

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

現 地 進 行 協 議 報 告 書

2025（令和7）年3月6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

2025（令和7）年1月21日に実施された現地進行協議の状況について報告する。

なお、文中の写真番号は末尾添付の「現地進行協議現場写真」の写真番号を示す。

第1 処分場予定地

（説明者 原告ら訴訟代理人弁護士坂本博之）

- 1 本件処分場予定地は、唐津沢という河川の流域である。唐津沢は、国土地理院発行の2万5000分の1の地形図にも記載されていた河川であり（甲52図1）、日立セメント株式会社が作成した図面にも唐津沢という河川名入りで記載されていた河川である（甲52図2）。唐津沢は、二級河川鮎川の支流である。唐津沢は、現在の窪地の左方向、ここから見ると正面の山の奥から流れてきて、右の方向に向かって流れていく、その先で鮎川に合流していた。しかし、日立セメントが砕石を行った結果、その流域は大きく抉られて、窪地となり、河川水や雨水を貯留する機能を果たしていた。原告らは、この窪地を、唐津沢湖と呼んでいる。なお、唐津沢の上流域は、現在でも河川のまま存在している。上流域とは、真正面に見える黒いフレコンバックが三段に重なった場所の奥の方（写真⑥）で、そこは今でも沢が流れている。自然の河川が流れて

いる。

2 唐津沢流域の集水域面積は、118.3haである（甲52 図7）。唐津沢の上流域の面積だけでも62.09haある（甲52 図5）。被告は、建設が予定されている処分場の西側に新設道路を造り、その道路に沿って、唐津沢の上流域に降った雨や、道路の西側斜面に降った雨は、新設道路に沿って新たに造られる排水路によって排水されると主張している。今その新設道路の一部が建設されているところと思われる。あの黄色いコンボの奥あたりに新しい道を作っていると思われる。しかし、その排水路の具体的内容は現在まで明らかにされていない。むしろ、令和5年9月の台風13号の際には、唐津沢が排水路に接続されていた箇所、その部分が崩壊した（甲52 図8, 9）。ちょうど図9の水路切替埋設管というのがあって、上の方がちょっと黄色くなって黒との縞模様になっているが、これが今真正面に見える黒いフレコンバック三段のちょっと手前にそのまま残っている。この部分が崩壊して、唐津沢上流部62haに降った雨は、唐津沢湖に流入した。このように、今後も大雨が降った場合、被告が想定するように新設道路に沿って設けられる排水路ではなく、本来の唐津沢の流路であった、本件処分場の方に、洪水が流れ込む恐れが十分ある。

3 唐津沢湖は、標高110mまで水を貯めている場合でも、それからさらに57万2600m³の貯水能力があった。これは、湖面の水位が15.4m上昇した場合の数値である。甲52 図4の上の写真は2020（令和2）年11月15日に撮影された洪水前のもの、下の写真は令和5年9月9日午後3時、台風の大雨の後に撮られたもので、上の写真と下の写真を比べると、湖面が7～8m上昇している。これは、唐津沢湖が、約23万m³の雨水を貯留したものと推測される。このように、唐津沢湖には、大きな貯水能力があった。

本件処分場計画は、この唐津沢湖を240万m³の土石で埋めてダム機能を無くしてしまい（写真①②③④）、算定面積と適用降雨量を不正に操作して、僅か

に容量 3 万 5200 m³の防災調整池を設けるだけの、洪水耐性の乏しい鮎川下流域の水災害を増大させる計画であると言わねばならない。

- 4 唐津沢と鮎川との合流点のすぐ下流部、ここからはちょっと見えないが、鮎川の右側の方に、鮎川が隧道を通る箇所がある(甲 5 2 図 5)。

被告の本件処分場計画によると、この隧道を通る箇所の流下能力は 18.437 m³/s とされている。この流下能力に対応する洪水を引き超す限界の降雨強度は、15.2 mm/h であるということであるが、水防法に定められた関東地方における 1 時間当たりの最大降雨量は 153 mm であるから、それに比べて、被告の計画は、極端に低い降雨強度を採用したものであり、洪水が発生し易いことを示している。もともと、鮎川が隧道を通る場所の上流部に位置する本件処分場予定地は、流下能力以上の洪水が流れる可能性が十分にある場所であったのであり、洪水浸水想定区域として考えなければならない場所であったことが明らかである。

- 5 令和 5 年 9 月の台風 13 号の時には、唐津沢の上流域 62.1ha の下流端で激甚な洪水流が発生し、地盤崩落(最大長さ約 80 m、最大幅約 30 m、最大深さ約 7 m)が発生した(甲 5 2 図 9、10)。この度は、現場近くに出向くことが許されず、十分に見て戴くことはできないが、記録写真(甲 37、甲 43)と本資料の補足説明図(甲 5 2 図 9、10)も併せてご覧いただき、特に崩落起点となった水路切替槽付近の状況をご承知していただきたい。水路は土石で埋もれ、水路変更用の土管は土石枝木で塞がれ、洪水は道路上を流れた(甲 5 2 図 18)。今回の台風の際の雨量は、93 mm/h であったが、この雨で、唐津沢上流部の水を排水するための排水路は塞がれ、唐津沢上流部が排水路に切り替えられる部分が崩壊したのである(写真⑥～⑫)。

水防法規定で規定される関東地方における 1 時間当たりの降雨量は 153mm/hr であり、台風 13 号の際の降雨量を上回る。このような降雨があった時には、

18.5 m³/sの洪水流の発生が想定され、その洪水流が本件処分場を襲うことが懸念される（甲52 図16）。本件処分場には、このような洪水に対処できる設備は設けられる予定はない。

（説明者 原告鈴木鐸士）

- 6 先ほども説明があったが、唐津沢出口付近の鮎川には河川隧道が在り、洪水発生源になっている。この隧道の流下能力は18.4 m³/sと非常に小さく、それに対して想定最大流量は183.5 m³/sである。したがって、両者の流量差165.1 m³/sの激甚な洪水流が、隧道の上流部で発生する。このため、カスリーン台風時には、日立セメントの鉾山に甚大な被害が発生したのは当然である。

その後再度測定を実施し、流下能力が54.1 m³/sと修正されたが（乙114の3の2）、流量132 m³/sの甚大な洪水発生原因になっていることに変わりはない。

本件処分場予定地は、このように、甚大な洪水が、これまでも発生して来たとし、今後も発生する可能性が高いうえ、本件処分場計画は、そのようなおそれをさらに高めてしまうことになる。絶対に造ってはならない施設である。

7 現場での質問

（裁判官） どんな道路を作っているのか

（被告担当者） フレコンバックの下あたりが新設道路のトンネルの坑口となる。

現在は新設道路を工事するための道路を作るための工事である。

第2 鮎川隧道付近の指示説明

（説明者 原告ら訴訟代理人弁護士坂本博之）

今鮎川を少し下った橋の上にいるが、ここから見ると隧道を流れ下ってきた鮎川の様子がよくわかる（写真⑮⑯）。

第3 諏訪梅林周辺

(説明者 原告ら訴訟復代理人弁護士江原健太)

1 諏訪梅林駐車場

諏訪梅林説明資料(甲53)の2頁が位置関係の図面である。

現在いるのが諏訪梅林駐車場で、駐車場から見て道路右手(諏訪梅林から見て道路左手)に処分場予定地があり、逆側に向かって行くと、ここの後に行くつくしんぼ保育園がある。

諏訪梅林は、毎年2月下旬頃には梅が咲き誇る市民の憩いの場となっている。

目の前に道路があり、道路を挟んで左右に梅林公園がある。

道路の処分場予定地側を見ると道路は右手に曲がっており、見通しが悪い。現在でも横断には細心の注意が必要であるが、大型車の通行が増えた場合にはなおさらである。特に園児が横断するのはとても危険である。

この後に行くつくしんぼ保育園の園児たちは徒歩でこの公園に遊びに来ており、写真はその時の往復の様子である。この梅林公園からつくしんぼ保育園に向かう際に道路状況を確認できるが、大型車の通行が増えた場合の園児の散歩の危険性について確認することができる。

2 諏訪梅林内での指示説明

【第1地点(甲53 4頁目)】

今いる場所の2023年の台風13号の際の被災状況である。これら2枚の写真は台風の翌日の9月9日に撮影された写真である。2枚の写真のとおり、梅林公園内に流木が散乱していて、台風13号の時に梅林公園全体が冠水したことがわかる。4頁の上の写真の石垣のところが、今見えるその石垣になる。ちょうど同じ位置から見ている(写真⑰⑱)。鮎川も写っているが、現在の水量と比べて、台風翌日でも水量が多く、またその水量の多さがわかる。

【第2地点(甲53 5頁目)】

ちょうど同じようなこの位置から写真を撮っているものになる。台風13号の際に今フレコンバックがあるところに石垣があったが破壊されてしまった時の

様子がこの写真。下の写真は橋に流木が堆積している写真で、それが目の前に見えている橋である（写真⑱⑲）。

台風13号の際に鮎川が増水し激流となり、民家に甚大な被害を及ぼしたことがわかる。

【甲53 6～8頁目の説明】

きょうはこの場所からは見ることはできないが、6頁目、8頁目はここから左手の処分場予定地方面の被災状況であり、土砂崩等で道路が通行止めとなっている。

7頁目はここから下流の洪水被害の様子である。

【指示説明まとめ】

このように、梅林公園では公園が県道37号線の左右に分かれていて、道路がカーブしていることから横断するには危険であり、大型車の通行が増えれば、散歩に来る園児を含めた来園者が事故にあう可能性が増える。

また、台風13号の時の様子から確認できるとおり、現状でも鮎川は雨量が多ければ氾濫し、鮎川沿い一体に被害をもたらす。処分場が出来て唐津沢のダム機能がなくなり、鮎川への流入量が増えれば、より被害が拡大することになる。

第4 つくしんぼ保育園周辺

（説明者 原告ら訴訟代理人弁護士五來則男）

1 つくしんぼ保育園駐車場

この駐車場は、保育園職員と園児の保護者用のものである。保護者はここから園児の手を引いて、歩いて数分のところにある保育園間を登園退園時に利用している（写真⑳㉑）。

2 丁字路交差点

丁字路交差点から平和台霊園方面の道路を約30m行ったところがつくしんぼ保育園である。園児や保護者、職員らは平和台霊園から来る道路の横断歩道を行き帰りに利用しているが、この横断歩道には歩行者用信号

機がない。また車両用の信号機もない（写真②③④）。

3 カーブミラー設置箇所

本日集合した駐車場とは別に保育園の側に園児送迎用及び職員が利用する駐車場が3箇所ある。そこからそれぞれ梅林通りへ出る交差点の3箇所に、梅林通りの交通量が多く見通しも悪いので、カーブミラー3台が設置された。そのうちの2台は保育園が自費で設置した（写真⑤⑥）。

なお、この辺りは道路幅が狭く大型車がセンターラインを越えて走行していることがたびたび見られる。甲54 4頁の写真12は、ここから油縄子交差点方面へ少し行った所にある諏訪神社の付近で撮影したものである。

4 ふれあい橋付近

再び丁字路交差点に戻り、梅林通りの横断歩道を横断する。こちらの横断歩道は車両用信号機及び歩行者用信号機が設置されている。

横断すると道路下方を鮎川が流れており、梅林通りの歩道及び鮎川の間に遊歩道が設置されている。

鮎川にかかる橋が「ふれあい橋」である（写真⑦⑧）。ふれあい橋は、2023年台風13号の水害で、上流からの流下物がこの橋でせき止められ川から北側の道路に冠水をもたらした。

ここから丁字路交差点の方向を見ると、平和台霊園方面から来る道路は下り坂となって交差点に向かってくる（写真⑨）。「止まれ」の表示が道路にあり、標識もあるが、歩行者が見えないと横断歩道の前で停止せず、横断歩道を越え梅林通りの手前で初めて停止して行く車両が多い。本件産廃処分場へ向かう大型車もこの丁字路交差点を左折して県道37号線へ向かって行くと思われる。

甲47号証のメモを作成した方の自宅は遊歩道途中の川を挟んだ反対側にある家になる。

5 梅林通りと県道 37 号線の交差点

ここから山側へ行く道路は県道 37 号線となる。ここまでは遊歩道があって安全に通れるが、ここから先諏訪梅林へ向かう道路にはガードパイプがなくカーブが多くて見通しも悪い。園児たちはここの横断歩道を渡って同論の左側を通って梅林公園に向かう（写真②⑨⑩）。その歩道脇を大型車がスピードを出して通過して行くことになる。

洪水の時には、この辺の道路を水が流れた。

6 梅林通りの大型車通行状況

現地進行協議中、可能な限り梅林通りを通行する大型車両の状況をカメラで撮影した。その状況は写真⑪～⑬のとおりである。

第5 新設道路工事現場周辺

- 1 搬入道路入口経路図（甲 55 図 1）の大久保中学校の駐車場から、左手側、住宅の奥に搬入道路の工事現場を見ながら、加藤鉄工所の前付近まで歩いてきた（写真⑭⑮）。

年末までは大久保中学校側で主に工事が行われてきたが、年明けから加藤鉄工所側も竹木の伐採が始まった（写真⑯⑰）。

- 2 図 1 でわかるとおり、中丸団地へ行くには、目の前にあるこの道路と山側道路から入って来る南側アクセス道路（甲 55 図 2）の 2 本しか道がない。

裁判所におかれては、進行協議の帰りには是非南側アクセス道路を通して多賀駅に向かって欲しいが、山側道路の中丸団地入口交差点周辺は、道路両側の樹木がすっかり切り払われている。「山側道路」を挟んで南側アクセス道路入口の反対側が、搬入道路入口になる予定である。

山側道路の交通量が激増することは必至である。

- 3 搬入道路に入ると、すぐに第 1 橋梁（甲 55 図 3）として、山側道路の上を立体交差させる形で、南側アクセス道路の南側に通じ、その後、日立エクステリアからのびる市道にもボックスカルバートという手法の立体交差が予定され

ている（甲５５ 図３）。

私たちの目の前にも、第２橋梁が作られ、立体交差となる（甲５５ 図４）。

第１、第２、２つの橋からの転落・落下事故防止のため、防護柵と落下物防止柵、合わせて高さ２ｍのものが設置される（甲５５ 図４）。産業廃棄物を積んだトラックが往来するのだから、騒音・振動は当然、飛散物・落下物による被害の心配も大きい。

- ４ 日立エクステリアに通じる道路では平面交差で横断歩道になるという（甲５５ 図４）。日立エクステリアは産廃業者でもあるから、同社にとっては便利かもしれないが、山林を管理している共有者の団体では、林道を使うことが不可能になることを懸念している。

- ５ そして、第２橋梁からは桜川に添うように道路が建設されるところ、擁壁や法枠工などで崩壊を防ぐ予定というから、景観が大きく変わることは避けられない（甲５５ 図５）。景観のみならず、一昨年のもう一つの豪雨の際、山側道路でも擁壁の一部崩壊があったから、崩壊の危険が全くなくなるとも考えられない。

さらに山の中に入れば、第１トンネル（１００ｍ）と第２トンネル（１．６ｋｍ）（甲５５ 図６、図７）が作られ、第１トンネルまでの間に、桜川の河川ボックスが３つ、河川ボックス②と③の間では河川を付け替えるために新たに河道が掘られる（甲５５ 図８）という大規模工事になる予定である。

- ６ 梅林道路・県道３７号だけでは搬入路として不適切・不十分だったことはわかりいただけたと思う。そして、他に道路を作るとなったら、これだけの大工事にならざるを得ないことも、この地形を見れば、容易に予見できたというべきである。

「道路を作る必要がなく廉価にできる」という選定根拠に、合理性はない。

以 上