

令和7年（調）第4号 事件（物流倉庫建設計画変更等請求事件）

申請人 竹内春雄 外196名

被申請人 大和ハウス工業株式会社

答 弁 書

令和7年12月12日

神奈川県公害審査会 御中

〒100-0005

東京都千代田区丸の内2丁目3番2号

郵船ビルディング4階

弁護士法人淀屋橋・山上合同（送達場所）

電 話 03-6267-2053（堀内D I）

F A X 03-6267-1210

被申請人代理人弁護士 井 口

同 堀 内

敦

澤



第1 調停を求める事項に対する答弁

申請人らの主張には理由がなく、申請人らの求める調停に応じることはできない。

第2 本調停に至るまでの経緯

- 1 申請人らは、(仮称)西加瀬プロジェクトに係る物流施設（以下「本件物流施設」という。）の建設計画の変更、関連データの開示及び変更までの建設工事の

着工中止を求めている。

2 しかしながら、本件物流施設の計画地については、都市計画法上の用途地域は工業地域であって、川崎市都市計画マスタープラン上も「産業高度化エリア」に位置付けられている。被申請人による本件物流施設の建設計画は、これらに沿ったものであり、法令及び条例の基準・手続を遵守して行ってきたことは当然のこととして、さらに、近隣住民からの要望にも沿う形での建設計画の変更も行っている。

- ① 具体的には、被申請人は、本件に関して、2019年11月から環境アセスメントを開始し、2022年5月に環境アセスメントの準備書を提出し、2023年4月に条例環境影響評価審査書が公告され、同年5月に「(仮称)西加瀬プロジェクトに係る条例環境影響評価書」(以下「環境影響評価書」という。)が縦覧された。
- ② また、被申請人は、2020年以降、既存建物の解体や本件物流施設の建設計画に関して、近隣住民に対する説明会を実施してきたが、2020年に本調停の申請人の一人である竹内春雄氏が会長を務める「巨大物流倉庫を考える住民の会」が立ち上げられて以降は、同会との面談や書面での質疑なども行って、本件物流施設の建設計画について丁寧に説明をしてきた。
- ③ しかしながら、「巨大物流倉庫を考える住民の会」は、一貫して、本件物流施設の建設に反対し、2023年1月には、同会が中心となって、川崎市議会に対して、本件物流施設の建設中止を求める請願を行ったものの不採択となり、2024年8月にも、同会が中心となって、川崎市議会に対して、本計画地に市民ミュージアム建設を求める請願も行ったものの不採択となった。
- ④ この間、2024年1月には、川崎市中高層建築物等の建築及び開発行為に係る紛争の調整等に関する条例第12条に基づいて、本件に関する

あっせん手続が行われたところ、被申請人において、同手続の中でも、住民側の要求事項に対して回答するなどして、同手続は打ち切られた。

- ⑤ このような経過を経て、2025年5月には、近隣住民からの要望にも沿う形にて、①建物の高さを当初計画の約50.15mから約41mに変更するとともに、②車両が走行する傾斜路（ランプウェイ）について、北側から西側にかけての車路沿い及び南側から西側にかけての車路沿いについて、当初約1.5mの遮音パネルを設ける予定であったところを、約1.5～2.8mの遮音パネルに変更し、さらに、物流倉庫北側及び南側の昇降ランプについては、当初の開放型ではなく、ランプ全体の側面をパネルで密閉する密閉型へ変更するなどの建設計画の変更を行うとともに、③計画地東側の店舗部分について、計画当初は3階建てとして階段状にセットバックする予定であったが、店舗棟として、2階建ての低層建物に変更するなどの建設計画の変更を行った。そして、建設計画の変更に関しても、2025年8月4日及び同月30日に住民説明会を開催して、近隣住民に対して説明をした。

- 3 以上の経緯を経て、本調停に至ったものであるところ、被申請人は、既に、近隣住民との協議を尽くしたうえで、近隣住民の要望にも沿う形にて建設計画の変更も行っているものであり、これ以上、建設計画の変更には応じられず、粛々と建設工事を進める方針である。

本調停において、申請人らが主張する点については、次のとおり、回答するが、建設計画の変更、関連データの開示及び変更するまでの建設工事の着工中止に応じる余地はないため、申請人らがこれらを求めるのであれば、第一回期日において本調停を打ち切られたい。

第3 申請人らの主張に対する回答

1 調停申請書「4. 3. 交通量」について

(1) 同「4. 3. 1 緊急車両などの通行にかかわる問題」について

申請人らは、倉庫の出入口のすぐ近くに中原消防署荻宿出張所があり、近隣に関東労災病院があることから、本件物流施設の建設によって、緊急車両などの通行に支障が生じることの懸念を主張する。しかしながら、環境影響評価書における交通量予測では、長大な渋滞が生じることが予測されていないこと等から被申請人において上記懸念に対する対策をとるべき必要性はなく、また、かかる交通量予測に問題がないことは、次に述べるとおりである。

(2) 同「4. 3. 2 交通量予測の問題点」について

ア 同「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」について

申請人らは、環境影響評価書において、本件物流施設における平日の交通量が1347台と想定されている点（資1～資4）について、既存施設の実績より、大型車（10トン以上）につき850m²/台・日（平日）、大型車（4トン）につき400m²/台・日（平日）と設定して算出していることに関して、本件物流施設は住宅地に建てられるため、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物流施設の車両入出庫台数とは異なることから、妥当ではないと主張する。

しかしながら、物流施設における車両入出庫台数を延床面積及び床面積あたりの台数にて算出することは一般的な手法であり、大型車（10トン以上）につき850m²/台・日（平日）、大型車（4トン）につき400m²/台・日（平日）との設定値も、既存物流施設における実績に基づいて設

定したものであり、過去案件における他行政との協議においても使用しているもので、特段予測の正確性に欠けるものではない。

また、申請人らは、西加瀬プロジェクトに係る物流施設が住宅地に建てられると主張するが、本件の計画地は、都市計画法上の用途地域は工業地域であって、都心への距離も近く、第3京浜や首都高速へのアクセスもよく、かつ府中街道、綱島街道を始めとする複数の主要な幹線道路にも囲まれており、物流施設として適した立地条件であるところ、既存物流施設も、高速道路のインターチェンジ付近にしか建設されていないわけでもない。

したがって、本件物流施設の立地を問題として、既存物流施設における実績値を用いることができないというものではない。なお、開示の必要性がないため、申請人らが求める数値の開示については、応じられない。

イ 同「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」について

申請人らは、環境影響評価書481頁における交差点ピーク時間帯の施設関連車両台数（大型車、小型車）に関して、それぞれの道路・交差点を通過する車両台数の推定手法の合理性を論難する。環境影響評価書では、計画地周辺の現況の道路交通状況に、施設関連車両の走行台数を付加させることで計画地周辺の交通状況を予測しているところ、施設関連車両の各道路・交差点の走行台数の推定根拠に係る合理性がないと主張するものと理解される。

しかしながら、当該予測は、施設関連車両ルートを予測地域とするものであるところ、各方面比率の設定に関しては、物流施設・大型車については、国土交通省関東地方整備局等で構成される東京都市圏交通計画協議会が公表する第5回物資流動調査（平成25～26年度）の「品目別地域間流動量」（品目：全品目、発着地：川崎市（川崎区・幸区・中原区））から方面比率を設定しており、物流施設・小型車についても、同協議会が公表

する平成20年東京都市圏パーソントリップ調査の「目的種別・代表交通手段別OD表」(目的:①自宅ー勤務、②自宅ー業務、③勤務・業務、代表交通手段:自動車、到着地:計画地周辺)から方面比率を設定している。また、店舗等及びスポーツ施設については、平成30年1km圏の世帯数比率から方面比率を設定している。以上のとおり、各方面比率の設定については、合理的根拠に基づくものであるから、申請人らの主張は当たらない。

ウ 「同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」
について

申請人らは、大型車通行禁止となっている「南武線沿線道路からガス橋通りへ入り平間駅付近の踏切を渡るルート」及び「武蔵小杉方面から府中街道に入り住吉中学校前を通るルート」について、交通量の予測対象となっていないことを指摘する。

しかしながら、これらのルートは、施設関連車両ルートとして設定していないため予測対象となっていないものであるところ、被申請人において、かかる入庫ルートについては、テナントに周知する予定であることから、交通量の予測対象から除外することには合理的根拠がある。

また、申請人らは、「府中街道から右左折してガス橋通りに入るルート」を通行する車両を0台と仮定している点についても論難するが、同様である。

さらに、申請人らは、「平間駅方面からJR横須賀線を越えるルート」について通行する車両を少なく見積もっているにもかかわらず、右折レーンを増設する道路拡幅工事が行われる計画であることについて整合性がないと主張する。まず、交通量予測において、当該ルートを通行する車両が少ないのは、大型車の入庫ルートとして設定していないためであり、上記のとおり、合理的根拠が存在する。そして、右折レーンを増設する道路拡幅

工事に関しては、川崎市も交差点構造に問題認識があったところ、被申請人において、本件の計画地の前所有者から土地提供を受けることができたという事情があったために、地域貢献の一環として、被申請人の負担により実施するものに過ぎない。

エ 同「4. 3. 2. d 将来交通量の算出に関する疑問」について

申請人らは、環境影響評価書480頁記載の将来交通量の算出に関して、「綱島街道を日吉方面に曲がり、木月4丁目交差点を通過するルート」が考慮されていないのではないかと主張するが、当該ルートも計算上考慮している。

オ 同「4. 3. 2 e 交通量の予測値の誤差」について

申請人らは、交通量予測の誤差の範囲の開示や最大値での推定などを求めるが、交通量としては1日当たりの台数を算出して、交通混雑の予測としては最大値となる時間ピーク値で行った上で、騒音の予測は、昼間（6～22時）と夜間（22時～6時）のそれぞれの交通量で実施し、振動の予測は、全時間帯で実施して振動レベルの最も高い時間帯の値で判断していることから、申請人らの指摘はあたらない。

(3) 同「4. 3. 3 労災病院前交差点の問題点」について

申請人らは、労災病院前交差点に関して、施設関連車両の交通により、大型車の将来交通量が現在の2倍になると予測されているところ、同交差点は歩行者に対する安全への配慮が必要と予測されていることから、対策が十分ではないと主張する。

しかしながら、被申請人は、労災病院前交差点における歩行者の安全確保に資する施策として、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要請を行ったり、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たりするほか、市道荻宿小田中線（Ⅰ）の一部区間の交通安全施設の新たな設置についても、近隣土地所有者の意向次第となることから、今後、被申請人において近隣土地所有者との折衝を行うなど適宜検討を進めることとしているもので、妥当である。

（４）同「４．３．４ 渋滞を避ける車両の問題」について

申請人らは、施設関連車両が渋滞を避けて裏道を通る可能性があるため、その対策が必要である旨主張するが、被申請人は、入居テナントに対して、環境影響評価書にて設定・検証した走行ルートへの遵守を徹底するよう要求し、裏道への流入防止を図るといった対策を予定している。

（５）同「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」について

申請人らの意見と思料されるが、被申請人の交通予測、安全対策の合理性は環境影響評価書及び上記記載のとおりである。

２ 同「４．４ 騒音、大気汚染、悪臭」について

（１）同「４．４．１ 騒音に対するダイワハウスの対策」について

申請人らは、環境影響評価書 316 頁記載の「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）及び同（道路端：平日夜間）に関して、場所によっては、施設関連車両を考慮しなくても、将来基礎交通量による等価騒音レベルにて、環境保全目標値を超えているにもかかわらず、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の評価は許容できない等と主張する。

まず大前提として、騒音に係る環境保全目標は、環境影響を回避し、又は低減するための「目標」となるものである。

その上で、確かに、一部環境保全目標を上回る予測数値があることは事実であるが、予測数値と対策を含めて、川崎市の審査を受けている。また、申請人ら指摘の対策に関しても、被申請人は、テナントに対して、重要事項説明書及び賃貸借契約に記載して遵守を求めるのであるから、施設内外における単なるマナーを超えた要請であり、申請人らの主張は妥当しない。

(2) 同「4. 4. 2 排気ガスの予想に関する疑問」について

申請人らは、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適切に組み込まれていない旨主張する。

被申請人は、排気ガスとして、二酸化窒素、浮遊粒子状物質の予測も環境影響評価において行っているが(209～216頁等)、そもそも長大な渋滞は発生しないと予測されるため(483～484頁)、申請人らが主張するような前提での予測を行う必要性がない。

(3) 同「4. 4. 3 騒音、大気汚染に関する申請者らの危惧」について

申請人らの意見と思料されるが、被申請人の予測、安全対策の合理性は、環境影響評価書及び上記記載のとおりである。

3 同「4. 5 振動」について

申請人らの意見と思料されるが、被申請人の予測、安全対策は、環境影響評価書によって説明したとおりであり、車両の走行に伴う道路交通振動の最大値

は、昼間が37.7～47.8デシベル、夜間が34.4～47.0デシベルとなり、全ての予測地点において環境保全目標（60～70デシベル以下）を満足する。また、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などの環境保全のための措置を講ずる予定である。以上のことから、振動による道路沿道の生活環境の保全に支障はない。

なお、本件の計画地前の道路（荻宿小田中線）の舗装状況については、被申請人より、道路管理者である川崎市（道路管理課）に対して、申し入れておくようにする。

4 同「4.6 景観（景観・圧迫感）」について

申請人らの意見と史料されるが、被申請人としては、環境影響評価書の記載に加えて、近隣住民からの要望にも沿う形で建設計画も変更しており、計画建物による圧迫感の低減に努めている。

5 同「4.7 緑の質」について

申請人らは、物流施設に緑が少ないことを危惧しているが、本件は、川崎市緑の保全及び緑化の推進に関する条例31条に基づく協議を完了しており、基準に合致している。また、環境影響評価等技術指針に基づく緑被率（29.8%）も確保しているため、指摘は当たらない。

6 同「4.8 倉庫火災」について

申請人らは、倉庫火災を危惧するが、被申請人は、対策として、火災を起こ

させない保管方法や従業員への周知徹底をテナントへ要望する予定である。施設設計としては、万が一火災が発生しても防火区画ごとにシャッターが下り、燃え広がる事がない構造としている。また、新幹線からは30m以上の離隔距離を確保しており、延焼等のリスクは極めて低いものである。

7 同「4. 9 事業計画の変更による影響の変化」について

建設計画の変更に伴う環境影響評価の内容変更は軽微なものであり、環境アセスメントの制度上、ホームページ等での公表義務もないため、被申請人では公表の予定はない。建設計画の変更によって、設備位置や駐車場の位置変更により、設備騒音や駐車場騒音に変動はあったものの、目標値を下回るものであり、大気の数値に変動はなく、交通量及びこれに伴う騒音・振動についても変更はない。

第4 結語

被申請人は、既に、近隣住民との協議を尽くしたうえで、近隣住民の要望にも沿う形にて建設計画の変更も行っているものであり、これ以上、建設計画の変更には応じられず、粛々と建設工事を進める方針である。

よって、建設計画の変更、関連データの開示及び変更するまでの建設工事の着工中止に応じる余地はないため、申請人らがこれらを求めるのであれば、第一回期日において本調停を打ち切られたい。

以 上