



令和2年（行ウ）第71号 損害賠償請求行為請求事件（住民訴訟）

原告 宗岡明弘 外533名

被告 神戸市長 久元喜造 外1名



5

原告第8準備書面

令和4年10月27日

10

神戸地方裁判所 第2民事部合議係 御中

原告ら訴訟代理人弁護士 津 久 井 進



15

原告ら訴訟代理人弁護士 白 倉 典 武



原告ら訴訟代理人弁護士 繁 松 祐 行



20

原告ら訴訟代理人弁護士 田 崎 俊 彦



原告ら訴訟代理人弁護士 関 本 龍 志



原告らは、本書面において、被告第3準備書面で主張された交通量及び費用便益分析の点に関し、以下のとおり反論を行う。

25

第1 はじめに

被告は、被告第3準備書面の第1において、「自治法2条14項及び地方財政法4条1項に違反する、とする原告らの主張については、長の判断が全く事実の基礎を欠くものと認められるか、長の判断が社会通念に照らして著しく妥当性を欠くことが明らかであるものと認められるかという観点から、判断する必要がある」と主張する（同準備書面2頁）。

かかる一般論については原告も殊更争うものではないが、原告が訴状以来主張しているように、本件では、その基礎とされた重要な事実には誤認があることにより重要な事実の基礎を欠いており、さらに、事実に対する評価が明らかに合理性を欠いている上に、判断の過程において考慮すべき事情を考慮していない。したがって、本件においては、本件変更決定が違法である上、自治法2条14項及び地方財政法4条1項にも違反している。

以下、被告第3準備書面の項目ごとに反論を行い、被告の主張の誤りを指摘しつつ、原告の主張を述べる。

15

第2 被告第3準備書面の第2「原告らの『緩和すべき渋滞が存在しない』とする主張に対する反論について」について

1 被告第3準備書面第2の1「天井川左岸線の渋滞緩和の『期待』の基礎となる数値の誤認があると主張する点についてに対する反論」について

(1) 被告が用いている交通量の数字が誤りであること等

被告は、被告第3準備書面3頁において、「(参考)天井川左岸線 交通量(乙7号証)」として各年度の交通量を列举し、平成27年の交通量は「15,491台(全国道路・街路交通情勢調査報告結果)」としている。この数字は、乙7号証8枚目によれば、須磨橋東詰交差点の12時間調査の結果11,065台に昼夜率1.4をかけて算出した数字のようである。そして

25

被告は、この昼夜率は平成25年の被告調査の算定値から算定した数値であると説明する。

5 しかし、国の「平成27年度全国道路・街路交通情勢調査 一般交通量調査箇所別基本表」によれば、天井川左岸線（神戸市須磨区若木町2丁目）の24時間調査の交通量は14,827台（昼夜率1.34）である（甲A25）。

10 したがって、被告の主張する15,491台は、国の「全国道路・街路交通情勢調査報告結果」ということはできず、交通量の正確な数字ではない。天井川左岸線において「慢性的な渋滞」が発生しているという被告の主張も誤りである。

 なお、被告においては、2020年度交通センサス（コロナの関係で実施は2021年（令和3年）9月以降実施）における天井川左岸線の24時間交通量も明らかにされたい。

(2) 被告の主張に一貫性がないこと

15 被告は、原告が、天井川左岸線についての平成25年度被告調査（24時間）の結果について国実施の平成27年全国交通量調査（24時間）の数値と比べて不自然と主張したのに対し、「一時の交通量を捉えたものであり、これだけに執着する理由はない」などと主張する（被告第3準備書面3頁）。

20 しかしながら、被告は、平成25年交通量調査で得られたとする1.4とという昼夜率について、その後令和2年に至るまで使用し続け、さらに、乙7号証によれば、平成25年から3年遡る平成22年センサスに基づく24時間交通量の算出にまで使用している。このように被告自身が1回の調査結果を使用し続けているのであり、「一時の交通量に…執着する理由はない」との被告の主張は、一貫性がなく、原告に対する批判になっていない。

25 (3) 被告が天井川左岸線の交通量を過大に評価していること

 また、仮に平成27年の天井川左岸線の24時間交通量が乙7号証の通り

15, 491台であったとしても、被告アセスにおける平成37年の須磨多聞線がない時の予測交通量16,000台を、すでに平成27年時点（予測の10年前）で下回っていたことになる。さらに、平成22年の交通センサス（19,600台）と比べても、4,109台（=21%）も減少しており、その上、平成27年の1年前の平成26年神戸市調査による18,024台からですら2,533台（15%）も減少している。これらの事実は、仮に乙7号証を前提としても被告の言う「アセス」（平成26年実施）は天井川左岸線の現状交通量を過大に評価していることを示している。

さらに、平成27年道路交通センサス（24時間実測調査）の結果（14,827台）は、神戸市「アセス」の「平成37年（令和7年）における須磨多聞線（西須磨）がない時の予測数値16,000台を「アセス」実施（平成26年）の翌年にはすでに下回っていたことになり、この点でも被告は天井川左岸線の現状交通量を過大に評価していると言える。

したがって、本件では、交通量の点において、判断の基礎とされた重要な事実に誤認があり、あるいは、事実に対する評価が明白に合理性を欠いている。

(4) 「慢性的な渋滞」に関する被告の主張の誤り

ア 被告は、「西須磨工区周辺では、離宮公園前交差点や山陽電車天井川踏切交差点、須磨橋東詰交差点が・・・慢性的な渋滞が存在することが外部の協議会でも認定されている（乙9号証）」と主張する（被告第3準備書面4頁）。

しかしながら、まず、この平成25年という時期は天井川左岸線の交通量が平成22年～令和2年の10年間で最も多い年であることに注目する必要がある（被告第3準備書面3頁、乙第7号証）。その後、上述のとおり、令和2年までの10年間に交通量は約20%も減少しており（乙7）、仮に渋滞があったとしてもかなり緩和しているばかりか、今後さら

に緩和することは確実である。

イ しかも、被告は離宮公園前交差点は渋滞箇所を選定されている（乙9）と主張しているにもかかわらず、本件須磨多聞線（西須磨）整備計画は、この渋滞原因とされる同交差点に新たに道路を平面で繋ぎ込もうとするものである。それゆえ、原告は、同交差点を起因とする渋滞をさらに悪化

これに対し、被告は、「須磨多聞線の整備後は、これまで交差点北側の須磨多聞線と東側の神戸明石線主動線としていた経路から、須磨多聞線の南北を主動線とする経路に切り替わることから、渋滞悪化が生じるとする原告の主張には理由がない」と主張する（被告第3準備書面5頁）。

しかしながら、主動線が変わるから渋滞悪化が生じないとする被告の主張は誤りである。そもそも、変形5差路の欠陥交差点とされる同交差点には、5本の道路が集中しており、非常に複雑な構造の交差点となっている。当然、信号パターンも複雑かつ長くなっている。このことが被告主張の通り同交差点が渋滞発生要因となっている根本的理由である。この交差点にさらに須磨多聞線（西須磨）が繋がれば変形6差路となり、さらに複雑な信号パターンになることから、信号待ち時間は確実に長くなる。さらに問題は、同交差点が起因となる渋滞が悪化すれば、住宅街の真ん中に新たに建設される須磨多聞線（西須磨）が新たな渋滞道路となる可能性もあるのである。被告は、主動線が変わるので渋滞悪化しないなどと軽々に主張するが、同交差点の根本的構造を改善することもなく、さらに同線整備により6差路となるにもかかわらず、何故渋滞が悪化しないのか具体的に説明をしていない。

ウ なお、被告が、「現地調査でも朝夕の時間帯で渋滞していることを確認している（乙11号証）」として証拠提出する乙11号証は、天井川左岸線ではなく、離宮道や神戸明石線である。須磨多聞線（西須磨）はここに

つながり、交差点が変形6差路となるのであり、確実に渋滞は悪化する。
エ したがって、この点においても、判断の基礎とされた重要な事実には誤認
があり、あるいは、事実に対する評価が明白に合理性を欠いている。

5 2 被告第3準備書面第2の2「神戸市の調査結果に信用性がないと主張する点
についてに対する反論」について

(1) 神戸市の調査結果に信用性がないこと

被告は、「原告らの神戸市の調査結果に信用性がないとする主張には理由
がない」と主張する（被告第3準備書面5頁）。

10 しかしながら、被告は、自ら行った天井川左岸線の交通量調査結果（被告
第3準備書面3頁、乙7号証）については、①平成27年の国調査（道路交
通センサス）における重要な数値を「一時的の交通量を捉えたもの」として
簡単に無視し、何故このような数値が出ているのかについて真摯に検討して
いないこと、②その一方で被告は同線24時間交通量を算出するにあたり平
15 成25年の被告調査（24時間）で算出された昼夜率1.4を平成22年から
令和2年までの10年間の24時間交通量の算出に漫然と使用している
こと、などから神戸市の調査結果に信用性がないことは明らかと言える。被
告の主張は原告の主張に対する反論になっていない。

(2) 天井川左岸線は現状4車線として使用されていること

20 ア 被告は、「天井川左岸線の場合、2車線の設計交通量は12,000台
となる」、「その設計基準交通量（12,000/日）を超える場合、4
車線以上必要となるが、・・・天井川左岸線において4車線化することは
できない」などと主張する（被告第3準備書面5頁）。

25 しかし、天井川左岸線は、現状でも4車線として使用され、機能してい
る。

すなわち、甲D65の1～2は、平成27年に撮影された天井川左岸線

のグーグルストリートビューであり、甲D66の1～3は、令和4年に撮影された天井川左岸線のグーグルストリートビューであるが、いずれにおいても4車線で使用されていることがわかる。そして、とりわけ、令和4年の天井川左岸線は自動車の交通量が非常に少なく、渋滞などはない。

5 なお、もし天井川左岸線を完全な4車線にするのであれば、東側の歩道の上か西側の川の上に車道を広げれば十分作ることができる。

イ 被告が主張するとおり2車線の設計基準交通量が12,000台/日なのであれば、被告が主張する交通量（須磨多聞線がない場合の予想交通量16,000台/日）を前提としても、現状4車線の天井川左岸線においては、十分にさばくことができる。

10 さらに、被告が実施した天井川左岸線交通量調査を前提としても、平成25年から令和2年の7年間で同線の24時間交通量は約20%も減少しており、仮に同じペースで減少すれば平成37年（令和7年）には14,000台となっているのである。したがって、なおさら、現状4車線の天井川左岸線では十分にさばくことができる。

15 なお、さらに10年後には計算上11,500台程度となって、被告が主張する須磨多聞線がない時の天井川左岸線予測交通量（平成37年＝令和7年）を自然減により下回る可能性もあるのである。

20 そもそも須磨多聞線（西須磨）は高度経済成長期に人口増に伴う自動車の増加を前提に、昭和43年都市計画決定（昭和42年11月28日官報＝須磨多聞線都市計画決定）されたものである。それから半世紀以上（54年）が経過し、社会状況が大きく変化している（人口減少、自動車保有台数の減少等）にもかかわらず、被告は計画を見直すこともせず漫然と事業を継続しているものである。被告の主張はただ事業の継続のみに固執した不合理な主張に過ぎない。

25 ウ 以上から、この点においても、本件では判断の基礎とされた重要な事実

に誤認があり、あるいは、事実に対する評価が明白に合理性を欠いている。

(3) 環境悪化に関する被告の主張の誤り

被告は、「住宅街の真ん中に、新たに12,000台/日の大型車を含む
5 自動車を引き込むことによる環境悪化」は不可避とする原告に対し、「神戸
市は・・・自主的に環境予測・評価を行っており」、「可能な限り環境影響
の回避・低減に努めようとしている」などと主張するが（被告第3準備書面
6頁）、被告が行った独自調査の結果（甲B29号証）を見ても、須磨多聞
線建設による西須磨地域の環境悪化は明らかである（原告第5準備書面に詳
述）。

10 また、被告は「（独自調査の結果について）都市計画審議会で説明し、承
認を得ている」ので「環境悪化は認められない」などと主張するが（被告第
3準備書面6頁）、専門家で構成される環境影響評価審査会に諮問すること
もなく、環境問題については専門的知識のない「都市計画審議会」において
15 環境への影響についてほとんど何の議論もなく（乙13）承認されたことが、
何故「環境悪化は認められない」との結論になるのか不明である。

第3 被告第3準備書面の第3「原告らの『事業効果に関する評価が過大ないし誤
りである』との主張に関する反論について」について

20 1 被告第3準備書面第3の1及び2(1)－「交通量の総量」－について

「交通量の総量」という言葉について、被告の主張は、原告の主張に対する
反論になっていない。

被告自身「交通量の総量」という言葉を使っていることは認めている（被告
答弁書31頁下から5行目～6行目及び被告第3準備書面7頁下から5～6
25 行目）。被告はその意味について、「自然減だけでは交通混雑は解消されない
ということ伝える文脈で使用している」などと主張するが、つまるところ「交

通総量」との言葉は、原告が主張しているものと本質的には同じ概念で使用されているものである。また、原告は「交通総量」について定量的な数値の正確性などを主張しておらず、被告自身が示した将来交通量図に基づき、定性的な「傾向」を示すものとして主張しているのである。もし、この「交通総量」が
5 「何らの意味も持たない数値」というのであれば、西須磨地域の環境（大気質や騒音）に重大な影響を与える須磨多聞線の「ある時」と「ない時」の個別の道路ではなく「地域全体の交通量」を被告自身が示すべきである。

2 被告第3準備書面第3の2(2)－離宮公園前交差点の滞留長－について

10 被告は「離宮前交差点付近で慢性的な渋滞が存在」し、あるいは「解消すべき長い滞留長がある」と主張するが（被告第3準備書面8頁）、そうであれば須磨多聞線整備を整備しても、渋滞が解消しないばかりか、周辺道路にさらなる渋滞を引き起こす可能性が高いことは上述のとおりである。

15 3 被告第3準備書面第3の2(3)－天井川左岸線の車線数－について

被告は、「天井川左岸線において4車線を確保することはできない」と主張するが（被告第3準備書面9頁）、上述のとおり、天井川左岸線は数十年前から現在まで4車線で使用されている。平成27年及び令和4年の自動車の走行状況は、甲D65及び甲D66のとおりである。なお、もし天井川左岸線を完
20 全な4車線にするのであれば、東側の歩道の上か西側の川の上に車道を広げれば十分作ることができることも上述のとおりである。

被告は、「交通量を16,000/台に減らしただけでは足りず」と主張するが（被告第3準備書面同頁）、被告の主張によれば、2車線の設計基準交通量は12,000台/日であるから、上述のとおり、現状4車線の天井川左岸
25 線においては、1日16,000台になれば十分さばくことができると考えられる。

さらに、仮に被告実施の天井川左岸線交通量調査（乙7号証）を前提としても平成25年から令和2年の7年間で同線の24時間交通量は約20%も減少しており、仮に同じペースで減少すれば平成37年（令和7年）には14,000台となり、10年後には計算上11,500台程度となつて、被告が主張する須磨多聞線がない時の天井川左岸線予測交通量（平成37年＝令和7年）を自然減により下回る可能性があることも上述のとおりである。更には減少ペースが加速することも十分考えられるためより早い段階で12,000台以下になることもあり得る。

10 4 被告第3準備書面第3の2(4)「天井川左岸線における「慢性的な渋滞」について

(1) 被告は、天井川左岸線には現状において「慢性的な渋滞」があるので機能していないと主張して、原告の「天井川左岸線は現状においても機能している」とする主張を「誤っている」とする（被告第3準備書面9頁）。

15 しかしながら、被告は、「ETC2.0を用いた旅行速度図においても（乙10号証）、朝夕の時間帯は離宮公園前の周辺道路で渋滞が発生しており」（被告第3準備書面8頁（2））としており、渋滞が発生しているのは主として朝夕の時間帯であることを認めている。原告は、天井川左岸線に山陽電鉄の踏切に起因する朝夕（各2時間弱程度）の渋滞があることは否定しない
20 が、朝夕の時間帯以外は天井川左岸線はガラガラの状態であることから、被告の言う渋滞が「慢性的」なものとはいえ、地域住民が環境の悪化を受忍してまでも須磨多聞線の整備が必要ということとはできない。

(2) また、被告は、須磨多聞線（西須磨）の建設目的として「単なる天井川左岸線の代替道路として計画されているわけでない」とし、「（同線整備により）離宮道等の周辺道路における混雑緩和、沿道環境の改善が期待され（る）」
25 と主張するが（被告第3準備書面10頁）、須磨多聞線（西須磨）ができた

場合、西須磨地域の生活環境は確実かつ劇的に悪化することは、本訴訟で繰り返し述べたとおりである。

(3) したがって、この点においても、本件では、判断の基礎とされた重要な事実には誤認があり、あるいは、事実に対する評価が明白に合理性を欠いている。

5

第4 被告第3準備書面の第4「原告らの『かえって交通渋滞が悪化することを想定すべき』とする主張について」について

1 被告第3準備書面の第4の1「天井川左岸線立体化検討業務」について

10 被告は、「天井川左岸線立体化検討業務」で迂回路等について検討していないのは認めつつ、「天井川左岸線立体化工事は、そもそも・・・現実的でない」ことから、「迂回路等の検討はするまでもない」などと主張する（被告第3準備書面11頁）。

15 しかしながら、「迂回路等については考慮しない」と記載されているのは同業務開始前に請負業者に手交された「特記仕様書」（甲A24）においてである。被告主張のとおり「そもそも現実的な工事ではない」と言うのであれば、なぜ同業務を行ったのか不明であるし（なお、同業務には2,376,000円もの税金が使われている（契約日：平成27年4月27日、阪神測建（株））、同特記仕様書には、「仮に立体化工事を実施することになれば、迂回路が必要になるが・・・」として、当然ながら、同業務は立体化工事を実施する可能性

20 があることを前提に検討がなされている。

さらに被告は、令和3年7月29日「天井川左岸線立体化検討業務その2」を株式会社ジャパックスに7,456,000円で発注（委託契約 甲A31）しており、同業務「その2」では、迂回路の検討が行われている（甲A32号証）。

25

被告の主張は失当である。

2 被告第3準備書面第4の2－離宮公園前交差点の滞留長－について

(1) 被告第3準備書面第4の2(1)について

被告は、「離宮公園前交差点に須磨多聞線を繋ぎ込むことにより同交差点
5 が変形5差路から変形6差路になるにもかかわらず、なぜ、主動線を切り替
えれば渋滞が緩和するのか理解困難である」との原告の主張に対し、「南北
に主動線を変えることができれば、右左折がなくなるので渋滞を緩和するこ
とができる」と反論する（被告第3準備書面11～12頁）。

しかしながら、上述もしたとおり、同交差点に集中する5線をそのままに
10 新たに須磨多聞線を繋ぎ込めば、変形6差路になって路線数が増え、より複
雑化する同交差点について、「右左折がなくなるので、渋滞を緩和すること
ができる」との被告の主張は不合理である。

また、「天井川左岸線や離宮道の渋滞も緩和できるので、離宮公園前交差
15 点で右左折する車も渋滞につかまりにくくなる」との被告主張は（被告第3
準備書面12頁）、同線整備によりかえって交通量が増える周辺道路の存在
を無視した暴論である。

さらに言えば、被告は、被告第3準備書面12頁1行目で「右左折がなく
なる」と主張しながら、同3行目では「右左折する車も」などと平然と矛盾
20 した主張をしている。被告の主張はその場しのぎで一貫性がないと言わざる
を得ない。

(2) 被告第3準備書面第4の2(2)－交通シミュレーション－について

被告は、交通シミュレーションについて、「信号設置の必要性について関
係機関と協議を行うことを主眼としたものであった」と主張するが（被告第
3準備書面12頁）、そもそも被告自信、答弁書において「交通シミュレー
25 ションでは離宮公園前交差点の北側滞留長が約700mから約200mに改
善される」（答弁書33頁2～3行目）、あるいは「前述のシミュレーショ

ンも、・・・算出された」（同14～16行目）と主張し、現況の交通量を用いて行った交通シミュレーションの結果をもって須磨多聞線整備の効果として滞留長が短くなることの根拠としていた。そのため、原告は、須磨多聞線完成時における交通量を前提として滞留長の長さ・短さを比較しなければ同線整備による費用対効果を検証できないと指摘しているのである。

信号設置の必要性等を理由とする被告の反論は的外れである。

(3) 被告第3準備書面第4の同2(3)「天井川左岸線の立体化」について

被告は、「天井川左岸線の立体化は、建設にかかる費用が莫大であり、長期かつ大規模な交通規制が必要となるので、現実的ではなく、・・・須磨多聞線建設の是非に影響を与えるものではない」などと主張するが（被告第3準備書面12頁）、かかる被告の主張が不合理であることは前述のとおりである。

なお、被告は、従前より、原告ら地元住民に対し「須磨多聞線（西須磨）の建設目的は天井川左岸線の山陽電鉄踏切に起因する渋滞を緩和する目的で、踏切を跨ぐ（踏切のない）代替道路として整備されるものである。」と説明してきた。したがって、もし天井川左岸線の立体化（踏切がなくなる）が可能であれば須磨多聞線は建設する必要はなくなるのである。須磨多聞線整備計画は、住宅街の真ん中に日量交通量12,000台もの大型幹線道路を高架構造で建設しようとするものであり、建設による環境への影響はきわめて重大なものである。それゆえ地元住民は同線都市計画決定から50年以上にわたり反対してきた。地元住民の生活環境に計り知れない悪影響を及ぼす可能性のある須磨多聞線建設の必要性について決定的な要素であるはずの天井川左岸線立体化の可能性について検討することが「須磨多聞線建設の是非に影響を与えるものではない」との被告の主張には、いったん決定したものは再検討の余地はなく何があっても作るとの神戸市の姿勢が露骨に表れている。

第5 被告第3準備書面の第5「原告らの『都市計画決定に際し費用便益計算を要する』とする主張について」について

5 1 費用便益分析の必要性について

被告は、「(原告の主張は)費用便益分析がなければ、道路建設ができない理由とはなっていない」、「原告らはこの点に固執するのであれば、むしろ立証責任のある原告らにより、この点について、積極的な主張立証をされたい」などと主張し、費用便益分析に関する証拠を提出しない(被告第3準備書面1
10 3～14頁)。

しかし、訴状及び原告第2準備書面で述べたとおり、自治体の財政については、最小の経費で最大の効果を挙げるべきこと(地方自治法2条14項)及び経費はその目的を達成するための必要かつ最小の限度を超えて支出してはならないこと(地方財政法4条1項)が要求されるのであるから、費用便益分析
15 をしなければならないことは当然であるし、少なくとも、費用便益分析が適切になされているかどうかは、本件において、判断の基礎とされた重要な事実
に誤認があるか、また、事実に対する評価が合理性を欠くかといった点を検討するに際して重要な要素となることは明らかである。

20 2 被告が資料を提出すべきであること

費用便益分析は神戸市が行ったものであり、原告の手元には資料がなく、証拠が偏在していること、また、神戸市及び被告は住民である原告らに説明義務があること、さらに、そもそも被告が主張する原告の「主張立証」のために、費用便益分析に関する証拠が必要であることから、被告においては、原告第2
25 準備書面18頁⑧で提出を求めた資料を提出されたい。

とりわけ、甲A23(平成20年度事業再評価に関する参考資料)に関し、

同資料 37 頁に記載されている各道路の交通量の配分の根拠資料は、存在していることが間違いないと考えられる上、費用便益分析が適切になされているかどうかを検証するのに必須である。

5 また、平成 20 年度の同事業再評価（甲 A 2 3）で行った平成 25 年の交通
量予測と実際の平成 25 年の交通量の差異は既に明らかになっているのであ
るから、当該差異の検証の有無及び内容についても明らかにされることが必要
である。

10 さらに、須磨多聞線（西須磨）を整備することによるマイナスの効果の検証
の有無及び内容についても費用便益分析が適切になされているかどうかを検
証するのに必須である。

3 以上より、被告は、費用便益分析に関し、根拠資料や上記の検証の有無及び
内容を明らかにされたい。

15 第 6 被告第 3 準備書面の第 6 「須磨多聞線（西須磨工区）整備事業の必要性につ
いて」について

1 被告は「須磨多聞線（西須磨工区）」の必要性について、原告の主張を否認
し、その根拠として 3 項目を挙げる（被告第 3 準備書面 14 頁）。

20 しかしながら、被告が挙げる根拠はことごとく理由がなく、被告の主張は誤
りである。

2 被告の主張の誤り

(1) 自動車交通の分散、周辺道路における混雑緩和について

25 被告はその根拠として乙 12 号証（＝甲 B 7）及び乙 17 号証を上げてい
るが、被告が乙 12 号証「④将来交通量と整備後のイメージ」において自ら

明らかにした須磨多聞線のある時とない時の将来交通量予測（平成37年予測）については上述のとおりであり、また、被告が挙げる乙17号証（交通シミュレーション検討業務報告書）についても、本書面で述べたとおりである。

5 したがって、乙12号証及び乙17号証とも被告主張の根拠にはなり得ない。

(2) 沿道環境の改善について

被告は、「沿道環境の改善」の根拠として、乙13号証（平成27年度第1回神戸市都市計画審議会会議録）及び乙18号証（須磨多聞線整備事業説明会における説明資料）を挙げている。

しかしながら、これらはいずれも被告自身が作成した会議用資料であり、これらが何ゆえ沿道環境が改善する「根拠」となり得るのか不明である。

15 須磨多聞線（西須磨）の整備により同線沿道はもちろんのこと西須磨地域の環境が悪化することは被告自身が行った「アセス（被告独自調査）報告書」（甲B29号証）において明らかである（詳細は原告第5準備書面において説明しているとおりのこと）。

したがって、乙13号証及び乙18号証とも被告主張の根拠にはなり得ない。

(3) 救急車・消防車の現場到着や搬送時間の短縮について

20 被告は「救急車・消防車の現場到着や搬送時間の短縮」の根拠として乙12号証（＝甲B7）を挙げる。

しかしながら、そもそも被告が主張する「現場到着や搬送時間の短縮」は何らの定量的根拠を持たない（甲A27）ことが明らかになっている。バスの定時性についても同様（甲A26）である。

25 なお、被告は乙12号証（＝甲B7）「としけいかくミニニュース No. 6」4頁において〈須磨消防署へのヒアリングより〉として「須磨区北部や垂水

区の新市街地から・・・救急搬送する場合には、天井川左岸線や離宮道を通っているが、慢性的に渋滞しており、・・・搬送時間が長くかかっている。」などと説明しているが、上述のように、「慢性的な渋滞」は存在しない。その根拠は現地を見分すれば明らかである。

5 よって、乙12号証は被告主張の根拠にはなり得ない。

3 以上から、被告の主張はいずれも誤りである。

第7 まとめ

10 以上のように、被告の主張は誤りである。上述のとおり、被告が用いている天井川左岸線の交通量の数値や予測交通量の数値に誤りがあること、天井川左岸線に慢性的な渋滞はないこと、天井川左岸線は2車線ではなく現在も4車線で使用されていること、須磨多聞線（西須磨）ができれば離宮公園前交差点の滞留長はさらに長くなること、須磨多聞線（西須磨）の整備により沿道環境は確実に悪化すること等から、本件においては、その基礎とされた重要な事実を誤認があることにより重要な事実の基礎を欠いており、さらに、事実に対する評価が明らかに合理性を欠いている上に、判断の過程において考慮すべき事情を考慮していない。したがって、本件においては、本件変更決定が違法である上、自治法2条14項及び地方財政法4条1項にも違反している。被告から費用便益分析に関する資料が提出されれば、この点は一層明らかになる。

20

以上