

国土交通省中部地方整備局は、「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5条第1項の規定により、「国道139号阿幸地電線共同溝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8年3月2日

国土交通省中部地方整備局長 森本 輝

国道139号阿幸地電線共同溝PFI事業

民間事業者選定結果

令和8年3月2日

国土交通省中部地方整備局

目次

| | | |
|---|---------------|---|
| 1 | 事業概要 | 1 |
| 2 | 経緯..... | 2 |
| 3 | 事業者選定方法 | 3 |
| 4 | 第一次審査..... | 4 |
| 5 | 第二次審査..... | 5 |
| 6 | 審査講評 | 8 |

1 事業概要

(1) 事業名

国道139号阿幸地電線共同溝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（歩道、車道）

道路附属物（道路照明等）

(3) 事業場所

自) 静岡県富士宮市小泉地先

至) 静岡県富士宮市ひばりが丘地先

(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（地上機器除く）・横断部）、歩道、道路附属物、車道の設計及び工事、並びに電線共同溝（管路部・特殊部（地上機器除く）・横断部）の維持管理

(5) 事業期間

事業契約締結の日から令和37年3月末まで（約30年間）

(6) 事業の実施

落札する単独企業又はグループの代表企業が、中部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7年8月6日 |
| 特定事業の選定 | ： 令和7年9月30日 |
| 入札公告 | ： 令和7年10月9日 |
| 第一次審査資料の受付期限 | ： 令和7年11月4日 |
| 第一次審査結果の通知 | ： 令和7年11月19日 |
| 第二次審査資料の受付期限 | ： 令和7年12月16日 |
| 開札 | ： 令和8年2月4日 |
| 落札者の決定 | ： 令和8年2月5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及び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

中部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139号阿幸地電線共同溝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（五十音順、敬称略）

| | |
|-------|------------------------------|
| 奥野 信宏 | 公益財団法人 名古屋まちづくり公社 名古屋都市センター長 |
| 熊田 均 | 熊田法律事務所 弁護士 |
| 香田 浩一 | 有限責任監査法人トーマツ 公認会計士 |
| 谷口 元 | 名古屋大学 名誉教授 |
| 松本 幸正 | 名城大学理工学部 教授 |

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7年8月1日

第2回有識者等委員会 令和7年9月8日

第3回有識者等委員会 令和7年10月6日

第4回有識者等委員会 令和8年1月14日

第5回有識者等委員会 令和8年1月23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。

第一次審査の具体的な内容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7年11月4日までに2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、令和7年11月19日に通知した。参加資格が確認されたグループは(3)のとおりである。

(3) 競争参加資格確認グループ

① NTTインフラネット株式会社グループ

代表企業：NTTインフラネット株式会社

構成員：シーキューブ株式会社、株式会社オリエンタルコンサルタンツ

② 大林道路株式会社グループ

代表企業：大林道路株式会社 名古屋支店

構成員：株式会社フジヤマ、株式会社ティーネットジャパン

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139号阿幸地電線共同溝PFI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810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 | 得点割合 |
|-------|------------|---------|
| A | 特に秀でて優れている | 得点×100% |
| B | 秀でて優れている | 得点×75% |
| C | 優れている | 得点×50% |
| D | わずかに優れている | 得点×25% |
| E | 優れてはいない | 得点×0% |

※「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。

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、次に示す方法に基

づき価格点を付与する。

- ・入札価格が最低である者を第1位とし、価格点の満点である350点を付与する。
- ・その他の応募者の価格点は、第1位の入札価格（最低入札価格）と当該応募者の入札価格（当該応募者の入札価格）との比率により算出する。算出した得点の小数点第3位を四捨五入する。

$$\text{入札価格の価格点} = \frac{\text{最低入札価格}}{\text{当該応募者の入札価格}} \times 350 \text{ 点}$$

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。

（2）事業提案審査結果

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、4（3）に示す応募2グループを適格者と判断した。

② 第二次審査ヒアリング

事業提案審査過程において、応募グループに対して提案内容を確認するためのヒアリングを実施した。

③ 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。

④ 得点

各応募グループの得点（内容点）は、以下のとおりである。

| 評価分類／評価の視点 | 配点 | NTTインフラネット株式会社グループ | 大林道路株式会社グループ |
|--------------|-----|--------------------|--------------|
| 1 実施方針及び実施体制 | 130 | 65.00 | 60.00 |
| 2 資金調達及び収支計画 | 60 | 50.00 | 35.00 |
| 3 施設整備計画 | 390 | 276.25 | 292.50 |
| 4 維持管理計画 | 40 | 30.00 | 30.00 |
| 5 調整マネジメント | 150 | 102.50 | 102.50 |
| 6 賃上げの実施 | 40 | 40.00 | 40.00 |
| 内容点 合計（1～6） | 810 | 563.75 | 560.00 |

(3) 開札及び価格点

令和8年2月5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。

各応募グループの得点（価格点）は、以下のとおりである。

| | NTTインフラネット 株式会社グループ | 大林道路株式会社グループ |
|-------------|------------------------|---------------|
| 入札価格（円） | 3,731,130,959 | 3,460,659,938 |
| 入札価格 ≤ 予定価格 | ○ | ○ |
| 価格点 | 324.63 | 350.00 |

(4) 総合評価

内容点及び価格点の結果から、下表のとおり「大林道路株式会社グループ」を落札者として決定した。

| 入札参加者 | 内容点 (①) | 入札価格 (税込み) | 入札価格 ≤ 予定価格 | 価格点 (②) | 総合評価値 (①+②) | 総合 順位 |
|--------------------|------------|---------------|----------------|------------|----------------|----------|
| NTTインフラネット株式会社グループ | 563.75 | 3,731,130,959 | ○ | 324.63 | 888.38 | 2位 |
| 大林道路株式会社グループ | 560.00 | 3,460,659,938 | ○ | 350.00 | 910.00 | 1位 |

(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7.9%のVFMがあることが確認された。

| 項目 | 値 |
|-------------------|----------|
| ①PSC（現在価値ベース） | 2,671百万円 |
| ②PFI-LCC（現在価値ベース） | 2,459百万円 |
| ③VFM（実額） | 212百万円 |
| ④VFM（割合） | 7.9% |

6 審査講評

(1) 総評

本事業は、道路の防災性の向上、安全で快適な歩行空間の確保、良好な都市景観の形成やまちづくりの観点から、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、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であった。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 NTTインフラネット株式会社グループ

本事業の実施方針及び実施体制においては、関係機関との意思疎通体制を構築することで早期の合意形成と施工時の手戻り及び支障移転の最小化により工期短縮やコスト縮減を図るとともに、代表企業においては、多様な事態を想定し事業継続に向けた各種委員会を組織したリスクマネジメントを行うなどグループ内でのリスク管理体制を明確にする提案であった。

地域経済への配慮・貢献においては、地域企業を優先的に活用する実施体制の構築について、活用割合の目標値の設定や、地域からの資機材調達を実施する提案であった。

資金調達及び収支計画においては、安定的な財務基盤を有する代表企業の自己資金により事業を行い、金利リスクへの対策や不測の事態に対する資金調達方策及び資金管理対策に加え、財務状況の確認による事業の安定性確保を図る提案であった。

施設整備計画においては、調査から維持管理まで一貫したBIM/CIMの活用や調査・設計の具体的な手法を組み合わせた施工段階の手戻りの最小化や各種工事工程の最適化による全体工程の短縮、安全性確保や周辺交通への影響抑制及びリサイクル資材や再生可能エネルギーを活用する提案であった。また、歩行空間のバリアフリー化や占有業者へ配慮する提案があった。

維持管理計画においては、点検及び補修結果をBIM/CIMの属性情報として管理することや、災害発生時の具体的な点検方法、著しい損傷に対する応急措置の提案があった。

調整マネジメントにおいては、設計、工事、維持管理段階における代表企業の継続的なワンストップ対応や事業推進委員会の設置による情報共有により関係者との早期の合意形成を図る提案であった。

以上より、本事業の着実な実施が期待できる優れた提案であると評価した。

② 大林道路株式会社グループ

本事業の実施方針及び実施体制においては、代表企業のプロジェクトマネージャーの事業マネジメントの支援により事業全体の推進を管理することや、リスク管理委員会、危機管理対策会議によるリスク対応、モニタリングによる管理体制の提案があった。

地域経済への配慮・貢献においては、地元企業への工事の発注や資材・機材の購入、事務用品の購入の提案があった。

資金調達及び収支計画においては、代表企業の安定的な財務基盤に基づく安定性確保や、リスク対策として自己資金のために金利リスクが発生しないことや代表企業のコーポレートファイナンスとの本事業のコストの分離に加え、財務状況のモニタリング方策による事業の安定性確保を図る提案であった。

施設整備計画においては、新技術を導入したツールによる施工段階の手戻りの最小化や各種工事工程の最適化による全体工程の短縮、周辺交通への影響抑制及びリサイクル認定製品を活用する提案であった。また、周辺住民への情報共有の工夫、歩道狭隘部やメンテナンス作業軽減へ配慮する提案があった。

維持管理計画においては、初回点検時の動画撮影を活用した点検の実施や点検方法の継承、レビュー、大規模災害対策要領による対応や著しい損傷に対する応急措置の具体的な点検方法や緊急時の応急対策の提案があった。

調整マネジメントにおいては、代表企業への総合窓口の一元化、地区住民への事前説明、データベース管理者の配置や関係者との早期の合意形成を行う円滑な事業推進方策や情報共有による円滑な事業推進を図る提案であった。

以上より、本事業の着実な実施が期待できる優れた提案であると評価した。

(2) 個別講評

① NTTインフラネット株式会社グループ

| | |
|--------------|--|
| 1 実施方針及び実施体制 | <p>1-1 電線共同溝PFI事業の事業経験者を中心に、全国で多様な事業を推進する企業が協働して構築するコンソーシアムにおいて、各構成員が重要事項を協議する3つの委員会を組織して多様な事態に対応する提案、地域との連携を強化して地域の要請に迅速かつ的確に対応できる体制を構築する提案など、事業を実施する上での目標及び重視する点について特に秀でて優れていた。</p> <p>1-2 様々なリスク要因に対して構成員間でリスクを分担し、最後は代表企業が受け皿になるリスクヘッジ、ライフサイクルコスト(LCC)に着目した新技術の活用による追加コストの増加抑制の提案など、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。</p> <p>1-3 SPCの設立は提案されなかった。</p> <p>1-4 地域企業を優先的に活用する実施体制の構築(活用する割合について目標値を設定)や地域からの資機材調達など、地域企業・経済への配慮・貢献に対する提案があり、地域企業の参画・活用について優れていた。</p> <p>1-5 工事業務期間の全ての期間において、若手女性技術者を配置する提案があり、秀でて優れていた。</p> <p>1-6 代表企業及び構成企業の全3社のうち、2社が認定実績を有する企業であり、優れていた。</p> |
| 2 資金調達及び収支計画 | <p>2-1 代表企業が十分な自己資金を有しており、事業を安定的に運営するための課題要因を排除し、リスク対策への資金充当や資金ショート防止など確実性の高い提案などがあり、資金調達・償還計画・収支計画について特に秀でて優れていた。</p> <p>2-2 自己資金を優先的に利用することによる金利リスクの軽減や、不測の事態に対応するための具体的な資金調達方法が提案されており、多様な事態を予測した財務、資金管理方策について秀でて優れていた。</p> <p>2-3 第三者によるモニタリング体制の整備、財務状況の定期的な確認や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秀でて優れていた。</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ために、調査から維持管理まで一貫した BIM/CIM の活用、施工ヤードの確保や最小化、電線共同溝事業を熟知した調査・設計の具体的な提案があり、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。</p> <p>3-2 全体工程の短縮、常設作業帯の設置検討、設計段階からの調整、各種工事の工期短縮に関する具体的な提案について秀でて優れていた。</p> <p>3-3 工事事務防止に対して、進入車両強制停止装置などの多様な機器を使用した安全対策の検討や現場監視の工夫、歩行者の視認性確保、営業店舗出入口への専任交通誘導員の配置など、工事における品質確保、安全性確保及び周辺交通の影響抑制について秀でて優れていた。</p> <p>3-4 交差点部における共用 F A 管設置抑制による施工軽減や細径化、鉄蓋径のコンパクト化、中央分離帯撤去による 2 車線の確保、昼間施工の実施検討、自転車通行空間の確保の提案について秀でて優れていた。</p> <p>3-5 施工時における周辺居住者や店舗への利便性確保やポータブル振動計の設置による騒音・振動対策、配線ルートの見直し、緊急車両の通過への配慮、リサイクル資材や再生可能エネルギー活用など、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。</p> <p>3-6 歩行空間のバリアフリー化、交差点における工作物の煩雑化に対する対策、自転車通行空間確保の提案など、良好な歩行者空間や街並みの形成について秀でて優れていた。</p> <p>3-7 BIM/CIM を活用してデータプラットフォームとして情報を整理して占有業者などと共有するなど、占有業者への配慮について秀でて優れていた。</p> |
| <p>4 維持管理計画</p> | <p>4-1 予防保全の観点から、点検及び補修結果を BIM/CIM の属性情報として管理することや、災害発生時の具体的な点検方法、著しい損傷に対する応急措置の提案について秀でて優れていた。</p> |

| | |
|-------------------|---|
| <p>5 調整マネジメント</p> | <p>5-1 代表企業の継続的（設計、工事、維持管理段階）なワンストップ対応、事業推進委員会の設置及び活用、地域への丁寧な情報共有による関係者との早期の合意形成や情報共有による円滑な事業推進について秀でて優れていた。</p> <p>5-2 ホームページなどでの情報発信、BIM/CIM を活用した立体的なイメージによる協議の円滑化、2 年以内の抜柱工事、活線移設の調整など、適切な事業内容周知、占用業者などとの協議の円滑化について秀でて優れていた。</p> <p>5-3 相談窓口や問合せポストの設置による工事への理解促進、現場 Web カメラ設置による状況把握、隣接家屋・店舗などへのヒアリングによる工程の工夫、抜柱・入線などの調整について優れていた。</p> |
| <p>6 賃上げの実施</p> | <p>6-1 賃上げの実施の表明が代表企業及び構成企業からなされており、特に秀でて優れていた。</p> |

② 大林道路株式会社グループ

| | |
|---------------------|--|
| <p>1 実施方針及び実施体制</p> | <p>1-1 代表企業が属する企業グループのバックアップによる多様な事態への対応、代表企業のプロジェクトマネージャーの事業マネジメントの支援により事業全体の進捗を管理する体制の提案など、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。</p> <p>1-2 リスク管理委員会、危機管理対策会議によるリスク対応、モニタリングチームによるPDCAマネジメント対応など、代表企業が対応する方策について秀でて優れていた。</p> <p>1-3 SPCの設立は提案されなかった。</p> <p>1-4 整備工事業務における工事の発注や資材・機材の購入、事務用品などの地元企業への発注による地域企業・経済への配慮・貢献に対する提案があり、地域企業の参画・活用について優れていた。</p> <p>1-5 工事業務期間の全ての期間において、若手技術者を配置する提案があり、秀でて優れていた。</p> <p>1-6 代表企業及び構成企業の全3社が認定実績を有する企業であり、特に秀でて優れていた。</p> |
| <p>2 資金調達及び収支計画</p> | <p>2-1 代表企業の安定的な財務基盤に基づく事業の安定性確保のための資本金額が設定されており秀でて優れていた。</p> <p>2-2 代表企業の自己資金を活用して借入れを行わないため、金利リスクが発生しないことや、代表企業のコーポレートファイナンスの金利変動も本事業のコストに反映しない提案がされており、金利変動リスクの対策が優れていた。</p> <p>2-3 定期実査によるモニタリング、事業報告書や財務情報などを提示するなど、財務上のモニタリング方策について優れていた。</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ために、新技術の導入として、国、事業者、入線業者等とのコミュニケーションツールとしてのアプリ活用、歩道狹隘部に地上機器を設置しない計画の提案など、最適な地上機器の配置計画や歩道有効幅員確保の提案について秀でて優れていた。</p> <p>3-2 全体工程の短縮、工程管理のためのグループ会議の月1回開催、試験による性能確認など、各種工事等の工程を最適化する具体的な提案について秀でて優れていた。</p> <p>3-3 工事事務防止に対して、LED式フルカラー表示搭載機種の大形サンライトなどの多様な機器の使用、車いすや自転車の通行影響低減、チェックシートによる施工状況の点検や指導、交差点部における推進工事の施工手法の提案など、工事における品質確保、安全性確保及び周辺交通の影響抑制について秀でて優れていた。</p> <p>3-4 特殊部数が最小限となる配置計画、夜間施工の削減、気象予測システムの活用など、有益な工夫について秀でて優れていた。</p> <p>3-5 工事中の近隣住民や周辺地域への騒音・振動対策、周辺住民への情報共有の工夫、災害時の防災用具・機器の提供、こども110番、リサイクル認定製品の利用など、施工にあたっての生活環境への配慮について秀でて優れていた。</p> <p>3-6 歩道狹隘部への地上機器の設置削減、ソフト地中化方式の適用、景観に配慮した配色への変更など、良好な道路空間の形成について秀でて優れていた。</p> <p>3-7 各入線者のさや管の取り違えを防止する工夫、ケーブル配置に関するマネジメントの提案など、メンテナンス作業などが容易にできる計画について秀でて優れていた。</p> |
| <p>4 維持管理計画</p> | <p>4-1 初回点検時の点検方法の動画撮影を活用した点検の実施や点検方法の継承、点検結果や措置方法のレビュー、大規模災害対策要領による対応、応急措置のための資材の確保の提案など、具体的な点検方法、非常時・災害時における配慮、著しい損傷に対する応急措置の提案について秀でて優れていた。</p> |

| | |
|-------------------|--|
| <p>5 調整マネジメント</p> | <p>5-1 代表企業の総括代理人を責任者とするヘッドオフィスへの総合窓口の一元化、地区住民への事前説明、データベース管理者の配置の提案など、関係者との早期の合意形成を行う円滑な事業推進方策や情報共有による円滑な事業推進について秀でて優れていた。</p> <p>5-2 3Dデータを活用した事業説明会資料の作成、ウェブサイトへの恒常的な窓口設置、設計業務段階からの入線業者との調整会議の開催など、適切な事業内容周知、占用業者などとの協議の円滑化について秀でて優れていた。</p> <p>5-3 ウェブサイトへの説明会資料の常時閲覧の対応、道路管理者や所轄警察署などとの打合せを反映した交通規制パターン図の作成など、効果的な説明会の実施方法や効率的な関係機関調整について優れていた。</p> |
| <p>6 賃上げの実施</p> | <p>6-1 賃上げの実施の表明が代表企業及び構成企業からなされており、特に秀でて優れていた。</p> |

以上