

国土交通省中国地方整備局は、「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。以下「PFI法」という。）第8条第1項の規定により、「安来地区電線共同溝PFI事業」の民間事業者を選定したので、同法第11条の規定により客観的評価の結果をここに公表します。

平成30年3月15日

国土交通省中国地方整備局長 川崎 茂信

# 安来地区電線共同溝 P F I 事業

## 民間事業者選定結果

平成30年3月15日

国土交通省中国地方整備局

## 目次

1	事業概要 .....	4
2	経緯.....	4
3	事業者選定方法 .....	5
4	第一次審査.....	6
5	第二次審査.....	7
6	審査講評 .....	10

## 1 事業概要

### (1) 事業名

安来地区電線共同溝 P F I 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（歩道、水路等）

道路附属物（道路照明、道路標識等）

### (3) 事業場所

一般国道9号 島根県安来市安来町～安来市飯島町地内

### (4) 事業方式及び事業内容

#### ① 事業方式

B T O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）、歩道、道路附属物の設計及び工事並びに  
電線共同溝（管路部・特殊部・横断部）の維持管理

### (5) 事業期間

事業契約締結の日から平成44年3月31日まで（約14年間）

### (6) 事業の実施

落札グループの代表企業が、中国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	： 平成29年8月1日
特定事業の選定	： 平成29年9月14日
入札公告	： 平成29年10月3日
第一次審査資料の受付期限	： 平成29年10月26日
第一次審査結果の通知	： 平成29年11月9日
第二次審査資料の受付期限	： 平成29年12月15日
開札及び落札者の決定	： 平成30年1月25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、PFI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、実績等の有無及び代替技術提案の採用の可否を判断する「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

中国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、「安来地区電線共同溝PFI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

浅田 純作	松江工業高等専門学校 環境・建設工学科 教授
飯野 公央	島根大学 法文学部 法経学科 准教授
福田 知恵	公認会計士
三浦 房紀	山口大学副学長
吉長 成恭	県立広島大学大学院 経営管理研究科 客員教授

(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 平成29年6月22日

第2回有識者等委員会 平成29年8月29日

第3回有識者等委員会 平成30年1月12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 代替技術提案の確認

応募者から提出された代替技術提案書について、採用の可否について決定する。代替技術提案の採否等の詳細は、「代替技術提案要領」(入札説明書 添付8)による。

### (2) 応募状況

平成 29 年 10 月 26 日までに 3 グループの応募があり、全グループについて競争参加資格があることが確認され、平成 29 年 11 月 9 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。

### (3) 代替技術提案の採否

競争参加資格が確認された 3 グループから合計 39 件の代替技術提案が提案された。代替技術提案要領に基づき審査を行った結果、合計 36 件について採択し、平成 29 年 11 月 9 日に通知した。なお、うち 10 件については関係者等との協議により決定する条件付の採択であった。

### (4) 競争参加資格確認グループ

#### ① 大林道路グループ

代表企業：大林道路株式会社中国支店

構成員：復建調査設計株式会社、株式会社ソルコム、株式会社シーケイ・テック

#### ② 大軌建設グループ

代表企業：大軌建設株式会社

構成員：株式会社オリエンタルコンサルタンツ、株式会社メディアテック一心、株式会社トーワエンジニアリング

#### ③ 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：日本コムシス株式会社、株式会社長大広島支社

## 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、入札参加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

第二次審査提出書類⑤提案書の提案内容（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 必須項目審査

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。

適格者には、基礎点 600 点を付与する。

なお、要求水準とは「安来地区電線共同溝 P F I 事業に関する要求水準書」（入札説明書 添付 2）及び「事業者等が付す保険等」（入札説明書 添付 4）に定める要求水準をいう。

##### イ 加算点項目審査

事業提案のうち加算点項目について、その提案が優れていると認められるものは、その程度に応じて加算点を付与する。加算点は全体で 400 点である。

なお、各加算点項目及び評価基準等の詳細については、「事業者選定基準」（入札説明書 添付 7）による。

#### ② 開札

入札価格が予定価格の範囲内か否かを確認する。

全ての入札参加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。

#### 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の入札価格をもとに総合評価を実施し、落札者を決定する。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 必須項目審査

必須項目について、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 3 グループ全てを適格者と判断し、基礎点 600 点を付与した。

#### ② 加算点項目審査

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によりヒアリングを実施した。

(3) 得点

各グループの得点（基礎点＋加算点）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		
		大林道路グループ	大軌建設グループ	エヌ・ティ・ティ・インフラネットグループ
<b>(1) 必須項目審査(基礎点)</b>				
(1) 基礎点 合計	600	600.00	600.00	600.00
<b>(2) 加算点項目審査(加算点)</b>				
1. 実施方針及び実施体制	30	18.75	20.63	18.75
2. 資金調達及び収支計画	50	32.50	28.75	21.25
3. 施設整備計画	220	120.00	147.50	96.25
4. 維持管理計画	20	15.00	15.00	10.00
5. 調整マネジメント	80	45.00	43.75	31.25
(2) 加算点 合計(1.～5.)	400	231.25	255.63	177.50
<b>得点((1) 基礎点+(2) 加算点)</b>	<b>1000</b>	<b>831.25</b>	<b>855.63</b>	<b>777.50</b>

(4) 開札及び総合評価

平成 30 年 1 月 25 日に開札を行い、入札価格と予定価格を比較した結果、3 グループのうち「大林道路グループ」及び「大軌建設グループ」は入札価格が予定価格を上回った。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)	得点 (X)	入札価格(億円) (Y)	入札価格 ≤ 予定価格	評価値 (X/Y)	総合順位
大林道路グループ	831.25	20.47499315	×	—	—
大軌建設グループ	855.63	16.72285465	×	—	—
エヌ・ティ・ティ・インフラネットグループ	777.50	13.18762328	○	58.956	1位

(評価値は小数点以下3桁までの表記)

(5) 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 18.3%のVFMがあることが確認された。

項目	値
①PSC (現在価値ベース)	1,265 百万円
②PFI-LCC (現在価値ベース)	1,033 百万円
③VFM (実額)	232 百万円
④VFM (割合)	18.3%

## 6 審査講評

### (1) 総評

本事業は、道路の防災性の向上、安全で快適な通行空間の確保、良好な景観の形成や観光振興の観点から、電線共同溝の整備により無電柱化を行うものであり、民間の資金、経営能力及び技術的能力を活用することで、効率的かつ効果的な事業実施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、3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ともに、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。なお、SPCの設立の有無については、いずれも実現可能な提案であると判断し、優劣をつけなかった。

限られた時間の中で、熟度の高い提案をまとめた3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 大林道路グループ

本事業のためのSPCを設立し地元金融機関からの資金調達により事業を行う提案であり、事業全体のマネジメント方策が明確なバランスの取れた提案であった。優れた財務・資金管理方策が提案されており、適時、外部モニタリングを取り入れることで事業の安定性確保が期待できる提案であった。2年間の工期短縮提案に対する具体的な方策の提案があり、地域の声を取り入れるワークショップを活用した良好な景観や街並み形成への高い配慮がみられた。さらに、設計段階で作成した3次元モデル及びICタグの活用による維持管理段階での円滑な点検・補修、抜柱・入線も期待できる優れた提案であった。

#### ② 大軌建設グループ

地元企業が代表企業となり、本事業のためのSPCを設立し支援企業からの資金調達により事業を行う提案であり、地域特性を熟知した、きめ細かく丁寧な提案であった。各段階のモニタリングにより、中国地方整備局が負担する増加費用の抑制が期待でき、また事業の安定性確保が期待できる提案であった。6ヶ月の工期短縮提案に対する具体的な方策の提案があり、モバイルマッピングシステム(MMS)と3次元設計(CIM)を活用することで、安全対策や周辺地域への高い配慮がみられた。さらに、事業継続計画(BCP)を中心とした非常時・災害時への高い配慮や、地元の「常会」を活用した関係機関との円滑な調整が期待できる優れた提案であった。

#### ③ 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、安定的な経営基盤を有する代表企業の自己資金により事業を行う提案であり、事業に付随する全てのリスクについて代表企業が責任を持って対応するという、リスク分担の考え方が明確な提案であった。既存ス

トック活用工事を含む豊富な同種実績を有する構成企業による事業実施体制が優れており、電線共同溝PFI事業を確実に実施することが期待できる優れた提案であった。一方で、地域特性の把握及び2年間の工期短縮提案に対する具体的・特徴的な方策がみられなかった。

## (2) 個別講評

### ① 大林道路グループ

1. 実施方針及び実施体制	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ワークショップの開催や3次元モデルを活用して合意形成を図ることで地域の要請に応える提案が評価できる。</li> <li>・SPCを設立し、総括代理人を補佐する副総括代理人2名を松江市内に常駐させて業務を確実に履行する実施体制が評価できる。</li> <li>・多様な事態を想定した体制が評価できる。</li> <li>・各種会議を定期的を開催することで、中国地方整備局と円滑で適格な意思疎通を図る体制が評価できる。</li> </ul>
2. 資金調達及び収支計画	<ul style="list-style-type: none"> <li>・厳格な資金管理を行うことで、事業の安定的継続性を見込む方策が評価できる。</li> <li>・金融機関が収支計画を監視し、不測の事態を見越して、適宜、事業計画を見直す方策が評価できる。</li> <li>・監査法人及び税理士事務所と委任契約を結び、モニタリングを受けることで、事業の継続を図る提案が方策できる。</li> <li>・金融機関と中国地方整備局が直接協定を締結し、事業の継続を図る提案が評価できる。</li> </ul>
3. 施設整備計画	<ul style="list-style-type: none"> <li>・設計段階から掘削断面の縮小検討や各種工種の施工を効率化するなどの確性かつ実現性の高い方策があり、工期短縮へ向けた優れた施工体制が構築されており、評価できる。</li> <li>・市民参加型の景観検討等から維持管理方法までの良好な都市景観、街並み形成についての配慮が十分されており評価できる。</li> </ul>
4. 維持管理計画	<ul style="list-style-type: none"> <li>・定期点検の内容や予防保全計画の策定、管理システムの構築などの所要の性能を維持するための計画が評価できる。</li> <li>・非常時・災害時対応マニュアルの作成や具体的な応急処置方法についてマニュアルを整備する提案が評価できる。</li> </ul>
5. 調整マネジメント	<ul style="list-style-type: none"> <li>・工事の同意を得るための追加調査や家屋調査、地下水（井戸水）調査等の具体的方策が提案されており評価できる。</li> <li>・3次元モデルやICタグの活用により、点検・補修、抜柱・入線等に係る調整を適切に図る提案が評価できる。</li> </ul>

② 大軌建設グループ

<p>1. 実施方針及び実施体制</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・本事業をパイロット事業として明確に位置づけ、地域に根ざし、地域への波及効果の最大化を図る提案が評価できる。</li> <li>・SPCを設立し、総括代理人が一元総括することで業務を確実に履行する実施体制が評価できる。</li> <li>・リスクのパススルーによるリスク分担が整理されており、工事企業のバックアップ体制が明快であり評価できる。</li> <li>・複数回のモニタリングにより中国地方整備局が負担する増加費用を抑制する方策が評価できる。</li> </ul>
<p>2. 資金調達及び収支計画</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・セルフモニタリング、支援企業によるモニタリング、第三者モニタリングの実施により、事業の継続を図る提案が評価できる。</li> <li>・支援企業からの資金調達により、緊急融資枠の設定など実効性の高い対応が評価できる。</li> <li>・SPCの事業報告書の早期提出などの中国地方整備局の財務モニタリングが簡便かつ効果的に実施できるような協力方法の提案が評価できる。</li> </ul>
<p>3. 施設整備計画</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・設計段階から効率的な管路断面の検討や各種工種の施工を効率化するなどの確性かつ実現性の高い方策があり、工期短縮へ向けた優れた施工体制が構築されており、評価できる。</li> <li>・3次元データを活用した施工時の安全対策や具体的なチェック方法と品質確保の体制、現地状況に配慮した交通規制計画などの工事における安全性の方策が評価できる。</li> <li>・事業継続計画（BCP）の立案や3次元データの活用による周辺環境等への配慮方針・方策が評価できる。</li> <li>・現設計の課題を解決し、建設副産物の発生抑制などの環境への配慮が評価できる。</li> </ul>
<p>4. 維持管理計画</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・定期点検の内容や不具合箇所の補修などの所要の性能を維持するための計画が評価できる。</li> <li>・事業継続計画（BCP）及び災害時手順マニュアルの作成や具体的な応急補修方法（案）の提案があり、非常時・災害時等への配慮が評価できる。</li> </ul>
<p>5. 調整マネジメント</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地域に精通した丁寧で具体的な事業説明の方策が評価できる。</li> <li>・地元組織を活用した情報提供方法や地域との連携により隣接家屋・店舗等との出入口調整を図る提案が評価できる。</li> </ul>

③ 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	<ul style="list-style-type: none"> <li>・事業に付随する全てのリスクについて、代表企業が責任を持って対応するリスク分担の考え方が明確であり評価できる。</li> <li>・帰責自由が特定できない場合は、代表企業がリスクを負担することにより事業の安定性向上を図り、中国地方整備局の負担軽減を見込む点が評価できる。</li> <li>・リスク管理委員会設置などによる中国地方整備局が負担する増加費用の抑制方策が評価できる。</li> </ul>
2. 資金調達及び収支計画	<ul style="list-style-type: none"> <li>・安定的な経営基盤を有する代表企業の手持ち資金による確実性の高い資金調達計画が評価できる。</li> <li>・SPCを設立せず、安定的な経営基盤を有する代表企業の親会社のキャッシュマネジメントに参画し、資金調達を行うことで資金不足時等の機動的な対応が評価できる。</li> </ul>
3. 施設整備計画	<ul style="list-style-type: none"> <li>・工期短縮期間が提案されていたが、工期短縮に向けた方策について具体性に欠けた。</li> <li>・周辺地域への配慮について、生活環境等を守るための具体的な方策が評価できる。</li> </ul>
4. 維持管理計画	<ul style="list-style-type: none"> <li>・日常点検の内容や経年劣化確認後の対応などの所要の性能を維持するための計画が評価できる。</li> <li>・非常時・災害時等への配慮と応急処置について、具体的な提案、特徴的な提案がみられなかった。</li> </ul>
5. 調整マネジメント	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地元説明会において工事イメージ図や動画を活用する事業説明時の工夫や、代替駐車場の確保などによる近隣家屋・店舗等との適切な調整が評価できる。</li> <li>・現場立会や写真を活用した抜柱・入線に係る協議・調整が評価できる。</li> </ul>

以上