

小田急高架見直しへ

小田急線連続立体交差事業認可取消し訴訟

10月26日最高裁口頭弁論開催決定！

8月26日、私たち小田急高架と街づくりを見直す会と弁護団は、最高裁判所で係争中の「小田急線連続立体交差事業認可取消し訴訟」の原告適格に関し、10月26日大法廷において口頭弁論が開かれると記者会見を行いました。

最高裁大法廷は小田急裁判の原告適格の範囲を拡大する

最高裁が口頭弁論を開くのは、これまでの事例では一般的に、重大事件や重要な法令について初めての判断を下す場合、あるいは、原審の判断を変更する場合でした。

「小田急線連続立体交差事業認可取消し訴訟」は、これまでの法廷、判決の経過を振り返ると、まさに、この事例に当てはまります。

最高裁大法廷で口頭弁論が開かれることは、小田急高架問題＝地下化運動の沿線住民、世田谷市民は、もとより全国で環境訴訟、行政訴訟を闘っている市民に、勝利の展望を切り開くものです。

行政訴訟における裁判を受ける権利・資格（原告適格）が大幅に広がります。

裁判における原告適格の拡大（行政裁判におけるの門戸拡大）は、市民運動と行政のあり方に歴史的な転換をもたらし、市民の声による行政改革の道が拓かれます。

小田急高架は道路を一体とした不動産再開発

私たちは小田急高架反対、全線地下化運動を通じて、この連続立体交差事業は単なる鉄道の改良事業では無い、小田急線高架化を建前にして、沿線地域の道路の新設・拡幅を軸にした、不動産開発の巨大プロジェクトであることを指摘してきました。

このプロジェクトは、沿線の住環境を著しく悪化させ、世田谷の文化・伝統を破壊するものであり、公共事業に名を借りて、行政官僚が主導して、ゼネコンと政界が癒着して、バブル再現を夢見る都市不動産再開発であることを見抜いてきました。

控訴審の当初より、工事が進む中で連続立体交差事業のこの実態が明らかになりました。国側は、具体的反論を一切避けました。

行政裁判において東京高裁が下した「行政擁護・官僚癒着」の判決を期待して、結論を高裁・矢崎裁判長に委ねたのです。

東京高裁は、原告適格を理由に東京地裁判決を却下した

東京高裁は、国の期待通り、鉄道事業地に権利を持つ人がいない。

裁判に訴える資格（原告適格）がある人はいないとして、一審・東京地裁の事業認可取消し判決を棄却しました。

「原告適格」を理由に既存の利権関係を擁護して、司法が行政を守るという三権分立の民主国家にあるまじき醜い判決を下しました。

最高裁・原告適格の拡大は小田急地下化運動の歴史的勝利

全国の公共事業の見直しが市民の声と手によって勝ち取られる。

平成13年東京地裁・藤山判決は、沿線住民の訴えを認め、住環境を無視した行政の判断に著しい過誤があったとして、事業認可を取り消しました。

この判決を覆した平成15年東京高裁・矢崎判決の抛り所となったのは、環状6号線道路拡幅認可取消し訴訟判決で、原告に不動産地権者がいないという理由で訴えを却下した、悪名高い最高裁平成11年判決でした。

小田急高架鉄道事業地に「原告適格」を持つ人が居ないということを基礎に、論理を構築して藤山判決を退けたのです。

最高裁大法廷口頭弁論が開催されることにより「原告適格」が見直されるのです。

最高裁における口頭弁論開催で、行政事件訴訟法が改正されたという背景のなかで、公共事業の見直しを求める訴訟（行政訴訟）において、市民の前に立ちはだかり、常に門前払いの判決の道具となってきた、平成11年判決が見直されるでしょう。

行政裁判で、市民の訴える権利が広がるのです。

口頭弁論開催は「原告適格」が見直され、不動産に権利を持たない人でも、行政の判断・施策により重大な損害・被害を受ける人に、裁判を受ける権利・資格を認めるという画期的、歴史的法廷になるのです。

これは、私たち小田急地下化運動の大きな成果であり、21世紀の始めにおいて、わが国の閉鎖された裁判制度を、市民の手に取り戻す大きな歴史的な一歩となるでしょう。

原告適格の拡大で事業認可取消し訴訟が見直される

小田急沿線の環境を守る市民の願いが最高裁において認められる。

「原告適格」の拡大で東京高裁・矢崎判決は、抛り所を失うのです。

「原告適格」の拡大が、東京高裁判決を破棄するのです。

小田急線連続立体交差事業認可取消し訴訟は、最高裁で勝利するのです。

最高裁判所での口頭弁論により「原告適格」の範囲を広げる幕が上げられ、高架複々線により事業地に権利を持たない、騒音、粉塵、日照、景観など日々生活権を大きく侵害されている、沿線住民に訴えの権利・資格が認められとすれば、最高裁判所は、東京高裁判決を破棄する以外の選択はできなくなるはずです。

「原告適格」の拡大は

行政をチェックできる市民社会をつくる

最高裁の判断＝「原告適格」の拡大は、官僚と政治家・ゼネコンが、ひたすら利権誘導と利益とのために、住民を無視して、環境と文化を破壊して、仕組んできた“公共事業”にとどめを刺す手段となります。

「原告適格」の拡大で、市民の声で、力で公共事業の見直しと官僚の専横を糾す道が拓かれるのです。

最高裁判所は、いまこそ、憲法が保障する国民の権利を守り、発展させる歴史的役割を果たす時です。

最高裁は憲法が保障する国民の権利を守れ

高架橋の上を電車が轟音をたて走り、道路の新設工事がいたるところで進んでいる

小田急線の街で、沿線の主婦の方々が話されていました。(お名前は仮称です)

大倉：「今年の暑さはこたえたわ。年齢のせいかしら・・・」

山下：「そればかりじゃないでしょ、小田急高架のコンクリートが熱くなって街を暖めてるのと風通しを悪くして、街を一段と暑くしているんじゃない」

松原：「この間の大雨の後で、豪徳寺の駅舎からザーザー雨水が舗道に落ちているのを見たわ」

若林：「高架橋にもうヒビが入ってるところもあるわ。大震災や風水害のとき大丈夫かしら」

山下：「梅ヶ丘のけやき広場の話はひどいわね」

大倉：「けやき広場は『地域風景資産』に指定されていて、1991年の“けやき広場・世田谷区

界限賞”を授与されているのよ。大切な区民の宝なのに簡単にバッサリと切ったり

移植して、風景を台無しで木陰をなくす、世田谷区に知性というものがあるのかしら？」

松原：「豪徳寺駅前の見事な桜も、みんなが切らないでと言ったのに、問答無用で切られたわ」

山下：「世田谷の自然や昔からあったものが壊され、どんどん消えていくのは、悲しいわ。

役所のやること・やり方は許せないわ」

若林：「世田谷区や東京都の肝心なことは、私たちに知らせないで、区民・住民の環境や感情を

考えない、机の上だけで決める、都市計画・街づくりって一体なんなんでしょう」

大倉：「そう言えば、高架事業の裁判はいま最高裁で審理が進んでいて、この10月26日に大法廷で口頭弁論というのが開かれるって聞いたわ」

松原：「高架が出来てもまだ裁判は続いているのね、住民の粘り強い運動が最高裁というところまで問題を持ち上げたのね。ほんとうにすごいわねー」

若林：「“小田急の大法廷では『原告適格』ということが見直される”という新聞の記事を思い出したわ。

今は、“お国がしたことに裁判で争うことのできる人は、その場所に不動産の権利を持つ人だけで、不動産を持たない人は、たとえ被害を受けても裁判を受ける資格が無いという判例が見直され、市民に門戸が広がるだろう”という解説があったわ」

山下：「たしか、小田急高架の裁判が、高裁で負けたのはその『原告適格』だったわね。

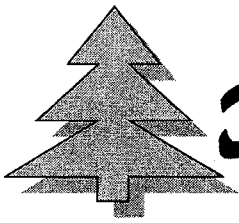
今度の大法廷の結論次第では、小田急線の高架で、毎日の騒音や日照で苦しんでいる私たちにも、裁判の資格が認められるのね。でもそれって当たり前のことじゃない？」

大倉：「そうだとすると、東京地裁のあの素晴らしい判決を『原告に訴える資格者』がいなくて理由で取り消した、東京高裁の判決がひっくり返るんじゃない」

松原：「不動産を持たない人でも被害や不利益があれば、お役所を訴えることができるようになって、裁判所がお役所をチェックする体制ができれば、お役所はもっと住民・市民の意見を聞いて、環境や文化を考えて仕事をするようになるわね。」

若林：「是非、10月26日の口頭弁論で、市民の弁護団が活躍して、私たちの権利を広げてくれる大法廷の素晴らしい判決が待ち通しですね」

(了)



これが地下化運動の大きな成果です

小田急線の地下化運動の平成6年に提訴した「連続立体交差事業認可取消し訴訟」は今年で11年目を迎えました。

最高裁大法廷での口頭弁論という歴史的舞台のなかで、最終終局に入りました。

私たちの地下化運動が、25年の歴史のなかで、沿線地域はのみならず、わが国の社会に刻んだ大きな成果は、新しい世紀の市民運動の道しるべとなるでしょう。

市民が専門家と手を携えて行政に改革を迫った

- 弁護団が憲法をはじめ関連法規に照らして、小田急高架事業の違法を徹底して明らかにした。
- 専門家会議が地下方式（シールド工法）は「環境に優しい、安い、早い」と対案を提示した。
- 環境との共生を目指した「緑のコリドー」提案は、今後の公共事業のあり方を示した。
- 学者・文化人が、小田急高架問題を通じて、官僚専横体制を暴き改革の必要を迫った。

裁判を通じて

- 2001年東京地裁藤山判決
 - ・進行中の公共事業認可を取消し
 - 全国の「公共事業見直し」の契機となる
- 行政事件における「原告適格」見直し・拡大の必要性を生み出した
 - ・行政訴訟法の改正
 - ・最高裁所大法廷・口頭弁論を開催
 - 行政裁判で市民の門戸が広がる

小田急地下化

住民運動



行政をただす

- 1990年代バブル期の第3セクター東京鉄道立体整備(株)を解散に追い込み、首都圏の都市大規模再開発を阻止した。
- 在来線の騒音問題について政府に責任裁定を行わせ、環境基準と規制の方向を明確にした。

沿線と世田谷で

- 小田急線と京王線の一挙高架化による、広域の道路と不動産再開発に歯止めをかけた。
- 経堂の車庫地跡を軸にした、超高層・大規模再開発の見直しをさせた。
- 京王線の世田谷区内・高架化を食い止め、調布地区の地下化を実現。
- 連続立体交差事業に伴う、沿線の都市計画道路を施行阻止および先送りさせた。
- 小田急線下北沢地区の地下化を実現。
- 沿線各地域・地区の環境保護運動や道路新設・高層化反対運動に契機をつくり、市民運動連携と協力をつくりあげた。
 - ◇ 下北沢地区地下化に伴う、連続交差事業＝道路開発と高層化反対運動
 - ◇ 「梅ヶ丘のけやき守る会」の運動
 - ◇ 成城地区の道路新設阻止運動