

原告「陳述書」③

令和3年12月7日

西須磨地区は古くから白砂青松の景勝地として知られ、源平の古戦場として一の谷の歴史的景観は全国的にも知られています。

私は昭和28年に西須磨の天神町5丁目で生まれ、以後ほぼ一貫して西須磨に居住して来ました。平成7年の阪神淡路大震災の時は西須磨の月見山地区に住んでいましたが、父母が住む天神町の実家が須磨多聞線用地にあったことから道路問題に関わることになり、以来26年間この問題に取り組んできました。

須磨多聞線（西須磨）整備事業は今から53年前の昭和43年に都市計画決定され、阪神淡路大震災直後の平成7年3月31日事業認可されたものです。

同整備計画は住宅街の真ん中に日量交通量2万5千台（原計画）の高架道路を建設しようとするものであったため、都市計画決定当時から地元住民の間に道路公害への懸念や歴史的景観・住環境が破壊されるのではないかとの疑問や不安の声が強く、計画の見直しを求める意見書が提出されるなどしていました。しかし神戸市は住民の声に耳を傾けることなく、また十分な情報開示や説明もないまま震災直後の混乱期に事業認可を受け整備事業に着手したものです。

事業認可に驚いた地元は6つの自治会が結束して神戸市に対し情報開示や説明等、話し合いを求めましたが、神戸市は「西須磨に道路問題など存在しない」との姿勢に終始し、地元住民に真摯に対応しようとはしませんでした。神戸市の強硬な姿勢に業を煮やした住民は公の場での話し合いを求め、平成9年及び同11年に公害紛争調停の申立て（第1次）を行いました。申請人募集は実質約2週間ときわめて短期間であったにもかかわらず地元住民の約20%が参加し、申請人数は全国的にも過去最大規模の3745名に達しました。第1次公害調停は15年3ヶ月に及びましたが、平成25年2月に調停委員会が示した「受諾の勧告」を神戸市が拒否したため「打ち切り」となり終結しました。

第1次公害調停終結後も住民は神戸市に対し粘り強く話し合いを求めましたが、神戸市は「須磨多聞線建設を前提としない話し合いには応じない」との姿勢に終始し、平成30年7月に住民の強い反対を押し切って現地測量を強行、同年10月には詳細設計を始めました。測量強行を受けて地元住民等4800

名は再び公害調停を申し立てましたが、第2次公害調停の申請人数が24年前の第1次公害調停の申請人数を1000名以上上まわったことは、須磨多聞線整備に対する地元住民の反対意思が事業認可後四半世紀を経てもいささかも変わらず、むしろ強まっていることを明確に示しています。これに対し神戸市は市長自ら「調停には応じない」として調停に出席することすら拒否し続けたため、第2次公害調停は令和2年11月に「打ち切り」となりました。一方、調停が打ち切られる前の令和2年3月、神戸市は桜木町において須磨多聞線（西須磨）建設工事に着手しました。神戸市による着工強行により追い詰められた地元住民は最後の手段として裁判に踏み切ることにしました。

行政相手の裁判の原告になることは一般住民にとって極めてハードルが高いにもかかわらず、本件訴訟に500名もの住民が参加したことは、着工に至る神戸市の強権的な姿勢に対する地元住民の強い不満の表れだと思います。

神戸市は過去3度にわたり地元住民と重要な約束をしています。平成6年の広報ビラによる「道路整備は住民と一緒に考えます」との約束、平成12年から同13年にかけて中央幹線2車線整備の際に交わされた「中央幹線の形状変更の際には地元の同意を得る」との約束、そして平成19年11月12日の第1次公害調停第26回調停期日における「住民の理解と協力を得られなければ須磨多聞線（西須磨）は整備しない」とする約束の3つですが、桜木町での着工によりこれらの約束は神戸市により一方的に反故にされようとしています。

私は「神戸市はなぜここまで地元住民を蔑ろにするのか。なぜ住民の不安や疑問に真摯に向き合ってくれないのか。」という思いから、この裁判に取り組むことにしました。

西須磨の須磨多聞線については、50年前の都市計画決定時の住民も、26年前の事業認可時の住民も、そして現在の住民も人の入れ替わりはあっても一貫して反対してきました。50年以上にわたり地元住民がここまで強く反対し続ける道路整備事業は公共事業としてどこか無理があるのではないのでしょうか。私たちは本件訴訟を通じてそれらを明らかにしたいと考えています。

最後に、本件をより理解して頂くためには町の様子や景観、道路建設の現場など、現地の状況を実際に見て頂くことが必要不可欠であると思います。よって裁判所におかれましては是非とも現地調査を行って頂きます様お願い申し上げます。

以 上