、別表 2 の色彩基準に適合するとともに、周辺景観との調和を図る □ 屋根・屋上等に設備等がある場合は、建築物と一体的に計画するなど周囲からの見え方に配慮する。 □ 建築物に付帯する構造物や設備等は、建築物本体との調和を図る。

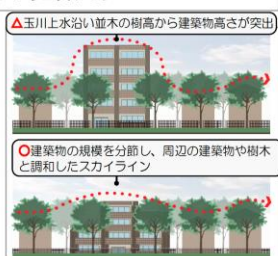
3 高さ・規模 (中規模)

高さ・規模 01 周辺の建物群によるスカイラインとの調和を図り、著しく突出した高さを避け、玉川上水や緑道の樹木の最高高さを超えないよう工夫する。

Point 樹木の最高高さを超えないよう工夫

景観配慮のポイント

玉川上水の並木の樹高から、建築物の高さが著しく突出すると、玉川上水の自然景観に及ぼす影響が大きくなるため、できるだけ並木の樹高を超えないように建築物の高さ・規模を工夫しましょう。

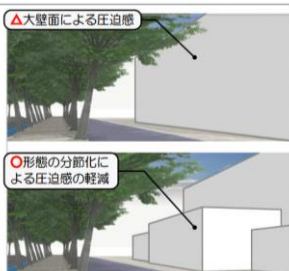


外観 (形態・意匠) 04 周辺の主な視点からの見え方に配慮し、建築物の壁面の分節化などにより、長大な壁面を避け、圧迫感の軽減を図る。

Point 圧迫感の軽減

景観配慮のポイント

玉川上水に架かる橋やベンチ等が設置された休憩スペース等は、人が立ち止まり主要な視点の場となるため、周辺の建築物はできるだけ大壁面とならないように壁面の分節を図り圧迫感の軽減を図りましょう。

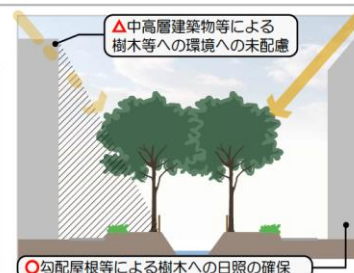


外観 (形態・意匠) 03 玉川上水の樹林への日照や通風など自然環境に配慮した形態とする。

Point 自然環境に配慮した形態

景観配慮のポイント

玉川上水の生物や緑道の樹木の育成に配慮するため、樹木や生物に必要な日照や通風等自然環境に配慮した形態としましょう。



(「立川市景観形成ガイドライン」より抜粋)

ところが、本建築計画では、玉川上水に面した敷地に1棟の物流施設および5棟のデータセンターが面しており、玉川上水の中心から100m以内にこれらの建築物のほとんどがかかっていることから、上記玉川上水景観形成基準に反している疑いがある。

したがって、見解書では、この点においても、事業者は、本環境影響評価手続きの前提となる本建築計画が玉川上水景観形成基準の規制に反しないものであることを明確に説明することを求める。

(4) 計画地に隣接する地区の、既存の地区計画の高度規制との整合性

昭島市は現在、事業計画地を中心とする地域を対象に、新たに「玉川上水南側地区地区計画」を策定中である。現在昭島市が発表している「地区計画のルール案」は、非常に緩い高度規制となっているが、当会としては、少なくとも計画地に隣接する地区の既存の地区計画と同程度の高度規制を求めている。すなわち、玉川上水をはさんで計画地の北側にあたる地区の「西武立川駅南口地区地区計画」(添付資料⑤)では、「住宅地区」については12m、「玉川上水北側地区」については15mの高度の最高限度が設定され、「駅前商業地区A」及び「駅前商業地区B」においてさえ最高限度は30mが上限とされている。

昭島市は、本事業計画地に地区計画を策定する際には、「都市計画マスタープランとの整合性を図る必要があると認識している。」と明言している(2022年9月5日、昭島市議会本会議・林まいこ市議会議員に対する後藤都市計画部長の答弁¹)。今後、玉川上水南側地区地区計画において適切に高度規制を行うよう、当会として昭島市に求めていくが、事業者に対しては、率先して周辺地区計画の高度規制に準じた建築計画へと修正するよう求めたい。

【意見・質問4】 一高度規制に関する意見

- ①「第二種高度地区」に関する高度規制の遵守を求めるとともに、現在の事業計画がこれに反しているのではないかと疑義に対して、見解書にて具体的な説明を求める。
- ②横田基地周辺の高度規制(45m)に違反した事業計画を作成した理由と、これを10mも超過した高さの物流倉庫を建設しても市民の安全性が確保されることについての科学的知見に基づく合理的な理由について、見解書での説明を求める。また、この高度規制に違反しないよう、本事業計画の修正を求める。
- ③玉川上水景観形成基準に違反しないよう、本事業計画の修正を求める。現在の計画が違反していないと認識しているのであれば、その理由を見解書にて明確に説明することを求める。
- ④昭島市が本事業計画地に策定する予定の玉川上水南側地区地区計画で定められる高度規制が、事業計画地の近隣で既に定められている「西武立川駅南口地区地区計画」と同程度の高度規制とされた場合、その規制を遵守する意向があるか、見解書にて説明を求める。

¹ https://smart.discussvision.net/smart/tenant/akishima/WebView/rd/speech.html?council_id=40&schedule_id=4&playlist_id=1&speaker_id=29&target_year=2022

5 計画外とした変電所の建設行為について

今回の事業範囲外とした「変電所」建設については、事業者が東京電力(株)であるから計画外としているが、客観的に見て、本事業におけるデータセンターでの多量の消費電力を賄うことを大きな目的として建設されるものと考えられる。したがって、この変電所の建設は、本事業計画と不可分の事業であるので、東京都環境影響評価条例第3章第1節第40条(調査計画書の作成)第3項「二以上の事業者が一の対象事業又は相互に関連する二以上の対象事業を実施しようとする場合において、これらの事業者のうちから代表する者を定めたときは、その代表する者が、当該一の対象事業について調査計画書を作成し、又は当該二以上の対象事業について併せて調査計画書を作成し、提出しなければならない。」とある通り、両事業併せての調査計画書を作成し直したうえで、改めて環境影響評価手続きに入るべきである。本手続は、現在評価書案の縦覧まで進んでいるが、遑って手続きのやり直しを求めたい。

【意見・質問5】一変電所建設に関する意見

- ①変電所の建設は、本事業計画と不可分の事業であるにも関わらず、変電所建設を切り離して本手続を進める理由を、見解書にて明らかにするよう求める。
- ②変電所建設と本事業を併せて調査計画書を作成し直し、改めて環境影響評価手続きを実施することを求める。

6 杜撰と言わざるを得ない調査計画書及び評価書案

本評価書に先立ち2022年10月に公表された調査計画書が、大変誤りの多い杜撰なものであることは、調査計画書への意見書の中で指摘した。ところが本評価書案において、さらに多くの誤りや瑕疵、恣意的な記載が見られる。添付資料⑥にて具体的に指摘する。このようなあまりにも杜撰な評価書案に基づき本手続を進めることは不適切だと言わざるを得ない。大規模開発を計画する事業者としての「社会的責任」を自覚し、評価書案を作成し直したうえで、本手続をやり直すよう求める。

【意見・質問6】一評価書案の杜撰さに関する意見

- ①添付資料⑥で指摘した評価書案の不備について、逐一、原因を説明し、具体的にどのように訂正・修正するのか、見解書での説明を求める。
- ② 箇所もの不適切な内容を含んだままの評価書案を公表することになった原因をどう分析するか。見解書での説明を求める。
- ③評価書案の不備をすべて訂正・修正し、提出し直したうえで本手続をやり直すよう求める。

7 小括

以上のとおり、本事業計画は、このままでは実現可能性に乏しく、また本評価書案は本手続きを進めるに十分な完成度のものではないと言わざるを得ない。少なくとも、上記で指摘した問題を全て解消する事業計画の修正を行い、それに基づいて環境影響評価手続きをやり直さなければ、環境影響評価条例の趣旨・目的は達成されない。

東京都からも、事業者に対して事業計画の修正を求めるべきである。もとより、事業者は自ら積極的に事業計画を修正すべきである。

第3 調査計画書に対する評価項目毎の意見一各論

1.環境保全配慮事項

東京都環境基本計画に関する事項

「東京都環境基本計画」は、「東京都環境基本条例」第9条に基づいて定められたもので、事業者はこの条例に従うことが求められている。この「東京都環境基本条例」第6条(事業者の責務)が規定されている。しかし常に、「法規制の範囲内でこの事業を実施している」、「用途地域が準工業地域であり、物流倉庫は違反しない」「(各物流倉庫の建築物の容積率が200% (単純計算すると約261%)を超えていることの質問に対して)建築物の中に駐車場があるため緩和があり、容積率は守っている」など、本評価書案やこの2年間の住民対応の場で、この『責務』を果たそうとする姿勢を、事業者から感じることはできなかった。

つまり、法規制ぎりぎりところで計画を進めようという姿勢である。残念ながら『事業者は、事業活動を行うに当たっては、環境への負荷の低減に努める…』という姿勢が欠けていると言わざるをえない。また「事業者は、その事業活動に関し、環境の保全に自ら努めるとともに、都又は区市町村が実施する環境の保全に関する施策に協力する責務を有する。」という責務を果たそうとしていないと感じられる。

【意見・質問7】

- (1) 事業者は、東京都環境基本条例第6条にある「環境への負荷の低減に努める」という「事業者の責務」を果たそうとしているのか。「法規制の範囲」を超えて環境負荷の低減に努めた点はあるのか。見解書での回答を求める。
- (2) 東京都、昭島市、立川市の上位計画、特に『昭島市都市計画マスタープラン』の将来の都市像の実現に向けて、事業者として本事業計画において具体的にどのような配慮をしたのか。特に、生態系を分断する幅16mの新設道路計画や、緑地率が大幅に減って玉川上水沿いの緑地が5時間も日陰になる建築計画は、「緑の拠点」「水と緑を守り育てるゾーン」にふさわしいと言えないのではないか。見解書での回答を求める。

—東京都環境基本計画—

(事業者の責務)

第六条 事業者は、事業活動を行うに当たっては、環境への負荷の低減に努めるとともに、その事業活動に伴って生ずる公害を防止し、又は自然環境を適正に保全するため、その責任において必要な措置を講ずる責務を有する。

2 事業者は、その事業活動に係る製品その他の物が使用され、又は廃棄されることによる環境への負荷の低減に資するために必要な情報の提供に努めなければならない。

3 前項に定めるもののほか、事業者は、物の製造、加工又は販売その他の事業活動を行うに当たっては、その事業活動に係る製品その他の物が使用され、又は廃棄されることによる環境への負荷の低減に資するために必要な措置を講ずるよう努めなければならない。

4 前三項に定めるもののほか、事業者は、その事業活動に関し、環境の保全に自ら努めるとともに、都又は区市町村が実施する環境の保全に関する施策に協力する責務を有する。

※(下線は引用者による)

「未来の東京」戦略ビジョンに関する事項

【意見・質問 8】

- (1) 「計画等の概要」欄に、「戦略 17 多摩・島しょ振興戦略」が欠落しているのはなぜか。見解書での回答を求める。
- (2) 「『未来の東京』戦略 version up 2024」が令和 6（2024）年 1 月に公表されている。なぜこれについて記載がないのか見解書で説明を求めるとともに、追加記載し十分に配慮するよう求める。
- (3) この戦略ビジョン（2022）に p.7「③グリーン&デジタル 自然と共生した持続可能な都市」の「緑を『守る』『増やす』取組を多面的に展開」とあるが、これに協力する形で事業計画を変更する意向はあるのか。あるのであれば具体的にどのように変更するか。見解書での回答を求める。

昭島市都市計画マスタープランに関する事項

【意見・質問 9】

- (1) 都市づくりのグランドデザイン（平成 29 年 9 月、東京都都市整備局）」の項においては、「地域の将来像」について記述しているが、「昭島市都市計画マスタープラン」の項では、計画地を中心とする地域の将来の「都市像」として、『緑の拠点』『水と緑を守り育てるゾーン』の記述が欠落しているのはなぜか。見解書にて説明を求める。
- (2) 「緑の拠点」「水と緑を守り育てるゾーン」という都市像について、「計画等の概要」に明記し、昭島市民の生活環境・自然環境に対する事業者の「責務」として、その実現を目指すにふさわしい事業計画に変更すべく配慮事項を再検討し、生態系及び自然環境の保全についての配慮を記載することを求める。また、「配慮した事項」だけでなく「配慮できなかった事項」についても明示することを求める。

—東京都環境影響評価技術指針—

対象計画の案又は対象事業の事業計画の策定に際しては、より環境保全に配慮したものの策定に努めるとともに、対象計画又は対象事業の実施に伴う環境への影響については、大規模な緑地の創出、河川・湖沼等の自然形態の回復（ビオトープ等）等の自然環境への配慮、燃料・水等の使用量の削減・抑制、大幅な温室効果ガス排出量等の削減・抑制等地球環境保全上の配慮等により、新たに良好な環境を創出することも含め、環境影響評価の中で、十分に対応することに努めるものとする。

2.交通計画

【意見・質問 10】

- (1) 発生交通量の算定として「既存の類似事例での実績値」としているが、類似事例としている「流山・相模原アルファリンク」との立地条件・周辺道路など客観的相違点を無視し、「市街地に建設することに意義がある」として事業を強行する姿勢が「交通問題・交通安全環境の悪化・不安」を生み出している。科学的な検討を行い企業利益の追求だけではなく住民生活や自然環境、生態系の保全と両立する計画に見直し・縮小を求める。
- (2) 「流山・相模原アルファリンク」との立地条件・交通状況の共通点・相違点についてどのように認識しているか？見解書での回答を求める。
- (3) 特に混入率の高い以下の地点の渋滞時の大気汚染・騒音・振動の影響を調査すること
 - ①武蔵野通り（混入率 33.1%）
 - ②美堀通り（31.5%）
 - ③大師通り（27%）
 - ④諏訪松中通り（23%）
 - ⑤多摩大橋通り（21.9%）
 - ⑥諏訪松中通り（20%）
- (4) 交通量を減らさず、5800台を維持する計画に執着しているのはなぜか。物流倉庫の規模や高さを縮小すれば、交通量は減るが、減らさないのは、採算性を重視するあまり環境への影響を軽視しているのではないか。これについては、これまで一切、明確な説明や回答がなかった。見解書において、きちんとその理由を説明することを求める。
- (5) 本評価書案で突然、車種区分を変更した。この車種区分の変更により、大型車の混入率は、19%（1100台）から61%（3530台）になり、これはぜんそくなど健康に大きな影響を及ぼす混入率である。健康への影響の予測・評価、保全対策を行うべきである。
- (6) これまで3回の説明会で住民に説明してきた車種区分の突然の変更理由はなにか？大型車が19%から61%になることで大気汚染・騒音・振動など環境への影響をどう考えるか？19%と61%では説明を行ける住民の印象は大きく違う。事業者都合の良い説明により住民を愚弄する結果となったことをどのように考えているか。見解書での回答を求める。
- (7) 交通量調査期間は、「調査頻度は(中略)調査地域の状況を考慮して設定する」（都の技術指針）「平日・休日それぞれ複数日設定すること」（昭島市の意見書）に対応せず、休日・平日各1日としたのはなぜか？特に昭島市の意見書をこのように軽んじるのはどのような考えからか。見解書での回答を求める。
- (8) 2022年の7月の平日と休日各1日だけの調査で、交通量を予測することは妥当なのか？なぜ妥当だと言えるのか。見解書での回答を求める。
- (9) 交通量予測の計算根拠が不明である。動的シミュレーションによる予測を行うべきである。また、現在、市民が自主的に実施しているシミュレーション製作委員会の予測結果にも注目すべきである。

3.新設の東西道路の問題

【意見・質問 11】

- (1) 道幅に関する数値が2022年末の都の環境審議会以降、示されていなかったが、実は16mのままだったということが、本評価書案でも明らかになった。緑の回廊を分断し、代官山の多様な生物の生息環境を悪化させ、計画地中央に位置する福祉施設の運営に多大な悪影響を与える16mの東西道路新設は、全面的に見直しを行うべきである。
- (2) 1月30日開催の環境影響評価審議会総会で、東西新設道路について一度は地下に通すことを検討したとの事業者の発言があった。はなみずき通りの地下に水道管が通っていることなどから実現は困難とのことであったが、上記(1)の通り、東西道路新設の悪影響は甚大であることから、少なくとも計画地西側については地下を通すことを再検討すべきである。なぜ地下を通すことを断念したのか、その理由を見解書にて示されたい。また、昭島市の水道管の移設など、どのような条件が整えば地下化が可能か、見解書にて示されたい。
- (3) ゴルフ場の中の道路のコース（福祉施設「ハピネスの森」と代官山の北側と西側）には、自然地がある。16mの東西道路は、この地帯のすべての樹木を伐採し、この「自然地」を完全にコンクリート化してしまう。代官山北側だけでも5000㎡以上ある（下の図の赤い線で囲まれた範囲）。これについては、本来、東京都の自然保護条例第47条1項に該当し、その開発に対しては東京都知事の許可が必要となるものと思われるが、本件ではそのような取り扱いになっていない点は極めて重大な問題である。



審議会の現地調査では、この点について、しっかりと現地調査をしていただきたい。

- ① 事業者に対しては、ゴルフ場内にあっても、人の手の入っていない樹林地について、東京都の自然保護条例第47条1項に該当するか否か、見解書での回答を求める。
- ② ①について該当しないと考える場合は、その根拠について、現地調査の結果の詳細に基づいて説明することを求める。

- ③ もし幅16mの東西道路を新設するのであれば、この地帯のすべての樹木を伐採し、この「自然地」を完全にコンクリート化してしまうことになる。少なくとも樹木をすべて移植するべきである。
 - ④ ゴルフ場内にある自然状態（人間が手入れをしていない状態）というべき樹林地の樹木について、どの程度移植するのか、見解書で具体的な本数の説明を求める。
- (4) なお、事業者は、東西道路の出口にあたる木造モデルハウスを展示・営業する会社に対して敷地（借地）の明け渡しを迫っているとの情報に接している。財力や権力で、明け渡しを実現しようとする企業姿勢は容認できない。

【従来の説明】

昨年 11 月までの説明では、下記の通りの説明でした。

発生交通量は約 5,800 台/日（大型車約 1,100 台/日、普通車約 4,700 台/日）

発生集中交通量は約 11,600 台/日（大型車約 2,200 台/日、普通車約 9,400 台/日）

この説明について、小型車の内、通勤用の乗用車はどのくらい含まれるのかという質問に対し、上記普通車の 20%～30%が通勤用乗用車との説明が有りましたので、これが正しければ、内訳：8,780 台～9,720 台が運送用トラック類 ・ 1,880～2,820 台が通勤用乗用車^{※1}と理解しておりました。

※1 試算根拠は、11,600 台の内、大型車 2,200 台、小型車 9,400 台（4t・2tトラック車両を含む）
9,400 台の内 20%～30%が通勤用乗用車との説明から ⇒ 6,580～7,520 台 が運送用車両
=2,200 台+(6,580～7,520 台) = 8,780～9,720 台 が運送用トラック類

【今回の環境影響評価書案での説明】

06_対象事業の目的及び内容 6-11 注4) に大型車は 5t 以上、普通車は 5t 未満の車両

③発生（集中）交通量 6-32 に

発生交通量は約 5,800 台/日（大型車約 1,100 台/日、普通車約 4,700 台/日）

発生集中交通量は約 11,600 台/日（大型車約 2,200 台/日、普通車約 9,400 台/日）

の記載があり、従来の説明と合致しています。

8 環境に及ぼす影響の内容及び程度並びにその評価の中で、表 8.1 -8 車種分類表（2 車種）において、下図を示し国土交通省で用いる分類法で調査を行うとしています。

表 8.1-8 車種分類表 (2 車種)

観測区分	種別	車種番号
大型車	バス	2**
	普通貨物車	1** 8**, 9**, 0**
小型車	軽乗用車	5** (黄と黒のプレート)
	乗用車	3**, 8** (小型プレート)
	軽貨物車	3**, 5**, 7**
	小型貨物車	4** (黄と黒のプレート) 3**, 6** (小型プレート) 4**, 6**

車種番号:左端の数字

2 月 18 日に実施された説明会では説明資料が以下の通り車両台数の説明がいきなり変更となっており、我々市民の側で何を信用して評価書案を評価すれば良いのか理解をすることが難しい状況です。

【環境影響評価書案の説明会資料 11 頁】

発生（集中）交通量は以下の通りとしています。

大型車：約 3,530 台/日・片道

小型車：約 2,270 台/日・片道

問題点 1.

普通車、小型車という言葉を使い分け、自分たちに都合が良いように解釈を行い、市民に説明を行っているために理解が難しい状況です。

問題点 2.

5t 以上、5t 未満の車両区分採用の理由の推測_1

渋滞の計測では、5t 以上、5t 未満の車両区分で交差点需要率の計算を行っています。

この点について、4t ロングや 2t ロングは、車両長さも大きく交差点需要率の計算に影響はないのかとお尋ねしましたが、一方的に問題はないと言うだけです。

今回、国土交通省で用いる分類法の採用を初めて示しましたが、同じく国土交通省の資料²

「一般交通量調査について」では、これと同じ分類方法での渋滞調査方法を示しています。

何故これを採用しなかったのかと言え、大型車：1,100 台が、3 倍以上の 3,530 台となれば、当然、渋滞評価が悪くなるので説明に窮して行った説明ではないでしょうか。

国土交通省の解析方法に基づく調査結果を市民に示すべきです。

問題点 3.

5t 以上、5t 未満の車両区分採用の理由の推測_2

5t 未満の車両を普通車と称することで、市内の大半を大型車が通れるように説明しています。

3,530 台 - 1,100 台 = 2,430 台 の大型車が、普通車と称して走るようになります。

問題点 4.

大気汚染への影響評価の問題

大気汚染などでの評価には、国土交通省基準で調査したとありますが、上記のように大型車と称する車両 2,430 台 が市内を走り回ります。渋滞の評価も本当は変わるはずです。

渋滞が発生すると、円滑な交通を妨げ、走行速度が低下し、自動車から排出される排気ガスによる環境負荷物質の放出を増大させるばかりか、騒音などにも影響を与えるはずです。

どのように正しく評価されているのか、私には解析することはできませんが、渋滞情報を正しく評価していなければ、そこから導き出される環境負荷の大きさの予測にも影響を与えるのではないのでしょうか。GLP の資料が本当に正しく評価されているのか検証が必要です。

問題点 5.

事業計画の最初の重要情報がここまで異なっているにもかかわらず、改めて市民説明をすると共に市民から出されている疑問に答える責任があります。

問題点 6.

大型車の増加、市内の通行は交通事故の増加に繋がるものと考えられます。

特に子供達の通学路との重なりが心配です。

問題点 7.

このような基本情報が異なる内容で出された環境影響評価書案は信用できず、評価に値しない内容だと思えます。

² 国土交通省の資料：一般交通量調査について <https://www.mlit.go.jp/road/census/h22-1/data/kasyorep.pdf>

昭島市の交通問題への配慮のお願い

失礼とは思いつながらあえて法の目的について記載致します。

当該審議会の開催については、東京都環境影響評価条例に基づき開催されておりますが、この条例の中で目的と知事の基本責務の中に、共に【都民の健康で快適な生活の確保】と書かれております。

今後の審議は、環境影響評価制度の調査対象項目を中心に計画地における事業内容に基づき審議され、評価項目に問題が無ければ事業を推進しても良いこととなります。

然しながら当該事業を推進することにより影響を受ける周辺の都民の健康で快適な生活を脅かすと考えられる重要な因子が審議項目以外にあります。

一番大きな問題は交通問題です。

今回の計画地は昭島市の中心を東西に走る JR 青梅線と北側を走る西武鉄道に挟まれた昭島市北部の住宅地中心のエリアに、たまたま資産移転が生じたディズニーランドよりも広い敷地に計画されています。

審議会の知事意見書にも「現況の交通量を十分に考慮した上で、将来交通量を適切に算定する」と書かれておりますが、計画当初よりその見直しは一向に行っては頂けない状況です。

また、上述の通り、説明資料に一貫性が無く、我々市民として何を信用して良いのか分からない状況でもあります。

計画実行後は市内で大渋滞の発生が予想されますが、GLP の対策は従業員のシャトルバス運行とすることだけで問題となるトラック類の削減計画は一切示しておりません。

1. 施設が小売店であれば「大店立地法」の対象となる規模以上の大きさです。
2. 施設が重要物流道路沿いに建設されていればその規模は「重要物流道路における交通アセスメント」の対象規模となる施設です。

現在昭島市では交通事故が増加している中で、これだけのトラック類の増加は大渋滞を引き起し、それが誘因となり細街路に逃げ込んだ車が事故を引き起こす可能性について、市民説明会の会場で質問を受けた GLP 担当者は、そのことについては問題と認識しているとの回答でしたが、自社の関係する車両が細街路には入らないからとの回答だけで、そのことに対する対策を行う意志は感じられませんでした。

昭島市は南北に鉄道の踏切も多くあると共に、市街地を抜けるための交差点も多くあるため、信号待ちも多く発生し、その連携を分かり易く分析するには交通の動的シミュレーションの実施が一番と考え、GLP に対しお願いもしましたが、この範囲を行うのは難しいと一蹴されてしまいました。

静的手法は規模が大きくなると時々刻々と変化する交通状況や周辺交差点への影響などを考慮できないという短所がある半面、動的手法は時々刻々と変化する交通状況の把握に向いており、複数の交差点間の信号制御や周辺の踏切などの条件も加味したシミュレーションが可能であるなど、分かり易くて正確な判断を導き出すのに向いています。

市民の理解を得るには動的シミュレーションを行い問題はないと宣言頂くことが一番の安心につながると思いますが、実施によりかえって問題点が浮き彫りになるところを問題視されているのでしょうか。

それとも解析には時間がかかることや、費用が掛かることなどの事業者側にとってのデメリットもありますので、これが拒否の要件になっているのでしょうか。



この図は五日市街道から計画地に向かう場合、五日市街道の信号から南行し、2つの信号機を経て踏切を渡り、また2つの信号機を経由して新設道路に到着します。新設道路では新たな信号機の設置や右折レーンの増設などを計画されると思いますが、これはなみずき通りの動的シミュレーションや、現在、昭島市内で既に渋滞が発生しているところだけでも動的シミュレーションを何故行うことができないのでしょうか。

昭島市の道路の大半は、片道1車線の道路が大半で、上記の規模の施設が完成し、今以上の多量のトラック類の新たな侵入は、大渋滞を引き起し交通事故などの増加が想定されますことから、これに対する対策を講じなければ【都民の健康で快適な生活の確保】に繋がらないものと存じます。

何卒この問題について審議会に於かれても、問題点として取り上げて頂けないものかと、切にお願いする次第です。

(目的)

第一条 この条例は、環境影響評価及び事後調査の手続に関し必要な事項を定めることにより、計画の策定及び事業の実施に際し、公害の防止、自然環境及び歴史的環境の保全、景観の保持等(以下「環境の保全」という。)について適正な配慮がなされることを期し、もつて都民の健康で快適な生活の確保に資することを目的とする。

(知事の基本的責務)

第三条 知事は、良好な環境を保全し、もつて都民の健康で快適な生活を確保するため、この条例に定める手続が適正かつ円滑に行われるよう努めなければならない。

交通問題について、十分な市民への説明がなされない状態のまま作成された資料に基づく審議は、「市民の健康で快適な生活を確保する」という市民の基本的権利を奪うものであると考えます。

我々市民の側からGLPに対して提出しております質問や疑問を審議会の場で取り上げて頂き、GLPより納得のいく回答を導き出して頂きたくお願いする次第です。

4.大気汚染

【意見・質問 12】

- (1) 現況の交通量を十分に考慮した上で、将来交通量を適切に算定するとともに、はなみずき通りの計画地近傍や、つつしが丘通りが諏訪松中通りに交差する地点の近傍を含めた調査地点の追加を検討し、これらを含めた予測・評価を行うとともに、適切な環境保全措置を検討し、環境影響評価書案において明らかにすることを求める。
- (2) 住民(子ども・ぜん息患者)の健康への影響はないのか？
- (3) 技術指針で示されている高濃度の汚染が出現すると予想される地点の調査がされていないのはなぜか？
- (4) 環境影響評価の目的である環境の悪化から住民の健康を守る視点が欠落している。形式的解釈の元での形式的調査ではないか。渋滞すなわち滞留時間の長い、昭島市が意見書で求めていた以下の調査地点での追加調査を求める。

市民会館西交差点	アンダーパスの出口
瑞雲中交差点	走行ルート沿道の高層マンションの上層階
清泉中交差点	西武線の踏切 3 か所
- (5) これらの調査を加えれば将来予測濃度は、0.0278~0.2296ppm を上回るのではないか？大気汚染調査の再検討を求める。
- (6) 発生交通量のうち大型車（3530 台）の混入率は、従来の 19%から 61%と激増する。ぜんそくなど健康に大きな影響を及ぼす混入率である。住民の健康を守るためには、交通量、特に大型トラックの特に大型トラックの交通量を大幅に減らすことを求める。
- (7) 交差点ごとの渋滞長調査をなぜやらないのか。見解書での回答を求める。交通問題は住民の関心が極めて高い問題である。渋滞長が発生しやすい交差点での動的シミュレーションをするべき。昭島市の渋滞長（最大渋滞長）調査の結果から、以下の地点での渋滞シミュレーションを求める。

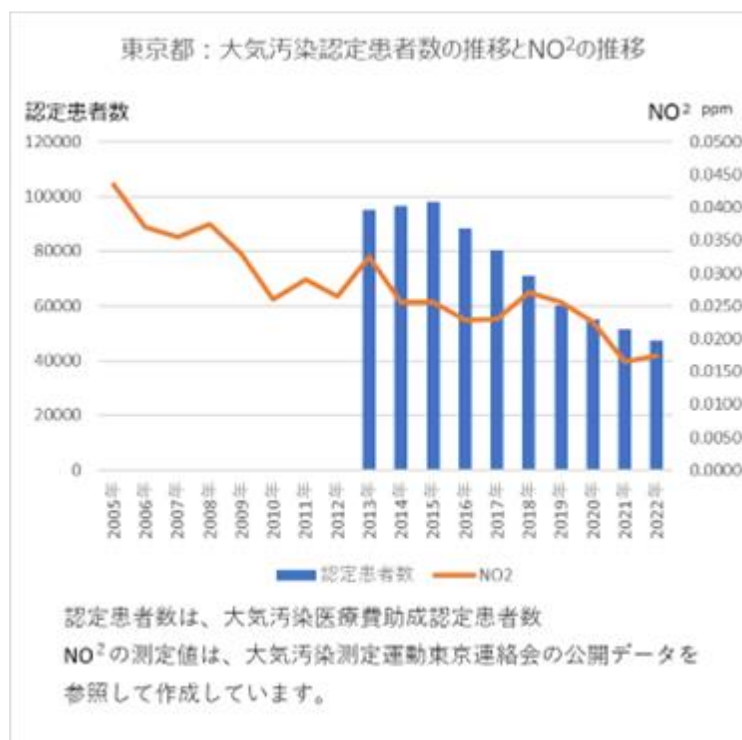
美堀通り（平日 8 時台）	： 拝島 2 小南交差点（渋滞長 130m）
諏訪松中通り（休日 11 時台）	： 清泉中交差点（渋滞長 420m）
	朝日町交差点（渋滞長 200m）
	瑞雲中交差点（渋滞長 40m）
大師通り（休日 11 時台）	： 昭和会館北交差点（渋滞長 440m）
- (8) 西武線及び青梅線の踏切によって現に渋滞が発生しているにもかかわらず、こうした踏切による渋滞が予測・評価の前提とされていない点は、車両の走行に伴う大気汚染の予測・評価について極めて重大な瑕疵というべきである。踏切によって発生する渋滞を踏まえた、大気汚染の予測・評価を求める。

GLP の環境影響評価書案を見ると、基準値に入っていればいいという表現ばかりです。GLP が昭島に進出するために間違いなく環境は悪化するわけですが、その悪化を出来るだけ食い止めるための努力と言うものが一切見られません。

また、基準さえ越えなければ悪化をしても良いと言う身勝手な主張は聞き入れられるものではありません。

何故ならば、例えば NO² に関してしてみると、東京都においては多くの市民が参加する運動を背景に色々な対策を行ってきた結果、以前に比し NO² 濃度の低下が観測されるようになってきました。

現状は確かに環境基準を下回って来ていますが、大気汚染の影響を受けると推定される疾病（気管支ぜん息等）にかかった方に対する医療費助成を受けている大気汚染認定患者の方々は、現在東京都で依然 4 万人以上もおられる状況です。



上記データは東京都保健医療局 「大気汚染医療費助成認定患者数」³ 並びに、「大気汚染測定運動東京連絡会」⁴ のデータを参照し作成しています。

この様に、昭島市の青梅線北側の狭い地域に、大型車混入率 60.9%という交通環境を持ち込もうとする企業が、一切の削減努力を示さず、ただ基準以下だから大丈夫だと言うこの環境影響評価書案は、東京都における長い大気汚染対策の歴史をも踏みにじる暴挙としか言いようがありません。

この大型車混入率ですが、当初、昭島市民には大型車 1,100 台、普通車 4,700 台という案内でした。

ところが今回の評価書案の中では、大型車が 3,530 台と説明しています。

その結果大型車混入率は下記のようになります。

当初の数字なら、大型車混入率は 1,100 台 ÷ 5,800 台 = 19.0% でしたが
今回の変更で、大型車混入率は 3,530 台 ÷ 5,800 台 = 60.9% です。

³ 東京都保健医療局 大気汚染医療費助成認定患者数

https://www.hokeniryo.metro.tokyo.lg.jp/kankyo/kankyo_eisei/taiki/iryohi/kanjasuu.html

⁴ 大気汚染測定運動東京連絡会 <http://taikisokutei03.o.oo7.jp/>

GLP が今まで市民に報告した内容で渋滞に係る問題があります。

1.交差点需要率は大型車 1,100 台、普通車 4,700 台に基づき算出しています。交差点需要率の説明があった際、2 トンロングや 4 トンロングが普通車に区分されているが、交差点需要率に影響を与えないのかを質問しましたが、影響はないとの回答でした。然しながら国土交通省のホームページでは、2 トンロングや 4 トンロングは大型車に算入して、交差点需要率を計算するようになっています。渋滞の影響は大気汚染につながりますので、渋滞評価の段階から再評価を行うべきと存じます。

2.渋滞により発生する排気ガスがあるので、交差点における大気汚染物質の測定要望が多くの方から出ていましたが、環境アセスメントでは交差点の測定はしないことになっているとこのことで実施の予定はないとの回答でした。私は、上記に示したように、環境基準以下の環境でも子供達への身体的影響は大きく、渋滞による影響が子供達に出ないのか心配しています。

GLP が影響を与える範囲とした計画地から 400m の範囲の交差点近辺には中学校や小学校があります。説明会を開いても一方的な説明に終始し、何故、市民の要望に応えようとならないのか、この一方的な説明の仕方はこの問題に限らず随所にみられます。この様な状況で審議会を開催されて良いのでしょうか。

3.光化学オキシダント (Ox) をどのように評価されるのかをお示し下さい。以前は諏訪松中通が青梅線と交差するアンダーパス北側に小学校があり、よく渋滞をして排気ガスで白くなっていた時期がありました。その為なのか、光化学スモッグの観測地点があり、警報がよく鳴っていたのを思い出します。現在、観測地点は無くなりましたが、やはり学校近くの交差点で渋滞が発生するとともに、NO²濃度だけではなく、光化学オキシダント (Ox) をどのように評価しておられるのかも説明を頂きたいと思います。

環境悪化への対策が全く示されていません

1.自動車のEV車両化による大気汚染物質排気の低減を前提とした事業者選択や、それを推進するための施設内への充電設備の充実を図るなどの対策の実施を検討してください。

2.施設規模の見直しによる大型車両の削減対策

物流施設の階数を減らすことで高さを低く抑え、全体の大型車両の削減を図って下さい。

①つつじが丘団地北側の物流棟1は、団地と同じ、若しくは以下に抑える。現状は団地が33m、物流棟1は45m、約1.5倍の壁を作る計画です。景観の改善のためにも30m程度とするなどの取り組みを行なう。このことで、建物容積が抑えられ、総じて車両台数を抑えることが可能になります。

②物流棟2の高さ55mを、45m以下に抑える。昭島市の地区計画で定められた建築物の最高高さは45mです。高さを抑えることで、建物容積が抑えられ、総じて車両台数を抑えることが可能になります。この高さ以下に抑えることで、併せて、昭島市の景観を守って頂くことに繋がります。

3.データセンターの規模は適切なのでしょうか。

データセンターに置ける詳細な設備内容は明確になっておりません。

停電対策の緊急発電装置は重油やガスなどで運用されると思いますが、どのような方法で行われるのかについての説明がありません。燃料の種類によっては同じく環境負荷が大きいのではないのでしょうか。

①緊急発電装置の燃料には何を使うのか？

②定期点検は行うのか？ どのような頻度で行うのか？

③定期点検時に警報などを鳴らすのか？ 騒音の大きさはどのくらいなのか？

非常用発電機の騒音は他の都市でも問題になっているようです。

①定期点検で、環境への負荷はどの程度与えるのかを評価を示してください。

②燃料貯留の安全性はどのように担保するのか？

計画地は立川断層地震が発生した場合、震度7が予想される地域ですので安全の担保が必要です。

など、一切の情報を示さず建設計画を進めようとしています。

以上の中に問題があるとした場合、どのような問題があるのか、またそれを抑えるためにどのような対策を行うのかについて、全て地域に示し安全性を宣言した上で計画を進めるのが、後々のリスク回避につながるのではないのでしょうか。

またデータセンターの寿命については次のような設備の耐用年数もあるようですので、ただ建てるだけの計画だけではなく、建設後も続くメンテナンスにも触れ、市民に説明をすることが大切なのではないのでしょうか。

建物は約50年、非常用発電機30年、UPS(無停電電源装置)15年、空調機15年、セキュリティ装置(監視カメラや入退室管理システム)5~10年等、耐用年数が異なる設備で構成されています。⁵

4.他にも対策は無いのでしょうか。

地域環境を悪化させるばかりで、一向に改善対策を行う努力が見えない計画です。

ましてや、交通問題に係わる騒音対策などでも示したのが、下記のような内容です。

①施設に入居する物流会社に走行ルートを守るように周知する。

②アイドリングストップを行うように周知する。

自らが低減を図るための努力は一切せず、他人の努力に期待するなどは、対策とは言えません。

ましてや設定する改善目標はしっかりと検証できる数値等で示すことが必要です。

改善対策として、目標を示し、万一問題があった場合のPDCAサイクルの回し方を明示する必要があります。

「行政・近隣自治会等・事業者の協議会の設置」を行うと、説明会で最初から宣言していますが、これは事業を開始すると必ず問題が起こります。だから地域の方と協議して改善しますと言っているようなもので、これも責任を他人に押し付けるやり方です。

改善は自分事として取り組まない限り、本当の改善はできないものです。

⁵ 三菱電機インフォメーションネットワーク

https://www.mind.co.jp/mail-magazine/infomation/infomation_027.html#:~:text=%E3%83%87%E3%83%BC%E3%82%BF%E3%82%BB%E3%83%B3%E3%82%BF%E3%83%BC%E3%81%AE%E3%83%A9%E3%82%A4%E3%83%95%E3%82%B5%E3%82%A4%E3%82%AF%E3%83%AB%E3%81%A8%E3%80%81%E3%81%9D%E3%82%8C%E3%82%92%E6%94%AF%E3%81%88%E3%82%8B%E5%BD%B1%E3%81%AE%E5%AD%98%E5%9C%A8&text=%E3%82%82%E3%81%A1%E3%82%8D%E3%82%93%E4%BD%BF%E3%81%84%E6%96%B9%E3%82%84%E7%92%B0%E5%A2%83%E3%81%AB%E3%82%88%E3%82%8A,%E3%81%A7%E6%A7%8B%E6%88%90%E3%81%95%E3%82%8C%E3%81%A6%E3%81%84%E3%81%BE%E3%81%99%E3%80%82

5.騒音振動

【意見・質問 13】

- (1) 将来交通量の予測として関連車両走行による予測が行われたが、「環境基準を上回る」と予測しながら、保全対策が「車両の効率的運行」「アイドリングストップ」など入居企業任せで実効性がないのは問題である。交通量の増加抑制を求める。
- (2) 騒音・振動の発生に影響を及ぼす道路構造の調査が欠如している。計画地のアクセス道路は、多くが市道であり、特に「はなみずき通り」、「つつじが丘通り」、「武蔵野通り」は道路構造の調査が欠かせない。また、はなみずき通りの美堀橋は、20トンの重量制限がある。道路舗装構造調査をしないのはなぜか？見解書での回答を求める。
- (3) 交通量の増加で、渋滞を避ける車が狭い生活道路を抜け道にすることが予測される。交通事故増加の心配とともに大気汚染・騒音振動の影響が大きくなると予測される。関連車両の入出庫ルートのみならず、その周辺的生活道路・細街路の大気汚染・騒音振動調査も実施するよう求める。
- (4) データセンターの稼働による騒音・振動については、低周波のみが示されているだけである。データセンター銀座と言われる千葉県流山市や印西市の例を見ても、データセンターの問題は低周波に限らず、稼働に伴う騒音振動も大きな問題である。工事期間中も含めて、データセンターからの騒音振動データは予測されているのか。されているのであれば、見解書での公表を求める。
- (5) データセンターには、非常用発電機が必ず設置されるとのことである。既存の流山市のデータセンターでは、月に一度の非常用発電機の試運転の騒音と悪臭が大きな問題になっているとの報道があった。しかし、こうした問題については本評価書案からは読み取れなかった。データセンターの非常用発電機の運転・試運転時の騒音・振動・悪臭についてはどのように予測・評価しているか。もし予測・評価を行っていないのであればそれはなぜか。見解書で明らかにするよう求める。

GLPに対し、下図に示すつつじが丘団地の東西道路の通行禁止を、つつじが丘団地の管理組合が求めたところ、通行禁止区間とすることは計画していないとの回答でした。

何故このような道路の通行の話をするのかと言うと、つつじが丘団地の東西道路は住民の生活道路であり、特に東側の道路は小学校・中学校の入口がある、まさに通学路です。

然しながら、元々のGLP計画に於いては、図：GLPの交通計画（普通車）にある通り、普通車は通らない計画となっていたにもかかわらず、通行禁止ではないとの説明は、普通車と称する、2トンロング、4トンロングも通行しますと言っていることとなります。



現在GLPが提出している環境影響評価書案には、大気汚染や騒音と言った観測がなされていますが、上述の通り、当初の計画外の道路を通行するのであれば、観測点を増やすと共にその結果を示したうえで改めて住民への説明と意見の募集をしなければいけないのではないのでしょうか。

また、青色の点線で囲った細街路は、集合住宅の間を通る一方通行の道ではありますが、日常的に抜け道として使用され、交通事故なども発生している交差点です。ここを抜けるとGLPが計画している新設の東西道路入口に簡単に連携できる道でもあり、GLP計画の実行により侵入する車が増えることとなります。

GLPは事業開始に伴い発生する細街路への侵入が引き起こす交通事故について問われた時に、その危険については懸念をすと言いながら、我々は細街路には入らないと言って、事故の責任を回避するような言い方で説明していたにもかかわらず、

問題点1.つつじが丘団地の東西道路は通行禁止にしない。これは別の細街路にも侵入するかもしれないと言っているのと同じです。

問題点2.「今後の交通協議により変更の可能性があります」としながら交通計画を発表していること

等の理由から、次の対策を講じなければいけないのではないのでしょうか。

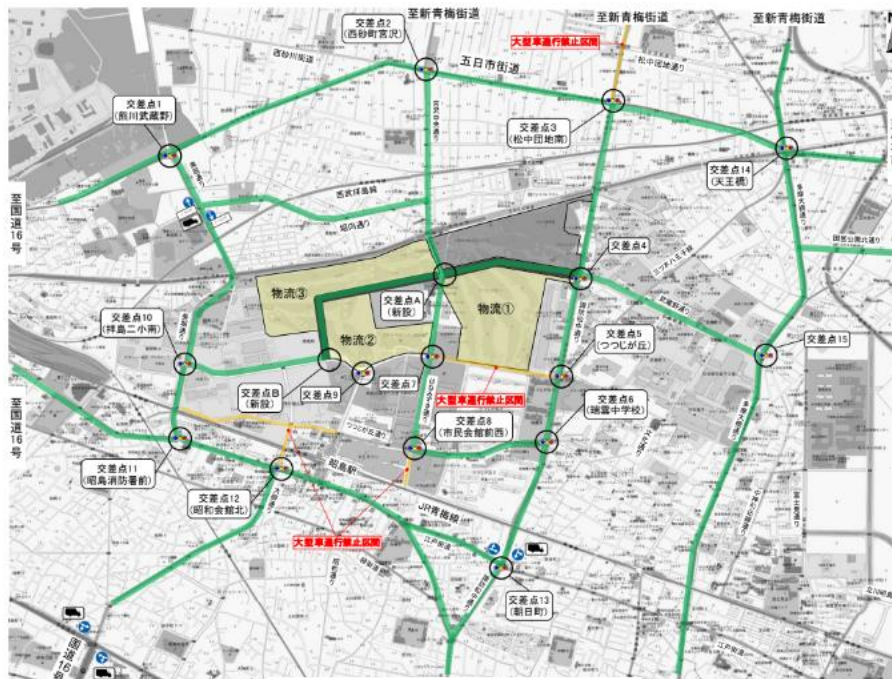
対策1. 新たな交通計画の再提出

対策2. 新たな交通計画に沿った環境指標の再計測

対策3. 新たに環境影響評価書案の再提出

対策4. 交通計画で提出した道路以外は絶対に通らないという念書

以上が無ければ、GLPの計画は信頼ができず、且つ環境影響評価書案は全く評価に値しないこととなります。以上の問題点や対策などについての見解をお示してください。



GLPの交通計画（普通車）

騒音の問題点として記載されておりましたが、データセンターと騒音の問題は日本のみならず世界的な問題となっています。【噂の！東京マガジン「噂の現場」】というTBSの番組でも公開されましたが、次のような問題があるようです。

<https://note.bs-tbs.co.jp/n/n40063c25b341>

1. 災害に強い建物にするため工期が長くなってしまい、大型トラックが何度も住宅地を行き来するので排気ガスや騒音、歩行者も危険に晒される
2. データセンターでは数多くの空調機が365日24時間稼働し、その室外機の音が騒音になるのが心配（アメリカのバージニア州では室外機による騒音が社会問題になっている）
3. 停電時対応の自家発電設備の安全確認の為に毎月1回の試運転の際、重油で動くタービンの大きな音が住宅地に響くと共に、排気ガスが漂う。
4. 地下に大量に備蓄される重油が住宅地にあるのも不安で住環境を悪化させる。

私は、ただやみくもに反対しているわけではなく、このように想定される問題について過去から市民の方から投げかけられてきており、今回の環境影響評価書案でこの点に関し説明頂けると考えてきましたが、一切この中には記載がありません。審議会の場でこの点についてご確認をお願い致します。

計画地周辺には住宅が多数立地し、教育施設、福祉施設など環境に配慮を要する施設も近傍に存在する。特にデータセンターは福祉施設の近傍に計画されており、排気設備の規模等によっては低周波音を含めた影響が懸念されるため、必要に応じて低周波音を加えた予測・評価を行うとともに、適切な環境保全措置を検討し、環境影響評価書案において明らかにすること。

この調査における問題として次の点を上げさせていただきます。

1. はなみずき通りに於いては福祉施設や教育施設がございますが、東西道路の新設に伴い信号機の新設、右折レーンの増設が予測されます。しかし本環境影響評価書案ではそれに伴う渋滞が考慮されておられません。
2. はなみずき通りは五日市街道から侵入して南下し、西武鉄道の線路を越えていくつかの信号を経た後に東西道路で計画地に入りますが、実際の信号のタイムラグ、朝夕の混雑時に電車回数が多く遮断機が頻繁に降りるなどの理由から連携を評価できる動的手法をお願いしましたが静的手法で十分とのことでしたが渋滞に係る調査が不明確です。
3. 道路交通騒音対策には、事業者が言うエコドライブの推進があるとは言っても、その他対策について検討した結果が示されずエコドライブだけが対策であるということ自体、そもそも自社の経済的効率だけを追求し、周辺の社会的影響への配慮や対策を置去りにした姿勢であるとしか考えられません。
4. その他対策方法についての提案を後述致します。

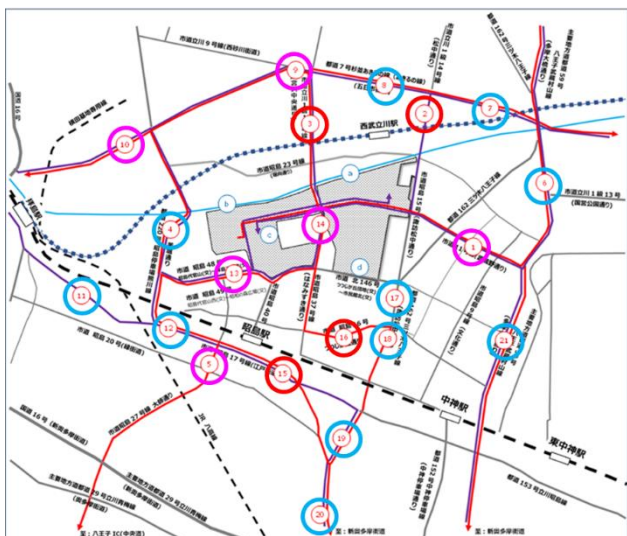
以下に、GLP の調査結果を分かり易くするため調査ポイントごとに下記内容で色付けを行なった図を示します。

赤○：既に現状で環境基準を上回っている箇所

桃○：既に現状が環境基準近くで車両増加により環境基準を上回る箇所

青○：車両増加が有っても環境基準を下回る箇所

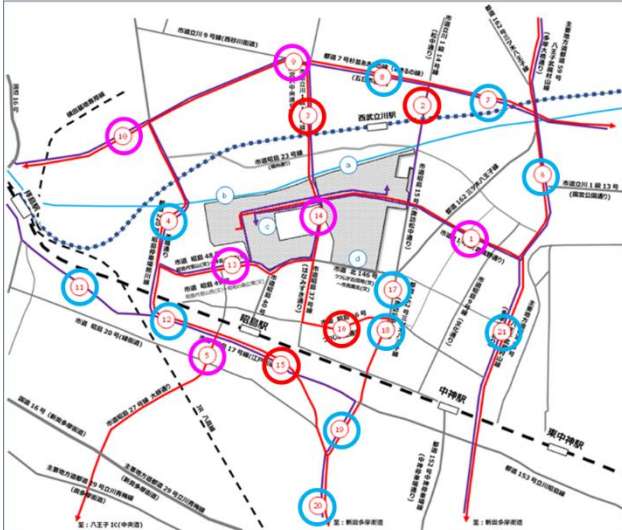
【工事用車両の走行に伴う道路交通騒音（工事中交通量）】



赤○の箇所は既に環境基準を超えています。自動車の増加が有っても対策はエコドライブだけというわけにはいきません。利用する道路計画の見直しが必要です。

桃○の箇所は車両増加に伴い環境基準を超すとしています。但し、はなみずき通りは東西道路による信号追加や、朝夕の混みあう時間に鉄道の踏切遮断も多くなります。静的手法ではなく動的解析を行う。アイドリングストップ以外の交通対策を講じるなどが必要です。

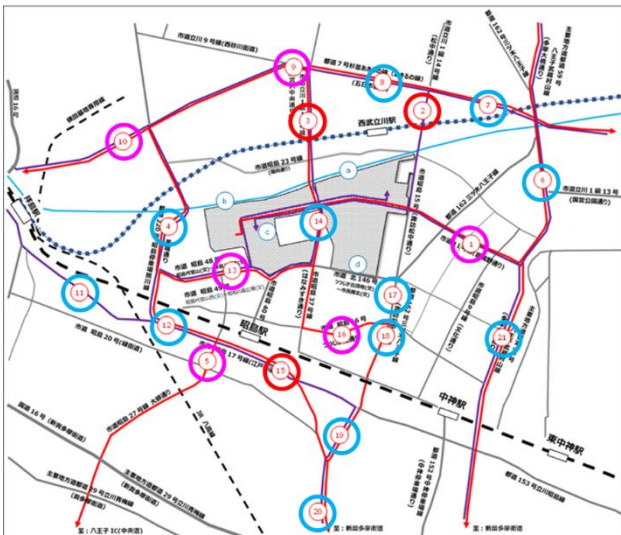
【関連車両の走行に伴う道路交通騒音(平日の昼間)】



赤○の箇所は既に環境基準を超えています。自動車の増加が有っても対策はエコドライブだけというわけにはいきません。利用する道路計画の見直しが必要です。

桃○の箇所は車両増加に伴い環境基準を超えています。但し、はなみずき通りは東西道路による信号追加や、朝夕の混みあう時間に鉄道の踏切遮断も多くなります。静的手法ではなく動的解析を行う。アイドリングストップ以外の交通対策を講じるなどが必要です。

【関連車両の走行に伴う道路交通騒音(平日の夜間)】

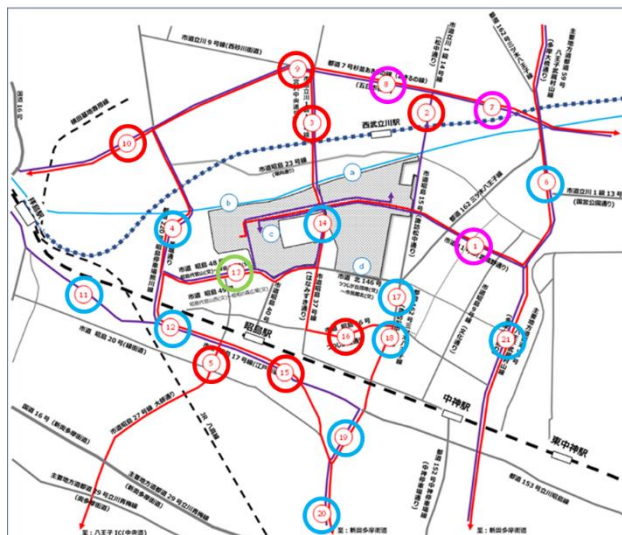


赤○の箇所は既に環境基準を超えています。自動車の増加が有っても対策はエコドライブだけというわけにはいきません。利用する道路計画の見直しが必要です。

桃○の箇所は車両増加に伴い環境基準を超えています。但し、はなみずき通りは東西道路による信号追加や、朝夕の混みあう時間に鉄道の踏切遮断も多くなります。静的手法ではなく動的解析を行う。アイドリングストップ以外の交通対策を講じるなどが必要です。

東西道路の交差点は青○になっていますが渋滞の予測評価が無く再度の分析が必要です。

【関連車両の走行に伴う道路交通騒音(休日の昼間)】

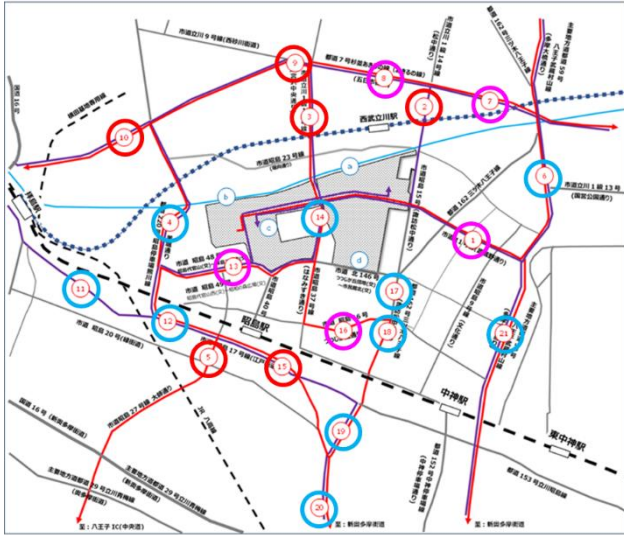


赤○の箇所は既に環境基準を超えています。自動車の増加が有っても対策はエコドライブだけというわけにはいきません。利用する道路計画の見直しが必要です。

桃○の箇所は車両増加に伴い環境基準を超えています。但し、得意はなみずき通りは東西道路による信号追加や、朝夕の混みあう時間に鉄道の踏切遮断も多くなります。静的手法ではなく動的解析を行う。アイドリングストップ以外の交通対策を講じるなどが必要です。

東西道路の交差点は青○になっていますが渋滞の予測評価が無く再度の分析が必要です。

【関連車両の走行に伴う道路交通騒音(休日の夜間)】



赤○の箇所は既に環境基準を超えています。自動車の増加が有っても対策はエコドライブだけというわけにはいきません。利用する道路計画の見直しが必要です。

桃○の箇所は車両増加に伴い環境基準を超すとしています。但し、得意はなみずき通りは東西道路による信号追加や、朝夕の混みあう時間に鉄道の踏切遮断も多くなります。静的手法ではなく動的解析を行う。アイドリングストップ以外の交通対策を講じるなどが必要です。

東西道路の交差点は青○になっていますが渋滞の予測評価が無く再度の分析が必要です。

GLP は環境基準を超えていても、要請限度を超えていないから問題はない。と同時に『環境基準を超えるが評価の指標とした「現況を著しく悪化させないこと」を満足するものとする。』という一方的で独りよがりな判断に基づき、住民の快適な生活を破壊する行為は許しがたいものです。

以上のことから、環境基準をすでに超えている赤○、環境基準内でもあるにも関わらず車両増加により環境基準を上回るという箇所桃○には、アイドリングストップと言った人による不確かな対策ではなく、別の根本的な対策を講じなければいけないことは明らかです。

本来なら対策として検討すべき内容があると思いますがその検討の影すら見えません。

下記にいくつかの騒音対策案をご提案申し上げます。

- ①自動車の低騒音化の対策としてエンジン車両ではなく EV 車両化による騒音の低減を前提とした事業者選択やそれを推進するための施設内への充電設備の充実を図るなどの対策の実施。これにより光化学スモッグなどの自動車排気に伴う大気汚染対策・騒音振動対策に繋がります。
- ②はなみずき通りから東西道路への直接侵入を止め、ブリッジ、若しくは地下トンネルで東西の敷地をつなぐ。このことにより信号機の増設もなくなり渋滞も解消につながるというメリットだけではなく、代官山緑地から北側の公園までのつながりが確保でき生息動物のロードキル問題も低減できます。
- ③交通対策：交通流対策。そもそも初期の計画段階から現在に至るまで一切の車両台数の計画変更がなされておられません。交通流対策（車両数量の削減）を行えば、騒音対策だけではなく多くの問題解消につながります。

その為には

- ・基本となる物流施設2の高さ変更。(55m⇒45m)容積削減が車両台数削減につながります
- ・大気汚染への対策にもつながります。
- ・物流施設1の高さを33mレベルに変更し、つつじが丘団地との景観問題の解消につなげる
- ・通勤車両は全て鉄道とシャトルバス運行により通勤車両の廃止を図る

- ①低騒音舗装などの採用実施による改善
- ②歩道の拡充整備と空間確保
- ③自転車道確保に伴う空間確保と安全対策（事故対策）
- ④緑地帯の確保と沿道への植栽事業の実施
- ⑤壁面位置の後退による空間確保（地区計画と連携して指定）
- ⑥道路の拡幅工事の実施検討

【何故このような提案を検討いただきたいのかの理由】

GLP 調査の騒音レベルの調査結果を見ると、等価騒音レベルによる評価だけで折角収集している時間率騒音レベルの評価を加味していないようです。

各調査箇所での L_{Amax} を見てみると 70dB~80 dB 以上で、特に福祉施設がある No.14 の地点は、東西道路の新設に伴い一層の渋滞が考えられ、 L_{A5} 、 L_{A10} 、を見てもほぼ 70dB という値が計測されています。

何故 L_{Amax} が重要なのかと言うと、下記の理由からです。

高齢者の睡眠は人にもよりますが社会活動から遠ざかり、日中の活動量が低下するために必要な睡眠の量も少なくなってくるという傾向が見られ、日中に傾眠傾向が見られたり睡眠深度も浅くなったりするため、突発的な騒音は目覚めを誘発するという問題につながります。これが続くことで睡眠障害を誘発することにもつながりますので、しっかりとした対策が講じられなければなりません。

L_{Aeq} という等価騒音レベルは騒音レベルのエネルギーを時間平均したものであり、騒音評価の指針に使われているとはいえ、突発的で睡眠を阻害するような騒音を評価するには、 L_{Amax} という値に注目すると共に、その値が一日の観察時間の中でも突発的に出ているのではなく、全ての時間を通じて安定して観測されているのであれば、 L_{Amax} という値に注目し対策を講じる必要があります。

また、夜間の睡眠については高齢者に限らず度重なる騒音などによる目覚めの誘発は睡眠障害へとつながります。

日本人の睡眠時間は他国に比しても短く、睡眠障害を抱える割合も増加傾向にあり、注意が必要です。

また睡眠障害は精神的な疾病の誘発も懸念されることから、要請限度さえ越えなければ問題はないというような GLP の一方的な解釈は許されるべきものではありません。

要請限度はその限度を超えた騒音が発生していることを抑えるために定められた法的な閾値であり、現在環境基準を満たしている場所が GLP の車が発する騒音のせいで環境基準を超えるが要請限度さえ越えなければ良いなどと言うことは許されるべきではありません。

度重なる騒音の目覚めで睡眠障害に陥った場合、GLP はその責任を取れるのでしょうか。

調査計画書では、計画地内の一部に小規模な給油施設があるとされているが、現況の土地利用の前には大規模な工場の敷地の一部であったことから、土壤汚染のおそれが否定できないと考えられる。このため、土地利用の履歴等や土壤汚染調査はこれを踏まえて実施し、土壤汚染について適切な予測・評価を行うこと。

計画地域は、水道水源を含む複数の井戸があり、さらに複数の湧水も存在するなど地下水が重要な地域である。本事業では、造成工事や計画建築物の建設、舗装や地下水利用等により、地下水の水位、流況及び涵養能等に影響を及ぼす可能性があるため、計画地を代表する地質、地質構造等の地盤の状況や地下水の状況等を把握できるよう適切な調査を行い、施工方法や地下構造物等の形状、配置について可能な限り明らかにした上で、工事の施行中及び施設の供用時の地下水利用を含めた予測・評価を行い、適切な環境保全措置を検討すること。

土壤汚染については「土地利用の履歴」と既存資料による調査に終始しており、且つ汚染のおそれのある土壤の掘削・処理等に伴う影響の程度についても工事の施工中に行う」としています。然しながら建設工事開始後に土壤汚染が発見された場合についての対処にも言及せず、先ずは工事開始ありきのような企業の利益優先の対応は許されるべきではありません。

まず優先すべきは、「都民の健康で快適な生活の確保に資すること」が最重要であり「工事前にその安全確保を行う」ために現状把握（ボーリング調査等による土壤汚染の実態把握）を行い、土壤汚染が観察できた場合は、すべからくその実態と対策について明らかにする責務があると共に、土壤改良対策が完了するまで着工は行ってはならないと考えます。

また、GLP が図 8.4-1 で公表している通り下記の 4 点の調査を目的とし、既に 7 か所のボーリング調査を行ったとしていますが、何故この段階で土壤汚染評価を行わないのか理解できません。（土壤汚染調査の必要性は後述）

特に下図の NO.7 は、8.3-5「計画地内で土壤が汚染されている可能性がある範囲」としている箇所の近傍であり、下記を目的としてボーリング調査を行ったのであれば、何故この場所をボーリングした際に土壤汚染の状況調査を行わなかったのか不思議です。

- ①地盤の状況
- ②地下水の状況
- ③地盤沈下又は地盤の変形の状況
- ④土地利用の状況
- ⑤法令による基準等



次に 8.3-8 に記載の「地下水の状況」において記載されている「立川市において、令和 4 年度に PFOS 及び FOA が暫定指針値を超えていたが、そのほかの項目は環境基準（指針値）を達成していた。」とあり、「地下水汚染が判明した立川市において継続監視が行われている。」と記載しているものの、自らの手で現地調査を行うとまでは記載されていません。

然しながら図 8.4-2 地下水位調査地点位置図に示されている通り、既に浅層地下水の観察井戸があることから、当該地点における地下水汚染の可能性は観察してしかるべきではないかと考えます。



その理由は、事業者自らが浅層地下水と深層地下水がどこかで混ざり合う可能性を認めていることから（後述）現在の実態を把握し、工事中に於いても観察し、工事終了後も一定期間の観察を行い、安全・安心を担保する必要があると考えます。その為には、下記手順で行うべきではないでしょうか。

【調査手順】

1.現状把握

現状に問題が無いことを確認・公表してから着工許可が出されるべきです。

2.工事中の継続調査

工事中の工事に伴う影響が出ないかを継続的に観察し安全を確保する必要があります。

3.工事完了後の継続調査

工事完了後も一定期間は継続観察を行い、安全であることを確認する必要があります。

【土壌汚染調査の必要性について ①】

土壌汚染問題について GLP に対し下記の説明を求めたところ下記回答がございました。

近年問題となっている PFOA・PFOS の問題に関し、昭島市民の体内から血液検査によりその蓄積が確認されている。この化学物質の流出地は横田基地内における消火剤と言われている。もしこれが原因とするならば、漏洩した化学物質は浅層地下水に混入し外部に流れ出て昭島市民の体内に入り込んだと思われる。

浅層地下水の流れは下図の通りで、横田基地方面から当該計画地を經由し、昭島市の水道水源方向に流れ込んでいます。

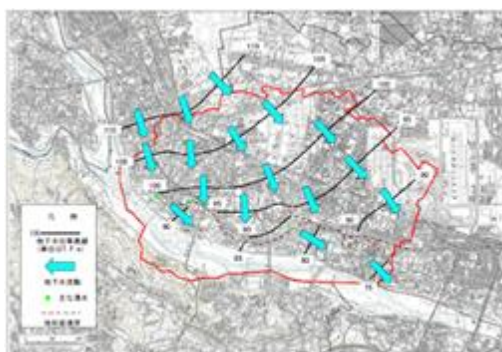


図 8.4-2 昭島市および横田基地の地下水循環経路（浅層地下水、平成17年6月調査）

体内に蓄積する理由は水道水しか考えられないものの、昭島市の水道水は深層地下水から取水し利用していることから、浅層地下水と深層地下水がどこかで混ざり合うことが無ければ水道水にPFOSが混入することはないことから、混ざり合う可能性を質問したところ、可能性はあるとの回答でした。

このことは、万一計画地に土壤汚染があった場合、工事に伴い流れ出た汚染物が地下水（浅層地下水）に流れ込み、深層地下水と混ざり合い昭島市民の飲み水に影響を及ぼす可能性があることとなります。

【土壤汚染調査の必要性について ②】

重ねて下記の質問を行いました。

「ゴルフ場の下には過去、戦時下の飛行機工場であった時に何が土壤に含浸していたのかもわからない、ゴルフ場として除草剤などの散布もあったかもしれないような土地を開発するのに、土壤汚染調査もご実施にならないで開発行為をするのは危険な行為と思っています。それでも大丈夫という証明をどのようになされるのかご説明願いたい。」

以上の説明を求めたところ、現在東京都と土壤汚染についての打合せを進めており、改めて環境影響評価書案で説明したいと話されました。

今回の評価書案では土地の利用履歴を述べられていますが、下図にある通り周辺では多くの「土壤汚染対策法」に基づく要措置区域が20ヶ所あり、1ヶ所以外はすべて指定解除となっています。

要措置区域の指定ヶ所が計画地（ゴルフ場跡地）にほぼないのは何故なのかを考えると、8.3-6記載の『表 8.3-3 「土壤汚染対策法」に基づく要措置区域等の指定状況』の要措置区域の指定は一番古いもので2004年であり、既に1963年にはゴルフ場としての整備がなされ1971年にはパブリックゴルフ場が開設されており、その他の施設として活用されてこなかったために、調査対象にならなかったことから土壤汚染が発見されてこなかった可能性があります。

1. 計画地はもともと飛行機製造工場の跡地であり特に東側は飛行場滑走路として活用されていたこと
2. 計画地周辺には汚染が確認された地点が多く存在すること
3. 米軍接收後にゴルフ場として運営されてきた間の土壤への影響について把握できていないこと等の理由により、土壤汚染の実態調査は必然と考えます。



何故今回の環境影響評価素案作成に際し、上記 8 か所の地下水位調査地点に於いて、地下水の水位計測だけを行うのではなく、水質汚濁に係る検査を何故実施しないのか、検査の継続実施と公表、対策の実施が必要です。

6. 土壌汚染

【質問・意見 14】

- (1) 本事業計画地は元整備工場であったり飛行場跡地であったりしたことにより、都審議会でもしっかり調査をすべきである旨の意見が出ていたが、その調査はどのように、いつ行われてきたのか。平成13年以降、東京都の環境確保条例が施行された後には、ほとんどの開発地域での調査の事例はないが、唯一、現在東電が進めている変電所建設予定地の西側に、過去の土壌汚染の調査事例があるはずである。評価書案には調査結果の記載がないが、それは調べていないのか？改めてこの点の調査を求める。仮にこれをしていないのであれば、調査を不要としても差し支えないことを裏付ける科学的知見に基づく合理的な根拠を、見解書で具体的に説明することを求める。
- (2) GLP社は、本事業計画地が元整備工場であったことから汚染の可能性を認めているが、自らが使う可能性のある土壌改良剤には、一切これまでの質問にも回答せず、今回の評価書案でも触れていない。基礎工事に際して、親杭の根元に液体性の土壌改良材を使用する計画があるなら、その改良材の種類や使用量、使用箇所を見解書で示すことを求める。
- (3) 昭島市は、過去に多くの井戸で横田基地の重油漏れを原因とする汚染事故が起きた土地柄である。土壌汚染の可能性は、過去の履歴からはガソリン汚染、最近の問題ではゴルフ場だったがゆえの除草剤の汚染、さらにPFAS汚染の問題がある。それぞれの汚染物質について調査し、その各データを示すべきである。特に、横田基地直近の西砂川地域から、PFASが高濃度に検出されている。浅層地下水による砂礫層を中心とした土壌汚染を調べていないのは、片手落ちである。浅層地下水と同じ扱いで各汚染を調べ、環境確保条例上何も問題がないことを、既存文献ではなく現地での土壌調査を行うべきである。東京都も環境確保条例上の関心を示すべきである。
- (4) GLP社は本評価書案において、「計画地東側敷地ではゴルフ場管理者への聞き取り調査において、平成27年頃まで特定有害物質であるチウラムを含む農薬の使用記録（平成27年以降は特定有害物質が含まれる農薬の使用記録はない）が確認された。さらに、施設内のメンテナンス用の車両のための石油系燃料の給油施設の存在が確認された。（中略）本事業では、この結果を踏まえつつ、工事開始前までに「土壌汚染対策法」及び「都民の健康と安全を確保する環境に関する条例」に基づく適切な手続きを実施する計画である。」とし、現地土壌検査による範囲、濃度等の検証をせず、既存資料による調査のみで対処しようとしている。環境影響評価の手続きにおける現状の把握を怠り、影響評価を全くしていないことは重大な瑕疵である。土壌検査を行い、現状把握に努め、法令上の廃棄・処分の方法を明示した上で、処分する範囲・土量等の予測を行い、その後の周辺地域環境への対策を記述すべきである。また、汚染土壌の搬出時の対策を記述していないことは、近隣住民として不安の内容であり、廃棄物の項にも反映するよう求める。
- (5) 土壌検査を行わなかった理由として、ゴルフ場の営業を記述しているが、ゴルフ場は2023年10月下旬に営業を終了している。その後、土壌検査を行わなかった理由はなぜか？見解書で具体的に説明することを求める。

7.地盤

【意見・質問 15】

- (1) 本評価書案では2021年の7月から9月にかけて、前倒しの地盤調査を行ったとある。地下水位の調査地点は予定通りであったが、しかし地盤調査は、調査地点が8カ所から7カ所に減り、場所も変わっているのはなぜか。科学的知見に基づく合理的な根拠を、具体的に見解書で説明することを求める。

8.水循環

【意見・質問 16】

- (1) 開発地域内で、GLPは当初8カ所のボーリング調査を予定していたが、その様子は伺えなかった。本当に実施したのか、見解書にて調査時の写真を示すよう求める。
- (2) 評価書案では、ボーリング調査は2021年7月上旬から9月上旬にかけて行われたとあるが、ゴルフ場が使用されている最中に、そのような調査が行われたとは思われない。具体的な調査の状況を写真とともに見解書で報告することを求める。なお、ゴルフ場への危険はどのように避けたのかについても、見解書での説明を求める。
- (3) ボーリング調査は、調査計画書では地下水位調査と同様の8カ所、同じ場所で行うとしていたが、まったく異なる場所の7カ所に変更になったのはなぜか。その合理性を裏付ける科学的知見に基づく根拠を見解書で具体的に説明することを求める。
- (4) 地下水位の調査は、当初予定の8カ所で2022年11月から2023年10月まで、毎月1回行われているが、ボーリング調査とは、異なる場所、異なる時期にしたのはなぜか？その合理性を裏付ける科学的知見に基づく根拠を見解書で具体的に説明することを求める。
- (5) 地下水位の調査結果が資料編 2.4-9 から 2.4-24 まで示されているが、開発前のゴルフ場営業時の水位が、環境影響を裏付けるデータになるのはなぜか。このデータは、どのように地下水位の予測に活用されたのか。見解書で具体的に説明することを求める。
- (6) ボーリング調査については、地盤調査と地下水調査をどのように区別したのか？見解書で具体的に説明することを求める。
- (7) 評価書案の縦覧中にも、ゴルフ場内で掘削している様子が地元住民から目撃されている。それは、いったい何のためか？見解書で具体的に説明することを求める。
- (8) これまでGLPは、地下に貯留槽を作り、地下に雨水を浸透させると言ってきたが、その図面が本評価書案で初めて明らかにされた（概要版6-36）。しかし概念図だけで、その平面図や断面図による貯留槽の正確な大きさや敷地内の配置計画などは一切明らかにされていない。詳細な計画を見解書で示すよう求める。
- (9) 具体的な貯留効果や雨水浸透予測に言及しない評価書案は不完全である。GLP社は、すべての雨水を地下に浸透させると言ってきたが、その根拠を、貯留槽の構造や配置、地表面のコンクリート被覆面積のデータ等の説明を通して見解書にて示すべきである。
- (10) 概要版のp8-47で、地下水の流動を阻害する可能性は小さいとしているが、その地表面が大幅に被覆されてしまうことによる地下水流動や、地下貯留槽からの雨水浸透との関連性に触れるべきである。これについても見解書で具体的な説明を求める。

- (11) 浅層地下水の流れや量に、この大規模開発が無関係であるはずがない。基礎工事が概要版p8-47に示されているが、ここにある説明や図面では、最浅地下水位が106.6mとなっていて、それと基礎の親杭の深さ108mとの間は1.4mとあるとしている。しかし、それだけの間隔しかないにも関わらず、地下水流動への影響がないとしているのは理解しがたい。この点について、その合理性を科学的に裏付ける具体的な根拠を見解書において説明することを求める。
- (12) 第1層の立川礫層の最下部、最浅地下水位が地上から8.2m（標準水位がT.P.106.6m）としているが、No.7のデータセンター建設予定地では、泥水水位が7.70mとなっている。豊水期には地下水位が上昇し、親杭との間隔は、より短くなる可能性があるのではないかと？
- (13) 昭島市は、水道水には深層地下水が使われており、事業者は本事業計画による影響はないと言っているが、浅層地下水と深層地下水は無関係ではない。降雨時などは地層の圧縮や膨張が知られており、その度毎に、地下水の下方や上方への漏水が知られている。浅層地下水が影響を受ければ、それは深層地下水、すなわち水道水源にも影響する。それは、単なる水量だけの問題に留まらず、現在懸念されているPFASによる地下水汚染への影響も関係してくるのではないかと。この点に関してどのように考えているのか、見解書で具体的に説明することを求める。
- (14) 地下水の水質データに関しては、特に、PFAS汚染の既存データの収集が不十分で、あまりに低い値だけを集めているように感じる。市民による血液調査では、昭島市民の50人中19人が、暫定基準値（20ng/ml）を超えていた。また、同時に調べた地下水の汚染状況でも、15カ所中3カ所で、暫定基準値（50ng/l）を超えていた。これらの汚染状況を十分に把握したうえで、改めて評価・予測することを求める。
- (15) 湧水量調査も、浅層地下水の流れを理解しているにも関わらず、調査地点の下流に当たるところでは一切調査をしていないのは作為的である。調査地点を増やすことを求める。増やす必要がないというのであれば、科学的知見に基づく合理的な根拠を見解書で説明することを求める。
- (16) 従前のGLP社の説明会では、井戸の本数が昭和館の中の1本のみが明記されていた。他に2本あるはず（市への企業井戸に関する開示請求資料）で、その位置の回答を求めてきたところ、依然として位置や数は不明であるものの、遊歩道などのほこり対策で、井戸の水を散水することが、縦覧中の2月19日の説明会ではじめて言及された。井戸の数や活用計画を具体的かつ明確に説明することを求める。
- (17) 雨水浸透の正確な減少予測がなされていない。雨水表面流出量の工事前と工事後の比較から、雨水浸透の減少予測をしているが、工事後の構造物、舗装部等の面積が過小評価されていて、正確な雨水の涵養量が評価できていない。ましてや、緑地（特に、芝地や樹林）の消失による雨水浸透量の激減についての予測は、まったく行われてはいないし、私達がこれまでに示してきた浸透量の減少予測データは、まったく無視されてきたことは残念である。改めて、雨水浸透の正確な減少予測と、これに基づく評価を求める。これをしないのであれば、これを不要とする科学的知見に基づく合理的な根拠を具体的に見解書で説明することを求める。

9.生物・生態系

【意見・質問 17】

- (1) オオタカに関しては、三多摩地域で調べている市民ネットワークの方々にヒアリングしてきたが、本評価書案では、その結果とは一致しない結果が示されている。そもそも、オオタカの調査は、単なるセンサス調査ではなかったと思うが、広域な調査範囲を、何人体制で、どこを観察ポイントにして調査を行ってきたのか。見解書にて具体的な説明を求める。
- (2) 当該地域のオオタカが、多摩川河川敷の個体と同一であるかのような表記が見られ、一方、立川基地跡地のオオタカとは、異なるかのような表記も見られるが、それらの判別は、どのように行ったのか。見解書にて具体的な説明を求める。
- (3) アナグマについて、実際にどのくらいの行動圏をもっているのか、きちんと調査を行って割り出したのか。もし行ったのであれば、現在、アナグマは重要種とされていない（都でも準絶滅危惧種、国レベルでは普通種）ため、その行動圏を公開すべきである。
- (4) アナグマについて、フン分析を通じた食性分析はおこなってきたか、見解書にて説明を求める。単なる発見記録や巣穴記録などではアナグマの調査としてあまりにも不十分である。これで足りるとする科学的知見があるのであれば、見解書にて提示されたい。
- (5) 本評価書案の動植物の生息・生育リストは、よく挙げてあるが、短い期間で、しかも少ない回数で行われた自然調査ゆえに、信頼性には疑念が残る。どこまで現況調査が行われたのか、見解書にて具体的に説明を求める
- (6) 自然調査の常識的な手法に照らしても、こんな短期間かつ短時間で、満足な季節変化や日変化さえ示せていない調査は、信憑性が低いと言わざるを得ない。再度、十分な期間、十分な時間をかけ、季節変化や日変化も踏まえた適切な調査を求める。
- (7) 蝶やトンボなどの鱗翅類の調査に関しては、捕虫網さえ持っている人を見かけたことはなかった。周辺の住民からの情報提供では、あまりに調査風景や調査人員の形跡が少ない。ゴルフ場が2023年10月25日まで営業していたことからしても、ゴルフ場内部の生きもの調査は、本当に行われたのか重大な疑義がある。鱗翅類をはじめとする調査の全容を具体的に説明することを求める。特に、ゴルフ場内の調査について、いつ、どのような調査を行なったのか、調査風景や生きものの写真も示して、見解書にて具体的に説明するよう求める。
- (8) オオタカの調査結果が非開示となっているが、開示すべきである。そもそも、どのような調査をしてきたのか、見解書にて調査風景の写真も示して、具体的に説明するよう求める。

- (9) アナグマは、東京都の準絶滅危惧種であり、代官山だけでなく、ゴルフ場内でも巣穴や採餌場所がある。ところが添付資料⑥でも示した通り、重要種に位置付けながら生態系や食物連鎖、予測評価において全く記載が無いのはあまりにも不自然である。なぜ記載されていないのか、そもそも工事完了後のアナグマの生態を予測・評価したのか。見解書において、説明を求める。もし不記載に合理的な理由がなく、単なるミスであるなら、評価書案を作成し直し、本手続きをやり直すことを求める。
- (10) 生態系上位の生物が、開発地域まで利用していることをわかっていて、代官山北側の中央公園をその代替地にするのは、あまりにも不適切であり、誤っている。このように、生物の生態を理解していないとしか考えられない方策が示されること自体、評価全体の信憑性を失わせるものというべきである。
- (11) ノスリやチョウゲンボウ、タヌキなども含めた生態系上位の種はアンブレラ種であり、その上位の生物がいなくなった場合、下位の生物の個体数のコントロールが利かなくなり、限られた生物種だけが増加し、希少種が絶滅したりする例はよく知られている。これについてどのように考えているのか、事業者の考えを見解書で具体的に説明することを求める。
- (12) 現にここ数年、代官山では、本評価書案には記載がないキアシドクガやカシノナガキクイムシの大発生が見られ、玉川上水への分布拡大も観察されている。こうした昆虫の異常発生は、昆虫食の野鳥の棲息に異変が起きている可能性が高い。事業者はこのような状況を把握し、評価の前提としているのか、見解書での説明を求める。仮に上記のことを評価の前提としていないのであれば、改めて評価のやり直しを求める。
- (13) 生態系上位の種が開発地域の外でも見られるので、開発による影響は少ない、という表現も見られるが、アナグマなどは、この地域周辺には棲息しておらず、きわめて珍しい棲息例である。開発による影響が少ないとの評価は誤りであるから、変更を求める。
- (14) 調査した生物の種類に著しい偏りがあり、コンサルタント会社の得意分野に偏りが感じられる。クモ類や植生は、比較的よく調査されているが、これだけの多様な調査結果に比べ、評価の結論で、総じて「影響は少ない」と判断されているのは杜撰な評価ではないか。
- (15) これだけの開発規模で、これだけの生物相に影響を与えないはずがない。本評価書案の調査結果は、むしろ開発を止めるか、最小限に縮小するかを迫る結果になっているのではないか
- (16) 樹木の本数が、ゴルフ場内だけで4870本余りの結果となっているが、その数は予想以上のものであり、当会の推計を2000本あまり上回った。現在まで、緑地情報に関

してたびたびの要求にも応じず、GLP社やゴルフ場が、一切のデータ開示をしてこなかったのは、それだけの樹木が消えてなくなることを、社会に知られては困るからだったのではないか。なぜ本事業計画地の緑地情報を開示しなかったのか、見解書において合理的な説明を求める。

- (17) 緑地情報が開示されなかったため、やむにやまれず私達が航空写真から推測してきた数を以下に示す（再掲）が、その数を基にしたさまざまな推測が、大幅に上方修正を迫られる結果となる。CO₂吸収率の減少、雨水の浸透量の減少は予想以上で計り知れない。本評価書案では、緑地の減少が緑被率や体積で計算されているが、樹木本数や樹種の減少でも、この開発地域の生物多様性の評価をすべきである。

	落葉樹	常緑樹	合計
ゴルフ場	1000	1908	2908
%	34.4	65.6	
代官山	246	140	386
%	63.7	36.3	
昭和館周辺	76	113	189
%	40.2	59.8	
合計	1322	2161	3483

- (18) 2024年2月の本評価書案に関する説明会で、開発による生きものへの影響はあるだろうが、工事を生きものへの配慮しながら段階的に実施することで、工事が終われば生きものは徐々に代官山等の緑地に戻ってくる、という説明がなされた。これはなんらの科学的な知見にも基づかない、事業者の希望的観測であり、あまりに楽観主義というほかない。工事後に生き物が戻ってくるとする評価は誤りであるから評価を改めることを求める。そうでないというのであれば、科学的・合理的な知見を提示するよう求める。

- (19) 東西道路として幅16mの道路が新設されたら、代官山と玉川上水の緑のネットワークは分断されてしまう。その上、その北側にゴルフ場の芝地を生かし、中には人々が散策できる中央公園ができれば、その人々の賑わいは、生物多様性とは両立しない。むしろ、生物多様性にとって阻害要因となる側面があることは明らかである。この点についてどのように考えているのか、見解書での説明を求める。

- (20) 昭島駅北口から続く回遊性などを謳い文句にしているが、マスタープランでも本事業計画地にはそのような回遊性は求められておらず、条例上、制度上、必須のものではない。人々が入り込んでくれば、東西道路と同じくらい、代官山の生きものは、棲息、生育を脅かされる。GLP社は、開発を優先するあまり、生物・生態系の保全を蔑ろにしているのではないか。改めてこの点についてどのように考えているのか、見解書での説明を求める。(21) 従来、代官山の生きものにとって、ゴルフ場は、単なるスポーツ・レクリエーションゾーンではなく、人間社会との緩衝地帯の役割を果たしてきた。しかし

多くの車や人々がたえず入り込む賑わいのある空間になった場合、そこは、もはや緩衝地帯ではなくなる。昭島市は、その中央公園を歓迎する意向を示しているが、あまりに貧弱な自然観による判断であり、環境行政的視点がまったく反映されていないと言わざるを得ない。

緩衝地帯が失われることによる代官山の生き物への影響をどのように評価しているのか、見解書において、科学的知見に基づき具体的に説明することを求める。

- (21) G L P社は、哺乳類等の地上徘徊性動物の移動を妨げないような保全手法として幅 16 mの新設東西道路にアニマルパスの設置を検討すると記載しているが、北側に都市公園が造成された場合、アニマルパスを大型の哺乳類が利用するとは考えられない。さらに、ロードキルを防ぐには、生息地と道路との境界をすべて柵などで囲う必要があると専門家は言っている。これは「開かれた緑地」「回遊性」といった謳い文句と矛盾することになる。アニマルパスの位置や構造、対象となる生きもの、有効性の根拠を、見解書において科学的知見に基づいて具体的かつ詳細に説明するよう求める。
- (22) アニマルパスを仮にアナグマやタヌキが利用するとしても、野鳥や昆虫、爬虫類の逃避や分断は避けられない。その利用可能性の検討も不十分であり、野鳥や昆虫等、他の生きものの移動や生活・繁殖阻害に関しては、まったく配慮が欠けている。百歩譲っても、東西道路は、地下に埋設する以外には、手立てはない。東西道路について、計画の再考を求める。
- (23) 水辺の生きもの調査と称して、ゴルフ場内部の人工池の調査はしているようだが、そんな水質の悪いコンクリートだらけの人工の水辺の生きもの調査に、どんな意味があるのか。それよりは、玉川上水の生きもの調査をより積極的に行うべきである。市民団体の調査データも参照していただいているようだが、玉川上水の生きものへの環境予測は十分行われているとはとても思えない。市民団体も、東京都の許可を得て玉川上水での生きもの調査を実施している。改めて、玉川上水の生き物への影響を調査するよう求める。また、玉川上水での調査を行わなかった理由を見解書で説明するよう求める。26) ここ数年、復活の兆しがあるゲンジボタルなどは、まったく調査していないと思われる。物流倉庫やデータセンターは、24時間稼働と聞いているが、データセンターからの光害によって、ゲンジボタルなどはいなくなってしまうことが十分予想される。昭島市内の別の場所でも、近くに建て売り住宅ができただけで、昔から保護活動してきたホタルの生息地（水辺の散歩道）には、ホタルはほとんどいなくなってしまった。現に、本事業改革地に隣接する玉川上水流域で行った市民グループの調査（2023年6月）では、現在でも、外灯のある明るい場所では、ホタルの個体群密度は低い（本意見書第4「私達の環境影響評価書案」の分布図参照）。ゲンジボタルについての調査及び本事業による光害の影響の科学的な予測・評価を行い、見解書で示すよう求める。
- (24) 玉川上水には、カワセミが現認されている。カワセミの十分な調査が行われているのか、見解書にて説明を求める。

(27) 玉川上水には、カワセミが現認されている。十分な調査が行われているのか？

GLP 資料では緑地がどの程度減少するのかについて、具体的に図示で示していないため、比較できるように作ってみたのが下図です。

環境影響評価書案（本編）08_06_生物・生態系の環境類型区分に掲載されている「環境類型区分 図 8.6-18」に、08_12_自然との触れ合い活動の場に掲載されている「計画地内の自然との触れ合い活動の場 図 8.12-4」を重ねてみると、とんでもない量の緑の消失が確認できます。



図：環境類型区分



図：環境類型区分と残存緑の量

GLP の評価書案の内容は、具体的なデータを示さず言葉のイメージで表現し、全体を通して問題が無いとし、問題点を一部上げてそれに対する具体的対策は述べていないことは大きな問題です。

例えば、【植物種及び植物群落の変化の内容及びその程度】8.6-100の中で「工事関係者の代官山緑地への立ち入り等もないため、確認種への影響はほとんどないと予測する。」とあり全く問題が無いような書きぶりです。然し、代官山緑地のオオタカの生息環境である樹林地への影響は別のページで次のように書いています。

【陸域生態系の変化の内容及びその程度】8.6-134の中で「注目される種である上位性のオオタカは、代官山緑地及び代官山緑地北側の公園を除いて本種の主な生息環境である樹林（植栽地）の大部分が消失する。」と言葉で書かれていて、この大部分が消失する場所を定義していませんので、我々が推測しなければいけないと共にその範囲を理解する努力を我々がしなければなりません、読み取れる消失の範囲は、下図の緑色の濃いエリア（樹林地）のことと思われます。



また同じく【植物種及び植物群落の変化の内容及びその程度】8.6-100の中で「上水公園の一部に冬至日に3時間未満の日影が生じると予測され、春秋期においても上水公園の一部で2時間未満、夏至日にわずかに1時間以上の日影が生じると予測される。」と書かれていますが、その影響については触れてはおりません。

上水公園にはいろいろの植物の群生が見られると共に多くの小鳥やカルガモなどの営巣、多くの昆虫なども観察されており、「わずか1時間」などという言葉で説明するのではなく、その影響の範囲と影響がないとするのであればその根拠を科学的に示すのが、この評価書案ではないのでしょうか。

この様に、問題点を上手く表に出ないように、記載の場所を散らばらせることで、その問題点から目をそらせることを上手く行っているように感じます。

環境影響評価書案の市民説明会で下記質問がありました。

「樹木の数は約4870本ありますが、その内何本伐採されるのですか？」

然しながらGLPは伐採本数、移植本数は不明とし、環境影響評価書の段階で明示するとしています。

上記質問に対し現時点で本当に不明であるというGLPの言葉は疑わしいのではないかと考えます。

その理由は次の通りです。

- ①上図：環境類型区分に示される通り、エリアごとの樹木本数は既に計測されておられるはずですが、エリアごとの残存本数を示す図が作成できるのですから、伐採本数は推計できるはずですが。
- ②本編08_13_廃棄物の8.13-19に下記記載があります。「既存建築物等の解体に伴う建設廃棄物の発生量は合計約43,260t、芝生の発生量は約411t、伐採樹木量は約8,407tと予測する。」とありますので、芝生は何㎡、樹木はおおむね何本であると分かっているはずですが。
芝生を何㎡ 無くすのか
樹木を何本 伐採するのか
移植するのは何本 移植するのか

それにより CO2 の吸収量はどれだけ減少するのかなどに踏み込んでこそ、環境に与える影響を明確にし、対策をどのように行っていくから問題はないと説明頂ければ理解できるのではないかと思います。

果たしてこのような内容で、我々市民はどのように検証し意見を述べれば良いのでしょうか。GLP の説明会での回答では、市民の質問に答えられない内容が随所にあり、その回答として「環境影響評価審議会にご質問の内容を伝えます。そして審議会の専門の先生方にご判断を頂きたいと考えております」と回答されています。

本来は GLP 自身が問題点を抽出し、その問題点に対しどのような対応を行っていくのかを案として示し、審議会に報告すると共に我々市民にその内容を改めて縦覧し、意見を聴いて審議会に図って頂く、これが手順ではないでしょうか。

この様に環境影響評価書案の段階で問題点を積み残し、検証結果を市民に伝えられないまま「環境影響評価書」の提出に進むことは、東京都環境影響評価審議会の位置づけをも貶めるのではないかと懸念するばかりです。

上述の中でのもう一つの大きな問題は、オオタカの生息地の基本となる「樹林地の大部分が消失する」という部分です。

GLP が 図 8.6-19 食物連鎖図 に示す通り、その上位種であるオオタカを守り、その地域の生態系を維持することの大切さは、皆の認識するところです。1998 年の長野五輪では、オオタカの営巣地であったことを理由に競技会場が変更されました。そして愛知万博では「会場の森」でのオオタカの営巣の確認により、会場計画の変更がなされています。

GLP は自社が発行する Sustainability Report ⁶ の中で 30by30 の活動に触れ「生物多様性保全」の重要性について、生態系がもたらす様々な恩恵の重要性を認識し、生物多様性の保全に貢献する取り組みを進めています。とし、

その為に 生物多様性の保全に向けたイニシアティブへの加盟として「30by30 アライアンス」へ加盟を表明しています。

そして自社の「環境方針」の中で「サステナビリティをビジネス戦略の中核とする」とともに、GRESB などの多くの認証を得ていることを報告しています。

このような取り組みを行う企業が、何故「オオタカ」の営巣環境を避けて計画を立案することを行わないのでしょうか。

日本 GLP は上場企業でもあり、その発信する内容には責任を持った対応が望まれるのではないのでしょうか。

本計画では、現況の植生の大部分を改変し施設を建設する予定であることから、計画地及び隣接する玉川上水、玉川上水緑道及び代官山緑地等の生物・生態系への影響が考えられる。調査計画書では計画建築物その他の工作物の配置、規模、施工方法等の詳細が未確定であるため、これらを可能な限り明らかにした上で予測・評価を行うこと。予測・評価にあたっては、希少動植物等の保全及び施設配置・稼働にあたっての配慮、エコロジカル・ネットワークの形成による周辺の生態系に与える影響の低減等、幅広く環境保全措置を検討し、環境影響評価書案において記載すること。

⁶ Sustainability Report <https://www.glp.com/jp/assets/images/sustainability/report/pdf/2022report.pdf>

「本事業の実施に伴い、計画地外周部や公園区域を除く範囲を改変するため、工事の施行中には計画地の動物の生息環境は改変を受け消失する。そのため、工事の施行中は、移動能力に乏しい一部の種は造成工事による直接的な影響や生息環境が消失する」と記載していますが、消失する生息環境は何であり、その種とは何であるのか、そしてその数がどのくらいなのかに言及もしていない。対策も検討せず消失と言う言葉で放置しています。

消失と言う言葉で放置するのではなく、種により対策をどのように行うべきであるのか、その種の保存のために何を行うべきかを検討した痕跡すらありません。

「移動能力が高い種は、樹林や草地、耕作地といった幅広い環境を利用する種であることから、段階的に造成していくことで計画地の残存樹林や代官山緑地、玉川上水緑道沿いの樹林及び計画地周辺に一時的に移動・逃避すると予測した」とありますがどのような種であるのかまで言及していません。

一時的に移動・逃避すると予測ができるのは何故なのか、生息する生き物の種は何であり、その数は幾つなのか、生き物たちの努力に頼るのではなく種を明確にし、人が介在して改善できる道を探るべきと考えます。

もし改善提案ができないのであれば、現状を維持し環境破壊につながる行為を慎むべきであります。

今回の事業者である日本 GLP の社長：帖佐義之氏は、関連企業である GLP キャピタルパートナーズジャパンの代表を兼務し、GLP ジャパン・アドバイザーズの役員でもありますが、当該企業 2 社は環境省がすすめる「30by30」に参加しており、明確な環境貢献・自然共生の道筋を自らが模索し提案を行う責務があると考えられることから、私が要求する内容について真摯に取り組むべきであると考えます。

工事完了後について「代官山緑地と北側の公園等は分断され、ロードキルの可能性が考えられることから、代官山緑地と北側の公園とを道路下でトンネルにより繋ぐようにアニマルパスを整備し、自然環境に配慮した池を創造するなど代償措置を図る」とありますが、この企業は本当に環境貢献・自然共生の道筋を目指しているのでしょうか。

一般的にアニマルパスを WEB 検索するとアニマルパスウェイが最初に目につきます。これは樹上生活・樹上移動に長けた種の通り道を作るものでその効果も各地で実施証明されているようです。ところがトンネル状のアニマルパスについてはその効果がはっきりと裏付けられた論文などが私では見つけられず、海外の事例として種によっては通り道として使われない可能性もあると書かれたものもあり、その効果が裏付けられたものであるのかはなはだ疑問です。⁷

また、東西道路を若し作った場合、16m 道路の照明の種類や設置方法によっては虫・昆虫などを呼び込み、それを餌とする生き物たちが近づき、かえってロードキルを助長する⁸ということも考えられることから、対策として下記を検討する必要があるのではないのでしょうか。

⁷ ナショナル ジオグラフィック：<https://natgeo.nikkeibp.co.jp/atcl/web/19/110200016/112900003/?P=1>

⁸ ロードキル発生メカニズムの解明：特に道路照明と関連付けて：

<http://www.highway-kikin.jp/files/reports/rpt202201.pdf>

1.西側敷地への東西道路は作らない（作らないことにより下記の利点が考えられます。）

①ロードキルの可能性を減らすことが可能となる。

②24 時間操業を行うにしても代官山北側に車が走行しなくなり生き物たちの営巣環境を壊さない。

③東側から西への侵入が無くなるので、高齢者福祉施設への影響を軽減できると考えます。

④外灯の設置に伴い誘い込まれた虫などを捕食するためにアナグマなどが侵入しロードキルにつながる要因を排除することができます。

2.東西道路を作る場合、車はトンネルを通る、若しくはブリッジを渡ると言う立体交差の検討を行う。この場合、生き物たちは現在の環境から玉川上水までの移動するライフラインが確保できることとなります。

3.北側の公園での散策には、犬などの動物の持ち込みは規制する・禁止する必要があると考えます。今まではゴルフ場という閉鎖空間の中で生息してきた代官山緑地の生き物たちは、他の動物との接触をさけてこられたことが一定の繁殖が確保できていたのではないかと考えられます。万一、北の公園に散歩に来て一緒に連れて来た犬などが代官山緑地に侵入することがあれば、代官山緑地の生態系を大きく変えることとなりますので、検討が必要です。GLP の提案は、どうもソフトなイメージを前面に打ち出し市民の反対を懐柔するための対策として提案しているように思えます。もっと生き物たちの側に立った視点でもう一度検証をしていただきたいと考えます。

4.アニマルパスを検討する場合、樹上を通すアニマルパスウェイの採用を検討する。代官山領地に生息する、リス や ムササビ、こうもり類などに有効に機能すると考えられます。

5.アニマルパス：トンネル方式は十分な検討が必要です。アニマルパスで東西道路に下をくぐって北側の公園に移動できるルートを作るとしていますが、逆に外から犬などの生き物が簡単に侵入することを許すことにもつながり、大変大きな問題につながるようになります。また、トンネル方式は生き物の種とその効果を確認してから実施する必要があります。

6.アナグマについて、計画地並びに代官山緑地で巣穴が確認されていると書かれていますが、現地をよく知る人からその他にホテル北側にも巣穴があるとの情報がありました。

そのことから、下記の検討が必要です。

①巣穴の情報など、確認された場所が分かるようにお示しいただく（一般公開ではなく審議委員へ公開し審議していただく必要があります）

②その地図に書き込まれていない情報が考えられるので改めての調査が必要

③今回の工事で影響を与える場所がどこなのかを地図上でお示しいただくこと

④現在のホテルはそのまま残し、ホテル敷地の造成工事を行わず、再利用を再検討する

7.GLP 関連企業が参加する「30by30」の意義に基づく行動をお願いします。「注目される種である上位性のオオタカは、代官山緑地及び代官山緑地北側の公園を除いて本種の主な生息環境である樹林（植栽地）の大部分が消失する。また、営巣地である代官山緑地は改変しないが、代官山緑地の西側に隣接する樹林地の一部が改変され、営巣中心域が縮小されることから、代官山緑地の北側に公園を配置し、計画地の活力度の高い樹木等移植、あるいは新たに緑地を整備する」とありますが、問題は「主な生息環境である樹林（植栽地）の大部分が消失する」と言い切っているところです。

10.日影

【意見・質問 18】

- (1) 「冬至日の平均地盤面+4mの高さにおける計画建築物の日影は、5m規制ラインを越えて2.5時間以上及びことはなく、かつ、10m規制ラインを越えて4時間以上及びことはない」と予測した」という記述には、誤りがある。「平均地盤面+4m」は誤りで、日影の影響する用途地域の規定である「平均地盤面+1.5m」とすべきである。

日影が規制の異なる区域にまたがる場合

測定面または日影規制時間の異なる地域にまたがる日影は、それぞれの地域の規制を受けます。

- (2) また、時間の表記について、『計画建築物の日影は、5m規制ラインから10m規制ラインの間に4時間以上及びことはなく、かつ、10m規制ラインを超えて2.5時間以上およびことはない』との記述をすべきである。
- (3) 玉川上水北側の住宅地の住居は、冬至の午前中、最も日光を欲する時間帯に新たに1時間ないし3時間45分の日影が生ずると予測されている。これは住民にとって精神的・肉体的にも極めて過酷な冬の生活環境を強いることになるものであるから、日照権の侵害というべきである。新たに生ずる日影時間が15分を超えないよう、建物の高さを低くするか、境界線からの距離をもっと離すなど、計画の変更を求める。
- (4) これまでは日照が十分保障され、玉川上水沿いの草地（ススキ草原）には、四季折々の草花や陽樹が見られた。住宅街への日当たりも十分保障されていた。本評価書案では、建物の周辺だけが日影になるかのような印象の予測が行われている。日影をどう少なくするのか、努力の痕跡や手立てを示すべきである。日影を少なくするには、DCや物流倉庫の建物の高さを低くするか壁面を後退させるしか手立てがないことは、火を見るより明らかである。GLP社に計画の再考を求める。
- (5) 本計画地周辺には福祉施設及び教育施設等、特に配慮すべき施設等が存在し、計画建築物による影響が懸念されることから、計画建築物が配慮施設等に与える日影の変化の内容及び程度が明らかになるよう、計画建築物の配置や規模等をより具体的に示した上で、必要に応じて天空写真の調査地点を追加し、適切に予測・評価すべきである。また、周辺に対して十分に配慮した環境保全のための措置を検討し、環境影響評価書案において記載すべきである。
- (6) 評価の指標とした「『東京都日影による中高層建築物の高さの制限に関する条例』に定める日影規制の基準」を満足するものとする」とあるが、本事業計画の場合、計画地北側の建物への影響以上に、玉川上水の両岸の植物への影響を評価すべきである。見解書にて玉川上水両岸の植物への日影の影響の予測・評価を示すよう求める。

11.電波障害

【意見・質問 19】

- (1)電波障害の影響域は、「東京局広域局からの放送（21-’27ch）については、電波到来方向に対して、計画地西方向の最大幅約 320m、最大距離約 220m の範囲に遮へい障害が生じる可能性がある」と予測する。」とされている。関係住民等に対しては、「相談窓口の設置」とあるが、本評価書案に記載しただけでは、関係住民等への社会的責任を果たすとはいえない。別途、事業者の社会的な責任として、この調査結果の段階で、関係自治体の広報に添付するなどの広報活動を検討・実施することを求める。また、その広報の内容として、相談後の対応方針、対応のための時期、解消方法、費用負担など必要な情報を提供することを求める。

12.風環境

【意見・質問 20】

- (1) 予測事項は、工事の完了後における「平均風向、平均風速、最大風速等の突風の状況並びにそれらの変化する地域の範囲及び変化の程度」としているが、『突風』の予測が不明である。特に、データセンターの棟の間のいわゆる「ビル風」＝『突風』の予測として、南方向からの風により、玉川上水遊歩道、北側住宅地に影響が現れると思われる。見解書にて「突風」の予測について説明するよう求める。

【参考】都技術指針の当該解説

環境影響評価の対象は、対象事業の実施に伴う、建築物、高架道路及び高架鉄道等の工作物の設置により風環境の変化が生じると予想される地域並びに影響の内容及び程度とする。

風環境の変化とは、歩行障害、器物及び家屋の損傷、商店等の営業障害等を引き起こすような「強風現象の出現」、「通風の阻害」等を指すが、環境影響評価の風環境における予測・評価としては「強風現象の出現」を対象とし、「通風の阻害」は対象としない。

ただし、「通風の阻害」による影響が生じるおそれが明らかな場合は、風の強弱の予測は可能であることから、事業計画の中で「通風の阻害」に対する具体的な対策の内容を明記する。

(中略)

(3) 年間における強風の出現頻度の予測

予測地点の風速と気象観測点の風速との比を求め、気象観測点での風速の超過確率(強風の出現頻度)を参考にして、予測地点における強風の出現の頻度を算定する方法による。

(4) 予測結果

予測結果は、次に掲げる方法により整理する。

ア 風向は、各測定点の風向を水平面に投影された形(水平面内風向)で図面上に表示する。

イ 風速は、代表性のある点に対する割合(比率)として表し、風向の資料を用いてベクトルを図に表示する。また、必要に応じ、建設後の平均風速の建設前の平均風速に対する比を示す。

- (2) CFD 解析により、調査74地点のうち72地点がランク1、2地点がランク2であり、「建設前の風環境から変化はなかった」「許容できる風環境である」としている。しかし個別の調査地点を見比べると、大幅に増加もしくは減少している地点があり、周辺住民は不安を感じている。より丁寧な調査を求めるとともに、個別の調査地点での大きな風環境の変化について、実際に体感としてどのような変化になるのか、住民がイメージしやすいような説明を、見解書で示すよう求める。
- (3) 現状の風環境のデータを昭島市役所上空の6年間の調査資料を基に算出しているようであるが、事業地上空での調査を抜きにした調査では明らかに不十分である。現状の風環境のデータは、事業地の上空のものを求める。それが不要とするのであれば、不要でもよいことを裏付ける科学的知見に基づいた合理的な理由を見解書で示すよう求める。
- (5) 建設前後で変化の大きい下記の箇所における詳細な調査を求める。
- | | |
|-------------------|----------------|
| No.2 西砂小前 | No.37 つつじが丘小北門 |
| No.13 つつじヶ丘公園 | No.43 市道48号歩道橋 |
| No.14 昭和の森テニスセンター | No.51 ハピネス昭和の森 |
| No.36 新設道路東交差点 | No.52 ニチイ昭和の森 |
- (6) データセンターのすぐ北側の美堀町住民は、データセンターによる排熱の影響に大変不安を持っている。また、つつじが丘、美堀町の住民は、癒しとなっている夏の涼風が、データセンターなどによる温風の影響により変化するのではないかと心配している。夏季においては明らかにビルの放射熱なども加わり南方向の風の変化が生じると思われるが、見解書にて、そうした変化が生じるのか生じないのかが読み取れる資料の公表を求める。
- (7) 外部熱気流解析という調査があると聞いたが、風の温度変化や排熱の調査も必要である。調査計画書に対する昭島市の意見書においても「大規模排熱による局所的な気温上昇等の影響について調査すること」と指摘されている。外部熱気流解析などによる排熱の拡散解析など、風の温度変化や方向の変化に関する調査を求める。仮にこれが不要だということであれば、見解書にて、これを不要とする科学的知見に基づく合理的な説明を求める。
- (8) データセンターによる排熱が玉川上水周辺の動植物へ与える影響が心配である。本評価書案では、この対策が全くなされていない。建物の規模を縮小するなどして芝地を含む緑地の面積を広げ、ソーラーシェアリングで屋上も緑化し、壁面緑化も取り入れるなど、ありとあらゆる努力をすべきである。これが不要ないということであれば、見解書にて、必要がないことを裏付ける科学的知見に基づいた合理的説明を求める。
- (9) 何より計画地周辺は、福祉施設、教育施設等特に配慮すべき施設が存在し、建物による影響が懸念される。建築後の配置や規模などより具体的に示したうえで、風環境の変化の程度について予測・調査を行うべきである。また、風環境の予測においては流体数値解析を行う際設定条件の妥当性を詳細に記載すべきである。
- (10) 風環境について、「工事完了後に実施する環境保全の措置」として、GLP社は可能な限り樹木を残し移植をするとしている。しかし事業地の約9割が物流倉庫とデータセン

ターの敷地面積である本事業計画で、どれほどの樹木が残り、どれだけ移植するのであろうか。その具体数を見解書にて示すことを求める。

- (11) 敷地面積以外の土地は1割しかない本事業計画では、4800本余りの樹林の大半が伐採されることになるであろう。風環境が大きく変化するのはもちろん、昭島の宝である代官山を含む「水と緑を守り育てるのゾーン」における生態系に致命的な影響をもたらすことは必至である。廃棄物の項には、伐採樹木（木くず）が8407トンであることが明記されている。であれば、その根拠となる、樹木の予定伐採数を明らかにすべきである。この点を明らかにしないことは、極めて不誠実である。見解書にて予定伐採本数を示すことを求める。
- (12) 風環境の影響予測で、なぜ風洞実験を行わないのか。過去の審議会でも質問が出たが、理由までは答えていない。見解書にて、理由を明確に示すよう求める。
- (13) これまでこの地域では、玉川上水の流れに沿った東西方向に加え、ゴルフ場からの南北の風の通りがよく、夏期の冷涼な環境が維持されてきた。そのため、丘陵や河川敷に見られるような草花や樹木（カワラナデシコやワレモコウ、ツリガネニンジン、アキノタムラソウ、クルマユリ、ケヤキ、ミズキ等々）が生育してきた。住宅地の人々も、涼しい環境に癒やされてきたはずである。これらの環境が保たれるような計画にすべきである。
- (14) GLP社の建物のある場所だけ風がよけて通り過ぎているような凶面予測が示されているが、その予測の根拠がわからない上に、風が通り過ぎた後はその建物がなかったかのような風量や風道が、復活している予測は、あまりに自分たちの開発に都合のよい予測ではないか。開発後に、美堀町住宅の日照や風通りに、必ずや大きな悪影響が生じるのは明らかであり、風通しをよくするために、データセンターや物流倉庫の数をさらに削減し、建物の配置にさらなる工夫や努力をすべきである。
- (15) 日影や風環境が、本評価書案では建物の周りだけの予測で、あまりに狭い範囲に限られている。建物の高さからすれば、あり得ない予測範囲である。このままでは、美堀町や玉川上水に対する日影や風通しへの悪影響が十分に予測できない。予測範囲を広げるべきである。範囲を広げる必要がないというのであれば、その合理的な根拠を見解書にて明確に示すことを求める。
- (16) 特に、はなみずき通りの東側の玉川上水沿いのデータセンター7棟の密集性、配置、高さ、玉川上水との距離は、予測の結果ではなく、予測の前提にしているのではないか？
- (17) これまで美堀町住民には、日影や風環境に関する調査や影響に関する説明会がまったく行われていない。これは、あまりに理不尽である。GLP社は、地元自治会のお祭りには金銭的な寄付までしているが、アセスメントのコミュニケーションの精神を踏まえ、住民説明会をきちんと行ない、住民理解を得るべきである。

計画地周辺には福祉施設及び教育施設等、特に配慮すべき施設等が存在し、計画建築物による影響が懸念されることから、環境影響評価書案の作成に向けては、計画建築物が配慮施設等に与える風環境の変化の内容及び程度が明らかになるよう、計画建築物の配置や規模等をより具体的に示した上で、風環境の変化の程度について、予測・評価を行うこと。なお、風環境の予測において流体数値シミュレーションを用いる場合には、設定条件の妥当性について詳細に記載すること。

特に東側の地域は物流棟とデータセンター7棟が林立すると共に、近隣にない高さの建物がコンクリートとアスファルトに覆われてしまうことから、夏場の温められた地表とビルの輻射熱などにより発生するビル風が問題を起こさないのかということについて心配しています。

特にデータセンターはビルとビルの隙間が同一方向に向いて細い空間で平行に並んでおり、物流棟にぶつかった風やデータセンターにぶつかった風が吹き降ろすような突風の発生はないのか。若しこの風がデータセンターとデータセンターの急に狭くなる間を吹き抜ける突風として玉川上水沿いの歩道などに吹き抜けた場合、歩行者、自転車などへの影響が心配ですが、この点についてのレポートが見当たらず不安です。

また、今回の計画では緑を出来るだけ残すとしていますが、ディズニーランド以上の広さを活用し、コンクリートとアスファルトに敷き詰められた地面が温められて発生するヒートアイランド現象を再現したテストなどの実施はなされておらず、またその対策についても言及されておられません。

近年は温暖化で熱帯夜が続くと言う現象が日本中で見られますが、アスファルトとコンクリートで敷き詰められ、昼間に温められて蓄熱された熱が、夜間に放出されると、一層の熱帯夜の促進をすることになります。

従来、北側の住宅では玉川上水から流れるそよ風が、施設ができた以降は大変な熱をまき散らすことになるのではないのでしょうか。それによる玉川上水周辺の動植物への影響も心配です。

この点への対策も必要です。事例として書いておきます。

- ① 先ず一番の対策は今の計画以上に緑の範囲を広げる努力を行う
- ② 巨大な倉庫の屋上での太陽光発電から屋上緑化への転換を行う
- ③ アスファルトには、赤外線を反射する遮熱性の材料で被覆するなどの対策を行う
- ④ 大気中へ微細なミスト噴霧を行い、気化熱冷却を採用する

先ずは、後から施設を作るわけですから、周囲の環境に影響を及ぼさないことを前提としたアプローチが必要です。

その為には、現在の計画で具体的に問題が無いことを証明頂くとともに、具体的な対策について検討を行い、方向性をお示しいただきたいと存じます。

13.景観

【意見・質問 21】

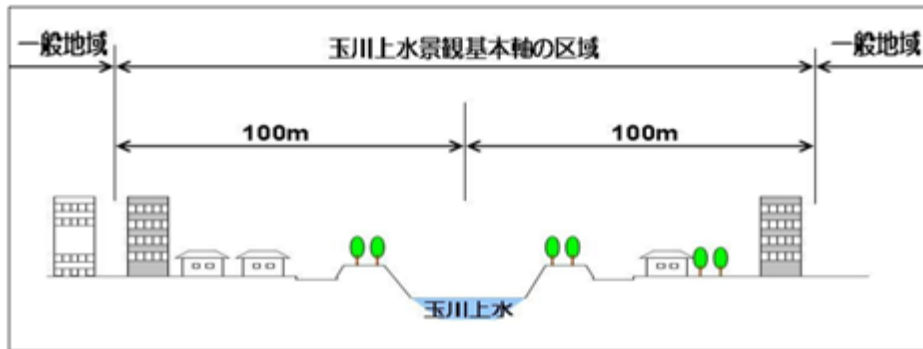
- (1) GLP社が、「景観に問題はない」という根拠は、建物周辺の樹木の保存や移植により、樹木に隠れて見えないことである。しかし、近くの歩道から見た時は隠れていても、近くの住居から見た圧迫感まで評価することはできないことは明らかである。住居からの圧迫感を評価しないことは極めて重大な問題であるから、改めて評価することを求める。
- (2) つつじが丘ハイツの目の前に、ハイツの高さ33mの1.5倍もの45mの高さの建物が建つことにより、大きな圧迫感を受けることは容易に想像できるにもかかわらず、景観モニターシュ写真につつじが丘ハイツから見たものが1枚もない。つつじが丘ハイツ管理組合では、ハイツから見たモニターシュ写真の提出を要請している。こうした重要地点の景観モニターシュ写真は、「私有地だから」などと言い訳せず、見解書にてすべて公開することを求める。
- (3) つつじが丘小学校から見た景観モニターシュ写真では、すぐ傍にあるつつじが丘ハイツ近傍のモニターシュ写真と異なり、手前の樹木の上にL1の物流倉庫が突き出て眼前に迫ってくる。評価書案に、このような矛盾のある写真が掲載されているようでは、住民が客観的な判断をすることはできない。
- (4) 玉川上水の北と南を同時に見られる景観の評価をすべきである。そのため、美堀橋の南北それぞれからの景観モニターシュ写真を、見解書にて示すべきである。
- (5) つつじが丘ハイツ管理組合ではGLP社に「物流倉庫1の建物の位置をもっと北側に移動し、さらなる圧迫感の軽減と景観への配慮した緑地帯の環境を増やすことをとめまます」と要請をしている。事業者は、この要請を聞き入れるべきである。聞き入れないのであれば、その理由を見解書にて示すよう求める。
- (6) 圧迫感の指標として「形態率」（魚眼レンズで天空写真を正射影した時の写真内に占める面積比）を用いているが、圧迫感をこの天空写真で住民が判断できるとは思えない。「誰が空を見上げて歩くというのか。目の前の景色がどう変わるかをしっかり示してほしい」と説明会で参加者から意見が出た。住民にもわかりやすい資料を出すべきである。
- (7) 圧迫感の減少を図るため、計画建築物の外壁の位置を、敷地境界からさらにセットバックすることが必要である。
- (8) 建物の高さや規模を示すモニターシュ写真が、遠景を巧みに使っており、近接した位置からの景観が十分に示せていない。しかも、モニターシュ写真の撮影場所や撮影方向に欠けている所が多々あり（たとえば、つつじが丘団地の23号棟や24号棟からの北方向やハピネスの森からの代官山方向など）、景観予測は不完全である。
- (9) 項目によって、建物の規模想定図が一定していないのはなぜか。意図的に過小評価しているのではないか。見解書での回答を求める。
- (10) 天球写真（魚眼レンズ撮影）に、どのような意味があるのか。天球写真には、ほとんど、建物が写っていない。特に圧迫感は、人によって受け止め方が違うもので、そうした住民目線での意識調査さえしていないで、何のための圧迫感調査か。そもそも過去に、真上を見上げた天空写真で、圧迫感や景観調査をしてきた慣習があるとすれば、天球写真を使う十分な根拠を示すべきである。

計計画地北側には玉川上水が近接し、計画建築物による影響が懸念されることから、計画建築物が玉川上水の景観に与える変化の内容及び程度が明らかになるよう、計画建築物の形状及び配置等をより具体的に示した上で、適切に予測・評価すること。また、周辺住民に対して十分に配慮した環境保全のための措置を検討し、環境影響評価書案において記載すること。

景観についてはいくつかの視点から問題点を指摘したいと存じます。

1. 東京都景観条例 玉川上水景観基本軸の解釈について

景観基本軸ではその景観を維持するための対象となる範囲を、玉川上水の中心から左右 100m の範囲に於いて、建物の高さは立木の高さを超えないように配慮することが求められています。

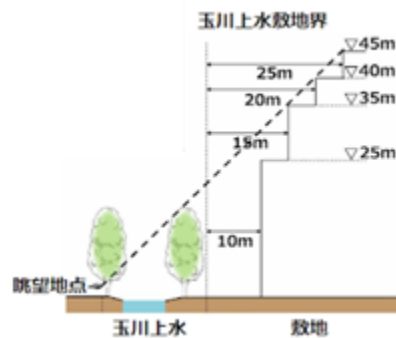


そして法に定められた景観形成のイメージとして、景観形成の目標は次のようになっています。「玉川上水や河川沿いの水と緑を帯状に連続させ、親水空間の拡張を図るとともに、周辺の歴史的・文化的遺産を生かした街並み整備を併せて実施し、季節感や潤い、玉川上水の歴史が感じられる景観形成を図る。」とあります。そしてそのイメージを表現するイメージとして次の図と説明があります。



高さは、周辺建築物群のスカイラインとの調和を図り、著しく突出した高さの建築物は避ける。特に、玉川上水や緑道の樹木と隣接する敷地では、玉川上水や緑道に面する建築物の高さが、玉川上水や緑道の樹木の最高高さを超えないよう工夫する。

玉川上水沿いの散策路や周辺の主要な眺望点道路・河川・公園などからの見え方に配慮した規模とする。



然しながら昭島市の地区計画では GLP と打ち合わせたとする上記のような図が示されてい

ます。条例では建物が立木の高さを超えないように対岸にある立木と立木を意識しながら、遠くに見える山々などを意識してラインを引きそれをスカイラインとしています。

しかしながら昭島市の資料では、立木の高さをはるかに超える建物を最初から想像し、その建物に向けてラインを引いて理屈を後付けしたのではと思えてなりません。

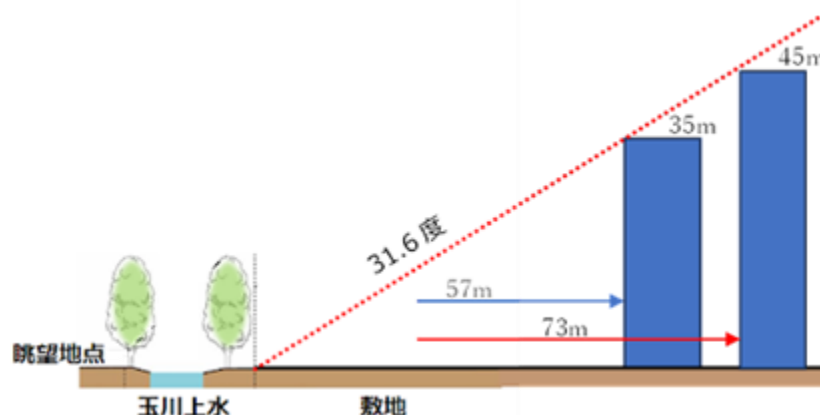
この内容は東京都担当に問い合わせ、問題はないとの回答を得たとしていますが、昭島市民が直接同部署に問合せそのようなことは言っていないことを確認しています。

どちらが正しいのかは分かりませんが、条例を見ればどちらが間違っているのかはよくわかります。

GLP も 表 8.10-8 「玉川上水景観基本軸」における景観形成基準等に示す通り、「特に、玉川上水や緑道の樹木と隣接する敷地では、玉川上水や緑道に面する建築物の高さが、玉川上水や緑道の樹木の最高高さを超えないよう工夫する」に基づき、多摩川上水中心から 100m までは立木の高さ 15m 程度までの建物しか建てないようにすることが必要です。

また、昭島市が示した図では、眺望地点から 45 度のラインが引かれています。この角度では、図の建物側の立木などの植生が日影になってしまうという問題があります。

冬でも太陽の光が木々の根元まで届くようにすべきではないではないかと考えて「冬至の南中高度 31.6 度」を考慮して線を引いてみると、下図のようになり、35m 高さの場合は 57m セットバックし、45m 高さの場合は 73m セットバックする必要があります。



2.GLP 社の景観への誤解を生む説明：建物高さの問題

(1) GLP 社のイメージ図（鳥観図の）問題

下図は、環境影響評価書案に掲載された施設の鳥観図です。



市民説明会の時の図とは少し違った角度で掲載されていましたが、同じように周りに大きな圧迫感を出さないような雰囲気を示そうとする、いわゆる印象操作ではないでしょうか。

同じように作図してみました。（Google Earth Pro で作図・色は白で設定）



元々のゴルフ場施設のイメージです。



上記鳥観図に合わせて作図しました

作成した図の角度を変えてみると下図のようになります



(2) つつじが丘団地からの景観の問題

つつじが丘団地の目の前には、巨大な物流施設が建設されます。

計画地の直ぐ南側にあるつつじが丘団地からのイメージは下図の通りとなります。



その大きさを対比できるように、物流1とつつじが丘団地を東側から眺めたのが下図です。



物流施設1 : 45m

つつじが丘団地 : 33m

鳥観図では高さの違いが分かりませんでした。物流施設はその高さは団地の約 1.5 倍もあります。然しながら 評価書案の説明にはこのような比較をせず、施設外周の側道に立木を植え、立木で見え隠れするような表現で景観には問題が無いとしています。本当にこれで問題が無いと言えるのでしょうか。長らくこの団地でお住まいになってこられた高齢者の方は、このような壁ができるだけと考えるだけで、出来上がる前から心が痛いとおっしゃっています。

実際に建物が予定通りに完成された段階で、住民の方が受ける心理的影響は大きいと思います。

①計画高さ 45m をつつじが丘と同じ 33m 程度に押させることの検討をお願いします。

②高さの変更は交通流対策・景観対策・大気汚染対策にもつながります

(3) 玉川上水北側からの景観の問題

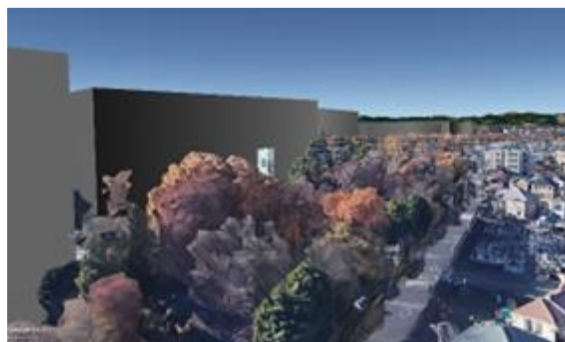
玉川上水北側は西武線の西武立川駅 駅前に 30m ほどのマンションがありますが、玉川上水北側は景観条例を玉川上水景観基本軸である玉川上水から 100m の範囲には、15m のマンションがあるものの、そのほかは低層住宅を中心とした閑静な住宅街です。

四季折々の花が咲き、春には蝶々が飛び交い夏にはホタルが飛び交う、自然と街並みが一体になった静かな住宅地を形成し、富士山なども見ることができるところもあります。

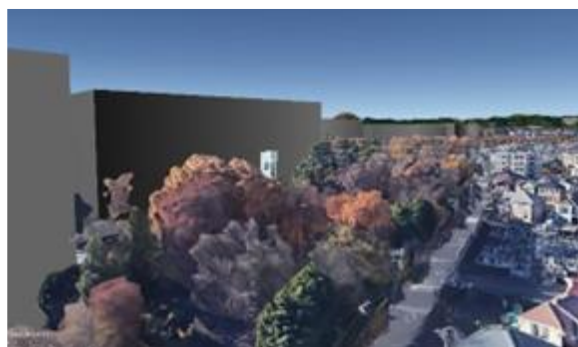
ところが、今回の施設ができるとその富士山も見え無くなってしまいます。



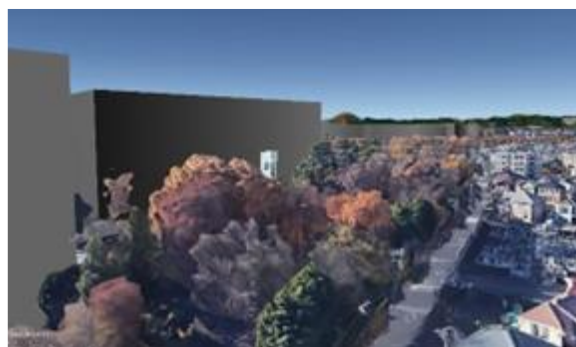
富士山が見えています



物流棟 2 (55m) が邪魔で富士山が見えない



物流棟 2 (45m) でも富士山がほぼ見えない



物流棟 2 (40m) でも富士山が完全には見えない

この様に物流棟 2 の高さを変化させると、多少見えるようになる高さもあるようです。

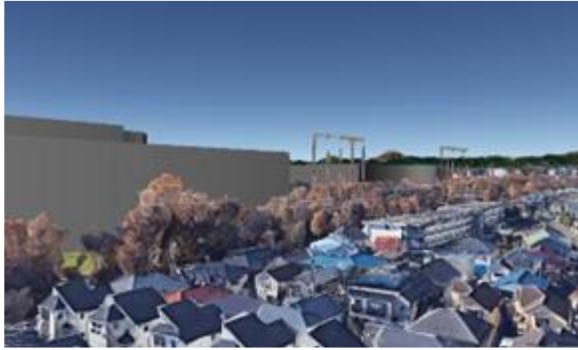
場所を変えて確認してみると、物流棟 3 も富士山を隠してしまう場所があります。



富士山が見えます



物流棟 3 (40m) が邪魔で富士山が見えない



物流棟3(30m)にすると多少 富士山が見えます

GLPは景観に問題はないとしていますが、玉川上水北側からは、現在富士山を見ることが可能ですが、建物が建設されると見えなくなってしまいます。

物流棟2や3も高さを変えることで富士山が見えるようになります。

この見えなくなる原因は、富士山との位置関係に関係します。物流棟2の55m高さの変更。物流棟3の高さの変更などによりその影響を回避する方法も考えられます。

①物流棟2の計画高さ55mを、昭島市の地区計画で従来から定めている一番高い高さ指定の45m以下とする。

②物流棟3の計画高さ40mから30mにする。

③GLPは物流棟の高さを従来から変更せず、景観に問題はないとしてきております。然しながら上述のように場所によっては大きく景観に影響を与えてしまいます。

④GLPが景観に問題はないとしている根拠は、建物周辺の木々の植林により、木に隠れて見えないという木の近くから見た近景での評価を根拠としていますが、近景では住宅などが受ける圧迫感は評価できないものと思います。住宅の玄関から、2階から見たらどうなのでしょう。

ましてやつつじが丘団地では目の前に団地の高さ33mの約1.5倍の45mの高さの建物が建つのですから、大きな圧迫感を受けるようになります。

⑤都市景観の評価法としての天空率があるかもしれないが、実際に目の前に壁ができ、スカイラインも変わってしまう。誰が空を見上げて歩くと言うのか。景色がどのように変わるのかをしっかりと示した上で市民に説明する必要があるのではないか。これが説明会での参加者の意見です。

⑥上記に示した高さ変更の検討を行っていただければ、総じてトラックなどの必要量も変わり、交通流対策・景観対策・大気汚染対策につながります

(4)昭島駅方面から建物高さで景観

昭島駅方面から来ると、今までは一番高い建物が「フォレストイン昭和館」でしたが、今回は取り壊しとなる予定です。



現在の状態

ホテル以外に高い建物が無く、空が大きく広がり、奥には緑豊かな環境を望むことができます。

昭和館には「車屋」という日本料理店が有りお料理はもちろん庭園も有名で、アメリカの日本庭園の全国ランキング評価サイト：しおさいプロジェクト¹⁰で、毎年上位に名前が上げられており、「昭和の森 車屋」として2023年は全国18位に上げられています。

GLPは貴重な日本の文化をも取壊そうとしています。



建設後の景観

こんなにも景観が変わるのに、何故GLPは景観に問題はないのでしょうか。私が感じるのは、見た目により影響を受けないところを探して、恣意的に評価していると思いました。

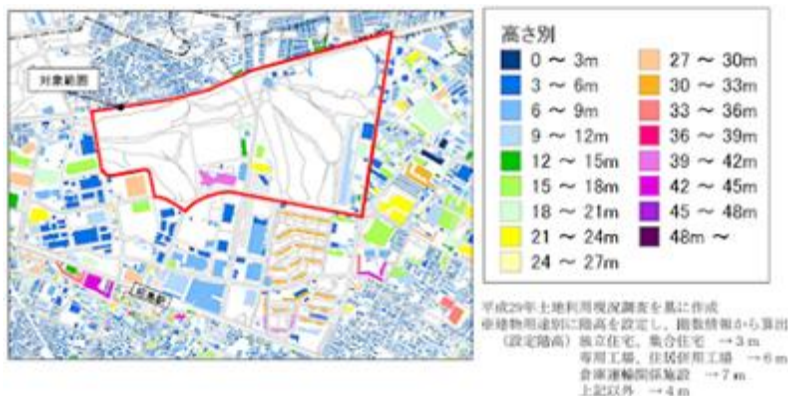
¹⁰ 日本庭園の全国ランキング：しおさいプロジェクト <https://gardenrankings.com/>

景観が変わるのであれば、正直に景観は変わりますと言い、その上で問題が無いことを説明すればいいのではないのでしょうか。

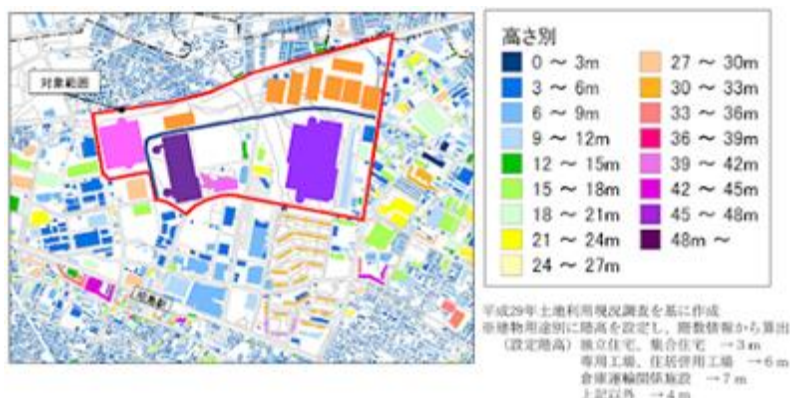
(1) 昭島市の建物高さで景観

昭島市内の建物高さを色分けした図をお示しします。

【現在の建物高さの現状】



【建設完了後の建物高さの現状】



ご覧いただければ分かりますように、現在は高さの高い建物はほとんどなく、今回の計画で大きな施設であると共に高い建築物が出来上がることがよく分かります。

以上のような景観への影響を目の当たりにすると、市民 誰もが賛同はしないものと存じます。

景観の問題点は、個人の抱くイメージの問題ではありますが、これを改善するためには前にも書きましたが、物流棟の高さを低くすることにより大きく変わるものと存じます。

物流棟1を45mから、つつじが丘団地と同じ33mとする

物流棟2を55mから、40m~45mとする。

この高さ変更は、つつじが丘団地からの景観問題の解消につながるばかりか、物流容積の削減、車両台数の削減につながり、しいては騒音対策、大気汚染対策などにもつながる大きな改善策となります。

以上のように、市民に対する説明も柔らかく感じるようなイメージ図を使った説明を実施すると共に、景観には一切問題が無いとしていること自体が、今回提出された環境影響評価書案の問題です。

終の棲家として購入し、長らく住まう市民にとって、景観に係るイメージをこのようなごまかしのある資料に基づき市民説明会を行ない、それを背景に作成した環境評価書案の慎重な吟味が必要です。

(1) GLP の市民説明会での説明資料の問題点の指摘

説明会資料に掲載されていた施設の鳥観図を下記に示します。事業者は著作権を主張されておりますが、その内容の不備と考える内容を指摘せざるを得ないために掲載させて頂きます。

下記リンク：説明資料 21 頁でも確認頂けます。

<https://drive.google.com/file/d/1ap5bbNhcB126H3iWyx1nqkGcWAbfDGV-/view>



ここに示された図は下記の点に於いて問題があると考えます。

- 右端の物流施設は、すぐ南側にあるつつじヶ丘団地よりさほど高くない印象で、その北側に在る DC より低い印象です。（物流施設 45m、つつじヶ丘団地 33m）
- 中央の 55m の高さの物流施設は、右隣の代官山緑地の木々よりも低く見え、奥にある DC 35m より低い印象です。
- 初めて見た市民の中には、大きな圧迫感は感じないとの印象を得た方もおられました。

そこで、上図のレイアウトにできるだけ見え方が近い図を Google Earth で作成してみたのが次の図です。



上記で作成した図の見え方を高さが分かるように角度を変えてみると下図のようになります



上記で指摘した見え方ではなく、建物の高さが想像できます。今回の環境影響評価書案でも同様の印象を受ける鳥観図が使用されております。GLPのイメージ図は、何か柔らかく見えるように作為的な印象操作を目的としているように感じますので、本当の景観が把握できるイメージを示して頂ければと存じます。

14.史跡・文化財

【意見・質問 22】

- (1) 昭島市内には、縄文時代などの遺跡・史跡が数多く発見されている。また代官山緑地は室町時代に鎌倉扇ヶ谷上杉家の代官が館を構えたことに由来することもあり、その周辺に古くからの集落などがあった可能性もある。「計画地内には周知の指定文化財並びに埋蔵文化財はない」とするのではなく、「計画地内に確認される可能性がある」として工事前に関係者に周知することを求める。

計画地は史跡玉川上水に隣接しているため、「史跡玉川上水保存管理計画書」等を含めて十分な調査を行い予測・評価を行うこと。また、工事の施行中だけでなく、工事の完了後の建築物の影響についても調査の対象として予測・評価を行うとともに適切な環境保全措置を検討し、環境影響評価書案において詳細に記述すること。

昭島市に於ける遺跡・史跡などの発掘情報の地図は、環境評価書案にも示されていますが、計画地を中心として示していると同時に、評価書案では「計画地及びその周辺の指定文化財一覧は表 8.11-2 に、指定文化財の分布状況は図 8.11-2 に示すとおりである。計画地内には周知の指定文化財並びに埋蔵文化財は存在しない。計画地周辺では、北側に近接して国指定史跡の「玉川上水」がある。」と記載され、玉川上水への注意を怠りなく行うための内容は詳しく記載され、「埋蔵文化財の存在が工事の施行中に計画地内で確認された場合は、昭島市教育委員会等の関係機関へ遅滞なく報告し、「文化財保護法」に基づき適正に対処していく」とあるものの、この「計画地内には周知の指定文化財並びに埋蔵文化財は存在しない」の一文が先入観となり、万一発見された場合の注意喚起が工事責任者・工事員末端まで行き届かない可能性があるのではないかと考えます。

また、昭島市内での史跡・遺跡の状況を、もう少しエリアを拡大して俯瞰的に見た場合、十分に計画地内で発見される可能性があるのではないかと考えます。

下記に、もう少し広域的な遺跡の状況を「東京都遺跡地図情報インターネット提供サービス」で確認したものを示します。



昭島市の地図を見ると、かつては水が入手しやすかった多摩川沿い北側には縄文時代などの多くの遺跡・史跡を確認することができます。また、奥多摩街道沿いなどには旧くから街道として利用されてきた痕跡として奈良時代などの遺跡なども確認できていますが、青梅線北側の計画地周辺では同様の遺跡等の発掘はあまり確認できてはいません。然しながら「代官山緑地」は、室町時代に鎌倉扇ヶ谷上杉家の代官が館を構えたことに由来していることから、その周辺に古くから集落などが有った可能性もあり、その周辺での遺跡・史跡の存在の可能性は高いのではないかと期待するところです。

このことから、工事が始まる前から「計画地内には周知の指定文化財並びに埋蔵文化財は存在しない」とするのではなく、「埋蔵文化財の存在が工事の施行中に計画地内で確認される可能性がある」として工事開始前に関係者に周知を促すことを実施頂きたいと考えます。

15.自然との触れ合い活動の場

【意見・質問 23】

- (1) 遊歩道はこれまで、ゴルフ場があったために玉川上水北岸にしかなく、新たに新設されるものとして評価できるが、西端では、市立上水公園につながり、自転車は行き止まりになる（園内は、自転車は不可）。要するに、遊歩道は自転車が通過できない条件になっている。この際、遊歩道は、自転車区間は最小限に留めるなり、歩道だけにして、自然との触れ合いにふさわしい環境整備をすべきである。
- (2) 代官山の北側には、人が集まり賑わうようなレクリエーション環境をつくるべきではない。仮に人の踏み込みを許可する場合でも、自然との触れ合いを最大限引き出せる場にすべきである。そのことが、代官山の生物多様性や生態系ネットワークを、唯一保全する手段である。

計画地は玉川上水緑道や代官山緑地などに隣接し、本事業の工事や施設の稼働の影響により隣接する自然との触れ合い活動の場の機能が影響を受けるおそれがあることから、周辺の自然との触れ合い活動の場が持つ機能の変化についても予測・評価を行い、周辺の自然との触れ合い活動の場とのネットワーク形成を含めた環境保全のための措置を検討し、環境影響評価書案において明らかにすること。



GLP の説明会では今回の計画の大きな柱として

代官山緑北側に東西横断道路を通し、その北側に公園を配置し、賑わいと回遊性を向上させる歩行空間（散策路）を整備するとし、緑の点線で示された歩行者動線を示しています。

問題は【生物・生態系】でも指摘していますが

①北側の公園には動物を持ち込ませない対策が必要

万一外から犬などの侵入を許した場合、代官山緑地独自の生態系を大きく変えることとなります。

②人の往来はオオタカの営巣環境に深刻な影響を与えるのでは

オオタカの主な生息環境である樹林（植栽地）の大部分が消失し、北側の公園にオオタカが回遊できるようにすると説明を受けましたが、人が近づくことはオオタカにとって大きな問題です。

③アニマルパスは十分な検討が必要です

アニマルパスで東西道路に下をくぐって北側の公園に移動できるルートを作るとしてはいますが、逆に外から犬などの生き物が簡単に侵入することを許すことにもつながり、大変大きな問題につながるようになります。

④東西道路は作らないことの検討

もし作る場合はトンネル、ブリッジなどの構造仕様を検討していただければ、これによりアニマルパス、アンダーパスは不必要となります。

⑤巣箱の設置と観察小屋の設置

代官山緑地と、北側の公園は人が入れないような環境としたうえで、周辺に観察小屋などの設置を行い、双眼鏡などにより観察できるような環境をおつくりになるのは如何でしょうか。

16.廃棄物

【意見・質問 24】

- (1) 地盤調査により、ボーリングNo.7において、1.25mの表層部に木片・鉄くず等の混入を確認しているが、建設発生土の予測に検討されているか不明である。また、土壌汚染の土壌検査もせずに、建設発生土の予測を行っていることは、この評価書案としての一貫性という点で疑念がある。この点について、見解書にて合理的で明確な説明を求める。
- (2) 建設工事に伴う廃棄物の再資源化率が高いのに比べ、工事完了・供用後の廃棄物の再資源化率が低い。供用後の破棄物排出量（4322 t、再資源化後は、2724 t）は、昭島市全体の廃棄物（5950 t）と比べても、あまりに大きいと言わざるを得ない。供用後の廃棄物の再資源化率を80%まで高めるべきである。
- (3) 伐採樹木の本数が依然不明なままである。どの樹木を残し、どの樹木を伐採するのか、詳細な計画を見解書にて公表することを求める。伐採樹木はすべてチップ化し、開発地域のみならず昭島市内各所で活用すべきで、それこそが環境保全での地域貢献になる。

17.温室効果ガス

【意見・質問 25】

- (1) これまでGLP社は、データセンターの高温発生を冷却する方式は、空冷のチラー方式と、質問状に回答している。これには、地下水は使わないと明言してきたが、水道水は使うのか。見解書にて回答を求める。
- (2) データセンターからの放熱量や、ゴルフ場がなくなることによるCO₂吸収量の激減は、予測することさえ意識にないようである。地球温暖化・気候危機への配慮に欠けているのではないか。見解書にて事業者として気候危機に対応する姿勢を説明するよう求める。その際、本事業計画と矛盾がないような説明が必要である。
- (3) 温室効果ガスの発生抑制より、開発地域の緑地の激減によりCO₂の吸収が減少することに対する予測と評価をすべきである。
- (4) CO₂の吸収阻害を、経済的な排出権取引の対象にすべきである。CO₂を排出しなければ、緑地はいくら伐採してもいいということにはならない。私達の試算では、今回のゴルフ場消失によるCO₂の吸収阻害は、年間285.5万円に相当する。私達は緑地をできる限り多く保全することを求めているが、もしも樹木を伐採するのであれば、最低限その分を、排出権取引によって相殺すべきである。見解書にて、排出権取引で気候危機に対する責任を果たすことについての考えを示すよう求める。
- (5) データセンターの高温発生に関しても、空冷方式とするようだが、それに使われる電力は膨大である。その電力量を発電・変電するにあたってのCO₂排出量も、予測・評価すし、排出権取引の対象とすべきである。
- (6) 本事業においては、8棟のデータセンターが設置される計画であり、施設の稼働に伴い相当程度の温室効果ガスの排出が見込まれることから、予測・評価に当たっては、類似の事業等を十分に調査した上で、温室効果ガスの排出量等について定量的に示すとともに、適切な環境保全措置を検討し、環境影響評価書案において詳細に記述すべきである。

18.環境影響評価除外項目－水質汚濁

【意見・質問 26】

- (1) 土壌が汚染されている場合、その汚染は浅層地下水への汚染も、同時に懸念される。そのための条例（環境確保条例）もある。土壌汚染は環境影響を調べているのに、なぜ水質汚濁は調べていないのか。見解書にて回答を求める。
- (2) 土壌汚染とのからみで、少なくとも、整備工場跡地ゆえのガソリンや重油汚染、ゴルフ場ゆえの除草剤汚染、最近のP F A Sによる浅層地下水汚染は調べるべきである。

19.環境影響評価除外項目－地質

【意見・質問 27】

- (1) 開発地域の地質・地下構造は単純ではない。埋没谷が東西に走り、浅層地下水の流れにも影響している複雑な地域である。基礎工事の概念図が描かれている（公開版8. 4-33）が、すべての開発範囲には適応できない。なぜなら、開発地域内部でも地質構造が異なっており、親柱と帯水層の間隔は一様ではない。なぜ、ボーリング調査を開発地域の角地では行って、肝心の建物が建ち基礎工事が行われるはずの場所では行わないのか。また、帯水層への基礎工事の影響を、きちんと予測すべきである。これらの点について、見解書での回答を求める。
- (2) ボーリング調査は、地盤調査のために行われているようだが、ある限られた季節だけの調査では、降水期と渇水期の帯水層の膨張・収縮が測定できないため、正確な基礎工事の予測はできない。せめて、降水期と渇水期の2つの時期に行うべきである。

第4 「私達の環境影響評価書案」～まとめに替えて～

GLP社から出された環境調査データの中で、生きものや生態系に関わるデータは、正直予想外なデータであった。ここまで、多様な生きものが棲息・生育し、豊かな生態系が存在しているとは思ってもよらなかった。これだけの調査をされ、また既存文献にも当たってこられたオオバ(株)の努力には、敬意を表したい。また、私どもが、前回の意見書で、活用を申し出て提供した、昭島環境フォーラムのデータやマップ、玉川上水の花マップデータなども、参考文献として、採用して頂いたことに、お礼申し上げたい。

しかし、残念なことに、これだけの生態系の豊かさが存在することが明らかにされても、表明された結論は、あたかも、これらの豊かな生態系を軽視するかのような結論であり、その多くが、「この開発では、あまり影響を受けない。生きものは復活・再生する。」というものであったことに、私達は、驚きを禁じ得ないし、絶望感さえ持った次第である。そうした調査結果が出たら、私達だったらこうするという代替案を、昭島市のまちづくりにふさわしい環境保全案、いわば「私達の環境影響評価書案」として最後に提案し、今回の意見書のまとめに替えたい。

本評価書案の調査データだけでも、この地域に関しては、十分豊かな生態系の存在を証明したことになるが、工事や開発事業で、それがどれだけ守れるのか、また、どのように守るのか、明確な予測や保全策が示されていない上、すべてに亘って、「影響は少ない」というのが決まり文句になっており、しかもその根拠は、極めて希薄である。はじめに開発ありきで、開発が前提であるかのような計画や評価を、許容してきた東京都や昭島市の行政責任も、大きいと言わざるを得ない。

私達がこれまで、試算してきた緑地の雨水の浸透能やCO2吸収量などのデータを、以下に改めて示す。

①地下水の浸透能

ゴルフ場の雨水の浸透量				
		終期浸透能	面積	浸透量
		mm/hr	m ²	m ³ /hr
芝地			379000	9830 約0.98万 t
	ティー	20	10000	200 約0.02万 t
	フェアウェイ	20	125000	2500 約0.25万 t
	グリーン	20	19000	380 約0.038万 t
	ラフ	30	225000	6750 約0.68万 t
林地		50	160060	8003 約0.80万 t
ゴルフ場 (施設を除く)			481433	17833 約1.78万 t
* 散水時間は1hr				
* 終期浸透能とは、一定降雨強度の降雨後、後半時間の降雨量から流出量を差し引いた量				
$\text{雨水浸透能} \times \text{面積} \times 1 / 1000 = 1 \text{ hrの雨水浸透量}$				
mm/hr	m ²			m ³ /hr

*ゴルフ場だけで、1時間あたりの雨水浸透量は、約1.8万トンである。

②CO2吸収能

昭和ゴルフ場と代官山のCO2吸収量	/年間		面積		純生産量			CO2吸収量	O2放出量	蒸散量	電力量	世帯数	吸気人口
	芝地 (万ha)	林地 (万ha)	合計 (万ha)	芝地 (万t)	林地 (万t)	合計 (万t)	万t	万t	億t	億kWh	万戸	万人	
全国のゴルフ場 (2400)	12.6	14.6	27.2	121.4	192.4	313.8	460.4	335.7	11.7	110.1	230.2	2238	
18Hのゴルフ場 (1632)	7.1	8.8	15.9	68.2	119.1	187.3	274.8	200.4	7.0	65.7	137.4	1336	
	(ha)	(ha)	(ha)	(万t)	(万t)	(万t)	(万t)	(万t)	(万t)	(万kWh)	万戸	万人	
昭和パブリックゴルフ場	37.9	16.0	53.9	1.72	0.72	2.44	3.58	2.61	915.0	8564.6	1.79	17.4	
代官山			4.4			0.20	0.29	0.21	73.92	691.8	0.14	0.8	

*この量を吸収しなくなる計算 *この電力量は、年間285.5万円に相当

*ゴルフ場の緑地からのCO2吸収能は、年間約3.6万トン、そのCO2の量を逆に排出するとした場合の電力量は、年間約8560万kWhで、その電力費用は、年間285.5万円に相当する。

③生きものデータ

また、GLPの評価書には、生きものの種が羅列され、これだけ多くの種が存在することが示されたが、私どもが、以前から調べてきた玉川上水や代官山の生きもの調査の結果を、以下に改めて示す。

その中でも、とりわけ目を引くのは、代官山を、夏鳥や冬鳥が渡りのコースとして利用している点である。代官山の周辺の環境が大幅に変わってしまうことにより、渡りのコースに著しい影響が予測される。

また、絶滅危惧Ⅱ類の草花への日照や風環境が変化し、生育が阻まれ、狭い範囲内での局所的な絶滅を引き起こしかねない（大学の植物生態の専門家の言）。また、アナグマはじめ、地上性の動物達の行動圏にも影響を与え、この場所から姿を消してしまうことが十分予想される（大学のアナグマの専門家による学習会での説明）。

a) 代官山

ア) 野鳥

代官山は野鳥の宝庫

- ▶ 2010年～2021年
- ▶ 代官山での標識調査（環境省）の結果
- ▶ 標識種 28種
- ▶ 観察種 50種
- ▶ 計 77種

環境省・山階鳥類研究所標識調査データより
長谷川が編集・コメント
○印 市街地では見られない野鳥
(山地・丘陵帯か河川・草原で見る鳥)

なぜ、山や丘陵・草原にいる種類が見られるのか？

↓
渡りや移動の拠点になっている。

バンドリング対象種	
1 ノスリ	○
2 ビンズイ	○
3 コゲラ	○
4 ヒヨドリ	○
5 モズ	○
6 キクイタダキ	○
7 オオルリ	○
8 キビタキ	○
9 ルリビタキ	○
10 ジョウビタキ	○
11 マミチヤジナイ	○
12 メボソムシクイ	○
13 アカハラ	○
14 シロハラ	○
15 ウグイス	○
16 ヤマガラ	○
17 シジュウカラ	○
18 エナガ	○
19 カシラダカ	○
20 メジロ	○
21 アリスイ	○
22 アオジ	○
23 クロジ	○
24 シメ	○
25 ツグミ	○
26 トラツグミ	○
27 ガビチョウ	○
28 ソウシチョウ	○
計 28種	

観察種	
1 ツグミ	○
2 カウラヒク	○
3 エナガ	○
4 キジバト	○
5 メジロ	○
6 アオゲラ	○
7 ハシブトガラス	○
8 ハシボソガラス	○
9 コゲラ	○
10 ホオジロ	○
11 オオタカ	○
12 トラツグミ (羽)	○
13 ウグイス	○
14 ハクセキレイ	○
15 イカル	○
16 ヤマガラ	○
17 ヒヨドリ	○
18 ノスリ	○
19 マヒワ	○
20 ハイタカ	○
21 ハヤブサ	○
22 チョウゲンボウ	○
23 カシラダカ	○
24 シロハラ	○
25 ホオアカ	○
26 シメ	○
27 モズ	○
28 アオバト	○
29 ツバメ	○
30 セグロセキレイ	○
31 ムクドリ	○
32 スズメ	○
33 ビンズイ	○
34 クロツグミ	○
35 マミチヤジナイ	○
36 ジョウビタキ	○
37 ヒガラ	○
38 マヒワ	○
39 カケス	○
40 トビ	○
41 メボソムシクイ	○
42 ヤマガラ	○
43 シジュウカラ	○
44 アオジ	○
45 キビタキ	○
46 キセキレイ	○
47 コサメビタキ	○
48 ヒメアマツバメ	○
49 ガビチョウ	○
50 ソウシチョウ	○
計 50種	

標識・放鳥結果 (自然環境アカデミーのプレゼン結果を解釈)

年間通して捕獲される種類 (留鳥) 10種

シジュウカラ、ヤマガラ、エナガ、メジロ、コゲラ、ウグイス、ヒヨドリ、モズ、カワラヒワ、ガビチョウ (中国由来の外來種)

冬だけ捕獲される種類 (冬鳥と山から下りてくる種類) 15種 *山から下りてくる種類 (漂鳥) は、山との間を往復している。

アオジ、シロハラ、シメ、ジョウビタキ、カシラダカ、ピンズイ、ルリビタキ、ノスリ、アカハラ、アリスイ、キクイタダキ、クロジ、ツグミ、トラツグミ
ソウシチョウ (中国由来の外來種)

春・秋だけ捕獲される種類 (渡り鳥 (夏鳥)) 5種 *渡りの往復に代官山に立ち寄っている。 (代官山が夏鳥の渡りの中継地点になっている)

キビタキ、オオルリ、クロツグミ、マミチャジナイ、メボソムシクイ

再捕獲される種類 (代官山を年月を隔てて利用している種類) 3種 *3年後も代官山に戻ってきた。

ウグイス 2013. 3. 13 → 2016. 5. 18
アオジ 2017. 2. 11 → 2020. 3. 13
シロハラ 2010. 1. 6 → 2013. 1. 5

*青色と赤色の鳥 奥多摩の山地帯で観察される種類

イ) 草花

東京都のレッドデータブックに記載され、市内で存在している (た) 種 (青字は玉川上水流域に見られる種、赤字は絶滅種)

水草	エビモ
	ヘラオモダカ
	ヒルムシロ
	ササバモ
ユリ科	クルマユリ
	アマナ
	ホトトギス
ラン科	ギンラン
	キンラン
	ササバギンラン
	オニノヤガラ
	ムカゴサイシン
	ノカンゾウ
	アマドコロ
	サイハイラン
	タシロラン
	ミクリ
カヤツリグサ科	タヌキラン
キンポウゲ科	ニリンソウ
	イチリンソウ
	フクジュソウ
	ヤマオダマキ

東京都のレッドデータブックから

2020年版941種より抜粋

昭島の玉川上水流域で見られる青字の種
17種類 / 46種 (約5分の2)

タコノアシ科	タコノアシ
マメ科	カワラケツメイ
	キハギ
バラ科	カワラサイコ
イラクサ科	トキホコリ
カバノキ科	シラカンバ
	ハンノキ
ヤナギ科	コゴメヤナギ
ナデシコ科	カワラナデシコ
ニンジン科	ツリガネニンジン
オオバコ科	カワジシャ
シソ科	コムラサキ
	ミゾコウジュ
キク科	ヤマハハコ
	カワラノギク
	カワラヨモギ
	カワラニガナ
	オナモミ
キジカクシ科	オモト
スイカズラ科	オミナエシ
ガマズミ科	ゴマギ
ツツジ科	シャクジョウソウ
ヒガンバナ科	キツネノカミソリ
アヤメ科	カキツバタ

- ②これまで、所有者の昭和飛行機都市開発（株）が**調査の立ち入りを認めない**がゆえに、中にどんな希少種があるか、内部の様子が不明なままで放置されてきた。特に、フェンスが張られ、**道のない代官山北部は、まったくわからない状態で、**保全の手立てが打てない状況である。
- 南側に、サイハイラン、オモト、キンラン、ササバギンランは発見されたが、かつてあった、アキノヤガラ、ヒトツバハギ、アマドコロは見当たらない。
- ③**ミツバツツジ、スズランなどの園芸種の植栽**が勝手に行われている。
- ④彫刻の展示が行われるようになって、中の遊歩道が増え、拡張された。内部に、「**MORIPARK FARM**」という看板の野菜畑（下の写真）が、勝手に作られ、この**保全林にふさわしくない杜撰な管理**が行われている。



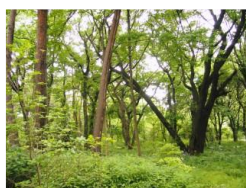
ササバギンラン



サイハイラン



オモト



* 昭島市には、即時撤去するよう要請したが、今も応じていない。

b) 玉川上水

ア) ゲンジボタルの分布図・個体数

玉川上水（ゴルフ場北側）のホタルの分布・数(2023.6.16)										単位：匹
26	39	37	23	34	25	23	17	21	16	261
100m毎の数で表示										↓ 総計
<div style="display: flex; justify-content: space-between;"> 拝島上水橋 美堀橋 </div>										



*これだけの豊かな生きものが、多摩川ではなく、多摩丘陵でもなく、玉川上水沿いに生息、生育している実態は、驚くものがある。私達だったら、そのことが、この地域で、どんなに地球環境を守る役割を担っているかを考慮し、開発行為は最小限度に抑え、将来にむけて、生態系を生かす事業を考案する。

こうした豊かな生態系をほとんど消失・破壊する無謀な開発計画ではなく、この地域に緑地ゾーンを残し、生物多様性が守れる計画にしていくために、以下の代替案を示す。

以下の代替案は、これまで過去2年間、さまざまな市民集会を行い、意見交換や学習会を行ってきた中で、市民の皆さんから、寄せられたアイデアである。実現性の差はあるかもしれないが、市民の方が、代わりの計画を精一杯考え、表明してくれた意見である。中には、都議会議員の方が思い描いている構想があったり、地元企業の社員のアイデアだったりしている。この地域に寄せる、こうした市民の思いを少しでも汲んでいただければ、幸いである。

①ゴルフ場全体を都や国が買い取り、市も協力して公有地化して、自然教育施設にする。

②インターナショナルスクールやボーディングスクール（寄宿制）を誘致し、教育施設にする。芝地は、ゴルフ等の体育施設に、昭和館は、寄宿舎に活用する。樹林もできるだけ残し、代官山や玉川上水、市立上水公園を一体とした生物多様性の環境を教育資源にする。

③ゴルフスクールを開設し、高校生や大学生の利用の場を提供する。世界的に有名なゴルファーを招聘し、プロゴルファー養成のための寄宿制ゴルフスクールとする。あわせて、ゴルフ場の自然教育の場としての活用も図る（最近ブームになっている）。

④難病の子どものためのホスピスを誘致し、病院施設以外ではできるだけ緑地を残し、この地域の緑のゾーンを療養環境として生かす。

⑤仮に、物流施設やDCが避けられないなら、ハナミズキ通りの東側だけにし、西側は、緑をできるだけ残すためにも、高さや規模を縮小した、地域の企業共有の研修施設や研究施設として、GLP社が貸し出す。

⑥どうしても物流センターやデータセンターを建設するなら、代官山や既存道路との敷地境界から25m(玉川上水沿いは100m)の壁面後退と高木を含む植栽を義務付け、緑に囲まれた「水と緑を守り育てるゾーン」にふさわしい物流センター・データセンターとする。新設道路は建設しないか、緑地を分断しないルートに変更するか、地下化する。

⑦GLP社自身が、環境省が公募している自然共生サイトに名乗りを上げ、開発エリアの縮小を図った上で、この地域の豊かな生態系を生かす開発計画に修正し、地域のネイチャーポジティブや30by30の構想に寄与する。自然共生サイトの計画や運用は、市や市民との協働を図る。（玉川上水が、歴史環境保全地域の1つであり、その周辺環境の保全として、開発地域は、まさに自然共生サイトの恰好の場所である）

Ⅲ 添付書類

- ① GLP 社との電話でのやりとりの詳細
- ② 昭島市の都市計画のマスタープラン
- ③ 西砂小学校PTAによる請願
- ④ 昭島市議会で採択された陳情
- ⑤ 西武立川駅南口地区地区計画
- ⑥ GLP 昭島プロジェクトの環境影響評価書案における根本的な不備の指摘
- ⑦ 樹林地面積