

陳 述 書

令和7年2月14日

控訴人 宗岡明弘

私は昭和28年に神戸市須磨区天神町5丁目で生まれ、ほぼ一貫して西須磨地域に居住してきました。阪神淡路大震災時も西須磨の松風町で被災し、倒壊率7割とも言われる西須磨地区の惨状を目の当たりにして地域住民の苦難を肌身感じてきました。私の生家は本件道路用地であったため父母は全壊した居宅の再建を断念して西須磨から転居せざるを得なくなり、また同じく道路用地であったため立退きを余儀なくされた多くの人たち（千数百人）の苦境を実際に見聞しました。その数は436戸に及びます。

それらのことから道路問題に深く関わることになり、以来30年にわたり本件に取り組んできました。

本件対象道路である須磨多聞線（西須磨部分）は、今から57年前の昭和43年に都市計画決定し、30年前の平成7年3月31日に事業認可を受け事業化されたものです。

昭和43年の都市計画決定は住民参加規定を大幅に拡充する都市計画法大改正を前に行われたいわゆる「駆け込み決定」とされるもので、事業認可は阪神淡路大震災直後の混乱期に認可を受けたものですが、ともに地元住民が公式に意見を表明する機会はまったくありませんでした。

また、本件道路計画は高度経済成長期の人口増に伴う自動車の増加を前提にした都市計画決定から30年後に事業化されたものですが、その間社会情勢が大きく変化しているにも拘らず事業主体である神戸市は計画を見直すこともなく漫然と事業を継続しており、それに起因する諸矛盾は第一審において原告が主張してきた通りです。

本件提訴時における原告数は534名に上りますが、提訴に至るまでに地元住民は2回にわたり法的対応を行ってきました。まず平成9年に公害紛争調停（第1次）の申請を行いました。申請人数は3745名に達し全国最大規模の公害調停事件となりました。

その後、平成30年に神戸市が着工に向けて現地測量を強行したため同年12月に地元住民らが第2次公害調停の申立てを行いました。この時の申請人数は第1次公害調停から30%（1111人）増え4856名達しており、このことは大震災直後の事業認可以来23年を経てもなお地元の反対意思是衰えるどころか、より強まっていることを明確に示しています。

また、本件提訴後の2023年11月には別途地元当該2自治会が須磨多聞線（西須磨）の工事差止を求めて提訴しており、本件と合わせて一つの公共事業に関して二つの訴訟が提起されるなどきわめて異例の事態となりました。

このような事態となった根本的原因は本件整備事業の不合理性と最大の利害関係人である地元住民への神戸市の不誠実な対応にあります。

控訴人ら西須磨住民は公共事業一般についてやみくもに反対しているのではなく、過去神戸市に対し「須磨多聞線（西須磨）の整備が神戸市にとって本当に必要不可欠な道路であり、また合理性があるのであれば地元にも不利益があっても受忍する。」旨を繰り返し伝えてきました。しかし神戸市は「すでに都市計画決定し事業認可も受けており決まったことである」との一点張りで、当初は情報をまったく公開せず、住宅街の真ん中に4車線（当時）の新設道路を建設するにもかかわらず計画交通量すら明らかにしませんでした。その後、公害調停の存在を背景に様々な情報が明らかになりましたが、知れば知るほど地元住民の本件道路への疑問は増すばかりでした。そればかりか神戸市が平成37年予測を明らかにしたところ、天井川左岸線の交通量を4千台/日減らすために、住宅街の真ん中に12千台/日もの自動車を引き込むという本件道路計画の根本的な矛盾が明らかになりました。さらに本件道路の計画交通量が当初の25

000台/日から12000台/日へと半分以下に変更されているにも拘らず費用便益分析（B/C）が行われておらず、公共事業としての経済的合理性すら明確ではありません。

これに対し神戸市の住民への説明はすべて建設を前提とした一方的なもので、事業の合理性や必要性について住民を納得させることはできませんでした。

住民対応に苦慮した神戸市は住民への説得を断念し建設工事を強行せざるを得なくなりましたが、これは「住民との協働によるまちづくり」を標榜する神戸市の都市計画行政の根本原則とは矛盾したものであり、むしろその失敗を意味しています。さらにこのことは本件事業が住民市民を無視して強権発動しなければ建設できないほどの欠陥公共事業ということを示しているものと見えます。

原判決の問題点については控訴理由書で縷々延べてきた通りですが、原告住民として全く納得できないことは、現判決が「地元住民の生活や健康」よりも「公共事業の速やかな実施」を優先すると言わんばかりのように判示していることです。

例えば、騒音について原判決は環境基本法8条1項、同法36条、神戸市環境基本計画等から「法令等の定めに照らすと本件道路に係る本件変更決定は、神戸市環境基本計画に適合することが要請される」としながら、「本件決定の適法性」についての検討結果として「本件道路整備後の騒音の予測値が一部地点で環境保全目標を満たさないものの、上回る幅は4dB以内に抑えられる」として「神戸市環境基本計画にも適合する」としています。何故「上回る幅は4dB以内に抑えられる」ことをもって適合することになるのか、意味不明でまったく理解できませんが、地元住民には「公共事業は何事にも優先するので、たとえ環境基準が守られず、環境が著しく悪化するとしても市民は我慢しなければならない。」としか聞こえません。このような乱暴な理屈が原判決で示され

たことに原告住民らは衝撃を受けると共に戦慄すら覚えています。

よって原告住民は原判決に到底納得がいかず控訴に及んだものです。控訴裁判所におかれましては、控訴人があくまでも不合理で不必要な本件公共事業に対し地元に住する生活者の立場から、また市民納税者として異議を申し立てているものであることをご賢察頂き、地元住民の生活環境が根底から破壊され生命財産が不当に脅かされることのないよう客観的な立場からの公平な判断を頂きます様切に望むものです。

なお、裁判所が本件道路整備事業についてより正確に理解するためには現地を見分して頂くことが必要不可欠であると思っておりますので、ぜひ現地調査をして頂きます様お願い申し上げます。

以 上