

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

最 終 準 備 書 面

2025（令和7）年8月31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

目次

【略語等】	- 3 -
第1節 本訴における請求（請求の趣旨変更後）	- 4 -
第2節 債務者大井川の損害賠償責任についての法律構成	- 4 -
第3節 本件候補地選定及び本件事業の違法性	- 5 -
第1 本件候補地選定における立地上の制約区域に関する事実評価の不合理又は考慮不尽	- 5 -
1 主張の概要（原告第2準3頁～、第3準5頁～）	- 5 -
2 本件予定地が「洪水浸水想定区域」の実質を有し、立地上の制約区域に該当することについての事実評価の不合理又は考慮不尽	- 5 -
(1) 本件予定地は「洪水浸水想定区域」（水防法14条）に準じた地域として、第1次スクリーニングに際しスクリーニング対象とすべきであったこと ...	- 5 -
(2) 鮎川の流下能力からみて本件予定地は洪水の危険性が高い	- 15 -
(3) 鮎川には唐津沢流域からの豪雨時雨水を処理する能力がなく、茨城県は、その対策を講じることができていないこと	- 17 -
(4) 実際に発生した洪水被害	- 26 -
第2 本件候補地選定における新設道路の要否についての事実評価の不合理 ..	- 29 -
1 はじめに	- 29 -
2 本件予定地が道路新設なく安全な搬入路を確保できる状況にないことについての事実評価の不合理	- 29 -
(1) 大型車両の通行量が著しく多くなること	- 29 -
(2) 大型車両の交通量増加による影響	- 31 -
(3) 西側からのルートも搬入ルートとして不適切であること	- 37 -
3 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が生じたこと ..	- 44 -
(1) 処分場建設費用とは別に概算事業費120億円	- 44 -

(2) 道路計画が住民に与える影響.....	- 45 -
(3) 自然環境への悪影響.....	- 45 -
(4) 本件予定地ありきの選定手続ではなかったのか？.....	- 46 -
(5) 小括	- 48 -
第4節 債務者大井川の損害賠償責任の存在及び損害の発生.....	- 49 -
第1 債務者大井川の職務上の義務違反（損害賠償責任）の存在	- 49 -
第2 損害の発生及び因果関係.....	- 49 -
第5節 結語	- 50 -

【略語等】

原告第1準、原告第2準・・・：原告第1準備書面、原告第2準備書面・・・

被告準(1)、被告準(2)・・・：被告準備書面(1)、被告準備書面(2)・・・

原告荒川：原告荒川照明

原告鈴木：原告鈴木鐸士

荒川調書：原告荒川照明本人調書

鈴木調書：原告鈴木鐸士本人調書

本件事業：最終処分場周辺道路整備事業

本件予定地：日立市諏訪町日立セメント太平田跡地

選定会議：茨城県新産業廃棄物最終処分場候補地選定会議

本件候補地選定：選定会議が日立市諏訪町日立セメント太平田跡地を最終処分場整備候補地に選定したこと

債務者大井川：債務者大井川和彦

推進長ら：源循環推進長、高萩工事事務所長、常陸太田工事事務所長

第1節 本訴における請求（請求の趣旨変更後）

原告らは、被告に対し、茨城県を代表して、「債務者大井川和彦に対し、金1億9690万1960円及びこれに対する令和5年4月21日から支払い済みまで年3分の割合による金員を支払え」との賠償請求をすることを求める。

第2節 債務者大井川の損害賠償責任についての法律構成

「財務会計上の行為を行う権限を有する当該職員」（地方自治法242条の2第1項第4号）である推進長ら（資源循環推進長、高萩工事事務所長、常陸太田工事事務所長）が行った原告第11準・別紙「支出に係る根拠」欄に記載した支出負担行為としての契約締結行為（＝「財務会計行為」）は、後述のとおり、誠実執行義務に違反した違法な行為である。

債務者大井川は、茨城県知事として、推進長らが違法な職務執行をしないよう指揮監督し、違法な職務執行を阻止すべき職務上の義務を負う。

債務者大井川は、茨城県の知事として、本件予定地での最終処分場建設を決定したものであるから、本件候補地選定及びこれと一体としてなされる本件事業（最終処分場周辺道路整備事業）が行政機関の権限を逸脱ないし濫用した違法なものであることを認識する立場にあった。

そして、推進長らによる契約締結行為（支出負担行為）は、本件候補地選定及び本件事業の履行の手段として行われたものであるから、推進長らを指揮監督する立場にあった債務者大井川は、本件候補地選定及び本件事業の違法性を認識していた以上、その指揮監督権限を行使して、推進長らによる契約締結行為（支出負担行為）を阻止すべき職務上の義務を負っていたものであり、その義務を怠ったことについて損害賠償義務を負う（以上について、原告第10準～第12準）。

第3節 本件候補地選定及び本件事業の違法性

第1 本件候補地選定における立地上の制約区域に関する事実評価の不合理又は考慮不尽

1 主張の概要（原告第2準3頁～、第3準5頁～）

茨城県設置の検討委員会は、立地上の制約区域「洪水浸水想定区域」に該当する場合は除外するとの裁量基準を設け、本件予定地はこれに該当しないと判断した（第1次スクリーニング）。

①洪水浸水想定区域との基準を設けた趣旨が土砂崩れや洪水による災害発生防止にあること、②立地上の規制区域は法令上の規制区域と別に設けられたカテゴリーであること、③茨城県が立地上の制約区域として東日本大震災で発生した津波による被害範囲等について調査をしたとの実態があることからして、「洪水浸水想定区域」との立地上の制約区域に該当するかの判断は、形式的に行うのではなく、「洪水浸水想定区域」の実質を有しているか否かにより行うべきである（原告第2準3頁～、第8準5頁～）。

そして、本件予定地は、後述のとおり「洪水浸水想定区域」の実質を有している。よって、本件予定地が「洪水浸水想定区域」ではないとした茨城県の判断は、自らが定めた裁量基準の趣旨に反する評価を行った点で事実に対する評価が明白に合理性を欠いたもの、ないしは、自らが定めた裁量基準の趣旨からして考慮すべき事情を考慮しないでなされたものであり、かかる判断は土砂崩れや洪水による災害発生の危険性が存する本件予定地に最終処分場を設置させるとの社会通念上著しく妥当性を欠いた結果を生じさせるものであり、違法である。

2 本件予定地が「洪水浸水想定区域」の実質を有し、立地上の制約区域に該当することについての事実評価の不合理又は考慮不尽

(1) 本件予定地は「洪水浸水想定区域」（水防法14条）に準じた地域として、第1次スクリーニングに際しスクリーニング対象とすべきであったこ

と

ア 唐津沢は実在する河川であること（原告第7準5頁～）

(ア) 現況について

被告は、茨城県が行った水文調査においては、「検討対象範囲」（本件予定地を含む流域。乙51の4・1頁、乙54の2・64頁）への流入が確認された表流水（地上を流れる水。乙51の4・7頁、乙54の2・70頁、乙69）以外には、上記の「検討対象範囲」に流入している表流水は確認されていないと主張する（被告準(4)11頁）。

しかし、そもそも本件予定地の地形を見れば、左右から山が迫った谷底の地形となっていることが一目瞭然であり、その谷底に河川の流域があったこと、ないしはあることは誰の目にも明らかである。

被告は、茨城県が行った水文調査においては、検討対象範囲への流入が確認された表流水以外には、この検討対象範囲に流入している表流水は確認されていないなどと述べているが、まさにこの表流水こそが唐津沢に他ならない（原告第8準7～8頁）。

(イ) 国土地理院の地形図上の表記について

被告は、国土地理院作成の2万5000分の1の地形図（大正7年発行（甲25の1）、昭和22年発行（甲25の2）、昭和33年発行（甲25の3））における新産業廃棄物最終処分場の予定地の「唐沢（澤）」との記載について、原告らがマーキングした箇所記されている「――」という破線は、甲25の1の1、甲25の2の1及び甲25の3の1の図面のそれぞれの左側に記載された「記號」において、「小徑 道幅一米未満」であるとされているから、当該マーキングの箇所は、幅1m未満の道を表したものであり、河川を表したものではない。また、甲25の4の2の図面の当該水色の線は、本件予定地に続いておらず、それが「唐津沢」なる河川である旨も記されていないと主張する。

しかし、被告が指摘する各地形図には、小径のすぐ横に河川の流れが記載されており、しかも「唐澤」という河川名まで記載されているのであるから、「唐澤」という名称の河川が表示されているものに他ならない。国土地理院の地形図に、道路について「唐澤」などという名称が付されることはなく、この名称は河川の名称に他ならない。

なお、平成２８年の地形図（甲２５の４）においては、訴外日立セメント株式会社が掘削してしまったため、唐津沢と鮎川との合流点付近の河道は失われてしまったが、なお掘削場所の上流付近には河道が存在することが明記されている（原告第８準７頁）。

(ウ) 国土地理院の航空写真について

被告は、国土地理院が公開している空中写真（乙８９）においても、原告らの主張する「唐津沢」なる河川の存在は確認できないと主張する。

しかし、国土地理院が公開する空中写真について、昭和２２年に撮影された乙８９の１を見ると、国土地理院の作成した上記地形図に記載された「唐澤」の流路に沿って河川の流れがあることが分かり、他方、昭和５０年に撮影された乙８９の２では、訴外日立セメント株式会社によって唐津沢の流路の特に下流部が大幅に破壊されてしまっていることが分かる。

なお、乙８９の１、２は空中写真であるから、「唐津沢」などという河川名の書き込みがないことは当然である（原告第８準７頁）。

(エ) 訴外日立セメント株式会社の回答資料について

被告は、訴外日立セメント株式会社の回答資料（乙４８の２・２５頁）の図面上の青線について、それが「唐津沢」なる名称の河川であるとは記されていないため、当該青線は「唐津沢」なる名称の河川ではなく、訴外日立セメント株式会社が太平田鉾山の排水に用いていた「素掘り側溝」である（乙４８の２・１５頁）と主張する。

しかし、被告が提出した訴外日立セメント株式会社作成の「日立セメント太平田鉦山について(回答)」という書証添付の地図にも「唐津沢」と河川名が書かれており、また、その川筋が青く明記されている(乙48の2・25頁)。また、同書証の10頁にも、「鉦山東側の久保林道沿いに沢があり、現在は鉦山道路脇を流れています」と記載されており、河川があることは明らかである(原告第7準5～6頁)。

被告は、同図面に記された青線を、訴外日立セメント株式会社が太平田鉦山の排水に用いていた素掘りの側溝であるなどと述べているが、この図面に記載された「唐津沢」は、鉦山よりも上流から流れてきているのであり、同会社が掘った側溝などではないことは明らかである。仮に同会社が側溝を掘ったことがあったのが事実であったとしても、それは元からあった唐津沢の流れを、鉦山の採掘を行うために付け替えたに過ぎない(原告第8準7頁)。

(カ) 公図上の記載について

被告は、乙87の2ないし乙87の5の鮎川と県道37号が並行している箇所において鮎川は「水」と記載されているように、普通河川あるいは法定外公共物たる水路であっても、公図上では、「水」と表記され、その存在が明記されているのが通常であるが、本件予定地の現在の公図にも閉鎖された公図にも、そのような記載はない(乙87及び88)と主張する。

しかし、公図に唐津沢の記載がされていないのはそのようであるが、この河川は林道とほぼ並行して流れているため、公図には林道の記載だけしかされなかったのではないかと推測されるところである(原告第7準6頁)。

(カ) 茨城県及び日立市による把握状況について

被告は、本件予定地内には、茨城県知事が河川法12条に基づき調製

する「河川現況台帳」上「唐津沢」なる河川は支川を含み記載されておらず（乙 86）、また、日立市長が管理する普通河川（一級河川、二級河川及び準用河川以外の河川（同法 100 条の 2）。普通河川は、法定外公共物である水路と重なる。）も存しない（乙 87）と主張する。

しかし、茨城県知事が河川法 12 条に基づき調製する河川現況台帳に唐津沢なる河川の記載がないという点については、上記のとおり国土地理院の地形図にも記載された河川を記載することを漏らしてしまっているということであり、茨城県に河川管理上の重大な瑕疵があることにほかならない（原告第 8 準 7 頁）。

また、同様に国土地理院の地形図にも記載された河川について、仮に日立市が普通河川として管理していないということが事実であるならば、同市の河川管理上の重大な瑕疵と言わざるを得ない。

茨城県及び日立市が唐津沢という河川を把握していなかったことは、地方自治体の河川管理上の瑕疵を認めているに過ぎず、そこに河川が存在しなかったことの証左とはならないのである。

（キ） 小括

以上より、本件予定地に唐津沢という河川が存在すること及びその位置関係から二級河川鮎川の支川として取り扱うべきことは、文献上も現地の状況からも明らかである。

イ 洪水浸水想定区域に準じた扱いについて

（ア） 水防法の適用関係について

a 被告の主張について

被告は、本件予定地を流れる河川（唐津沢）が、水防法 14 条 1 項、2 項に規定する「河川」に該当しないため、本件予定地は水防法上の「洪水浸水想定区域」に該当せず、令和 3 年水防法改正によっても、一級河川でも二級河川でもない唐津沢流域が洪水浸水想定区域の指定対象と

なることはない」と主張する(被告準(2) 36～37頁)。

b 水防法の規定

水防法14条1項柱書は、「国土交通大臣は、次に掲げる河川について、洪水時の円滑かつ迅速な避難を確保し、又は浸水を防止することにより、水災による被害の軽減を図るため、国土交通省令で定めるところにより、想定最大規模降雨（想定し得る最大規模の降雨であつて国土交通大臣が定める基準に該当するものをいう。以下同じ。）により当該河川が氾濫した場合に浸水が想定される区域を洪水浸水想定区域として指定するものとする。」と規定する。

また、同法同条1項3号には、「前二号に掲げるもののほか、河川法第九条第二項に規定する指定区間外の一級河川のうち洪水による災害の発生を警戒すべきものとして国土交通省令で定める基準に該当するもの」という規定がある。

同法同条2項柱書は、「都道府県知事は、次に掲げる河川について、洪水時の円滑かつ迅速な避難を確保し、又は浸水を防止することにより、水災による被害の軽減を図るため、国土交通省令で定めるところにより、想定最大規模降雨により当該河川が氾濫した場合に浸水が想定される区域を洪水浸水想定区域として指定するものとする。」とある。

さらに、同法同条2項3号には、「前二号に掲げるもののほか、河川法第九条第二項に規定する指定区間内の一級河川又は同法第5条第1項に規定する二級河川のうち洪水による災害の発生を警戒すべきものとして国土交通省令で定める基準に該当するもの」という規定がある。

水防法14条1項と2項の違いは、河川の管理者が国土交通大臣である場合と都道府県知事である場合の違いであり、規定される内容はほぼ同じである。

また、水防法施行規則1条の2は、「法第14条第1項第3号及び第

2項第3号の国土交通省令で定める基準は、当該河川の周辺地域に住宅、要配慮者利用施設……その他の洪水時に避難を行うことが想定される者が居住若しくは滞在する建築物又は避難施設、避難路その他の洪水時における避難の用に供する施設が存し、かつ、当該周辺地域の市町村の市町村長が当該周辺地域における洪水の発生のおそれに関する雨量、当該河川の水位その他の情報を入手することができることとする」と規定されている（原告第5準3～4頁）。

c 令和3年改正の趣旨

ところで、令和3年水防法改正と共に国土交通省水管理・国土保全局長から発出された「特定都市河川浸水被害対策法等の一部を改正する法律の一部の施行について」（国水政第20号、令和3年7月15日（甲16））には、特定都市河川浸水被害対策法の改正がなされた趣旨として、以下の記述がある。

「近年、気候変動の影響により全国各地で水災害が激甚化・頻発化し、今後も降水量がさらに増大すること等が懸念されていることから、これまでの治水政策を抜本的に見直す必要がある。このため、国や都道府県の河川管理者、下水道管理者といった管理者主体で行う従来の治水対策に加えて、上流から下流、本川・支川などの流域全体を俯瞰し、国・都道府県・市町村、さらに企業や住民等のあらゆる関係者が協働して取り組む『流域治水』の推進が求められているところである」（甲16・1頁）、

「水防法（昭和24年法律第193号）における洪水、雨水出水及び高潮に係る浸水想定区域制度は、各水害に対応し、避難場所や避難路の設定等の措置を講じることで住民等の円滑かつ迅速な避難の確保を図ること等を目的としているものである」、

「改正前の同法においては、洪水、雨水出水又は高潮により国民経済

上重大な損害又は相当な損害を生ずるおそれがあるものとして指定された河川（洪水予報河川及び水位周知河川）、公共下水道等（公共下水道、流域下水道又は都市下水路をいう。以下同じ。）の排水施設（水位周知下水道）又は海岸（水位周知海岸）について、それぞれ洪水浸水想定区域、雨水出水浸水想定区域又は高潮浸水想定区域（以下まとめて「浸水想定区域」という。）の指定対象とされてきた」、

「近年、気候変動により水害が激甚化・頻発化しており、例えば、令和元年東日本台風では、洪水浸水想定区域の指定対象ではない中小河川において、多くの浸水被害が発生したところであり、河川、下水道、海岸の周辺地域に潜在的に水害リスクがあるにもかかわらずそうしたリスクが周知されていない場合、当該エリアの住民等に対し、当該地域が安全な地域であるとの誤解を招く可能性がある」、

「こうした状況を踏まえ、改正法による水防法の改正（以下「水防法改正」という。）により、法改正前には浸水想定区域の指定対象とされていなかった河川、下水道、海岸のうち、周辺に住宅等の防護対象のあるものについて指定対象に追加し、水害リスク情報の空白地帯の解消を目指すこととされた」（以上、甲16・2頁）

要するに、令和3年に行なわれた水防法の改正は、近年、気候変動の影響により全国各地で水災害が激甚化・頻発化し、今後も降水量がさらに増大すること等が懸念されていることに鑑みて、「流域治水」の考え方に則り、河川の治水や水防は河川の流域全体を視野に入れて考えなければならないのであり、一級河川や二級河川の支川のうち、それらの河川指定がなされていない河川であっても、浸水想定区域の指定対象に追加して、水害リスク情報の空白地帯の解消を目指すべきである、という趣旨の下になされたものである（原告第5準4～5頁）。

d 本件予定地の状況について

以上の水防法改正の趣旨に鑑みると、本件予定地の中心を流れる唐津沢は二級河川鮎川の支川である以上、本件予定地もまた、流域治水の観点から支川も含めた鮎川の流域全体を視野に入れた治水の一環として考えるべきである。

唐津沢は、その西側に81.47haにも及ぶ広大な集水域を抱えている。処分場予定地の敷地流域の36.83haも含めると118.30haにも及び(乙60)、これらの流域に降った雨は唐津沢に集まる。

流体力学の専門家でもある原告鈴木は、2022年11月14日付「被告側の準備書面(2)の主要な問題点について」(甲19)において、豪雨時における唐津沢流域の洪水浸水想定区域の図面を試作している(甲19・22頁図7)。

水防法14条1項、2項の規定を受けて、想定最大規模降雨等の想定の方法を定めたのが、「浸水想定(洪水、内水)の作成等のための想定最大外力の設定手法」(甲17)である。甲17・23頁の別添表-5によると、関東地方の1時間当たりの最大降雨量は153mm、24時間当たりの最大降雨量は690mmとある。

また、「内水浸水想定区域図作成マニュアル(案)」という資料の20頁の表2-2にも、関東地方の1時間当たりの最大降雨量は153mmとある(甲18)。

鈴木意見書の洪水浸水想定区域の図面(甲19・22頁図7)は、この想定降雨量を前提に作成されたものであるが、24時間降雨時に唐津沢上流部からの洪水の流路(Q1、Q2)と平常時の湛水面上に形成される洪水浸水想定区域の合計の表面積(図面上の朱線で囲まれた範囲)が約6haとなる。湛水面上に形成される洪水浸水区域は約5haで、平常時の湛水面の表面積約2.4m²の約2倍となり、その

深さは15.4mにもなるとされる。

甲19によれば、唐津沢は「窪地が非常に広く深いため、貯留可能な雨水量は57万2600m³にもなることが確認されているので、豪雨時でも唐津沢からの洪水放出流量はないものと考えてよい。すなわち、『現状の唐津沢は、期せずして洪水に対する防災ダムの機能を巧妙に果たしている。』と言える。」とされている。すなわち、現状を前提とすれば、水防法が想定する最大降雨量があつたとしても鮎川への溢水は回避されることにはなるが、唐津沢流域への浸水・貯留は避けられない。

e 小括

したがって、本件予定地の唐津沢は水防法上の洪水浸水想定区域に準じて取り扱うべきであるが、さらに後述するように、唐津沢が流入する鮎川の流下能力を考慮するならば、本件処分場予定地は洪水の危険性が極めて高い地域といえる（原告第5準6～7頁）。

(イ) スクリーニングの再実施について

a 被告の主張

被告は、上記水防法の改正が令和3年5月10日、施行が同年7月15日であつた一方、茨城県が選定会議を開いて本件予定地を処分場予定地として選定したのは、令和2年3月～4月であつたことを前提に（被告準(1)38頁）、スクリーニングはその時点における客観的な各種法規制の状況等について行うものであり、その後の状況に応じて改めてやり直さなければ当初の選定が違法になるものではないとして、水防法改正によって唐津沢流域が洪水浸水想定区域に準ずるものといえるかどうかの検討をしなかったとしても違法ではないなどと主張する（被告準(4)10～15頁）。

b スクリーニングを再度実施する必要があつた

しかし、都道府県は、住民の福祉の増進に努める義務を有するのであり(地方自治法1条の2第1項、第2条第14項)、中でも住民の生命・健康・財産を守るということは、住民の福祉の増進を考えるうえでの最優先事項である。

とすれば、スクリーニングは行政の決定・実施に至るまでの過程に過ぎないから、それを行った時点における客観的な各種法規制の状況等について行うのでは足りず、決定・実施に至るまでの間は、その後の状況に応じて、住民の生命・健康・財産を守るために新たに検討しなければならない事情が発生した場合には、改めてやり直さなければ当初の選定は違法になるのである。

そして、上記水防法の改正は、正に住民の生命・健康・財産を水害から守るためになされた極めて重要な法律改正であり、上記のとおり水防法改正によって唐津沢流域について洪水浸水想定区域に準じた考慮が必要であったと考えられる以上、同流域に存する本件予定地について、改めて洪水浸水想定区域と同様のスクリーニングの対象として検討をし直すべきであった(原告第7準6～7頁)。

c 小括

以上より、茨城県が、上記水防法の改正を受けて、唐津沢流域に存する本件予定地について、改めて洪水浸水想定区域と同様のスクリーニングの対象として検討をし直すべきだったのにこれをしなかったことは違法である。

(2) 鮎川の流下能力からみて本件予定地は洪水の危険性が高い

鮎川の流下能力からみて、本件予定地が洪水の危険性が高いことは、既に原告らの準備書面において再三に渡って主張してきたところである(原告第5準7頁～等)。

被告の計画では、鮎川の流下能力について、水路の断面積4.777㎡、

流速 3.860 m/s 、流下能力 $18.437\text{ m}^3/\text{s}$ としていた。この数値は、本件予定地から流下する流水が鮎川に合流する地点から北東方向に約 100 m の地点であるということであり、この地点は、鮎川の流路が隧道の中を流れる箇所である（被告準(2)32頁、甲19・1頁、鈴木調書14～15頁）。この鮎川が隧道を通る箇所については、現地進行協議期日の際にも確認されている（甲61・4頁、写真⑮、⑯）。

被告は、この地点における鮎川の比流量（流下能力を、その地点より上流部分の流域面積で割った数値。その地点より上流域の各流域から、どれくらいの量の水を流せるかということを決めるために用いられる〔鈴木調書16頁〕）を、 $0.029\text{ m}^3/\text{s}/\text{ha}$ と計算している（乙61）。この比流量に基づく唐津沢流域から鮎川への許容放流量は、 $3.43\text{ m}^3/\text{s}$ （ $0.029\text{ m}^3/\text{s}/\text{ha} \times 118.30\text{ ha}$ ）となる。本件予定地の新設道路の西側部分だけからの鮎川への許容放流量は、 $2.37\text{ m}^3/\text{s}$ となる（ $0.029\text{ m}^3/\text{s}/\text{ha} \times 81.47\text{ ha}$ 〔鈴木調書17頁〕）。このような流下能力に対応する洪水を引き起こす限界の降雨強度は、 15.2 mm/hr である。

一方、水防法以下の法令において想定すべきものとされている最大降雨量は、関東地方における1時間当たりの最大降雨量は 153 mm 、24時間当たりの最大降雨量は 690 mm とされている（甲17, 18）。この1時間当たりの降雨量をもとにして、合理式に基づく計算を行うと、新設道路の西側部分だけからでも、 $20.7\text{ m}^3/\text{s}$ の水量の水が、鮎川に流れ込むことになる。この水量は、上記の西側部分からの許容放流量 $2.37\text{ m}^3/\text{s}$ を遥かに超える水量であり、唐津沢流域全体からの許容放流量ばかりか、鮎川の上流域全体からの許容放流量をも超えてしまっている数値である（鈴木調書17頁）。

上記合理式を用いて鮎川の上流域全体の面積 625.7 ha からの流出水量を計算すると、 $625.7\text{ ha} \times 153\text{ mm/hr} \times 0.6 \div 360 = 1$

59. $55 \text{ m}^3/\text{s}$ 程度の水量の洪水が発生する（流出係数を0.7とした場合は、同様の計算をすると、 $186.14 \text{ m}^3/\text{s}$ となる）。この水量の洪水に対して、鮎川には全く流下能力を欠いている。鮎川から溢れた水は、本件予定地に溢れることになるし、鮎川が通る隧道を通ることができず、隧道の周辺の県道等に水害をもたらすことになるのである。

被告は、被告準(13) 3～4頁において、鮎川のネックポイントを本件予定地付近の隧道の箇所から太平田浄水場付近の地点とすることが相当であると判断した、などと主張し、そこで引用されている乙139によると、隧道部分の流下能力は $54.144 \text{ m}^3/\text{s}$ 、新たに採用された地点の流下能力は $19.93 \text{ m}^3/\text{s}$ 、比流量は $0.030 \text{ m}^3/\text{s}/\text{ha}$ 、などとされている。しかし、上記の被告が示した数値を見ても、本件予定地付近の隧道は、水防法が予定している雨量が降った場合の水量を流すことができないことになりはしないし、鮎川の流下能力も、そのような水量に到底対応することができないことは明らかである（甲73・6頁、鈴木調書38～39頁）。

(3) 鮎川には唐津沢流域からの豪雨時雨水を処理する能力がなく、茨城県は、その対策を講じることができていないこと

ア 鮎川には、唐津沢流域からの雨水流量を処理する流下能力がないこと

(ア) 鮎川にはネックポイントよりも上流域全体からの豪雨時の流出水に対応する十分な流下能力がないこと

鮎川には、唐津沢流域をはじめ、ネックポイントとなる地点よりも上流域全体からの流出水に対する十分な流下能力がないばかりか、新設道路西側部分に降った雨に対する十分な流下能力もないことは、既に述べた通りである。

(イ) 本件処分場計画ができる前は、唐津沢湖に相当な貯留能力があったが、茨城県は、その唐津沢湖の貯留能力を喪失させてしまったこと

ところで、本件処分場計画ができる前は、唐津沢流域に、採石のため

に掘削された跡に水が溜まり、湖（以下「唐津沢湖」という）となっていた。この唐津沢湖が、唐津沢流域から流出する水を貯水し、水害防止に役立っていたのである。唐津沢湖は、鮎川の流下能力不足を補う役割を果たしていたのである。

唐津沢湖には、原告第7準9～10頁等において述べたように、57万2600 m^3 の貯水能力がある（甲24・5～6頁、甲62・No.37、鈴木調書31頁等）。この貯水能力は、水防法で想定している690mm／24hrの雨が24時間降った場合に、唐津沢流域全体から発生する流出量に相当する水量である（ $118.3\text{ha} \times 690\text{mm} \times 0.7 = 57万1389\text{m}^3$ 。流出係数を0.6で計算すると、48万9762 m^3 となり、唐津沢湖の貯水能力には相当の余力があることになる）。唐津沢湖には、唐津沢流域から発生する洪水を防止するための十分な能力があったことが明らかである。

ところが、茨城県は、唐津沢湖を埋め立てて本件処分場を建設する計画を立てたものであり、この唐津沢湖の貯水能力を完全に失わせるという不合理な計画を立てたのである。唐津沢湖の埋め立て工事が進捗していることは、現地進行協議期日の際にも確認されていることである（甲61・2～3頁、写真⑬、⑭）。

- (ウ) 新設道路西側部分からの豪雨時の流出水に対応するためには防災調整池を造る必要があるが、茨城県はそのような計画を有していないこと
- 水防法で想定されている1時間あたり153mmの雨量の雨が降った場合に、本件処分場の建設にあたって新たに建設される予定の新設道路の西側部分の流出量が20.7 m^3/s となることは、前述したとおりである。また、この流出量だけでも、鮎川の流下能力18.437 m^3/s を超えることも前述したとおりである。茨城県としては、このような流量の雨水に対応するためには、相応の防災調整池を設置することが必要

となる。新設道路西側部分に降った雨を鮎川に流すことなく貯留するために必要な防災調整池の容量は、水防法が想定する 153 mm/h r の雨量を前提とした場合は、 $24万2500\text{ m}^3$ 、 $1/200$ 確率の雨量である 110 mm/h r の雨量を前提とした場合は、 $9万8900\text{ m}^3$ 、 $1/30$ 確率の雨量である 75 mm/h r の雨量を前提とした場合は、 $4万8500\text{ m}^3$ の、それぞれ防災調整池を設置する必要がある（鈴木調書26頁、甲62・No.32）。

しかし、茨城県は、新設道路西側部分に降った雨は、直接鮎川に放流する予定としているのであり、このような防災調整池を建設する予定は全くない。また、本件予定地に、上記のような規模、特に水防法が想定するような大雨が降った場合に対応することが可能な程度の規模の防災調整池を設ける余裕はない。

(エ) 茨城県の新設道路西側部分からの流出水の計算は欺瞞的であること

なお被告は、新設道路西側部分の上流部（被告準(6)19頁で「流域1」とされている部分）に降った雨については、降雨量の 74.7% が蒸発散し、新設道路西側部分の下流部（被告準(6)19頁で「流域3」とされている部分）は降雨量の 47.8% が蒸発散するとして、新設道路の西側に降った雨の全てが新設道路の側溝に流入するものではないと主張する（被告準(6)19頁）。しかし、大雨降雨時又はその直後に、被告が主張するような大量の蒸発散が生じることはあり得ない（原告第8準8頁～、甲39・8～9頁）。

水防法が想定しているような大雨の場合には（通常の雨の場合にすら）、新設道路西側部分に降った雨のうち、流出しないで地面に浸透する水量（その割合は、「1－流出係数」で示される）以外の水は、直接鮎川に流れ込むものと考えなければならない。

(オ) まとめ

以上のように、唐津沢湖が失われ、防災調整池が十分に整備されていない状態では、唐津沢流域に降った大雨に対して、新設道路西側部分に降った雨だけに対してさえも、鮎川には十分な流下能力がないことが明らかである。

イ 鮎川の流下能力をカバーする対応策が茨城県においても講じられていないこと

(ア) 新設道路西側部分の降雨に対応する防災調整池の計画はないこと

新設道路西側部分に降る雨に対する対策として、防災調整池を設置する必要があるにも拘らず、茨城県はそのような対策を取っていないことは、上記アにおいて述べた通りである。

(イ) 本件処分場の防災調整池は、予定されている集水面積における降雨に対応することができないこと

ところで、茨城県は、本件処分場における集水域面積を36.83ha（乙40の4・49頁の図4・44）とし、これに対応するための防災調整池容量を、1／30年確率の降雨量に基づき、2万9747m³と試算している（乙40の4・50頁。乙100・97頁では、3万3327m³としている）。

しかし、本件処分場における集水面積36.83haを前提として、被告が用いた防災調整池の容量計算の公式に、水防法が想定する大雨が降った場合（水防法が想定する雨量の数値を用いて作成したハイエトグラフを下にすると、584mm／12hrの雨が12時間降った場合[甲17・23頁、甲62・No.18]を想定して計算する）には、12万9300m³の防災調整池が必要となる（鈴木調書22～25頁、甲62・No.30～32）。

また被告は、令和5年9月8日台風13号時の降雨量に基づくシミュレーションを行い、本件処分場の防災調整池は、同台風の場合でも対応

が可能であると述べている（乙 1 1 0）。しかし、原告第 8 準・1 3 頁において指摘したように、このシミュレーションでは、被告が想定する許容放出量 $1.0681 \text{ m}^3/\text{s}$ の約 3.37 倍となる $3.6 \text{ m}^3/\text{s}$ （ $2159 \text{ m}^3/10 \text{ 分}$ ）の超過放流（洪水吐き）が 5 0 分に亘って起こり、調整池容量が明らかに不足することが確認された（甲 4 1）。しかし、被告は、防災調整池の容量の訂正を未だ行っていない。この台風の降雨時に必要な調整池容量は 4 3, 4 8 1 m^3 であり、1 / 2 0 0 年確率降雨での調整池容量は 4 9, 2 0 0 m^3 と算定されるが、それでも水防法規定の降雨時には、多量の洪水吐きによる超過放流が起こる。下流域の洪水災害の危険性を避けるためには、調整池容量の算定には水防法規定（国交省基準）の降雨量を適用し、調整池容量は少なくとも 1 2 0, 8 0 0 m^3 とすることが必要である（甲 6 1・3 頁、甲 6 2・No.3 5、鈴木調書 2 7～2 8 頁）。

茨城県が予定している防災調整池の容量では、本件処分場の集水面積 3 6. 8 3 ha に降った雨を十分に貯留することができずに、鮎川に放流することになるが、その場合、鮎川のネック部分に溢れたり、下流域に水害をもたらしたりすることになる（鈴木調書 2 7 頁）。

- (ウ) 本件処分場の埋立地には、豪雨時に唐津沢上流域からの洪水が流入することが予想されるが、茨城県が計画する防災調整池はそのような対応をすることが予定されていないこと

また、被告は、防災調整池に関する集水面積を、本件処分場の周囲の 3 6. 8 3 h a に限っている。これは、新設道路西側部分に降った雨は、新設道路に沿って造られる予定の側溝によって排出されることが予定されているため、本件予定地の集水面積は、新設道路によって東西に分割されるからである、というのが被告の主張である（被告準(4) 1 6 頁、被告準(6) 1 7 頁）。

しかし、原告第8準8頁、原告第9準6頁等において指摘したように、被告の主張は新設道路に整備する側溝の幅等の構造、メンテナンスの頻度等に係る数値の裏付けや資料を伴わないものであり、信用性がなく、この側溝によって新設道路西側部分に降った雨を的確に排水する構造となっていることは全く立証されていない。被告は、日立セメントの設置した水路に代えて新たに整備する水路によって、新設道路西側の斜面から流出する雨水が排出されるなどと述べているが、この水路についても、その具体的内容について、被告は全く説明できていないのであり、このような水路が十分な雨水の排水機能を備えているとは到底言えない。

むしろ、日立セメントが造っていた水路は、令和5年9月台風の際に発生した洪水に全く対応することができなかった。唐津沢の上流部では、通常は $0.011 \text{ m}^3/\text{s}$ 程度の流量しかないが、同台風の際には、 $11.3 \text{ m}^3/\text{s}$ もの流量の水が流れたのである。唐津沢を流れる洪水は、唐津沢湖のあるあたりに出る時に、それまで狭隘な谷間を流れてきて、一挙に広いところに出るような地形になっているので、上記水路の方に流れずに、同箇所にあった水路切替管路の方に流れずに、同設備を破壊して、唐津沢湖の方に押し寄せたのである（鈴木調書9～10頁、32～34頁、甲62・No.39、40）。水路切替設備が破壊された様子は、現地進行協議期日の際にも確認されている（甲61・3頁、写真⑥～⑫）。水防法が想定する $153 \text{ mm}/\text{hr}$ の大雨が降った場合は、この時の流量を上回る $18.9 \text{ m}^3/\text{s}$ の流量の水が流れる（鈴木調書9頁）。このような流量の水が唐津沢上流から流れてきた場合、被告が想定するような新設道路に併設する側溝を流れるなどということはなく、水路を破壊して本件処分場に流入することが考えられる。

このようなことを考えると、原告第7準・7頁以下に述べたように、本件予定地の集水面積は、 118.30 ha と考えるべきである。本件

予定地の集水面積を118.30haと考えた場合、水防法規定の降雨量を前提に試算すると、必要となる防災調整池の容量は41万5300 m^3 となる(甲44・5頁)。本件処分場で計画されている防災調整池の容量は、この容量の20分の1程度しかないのであり、このような設備しかないのであれば、本件予定地に降る雨に対して到底対応することはできないのであり、本件予定地にそれが溢れるばかりか、鮎川下流域に大きな水害をもたらす原因となる。

なお、本件処分場が建設された後に発生する災害は、上記の程度に止まらないことを付記しておく。即ち、本件処分場が建設されれば、本件処分場内に、ダイオキシン類や重金属類等の有害物質を含む大量の廃棄物が集積されることになる。このような廃棄物が集積された場所に、唐津沢上流部から、大量の洪水が流れ込んだ場合、それらの廃棄物を下流に押し流して、鮎川の下流を有害物質で汚染するという被害をもたらす可能性があるのである(鈴木調書11頁、27頁)。

- (エ) 本件処分場の浸出水処理施設は、豪雨の際の対応が不可能であること
- 本件処分場は、いわゆる管理型処分場であり、処分場の埋立地内に降った雨水は、浸出水処理施設における処理を行ってから、排水するという計画となっている。処分場の埋立地内に降った雨水を処理するには相応の時間を要するため、1日あたりに処理できる水量が決められることになる。実際に処分場の埋立地に降る雨は、1日や数日で処理できる雨量であるとは限らないので、処理しきれない水を貯めておくための調整槽を設けることになる。

茨城県は、本件処分場の浸出水処理施設の能力を400 m^3 /日(乙54の1・102頁)、浸出水調整槽の容量を2万8000 m^3 としている(乙78)。

令和5年9月8日台風13号時の日立市内の雨量は、93mm/h rな

いしは 97 mm/h r であったとされている。原告第7準2頁において述べたように、この雨量の雨が、茨城県策定の基本設計（乙78）における埋立地（ 9.8 ha ）に降った場合、被告の計画による浸出水処理施設の能力（ $16.7\text{ m}^3/\text{h r}$ [$400\text{ m}^3 \div 24\text{ h r}$])を遥かに超える浸出水（ $8649\text{ m}^3/\text{h r}$ ないし $9021\text{ m}^3/\text{h r}$ ）が発生する。このような雨が3時間半継続して降った場合、前記浸出水処理施設の調整槽の容量 $28,000\text{ m}^3$ も超えてしまうことになる。これに対し、被告は、 93 mm/h r ないし 97 mm/h r の雨が3時間半降った場合の浸出水の試算は 781 m^3 、ないしは 815 m^3 となると主張するが（被告準(6)・8頁、乙103）、原告第8準3頁～、原告第9準2頁～において述べたように、同試算には浸出係数を1とすべきなのに 0.59 としていたり、上記の 93 mm/h r ないし 97 mm/h r の雨が3時間半降った場合の雨量を、1日で降った量としたうえで、これを1時間当たりの浸出水発生量として算出し直したりするなど、不適切な点がある（甲42）。

また、本件計画では、浸出水処理施設に設置される調整槽の規模を、 400 mm/日 の降雨を基準としており（乙54の1・102頁）、その場合、浸出係数を 1.0 とすると、1日の浸出水発生量は、 $37,200\text{ m}^3$ となるが、現状の調整槽容量は $28,000\text{ m}^3$ であり、内部貯留による不足分の補填は禁止されている（処分場内に雨水を貯留することは、遮水シートに大きな負荷を与えることになり、遮水シートの破損を招くことになるからである）ので、容量が大幅に不足している（甲42・16頁）。浸出水処理施設の処理能力は $400\text{ m}^3/\text{日}$ であるが、これは小さいため、一旦調整槽が満杯になると長期間休みなく処理し続けなければならない、調整槽が空になることはまずありえないから、平均的にその半分は水が溜まっているものと考えるべきである。このように調整槽の半分に水が溜まっている状態で豪雨が発生するような場合を想定すると、

調整槽の容量は、少なくとも、被告の計算値の1.5倍の55,800 m³にする必要がある。また、浸出水調整槽の容量を考える場合の基準とすべき降雨量は、水防法が想定する690 mm/日と訂正すべきであり、その場合の浸出水発生量は、64,170 m³になる。よって、浸出水調整槽の容量は、内部貯留をしないようにするためにも、6万m³程度の規模にすべきである（甲42・3頁、12頁）。しかし、茨城県の計画では、浸出水調整槽の容量は、極めて少ないものとされており、改良する予定もないようである。このような計画である以上、場内貯留をして遮水シートに負荷を掛けないようにするためには、大量の雨水を鮎川に無処理放流することになるものと考えられる。この場合、鮎川下流域に水害をもたらす危険があるばかりか、有害物質で汚染することが予想される。

また被告は、浸出水処理施設の処理水は河川でなく公共下水道に放流すると主張する（被告準(6)3頁）。しかし、具体的な計画の主張立証はなく、実際に実施される計画かは不透明である。また、利用される下水処理場としては池の川処理場が考えられるが、同処理場は台風13号の際には使用不能となった（甲38）。その上、同処理場は老朽化が進んでおり、十分な処理能力があるとは考えられない（甲40）。そのため、原告第8準2～3頁において述べたように、同処理場は、洪水時に使用不能となることが予想される。また、被告は、同処理場に送られる排水の量は400 m³/日であると主張している（被告準(7)4頁）が、原告第9準2頁において述べたように、水防法が想定するような大雨が降った場合に発生する浸出水を想定した場合、400 m³/日を大幅に超える排水が同処理場に送られることが考えられるが、同処理場にはその処理能力がない。もし、このような大雨が降った場合に、同処理場の処理能力を超える排水が、同処理場の機能停止を招かないために、同処理場に送られないのであれば、それは、とりもなおさず、鮎川に放流されるという

ことである。この場合、鮎川下流域に水害をもたらす危険があるばかりか、有害物質で汚染することが予想される。

(オ) まとめ

以上の通り、茨城県は、本件処分場計画の策定にあたり、鮎川の流下能力の不足を補うための方策を何も立てていない。そればかりか、茨城県の本件処分場計画は、良好な貯留能力があった唐津沢湖を破壊して進められているものであり、本件予定地及び鮎川下流域に、これまで以上に大きな水害をもたらす結果になっているものである。

(4) 実際に発生した洪水被害

ア はじめに

令和5年9月5日に発生した台風13号は、同年9月8日に本州南側の東海道沖に北上し、台風を中心から離れた場所で雨雲が発達し、東京都（伊豆諸島）、千葉県、茨城県及び福島県では線状降水帯が発生し、猛烈な大雨が降った。

かかる線状降水帯により日立市地域には記録的な大雨が降り、1時間降水量93mmないし97mm、24時間雨量が282.5mmないし286mmと、日立市の観測史上最大の記録となった。

本件予定地に豪雨が降った場合に深刻な洪水被害が発生することは、1947年のカスリーン台風の際の被害状況で明らかとなっていたが、令和5年台風13号は現在でも豪雨が本件予定地及び鮎川流域に被害をもたらし、本件予定地が「洪水浸水想定区域」に準じた地域として考慮されるべき地域であることを裏付ける形となった。

イ 本件予定地の洪水被害（令和5年台風13号）

令和5年台風13号による豪雨によって、唐津沢上流域の下流端で洪水が発生し、本件予定地南西側の上り道路と谷底へと下る道路の分岐点付近を起点として、推定で最大長さ約80m、最大幅約30m、最大深さ約7

mという広範囲にわたり地盤が崩壊した(甲31、甲37・3頁～14頁)。
崩落起点は水路切替槽付近であり、唐津沢上流部の水を排水するための排水路が塞がれ、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(甲37・3頁～14頁、甲59・3頁、鈴木調書32、33頁)。

被告は本件予定地西側に新設道路を造り、その道路に沿って排水路を設け、唐津沢の上流域に降った雨や道路西側斜面に降った雨を排水路で処理すると主張しているが、排水路の具体的内容は明らかではない。崩落起点となった水路切替槽及びその前後の管路の流下能力は約 $8.41\text{ m}^3/\text{s}$ と計算されるところ(鈴木調書8頁)、令和5年台風の際には崩落付近では約 $11.2\text{ m}^3/\text{s}$ の洪水流が発生していたものと推測され、水防法で想定される降雨量 153 mm/hr の場合には $18.9\text{ m}^3/\text{s}$ の洪水流となる(鈴木調書9頁)。このような洪水流を排水路がそもそも排水しきれない設計なのか不明である上、洪水流は雨水だけではなく、土砂、木々を含んだものであるから排水路が詰まる等して本来の機能を発揮できないことも当然に予想されるところである(鈴木調書9頁)。そうすれば、令和5年台風13号時の崩落のように本件予定地に洪水が流れ込むこととなる(鈴木調書10、11頁)。

ウ 鮎川流域等の洪水被害(令和5年台風13号)

令和5年台風13号は本件予定地に被害をもたらしただけでなく、日立市役所が洪水被害を受けるなど甚大な被害をもたらしたが、鮎川流域も同様であった(甲37、鈴木調書32、33頁)。

鮎川流域では、道路が土砂崩れにより通行止めとなり、道路は水であふれ、民家が浸水被害を被った。令和7年1月21日に諏訪梅林にて実施された現地進行協議(甲59・4頁)にて、諏訪梅林内を流れる鮎川を含めた日頃の諏訪梅林の様子を確認した(甲59写真⑰～⑳)。日頃の諏訪梅林はまさに市民の憩いの場と言うべき場所であるが、令和5年台風13号時

には様子が一変した。梅林公園内を流れる鮎川は濁流となり、梅林公園内も浸水し、公園内には流木が散乱した(甲28)。梅見橋には流木が堆積し、鮎川の曲がり角(梅見橋脇)に位置する民家のブロック塀は破壊され、浸水被害が出た(甲28)。上述した本件予定地のみならず鮎川流域も豪雨時には洪水被害が起きることが裏付けられることとなった。

令和5年台風13号時には、本件予定地周辺だけではなく、数沢川と平沢川の合流部から越水が生じ、日立市役所庁舎が浸水する被害が発生している(甲32、33)。同庁舎は東日本大震災での破損のために建て直しが行われ、2017年に完成した建物であるが、建て直しにあたり、河川からの越水の危険性について指摘がされていた。しかし、1時間あたり50mmないし88mmの雨量を想定した検討にとどまった。

そして、令和5年台風13号により1時間あたり93mmという想定を上回る豪雨が発生したことで、河川からの越水が起き、浸水被害を受けることとなった。

日立市役所の例は、雨量に対する甘い見込みが甚大な被害を及ぼすことの証左といえる。近年、線状降水帯等により豪雨が多発していることは周知の事実であり、実際に令和5年台風13号は日立市の観測史上最大であった。そして、令和5年台風13号の豪雨が将来にわたっても最大値である保障はどこにもない。このような場合には安全に余裕をもった基準をもって想定すべきであり、原告が再三主張している水防法に基づく想定雨量がこれにあたる。この点、浸水被害からの復旧にあたって、日立市は水防法規定値153mm/hに10%割り増しした168mm/hの降雨を適用しており(甲62)、想定雨量の在り方として評価できる(鈴木調書14頁)。

エ 鮎川の洪水被害(1947年カスリーン台風)

カスリーン台風時に本件予定地周辺において、著しい洪水被害が発生し

ている（乙４８の２添付９、１０）。カスリーン台風は１９４７年のことであるが本件予定地及び鮎川流域が豪雨時には洪水被害を受ける歴史的事実であり、上述した令和５年台風１３号はそれが過去のことではなく、現在まで同様の危険性を持っていることを裏付けることとなった。

第２ 本件候補地選定における新設道路の要否についての事実評価の不合理

１ はじめに

選定会議（茨城県が設置した茨城県新産業廃棄物最終処分場候補地選定会議）は、３箇所の整備可能地から本件予定地を選定した過程で、「交通安全への影響」の項で「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、交通安全面への配慮が必要であり、△評価とした」としている（乙１０の３）。

しかし、本件予定地は、次項で詳述するように、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。上記選定は、「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、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（他候補地を１４０～２００億円上回る、訴状９頁）、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予定地が整備候補地として選定される（訴状１１頁）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り、違法である。

２ 本件予定地が道路新設なく安全な搬入路を確保できる状況にないことについての事実評価の不合理

（１） 大型車両の通行量が著しく多くなること

ア 本件予定地に搬入車両が既存の道路を通る場合、処分場の東側からのルートとしては、国道６号線を油縄子交差点で曲がって梅林通りを進み、県道３７号線との合流地点からさらに県道３７号線を進み、本件予定地に至ることになる。

イ 県道３７号線を鮎川に沿って遡った先の鮎川上流部には、２箇所の産業廃棄物中間処理施設が存在する。そのため、一般的な市街地ないし住宅地に比べると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。）の通行量の多い路線というべきである。本来、本件処分場の場所の選定にあたってはこうした点も重要な考慮要素とされるべきであった。しかし、第３次スクリーニングにおいてこうした点が考慮された形跡はない。

ウ 令和２年８月から９月に実施した交通量調査によれば、梅林通りの油縄子交差点西側地点から県道３７号線の諏訪の水穴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。

エ これに、エコフロンティアかさまにおける約２００台／日と同様の交通量増加が生じることを想定すると、大型車両の交通量は４６８台（１２時間）、１時間当たり３９台、１分３１秒に１台という計算になる。

これに対し、被告は、エコフロンティアかさまの１日の搬入車両の約１００台中、大型車に該当するものは約６０台であると主張するが、その根

拠は明らかではない。

また、被告は本件処分場への想定搬入台数を1日平均80台と試算しているというが、エコフロンティアかさまが搬入できなくなれば、本件処分場に同程度の車両が搬入すると推定することは合理的である。

オ 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、1分31秒より短い間隔で大型車両が行き交う時間帯もある。さらに後述のように搬入可能な時間帯を制限するという対策をとったときには、本件処分場操業開始後の大型車両の交通量は1時間当たり48.9台となり、1分13秒に1台の割合になる。

カ 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。

キ 他方、被告は日立セメント太平田鉱山稼働時の交通量の資料として乙48の2を提出する（被告準(3)17頁）。その趣旨は、同鉱山の操業当時は現在より多くの大型車両が通行していたが、交通の安全上の問題は生じなかった、というものかと思われる。

この点に対する反論は原告第6準5頁以下で詳しく主張しているが、①集計表といった根拠となる資料の添付がなく、担当者の記憶のみで記載されたものである、②台数の記載があるが大型車両かどうか不明である、③同鉱山関係車両以外の大型車両がどの程度走行していたかが不明である。④この資料は本件予定地を選定する過程では存在しなかったものであり、これを根拠に反論するのは信義則に反する。⑤現に住民から多数の懸念の声があがったものであり、過去に大型車両が通行していたことによって住民の懸念がなくなるものではない、といった内容である。

(2) 大型車両の交通量増加による影響

ア 小学校の通学路への影響

(ア) 梅林通りは、諏訪小学校の通学路になっている（甲 7・7 頁目）。同小学校からみて梅林通りの向かい側の、梅林通り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、梅林通りを横断して通学することになる。

(イ) 被告は、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等の対策は当然講じるとして、その対策について主張している（被告 準(3) 13 頁以下）。

これによると、搬入時間を午前 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、搬入開始時刻直後の時間を避けるよう関係者に指示する、搬入時間を予約制にして、搬入車両の受け入れを分散化している、とのことである。

(ウ) この対策では、朝の登校時間帯には搬入を避け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通り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。

(エ) さらに、被告のこの主張によれば、搬入できる時間は 1 日 6 時間程度なのであり、その間に被告の試算では 80 台程度が搬入するというのであるから、交通量としては約 160 台となる。これが 6 時間の間に通行すること、1 時間当たり 26.6 台となる。これに前記の交通量調査による現状の 1 時間当たり 22.3 台を合わせると 1 時間当たり 48.9 台となり、1 分 13 秒に 1 台の割合になる。実際には均等に間隔を空けて走行するわけではないから、時間によっては連なって走行することもあるであろうし、相当な頻度で通行することになる。

イ 保育園への影響

- (ア) つくしんぼ保育園への影響については、原告第4準4頁以下及び原告第6準14頁以下で詳しく主張したとおりである。
- (イ) 同保育園では毎日の散歩を大事にしており、諏訪梅林への散歩コースは貴重な保育活動のひとつとなっている。今でも場所によってはガードレールもない場所で大型車両がすれ違うときなどに危険を感じているが、本件処分場ができればそうした場面がさらに増えることになる。そうした状況は、甲21の1～4及び甲22で明らかに確認することができる。
- (ウ) 現地進行協議では、さらに以下のような状況が確認できた。
- a 保育園駐車場から保護者たちは園児の手を引いて梅林通りを歩いて保育園へ登園している。当然、その途中で大型車両が走行することもある。
 - b 保育園近くのT字路交差点には横断歩道があり、園児や保護者、職員らはよく利用しているが、この横断歩道には歩行者用信号はない。車両用の信号機もない（甲59・6頁）。
 - c このT字路交差点は平和台霊園方面から進行してきた車両が梅林通りに合流する箇所であり、平和台霊園方面から来る道路は下り坂になっている。そうした車は歩行者が見えないと横断歩道を越えて梅林通りの手前で初めて停止して進行する車が多い。本件処分場に向かう大型車両も同様のルートを通してこのT字路交差点を左折して進行することになる。
 - d 園児の散歩コースのうち、梅林通りと県道37号線（上諏訪通り）との交差点から梅林通りまではガードパイプが設置されておらず、カーブが多くて見通しも悪い。道路端を歩く園児たちと車道を走る大型車両をさえぎるものが何もない状態で園児たちが歩いて行く状況になる（甲54写真1、2、甲59写真31～38）

e 梅林通りを大型車両が走行するときにはセンターラインを超えて走行することがある。これは、大型車両が路肩の歩行者や自転車等を避けようとするば、センターラインを超えて走らざるを得ない程度の車道の幅員であることをあらわしている。ということは、大型車両どうしがすれ違うときには、路肩ギリギリを走行せざるを得ない結果となる（甲 5 4 写真 1 2、甲 5 9・7 頁 3 項）。

(エ) 散歩への影響のほか、大型車両が通行する際の騒音で保育中の会話が聞き取りにくい、送迎用の駐車場からの車の出入りや駐車場から保育園まで子供を連れて移動する際の危険性などの影響も深刻である。

ウ 諏訪梅林への来訪者への影響

諏訪梅林の駐車場は、諏訪梅林から県道 3 7 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 3 7 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 3 7 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。

こうした状況は、現地進行協議においても確認された（甲 5 3、甲 5 9）。

住民説明会でも、「諏訪梅林の出入りが非常に危ない。ガードレール、カーブミラー等の設置をお願いしたい。」といった意見があった。

エ 騒音・振動の増加

(ア) 梅林通り及び県道 3 7 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が、本件予定地に処分場が建設され大型車両の交通量が増加すると、沿道の住民が騒音や振動に悩む時間が倍に増えることになる。

(イ) 住民説明会でも、以下のような意見があった。

「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
がかき消される位うるさい。」

「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
して欲しい。また、騒音振動のモニタリングをお願いしたい。」

(ウ) 原告荒川は、陳述書及び本人尋問において、以下のような事実を明らかにした（甲５１）。

a 梅林通りに面した民家で、ダンプの振動が家に伝わり、２階は特に
ひどい、と訴える人がいる。

b 衝突事故の被害防止のため強固なコンクリート擁壁が設けられて
いる箇所がある。

c 諏訪小学校下側民家のブロック塀が路面凍結のスリップ事故で車
が衝突して壊され、２回造り直した。

d 県道３７号線は冬は凍結するので、常陸太田市から日立市への通
勤者が国道６号へ迂回していた。

e 西成沢町３丁目（鮎川沿い）の民家の方は、梅林通りとの間には鮎
川が流れていて離れているにもかかわらず、現在でも梅林通りの通
行車による粉塵で２階ベランダの手すりが汚れるので毎週拭き掃除
をしている、道路側の窓は閉めたままにしている。

f 甲４５の４頁、５頁によると、平成２４年から令和３年までの間
に、油縄子交差点から諏訪小学校前で４０件、旧国道・梅林通り交差
点が２５件と、交通事故も多発している。

(エ) このように、騒音・振動のほか、通行する車両による粉塵や、路面凍
結時のスリップによる車の衝突の危険を指摘する住民もいた。住民説明
会でも前記のような声が出ていたが、こうした声が出る原因は、梅林通
り及び県道３７号線の沿道には油縄子交差点から約１．５キロメートル

の間には沿道に住宅が立ち並んで、多数の住民が居住している地域であるという事実である。

エコフロンティアかさまでは、「笠間市街地における廃棄物運搬車両の通行禁止区域」（甲４８）が定められている。同じような地域を通行禁止にする扱いをしようとするれば、本件処分場については、油縄子交差点から梅林通りを通行する区域は通行禁止区域にしなければならないはずである。エコフロンティアかさまの場合は、上記のような区域を通行禁止にしても、そうした区域を通行することなく搬入するルートは問題なく確保できる場所にある。しかし、本件処分場は本来通行禁止区域に指定しなければならないような道路を通行しなければ搬入できない場所に位置するものである。ところがスクリーニングの基準においてこうした観点が欠落していたために、本件予定地が選定されてしまったものである。

オ 油縄子交差点の通行への影響（原告第４準６頁）

油縄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、油縄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ため、現在の油縄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。大型車両の交通量増加は、同交差点の渋滞を深刻化し、他の通行車両や歩行者の危険を増加させることとなる。

住民説明会では「梅林通りの油縄子交差点部分は右折レーンが短いので右折待ちのために渋滞が起こる。変則十字路であるのでこの改良は難しいと思う。」という意見があった。

カ 小括

以上のとおり、本件予定地は、沿道に住宅が立ち並び、多数の住民が居住する道路を通行しなければ廃棄物を搬入しえない位置にあり、搬入に使われる道路は現在でも多数の大型車両が通行している場所であることから、

本件処分場を新設道路を設けることなく建設した場合、大型車両の通行量が約2倍程度に増加し、そのため、周辺住民に騒音・振動や粉塵・事故の危険の増加、さらに小学校の通学への危険や保育園の保護者や園児の送迎、散歩コースの危険の増大などを生じさせることは明らかであり、本件予定地を選定した判断は「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ものである。

(3) 西側からのルートも搬入ルートとして不適切であること

ア 候補地選定のための道路要件について

本件予定地への搬入ルートとしては、常陸太田市方面の国道349号線から県道37号線を上記の東側ルートとは逆方向から本件予定地に至るルートも存在するが、以下に述べる選定過程からも明らかなように、搬入ルートとしては不適切なルートであり、東側からのルートが利用できないとなれば、道路を新設するほかない状況であった。

(ア) 本件候補地選定にあたって、県は「県内全域を対象に、整備可能地を調査・選定し、段階的に絞り込みを行う」として、1次から3次までのスクリーニングを行うとした（乙8の4・1頁）。

このうち1次スクリーニングを行う際の「1次整備可能地の要件」として、「外部搬入道路要件、主要道路からの距離」の大区分を定め、要件として「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」ことを要求している。この要件を設定した主旨として、「幅員は、大型車が通行できる道路幅（5.5m以上）を考慮 主要道路からの距離は、利便性から1km以下を適用」とされている（乙8の5・4頁）。

この1次スクリーニングを経て抽出された1次整備可能地は46箇所とされる（乙8の5・5頁）が、本件予定地も当然、この要件を満たし

ていると判断されているはずである。

- (イ) 続く２次スクリーニングでは、２次整備可能地を選定するための「選定項目」として「道路状況」が定められており、その「選定基準」として「取付道路の幅員、道路勾配、最寄の主要道路の交通量を評価」とされている（乙８の６）。この選定項目としての道路状況には、主要道路の幅員と主要道路の交通量が取り上げられているが、いずれも「参考値」とされている。その理由として、「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、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、参考値とする。」と記載されている（乙９の３）。

このように、道路状況が参考値とされた結果、道路状況は評価対象外とされ、○×△の評価基準からは外されている。

この２次スクリーニングの結果、２次整備可能地は１３箇所絞り込まれている（乙９の３）。

- (ウ) このように、１次整備可能地４６箇所から２次整備可能地１３箇所に絞り込む過程では道路状況は評価対象外であったが、第５回新産業廃棄物最終処分場整備のあり方検討委員会の中では、委員からの「主要道路が５．５ｍ未満の箇所について、拡幅すれば可能では。」との意見に対し、「前回の１次整備可能地の選定の段階で、主要道路が５．５ｍに満たない箇所は除外している。今回、改めて精査したところ、一部５．５ｍに満たない箇所があったので、除外した」と事務局から回答している（乙９の５・１～２頁）。

このやり取りから、２次スクリーニングにおいても主要道路が５．５ｍに満たない場所は候補から外されていること、主要道路が５．５ｍに満たない場合には、道路拡幅で対応するのではなく、候補地から除外する対応をとっていることが明らかとなった。

もちろん、本件予定地は候補地から除外されることなく、この13箇所の中に含まれていたことになる。

- (エ) 3次スクリーニングでは、2次整備可能地13箇所から現地調査の結果で4箇所を除外し、残る9箇所について総合評価を行っている。その評価項目の中で道路に関わる項目は、「経済性」の「高速道路ICからの距離」のみとなっているが、現地調査の調査項目の中には「主要道路の状況」として、「道路幅員、舗装の有無、道路に隣接する土地の状況を確認」とされており、主要道路の状況については改めて現地調査で確認することとされている。

その結果、「2車線ある舗装道路が7箇所、センターラインのない舗装道路（一部幅員狭小）が2箇所であった。→主要道路が2車線ある舗装道路の7箇所を○評価、センターラインのない舗装道路（一部幅員狭小）の2箇所を△評価とした。」とされた（乙10の1・1～3頁）。

「3次整備可能地の総合評価結果一覧」（乙10の7）をみると、D、E、F、G、H、I、J、K、Mの9箇所が総合評価の対象となっており、現地調査の結果「主要道路の状況」がH、Iの2箇所で△となっている。

最終的に3次整備可能地に選定されたのはF、K、Mの3箇所（乙10の8）であり、いずれも道路状況については○評価、すなわち主要道路が2車線ある舗装道路となっている箇所が選定されている。本件予定地は当然この3箇所の中に含まれている。

- (オ) 本件予定地は、以上述べてきたような3次にわたるスクリーニングを経て選定されたものであるが、その道路状況については、「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」との1次スクリーニングの際に被告自ら定めた要件を満たしており、そのことは3次スクリーニングの際の現地調査によっても確認されているという

ことになる。

しかし、以下に述べるように、本件予定地にとっての主要道路と位置づけられる県道 37 号線は、2 車線以上の幅員を有しない箇所があり、幅員も 5.5 m に満たない箇所もあって、被告が自ら設定した道路の要件を満たしていないのである。

イ 県道 37 号線の状況

(ア) 県道 37 号線は、日立市内の国道 6 号線鮎川橋北交差点と常陸太田市内の国道 349 号線茅野町交差点を結ぶ総延長約 12.5 km の道路である。途中で本件予定地へと進入する道路が分岐する。

鮎川橋北交差点から県道 37 号線に入り市道の「梅林通り」と合流する地点までは「上諏訪通り」と呼称されているが、この区間はセンターラインもなく大型車の通行は禁じられている。したがって、県道 37 号線の内のこの上諏訪通りを「主要道路」と位置づけることはできないことは明らかである。

他方「梅林通り」は、国道 6 号線の鮎川橋北交差点より南寄りの油縄子交差点から分岐する道路で、こちらは県道 37 号線に合流するまで、センターラインのある 2 車線の道路となっている。幅員も 5.5 m は確保されており、一応「主要道路」の要件を満たすと思われるが、大型車が通行するには幅員は狭く、沿線には保育園や学校、住宅が建ち並ぶ生活道路であって、既に述べたように、大型車が通行するには極めて危険な通りとなっている。梅林通りと県道 37 号線の合流地点から処分場予定地までの県道 37 号線も、一応 2 車線で幅員も 5.5 m は確保されていると思われるが、途中に梅林公園があり、園児たちが散歩に訪れるなど、生活道路であり、大型車両の通行が増えると危険であることは梅林通りと同じである。

(イ) 本件予定地から常陸太田方面に向かう県道 37 号線は、茅野交差点

で国道３４９号線とぶつかるが、この区間は山間部を通過することもあり、道路には起伏やカーブが多く、途中にはセンターラインもなく、幅員も５．５ｍに満たない部分が存在する。

原告らが調査したところ、少なくとも８箇所で幅員が５．５ｍに満たない部分が確認されている（甲６７・１～３頁、荒川調書６～７頁）。

国道３４９号線から県道３７号線を利用して本件予定地に向かうルートは、このようにセンターラインもなく幅員も５．５ｍに満たないのであるから、「主要道路」の要件を満たしていないことは明らかである。

にもかかわらず、何故本件予定地は、３次にわたるスクリーニングをパスして、最終の３候補地の１つに残り、さらには本件予定地に選定されたのであろうか。

ウ 県が想定する搬入道路の変遷

- (ア) 県は「新産業廃棄物最終処分場整備のあり方検討委員会」において３箇所に絞り込んだ後、選定会議において本件予定地を候補地に選定した。

最終候補地の選定が議題となった第３回選定会議は令和２年４月２０日に開催されているが（乙１５の１）、その資料によると、本件予定地の「周辺の主要道路」は「県道日立常陸太田線」と記載されており、県道３７号線が主要道路と位置づけられている（乙１５の４・１頁）。

さらに、「想定アクセスルート」として以下の記載がある。

「日立南太田ＩＣ→Ｒ６→山側道路→市道→Ｒ６→市道→県道日立常陸太田線」

「日立中央ＩＣ→県道日立中央インター線→県道日立山県線→Ｒ６→県道日立常陸太田線」

〔幅員：５．５ｍ以上〕 （乙１５の４・３頁）

- (イ) この記載について、被告は、日立南太田ＩＣからのルートについて「山側道路から国道６号に至るまでに市道はなく、当該記載は誤りであ

る。」とし、日立中央 I C からのルートについては、「国道 6 号と県道日立常陸太田線の間にある市道の記載が漏れている。」と書証の記載の訂正を行っている（被告準(1) 43 頁）。

なるほど、日立南太田 I C からのルートでは、山側道路から国道 6 号に至るまでには市道はなく、明らかな誤記と言えなくもない。

しかし、日立中央 I C のルートからは、国道 6 号から県道常陸太田線に入るルートは存在する。鮎川橋北交差点を利用するルートである。このルートは、処分場の候補地が本件予定地に決定したことを告知する令和 2 年 5 月 26 日付の県作成の資料に記載された地図にも記載されている（甲 4・1 頁）。

前述の通り、鮎川橋北交差点から市道の梅林通りとの合流点までは「上諏訪通り」と称され、大型車の進入が禁止されている道路であって、主要道路の要件を満たしていないことは明らかな部分である。

この図面も含めて誤りであったとすれば、極めて杜撰な検討がなされていたのではないかと疑問が拭えないところである。

(ウ) その点はさておくとしても、日立中央 I C や日立南太田 I C を利用して搬入するとしたら、上記の通り上諏訪通りを通過せず市道の梅林通りを利用する限り県道日立常陸太田線（県道 37 号線）は主要道路の要件を満たすことになる。この場合、県道 37 号線の本件予定地から常陸太田方面はアクセスルートとして利用しないことが前提となっているからである。

県は本件予定地が候補地として選定されたことについて、令和 2 年 6 月から住民説明会を開催しているが、その中で住民からの搬入ルートの想定についての質問を受け、想定する搬入ルートについて回答をしている。

その想定ルートとして

①北側からのルート

国道 6 号～油縄子交差点～市道（梅林通り）～県道 37 号（県道日立常陸太田線）

②南側からのルート

国道 6 号～山側道路から常陸多賀駅入口交差点～国道 6 号～油縄子交差点～県道 37 号（県道日立常陸太田線）

③西側からのルート

国道 349 号～県道 37 号（県道日立常陸太田線）

の 3 ルートを想定していると回答している（甲 6・3 頁）。

これによれば、上記の鮎川橋北交差点から上諏訪通りを通過するルートは撤回され、北側からも南側からも、油縄子交差点から市道の梅林通りを通過するルートに修正されている。

問題は、西側からのルートとして国道 349 号から県道 37 号を通過するルートが記載されている点である。住民からの意見としても、「県道 37 号の西側からのルートは、道路が狭隘で、大型車の通行は現状ではできないのではないか」との指摘もなされている（甲 6・3 頁）。

選定会議の時までは、北側からのルートと南側からのルートのみを想定し、市道の梅林通りを使用するルートであれば梅林通りから県道 37 号線を通過して本件予定地に至る道路は主要道路としての要件を満たしているとして選定を行いながら、選定直後の住民説明会では、その舌の根も乾かぬうちに西側からのルートも追加しているのである。そしてこの西側のルートで通過する県道 37 号線は、幅員が 5.5m に満たない部分も多数あり、その部分まで使用するのであれば、到底主要道路としての要件は満たしていないものである。

したがって、西側からのルートも搬入ルートとして想定するのであれば、主要道路が 5.5m の幅員を有していないのであるから、候補地か

ら除外されるべきであった。

エ 小括

以上述べた通り、西側からのルートを使って廃棄物を搬入することを想定した場合、県道 37 号は「外部搬入道路要件、主要道路からの距離」の大区分を定め、要件として「2 車線以上の幅員を有する道路からの直線距離が 1 km 以内の区域内である」ことという県の定めた基準に反していることになる。

東側からのルートが交通量の問題等から利用できない場合に、西側からのルートを利用すれば良いということとはできないのであり、結局搬入路を確保するためには道路を新設する他に選択肢はなかったということになる。

なお付言すると、この西側ルートは、新設道路を建設したとしても使用するルートとされており（甲 9・7 頁）、県は「西側（常陸太田市側）からの搬入については、県道 37 号線の急カーブやクランク箇所の局部改良や待避所を設置（整備区間：国道 349 号から整備候補地）し、その改良状況を踏まえて搬入を行います。」と述べているが（甲 9・7 頁）、それによって選定過程における問題点が解消されるものではない。

3 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が生じたこと

(1) 処分場建設費用とは別に概算事業費 120 億円

本件予定地は、概算整備費 208 億円（甲 5・15 頁）と、他に残っていた 2 か所の候補地に比べ、最も少ない費用で建設できるとして、令和 2 年 4 月 20 日、産廃処分場建設予定地に選定されたという経過がある。

しかるに、選定から 3 年も経たない、令和 5 年 3 月 15 日の茨城県整備調査特別委員会では、新設道路の計画概要は、延長約 4 km、幅員 9 km、概算事業費 120 億円と見込まれている（甲 57・6 頁）。

しかし、この見込み額は、山側道路（平成 25 年 3 月 25 日開通）の建設に 1 km あたり約 46 億円かかった（甲 10）ことと比較すれば、過少という

べきである。

見込みどおり、建設に120億円しかかからなかったとしても、本来、本件予定地に産業廃棄物を搬入するための経費として、当然に整備費に組み込まれるべきこの金額が、「別会計」として控除され、先に予定地だけが選定されてしまったことは、手続的に瑕疵であり、実質的にも合理性を欠く、違法な支出である。

(2) 道路計画が住民に与える影響

山側道路から搬入道路への入り口が、中丸団地南アクセス道路側と中丸団地北アクセス道路側の2つの橋梁になることは、産廃処分場建設が決まった後2年半を経て、中丸団地の住民にさえ初めて知らされた。2つしかない団地の入り口の上に、いずれも搬入道路の橋梁が覆いかぶさり、産業廃棄物を搭載したトラックが頭上を走行するのである。鳥や虫の音が響く静かな環境で生活していた団地周辺の住民にとって、騒音や振動、悪臭など住環境が大きく変わるのは必至である。

第1橋梁と第2橋梁の間の道路は、大久保中学校の裏の斜面を掘削して建設されている。中学校の授業にも、騒音や振動などの影響が出ることは避けられない。

加藤鉄工所の南側斜面は、擁壁や法面砕工などで崩壊対策が取られつつあるが、それまで竹林であり雑木林であった場所がコンクリートで覆われるのは、周囲が自然豊かなところであるだけに、異様である。植生や小動物の生息域にも必ず大きな変化があるはずである。

トラックからの積載物落下の事故などの心配もある。

大久保中学校周辺では、売りに出された場所もあるなど、資産価値の低下を招いている。

(3) 自然環境への悪影響

山林入り口から第1トンネルまでは、桜川の河道を掘って従来の河川と付

け替える工事が予定されている。長さ95mの第1トンネルの西に、「大久保の風穴」が位置している。長年にわたる溶食という自然の営みで作られた洞穴であり、入り口付近では洞穴奥から吹いてくる風を感じられることから「風穴」の名がある。このような自然の景観に影響が出ないか、詳しい調査が行われた形跡はない。

民有地は、この風穴付近までで、その先の土地は国有林となり、本件予定地へと通じる。民有地は「山林」「原野」が主であるものの、大久保共有林として、250分の1の持ち分を有する共有者らが長年協力して守り育ててきた場所もある。決して荒蕪地ではない。

河川の付け替え、2本のトンネル建設などで、植生や地盤岩盤にどのような影響が出るか。保水力の低下は、洪水の危険性を増す。

にもかかわらず、当初、産廃処分場の搬入経路ではなかったために、新設道路一帯の自然環境への影響調査は十分でなく、その評価も選定には何ら加味されていない。

(4) 本件予定地ありきの選定手続ではなかったのか？

ア 道路新設決定の経過

(イ) 本件予定地が処分場の整備候補地として選定されたのは、2020（令和2）年4月20日に開催された第3回選定会議の場であった。同年5月12日には日立市長に対して施設整備の受入を要請するとともに、同年6月から8月にかけて、住民説明会を開催している。その際には、梅林通り、県道37号線等の既存の道路を搬入ルートとして説明している（甲6・3頁）。

(ロ) 被告の主張によれば、その後、2020（令和2）2月から2021（令和3）1月にかけて「交通問題対策会議」を15回開催し、「山側道路から中丸団地の東側を通り県道37号線に至る新設道路を整備する案を採用することとした。」とのことである（被告準(1)51～52頁）。

この新設道路計画は、同年３月に行われたフォローアップ説明会において住民に説明されている（甲７・５頁）。

イ 本件予定地ありきの選定手続への疑い

(ア) 上記の選定の流れを表面的にみれば、本件予定地を本件候補地に選定したところ、住民から交通への不安が表明されたので、その意見を取り入れ、道路を新設して搬入道路とし、既存道路に生ずる交通への不安を解消したこととなる。その結果、地元の日立市も２０２１（令和３）年８月５日付で処分場整備の受入を表明するに至っている（被告準(1)５９頁）。

(イ) ところが、その経過を全て覆すような発言が県議会の議事録に記録されている。

２０２２（令和４）年６月１４日に開催された防災環境産業委員会における福地源一郎委員の発言である。

福地委員は次のように述べている。

「私は、言っておくけれども、副議長時代に、この図面を令和元年に見ているのです。進入道路の産廃のものも、まだ公表されていない時期に私は見えています。概算も出ていました。こんなのでいいのかなと。産廃ありきなのです。」（甲７１・５頁）

(ウ) 議事録からは、この図面というのが産廃の進入道路に関する図面であることは推測されるが、今回のフォローアップ説明会で開示された図面との同一性については残念ながら明らかではない。

しかし、令和元年と言えば選定会議で本件予定地が選定されるより以前の時期である。しかも、搬入道路を新設することは「交通問題対策会議」で令和３年１月に決定されたはずではなかったのか。

その道路新設計画が、令和元年の段階で既に図面化されていたとしたら、そもそも被告が主張してきたような処分場の整備候補地の選定手続

などすべて茶番であり、最初から本件予定地ありきで選定が進められていたということにはならないだろうか。

そうだとすると、唐津沢など存在しなかったと言い張り、台風13号によって現実化したはずの洪水の危険性も無視し、交通の危険が生ずることが明白な梅林通りを搬入道路としようとした県の強引な姿勢がどこから生じたものか、妙に腑に落ちたと感ずるのは本件原告らだけではあるまい。

- (エ) 原告らは本件訴訟において本件予定地が最初から決まっていたとまで主張するものではない（残念ながら、その立証は極めて困難である。）が、多額の予算を投じて道路を新設してまで本件予定地に処分場を設置しようとする県の姿勢に対する疑問として指摘しておきたい。

(5) 小括

以上のとおり、本件予定地に最終処分場を設置するうえでは、道路新設は切り離せないうえ、新設道路の整備は、自然環境及び生活環境に影響を与え、整備費用や維持費用、事業効率性にも関わる。そして、本件予定地と新設道路建設を一体の事業計画として、これらによる自然環境及び生活環境への影響や事業効率性を評価すると、本件予定地は、本件候補地選定当時の候補地である3つの土地（本件予定地、城里町上古内、常陸太田市和田町）の中で最低評価となる（訴状11頁以下）。

このように、本件候補地選定は、他の候補地と比べて最も評価が低くなるはずの本件予定地が整備候補地として選定する（訴状11頁）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り、違法である。

第4節 債務者大井川の損害賠償責任の存在及び損害の発生

第1 債務者大井川の職務上の義務違反（損害賠償責任）の存在

- 1 第3節記載のとおり、茨城県による本件候補地選定及びこれと一体としてなされる本件事業は、裁量を逸脱ないし濫用した違法なものである。したがって、本件候補地選定及び本件事業の履行の手段として行われた推進長らによる契約締結行為（支出負担行為）もまた違法な行為である（原告第11準）。
- 2 債務者大井川は、茨城県の知事である以上、茨城県による本件候補地選定及びこれと一体としてなされる本件事業決定が違法であること、ひいては、本件候補地選定及び本件事業の履行の手段として行われた推進長らによる契約締結行為（支出負担行為）も違法な行為であることを認識する立場にあった。よって、債務者大井川は、指揮監督権限を行使して、推進長らによる契約締結行為という支出負担行為を阻止すべき職務上の義務を負うにもかかわらず、その義務を怠ったものであり、同義務違反により茨城県に発生した損害について賠償責任を負う。

第2 損害の発生及び因果関係

推進長らによる違法な契約締結行為（支出負担行為）により、茨城県は、原告第11準・別紙「支払日」記載の各日に同「金額」記載の各金額、総合計1億9690万1960円の支出をした（乙77）。これにより、茨城県に1億9690万1960円の損害が発生した（原告第11準2頁）。

よって、債務者大井川は、茨城県に対して、1億9690万1960円を賠償する義務を負う。

第5節 結語

以上より、原告らは、地方自治法第242条の2第1項第4号に基づき、被告に対し、茨城県を代表して、「債務者大井川和彦に対し、金1億9690万1960円及びこれに対する令和5年4月21日から支払い済みまで年3分の割合による金員を支払え」との賠償請求をすることを求める次第である。

以上