

令和3年（行ウ）第11号 日立市産業廃棄物処分場周辺道路整備事業費支出差止請求住民訴訟事件

原告 荒川 照明 外4名

被告 茨城県知事 大井川 和彦

第 4 準 備 書 面

2023（令和5）年2月22日

水戸地方裁判所民事第2部合議A係 御 中

原告ら訴訟代理人弁護士 安 江 祐
外

第1 はじめに

1 原告らは、第3準備書面において、「道路を新設することなく、周辺住民に危険を及ぼすことのない安全な搬入路を確保できる状況であるか」という点に関する合理的な判断としては、本件候補地はそのような状況にはなく、候補地とするのであれば搬入道路の新設が必要な状況にあったものである、と主張した。

原告が主張した違法性の判断枠組みにてらせば、「道路を新設することなく、周辺住民に危険を及ぼすことのない安全な搬入路を確保できる状況であるか」という事実に対する評価が明白に合理性を欠いていた結果、社会通念に照らし著しく妥当性を欠くことが明らかな結果を生じさせたものである。

2 本書面では、本件予定地が、「道路を新設することなく、周辺住民に危険を及ぼすことのない安全な搬入路を確保できる状況」にはなかったことにつ

いて、具体的に主張する。

第2 大型車両の通行量が著しく多くなること

- 1 本件候補地に搬入車両が既存の道路を通過して廃棄物を運搬する場合、処分場の東側からのルートとしては、国道6号線を油繩子交差点で曲がって梅林道路を進み、県道37号線との合流地点からさらに同県道を進み、本件予定地に至ることになる。
- 2 県道37号線を鮎川に沿って遡った先の鮎川上流部には、「川西砕石有限会社」、北の沢上流部には「岡本興業株式会社」の2箇所の大規模な産業廃棄物中間処理施設が存在する。そのため、今でも大型トラックないし大型ダンプカー（以下合わせて「大型車両」という。）の通行量が多い。
- 3 令和2年8月から9月に実施した交通量調査によれば、梅林通りの油繩子交差点西側地点から県道37号線の諏訪の水穴までの間までの区間に設けられた調査地点は3箇所あり、それぞれの調査地点における午前7時から午後7時までの12時間の間の大型車の交通量は、順に261台、268台、230台となっている（甲7、8頁目）。

このうち最も多い、268台についてみると、これが12時間の通行量であるから、1時間当たり22.3台となる。すなわち2分41秒ごとに1台の大型車両が通行するという計算になる。これは12時間の間に均等に大型車が通った場合の数字であり、時間帯によってはもっと間をおかずに次々と大型車が通ることもあることになる。

- 4 茨城県の説明では、「エコフロンティアかさま」では1日100台程度（車両往復約200台）の産業廃棄物積載車両が通行するとされている（甲6、1頁）。これをそのまま当てはめれば、本件処分場の稼働が開始した後は、交通量としては1日約200台が増えることになる。とすると、前記の268台に加えると、12時間に468台となり、これまでの倍近い通行量になる。

これは、1時間に39台、約39秒に1台という計算になる。廃棄物を運搬する車両の通行する時間帯は1日のうち均等なものではなく、集中する時間帯もあるはずであるから、39秒より短い間隔で大型車両が行き交う時間帯もある。後述のように大型車両の通行を規制する時間帯を設けるときは、それだけ規制のない時間帯の通行量が増えることとなる。

- 5 このように、今までも大型車両の通行によってある程度危険な状況にあったものが、一段と深刻なものになり、大型車両同士のすれ違いの場面も格段に増加することが予測される。
- 6 梅林道路及び県道37号線の幅員は、場所によっても違うが、サイドポールのある場所では、道路両側のサイドポールどうしの距離が6.8mから7mあるが、サイドポールのない箇所では、道路両側の縁石どうしの距離が5.8mから6.2m程度であり、車巾2.49mの大型ダンプがすれ違うときなどは路肩ぎりぎりに走行することになる。したがって、路肩を通行する歩行者や自転車にとっては危険を感じることとなるが、本件候補地に処分場ができれば、そうした機会が倍近くに増えることとなる。

第3 通学路への影響

- 1 梅林道路は、諏訪小学校の通学路になっている（甲7，7頁目参照）。同小学校からみて梅林道路の向かい側の、梅林道路より北側の地域にある住宅地に居住している小学生は、ふれあい橋と呼ばれる鮎川にかかった歩行者用の橋を渡り、梅林道路を横断して通学することになる。
- 2 茨城県は説明会などで登下校時間帯の交通規制等の安全対策に触れている。しかし、朝の登校時間帯は規制することができるとしても、下校時間は生徒によってバラバラなので、規制することは困難であり、生徒が少人数で梅林道路を歩いているところの脇を大型車両が通るという場面が増加することになる。

前記のとおり、特に大型車両どうしがすれ違うときなどは路肩を歩く小

学生のすぐ脇を大型車両が通行するといった事態が生ずることとなり、本件処分場の建設によってこうした場面が増加することとなる。

第4 保育園への影響

- 1 梅林通りの沿道には、ゆなご保育園とつくしんぼ保育園の2つの保育園がある（甲7，7頁目参照）。
- 2 つくしんぼ保育園には、現時点では職員43名，園児113名が在籍している。同保育園では、今でも大型車両が保育園の近くを通ると保育士の声が聞こえなくなり，会議中の発言が聞こえない状態となる。大型車両の通行量が増えればさらにそうした状態が悪化することになる。
- 3 同保育園では，自然体験や自然の中での遊びを保育の柱にしている。認識の育ちやしっかりした体を育てていくことにつながるとの考えからである。そのため，午前中の散歩は大切な日課であり，諏訪町の色々な所に出掛けている。散歩は年齢ごとに6クラスに分けて，それぞれ好きな場所に行く。例えば年長クラスは園児19人に職人職員2人がつきそう。零歳児クラスなら抱っこしたり乳母車に乗せたりして園児10人に職員4，5人が付き添う。
- 5 散歩のコースに梅林道路が入ることもあるが，今でも大型車両の通行が通行するたびに，飛び石で子供が傷ついたり排気ガスで健康を害したりすることが心配である。これが倍近くにまで増えることとなれば，梅林道路を歩くことは避けるしかなくなり，散歩に行ける範囲が少なくなってしまう。
- 6 散歩の際に諏訪梅林に行くこともある。特に夏には水遊びをする場所になっている。途中の梅林道路はガードレールのない所や歩道がはっきりしないところを歩くので，保育士たちは今でもかなり怖いと感じている。保育士たちは，これ以上大型車両が増えたら諏訪梅林には行けなくなると思っている。
- 7 保護者が子どもたちの送迎に使う駐車場のうち5箇所は梅林道路に面し

ている。送り迎えのときはこの駐車場と保育園の間を子どもを連れて歩くことになるが、今でも子どもを歩かせてあるいは抱っこして歩く脇を大型車両が通るたびに危険を感じている。そうした機会が倍近くまで増えることとなる。

園児が通ってくるのは朝は午前7時から9時ころ、帰りは午後4時から午後7時ころまでである。小学校と同様に、登園の時間帯に大型車両の通行を規制するとしても、迎えの時間は人によって様々であるから規制は困難である。また、通行を規制する時間帯を作ると、その他の時間帯の通行量が増えることとなり、その時間帯の危険が増すことになり、そうした時間帯と散歩の時間帯が重なることも起こりうる。

また、駐車場から梅林道路への車の出入りも、危険を感じることもあり、特に駐車場から車を出すときに危険を感じることもある。駐車場の出入りには信号もないので、大型車両が増加すれば、危険を感じるだけでなく、朝などは出勤に間に合わなくなるといった懸念もある。

8 以上はつくしんぼ保育園の状況であるが、ゆなご保育園も似たような状況であると推察される。

第5 諏訪梅林への来訪者への影響

諏訪梅林は市民のいこいの場となっており、梅林に接して鮎川が流れているので、子どもたちが川遊びをする場所となっている（甲7，7頁目参照）。

諏訪梅林の駐車場は、諏訪梅林から県道37号線を渡った反対側にあり、駐車場から諏訪梅林に行くには県道37号線を渡らなければならない。この県道を渡る場所付近の県道37号線は、梅林より北方面に向かってカーブになっており、北方面から来る車が視界に入るのが道路を横断する直前になって見えにくく、今でも危険を感じることもあるが、処分場が建設されて大型車両の通行量が倍近くになれば、そうした機会も倍近くに増えることとなる。

第6 騒音・振動の増加

梅林道路及び県道37号線の沿道には住宅が建ち住民が居住している。こうした住民は今でも大型車両の騒音や振動に悩まされている。住民への説明会では、今でもダンプカーが通るとテレビの音が聞こえなかったり、会話が聞き消される位うるさいとか、車両通行の騒音や振動が今でもひどい状況なので、騒音問題に配慮してほしいといった声が出ていたとおりである。本件候補地に処分場が建設されれば、沿道の住民が騒音や振動に悩まされる時間が倍近くに増えることとなる。

第7 油繩子交差点の通行への影響

油繩子交差点を梅林通りから国道6号線に右折して進行するときには、油繩子交差点手前の右折車線が短く、右折車線が設けられている箇所の道路幅も広くない。そのため、今でも油繩子交差点手前の梅林道路は右折待ちの車が並んで渋滞することが多い。

廃棄物を搬入して帰る大型車両の多くは、油繩子交差点より北方面から来るのではなく南方面から来るであろうから、6号国道を左折するのではなく右折して帰ることとなる。そうなれば右折を待機する車両で渋滞する状況がさらに深刻になる。また、大型車両が同交差点手前の右折車線に並んで待機するときは、道路巾一杯に車両が並ぶこととなり、他の車両の通行にも危険を感じ、また、その脇を歩行する歩行者にも危険を感じさせることとなる。本件候補地に処分場が建設されれば、こうした機会が倍近くに増えることとなる。

第8 住民の反対や懸念の声は必然的なものだった

茨城県は、本件候補地に決めてから住民への説明会を実施し、その結果第3準備書面で引用したように搬入路の交通の危険性を訴える多くの住民の意見が寄せられ（乙17）、こうした声を受けて新設道路の建設を決める、という経過をたどった。

このように住民から反対や懸念の声が上がったのは、そのような声为上

がるような客観的な事情があったからである。被告は、搬入路の新設は本件候補地に決めてから後に政策判断で決めたものであるといった主張をする
が、上記のような反対や懸念の声が出ることは本件候補地の周辺の道路事情からみて必然的なものだったのであり、その意味では、搬入路の新設も必然的なものだったというべきである。

第9 まとめ

以上のとおり、新設道路なくして本件候補地に処分場を建設することになれば、周辺の住民、保育園児、保護者、小学生などさまざまな階層の人たちに危険を生じさせることになる。そうなれば危険を回避するために搬入路を新設せざるを得なくなる。

結局、本件候補地は道路を新設することなくして処分場を建設することはできない場所だったのである。被告のこの点に関する事実の評価は明白に合理性を欠いていた。そうした誤った事実評価に基づいて本件候補地を選定し、その結果、新設道路と一体となった評価をした場合には3つの候補地のうちで最も事業費が高額になり、自然環境への影響、生活環境への影響、事業効率性についての評価において、他の候補地と比べて最も評価が低くなるはずの本件候補地が整備候補地として選定されるという、社会通念に照らし著しく妥当性を欠くことが明らかな結果を生じさせたものである。

以上