

令和2年（行ウ）第71号 損害賠償請求行為請求事件

原告 宗岡明 弘外533名

被告 神戸市長

## 第14準備書面

令和 6年 4月10日

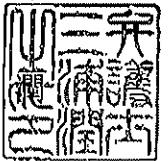
神戸地方裁判所 第2民事部 合議係B 御中

被告訴訟代理人

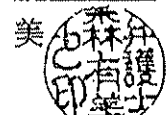
弁護士 石 丸 鐵 太 郎



弁護士 三 浦



弁護士 森 有 美



弁護士 藤 原 孝 洋



弁護士 中 尾 悦 子



弁護士 山 本 真 珠 子



同復代理人

弁護士 普 喜



証人尋問を踏まえ、下記のとおり、主張を補充する。

## 第1 須磨多聞線の現状について（北田証人調書1ページ～3ページ）

須磨多聞線は、須磨区と垂水区を結ぶ延長約7キロの都市計画道路であり、須磨区南部と垂水区北部、あるいは西区方面を接続する都市の骨格となる主要幹線道路の道路ネットワークの一部である。神戸市は、都市計画道路を、既成市街地においては、東西に山手・中央・浜手の3大幹線を配置し、南北方向には、おおむね500mの間隔で、格子上に道路ネットワークを配置し、西神や北神などにおいては、放射状に道路を配置する計画をしているところ、須磨多聞線もその一部である。

須磨多聞線は、延長約7キロのうち、4.6キロが既に完成しており、西須磨工区の0.5キロ及び多井畑工区の1.1キロが現在事業中、多井畑西地区の0.8キロが事業未着手である。原告らからは、多井畑工区及び多井畑西地区を、先に事業化すべきといった主張もされているが、朝夕を中心に渋滞が発生している西須磨工区の方が優先度は高いし、西須磨工区より先に多井畑工区及び多井畑西地区を事業化した場合、天井川左岸線などで現在以上の渋滞が発生することが懸念されるので、西須磨工区を先行させるべきである。

西須磨工区についての、事業の進捗についていうと、用地買収は99%完了しており、現在山陽電鉄を越えて中央幹線に至る高架道路を建設しているものである。

## 第2 須磨多聞線の必要性について

須磨多聞線が必要であるのは、

- ① 西須磨地区における自動車交通の分散化による周辺道路の渋滞の緩和
- ② 沿道環境の改善、道路空間による防災性の向上、地域コミュニティの強化
- ③ 災害時における緊急避難路としての役割、あるいは緊急輸送道路としての役割を果たす

ためである。

#### 1. 周辺道路の渋滞の緩和について（北田証人調書3ページ～5ページ）

神戸市は、平成28年以降、天井川左岸線の交通量を、おおむね1日当たり、約1万6000台から1万7000台で推移していると考えている。これは、実際に行った12時間交通量調査の結果に、平成25年度の24時間調査で得た昼夜率の1.4を乗じて算出したもので、信用性が高いものである。

また、周辺道路で慢性的に渋滞が発生していることは神戸市だけが主張していることではなく、外部の兵庫地区渋滞対策協議会でも、天井川左岸線、具体的には、離宮公園前交差点、天井川の踏切交差部、さらに須磨橋東詰交差点の3カ所で、渋滞ポイントとして指定されており、この点でも客観的に渋滞が慢性化しているといえる。

このことは自動車に搭載されているETC車載器と高速道路に配置されている通信アンテナによる双方向の道路交通情報の取得（ETC2.0）によっても明らかになっている。

なお、実際に、西須磨地区で慢性的に渋滞が発生していることは、北田証人が数え切れないくらい現地に行って、実際に確認もしている（北田証人調書31ページ、32ページ）。

例えば、天井川左岸線は、道路構造令で第4種第1級の道路で、2車線（片側1車線）の場合、設計交通量は1万2000台に過ぎないから、約1万6000台の交通量が生じた場合は、朝夕の渋滞は避けられない。天井川左岸線の設計交通量を増やすためには、天井川左岸線を4車線化する必要があるところ、4車線化するためには、道路構造令上、車道の幅員が15m必要となるが、天井川左岸線は、天井川あるいは阪神高速が近接しているため、4車線化することができない。また天井川左岸線を立体化することも、新たな用地買収や莫大な事業費が必

要となるだけでなく、長期間交通規制をする必要がありその間渋滞を悪化させる  
といった事態が考えられるため、現実的な選択肢ではない。

この点、原告らは、北田証人に対する尋問において、離宮公園前交差点は、須磨多聞線の建設により変形5差路から変形6差路になることでより混雑が生じる  
のではないかと迫っているが、北田証人が説明するとおり、千森線自体は、須磨  
多聞線に直接接続することになるので、離宮公園前交差点が変形6差路になるわ  
けではないし、現在北側の須磨多聞線と東側の神戸明石線（天井川左岸線側）へ  
の流れが強くなっているのが、須磨多聞線ができることにより南北方向への流れ  
ができるので渋滞は減少するのであり、今より混雑が生じることはない（北田証  
人調書35ページ）。北田証人の証言は、現在は、離宮前交差点で右左折する自  
動車が多数あり、右左折するにあたって、減速停止しなければならないから渋滞  
の原因となるが、須磨多聞線が建設されると、南北への直進が主動線になること  
から、減速なく進行できることを説明するものであり、極めて論理的である。

したがって、渋滞緩和のために、須磨多聞線の建設の必要性は高い。

## 2. 沿線環境の改善等について（北田証人調書6ページ，7ページ）

須磨多聞線は、延長が3キロ未満、かつ2車線の道路であるので、神戸市の環  
境影響評価条例に基づく影響評価の対象事業ではない。にもかかわらず、平成2  
1年当時話し合いがもたれていた公害調停で、環境影響評価条例に準じて環境影  
響評価を行うことを公表し、神戸市が発行するとしけいかくミニニュースでも住  
民に周知したうえで、環境影響評価書の作成を行った。

その手続は、環境影響評価条例に基づくものと同様であり、実施計画書につい  
て、公表、意見募集を行い、環境影響評価書案についても、公表、意見募集を行  
い、さらに説明会の開催も行っている。環境影響評価書の作成も、環境影響評価

審査会の審査委員を含む学識経験者に意見を求めており、極めて客観性の高いものである。

この点、環境影響評価書によると、予測結果として環境基準を超えているものもあるが、騒音や振動については、例えば排水性舗装であるとか、遮音壁の設置などにより、環境基準をクリアすることが可能である。

もつとも、事業実施区域の周辺では、予測値が環境基準を超えるところも一部生じるが、現在の道路環境が厳しい天井川左岸線であるとか、神戸明石線沿線の現況値は下回っており、この地域の全体的な環境の改善という効果は生じているものといえる。

したがって、この点でも須磨多聞線の建設の必要性は否定されない。

### 3. 災害時の避難路確保、救急車の到着時間の短縮等（北田証人調書7ページ）

新たな道路の建設がされるものであるから、災害時の避難経路の選択肢が増えることはいうまでもない。また、渋滞緩和などにより、救急車の到達時間が短縮され、これによって、救命率の向上が期待される。

この点、原告らは、北田証人のこの証言に疑問を呈するが、北田証人が反対尋問で回答するとおり、踏切を通らなくてよくなるだけでも救急車の到達時間が短縮するのは自明であり（北田証人調書36ページ）、疑問の余地はない。

したがって、この点でも須磨多聞線の建設の必要性は高い。

## 第3 須磨多聞線建設について、住民理解に努めていること

### 1. 公害調停について（北田証人調書7ページ、8ページ、宗岡証人調書28ページ～31ページ）

(1) 公害調停では、15年間にわたり、全部で39回の期日が開催され、どのような事業であるかとか、須磨多聞線がどうしても必要なのかということについて、長きにわたって説明してきた。期日外で、調停団と神戸市が協議をすることもあった。

公害調停の結果、環境影響評価の実施を行うことを提示したり、大気質の調査、振動・騒音、交通量の現況調査、PM2.5の調査を行うことを決め、実際に実施したり、須磨多聞線の都市計画を4車線から2車線に変更することを提示したり、地元住民の意見に対する配慮に腐心してきた。

調停委員会の調停案を神戸市が受諾しなかったのは、地元住民の意見を取り入れる姿勢を示しているにも関わらず、住民側が須磨多聞線の建設については、一切認めない姿勢を崩さず、互譲が認められなかったからで、神戸市が一方的に拒否したものとはいえない。したがって、公害調停が成立しなかったことをもって、地元住民に対する配慮を神戸市が行っていなかったということとはできない。

この点、原告らは、北田証人に対する尋問において、調停案（甲D50号証）には、「須磨多聞線の建設を前提としない」とは記載していないから、住民側が、須磨多聞線の建設を拒否したものではないのではないかと詰問する部分もあるが（北田証人調書24ページ）、調停案に至るまでの過程で住民側は、須磨多聞線の建設を前提とした話し合いを拒否していることからすれば、調停案を受け入れれば事実上、須磨多聞線の建設は困難となるものであり（北田証人調書25ページ）、「須磨多聞線の建設を前提としない」とは記載していないから住民側は須磨多聞線の建設について拒否していなかったというのは無理があるし、詭弁である。

(2) この点、原告らは、甲D34号証を根拠に、公害調停の第26回期日に、当時の青木工務課長が「住民の理解と協力が得られなければ整備しない」と述べたと

して、これを根拠に、須磨多聞線の建設を進めることができないかのような見解を示しているが、北田証人は、その場におらず、甲D34号証の記載のどおりの発言があったかどうかは明確ではないし、神戸市が常に須磨多聞線の整備を前提に進めていたことからすれば（北田証人調書14ページ）、少なくとも須磨多聞線の建設を躊躇させるような趣旨で発言したものとは言えない。

公害調停という話し合いの場で、相手方を目の前にして、相手方に配慮しながら、言葉を選んだものとしても、それが拘束力をもち、須磨多聞線の建設推進に影響力を与えるような効果をもたらすものではなく、このやりとりにより、須磨多聞線の建設が否定されるものではない。

(3) また、原告らは、甲D1号証（公害紛争調停15年の軌跡）の記載を根拠に、神戸市が住民の理解を得て須磨多聞線の建設を進めてこなかったことを北田証人に迫るような部分もあったが、北田証人は、甲D1号証に記載されている事実の存否について逐一把握しているはずはないし（北田証人調書16ページ）、そもそも、甲D1号証が原告らを含む公害調停団により作成されていることからすると、原告らの主張に沿った視点で編集されているものと考えられ、事実の存否を判断する資料としては信用性に乏しいと言わざるを得ない（この点、宗岡証人は、甲D1号証におさめられている調停団ニュースは、そのたび毎に神戸市にも渡しているが、神戸市から直して欲しいといった申し入れがないと証言するが（宗岡証人調書5ページ）、事前に内容について神戸市に打診があったものではなく、調停団が単独で作成したものであることは宗岡証人も認めるどころであり、調停団の視点で編集されていることについては反論の余地はない（宗岡証人調書28ページ））。

2. としけいかくミニニュースの配布について（北田証人調書7ページ～9ページ）

神戸市は、これまで、No25まで、としけいかくミニニュースを作成し、西

須磨地域(須磨多聞線沿線3自治会に限らず、西須磨地域全体約7800戸)で各戸配布している。おおよそ、半年から1年くらいの頻度で、配布を続けてきたものである。

としけいかくミニニュースに記載する内容は、須磨多聞線の事業の概要や事業の必要性にとどまらず、事業や工事の進捗状況、地元への説明会の開催の案内などにも及び、自治会への所属など関係なく、須磨多聞線の建設状況について、詳細な情報が得られるものとなっている。

したがって、この点でも、神戸市の地元住民への配慮は認められる。

### 3. 住民説明会、個別説明会等の説明会の実施(北田証人調書9ページ、10ページ)

(1) まず、神戸市は、桜木町自治会、西須磨東部自治会、須磨天神町自治会の3自治会に、公害調停団を加えた四者会議を開催し、須磨多聞線の事業の概要や事業の必要性等の説明にあたってきた。

この点、原告らは、甲C3号証(都市計画道路須磨多聞線西須磨4者会議、活動の記録)の記載を根拠に、神戸市が住民の理解を得て須磨多聞線の建設を進めてこながったことを北田証人に迫るような部分もあったが、この点についても、北田証人が、甲C3号証に記載されている事実の存否について逐一把握しているはずはないし(北田証人調書1.9ページ)、そもそも、甲C3号証も、原告らを含む公害調停団により作成されていることからすると、原告らの主張に沿った視点で編集されているものと考えられ、事実の存否を判断する資料としては信用性に乏しいと言わざるを得ない。

(2) また、1カ所で参加者全員に対して説明を行い、質疑応答を受ける住民説明会や、区分けした場所に入れ替わり立ち替わり個別に説明し質疑応答した個別説明



会、地元自治会への説明会等を繰り返し行ってきた。これらの説明会には、希望する住民は誰でも参加できるものであり、希望すれば神戸市の説明を受けることも、神戸市に質問することも可能であった。

この点、原告らは、甲C3号証の記載を理由に、説明会の出席者は工務課が動員したということをも北田証人に迫るような部分があったが、北田証人が説明会の開催状況について、すべて知らなくても自然であるし(北田証人調書27ページ)、やはり、原告らを含む公害調停団により作成されていることからすると、原告らの主張に沿った視点で編集されているものと考えられ、事実の存否を判断する資料としては信用性に乏しいと言わざるを得ず、これを前提に議論することはできないし、この1点をもって神戸市が、説明会を開催して、地元住民に説明の機会を設けていたことの価値が失われるものでもない。

4. 以上のとおり、神戸市は、地元住民に対して、説明を尽くしてきたものであり、須磨多聞線の建設事業を推進するにあたって、地元住民に十分配慮してきたものであるし(北田証人調書31ページ)、神戸市としてはこうした活動を通じて地元住民に神戸市の姿勢については伝わっているものと理解している(北田証人調書39ページ)。

第4 確認書(甲B22号証)、誓約書(甲B25号証)等の存在により、須磨多聞線の建設が否定されるものではないこと

(1) 中央幹線は、現在も都市計画上は、4車線であるから、暫定的に2車線とされているだけで、恒久的に2車線となっているわけではない。恒久的に2車線というためには、都市計画変更を行って、車線数を4車線から2車線に変更する必要がある。また、須磨多聞線の中央幹線への接続部は、車線数が増えるが、中央幹線が2車線のところに、須磨多聞線の2車線が接続されるだけであり、中央幹線

が4車線になるものではない(北田証人調書10ページ, 20ページ, 21ページ)から, 須磨多聞線を建設したとしても, 確認書や誓約書の記載に反することにはならない。

この点, 原告らは, 甲B23号証に「「中央幹線恒久整備案・基本構想」につきまして」という文字があることを根拠に, 恒久2車線であることを北田証人に迫る部分もあるが, 自治会から出された文書(甲C9号証)に「中央幹線恒久整備案・基本構想」との記載があるため, 「恒久」という記載をしているだけであり, 恒久2車線であることを神戸市が認めたものではない(北田証人調書20ページ, 21ページ)。

(2) この点, 堀証人は, 甲B22号証の作成経緯, 甲B25号証の作成経緯について, 縷々証言するが(堀証人調書2ページ~7ページ); いずれも神戸市として約束したことをうかがわせるものではなく, 堀証人の証言を前提としてもこれらの書面に何らかの法的効力を生じさせるものとはいえない。いわんや, 堀証人は, 原告らの主張を抽象的になぞるものに過ぎず; 堀証人の証言どおりの経過を経たものか否かについては, なお疑問がある。

甲B22号証は, 自治会会長として署名押印していながら, 事前に自治会ではかられたものでもないことから(堀証人調書9ページ), 何らかの法的拘束力を発生させることを目指して締結されたものとは言えない。

(3) また, 神戸市は, 須磨多聞線の建設を断念する方針をとったことは一度もなく, 須磨多聞線の建設を前提とせず, 確認書や誓約書を作成することはなく(北田証人調書10ページ, 11ページ), 確認書や誓約書を根拠として, 須磨多聞線の建設を否定する原告らの主張は酌むことはできない。

この点, 宗岡証人は, 桜木町の須磨多聞線用地について, 公園遊歩道として暫

定的に整備するという事について神戸市と一応の合意を結ばれたということ  
を強調し、あたかも、須磨多聞線の建設を断念しているかのような証言を行うが  
(宗岡証人調書7ページ, 8ページ), 神戸市が、須磨多聞線の建設を断念した  
ようなことがないことは宗岡証人自身が認めるところである(宗岡証人調書34  
ページ)。

#### 第5 須磨多聞線の安全性について

濱証人は、須磨多聞線の建設により、地域の安全性が害されると縷々証言する  
が、いずれも濱証人が主観的に感じたことを述べるものに過ぎず、濱証人の感覚  
に賛同するものがあるのか否かについても、濱証人自身明確にできていない(濱  
証人調書4ページ, 5ページ)。

したがって、濱証人の証言により、須磨多聞線の安全性が否定されるものでは  
ない。

以上