



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4準備書面

令和4年6月14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



15

原告ら訴訟代理人弁護士 白 倉 典



原告ら訴訟代理人弁護士 繁 松 祐

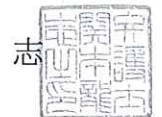


20

原告ら訴訟代理人弁護士 田 崎 俊



原告ら訴訟代理人弁護士 関 本 龍



25 原告らは、第1次公害調停の期日調書等の資料に基づき、被告の反論の不合理性を指摘する再反論・補充主張を述べる。

第1 第1次公害調停に至るまで

1 阪神・淡路大震災以前の被告の対応

5 神戸市は、阪神・淡路大震災が発災する直前の平成6年9月に『西須磨の皆さんへ お知らせ』と第する冊子を西須磨地区住民に配布した(甲B1)。

神戸市は、この冊子の中で、

「『区画整理が決まっている。』というウワサがありますが、それは誤りです。今後、どの方法で行うかは、住民の皆さんと十分に話し合っ
て、決めていくことになります。」

10 「都市計画道路をいつ、どのように整備していくかは、自治体・協議会活動などを通じて、地域の皆さんの協力を得て進めていくこと
になります。」

などと記載し、地元住民と協議すること、同意を得ることの重要性を強調していた。

15 また、震災の1か月前の神戸市総合基本計画審議会の答申においても、

「今後、住民の皆さんと十分に話し合っ
て決めていく。」

と約束していた(訴状22頁記載のとおり)。

2 阪神・淡路大震災直後の対応

20 しかるに、神戸市は、阪神・淡路大震災が起きるや、住民との約束を軽々に反故し、住民に何の説明・相談もせず、住民の強い反対が起きているのを無視して、震災の発災からわずか2か月後の平成7年3月31日、千森線、中央幹線、須磨多聞線についての事業認可を受け、整備事業に着手した(甲A2~4)。

25 このような神戸市の2枚舌行政と、住民軽視の強行姿勢が、約25年にも及ぶ第1次公害調停の背景にあり、本件訴訟が係属する現在に至るまでの

神戸市に対する地元住民の抜き難い不信を惹起させた。

3 住民に対する回答内容（被告の否認の矛盾）

5 その後、地元住民により発足した「西須磨まちづくり懇談会」は、神戸市
 に対し、平成7年11月15日質問書（甲C4）を提出した（訴状23頁記
 載のとおり）。

10 同書面の中で、住民は、「①道路建設を前提とするのではなく、住民の意
 思を反映した総合的なまちづくり計画を検討すべきであること（総合的な
 まちづくり案の中で必要であれば道路建設も検討すること）、②既存道路の
 公害現況調査、三街路計画の環境アセスメントを行うこと、③渋滞緩和、車
 公害軽減のための住民からの提案を検討すること」等の要望を行った。

 これに対し、神戸市は、「①3道路計画は、全市的道路ネットワーク確率
 のため計画通り行う、②環境アセスメントは行わない、③道路渋滞、車公害
 軽減は3道路計画を進めれば解消できる」と回答した（甲C5～7）。

15 この点について、被告は上記回答内容を否認するが、上記質問内容及び神
 戸市の回答の内容は上記証拠のとおりであり、被告の認否は明らかに客観
 的事実と矛盾している。

第2 第1次公害調停の経緯（主張補充）

20

1 第1次公害調停

 第1次公害調停は、平成10年5月12日の第1回期日から平成25年
 2月4日の第39回期日まで約15年続いた（全体の流れについて甲D1
 ～3）（各期日の経過について甲D7～）。

25

 調停のほかにも、神戸市による公的な説明会や、地元住民と神戸市との水
 面下の交渉が並行して続いていた。もともと、第1次公害調停は、神戸市と

地元住民との協議の場として最も重要なものと位置付けられていた。

2 千森線の着工にあらわれた神戸市の調停軽視

5 平成11年3月4日の第5回公害調停期日では、期日間に、神戸市が地元住民及び調停委員会への事前の通知も説明もなく千森線の工事を着工するという調停を軽視する対応を行った（甲D11）。

この神戸市の行為を重く見た調停委員会より、神戸市に対し、釈明が求められている（甲D12、D13）。

10 3 「住民の理解と協力を得る」との神戸市の明言

被告は、平成19年11月12日の第26回期日において、当時の都市計画総局工務課長青木利博が「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」旨述べたことを否認している。

15 しかし、客観的な立場の第三者である調停委員会が作成した公害調停調書には、その旨が明確に記載されている（甲D34）。

加えて申し添えると、従前より主張しているとおおり、当該事実は平成19年11月13日付神戸新聞記事（甲D3・99頁）、同年12月19日付神戸新聞記事（甲D3・100頁）によって広く報道されたところである。にもかかわらず神戸市は何ら異議を唱えなかった。

20 当時の本件に関する神戸市の責任者である青木課長による当該発言があったことは明らかであり、被告の反論は、明らかに事実と反している。

4 公園遊歩道の暫定合意

25 (1) 住民は、平成20年7月4日の第28回調停期日において、「①須磨多聞線を整備しようとする場合には地元沿道自治会及び調停団の同意を

得ること、②桜木町の用地を暫定的に公園遊歩道として整備すること」提案を行った。

これに対し、神戸市は何ら異議を述べず、むしろ公園遊歩道の整備に前向きな姿勢が示された（甲D36）。

- 5 (2) しかし、後述する新聞報道の影響を受けて、態度を一変させ、強硬姿勢に転じた神戸市により一方的に反故にされたものである。

10 なお、この際の提案や他の地元住民の提案において「暫定」となっているのは、神戸市が行政の無謬性に囚われ、自らの計画を撤回することに強い抵抗を示していたため、住民側が神戸市のメンツに配慮して提案しているからである。

15 もちろん、ひとたび公園遊歩道が整備されれば、事実上再整備がほぼ不可能となり、道路建設を事実上断念することにほかならないことは神戸市も地元住民も理解していた。その一方で、「暫定」とすれば神戸市が当初の道路計画を撤回したわけではないので行政としてのメンツが保たれるため、名ばかりの「暫定」としたものである。

- (3) なお、①（住民の同意の必要性）について神戸市が異議を述べなかったのは、前記のとおり第26回調停期日における青木課長の発言があったことから、当然のことであった。

20 (4) この流れを受けて、平成20年11月21日第29回調停期日では、桜木町の暫定的公園整備を含めた神戸市、自治会、調停団との合意に基づき、地元住民から、①高架道路の建設は先送りする、②道路用地は暫定整備する等の内容について確認を行った。

25 神戸市は、「合意ではない」として「合意」という言葉にこだわったものの、その一方で、「地元の要望は聞いている。それを踏まえて具体的な整備のあり方について議論していくことは間違いない。」として公園遊歩道の整備を行う意向を明確に示した（甲D37）。

同期日においては、調停委員会より、双方に対し、地元住民の提案をベースに調停条項を作成に向けた対応を行うよう指示があった（甲D37）。

5 (5) ところが、平成21年1月16日毎日新聞の夕刊一面の記事（甲D3の115頁）において、「住民熱意で道路計画“撤回”」という見出しと共に「須磨多聞線について、神戸市は当初の事業計画にはない広場などを整備する方向で検討を始めた。」との報道がなされた。

神戸市は、当該報道によってメンツを潰された格好となり、態度を一変させ、調停内外における態度を硬化させた。

10 (6) 平成21年3月25日第30回調停期日では、それまでの事前の協議を無視し、ちゃぶ台をひっくり返すが如く、地元住民の提案する条項に同意できるものはないなどとした（甲D38）。

15 (7) さらに、青木工務課長は報道の責任を取らされる形で事実上更迭され、平成21年7月23日第31回調停期日から調停の指定代理人ではなくなった。

(8) そして、この第31回調停期日（甲D39）では、神戸市から意見書が提出され、これまで約10年にわたる調停内外における協議がほとんど無視された内容となっていた。

20 もとより地元住民は強く反発したが、調停委員会からも、神戸市に対し、「被申請人は、最終的に申請人と何らかの合意をする予定があるのか真剣に考えるべきである」と強く苦言を呈された。

5 車線数の一方的変更への反発

25 (1) 平成21年11月16日の第32回調停期日では、神戸市が、当日になって、須磨多聞線を4車線から2車線に変更することも含む調停条項案を提案した。さらに、神戸市が、調停期日終了後、神戸市マスコミに向

けて上記調停条項案の記者会見を行うことが発覚した（甲D40）。

(2) 4車線から2車線に変更するという調停条項案は、これまで調停において協議されたこともないものであった。

5 その上、神戸市が行った記者会見は、事前に地元住民及び調停委員会にも知らされておらず、かつ、神戸市が当日提出したため、地元住民も調停委員会もほとんど検討できていない調停条項案を一方的に公表するというものであった。

調停における地元住民との協議の積み重ね、ひいては公害紛争調停そのものを著しく軽視するものにほかならなかった。

10 (3) 当然、地元住民は、神戸市の上記記者会見に強く反発した。

そのため、平成23年2月23日第33回調停期日まで実に1年4か月の間調停が開催されない事態が続いた。

(4) なお、その間も、地元住民と神戸市との間では、旧須磨警察署跡地の利用等について水面下の協議を行っていた。

15

6 担当部署の移管

平成23年4月1日、神戸市の機構改革により、都市計画総局工務課及び用地課が建設局へ移管されたため、公害調停の所管も建設局に移った。

20 これにより、同頃の調停より神戸市の指定代理人がほとんど総入れ替えされた。

工務課、用地課、建設局は、計画されたものを現場で淡々と実行することを任務としており、計画の中身に直接携わるものではないこともあって、実質的な議論が期待できなくなり、調停においても内容のある応答が示されないようになった。

25

7 第一次調停の打ち切り

(1) その後も協議が平行線を辿ったため、平成24年12月17日第38回調停期日において、調停委員会は、「調停終結後も公害対策協議を継続すること」を内容とする調停条項案を双方に示した（甲D47）。

5 地元住民は調停委員会の提案に応じたものの、神戸市はこれを拒絶した（甲D48）。

(2) 平成25年2月4日第39回調停期日において、調停委員会は、神戸市に対し調停委員会が提示した調停条項案を拒絶した理由を質した。

10 すると、神戸市は「須磨多聞線構築により、西須磨地域周辺の道路ネットワーク形成による公害対策の推進を図ることができると考えており、公害対策のみを切り離して…調停条項を結ぶことはできない」という内容の乏しい回答であった。

15 調停委員会は、神戸市の回答に対し、「申請人は…現状における公害対策をまず求めており…須磨多聞線建設と公害対策を一体にしか対応できないとする被申請人（神戸市）の主張は納得できない」と強い苦言を呈した（甲D49）。

(3) 調停委員会は、神戸市の強行かつ公害紛争調停を軽視する対応が続いたため、第39回調停期日において、神戸市と地元住民双方に対し、「受諾の勧告」を行った（甲D49）。

20 (4) 2月27日には住民側の求めに応じ、その内容を公表（公害紛争処理法第34条の2）した（甲D50～51）。

住民側はこれを受諾する上申を行った（甲D52）。

(5) しかし、神戸市は、この受諾の勧告すらも拒絶した（甲D53～55）。

(6) そのため、平成25年3月13日、第1次公害調停は打ち切りにより終了した（甲D56）。

25

以上