



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3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



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、令和6年12月25日付証拠申出書により検証の申立てをしている件について、現在の現地状況を検証する必要性があることを
25 以下のとおり補充する。

1 本件は、平成7年3月31日に認可された須磨多聞線整備にかかる事業認可の不当性を問う紛争であるが、具体的な違法の対象は、平成27年12月7日付の都市計画法21条に基づく事業内容の変更（本件変更決定）である。

5 本件変更決定は、従前、須磨多聞線を4車線としていたところ、2車線に変更するものであった。しかし、この変更は本件道路を整備する必要性が消失し、むしろ数々の弊害やリスクが明らかになっていた。したがって、本来であれば、事業の中止または廃止を含めた変更決定を行うべきところであった。

10 神戸市が企図する変更決定を得るためには、その前提要件として都市計画審議会の議を経る必要があるところ（都市計画法21条と2項、同法19条1項）、神戸市は、都市計画審議会に対し、事実を正しく提供せず、重要な事項を告げず、誤った説明を行った。そのため、都市計画審議会は本件変更決定に関する議案を承認した（甲A17の19頁）。

15 2 控訴審においては、上記議案と審議会の議事が正しかったかどうかの可否を主要な争点として審理されることになる。

すなわち、審議会で提出された資料（甲A82）と、審議会の議論の内容（甲A17の7頁～19頁）が、実際の現場状況を正しく説明したものであるか、現地における重要な事項を略して説明をしていないか、とりわけ交通量や渋滞状況という事業の必要性の根幹の部分について誤った説明をしていないか
20 が、厳しく問われなければならない。

3 まず、第1に「渋滞」や「混雑」の有無がポイントとなる。なぜなら、須磨多聞線の事業目的は、天井川左岸線から離宮公園前交差点までの区間における渋滞の解消にあるからである。

25 この点、原審の終盤で明らかになったことであるが、渋滞かどうかの判断は、ETC2.0の「旅行速度」を基準にしていたということである。平成2

ろ、ここに新たに須磨多聞線が加わることになる。その複雑性は、地図上で見るのと、現地で確認するのとで大きく異なる。

右の写真は、令和7年2月28日に撮影した離宮公園前交差点を南下する車両に向けた表示である（左折した先に天井川左岸線が位置している。）。「明石方面」「須磨駅」「離宮道」「三宮・月見山方面」という4つの方向の表示があるが、こうした注意喚起表示があること自体が交通の難しさを物語っている。ここに須磨多聞線が加わるとなると、もう一つ「三宮・月見山方面」が加わることになると思われるが、複雑極まりない。



交差点の周辺に建てられた周辺地図（右の写真）があったので、それも参考までに掲載する。この地図から、細街路も含めるときめ細かく道路が整備されており、必要な道路が欠落しているように直ちには感じられない。図中にかすかに「須磨多聞線（事業中）」という表示があるものの、机上でこの地図を見ても、ここに道路を敷設する必要性が感じられるだろうか。



計画書に記載された必要性和、現実の現場で五感で確かめる事実との乖離がある。

5 第3に、検証の申立てにあたって記載した各項目（コミュニティの分断、高架道路の急カーブによる心理的に感じる危険、離宮道を中心とする景観等）については、客観的な数値によって表現が困難な事項である。

5 これらについては、どれぐらい道路によって精神的・心理的な距離を感じるか（＝地域コミュニティへの影響）、阪神・淡路大震災という「想定外」の地震に遭って「あり得ない」と考えていた事態に遭遇した被災地域の住民たちが高架道路の急カーブをどのような目線で捉えるか（＝心理的危険）、地域の自慢であり神戸市の誇りでもあった景観があえなく潰されてしまう可能性がどれだけのスケールなのか（＝景観への影響）は、いずれも主観的かつ情緒的な感性によって、語られる文化的な問題である。

10 これら諸点については、現地を見て、全体的な構図や空気感も含め、五感によって感得した事実を説明によって可視化することでしか説得力ある判断は導くことは出来ず、写真や動画によって都合良く切り取られた資料だけでは、判断が困難と思われる。

15 6 令和7年4月14日から16日にかけて、日本経済新聞に「エビデンス不全岐路の道路政策」と題する短期連載が掲載された。いずれも掲載されたのが1面であり、現下の社会における注目の論点であることが理解できる。

20 第1回目の見出しは「人口減でも延びる道路」「甘い試算、7割で交通量減」「維持費のツケ重く」「膨らんだコスト」「低い費用対効果」とある。まさに本件の問題意識と一致する論点である（甲D85）

25 第2回目は、費用対効果がない（費用便益分析で低評価）道路について、事業者が、「事故防止が目的」と目的を転化する抗弁を主張することで事業の正当性を維持しようとしている点を問題視している。本件における神戸市と同じである（甲D86）

第3回目は、交通量減によって道路維持が困難となり財政が圧迫されている

実情が報じられている。全国で6つの困窮例が表になって挙げられているが、そのうちの2つが神戸市（六甲有料道路、西神戸有料道路）である。計画先にあるきで現実の収支を考えず事業を進めた結果、財政を圧迫している道路失政の一例とされている（甲D87）

5 連載は「無理に背伸びをする時代は終わった。地域で本当に必要な道路をいかに守っていくか。これから求められるのは、現実を直視した身の丈の行政運営だ。」と締め括られているが、まさに本件にも妥当する。

7 本件においては、須磨多聞線の開設後の維持費については主要な論点として
10 いないが、住民訴訟という観点からすると、将来の支出の合理性も視野に入れて、費用対効果（費用便益分析）を厳密に行う必要性が高いというべきである。

実際の判断をするにあたって、平成27年の審議会をあらためて精査する必要がある。交通量が減ることから、4車線を2車線に減じるという議題である
15 が、そもそも「計画を取り止める」という選択肢は一切示さずに、本議題が諮られている。

しかも、最も重要な交通量について、委員から具体的な質問があり、かつ、神戸市は手元に資料を持っていたにもかかわらず、「台数のカウントの仕方には、若干疑義があるようでして、その数字そのものを今ここで話しするのは
20 控えさせていただきたいと思いますが、やはりその交通は1カ所に集中するというのが一番環境によくないというふうに考えており、それが適正に分散をして流れるということが1番大事と考えております。」と述べ（甲A17の17頁）、交通量を語らずに話を逸らして、議決を得ているのである。

この点について「適正な分散」とはどういうことなのかを、現地を見た上で
25 論点整理をすることが求められる。

以上