

「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)」への追加・補足

神奈川県公害審査会 御中

申請人 氏名 竹内 春雄

住所 〒211-0016

神奈川県川崎市中原区市ノ坪 548-197

ほか 196 名(合計 197 名)

令和 7 年 10 月 17 日付けで申請した調停申請は「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)」として受理された。この件に関する追加・補足を、12 月 12 日付のダイワハウスの答弁書に対するコメントとともに、提出する。

1. 、大和ハウス工業が西加瀬に計画している倉庫の異常性

1. 1 倉庫の床面積

申請書の「4. 公害紛争の調停を申請する理由／4.

1. 計画の概要」の中で、大和ハウス工業(以下、ダイワハウス)が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、国内で 3 番目に床面積が大きく、突出して大規模であることを述べた。この時示した図は関東エリアの倉庫を対象としていた。今回、対象とする倉庫を関東から全国に拡大して調べた結果を改めて示す。

ダイワハウスが西加瀬に建設を計画している物流倉庫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。ダイワハウスが保有する物流倉庫のうち延床面積を公開している倉庫について、関東エリア 55 件、関東以外のエリア 64 件に、計画中の西加瀬を加えた、120 件の床面積分布を図 1 に示す。

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。床面積が 20 万 m²を超える既存の倉庫は DPL 流山 IV(322,297 m²)、DPL 千葉四街道 II(306,069 m²)の 2 件の次が西加瀬、4 番目が愛知県の DPL 名港弥富 I(209,986 m²)である。国内で 20 万 m²を超えるのは、この 4 件だけである。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>)

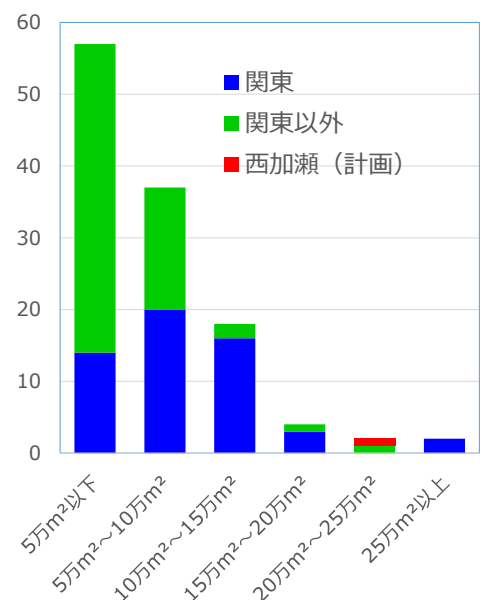


図 1 ダイワハウスが保有する物流倉庫のうち、延床面積を公開している 120 件(計画中の西加瀬を含む)の床面積の分布

1.2 倉庫の高速道路インターチェンジ(IC)からの距離

申請書の「4. 公害紛争の調停を申請する理由／4. 1. 計画の概要」では、西加瀬の倉庫の建設計画地は住宅地にあり、倉庫建設に不適切であることを述べた。この節では、西加瀬の倉庫の建設

計画地が高速道路のインターチェンジ(IC)から遠いことを示し、倉庫建設に不適切である理由を追加する。

ダイワハウスが国内に保有し、延床面積を公開している物流倉庫の延床面積の上位 10 件(計画中の西加瀬含む)の名称、床面積、最寄り IC までの距離を表 1 に示す。倉庫から IC までの距離はダイワハウスが公表している値、ただし、西加瀬については、インターネットの地図の計測機能を用いて得られた値を使った。ここに示した巨大物流倉庫 10 件の中で、西加瀬は高速道路の IC までが遠いことが示されている。10 件のうち、3km 以下が 7 件であり、3km 以上は 4km の DPL 久喜宮代Ⅰ、6km の DPL 千葉四街道Ⅱ、そして 8～9km の西加瀬である。しかも、ほとんどの倉庫において、倉庫と IC の間の道路は、市街地を通る部分がない、あるいは少ない。一方、参考図に示すように、西加瀬から高速出入口までの道路のうち、大師 JCT 近辺の 3km 弱を除き、市街地を通る片側 1 車線の道路であり、決して円滑に走れる道路ではない。このような場所に巨大物流倉庫を作るのは、正気の沙汰ではない。倉庫を出入りする車両により発生する交通渋滞、交通事故発生の危険性の増加や、倉庫を出入りする車両が高速 IC まで到達するのに要する所要時間の長さを度外視しているといっても過言ではない。

表 1 ダイワハウスが国内に保有し、延床面積を公開している 119 件の物流倉庫に計画中の西加瀬を加えた 120 件のうち、延床面積の上位 10 件の名称、床面積、最寄り IC までの距離					
	所在県	名称	面積(m ²)	最寄りインター	距離
1	千葉県	DPL 流山Ⅳ	322,297	常磐自動車道、流山 IC	約 2.5km
2	千葉県	DPL 千葉四街道Ⅱ	306,069	東関東自動車道、佐倉 IC	約 6.0km
	〃	〃	〃	京葉道路、貝塚 IC	約 8.0km
3	神奈川県	西加瀬	218,583	東名自動車道、川崎 IC	約 9.5km
	〃	〃	〃	高速神奈川横羽線・川崎線、大師 JCT	約 8.7km
	〃	〃	〃	首都高速 2 号目黒線、荏原出入口	約 8.5km
4	愛知県	DPL 名港弥富Ⅰ	209,986	伊勢湾岸道、湾岸弥富 IC	約 1.4km
5	愛知県	DPL 小牧	192,384	名古屋高速 11 号小牧線、堀の内 IC	約 2.3km
6	埼玉県	DPL 坂戸	178,710	関越自動車道、坂戸西スマート IC	直結
7	埼玉県	DPL 久喜宮代Ⅰ	161,957	東北自動車道、久喜 IC	約 4km
	〃	〃	〃	圏央道、幸手 IC	約 5km
8	千葉県	DPL 流山Ⅰ	151,368	常磐自動車道、流山 IC	約 2.7km
9	東京都	DPL 東雲	149,132	首都高速晴海線、豊洲 IC	約 1.5km
10	埼玉県	DPL 川口領家	146,433	首都高速川口線、東領家 IC	約 0.9km

1.3 周辺の道路などの状況

ダイワの答弁では、西加瀬の倉庫計画地は「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」と述べている。

第 3 京浜の京浜川崎 IC まではおよそ 6km、首都高速 2 号目黒線の荏原まではおよそ 8.5km、高速神奈川 1 号横羽線・高速神奈川 6 号川崎線の大師 JCT まではおよそ 8.7km である。これを「アクセスがよい」と表現することに万人が同意するかどうかは、はなはだ疑問であろう。しかも、これらの IC への道路は、大師 JCT 近辺の 3km 弱を除き、市街地を通る片側 1 車線の道路であり、決して円滑に走れる道路ではない。また、主要な幹線道路として挙げられている府中街道、綱島街道も、

同様にほとんどの区間が片側 1 車線の道路であり、市街地であって信号や自転車の走行も多く、決して、大量の物資を高速で運ぶのに適した道路ではない。道路事情に関しては、少なくとも、倉庫床面積の上位 10 件の中では最悪である。

また、何度も強調しているように、西加瀬の倉庫計画地の周囲が住宅地であり、周辺が住宅地であることは物流倉庫の立地条件としては不利であることは常識である。不利であることは、ダイワハウスの「D-Project Industry 八王子みなみ野」のホームページに、「近隣に住居がないエリアで」あることをこの物件の利点として挙げていることを指摘するまでもない。

<https://www.daiwahouse.co.jp/business/jigyo/hachiojiminamino.html>

西加瀬の倉庫計画地は、周囲に住宅が立ち並んでいることと道路事情とを勘案すると、ダイワハウスが国内に保有する倉庫のうち 3 番目に床面積の倉庫を建設するにはきわめて不適切な立地であると断定できる。

2. 夜間に入出庫する車両

ダイワハウスは倉庫の 24 時間稼働を譲れないとしている。しかし、深夜のトラックの走行は沿線住

表 2 ダイワハウスの推計による、倉庫に出入りする時間帯別・車種別の車両台数										
時間帯	入庫台数					出庫台数				
	貨物			乗用車	合計	貨物			乗用車	合計
	10t	4t	小計			10t	4t	小計		
0 時台	2	4	6	0	6	2	4	6	0	6
1 時台	2	4	6	0	6	1	2	3	0	3
2 時台	2	4	6	1	7	1	2	3	1	4
3 時台	4	8	12	0	12	3	6	9	0	9
4 時台	4	9	13	9	22	5	11	16	0	16
5 時台	5	9	14	12	26	6	13	19	8	27
6 時台	16	34	50	38	88	7	14	21	11	32
7 時台	15	35	50	62	112	13	30	43	5	48
8 時台	15	32	47	70	117	20	44	64	31	95
9 時台	23	51	74	47	121	24	53	77	10	87
10 時台	20	44	64	52	116	17	38	55	56	111
11 時台	13	31	44	32	76	14	34	48	54	102
12 時台	18	40	58	32	90	10	24	34	37	71
13 時台	14	31	45	40	85	17	37	54	37	91
14 時台	18	40	58	30	88	14	32	46	33	79
15 時台	23	52	75	23	98	18	40	58	35	93
16 時台	13	31	44	38	82	21	46	67	54	121
17 時台	6	15	21	45	66	47	36	53	64	117
18 時台	6	14	20	24	44	8	18	26	66	92
19 時台	5	13	18	17	35	5	14	19	51	70
20 時台	6	11	17	7	24	4	12	16	25	41
21 時台	2	4	6	3	9	4	8	12	5	17
22 時台	2	5	7	3	10	3	3	6	2	8
23 時台	2	4	6	1	7	2	4	6	1	7
合計	236	525	761	586	1347	236	525	761	586	1347

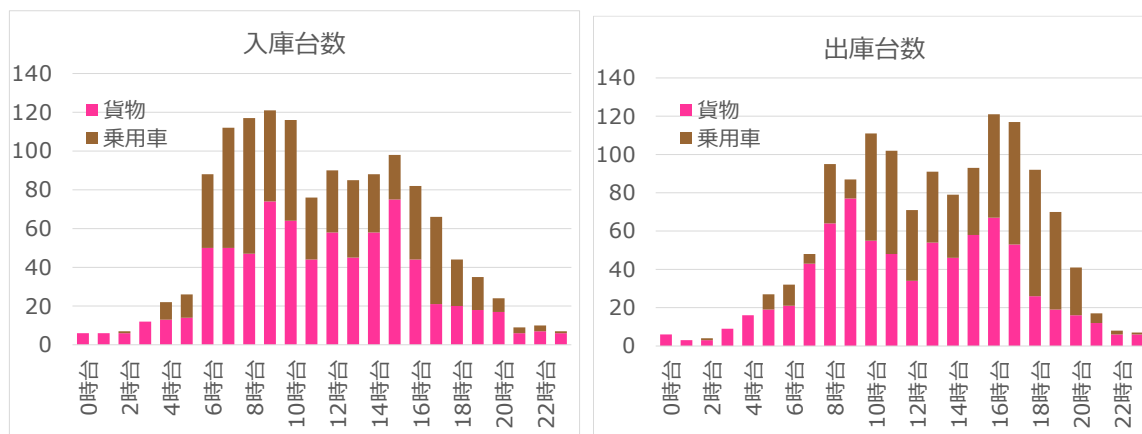


図 2 ダイワハウスの推計による、倉庫に出入りする時間帯別・車種別の車両台数。

民の睡眠妨害となって健康を害する。また、深夜に入出庫する車両の比率は少ない。このことから、申請者らはダイワハウスに対し、深夜から早朝、さらには登校時間の時間帯にかけての車両の出入り禁止を要求する。

表 2、図 2 にダイワハウスが推定した時間別の入出庫する車両の台数を示す。これはダイワハウスが条例環境影響評価準備書から引用した町内会向け説明会資料に基づく。

この中で、21 時台以降、朝 5 時台まで(21 時～6 時)の入出庫台数の合計は、入庫/出庫それぞれ 193 台/129 台で、比較的少ないことがわかる。この時間帯の入出庫台数が 24 時間に占める割合は入庫/出庫でそれぞれ 14%/10%で、全体に占める割合は少ない。この時間帯の車両の出入りを禁止したとしても、さして大きな影響はないと考える。さらに、通学時間帯を含む 21 時～9 時に出入りする車両の 24 時間に占める割合は入庫/出庫でそれぞれ 31%/20%である。周辺の学校に通学する児童生徒の安全を鑑み、21 時～9 時の時間帯の入出庫禁止を求める。入出庫の時間帯が 1 日の半分の 50%減になったとしても、出入りする車両はおよそ 25%減るだけである。

3. 入出庫する車両台数

ダイワハウスは答弁書において、交通量の推定については、物資流動調査「品目別地域間流動量」、東京都市圏パーソントリップ調査の「目的種類別・代表交通手段別 OD 表」、1km 圏の世帯数比率から求めた店舗等及びスポーツ施設利用者方面比率、などに基づいているため合理的根拠に基づくものであると述べている。

申請者らは、この推測方法に基づいて推定した、目的別(戸別配達、遠距離配送(目的 IC)、従業員、店舗等利用者、など)・車種別・入出庫別の 1 時間ごとの、各交差点の通過台数の開示を求める。また、この推定方法が、倉庫にはいる事業者・テナントの業務形態にどのように依存しているか、また、依存性の根拠を開示していただきたい。

さらに、この手法がどの程度正確であるかを示すため、既存の倉庫について、この手法で推定した入出庫台数と、実測した入出庫台数のデータを開示することを要求する。これは、答弁書の『「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』で「特段予測の正確性に欠けるものではない。」と述べているため、その正確性を確認するために要求するものである。開示するデータは車種別、1 時間ごとの値で、実測値については季節変動、天気の影響を取り除くため、1 年間の平均値とする。実測値を示す倉庫は、例えば、1 件は DPL 坂戸、もう 1 件は答弁書「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』の項目中の「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。」とされる、既存物流施設の中から、高速道路のインターチェンジから遠い1件、の2件の倉庫のデータの開示を要求する。

4. ダイワハウスがホームページに標榜する「ソーシャル・インクルーシブなまちづくり」との整合性

ダイワハウスは、自社のホームページ内の「ソーシャル・インクルーシブなまちづくり」において、「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。」と明記している。

<https://www.daiwahouse.co.jp/sustainable/social/contribution/index.html>

この精神と西加瀬に計画している巨大物流倉庫との間に整合性があるかどうか、もしあるとすれば、どのように整合しているかを説明していただきたい。

「ソーシャル・インクルーシブなまちづくり」に書かれている文言は、申請書の最後の部分でも言及したが、答弁書には一切触れられてなかったもので、改めて、要求を明記する。

5. 答弁書について理解しかねる点

答弁書に記述してあるいくつかの点について、申請者らが理解できない点がある点があるので、わかりやすく説明・解説していただきたい。なお、答弁書を受け取った後に検討する時間が十分ではなかったため、ここに記述した以外にも理解しかねる点が生じた場合には、後ほど改めて説明を要求する。

5.1. 労災病院前交差点付近の安全性

ダイワハウスは、労災病院前交差点付近について、次のような状況であることを認識している。

- 1) 労災病院交差点付近ではなく、物流倉庫の出入口付近に交通誘導員を置く。
- 2) 近隣土地所有者の意向によっては、交通安全施設の新たな設置ができないこともある。
- 3) 今後、近隣土地所有者との折衝を行うことを検討を進めることにしている段階である。

これらの状況を踏まえ、ダイワハウスは「安全確保に資する施策は妥当である」という結論を導いた。これは論理が欠如していると断言せざるを得ない。もしも、論理的に関連があるとすれば、論理の飛躍部分を説明していただきたい。なお、「安全確保に資する施策は施されていない」という結論に達するのが常識であることを付け加えておく。

5.2. 倉庫を出入りする車両が通過する経路

「大型車の入庫ルートとして設定していない」、とか、「施設関連車両ルートとして設定していない」、などを根拠としている。しかし、テナントに出入りするトラック運転手はそのルートに従うという保証は全くない。テナントに出入りする車両すべてにGPS 現在地通報装置をつけてダイワハウスが監視し、ダイワハウスの想定外の経路を使う車両が出入りするテナントを営業停止にするくらいのことをしない限り、これらの理由は、まったく意味をなさない。

また、仮に、倉庫を出入りする車両がダイワハウスの指定する経路を使ったとしても、これまで日常的に西加瀬周辺の道路を走ってた車が、倉庫の車で渋滞するため、他の道に入ることが十分考えられる。したがって、出入りする車両の数を抜本的に少なくしない限り、解決方策はない。

5.3. ガス橋通りと荏宿小田中線の交差点の右折レーンの増設工事

ガス橋通りと荏宿小田中線の交差点の右折レーンの増設工事について、川崎市と協議を行った日

付(複数回あればすべて)とその内容を示す資料(議事概要、議事録、打合わ事項確認書、合意事項確認書、の類の文書)の開示を求める。

5.4 近隣住民との協議

ダイワハウスは、「既に、近隣住民との協議を尽くした」と述べているが、申請人らは「ダイワが協議を打ち切った」ととらえている。8月の説明会では、参加者は24時間1350台の倉庫建設の中止を求めたにもかかわらず、ダイワハスは倉庫の建設工事に着工しようとしている状態である。現在のこの状態を記述するために「ダイワが協議を打ち切った」という表現することは、常識と照らし合わせて、至極適切である。また協議が打ち切られたからこそ、公害紛争調停を申請するに至った。現在のこの状態を「協議を尽くした」と表現するためには、どのように解釈すればいいのかを解説していただきたい。

ダイワハウスの12月12日付答弁書に対する質問

1. 立地条件

西加瀬のこの倉庫ができたと仮定して、そのアクセスのうたい文句として、答弁書に書いてある「本件の計画地は、…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」ということを堂々と言えるか、誇大広告になりはしないか。

ダイワハウスが建設する倉庫において、高速道路などへのアクセスがいい、アクセス良好、と表示できる基準は何か。

2. 都市計画

西加瀬地区は「産業高度化エリア」ではあるが、同時に、「西加瀬地区において、工場機能の集約化や移転による大規模な土地利用転換の機会を捉え、都市活動を支える産業創出の促進とともに、地域の活性化や魅力の向上、憩い・潤いの創出、地域防災力の向上などに資する機能の導入を図ることにより、地域と共存する地区を形成するため、必要な都市計画の決定を行います。」と定められている。

<https://www.city.kawasaki.jp/shisei/category/54-13-8-2-3-16-1-0-0-0.html>

倉庫建設により、倉庫が存在することによるマイナス面を埋め合わせ、さらに地域の魅力を向上することができるのか、憩い・潤いを創出することができるのか、地域と共存することができるのか、その手段方法はなにか。「川崎市が決定したから問題ない」に踏みとどまらず、ダイワハウスがどう考えているか、見解を伺いたい。

12月23日に提出した「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)」への追加・補足の「3. 入出庫する車両台数」で開示を要求するデータ項目の詳細

● 西加瀬に建設を計画している倉庫に出入りする車両の推定値と実測値

- * 環境影響評価書を作成するために計算した「推定値」と、実際に交差点を通る車両の台数を数えた「実測値」。
 - * 車種別、1時間ごと、交差点ごとの台数
 - * 推定値については目的別(戸別配達、遠距離配送(目的IC)、従業員、店舗等利用者、など)・入出庫別の台数
- ・ これらのデータは、条令評価書で使った既存のデータであり、新た作るデータではない。速やかにデータを提供することを要求する。
 - ・ ダイワハウスは答弁書において、交通量の推定については、物資流動調査「品目別地域間流動量」、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」、1km圏の世帯数比率から求めた店舗等及びスポーツ施設利用者方面比率、などに基づいていると述べている。開示を要求するデータの「目的別」というのは、この異なる予測手法により推定されるそれぞれの台数のことを意味する。

● 既存の倉庫に出入りする車両の推定値と実測値

- * 西加瀬の倉庫の入出庫する車両の台数と同じ手法で推定した入出庫する車両の台数の「推定値」と、実際に出入りする車両の台数を数えた「実測値」。
- * 車種別、1時間ごと、入出庫別の台数
- * 対象とする倉庫は2件
 - + DPL 坂戸
 - + 答弁書『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』の項目中の「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。」とされる、既存物流施設の中から、高速道路のインターチェンジから遠い1件
- ・ スマートICに直結するDPL 坂戸については、高速道路を利用する車両と、使用しない車両の2つに分けたそれぞれの車両台数
- ・ 実測値については季節変動、天気の影響を取り除くため、1年間の平均値

ダイワハウスが入出庫台数を推定するのに用いた手法がどの程度正確であるかを確認することが目的である。