

(仮称) 西加瀬プロジェクトに係る  
条例環境影響評価準備書等に関する公聴会  
会 議 録

令和4年12月3日

川 崎 市

## 目 次

|             |    |
|-------------|----|
| 日時          | 1  |
| 場所          | 1  |
| 指定開発行為者の名称  | 1  |
| 意見を聴こうとする事項 | 1  |
| 公述人名簿       | 2  |
| 指定開発行為者名簿   | 2  |
| 開会          | 3  |
| 公聴会の運営方法の説明 | 4  |
| 公述人の紹介      | 5  |
| 第1次公述       | 6  |
| 第2次公述       | 35 |
| 閉会          | 52 |

(仮称) 西加瀬プロジェクトに係る条例環境影響評価準備書等に関する公聴会

◎ 日 時

令和4年12月3日(土) 午前10時00分～午後3時11分

◎ 場 所

川崎市役所 第4庁舎 第6・7会議室

川崎市川崎区宮本町1番地

◎ 指定開発行為の名称

(仮称) 西加瀬プロジェクト

◎ 意見を聴こうとする事項

環境影響評価項目

○大気質、騒音、振動、景観、日照障害、風害、地域交通、温室効果ガス

◎ 公述人名簿（敬称略）

- ・公述人A
- ・公述人B
- ・公述人C
- ・公述人D（欠席）
- ・公述人E
- ・公述人F
- ・公述人G
- ・公述人H
- ・公述人I
- ・公述人J
- ・公述人K（欠席）
- ・公述人L
- ・公述人M
- ・公述人N
- ・公述人O

◎指定開発行為者（敬称略）

- ・指定開発行為者P（大和ハウス工業株式会社）
- ・指定開発行為者Q（大和ハウス工業株式会社）
- ・指定開発行為者R（大和ハウス工業株式会社）
- ・指定開発行為者S（大和ハウス工業株式会社）
- ・指定開発行為者T（株式会社ダイトク）
- ・指定開発行為者U（株式会社オオバ）

## 開 会

○議長補佐 皆様、おはようございます。定刻になりましたので、ただいまから「川崎市環境影響評価に関する条例」に基づき、（仮称）西加瀬プロジェクトに係る条例環境影響評価準備書等に関する公聴会を開催いたします。

私は川崎市環境局環境対策部環境評価課長の盛田と申します。

本日の公聴会の議長は環境局環境対策部長の小林が担当いたします。

また、議長補佐を私が務めさせていただきます。

それでは、議長、よろしくお願いいたします。

○議長 おはようございます。本日の議長を務めます環境局環境対策部長の小林でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

本日、公述人の方々におかれましては、御多用中にもかかわらず、御出席いただきまして、誠にありがとうございます。

本日の公聴会は、「川崎市環境影響評価に関する条例」に基づき、所定の手続を経て、川崎市市長が意見を聴くために開催するものでございます。

なお、公聴会での公述内容は、公聴会の記録として作成し、環境影響評価に係る手続等を適正かつ円滑に推進するために設置されております川崎市環境影響評価審議会に提出いたします。

記録の作成につきましては、本日の終了時にも改めて御説明いたしますが、会議録の案を川崎市が作成し、公述人の方々に送付して、確認と修正をし、確定といたします。

審議会では、既に縦覧いたしました条例準備書、条例見解書や本日の公聴会の記録等を基に審議を行い、その結果を基に、市長の見解を示した「条例環境影響評価審査書」を作成し、これを公告いたします。

指定開発行為者はこの「審査書」の指摘事項を踏まえて、条例環境影響評価書を作成し、市は、これを公告・縦覧することとなっております。

公述人におかれましては、公聴会が円滑に行われますよう、御協力をお願いいたします。

また、傍聴人の方々には、配布しております公聴会次第に記載している「傍聴人の遵守事項」を守っていただきますようお願いいたします。これらの事項を遵守していただけない場合、退場をお願いする場合もございます。円滑に公聴会が進められますよう、御協力をお願いいたします。

## 公聴会の運営方法の説明

○議長 それでは、本日の公聴会の運営方法につきまして、議長補佐から説明をさせていただきます。

○議長補佐 それでは、本日の公聴会の運営方法について御説明いたします。お手元の公聴会次第を御覧いただきたいと存じます。

まず、本日の「（仮称）西加瀬プロジェクト」に係る公聴会で「意見を聴こうとする事項」は、「大気質、騒音、振動、景観、日照障害、風害、地域交通、温室効果ガス」でございます。

本日、公述人の方には、既に縦覧しました条例準備書に対しての御意見を公述していただきます。一方、公述人である指定開発行為者の方からは、公述人の意見に対し、指定開発行為者としての見解を公述していただきます。

公述いただいた内容は会議録にまとめて、川崎市環境影響評価審議会に提出します。市は、審議会での審議結果を基に、審査書を作成し公告することとなっております。

次に、公述の方法についてですが、初めに、指定開発行為者の方、次に公述人の方の順で、公述の機会を2回設けております。

まず、第1次公述につきましては、初めに指定開発行為者の方から、30分以内で、今回の「意見を聴こうとする事項」の環境影響評価につきまして説明いただきます。終わりましたら10分程度の意見の取りまとめの時間を取ります。

次に公述人の方から、お一人10分以内で個別的、具体的に「意見を聴こうとする事項」について、御意見を述べていただきます。

公述人は15人いらっしゃいますので、7人目が終わった時点で5分程度の休憩を取ります。

第1次公述の終了は午後1時半頃を見込んでおり、少し遅い時間ですが、1時間程度の昼休みと意見の取りまとめの時間を取ります。

昼休み終了後の第2次公述では、指定開発行為者の方から、公述人の方の御意見に対して、45分以内で適切かつ明瞭に見解を述べていただきます。

指定開発行為者の公述終了後に10分程度の意見の取まとめの時間を取ります。

続いて、第2次公述を希望される公述人の方から、お一人5分以内で指定開発行為者の公述に対して御意見を述べていただきます。

全て終了する時間は午後4時から5時頃を見込んでおります。

それぞれの公述時間は、厳守していただくようお願いします。

時間のカウントですが、公述が開始された時点で時間のカウントを始めます。指定の時間終了の2分前にはベルが1回、1分前には2回、終了時には3回鳴ります。それまでに公述を終了していただき、途中でであっても時間になりましたら終了していただきます。

なお、本日の第1次公述で使用する資料について、事前に送付をいただいて同意をいただいたものについては印刷して配布しております。資料には公述人の氏名ではなく公述順の番号を記載しています。

## 公 述 人 の 紹 介

○議長補佐 次に、公述人の方を御紹介させていただきます。

1 番目、A 様、2 番目、B 様、3 番目、C 様、4 番目、D 様、5 番目、E 様、6 番目、F 様、7 番目、G 様、8 番目、H 様、9 番目、I 様、10 番目、J 様、11 番目、K 様、K 様は本日御欠席ということで御連絡をいただいております。

12 番目、L 様、13 番目、M 様、14 番目、N 様、15 番目、O 様です。

続きまして、指定開発行為者を御紹介いたします。

大和ハウス工業株式会社、P 様、Q 様、R 様、S 様。

株式会社ダイトク、T 様。

株式会社オオバ、U 様です。

以上の方々です。よろしくお願いいたします。

## 第 1 次 公 述

○議長 それでは、ただいまから第1次公述を始めていただきます。

指定開発行為者の方、30分以内で公述をお願いします。よろしくお願いいたします。

○指定開発行為者（U） それでは、（仮称）西加瀬プロジェクトの第1次公述をいたします。株式会社オオバのUです。

初めに、事業の概要について補足を交えて説明いたします。

本事業は、物流施設の新設を行います。事業の実施に当たっては、新たな産業創出の促進を図るとともに、利便性の高い店舗や生活サービス機能と公園や広場など、緑豊かな憩いと潤いを有した地域の生活環境の形成と地域の防災機能の強化に貢献してまいります。

地域貢献施設は、地区計画で公園、広場、通路などが地区整備計画として定められる予定で、計画建物にはスポーツ施設や店舗などを配置するほか、防災機能の強化を図り、また、周辺道路は、左折レーン、バスベ이를設け、道路を拡幅します。

本事業は、現在、武蔵小杉特定目的会社が資産管理、大和ハウス工業が企画開発や施工計画立案、GSコーポレーションがお問合せ窓口を行う体制となっております。

なお、施工業者は未定です。

施設完成後は、大和ハウス工業が施設運営を行い、グループ会社の大和ハウスプロパティマネジメントが施設の管理を行い窓口となります。また、入居テナントは未定ですが、契約時には環境影響評価の内容を説明し、環境保全のための措置を遵守することなどを重要事項説明書に明記することを検討いたします。

供用時の大型車の走行ルートは、御覧のとおりで、車両の出入りは、全て左折イン、左折アウトです。なお、市道中原12号線は、交通規制により最大積載量5トン以上の大型貨物自動車は通行しません。

供用時の小型車の走行ルートは、御覧のとおりです。

供用時の車両の走行台数は、グラフのとおり時間変動があり、また、平日と休日でも変化します。工事用車両の走行ルートでは、計画地東側に出入口を3か所設け、左折イン、左折アウトとする計画です。工事用車両の走行台数が最も多くなる工事開始後、17か月目の1日当たりの走行台数は、大型車が426台、小型車54台です。

続きまして、市長が意見を聞こうとする事項は、大気質、騒音、振動、景観、日照障害、風害、地域交通、温室効果ガスの8項目となります。

初めに、大気質です。まず、工事中の建設機械の稼働に伴う影響です。

1年間の長期予測での建設機械の最大付加濃度、バックグラウンド濃度、将来予測濃度は、二酸化窒素、浮遊粒子状物質、それぞれ御覧のようになります。

また、二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の変換後の予測結果は、環境保全目標とした環境基準の値を満足しました。1時間、同じ風向で一定の風が吹く一時的な条件の短期予測では、東南東の風向の二酸化窒素の予測結果は、環境保全目標とした環境基準の値を満足しませんでした。浮遊粒子状物質の予測結果は、環境保全目標とした環境基準の値を満足しました。

なお、環境保全目標の具体的な数値とした環境基準は、環境省によると、維持される



ことが望ましい基準、行政上の政策目標であり、人の健康被害などを維持するための最低限度ではなく、より積極的に維持されることが望ましい目標などとされていることから、予測結果を踏まえて環境保全のための措置を講じて、さらなる環境への負荷低減に努めます。

なお、短期予測の一部の結果で、環境保全目標を満足しなかったため、工事の実施に当たっては、施工計画を十分検討し、集中稼働を回避するなどの措置を講じ、さらなる環境への影響を低減するよう努めます。

続いて、工事用車両の走行に伴う大気質への影響です。

予測地点は、走行ルート上の4地点、予測時期は、工事開始後17か月目としました。道路沿道での二酸化窒素の変換後の予測結果は、環境保全目標とした環境基準の値を満足しました。

また、道路端から50メートルまでの将来予測濃度はグラフのようになります。浮遊粒子状物質の変換後の予測結果は、環境保全目標とした、環境基準の値を満足しました。

同じく、道路端から50メートルまでの将来予測濃度はグラフのようになります。工事の実施に当たっては、特定の日や時間帯に集中しないよう、計画的な運行管理を行うなどの措置を講じます。

次に、供用時の駐車場の利用による影響です。

予測時期は、完成後、定常状態となった1年間です。駐車場の利用に伴う最大付加濃度、バックグラウンド濃度、将来予測濃度は、二酸化窒素、浮遊粒子状物質、それぞれ御覧のようになります。

二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の変換後の予測結果は、環境保全目標を満足しました。

供用後は、施設駐車場内にアイドリングストップ等、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の措置を講じます。

次に、供用時の施設関連車両の走行による影響です。

予測地点は、走行ルート上の5地点、予測時期は、完成後、定常状態となった1年間です。二酸化窒素の変換後の予測結果は、環境保全目標とした、環境基準の値を満足しました。

また、道路端から50メートルまでの将来予測濃度はグラフのようになります。

浮遊粒子状物質の変換後の予測結果は、環境保全目標とした、環境基準の値を満足します。同じく、道路端から50メートルまでの将来予測濃度はグラフのようになります。

供用後は、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の措置を講じてまいります。

次に、騒音、振動です。まず、工事中の建設機械の稼働に伴う影響です。

工事開始後7か月目の騒音レベルの予測結果は、環境保全目標とした、騒音規制法に基づく特定建設作業に伴って発生する騒音の規制に関する基準を満足すると予測しました。工事開始後17か月目の騒音レベルの予測結果も同様に、環境保全目標を満足すると予測しました。工事開始後2か月目の振動レベルの予測結果は、環境保全目標とした、振動規制法に基づく特定建設作業に伴って発生する振動の規制に関する基準を満足すると予測しました。また、工事開始後17か月目の予測結果は同様に、環境保全目標を満足すると予測しました。工事の実施に当たっては、施工計画を十分に検討し、建設機械

の集中稼働を回避するなどの措置を講じます。

続いて、工事用車両の走行に伴う影響です。

予測地点は、走行ルート上の4地点、予測時期も、工事開始後17か月目としました。

工事中基礎交通量から工事用車両を含めた工事中交通量の等価騒音レベルの変化は、御覧のとおりとなります。予測結果は、地点①から③では、環境保全目標とした、環境基準の値を満足すると予測しました。また、地点④では、環境保全目標を超えると予測しましたが、本事業による増加分は僅かです。

また、騒音の道路端から50メートルまでの等価騒音レベルはグラフのようになります。

続いて振動です。昼間は、全ての地点で、環境保全目標とした環境基準の値を満足し、夜間も、全ての地点で、環境保全目標を満足しました。工事の実施に当たっては、特定の日や時間帯に集中しないよう、計画的な運行管理を行うなどの措置を講じます。

次に、供用時の冷暖房施設の稼働による影響です。

計画地周辺の地上1.2メートルの騒音は、昼間及び朝・夕で、環境保全目標とした、川崎市公害防止等生活環境の保全に関する条例に基づく事業所における騒音の規制基準を満足すると予測しました。夜間も同様に、環境保全目標を満足すると予測しました。

また、計画地に近接する中高層建築物の階数別の予測については、昼間及び朝・夕は、環境保全目標を満足すると予測し、夜間も同様に、環境保全目標を満足すると予測しました。本事業では、可能な限り低騒音型の機器を採用するなどの措置を講じます。

次に、供用時の駐車場の利用に伴う影響です。

予測結果は、車両出入口付近の計画地東側の昼間及び夜間、計画地南側の夜間で、環境保全目標とした環境基準の値を超過すると予測しました。

本事業では、一部の結果は環境保全目標を満足しなかったため、施設駐車場内にアイドリングストップ等、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の措置を講じ、可能な限り影響を低減できるように努力いたします。

最後に、供用時の施設関連車両の走行に伴う影響です。予測地点は、走行ルート上の5地点、予測時期も、完成後の定常時としました。

昼間の予測結果の将来基礎交通量から計画交通量を含めた将来交通量の等価騒音レベルの変化は、御覧のとおりとなります。予測結果は、地点①から③では、環境保全目標とした、環境基準の値を満足すると予測し、地点④、⑤では、地点⑤の南側を除く地点で、環境保全目標を超えると予測しましたが、本事業による増加分は僅かです。

また、夜間の時間帯で将来基礎交通量から計画交通量を含めた将来交通量の等価騒音レベルの変化は、御覧のとおりです。地点①、②では、環境保全目標とした、環境基準の値を満足すると予測しましたが、地点③では、環境保全目標を超過すると予測しました。また、地点⑤の南側では、環境保全目標を満足すると予測し、地点④、⑤の北側で、環境保全目標を超えると予測しましたが、本事業による増加分は僅かです。

昼間の騒音の道路端から50メートルまでの予測結果は、グラフのようになります。また、夜間の騒音の道路端から50メートルまでの予測結果もグラフのようになります。

続いて振動です。昼間は、全ての地点で環境保全目標とした、環境基準の値を満足すると予測しました。また、夜間も、全ての地点で環境保全目標を満足すると予測しまし

た。

供用後は、施設駐車場内にアイドリングストップ等、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の措置を講じます。

次に、景観です。計画建物は、計画段階で、敷地境界からの離隔を確保するなどの配慮を行いました。こちらがその完成イメージ図です。計画地東側の市道荏宿小田中線沿いの店舗などは、3階建てで、階段状にセットバックし、物流倉庫と敷地境界の離隔は約50メートルです。

計画地南東角の市道荏宿小田中線から市道中原12号線の眺望の変化は、計画建物は、敷地境界からの離隔を確保し、住宅に近接する敷地境界付近には植栽などを設けています。

条例見解書で追加した計画地西側からの完成イメージは、新幹線の高架越しに計画建物の上部が眺望されます。本事業では、川崎市都市景観条例、川崎市景観計画、西加瀬地区地区計画を踏まえ、良好な市街地景観の形成を図るなどの措置を講じます。

次に、日照障害です。計画建物は、計画段階で、敷地境界からセットバックし、さらにできるだけ南に配置するなどの配慮を行いました。冬至日の平均地盤面における等時間日影図は、計画地周辺の住居への影響は3時間未満です。

次に、風害です。風環境の変化を把握するため、コンピューターシミュレーションを行いました。予測範囲は、計画地を中心とした約550メートルです。風環境評価では、平均風速の累積頻度に基づく風環境評価尺度を用いました。この評価指標の領域A及びBは、住宅地として許容できる風環境であるとされています。

現況の予測結果は、計画地及びその周辺は、緑色と青色の、領域AまたはBの風環境と予測しました。計画建物だけの対策前の予測結果は、計画地内及び周辺は、一部で黄色の領域Cの範囲が見られますが、防風植栽を植えた対策後の予測結果は、計画地内には領域Cが残るものの、風環境の変化による影響は小さいと予測しました。

また、計画地内の現況の中規模以上の建物がなくなるため、計画地周辺でも領域Cが残ると予測しました。予測の結果、極端な風環境の変化は生じないと予測しましたが、風環境改善の観点から、防風植栽以外にも樹木を植栽することで、さらなる風環境の緩和を図るなどの措置を講じます。

続いて、地域交通です。まず、工事中の工事用車両の走行による影響です。予測地点は、走行ルート上の主な6交差点としました。信号交差点における交差点需要率の予測結果は、全ての地点において、交通処理が可能と予測し、その増加分は僅かと予測しました。また、本事業の交通付加により、最も大きい値となった流入車線の混雑度も交通処理が可能と予測し、その増加分は僅かと予測しました。工事の実施に当たっては、特定の日または時間帯に集中しないよう、計画的な運行管理を行うなどの措置を講じます。

次に、施設関連車両の走行による影響です。

予測地点は、走行ルート上で、オレンジ色の6地点は、信号交差点、緑色の1地点は、無信号交差点です。信号交差点における交差点需要率の予測結果は、全ての地点において、交通処理が可能であると予測し、その増加分は僅かと予測しました。また、流入車線混雑度の予測結果も、全ての地点において、交通処理が可能と予測し、その増加分は僅かと予測しました。無信号交差点の予測結果は、交通量のピーク時間において、交通

処理は可能であると予測しました。

供用時には、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措置を講じます。

交通安全については、工事中、供用時とも一部区間を除き交通安全は確保されていると予測しました。

一方、市道荻宿小田中線の労災病院前交差点付近は安全施設が片側のみ、また、工事中は、平間交差点付近は安全施設の設置がないことから、一部の区間では、歩行者に対する安全への注意及び配慮が必要であると予測しました。

なお、車両走行ルート上には複数指定通学路がありますが、交通安全施設が整備されていることから、交通安全は確保されると予測しました。

工事中、供用時とも車両走行ルート上の危険箇所の周知や運転者への安全教育の徹底などの措置を講じます。

最後の項目は、温室効果ガスです。本事業の温室効果ガス排出量は、年間、約 1,164 トン、6.3%の削減ができると予測しました。

本事業の実施に当たっては、冷暖房施設等は、極力最新の省エネルギー型の設備を選定するとともに、計画建物の断熱性の向上などに努め、省エネルギー対策を検討するなどの措置を講じます。

その他、小型車の電気自動車充電設備を設け、各テナントにエコカーの利用促進を要請するなどの温室効果ガス削減の取組を行います。

各項目の予測結果は以上ですが、それらを踏まえて、本事業では、工事中は、騒音、供用時は、緑の質、騒音について、事後調査を実施する予定です。

御清聴ありがとうございました。

○議長　ありがとうございました。

この後、10 分間程度意見の取りまとめの時間を取ります。

再開は 10 時 40 分といたします。お手洗いにいかれる方は、その間にお願いいたします。

では休憩に入らせていただきます。

午前 10 時 29 分休憩

午前 10 時 40 分再開

○議長 それでは、公述人の方の公述に移りたいと思います。公述はお一人 10 分以内とさせていただきます。

それでは、1 番目、公述人 A 様、お願いいたします。

○公述人 A A と申します。話したいことがたくさんありますので、駆け足で説明させていただきます。

住民からの意見書に対して見解書では、多くの質問に回答していない、丁寧な回答がなされていないと感じました。その点を中心に意見、質問させていただきます。順番はこのとおりです。

こちらはバス停の位置を示しています。1 から 6 ですね。特に 1 に注目してください。バス停ですが、ここにバス専用の停車スペースはありません。

1 番、ミニストップがありますね。そこに路上駐車がよくあります、ミニストップを利用するための。また、ミニストップの搬入車両が停車することもあります。そのような状況で、トラックは一体どうするんですかというところですね。

まず、大型バスが停車中、そのバスを抜かすために、トラックが反対車線に出ることは著しく交通の阻害になります。かつ危険です。このため、バスをトラックが抜かすということは認められません。バスの後ろに複数のトラックが連なるというのが容易に想像できますね。

これに対する回答は、準備書の数字を転記しただけです。我々が聞きたいのはそういうことではありません。まず、バス停に停車中のバスがある場合、トラックはバスが発進するまで待つのか、反対車線に出てバスを抜かすことを許容するのか、方針はなくて運転手任せなのかをはっきり答えていただきたいです。

そして、先ほどの交通量、混雑度の算出が、大型車の増加とバスの状況を踏まえたものなのかどうかという回答がなされていません。答えてもらえていないので、私は自分で調べるしかありませんでした。

結論を先に言いますと、大型車の増加、バスの状況を踏まえた数値ではありませんでした。つまり、先ほどの数値は信頼が置けるものではないということです。理由に関しては後ほど述べます。

次に、関東労災病院前の交差点の通行についてです。私はこの道路をよく車で通りますけど、このピンクのラインを曲がりますね。ここを通るとき、私はいつも緊張します。それはなぜか。反対車線、緑の車線と青の車線に、対向車線が通りますね。ここ非常に細い場所に停車して待つ必要があります。さらに、ここの横断歩道、通行量、歩行者が多いです。自転車も突然来ることがありますので、私はここをものすごくゆっくり曲がるんですね。対向車線に気をつけながら。

乗用車の場合はこの黒く塗り潰したところで待つことができます。ここで待っても、緑の車線、反対車線の邪魔にはならないので何とかありますが、じゃあ、大型トラックどうですかね。ここに止まると反対車線の邪魔になります。つまり大型トラックは反対車線のレーンの車が全くなかったときでないと曲がれないんです。

先ほどの数値ですね。回答は同じでした。増加するのは普通車じゃありません。この大型車がここを曲がるということと、このいびつな形状、これを考慮した数値なのか

どうかというところが答えてもらっていません。

大型車混入率に関してです。準備書の中に大型車混入率に関する記載が全くありません。乗用車換算台数についても変化について言及がないですね。まず、交通需要率と書いていますが、その表は、こちらには交通量と書いてあって、一体どっちを示したいのか分かりませんし、重要な数値であるはずの大型混入率の記載がありません。大型混入率の計算すらしていないのではないのでしょうか。

次に、交通需要量についてです。国土交通省の資料によると、大型混入による補正率を入れて計算するとあります。ただ、準備書の記載の計算式を見ましたが、大型車混入率による補正がされているように見えません。つまり大型車に対する重みづけがされていないと考えています。

次に、準備書に混雑度の記載がありますが、その算出式について全く記載がありませんでした。どのように計算されたものなのか分かりません。表の中には混雑度と書きながら、下には交通量と書いていますね。一体どっちを示しているんですかね。

次に混雑度です。国土交通省の資料には混雑度の拡大式というものがあまして、大型車の乗用車換算係数を掛けて補正するとあります。大型車は乗用車2台分として換算して計算するとありますが、この計算式を用いて計算されたものなのかどうか分かりません。

また次、準備書から転記ですけど、ここにもありますように計算すれば分かりますが、大型車と小型車を足したものが交通量ですね。単に交通量というと、大型車に対する重みづけはありません。なので、交通量というだけで語ってしまうと過小評価になってしまいます。住民に影響を説明するのであれば、乗用車換算台数で説明するべきだと思います。

次に、交通容量についてですね。こちらは道路が、どれくらい車が通れる能力を持っているかというものを示す値になっています。これも国土交通省の資料ですが、補正係数というものがあります。まず7番、工場の出入りが多い場合は0.7を乗ずるとありますね。まさに今回倉庫がある。出入りが多くなりますので、このケースに該当すると思います。

9番、バス停による影響、ありますよね。11番、バス専用レーンの補正、ありませんね。12番、交差点が三差路、五差路になっていて混雑する。先ほどの労災前の病院の交差点ですが、三差路とは言いませんが、いびつな形状をしていますので、これに該当すると言っても良いのではないのでしょうか。

少なくとも今回の事案では、市道荏宿小田中線に0.7を乗じて計算するべきだと考えています。大型車両混入率係数の補正0.7を乗じて、混雑度交差点需要率の再計算をしていただきたいと思います。

川崎市の職員の方にもお願いなんですけど、厳しい目で係数や算出式の再確認と、その算出式の明確化をお願いしたいと思います。

さらに、この計算をした上で、さらに雨天時は混雑が考えられますので、それでもまだ余裕があるかどうかをちゃんと見ていただきたいと思います。

次に、実車テストです。実車テストを要求しますという市民からの要望に対して、それは困難ですという回答がありますが、実車テストは絶対に実施すべきと考えています。

トラック 100 台程度用意して、現地から出入りを繰り返せばよいのではないのでしょうか。ぜひ日時を決めて、住民、川崎市、警察、事業者、周辺の学校関係者、総出で想定外の問題がないか確認しましょう。

次に、交通の予測手法として、今回静的手法が用いられていると思います。もう一つ動的手法というものがありまして、コンピューターシミュレーションで 1 台 1 台を再現するということですね。自治体によっては 1 ヘクタールを超える場合は、この動的手法を求めている自治体も存在します。今回、23 ヘクタールあります。当然導入すべき事例であると考えています。

自転車の交通安全についてですが、歩車分離が図られているため、交通安全は確保されていると予測しましたと回答があります。自転車の真横をトラックが走行するのに、どうして安全と言えるのでしょうか。責任についてですが、どうやって責任を取るのか、全然回答されていません。事故が生じた場合、積極的に補償するのか、応じる気がないのか、考えていないのか、これから考えるのか、明確に答えてください。

補償するというのは、あらかじめ予算を確保して住民のために使い切ることです。最悪なケースとは被害届を出さないと動かないとか、そういったことですね。

テナントに要請しますとかというのは、無策と同じですね。違反した場合に出入り禁止にします、テナントに退去してもらいますみたいなルールを策定すべきと考えています。事故が 1 件でも発生した場合は事業を停止して、倉庫を壊しますぐらい言ってほしいです。それくらいの覚悟を持って取り組んでください。

最後に住民としての意見を言わせていただきます。まず、動いているトラックは基本的に凶器です。簡単に人を殺せます。それをあなた方は住民密集地に招き入れようとする、その責任を十分感じてほしいと考えています。

○議長 A 様、時間が過ぎております。

○公述人 A すみません。ここだけ、じゃあ、お願いします。

規模縮小の案を示さずに、住民に寄り添ったことにはなりません。住民に寄り添うために、規模縮小の検討をお願いします。住民に寄り添うとはどういうことなのかを真剣に考えてください。よろしくお願いします。

ここに書いてありますので、全部読んでいただきたいと思います。よろしくお願いします。

○議長 ありがとうございます。

続きまして、2 番目、公述人 B 様、お願いいたします。

○公述人 B B と申します。よろしくお願いします。

私からは本プロジェクトにつきましては健康への悪影響、小田中線を横断する、通学する息子の交通事故のリスクの増大、日当たりの悪化、振動、騒音、風害等、本プロジェクトは、私ども近隣に住まう者にとっては甚大なデメリットはあってもメリットはなにも一つもない建物ですので、本来はプロジェクトの中止を検討したいと思っております。

ただ、進めるにせよ、最低限、御社から見解書で述べられている点については、重視徹底いただくべく約束していただくべく、私からは次の 2 点を依頼させていただきます。

1 点目です。見解書上、本事業の供用時に環境保全のための措置を徹底すると回答された事項については、文字どおり徹底してください。そのため、より具体的な行動に落

とし込み、川崎市に対しては地区計画を指定し、実施できなかった場合に、罰則付きの制限事項とするように依頼します。

また、条例見解書上のテナントへの要請を行う、運転者に対して実施を促す、従業員に要請すると見解されている点につきましては、テナントとの賃貸借契約書上及び管内就業規則等に必ず罰則付きの規定として記載してください。遵守されているかの定期的な確認と、遵守されているか否かを一年に1度程度、必ず川崎市に報告するような仕組みをつくることを依頼します。

川崎市に対しては、定期的なインスペクションと、遵守されていない場合の罰則の対応をお願いします。

なお、重要事項説明書にて説明しますと見解書上に記載されている箇所がありますが、これ宅建法上の重要事項説明書では、自ら賃貸のときには不要となると思っております。宅建業者が責任を持つ文書です、これは。賃貸人として大和ハウスさん、これが当事者となるべく、必ず賃貸借契約書上での対応を行ってください。

全て努力義務ではなく、地域と約束した重い罰則付きの遵守義務としてください。

罰則についてはお金で解決すればよいということにならないよう、厳重な罰則を設定してください。

本事業の供用時に環境保全のための措置を徹底するとされた事項は次のとおりです。

施設駐車場内にエコドライブの看板を設置し、運転者に対して実施を促す。入居するテナントに対し走行する車両に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、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、施設内の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。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。物流倉庫への入出庫に関する大型車の出入口付近には、必要に応じて交通誘導員を設置し、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。従業員に対し路線バスや電車等の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。施設内利用者に対し、スムーズな交通誘導が行える看板等の設置を検討する。施設利用者に対し、計画地への自動車出入りの際の左折イン、左折アウトの徹底を促し、自動車交通の円滑化を図る。周辺道路の混雑を避けるためにトラックバース予約システムを導入する。正常な運転ができるよう、工事車両の使用前の整備、点検及び定検を徹底する。周辺道路における粉じんの発生対策として、タイヤ洗浄機にてタイヤを洗浄してから退出する。特に土工事における土砂搬出ダンプカーの洗浄は徹底する。

工事の実施に当たっては、周辺の環境に影響が出ないように、汚染土壌の適切な保管・管理を行う。計画地内や周辺道路の散水、清掃等を十分に行い、ごみや粉じんの飛散を防止する。

既存建物の基礎部分に付着した土壌は計画地内で除去し、廃棄物の搬出時における土壌汚染の拡散を防ぐ。汚染土壌の搬出に関しては、荷崩れや汚染土壌の飛散が生じないように荷台カバー等を設置する。

施工計画を十分に検討し、建設機械の集中稼働を回避する。建設機械のオペレーター



に対し、アイドリングストップの徹底や、建設機械の無理な負荷をかけないように使用する。正常な運転ができるよう建設機械の使用前の整備、点検等、定期点検を徹底する。建設機械を移動する際には低速走行を徹底する。

解体工事時には近隣住民に対する騒音の影響を低減するため、住居方向に対し、必要に応じて防音シートを設置する。工事に伴い騒音の状況が外部から把握できるよう場内に騒音計を設置する。

以上です。

2点目でございます。見解書上、計画する、可能な限り採用する、検討する、図る等とされている事項につきましては、具体的な施策として原則することとして、実施する、行う等に書換え、地区計画上の制限として定めることを依頼します。可能な限りという後で言い訳ができるような文言を削除してください。

工事中の件に関しては、委託請負業者への発注書に必ず罰則付きの規定として明記をしてください。

確実な実施をお願いしたく、実施できない場合には罰則付きの規定とすべく仕組みづくりをしてください。テナントにも遵守、徹底いただきたく、重説だけではなく賃貸借契約書上に罰則、例えば契約解除、罰金付きの規定として明記していただき、運営会社にて随時の確認と対応をお願いします。罰則は絵に描いた餅にならないよう、地区計画として定めてください。

また、仮に実施できない場合は、どのような場合に実施ができないのかというのをあらかじめ定めていただき、〇〇の場合以外は等という形で明確に記してください。

次の点は見解書上で計画する、検討する等とされている点の一例です。全て努力義務ではなく、地域と約束した遵守義務としてください。

各テナントとの契約書、契約時には環境影響評価の内容を説明し、環境保全のための措置を遵守することなどを重要事項説明に明記することを検討します。

施設関連車両の駐車場は、周辺道路での入庫待ちが生じないように、必要十分な台数を確保する。関係機関との協議の上、交通混雑を緩和する等の措置を検討する。テナント従業員などへの公共交通機関の利用促進を図る。計画地周辺を通行する歩行者及び自転車を含めた交通安全対策を検討する。市道中原 12 号線沿いの車両出入口は周辺住民に配慮して、計画地西寄りに設置する。

当施設では複数の荷主企業や運送会社等がテナントとして入居いただき、各テナントで業務を行うことを想定しております。各テナントと契約時には環境影響評価の内容を説明し、環境保全のための措置を遵守することなどを重要事項説明書に明記することを検討いたします。

施設関連車両の走行ルートを遵守するようテナントに要請します。昼間、夜間の倉庫への搬出入のトラックの使用、台数制限につきましては入居するテナントに施設関連車両の走行に伴う環境への影響を十分に説明して協力の要請を行います。

綱島街道、府中街道及び市道荏宿小田中線以外の市道を抜け道として使うことを厳禁につきましては、施設関連車両の走行ルートを遵守することを要請します。近隣道路での休憩や路肩駐車の厳禁につきましては、入庫待ちが発生することがないようにピークの時間帯の5倍以上の430台分のトラックバースと、20台分の大型車両駐車場を設ける

計画です。

可能な限り最新の排出ガス対策型、低騒音型の建築機械を使用し、排出ガスの騒音の低減に努める。可能な限り低振動型工法を採用し、振動の低減に努める。

工事用車両については、可能な限り最新の低公害、低燃費車を使用する。工事用車両の集中稼働を回避するとともに、アイドリングストップ等のエコドライブの実施を徹底し、窒素ガス、粒子物質等の大気汚染物質の発生の抑制や騒音振動の発生低減に努める。

工事スケジュール及び作業内容を周辺住民に周知する。なお、作業上やむを得ない一時的な騒音、振動等の発生についても周知していく。解体工事等については必要に応じて住居方向に対し防音シートを設置する。などでございます。

このような事項を検討するですとか、試みるだったりですとか、検討する、計画するというふうに書かれているものについては、基本はやっていただくという形で約束をしていただくべく、遵守義務としていただけたらと思います。

私からは以上でございます。

○議長 ありがとうございます。

続きまして、公述人C様、お願いいたします。

○公述人C Cです。細かい点までは言えないんですが、大ざっぱに言います。

春に準備書が提示されました。それに対して多くの不安、不満、懸念の意見が寄せられたようです。その中には具体的な実効性のある策を求めている声が多く見られました。ですが、見解書の中では、条例準備書の焼き直しで、促す、要請する、調整する、何々を検討するといったものばかりです。このような見解書でもって、アセスの手続が進んだとは到底認められません。

そしてあと、先ほど開発行為者の説明にもありましたが、環境保全目標を超えていますが、影響は僅かですという項目が幾つかありますね。そもそもですが、目標を超えているのであるならば、最幸のまちを目指す川崎市としては、プロジェクトを絶対に認めてはいけないと思っています。

そもそも、またそもそもと言ってしまうんですが、こんな高さが 50 メートルで幅が 200 メートルを超えるような巨大建造物とする理由、根拠が分からないんですね。ニーズのある物流倉庫とありましたが、それは誰のニーズなのかが分かりません。これ造られようとしている中原区だけだったら、そんなに大きなものは要らないんじゃないかと思いますし、川崎市、ひいては神奈川県、関東と考えるんだったらば、そんなんで近くに住む住民が苦痛を受けるのは到底納得できません。

また、需要が高まる都市部の物流に対応するという文言もありますが、であれば、今後さらにニーズが増え、そうすると出入りする車両もさらに増えて、現在の想定以上に環境の悪化が懸念されます。そういったことから、最幸のまちを目指す川崎市だったら認めてはいけないと思います。

あと、計画建物の管理運営は大和ハウスグループの云々かんぬんと。要はそういった文言があります。それを見ると、建物ができた後のことは俺ら知らないよと言っているような無責任な態度に感じられます。そういったことを言われる指定開発行為者は全くもって信用できません。近隣住民としては、この西加瀬プロジェクトは到底受け入れられません。

簡単ですが、以上です。

○議長 ありがとうございます。

続いて、4番目の公述人D様ですが、欠席の御連絡がございましたので、続いて、5番目の公述人E様、お願いいたします。

○公述人E 私は市ノ坪住宅に住んでいるEと申します。

私は現在、市ノ坪住宅に住みながら、管理組合の理事長もさせていただいておりますが、そういう立場で、今回いろいろ文書を読んだ中で、いろんな疑問点が出てきたことがありましたので、そういう立場で3点についてお話をさせていただきたいと思います。

まず、第1点目は手続上の問題があるというふうに感じているということです。その理由はどういうことかといいますと、確かに物流センターが建設される近隣地域には事前の説明会が開催されていますが、今回の西加瀬プロジェクト問題は物流センターの建設問題だけではなくて、物流に関わる車の問題が非常に大きい問題だろうというふうに思っております。ところが、この関連する地域への説明がされていないことに、手続上の不備を感じているということなんです。

例えば、御存じのように私の住む市ノ坪住宅というのは、南武線と新鶴見操車場の間に位置する住宅で、約600世帯、1,000人の方が住んでいる住宅ですが、この住宅の前には409号線、そして、すぐ近くには平間駅の近くにあるガス橋通り、ここを主な道路として利用させていただいているわけですが、ここの地域の中で、今回このプロジェクトの車の影響が、先ほどの話でもありましたように、いろいろ影響も出るということが言われている中で、私たちに対する説明会が何もないということで、ここに一つは疑問を感じております。

さらに施工業者に、開発業者に至っては、地域との共存、共栄という話もされていませんし、川崎市の福田市長も、誰でも安心して暮らせる市政ということを言っていられちゃいます。そういった意味からいっても、ただ単に建設地域だけではなくて、道路の関連する地域、この地域にもぜひきちんと説明するべきではなかったんでしょうか。これがない以上、この計画を進めることについては疑問を感じます。

追加的に言えば、私は今お話ししたように、市ノ坪住宅管理組合の理事長をさせていただいておりますが、409号線沿線にある市ノ坪南町、これもすぐ近く、私の住宅の隣ですが、そこからさらに409号線の沿線上にあります市ノ坪中町、本町、上町、こういった五つの町内会が連合して市ノ坪町連というのをつくっておりますが、そこの役員も私はさせていただいております。さらに、小杉地域の小杉町連、または中原区の中原町連、こういうところの役員もさせていただいておりますが、こういった町連に対する一切お話がなかった。こういうことでいくと、非常に片手落ちではないでしょうか。これを進めること自体は問題だろうというふうに思います。

住民への説明がなされていないことは、不備があると言わざるを得ません。改善を要望するとともに、もしこのままこのプロジェクトが進行するようなことになれば、住民無視の実態が明らかであることが証明されるということになるんじゃないでしょうか。

それから、第2点目の問題ですが、そもそもの実態調査について、きちんとされているのかどうか、これが非常に疑問に感じます。先ほどのいろんな報告がありましたが、この報告一つとっても、ちゃんと実態を見ているのかなと、調査されているのかなとい

うことが、文書を読めば読むほど、そこを強く感じるというのがあります。

例えば、私が住む当住宅の前の 409 号線からガス橋通り、平間の駅の近辺の、平間駅の交差点の問題が出されておりましたが、ここの朝の渋滞時には信号待ちが続いて、信号を渡り切るのに 30 分近くもかかることも発生しております。渋滞のため、ガス橋から市ノ坪跨線橋まで車の渋滞が発生することも稀ではありません。

私が今住んでいるところは 10 階ですが、この 10 階からですと、ガス橋通りから市ノ坪の跨線橋がどうなっているのかというのがよく見えるんですね。そうすると、朝なんかは本当に数珠つなぎにつながっているという状況があります。そこをもってきて、さらにトラックが大量に通行するということになれば、一体どうなるんでしょうか。こうした実態の調査についてしっかり調査が行われるか、本当に疑問に感じております。

さらに、当住宅では 1,000 名の居住者のうち、実は 70 歳以上の方が約 460 人もいる高齢化が進んでいる住宅です。歩行に当たっても、信号が青の状態でも渡り切れていない方がいるような状況も生まれています。車椅子を使ったり、歩行器を使ったり、つえを使って横断歩道を渡ると。ところが、なかなか渡り切れないと。信号待ちの中で渡り切れないという状況が生まれております。

こうした状況の中、今後プロジェクトが進むと、混雑はさらに進むことになることは明瞭です。歩行者の安全性を確保するという点からも、きちんとした調査は必要不可欠です。

こうした点から、意見書に対する見解は到底納得できるものではないことから、調査ができないのであれば、計画を直ちに中止することを要望します。

さらに、この道路は、近隣には橘高校や住吉高校など、多くの高校生が通学のために使っております。こういった道路の状況も踏まえて、きちんと検討をされているのかどうなのかということが非常に疑問に感じる点が二つ目です。改めて調査は適切に行われているかどうか、対応していただきたいと。

それから、調査の関係でもう一点付け加えて言うならば、一日に 1,300 台の大型、小型トラック、両方含めての走行が発生すると言われておりますが、この私の住む市ノ坪住宅は 14 階建ての建物ですが、この裏側にある新鶴見操車場にかかる陸橋の上を夜中でも多くのトラックが運行することが予想される。そうした中で、トラックの騒音や振動、さらに住宅の場所や階数によっても違いがありますが、路線橋を通るトラックのライトの光が、部屋の中まで差し込んでくるということがあります。予想される。

ということになると、寝ているときに、睡眠に影響が生まれる可能性が十分にあります。居住者の生活環境を守る点から、川崎市をはじめ大和側はしっかり対応できるのでしょうか。非常に疑問です。明確な回答をお聞かせいただきたいというふうに思います。

以上の点から、不十分な点がある以上、これ以上の推進を認めることは容認できません。住民の安心安全を守り、住環境を守るために、西加瀬プロジェクトは直ちに中止することを要望して発言を終わらせていただきます。よろしくお願いいたします。

○議長 ありがとうございます。

続きまして、公述人 F 様、お願いいたします。

○公述人 F 本月住吉の F です。原稿を読ませていただきます。

今は、この西加瀬は住宅地です。この住宅地の真ん中に巨大な物流倉庫を建設するの

は無謀なことで、住民の生活が脅かされると思います。

物流を運ぶ大型車が走行する予定の荏宿小田中線は片側一車線の道路です。この辺りに住んでいる私たち市民が日常的に使って、用を足したり、仕事に出かけたり、道路の周りに住んでいたりして、利用している道路です。子供も赤ちゃんを連れたお母さんやお父さんも、高齢者も生活しています。バスも通っているんです。ごみ収集車も毎日通っています。

また、一車線の狭い追越し禁止道路です。周りには児童施設、高齢者施設、保育園、病院もあります。小学生や中学生も、この道路を渡って通学しています。買物に出かけたり駅に行ったりする私たちもこの道路を渡っています。自転車の通行の人も多いです。

そこに24時間一日中、1,347台の車が通行するのは、とても危険だと思います。1時間に50台から60台以上の車が通るということではないですか。1分ごとに物流倉庫の車が通るとしたら、今まで通っていた車はその間を縫って通ることになるのでしょうか。

また、追越し禁止の道なのに、その道をどうやって通っていったらいいのでしょうか。また、市民もその車の間を縫って、道路を渡らなくてはいけないのでしょうか。

今、全国で子供たちの交通事故が増えています。狭い道での大型車の通行が起こしている事故も多いです。私たちの生活の場にそのようなことは我慢できません。

荏宿小田中線の道路はそれでも車の多い綱島街道とも尻手黒川線ともつながっています。先ほど、1番の方がお話ししていたように、綱島街道と荏宿小田中線との接続しているところというのは、とても難しいところだと思うんですね。そこで渋滞が起きたときには、荏宿小田中線も渋滞になります。追越し禁止の道路、荏宿小田中線が渋滞したら救急車や消防自動車、パトカーなどの緊急自動車も通れなくなります。それでは命に関わることも出てくると思います。

また、荏宿小田中線が渋滞したら、綱島街道にも影響が出てきます。綱島街道沿いには、私たち住民が頼りにしている関東労災病院があります。労災病院の車の出入りはとても大切なのではないかと思います。

また、条例見解書には、夜間の交通は減らすとありました。それは日中の車がもっと多くなるということですか。夜間の交通は4～24%ということなので、50台から300台ということでしょうか。夜間にそんなに多くの車が通行するのは、住民にとっては苦痛です。市民は道に沿って家を持っているのです。夜はゆっくり寝たいものです。

もう一つ、この地域は騒音の環境保全目標を上回っているから、騒音の増加分は大したことないような表現が見られました。それはどういうことでしょうか。上回っているなら、それを少なくするのが常識なのではないですか。24時間、車の騒音を聞かされたり、大型車が通るたびに振動を与えられるのは、とても耐えられないと思います。この道を使って生活している人たち、この地域に住んでいる人たちがいることを分かってください。被害を与えないでください。

この計画は、憲法に保障されている基本的人権に反するのではないかと思います。憲法には、全て国民は個人として尊重される。生命、自由、及び幸福追求に対する国民の権利については、最大の尊重を必要とするとあります。私たちは命を大事にし、幸せな生活をしたいと思っています。それを保障してくれるのは、地方自治体、川崎です。

また、全て国民は、健康で文化的な最低限度の生活を営む権利を有するともあります。騒音や振動でゆっくり寝られなかったりするのは健康的な生活と言えるでしょうか。また、自動車の排気ガスにさらされたり、道路の横断が危険だったりするのも、健康で文化的な生活とは言えないのではないかと思います。目の前の道路を大型車が行き交うようでは、危険も多く私たち市民の生活は保障されません。

川崎市の市長さんは市政だよりも、川崎市を誰もが住み慣れた地域で、いつまでも住めるようにしたいとおっしゃっていました。私たちも川崎はいいところだなと思って、ここに引っ越してきました。ずっと住み続けたいです。安心してゆったりと危険にさらされずに住み続けたいです。

また、2019 年に、川崎市のこの地での土地利用誘導の考え方の文章の中で、自動車交通の集中を心配していたし、避難の際や緊急車両の通行に支障が発生する可能性のある道路がある地域もあると認めています。また、西加瀬は住宅地と工業地帯が混在した土地なので、周辺の住環境への配慮が必要と言っています。川崎市はそれらのことを考えて、市民のよりよい生活のためにも、市民の健康のためにも、市民の安全のためにもこの無謀な計画は中止させてほしいと思っています。

以上です。

○議長 ありがとうございます。

続きまして、公述人G様、お願いいたします。

○公述人G 私は木月四丁目に 30 年近く住んでいます。ここで3人の子供を産み育ててきました。私には難病の子供が一人います。重度の難病なので、24 時間介護の必要があります。そのため、様々な医療関係者や介護関係者に毎日お世話になっています。その方たちは当然ながら、車やバイクや自転車や、そのような交通手段で我が家に時間をずらさないように努力して来てくださっていて、そのことで命をつないでいると言えます。うちに来てくださっている方たちは往診医、訪問看護、訪問歯科、入浴サービス、夜間の重度介護、そのほか、薬を届けてくださる薬局さん、おむつなどの物品を届けてくださる業者さん、ベッドなどの、フランスベッドさんなどのそういう用具のメンテナンスをしてくださる会社の方、それから、うちは3階建てで、3階が病室なので、昇降機を設置しております。それも毎日毎日使うものなので、結構故障したりということもあって、それをメンテナンスしてくださる方も小平からいらっしゃるんですけども、本当になくてはならない方たちに守られて、26年間を子供は生きてきております。

道路が、この物流倉庫が建つことで、数字を見ると難しく、いろいろ分からないんですけど、とにかく1分に1台は出てくるということで、1,700 台ですか、1,300 台ですか、そのくらい、1分に1台倉庫から車が出てきて、尻手黒川とか、綱島街道とか、私たち住民の生活道路を目いっぱい潰してしまうような印象が強いんですけども、そういうことになってしまったら、私の子供のために来てくださる医療や介護の関係者の車が、例えば3時に行きますと言っているのが3時に来られないとか、当然のように起こってくると思うんです。うちだけを見てくださっているわけでは当然なくて、何百人も担当している往診医に昨日電話で尋ねたんですけども、うちを担当してくださっている往診医さんは何名ぐらいの方を担当しているのか伺ったら、10月のデータだと829人を担当していて、出動する車14台ということでした。小杉のほうにあ

る医院なんですけれども、本当に主要道路、今言った綱島とか、尻手とか、倉庫の周りの道路というのは住民の生活道路そのもので、この地域は工場地域というふうにおっしゃっていますけれども、工場地域なのは本当に三菱ふそうがあったその跡地だけの話で、市の土地用途のホームページを見ると、周りは第一種居住地域という、そこが黄色で示されているんですけども、真っ黄色なんです。真っ黄色の中に水色の工場地域、なぜここだけ水色なんだろうというふうな、むしろここは三菱ふそうが出ていったのだったら、いっそのこと第一種居住地域にしてしまったほうがいいのではないかなと思うぐらい、周りは古くからの住宅地で、みんなが安心安全に暮らしてきている本当に下町情緒のあるとてもいい土地だと思って、私はここで、子供は病気ですけれども、ここだったら安心して育てるというか、生命を全うさせてやれると思って暮らしていたところ、今年の6月になって、私はこのニュースを聞いて仰天しました。

あまりにも 24 時間 365 日、車の絶えることがない、そのような環境で、私は安心して暮らすことは決してできないと思います。私の場合のこの一例だけでも、こんなにすごい大変なことだ、一大事だと思うような事柄なのに、往診医に聞くと 830 名ぐらい。それから看護師さんにも伺ったら、うちに来ている訪問看護は何名担当しているのかと聞いたら、600 名だと言いました。それから、歯医者さんも 1 日 7、8 件、3 台の車で回っている。入浴サービスさんも、うちに来ている入浴サービスさんに聞いたら、月に 70 から 80 件、車 3 台で回っている。

毎週、皆さんと会っているので、私はお会いする度にこの話をするようにして、皆さんからコツコツと署名を集めてきましたけれども、皆さん、一律におっしゃるのは、やっぱり命を守る立場の方たちばかりなので、道がそんなふうに物流で占領されたような状態になってしまっただけでは困るとおっしゃっていました。命を守れないという計画だと思います。命を守れないような計画だということをよく考えていただいて、市には、何よりも人命尊重、市民を優先ということで、この巨大な物流倉庫の建築計画は中止一択だなと私は思っております。

いろいろな私が知っている範囲のことしか、私は数字も述べられないんですけれども、いろいろな施設だったり、中原養護学校などもスクールバスを 7 台持って、尻手黒川道路をはじめ朝夕、走っています。その人たちは、やっぱりうちの娘と同じで、生命を維持する機械を携えてでしか外出できませんので、もしそこで事故だったり、渋滞だったり、そういうことがあって、車が何十分も止まらなきゃならないなんていうことが起こったら、本当に彼らの命は守れないということが、あちこちで発生するんじゃないかなと思って、本当に私は毎日毎日、恐怖で、このニュースを知ったときから安眠できなくなりました。最弱者の立場を最優先に考えて、計画を練っていただかなければならないのではないかなということは、市に対しては強く要望したいと思っています。

私たちが幸せに暮らす権利があると思います。そのためには、物流倉庫という、本来は海辺とか人の住んでないところにつくられるのが通常だと聞いていて、日本で初めてこんな巨大な、日本最大規模のこういう施設を住宅地のど真ん中につくるのは異例中の異例ということなので、本当にやめてもらうことを希望するというのと、むしろ文教施設、大学であったり、とどろきミュージアムであったり、市民が喜んで利用できる、そういう施設をつくる方向にぜひ、転換していただきたいと思います。

以上です。

○議長 ありがとうございました。ここで、5分程度の休憩時間を取りたいと思います。

再開は11時38分を予定しております。よろしくお願いいたします。

午前11時33分休憩



○議長 それでは、再開させていただきます。

続きまして、公述人H様、お願いいたします。

○公述人H 景観、日照、風害について、述べさせていただきます。

景観。終の棲家と思い住居を購入しました。見るだけで威圧感のある物流倉庫は郊外に建てるべきです。建物を敷地境界からセットバックし、緑化地や広場、公園を配置することにより地域景観と調和し、一体になった市街地景観が形成される。眺望は変化するが、新たな都市空間が形成される。現状と比較して、圧迫感を感じやすくなる地点もあるが、圧迫感の低減をする。なので問題ないと大和ハウスさんは言いますが、そうでしょうか。妥当ではないと思います。景観を見ての感覚は人それぞれです。景観も大きく変わることでしょう。

川崎市は、2019 年 3 月に大規模工場跡地の土地利用、誘導、基本的な考え方を提案しています。それを踏まえた提案として、（仮称）西加瀬プロジェクトは、地域との共存をうたい、地域共存施設、店舗など、公園広場など、スポーツ施設などを備えるとしています。しかしながら、図面を見ると、スポーツ施設は別としても、地域共存の施設も公園広場も申し訳程度の規模です。スポーツ施設と言いますが、周りのスポーツクラブは会員集めに難渋していますし、そんな施設に行かなければ運動もできない環境はいかなるものでしょう。緑豊かな日当たりのよい広くてのびのびできる公園や、スポーツ広場こそ必要です。

また、この程度の緑地帯をかなり大きな公園広場と言っていますが、提供公園は敷地の無用地を充当しただけではないですか。一つは、計画地の変形飛び地。計画には、もともと使えなかった部分だと思います。もう一つは、新幹線の高架線路沿いで、もともと巨大建築物を隣接できなかった計画建物の北側にあって、ランプにも近くて空気も悪そうです。果たして子供は安心して遊べますか。大型トラックの出入口の真横、道路沿い、新幹線に並んで細長い敷地です。緑化地の配置を見ても、周囲との調和を主眼としたものではないのではないですか。緑地が 18%に対し、提供公園は6%。こんな巨大な倉庫なのだから、地域景観と調和を図るためにも、周辺駐車場も含めて、建物の中に内包し、その周辺全てを公園にしたとしてもおかしくないと思います。

西加瀬プロジェクトは現在、川崎市環境影響評価の手続が進められ、住民からは多くの意見書が提出され、公聴会が本日開かれました。川崎市環境評価の目的は、その事業に係る環境の保全について適正な配慮がなされることを確保し、もって良好な環境の保全及び創造を図り、市民の福祉の向上に寄与することとなっています。条例第1条。事業内容への住民の理解が進み、西加瀬プロジェクト計画が良好な環境の保全、市民の福祉の向上に相反することが明らかになり、住民の疑問や反対の意見が広がっています。2回の準備書説明会での住民意見は、建設への疑問と反対ばかりでした。準備書への意見書でもほとんどが反対意見です。

アセス以前の問題として、公害の発生源となる 24 時間稼働の巨大な物流倉庫を、住宅地のど真ん中に建設する異常さを川崎市は分かってください。公害を再現することは許されません。計画は撤回してください。

川崎市都市計画マスタープランの説明では、大規模工場などが土地利用転換する場合

は、道路、公園などの基盤の整備による周辺市街地の環境改善や周辺市街地との調和に配慮するよう、都市計画などを活用して、計画的な土地利用を誘導とあります。これに合致しているとは到底考えられません。行政の判断で計画は中止してください。跡地には住宅、市民が憩える広場、スポーツ広場、防災施設、図書館、市民ミュージアムなどができたらいいでしょう。青い空、白い雲がよく似合う、すてきな空間を望みます。それが私の望む景観です。

日照被害について述べます。どんな理由を述べても日照被害がなくなりません。4時間以上の日陰になる家も生じているのではないですか。区域面積は10万263平方メートル、物流倉庫は高さ50.15メートル、幅230メートル、延床面積23万2,720平方メートルです。50メートル以上の建物であり、日照被害がないということはあり得ません。このような巨大な建物は、住宅密集地に建てるべきではありません。非常識だと思います。

冬至日における本事業の計画建物による等時間日影図が準備書に示されていました。日影の範囲に含まれる既存建物は539棟。内訳は、日照時間1時間未満が463棟、1時間以上2時間未満が57棟、2時間以上3時間未満が17棟、3時間以上4時間未満が2棟、4時間以上5時間未満が0棟であると予測するとあります。これは予測です。被害がないのではないのです。このような大きな建物の影響は広範囲に発生します。それ以上の被害になると言っている住人もいます。その方はとても心配しております。計画は中止してください。動植物、特に子供たちにはお日様は必須です。少しの日陰もつくらないでください。

風害について述べます。近くの14階建てのマンションの14階の方が、ベランダから何と30キログラムのものが風で一瞬にして飛ばされたと聞きました。また、13階の方は、私は13階に住んでいますが、快適なところです。しかし、地上に下りてみると、風の日ビル風にあおられ、日照も地域の住居に苦痛を与えているのではないかと言いました。屋上のスポーツ施設は風が強く、運用が危険ではないですか。どんな理由を述べても、今の計画では風害はなくなりません。

強風で有名な小杉駅北側のタワープレイス前、以前ベビーカーの子供が飛ばされそうとテレビで放映がありました。ほかにも高齢者や自転車が転倒したり、ビル風の被害は深刻です。風の影響は予測不可能なものも多いです。

川崎市に望みますが、西加瀬プロジェクトの場合は、開発地は工業地域ではなく、住宅地域と規定を変えてください。既に、現実には住宅密集地ですから。こんな住宅密集地に巨大物流倉庫を建てるなんて発想が、そもそも狂っています。建物が建ってしまったら何十年もそのままです。計画は中止にしてください。

パワポ、公述人8資料お願いします。

11月の市政だよりでは、地域包括ケアシステムに関連する市長のコメントが掲載されています。誰もが住み慣れた地域でいつまでもとありますが、巨大物流倉庫が建設されると、とても安心して暮らし続けることはできません。西加瀬、荻宿、木月、住吉地域は古くから住み続けている人が多くて、落ち着いた街並みを形成してきました。平和公園や渋川の桜並木など、地域で整備もしています。今の環境は先人の努力でできたものです。川崎市は住民犠牲の計画は許認可できないはずで、計画は断固中止してくだ

さい。

御清聴ありがとうございました。

○議長　ありがとうございました。

続きまして、公述人Ⅰ様、お願いいたします。

○公述人Ⅰ　荏宿のⅠです。よろしくお願いします。

私は、（仮称）西加瀬プロジェクトの中止を求めて発言させていただきます。

「条例環境影響評価準備書等に関する公聴会の開催のお知らせ」には、既に「意見を聞こうとする事項」があり、このプロジェクトが既定の事実かのように取り扱われております。しかし、三菱ふそう跡地はＪＲ平間、それからＪＲ新川崎、東横線元住吉に近く、また少し距離があるとはいえ、東横線日吉から矢上川沿いに歩けるところであり、加えて路線バスの停留場もある公共交通機関からのアクセスのよい、したがって、市民にとって非常に貴重な土地であります。

また、この付近の現況は、皆さん述べておられますが、住宅地の傾向を強めております。したがって広大な跡地を如何に利用するかによって、市民、住民のための地域となるか否かが明らかとなります。特にわれわれ中原区民は、武蔵小杉周辺の工業地域を用途変更し、商業地域とすることによって、超高層マンション建設が可能になったことを経験しております。

「（仮称）西加瀬プロジェクトに係わる条例見解書」によれば、（仮称）西加瀬プロジェクト計画は、「計画地の用途地域が工業地域であることを踏まえ、」「近年、ニーズのある物流倉庫を計画した」。これは 234 ページにありますけれど、しかし、想像してみてください。この跡地を公共施設、それから住宅、文化施設、緑が集積した地域としたならば、市民のための地域にすることによって、この地域は非常に有効に扱えるのではないのでしょうか。用途地域は永久不変ではないはずですが。明らかにここをそういうふうにご利用することによって、住宅用地にすることができると思います。市が積極的に主導し、市民、住民のためにこの地域を住宅地へと用途変更すれば、現今の問題は生じなかったと言えると思います。

さらに、先ほど挙げた当該書は、「地域の環境特性を把握し、環境影響評価を行うにあたり、環境影響を回避、又は低減するなどの配慮が必要な対象を明らかにし、良好な地域環境・地球環境の保全に資することを目的とし」と、237 ページにあります。いかなる「環境特性」を把握したか明らかではないし、地域住民の騒音、振動、地域交通に対する懸念に何ら回答らしい回答をしておりません。

なかんずく、騒音問題では、現状は既に環境基準を上回っている環境特性にも関わらず、したがって騒音低減しなければならないにも関わらず、この計画がもたらす増悪は僅かに過ぎないから容認されるべきであると言っております。既にこの論理は破綻しております。

もし市が騒音問題を容認したとするならば、市政の公平性から他の騒音発生源も容認せざるを得ず、市の環境政策は崩壊します。また、住民の皆さんの「説明会」での発言からも明らかなように、荏宿小田中線付近の軟弱地盤、これは地域特性ですが、を把握しているのであれば、運送業者が当然のことながら、道路のすいている夜間に大型車を配置するのを熟知しながらこの計画を強行しようとするのは、企業のエゴであります。

許されるべきではありません。

環境悪化と引き換えに「周辺地域に寄与できる利便性の高い店舗や生活サービス機能、公園や広場などオープンスペースを確保し、緑豊かな憩いと潤いを有した地域の生活環境の形成と、地域の防災機能の強化に貢献」すると 232 ページにありますが、全く別の計画でもこうしたことが可能であるし、既存の店舗、スポーツジムが改めて新しい競争市場になる必要は毛頭ないと思います。

以上とは別に、荏宿の住民として、保育園児の通園、小・中学校生徒の通学に利用する道路、府中街道から住吉中学校前を通り、荏宿小田中線に抜ける道路、ガス橋通りから前記道路に抜ける荏宿本通り、本通りと荏宿小田中線を結ぶ旧荏宿商店街通りに、主要道路の大型車との並走を避けて通過する小型車の増加による、児童・学童の交通事故が予想されて不安でなりません。これらの通りは、すべて制限速度 30kmであります。私自身は運転しないので分かりませんが、ドライバー心理としては、迂回していると思ったら、かえって速度を上げたくなるのではないのでしょうか。

願わくは、広大な敷地には、例えば、市民ミュージアムのような文化施設を誘致して、文化振興を図り、付近住民の安眠、静謐を保障し、疲弊している北加瀬など、付近の商店街の活性化にいささかなりとも寄与するとともに、トイレを整備し、断水時し尿処理を可能とする工夫を凝らし、さらには付近住民と共にある株式会社長谷川香料がやってくれているのですが、付近住民のために災害時の水備蓄を行うなど、木造住宅密集地の荏宿や西加瀬住民の災害時の避難場所となるよう、住民本位の計画が立案されることを熱望するところであります。

陳述を終わります。

○議長 ありがとうございます。

続きまして、公述人 J 様お願いいたします。

○公述人 J 私、荏宿在住 36 年の J と申します。要旨は大型車、乗用車 1 日 1,347 台。運行における事故の懸念についてです。

川崎の土地利用誘導の方向性の 5 項目の 5 番目、周辺環境の調和で、懸念は交通量の増大です。環境評価準備書では、周辺の交差点需要率、車線別混雑度、それぞれ基準をクリアしていますが、現在より 1 日 1,347 台の大型トラック、乗用車が増え、商業施設の利用者の車も増え、人身事故が懸念されます。安全運転を心がけても、残念ながら全国で発生する人身事故は、全て偶発的に発生します。車両の運行増大は、その可能性が増えるということです。

荏宿小田中線は荏宿小学校、住吉中学校の通学路でもあり、道路沿いには障害者施設、老人いこいの家、こども文化センター、保育園、お年寄りの利用が多い整形外科があり、子育て中のファミリー、高齢者も多く、地域住民の生活道路でもあります。周辺地区は住宅地であり、穏やかな中にも活気があり、商店、医療、平和公園にも恵まれ、住みやすく、私にとっては終の棲家で、孫世代に安心・安全な環境をバトンタッチする役割があります。

工業地域とはいえ、周囲が住宅地の真ん中に物流施設は到底ふさわしいとは思えません。物流施設は、大幅な縮小を含めた抜本的見直しを求めます。

川崎市の土地利用誘導の方向性について、5 項目ありますが、1、新たな産業創出の

促進。地域の活性化、魅力の向上、潤い、憩いの創出、地域交流の促進、地域防災の向上、周辺環境との調和とありますが、巨大物流施設は、排気ガス、騒音、交通渋滞、交通事故の懸念は、将来にわたり次世代の子供たちに負の遺産となり、住民として受け入れがたい。1から5の項目は、物流施設建設ありきに沿った内容に置き換えられているとしか思えません。

人が幸せに暮らす住まいづくりのプロフェッショナル企業、大和ハウスさんが英知を傾け、安心安全で、地域住民と共存でき、未来ある子供たちが希望を持てる物流施設に代わるエリアに生まれ変わることを切に願っています。

以上です。

○議長 ありがとうございました。

先ほど、最初に申し上げましたけれども、次の公述人K様は欠席でございますので、続きまして、公述人L様、お願いいたします。

○公述人L 西加瀬に住んでおりますLと言います。私は、騒音と振動について発言いたします。

私は、巨大物流倉庫の建設と24時間稼働から起こる騒音と振動について、深く憂慮しております。特に深夜から早朝という睡眠時間帯について許容することはできません。環境影響評価の予想値が地域の環境保全目標をいかに満たそうとも、プロジェクトを認めることはできません。

まず、西加瀬プロジェクトは、開発予定地が工業地域であるという現在の地域指定は誤った地域指定です。大和ハウスの経過等の説明の中でも、計画地周辺地域では主に住宅地が広がっているという現状を正しく認識しております。実際に開発予定地の周辺は、住宅密集地やマンション、アパート、保育園、老人施設、幼稚園、学校などに囲まれており、このような場所を工業地域として評価すべきではなく、むしろ住宅専用地域として評価すべきである。この地域の将来を希望あるものにするには、地域指定は住居専用地域として、より厳しい基準で、開発と環境影響評価を行うべきです。

工業地域には住民は集まりません。巨大物流倉庫が24時間稼働すれば、現在の住民も徐々に減少し、地域経済は衰退するのみです。現状の開発予定地の地域指定は、実態と大きく乖離していること、さらに将来を見据えた地域指定にそぐわないという点を行政はしっかりと把握してください。

プロジェクトで想定される騒音や振動は、環境保全目標の許容範囲内の数値であるがため、問題はなしとの機械的な回答は誤りです。今までは住民が許容してきた三菱ふそうや、その前の荏原製作所の頃にはなかった新しい環境悪化、付加価値的な環境悪化であることは明らかです。その予測値がいかに現状の環境保全目標内に収まっているようとも、地元住民にとっては現状よりはプラスの生活環境悪化です。単純な事実がなぜ理解されないのか不思議です。

本日お集まりの皆さんの住居の近くに、24時間稼働の巨大物流倉庫が建設されることになったら、皆さんはどう思いますか。騒音や振動は居住地域での基準の範囲内なので問題はありませぬという開発者と同意し、建設と24時間稼働を歓迎いたしますか。

行政に望みます。どうか今一度、自分事として、プロジェクトを見直し、中止してください。大和ハウスはともに創る、ともに生きるを掲げています。その精神をもっと発

揮してください。

環境影響評価を行うにあたって、最も大切な夜間の騒音や振動が影響する場所が評価基準地点に入れていないのは、非常に疑問です。大和ハウスは道路交通騒音の調査地点として、道路沿線の5地点のみを選んで測定しております。しかし、現在の計画地の利用状況からすると、三菱ふそうトラックが提示する際に発生する騒音ですが、かなり気になる現状があります。近隣住宅地の中でも計測するべきであります。環境影響評価にどのような数値を補正するかによっては、評価結果が異なることも想定されます。残念ながら、予測値の前提の置き方や検証方法などについても、事前説明や話し合いなどはありません。その妥当性の検証もできていないことから、恣意的にも考えられる環境評価が前提となって、計画全体が評価されているのではないのでしょうか。行政に誤ったシグナルを与えているのではないかと危惧があります。

川崎市による平成31年3月の西加瀬における大規模な工場跡地の土地利用誘導の基本的な考え方において、建設予定地の周辺の住宅密集地帯は、住環境向上エリアであり、西加瀬地区の周辺には住宅地、もしくは住宅地と業務工場用地が混在した土地利用になっているため、周辺の住環境への配慮が求められるとされております。この地域の魅力を向上させたり、周辺環境との調和を図るなどと説明されております。

このプロジェクトを前提として、行政はどのように周辺地域の住環境を向上させるのか、ぜひ詳しい説明をしてください。また、川崎市はSDGs未来都市の選定を受け、持続可能な社会の実現を目指しておりますが、住宅地の真ん中に24時間稼働の巨大物流倉庫を建設させることが、住民にとってはいかに受け入れがたく、持続困難な状況を生み出すのかを理解してください。この計画がいかに無謀であり、市の総合計画の基本構想に挙げる持続可能な「最幸のまちかわさき」の達成を阻害し、経済、社会、環境の三側面の調和や、統合的な工場に対する不協和音を増幅させるということを理解してください。川崎市は、総合計画第3期実施計画にもあるとおり、誰もが住み慣れた地域や自らが望む場で安心して暮らし続けられる仕組みをつくるとしています。ぜひこの目標を念頭に、西加瀬地区の住民が安心して暮らせる、暮らし続けられるように支援してください。

以上です。

○議長　ありがとうございました。

続きまして、公述人M様、お願いいたします。

○公述人M　私が公述したい項目は3点あります。

まず1点目、振動についてお話ししたいと思います。計画地、三菱ふそう跡地の前面の道路である荏宿小田中線は、昨年11月にきれいに舗装されました。舗装される以前は、バスやトラックが通るたびに1日何十回と地震のような振動があり、ストレスを感じる毎日でした。物流倉庫の計画によると大型トラックが一日平均761台、一年間で27万7,765台通行することになります。大型トラック、例えば10トントラックは積載する貨物を含めると、どのくらいの重量となるのでしょうか。道路はすぐにたわんで、また地震のような振動が発生することは確実です。

さらに、大型トラックはすぐに止まることができません。先日、バスが停留所でほんの一、二分停車していたときのことで。後方から来たバスより大きい大型トラックが、

反対車線を全部ふさいで追い越していきました。追い越し禁止車線です。対向車がいたら大惨事となったことでしょう。近隣には保育園や小学校があります。テナントに要請するだけでは、安全は確保できません。子供たちの安全は誰が守るのでしょうか。

次に、騒音です。現在でもバスやトラックが停車、発車する際、沿道に立っていると、目の前の人との会話が聞こえないぐらいの騒音です。大型トラックが 24 時間通過すると、想像以上の騒音が発生し、静かな夜がなくなり、睡眠が妨げられます。

3 項目が CO<sub>2</sub>、二酸化炭素です。地球温暖化の原因の温室効果ガスの代表的なものが二酸化炭素です。先日、COP27 が開催されました。世界的に地球規模の CO<sub>2</sub> 排出を抑制させることは人類の責務です。気温 1.5 度の上昇を抑えるべく対応がなされていますが、既に 1.28 度上昇しています。残り 0.22 度しか猶予がありません。CO<sub>2</sub> 排出抑制が基本上昇を止める鍵であることは周知のとおりです。今年の夏は 6 月にいきなり高温となり、6 月 7 日、午前 6 時半の我が家の室温は、何と 39 度となりました。バスやトラックの排気熱がさらに住民を苦しめます。

川崎市の刊行物である 2021 年度版環境基本計画年次報告書には、事業活動における温室効果ガス排出量削減の推進という項目があり、事業活動、地球温暖化対策計画書制度による温暖化対策推進という施策があります。大型トラックは平均 1 万 5,000CC の排気量です。今後発生する CO<sub>2</sub> に対する対策は、どのように講じられるのでしょうか。また、定期的な二酸化炭素等の排出量の実態把握の実施という項目の記載があります。実態調査の結果が測定値の基準を超えた場合、物流倉庫ではない建築物に変更することができるのでしょうか。

日本で一番 CO<sub>2</sub> 排出量が最大である川崎市が、物流倉庫建設により CO<sub>2</sub> 排出を増大させるという事態になってよいのでしょうか。日本で一番環境意識の低い都市となり、世界から非難されることは確実です。

以上の 3 点の理由から、三菱ふそう跡地に物流倉庫を建設することに反対いたします。  
○議長 ありがとうございます。

続きまして公述人 N 様、お願いいたします。

○公述人 N 14 番目の N です。私は 2 点言いたいと思うのですが、最初に火事のことを言います。

火事に関しては、環境保全とか評価に関して、市長が意見を聞こうとする事項に入っていないので、市長が聞こうとしていない事項かもしれませんが、言わせてください。

倉庫では絶対火事が起こらないとは言えない。どの倉庫も万全の対策を講じているので、火災に関しては心配ないと言っているはずですが、それにもかかわらず、実際には火が発生する。産総研、産業技術総合研究所というところのウェブページを見ていると、倉庫の火災はなぜ消えにくいという記事がありまして、そこでは 2020 年から 22 年までの 3 年間で起きた倉庫の事例を 6 件、取り上げている。3 年で 6 件、1 年で 2 件くらい起こっている。実際に起こっているのです。いかに倉庫の業者が万全に準備しようとも。1 年に 2 件で多いか少ないかと言いますと、起こり得ると十分想定に入れなければいけない範囲で、突然ですけれども、台風が日本に上陸するのがこの 30 年で平均して 1 年に 3 個です。それと同じくらいです。台風が 3 個上陸するので、誰もが台風に対

して備えをしているはず。それと同じぐらいの頻度で物流倉庫の火災が起こっている。十分起こり得ると言えます。台風は3日前、5日前からちゃんと予報できる。倉庫の火災は絶対に予報できない。しかもその原因はいろいろあるのですが、2021年11月の大阪の倉庫火災の原因は放火でした。そんな防げますか。

一旦火災が起こったら消すまで何日もかかる。2017年2月、これはさっきの産総研の資料の3年間よりも前なんですけども、埼玉県のアスクルの物流倉庫で発生した火災は消えるまで12日かかった。アスクルはロハコですか、通信販売、インターネットの販売もしばらく止まっていたような覚えがあります。そんなにかかるんです。なぜそんなにかかるかというと、産総研の資料には、倉庫の構造の問題、倉庫内の保管物の問題があると。例えば、倉庫の面積が広い。それから、倉庫には窓とかの開口部が少ないから、地上からの放水が届かない。だから長引くんだと。ちゃんと原因があるわけです。また、倉庫の中にいろんなものを置いてありますから、燃え移りやすいですね。中には、ひょっとしたらプラスチックとか有害物質、有害なガスを発生するものがあるかもしれない。だから、住宅街の真ん中で、そんな火災が起こって、何日も燃え続けたら被害は甚大です。そんなリスクを冒すんですか。そんなリスクがあると分かっているのに、何でつくるか。実際にリスクを冒して、何かつくってどうなったかという悪い例が福島原発でしょう。津波が来て、電源が切れる可能性もあるというのを知っているか、知らないか、無視したのか分からないですけども、あれで津波が来て、電源が止まって事故が起こった。分かっているのに実行するというのは、やっぱり愚かじゃないでしょうか。

これ、住宅街の真ん中にあるという、このスライドの図はグーグルから取ってきたんですけども、だいたい色のところが倉庫の予定地で、先ほどの公述人の方が14階のマンションがと言っていましたけれども、多分そのだいたい色の予定地の右側の建物がその14階建てのマンションだと思うのですけれども、それに匹敵する高さのものが、このだいたい色で囲んだところの何割ですか。6割ですか、7割ですか。50メートルの高さの14階建てよりもちょっと高いぐらいのものができる。それは燃えたら消せないというのは、素人目にも明らかですよ。そういうのをつくるのは、ちょっと無謀じゃないかと思います。

それから、このスライドの図の上に青い線があって、新幹線の絵が描いてありますけども、この倉庫の建物と新幹線の線路まで、たった30メートルしか離れていない。万一火災が起こったらきっと新幹線を止めるでしょうね。よくラジオの鉄道情報で、何とか線が沿線の火災で止まっているというのを耳にするんですけども、新幹線が何日も止まったらどうするんですか。それを知っていて、覚悟でやるのですかというふうに聞きたいです。

火事の話はこれぐらいにして、あと今日のお話の初めにあった環境保全に対して疑問があったので、お聞きしたいです。

時々、バックグラウンドとして幸測定局の値と比べていますけども、それがこの地域とどのぐらい離れているのか。そこで実際に測った値と、実際にふそう跡地での値と、どのくらい違っているのか。それを示さずに、幸測定局からの差を見せてもらっても全然信用できません。元の値が違うんだったら、比較するのは意味がない。



それから、予測地点が騒音とか、大気汚染物質とか、何地点か示しましたがけれども、このすぐそばじゃないんですよ。この右側の道路が、一日トラック 1,300 台通る道路で、新幹線のすぐ近くに門がある。そこでの予想が入っていないんです。出てすぐのところにまた信号があるんです。そういうところでワッと加速して、騒音も排気ガスも濃くなるはず。そこでの予測値を示していない。ごまかされているように感じます。

それから、この左下のところには、ちょうど丸い出っ張ったところで、ぐるぐると、倉庫のことは知りませんが、トラックがぐるぐる上のほうに回りながら登っていくところだと想像します。そこで測っていない。そういう地点の数値はないんですよ。そういうところは上り坂ですから、大きなトラックが、ぶんぶんとアクセルを吹かしてゆっくり登っていく。それもぐるぐるですから時間かかるんですよ。そこにいる時間が長い。そういうところの値を示さないで、大丈夫ですというのは、騙されているような気がします。

それから、日平均の年間 2% は除外するというような、浮遊粒子状物質の話がありましたけれども、これも夏と冬では違うんじゃないですかと思います。年間平均値で示されても、やはりこれも騙されているのではないかと。夏と冬は違うんじゃないか。風の強いときと弱いときと違うんじゃないかと思いますので、それを見せてもらわないと納得できないですね。

それから、騒音の調査というか、予想結果がありましたけれども、エコドライブにしたら、もっと少なくなるでしょうって言ってます。じゃあエコドライブにしたら、どれだけになるのか見せてくださいよと思います。それも見積もれると思うので、同じ方法で。それもちょっと、ごまかされているような気がします。

それから、風環境で風害です。一例しか見せなかったんですけども、平均値か何かでね。あの例で一番風の強かったのは、さっきも言っていた建設予定地の右側の、14 階建てのマンションの前の道なんですけれども、多分風の向きによって違うと思うんですよ。西風が吹くか、東風が吹くかで。それも見せないで平均値でやっているというのは、強いときは害がもっと大きいのをごまかしているんじゃないか、隠しているんじゃないか、そういう気がします。

あと、事後調査するというんですけども、ぜひとも継続的にやってほしいです。つくる前にどうだったかと、つくった後にどうだったかというのを比較してほしいので、つくる前から、今からでも観測して、できた後もやって、計画と違っていたら、1 番目の公述人がおっしゃっていましたが、操業停止にするとか、それぐらいのことをやってほしいと思います。

以上です。

○議長　ありがとうございました。

続きまして、公述人〇様お願いいたします。

○公述人〇　〇です。私は 15 番目で、15 人が話をして、本当にそのとおりだなというふうに思っています。考えてきた中でも重なる部分がありますので、重ならないように別の観点でお話をしたいと思っています。

最初に、三菱ふそうトラックの跡地が物流倉庫になるというふうになっているんですけど、三菱ふそうのトラック工場のときには西加瀬の、特に小田中線のことについて中

心にお話しするんですけど、別にそんなに大した影響力は持っていなかったんですね。感じなかったんです。トラック工場があるから環境が悪化するというふうには感じませんでした。私も三菱トラックの工場に見学に行ったことがあるんですが、組み立て工場なんですね。トラックを主に組み立てていた工場です。通るならば、搬出搬入で、つくったトラックを搬出するときだから、そんなに毎日ではないんです。そこに、工業地帯だからといって、今度は巨大な物流倉庫を建てるという計画、これは全く質が違います。何が違うかという、物流倉庫には荷物を運んでまた出すという、つまり物流倉庫の必然としてトラックがたくさん行き来するということがあります。これは防げないわけですね。そこには今言ったように住宅地があって、普通に自然に暮らしていました。安心して、さっきから市長さんの言葉もありますけど、安心して暮らし続けられる地域だったんです。これが、巨大物流倉庫ができることによって安心できなくなった。というふうに言わざるを得ないんですけど、6月に大和ハウスさんが説明会をして、その終わった後に質問事項を書いて質問して、その回答をくれるのは今回の大和ハウスさんの見解書のはずですね。その見解書について書かれていること、こんな分厚い300ページぐらいある報告書、最初よりも2か月も遅れて出てきましたけど、その見解書に書いてあることについて、幾つかお話をしたいと思います。

第1は、トラックの台数です。これが発案されたとき、2年前だったんですけど、私たちのほうに大和ハウスさんが説明に来たときには、1日に1,700台が通るというふうに言われていました。それが今回の見解書というか答えには、1,347台に減らしました。350台ぐらい減らしましたと言うんですけど、それで低減をしたから大丈夫ですというような、それしか書いていないわけですよ。減らしましたと。大丈夫なのか、大丈夫じゃないのかは、さっぱり分かりません。1日1,347台も、あそこのほとんど交通量の少ないところの中で通るということ。バス路線で生活道路です。通り道はそこしかないんですよ。真ん中があって、そこに行くためには、住民が何万人もいる住宅地に通っている生活道路の中を通らざるを得ないんですよ。そのところの矛盾だと私は思うんですけど。まず第一は、その予測が350台減ったから、1,300台だったらいいじゃないかというふうに思うかもしれませんが、それは違うということですね。脅威ですよ。るる14人の方がおっしゃった中で、本当に切実な声が出ていると私は思っています。

第2は、こう書いているんです。周辺の混雑状況を把握して、車両を時間帯で区別するようにテナントに要請すると書いてあるんですね。要請なんですよ。どんな要請をするのか、具体的にそれでもって調整をどういうふうにやるのかということは何も書かれていません。それで本当に、車の台数が減ったりとか、環境悪化を防げることができるのかということは、定かではありません。

第3に、これもさっきの説明で出ていましたけど、物流倉庫の従業員の皆さんには、電車、バス通勤を要請するとあります。これも要請するなんです。従業員がどのぐらいで、要請した人たちがどのくらいいて、何百台減るのかどうか分かりませんよね。だから、これでいいんだと。

それから、4番目、施設内ではエコドライブ、アイドリングストップの要請を看板を書いて要請をする。これも要請なんです。お願いなんです。皆さん。つまり人任せ、自

分たちでどうなったら工夫して、環境を低減できるかという回答じゃないと思うんです。

この四つです。この四つがこの 300 ページの中に、全く同じことが何回も何回も出てくるんですよ。つまり、大和ハウスさんが環境悪化を何というのかな、防ぐための方法、手だてはこの四つで、この四つは方法、防ぐ方法、手だてになるのでしょうか。住民が安心して暮らせるという地域を守る責任は、少なくとも住民は前からずっと住んでいて、いるわけでしょう。突然、大きな土地があったから巨大物流倉庫をつくるんだというふうに言うのであれば、その環境悪化を防ぐ責任は、第一に大和ハウスさんに私はあると思っています。その大和ハウスさんの答えが今のような感じで四つ、何も責任を果たしてないです。どちらかというと言請するんだから、人をお願いするんだから、自分たちでは何もしないよと。それは言請したことにはならないと私は思います。

それからもう一つ、今、少し出てきたのが環境基準の問題です。環境基準を下回っているから大丈夫というふうにおっしゃるんですけど、一つしか出ていないですよ。例えば、小田中線でも一例しか数字が出ていなくて、それで環境基準を下回っているというんですけど、一日あるんですよ。24 時間営業ですから。なのに、具体的に言えば、1,347 台が通ったときに、環境を何というのかな、測っているのかと。一日 24 時間ありますから、そうすると、午前中と午後にいっぱい車が通るみたいですけど、それは登下校と重なるんですよ。そういうことも含めると、交通事故もあるんじゃないんですかとか、私、警察に行ったら、それは起きたときに対処します、私たちができるのは信号の秒数を変えることですよという答えでした。しかも中原警察は代表二人で、この管轄は神奈川県警なんだそうですけどね。具体的な事故が起きたとき、いろんなことについて、渋滞も含めて、何もできないということですね。

そしてもう一つ、私が最後に言いたいのは、環境基準を守ってもらえる数字を、やっぱり運用されたら、さっきも何か出ていましたけど、きちんと年ごとに測って、そして環境に影響がない、悪化がないよという資料を住民に提示するべきだと思います。これは市役所の皆さんにもお願いですけど、環境局環境評価課に行きましたら、それは大和ハウスさんがやることで、私たちは環境調査をしませんと。数字で出すことはありませんとはっきり言ったんですけど、それでは住民の生活を守れないというふうに思います。ぜひ公的な立場で測って、私ね、バス停の所に騒音機を持って行って測ったら、バスが発進しただけでも 80 デシベルぐらいになるんですよ。平均じゃないんです。24 時間生きていますので。平均ではありません。

以上です。

○議長 ありがとうございます。

以上をもちまして、第 1 次公述を終了といたします。ここで昼休みと取りまとめの時間を約 1 時間程度取りたいと思います。再開は 13 時 40 分から行いたいと思いますので、よろしくお願いいたします。

なお、この会議室では、食事はできませんので、御注意いただければと思います。また、部屋を出られる際には、忘れ物のないようをお願いいたします。

なお、傍聴人の方ですけれども、再度入室する際には、傍聴券を御確認する場合がございますので、忘れずにお持ちいただければと思います。

それでは、休憩の時間に入りたいと思います。

午後 0 時 35 分休憩

## 第 2 次 公 述

午後 1 時 40 分再開

○議長 それでは、1 時 40 分になりましたので、再開をしたいと思います。

それでは、これより第 2 次公述を始めます。

初めに、指定開発行為者の方から、45 分以内で、公述人の第 1 次公述に対しての見解について、適切かつ明瞭に公述をお願いいたします。

○指定開発行為者（Q） 大和ハウス工業の Q より、第 2 次公述を述べさせていただきたいと思います。よろしくお願いいたします。

多くの御意見をいただいております。項目ごとに回答させていただきたいと思います。

初めに、大気質、騒音、振動について複数の御意見をいただいておりますので、こちらからまず回答させていただきます。なお、この 3 項目につきましては、まとめたの回答となります。

まず、予測の手法に関して、御意見をいただいております。大気質の調査、予測方法における条件の設定についての御意見にお答えさせていただきます。

環境影響評価の調査・予測にあたっては、川崎市環境影響評価等技術指針に基づき行いました。大気質の自動車や建設機械の排出ガスの設定にあたっては、汚染物質排出係数原単位の算定は、道路環境影響評価の技術手法など、工事中、供用時の時期にあった原単位を設定しております。このような条件で予測を行った結果、施設関連車両が走行するルートの道路の端での大気質の濃度は、二酸化窒素及び浮遊粒子状物質、ともに環境保全目標を満足すると予測しております。また、将来予測濃度に対する施設関連車両の付加率は、二酸化窒素は最大で 0.9%で、浮遊粒子状物質は最大で 0.1%と予測しました。

次に、工事期間中の御心配に関する御意見をいただいております。まず、工事用車両の走行時の粉じんの発生についての御意見に回答させていただきます。

荷台からの土砂等が崩れ落ちることがないように、ダンプトラックは荷台カバーをするなど、道路への拡散防止を徹底するように、施工業者への要請と、汚染物質対策に不備がある車両の計画地への入退場を禁止いたします。また、過積載などの法令違反が発覚した場合につきましては、施工業者に対して適切な措置を取るように、厳正な対応をいたします。

次に、工事中の環境保全のための措置における点検の実施についての御心配の御意見をいただいております。施工業者には、使用する工事用車両については、法令で定められる定期点検、車両走行前の日々の工事用車両の点検を徹底させ、工事現場の管理記録等を残し、状況に応じて開示できるように検討いたします。万が一、事故等が発生した場合は、速やかにしかるべき機関への報告を行い、適切な対応をまいります。

続いて、供用時についての御意見に対する回答です。

まず、大気質によるぜんそくについての御心配について回答させていただきます。ぜんそくについての御心配はあるかと思いますが、近年、計画地周辺の大気質常時監視測定局において、二酸化窒素濃度や浮遊粒子状物質濃度が環境基準を満足していることや、本事業の大気質の予測結果は環境保全目標を満足していること、さらに環境保全のための措置を講じることから、環境への影響の低減を図れるものと考えております。

また、騒音の増加についての御心配の意見に対する回答をさせていただきます。道路交通騒音については、本事業では、県道大田神奈川線、主要地方道鶴見溝ノ口線、市道荻宿小田中線、市道中原 12 号線において予測をしております。

また、大型車の走行時間については、大和ハウス既存施設の実績値より、時間帯別に交通解析をしております。21 時以降の深夜に関しては、施設全体で大型車、深夜に集中させる計画とはしておりません。

このような条件のもと、予測を行い、道路沿道での将来基礎交通量と将来交通量による等価騒音レベルの増加分は、平日の昼間で 0.1 から 3.2 デシベル、平日の夜間で 0.1 から 3.1 デシベルになると予測しております。

なお、計画地の北西側の面に関しては、車路から敷地境界まで約 30 メートルの離隔を確保しております。さらに、車路走行時の音が直接お宅に届かないように、高さ 1.5 メートルの遮音パネルを設置し、音の軽減効果を得られるようにしていきます。また、ランプ部には立ち上がりを設けまして、同様の効果を得ております。

このような設計上の配慮のほか、車両の走行時に実施する環境保全対策を行うことで、影響の度を下げていきます。

さらに、計画地内を走行する交通量を抑制するために、倉庫を利用するテナントの車両の出入りについては、極力時間帯を分散させるよう要請いたします。また、各テナントの契約時には環境影響評価の内容を説明し、環境保全のための措置を遵守することなどを重要事項説明書に明記してまいります。大和ハウスとしても、グループ全体で管理施設運営を行います。

なお、今回は供用後に道路交通騒音の事後調査を行い、予測結果の検証を行ってまいります。事後調査により著しい影響があると考えられる場合は、大和ハウスグループ全体で環境保全のための措置を再検討し、必要に応じて対策を実施いたします。

また、振動の増加についても、御心配の御意見をいただいております。施設関連車両の走行に伴う道路交通振動の予測結果の最大値は、多くの人が揺れを感じることはないとする振動感覚閾値の 55 デシベルを下回り、昼間及び夜間とも全ての予測地点において、環境保全目標を満足すると予測しました。

本事業の供用時は、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、環境保全のための措置を講じて、施設関連車両の走行に伴う振動の影響の低減に努めてまいります。

また、供用時の舗装劣化への対応につきましては、川崎市の担当部署と協議を行い、対応を検討いたします。

景観の項目において、圧迫感について御意見をいただいております。本事業では、圧迫感軽減のために、計画建物を敷地境界からセットバックしております。特に、計画地東側の市道荻宿小田中線沿道の店舗等については 3 階までの低層建物とし、敷地境界に向け階段状にセットバックすることで、市道荻宿小田中線の歩道利用者や店舗利用者への圧迫感の低減に努めております。さらに、セットバックすることで生まれた空間には、高木、中木、低木、地被類を適切に組み合わせた緑化地を設け、計画建物による圧迫感の低減に努めてまいります。

日照障害については、4 時間以上の日影が生じる建物があると御意見をいただいております。

ります。本事業の設計に当たっては、計画建物を敷地境界からセットバックし、さらに、できるだけ南に配置することで、計画地外になるべく日影を落とさないよう計画しております。そのため、冬至日において、4時間以上の日影が落ちる棟数はゼロということで予測しております。

なお、関係法令に基づく日影規制の測定水平面における日影については、日影規制が定められている住居系の区域に及ぶことがないだけでなく、計画地の東側及び北西側の一部については、工業地域にも日影が及ばないように計画しております。

風害の項目に対しては、風環境の変化に対して御心配の御意見をいただいております。予測の結果、計画地周辺の風環境は、事業の実施により変化すると予測しました。本事業では風環境を改善させるために、常緑高木による防風対策を行うこととしております。また、さらなる防風効果を得るために、緑化地には防風植栽以外にも、高木、中木、低木を適切に組み合わせて植栽していきます。なお、防風植栽は適切な管理を行うことにより防風効果を維持していきます。

地域交通については、交通混雑及び交通安全についての御意見をいただいております。

まず、車両の定義について説明いたします。トラックと称するものは全て大型車、乗用車は小型車です。また、条例準備書で分かりづらい表現については、評価書で修正いたします。

まずは複数の方から御意見をいただいております、交通混雑の御心配について回答させていただきます。

施設関連車両の走行に伴う交通混雑の予測結果は、現況交通量と施設稼働後に発生する交通量等とを合算した値から検証を行い、交通量の処理が可能とされる交差点需要率 0.9 を下回ると予測しております。また、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、交通処理が可能とされる道路の車線混雑度 1.0 を下回ると予測しております。

施設関連車両の走行に伴う交通混雑の予測結果は、現況交通量と施設稼働後に発生する交通量等を合算した値から、静的手法を用いて交差点の交通容量算定に基づき、検証を行いました。交通量の処理が可能とされる交差点需要率 0.9 を下回ると予測しております。また、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、交通処理が可能とされる道路の車線混雑度 1.0 を下回ると予測しております。

なお、大型車は日本道路協会の道路の交通容量に示された普通車換算係数 1.7 を採用し、普通車換算台数として検証しております。したがって、大型車混入率による補正は必要ありません。

また、この予測結果につきまして、計画地周辺にお住まいの皆様との感覚とかけ離れているという御意見ですが、本事業の実施による交通量の増加はありますが、現況からの変化は軽微なものであるため、交通処理が可能であり、環境への著しい影響はないと考えております。

また、本事業では、計画地周辺を走行する交通量を抑制するために、倉庫を利用するテナントの車両の出入りについては、極力時間帯を分散させるよう要請いたします。

さらに、今回の予測のために使用しました、大和ハウスの既存施設の稼働実績により算出した時間別の想定交通量の数値については、各テナントとの契約時には環境影響評

価の内容を説明し、環境保全のための措置を遵守することなどを重要事項説明書に明記いたします。大和ハウスとしても、グループ全体で管理施設運営を行います。

なお、車両の走行ルートについては、主要幹線道路を走行するものとし、細街路を走行することはありません。

また、交通混雑に関しまして、昼夜及び平日と休日に入出庫する大型車の割合ですが、休日は平日の約 33%と想定しています。大型車の走行時間は、大和ハウスの既存施設の実績値により時間帯別に交通解析をしております。21 時以降の深夜に集中させる計画とはしておりません。

なお、施設として、24 時間稼働可能な施設としておりますが、施設の稼働については、周辺環境への配慮を行うよう、入居するテナントに要請いたします。

また、交通混雑により、緊急車両の走行に影響があるのではないかとという心配の御意見をいただいております。本事業では、荏宿小田中線で労災病院方向に走行する車両は、施設からの出庫車両のみとなります。緊急車両が向かってきた際に、左右に避けるスペースはあると考えられ、緊急車両の走行の妨げになることはないと考えております。また、前面道路側は 50 メートルセットバックして建物を計画しているため、その空地で救護活動等も行えると考えております。なお、緊急時については、警察等の指示に従い、適切に対応いたします。

また、車両走行台数が増加することに対し、交通安全に関する御心配をいただいております。本事業の施設関連車両走行ルートは、一部区間を除き歩車分離が図られており、交通安全施設が整備されていることなどから、交通安全は確保されているものと予測しております。

一方、市道荏宿小田中線の労災病院前交差点付近は、マウンドアップとガードパイプの設置が片側のみの区間があることから、ガードレールの設置を関係機関と協議しております。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りますが、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ております。

施設計画段階である 2022 年現在、周辺小学校や幼稚園、保育園には、交通ルートを中心に計画の説明を行っております。供用後も、通学時間帯に合わせて教育機関と連携し、安全パトロールを実施するなどの対策を検討してまいります。また、周辺の老人施設や教育機関には、事前に事業内容と交通ルートの説明を行っており、御理解いただいていると認識しております。

本事業の供用時は、物流倉庫へ入出庫する大型車の出入り口付近には、必要に応じて交通誘導員を配置し、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、環境保全のための措置を徹底し、計画地周辺の交通安全に努めてまいります。

温室効果ガスの項目では、二酸化炭素排出量増大の御心配の御意見をいただいております。川崎市では産業系の熱エネルギー由来の二酸化炭素排出量が多く、政令指定都市では一番多いんですが、様々な取組を行っています。本事業でも、川崎市地球温暖化対策の推進に関する条例に基づき、開発事業地球温暖化対策計画書を提出しています。

具体的取組として、冷暖房施設等は極力最新の省エネルギー型の設備を選定するとと



もに、導入可能な範囲で複層ガラスを採用することにより、計画建物の断熱性の向上等に努め、省エネルギー対策を検討するなどの環境保全のための措置を講じます。また、太陽光発電システム及び蓄電池等を導入していきます。建物施設としましてはZEB、Net Zero Energy Buildingとして計画しておりまして、こちらで1次エネルギー削減量100%を目指す建物として計画していきます。環境の認証としましては、BELSの認証やCASBEE評価などをして、数値化を確認していきます。さらに、トラック、乗用車ともにEV車両の導入と充電設備の設備を検討し、SDGsの時代の最先端を行く施設とすることを計画段階で盛り込んでおります。

続きまして、環境影響評価項目以外の本事業の事業計画に関する御意見などにつきまして回答させていただきます。

まず、計画地周辺の上位計画や、地域性、事業の立案経緯を含めた本事業の計画内容について、改めて説明させていただきます。計画地は、「川崎市都市計画マスタープラン中原区構想」では産業高度化エリアに位置づけられております。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では、大規模な工場等が土地利用転換する場合は、道路・公園等の都市基盤施設の改善や、周辺市街地の環境改善の促進などが位置づけられています。

これらを踏まえ、計画地の用途地域が工業地域であること、近年の各業界の電子商取引率の高まりにより個人住宅への配送が増加傾向になっていることを踏まえ、より消費地に近い物流倉庫需要が高まっていることから、全国でも物流を中心としたまちづくりの需要が見られ始めております。

また、物流倉庫はオフィスやR&D研究施設などとして使用することもできるため、施設の主目的は物流倉庫とした上で、様々な用途の誘致を現在検討しているところです。

本事業は、約10万263平米の敷地面積のうち、計画地北側と西側の2か所に約6,017平米の提供公園を設け、川崎市に移管する予定です。また、東側には広場を設け、公園と併せて、花や紅葉など季節が感じられるような樹種を植えることで、憩いと親しみが感じられ、地域の皆様が誰でも利用できる、開かれた空間としてまいります。この公園と緑化地で敷地の約4分の1を確保して、建設建物を取り囲むような計画としております。

さらなる規模の縮小などの見直しは困難ですが、公園のほかにも周辺地域に寄与できる利便性が高い店舗など、具体的には保育園、スーパー、レストラン、医療施設、教育文化施設、多様なワーキングスペースを考えております。それらの集積による生活サービス、地域の活性化及び魅力の向上と、地域の防災機能の強化を計画段階で盛り込み、新たな都市機能を補完する事業としております。

そのほか、周辺道路の拡幅、歩道の整備やバスベ이의改良なども行い、地域の皆様と新たな価値を生み出すことができると考えております。

物流倉庫だけではなく、多くの人が集まり、利用できるエリアマネジメントの中心拠点として、地域の皆様と共存・共栄できるものと考えております。事業内容と本事業の地域貢献の内容を理解いただけるよう、今後も継続して川崎市並びに市民の皆様には御説明させていただきます。

なお、本事業を進めるに当たり、施設関連車両台数につきましては、地域の皆様の御

意見をお聞きして一層の精査を行い、1日当たり約1,700台から1日当たり約1,347台と規模の縮小を図りました。

また、本事業の物流倉庫は24時間稼働を想定しています。なお、物流倉庫に入出庫する大型車の台数は、休日は平日の約33%と想定し、21時以降の深夜に関しては、深夜に集中させる計画とはしておりません。

また、地区計画の策定についての御意見をいただいております。

本事業に関連する計画として、西加瀬地区地区計画が整備される予定となっています。今後、区域の整備・開発及び保全に関する指針及び地区整備計画が定められる予定です。

なお、地区計画では、都市計画や建築基準法で定められている制限に加えて、地区の実情に応じた特別なルールを定めるものであり、御提案のような内容の罰則付きの制限事項を設けるものではありません。エコドライブの看板設置や低騒音型建設機械の使用など、御指摘項目は実施する方向で考えております。

現時点では、契約書に罰則付きの規定等までは検討しておりませんが、重要事項説明書のみならず、今後は賃貸借契約書にも記載いたします。また、その記載の内容は当然守られるべきことであり、法令遵守に徹底してまいります。また、工事中の遵守事項についても同様の考えで、工事責任者からの現場報告など、大和ハウスグループで対応いたします。

また、施設供用後の火災時の心配についての御意見をいただいておりますので、回答させていただきます。

建築基準法及び消防法に基づき、火災時に備え、消防設備を当計画では完備しております。防・消火計画は、条例見解書50から51ページに示すとおりです。

消防水利は、計画地外の既設消火栓に加えて、新たに敷地内に防火水槽を設置する計画です。また、計画建物には自動火災報知設備や防火シャッター、屋内消火栓などの法令に準拠した消防設備を設置する計画です。

近年の倉庫の大規模火災における件に関して、アスクルの火災以降、大規模火災、大規模倉庫におけるガイドラインというものが消防庁より発行されております。今回の施設では、そのガイドラインに沿って施設計画を計画していくということで、消火活動に適した構造等、計画しております。設備設計の詳細につきましては、関係機関と協議の上、設計を進めてまいります。

なお、供用後も、法令で定められた定期点検を実施するとともに、テナントごとに防火防災計画を策定し、定期的な防災訓練の実施、運用をしてまいります。また、本施設の防災センターは24時間365日常駐しており、火災発生時は速やかに消防に連絡する体制を取ります。

続きまして、複数の方から御意見いただきました、環境保全のための措置の実施に対する事業者の対応、責任について回答させていただきます。

本事業の実施に当たっては、選定した環境影響評価項目について、環境への影響を実行可能な範囲でできる限り低減するために、環境保全のための措置を講じてまいります。

御意見をいただきましたエコドライブの要請箇所につきましては、一般道路走行時にも行うよう、入居テナントに要請いたします。また、過積載などの入居テナントによる法令違反が発覚した場合は、施工業者や入居テナントに対して、適切な措置を取るよう

に厳正な対応をいたします。

そのほか、従業員の公共交通機関の義務化に対する御意見についてですが、パートタイマーの公共交通機関が運行していない時間帯での通勤も考えられますので、その場合は義務とはなりません。入居テナントには従業員への教育の徹底を要請いたします。

このようなテナントへの要請と記載の項目については、各テナントとの契約時には環境影響評価の内容を説明し、環境保全のための措置を遵守することなどを重要事項説明書のみならず、今後は賃貸借契約書にも記載いたします。大和ハウスとしても、グループ全体で管理施設運営を行っていきます。

また、供用後は各施設の運営はテナントとなりますが、計画建物の管理運営は大和ハウスグループの管理会社である大和ハウスプロパティマネジメント株式会社が行う予定です。施設内に 24 時間常駐の防災センターを設置いたしますので、何かありましたら、お問合せをいただければと思います。問合せ先は、皆様に分かるように掲示をしていきます。

また、トラックドライバーに交通安全対策として、安全運転管理システムという運転事故につながる危険の芽を事前に摘み取る AI テクノロジーの利用も計画しており、ドライバー任せの運行とならない施策も導入を検討してまいります。

なお、事業を進めるに当たり、窓口を一本化することで混乱を避けるため、現在の窓口としては、株式会社GSコーポレーションとしております。株式会社GSコーポレーションは最初の窓口であり、全て情報は大和ハウスで共有され、一緒に、個別に御説明させていただくなど、対応させていただきます。

また、交通事故やそれらに対する補償についての御意見をいただいております。計画地内での利用者の事故は大和ハウスグループにて対応いたしますが、一般道路における交通事故は事故当事者間の問題であると考えます。

なお、計画地内の事故防止のために、物流倉庫へ入出庫する大型車の出入り口付近には、必要に応じて交通誘導員を配置します。また、歩行者と自転車の動線を分離して、利用者の安全に配慮する計画としております。計画地内だけではなく、出入り口付近の周辺道路など、法定速度遵守の徹底をテナントに対して要請していきます。

また、補償につきましては、問題等が起きた場合は、本事業の計画建物に起因するものかを調査・分析を行い、誠意を持って適切に対応させていただきます。

続きまして、環境影響評価や事後調査の内容全般に関する御意見に対して回答させていただきます。

環境基準は政府が定める環境保全行政上の目標であり、準備書では環境保全目標として採用しています。予測評価を行うに当たって定めた環境保全目標は、影響が及ぶ地域の用途に応じた環境基準を当てはめて、適切に評価を行っております。

本事業の実施により、現況からの環境負荷は、第1次公述で御説明させていただきましたように、環境負荷はあるものの、その増加分や変化は環境保全のための措置を講じることで軽減されることから、環境への著しい影響はないと考えております。

ただし、環境に及ぼす影響の程度が大きい項目、予測の不確実性が大きく予想結果の検証を要する項目などは事後調査を実施することとされており、本事業では、工事中は工事用車両の走行に伴う騒音、供用時は緑の質及び駐車場の利用に伴う騒音及び施設関

連車両の走行に伴う騒音を行う予定です。事後調査の方法は、条例準備書の 525 から 527 ページに記載の事後調査計画に示すとおりです。検証結果・対策などは事後調査報告書に取りまとめ、川崎市ホームページなどで公告・縦覧されるとともに、意見書の受付が行われます。なお、事後調査により著しい影響があると考えられる場合は、大和ハウスグループ全体で環境保全のための措置を再検討し、必要に応じて対策を実施いたします。

そのほか、個別の御意見に対して回答させていただきます。

市ノ坪住宅にお住まいの方からの交通、騒音と光害の御心配についての御意見に対しまして回答させていただきます。

計画地への車両は 1 日当たり大型車 761 台、小型車 586 台の合計 1,347 台を台数と想定しておりますが、このうち大型車については、市ノ坪住宅方向からは入出庫動線にしておりません。また、小型車については、主要なルートとしては設定しておりません。交通ルートの徹底に関して、各テナントとの契約時には環境影響評価の内容を説明し、環境保全のための措置を遵守することなどを重要事項説明書のみならず、今後は賃貸借契約書にも記載いたします。大和ハウスとしても、グループ全体で管理施設運営を行います。

また、光害については予測評価を行っておりませんが、本事業に関係する夜間の小型車の交通量は少ないことから、著しい影響はないと考えます。

続きまして、交通車両の台数や交通ルートに対する御心配の御意見をいただいておりますので、回答させていただきます。

どのように物流倉庫で大型車を設定しているかという御意見に対する回答ですが、既存施設の実績より設定しております。詳細は条例準備書資料編 1 から 4 ページに示すとおりです。事業計画の変更などにより物流倉庫自体が今後大きくなることはないので、現在想定している施設関連車両台数が大幅に増加することはないと考えております。

また、計画車両台数につきましては、トラック、商業、スポーツ施設利用の乗用車全て含み、1 日当たり 1,347 台としており、トラックだけの台数ではございません。

交通ルートにつきましては、交通ルートを設定して解析を行い、車線混雑度や交差点需要率は基準値をクリアし、交通処理が可能と予測しております。

さらに、待機車両の発生抑制のため、施設計画の中で、敷地内にトラック待機場や接車可能なバス、ピーク時の 5 倍以上の 430 台を設けまして、周辺交通への影響の低減を図る計画としております。

さらに本事業では、追い越し時の事故防止の観点から、前面道路である荻宿小田中線バスベイは反対車線にはみ出すことなく走行できるバスベイとなるよう、道路改良する計画です。そのほかのバス停においては、交通法規に則り、安全を確認しつつ、停車中のバスの横を通過することになるかと考えております。

先ほど御説明させていただきましたように、テナントへの施設紹介時から車両台数や走行ルートの説明を徹底して行うとともに、各テナントとの契約時には環境影響評価の内容を説明し、環境保全のための措置を遵守することなどを重要事項説明書に明記いたします。大和ハウスとして、グループ全体で施設管理いたします。

また、繰り返しになりますが、24 時間 365 日、防災センターには情報が入るよう、有

人で運営を行い、大和ハウスグループ全体で管理施設運営を行います。

本事業の施設関連車両につきましては、交通ルールに従い通行するなど、違反行為が起きないように安全教育等を徹底してまいります。

続きまして、準備書や見解書の内容について御意見をいただいておりますので、回答させていただきます。

まず、準備書に環境特性の記載がないという御意見につきまして回答させていただきます。環境特性につきましては、計画地及びその周辺地域の環境の特性としてまとめたものを、条例準備書 136 から 138 ページに記載しております。

また、見解書の中で川崎市に対する意見の回答がないという御意見につきまして回答させていただきます。見解書は指定開発行為者の見解を掲載する図書であるため、川崎市に対する御要望等は掲載しておりません。計画スケジュールの中で、しかるべきタイミングで皆様にお答えさせていただきます。

また、説明会の開催についての御意見もいただいております。準備書説明会は、市ノ坪住宅の方を含め、関係地域の方に周知の上、6月17日と18日に開催いたしました。その後、皆様からの御要望により、7月頃から各町会単位で個別に説明会を行い、より一層理解していただけるように、誠心誠意説明させていただいております。開催済地域は、西加瀬町会、荻宿町会、北加瀬原町会、木月住吉団地自治会、木月四丁目共和会、木月住吉町会となっております。それぞれ計画建物からの距離や位置により異なる御不安、御懸念があることと想像しますので、個別にイメージ図の作成や、日影図の作成を行っております。

なお、今後も基礎解体工事や新築工事の説明会を適切な時期、対象範囲で開催を予定しておりますとともに、お問合せをいただけましたら、今後も個別に対応させていただきます、御理解いただけるよう、我々も運用方法を含め、いただいた御意見を検討してまいります。

以上が第2次公述となります。御清聴ありがとうございました。

○議長　ありがとうございました。

ただいま、指定開発行為者の方の第2次公述は終わったわけですが、取りまとめの時間といたしまして、約10分程度の時間を取りたいと思います。再開は2時半からといたします。

なお、公述人の方で、第2次公述を希望されない方、いらっしゃいましたら、この間にお申出いただければと思います。

それでは、休憩に入ります。

午後2時20分休憩

○議長 それでは、ただいまから再開いたします。

先ほどの指定開発行為者の公述に対して、公述人の方から、お一人 5 分以内で公述をお願いしたいと思います。

第 2 次公述につきましては、終了 1 分前にベルを 1 回、終了時に 2 回鳴らします。公述途中であっても、時間になりましたら終了といたしますので、よろしくお願いいたします。

それでは公述人 A 様からお願いいたします。

○公述人 A 答えていただいたところと、答えていただいていないところを明確にしていきたいと思います。答えていただけていないところに関しては、後日、書面等で回答を希望します。

まず、バス停に関して、今、トラックが反対車線に出てバスを抜かすことを許容するというのを回答いただきました。この計画がいかに危険かということが、皆さんにも分かったかと思います。

次に、大型車両混入率です。恐らく交通量 1.7 ずつ掛けて計算したので、必要ありませんという回答だったかと思います。それは現在の交通量と両方に掛けたのかということも不明でした。比率が変わるため、単純に掛けていいのかというのは、私にもよく分かりません。1.7 を掛けるのが適切かどうか。都合のいい数字ではなくて、最も悪い数字が出る計算方法で算出をしていただきたいと考えています。1.7 を掛けたということは、つまり井ぶり勘定しましたと言われたということだと思います。

交通容量の補正に関して、特にコメントがありませんでした。これに関して、川崎市とも十分協議をして、係数が必要じゃないかというところを検討していただきたいと思います。

実車テストに関しても回答がありませんでしたね。困難ですと書いていますけど、困難な理由が全く説明されていませんし、ぜひとも実施の検討をお願いします。

予測手法に関して、今回、静的手法と言われましたけど、動的手法の検討をぜひお願いします。

責任に関してですが、敷地内で起きたものは責任はありますが、敷地外のものには責任がないとおっしゃいました。敷地外のものに関しても、大和ハウスに責任があると我々は考えていますので、責任を負えないというのであれば、この計画は白紙撤回していただきたいと考えています。

ルールとかについて、特に罰則は設けないという回答です。罰則がないということは、その策はないと考えていいと思います。川崎市の環境評価の方も、この対策を策に入れないでいただきたいと思います。これはないものと同じと考えてください。

以上となります。よろしくお願いいたします。ありがとうございました。

○議長 ありがとうございました。

続きまして、公述人 B 様、お願いいたします。

○公述人 B 地区計画を設定されると御回答いただきました。地区計画では、本プロジェクトが通常の物流施設ではなくて、住宅密集地等での特殊な条件での物流施設であるということを鑑みまして、厳しい条件での計画としていただけますようお願いいたします。こ

れは事業者だけでなく、川崎市に対してのお願いになります。

具体的に求めるのは、次の事項でございます。地区計画の中には、テナントに要請すべきことをするとされていることについては、賃貸借契約書上にきちんと入れるというような内容を、きちんと記載してください。さらに、テナントに要請すべきことについては、守れなかった場合に、契約解除等の厳しい罰則をつけた条件にさせていただけたらと思っております。要請するだけで、言っただけで守るというのは、基本は性善説になり過ぎるというふうに考えていますので、そこについては、必ずやっていただけたらと思います。

また、地区計画の中に、工事に当たってのところも記載していただきたいと思っております。工事の発注書ないしは請負契約書の中に必ず、遵守すべき内容を記載していただけたらというふうに思っております。遵守すべき内容は、条例見解書の中で御社のほうで要請するだったりとか、検討するだったりとか、可能な限り採用する、図るというふうに書かれているもの全てを盛り込んでいただきたいと考えております。

また、地区計画については罰則を設定するものではないということで回答されました。ただ、地区計画は、罰則を設定してはならないという形で書かれているようなものではございません。あくまでも通例として罰則を求めるようなものではないとおっしゃっていることはよく分かるんですけども、今回については確実な遵守というところを担保していただくために、罰則、要は契約解除だったりとか、守られなかった場合には守られるまで使用を中断していただくですとか、そういった内容の罰則を記載していただきたいと考えております。

最後に、第1次公述、私がさせていただいたところを回答されていないことについて、もう一度申し上げさせていただきます。

検討する、可能な限り採用する、図るとされていることについては、原則、実施するという形での書き換えをお願いしたいと思っております。

以上でございます。

○議長　ありがとうございました。

続きまして、公述人C様、お願いいたします。

○公述人C　先ほどの方とかぶるところもあるんですが、そもそもこの2次公述って何なんだろうなと感じました。多少回答を得られたところもありますけれど、ほとんど見解書の内容を読み直しているだけのように感じられました。検討するですとか、何々に努めるですとか、そういう表現を多数耳にしております。

あとは、賃貸関係の書類に盛り込むという話はありませんでしたが、それは当然、罰則込みでなければ何の意味もありませんので、その辺は明確にしてください。違反した場合は出入り禁止ですとか契約解除、そういったものを踏まえていなければ、何の意味もありません。

あと、ちょっと話は変わるのですが、景観の話を先ほど最初のほうでされました。それは、地上を歩いている人とかに対しては、セットバックは多少は意味あるかもしれませんが、私はすぐ近くのマンションの中間層に住んでいるんですね。そうすると目の前に50メートル掛ける230メートルの壁ができるのと同じで、非常にストレスを感じますので、その辺は、話にあった個別にということになってしまうのかもしれませんが、

配慮していただきたいなと思っています。

以上です。ありがとうございました。

○議長　ありがとうございました。

続きまして、公述人F様、お願いいたします。

○公述人F　私は、市のほうで言っている、この地域が緊急車両の通行に支障が発生する可能性のある道路がある地域って、だから配慮するよというふうに言われていると思うんですけど、そのことへの回答がきちんとなかったような気がするんです。

それから、自動車交通の集中をやっぱり市としてはすごく心配しているし、ここの地域が住宅地と工業用地が混在した土地だということ、一方的に工業地帯だと言われている気がするんですけど、そうじゃなくて混在している土地なんだから、それなりの配慮が必要だと言われているので、その辺の答えがあまりはっきりしなかったかなと思うので、お願いします。

○議長　ありがとうございました。

続きまして、公述人G様、お願いいたします。

○公述人G　先ほどの方も言っていましたけど、第2次公述というのは、これを読めば分かるようなことをもう一遍聞かされたような感じで、何も改善点を聞くことはできなかったように思います。

それで道路は、車にこのように要請するということで、綱島からこっちの12号線のほうを回って小田中線のほうに入っていくようにするから、小田中線の反対車線は空いているから救急車両は通れるんだというようなことを言われましたけれども、要請されたことをそのとおりに守るはずはなく、絶対に綱島から小田中線に労災の側から入ってきて、Uターンして、三角地帯をぐるっと回って入庫する車が必ず出てくるといいますので、救急車両がこの道を通りたいと思ったときに、やっぱり通れなくて搬送できないという事態は必ず起こると思います。

それで、その要請ということがいかに無責任な言葉かなと思って、テナントに要請しますという言葉ばかりなので、ちょっと信頼できないと思います。

必ず協道に、なるべく早くというふうに運転手さんはみんなそう思うと思うので、絶対に私たちの住居空間にもどんどん入ってきて、とてもじゃないけども、医療の車とか、本当に小さな路地に入ってきて、治療に当たってくださっている方とかもすごく困る事態は必ず発生すると思うので、とにかく台数が多過ぎて、何遍も言いますが、とてもではないけど、住宅地と共存できる施設ではない。

工業地帯というのは何遍も聞くんですけども、どこが工業地帯なのかなって思うんですね。見れば分かりますとおり、住宅街が広がっている。一見して分かると思うんですけども、住宅地であって、誰も工業地帯とは思わないと思うので、要請で済ませて改善できないで、このままやるということであれば、やはりこの計画に対しては納得できないので、中止をお願いするしかない、市のほうにもお願いしたいと思います。

○議長　ありがとうございました。

続きまして、公述人H様、お願いいたします。

○公述人H　よろしくお願いします。

風の害については、分かりにくいんですけども、やっぱり相当あると思われるんです



ね。武蔵小杉では、高い木は育っていないです。大木が倒れたという経験もしてきて、本当に住民が驚いたんですね。道路にドーンと倒れちゃって、通行できなくなっている。テレビなんかでもそういう報道されていました。だから、これだけ大きな建物の周りにいくら高い木を植えて風の害を予防しようと思っても、それは無理があると思います。

あと、やっぱり今建てようとなさっていますけども、本当にぎりぎりのところに住んでいる人たちというのも実際に存在していますよね。そういう本当に小さな声を無視して、建てていいのかなって私はすごく思うんですけども。そういう人たちの心中も大変だろうなって思います。

ビル風については、ビル風対策としては、やっぱりこの高さや構造の変更を検討しない限り、誰も納得しないと思いますね。

例えば、これは本当につけ足しの要求でしかないと思いますけども、階段状の建物形状として、敷地境界から離隔距離確保を、今、50メートルということになっていますよね。せめて、50とかじゃなくて100とか200とか、せめて100ですよ。100ぐらいはセットバックしないと誰も納得しませんよ。それでも私は納得しませんが、何かそういう気持ちもないのかなって、2次公述を聞いていて思いましたね。腹が立ちます。せめてそれぐらい、100とか200セットバックすれば、ビル風の軽減にはなると思うし、建物の低層部から中央部に、例えば風の通り道となる空間とか、穴ですよ。そういうものを設計するとか、もう抜本的に考え直したほうがいいかと感じました。

強風、台風もよくありますけども、台風は今年はなかったですけど、怖いんです。いつも怖い思いをしています。台風によって、建物への影響ですね。並びに、それによって、新幹線の真下にあるものですから、新幹線の運行に支障が生じた場合とか、計画建物による起因の有無にかかわらず、何か事故が遭った場合には、大和ハウス工業さんがちゃんと補償するということを、新幹線沿いの今すごく困っている人たち、6軒の人も、知人ですけども、いますけども、そういう人とちゃんと契約してほしい。せめて30年、この6軒に限らず、希望する人は全て保証契約をしていただきたいと思います。まちが衰退したときも資産価値がうんと下がるかと、そういうことすら考えざるを得ないような、そういう計画だと私は思いますので、ぜひ検討してください。これについては全く回答がないと思います。

また、強風時の風速の基準を明確にする意味も含めて、改めて風の予測を、住民が依頼する第三者機関さんに、大和ハウスさんの費用で行ってください。高い樹木は、何しろただ植えてもあまり影響がないということを、対策にならないということをお伝えします。

あと、新幹線側の方たちですけども、車も使いますし、日常生活に不便がないように、消防車や救急車もすっと入ってこられるような、それぐらいの配慮はちゃんとしてください。希望する全ての人たちにそのような配慮を、私たちがちゃんと言っていける窓口をきちんと開いておいてほしいと思います。

せめて、今、困っている人は、少しでもセットバックして、要求が、ある程度気持ちの整理がつくような対策は早急をお願いしたいと思います。よろしくお願いいたします。

以上です。

○議長 ありがとうございます。

続きまして、公述人 J 様、お願いいたします。

○公述人 J J です。今、説明を聞きまして、前の方が、いろいろ理論的に説明してくれましたので、私はそこら辺は詳しくないので、もちろん賛同して、この西加瀬プロジェクトには賛同できるものはないんですけど、もし市と進めるのであれば、そういういろいろな要望をちゃんと満たして、進めるように願っています。

将来にわたって、環境がよくなるとはとても思えないんですよ。今、子供たちとか、孫とか、将来にわたって、今の環境より、悪くなる環境を渡すわけにいかない。

私が聞きたいのは、市の環境局と、それから施工業者として、西加瀬プロジェクトの近くに住んでいると思って想定してください。それでもプロジェクトを進めなきゃいけないという意思があるなら、それを説得してください、私に。話してください。それでも進めなきゃいけないという理屈は、私は分からないです。ただ、企業の理念の利益を上げるということでは分かりますけど、人間として、人として、やっぱり進めなきゃいけないということはとても理解できない。それでも進めるんだということを、説得してくださいよ、市の環境課の方も。子供たちの未来を守ってくださいよ。お願いします。

○議長 ありがとうございます。

続きまして、公述人 L 様、お願いいたします。

○公述人 L 地域の問題でちょっと発言したいと思います。

巨大物流倉庫が 24 時間稼働すれば、現在の住民が徐々にやっぱり減少していくというのかな、みんな嫌になって、いなくなっちゃうと私は思っています。そういうものに対して、この地域が衰退していくということに対して何の答えもないです、現実的には。そういう問題が発生した場合に、大和さんはどういう対策を打って、例えば撤退するんだったら撤退する、そういう回答が欲しいです。

あと、交通、夜間の騒音や振動とか何かの測定地点が、常に幹線道路ばかりでやっているんじゃないくて、もっと住宅地の中に入って、本当にみんなと一緒に、住んでいる人たちの立場で測定していただきたいということを言わせていただきます。

あと、利便性の高い店をつくるというんだけど、具体的にはどういうお店で何平米ぐらいできてということは、具体性が全然ないですよ。ただ、店舗ができる。例えば、コンビニだって店舗ですよ。屋台でも店舗ですよ。そういう具体的な数字をぜひ示してほしいことがあります。

あとは環境の悪化というのかな。環境の悪化は樹木を植えれば、環境悪化、排気ガスが軽減されるかということ、そんなことないですよ、やっぱり。出るものはみんな出るんですよ。それを具体的に、それをやらなくてエコドライブやるとか、電気自動車に変えるなんて言ったって、そんなことは実際問題としては難しくてできないし、あとアイドリングに対してもそうなんだけど、徹底して、看板で徹底できるのか。例えば、駐車場で夜中に寒いとか暑いところで待機できるのですか。大型トラックでも何でもそうなんだけど、それに対して看板で守らせられるのかって。運転手の立場になったら、そんなことはとてもじゃないけどできないと思いますよ。そういうことが全然、具体的には何もないんですよ。看板で解決するものでもないし、樹木で環境がよくなるとも、私は思っていない。

あと、さっき言ったみたいな店舗の件でも、具体的に防災倉庫をつくるのであれば、防災倉庫の何平米のものをつくると、地域コミュニティをつくるのであれば、何平米のものをつくるということに対して全く答えていないですよ。その辺がすごくやっぱり不安になります。一応そんなところですね。

取りあえず、企業理念のとおりになが豊かになるような施設をつくって、本当にみんなが幸せになるような施設にしてほしいですよ。こんな、誰もが今反対しているような物流倉庫をつくってほしくないし、現在、この計画の中止の署名が約 2,500、地域で集まっています。これがもっともっと集まると思いますので、そういう声を聞いて、やっぱりこれは地域の合意が取れないんだと、駄目だ、この計画は中止しかないんだという結論を出してほしい。

以上です。

○議長 ありがとうございます。

続きまして、公述人M様、お願いいたします。

○公述人M 私は3点ほど疑問に思うことがあります。

まず1点目が、ガードレールを設置するというふうにお答えいただきましたけれども、どこにどのぐらいの長さを設置するのでしょうか。ガードレールで人の命が守れるとは思いません。片側一車線で、二車線しかない道路で、ガードレールを設置したときに、自転車はどこを通行すればいいのでしょうか。今、自転車は、歩道を通行できるところと車道を通行するところと臨機応変に走行しています。そこにガードレールが設置されたら非常に危険で、自転車は通行できません。

あと2点目、環境保全のための措置を講じるということで、計画書、建物とか施設ばかりを具体的な案をおっしゃっていますけれども、トラック、大型トラックが電気自動車に移行するのに果たして何年かかるのでしょうか。それまで排気ガスとか二酸化炭素を、ずっと子供たちは50年、60年、吸い続けます。子供たちの健康も守れないような建物は建てないでください。

あと、測定値なんですけれども、測定値は全て企業側の都合のいいところで測っています。なぜ住民の、ここが一番被害が大きいというところで測定してもらえないのでしょうか。基準にのっとっているというのは、企業側の都合のいい数字を出したいからだと思います。

その3点。私は、この計画は非常に無謀で、子供たちの健康と安全は絶対に守れない計画だと思います。なので、中止を要望します。

以上です。

○議長 ありがとうございます。

続きまして、公述人N様、お願いいたします。

○公述人N 幾つかありますけど、聞き間違いとか、聞き落としがあるかもしれませんが、まず一つ目、大気汚染などに関して、幸測定地点の差と、ふそうの跡地と、どのぐらい違うかということに答えていない。それから、風向が違った場合、違うだろうということに答えていない。それから、予測地点が門の前や倉庫の上り坂にところないというのを答えていない。

それから、これは今思いついたんですけども、二酸化窒素とか浮遊粒子状物質の見積

もり、恐らく交通量だけしか使っていないんじゃないかと思うんですよ。門を出るときとか信号を発進するときにどのくらい増えるか、そのときの影響が入っているのか、これをちょっと知りたいです。

二つ目。事後調査をやると言いましたけれども、自分で測って、自分で著しい影響があるかどうか判断するんですね。それは学生が試験で不合格点を取って、教授が追試したのに、自分で採点して、はい、合格ですって自己申告するのと同じでしょう。ちゃんと責任を持ったところが、第三者が測定して値をチェックして、これは悪いと、やり直しと言わないと、それはちょっとその値、著しい影響があったと思わない場合には自己申告しないわけですよ。あやしいですよ。

三つ目が、市ノ坪のほうの道路は通らないと言ったように聞こえたんですよ。だから、いわゆるガス橋通り、御幸跨線橋のほうですね。でも、大和ハウスが町内会の説明会で配った資料を見ると、資料にこう書いてあるんですよ。「大田神奈川線、荻宿歩道橋交差点（平間駅方面）混雑緩和のため、右折レーンを整備いたします。」こう書いてある。これは間違い、撤回ですか。撤回してもいいんですけど、市ノ坪のほうの車はないと言い切っても、トラックドライバー、府中街道を川崎駅のほうから来る人が、小杉のほうまで行って、木月四丁目交差点まで行ってぐるっと回ってくるとは、絶対に思えません。強制力はないと言っていましたよね。

それから四つ目。西加瀬地区計画をこれからつくるというふうに聞こえました。ということは、倉庫をつくることが決まってから、西加瀬地区計画をつくるんですか。おかしいじゃないですか。三菱ふそうが撤退した時点で、まっさらになった時点で、西加瀬をどうしようかとやって、ああ、物流倉庫がいいですねと言ったら、それはいいですよ。そうじゃないでしょう。今からつくるの。聞き間違いだったらごめんなさい。今からつくらなったら、あそこは更地で、さあどうしようってつくるのが本質でしょう。おかしいじゃないですか。

5番目、様々な用途のテナントを募集するというふうに言っていたと思うんですよ。ということは、これだけの規模の物流倉庫は要らないということでしょう。ほかの用途がないと埋まらないんでしょう。じゃあ、規模縮小か中止ですよ。そこら辺のところ、何かやっていけない規模のものをつくろうとしているんじゃないか、そういう気がします。だから、細々としたことの、要するにこれは周辺住民の住環境への悪影響への犠牲を払って物流倉庫をつくることに価値があるということにしているわけですね。企業の場合はそうでしょうけども、もしこれを川崎市が判断したら、川崎市が、住民を犠牲にして物流倉庫に価値があるという判断をしたことになるんですよ。それはちょっと、皆さんもおっしゃっているように、川崎の「最幸のまち」って、最幸の幸は「幸せ」という字ですよ。それに反している。ここは総合的かつ俯瞰的に判断する必要があると思います。

以上です。

○議長　ありがとうございました。

それでは、公述人〇様、お願いいたします。

○公述人〇　今ば一っと説明されて、これは資料に残らないのかなと思うんですけど、バツバツと説明されたから、あまり頭に入ってこなかったんですけど、だから誤解がある

かもしれませんが。ずっと説明されていたのは、要するにそこの物流倉庫の敷地内はこうします、ああします、こうしますというふうに言うんですけど、今、騒音とかいろいろな問題になっているのは一般道ですよ。生活道路でもって1,347台の車が通ったときにどうなのかということを行っているのに、それですごく、私もさっき聞いていて、これは本当なのかなと思ったんだけど、交通事故の話をしたときに、それは一般道でやったら関係ありません、当事者の責任ですって、こういう言い方はないんじゃないですか、と思いました。だって、物流倉庫ができて1,340台も通る中で起きた事故というのは、これは大和ハウスの責任ですよ。つくるのは大和ハウスですから、と私は思います。

それからもう一つ、疑問に思ったのは、予測値が自社を参考にしましたというけど、参考にするべき自社のデータというのはいないんですよ。これだけ間近に物流倉庫と住宅地が重なっている地域というのは、日本にないわけでしょう。それでもって予測して、こういう結果、環境基準に合っていますと、下です、問題ありませんというんですけど、そうじゃなくて、実際に運用したときにどうなるのか。事後調査すると言ったけど、大和ハウスは1回しかしないんでしょう。できちゃったら、1年、2年、3年、4年、永遠にあるわけじゃないですか。それでもってトラックもいっぱい通るわけじゃないですか。予測を超えることはあるわけじゃないですか。それに対して調査をしないというのはおかしいと思います。

それから、さっきも出ていたんですけど、これを認める環境課の人たちが調査をしないというのは何でだろうと、私は思います。つまり、会社が出すやつと公的機関で出すやつが、客観的に検証しないで、指導ができるんでしょうか。それでもって、いろいろな事故が起きたらどう責任を取るんだろうか、二人ともという感じがします。

そこら辺、やっぱり事後でもって、こういう環境がよくなったら住民はうれしいんですよ。現在と全然変わらなかったら。でも、そんなことはないでしょう。だって、1,300台、毎日走るわけですから。どのくらい環境が悪化していくのかという調査を、予測値だけではできないわけです。予測と現実の違いでしょう。予測したことが現実になるか、ならないかというのは誰も分からないじゃないですか。それを証明するのは、私はそういう調査をきちんとすることだと思います。現実環境調査をするということで、大和ハウスじゃなくて、第三者機関でも結構ですけど。それを住民に知らせることが重要ですね。今年はこの結果になりました、来年はこう。それで初めて住民が安心できるんじゃないかなと思うんですけど。

川崎市は、市長さんも、安心した地域にしたいというふうに、その実現を私は強く望んで終わります。

## 閉 会

○議長 以上で第2次公述は終了いたしましたので、これをもちまして、本日の公述につきまして、全て終了といたしました。

本日は、長時間にわたりまして、貴重な御意見をいただきまして、誠にありがとうございました。

本日の会議録につきましては市が案を作成し、後日公述人、それから指定開発行為者に送付いたしまして、内容の確認と修正をお願いいたします。修正と確認を経まして、市のホームページで公表する予定としております。

午後3時11分閉会