

令和2年（行ウ）第71号 損害賠償請求行為請求事件

原告 宗岡明 弘外533名

被告 神戸市長

第6準備書面

令和 4年11月 2日

神戸地方裁判所 第2民事部 合議係B 御中

被告訴訟代理人

弁護士 石 丸 鐵 太 郎



弁護士 三 浦



弁護士 森 有

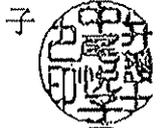
弁護士 藤 原 孝 洋



弁護士 中 尾 悦 子



弁護士 山 本 真 珠 子



同復代理人

弁護士 普 喜



原告第5準備書面について、下記のとおり、反論します。

第1 原告第5準備書面の第1について

1. 原告第5準備書面の第1の1について

原告第5準備書面の第1の1(2)記載の主張については、被告第2準備書面、被告第3準備書面で、既に反論するとおりである。

原告第5準備書面の第1の1(3)記載の主張については、補充があるのであれば、提出するように被告から求めているが、今日まで、まだ書面は提出されていない。

2. 原告第5準備書面の第1の2について

(1) 原告第5準備書面の第1の2(1)について

原告は、データや関連資料等については神戸市がもっぱら保持・把握していると主張するが、これまでに都市計画法第17条に基づく都市計画の案の縦覧を行い、23回に渡って「としけいかくミニニュース」を発行しているし、神戸市情報公開条例に基づいて原告による公文書公開請求に対応して公文書の公開を行っており、データや関連資料等については神戸市がもっぱら保持・把握しているものとは言えない。

(2) 原告第5準備書面の第1の2(2)について

原告は、須磨多聞線(西須磨)事業用地を公園遊歩道として暫定的に整備することにより事業を事実上棚上げする方向で解決の直前まで漕ぎ着けることができたと主張するが、否認する。詳細については、被告第5準備書面で反論するとおりである。

平成25年3月13日に公害調停が終結したことは認める。ただ、神戸市は、公害調停終結後も、環境影響評価の実施計画書および評価書における意見募集や説明会、都市計画法における都市計画の決定の変更案に関する意見募集や現地説明会を実施するなど、法的な手続きに基づいて事業を進めている。また、様々な

形式で説明会の開催やミニニュースの発行を重ねるなど、事業に理解を頂く取り組みを重点的に行い、開催にあたっては事前に地元自治会にも案内するなど、情報発信を継続してきた。その詳細については、答弁書19ページ以下に記載するとおりである。

また、第2次公害調停について打ち切りになったのは、こうした神戸市の対応にも関わらず、第1次公害調停において、互譲に基づく調停の成立の目処が立たなかったから等であることは、答弁書22ページで述べるとおりである。

(3) 原告第5準備書面の第1の2(3)について

須磨多聞線（西須磨）事業は、条例及び施行規則で定める環境影響評価の対象事業ではないが、条例に準じて、平成25年8月30日に環境影響評価の実施計画書の公表と意見募集を開始したこと、平成26年8月4日に条例に準じて作成した『神戸国際港都建設計画道路 3.3.32号須磨多聞線（西須磨）3.1.2号中央幹線（西須磨）環境影響評価書』（以下、「評価書」という。）を公表した限度で、原告の主張を認める。

(4) 原告第5準備書面の第1の2(4)について

原告らは、神戸市が公表する評価書を、「アセスメントもどき」と中傷するが、神戸市では「神戸市環境影響評価等に関する条例」により規則に定めた一定規模以上の都市施設や市街地開発事業について、法の対象以下の規模や対象外の事業についても環境影響評価を行い、環境基本法や神戸市環境基本計画への適合に配慮している。「神戸市環境影響評価等に関する条例施行規則」では、一般道路については4車線・3km以上を環境影響評価の対象としており、須磨多聞線（西須磨工区）については2車線・521mであるため環境影響評価の対象外であるにも関わらず、当該条例等の手続きに準じて環境影響評価を行っているものであり、非難は当たらない。

(5) 原告第5準備書面の第1の2(5)について

まず、原告は、環境影響評価を、第1次公害調停終結直後に、神戸市が一方的にスタートしたと主張するが、否認する。平成21年11月27日に開催された第32回調停期日において提出した意見書(神戸市提案の調停条項)(乙20号証)に、「神戸市環境影響評価等に関する条例に準じて、須磨多聞線の整備に伴う沿道環境への影響を予測し、必要に応じて環境保全措置を講じる。」ことの説明を行っており、公害調停中から提案されたものであるし、また、調停終結前の平成22年5月発行の「としけいかくミニニュースNo.3」(甲B4号証)にも、条例に準じて、須磨多聞線の整備に伴う沿道環境への影響を予測し、必要に応じて環境保全措置を講じることを示している。

また、原告は、住民らと実質的な協議の機会を持つことがなかったと主張するが、この点も否認する。神戸市は、評価書を公表するまでには、平成25年8月30日から10月15日の間に環境影響評価の実施計画書の意見募集を行い、平成26年2月28日～4月14日までの間に環境影響評価書(案)の意見募集を条例に準じて行っている。また、平成25年9月20日および平成26年3月18日に環境影響評価の実施計画書および環境影響評価書(案)の説明会も条例に準じて行っており、住民らの意見を聞き入れる機会を、十分に設けていた。

次に、原告は、中立性を欠いた識者に対して短時間のヒアリングを行ったに過ぎない、客観性を作出するための演出に過ぎず、全く客観性を欠いていると主張するが、いずれも、原告の憶測に基づくものであり、否認する。神戸市は、条例に準じて自主的に須磨多聞線整備に伴う沿道環境への影響予測・評価を行うにあたって、神戸市環境影響評価審査会の審査委員を含む学識経験者に意見を聞いているものであり、原告が何らの根拠なく中立性を欠くと主張するのは、単なる中傷に過ぎない。また、PM2.5については、その予測手法が確立されておらず、

「神戸市環境影響評価等技術指針」等にも予測評価に関する記載がないため、環境影響評価の項目として評価を行わなかったのであり、原告が主張するように、都合の悪いところを無視しているわけではない。また、実施計画書段階で記載のなかったPM2.5について、有識者の意見(乙22号証)を受けて評価書では、環境基準を載せるとともに、環境の概況として大気質のところ而言及しているのである(乙23号証)。

さらに、原告は、市の環境部局の関与が行われず、計画道路を整備する建設局道路部工務課のみで作業を行ったと主張するが、これも否定する。また、環境影響評価審査会は、神戸市環境影響評価等に関する条例に規定する対象事業について、事前配慮、環境影響評価及び事後調査に関する事項を調査審議することとされているので、同審査会自体が調査審議を行った訳ではないが、環境局とは調整を行ったうえで、環境影響評価審査会の審査委員を含む学識経験者から意見を聴取している。このように、環境影響評価は、条例に準じて、有識者や環境局にもヒアリングを行い、条例に準じて意見募集を行い、説明会を開催しているのであり、建設局道路部工務課のみで作業を行ったとするのは、原告の憶測によるものに過ぎない。

その内容についても、原告は、恣意的・欺瞞的な表現が見られると主張するが、原告の意に反するというだけで、こうした短絡的な評価を下すことについては、稚拙という他ない。本事業については、条例に準じて自主的に須磨多聞線整備に伴う沿道環境への影響予測・評価を行っているところ、その結果として、天井川左岸線や神戸明石線については、環境保全措置を行うことにより現況騒音値より下回る結果となっている。また、須磨多聞線と天井川左岸線は、相互に交通を分担することになるため、中央幹線の交通量は増加することになるが、騒音の影響としては、交通量には正比例せず、さらに排水性舗装などの対策も行うことから、騒音の増加は微増に留まり、環境基準値を下回る結果となっているものであり

(甲B8号証 としけいかくミニニュースNo.7), 内容としても信頼できるものである。

(6) 原告第5準備書面の第1の2(6) (原告記載の2(5)は誤記) について

原告は、評価書を、建設局道路部工務課が独自の視点で評価した文書に過ぎないと主張するが、これまで主張するとおり、評価書は、条例に準じて須磨多聞線整備に伴う沿道環境への影響予測・評価を行っているし、条例に記載される手続に従って有識者の意見を聞き、意見募集を行い、説明会を開催するなど、第三者の意見をしっかりと聞いた上で作成したものである。

3. 原告第5準備書面の第1の3について

原告の主張については、すべて否認する。

第2 原告第5準備書面の第2について

1. 原告第5準備書面の第2の1 (大気質) について

(1) 原告第5準備書面の第2の1(1)について

原告は、評価書で、3項目だけを調査するに止まっているとして、評価書を非難するが、「神戸市環境影響評価等技術指針(平成13年6月・神戸市)」や「道路環境影響評価の技術手法(平成25年3月 国土交通省国土技術政策総合研究所、独立行政法人土木研究所)」に基づき、道路建設の際、一般的に影響を受けると推測される項目について、調査を行っているものであり、非難に値しない。

(2) 原告第5準備書面の第2の1(2)について

前述するとおり、PM_{2.5}について当初記載がなかったのは、工事の実施時や須磨多聞線が供用開始後に発生するPM_{2.5}の予測手法が確立されておらず、「神戸市環境影響評価等技術指針」等にも予測評価に関する記載がないため、環

境影響評価の評価項目でないからに過ぎず、無視しているわけではない。

また、「一酸化炭素」「光化学オキシダント」「PM_{2.5}」について、「大気汚染に係る環境基準に、PM_{2.5}の基準値を追加すべきである。」「また、一酸化炭素、光化学オキシダントの記載がないので、追加すべきである。」との専門家による意見（乙22号証）を踏まえ、評価書において、PM_{2.5}にかかる環境基準を載せるとともに、環境の概況として大気質のところではPM_{2.5}や一酸化炭素、光化学オキシダントについて言及しており（乙23号証）、「事業者の見解でも一顧だにせず、無視をしている。」という原告の主張は、まったく事実と反するものである。

(3) 原告第5準備書面の第2の1(3)について

一般環境大気測定局（須磨大気測定局：西須磨小学校）と自動車排出ガス測定局（西部自動車排出ガス測定局：旧須磨区役所）において実施されている年度毎の定期的な大気汚染調査報告に供するための測定局の測定結果を代表値として、評価書を作成したことは原告の指摘のとおりであるが、条例に準じた適正な手続きを経ているものであり、非難に値しない。

一般環境大気測定局と自動車排気ガス測定局とは、設置の根拠となる条文が違おうとしても、そこで得られるデータの価値に差異はなく、これらを同列に扱ったり、これらのデータを流用することを手抜きと評価する原告の主張には、理由がないと言わざるを得ない。

(4) 原告第5準備書面の第2の1(4)について

原告は、神戸市の対応を、不誠実であると主張するが、神戸市は、得られたデータを脚色することなく、そのまま住民に伝えているものであり、なんら不誠実な点はない。

また、原告は、一般環境大気測定局と自動車排出ガス測定局とを混在させて比

較すると、市民の誤信を誘発するとも主張するが、前述のように、そこで得られるデータの価値に差異はなく、何らの誤信を誘発することもない。

(5) 原告第5準備書面の第2の1(5)について

PM_{2.5}については、環境局が毎年調査を行っており、近隣の一般環境大気測定局及び自動車排出ガス測定局においては、平成28年度以降はいずれも環境基準を満足することを確認している(乙24号証)。

したがって、原告が主張するような、大気汚染のリスクはない。

2. 原告第5準備書面の第2の2(騒音)について

(1) 原告第5準備書面の第2の2(1)について

評価書の前提とする内容については、認める。

(2) 原告第5準備書面の第2の2(2)について

環境保全措置実施後の予測結果として、環境基準を超えたり、環境基準の上限値に達している地点があることは認める。

もっとも、須磨多聞線沿線の事業実施区域においては、全ての地点で環境基準値以下となる結果となっているし、須磨多聞線沿線から離れた事業区域周辺の道路付近で、基準値は超えるものがあるものの、現況騒音値を下回るため、やはり須磨多聞線を整備することで整備効果が期待できる。また、環境基準を超えると予測された箇所については、騒音影響の低減に向けた排水性舗装の整備や遮音壁の設置といった対策を講ずるなどして、騒音の低減を図る予定である(甲B7号証としけいかくミニニュースNO.6)。

次に、原告は、近接空間(道路端)においては、予測数値は悪いけれども「○」が付いているのは、基準(目標値)が緩くなっているためと主張するが、騒音に

係る環境基準（乙25号証）が、幹線交通を担う道路に近接する空間の昼間は70デシベル以下、B地域（住居の用に供される地域）のうち2車線以上の車線を有する道路に面する地域及びC地域（相当数の住居と併せて商業、工業等の用に供される地域）のうち車線を有する道路に面する地域の昼間は65デシベル以下となっているためであり、恣意的に基準を緩くしているわけではない。

(3) 原告第5準備書面の第2の2(3)について

原告が主張するインパクト値については、一般的な指標と言えず、評価できない。

(4) 原告第5準備書面の第2の2(4)について

原告は、①高架部の排水性舗装+2m防音壁、②月見山交差点以東の中央幹線への中央分離帯部に高さ1mの防音壁、③その他周辺道路への排水性舗装といった環境保全措置について、神戸市建設局道路部工務課の判断で採用したものに過ぎないと主張するが、これらの環境保全措置は、「道路環境影響評価の技術手法（平成25年3月 国土交通省国土技術政策総合研究所、独立行政法人土木研究所）」において、具体例として列挙されている手法であり、一般的に採用されているものである（乙26号証）。一方、これらの措置を非難する原告の主張は、裏付けのない一方的な主張に過ぎない。

(5) 原告第5準備書面の第2の2(5)について

前述のとおり、事業実施区域は、全ての地点で基準値以下となることを確認している。また、周辺の天井川左岸線・神戸明石線では、一部環境基準を超えると予測される場所もあるが、現況騒音値を下回るため、整備効果が期待されているし、供用後に事後調査を実施し、その結果を踏まえ騒音影響の低減に向けた対策を検討する。

したがって、原告主張のように、騒音面において、住民が容認し得ないレベルの環境悪化があるとはいえない。

3. 原告第5準備書面の第2の3（安全リスク）について

(1) 原告第5準備書面の第2の3(1)について

訴状42ページ～47ページの主張については、答弁書38ページ～43ページで反論するとおりであり、道路の線形や車線数、幅員、交差点付近の形状、道路付属施設等について、道路構造令に基づき設計を行っており問題はない。

(2) 原告第5準備書面の第2の3(2)ないし(5)について

原告の主張は、交通量が増えれば、事故率が増える可能性があるとの一般論を述べるものと思われるが、果たして、本件計画が、違法と判断させるほどのどのような具体的な危険があるのか、まずは、主張されたい。

4. 原告第5準備書面の第2の4（景観）について

(1) 原告第5準備書面の第2の4(1)について

景観の評価手法については、原告主張のとおりである。その評価について、市道中央幹線、長田神社、山麓リボンの道は、「周辺環境と調和するものの、一定程度の圧迫感を与えるものと予測される。」とされている。

(2) 原告第5準備書面の第2の4(2)について

若干の圧迫感もしくは一定程度の圧迫感を与えるものと予測されると評価される地点があったため、影響をできる限り回避又は低減することを目的として環境保全措置の検討を行った。

その結果、設計段階において、景観に配慮したデザインを採用することにより、高架橋設置に伴う圧迫感を少なくし、周辺環境への影響を少なくすることが見込

まれると判断した。具体的には、

- ・橋梁の圧迫感を軽減するために、水平方向に分節したデザインを採用するなど桁や高欄を薄く見せるよう努める。
- ・遮音壁の設置においては、環境への影響を抑える範囲でできる限り低いものを採用する。
- ・排水管等の付属物については、橋脚にスリットを設けるなど、目に付かないデザインとする。
- ・橋梁だけでなく、路線全体として統一感を考慮したデザインとする。

といった対応であり、したがって、原告主張のように、さしたる根拠もなく強引に結論を導いているわけではない。

5. 原告第5準備書面の第2の5（コミュニティ）について

コミュニティに与える影響があると言いながら、結局のところ、騒音、大気汚染といった前述の主張を繰り返すだけで、コミュニティに影響を与える具体的な事実の指摘はない。また、この点が、評価書の評価とどのように関連づけられるのかも不明である。

コミュニティの分断がない点については、答弁書43ページから45ページで既に、反論するものである。

第3 原告第5準備書面の第3について

1. 原告第5準備書面の第3の1について

評価書を、平成26年8月に公表し、その後説明会を開催したことは認める。

2. 原告第5準備書面の第3の2について

原告は、神戸市都市計画審議会が漫然と計画変更を承認したと主張するが、否認する。神戸市は、須磨多聞線（西須磨工区）については環境影響評価の対象外

であるにも関わらず、条例に準じて自主的に環境予測・評価を行っており、幅広い環境保全措置により、可能な限り環境影響の回避・低減に努めようとしている。さらに、その結果については、都市計画審議会で説明し、承認を得ているのであり、漫然と計画変更が承認されたものではない。

3. 原告第5準備書面の第3の3について

以上から、本件計画が違法とする原告の主張は、失当である。

以上