

川崎市都市計画公聴会

川崎都市計画地区計画の決定（西加瀬地区地区計画）

## 公述意見の要旨と市の考え方

令和5年8月

1 都市計画案の種類、名称及び土地の区域

(1) 種類及び名称

川崎都市計画地区計画の決定（西加瀬地区地区計画）

(2) 土地の区域

川崎市 中原区 西加瀬地内

2 公聴会の開催の日時及び場所

(1) 日時

令和5年6月24日（土）午前10時00分から午前11時38分まで

(2) 場所

川崎市立荻宿小学校体育館（川崎市中原区荻宿25番1号）

3 公述意見の要旨と市の考え方

(1) 公述人 8名

公述人	ページ番号
A 公述人	2～3
B 公述人	4～6
C 公述人	7～9
D 公述人	10～11
E 公述人	12～16
F 公述人	17～18
G 公述人	19～20
H 公述人	21～24

	公述意見の要旨	市の考え方
A 公述人	<p>私が意見したいのは、日照、通風と騒音についてである。</p> <p>区域の整備、開発及び保全に関する方針、建築物等の整備の方針（２）建築物の配置及びデザイン並びに敷地内の計画的な緑化などの工夫により、日照、通風、景観など、周辺の市街地環境に配慮すると記載されているが、周辺住民の建築後の影響について意見を聴取し、問題については速やかな対応を行うことを追加し、事業者には建築後の対応までも含めての素案にしてほしい。また、24時間稼働ということから、騒音についても問題があれば対応するという文言を追加してほしい。</p> <p>私は事業地の目の前に住んでいる。建築に向けて、生活がどう変わるのか、非常に不安である。事業者側の説明では、予測上では生活環境に大きな問題はないと説明を受けているが、建築された後に予測と相違がないとは言い切れないことが世の中にはたくさん起きていると思う。この近辺で言えば、武蔵小杉のタワーマンション建設において、歩くのも困難になるくらいのビル風が吹くなどことが起きていると思う。作ってみたら予想と反した問題が起きることが多々ある。</p> <p>今回の物流倉庫建設にあたり、いろいろな評価や検討が行われていると思うが、その中で事業者が問題ないといっているのもわかる。うまくいけばいいが、大きな建築物が建築後に本当に生活に大きな影響が出ないかとても心配である。武蔵小杉のビル風をはじめ世の中には建築後にトラブルになっていることが多数ある。造ってみたら想定と違ったので、我慢して暮らしてくださいでは困る。</p> <p>計画地は湾岸地帯のような会社だけ集まるような地区ではなく、住宅などの人が住んでいる環境が隣接する地域で、学校なども近隣にある。建築後に生活するにあたり大きな支障が出たら逃げ場がない。住宅を購入し、簡単に引っ越すこともできない。もしも問題が起きた場合に対</p>	<p>計画建築物が周辺市街地に与える環境影響については、「川崎市環境影響評価に関する条例」に基づき、事業者が作成した条例評価書において、「環境影響評価」及び「環境保全のための措置」が示されており、各項目において環境保全のための措置を適切に講じることが記載されております。</p> <p>建築物工事完了後、事業の稼働環境に関しては、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ことで、周辺への騒音の低減に努めることとしております。</p> <p>本計画地における事業計画では、近隣住宅の住環境への影響をできる限りおさえるため、計画建築物を敷地境界から10メートル以上セットバックすること等により、日照、通風の確保や景観上における圧迫感の低減を図ることとしており、これらについては、地区計画による建築制限として定めることで、将来に渡りその環境を維持・保全してまいります。</p> <p>地区計画による建築制限につきましては、「地区計画の目標」や「区域の整備、開発及び保全に関する方針」、公園等の「地区施設」、「建築物等の用途の制限」や「建築物等の高さの最高及び最低限度」、「建築物の容積率の最高及び最低限度」、「建築物の敷地面積の最低限度」、「壁面の位置の制限」等の建築物等に関する事項など、都市計画法により定められる事項が限定的であるため、環境保全のための措置の具体的な内容など、事業者の運用に関する事項については、地区計画で定めることはできませんが、引き続き、事業者に対し、周辺住民の皆様への丁寧な説明をするとともに、できる限り周辺環境への配慮を行うことなどを求めてまいります。</p> <p>なお、事業者からは、施設稼働後においても、引き続き問い合わせ窓口を設け、本事業に関するお問い合わせについては、丁寧に対応するものと伺っております。</p>

<p>しての対応を事業者に聞いてもらえなければどうしようもない。</p> <p>繰り返しになるが、地域の特性を踏まえて、建築後に予測値との相違がないかの検証や、周辺住民の建築後の影響について意見を徴収し、問題については速やかな対応を行うという事を素案の文言に追加し、事業者には建築後の対応までも含めての素案にしてほしい。また24時間稼働という事なので、騒音についても追加し、問題があれば対応するという文言を追加してほしい。</p> <p>以前市が出した「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」の土地利用の項目に、「周辺の住環境への配慮が求められます。」と記載されている。住環境への配慮があるとは思えない物流倉庫の建設にあたり、せめて建築後の住環境の配慮をお願いしたい。行政として市民の住環境の保全に力添えをしてほしい。</p>	
--	--

	公述意見の要旨	市の考え方
B 公述人	<p>川崎都市計画地区計画の決定の理由書に「西加瀬地区は「川崎市都市計画マスタープラン中原区構想」において、産業高度化エリアとして、周辺市街地と調和した工業地の維持を目指すこと、また、周辺市街地の環境改善や地域課題の改善に資する計画的な土地利用の誘導に努めることとしております。」としており、また、「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「産業創出の促進、地域の活性化、魅力の向上、憩い・潤いの創出、地域交流の促進、地域の防災力の向上、周辺環境との調和の視点による適切な土地利用誘導を行うこととしております。」としている。</p> <p>この二つの文章を踏まえて、この素案では、「本案は工場機能の集約化や移転による大規模の土地利用転換の機会を捉え、地域と共存する適切な土地利用の誘導を図るため、地区計画を決定しようとするもの。」と掲げているが、中身を見るとこれを実現するようなものが見当たらない。</p> <p>素案説明会の資料では、周辺環境との調和といているが、周囲は低層の住宅が建ち並び、高い建物としては14階建て高さ40メートルぐらいのマンション、それ以外10階を超えるような建物がない。近隣に三菱ふそうの工場はあるが、このような住宅地と調和しなければならないとしながら、高さ50メートル縦横約200メートルの大きな建物を作ることが可能な素案になっているが、果たして理想に合っているのか。</p> <p>土地利用の方針の中で「多様な活動や憩いの場となる緑豊かなオープンスペースを創出し、良好な市街地環境の形成を図る。」という方針、また、地区施設の整備の方針では、「地域の賑わいの創出、憩い・潤い空間の形成、地域交流の促進に資するようなものをつくる。」という方針になっている。また、建築物の整備の方針では、「日照、通風、景観など、周辺の市街地環境に配慮する。」としている。これらの方針があるにも</p>	<p>(仮称)西加瀬プロジェクトは、民間事業者が保有する土地であることから、本市としては、大規模な土地利用転換に際し、民間事業の中で、地域に必要な都市機能や都市基盤整備、また、周辺環境への配慮などを誘導していくことが重要であると考えております。</p> <p>本地区は「都市マスタープラン中原区構想」において、産業高度化エリアとして位置づけられており、「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、地区計画等を活用して計画的な土地利用を誘導」することが記載されており、平成31年3月に「西加瀬地区における大規模工場跡地の土地利用の基本的な考え方」を策定し、事業者にもその考え方を示してきました。</p> <p>本事業は、現行規制の中で計画された民間事業であり、事業者が本市の土地利用誘導の基本的な考え方を踏まえつつ、公園や広場の整備、防災施設の設置、建築物のセットバックや色彩の制限による圧迫感の低減などを計画するとともに、本市の働きかけに応じ、地元町連への説明・意見交換を実施し、地元要望を踏まえ、入庫ルートの見直しや乗用車台数の削減、地域で活用できる防災備蓄倉庫等の整備など、計画の見直しを行いました。</p> <p>また、本事業は、川崎市環境影響評価に関する条例の対象事業に該当し、事業者が環境影響評価を行い、住民等からの意見提出や、学識経験者及び市民で構成される環境影響評価審議会の意見を聴くなど、環境影響評価に係る手続等を進めてまいりました。</p> <p>計画建築物が周辺市街地に与える環境影響については、「川崎市環境影響評価に関する条例」に基づき、事業者が作成した条例評価書において、「環境影響評価」及び「環境保全のための措置」が示されており、各項目において環境保全のための措置を適切に講じることが記載されております。</p> <p>本素案の地区計画は、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</p>

かかわらず、こんな建物が建っていいのか。こんな建物を建てられるような素案でいいのか。方針を実現するために必要な具体的な制限がないといけないと思う。

敷地面積が10ヘクタールに対して、場所は適正かもしれないが、計画している公園、広場は合計して7,000平方メートルで敷地全体の100分の7だけである。これで緑地を整備したといえないと思う。魅力の向上、憩い・潤いの創出には程遠いと思う。

この素案には建築物の高さの規制がない。50メートルの建物を建ててもよいこととなっているが、不似合いで調和していない。

通風対策として、方針の中で通風に考慮すると言いながら、こんな大きな建物を建てては風が遮られる。もっと小さい建物でないといけないと思う。それに対する具体的な規制がない。

景観については、全く配慮していない。住宅地の真ん中に建ち、壁面を10メートル後退するという素案になっているが、住宅側から見て目の前に50メートルの高さの建物が視界いっぱいに広がることとなるため、景観に配慮しているとはとてもいえない。

大きい建物を建ててはいけないというような規制を素案の中に盛り込んでほしい。

トラックが24時間出入りによる周辺道路の交通増に加えて、順番待ちによる排気ガスなど周辺市街地、環境との調和、良好な市街地環境の形成、地域の魅力の向上、地域との共存、憩い・潤いの創出、緑豊かなオープンスペースという目標を達成できるのか。無理だと思う。

倉庫で火事があったら新幹線を止めることが必至となり、全国的に影響が生じる。そんな危ないものを建てていいのか。

40メートルよりも高く、幅200メートルの大きなものが建つ。それはないでしょう。この敷地にどういうものがいいのか。緑豊かで森の中に間隔を空けて建物が建ち、適当な高さにすることで、日照、景観、通風にも注意を払ったようなものであれば方針や目標に合うような素

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し、これを維持保全することを目標としており、現行の都市計画の制限に加え、関係権利者の意向を踏まえつつ、工業地域で建築できる建物用途の制限を強化するほか、壁面の位置の制限や地区施設として公園、歩道状空地を定め、周辺環境へ配慮するよう誘導する計画となっております。

緑の量につきましては、本事業における緑被率は約30.0%であり、「川崎市環境影響評価等技術指針」に基づき求められる緑被率(29.8%)を確保できるものと予測されており、高木、中木、低木、地被植物を適切に組み合あわせ、多様な緑の創出を図るなどの、環境保全のための措置を適切に講じることとしております。

また、公園、広場の整備に加えて、公園1と公園2をつなぐ通路、荻宿小田中線に沿って歩道状空地を整備するなど、魅力の向上、憩い・潤いの創出に資する地区施設を整備することとしております。

建築物の高さにつきましては、当地区は工業地域に位置していることから、第4種高度地区が定められており、住宅系の用途ではないことから建築物の最高高さの制限はございませんが、周辺環境への影響に配慮し、敷地内へのオープンスペースの創出とあわせて、建築物のセットバックや色彩の制限による圧迫感の低減などが計画されております。

通風への影響につきましては、高木、中木、低木を適切に組み合わせ植栽することにより歩行者などへのさらなる風環境の緩和を図るとともに、剪定等、適切な維持管理を行うなどの環境保全のための措置を講じることとしております。

景観への影響につきましては、計画建築物をセットバックすることや、色彩及び屋外広告物の制限、計画地の外周部に緑化地を設けるなど、環境保全のための措置を適切に講じることとしております。

地域交通への影響につきましては、車両の出入りの時間帯を分散させるようテナントへ要請を行うことやバース予約システムの導入による周辺道路

<p>案になると思う。このようなものができるような素案に作り替えてほしいと思う。</p> <p>建築物等の用途の制限には、「次に掲げる建築物は、建築してはならない。」と記載しており、寺社仏閣の他、自動車教習所や、畜舎で床面積が150平方メートルのもの、マージャン、パチンコ屋などの風紀に影響を与えるものなどが制限されている。自動車教習所という、たくさん車が出入りし、排気ガスを出すから自動車教習所を制限していると思う。</p> <p>建築物等の用途の制限に「自動車教習所や物流倉庫など、多数の自動車が入り出す施設」と書けば、かなりの問題が解決すると思う。これを要望する。</p> <p>今さら変えられないと言うかもしれないが、この素案では「地域と共存する適切な土地利用の誘導を図る。」とあり、共生するとは書いていないため誘導してほしい。</p> <p>土地利用の誘導を図るために素案を作るのだから住民の意見を聞いたという証拠を残してほしい。事業者だけでなく、住民の意見を聞いてほしい。</p> <p>この計画では理想的なものを作るというような意気込みで計画を作り上げ、目標に沿うような計画をつくってほしい。</p>	<p>の混雑を避けること、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すること、荻宿小田中線の一部区間の交通安全施設の新たな設置については適宜検討を進めることなど、環境保全のための措置を講じることとしております。</p> <p>また、防・消火計画についても、条例評価書において建築基準法及び消防法に基づいた消防設備を設置する計画となっており、詳細については引き続き、関係機関と協議の上決定することとしております。</p> <p>建築物等の用途の制限につきましては、上位計画を踏まえた上で、現行の用途地域の規制に対して強化することを前提として事業者との協議により、案を決定しております。本地区の土地利用の誘導の方向性につきましては、新たな産業機能などを誘導することとしており、物流倉庫についてもそれらの機能を備えた施設に成り得るものと考えており、制限することは適切ではないと判断しております。</p> <p>都市計画手続きにつきましては、住民参加の機会を確保する観点から、都市計画の素案の内容を説明する場としての素案説明会を開催するとともに、都市計画案の作成にあたり、広く市民の皆さまから御意見を伺うための公聴会を開催しており、今後も、都市計画案の縦覧等により住民の御意見を伺い、適切に都市計画手続きを進めてまいります。</p> <p>引き続き、事業者に対し、周辺住民の皆様への丁寧な説明をするとともに、できる限り周辺環境への配慮を行うことなどを求めてまいります。</p>
---	---

	公述意見の要旨	市の考え方
C 公述人	<p>現在の都市計画素案の内容も事業者の建設計画並びに環境アセスの影響への分析、環境への配慮、周辺住民への住環境保全配慮、話し合いは甚だ不十分と言わざるを得ない。このような状態で今日を迎えている。</p> <p>もう一度物流倉庫の建設にあたり、用途区分に縛られない現在の現実の地域特性及び住環境状況を鑑みた市民目線に沿った再考察、再検討、再配慮をしてほしい。</p> <p>具体的には、市民に配慮した形でこの地区だけの住民投票にかけ、周辺住民の意見を聞く。このような形で再度問う方がよいのではないかな。</p> <p>計画敷地へのトラックの交通量は1, 370台とされており、交通量が分散されるわけではなく、家の前は出入するトラックが1日通行することになるため、2, 700台余りのトラックが通ることになり、夜中でも寝れない状態になる。この現実を分かってほしい。</p> <p>もっと大きな問題として、環境アセスの中では、排気量は問題ないとされているが、問題があるため、実際のデータを調べ、もう一度見てほしい。</p> <p>ビル風も大変な問題がある。ビル風について調べてきたが、瞬間風速10メートルから瞬間風速60メートル。これは60メートルというと、巨大な台風に相当すると思うが、どれぐらいの風が年間吹いているだろうかということを目吉観測所のデータを基に分析した。通常、自然風で秒速20メートルというのは、体を60度ぐらいに傾けないと立ってられない、子供は飛ばされる、自転車に乗っていたら自転車ごと飛ばされる、また、家の窓は開かなくなるというふうな状況になる。高層マンションなどに住んでいる方であれば分かるかと思うが、風の強いときには必ずそういう状態になる。</p> <p>目吉観測所の年間の最高の最大瞬間風速の3年間のデータを全部取ったところ、風速20メートルの最大瞬間風速が吹かなかった月はな</p>	<p>(仮称)西加瀬プロジェクトは、民間事業者が保有する土地であることから、本市としては、大規模な土地利用転換に際し、民間事業の中で、地域に必要な都市機能や都市基盤整備、また、周辺環境への配慮などを誘導していくことが重要であると考えております。</p> <p>本地区は「都市マスタープラン中原区構想」において、産業高度化エリアとして位置づけられており、「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、地区計画等を活用して計画的な土地利用を誘導」することが記載されており、平成31年3月に「西加瀬地区における大規模工場跡地の土地利用の基本的な考え方」を策定し、事業者にもその考え方を示してきました。</p> <p>本事業は、現行規制の中で計画された民間事業であり、事業者が本市の土地利用誘導の基本的な考え方を踏まえつつ、公園や広場の整備、防災施設の設置、建築物のセットバックや色彩の制限による圧迫感の低減などを計画するとともに、本市の働きかけに応じ、地元町連への説明・意見交換を実施し、地元要望を踏まえ、入庫ルートの見直しや乗用車台数の削減、地域で活用できる防災備蓄倉庫等の整備など、計画の見直しを行いました。</p> <p>さらに、条例環境影響評価準備書説明会での地元の声も踏まえ、事業者が町内会単位で任意の説明会を行ってきました。</p> <p>また、本事業は、川崎市環境影響評価に関する条例の対象事業に該当し、事業者が環境影響評価を行い、住民等からの意見書の提出や、学識経験者及び市民で構成される環境影響評価審議会の意見を聴くなど、環境影響評価に係る手続等を進めてまいりました。</p> <p>計画建築物が周辺市街地に与える環境影響については、「川崎市環境影響評価に関する条例」に基づき、事業者が作成した条例評価書において、「環境影響評価」及び「環境保全のための措置」が示されており、各項目において環境保全のための措置を適切</p>

い。自然災害で、台風級の風が吹かなかったことはない。残念ながら日吉観測所の中では、その最大瞬間風速20メートルの風が吹いた回数というのは、データが取れなかった。それが取ればいいのだが。

なぜ最大瞬間風速にこだわるかというと、風の最大瞬間風速20メートルというのは大体どれぐらいの風かということ、高速道路を120キロ、130キロぐらいで走っていて、そこを窓を開けて首を出したようなとき、どれぐらいの抵抗を感じるか。それと同じである。時速に直すと、それぐらいの速さである。

それぐらいの風圧が最大瞬間風速で吹いてくるわけだが、それはただ広いところにビルがあれば何も問題はない。ところが、ビル風が発生すると、自然風の秒速20メートル以上のものに関しては、ビル風になって1.2倍もしくは2.2倍ぐらいまで風速は高まる。そうすると、風速30メートル、40メートルのビル風の影響が出てくる。我々の住んでいる家屋のところには、20メートルぐらいの風が吹く都度に風速30メートルから40メートルになって、風が押し寄せてくるということである。

また、新幹線の軌道、高架があり、これが壁になっている。ここに当たってきた風が脇のほうに抜けていくが、これが30メートル、40メートルになって、さらにこの間口が狭くなるため、想定以上のビル風の影響を受けるということになる。

30メートル、40メートルの風が吹くと、屋根が吹き飛び、新幹線の軌道の中に壊れた破片が飛んでいくということがある。もしこういったことが事実として起きると、これは自然災害ではない。このような形で、私はデータとして示しているのも、もしこれで強行するのであれば、人災になるということである。人災ということは、刑事罰になる。だからその辺の覚悟を持って、本当にこのままこのプロジェクトの計画を進めていいのかどうかということをよく考えてほしい。これは脅かしでも何でもなく、

に講じることが記載されております。

車両動線の影響につきましては、車両の出入りの時間帯を分散させるようテナントへ要請を行うことやバス予約システムの導入による周辺道路の混雑を避けることなど、環境保全のための措置を講じることとしております。

また、騒音や大気質の影響につきましては、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、環境保全のための措置を講じることとしております。

ビル風への影響につきましては、高木、中木、低木を適切に組み合わせて植栽することや、剪定等、適切な維持管理を行うことでさらなる風環境の緩和を図るなどの措置を講じることとしております。

日照への影響につきましては、冬至日の平均地盤面から高さ4メートルを基準に日照への影響を検証しており、建築基準法に基づく日影規制の内容を満足する予測となっております。本事業の実施にあたっては、計画建築物による日影が近隣住宅の住環境に及ぼす影響の低減を図るために、計画建築物を敷地境界からセットバックし、できるだけ南に配置することなど、環境保全のための措置を適切に講じることが記載されております。

都市計画手続きにつきましては、住民参加の機会を確保する観点から、都市計画の素案の内容を説明する場としての素案説明会を開催するとともに、都市計画案の作成にあたり、広く市民の皆さまから御意見を伺うための公聴会を開催しており、今後も、都市計画案の縦覧等により住民の御意見を伺い、適切に都市計画手続きを進めてまいります。

引き続き、事業者に対し、周辺住民の皆様への丁寧な説明をするとともに、できる限り周辺環境への配慮を行うことなどを求めてまいります。

これは事実から申し上げて、客観的に申し上げていることなので、検討してほしいと思う。

新幹線の高架により、日照に関して13時から西日は差さないことになっているため、私どもは6時から13時までの間に日照を得ている。毎日6時間ぐらい受けられるかという、そうではない。私どもで独自に日照時間を計算したところ、夏至でも日照時間は0である。プログラム上で計算しても0になるが、ビルの障害がなかったとしても曇りの日や雨の日もあるので、日照というのは、普通のお宅であっても1日平均5時間から6時間ぐらいの間しか差さない。

しかし、そういった条件をいろいろ加味した上で、我々のところはもう日が差さない。さらにビル風によって、いつも風の脅威にさらされ、家の前を通る騒音、排気ガスにいつも以上に悩まされる。夜中はもう寝られない。こんなことでは私どもは黙っているわけにはいかないため、このまま進むようであれば事業差止め、いわゆる工事差止めの住民訴訟を出すぐらいの気持ちでいる。

そんなことは私どもは進んでやりたくないため、今までの経緯を、調整を話し合った上で、市のほうには主体的に関わってもらい、住民投票などの新たな方法をもって合意し、このプロジェクトを進めてほしい。

	公述意見の要旨	市の考え方
D 公述人	<p>住宅密集地のど真ん中に東京ドームと同じぐらいの大きな巨大物流倉庫建設が周辺地域と調和し、環境改善、憩い・潤い、地域活性化、魅力の向上創出にどうつながるか疑問である。</p> <p>物流倉庫は、大小トラックが入出することによって成り立つ施設であり、物流倉庫は通常高速道路インターチェンジ近く、また港湾近くに建設されている。24時間稼働、大小トラックを含む1日1,350台の車両が、片側一車線の道路に昼間と夜、連続して入る計画である。</p> <p>商業施設ができれば車両はさらに増加する。住宅密集地に日本初のこと、現状でも道路に面した住宅が騒音、震動、ほこりに悩まされており、巨大物流倉庫が地域環境の改善や共存ができるのか甚だ疑問である。</p> <p>荏宿小田中線は生活道路として利用されている。小中学校の通学路でもあり、通勤車、自転車、ごみ収集車、各種業務車両が通行し、朝夕は矢上交差点、関東労災病院付近がいつも渋滞している。バスの定時運行にも重大な影響を及ぼす計画でもある。</p> <p>朝7時、8時、9時の間は、時間当たり11台のバスが運行しており、三菱ふそう前、西加瀬停留所のみ一部区間にバスベイを設けても、渋滞の対策にはならない。またこの時間は、計画では1時間当たり70台のトラックが入出する時間帯と重なる。</p> <p>また、渋滞は緊急車両の通行の妨げになり、重大な結果を招く危険もある。一部区間の歩道と車道の区別がなく、住民の安全安心を川崎市がどう守るのか、対策をどうするのか。できないなら工事及び計画の中止を事業者に求めるべきであると考えている。この計画は地域住民の暮らし、環境、安全安心が保全されない。計画の中止を求める。</p> <p>解体土壌汚染工事により、騒音、震動、アスベスト飛散、ほこりによる体調不良や家屋のひび割れが発生する。また、5、6年前に我が家の近くのマンションの建設の際、高齢者2人が体調</p>	<p>本地区は「都市マスタープラン中原区構想」において、産業高度化エリアとして位置づけられており、「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、地区計画等を活用して計画的な土地利用を誘導」することが記載されており、平成31年3月に「西加瀬地区における大規模工場跡地の土地利用の基本的な考え方」を策定し、事業者にもその考え方を示してきました。</p> <p>本事業は、現行規制の中で計画された民間事業であり、事業者が本市の土地利用誘導の基本的な考え方を踏まえつつ、公園や広場の整備、防災施設の設置、建築物のセットバックや色彩の制限による圧迫感の低減などを計画するとともに、本市の働きかけに応じ、地元町連への説明・意見交換を実施し、地元要望を踏まえ、入庫ルートの見直しや乗用車台数の削減、地域で活用できる防災備蓄倉庫等の整備など、計画の見直しを行いました。</p> <p>建築物の高さにつきましては、当地区は工業地域に位置していることから、第4種高度地区が定められており、住宅系の用途ではないことから建築物の最高高さの制限はございませんが、周辺環境への影響に配慮し、敷地内へのオープンスペースの創出とあわせて、建築物のセットバックや色彩の制限による圧迫感の低減などが計画されております。</p> <p>計画建築物が周辺市街地に与える地域交通への環境影響については、「川崎市環境影響評価に関する条例」に基づき、事業者が作成した条例評価書において、「環境保全のための措置」が示されており、各項目において環境保全のための措置を適切に講じることが記載されております。</p> <p>渋滞対策や安全対策につきましては、車両の出入りの時間帯を分散させるようテナントへ要請を行うことや、バース予約システムの導入による周辺道路の混雑を避けること、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すること、荏宿小田中線の一部区間の交通安全施設の新たな設置については適宜検討を進めることなど、環境保全のため</p>

<p>を崩して入院する騒ぎもあった。最近、我が家でも外壁や屋根のリフォームを実施した。家屋調査を30メートルまでと事業者は言っているが、50メートルにしてほしい。また、希望者には家屋調査を実施してほしい。</p> <p>また、川崎市には事業者に対して、住民への丁寧な説明の場を設けるように指導してほしい。</p>	<p>の措置を講じることとしております。</p> <p>騒音、振動、大気質の影響につきましては、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、環境保全のための措置を講じることとしております。</p> <p>解体工事の家屋調査に関するご要望につきましては、事業者に申し伝えるとともに、引き続き、事業者に対し、周辺住民の皆様への丁寧な説明をするとともに、できる限り周辺環境への配慮を行うことなどを求めてまいります。</p>
--	---

	公述意見の要旨	市の考え方
E 公述人	<p>土地利用方針について、新たな産業創出の促進、地域活性化・魅力の向上、憩い・潤いの創出、地域交流の促進、地域の防災力の向上、周辺環境との調和の文句にはとても疑問を感じている。</p> <p>私は現在主婦をしており、終の棲家として3人の子育てもしながら西加瀬に何とか住宅を購入し、30年間この地に住んでおり、退職後はゆっくりしようと考えていたが、この計画で押しつぶされてしまった。</p> <p>4年前、自宅から100メートルのところに「西加瀬プロジェクト計画」が持ち上がり、とても驚いた。住環境を破壊するこの計画には反対である。</p> <p>計画の中身はひどい内容である。「西加瀬プロジェクト」とは、三菱ふそう跡地10ヘクタールに日本最大級の物流倉庫を建設する計画である。周辺環境との調和とうたっているが、調和なんて全くしていない巨大な物流倉庫である。冒頭の立派な市の誘導に、誰が物流倉庫を要求したのか。少なくとも私たち市民から要求したわけではない。誰も要求していない。私が欲しいのは、例えば川崎夢パークのような空間である。川崎夢パークはふるさと川崎が誇れるすてきな空間である。私は巨大物流倉庫ではなく、第2の夢パークを要求する。</p> <p>片側1車線の道路の真ん前、住宅密集地のど真ん中に巨大物流倉庫を建設する計画、住宅密集地に造るのは、事業者の方が言っていたが日本で初めてとのことである。24時間フル稼働、大型、小型トラックを含む1日平均1,347台の車両が、片側1車線の生活道路に昼夜連続で出入りする恐ろしい計画であり、私たちの生活や環境が破壊される。</p> <p>計画は幅が230メートル、高さ50メートル、17階建てビルに匹敵し、東京ドーム1個分の大きなものである。地域環境に不釣り合いな、異常な要塞化した建物が現れる圧迫感。そして、何と言っても自動車交通が最大の問題である。</p>	<p>(仮称)西加瀬プロジェクトは、民間事業者が保有する土地であることから、本市としては、大規模な土地利用転換に際し、民間事業の中で、地域に必要な都市機能や都市基盤整備、また、周辺環境への配慮などを誘導していくことが重要であると考えております。</p> <p>本地区は「都市マスタープラン中原区構想」において、産業高度化エリアとして位置づけられており、「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、地区計画等を活用して計画的な土地利用を誘導」することが記載されており、平成31年3月に「西加瀬地区における大規模工場跡地の土地利用の基本的な考え方」を策定し、事業者にもその考え方を示してきました。</p> <p>本事業は、現行規制の中で計画された民間事業であり、事業者が本市の土地利用誘導の基本的な考え方を踏まえつつ、公園や広場の整備、防災施設の設置、建築物のセットバックや色彩の制限による圧迫感の低減などを計画するとともに、本市の働きかけに応じ、地元町連への説明・意見交換を実施し、地元要望を踏まえ、入庫ルートの見直しや乗用車台数の削減、地域で活用できる防災備蓄倉庫等の整備など、計画の見直しを行いました。</p> <p>さらに、条例環境影響評価準備書説明会での地元の声も踏まえ、事業者が町内会単位で任意の説明会を行ってきました。</p> <p>また、本事業は、川崎市環境影響評価に関する条例の対象事業に該当し、事業者が環境影響評価を行い、住民からの意見提出や、学識経験者及び市民で構成される環境影響評価審議会の意見を聴くなど、環境影響評価に係る手続等を進めてまいりました。</p> <p>計画建築物が周辺市街地に与える環境影響については、「川崎市環境影響評価に関する条例」に基づき、事業者が作成した条例評価書において、「環境保全のための措置」が示されており、各項目において環境保全のための措置を適切に講じることが記載されております。</p>

騒音、震動、粉じん、大気汚染、交通事故、渋滞発生、とんでもない計画である。この恐ろしい計画は是非中止してほしい。未来を生きる子供たちの命を脅かす計画である。

1月25日の川崎市のまちづくり委員会の議会採決では、3,080筆の住民の請願も、反対多数により不採択にした。理由も私にははっきり分からなかった。何と冷たい対応か。事業者に寄り添い、民間がやることだから中止とは言えないなんて、本当に何のための議員かと思う。そう言われても仕方ないのではないか。このような住民に寄り添えない態度では、持続可能な地域や社会はつくれないのではないか。子供たちはSDGsを学校で習っている。子供たちへのよい環境を残せるよう川崎市が頑張る、それが市政ではないか。

私たちは、川崎市が事業者と交渉する機会をつくることを望んでいる。環境アセスが第1種だと、総合調整条例の手続が省略される問題点を1月26日のまちづくり委員会で指摘されていた。それに対して地域整備推進課担当課長より、「アセスあるいは調整条例の手続だけの話ではなくて、まさに地元からいただいている声というところは我々も受け止めており、この間というところ、法令上はアセスの準備書説明会があったが、その後も、法令の手続とは別に、より影響のある地域の方、町内会の方や沿線の方々にお集まりいただいて事業者との意見交換などもやりながら、どういった要望があるのかという話をするような機会も設けている。そういったところについては引き続きしっかり対応させていただきたいと考えている。」という答弁をしていた。したがって川崎市は事業者に、住民と話し合いをする場をつくれと求めてほしい。

私たちは丁寧な説明会を望んでいる。先日5月18日、19日の事業者による工事説明会でも、説明会の終了後、質問はまだあったが時間切れということで、会場の都合もあり、打ち切られてしまった。事業者の担当者に評価書の内容を説明してほしいと、その場にいた方が

地域交通の影響につきましては、車両の出入りの時間帯を分散させるようテナントへ要請を行うことや、バース予約システムの導入による周辺道路の混雑を避けること、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するなど、環境保全のための措置を適切に講じることとしております。

また、騒音、振動、大気質の影響につきましては、工事中、供用時ともに、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、環境保全のための措置を適切に講じることとしております。

建築物の高さにつきましては、当地区は工業地域に位置していることから、第4種高度地区が定められており、住宅系の用途ではないことから建築物の最高高さの制限はございませんが、周辺環境への影響に配慮し、敷地内へのオープンスペースの創出とあわせて、建築物のセットバックや色彩の制限による圧迫感の低減などが計画されております。

「川崎市環境影響評価に関する条例」における予測、警察協議を行っており、本事業による交通量の増加を見込んで現行の道路幅員で支障ないことを確認しております。

地区計画につきましては、「地区計画の目標」や「区域の整備、開発及び保全に関する方針」、公園等の「地区施設」、「建築物等の用途の制限」や「建築物等の高さの最高及び最低限度」、「建築物の容積率の最高及び最低限度」、「建築物の敷地面積の最低限度」、「壁面の位置の制限」等の建築物等に関する事項など、都市計画法により定められる事項が限定的であるため、車両台数の制限などに関する事項については、地区計画で定めることはできませんが、引き続き、事業者に対し、周辺住民の皆様への丁寧な説明をするとともに、できる限り周辺環境への配慮を行うことなどを求めてまいります。

お願いしたところ、事業者の担当者から、川崎市の要請があれば設定をしてもよいとの回答を得た。是非川崎市から事業者に対し、住民への丁寧な説明に努め、適切な場を設けるように連絡をしてほしい。切に願う。

環境アセスで出された審査書によると、あらゆる項目で条例評価書において明らかにすること、関係機関と協議することなどの注意書きが列挙され、住民によく説明することなどもたくさん書かれている。これは本当に駄目出しに等しいと見るべきである。これを一つ一つどうするつもりか、私たちは事業者に明らかにしてほしい。事業者が出した評価書には全く対策が示されていない。評価書というのは、専門の審議委員が審査書を出し、それに対して事業者が答えて提出する。それが評価書である。市がそれを受理して、そこで工事が可能となるものである。事業者が出した評価書には、全く対策が示されていないのは、とても残念に思う。そのまま工事を着工するなんて、私には理解ができない。

事業者には、きちんと住民に説明する義務がある。住民の気持ちを受け止め、疑問に答える場を設定させることが、川崎市の基本姿勢ではないか。

工事説明会では、深刻な土壌汚染があることが露呈した。土壌に何が埋まっているのか、それを取り出すにはどうするのか、とても疑問と恐怖を感じた。丁寧な説明会を求める。

私たち住民は納税者でもある。現在、住民税と固定資産税で税収の9割を賄っているのが川崎市の税収である。決して法人税が多いわけではなく、4%程度である。なのにこんなに大企業を、私たち市民より優遇するのは合点がいかない。

このような巨大な要塞のような施設を一度造れば、何十年もそのままになって、多大な迷惑を被るのは私たちの子々孫々であり、困る。私たち住民は、持続可能なまちづくりを望んでいる。川崎市行政は私たち地域住民に寄り添って、

事業者が丁寧な説明会を開き、住民が納得する説明会をするように積極的に誘導することを願う。

車が増え、将来渋滞が大発生し、将来道路を拡幅するなどの事案が生じた場合、道路際に住んでいる人達のセットバックや、立ち退き問題になりかねない。そんなことがあっては困るし、巨大物流倉庫で大切な私たちの財産や生活が奪われることのないように要望する。

巨大物流倉庫には反対である。まちづくり局は地区計画として、このエリアの地図を出して素案を示しているが、この地図の中だけでは収まらない性格の問題である。巨大な物流倉庫は、地域と絶対に共存できないものである。何と言っても、住んでいるところに様々な悪影響を与えるため、住民として共存できるわけがない。実際にできてくるものは、川崎市が誘導する方向性とは全く実態が合わない、迷惑な施設になる。

事業者から住民には丁寧な説明会も、現在のところ開かれていない。まずは丁寧な説明会をしてほしい。まちづくり局や事業者は、私たち市民が手にすることもないような資料もたくさん取りそろえている専門家である。将来道路を拡幅するなど、私たち住民が望まないことを、推進してくるのではないか。今までの一連の流れを見ていると、私などは疑心暗鬼になってしまう。そうすると、寝ることもできなくなってしまふ。この計画は私の体をもうむしばみ始めている。こんなことは想像するだけでも怖い、住民にとっては現実問題としたら、とても大変なことだと思う。想像するということが怖い。

私たち、先人たちが大切にすることを、ことごとく壊されてしまふ。街が死んでしまふ。それでは困る。だからせめて今の道路環境を基本にして、地区計画をつくるということが大切である。繰り返すが、「今の道路環境を基本にして」ということが大切である。この地区計画だと土地の中だけのものである。

住民と共存するためには、たくさんの条件が

必要である。そう考えると、建物の高さや広さの制限、今以上に車の台数も制限しなくてはいけないし、トラックや車が抜け道するようなものは絶対させない、そんなことが大切である。それは絶対やらなければならない。この計画は本当に、この土地の枠の中だけを制限しようとしているが、そうではない。

将来、強制的に立ち退き問題などが発生することがないように、その基になってしまうようでは困る。住民生活と共存できない建物であるから、絶対土地の枠の中だけの制限ではなく、全般的な制限をすべきである。この土地を市が借りるという選択肢もあると思う。

工事期間も長くて大変な工事になり、解体だけで約1年、それからまた本体建設に2、3年掛かる。こんなに長期間にわたって時間を費やして、私たち住民に苦痛を与えるような建物を建てるべきではない。工事説明会で説明があつたが、基礎杭が2,500本もあり、全部取り除くこととなり、私は振動や騒音がとんでもないことになるかと危惧している。

ほかの工事現場の例だが、以前基礎杭を抜く工事をしていて、振動で風呂釜が割れた事例があると聞いたことがある。振動がすさまじいというのは、生活している人には大変なことである。そんな住民に負担を掛けてまで、工事をするのはやめてほしい。住民生活を犠牲にするのはおかしい。絶対に反対である。リスクが大き過ぎる。この計画は中止、もしくは住民の生活を中心にした計画に変更してほしい。

	公述意見の要旨	市の考え方
F 公述人	<p>今回の西加瀬地区の都市計画は、当地において建設計画が進められている巨大物流倉庫に関連するものであり、この建設により地域の住環境に重大な悪影響がもたらされ、地域住民には耐えられない負担を強いられるものとする。</p> <p>地域住民がこれほどに反対しているのに、川崎市はこの計画を容認しているようにみえるのはなぜか。川崎市は今からでも巨大物流倉庫の建設を取りやめるよう、事業者働きかけてほしい。</p> <p>川崎市に市民の立場になって実施してほしいこととして、地方自治法第1条の2には自治体の基本理念がこう述べられている。「地方公共団体は住人の福祉の増進を図ることを基本として、地域における行政を自主的かつ総合的に実施する役割を広く担うものとする。」とある。住民の福祉を図ることを基本として考えるならば、こうして住民のみんなが反対している施設ではなく、住民が望んでいる施設、住民の福祉のための施設を造ることが川崎市の役割ではないか。大企業の利益のために協力することではないはずである。</p> <p>川崎市に聞きたいことがある。三菱ふそう跡地の話があったとき、川崎市の未来にとって、この土地をどのように開発するのか。どんな施設を造ったらいいのか。そうした都市計画を検討されたのか。それとも民間企業の動きに、ただ委ねていたのか。回答を求める。</p> <p>過去、川崎市が市民のため、大きな役割を果たし、今多くの市民に喜ばれているまちづくりの話がある。</p> <p>中原平和公園の誕生である。中原平和公園の場所は、戦前は軍需工場であった。終戦後、米軍に接収され、米陸軍出版センターという米軍基地になった。</p> <p>1965年以降、地域住民により返還運動が進められ、1968年には川崎市議会でも全面返還の請願が採択された。その後度重なる市民、川崎市等の連携による返還要求の末、1978</p>	<p>(仮称)西加瀬プロジェクトは、民間事業者が保有する土地であることから、本市としては、大規模な土地利用転換に際し、民間事業の中で、地域に必要な都市機能や都市基盤整備、また、周辺環境への配慮などを誘導していくことが重要であると考えております。</p> <p>本地区は「都市マスタープラン中原区構想」において、産業高度化エリアとして位置づけられており、「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、地区計画等を活用して計画的な土地利用を誘導」することが記載されており、平成31年3月に「西加瀬地区における大規模工場跡地の土地利用の基本的な考え方」を策定し、事業者にもその考え方を示してきました。</p> <p>本事業は、現行規制の中で計画された民間事業であり、事業者が本市の土地利用誘導の基本的な考え方を踏まえつつ、公園や広場の整備、防災施設の設置、建築物のセットバックや色彩の制限による圧迫感の低減などを計画するとともに、本市の働きかけに応じ、地元町連への説明・意見交換を実施し、地元要望を踏まえ、入庫ルートの見直しや乗用車台数の削減、地域で活用できる防災備蓄倉庫等の整備など、計画の見直しを行いました。</p> <p>さらに、条例環境影響評価準備書説明会での地元の声も踏まえ、事業者が町内会単位で任意の説明会を行ってきました。</p> <p>また、本事業は、川崎市環境影響評価に関する条例の対象事業に該当し、事業者が環境影響評価を行い、住民からの意見提出や、学識経験者及び市民で構成される環境影響評価審議会の意見を聴くなど、環境影響評価に係る手続等を進めてまいりました。</p> <p>計画建築物が周辺市街地に与える環境影響については、「川崎市環境影響評価に関する条例」に基づき、事業者が作成した条例評価書において「環境保全のための措置」が示されており、各項目において環境保全のための措置を適切に講じることが記載されております。</p>

<p>年全面返還が実現し、中原平和公園の開園に至っている。</p> <p>市民と市政が連携して粘り強く取り組んだ結果、このようなすばらしいまちづくりができた。こうしたまちづくりの原点に立ち返って、今回の西加瀬地区の都市計画を見つめ直してほしい。今からでも遅くはない。</p> <p>全国トップの財政力を持っている川崎市なら、この土地を買い取り、住民が望んでいるスポーツ広場や防災公園、地域に不足している文化・福祉施設を設置する方向で、事業者にかけることも可能なはずである。</p> <p>事業者にしても、このまま計画を進めるならば、住民の反対はますます大きくなり、テレビCMを流し、市民に親しまれる企業イメージを広めようとしているのがぶち壊しになるような展開になる。今のうちに見切りをつけ、川崎市へ売却するのが、将来的に有効な選択になるのではないか。</p>	<p>引き続き、事業者に対し、周辺住民の皆様への丁寧な説明をするとともに、できる限り周辺環境への配慮を行うことなどを求めてまいります。</p>
---	---

	公述意見の要旨	市の考え方
G 公述人	<p>私は荻宿に住んで37年になる。子供二人は荻宿小学校、住吉中学校で学び、育った。現在は、孫が荻宿小学校で学んでいる。</p> <p>私はライフワークの屋外スケッチで街の風景を描き続け、人々が暮らす街の風景に愛しさを感じている。中原区も身近なので、よく描いている。出会う人々との会話も楽しみである。この地区は商店街にも近く、病院、平和公園にも恵まれ、街中を二ヶ領用水、渋川が流れ、身近に自然を感じることができ、安心安全で暮らしやすく、荻宿は私たち夫婦の終の棲家である。</p> <p>そんな中、西加瀬プロジェクト、巨大物流倉庫の建設は、まさに青天の霹靂である。都市計画素案に掲げている目標と予定されている巨大物流建設の齟齬について、地域住民の一人として発言する。</p> <p>地域の活性化や魅力の向上、憩い・潤いの創出、地域の防災力の向上、地域と共存する地区を形成、これを維持及び保全とあるが、工業地とはいえ周辺は住宅に囲まれている。環境影響評価シミュレーションでは、大気汚染、騒音、震動、風害、日照、それぞれ環境保全目標内と説明されている。</p> <p>地域交通は交差点需要率、交通処理能力、処理可能と企業側が説明したが、比較的穏やかで安心安全と言えるこの地に巨大物流倉庫ができれば、現在より環境が悪化するの火を見るより明らかではないか。</p> <p>地域住民の一人として一番の心配事は、1日1, 347台の大型トラックを含む車が通る片側1車線の道路は、大型トラックが通るだけで道路幅が狭く感じる。歩車分離が推進され、道路には自転車走行のペイントが新しく引き直されているが、狭い道路を大型トラックと併走しろということか。ちょっとした弾みで、自転車が大型トラックに巻き込まれる可能性もある。</p> <p>この地は子育て世代が増え、若い母親が幼児を乗せ、道路を走行するのをよく見かける。荻宿小田中線、西加瀬歩道橋沿いには、ご存じの</p>	<p>(仮称)西加瀬プロジェクトは、民間事業者が保有する土地であることから、本市としては、大規模な土地利用転換に際し、民間事業の中で、地域に必要な都市機能や都市基盤整備、また、周辺環境への配慮などを誘導していくことが重要であると考えております。</p> <p>本地区は「都市マスタープラン中原区構想」において、産業高度化エリアとして位置づけられており、「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、地区計画等を活用して計画的な土地利用を誘導」することが記載されており、平成31年3月に「西加瀬地区における大規模工場跡地の土地利用の基本的な考え方」を策定し、事業者にもその考え方を示してきました。</p> <p>本事業は、現行規制の中で計画された民間事業であり、事業者が本市の土地利用誘導の基本的な考え方を踏まえつつ、公園や広場の整備、防災施設の設置、建築物のセットバックや色彩の制限による圧迫感の低減などを計画するとともに、本市の働きかけに応じ、地元町連への説明・意見交換を実施し、地元要望を踏まえ、入庫ルートの見直しや乗用車台数の削減、地域で活用できる防災備蓄倉庫等の整備など、計画の見直しを行いました。</p> <p>さらに、条例環境影響評価準備書説明会での地元の声も踏まえ、事業者が町内会単位で任意の説明会を行ってきました。</p> <p>計画建築物が周辺市街地に与える環境影響については「川崎市環境影響評価に関する条例」に基づき、事業者が作成した条例評価書において、「環境保全のための措置」が示されており、各項目において環境保全のための措置を適切に講じることが記載されております。</p> <p>騒音、振動、大気質の影響につきましては、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、環境保全のための措置を講じることとしております。</p> <p>また、地域交通につきましては、車両の出入りの</p>

ように就労支援施設白楊園、こども文化センター、老人憩いの家、保育園、高齢者が多く利用する整形医院、苅宿小学校、住吉中学校の通学路にもなっている。私たち住民が日常的に道路を横断する、生活道路である。

川崎市の未来を担う子供たちの将来に負の遺産を残す計画の実施は、1住民として受け入れるわけにはいかない。今まで地域を支えてこられた高齢者、現役世代、子育て世代、将来を担う子供たちの未来にわたって、安心して安全な地域であることを最優先に考えるべきである。

昨年4月、ローソン前信号で手押し車の高齢者が立ち往生状態で、そのうち道路際に倒れ込み、救護するという一件があった。進行化する高齢化社会、日常的にトラックが走行することを考えると不安は拭えない。事故は偶発的に起こり、走行台数が多くなれば、残念ながらその確率は高くなると思われる。

前回、1企業の事業に市として異議を唱えることはできないと聞いたが、このプロジェクトは購入した敷地内で企業理念に沿った事業が完結するものではなく、物流という公共の生活道路を事業に取り込むというプロジェクトであり、この地に住み続けている住民の声を第一に考えるべきではないか。

西加瀬プロジェクトの中止を求める3,080筆の請願書が、市議会まちづくり委員会で信じられないことに不採択になった。各議員はこの地にとどまり、現状を体感し、この地に自分の愛する家族が暮らし、巨大物流倉庫が建設されたら、我が子の未来が安心安全か思いを巡らせ、想像してほしい。不採択になった中止を求める請願書3,080筆は、決して軽いものではない。日々の暮らしの安心安全を願う切実な3,080名の熱い思いである。重く受け止めてほしい。

市は住民の声を反映した事業者との調整を強く願う。

時間帯を分散させるようテナントへ要請を行うことやバース予約システムの導入による周辺道路の混雑を避けること、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すること、苅宿小田中線の一部区間の交通安全施設の新たな設置については適宜検討を進めることなど、環境保全のための措置を適切に講じることとしております。

引き続き、事業者に対し、周辺住民の皆様への丁寧な説明をするとともに、できる限り周辺環境への配慮を行うことなどを求めてまいります。

	公述意見の要旨	市の考え方
H 公述人	<p>西加瀬や荊宿に住んでいる地域住民は、長らくこの地に住んでいる。そこに突然、空き地ができたから巨大な物流倉庫を建てますと事業者は言って、説明会をした。私が聞いたのは、去年6月辺りに正式に聞いて、その前から地域に説明しているという話だが、事業者がそのときに説明した案は、今まで変わっていない。</p> <p>第1回目は、市の環境評価課が主催する環境アセスの評価をするための会議、公聴会みたいなものを開いて、ずっとそれをやってきて、最後に評価書を出したが、事業者が言っていることは、初めに言ったことからほとんど変わっていない。環境評価課もそれに沿った評価になっている。</p> <p>私は、荊宿小田中線のところが非常に気になっており、騒音とか二酸化窒素とかいろんな公害関係や振動、そのことについて数字を出す、その数字で変わったのは私が聞く限り、最初の説明は1日に1,700台通ると。それが1,347台、1,300台に減らした。だから環境を守ることを考えていますと言うが、そうであろうか。今通っている道路というのは、そんなにたくさんの車が通っているとは到底思えず、まちづくり局の人たちも今の現状というのをどういうふうに捉えているのか。</p> <p>夜中はほとんど自動車は通らない。バスが通り、渋滞になったときや公害について、どういう計画を立てているかという話をするが、事業者の計画を聞いていると、建設後に1回、いろいろな数字の調査をしますと。1回だけ。建ったら未来永劫である。永遠にこのサイクルは続き、公害になる。</p> <p>市の環境評価課に聞くと、私たちの守備範囲ではありませんと言った。つまり調査をしないと。できてからも、公害になるかならないかという調査をしない。振動は幾つになるのとか、調査を全然しないということである。</p> <p>それでもって安心安全な西加瀬、荊宿地区の地域住民の生活というかを守ることができるの</p>	<p>(仮称)西加瀬プロジェクトは、民間事業者が保有する土地であることから、本市としては、大規模な土地利用転換に際し、民間事業の中で、地域に必要な都市機能や都市基盤整備、また、周辺環境への配慮などを誘導していくことが重要であると考えております。</p> <p>本地区は「都市マスタープラン中原区構想」において、産業高度化エリアとして位置づけられており、「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、地区計画等を活用して計画的な土地利用を誘導」することが記載されており、平成31年3月に「西加瀬地区における大規模工場跡地の土地利用の基本的な考え方」を策定し、事業者にもその考え方を示してきました。</p> <p>本事業は、現行規制の中で計画された民間事業であり、事業者が本市の土地利用誘導の基本的な考え方を踏まえつつ、公園や広場の整備、防災施設の設置、建築物のセットバックや色彩の制限による圧迫感の低減などを計画するとともに、本市の働きかけに応じ、地元町連への説明・意見交換を実施し、地元要望を踏まえ、乗用車台数の削減、現行の交通規制を踏まえた入庫ルートの変更、大型車入庫レーンやバスペイの整備など、計画の見直しを行いました。</p> <p>さらに、条例環境影響評価準備書説明会での地元の声も踏まえ、事業者が町内会単位で任意の説明会を行ってきました。</p> <p>計画建築物が周辺市街地に与える環境影響については、「川崎市環境影響評価に関する条例」に基づき、事業者が作成した条例評価書において、「環境保全のための措置」が示されており、各項目において環境保全のための措置を適切に講じることが記載されております。</p> <p>地域交通の影響につきましては、車両の出入りの時間帯を分散させるようテナントへ要請を行うことやバース予約システムの導入による周辺道路の混雑を避けること、大型車の出入り口付近には必要</p>

か。守らなくてもよいのか。私はそれを何回も言うが、全くそれに対する答えは環境評価課も、事業者も回答はない。

町会に説明したと知っているが、町会は地域の代表が10名か15、6名か、多くても20名ぐらいの人が集まって、町会の運営をどうしようかという会議である。そこに説明したら、地域住民の全員に説明したことになるのか。これはまた不思議な話である。

要望だが、地域住民というのは、その他大勢たくさんいる。ここに興味があつて来ている人以外にも、実際に巨大な物流倉庫が建てたら大変なことになっているんだという説明というか、具体的にそれについてどういう解決策を持っているのかとか、そういう案を一人一人のここに住んでいる地域住民に、例えばアンケートを取るとか、ここに来るのも意識がないと来ない。しかし、ここで生活をしている地域住民の方がいる。そこについての配慮というか、説明会じゃなく、説明書で、回覧板で回すとか、どうにかいろんなことをして一人一人全ての地域住民にこういうものが建て、こういうふうになるんだということを知らせる責任、義務、心構えみたいなものは、まちづくりの計画の中には入っていないのか。町会に説明したら、それでもうおしまい。説明した。地域住民は、この建物を建てていいということを了解したということになるのか。地域住民の気持ち、心というものを調べる方法を是非考えてほしい。そして結果を発表してほしい。

環境評価課が審議書を出して、今私たちは事業者に答えを求めている、それとは別に、またここで巨大物流倉庫を建てるという計画を市で出しており、3本立てみたいな形になっているが、前から環境評価課の資料とかそういうものも考慮して、物流倉庫を建てるという計画になっているのか。そこの横のつながりというのが何か見えてこない。市としてやっているんだとすれば、話し合った内容や評価の結果、審議書にもたくさん注文が出ている。それをベースに

に応じて交通誘導員を配置すること、荻宿小田中線の一部区間の交通安全施設の新たな設置については適宜検討を進めることなど、環境保全のための措置を適切に講じることとしております。

また、騒音、振動、大気質の影響につきましては、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、環境保全のための措置を適切に講じることとしております。

事後調査につきましては、条例評価書において、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、予測結果の検証を要する項目について行うことが示されており、本事業においては、騒音などについて事後調査を行うとしております。

都市計画の手続きにつきましては、住民参加の機会を確保する観点から、都市計画の素案の内容を説明する場としての素案説明会を開催するとともに、都市計画案の作成にあたり、広く市民の皆さまから御意見を伺うための公聴会を開催しており、今後も、都市計画案の縦覧等により住民の御意見を伺い、適切に都市計画手続きを進めてまいります。

引き続き、事業者に対し、周辺住民の皆様への丁寧な説明をするとともに、できる限り周辺環境への配慮を行うことなどを求めています。

なお、事業者からは、施設稼働後においても、引き続き問い合わせ窓口を設け、本事業に関するお問い合わせについては、丁寧に対応するものと伺っております。

して、計画をつくっているのかということがあまり伝わってこない。それを市民に伝えなくてもいいのか。

私も懸念しているのは出庫するのが全て荻宿小田中線を通って、労災病院の交差点に行く。誰が考えても渋滞になる。1,000台以上の車が通って、渋滞にならないという話にはならない。しかも1車線である。片側1車線では、バスの運行にも関わると思う。急いでいる地域住民がバスに乗って、渋滞で行けなかったということがあるはずである。そこら辺の責任をどうするのか。

また、公害がたくさんになってきたときに、計画がまずかったと言っても、建っているのだから、そういう将来のことも考えた計画を立てなければならぬし、それを十分に住民に知らせていく義務があると思う。それが町会を集めて説明しましたでおしまいでは、ちょっと無責任な感じがする。

事業者が出している数字というのは、あくまでも予想値である。実際に建物を建てて運用したわけではない。

工事説明会の中で交通事故が起きたら誰の責任ですかという質問があったときに、事業者は私たちの責任ではありません、それは当事者同士で解決する問題ですと。ここで交通事故というのは、今現在ほとんどないはずである。大きな建物、たくさんの自動車が通ったら、そういう危険性というのは必ず起きてくる。そういうことも含めた、危険予知も含めた計画を立てるのが、地区計画とかまちづくりの使命なのではないかと思う。ぜひその使命を果たしてほしい。

計画の具体的な話をきちんと一人一人に、こういうふうになります、こういう計画ですということを、ここにはこういう危険性がありますということも含めて説明をして、納得をしていただく方法、手だてをぜひ具体的に考えてほしい。できればアンケートとか、それから説明書を全家庭に配るとかそういうことをしてほしい。

い。インターネットで見たら分かりますではなくて、普段の生活の中で余裕のない人たちもたくさんいらっしゃると思うので、簡単なパンフレットとかそういうものを制作して、地域住民に知らせて、将来こういうふうになりますよという、それに対する負の遺産になったときに、市としてどういうふうにそれを補うのかということを是非考えてほしい。

私は警察署にも行き、交通事故が起きたらどうするんですかと聞いたら、起きてから考えますと言った。警察でできることは、信号の秒数を少し長くしたり短くしたりすることだけですと、こう言った。そんな無責任な。つまり行政がもっと住民側に立って、安全安心の生活を保障することが一番大切な、市としての仕事じゃないかなと私は常々思っている。