

国土交通省関東地方整備局は「民間資金等の活用による公共施設等の整備等の促進に関する法律」（平成11年法律第117号）第8条第1項の規程により、「国道1号東小磯電線共同溝PFI事業」の民間事業者を選定したので、同法第11条第1項の規定により客観的評価の結果をここに公表します。

令和2年3月31日

国土交通省関東地方整備局長 石原 康弘

国道1号東小磯電線共同溝P F I事業

民間事業者選定結果

令和2年3月31日

国土交通省関東地方整備局

目次

1	事業概要	1
2	経緯.....	1
3	事業者選定方法	2
4	第一次審査.....	3
5	第二次審査.....	3
6	審査講評	7

1 事業概要

(1) 事業名

国道1号東小磯電線共同溝PFI事業

(2) 対象施設

電線共同溝（道路法第2条第2項の7に定める電線共同溝（道路附属物））
道路（車道、歩道、水路等）
道路附属物（道路照明、道路標識等）

(3) 事業場所

自) 神奈川県中郡大磯町東小磯地先
至) 神奈川県中郡大磯町西小磯地先

(4) 事業方式及び事業内容

① 事業方式

BTO方式（サービス購入型）

② 事業内容

電線共同溝（管路部・特殊部・横断部）、車道、歩道、道路附属物の調査・設計、
工事、工事監理及び維持管理

(5) 事業期間

事業契約締結の日から令和17年3月31日まで（約16年間）

(6) 事業の実施

落札グループの代表企業が、関東地方整備局と事業契約を締結して事業を実施する。

2 経緯

民間事業者（以下「事業者」という。）選定までの主な経緯は次のとおりである。

実施方針の策定・公表 : 令和元年6月27日
特定事業の選定 : 令和元年8月2日
入札公告 : 令和元年9月20日
第一次審査資料の受付期限 : 令和元年10月16日
第一次審査結果の通知 : 令和元年11月8日
第二次審査資料の受付期限 : 令和元年12月17日
開札及び落札者の決定 : 令和2年1月31日

3 事業者選定方法

(1) 事業者選定方法の概要

事業者には、P F I や施設の建設、維持管理の専門的な知識やノウハウが求められる。そのため、事業者の選定にあたっては、事業提案及び入札価格の総合的な評価結果に基づいて決定する総合評価落札方式を採用した。

また、審査は第二次審査に進むための競争参加希望者の資格、実績等の有無を判断する「第一次審査」と、総合評価により落札者を決定する「第二次審査」の二段階に分けて実施した。

(2) 事業者選定方法の体制

関東地方整備局が総合評価落札方式を実施するにあたり、専門的見地からの意見を参考とするために、「国道1号東小磯電線共同溝P F I 事業有識者等委員会」（以下「有識者等委員会」という。）を設置した。

(3) 有識者等委員会

① 審議事項

有識者等委員会は、本事業の総合評価に関するもののうち、事業者選定基準、入札参加者が策定した事業計画の提案内容の審査及び評価（第二次審査）等について審議を行った。

② 構成

有識者等委員会の構成は以下のとおりである。

有識者等委員会 委員

小澤 一雅	東京大学大学院 工学系研究科
勝地 弘	横浜国立大学大学院 都市イノベーション研究院
難波 悠	東洋大学大学院 経済学研究科公民連携専攻
前田 博	渥美坂井法律事務所・外国法共同事業
山口 直也	青山学院大学大学院 会計プロフェッション研究科

(五十音順、敬称略)

③ 有識者等委員会の開催経緯

有識者等委員会の開催経緯は次のとおりである。

第1回有識者等委員会 令和元年6月13日

第2回有識者等委員会 令和元年7月9日

第3回有識者等委員会 令和2年1月15日

4 第一次審査

(1) 第一次審査の概要

第二次審査のための提案等を行う応募者として適正な資格と必要な能力があると認められるに値する実績を有するかを審査するものである。

第一次審査の手順は以下のとおりである。

① 競争参加資格の審査

応募者が入札説明書等に示す資格要件及び実績等の要件を満たしているか否かの審査を行う。

(2) 応募状況

令和元年 10 月 16 日までに 2 グループの応募があり、2 グループについて競争参加資格があることが確認され、令和元年 11 月 8 日に通知した。参加資格が確認されたグループは (4) のとおりである。

(4) 競争参加資格確認グループ

① エヌ・ティ・ティ・インフラネットグループ

代表企業：エヌ・ティ・ティ・インフラネット株式会社

構成員：株式会社ミライト、株式会社オリエンタルコンサルタンツ

② 東京電力パワーグリッドグループ

代表企業：東京電力パワーグリッド株式会社

構成員：東電タウンプランニング株式会社、株式会社関電工、株式会社長大

5 第二次審査

(1) 第二次審査の概要

総合評価落札方式により落札者を決定するため、応募者の提案内容等を審査するものである。

第二次審査の手順は、以下のとおりである。

① 事業提案審査

応募者からの提出書類の各様式に記載された内容（以下「事業提案」という。）を審査する。ただし、事業提案に要求範囲外の提案が記載されていた場合、その部分は採点対象としない。

ア 要求水準審査

事業提案の内容が要求水準を充足しているか否かの審査を行う。事業提案が明らかに要求水準を充足しない場合は欠格とし、それ以外の事業提案は適格とする。

なお、要求水準とは「国道 1 号東小磯電線共同溝 P F I 事業に関する要求水準書」

(入札説明書 添付2) 及び「事業者が付す保険等」(入札説明書 添付3) に定める要求水準をいう。

イ 事業提案審査

事業提案のうち内容点項目について、その提案がより優れていると認められるものは、以下のとおり、その程度に応じて内容点を付与する。内容点は全体で700点満点とし、各内容点項目の詳細は「事業者選定基準」(入札説明書 添付6) で示す。

評価ランク	評価内容
A	特に優れている。
B	秀でて優れている。
C	優れている。
D	わずかに優れている。
E	特に評価すべき配慮や工夫は見られない。

※「優れている」とは、「業務理解度」「実施手順」「的確性」「項目間の整合性」「実現性」「独創性」等を着目点として評価する。

事業提案の内容点の満点 = 700点

② 開札

ア 入札価格の確認

入札価格が予定価格の範囲内か否かを確認する。

全ての応募者の入札価格が予定価格を超えている場合は、再度入札を行う。

イ 入札価格の点数化方法

入札価格の価格点については、実額での比較を行うこととし、以下の式により算定した点数とする。計算に当たっては、小数点第3位以下を四捨五入する。

$$\text{入札価格の価格点} = \frac{\text{最低入札価格}}{\text{当該応募者の入札価格}} \times 300 \text{点}$$

③ 総合評価

予定価格の範囲内の入札価格を提示した応募者それぞれについて、①の事業提案審査による提案の得点及び②の入札価格の価格点を合計した数値(以下「総合評価値」という。)の最も高い者を落札者とする。なお、同点の場合には、くじにより落札者を決定する。

(2) 事業提案審査

① 要求水準審査

事業提案が要求水準を充足しているか否かの審査を行った結果、応募2グループ全てを適格者と判断した。

② 事業提案審査

有識者等委員会は、委員の採点を踏まえて協議の上、とりまとめ、審査結果案を作成した。

③ 第二次審査ヒアリング

事業提案審査過程において、入札参加者に対して提案内容を確認するため有識者等委員会がヒアリングを実施した。

④ 得点

各グループの得点（内容点）は、以下のとおりである。

評価分類/評価の視点	配点	個別評価	
		エヌ・ティ・ティ・インフラネットグループ	東京電力パワーグリッドグループ
①事業提案審査(内容点)			
1. 実施方針及び実施体制	40	25	20
2. 資金調達及び収支計画	60	30	25
3. 施設整備計画	410	240	235
4. 維持管理計画	40	30	20
5. 調整マネジメント	150	65	65
①内容点 合計(1.～5.)	700	390	365

(3) 開札及び総合評価

令和2年1月31日に開札を行い、入札価格と予定価格を比較した結果、全グループの入札価格が予定価格内であることを確認した。この結果、下表のとおり、「エヌ・ティ・ティ・インフラネットグループ」を落札者として決定した。

入札参加者 (50音順)	内容点 (①)	入札価格 (億円)	入札価格 ≤ 予定価格	価格点 (②)	総合評価値 (①+②)	総合 順位
エヌ・ティ・ティ・インフラネットグループ	390	8.074	○	300.000	690.000	1位
東京電力パワーグリッドグループ	365	8.803751	○	275.133	640.133	2位

(評価値は小数点以下3桁までの表記)

(4) VFM評価

落札者の提案内容に基づきVFMの評価を行った結果、約 21.8%のVFMがあることが確認された。

項目	値
①P S C (現在価値ベース)	810 百万円
②P F I - L C C (現在価値ベース)	633 百万円
③V F M (実額)	177 百万円
④V F M (割合)	21.8%

6 審査講評

(1) 総評

本事業は、強風・地震等の災害時における緊急輸送道路の確保並びに大磯町の歴史ある美しい街並み再生形成、安心・安全な通行空間の確保に寄与するため、電線共同溝の整備により無電柱化を行うものである。無電柱化がもたらす整備効果である、道路の「防災性の向上、通行空間の快適性向上及び良好な景観創出」を早期に実現するため、調査設計から施工及び一定期間の維持管理まで含めた包括的かつ長期間の事業契約とする「電線共同溝型PFI」を適用し、「工程の最適化」、「手戻り作業の最小化」、「円滑な事業推進」等による工期短縮に民間企業の技術的ノウハウを積極的に取り入れ効率的・効果的な事業推進を図ることを目的として行うものである。

このような要求に対して、2グループの提案は、いずれも基本的な要件を満足していると同時に、本事業を今後電線共同溝事業にPFI方式を適用する場合のモデル事業としてとらえ、様々な試みを積極的に取り入れ、それぞれのノウハウや新技術を活かした優れた提案がされた。限られた時間の中で、熟度の高い提案をまとめた2グループの提案力を高く評価するとともに、その熱意に多大なる敬意を払うところである。

各グループの提案に関する講評は、次のとおりである。

① エヌ・ティ・ティ・インフラネットグループ

本事業のためのSPCを設立せず、代表企業の自己資金により事業を行う提案であり、各種委員会や会議体を組織するとともに、第三者モニタリングを取り入れることで事業の安定性を確保する提案であった。施設整備計画においては工期短縮について、それぞれ現状認識、課題、着眼点、実施方針が具体的に提案され、施工段階の手戻りの最小化や各種工事の工程の最適化、品質確保と安全対策等において、実績に基づく新技術や新工法・新材料を導入する提案であった。さらに、CIM活用において、調査段階から維持管理段階までの継続的な提案と調整マネジメントの効果的な活用については、期待できる提案であった。

② 東京電力パワーグリッドグループ

本事業のためのSPCを設立せず、代表企業の自己資金により事業を行う提案であり、代表企業の厳格なガバナンス体制を基本とし、各種の同種業務実績を本事業に活用し、不測の事態には、代表企業が必要資金を一手に確保することで事業の安定性確保が期待できる提案であった。施設整備計画においては工期短縮に抜柱完了まで含まれており、施工段階の手戻りの最小化や各種工事の工程の最適化等において、新技術や新工法・新材料を導入し、その効果が定量的に示された提案であった。さらに、CIM活用において、調査段階から維持管理段階までの継続的な提案と調整マネジメントの積極的な対応については、期待できる提案であった。

(2) 個別講評

① エヌ・ティ・ティ・インフラネットグループ

1. 実施方針及び実施体制	1-1 事業を実施する上での目標及び重視する点について優れていた。 1-2 各企業の専門性や実績等に応じたリスク分担について秀でて優れていた。
2. 資金調達及び収支計画	2-2 資金調達・償還計画・収支計画について優れていた。 2-3 事業を安定的に継続するための資金の確保、資金不足時の対応について優れていた。 2-4 事業安定性確保のための財務上のモニタリング方策について優れていた。
3. 施設整備計画	3-1 施工段階の手戻りを最小化する調査・設計の具体的な提案について秀でて優れていた。 3-2 各種工事等の工程を最適化する具体的な提案について特に優れていた。 3-3 工事における品質確保及び安全性確保並びに周辺交通への影響抑制についての方策について優れていた。 3-4 その他の有益な工夫について優れていた。 3-5 施工にあたっての生活環境への配慮について優れていた。 3-6 良好な道路空間の形成についてわずかに優れていた。 3-7 入線業者への配慮について優れていた。
4. 維持管理計画	4-1 維持管理対象施設の経年劣化の最小化、施設性能の維持を目的とした点検及び補修についての方策について秀でて優れていた。
5. 調整マネジメント	5-1 関係者との早期の合意形成を行う円滑な事業推進方策について優れていた。 5-2 適切な関係者間との協議・調整方法について優れていた。 5-3 工事期間における規制箇所等調整及び維持管理対象施設の点検・補修、抜柱・入線等についての協議・調整についてわずかに優れていた。

② 東京電力パワーグリッドグループ

<p>1. 実施方針及び実施体制</p>	<p>1-1 事業を実施する上での目標及び重視する点について優れていた。 1-2 各企業の専門性や実績等に応じたリスク分担について優れていた。</p>
<p>2. 資金調達及び収支計画</p>	<p>2-2 資金調達・償還計画・収支計画について優れていた。 2-3 事業を安定的に継続するための資金の確保、資金不足時の対応について優れていた。 2-4 事業安定性確保のための財務上のモニタリング方策についてわずかに優れていた。</p>
<p>3. 施設整備計画</p>	<p>3-1 施工段階の手戻りを最小化する調査・設計の具体的な提案について秀でて優れていた。 3-2 各種工事等の工程を最適化する具体的な提案について特に優れていた。 3-3 工事における品質確保及び安全性確保並びに周辺交通への影響抑制についての方策について優れていた。 3-4 その他の有益な工夫について優れていた。 3-5 施工にあたっての生活環境への配慮について優れていた。 3-6 良好な道路空間の形成についてわずかに優れていた。 3-7 入線業者への配慮についてわずかに優れていた。</p>
<p>4. 維持管理計画</p>	<p>4-1 維持管理対象施設の経年劣化の最小化、施設性能の維持を目的とした点検及び補修についての方策について優れていた。</p>
<p>5. 調整マネジメント</p>	<p>5-1 関係者との早期の合意形成を行う円滑な事業推進方策について優れていた。 5-2 適切な関係者間との協議・調整方法についてわずかに優れていた。 5-3 工事期間における規制箇所等調整及び維持管理対象施設の点検・補修、抜柱・入線等についての協議・調整について優れていた。</p>

以上