

神公審第8号 令和7年11月15日

令和7年(調)第4号 (物流倉庫建設計画変更時請求事件)

神奈川公害審査委員会 御中

令和8年3月3日

申請人 竹内春雄 他 239 名

準備書面(1)に対する申請人からの意見書びに新たな資料請求

12月12日付ダイワ発の答弁書について、申請者らは12月23日付けの資料『「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』(以後、「12月23日補足資料」)で、論理の欠如、現状認識の誤りなどを指摘し、合理的な説明を求めた。にもかかわらず、2月20日発のダイワ発の準備書面(1)(以下、準備書面)においても論理の欠如、現状認識の誤りを合理的に説明していない。住民を説得するという姿勢はまったく見せずに自己の主張の強弁を繰り返し、調停の打ち切りを求めている。このようなダイワの態度は調停のスタートラインにすら立っていないように思える。「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。」と標榜している企業らしく振舞ってほしい。

1. はじめに 調停が終わるまでは工事停止の要求を再度求めます。

調停の結果いかんによっては設計を変更する可能性もありうるのに、工事を続行しているの極めて遺憾である。被申請人は、申請人に対する誠意が感じられない。私たちは、調停が終了するまでの倉庫の建設工事を停止することを再度、要求する。

2. 2月20日付ダイワの「準備書面」と申請者からの見解、質問、資料請求

ここからは、2月20日に提出された被申請人からの「準備書面(1)」(以後、「準備書面」と記載)に対して、申請人の会議で検討した内容を、「準備書面」の記述に沿って述べる。

準備書面 第1 はじめにに対して これへの見解は、結語の部分にまとめて述べる。

準備書面 第2 本件誘導方針に沿った建設計画の策定 に対して

1.被申請人は「本件誘導方針」も踏まえて物流施設の建設計画を決定。」としているが、重要な事実が記載されていない。

川崎市の誘導方針が公開される前に、大和ハウス工業と川崎市まちづくり局は、3回、協議を行っている。このことは、2025年8月の説明会の中で、被申請人側の発言で初めて明らかになった。

この3回もの協議の事実を「準備書面」では一言も触れていないのはなぜか。この3回の協議の中で、被申請人は物流倉庫の建設も含めて協議をしたのではないか。そうであれば、本件誘導方針が発表さ

れる前に、物集倉庫建設は了解されていたのではないか、という疑念が浮かぶのは当然である。

この疑念を晴らすために、川崎市に議事録の開示請求を行ったが、開示された文書からは公的な協議でありながら、川崎市には協議内容を記載した議事録が残っていないという異常な事実が明らかになっている。(川崎市の開示文書は、第 1 回調停での追加資料内にある。)

※1 この疑念を検討するために、被申請人側が保持している議事録を資料請求する。

2. 被申請人は、この施設が「単なる保管倉庫でなく、高機能な物流拠点」であり、「敷地の 4 分の 1 を、公園、緑地、広場にした」と主張する。

しかし、公園は敷地の東と西の端で、付け足してあり、中心部に住民が出入りすることはできない。

公園、広場は確かに現状にはない公共の場の増加だが、その一方で、敷地の 75% をしめる巨大物流倉庫の稼働による住環境への深刻な被害を埋めることにはならない。

さらに、2025 年の計画変更で緑地面積は 25.5% から 22.9% に減少し、「4 分の 1」は誤記である。

※2 ダイワ側で精査し、訂正を求める。

3. 被申請人は、「インフラ整備で物理的な環境調和」を主張する。

しかし、インフラ整備することは新たな環境悪化であり、現在の住宅街の環境を守り、住環境と調和することにはならない。むしろ、このような整備をすることで、巨大物流倉庫の稼働を容認することになる。

住民からすれば、環境調和に逆行するインフラである。

4. 「小括」で、被申請人は「1、住民の声を集約した本件誘導方針に沿うもの」「2、被申請人は、地域社会の一員として責任を全う」「3、住民の会の 2 つの請願が不採択になっている」と述べている。

しかし、ここまで意見を述べてきたように

- 1、そもそも、住民の声を集約した「本件誘導指針」ではない。むしろ、被申請人との協議をもとに作成されているとの疑念がある。
- 2、住民生活の安全、安心を守ることが、被申請人の責任のはずだが、それを壊す計画を強行することは許されない。妥協点をみつけるまで協議を継続すべきである。
- 3、2 つの請願には、住民の生活環境を守る願いが集約されている。請願不採択は議会の判断であり、住民の願いは変わらない。

準備書面 第 3 被申請人による近隣住民に対する説明実施 について

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」について

ここで被申請人は、環境アセスの経過を述べているだけである。

しかし、環境アセスメントの過程での方法書への意見書が 40 名から提出され、ほとんどが反対意見や建設への疑問だったことを記載していない。

2、「準備書公告後の説明会等の対応」について

2 回の説明会で住民からの意見は、ほぼ建設への反対意見だったが、建設計画どおりに押し付けて終わる説明会であった。

準備書への意見書も同様に建設反対意見が多数であった。

また、見解書への公聴会について準備書面の「公述人と対話を尽くした」という記述は全く事実と違っている。ここでは、対話などは成立せず、公述人の質問への回答も不十分であった。公述人 13 名の意

見は全員、建設計画への反対意見であった。

その様子は、西加瀬プロジェクトに係る公聴会の議事録を読めば明らかである。

※公聴会の議事録は、川崎市のホームページに公開されているので、ぜひ、確認をされたい。

<https://www.city.kawasaki.jp/300/page/0000112416.html>（西加瀬プロジェクトに係る環境影響評価手続）より

https://www.city.kawasaki.jp/300/cmsfiles/contents/0000112/112416/318_nishikase_koucho_kai_kaigiroku.pdf（公聴会会議録）へリンク

3、「工事説明会及び住民の会への詳細な書面回答の継続」について

ここで被申請人は、「1、工事説明会では、通例的な対応を超えて、工事概要や有害物質も記載。2、住民の会からの質問にも詳細に書面回答をした」と述べている。

しかし、評価書が公開されていない段階での工事説明会実施は、環境アセス手続き違反であり、参加者は評価書を検討することができないという一方通行の説明会になった。

また、有害物質の記載説明は当然であり、むしろ、環境アセスメントの進行過程で、被申請人は有害物質があることを一切明らかにしなかったことへの、住民の驚きは極めて大きく、被申請人への不信が強まった。

また、被申請人は、「住民の会への詳細な書面回答の継続」と述べているが、これも事実と反している。申請書の「5. 紛争の経過」にも書いたように、2024年9月24日の住民の会との協議への回答を4か月以上も先に延ばし、ついに、回答」を反故にしたという重大な過誤を隠している。

※ 9月24日の住民の会との議事録を資料請求する。（住民の会もFAXは保持）

4、小括

ここでは、被申請人は「40回以上の説明会を開催」し、「詳細な回答書（乙2～乙7）提出し、「こうして、住民の理解を得るべく丁寧な対応をしてきた」と述べている。

しかし、

1、回数を重ねたといっても、同じ内容の説明会を異なる町内会に対して行ったことを別々に勘定している。そして、40回以上の説明会や数回の書面回答した事実は、逆に、「1350台の車が24時間稼働して、出入庫し、生活道路を走る計画」の押し付けを繰り返すだけでは、住民の理解がとうてい得られず、地域との合意がついにできなかったことを、むしろ証明している。

2、住民の会との9月24日の協議の回答を拒否したことを隠しているのではない。丁寧な対応は事実でない。

準備書面では、乙7をダイワ発の回答最後の文書としている。

しかし、住民はその後も質問を出したがダイワはこれを隠蔽したいのか、証拠書類に取り上げず、準備書面には記載していない。

「乙7」以降のダイワと住民の会とのやりとりの文書の資料一覧を表1に示す。

住民がダイワに対して工事開始決定の日付に関する質問を投げかけ続けている。一方、被申請人は回答を変更したり、より詳細な説明を拒むような回答であり、とうてい住民の質問要求に応えたとは言えない。協議を尽くしたというのは事実ではない。

表1 「乙7」以降のダイワと住民の会とのやりとりの文書の一覧

資料番号	書類の日付	ダイワ宛/発	概要
------	-------	--------	----

資料 1	2025 年 9 月 26 日	ダイワ宛	「条例準備書の提出をもって決定日とする」回答についての質問
資料 2	11 月 11 日	ダイワ発	西加瀬プロジェクトにおける要望事項<9/26 付> についての回答
資料 3	11 月 20 日	ダイワ宛	西加瀬プロジェクトについて<9.26 付大和ハウス工業あて質問に対する 11.11 付回答に関連した質問と要求>の要望書
資料 4	12 月 8 日	ダイワ宛	西加瀬プロジェクトについて <9.3 付 大和ハウス工業あて要望書に対する 9.22 付回答に関連した改めて>の要望書
資料 5	12 月 22 日	ダイワ発	すでに回答した。調停中は回答に応じない
資料 6-1	2026 年 2 月 2 日	ダイワ宛	回答は終了していない。調停が終わったらすぐさま回答を
資料 6-2	2 月 2 日	ダイワ宛	調停期間中の工事中断

準備書面 第 4 「環境アセスメント手続き後の計画変更の実行」について

1, は省略

2, 「被申請人の対応」について

ここで、被申請人は「そのまま着工しても問題なかったが、近隣住民からの意見を考慮して、計画の変更を行った。

① 9mの高さ削減／物流施設の保管効率を低下させ、将来にわたる収益の逸失だが、住民の圧迫感軽減で住環境への配慮をした。

- ・ 1 階駐車場を取止め、屋外に立体駐車場を造る
- ・ 2 屋上のスポーツ施設を低層階に設ける

② ランプウェイの密室化と遮音、壁嵩上げ／建設コストが増大するが近隣への騒音低減を優先

③ 計画地東側店舗低層／逸失利益を招くが、日照確保への配慮を優先

以上、地域社会と共生する企業スタンスを踏まえて対応してきた。」と述べている。

しかし、①から③の説明は「近隣住民からの意見を考慮して」と言える内容ではない。

① 工事説明会の書類で大和ハウス側は、「酷暑等により屋外利用者の大幅な減少の実態を確認」が主たる理由として記載。住環境への配慮からの変更ではない。

1 階駐車場から屋外立体駐車場への変更による環境悪化がある。まず、緑地面積が低下（25.5%から 22.9%へ）、立体化による騒音、排気ガスの増加が予測される。

② 「ランプウェイの密室化」は確かに「計画通り建設強行」の場合の住民からの要望であった。その点は評価するが、この措置は、完成時にランプウェイからの騒音、排気ガスが環境破壊になることを認めたことに等しい。

③ 東側店舗を 3 階から 2 階にして日照確保になるのか疑問。

日照への影響は、店舗の後ろの高さ 40m、幅 230m の物流倉庫によるものではないか。

以上、計画の変更はあくまで多機能物流施設の稼働利益の追求が主たるねらいであることは明らかで

あり、「地域との共生」の根拠にはならない。

3、「新たな説明会の開催」について

ここでは、被申請人は「8月4日に1回目の説明会、8月30日に1回目の意見を検討し、2回目の説明会を開いた」と述べている。

しかし、「9月24日の議事録5、今後の予定に明記されているように、住民の会への回答を行うことが先となっていたにもかかわらず、この回答をせずに、「計画変更」の全体説明会を強行したことは、重大な約束違反である。住民の会と大和ハウスの信頼関係を一方的に破棄したに等しい。

また、「1回目の意見を検討し、2回目の説明会を開いた」については、説明資料も当日の説明内容も同一であり、検討の形跡などはどこにもなかった。

4. 小括

ここで、被申請人は、「評価書公告後においても、被申請人は、「地域社会との共生」の実践として、住民の声に応えて、計画の見直しまでしている。」と述べている。

しかし、1～3で述べてきたように、「住民の声に応えた計画の見直し」にはなっていない。

準備書面 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

1, 12月23日に提出した「追加補足」について

(1) 倉庫の異常性

ア、床面積の異常な広さ

ここで、被申請人は「工業地域であり、工業の利益の増進を図る地域。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。本計画は法令遵守して作成されている。」と述べている。工業地域だから、大規模な倉庫の建設は法令を遵守している」と述べたことになる。

しかし、ここで被申請人は、これまでの「本件誘導方針に沿って計画してきた」との主張と矛盾する主張を述べている。「大規模な工場や倉庫の建設」とは、「本件誘導方針」のどこを読んでも出てこない。本件誘導方針を否定することに等しい。ここは工業地帯ではない。周囲は人口密集地であることの認識が欠如している。

被申請人は、準備書面において、『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。』と述べている。これは申請者らの文章をねじまげて解釈している。

元の追加資料では、「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。…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。」と記述した。すなわち、被申請人は「住宅地に」を見落としている。ここで「住宅地に」というのは、「住宅地に囲まれた土地」を意図している。申請書「図4 西加瀬周辺の都市計情報用途地域」に示したように、敷地の東側は工場用地に隣接することを除き、周囲は住宅地である。倉庫を出入りする車両は住宅地を走ることは明白である。本件施設の計画地の用途地域が工業地域であるにせよ、周囲は住宅地であり、申請者らは倉庫を出入りする車両は住宅地を走ることを問題としている。

まして、川崎市のまちづくり計画では、この地区に自動車教習所を作ること禁じている《資料 7》。自動車教習所を禁じているにもかかわらず、倉庫を禁じていないという矛盾はあるものの、多くの車両が出入りする施設の建設を禁じている点に配慮するのは「周辺環境との調和」（土地利用誘導の基本的な考え方より）の実現のためには必須である。周辺の住民が迷惑するような施設の建設を禁じている点を汲んでいただきたい。

イ. 高速道路からの距離の長さ

ここで被申請人は、インターチェンジからの距離をもって倉庫建設に不適切と判断するべきではない。立地は、配送エリア、土地の形状、雇用確保など多角的な要素から決定するものであり、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、物流適地であると述べている。

しかし、ここでの被申請人の主張からは、立地の検討の中に、これまでの「地域社会との共存」より、物流の視点、大型・中型トラックが走行できる幹線道路の有無が立地の優先事項であったことを自ら述べていることがわかる。

IC からの距離に関しては、確かに、追加書類において、床面積と IC からの距離を述べた項は「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」という見出しを付けた。これが不満なら「異常性」を「特殊性」と言い換えるが、申請人の意図・主張は変わらない。また、被申請者も「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。」と、12 月 12 日付の答弁書で述べており、高速道路のインターチェンジから遠い物流倉庫は例外的であることを認識しているとみなすことができる。

ここで、インターチェンジから倉庫までの距離に関連した疑問点について回答を求める。

1. 「12 月 23 日追加質問」（別紙・補足事項 1 参照）の「1. 立地条件」に答えていただきたい。
2. 12 月 12 日付の答弁書では「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。」と述べている。ここで述べた、高速道路のインターチェンジ付近ではない場所に建設された既存物流施設の名称を教えてください。
3. 12 月 12 日付の答弁書では西加瀬の倉庫に関して「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」と書いてある。一方、2 月の準備書面では「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。」と書かれており、「第 3 京浜や首都高速へのアクセスもよく、」がなくなっている。この部分をなくしたのは、この表現が不適切であると判断したことがその理由か、それともほかの理由であればその理由をあきらかにしていただきたい。

ウ. 周辺の道路などの状況

ここで、被申請人は「周辺道路は、片側 1 車線だが、環境アセスで適切な交通量予測及び評価を行っている。周辺交差点の処理能力の基準以内であり、交通環境が著しく悪化しないと予測。」と述べている。

しかし、倉庫の出入り口になる荻宿小田中線は、生活道路であり、地域住民からは、より安全な生活

道路への改善要望が繰り返されている。交通環境が仮に「著しく」でなくとも、悪化することは、住民として容認することはできない。

また、環境アセスでも、荻宿小田中線の道路交通騒音は環境保全目標を超えており、物流施設の稼働により、さらに悪化する。夜間の悪化は、住民の生活平穏権の重大な侵害である。

(2) 夜間に入出庫する車両について

ここで被申請人は「物流施設は社会的機能として 24 時間の稼働が求められるインフラである。夜間・早朝の稼働を一律に禁止することは、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。」と述べている。

しかし、被申請人の主張は、確かに憲法で保障された「経済活動の自由」に基づいた主張だが、「事業者の権利」が「住民の平穏な生活」を無制限に侵害して良いというルールは、日本の法律には存在しない。住民の側にも、夜の安心・安全を守るための権利は保障されている。

「24 時間稼働のインフラとしての公共性」および「営業権・財産権の制約」を理由に、現状の稼働体制計画を維持するとしているが、以下の法的小および道義的小観点から、被申請人の主張は住民の受忍限度を著しく超えており、到底受け入れられるものではない。

1. 人格権および生活平穏権の侵害について 憲法第 13 条（幸福追求権）に由来する「人格権」は、心身の健康を維持し、静穏な環境で休息する権利を保障する。特に深夜・早朝における騒音や振動は、住民の睡眠を阻害し、健康を直接的に害するものであり、被申請人の「営業権」を優越させる正当な理由は存在しない。

2. 受忍限度論に基づく違法性について 判例上、事業活動の自由は無制限ではなく、近隣住民に与える損害が「受忍限度」を超えた場合、その活動は違法な権利侵害（不法行為）とみなされる。被申請人の施設から発生する騒音・振動は、以下の点において受忍限度を超えている。

- ◆ 侵害の時間帯：深夜・早朝という、本来最も静穏であるべき時間帯であること。

- ◆ 道路の公共性：走行ルートが幹線道路ではなく、歩行者や子供の往来を前提とした「生活道路」であること。

- ◆ 回避可能性：幹線道路への迂回や、夜間の運行計画見直しなど、被申請人社において被害を低減させる具体的な代替案が検討・実施されていないこと。

3. 「公共インフラ」主張への反論 被申請人施設が社会に貢献するインフラであることは否定しない。

しかし、民間企業の営利活動に伴う外部不経済（騒音被害など）を、一方的に周辺住民に転嫁することは「公共性」の名を借りた権利の濫用になる。

(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

ここで被申請人は、「本件計画は、川崎市が定めた誘導指針を一つ一つ丁寧にクリアし立案された。行政が求める「産業振興」「地域貢献」「防災向上」の課題に対し、なしうる限りの対応を行っている。」と述べている。

しかし、本件誘導方針は 5 つの方向性があり、「3、憩い・潤いの創出、地域交流の促進」と「5、周辺環境との調和」の 2 点をの実現のために計画している事項を明らかにしていただきたい。

また、被申請者のいう「地域貢献」が川崎市の文書の「2 地域の活性化・魅力の向上」に相当すると解釈できるが、「魅力の向上」のために何を実施しようとしているのか説明していただきたい。高さ 40m 幅 200mに及ぶ倉庫が建っている地域が「魅力」ある地域かどうかの見解を、求める。

私たちは、「申請書、最後から 2 番目の段落で以下の意見を述べている。

「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ダイワは述べている。しかし、近隣住民がスポーツ施設や店舗を利用するとしても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、近隣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、を検討していただきたい。

ダイワハウスが倉庫出入り口付近（消防署出張所近傍）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」ということの宣伝文句はどのようになるか、例示していただきたい。

さらに、「12 月 23 日追加質問」（別紙、補足事項 1 参照）の「2. 都市計画」にも併せて答えていただきたい。

（5） 答弁書について理解しかねる点について

ア「5.1 労災病院前交差点の安全性」

ここで被申請人は、「出入口付近への誘導員の配置が、結果として周辺道路の混乱を防ぎ、安全確保に資する方策。」「安全施設の設置等については、現在誠意をもって協議・検討を進めている段階」と述べている。

しかし、申請人は 12 月 23 日補足資料（資料 8）において 1), 2), 3) という状況を示し、この状況からダイワハウスが導いた「安全確保に資する施策は妥当である」という結論を導くことは論理の欠如していることを指摘し、論理の飛躍部分を説明することを求めた。これに対し、ダイワハウスは、資料 9 に示すように、交差点付近に誘導員をおくことができない理由を述べたうえで、(1) 倉庫の出入口にいる誘導員を配置することにより、600m 以上離れた地点の安全確保ができること、(2) 安全施設を設置するための協議・検討を進めている段階で確定していないこと、を述べているだけで、論理が欠如していることに変わりはない。それを『「論理の欠如」との指摘は当たらない。』と相変わらず強弁しており、論理の飛躍部分を説明していただきたいという 12 月 23 日補足資料の要求に全く応えていない。

出入口付近の誘導員の配置が、600 メートル離れた道路の混乱を防ぐとの主張には、何の根拠も示されていない。これ以外に方策がなく、労災病院前の混乱には、解決策がないということになる。

また、安全施設の設置の協議は、2022 年の公聴会でも「協議している」と被申請人が公述していた。あれから 3 年たっても「協議中」と言うことは、安全施設の設置は困難であるということに他ならない。

この交差点を車輛が混乱なく通過することはできない。論理的には「安全確保に資する施策は全く取れていない。」という結論を導くことが合理的である。

これを解決する方法を提案する

◇ 安全対策がとれることが確定するまで、工事を中断すること、あるいは、倉庫が完成したとしても稼働させないこと。しかし、倉庫が完成したとしても稼働させないことは無駄であることが明らかなの

で、とりあえずは工事を中断することを強くおすすめる。

◇ もうひとつの解決法は、労災病院交差点を通過する車両を減らすことである。

申請書での要望を実行するため、「申請人らの許容できる程度」に関する協議を即座に開始することを求める。

イ. 「5.2 倉庫を出入りする車両が通過する経路」について

ここで被申請人は、「①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。②あえて狭隘な生活道路へ進入する蓋然性は低い。」と述べている。

しかし、被申請人の「重要事項説明書や契約書に書くから大丈夫」という説明では、住民側としては全く安心できる内容ではなし。なぜなら、「書面に書くこと」と「実際にそれを守らせる強制力があるか」は別問題だからである。

重要事項説明書や契約書に書くだけでは、違反を止める強制力にならない。

※ 実際に違反が起きた場合、被申請人はテナントに対してどのような経済的・実務的制約を課すのか、その「実効性」を具体的に示すために、重要事項説明書及び賃貸借契約の文章案の提出を求める。文章案には、以下のような『実効性』の担保を求める。

◎罰則規定 ①違約金の設定 ②契約解除の具体的基準 ③更新拒絶の条件

◎監視体制 ①監視カメラの設置 ②車両識別ステッカーの義務化

◎下請けへの徹底 ①下請けの違反はテナントの違反 ②違反常習車の入場拒否措置

◎通報窓口 ①24時間対応の通報窓口 ②違反状況の定期報告

ウ. 「5.3 ガス橋通りと荻宿小田中線の右折レーンの増設工事」について

ここで被申請人は、従来からの課題、協議の時期はいずれであっても安全性向上に資するので、開示に応じる根拠はない」と述べている。

しかし、被申請人が「地域貢献の一環」として努力したというなら、開示拒否の方が不自然である。堂々と開示していただきたい。

エ 「5.4 近隣住民との協議」について

ここで被申請人は、「複数回の住民説明会、住民の会との面談や書面回答を通じて、誠意をもって説明責任を果たしてきた。また、説明を行うだけでなく、要望を受け止め、具体的な計画変更を行っている。」とこれまでの主張を繰り返すだけである。

これまで、私たちが、この意見書でのべてきたように、「誠意をもって説明責任を果たしてきた。」「要望を受け止め、具体的な計画変更を行っている。」の主張は成り立たない。

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

倉庫を出入りする車両数のデータについて、実測値、推定値のデータ記述部分を教示していただいた。しかし、要望しているデータの要件を満たしていないため、再度データ提供を要求する。

●「表 1-6 時間帯別入出庫台数」において、各施設の従業員が通勤で使う車両の出入りはそれぞれの項目の中に含まれているのでしょうか。

従業員の車の台数を推定するには、従業員用駐車場の駐車可能台数が関係すると思いますが、駐車可能台数は、入出庫台数に、どのように反映されるのでしょうか。

●これら入出庫する車両の、車種別、1 時間ごと、交差点ごとの台数のデータ提供を要求する。

「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)」の各表において、各交差点のピーク時間帯の通過台数の推定値を示している。この値を推定するためには、入庫する車はどの交差点を通ってくるのか、出庫した車がどの交差点を通っていくのか、その台数、すなわち、各交差点の 1 時間ごとの推定台数が必要なはずである。このデータは存在するはずである。

●表 1-6 の※Iで言及している「類似施設」すべての名称、稼働時間、および表 1-6 と同様の分類の入出庫台数実測値。

●被申請人は『「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。』と述べている。これらの倉庫について、「表 1-6 時間帯別入出庫台数」と同様の要素の測定値・推定値の開示を求める。このような推定を行う者にとって、誤差を把握して推定方法の改善に資するため、推定値を実測値と比較して妥当かどうかを検証することは、当然、実行しているべき事項である。

第 6 結語

ここで被申請人は、「被申請人は長期にわたって、企業スタンスに基づいて、丁寧な対応をしてきた。これ以上の建設計画の変更説明、データ開示には応じられない。よって、第 2 回において、本調停は打ち切られたい。」と述べている。

しかし、

1、長期にわたったのはなぜか。

それほどに、この計画に無理があり「丁寧な説明」を説明会等で繰り返しても、住民の反対の意見は変わらず、住民の理解が得られていなかったということである。

2、このまま計画変更をせずに建設を強行すれば、申請人が訴えている被害が現実のものとなり、申請人の生活環境の悪化が進行し、大和ハウス工業が掲げる「地域との共生」は成り立たなくなる。

これは住民にとって到底許容できないし、大和ハウス工業の社会的信用の失墜にもつながるものである。

よって、申請人は、第 2 回の調停で明らかになった課題の解明と資料提供を次回に求める。

そして、申請人が申請書で求めた「物流倉庫建設で被る影響が許容できる程度まで軽減する」ことに向かって、引き続き、相互に誠意ある話し合いを続けることを強く要望する。

3. 新たな資料請求リスト

これまでの意見の中で、逐次、資料請求と再質問を求めてきたが、あらためて、そのリストを示す。

資料請求

- ※ 1 ページ 被申請人側が保持している川崎市との議事録
- ※ 3 ページ 9 月 24 日の住民の会との議事録。(住民の会も送付された FAX は保持している。)
- ※ 8 ページ 『実効性』を具体的に示すために、重要事項説明書及び賃貸借契約の文章案
- ※ 8 ページ ガス橋通りと荏宿小田中線の右折レーンの増設工事の川崎市との協議時期

再質問

- ※ 5 ページ／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。12 月 23 日に紙でダイワに渡してある『「ダイワハウスの 12 月 12 日付答弁書に対する質問」』にも併せて答えていただきたい。
- ※ 6 ページ／高さ 40m 幅 200m に及ぶ倉庫が建っている地域が「魅力」ある地域かどうかの見解を、求める。

補足事項

【補足事項1】

第1回期日(2025年12月23日)のあと、調停委員会は被申請者に対して、次の2点を要求した。

- ・ 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を求める。
- ・ 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。

ここで述べている「追加資料」について、申請者らの認識と被申請者の認識に食い違いがあった。申請人らは、『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)』への追加・補足』(6ページ)と、『「ダイワハウスの12月12日付答弁書に対する質問」』(1ページ)を一体のものとして「追加資料」として認識している。一方、被申請者は狭義に6ページのものだけと解釈している。

この解釈の違いにより、申請人の要望した回答が準備書面では得られていない。このため、本文書では、追加資料のうち、後者の1ページの部分(以降、「12月23日追加質問」)を本文書の別紙に付け、必要な箇所引用する。なお、6ページの文書、1ページの文書、ともに、12月23日、申請者らから被申請者に紙で渡してある。

【補足事項2】

ダイワは「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」を指摘している。指摘の通り、近隣住民以外の者が含まれている。これらの申請者は、物流施設の近隣の道路を利用し、あるいは、利用する車の恩恵を受けているものであり、倉庫建設により発生する渋滞の影響を受ける者である。このため、近隣住民以外の者も申請者に名を連ねている。ダイワハウスには被害を被る者が広範囲にわたることを認識していただきたい。

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。