

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9準備書面

令和5年1月20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 美

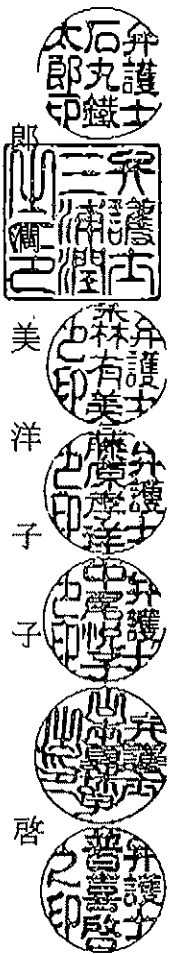
弁護士 藤 原 孝 洋

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 啓



原告第8準備書面について、以下、反論する。

第1 原告第8準備書面第1について

以下、原告第8準備書面の被告への反論について、再反論するが、単純に被告の主張を否定して、訴状の主張を繰り返すだけのものであり、「長の判断が社会通念に照らして著しく妥当性を欠く」根拠を示すものとは言えない。

第2 原告第8準備書面第2にかかる反論

1. 原告第8準備書面第2の1(1)(2)(3)について

原告らが主張する天井川左岸線の24時間調査の交通量14,827台は、1,2時間調査の結果に、近畿臨海ブロック（大阪府、兵庫県、和歌山県）内で算出した昼夜率1.34という係数を掛け合わせたものに過ぎず、実体とは異なる。被告が主張する昼夜率1.4というのは、平成25年度に行った現地における24時間調査の実測値に基づき算定したものであり、より地域の実体に即したものである。少なくとも、これを判断の根拠としても、著しく妥当性を欠くとはいえない。

また、原告らは、平成25年度の交通量調査を行った結果で得られた昼夜率1.4を用いることについても言及するが、その後、24時間調査は行われておらず、非難される謂われもない。そもそも、本訴で問題となっているのは、平成27年の本件変更決定の是非であるところ、平成27年に、直近の平成25年度の交通量調査の結果を用いて、判断したことが、著しく妥当性を欠くこととは言えないこともいうまでもない。

さらに、原告らは、被告が主張する交通量の15,491台が、須磨多聞線がないときの予測交通量16,000台よりも少ないから、天井川左岸線の現状交通量を過大に評価していることになると主張するが、須磨多聞線がないときの予測交通量を上回るか下回るかと、現状交通量の評価が過大か否かは、まったく関

連せず、現状交通量の評価を左右するものではない。

被告第3準備書面の第3の2(3)でも述べるとおり、被告としては、現状の交通量が、須磨多聞線がないときの予測交通量を下回る15,491台であっても、須磨多聞線は必要と判断したわけであるが、原告らの主張は、この判断が「著しく妥当性を欠く」ことの理由とはまったくなっていない。

2. 原告第8準備書面第2の1(4)について

まず、原告らは、離宮公園前交差点等が慢性的な渋滞が存在することの根拠として、外部協議会で渋滞箇所と認定されていることを挙げることを相当でないとして主張するが、前述のとおり、本訴で問題となっているのは、平成27年の本件変更決定の是非であるところ、平成27年に、直近の平成25年の認定を用いて、判断したことが、著しく妥当性を欠くこととは言えないともいうまでもない。

また、原告らは、変形5差路が、変形6差路になるから、さらに渋滞が悪化するとも主張するが、これも理解が十分ではない。変形6差路とはいっても、千森線は、須磨多聞線に接続し、離宮道は、神戸明石線に接続する。離宮公園前交差点においては、南方向へは、山陽電鉄を高架で渡れる須磨多聞線に車両が流れるため、離宮道の交通量は、極めて少なくなると予想される。結果として、離宮公園前交差点は、実質的には、神戸明石線と須磨多聞線が交差するだけの十字路に近いものとなる(乙29号証)。

そこで、渋滞が緩和されるとするシミュレーション結果となっているものである。

なお、原告らが指摘するとおり、乙11号証は、離宮道、神戸明石線の渋滞状況である(乙11号証にもそのように記載している。)。このように、天井川左岸線を含む、西須磨地区全体で、慢性的、連続的な渋滞が発生している。

3. 原告第8準備書面第2の2について

まず、原告らは、天井川左岸線の交通量の算出根拠について、神戸市を批判するが、天井川左岸線の交通量を15,491台と算定した根拠については、第2の1で述べるとおりである。

また、被告の天井川左岸線を4車線化することはできないとする主張に対して、原告らは、現状でも4車線として使用されていると反論するが、1車線しかない道路を事実上、2列で通行しているということに過ぎない。

道路法や道路構造令を無視して、1車線に2列で通行することを前提に、都市計画することはできず、本来の適正な利用を前提にしたとしても、著しく妥当性を欠くものとはならないことは、いうまでもない。

原告らは、平成37年には14,000台、10年後には計算上11,500台程度となるとして、天井川左岸線の渋滞が解消するとも主張するが、原告ら自身も認めるように、減少率を乗じているだけの計算上の数字に過ぎず、なんらの根拠とならない。

さらに、原告らは、専門家で構成される環境影響評価審査会に諮問していないと非難するが、本件事業は、条例上、環境影響評価審査会の諮問事項ではなく、環境影響評価審査会に諮問することはできないので、この点を非難される謂われはない。

また、原告らは、環境問題について専門的知識のない都市計画審議会において、環境への影響について何の議論もなく承認されたとも非難するが、被告第6準備書面4ページで主張するとおり、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、環境への影響について、

何の議論もなく承認されたものではない。

第3 原告第8準備書面第3にかかる反論

1. 原告第8準備書面第3の1～3について

離宮公園前交差点付近での渋滞が解消される理由については、第2の2で既に反論しており、また、天井川左岸線が4車線で使用されていることを前提に、都市計画できないこと、平成37年には14,000台となり、10年後には計算上11,500台程度となるという主張に根拠がないことについては、第2の3で既に反論するとおりである。

2. 原告第8準備書面第3の4について

原告は、天井川左岸線において朝夕の時間帯に渋滞があることを認めたとうえで、朝夕以外は渋滞がないから、渋滞は慢性的なものではないとして、天井川左岸線の渋滞は慢性的なものとする被告の主張を批判する。

しかしながら、「慢性」的とは、広辞苑によれば、「好ましくない現象・状態が長く続くこと」を指し、長時間続くことも、長期間続くことも含まれる。朝夕だけでもひどい渋滞が、曜日に関係なく、季節に関係なく続いている以上は、慢性的な渋滞が生じていることには違いがなく、原告らの主張は、須磨多聞線の建設が著しく妥当性を欠く根拠となるようなものではない。

第4 原告第8準備書面第4にかかる反論

原告らは、天井川左岸線立体化検討業務を、神戸市がなぜ行ったのか不明として神戸市の対応を非難するところ、同業務は、地元の要望を受けて、天井川左岸線の立体交差化が困難なこと、施工期間中に迂回路が必要となるが、迂回路の確保が困難なことを丁寧に説明し、理解してもらうために検討したものである。

離宮公園前交差点付近での渋滞が解消される理由については、第2の2で既に反論するとおりである。

第5 原告第8準備書面第5にかかる反論

答弁書第3の4(2)ウで主張するとおり、平成20年度（都市計画の変更決定前）に費用便益分析を行っているが、これは当時の国の補助金申請において必要要件であったため実施したものである。それ以降は国の交付金（社会資本整備総合交付金）を受けて事業を実施しているが、交付要件には入っていないことから費用便益分析は行っていない（ただし、平成29年4月1日以降に着手する事業であって、新設・改築事業のうち全体事業費10億円以上の事業では費用便益分析が必要となる）。

また、平成20年度当時の費用便益分析は、須磨多聞線の都市計画が4車線の時のものであり、現在事業を進めていくうえで必要なものではないため、報告書は残っていない。

なお、原告らは、費用便益分析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検討すべきと主張するが、都市計画法にはそのような規定は存在せず、また、須磨多聞線については、国の交付金（社会資本整備総合交付金）を受けて実施している事業であり、費用便益分析が必要となるものではないことから、原告らの主張には賛同できない。

以上