

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

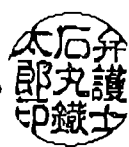




被控訴人 神戸市長

控訴第1準備書面

令和7年5月30日

大阪高等裁判所 第11民事部ロハ係 御中

被控訴人訴訟代理人

弁護士	石	丸	鐵	太	郎	
弁護士	森		有	美		
弁護士	藤	原	孝	洋		
弁護士	中	尾	悦	子		
弁護士	普	喜		啓		

第1 控訴人第1準備書面について

1. 同書面1について

甲B29号証6-2-2-1は「建設機械の稼働に係る騒音」にかかる予測及び評価を記載したものであり(6-2-10ページ)、「(3) 評価」では、「目標」を「特定建設作業の場所の敷地の境界線において、85デシベルを超える大きさのものでないこと」としているところ(6-2-27ページ, 表6-2. 21), 予測結果は, 全地点で, 「目標」を下回る(6-2-28ページ, 表6-2. 22)。

同6-2-2-2は「工事用車両の運行に係る騒音」にかかる予測及び評価を記載したものであり(6-2-29ページ)、「(3) 評価」では、「目標」を「幹線交通を担う道路に近接する空間」では, 「昼間70デシベル以下」, 「B地域のうち2車線以上の車線を有する道路に面する地域及びC地域のうち車線を有する道路に面する地域の基準値」では「昼間65デシベル以下」としているところ(6-2-40ページ, 表6-2. 29), 予測結果は, 全地点で「目標」を下回る(6-2-41ページ, 表6-2. 30)。

同6-2-2-3は「自動車の走行に係る騒音」にかかる予測及び評価を記載したものであり(6-2-42ページ～)、「(3) 評価」では, 「目標」を「幹線交通を担う道路に近接する空間」では, 「昼間70デシベル以下, 夜間65デシベル以下」, 「A地域のうち2車線以上の車線を有する道路に面する地域」では, 「昼間60デシベル以下, 夜間55デシベル以下」, 「B地域のうち2車線以上の車線を有する道路に面する地域及びC地域のうち車線を有する道路に面する地域の基準値」では「昼間65デシベル以下, 夜間60デシベル以下」としているところ(6-2-76ページ, 表6-2. 40), 「環境保全実施後」の「予測結果」は, 昼間, 夜間とも, 全地点で「目標」を下回る(6-2-78, 79ページ, 表6-2. 41(1)(2))

したがって, 工事实施時及び供用後の事業実施区域近傍については, 騒音値が

全予測地点で環境保全目標と整合する。

甲B29号証7-2は「都市計画対象道路事業に係る整備効果の予測結果」のうち、事業実施区域近傍以外の地点における「自動車の走行に係る騒音」にかかる予測及び評価を記載したものであり（7-2-1ページ～）、「(3) 評価」では、「目標」を「幹線交通を担う道路に近接する空間（近接空間）」では、「昼間70デシベル以下、夜間65デシベル以下」、「A地域のうち2車線以上の車線を有する道路に面する地域」では、「昼間60デシベル以下、夜間55デシベル以下」、「B地域のうち2車線以上の車線を有する道路に面する地域及びC地域のうち車線を有する道路に面する地域の基準値」では「昼間65デシベル以下、夜間60デシベル以下」としているところ（7-2-33ページ、表7-2.8）、「環境保全実施後」の「予測結果」は、「昼間」につき全19地点（AないしI、1ないし12地点）中7地点を除き目標を下回り（7-2-35ページ、37、38ページ、表7-2.9(1)(3)(4)）、「夜間」についても、全19地点中3地点を除き目標を下回る（7-2-36ページ、39～40ページ、表7-2.9(2)(5)(6)）。目標を上回る場合も、その数値は小さくなく、違法として許容できないほどのものではない。

この点、控訴人は原審においても、騒音について許容できないとして争っていた。被控訴人から上記に渡るような数値の詳細な主張はしていないものの、環境影響評価書（甲B29号証）の記載にかかる上記のような認識を前提として、その評価を争っていたものであり、原判決もこの点を判断するものであるから、これは弁論主義に反するものではない。

被控訴人としては、騒音にかかる評価は上記のとおりであり、「本件評価書の内容にも十分配慮し、環境保全について適切な配慮をしたものであり、神戸市環境基本計画にも適合するものであって、都市計画法をはじめとする関係法令の要

請に反するものではない。本件変更決定が考慮すべき事情を考慮せずにされたものということとはできず、また、その判断内容に明らかに合理性を欠く点があるということもできない」とする原判決の判断（原判決45ページ）は、妥当なものと考えるところである。

2. 同書面2について

- (1) 現況交通量については、本件都市計画変更決定を行った平成27年11月25日の直近の調査結果を用いたものであり、妥当であることは、従前述べるとおりである。

平成25年に24時間の交通量調査の結果があるにもかかわらず、これを排除して、センサスの数値を用いる必要性（例えば、2年で交通量が積極的に変化した要因など）を、控訴人は説明しているとは言えず、24時間交通量調査の結果を現況交通量として判断した原判決を、不当とすることはできない。

- (2) 予測交通量について令和6年の交通量調査では、12時間で10,931台であり、昼夜率1.4を乗じた日量は15,300台となることは、控訴人の主張のとおりであるが、令和5年の交通量調査では、12時間で11,377台であり、昼夜率1.4を乗じた日量は15,927台となる。これは令和元年の交通量調査の16,045台に匹敵する交通量であり、これらを総合すると、顕著な減少傾向を示すものではない。

この結論は、天井川左岸線の平成37年度における交通量を1日辺り16,000台と予測した予想結果に何ら反するものではない。

- (3) 控訴人は、被控訴人は、ETC2.0による旅行速度が10km/h以下であることのみを根拠として、天井川左岸線を含む周辺道路で渋滞が発生しているなどと主張するが、旅行速度とは「自動車が一定区間を通過するのに要した時間」

に過ぎない、計測区間に信号や踏切など速度を落とさざるを得ない事情が存在すると旅行速度は低下するとして、渋滞がある根拠とはならない、と主張する。

しかしながら、渋滞の原因としては、信号による停止や、踏切の停止なども含まれるのであって、速度を落とさざるを得ない事情があるということ自体が、渋滞が発生していることの証左である。信号や踏切で速度を落とさざるを得ない状況となっているのに、それを渋滞ではないと考える控訴人の主張は、全く理解ができない。

また、天井川左岸線においては、片側2列で通行する例が見受けられるが、同区間ではセンターラインはあるが、車線分離線は存在せず（甲C32号証①ないし④、但し、交差点で左折レーンが設けられている部分は除く。）片側1車線であることは明らかであり、2列で通行した結果、併走する車の車間が狭まり危険をはらむ状況にあるといえる。区間によっては、歩道側に白線があり、緊急的な退避スペースないしは、車道と歩道との間の安全余地として確保されているにも関わらず、白線をまたいで走行する状況が顕著に見られ（たとえば、甲C32号証③④、山陽電鉄の踏切以北の部分）、前述の効用を損なっていることは明らかであり、事実上の2列走行を容認して問題ないとするなどできない。

以上のとおり、天井川左岸線が、日常的な渋滞のために、道路ネットワークとしての役割を果たしていない以上、西須磨地域全体における「混雑の緩和」「沿道環境の改善」のため、須磨多聞線整備を行って、交通量を分散させる必要がある。

したがって、須磨多聞線の整備が必要と判断した平成27年の都市計画変更決定に被控訴人の裁量権の逸脱、濫用はない。

(4) 控訴人は、離宮前交差点の滞留長約700mというのは、当時の現況調査に基

づく瞬間的なもので、午前８時から９時の間では概ね約５００ｍで推移しているなどと主張する。しかし、約７００ｍか、約５００ｍかということは、裁量権を逸脱、濫用の判断に影響を与えるものではない。最長で約７００ｍの滞留長があり、１時間単位でみても約５５０ｍ～６５０ｍの滞留長が確認される以上、これを改善する必要があることは、いうまでもない。

なお、原告は甲Ｃ３１号証、Ｃ３２号証などを示し現在は比較的スムーズに流れていることが確認できるなどと主張するが、否認する。むしろ、現状のままでは、長時間の信号待ちが生じるため、大幅な滞留長が生じることが解消されないことを示すものであり（甲Ｃ３２号証動画⑬）、控訴人の主張は受け入れがたい。また、本訴で問題となるのは平成２７年当時の都市計画変更決定に裁量権の逸脱、濫用があるところ、少なくともこれらの証拠は、当時から滞留長が短かったことを示す資料としては不十分であることはいうまでもない。

３．同書面３について

(1) 環境影響評価の中立性については、控訴人は、これまでの主張を繰り返すものに過ぎない。被控訴人の反論は、これまで行ってきたとおりである。

(2) また、各環境指標にかかる指摘も、控訴人は、「法律よりも上に神戸市があると言わんばかりの主張だ」とか、「実態とかけ離れた欺瞞的主張だ」とか、「控訴人の主張を理解せず、あるいは曲解するものだ」と述べて、感情的にあおるだけで、これまでの主張を繰り返すものに過ぎない。

被控訴人が、環境影響評価に基づく手順で、環境影響評価を行い、周辺環境への影響について配慮してきたことは、これまで主張してきたとおりである。

４．同書面４について

控訴人はこれまで同様に感情的な主張を繰り返すだけであり、さらなる議論の

要を認めない。

5. 同書面5について

- (1) 控訴人は公害調停期日における神戸市長指定代理人の発言について縷々述べるが、期日調書は、期日における発言を、録音反訳したものではなく、調書作成者の理解の範囲で要約されたものに過ぎず、発言者の発言を正確に記載したものではない。被控訴人としては、従前どおり、本件発言については、強く否認するものである。

また、控訴人は、「地元の意向に一定の配慮をしたいと述べたに過ぎない」とする被控訴人の主張が、本件発言を否認することと矛盾するとも述べるが、誤りである。被控訴人は、「（地元の理解がなければ）整備しない」と発言したとする点を否認しているのであり、地元の意向に配慮することまで否認するものではない。

- (2) 確認書の効力についても、控訴人は、従前の準備書面で詳述していると述べるのみであり、さらなる反論の要を認めない。

また、当時の状況が分かる資料が残っていないと主張する点について、控訴人は、「行政にはウソをつく権利がある」と言わんばかりの主張だと非難するが、自らの主張に立証責任があることをさしておいて、感情的に攻撃するものであり、相当でない。

- (3) さらに、控訴人は、代理権限がない当該課長が確認書に署名したに過ぎず、法的効力は認められないと被控訴人が主張している点について、なんらかの合意をするにあたってすべて神戸市長が出席し、あるいは神戸市職員に神戸市長の真正の委任状を提出しなければならないことになり「非現実的な空論」などと非難す

るが、神戸市には、契約手続、契約権限にかかる規定が存在しており、神戸市長自身が出席しなくても、また神戸市長の委任状を提出しなくても、日常的に契約行為が行われている。法的効果を伴う契約行為については、その効果を生じさせるに値する手続や内容が必要であるところ、本件確認書が、そうした手続、内容を満たさないものであることは、これまで主張するとおりである。

6. 同書面6について

控訴人の主張は、これまでの主張を繰り返すものに過ぎず、反論の要を認めない。

第2 控訴人第2準備書面について

1. 天井川左岸線の渋滞について

(1) 控訴人は、甲C31号証の映像を根拠として、踏切や信号で停止していたところはあるが、全体的にスムーズに流れていたと主張するが、控訴人が偶然に通りがかった一例を示すものに過ぎず、また、こうした映像が何度目の走行で得られたものかその過程も分からないものであり、スムーズに流れていることの裏付けとは言えない。

控訴人車両は、踏切を、偶然、先頭となって相当長い時間停車待ちをしていたところ、その間に前方の車がはけ、その結果、踏切通過後の走行は、一見スムーズに見える部分もあるが、むしろ重要なのは、その長い停車待ちにより、控訴人車両の後ろに、どれほどの車列が形成されたかである。このように長い踏切待ちが生じていることからすると、後方に長蛇の列が形成されていることは想像に難くなく、渋滞がないことの裏付けとはいえない。

甲C32号証も、時折、車列が途絶えることがあるもの、全体としては常時混雑している状況が記録されているものであり、渋滞がないことの裏付けには、ほ

ど遠い。控訴人が、取捨選択して、自らの主張に沿う映像を提出しようとしたものであるから、これをミニマムと考えるべきである。

むしろ、これらの映像で注目すべきなのは、片側1車線しかないにも関わらず、2列で通行することが常態化している結果、危険を伴う併走を行ったり、歩道寄りの白線上、ないしは白線内に入り込んで通行するなどして、路肩としての効用を何ら発揮できない状況になっているということである。これらは本来のルールに従うべきであるところ、これを徹底すれば、現状の倍近い渋滞状況が発生することは明らかである。

(2) ETC 2.0のデータについてはすでに述べるとおりである。

信号や踏切で滞留が生じたとしても、渋滞とは言わないかの主張については承服できない。信号や踏切を原因に、混雑した状況が生じている以上、これを解消する必要があることは論を待たない。

信号や踏切がなければ、スムーズに車両が流れるというのは、実現不可能な空論であり、議論の前提とはできない。

(3) また、事実上、片側2列で走行していることは見て取れるが、事実上そうした走行がなされているだけであり、片側1車線であることの否定にはならないし、両側4車線として利用できる程度の幅員がある理由とはならない。

控訴答弁書5ページでも述べる通り、4種1級の4車線道路には最低でも16.5m（車線3.25m×4、路肩0.5m×2、歩道2.5m）が必要となる。ところ、道路台帳平面図（98-3-18、乙43号証）によれば、戸政町4丁目付近の幅員は、車道（路肩も含む）10.8m、歩道3.2m、合計14.0mとか、車道（路肩も含む）10.2m、歩道4.0m、合計14.2mという箇所が存在することが明白であり、4車線化することは不可能である。

2. 予測交通量について

予測交通量については、第1の2(2)等で既に述べるとおりである。

控訴人は、被控訴人の予測交通量が誤っていると縷々述べるが、その根拠は明確でなく、漫然と批判するに止まる。被控訴人の予測交通量が誤っていることを裏付けるものとは到底いえない。

第3 控訴人第3準備書面について

控訴人は、現地状況の検証を求めるところ、これは不要と考える。その理由は以下のとおりである。

- (1) まず、本訴は、平成27年12月7日に行われた本件変更決定の当否を争うものであるところ、現地状況の検証を行ったとしても、現在の交通の状況がわかるだけで、平成27年以前の現地の状況が分かるわけではない。また、同様の理由で、現在の現地の状況を見たとしても、当時の審議会の議事が不当であったことが明らかになるわけではない。
- (2) また、現地の検証を行ったとしても、同一地点の検証は、せいぜい数分、長くても10分程度であろうから、混んでいても混んでなくても、偶然そのときは、そうした状況であったということにしかならず、事案の解決に資するものとはいえない。
- (3) 控訴人からは、甲C31号証、甲C32号証が提出されている。被控訴人として、これらの映像について、恣意性が排除されていることを認める趣旨ではないが、現地の検証に変わる状況が動的に提供されているものであり、現地で検証を行ったとしても、これ以上の材料が得られる可能性は少ない。
- (4) さらに、現地で検証を行うとすれば、大阪高等裁判所から裁判官らが、神戸市

須磨区まで移動する必要があるし、当事者としても、まとまった時間を空ける必要がある。こうした日程を選択するとすれば、相当後の期日を定める必要があると思われるところ、基本的には既に水掛論に終始し、議論は尽きている状況であるのに、結審が大幅に遅れてしまう。

以 上