

国土交通省関東地方整備局は、令和6年8月19日に「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。以下「PFI法」という。)第5条第3項の規定により、「国道17号北本(5)電線共同溝PFI事業」に関する実施方針を公表しました。

今般、PFI法第7条の規定に基づき、同事業を特定事業として選定したので、PFI法第11条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6年10月8日

【令和6年10月21日更新】

関東地方整備局長 岩崎 福久

国道17号北本(5)電線共同溝PFI事業

特定事業の選定について

1 事業概要

本事業は、事業対象区域における電線共同溝（管路部、特殊部、連系・引込部、横断部）、道路舗装（車道、歩道）、道路附属物（以下「本施設」という。）の調査・設計及び工事（以下「整備」という。）並びに、電線共同溝（管路部、特殊部、連系・引込部、横断部）（以下、「維持管理対象施設」という。）の維持管理をPFI法に基づき実施するものである。

2 事業名称

国道17号北本(5)電線共同溝PFI事業（以下「本事業」という。）

3 事業の対象となる公共施設等の名称及び種類

(1) 名称

一般国道17号

(2) 種類

- ① 電線共同溝（道路法（昭和27年法律第180号）第2条第2項9号に定める電線共同溝（道路の附属物））
- ② 道路（車道、歩道）
- ③ 道路附属物（道路照明、排水構造物、防護柵、縁石、道路標識等）

4 公共施設等の管理者等

国土交通大臣 齊藤 鉄夫

（本事業について国土交通大臣の事務を分掌する者 国土交通省関東地方整備局長 岩崎福久）

5 事業目的

本事業は、電線共同溝の整備により、強風・地震等の災害時における緊急輸送道路の機能確保、並びに「北本都市計画（埼玉県）」に沿った、『地域の特性を生かした良好な景観づくり』の形成に寄与するものである。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にわたる契約方式を可能とした「電線共同溝型PFI」を適用する。これにより、「工程の最適化」、「手戻り作業の最小化」、「円滑な事業推進」等による工期短縮の考え方を積極的に取り入れ、また、維持管理を含めることで民間企業の技術的ノウハウを最大限に引き出し、効率的・効果的な事業推進を図ることを目的とする。

6 事業対象区域の概要

(1) 所在地

埼玉県北本市本宿五丁目～埼玉県北本市宮内七丁目

(2) 事業延長

約 1.6km (道路延長 : 0.8km)

7 特定事業の業務内容

特定事業として、関東地方整備局との間で、本事業の実施に関する契約（以下「事業契約」という。）を締結する事業者が実施する業務は、次の（１）～（４）に掲げるものとし、各業務の詳細については入札公告時に示す。

(1) 調査・設計業務

- ① 事前調査業務（現地踏査、試掘調査、必要に応じて現況測量）
- ② 詳細設計業務（電線共同溝詳細設計）
- ③ 調査・設計業務に係る調整業務（入線業者等との協議など）

(2) 工事業務

- ① 既存支障施設の移設・解体撤去・復旧業務（情報BOXの撤去、情報BOX内の光ケーブルの仮移設・本復旧など）
- ② 工事業務（電線共同溝、道路、道路附属物の工事）
※ 電線の入線及び既存電柱・電線の撤去・移設は工事業務に含まない。
- ③ 本施設の所有権移転業務
- ④ 工事業務に係る調整業務（入線業者等との抜柱・入線及び隣接店舗等との出入口調整など）

(3) 工事監理業務

- ① 工事監理業務

(4) 維持管理業務

- ① 点検業務
- ② 補修業務
- ③ 台帳作成・管理業務
- ④ 維持管理業務に係る調整業務（施設の点検・補修等に係る調整など）

8 事業方式及び権利関係

本事業は、以下に示す事業方式（BTO（Build-Transfer-Operate）方式）で実施する。

事業者は、事業対象区域において、本施設の整備を行い、整備完了後に本施設の所有権を国に移転する。その後、民間事業者は、事業期間が満了するまで、維持管理対象施設の維持管理業務を実施する。なお、既存ストックを活用する提案が選定された場合、関東地方整備局は、当該既存ストックの所有権について、工事業務の着手までに占有者から所有権を取得する予定である。

9 事業期間

本事業の事業期間は、関東地方整備局と特定事業を実施する民間事業者との間で締結する本事業の実施に関する契約（以下「事業契約」という。）の締結日から令和26年3月末までの期間（20年間）とする。

10 事業スケジュール

本事業の事業スケジュールは、以下を予定している。

事業契約の締結 令和7年3月頃

本施設の完成・引渡し令和16年3月頃（施設整備期間：10年間※1）

事業完了 令和26年3月末（維持管理期間：10年間※2）

※1 施設整備期間について、第一次審査資料を提出した民間事業者（以下「応募者」という。）による工期短縮の提案を可能とする。

※2 ※1の工期短縮の提案により、整備業務期間が短縮された場合においては、維持管理期間も工期短縮を可能とする。ただし、短縮期間は整備業務期間の短縮年数を上限とし、事業完了時期を早められるものとするが、詳細は関東地方整備局と協議するものとする。（例：整備業務期間で2年間工期短縮の提案があった場合、維持管理期間も2年間まで工期短縮が可能）

11 事業者の支払い

特定事業を実施する民間事業者への支払は以下のとおりである。

なお、本施設の工期短縮に基づく早期完成・引渡しに伴い、維持管理業務開始日が令和16年4月1日以前となった場合には、予算措置が行われることを条件として、下記①②の対価に関する支払時期の見直しを検討するものとする。

- ① 整備業務に係る対価 関東地方整備局は、本施設の整備業務に係る対価について、国への所有権移転後、令和16年度から令和25年度までの間、事業契約書に定める額を割賦方式により支払う。なお、工期短縮に伴う支払時期の見直しは別途検討する。
- ② 維持管理業務に係る対価 関東地方整備局は、維持管理対象施設の維持管理業務に係る対価について、事業契約書に従い、国への所有権移転後、令和16年度から令和25年度までの間、事業契約書に定める額を割賦方式により支払う。なお、工期短縮に伴う支払時期の見直しは別途検討する。電線共同溝の入線等に関わる利用者の道路占用料については、関東地方整備局が収受し民間事業者の収入とはしない。

第2 PFI事業として実施することの客観的評価

1 コスト算出による定量的評価

本事業について、関東地方整備局が直接実施する場合とPFI事業として実施する場合の公共負担額の比較を行うに当たって、その前提条件を「別紙 定量的評価の根拠」のとおり設定した。

なお、これらの前提条件は関東地方整備局が独自に設定したものであり、実際の応募者の提案内容を制約するものではない。

上記の前提条件のもとで、関東地方整備局が直接事業を実施する場合とPFI事業で実施する場合の公共負担額を比較すると、PFI事業で実施する場合は、関東地方整備局が直接事業を実施する場合に比べて、現在価値換算後、9.5%（令和6年10月現在）のVFMが見込まれる結果となった。

2 PFI事業として実施することの定性的評価

本事業をPFI事業として実施する場合の主な定性的効果として以下が挙げられる。

(1) 各種工事の工程を最適化

複数の業務及び工事を一括発注する事により、管理まで見据えたフロントローディング手法の導入が可能。

事業全体の様々なリスクを考慮した、最適な施工計画によって事業全体の工期短縮に帰結。

(2) 調査精度の高い詳細設計で手戻りを最小化

調査設計段階において精密に現況埋設物を把握し、効率的な支障物移設設計を実施。

CIM技術の活用により、不測の事態にも効率的に対応し、施工段階の工期遅延を抑制するとともに、維持管理への継続活用が可能。

(3) 早期の合意形成を行い、円滑に事業を推進

調査設計段階から施工段階、維持管理までの関係機関協議や地元調整等をワンストップ体制で行うことで、管路埋設の同時施工や早期の地元合意形成が図られ工期短縮に帰結。

継続的な情報共有と監理体制保持により、切れ目なく円滑な事業を推進。

(4) まちづくりへの貢献

上記(1)～(3)の効果により、早期整備が期待されることから、埼玉県や北本市の目指す「地域の特性を生かした良好な景観づくり」、緊急輸送道路である当該箇所の無電柱化の早期実現が期待される等、地域のまちづくりに貢献する。

(5) 民間資金等の活用による公共負担額の平準化

本事業をPFI事業として実施することで、施設整備及び維持管理などに要する費用を、サービスの対価として毎年定額支払うことから、支出を平準化することが可能となる。

(6) リスク分担の明確化による安定した事業実施

発生が想定されるリスクについて関東地方整備局と事業者間の責任分担を明確化し、調整マネジメントにノウハウがある事業者に最大限の努力が可能な範囲でリスクを移転することにより、リスク管理の最適化が図られ、問題発生時における適切かつ迅速な対応が可能となるとともに、リスクの顕在化の予防に資することが想定され、事業目的の円滑な遂行や安定した無電柱化の実施が期待できる。

3 PFI事業として実施することの総合評価

以上のことから、本事業は、PFI事業として実施することにより、定量的評価及び定性的評価に係る効果が発揮されるものと期待できる。また、このことは、実施方針公表後の事業者からの意見招請の結果からも、十分に実効性があるものと判断される。このため、本事業をPFI法第7条に規定する特定事業として選定することが適当であると認める。

別紙 定量的評価の根拠

1. PSC と PFI-LCC と VFM の値		
項目	値	公表しない場合はその理由
①PSC (現在価値ベース)	(非公表)	・ その後の入札等において正当な競争が阻害されるおそれがあるため
②PFI-LCC (現在価値ベース)	(非公表)	
③VFM (金額)	(非公表)	
④VFM (割合)	9.5%	・ 令和6年10月現在

2. VFM 検討の前提条件		
項目	値	算出根拠 (公表しない場合はその理由)
①割引率	1.32	・ 「VFM (Value For Money) に関するガイドライン」を踏まえ、1.32%に設定した。
②物価上昇率	—	・ 物価変動の影響は物価変動リスクの調整により行い、事業費の算定には物価上昇率は加味しない。
③スプレッド	0.8%	・ VFM 簡易算定モデルマニュアル(国土交通省平成29年4月)

3. 事業費などの算出方法			
項目	PSC の費用の項目	PFI-LCC の費用の項目	算出根拠
① 施設整備にかか る費用の 算出方法 (この うち資金調 達に係る 費用は③ 参照のこ と。)	<ul style="list-style-type: none"> ・ 調査・設計費 ・ 工事費 ・ 工事監理費 ・ 調整業務費(設計段階・ 工事段階) 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 調査・設計費 ・ 工事費 ・ 工事監理費 ・ 調整業務費(設計段階・ 工事段階) ・ 事業者の開業に伴う費 用 ・ 引渡日までの事業者の 運営費 ・ 融資組成に伴う費用 ・ 建中金利 	<ul style="list-style-type: none"> ・ PSC の各経費については、事業実績を基に算定した。 ・ PFI-LCC の各経費については、一括発注による効果を考慮して算出した。
② 維持管 理にかか る費用の 算出方法	<ul style="list-style-type: none"> ・ 点検業務費 ・ 補修業務費 ・ 台帳作成・管理業務費 ・ 調整業務費(維持管理 段階) 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 点検業務費 ・ 補修業務費 ・ 台帳作成・管理業務費 ・ 調整業務費 (維持管理段階) 	<ul style="list-style-type: none"> ・ PSC の各経費については、事業実績を基に算定した。 ・ PFI-LCC の各経費については、一括発注による効果を考慮して算出した。
③ 資金調 達にかか る費用の 算出方法	<ul style="list-style-type: none"> ・ 施設整備費は、出来高 に応じ支払 ・ 維持管理費は発生年度 に支払 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 施設整備期間終了後に 借り替える長期借入に よる発生金利分を割賦 手数料として計上 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 資金調達条件については、過去の PFI 事業の実績等を参考に、近時の金融市況を元に設定した。
④ その他 の費用		<ul style="list-style-type: none"> ・ PFI 事業実施に係る公 共側の費用 ・ 引渡日以降の事業者の 運営費 ・ 事業者の税引前利益 	<ul style="list-style-type: none"> ・ PFI-LCC は、事業者の運営費等 を計上した。