

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

準備書面(3)

令和5年5月15日

水戸地方裁判所民事第2部合議A係 御中

被告訴訟代理人弁護士

木島千華



被告指定代理人

島山孝



同

加藤禎



同

櫻村祐



同

赤嶺里



同

綿引瑞



同

畑澤喜



同

宮本治



本書面において、まず、本件候補地選定時の道路状況及び交通安全面に係る被告の検討並びに新設道路の整備に係る被告の判断に何ら問題はなかったことについて述べ、次いで、原告第4準備書面における原告らの主張について、必要と考えられる範囲で反論を述べる。

なお、略語は従前の例による。

## 第1 本件候補地選定時の道路状況及び交通安全面に係る被告の検討について

### 1 本件候補地の選定における道路状況等に係る検討の経緯について

#### (1) 令和元年10月7日の第4回検討委員会における1次スクリーニングについて

1次スクリーニングについては、法令上の規制区域、立地上の制約区域を抽出して立地回避区域を設定し、当該立地回避区域を除く県内全域から、整備可能地要件と基本方針の埋立規模要件に基づく全体必要面積を設定した上で、1次整備可能地46箇所を抽出した(乙8の5)。

#### ア 整備可能地要件

最終処分場の整備可能地として求められる要件として、地形・地質、浸出水の処理水放流要件、外部搬入道路要件、主要道路からの距離等の要件、周辺要件等により整備可能地を抽出した(乙8の5の4頁及び5頁)。上記の要件のうち、外部搬入道路要件、主要道路からの距離等の要件については、次のイのとおりであり、周辺要件については、次のウのとおりである。

#### イ 外部搬入道路要件、主要道路からの距離

2車線以上の幅員を有する道路からの直線距離が1km以内の区域内であること(大型車が通行できる道路幅(5.5m以上))

を考慮し、また、主要道路からの距離を利便性から1km以内としたもの)。

#### ウ 周辺要件

(ア) 候補地を含む250m四方内に、人口1人以上が居住していないこと(平成27年度国勢調査に基づく人口1人以上の地域メッシュ(250m)に該当しないこと)。この要件は、生活環境への影響が懸念される区域の存在を考慮したものである。

(イ) 100m四方内に利用されている土地がないこと(衛星画像に基づき整理されたすでに利活用されている土地利用メッシュ(100m)に該当しないこと)。この要件は、建物用地、空港等の空き地、海水域、ゴルフ場等の既に利用されている土地を考慮したものである。

#### (2) 令和元年12月9日の第5回検討委員会における2次スクリーニングについて

2次スクリーニングでは、1次スクリーニングにより抽出された46箇所の整備可能地から、所定の自然条件、生活環境条件、社会条件及び建設条件を満たす13箇所を抽出した(乙9の3)。

抽出に当たっては、あらかじめ設定した評価基準に従い、「○」、「△」、「×」に区分した評価を行い、×評価となった地区については、新産業廃棄物最終処分場の整備には適さないと考えられることから、候補地から除外することとした。

生活環境条件のうち「道路状況」については、主要道路の幅員や交通量によっては、搬入車両の大きさや車両数の制約となるおそれがあるが、産業廃棄物最終処分場の整備に適さない理由としての基準はないため、参考値として整理した。

また、社会条件のうち「静穏な環境を保全する必要がある施設か

らの距離」については、静穏な環境を保全する必要がある施設（学校、保育所、病院、特別養護老人ホーム等）については、産業廃棄物運搬車両や産業廃棄物最終処分場での埋立作業による騒音等により、運営に支障を及ぼすおそれがあることから、おおむね1 km以内に当該施設がない箇所を○評価、ある箇所を×評価とした。

さらに、社会条件のうち「居住地からの距離」については、居住地については、産業廃棄物運搬車両や産業廃棄物最終処分場での埋立作業による騒音等の影響により、生活環境の悪化を招くおそれがあることから、おおむね500 m以内の建物の件数が300件未満である箇所を○評価、300件以上である箇所を×評価とした。

(3) 令和2年2月17日の第6回検討委員会における3次スクリーニングについて

3次スクリーニングでは、2次スクリーニングで抽出された13箇所の整備可能地について、現地調査の結果と自然環境、生活環境、経済性、その他の各評価項目の評価とを合わせて総合評価を行い、自然環境や生活環境への影響が少なく、経済性に優れている3箇所の整備可能地（「城里町上古内」、「常陸太田市和田町」及び「日立市諏訪町」）を選定した（乙10の8及び乙13の9）。

その際、2次スクリーニングで抽出された13箇所の整備可能地について、検討委員会の委員が現地に赴き、地形・地質の状況、植生の状況、土地利用の状況及び主要道路の状況の4つの評価項目について評価を行った（乙10の3及び乙10の4）。

現地調査による評価の結果、土地利用の状況で土地利用されている4箇所については、十分な埋立容量の確保や浸出水処理施設等の配置が困難と見込まれたことから、評価対象から除くこととし、残る9箇所について総合評価を行うこととした。

上記の評価項目のうち、「主要道路の状況」については、道路幅員、舗装の有無、道路に隣接する土地の状況（民家等）の確認を行い、良を○評価、一部幅員が狭小となる整備可能地を△評価とした。

(4) 選定会議における本件候補地の選定、決定等について

ア 選定会議においては、検討委員会の評価結果を踏まえた上で、3箇所の整備可能地について、自然環境及び生活環境への影響や事業効率性の観点から、詳細に検証・評価を行い、最も新産業廃棄物最終処分場の整備に適している「日立市諏訪町」を整備候補地として選定した（乙15の4及び乙15の5）。

選定会議における評価については、自然環境及び生活環境への影響や懸念が生じず、事業効率性が高いものを○評価、自然環境及び生活環境への影響や懸念が生じ、事業効率性が低いものを△評価とした。

イ 生活環境への影響（乙15の4の3頁及び4頁）

所定の項目について比較評価した結果、日立市諏訪町は、周辺住居の状況では、300m以内に事業所が1戸のみとなっているなど、他の候補地と比べて生活環境への影響が少ない。また、工業地域のため、農業への影響がほとんどなく、景観への影響もないことから、生活環境への影響が最も少ないと評価した。

一方で、周辺の公園（諏訪梅林）や水辺（鮎川）への配慮や、最終アクセスとして一部市街地を通ること、小学校が近くにあることから、車両搬入時の交通安全面の配慮が必要であり、今後必要な対策を検討していくこととした。

周辺住居の状況、交通アクセス、交通安全への影響及び自然・文化・観光施設の項目に係る日立市諏訪町の評価は、次のとおりである。

(ア) 周辺住居の状況

日立市諏訪町には、住宅は300m以内に1戸(事業所)、500m以内に33戸あり、搬入アクセス道路沿いに点在している。周辺住居数が比較的少なく、生活環境への影響は少ないことから、○評価とした。

(イ) 交通アクセス

日立市諏訪町への想定アクセスルートは、「日立南太田IC～国道6号～山側道路～国道6号～市道(梅林通り)～県道37号」及び「日立中央IC～県道日立中央インター線～県道日立山方線～国道6号～市道(梅林通り)～県道37号」であり、いずれも車道幅員5.5m以上である。幹線道路の利用により、交通アクセスは良好であることから、○評価とした。

(ウ) 交通安全への影響

日立市諏訪町は、市道(梅林通り)及び県道37号が、日立市大久保町、諏訪町等の市街地を通り、その道路沿いに小学校があることから、交通安全への配慮が必要であり、△評価とした。

(エ) 自然・文化・観光施設

日立市諏訪町は、周辺に都市公園(諏訪梅林約2.0km)や市民の憩いの場として利用されている鮎川があり、配慮する必要があることから、△評価とした。

ウ 選定会議における新産業廃棄物最終処分場候補地に係る選定結果の報告を受けた被告は、新産業廃棄物最終処分場の候補地を本件候補地と、新産業廃棄物最終処分場の整備・運営を行う事業主体を事業団とすることを決定し、令和2年5月14日、日立市長に対し施設整備の受入を要請するとともに、事業団に対し事業主

体の決定について通知した（乙21及び乙22）。

そして、被告は、同月26日、知事定例記者会見において、県として、新産業廃棄物最終処分場の整備候補地を「日立市諏訪町内」に決定したこと及び新産業廃棄物最終処分場を整備・運営する事業主体を事業団とすることを公表した（甲4）。

## 2 想定搬入ルートについて

本件候補地の選定時、県が想定していた新産業廃棄物最終処分場への想定搬入ルートは、南側からは「山側道路～国道6号常陸多賀駅入口交差点～国道6号油縄子交差点～市道（梅林通り）～県道37号」のルート、北側からは「国道6号～国道6号油縄子交差点～市道（梅林通り）～県道37号」のルート、西側からは「国道349号～県道37号」のルートであった。

このうち、県は、南北からの想定搬入ルートについて、いずれも油縄子交差点を経由するルート（「国道6号油縄子交差点～梅林通り～県道37号～整備候補地」）としていた（乙15の4の3頁及び乙17の2頁）。

なお、本件計画地の周辺における住宅は、300m以内に1戸（事業所）、500m以内に33戸であり、搬入アクセス道路沿いに点在している状況である。

## 3 想定搬入ルートの状況について

上記2で述べた想定搬入ルートのうち、油縄子交差点を経由するルート（国道6号油縄子交差点～梅林通り～県道37号～整備候補地）の状況については、おおむね次のとおりである。

### （1）国道6号油縄子交差点の状況について

日立市鮎川町6丁目の国道6号油縄子交差点には、常陸太田市方面から水戸市方面へ右折する車両に対応する右折レーンが設けられ

ている（乙71の3）。

また、同交差点には、道路の両側に歩道が整備されているとともに、ガードパイプも設置されている（乙71の1）。

（2）梅林通り（～県道37号）の状況について

日立市の市道7号線、通称「梅林通り」は、日立市鮎川町6丁目の国道6号油縄子交差点を起点とし、同市上諏訪の上諏訪橋（県道37号）付近で県道37号に合流する上下2車線の道路である。

まず、油縄子交差点から常陸太田市方面（本件計画地方面）へ梅林通りを約90メートル進むと、旧6号国道である日立市の市道4610号との交差点がある（乙71の4）。この交差点から常陸太田市方面へ約700メートルの区間は、一部でやや南側に車線が振れるもののほぼ直線の区間であり（乙71の5ないし乙71の9）、沿道には住宅や小売店舗等が密集して立ち並んでおり、この区間にもガードパイプが設置されている（乙71の5ないし乙71の9）。

次に、油縄子交差点から梅林通りを約790メートル進むと、南側から合流する日立市の市道8号、通称「諏訪通り」との交差点があるところ、この交差点には、横断歩道に加え、歩行者用信号機が設置されている（乙71の10）。

次に、この交差点から常陸太田市方面へ約400メートルの区間は、緩いS字カーブとなっている（乙71の11ないし乙71の13）。この区間の中ほどには、つくしんぼ保育園の駐車場等から梅林通りへ進入する箇所に、カーブミラーが設置されている（乙71の14）。

なお、この区間については、ガードパイプ等の防護柵は設置されていないが、新産業廃棄物最終処分場の整備に係る工事車両対策等として、被告において、ガードパイプの設置を検討しているところ



である。

油繩子交差点から梅林通りを約1200メートル進むと、南側から日立市の市道4559号が合流する交差点となっており、この交差点にも横断歩道に加え歩行者用信号機が設置されている（乙71の15）。

この交差点から常陸太田市方面へ約200メートルの区間は、北側に緩くカーブしており、北側には鮎川の河川敷が、南側には住宅や作業所などが建ち並んでいる（乙71の16）。

また、この区間にはガードレールが設置されている（乙71の16）。

油繩子交差点から常陸太田市方面へ約1500メートル進んだ場所にある上諏訪橋付近で梅林通りは終了し、そこから本件計画地までは県道37号を進むこととなる（乙71の18）。

### （3）県道37号（～整備候補地）の状況について

県道37号（茨城県道37号日立常陸太田線）は、茨城県日立市から常陸太田市に至る県道である。

上記2で述べた油繩子交差点を經由する想定搬入ルート（国道6号油繩子交差点～梅林通り～県道37号～整備候補地）のうち、県道37号については、上記（2）で述べた梅林通りと合流した付近から、鮎川に並走しながら徐々に上り坂となっており、大平田集会所付近までの区間は緩やかなS字カーブが続いていく（乙70）。

また、沿道の建物は、梅林通りと比べて疎らであり、本件計画地方面に進むにつれて、一層、疎らとなっていく（乙71の19ないし乙71の38）。

上諏訪橋付近の交差点から常陸太田市方面へ県道37号を約300メートル進んだ付近に、梅林公園がある（乙71の21）。県道3

7号からみて北側に第1駐車場があり、県道37号を横断するための横断歩道が設置されている(乙71の21)。

また、第1駐車場から常陸太田市方面へ少し進むと、県道37号からみて北側に第2駐車場がある(乙71の23)。

なお、第2駐車場から県道37号へ進入する出口箇所には、カーブミラーが設置されている(乙71の23)。

梅林公園から常陸太田市方面へ県道37号を約1200メートル進むと、日立市大平田地区に入る。県道37号は、大平田集会所付近で南側へ直角に近い形で曲がっている(乙71の31)。この付近は、十数軒の住宅等が集落のように立ち並んでいる(乙71の31ないし乙71の33)。

同市大平田地区を通り過ぎると、県道37号は、進行方向(常陸太田市方面)の左側の山肌を沿うように走り、右側は鮎川が流れていることもあり、沿道には、訴外日立セメント株式会社が採石場を運営・管理するために設置した事務所等以外に建物の立ち並びはなくなる(乙71の34ないし乙71の38)。

同市大平田地区から常陸太田市方面へ県道37号を約900メートル走ると、本件計画地に到着となる(乙71の38)。

#### 4 本件候補地選定時の道路状況に係る考慮について

被告は、検討委員会におけるスクリーニングを経て、最終的に本件候補地を選定しているところ、検討委員会における1次スクリーニングにおいて、「外部搬入道路要件、主要道路からの距離」として、2車線以上の幅員を有する道路からの直線距離が1km以内の区域内であることを要件としたスクリーニングを実施している。

この要件は、大型車が通行できる道路幅(5.5m以上)を考慮し、また、主要道路からの距離を利便性から1km以内としたものである

(乙 8 の 5 の 4 頁)。

道路幅についてであるが、道路構造令(昭和 45 年政令第 320 号)において、高速自動車国道及び自動車専用道路以外の道路の 1 車線の幅員の標準値は 3.5 m ないし 2.75 m とされている(5 条 4 項)。

また、同令において、普通道路(小型自動車等のみの通行の用に供する道路以外の道路。以下同じ。)の設計に当たっては、第 1 種、第 2 種、第 3 種第 1 級若しくは第 4 種第 1 級の普通道路(高速自動車国道や交通量の多い一部の国道等)又は重要物流道路である普通道路にあつては小型自動車及びセミトレーラ連結車が、その他の普通道路にあつては小型自動車及び普通自動車及安全かつ円滑に通行することができるようにするものとするとしてされており(4 条 1 項)、これらの車両の幅員については最大 2.5 m として設計することとされている(4 条 2 項)。

これらの道路の設計の基礎とする自動車の寸法、重量等は、小型自動車にあつては乗用車を、普通自動車にあつては後 2 軸のトラックを、セミトレーラ連結車にあつては 4 軸車を想定して定めたものであり、今後新設又は改築する道路の設計の基礎とするものであるとされている(乙 72 の 177 頁)。

また、これらの道路の設計の基礎とする自動車の寸法、重量等は、車両制限令(昭和 36 年政令第 265 号)、道路運送車両の保安基準(昭和 26 年運輸省令第 67 号)及び道路交通法(昭和 35 年法律第 105 号)による車両の諸元に関する基準における最大寸法の車両が安全かつ円滑に通行できるように定めたものとされている(乙 72 の 177 頁)。

これらのことから、道路幅について、1 車線の幅員の標準値である 2.75 m の 2 倍の値である 5.5 m 以上としたスクリーニングの要

件が合理的であることは明らかである。

また、被告準備書面（１）８７頁で述べたとおり、本件候補地については、直近を通る道路である県道３７号が「２車線以上の幅員を有する道路」で、当該道路まで「直線距離が１ｋｍ以内」に位置することから、当該要件を満たしている。

そして、同じく、被告準備書面（１）８７頁で述べたとおり、当該要件を満たす整備候補地であれば、当該要件に合致する道路について住民の要望を踏まえての道路改良を行うなどの設備面の対策や搬入車両の通行時間帯を限定するなどの運用面の対策を行い、交通安全上の配慮をすれば、生活環境への影響を低減しつつ、当該道路を搬入道路として利用することができるのである。

したがって、このスクリーニングには、何ら裁量権の逸脱・濫用はない。

#### ５ 本件候補地選定時の交通安全面への影響に係る考慮について

被告準備書面（１）８８頁で述べたとおり、被告は、本件候補地を選定するに当たって、候補地選定会議による検討を行っているところ、候補地選定会議においては、３箇所を整備可能地から本件候補地を選定するに当たり、想定されるアクセスルートについて、「一部市街地を通る上、その道路沿いに小学校があることから、交通安全面での配慮が必要」との評価をしており、本件候補地の生活環境への影響についての評価は、近隣の公園や河川が市民の憩いの場として利用されていることへの配慮と、最終アクセスについて交通安全面の配慮が必要であるが、「○」評価の数が６個と最も多く、周辺住居数が他の２箇所よりも少ないことから、生活環境への影響は最も少ないと判断している。

そのほか、本件候補地選定時にエコフロンティアかさまにおいて講じていた交通安全上の対策と同様の対策は、当然講じることとしてい

る。

当時エコフロンティアかさまにおいて現に講じられていた対策は、次のとおりである。

#### (1) 搬入時間の設定

事業団においては、通勤、通学時間を考慮した搬入時間とし、午前9時から11時30分まで、午後1時から4時30分まで（6時間/日）としている（乙73の9頁）。

事業団は、廃棄物を適正に搬入させるために、排出事業者と廃棄物処理委託契約を締結することとしているところ（乙73の10頁）、同契約において、排出事業者は、廃棄物を事業団の所有する事業場へ適正に搬入するために、自ら運搬するか、又は適正な委託契約のもとで、収集運搬業者を指図し監督する義務を負うこととされている（乙73の20頁）。

そして、事業団は、搬入開始時刻（午前9時及び午後1時）に搬入車両が集中することを防ぐため、搬入開始時刻の直後の時間帯を避けて搬入するよう、排出事業者又は収集運搬業者に指示している。

また、事業団においては、搬入時間を予約制としているところ（乙73の12頁及び24頁）、この予約の際、1時間当たりの搬入台数を考慮することにより、搬入車両の受入れを分散化させている。

このため、想定搬入台数の80台の通行が一度に集中するわけではない。

#### (2) 搬入車両に関する交通安全対策の実施等

事業団は、排出事業者及び収集運搬業者に連名で、搬入する1週間前までに事業団へ搬入予定表（乙73の24頁）を提出させ、これに基づき搬入させるとともに、事業団において搬入車両を登録し、事業団が発行した登録車証を提示した車両に限り搬入させる方針と

している（乙73の12頁）。

また、事業団は、収集運搬業者等を対象に、廃棄物の排出方法及び搬入に係る安全管理講習会を行い、交通安全教育も行っている（乙73の9頁及び10頁）。

さらに、搬入車両には、上記で述べたとおり、事業団が発行した登録車証をフロントガラス前面に提示させている。

なお、廃棄物の処理及び清掃に関する法律（昭和45年法律第137号）等においても、産業廃棄物収集運搬業者は、運搬車の車体の外側に、産業廃棄物の収集又は運搬の用に供する運搬車である旨、名称等を見やすいように表示することとなっており（同法14条12項、廃棄物の処理及び清掃に関する法律施行令（昭和46年政令第300号）6条1号イ及び廃棄物の処理及び清掃に関する法律施行規則（昭和46年厚生省令第35号）7条の2の2第1項3号）、これらのことから、万が一、搬入車両が交通違反や危険な運転をした場合には、車両が特定されやすくなっている。

現にエコフロンティアかさまの搬入車両は、慎重な運転がされているところである。

### （3）通行禁止区域の設定

事業団は、笠間市の市街地中心区域を、搬入車両の通行禁止区域として設定している（乙73の裏表紙）。

被告及び事業団は、日立市においても、笠間市における例を参考に、市街地における交通安全対策を行うものである。

上記で述べたところから明らかなどおり、被告は、本件候補地選定時の道路状況及び交通安全面への影響を適切に考慮しており、これら適切な考慮のもと本件候補地を選定した被告の判断の基礎に何ら瑕疵はなく、また、判断の内容にも何ら妥当性を欠くところはない。

## 第2 新設道路の整備に係る判断について

上記第1で述べたとおり、被告は、本件候補地を選定するに当たって、本件候補地選定時の道路状況及び交通安全面への影響について適切に考慮している上、準備書面(1)88頁ないし90頁で述べたとおり、新設道路の整備についても、本件候補地周辺の住民や日立市議会の意見や要望、交通問題対策会議における議論の結果等を踏まえて、実施することとしたものである。

そして、被告は、被告準備書面(1)94頁で述べたとおり、本件候補地に新産業廃棄物最終処分場を整備するに当たって、住民の不安が解消されるような周辺の環境整備について検討を行うため、交通問題対策会議を設置し、交通問題対策会議において、新設道路の整備については、6つのルート案のうち、山側道路から中丸団地の東側を通り県道37号に至る新設道路を整備する案を採用することが、人家等の移転が極力発生しないこと、周辺環境への影響が少ないこと、整備期間やコスト面で効率的な整備が可能であること、市内交通の分散化に寄与すること、地域振興にも資することなどから合理的であると認められたことから、この交通問題対策会議による検討結果を踏まえ、政策的判断として、当該整備案により新設道路を整備することを決定したものであり(甲9の5頁及び6頁)、新設道路の整備は、何ら不合理なものでも違法なものでもない。

## 第3 原告第4準備書面における主張に対する反論について

### 1 「第2 大型車両の通行量が著しく多くなること」(2頁及び3頁)について

(1) まず、「梅林道路」ではなく、「梅林通り」が、「川西砕石有限会社」ではなく、「有限会社川西砕石」が正しい。

(2) 茨城県が令和2年8月から9月にかけて、本件計画地の周辺の7

箇所において実施した交通量調査においては、車両ナンバーが「1」、「2」、「8」、「9」、「0」の車両を「大型車」ととらえて調査をしている。

「1」は普通貨物自動車、「2」は普通乗合自動車、「8」は特種用途自動車、「9」は大型特殊自動車（建設機械を除く。）が、「0」は大型特殊自動車のうち建設機械に該当するものが該当する。

上記の7箇所の調査地点のうち、梅林通りについては諏訪小学校付近の交差点の西側と油縄子交差点の西側を通過する車両の台数を調査し、県道37号については諏訪梅林～諏訪の水穴間を通過する車両の台数を調査した。

上記のうち、交通量が最も多かったのは、梅林通りにおける諏訪小学校付近の交差点の西側であり、午前7時から午後7時までの12時間で、4356台となっており、そのうち上記の大型車の台数は268台（車両通過台数に占める割合は約6%）であった（甲7の8枚目）。

また、県道37号の交通量は、上記の梅林通りの交通量より少なかった（甲7の8枚目）。

なお、梅林通りの入り口となる油縄子交差点付近の国道6号における交通量については、約1万4000台となっており、そのうち上記の大型車の台数は約1200台（車両通過台数に占める割合は約8パーセント）であり（甲7の8枚目）、梅林通り及び県道37号の交通量が幹線道路の交通量より少ないことは明らかである。

(3) 原告らは、被告が説明したエコフロンティアかさまへの1日当たりの搬入車両の台数約100台（往復で200台）を、上記交通量調査における12時間の268台にそのまま足し上げて、12時間の「大型車」の交通量が468台になると主張しているようである



が、上記エコフロンティアかさまへの1日当たりの搬入車両の台数は、「大型車」以外の車両の台数も含まれた数字であり、実際は、大型車に該当するものは約100台のうち60台程度（往復で約120台程度）である。そのため、原告らのように268台に200台をそのまま足し上げることは、適当ではない。

なお、被告は、新産業廃棄物最終処分場における想定搬入台数を1日平均約80台と試算しているが（乙54の1の148頁）、その全てが大型車になるとは限らない。

上記（2）で述べたとおり、車両通過台数に占める大型車の割合は小さく、想定搬入台数に係る大型車の台数を加えたとしても、交通量全体への影響は、限定的である。

原告らの主張は、現に大型車が通行している道路において、大型車の通行の増加が予想されることをもって、直ちに深刻で避け難い危険が発生するというものであり、このような主張は、抽象的で具体的な根拠のない主張といわざるを得ない。

なお、日立セメント太平田鉱山が稼働し石灰石又はズリの運搬をしていた際は、運搬のピーク時は1日約30台で4往復、1日当たり延べ120台の車両が周辺の道路を通行して運搬を行っており、ピーク時以外でも1日20台で、1日当たり延べ80台ないし100台以内の車両が周辺の道路を通行して運搬を行っていた状況にあった（乙48の2の16頁及び17頁）。

- （4）被告は、上記第1で述べたとおり、適切に、検討委員会におけるスクリーニングを経て本件候補地を選定している上、上記第1の1（4）イ（イ）で述べたとおり、本件候補地の選定時に被告が想定していた新産業廃棄物最終処分場への想定搬入ルート（南側からは「山側道路～国道6号常陸多賀駅入口交差点～国道6号油縄子交差

点～市道（梅林通り）～県道37号」のルート、北側からは「国道6号～国道6号油縄子交差点～市道（梅林通り）～県道37号」のルート、西側からは「国道349号～県道37号」のルート）の車道幅員は、5.5m以上となっている。

また、被告準備書面（1）88頁で述べたとおり、上記の想定搬入ルートについては、本件候補地が採石場であった頃、石灰石等を運搬する大型車両が通行していたルートであったことに鑑みても（乙48の2の16頁、17頁及び19頁）、当該道路を搬入ルートとして使用することにより直ちに周辺住民の生命身体が危ぶまれる事態にはならない。

- (5) また、原告らは、本件候補地の選定時に被告が想定していた新産業廃棄物最終処分場への想定搬入ルートである「山側道路～国道6号常陸多賀駅入口交差点～国道6号油縄子交差点～市道（梅林通り）～県道37号」及び「国道6号～国道6号油縄子交差点～市道（梅林通り）～県道37号」のうち、梅林通り及び県道37号線の「サイドポール」（一般的には、「ガードパイプ」と呼ばれている。）のある場所では「サイドポール」同士の距離が6.8mから7mあるが、「サイドポール」のない場所では道路両側の縁石同士の距離が5.8mから6.2m程度であり、車幅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り、本件候補地に処分場ができれば、路肩を通行する歩行者や自転車が危険を感じる機会が増える旨主張しているが、梅林通り及び県道37号は、スクリーニングにおいて、国土交通省国土地理院の数値地図（国土基本情報20万）により確認した結果、道路の車道の幅員は5.5m以上で、幅員2.5mの車両がすれ違うことができる規格の道路であること、運送業に従事している運転手は、社会通念上付近の歩行者

や自転車の運転者に注意して運転することが徹底されているといえること、下記（６）のとおり、産業廃棄物関係の事業者においては、交通安全対策等の重要性が十分認識され、徹底されていること並びに県及び事業団は、収集運搬業者等を対象に、講習会を行い、交通安全教育を行うことから、何ら問題はない。

なお、梅林通り及び県道３７号の沿道に比較的住宅が多い場所では、既にガードパイプが設置されている（乙７１の５ないし乙７１の９）。

（６）また、廃棄物の処理及び清掃に関する法律において、排出事業者が産業廃棄物の運搬を他人に委託する場合には、同法１４条１項の規定による都道府県知事の許可を受けた産業廃棄物収集運搬業者等と、政令で定める基準に従い、委託契約を締結しなければならないこととされている（１２条５項及び６項）。

同法１４条１項の許可については、申請者の能力が事業を的確に、かつ、継続して行うに足りるものとして環境省令で定める基準に適合するものであると認めるときでなければ、許可をしてはならないとされており（１４条５項１号）、その基準の一つとして、廃棄物の処理及び清掃に関する法律施行規則において、産業廃棄物の収集又は運搬を的確に行うに足りる知識及び技能を有することとされている（１０条２号）。

この点について、公益財団法人日本産業廃棄物処理振興センター（産業廃棄物を主体とする廃棄物処理の適正化を図り、産業の発展及び生活環境の保全と公衆衛生の向上に寄与することを目的として活動している団体）が作成した「産業廃棄物又は特別管理産業廃棄物処理業の許可申請に関する講習会テキスト」においては、全ての都道府県等が、当該公益財団法人の講習会を受講し、その修了証の

交付を受けた者を、上記の省令所定の基準にいう知識及び技能を有する者とみなしているとされており（乙74の62頁）、茨城県においても同様の対応をしている（乙75の9頁及び10頁）。

そして、同テキストにおいては、廃棄物の収集・運搬に当たっては、深夜、早朝の運行（本件候補地における新産業廃棄物最終処分場においては、下記2（4）アで述べるとおり、深夜、早朝の廃棄物の搬入はない。）やエンジンの空ぶかしを避けるなど、できるだけ騒音を出さないよう心掛けることや、アイドリングストップの励行や急な加速・減速を行わない、空ぶかしをしないといった注意がされている（乙74の355頁）。

さらに、廃棄物の処理及び清掃に関する法律において、産業廃棄物収集運搬業者は、実際に産業廃棄物の収集若しくは運搬又は処分を行うに当たっても、政令で定める産業廃棄物の収集、運搬及び処分に関する基準（以下「産業廃棄物処理基準」という。）に従わなければならないこととされているところ（14条12項）、産業廃棄物処理基準においては、騒音、振動等によって生活環境の保全上支障が生じないように必要な措置を講ずることとされている（廃棄物の処理及び清掃に関する法律施行令6条1号及び3条1号イ（2））。産業廃棄物処理基準に適合しない収集、運搬又は処分が行われた場合には、措置命令等の行政処分の対象となる（同法19条の5等）。

その他の産業廃棄物の収集・運搬を行う上での規制を定めた法令の一例であるが、道路交通法においては、産業廃棄物収集運搬業等において5台以上の自動車を使用する場合は、安全運転管理者等を選任し、当該自動車の使用の本拠の位置を管轄する公安委員会に届け出なければならないこととされている（74条の3）。

加えて、上記第1の5（1）で述べたとおり、事業団は、排出事

業者と締結する契約において、排出事業者が産業廃棄物の運搬を産業廃棄物収集運搬業者に委託する場合は、当該産業廃棄物収集運搬業者を指図し監督する義務を負うこととしている。産業廃棄物収集運搬業者としても、委託者である排出事業者の指図等に従うことは当然のことである。

上記で述べたことから明らかなとおり、産業廃棄物最終処分場に産業廃棄物を搬入する事業者においても、産業廃棄物の収集・運搬に係る法令の順守や、交通安全対策等の重要性は、十分認識され、徹底されているといえることができる。

## 2 「第3 通学路への影響」（3頁及び4頁）について

(1) 原告らの主張は、現に大型車が通行している道路において、大型車の通行の増加が予想されることをもって、直ちに梅林通りを通学する小学生（以下「児童」という。）に危険が生ずるというものであり、抽象的な主張といわざるを得ない。

(2) 被告は、上記第1で述べたとおり、適切に、検討委員会におけるスクリーニングを経て本件候補地を選定している上、上記第1の1(4)イ(イ)で述べたとおり、本件候補地の選定時に被告が想定していた新産業廃棄物最終処分場への想定搬入ルート（南側からは「山側道路～国道6号常陸多賀駅入口交差点～国道6号油縄子交差点～市道（梅林通り）～県道37号」のルート、北側からは「国道6号～国道6号油縄子交差点～市道（梅林通り）～県道37号」のルート、西側からは「国道349号～県道37号」のルート）の車道幅員は、5.5m以上となっている。

繰り返しになるが、梅林通り及び県道37号は、スクリーニングにおいて国土交通省国土地理院の数値地図（国土基本情報20万）により確認した結果、道路の車道の幅員は5.5m以上で、幅員2.

5 mの車両がすれ違うことができる規格の道路であること、運送業に従事している運転手は、社会通念上付近の歩行者や自転車の運転者に注意して運転することが徹底されているといえること、上記1(6)のとおり、産業廃棄物関係の事業者においては、交通安全対策等の重要性が十分認識され、徹底されていること並びに県及び事業団は、収集運搬業者等を対象に、講習会を行い、交通安全教育を行うことから、何ら問題はない。

(3) また、原告らは、梅林道路は、諏訪小学校の通学路になっていると主張しているが、梅林通り全体が諏訪小学校の通学路になっているわけではなく、原告らが主張しているふれあい橋を渡り梅林通りを横断する経路は、諏訪小学校の通学路になっているものの、その場所には、現に歩行者用信号機が設置されており、現に交通安全対策が講じられている(乙71の15)。

(4) さらに、被告は、本件候補地を選定するに当たり、生活環境への影響のうち、交通安全への影響については、最終アクセスとして一部市街地を通ること、小学校が近くにあることから、車両搬入時の交通安全面の配慮が必要であり、今後必要な対策を検討していくこととしており、上記第1の5で述べたようなエコフロンティアかさまにおける交通安全上の対策と同様の対策は、当然講じることとしている。

具体的には、被告及び事業団は、新産業廃棄物最終処分場において、次のような対策を行うこととしている。

#### ア 搬入時間の設定

通勤、通学時間を考慮した搬入時間とし、午前9時から11時30分まで、午後1時から4時30分まで(6時間/日)とすることを基本とした(乙54の1の148頁)。

#### イ 想定搬入台数の分散化

1日平均約80台との試算であるが、搬入車両の集中を避け、搬入車両の運行に伴う騒音等の影響を軽減するため、車両の搬入時間の分散化を図る方針とした（乙54の1の148頁）。

#### ウ 搬入車両に関する交通安全対策の実施等

あらかじめ事業団が搬入計画を提出させ、これに基づき搬入させることとするとともに、事業団へ登録し、登録車証（ステッカー）等を取り付けた車両に限り搬入させる方針とした（乙54の1の150頁）。

また、搬入車両の点検、整備の適宜実施、法定速度の遵守を指導することとした（乙54の1の150頁）。

さらに、搬入車両の運転者等に対しては、あらかじめ安全管理講習会を行い、交通マナー等のルール遵守の徹底を図るとともに、急発進、急加速、空ぶかしをしないことや、駐停車中にはアイドリングストップ（エンジン停止）をすること等の交通安全教育を行うこととした（乙54の1の150頁）。

(5) 原告らの主張は、通学路においては、大型車両が通行してはならないと述べているに等しい。

### 3 「第4 保育園への影響」（4頁及び5頁）について

(1) 原告らは、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つの保育園があると述べているが、日立市ゆなご保育園及び同市つくしんぼ保育園は、いずれも、梅林通り沿いには存しておらず（梅林通りに面していない。）、同市ゆなご保育園は梅林通りから約51m離れた場所に存しており、同市つくしんぼ保育園は梅林通りから約41m離れた場所に存している。

(2) また、原告らは、つくしんぼ保育園の状況として、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と主張し、大型車両の通行量が増えれば、そうした状態が悪化することになると主張しているが、被告は、上記第1で述べたとおり、適切に、検討委員会におけるスクリーニングを経て本件候補地を選定している（なお、産業廃棄物最終処分場の整備可能地を選定するに当たって、搬入ルートとその付近の保育園との間の距離を規制する法令の規定はなく、また、実務上広く参考にされている整備要領にも特段の記載はない。）。

被告は、上記第1の5で述べたようなエコフロンティアかさまにおける交通安全上の対策と同様の対策を講じることとしており、被告は、上記2（4）のイで述べたとおり、本件候補地における新産業廃棄物最終処分場についても、搬入車両の集中を避け、搬入車両の運行に伴う騒音等の影響を軽減するため、車両の搬入時間の分散化を図る方針としている。

また、被告は、上記2（4）のウで述べたとおり、搬入車両の運転者等に対しては、あらかじめ安全管理講習会を行い、交通マナー等のルール遵守の徹底を図るとともに、急発進、急加速、空ぶかしをしないことや、駐停車中にはアイドリングストップ（エンジンの一時停止）をすること等の交通安全教育を行う方針としている（乙54の1の150頁）。

そのほか、上記1（6）で述べたとおり、産業廃棄物最終処分場に産業廃棄物を搬入する事業者においても、廃棄物の収集・運搬に当たって、エンジンの空ぶかしを避けるなど、できるだけ騒音を出さないよう心掛けることや、アイドリングストップの励行や急な加速・減速を行わない、空ぶかしをしないこと等については、十分認識され、徹底されている。



(3) 原告らは、梅林道路を散歩する際、今でも大型車両が通行するたびに、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、大型車両の通行量が増加すれば、梅林道路の歩行を避けざるを得なくなり、散歩に行ける範囲が少なくなる旨、諏訪梅林への散歩の際、梅林道路においてガードレールのない所や歩道がはっきりとしないところを歩くので、保育士たちは、今でも怖いと感じており、大型車両の通行量が増えれば、諏訪梅林には行けなくなると思っている旨、保護者が子どもたちの送迎に使う駐車場のうち5箇所が梅林道路に面しており、駐車場と当該保育園の間を子どもと歩く脇を大型車両が通るたびに危険を感じており、そうした機会が増加する旨及びこれらの駐車場から梅林道路への車の出入りに危険を感じることもあり、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旨主張している。

しかし、被告は、上記第1で述べたとおり、適切に、検討委員会におけるスクリーニングを経て本件候補地を選定している上、上記第1の1(4)イ(イ)で述べたとおり、本件候補地の選定時に被告が想定していた新産業廃棄物最終処分場への想定搬入ルート(南側からは「山側道路～国道6号常陸多賀駅入口交差点～国道6号油縄子交差点～市道(梅林通り)～県道37号」のルート、北側からは「国道6号～国道6号油縄子交差点～市道(梅林通り)～県道37号」のルート、西側からは「国道349号～県道37号」のルート)の車道幅員は、5.5m以上となっている。

繰り返しになるが、梅林通りは、スクリーニングにおいて、国土交通省国土地理院の数値地図(国土基本情報20万)により確認した結果、道路の車道の幅員は5.5m以上で、幅員2.5mの車両

がすれ違うことができる規格の道路であること、運送業に従事している運転手は、社会通念上付近の歩行者や自転車の運転者に注意して運転することが徹底されているといえること、上記1(6)のとおり、産業廃棄物関係の事業者においては、交通安全対策等の重要性が十分認識され、徹底されていること並びに県及び事業団は、収集運搬業者等を対象に、講習会を行い、交通安全教育を行うことから、何ら問題はない。

また、被告は、上記第1の5で述べたとおり、本件候補地を選定するに当たり、生活環境への影響のうち、交通安全への影響については、最終アクセスとして一部市街地を通ること、小学校が近くにあることから、車両搬入時の交通安全面の配慮が必要であり、今後必要な対策を検討していくこととしており、エコフロンティアかさまにおいて講じている交通安全上の対策と同様の対策は、当然講じることとしている。

そのほか、被告は、上記2(4)で述べたとおり、新産業廃棄物最終処分場において、搬入時間の設定、想定搬入台数の分散化、搬入車両に係る登録や交通安全教育などの交通安全上の対策を講じることとしている。

原告らの主張は、現に大型車が通行している道路において、大型車の通行の増加が予想されることをもって、直ちに梅林通りの歩行者や沿道の駐車場の利用者に飛び石等の危険が生ずる、子どもを送迎すると朝の出勤に間に合わなくなるというものであり、抽象的な主張といわざるを得ない。

子ども・保護者・保育士が歩行するような道路や保護者が子どもたちの送迎に使う駐車場が面している道路においては、たとえ道路の規格内の車両であろうと、いかなる交通安全上の対策を講じよう

と、大型車両が通行してはならないということはない。

(4) 原告らは、ゆなご保育園も似たような状況であると推察される旨主張しているが、原告らの主観的な推測に過ぎない。

4 「第5 諏訪梅林への来訪者への影響」(5頁)について

(1) 原告らは、諏訪梅林の駐車場は、諏訪梅林から県道37号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号を渡らなければならない、この辺りの県道37号は、諏訪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、処分場が建設されて大型車両の通行量が増加すれば、そうした機会が増えることとなる旨主張している。

しかし、被告は、上記第1で述べたとおり、適切に、検討委員会におけるスクリーニングを経て本件候補地を選定している。

なお、諏訪梅林は、県道37号を挟んで北側の園と南側の園に分かれており、諏訪梅林の駐車場は、県道37号を挟んで北側の園からみて県道37号より北側に第1駐車場と第2駐車場があり、県道37号を挟んで南側の園からみて県道37号より南側に第3駐車場があるところ、梅林に接して鮎川が流れているのは、南側の園である(乙76)。

また、原告らは、この辺りの県道37号は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い旨主張しているが、そもそもこのカーブは、緩やかなカーブであり(乙71の21ないし乙71の23)、原告らの視界に入るのが道路を横断する直前になって見えにくいとの主張は、当たらない。

さらに、被告は、上記第1の5で述べたとおり、本件候補地を選

定するに当たり、生活環境への影響のうち、交通安全への影響については、周辺の公園（諏訪梅林）や水辺（鮎川）への配慮や、最終アクセスとして一部市街地を通ること、小学校が近くにあることから、車両搬入時の交通安全面の配慮が必要であり、今後必要な対策を検討していくこととしており、上記第1の5で述べたようなエコフロンティアかさまにおける交通安全上の対策と同様の対策は、当然講じることとしている。

そのほか、被告は、上記2（4）で述べたとおり、新産業廃棄物最終処分場において、搬入時間の設定、想定搬入台数の分散化、搬入車両に係る登録や交通安全教育などの交通安全上の対策を講じることとしている。

#### 5 「第6 騒音・振動の増加」（5頁及び6頁）について

（1）原告らは、住民への説明会において、騒音問題に配慮してほしいといった声が出ており、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増加することとなる旨主張しているが、被告は、上記第1で述べたとおり、適切に、検討委員会におけるスクリーニングを経て本件候補地を選定している。

なお、産業廃棄物最終処分場の整備可能地を選定するに当たって、搬入ルートとその付近の住宅との間の距離を規制する法令の規定はなく、また、実務上広く参考にされている整備要領にも、特段定めはない。

（2）また、被告は、上記第1の5で述べたとおり、本件候補地を選定するに当たり、生活環境への影響のうち、交通安全への影響については、最終アクセスとして一部市街地を通ること等から、車両搬入時の交通安全面の配慮が必要であり、今後必要な対策を検討していくこととしており、エコフロンティアかさまにおいて講じているよ

うな交通安全上の対策と同様の対策は、当然講じることとしている。

そのほか、被告は、上記２（４）で述べたとおり、新産業廃棄物最終処分場において、搬入時間の設定、想定搬入台数の分散化、搬入車両に係る登録や交通安全教育などの交通安全上の対策を講じることとしている。

さらに、上記３で述べたとおり、事業者においても、産業廃棄物の収集・運搬に係る法令順守や交通安全対策等の重要性は、十分認識され、徹底されている。

#### 6 「第７ 油繩子交差点の通行への影響」（６頁）について

- (1) 原告らは、油繩子交差点手前の梅林通りは右折待ちの車が並んで渋滞することが多いと主張し、新産業廃棄物最終処分場の整備により、渋滞する状況がさらに深刻になる旨主張しているが、搬入車両は、新産業廃棄物最終処分場に向かう際は、対向車線を走行するため、右折レーンには並ばない（乙 7 1 の 3）。原告らが主張する油繩子交差点を梅林通りから国道 6 号に右折して進行するのは、新産業廃棄物最終処分場に到着し、搬入を終えて、新産業廃棄物最終処分場を出発し、油繩子交差点に到着するという行程を経た段階であるところ、新産業廃棄物最終処分場における搬入時間について、通勤、通学時間を考慮した搬入時間とし、午前 9 時から 1 1 時 3 0 分まで及び午後 1 時から 4 時 3 0 分までの計 6 時間とすることを基本としている（乙 5 4 の 1 の 1 4 8 頁）。

また、上記第 1 の 5（1）で述べたとおり、エコフロンティアかさまにおいて、事業団は、搬入開始時刻（午前 9 時及び午後 1 時）に搬入車両が集中することを防ぐため、搬入開始時刻の直後の時間帯を避けて搬入するよう、排出事業者又は収集運搬業者に指示している。

さらに、事業団においては、搬入時間を予約制としているところ（乙73の12頁及び24頁）、この予約の際、1時間当たりの搬入台数を考慮することにより、搬入車両の受入れを分散化させている。

被告は、本件候補地選定時にエコフロンティアかさまにおいて講じていた交通安全上の対策と同様の対策は、当然講じることとしているのであり、通勤、通学時間を含む特定の時間帯に一斉に搬入車両が通行するわけではない。

- (2) また、原告らは、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、道路幅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ると主張し、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と主張するとともに、新産業廃棄物最終処分場の整備により、こうした危険が増加する旨主張しているが、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に「道路幅」（車線幅ではなく）一杯に車両が並ぶこととなるというのは、どのような状況を述べているのか不明であり、主張の趣旨が定かではない。

また、原告指摘の油繩子交差点には、既に歩道及びガードパイプが設置されている（乙71の1）。

原告らの主張は、現に大型車が通行している道路において、大型車の通行の増加が予想されることをもって、直ちに油繩子交差点における他の車両や付近の歩行者に危険が生ずるというものであり、抽象的な主張といわざるを得ない。

被告は、上記第1で述べたとおり、適切に、検討委員会におけるスクリーニングを経て本件候補地を選定している上、上記第1の1（4）イ（イ）で述べたとおり、本件候補地の選定時に被告が想定していた新産業廃棄物最終処分場への想定搬入ルート（南側からは

「山側道路～国道6号常陸多賀駅入口交差点～国道6号油縄子交差点～市道（梅林通り）～県道37号」のルート、北側からは「国道6号～国道6号油縄子交差点～市道（梅林通り）～県道37号」のルート、西側からは「国道349号～県道37号」のルート）の車道幅員は、5.5m以上となっている。

繰り返しになるが、梅林通りは、スクリーニングにおいて国土交通省国土地理院の数値地図（国土基本情報20万）により確認した結果、道路の車道の幅員は5.5m以上で、幅員2.5mの車両がすれ違うことができる規格の道路であること、運送業に従事している運転手は、社会通念上付近の歩行者や自転車の運転者に注意して運転することが徹底されているといえること、上記1（6）のとおり、産業廃棄物関係の事業者においては、交通安全対策等の重要性が十分認識され、徹底されていること並びに県及び事業団は、収集運搬業者等を対象に、講習会を行い、交通安全教育を行うことから、何ら問題はない。

そのほか、被告は、上記第1の5で述べたとおり、本件候補地を選定するに当たり、生活環境への影響のうち、交通安全への影響については、最終アクセスとして一部市街地を通ること等から、車両搬入時の交通安全面の配慮が必要であり、今後必要な対策を検討していくこととしており、上記第1の5で述べたようなエコフロンティアかさまにおける交通安全上の対策と同様の対策は、当然講じることとしている。

そのほか、被告は、上記2（4）で述べたとおり、新産業廃棄物最終処分場において、搬入時間の設定、想定搬入台数の分散化、搬入車両に係る登録や交通安全教育などの交通安全上の対策を講じることとしている。

また、県は、地域住民の生活環境の向上及び地域振興に資するよう交通安全対策を目的とした油縄子交差点の改良を行うこととしている。

7 「第8 住民の反対や懸念の声は必然的なものだった」(6頁及び7頁)について

- (1) 原告らは、住民説明会において、新産業廃棄物最終処分場の搬入路に係る反対や懸念の声が寄せられたことをもって、そのような声が出るような客観的な事情があったと主張し、搬入路の新設も必然的なものだった旨主張しているが、原告らが述べている「客観的な事情」というものが何を指すのか明らかでない。
- (2) 被告は、上記第1で述べたとおり、適切に、検討委員会におけるスクリーニングを経て本件候補地を選定している上、本件候補地の選定時、県が想定していた新産業廃棄物最終処分場への想定搬入ルートは、上記第1の3で述べたとおりである。
- (3) また、被告は、上記第2で述べたとおり、本件候補地を選定するに当たって、本件候補地選定時の道路状況及び交通安全面への影響について適切に考慮している上、準備書面(1)88頁ないし90頁で述べたとおり、新設道路の整備についても、本件候補地周辺の住民や日立市議会の意見や要望、交通問題対策会議における議論の結果等を踏まえて、実施することとしたものである。
- (4) 新設道路の整備は、本件候補地の選定に当たっての前提とすべきものではなく、本件候補地の選定に当たり考慮しなければならない事情ではないことから、原告の主張は当たらない。

なお、住民説明会等において、整備を容認する多くの声があり、全ての住民が新産業廃棄物最終処分場の整備に反対をしていたわけではない(乙20の6の2の3頁、乙20の11の2の3頁及び4



頁、乙20の12の2並びに乙20の13の2)。

本件候補地における新産業廃棄物最終処分場の整備については、日立市議会において、新処分場整備の受入れ容認決議がなされており(乙20の16の13枚目ないし15枚目)、日立市長も、本件候補地に新産業廃棄物最終処分場を整備することを受諾している(乙24)。

8 「第9 まとめ」(7頁)について

- (1) 原告らの主張は、現に大型車が通行している道路において、大型車の通行の増加が予想されることをもって、直ちに周辺の住民、保育園児、保護者、小学生等に危険が生ずるというものであり、抽象的な主張といわざるを得ない。
- (2) 被告は、上記1で述べたとおり、適切に、検討委員会におけるスクリーニングを経て本件候補地を選定している上、本件候補地の選定時、県が想定していた新産業廃棄物最終処分場への想定搬入ルートは、上記第1の3で述べたとおりである。
- (3) そのほか、被告は、上記第1の5で述べたとおり、本件候補地を選定するに当たり、生活環境への影響のうち、交通安全への影響については、周辺の公園(諏訪梅林)や水辺(鮎川)への配慮や、最終アクセスとして一部市街地を通ること、小学校が近くにあることから、車両搬入時の交通安全面の配慮が必要であり、今後必要な対策を検討していくこととしており、上記第1の5で述べたようなエコフロンティアかさまにおける交通安全上の対策と同様の対策は、当然講じることとしている。

そして、上記第2で述べたとおり、被告は、本件候補地に新産業廃棄物最終処分場を整備するに当たって、住民の不安が解消されるような周辺の環境整備について検討を行うため、交通問題対策会議

を設置し、交通問題対策会議における議論の結果等を踏まえて、新産業廃棄物最終処分場への搬入ルートとして新設道路を整備することとしたものであり、原告らが主張するように「危険を回避するために搬入路を新設」したものではない。

- (4) さらに、原告らは、新産業廃棄物最終処分場の概算整備費と新設道路の整備費用とを合算して主張を行っているが、被告準備書面(1)91頁及び92頁で述べたとおり、新産業廃棄物最終処分場の整備費用は事業団が負担するものであり、その概算整備費と県が負担する本件事業における道路整備費用とを合算して、これを他の整備可能地における新産業廃棄物最終処分場単体の概算整備費用と比較することは、前提において失当である。
- (5) また、原告らは、本件候補地の選定と本件事業の決定を一体のものとして評価をすべきと主張しているが、被告準備書面(1)92頁で述べたとおり、被告が政策的判断により本件事業の実施を決定したことが、本件事業の実施を決定する以前に既に適切になされた本件候補地の選定に影響を与えるものではなく、原告らの主張は当たらない。
- (6) おって、道路新設と一体となった評価をした場合には自然環境への影響、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との原告らの主張は、その趣旨が定かではない。
- (7) 被告は、本件候補地選定時の道路状況に係る考慮及び交通安全面への影響に係る考慮をしており、被告の判断の基礎に何ら瑕疵はなく、また、判断の内容にも何ら妥当性を欠くところはないことから、被告の判断に何ら裁量権の逸脱・濫用はない。

以上