

2023年4月11日

## 弁護士意見陳述

原告ら訴訟代理人 弁護士 繁松 祐行

私からは、今回提出した第12準備書面の内容である交通量及び費用便益分析の点について意見を申し述べます。

西須磨の須磨多聞線整備が適法であるためには、神戸市において、交通量が正確に検討され、費用便益分析も適切に行われていなければいけません。しかし、本件においてこれらが行われていないことは、これまで繰り返し指摘してきたとおりです。原告ら第12準備書面は、この点について被告の反論に再反論を行うものです。

被告は、原告が交通量に関する被告の主張の誤りを指摘したことに対し、「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」などと主張しています。しかし、被告は、須磨多聞線（西須磨）の整備目的を「天井川左岸線の渋滞緩和」としているのであり、現状交通量が神戸市が予測（平成37年予測）する須磨多聞線がないときの「天井川左岸線の交通量」を下回っていれば、交通量の自然減により須磨多聞線（西須磨）の整備目的が達成されることは明らかであり、それゆえ、須磨多聞線（西須磨）を必要とする被告の判断が不合理であることも明らかです。

また、離宮公園前交差点について、原告が「変形5差路が変形6差路になり渋

滞が悪化する」と指摘したことに対し、被告は、「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」などとして、渋滞が緩和すると主張しています。しかし、同交差点に信号機が設置されれば、同交差点は離宮公園前交差点と近接していることから、信号も離宮公園前交差点の信号と連動せざるを得ず、単純な十字路になるどころか、変形6差路になります。そうすると、複雑な信号パターンから信号待ちの時間も確実に長くなり、それに起因した渋滞悪化の蓋然性は極めて高くなります。

さらに、被告は、離宮道について、「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」と主張しています。しかし、須磨多聞線は離宮公園前交差点と中央幹線を結ぶ道路であり、離宮道は同交差点と国道2号線を結ぶ道路です。したがって、被告が主張するように離宮道の交通量が少なくなるとは限りません。しかも、被告が主張するように離宮道の交通車両が須磨多聞線に流れる場合、月見山線の交通量は激増し、月見山交差点は極めて危険な交差点となる上、渋滞発生の原因にもなる可能性があり、地元の生活環境に重大なマイナスがあります。

そもそも、原告がこれまで繰り返し指摘してきたように、天井川左岸線に被告が主張するような「慢性的な渋滞」は存在しません。離宮公園前交差点には一時的な渋滞がありますが、これは複数の要因が重なって発生しているのであり、これを解消するには、須磨多聞線によって天井川左岸線の踏切を回避しただけでは足りず、その他の要因についても対策をする必要があるのです。

最後に、費用便益分析の点について触れておきます。

被告は、費用便益分析について、「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」と主張しています。

しかし、費用便益分析は「道路事業の効率的かつ効果的な遂行のため、・・・、社会・経済的な側面から事業の妥当性を評価し、併せて、評価を通じて担当部局においてより効果的な事業執行を促すことを企図するもの」（令和4年国土交通省「費用便益分析マニュアル」1頁）です。国の交付金の要件に入っているかどうかは、費用便益分析の必要性の有無を決定づける要素ではありません。そもそも自治体の財政については、地方自治法上、最少の経費で最大の効果を上げるべきこと、経費はその目的を達成するための必要かつ最少の限度を超えて支出してはならないことが要求されるのであり、都市計画決定が適法というためには、費用便益分析が適切になされていなければなりません。

以上から、交通量及び費用便益分析に関する被告の主張は誤りです。

以上