



令和7年（行ノ）第36号 損害賠償請求行為請求上告受理申立事件

申立人 宗岡明弘 外4名

被申立人 神戸市長久元喜造

5

上告受理申立理由書

令和7年11月5日

10 最高裁判所 御中

（提出先：大阪高等裁判所 第11民事部へ係）

	申立人ら訴訟代理人弁護士	津 久 井	進	
15	申立人ら訴訟代理人弁護士	白 倉 典	武	
	申立人ら訴訟代理人弁護士	繁 松 祐	行	
	申立人ら訴訟代理人弁護士	田 崎 俊	彦	
20	申立人ら訴訟代理人弁護士	関 本 龍	志	

申立人らは、本件上告受理申立てにかかる上告受理申立理由を述べる。

25

第1 はじめに

1 本件道路事業（西須磨の須磨多聞線整備事業）は、昭和43年に都市計画
決定され、阪神・淡路大震災直後の混乱期である平成7年3月31日に事業
5 認可を受けて事業化されたものである。その事業内容は、住宅街の真ん中に
大型産業道路を建設しようとするものであった。

事業主体である神戸市が、当初、住環境悪化を心配する地元住民に対し事
業に関する情報開示を怠ったことから地元住民の強い反発を招き、以後30
年にわたって地元住民による激しい反対運動が展開されることになった。

10 その間、強引に事業を進めようとする神戸市に対し、住民側は2度に及ぶ
公害調停の申立てを経て、本件住民訴訟や地元自治会による差し止め請求訴
訟など複数の法的手続が係属するなど異例な経緯を辿ってきた。

そのため、本件整備事業に対する社会的関心は高く、過去30年間で新聞
やテレビ等マスコミにも大いに注目され多数報道されてきた（甲D3、甲C
15 3等）。

2 30年もの長きにわたる厳しい対立の中で、様々な場面で、神戸市と地元
住民との関係も紆余曲折を辿り、時には互いの協調関係に基づき事業を実施
してきたこともある（例えば、第1次公害調停における共同環境調査の実施
20 や中央幹線の整備等）。

こうした経緯から、本件の実相を正しく理解するには、各争点についてそ
の時代背景や住民と神戸市との関係性の変遷、あるいは神戸市担当部局の移
動の経過（＝都市計画局から建設局に変わった。）、さらには住民側の対応
の変化等について十分に理解する必要がある。

25 例えば「確認書」等の意義を正しく認識しその本質を理解するには、当時
の時代背景や双方の思惑等について詳細に検討することが必須であり、書面

の字面を表面的に解釈したり、直近の事情だけを前提に合理的意思を推認したりしても到底理解できないものである。

3 しかし、原判決は本件を深く理解する努力を怠り、本件の歴史性をまったく検討せず、いかにも性急に結論を出そうとした。原判決は、全体として拙速による審理不尽の誹りを免れないものである。

審理不尽の結果、原判決には多くの重要な事実誤認（後述する〔須磨多聞線全線と西須磨の須磨多聞線の関係〕、〔「確認書」に関する本件道路と中央幹線の形状変更との関係性〕等）や、合理性や社会的相当性を著しく欠く評価（〔騒音に関する環境基準超過の是認〕等）、さらには判例違反などを犯すこととなり、申立人らとしては到底看過できず、上告受理の申立てに及んだものである。

以下、具体的に詳述する。

15 第2 交通量に関する判断の誤り

1 原判決の判示

原判決は、交通量の点につき、「本件変更決定がされたのは平成27年12月であり、決定をするに当たり、同年11月に行われたセンサスを考慮するに足る時間的余裕はなかったとみられるから、平成25年10月に神戸市が行った調査結果及び実測値から算定された昼夜率を用いたことが不合理であるとは認められない。」、「平成28年度から令和2年度までの天井川左岸線の交通量が1日当たり1万6000台を上回っていたこと（乙7）は、神戸市による予測の妥当性を裏付けるとみることができる。」として、「その後交通量が減少し、令和6年の神戸市の交通量調査による日量交通量は1万5300台となったことをもって、1万6000台との予測が誤りであ

り、本件変更決定に裁量権の逸脱濫用があるということとはできない。」などと判断している（原判決7頁）。

しかしながら、かかる控訴審の判断は誤りであり、原判決には、最高裁の判例違反及び法令の解釈に関する重要な事項の誤りがある。

5

2 原判決の誤り

(1) 最高裁の判例違反

ア 最小一判平成18年11月2日（集民195号387頁）

10 都市計画決定及び同変更決定が違法となるか否かの判断方法について、最高裁は以下のとおり述べている。

「このような基準に従って都市施設の規模、配置等に関する事項を定めるに当たっては、当該都市施設に関する諸般の事情を総合的に考慮した上で、政策的、技術的な見地から判断することが不可欠であるといわざるを得ない。そうすると、このような判断は、これを決定する行政庁の広範な裁量にゆだねられているというべきであって、裁判所が都市施設に関する都市計画の決定又は変更の内容の適否を審査するに当たっては、当該決定又は変更が裁量権の行使としてされたことを前提として、その基礎とされた重要な事実誤認があること等により重要な事実の基礎を欠くこととなる場合、又は、事実に対する評価が明らかに合理性を欠くこと、判断の過程において考慮すべき事情を考慮しないこと等によりその内容が社会通念に照らし著しく妥当性を欠くものと認められる場合に限り、裁量権の範囲を逸脱し又はこれを濫用したものとして違法となるとすべきものと解するのが相当である。」（最小一判平成18年11月2日）。

25 したがって、本件変更決定についても、その基礎とされた重要な事実誤認があること等により重要な事実の基礎を欠くこととなる場合、又

は、事実に対する評価が明らかに合理性を欠くこと、判断の過程において考慮すべき事情を考慮しないこと等によりその内容が社会通念に照らし著しく妥当性を欠くものと認められる場合には、行政庁の裁量権の範囲を逸脱し又はこれを濫用したものとして違法となる。

5 イ 原判決の判断の誤り

(ア) 上述のとおり、原判決は、「本件変更決定がされたのは平成27年12月であり、決定をするに当たり、同年11月に行われたセンサスを考慮するに足る時間的余裕はなかったとみられるから、平成25年10月に神戸市が行った調査結果及び実測値から算定された昼夜率を用いたことが不合理であるとは認められない。」と判示している。

しかしながら、まず、神戸市が平成27年12月に本件変更決定をする必要性はなかったのであり、平成27年11月に交通センサスが実施されたのであればその結果を待って変更決定を行うかどうかを判断すべきであった。そもそも、須磨多聞（西須磨）の整備について、神戸市は、天井川左岸線に慢性的な渋滞があり、それを解消するために行うと繰り返し主張してきたのであるから、本件変更決定を行うにあたっては、むしろ直近の平成27年11月の交通センサスの結果を待って、それを十分に考慮すべきであったと言える。

そして、天井川左岸線の交通量は、神戸市が基礎とした数値でも、平成25年度2万0330台、平成27年度1万5491台、平成28年度1万7048台、平成29年度1万6960台、平成30年度1万7504台、令和元年度1万6045台、令和2年度1万6430台、令和6年度1万5300台なのであり、令和2年度の時点で既に神戸市の平成37年度（令和7年度）予測の1万6000台程度までに減少し、さらに、令和6年度の時点で1万6000台を既に下回

っているのであるから、神戸市の交通量予測が誤りであったことは明らかである。

この点、上述のとおり、原判決は、「平成28年度から令和2年度までの天井川左岸線の交通量が1日当たり1万6000台を上回っていたこと（乙7）は、神戸市による予測の妥当性を裏付けるとみることができる。」と判示している。しかしながら、神戸市は、天井川左岸線の交通量は、平成25年度の日量2万0330台から徐々に減っていき、平成37年度（令和7年度）に日量1万6000台まで減少すると予測していたのである。したがって、令和元年度及び令和2年度で既に日量1万7000台を下回り、日量1万6000台近くにまでなっていたことからすれば、神戸市の予測が誤っていたことは明らかである。神戸市の予測が誤っていたことは、令和6年度の時点で既に日量1万6000台を下回ったことから十分裏付けられている。

そして、神戸市の平成37年度（令和7年度）予測が誤りであることは、本件変更決定の直前に行われた交通センサスの数値が日量1万5491台であったことを考慮していれば容易に分かったことであるし、また、控訴審の控訴人第2準備書面5～7頁で記載した経緯からも容易に予測できたことである。

したがって、本件変更決定は、その基礎とされた重要な事実には誤認があり、また、事実に対する評価が明らかに合理性を欠いている。

（イ）さらに、上告受理申立人が一審以来繰り返し主張し、また、提出してきた多くの証拠からも明らかなように、天井川左岸線に慢性的な渋滞は存在しない。このことは、上告受理申立人宗岡明弘が撮影した現地の写真（甲C26、甲C30）や、上告受理申立人代理人が撮影した動画（甲C31～34）を見れば一目瞭然である。

この点、原判決は、「天井川左岸線が事実上4車線で利用されているとしても、道路構造令上は2車線であって設計基準交通量は1万2000台であり（弁論の全趣旨）、実際の交通量は上記認定のとおりこれを超えている」（原判決7頁）と判示する。

5 しかしながら、本件で問題となっているのは、実際に天井川左岸線に慢性的な渋滞があるかどうかであって、道路構造令上の交通量を超えているかどうかではない。上記写真や動画から明らかなように、天井川左岸線は事実上4車線で利用されており、自動車は渋滞なくスムーズに流れている。

10 また、原判決は、「慢性的な渋滞が発生していないとしても、踏切と信号が多数存在することにより走行速度が遅くなっていること自体は控訴人らも認めるところである。そうすると、天井川左岸線のこのような状況を改善するとともに、主要幹線道路のネットワークを形成するために本件道路を整備することは不合理でないといえることができる。」（原判決7～8頁）と判示する。

15 しかしながら、神戸市がこれまで行ってきた説明は、（誤った交通量予測に基づく）慢性的な渋滞の解消であり、踏切と信号が存在するために遅くなっている走行速度の解消ではない。これまで神戸市から、踏切と信号による走行速度の解消のために西須磨地域の住宅街の
20 中央に新たに日量1万2000台の道路を作出するという説明はなされていないのであり、当該理由を前提にすると本件道路を整備する合理性はおよそ見出せない。

25 むしろ、須磨多聞線（西須磨）を整備することにより、信号の数は天井川左岸線の現状より増加することになる。すなわち、天井川左岸線の信号数は、現状、北側から順に、①山麓線との合流部、②押しボタン式信号、③戸政町交差点の3ヶ所である。これに対し、須磨多聞

線（西須磨）が整備された後は、東から順に、①月見山本町の信号、②同町の押しボタン式信号(1)、③同町の押しボタン式信号(2)、④月見山交差点、⑤桜木町の天理教兵神大教会正門東側の信号（須磨多聞線整備時に設置予定）、⑥千森線との合流部の信号（予定）、⑦離宮公園前交差点の信号に至るまで、合計7ヶ所となる。これに行幸町の押しボタン式信号が何らかの形で存続すれば、全合計8ヶ所となる。つまり、現行の天井川左岸線に比べて3倍近くに増えることになる。

天井川左岸線には踏切が存在する一方、須磨多聞線（西須磨）には踏切がないとしても、信号数がこれほど増えることになれば、旅行速度が早くなる（渋滞が改善する）とは考えられない。目的は達されないことになる。

また、天井川左岸線が西須磨地域と東須磨地域の境界線上（町と町との境目）を走っているのに対し、須磨多聞線（西須磨）は既存の住宅街の真ん中をことさら分断する形で整備されることになる。すなわち、「住宅街の真ん中に渋滞道路」を通すことになるから、神戸市の主張する「渋滞の解消」とは矛盾する。

この状況は、現地に立てば経験則に照らし一目瞭然の事実である。しかるに原審では現地調査も行わず、経験則の適用の前提となる事実を看過しているので、重要な事実誤認があるといわなければならない。

したがって、これらの点においても、本件では、その基礎とされた重要な事実誤認があり、また、事実に対する評価が明らかに合理性を欠いている。

（ウ）ところで、原判決が「主要幹線道路のネットワークを形成するために本件道路を整備することは不合理ではない」と判示している点に

についても、重要な事実誤認がある。

そもそも須磨多聞線（西須磨）は「主要幹線道路のネットワークを形成する」とされる須磨多聞線全線（7.2 km）部分とはその整備目的が全く異なっている。ほとんど無関係と言ってよい。

5 西須磨以外の須磨多聞線が「主要幹線道路のネットワークを形成する」との被申立人の主張まで否定するつもりはないが、その一方、西須磨の須磨多聞線は「天井川左岸線の渋滞解消」を整備目的として天井川左岸線の代替道路として計画されたものであって、その他の須磨多聞線全線とはその整備目的をまったく異にしている。

10 西須磨の須磨多聞線（約720 m）は、須磨多聞線全線の東南端に位置しており、さらに天井川左岸線の交通量が漸減傾向にある。交通流もスムーズに流れており、現状十分に機能している。したがって、西須磨の須磨多聞線が整備されなくとも、須磨多聞線全線のネットワーク機能を阻害することはない。

15 この点も原判決の重要な事実誤認の一つである。

ウ 小括

以上から、本件変更決定は、その基礎とされた重要な事実誤認があり、また、事実に対する評価が明らかに合理性を欠いているのであり、これに反する原判決の判断は最高裁判例に違反し、経験則にも反する。

20

3 法令の解釈に関する重要な事項の誤り

地方自治法2条14項及び地方財政法4条1項において、最少の経費で最大の効果を挙げるべきこと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が規定されていることからすれば、都市計画決定及び同変更決定においても、事業の目的、効果との均衡を

25

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ときには違法と評価されるべきである。

この点、上述のとおり、本件変更決定は、その基礎とされた重要な事実
5 誤認があり、また、事実に対する評価が明らかに合理性を欠いていること
から、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
10 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という
べきである。

しかるに、一審判決及びこれを引用する原判決は、本件変更決定に関して
裁量の逸脱・濫用及びそれによる地方自治法 2 条 1 4 項及び地方財政法 4 条
15 1 項を認めておらず、この点において、同判決には法令の解釈に関する重要
な事項の誤りがある。

4 まとめ

以上から、原判決には、交通量の判断に関して最高裁の判例違反及び法令
15 の解釈に関する重要な事項の誤りがある。

第 3 神戸市と天神町 3・4・5 丁目自治会との合意違反

1 一審及び控訴審の判示

20 天神町 3・4・5 丁目自治会（以下、「本件自治会」という）と神戸市と
の間の確認書（甲 B 2 2）について、一審判決は、本件自治会が神戸市に対
してこれに基づいてまちづくりを行うように求めた内容を記載した文書であ
るから、その文言内容についての解釈をしたものであり、本件確認書によっ
て神戸市と本件自治会との間に中央幹線の形状変更について事前に本件自治
25 会の同意が必要である旨合意が成立したものと認めることができない、と判
示した（一審判決 4 9～5 0 頁）。

これに対し、原判決は、この点を補正し、本件確認書は、本件自治会が求める内容を記載した本件基本構想のうち・・・（甲Ｂ２２の⑤「別紙要望書⑤について 将来、道路管理上緊急的な対応が必要な場合を除き、状況の変化等により道路の形状を変更する必要が生じた際には、関係自治会等に説明を行い、ご理解とご協力を得て実施します。」との文言のうち）「理解と協力を得る」との文言の意味するところについて、本件自治会の「同意を得ることなしに道路等の形状を変更しない」と解釈することを確認したものであり、それ自体は神戸市と本件自治会との間に中央幹線の形状変更につき本件自治会の同意が必要である旨の合意が成立したことを示すものではないが、その後、神戸市長が上記⑤について、形状変更の必要が生じた際は理解と協力を得て実施する旨公印が押された書面で回答したことに照らすと、上記の趣旨（※神戸市と本件自治会との間に中央幹線の形状変更について事前に本件自治会の同意が必要である旨合意が成立した趣旨）の合意が成立したと解する余地がないではない、と判示した。

そのうえで、本件基本構想は、本件自治会内の中央幹線公休整備案を「２車線で、緑とうるおいのある道として」策定する事を内容とするものであるから、上記⑤もそのように整備された道路等の形状を変更する場合に関するものと認められるから、仮に合意が存在するとしても、本件道路を中央幹線に接続することがその対象とされる場合に含まれると認めるに足りない、とした。

2 合意の存在について

申立人らは、一審段階から、本件道路等を含む道路計画の問題が発生し本件訴訟に至るまでに、公害紛争調停または調停外において、実に２５年以上の地元住民と神戸市との間での協議、交渉があり、全てで対立していたわけではなく、時には対立し、時には交渉の上合意に至るなど、地元住民と神戸

市職員がそれぞれ汗を流して、本件道路の問題に取り組んできたものであることを繰り返し指摘してきた。

一審判決は、本件確認書の前後の時系列を無視するだけでなく、25年以上にわたる時系列そのものを極めて軽視しており、ひいては、地元住民と神戸市との長年にわたる努力そのものを軽視する極めて問題の多い判決であった。

一審判決が、本件確認書の時系列の前後関係を一切無視して、本件確認書では、本件自治会と神戸市との間に、道路形状の変更について本件自治会の事前の同意が必要であるとの合意の存在を否定した点を、原判決が是正したことは評価できる。

3 合意の趣旨について

(1) 一方で、原判決は、前記の通り、本件確認書が「2車線で、緑とうるおいのある道として」策定することを内容とするものであり、上記⑤はそうのように整備された道路等の形状を変更する場合に関するものと認められる。そうすると、仮に上記合意が存在するとしても、本件道路を中央幹線に接続することがその対象とされる場合に含まれると認めるに足りない」などとして、本件自治会の同意を得なかったことが裁量の逸脱・濫用の有無の判断に影響しないなどとした。

(2) しかし、原判決の「仮に合意が存在するとしても、本件道路を中央幹線に接続することがその対象に含まれると認めるに足りない」とする理由が「2車線で、緑とうるおいのある道として」整備された道路等の形状を変更する場合に関するもの」であると判示した点は明らかに誤っている。そもそも本件確認書の効力が「緑とうるおいのある道」の解釈に係るという原判決の依って立つ解釈の前提自体が誤りである。

須磨多聞線（西須磨）の整備は、必然的に中央幹線の形状変更を伴うこと

から実質的に一体であることを理解せず、それぞれ別物であるとの誤った認識を前提としている。これ自体が重大な事実誤認である。

すなわち、本件確認書はあくまでも「中央幹線の形状変更」を対象とするものである。その本質的趣旨は、神戸市中央幹線の整備に当たり、神戸市と
5 地元自治会との合意に基づいて、地元住民が道路線形から歩道の幅、中央分離帯の形状、植栽の種類、自転車道の整備に至るまで基本設計を行った以上、その形状を変更するには設計者である地元住民の同意が必要であるとする当然の理を確認しているものである。

原判決はこの本質的部分についてまったく審理することがなかった。審理
10 不尽に基づく事実誤認を前提に著しく誤った判断をしたものと言わざるを得ず重大な違法がある。

(3) この誤認の原因は、現場に立てばその客観的状況について誰でも一目瞭然
に理解できる状況にあることから、申立人らが「現地調査」を強く求めたにもかかわらず、原審がこれを拒否したことにある。もし現地調査が行われて
15 いればこのような誤認は確実に避けられた。

このような事実に立脚した解釈をせず、一審及び原審を通じて、一切議論
されていない「緑とうるおいのある道」の解釈を放棄し、独断的な解釈をしていることにも大きな誤りがある。本件確認書はあくまでも「中央幹線の形状変更」を対象とするものであるのに、この本質的部分についてまったく理
20 解のないまま、文字面に引きずられて経験則に反する判断をした。

(4) なお、原判決が、都市計画をめぐり地方公共団体と住民市民との間の「合意」が成立し得るのかというきわめて重大な問題を内包していることを見落
としている点にも注目しなければならない。

すなわち、確認書が交わされた当時、中央幹線整備をめぐり、「絶対反対」の地元住民と、「何とか平穏理に整備したい」とする神戸市が厳しく対
25 立する中、双方の基本的立場の相克を止揚するために、双方が知恵を絞りギ

リギリの判断を重ねた結果「確認書」を交わすことによって中央幹線の整備を実現したものである。とりわけ住民側（地域人口約2万人）は、中央幹線整備の受け入れが須磨多聞線建設につながる危険性について十分な知識と理解を持った上で、それを避けるための手段として「確認書」を交わしたものである。

住民側も神戸市も、決して原判決が示した解釈のような幼稚な理解に基づいて「確認書」を作成したものではない。神戸市もこの点について当時十分に理解していたことは「誓約書」（甲B第25号証）の存在および「確認書」に基づき原状回復を行った事実において明らかである。

(5) 結局、上述のように当事者双方が慎重の上にも慎重を慎重を重ねて双方納得の上に交わされた「文書による合意」（確認書等）が事実に基づかない荒唐無稽な文言解釈により反故にされるのであれば今後行政と市民との間のいかなる合意協定も無意味となる。

このことは今後の行政施策の円滑な実施にきわめて大きな影響を与えることになるばかりか、国民主権の否定にもつながるものであり、この点において原判決には憲法違反がある。

第4 判例違反

1 小田急高架訴訟判決

申立人らは、本件訴訟のベースとなる最高裁判例として、最高裁第一小法廷平成18年11月2日判決（民集195号387頁／いわゆる小田急高架訴訟判決）を主張してきた。

すなわち、同判決は、「このような基準に従って都市施設の規模、配置等に関する事項を定めるに当たっては、当該都市施設に関する諸般の事情を総合的に考慮した上で、政策的、技術的な見地から判断することが不可欠である」といわざるを得ない。そうすると、このような判断は、これを決定する行

政庁の広範な裁量にゆだねられているというべきであって、裁判所が都市施設に関する都市計画の決定又は変更の内容の適否を審査するに当たっては、当該決定又は変更が裁量権の行使としてされたことを前提として、その基礎とされた重要な事実を誤認があること等により重要な事実の基礎を欠くこととなる場合、又は、事実に対する評価が明らかに合理性を欠くこと、判断の過程において考慮すべき事情を考慮しないこと等によりその内容が社会通念に照らし著しく妥当性を欠くものと認められる場合に限り、裁量権の範囲を逸脱し又はこれを濫用したものとして違法となるとすべきものと解するのが相当である。」と判示し、この枠組みに沿って、裁量権の範囲の逸脱・濫用の有無を主張立証してきたものである。

同事件は、平成6年に建設大臣が東京都に対し、小田急小田原線の一部区間を高架式で連続立体交差化することを内容とする都市計画事業を認可し、また、同区間に沿った付属街路を設置することを内容の都市計画事業をも認可したところ、当該地域の沿線住民らが代替案（地下式）を提示していたにもかかわらず理由なくこれを不採用としたことから、都市計画決定の事業方式の選定に違法があるとして、認可の取消しを求めた案件である。

当事者や地域が異なり、抗告訴訟と住民訴訟といった訴訟形式の種類も異なるものの、道路等の事業決定に違法があるという主論点は重なっており、住民らの主張の実質的根拠も重なっていることから、本件は、この最高裁判例に沿って判断されるべきものである。確かに、原判決も当該最判を踏まえたかのような判断枠組みにはなっているものの、実質的にはこれに反していると言わざるを得ないため、原判決には判例違反がある。

2 社会通念に照らした妥当性の判断

小田急高架訴訟でも、環境影響評価により決定された事業において鉄道騒音被害が受忍限度を超えると主たる争点となり、訴訟に先立つ公害紛争

調停では受忍限度を超える騒音につき賠償責任を認め、他方で、事業認可決定をしたということが前提となっていた（本件において、公害紛争調停におけるスタンスと、これに反する施策を強行し続けた神戸市のスタンスの差と図式的には重なっている。）。これに対し、最高裁は、上記の規範（＝「裁判所が都市施設に関する都市計画の決定又は変更の内容の適否を審査するに当たっては、当該決定又は変更が裁量権の行使としてされたことを前提として、その基礎とされた重要な事実を誤認があること等により重要な事実の基礎を欠くこととなる場合、又は、事実に対する評価が明らかに合理性を欠くこと、判断の過程において考慮すべき事情を考慮しないこと等によりその内容が社会通念に照らし著しく妥当性を欠くものと認められる場合に限り、裁量権の範囲を逸脱し又はこれを濫用したものとして違法となる」）を示した上で、これが社会通念に照らして妥当性を欠くかどうか、８項目にわたって詳細に検討が行われた。すなわち、①事業全体の適切性、②環境影響評価の実施、③評価の科学性、④騒音の発生地点と実影響、⑤騒音防止対策の効果、⑥決定当時の公的基準、⑦周辺への影響、⑧他の計画との適合性について、詳細な事実認定を踏まえて、実質的に検討した上で、裁量の範囲内であるとの結論を導いている。

これに対し、原判決は、騒音に関する点ひとつを例に取ってみても、上記のとおり、騒音が基準を超える違反であることは認定しつつも、上記のような①～⑧のような検討を一切行わず、理由も一切明示しないまま、「違法になることはない」と解すべきである」との結論だけを示している。

このような裁量権逸脱性について、大気質、景観、インパクト値、交通事故の危険性、生活上の安全について、いずれも申立人らが詳細かつ具体的な主張を述べているのに、それらには触れることもせず、主張を排斥する結論だけを羅列している（原判決７～９頁）。上記最高裁の判断と、くっきりとした違いがある。

3 判例違反

原判決は、最判平成18年11月2日の示した規範部分に反している。すなわち、形式的には同最判と異なる規範を示したわけではないが、最判の示した基準に照らすと、①当該都市施設に関する諸般の事情の総合的考慮を行っていない。また、②政策的判断を考慮していない、③技術的判断を考慮していない、④基礎とされた重要な事実の誤認の有無を判断していない、⑤事実に対する評価の合理性を検討していない、⑥判断の過程において考慮すべき事情を考慮していない、ということで最判の基準に正面から背く判断をしていると言わなければならない。

具体的には、原判決は、①本件事業が、神戸国際港都建設道路事業における道路網という大きな題目で道路事業の妥当性を轻信し、様々な事業の総合考慮を行っておらず、②阪神・淡路大震災における復興推進に寄与せず、むしろ深刻な被災地において被災者を苦しめる政策的な誤りがあることに一切言及せず、③技術的な問題点について申立人らの数々の指摘を取り上げることもせず、④基礎となる重要な事実、とりわけ交通量の推移という事業目的の検証を怠り、⑤費用便益分析や正当な環境影響評価を行わず合理的な評価について実質的判断をせず、⑥判断過程において都市計画審議会の議論の空洞化や公害紛争調停での経過について全く取り上げていないことなど、最判の実質的基準をまったく無視した判示となっている。

原判決は明らかな判例違反である。

以上