

## 資料 3

### PPP 契約の主要構成要素比較

出典：米国連邦道路局ホームページ

本資料は、作業用の資料として三菱総合研究所が翻訳したものである。

PPP 契約の主要構成要素比較

| 主要構成要素に関する質問事項  | イリノイ<br>シカゴ・スカイウェイ           | リッチモンド<br>ボカホンタス・パークウェイ        | テキサス<br>オースチン SH 130                  | カリフォルニア<br>サンディエゴ SR-125   | テキサス<br>トランステキサス・コリダ<br>ー  |
|---|------------------------------|--------------------------------|---------------------------------------|----------------------------|--|
| <p>1. PPP 契約の種類</p> <p>a.DBOM<br/>(Design-Build-Operate maintain)</p> <p>b.開発前段階契約<br/>(Pre-Development Agreement)</p> <p>c. コンセッション<br/>(投資家出資)</p> <p>d. コンセッション<br/>(税控除によるファイナンス)</p> <p>e. その他</p> | <p>コンセッション<br/>(投資家出資)</p>   | <p>その他<br/>(DBOM に関する包括契約)</p> | <p>その他<br/>(長期保守オプション付のデザインビルド契約)</p> | <p>コンセッション<br/>(投資家出資)</p> | <p>開発前段階契約(テキサスでは「包括開発契約 (comprehensive development agreement)」と呼ばれる)。</p> |
| <p>2. 契約締結の経緯</p> <p>a.任意提案後の交渉</p> <p>b.任意提案後の競争入札</p> <p>c. 競争入札</p> <p>d.Sole-source negotiations</p> <p>e. その他</p>  | <p>法人向けオークションに近い競争入札を実施。</p> | <p>任意提案後に交渉実施。</p>             | <p>競争調達による契約締結。</p>                   | <p>プロジェクト提案依頼書 (RFP)。</p>  | <p>任意提案後に交渉実施。</p>   |
| <p>3. 契約書名、日付、契約関係者</p>   |                              |                                |                                       |                            |  |

PPP 契約の主要構成要素比較

| 主要構成要素に関する質問事項   | イリノイ<br>シカゴ・スカイウェイ  | リッチモンド<br>ポカホンタス・パークウェイ   | テキサス<br>オースチン SH 130  | カリフォルニア<br>サンディエゴ SR-125   | テキサス<br>トランステキサス・コリダ<br>ー  |
|--|---|---|---|--|--|
| <p>参加民間団体の形態（株式会社、LLP(有限責任事業組合)、LLC(有限責任会社)、事業提携、J/V など）。J/V の場合は、連帯・個別責任の詳細</p> <p>民間団体の義務に対する（保証人以外の）第三者機関の保証の有無</p> | <p>2005 年 10 月 27 日、シカゴ・スカイウェイ・コンセッション/リース契約を、シカゴ市およびスカイウェイ・コンセッション・コーポレーションシ LLC 間で締結。</p> <p>なし。55 百万米ドルの銀行保証状による入札保証。</p> <p>入札を担保するものとして 55 百万米ドルの信用状が発行された。契約締結にあたり、民間出資者が 180 日以内に契約を締結することを保証するために、契約締結時に支払われる賃貸料の 5%相当の信用状が発行された。</p> | <p>バージニア州道路局と FD/MK LLC（開発業者）との間で、1998 年 6 月 3 日にルート 895 コネクター建設運営に関する包括契約を締結。</p> <p>Fluor Corporation および Morrison Knudsen が、デザインビルド包括契約下での義務および 5 百万米ドルの信用供与を保証。</p> | <p>テキサス州道路局（TxDOT）とローンスター・インフラストラクチャー（開発業者）との間で、2002 年 6 月 19 日に独占的開発契約を締結。</p> <p>ローンスター・インフラストラクチャーは、Fluor Danial、Balfour Beatty、T.J. Lembrech Construction Company の J/V。連帯・個別責任はなし。</p> <p>開発業者のすべての義務を、Fluor Corp.が保証する。</p> | <p>San Diego Expressway Limited Partnership (SDELP) とカリフォルニア州道路局との間で、1990 年 12 月 31 日に「民間輸送交通プロジェクトのための開発フランチャイズ契約」を締結。</p> <p>注：SDELP は California Transportation Ventures, Inc.により任命。</p> <p>SDELP は合資会社。</p> <p>第三者機関の保証なし。</p> | <p>TxDOT と Cintra Zachry 合資会社との間で、2005 年 3 月 11 日に「包括開発契約」を締結。</p> <p>Cintra の親会社が 1 千万米ドルを保証。</p> |
| <p>4. その他組織（ファイナンスを目的に設立され</p>   | <p>なし。</p>  | <p>あり。包括契約下の権利および義務は、ポカホンタ</p>  |   | <p>21.3 権限の譲渡</p>  | <p>プロジェクト全体および各施設に対し、拘束力を持</p>   |

PPP 契約の主要構成要素比較

| 主要構成要素に関する質問事項                                 | イリノイ<br>シカゴ・スカイウェイ | リッチモンド<br>ボカホントス・パークウェイ  | テキサス<br>オースチン SH 130 | カリフォルニア<br>サンディエゴ SR-125   | テキサス<br>トランステキサス・コリダ<br>ー                              |
|--|--------------------|--|----------------------|--|--|
| <p>る非営利企業など)に<br/>関し、契約締結後に民間団体に与えられる権利の有無</p> |                    | <p>ス・パークウェイ・アソシエーションが有する。ボカホントス・パークウェイ・アソシエーションは内国歳入庁細則 63-20 に沿って設立された非営利企業で、免税債の発行によりプロジェクトの資金調達を行う。</p> |                      | <p>(a) Article XX (借地抵当権)に定める例外をのぞいて、開発業者(民間団体)は、書面による Caltrans からの合意なしに、本契約、その他フランチャイズ契約、開発業者の権利を譲渡することはできない<br/>( Caltrans が譲渡先に施設運営資格を認めた場合をのぞく )</p> <p>*****</p> <p>(2) 開発業者またはその非指名人との間で契約を締結した共同権限エージェンシー( JPA )、コミュニティ施設区域または同種の公共団体(への権限の譲渡が可能)、指定代理人は、本契約および関連フランチャイズ契約における開</p> | <p>たないファイナンス・プランの枠組みが提示される。プランには非公開株式による資金調達が含まれる。</p> |

PPP 契約の主要構成要素比較

| 主要構成要素に関する質問事項                   | イリノイ<br>シカゴ・スカイウェイ   | リッチモンド<br>ボカホンタス・パークウェイ   | テキサス<br>オースチン SH 130  | カリフォルニア<br>サンディエゴ SR-125  | テキサス<br>トランステキサス・コリダ                      |
|----------------------------------|--|---|---|---|---|
|                                  |  |   |   | 発業者のすべての権利および義務を継承する。   |   |
| 5. ファイナンス条件（種別、資金源、資金調達約款）       | 貸付料支払いのファイナンス責任は委託先（民間出資者）。シカゴ市の宣誓および保証が真正で、シカゴ市が債務不履行に陥らず、当該取引を違法（管轄外）とする立法が行われなことを条件とする。 | アソシエーション発行の（プロジェクト収入に対する先取権を持つ）3億48百万米ドルの免税債およびバージニア州政府発行の18百万米ドルの州内インフラ向けバンクローン（SIBローン）およびデザインビルド契約コントラクターからの5百万米ドルの信用供与枠。 | TIFIA（通インフラ資金調達革新法）免税債、州・連邦債、および発注変更に対応するために開発業者が発行する1千万米ドルの劣後債。<br><br>資金に不足が生じ、プロジェクトから得られる収入でまかないきれない場合には、テキサス州が運営・維持費用を負担する。<br><br>（本項は FHWA ウェブサイト上では、質問4への回答として掲載） | 12.4 金融上の義務<br><br>(a) Section 11.4 に定める Caltrans の協力のもと、開発業者は以下に対する金融上の義務を有する。<br><br>(i) プロジェクトの計画・建設・運営に関わるファイナンスの取得、および<br><br>(ii) 開発業者に発生するこれらの債務の返済に必要な各種手配。開発業者は地方自治体から資金調達を行うこともできる。 |   |
| 6. 主要な付帯的協定の有無。将来的に発効するその他の協定（設計 | なし。しかしスケジュール3に詳細な運用基準が含まれる。  | デザインビルド契約、感性保証、プロジェクトファイナンス契約、SIBローン契   | デザインビルド契約に加え、TxDOT が選択権を持つ最長15年間の資本維持   | リース契約、保守サービス契約、空域リース契約。   | 将来的に発効する契約には以下が含まれる。<br><br>(1) 施設実施計画（スコ |

PPP 契約の主要構成要素比較

| 主要構成要素に関する質問事項  | イリノイ<br>シカゴ・スカイウェイ  | リッチモンド<br>ボカホンタス・パークウェイ  | テキサス<br>オースチン SH 130  | カリフォルニア<br>サンディエゴ SR-125   | テキサス<br>トランステキサス・コリダ<br>ー   |
|---|---|--|---|--|---|
| <p>- 施行一括発注契約、<br/>コンセッション契約、<br/>全体 / 一部の完成保<br/>証、および / または金<br/>融協定) の有無</p>                                 |   | <p>約、コントラクターによる<br/>ローン契約、主要契約書<br/>( master indenture )</p>   | <p>契約。<br/><br/>( 本項は FHWA ウェブサ<br/>イト上では、質問 5 への回<br/>答として掲載 )</p>   |  | <p>ブ確定、価格決定、ファイ<br/>ナンス・クローズのために<br/>必要となる TxDOT、開発<br/>業者、サードパーティによ<br/>る作業の詳細 )<br/><br/>(2) 施設契約 ( ファイナン<br/>ス・クローズ後の施設建設<br/>を定める。コンセッショ<br/>ン、デザインビルド契約、<br/>DBOM 契約、またはその<br/>他の形態の契約となる )<br/><br/>( 本項は FHWA ウェブサ<br/>イト上では、質問 5 への回<br/>答として掲載 )</p> |
| <p>7. 資金調達前の公共・民<br/>間団体の役割 ( プロジ<br/>ェクト定義、環境文書<br/>の準備、許可、交通・<br/>歳入調査や地質調査<br/>などの各種調査、通行<br/>権取得、予備的土木工</p> | <p>物件調査期間中、シカゴ市<br/>は保有するすべてのスカ<br/>イウェイ関連情報を入札<br/>者に提供する。</p> | <p>ファイナンス開始より 1<br/>ヶ月前に契約発効。バージ<br/>ニア道路局 ( VDOT ) は、<br/>初期段階の設計業務に対<br/>し開発業者に 15 百万米ド<br/>ルを支払うことに同意。開<br/>発の前段階のその他業務</p> | <p>契約発効までに TxDOT が<br/>適性評価活動 ( 交通量・収<br/>入調査、地質調査を含む各<br/>種調査を含む ) を行い、<br/>NEPA ( 国家環境政策法 )<br/>認可を取得する。ファイナ<br/>ンス・クローズ前の LNTP</p> | <p>Caltrans への弁済返済を<br/>のぞき、開発業者は資金調<br/>達前のすべての任務に対<br/>する責任を負う。<br/><br/>Caltrans は、いくつかの環<br/>境許可取得に対して責任</p> | <p>施設実施計画における交<br/>渉で決定。<br/><br/>( 本項は FHWA ウェブサ<br/>イト上では、質問 6 への回<br/>答として掲載 )</p>   |

PPP 契約の主要構成要素比較

| 主要構成要素に関する質問事項  | イリノイ<br>シカゴ・スカイウェイ                               | リッチモンド<br>ボカホンタス・パークウェイ             | テキサス<br>オースチン SH 130  | カリフォルニア<br>サンディエゴ SR-125                       | テキサス<br>トランステキサス・コリダ<br>ー                                   |
|---|--|-------------------------------------|---|--|---|
| 事など)  |  | は、開発業者が自己責任にて完了。                    | (プロジェクトの限定的着手指示)にしたがい、開発業者は限られた範囲の設計および用地取得を行う。<br><br>(本項は FHWA ウェブサイト上では、質問 6 への回答として掲載)    | を負う。   |   |
| 8. 民間団体に対する資金調達前に発生する費用の補償(貨幣による費用返済、資本収益、開発費、株主資本収益による返済)の有無 | なし。シカゴ市は入札準備費用を一切負担しない。                          | 開発業者に対し、取引完了時に、開発費として 6 百万米ドルを支払った。 | TxDOT が資金調達前の発生コストを負担し、ファイナンスから得られる収益金からの払い戻しを受ける。<br><br>(本項は FHWA ウェブサイト上では、質問 7 への回答として掲載) | あり。株主資本収益による。                                  | 施設実施計画における交渉で決定。<br><br>(本項は FHWA ウェブサイト上では、質問 7 への回答として掲載) |
| 9. 民間団体の株主資本および負債に対する補償                                       | 99 年のリース期間中、委託先が通行料徴収の権利を持つ旨の詳細規定あり。委託先の収益率に制限を設 | 最近の契約とは異なり、民間開発業者による資本参加はなし。        | 民間団体による資本参加はなし。   | 開発業者(民間団体)は、一定の収益率の制限のもとで、道路利用料の賦課・徴収を行う権利を持つ。 | Cintra Zachry またはその提携先との間の施設契約で規定。                          |

PPP 契約の主要構成要素比較

| 主要構成要素に関する質問事項  | イリノイ<br>シカゴ・スカイウェイ | リッチモンド<br>ポカホンタス・パークウェイ  | テキサス<br>オースチン SH 130   | カリフォルニア<br>サンディエゴ SR-125  | テキサス<br>トランステキサス・コリダ<br>ー  |
|---|--------------------|--|--|---|--|
| <p>民間団体による資金調達後の設計、用地取得、許可、建設、その他関連サービスへの補償</p> <p>民間団体による維持管理サービスの補償</p> | <p>ける明示的規定なし。</p>  | <p>開発業者への補償は、デザインビルド契約のもとで発行する債券から生じる収入による。</p> <p>非営利団体が発行する債券の所有者は、道路料金収入の担保権を持つ。</p> <p>VDOT が維持管理の責任を持つ。その費用は、料金収入からプロジェクト債務関連サービス費用および運営費用を差し引いたものの中からまかなわれる。</p> | <p>開発業者は CPM (Cost Per Mile)方式による繰延べ払いを受けた。</p> <p>一括払い契約にもとづく月次分割払い。</p> <p>(本項は FHWA ウェブサイト上では、質問 8 への回答として掲載)</p> |   | <p>(本項は FHWA ウェブサイト上では、質問 8 への回答として掲載)</p>                         |
| <p>10. 交通設備建設にあたっての公共団体による土地収用権行使の有無</p>                                  | <p>なし。</p>         | <p>VDOT はプロジェクトに関わるすべての土地収用(接收)を行う。詳細はデザインビルド契約を参照。</p>  | <p>あり。</p> <p>(本項は FHWA ウェブサイト上では、質問 9 への回答として掲載)</p>  | <p>あり。</p> <p>(a) Section 6.4 に定めるプロジェクト許可取得の後、Caltrans は、プロジェクト使用地に指定された特定</p> | <p>包括契約中には規定なし。将来的な付帯協定で TxDOT の義務を規定する。</p> <p>(本項は FHWA ウェブサ</p> |

PPP 契約の主要構成要素比較

| 主要構成要素に関する質問事項 | イリノイ<br>シカゴ・スカイウェイ | リッチモンド<br>ボカホンタス・パークウェイ | テキサス<br>オースチン SH 130 | カリフォルニア<br>サンディエゴ SR-125  | テキサス<br>トランステキサス・コリダ<br>ー    |
|----------------|--------------------|-------------------------|----------------------|---|------------------------------|
|                |                    |                         |                      | <p>の区画を接收する権限を行使することができる。その条件は、</p> <p>(i) 開発業者からの要請があり、</p> <p>(ii) 開発業者が Exhibit E に規定される要求を満たしており、</p> <p>(iii) 開発業者が正当な市場価格による用地取得の申し出を行い、土地所有者がこれを拒否している（または 60 日以内の回答を行わない）場合。これに対し Caltrans はカリフォルニア交通輸送委員会が許可する方法により、用地の接收を行う。</p> <p>(b) Caltrans の接收対象となる土地区画には、プロジェクト用地に必要な、経済</p> | <p>イト上では、質問 9 への回答として掲載)</p> |

PPP 契約の主要構成要素比較

| 主要構成要素に関する質問事項                    | イリノイ<br>シカゴ・スカイウェイ                 | リッチモンド<br>ボカホンタス・パークウェイ | テキサス<br>オースチン SH 130      | カリフォルニア<br>サンディエゴ SR-125   | テキサス<br>トランステキサス・コリダ<br>ー          |
|-----------------------------------|------------------------------------|-------------------------|---------------------------|--|------------------------------------|
|                                   |                                    |                         |                           | <p>価値を持たない残存物を含まれる。取得された残存物は、カリフォルニア州法にしたがって Caltrans が処分する。</p> <p>(c) リース権が有効な間は、Caltrans が取得した資産の名義（または運用権）は Caltrans のものとなる。Caltrans が接収した資産には、開発業者が交通施設を建設することができる。用地接収前に Caltrans が許可を発行することにより、開発業者が接収した土地に交通施設を建設し、空域権を使用することができる。</p> |                                    |
| 11. 公共団体から民間団体に課される設計、建設、運営、保守基準の | あり。安全のための詳細運営基準およびリース期間中のエンジニアリング基 | あり。                     | あり。<br><br>(本項は FHWA ウェブサ | あり。  | あり。ただし開発業者は包括契約に定める最低基準の適用除外を申請するこ |

PPP 契約の主要構成要素比較

| 主要構成要素に関する質問事項                            | イリノイ<br>シカゴ・スカイウェイ   | リッチモンド<br>ボカホンタス・パークウェイ                                   | テキサス<br>オースチン SH 130                              | カリフォルニア<br>サンディエゴ SR-125   | テキサス<br>トランステキサス・コリダ<br>ー  |
|---|--|---|---|--|--|
| 有無  | 準あり。これら基準は、契約中に一覧表で表示。   |   | イト上では、質問 10 への回答として掲載)                            |  | とができる。<br><br>(本項は FHWA ウェブサイト上では、質問 10 への回答として掲載)                   |
| 12. 権利付与に関わる民間団体から公共団体への支払い額              | 18 億 3 千万米ドル。契約承認時にシカゴ市議会が決めたインフレ率により当初の入札金額 18 億 2 千万円をスライドさせたもの。 | なし。   | なし。<br><br>(本項は FHWA ウェブサイト上では、質問 11 への回答として掲載)   | Caltrans は Streets and Highways Code の Section 30801 に定めるフランチャイズ料 120 米ドル(月あたり 10 米ドルの年額)を前払いする。<br><br>収益率の上限を超える収入は、超過フランチャイズ料として支払う必要がある。 | 将来的に施設ごとに定められる付帯協定で規定する。<br><br>(本項は FHWA ウェブサイト上では、質問 11 への回答として掲載) |
| 13. 利用料決定・変更の仕組み。利用料の制限および特定車両への利用料徴収免除事項 | 2017 年 1 月までは、一覧表による最大利用料金の制限あり。以降は、消費者物価指数または GDP 増加率に連動した、毎年の値上  | 契約は当初 2 年間の利用料を規定。VDOT は、(主要契約書の約款に定める通り)それ以降の料金改定の権限を持つ。 | 規定なし。<br><br>(本項は FHWA ウェブサイト上では、質問 12 への回答として掲載) | 開発業者は利用料金を設定し、必要に応じて改定することができる。対象となる料金は以下の通り。<br>(1) 各種車両に課す利用料  | 将来的に施設ごとに定められる付帯協定で規定する。<br><br>(本項は FHWA ウェブサ                       |

PPP 契約の主要構成要素比較

| 主要構成要素に関する質問事項      | イリノイ<br>シカゴ・スカイウェイ   | リッチモンド<br>ボカホンタス・パークウェイ  | テキサス<br>オースチン SH 130   | カリフォルニア<br>サンディエゴ SR-125   | テキサス<br>トランステキサス・コリダ<br>ー  |
|---------------------|--|--|--|--|--|
|                     | げが可能（毎年最低 2%の上昇を保証）。   |  |  | 金<br>(2) 搭乗乗客数に応じた料金<br>金<br>(3) 使用頻度に応じた料金<br>(4) プロジェクトで Caltrans が料金決定に関わらない部分に関する料金  | イト上では、質問 12 への回答として掲載)   |
| 14. 公共・民間団体間での利益最大化 | 民間団体が、通行料徴収権およびレストランリースから得られる収益の権利を持つ。シカゴ市は、命名権、公益事業や看板などの敷設権を含む、その他の収益権を持つ。 | 開発業者は道路料金収入に対する権利を持たない。余剰金勘定の資金は、VDOT の指示のもと、(負債の返済や VDOT が支払った費用の償還など) プロジェクト関連の目的に使用される。 | 開発業者の劣後債による発注変更への対応が行われた場合には、その費用は (その他債務の返済費用を差し引いた) 純収入からまかなわれる。<br><br>(本項は FHWA ウェブサイト上では、質問 13 への回答として掲載) | 10.3 キャッシュフローの使用<br><br>Caltrans に対し Section 10.2 に定める通知を出してから 60 日以内に、開発業者はキャッシュフローの使用を行うことができる。使用にあたっての優先順位は以下の通り。<br><br>(a) 基礎収支 (base return) が赤字の場合、開発業者はキャッシュフロ | 将来的に施設ごとに定められる付帯協定で規定する。<br><br>(本項は FHWA ウェブサイト上では、質問 13 への回答として掲載) |

PPP 契約の主要構成要素比較

| 主要構成要素に関する質問事項         | イリノイ<br>シカゴ・スカイウェイ        | リッチモンド<br>ボカホンタス・パークウェイ    | テキサス<br>オースチン SH 130       | カリフォルニア<br>サンディエゴ SR-125   | テキサス<br>トランステキサス・コリダ<br>ー |
|------------------------|---------------------------|----------------------------|----------------------------|--|---------------------------|
|                        |                           |                            |                            | <p>ーの黒字額（または基礎収支を±ゼロにする額）を留保することができる。</p> <p>(b) 開発業者に比例配分されるインセンティブおよび Caltrans に支払われるインセンティブ・フランチャイズ料金。</p> <p>(c) 開発業者および Caltrans 各々へのインセンティブ留保収支 ( Incentive Suspense Account ) が±ゼロの場合、これが±ゼロとなるように開発業者および Caltrans に配分する。</p> <p>(d) 残ったキャッシュフローは超過フランチャイズ料として Caltrans に支払われる。</p> |                           |
| 15. 契約期間および契約延長オプションの有 | 99 年間。更新規定なし。不可抗力の事態への補償を | 契約期間終了日は、債権、SIB 債権、コントラクター | 独占的開発契約には、当初計画の 4 路線、およびオプ | 完工後に発効するリース期間は 35 年間。これに関  | 50 年間。延長オプションなし。          |

PPP 契約の主要構成要素比較

| 主要構成要素に関する質問事項                      | イリノイ<br>シカゴ・スカイウェイ   | リッチモンド<br>ボカホンタス・パークウェイ                                 | テキサス<br>オースチン SH 130  | カリフォルニア<br>サンディエゴ SR-125   | テキサス<br>トランステキサス・コリダ<br>ー   |
|-------------------------------------|--|---|---|--|---|
| 無                                   | 目的とした契約延長は可。   | 発行の債券の償還（または契約失効）期日のうちで最も遅い期日。                          | <p>ション 2 路線それぞれの最終期限が定められている。当初の 4 路線の完工期日は、ファイナンス後の NTP（着工指示）発行から 1,724 日後。</p> <p>資本維持契約には、2 回まで更新可能な 5 年間の延長オプション（最長 15 年間）が定められている。</p> <p>（本項は FHWA ウェブサイト上では、質問 14 への回答として掲載）</p> | <p>し Section 9.1 が定める延長条件は以下の通り。</p> <p>(b) 開発業者が基礎収支を ± ゼロまたは黒字にできない場合は、Caltrans の費用負担により、Caltrans のプロジェクト参加や資金回収に必要な期間の契約延長を行う法的許可を取得することができる。</p> | （本項は FHWA ウェブサイト上では、質問 14 への回答として掲載）  |
| 16. 公共 / 民間団体などの関係者に要求される運営上の成果達成指標 | 契約締結後 90 日以内に行われる取引完了時の賃貸料支払い（2005 年 1 月 24 日の取引完了時にシカゴ市は 18 億 3 千万米ドルを電信送金にて受領） | 1998 年 12 月 31 日までに債権売出しが行われない場合には、VDOT は契約を打ち切ることができる。 | TxDOT はファイナンス・クローズを行う。開発業者は契約に定められた期日までに設計・完工を行う。資本維持契約には、維持基準が設けられている。TxDOT は運営責任を持つ。  | Section 6.4<br>****<br><br>(b) 環境調査の終了後、開発業者は本契約にしたがってプロジェクトに着手し、完工に向けて努力する。工事着工は、プロジェ   | 包括開発契約に初期計画段階の成果要求事項（総額 3.5 百万米ドル相当）あり。開発業者は、プロジェクトスケジュールに記載される成果達成指標に沿った成果物提示が義務づけられる。 |

PPP 契約の主要構成要素比較

| 主要構成要素に関する質問事項               | イリノイ<br>シカゴ・スカイウェイ  | リッチモンド<br>ボカホンタス・パークウェイ   | テキサス<br>オースチン SH 130                        | カリフォルニア<br>サンディエゴ SR-125   | テキサス<br>トランステキサス・コリダ<br>ー                   |
|------------------------------|---|---|---|--|---|
|                              |   |   | <p>(本項は FHWA ウェブサイト上では、質問 15 への回答として掲載)</p> | <p>クト着手指示 (NTP) より 90 日以内とする。<br/>[Section 3.7 には NTP 延長の規定あり。Section 3.7(d) では、サンミゲル・ロード オテイ・メサ間の SR 125 有料道路の完工期日を、2001 年 12 月 31 日または決定記録 (ROD) 日から 4 年後のどちらか遅い方、ただしコネクター開通後 1 年以内と定めている。</p> | <p>(本項は FHWA ウェブサイト上では、質問 15 への回答として掲載)</p> |
| <p>17. 契約の便宜的解除に際しての補償方法</p> | <p>シカゴ市は契約の便宜的解除権を持たない。しかしシカゴ市(またはクック郡またはイリノイ州)が規定する不利益処分が (i) 主として委託先に発生し、(ii) 市場価値の大きな損失を被った場合には、委託先に対する補填義務が生じる。</p> | <p>アソシエーションに対して VDOT は、発行済み債権すべてを返済(または無効にする)のために必要な金額およびデザインビルド契約 (Section 16.2) に派生するすべての費用を支払う義務がある。</p> |   | <p>補償を求める直接的権限の規定はないが、開発業者は「各種損失」の補償を求めることができる。また Caltrans は、以下の事態が生じた際に開発業者が補償を求めることを認めている。</p>   |   |

PPP 契約の主要構成要素比較

| 主要構成要素に関する質問事項 | イリノイ<br>シカゴ・スカイウェイ  | リッチモンド<br>ボカホンタス・パークウェイ | テキサス<br>オースチン SH 130 | カリフォルニア<br>サンディエゴ SR-125   | テキサス<br>トランステキサス・コリダ<br>ー |
|----------------|---|-------------------------|----------------------|--|---------------------------|
|                | <p>(しかし競合施設の建設は不利益処分とはみなされない。) 委託先は契約を解除し、処分発生日時点の(独立した第三者鑑定機関が判断する)市場価値分の補償を受けることができる。</p> |                         |                      | <p>(a) 各種立法措置により</p> <p>(i) Caltrans に交通施設の取得が命じられた場合</p> <p>(ii) 本契約に定める開発業者の権利および利益が打ち切られた(制限された、減少された、無効にされた)場合</p> <p>(iii) 利用料金設定・徴収に対する開発業者の権限が規制または干渉された場合</p> <p>(b) 有権者の各種投票により、上記 (i)、(ii)、(iii)の事態が生じた場合。</p> <p>(c) 各種司法判断により、上記 (i)、(ii)、(iii)の事態が生じた場合。または本契約が法的に無効とされた場合。</p> |                           |

PPP 契約の主要構成要素比較

| 主要構成要素に関する質問事項                            | イリノイ<br>シカゴ・スカイウェイ   | リッチモンド<br>ボカホンタス・パークウェイ                     | テキサス<br>オースチン SH 130                      | カリフォルニア<br>サンディエゴ SR-125   | テキサス<br>トランステキサス・コリダ<br>ー |
|---|--|---|---|--|---------------------------|
|   |  |   |   | 開発業者に対する上記の司法判断の後、Caltrans はすみやかに開発業者に対する費用返済の許可を取得するための方策を講じる。  |                           |
| 18. 成果達成指標、性能保証、契約履行保証                    | 委託先が満たすべき基準として契約に含まれるものとして、設備改良や、(i) スカイウェイ・コーポレーションに適用される新法に適合するため、または(ii) 同等の高速道路に適用される政府機関の運営基準に適合するための基準の変更。 | デザインビルド契約が達成基準の詳細を定める。                      |   | 設計・施行は Caltrans の規準に沿って行う必要がある。                                  |                           |
| 19. 将来的なプロジェクト・キャパシティ向上、増強、および拡張に関する民間団体の | 委託先は費用負担による設備拡張権を要求することができ、拡張提案が土地の追加を要する場合  | 詳細は Section 9.1 を参照。主な点は以下の通り。DVOT はプロジェクト強 | 規定なし。<br><br>(本項は FHWA ウェブサイト上では、質問 16 への | Section 3.2 および Article VI 参照。開発業者は Exhibit A にしたがって交通施設建設を段階的に行 | 将来的に施設ごとに定められる付帯協定で規定する。  |

PPP 契約の主要構成要素比較

| 主要構成要素に関する質問事項 | イリノイ<br>シカゴ・スカイウェイ  | リッチモンド<br>ボカホントス・パークウェイ   | テキサス<br>オースチン SH 130 | カリフォルニア<br>サンディエゴ SR-125   | テキサス<br>トランステキサス・コリダ<br>ー                   |
|----------------|---|---|----------------------|--|---|
| 権利・義務          | <p>には、シカゴ市は提案を拒否することができる。</p> <p>シカゴ市は委託先に対し、シカゴ市の費用・委託費用負担による設備拡張を要求することができる。委託費用には、設備拡張にともない委託先が現在および将来にわたって失う通行料収入の見積額を含む。</p> | <p>化策の計画、実行、運営を行う権利を持つ。プロジェクト強化策の実施にあたっての方法には以下のものがある。(i) DVOT スタッフ、資機材を使用する、(ii) 提案依頼書、競争入札、その他の合法的調達プロセスを通じてサードパーティと契約を結ぶ、(iii) プロジェクト強化策の運営者がプロジェクト資金を使用して、交通量調査をはじめとする必要業務を下請け業者に発注する</p> <p>運営事業者は DVOT の指示なしにプロジェクト強化策を実施することはできない。</p> | <p>回答として掲載)</p>      | <p>う。開発業者は交通施設の将来的な拡張に対する義務を負わない。</p> <p>Caltrans の義務を定める Section 3.2 (e)では、以下に示す事態が生じた際には、120 日以上前の通知を行うことにより、Caltrans が特定交通施設に関する契約を打ち切ることができることを定めている。</p> <p>以下のいずれかの事態が生じ：</p> <p>(a) 引渡し後の交通施設の交通量が、1 日に連続 2 時間以上、Caltrans が定める「E」レベルである日が年間 150 日以上あり、これが 2 年以上続く場合</p> <p>(b) プロジェクトの計画、</p> | <p>(本項は FHWA ウェブサイト上では、質問 16 への回答として掲載)</p> |

PPP 契約の主要構成要素比較

| 主要構成要素に関する質問事項     | イリノイ<br>シカゴ・スカイウェイ | リッチモンド<br>ボカホンタス・パークウェイ    | テキサス<br>オースチン SH 130                          | カリフォルニア<br>サンディエゴ SR-125   | テキサス<br>トランステキサス・コリダ<br>ー |
|--------------------|--------------------|----------------------------|---|--|---------------------------|
|                    |                    |                            |   | <p>建設、ファイナンスまたはリファイナンスに派生する費用が、プロジェクト収入またはサンディエゴ政府系機関(SANDAG)により支払われ、</p> <p>かつ、開発業者がプロジェクト拡張に関わる計画・建設の責務を十全に果たしていない場合。開発業者が責務を果たしていないとみなされるのは、2年以上にわたって1(a)に規定する状況が生まれず、Article VI で要求するプロジェクト拡張完了の条件が満たされない場合。</p> |                           |
| 20. 完成した設備の運用維持責任者 | 委託先。               | すべての維持管理責任はDVOT が委譲した者にある。 | 運用責任は TxDOT。オプションで、TxDOT は維持業務を開発業者に任せることが可能。 | 12.6 保守義務<br><br>(a) 料金徴収所およびプロジェクト用地において、開  | 将来的に施設ごとに定められる付帯協定で規定する。  |

PPP 契約の主要構成要素比較

| 主要構成要素に関する質問事項                                | イリノイ<br>シカゴ・スカイウェイ  | リッチモンド<br>ボカホンタス・パークウェイ   | テキサス<br>オースチン SH 130                              | カリフォルニア<br>サンディエゴ SR-125   | テキサス<br>トランステキサス・コリダ<br>ー  |
|---|---|---|---|--|--|
|   |   |   | (本項は FHWA ウェブサイト上では、質問 17 への回答として掲載)              | 発業者には(道路、橋梁、交通標識、証明など)保守作業の手配を行う義務がある。   | (本項は FHWA ウェブサイト上では、質問 17 への回答として掲載)                                 |
| 21. 公共団体の承認のもとで民間団体が交通施設の規則を制定する権利の有無         | シカゴ警察局がスカイウェイの最大通行料に関する規則制定権を有し、「通行料金規則」が公共車両への適用除外項目を定める。オフピーク時のトラック使用には別途規定がある。委託先は ETS(有料道路自動料金受収システム)を設置する権利を有する。 | 規定なし。   |   |  |  |
| 22. 競合する交通施設に関連した規定(競合交通施設、例外施設、損害の計測方法の説明など) | 関連規定は存在しない。契約では、とくに以下のものを「不利益処分」による補償の例外として定めている。<br><br>スカイウェイ有料橋から  | 「競合する交通施設」とは、プロジェクトで建設する架橋から 3 マイル以内の州道にあり、ジェームズ川を横断する架橋を指す。DVOT は以下のことを行わない。(i) 民間の競合交 | 規定なし。<br><br>(本項は FHWA ウェブサイト上では、質問 18 への回答として掲載) | 9. フランチャイズ・ゾーン<br><br>交通施設 I (および II)に関連して、フランチャイズ・ゾーンとは、SR-125 を中心に南北 6 マイルにわたる(南端はメキシコ国境に、 | 将来的に施設ごとに定められる付帯協定で規定する。<br><br>(本項は FHWA ウェブサイト上では、質問 18 への回答として掲載) |

PPP 契約の主要構成要素比較

| 主要構成要素に関する質問事項 | イリノイ<br>シカゴ・スカイウェイ  | リッチモンド<br>ボカホントス・パークウェイ  | テキサス<br>オースチン SH 130 | カリフォルニア<br>サンディエゴ SR-125   | テキサス<br>トランステキサス・コリダー |
|----------------|---|--|----------------------|--|-----------------------|
|                | <p>得られる収益または利用車両を減少させる、既存または新規の交通手段（道路、街路、高速道路など）の開発、再開発、建設、保守管理、運営方法の修正や変更</p> | <p>通施設の主導、認可および特権の付与や資金の提供を行わない、(ii) 競合交通施設を保有または運営する新規 DVOT 部門を設立しない、(iii) 官民団体による（Section 12.1 に定める州道の連結路線を含む）競合交通施設建設を阻止するために、法によって認められた任意権限の行使を怠ること。</p> <p>アソシエーションおよび委託先は、DVOT が本約款を違反することによって生じる（料金コンサルタントが算出する）道路料金収入の損失分の埋め合わせを要求する唯一かつ排他的な権利を持つ。</p> |                      | <p>北端は SR-54 に接する ) コリダーを指す。</p> <p>（本項は FHWA ウェブサイト上では、質問 21 への回答として掲載）</p> |                       |
| 23 公共団体のサービス   | 委託先はスカイウェイで   | DVOT は、用地取得および   | 規定なし。                | あり。  | 将来的に施設ごとに定め           |

PPP 契約の主要構成要素比較

| 主要構成要素に関する質問事項                               | イリノイ<br>シカゴ・スカイウェイ   | リッチモンド<br>ボカホントス・パークウェイ   | テキサス<br>オースチン SH 130                        | カリフォルニア<br>サンディエゴ SR-125                    | テキサス<br>トランステキサス・コリダ<br>ー  |
|--|--|---|---|---|--|
| <p>(設計審査、許可、運営・維持、警察活動など)に対する民間団体の費用補償義務</p> | <p>の警察活動に対する費用補償義務を負う。以下 3.16 参照。</p> <p>委託先は、契約期間におけるシカゴ市によるスカイウェイ運営に関する監視活動および委託先の責務を果たす上で発生するすべての費用を補償する義務を持つ。ただしその総額は年間 16 万 5 千米ドル以内 (インフレ調整後) とする。</p> | <p>内部監査にかかる費用の補償を受ける。この費用には以下のものが含まれる。</p> <p>(i) デザインビルド契約が規定するプロジェクトにかかわる建設、敷設、機器据付費用 (設計および許可費用をのぞく)、および</p> <p>(ii) プロジェクトの管理および促進に関して、DVOT から権利委譲を受けていない (Section 10.2) 事項により発生する費用。</p> <p>DVOT が運営業者に権限委譲を行った事項に関し、DVOT に発生する費用は運営事業者が補償する義務がある。この費用には以下が含まれる。(i) プロジェクトでの交通管理・規制および積雪 (着氷) 除去、</p> <p>(ii) (自動電子料金・交通</p> | <p>(本項は FHWA ウェブサイト上では、質問 19 への回答として掲載)</p> | <p>(本項は FHWA ウェブサイト上では、質問 22 への回答として掲載)</p> | <p>られる付帯協定で規定する。</p> <p>(本項は FHWA ウェブサイト上では、質問 19 への回答として掲載)</p> |

PPP 契約の主要構成要素比較

| 主要構成要素に関する質問事項  | イリノイ<br>シカゴ・スカイウェイ       | リッチモンド<br>ボカホントス・パークウェイ  | テキサス<br>オースチン SH 130                                       | カリフォルニア<br>サンディエゴ SR-125  | テキサス<br>トランステキサス・コリダ<br>ー   |
|---|--------------------------|--|--|---|---|
|   |                          | <p>管理（ETTM）システムを含む）プロジェクトおよび関連システムの運用・維持・保守、(iii) 利用料金徴収のための ETTM 施設および ETTM システムの運営、(iv) 警察などの緊急サービス要請、(v) 規制認可の維持、適合、更新、および前述の（Section 8.3）活動により生じる費用。費用の支払いは、手持ち資金から債権返済費用を差し引いたものの中からまかなわれる。</p> |  |   |   |
| <p>24. 開発 / 運営事業者に許可された適正 / 最大投資収益率および収益率 / プロジェクト収入の算定根拠</p> | <p>契約中に収益率は明記されていない。</p> | <p>規定なし（株式への投資が行われないため）。</p>   | <p>規定なし。<br/><br/>（本項は FHWA ウェブサイト上では、質問 20 への回答として掲載）</p> | <p>10.1 適性な収益率の決定<br/><br/>Section 10.3 にしたがって開発業者が留保するキャッシュフローは、法に定める「適性な投資収益」を超えてはならない。キャッシ</p> | <p>将来的に施設ごとに定められる付帯協定で規定する。<br/><br/>（本項は FHWA ウェブサイト上では、質問 20 への回答として掲載）</p> |

PPP 契約の主要構成要素比較

| 主要構成要素に関する質問事項                              | イリノイ<br>シカゴ・スカイウェイ   | リッチモンド<br>ボカホンタス・パークウェイ   | テキサス<br>オースチン SH 130  | カリフォルニア<br>サンディエゴ SR-125   | テキサス<br>トランステキサス・コリダ<br>ー  |
|---|--|---|---|--|--|
|   |  |   |   | <p>ユフローに対する開発業者の権利については Article X を参照。</p> <p>(本項は FHWA ウェブサイト上では、質問 23 への回答として掲載)</p>                               |  |
| <p>25. 開発 / 運営事業者の契約不履行要件。公共団体による主要な改善策</p> | <p>契約内容の不履行、譲渡制限に違反する形での委託先の権利譲渡、紛争解決における最終的裁定の不履行、倒産、強制差し押さえ、スカイウェイの差し押さえ。改善策には以下のものが含まれる。(運営基準の不履行に限定した) 契約解除、委託先の費用負担による救済策、特定の方策、スカイウェイの閉鎖、シカゴ市が採りうるその他の改善策。</p> | <p>契約内容の不履行、宣誓または保証中の不正確な記載、プロジェクト協定に要求される事項の不履行、開発業者または保証主体の破産、デザインビルド契約における債務不履行。VDOT は、法的手段または株式処理による改善策を実施し、主契約およびデザインビルド契約の破棄を行うことができる。</p> <p>契約では、アソシエーションの契約不履行を別途定</p> | <p>開発業者による独占的開発契約の約款、契約条件への違反、開発業者による契約上の権利の委譲、開発業者による債務返済または判決履行の不履行、倒産、詐欺または虚偽申告。</p> <p>(本項は FHWA ウェブサイト上では、質問 21 への回答として掲載)</p> | <p>重要な契約上の義務の不履行および破産。契約不履行が解消されない場合、Caltrans はフランチャイズ契約を打ち切ることができる。</p> <p>(本項は FHWA ウェブサイト上では、質問 24 への回答として掲載)</p> | <p>契約不履行の要件には以下が含まれる。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- マイルストーン未達を含む、本契約・付帯契約の不履行</li> <li>- 破産</li> <li>- 親会社保証の撤回</li> <li>- 虚偽陳述、詐欺、債務不履行</li> </ul> <p>債務不履行が生じた場合、TxDOT は契約(またはその一部)を打ち切り、ならびに損害を求償することができる。</p> |

PPP 契約の主要構成要素比較

| 主要構成要素に関する質問事項  | イリノイ<br>シカゴ・スカイウェイ | リッチモンド<br>ボカホンタス・パークウェイ   | テキサス<br>オースチン SH 130  | カリフォルニア<br>サンディエゴ SR-125                          | テキサス<br>トランステキサス・コリダ<br>ー  |
|---|--------------------|---|---|---|--|
|   |                    | めている。   |   |   | (本項は FHWA ウェブサイト上では、質問 21 への回答として掲載)   |
| 26. 公共団体が持つ、その他の契約解除権（成果達成目標の未達、便宜的契約解除など）、便宜的契約解除の際の民間団体への補償内容 | 上記参照               | VDOT は、便宜的契約解除の権利（質問 17 への回答を参照）の他に、デザインビルド契約に定める開発業者の権利を無効にすることによって、包括契約下での（アソシエーションではなく）開発業者の権利を無効にすることができる。<br><br>債権発行の条件が満たされない（そして / または 1998 年 12 月 31 日までに債権売出しが行われない）場合には、DVOT は契約を打ち切ることができる。 | 定められたスケジュールの不履行。また、完了し、TxDOT の承認を受けた工事部分および調停費用を開発業者に支払うことで、TxDOT は契約解除を行うことができる。便宜的契約解除の際の費用補償額は、契約総額からすでに支払われた金額を差し引いた額を超えることはできない。<br><br>(本項は FHWA ウェブサイト上では、質問 22 への回答として掲載) | 上記参照。<br><br>(本項は FHWA ウェブサイト上では、質問 25 への回答として掲載) | TxDOT は便宜的契約解除を行うことができる。便宜的契約解除に対する補償は、契約に定める上限額を超えない発生費用に限定される。<br><br>(本項は FHWA ウェブサイト上では、質問 22 への回答として掲載) |
| 27. 公共団体の契約不履行  | 不利益処分をのぞく契約        | 契約内容の不履行、宣誓ま  | 規定なし。   | 17.4 Caltrans による契約                               | TxDOT が 180 日以上支払  |

PPP 契約の主要構成要素比較

| 主要構成要素に関する質問事項                 | イリノイ<br>シカゴ・スカイウェイ  | リッチモンド<br>ボカホントス・パークウェイ   | テキサス<br>オースチン SH 130                        | カリフォルニア<br>サンディエゴ SR-125   | テキサス<br>トランステキサス・コリダ<br>ー  |
|--------------------------------|---|---|---|--|--|
| <p>行要件。開発 / 運営事業者による主要な改善策</p> | <p>内容の不履行、最終的裁定の不履行、強制差し押さえ、シカゴ市債務に起因する差し押さえ、自発的倒産。改善策には以下のものが含まれる。契約の解除、現行法のもとで正当な権利として行使する改善策、可能な損失回収策。</p> | <p>たは保証中の不正確な記載、その他のプロジェクト契約における DVOT の契約不履行、バージニア州議会が開発業者の不利益をもたらす州 PPTA (プロジェクト準備技術支援) のもとで行う、プロジェクトまたは特定の運営事業者に影響を与える立法制定。</p> | <p>(本項は FHWA ウェブサイト上では、質問 23 への回答として掲載)</p> | <p>不履行</p> <p>Caltrans による契約不履行の要件は以下の通り。</p> <p>(a) 本契約およびリース契約に関し、Caltrans が誤った契約解除通知を行った場合</p> <p>(b) Caltrans が発行する宣誓または補償に虚偽の記載があった場合</p> <p>(c) Caltrans が、約款や契約事項等に要求される重要事項の責務を果たさなかった場合。たとえば Section 3.2、Article VI、Article XV、Article XX の規定など。</p> <p>(d) Caltrans が、その他のフランチャイズ契約に定められる義務を果たさなかった場合。</p> | <p>いを滞らせた場合、開発業者は作業を停止することができる。TxDOT が契約上の重要事項を履行しない場合には、開発業者は法的手段に訴えることができる。TxDOT の契約不履行に対する求償額は、TxDOT による便宜的契約解除に対する補償額を超えないものとする。</p> <p>(本項は FHWA ウェブサイト上では、質問 23 への回答として掲載)</p> |

PPP 契約の主要構成要素比較

| 主要構成要素に関する質問事項  | イリノイ<br>シカゴ・スカイウェイ  | リッチモンド<br>ボカホントス・パークウェイ                              | テキサス<br>オースチン SH 130                                     | カリフォルニア<br>サンディエゴ SR-125   | テキサス<br>トランステキサス・コリダ<br>ー   |
|---|---|--|--|--|---|
|   |   |  |  | <p>(e) Section 17.8 に定める「事態」が生じた場合。「事態」とは、たとえば立法・行政措置や開発業者に不利益をもたらす商法措置に対するレファレンダムなどを指す。</p> <p>(本項は FHWA ウェブサイト上では、質問 26 への回答として掲載)</p> |   |
| <p>28. 民間団体の契約不履行に対する貸し手の権利および改善策。契約に盛り込まれた貸し手の権利および改善策</p> | <p>委託先に適用の救済策の期限切れから 30 日以上経過した場合に委託先を救済する権利。賃貸借物件の抵当権者は、リース案件の抵当権を行使し、(譲受人が資格を有し、制約条件がない場合に)委託先の所有権を移転することができる。シカゴ市はリース抵当権の買い上げ権を持つ。</p> | <p>債権発行後に VDOT が契約を解除するためには、債権の全額返済または無効化が必要になる。</p> | <p>規定なし。</p> <p>(本項は FHWA ウェブサイト上では、質問 24 への回答として掲載)</p> | <p>改善策実施およびファイナンス契約下での改善策実施について詳細な規定あり。</p> <p>(本項は FHWA ウェブサイト上では、質問 27 への回答として掲載)</p>  | <p>将来的に施設ごとに定められる付帯協定で規定する。</p> <p>(本項は FHWA ウェブサイト上では、質問 24 への回答として掲載)</p> |

PPP 契約の主要構成要素比較

| 主要構成要素に関する質問事項                              | イリノイ<br>シカゴ・スカイウェイ   | リッチモンド<br>ボカホントス・パークウェイ   | テキサス<br>オースチン SH 130  | カリフォルニア<br>サンディエゴ SR-125   | テキサス<br>トランステキサス・コリダ<br>ー  |
|---|--|---|---|--|--|
| 29. 民間団体による契約履行を保証する措置（契約履行保証書、信用状、第三者保証など） | 契約期間終了の10年前に、委託先には過去10年間の最高収益に相当する信用状を開設する義務がある。この規定により、99年リースの終了後に委託先が市に返還するまで、委託先がスカイウェイを適切に維持管理することを保証する。                                     | 本契約、デザインビルド契約、プロジェクトファイナンス契約に定める開発業者の義務は、Fluor and Morrison Knudsen による本社契約によって保証される。 |   |  |  |
| 30. 関係者各位の補償義務                              | 委託先は、(i) 契約義務の不履行または誓約・保証違反、(ii) 受託責任、(iii) 委託先所有権譲渡に伴う税・抵当権の登記費用、または (iv) 本契約（委託先所有権の譲渡またはスカイウェイに関連する事項）のもとで委託先の代理人に支払う委託手数料によってシカゴ市が被る損害を補償する。 | 開発業者はデザインビルド契約およびその他のプロジェクト契約のもとで幅広い損失補償義務を負う。法的制約により VDOT に損失補償義務はない。                | 開発業者の行為（または不作為）により生じるすべての費用を、開発業者は TxDOT に対して保証する義務がある。<br><br>（本項は FHWA ウェブサイト上では、質問 25 への回答として掲載） | 設計・施行上のミスおよび不備に関し、開発業者は Caltrans に対し補償を請求することができる。危険物に関連し、関係者各位に対する別途補償規定あり。<br><br>（本項は FHWA ウェブサイト上では、質問 28 への回答として掲載） | サードパーティが TxDOT に対して、開発業者の行為または怠慢により生じた損害の補償を申し出た場合、開発業者はこれ TxDOT に補償する必要がある。<br><br>（本項は FHWA ウェブサイト上では、質問 25 への回答として掲載） |

PPP 契約の主要構成要素比較

| 主要構成要素に関する質問事項 | イリノイ<br>シカゴ・スカイウェイ  | リッチモンド<br>ボカホンタス・パークウェイ | テキサス<br>オースチン SH 130 | カリフォルニア<br>サンディエゴ SR-125 | テキサス<br>トランステキサス・コリダ<br>ー |
|----------------|---|-------------------------|----------------------|--------------------------|---------------------------|
|                | <p>シカゴ市は、(i) 契約義務の不履行または誓約・保証違反、(ii) 除外責任、または (iii) 本契約のもとで委託先の代理人に支払う委託手数料によって委託先が被る損害を補償する。</p> <p>「除外責任」には、(i) 本契約におけるシカゴ市の義務に関わる、(ii) 取引完了前にスカイウェイ・コーポレーションに発生し、(iii) 取引完了前にスカイウェイの所有、運営、建設状況に起因または関連して成立した環境法、またはスカイウェイ用地に存在する危険物等から生じる、(iv) シカゴ市による現行の建設・土木工事契約（またはそれに関連した契約）に派生する、債務、責務、</p> |                         |                      |                          |                           |

PPP 契約の主要構成要素比較

| 主要構成要素に関する質問事項   | イリノイ<br>シカゴ・スカイウェイ  | リッチモンド<br>ボカホンタス・パークウェイ  | テキサス<br>オースチン SH 130   | カリフォルニア<br>サンディエゴ SR-125  | テキサス<br>トランステキサス・コリダ<br>ー   |
|--|---|--|--|---|---|
|  | 義務が含まれる。  |  |  |   |   |
| <p>31. 検査・監査を目的とした開発業者/運営者の記録管理義務および定期的な報告書公開の義務。</p> <p>特定の情報に関する公共団体の守秘義務。</p> | <p>委託先は四半期ごとに交通情報および交通量予測に関する報告書を提出する義務がある。</p> <p>市の要請があれば、委託先はスカイウェイ運営に関わるすべての情報（損益計算書、スカイウェイの収益状況、資本支出、許認可、各種文書など）を提供する義務がある。</p> <p>シカゴ市は監査、検査、調査の権限を持つ。</p> <p>シカゴ市は委託先から入手した以下の情報に関する守秘義務を持つ。(i) 企業秘密または市場/金融関連情報のうちで、(A) 委</p> | <p>デザインビルド契約により開発業者には報告義務がある。アソシエーションは、VDOT が要請するすべての報告書を提出する義務がある。VDOT には監査および検査を行う権利がある。</p> <p>バージニア州公文書法にもとづき、開発業者は守秘義務違反の申し立てを行うことができる。開発業者は、専有・機密情報を明示しなくてはならない。</p> | <p>開発業者にはプロジェクトに関連して作成したすべての帳簿・記録を、最終承認から 5 年間にわたって保管する義務がある。開発業者は、これらの書類を TxDOT による調査が可能な状態にしておく必要がある。</p> <p>TxDOT が入手した情報には、州公文書法の規定が適用される。開発業者からの提案書および発注変更などの価格関連書類は専有情報とみなし、第三者預託の対象とする。</p> <p>(本項は FHWA ウェブサイト上では、質問 26 への回答として掲載)</p> | <p>21.4 記録</p> <p>開発業者にはプロジェクトに関連したすべての帳簿・記録を、作成から 5 年間にわたって保管する義務がある。記録、データ、書類には、開発業者が手がける各プロジェクトの直接費用・間接費用を明確に区別して記入する。これらの記録は、Caltrans による検査・監査および利用料金算定根拠の開示の必要があれば公開する必要がある。</p> <p>12.9 必要報告事項</p> <p>(a) 開発業者は、交通施設ごとの資本収支に関する</p> | <p>開発業者は、契約失効または打ち切りから 5 年間にわたって記録を保管する義務を有する。開発業者は検査・監査を受け入れなければならない。</p> <p>開発業者の情報に対する守秘義務は、情報公開法の定めによる。</p> <p>(本項は FHWA ウェブサイト上では、質問 26 への回答として掲載)</p> |

PPP 契約の主要構成要素比較

| 主要構成要素に関する質問事項 | イリノイ<br>シカゴ・スカイウェイ  | リッチモンド<br>ボカホンタス・パークウェイ | テキサス<br>オースチン SH 130 | カリフォルニア<br>サンディエゴ SR-125   | テキサス<br>トランステキサス・コリダー |
|----------------|---|-------------------------|----------------------|--|-----------------------|
|                | <p>託先が所有権、特権を有するもの、または委託先の機密事項、または(B) 企業秘密、市場 / 金融関連情報の公開が競争を損なうと判断されるもの、および(ii) 委託先がシカゴ市に対し、書面で要請したもの。</p> |                         |                      | <p>最終監査結果を、施設ごとの引渡し日から 6 ヶ月以内に Caltrans に提出しなければならない。</p> <p>(b) 最初の引渡し日の会計年度最終日から 120 日以内に、開発業者は Caltrans に対し、10.2 に定める年次会計報告書を提出しなければならない</p> <p>(c) 開発業者が Section 12.9 に定める報告書を提出してから 3 年以内に、Caltrans は上記(a)または(b)の監査を実施し、開発業者が Article X および本契約の定めに沿った計算を行っているかどうかを確かめることができる。監査の結果、開発業者の慣行が通常の商慣行からかけ離れており、話し合いを通じて解決が図られないこと</p> |                       |

PPP 契約の主要構成要素比較

| 主要構成要素に関する質問事項   | イリノイ<br>シカゴ・スカイウェイ   | リッチモンド<br>ボカホントス・パークウェイ   | テキサス<br>オースチン SH 130  | カリフォルニア<br>サンディエゴ SR-125  | テキサス<br>トランステキサス・コリダ                      |
|--|--|---|---|---|---|
|  |  |   |   | <p>が判明した場合には、本契約 Article XIX に沿った紛争解決が図られる。このような乖離は、当事者の話し合いまたは Article XIX にしたがって金額換算され、適切な調整手段により Article X が定める計算が修正される。</p> <p>(本項は FHWA ウェブサイト上では、質問 29 への回答として掲載)</p> |   |
| <p>32. PPP 契約により民間団体（または交通機関）に対して一定の権限を付与する条件。資金調達を目的に非営利法人等に権限を付与することの可否</p> <p>安全保護を目的とし</p> | <p>取引完了後 3 年間は、委託先が委託契約上の権利を譲渡することは禁止。以降は、市が同意したものについて可能。権利譲渡に対して市が同意する条件は以下の通り。</p> <p>(i) それにより財政基盤が強化されると同時に、譲渡</p> | <p>債権の申込日前に開発業者がアソシエーションに権利を委譲した場合をのぞいて、開発業者およびアソシエーションは、VDOT の事前了承なしに本契約および関連プロジェクト契約に定める権利を委譲することはできない。(パ</p> | <p>権限の付与は、単独裁量権を持つ TxDOT の承認がある場合にのみ可能。</p> <p>(本項は FHWA ウェブサイト上では、質問 27 への回答として掲載)</p> | <p>21.3 権限委譲</p> <p>(a) 書面による Caltrans からの同意なしに、開発業者は、本契約、フランチャイズ契約、開発業者の権限を委譲することはできない。ただし Caltrans が認めた場合には、以下に対す</p>   | <p>権限の委譲には、TxDOT の事前承認が必要。</p> <p>なし。</p> |

PPP 契約の主要構成要素比較

| 主要構成要素に関する質問事項  | イリノイ<br>シカゴ・スカイウェイ   | リッチモンド<br>ボカホンタス・パークウェイ  | テキサス<br>オースチン SH 130 | カリフォルニア<br>サンディエゴ SR-125   | テキサス<br>トランステキサス・コリダ<br>ー   |
|---|--|--|----------------------|--|---|
| <p>た権限付与の可否</p> <p>提携関係にある（関係のない）第三者機関に対する権利・義務付与の可否。可の場合には、シカゴ市の同意を得るための条件</p> | <p>先、譲渡により直接間接に利益を享受する者、その他の管理者、共同運営者（およびその提携先）との連携強化が図られると判断される場合</p> <p>(ii) 提携先の資本化が決まった場合</p> <p>(iii) 譲渡先（または有料道路の運営業者候補として権利譲渡を検討している機関）の経験を斟酌して判断した場合</p> <p>(iv) 譲渡検討先、その利益の直接的・間接的利益享受者や譲渡先の提携機関およびその所有者・従業員などの経歴や評価をもとに判断した場合</p> <p>(v) 権限委譲先として提案された団体が、運用担当者として指定した者。</p> | <p>ートナーシップやメンバーの利権、その他の譲渡に伴う）いかなる権利の委譲、または開発業者（またはアソシエーション）の意思決定に実質的な影響を及ぼす機能の移転は、禁じられた行為とみなす。</p> |                      | <p>る権限の委譲が可能。</p> <p>(1) 開発業者の管理下にある組織、開発業者の親会社・関連会社、開発業者または提携先が無限責任を持つ共同出資プロジェクトの主体、または株主を持つ企業（およびその関連会社）。</p> <p>(2) 開発業者または代理人は、本契約下でプロジェクト施設をリース・運営する共同権限エージェンシー、共同施設区域または同種の公共団体。これらの組織は開発業者の権利の委譲を受けることができる。</p> <p>(b) 開発業者または Caltrans から権限を委譲された団体は、本契約の拘束を受けると同時に、契約</p> | <p>付帯的協定に定める。関係会社に対する権利・義務付与は可能。この場合は、施設ごとに TxDOT からの承認が必要。</p> <p>（本項は FHWA ウェブサイト上では、質問 27 への回答として掲載）</p> |

PPP 契約の主要構成要素比較

| 主要構成要素に関する質問事項 | イリノイ<br>シカゴ・スカイウェイ | リッチモンド<br>ボカホンタス・パークウェイ | テキサス<br>オースチン SH 130 | カリフォルニア<br>サンディエゴ SR-125  | テキサス<br>トランステキサス・コリダ<br>ー |
|----------------|--------------------|-------------------------|----------------------|---|---------------------------|
|                |                    |                         |                      | <p>内容の執行権限を持つ。</p> <p>(c) 開発業者は、通知による Caltrans の承認および関連法規の要件のもとで、これら団体に資金を割り当てることができる。これら資金の割当に対して、Caltrans は相殺権を持つ。</p> <p>20.1 ファイナンス割当</p> <p>開発業者は、自前費用で、プロジェクト収入の担保差し入れ、サブリース、担保契約、権利預託、収入の割当を行うことができる。貸し手と開発業者間での債務契約の詳細については、以下の規定を参照。</p> <p>****</p> <p>(「以下の規定」以降の表示なし)</p> |                           |

PPP 契約の主要構成要素比較

| 主要構成要素に関する質問事項     | イリノイ<br>シカゴ・スカイウェイ | リッチモンド<br>ボカホンタス・パークウェイ | テキサス<br>オースチン SH 130 | カリフォルニア<br>サンディエゴ SR-125  | テキサス<br>トランステキサス・コリダ<br>ー |
|--------------------|--------------------|-------------------------|----------------------|---|---------------------------|
|                    |                    |                         |                      | (本項は FHWA ウェブサイト上では、質問 30 への回答として掲載)  |                           |
| 33. 貸し手保護に関する規定の有無 | 上記参照。              | 上記参照。                   |                      | <p>20.2 貸し手の権利と義務</p> <p>ファイナンス割当が行われず、Caltrans が Section 20.1 (c)に定める通知を受領し、開発業者および貸し手による改善策実施が Article XVII に規定されている場合、以下の規定が適応される。</p> <p>(a) フランチャイズ契約において Caltrans が即時に、(または一定の猶予期間 / 通知後の一定期間、またはその双方)の後に契約を解除する必要がある場合には、Caltrans はすべての貸し手に書面でその旨を</p> |                           |

PPP 契約の主要構成要素比較

| 主要構成要素に関する質問事項 | イリノイ<br>シカゴ・スカイウェイ   | リッチモンド<br>ボカホンタス・パークウェイ | テキサス<br>オースチン SH 130   | カリフォルニア<br>サンディエゴ SR-125  | テキサス<br>トランステキサス・コリダ<br>ー   |
|----------------|--|-------------------------|--|---|---|
|                |  |                         |  | <p>通知し、貸し手に対して、事態を改善するために必要な十分な時間を与える必要がある。</p> <p>(本項は FHWA ウェブサイト上では、質問 31 への回答として掲載)</p>   |   |
| 34. 紛争解決の枠組み   | <p>契約では非公式な紛争解決、仲裁、調停の枠組みを規定。技術的問題については、技術専門家による決議が必要。</p> | <p>公判による審理。</p>         | <p>パートナーリングおよび法により定められた紛争解決方法。</p> <p>(本項は FHWA ウェブサイト上では、質問 28 への回答として掲載)</p> | <p>以下の場合に仲裁が実施される。</p> <p>(i) 紛争の対象額が 50 万米ドル以下の場合</p> <p>(ii) Section 3.2 (フランチャイズ権および競争禁止条項) に関連しない場合</p> <p>(iii) 未解決の紛争対象金額の累計が 500 万米ドル以内の場合</p> <p>(本項は FHWA ウェブサイト上では、質問 32 への</p> | <p>パートナーリング。後に法的な紛争解決手続き。</p> <p>(本項は FHWA ウェブサイト上では、質問 28 への回答として掲載)</p> |

PPP 契約の主要構成要素比較

| 主要構成要素に関する質問事項                    | イリノイ<br>シカゴ・スカイウェイ                                    | リッチモンド<br>ボカホントス・パークウェイ | テキサス<br>オースチン SH 130 | カリフォルニア<br>サンディエゴ SR-125   | テキサス<br>トランステキサス・コリダ<br>ー |
|-----------------------------------|---|-------------------------|----------------------|--|---------------------------|
|                                   |   |                         |                      | 回答として掲載)   |                           |
| 35. 相乗り専用レーンへの料金設定または変動料金設定に関する規定 | 契約は相乗り専用レーンへの料金設定および変動料金設定を許可。また、契約ではトラックに対する夜間割引を規定。 | 規定なし。                   |                      | <p>開発業者は、以下の料金を設定し、改定する権利を持つ。</p> <p>(1) 各種車両に課す利用料金<br/>(2) 搭乗乗客数に応じた料金<br/>(3) 使用頻度に応じた料金<br/>(4) プロジェクトで Caltrans が料金決定に関与しない部分に関する料金</p> <p>(本項は FHWA ウェブサイト上では、質問 33 への回答として掲載)</p> |                           |
| 36. 相乗り専用レーンへの料金設定または変動料金設定に関する   | なし。   | なし。                     |                      | <p>上記参照。</p> <p>(本項は FHWA ウェブサ</p>   |                           |

PPP 契約の主要構成要素比較

| 主要構成要素に関する質問事項                   | イリノイ<br>シカゴ・スカイウェイ          | リッチモンド<br>ボカホンタス・パークウェイ  | テキサス<br>オースチン SH 130   | カリフォルニア<br>サンディエゴ SR-125                        | テキサス<br>トランステキサス・コリダ<br>ー   |
|----------------------------------|-----------------------------|--|--|---|---|
| 政策の有無                            |                             |  |  | イト上では、質問 34 への回答として掲載)                          |   |
| 37. 法的義務を制限する、または間接的損害を免責する規定の有無 | 損失補償義務には、間接的損失への保証義務は含まれない。 | 開発業者は、契約上の（または義務怠慢を含む不法行為に派生する、またはその他の法理論が定める）いかなる付随的および間接的損害に対する直接的／間接的責務を負わない。その例外は、FD/MK（経営幹部、従業員、代理人）が詐欺行為または意図的な虚偽申告を行った場合。 | 独占の開発契約は損失補償額として、1 億米ドル＋完工（または修正工事）費用を上限として定めている。間接的損害に関しては、これとは別に各路線ごとに百万米ドルという上限額が設けられている。<br><br>（本項は FHWA ウェブサイト上では、質問 29 への回答として掲載） | なし。<br><br>（本項は FHWA ウェブサイト上では、質問 35 への回答として掲載） | 包括的開発契約では、損失補償額を 1 千万米ドルプラス付帯契約に定める上限額までと定めている。損失補償の上限額には、保険給付金、詐欺／重過失／意図的な義務違反／違法行為によって生じる賠償や損害は含まれない。上限額は施設契約には適用されない。<br><br>包括的開発契約には、間接的損害に対する相互権利放棄の規定あり。ここで規定する権利放棄は、保険給付金、詐欺／重過失／意図的な義務違反／違法行為によって生じる賠償や損害、さらに施設契約には適 |

PPP 契約の主要構成要素比較

| 主要構成要素に関する質問事項                     | イリノイ<br>シカゴ・スカイウェイ | リッチモンド<br>ボカホントス・パークウェイ                                   | テキサス<br>オースチン SH 130 | カリフォルニア<br>サンディエゴ SR-125                        | テキサス<br>トランステキサス・コリダ<br>ー                                |
|------------------------------------|--------------------|---|----------------------|---|--|
|                                    |                    |   |                      |   | <p>用されない。</p> <p>(本項は FHWA ウェブサイト上では、質問 29 の回答として掲載)</p> |
| 38. 公的補助金の有無(シャドウ・トール、推定運営・維持費用など) | なし。                | アソシエーションから VDOT への運営・管理コストの返済義務は、プロジェクト収入に対する債権の先取権に従属する。 |                      | なし。<br><br>(本項は FHWA ウェブサイト上では、質問 36 への回答として掲載) |  |