



令和2年（行ウ）第71号 損害賠償請求行為請求事件（住民訴訟）

原告 宗岡明弘 外533名

被告 神戸市長 久元喜造 外1名

5

## 原告第2準備書面

令和4年2月15日

10

神戸地方裁判所 第2民事部合議係 御中

原告ら訴訟代理人弁護士 津 久 井 進 


15

原告ら訴訟代理人弁護士 白 倉 典 武 代

原告ら訴訟代理人弁護士 繁 松 祐 行 代

20

原告ら訴訟代理人弁護士 田 崎 俊 彦 

原告ら訴訟代理人弁護士 関 本 龍 志 

原告らは、主として交通量及び費用便益分析に関して、以下のとおり主張する。

25

## 第1 はじめに

5 訴状32頁でも述べたとおり、自治体の財政については、最少の経費で最大の効果を挙げるべきこと（地方自治法2条14項）及び経費はその目的を達成するための必要かつ最少の限度を超えて支出してはならないこと（地方財政法4条1項）が要求される。したがって、都市計画決定も、事業の目的、効果との均衡を著しく欠き、社会的、政策的見地又は経済的見地から予算の執行権限を有する職員に与えられた裁量を逸脱するような場合には、  
10 地方自治法2条14項及び地方財政法4条1項に違反するものとして違法になる。

この点、被告の答弁書では、被告の主張を裏付ける資料がほとんど提出されていない。したがって、本書面では、現時点で可能な範囲で被告の答弁書に対する反論を行い、本件事業の違法性については、おって、以下で記載する求釈明によって被告から明らかにされた主張や根拠資料も踏まえて、  
15 さらに具体的に行う予定である。

## 第2 被告の答弁書に対する反論

### 1 答弁書第2の4(3)「同第4の2(2)について」(答弁書8頁)に対する反論

20

被告は、原告が指摘した交通総量について、ミニニュースNo.6(甲17)に「そのような記載はない」と主張した上、「原告らは、各地点の交通量を単純に足し合わせたものを交通総量と称しているが、これでは1台の車両が複数の個所でカウントされることとなり、将来交通量を考える上で意味を持たない。」などと主張する(答弁書8頁)。  
25

しかしながら、まず、「交通量の総量」という言葉は神戸市自身が使って

いるのであり（甲17・4頁目。下記に示すとおり。）、神戸市の交通量の予測から西須磨地域につき全体として交通量が増えることは明らかである。



\*ミニニュースNo.6（甲17）4頁より

5 原告は、「交通総量」は「1台の車両が複数回カウントされる」ことを前提とした上で、被告がミニニュースNo.6で公表した「将来交通量」に基づき、平成37年（2025年）において須磨多聞線がある場合とない場合について同一条件（単に足しただけ）で地域内主要道路の自動車交通量を比較し、「須磨多聞線がある方がない時に比べて地域全体として交通量が増える」ことを指摘しているものである。しかも、ミニニュースNo.6（甲17）4頁の上の図を見れば明らかなおおり、平成37年（2025年）の予想交通量は、須磨多聞線（西須磨）がなければ、天井川左岸線は1万6000台/日のところ、須磨多聞線（西須磨）ができれば、須磨多聞線（西須磨）1万2000台/日、天井川左岸線1万2000台/日の合計2万4000台/日となる。須磨多聞線（西須磨）は、天井川左岸線の代替道路として

10

15 できるのであるから、通常、須磨多聞線（西須磨）を走行する車両と天井川

左岸線を走行する車両が二重にカウントされることはない。しかも、同図をみれば、中央幹線の予想交通量は、須磨多聞（西須磨）がないときより、同線があるときの方が圧倒的に多く、同線を作ることによって、当該地域に現状より圧倒的に多くの車両を呼び込んでいることは明らかである。

## 須磨多聞線を造れば 交通総量は15,000台も増加する！！

神戸市は須磨多聞線を造らなかった場合の将来（予測）交通量を「ミニニュースNo.6」ではじめて公表しました。

それ（「ミニニュースNo.6」④〈将来交通量（H37）〉図）によると、なんと地域の交通総量は須磨多聞線を整備したときの方がなしの場合よりも15,000台も多くなります（【表1】参照）。さらに月見山線（コープ前）を加えるとその差は17,500台に増加します。その結果「須磨多聞線を造れば地域の環境がよくなる。」との市の主張は完全に破綻しています。

【表1】 須磨多聞線有りの場合と無しの場合の交通量比較（H37年予測）

「としけいかくミニニュースNo.6」④〈将来交通量（H37）〉図より

道 路	現 況	須磨多聞線(有)	須磨多聞線(無)
天井川左岸線	20,000台	12,000台	16,000台
山麓線	13,000台	7,000台	11,000台
神戸明石線（離宮公園南）	33,000台	19,000台	26,000台
神戸明石線（旧神明）	16,000台	14,000台	13,000台
神戸加古川姫路線 （北須磨小学校前）	30,000台	25,000台	23,000台
離宮道	7,000台	3,000台	6,000台
須磨多聞線	—	12,000台	0台
千森線	6,000台	6,000台	6,000台
中央幹線（月見山）	9,000台	16,000台	9,000台
中央幹線（行幸町）	6,000台	19,000台	8,000台
中央幹線（須磨本）	7,000台	5,000台	5,000台
交通総量	147,000台	138,000台	123,000台

\*赤字は須磨多聞線完成時に同線がない場合に比べて交通量が増える道路と交通量

5

\*2014年10月1日付「3自治会だより」（甲8）1頁より

ちなみに、交通総量が増えることについて住民側が問題提起したのは2014年10月1日付の「3自治会だより」（甲8。上記に示したとおり。）であるが、これは、神戸市が「としけいかくミニニュースNo.6」（甲17）

で初めて須磨多聞線（西須磨）の「ある時・ない時」の将来交通量を公表したから可能になったことである。それまで、神戸市は、住民側の度々の要求にも「須磨多聞線がない時の将来交通量」は一切出さず、現状交通量と須磨多聞線が完成した後の平成37年（2025年）予測を比べて「地域の交通

5

量が減る」という不合理な主張をしていた。

神戸市がミニニュースNo.6（甲17）において「自動車交通の総量」との言葉を使って将来交通量について説明していることは被告自身も認めているのであり（答弁書31頁イ（ア））、被告主張の通り「交通総量」との考え方が「無意味」であるのであれば、なぜ神戸市自身は住民に対する説明

10

に使っているのか。さらに「交通総量」について住民側が指摘（甲第8号証）して以来、神戸市は正面から反論ないし説明を行うことなく、常に問題のすり替えで逃げており、この神戸市の姿勢は自治体行政として、また公共事業の事業実施主体として不誠実かつ無責任である。このことは、神戸市が、住民側からの指摘に対し、正面から反論できないこと、法的に妥当な反論を

15

## 2 答弁書第2の4(4)「同第4の2(3)について」（答弁書9頁）に対する反論

被告は、天井川左岸線の立体交差化について「立体交差化が技術的に可能であるかということと、工事期間中の交通量をさばきつつ実際に踏み切り交差点をなくす工事ができるかは、全く別の話である。」と主張する（答弁書9頁）。

20

しかしながら、神戸市が同線工事中の代替道路等について過去実際に検討をしたことはない。代替道路については、神戸市が平成27年に行った

「天井川左岸線立体化検討業務」においても、特記仕様書1頁に「今回の業務では迂回路等については考慮しない」と記載されているのであり、何ら検

25

討されていないことは明らかである（甲号証提出予定）。

これに対し、住民側は、代替道路としては中央幹線から千森線のルートが使用可能であると神戸市に対して具体的に提案している。

5 被告に対しては、工事中の自動車交通量を「さばけない」と主張する根拠を具体的に示すように求める。

3 答弁書第3の1(3)「須磨多聞線（西須磨工区）整備事業」（答弁書16頁）に対する反論



10

\*神戸市作成リーフレット（甲号証提出予定）より引用

(1) 被告は、須磨多聞線の整備により「自動車交通の分散が図られ」、「周辺

地域における混雑緩和、沿道環境の改善が期待される。」などと主張する。

しかしながら、かかる被告の主張は誤りである。

5 (2) すなわち、須磨多聞線（西須磨）は天井川左岸線の代替道路として計画  
されており、被告が主張する「自動車交通の分散」とは地域内分散に過ぎ  
ず、西須磨地域内の交通量がかえって増えることは神戸市が作成した資  
料（甲 17 の④将来交通量予測）からも明らかである。上でも指摘したと  
10 おり、神戸市による平成 37 年（2025 年）予測によると、須磨多聞線  
（西須磨）完成後の交通量は、天井川左岸線は 1 万 2 0 0 0 台/日であり、  
新たに整備される須磨多聞線は 1 万 2 0 0 0 台/日、2 線合計の交通量は  
計 2 万 4 0 0 0 台/日となる。一方、須磨多聞線が未整備のときは、天井  
川左岸線のみ 1 万 6 0 0 0 台/日のみである。

したがって、被告の「自動車交通の分散が図られ（る）」との主張は誤  
りである。被告が須磨多聞線（西須磨）整備事業の効果に交通の分散化を  
15 挙げるのは、かえって本件道路整備計画の根本的矛盾を示していること  
に他ならない。

(3) また、被告は、「周辺地域における混雑緩和」を同線整備効果としてい  
るが、この点についても上記の神戸市の資料と矛盾するものであり、地域  
内の道路は同線整備後かえって混雑することになることは明らかである。

20 (4) 加えて被告は「沿道環境の改善が期待される」などとも主張している  
が、同主張は、天井川左岸線の沿道環境についてのみの一面的・部分的な  
評価である。現在須磨多聞線がなく交通量がゼロの桜木町及び天神町・4  
丁目、中央幹線の中央部から同線が枝分かれする行幸町など、全体として  
見れば、交通量が増え、沿道環境が悪化することは明らかである。

25 (5) さらに被告は「救急車・消防車の現場到着や搬送時間の短縮、周辺住宅  
地内の通り抜け車両の減少なども見込まれる」と主張する。

しかしながら、緊急車両の現場到着や搬送時間の短縮についてはそれ

を裏付ける資料は消防局に存在しない（甲号証提出予定）。

被告は、「救急車・消防車の現場到着や搬送時間の短縮、周辺住宅地内の通り抜け車両の減少なども見込まれる」と主張するのであれば、それを具体的に裏付ける根拠資料を提出されたい。

5

4 答弁書第3の4(2)「同第4の2に対する反論」(答弁書29頁以下)に対する反論

(1)「ア(ア) 天井川左岸線の渋滞緩和の基礎数値の誤認がないことについて」(答弁書29頁以下)に対する反論

10 被告は、「現況交通量の数値を2万台としたのは平成25年度に環境影響評価を行った際に24時間の交通量調査を実際に行い、得られた計測結果」であり、「妥当なものである。」と主張する。

15 しかしながら、原告は、神戸市が平成25年に行ったとする調査結果である日量2万0330台と、その2年後に国が行った「平成27年度全国交通量調査」の結果である日量1万4827台に不自然な乖離があることを指摘しているのである。神戸市の平成25年調査による日量2万台が、2年後の国の調査では日量1万5000台以下となっており、2年で25%も減少しており不自然であることから、被告の言う天井川左岸線の「現況交通量」は誤りではないかと指摘しているのである。

20 被告は、平成27年の都市計画決定時における現況交通量は妥当なものであると主張するが、神戸市は、本件道路の整備目的に「天井川左岸線の渋滞緩和」を挙げているのであり、その合理性や必要性の根拠となる基礎数値にかかる疑義があるのであるから、被告は、上記乖離についてより詳細に説明すべきである。

25 さらに被告は、天井川左岸線について「朝夕を中心に慢性的な渋滞が実際に発生している」と主張するが、実際は、朝夕の各一時間程度、山陽電



鉄の踏切に起因する渋滞が発生している程度に過ぎず、その時間帯以外の同線は全く空いている状況であり、被告が述べる「慢性的な渋滞」などは存在しない。被告は、渋滞の定義につき、定量的数値を示すべきである。

5 また、特に夕方における同線の渋滞原因は、踏切のみならず離宮公園前交差点も原因となっており、変形5差路の同交差点に新たに須磨多聞線を平面で繋ぎ込めばさらに信号パターンが複雑となることから、むしろ同交差点を起因とする渋滞悪化を生じることになる。

10 ちなみに、被告は「平成28年度以降の調査結果では、天井川左岸線の交通量は・・・約1万7千台/日で推移しており」とするが、神戸市の「環境影響評価」(アセス)での将来交通量は、平成37年(2025年)予測で日量1万6千台である。被告の主張ではアセスでの須磨多聞線なしの時の予測(平成37年(2025年)予測)よりもすでに10年前に同程度の交通量となっていることになり、神戸市のアセスがいかに交通量を過大に評価し不正確なものであるかを示している。

15 被告は、「(須磨多聞線の)整備効果について都市計画審議会で説明し、承認されている。」と主張するが、平成27年神戸市都市計画審議会では地元の指摘する問題点(センサスの結果と神戸市の調査結果の齟齬等)について何ら検討することなく、単に被告の平成25年交通量調査の結果を追認しているに過ぎない。

20 また、被告は「\*平成25年度の調査結果を踏まえ、12時間交通量×昼夜率1.4倍を交通量としている」としているが、平成27年センサス(24H調査)の結果は昼夜率1.34であり、ここでも天井川左岸線の交通量を過大に評価している可能性があることは、訴状でも指摘したとおりである。

25 (2) 「ア(イ) 神戸市の調査結果の信用性について」(答弁書30頁以下)に対する反論

被告は、「神戸市が、1.4倍を用いたのは、平成25年度の実測値から測定したもの」と主張するが、原告が指摘しているのは、神戸市の交通量調査自体の信用性についてであって、そもそも被告が主張する「実測値」に問題があるということである。

5           また、被告は、「天井川左岸線の交通量は約1万7000台/日で推移している」と主張するが、令和元年には神戸市調査実績（12時間調査）は11,461台であり、それに被告主張の通りの昼夜率1.4をかけて24時間交通量を算出すれば1万6045台となる。この数値は、神戸市の須磨多聞線がないときの平成37年（2025年）予測とほぼ同数であり、天井川左岸線の交通量は神戸市予測の6年前にすでに予測数値まで減少していたことになる。被告は「それでも朝夕を中心に慢性的な渋滞が実際に発生している」と主張するが、既に述べたとおり、同線に「慢性的な渋滞」などなく、実際、地元住民の生活実感としても渋滞などはない。それでも被告が「慢性的な渋滞がある」と主張するのであれば、定量的な数値をその根拠とともに示すべきである。天井川左岸線の現状交通量はアセスの前提となることから地元地域の生活環境に直結するものであるばかりか、須磨多聞線建設の必要性や合理性の根拠ともなるものであるから、特に慎重な検討が必要となることは自明であるが、これに対する神戸市の姿勢は建設に固執するばかりで極めていい加減であると言わざるを得ない。

10

15

20

また、被告は、須磨多聞線（西須磨）の整備目的として「周辺道路の混雑緩和、沿道環境の改善を行いたいというものである」と主張するが、住宅街の真ん中に、新たに日量1万2000台の大型車を含む自動車を引き込むことによる環境悪化については全く触れておらず、背理である。

25           (3) 「イ(ア) 神戸市の予測値が著しく不合理とする主張に対して」(答弁書31頁以下) に対する反論

ア 被告は、「交通総量」について「意味を持たない数値」と主張するが、  
「交通総量」については上述の通りである。神戸市自ら地元住民に広報  
した数値や言葉について、都合が悪くなれば平然と「意味を持たない」  
などと自己否定するような態度が、地元住民の深い行政不信の原因と  
5 なっていることを被告は真摯に自覚すべきである。

イ また、被告は、原告の「平成37年の須磨多聞線ありと須磨多聞線な  
しを比較すべき」との主張に対し、「須磨多聞線なしでは、交通量の自  
然減だけしか期待できず、現在生じている離宮公園前交差点での長い  
滞留長を大きく解消することはできない」と反論する。

10 しかしながら、まず、離宮公園前交差点に長い滞留長ができてい  
るのは、一部の時間帯のみであり、それを「解消すべき」という被告の主張  
にそもそも根拠がない。したがって、被告においては、まずは、離宮公  
園前に解消すべき長い滞留長があるという被告の主張を根拠づける資  
料を示すべきである。

15 また、「須磨多聞線なしでは、交通量の自然減だけしか期待できず、  
現在生じている離宮公園前交差点での長い滞留長を大きく解消するこ  
とはできない」との被告の上記主張は、「須磨多聞線ありと須磨多聞線  
なしを比較すべき」との原告の主張に対する反論にならない。須磨多聞  
線整備による費用対効果を検証するのだから、須磨多聞線ありと同線  
20 なしの場合を比較すべきことは当然である。

ウ さらに、被告は、神戸市が「天井川左岸線の交通量が須磨多聞線なし  
でも2万台から1万6,000台に減少すると予想している」ことにつ  
いて、「地域周辺の交通需要が減少することを意味しない」などと主張  
する。しかしながら、周辺の交通需要が減少しないのであればなぜ天井  
川左岸線だけが減少するのか、周辺道路ネットワークが整備されるこ  
25 により天井川左岸線の交通量が現状より20%も減少するのであれ

ば当然西須磨周辺の減少するはずではないのかと考えられるのであり、被告は自らの主張の根拠を示すべきである。

エ また、被告は、須磨多聞線（西須磨）整備について「天井川左岸線の交通量が1万6000台から1万2000台にまで減少することには依然として意義がある。」、「周辺道路ネットワークの整備により、交通量が1万6000台に減少しただけでは、そもそも減少の幅としては足りない。」などと主張する。しかしながら、そもそも、なぜ、「交通量が1万6000台に減少しただけでは足りない」のか不明であるし、須磨多聞線の整備によって1万2000台に減少するのは、住宅街の真ん中に新設される須磨多聞線に1万2000台の車が流入するからであり、交通量が4000台減ることに「意義がある」と主張する被告が「交通量増加」について口を閉ざすのは不合理である。被告は、天井川左岸線の交通量が1万6000台に減少しただけでは足りないと主張する根拠を明らかにすべきである。

オ なお、被告は、「主要幹線道路のネットワークを一体的かつ総合的に形成する観点からも須磨多聞線整備は必要」などと主張しているが、これはいわゆる「須磨多聞線全線論」というもので、須磨多聞線全線（約7km）の中に西須磨の須磨多聞線（0.52km）を位置づけ西須磨の須磨多聞線が地域固有の問題であることを否定しようとするものである。

すなわち、西須磨の須磨多聞線はそれ以外の須磨多聞線とは全く事情が異なっており、西須磨以外の須磨多聞線の多くの部分は、これまで道路のなかったところに新たに道路を整備する新設道路であるが（甲23の2頁「須磨多聞線の計画概要」の図等参照）、一方、西須磨の須磨多聞線は既に存在する天井川左岸線の代替道路として計画されているものである。西須磨の須磨多聞線が代替する天井川左岸線は現状に

5 おいても機能しており、神戸市の将来予測では交通量がさらに減ることから、問題は全く無く、西須磨以外の部分と異なり、わざわざ別の道路を作る必要がない。西須磨の須磨多聞線が建設されなくともその他の須磨多聞線の機能が阻害されることはほとんどなく、被告が主張するネットワーク論からしても西須磨の須磨多聞線は作る必要が極めて  
10 乏しい道路なのである。その上、西須磨の須磨多聞線は、住宅街の真ん中に大型車を含む日量1万2千台の自動車を引き込む道路であり地域に重大な環境悪化をもたらすものであって、地元住民にとって同線は生活環境を根底から破壊し生命身体を健康を脅かす、あってはならない道路である。

15 カ 西須磨の須磨多聞線についての被告の主張は「神戸市が計画しているのであるから必要である」との主客転倒した論理であり、道路整備のプラス面のみを強弁する一方、生活環境や文化的な環境などの破壊というマイナス面には一切触れないきわめて欺瞞的な主張であるというべきである。

(4) 「イ(イ) 天井川左岸線の渋滞をかえって悪化させる可能性との主張について」(答弁書32頁以下)に対する反論

20 ア 被告は、「須磨多聞線の整備により天井川左岸線や離宮道に集中していた交通の分散が図られることで、天井川左岸線の山陽電鉄踏切手前付近における渋滞緩和につながる」などと主張するが、かかる主張は、原告の「本件事業による離宮公園前交差点のさらなる複雑化や地域内の総交通量の増加等のため、天井川左岸線の渋滞はかえって悪化する可能性があるにもかかわらず、神戸市はかかる不可欠な事情を考慮していない」(訴状38～39頁)との指摘に対する反論、あるいは説明  
25 になっていない。

また、被告は「(同交差点の主動線を)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していた経路から、須磨多聞線の南北を主動線とする経路に切り替える」ので滞留長が改善すると主張するが、同交差点に新たに須磨多聞線（西須磨）を繋ぎ込むことにより同交差点が変形5差路から変形6差路になるにもかかわらず、なぜ、主動線を切り替えれば渋滞が緩和するのか理解困難である。

5  
10  
15  
20  
25

なお、被告は、「交通シミュレーション」によれば「滞留長が約700mから約260mに改善される」とするが、同シミュレーションが須磨多聞線（西須磨）完成時における同線が「ある時」と「ない時」の滞留長を事実上比較していないのであれば（被告「答弁書」33頁）、須磨多聞線の整備効果を検証できない。同シミュレーションの結果を前提に「滞留長が改善される」とし、「現況（引用者注：平成30年6月5日3時間調査による）と同等の交通量を用いて検討を行っただけであり、交通量の減少という要素を加味せずにシミュレーションを行ったからといってその信用性が揺らぐものではない」との被告の主張は全くの誤りである。須磨多聞線（西須磨）完成時における交通量を前提として滞留長の長さ・短さを比較しなければ、須磨多聞線（西須磨）整備による費用対効果を検証することはできない。交通量は須磨多聞線（西須磨）整備の必要性を検討する上で最も重要で根本的な要素なのであり、その点について正確に検討することは不可欠である。

20 イ 天井川左岸線の立体化について（答弁書34頁）

25  
被告は、天井川左岸線の立体交差化について、技術的に可能であるかということと、工事期間中の交通量をさばきつつ実際に踏み切り交差点をなくす工事ができるかは全く別の話であるとして、「立体交差化は現実的ではない」と主張するが、これまで神戸市が同線工事中の代替道路等について検討したことはない。上述のように、代替道路については、神戸市が平成27年に行った「天井川左岸線立体化検討業務」において

も特記仕様書1頁に「今回の業務では迂回路等については考慮しない」  
との記載があり、何ら検討されていない（甲号証提出予定）。

5 一方、住民側は、神戸市に対し、「代替道路としては中央幹線から千  
森線のルートが使用可能である」と具体的に提案している。神戸市が工  
事中の自動車交通量をさばけないと主張するのであれば、その根拠を  
具体的に示すべきである。

10 また、被告は、「工事中の通行を確保するための仮設道路や東側民地  
の沿道利用を確保するための側道も整備する必要がある。・・・仮設道  
路や側道の整備を行うには東側に拡幅する必要もあり、新たに多くの  
用地買収も必要となる。」などと主張する。しかしながら、神戸市が平  
成27年に行った「天井川左岸線立体化検討業務」は、神戸市の指示に  
より検討の前提となる計画交通量を平成25年に神戸市が行った交通  
量調査による日量2万台で検討しており、その結果高架化する道路は  
4車線となっている。被告の答弁書ではそのことに全く触れていない  
15 のは疑問である。

20 実際の天井川左岸線の交通量は、すでに平成27年の時点で日量1  
万5000台（平成27年センサス）を下回っており、神戸市の令和元  
年調査でも1万1461台/日（12時間）、被告が主張する昼夜率1.  
4としても日量交通量は1万6000台であった。つまり被告は将来  
的に整備することを検討しているにもかかわらず前提条件を平成25  
年の交通量とした上で「4車線整備」と結論付け、さらにそれを前提に  
上記主張を行っているのである。天井川左岸線の立体化は具体化して  
いないが、仮に今後立体化する場合に実際に整備される時点における  
予測交通量（須磨多聞線なし）で計画した場合には2車線高架化が可能  
25 となる可能性は極めて高く、同線立体化は十分に現実的であるといえ  
る。

被告においては、神戸市は現時点において新たに「天井川左岸線立体化検討」を行っていないのか明らかにされたい。

(5) 「ウ 費用便益分析が未検討とする点に対する反論」(答弁書34頁)に対する反論

5 被告は、「都市計画法にはそのような規定(引用者注:普通地方公共団は都市計画決定に際し費用便益分析を要するとの規定)は存在せず、費用便益分析がないことをもって直ちに都市計画が違法となるものではない」などと主張する。

10 しかしながら、都市計画法に規定がないとしても、既に述べたとおり、自治体の財政については、最少の経費で最大の効果を挙げるべきこと(地方自治法2条14項)及び経費はその目的を達成するための必要かつ最少の限度を超えて支出してはならないこと(地方財政法4条1項)が要求されるのであるから、費用便益分析をしなければならないことは当然である。また、いずれにしても、費用便益分析が適切になされているかどうかは、判断の基礎とされた重要な事実に誤認があるか、また、事実に対する評価が合理性を欠くかといった点を検討するに際して重要な要素となることは明らかである。

15 被告の主張によれば、「(神戸市は)平成20年度(都市計画の変更決定前)に費用便益分析を行っている」とのことである。それから既に10年以上が経過しているが、まずは、平成20年度に行った費用便益分析の内容及びその根拠資料を提出されたい。また、当該年度以外にも費用便益分析を行っていれば、その内容及びその根拠資料も提出されたい。

20 25 なお、上述のように、神戸市は、須磨多聞線について、交通シミュレーションも行っていることから、同シミュレーションの資料も合わせて提出されたい。



### 第3 まとめ（求釈明事項）

以上から、交通量及び費用便益分析に関する被告の主張は理由がない。

5 なお、上記で原告が被告に対して釈明を求めた事項を改めて記載すると以下のとおりである。

須磨多聞線（西須磨）の費用対効果、必要性を検討する上では以下の点が明確にされなければならない（必須事項である。）、本来は神戸市において既に検討されているべきことである。したがって、被告において、下記の点について回答及び提出をされたい。

10

#### 記

①天井川左岸線立体化工事中の自動車交通量を「さばけない」と被告が主張する根拠を具体的に示されたい。

15

②「救急車・消防車の現場到着や搬送時間の短縮、周辺住宅地内の通り抜け車両の減少なども見込まれる」との被告の主張を具体的に裏付ける根拠資料を提出されたい。

20

③被告が主張する「慢性的な渋滞」につき、その定義、定量的数値及び根拠資料を示されたい。

④被告は、神戸市が「天井川左岸線の交通量が須磨多聞線なしでも2万台から1万6,000台に減少すると予想している」ことについて、「地域周辺の交通需要が減少することを意味しない」と主張するので、周辺の交通需要が減少しないのであればなぜ天井川左岸線だけが減少するのか、その根拠を示されたい。

25

⑤天井川左岸線の交通量が1万6000台に減少しただけでは足りないと被告が主張する根拠を明らかにされたい。

⑥離宮公園前において、解消すべき長い滞留長があるという被告の主張を根拠づける資料を提出されたい。

⑦神戸市は現時点において新たに「天井川左岸線立体化検討」を行っていないのか明らかにされたい。

⑧神戸市が平成20年度に行った費用便益分析の内容及びその根拠資料を提出されたい。また、当該年度以外にも費用便益分析を行っていれば、その内容及びその根拠資料も提出されたい。

5

⑨神戸市は、須磨多聞線について、交通シミュレーションも行っていることから、同シミュレーションの資料も合わせて提出されたい。

以上