

ドイツにおける道路事業の PPP（その 4）

—PPP に関するドイツ会計検査院報告とリスクマトリックスほか—

平成 25 年 12 月

独立行政法人 日本高速道路保有・債務返済機構

全 体 目 次

はじめに.....	2
◆本書で紹介する文書の概要(3)	
◆本書をご覧になるにあたって(5)	
・ A-モデル・ F-モデルの導入経緯とそれぞれの特徴	
1. ドイツ会計検査院報告.....	7
2. ドイツ会計検査院報告に関する議会質問への政府回答.....	49
3. A-モデル関連資料	
(1) リスク分析とリスク配分について (リスクマトリックス (p.65~73) を含む).....	57
(2) ペナルティと加算金 (ボーナス) の枠組み.....	77
(3) 標準コンセッション契約書 (通常型)	85
4. 連邦アウトバーン及び連邦道路の対距離通行料金の徴収に関する法律.....	151
(連邦長距離道路料金法)	
(参考) 『ドイツにおける道路事業の PPP』 その 1 からその 4 までの全体概要等....	164
・ 概 要 (全 4 巻の目次) (164)	
・ 本書で使用する用語等に関する注意 (165)	
・ VIFG(交通インフラ融資会社)からの説明事項 (165)	
・ お詫びと訂正 (166)	
高速道路機構海外調査シリーズ報告書一覧.....	167

※ 1.と 3(3).については、それぞれの掲載箇所に詳細目次を載せています。

はじめに

独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構（以下機構と呼ぶ。）は、道路関係四公団の民営化に伴い、6つの高速道路会社とともに、平成17年10月1日に設立されました。機構の役割は、第一に高速道路に関わる債務の45年以内の確実な返済、第二に公的権限の適切な行使と高速道路会社と一致協力による安全で利便性の高い高速道路の維持・管理、第三に高速道路事業全体の透明性を高め、機構としての説明責任を果たすための積極的な情報開示を行うことであり、現在も懸命の努力を続けています。

機構は、以上の役割を果たすために、いろいろな面から調査研究を行っており、海外調査関係では、「高速道路機構海外調査シリーズ」として、現在までに巻末の一覧表のとおり22冊の報告書を発行しており、本報告書はNo.23となります。（なお、各報告書の全文は、当機構の以下のウェブサイトの出版物等のコーナーに掲載しています。
<http://www.jehdra.go.jp>）

本書は、当機構海外調査シリーズNo.17・No.20・No.21「ドイツにおける道路事業のPPP（その1）・（その2）・（その3）」の続刊「その4」です。No.17では、ドイツにおけるPPP事業についてその進め方を含めてその概要を、また、No.20では、PPP実施に当たっての実施される経済性調査指針を、さらに、No.21では、ドイツの二つのPPPモデルである、AモデルとFモデル双方の評価報告書を紹介してきましたが、以上の報告書等は、

- ・すべてドイツの道路行政側から出されたものであり、
- ・その各所で、事業の合理化との関連でのリスク管理や民間事業者のインセンティブを引き出すことの重要性が言及されていました。

そこで、本巻では以上に留意して次の資料を紹介することとしました。

1. ドイツ本国の会計検査院報告
2. 検査院報告に対する政府の意見
3. Aモデル関連資料
 - (1) リスク分析とリスク配分関連資料
 - (2) ペナルティと加算金関連資料
 - (3) Aモデルの標準コンセッション契約
4. 連邦長距離道路料金法

以下、個々の資料の概要を記します。

◆本書で紹介する文書の概要

1. ドイツ会計検査院報告

ドイツの会計検査院は、その業務として検査を実施するほか、効率的な行政に関する助言者として行政について、検査院の検査上の知見をもとに提案、分析、意見の表明も行っています。ここに紹介する資料はこれに該当するもので、原著では『専門的評価』(Gutachten)という表題が付されているものです。この助言は、ワイマール時代からの伝統で、政府はもちろん、法律案については議会に対して助言が行われており、法律制定にも影響を与えています。また、この助言は、政府からの委託が端緒となる場合と、検査院が自ら検討を行う場合とがあるとされています。本報告の冒頭には、連邦から委託を受けたという趣旨が述べられています。

この会計検査院による助言は、年を追うごとに重要性を増しており、さまざまな分野に及び、連邦長距離道路の重量貨物車課金についても助言がなされたとされています(『Bundesrechnungshof und die Prüfungsämter des Bundes』(ドイツ会計検査院) 他の記載による)。

この報告では、PPP について次のような点が課題として指摘されています。

- ・民間の資金のコストが公的資金よりも高いこと。
- ・民間技術の活用範囲が必ずしも広くないこと。
- ・トランザクションコストが高いこと。
- ・コンセッション対象区間の残存価値が十分に考慮されていないこと。

このうち道路の残存価値については、諸外国の文献ではこのような記述はなかったように思われます。この報告では、この道路の残存価値を外部経済効果等と併せて図示して明確に取り上げ、これらは、現世代の利用料金に含めるのではなく、連邦の補助を行うことができる範囲のものであるととらえています。そして、こうした考え方が波及の大きい論点であることも認めています(本書 p.35、p.43~44 参照)。このような議論が、長らく道路を無料としてきたドイツで、有料道路の導入後さほど間をおかずに現れてきたことは非常に興味深いものです。わが国の償還主義を改めて考える上で示唆に富むものです。また、A-モデル標準契約第9条において、公共側が受託者側に対して工事に要する土地又は土地利用権を無償で提供する義務を負うことが明示されている点も注目されます。なお、報告書そのものにも報告全体の要旨が記載(p.9~13)されています。

2. ドイツ政府の会計検査院報告への回答

連邦議会での議員からの照会に対する回答で、議会議事録の形で印刷物となっているものです。

3. A-モデル関連資料

これに関連する(1)～(3)の各資料は、『アウトバーン車線拡幅事業モデルに関する標準コンセッション契約及びコンセッションの公募に関する標準規定の策定に関する専門的評価(連邦交通省)』(Gutachten zur Erarbeitung der Muster eines Konzessionsvertrags und Regelungen für die Ausschreibung/Vergabe von Konzessionen für das Betreibermodell für den mehrstreifigen Autobahnausbau)』(Forschung Straßen und Straßenverkehrstechnik Heft 889)の関連部分の抜粋です。

なお、欧米では、リスクはチャンスと表裏一体のものと認識されており、このマトリックスには、「A-モデルのためのチャンスとリスクのマトリックス(Chance-/Risikomatrix zum A-Modell)」という名称が付されています。ただし、邦語としてはくどくなりますので、リスクマトリックスと訳し、関連する原語についても原則として「チャンス」の語句は訳出しておりません。なお、F-モデルの標準契約書も公表されており、これも、Forschung Straßen und Straßenverkehrstechnik Heft 822に掲載されておりますが、今回は訳出には至りませんでした。別の機会に譲りたいと考えます。

4. 連邦長距離道路料金法

前巻(No.21)では、F-モデルの根拠となる民間資金調達法全文を紹介しましたが、ここでは、A-モデルの前提となる連邦長距離道路料金法全文を紹介します。

No.17、No.20、No.21と併せて、ドイツにおけるPPP事業の理解に役立てば幸いです。ドイツVIFG社のWillmer、Brüggemeierの各氏からは訳者からの質問にご丁寧な回答をいただきました。ここに厚く御礼を申し上げます。

平成25年12月

独立行政法人 日本高速道路保有・債務返済機構

Danksagung

Herzlich bedanken wir uns bei den Mitarbeitern der VIFG Herrn Brüggemeier und Frau Willmer für ihre ausführlichen Antworten auf unsere Fragen bedanken. Ohne ihre Hilfe hätten wir unsere Arbeit nicht beenden können.

本書をご覧になるあたって

Aーモデル・Fーモデルの導入経緯とそれぞれの特徴

道路利用の増大と道路予算の逼迫という状況は、「有料道路は交通に歪みをもたらす」としてアウトバーンの無料を長年にわたって堅持してきたドイツにも及んできました。これを受けて 1994 年に「長距離道路建設のための民間資金調達に関する法律」が制定され、有料道路を前提とする PPP 事業の実施が可能となりました。これが次の **Fーモデル**です。

Fーモデル：通行料金が民間事業者によって徴収され、自らの収入とされます。事業期間は 30 年とされ。次の点に特徴があります。

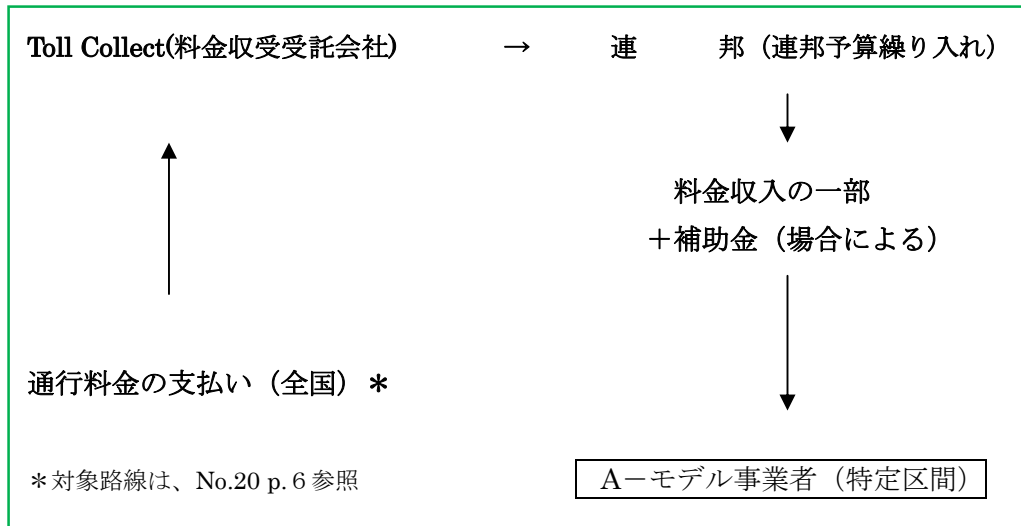
- ① 当該道路を通行する車両から料金を徴収し、これと補助金(投資額の 20%が限度で、支給されない場合もあります)を合算したものが当該道路の建設・管理に充当されます。
- ② 料金徴収の対象は車種を問わず通行する全車両です。
- ③ 対象事業は、アウトバーンに連なるトンネル、橋梁、山間狭隘地の通過道路に限定されています。

1995 年には、ユーロビニエットと呼ばれるステッカー方式による重量貨物車料金（固定料金制）がアウトバーンに導入された後、全連邦長距離道路（地域間道路）に全車種を対象とする対距離料金制度の導入を勧告するペルマン委員会報告が 2000 年 9 月に出されました。これを受けて、2005 年 1 月からアウトバーンに重量貨物車対距離料金が導入されました。この有料制度そのものには、期限は設定されていません。これと同時期に採用された PPP 事業方式が、次の **Aーモデル**です。なお、Aーモデルでは、料金徴収権限は連邦であるため、Fーモデルの場合のような事業の根拠法は不要とされています。事業期間は 30 年とされています。

Aーモデル：通行料金が、連邦によって徴収され連邦予算の収入とされます。事業には、ここからの資金と補助金とが充てられます。事業期間が 30 年とされる点は Fーモデルと変わりませんが、次のような点に特徴があります。

- ① Aーモデル事業には、連邦予算収入となった料金収入と補助金(投資額の 50%が限度で、支給されない場合もあります)が充てられ、事業に供給される資金と道路利用者とは直接のつながりをもつものとはなっていません。
- ② 料金徴収の対象は、重量貨物車のみです。
- ③ 事業の対象は、アウトバーンの新設と車線拡幅を基本とする制度としてスタートしましたが、現在では維持管理、補修を事業対象とすることも可能です。

A-モデルにおける資金の流れは次のようになっています。



1 : ドイツ会計検査院報告 [2009年1月]

(行政の経済性に関する専門的評価 – 連邦長距離道路の PPP について)

原典表題 : Gutachten des Bundesbeauftragten für Wirtschaftlichkeit in der
Verwaltung zu Öffentliche Private Partnerschaften im Bundesfernstraßen

原典出所 :

<http://www.bundesrechnungshof.de/de/veroeffentlichungen/gutachten-berichte-bwv/berichte/sammlung/2009-bwv-gutachten-oeffentlich-private-partnerschaften-oepp-im-bundesfernstrassenbau>

翻訳 : 前総務部企画審議役 中田 勉

本報告書は、当機構が独自に翻訳したものであり、翻訳の間違い等についての責任は、各発行者ではなく、翻訳者である当機構にある。但し、日本語訳はあくまで読者の理解を助けるための参考であり、当機構は翻訳の間違い等に起因する損害についての責任を負わない。



Der Präsident des Bundesrechnungshofes
als Bundesbeauftragter für Wirtschaftlichkeit
in der Verwaltung



Gutachten

des Bundesbeauftragten für
Wirtschaftlichkeit in der
Verwaltung

Zu
Öffentlich
Privaten
Partnerschaften (ÖPP) im
Bundesfernstraßenbau

Gz.: V 3 - 2006 - 0201 vom 05.01.2009
Dieser Bericht ist urheberrechtlich geschützt.
Eine Veröffentlichung ist nicht zulässig.

(原典表紙)

行政の経済性に関する専門的評価

連邦長距離道路の PPP について

2009年1月5日

ドイツ連邦共和国会計検査院

Gz. : V3-2006-0201 vom 05.01.2009

目 次

要 旨	11
1. 序	16
1.1 報告の端緒	16
1.2 連邦長距離道路建設における PPP モデル	16
2. Aーモデル	17
2.1 Aーモデルの構造	17
2.2 経済性	18
2.2.1 経済性調査の基礎	19
2.2.2 連邦交通省による経済性調査	21
2.2.3 リスクの配分	26
2.2.4 資金調達コスト	28
2.2.5 建設費	29
2.2.6 維持補修費	30
2.2.7 運用経費	31
2.2.8 トランザクションコスト	32
2.2.9 売上税	33
2.3 競争の制限	34
2.4 事業の早期実現	34
2.5 連邦予算の観点から見た Aーモデル	35
2.6 Aーモデルに関する勧告	37
3. Fーモデル	38
3.1 Fーモデルの構造	38
3.2 事業の選択と実現可能性の検討	39
3.3 道路利用者の料金回避行動	40
3.4 Fーモデルにおける報酬	40
3.4.1 法的根拠	40
3.4.2 現在までの料金の設定	41
3.4.3 現在までの料金設定の実際	43
3.4.4 資金回収期間の伸縮	43
3.4.5 事業の組立てに関する提言	44
3.5 Fーモデルにおける経済性の検討	44
3.6 Fーモデルの適用領域	46
3.7 Fーモデルに関する勧告	47

要 旨

連邦政府は、連邦長距離道路建設の分野において、これに充てる公的予算を補完すべく PPP の導入を進めている。会計検査院は、行政の経済性に関する検討を連邦から委託されており、本書は、現在までの PPP プロジェクトの問題点を指摘するとともに、今後いかにしてこの問題を回避して行くべきかその方策について検討結果を報告するものである。

連邦交通省は、PPP に関していわゆる A-モデルと F-モデルの二つの方式¹を試行している。

A-モデル（第 2 章）は、民間企業が、コンセッション契約を締結し、既存のアウトバーンの区間の車線拡幅工事を自らの負担で実施する義務を負うものである。通常 30 年間とされるコンセッションの期間中、当該企業はコンセッション区間の運営、維持補修を行うこととなる。契約期間の満了時においては、当該民間企業は、前もって契約で定められた状態で当該区間を連邦に返還することになる。

報酬として、民間企業は交通インフラ金融会社経由で、当該区間で徴収された²重量車料金の全額あるいは一部を連邦予算から受領するほか、事業の開始時に補助金を受領する。この補助金の額は、競争によって定められる。

F-モデルは（第 3 章）では、民間企業は、連邦長距離道路の新設、大改築、維持補修、管理を目的としたコンセッション契約を締結する。民間企業は、全利用者からコンセッション契約対象区間の通行料金を徴収し、これによって投下資金の回収を行うことが許されている。このモデルの対象は、いままでのところ、連邦アウトバーン、または、連邦長距離道路と接続する橋梁、トンネル及び山間狭隘地の通過道路となっている。この場合も、補助金の投入が可能とされており、この額もやはり事業開始の際の競争の結果に基づいて定められる。

¹ [訳注] A-モデルと F-モデルの導入経緯とそれぞれの特徴については、本書 p.5～6 を参照。

² [訳注]原文にはこのような表現が使われているが、正確なものではない。当該区間の料金に相当する額という表現が正しい。これに類似するものとして、コンセッション契約第 40 条（項目番号 40.2）[交通省案]に「実際に流入した料金」(=tatsächlich zugeflossene Maut)という表現があるが、VIFG 社に拠ればこの表現は、実際の契約には用いられていないとのことである。

A-モデル

現在までの A-モデルの事業に関する本院の見解は次のとおりである。

A-モデルの経済性

A-モデルについては、他のいかなる調達方式におけると同様に、経済性調査が実施されなければならない。PPP 方式が経済的に優位にあることは、落札前に従来の方式と比較して明らかにしておかなければならない。連邦交通省において実施された経済性調査の結果については、本院は、同省が行っている基本的な取扱いに問題があるとしている。連邦交通省は、その経済性調査の段階で PPP の方式を、PSC³と比較している。しかし、その比較作業において其の構成上重要な要素をなしているのは、落札にいたった企業から申し出のあった補助金額と交通省の料金推計である。交通省の見解に拠れば、自ら行った料金推計は、きわめて確実性の高いものであるという。しかし、交通省も認めるとおり、道路の耐用年数の全期間にわたる交通量と料金収入を予測する計算手法については、一般的に用いべきとされている手法があるわけではない。と同時に、民間からの提案の審査段階で交通省が確認しているように、民間側が実施した交通に関する予測や計画は、一般的に確実なものとして認められている手法を適用したもので、将来の交通量はしっかりとした根拠と調査による前提を基礎として、専門的かつ真摯に導かれたものであった。入札参加を認められた者の料金推計は、連邦の数値を 75%上回るものもあった。

本院の評価によれば、入札者は連邦交通省の料金収入推計では、その申出にかかる費用の 69%しか回収することができない。交通省の推計が正しいとすれば、入札者は経済的に著しい困難に逢着する可能性があり、コスト削減や追加収入を確保することを試みることによってしか目的に到達するということができないということになる。これとは逆に、入札者側の予測が正しいということになれば、これは、本院が指摘するように、連邦の従来の事業には大きな欠陥があったということになる。

本院は、連邦交通省が、採算性の検討に当たっては、30年にわたるコンセッション期間中のコンセッション対象区間の料金収入推計に誠心誠意全力を挙げて取り組んだことは認めている。しかしながら、算定に際しては、連邦交通省は、民間による推計についても、その基本に根拠があるものであるのなら、厳密に検証を行い、なお他の情報との照合を行いつつこれを斟酌することが必要である。

³ [訳注]従来の方式に依った場合の評価額を指す(Public Sector Comparator)。当機構海外調査シリーズ No.20(p.15、p.34 以下)参照。

- ・ 連邦交通省は、PSC を公募発注の際の基本的数値として取り扱う意図を有していなかった。これは、事業が試行的な性格をもつものであること、また、事業期間が長期間にわたることとこれに伴って基準となるデータが不確実なものとなることがその背景にあった。本院の見解によれば、今後は、PSC によって PPP が、従来手法と比較して採算上劣ると証明された場合には、ただちに PPP に関する手続が終了となり打ち切られるような仕組みにすべきである⁴。
- ・ 基本的に、本院は、今までの形態での A-モデルが経済的に有利なものとなるかどうかについては、疑問を抱いている。採算性の観点からは、本院は、A-モデル事業の実施は次のような欠陥があり、最終的には連邦に財政的に負担もたらすものとしている。

ー民間企業による資金調達コストは、連邦によるものを上回っている。

ー民間企業は、自らがほとんどコントロールできないリスクを負うこととなる場合（交通量によるリスク、料金値上げのリスク）には、高いリスク補償を要求するものと思われる。

ーライフサイクルの全期間について次のような費用が生じ、その額は相当なものとなる。

- ・ 情報入手のための費用
- ・ コンサルタント料金：法的事項、技術的事項、経済的事項、
入札、契約書作成、トランザクションコスト

また、本院の判断では、現在までの建設、維持、管理の分野における A-モデル事業では、効率化による果実は、次の理由から限定されたものとなっている。

ー建設工事の場合、効率化によって利益が得られる可能性は、
ー 例えば、技術革新によるものがあるが
ー 技術的基準や計画策定に関連する行政手続⁵によって狭められてしまう。

ーA-モデルのコンセッション対象区間延長が短く、管理の最適化となじまない。

⁴ [訳注]当機構海外調査シリーズ No.20 (p.47 以下)参照。

⁵ [訳注]計画確定手続(当機構海外調査シリーズ No.17 (p30)参照)において、利害関係者の意向が反映されることから新たな技術を用いる計画が採用されるかは一概に言えない。このことを指しているものと思われる。

ー民間企業は、施設のライフサイクルコストの観点からではなく契約期間に合わせて、道路の維持補修の最適化を図っている。これは、連邦政府が、これまでコンセッション対象区間の残存価格を調達価格の設定上も、また経済性の観点からもその評価に織り込んでいないことが本質的な原因である。

ー維持補修と管理に割り当てられるコストの割合が設定されているため、ここで経費節減の可能性が比較的小さくなってしまっている。

Aーモデルの経済性を根本的に是正するため、次の措置を提案する。

- 民間による資金調達の割合の削減
- 報酬の形態を改めてリスク配分を最適なものとする。
- 契約の標準化を進めトランザクションコストを削減する。
- コンセッション対象区間の残存価値を、提案審査と経済性の検討の際に考慮に入れる。

以上の措置によって中小企業の競争力を強化し、ひいては、全体としての競争も促進するものとする。

すみやかな事業の実現

本院は、連邦交通省と見解を異にし、アウトバーンのレーン増設を Aーモデルに拠らしめることで、より早く実現するとは見ていない。その根拠は次のとおりである。

- ー Aーモデルは、本来的に道路の調達方式であって、資金調達的手段ではない。資金の供給は、もっぱら予算に負っており、追加収入をもたらすものではない⁶。
- ー Aーモデル事業の入札手続きにおいては、協議手続が、従来の入札方式と比べて著しく時間を要している。PPP 方式によって施工が早くなったとしても、埋め合わせにはならない。

予算の観点から見た Aーモデル

予算との関係については、本院の見解では、Aーモデルに関して次のような事情がある。当該モデルでは、民間企業は、いずれ当該企業に配賦される料金収入や連邦からの補助金は、基本法 115 条にいう投資資金を供給するだけでなく、一標準契約でも、別扱いされていない一資金調達や営業、さらには一般管理費に必要とされる消費的支出にもあてがわれ

⁶ [訳注]Aーモデル事業が実施されることを根拠に料金が徴収されることになるというという関係にないことを指すものである（当機構海外調査シリーズ No.21 (p.83) 参照）。

ている。補助金を支出する場合も、また、料金収入を民間企業に配賦する場合も、予算科目上まとめて扱われているため、基本法 115 条の目的とするところとは逆に、連邦債務が億単位で拡張されているものなのである⁷。こうした事情を背景として本院としては、投資的支出と消費支出とが不可分に扱われていることについて改めて問い直すとともに、A-モデルの予算上の取り扱いについて併せて検証することが望ましいと考えるのである。

F-モデル

F-モデルは、予算に代わって事業をより早く実現する別の財源を連邦に与えるものである。現在までのところ事業には成功にいたらなかったケースがあり、それは、事業選択とその立案内容の稚拙さ（例えば、必ずしも必要でない迂回路を建設したり、既にある迂回路を補修したりするケース）や、コンセッション期間中の料金設定する際の法律上制限その原因であった。

このため、交通量が十分に見込める事業のみを採択すべきであるし、迂回するほうが『快適である』というようなことは排除すべきであるし、民間会社に対する報酬の基準を改め、リスクを減らすようにすべきであると考え。報酬基準として可能と思われるのは、料金収入の割引総現在価値の概念である。これは、運用利回りを含めた料金収入総額がコンセッションで合意された現在価格を超えた時に初めてコンセッションが終了するものとするものである。

F-モデル事業も、連邦の他の調達方式の場合と同じく経済性評価を適切に行うべきである。経済性を有しない事業は、コスト便益分析を行うことによって排除することが可能である。

F-モデルの適用範囲は、橋梁、トンネル、山間部の隘路と連邦道路の車線幅に限定したままでよいとするのが本院の見解である。F-モデルの適用領域を広げると、相当数の人手を介した料金徴収箇所を要することになり、自由な走行が可能で質の高い連邦道路網にそぐわないものとなるであろう。

⁷ [訳注]基本法 115 条（検査報告時点）は、国債発行を日本でいういわゆる建設国債に限ることを原則とする規定である。しかし、A-モデルに関する支出を投資・消費を区別せずに認めると、消費支出についても国債に頼ることになり、第 115 条の本来の趣旨から外れることになる。なお、本条は、2009 年 7 月に改正され、国内総生産を基準とする規定に変更されている。なお、この本文で「債務」と表現されている事項は、国債を発行するという点に着目したものではなく、次年度以降の連邦予算収入（＝重量貨物車料金収入）の使途がすでに決まっていることに着目したものである。このような支出は、予算上の支出の承認が義務付けられているものとして *Verpflichtungsermächtigung* と呼ばれている。わが国の債務負担行為に相当するため、爾後、『債務負担行為』と訳出する。

1. 序

ドイツでは、現在のところ PPP の法律上の定義は存在しない。連邦政府は、これは、むしろ、公と民間との間で様々な形態の共同事業が営まれる事業に関する概念であると理解している。連邦政府が率先して PPP を進める場合について、連邦は、次のような定義を用いている⁸。

PPP は、ライフサイクル全般に及ぶ公共事業を公と民間との共同事業を契約の形で長期にわたって実施するものである。事業の遂行に必要とされる資源（ノウハウ、営業手段、資本、人員等）は、民間側から提供されこれを共同の事業モデルで活用されることとなり、また、事業のリスクについては、そのコントロール可能性に応じて適切に分担するものとする⁹。

1.1 報告の端緒

CDU（キリスト教民主同盟）、CSU（キリスト教社会同盟）、SPD（社会民主党）の政府与党は、2005年11月11日の連立協定で、交通網の建設について PPP を公共予算から資金供給を補完するものとして採用することで合意した¹⁰。これにより、交通部門におけるインフラ建設を行う場合についてあらたに資金源が広く確保されることになる。

連邦会計検査院は、パイロットプロジェクトとして計画された連邦長距離道路の PPP 事業についても行政効率に関する検査のなかで付加的に検査を実施してきた。この検査で得られた知見をもとに、交通部門における PPP 事業が経済効率的に行われるようこの報告を行うものである。

1.2 連邦長距離道路建設における PPP モデル

連邦交通省は、連邦長距離道路の建設の分野で連邦と民間と共同のいわゆる PPP 事業モデルを採用する意向である。この事業モデルでは、交通関連施設のライフサイクルの全期間にわたって包括的な検討が行われる。事業は、プランニング、建設工事、維持、運用、資金調達をその範囲とするもので、場合によっては、契約期間の終了段階で交通プロジェクトとしての評価も行われる。事業への官民の参加者は、この共同作業によって、交通プロ

⁸ Vgl. BMVBS(2007): Erfahrungen Öffentlich-Private-Partnerschaften in Deutschland, S.3

⁹ Vgl. BMVBS(2003): Gutachten "PPP im öffentlichen Hochbau" BamdI, S.2f.

¹⁰ Vgl. Gemeinsam für Deutschland - mit Mut und Menschlichkeit, Koalitionvertrag zwischen CDU, CSU und SPD vom 11.11.2005, S.45f.

プロジェクトを早期に実現し、全ライフサイクルをとおして、経済性の向上や事業構造の合理化による利益を追求し、また、インフラ建設におけるイノベーションが進むことを期待している¹¹。

交通省は、現在この事業モデルを次の二つの形態に適用している。

- ー 連邦アウトバーンの車線拡幅工事に関する A-モデル
- ー 橋梁、トンネル、山間地の隘路での道路建設、連邦長距離道路における車線拡幅工事に関する F-モデル

2. A-モデル

2.1 A-モデルの構造

A-モデルにおいては、民間企業、大半は建設会社であるが、既存の連邦アウトバーンの特定区間に車線を、自己の負担で追加する義務を負うコンセッション契約を締結する。契約で定められた一定期間（通常は 30 年）の間、民間企業はコンセッション対象区間を維持し運用しなければならない。コンセッション期間の満了時には、民間企業はこのアウトバーンの区間を契約で定められた状態で連邦に返還しなければならない。その対価として、民間企業は、コンセッション対象区間にもたらされる重量車の料金の全額、または一部、を連邦から VIFG 経由で受領するほか、場合によって、事業開始当初に補助金を得ることになる。この補助金の額は、競争で決定される¹²。連邦交通省は、ここ数年来、表 1 に掲げる A-モデル事業を公募にかけている。

¹¹ Vgl. BMVBS, Straßenbaubericht 2006, S.35

¹² Vgl. BMVBS, Straßenbaubericht 2006, S.35

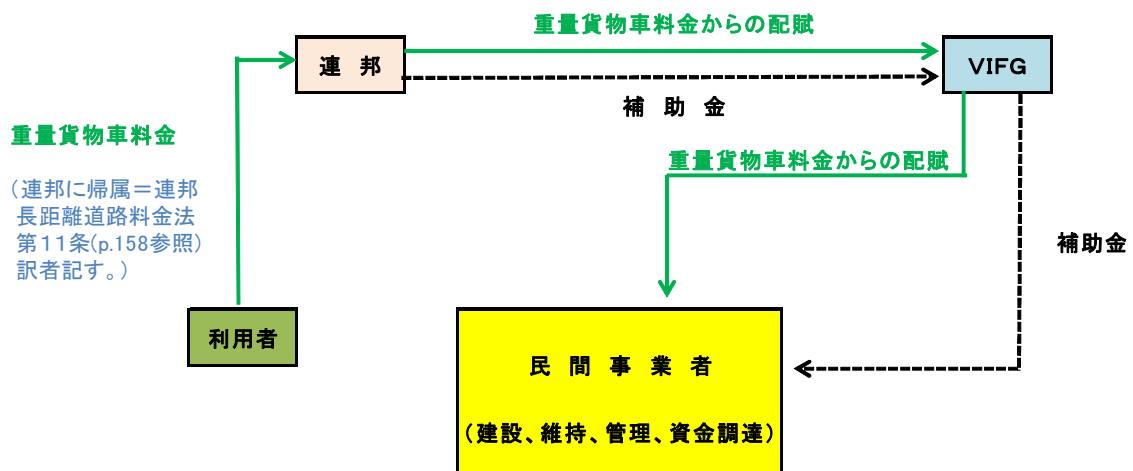


図1:A-モデルの構造概略図

*VIFG=交通インフラ融資会社¹³

ここ数年、連邦交通省は、次の表に掲げる事業をA-モデルのパイロットプロジェクトとして入札にかけてきた。

州	連邦アウトバーン	区 間
バイエルン	A8	アウグスブルク西ーミュンヘン
チューリンゲン	A4	ヴァルターハウゼンーヘルレスハウゼン
バーデン・ヴュルテムベルク	A5	バーデン - バーデンーオッフエンブルク
ニーダーザクセン	A1	ブーフホルツーブレマー・クロイツ

バイエルン州の連邦アウトバーン8号線、チューリンゲン同4号線、ニーダーザクセン同1号線の委託契約はすでに整っている。バーデンヴュルテムベルクのプロジェクトについては2005年に協議手続きが開始されている。この4事業のコンセッション期間中の事業費は、約28億ユーロ¹⁴と見込まれている。

2.2 経済性

連邦交通省の目標は、A-モデルを用いることによって経済的効率性を確保することである。経済的効率性が確保されるのは、達成された目標が、目標達成に向けて投下された支出と比較して、これを上回る結果が得られた場合に達成されるものである。こうして連邦交通

¹³ [訳注]当機構海外調査シリーズ No.17(p.19 訳注 26 及び p.30)参照。

¹⁴ 2009年連邦予算案による(BT-Drucks.16/1900)。第4部：PPP事業と民間先行投資の一覧。

省が目標とする経済的効率性とは、連邦予算規則(BHO)第7条が定義する経済性と節約性とに合致するものとなっている。

2.2.1 経済性調査の基礎

経済性を証明するには、連邦予算規則第7条によれば、経済性調査を適切に行って、財政に影響を及ぼす事項についてすべて審査したことを示さなければならない。この義務は、計画段階から成果の出る最終段階まで、すべての決定、実行の側面に及ぶものである¹⁵。財務大臣会議で採択された『PPPプロジェクトにおける経済性調査指針』¹⁶は、こうしたこと背景から4つの段階に分けられている¹⁷。

PPP調達プロセス	PPP経済性調査の段階	
Phase I ↓	需要調査、資金調達可能性、工事の経済性	
	PPP適合テスト	PPP手法の採否に関する
Phase II ↓	従来からの方式との比較(PSC)	予備的決定
	予備的経済性調査	PPPの入札実施採否の予備的決定
	予算見積りの最大限度額	予算の見積もりと入札
Phase III ↓	経済性調査の終了	落札決定に関する
Phase IV ↓	プロジェクトのコントロール	最終決定 契約への署名

図2: 経済性調査のフェーズ

第1段階: PPPの適否調査

PPP適性試験では、PPPによる政策実現手法が基本的に適合性を有するものであるかを検討する。この試験では、計画された手法が、PPPに対する要求事項を満足しているものなのかが検査される。計画手法が、PPPによる実施に適切ではないという結果が出された場合には、別の手法が検討される。

¹⁵ 連邦予算規則第7条に関する一般行政規則(Allgemeine Verwaltungsvorschriften zur Bundeshaushaltsordnung)2項を参照。

¹⁶ [訳注]当機構海外調査シリーズ No.20 で紹介した指針である。

¹⁷ [訳注]当機構海外調査シリーズ No.20 (p15)参照。

第2段階：経済性に関する予備調査

事業が基本的に、PPP モデルによって実現することに適合するものであることが示された場合には、行政側は、調達手続に付される前に、PPP 調達手法による経済的優位性を検査しなければならない。経済的優位性を判断する場合には、PPP による場合と従前の手法による調達方式とを対比してこれを行う。従来方式は、具体的な PPP による企画の経済的優位性を示すうえで数値的な比較対照を行う尺度であるということになる。従来方式に関する基本的パラメータは、プランニング、建設工事、運用、維持補修並びに資金調達に関するコストである。数量的優位性は、現在価格で調べることができる。さらに行政当局が、調査対象となる事業の全行程で発生するすべての支出、収入、リスクを調べ、想定されるキャッシュフローの中で関係者の状況をシステムチックに把握するとともに比較が可能となるよう現在価値を把握することが要請される。PPP による調達を行っていく中で、プロジェクトの全体期間にわたる PPP 契約のマネジメント及びコントロールの費用についても考慮しておく必要がある。

行政側が、予備的経済性調査によって、PPP 方式による調達においては、少なくともその絵財政が従来方式と比較して遜色がないことを示すことができた場合には、これを調達手続きに付することができる。

第3段階：最終経済調査

最終経済調査の目的は、最終落札前に、優秀提案を審査して連邦予算規則7条に基く経済的優位性の証明を行おうとするものである。従来手法による方式は、民間の入札参加者提案に劣位する比較対照案ということになる。

PPP による提案が、従前方式によるものと比較できるようにするためには、行政側は入札参加希望者との協議で整えられた資料と比較可能なよう PSC 資料を調整しておくことが必要である。例えば入札の時と比較してプロジェクトのリスクに変動があった場合には、調整が必要となる。本院の見解では、異なった工事手法を公平に比較するためには、入札関係部局が、民間事業者が提案ベースで出している事業者独自の技術的イノベーションや工事の最適化に関する提案、運用段階での改善点、あるいはその他の経済性の向上もしくはコスト削減の方策を等公募手続きに取り入れたり、従来方式の検討材料に入れるということは許されない¹⁸。

¹⁸ これが当てはまるのは、入札参加者が新規技術を含む独特の工法を提案し、これが工事の最適化にかなうものであるというケースである。別段、品質を下げざるを得ないような提案があった場合（許容される場合に限る）には、これは PSC に反映される。Vgl. Hertwig(2007): Zuschlagskriterien und Wertung bei ÖPP-Vergaben, in: NZBau 2007, Heft9, S.547.

第4段階：プロジェクトコントロール

プロジェクトコントロールは、工事実施中に、あるいは完了後、そもそも PPP の事業関連した目標に、そしてまた期待されていた経済的優位性に、およそ到達することができたのか、あるいは、どれほどの程度でこれが達成されたのかを確認するもので、問題が発生しつつある場合には早めに対策を講じるという役割を果たすものである。

2.2.2 連邦交通省による経済性調査

入札前開始前の予備的経済調査

現在までの、本院による調査によれば、連邦交通省は、A-モデルの入札前に事業の実現可能性について調査を実施しているが、この調査は指針にいう『PPP プロジェクトにおける経済性調査』の意味で予備的経済調査ではない。

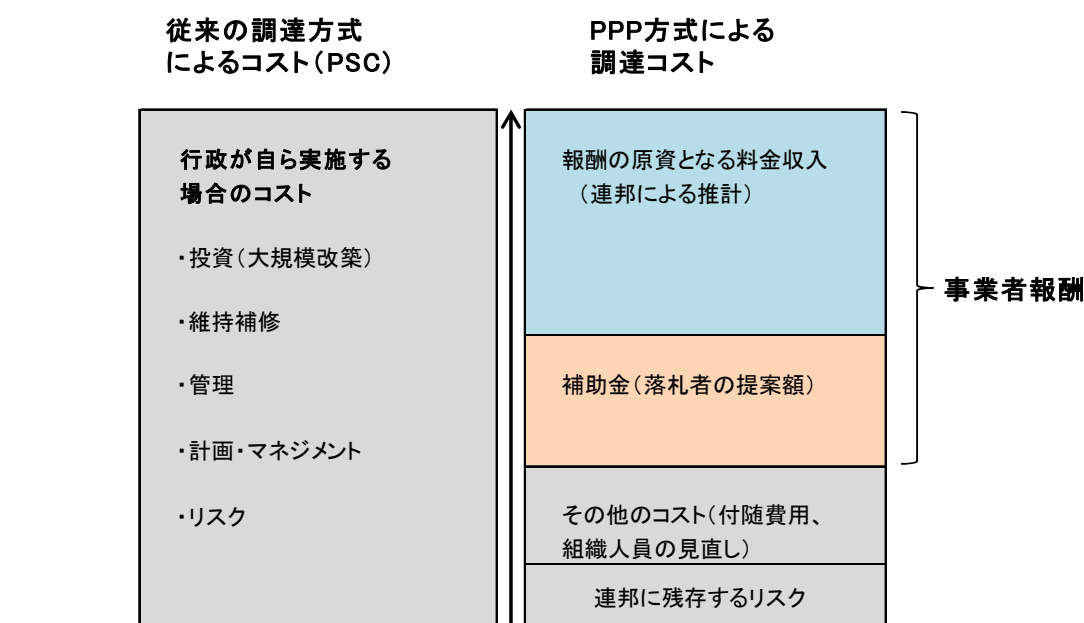
さらに、実現可能性に関する研究は、PPP プロジェクトにおける経済性調査に関する指針の公表前にすでに実施されていたものであることを指摘しておかなければならない。実現可能性に関する調査の作業段階では PPP プロジェクトにおける経済性調査に関する一般的基準は存在しなかったのである。

しかしながら、連邦交通省によって行われた上記の調査が、事業の入札手続の開始前に事業が経済性を有する可能性がある」と公表するのには適切なものでなかったことは確かである。この研究では、単に、A-モデルがある状況の下で実現可能かどうかを検証したものに過ぎない。この研究では、その組立ての前提となる計画立案状況が、入札時点では異なってしまった部分があったり、事業の経済性に影響を与えるファクターのうち重要なものがなおざりにされていたということが所々にあったのである。

会計検査院は、連邦交通省は今後の施策については、入札前に指針の基準に沿った予備的経済調査に基づき PPP プロジェクトの経済性調査を実施すべきものとみている。PPP 方式による調達方式が、少なくとも従来方式と同じだけの経済的な成果をもたらすということが、十二分な確実性を持っていることが示されて初めて、調達手続きが開催されるべきなのである、

落札者決定以前の経済性調査の完了

連邦交通省は、A-モデルそれぞれの事業ごとに、落札者決定前に経済性調査が完了するよう依頼している。この調査の中で、連邦交通省は、PPPの交渉手続内容に合わせたPSCとPPP提案とを対比させている。PPP提案においては、落札者が手中にした補助金と（連邦推計による）料金収入見込みとが重要な構成部分となる。



図：3 経済性調査の完了の費用の対比

(この図の記載は、連邦交通省のコンサルタントによるものである)

連邦交通省は、その手法について、経済性調査が根拠とする連邦による料金収入予測は、もっとも出現可能性の予測であるものとしている¹⁹。

とはいうものの、連邦交通省は、交通量の予測については、コンセッション期間中にわたる交通量の変化や料金収入の状況を考える場合に、一般的に利用されるべき手続きは存在しないということも認めている。

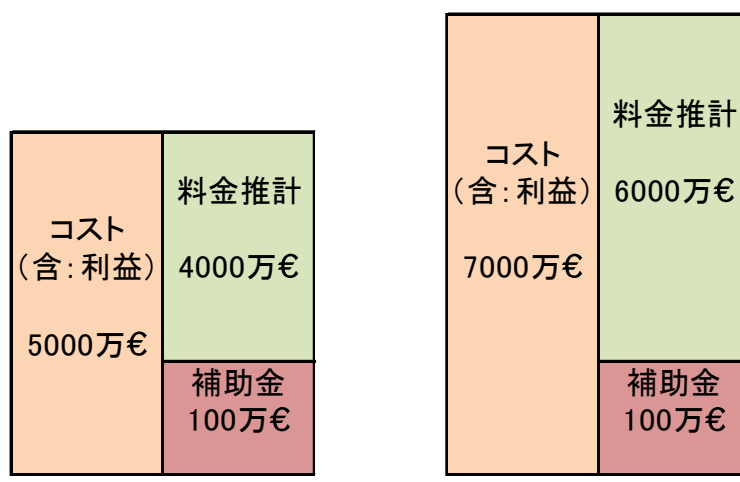
さらに、連邦交通省は、入札参加者は、コンセッション対象区間における交通量に関して、真剣かつ専門的に検討を加えており、交通計画と交通量予測については、信頼度の高い手法しか採用していないということ提案審査の手続きの結果から認識している。連邦交通省の見解によれば、すべては、十分に根拠があり、詳細な調査に基づいて設定された前提条

¹⁹ Vgl.BT-Drucks16-10001;S1

件に基づく評価がよりどころとなっているので、算出された将来の交通量は信頼性のあるものである。そして、この交通量から、それゆえ 30 年以上にわたるコンセッション期間に料金支払い義務を負う重量車両の通行台数も割り出されているのであるのだという²⁰。

落札決定者による料金収入予測は、連邦による予測を 55%から 75%超えたものであった。

連邦交通省の見解では、同省が行う料金収入の予測について、入札参加者の予測を考慮に入れないのは、A-モデルの構造と評価基準の関係から、入札あたって提案が歪められる可能性がないようにするためであるとしている。A-モデルでは、入札参加者がその予測する収入は、提案に示されるコンセッション期間における費用（利益を含む）に一致する。すると、入札において重要な評価基準である『補助金』に変更を生ずることなく利益とコストを任意に引き上げることができるというのである(図4：参照)²¹。



図：4 異なる形で提出され得る提案例

実際、入札参加者の提案では、その建設、運用、維持管理費用は連邦の予測とわずかしか乖離していない²²。また、入札参加者の資金調達モデルは、外部の資金提供者との合意事項と入札企業の出資者の出資義務がそのベースとなっている。外部の資金提供者との合意事項には、融資計画、満期までの期間、利子、マージンといった重要な条件が入っている。

²⁰ 連邦アウトバーン 8 号線及び 4 号線の事業に関する交通量推計の評価報告書を参照されたい。連邦交通省は、連邦アウトバーン 1 号線及び 5 号線は、入札参加希望者は自らの責任で信頼性のある、矛盾のない交通量推計を行ったものであるとしている。

²¹ Vgl BT-Drucks16/7640,S.2

²² 州道路当局も入札参加希望者から提出された算定コストは信頼性のあるものと受け止められており、このためこの提案で示されている建設、管理、維持補修に関するコストも現実的であるという結論に達している。

入札参加者の算定による自己資本による収益（税引前）は、専門文献で『通常の』ものと見られている収益を超えるものではなかった²³。

入札参加者の提案で示されたコスト²⁴と連邦交通省が予測する料金収入とを比較すると、入札参加者は、そのコストは、平均して連邦の予測する収入では、その 69%しかカバーできないと見られる。ある入札参加者は、その提案書で、実際の交通量が自らの推計交通量を 20%以上下回れば、債務返済は不可能であるとしている。このケースでは連邦が行った収入予測が、入札参加者によるものより約 36%低かったのである。

本院の認識としては、入札参加者は、基本的に、入札時における重要な評価基準である『補助金の付与』に影響をおよぼすことなく、その利益とコストを任意に引き上げることができる。これは、A-モデルの基本構造と入札における審査基準がその理由である。もっとも、すでに述べた建設、運営、維持補修、融資にかかるコストに関する実行可能性に関するテストを用いれば、入札参加者が示す費用の 80%から 90%は検証することが可能であるが、いままでの入札では、入札参加者が料金収入・コストの予測を意識的に引き上げたということは、連邦交通省がいうように、直接には認識できるものではない。と同時に、入札参加者がその提案のなかで示したコストは、連邦が予測した料金収入ではまかなうことができないことが明らかである。連邦の料金収入予測が正しいということになれば、入札参加者は経済的に著しい困難（支払い不能）に陥ることになる。

本院は、連邦交通省が、その経済性調査の完結に当たり 30 年に及ぶコンセッション期間の料金収入の推計に最善を尽くしたことは理解している。しかしながら、連邦交通省は、民間企業のなす予測についても、その予測の根拠が検証可能である限り、その結果をその背景を含めて批判的に検証し、他の情報も照合して、検討を加えるべきである。

連邦交通省が検討を加えた A-モデル事業の経済性については、会計検査院は疑問を抱いている。入札参加者の収入予測は、連邦によるものと比較するとかなり多いものであるが、これが正しいとすれば、現在までの事業は連邦に相当大きな経済的なマイナスをもたらすものであることを本院の算定は示している。

²³ Vgl. Blecken/Meinen(2007) Quantitative ökonomische Modelle für PPP- und BOT-Projekte, S.29; Vgl. Deutsche Bank Research Nr.264 vom 5,5,2003: Betreibermodelle für Straßeninfrastruktur; S.13

²⁴ 利益を含まないものである。

入札の評価基準としてのPSC

連邦交通省は、今までの事業については、PSC を調達手続上の主たる基準として取り扱っていなかった。PSC を調達手続きの『厳格な基準』として用いる、つまり、PPP の提案が従来の調達方式による場合に比べて不利になるということが明確になった段階で入札手続きは中止されるということが、公募手続きの開始の際に入札参加者希望者に対して明示されて来なかったのである。したがって、ある事業について経済性調査の結果、A-モデルによる施工が経済性を有しないという結論が出たときに、調達手続きを中止するというのは問題を孕むもので、場合によっては損害賠償問題ともなりかねない。

連邦交通省は、このような取扱いを決定した理由として、政策が試行的な性格を有していること、事業の対象期間が長期にわたること、またこのために基礎データが不確実なものであるということを挙げている。この不確実性は、リスク関連費用からのみ生じているというわけではないという。リスクに関連費用は、PPP の導入によってあらためて取り扱われるようになったものであるが、これは、建設、運用、維持補修のような費用項目と関連している²⁵。このような費用項目については、今のところ、連邦交通省は評価システムを有していないのである。

そこで本院は、州を跨いだデータバンクの構築を推奨する。これにより、従来の調達手法でコストを賄うことが可能であるケースについてそのコストの記録を保全するのである²⁶。さらに、PPP 事業の調達手続きについては、従来の調達方式と比較して、従来の方式の方が経済的に優れていることが明らかになった場合には、その手続きを中止することが可能となる方式を導入すべきである²⁷。PSC を調達手続きの厳格な基準とすることとすれば、入札参加者が連邦が意図している収支よりも著しい高い価格に狙いを定めて価格を提示してくることないであろう。これは、この方式の長所である。

要約すると、会計検査院は事業に経済性ありとする算定結果に疑問を抱いている。これは、連邦交通省の想定事項がその理由である。この見解は、A-モデルのシステムに内在する特質より一層強められているものである。これについて、引き続いて論じる。

²⁵ Wirtschaftlichkeitsuntersuchung für die Vergabe des Betreibermodells im Bundesautobahnbau A8 Bayern – Abschlussbericht vorläufige Wirtschaftlichkeitsuntersuchung, S64

²⁶ 同様のことは、連邦交通省の専門コンサルタントも推奨している。

Vgl. Wirtschaftlichkeitsuntersuchung für die Vergabe des Betreibermodells im Bundesautobahnbau A8 Bayern – Abschlussbericht vorläufige Wirtschaftlichkeitsuntersuchung, S66

²⁷ 『経済性調査指針』（当機構海外調査シリーズ No.20(p.47~4)）では、提出された施工案に基づいて経済性調査を行い、従来の方式の方がこの提出案のうち最良のものよりも経済的であることという結果が出た場合には、入札は中止されることを公募資料に示しておくよう提唱している。

2.2.3 リスクの配分

契約当事者間におけるリスクの配分は、PPP方式の経済性に大きな影響を与える。このため、連邦予算規則第7条第2項は、PPP促進法によって緊急に手当てが行われた。すなわち、経済性の調査においては、その実行される施策にかかるリスク配分についても考慮を払うこととされたのである²⁸。リスクの配分については、最善のリスクコントロールを行うことができる者によってリスクが担われるべきであるというのが原則とされるべきである²⁹。A-モデルについて、そのリスク管理上、A-モデル事業実施予定地、完成期限、日進月歩の技術水準が重要である。

しかし、A-モデルにおける民間企業に対する報酬は、その大半がコンセッション区間に落とされる重量車両料金に依存していることから、A-モデルにおいて民間企業が全額負担しなければならない最大のリスクは通行台数と料金収入額のリスクであるということになる。

通行台数のリスクは、一定額の料金収入をもたらす交通量が確定したものではないことによるものとしてとらえることができる³⁰。

重量車両料金の額は、重量車両の軸数と排出ガス等級によって決まる。料金収入のリスクは、将来、重量車両料金の額が法律に基づいて変動することになる³¹。

それゆえ民間企業の料金収入にとっては、通行台数の絶対値だけでなく、この通行台数の数値の構成項目が重要なのである。重量車両の通行台数そのものやその車種構成は、本質的にはむしろ、例えば、環境問題、交通網の別の改築工事、あるいは料金額に関する法規律の動向や、さらには国の経済の一般的動向に依存している。民間企業はそのファクターに決定的な影響を与えることはできない³²。

²⁸ 当機構海外調査シリーズ No.20(p19 訳注 13)参照。

²⁹ リスクの移転によってインセンティブが働くのは、リスクの配分がこのように行われた場合だけである。リスクが移転し、これによってコストも移転すると、リスク負担者は、リスクを伴った部分についてこれを自らに有利になるようすなわちコスト縮減する方向でコントロールしようとするインセンティブが働くのである。Vgl.Beckers/Mikisch(2002) : Die Allokation des Verkehrsmengerisikos bei Betreibermodellen für Straßeninfrastruktur - Theoretische Grundlagen und Anwendungen auf das A-Modell, Diskussionspaper 2002/10, Technische Universität Berlin, S11

³⁰ Vgl.Hirschhausen/Beckers(2003):Konzessionsmodelle für Fernstraßen in Deutschland: Eine ökonomische Analyse der Riskallokation beim F- und A-Modell, Discussion Paper 388; DIW 12-2003, S.10

³¹ [訳注]原著では、ドイツ政府が作成している『物流総合計画』(案)に記載された有料道路料金に係る車種設定や対距離・固定料金の変更に関する検討事項がこの点について大きく影響する旨を脚注で述べているが、この記述に対応すると思われる最新の物流総合計画 (Materplan Güterverkehr und Logistik (2009-2012)) においては、その検討事項が特定できない。

³² Vgl.Frank(2003): Betreibermodelle für Straßeninfrastruktur, Deutsche Bank Research Nr.264 vom 5,5,2003: S.8; Beckers/Makisch(2002): Die Allokation des Verkehrsmengerisikos bei

これまでの調達手続きで明らかなことは、報酬のメカニズムが、補償に関する規則で補完される傾向が強まるばかりだということである。補償に関する規則は、コンセッション受託者自らがコントロールできない外部要因が料金収入に影響を及ぼすときにその算定が非常に困難である場合、これを容易にして、コンセッション受託者の負担を軽減することにその重要な目的がある。しかし、こうすると補償に関する規則が非常に複雑になってしまう。一般的な経験からいえば、規則がこのようになるとその運用が困難になるほか、解釈の誤りが生じたり、あるいは訴訟が提起されるという可能性が生ずる³³。本院の見解によれば、こうして発生するコストは、将来的に連邦に負担をもたらすことになる。

現在までの入札の示すところによれば、入札参加者が提出する料金収入推計は、連邦の示す額を大幅に上回ることがある。その理由としては、連邦の予測値が低いこと、あるいは、入札参加者が新たな市場における元値を意識的に低く抑えていること考えられよう。なぜなら、料金収入が多いと仮定すれば、連邦からの補助金が少なくなるからである。長期的には、会計検査院の見解によれば、民間企業が影響を及ぼすことがほとんどありえないリスク — 交通量や料金収入のリスクのようなリスク — を民間企業に移転した場合には、高額なリスク割増が付加される可能性があり、事業全体の経済性を脅かす可能性がある³⁴。

本院の視点からすると、連邦は、A-モデルの目標を、民間企業が優れた交通網を建設するよう経済的な手法を民間事業者と共に開発し、また、この建設された施設が30年以上にわたって使用可能な状態が保たれることに置くべきである。交通量と料金収入のリスクを完全に民間企業に移転すれば、A-モデル事業が効率的にもっともすぐれた形態になるというものではない。むしろ、予想された交通量が達成されず、損失が出かねないという状況においては、リスクを完全に移転すれば、民間企業の事業遂行の意思はもとより、事業遂行の能力までもが明らかに後退させる危険が生じ得る。こうした場合には、民間企業としては、コスト削減や利益を追加することによってなお、経済的目標を達成しようとするであろう。契約期間が長期にわたることから、その契約内容が大まかで不完全であるような場合には、内容が確定されていない点や解釈の余地のある部分を自らの利益に適うようこれを利用することになる³⁵。結局のところ、以上のことから、交通量と料金収入のリスクを完全に民間企業に移転するのは、民間企業能力を向上させるものでなく、長期的には様々

Betreibermodellen für Straßeninfrastruktur - Theoretische Grundlagen und Anwendungen auf das A-Modell, Diskussionspapier 2002/10, Technische Universität Berlin, S15

³³ [訳注]「A-モデル・パイロットプロジェクト評価書（中間報告）」（当機構海外調査シリーズ No.21(p36-37)）でも同様の事情が記されている。

³⁴ Vgl. Jacob/Schweisfurth(2005):PPP im Wirtschaftlichkeitsvergleich in: Public Private Partnership in der Praxis, S.74; Schrefel/Hakszan(2005): Erfahrungen mit Public Private Partnership im Hochleistungsstraßenbau in Europa, S.13

³⁵ Vgl. Pfnür/Eberhardt(2006): Allokation und Bewertung von Risiken in immobilienwirtschaftlichen Public Private Partnerships, in: Kooperationsformen zwischen Staat und Markt, S.161

な変更が生じ、ひいては高コストを招くという懸念がある³⁶。

リスク配分を経済的に合理的なものとするには、民間企業が直接コントロール可能なリスクのみを負うという形態とすべきである。本院は、実際に適用を見た補償メカニズムに関して検討を行ない、この場合には、外国の経験を参考とすることを推奨する。補償に関する規則は、事業の実情に沿った検討を行なってこれを最適なものとする必要がある³⁷。本院の見解によれば、コンセッション区間について主にその利用可能性を基礎とした補償モデルが利点を有するものと思われる³⁸。補償モデルを変更すれば、リスクに関する費用を軽減させるほか、民間企業における資本調達コストにプラスの影響をもたらすこともあり得る。これによって PPP プロジェクトの経済性がより向上する可能性がある³⁹。

もっとも、リスク配分の変更に関しては、パイロットプロジェクトで行われてきた協議手続きがなお有効かどうかを検査することも必要である。ここで別の手法として考えられるのは、例えば競争的対話である⁴⁰。

2.2.4 資金調達コスト

A-モデルにおいては、事業への資金調達は、民間企業が調達し、場合によっては連邦からの補助金によって行われる。この場合、民間企業が調達する資金は、PPP 事業を実施する会社の出資者による資金と借入金（通常銀行による）によるものである。

³⁶ Vgl. Hirschhausen/Beckers/Klatt(2005): Aktuelle ÖPP-Modelle für die Bundesfernstraßen, S.45

³⁷ 諸外国の実例でも、事業によって異なった補償規定が用いられており、ある程度この影響を受けていることがわかっている。オーストリアの東部地区事業と英国の A 1 事業にその実例がある。Böger(2005): Die Bereitstellung von Straßeninfrastruktur in Deutschland, in Public Private Partnership, S343 も参照されたい。

³⁸ いわゆるアベイラビリティ・ペイメントが採用された場合には、対象道路区間の利用可能性に関して契約上の目標値が設定される。民間事業者がこの目標値を確保すれば、規定された額の支払いを受ける、目標値を下回った場合はこの額が減額される。Vgl. Böger(2005): Die Bereitstellung von Straßeninfrastruktur in Public Private Partnership, S338f

³⁹ 金融機関が資金提供者となった場合、利回りの他に重要視されるのは、資金の安全性である。資金提供者にとっては、投資先に流動性資本がしっかりと確保されていることが、事業に対して資金提供する前提となっている。このため、資金提供者は、アベイラビリティ・ペイメントやこれに類した基準に基づいて金銭が支払われるケースに好意的である。Vgl. Weber/ Moß/ Bachhuber (2006): § 12 Anforderung und Besonderheiten bei der Finanzierung von der PPP-Projekten, in: Praxishandbuch Public Private Partnership, S.616

⁴⁰ [訳注]PPPにおける公募手続のうち、『競争的対話』は、2005年のPPP促進法で定められた新しいものであり、A-モデルのパイロットプロジェクトには用いられなかった模様である。『競争的対話』は、施工手法が行政側から特定されていないようなケースで、民間からこの点について提案がなされ、これについて協議が進められていく。このため、『交渉手続』によりも、特定の問題事項について民間から提案が出されることが期待される(当機構会議調査シリーズ No.17 (p.100[訳注]参照)。本文の記述はこの点を前提とした記述と思われる。『A-モデル経済性調査指針』(当機構海外調査シリーズ No.20(p.97)等にも同様の記述がある。

出資者によって提供された自己資本は、会社が損失を被った場合にその負担に充てられるものであり⁴¹、また、会社が存続する限り返還期限はない。これとは逆に、借入金の場合は、返済期限がある。資本（出資者が提供する自己資本を除く）の供給者は、会社が利益を得るか、あるいは損失を被っているかに関係なく、合意された利息の支払いを受ける。この資本供給者は、通常、投資計画によって発生する企業リスクを負担するということはない。

A-モデルの経済性について検討する場合、資本コストの多寡は、提供された資本の返還リスクに大きく依存していることに留意すべきである。それゆえ、民間企業の資本コストは、連邦の資本コストよりも高い⁴²。また、民間企業では、自己資本利率が借入金に対する利率よりも高い。

パイロットプロジェクトに提出されている提案書を分析すると、資本コスト — 補助金による資金供給に依存する — は、事業費全体の 30%を優に超えそうである⁴³。会計検査院のとしては、それゆえ、民間からの資金供給を削減することによって資本コストを下げるのが可能であるとみている。これは、A-モデル事業の経済性の向上に資するものとなろう。

2.2.5 建設費

現在までの提案書を分析すると、それぞれの事業と入札参加者による事業費全体に対する建設費⁴⁴（名目値）の割合は、20%から 30%に達している。事業の経済性の向上のためには、それゆえ建設費の削減が非常に重要であろう。

PPP 事業は、新たな技術を導入して工費節減を図ることを優先目標としている。効率性が発揮されて工費が節減されるのは、民間企業が、その知見、経験、能力を、技術競争という形で事業に持ち込むことが許されている場合である⁴⁵。しかし、こうしたことが可能な場合でも、計画確定手続決定事項で示された基準や現行の技術規定を必ず順守させることが必要である。これは、A-モデル事業が実施される場合においても注意しておかなければならない。このため、建設工事やコンセッション対象区間の維持補修について新たな技術を

⁴¹ このため責任ある自己資本(haftendes Eigenkapital)とかりリスクある資本(Risikokapital)と称されることがある。

⁴² Vgl. Beckers(2005): Die Realisierung von Projekten nach dem PPP-Ansatz bei Bundesfernstraßen, S.92; ebenso Leinemann / Kirch (2006): ÖPP – Projekte konzipieren ausschreiben vergeben, S.37, Weber/ Moß/ Bachhuber (2006): § 12 Anforderung und Besonderheiten bei der Finanzierung von der PPP-Projekten, in: Praxishandbuch Public Private Partnership, S.607

⁴³ 名目値である。

⁴⁴ 建設後の維持補修費を含まない。

⁴⁵ Vgl. Weber/ Moß/ Bachhuber (2006): § 12 Anforderung und Besonderheiten bei der Finanzierung von der PPP-Projekten, in: Praxishandbuch Public Private Partnership, S.613

導入する可能性はかなり狭くなっている⁴⁶。

計画確定手続きが完了する前に、入札参加者に技術的選択の余地を与えて公募手続きを行うというのは、実際的でない。なぜなら、この時点では、いつ、またどのような形で計画確認手続きが完了するかが見込めないからである。計画確定手続きに関連する行政手続きにどれだけの期間を要し、どれだけの成果が見込めるのかについても、明言することができない。民間企業は、このため、自らの提案にリスク割増を見込んでおくことが必要であり、あるいはコンセッションの委託者に対してコンセッション契約を破棄する権利を確保しておく必要がある。計画確定手続の完了前における公募手続きは、入札参加者にも連邦にリスクをもたらすもので意味のあるものではない。

本院の見解によれば、A-モデルにおいては、民間企業が、新たな技術の導入によって建設工事費の削減を実現するというのは、非常に限られたものである⁴⁷。建設工事において民間企業が節減を行うことが可能であるというのは、こうしたことから主として工事工程の改善と下請け業者を通じて能率が向上する場合に限られる。

2.2.6 維持補修費

これまでの経験によれば、維持補修費（名目）は、事業費全体に対しておおよそ 5%から 15%を占める。連邦交通省は、事業期間全体にわたるライフサイクルにおける維持補修費を、建設段階からの改善、あるいは、必要性に見合った維持補修手法を採用することによって最適化することが可能ではないかと期待している。

連邦交通省は、ライフサイクルを見据えた維持補修の手法を導入することにより、コストの最適化しようと努力をしているが、これは必ずしも A-モデルで実現が可能となるというものではない。民間企業は、ライフサイクルではなく、コンセッション期間に照準を合わせて維持補修手法を追求するものと思われる。こうした手法は、道路のライフサイクル全体にわたった維持補修費を必ずしも最適化するものとはならない。本院の見解によれば、その原因は、いままでの A-モデルにおける提案の審査においては、コンセッション期間終了時における区間の残存価値は考慮外であったからである⁴⁸。何らかの建設・管理手法が所

⁴⁶ これは、これまでのパイロットプロジェクトの入札で確認されている。入札参加者から経済的な工法が提案され、行政側もこれを経済的に有利であると判断した事例があった。しかしこの提案は、計画確定決定の条件に反することを理由に審査対象から外された。

⁴⁷ こうした見解は、連邦交通省の評価チームからも出されている。Vgl. Wirtschaftlichkeitsuntersuchung für die Vergabe des Betreibermodells im Bundesautobahn A-8 Bayern –Anschlussbericht vorläufige Wirtschaftlichkeitsuntersuchung, S.40

⁴⁸ 残存価値の検討には、コンセッション期間終了時点での道路構造物全体の正確な資産評価が不可欠である。現行の契約で把握されている評価ではこれには適合しない。

定のコンセッション期間において民間企業にとって好ましいのであったとしても、残存価値を考慮していないことから、これはライフサイクル全体としては適正なものとはならない可能性がある⁴⁹。

経済性調査について、会計検査院の見解によれば、従来の手法と PPP の手法とを比較するために残存価値の検討が必要である。連邦交通省は、今までの経済性検討においてはこのような残存価値の検討を行っていない。

ライフサイクル全期間にわたる維持補修費用を最適化するために、今後の提案の審査については、残存価値の検討を導入すべきことを推奨する。

2.2.7 運用経費

現在までの提案からすると、運用経費（名目）で、事業経費全体の 5%から 10%を占めている。連邦交通省は、運用手法と組織の両面での最適化を図り大幅な節減が行われることを期待している⁵⁰。

運用コストの節減に関して注意を払う必要があるのは、アウトバーンの管理事務所が、長年にわたる経験から経済的にもっとも適切な管理区間延長を基礎としてドイツ全土に配置されているということである。現在のところ 185 のアウトバーン管理事務所が平均で約延長 70 キロの道路網の管理を行っている⁵¹。現在までの入札の行われた A-モデルでの管理延長は 45 キロから 66 キロとなっており、最適な管理延長をかなり下回るものも所々に存在する。したがって、A-モデルで管理コストの削減が実際のところ実現するかどうかは疑問である。コンセッション区間を延伸することによって管理延長の最適化を図る場合には、すでに供用されている区間を加える場合には、入札参加者においてコスト増となること — 特に管理水準の決定⁵²との関連で — に留意しなければならない。このコストは最終的には連邦が負担しなければならない。本院としては、事業を最適なものとして決定する場合には、このようなコストについても考慮しておくことを提案する。

さらに、注意すべきなのは、別の A-モデルによる施策が点的に実行された場合には、アウトバーン管理事務所の配置、ひいては連邦アウトバーンのネットワークの運用に少なからぬ悪影響を及ぼす可能性があることである。民間企業が、通常は経済的に見合わないよう

⁴⁹ Vgl. Beckers(2005): Die Realisierung von Projekten nach dem PPP-Ansatz bei Bundesfernstraßen, S.87ff.

⁵⁰ Vgl. Wirtschaftlichkeitsuntersuchung für die Vergabe des Betreibermodells im Bundesautobahn A-8 Bayern –Anschlussbericht vorläufige Wirtschaftlichkeitsuntersuchung, S.40

⁵¹ Vgl. Straßenbaubericht 2007 BT-Drucks 16/7394,S.30

⁵² これは、将来の管理状況を評価するうえで不可欠である。

な短い区間で維持補修と運用を行う一方で、アウトバーン管理事務所がその担当する道路網の一部をうしなうということも生じよう。A-モデルによる PPP 事業の対象となるアウトバーン管理事務所の所掌範囲が、新たに見直されることになるのである。こうしたことになれば、長期にわたって余剰人員が発生し、あるいは管理用建築物が遊休施設となることが生じよう (Remanzenkosten⁵³=残存費用)。会計検査院は、こうした残留コストを正確に推計し、A-モデルのコスト計算に関する経済性調査の中で反映させることを推奨する。

2.2.8 トランザクションコスト

連邦長距離道建設にかかる A-モデルの PPP 事業は複雑であるため、公、民間の双方で、情報収集、法律・技術・経済に関するコンサルタント費用、入札、契約書作成、契約の執行管理などのために、100 万ユーロ単位に及ぶトランザクションコストが発生している。民間企業は、このトランザクションコストを自らの提案書に計上している。

国際的な経験からも、通常の施工方法に比較して著しく高価なトランザクションコストが PPP プロジェクトの開始時点で発生することがわかっている⁵⁴。トランザクションコストが発生するのは PPP 事業の開始時点にとどまるものではなく、ライフサイクルにわたり契約の執行に関して生じ、あるいは、法的紛争を原因として発生することもある。

従来 방식による場合でも、道路のライフサイクル全体にわたってトランザクションコストは発生する。この場合の多くは、建設工事や役務に関する入札に関するものである。ライフサイクルにわたって発生するトランザクションコストがどのくらいの額に及ぶかについては、PPP 方式についても、また従来方式についても今のところ知見は得られていない。しかし、本院としては、トランザクションコストは、PPP 方式によるものの方が従来方式によるものよりも高額になるものと見ている。

本院は、経済性調査の段階でトランザクションコストを実際に近い形で算定しその報告に含めておくことを推奨する。さらに、PPP 事業の開始時点で発生するトランザクションコスト並びに契約の執行のコントロールのための費用についても、経済性調査の中で考慮しておくべきである。従来方式についても、ライフサイクルの全期間にわたって発生するトランザクションコストを同調査に含めておくことが必要である。

連邦は、手続きを標準化し、標準契約を策定することにより、PPP 事業におけるトランザクションコストの引き下げに努力している⁵⁵。外国での経験によれば、標準契約書を策定す

⁵³ [訳注]当機構海外調査シリーズ No.20(p.43)参照。

⁵⁴ Vgl. Vällilä(2005): How expensive are cost savings ? On the economics of public-private partnerships, European Investment Bank (EIB) papers Volume 10 No 1 2005, S.109ff

⁵⁵ Vgl. Vortrag des MBVBS(2006): Rechtliche Grundlagen und Rahmenbedingungen für PPP,

ることにより、PPP 事業ごとに契約を準備するために必要となるトランザクションコストを軽減することが可能である⁵⁶。しかし、国際調査の示すところでは、トランザクションコストの額は、ある国が以前から有していた経験によって決まってくるものではなく、法的制度や事業規模、あるいは契約期間によって影響を受けるものである⁵⁷。

基本的には、本院は、PPP 事業の標準化を支持するものである。しかし、統一標準契約書は、A-モデルのすべての事業を通じて使用できるものであるとは見ていない。事業が複雑であることから本院の見解では、それぞれの個別のケースごとに経済的な手法を探し出すことや、事業の特性に合った契約書を作成することが必要である。それでもなお本院は、手続や標準契約書において一定の要素を標準化することによって、トランザクションコストを削減する可能性があると見ている。

2.2.9 売上税

『PPP プロジェクトにおける経済性調査』のため行政のための指針で示されているように、経済性調査における課税の影響の取り扱いについては、それぞれの事業施主体ごとの視点から検討を行う⁵⁸。従来の方式による連邦アウトバーンの改修と A-モデルによる PPP 方式とでは売上税に相違が生じる⁵⁹。

従来の方式による場合でも、連邦は、民間企業が実現した工事完成品に対して売上税金を支払わなければならない。A-モデルによる PPP 事業においては、民間企業がプランニング、運用を実施するが、これは、従来の方式によれば連邦自らが行う⁶⁰。民間企業はその成果について、売上税を納める義務があるので、PPP 事業に課税されることになる。売上税収入の 50%以上は、州その他の自治体の収入となるので連邦にとってこれは不利なものとなる。

6.11.2006, S.22

⁵⁶ Vgl. HM TREASURY – Her Majesty’s Treasury(2003): PFI – Meeting the Investment Challenge, S.9

⁵⁷ Vgl. Dudkin / Väliä(2005): Transaction costs in Public-Private Partnerships: A first look at the evidence, EIB Economic and Financial Report 2005/03, S.25

⁵⁸ [訳注]当機構海外調査シリーズ No.20(p.45)参照。

⁵⁹ [訳注]当機構海外調査シリーズ No.20(p.93)参照。

⁶⁰ A-モデルにおける売上税の取扱いについては、2005 年 2 月 3 日付の連邦財務省取扱通達 (IVA5-S7100-15/05) を参照 (なお、当機構海外調査シリーズ No.20(p92 以下)参照)。

2.3 競争の制限

コンセッション期間中のパイロットプロジェクトの費用は、数百万ユーロに及んでいる。今までの4つの入札には、全部で8つのコンセッション・コンソーシアムが参加した。8つのうち5つのコンソーシアムがこの4つの入札のすべてに参加した。このうち3つのコンソーシアムについては、大規模な建設コンツェルンに先導されていたことが共通していた。

現在までの入札結果から明確になっていることは、事業規模の大きさ、契約期間の長さから、中小の企業がA-モデルによる事業を実施するのは、企業連合の形で入札に参加した場合でも、非常に難しくなるということである。中小企業の場合には、下請け企業としての活動を行うことしかできないであろう⁶¹。コンセッションの公募に係る競争はこの意味で限定的なものになっている⁶²。

本院がこの検査において推奨したリスク配分の変更、財政負担の削減、トランザクションコストの低減は、中堅の建設会社が、PPP事業の公募に参加するのを容易にすることとなる。会計検査院の推奨事項は、PPP事業における競争を促進するものである。

しかし会計検査院としては、A-モデルによるPPP事業は主に規模の大きな建設会社によって行われるであろうと見ている。このため、本院としては、競争が阻害されることが無いよう注視することを推奨する。

2.4 事業の早期実現

連邦交通省は、A-モデルを用いて、従前施工方式と比較して、特に、早期の事業の着手とその完成とが可能となることを目標としている。この点から、指摘しておかなければならないのは、計画確定手続の終了前にA-モデル事業の入札を行うのは、既に述べた理由から無意味だということである。これは、道路建設を担当する行政当局は、公募の時点でコンセッション対象区間のすべてについて最終的な建設権原を確保することが見込める場合でないと、A-モデルの入札手続きを開始することができないということを意味する。これに対して従来からの方式による場合には — 建設権原の状況に応じて — 区間ごとに入札を行うことができる。仮に、A-モデルと従前からの方式とで、すべての区間について建

⁶¹ トランザクションコストは、事業規模が拡大するにつれその増加の度合いが小さくなる。したがって事業規模が一定規模を超えてはじめて、PPPの方式の優位性がトランザクションコストを賄って余りあることが期待できることになる。このためPPP事業の規模は、際限なく小さくすることはできないのである。

⁶² もっともこれは、従来の工事方式で実施される大規模事業においても言えることである。

設権原が同時に確保できたとしても、A-モデルでの協議手続きは、従来の方式で必要とされる業務手続きに比べて著しく長い時間を要し、アウトバーンの改築工事着手が遅くなる可能性があることに留意しておかなければならない。PPP方式の場合には、従来の方式よりも建設の進捗が早いとよく言われるが、上述の理由からはA-モデルという方式をとっても完成が早いということにはならない。

A-モデルを用いた事業の方がその完成が速いというケースは、予算を経由して行われる資金供給が、PPP方式で実施した場合と同じ時期にできないというようなケースで考えられるに過ぎない。この場合なお注意を要するのは、補助金も、また、民間企業に配賦される料金収入も予算を経由した資金であるということである。このため、連邦は、借入金を受け入れるには議会の承認を必要とするのと同様に、A-モデルについても、議会承認を要する予算をとおして資金供給を受けなければならないという義務を負っている。したがって、A-モデル方式による事業は、借入金を受け入れることには反対があり、A-モデルの資金供給には反対が起きていないという時に限って、早めの実現することになるのである⁶³。

本院の見解によれば、A-モデル方式による事業実施については、その決定は財政支出の側面からの影響を受けるべきはない。この決定はもっぱらA-モデル方式の実行が従前の方式と比較してその経済的であるかどうかによって行われなければならない。

2.5 連邦予算の観点から見たA-モデル

A-モデルによって事業が実施された場合に財政に及ぶ影響は、基本的に民間先行投資⁶⁴が行われた場合と変わらない。また、A-モデルにおいては、PPP事業財政への負担により将来の交通関係予算の負担となり、これにより財政のゆとりが狭まることになる。

連邦財務省は、2009会計年度及び2012年までの財政計画の計上に関する通達（2007年12月20日）により、PPP事業に関する歳出並びに債務負担行為⁶⁵に関する見積もりを行う際には、『財政法規と財政規律に関する連邦・州作業部会』の勧告に従うよう指示を出している。

⁶³ こうした側面においては、A-モデルが、財政規律に関するマーストリヒト基準の対象とされない可能性があるということは、重要な意味を持つであろう（なお、当機構海外調査シリーズ No.20(p19)参照）。

⁶⁴ 民間先行投資のモデルにおいては、工事と資金調達が民間部門によってなされる。事業完了の1年後から15年の均等払いによる資金の償還が連邦によって開始される。この支払は道路予算の負担となっており年額で約3億ユーロである。会計検査院が確認したところでは、民間先行投資は連邦予算事業に比較して経済的に劣るものである。連邦交通省は、このマイナスの影響を勘案し、長距離道路建設についてはこの民間モデルは採用しないことを決定した（なお、当機構海外調査シリーズ No.17(p.13) 参照）。

⁶⁵ [訳注]p.13[訳注]5 参照。

この作業部会の勧告に従うと、PPP の事業⁶⁶については、民間が資金を調達して先に建設した建造物とあわせてその全体像を示すこととなる。この場合、リース型、所有型、貸借型などの PPP の形態を示すだけでなく、PPP 事業が予算と重要な関連を有するのであればこの点もこの全体計画のなかで明確にしておかなければならない。この全体計画は、将来の予算案の付属書類の一部になるものとされている⁶⁷（予算の基本原則に関する法律第 11 条、連邦予算規則・州予算規則）。

本院はこのような記載がなされることを歓迎する。これにより、PPP モデルの将来の予算への影響が明確に記載されるからである。

予算上での A-モデルの見積もりに関して作業部会は、現状や前提、おおよその見込みを基礎に、支出のすべてについて投資的支出を明示したうえで重要度順に整理しておくことを勧告している。ここで重要なのは、現行の標準契約書では、その報酬を投資的経費部分に対するものと消費的経費部分に対するものとに分けていないことである。

この勧告は、基本法第 115 条第 1 項第 2 文の規定の観点から非常に重要なものである。当該規定によれば、借入金による収入は投資支出として予算に計上されている額の総額を越えてはならない⁶⁸（いわゆる借入限度に関する規定）とされているからである。A-モデルでは、民間側には、通常の調達手法の場合には投資支出であることが証明される投資項目だけでなく、消費項目である資金調達に要するコスト、運用コスト、管理コストについてもこの補助金と料金収入から資金が供給されている。連邦交通省の推計によれば、すでに公募された 3 つの A-モデルの事業では、消費支出部分が約 8 億ユーロ分に達していたが、従来の計算の方式でなら約 15 億ユーロの投資支出として計上されていたものであろうとされている。一方、入札参加者の提案書では、14 億ユーロの建設費と維持管理費（投資部分）が支出されるものとし、他の費用（消費部分）は 28 億ユーロに上ると自己査定している。

補助金もまた民間側に配賦される料金収入もその全額は、投資資金にあてられるものとして計上するのが予算実務の最終的な取扱いである。こうして借入金に関する限界が引き上げられることになる、基本法第 115 条の意味内容とは裏腹に、連邦の借入の可能性が 10 億単位で増大することになる。

会計検査院は、以上の背景から、標準契約に含まれている補償をすることができないとさ

⁶⁶ [訳注]ここにいる PPP 事業は、特定事業ではなく実施される PPP 事業全体を指す。

⁶⁷ 2009 年度連邦予算案（BT-Drucks. 16/9900）総括表一第 4 部：PPP 事業と民間先行投資事業を参照。

⁶⁸ 経済全般の情勢から必要な場合は、例外が認められる。

れている投資的消費的支出部分を問い直し、また、PPP 事業に関して投資的・消費的部への財政支出が可能となる部分について、同事業の予算規則上の取扱を詳細に検討すべきことを勧告する⁶⁹。

2.6 A-モデルに関する勧告

本院の見解によれば、A-モデルには構造的欠陥があり、A-モデルにより事業を実施した場合には、費用がかさむ。その原因には、特に、報酬との関連で適切とは言えないリスク配分(2.2.3 参照)や、予算をとおして資金が供給される場合に比して高額となっている資本コスト、さらには、高いトランザクションコストがある。本院としては、このような基本的欠陥が建設、管理、運営の効率化をとおして払拭できるのかという点についてかなり疑問がある。抜本的な改善を行い、A-モデルの経済的可能性を実現するためには、本院として次の点を勧告する。

- ・ A-モデルの報酬と関連するリスク配分の変更
- ・ 民間企業による資金調達割合の削減
- ・ 連邦への建造物返還時における残存価格の調達手続と経済性調査における考慮
- ・ 合目的的な標準化によるトランザクションコストの削減

本院は、さらに、経済性が証明された場合に限り A-モデルによる事業を実施することを勧告する。このためには、『PPP 事業における経済性調査』のための指針で示されているように、事業の異なる段階で経済的調査実施することが必要である。予備的調査においてもまた最終調査においても影響項目のすべてをまた十分に斟酌する必要がある。最終調査においては、連邦交通省自らが最善をつくして行った料金収入推計をよりどころとすべきであるほか、なお、民間側における評価もこれが検証可能なものである限り考慮を払うべきである。PSC は、将来の入札の際に、調達手続上の『厳格な基準』として算定しておく必要がある。

連邦会計検査院は、さらに、A-モデルによる事業の予算規則上の取扱を詳細に検討することを勧告する。

⁶⁹ 投資に係る借入金に関する規定が新たに導入された場合（財務省によって提案がなされているように—Kommissionsdrucksache 096-GZ: FöKo II-FV1080//07/0001 DOK:2008/0099180）には、PPP の分野における取扱いについても検討が必要となろう。

3. Fモデル

3.1 Fモデルの構造

Fモデルは、長距離道路建設民間資金調達法⁷⁰(以下「民間資金調達法」という。)がその根拠となるもので、同法に従い民間事業者は連邦長距離道路の新設、大改築、維持補修と運営を行うコンセッション契約を締結することができる。この事業の投下資金と運用経費を回収するため、民間企業は、大型車と乗用車から有料道路料金を徴収する権利が与えられる。また、必要に応じて連邦からの補助金⁷¹が出されることもある。

Fモデルの対象は、連邦アウトバーン・連邦長距離道路に連なる橋梁・トンネル・山間狭隘地の通過道路、または、方向別に車線分離された多車線の連邦道路に限定されている。

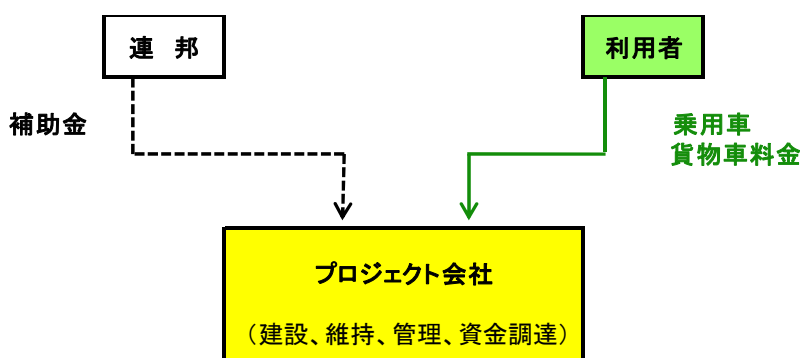


図:5 Fモデルの基本構造の概略図

現在のところ、市町村道路の二つのケースがFモデルで実現している⁷²。

連邦道路として連邦の情報では、次の3つのプロジェクトが数少ない実施候補である

州	連邦長距離道路	事業内容
バーデン・ヴュルテムベルク	A8	急傾斜地の代替路
ハンブルク	A252	港湾横断道路
ブレーメン	A281	河川横断道路

⁷⁰ [訳注]当機構海外調査シリーズ No.21(p.131 以下)に全訳を掲載した。

⁷¹ Vgl. BMVBS, Straßenbaubericht 2004, S.21

⁷² ロストックのヴァルノートンネルとリュウベックのヘレントンネルである。

表 2 : F-モデルによる工事内容⁷³

3.2 事業の選択と実現可能性の検討

F-モデルによる事業は、以前は、そのケースが単に予算で経費を賄うことができないが実施すべきものである場合に採択するという原則のもとに行われていた⁷⁴。本院の見解では、F-モデルの採択可能性は、予算状況によって決定されるべきものではなく、むしろ、民間ベースによって経済的に実施することが可能なかを判断要素とすべきである。事業の実行可能性の検討は、事業の早い段階で検証が可能な形で行われるべきである。

連邦担当官庁から最初に委託された実行可能性の検討は、これに沿ったものではなかった。なぜなら、この検討では、法的枠組みに関する事項がその対象とされなかったし、一定の条件が及ぼす影響を見誤り、例えば、料金回避が事業の採算性に及ぼす影響が過小に評価されてしまったからである。

実行可能性の検討は、事業の実行可能性を一般的に検証するだけでなく、事業のマネジメントの用具として、また、事業の推進の道具として有効なものでなければならない。これにより、さまざまなシナリオとそれが PPP 施工方式に与える影響を明確にすることが可能となり、例えば、無料の迂回路の設置や経費のかさむ建設方式が政治的に要求された場合に、それが経済的にどのような結果をもたらすかを明確にすることが可能となる。実行可能性の検討の目的は、最終的には、最も経済的に事業を展開する形を見いだすことである。計画策定に充てる時間は長期に及ぶため、実行可能性の検討は公募開始までに事情が変更となった場合でも対応できるようにしておくことが必要である。

本院はそれゆえ、重要事項をすべて網羅して実行可能性検証を適切に行うほか、これを計画策定の段階でもさらに進めていくことを勧告する。実行可能性の検証の質が低い場合や不完全な場合には、結果的に高コストをもたらす、投入せずに節約したコンサルタント費用が 100 倍、1000 倍になって跳ね返ってくる⁷⁵。さらに、いずれ実行される調達手続きに向けて実行可能性に関する検討をさらに進めておく必要がある。これは、交渉手続きや競争的対話において重要事項の変更があった場合、これが事業の経済性にどのような影響が及ぼすのかについて、連邦担当官庁はこの検討を通じてしか予測を立てることができないからである。

⁷³ Straßenbaubericht 2007 BT-Drucks 16/7394, S.12

⁷⁴ F-モデル事業に関する現況報告書 (当機構海外調査シリーズ No.21(p.68 以下))

⁷⁵ Vgl. Alfen /Mayrzedt /Tegner (2004) PPP-Lösungen für Deutschlands Autobahn, Bauhaus Universität, S.15

3.3 道路利用者の料金回避行動

民間企業としては、徴収される料金によって資金を調達しなければならない以上、有料区間での交通量が料金の多寡によってどのような影響を受けるかは決定的に重要である。無料の代替路が存在しない事業の場合には、利用者は料金とは関係なく有料区間を通行せざるを得ない。逆に、無料の代替路が存在するのであれば、無料の区間と比較した有料区間の通行者の便益の多寡が、有料区間の需要に影響する。利用者側からすれば、時間と燃料の節減が便益として重要なものである。

しかし、ある区間の便益というものは、利用者集団によって異なるということに注意しなければならない。時間節減については、貨物輸送に当たる者や営業用に乗用車を運行する者と旅行者とではその評価が異なる。また、便益も自国民と外国人とでは、所得水準の違いから相違が生じる可能性がある。基本的には、コンセッション区間の利用を避ける可能性があれば、これによって事業の採算性は下がる。

本院はそれゆえ、Fモデルの実施に当たっては、従来の通行路を変更してコンセッション区間を通行することが必ずしも必要でない箇所についてはFモデルによる建設・維持は避けることを勧告する⁷⁶。

会計検査院の認識するところによれば、我が国は道路網の整備が進んでおり、事業の実施が想定できるいずれの箇所においても、少なくともその範囲を広くみる限り、無料の迂回路が存在してFモデル事業と『競合』してしまう。同時に、有料区間の便益は利用者集団が異なれば相違が生じ、料金水準をいかようにしても回避行動をとる利用者は現れる。したがって、料金を設定する場合には、いかにして利用者の料金回避行動を確実に減少させるかを探らなければならない。以上の状況から、料金額の設定に当たっては、民間企業に対して補償が行えるような余地を残しておくことがFモデルにおいては重要である。

3.4 Fモデルにおける報酬

3.4.1 法的根拠

PPP 促進法によって民間資金調達法が改正されるまでは、有料道路使用料は、料金という

⁷⁶ 区間の新設が必ずしも必要のない事例としては、シュトレラズント横断道路(当機構海外調査シリーズ No.21(p10)参照)があり、Fモデル事業としての入札が不調に終わったのはこれが主たる原因である。アルプアウトシュティークの計画(同 No.17(p.26)参照)も、会計検査院の見解では、新設を要しない区間である。

形をとりながらもっぱら公法上の課金として取扱われていた。PPP 促進法が発効してからは、これは私法上の料金として⁷⁷受領することができることとなった。PPP 促進法は、さらに、連邦ではなく、州政府が、コンセッション契約者の料金の算定を基礎に料金規則で料金を定めるものとしている。

民間資金調達法第 3 条第 3 項は、民間企業が料金の算定に当たり算入することが許される費用を規定している。これは、基本費用と計算上の費用から構成される。基本費用には、区間の運用経費、維持費用、税(所得税、法人税を除く)、手数料などが含まれる。計算上の費用としては、減価償却、リスク、利息がある。

自己資本利子率については、民間資金調達法第 3 条第 4 項によれば、その利回りが 20 年期間について 10 年ものドイツ国債の平均利回りに設定されていれば適切なものであるとされている。自己資本利子率の算定に当たっては、民間企業は、企業リスクに応じた利子加算を行うことが許されている。民間企業は、コンセッションの全期間にわたって平均的な利息収入が確保できるのであれば、それぞれの会計処理期間について異なった利率をその自己資本に適用することが許される。

民間資金調達法第 3 条第 5 項によれば、さらに民間企業に対して、コンセッション契約に基づく合意により、区間の建設、維持、運用を一定額で実施することを義務付けることができる。この場合、この一定額は、コンセッション実施期間に均等に分割しなければならない。

民間資金調達法の規定とともに、法令上の基本原則も順守しなければならない。すなわち、料金の設定に際しては、行政コストに関する法律⁷⁸第 3 条第 1 項から導かれる等価原則が維持されなければならない。この原則によれば、支出と収入とは適切な関係を持つ必要がある。

3.4.2 現在までの料金の設定⁷⁹

これまでの自治体での F-モデル事業における料金設定について振り返ると、特に料金額の設定に関する規定が法律的にしっかりとしたものではなかったことがわかる。民間企業に、

⁷⁷ 民間資金調達法第 1 条第 5 項及び第 2 条第 1 項第 4 文

⁷⁸ [訳注] *Verwaltungskostengesetz* である。この第 3 条において、行政費に対して設定される料金は、行政部門の行為がもたらす価値あるいは便益と適正な関係を保っていなければならないと規定されている。

⁷⁹ [訳注]本節と同様の事項が F-モデルに関する現況報告書（当機構海外調査シリーズ No.21(p.71 以下)でも述べられている。

料金を定めてこれを徴収する権利を与えてはいたものの、その額の決定方法は不明確なままであったのである。その原因は、連邦交通省が、料金の設定について行政上の実際上の取扱いが固まっておらず、料金算定に関する規定もなかったため、連邦交通省として料金設定についての拠り所がなかったのである。連邦交通省は、料金決定手続きの行政規則の制定主体として、料金設定にかかる法的基準を具体的に定めることが必要であった。

料金設定について不明確な部分が存在したこと、民間企業としても資金調達について、経営上、財務上の観点から十分に検討を行なっても — これは当該企業の提案の基礎となるものであるが — それが最終的に連邦交通省の同意を得ることができるものなのか確信を持つことができなかった。同時に、民間側は、契約上工事を完工することを約しており、料金の承認はその後となるものであることから、大きなリスクを前もって負わざるを得ない状況にあった。

以上が実情であるが、PPP 促進法によっても根幹が変更されることはなかった。このため、産業界からは料金算定を機動的に行うモデルが必要との要望がしばしば寄せられていたが、連邦交通省がこれに応ずる余地は非常に限られていた。

そこで、次のような提案があり、その適用可能性が争われている。

柔軟に料金設定を行なおうとするもの

この算定モデルでは、算定が可能な限度で長期間を対象に料金を設定する。このモデルの賛成論者は、この方式であれば料金が安定し、また、料金設定を柔軟に行うことができると見ている。連邦交通省は、これに対してコストと期間との対応関係を外すというのは例外的なもので、法律で認められた場合や、一定のケースについてのみ許される限定的なものである見ている。

料金額を最大とする考え方

連邦交通省の見解によれば、この考え方は現行の規則と整合しない。この考え方は、民間側は、平均的な利用者から支払いを求めることのできる『上限の料金』を申請することを認め、この料金以下であれば具体的に料金を自由に設定することが可能にするものである。公法上の課金の場合でも、また私法上の料金という形態でも、利用者はその負担額を推計したり予測したりすることができるものでなくてはならない。連邦交通省の見解によれば、この最高料金の考え方ではこれができないのである。

売り上げを最適化する料金

売り上げを最適化するという考え方は、実行可能であるが法律的に制約がある。売り上げ

を最適にする料金は、利用者がどれだけの料金を受容するかに左右される。この場合、需要を長期的に増加させるために、法律上設定が許されている料金額より、実際の料金が一時的に切り下げられる可能性がある。基本的には、このような事情が生じても、連邦交通省の見解によれば、これは民間資金調達法に違反するものではない。料金を低く設定したために民間側が被る損失は、後の期間に制限なく取り戻すことができるというものではなく、最終的に民間の負担となるものである。この考え方には、民間資金金調達法のコス関連規定が要求している事項によって制限を受ける。また、民間企業は、特定利用者層に対して恣意的に割引を行うことは許されない。

3.4.3 現在までの料金設定の実際

企業経営に見合うだけの資金調達ができるかが不透明なうえ、同時にかかりのリスクを背負うというのでは、民間企業はひるんでしまう。これは、別のF-モデル事業への参加にもマイナスの影響を与えてきた。交通量のリスクを契約期間中完全に民間側に移転するということも、また、料金設定上の制約もF-モデルの普及の妨げになっている。実際に交通量が推計交通量を下回るということになれば、上述のような要因が競合して、民間企業がF-モデル事業で成功を収めることはなくなってしまう。

以上の背景から、経済的リスクを大幅に減少させてからでないと、民間企業はF-モデル事業に参加するということはないことであろう。

3.4.4 資金回収期間の伸縮

国際的な経験からすると、報酬を別の方式にすることにより民間企業のリスクを減少させてF-モデルの採算性を大幅に改善することが可能である。特に、競争参加者が料金収入の総割引価値⁸⁰を提示し、これを基準に柔軟に資金回収期間を設定することが有効であることが国際的に認められている⁸¹。この考え方では、コンセッション期間は、将来、料金収入が基準となる現在価格に到達することと結び付けられている。コンセッションは、コンセッション契約で合意された現在価格が実現したとき、換言すれば、料金収入とその利息とを加算した額が、コンセッション契約で合意されていた価額に一致した時に終了はじめて終了になる。料金収入の総割引価値を用いると、民間企業は交通量によるリスクの一部についてその軽減がなされることになる。交通量が民間企業の利益と関わるのは、交通量が契約期間に影響を与えるときだけになる。支払いリスクは、日々の料金収入が、その支出に達しない場合に生ずる⁸²。

⁸⁰ [訳注]当機構海外調査シリーズ No.31(p.77・p.98)参照

⁸¹ 割引利子率は入札に先立って示される。

⁸² Beckers(2005): Die Realisierung von Projekten nach dem PPP-Ansatz bei Bundesfernstraßen, S.135ff.

契約期間が変更可能なものであるためには、事業に融資を行う金融機関が融資資金について柔軟性をもつことが条件である。しかし、こうした柔軟性を金融機関が有するのは、高い利息が設定された場合だけである。連邦交通省は、競争参加者が料金収入の割引総現在価値を示すようにした場合には、融資期間に柔軟性を持たせても民間資金法と整合性があるとしている。

しかし、料金収入の総割引現在価値の考え方によっても、依然として、料金額の設定についてすでに述べたような法的な制限は残ったままである。最低現在価格の考え方を料金の最高額で設定したり、売り上げを最大化する料金と結び付けるのは、実行は難しいし、できても条件が限られている。

3.4.5 事業の組立てに関する提言

民間企業が経済的にFモデル事業に取り組みやすいようこれを改善するには、これまでは民間企業に転移されたリスクの一部を外してその負担を軽減することが必要であろう。本院は、料金収入の割引総現在価値の考え方(3.4.4 参照)よってこの目標を達成することが可能であると見ている。

同時に、民間企業側に問題を投げかけている料金設定に関する不確実性を排除するべきである。本院は、担当連邦省と同じく、民間資金調達法第4条に規定する料金算定に関する規則を制定することが必要であると考えます。

本院の見解によれば、連邦交通省は、入札手続きの段階で推計された料金収入の割引総現在価値と、民間資金調達法(第3条第5項)にいう将来事業の建設・維持・管理費(固定金額⁸³)とを合算して定額として取扱うべきものなのかを検証すべきである。本院は、このような取扱いにより、連邦の監督・規制に要する費用を大きく削減することが可能であろうと見ている。

3.5 Fモデルにおける経済性の検討

Fモデル事業については、連邦での別の調達手続きと同様に経済性の検討を適切に行わなければならない。しかし、この経済性に関する検討は、その事業の収支だけを見て財政上有効であることを検証することでは足りない。Fモデルでは利用者負担が存在する以上、そこでの財政上の負担は、常に従来の方式に拠った場合よりも下回ることが要求される。

⁸³ [訳注]民間資金調達法第3条第5項は、コンセッション契約で建設、維持、管理費を固定金額とする合意があった場合の取扱いについて規定している(当機構海外調査シリーズ No.21(p134)参照)

便益分析

F-モデルが、公共の立場から良いものになっているのかどうかは、公共機関が有している他の目標がどの程度 F-モデルで実現可能かということにもかかっている⁸⁴。財務大臣会議で採択された『PPP プロジェクトに関する経済性の検討』に関する指針では、金銭に関わらない問題を検討する際には、便益分析を用いるよう提案している⁸⁵。

便益分析を行う場合には、様々なプロジェクトの目標がウェイト付けされ、その実現値を測定するために到達度数が定められる。目標のウェイトと到達度数を乗ずることにより、目標ごとの便益が得られる。個別便益の総計が全体の便益である。

F-モデル事業が公共部門側にとって経済的であるということになるのは、従来からの調達方式による場合よりもプロジェクトにおいてより高い便益が得られた場合である。

連邦による費用便益分析

F-モデルが首尾よく実施に至るのは、コンセッション受託者が料金収入によって、そのコストを、場合によっては補助金も含めて回収することが可能な場合のみである（図6）。

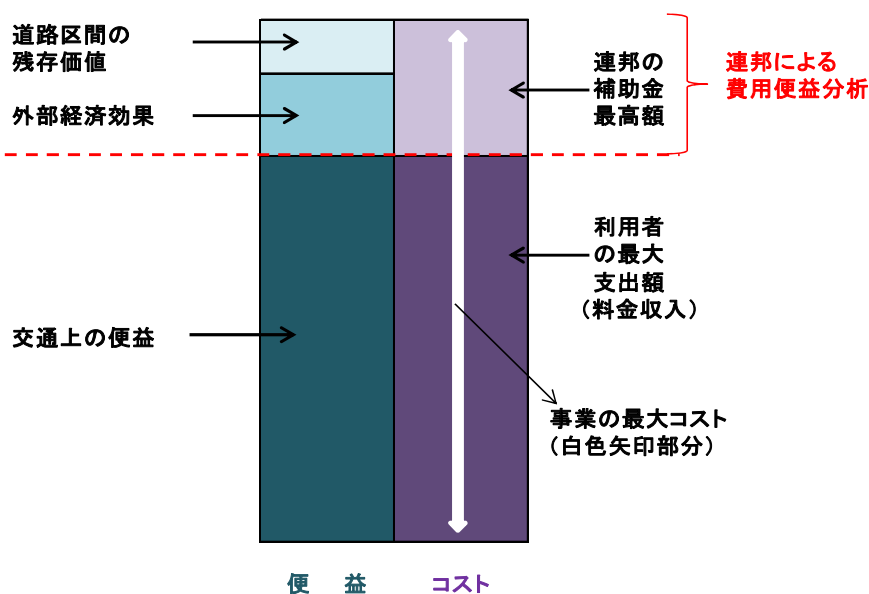


図6： F-モデルにおける費用と便益の対比

⁸⁴ 下位等級の道路への交通のシフトの抑制や事業の早期実現がこのような目標となり得る。

⁸⁵ [訳注]当機構海外調査シリーズ No.20(p.59 参照)。

コンセッション受託者が料金収入で投下資金の回収ができるかどうかはコンセッション対象区間における利用者の便益に依存する。利用者は、(時間の節約、ガソリンの節約など)個々の利用者が受ける便益の大きさにしたがって支払うという合理的意思しか持ち合わせていない。資金回収の潜在的可能性を使い切るのがコンセッション受託者の課題である。

連邦の観点からは、連邦が経済的に行動しようとする限り、連邦から支出される補助金の最高限度額がどこまで許されるかが依然問題である。本院の見解では、連邦が拠出する補助金の最高額は、便益分析を用いて決定するべきである。また、連邦交通省が補償することが許されるのは、ここで決定された便益の構成部分のうち、個々の利用者が対価を支払う合理的意思を持ち得ない部分についてである。これにはプラスあるいはマイナスの外部経済効果(雇用情勢や環境汚染等への影響)とコンセッション契約終了後連邦に帰属することになる道路の残存価値⁸⁶がこれに入る。

本院は、こうした考察が、実際には様々な問題に波及して行くものであろうと認識している。コンセッション期間の終了時において想定されるコンセッション対象区間の残存価値をコンセッションの開始時に算定する手法開発だけを開発しておけばよいというものではない。それ以上に、外部経済効果を検討する際に、統一的な算定手法が必要である。

本院は、便益分析を補完すべく行われた連邦の費用便益分析は、F-モデルのプロジェクトの長所について示唆を与えるほか、透明性と判断材料の検証可能性に資するものであると考えるものである。

3.6 F-モデルの適用領域

F-モデルの対象を、橋梁、トンネル、連邦長距離道路と連邦道と接続する山間狭隘地の連絡道路、並びに方向別に車線分離された複数車線のアウトバーンの区間に限定したことは、固定料金による重量貨物車料金制度(ビニエット方式)が行われていたこととの関連もあって、必要な事柄であった⁸⁷。EUの有料道路料金に関する指令1999/62/EGでは、固定制、対距離制の双方の料金の徴収が許されるのは、橋梁、トンネル、山岳狭隘地の通過道路のみであった。対距離による重量車料金が導入された後は、F-モデルの適用領域は限定されないことになった⁸⁸。

⁸⁶ [訳注]この点について『F-モデルに関する現況報告書』(当機構海外調査シリーズ No.21 p.69~70)では、道路施設の利用可能期間より短い期間をコンセッション期間とした場合には、全費用を短期間に回収しようとするため料金が値上げされることになると指摘されている。

⁸⁷ [訳注]当機構海外調査シリーズ No.21(p.80~81)参照。

⁸⁸ Vgl. Alfen /Mayrzedt /Tegner (2004) PPP-Lösungen für Deutschlands Autobahn, Bauhaus Universität, S.51; s.a. Hirschhausen/Beckers(2003):Konzessionsmodelle für Fernstraßen in Deutschland: Eine ökonomische Analyse der Riskallokation beim F- und A-Modell, Discussion Paper 388; DIW 12-2003, S.4f.

しかし、Fモデルの適用領域を、いずれかの区間に拡大するというのは実際上の理由から勧められるべきものではない。この場合、料金や料金徴収方式が異なる区間がつぎはぎで出てくる可能性があるからである。このような場合では、人手による料金徴収が必要⁸⁹となり、連邦アウトバーンの平均走行速度に著しい悪影響を及ぼすことになろう。加えて、Fモデルの適用範囲を、区間に広げても、連邦アウトバーン流出・流入箇所が多いことからこれまた実現は困難である⁹⁰。

以上のことから、本院としてはFモデル事業を単発で実施するというケースは限られているものと見ている。

3.7 Fモデルに関する勧告

◇Fモデル事業が成功を収めるには、何を事業として取り上げるのか、事業の立案内容がどのようなものかということが非常に重要である。本院は、重要な検討事項をすべて網羅して実行可能性の研究を適切に行い、事業の公表に至るまでこれを見直していくことを推奨する。無駄な迂回路の設置は避けるべきである。

◇Fモデルの経済性は、資金調達の形態を変更することによって高めることが可能である。本院は、料金収入の総割引価値にその達成可能性があるものと見ている。料金価額の算定が不透明なものとならないようにするため、連邦交通省は、長距離道路建設民間資金調達法第4条に基づいて料金算定に関する規則を発令すべきである。

◇他の調達方式による場合と同様に、Fモデルで事業を実施する場合には、経済性調査を実施すべきである。経済性調査には、道路網の評価分析と並んで連邦における便益とコストの検討が含まれる。

◇Fモデルの適用領域を道路の一部区間に広げることは、人手を介した料金徴収箇所が不可避であることや、連邦アウトバーンにおける流出入箇所口の増強につながり、著しい問題をもたらす可能性が大きい。会計検査院としては、現在までのFモデルの提供領域は基本的には拡張するでないと考える。

⁸⁹ EU から差別的取扱いが無いよう求められていることから、手動での料金支払いが可能なよう設備を整えることが必要であろう。

⁹⁰ ドイツにおけるインターチェンジの平均区間距離は、都市部で3.6 km、その他の地域で7 kmである。

2 : ドイツ会計検査院報告に関する議会質問への政府回答 [2009年3月]

(連邦長距離道路の PPP の行政上の経済性に関する専門的評価)

原典表題 : Antwort der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Jan Mücke, Horst Friedlich
(Bazreuth), Patrick Döging, weiterer Abgeordneter und der Fraktion
Der FDP

—Drucksache 16/12157—

Gutachten des Bundesbeauftragten für Wirtschaftlichkeit in der
Verwaltung zu Öffentliche Privaten Partnerschaften im Bundesfernstraßen

原典出所 :

http://abgeordnetenwatch.de/images/attachments/229637/kleine_anfrage_ppp_drs_1612378.pdf

翻訳 : 前総務部企画審議役 中田 勉

本報告書は、当機構が独自に翻訳したものであり、翻訳の間違い等についての責任は、各発行者ではなく、翻訳者である当機構にある。但し、日本語訳はあくまで読者の理解を助けるための参考であり、当機構は翻訳の間違い等に起因する損害についての責任を負わない。

連邦議会におけるドイツ会計検査院意見に関する質問とドイツ政府の回答

2009年1月に会計検査院より議会に対してPPPに関する検査報告が送付された。この報告は、PPP事業の弱点を指摘しその是正措置をとることを提案している。この検査結果から、この手法の一つであるA-モデルについて連邦政府の説明を求める。

1. 連邦政府は、入札手続きにおいて、将来の料金収入見込みについて、いかなる根拠に基づいて公募手続において入札参加希望者が行った評価ではなく、政府の行ったものが適正であるとしているのか。

回答) 参加希望者による収入推計は、入札参加希望者の提案を審査する際に適正に評価を行っている。しかしながら、これが、交通省の名で実施された収入推計よりも信頼性が高く、また実際に得られる収入と一致する可能性もより大きいものであるとするに足る根拠は存在しなかったためである。

2. 会計検査院の報告によれば連邦政府の収入予測では、平均で、発生するコストの69%しかカバーできないとしているが、なぜ、コンセッション契約の締結を決定したのか。

回答) 検査院の報告書で取り上げられた算定によると、連邦の予測で見込まれる収入では、入札参加希望者が提示する納入価格のおおよそ69%しかカバーしないことになる。入札参加希望者が、その内部で実際に算定している価格に関する情報は政府にはない。それゆえ、会計検査院の報告による結論を實際上確実に根拠づけるものは存在しないというのが政府の見解である。

3. 将来の料金収入に関する連邦政府の予測が正しいものであった場合に、コンセッション契約受託者が、契約上の義務を完全に遂行することができず、連邦が著しい損失を被ることとなるという会計検査院の報告について、連邦政府はこれと意見を同じくするのか。

回答) 同じくしない。

4. 将来の料金収入が、連邦による予測を大幅に上回る場合には、従来からの予算による資金調達に基づく道路区間と比較して、経済的には著しく劣るものとなるとの会計検査院の報告について、連邦政府は意見を同じくするのか。

回答) A-モデル事業に関する経済性調査では、その最終段階において、そのすべてについて、PPP 事業の経済性を損なうことなく、実際の収益が連邦の予測を超えたものとなり得るのかを検討している。ここでそれぞれの事業について収益が得られる幅が算定されるが、この幅が事業の経済性が確保されるゆとり部分ということになる。質問の根拠となっている検査院の報告では、交通量が増加すれば、通常維持管理費と運営費もあわせて増加することに言及されていない。報告書の根底には、多分に PPP の費用に関する側面について不完全な検討方法があり、ここからその結論が導かれたものと思われる。

5. 会計検査院の報告書が言及するように、連邦政府には、道路のプロジェクトに関して、建設維持管理費を推計するシステムがないというのは事実か。

回答) 連邦長距離道路に関する事項は、基本法に基づく委任行政に該当し、連邦長距離道路の計画、建設、維持管理は、州が所管する。従来方式によるものと、PPP による調達とを比較する場合には、その対象となる道路区間に特有なコストについての理解が必要である。連邦予算規則によって義務づけられている経済性調査に照らし、連邦交通省による電子データによる支援の必要性と可能性について現在調査を行っているところである。

6. 将来の A-モデルの公募手続きにおいて、従来型の公共工事との比較(PSC)を主たる判断基準として策定することは連邦政府としては考えられないか。政府の見解とその根拠を示されたい。

回答) 政府は見解を同じくする。

これは、PSC のためのデータ収集のために構築され、また、パイロットプロジェクトの関連で改良された手法が、A-モデルの公募手続きにおいて検証手続を行う場合の情報処理の実施に適ったものとなっているからである。

7. 連邦政府の A-モデル事業の経済性調査では、なぜ、いままでコンセッション期間終了後における事業対象区間の残存価値がその対象とされていなかったのか。

回答) 道路の残存価値を客観的に定める一般に認められた基準が存しないためである。

8. 事業に従事する人員減や庁舎が不要となることによって生ずる残存費用は、これまでの A-モデル事業の経済性調査でどの程度織り込まれているのか。
仮に、こうした費用が生じていないのであればそれはなぜか、また、将来の A-モデル事業では発生しないのか。

回答) 残存費用の発生が見込まれるケースは、すべて A-モデルの経済性調査の推計に入れられている。これは将来においても変更されない。

9. 政府は、事業規模と契約期間の長さゆえに競争が制限されたものとなっているという会計検査院の見解に同意しているのか。

政府の見解によれば、中規模の企業が道路建設の PPP 事業に参加させるのに最も良い手法としてはどのようなものがあるのか。

回答) 会計検査院とは見解を異にする。

パイロット事業の公告手続で得られた知見は、正反対のものである。競争性は、非常に高まっている。これには採用された公告手続が預かっている部分大きい。連邦長距離道路にかかる PPP 事業については、プロジェクトの特性に応じて事業構造を組立てることが中規模企業を参画させるうえで最も適切と思われる。事業規模が異なったり、報酬システムも独特なものが採用されることから、それぞれの事情に応じて、全く異なる参入希望者に適性が存在することになる。もっとも、セッション期間に全般にわたって複雑な事業の実施することを求められてもこれに確実に対応できるよう、企業側で優れた専門的活動を行う共同事業体を形成することが、将来的には重要なものとなるだろう。

10. 今後の A-モデル事業においては、通行料金の値上げのリスクを連邦がより多く負担するべきであるとする会計検査院の見解について、連邦政府はどのような立場をとっているのか。

回答) A-モデルのパイロットプロジェクトに関する検討から特に勧告されているのは、入

札参加者による積算作業を容易にし、契約終了時の精算作業の労力を一定限度にとどめるため、報酬の仕組みを大幅に単純化することである。こうした観点は、今後モデルを拡充して行く上で考慮され、事業構造が交通量に依存したものである場合には、その特性に応じた報酬のメカニズムを取り入れることにもつながる。平均料金の導入が一つの例である。利用可能性を基礎としたモデルについても、その実際の適用に当たっては、その実際の事例を収集することが必要である。

11. 今までの A-モデルでの入札公告手続きにおいて、交通インフラ融資会社(VIFG)は、どの程度参画しているのか。(同社の年次活動報告書の記載は抽象的であるので、より具体的な回答を求める)。

回答) 同社は、A-モデルの公募準備期間中、資金調達と経済性の問題に取り組んでいた。

12. 今までの A-モデルでの公募手続きで提出された提案の評価については、同社は、どの程度参画しているのか。具体的な回答を求める。

回答) 同社は同手続きにおける提案の評価については、提案評価グループの資金調達部門を主宰した。さらに同社は、入札内容の実行可能性の検討部会、並びに入札手続きの指導部会にメンバーを出していた。

13. 同社は、『PPP プロジェクトにおける経済性調査』に関する指針の全体構想の策定にどの程度参加しているのか。具体的な回答を求める。

回答) 同社は、『PPP プロジェクトにおける経済性調査』の指針に関しては、その全体像の立案と指針策定の共同作業に加わっている。同社は、連邦交通省の支援を受け、当該指針が交通政策の特性に配慮するものとなり、また、また、連邦財務省の内諾を得ることに尽力したものである。

14. PPP プロジェクトとして資金調達を行うのが適切であるかどうか目下調査しているものにはどのような道路プロジェクトがあるのか。

回答) 連邦長距離道路の領域における PPP 事業の第二グループの調整が進められており、経済性が確保され連邦予算に制約を与えない場合であれば実施に移される。アウトバーン

A8 号線ウルム・エルヒンゲン～アウグスブルク西インター間（バイエルン及びバーデン・ヴュルテンブルク州）と A9 号線レーダーホーゼ～テューリンゲン・バイエルン州境間（テューリンゲン州）の事業は開始している。そのほか、次の 4 つの事業については、それぞれについて進められる経済性調査の結果を待って、ここ 2 年以内に公募手続きが開始となる予定である。

・アウトバーン A1 号線 ロッテ・オスナブリュックジャンクション～ミュンスターインター間、場合によっては、ライン北インター～ロッテ・オスナブリュックジャンクション間を含む（ノルトライン・ヴェストファーレン州）

・アウトバーン A6 号線 ヴィースロッホ・ラウエンベルクインター～ヴァインスベルクジャンクション間（バーデン・ヴュルテンベルク州）

・アウトバーン 7 号線 ボルデスホルム～ハンブルクジャンクション間（シュレスウィヒ・ホルシュタイン州及びハンブルク）

・アウトバーン 7 号線 ザルツギッタージャンクション～ドラメタルジャンクション間（ニーダーザクセン州）

さらに次の 2 つのアウトバーンの区間については、やはり経済性の確保を前提に PPP 方式により事業のモデルが実施となる予定である。

・アウトバーン 45 号線 ノルトライン・ヴェストファーレンとヘッセン州境からガンバッハ・クロイツジャンクション間（ヘッセン州）

・アウトバーン 60 号線 マインツ ラウベンハイムインター～A643 マインツジャンクション～シールシュタインジャンクション間

以上と並行して、F-モデルについては、民間資金調達法をベースにして潜在的に実行が可能な、様々な事業について手続きが進められている。事業ごとに手続きの段階は異なっている。

アウトバーン A281 号線『ヴェーゼル横断道路』

公募手続きは、実行可能性に関するそれまでの報告を受けて開始されるが、これは、本年下半年に予定されている計画確定手続きの完了後に予定されている。

・アウトバーン A8 号線『アルプアウトシュテーク』

予備的経済性調査の一環で行われる実行案の検討の準備作業が進められている。

・アウトバーン A252 号線『港湾地区連絡道路』

着手済みの実行可能性に関する研究は、完全には終了していない。ハンブルク当局は、書案の検討を DEGES に依頼している。

3 : A-モデル関連資料

(1) リスク分析とリスク配分について(リスクマトリックスを含む)

『アウトバーン車線拡幅事業モデルに関する標準コンセッション契約及びコンセッションの公募に関する標準規定の策定に関する専門的評価 (連邦交通省)』より抜粋

原典表題等 :

Gutachten zur Erarbeitung der Muster eines Konzessionsvertrags und Regelungen für die Ausschreibung/Vergabe von Konzessionen für das Betreibermodell für den mehrstreifigen Autobahnausbau, S.35ff (Forschung Straßen und Straßenverkehrstechnik Heft889)

翻訳 : 前総務部企画審議役 中田 勉

本報告書は、当機構が独自に翻訳したものであり、翻訳の間違い等についての責任は、各発行者ではなく、翻訳者である当機構にある。但し、日本語訳はあくまで読者の理解を助けるための参考であり、当機構は翻訳の間違い等に起因する損害についての責任を負わない。

リスク分析とリスク配分について

1. リスクマトリックスの演繹

事業モデルの良し悪しの判断を、その構造や経済的側面、また、資金調達側面から行なう場合、その基本を左右するのはプロジェクト当事者に対するリスク配分の有り様と、リスクに関する規定である。このリスク配分とリスクに関する規定は、コンセッション契約で明らかにされている。

A-モデルのプロジェクトによって生じるリスクとチャンスについては、PPPの趣旨に基づき、これを最もよくコントロールするノウハウと能力を有する者がリスクを負い、あるいはチャンスを獲得することを基本とすべきである⁹¹。民間事業者は、プロジェクトを遂行する場合、原則として自らが積極的に影響力を行使できるリスクを負うべきであるということになる。これに対して、プロジェクト条件の多くが公共側から影響を受ける可能性があるのなら、民間事業者がリスクを負うのと同様に、公共側自らもその関連するリスクを負うべきであるということになる。いずれの当事者もコントロールのできないリスク、例えば予想外の事象に関しては、両当事者間でリスクを適切に配分すべきである。

リスクの配分については、調達法規にも基準が用意されている。すなわちVOB/A⁹²第9条第2項によると、受託者には、受託者自らが影響を及ぼすことができず、価額や期間を前もって評価することのできない事情や事件については、過大なリスクを負わせてはならないというものである。

このようなリスク配分を基本に、民間のコンセッション受託者は、そのプロジェクトの積算にあたって、それぞれ適切にリスクプレミアムを積むことになる。A-モデルによって調達を行う場合、そこで行われる協議手続きは、民間事業者間の提案を比較し、プロジェクトのリスクマネジメントを経済的に合理的なものとし、プロジェクトを全体として最も経済的なものへと持っていくことがその目的である。リスク配分によって民間事業者への資金調達主体は、プロジェクトに関するリスクを具体的に評価することが可能となる。資金調達主体は、資金の回収が、コンセッション受託者のリスクコントロールにどれだけ依存するのか、また、受託者がどの程度それぞれのリスクをコントロールできるかを知る必要があるのである。

⁹¹ [訳注]当機構海外調査シリーズ No.20(p.16)の『リスク配分』を参照。

⁹² [訳注]公募及び調達契約に関する規則建設編（現行）第1章及び第2章の第7条第1項第3項

2. リスクマトリックスの目的

65 ページ以下に掲げるリスクマトリックスは、A-モデルにおけるリスク配分の概要を示すのが目的である。これは、概念的に方向を示したものでも、また、コンサルタントの見解をまとめ上げたものでもない。それぞれのリスクの重さは、実施するプロジェクトによって大きく異なってくる。このため、それぞれのプロジェクトごとにその入札手続前にリスク分析を行い、場合によってはリスク配分をプロジェクトの特性に合わせる必要がある。

3. リスクマトリックスの形態

リスクマトリックスの1つ目の項目には、プロジェクトごとに異なるリスクが特定されている。このカテゴリーの区分けは、プロジェクトの進行の順、すなわち、設計、工事、管理、施設の返還の順である。加えて、進行段階を跨いだリスクも取り扱われる。この区分にそって番号が付される。

2つ目の区分では、A-モデルにおけるリスクの内容が簡潔に記される。

3つ目の区分は、もっぱら行政側（州/連邦）と民間事業側（落札コンソーシアムによるプロジェクト会社）間のリスクの配分が記される。民間コンセッション受託者間、あるいは、プロジェクト会社内部でのリスクの配分については、それぞれの落札コンソーシアムの構造によって異なる。上述した PPP 原則に同様に従い、ここでもコントロール能力が最も高いところが担うことになる。すなわち、建設会社は建設と関連したリスクを負い、管理会社は管理の実施に関連するリスクを負うことになる。また、この場合、第三者がリスクを負う（例：保険）ことは、このリスクマトリックスに記載されることは見送られた。なぜなら、保険は、通常民間事業者が実施に動くものだからである。保険がかけられるようなケースでは、これは、『リスクマネジメント』の項目に盛り込まれることになる。

4つ目は、なぜ、当該当事者にリスクを負わせるのが適切かを根拠づけるものである。

5つ目は、具体的なリスク配分にかかる具体的条項を特定して簡略な説明をしている。

4. リスクマトリックスの内容

ここで推奨する A-モデルのリスクマトリックスは、異なるプロジェクト当事者の利益を考慮したものである。ここでは交通政策、予算、さらにはこれらと関連する法律上の前提という行政上（連邦、州）の利益やコンセッション受託者の経済的利益、また、資金供給を行う者（銀行、金融市場）の資金上の利害がかみ合うようにする必要があった。

A-モデルの 12 のプロジェクト（全体額で 36 億€）だけでも、外部からの資本を確保するだけでなく、相当量の自己資本が必要であった。これだけの額の資金は、プロジェクトに対して戦略的な行動をとる投資家（建設会社や管理会社）でも、当分の間は単独で準備することはないものと見ておくべきである。したがって、自己資本で拠出を行う戦略的投資企業に対して、第三者が自分の資本を投下することが原則として可能となるようなリスク配分を構築しておくことが必要である。このような構築をしておけば、戦略的企業、ことに中堅企業が競争に参加し事業モデルを支えて、事業が全体として成功することが容易になる。

基本的には、コンセッション受託者は、工事、資金調達、管理によってコンセッション区間で生ずるリスクをすべて負う。これらのリスクがコンセッション受託者に移転してはじめて民間事業が成立するのであり、このリスクの移転は、それに応じた事業の引受けと対応したものなのである。民間事業者は、コンセッション区間の工事、資金調達、維持、管理について組織的に対応をしている。こうして事業の経過を組織的に司っており、資金についても組織として有利な条件を利用しているのであるのなら、他面、そこから生じる経済的リスクを負うことが要求されてしかるべきである。

プロジェクト選定区間では、計画の熟度が場所ごとに異なっており（区間により計画確定手続が完了していたり、あるいは完了していない）、計画確定手続の上でのリスクに相違があり、リスクマトリックスにも相違が生ずる。例えば、従来の方式でも生ずるリスクもあれば、あるいは規格競争を実施することによって生ずるリスクもある。これらの混合形態の場合には、この両者が生ずることがあり、それぞれについて検討がなされる。

A-モデルの評価の中心となるのは、交通量のリスク（あるいは道路に与える負荷）の配分とそのコントロールである。A-モデルは、その組立て上、そのリスクが主としてプロジェクト区間に対する収入がプロジェクト会社への配賦に影響するだけでなく、交通量を通じて維持管理費用にも影響を及ぼすことが特徴的である。交通量の変化は、その推計やコンセッション受託者の事業進捗にのみ依存するのではなく、それ以上に様々な周辺環境にも依存している。さらには、料金の額も、また、特定の A-モデルにおけるプロジェクト会社に対する配賦資金の額もプロジェクトとは関係なく、政治的意決定が根底をなす規則によって決定される。したがって、どうすれば、交通量が外部的な影響を受けたり、料金の算定が不能であることからコンセッション受託者を保護することが可能かをリスクマトリックスのなかで、見出すことが重要である。契約規定に資金上の手当について定めておいても、プロジェクトの実施によって生ずるリスクがこれより大きいことになれば、プロジェクトを続行させるためには、調整条項

が必要で — 最終的には — コンセッション委託者・受託者からの解除権に関する規定が必要となる。

5. リスク移転に関する資金上の規定

(1) リスクの区分と資金の補填

コンセッション受託者へのリスク移転は、コンセッション受託者自身がコントロール可能で、負担が可能なリスクのみを負うという原則による。しかし、リスクの移転は、コンセッション委託者からコンセッション受託者に対して流入する資金に大きな影響を与えている。

(a) プロジェクトのリスクがコンセッション委託者に留まる場合

プロジェクトのリスクをもっぱらコンセッション委託者が負わなければならないことがコンセッション委託者に明らかな場合である。例えば、従来の方式での計画確定手続に関するリスクがその例である。一般的には、地盤に関するリスクも同様である。こうしたリスクについては、コンセッション委託者は、事業の実施に増加費用が生じる場合には — コンセッション受託者側の計算とは別に — 自らこれを支出することになる。

(b) プロジェクトのリスクを受託者が負う場合

リスクが、コンセッション受託者がコントロールでき、負担が可能なものであるときは、受託者はその見込んでいた補助金やこのプロジェクトで徴収される料金から得られる収入を資金にしてこのリスクを負担することになる。すなわち、コンセッション受託者はこのリスクによって生じた予見可能な何らかの増加費用を、プロジェクトで定まってくる収入によって単独でまかなう責任がある。コンセッション受託者は、その納入元との契約や、下請け業者との契約の調整を行っても十分にこのリスクに対応できない場合や計画に織り込んでおいた準備金が十分でない場合には、出資者に対する配当利回りを削減し、あるいは配当を全く行わず、さらに進んで自己資本を減少することが必要になることもあり得る。このような状況は、特にリスクが技術上のものである場合や、改築区間における完成時期に関するリスクがある場合、さらには交通量が変動する場合に生じ得る。ここにいう交通量の変動は、料金を異にする車種別交通量の間にも異同があった場合もその一つである。結局、コンセッション受託者は、プロジェクトの対象区間において、建設工事、工事完成に関連して生ずるコスト増、あるいは交通量の増加によって生ずる維持補修コスト増を、料金収入や自らが要求する補助金で処理する必要があるのである。およそ予測が不可能であるコスト増が著しく広い範囲において生じており、経済的な観点からコンセッション受託者が事業を続行する意思を持ち得ないと思われるような場合には、コンセッション委託者側からの追加的な補助金の拠出、コンセッ

ョン期間の延長、場合によってはコンセッション契約の解除も考えられることとなる。

以上の原則と区別しておくことが必要なのは、交通量や料金収入の落ち込みが交通量一般の動向が原因となったものではなく、コンセッション受託者の作為に拠らない交通障害によって発生した場合である。これには、A-モデル事業に対する法的条件の変更、料金支払義務車両に関する交通政策の全般の変更、コンセッション区間の通行止め、コンセッション区間の前後における異常事態の発生、事業者提案の時点で予測し得なかったコンセッション区間と競合する道路区間の供用（いわゆる併行区間あるいは渋滞緩和区間）がその例として該当する。

(c) コンセッション受託者がコントロール不可能なリスクの移転

コンセッション受託者がコントロールできないリスクを同者に移転した場合には、その財務上の取扱規定は複雑である。例として次のようなことが挙げられよう。

■料金徴収のリスク

■料金徴収での排出ガスクラスの事後的変更や通行可能軸重の事後的引上げから生ずるリスク

■予測し得なかったいわゆる『併行、あるいは競合路線』との競争によるリスク

■インフレのリスク

基本的には、自らがコントロールし得ないこうしたリスクが生じた場合、そしてその発生についてコンセッション受託者がコントロールすることができない場合には、収入の不足や増加費用について完全に補償が行えるようにすべきである。

A-モデルの枠組みでは、基本的にはコンセッション受託者において、収入を、とりわけ料金設定額をみずから引き上げることができない。このため、さまざまなリスクが存在し、コンセッション委託者側が補償を行うことが正当であるとする理由が多く出てこよう。このためコンセッション委託者、受託者双方におけるリスク関連の一般管理費をいかに最小化するかが構造的な問題となってくる。しかし、コンセッション委託者は、コンセッション受託者希望者間の競争によって効率化が進められこれによって利益が得られることをA-モデルに期待しているにもかかわらず、その利益がコンセッション委託者側が費用として計上する監督経費や補償費によってそのまま費消されてしまうのでは、A-モデルの基本概念に単に背馳するだけのことになってしまう。

こうした行政側の負担を最小限にするには、リスクをコンセッション受託者がコントロールできないがその出現可能性が高いものである場合には、公募資料であらかじめ限度額を明記しておき、その範囲内でコンセッション受託者がリスクを負担することとするのが望ましい。このようにしておくことで、基本的には補償が許容されると思われる少額事例について、コンセッション受託者が一定の範囲内で経費を受け持つということになる。リスクの影響によって収入が減少し、あるいはコストの上昇によって、受託者の負担がこの一定限度を超える場合には、コンセッション委託者は、コンセッション受託者に対して資金的損失を補償する義務が生ずることとなる。

この限度額は、純然たる受託者の自己負担分として、あるいは一定の上限値を超えた場合には発生した金額（増加費用また収入損失）を返還するトリガーとして組み立てる場合とがあろう。後者の場合には、コンセッション受託者が、全額補償を受けられるようにするために、故意にこれを超えるようにする危険を秘めている。したがって、これは受託者の自己負担分とすることが望ましい。

リスクマトリックスでは、原則的なリスクの配分の全体像を提示することが目的であるので、コンセッション委託者側が、リスクを一定の範囲で負担する場合を特別のケースとして区分けせず、リスク配分を決定する手法として言及するにとどめている。

6. 限度額の設定

コンセッション受託者が、その提案提出の段階ですでに、自らコントロールすることのできないリスクを限度額まで部分的に負担するものであることを認識し、この点について考慮しておくことが必要である以上、コンセッション委託者側には、上記の限界値を設定する際には大きな責任を有することとなる。この一定の範囲は、実際に発生した問題が小さなものである場合には、公共側にとっては緩衝装置として機能するよう設定することが必要であるが、あまり高い値をとるべきではない。なぜなら、もつとも経済的な案 — 最終的にはコンセッション委託者側の負担となるものである — が提出されるべく行われる応募者間の競争がこの高い値によって決定的に歪むことになるからである。

(a) 限度額を提案提出に完全に反映させた場合

従来からの手法をとった場合には、応募者は、限度額をすべて合計しこれを積算に反映させることとした可能性が大きい。こうすると、必然的にコンセッション委託者が負担する補助金の支出を多くすることにつながってしまう可能性がある。このため、限度額はその累積値を可能な限り最小限に抑えることが望ましい。

この場合、限度額の規定だけで処理されることとなる少額事例のケースの価額についてだけでなく、その他、限度額全額の累積額を工事費に算入した場合には、Aモデルで実現される民間的効率性が従来の手法（Public Sector Comparator）と比べて明らかに下がることもあり得ることも考慮しなければならない。

(b) 応募者が提案提出の際に個別に限度額を考慮に入れるケース

(a)の手法ではなく、むしろ実施されると思われるのは、リスクが自らコントロールできるものでない場合であっても、なお、見積もりを適正に行おうとするものである。この場合、応募者はリスクの出現率と損害規模をもとにして、限度額内で生じ得る潜在的なコスト増を算定する。後日、実際にリスクが顕在化して損害が発生した場合に、算定したコスト増を超えることがあっても、なお、限度額内であれば、コンセッション受託者はこの費用を自らの責任で負担することとなろう。

応募者がこの手法をとり、限度額の累積額をリスク評価額の競争に曝すのであれば、コンセッション委託者側としては、これでは経済的な提案が出されることを期待して行われる競争が非常に歪められている可能性があることを認識しなければならない。応募者は、自らコントロールすることのできないコスト要因をめぐって競争を行うことになり、その結果、もともと建設、維持、管理、資金調達が最も効率的に行われることを期待して行われる競争が、明らかに相対的な結果しか生まないと感得されることもあり得るのである。リスク一部負担にもっとも果敢に挑戦した応募者の積算内容が、リスク関連部分については全体としてそれほど好条件ものでない場合にも、落札することがあるわけである。

いずれの場合においても、事業における限度額はその累計は、委託者側が事業実施可能性調査で算定した事業費に対して僅かなパーセンテージに収まるものでなければならない。公募資料やコンセッション契約におけるリスクに関する規定においても、その数値は低いものであることが必要で、パーセント表示で一桁となることが望ましい。

限度額の累積に関する問題については、標準コンセッション契約に詳細な規定を置いている⁹³。

⁹³ [訳注]本書 p.81『障害事由の同時発生リスク』参照。

(c) コンセッション委託者側からのリスク補償支出

限度額の範囲内では、コンセッション受託者は、自らコントロールできないリスクを負うが、入札参加者が検討したリスクを基に算定された補助金を超えた額を事前補償として財政的にも負担することが生じ得る。この事前補償によって補助金は増加することとなるが、これは、コンセッション委託者がその一般の予算でまかなうことになる。

リスク事案が発生し、その額が限度額を超える限り、コンセッション委託者はコンセッション受託者に対して補償を行わなければならない。しかし、コンセッション委託者側の通常予算は、この潜在的な補償金支払いによる負担を負うべきではないので、料金収入の配賦金額の割合を下げることが望ましい。この割合は、本書のボーナス規定、ペナルティ規定にして提案していることと同様に、事業によって異なるものである。こうしてコンセッション委託者が留保する料金は、様々なリスク要因に関する規定にしたがって実際の補償金支払いが行われるまで、準備金として取り置かれることとなる。

もっとも、コンセッション委託者は、料金の配賦率の決定に当たっては、これが公募手続きにおいて規定されている条件との関係で事業と受託者の潜在的な収入を削減して、このために、とりわけ補助金が望ましくないほど高額になったり、あるいはプロジェクトの経済性を基本的に損なうものとなるようものとならないよう配慮しなければならない。特に、実現可能性を検討する段階で、すでにその可能性にはかなり難しいものがあるとの判断がなされているものについては、料金の配賦率の削減のゆとり幅はおそらくはかなり小さく、コスト増分に対する補償は最終的にはコンセッション委託者の予算で賄わざるを得ないだろう。もっとも A-モデルの他のプロジェクトの未使用の準備金を用いて、コンセッション委託者間で補助金をクロスして支出するということも考えられよう。

(訳者補足) 標準コンセッション契約の形態について

標準コンセッション契約には、通常型、企画競争型、混在型があります。

通常型は従来から行われてきた形態で、行政側が計画を策定し、この計画が固まった段階で民間企業が工事に参入することになります。これに対して、企画競争型では、計画策定の前に、あるいは、計画策定中に民間企業の公募がなされ、その創意工夫と技術とが生かされるものです。

ところで、ドイツでは連邦長距離道路の工事が行われる場合には、行政手続き上計画確定決定手続⁹⁴という行政手続きを踏むことが要求されています。したがって、ここで計画という場合には、この計画確定手続が常に念頭に置かれることとなります。この手続きが完了する（「計画確定決定」あるいは「計画確定結了」と言われます。）と、その後は、工事計画は行政法上の不可争性を具備し、この計画に沿って収用も可能となります。このため、こうしたケースでは、入札参加希望者の創意工夫が生かされる可能性は小さいものとなり、企画競争型の契約は行われないうのが普通になります。

一方、計画確定決定がなされていないケースでは、民間事業者の工夫が計画確定決定に織り込まれる可能性があり、企画競争型の契約がなされるケースが出てきます。

さらに、コンセッション区間を広く全体について見た場合には、計画確定決定済みの部分と計画確定がまだなされていない部分とが存在するケースもあり、この場合には、それぞれ通常型、企画競争型の契約がなされる形をとるため、混在型の契約が採用されることとなります。

(以上の記述は「はじめに」(p.3)で紹介した、『アウトバーン車線拡幅事業モデルに関する標準コンセッション契約及びコンセッションの公募に関する標準規定に関する専門的評価』(p.77 及び 183)によります。)

以下に紹介するリスクマトリックスでは、リスクごとに対応する標準コンセッション契約（通常型）の条文を掲げ、その適用内容の概略が示されています。実際の条文は、本書 87 ページ以下の A-モデル標準コンセッション契約書で参照が可能です。同マトリックスでは、例外的に、企画競争型と混在型の条文を掲げている箇所が、ありますがごくわずかで、また、このマトリックスでの適用内容の概略の記述によって条文内容の把握が可能です。このため、本書では、企画型、混合型の条文の掲載はしていません。

⁹⁴ [訳注]当機構海外調査シリーズ No.17(p.70 訳注 61)参照。

A-モデルリスクマトリックス (Chance-/Risikomatrix zum A-Modell)

No.	リスク分類	リスクの内容	リスク負担者		リスク負担根拠	リスクマネジメント (標準コンセッション契約通常型による)
			公共	民間		
1 計画段階						
1.1	計画上のリスク	<small>(訳者補足)</small> ここにいう計画では、公共側が道路構造形式の選択まで、民間側はこれを前提に設計・施工計画までを策定するのが普通で、下記の欄1.1.2(リスク負担者)の『工事計画』と『工事提案』の語がこれに対応する。通常型と企画競争型での区分に相違が出る。				
1.1.1	計画上のリスク (通常型)	法律、施工技術、施工期間、工費の観点から適正とされる工事計画に対して生ずるリスク	○		計画のほとんどの部分は公共側によってなされるため。	コンセッション契約 ◆受託者が計画を策定することとされている場合には、計画上の欠陥については、全面的に受託者が責任を負う(§ 11.3) ◆建設工事開始に先立ち、受託者が計画を策定する義務を負っていた場合に、受託者がこれをなさず、もしくは、なしてもこれが不十分であり、委託者が代行措置をとることが許される場合には、委託者は契約を解除する権利を有する。 受託者は、これに対して損害賠償や支出に対する補償を求めることができない(§ 45.1(c))。
1.1.2	計画上のリスク (企画競争型)	法律、施工技術、施工期間、工費の観点から適正とされる工事計画に対して生ずるリスク	○	○	計画は受託者側が策定するため。	コンセッション契約 (企画競争型) ◆受託者は、自らの負担において、計画をすべて策定し計画確定手続資料を作成する義務を負う(§ 20)。 ◆受託者は、計画上の欠陥について全範囲の責任を負う。受託者は、委託者に対して、設計変更や設計上の欠陥により費用が増加した場合にその補償を求める権利を有しない(§ 21)。 ◆計画確認手続の進行により、設計作業が必要となった場合には、受託者がこれを負担しなければならない。 この場合費用が増加した場合には、その一定額までを受託者の負担とする。この金額を超える増加費用は、従来の工事方式においても発生するものである限り、委託者側が負担するが、それ以外の場合には、委託者が負担する。 計画確定決定の規定内容、または、計画確定手続の遅滞によって費用が増加した場合は、それが受託者固有の計画を原因とするものであるときに限り受託者の負担とする(§ 22)。
1.1.3	計画上のリスク (混合型)	法律、施工技術、施工期間、工費の観点から適正とされる工事計画に対して生ずるリスク	○	○		通常型と企画型の混合(リスクの配分はいずれの者が設計に携わったかによる)
1.2	計画確定手続に関するリスク	1. 有効な計画確定決定の成立自体のリスク				
		2. 公共側の意向、民間側からの異議の聴取とこれらの比較考量を計画確定担当官庁が実施して決定した事業計画者が負う負担が計画確定決定に含まれていることによるリスク。				
		3. 計画確定決定に対する行政不服等の争訟の発生によるリスク				

No.	リスク分類	リスクの内容	リスク負担者		リスク負担根拠	リスクマネジメント (標準コンセッション契約通常型による)
			公共	民間		
1.2.1	計画確定手続に関するリスク (通常型)		○		通常型計画は、もっぱら公共側において実施される。 したがって、これに対応する計画確定手続から生ずるリスクは、公共側が負担する。	コンセッション契約： ◆コンセッション区間の工事に必要とされる計画確定決定が、下されず、または、取り消され、これが最終的なものであり、法的にも争えない場合には、委託者、受託者双方ともに契約を解除することができる(§ 45.1(b)及び45.2(a))。
1.2.2	計画確定手続に関するリスク (企画競争型)		○	○	次の理由からリスクを配分することが適切と思われる。 ・リスクが受託者自らの企画が原因となって発生する可能性がある場合は、受託者がこれを負わなければならない。 ・リスクが受託者自らの企画とは関係がなく、主として計画確定決定との関連で発生する可能性がある場合で、通常の施行方式においても公共側がリスクを負担するものと思われる場合には、受託者がこれを負担することはできない(例：計画の遅れ、計画上の費用の増加)	コンセッション契約 (企画競争型) ◆受託者の企画と関連する計画確定上のリスクは、受託者が負い、委託者はこれを負う義務を有しない。さらに、費用が増加した場合は、契約に定める一定額まで受託者が負担する(§ 22)。 ◆この一定額を超える費用には、これが計画確定手続に関連する工事費用であって受託者自らの計画とは関係がなく、かつ、従来の方式においても委託者が負担するものであった場合にはこれを委託者が負担する(§ 22)。 ◆コンセッション区間の工事に必要とされる計画確定決定が、中止され、あるいは拒絶され、これが最終的なものであり、法的にも争えない場合には、委託者、受託者双方ともに契約を解除することができる。受託者において支弁した費用は計画確定決定がもたら受託者固有の立案を理由に、拒絶されまたは決定が下されなかった場合、あるいは、計画確定手続の中止され、これが最終的に法的にも争えないこととなった場合を除いて返還される(§ 48.1(b))。 ◆受託者は、計画確定決定が、個々の工事について、決定を下すべき期間内に下されず、もしくは、経済的な受忍限度を超える予見し得ない増加費用が、計画確定手続によって生じた時は、契約を解除する権利を有する(§ 48.2(b))。
1.2.3	計画確定手続に関するリスク (混合型)		○	○		通常型と企画型の混合(いずれの者が、設計に携わったかによる)
1.3.	設計上のリスク (特に規格競争型と混合型で、最新技術の採用)	コンセッション受託者がアウトバーンの改修に新技術を用いることで後日の管理費(維持補修費)が従来の方式と比較して増減が生ずるリスク(ライフサイクルコストの最適化)		○	設計の段階で、新技術を織り込むことによってプロジェクト会社は、PPPの基本的な考え方に沿って、管理段階の効率化を基礎づけることができる。 入札においては、技術仕様の詳細を明らかにする必要はなく代わりに、性能要件を明示する(性能要件に基づく業務内容)。	公募手続資料： 公募担当当局において、公募手続き資料として部分的に[工事内容としての]出来高一覧に代えて性能要件が示される。
1.4	用地取得のリスク	用地の取得が、計画で想定され、あるいは入札資料で示されたものよりも、高額となり、あるいは、長い期間を要するというリスク	○		必要な用地の取得とその費用の負担は、もっぱら州の責任である。	標準契約で、規定は不要。

No.	リスク分類	リスクの内容	リスク負担者		リスク負担根拠	リスクマネジメント (標準コンセッション契約通常型による)
			公共	民間		
2	建設段階					
2.1	立地上のリスク	地盤条件によって予測し得ないコストが発生するリスク				
2.1.1	立地上のリスク (通常型)		○	○		<p>コンセッション契約</p> <p>◆各応募者の提案準備のために、委託者が有する地盤調査結果が提供される。応募者は、ここに示された評価書によって知ることのできたすべての土地に関する土壌汚染等のリスクをその工事費用の算定において考慮しなければならない。こうして、応募者は、この調査資料で認識できる限り、地下水も含む、地盤に関連するリスクを把握する(§ 24.1)。</p> <p>◆予測し難いリスクが発生した場合には、受託者は個別の事象ごとに設定された限度額までこれを負担することとされている。この限度額により、少額事例のリスク評価額を把握することができる。この額を超えるものは、すべて委託者が負担する。(§ 24.2)。</p> <p>◆この場合委託者は、予測し難い費用増について別段の補償を行わずに、契約を解除することができる。このとき、委託者は、受託者が支出した費用を補償する義務を負う(§ 45.1(d))。</p>
2.1.2	立地上のリスク (企画型)		○	○	<p>次の理由からリスクを配分することが適切と思われる。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・立地上のリスクが受託者自らの企画が原因となって発生する可能性がある場合は、受託者がこれを負担しなければならない。 ・立地上のリスクが受託者自らの企画とは関係がなく、主として計画確定決定との関連で発生する可能性がある場合で、通常の施行方式においても公共側がリスクを負担するものと思われる場合には、受託者がこれを負担することはできない(例: 工事の遅延、費用が増加)。 <p>以上のことから、次のようになる。</p> <p>◆受託者は、自らの企画と関連する立地上のリスクを負担する。これには、委託者側は責任を負わない。ここに受託者が負担する工事に係るリスクは、コンセッション契約で定められた限度額を上限とする。</p> <p>◆委託者は、この上限を上回る地盤のリスクに関連する工事費が受託者の企画に関わらないものであるため、通常の計画であれば委託者が負担することとなる場合にこれを負担する。</p>	<p>コンセッション契約 (企画競争型)</p> <p>◆各応募者の提案準備のために、委託者が有する地盤調査結果が提供される。応募者は、ここに示された評価書によって知ることのできたすべての土地に関する土壌汚染等のリスクをその工事費用の算定において考慮しなければならない。こうして、応募者は、この調査資料で認識できる限り、地下水も含む、地盤に関連するリスクを把握する(§ 27.1)。</p> <p>◆予測し難いリスクが発生した場合には、受託者は個別の事象ごとに設定された限度額までこれを負担することとされている。この限度額により、少額事例のリスク評価額を把握することができる。この取扱は、受託者固有の企画が原因となって予測し難い費用の増加が生じた場合には適用されず、これは受託者がその全額を負担する(§ 27.2)。</p> <p>◆この場合委託者は、予測し難い費用増について別段の補償を行わずに、契約を解除することができる。このとき、委託者は、受託者が支出した費用を補償する義務を負う(§ 48.1(d))。</p>
						<p>◆予測し得ない増加費用が一定限度額を越え、事業の実施に経済上継続して危険を及ぼす場合には、受託者は契約を解除することができる(§ 48.2(c))。</p>

No.	リスク分類	リスクの内容	リスク負担者		リスク負担根拠	リスクマネジメント (標準コンセッション契約通常型による)
			公共	民間		
2.1.2	立地上のリスク (混合型)		○ 工事 計画 に係る リスク	○ 工事 提案 に係る リスク	<p>次の理由からリスクを配分することが適切と思われる。</p> <ul style="list-style-type: none"> 立地上のリスクが受託者自らの企画が原因となって発生する可能性がある場合は、受託者がこれを負担しなければならない。 立地上のリスクが受託者自らの企画とは関係がなく、主として計画確定決定との関連で発生する可能性がある場合で、通常の施行方式においても公共側がリスクを負担するものと思われる場合には、受託者がこれを負担することはできない(例: 工事の遅延、費用が増加)。 <p>以上のことから、次のようになる。</p> <ul style="list-style-type: none"> ◆受託者は、自らの企画と関連する立地上のリスクを負担する。これには、委託者側は責任を負わない。ここに受託者が負担する工事に係るリスクは、コンセッション契約で定められた限度額を上限とする。 ◆委託者は、この上限を上回る地盤のリスクに関連する工事費が受託者の企画に関わらないものであって、通常の計画であれば委託者が負担することとなる場合にこれを負担する。 	<p>コンセッション契約 (混合型)</p> <ul style="list-style-type: none"> ◆各応募者の提案準備のために、委託者が有する地盤調査結果が提供される。応募者は、ここに示された評価書によって知ることのできたすべての土地に関する土壌汚染等のリスクをその工事費用の算定において考慮しなければならない。こうして、応募者は、この調査資料で認識できる限り、地下水も含む、地盤に関連するリスクを把握する(§ 27.1)。 ◆予測し難いリスクが発生した場合には、受託者は個別の事象ごとに設定された限度額までこれを負担することとされている。この限度額により、少額事例のリスク評価額を把握することができる。この取扱は、受託者固有の企画が原因となって予測し難い費用の増加が生じた場合には適用されず、これは受託者がその全額を負担する(§ 27.2)。 ◆予測し得ない費用増について別段の補償を行わずに、この場合、委託者は契約の解除も行うことができる。このときは、受託者が支出した費用を補償する義務を覆う(§ 48.1(d))。 ◆予測し得ない増加費用が一定限度額を越え、事業の実施に経済上継続して危険を及ぼす場合には、受託者は契約を解除することができる(§ 48.2(c))。
2.2	技術上のリスク			○		標準契約上の特段の規定は不要。
2.3	工事完成の リスク	計画期限内、契約 金額内で工事を完成 させるリスク	○ 予測し 難い 増加 費用	○		<p>コンセッション契約:</p> <ul style="list-style-type: none"> ◆契約罰規定によって期限の順守を確保(§ 22.23)。 ◆連邦もしくは州の所管する許認可の遅れが、委託者の責によるものであるときは、設定すべき、限度額が上昇することになった場合に限り、委託者は補償を行なう。 ◆建設工事の遅滞が、委託者の責によるものである時は、受託者は契約を解除することができる(§ 45.1(c))。 ◆双方の当事者のいずれにも遅滞の責任がない場合には、個別に定められる期限について遅滞が生じ、かつ、予測し得ない費用増により経済的に適正に工事を実施することがもはや不可能である時に限り、契約を解除することができる。

No.	リスク分類	リスクの内容	リスク負担者		リスク負担根拠	リスクマネジメント (標準コンセッション契約通常型による)
			公共	民間		
3 管理段階						
3.1	維持補修に関するリスク	プロジェクト区間について、要求された質的水準に沿った維持補修を行うリスク		○		コンセッション契約： ◆コンセッション契約期間中において、コンセッション対象区間につき、維持補修を行う受託者の義務(§ 32)
3.2	管理に関するリスク	管理の実施における技術的、営業的なリスク		○		◆管理が中断した場合の保証(管理の保証)(§ 47)
				○		◆コンセッション契約期間中において、コンセッション対象区間につき、管理を行う受託者の義務(§ 31)
				○	プロジェクトの安定性は、自己資本比率によるものではなく、現存する流動性資産によって確実になる。このため、コンセッション契約で自己資本比率を規定するのは、合目的ではない。	コンセッション契約： ◆プロジェクト会社は、自らの提案に必要となるだけの資金を自己資本をもって調達する義務を負う、この限度額は、施設引渡しの完了後は、減額することができる(§ 38.2)。
					◆受託者の会社組織の変更には、委託者の事前の同意が必要であるが、重大な事由がある場合に限り、これは拒絶され得る。この手法によって、財産権の形態が好ましくないものとなることを阻止することができる(§ 51, § 45.1(f))。	
				○		◆経済的にインセンティブを与える仕組みを作ることができる。コンセッション対象区間において、契約で合意されたよりも上質施工が行なわれた場合の追加支払いがこれに該当(§ 42)。
3.3	管理に関するリスク	アウトバーン管理事務所が管理を行う場合、民間企業に対して行うようなコントロールを同事務所に対して及ぼすことができないことによるリスク。たとえば、公法上の役員従事者の使用が問題となる。		○	事業の入札段階で、アウトバーン管理事務所(コンセッション受託者の出資者または下請を行う者)が、直接に関わることは調達法規上許されない。コンセッション会社、または、同社への納入元がアウトバーン事務所の活動に間接的に従事することは、この点でリスクがある。	契約上の規定は存在しない。
3.4	料金規則に関するリスク (料金徴収に関するリスク)	料金規則が法的根拠に欠け、このため料金の貨物車料金の徴収ができず、こうした結果強制徴収も行えないこととなるリスク。	○		受託者はこのリスクをコントロールすることができない以上、このリスクは、原則として委託者が負う。	コンセッション契約： ◆料金徴収について法的障壁があった場合、受託者は補償を求める権利を有する(§ 41.1(b))。 ◆料金の徴収に関する基礎的事項、特に、アウトバーン料金法第3条に基づく料金額が変更され、これによって料金徴収額が著しく減少した場合には、委託者は、補償を求める権利を有する(§ 41.1(d))。
3.5	料金捕捉のリスク	◆貨物車料金システムの運用によって、通行者から料金が実際に補足できないか、補足が不完全である場合。 ◆貨物車料金が手動で支払われたときに、プロジェクト区間に配分されない場合(ルート選択による)。	○	○ (一部) 重量車料金収入が、想定額の100%未満であるとき。	受託者はこのリスクをコントロールすることができない以上、このリスクは、原則として委託者が負う。	コンセッション契約： ◆委託者は、アウトバーン料金法に基づく料金徴収を基礎として委託者に帰属する額のうち所定の額を受託者に配賦しなければならない(§ 41.1(a))。 ◆法規に基づく配賦がなされない場合は、受託者は補償請求権(§ 41.1(a))を有する。 ◆料金徴収について技術上の支障があった場合には、受託者は補償請求権(§ 41.1(b))を有する。

No.	リスク分類	リスクの内容	リスク負担者		リスク負担根拠	リスクマネジメント (標準コンセッション契約通常型による)
			公共	民間		
						◆貨物車料金システムは、料金の99%の捕捉率を持って正常とすることとなる。この値をしまわったときに、同システムの運用者に違約金が科されるためである。この1%については、A-モデルの受託者は補償を求めることができず、この技術上の理由による料金収入の変動は、業務提案に織り込んでおく必要がある。
3.6	入金リスク	料金不払い者が原因となり、場合によっては、料金収入が全くなく、または、法で規定されたよりも少ないこととなるリスク	○		受託者はこのリスクをコントロールすることができない以上、このリスクは、原則として委託者が負う。	コンセッション契約： ◆委託者は、アウトバーン料金法に基づく料金徴収を基礎として委託者に帰属する額のうち所定の額を受託者に配賦しなければならない(§40)。 ◆法規に基づく配賦がなされない場合に受託者の有する補償請求権(§41.1(a))。 ◆(連邦交通省見解：連邦は、コンセッション受託者に実際に支払われた額のみを転送する義務を負う。徴収ができなかった部分については、補償をもって補われる。)
3.7	料金配賦のリスク	料金徴収額からの収入の配賦の遅れ	○		受託者はこのリスクをコントロールすることができない以上、このリスクは、原則として委託者が負う。	コンセッション契約： ◆料金徴収について法的障害があった場合、受託者は補償を求め権利を有する(§41.1(b))。 ◆委託者からの料金収入の配賦が遅れた場合の受託者は契約の解除を請求する権利を有する(§45.2)。 ◆料金収入の配賦期限(§40.3)。
3.8	交通量のリスク	プロジェクト対象区間の交通量が推計交通量を上回ることも、下回ることもある。		○	交通量のリスクはコンセッションの中心的要素である。	
3.8a.	交通上のリスク (一定の側面)	プロジェクト対象区間の交通量は、当該区間の前後における工事や交通障害、さらには、当該区間への流入箇所への予測できない障害に影響される(通常の補修作業とは異なる新たな大規模工事がその例である)。	○ 当該区間における通常の維持補修作業の範囲を越えるもの	○ 当該区間における通常の維持補修作業の範囲内のもの	受託者はこのリスクをコントロールすることができない以上(例えば補修ではなく、大規模な工事箇所)、このリスクは委託者が負う。障害が、通常の維持補修作業か、計画的に施行される工事である場合には、受託者はこれをその提案に織り込んでおかなければならない。	入札資料： ◆応募者の算定の基礎となる資料として、維持すべき状態、維持補修に関する計画内容、ならびに近く実施される計画 コンセッション契約： 通常の補修作業を超える予見しがたい工事作業により交通量と料金収入とが減少した場合には、受託者は、前年の交通量に、交通量の増分を加えた分の保証を求め権利を有する(§41.1(c)・§41.2(a)(ii)(4))。
3.9	収入のリスク (料金算定ないし実際の料金設定に関するリスク)	公募資料において積算のために掲げられた料金よりも高低のある料金設定がなされること。	○		料金が政策的に物価上昇率を上回って設定されている場合には、受託者には有利になるが、これは受託者の業績とは関係がない。 逆に、料金設定が物価上昇率を下回る場合には、受託者がコントロールできないリスクが生じる。 以上から、このリスクは委託者側によって担われなければならない。	◆受託者が達成した一定限度額を超える収益は、委託者側において配分する(最高限度規定)(§40.5)。 ◆料金設定が低すぎることによるリスクは、物価上昇によるリスクに関する規定で調整する(§41.1(e))。

No.	リスク分類	リスクの内容	リスク負担者		リスク負担根拠	リスクマネジメント (標準コンセッション契約通常型による)
			公共	民間		
3.9.a.	収入のリスク (料金算定ないし実際の料金設定に関するリスク)	貨物車の交通量が、予想を超えた場合には料金収入は増加するが、これは、貨物車の交通量に依存する維持補修コストに比例するものではない。これは、料金の設定が道路網全体の可変費用の平均に拠って行われたもので、プロジェクトの具体的な可変費用に基づくものではないことによる。			一般的に貨物車料金収入(プロジェクト対象区間においても同様)と料金額は、受託者がコントロールできるものでないが、収入と維持補修費用に非常に大きく影響することから、受託者が、維持補修作業を確実に実行できるよう、その計画に応じた収入を確保すべきである。	<ul style="list-style-type: none"> ◆道路に関するコストの算定に合わせ、料金は、アウトバーンのネットワークの可変費用がまかなえるよう算定することを原則としている。 ◆コンセッション区間における交通量が、公募資料に付された推計と著しく乖離し、この推計を基にした交通量による収入額が予見し難いコストをまかなうものでないときは、同区間に係る維持管理に関連する予見しがたいコストの補填を行う(§ 34.2) ◆受託者が達成した一定限度額を超える収益は、委託者側において配分する(最高限度規定)(§ 40.5)。
3.10.	競争のリスク	プロジェクト対象区間の交通量とこれに依存する収入ならびにコストは、併行道路や混雑緩和のための道路の将来計画によって大きな影響を受ける。	○ 併行道路・混雑緩和のための道路について予見不能な区間のリスク	○ 併行道路・混雑緩和のための道路について予見可能な区間のリスク	併行する道路や混雑緩和のための道路計画は、地域政策や対外政策の対象である以上、ここから結果的に出てくる競争のリスクは、受託者がコントロールすることのできないものである。 策定段階にある併行道路や混雑緩和のための道路は、A-モデル事業の公募中において応募者に予見可能性があるものであり、提案の積算の中で考慮しておくことが必要である。	<p>コンセッション契約:</p> <ul style="list-style-type: none"> ◆ 連邦長距離道路または連邦アウトバーンの併行区間の開通が予見できなかったものである限り、受託者は補償を委託者が求めることのできる(§ 41.1(c)・§ 41.2(b)(v))。
4 引渡段階						
	引渡状態に関するリスク	引渡し時点における道路の状態に関する要求		○		<p>コンセッション契約:</p> <ul style="list-style-type: none"> ◆最低基準に関する合意(§ 37)
5 全般						
5.1	物価上昇のリスク	受託者は、その収入を物価上昇に合わせることはできないが、場合によっては、その上昇コストをまかなうため、物価上昇を吸収することが必要となる。委託者の設定する料金が、実際の物価上昇率に適合していない場合には、受託者には、その業務を遂行するに足る収入が入らない。	○		受託者は、収入を物価上昇に合わせることはできないため、委託者がその上昇分の調整を行うべきである。	<p>コンセッション契約: (§ 41.1(e))</p> <ul style="list-style-type: none"> ◆委託者が、料金を実際の物価上昇率に適合させなかった場合に、受託者は補償を求める権利を有する。 ◆物価上昇率の主たる指標を適切に用いて契約の基準とする。 ◆補償請は、料金設定の際に行われるのが合理的であり、少なくとも5年単位で算定検討を行うほか、受託者の請求によってはこれより早めに行う。
5.2	利息もしくは為替リスク	提案書の提出後の利子率水準の上昇とプロジェクト実施中における為替の変動		○	原則として、受託者がこのリスクを負担する。	標準契約には特段の規定は整備されていない。第4条第2項の一般条項にしたがって、受託者が危険負担を一般的に負担し、委託者に対してこのリスクを負うものとする。

No.	リスク分類	リスクの内容	リスク負担者		リスク負担根拠	リスクマネジメント (標準コンセッション契約通常型による)
			公共	民間		
5.3	融資契約締結の完了			○		<p>コンセッション契約:</p> <p>◆提案書提出時点: 金融機関が融資を行う意向を有することを応募者が明らかにする義務がある。</p> <p>◆最終提案の提出時点: 金融機関が融資の準備を整えていることを応募者が明らかにする義務がある。</p> <p>◆落札の後一定の期間内に融資契約の締結が完了すること。 (§ 38.3)</p>
5.4	受託者(プロジェクト会社)の支払不能		(○)	○	原則として、このリスクは受託者が負う。	<p>コンセッション契約:</p> <p>◆借入金の提供者は委託者に対して、自らが指名する企業が受託者に代わってコンセッション契約に参加することの許可を求めることができる(§ 50)。</p>
5.5	狭義の政策上リスク	政策上の理由から、料金の徴収が中止、または、停止され、このため、受託者に収入が入らないリスク	○		受託者はこのリスクをコントロールできず、その影響を免れることができない。	<p>コンセッション契約:</p> <p>◆料金の支払い義務を負う車両に関する一般的な交通政策に変更を生じた場合、委託者は、補償請求権(§ 41.2(a)(ii)・ § 41.1(c))を有する。</p>
5.6	委託者の行為によるリスク	プロジェクト施行期間中に、計画を超えるコストが生じ、事業の遅滞が生じた場合、これが委託者の関与により生じたものであるとき	○			<p>コンセッション契約:</p> <p>受託者は、例えば、事案ごとに定められる所定の期間を超えて工事が滞った場合に、これが委託者の責による場合は、契約を解除することができる(§ 45.2(c))。</p>
5.7	一般法規の変更	法律の変更により、費用・収益にプラス、または、マイナスの影響が及ぶ場合		○	一般法規の変更は、企業リスクに属する。	一般法規の変更は、通常の企業リスクに該当するものであるため、コンセッション契約には特段の規定は存在しない。
5.8	貨物車交通よりも他の交通手段を優遇することとなる交通政策(法律)の変更(例:鉄道貨物)	交通政策の重要な方針の変更(例:自動車税、ディーゼル用燃料、貨物車等車の流入時刻)により連邦長距離道路の交通量と料金収入とが意図的に減少させられる。	○	(○)	交通政策に関連する法律の変更は、公共側が設定する目標であり受託者は計算に入れておく必要がある。しかし、A-モデルでは、受託者が、プロジェクトごとに後日、料金を引き上げることを想定されていないため、このリスクを料金に転嫁することはできない。したがってその補填は委託者を通じて行うことが必要である。	<p>コンセッション契約:</p> <p>◆法規の目的がその規制目的やその内容から、この契約が締結された際に成立していた諸状況の変更を目的としたものであるときは、受託者は補償を求める権利を有する。この場合、数か月間の料金収入が相当減少していることが前提である。(§ 41.2(a)(i)に関連して § 41.1(c))</p>
5.9	貨物車料金に関する法律の変更、貨物車料金の変更	貨物車料金に関する法律の変更、貨物車料金変更(例:排出ガスに関連させた料金の変更)ならびに、軸重の上限の変更により、プロジェクト対象区間の交通量と収支率にマイナスに作用する可能性がある。	○	(○)	受託者は、料金の額とこれによって決まる収入を自ら調整することはできないため、場合によっては政策や法律の変更によって収入が減少したことに對し補償が必要となることがあり得る。	<p>コンセッション契約:</p> <p>◆法規の目的がその規制目的やその内容から、この契約が締結された際に成立していた諸状況の変更を目的としたものであるときは、受託者は補償を求める権利を有する。この場合、数か月間の料金収入が相当減少していることが前提である。(§ 41.1(c)(d)・ § 41.2(a)(i))</p>

No.	リスク分類	リスクの内容	リスク負担者		リスク負担根拠	リスクマネジメント (標準コンセッション契約通常型による)
			公共	民間		
5.10	アクセス道路(連邦道路)の法的性格の変更と有料化	プロジェクト区間へのアクセス道路(例:連邦道路)の法的地位の変更は、その交通量にマイナスに作用する可能性がある。	○	(○)	プロジェクト区間へのアクセス道路の有料化は、受託者は、対抗措置を取ることができず、受託者その収入に影響を及ぼす可能性がある。	コンセッション契約: ◆法規の目的がその規制目的やその内容から、この契約が締結された際に成立していた諸状況の変更を目的としたものであるときは、受託者は補償を求める権利を有する。この場合、数か月間の料金収入が相当減少していることが前提である。(§ 41.1 (c)・ § 41.2(a)(i))
5.11	A-モデルのための特別法の制定、または法律の変更	A-モデルのための法律変更は、受託者に対する要求事項や、プロジェクトの費用、収入の状況にマイナスの影響を及ぼす可能性がある。	○	(○)	A-モデルのため特別法の導入や、後日の同法の変更は、受託者がこれに対する措置を取ることができず、受託者の費用収入に直接マイナスに作用する可能性がある。	コンセッション契約: ◆法規の目的がその規制目的やその内容から、この契約が締結された際に成立していた諸状況の変更を目的としたものであるときは、受託者は補償を求める権利を有する。この場合、数か月間の料金収入が相当減少していることが前提である。(§ 41.1 (c)・ § 41.2(a)(i))
5.12	不測の事態	不測の事態(悪天候、戦争、原子力事故等)により、プロジェクト区間において保険にによって補償されない損害をもたらし、又は維持管理に支障が及ぶリスク。		○		委託者が、すべての危険に対して保険付保を行う(経済的に適正な条件で可能な場合に限る。(§ 47))。
			○ (リスクを分担)	○ (リスクを分担)		コンセッション契約: ◆建設が遅れたことにより損害が発生した場合: 必要施行期間の延長ならびにコンセッション契約の調整(§ 20) ◆不測の事態が発生した場合に、契約の一方の当事者から指名され、公共的に要請を受け、宣誓を行った建設工事専門家による詳細な調査による再調達価格が、個別に設定されることとなっている最高限度額を超える場合には、受託者は、契約を、なお、解除することができる(§ 45.2(d))。

(訳者補足) 本表には空欄部分があるが、原著を忠実に再現したものである。

3 : A-モデル関連資料

(2) ペナルティと加算金（ボーナス）の枠組み

『アウトバーン車線拡幅事業モデルに関する標準コンセッション契約及びコンセッションの公募に関する標準規定の策定に関する専門的評価（連邦交通省）』より抜粋

原典表題等：

Gutachten zur Erarbeitung der Muster eines Konzessionsvertrags und Regelungen für die Ausschreibung/Vergabe von Konzessionen für das Betreibermodell für den mehrstreifigen Autobahnausbau, S.133ff (Forschung Straßen und Straßenverkehrstechnik Heft889)

翻訳：前総務部企画審議役 中田 勉

本報告書は、当機構が独自に翻訳したものであり、翻訳の間違い等についての責任は、各発行者ではなく、翻訳者である当機構にある。但し、日本語訳はあくまで読者の理解を助けるための参考であり、当機構は翻訳の間違い等に起因する損害についての責任を負わない。

1. ペナルティと加算金（ボーナス）の枠組み

(a) ペナルティと加算金の設定目的

補助金と配賦される料金額とはコンセッション受託者の重要な収入部分をなしている。この両収入に対するコンセッション受託者の経済的インセンティブは、安全確保や業務遂行のモチベーションに対する支払いを受託者の実績に応じて行い、なお、次の基準にしたがって実施することによって補完し強化することができる。

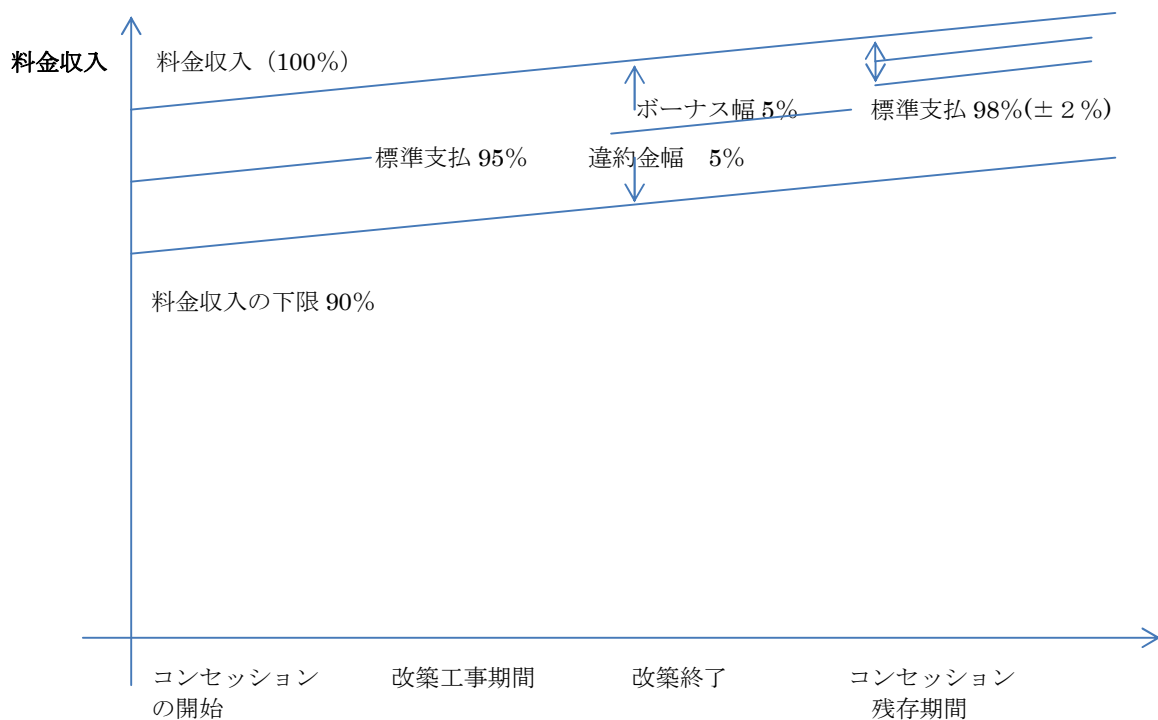
- a) 改築工事の際における既存のレーンの通行可能性
- b) 提案された計画工事期間の順守
- c) 改良工事の際におけるインターチェンジ車線の通行可能性
- d) 車線の維持管理状況
- e) 運用の水準

ペナルティと加算金はコンセッション受託者の収入に直接影響を与えることから、業務が委託者の利益にかなった形で継続して最適化されるよう間接的に働きかけるものである。この経済的インセンティブに代わるものとしては、法的インセンティブがある。例えば、期限の設定や契約履行に関する補償金などが考えられる。

(b) 料金の配賦に関連したペナルティと加算金の例

コンセッション受託者の業績が時間的に早いものか、遅れたものか、質的に高いものか、低いものかによって改修工事期間中における料金の配賦額は、[5] %増減することが可能であろう。品質の優劣の確認は期限を切って行う。この例では、コンセッション受託者は、工事期間中に、その計画予定を超えて達成すると料金の配賦率は 100%となり、それが標準的であれば率は[95] %となり、ペナルティが最大ものであれば[90] %（次頁の図参照）となる。ペナルティが課される場合には、次回の施行確認期日まで、合意されたペナルティ額のみ、料金の配賦額は減額されることとなる。ペナルティの額は、プロジェクトに見合ったものとなるよう経済的に算定し、最高でもコンセッション受託者が計画する自己資本利子が失われる程度のものを限度に設定するべきであろう。

コンセッション受託者の施行部分のうち重要部分が完成していた場合、建築物の全体の引き渡しの時期に関しては、ペナルティまたは加算金について、例えば料金の配賦額を±2%増減させてその幅を狭めることが可能である



図：Aモデルにおけるボーナス、ペナルティの仕組み
 納期と性能を根拠として考え得る幅を示す。
 (掲出するパーセンテージは例示である)

(c) 前 提

- (1) コンセッション契約におけるペナルティ・加算金に関する仕組みについて合意が必要である。この合意は、履行実績が要求事項と満たさない場合には、その時々における補助金を定められた金額の幅で増減し、これと併せて、あるいはこれに代えて料金配賦額を同様に増減することをその内容とする。
- (2) ペナルティと加算金の幅は、計画上予定された補助金、または、配布されるべき料金収入を基に算定したものでよい。料金収入に不足がある場合、料金の徴収が中断された場合については、コンセッション受託者に対して支給する補償金算定額を基礎としてよい。
- (3) 建設工事の遅滞の場合におけるペナルティの幅には法的に制限がある。最大で、ペナルティの累積額は契約額の10%とすることが可能である。維持補修、管理の履行実績に対

するペナルティについては、これと異なり法的には制限がなく、契約期間中における報酬の全額が失われるということにもなり得る。しかし、加算金とペナルティの仕組み上、経済的には、最大でもコンセッション受託者が計画した自己資本利回り失う可能性がある程度のものですべきであろう。これを超えるペナルティはプロジェクトの経済性を損なうおそれがあり、コンセッション委託者にとっても非生産的に作用しよう。

- (4) 上述の基準を適用できるようにするためには、コンセッション契約の枠組みの中に、要求事項(アウトプット仕様)を測定可能なように設定しておくことが必要であろう。この要求事項は、コンセッション委託者がコントロール可能なもので、かつ、コンセッション受託者が遵守できるものであることが必要である。
- (5) さらに契約のコントロール、連絡事項、解除に関する規定に関する合意が必要であろう。ペナルティや加算金については、以上の規定にしたがって、通常の運用がなされたり、あるいは、履行状況が芳しくない場合、あるいは受託者の履行内容の評価が分かれるような場合については、個別に運用されることになる。例えば、誰が委託者の名で受託者の履行状況を定期的にコントロールするかを定めておく必要がある。

(d) 考えられる他の方式

ペナルティ・加算金の仕組みを拡充していくには、次の方法が考えられる。

- (A) 実用性のあるペナルティ・加算金の仕組みは応募者が提案書の中で示すことが可能である。
もともと、この場合、提案書で出された仕組みを入札手続きのなかで審査することが必要となり、この点が問題となろう。

(B) ペナルティ・加算金の仕組みをコンセッション委託者が提案するとした場合

この方式の場合でペナルティ・加算金の仕組みと契約上の要求事項を設定する場合は、これは、入札前に行うことが必要である。いずれについても重要事項は、公募資料として応募者に伝えておかなければならない。これにより応募者は適切にインセンティブを働かせ計画を策定し、また、資金調達をもたらす潜在的な影響力も考慮に入れて資金計画をたてることができる。

(e) 推奨する設定方式と標準コンセッション契約における規定

A の方式では、提案審査について調達法規上の問題が生ずる。この提案審査に要する労力と法律上の問題は、ペナルティ・加算金の仕組みをめぐってなされる競争から得られる利益と比較して大きすぎる。

このため、B の手法を推薦する。ペナルティ・加算金の仕組みの拡充と性能規定による要求事項の設定は、プロジェクトに合わせて、コンセッション委託者が公募手続きに入る前に行うものとするのである。

しかしながら、コンセッション委託者は、資格審査の段階で応募者に対して、ペナルティ・加算金の仕組みと性能規定要求事項の記載内容について応募者側から提案を出すよう求めることができるようにしておく。応募者は、この競争に際し、提出した案について其の修正案もしくは代案の提出を求められることもあり得る。

標準コンセッション契約第 42 条には、コンセッション委託者からコンセッション受託に対して加算金の支払いを保証する条項が盛り込まれている。この規定には、基本的事項のみが記載されており、A-モデルを基礎とした各々のプロジェクトの準備段階で、必要に応じて補足していくこととなる。こうして、各々のプロジェクトの特性が適切な形で十分に反映されることが確実なものとなっている。

標準コンセッション契約第 23 条は、ペナルティの意味で契約上の違約罰を規定している。これは、第 42 条に規定する改築工事の遅滞に関する規定とは別に独立して適用されるものである。もっともこのペナルティは、報酬、補助金、料金受領額に影響を及ぼすものではない。

2. 補償金の支払い

(a) 一般的事項

標準コンセッション契約第 41 条は、コンセッション受託者がコンセッション委託者に対して配賦を受けられなかった料金を請求することが許される条件を規定している。

標準コンセッション契約は、補償金の支払請求、またはその他の法的請求についてその請求理由あるいは請求の事情として 7 つの項目を規定している。

- 標準コンセッション契約第 40 条の従った料金の配賦が正常に行われなかった場合
- 料金徴収に法律のあるいは技術的な障害があったこと。
- 交通障害が発生し、数か月の料金収入に著しい減少があったこと。
- 料金徴収の基礎となる事情が変更し、数か月の料金収入に著しい減少があったこと。
- 物価補正を行うとき。
- 売上税の値上げを補填するとき。
- 走行が許容される軸重に変更があったとき。

補償金額は、コンセッション受託者の請求に係る前年同月の料金収入額（料金徴収額の増加割合に応じて増加される）によるものとする。算定の詳細は次のとおりである。

- 前年同月の料金収入額。これは料金徴収額の増分に応じて加算したものである。
- 標準コンセッション契約に規定する個々の要件ごと（第 41 条項目番号 41.2(b)）に定められた一定額を差し引く。
- 実際に受領した料金額を差し引く。

以上の場合については、具体的な標準契約における算定基準として百分率を用いることとしている。この率によって、過去 3 か月の平均料金収入をもとに算定し、どれだけの額を

最低料金収入として認めざるを得ないのかを確定するのである。

補償請求の根拠となる交通障害があったのかどうかを確定するには、その交通量の減少が、もっぱら所定の事象と時間的に近接した関連を有するものでなければならない点に注意する必要がある。その意味するところは、もともと推計されていた交通量を下回った場合、これとこれに関連する事象との間では、厳密な意味で法的因果関係は必要とされないということである。實際上、コンセッション受託者が、少なくともその利用可能な手段ではこの因果関係を証明することができないような場合には、コンセッション受託者に対してこうした因果関係を補償請求の前提条件として要求するのは適切とは思われないのである。

委託者は、標準コンセッション契約第 41 条（項目番号 41.1(b)から(d)）に規定する補償金の支払いに代えて、標準コンセッション契約第 41 条（項目番号 41.4）の規定に基き、契約の解除をすることができる。この場合、委託者は、コンセッション受託者が提案書で示した自己資本利率を含め投下した自己資本を払い戻し、さらに受託者がなお負担している資金借入義務を解除しなければならない。

(b) 税制の改正のリスク

第 41 条(f)は、コンセッション期間中に売上税が引き上げられた場合について規定している。コンセッション期間中に売上税が引き上げられた場合には、コンセッション受託者は、売上税の対象となる資材供給、役務について税をより多く支払う必要がある一方、委託者から配布される料金収入は増加するものではない。このような税の変更は、受託者がコントロールすることができるものでない以上、増税による支出増については委託者に対する補償請求権が認められる。

(c) 障害事由の同時発生リスク

標準コンセッション契約で障害自由として定められている第 41 条（項目番号 41.1(c)、(d)、(g)）の事象のいくつかがコンセッション期間中に同時に発生した場合に関する規定（累積条項）が必要である。

第 41 条(項目番号 41.2(b)(i)から(vii))に該当する場合においてなお、コンセッションの受委託者間で協議を行う必要があるのは、自己負担の限度額の範囲であると考えられる。コンセッション受託者は、月の料金収入が減少した場合、その限度額までは自らが負担し、その合意された限度額に至るまでは補償を得ることができない。第 41 条(項目番号 41.1(c)、(d)、(g))に規定するいくつかの事象が同時にコンセッション受託者に生じた場合には、コンセッション受託者は、それぞれの事象ごとに定められる自己負担額まで負担しなければならない。

もっともこの限度額は、コンセッション委託者の領域のリスク事象が発生した場合に適用されるものであるので、コンセッション受託者に様々な事象の発生によるリスクとここからもたらされる累積の負担とを負わせるというのは正当なことではない。負担限度額あるいは自己負担額を設定する目的は、事象の発生によりコンセッション受託者の負担がこの額を超える場合に限り、受託者が補償請求をできるようにし、これによって補償金の算定を頻繁に行うことを避けることができるようにするものである。自己負担額が累積して行った場合には、料金収入は著しく減少し、プロジェクトが危殆に瀕することもあり得よう。さらに、負担の累積に関する規定が存在することから、入札希望者は提案書の提出位の際、最悪のケースについて算定することがあり得、安全を求めた積算を行うことになる。

このセッション受託者は、このため第 41 条（項目番号 41.1(c)、(d)、(g)）に掲げる複数事象が同時に生じて料金収入合計額が料金引き上げ額を含めても前年同月よりも少ない場合には、補償をもとめることができるとしたのである。

3 : A-モデル関連資料

(3) 標準コンセッション契約書 (通常型)

『アウトバーン車線拡幅事業モデルに関する標準コンセッション契約及びコンセッションの公募に関する標準規定の策定に関する専門的評価 (連邦交通省)』より抜粋

原典表題 : **Muster - Konzessionsvertrag** (Konventionelle Planung)

原典出所 :

Gutachten zur Erarbeitung der Muster eines Konzessionsvertrags und Regelungen für die Ausschreibung/Vergabe von Konzessionen für das Betreibermodell für den mehrstreifigen Autobahnausbau, S.35ff (Forschung Straßen und Straßenverkehrstechnik Heft889)

翻訳 : 前総務部企画審議役 中田 勉

本報告書は、当機構が独自に翻訳したものであり、翻訳の間違い等についての責任は、各発行者ではなく、翻訳者である当機構にある。但し、日本語訳はあくまで読者の理解を助けるための参考であり、当機構は翻訳の間違い等に起因する損害についての責任を負わない。

3 : A-モデル関連資料

(3) 標準コンセッション契約 (通常型) *

*p.66 参照

内 容 目 次

第1編	契約の対象及び契約の基礎	ページ
	第1条 契約の対象	91
	第2条 契約の構成要素	91
	第3条 用語の定義	92
	第4条 コンセッション受託者の一般的義務及びリスクの負担	97
	第5条 コンセッション委託者（連邦および州）の一般的義務	98
	第6条 コンセッション区間	98
	第7条 コンセッション期間	99
	第8条 コンセッション区間の状況	100
第2編	コンセッション期間中におけるコンセッション区間の 工事、管理、維持補修に関する規定	
第1節	総 則	
	第9条 土地の利用	100
	第10条 許認可	101
	第11条 設計の実施及び費用	102
	第12条 再委託	103
	第13条 交通に支障を与える工事、道路の特別利用	105
	第14条 連絡窓口及び緊急時の対応	105
	第15条 電気通信管路等の敷設等	106
	第16条 交差に関する規定	106
	第17条 コンセッション期間中における交通安全確保義務	107
	第18条 コンセッション受託者の責任	107
	第19条 コンセッション委託者の指示監督権	108
	第20条 不測の事態	108

第2節	工事段階に関する規定	
	第21条 工事及び改築	109
	第22条 期限	110
	第23条 違約罰	111
	第24条 地盤に関するリスク	112
	第25条 予測しがたい増加費用	112
	第26条 竣工、引取り、引取検査及び一部引取り	113
	第27条 連邦長距離道路法第15条にいう付帯営業施設	115
	第28条 付帯営業施設の新設	115
	第29条 道路管理用施設の新設	115
	第30条 工事監督、区域決定及び供用の開始	116
第3節	コンセッション区間の維持管理に関する規定	
	第31条 管理義務	116
	第32条 維持補修の義務	118
	第33条 記録の調整及び報告の義務並び検査及び代行行為	119
	第34条 維持管理費用及び予測しがたい増加費用	120
	第35条 管理に関する規定	120
	第36条 契約履行保証	120
第4節	利用権の終了	
	第37条 返還及び引取検査	122
第3編	資金調達に関する規定、補助金及び料金配賦	
	第38条 資金調達義務	124
	第39条 補助金	124
	第40条 重量貨物車料金	125
	第41条 補償金の支払い	128
	第42条 追加報酬の支払い	132

第4編	その他の契約上の総則的規定	
	第43条 代行措置	133
	第44条 過払い	134
	第45条 解除権	134
	第46条 本契約の解除に関する総則的規定及びその他の権利	140
	第47条 保険	142
	第48条 仲裁手続	143
	第49条 著作権その他の第三者の被保全利益	144
	第50条 契約の継承	144
	第51条 会社の構成、所在地、社員及び租税の取扱い	147
	第52条 公租公課その他の費用	148
	第53条 貸借対照表及び年次決算	148
	第54条 相殺及び留置権	148
	第55条 契約上の手続き	149
	第56条 裁判管轄に関する合意	149
	第57条 協議事項	149
付属書類一覧		150

前 文

契約当事者は、アウトバーン[]区間の 6-8 車線拡幅を促進するため、以下に詳細に記載する道路事業を、連邦交通建設都市開発省が 2001 年 10 月 19 日に策定した計画『Bauen jetzt – Investitionen beschleunigen(今こそ建設を – 投資を進めよう)』に沿って実施しようとするものである。ここに、コンセッション委託者たる連邦および州は、本事業にかかる建設、維持、管理業務を、民間市場における資金調達も含めコンセッション受託者に委託する。コンセッション契約期間中、この対価として、コンセッション受託者に対しアウトバーン料金法及び同法第 3 条第 2 項第 1 文による対距離料金規則に基づく料金徴収対象区間の重量車両料金収入が配布される。[また、連邦および州から、区間の改築予算から補助金を支給する。]

[付記：補助金が支給されない場合は、前文からこの文章を削除する。]

第 1 編：契約の対象及び契約の基礎

第 1 条 契約の対象

委託者は受託者に対し、本契約の付属書 1 「請負条件書」において図及び文言で示す連邦アウトバーン 号線の道路区間について、本契約規定に定める基準にしたがって、建設、維持補修、管理業務の遂行を委託する。

第 2 条 契約の構成要素

本契約は、次に定める部分をもって構成し、その解釈適用はこの記載の順番に従う。

- 2.1 本契約合意事項。これには別段の規定がない限り、契約付属資料を含む。
- 2.2 書面による連邦からの委託事項
- 2.3 契約業務内容に関する協議記録。記録に何らかの矛盾が生ずる場合には、最新の記録を優先する。
- 2.4 請負条件書、特に、その業務方法に関する記載事項の第 編、第 編、第 編。この請負条件書には、契約付属書 1 とされているものを含む。

[第2条項目番号2.4に関する付記：

個々のケースに応じ、適用される業務方法書の第 編を補うこと。]

以上の部分において、文言による記載と図表による表示とに食い違いがある場合には、認可を受けた計画資料が優先する。

2.5 工事内容に関する事項：

(a) 道路、橋梁の建設工事実施に関する追加的契約条件⁹⁵（建設コンセッション契約においてこの規定の適用が除外されている場合を除く）

[付記：契約の柔軟性を確保するよう、追加的契約条件については、それぞれの契約に関する公募手続開始時点での最新版を用いること。]

(b) 業務方法書で示されているその他の最新版の追加的契約条件

(c) 建設工事に関する最新版の一般的技術契約条件（建設工事に関する入札規則 C 編）

(d) 建設工事実施に関する 2002 年 5 月 31 日付一般的契約条件（建設工事に関する入札規則 B 編）（建設コンセッション契約においてこの規定の適用が除外されている場合を除く）

2.6 計画内容に関する事項（技術的契約に関する条件に道路建設に関する建築士等に対する契約条件を付加した規則による）

2.7 本契約付属書 2 の落札者の提案事項

第3条 用語の定義

別段の取扱いが明示されない限り、この契約における用語は、次のとおりとする。

3.1 本契約にいう土壌汚染等(Altlasten)とは、1998年3月17日付け土地保全法第2項第5号にいうところと同様である。すなわち、操業が停止した廃棄物処理施設、廃棄物を取扱い、集積し、又は、一部を移転するための場所として用いられた土地並びに環境に悪影響を及ぼす資材を取り扱う施設のうち操業を停止したものが所在する土地及び同様の資材が使用される土地のうちこれによって土壌や地下水に有害な変化を生じさせ、個人又は社会に著しい不利益、支障又は負担を及ぼすものをいう。

⁹⁵[訳注]当機構海外調査シリーズ No.17(p10., 訳注 4)、No.21(p33~34)参照。

3.2 『提案総額』とは、落札者が公募手続きにおいて提出した自己拘束力ある価額（建設、維持補修及び管理の分野に分かれる）の総額を指すもので、この価額をもって、コンセッション受託者がコンセッション区間における建設、維持補修及び管理を行うものであって、外部資金の調達コストと計算上の原価（管理費の現在価値を加えた全投資額）を含むものである。コンセッション受託者側の提案総額は、落札者が提案額を提示した時点において明らかであったか、もしくは具体的に予測可能であった委託条件または他の事情を基礎に算定されたものである。この自己拘束力のある落札者の提案は、この契約の付属資料 2 として添付されている。

3.3 『補助金』とは、[]€の道路建設予算の資金を指し、コンセッション委託者側がコンセッション受託者に対して、コンセッション区間における施設建設工事費にあてるものとして供給するものである。

[付記:プロジェクトにより補助金が予定されていない場合には、この条項は削除すること。これは第 39 条においても同様である。]

3.4 本契約に言う『業務委託者』とはドイツ連邦共和国一連邦道路行政担当部局一であり、連邦アウトバーンとその他の長距離道路につき、1951 年 7 月 3 日付連邦アウトバーン及び連邦道路に関する委託行政にかかる第一次一般行政規定第 7 条に基づく財産管理業務を州が実施する限り、州がこれを代表する。

3.5 『回復及び補償』とは、自然および景観に対して避けがたい損失が生じた場合、自然及び景観を連邦自然保護法第 19 条⁹⁶に基づいて回復（回復措置）し、または、その他の方法によって補償（補償金による措置）を行うことを指す。

3.6 『アウトバーン料金法』すなわち『ABMG』は、2002 年 4 月 5 日付けの重量貨物車によるアウトバーンの利用に対して対距離料金導入するための法律（2002 年連邦法公告、No.23、2002 年 4 月 11 日にボンで刊行）並びにこれに関連して発せられた、最終改正版の法規命令を指す。

3.7 『建設』は、コンセッション区間における『改築』を含み—必要な場合には—[]車線の新設も含む。新設の場合においては、コンセッションの目標を達成する上で必要となるすべての手段を含む。

3.8 『管理』(Betrieb)と『維持補修』(Erhaltung)とは、コンセッション区間の道路本体と

⁹⁶ [訳注]現行法 (Bundesnaturschutzgesetz) 第 15 条

その使用価値を保全するために必要とされるすべての措置を含む。

(a) 『管理』とは、道路とこれを構成する部分の安全な利用のために、この契約による基準にしたがって必要とされるすべての技術的業務並びに維持補修作業（建造物の保全）をいう。

『維持補修作業（建造物の保全）』（**Instandhaltung**）とは、建造物施設の本体保全のために行う小規模な作業であって、通常、損傷が限られた箇所に現れた場合に手作業または機械を使用して少額の費用で速やかに実施することが可能なものをいう。

(b) 『維持補修』とは、この契約の基準にしたがって道路の現況と機能とを維持するために行われるすべての措置をいい『補修』と『改築』とに区分される。

『補修工事』（**Instandsetzung**）とは、建造物本体を保全するのに必要な修繕作業をいう。

『改築工事』（**Erneuerung**）とは、建造物の全部もしくは一部分の完全な再築をいう。

3.9 『管理義務』とは、この契約第 31 条項目番号 31.1 で詳しく定義されたコンセッション対象区間におけるコンセッション受託者の管理義務をいう。

3.10 この契約にいう『落札者』とは、入札手続きにおいてその提案をもって落札者とされた応募者もしくは応募コンソーシアムをいう。

3.11 『自己資本』とは、第 38 条に従いコンセッションを目的として行うこととなる資金調達で、株式会社における券面額の資本金の拠出あるいは、有限会社社員による出資金の拠出という形態をとったものである。これには、資本準備金、利益準備金、損失補金、営業余剰、営業損失補填金と、第三者からコンセッション受託者が提供を受けた資金のうち、借入金提供者と委託者からの請求についてこの契約により劣位にあるとされるものを含む。

3.12 『自己資本拠出者』とは、コンセッション受託者、コンセッション関連企業（自己資本をコンセッションに拠出している場合に限る）の出資者のほか、この契約に基づきコンセッション受託者の資本充実義務を履行し、場合により必要とされる資本充実責任を履行するその他すべての投資者をいう。

3.13 『補修義務』とは、本契約第 32 条で詳細に規定されているコンセッション区間の補修に必要とされるすべての補修工事の実施する義務をいう。

3.14 『代行措置』とは、この契約に基づきコンセッション受託者が義務付けられている業務をコンセッション委託者又はコンセッション委託者から受託した第三者が実施することを指す。

3.15 『資金調達』とは、コンセッション目的を遂行するために必要とされる資金のすべてをコンセッション受託者においてこれを自己資本もしくは借入金の形で準備することをいう。

3.16 『借入金調達コスト』とは、利息、手数料、契約第 36 条に規定する保証を得るための保証料、利息支払いの確保のために必要となるコスト、顧問料、コンセッション受託者が他人資本拠出者に対してその契約上もしくは法律上支払うべき手数料を含む。

3.17 『借入金』とは、コンセッションを目的とする、自己資本によって調達する資本以外の資本調達をいう。

3.18 『借入金提供者』とは、資金を提供する銀行等信用機関であって、この契約上の業務のために、コンセッション受託者の資本充実責任による限度額を超えた資金を供給する者をいう。行政側は、補助金その他の資金を提供する場合はこれに該当するものではない。

3.19 『許認可』とは、コンセッション区間の建設、維持管理に必要とされる公共上の許可、指示、認可、承認、登録のすべて（これらが、一方的に決定を行うものであっても、公法上の契約の形態をとるものであっても構わない）と、その他私法上の同意、承諾をいう。

3.20 『竣工期限』とは、コンセッション区間における工事が、工程表で画定された期日に完全に完了することという。

3.21 『料金収入に関する情報』とは、第 40 条で詳細に定める、コンセッション委託者に月ごとに帰属する料金収入に関する情報をいう。

3.22 州は、基本法第 90 条第 2 項⁹⁷に従い、連邦アウトバーンに関する行政事務の受託をし、統治権の行使を行う場合には、この契約いう『コンセッション委託者』となる。

3.23 この契約にいう『コンセッション受託者』とは、落札者、又はその法的承継者として設立されたプロジェクト会社をいう。

⁹⁷ [訳注]連邦アウトバーンの管理を州に委託できるとする規定である（当機構海外調査シリーズ No.17 p.53 訳注参照）

3.24 『コンセッション区間』とは、第6条に規定する区間をいう。

3.25 この契約にいう『コンセッション期間』とは、この契約第7条にしたがって定める期間であって、その期間内においてコンセッション受託者がコンセッション区間の建設、維持、管理を行うものをいう。

3.26 『コンセッション業務』とは、コンセッション期間中に、コンセッション区間の建設、維持、管理の業務を民間市場からの資金調達を含めて行うことをいう。

3.27 『料金収入』とは、この契約によってコンセッション受託者が達成することとされている業績に対して連邦がコンセッション受託者に対して負担する、第40条に詳細に規定する[部分的]補償額をいう。

3.28 『予測し難い増加費用』とは、落札者が最終的に具体的な提案を提出するまでに具体的に予測しておくことが困難な事情が発生し、かつその発生がコンセッション受託者、落札者、又はこれらの者から委託を受けた第三者の責めに帰すべきものでない場合に、この事情によって生じたすべての増加費用をいう。

『増加費用』とは、コンセッション業務の提案に計上された費用とコンセッション業務を実施する際にコンセッション受託者において発生[コンセッション委託者に対して証明できる形とすること]し、または、近い時点でその発生が見込まれた場合の費用との差額をいう。

『増加費用』は、可能であれば、落札者の提案書とこの提案とともに提出されこの契約にその付属書類4として添付された原積算書を基礎に算定する。これは、予測し難い費用増が生ずるごとに、この原積算書の費用項目を[]指数によって調整することを基本に行う。原積算書において、考慮済みであった物価上昇は、前述の指数に照らして補正する。落札者からの提案において明示された費用構成と積算根拠あるいは原積算書とに齟齬が生じている場合には、提案で示された費用構成と積算根拠が優先する。

[3.28 に対する注記：予測し難い増加費用の補正には、連邦統計局による指数だけがその使用の検討に値する。建設費が補正されるのであれば、個々の場合に応じて『道路建設』ないし『橋梁建設』、あるいは双方の指数を用いることができる。一般管理費が問題となる場合には、生計費の指数を用いるべきであろう。賃金の上昇については、既に挙げた指数とは関係なく、賃金の平均上昇率を考慮に入れてよい。労働時間が短縮されている場合には、賃金の上昇率の調整が必要であると思われる。]

以上に挙げたような指数の調査が継続的に行われていない場合には、それぞれについて直近の公表資料をもとに、不足する資料に相当するものを演繹することが必要である。比較調査対象指数が入手できない場合には、代わりに生計費指数を用いるべきである。最新の生計費指数の調査指数が算出されていない場合には、直近の生活費指数から換算するべきである。生計費の指数はドイツ国内全般の生計費の動向を示すものである。このうち用いるべき指数の選択に当たっては、当該時点での積算上の生計費指数にできるだけ近いものを選ぶことが必要である。ドイツのみを対象とした指数がもはや存在しない場合についての関連指数の選択にあたってはその取扱いは同様である。

3.29 この契約にいう『プロジェクト会社』とは、コンセッションの目的の遂行のために落札業者によって設立された会社をいう。

3.30 『資金の回収』とは、コンセッション受託者が、融資を受けた資金、建設時点における利息及びその他の付随費用を、支払い保証を受けた補助金とコンセッション区間におけるアウトバーン料金法（現連邦長距離道路料金法）にもとづく料金収入の配賦を受けて回収する全体行程をいう。

3.31 『完成予定計画』とは、付属資料 3 に添付された予定表をいいコンセッション区間に関する計画、建設の期間ないし期限を明示したものである。

3.32 『参入企業』とは、借入金提供者の要求によって指定される企業で、想定される手続き上、本契約第 50 条に基づくすべての権利を有し、義務を負う手続きに参加する企業をいう。

3.33 『責任を負う』とは、民法 276 条と 278 条⁹⁸に規定する責任形式をいう。

第 4 条 コンセッション受託者の一般的義務及びリスクの負担

4.1 コンセッションの受託会社たるプロジェクト会社は、落札者が提案の申し出を行い、これに対して落札決定がなされて同者が引受けることとなった義務と公募手続において同者が申し出た保証事項を承継するとともに、これらを自らの地位における自らの義務、保証事項としてこの契約に基づいて履行する義務を有する。プロジェクト会社の登録後に落札者が商業登記簿にこれを自らが履行すること明示し、または、これが法律上同者のみによって履行されるべきものである場合はこの限りでない。

⁹⁸ [訳注]債務者の故意・過失責任等に関する規定である。

4.2 コンセッション受託者は、この契約に定める規定に別段のリスク配分規定が明記されていない限り、コンセッション区間における工事、維持保守、管理によって生ずるリスクをすべて引き受ける。

4.3 連邦および州は、第4条項目番号4.1に規定するプロジェクト会社に責任が移転し落札者の責任が解除される承継を認める。

第5条 コンセッション委託者(連邦及び州)の一般的義務

5.1 コンセッション委託者は、コンセッション期間の開始後、法律の許す範囲でコンセッション受託者を支援する義務を有し、特に、なお許認可が必要とされる場合にはこれを速やかに行わなければならない。この許認可によって担当部局の計画権限を侵害することはできず、してはならない。連邦及び州は、さらに料金の徴収について技術上、または法律上の障碍が生じた場合には、すみやかに書面をもってコンセッション受託者に通知しなければならない。

5.2 コンセッション期間が開始するまでの間、連邦及び州は、コンセッション区間の管理及び維持補修についてその法的義務を完全に履行しなければならない。コンセッション区間における管理及び維持補修について何らかの作業が行われず、または作業が不完全であった場合には、連邦及び州はコンセッション受託者から、作業に関する今後の責任と、特に、作業費用の分担について事情を聴取しなければならない。

第6条 コンセッション区間

6.1 コンセッション区間には、請負条件書中、特に業務内容記載事項のうち第[]編で文言と図によって示され連邦アウトバーンの区間における連邦長距離道路法第1条第4項第1号から第4号の道路構成部分のすべてが含まれ、この部分についてコンセッション受託者はコンセッション期間中、建設、維持補修、管理の業務実施を引受けるものである。

コンセッション区間と他の道路との境界の設定は、上述の記載事項、連邦長距離道路法及び連邦長距離道路の交差に関する規則に従うものとする。

[検討チームによる補足事項:]

具体的な標準契約においては、それぞれの実際の状況に応じコンセッション区間の終結点の決定、特に他の道路との交差箇所(クローバー型やY型のジャンクションやインターチェンジ)や『平面接続箇所』については詳細な規定がなされる。また、接続箇所の事情に

合わせた施設や設備（排水施設、信号、照明等）についてもその対象物件に応じた規定が必要である。]

営業施設もトイレも置かない休憩所あるいはトイレのみを置く休憩所は、コンセッション区間に含む。

連邦長距離道路法第1条第4項⁹⁹第4号に規定する管理施設も、コンセッション区間に関する請負条件書に規定されている限り同様の取扱いとする。

6.2 連邦長距離道路法第15条（第1条第4項第5号）にいう『付帯営業施設』は、コンセッション区間には含まない。これには、付帯営業施設とともに、その営業のための土地、施設の機能上必要とされる場所、後背地との接続部分が含まれる。連邦長距離道路法第15条の規定によるコンセッション受託者が交通安全、清掃、植栽保全、雪氷作業のために別の場所を確保した場合には、同様に付帯営業施設の周辺部分はコンセッション区間には含まれない。

[補足事項：

境界は — コンセッション区間と同様に — 業務内容記載事項に図面に表示することが必要である。]

[補足事項：

業務内容記載事項には、付帯営業施設あるいは付帯設備がコンセッション区間に存在するのか、あるいは存在する場合には、どの施設・設備が同区間に存在するのか、また、これらがコンセッションに含まれるものなのかを正確に記載することが必要である。]

第7条 コンセッション期間

7.1 コンセッション期間は、コンセッション受託者が完成予定計画に従い、建設作業開始前に、最初の工事区間に工区を設営した日から開始する。コンセッション期間の30年間は、この日から起算する。

[補足事項：個々のコンセッション期間は、それぞれの進捗状況を検査のうえ正確に決定される。]

コンセッション期間の延長は、別段の規定がなく重大な事由があり、かつ、契約当事者の

⁹⁹ [訳注]同法同項は連邦道路の範囲を規定するもので、わが国の道路法第2条に相当する。

同意があったときにのみ行うことができる。

第8条 コンセッション区間の状況

連邦及び州は、業務内容記載事項に基づき、コンセッション期間の開始時にコンセッション対象区間を現況のままコンセッション受託者に委ねる。これは、連邦と州の第5条項目番号5.2に基づく義務はこれにより効力を妨げられない。

[補足事項：道路の状態の正確な質的技術的な把握については、『道路状態の把握と評価に関する指針』（2000年2月 Forschung Straßenbau und Straßenverkehrstechnik、Heft832/2000で公表。連邦交通省と道路交通研究会の研究プログラムによるもの）に基づいて個別の業務内容記載を用いて実施することが必要である。]

第2編：コンセッション期間中におけるコンセッション区間の工事、管理、維持補修に関する規定

第1節 総則

第9条 土地の利用

9.1 コンセッション委託者は、この契約の規定にしたがってコンセッション区間において工事を行うのに必要となる土地又は土地の利用権を、コンセッション受託者に対して無償で、かつ適切な時期（付属書類第3に定める工程に応じた時期）に提供しなければならない。

9.2 連邦長距離道路法第18f条第1項による占有の先行移転指示¹⁰⁰を得て、必要な土地を適切な時期に利用することができる。この命令に対しては、連邦長距離道路法第18f条第6項第2文の規定による[占有の先行移転命令の発令から1か月後になされる]何らの申請も、執行停止の効力を有しない。

9.3 [土地の利用は、許認可上の別の契約が必要な場合がある。この場合は、このために生ずる費用はコンセッション受託者が負担する]

¹⁰⁰ [訳注] “Vorzeitige Besitzweisung” と呼ばれる。緊急工事が必要な際に土地の所有者または占有者が、道路管理者による補償を前提とした土地取得に反対する場合に、土地収用を管轄する部局の指示により、道路管理者に土地所有権が移転する前に、現占有者の占有を剥奪するとともに、道路管理者に土地の占有を認めるものである。これにより工事が可能となる。執行可能な計画確定決定がすでに出されていること等の要件がある。

[補足事項：土地の利用についてコンセッション受託者側において別段の事情について配慮し、あるいは安全対策を講ずる必要がある場合には、これに関連してコンセッション受託者の義務を個別に取り入れ、また、許認可上の契約がある場合にはこれをこの契約に規定しておくことが必要である。]

以上の事項は、コンセッション受託者が例えば、建設用施設、掘削土の仮置場等に土地がそれぞれ必要となる場合も同じである。]

9.4 事業区間の設定により、既存車線を迂回することが必要となる場合には、コンセッション委託者は、迂回路に必要となる土地をコンセッション受託者に提供しなければならない。迂回に要する費用はコンセッション受託者が負担する。二つの事業者について、迂回路を共同で使用する場合には、その費用は両者で折半する。

第 10 条 許認可

10.1 コンセッション受託者は、コンセッション区間の建設、維持、管理に必要な許認可の申請をすべて自ら行わなければならない。ただし、この許認可がすでに委託者において取得済みであり、または、法律上取得することとなっている場合はこの限りでない。以上の許認可がすでに取得済みのものである場合は、付属書類 5 として掲げるものとする。

[補足事項：コンセッション委託者側において取得し、あるいは取得すべき許認可については、契約付属書類に記載することを要する。]

[補足事項：特に 一 計画確定決定が存在する限り 一 計画確定決定には、請負条件資料を添付し、あるいは閲覧可能なようにしておくことが必要である。]

10.2 コンセッション受託者は、自ら取得すべき許認可をすべて、付属書第 3 に添付された工程表に従った適切な期限までに、また、工程表がない場合には適切な時期に申請しなければならない。これに必要な資料をすべて提出して、この契約に基づく義務を滞りなく遂行できるようにしなければならない。

10.3 コンセッション委託者は、法律上委託者から取得することとされている許認可がコンセッション受託者から書面で申請された場合には、これを速やかに処理しなければならない。コンセッション受託者は、申請に必要な資料を調製し、コンセッション委託者に対して申請書とともに必要部数を提出するものとする。

10.4 コンセッション委託者が行う手続において、コンセッション受託者が提出した資料に不足があり、または、別の理由により追加資料を求めることが法律上認められるものである場合には、コンセッション受託者は遅滞なく資料を適切に調整し、コンセッション委託者に提出するものとする。コンセッション委託者がこれに応じた手続をなすにあたって、技術的事項や法律的な事項についてコンサルタントその他の支援が必要である場合には、コンセッション受託者は、コンセッション委託者に対して必要となる専門的助言や支援を自らの負担で提供すべく、必要不可欠な協力を行うものとする。コンセッション委託者と受託者とは、この経費の限度額について合意しておくものとする。

第 11 条 設計の実施と費用

[補足事項:通常型の契約モデルにおいては、コンセッション区間の建設物件の重要部分は、出来高を明示したうえで業務実施事項として記載されている。このため、コンセッション受託者が計画の詳細を検討するのは、もっぱらこれを補完する事項である。維持補修作業はこのようにはならない。コンセッション受託者によって実施される設計仕様の詳細は、業務内容記載として個別に記載される。]

11.1 コンセッション受託者は、この契約の業務内容記載、第[]部から第[]部にしたがってコンセッション区間の建設と維持に必要な設計業務を工程表に従い契約期限内に実施しなければならない。

11.2 コンセッション受託者は、さらに、この契約と付属書類の規定に従い、コンセッション区間の円滑な管理や計画的な維持補修という成果がコンセッション期間中にすべて得られるよう、設計を適切な時期までに完了させなければならない。

11.3 コンセッション受託者が設計を完了し、または、この契約に基づいて設計を完了することとされている場合は、コンセッション受託者は、設計上の欠陥についてその全部についてリスクを負担する。この場合、コンセッション受託者は、設計費が追加され、あるいは結果的に工事費が増加することとなった場合において、コンセッション委託者に対して何らの補償請求権を有しない。

コンセッション委託者が設計上の欠陥が存在することを主張した場合で、コンセッション受託者がこれを認めない場合には、これを証明する手続きをとる。この証明は、両者が合意して公的に任命し、宣誓を行った専門家による鑑定によって行われる。鑑定費用は鑑定結果により責任を負うべきとされた当事者の負担とする。

11.4 コンセッション委託者は、コンセッション受託者に対し、付属書 6 に示す事前調査、計画確定、土地関係、契約条件に関する書類等をすべて契約締結の際に交付しなければならない。契約関係資料についてすでに交付されていたものがある場合は、この限りでない。ここに行われる資料の交付は、法律上の規定、特に情報の保護、著作権の観点からその交付が可能であり、また、このコンセッション契約を目的とする場合に限って行われる。これらの資料にかかる営業上の財産及び無形財産に関する権利は、コンセッション委託者が、場合によっては、その法律上その権利が帰属する者が留保する。

ここに定める資料を他の者に交付する場合に、第三者の同意が必要である場合、または第三者の所有、占有に属する場合には、コンセッション委託者は、その同意を得、または資料の入手に必要な事項をすべて実施するよう努めなければならない。

11.5 コンセッション委託者は、コンセッション受託者から請求があった場合には、設計費並びに実際上の建設コストを検証可能な形で示すものとする。

第 12 条 再委託

12.1 コンセッション受託者は、この契約上の業務のすべてを第三者に委託してはならない。コンセッション委託者の権利により、最低業務実施率が請負条件書に規定されている場合に限り、業務を第三者に行わせることができる。

コンセッション受託者は、この契約に基づいて、請負条件書と、落札者もしくは落札者が関係する共同企業体の構成企業とともに提出した提案書にしたがって実施すべき業務のうち、最低[]%を自ら実施しなければならない。ここにいう共同企業体構成企業はここに規定する『第三者』に該当するものではない。この規定に拠らず、業務を第三者に委託する場合には、コンセッション委託者から同意を明示で得ることを要する。

12.2 その他の場合においては、コンセッション受託者は、事前にコンセッション委託者から文書で同意書を得た場合に限り、適切な下請企業にその業務の一部を行わせることができる。

コンセッション受託者はこの契約上の合意に基づいて業務委託が行われる場合には、委託者側の要請を受け業務内容記載に示された品質基準が確実に遵守されるようにしなければならない。

12.3 工事業務の再委託については、競争制限防止法の第 4 編¹⁰¹の適用がある場合には、調達関係法規を遵守しなければならない。この場合、コンセッション委託者は、下請工事業者請負者が本工事に参入する場合、これを重大な理由があるときでなければ拒むことができない。工事業務以外の業務、または、競争制限防止法第 4 編の適用を受けない工事業務を付随して実施する場合には、コンセッション受託者は競争確保の観点から手続きを進めるほか、中小企業を適切に業務に参画させなければならない。

コンセッション受託者は、コンセッション委託者の求めがあった場合には再委託先の名称を明らかにしなければならない。全体として、自らとコンセッション委託者との間で合意された条件よりも劣る条件を再委託企業に課してはならない。

コンセッション受託者の再委託先企業は、その履行補助者である。

[場合により、下請け企業等に関する連邦その他の特別規定を追加する。]

第 13 条 交通に支障を与える工事、道路の特別使用

13.1 コンセッション受託者は、コンセッション期間中、契約上の義務を履行するため交通に支障を与える工事を行う場合には、コンセッション委託者と隣接する道路区間を管轄する交通管理者と協議を行わなければならない。コンセッション受託者は、項目番号 13.2 と 13.3 に該当しない工事を実施する場合には、工事開始予定の少なくとも[]週間前の適切な時期に、コンセッション委託者と所管の交通管理者に申し出て、交通に支障を与える工事を開始する時期、範囲、期間を明らかにしなければならない。

13.2 作業が短期間でありその工事個所が限定されたものである場合には、少なくとも工事開始予定の 24 時間前に、コンセッション委託者に申し出て協議しなければならない。

13.3 工事が交通上危険を及ぼす欠陥を除去するものであり、かつ、交通の安全を速やかに回復するものであるときは、コンセッション委託者にこれを事前に告げれば足りる。

13.4 コンセッション委託者は、コンセッション受託者に対して、コンセッション区間の前後[]km の範囲において交通に支障となる工事を実施し、迂回路について事前に広報を行うよう指示することができる。その工事範囲等の申出事項、工事期間については、項

¹⁰¹ [訳注]公共調達に関する規定を定める部分である。なお、本法については、当機構海外調査シリーズ No.17 p.11 他参照。

目番号 13.1、13.2 と 13.3 を準用する。

13.5 コンセッション委託者は、重大な事由があるときに限り、項目番号 13.1 と 13.2 の規定に基いてコンセッション受託者が実施する交通に支障となる工事の実施に異議を述べることができる。迂回路または連邦アウトバーンの別の区間において、特に、すでにコンセッション委託者から工事の実施が予告されており、この工事とコンセッション受託者の予定工事とが同時になされる場合には、これが交通に著しい支障を生ずる場合としてこの事由に該当する。

13.6 コンセッション委託者とコンセッション受託者とは、上述の異議が出された場合には、工事期間を新たに設定するものとする。コンセッション受託者の利害に配慮しなければならない。

13.7 項目番号 13.2 と 13.3 に係る工事の際の交通規制については、交通標識の指示に代わる適切な規制案をあらかじめ策定し、交通管理者と協議しなければならない。

13.8 所管の道路部局は、コンセッション受託者に対して申請のあった連邦法距離道路法第 8 条 1 項及び第 6 項に基づく道路の特別使用¹⁰²について教示しなければならない。コンセッション受託者は、道路の特別使用の許可内容に従わなければならない。連邦長距離道路法第 8 条第 3 項第 1 文によって徴収された道路の特別使用料は、コンセッション受託者に回送しなければならない。

第 14 条 連絡窓口及び緊急時の対応

14.1 コンセッション受託者は、コンセッション委託者に対して契約締結後[] 週間以内に、窓口責任者を書面で通知しなければならない。コンセッション受託者は、コンセッションの全期間中、通知のあった窓口責任者のうち、最低一名は毎日 24 時間連絡が可能なおこななければならない。窓口責任者のリストをその追加や勤務時間や責任者に関する規定の変更の都度更新しなければならない。窓口責任者の交代は、遅滞なく書面で通告しなければならない。

14.2 コンセッション受託者は、コンセッション期間中、工事個所を休日も、また、工事中止期間中も、毎日監督しておこななければならない。

¹⁰² [訳注]第 1 項は、通常の公共利用の程度を超える利用を指し、第 6 項は、道路交通法上の許可を必要とする利用を指す。いずれも、その利用には担当部局の許可が必要である。

14.3 第 31 条及び第 32 条の規定に基づく監督は、非常時において出動可能で、危険な状況を判断しこれを除去する能力を有する専門家によって行わなければならない。この非常時への対応は、毎日 24 時間可能でなければならない。

第 15 条 電気通信管路等の敷設等

15.1 コンセッション受託者は、コンセッション区間に沿って、または、コンセッション区間内において電気通信線、水道ガス、下水管等の敷設、変更、維持作業が行われる場合、コンセッション委託者がコンセッション受託者に対して、事前に、少なくとも工事实施の [] 週間前に、工事計画があることを伝えその受忍を求めた時は、補償を受けることなくこれに応じなければならない。コンセッション委託者は、自らが土地所有者たること、道路管理者（＝道路建設費負担者）たること、もしくは、法律、契約上の合意が存することを理由に連邦長距離道路との関連で以上の施設の敷設等を受忍しなければならず、または、同様の事例が生じた場合には受忍しなければならないであろうと考えられる場合にのみ、この求めを発することができる。

管路等の敷設のために交通に支障を与えるような工事が必要な場合には、第 13 条の規定を準用して、重大な事由があるときは、コンセッション受託者は一定期間中、交通に支障を与える工事の実施に異議を述べることができる。コンセッション受託者に、管路等の施設により費用が発生する場合には、その証明があればコンセッション委託者はこれに補償措置を行うことができる。交通に支障を与える工事により料金収入が減少した場合には、コンセッション受託者は、暦年中にかなりの工事が付加されたこと、または、施設を敷設する者が故意に、あるいは重大な過失により工事に必要以上の期間を要したことによって交通に支障を与える工事の期間が [] を超えた場合に、補償を行うことを主張することができる。料金収入の減少した場合には、第 40 条、項目番号 40.4 を準用する。

15.3 コンセッション区間について、連邦長距離道路と公共管路等の共同使用規定に関する基本契約に従い道路行政部局と施設敷設企業間で契約が締結されている場合には、コンセッション受託者は、同基本契約の第 4 条及び第 11 条の規定に基づく道路行政部局の法的地位を取得する。

第 16 条 交差に関する規定

16.1 コンセッション受託者は、コンセッション期間中に交差に関する法規に基づいて道路管理者が負担することとなっている交差に係る工事費用をすべて負担しなければならない。

コンセッション委託者は、交差については、法律もしくは連邦の計画に基づく交差に関する規定が適用されることに注意しなければならない。

16.2 コンセッション受託者は、鉄道交差に関する法律¹⁰³第 12 条に基づきコンセッション委託者が道路管理者として第三者に対して実施すべき補償を同者にかわって実施しなければならない。ただしこれは、その交差工事がコンセッション区間の改築事業に伴って実施されるものに限る。

16.3 コンセッション委託者は、連邦長距離道路法第 13 条第 3 項及び鉄道交差に関する法律第 15 条第 1 項及び第 2 項に基づいて自らが第三者から得るべき許認可事項をコンセッション受託者に対して承継しなければならない。これは、増加費用の負担についても同様である。この負担額は、コンセッション期間の残存期間を勘案して減額することができる。

16.4 コンセッション委託者は、鉄道交差に関する法律第 5 条に基づいて鉄道交差に係る費用に関する合意手続きにコンセッション受託者を参加させなければならない。

第 17 条 コンセッション期間中における交通安全確保義務

17.1 コンセッション期間中、コンセッション区間における交通安全確保義務については、その履行がコンセッション受託者に移転される。

[補足事項:]ヘッセン州とザクセン・アンハルト州においては、交通安全確保義務そのものをコンセッション受託者に移転することができる。

17.2 コンセッション受託者は、交通の安全を確保するために必要となる問題について情報を収集し、必要な措置をすべて取るものとし、これに要する費用はみずから負担し、実施すべき事項について自らの判断で実施することを要する。以上は、コンセッション委託者たる行政側の第三者に対する責任に影響を及ぼすものではない。

第 18 条 コンセッション受託者の責任

18.1 コンセッション受託者は、自らが受託した義務を履行せずこれに責がある場合、または、その履行が不完全である場合に、行政側のコンセッション委託者に損害が生じた場合はこれを賠償する義務を有する。コンセッション受託者は、自らの使用人、または請負人がある場合についてその使用人に責任がある場合には、これを、自己に対すると同様の責

¹⁰³ [訳注]鉄道と道路の交差に関する法律 (Gesetz über Kreuzungen von Eisenbahnen und Straßen)

任を負わなければならない。

18.2 コンセッション受託者は、その履行義務の不履行について責を負うときは、これがためにコンセッション委託者に対して公法上、私法上の請求、第三者からの請求が発生する場合にはコンセッション委託者に代わって責任を負わなければならない。交通安全確保義務についての違反についても同様とする。ただし、コンセッション受託者の過失が軽いものである場合はこの限りでない。

18.3 損害の発生に、コンセッション委託者にも責任があった場合には、第 18 条第 1 項及び第 2 項の責任は、コンセッション委託者の責任の割合に応じて減ずるものとする。

第 19 条 コンセッション委託者の指示監督権

19.1 コンセッション委託者は、何時でも、この契約に基づくコンセッション受託者の義務の履行状況検査することができ、義務の履行と履行に当たって必要な施工方法を指示する権利を有する。委託者が、同様の工事に際して自ら実施する可能性のない施工方法は指示することはできない。ただし、委託者がその費用を負担する場合はこの限りでない。

19.2 コンセッション受託者は、コンセッション委託者からの以上の指示に従う義務を有する。コンセッション受託者から委託を受けた第三者もその指示に遅滞なく従わなければならない。

第 20 条 不測の事態

20.1 コンセッション期間中、コンセッション対象区間が不測の事態によりその全部もしくは一部が損傷あるいは損壊したとき、再工事に要する費用について、コンセッション受託者が第 47 条に基づいて保険契約を締結しなければならず、その保険によって再工事に要するコストがまかなえる場合、または、この保険契約を締結せず、契約の締結時期が適切でなく、もしくは、契約の締結内容が不十分であり、かつ、正しく締結が行われていれば再工事に要する費用が保険でまかなえた場合には、コンセッション受託者は再工事を行わなければならない。保険契約で合意された範囲のコンセッション受託者の経常費は、同者が負担する。

この場合においては、コンセッション受託者も、また、コンセッション委託者も、この契約を解除する権利を有しない。もつとも、再工事期間中、コンセッション受託者に収入が得られないこととなる場合には、保険契約で合意された範囲の経常費を料金収入によって

まかなうことが可能とするのに必要とされる期間だけコンセッション期間は延長する。ここにコンセッション受託者が料金収入が得られない場合とは、その料金収入額が、この契約に基づいて工事中止に直接先立つ[]か月間にコンセッション委託者から配布されてコンセッション受託者の収入となった料金収入額の平均額から最低[]%減少した場合をいう。

20.2 保険契約が合意に至らず、またはリスクが付保の対象となり得ない場合については、コンセッション受託者は、[] €を限度として、再工事費用を負担しなければならない。この場合、第 3 条 (3.28) に掲げるコンセッション受託者の提案及び算定原案を基礎とする。

再工事費用については、契約当事者の合意を得て公に任命され宣誓書を提出した建築コンサルタントが綿密に調査を行うものとする。建築コンサルタントは、工事目的物が損傷を受けまたは損壊もしくは工事に支障を生じたときに、契約両当事者によりすみやかに選任されるものとする。上述の規定にいう再工事を行う義務が存するかは、建築コンサルタントの評価をもとに判断がなされる。この判断には仲裁手続き第 48 条が適用される。契約当事者の双方から裁判所の判断を求めることはなお許される。

建築コンサルタントの任命について合意が得ることができない場合には、契約当事者の一方の要望により当該地区の州最上級裁判所長が指名を行う。建築コンサルタントによる検査費用は、検査の結果、責任を有する契約当事者がこれを負担する。

第 2 節 工事段階に関する規定

第 21 条 工事及び改築

21.1 コンセッション受託者は、コンセッション区間の工事を、この契約とこれに付属する資料、とくに業務方法書に示す仕様、第 部に従い、有効な計画確定決定および将来下されるその他の許認可を遵守のうえ実施しなければならない。

コンセッション受託者は、コンセッション区間において建造物が供用可能となるようその工事を実施しなければならない。この契約とその付属資料にこのことについて明確に言及されていない場合にあってもこれは変わらない。すなわち、工事業務の内容として明確に記載されていない部分があっても、供用に必要とされるものを全体として完成することが要求される。したがって、ドイツ工業規格 18299¹⁰⁴以下に示す施行項目も特に必要な事項

¹⁰⁴ [訳注]ドイツ工業規格の示す技術契約に関する一般的規定を指す。

である。ただし、工事業務内容として、コンセッション受託者の業務に当たらないと明示された場合にはこの限りでない。契約書とその付属資料に業務内容が詳細に記載されていない場合には、記載事項に相当する品質、すなわち平均的な品質を確保するものとする〔別の記載による場合：業務内容が契約書と付属書類に詳細に記載されていない場合は、同様の業務について通常のものであり、コンセッション委託者がその体様において期待可能なものを提供すべきである。〕

〔補足事項：この規定は、いわゆる『引渡し可能条項』をなすもの（特に、業務内容が工事行程と共に示されている場合）で、工事が完成し機能を具備していることを保証することとなるものである。個々のケースにおいて実施されるべき業務内容の詳細が、業務内容の記載に示されることが必要なのである。〕

21.2 コンセッション受託者、または、落札者ないし下請け業者は、現場での監督を行う。工事監督責任者及びその代理人及びその連絡先は、工事開始の際にコンセッション委託者に書面で届けなければならない。これに変更が生じた場合には、すみやかに連絡するものとする。

21.3 補償費の支払いは、コンセッション委託者が引き続き行う。その費用は、コンセッション受託者の業務内容の記載（第 編）に沿って、補償措置の実施に際して、渡し切りでの精算を行うものとする。

21.4 コンセッション委託者は、工事現場における安全衛生に関する規則（工事現場規則）に基づきコンセッション委託者が責任をもって取るべき措置を、コンセッション受託者が自らの責任において実施することを委託する。

21.5 工事の結果が契約に相応のものでない場合には、別の定めがない限り契約上これを『工事』の部分竣工として取扱う。

この契約より生ずるコンセッション受託者のその他の義務については、特に、コンセッション期間中にあつては、以上から影響を受けないものとする。

第 22 条 期 限

コンセッション受託者は、定められた期限内に付属書 3 に記載された工程に従いコンセッション区間を完成し、自然保護法に基づく環境保全措置を行うため必要とされる支払いを行わなければならない。工程表に定められた期限は、公募及び調達契約に関する規則建設

編(VOB/B¹⁰⁵)第 5 条に基づくものである。

第 23 条 違約罰

23.1 工程表に定める全体工事の竣工期限の遵守に遅滞が生じた時は、コンセッション受託者はコンセッション委託者に対して、遅滞一日ごとに、受託者の提案価額のうち建設事業費に相当する額の 0.1%を違約罰として支払う義務を負う。

23.2 コンセッション受託者が、工程表上の部分竣工期限の遵守に遅滞を生じた時は、コンセッション受託者はコンセッション委託者に対して、遅滞一日ごとに、受託者の提案価額のうち当該建設費に相当する額の 0.1%を違約罰として支払う義務を負う。

23.3 竣工期限は、第 26 条に定める竣工もしくは部分竣工の条件を満たした場合にこれが遵守されたものとする。

23.4 工事の竣工期限の遅滞と部分竣工期限の遅滞による違約罰があわせて課せられる場合には、それぞれの違約罰を加算してこれを課す。受託者が、一時的に複数の部分竣工期限の遵守を怠っている場合には、違約罰は、遅滞一日ごとに 0.1%¹⁰⁶を限度とする。

もつとも、契約全体の違約罰は、受託者の提案価額のうち建設事業費に相当する額の 10%を限度とする。工事竣工期限が遵守された場合には、部分竣工期限の遅滞に係る違約罰は効力を失う。

23.5 違約罰は、遅滞による損害に繰り入れられる。コンセッション委託者が違約罰を超える損害の補償を求めることは妨げられない。

23.6 違約罰の支払請求には、コンセッション委託者がこの支払を留保して施設を引き取ることが必要とされるものではない。この留保は、補助金の最終払いまでになすことが可能である。

違約罰は、工事竣工期限や部分竣工期限が延期され、または、改めて新たな期限が合意された場合にも、新たに合意された期限について有効である。

¹⁰⁵ [訳注]公募及び調達契約に関する規則建設編

¹⁰⁶ [訳注]この 0.1%を乗ずる費用が原文に明示されていないが、VIFG に照会したところ全体工事費であるとしている。

第 24 条 地盤に関するリスク

24.1 コンセッション委託者は、契約付属書書類 1 の建設地の地盤に関する調査を委託関係資料として提供している。応募者は、積算に際しては、地盤についてこの調査から知り得るすべての状況を考慮することが義務付けられている。こうした事項には、土壌汚染等 (Altlasten)、不発弾・遺跡等の存在がある。コンセッション受託者は、地下水を含む工事地盤のリスクを上述の資料から知り得る限りすべて負わなければならない。コンセッション受託者は、この限度でコストを負担し、期限内に工事を完成させるリスクを負う。

24.2 土壌汚染等、不発弾・遺跡等の地盤に関するリスクが、受託者が提案書を提出する際に、通常、取引に要求される注意をもってしても知りうることのできないものである場合、このために発生する費用は予測し難い増加費用である。コンセッション受託者は、その提案価額のうち建設費に相当する額の[]%に至るまで予測し難い増加費用を負担しなければならない。

これを超過する予測し難い増加費用は、コンセッション委託者からコンセッション受託者に対して補償される。

第 25 条 予測し難い増加費用

25.1 コンセッション委託者が責任を有する許認可手続きの遅滞によって予測し難い費用の増加が生じた場合に、この増加が受託者の提案価額のうち建設費に相当する額の[]%を超えるものであるときは、これはコンセッション委託者によって補償される。

25.2 この契約に基づく建設工事に関する予測し難い増加費用について、コンセッション委託者が別段の補償を行うことについて合意が得られた場合は、補償に関する VOB/B と ZVB/E – StB2000¹⁰⁷を適用する。この場合、その査定と支払いには、コンセッション委託者が補償すべき予測し難い増加費用であることについて検査が可能な証明が必要である (第 3 条項目番号 3.28 参照)。予測し難い増加費用であるかどうかについて争いがある場合には、第 48 条に基づく仲裁手続を踏まなければならない。

¹⁰⁷ [訳注]連邦交通省が出した一般通達『道路・橋梁建設工事施行に関する追加的契約条件』(StB)である。順次改正されており、現在 2012 年版が出されている。なお、当機構海外調査シリーズ No.21(p.34)参照。

第 26 条 竣工、引取り、引取検査及び一部引取

26.1 コンセッション委託者は、建造物が契約に従ったものであるときはこれを正規に引き取らなければならない。欠缺が本質的なものでない場合には、これを理由に引取りを拒絶することはできない。独立した部分があるときは、これを個別に引き取ることができる（一部引取）。この場合には、最後の一部引取があったときに最終的な引取りとなる。この最終的な引取りには、欠缺の除去を行った後の引取りは含まれない。引取りと一部引取とは以下に定める基準に基づく引取検査を行って実施される。

26.2 コンセッション区間の竣工が文書で通知された後、4 週間以内に、第 26 条（項目番号 26.1）にしたがって、コンセッション委託者側による検査が実施される。検査実施項目とその範囲は、VOB/B 及び VOL/B¹⁰⁸という正規引取の際の引取検査と同様である。追加的契約条件¹⁰⁹が実際の適用されている場合には、追加的契約条件の定義に従った『引渡検査』が引取検査に該当する。

引取検査には、コンセッション委託者受託者のほか、工事責任者、施工会社、並びに性能規定契約の観点からこれに関連する納入会社も参加する。

コンセッション区間における各部分、たとえば土工部、排水施設、付帯施設について、検査報告、検査証明を参照して、追加的契約条件やその他の法規や遵守すべき規定に照らして工事が問題なく進められたかが詳細に調査され、必要な場合には指摘事項のリストが作成される。

コンセッション委託者は、コンセッション受託者から文書により請求があったときは、特殊造物について引取検査前の適切な時期に、ドイツ工業規格 1076¹¹⁰に基づく基本検査を自ら費用を負担して実施させなければならない。その結果は、引取検査の際に提示しなければならない。

舗装工事については、追加的契約条件第 8 節¹¹¹を準用して引取検査が行われる。コンセッション受託者は、この規定に従い引取検査の前の適切な時期に必要な計測を行いその結果を引取検査の際に提示しなければならない。舗装工事に関する引取検査により、合意され

¹⁰⁸ [訳注] 公募及び調達契約に関する規則役務編。

¹⁰⁹ [訳注] 当機構海外調査シリーズ No.21(p34、訳注 27)参照。

¹¹⁰ [訳注] 高度な技術を要する建築物に関する検査について規定している。

¹¹¹ [訳注] 本評価書策定時点の内容の確認ができない。なお追加的契約条件については、当機構海外調査シリーズ No.21(p.34 訳注 27)参照。

た作業状況（目標値）と追加的契約条件の第3節の3¹¹²に基づく舗装工事の完成度とが証明されることになる。

引取検査についてはその調書を付属書類7として添付されている書式にしたがって作成することを要する。この書式には、コンセッション区間の状態に関する所見を記載するものとする。合意のあった状態や数値が達成され、コンセッション受託者及び委託者が引取調書に署名をしたときは引取調書は正規に完結したものとされる。

引取検査の費用は、コンセッション受託者が負担する。

26.3 項目番号26.2に規定する引取検査において、合意のあった状態に到達していなかった場合には、コンセッション受託者は、指摘事項のリストにより是正が必要とされる事項をすべてすみやかに履行しなければならない。是正の後、コンセッション受託者は、コンセッション委託者に対して改めて文書でその完了を報告しなければならない。引取検査は、是正項目についてのみ再度行われる。

この引取検査の費用はコンセッション受託者が負担する。

26.4 予定より早めの供用、利用、所管官庁の引取やコンセッション受託者からの竣工報告があってもこれを持って引き取りに代えることはない。VOB/Bが規定する、事実上の引き取りはおよそ想定されるものではない。VOB/B第12条第5号及び第6号¹¹³は準用されない。同様に、異議を留めずにする受領（民法第641a条¹¹⁴）の適用も想定されていない。

26.5 コンセッション契約当事者の一方が引取検査に協力することを拒み、このために引取検査を実施することができない場合には、[]の期限内に、第48条に基づき、仲裁手続を踏まなければならない。検査への協力を拒む契約当事者は、仲裁委員会に対してその理由を文書で明らかにしなければならない。

調停委員会は、引取検査において必要な一方の契約当事者の協力に代わる措置をとることができる。ただしこれは、契約当事者の一方の協力拒絶に関する議論の後、過半数の同意を得た場合に限る。これは、必要となる行為が、コンセッション委託者が遂行する統治権に関わる行為である場合はその限りでない。

26.6 コンセッション受託者は、引取検査の完了後[]週間以内に、コンセッション委託者に対して、コンセッション区間の完了図面全一式を提出しなければならない。

¹¹² [訳注]本評価書策定時点での内容の確認ができない。

¹¹³ [訳注]例えば同条第5号では、条件付で期限を区切って引取りがなされたものと見なす規定がある。

¹¹⁴ [訳注]現在本条は、特別法での取扱いの関係上削除されている。

第 27 条 連邦長距離道路法第 15 条にいう付帯営業施設

27.1 コンセッション区間には、連邦長距離道路法第 15 条にいう付帯営業施設が所在する。これにかかるコンセッション契約¹¹⁵が、付属書類 14 として掲げられた書式にしたがって締結されている。コンセッション契約は、道路行政当局の義務を次のように想定している。

『道路行政当局は、コンセッション受託者に対し、適切な時期に、付帯営業施設とアウトバーンとの連絡に支障を生ずる恐れのある連邦アウトバーン沿いの道路工事について教示する。道路行政当局は、極力支障が生じないように努める。支障が、一時的である場合には、コンセッション受託者に金銭補償はなされない。支障の程度が著しく長時間継続する場合には、道路行政当局は類似事案の判例から演繹された原則にしたがって金銭補償を行う。道路行政当局は、自らのなす道路工事によって経済的損失が発生することを極力少なくするよう努めなければならない。』

27.2 道路行政当局が、付帯施設に支障を生じる道路工事に関し、この規定（もしくは同様の内容の規定）に基いて請求を受けた場合には、A-モデルのコンセッション受託者が、この請求を道路行政当局に代わって受けなければならない。

第 28 条 付帯営業施設の新設

28.1 コンセッション委託者が、この契約の締結後、コンセッション区間に新たに付帯営業施設を設置し、運営を行うことが必要であるとした場合には、コンセッション受託者はコンセッション委託者の計画を遅滞させ、障害となる工事はすべて中断しなければならない。コンセッション受託者は、この計画に対して異議を申し立てることはできない。

28.2 コンセッション受託者が、連邦長距離道路法第 15 条に基づく付帯新設についてコンセッション契約に応募することは妨げられない。

第 29 条 道路管理用施設の新設

29.1 コンセッション受託者は、コンセッション区間において次に掲げる道路管理用施設を拡充しなければならない... [計画の詳細と所在地の記述]

29.2 コンセッション受託者は、自らの費用で道路管理用施設を設置し管理しなければならない。道路管理用施設は、付属書[] として添付された設置計画に沿って設置しな

¹¹⁵ [訳注]これは付帯施設運営者との契約であり A-モデルの契約ではない。

ればならない。

29.3 道路付属物は、その完成時にコンセッション区間を構成するものとなる。

[補足事項：29.1－29.3 は、必要に応じて記載する。]

29.4 契約の締結後、別の道路管理用施設を設置する必要がある場合には、コンセッション委託者とコンセッション受託者とは、その必要性と規模について協議を行う。

第 30 条 工事監督、区域決定及び供用の開始

30.1 コンセッション委託者は、施行状況検査と引取検査とを関連づけ、あるいは直接時間的に連関させて実施することを要する。これは、コンセッション期間中に別に施行状況検査が必要となった場合にも同様とする。

30.2 コンセッション委託者は、コンセッション区間のうち改築工事の完了した部分について、連邦長距離道路法上必要な部分をすべて速やかに連邦長距離道路に編入しなければならない。

30.3 コンセッション委託者は、第 26 条（項目番号 26.2）に基づいて各工事区間の工事の完了後、連邦長距離道路の区間の供用を開始しなければならない。

コンセッション区間の改築を終えた部分の供用開始の日については、付属書類 11 として添付された様式により契約両当事者の署名のある書式を作成する。両契約当事者は、供用開始の前提となる資料の提出と調書の作成に協力しなければならない。

コンセッション受託者が、理由なく協力を拒んだときは、第 26 条（項目番号 26.5）を準用する。コンセッション委託者が行う協力については、その公権的な性格上、これを代替させることはできない。

第 3 節 コンセッション区間の維持管理に関する規定

第 31 条 管理義務

31.1 コンセッション受託者は、

- (a) コンセッション期間中、コンセッション区間を、この契約、業務方法書（第 1 編）特に『コンセッション区間における道路管理標準業務方法書』とその他関連する現行の技術基準やその他法規の基準に基づいて管理しなければならない、
- (b) コンセッション区間における安全で円滑な交通を常に確保するため、必要とされる事項をすべて実施し、交通に障害が発生し、または、途絶した場合には速やかにこれを回復しなければならない。

31.2 コンセッション区間の管理は、年間を通じ毎日 24 時間実施する。

31.3 コンセッション受託者は、コンセッション区間における公共交通の一部もしくは全部を任意に止めることできない。

31.4 コンセッション区間の管理、または、利用が物理的な理由により著しく困難、または不可能であるときは、コンセッション受託者は、これを遅滞なくコンセッション委託者に通知し、その障害の根拠を示さなければならない。通行者の安全が確保できない場合も同様とする。

コンセッション委託者、または、これから指定された担当部局は、この根拠を調べ、通行者の安全を妨げる道路管理上の障害や交通の流れに支障を与える事情が遅滞なく除去できるものでない場合は、アウトバーンの当該区間に一部もしくは全部を通行止めとし、または、別の交通規制を行うよう促すものとする。

31.5 危険が差し迫っている場合（例えば交通事故の場合のように）には、遅滞なくアウトバーン所轄の警察に通報しなければならない。警察には、交通安全上の判断に必要な情報を提供しなければならない。

コンセッション受託者が、救急機関への援助を要請する権利は妨げられない。

31.6 コンセッション受託者が項目番号 31.4 及び 31.5 に基づく義務を履行し、損害が発生し、これがコンセッション受託者が通報した安全上の欠陥に起因するものであるにもかかわらず、コンセッション委託者から、すみやかに必要な措置をとるよう促されず、または、促されてもこれが時期を逸している場合においては、第 18 条、特に項目番号 18.3 が適用される。コンセッション受託者にこのような損害が発生した場合にコンセッション委託者の行為が責任を負うべきものであったときは、連邦および州はコンセッション受託者に補償を行わなければならない。

31.7 公法上の措置によりコンセッション区間の一部または全部が通行止めとなった場合、この交通が中断された期間中、通行止めとなったコンセッション区間において、コンセッション受託者は項目番号 31.1 に基づく義務を履行することを要しない。

31.8 コンセッション受託者は、コンセッション区間の検査を目的として毎日最低一回、区間の巡回を行わなければならない。

コンセッション区間内で、事故や異常な気象状況（例えば暴風雨）のような交通の安全に影響を及ぼす別段の事象が生じた場合には、速やかに巡回を追加して行わなければならない。

第 32 条 維持補修の義務

32.1 コンセッション期間中、コンセッション区間について、この契約、業務方法書（第 1 編）特に『コンセッション区間における道路管理標準業務方法書』とその他関連する現行の技術基準やその他法規の基準に基づいて維持補修を行わなければならない。（『維持補修義務』）

32.2 この契約の本編に基づくコンセッション受託者の維持補修義務を履行するに当たり工事が必要となる場合には、工事の実施に関する規定を準用する。

32.3 コンセッション受託者は、コンセッション期間中、構造物の安全性、交通の安全、性能要件の充足、管理作業の安全を確保するため定期検査を行わなければならない。このため、巡回走行を実施し、性能要件に関する検査を行うほか、特殊構造物検査についてはドイツ工業規格 1076 に従った検査を行うことを要する。走行車線の表層舗装については、路面状況を記録することを要し、これに加えて巡回走行も行わなければならない。

32.4 検査の結果、安全性がもはや要求基準に達していないことが明らかになった場合、走行路面の表層舗装の状態や舗装損傷に関する個々の指標が限界値に達し、あるいは、これを超えている場合には、コンセッション受託者は、必要な補修作業をすみやかに行わなければならない。交通の安全を直ちに確保するため、コンセッション受託者は、当面の交通規制措置をコンセッション委託者に申請することができる。

32.5 維持補修作業の完了後コンセッション受託者は、コンセッション委託者と共同で維持補修作業の実施状況の検査を行い、付属書類 8 として添付された様式の調書により、施工に不足がないことの確認を得なければならない。舗装工事において施工に不足があった場

合には、追加的契約条件に関する検査において、要求された目標値が確保されたことの証明を得なければならない。

第 33 条 記録の調整及び報告の義務並びに検査及び代行行為

33.1 コンセッション受託者は、第 31 条（項目番号 31.8）及び第 32 条（項目番号 32.3）に基づく一般的監督義務と点検義務を履行し、調書を作成しなければならない。この調書には道路区間、日付、時刻、点検実施者氏名を明らかにしておかなければならない。調書は、コンセッション委託者、また同者から指定された担当部局に毎月一回提出することを要する（報告義務）。

33.2 一般的監督を通し、もしくは点検により交通上の危険をもたらす恐れのある欠陥が確認された場合は、これを記録しなければならない。このような欠陥が確認された場合は、これが確認されたごとに、その調書をコンセッション委託者、または同者に指定された担当部局に送付しなければならない。

33.3 コンセッション受託者は、コンセッション委託者が受託者が行うべき義務的行為が存することを認識する根拠となる事象の発生及びその事実内容を把握した場合には、この状況についても調書に記録し、項目番号 33.2 に従い、これをコンセッション委託者に送付しなければならない。危険が差し迫っている場合は、直ちにコンセッション委託者に通報しなければならない。

33.4 コンセッション受託者は、第 32 条（項目番号 32.3）に基づく性能要件に関する検査の結果について検証の可能な調書を作成しこれをコンセッション委託者又は同者から指定された担当部局に送付しなければならない。

33.5 コンセッション委託者は、何時でも自ら費用を負担して、コンセッション受託者が第 31 条及び第 32 条を遵守しているかを確認するため、検査を実施することができる。

33.6 危険が差し迫っている場合には、コンセッション委託者は第 43 条（項目番号 43.1）の規定にかかわらず、また、事前に要請をすることなく、この危険を除去するため直接代行して措置をとることが許される。この代行措置は、応急処置に限る。コンセッション受託者には、速やかに連絡することを要する。コンセッション受託者は、その後の措置をとることを要する。

以上の規定は、維持作業には適用しない。

第 34 条 維持管理費用及び予測し難い増加費用

34.1 コンセッション受託者は、コンセッション区間において第 31 条及び第 32 条の規定にしたがって自らの負担において維持、管理を行わなければならない。

34.2 コンセッション受託者は、道路交通規則に基づく交通標識並びに通行者の円滑な通行と安全及び沿道住民等の保護を目的とするあらゆる交通標識と交通施設を自らの負担において設置しなければならない。以上の交通関連施設の維持や交換は、第 31 条によりコンセッション受託者が担う管理上の義務である。

コンセッション受託者は、当初に設置すべき施設の費用については、年額[]€まで負担する。この額を超過して、別の交通標識、交通関連施設を設置する場合には、コンセッション委託者がこれを負担する

34.3 維持管理費用について予測し難い増加が生じた時は、コンセッション区間の実際の交通量が契約付属書類 1 の一部をなす推計交通量を著しく下回り、また、交通量が増加した場合には第 40 条に基づく料金収入増をもって予想外のコスト増を完全には賄うことができないことが証明された場合に限り、コンセッション委託者は、コンセッション受託者に補填を行うことが必要である。ここに交通量が著しく推計交通量を下回るとは、推計交通量を少なくとも[]%下回ることをいう。

[付記：標準契約書検討チームは、大きく下まわるとすることについてその%を掲げることとはあえて避けている。このパーセンテージは、個々のケースの検討結果によって定められるべきものである。]

第 35 条 管理に関する規定

35.1 コンセッション受託者は、コンセッション委託者に対し、遅くともコンセッション期間の開始予定時期の 6 か月前までに、コンセッション区間における詳細な管理計画を提出する。この計画には、点検管理に関する計画が含まれていなければならない。管理計画は、この計画が落札者の提案書の構成部分として策定されておらず、今後も提案書を改訂することも、またこれを特別に策定することも義務づけられていない場合に、これを提出することを要する。管理計画の内容に特に含むべきものとしては、全体計画、管理組織及びその要員、特に危険物の輸送にかかる交通の監視、道路区間のコントロールや雪氷作業のための設備設置・要員投入計画のほか事故時における行動計画についての警察・消防との合意や申し合わせ事項に関する記述がある。

35.2 管理上の指揮、監督に責任を有する者は、その活動領域において要求される専門知識

を有していなければならない。これには、大学の建築科もしくは機械科を修了しているか、または、道路監視責任者として最低 5 年の実務経験を有していることが必要である。その他の要員については、その担当業務について必要とされる専門知識を有していなければならない。一定の業務について専門知識に不足がある場合には、他者にこれを委託することができる。

35.3 管理計画は、コンセッション委託者の承認を得ることを要する。この承認は、重大な理由があるときに限って拒絶することができ、その理由は文書で詳細に示さなければならない。承認または承認の拒絶は、管理計画の提出後[]以内に文書で行わなければならない。承認を拒絶する場合には、コンセッション受託者が管理計画を修正するに足る適切な期限を設定しなければならない。コンセッション委託者が、コンセッション受託者が修正した管理計画の一部もしくは全部を拒絶しようとするときは、第 48 条に基づく仲裁手続きを踏まなければならない。仲裁が不調に終わった場合には、コンセッション委託者は一方的に、暫定的な管理計画を策定することが許される。コンセッション委託者は、この暫定計画を実施する義務を負う。コンセッション委託者は、なお法的手段に訴えることが可能である。

35.4 上述の管理計画にかかわらず、道路交通部局と警察の権限の権限に変更は生じない。コンセッション受託者は、その指示に従わなければならない。道路交通規則第 45 条¹¹⁶に基づいて将来発せられる道路建設当局の指示も同様である。

第 36 条 契約履行保証

36.1 コンセッション受託者は、この契約に基づくコンセッション委託者に対するすべての義務、すなわち第 31 条（管理義務）及び第 32 条（維持補修義務）、のみならず、特に、契約の趣旨に沿った業務の遂行、金利上昇による支払い増、コンセッション委託者がなす納税に対する補償の支払いに備えるためその保証について了解を得た時は、その後 4 週間以内に金融機関から[]€の履行保証書をコンセッション委託者に提出しなければならない。この場合、この金融機関は、EU 内、欧州経済区域に関係する協定の締結国内、である契約当事国内または、政府調達に関する WTO 協約国内で、認可を受けた機関であることを要する。

コンセッション受託者が、契約で合意された期限内に支払保証を得られない場合には、コンセッション委託者は、第 40 条に基づく支払いを保証金が収められるまでこれを停止する

¹¹⁶ [訳注] 道路交通規則第 45 条第 2 項が、道路建設部局が道路工事のために標識等により道路の通行を禁止、制限、あるいは交通を迂回させることを定めている。

ことができる。

36.2 履行保証は、ドイツ民法第 770 条から第 772 条¹¹⁷に規定する抗弁権を放棄するものでなければならない。この保証は、寄託条項を含むものであってはならない。保証は無期限であり、また、保証書の返還によってその効力を失わない。

36.3 保証書は、第 37 条に規定する引渡検査の完了後、または、コンセッション受託者が、引渡し検査で指摘を受けた指摘事項がすべて処置済みとされ、コンセッション委託者（第三者を含む）からの要求事項が充足された場合にはその後、1 か月以内に返還することを要する。

第 4 節 利用権の終了

第 37 条 返還及び引取検査

37.1 コンセッション期間が満了した時は、別に明確な定めのない限りこの契約に基づく義務は消滅する。

37.2 契約当事者は、コンセッション期間の満了後 1 週間以内に、引取検査をコンセッション区間のすべてについて行わなければならない。この引取検査は、契約終了時点における VOB/B 第 12 条第 4 項¹¹⁸に基づく正式の検査である。VOB/B 第 12 条第 5 項の適用はない。コンセッション区間の引取検査には、コンセッション委託者に加え、両契約当事者の工事責任者とその他引取検査に必要な建築およびその他の専門家が参加する。検査手法と検査範囲については VOB/B ないし VOL/B¹¹⁹による引取検査に準ずる。追加的契約条件(StB)¹²⁰が適用されている場合には、追加的契約条件を基準とした竣工検査に合わせた引取検査を行う。

引取検査においては、コンセッション区間での性能規定の充足状況を検査する。

特殊構造物については、コンセッション受託者は引取検査にあわせ、事前にドイツ工業規格 1076 に沿った基本検査を行い、引取検査の際にその検査結果を提出しなければならない。コンセッション区間の舗装（下層路盤を含む）については、性能要件試験を行う。この場

¹¹⁷ [訳注]債権者から保証人への履行請求に対する抗弁権についての規定である。

¹¹⁸ [訳注]公募及び調達契約に関する規則（建設編）で、第 1 2 条第 4 項は契約当事者の一方からの請求による正規の引取りについて規定し、第 5 項はこれによらず委託者が使用を開始した場合に引取りとみなされるケース等を規定している。

¹¹⁹ [訳注]公募及び調達契約に関する規則（役務編）

¹²⁰ [訳注] p.110 訳注参照。

合第 5 編の追加的契約条件(StB)に定められた路面状況、路面損傷状況が引取条件値を満たし、契約終了時点で評定が 3.5 に達していることを要する。

[付記：コンセッション委託者としては、舗装路面の状態を 3.5 とするのか、加えて下層路盤についてもこれが到達していることを要するのかは、選択が可能である。また、コンセッション委託者は、橋梁について一定値を要求することが可能である。]

引取検査に要する費用は、コンセッション委託者が負担する。

引取検査においては、付属書類 10 として添付された引取記録を作成し、所見を調書に記録おかなければならない。引取検査において、是正すべき点がなく、要求基準に達していた場合には、コンセッション委託者は、調書に署名しなければならない。引取調書への署名をもって引取検査は完了する。

37.3 引取検査において是正を要する箇所が認められ、または、第 5 編に定める追加的契約条件に定める舗装路面状態、舗装路面損傷状況、もしくは第 7 編に定める追加的契約条件の基準値に達しない場合は、コンセッション受託者は、契約期間の満了時点でコンセッション区間において要求される舗装路面の水準を確保するため補修を行わなければならない。この補修の完了後、引取検査を再度行わなければならない。このとき、場合によっては、この引取検査は補修を要した部分に限定して実施する。

引取検査が不合格であった場合には、検査費用はコンセッション受託者が負担する。

VOB/B 第 13 条第 5 項第 2 号を準用し、補修を委託者が実施することができる。

37.4 第 26 条項目番号 26.5 を準用する。

37.5 コンセッション満了後の保証は、引取検査で確認された不足の補正と上述の引取条件値の充足に限定する。

37.6 引取検査が完了した場合、コンセッション受託者が契約の本旨に従った履行をなし、要求事項（第三者からの要求を含む）を履践した場合には、引取検査完了後 1 か月以内に保証金、保証書をコンセッション受託者に返還するものとする。

37.7 コンセッション受託者は、この時点までにコンセッション委託者に対して、今後の道路の利用に必要とされる技術資料のうち引き渡されていないものがある場合には、これをすべて無償で提供しなければならない。

第 3 編：資金調達に関する規定、補助金及び料金配賦

第 38 条 資金調達義務

38.1 コンセッション受託者は、コンセッションの目的を達成すべくこの契約による義務を履行するため、入札の際に行った義務的提案の履行に見合うだけの資金を自己資本と借入金[及び補助金]により確実に調達しなければならない。

38.2 コンセッション委託者は次の義務を負う。

- (a) 第 26 条に定める最終引渡しまでに、プロジェクト会社の自己資本を最低 []€ とすること。
- (b) この自己資本は次の定める規定の遵守を条件にコンセッション期間中その全額を確保し、プロジェクト会社の出資者、または、その関連企業に払い戻さないこと。

コンセッション受託者は、第 26 条に基づく最終引渡後、自己資本を[]€まで減ずることができる。ただし、自己資本の減額分は、コンセッション期間中プロジェクト会社に留保しておかなければならない。

38.3 コンセッション受託者は、この契約の締結後すみやかに正規に署名された契約書を示して、この契約に基づく資金調達義務の履行に必要な資金を金融市場における通常のもとの条件で調達することが可能となっていることを証明しなければならない。

38.4 この規定（第 38 条）に基づく義務の保証は、この契約の付属書 2 として添付された落札者から直接、または、間接の支配を受ける企業が履行保証宣言書を提出し、または、落札者からの委託を受けその義務づけがなされていることをもって足りる。コンセッション委託者が項目番号 38.2 及び 38.3 に基づく義務をすべて履行した場合には、履行保証宣言書は遅滞なく返還するものとする。

[付記：標準請負条件書、履行保証宣言書、並びに落札者の宣言書を比較参照のこと。]

第 39 条 補助金

[補注：補助金が承認されていない場合には、以下の記載を省くこと。以下の記載、指示事項の番号は適宜調整のこと。]

39.1 委託者は、受託者に対して事業の実施のためその提案に従い[]€ [法定売上税を加算する]を支払う義務を負う。

[補注：税法上の判断は財務省のものと合わせること！]

39.2 補助金は、受託者が必要としているコンセッション区間の建設費の一部をなすものである。提案の中で受託者が要請し、第 1 項に基づいて委託者の承認を受けた補助金は、コンセッション区間の総工事費に対して、全工区に按分して分配することが必要である。その支払額は、受託者による個々の工区の工事進捗に関する検証可能な資料をもとに委託者と協議することが可能である。補助金の支出については追加的契約条件及びVOB/Bの補償、算定基準にしたがう。

[補足事項：当条項では、補助金を全工区に均等に配分することが予定されている。補助金が、それぞれの工区における実際工事費用に合わせて支出されるべきであるのなら、別の形式の規定を選択しなければならない。]

39.3 項目番号 39.1 に基づく受託者からの補助金支払請求は、借入金拠出者に対する返還支払い確保のためにすることができる。

第 40 条 重量貨物車料金

40.1[連邦交通省の見解によれば、この規定は次のようにすべきとされていた。]

「1. 委託者は、コンセッション期間中アウトバーン料金法に基づいて、特定コンセッション区間において特定月に委託者に流入した料金を、受託者に配賦する義務を負う。」

[作業グループは次のような規定を推奨する。： 委託者は、コンセッション期間中、アウトバーン料金法に基づいてコンセッション区間特定月に委託者に帰属し、かつ当該コンセッション区間に相応する料金徴収額を重量貨物車通行料金に係る経費を差し引くことなく受託者に配賦する義務を負う。この場合、配賦すべき料金収入額は、この契約の規定、特に第 40 条第 2 項によって定める（『料金収入』）。

40.2 この契約に別段の規定がある場合を除き、配賦すべき料金額は、アウトバーン料金法に基づき委託者に帰属する料金の [95%] とする。[連邦交通省のモデル：実際に流入した金額とする。]

40.3 委託者は、コンセッション開始の最初の月から、所定の月の料金徴収額を遅くとも翌月の第[]曜日（平日）までに受託者に配賦しなければならない。

40.4 委託者は受託者に対し、アウトバーン料金法に基づき委託者に帰属する〔連邦交通省モデルでは：委託者に流入する〕徴収した料金の額と同法第4条第2項¹²¹に基づき運用されている料金の徴収に際して収集される情報が集合的なものであって匿名性が確保されており連邦貨物庁が行った審査により適正であることを、それぞれの期間中に受託者に料金を配賦する限度で証明（料金徴収額に関する情報）しなければならない。委託者の料金徴収に関する情報は、コンセッション受託者に対して、その請求を受けることなく遅くとも各月の第〔 〕曜日に提供しなければならない。最低限次の情報を含むもので、算定は分かりやすいものでなければならない。

- アウトバーン料金法に基づき、コンセッション区間の委託者に帰属する料金の額
- 道路利用者が料金を徴収される区間
- コンセッション区間全部または一部について料金支払義務を負う総車両台数
- コンセッション区間を利用する前に料金を支払った、料金支払義務車両の台数とこの車両に係る料金額
- アウトバーン料金法第3条¹²²による主たる料金車種区分及び車両の組合せ（車両の軸数、車両の組合せ、排出ガスクラス）

受託者は、以上の料金徴収に関する情報を検査して、これが料金徴収額との関連において最終的なもので、完全であり、委託者から受託者に対して配賦された月々の料金徴収額とも一致することを確認することができる。受託者が料金徴収に関する情報をもとに、委託者が受託者に対してコンセッション区間で実際に発生した料金を配賦していないとした場合は、委託者は受託者からの書面による要請に対しこれを受領してから〔 〕営業日以内に、配賦すべき正規の料金額を別の適正な資料によって証明すること要する。

40.5 月ごとに配賦すべき料金の上限

- (a) 料金徴収に関する基本的事項、特に、アウトバーン料金法第3条により料金額が変更され、これにより配賦すべき料金額が第40条第1項の規定により増加する場合には、第40条第2項に掲げられたパーセンテージは、調整パーセンテージに下げられる。道路

¹²¹ [訳注]現行連邦長距離道路料金法第4条第3項に該当し、料金徴収の民間委託が行えることとこの受託者が収集しうる情報について規定している。

¹²² [訳注]現行連邦長距離道路料金法第3条

に関するコスト算定手法に変更等があった場合はこの限りでない。

(b) 前項にいう『配賦すべき料金額が.....増加する場合』が生じるのは、料金徴収に関する基本的事項が変更した翌月において、丸1か月分の料金額が受託者に配賦されたときに、この額が、料金徴収に関する基本的事項の変更在先立つ12月間に受託者が委託者から配賦を受けた料金額の平均（次項で、12Mと表記する）よりも、少なくとも[]%を超える増加のあったものである場合である。

(c) この規定にいう調整パーセンテージは、次の式から導かれる。

$$X = (12M \times 100) / EM$$

ここに、X、12-M、EMはそれぞれ次のとおりである。

X : 調整パーセンテージ

12M : 料金収入の12か月平均

EM : 値上げ後の料金収入で、値上げ後、[]ヶ月に相当する期間中の1か月あたりの料金収入で、その算定は、値上げが効力を発生する翌月の丸1か月分から行う。

(d) 調整パーセンテージは、料金徴収の考え方の基本が変更となった直後の月から遡って適用される。配賦額が過大であった場合には、第44条を準用する。

(e) 項目番号40.5(c)(調整パーセンテージ)が適用される場合には、このパーセンテージを適用する根拠となる配賦すべき料金収入は、項目番号40.5(b)に定義される12か月の平均収入の[]%を加算する。

(f) 契約当事者は、料金徴収額の調整に関する第40条の規定に代えて、第48条に従った調停手続きによってこれを定めることができる。

(g) コンセッション委託者は、項目番号40.5(a)による金の配賦額を減額せず、第45条項目番号45.3の規定によって、この契約を解除することができる。これは、委託者が規定違反責任を負うものではない。

第 41 条 補償金の支払い

41.1 請求の根拠

(a) 料金の配賦が規定どおりでなかった場合

コンセッション委託者が、配布した料金の額が第 40 条項目番号 40.4 の規定に従ったものであることを証明できなかつた場合には、コンセッション受託者は、委託者に対して補償金の支払いを求めることができる。補償額は、コンセッション委託者が第 40 条項目番号 40.1 の規定により支払い義務あつたにもかかわらず、コンセッション受託者に対して支払わなかつたことが資料から明らかとなつてゐる額である。

(b) 技術上、法律上の問題

コンセッション委託者が、本契約の第 40 条に従つた料金の配賦を行わず、または、一部しか行わなかつた場合において、これが特に技術上の障碍、または法律上の問題によって生じたものであるときは、コンセッション受託者は、料金の配賦が行われず、または、一部しか行われなかつた期間について補償を求めることができる。この補償額は、コンセッション委託者、技術上の障碍、または法律上の問題が生じた期間に対応する前年同期の収入に相当する額に、その間の収入増加分を加えたものである。ここにいう料金収入には、前年の収入に関する限り、何らかの補償による収入も含む。この前年同期に、ほかに何らかの料金収入を得ていた場合には、補償金額から差し引かなければならない。

(c) 交通障碍

交通障碍が生じ、月間料金収入に相当の減少があつた場合には、コンセッション受託者はコンセッション委託者に対して補償を求めることができる。保証額は、項目番号 41.2(b)で定義された平均月額料金収入を項目番号 41.2(b)に個別に示された利率で割引いたもの額と、料金収入の減少があつた月における第 40 条項目番号 40.1 にしたがつてコンセッション委託者から実際に配賦された料金額との差である。コンセッション委託者が、料金収入の減少が交通障碍がなくても生じたものであることを証明した場合には、コンセッション委託者には、この規定による補償義務は生じない。

(d) 料金徴収の基本的な考え方

料金徴収について基本的な変更、特に、アウトバーン料金法第 3 条に基づく料金額の変更があり、月額の料金収入に相当の減収が生じた場合には、コンセッション受託者はコンセッション委託者に対して補償を求めることができる。補償額は、項目番号 41.2(b)に定義する平均月額料金収入から[]%を控除したものと、第 40 条項目番号 40.1 に基づいて該当月に実際に配賦された料金収入との差額である。コンセッション委託者が、料金収入の減

少が料金の変更がなくとも生じたものであることを証明した場合には、このセッション委託者には、この規定による補償義務は生じない。

(e) 物価補正

(i) 料金算定が、一定期間内における物価上昇率を大勢を織り込んだものでない場合には、コンセッション受託者は、コンセッション委託者に対して補償を求めることができる。ここにいう物価上昇率の大勢とは、インフレ指数を基に算定すべきもので、料金算定の際にも物価上昇率の算定に用いられるものである。

(ii) 補償金額の請求は、

■ この契約の署名ののち、5年、10年、15年、20年、25年、30年を経過後遅くとも180日以内になされるものであること、

■ コンセッション受託者から、比較的短期の期間について、正当な請求を前提とすること、

■ 料金の改定があった場合には、その時ごとに、

行うものとし、

項目番号 41.1(e)に基づいて、最後に補償額の算定がなされた以降の期間について、コンセッション委託者がコンセッション受託者の同意を得て補償金額を算定するものとする。

(iii) 補償金額は、項目番号 41.1(e)に基づき、既に経過した期間中にコンセッション区間について実際に受領した料金収入に相当する額に、現実の物価上昇率と当該期間中の実際に適用された物価上昇率との差を乗じたものである。

(f) 売上税の値上げ

コンセッション受託者が、コンセッション委託者に提供する財貨・サービスに課税される売上税率が[]%を超える場合は、このセッション受託者が税務署にこれに相応して納入することとなる増加納税額をコンセッション委託者は補填しなければならない。

(g) 軸重の変更

最大軸荷重が変更され、項目番号 41.2に基づいて月額料金収入が相当減少した場合には、双方の了解のもとで契約に適合する問題の解決が図られるよう、第48条に従い仲裁手続きに入らなければならない。両契約当事者が、第48条項目番号 48.4に掲げる期限内に、双方が受け入れ可能で双方の利益にかなう解決にいたらない場合には、いずれの当事者も第45条項目番号 45.3(b)の規定に基づき、コンセッション委託者が責を負うことなく、何時で

も契約を解除することができる。

41.2 定義

(a)第 41 条項目番号 41.1(c)にいう交通障害は、次の場合に成立する。

(i)コンセッション区間における料金の支払義務のある車両からの実際の料金収入が特定の期間において、前年度同期と比較して減少しており、その期間が交通障害が継続した期間と一致していること。これに加えて、コンセッション区間において、前年以来料金支払い義務を有する車両の交通量は増加しているか、あるいは、この増加が確認されていない場合には、国内のアウトバーンのすべてについて料金支払の支払義務のある車両の交通量が増加していること。

さらに、

(ii)このような収入減が、特に、次の事項と時間的に近接していること。

(1) コンセッションを委託する行政側、もしくは欧州共同体が法律や規則、さらにこれに準ずる法規や基準を制定、変更した場合において、この法的措置がこの契約の締結時に存在した特有の法的な前提条件の変更を意図するものである場合、

(2) 交通政策一般の変更があり、料金の支払義務のある車両に関する法律・規則の改正がなされた場合、

(3) コンセッション対象区間の一部又は全部が[]時間以上通行止めとなった場合、

(4) 次の事情により、交通流を変更する事実が生じた場合、

- ・ コンセッション区間の手前または後に建設現場がある場合で、これが技術基準上必要とされる維持管理施設でなく、その工期が比較的長期にわたるものであるとき、
- ・ コンセッション区間の前後に重量貨物車の追い越し禁止区間が存在するとき、
- ・ コンセッション区間へのアクセス箇所が[]時間以上その一部または全部通行止めとなった場合
- ・ アウトバーンへの連絡道路が有料とされた場合

(5)連邦長距離道路または連邦アウトバーンがコンセッション区間と併行して建設されたり、コンセッション区間とアウトバーンとが交差する場合にこの両道路区間の間に連絡道路が建設されて供用された場合。ただし、以上の建設工事が、特に、連邦交通網計画から契約締結時にコンセッション受託者が予測しうるときはこの限りでない。

(b)項目番号 41.1(c)、(d)、(g)にいう、月額料金収入の相当の減少とは、次の(i) から(vii)に掲げる基準値を下回った場合に成立する。すなわち、これらの項目番号において詳細に記載されている事象が計測する期間における平均料金収入が、これに対応する前年同期比で、

(i) 項目番号 41.2 の(a)(ii)(1)に定める交通障害が存するときは少なくとも[]%

(ii) 項目番号 41.2 の(a)(ii)(2)に定める交通障害が存するときは少なくとも[]%

(iii) 項目番号 41.2 の(a)(ii)(3)に定める交通障害が存するときは少なくとも[]%

(iv) 項目番号 41.2 の(a)(ii)(4)に定める交通障害が存するときは少なくとも[]%

(iv) 項目番号 41.2 の(a)(ii)(5)に定める交通障害が存するときは少なくとも[]%

(vi) 項目番号 41.1 の(d)に該当する場合には少なくとも[]%

(vii) 項目番号 41.1 の(g)に該当する場合には少なくとも[]%

減少していることを要する。この場合、この事象が初めて発生したときからこの時点に対応する前年の時点までの間の料金収入の潜在的な増加率とこの期間中に受託者が得ていた何らかの補償金を考慮に入れて算定（『平均料金収入』）を行うものとする。

一つの期間中に、項目番号 41.1 の(c)、(d)、(g)で規定される事象が同時に複数発生している場合は、これらの事象によってこの期間中の平均料金収入の減少が、この事象が初めて開始したときからこの時点に対応する前年の時点までの間の料金収入の潜在的な増加率を考慮に入れて対前年同期比で[]%減少しているときは、これのみで相当な料金収入の減少があったものとする。この場合、この事象が初めて生じた時から、この時に対応する前年の時点までの間の料金収入の増加率と受託者が得ていた何らかの補助金を含めて算定を行うものとする。この項にいう料金収入は、前年のものにかかる場合については、これに対応する期間における何らかの補償金を含むものとする。

41.3 期限

コンセッション委託者は、この規定に基づく補償金をコンセッション受託者からの所定の書類が到着したのち、営業日の[]日以内に支払わなければならない。

41.4 解除権

コンセッション委託者は、項目番号 41.1(b)、(c)、(d)による補償金の支払いに代えて、本契約を第 45 条項目番号 45.3(b)に基づき、解除することができる。この規定の適用によりコンセッション委託者の責任を生ずるものではない。

第 42 条 追加報酬の支払い

42.1 コンセッション受託者は、本契約第 40 条及び第 41 条の規定するコンセッション委託者に対する請求に加えて、次の場合に追加報酬の支払いを求めることができる。

- ・ 工程表に定める期限前に契約を履行したとき
- ・ コンセッション区間において契約で合意された以上の高い品質を確保したとき

[補足：維持管理に関しては、個別にコンセッション区間それぞれの特殊性（例：雪氷作業）や、割増が必要となる別の事象を掲げることができる。]

この請求権は、本契約第 40 条及び第 41 条で掲げられている請求権と同時に、または別に生ずる。

42.2 項目番号 42.1 に基づく、追加報酬額は、コンセッション委託者がアウトバーン料金法に基づいて当該コンセッション区間に対して実際に支給する月額料金収入の[]%を限度とする。個々のケースで具体的に支払われるべき追加報酬は、コンセッション委託が契約上の義務として算定するものであり、その算定に当たっては、コンセッション受託者が当然行うべきことを超えて契約上の義務をしたことを考慮しなければならない。もっとも、追加報酬は、通常、コンセッション委託者がアウトバーン料金法によって当該コンセッション区間について自らに帰属する月額料金収入の[]%を下回ってはならない。コンセッション受託者は、コンセッション受託者からの求めがあれば、その算定に関する検討内容を検証可能な形で、理解しやすいよう伝えるものとする。

追加報酬の支払いは、翌月以降の時間的に近接した月に行うものとする。

[補足：推奨事項：割増金の基準の一覧は、ペナルティーに関する規定に適用することができる。]

第4編 その他契約上の総則的規定

第43条 代行措置

この契約に別段の明文がない限り、コンセッション受託者の義務履行がなされず、また、なされても不完全である場合には次の規定を適用する。

43.1 コンセッション委託者が、コンセッション受託者がその義務を履行せず、または、履行してもこれが不完全であることを知ったときは、コンセッション受託者に対して、書面で、期限を示して義務を履行し、不備な点を補い、不適切な点を除去すること請求することができる。

43.2 コンセッション受託者が、コンセッション委託者が定めた期限内に修補を必要とする箇所の修補を行わず、また、行った場合でもこれが不正確、不完全、不十分なものである場合には、コンセッション委託者はコンセッション受託者の費用で必要な工事を行い、または、第三者に工事を行わせることができる。

43.3 コンセッション委託者が要求を行うには、コンセッション受託者が修補に遅れを生じたことを要せず、単に、期限が経過しただけで足りる。期限を徒過した場合において、再度期限を設定する場合、これは、受託者が不備を補正することを拒絶する意思を表示していること要するものではない。

43.4 期限を徒過した場合においても、コンセッション委託者側からの修補請求権は存続する。コンセッション受託者は、期限経過後は、修補する権利は有しないが、委託者からの要求があればこれを行わなければならない。

43.5 コンセッション委託者は、コンセッション委託者に対して、同様の事例において自らが当事者であれば実施しないと思われる措置を要求することはできない。このような要求を行う場合は、コンセッション委託者は、これに要する費用を負担しなければならない。

工事がコンセッション受託者に代わって代替して実施される場合には、その費用はコンセッション受託者が負担しなければならない。

第 44 条 過払い

コンセッション委託者から過払いの返還請求（民法 812 条以下）があった場合には、受託者は、利得が存在しないこと（民法第 818 条）を理由にこれを拒絶することはできない。

第 45 条 解除権¹²³

この契約は、この契約に明文で規定されている解除権に基づいてのみ解除することができる。この場合、その他の法律による解除権と VOB/B に規定されている解除権の行使は排除される。

そこで、工事を実施すべき場合には、VOB/B の規定が適用可能であるが、次のような場合が特に問題になる。

VOB/B の第 8 条及び第 9 条¹²⁴は、この契約については、明記されている場合に限りこれを適用することができる。

VOB/B 第 8 条第 1 号は、この契約には適用されない。

第 8 条第 2 号から第 4 号と ZVB/E-StB2000 の項目番号 20・21 とは、後述の規定による基準とその実際に運用状況を勘案したうえのみ適用することが可能である。VOB/B 第 8 条第 2 号第 1 による解約の場合については、VOB/B 第 8 条第 2 号第 2 は適用されない。もっとも、コンセッション受託者は、不当利得の返還請求をすることができる。

VOB/B 第 8 条第 6 号から第 7 号は適用されない。

解除権の行使及びその効果についてはこの契約で別に定める。

VOB/B 第 9 条は適用されない。

解除は次の事由により発生する。

¹²³ [訳注]原文は『Kündigung(srechte)』であり、厳密には解約（権）、撤回（権）の語義が強いが、以下、解除（権）の語で統一した。なお、46.2[p.140]参照。

¹²⁴ [訳注]この両条文はそれぞれ、コンセッション受託者、委託者の解除権を規定している。

45.1 コンセッション委託者側からの解除

(a) 許認可

コンセッション委託者は、この契約の締結後[]以内に、コンセッション区間の工事に必要となる第 10 条に基づく有効な許認可が下されず、または、コンセッション受託者がこの契約に定める工事を実施するために必要な土地を無償で、もしくは必要な土地の無償使用权を、契約付属書第 3 に示された工程表にあわせ適切な時期に確保していないときは、解除権を有する。遅くともコンセッション区間の関連工事の開始前までにそれぞれの工事個所について必要とされる許認可が有効に下され、また、この契約に基づいて必要とされる土地もしくは土地の無償使用权をコンセッション受託者が工程表あわせて確保した場合には、この解除権は消滅する。

前項に規定する解除が行われる場合には、コンセッション受託者もしくは、落札業者が第 10 条及び第 11 条の事項を実施するために生じ、この時点では回収することのできない費用を含め、すべて支出の証明のあった費用を補填しなければならない。もっとも計画策定の費用は、その上限を[]€とする。補填を受けるべき費用と支出には、落札業者が請負条件書に従った算出した概算補償費、並びに場合により、落札業者またはコンセッション受託者が非落札者に対して支払った概算補償金額を含むものとする。資金の調達コストについては、[]%の自己資本利子率もこれに算入して費用補填の対象とする。

(b) 計画確定手続のリスク

コンセッション委託者側は、コンセッション区間の工事に必要とされる計画確定決定と許認可のいずれか、またはその双方がともに下されず、あるいは、取り消されて、これを争うことができないこととなった場合には、なお解除権を行使することができる。必要とされ、または、支出することとなっていた費用の取扱いについては項目番号 45.1(a)を準用する。

(c) 計画の策定

コンセッション区間の工事着手前の時点で、コンセッション受託者がこの契約第 11 条による設計にかかる義務を履行せず、または、これが不十分であって、コンセッション委託者が第 43 条の項目番号第 43.1 に規定する代行措置を取り得る場合には、その選択により代行措置を取ることなく期限を定めることなく契約を解除することができる。契約を解除する場合には、コンセッション委託者は、コンセッション受託者に対してその損害、または支出した費用を補償することを要しない。コンセッション受託者は、コンセッション委託者においてこの契約の解除によって生じ、または、すでに発生しその支出が義務づけられた費用のすべてを補償しなければならない。この費用には、特に、協議、入札手続きのた

めにコンセッション委託者について生じた費用が該当する。

(d) 地盤に関するリスク

第 24 条項目番号 24.2 に該当する場合、コンセッション委託者は、予測し難い増加費用について別段の補償を行うことに代え、契約を解除することができる。コンセッション委託者は、契約を解除する場合、この時点までにコンセッション受託者、または、落札者において発生し、取り消すことのできない費用をすべて補償することを要する。これには、借入金の調達費用、事業のために導入した自己資本に対する利子が含まれる。

(e) 資金調達に係る契約の締結等

コンセッション委託者は、コンセッション受託者が第 38 条項目番号 38.3 が掲げる期限内に資金調達に必要となる契約の締結を行えず、これが、コンセッション受託者の責によるものである場合には、なお、契約を解除することができる。コンセッション受託者は、この解除によってコンセッション委託者において生じた損害のうち証明されたものの賠償を行わなければならない。この場合、特に含まれる損害には、実施済みの協議手続に要した費用、入札に関連する費用、及びこの契約に関する交渉に関連する費用がある。コンセッション委託者が本項によって契約を解除する場合には、この事業について発生した行政側内部における費用と外部に支弁した費用を[]€を上限として負担する。

(f) 資金調達に係る契約の締結等

第 51 条に基づく合意に対して、重大な違反があった場合には、いかなる場合においてもコンセッション委託者はこれに基づいて契約の解除を行うことができる。第 51 条に対する重大な違反が、資金調達に関する契約の締結後に生じた場合には、本項に基づく契約の解除に代えて第 50 条が適用される。契約の解除が本項に基づいて有効に行われた場合には、コンセッション受託者からコンセッション委託者に対する損害賠償または補償請求権は発生しない。この場合、契約者間相互の補償請求は、不当利得の規定によって行うものとする。コンセッション受託者はさらに、この契約の解除に伴って生じた損害について、コンセッション委託者から証明があった場合にはこれを賠償しなければならない。この場合、特に含まれる損害には、実施済みの協議の手続に要した費用、入札に関連する費用、並びにこの契約に関する交渉に関連する費用がある。

(g) 保険

コンセッション委託者は、コンセッション受託者に第 47 条の規定による付属書類 13 に掲げる保険契約締結に関して重大な違反があった場合には、この契約を解除することができる。この場合、不当利得の規定に基づく場合に限り、コンセッション受託者は補償を求めることができる。コンセッション受託者は、契約が解除される場合、この解除によって発生し、コンセッション委託者によって証明された損害の賠償を行わなければならない。こ

の場合、特に含まれる損害には、実施済みの協議手続に要した費用、落札に関連する費用、並びにこの契約に関する交渉に関連する費用がある。

45.2 コンセッション受託者側からの解除

(a) 許認可並びに計画確定決定に関するリスク

項目番号 45.1(a)及び(b)に規定する場合については、コンセッション受託者においてもこの契約を解除することができる。同規定における合意事項についての取扱いも同様とする。

(b) 許認可の追加

コンセッション受託者は、コンセッション区間における工事、維持、管理のための契約が締結された後に許認可を追加して得ることが必要となった場合、この必要性が予測できないものであったとき、または、工事、維持、管理のために追加して必要となった許認可の発令が遅延しこれによってコンセッション受託者が予想し難い増加費用を負担することとなった場合にその額が提案額(最高限度額)の[]%を超え、かつこれをコンセッション委託者または第三者が負担しないものであるときは、なおこの契約を解除することができる。この解除権は、必要な許認可が効力発して[]か月を経過したときに消滅する。コンセッション委託者が負担すべき費用については、項目番号 45.1(a)を準用する。

(c) 遅延

コンセッション受託者は、この契約第 2 編第 2 章に規定する工事作業が、コンセッション委託者の責任により[]か月以上遅延した場合、契約を解除することができる。この場合、コンセッション受託者はこの事業に関連して発生しその証明のある費用と、この解除によって発生する費用の補償を受ける。この後者の費用には、借入金の調達に要する費用及び付属書類 4 に従い提案書において算定されたコンセッションの全期間中について算定された自己資本利子率を加えるものとする。

工事作業の遅延について、いずれの契約当事者についてその責がない場合は、解除権は、遅延が[]か月以上のものである場合とこの遅延によって予想し難い増加費用が生じこれによってコンセッション区間における事業を経済的に実施する見込みがなくなった場合にのみ発生する。解除が行われる場合には、コンセッション委託者は、コンセッション受託者に対し、この時点でコンセッション受託者または落札者が取り消すことのできない費用を含み、すべて証明のあった費用をコンセッション受託者に対して補償しなければならない。この補償すべき費用には、借入金を調達する費用も含まれる。もともとコンセッション委託者が設計資料、事前研究その他事前調査について提示を求めた場合、または、コンセッション区間について、事後コンセッション委託者または第三者によって事業が実施されることによりコンセッション受託者が行った事前準備が利用されることとなる場合

には、コンセッション受託者は、コンセッション委託者または第三者、特に道路管理者に対して節減された費用についてその補償を追加して求めることができる。

(d) 不測の事態

コンセッション受託者は、不測の事態が発生した場合（第 20 条項目番号 20.2）、再建に要する費用が、契約当事者によって指名され、宣誓を行った建築専門家が慎重に評価した限度額[]を超える場合、契約を解除することができる。

コンセッション委託者は、コンセッション受託者による解除に対して、委託者が限度額を超える費用を補填する義務を有すること示してこれに異議を唱えることができる。この補填については、VOB/B と道路に関する追加的契約条件の精算と支払いに関する規定を準用する（第 2 条項目番号 2.5(a)参照）。

解除が行われる場合には、この事業と関連して内部外部で生じた費用とこの契約の解除によって今後発生する費用とが証明されたものであるときはすべて、コンセッション受託者に補償される。この費用には、資金の借りに要する費用と[]%の自己資本利率もこれに算入する。

(e) 料金収入の配賦の遅延

コンセッション受託者は、コンセッション委託者がアウトバーン料金法に基づく料金収入を本契約第 40 条にしたがって配賦する場合、これに[]日の遅延があった場合には、契約を解除することができる。コンセッション受託者が、本項によって契約の解除を行うには、事前に書面により適切な支払期限を示し、支払遅延している額についてこれがその期限までに支払われない場合には、契約を解除する旨の宣言を行っていなければならない。コンセッション受託者は、遅くとも支払期限を設定するまでに、契約当事者間で合意可能な取決を行うための協議を申し出なければならない。コンセッション受託者から契約の解除がなされる場合には、コンセッション受託者が有する第三者に対する権利、義務、債務のすべてをコンセッション委託者が承継することを請求することができる。この請求には、今後発生する義務または債務、または、期限前に契約を終了するため発生し、あるいは、第三者との法的関係、特に、契約関係(例えば、債券債務)の清算のために生ずるすべての費用の承継も含むものとする。さらに、コンセッション委託者は、コンセッション受託者に対して補償金を支払わなければならない。この補償金額は、コンセッション社員の出資金に、コンセッション受託者の提案書にしたがって算定された残存コンセッション期間の自己資本利率を加えたものである。

45.3 重大な事由による解除

(a) 許認可並びに計画確定決定に関するリスク

本契約はその他重大な事由があるときに限り、いずれの契約当事者からも解除することができる。重要な事由としては、工事を実施すべき際に、特に、VOB/B 第 8 条第 4 号、追加的契約条件(StB2000)の項目番号 21 に該当する場合、VOB/B 第 8 条第 3 号に関する追加的契約条件(StB2000)の項目番号 21 第 3 文に該当する場合¹²⁵がある。

コンセッション委託者が、第 43 条項目番号 43.1 にしたがって、代行措置をとることがこの契約期間中[]年以内に少なくとも[]回に及んだ時も、重要な事由に該当する。コンセッション委託者は、この契約の第 43 条にいう代行措置を理由として解除を行う前に、コンセッション受託者に対して、さらに代行措置をとった場合には、委託者が契約を解除することができることを文書で明確に警告しなければならない。この場合項目番号 45.1(d)は、その効力を妨げられない。

コンセッション受託者が、義務を履行せず、または、その履行が不十分であることが繰り返され、これを理由に、コンセッション委託者から[]か月以内に[]回第 43 条項目番号 43.1 に基づきその履行を請求された場合も同様に扱う。

その他、重大な事由を理由として契約の解除が認められるのは、契約当事者の一方に重大な事由による責があり、他方当事者が契約を履行し続けることに困難が生じた場合のみである。解除を申し出ることの許される契約当事者は、その申し出の前に、相手側当事者に対して、契約解除にかかる重大な事由を除去するに適切な期限を設け、これが期限内になされない場合には契約を解除することを警告しておかなければならない。

(b) コンセッション委託者の責によりコンセッション受託者から契約の解除がなされる場合には、コンセッション受託者が有する第三者に対する権利、義務、債務のすべてをコンセッション委託者が承継することを請求することができるほか、今後発生する義務または債務、または、期限前に契約を終了するため発生し、あるいは、第三者との法的関係、特に、契約関係(例えば、債券債務)の清算のために生ずるすべての費用の補填を求めることができる。さらに、コンセッション委託者は、コンセッション受託者に対して補償金を支払わなければならない。この補償金額は、コンセッション社員の出資金に、コンセッション受託者の提案書にしたがって算定された残存コンセッション期間の自己資本利率を加えたものである。

¹²⁵ [訳注]もとより委託者側から契約解除が可能な諸事例に関する規定である。

(c) コンセッション受託者に責のある重大な事由により、コンセッション委託者が解除を行う場合は、コンセッション受託者はコンセッション委託者に対して解除よって発生し、証明され得る費用を補償しなければならない。この場合、コンセッション受託者は、コンセッション委託者に対して、民法 812 条以下に定める不当利得に関する条項に基いてその返還を求めることができる。

第 46 条 本契約の解除に関する総則的規定及びその他の権利

46.1 本契約の解除に関する一般規定

別段の合意がない限り、この契約の解除については次の規定を適用する。

(a) この契約に基づいて契約の解除権を行使しようとするときは、事前に契約を解除する意思があることを書面をもって伝え、契約を解除する根拠となる事由を除去するために、適切な期限を設定しなければならない。その効果を上げぬままに期限を徒過した場合は、まず、第 48 条にしたがって仲裁手続きを踏まなければならない。

第 48 条によった仲裁手続きが不調に終わった場合に、第 50 条に規定する契約の承継手続きが行われなときは、3 か月以内に、契約の解除原因を示し書留郵便により契約の解除を宣告することができる。

(b) 契約解除の費用は、契約で規定された範囲内でのみ弁償される。

(c) 契約の解除により、契約関係は直ちに終了する。明文で示されているときに限り別の取扱いを行わなければならない。

(d) 第 50 条に規定する契約の承継の場合においては、原則として契約の解除に先立ち同条で規定されている手続きを踏むことが必要である。この契約承継手続きにより、(a)項の期日は延期される。

(e) この契約が解除によって終了した時は、コンセッション受託者は、解除の時点でコンセッション区間に関して有していた権利をすべて、委託者に移転または譲渡しなければならない。

(f) コンセッション委託者は、コンセッション受託者がコンセッション区間における工事、維持、管理に関して第三者と締結したすべての契約についてこれを代表する権利を有する。もともとこれは義務となるものではない。コンセッション委託者は、第三者との契約につ

いては、すべて、自らが第三者、または、コンセッション受託者に対して一方的に宣言してこの契約に加入する規定があるものとしてよい。この解約への加入は、契約解除の通知が到着してから[]ヶ月以内にその宣言を行うことが必要である。

(g) 契約が解除された場合、コンセッション受託者は、コンセッション区間の工事、維持、管理に関する資料をすべて、特に、その所有する許認可証、設計図書、設計関係資料、その他調査研究資料をコンセッション委託者から請求があったときはすみやかに渡さなければならない。コンセッション受託者はこれに異議を唱えることはできず、また返還を求める権利を有しない。

(h) この契約の規定によりコンセッション受託者が、損賠賠償、費用の補填、その他の支払い請求に関する権利を有する場合には、この契約の終了後[]か月以内に、その確認書面を提出してコンセッション委託者はその精算を行うことを要する。

付属書類 3 に添付された工程表による工事開始までの費用は[]€を上限とする。これには、この時点までにすでにコンセッション委託者が実施した業務に対する支払いを含む。ただし、契約の解除原因にコンセッション委託者に責が存する場合はこの限りでない。

コンセッション委託者は、コンセッション受託者から確認書面を受領してから[]か月以内の期限内に確認書面を検査しなければならない。コンセッション委託者がこの期限内に、コンセッション受託者の確認書面の全部または一部を承認しないと宣言が発せられない場合は、この期日の満了をもって確認書面は承認されたものとする。コンセッション委託者が、期限内にコンセッション受託者の確認書面について承認できない部分が部分的のみ存するであることを宣言した場合には、確認書面は承認されないと明言された部分を除いて承認されたものとする。

コンセッション受託者の精算書面が承認されたときは、[]日以内を期限として精算を行う。

(i) コンセッション委託者が項目番号第 46.1(h)にしたがって、コンセッション受託者が算定した費用請求の全部、もしくは一部を承認しないときは、承認のなされていないコンセッション受託者の精算書の取扱いは第 48 条の仲裁委員会が決定する。

仲裁委員会の委員の任命の前に契約が解除された場合には、この契約の解除後直ちに、第 48 条が規定する手続きを取らなければならない。

仲裁委員会は、委員会が招集され承認が得られなかった精算書に関する算定書の引き渡しを受けてから[]か月以内に、この承認が得られなかった精算書の部分について仮決定を行わなければならない。契約当事者はいずれも、当面この決定に従った処分を行わなければならない。いずれの契約当事者も所管の裁判所に対して、費用の請求に関する決定を求めることができる。

仲裁委員会の決定に基づく費用の弁償請求権については、仲裁委員会の決定文書がコンセッション委託者に到達した後、期限が到来し、支払いを行うことができる。

(j) コンセッション委託者がこの契約が解除される場合に費用の弁償請求権を有する場合は、項目番号 46.1(h)及び 46.1(i)を準用する。

46.2 その他の権利¹²⁶

両契約当事者は、原状を回復し (Wandlung)、請求額を減額させる等(Minderung)権利を有しない。

第 47 条 保 険

47.1 コンセッション受託者は、契約書付属書 13 に掲げられた保険を、この付属書で明示された時点において、同じく付属書で明示された期間にわたって締結することを要し、保険契約を締結したことをコンセッション委託者に証明しなければならない。

47.2 それぞれの保険契約の締結は、保険証券の提示、または、付保されたコンセッション委託者に対する保証に関する保険会社の確認をもって証明する。保険契約は、コンセッション契約締結後直ちに締結しなければならない。その締結後[]日以内に、これを証明しなければならない。工事開始までに締結すべき保険契約については、遅くとも工事開始の[]日前に、これを証明しなければならない。

¹²⁶ [訳注]次の行に示す『Wandlung』『Minderung』は、それぞれ、VIFG 社の説明によると、売買において不足がある当初から契約をなきものとするケース、別内容を履行を要求するケースであるとしており、これに沿った訳語を当てた。

第 48 条 仲裁手続

48.1 契約当事者は、仲裁委員会の設立に同意する。仲裁委員会は、いずれかの契約当事者がこの契約に基づく規定によりその招集を求めた時に開催される。仲裁委員会が開催されるのは、特に、次の場合である。

- この契約の解釈について意見に相違があった場合
- この契約に基づく規定を適用する際に、重要な問題について規定に不備があることが明らかになった場合
- 契約の一方の当事者が、契約の履行に係る障碍を理由にその招集を求める場合、特に契約の解除を求める場合

48.2 両契約当事者は、契約締結後 1 か月以内に仲裁委員を任命しなければならない。仲裁委員は、コンセッション委託者側とコンセッション受託者側からそれぞれ 2 名と、双方の当事者の合意を得て任命された中立の委員長をもって構成する。委員長は、建築関係と行政法規について経験を有する法律家をもって足りる。

仲裁委員会の構成に変更があった場合には、相手方契約当事者と委員長にすみやかに文書により通知しなければならない。委員長を新たに選任する必要がある場合には、両契約当事者は、改めて合意を得て選任を行うよう努めなければならない。

任命について合意が得ることができない場合には、契約当事者からの請求により、上級行政裁判所長がこれを選任することができる。この選任を求める請求は、契約当事者の一方からのもので足りる。契約当事者はこの裁判所長の決定に拘束される。

仲裁委員会及び委員長に要する費用は、両契約当事者が折半する。

48.3 仲裁委員会は、契約当事者の一方からの請求により招集されたのち[]週間以内に裁定を行わなければならない。仲裁委員会は、契約当事者の了解を得て問題の仲裁案を策定しなければならない。仲裁案は、文書化し、双方の契約当事者の担当責任者に提示しなければならない。もっとも、仲裁員が仲裁案を決定するについて、必要とされる資格要件をすべて有し、また、全権限を有することが明確である場合はこの限りでない。両契約当事者は、仲裁手続きにおいていずれの当事者にも、仲裁案件について受け入れることが可能であり、その利益にかなう仲裁案を見い出さなければならない。

48.4 仲裁委員会が、仲裁員会の対象案件について第1回の会合を行った後[]週間以内に、契約当事者双方が受け入れ可能な仲裁案の策定することができなかった場合には、仲裁手続きは中止する。

48.5 仲裁手続きに付されたこの契約に関する案件について裁判所に訴訟を提起するには、これが仮処分を求めるものでない限り、仲裁手続が不調に終わった場合でなければ行うことができない。これは、いずれの契約当事者についても同様である。

第49条 著作権その他の第三者の被保全利益

49.1 コンセッション受託者は、その設計その他の成果物をコンセッション委託者が契約の対象となる事業のために広く利用することを認める。これは、両者の契約関係がいかなる理由によって契約期間の満了前に終了することとなった場合においても同様である。建造された工事物件についても同様とする。

コンセッション受託者は、その再委託先の建築士、技術士から同様の同意を取り付け、この同意があったことをコンセッション委託者の求めに応じて示さなければならない。

49.2 コンセッション受託者は、この契約の成果物が第三者の権利の対象として保護を受けるものでないことを保証する。

第50条 契約の承継

50.1 契約の承継の前提

融資契約の締結後、資金提供者は次のいずれかに該当する場合、自らの資金提供先企業を示して、これがコンセッション受託者に代わってこの契約当事者となることをコンセッション委託者に求めることができる。

- (1) コンセッション委託者が、仲裁が不調に終わった後この契約を解除する意思を有している場合。ただし、これは、VOB/B 第8条第4号、追加的契約条件(StB2000)の項目番号20第2文と項目番号21に基づく契約の解除の場合はこの限りでない。
- (2) 資金提供者が、コンセッション受託者に対する消費貸借その他の形態の資金供給を直ちに取消す権利を有している場合。

- (3) コンセッション受託者が、建設、維持、管理に要すると見込まれる費用を賄うに足りる資金を有しておらず、また、これを調達することができないことが、独立した会計監査機関によって確認されている場合。

50.2 契約承継手続

(a) コンセッション委託者は、契約解除の意思があることを、仲裁が不調に終わった後 []日以内の期日までに、コンセッション受託者に対する資金提供者の連絡代表者に書留郵便により文書で通知しなければならない。これは、コンセッション受託者に対する資金提供者の代表者が、資金供給契約の締結後、このことについて遅くとも契約締結後 []日までの適切な時期に書留郵便により文書で通知を受けていた場合に限る。資金提供者の代表に関して変更があった場合には、すべてこれをコンセッション委託者に対して、速やかに書留郵便で通知しなければならない。通知は、通知がなされる時点で明示されていた連絡代表者に対してのみ行う。代表者の氏名が明らかにされていない場合には、コンセッション委託者は何らの通知義務を負わない。

コンセッション委託者は、契約解除の意向の通知の到着後、[]日以内に、資金提供者が契約承継に関する規定を利用する意向に関する表明を受けることができる。この手続きは、以下の規定による。この規定に基づく契約の承継は、この規定期限が守られない場合にはその可能性は消滅する。

(b) 資金提供者が契約を承継しようとする場合は、コンセッション委託者に対して同意を求めるとともに、これについてコンセッション受託者に教示することが必要である。

(c) 上述の期限内に、資金提供者が、契約の承継の可能性を活用する意向を表明する場合には、その表明後さらに、[]日以内の期日にこの契約に参加して、同契約から発生する権利義務を行使する企業名をコンセッション委託者に対して知らせなければならない。企業名は、必要な証明書を添えて、書留郵便（配達証明）により書面で伝えることを要する。契約に参加しようとする企業も同様に、特に、コンセッション受託者がその証明をする必要のあった請負条件及び契約の基準に応じた能力と適性を有していることについて証明しなければならない。

新規参加企業の自己資本については、この契約によるコンセッション受託者に対する規定を適用する。新規参加企業は、自己資本が適正に保たれていることを証明しなければならない。

さらに、契約の承継の時点までにコンセッション受託者に対して未だに返還されていないその契約履行保証書、安全措置に関する資料が必要であり、新規参加企業用資料に添付しなければならない。資料には、新規参加企業が契約を承継する準備済みであることを宣言する文書が添付されていなければならない。以上の資料は、上述の期限内にコンセッション委託者に対して検証が可能な形で提出することが必要である。

(d)コンセッション委託者は、資料の到着後[]ヶ月以内に契約の承継に関する許可について決定し、資金提供者を連絡代表者に書留郵便で通知しなければならない。

(e)コンセッション委託者は、重大な事由があるときでなければ許可を拒むことはできない。重大な事由は、特に、必要な資料と証明書類とが上述の期限内に整えられないか、整えられたとしても不十分であるか、あるいは検証可能な形で提出されておらず、項目番号 50.1 に従った契約承継の前提となる物理的条件が整っていない場合である。コンセッション委託者が、別の資料を求め、また、検査を追加して行う権限はこの場合においても妨げられない。

コンセッション委託者が許可を拒絶しようとするときは、遅くともこれを期限が満了する[]前の適切な時期に、資金提供者を代表する者にその根拠を示して文書で通知しなければならない。資金提供者は、文書を受領してから[]か月以内に、契約の承継に関する説明を変更し、または、これを補完する権利を有する。この場合、決定の期日は[]延期する。必要な前提条件がなお満たされない場合には、許可は、コンセッション委託者側からのコンセッション受託者と資金提供者に対する書留郵便(配達証明)により、最終的に拒絶される。これに対し、資金提供者からその後の新たな契約の承継を妨げるものではない。

(f)資金提供者は、契約承継に関する申請を、コンセッション委託者の決定があるまで何時でも撤回することができる。

(g)コンセッション受託者がすでに契約の承継に同意しており、コンセッション委託者に対して同意書を提出している場合にあっても、コンセッション委託者は、なお、コンセッション受託者に対して許可あるいは拒絶に係る最終決定を文書で通知しなければならない。本契約では、コンセッション受託者には、これに対抗する手段は与えられない。コンセッション委託者と資金提供者との契約で、このような権限がある場合は、コンセッション受託者はこれをコンセッション委託者に対して行使するものではない。

50.3 契約承継の法的効果

契約の承継は、コンセッション委託者がこれを承認してから[]か月後に効力を生じる。この時点までに、新たに契約に参加する企業にはすべての権利義務が留保条件なしに移転する。同時に、コンセッション受託者の権利義務は、すべてこの新規参入がなされた時点で消滅する。

50.4 コンセッション期間に対する効果

契約の承継に関する以上の規定は、コンセッション期間を延長する効力を有するものではない。

50.5 第三者のための契約

(a)この第 50 条の規定は、民法第 328 条にいう第三者すなわち資金提供者のための契約をなすものである。資金提供者は、この規定に基づき独自の債権上の権利を有する。

(b)この第 50 条の規定は、資金提供者ごとの同意を得なければ変更されない。優先的に同意を有するのは[]銀行名を記入]、または（及び）コンセッション受託者と資金提供者から共同して文書で同意を得た他の者である。この同意権は、コンセッション委託者を名宛人として正当に権限を有する資金提供者が明確に権利を放棄することを記した宣言書を提示しない限り消滅しない。

第 51 条 会社の構成、所在地、社員及び租税の取扱い

51.1 コンセッション受託者の社員は付属書類 12 に添付された会社の定款に記された自然人または法人とする。コンセッション受託者は、自ら会社組織を変更したときは、速やかにこれをコンセッション委託者に対して書留郵便で通知することを要する。いかなる会社組織の変更も、これが会社内部の出資比率を変更し、また（は）、社員の議決権に変更を加えるもの、特にこれが社員の出資比率を減じ、また（さらに）、[]社員名を記載する]の社員権の持ち分を資本比率にして[]%未満とし（これに加えて）、社員の議決権を変更するものである場合には、コンセッション委託者から文書上の明文をもって同意を得なければならない。この同意は、重大な事由があるときに限り拒絶することができる。これは特に、参入社員の支払い能力が不十分である場合がこれに該当する。この場合、従前から出資の過半数を占める欧州共同体に所在する大規模金融機関または貯蓄銀行の 1 つによるコンセッション残存期間中において無期限かつ撤回され得ない優先的保証があることを示して、この拒絶に対抗することができる。コンセッション受託者は、会社組織の変更が同意が得られた後に行われるよう配慮しなければならない。

51.2 コンセッション受託者は、この契約の締結からその終了までの間、[]に所在するドイツ法に基づいて設立された会社として、この契約による権利を有し義務を負う。

第 52 条 公租公課その他の費用

52.1 コンセッション受託者は、コンセッションに係る公租公課をすべて負担する。

52.2 コンセッション受託者は、この契約の締結に関連する費用をすべて、特に公正証書の発行に要する費用を負担する。

第 53 条 貸借対照表及び年次決算

コンセッション受託者は、毎年、決算日後[]日以内に、コンセッション委託者に対して次に掲げる文書を提出しなければならない。

- － 3 か年分の収支報告（会計期間の満了の後）
- － 商法及び確立された会計慣行に拠って作成された帳簿に基づく年次決算書
- － 正確な評価に基づく販売実績
- － コンセッションの対象となる建造物の利用に関する報告を含む営業報告
- － 年次決算書に関する会計監査人の検査報告書
- － 関連企業に関する会計監査人の検査報告書（証券法第 313 条に準する）

コンセッション委託者は、上述の資料を検査し、場合により適切な範囲内で追加資料求め、または、コンセッション受託者の所在地において閲覧することができる。この場合、コンセッション委託者は、特に、検査に必要な資料を求めることができる。コンセッション委託者は、以上の権利を行使するために自ら費用を負担して会計検査人に業務を遂行させることができる。

第 54 条 相殺及び留置権

54.1 コンセッション委託者は、その債権の存在が明確なものであるとき、または、これが効力を有することを法的に確認を経たものである場合に限り、これをコンセッション債務者の自己に対する債権とで相殺することができる。

54.2 コンセッション受託者は留置権を有しない。

第 55 条 契約上の手続き

この契約は書面をもって締結しなければならない。これは、この契約に関するいかなる変更、追加また撤回についても同様である。これは、別に文書を作成し、あるいは、追加して法律上の文書を作成することを妨げるものではない。

第 56 条 裁判管轄に関する合意

両契約当事者は、この契約に関する係争はすべて[]行政裁判所の管轄とすることに合意する。

第 57 条 協議事項

この契約の規定に無効な規定があり、あるいは、この契約の規定に不備があった場合においても、これにより他の規定の効力は妨げられない。契約当事者は、この場合においては、この無効な規定に代えて有効な規定を合意の上で定め、または、不備な規定を補わなければならない。この場合、新たに合意の上で定められる契約規定が、無効な規定、あるいは契約が目的としていた経済的目的にできるだけ近づくよう努めるものとする。この場合、第 48 条の規定による仲裁手続を利用することができる。

付属書類一覧

付属書類	記 載 内 容
1	請負条件、計画確定決定、環境影響評価、工事地盤調査、推計交通量等
2	落札者の提案書
3	工程表（契約上の期限）
4	落札者による当初算定書類
5	既に発せられている許認可書
6	契約締結の際に引き渡されることとなる事前調査書類、設計資料、登記図面、測量図（付属書類1に含まれるものを除く）
7	引取検査の際に作成される調書の見本
8	第32条に基づく検査の際に作成される調書の見本
9	第36条に基づく保証書の見本
10	最終引取検査の際に作成される調書の見本
11	一部引渡し、または、第30条項目番号30.4による供用開始際に作成される調書の見本
12	コンセッション受託者の社員契約
13	第47条に基づいて締結すべき保険契約の一覧
14	付帯営業施設に関するコンセッション契約（コンセッション区間内にあるとき）

4 : 連邦アウトバーン及び連邦道路の対距離通行料金に関する法律

(連邦長距離道路料金法)

(Gesetz über die Erhebung von streckenbezogenen Gebühren für die Benutzung von Bundesautobahnen und Bundesstraßen (Bundesfernstraßenmautgesetz – BFStrMG))

翻訳：前総務部企画審議役 中田 勉

本報告書は、当機構が独自に翻訳したものであり、翻訳の間違い等についての責任は、各発行者ではなく、翻訳者である当機構にある。但し、日本語訳はあくまで読者の理解を助けるための参考であり、当機構は翻訳の間違い等に起因する損害についての責任を負わない。

注)

この法律は、重量貨物車が連邦長距離道路を利用する場合に、これに対距離料金を課すことを定めた法律です。この料金を原資に生まれてきた事業モデルが A-モデル事業です。F-モデルの根拠法となる「連邦長距離道路建設のための民間資金調達に関する法律」は、前巻 No.21.p.131 以下にその翻訳を掲載しています。

連邦アウトバーン及び連邦道路の対距離通行料金の徴収に関する法律
(連邦長距離道路料金法)

第1条 アウトバーン及び連邦道路料金

1. 次に示す道路を本項後段に示す車両が利用するには1999年7月のユーロビニエツト指令にいう料金を支払わなければならない。

- (1) 連邦アウトバーン
- (2) 連邦道路と連邦道路の区間のうち
 - a) 連邦長距離道路法第1項にいう道路建設費負担者が連邦であるもの
 - b) 連邦長距離道路法第4項に地域通過区間でないもの
 - c) 進行方向別に2車線またはそれ以上の車線数に改築されたもの
 - d) 中央分離帯またはその他の構造物によって方向別に車線分離されているもの
 - e) 延長が最低で4キロあるもの
 - f) 連邦アウトバーンに直接接続しているもの

ここに車両は、有駆動輪車両、または、有駆動輪車両と被牽引車両とからなる車両であって、その用途がもっぱら貨物運送用のものであるか、あるいは貨物運送用に使用されるもので、法令上の積載可能重量が最低12トンであるものをいう。

2. 前項の規定に基づく料金は、次の車両が道路を利用する場合には徴収することはできない。

- (1) バス
- (2) 軍用車両、警察車両、人命救助・防災用車両、消防等緊急車両及び連邦車両
- (3) 道路の清掃、雪氷作業を含むもっぱら道路管理に用いられる車両
- (4) もっぱらサーカス等の興行に使用される車両
- (5) 公益もしくは慈善団体が災害時等の窮状を緩和するため人道上必要な支援物資の輸送する車両

第2号から第4号の規定により料金を徴収しないこととするためには、当該車両は、これらの規定に示された目的を有することが明確にわかるようにしなければならない。トレーラーの場合には、駆動車両によって判断する。

3. 第1条に規定する料金は、次の場合には徴収することはできない。
- (1) 連邦アウトバーン A6 号線の独仏国境からザールブリュッケン・フェヒンゲンインターチェンジまでの間の双方向
 - (2) 連邦アウトバーン A5 号線の独仏国境と独・スイス国境からミュルハイム・ノイエンブルクインターチェンジまでの間の双方向
 - (3) その利用について 1994 年 8 月 30 日の民間資金調達法（最新の改正法によるものとする）による料金が徴収される連邦長距離道路の区間
 - (4) 連邦道路のうち方向別に一車線のみ車線拡幅がされ、かつ、連邦アウトバーンと直接接続していない区間
4. 連邦交通省は、料金を免れようとする車両を減じ、または、交通安全上の理由により正当であると認められるときは、連邦参議院の同意を得て、規則により、第1条第2項に示す連邦道路の区間を明確にその部分を指定してこれを延長することができる。
5. 連邦道路の区間にのみ料金支払義務が存する場合には、料金支払い義務のある区間を適切な方法により明示しなければならない。この明示の義務は、連邦道路区間の料金支払い義務区間を連邦広報（料金表）に掲載することを持つて足りる。

第2条 通行料金の支払義務者

通行料金の支払義務者は、第1条にいう通行料金を支払うべき道路の利用がなされる場合に、

- (1) 自動車を所有または使用する者、又は、
 - (2) 自動車の使用について決定する者、又は、
 - (3) 自動車を運行する者
- である。

通行料金の支払義務者が複数である場合は、連帯債務者とする。

第3条 料金

1. 支払うべき料金の額は、第1条に定める通行料金を支払うべき道路の車両の走行距離、および、道路運行許可規則第48条別表14に規定する車両の軸数並びに排出ガスクラスによって決定する。
2. 連邦政府は、車両の軸数と排出ガスクラスを適切に考慮して、連邦参議院の同意を得ることなく道路の通行料金のキロ単価を規則に基づいて決定する権限を有する。ただし、この規則の制定については、連邦参議院の同意が必要である。料金の加重平均は、第1条にいう料金を支払う義務のある道路網の建設、維持管理、改築及び運用について料金の支払義務のある車両が惹起するコストの全体について算出するものとする。ユーロビニエット指令(1999/62/EG)第7条第9号および第10号に配慮することを要する。
3. 前項第1文にいう規則においては、キロメートル単価は、この法律の領域において料金支払義務者がその車両の運用について負担する別の租税等について適切に配慮したものとするができる。ただしこれは、欧州内における貨物輸送の競争条件の調整上必要な場合に限る。同規則はさらに、通行料金のキロメートル単価を第1条に定める通行料金を支払うべき道路の特定区間についても、また、利用時刻によっても定めることができる。

第4条 料金の支払と免除

1. 料金の支払い義務者は、第14条別表、又は、第3条第2項第1文に基づき算定される額を、遅くとも、料金支払義務のある道路利用の開始の際に、または、支払猶予を受けた場合にあっては定められた期日までに、連邦貨物庁に納めなければならない。この道路通行料金は、車両登録番号により車両を特定して徴収される。
2. 行政費用に関する法律 (Verwaltungskostengesetz) 第18条から第21条の規定は、本法、又は、本法を根拠に制定された規則に別段の規定がない限り、同法第1条の規定にかかわらず、次の基準にしたがって適用する。
 - (1) 延滞利息は、支払の滞った額に対し年率5%とし、
 - (2) 料金を徴収すべき日から5日を経過した時から起算する。
3. 連邦貨物庁は、料金徴収のシステムの構築とその運用を民間委託することができ、

または、料金徴収の実施に預からせることができる(事業者)。連邦貨物庁はこの下請けもしくは委託については公告しなければならない。料金徴収システムの運用を目的として、この民間事業者は次の情報の収集、処理、利用を行うことができる。

- (1) 徴収された料金の額
- (2) 料金が徴収された区間
- (3) 料金を徴収した場所及び時刻
- (4) 第1条に定める料金を徴収すべき道路について、利用前に通行料金を徴収する場合にあっては、通行が許された区間と時刻と整理番号
- (5) 車両登録番号及び有駆動車と被牽引車の組み合わせ
- (6) 料金額の基準となる車両の特徴と車両の組み合わせ

以上のデータは、もっぱら本法の目的のために処理され利用されなければならない。別の法規によりこのデータを移転、利用、押収されることは許されない。

4. 料金支払義務者は、料金徴収に協力しなければならない。料金支払義務者は、料金徴収機器を適切に使用し、料金徴収の基準となる事実を申告しなければならない。連邦交通省は技術的機器の使用に関する詳細、この料金徴収の基準となる事実並びにその申告にかかる規定を、連邦参議委の同意を得ることなく規則によって定めることができる。
5. 料金徴収の対象となる走行の全部もしくは一部が行われなかった場合には、料金又は第6条第1文に該当する場合においては料金に相当する金額は返還する。連邦交通省は、連邦参議院の同意を得ることなく、規則により料金の返還に関する手続きを定めることができる。料金の返還請求にかかる手数料は、20ユーロをその最高額とする。
6. 料金徴収事業者が連邦貨物庁に対して料金支払義務者について生じた支払料金の価額を無条件で支払う義務がある場合においては、次の場合あっては、料金支払義務者は、連邦貨物庁に対して通行料金を納める義務を有しない。
 - (1) 自らと料金徴収事業者との間で、第1条にいう通行料金を支払うべき道路について徴収されるべき通行料金を支払う義務があり、又は、料金を支払うこととなった根拠となる法律関係が存在することが証明され、

かつ、

(2) この法律関係上の義務が履行されることが確実であること

第1号の証明は適切な方法により行わなければならない、特に第4項第1文及び第2文並びに第4項第3文及び第5条第2文に基づいて制定された規定のほか第7条第5項及び第6項を準用する。

第5条 料金支払義務者による支払の証明

料金支払義務者は、連邦貨物庁の求めに応じ、料金を正規に支払っていることを証明しなければならない。連邦道路庁は、料金の支払の証明手続きについて、連邦参議院の同意を得ることなく規則を制定する権限を有する。

第6条 料金徴収施設

1. 事業者は、料金徴収システムを運用し、また、第1条にいう通行料金を支払うべき道路の料金支払を要する通行を把握するため、州担当官庁の同意を得て設備を設置することができる。
2. 事業者は、料金徴収に必要な交通標識及び交通関連施設について、その調達、設置、維持、撤去を行う義務を有する。事業者は、その監督下にある州担当官庁からの要求事項にすみやかに従わなければならない。事業者は、料金徴収に必要な交通標識及び交通関連施設を担当官庁の基準にそって運用する権限を有する。

第7条 監督

1. 連邦貨物庁は、本法の規定の遵守状況を監視する。連邦貨物庁は、通行料金の支払い義務の遵守を監視するに当たり、第4条第3項にいう事業者の協力を求めることができる。この目的のために、事業者に第1条にいう通行料金を支払うべき道路の利用状況を把握し、規定に基づいて料金を徴収することを委託することができる。

2. 連邦貨物庁と事業者とは監視を行う範囲において以下のデータを収集、保存、利用し、また、相互に提供することができる。

- (1) 車両の映像
- (2) 車両を運行する者の指名
- (3) 第1条にいう通行料金を支払うべき道路の走行区間及び走行時刻
- (4) 車両及び被牽引車の車両登録番号
- (5) 料金額の基準となる車両及び被牽引車両の規格

以上のデータは、もっぱら本法の規定の遵守状況を監視することを目的に処理し利用することができる。以上のデータを他の法規定に基づいて提供、利用、押収することは許されない。

3. 事業者は、さらに第1項に基づく監視を行うため、連邦貨物庁に第4条第3項に基づく料金の徴収に関するデータを提供する。連邦交通省は、提供を受けたデータを事業者の監督のために処理し利用することができる。

4. 連邦貨物庁の職員は、第1条に基づく料金支払義務を遵守させるため車両を停止させることができる。監督権限を有する係員は、第1条に基づいて監督処分を行うために命令を発することができる。これがために、通行者は注意義務を免れることはない。

5. 料金支払義務者が第1条にいう通行料金を支払うべき道路を利用する前に料金を支払い領収証の発行を受けたときは、第1条にいう通行料金を支払うべき道路の利用に際する第5条に基づく証明義務の範囲においてこの領収証を携帯し、監督権限を有する係員の求めに応じてこれを提示しなければならない。料金支払義務者はさらに、自動車検査証又は運行許可証の第一部、事前に発行された運送関係書類、運転免許証を、監督権限を有する係員の検査の際に提出しなければならない。走行を認める書面（貨物運送に関する法律に基づく許可証、貨物自動車の運転従事者の勤務状況に関する証明書、第三国の許可証等）または、貨物自動車に求められる一定の技術上、条件、安全上、環境上の条件についてこれを満たしていることの証明が得られている場合には、これらは第2文に準じて取り扱う。貨物自動車の運転手は求めに応じ、監視を実施する上で重要な事実にかかる情報を提供しなければならない。

6. 第2条第1号及び第2号の料金支払い義務者が車両の運転主に対し、

(1) 第5項第1文示す料金の支払いに関する証明書、又は

(2) 第5項第2文及び第3文に示す書面

を携行せず、又は監督権限を有する係員にこれを提出しないことを指示し又は許してはならない。

7. 監督権限を有する係員は、監視を行っている現場で支払うべき通行料金を徴収する権限を有する。第8条第2項を準用する。同所で料金が支払われず、後にこの料金が支払われることに疑いをさしはさむだけ事実が存する場合には、係員は、料金が支払われるまで、車両が引き続いて走行することを禁ずることができる。

8. この法律の規定の遵守状況を監視するため、別の法律に基づき連邦貨物庁の権限を拡大することは妨げられない。

第8条 事後の料金徴収

1. 通行料金は、事後に告知書をもって徴収することができる。事業者が通行料金を事後に徴収することができるのは、第7条第1項第3文の規定により第1条にいう通行料金を支払うべき道路の利用が確認され、支払うこととされた料金が支払われず、第7条第7項の規定に基づいて監視を行っている現場においても徴収されなかった場合である。これに異議を申し立てる場合には、連邦貨物庁に対して行う。

2. 通行料金を事後に徴収する場合において、第1条にいう通行料金を支払うべき道路の実際の区間が確認できないときは、第1条にいう通行料金を支払うべき道路の500km分に相当するを徴収する。料金支払義務者が、自らに課せられた料金支払義務を果たしたことを証明した場合には、事後の料金徴収は無効である。

第9条 データの消去と業務統計

1. 事業者は、料金の払戻措置の申請が期限内に提出されない場合には、第4条第3項第3文に基づいて保管したデータを速やかに消去しなければならない。払戻措置の申請が期限内に提出された場合には、その手続きの終了後速やかにデータを消去しなければならない。
2. 連邦貨物庁は、第4条第3項第3文第5号によるデータを、道路の利用に料金を要しないこととなった年の末日から3年を経過した後に消去しなければならない。第7条第3項第1文により提供を受けた他のデータは、提供を受けた6年後に消去しなければならない。
3. 第7条第2項第1文によるデータは、
 - (1) 料金が徴収され、その払戻しを求めることが許されず、又は、料金の払戻しを申請する手続きが期限内に提出されなかったことが明確である場合、
 - (2) 料金の払戻しについて手続きが完了したときには速やかに消去しなければならない。
4. 料金が徴収されなかったことが確認された場合には、第7条第2項第1文によるデータは、
 - (1) 事後の料金徴収手続きの終了したときは、事業者が、
 - (2) データが初めて保存されたときから2年を経過したときは、連邦貨物庁がすみやかに消去しなければならない。
5. 第7条第2項による監視用に収集された映像及びデータは、対象車両に料金支払義務がない場合には、監視業務の完了後これを直ちに消去しなければならない。
6. この法律に基づいて保存されたデータは、匿名の業務データとして使用することができる。

第10条 過料

1. 故意又は過失により、
 - (1) 第4条第1項第1文に反し、
 - a) 第14条にいう別表
もしくは
 - b) 第3条第2項第1文に基づく規則

に違反して、通行料金の全部もしくは一部を支払わず、又は、支払が遅れた者、
 - (2) 第7条第4項第2文に基づいて強制執行が可能である指示に従わなかった者、
 - (3) 第7条第5項第1文に反し、第5条第2文に基づく規則に違反し、第4条第6項第2文に違反して、証拠書類又は領収書を携行せずまたは速やかに提出しなかった者、
 - (4) 第7条第5項第4文に反し、第4条第6項第2文に違反して、申告を行わず、正しい申告をせず、申告に不備があり、あるいは速やかに申告をしなかった者、
 - (5) 第7条第6項に反し、第4条第6項第2文に違反して、証拠書類もしくは領収書を携行せず又は提出しないことを指示もしくは容認している者

は秩序違反者とする。
2. 秩序違反は、第1項第1号及び第2号の場合には、2万ユーロ以下の過料を、その他の場合には、1万ユーロ以下の過料を科す。
3. 秩序違反に関する法律第36条第1項第1号にいう行政官庁は、連邦貨物庁とする。

第11条 料金収入

1. 料金収入は連邦に帰属する。料金徴収システムの運用、制御、監視、及び、交通インフラ資金調達会社第1条により設立された会社が実施する業務にかかる資金

並びに同社を連邦所有の会社とするための資金は、料金収入から供出される。さらにここから年間1億5000万ユーロを除いた額（以「料金収入の残余」という。）を交通予算に当て、その全額が交通インフラの改善を目的として連邦長距離道路に使用される。連邦予算においてこの収入と支出とは分離して取り扱い執行する。

2. 前項第3文の規定にかかわらず、毎年料金収入の残余のうち4億5000万ユーロまでの額については、通行料金の支払義務のある貨物輸送関連企業に関連する雇用、職業訓練、環境対策、安全対策の実行に向けた連邦プログラムの実施に用いるものとする。

第12条 連邦アウトバーンにおける料金徴収の開始

通行料金を支払う義務のある連邦アウトバーンの料金徴収の開始は、アウトバーン料金法（2004年12月に公告し、2009年3月29日の法律第6条による最終改正が行われた）第12条による。

第13条 連邦道路における料金徴収の開始

連邦交通省は、連邦参議院の同意を得ることなく、第1条第1項第1文第2項に示す連邦道路における料金徴収の開始時期を、連邦参議院の同意を得ることなく規則により定める権限を有する。

第14条 料金の額

第3条第2項第1文による規則が最初に発令されるまでの間、キロあたりの料金は別表による。前文にいう規則には、同文と別表の不適用を明確にしておくことが必要である。

第15条 規則の廃止

本法に基づく規則は、法令の廃止とその公告に関する法律第2条第1文にかかわらず、連邦広報により廃止することができる。

別表（第 14 条関連）

料金の額

1. 料金支払義務のある車両（場合により被牽引車も含む）のキロメートルあたりの料金単価は、その軸数が 3 つまでの場合には次のとおりとする。
 - a) カテゴリーA : 0.141 ユーロ
 - b) カテゴリーB : 0.169 ユーロ
 - c) カテゴリーC : 0.190 ユーロ
 - d) カテゴリーD : 0.274 ユーロ
2. 料金支払義務のある車両（場合により被牽引車も含む）のキロメートルあたりの料金単価は、その軸数が 4 以上の場合には次のとおりとする。
 - a) カテゴリーA : 0.155 ユーロ
 - b) カテゴリーB : 0.183 ユーロ
 - c) カテゴリーC : 0.204 ユーロ
 - d) カテゴリーD : 0.288 ユーロ
3. 第 1 条第 1 項にいう車両は、次に示す第 4 8 条にかかる道路運行許可規則別表 14 に基づいて第 1 号及び第 2 号に区分される。

カテゴリーA : EEV クラスの車両及び排出ガスクラスが S 5 の車両

カテゴリーB : 排出ガスクラス S 4 の車両と排出ガスクラスが S 3 であって粒子状物質低減装置 PMK 2 もしくは道路運行許可規則別表 27 にいうより高い性能の装置を装備している車両

カテゴリーC : 排出ガスクラス S 3 の車両と排出ガスクラスが S 2 であって粒子状物質低減装置 PMK 1 もしくは道路運行許可規則別表 27 にいうより高い性能の装置を装備している車両

カテゴリーD : 排出ガスクラス S 2, S 1 の車両と道路運行許可規則別表 14 にいう設備を何ら装備していない車両

(訳者補足)

上述の別表をEUの排出ガス等級等と並べて整理するとつぎのようになる

(単位：ユーロ/km)

カテゴリー	EU排出ガス等級等	料金 (3 軸まで)	料金 (4 軸以上)
A	Euro V, EEV	0.141	0.155
B	Euro IV; Euro III+PMK2, 3, 4	0.169	0.183
C	Euro III; Euro II+PMK1, 2, 3, 4	0.190	0.204
D	Euro II, Euro I, Euro 0	0.274	0.288

*本表の作成には、連邦交通省ホームページを参考（2013.7.10時点）にした。

<http://www.bmvbs.de/SharedDocs/DE/FAQs/Lkw-Maut/lkw-maut-faq.html>

(参 考)『ドイツにおける道路事業のPPP』その1からその4まで全体の概要等

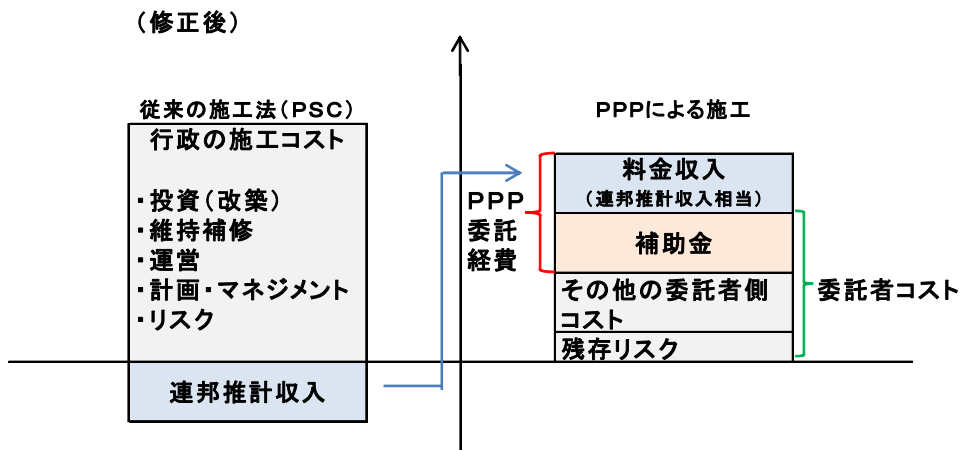
◇全4巻の目次 (いずれの巻でも、紹介する文書の概要をはしがきに記しています。)

	ページ
(その1 = No.17)	
1. ドイツにおける PPP 事業の概要・その法的環境の整備と道路概況	7
2. ドイツにおける道路事業の PPP の概要	21
(1)PPP-連邦長距離道路建設の実例 (連邦交通省編)	23
(2)PPP ハンドブック-PPP の手引き第2版 (連邦交通省・貯蓄銀行編)	51
(3)ニーダーザクセン州における PPP (州財務省)	77
3. 交通インフラ資金調達委員会最終報告書 (『ペルマン委員会』最終報告書)	111
(その2 = No.20)	
1. PPP プロジェクト経済性調査指針	7
2. A-モデル経済性調査指針 (連邦アウトバーン A-モデル事業公募のための経済性調査指針)	65
(その3 = No.21)	
1. A-モデル・パイロットプロジェクト評価書 (中間報告)	11
2. F-モデルに関する現況報告書 (最終版)	55
3. 連邦長距離道路建設のための民間資金調達に関する法律 (民間資金調達法)	131
(その4 = No.23)	
1. ドイツ会計検査院報告書	5
2. ドイツ会計検査院報告に関する議会質問に対するドイツ政府の回答	47
3. A-モデル関連資料 (標準契約書評価書より抜粋)	
(1) リスク分析とリスク配分 (リスクマトリックスを含む)	55
(2) ペナルティーと加算金 (ボーナス) の枠組み	75
(3) 標準コンセッション契約書 (通常型)	83
4. 連邦アウトバーン及び連邦道路の対距離利用料金の徴収に関する法律 (連邦長距離道路料金法)	149

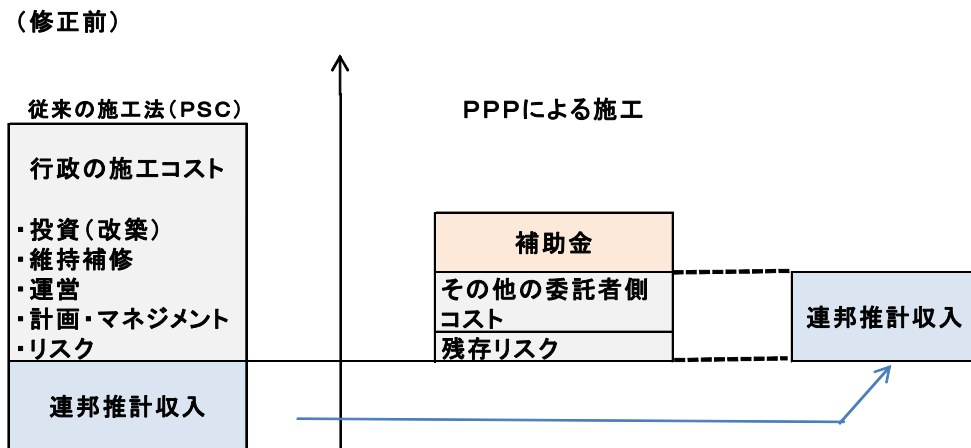
◇本書で使用する用語等に関する注意（コラムとしたもの）		ページ
連邦交通省	(その 1=No.17)	5
ドイツマルク邦貨換算額	(その 1=No.17)	5
連邦制度改革	(その 1=No.17)	5
重量貨物車課金対象区間の拡大（地図を含む）	(その 2=No.20)	5・6
『入札』・『交渉手続』・『公募手続』	(その 2=No.20)	5
法令の呼称	(その 2=No.20)	5
Aーモデル・Fーモデルの導入経緯とそれぞれの特徴	(その 3=No.21)	6
『報酬』と『補償』	(その 3=No.21)	7
Aーモデル・Fーモデルの導入経緯とそれぞれの特徴	(その 4=No.23)	5
◇V I F G（交通インフラ融資会社）からの説明事項（コラムとしたもの）		
Fーモデルに関する現況報告書について	(その 3=No.21)	59
民間資金調達法の計算上の原価について	(その 3=No.21)	142

◆お詫びと修正

「このドイツにおける道路事業のPPP」のシリーズのうち「その2」(No.20、p.81)で示した訳者記入が不適切でした。お詫びするとともに、次のとおり修正いたします。なお、本書p.22も参照願います。



*この図のうち、右の欄上部『料金収入(連邦推計収入相当)』の囲みと、左の欄最下部『連邦推計収入』の囲みからの青色矢印は、原著に訳者が追記したもの。PPP委託経費を料金収入でのみで賄えないため補助金が出されるケースを示している。収入過大の場合については、p.107参照。



高速道路機構海外調査シリーズ報告書一覧

No.	名称	発行 年月	概要
1	欧州の有料道路制度等に関する調査報告書	2008. 4	有料道路の先進国であるフランス、イタリアについて高速道路及び有料道路制度等の現状、投資回収の仕組み、入札競争条件、財政均衡確保の仕組み、リスク分担、適切な維持管理を行うためのインセンティブ等について調査した。
2	欧州の有料道路制度等に関する調査報告書Ⅱ	2008. 9	上記報告書の続編として、近年活発な高速道路整備を進めているスペイン及びポルトガルを中心として、同様の内容について調査し、併せてEUの政策がこれらの国々に与えた影響、コンセッション会社の事業戦略について調査したものである。またフランス、イタリアについての最新の情報（会社の利益規制、アウトストラードの契約改定等）についての追加調査の内容も盛り込んでいる。
3	米国の高速道路の官民パートナーシップ（PPP）に係る最近の論調に関する調査報告書	2008. 12	世界の超大国である米国で、現在急速に進められている高速道路の官民パートナーシップ（Public Private Partnerships: PPP）についての主要な論調に係る報告書および議会証言等を取りまとめたものである。
4	マドリッド工科大学バサロ教授講演会報告書 －世界の有料道路事業の潮流から見た 日本の高速道路事業－	2008. 12	当機構が、欧州だけでなく世界の有料道路制度の実情と理論に詳しいマドリッド工科大学のホセ・M・バサロ教授を招聘して東京及び大阪で実施した講演会及び同教授から提出された最終報告書を取りまとめたものであり、主に欧州におけるコンセッションに関して、会社の利益と道路インフラの品質やサービス水準の確保、リスク分担の方法、スペインの道路会社の世界進出などの実情と理論的基礎、また、このような世界潮流から見て、我が国の高速道路制度がどう評価されるかについてのバサロ教授の見解が述べられている。
5	米国陸上交通インフラ資金調達委員会報告書「私たちの道には自分で支払おう (Paying Our Way) －交通資金調達のための 新たな枠組み－ エグゼクティブサマリー	2009. 4	現在の中期陸上交通授権法であるSAFETEA-LUによる法定委員会による答申であり、米国の陸上交通システム（道路および公共交通システム）は、長期にわたる投資の不足により、危機的な状況に陥っており、このような状況に対処するために、2020年までに、課税方法を現在の自動車燃料税によるものから、走行距離に基づく利用者負担に変更するとともに、また、それまでの当面の対策として、現在の連邦ガソリン税をガロン当り18.4セントから28.4セントに値上げし、インフレによる目減りを防ぐため物価連動とすること等を勧告している。
6	米国の高速道路の官民パートナーシップ（PPP）に係	2009. 7	2008年12月に発行した「米国の高速道路の官民パートナーシップ（PPP）に係る最近の論調に関する調査報告

No.	名称	発行年月	概要
	る最近の論調に関する調査報告書Ⅱ		書」の続編であり、当機構が本年4月に開催した「米国における官民パートナーシップに関する調査報告会」説明資料、米国連邦道路庁による「米国における有料道路事業の現状―調査と分析」、および「PPP 取引における公共政策の考慮」、2009年2月の米国陸上交通資金調達委員会報告書「私たちの道には自分で支払おう (Paying Our Way) の紹介を取りまとめたものであり、米国における高速道路 PPP の公益性に関する論点、有料道路プロジェクトの最新の状況、新たな道路財源のあり方等が理解できる。
7	欧米における大型車のサイズおよび重量の取締り状況に関する調査報告書	2009. 8	本報告書は、米国連邦道路庁が米国道路及び交通関係州行政官協会 (AASHTO) と共同で2007年7月に発行した報告書「欧州における商用車のサイズと重量の取締り」および、インディアナ州交通局副交通監理官の Mark Newland 氏が2006年1月に行ったプレゼンテーション資料「インディアナ州交通局の挑戦：我々の道路をどのようにして保全するか」およびその講演録を当機構において翻訳したものであり、現在大きな社会的問題となっている大型車のサイズおよび重量違反による走行を車両の走行状態で自動的に測定する動態荷重測定 (Weigh-in-motion: WIM) 技術を利用して取締る方法について欧米の先進事例を紹介したものである。
8	欧米のロードプライシングに関する調査研究報告書	2009. 10	本報告書は、ロードプライシングの種類、世界各国の先行事例、そこから得られた教訓、現在検討中の計画に関する7つの報告書を取りまとめたものである。また、8つ目として、有料道路の資金調達、PPP について最新の動向を知るために米国のリーズン財団の民営化年次レポートの2009年版を付け加えている。
9	高速道路機構海外調査シリーズ連続講座 「欧米のロードプライシング」	2010. 1	本報告書は、No. 8の「欧米のロードプライシングに関する調査研究報告書」を、機構等の職員研修用として再構成し、簡潔にわかりやすく要約するとともに、これまでの欧米の有料道路制度調査のエッセンスと最新情報を付け加えて実施した「高速道路機構海外調査シリーズ連続講座」(E-メールで配信) の内容を取りまとめたものである。 本報告書では、ロードプライシングの定義、種類、世界各国の有料道路制度の変遷、ロードプライシングの先行事例、そこから得られた教訓、現在検討中の計画が簡潔に紹介されている。
10	NCHRP (全国共同道路研究プログラム) 報告書 第632号 「インターステート道路網	2010. 2	本報告書は、米国の人流および物流において決定的な重要性を持つインターステート道路網をよりよく管理するため既存の道路の保全に留まらないあらゆる投資に適用すべきアセットマネジメントの手法が取り扱われている。

No.	名称	発行年月	概要
	に関するアセットマネジメントの枠組み」 [2009年4月]		内容は、アセットマネジメントの概要、インターステートの管理者が作成すべきインターステート・アセットマネジメント計画の策定方法、インターステート道路網のシステム機能停止リスクをアセットマネジメントに組み込む方法、利用可能なデータおよび分析ツール、パフォーマンス指標、およびアセットマネジメントの導入方法に関するガイダンスとなっている。
11	欧米の高速道路整備の基本思想 —歴史的検証—	2010.3	本報告書では、欧米の4カ国（英国、米国、フランス、スペイン）における、古代ローマ帝国時代から現代までの道路整備の歴史的変遷を辿ることにより、道路整備において、どのような基本思想が存在していたか、また、高速道路の有料・無料がどのような要因により決定されてきたか、さらに、今後の道路整備を進める際に参考となる点はないかについて調査した。 道路に関わる基本思想として、基本人権としての移動の自由があり、そのことは社会の経済的・文化的発展にとって必要不可欠と認識されていた。そのため道路は常に公的所有だった。 高速道路整備の有料・無料の決定要因として、①公共財源の多寡、②利用者の負担力、③政権政党の政治思想、④過去の政策の成功と失敗、⑤類似の制度の存在の有無等が関係していた。 今後の道路整備を進める際に学ぶべき点としては、①基本的人権としての交通権の尊重、②持続可能な総合的な交通体系構築のための有料道路料金の活用があった。
12	F HWA (連邦道路庁) 国際技術調査プログラム 道路インフラに関する官民パートナーシップ (PPP): 国際的な経験を活かす	2010.6	本報告書は、米国が今後 PPP を本格的に適用するに当たり、世界で既の実施されている PPP の事例を調査しとりまとめたもので、その目的は、①PPP の事例について検証を行うこと、②それらの事例から教訓を導き出し文書化すること、③米国において PPP を適用するための提言を行うこと、の3つである。 机上調査の他に、官・民・学から成る専門チームにより、PPP を積極的に導入しているオーストラリア、ポルトガル、スペイン及びイギリスを訪問し、政府側機関や運営する民間会等から情報収集を行った内容も含まれる。
13	海外調査プログラム ロードプライシングによる渋滞緩和と交通整備財源の確保	2010.12	本報告書では、米国連邦道路庁が米国州道路及び行政官協会 (AASHTO)、交通研究委員会 (TRB) と合同で行ったロードプライシングに関する海外訪問調査の報告を紹介する。 当調査報告は、シンガポールと欧州 (5カ国) の実例 (オランダは計画のみ) に加え、ロードプライシングを円滑に導入し効果を収めるために重要と考えられる事項を、訪問で得られた次の9つの知見としてまとめている。 それによると、①政策目標の明確化と市民の理解、②ロ

No.	名称	発行年月	概要
			ードプライシングの有用性を体験する場の市民への提供、 ③綿密な計画策定と効果測定、④利用者の利益に見合った料金設定、⑤一般市民への広報、⑥開かれたシステム設計、⑦相互利用性確保への取組み、⑧公平性・プライバシーへの配慮、⑨公共交通機関に対する投資や土地利用計画との連携、が重要であるとされる。 また、訪問調査の対象事例のうち対距離課金を行っているドイツ・チェコについては参考資料を掲載した。
14	EU 交通白書(2011 年) 欧州単一交通区域に向けてのロードマップー競争力があり、資源効率的な交通システムを目指して	2011. 7	2011 年 3 月に公表された EU の交通白書である。欧州が、その地域内における均衡のとれた発展とその一体性を確保して、対外的にも一つの統一体として行動することが、競争力を保持して、質の高い生活を実現するうえで重要であるとの認識に立ち、その基盤として欧州単一交通区域実現に向けた方策を提言している。モーダルシフトに向けた姿勢において前回 2001 年の白書と方向性を同じくするが、今回は、エネルギー効率の向上に強い関心が向けられており、交通部門における温室効果ガスの削減について具体的年次における数値目標を掲げている。
15	米国における管理レーンへの取り組み	2011. 10	交通需要が増大し道路の新設や拡幅が望まれる一方、これに要する資金が不足するという状況下で、米国では、既存の道路をより有効に活用する一つの手法として「管理レーン」を活用する動きが見られる。本書は、米国連邦道路庁の発行した「管理レーンの手引き」によりその状況を紹介する。この中で管理レーンは、能動的な管理という考え方を根底に持つところが通常のレーンと異なるものであるとしている。また、管理レーンの不正取締りに関するリーズン財団の報告書「HOT レーンの自動取締り」と同財団の「民営化年次報告書(2010)：陸上交通」もあわせて紹介する。
16	英国の道路と道路行政 英国道路庁派遣報告書	2012. 3	2010 年 8 月から翌 2011 年 8 月までの 1 年間にわたり当機構職員を英国道路庁に派遣し、英国内の道路行政や道路庁の業務を調査した報告書である。 主な内容としては、第一に英国の道路行政についての中央政府と地方自治政府との関係を、法令による位置づけで整理している。第二に、道路庁の維持管理の現場や、大規模プロジェクト(拡幅工事)の現場を訪問した他、高速道路を実際に走行し路面状況や標識・案内板の設置状況を確認するなど、実地の調査を行った。走行調査にはフランスの高速道路も含まれている。第三に、PFI/PPP について、英国での最近の動向やこれまでのプロジェクトの評価を、現地の報道や道路関係者へのヒアリングを中心にまとめている。近年は PFI/PPP のデメ

No.	名称	発行年月	概要
			<p>リットも改めて認識されており、採用にあたってはよく検討する必要がある。</p> <p>さらに、主にイングランドにおける最近の道路政策の経緯や、地方自治体と道路庁との関係についての調査も行っている。</p>
17	<p>ドイツにおける道路事業の PPP (その1)</p> <p>— PPP 事業の概要とアウトバーン有料化関連『ペルマン委員会』最終報告書 —</p>	2012.5	<p>ドイツにおける道路事業の PPP について、その概要を紹介するものである。資料の理解を助けるため、「ドイツにおける PPP 事業概要・その法的環境の整備と道路概況」の章を当機構で執筆し掲載している。事業の概略を説明する資料としては、①「PPP—連邦長距離道路建設の実例」(連邦交通省作成)、②「PPP ハンドブッカー PPP の手引き第2版」(連邦交通省・ドイツ貯蓄銀行編) ③「ニーダーザクセンにおける PPP」(ドイツニーダーザクセン州財務省)を紹介する。</p> <p>①は一般向け、②は自治体に配布されたやや専門的内容のものとなっている。③は、PPP の事業の採択から工事施行・完了までの事務手続きを説明している。また、以上の資料に加えて、ドイツのアウトバーンの有料化の背景を理解するうえで不可欠であるがこれまで国内では十分に紹介されていなかった『交通インフラ資金調達委員会』(委員長の名を採って『ペルマン委員会』と呼ばれる)の最終報告書を紹介する。同報告書は、全連邦長距離道路(地域間道路)における全車種の対距離料金の可能な限りの実施、連邦長距離道路融資会社の設立、料金徴収システムの構築、料金と租税の調整、工事入札へのコンセッションの公募を提言している。なお、この報告書は、鉄道、水路についての提言を含むもので、ここではその全文を紹介している。</p>
18	欧米の高速道路政策	2012.6	<p>欧米の道路先進国(英、米、仏、独、伊、西 EU)の道路の概要、高速道路整備の歴史、最近の動向、およびわが国への示唆を以下のとおりまとめている。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・道路に関わる基本思想として、基本的人権としての移動の自由が存在しており、そのことが社会の経済的・文化的発展にとって必要不可欠であると認識されていた。 ・高速道路の整備は、個人のモビリティの向上および経済発展には必須であるが、公共財源の不足と地球環境問題が足かせになっている。これに対処するため、各国では、ロードプライシングの導入、道路という一つの交通モードを超えた総合的な交通体系の検討、官民パートナーシップ(PPP)の増加、および道路事業者のグローバル化が進んでいる。 ・わが国への示唆としては、①基本的人権としての交通

No.	名称	発行年月	概要
			<p>権の尊重、②持続可能な総合的な交通体系構築のための有料道路料金の活用、③料金制度の方向性として地域別課金、環境課金、電子的対距離課金、④料金制度の変更に当たって注意すべき事項として、丁寧な広報活動による世論の支持獲得、プライバシーへの配慮、外部費用に関する総合的な調査研究の必要性、を挙げている。</p>
19	<p>幹線道路網の立国的意義と戦略課題へのチャレンジ</p>	2012. 9	<p>産業革命以来、先進諸国が進んできた経済成長モデルが転換期を迎え、いずれの国も国家財政の逼迫、経済成長の鈍化し、新たな立国モデルを模索している。このような中であって、欧米各国は、国家の最大のインフラである幹線道路の整備、維持、更新について様々なチャレンジをしており、これまでの報告書では個別にその状況を紹介してきた。</p> <p>本書は「幹線道路網の立国的意義と戦略課題へのチャレンジ」と題して、高速道路を巡る戦略な観点をこれまでの報告書を基に体系的にまとめようと試みたものである。</p>
20	<p>ドイツにおける道路事業の PPP (その 2) — PPP プロジェクト経済性調査指針・A-モデル経済性調査指針 —</p>	2012. 12	<p>No.17 に引き続き、ドイツの PPP について紹介するものである。本書では、PPP 事業を実際に行うに当たりその経済性を確認するための調査指針として、連邦交通省が中心となって作成された、「PPP プロジェクト経済性調査指針」と「A-モデル事業公募のための経済性調査指針」を紹介している。</p> <p>前者は、ドイツにおける PPP 事業導入初期に策定されたもので、建物建設がその対象として想定されていた。PPP 事業の経済性を採択から管理までわたる 4 段階で検証しつつ、事業を進めるものとしている。後者は、これを踏まえ、道路事業のための指針を策定したもので、PPP と従来の方式での費用比較やリスクの検討等具体的内容を含むものとなっている。</p> <p>両者を通じ、事業採択の重要性、従来の方式との比較、や責任分担の明確性の重要性について言及されている。</p>
21	<p>ドイツにおける道路事業の PPP (その 3) — A-モデル及びF-モデル事業に関する報告書 —</p>	2013. 2	<p>ドイツの道路事業の PPP モデルである A-モデル事業と F-モデル事業の評価報告書を紹介するものである。このうち、前者は、プロジェクトの選択、組織を明確化の重要性が述べられているほか、公募手続きは有効に機能したとしつつその短縮は困難であるとしている。なお、効率の向上やイノベーションの促進については、部分的に達成されたとしている。一方、F-モデルについては、事業上の経験不足を認めるほか、今後の方策として、より柔軟な法的運用が必要であるとしている。</p> <p>なお、本書には、F-モデルの根拠法である民間資金調達法全文を掲載した。</p>

No.	名称	発行年月	概要
22	<p>英国の道路と行政 —政権交代後の道路改革と 最新施作— 英国道路庁派遣報告書 2</p>	2013. 3	<p>2011年11月から2013年1月までの約1年間にわたり当機構職員を英国道路庁に派遣し、英国内の道路行政や道路庁の業務を調査した報告書である。</p> <p>2010年5月の政権交代後、戦後最大となった財政赤字の解消や今後増加する交通需要に対処するために、道路庁の運営見直しによる効率化や新たな整備財源の確保に向けた道路改革をはじめ、多くの新たな施策にチャレンジを始めており、本報告ではこれらの主な内容を以下の通り取りまとめている。</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 道路政策の背景である財政状況、新政権が目指す大きな社会、交通政策のグリーン化の流れ、将来交通予測 2. 主要道路施策のラインナップとこれを進める交通省と道路庁の役割、道路庁のビジョン 3. 現在の道路施策の最大のチャレンジである、道路庁の運営見直しと新たな整備財源の確保を含む道路改革 4. その他最新施策である、路肩の常時走行車線化やPFI改革、新たな長期維持管理契約、車線レンタル制度、交通安全対策、ネットワークの設定方法の変更、大型車課金、フリーフロー課金
23	<p>ドイツにおける道路事業の PPP（その4） — PPPに関するドイツ会計 検査院報告とリスクマトリ ックスほか —</p>	2013. 12	<p>ドイツにおける道路事業の PPP について、①会計検査院報告及びこれに対する議会質問へのドイツ政府の回答と②A-モデルのリスクマトリックス等の資料、③連邦長距離道路料金法（＝旧アウトバーン料金法）を紹介している。①の会計検査院報告では、民間からの資金調達割合の削減、トランザクションコストの削減、リスク配分の最適化、コンセッション対象区間の残存価値の検討等が提言されている。②の資料としては、リスク負担やボーナスに関する考え方に関する資料を付したほか、A-標準コンセッション契約書（通常型）の全文を紹介している。③の法律は、重量貨物車が連邦長距離道路を利用する場合に、これに対距離料金を課すことを定めた法律で、A-モデルはこの料金を原資とする事業である。</p>

ドイツにおける道路事業 PPP(その 4)

— PPP に関するドイツ会計検査院報告とリストマトリックスほか —

発行日 平成 25 年 12 月

発行者 独立行政法人 日本高速道路保有・債務返済機構

所在地 〒105-0003

東京都港区西新橋 2-8-6 住友不動産日比谷ビル

Tel.03-3508-5161

ホームページアドレス <http://www.jehdra.go.jp>
