

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

準備書面（1）

令和8年2月20日

神奈川県公害審査会 御中

被申請人代理人弁護士 井 口
同 堀 内



本書面では、神奈川県公害審査会の2026年1月8日付「令和7年（調）第4号事件に係る申請人からの回答要求事項について」と題する書面（以下「本件書面」という。）を受けて、被申請人の主張を行う。なお、用語の定義は、従前の例による。

第1 はじめに

- 1 神奈川県公害審査会は、本件書面において、申請人と被申請人との間の相互理解は極めて不十分であるとして、「申請人からの追加資料で要求している事項に対して改めて回答すること」及び「被申請人は企業として地域社会との共生『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を目指しています』と明言しているが、西加瀬の巨大物流倉庫の建設に関して、企業としてどう対応していくのか、スタンスを明らかにすること」について、被申請人に対して、文書での回答を求めている。
- 2 しかしながら、かかる指摘は、被申請人が、本件物流施設の建設計画におい

て、これまでとってきた対応が十分に斟酌されていないものと思料する。

すなわち、被申請人は、本件物流施設の敷地購入時から、周辺環境に配慮した計画・施策を策定しており、書面のやり取りを度外視しても、2019年1月27日の川崎市条例環境影響評価方法書の公告・縦覧開始時から、申請人の中の一部（申請人の中には、本件物流施設の近隣住民以外の者も少なからず含まれていることを指摘する。）も含む地域住民との間で、合計40回以上にもわたる説明会・協議を行うとともに、その際に近隣住民から出た意見も踏まえて、最終的には、計画変更も実施したものである。

- 3 したがって、被申請人は、本件書面においても引用されている企業スタンスに基づいて、本件物流施設の建設計画を進めており、企業として対応している。

以下、詳細について説明する。

第2 本件誘導方針に沿った建設計画の策定

1 はじめに

2017年1月、被申請人は、申立外三菱ふそうトラック・バス株式会社から本件物流施設の敷地を購入した。

その後、2019年3月に、川崎市は、地域ニーズを把握するために周辺町内会から意見を収集したうえで、「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（以下「本件誘導方針」という。乙1）。

被申請人は、本件誘導方針も踏まえて、本件物流施設の建設計画（以下「本件計画」という。）を決定したものであり、本件計画は、本件誘導方針の5つの柱に沿ったものであって、地域社会への貢献に資するものである。

2 本件誘導方針の考え方

本件誘導方針の骨子は、以下のとおりである（乙1）。

- ① 「新たな産業創出の促進」の観点から、当該地の立地特性を生かした産業

創出・育成機能の誘導

- ② 「地域の活性化・魅力の向上」の観点から、ライフスタイルの多様化に対応する都市機能の誘導
- ③ 「憩い・潤いの創出、地域交流の促進」の観点から、人が集い、憩いや潤いを感じられる空間の形成のための、「質の高い緑地や広場」や「敷地内外を行き来できる通路」の整備、及びそれらの管理・活用
- ④ 「地域の防災力の向上」の観点から、緊急時の避難場所や物資提供など地域の防災力向上に寄与する空間・施設等の誘導
- ⑤ 「周辺環境との調和」の観点から、「交通環境の整備誘導」、「地球環境や景観配慮への取組誘導」、「周辺の住環境に配慮した取組誘導」

3 被申請人の対応

(1) 「産業高度化エリア」としての都市計画（上記①）

被申請人は、本件計画において、単なる保管倉庫ではなく、現代の物流ニーズに即した高機能な物流拠点を整備することとした。これは、川崎市の都市計画ビジョン及び産業政策に合致した土地利用の方法である。

(2) 「多機能拠点」としての地域・防災貢献（上記②、③、及び④）

被申請人は、上記③に沿う計画とするために、本件計画では、敷地面積の約4分の1にあたる広大なスペースを公園・緑地・広場として確保し、地域に開放する計画としている。このオープンスペースを活用し、以下のとおり地域住民の利便性と安全性を高める機能を実装するように努めている。

すなわち、上記②のライフスタイルの多様化に対応する都市機能のひとつとして、被申請人はスポーツ施設を計画した。これは、本件誘導指針でも特に「健康・体力づくり、スポーツに親しめる施設や環境の整備の誘導」

が重視されていることから、それに沿うものである。また、日常的な地域の賑わいを創出するべく、商業店舗やクリニック等の生活利便施設を併設した。

さらに、④の要請に沿うものとして、敷地内広場を一時避難場所として開放するのみならず、本件誘導指針中でも推奨されている、災害用マンホールトイレ、かまどベンチ、防災備蓄倉庫を具体的に設置する計画とした。

これにより、本件物流施設は、平時の憩いの場であると同時に、有事には地域住民の生命と生活を守る防災拠点としての役割をも果たしうる。

(3) インフラ整備による物理的な環境調和（上記⑤への対応）

上記⑤については、努力目標にとどめず、以下の物理的なインフラ整備と設計上の工夫により、懸念の解消を図っている。

前面道路（荻宿小田中線）においては、現状の課題であるバス停車時の交通障害を解消するため、被申請人の負担においてバスベイを新たに整備し、安全な追い越しと円滑な交通流を確保する措置をとった。また、車両動線については原則、左折イン・左折アウトに限定する運用、また本件物流施設への入庫レーンを設置し、安全を確保する体制を整えている。これらの施策により、被申請人は「交通環境の整備誘導」を図っている。

さらに、建物配置にあたっては、敷地境界から建物をセットバックさせ、その空間に高木・中木を組み合わせた植栽帯や提供公園を配置した。これにより、住宅地と物流施設との間に物理的な距離と緑の目隠しを創出し、圧迫感や騒音の低減を図っている。これは、「地球環境や景観配慮への取組誘導」、「周辺の住環境に配慮した取組誘導」にかなうものである。

4 小括

以上のとおり、本件計画は、行政が地域住民の声を集約した本件誘導指針に

沿うものであって、被申請人は、地域社会の一員として果たすべき責任を全うしている。付言すれば、申請人とも構成員が一部重なる「西加瀬巨大物流倉庫を考える住民の会」（以下「住民の会」という。）が中心となり、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、住民の会が中心となって、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。

第3 被申請人による近隣住民に対する説明実施

被申請人は、本件計画の各段階において、近隣住民への説明と意見聴取を丁寧に行ってきた。以下、時系列に沿って、説明会・書面回答の経緯を説明する。

1 指定開発行為実施届出から方法書審査書の公告までの説明会等の実施状況

- (1) 2019年11月27日、川崎市条例環境影響評価方法書の公告・縦覧を開始した。2020年1月10日まで当該方法書の公告・縦覧が実施されて、合計40名・39通の意見を受領した。かかる意見に対しては、被申請人の見解を整理したうえで、2020年の川崎市環境影響評価審議会資料として川崎市へ提出した。
- (2) また、平日に参加できない住民へ配慮し、2020年1月17日（金）・18日（土）の二日間にわたって、上屋解体工事説明会を開催した。説明会では、アスベスト対策や騒音対策等について丁寧に説明を尽くした。
- (3) その後、被申請人は、2020年2月、申請人とも構成員の一部が重なる住民の会より面談要望を受領した。このため、被申請人は、2020年3月2日、住民の会との第1回意見交換を実施したところ、当時は計画検討中であり詳細を公表できる段階ではなかったため、今後の被申請人の計画の参考にすべく、住民の会の意見・要望を聴取し、誠実に対応した。
- (4) さらに、2020年から2021年にかけて、下表1のとおり、住民

の会との意見交換を継続した。被申請人は、聞き取った要望を踏まえて、一例として、以下のとおりの対応を行った。

- ① 2020年7月15日、8月以降の土日に、近隣の苅宿小学校で説明会を開催してほしいとの要望に対し、住民側の希望に沿って調整を行うこととした。
- ② 2020年7月15日、住宅街で稼働している類似施設の事例を提示してほしいとの要望に対して、具体的な事例（DPL国立府中）を挙げ、情報提供を行った。
- ③ 2020年7月15日、ランプウェイの騒音・排ガス対策（全て囲う等）の要求に対し、高木植栽やルーバー設置などの具体的な代替案を含め、対策を検討することとした。
- ④ 2021年2月9日、準備書公表前の段階で住民意見を反映させるための事前説明会の開催の要望に対し、内部資料を用いた非公開の説明会という特例的な対応に合意し、早期の意見反映の機会を設けた。

表1：住民の会での説明会一覧

日時	概要
2020年3月2日	会の代表者7名と意見交換
2020年7月15日	会の代表9名と意見交換
2020年12月3日	会の代表9名と意見交換
2021年1月6日	会の窓口と意見交換
2021年1月20日	会の窓口と意見交換
2021年2月9日	会の代表5名と意見交換

2021年6月29日	会の代表9名と意見交換
------------	-------------

また、下表2のとおり、地元町内会（北加瀬原町内会、西加瀬町会等）の役員とも個別に意見交換を重ね、地域の実情把握に努めるとともに、以下のとおりの対応を行った。

- ① 2020年11月25日、トラックの路上待機による渋滞を懸念する意見に対し、全館で「トラックバース予約システム」を導入し、入庫時間を調整することで待機車両を削減・防止する具体的な運用対策を提示した。
- ② 2020年12月8日、住宅密集地における大規模物流施設の立地に対する懸念に対し、同様の立地条件（片側1車線道路・住宅近接）で稼働している自社の他施設（DPL国立府中等）の具体例を提示し、適切な管理運営が可能であることを説明した。

表2：町内会での説明会一覧

日時	概要
2020年2月5日	北加瀬原町内会役員と意見交換
2020年2月29日	北加瀬原町内会説明会：17名出席
2020年6月4日	西加瀬町会役員と意見交換
2020年7月16日	北加瀬原町内会・二加瀬町会の会長と意見交換
2020年10月9日	住吉町連説明会：14名（各会長）
2020年10月28日	日吉町連説明会：21名（各会長）

2020年11月25日	日吉町連説明会：20名（各会長）
2020年12月2日	木月住吉町会会長と意見交換
2020年12月8日	住吉町連説明会：13名（各会長）
2021年4月28日	日吉町連説明会：21名（各会長）
2021年5月13日	西加瀬町会会長と意見交換
2021年5月16日	木月四丁目共和会役員と意見交換
2021年5月18日	苅宿町会会長と意見交換
2021年6月1日	木月住吉町会会長と意見交換
2021年6月8日	住吉町連説明会：13名（各会長）

2 準備書公告後の説明会等の対応

2022年6月17日・18日、条例環境影響評価準備書の説明会を実施した。6月17日は132名、6月18日は90名出席した。しかし、大規模会場での開催であったため、一部参加者に発言が集中し、他の参加者が発言しにくい状況が生じたとの指摘を受けた。また、2022年6月29日、日吉地区町内会連絡協議会において、「遠方居住者を含めた形式的な会議ではなく、近くに住んでいる方々と実質的な対話（キャッチボール）を行うべき」との意見がでた。

そこで、上記指摘・意見を真摯に受け止めて、2022年7月から10月にかけて、下表3のとおり、計画地周辺の6町内会及び公聴会で要望のあった1町内会の計7町内会において、各会長の協力を得て「町内会単位」での説明会を実施した。被申請人は、事業計画全般から、交通の懸念や騒音、大気汚染等

にわたって網羅的な説明を行った。

表3 2022年の町内会単位の説明会の実施状況

日時	概要
2022年6月29日	日吉町連説明会。21名（各会長）出席。
2022年7月23日	西加瀬町会説明会。30名出席。
2022年8月5日	木月四丁目共和会説明会。32名出席。
2022年8月6日	荻宿町会説明会。41名出席。
2022年9月10日	木月住吉団地説明会。14名出席。
2022年10月1日	木月住吉町会説明会。23名出席。
2022年10月28日	北加瀬原町内会説明会。10名出席。

2022年6月から11月には、下表4のとおり、計画地に最も近接する新幹線沿いの戸建住宅（6軒）の住民と、全体説明会とは別に個別の意見交換会を実施し、当該地への特有の影響（騒音・日照・通路の設置による生活動線の確保等）について話し合いを行った。

なお、2023年4月7日には、上記意見交換会を踏まえ、書面にて、東海道新幹線の高架線沿いに住む周辺住民の意見に対して、特にビル風等の影響に対して、丁寧に説明を行った。

表4 周辺戸建住民との意見交換

日時	概要
----	----

2022年6月30日	周辺戸建住民2名と意見交換
2022年7月22日	周辺戸建住民4名と意見交換
2022年7月30日	周辺戸建住民3名と意見交換
2022年8月16日	周辺戸建住民2名と意見交換
2022年11月11日	周辺戸建住民3名と意見交換

2022年12月3日には、午前10時から午後3時11分まで、条例公聴会が行われたところ、被申請人は、約5時間にわたり、13名の公述人との対話を尽くした。

3 工事説明会及び住民の会への詳細な書面回答の継続

2023年5月19日・20日、解体工事及び土壌汚染対策工事に関する説明会を開催した。当該説明会の開催案内に際しては、案内において、通例的な対応を超えて、住民に対する情報提供の観点から、工事概要や基準に適合していない特定有害物質等の概要も記載し、説明会の開催日までの余裕をもって2023年5月1日に本件計画敷地から約100メートル以内に住んでいる住人に案内した。

また、2023年5月20日の説明会においては、質疑時間を確保するため、終了時間を延長して対応した。なお、説明会中、住民の会の者と思われる参加者から土壌汚染対策工事について、安全性に対する根強い不安や質疑が集中したため、これらに根拠がないことを丁寧に説明したものの、かかる説明に多大な時間を使うこととなり、結果としてその他の事項に対しての建設的な説明・対話を行う時間を短縮せざるをえなかった。

その後、2023年8月28日には、当該説明会において住民の会から提出

された多岐にわたる質問事項（2023年6月11日付）について、詳細な書面回答を行った（乙2）。書面回答中では、①土壤汚染対策法に基づく区域指定の経緯や、②具体的な汚染処理方法についての説明、③交通渋滞予測や騒音対策について、アセスメント図書の該当頁を引用しつつ回答を行った。

さらに、2023年11月1日には、2023年8月28日付回答書に対する再質問について、詳細な書面回答を行った（乙3）。

そればかりか、2024年1月24日には、住民の会を中心として、再要望を受けて、条例に基づくあっせん手続にも出席し、住民の会側の意見に対して真摯に対応した。

続けて、2024年5月27日、住民の会より、2024年4月16日付要望書を受領し、これに対して詳細な書面回答を行った（乙4）。

その後も住民の会と再度意見交換を実施し、2024年9月24日、住民の会より土壤汚染等に関する質問書が提出され、これに対して被申請人は、同年11月26日付で詳細な書面回答を行った（乙5）。

しかも、2025年7月29日、住民の会からの更なる追加質問（2024年12月9日付、2025年4月16日付）に対しても、書面にて回答を行い、遮水壁のモニタリング状況等について情報を開示した（乙6）。

そのうえ、2025年9月22日、住民の会からの本件計画に関する追加質問事項（2025年9月3日付）に対しても、社内手続の詳細については開示できないものの、開示しうる限りでの情報を開示し、説明を行った（乙7）。

4 小括

上記のとおり、被申請人は約6年間にかけて、合計40回以上の説明会を開催していることに加えて、上記回答書（乙2～7）を含めて、電話・書面・個別面談による対応も行っており、住民の理解を得るべく、丁寧に対応してきたものである。

このように、被申請人は、申請人を含む地域住民に対して、十分な説明を尽くしている。

第4 環境アセスメント手続き後の計画変更の実行

1 環境アセスメント手続きの一般的な流れ

前提として、そもそも環境アセスメントとは、大規模事業の着工前に環境への影響を調査・評価する手続きであり、大きく以下の3段階で進行する。

第1段階として方法書を作成する。どのような項目をどう調査するかを決める計画の段階である。本件では2019年11月27日にこれを公告した。

次に、第2段階として準備書を作成する。実際に調査を行い、環境への影響と対策をまとめた評価の案を示すものである。本件では2022年5月23日にこれを公告し、2022年6月17・18日に説明会を実施、2022年7月6日まで意見書を受領した。

最後に、第3段階として評価書を作成する。住民意見や市長審査を経て内容を確定させたものであり、評価書の公告をもってアセスメント手続きは完了し、事業者は法的に工事着工が可能となる。本件では2023年5月30日に公告され、審査が終了した。

2 被申請人の対応

通常であれば、評価書の公告が終了した時点で、確定した計画とおりに速やかに着工する。一度行政の審査を通った計画を変更することは、再設計のコスト、工期の遅延、収益性の低下を招くためである。

しかしながら、被申請人は、法的手続きが完了し、本来であればそのまま着工しても何ら問題のなかったものの、これまでに近隣住民から出た意見も考慮したうえで、以下の対応を行った。

① 建物高さの削減（約 50.15m から約 41m へ）

約 9m もの高さ削減は、物流施設としての保管効率を低下させ、賃貸床面積や収容可能貨物量の減少に直結する。これは、本プロジェクトの将来にわたる収益の逸失を意味するが、被申請人は、近隣住民の意見を踏まえて、圧迫感軽減という住環境への配慮を優先した。

② ランプウェイの密閉化・遮音壁の嵩上げ

車両スロープ（ランプウェイ）を当初の開放型から密閉型へ変更することは、構造躯体の強化や外装材の追加を要し、建設コストも増大する。また、遮音壁の嵩上げも同様にコスト増となる。しかしながら、被申請人は近隣への騒音低減を優先したものである。

③ 計画地東側の店舗の低層化

当初は 3 階建ての計画であった東側店舗を 2 階建てに変更したことは、賃貸可能面積の減少による逸失利益を招くが、被申請人は、圧迫感軽減・日照確保という住環境への配慮を優先した。

評価書公告後の段階での大幅な設計変更は、完了していた設計図書の再作成や、関係官庁との再協議、施工計画の練り直し等の多大な労力と追加費用、及び工期の再調整が必要となる。被申請人は、地域社会と共生するという企業スタンスも踏まえて、かかる対応を行ったものである。

3 新たな説明会の開催

加えて、かかる変更計画について住民に諮るため、2025 年 8 月 4 日に説明会を開催し、さらにそこで出た意見を持ち帰って検討したうえで、同月 30 日に改めて報告会を開催した。

4 小括

以上のとおり、評価書公告後においても、被申請人は、住民の声に応じて「地域社会との共生」を実践するためにも、計画の見直しまでしているものである。

第5 「申請人からの追加資料で要求している事項」について

本件書面においては、「申請人からの追加資料で要求している事項に対して改めて回答すること」を被申請人に対して求めている。この点、被申請人において、神奈川県公害審査会に対して、「追加資料で要求している事項」の具体的内容について照会したところ、「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」及び「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. 出入庫する車両台数」で開示を要求するデータ項目の詳細」を指すとの回答であった。このため、以下で当該事項について回答する。

1 「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」について

（1）「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」について

ア 「1. 1 倉庫の床面積」について

申請人らは、本件物流施設が被申請人の保有する倉庫の中で国内3番目の床面積を有し、かつ高速道路インターチェンジから距離があることをもって「異常」であり「常軌を逸している」と主張する。

しかしながら、答弁書第2の2で述べたとおり、本件施設の計画地の用途地域は工業地域である。工業地域は、主として工業の業務の利便の増進を図る地域であり、大規模な工場や倉庫の建設が都市計画法上予定されている地域である。本件計画は、建築基準法その他の関係

法令を遵守して策定されており、その床面積の大小をもって直ちに不適切であるとの評価を受けるいわれはない。

イ 「１．２ 倉庫の高速道路インターチェンジ（ＩＣ）からの距離」について

申請人らは、本件施設が高速道路インターチェンジから距離があることをもって倉庫建設に不適切であると主張する。

インターチェンジからの距離についても、各物流施設の立地は、配送エリア、土地の形状、雇用確保の容易性など多角的な要素から決定されるものであり、「ＩＣから３km以内でなければならない」といった法的規制は存在しない。本件計画地は、府中街道や綱島街道等の主要幹線道路へのアクセスが可能であり、物流適地として選定されたものである。

ウ 「１．３ 周辺の道路などの状況」について

申請人らは、周辺道路が片側１車線であり巨大物流倉庫に適さないと主張するが、本件計画においては、川崎市環境影響評価に関する条例に基づき、適切な交通量予測及び評価を行っている。

評価書において示されているとおり、工事中及び供用時の交通量は、周辺交差点の処理能力（交差点需要率・車線別混雑度）の基準値以内であり、施設完成後に交通環境が著しく悪化しないと予測されている（評価書４５１～４８８頁参照）。加えて、本件計画では、セットバックによる道路拡幅や歩道整備、敷地内への左折入庫・左折出庫の徹底など、交通円滑化のための具体的な措置を講じる計画である。

（２） 「２．夜間に入出庫する車両」について

申請人らは、21時から翌朝9時までの車両出入庫禁止を求めている。

しかし、物流施設はその社会的機能として、24時間の稼働が求められるインフラである。特に近年は物流需要の多様化により、即日配送や時間指定配送等のニーズが高まっており、夜間・早朝の稼働を一律に禁止することは、物流施設の機能を著しく損なうものであり、被申請人の営業権及び財産権に対する過度な制約となるため、応じることはできない。

なお、答弁書第3の3で述べたとおり、夜間の騒音・振動については、環境影響評価において環境保全目標を満足する、あるいは著しい影響を及ぼさないとの予測結果が得られている。被申請人は、本事業の実施にあたっては、周辺の混雑状況を把握したうえで、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所存である（評価書526頁参照）。

（3） 「3. 入出庫する車両台数」について

申請人の開示を求めるデータに関しては、後述する。

（4） 「4. ソーシャル・インクルーシブなまちづくりとの整合性」について

申請人らは、被申請人の企業理念と本件計画との整合性を問うている。

上記のとおり、本件計画は川崎市が定めた本件誘導指針を一つ一つ丁寧にクリアし、公的な要請に応える形で立案されたものである。行政が求めた「産業振興」「地域貢献」「防災向上」という公的な課題に対し、民間事業者である被申請人としてなしうる限りの対応を行っている。

（5） 「5. 答弁書について理解しかねる点」について

ア 「5. 1 労災病院前交差点付近の安全性」について

申請人らは、交通誘導員の配置場所等に関して論理が欠如している

と主張する。

しかし、公道上への民間警備員の常駐配置は、警察権限との関係や道路交通法上の観点から、一私企業の判断で自由に行えるものではない。被申請人としては、自らの管理権限が及ぶ敷地出入口付近に交通誘導員を配置し、確実な入出庫管理を行うことが、結果として周辺道路の混乱を防ぎ、安全確保に最も資する現実的な方策であると考えている。

また、安全施設の設置等については、道路管理者や警察、近隣土地所有者等の関係機関・関係者との協議が必要不可欠であり、被申請人の一存で決定できるものではない。現在、誠意を持って協議・検討を進めている段階であり、「論理の欠如」との指摘は当たらない。

イ 「５．２ 倉庫を出入りする車両が通過する経路」について

申請人らは、テナント車両が指定経路を守る保証がないと主張する。

被申請人は、テナントとの賃貸借契約等において、指定された走行ルートの遵守を義務付けるとともに、周知徹底を図る方針である。答弁書第３の２（１）で述べたとおり、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。

また、物流事業者は業務の効率性やコンプライアンスの観点から、通常、指定された幹線道路を利用する合理的理由があり、あえて狭隘な生活道路へ進入する蓋然性は低い。全車両へのＧＰＳ監視などは、テナントの業務への過度な干渉となり現実的ではないが、契約上の義務付けと継続的な指導により実効性は担保される。

ウ 「５．３ ガス橋とおりと荻宿小田中線の交差点の右折レーンの増設工事」について

申請人らは、ガス橋とおりと荻宿小田中線の交差点（以下「本件交差点」という。）における右折レーン増設工事について、川崎市との協議時期等の開示を求めている。

しかしながら、答弁書第3の1（2）ウで述べたとおり、本件交差点の構造上の課題（県道大田神奈川線が食い違いで交差点に接続しており、従前より円滑な通行が阻害されている点）は、本件計画以前から川崎市も認識していた既存の地域課題である。今回、被申請人が交差点改良を行うこととしたのは、本件計画に伴い、計画地前所有者から必要な用地の提供を受けることが可能となったため、これを機に地域貢献の一環として、被申請人の費用負担において施工することを決定したものである。

すなわち、本対策は、本件施設の稼働によって初めて必要となる対策ではなく、従前からの道路行政上の課題に対し、被申請人が協力する形で実現するものである。協議の時期がいずれであったとしても、当該工事が周辺交通の円滑化及び安全性向上に資する客観的事実は揺らぐものではなく、申請人らの開示に応じる合理的根拠はない。

エ 「5. 4 近隣住民との協議」について

申請人らは、近隣住民との協議が不十分であると主張する。

しかし、上記するとおり、被申請人は本件計画に関し、複数回にわたり住民説明会を実施し、申請人らを含む住民の会との面談や書面回答を通じて、誠意を持って説明責任を果たしてきた。また、単に説明を行うだけでなく、近隣住民からの要望を真摯に受け止め、具体的な計画変更を行っている。

2 「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. 出入庫する車両台数」で開示を要求するデータ項目の詳細」について

申請人が開示を要求する、「西加瀬に建設を予定している倉庫に出入りする車両の推定値と実測値」は以下のとおりである。

なお、「既存の倉庫に出入りする車両の推定値と実測値」について、そもそも左記のようなデータを被申請人は計測しておらず、開示することはできない。

(1) 「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」。」について

推計値は、環境影響評価書資料編の資4の表1-5及び表1-6のとおりである。実測値は、環境影響評価書資料編の資155～258に記載の、各交差点の自動車交通量調査結果集計表のとおりである。

(2) 「車種別、1時間ごと、交差点ごとの台数」について

「車種別、1時間ごと、交差点ごとの台数」は、環境影響評価書480～481頁の「表5. 7. 1-7 供用時の交差点将来交通量（流入交通量）」「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）」のとおりである。

(3) 「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）・出入庫別の台数」について

環境影響評価書資料編の資4の表1-5及び表1-6のとおりである。

第6 結語

以上のとおり、被申請人は近隣住民の意見を集約して川崎市が策定した本件誘導

方針に沿って本件計画を策定し、その後も、合計40回以上の説明会を開催するとともに、説明会以外でも、申請人と構成員の一部が重複する住民の会との間の書面での質疑を含めて、近隣住民の声に真摯に耳を傾けて、また説明を尽くしてきた。そして、評価書公告後においても、被申請人は、住民の声に応じて「地域社会との共生」を実践するためにも、計画の見直しまでも行っている。

このように、被申請人は、長期にわたって、本件書面においても引用されている企業スタンスに基づいて、丁寧な対応をしつつ本件物流施設の建設計画を進めてきたものであり。これ以上の建設計画の変更、既存説明事項の再説明及びデータ開示には応じられない。

よって、第二回期日において本調停を打ち切られたい。

以 上