



令和6年（行コ）第124号 損害賠償請求行為請求控訴事件

控訴人 宗岡明弘 外6名

被控訴人 神戸市長 久元喜造

5

控訴人第2準備書面

令和7年4月28日

10

大阪高等裁判所 第11民事部ロハ係 御中

控訴人ら訴訟代理人弁護士

津 久 井

進



15

控訴人ら訴訟代理人弁護士

白 倉 典

武



控訴人ら訴訟代理人弁護士

繁 松 祐

行



控訴人ら訴訟代理人弁護士

田 崎 俊

彦



20

控訴人ら訴訟代理人弁護士

関 本 龍

志



控訴人らは、本準備書面において、交通量の点について主張する。

25

1 はじめに

被控訴人は、須磨多聞線（西須磨）の整備の理由について、従前から、「須磨多聞線（西須磨工区）の整備により、自動車交通の分散が図られ、周辺道路における混雑緩和、沿道環境の改善が期待される。また、道路空間による防災、コミュニティ機能の形成、延焼防止、災害時の避難路・輸送路、散策や憩いの場などゆとり空間の創出が図られる。さらに、救急車・消防車の現場到着や輸送時間の短縮、周辺住宅地内の通り抜け車両の減少なども見込まれる」

（原審の被告答弁書 16 頁）などと主張した上で、天井川左岸線においては朝夕を中心に慢性的な渋滞が発生していると繰り返し主張し（同 29 頁等）、このことは ETC 2.0 によっても明らかになっている（原審の被告第 14 準備書面 3 頁）などと主張し、さらに、「天井川左岸線の平成 37 年における交通量を 1 日当たり 16,000 台と予測した予測結果は合理的と認めた原判決の判断は妥当なものである」（被控訴人控訴答弁書 3 頁）と主張する。

これに対し、控訴人は、天井川左岸線には慢性的な渋滞は存在しないこと、ETC 2.0 は「旅行速度」を示したものであり実際の渋滞の有無を示したのではないこと、平成 27 年に神戸市が行った平成 37 年度の交通量予測は誤っていたことなどを主張してきた。以下、これらの点について、従前の主張と重複するところもあるが、改めて詳述する。

2 天井川左岸線には以前から慢性的な渋滞はないこと

(1) 本訴訟で繰り返し述べているとおり、天井川左岸線に慢性的な渋滞はない。このことは、甲 C 26 や甲 C 30 の写真で示してきたが、渋滞の有無は現場を走行すれば一目瞭然である。

そこで、控訴人代理人が令和 7 年 2 月 17 日(月)の朝に離宮公園前交差点から天井川左岸線にかけて自動車で走行してみたところ、やはり渋滞は存在しなかった（甲 C 31〔ドライブレコーダー映像〕、甲 C 33〔報告

書〕）。一部、踏切や信号で停止していたところはあるが（甲Ｃ３３〔報告書〕５～６頁）、ドライブレコーダー映像を見ればわかるとおり、全体的にはスムーズに流れていた。重ねて、令和７年２月２８日（金）の朝に天井川左岸線から離宮公園前交差点を通り本件道路（西須磨多聞線（西須磨））が千森線に合流する予定地点までを歩行しながら交通状況を観察したところ、やはり渋滞が存在しないことが確認された（甲Ｃ３２〔動画〕、甲３４〔報告書〕）。

近年、交通量が減少しているということもあるが、それだけが要因ではなく、天井川左岸線にはそもそも従前から慢性的な渋滞はない。この点につき、神戸市が渋滞の有無について判断を誤った原因としては、以下のとおり大きく２点が考えられる。

(2) 神戸市の判断の誤りの原因

ア ＥＴＣ２．０等のデータは渋滞の有無を表すものではないこと

既に述べたとおり、神戸市が依拠しているＥＴＣ２．０は、正確には

「旅行速度」を示したものであり、交通量の多寡を示したものではない。

乙１０号証で赤色になっている部分は、旅行速度が「０－１０ｋｍ」の区間である。

映像状況（甲Ｃ３１及びＣ３２）から一見して理解できるように、天井川左岸線（全長約４００ｍ）には、信号が３箇所、踏切が１箇所あり、停止箇所が４箇所ある。そのため、自動車は必然的にゆっくり走行せざるを得ない。したがって、実際には交通量がそれほど多くなく、一般的に渋滞と考えられる状態になっていなくても走行速度は遅くなり、ＥＴＣ２．０では赤く表示される。

この点、上述のように、被控訴人は、混雑の「緩和」を須磨多聞線（西須磨）の整備の理由の一つとするが、天井川左岸線には、そもそも「緩和」すべき「混雑」は存在しないし、仮に旅行速度０－１０ｋｍの状態を

「混雑」ないし「渋滞」であると言ったとしても、その原因は、わずか400mほどの区間に合計4箇所の踏切や信号が存在しているためであるから、西須磨多聞線（西須磨）の整備によって解消されるものでもない。

イ 天井川左岸線は4車線で使用されていること

5 被控訴人は、天井川左岸線について「4車線で共用されたことはない」、「仮に、4車線として使用されていたとすれば、1車線しかない道路を事実上、2列で通行しているに過ぎない」と主張している。

しかし、控訴人らが主張しているのは、天井川左岸線が事実上であれ4車線として利用できる程度の幅員があるということである。この点、平成10 27年4月（甲D65の1～2）及び令和4年8月（甲D66号証2）の撮影の写真によっても天井川左岸線が4車線で利用されていることは明らかであるし、控訴人代理人らが走行・観察したときも天井川左岸線は4車線で使用されていた（甲C31～34）。

被控訴人の主張によれば、「道路の構造の一般的な技術基準を定めた道路構造令により4種1級に位置づけられる道路の2車線の設計基準交通量は12,000台」とのことであり、2車線の道路であれば日量1万2000台までは許容範囲ということであるから、現在の天井川左岸線の交通量で、かつ、事実上4車線で使用していることからすれば、天井川左岸線は十分に渋滞無しで走行することができる。

20 (3) 以上から、天井川左岸線には以前から慢性的な渋滞はなく、同渋滞が存在しているとの神戸市の認識及び判断は誤っている。

3 神戸市が平成27年に行った平成37年度予測交通量の誤り

(1) 神戸市は平成27年度に、須磨多聞線（西須磨）がないときの平成37年度（令和7年度）の天井川左岸線の交通量を1日あたり1万6000台と予測していた。

この点について、そもそも神戸市が採用している昼夜率が誤っていること、また、いずれにしても、神戸市が基礎とした交通量であっても、

平成25年度 2万0330台

平成27年度 1万5491台

5 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

10 であり、令和2年度の時点で既に平成37年度（令和7年度）予測の1万6000台程度までに減少していること、今後さらに交通量が減少していくことを考えれば、神戸市が行った平成37年度（令和7年度）予測は誤っていると言わざるを得ないことは、控訴理由書6～7頁でも述べたとおりである。

15 そして、直近の令和6年の神戸市の交通量調査では、12時間で1万0931台／日であり（甲B46）、昼夜率を神戸市が主張する1.4倍とすると日量交通量は1万5300台／日となり、やはり、神戸市が行った予測（1万6000台）を下回っていた。

したがって、神戸市が平成27年に行った予測は誤っていたことは明らか
20 であり、神戸市の予測が誤っていたことは結果論ではなく、平成27年当時からわかっていたことである。

(2) 神戸市から予測交通量が明らかにされた経緯

そもそも神戸市は平成15年頃まで交通量の予測数値を持ってさえいなかった。すなわち、平成8年の住民と神戸市のやり取りにおいて、住民側が
25 「なぜ4車線（当時）なのか。」と質問したのに対して、神戸市は、「この道路については交通量というのは平面としては難しい」「こういう道路は4

車線に決まっている。」（甲C5の5頁、10頁、11頁、12～13頁、甲C6の3頁、甲C7の20～25頁参照）といった回答を繰り返し、その上、はっきりと「予測数値は持っていない。」（甲C7の24頁）と答えていた。

- 5 ようやく須磨多聞線（西須磨）の予測交通量が議論されるようになったのは平成15年2月以降のことであるが、当初から、神戸市の予測交通量には疑義が生じていた（甲D82〔松村暢彦大阪大学教授による平成16年3月9日付「西須磨の予測交通量について」〕参照）。その後、神戸市は、平成23年4月18日付意見書（甲B47）において、初めて、天井川左岸線
10 について、平成37年度の予測交通量として、須磨多聞線が整備されたケース（12,000台/日）と、整備されないケース（16,000台/日）を明らかにした。

- 神戸市が行った交通量の予測については、平成27年の都市計画審議会でも取り上げられているが、同審議会の会議録（甲A17）を見てもわかると
15 おり、予測交通量についてはわずか7行ほどであり、実質的には、「須磨多聞線の整備に伴い、接続する中央幹線の交通量は増加すると予測していますが、一方で、天井川左岸線、神戸明石線、離宮道等の周辺道路の交通量は大きく減少する予測結果となり」（8頁）という3行ほどの説明しかなされていない。すなわち、天井川左岸線の予測交通量については、ここでも十分な
20 議論はなされなかった。

(3) 小括

- 以上のように、神戸市が行った交通量予測は十分な根拠のあるものでも十分に議論がなされたものでもない。そもそも我が国の人口は平成16年をピークに減少の一途を辿り（甲D83〔我が国における総人口の長期的推移〕、甲D84〔人口推計〕参照）、須磨区の人口も阪神淡路大震災が発生
25 した平成7年以降に減少が始まり、幾分盛り返しを見せた時期はあったもの

の、平成12年以降減少を続けているし、また、神戸市の人口も平成23年
をピークに減少期に入っていた（甲D74〔長峯純一教授による意見書〕7
頁）。したがって、これらの点も考慮すれば、天井川左岸線は相当な確実性
をもって交通量が大幅に減少していくことが予測されたのであり、現に神戸
5 市が交通量予測を行った平成27年度には、既に日量1万5491台まで減
少していたのである。

したがって、平成27年に神戸市が行った平成37年度の天井川左岸線の
交通量予測が誤っていることは当時からわかることであった。

10 4 結語

以上のように、交通量の点について、天井川左岸線に慢性的な渋滞などな
く、また、神戸市が平成27年に行った平成37年度の交通量の予測も誤って
いたのであり、「天井川左岸線の渋滞を解消する必要性があったと認められ
る」などと判断し、平成37年度における天井川左岸線の1日当たり交通量を
15 1万6000台とした神戸市の予測結果を「合理的」とした原判決の判断は誤
りである。

以 上