



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

証 拠 説 明 書 （ 1 2 ）

令和7年4月30日

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



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



控訴人ら訴訟代理人弁護士

関 本 龍 志



甲号証	標題	作成者	作成時期	原本 写し	立証趣旨
B45	須磨多聞線交通シミュレーション検討業務報告書	株式会社 建設技術 研究所	H30.11	写し	将来交通量の予測により須磨多聞線の整備の必要性がないことが予測できたこと等
B46	交通量調査結果	神戸市	R6.10.30 (調査日)	写し	観測日:令和6年10月30日 観測時間:7時～19時 観測場所:須磨橋東詰交差点 令和6年10月30日時点の天井川左岸線の12時間交通量が1万0931台に過ぎないこと等(2枚目着色部参照)
B47	意見書	神戸市代理人弁護士	H23.4.18	写し	平成23年4月時点で天井川左岸線の将来交通量が、須磨多聞線が整備されない場合は約1万6000台/日、整備された場合は約1万2000台/日と予測していたこと(2頁目参照)
B48	須磨多聞線(西須磨)の予測交通量について	神戸市都市計画総局計画部工務課	H16.2.12	写し	平成16年2月時点で天井川左岸線の実査結果が約2万5000台/日であったところ、須磨多聞線の整備により約1万3000台/日になると予測していたこと等
B49	都市計画道路ネットワーク整備効果検証業務報告書	パシフィック コンサル タantz株 式会社	H27.3	写し	天井川左岸線について、「混雑度」が1.75超で混雑していると計算しているが、その数値前提としている交通容量は「車線数」を2車線としていることから現状と異なっており、また、「混雑時旅行速度」が30km未満としているが、停車箇所が4箇所になることを考慮していない。また、平成25年の現況交通量が約2万台/日であったところ、平成37年の将来予測が、須磨多聞線が整備されない場合は約1万6000台/日、整備された場合は約1万2000台/日と予測していたこと等
B50	西須磨地域大気中微小粒子状物質(PM2.5)調査報告書	神戸市都市計画総局計画部工務課	H18.10	原本	神戸市は、PM2.5の調査を平成18年までに実施しており、実施方法を知悉し、実績も積んでおり、調査方法が未確立であるという抗弁が成り立たないこと等

甲号証	標題	作成者	作成時期	原本 写し	立証趣旨
C31	DVD	R7.2.17(撮影日)	控訴人ら訴訟代理人 繁松祐行	写し	須磨IC～離宮公園前交差点～天井川左岸線を自動車のドライブレコーダーで撮影した動画を記録したもの (撮影経路は甲C33号証1枚目参照) 離宮公園前交差点から天井川左岸線にかけて渋滞が存在しないこと、天井川左岸線が4車線として機能していること、天井川左岸線が信号3機と踏切により低速走行を余儀なくされていること等
C32の1 ～6	DVD	R7.2.28(撮影日)	控訴人ら訴訟代理人 津久井進 及び同田 崎俊彦	写し	天井川公園の月見山連合自治会館から天井川左岸線を経由し、離宮前交差点の道路状況を撮影した動画を記録したもの DVDに6ファイルの動画が記録されており、各動画の趣旨は以下のとおり。 ①天井川左岸線の南端交差点から中途の信号機を経て山陽電鉄の踏切に至るまでの状況 ②天井川左岸線の山陽電鉄の踏切と、それ以北の状況(※スロー録画になっていることに留意されたい) ③天井川左岸線の山陽電鉄の踏切から北端の交差点までの状況(※スロー録画になっていることに留意されたい) ④天井川左岸線の北端交差点の歩道橋から南方面(上記①～③の状況)を鳥瞰した状況 ⑤天井川左岸線の北端交差点の歩道橋から北方面(離宮公園前交差点からの車両)を鳥瞰した状況 ⑥天井川左岸線の北端交差点の歩道橋から、同交差点の交通量を確認した状況

甲号証	標題	作成者	作成時期	原本 写し	立証趣旨
C32の7 ～17	DVD	R7.2.28(撮 影日)	控訴人ら訴 訟代理人 津久井進 及び同田 崎俊彦	写し	天井川公園の月見山連合自治会館から天井川左岸線を経由し、離宮前交差点の道路状況を撮影した動画を記録したもの DVDに17ファイルの動画が記録されており、各動画の趣旨は以下のとおり。 ⑦天井川左岸線を離れ、離宮公園前交差点に向かう道路の状況 ⑧同上(車両が連なって停車している状況) ⑨同上の⑧の車両が信号待ちの停車であったことを確認した状況 ⑩離宮道の状況 ⑪離宮道の状況 ⑫離宮公園前交差点の状況(西方向、北方向、東方向) ⑬離宮公園前交差点の状況(北方向) ⑭離宮公園前交差点の状況(南方向、東方向) ⑮離宮公園前交差点の状況(北方向) ⑯千森線と、離宮公園前交差点・須磨多聞線との接続状況 ⑰千森線と須磨多聞線の接続箇所の周辺状況
C33	報告書	R7.4.30	控訴人ら訴 訟代理人 繁松祐行	原本	甲C31号証に記録された動画を静止画にした報告書 立証趣旨は甲C32号証1ないし17と同旨
C34	報告書	R7.4.30	控訴人ら訴 訟代理人 津久井進 及び同田 崎俊彦	原本	甲C32号証1ないし17に記録された動画を静止画にした報告書 立証趣旨は甲C32号証1ないし17と同旨

甲号証	標題	作成者	作成時期	原本 写し	立証趣旨
D81	費用便益分析マニュアル (抄本)	R5.12	国土交通 省道路局・ 都市局	写し	費用便益分析は道路事業の社会・経済的な側面からの妥当性を評価するために行うものであること、交通事故減少の項目について計測可能・金銭表現可能であること等
D82	「西須磨の予測交通量について」と題する文書	H16.3.9	松村暢彦 大阪大学 工学部土木工学科 助手(肩書は当時のもの)	写し	予測交通量について、須磨多聞線が整備される場合だけでなく整備されない場合も評価する必要があることなど、神戸市の予測交通量の内容に数多くの観点から疑問が存在していたこと等
D83	「我が国における総人口の長期的推移」と題する文書	H23.2.21	国土審議会 政策部会 長期展望委員会	写し	日本の総人口が平成16(2004)年12月をピークに急激な減少傾向にあること等
D84	人口推計	R5.10.1	総務省推計局	写し	日本の総人口が急激な減少傾向にあること等
D85	日本経済新聞(抄本)	R7.4.14	日本経済新聞社	写し	エビデンス不全～岐路の道路政策(上) 人口減社会で7割で交通量が減っているが費用対効果の見通しが甘く維持費のコストが膨らんで社会問題になっていること等
D86	日本経済新聞(抄本)	R7.4.15	日本経済新聞社	写し	エビデンス不全～岐路の道路政策(中) 費用対効果が低い道路の目的を事業者(自治体)が「事故防止が目的」と弁解している姿勢が問題視されていること等

甲号証	標題	作成者	作成時期	原本 写し	立証趣旨
D87	日本経済新聞(抄本)	R7.4.17	日本経済 新聞社	写し	エビデンス不全～岐路の道路政策 (下) 神戸市等で当初の予測に反して交通 量減となったことで道路維持のため財 政が圧迫されていること等

以上