

NEWS LETTER

もぐれ小田急線

2004年08月15日

小田急高架と街づくりを見直す会 会長 中本信幸

世田谷区宮坂2-7-16 Tel 3439-9868

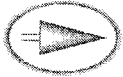
E-mail:fk1125@aqu.bekkoame.ne.jp

http://www.bekkoame.ne.jp/~fk1125

小田急連続立体交差事業 平成16年度完成は不可能!

小田急線の駅や車内・広報に「小田急複々線化・12月に完成予定」と誇らしげにPRされています。

これは、東京都と小田急が高架化計画時に住民・市民に説明して約束したこと、そして都の都市計画決定、国の事業認可の内容とは全く相容れない、行政自らが決めた建運協定を踏みにじる違法で、許すことのできない市民を欺くウソ・イツワリの宣伝です。



都市計画決定と住民への約束はこうでした

平成3年(1991年)8月の住民説明会で渡されたパンフレットを広げてください。こう書き記されています「…複々線化・立体交差化計画に関連して、鉄道に沿って環境の保全と地域内交通に役立てるよう、側道を計画しております」

○付属街路(側道)の決定 幅員6.0m~約12.0m 路線数10本

○説明図で高架の北側に6m~12mの側道を設けることを示し約束をしました

小田急線の高架化、複々線化は、この説明書に基づいて連続立体交差事業(鉄道と関連する道路と一体とした事業)として認可がされたのです。

沿線の皆さん、市民の皆さん高架北側の側道は計画図の通り出来上っているのでしょうか。北側側道は、いたる所で中途半端です。完成にはほど遠い状況です。

驚くことに、最近の弁護団の調べたところでは、都市計画決定時にあった10本の側道は、事業認可の段階では6本に削減されている違法も明らかになりました。

もう、皆さんお判り下さったことでしょう。

「完成」いう字を使うことが出来るのは、都市計画決定に基づき認可を受けた連続立体交差事業がすべて完工したときなのです。

北側側道のない高架・連続立体交差事業は永遠に未完成

それでは、なぜ、終らない事業を「完成」とデマを言うのでしょうか。

この事業は認可に際して施工期間は、平成11年度完成という条件でした。

ところが、この期限までに完成する事ができず、東京都は平成16年度末(2005・03・31)に施工期間延長の認可・変更手続きを受けざるを得ませんでした。

都と小田急は、平成16年度末を半年後に控え、「連続立体交差事業」は北側の環境側道の整備がまったく見込めず「完成」は到底不可能となりました。

そこで、この醜態(再三にわたる事業認可の修正)を覆い隠し、法と市民を欺くサル知恵として「連続立体交差事業」を「複々線化」に矮小化して「完成」のデマ宣伝を開始したのです。

完成することのない高架・連続立体交差事業を

いまこそ見直して全線地下化へ!

環境を破壊する側道なき高架運行を止めよ！ 複々線完成を連続立体交差事業完成にすり替えるな！

小田急は6月20日から高架の最北側に、住環境を破壊する無法な運行を開始し、8月2日には騒音問題のエセ和解を試みました。

完成できない連続立体交差事業を「複々線完成」と「騒音問題は解決」をうたい文句に、小田急高架問題はすべて終わったと見せかける、行政と小田急そしてゼネコン企業の悪質ではあるが見えすいた猿芝居に他なりません。

私たちは、沿線の住民はもとより全都、全国の市民に小田急連続立体交差事業が行き詰まっていることを明らかにすると共に、都市計画決定、建運協定で定められた北側側道を整備しない、違法高架運行を法的手続きを含めた、あらゆる手段をもって差止めます。全線地下化実現こそが小田急問題の根本的解決です。

小田急連続立体交差事業認可取消・最高裁上告審は 勝利の日に向かって進んでいます

昨年12月18日東京高等裁判は、事業認可を取消した第一審判決を根本から覆し私たち市民の全線地下化要求を全面的にのける判決を下しました。

私たちは、この不当判決に対し直ちに最高裁判所へ上告をしました。

いま上告審理は、全国201名の弁護団のもとに、有数な法学者のご支援と各市民団体の連帯を受け、マスコミの大きな注目を集めて、新たな展望のなかで進んでいます。

ここに、皆さまに上告審の進行状況をご報告申し上げます。

○ 2003年

12・18 東京高等裁判・矢崎裁判長 第一審判決全面棄却の不当判決

12・25 最高裁判所へ上告および上告受理申立を行なう上告申立人40名)

○ 2004年

3・17 弁護団：上告理由書（160^頁-^ツ）を提出

奥平康弘（東大名誉教授）先生：意見書（40^頁-^ツ）を提出

4・01 小田急上告審の記録が東京高裁から最高裁へ送付

4・07 上告審は、最高裁第一小法廷にて係属が決定

裁判長：泉 徳治

裁判官：横尾和子 甲斐中辰夫 島田仁郎 才口千晴

4・22 東京地裁：・圏央道（あきる野市）国の事業認定取消判決

5・06 弁護団：上申書を提出（小田急連続立体交差事業は未完である）

6・22 行政訴訟法改正（原告適格を拡大し市民に審判への門戸を開くこと
裁判所は司法権の行使を通じ、国民の権利を保障し実現する重要な
役割を担う、行政・立法に対するチェック機能の充実が明記された）

7・16 弁護団：上申書を提出（北側側道なしの高架複々線の強行は違法だ）

8・06 弁護団：特別上申書を提出

園部逸夫（元最高裁判事）小早川光郎（東大大学院教授）

芝池義一（京大大学院教授）先生の意見書を提出

私たちは、このように弁護団の強力な活動とわが国を代表する公法学者のご支援をいただき、行政訴訟法改正等の社会変化を背景に、勝利判決の日に向かっていきます。

住民・市民の声で最高裁判所上告勝利を勝ち取りましょう！

最高裁は憲法が保障している住民・市民の権利を守れ！

北側に側道のない高架運行は違法だ！

生活権を侵害して高架に電車が走ります

「私は小田急線高架の北側に住んでいます。
家の軒先をロマンスカーが轟音を響かせて通過しています。
うるさかった、高架工事が終わると直ぐに電車が走り始めました。
平成3年8月の住民説明会では、『高架の北側には、環境を確保する側道をつくります。
日照と騒音には、十分な配慮をします、皆さんご安心下さい』と聞かされていました。
でも、側道はできていません、高架の上を電車は走っています。
夜が明けぬうちから、真夜中まで電車のダイヤ通りの騒音が降りそそいでいます。
高架の影になった部屋は一日中薄暗く、洗濯物はなかなか乾きません。
どうして、住み慣れた家が、騒音にさらされ、家族が日陰で暮らさなくてはならないの
でしょうか？ 説明会での約束、住民への配慮はどこへ行ってしまったのでしょうか」。

高架に隣接して生活するAさんは、私たち〈小田急高架と街づくりを見直す会〉に激しい怒りと大きな疑問を寄せてこられました。

北側側道は高架事業の法的義務！

今年の6月20日より小田急線は、連続立体交差事業・複々線化事業の完成を待たず
高架最北側の線路を使い、成城学園から梅ヶ丘の運行を開始しました。
まだ、中央の2線が完成していないため、すべての下り電車が最北側を走っています。

小田急高架「連続立体交差事業」の認可は、北側側道の整備が必要条件でした。
国の「連続立体交差事業の手引き」（建運協定の附帯通達）では高架北側側道を

① 環境整備としての空間確保 ②日照問題からの必要性 ③騒音問題から必要性
を理由に明確な義務付けを行なっています。

側道の計画は、鉄道との一体の事業として都市計画決定で決定するとされています。
小田急線北側側道の計画も、これに則して決定されていました。

北側側道を整備しない高架に電車を走らせることは、重大な法律違反です。

小田急と行政は何でもありのアウトロー！

小田急高架の事業認可は、東京地裁で数々の違法が指摘され認可が取消され、最高裁で
上告審理中です。小田急はこのことを全く無視して、今また、沿線の住環境、生活権を
踏みこむ、側道のない高架運行を開始したのです。行政はこれを認めているのです。
積もり重ねた違法の中で作られた違法な高架橋を、住民の太陽を奪い、安寧と睡眠を妨
げ、耐えがたい圧迫感を強いて、違法な電車が走っているのです。
法治国家に有るまじき、アウトローが私たちの街、世田谷を罷り通っているのです。

この違法走行をこのまま許すことは絶対にできません。

太陽のある街 騒音のない街 環境と文化の街 世田谷を取り戻そう！

小田急は高架の運行を直ちに停止せよ！

環境破壊をサポートする

一日平均

65dB和解

小田急騒音訴訟和解の本質

小田急線沿線住民<小田急線騒音被害者等訴訟の会>が「小田急騒音訴訟で和解」(8月2日)と3日付の各新聞に一齐に報道されました。

この訴訟は1998年、政府の公害等調整委員会の調停案を不服として、小田急高架化を容認したうえで東京地裁に<……訴訟の会>によって提訴されました。

しかし、当初よりこの訴訟は、真に沿線の騒音を低減化して住民の生活権を守ることも、小田急側との取引により幾ばくかの金銭を得て、騒音問題の終息を目指すものでした。

そこには、私たち<小田急高架と街づくりを見直す会>のメンバーが、高架化による騒音等複合汚染をなくすことを目指している、騒音訴訟への妨害と地下化運動の解消が意図されていました。

この和解の概要は次のとおりです。

- ①小田急は車両・線路に対策をして騒音レベルを一日平均65デシベル以下に抑えること
- ②和解金として小田急は総額4200万円を支払う
- ③今後、騒音について小田急に責任を問わない等々

この和解について原告208人のうち3人の方は、「この和解条項は、騒音レベルを極めて高い基準に固定するものであり絶対に納得できない」と和解を拒絶して訴訟を続けることにしました。

私たち<小田急高架と街づくりを見直す会>は1992年公害等調整委員会の示した「一日平均70デシベル以上もしくは最大値85デシベル以上の騒音を違法」とする責任裁定を拒絶して、95年に環境庁の示した「昼間60デシベル、夜間55デシベルを超える運行の禁止」を基準とすることを求めると共に、騒音問題の根本解決は、全線地下化にあるとして、彼らとは別に98年8月に東京地裁に提訴をして現在係争中です。

これでは複々線高架の騒音は野放しになる

この和解では、本当に沿線住民の環境を改善して、健康を保障することにはなりません。

これからずっと沿線の住民は、高架に電車が走る限り、子子孫孫まで騒音被害を受けることとなります。

- ① 一日平均65デシベルということは、電車が走っていない夜間の時間を加えた平均値で、意識的に日中の高い騒音を数字の上で薄め、実際にはあり得ない架空の数値が和解の基本となっています。この数値は公調委が裁定以前に出したものであり、これでは、何のための訴訟だったのでしょうか？小田急線の複々線化・高架連続立体交差事業は、鉄道の新設および大規模改良です。従って、環境庁の示した「昼間60デシベル、夜間55デシベルを超える運行の禁止」がミニマムのラインであるはずで、また、最大規制値を何デシベル以下とする条項は盛り込まれていません。
- ② 現在、高架に電車を走らせておいて、騒音が2階、3階に住む人々に移動している実態を無視した、計測ポイント・地上1.2mはまったく意味のないことです。(東京都の基準は6.5mです)小田急のいう騒音対策は、和解条項に謳うまでもなく、全国のJR・私鉄は、すでに取り組みしている当然の対策です。しかし、対策によって騒音が大幅に低減し、被害が解消した事例はありません。

私たちはこの和解劇の目論見を許さない

何故いま、このように騒音被害の真の救済に程遠い、沿線の環境改善することができない、和解が一部のの人たちだけによって行なわれたのでしょうか。

都と小田急は、連立交差事業完成の期限=平成16年度が不可能になるという破綻を目前にしています。これを覆い隠すため「騒音問題を和解させて」そして「側道のない高架に無理無法な電車を走らせて」沿線住民はもとより全国の市民、マスコミに小田急問題の終わりを演出しようとする、極めて姑息でなりふり構わない行動が必要となったからです。

騒音をバラ撒く高架違法走行を許す エセ和解は認めない!