

原告弁護団意見陳述

令和4年9月6日

本日、陳述をした原告第5準備書面では、道路事業によって地域にもたらされる環境悪化をはじめとする数々の不利益を紹介しています。環境影響は、都市計画法13条1項で考慮する必要のある「当該都市の特質」の一要素です。神戸市と地域自治会等との間の合意と同じように、本件都市計画の変更決定が違法であることを根拠づける重要なファクターとして、見逃すことは出来ません。

訴状ではこの点を包括的に述べましたが、今回の書面では、神戸市が行った独自評価書（アセスメントもどき）を引き合いに出して、データや資料に基づき具体的に論じています。甲B第29号証で提出した資料がそれです。神戸市は、環境影響評価の条例の対象要件に満たないことを奇貨として、住民の意見を反映させるというプロセスも形骸化させ、596頁にわたる大部な資料の「要約書」も作成せず、学識経験者の意見もおざなり、環境影響評価審査会での審議も経ずに作成しています。都合の悪いところを無視し、恣意的・欺瞞的な表現も随所に見られます。

このように恣意的で偏った独自評価書であっても、具体的データ等の詳細を見ると、環境悪化のリスクが随所に示されています。

第1に大気質については、PM2.5の調査が欠落しています。また、現況調査は行っておらず、別目的で測定した監視局のデータを流用しています。しかも、主に住宅街に置く「一般大気監視局」と、幹線沿いに置く「自動車排気ガス監視局」という法令上別々の観測データを比べています。ただし、その数値結果は、環境省の環境基準を超え、市内の「一般大気監視局」の中で最高値でした。

第2に騒音ですが、独自評価書の予測結果でも、12地点で環境基準を超え、9地点で環境基準の上限値に達しています。そもそも、住民にとっては、騒音基準の適合性よりも、従来の状況からどれだけ悪化したのか、負の影響の度合い（インパクト値）こそが重視されるべきです。

第3に安全リスクですが、交通量の増大により、事故リスクも上昇します。特に、大型車の混入率は、重大事故発生のリスクを高めます。甲C第13号証の1枚目に、独自評価書の数値を、住民側でまとめた結果を表にしているのでご覧下さい。

第4に景観ですが、独自評価書ではフォトモンタージュ法という手法を用いて、比較検討をしています。「一定程度の圧迫感を与える」と評価されたのに、「環境保全の目標を満足するものとする。」などと強引に結論を導いています。

第5に地域コミュニティに与える影響ですが、独自評価書では言及さえされていません。地域内の交通量の激増によって、歴史と景観に優れた閑静な住宅街の価値が失われ、人流が分断されることは「都市の特質」を損なうものです。

このように、本件計画は「当該都市の特質」をことごとく破壊しています。また、費用便益分析を行うにあたっては、道路整備によってもたらされる便益（ベネフィット）に対し、整備の直接経費だけでなく、こうして喪失する諸価値を「コスト」を加算すれば、明らかにコストが上回ります。その点で、地方自治法2条14項及び地方財政法4条1項にも違反するものと言わなければなりません。