

2025(令和 7)年 10 月 17 日

調停申請書

神奈川県公害審査会 御中

申請人 氏名 竹内 春雄
住所 〒211-0016
神奈川県川崎市市ノ坪 548-197
ほか 196 名(合計 197 名)

公害紛争処理法第 26 条第 1 項の規定に基づき、下記のとおり調停の申請をします。

記

1. 当事者の氏名又は名称及び住所

申請人 氏名 竹内 春雄
住所 神奈川県川崎市市ノ坪 548-197

ほか、別紙 当事者目録記載のとおり

この当事者目録は住所、氏名が記載された調停申請書が大和ハウス工業に提出されることを了解した申請人(197 人)のみの名簿である。

456 人の方が公害紛争調停に参加するという意思表示を行った。この中で、個人情報(住所、氏名)が記載された調停申請書が大和ハウス工業に提出されることに同意することがまだ確認できていない人々が多数いる。住所、氏名が記載された調停申請書が大和ハウス工業に提出されることを了解した 197 人のみを当事者目録に記載した。

被申請人 氏名 大和ハウス工業株式会社 代表取締役社長 大友 浩嗣
住所 大阪府大阪市北区梅田 3 丁目 3 番 5 号

2.

(1) 公害に係る事業活動その他の人の活動が行われるおそれのある場所

神奈川県川崎市中原区西加瀬 20 (大和ハウス工業(株)の物流倉庫建設予定地)

(2) 被害の生じる可能性のある場所(申請人らの住所地に基づく)

神奈川県川崎市

中原区 西加瀬、荻宿、市ノ坪、木月住吉町、木月伊勢町、木月大町、木月、上平間、田尻町、小杉御殿町、中丸子、丸子通、上丸子八幡町、上丸子山王町、下沼部、井田、井田三舞町、井田杉山町、今井西町、上小田中、下小田中、新城中町、下新城、宮内、

幸区 北加瀬、南加瀬、新小倉、小倉、

高津区 久本、久末、子母口、北見方、北野川、

多摩区 宿河原、

神奈川県横浜市 神奈川区三ツ沢中町、港南区上大岡東、鶴見区江ヶ崎町、鶴見区寺谷、鶴見区北寺尾、鶴見区矢向、保土ヶ谷区川島町、緑区三保町、緑区寺山町、

旭区下川井町
相模原市南区 古淵、相模台-
東京都 世田谷区代沢、大田区久が原、大田区西六郷

3. 調停を求める事項

- 1) 被申請人は、物流倉庫建設により生じることが予想される大気汚染・振動・騒音などの影響、交通渋滞、交通事故発生の可能性などを申請人らの許容できる程度まで軽減するよう、物流倉庫の建設計画を変更すること。
- 2) 上記の計画変更に際して、大気汚染、振動、騒音、交通渋滞などに関する環境への影響を調査・予測・評価したデータのすべて(現在の計画のための調査・観測・測定などのデータも含む)を申請人らに開示すること。また、本文中に開示することを要求する旨記載した事項も同様に、申請人らに開示すること。
- 3) 申請人らが被る影響が許容できる程度まで軽減する建設計画を作成するまで、被申請人は建設工事に着工しないこと。

4. 公害紛争の調停を申請する理由

4. 1. 計画の概要

2017(平成 29)年 1 月に三菱ふそうトラック・バスが大和ハウス工業株式会社(武蔵小杉特定目的会社)に神奈川県川崎市中原区西加瀬 20 の三菱ふそうの工場跡地を売却した。2019(平成 31)年 3 月に川崎市が「西加瀬地区における大規模工場跡地の土地利用誘導の基本的な考え方」を策定した。(https://www.city.kawasaki.jp/shisei/category/54-12-2-8-0-0-0-0-0-0.html)

2019(令和元)年 11 月、川崎市は「(仮称)西加瀬プロジェクト」に係る環境影響評価手続を開始し、一連の手続きを経て 2023(令和 5)年 5 月 30 日に条例評価書を公告した。

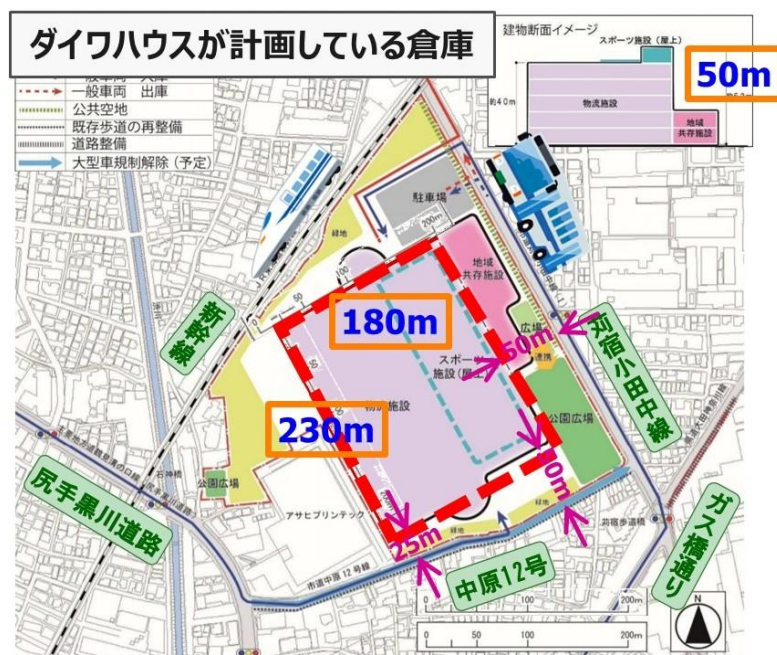


図1 ダイワハウスが計画している倉庫
ただし、「事業計画通知書(変更)」(2025年7月)以前の計画による

(<https://www.city.kawasaki.jp/300/page/0000112416.html>)

被申請人は 神奈川県川崎市中原区西加瀬 20 の三菱ふそうの工場跡地に、物流倉庫を建設しようとしている。図1に示すように、およそ 10ha の敷地で、建物は 230m×220m ほどの広さを占め、うち、高さ 50m に達する部分はおおよそ 230m×180m という計画である。なお、これは「事業計画通知書(変更)」(2025 年 7 月)以前の計画による。

建物の床面積の合計は約 218,583m²(「事業計画通知書(変更)」(2025 年 7 月)の別紙資料より)で、これは一棟としては国内最大級の広さである。大和ハウス工業(以下、ダイワハウス)が保有する物流倉庫のうち、関東エリア 98 件で延床面積を公開している 54 件に西加瀬を加えた 55 件の床面積の分布を図 2 に示す。関東エリアで床面積が 20 万 m²を超える既存の倉庫は DPL 流山 IV(322,297m²)、DPL 千葉四街道 II(306,069m²)の 2 件で、関東エリアで西加瀬を含めて 3 件だけである。全国で見ても、20 万 m²を超えるのは、ほかに愛知県の DPL 名港弥富 I(209,986m²)だけである。すなわち、西加瀬に計画している倉庫は、ダイワハウスが保有する物流倉庫で延床面積を公開している倉庫のうち、国内 3 番目に床面積が大きく、突出して大規模である。このような倉庫を住宅地に作るのは常軌を逸している。

(<https://www.daiwahouse.co.jp/business/logistics/dproject/list/index.html>)

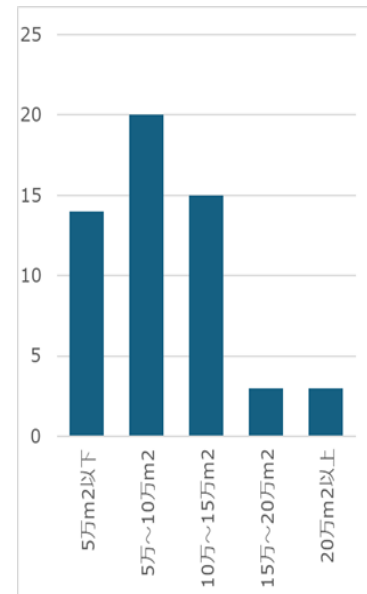


図 2 ダイワハウスが関東エリアに保有する物流倉庫 98 件のうち、延床面積を公開している 54 件に西加瀬を加えた 55 件の床面積の分布



図 3 上空から見た西加瀬倉庫建設予定地の周辺の状況

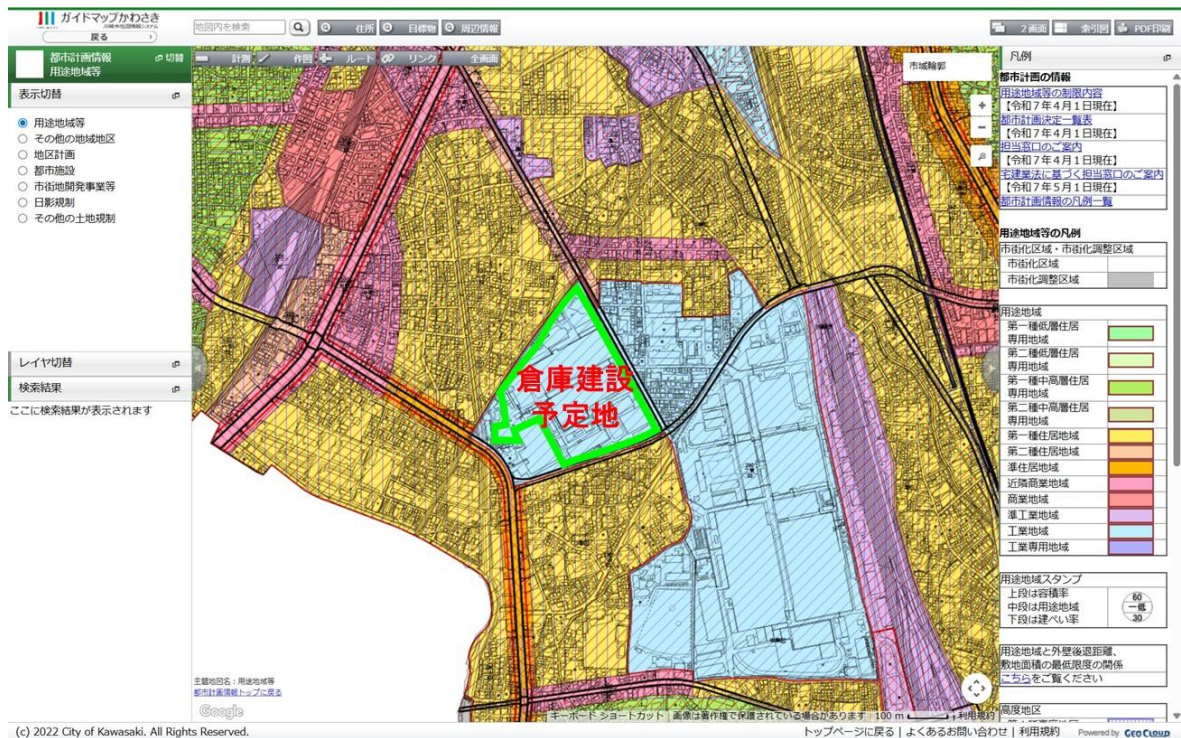


図 4 西加瀬周辺の都市計画情報用途地域

倉庫には1日平均、1347台のトラック・乗用車が出入りすることが計画されており、時間帯については昼夜、平日休日の制限はない。一方で、建設予定地は幹線道路に隣接しておらず、近傍の道路は、綱島街道を除き、片側1車線の道路ばかりである。図3に示すように、周囲は住宅が密集しており、道路は小学校中学校高等学校の通学路になっており、障害者・高齢者施設の通所のために送迎する車両も多く通行する。さらに、後述するように、建設予定地が面する荏宿小田中線は、消防車、救急車などの緊急車両が通行する機会が多い道路である。

川崎市ホームページの〔川崎市ガイドマップ／都市計画情報-用途地域等〕による建設予定地周辺の地図を図4に示す。建設予定地からその南東側の三菱ふそう工場にかけては工業地域であるが、周囲は住宅地域であり、倉庫を出入りする車両は住宅地域を走行することが明白である。

<https://kawasaki.geocloud.jp/webgis/?p=0&mp=21>

4.2. 公害紛争調停に参加するという意思表示をした者の懸念

公害紛争調停に参加するという意思表示をした者は物流倉庫建設により、様々な悪影響を被ることを危惧している。意思表示をした456人が挙げた、心配している事項を図5に示す。特に、出入りするトラックによる交通渋滞、交通事故、騒音・振動、大気汚染による影響を被ることを危惧してい

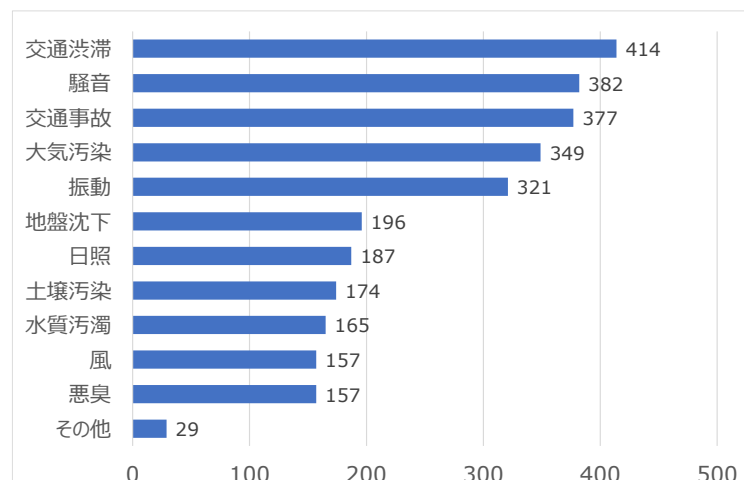


図 5 公害紛争調停に参加するという意思表示をした456名が、物流倉庫建設後に心配している事項

る。

また、倉庫に出入りする車両の多くが通行する道路・交差点で渋滞が発生するおそれがあるため、これらの道路・交差点を、業務、介護、など様々な目的で頻繁に通行している車両も倉庫の影響を受ける。このため、申請人の住所(居住地)は広範囲にわたる。

4. 3. 交通量

4. 3. 1 緊急車両などの通行にかかわる問題

建設予定地は幹線道路に隣接しておらず、周囲は住宅が密集している(図 3)。小学校中学校高等学校の通学路であり、障害者・高齢者のための福祉施設などの送迎の車両も多く通行する。緊急を要する訪問介護のため通行する車両もありうる。

とりわけ、倉庫の出入口のすぐ近くには中原消防署荻宿出張所があり、緊急時の出庫の際に交通渋滞の影響があることが懸念される。さらに道路沿いにおよそ 800m 離れたところには、関東労災病院がある。関東労災病院は 24 時間体制で救急患者を受け入れる二次救急病院で、毎年 7000 件以上の救急車による搬送があり、初期対応から一刻を争う心疾患や脳卒中にも迅速に対応している。<https://kantoh.johas.go.jp/index.html> また、関東労災病院は地域中核病院として、病院が位置する中原区だけでなく、川崎市南部、横浜市港北区など広い地域から救急搬送を応需し、軽症から重症まで幅広く患者を受け入れている。

<https://kantoh.johas.go.jp/about/feature/emergency/index.html>

中原消防署荻宿出張所、関東労災病院の近傍に多くの車両の出入りする物流倉庫が建設されると、頻繁に通行する緊急車両の通過に支障が生じ、人命にかかわる事態が発生することが懸念される。

4. 3. 2. 交通量予測の問題点

4. 3. 2. a 倉庫に出入りする車両台数の推定に関する疑問

1 日に出入りするトラック・乗用車の台数(1347 台)の予測は既存の倉庫の実績を参考にした、と説明を受けている。しかし、既存の大型の物流倉庫は、高速道路インターチェンジや港湾などの近くに作られていると認識している。西加瀬の倉庫は住宅地に建てられる計画であり、既存の倉庫の入出台数を基に適切に予測できるかどうか、はなはだ疑問である。高速道路のインターチェンジ付近などに建設された既存の倉庫の車両入出庫台数実績を参考にして、住宅地の倉庫の車両入出庫台数を適切に推定できるという根拠を開示することを要求する。

また、ダイワハウスが国内に保有する倉庫のうち、床面積が 15 万 m² を超える倉庫の名称、床面積、出入りする車両数の実測値の年間平均の、1 時間ごとの車両の大きさ別の値を開示することを要求する。

4. 3. 2. b 出入りする車両が使用するとされる道路の仮定に関する疑問

環境影響評価書の 481 ページの「図 5.7.1-9(1) 交差点ピーク時間帯の施設関連車両台数(大型車)」 「図 5.7.1-9(2) 交差点ピーク時間帯の施設関連車両台数(小型車)」(資料 4) などでは、倉庫に向かう車、出ていく車が、どの道路を通行するかを仮定しているように見受けられる。「どのようなテナントがいるか未定である」との説明が再三行われたにもかかわらず、それぞれの道路・交差点を通過する車両台数を推定した手法、根拠を開示することを要求する。

4. 3. 2. c 交通量を予測する対象とする道路に関する疑問

環境影響評価書の480ページ、「表 5.7.1-7 共用時の交差点将来交通量(流入交通量)」(資料3)に示した交差点は、中原12号線を除き、大型車通行禁止の道路に関する検討がない。倉庫に出入りする車両が通行することが想定される道路を図6に示す。南武沿線道路からガス橋通りにはいり、平間駅付近の踏切を渡って西加瀬に向かう2トン車(図6のA地点(図7A参照)を通過)、武蔵小杉方面から府中街道に入り、JR横須賀線のガードを越えずに住吉中学校前を通る道路に入り、ガス橋通りに抜ける2トン車(図6のB地点(図7B参照)を通過)が増える可能性がある。平間駅付近の道路、住吉中学校付近の道路は、ともにマウントアップもガードパイプなどの安全施設の設置がなく、歩行者や自転車の交通事故の危険性が高まる懸念される。また、環境影響評価書の480ページ、「表 5.7.1-7 共用時の交差点将来交通量(流入交通量)」(資料3)によると、府中街道から右折・左折してガス橋通りに入ってくる車両を0台と仮定している。交通量を予測すべき対象とする経路が欠落しているのではなかろうか。これらの道路についても交通量を予測し、予測結果と講ずるべき対策を開示することを要求する。



図6 倉庫に出入りする車両の想定走行経路



図 7A 平間駅付近(図 6 の A 地点)の様子



図 7B 住吉中学校近傍(図 6 の B 地点)の様子

また、平間駅方面から JR 横須賀線を越えて倉庫に向かう車両を少なく見積もっているように見える。にもかかわらず、平間方面からガス橋通りを荻宿歩道橋交差点へ進行し、荻宿小田中線を労災病院の方にむかって右折する車両用に右折車線を増設するため、道路の拡幅工事を行う計画であることについて、整合の取れた説明・根拠を開示することを要求する。

4. 3. 2. d 将来交通量の算出に関する疑問

環境影響評価書の 480 ページ、「表 5.7.1-7 共用時の交差点将来交通量(流入交通量)」(資料 3)によると、将来基礎交通量(倉庫なしの交通量)と施設関連車両台数の合計を将来交通量として算出しているように見受けられる。このうち、施設関連車両台数は、何らかの方法で倉庫に向かうときに使う道路を何らかの方法で仮定したうえで、それぞれの交差点での施設関連車両台数を推定したものと思われる。この計算方法において、倉庫から出て行って、労災病院前の交差点で綱島街道を日吉方面に曲がったトラックが木月 4 丁目交差点を通過し、交通量を増やすことなどを考慮に入れているかどうか、開示することを要求する。

4. 3. 2. e 交通量の予測値の誤差

以上の交通量予測の問題点を踏まえ、予測値の誤差の範囲の最小・最大を開示することを要求する。また、騒音・振動などの計算の根拠となる数値として最大値を基にして推定することを要求する。

4. 3. 3 労災病院前交差点の問題点

環境影響評価書の 480 ページ、「表 5.7.1-7 共用時の交差点将来交通量(流入交通量)」(資料 3)によると、労災病院前交差点のB断面では、将来基礎交通量(倉庫なしの交通量)の大型車が 66 台/時に対し、施設関連車両台数の大型車が 67 台/時で、将来交通量が 133 台/時で現在の 2 倍になると予測している。この交差点は、環境影響評価書の 488 ページ(資料 5)において、「労災病院前交差点付近はマウントアップとガードパイプの設置が片側のみ、…であることから、歩行者に対する安全への配慮が必要であると予測した」と記述されている交差点である。このように危険な状態になることを認識した上で、何の対策も施さずに、「計画地周辺の生活環境の保全に支障はないものと評価する」と結論付け、大型車両の通行量を 2 倍にするような計画を実施することは言語道断である。

4. 3. 4 渋滞を避ける車両の問題

倉庫を出入りするトラック・乗用車により、荏宿小田中線、ガス橋通り、尻手黒川道路、などが混雑すると、これらの道路を従来使っていた車両は、「裏道」を使うようになる可能性がある。「裏道」は生活道路であり、自転車に子供を載せて保育園や幼稚園に送り迎えをする親の姿を頻繁に見かける。このような道路を通行する車両が増加すると、交通事故の危険性が高まる。交通事故が発生しないよう、根本的な対策を検討し、開示することを要求する。

4. 3. 5 地域交通(交通混雑、交通安全)に関する申請者らの危惧

- * 毎日 800 台の大型トラックが走り、排気ガスや騒音、渋滞など住環境が非常に悪くなるのではないかと恐れています。良いことは何もない、とんでもない迷惑物が建てられる・・・建設絶対反対です。と反対しても、こんな意見は無視されて、建ってしまうのが常ですが。とにかく近くの住民に最大限の配慮をした設計にしたいと思います。
- * 周囲の幹線道路は慢性的な渋滞を起こしていますが、更にそれが悪化し、バスの運行を含めて悪い影響を与えます。
- * ガーラレジデンス元住吉前の道路(県道 111 号)歩道はとても狭く、ガードレール也没有。物流施設建設計画には、ガーラレジデンス元住吉前の道路も、流通経路になっています。大型

車両の交通が増えると、とても危険性、騒音被害が増します。そのため計画に、歩道の拡張、ガードレール等の安全対策、歩道橋拡張等を折り込むことを求めます。また、関連車両の交通は、住民の通勤や帰宅、夜間時間帯への配慮を求めます。計画に上記のような配慮が追加されない場合、物流倉庫関係車両がガーラレジデンス元住吉前道路(県道 111 号)の使用禁止を求めます。

- * バスで通勤通学する住民も多く、この時間帯に渋滞するようなことがあれば仕事・勉学の妨げになる。
- * なぜ交通の便の悪いここののでしょうか？渋滞も本当に懸念されます。駅が遠いため、バスだよりになるこの道が混むことにより、バス遅延も考えられます。巨大な倉庫はやめていただきたいです。再考お願いいたします。
- * 渋滞も本当に懸念されます。駅が遠いため、バスだよりになるこの道が混むことにより、バス遅延も考えられます。巨大な倉庫はやめていただきたいです。再考お願いいたします。
- * アサヒプリンテックの通りからトラックがとのことですが、ちゃんと見ていますか？この通り本当に狭くてよく路上駐車してる車や宅配の車が良く停車しているのですが、カーブもあるので本当に見えづらくて事故起こしそうになったことが何度もあります。幼稚園や保育園に送り迎えする子供達ママチャリも良く通ります。本当にせまくて危ないので、道幅をかなり確保する、歩道の整備なども考えてください。
- * 通学通勤の時間帯、高齢者施設、障害者施設、支援学校などの通所のための送迎の時間帯、深夜早朝のトラックの通行は禁止してほしい。

4. 4. 騒音、大気汚染、悪臭

4. 4. 1 騒音に対するダイワハウスの対策

環境影響評価書の 316 ページ、「表 5.4.1-29(1) 施設関連車両の走行に伴う道路交通騒音(等価騒音レベル) 予測結果(道路端、平日昼間)」、「表 5.4.1-29(2) 表 5.4.1-29(1)と同様、ただし、平日昼間)」(資料 1)によると、倉庫を出入りする車両の増加により、環境保全目標を上回る騒音となる。これは平均値なので、基準値超過は度々発生していることになる。また、場所によっては、倉庫を出入りする車両が増加する以前に環境保全目標を上回る騒音なのに、倉庫を出入りする車両によってさらに上回る騒音となると予測している。それでも〔(カ)評価〕において、「道路沿道の生活環境の保全に著しい影響を及ぼすことはない」と評価する」と結論付けることは、環境保全目標をないがしろにするものであり、許容できるものではない。

また、このような騒音が発生し、申請者らからも不安が訴えられているにも関わらず、騒音・振動の公害をなくす対策はゼロに等しい。環境影響評価書の 317 ページ(資料 2)には、(オ)環境保全のための措置によると、生活環境に及ぼす騒音の影響低減のため、次のような措置を講ずると記述している。

- ・施設駐車場内にエコドライブの看板を設置し、運転者に対し実施を促す。
- ・入居するテナントに対し、走行する車両のエコドライブを要請する。

この 2 項目は、道路交通の問題ではなく、施設内走行の問題であり、道路交通騒音の措置ではない。しかも、その回答は運転手のマナー任せとなっている。ほかにも数項目の措置は記述されているが、いずれもダイワハウスが主体となるものではなく、入居するテナントへ依頼する事項であったり、電気自動車の普及に任せるような事項である。このような他力本願の対策で〔(カ)評価〕において、「道路沿道の生活環境の保全に著しい影響を及ぼすことはない」と評価する」と結論付けること

は、無責任きわまりない。

4.4.2 排気ガスの予想に関する疑問

渋滞時は、車両が停止・低速での走行を繰り返し、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。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。環境影響評価において、渋滞による排気ガスの排出量の増加がどのように組み込まれているかを開示することを要求する。

4.4.3 騒音、大気汚染に関する申請者らの危惧

- * 本計画の規模は非常に大きく、車両の出入りも多く、大気汚染、騒音の問題また、流通 建物により景観が損なわれます。当マンションを購入した理由は景観もよく、閑静な住宅地域であり、川崎市中原区荏宿を大変、気に入っておりますが、このようなプロジェクトを計画すること自体、市民への威圧感が無視できません。排気ガスの影響で子供が暮らす 環境が破壊されます。
- * 近くに小学校、障害者施設、高齢者施設がある地域に、騒音・交通量増加するような物流倉庫を作ることは適切ではない。
- * 騒音、排気ガス、渋滞、交通事故の危険性の増加、どれをとっても周囲の住民の住環境を損ないます。計画の見直しをお願いします。
- * 以前、三菱ふそうがあった時でさえもマンションの前の狭い道路、バス通りを大型トラックが行き来していて反響で、テレビの音が聞こえない程でした。24 時間稼働ですと睡眠への影響もありますし、片側一車線しかない道路なので通勤時間のバスへの影響もあります。どう考えても生活圏内に物流施設は不適合だと思います。
- * 特に以下の 4 点についての不安が大きいです。
 - 1) 物流倉庫が建った場合の景観悪化と日照時間短縮、トラックの交通量が増える事により子ども達の通学路の安全性が損なわれる
 - 2) 子ども達の通学路の安全性が損なわれる
 - 3) 夜間交通による騒音から、睡眠不足となり健康が損なわれる
 - 4) 排気ガスによる大気汚染の悪化から、アレルギー症状や呼吸器症状悪化の可能性があらる。

4.5 振動

振動に関し、申請者らは次のような危惧を抱いている。

- * 私の家は、ちょうど公園広場予定地の向かい側に面したところにあります。現在でも車が通ると家が揺れます。三菱ふそうバス停にバスが停車しているだけでも揺れます。おそらく地盤がかなり緩くなっているものと考えられます。この状態で、1 日約 800 台ものトラックが通るとなると、かなりの揺れと地盤沈下が予想されます。
- * 現在、当方ビルの前、木月住吉の信号付近は三菱ふそうからの大型車両が綱島街道へ向かって通過するたびに、地震か！？と見紛うほどの激しい振動に悩まされております。原因は信号下の地盤沈下によるアスファルトのひび割れによるものです。ずさんな道路工事によるものでしょう。この現状を改善していただけないままの工事開始は承服できません。

- * 倉庫の前の荏宿小田中線の道路は、地盤が弱いせいか、大型車の走行により、道路の舗装面のアスファルトが波打ってくる。波打っている道路を大型車が走行すると、道路の凹凸により、道路が平坦な場合よりもずっと振動が激しくなる。夜間に大型車が通行すると、振動による睡眠妨害、健康被害が生じることが容易に想像できる。

4. 6. 景観(景観・圧迫感)

景観(景観・圧迫感)に関し、申請者らは次のような危惧を抱いている。

- * 私の住んでいるところから西の方向を見ると、丹沢の山が見えその中央付近に富士山の姿があります。晴れた日に、朝夕これを見て安らぎを覚えるのですが、これもあと数年で見られなくなるのかと、非常に寂しく感じます。富士山の代わりに、無機質な巨大な倉庫の壁が現れると思うと、残念でたまりません。
- * 本計画の規模は非常に大きく、町の市民への威圧感が無視できません。現在は、自宅のマンションから富士山が見えますが景色が遮られてしまいます。
- * 工場跡地だからと言って、無謀な計画は止めていただきたい。本計画の規模は非常に大きく、車両の出入りも多く、大気汚染、騒音の問題また、流通 建物により景観が損なわれます。当マンションを購入した理由は景観もよく、閑静な住宅地域であり、川崎市中原区荏宿を大変、気に入っておりますが、このようなプロジェクトを計画すること自体、市民への威圧感が無視できません。排気ガスの影響で子供が暮らす環境が破壊されます。
- * いくら工場地帯とはいえ、低層工場ばかりだったので、まわりは住宅がたつようになってきました。安心して住まえる住居を売りにしているダイワハウスさんが人間のことを思うよりも、自分たちの利便性しか考えていない会社なんだとがっかりしました。ついのすみかとして購入した住居からは巨大なビルしか見えなくなる...そんな悲しい日が来るとは思いませんでした。
- * ここまでの大規模倉庫が建つとなると、家が落ち着く場所ではなくなり悲しいです。どうか、ここまですぐで大規模で高い建物は作らないでいただきたいです。

4. 7. 緑の質

緑の質に関し、申請者らは次のような要望を提示している。

- * これだけの敷地に緑が少ない。地球温暖化の抑制のため、樹冠被覆率を指標として、木を植えてほしい。樹冠被覆率を 30%まで増やせば暑さ起因死者数を約 40%減らせるという研究がある。(Tamara,L.et al.The Lancet vol.401,577-589,2023) ここで樹幹被覆率とは一定の土地面積に占める樹冠で覆われた面積率。少なくとも、駐車場は車 1 列ごとに、高さ 10m以上の木を 1 列植えるくらいのことをやるべき。

4. 8 倉庫火災

倉庫火災に関し、申請者らは次のような危惧を抱いている。

- * 倉庫で一旦火災が発生すると、鎮火するまで 1 週間以上かかることは珍しいことではない。2017 年 2 月、埼玉県三芳町のアスクルの物流倉庫で発生した火災は鎮火までに 12 日間を要した。また、倉庫内にある物品によっては、しばしば有毒ガスが発生する。この人口密集区域である西加瀬で火災が発生した場合には、煙や有毒ガスの発生により、数百人以上の住民が健康の害にさらされるなど、被害甚大である。
- * 敷地は東海道新幹線に隣接している。倉庫火災による煙や熱などにより、東海道新幹線が数

日以上運休する可能性も否定できない。熱により架線などが損傷したとすれば、復旧に何日かかるか想像もできない。万一、東海道新幹線が運休すれば、日本経済に与える影響は計り知れない。ダイワハウスは防火対策は十分だということかもしれないが、絶対に起こらないと断言できるだろうか。火災の起こる確率ではなく、火災が発生した時の損害を尺度として事業の是非を判断すべきである。このような場所に物流倉庫を建設するのは、無謀であり、正気の沙汰とは思えない。

4.9 事業計画の変更による影響の変化

2025年8月の事業計画の変更に関する説明会において、倉庫の高さを50mから40mに下げるなどの変更点が示された。このような建物の形状の変更により、大気質、緑、騒音・振動、風害などに影響があると思われる。建物の形状などを変更した後の、これらの項目の環境影響評価の内容を開示することを要求する。

4.10 会社の方針

ダイワハウスは、サステナブルな企業を目指し、E(環境)・S(社会)・G(ガバナンス)の側面においても期待に応え続けると標榜している。また、「ソーシャル・インクルーシブなまちづくり」として、「当社グループは、全国各地に事業所を展開しており、事業活動を行ううえで地域社会との関係が不可欠です。地域の人々との対話を通じて地域の課題を正確に認識し、その解決に向けて共に活動することで、地域社会から信頼される企業となることを目指しています。」と明言している。

("<https://www.daiwahouse.co.jp/sustainable/social/contribution/>")

このような方針を掲げる企業が、周辺住民のとの対話をないがしろにし、住民の理解を得ることなく、住民の反対を押し切って、周囲の環境を破壊することが懸念される巨大物流倉庫を建設しようとしているのは、はなはだしい矛盾である。

5. 紛争の経過

これまでに述べてきたように、「西加瀬プロジェクト」は、川崎市中原区民、幸区民、横浜市港北区民をはじめとする、周辺に居住、通勤、通学、通行等する住民の生活環境に重大な影響を及ぼし、騒音、大気汚染、振動などによる健康被害や交通事故、交通渋滞の発生が増加する可能性等、周辺住民に大きな不安を抱かせるものであり、生活環境を破壊する元凶である。このため、被申請人はよりいっそう丁寧な説明や協議が求められ、住民の理解を得る努力をするべきであ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、そのために住民の不安・不満が高まっている。

【川崎市:環境アセスメント】

- * 2019年11月 「(仮称)西加瀬プロジェクト」に関する「環境アセスメント」手続の着手
- * 2019年12月3日 公聴会
- * 2020年4月11日 審査書の公告
- * 2020年5月30日 条例評価書の公告

公聴会で述べた意見などは、条例評価書に反映されていない。

【申告者ら:市議会請願「西加瀬プロジェクトの中止を求める請願」】

- * 2023年1月26日、請願署名3080筆を市議会まちづくり委員会で審議、不採択

【川崎市:まちづくり計画、西加瀬地区計画】

- * 2023 年 5 月 25 日 素案の説明会(荏宿小学校)
- * 2023 年 6 月 24 日 公聴会
- * 2023 年 11 月 都市計画案の縦覧・意見書の受付
意見書 343 通、うち反対は 338 通、98.5%
- * 2024 年 2 月 2 日 都市計画審議会、19 名賛成 1 名反対で採択

公聴会で述べた意見、都市計画案への意見書などは、条例評価書に反映されていない。

【申告者ら:市議会陳情署名「西加瀬には倉庫でなく市民ミュージアムを求める陳情」】

- * 2024 年 8 月 14 日 陳情署名 4183 筆を市議会に提出
- * 2024 年 8 月 29 日 市議会まちづくり委員会で審議、不採択

【申告者ら:「生の声アンケート」実施】

- * 7 月 7 日から住宅ポストへの投函、手渡しなどで 1150 通を配布し、8 月 31 日までに 256 通の回答が得られた。
- * 物流倉庫建設に「反対」と答えたのは 242 人に達し、「どちらとも言えない」が 9 人、「賛成」はわずかに 5 人だった。(図 8 参照)

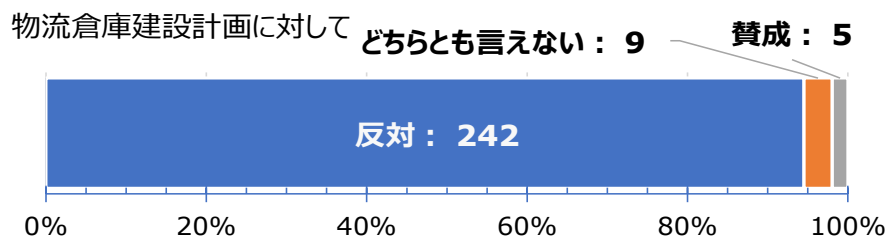


図 8 2024 年 7-8 月に実施した「生の声アンケート」による
物流倉庫建設に賛成/反対の回答数

【申告者ら:まちづくり・市民文化局が住民の会と懇談】

- * 2024 年 8 月 14 日、7-8 月に実施した「生の声アンケート」結果をまちづくり・市民文化局に届ける。

【申告者ら】

- * 7-8 月に実施した「生の声アンケート」結果をダイワハウスに届ける。

【申告者ら:ダイワハウス東京本社前行動】

- * 飯田橋のダイワハウス東京本社前抗議活動:2024 年 4 月 23 日、6 月 27 日、10 月 10 日、12 月 9 日、2025 年 4 月 16 日。

【申告者ら:ダイワハウスとの会合】

- * 2024 年 9 月 24 日 申請者らとダイワハウスとの会合が開催された。ダイワハウスは住民の意見を聴取した。

【申告者ら:ダイワハウスへ要望書提出】

- * 2024 年 10 月、申請者らは倉庫建設に関すること、土壌汚染に関すること、の 2 項目の要望書を作成し、ダイワハウス宛てに送付した。倉庫建設に関する要望は、9 月 24 日の会合での意見を中心としている。

- * ダイワハウスは「回答は年明けになる」といった。同じ要望書を12月9日に再度提出したが、2025年7月まで回答はなかった。

【近隣の住宅への「事業計画通知書(変更)」の配布】

- * 2025年7月18日、近々説明会を開催することをダイワハウスが近隣町内会宛に通知。
- * 2024年10月に提出(12月に再提出)した住民の要望に回答をよこさないまま、事業計画の変更に関する説明会を8月4日に開催する旨、2025年7月25日、ダイワハウスは近隣の住宅にビラを配布。この説明会は、工事開始(準備工事着手予定:2025/11/14、工事着工予定:2026/1/6)に向けての、条例に則った説明会であり、前年10月にダイワハウスに送った住民の会の要望に対する回答ではない。
- * 前年10月の住民の会が送付した土壌に関する要望書に対する回答の文書の社内決裁は、7月28日から30日にかけて社内担当部署を回って押印したのち、住民の会宛送付。
- * 前年10月の住民の会からの倉庫建設にかかわる要望書に対する回答書をダイワハウスは作成しなかった。ダイワハウスは、「8月4日説明会のための資料を使って、2024年10月の住民の要望書に対して回答する」としている。
- * 上の2点、ダイワハウスは、10月の住民の要望書に対して応えるつもりがなかったと解釈せざるを得ない。

【事業計画の変更に関する説明会】

8月4日、生涯学習センターで事業計画の変更に関する説明会が開催された。

ダイワハウスによる計画の主な修正点は次の3点。

- ✓ 倉庫の高さを50mから40mに下げる。
- ✓ 駐車場を倉庫本体の建物とは別に建てる
- ✓ ランプウェイ(トラックなどが各階の間を上り下りするための傾斜路)を開放型から密閉型(壁で覆う形状)に変更

申請者らが強く要望していた、出入りする車の台数、時間帯は全く変わっていない。倉庫の床面積もほとんど変わらない。前年出した要望書の大半は、出入りする車の多さに起因する影響に対する懸念となっている。ダイワハウスは申請人らの要望に対して全く応えていない。

8月4日の説明会での住民の要望を上層部に伝え、検討して変更があれば説明会を行う、旨、ダイワハウスは述べた。

8月30日、再び説明会が開催されたが、資料も内容も8月4日と同一、「説明会を8月4日に開催する」というお知らせさえ、同一であった。

以上のように、ダイワハウスは、出入りするトラック・乗用車の台数を減らす、通勤・通学・通所の時間帯や夜間の通行を禁止する、などの住民の要望を全く聞き入れずに、事業計画を進めようとしている。また、ダイワハウスは、倉庫建設の手続きに関して、規則に則っているので何の問題もないとの態度である。

しかし、ダイワハウスが保有する物流倉庫の中で床面積が日本で3番目に大きい倉庫を住宅地に計画していること自体に、常識的に考えて問題はないのか。交通安全や騒音に対する対策、評価も、無責任きわまりない。交通安全に関しては、大型車が労災病院前の交差点を通過する台数が2倍に増えると推定し、「歩行者に対する安全への配慮が必要であると予測」しているにも関わらず、「計画地周辺の生活環境の保全に支障はないものと評価する」と結論づけている。騒音に関しても、倉庫を出入りする車両の増加により環境保全目標を上回る騒音となることを推定しているにも関わら

ず、その対策として道路の走行に無関係な倉庫敷地内の車両の走行に関する事項や他人任せの措置を挙げているだけである。それにもかかわらず、「道路沿道の生活環境の保全に著しい影響を及ぼすことはない」と評価する」と結論付けている。このようなことは論理の矛盾であり、牽強附会ではないのか。

さらに、スポーツ施設や店舗が開業することにより地元住民の利益になるとしている。しかし、スポーツ施設や店舗を利用するのは生活する時間のごく一部であり、スポーツ施設の利用は費用も掛かる。一方、周辺住民は自宅にいる間ずっと一日中、寝ている時間帯でさえ倉庫に出入りするトラックに悩まされ続ける。このような事態をもたらす巨大物流倉庫を西加瀬に建設することにより、周辺の住民が住みやすくなるのか、倉庫周辺が魅力的で住みたいと思う街になるのか、を考慮しているとは到底思えない。ダイワハウスが倉庫出入り口付近の住宅を販売すると仮定してみよう。このとき、倉庫前の住宅が「住みやすく、環境・立地が良く、とても魅力的な物件です」と自信をもって宣伝できるのだろうか。

大和ハウス工業株式会社は、「地域の人々との対話を通じて地域の課題を正確に認識し、その解決に向けて共に活動することで、地域社会から信頼される企業となることを目指しています。」と明言しているからには、西加瀬の巨大物流倉庫の建設が会社としての良識に基づいた行動であるのか、企業としての社会的・道義的責任を果たしているのか、じっくり考察し、賢明な決断を下すことを望む。

表 5.4.1-29(1) 施設関連車両の走行に伴う道路交通騒音（等価騒音レベル）予測結果
（道路端：平日昼間）

単位：デシベル

予測地点		将来基礎交通量 による 等価騒音レベル	将来交通量による 等価騒音レベル	施設関連車両による 等価騒音レベルの 増加分	環境 保全目標
		L3'	L4'	L4'-L3'	
No.1 県道大田神奈川線	東側	66.3	66.4	0.1	70
	西側	64.0	64.0	<0.1	
No.2 県道大田神奈川線	東側	66.0	66.4	0.4	70
	西側	66.1	66.8	0.7	
No.3 主要地方道 鶴見溝ノ口線	北側	68.8	69.4	0.6	70
	南側	68.3	68.6	0.3	
No.4 市道荏宿小田中線（Ⅰ）	東側	65.0	66.3	1.3	65
	西側	65.2	67.0	1.8	
No.5 市道中原 12 号線	北側	64.1	67.3	3.2	65
	南側	60.9	63.0	2.1	

※1 等価騒音レベルは、昼間（6～22 時）のエネルギー平均値である。

※2 太枠は、環境保全目標の値を上回ることを示す。

※3 <0.1 は、増加分が 0.1 よりも小さいことを示す。

表 5.4.1-29(2) 施設関連車両の走行に伴う道路交通騒音（等価騒音レベル）予測結果
（道路端：平日夜間）

単位：デシベル

予測地点		将来基礎交通量 による 等価騒音レベル	将来交通量による 等価騒音レベル	施設関連車両による 等価騒音レベルの 増加分	環境 保全目標
		L3'	L4'	L4'-L3'	
No.1 県道大田神奈川線	東側	62.3	62.4	0.1	65
	西側	59.4	59.4	<0.1	
No.2 県道大田神奈川線	東側	62.5	62.8	0.3	65
	西側	62.6	63.1	0.5	
No.3 主要地方道 鶴見溝ノ口線	北側	66.2	66.6	0.4	65
	南側	65.7	65.9	0.2	
No.4 市道荏宿小田中線（Ⅰ）	東側	61.3	62.2	0.9	60
	西側	61.0	62.4	1.4	
No.5 市道中原 12 号線	北側	58.1	61.2	3.1	60
	南側	55.3	57.2	1.9	

※1 等価騒音レベルは、夜間（22～6 時）のエネルギー平均値である。

※2 太枠は、環境保全目標の値を上回ることを示す。

※3 <0.1 は、増加分が 0.1 よりも小さいことを示す。

(オ) 環境保全のための措置

生活環境に及ぼす騒音の影響低減のため、次のような措置を講ずる。

なお、入居するテナントへの要請を行う環境保全のための措置は、重要事項説明書及び賃貸借契約書に記載し、遵守の徹底に努める。

- ・施設駐車場内にエコドライブの看板を設置し、運転者に対し実施を促す。
- ・入居するテナントに対し、走行する車両のエコドライブを要請する。
- ・周辺の混雑状況を把握した上で、極力、車両の出入りの時間帯を分散させるようテナントへの要請を行う。
- ・従業員に対し、路線バスや電車等の公共交通機関の利用を要請する。
- ・施設利用者に対し、施設内に路線バスや電車等の公共交通機関の利用を促す看板等を設置する。
- ・物流以外のテナント誘致を検討する。
- ・小型電気自動車用充電設備設置による電気自動車の利用促進を図る。
- ・大型車についても、充電方法の規格統一などの動向を見ながら、電気自動車の利用促進を図る。

(カ) 評 価

施設関連車両の走行に伴う道路交通騒音（等価騒音レベル）は、道路端において昼間が 63.0～69.4 デシベルとなり、予測地点 No.1～3 及び No.5 南側では、環境保全目標（予測地点 No.1～3：70 デシベル以下／No.5 南側：65 デシベル以下）を満足すると予測した。予測地点 No.4 については、環境保全目標（65 デシベル以下）を上回るが、将来基礎交通量（現況）でも環境保全目標の値と同程度、あるいは満足していない地点であり、施設関連車両の走行による増加分は、最大で 1.8 デシベルと予測した。

一方、夜間は 57.2～66.6 デシベルとなり、予測地点 No.1～2 及び No.5 南側では、環境保全目標（予測地点 No.1～2：65 デシベル以下／No.5 南側：60 デシベル以下）を満足すると予測した。No.3 及び No.4 については、環境保全目標（予測地点 No.3：65 デシベル以下／No.4：60 デシベル以下）を上回るが、将来基礎交通量でも環境保全目標を満足していない地点であり、施設関連車両の走行による増加分は 0.2～1.4 デシベルと予測した。

No.5 北側は、昼間、夜間とも環境保全目標（昼間：65 デシベル以下／夜間：60 デシベル以下）を上回っており、施設関連車両の走行による増加分は、1.9～3.2 デシベルと予測した。なお、歩道が設置されていないために騒音レベルが高くなるが、工業地域内の事業場に面する側で住宅は存在しない。

本事業の実施にあたっては、施設駐車場内にエコドライブの看板を設置し、運転者に対し実施を促すなど環境保全のための措置を講ずる。

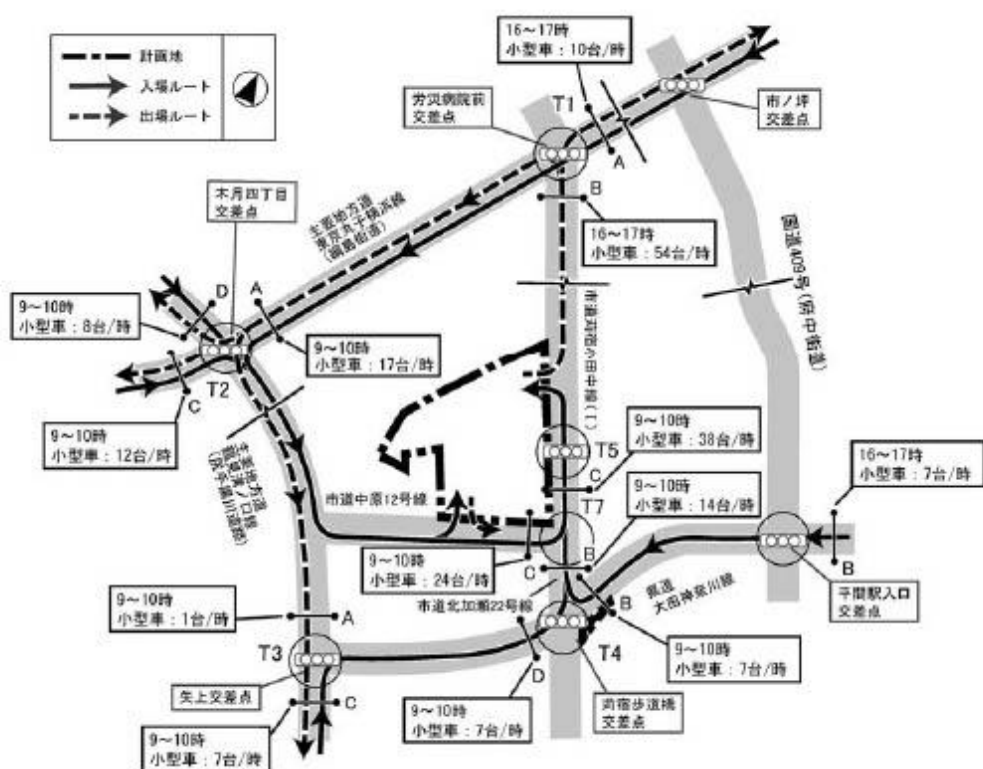
以上のことから、道路沿道の生活環境の保全に著しい影響を及ぼすことはないとは評価する。

表 5.7.1-7 供用時の交差点将来交通量（流入交通量）

予測地点 (ピーク時間帯)	流入 断面	将来基礎交通量 (台/時) ①			施設関連車両台数 (台/時) ②			将来交通量 (台/時) ③=①+②		
		大型車	小型車	計	大型車	小型車	計	大型車	小型車	計
T1 労災病院前 交差点 (16～17 時)	A	113	669	782	21	10	31	134	679	813
	B	66	192	258	67	54	121	133	246	379
	C	113	735	848	0	0	0	113	735	848
	D	29	193	222	0	0	0	29	193	222
T2 木月四丁目 交差点 (9～10 時)	A	126	469	595	76	17	93	202	486	688
	B	173	430	603	0	0	0	173	430	603
	C	112	589	701	8	12	20	120	601	721
	D	157	643	800	20	8	28	177	651	828
T3 矢上交差点 (9～10 時)	A	151	561	712	32	1	33	183	562	745
	B	55	137	192	0	0	0	55	137	192
	C	182	596	778	12	7	19	194	603	797
T4 菊宿歩道橋 交差点 (9～10 時)	A	59	100	159	0	0	0	59	100	159
	B	64	145	209	0	7	7	64	152	216
	C	8	20	28	0	0	0	8	20	28
	D	70	129	199	31	7	38	101	136	237
T5 (仮)第2工場前 交差点 (9～10 時)	A	47	115	162	0	0	0	47	115	162
	B	2	24	26	0	0	0	2	24	26
	C	47	95	142	31	38	69	78	133	211
T6 平間駅入口 交差点 (16～17 時)	A	35	242	277	0	0	0	35	242	277
	B	22	173	195	0	7	7	22	180	202
	C	28	176	204	0	0	0	28	176	204
	D	13	128	141	0	0	0	13	128	141
T7 中原 12 号線 起点交差点 (9～10 時)	A	59	100	159	0	0	0	59	100	159
	B	70	106	176	31	14	45	101	120	121
	C	10	49	59	0	24	24	10	73	83

※1 各予測地点の断面の位置は、「図 5.7.1-2(1)～(4) 自動車交通量調査地点状況図」(p.453～456) 参照。

※2 入庫ピーク、出入庫ピーク、出庫ピークのうち、将来交通量の pcu 計（普通車換算台数）が最大の時間帯をピーク時間帯と設定した。なお、設定方法は資料編 (p.資 279～281 参照) に示すとおりである。



(カ) 評 価

将来交通量のピーク時間帯における交差点需要率は、0.155～0.679 であり、交通量の処理が可能とされる交差点需要率 0.9 を下回るものと予測した。また、信号交差点の流入車線のうち、施設関連車両の走行により交通流が変化する車線の混雑度は、最大で 0.883 であり、円滑な交通処理が可能とされる道路の車線混雑度 1.0 を下回ると予測した。

また、無信号交差点における交通処理については、ピーク時（9～10 時）における市道中原 12 号線から市道荊宿小田中線（Ⅰ）に流入（左折）する交通量（92 台/時）は、交通容量（730 台/時）を下回ることから、交通処理は可能と予測した。

交通安全に及ぼす影響については、市道荊宿小田中線（Ⅰ）や主要地方道鶴見溝ノ口線の一部では、マウントアップと植栽が設けられており、主要地方道東京丸子横浜線では、主にセミフラットとガードパイプと植栽が設置されている。また、県道大田神奈川線は、平間交差点付近を除く箇所ではマウントアップやマウントアップとガードレールが設置されており、歩車分離が図られていることから、交通安全は確保されるものと予測した。

また、県道大田神奈川線及び市道中原 12 号線の一部区間の片側歩道区間については、歩車分離が確保されていることから、交通安全は確保されているものと予測した。

なお、市道中原 12 号線は、計画地（K2）に接する範囲は車道、歩道を拡幅し、自転車ナビラインを設置する計画であり、計画地（K2）から計画地（K2）西側の主要地方道鶴見溝ノ口線に至るまでの区間は、新たな道路幅員構成にあわせた白線などの路面表示とする計画であることから、交通安全は確保されるものと予測した。

また、施設関連車両走行ルート上には複数指定通学路が並行及び横断する箇所があるが、横断歩道や信号、歩道橋が整備されていることから、交通安全は確保されるものと予測した。

一方、労災病院前交差点付近はマウントアップとガードパイプの設置が片側のみ、平間交差点付近は安全施設の設置がないことから、歩行者に対する安全への配慮が必要であると予測した。

歩行者・自転車の交通安全については、平日のピーク時間交通量は、39～78 人/15 分と多くなく、また、周辺道路の歩車分離が図られ、市道中原 12 号線が拡幅されることなどから、交通安全は確保されるものと予測した。

本事業の実施にあたっては、周辺の混雑状況を把握した上で、極力、車両の出入りの時間帯を分散させるようテナントへの要請を行う。また、計画地東側の物流倉庫へ入出庫する大型車の出入口付近には、交通誘導員を歩車道の往来が多い時間帯などに配置し、一般車両及び歩行者の安全を確保するとともに、周辺道路の円滑な交通流の確保に努めるなどの環境保全のための措置を講ずる。

以上のことから、計画地周辺の生活環境の保全に支障はないものと評価する。