

## 陳述書

2023年(令和5年)11月24日

神戸地方裁判所 第2民事部合議係 御中

氏名 宗岡 明弘

私は、神戸市須磨区行幸町3丁目に居住していますが、阪神・淡路大震災直後に神戸市が事業認可を受けた須磨多聞線整備事業（西須磨）について、当時父母がこの用地内に居住していたこともあり、その後、現在に至るまで約26年間にわたって地元住民として本件（西須磨の須磨多聞線問題）に関わってきました。

以下、本件について、神戸市の約26年におよぶ地元住民に対する不誠実かつ欺瞞に満ちた対応について陳述いたします。

### 1 震災

須磨多聞線（西須磨）建設問題は、平成7年1月17日の阪神淡路大震災に端を発するものです。西須磨地区は震災における「震度7の帯」の西端に位置することから、家屋倒壊率7割とも言われる壊滅的な被害を受けました。

当時、神戸市は、このような状況を、戦災復興土地地区画整理未実施の西須磨地区における都市計画実現の好機と捉え、西須磨3街路（「須磨多聞線」、「中央幹線」、「千森線」）について用地買収方式による整備を企図し、同年3月31日に、住民の強い反対を押し切って、強引に事業認可を受けました。

これについては、震災3日後に、建設省（当時）の職員2名が神戸市に入り、西須磨地区での震災復興土地地区画整理事業の実施を求めましたが神戸市

は反対運動をおそれてこれを拒否したと言われていました。そこで、国は用地買収方式による3街路整備を提案し、神戸市もそれを受け入れたと新聞報道されています（甲D3号証27頁、神戸新聞記事参照）。

事業認可の結果、道路用地には私権制限の網がかぶせられ、用地内に住む住民は自力による自宅再建が困難な状況となり、泣く泣く自宅や土地を手放さざるを得ない状況に追い込まれました。3街路事業により立退きを強制された軒数は436戸（内訳：須磨多聞線＝68戸、中央幹線＝323戸、千森線＝45戸）におよび、西須磨地域の人口の約1割、2千人に及ぶ住民が地域を去っていきました。なお、土地収用法に基づく「裁決申請」は中央幹線で7件、千森線で1件行われています。

私の父母も用地買収対象者に含まれており、私は父母から神戸市とのやり取りについて詳しく聞いていました。父母の話によると、当時神戸市は用地買収について個人的に問合せでもまともに応じることはなく、逆に「個別に対応するのは難しい。あなたが近所の何軒かをまとめたらどうか。何軒かまとまれば説明もするし、早期に買い取るようにする。」などと言われ、結局近所の比較的若い方が同線用地内の10軒ほどを取りまとめ、神戸市との買収交渉を行ったとのことでした。その結果、例えば借地権（当時は旧法借地）価格は平時であれば所有権価格の7～8割とされていたところ、所有権との割合は5割程度にされましたが、一刻も早く生活再建したい被災者（借地権者）は、不利な条件を呑まざるを得なかったとのことでした。

このように3街路事業は徹底して弱者にしわ寄せをしながら始まりました。

## 2 神戸市の用地買収

事業認可により道路用地に私権制限の網をかぶせた神戸市は、以後積極的に用地買収を進め、震災3年後にはすでに8割方用地買収を終えたと言われています。しかし、その実態は「実質的強制立退き」とも言われる強権的な

ものでした。

借地を例にとると、罹災都市借地借家臨時措置法が適用されていたので地上建物が損壊しても借地権自体は期限を問わず守られますが、道路用地内は私権制限により居宅再建はできません。一方、地代は払い続けなければならない、道路用地内に居住していた被災住民は家を建てることができない土地の借地料を払い続けなければならないということになり、結局、用地買収に応じざるを得ない状況に追い込まれました。

立ち退き対象者によれば、神戸市は同じ被災者である地主と借地権者を分断し、借地権割合などで両者がもめた時には「市は中立的立場」などと言いながら、地主側に弁護士を紹介するなどして、より弱い者にしわ寄せが行くように仕向けながら用地買収を進めたとのこと。そして神戸市は須磨多聞線反対を訴える住民に対し「用地買収に応じた方々は街路事業に賛同して土地を売ったのであり、その人たちのためにも道路は造らねばならない。」などと言い放ち、地元住民の憤激を買いました。

神戸市はこのように弱い立場の被災者から半ば強引に借地権や土地を買収していきましたが、当時地元では「まるで水に落ちた犬を橋の上から棒で叩くようなやり方だ。」との批判が充満鬱積し、それが本件について150万政令指定都市・神戸市に対し人口2万の西須磨地域住民が真っ向から戦いを挑み全面的に対決する契機となりました。

### 3 神戸市の不誠実な対応

震災直後から地元住民は道路整備による地域の生活環境悪化に危機感を募らせ、再三にわたり神戸市に情報開示と説明を求めました。しかし、神戸市は「西須磨に道路問題など存在しない。」などと公言し、地元住民の声に耳を傾けようとはしませんでした。

一例を挙げると、当時の神戸市の説明は以下のようなものでした。

住 民：3街路計画は見直すべきだ。

神戸市：「本件道路事業については都市計画決定、及び事業認可も経ており変更するつもりはない。」

住 民：地域の環境に与える影響が心配だ。アセスをやってほしい。

神戸市：「アセスは必要がなく、やるつもりはない(甲C5号証4頁左段)。環境調査は行ってもよいが、調査結果に問題があっても整備計画を変えるつもりはない。」

住 民：道路騒音に関する43号線最高裁判決は守ってほしい。

神戸市：「同判決は『要請限度』と理解しているが、詳細はよく分からない。」

住 民：環境基準は守ってほしい。

神戸市：「環境基準については達成するよう努力はするが保証はできない。道路整備による沿道環境の悪化は避けられないが対策は道路建設を進めながら考える。」(以上、甲C5号証：1996年2月23日「質疑応答の記録」より)

住 民：須磨多聞線の交通量はどのくらいになるのか。

神戸市：「須磨多聞線(西須磨)の交通量予測数値は持っていない。」

住 民：「地元のまちづくり団体に助成してほしい。」

神戸市：「地域の復興まちづくりは神戸市の施策である道路建設を前提に進めるべきであり、神戸市の都市計画に反対するような住民団体は、たとえ要件が整っていたとしても条例に基づくまちづくり組織とは認めないし、まちづくり助成も行わない。」(以上、甲C7号証：1996年6月7日「交渉記録」より)。

これが震災後3年、話し合いを求めてきた地元住民に対する神戸市の説明でした。神戸市はこのような「説明」を繰り返しながら、地元住民に対し「理解と協力」を求めました。しかし、このような中身のない「説明」で、いっ

たい何を理解しろというのでしょうか。

#### 4 第1次公害調停へ

神戸市の不誠実な対応の繰り返しや、強引に道路整備を進めようとする姿勢に業を煮やした地元住民は法的対応もやむなしとの方針を固め、公害紛争調停を申し立てることになりました。

公害調停申請人の募集は「目標1000名」とし、同年10月に西須磨地区で始まりました。約2週間という短期間にも関わらず、目標をはるかに上回る2517名（その後、平成11年第2次申請を合わせて申請人数は3745名）もの住民が応募し、兵庫県では過去最大、全国にも過去最大規模の公害調停事件となりました（申請は平成9年12月19日）。

このような大規模な申請人数となった理由については上述の用地買収の経緯等に見られる震災直後の神戸市の住民に対する強引で強権的な姿勢に対する地域の強い怒りがありました。

ちなみに震災後の都市計画事業に関して、神戸市に対し法的対応を行ったのは西須磨地域のみです。

#### 5 第1次公害調停の経緯

第1次公害調停は平成10年5月12日から始まりました。

調停の進め方は、一般的に行われているような調停委員会が当事者から個別に意見を聞く「個別審尋方式」ではなく、調停委員会及び当事者双方が一堂に会し、対面で意見を戦わせる対峙方式で始まりました。

調停期日は、西須磨地域の現況調査についての議論から始まりましたが、神戸市はあくまで「アセスの一環としての現況調査」との立場に固執していました。住民側の「須磨多聞線建設に関わりなく、まず地域の現況を正確に把握するために行うべき」とする主張と厳しく対立する中、神戸市は調停に

真摯に向き合わず「調停委員会とは話をするが申請人（地元住民）とは話すつもりはない。」などとして全く発言せず、平成10年の第4回調停期日では住民側への説明を拒否した上で「この調停は当初から正常なものではないと考える」と発言し、調停拒否の姿勢を鮮明にしました。

ところが、翌平成11年3月の第5回調停で、神戸市は「これまで調停が進展しなかったことは遺憾である」と態度を一変させ、その後の調停では一定の話し合いが成立するようになりました。この神戸市の姿勢変更は当時の笹山幸俊神戸市長の意向によるものと言われています。

その後、調停では、神戸市と住民の協働による各種「環境調査」などが実現し大きな成果を上げました。そして、調停外でも平成12年から平成20年にかけて神戸市と地元住民双方の努力によって、住民主体による中央幹線の整備が実現するなど目に見える進展もあって、須磨多聞線問題の解決への期待が地元に広がりました。

ところが、平成23年4月に須磨多聞線（西須磨）の所管が都市計画総局から建設局に移管されると、神戸市の姿勢が一変し、公害調停の打切りに向けた動きが露骨に顕在化するようになりました。

神戸市の硬直した姿勢により議論が一向に進まない状況が続きました。

この状況に業を煮やした調停委員会は、平成25年2月に調停委員会調停案を示した上で、公害紛争処理法34条1項に基づく「受諾の勧告」を行い、住民側の求めに応じ、その内容を「公表」して神戸市に受諾するよう強く求めました。ちなみに調停委員会が「受諾の勧告」を行ったのは過去の全公害調停事件のうち約5%に過ぎず、過去に「公表」までされたのは過去約1600件中数件とされるほど異例中の異例のことです。

この受諾の勧告を受けて、住民側は受諾しました。しかし、神戸市は受諾を拒否したため、第1次公害調停は15年3か月を経て法律上当然に「打切り」となり終結しました。

## 6 西須磨4者会議と第2次公害調停

平成25年の第1次公害調停終結直後から、神戸市が「アセス」実施の構えを見せるなど、須磨多聞線建設を強行する姿勢を鮮明にしました。

そのため、地元では「西須磨都市計画道路公害紛争調停団」と当該3自治会（「桜木町自治会」、「須磨天神町自治会」、「西須磨東部自治会」）が4者会議を結成し、神戸市に対し「須磨多聞線建設を強行せず、同線の必要性や合理性について実質的な話し合いをしてほしい」と粘り強く働きかけました。しかし、神戸市は、地元の要望を無視して強硬姿勢をますます強め、平成25年8月に「環境影響評価」実施を一方向的に表明し、翌平成26年8月に「環境影響評価書」を公表しました。

続いて、神戸市は、平成27年8月に突如測量実施を地元に通じたため、地元自治会等は強く反発しました。同年9月に神戸市長宛個人署名3039筆を、同12月に地元8自治会の市長宛自治会団体署名を、さらに翌平成28年2月には地元62団体の市長宛団体署名をそれぞれ提出するなど、地元住民と神戸市が全面对決する様相となりました。

それでも、神戸市は地元の明確な異議申立を無視し、平成28年4月8日には建設局が「4月下旬から測量に入る」と記者発表しました。

ところが、5日後の4月13日に、久元喜造神戸市長が市長定例会見で突如「まだそういう環境にはない」として測量実施を否定（甲C3号証213～216頁参照）したため、測量実施は中止されることになりました。

もっとも、一旦延期された測量も、平成30年3月の市議会において久元市長が「平成31年度に測量等を実施する」と表明して容認に転じたため、同年7月18日に80名以上の地元住民が現地に集まり抗議する中、強行実施されました。

なお、測量開始当日、住民側は事前に神戸市に対し住民への対面による説

明を求め、会場も確保して多くの住民が集まり神戸市を待っていましたが、神戸市の担当者はすぐ近くの現地に居たにもかかわらず住民の前に姿を現すことはありませんでした。一方、測量開始当日神戸市の担当課長はマスコミに対し「測量は実施するが、住民の理解を得られたとは考えていない」と明言し、住民の「理解と協力」を得られないまま測量を強行したことを認めています。

測量強行を受けて地元住民は西須磨4者会議中心に第2次公害調停の申立てを行うことを決定しました。この取り組みについては申請人数が20年前の第1次公害調停申請人数3745名を下回れば神戸市に「理解が進んだ」とする口実を与えることにもなりかねないリスクもありましたが、地元住民の絶大なる支持を得て同年12月25日に地元住民ら4856名が申請人となり第2次公害調停の申請が行われました。

この申請人数は第1次公害調停を1000名以上も上回るもので、このことは神戸市が20年もの歳月をかけてもなお住民を「説得」できず、地元の神戸市行政に対する不信感をより深めることしかできなかつたこと、つまり行政施策の円滑な実施に失敗したことを如実に示すものです。

また、当該地域の住民の約3分の1、すなわち約5000名に及ぶ地元住民らが公害調停申請人に名を連ねたことは神戸市に大きな衝撃を与え、申請直後平成31年1月10日の神戸市長定例記者会見で久元神戸市長は「(申請人を) どういう方法で集められたのかよく分かりません。」と発言し、その動揺は隠せませんでした。

## 7 公害調停無視と着工強行

約5千名の申請人により申し立てられた第2次公害調停は、平成31年3月25日に第1回調停期日が開かれましたが、神戸市は調停への参加を拒否し、以後3回の調停期日すべてに欠席しました。これに先立ち、申請からま



だ2週間しか経っておらず、申請書が神戸市に送達される前の同年1月10日の市長定例記者会見で、久元神戸市長は「調停には応じるつもりはない」と言明しました。申請書も見ずに調停での話し合いを拒否したのです。

公害紛争調停は公害紛争処理法に基づき行われるもので、当事者に出席を強制できるものではありませんが、公害等調整委員会によれば「過去50年、約1600件に上る公害紛争調停史上、調停の一方当事者に自治体が含まれている事件において、自治体が当初から調停を拒否して出席すらしないことは例がない」とのことでした。

神戸市の欠席を受けて調停委員会は令和元年5月23日、神戸市に対し史上初めて、公害紛争処理法第33条の2に基づく「出席の勧告」を行いました。神戸市はこれをも拒否しました。なお公害紛争処理法という法律の趣旨をも無視するという神戸市の姿勢については国会でもとり上げられ、令和元年11月7日には参議院内閣委員会では、神戸市の調停欠席について公害等調整委員会が「話し合いに応じることが望ましい」と発言しています。

神戸市の調停拒否に対する波紋が広がる中でも神戸市の調停拒否の姿勢は変わらず、令和2年11月5日の第3回調停期日において調停委員会が「神戸市が出席する見込みがない。」として「打切り」を宣告し、結局第2次公害調停は神戸市が一度も出席しないまま終結しました。

神戸市は調停での話し合いを拒否する一方、詳細設計や道路用地の「埋蔵文化財試掘調査」など着工に向けた作業を着々と進め、令和2年3月25日に桜木町において須磨多聞線建設工事に着工し、令和3年4月19日には桜木町にて道路部本体工事（橋台・橋脚設置工事）に着手し（令和3年11月完工）、令和4年4月19日には天神町部分で橋台・橋脚設置工事に着手（令和5年1月完工）するなど、現在、西須磨の須磨多聞線整備事業を進めています。

以上のような20年以上に及ぶ西須磨の須磨多聞線をめぐる一連の事実関

係は、新聞・テレビ等マスコミにおいても数多く報道されました。地元住民はもちろん広く社会的にも共有されていることから、公知の事実として「地域の特殊事情」を形成しており、西須磨の須磨多聞線問題を正確に理解するには欠かせない重要な要素となっています。しかしながら平成27年の神戸市都市計画審議会ではこれら事実関係についてほとんど議論されないまま、漫然と変更決定（4車線から2車線に変更）され、地元住民としては到底納得できるものではありません。

## 8 須磨多聞線（西須磨）の必要性と合理性

### （1）現在の道路の渋滞状況

神戸市はしきりに「西須磨地区には深刻な渋滞が恒常的にある」などと言いますが、現在、西須磨地区には「恒常的な渋滞」は存在しません。天井川左岸線や離宮道については朝夕1～2時間程度、山陽電鉄の踏切や離宮公園前交差点等に起因する渋滞があるものの、深刻な程度とは到底言えないもので、過去から見ればむしろいぶん緩和されています。地域内の主要道路は、日中や夜間のほとんどの時間帯においてガラガラの状態で、地元住民は渋滞により生活が脅かされるような状況にはありません。このことは、私が、今年（令和5年）10月26日に撮影した写真を見ていただいても明らかです。

むしろ、住民は、須磨多聞線（西須磨）建設により地域内の各道路に渋滞が拡散することによる生活環境の悪化を強く懸念しています。

また、西須磨地域の北側に位置する周辺地域の皆さんも離宮公園前交差点が南北交通混雑（同交差点北側の須磨多聞線）の主要因であることを理解しており、須磨多聞線整備が同交差点の改悪になりかねないと危惧しています。

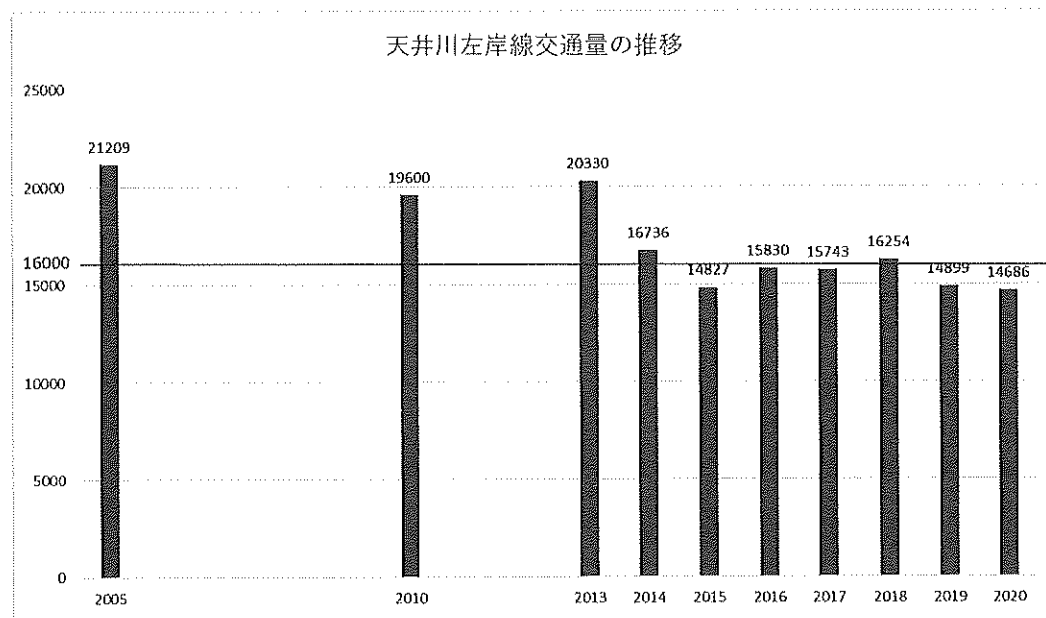
### （2）交通量の推移

神戸市は西須磨の須磨多聞線建設の理由に「天井川左岸線の渋滞緩和」を挙げていますが、同左岸線の交通量は震災以後、減少の一途をたどっています。

震災直後には約4万5千台/日（平成7年12月14日\*阪神高速神戸線不通）でしたが、平成15年11月には約2万5千台/日（神戸市と住民の協同調査）、平成17年は2万1209台/日（センサス）、平成25年の神戸市「アセス」では約2万台、平成27年センサスでは約1万5千台を下回っています。そして直近の令和3年センサスにおいても1万4686台/日となっており、着実に減少しています。

なお、神戸市による平成37年の交通量予測では須磨多聞線がない時の天井川左岸線の交通量は1万6千台/日となっており、天井川左岸線の交通量は平成27年時点で市の平成37年予測を下回っています。

さらに今後も人口減や自動車保有数の減少、経済構造の変化等により、同線交通量は減少していくことが確実です。



なお、地域内の「交通総量」は須磨多聞線を整備した時の方が、整備しなかったときに比べ1万5千台以上増えることは神戸市の「としけいかくミニニュースNo.6」（平成26年8月）で明らかとなっています。

須磨多聞線建設時の地域内各線交通量の増加はコープ前の月見山線は現在の約1.6倍、月見山交差点は現在の約3倍、行幸町の中央幹線は3倍以上となり、須磨多聞線建設により地域環境が悪化するのには確実です。

### (3) 都市計画道路の必要性

西須磨の須磨多聞線は昭和43年に都市計画決定（平成27年に4車線から2車線に変更決定）され、阪神淡路大震災直後の平成7年に事業認可されていますが、すでに都市計画決定から55年、事業認可からでも28年が経過しています。その間に社会情勢は大きく変化していますが、神戸市は55年前の計画を車線数以外見直すこともなく漫然と事業を継続しています。高度経済成長や人口増加に伴う自動車の増加を前提にした計画は低成長や人口減といった社会状況の変化に鑑み見直されるべきです。

さらに、同線には根本的な矛盾があります。神戸市は同線整備の主目的として「天井川左岸線の渋滞緩和」を挙げていますが、神戸市によると須磨多聞線整備後の天井川左岸線の交通量は1万2000台/日、整備されない場合の交通量は1万6000台/日と説明しています。一方、須磨多聞線の交通量は1万2000台/日となっています。つまり天井川左岸線の交通量を4000台減らすために住宅街の真ん中に大型車を含む1万2000台/日の自動車を引き込むことになり、ここに根本的な矛盾があります。

また、西須磨の須磨多聞線は地域の生活環境に大きな悪影響を及ぼす一方、通過交通のための道路であり、かつ高架道路であるため地域住民はあまり利用しない道路です。これについて、神戸市は、①地域内の南北交通の円滑化、②須磨多聞線（新設道路、全線約7km）は「災害時の緊急道路として重要な道路」などと言っています。しかし、①については、離宮公

園前交差点への交通集中を改善しなければ地域に南北交通はかえって阻害されることになり、②については、そもそも地元住民は須磨多聞線全線の必要性や合理性について云々したことはなく、その能力もありません。

そもそも西須磨の須磨多聞線は天井川左岸線の代替え道路として計画されており、他の部分とはまったく事情が異なります。現在天井川左岸線は十分機能しており、仮に須磨多聞線が整備されなくとも須磨多聞線全線に及ぼす影響はほとんどありません。

なお、神戸市は、③「緊急車両やバスの遅延回避のため」などとも言いますが、神戸市交通局や消防局には「遅延についての情報は持っていない」としており、「天井川左岸線や離宮道の渋滞により緊急車両やバスの遅延が発生している」との神戸市の主張には根拠がないことが明らかになっています。

以上、西須磨の須磨多聞線についてはその整備目的も判然とせず、公共事業としての必要性については大いに疑問があります。

西須磨の須磨多聞線については昭和43年都市計画決定時の地元住民も、平成7年事業認可時の住民も、そして現在の住民も、人の入れ替わりがあっても一貫して反対しています。地元住民がこれほど長期にわたり一貫して反対する西須磨の須磨多聞線整備事業は、公共事業としてどこか根本的に問題があるのではないのでしょうか。

神戸市は同線整備について、地元住民が裁判に踏み切らざるを得なくなった事情について真剣に自己を省み、今一度同整備事業の必要性や合理性について検討し直すべきであると思います。

## 9 神戸市の背信《3つの約束と1つの合意》

西須磨の須磨多聞線を巡る神戸市行政の住民に対する欺瞞に満ちた対応はここまでに述べたとおりですが、それとは別に神戸市は過去4度に渡り地元

住民との間で「重要な約束と合意」を交わしています。

第1の約束は、平成6年9月に区画整理問題の収拾のために地域に配布した広報誌で行った「(道路整備は必要だが)どのような方法で行うかは、住民の皆さんと十分に話し合っ、決めていく。」「(都市計画道路をいつどのように整備していくかは)地域の皆さんの協力を得て進めていく」との約束(甲B1号証)です。

西須磨地区は戦災復興区画整理事業が未実施で細街路も多く神戸市は改善すべき点の多い地域と認識していました(西須磨地区整備計画調査報告書)が、平成元年ごろより「西須磨地区整備計画」の立案に取り掛かり、平成3年1月には神戸市が主導して、神戸市職員、コンサルタント、神戸市から委嘱を受けた自治会長・婦人会長・その他商店会長らによって構成される「西須磨地区まちづくり懇談会」(官製「懇談会」)を発足させ西須磨地区全域での区画整理事業実施を企図しましたが、平成6年1月の「懇談会」の席上、神戸市が突如、同懇談会を「神戸市まちづくり条例」上の「まちづくり協議会」に移行させようとしたため、あまりに強引な神戸市のやり方に議事が紛糾しました。同懇談会の実態を聞いた地域住民は大変驚き、波状的に住民集会を開催(参加住民延べ千名とも言われる)するなど地域は大混乱となりました。これに驚いた神戸市は同「懇談会」を休止し、平成6年9月には「西須磨地区の皆さんへお知らせ」(甲B1号証)と題する広報ビラを配布して事態の収拾を図りましたが、第1の約束はそのビラの中で神戸市が地元住民に対し約束したものです。

第2の約束は、中央幹線の整備時に地元自治会と取り交わした「完成した中央幹線の形状を変更する際には、地元自治会と事前に協議を行い同意を得てから行う」との文書による約束(甲B22、23、24、25号証)です。この「確認書」等が交わされた経緯については第7準備書面2頁乃至8頁に詳述していますが、当時千森線の完成(平成17年3月31日)を受けて中

中央幹線の整備に取り掛かりたかった神戸市と、「中央幹線整備は須磨多聞線整備と一体のものであり絶対に認めない」とする地元住民との対立を、震災からまだ数年しか経たず、また第1次公害調停の存在もあって新聞等マスコミも注視する中、何とかこの基本的対立を「止揚」して、地元住民も納得の上で平穩理に整備に着手するために神戸市と地元自治会が真剣に話し合った結果、双方ぎりぎりの判断により交わされた文書による約束です。けっして簡単に交わされたものではなく当時「合意」の報告を受けた笹山市長は大変喜び、都市計画局に対し「良い道路（中央幹線）を造れ」と激励したと聞いています。

そして第3の約束は、第1次公害調停第26回調停期日において神戸市長の指定代理人である都市計画総局工務課長が行った「(須磨多聞線整備は)地元の理解と協力を得て進めていくのは当然であり、理解と協力が得られなければ整備しない。」との約束(甲D34号証)です。この神戸市長指定代理人たる都市計画総局工務課長の発言は、調停の席上、同課長による「須磨多聞線整備は地元の理解と協力を得て行う。」と発言を受けて、申請人(住民)側から「理解と協力が得られなければ整備しないということか。」と確認を求められた際に同課長が発言したものです。法律に基づいて第三者(調停委員会)立会いのもと開かれた公の場における市長の指定代理人つまり神戸市長自身の約束ですから、地元住民はきわめて重視しているものです。

以上3つの約束に次いで神戸市は、平成20年11月に桜木町の須磨多聞線用地を暫定的に公園・遊歩道として整備することで地元自治会と合意しています(甲B26、27号証)。

この「合意」に至る経緯は原告第4準備書面4及び原告第10準備書面3の通りです。また、「合意」の存在自体も平成20年11月5日の打合せ議事録(甲B26号証)及び平成20年12月16日の協議議事録(甲B27号証)、平成20年11月21日の第29回調停期日でのやり取り(甲D37号証)。

証) で明らかです。

この合意に至る経緯について若干補足をさせていただくと、当時、平成20年3月31日に中央幹線の整備が完了し、神戸市にとって須磨多聞線問題が解決すべき現実の課題となりました。しかし、神戸市は一向に現実的な解決策を示さず、業を煮やした地元桜木町自治会は自ら須磨多聞線用地の整備案を示して神戸市に提案しようと平成20年頃、住民の意見集約のためのワークショップを始めました。この動きが新聞報道(甲D3号証106頁~108頁)されると神戸市は興味を示し、同年9月4日に都市計画局工務課の比留井主査から調停団に対し、非公式に「桜木町自治会のワークショップに神戸市は参加できないか。市もいろいろと考えが変化している。市が参加できればいろいろとムダなことをしなくて済む。」との打診がありました。これを受けて同年9月11日、西須磨都市計画道路公害紛争調停団事務局長の私(宗岡)と、比留井主査があらためて非公式協議を行い、「須磨多聞線問題を解決するには『暫定整備』方式で行くしかない。」ことで方針が一致しました。そして、双方が内部調整を行い、その進捗状況を相互に共有することになりました。その後、神戸市は10月17日に都市計画総局長決裁を得て「これで大方の内部調整は終わった。次は副市長まで上げるがひっくり返ることはない。」(比留井主査)とのことでした。そこで、同年11月5日19時から宗岡宅で、神戸市都市計画総局工務課青木工務課長及び比留井主査、宗岡調停団事務局長、濱智恵子桜木町自治会長による3者会議が行われ「桜木町の須磨多聞線用地を暫定的に公園遊歩道として整備する。」ことで合意しました。この時の神戸市側記録が甲B26号証です。

その後地元では、桜木町自治会は暫定整備について11月16日の同自治会リーダー会(36名)で全会一致により機関決定しました。調停団は10月26日の第36回世話人会で報告し承認(機関決定)を得ました。そして、同11月6日には天神町自治会、同まちづくり協議会から全面的な賛同を得



ました。その後、順次、須磨多聞線問題に関わる地域内各団体の了解も得るなどして地域内の意見集約に努めました。その間の地元の状況については、随時、神戸市側（都市計画総局工務課）に報告しています。つまり、この合意は神戸市と桜木町自治会及び調停団との合意に止まらず、地域全体との合意でした。その後の経緯については、原告第10準備書面3（6）＝9頁以下の通りです。

ところが、これらの4つの「約束と合意」は、すべて神戸市によって一方的に反故にされています。臆面もなく不合理な弁明や荒唐無稽な解釈論を繰り返し、まるで「神戸市には約束を破る権利がある」とでも言わんばかりの神戸市の背信的行為に対し地元住民はあきれ果てるとともに怒りを禁じ得ません。

また、このようなことが許されるのであれば今後神戸市行政との間で交わされるいかなる約束や合意もまったく意味をなさなくなります。このことは神戸市行政に対する地元住民はもちろん一般市民の行政不信をも醸成することになり、今後の神戸市における行政施策の円滑な実施にも深刻な影響を与えることとなります。

## 10 神戸市長の嘆き

本件の被告である久本喜造神戸市長は、本年4月6日に自身のツイッターで「神戸市の道路族。ふんぞりかえって市民の意見に耳を貸さない。何かをしようとする痕跡すら見られない。関東軍にどうしたらいいのか、頭を抱えます」と投稿（甲B39号証）し、道路担当職員へ苦言を呈しました。

市長はこの発言の趣旨を「市立垂水体育館へのアクセス悪さ」の問題と説明したようですが、上述のような神戸市行政の住民への対応に鑑みれば、まさに西須磨の須磨多聞線問題にこそあてはまるものであり、神戸市の道路担当部局はこの市長発言を真摯に受け止め、自治体行政として地元住民の声に

誠実に耳を傾けるべきではないでしょうか。

## 1 1 最後に

本件については事業認可以来、その必要性や合理性についての神戸市の説明は二転三転し、情報開示にもきわめて消極的でした。神戸市が自らの事業計画を最善のものと信じるのであれば、より積極的に情報の提供を行い、住民をおそれることなく説明責任を果たすべきでした。

神戸市当局は、過去28年にわたる話し合いにおいて、結果として地元住民を納得させる事ができず、住民をして訴訟に踏み切らざるを得なくしたことについての責任を重く受けとめるべきです。

本件が神戸市と住民との間のこれほどの対立を招いた根本的原因は、情報提供の不足と説明責任の欠如につきます。その自覚が神戸市行政になれば、仮に本件については住民を押し切ることができたとしても、将来にわたり時を変え場所を変えて同様の紛争が起り続けることになりかねません。

神戸市の猛省を促したいと思います。

以上