



光多 長溫

都市化研究公室理事長

い。の導入を推進する方針で、コンセッション事業の重点分野として、空港、上下水道、道路、文教施設、公営住宅、クルーズ船向け旅客ターミナル施設、MICE施設をノミネートしている。しかし、現状、空港を除いては、期待されたほどの導入実績を挙げるに至っていない。

今一つということの背景ともなっているのかも知れない。コンセッション方式のあり方については次回以降に述べるとして、今回はコンセッション方式に関連して五島慶太の「民間企業による自動車道計画」について述べみたい。

任し、戦後公職追放される。昭和26年公職追放解除とともに東京急行電鉄会長に就任し、「田園都市線」建設と大規模な沿線区画整理事業の実施による「田園都市」の建設、伊豆急行線の建設と伊豆半島箱根の観光開発等、「強盗慶太」とも言われたその事業手腕をいかん

れていた。五島は公職追放解除後、東急電鉄会長になると同時に東京—横浜間の道路建設及び運営に熱意を燃やす。この頃五島は「伊豆観光開発の要諦は、東京から二時間以内で伊豆に到達できる自動車専用道路を建設することである」とも言つてゐる。

つたとも言われている。
五島は、東京—横浜を
想ぶ高速道路の建設を構
線（東京都世田谷区—横
浜市保土ヶ谷区）は、現
在の「第三京浜道路」と
ほぼ同じであった。この
構想に対して特に、建設
省道路局は「道路は本来
公共財であり、公営有料

社のコンセッショナ化の意義は大きい。
なお、「道路運送法」による民間自動車道は、箱根ターンpike、芦ノ湖スカイライン等いくつかの事例があるが、豪雪や大雨等の災害復旧費の対象とならないこともあり、例えば、立山有料道路等民間自動車道として建設されたものが、その

コンセッション考

ニンセツジョンは和広く適用されている事業用者から利用料金を徴収する公共施設を対象に、施設の所有権を公共機関に残したまま、その運営権を民間に売却し、これにより、これが事業の進捗がおこなじみが薄かった面があつては事業運営権の概念自体を含め、これまでの運営が行なわれたままであるが、わが国においては事業運営権の概

9年武蔵電気鉄道常務に就任し、その後、京浜急行電鉄や小田急電鉄等を合併吸收し昭和17年東京急行電鉄を創設する。昭和19年運輸省大臣に就任し、その後、京浜急行電鉄が構想され、特に、東京—神戸間自動車道路建設はかなり具体的に計画さ

「年一道路運送法」が制定され、その中で民間事業者による「自動車道事業」の制度が創設されたが、この民間自動車道創設の背景に五島の政治力があつた。五島は、同年日本道路公団に第三京浜道路の建設が認められ、65年全線が開通した。現在、1日平均14万台の通行量がある、東日本高速道路

して知られるが、戦前より道路事業に並々ならぬ事業意欲を持つていた。そもそも、わが国の道路は、欧米に比べ極めて貧弱であり、戦争時において武器・兵士輸送の障害

定し、公営有料道路制度を創設し、この事業主体として道路整備特別会計（後に日本道路公団に引き継ぎ）が予定された。この公営有料道路制度の創設とともに、1952

金負担を求める制度となり、建設費の償却が終了した時点で無料の一般道路になるものであり、民間企業の収益事業には馴染まない」として強く反対した。