

平成 30 年度研究プロジェクト計画概要

研究種別	■共同研究 7	公益目的事業 17
主査名	加藤一誠 慶應義塾大学商学部教授	
研究テーマ	インフラの所有運営スキームの変更と「失敗」の研究	
<p>日本の有料道路は上下分離のうえ公的色彩の強い民営となり、およそ 60 年にわたってこの枠組みが維持される。また、愛知有料道路は民営化されてはいるが、道路政策全体として所有運営スキームに大きな変化はないように見える。しかし、首都圏に続き、近畿圏でも料金スキームが変更され、首都圏では料金政策の変更によって効率性が改善されたという報告がある。今後は、維持管理有料の導入とともにその料金水準、つまり財源調達が課題となる。</p> <p>アメリカでは、21 世紀にはいってコンセッション方式で民営化されたインディアナ有料道路の破綻やシカゴスカイウェイの事業の譲渡が話題になった。これらは、民営事業者が購入代金と引き換えに運営権をもち、料金収入によって維持運営されている。しかし、アメリカでは安部(2014)で説明されているアベイラビリティペイメントが増えている。これは、一定のサービス水準を求め、公共体が運営事業者に料金を支払うサービス購入型の事業である。他方、ほとんどの場合、州、地方政府、オーソリティなどの多様な政府が有料インフラを所有、運営するという実態がある。有料道路の運営形態はまだ研究途上である。</p> <p>他のインフラに目を転じると、日本では国管理空港が料金収入型で民間事業者に売却されているが、地方管理空港では地方自治体が補助金を導入するという混合型コンセッションが実施される。このような民営化が失敗すれば、国や地方自治体によって運営が継続されるというものの、「失敗の研究」は十分ではない。これは一般道路でも同じことがいえ、莫大な維持管理費が必要である以上、財源調達制度は現行のままでよいのか、という疑問が残る。</p> <p>そこで、本研究ではアメリカやヨーロッパの事例にもとづき、所有や運営のスキームとともに、民間の関与がどのように変わったかを再検討する。スキームが変更された場合、その前後の状況を把握し、背景にある考え方や手続きを検討する。</p>		