



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

5

### 原告第17準備書面

令和5年9月12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



原告ら訴訟代理人弁護士 田 崎 俊 彦



20

原告ら訴訟代理人弁護士 関 本 龍 志



原告らは、被告の第12準備書面（以下「本書面」という。）における事実主張のうち、およそ看過し難い事項に限って、以下のとおり反論する。

25

1 事業目的について（本書面1項、2頁）

被告は「天井川左岸線の渋滞緩和は主たる目的」であることを認めた上で、「現状交通量が神戸市の予測する須磨多聞線がない時の『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の整備目的が達成される」ともいえない。」などと主張する。

しかし、被告はその根拠を何ら示さず一方的に主張を言い放つのみであり、原告の第12準備書面第1の1で主張した点に対する反論になっていない。

なお、重ねて述べておくが、天井川左岸線に「依然として、慢性的な渋滞が継続している」との被告主張は事実ではない。この点は、原告第8準備書面第2の1記載のとおりである。

2 車線数変更及び道路による影響等について（本書面2項、2～3頁）

(1) まず事実関係について指摘する。須磨多聞線（西須磨）の車線数を4車線から2車線に変更した経緯は以下の通りである。

ア 神戸市は、平成20年11月に国土交通省から新たな将来交通需要の推計が公表されたことを受けて、都市計画道路の見直しを行うこととし、平成21年度に将来交通量の推計を行った（甲A第79号証）。

イ その結果、平成37年度における須磨多聞線（西須磨）建設時の将来交通量は日量1万2000台であった（甲D第77号証／神戸市意見書1～2頁）ことから、同線の車線数を4車線から2車線に変更することとし、平成21年10月の都市計画局長の決済、副市長の説明を経て（甲B第41号証）、平成21年11月27日の第32回調停期日で2車線変更案を表明し（甲D第40号証、甲D第78号証）、同日、記者発表をして公表した（甲B第42号証）。

ウ また、平成22年5月発行の「としけいかくミニニュースNo.3」（甲B第4号証）で、西須磨地域住民に須磨多聞線（西須磨）の車線数を「4

車線から2車線に変更する」旨を広報している。

つまり須磨多聞線2車線化は実質的には平成21年中には決定していたということになる。

エ 一方、都市計画道路の見直しは平成22年4月13日から始まり（甲A第80号証）、見直し方針は平成23年3月には明らかにされている（甲A第81号証）

オ 以上のおり、被告が「見直しの対象とした上で、最終的に平成27年12月に4車線から2車線に都市計画の変更をおこなった。」との主張は形式的な手続上のことを意味しているに過ぎず、実態とは大きく異なっていることに留意する必要がある。

(2) 被告は、須磨多聞線と千森線の合流部における信号設置について「現状としては、地元の要望も踏まえ、警察と協議しており、信号も設置される予定である」としている。

仮にそうであるならば、設置予定の場所は、変形5差路の離宮公園前交差点と近接していることから、同交差点の既存信号と連動せざるを得ないことになる。同交差点の信号パターンは、現状と比べより複雑になることから、新たな渋滞発生要因になることは明らかと言わざるを得ない。

さらに、新たに整備される須磨多聞線（西須磨）は、同交差点に平面接続されることから、同線が新たな渋滞道路となる可能性が高い。

被告は、須磨多聞線（西須磨）の主たる整備目的を「天井川左岸線の渋滞緩和」としているが、そのために整備する須磨多聞線が、天井川左岸線における「渋滞」を、他の住宅地の真ん中に置き換えることになるだけのことであり、被告の主張はまったく筋が通っていない。

(3) 被告は、原告の第12準備書面6頁における主張を認めつつ、「南北の主要な幹線道路が天井川左岸線しかないから、渋滞していることが判明しているので、須磨多聞線を整備することでもう一本南北方向に幹線道路のネット

ワークを形成し、交通の分散化をはかろうとして、須磨多聞線の建設を行っている」などと主張する。

しかし、被告の言う「交通の分散化」とは西須磨地域内における分散に過ぎない。須磨多聞線（西須磨）整備によって、仮に天井川左岸線における被告主張の「慢性的な渋滞」なるものが多少緩和したとしても、須磨多聞線

（西須磨）整備により離宮公園前交差点への交通集中がより激しくなるだけのことである。同交差点への交通集中を改善（自動車交通の広域分散化）しなければ、住宅街の真ん中に新たに日量交通量1万2000台の渋滞道路を作出することになりかねない。

すなわち、須磨多聞線の整備目的に関する被告の上記主張は極めて危険なものであって、地元地域に大きなリスクをもたらすものである。

### 3 環境影響の独自評価について（本書面3項、3～4頁）

(1) 被告は「（須磨多聞線は）条例等による環境影響評価の対象外であるものの、自主的に条例と同等レベルで環境影響評価を行った」と主張するが、同調査が到底「条例と同レベル」とは言えないことはすでに指摘したとおりであるから本書面では繰り返さないが、前提となる点のみ確認しておく。

(2) 原告が第12準備書面3項において主張したのは、第1次公害調停において神戸市自身が「アセスの一環」と位置付けて実施した（原告第11準備書面5(1)参照）各調査と比較して、被告の独自評価書の内容が極めてお粗末であったことを指摘すると共に、被告の調査に対する姿勢も上記調停時におけるものと甚だしく乖離していることから、本件独自評価を実施するにあっても条例の対象事業ではないが、その内容は条例に基づき実施すべきであったと指摘しているのである。

被告の反論は原告の主張に対する誤った理解に基づいている。

(3) また、被告は「独自調査」においてヒヤリングを行った学識経験者について

て「（調査請負）業者から紹介を受けたのではない。」旨主張し、「より客観性を保つために、当時の神戸市環境影響評価審査会の委員を中心にヒヤリングを実施した」とする。

5           しかし、ヒヤリングした学識経験者の氏名も明らかにしておらず（甲B第43号証）、原告には被告主張の事実の真偽さえ検証できない。少なくとも神戸市環境影響評価審査会の委員については一般に氏名が公表されていることから、氏名を明らかにしてしかるべきである。また「評価書」においても氏名を公表していないが（甲B第29号証4-1～4頁）、その理由についても説明すべきである。

10       (4) 次に、被告は「環境影響評価書は誰が承認したのか」との原告の問いに対し、「（被告の言う）承認は都市計画審議会の場で、都市計画変更内容に対する承認である。」と説明する。これでは、原告の問いに対する回答としては意味不明であり、原告にはまったく理解できない。より丁寧な説明を行ってしかるべきである。

15

以上