

ネットワーク：サイクルが加えられたツリー、またはどのノードにも複数の上位ノードがあるツリー、あるいはその両方の特徴を備えたツリーで表される。

リレーショナル：部分の属性がリストされたテーブルで表され、事前設定ポイント<sup>?</sup>は定められていない。各部分は少なくとも一つの多属性値をもち、これがその部分のキー（ポイント）を形成する。部分の接続性は、需要の多い組織機能を果たす特異な属性をダイナミックリンクすることによってオンラインで実現される。

Hassab は「組織を構造化する唯一最善の方法はない」と強調しているが、リレーショナル構造は特定の、場合によっては動的なニーズへの適応性をもっとも高いと思われる。FHWA (2001c) もデータ管理システムの構造を同じように要約している。本書において、マネジメントとエンジニアリング、プロセスと製品というように 2 次元の相互作用を表すために終始用いられているマトリクス形式は、リレーショナル構造の一つのバリエーションである。

## 付録 19. 民営化

Gomez-Ibanez and Meyer (1993) は、英国、フランス、スペイン、メキシコ、チリ、米国等における交通施設とサービスの民営化の重要な経験を要約している。Gomez-Ibanez らは民営化には次の三つの基本的タイプがあるとしている (p.1)。

- ・ 既存国有企業の売却

この種の売却は主として「民間部門は本来的に公共部門よりも効率的であるという一般通念」が動機となっている。

- ・ 新規インフラ開発への民間の資金調達能力と経営力の活用

インフラの民営化は、公共部門の限られた資源を補うために新たな資金源を開拓したいという要求が動機になっていることが多い。その場合でも、民間部門は公共部門よりも安価に、あるいは迅速にインフラを建設できると信じられていることが多いので、効率性が重要な利点として主張されることもある... 政府による他のサービスと異なり、インフラは利用者料金によって支えることができる場合が多い。民営化は明白な増税なしにインフラの資金調達を可能にし、多くの点で民営化は活動を政治上の方針から切り離すことができる。

- ・ 従前は公務員により提供されていた公共サービスのアウトソーシング (民間ベンダーへの外部委託)

既存国有企業またはインフラ施設のアウトソーシングは、「民営化される企業が営業費用をまかない、予想される新規投資ニーズを満たすために必要な分を上回る営業利益を実現できる」のであれば、「政府にとってただちに財務利得となる見込み」をもたらす。

Gomez-Ibanez らは次のように警告している (pp.4-5)。「民営化は勝者と敗者を生み出す... 評論家は、新たに民営化された企業が独占市場で、すなわち競争のない市場で営業するのであれば、効率化または市場指向のインセンティブはあまり働かないかもしれないと指摘している... また、~~評論家は~~ 民間事業者はその性能がモニタリングされない限りは、提供するサービスの量または質を抑えることもあり、モニタリングをおこなっても、その費用で効率化による節減が相殺されてしまうおそれがあると主張している」。

A. M. Howitt (Gomez-Ibanez and Meyer の文献、1993、p.254) は、二つのタイプの効率性を次のように定義している。

技術的な効率性は、企業または産業がその資源をどの程度効果的に使用しているかに関わる。企業が最小の費用で、生産技術と資源の投入を組合せてを用いてその産出量を生産していれば、その企業は技術的な効率性がよい。

配分の効率性は、社会にほかの財・サービスに対する競合ニーズがあるとして、企業または産業が適正な産出量を生産しているか否かを考えるに関わる。配分の効率性は、価格決定と新たな生産能力への投資のルールを含意している意味する。

Howitt (Gomez-Ibanez and Meyer の文献、1993、pp.264-265) によれば、「民営化にあたっては、生産能力が拡大する場合は、おそらく資産を再評価するにつながる... 利用者は済んでしまった投資古い資産のが再評価をされるのは不当だと思ふであろう... したがって、民営化されるのが既存施設ではなく、ほとんどがまったく新規の交通基盤施設であることは意外ではない。米国、欧州、発展途上国におけるほとんどすべての道路民営化計画は新規施設を対象としている」。

Howitt は次のように結論している。「民営化が損失を伴う場合、だれかが不足を補わなければならない。根本的問題はそれがだれかということである。基本的選択肢は二つある。すなわち、ほかの民間企業か、あるいは公共部門である。その両方を組み合わせて用いることが多く、特に収益性が見通しが暗い場合がそうであるが、それぞれに長短がある」。

Gomez-Ibanez and Meyer (1993、p.8) は民営化成功の必要条件を次のように要約している。

- ・ 民営化された企業が売買を行う市場において競争性のあることがきわめて望ましい。
- ・ 民営化は、他の条件がすべて同じとして、民営化による効率向上がかなり大幅なきい場合、すなわち民間部門による業務遂行が本来的に公共部門による業務遂行よりも効率的である場合にの方が達成しやすい。

わかりにくい

これは土の必要  
条件とかの  
高印はどうか?

新申の512文章  
1212 Jan

4x14  
1211



- ・ 民営化は、それに関連する再分配または移転が多くない方が実現しやすい。
- ・ 民営化が最もよく機能するのは、環境上の懸念や経済的な開発あるいは経済的な成長に対する反対運動などといった物議をかもし問題があまり生じない場合である（米国の有料道路の経験が例として引用されている）。
- ・ 民営化は、活動またはサービスによってその費用がほぼまかなわれ、多額の政府補助金を必要とせず、多額の余剰も生じない方が容易である。収益が期待をかなり下回れば、責任組織は政府補助金に頼らなければならず、逆に収益が非常に多ければ、政府はそれを他の目的に利用しようとするであろう。やはりここでも米国の有料道路の例が引用されている。

これは何の例か？

これが発表された後、英国では鉄道事業が民営化されたが、その結果は様々であり、いまだに激しい論争が続いている。

「(フランスでは) 高速道路を民営化すべきか」という質問に対して、フランス戦略研究所所長である C. Saint-Etienne 教授は 2005 年 9 月 29 日のル・モンド紙の第 1 面で次のように答えている。

この作戦高速道路の民営化は、フランスの望ましい交通政策、加盟 25 か国の EU 市場に参入する能力をもつ強力なフランスのコンセッションの創設、さらには国が緊急に必要としている道路建設計画のマクロ経済的影響と無関係に分析することはできない。

国が保有する資本を売却することは、フランス政府がその取引によって、国全体の交通システムの質を向上させ、雇用を創出し、経済成長のポテンシャルを大幅に高めることができる現代的なインフラの建設という野心的な計画を設計するために、大きな建設コンセッションを設立することを意図していなければ意味がない。

EU 文  
何らか  
に Ten

この動機づけは、米国において公的機関ではあるが、自律した交通事業機関をつくることになった動機と似ていると思われる。ニューヨーク・ニュージャージー港湾管理委員会が建設・運営しているジョージ・ワシントン橋が例 2 で取り上げられている。

Banks (2002) は次のように書いている。

(米国において) 使用料による資金調達が一般的なのは、燃料税収入の妥当性に対する認識に応じて変動している。ほとんどの場合、使用料による資金調達は、利用者にとって特に魅力があり、高い費用をまかなえると期待される著しく費用のかかる施設に用いられている (p.39)。

?  
American  
建てる

最近の法規は、民間企業が営業権方式で運営する有料プロジェクトへの住民参加を認めている。これは、公的機関または特別区当局が有料施設を建設し、運営する従来型の方式と対照をなす。

エンジニアリングや維持管理といった機能の民営化については、どの機能を公的機関の直轄とし、どの機能を外部委託するかに関する統一方針はない... 民営化を支持する現在の

風潮のなかで、以前は大半の機能をインハウスとしていた機関も、しだいに外部の請負者を使うようになってきた (p. 43)。

## 付録 20. 州道路請負プログラムの管理

NCHRP Synthesis 331 (2004) で、S. D. Anderson と B. C. Blaschke は州道路行政官の委員会とともに、州道路管理機関 (SHAs: state highway agencies) の請負出件発注、および全州交通改善プログラム (STIP) の基本的要素として満たさなければならない要件を見直した。この報告書は、以下の重要な用語を特定している。

- ・ **プロジェクト開発**: 道路交通のニーズを満たす完成施設にする一連のプロセス (たとえば、計画、プロジェクト案の作成、設計、施工)
- ・ **実行可能なプロジェクト**: 範囲が明確で、交通ニーズを満たし、長期計画と整合する事業の範囲と概念
- ・ **請負プログラムのプロセス**: 計画とプロジェクト案作成の成果にもとづき、プロジェクト開発の諸段階の認可・統制を行い、プロジェクト出件発注のスケジュールを作成する一連のステップ。このプロセスには、初期開発認可から出件発注までのプロジェクトの流れのプロセス管理も含まれる。
- ・ **出件請負スケジュール**: プロジェクトとその工事入札日 (年月日) を列挙した文書。一般には 1 年以内に出件発注されるプロジェクトが含まれる。
- ・ **出件請負**: 建設プロジェクト案の公告、入札書の受理、公開開札を含めた職務

プロジェクト開発は、計画、プロジェクト案の作成、実施計画、および予備設計、最終設計、発注出件、契約、建設 (SHAs によって変更されることがある) から構成される。各段階の構成要素は詳細に記述される。

請負プログラムのプロセスはプロジェクト開発が完了したときにはじまり、プールされているプロジェクトからなる。NCHRP 331 はパイプラインになぞらえたプロセスを推奨している。すなわち、実行可能なプロジェクトは認可および予算制約を表すフィルタ、およびプロジェクトの流量を制御するオン/オフバルブを備えたシステムに入る。プロジェクトの請負出件スケジュールに影響を与える主な因子は、設計の完成状況、資金供給、制約である。出件請負プログラムを変化させる要因は次の二つに分けられる。

- A. 資金供給とコスト、またはそのいずれか、環境/建築限界、通行権利、プロジェクトの範囲
- B. ユーティリティ (配管等)、設計の完成状況、スケジュールの制約、プロジェクトの優先順位、機関間の関係/調整、計画の正確さ/プロジェクトの地位

SHA の入札、特に入札価格を下回った場合と上回った場合について記述されている。請