

2022年2月22日

弁護士意見陳述

原告ら訴訟代理人 弁護士 繁松 祐行

私からは、交通量及び費用便益分析の点に関し、被告の主張に理由がないことを述べます。

自治体の財政については、地方自治法上、最少の経費で最大の効果を上げるべきこと、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が要求されます。そのため、都市計画決定も、これらの観点から職員に与えられた裁量を逸脱するような場合には、地方自治法に違反するものとなります。

西須磨の須磨多聞線整備において、職員に与えられた上記の裁量を逸脱していないというためには、交通量が正確に検討され、費用便益分析が適切に行われていることが不可欠です。しかし、神戸市においては、これらのことがなされていません。

まず、天井川左岸線には、現在、被告が主張するような慢性的な渋滞など存在しません。現状でも天井川左岸線は十分に機能しています。このことは、同線の交通量が、2019年には、既に、神戸市が2025年予測としていた数値（日量1万6000台）にまで減少していることから明らかです。したがって、そもそも慢性的な渋滞を解消するという目的自体が存在しないのです。

渋滞を解消するどころか、須磨多聞線（西須磨）を作ることによって、西須磨地域全体の自動車交通量が圧倒的に増えます。このことは、神戸市が示した交通

量予測からも明らかです。この点、被告は、神戸市自ら使用した「交通量の総量」という言葉は意味を持たない、須磨多聞線の整備により自動車交通の分散化が図られるなどと主張していますが、かかる主張が誤りであることは、神戸市が示した予想交通量からも明らかです。2025年の神戸市の予想交通量は、須磨多聞線（西須磨）がなければ、天井川左岸線1万6000台/日のみですが、須磨多聞線（西須磨）ができれば、須磨多聞線（西須磨）と天井川左岸線の合計2万4000台/日になり、さらに、中央幹線等にも圧倒的に多くの車両を呼び込むこととなります。

このように、須磨多聞線（西須磨）は、全く作る必要のない道路です。それどころか、同線によって西須磨地域の交通量が増加し、沿道環境が悪化することなどから、作ってはならない道路です。

また、被告は、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も主張していますが、都市計画決定が適法というためには、費用便益分析が適切になされ、費用対効果が適切に検討されているべきことは前述のとおりです。

現在、被告からは、被告の主張を裏付ける根拠資料がほとんど提出されていません。そのため、原告らとしては、被告からこれらの資料が提出され次第、さらに具体的に主張を行う予定です。

以上