

2023年7月24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16準備書面の内容である費用便益分析の点について、要約し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、費用便益分析が適切に行われていなければいけないことは、本訴訟において原告らが繰り返し述べてきたとおりです。しかしながら、神戸市においては、費用便益分析が適切に行われていたとは言えません。以下、主に3つの点から指摘したいと思います。

1 将来人口予測に関する問題について

神戸市においては、平成15年評価と平成20年再評価の2回の費用便益分析が行われてきました。この時期の分析は、人口予測に関して須磨多聞線に限らず日本全国で問題を抱えています。

すなわち、日本全体の人口は平成20年を境に減少期に入りました。人口規模の推移は社会資本の将来の需要量・利用量の算定に大きく影響を与えるものです。神戸市の人口も平成23年をピークに減少期に入り、須磨区においては、阪神淡路大震災が発生した平成7年以降に減少が始まり、幾分盛り返しを見せた時期はあったものの、平成12年以降減少を続けています。

そうしたことから、神戸市が行った平成20年再評価で将来人口を含めた道路への需要量、交通量がどう予測されていたのかが極めて重要な意味を持ててきますが、これらの点が正しく予測されていたとは考えられません。また、平成20年再評価から既に15年ほどが経過しており、事後検証がなされて然る

べきですが、事後検証も行われているとは言えません。

2 交通量予測の問題について

平成20年再評価で交通量に関する分析に使われたOD調査は、平成15年調査で使用されたものです。両評価の間が5年という短い期間であったため、やむを得ない面もあるものの、すでに当時の交通量データやそれに基づく予測は古くなっていると言わざるを得ません。

当時の予測では、乗用車の交通量は平成42年前後にピークに達し、その後減少すると予測されていました。また、貨物車については、GDPや産業生産の予測から交通量は一貫して減少するとされ、交通量トータルでは平成32年をピークに減少に向かうと予測されていました。しかし、これらの前提条件もその後変化しています。

そもそも西須磨の須磨多聞線整備の主な目的は、天井川左岸線の交通渋滞を緩和することとされてきました。その天井川左岸線の交通量は、平成20年再評価では、平成22年の予測交通量を一日当たり25,600台としていました。しかし、その後の国交省による交通量調査において、実際の日あたりの交通量は、平成22年度に19,600台、平成27年度には14,827台であり、いずれも平成20年再評価時の予測交通量をかなり下回っています。これだけでも平成20年再評価の前提条件、そして費用便益分析の結果の妥当性に疑問を抱かざるを得ません。実際に明らかになった交通量を踏まえて事後検証が行われて然るべきであるにもかかわらず、これが行われていない点についても、先ほど述べた人口予測の点と同様です。

3 工事費用の妥当性について

公共事業においては、工事費や用地費が事前の想定よりも膨らむケースが多々あります。須磨多聞線（西須磨）についても、平成20年再評価時からす

でに相当の時間が経過していることから、現在までの工事費用等の事後検証が可能です。そのデータを明らかにし、少なくとも平成20年再評価の事後検証をするべきです。

以上のように、神戸市が行った費用便益分析は、須磨多聞（西須磨）整備目的の根本的な要素である交通量の予測が誤っていたこと、須磨区の人口も平成12年以降減少の一途を辿ることも想定されていたとは考えがたいこと、それにもかかわらず、神戸市においては、時間とともにリニューアルされたデータでの事後検証や再評価が行われていないこと等から、およそ適切に行われていたとは言えません。

以上