

陳 述 書

2023年 11 月 24 日

氏 名 堀 省 一



私は、今回の住民訴訟で原告の一人になっている堀省一です。

私は、神戸市と住民との公害紛争調停の調停団の一員でもありましたが、天神町3・4・5丁目自治会の自治会長として神戸市との合意書を締結した立場でもありますので、今回は、こちらをメインにお話ししたいとおもいます。

1995年（平成7年）1月17日に阪神・淡路大震災が発生し、我々の居住する西須磨地域も震度7の激震に見舞われました。

神戸市は震災の直前に、区画整理を企図しましたが、地域住民の強い反対にあい、「道路の整備については、住民の皆様と相談して決めていく」と住民に約束していました。

しかし、阪神・淡路大震災後、神戸市は、地域住民の多くの反対の声を無視し、須磨多聞線（西須磨）の事業認可を強行しました。

地域の多くの自治会や任意団体が何度も神戸市と話し合いを重ねてきましたが、神戸市は、地元住民の声にまともに答えず、木で鼻をくくったような回答に終始しました。

そのため、我々地元住民は「第1次公害紛争調停」をおこしました。この調停が進められる中で、当時は神戸市も態度を改め、調停団や地元自治会と建設的な話し合いを行うようになりました。

私が居住する天神町3・4・5丁目自治会の自治会長になったのは、平成11年のことです。

当時、調停では、大気質現況調査のあり方などを議論していたところでした。

そうしたところ、2000年（平成12年）8月18日、工務課の安福係長が私の自宅を訪問してきて、中央幹線天神町部分について、当初の計画通り4車線を前提として歩道整備を進めていきたいと話をしてきました。

私は、その場で容認できないとして拒否し、調停団事務局長の宗岡さんに連絡しました。調停団から神戸市に抗議の連絡をし、同年8月28日、神戸市都計局工務課の坂東課長、調停団事務局長の宗岡さん、天神町3・4・5丁目自治会長の私の三者で協議しました。

その際、坂東課長より、「歩道の幅を北側幅員10メートル、南側幅員10メートルで整備する案ならどうか」という提案があり、これに対し、宗岡さんと私から「北側も南側も幅員10メートルとするなら、中央幹線は4車線を確保できず2車線になるだろう。」と指摘すると、坂東課長は「それでも構わない。2車線にする話はすでに上に通してきた。」と回答しました。

ただ、神戸市から積極的に2車線にするという提案はできないので、地元自治会より2車線恒久整備の提案をしてもらい、神戸市がそれに同意する形にしたい、と言ってきました。

我々は、自治会の中で意見集約を進めていきました。

平成12年12月29日、市役所は休みのはずでしたが、坂東課長が、我々自治会の要望した内容の確認書を持ってきました。

もともとの天神町3・4・5丁目自治会内中央幹線恒久整備案・基本構想では「将来、道路管理上緊急的な対応が必要な場合を除き、将来、状況の変化により、道路等の形状を変更する必要があるときは事前に当自治会と話し合いを行い、理解と協力を得ることとする」となっていましたが、「理解と協力」では曖昧すぎて、後々神戸市にひっくり返されるのではないかと警戒していました。そのため、自治会から要望し、「理解と協力」という曖昧な言葉ではなく「事前協議」「同意」という具体的な言葉に改めるよう要望し、神戸市も了解したため、この確認書の作成が実現

したものです。

ここで警戒していたのは2車線をもとの4車線に戻されるということだけではありません。住民アンケート、ワークショップなど住民主体で道路整備案の作成に取り組む以上、住民の同意なく安易に形状変更されてはなりませんし、これまでの調停などの経緯から住民側には神戸市に対する強い不信がありました。

そのため、住民主体の道路整備案作成の取り組みを進める前提として、建設された道路が安易に神戸市に覆されることがないように、神戸市による住民同意のない道路形状変更を禁ずるために、天神町3・4・5丁目自治会から提案し神戸市が了解したものです。

したがって、この確認書の意味は、神戸市は、事前に地元自治会と協議し、その同意を得なければ、中央幹線の形状変更をすることができない、という文字通りの意味のものです。

これを受けて、我々も住民の意見集約を本格的に進めていきました。

2001年（平成13年）5月26日には、天神町3・4・5丁目自治会と神戸市との間で、中央幹線整備案の基本設計を住民側で行うという進め方についても合意し、同年6月3日にはまちづくり協議会を発足させ、住民アンケートやワークショップを複数回実施するなど、本格的に住民側設計案の作成を進めました。住民主導で整備案を進めるというのは当時としては画期的なことで、神戸新聞など地元メディアでは大きくニュースになりましたし、ワークショップの様子なども何度も記事にしてもらいました。

その後、2002年（平成14年）4月2日、天神町3・4・5丁目自治会で取りまとめた中央幹線整備住民案を神戸市に提出し、神戸市も受諾しました。

その後、行幸町部分も西須磨東部自治会と神戸市との合意に基づき、住民が中央幹線2車線整備案を作成し、2003年（平成15年）3月27日提出し、当該整備案の通り2車線で整備されました。

これにより、中央幹線は、地元自治会の案に基づき、2車線で完成したことになる

ります。中央幹線が完成後は、神戸市と自治会との連名で完成記念碑を天神町と行幸町にそれぞれ建立しました。

平成18年1月には、神戸市が中央幹線の植栽を削る等行ったため、天神町3・4・5丁目自治会が神戸市に対し、「事前の協議」「同意」を必要とする確認書を根拠に強く抗議したところ、神戸市はすぐに謝罪し、原状回復しました。

このことから神戸市は、本確認書により、中央幹線の形状変更には、天神町3・4・5丁目自治会との事前協議及び同意が必要と理解していることが明らかです。

2車線で整備された中央幹線は、須磨多聞線と矛盾する構造であるため、神戸市が強行している須磨多聞線の整備を進めるには、中央幹線の形状変更が必須となります。

神戸市は、天神町3・4・5丁目自治会との確認書に基づき、須磨多聞線の建設を進めるには天神町3・4・5丁目自治会との事前協議・同意が必要です。

にもかかわらず、神戸市は、須磨多聞線の建設を強行しようとしています。

神戸市の一方的な須磨多聞線着工強行を受けて、地元住民の間では裁判やむなしとの声が上がリ、過去26年間、一時は天神町の自治会長として須磨多聞線問題に取り組んできた私も住民に残された最後の手段として裁判に参加することになりました。

私は須磨多聞線問題に取り組む中、一貫して神戸市に対し地元住民との話し合いに応じてほしいと願ってきました。話し合いの中でこそ、私達住民にとっても、また行政にとってもこれからのあるべき姿が見いだせると信じてきました。

しかし、須磨多聞線問題における神戸市の姿勢には心底失望しています。神戸市の経済は停滞し、その人口が150万人を割り込んでいく中、あるべき神戸市行政の姿とはどんなもののでしょうか。

そして、この裁判が神戸市の独善的な姿勢を変える契機になればと願っています。裁判所におかれましては何卒公平なご判断を頂きます様、お願い申し上げます。

以上