

陳述書

令和5年11月27日

陳述者 北田敬広

1. 私は、平成12年4月1日に神戸市役所に技術職員として入庁し、今年で勤務24年目となります。入庁後、平成12年度から平成14年度、及び平成16年度から平成19年度の途中まで、都市計画局計画部計画課で主に都市計画道路の計画および調整にかかる仕事に従事しました。その後、係長として赴任した建設局西部建設事務所では、平成23年度から平成25年度まで、長田区及び須磨区の都市計画道路の整備(工事監督)等にかかる仕事に従事しました。

その後、課長に昇任し、建設局道路工務課において、令和3年4月1日から現在に至るまで、主に「須磨多聞線(西須磨工区)整備事業」等の都市計画道路事業・街路事業の整備推進にかかる仕事に、同課課長として取り組んでいます。具体的には、予算や設計・スケジュール管理など事業計画画面において、建設事務所等の庁内関係各課、国や警察等の関係機関、さらには地域住民など関係者と調整を図りながら事業を推進しています。

2. 都市計画道路 須磨多聞線の事業概要ですが、須磨多聞線は、須磨区天神町から垂水区小東山に至る延長約7.0kmの都市計画道路であり、須磨区南部と垂水区北部・西区方面を結び、都市の骨格となる主要幹線道路ネットワークを形成する道路です。

このうち約4.6kmは完成し、残る未整備区間(約2.4km)のうち、現在、西須磨工区(約0.5km)、多井畑工区(約1.1km)で事業中、多井畑西地区(約0.8km)が事業未着手になります。

須磨多聞線は、神戸の将来像を示す指針である「神戸市総合基本計画」において、これまでの基本計画などの定期的な見直しの中でも変わることなく、都

市の骨格を形成し、既成市街地内、及び新市街地間を連絡し市域の一体性を高める機能を担う「都市内幹線道路」として位置づけてきました。現在は「第5次神戸市基本計画」、及び部門別計画である「みちづくり計画」並びに「神戸市都市計画マスタープラン」において、今後整備を推進し、早期完成を図る路線として位置づけており、全市的な観点から整備が必要な路線です。

また、「神戸市地域防災計画」において、救助・救急・医療・消火活動や緊急物資の輸送活動等を行うために必要な緊急輸送道路として位置づけています。

須磨多聞線全線の整備によって、自動車交通の分散による周辺道路の渋滞の緩和、沿道環境の改善、垂水区北部と須磨区南部市街地間の移動時間の短縮、災害時の避難路や緊急輸送道路としての役割等の効果が見込まれます。

3. 須磨多聞線（西須磨工区）整備事業は、中央幹線から離宮公園前交差点に至る道路を整備する事業です。延長は521m、計画幅員（標準）は北側27m、南側36m、車道部は2車線（片側1車線）で両側に幅員4～5mの歩道を整備し、高架橋で山陽電鉄と交差する計画です。高架橋の下には遊歩道や緑地広場等の整備を検討しており、今後地域住民の声を伺いながら検討を進めていきます。

離宮公園前交差点は、須磨多聞線の整備により、これまでの交差点北側の須磨多聞線と東側の神戸明石線を主動線とする経路から、須磨多聞線の南北を主動線とする経路に切り替わり、現況で離宮公園前交差点に接続している千森川筋線は須磨多聞線に接続する計画です。

既成市街地を東西に結ぶ中央幹線は、西須磨地域では4車線で都市計画決定され、現在、月見山本町2交差点より東側は4車線で完成し、須磨多聞線が接続する同交差点より西側は暫定2車線で供用されています。須磨多聞線（西須磨工区）は、山陽電鉄を高架で横断した後、中央幹線の行幸町4交差点より東側の中央帯の部分に合流する計画です。

須磨多聞線（西須磨工区）の整備状況ですが、用地買収が99%完了し、令和2年度の桜木町における歩道整備工事、令和3年度の山陽電鉄北側の橋梁下部工工事（橋台1基、橋脚2基）、令和4年度の山陽電鉄南側の橋梁下部工工事（橋脚2基）の完成を経て、現在、中央幹線における最後の橋梁下部工工事（橋台1基、橋脚2基）の現地着手に向けた準備をしています。今後、下部工工事を進め、完成した後は、橋梁上部工工事（高架橋橋桁の架設）、街路築造工事、高架下空間の整備工事へと続いていく予定です。

4. 須磨多聞線（西須磨工区）整備事業の目的及び必要性ですが、大きく3点挙げられます。

まず、1点目は西須磨地域内における自動車交通の分散化が図られ、周辺道路における混雑緩和が図られることです。

国・地方自治体・警察・道路利用者等からなる「兵庫地区渋滞対策協議会」が選定する主要渋滞対策箇所として、西須磨地域では、離宮公園前交差点や山陽電車天井川踏切交差点部、須磨橋東詰交差点の3箇所が挙げられています。適宜、協議会内で主要渋滞箇所の指定解除や追加指定等の見直しが行われていますが、当該箇所については現在も主要渋滞箇所として指定されたままの状態です。

また、ETC2.0により蓄積された実際の車両の走行データを元に作成した旅行速度図からも、特に朝夕の時間帯は天井川左岸線を含む周辺道路で渋滞が発生しており、昼間の時間帯でも一部その傾向がみられることが明らかとなっています。実際に朝夕の渋滞状況を現地においても確認しています。

天井川左岸線や離宮道等に交通が過度に集中しているのは、西須磨地域における主要幹線道路ネットワークとしての機能が十分に発揮されていないためであり、そのためにも須磨多聞線（西須磨工区）を整備することは、天井川左岸線の渋滞緩和はもちろんのこと、離宮道等の周辺道路における混雑緩和にも寄与するものとして意義のあることと考えています。

2点目は、沿道環境の改善、道路空間による防災性向上、コミュニティ機能の形成に寄与することです。

具体的に、離宮公園前交差点から西須磨幼稚園のあたりまでは、現状で狭い道路が多くありますが、幅員 36m~27mの平面道路（本線及び副道）を新設することで、ゆとりある車道や、歩道が全くなかった場所に広幅員の歩道が整備されるため、歩行者と自動車の通行分離が図られ安全性も高まります。

また、広幅員の道路が整備されることで、火災時の延焼防止など道路空間による防災性の向上が図られます。

さらに、桜木町や天神町においては、高架下の活用として緑地広場等の整備により、例えばベンチや植栽、遊歩道等を配置し、地域住民の方々が憩い集える空間とすることで、地域コミュニティづくりに資する整備を今後具体的に検討していきます。

3点目は、災害時の避難路や緊急輸送道路となり、また救急車・消防車の現場到着や搬送時間の短縮などが図られることです。

神戸市では、災害対策基本法第42条に基づき、防災に関する業務や対策等を定めた「神戸市地域防災計画」を作成し、そのなかで緊急輸送道路を位置づけています。須磨多聞線は西須磨工区を含む全線において、神戸明石線や中央幹線とともに緊急輸送道路に指定されており、震災直後から緊急輸送を行う4つの活動（緊急物資の輸送活動、救助・救急・医療・救急活動、災害対策組織の活動、道路の点検・規制・道路啓開活動）を担う重要な路線になります。

これまで須磨区北部や垂水区の新市街地から須磨区南部の病院に救急搬送する場合には、天井川左岸線や離宮道を通っていた救急車等が渋滞や踏切の遮断により時間を要していたところ、須磨多聞線（西須磨工区）ができれば、定時性や速達性の向上が期待できます。

阪神淡路大震災においては、道路が延焼防止や避難路、救援活動・緊急物資輸送路として重要な役割を果たした一方で、道路整備が未完成であったために、その機能が十分に活かされなかった面がありました。そのため、阪神淡路大震災後、市街地の骨格的な幹線道路ネットワークを完成させ、都市の防災機能を強化し、災害に強く安心して暮らせるまちづくりを進めるため、須磨多聞線を含む市内 10 路線、13 箇所を緊急に整備する必要がある区間として都市計画事業に着手しましたが、今なお道路が開通していないのは須磨多聞線（西須磨工区）だけであり、この点においても、主要幹線道路ネットワークとしての機能が十分に発揮されるよう、着実な整備が求められています。

5. 須磨多聞線（西須磨工区）整備事業に関して、神戸市は、過去に行われた公害調停（平成 9 年 12 月～平成 25 年 3 月）において、15 年間、のべ 39 回にわたり、事業の必要性や整備内容等について丁寧に説明するなど真摯に対応してきました。

しかしながら、須磨多聞線の建設を前提とするか否かという話し合いの前提条件において基本的な見解の相違があり、互譲に基づく調停成立の目途が立たず、公害調停は打ち切りとなりました。

それ以降も、説明会や個別の相談、としけいかくミニニュースの発行など様々な形で、事業の目的や必要性、整備内容等について、自治会や個々の地域住民の理解を深めるため、周知・説明に努めています。

(1) 都市計画変更手続きを進めるうえでの対応

須磨多聞線（西須磨工区）の車線数を 4 車線から 2 車線に変更するにあたっては、「神戸市環境影響評価等に関する条例」において環境影響評価の対象事業にはなりません（一般道路については 4 車線・3 km 以上が対象）が、公害調停期間中より神戸市が提案したとおり、まずは条例に準じて自主的に環境影響評価の手続きを行うこととしました。具体的な手続きとしては、平成 25

年8月に環境影響評価の実施計画書の公表と意見募集，同年9月に説明会を開催し，平成26年2月には環境影響評価書案の公表と意見募集，同年3月に環境影響評価書案にかかる説明会の開催，8月には環境影響評価書の公表を行いました。また，その過程において環境局とも調整を行ったうえで環境影響評価審査会の審査委員を含む学識経験者から意見聴取も行っていきます。以上の環境影響評価の内容・手続きについては，としけいかくミニニュース No. 4～6に記載し配布することによっても，地域住民への周知・説明に努めています。

続いて，都市計画変更手続きを進めるうえで，平成26年9月に都市計画変更案に関する現地説明会の開催・相談所の開設（計3回），平成27年5月に西須磨都市計画道路公害紛争調停団と協議，同年8月には都市計画変更案に関する説明会の開催（計2回），4者会議（西須磨東部自治会，須磨天神町自治会，桜木町自治会，西須磨都市計画道路公害紛争調停団）との協議（計2回）を行っていきます。また，同年9月から10月にはワークショップ（計3回）を開催しています。最終的には，都市計画審議会の議を経て，平成27年12月7日に都市計画変更を行いました。以上の都市計画変更の内容・手続きについては，としけいかくミニニュース No. 7～9に記載し配布することによっても，地域住民への周知・説明に努めています。

(2) 都市計画変更決定以降の対応

都市計画の変更決定以降も，平成27年度中は，としけいかくミニニュース No. 10の配布，4者会議との協議（計2回），住民説明会（計3回）の開催，現地相談所（計2回）の開設により，測量調査や設計，工事に至るまでの都市計画変更後の予定について周知・説明を行っていきます。

平成28～30年度には，としけいかくミニニュース No. 11～17の配布，住民説明会・個別説明会（計26回）を開催し，現地相談所（計5回）も開設するとともに，平成29年12月17日には，様々な立場で地域住民の方々から須磨

多聞線整備への期待や不安についてプレゼンいただく「須磨多聞線整備を考える会」の開催や、ワークショップ形式による「須磨多聞線・周辺まちづくり検討会」(計3回)を開催しました。

令和元年度は、主に須磨多聞線(西須磨工区)の設計内容に関して、としけいかくミニニュース No. 18~19の配布、「須磨多聞線・周辺まちづくり検討会・相談所」(計4回)の開催、4者会議との協議、桜木町自治会での説明会、西須磨東部自治会「住民の声を聴いてもらう会」で説明を行っています。

また、令和2年度からは、主に須磨多聞線(西須磨工区)整備事業にかかる工事の予定や進捗状況等をお伝えするため、としけいかくミニニュース No. 20~26の配布や、「須磨多聞線・周辺まちづくり検討会」の開催、工事説明会(計3回)や桜木町自治会での説明会、西須磨東部自治会道路委員会(計10回)、「住民の声を聴いてもらう会」で説明を行うとともに、令和3年12月19日には、事業への理解を深めるために「須磨多聞線整備事業説明会」・相談所の開催、令和5年9月2日にも「須磨多聞線整備事業説明会」、9月9日に「中央幹線復旧計画案に関する説明会」、11月23日に「須磨多聞線整備事業説明会(交通安全対策について)」を開催し、地域住民への周知・説明に努めています。

上記の他にも周辺の自治会やまちづくり協議会、各種住民組織等の代表者、周辺の地域住民、施設、地権者等に機会を捉えて事業の必要性や事業の進め方について個別の説明を行っており、これまでの数多くの取り組みを通じて、本事業に賛成の声も多くいただいています。

須磨多聞線(西須磨工区)は神戸市の骨格となる主要幹線道路であり、神戸市にとって重要な路線です。これまで都市計画決定、事業認可の手続きを経て進めており、今後とも着実に整備を行っていく一方、地域住民の理解を深めることは重要であることから、引き続き丁寧に周知・説明に努めていきます。

6. 最後に、都市計画道路 須磨多聞線の都市計画の変更決定にあたっては、都市計画法の規定に則り、当該都市計画案を縦覧に供する旨を公告するとともに、公衆の縦覧に供し（都市計画法 17 条 1 項）、同案について住民及び利害関係人から意見書の提出（都市計画法 17 条 2 項）、第三者機関である都市計画審議会の議を経て（都市計画法 19 条 1 項）決定しています。

また、事前に兵庫県知事と協議を行い、広域の見地からの調整を図る観点又は都道府県が定め、若しくは定めようとする都市計画との適合を図る観点で、異存ない旨兵庫県知事より回答を得ており（都市計画法 19 条 3 項）、本件都市計画変更決定は違法無効な決定ではありません。実際に、令和 2 年 10 月 13 日付、神戸市都市計画審議会の文書でも、「平成 27 年 11 月 25 日開催 平成 27 年度第 1 回神戸市都市計画審議会」における、神戸国際港都建設計画道路の変更（3.3.32 号須磨多聞線）議案の審議については、法定手続きに則って実施され、適切な議論のうえ承認されたものであり、違法性・不当性はないとされています。

以上より、都市計画変更決定は違法無効ではなく、また、同決定に基づき神戸市が進めている「須磨多聞線（西須磨工区）整備事業」にも違法性はなく、各契約も適切な手続きを行っていることから、各契約に基づく支出は、違法・無効な公金支出に該当しません。

以上