

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

最終準備書面要旨説明

2025（令和7）年9月18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 谷 萩 陽 一
同 三 村 悠 紀 子

第1 はじめに

令和2年5月、茨城県知事は日立市諏訪町の太平田鉦山跡地を産業廃棄物最終処分場の最終候補地として選定したことを発表しました。

その後、茨城県は、選定当時に想定していた搬入ルートを変更することとして、本件予定地から既存道路である山側道路までの区間に新しい道路を整備することを報告しました。

原告らはこれまで、産廃処分場候補地選定と、これと一体としてなされる最終処分場周辺道路整備事業が違法であることを主張し、その事業のために支出された1億9690万1960円について、茨城県知事の損害賠償責任の存在を訴えてまいりました。

この主張の根拠は大きく二点あり、それぞれ「洪水問題」と「道路問題」として詳細を説明します。

第2 洪水

1 主張の概要

産廃処分場候補地の選定プロセスでは、茨城県内各地の土地が3段階のスクリーニングで絞り込まれました。第1次スクリーニングでは、「浸水想定区域」に該当しないことが基準の一つとされました。この「浸水想定区域」は水防法上の「洪水浸水想定区域」と同義です。

原告らは、本件予定地が「洪水浸水想定区域」の実質を有しているにもかかわらず、スクリーニング対象から外され、候補地に選定されたことを違法と主張しています。これは、選定基準の趣旨から考慮すべき事情が考慮されず、土砂崩れや洪水による災害発生の危険性が高い地域に最終処分場を設置するという、社会通念上著しく妥当性を欠いた結果を生じさせているため、裁量権の行使として違法な判断であるものと主張するものです。

2 詳細

本件予定地は、「洪水浸水想定区域」の実質を有し、浸水想定区域に準じた地域として、スクリーニング対象とすべきであったことについて、スライド記載の4点から説明をします。

(1) 本件予定地は「洪水浸水想定区域」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

この点について、3点から説明します。

① まず、唐津沢が実在する河川であることについてです

本件予定地の地形は、山に囲まれた谷底の地形であり、河川の流域がありました。

国土地理院の地形図には「唐沢（澤）」との河川名の記載があります。

国土地理院公開の昭和22年撮影写真からも河川の流れが確認できます。

日立セメント株式会社作成の資料にも「唐津沢」と河川名が明記されており、「鉾山東側の久保林道沿いに沢があり、現在は鉾山道路脇を流れています」との記載もあります。

これらの文献や現地の状況から、唐津沢の存在は明かです。

② 次に、令和３年水防法改正の趣旨を踏まえ、本件予定地を水防法上の「洪水浸水想定区域」に準じて取り扱い、スクリーニングの対象として検討すべきである点について説明します。

現行水防法は、１４条１項３号、２項３号において、洪水浸水想定区域の指定対象となる「河川」に関し、一級河川のうち（１項３号）、ないしは一級河川又は二級河川のうち（２項３号）、「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」と規定していますが、この規定は、令和３年水防法改正により追加された規定です。

そして、令和３年水防法改正は、近年頻発する洪水災害に鑑み、「流域治水」の考えに基づき、支川も含めた流域全体で治水を考える必要があるとの趣旨でなされたものでした。

このような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す。

そして、流域治水の観点から唐津沢流域を検討すると、次のとおり、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区域にあたります。

すなわち、唐津沢は118.30haもの広大な集水域を持つところ、水防法等の法令が想定する最大降雨量153mmの降雨があった場合、唐津沢流域では約6haもの範囲が浸水し、その深さは15.4mにも達すると試されます。もともとの本件予定地は、唐津沢が「自然の防災ダム」として機能し、57万2600 m³も

の雨水を貯留できるため、鮎川への溢水が避けられていたのです。

このように、本件予定地の唐津沢は、豪雨時の洪水リスクが高く、水防法上の「洪水浸水想定区域」に準じて扱うべき区域に当たります。

③ 次に、茨城県は、再スクリーニングを実施すべきであったことについてです。

被告は、水防法改正の施行が処分場予定地選定後であったことを理由に、改正後の検討をしなかったとしても違法ではないと主張します。

しかし、都道府県には住民の生命・健康・財産を守る最優先の義務があり、選定プロセスは住民の安全に関わる法改正に応じて見直されるべきです。水防法改正により唐津沢流域が洪水浸水想定区域に準じる考慮が必要となった以上、本件予定地について改めて検討し直すべきであり、これを怠った以上、違法であるとの評価は免れません。

(2) 次に、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ことについてです。

鮎川の流下能力は水防法が想定する豪雨時の水量に対応できないため、処分場予定地およびその周辺地域は極めて洪水リスクが高い地域であることについて、説明いたします。

茨城県は、鮎川合流点北東約 100m 地点の流速、流下能力、鮎川の比流量をスライド記載の数値(水路の断面積 4.777 m²、流速 3.860m/s、流下能力 18.437 m³/s、比流量 0.029 m³/s/ha) として試算をしています。この地点は、鮎川の流路が隧道の中を流れる箇所です。

そして、県は、唐津沢流域からの鮎川への許容放流量は 3.43 m³/s、本件予定地の新設道路西側からの許容放流量は 2.37 m³/s になると試算しています。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僅か 15.2mm/hr に過ぎません。

しかし、水防法等の法令が想定する最大降雨量である 1 時間あたり 153mm

を前提に算定すると、新設道路西側部分だけでも $20.7 \text{ m}^3/\text{s}$ もの水が鮎川に流れ込む試算になります。これは、県算定の許容放流量 $2.37 \text{ m}^3/\text{s}$ の 10 倍を超える試算となることを示します。

さらに、鮎川上流域全体の面積 625.7ha からの流出水量を計算すると、水防法想定降雨量で約 $159.55 \text{ m}^3/\text{s}$ から $186.14 \text{ m}^3/\text{s}$ という途方もない洪水が発生し、鮎川の流下能力では全く不足するため、鮎川から本件予定地への溢水だけでなく、周辺地域にも甚大な水害をもたらすことになります。

被告は、鮎川のネックポイントを別の地点とする反論や、隧道部分の流下能力として異なる数値を提示するなどの反論をしますが、その数値をもってしても、水防法が想定する大規模降雨時の水量を安全に流下させることは到底不可能であり、鮎川の流下能力がそのような水量に対応できないことは明らかです。

以上、本件予定地は鮎川の流下能力から見て極めて高い洪水危険性を有しています。

(3) 次に、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についてです。

ア 鮎川の流下能力不足

鮎川は、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豪雨時の流出水や、新設道路西側部分からの雨水を処理する十分な流下能力がないことは、既に述べたとおりです。

イ 唐津沢湖の埋め立てによる貯留能力喪失

処分場計画以前は、 $57 \text{ 万 } 2600 \text{ m}^3$ もの貯水能力をもつ唐津沢湖が、唐津沢流域からの雨水を貯留して鮎川の流下能力不足を補完し、水害を防止していました。ところが、茨城県が、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、埋め立て工事を進めたことから、唐津沢湖の貯水能力は完全に失われました。

ウ 新設道路西側への防災調整池計画の欠如

新設道路西側部分に水防法想定降雨量 153mm の雨が降った場合、鮎川の流下能力 (18.437 m³/s) を単独で超える 20.7 m³/s もの流出量が発生します。

これに対応するためには、24 万 2500 m³もの防災調整池が必要ですが、茨城県はそのような計画を一切有しておらず、雨水を直接鮎川に放流する予定であるとしております。そもそも、このような規模の防災調整池を設ける余裕は本件予定地にはありません。また、茨城県は、蒸発散量を考慮した流出水計算を提示しますが、豪雨時には現実的な蒸発散量ではなく、試算としては不十分であると言わざるを得ません。

エ 本件処分場防災調整池の容量不足

次に、処分場内防災調整池の容量不足についてです。

茨城県は、本件処分場における集水域面積を 36.83ha とし、これに対応するための防災調整池として 2 万 9747 m³の容量を計画しています。しかし、この容量は、その集水面積に対する水防法想定雨量を考慮した場合に必要な容量 12 万 9300 m³を大きく下回るものです。

令和 5 年台風 13 号時の降雨量でのシミュレーションでも、計画容量では調整池が溢れ、約 3.37 倍の超過放流が発生することが確認されました。

下流域の洪水災害防止のためには、最低でも 12 万 0800 m³の容量が必要であり、茨城県の計画では、本件処分場の集水域の雨水を十分に貯留できず、鮎川への無処理放流、ひいては下流域の洪水と水害をもたらす危険があります。

オ 唐津沢上流域からの洪水流入への対策不備

次に、唐津沢上流域から埋立地への洪水流入に対する対策不備についてです。

茨城県は、新設道路の側溝で唐津沢上流からの雨水を排水するとして、

処分場の集水面積を 36.83ha に限定して試算しています。

しかし、側溝の構造やメンテナンスに関する裏付け資料は無く、信用性はありません。

むしろ、令和 5 年の台風では既存の水路が破壊され、唐津沢上流部では、 $11.3 \text{ m}^3/\text{s}$ もの水が流れ、処分場敷地へ流入しました。

水防法想定 of 1 時間 153mm の豪雨では、 $18.9 \text{ m}^3/\text{s}$ もの流量が予測され、この場合、県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ます。

以上のことから、本件予定地の集水面積は、本件予定地の敷地流域の 36.83ha のみならず、新設道路西側に広がる 81.47ha も含む、118.30ha と考えるべきです。この場合に必要な防災調整池の容量は 41 万 5300 m^3 となり、現在の計画はこの 20 分の 1 程度と大きく不足することになります。

そのため、水防法想定 of 1 時間 153mm の豪雨が発生した際には、処分場が水没し、鮎川下流域に大規模な水害がもたらされます。本件処分場が建設され、有害物質を含む大量の廃棄物が集積された後に洪水が流れ込んだ際には、有害廃棄物が鮎川下流へ流出し、広範囲な汚染が引き起こされる被害も考えられます。

カ 浸出水処理施設の不十分な能力

次に、浸出水処理施設の不十分な能力についてです。

本件処分場は管理型処分場であり、埋立地内に降った雨水は、浸出水処理施設で処理されてから排水されます。茨城県の計画では、浸出水処理施設の能力は 1 日あたり 400 m^3 、調整槽容量は 2 万 8000 m^3 とされています。しかし、原告らは、台風 13 号規模の雨が 3.5 時間継続して降った場合、調整槽容量 2 万 8000 m^3 をはるかに超過する浸出水が発生する試算を示し、容量を超えることを主張しております。これに対して、県は、台風 13 号規模の雨が 3.5 時間継続して降った場合浸出水は 781 m^3 程度となると試算し

ますが、原告らは、この浸出水試算には不適切な点があり、採用できるものではないことも示しております。

浸出水調整槽の容量を考えるにあたっては、水防法想定の日 690mm の降雨量の基準とすべきであり、その場合の浸出水発生量を試算すると 6 万 4170 m³になります。これを踏まえると、浸出水調整槽の容量は、内部貯留をしないためにも、6 万 m³程度の規模にすべきです。しかし、県が計画する浸出水調整槽の容量は 2 万 8000 m³に留まっており、改良する予定ありません。このような計画で、場内貯留をして遮水シートに負荷をか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となり、下流域の汚染と水害を招きかねません。

キ 公共下水道への放流の不確実性

茨城県は処理水を公共下水道に放流すると主張していますが、具体的な計画の立証はありません。利用が想定される池の川処理場は老朽化が進み、台風時には使用不能になるなど、処理能力として不十分です。また、水防法想定の高雨時には池の川処理場には、処理能力を超過する排水が送られる可能性があります。その場合、処理場機能停止を避けるために鮎川に放流されるほかなく、鮎川下流域での水害と有害物質汚染が予想されます。

ク まとめ

以上、茨城県は、本件処分場計画において、鮎川の流下能力不足を補う方策を講じていません。そればかりか、良好な貯留能力を持つ唐津沢湖を破壊し、住民の生命・財産を守るための防災機能を自ら失わせました。計画されている施設は、水防法が想定する高雨時に全く対応できず、本件予定地及び鮎川下流域に、これまでにない規模の洪水被害と有害物質による汚染をもたらす危険性が極めて高いです。

(4) 実際に発生した洪水被害

最後に、本件予定地及びその周辺で、実際に洪水被害が発生していること

を示します。

① 1947（昭和22）年カスリーン台風

昭和22年のカスリーン台風時の豪雨により、本件予定地周辺において、著しい洪水被害が発生しました。この台風の際の被害状況から、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、令和2年の本件予定地選定時点でも明らかでした。

② 2023（令和5）年台風13号

令和5年に発生した台風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ました。

この台風は、日立市に、観測史上最大級の雨量をもたらしました。豪雨により、唐津沢上流域の下流端で洪水が発生し、本件処分場予定地では約80mもの広範囲な地盤崩壊が発生しました。

さらに、この台風では、予定地周辺だけでなく、鮎川流域における土砂崩れによる道路の通行止めや民家の浸水、日立市役所の浸水被害が発生しました。市民の憩いの場である諏訪梅林も、台風時には鮎川が濁流となり、梅林公園内が浸水し、流木が散乱しました。梅見橋には流木が堆積し、鮎川の曲がり角に位置する民家のブロック塀は破壊され、浸水被害が出ました。

これらの被害状況は、日立市役所の浸水被害も含め、想定を上回る豪雨に対する甘い見込みが大きな被害につながることを示しており、近年多発する線状降水帯などの異常気象を考慮すれば、将来の最大降雨量には余裕を持った基準、すなわち、水防法に基づく想定雨量を適用すべきであることが裏付けられることになりました。

(5) 小括

以上の4点からして、本件予定地は、「洪水浸水想定区域」の実質を有し、

浸水想定区域に準じた地域として、スクリーニング対象とすべきであることは明らかです。

それにもかかわらず、本件予定地はスクリーニング対象から外され、候補地に選定され、その選定により、土砂崩れや洪水による災害発生の危険性が高い地域に最終処分場を設置するという、社会通念上著しく妥当性を欠いた結果が生じさせており、違法な判断と言わざるを得ません。

第3 道路問題

1 はじめに

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（以下「選定会議」という。）は、3箇所の整備可能地から本件候補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」としました。

しかし、本件候補地は、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はありませんでした。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ものです。

以下、詳しく述べます。

2 本件候補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が不合理であること

(1) 大型車両の通行量が著しく多くなること

ア 本件候補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、本件候補地に至ることになります。

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します。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す。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した。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ありません。

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台となっています。

このうち最も多い、２６８台についてみると、これが１２時間の通行量ですから、１時間当たり２２．３台となります。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です。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ります。

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台という計算になります。

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台であると主張しますが、その根拠は明らかではありません。

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いますが、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こそ合理的です。

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すから、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ります。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台の割合になります。

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のです。

(2) 大型車両の交通量増加によってどのような影響があるか

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ます(甲7、7頁目参照)。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ります。

(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ます。

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、とのことでした。

(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ります。

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ります。

- (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すから、交通量としては約160台となります。これが6時間の間に通行するということは、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台の割合になるわけです。実際には均等に間隔を空けて走行するわけではありませんから、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ります。

イ 保育園への影響

- (ア) つくしんぼ保育園への影響は、最も深刻です。
- (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ます。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ますが、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となります。
- (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ました。
- 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ます。当然、その途中で大型車両が走行することもあります。
 - 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ますが、この横断歩道には歩行者用信号はありません。車両用の信号機也没有。
 - 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のです。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ります。

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状況です。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ります。

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ります。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れば、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示しています。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わけです。

(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す。

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りません。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がありますが、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ります。

こうした状況は、現地進行協議においても確認されました。

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ところです。

エ 騒音・振動の増加

(ア) 梅林通り及び県道 37 号線の沿道には住宅が建ち住民が居住しています。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ますが、本件候補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ります。

(イ) 住民説明会でも、以下のような意見がありました。

「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、会話が聞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ほしい。また、騒音振動のモニタリングをお願いしたい。」

(ウ) 原告荒川照明は、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ました。

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もう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ました。住民説明会でも前記のような声が出ていましたが、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す。

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」が定められています。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す。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ります。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す。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、本件候補地が選定されてしまったものです。

オ 油縄子交差点の通行への影響

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くなります。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ります。

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。」という意見がありました。

(3) 小括

以上のとおり、本件候補地は、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、本件候補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す。

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120億円を要します

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選定されたという経過がある。

しかるに、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概算事業費120億円と見込まれています。

この工事費を加算すれば、本件候補地は最後に残った他の2つの候補地よりも多額の建設費を要することとなります。

(2) 道路計画が住民に大きな影響を与えます

山側道路から搬入道路への入り口が、中丸団地入口にかかる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ました。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す。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す。

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ます。中学生の授業にも、騒音や振動などの影響が出ることは避けられません。

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、異様であります。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す。

トラックからの積載物落下の事故などの心配もあります。

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ます。

(3) 自然環境へ悪影響を及ぼします

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ます。長さ９５ｍの第１トンネルの西に、「大久保の風穴」が位置しています。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」の名があります。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ありません。

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ます。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ります。

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計り知れません。保水力の低下は、洪水の危険性を増します。

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ません。

(4) 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ります。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ります。

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り、違法である。

4 本件予定地ありきの選定手続ではなかったのかという点について

本件候補地の選定の流れを表面的にみれば、本件予定地を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ります。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ます。

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ます。

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。こんなのでもいいのかなと。産廃ありきなのです。」

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す。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す。

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でしょうか。

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ないでしょう。

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ます。

第4 結語

以上、本件予定地を最終処分場候補地として選定したことは、「洪水問題」と「道路問題」のいずれからしても違法であり、候補地選定と一体となる最終処分場周辺道路整備事業もまた違法との評価は免れません。

したがって、原告らの訴えは、認められてしかるべきです。

以上