

令和元年度入札契約改善推進事業 支援結果

近鉄四日市駅周辺等整備事業

三重県四日市市

入札契約改善推進事業の支援フロー

- 事業の進捗状況(スケジュール)に応じて、支援範囲/内容を設定して実施
- 四日市市では、以下のフローで支援を実施

支援範囲

1 応募事業の概要確認

- 事業の規模、概要、制約条件及び進捗状況の確認

2 発注者が抱える課題・ニーズの把握、課題解決に向けた検討手法の提案

- 他地方公共団体での駅前再開発事業(類似事業)における事業推進体制の整理

3 事業推進方法の検討

- 類似事業から得られる事業推進方法(発注者体制、支援方法)案を検討

4 入札契約方式の改善に関する検討

- 検討した事業推進方法以外に解決しなくてはならない課題の再整理
- 入札契約方式の改善による課題解決の方向性の整理

5 入札契約方式の入札図書作成の支援、設計段階の発注者体制についての助言

- 入札契約方式の改善スケジュールに対する助言
- 入札契約図書(入札説明書、仕様書)についての準備支援

6 発注者による事業の推進

事業の概要

支援フロー

応募事業の概要確認

 課題・ニーズ把握
検討手法提案

事業推進方法の検討

入札契約方式の検討

 入札契約改善に対する助言
入札契約図書作成の支援

 発注者による
事業推進

事業名称・地域/地区	近鉄四日市駅周辺等整備事業 (近鉄四日市駅周辺整備事業・JR四日市駅周辺整備事業)																					
対象事業/工事	<ul style="list-style-type: none"> 近鉄四日市駅周辺整備事業: バス専用ターミナル築造、道路改良、歩行者用デッキ、大屋根設置 JR四日市駅周辺整備事業: 駅前広場整備 																					
事業費(見込み)	約120億円																					
事業完了(見込み)	近鉄側: 令和9年3月末(令和8年度供用開始)、JR側: 令和5年3月末(令和4年度供用開始)																					
現在の事業の進捗状況	基本計画中(道路予備設計、交差点予備設計、デッキ概略検討等)																					
今後のスケジュール	近鉄四日市駅側 R3年度中に駅前広場詳細開始予定 JR四日市駅側 R2年度中の駅前広場等基本計画開始予定																					
発注スキーム	複数年設計包括業務、施工関係については未定																					
事業関係者	施工者未定																					
計画イメージ	近鉄四日市駅周辺等整備基本構想より 	<ul style="list-style-type: none"> ◆近鉄四日市駅側 <table border="0"> <tr> <td>駅前広場詳細設計</td> <td>R3年度中に開始予定</td> </tr> <tr> <td>デッキ予備設計</td> <td>R3年度から開始予定</td> </tr> <tr> <td>支障移設工事・道路工工事</td> <td>R3年度から開始予定</td> </tr> <tr> <td>バスターミナル築造工事等</td> <td>R4年度から開始予定</td> </tr> <tr> <td>バスターミナル及び中央通り</td> <td>R6年度供用開始予定</td> </tr> <tr> <td>駅西側</td> <td>R8年度供用開始予定</td> </tr> </table> ◆JR四日市駅側 <table border="0"> <tr> <td>駅前広場等基本計画</td> <td>R2年度中に開始予定</td> </tr> <tr> <td>駅前広場詳細設計</td> <td>R3年度から開始予定</td> </tr> <tr> <td>工事</td> <td>R4年度から開始予定</td> </tr> <tr> <td>供用開始</td> <td>R4年度予定</td> </tr> </table> 	駅前広場詳細設計	R3年度中に開始予定	デッキ予備設計	R3年度から開始予定	支障移設工事・道路工工事	R3年度から開始予定	バスターミナル築造工事等	R4年度から開始予定	バスターミナル及び中央通り	R6年度供用開始予定	駅西側	R8年度供用開始予定	駅前広場等基本計画	R2年度中に開始予定	駅前広場詳細設計	R3年度から開始予定	工事	R4年度から開始予定	供用開始	R4年度予定
駅前広場詳細設計	R3年度中に開始予定																					
デッキ予備設計	R3年度から開始予定																					
支障移設工事・道路工工事	R3年度から開始予定																					
バスターミナル築造工事等	R4年度から開始予定																					
バスターミナル及び中央通り	R6年度供用開始予定																					
駅西側	R8年度供用開始予定																					
駅前広場等基本計画	R2年度中に開始予定																					
駅前広場詳細設計	R3年度から開始予定																					
工事	R4年度から開始予定																					
供用開始	R4年度予定																					

事業の概要

支援フロー

応募事業の概要確認

課題・ニーズ把握
検討手法提案

事業推進方法の検討

入札契約方式の検討

入札契約改善に対する助言
入札契約図書作成の支援

発注者による
事業推進

1. 事業の目的

リニア中央新幹線の開通による経済効果を最大限に享受し、四日市市が将来にわたり、中部圏域で存在感を発揮し、中核的役割を果たしていくために、近鉄四日市駅・JR四日市駅の交通結節機能を高めるとともに、駅周辺区域の歩行空間を含む公共的空間の整備・高質化を図ることを目的とする。

2. 事業概要

・事業費と事業規模

○概算事業費: 約120億円

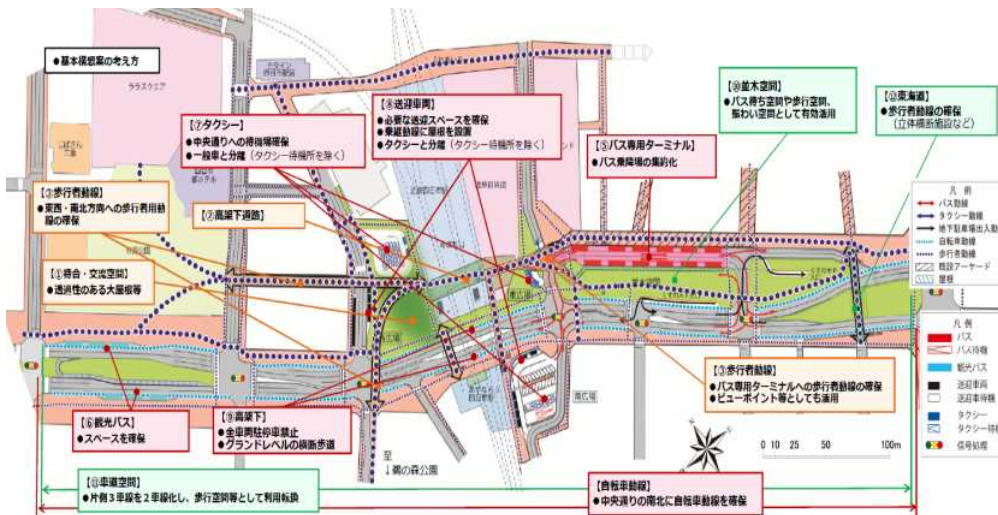
○事業規模: 検討中

: 待合・交流空間や並木空間の空間活用、歩行者用デッキのデザイン等を含め、まち全体のエリアデザイン方針を検討しながら、基本計画を検討中

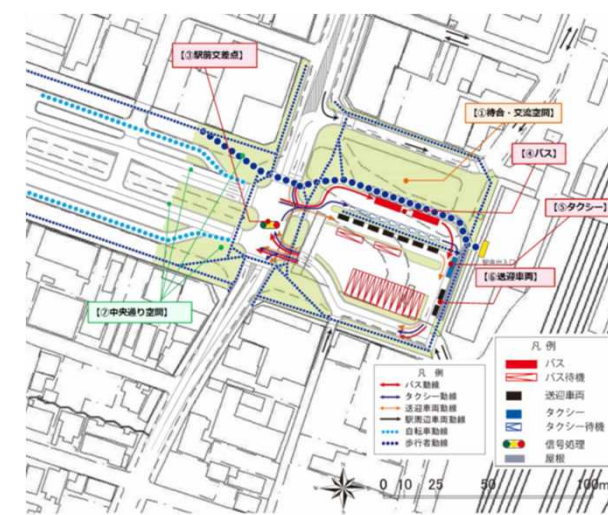
: (来年度以降) 近鉄四日市駅の西広場側のペDESTリアンデッキ、大屋根の検討

: 近鉄百貨店とのデッキの接続方法を検討中

近鉄四日市駅側



JR四日市駅側



課題の整理

支援フロー

応募事業の概要確認

**課題・ニーズ把握
検討手法提案**

事業推進方法の検討

入札契約方式の検討

 入札契約改善に対する助言
入札契約図書作成の支援

 発注者による
事業推進

【当初の課題】

- リニア中央新幹線の開通までに確実に事業を完了させることが必要
- 高度な技術、最適な技術を取り入れられる入札契約方式の採用
- 設計段階から施工者の技術とノウハウを反映し建設コストの縮減や工期短縮を図り、工事の実現性を高めたい
- 設計段階からの監理体制の確立を検討したい

■ 近鉄四日市駅周辺等整備事業における課題・ニーズの把握・整理

課題	概要
品質	複数設計に対するデザイン(品質)の統一性が確保できる設計業務委託方法と工事発注方法が必要
コスト	デザイン統一性によりコストが増加する可能性があり事業全体のコストコントロールが必要
スケジュール	計画スケジュール通りでの工事完了が必要

「発注者の抱える課題」を把握・整理

■ 発注者が抱える課題の整理

課題①	概要	課題②	概要
発注者体制	<ul style="list-style-type: none"> ● 経験のない大規模事業に対して事業推進を実現できる体制の確保 ● 事業関係者の連携が重要 	入札契約方式	<ul style="list-style-type: none"> ● デザインの統一性 ● 施工時の設計仕様の明確化が必要 ● 地元企業が参入できる工夫

四日市市における重要度の高い課題は以下の3点として整理

① 発注者体制の確保、②デザインの統一性、③施工時の仕様の明確化

課題の整理

支援フロー

応募事業の概要確認

課題・ニーズ把握
検討手法提案

事業推進方法の検討

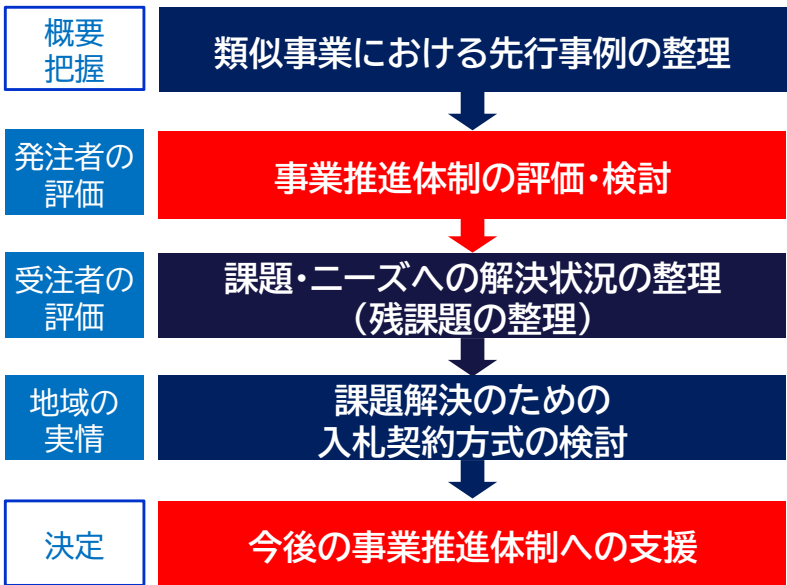
入札契約方式の検討

入札契約改善に対する助言
入札契約図書作成の支援

発注者による
事業推進

- 全国での先行(類似)事業での事業推進方法の情報を収集整理
- 課題・ニーズに対して、「事例を参考に解決できる事項」と「解決困難な事項」を整理
- 「解決困難な事項」に対して入札改善の視点から改善策を検討

【事業特有の課題、全国での成功事例を参考とした事業推進体制の検討】



【事業推進方法のチェック項目整理】
先行事例での事業推進体制の導入可能性を評価するための当該事業に対する「事業背景」、「設計・施工の難易度」を整理

【成功事例の整理】
全国での成功事例での事業推進体制を整理し、当該事業でのあり方を検討

【課題への対応の確認】
先行事例の事業推進体制で対応できない課題を整理し、それに対応するための方策を検討

【各入札契約方式の検討・整理】
「設計・施工分離」、「設計・施工一括発注方式」、「設計段階から施工者が関与する方式」の特徴(条件)を整理

■ 類似事例は、都市(人口)規模が同程度である旭川市、高知市の事業推進方法を参考

発注者	高知駅周辺整備プロジェクト	旭川駅周辺整備プロジェクト	旭川駅周辺整備プロジェクト	備考
準備	553.57年度 旭川駅周辺整備事業計画決定	107.10年度 旭川駅周辺整備事業計画決定	114.4年度 旭川駅周辺整備事業計画決定	高知駅周辺整備事業計画決定から約10年経過している。旭川駅周辺整備事業計画決定は、旭川駅周辺整備事業計画決定の約10年経過している。
基本構想	553.60年度 旭川駅周辺整備基本構想決定	108年度 旭川駅周辺整備基本構想決定	115.3年度 旭川駅周辺整備基本構想決定	旭川駅周辺整備基本構想決定は、旭川駅周辺整備事業計画決定の約10年経過している。
設計	110.4年度 旭川駅周辺整備設計委員会設置	110年度 旭川駅周辺整備設計委員会設置	117.30年度 旭川駅周辺整備設計委員会設置	旭川駅周辺整備設計委員会設置は、旭川駅周辺整備基本構想決定の約10年経過している。
施工	110.4年度 旭川駅周辺整備設計委員会設置	110.11年度 旭川駅周辺整備設計委員会設置	117.30年度 旭川駅周辺整備設計委員会設置	旭川駅周辺整備設計委員会設置は、旭川駅周辺整備基本構想決定の約10年経過している。
新設開業	110.4年度 旭川駅周辺整備設計委員会設置	110.11年度 旭川駅周辺整備設計委員会設置	117.30年度 旭川駅周辺整備設計委員会設置	旭川駅周辺整備設計委員会設置は、旭川駅周辺整備基本構想決定の約10年経過している。
維持管理	110.4年度 旭川駅周辺整備設計委員会設置	110.11年度 旭川駅周辺整備設計委員会設置	117.30年度 旭川駅周辺整備設計委員会設置	旭川駅周辺整備設計委員会設置は、旭川駅周辺整備基本構想決定の約10年経過している。
利用開始	110.4年度 旭川駅周辺整備設計委員会設置	110.11年度 旭川駅周辺整備設計委員会設置	117.30年度 旭川駅周辺整備設計委員会設置	旭川駅周辺整備設計委員会設置は、旭川駅周辺整備基本構想決定の約10年経過している。
イベント	110.4年度 旭川駅周辺整備設計委員会設置	110.11年度 旭川駅周辺整備設計委員会設置	117.30年度 旭川駅周辺整備設計委員会設置	旭川駅周辺整備設計委員会設置は、旭川駅周辺整備基本構想決定の約10年経過している。

出典:高知駅・日向市駅・旭川駅周辺整備におけるまちづくり・景観デザイン関連委員会の経緯と特徴 辻喜彦・吉武哲信・出口近士 景観・デザイン研究講演集 No.6 December 2010

- まずは、成功事例から事業推進方法のあり方を検討することが重要と評価した。

事業推進方法の検討

支援フロー

応募事業の概要確認

課題・ニーズ把握
検討手法提案

事業推進方法の検討

入札契約方式の検討

入札契約改善に対する助言
入札契約図書作成の支援

発注者による
事業推進

- 事業の課題を「①事業背景」と「②設計・施工の難易度」の2つのチェックシートで整理
- 各項目評価については、支援事業者が整理して事例を参考に事業推進方法を検討

■「課題の整理」⇒「入札契約方式の留意点を精査」

- ・「事業背景」と「設計・施工の難易度」に関する課題を項目別に整理
- ・事例等を参考に事業推進方法を提案

事業背景に関するチェックシート

(6)本事業の課題整理①「事業背景」に対する要求事項

分類	本事業の背景	重要度	事業推進体制に対する要求事項
1. スケジュール上の制約度	<input type="checkbox"/> リニア中央新幹線の開業に間に合わせる必要がある <input type="checkbox"/> 多岐多岐の設計業務があり、各設計成果間の連携が求められる <input type="checkbox"/> 設計期間が短く、設計業務の効率化が必要である	++ 高い	<input type="checkbox"/> 各発注事業期間(総機部での事務処理期間)が短縮可能であること 【契約事務の効率化】
2. 財政上の制約度	<input type="checkbox"/> 市と財政上の制約度	++ 高い	<input type="checkbox"/> 品質、デザイン、施工条件の反映等による手戻り等を防止できる調達方法の検討
3. 市場性			
4. 市民理解			
5. 契約			
6. 品質			

チェック項目

1. スケジュール上の制約度
2. 財政上の制約度
3. 市場性の確保
4. 市民の理解
5. 契約の透明性
6. 品質の確保

設計・施工の難易度のチェックシート

(6)本事業の課題整理②「設計・施工の難易度」に対する要求事項

分類	本事業の背景	難易度	事業推進体制に対する要求事項
1. 仕様・設計の確定度	<input type="checkbox"/> 近鉄当市駅側は、手帳設計・詳細設計が完了していないため、工事に関する設計仕様の設定が困難である。 <input type="checkbox"/> JR西日本側は、手帳設計が完了した仕様は確定できる。	++ 高い	<input type="checkbox"/> 着工のための設計完了期間の短縮、設計期間の確保 【設計業務の発注事務の効率化】
2. 事業・工事の難易度・複雑度	<input type="checkbox"/> 道路占用や酒類利用事業者が存在し、複数の事業者間の調整が必要であること、同時進行による工事の遅延等が懸念されること、同時進行による工事の遅延等が懸念されること、同時進行による工事の遅延等が懸念されること。	++ 高い	<input type="checkbox"/> 設計思想の施工者への伝達、設計施工の連携の在り方の検討が必要 【設計への施工者の関与】
3. 施工の制約度	<input type="checkbox"/> 入札による工事の難易度		
4. 工事予定価格の確定度			

チェック項目

1. 仕様・設計の確定度
2. 工事の難易度・複雑度
3. 施工の制約度
4. 工事予定価格の確定度

■事例での対応方法

- 事例の特徴
 - ：計画段階から設計段階と継続的に委員会を運営 ⇒設計へ計画内容をきちんと活かすという 観点では非常に重要な連携
 - ：施工段階では、フォローアップ体制
 - ：個別の技術検討にはWGや部会等を設置
 - ：設計者による発注者支援の実施

事業推進体制の強化

- デザインの統一は単純に設計間の仕様調整ではなく、先行事例のように計画・設計が【コンセプト】をデザインとして実現できているかを監修(コーディネート)することが不可欠であり委員会の設置が重要
- 設計者への発注支援業務を追加

■ 課題の整理結果

- 「事業背景」では、スケジュール上の制約、デザインの統一性に関する財政や品質の重要度が高い
- 「設計・施工の難易度」では、仕様の確定、工事の難易度の重要度が高く、設計への施工者の関与が重要
- 計画設計が【コンセプト】を実現できているかを監修するために、委員会設置が重要

入札契約方式の検討

支援フロー

応募事業の概要確認

課題・ニーズ把握
検討手法提案

事業推進方法の検討

入札契約方式の検討

入札契約改善に対する助言
入札契約図書作成の支援

発注者による
事業推進

● 課題・ニーズに対して入札契約方式の視点から改善点を検討

■ 「事業背景」と「設計・施工の難易度」に対する残課題への対応

課題・ニーズ	主な概要
設計業務の発注事務の効率化	<ul style="list-style-type: none"> □ 多種多様な検討・設計業務があり、各設計成果間の整合性・統一性を図るための工程が非常に短く、設計等業務に対する発注期間短縮が必要 □ 品質、デザインの統一性
仕様の明確化	<ul style="list-style-type: none"> □ 施工条件の反映等による手戻り等を防止 □ ペDESTリアンデッキ整備(近鉄百貨店・駅舎への接続)では、供用中の施設に対する歩行者動線や乗り継ぎ動線の確保等、工期短縮を含めて影響を最小限に抑える計画が必要
発注者体制の確保	<ul style="list-style-type: none"> □ JR四日市側についての課題はない □ 発注者体制の確保が必要 □ 基本計画(予備設計)業務が残っており、計画内容によっては市民との合意形成の必要

事例も参考

- 設計業務は、債務負担行為による複数年契約を活用

入札契約方式の一次評価

- 設計については複数年包括設計委託が有効である。
- 現段階では技術提案・交渉方式(技術協力・施工タイプ)の活用可能性が考えられる。**但し、予備設計段階でどの程度仕様確定が可能か、施工に対する技術提案要素がどの程度かの見極めが必要。**

(参考資料) ①への対応:ECI方式(技術協力・施工タイプ)の有効性 国土交通省

・事業支援者が事業背景、施工条件(広場工事の仕様確定が困難となった場合に)より、令和2年度からの予備・詳細設計包括委託へのECI方式の活用が想定される。
また、各設計業務をR4年度までの設計者が全体を通して設計する方(包括設計)が効果的である場合は、設計協力・施工タイプが優位と想定される。
発注者が評価の重要な点

項目	設計・施工の難易度(設計協力)	設計・施工の難易度(技術協力)	設計・施工の難易度(施工タイプ)	設計・施工の難易度(包括設計)
事業背景	設計業務が単独で実施されるため、設計業務の効率化が期待できる。	設計業務が単独で実施されるため、設計業務の効率化が期待できる。	設計業務が単独で実施されるため、設計業務の効率化が期待できる。	設計業務が単独で実施されるため、設計業務の効率化が期待できる。
施工条件	設計業務が単独で実施されるため、設計業務の効率化が期待できる。	設計業務が単独で実施されるため、設計業務の効率化が期待できる。	設計業務が単独で実施されるため、設計業務の効率化が期待できる。	設計業務が単独で実施されるため、設計業務の効率化が期待できる。
発注者体制	設計業務が単独で実施されるため、設計業務の効率化が期待できる。	設計業務が単独で実施されるため、設計業務の効率化が期待できる。	設計業務が単独で実施されるため、設計業務の効率化が期待できる。	設計業務が単独で実施されるため、設計業務の効率化が期待できる。

(参考資料) ②への対応:ECI方式(技術協力・施工タイプ)の有効性 国土交通省

項目	設計・施工の難易度(設計協力)	設計・施工の難易度(技術協力)	設計・施工の難易度(施工タイプ)	設計・施工の難易度(包括設計)
事業背景	設計業務が単独で実施されるため、設計業務の効率化が期待できる。	設計業務が単独で実施されるため、設計業務の効率化が期待できる。	設計業務が単独で実施されるため、設計業務の効率化が期待できる。	設計業務が単独で実施されるため、設計業務の効率化が期待できる。
施工条件	設計業務が単独で実施されるため、設計業務の効率化が期待できる。	設計業務が単独で実施されるため、設計業務の効率化が期待できる。	設計業務が単独で実施されるため、設計業務の効率化が期待できる。	設計業務が単独で実施されるため、設計業務の効率化が期待できる。
発注者体制	設計業務が単独で実施されるため、設計業務の効率化が期待できる。	設計業務が単独で実施されるため、設計業務の効率化が期待できる。	設計業務が単独で実施されるため、設計業務の効率化が期待できる。	設計業務が単独で実施されるため、設計業務の効率化が期待できる。

■ 課題の整理結果

- 今後、①予備設計段階でどの程度仕様の確定が可能か、②施工に対する技術提案要素がどの程度かを見極め、技術提案・交渉方式の採用について最終的な評価を行う必要がある。
(例:各種交通動線や道路占用物件の機能確保に係る調整、百貨店や駅舎へのデッキ接続に係る動線確保等については、技術提案・交渉方式の適用判断に向けた整理を進める。)

今後の入札契約改善に関する助言等

支援フロー

応募事業の概要確認

課題・ニーズ把握
検討手法提案

事業推進方法の検討

入札契約方式の検討

入札契約改善に対する助言
入札契約図書作成の支援

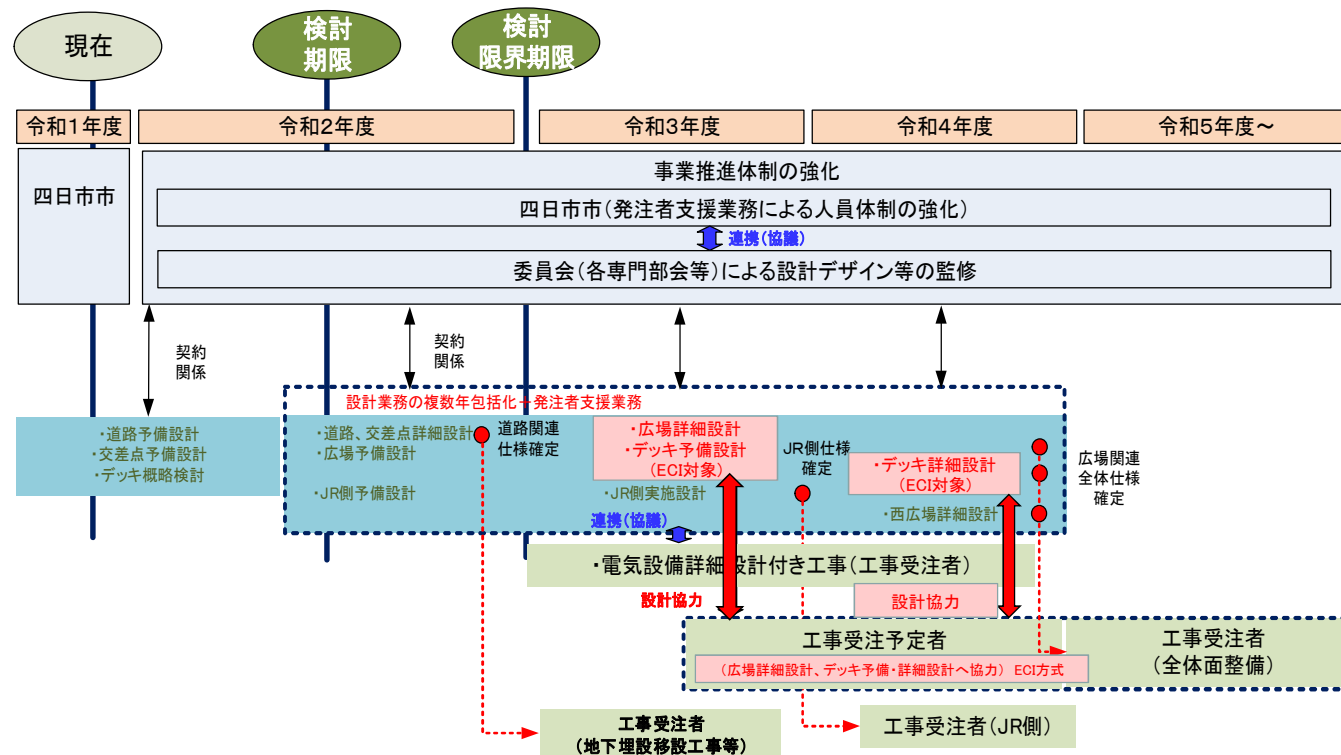
発注者による
事業推進

- 技術提案・交渉方式を採用するためのスケジュールについて助言
- 工程遅延防止のため、今後の技術提案・交渉方式を採用した場合の入札契約図書の雛形の作成支援

①技術提案・交渉方式(ECI方式)について
・ECI方式の導入は、「広場予備設計」の中間成果段階である令和2年9月までに仕様の確定度が定まるか否かの確認し、判断し、令和3年3月までに導入の意思決定が必要

②CM方式について
・発注関係事務が多い令和5年度まで、発注者体制や各課題への対応の必要性を随時モニタリングして、各年度の12月(予算申請前)に導入可否の判断が必要

③入札契約図書の事前準備
・四日市市で過年度対応した四日市市体育館整備事業の入札契約図書を参考



■ 四日市市の決定

- 今後、技術提案・交渉方式の導入可能性について必要な条件を整理した上で、導入適否を検討する。

発注者による事業推進

支援フロー

応募事業の概要確認

課題・ニーズ把握
検討手法提案

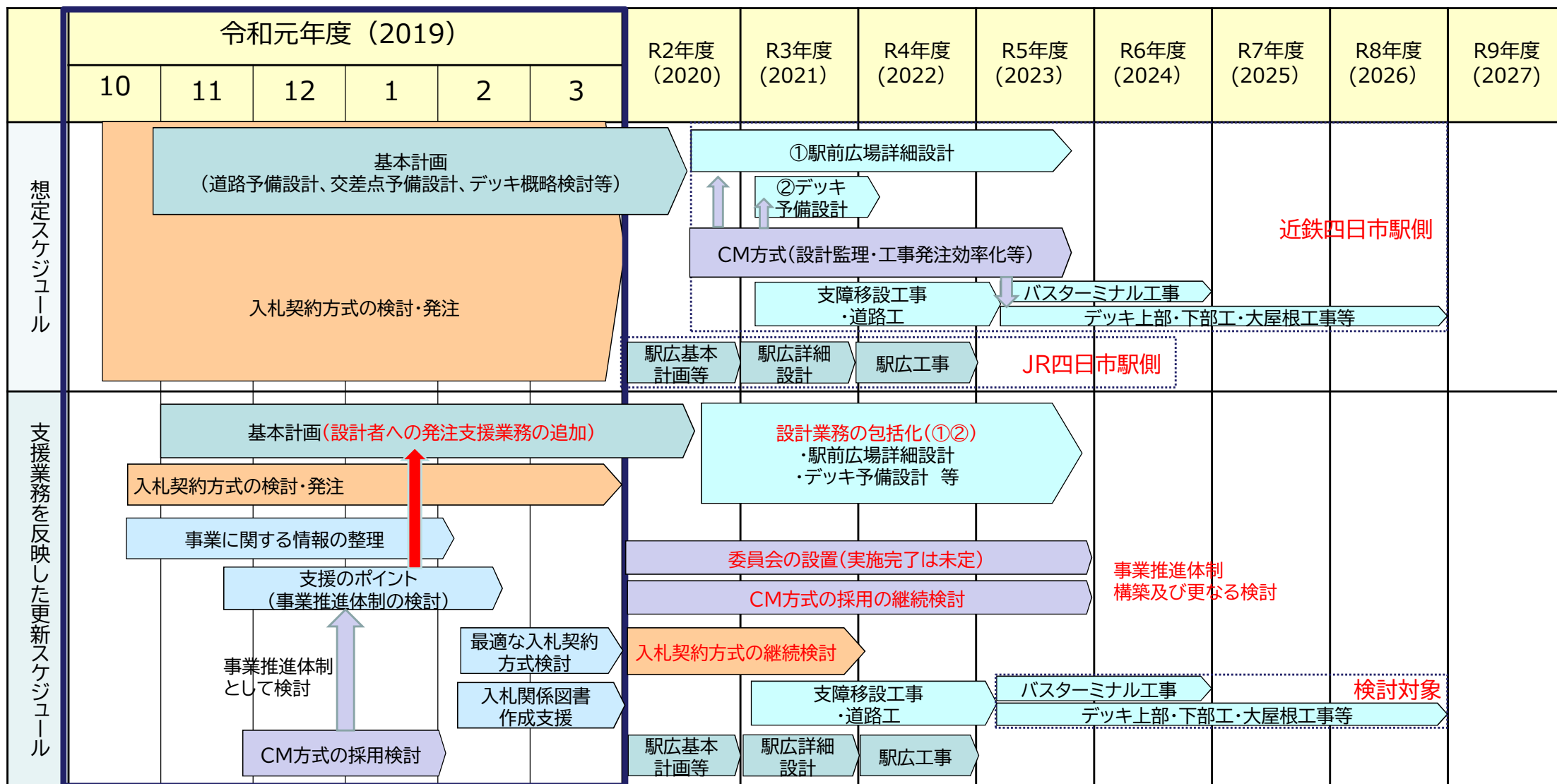
事業背景・工事難易度による
入札契約方式の一次評価

地域の実情を踏まえ
入札契約方式決定

入札図書作成支援
発注者体制の確認

発注者による
事業推進

- 入札改善検討は、設計業務を通じて仕様書の確定度・施工会社の技術提案の必要性の面から継続検討



【参考】「事業背景」に関するチェックシート

分類	本事業の背景	重要度	事業推進体制に対する要求事項
1. スケジュール上の制約度	<input type="checkbox"/> リニア中央新幹線の開業に間に合わせる必要がある。 <input type="checkbox"/> 多種多様な検討・設計業務があり、各設計成果間の整合性・統一性を図るための工程が非常に短く、設計等業務に対する発注期間短縮が必要である。	++ 高い	<input type="checkbox"/> 各発注準備期間(組織内部での事務処理期間)が短縮可能であること 【契約事務の効率化】
2. 財政上の制約度	<input type="checkbox"/> 大規模事業であるため、想定事業費以上の費用の支出が困難であり、コスト縮減の必要性がある。	++ 高い	<input type="checkbox"/> 品質、デザイン、施工条件の反映等による手戻り等を防止できる調達方法の検討 【設計業務の包括化、設計・施工連携】
3. 市場性の確保	<input type="checkbox"/> 市の運用基準に準拠した工事調達が必要である。 <input type="checkbox"/> 設計・施工一括発注方式の場合には、地域で担える企業が不在であり、設計者とのSPC(特定目的会社)組成が必要となる。 <input type="checkbox"/> 不調不落に対して不安があり、防止方法の検討が必要である。	++ 高い	<input type="checkbox"/> 市場調査により地域企業の設計段階への関与の実現性を確認
4. 市民との合意形成	<input type="checkbox"/> 基本計画(予備設計)業務が残っており、計画内容によっては市民・民間事業者との合意形成の必要性がある。	± 一般	<input type="checkbox"/> 合意形成に対する技術的支援 【発注者体制の確保(CM方式等)】
5. 契約の透明性	<input type="checkbox"/> 設計業務を継続的に受注する場合、一構造物に対して予備設計から詳細設計までの債務負担行為としての継続契約は可能であるが、次年度以降で現在の設計範囲を超えての継続契約(随意契約)に対しては検討が必要である。	++ 高い	<input type="checkbox"/> 地方自治法167条の第2項の適用性を検討 <input type="checkbox"/> プロポーザル要綱の整備状況の確認 【内規等の確認】 <input type="checkbox"/> 次年度以降の設計包括委託の可能性を検討 【公募型プロポーザルの適用】
6. 品質の確保	<input type="checkbox"/> 多種多様な設計・工事が存在し、面整備という視点からデザインの統一性が必要である。	++ 高い	<input type="checkbox"/> 品質、デザイン、施工条件の反映等による手戻り等を防止できる調達方法の検討 【設計業務の包括化、設計・施工連携】 【発注者体制の確保(CM方式等)】

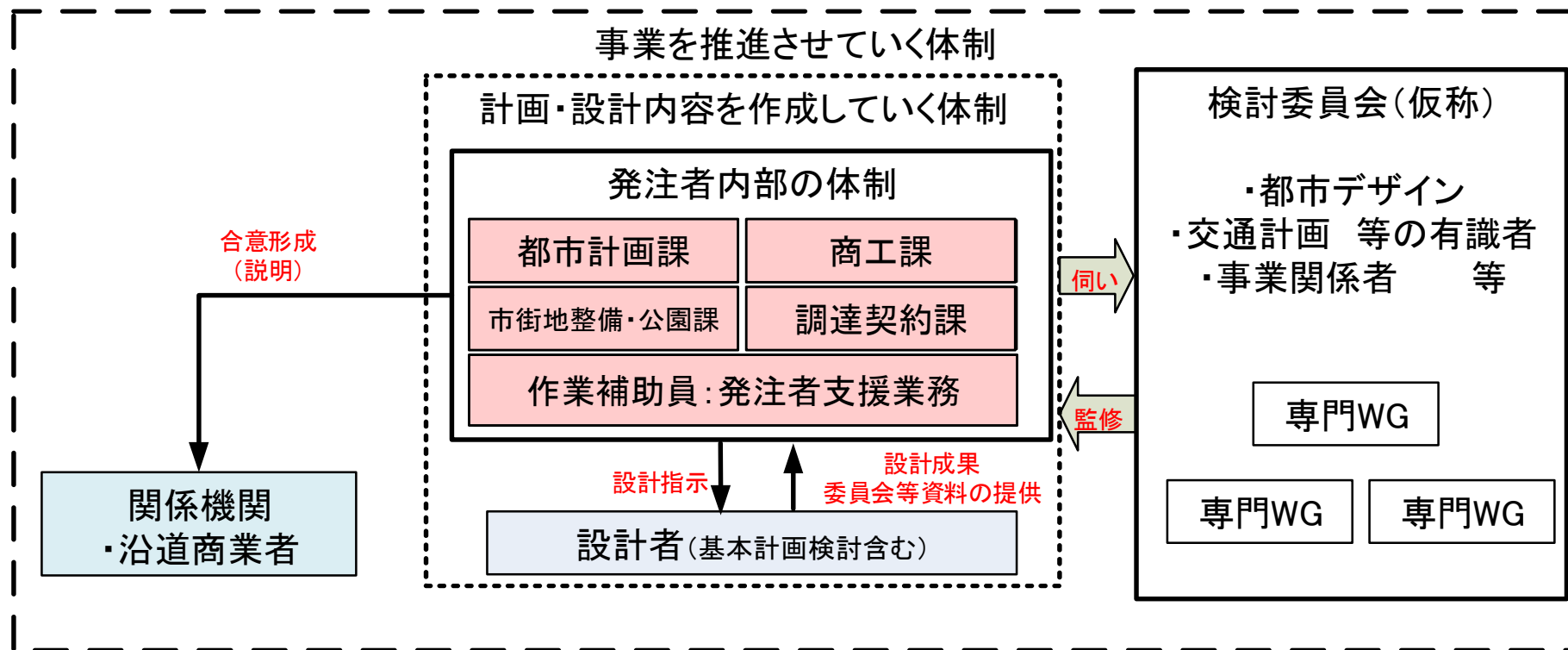
【参考】「設計・施工の難易度」に関するチェックシート

分類	本事業の背景	難易度	事業推進体制に対する要求事項
1. 仕様・設計の確定度	<input type="checkbox"/> 近鉄四日市駅側は、予備設計・詳細設計が完了していないため、工事に関する設計仕様の設定が困難である。	++ 高い	<input type="checkbox"/> 着工のための設計完了期間の短縮／設計期間の確保 【設計業務の発注事務の効率化】
2. 事業・工事の難度・複雑度	<input type="checkbox"/> 道路占用物件(地下・地上)や道路利用事業者が存在し、複数の事業者間調整が想定されることから、円滑な事業監理が求められる。 <input type="checkbox"/> バスターミナル築造及び中央通り改築予定地の地下には地下駐車場があり、入出庫路、排煙設備、電気設備等に影響を及ぼさない工夫が必要である。 <input type="checkbox"/> ペDESTリアンデッキ整備(近鉄百貨店接続)では、百貨店が増築整備されたことによる様々なフロア高に応じた歩行者動線を確保する計画が必要である。 <input type="checkbox"/> JR四日市駅側は施工に関する課題は小さい。	++ 高い	<input type="checkbox"/> 設計思想の施工者への伝達、設計施工の連携の在り方の検討が必要 【設計への施工者の関与】
3. 施工の制約度	<input type="checkbox"/> バスターミナル整備時には現状のバス利用者への影響、日常の交通動線を確保した施工計画が必要である。 <input type="checkbox"/> 近鉄駅西側のペDESTリアンデッキ検討区間には商業ビルが立地しており、近接施工への配慮が必要である。	++ 高い	<input type="checkbox"/> 市場調査による地域建設会社の技術力の確認 【市場性の確保(地元建設会社の設計技術力)】
4. 工事予定価格の確定度	<input type="checkbox"/> 広場、デッキ関係は基本計画が残っているため、現時点での工事価格の設定は困難である。 <input type="checkbox"/> 広場とデッキ関係の整備は一体であり、工事価格設定には相互の設計の連携が重要である。	+ やや高い	<input type="checkbox"/> 全体工事費が確定できるよう設計業務の相互連携が重要 【設計業務の発注事務の効率化】

【参考】事業推進体制(一次評価)

□事業推進体制(案)

- 基本構想が、計画・設計にきちんと反映されているかの全体監修役として「委員会」を設置
 - ：個別検討テーマについては委員会下部組織にWGを設置
- 発注者体制の体制確保のため、発注者支援業務で対応
 - ：関係機関協議・住民対応等の支援のため、設計業者に支援業務を追加
 - ：発注関係事務の補助として発注者支援業務を別途発注(作業員を補充)
- 設計等の発注方法は、以後で検討



四日市市の事業推進体制(案)

【参考】 ECI方式(技術協力・施工タイプ)の有効性

・事業背景、施工条件から評価すると、**近鉄四日市駅側**は、**設計・施工分離発注**で令和3年度からの**予備・詳細設計包括委託(公募型プロポーザル)**への**ECI方式(技術協力・施工タイプ)**の活用が優位と想定される。

表内赤字が評価の重要な点

分類	設計・施工分離発注 【設計包括】	詳細設計付工事 発注方式	設計・施工一括発注方式	設計段階から施工者が関与する方式	
				設計協力・施工タイプ	設計交渉・施工タイプ
	債務負担行為による設計契約 ▼各年度間は随意契約 予備・詳細設計包括 → 施工	▼設計委託契約 予備設計 → 詳細設計 → 施工 ▲工事契約	予備設計 → 詳細設計 → 施工 ▲工事契約	▼設計契約 ▼設計契約 予備設計 → 詳細設計 → 設計協力 → 施工 ▲協定 ▲工事契約	▼設計契約 予備設計 → 詳細設計 → 施工 ▲協定 ▲工事契約
期待する効果	スケジュール	○ 各年度での設計業務の発注準備期間が短縮でき、設計期間が確保しやすい。 ○ 各詳細設計と工事契約間の発注準備期間が短縮できる。 △ 広場はR3年度に工事仕様が確定予定であるが、面整備としてのR4年度のデッキ設計との連携時に設計の手戻り【工期遅延】が発生する可能性がある。	○ 各契約間の発注準備期間が短縮できる。 ○ 一貫した設計のため、設計に対する手戻りリスクが低減できる。	○ 工事段階での契約準備期間が短縮できる。 ○ 施工条件を反映した設計のため手戻りリスクが低減できる。	△ 設計手戻りのリスクが低減できるが、施工者との契約時の価格交渉に期間を要するリスクがある。
	コスト	△ デザインの統一性が高まるが高いが、施工条件(地下駐車場、デッキの基礎位置等)で不具合発生リスクがある。 ※施工者の設計への反映は、工事段階での調達で更なる検討	△ 広場はR3年度に工事仕様が確定できる予定であるが、面整備としてのデッキとの連携が必要であり、設計変更【コスト増加】が発生する可能性がある。	△ 各設計段階の進捗が異なり、工事仕様が確定できない工事もあるため、施工時の設計変更リスクが高い。 △ 一施工者単独の技術提案となるため、他の技術提案と比較できずコスト削減機会が失われる場合がある。	○ 各設計間の整合性が高いため施工間での不具合発生リスクが低下する。 △ 広場関係の一部で適用してもデッキとの連携が不十分であるとデッキ下部工事時に施工位置変更等によるコスト増加リスクがある。
	品質(デザイン)	○ デザインの統一性が図られた設計が可能となる。	△ 各設計の進捗が異なるため、工事ごとに調達手法を変更することは効果的でない。	△ 各設計の進捗が異なるため、工事ごとに調達手法を変更することは効果的でない。	○ 各設計の進捗が異なるが、対象を 広場設計だけに絞って導入することは可能 である。ただし、デザインの統一性からみれば、設計包括のうちとして導入することが望まれる。

【参考】 ECI方式(技術協力・施工タイプ)の有効性

分類	設計・施工分離発注 【設計包括】	詳細設計付工事 発注方式	設計・施工一括発注方式	設計段階から施工者が関与する方式	
				設計協力・施工タイプ	設計交渉・施工タイプ
	債務負担行為による設計契約 ▼各年度間は随意契約 予備・詳細設計包括 → 施工	▼設計委託契約 予備設計 → 詳細設計 → 施工 ▲工事契約	予備設計 → 詳細設計 → 施工 ▲工事契約	▼設計契約 ▼設計契約 予備設計 → 詳細設計 → 施工 設計協力 △協定 ▲工事契約	▼設計契約 予備設計 → 詳細設計 → 施工 △協定 ▲工事契約
実効性	○ デザインの統一及び連携の取れた設計成果となるため、工事予定価格が確定しやすい(変動しにくい)。	△ 駅前広場とデッキの設計進捗が異なるが、面整備として設計品質等の統一が重要であり、部分的に当該手法を導入しても効果的でない。	○ 各設計の進捗が異なっても対応できる。 △ 予備設計段階で仕様内容が確定困難であり、適用性が低い。	○ 駅前広場とデッキ関係の設計進捗が異なるが、面整備としての広場とデッキの連携は重要である。 広場詳細設計だけを対象に実施すること可能である。	△ 駅前広場とデッキの設計進捗が異なるが、面整備として設計品質等の統一が重要であり、部分的に当該手法を導入しても効果的でない。
市場性 (民間事業者の参加意欲等)	○ 大手建設コンサルタントであれば、面整備の設計業務全般に対応できる。 ○ 個別設計業務にロット分けしないため契約規模もあり入札意欲が高まり、不調防止も期待できる。	※ 地域のゼネコンの設計ノウハウが不足しており、大手ゼネコンとのJV組成が想定されるため地域建設会社への参加意欲の把握が必要である。	※ 地域のゼネコンの設計ノウハウが不足しており、大手ゼネコンとのJV組成が想定されるため地域建設会社への参加意欲の把握が必要である。	○ 地域の建設会社でも施工条件提示の技術協力は可能であるため、参画しやすく不調リスクが低減できる。	※ 地域のゼネコンの設計ノウハウが不足しており、大手ゼネコンとのJV組成が想定されるため地域建設会社への参加意欲の把握が必要である。
法的制約 (発注者の内規等)	○ 公募型プロポーザルにて次年度以降の契約に対する透明性は確保できる。 ※債務負担行為については検討は必要である。	△ 発注者の実施要綱(内規)の整備が必要である。	△ 発注者の実施要綱(内規)の整備が必要である。	△ 発注者の実施要綱(内規)の整備が必要である。	△ 発注者の実施要綱(内規)の整備が必要である。
総合評価(想定)	◎(設計段階)	△	△	◎(工事段階)	△