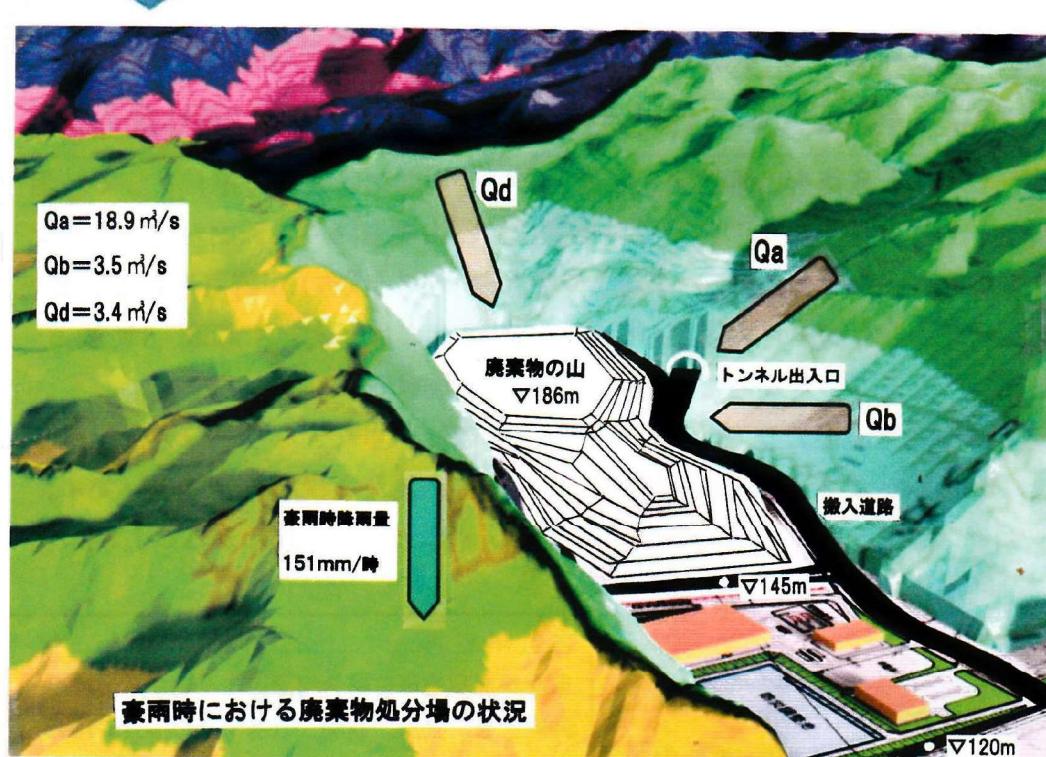


集中豪雨時 唐津沢(湖)上流から 洪水が 産業廃棄物を押し流す

9月12日の第1回県基本計画策定委員会では、唐津沢の谷間を盛土で埋立て、その上に産廃受け皿処分槽をつくり、廃棄物を山並みに積んで行くという産廃処分場の具体的な造成計画が初めて示されました。巨大な廃棄物の容積244万m³を確保するためには、廃棄物受け皿の縁面(外周道路面)よりさらに約25mも積上げる異常な計画です。青き湖面を輝かせている谷間が廃棄物の山並みになってしまいます。また、山側道路からの搬入道路はトンネルになり、その出入口付近には、豪雨時に唐津沢上流の広大な降水域から、多量の雨水が流入し、廃棄物を鮎川に押し流すことになります。



Q_a Q_b Q_d = 流量
1秒間に流れる
水量

廃棄物を 山並みに積上げる 危険な処分場
県基本計画で明らかに !!

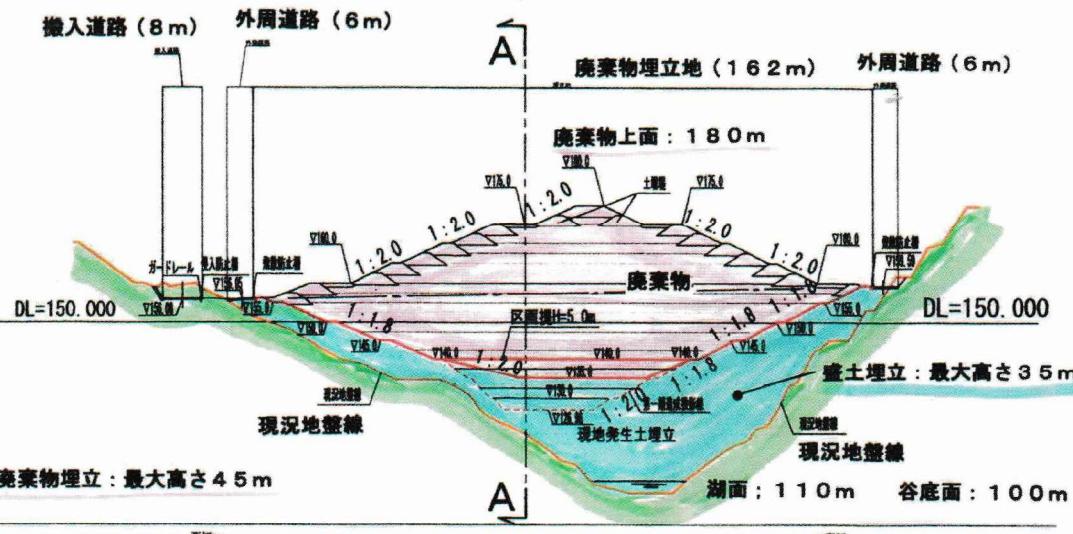


図3 造成計画(横断面)

*廃棄物貯蔵槽の縁面以下に埋立てる部分の断面積と
その縁面以上に積上げる部分の面積はほぼ等しい。
更に、盛土埋立の部分の面積ともほぼ等しい。
よって、埋立てる廃棄物、積上げる廃棄物、および
盛土埋立の各容量はおおよそ等しいと推測できる。

山積みされる廃棄物
(県基本計画図面より)

唐津沢(湖)は、天然の防災ダムとして活用する以外ありません

① 集中豪雨時の洪水による廃棄物流出の危険性は避けられない

改定水防法の規定により、1時間あたりの最大降水量を151mmと仮定すると、処分場のトンネル出入口付近には、唐津沢の上流域から毎秒約22m³(トン)の雨水が流入し、廃棄物を流失させることになります。処分場の管理が放棄された後50年~100年後には、山積みされた廃棄物は大部分鮎川へ流失し、唐津沢は元の沢に近づくでしょう。四ツ峰側の急峻な岸壁の崩落があれば、廃棄物の山の滅失は大いに加速され、環境汚染は急速に進行します。誠に危険な状態です。

「改定水防法の規定」
想定し得る最大規模の降雨に関する国土交通省が定める規定で、平成27年施行。降雨面積・時間ごとに最大降雨量が定められ、例えば関東地域では1km²の場所で1時間に153mm、24時間で690mm、72時間では1092mmです。

② 鮎川上流域は洪水危険区域であり、近接して広大な住宅地域がある

鮎川上流部の降水量分布を調べ、豪雨時想定流量と鮎川の流下能力の比較検討をした結果、大平田地区と諏訪梅林付近の地点では、豪雨時想定流量が流下能力流量の約1.7倍にもなり、洪水危険区域であることが判りました。

その下流域には広大な住宅地域がつながっていますので、防災ダムの役割を果たしている唐津沢を廃棄物で埋立てて、鮎川流域の洪水災害を増強させてはなりません。国交省が進める「流域治水」構想に従って、産廃処分場建設設計画を阻止しましょう。

県産廃最終処分場 費用差し止め請求

裁判 提訴しました (水戸地裁)

「日立市産廃処分場周辺道路整備事業

費用支出差し止め住民訴訟」

費用差し止め請求訴訟

原 告 荒川照明・助川靖平・鈴木鐸士 他 2 名

連絡先 (荒川) 携帯 090-9845-7019

日立市台原町 2-10-10

被 告 茨城県知事 大井川和彦



2021年9月24日提訴

本訴の概要

茨城県は、笠間市に設置されている産業廃棄物最終処分場「エコフロンティアかさま」に代わる新たな産業廃棄物最終処分場の整備候補地として、日立市諏訪町日立セメント太平田鉱山跡地(以下「本件候補地」という)を選定しました。

しかしその後、茨城県は、本件候補地への搬入車両が通行するための道路として、既存道路のみを利用するとの当初の計画から、新設道路を整備して利用するとの極めて大きな計画変更を行いました。本訴訟は、同道路新設事業に関する公金支出等の差し止めを求めて起した裁判です。

請求の趣旨: 2021年度予算の道路整備事業費 5億 1200万円 の支出をしてはならない。

道路新設「差し止めを」
日立市民5人が提訴
計上された新設道路整備事業費5億1200万円の支出差し止めを求めていた。この日の記者会見で原告団が何でも処分場を建設するため、自ら決めた選定要件を無視していると述べた。県は「訴状が届いておらずコメントできない」とし、(戸島大樹)

読売・朝日・毎日・東京新聞も提訴記事を掲載

裁判第1回: 2022年2月3日午前11時~「水戸地方裁判所」

処分場建設に大量の「埋立て土砂」が必要で 大量の運搬車が 梅林通り~国道6号間 を往復 !!

県は処分場建設のため、谷間に大量の土砂を埋める基本計画を発表しました。埋立て土砂は、「図3造成計画」から推定すると廃棄物 244万m³の半分相当 120万m³の膨大な物量になります。仮に、外部調達すれば、その分運搬車両が梅林通りを、しかも工事期間前半1年に集中して走ります。当方の試算では、必要とされる土砂を半分として、60万m³(60万トン)の土砂を外部調達するために、10トンダンプ往復で年間12万台、1ヶ月1万台、(1日約480台)で、処分場完成後の通過台数を超える異常な事態になります。

更に工事中は、土砂運搬のダンプだけでなく関連車両も、梅林通りと油縄子交差点経由国道6号を南北から市内縦断往復することになり、周辺住民とともに日立市内の交通渋滞安全が重大問題になります。

将来性ない「新設道路」は膨大な県費の無駄遣い 作らない・作れない・作らせない 景勝桜川を守りましょう

県は、産廃搬入道路を山側道路と唐津沢の処分場間に「新設道路」として計画しています。しかし、日立市と常陸太田市間には、山側道路の金沢団地付近と国道349号常陸太田市市街を結ぶ、市道「真弓トンネル」(仮称)が認可されています。計画交通量 8800台/日の道路が開通(2025年度予定)すれば、「新設道路」を通って県道37号経由で常陸太田市郊外へ抜ける車は激減します。更に、処分場の産廃埋め立てが終了すれば産廃車は通らなくなり、膨大な投資をした「新設道路」が30年後廃道同然となります。最たる税金の無駄遣いです。道路政策ビジョンから外れた道路は「作らない・作れない・作らせない」将来性のない「新設道路」を作つてよいわけありません。

2021年12月

県産業廃棄物最終処分場建設に反対する連絡会

共同代表 荒川 照明 (携帯 090-9845-7019)

日立市台原町 2-10-10

共同代表 数藤まち子 日立市諏訪町 5-24-7

ホームページ <https://voice2020.next.org/>