



昭和二十九年になされたのである。

ところが四線立交化という工事は、在来線両側の用地買収も騒音・日照

権問題などから、当局の期待するほど容易なものではなかった。人口の郊外化が進んで宅地価格の高騰が始まっております。地権者との交渉は困難を極めた。その間に世間一般に公害に対する意識

が高まり、道路、鉄道、空港などの建設は、特に大都市周辺において難渋し、いくつかの歴史的判決が出た

ところからその直後に、沿線の需要が地下新線(営団)が建設すると思われていた)に食われるという小田急の企業防衛的な不安が表明され、また世田谷通りの狭隘や屈曲などから都市計画当局(東京都)の反対も出された。都の代案は、小田急線の高架四線化であり、かねてから一般論としては連続立体交差化を唱道していた運輸省としても、この対策に正面から反対できず、部案とおりの都市計画決定が

での困難に直面した結果、工事の着手は大幅に遅れ、計画全線の完成時期は予測もつかない状況となった。

都交審答申当時の関係者(都市交通課長)であった私としては、この判決を極めて複雑な思いで受けとめざるを得なかった。すでに工事の難航で関係者が苦勞している時、私の胸中をよぎったの

### 政策の賞味期限

高橋 寿夫

うなことをしてはならないとは思ふ。しかし物事には「機」というものがあり、それを逃したら永久に戻って来ないチャンスがある。どんなに困難を伴っても、それを貫くために力を尽くさなければならぬ場合がある。その判断は必ずかしく、それを生命を賭けて振らなければならない。イコロだが、そういう局面に立つことがある。

逆にまた「時

氏神」という言葉があり、「待ては海路の日和」という諺もある。必ずかしいところだ。世の中が安定して

は、都市計画当局の反論を吞まざるを得なかったことへの後悔の思ひだった。あの時、答申通りの地下鉄新線案にこだわって、都側の反論に抵抗していたら、営団線として多くの音に開通していたのではなかったか。

歴史を語る時に「は禁句である。死鬼の輪を数えるよ

政策を預かる立場の人たちの判断や実行に期待される事柄は、これからますます増えるだろう。公共政策に関する限り、市場原理が有効に機能し、結果的にも公正であるという保証はかなり怪しい。何でも彼でも民営化という旗印が勢を得ているが、それは手段であって、社会的公正の実現という最終的着地点をあいまいにするのでは許されな

企業の側についても、小田急線の例に見られるように、自社の権益防衛のために敢えて巨大投資の道を選んだのは一世代前には正しかったかも知れない。しかし都市鉄道の需要が景気と無関係に低迷を続ける時代の中で、それが企業経営をゆさぶる契機にならない保証はない。経済や社会のすべての分野が激動の真只中にある今日こそ、私たちに何を賑わす政策の賞味期限を冷徹に判断し、誤りなき対応をして行く責任がある。

(日本空港ビル相談役)