

一般国道2号 神戸三宮駅交通ターミナル特定  
運営事業等  
三宮バスターミナル特定運営事業等  
事業者選定基準

令和6年4月  
国土交通省 近畿地方整備局  
神戸市



# — 目 次 —

|                        |   |
|------------------------|---|
| 1. 「事業者選定基準」の位置づけ..... | 1 |
| 2. 優先交渉権者選定の方法 .....   | 1 |
| 2.1. 選定方法の概要 .....     | 1 |
| 2.2. 事業者選定の体制.....     | 1 |
| 3. 審査の手順.....          | 2 |
| 4. 第一次審査.....          | 3 |
| 5. 第二次審査.....          | 3 |
| 5.1. 審査の手順及び方法 .....   | 3 |
| 5.2. 事業提案の位置づけ .....   | 3 |
| 5.3. 事業提案の審査方法.....    | 4 |
| 6. 評価項目.....           | 4 |

## 1. 「事業者選定基準」の位置づけ

本事業者選定基準は、国土交通省近畿地方整備局（以下「国」という。）及び神戸市（以下「市」という。）が「一般国道2号 神戸三宮駅交通ターミナル特定運営事業等」及び「三宮バスターミナル特定運営事業等」（以下「本事業」という。）を実施する能力を有する民間事業者として、特定事業契約及び実施契約の締結を優先的に交渉する者（以下「優先交渉権者」という。）を選定するための方法、評価基準等を示したものであり、募集要項と一体のものである。

## 2. 優先交渉権者選定の方法

### 2.1. 選定方法の概要

優先交渉権者には、PFI 事業やバスターミナルの内装整備・維持管理・運営に関する専門的な知識やノウハウが求められる。そのため、優先交渉権者の選定にあたっては、競争性のある随意契約（公募型プロポーザル方式）により事業提案の評価を行う。

また、優先交渉権者の選定にあたっては、本事業に応募する民間事業者（以下「応募者」という。）の参加資格及び実績等の有無を判断する「第一次審査」と、参加資格の確認を受けた応募者（以下「提案提出者」という。）の提出する提案書の評価を行う「第二次審査」の二段階に分けて実施する。

なお、第一次審査における審査結果は、第二次審査のための事業提案を提出できる有資格者を選定するためのものであり、第二次審査に第一次審査の結果は影響しない。

### 2.2. 事業者選定の体制

国及び市は、優先交渉権者を選定するにあたり、専門的見地からの意見を参考とするために、有識者等からなる有識者委員会を設置する。有識者委員会は、各提案提出者からの提案に対する評価案について、意見を国及び市に報告し、国及び市はこれを受けて、提案提出者の順位を決定し、第一位の者を優先交渉権者、第二位の者を次点交渉権者として選定する。

有識者委員会の構成は以下のとおりである。

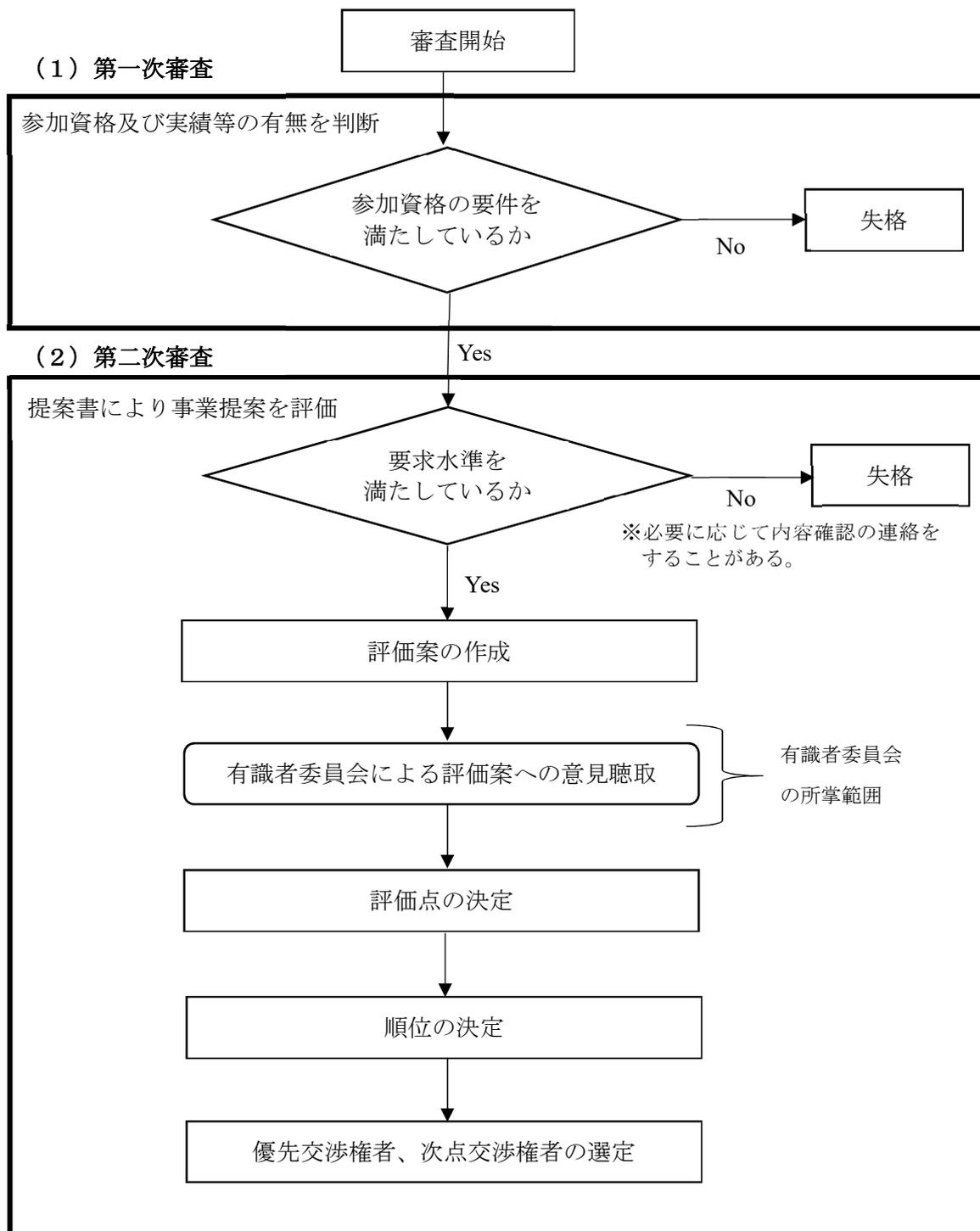
表 有識者委員会の委員

| 氏名    | 所属             |
|-------|----------------|
| 岡 絵理子 | 関西大学環境都市工学部 教授 |
| 小谷 通泰 | 神戸大学 名誉教授      |
| 甲斐 良隆 | 京都情報大学院大学 教授   |
| 北詰 恵一 | 関西大学環境都市工学部 教授 |
| 正司 健一 | 神戸大学 名誉教授      |

（五十音順、敬称略）

### 3. 審査の手順

審査の手順を以下に示す。



## 4. 第一次審査

応募者が、募集要項に示す参加資格の要件を満たしているかどうかを審査し、要件を満たしていない項目があれば失格とする。

## 5. 第二次審査

### 5.1. 審査の手順及び方法

優先交渉権者を選定するため、提案提出者から提出された提案書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) 要求水準審査

事業提案の内容が要求水準を満た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満たしていない場合は失格とする。

なお、要求水準とは「一般国道2号 神戸三宮駅交通ターミナル特定運営事業等及び三宮バスターミナル特定運営事業等の要求水準書」に定める要求水準をいう。

#### (2) 事業提案審査

事業提案について、その提案が優れていると認められるものは、その程度に応じて評価点を付与する。評価点は1000点を上限値とし、各評価項目の配点の詳細は「6.評価項目」で示す。

#### (3) 優先交渉権者の選定等

##### a) 優先交渉権者の選定

国及び市は、サービス対価の上限以下の提案価格を提示した提案提出者それぞれについて、5.1.(2)の事業提案審査による評価点を算出し、第一位の者を優先交渉権者、第二位の者を次点交渉権者として選定する。なお、評価点が同点の場合は、本事業の実施で重要と考える評価項目「実施方針及び実施体制」及び「内装整備業務」「運營業務」の合計点が高い提案提出者を優先交渉権者として選定する。これによりなお同点となった場合には、くじにより優先交渉権者を選定する。

##### b) 評価内容の公表

国及び市は、優先交渉権者を選定した後、評価点について評価した内容を明確化し、事業提案に関する評価内容を公表する。

### 5.2. 事業提案の位置づけ

優先交渉権者の提示した事業提案は、基本協定及び特定事業契約及び実施契約にその内容が反映されるとともに、優先交渉権者は、これを履行しなければならない。

また、評価点は、要求水準以上の事業提案が行われ、かつ当該提案内容が評価基準に合致すると判断されたことにより、得点が付与される。このため評価点に関する評価内容は、国及び市と優先交渉権者が協議により実施方法を明確化し、契約締結時の要求水準とする。

### 5.3. 事業提案の審査方法

#### (1) 共通事項

審査にあたっては、文章による提案を評価することを原則とする。図・表あるいはイメージ図等（以下「図面等」という。）は、文章による記載内容の妥当性・現実性や各記載事項間での矛盾の有無を判断・確認するための補足資料であり、文章による記載内容と図面等に矛盾がある場合、文章による記載内容を優先するものとする。

#### (2) 要求水準審査

事業提案の内容が要求水準を満たしているか否かを、要求水準書をもとに審査する。事業提案が要求水準を満たしていない場合は失格とする。なお、提出書類において求める記載事項は、「様式集及び記載要領」に示す。

事業提案は、国及び市が求める要求水準に対して、どのように対処するのかを具体的かつ詳細に記載することが求められる。国及び市は、事業提案について、内容が妥当であり、当該提案に従って事業を実施すれば要求水準を満たすことが可能であると判断できる場合に、これを満たすものと判断する。

#### (3) 事業提案審査

事業提案審査では、国及び市が重視する評価項目について、優れた内容であるかどうかの審査を行う。評価の基本的概念としては、要求水準を満たしていることが前提となるため、要求水準を達成していれば0点、要求水準を超え、よりよい提案がなされている場合に加算点の付与を行う。

評価基準は評価項目ごとに設定しており、また評価項目ごとに配点を行っている。

各評価項目の評価基準及び配点は「6.評価項目」による。

## 6. 評価項目

評価点の評価項目は以下のとおりである。各評価項目は、対応する様式によってのみ評価を行う。

表 評価項目の配点

| 評価項目               | 配点   |
|--------------------|------|
| 1) 実施方針及び実施体制      | 110  |
| 2) 資金調達及び収支計画      | 70   |
| 3) 内装整備業務          | 100  |
| 4) 準備業務            | 40   |
| 5) 維持管理業務          | 90   |
| 6) 運営業務            | 230  |
| 7) 利便増進事業          | 60   |
| 8) 公共負担額（サービス購入料※） | 300  |
| 計                  | 1000 |

※維持管理・運営に係るサービス購入料について評価する。内装整備費は評価の対象としない。

1 実施方針及び実施体制

| 評価分類  | 評価の視点                      | 評価基準<br>※「・」の数と点数は対応しない。  | 配点<br>(全体の割合) |             |
|-------|----------------------------|---|---------------|-------------|
| 実施方針  | 事業の特性を踏まえた方針               | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 「三宮再整備の目指す姿」の達成に資する方針や計画が具体的に提案されているか。</li> <li>・ 新バスターミナル・三宮バスターミナルの一体的な運用について、具体的な方法が提案されているか。</li> </ul>  | 20<br>(2)     | 110<br>(11) |
| 実施体制  | SPC 出資構成、業務実施・連絡調整の体制、人材配置 | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 本事業を効率的かつ効果的に実施できる業務実施体制が構築されているか。</li> <li>・ 出資構成、出資者ごとの保有議決権付株式及び出資額などの体制が、本事業を適正かつ確実に実施するために合理的な内容となっているか。</li> <li>・ 全体調整や、国、市、その他関係者（再開発会社等）との報告・連絡・相談を図るための方策が具体的に提案されているか。</li> <li>・ 確実に事業を遂行するための十分な資格、経験、ノウハウを有した人材が配置されているか。</li> <li>・ 神戸市内の雇用創出に寄与する、人材配置や雇用施策が具体的に提案されているか。</li> </ul> | 40<br>(4)     |             |
| リスク分担 | 各企業分担と対応策                  | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ リスクが的確かつ網羅的に想定され、そのリスクの分担及び担保する契約条件等の明確化が図られているか。</li> <li>・ リスク事象を顕在化させない方策や、顕在化した際の具体的かつ有効な対応策が提案されているか。</li> <li>・ 本事業の安定性向上及び国・市のリスク負担軽減に資する方策（「事業者が付す保険等」以上の保険を付すなど。ただし、リスク対応として有効かつ適切である場合に限る。）が具体的に提案されているか。</li> <li>・ テナントの誘致方策及び撤退時の対応方策など、利便増進事業のリスク管理について具体的に提案されているか。</li> </ul>        | 50<br>(5)     |             |

## 2 資金調達及び収支計画

| 評価分類 | 評価の視点  | 評価基準<br>※「・」の数と点数は対応しない。  | 配点<br>(全体の割合) |           |
|------|--------|---|---------------|-----------|
| 資金調達 | 資金調達計画 | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 妥当性・確実性の高い資金調達計画や、事業の安定的な実施に必要な資金を確保する方法が示されているか。</li> <li>・ 健全な財務状況を保持するための財務管理の方針及び方策が明確になっているか。</li> <li>・ 事業内容の変更や急な資金需要や収入の減少に対し、柔軟な対応が可能な資金調達方法が示されているか。</li> </ul>  | 30<br>(3)     |           |
| 収支計画 | 収支計画   | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 新バスターミナル（Ⅰ期）と三宮バスターミナルとの一体運営を踏まえ、全事業期間を通じて安定的に事業が行われるための、実現性・妥当性のある収支計画となっているか。</li> <li>・ 収入及び費用の算出根拠が明確であり、妥当な収支計画となっているか。</li> <li>・ 停留料金について、相場価格等と比較して不当に高額ではなく、乗り入れバス事業者にとって妥当性のある料金体系・料金設定がなされているか。</li> <li>・ 利便増進事業の収入（テナント賃料等）について、積算根拠が明確、かつ事業期間を通して事業性が担保される設定がなされているか。</li> </ul> | 40<br>(4)     | 70<br>(7) |

### 3 内装整備業務

| 評価分類                    | 評価の視点   | 評価基準<br>※「・」の数と点数は対応しない。   | 配点<br>(全体の割合) |
|-------------------------|---|--|---------------|
| 周辺施設を踏まえた交通・動線計画        | <ul style="list-style-type: none"> <li>交通計画</li> <li>動線計画</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>バスターミナルとして円滑な運行・運営を実現できる施設計画となっているか。</li> <li>周辺施設からのアクセスに配慮した動線計画上の工夫が考えられているか。</li> <li>三宮周辺の交通結節機能を向上させる提案がなされているか。</li> </ul>   | 20<br>(2)     |
| 再開発ビルと調和した快適で機能性の高い施設計画 | <ul style="list-style-type: none"> <li>デザイン</li> <li>空間構成</li> <li>機能連携</li> <li>快適性</li> <li>利便性</li> <li>機能性</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>再開発ビルのデザインとの一体性が確保されているか。</li> <li>兵庫らしさや神戸らしさを演出する高いデザイン性を有しているか。</li> <li>再開発ビル内の機能との連携に配慮した施設計画となっているか。</li> <li>誰もが快適に利用できる施設計画となっているか。</li> <li>これからの待合空間に求められる機能が導入されているか。</li> <li>機能的で、使い勝手がよい、施設計画等となっているか。</li> <li>年齢、性別、障害の有無、国籍等にかかわらず誰もが快適に利用できる具体的で優れた提案がなされているか。</li> </ul> | 40<br>(4)     |
| 将来的な対応可能性・メンテナンス性       | <ul style="list-style-type: none"> <li>可変性</li> <li>柔軟性</li> <li>技術革新への対応</li> <li>更新の容易さ</li> <li>メンテナンス性</li> </ul>     | <ul style="list-style-type: none"> <li>新バスターミナル（Ⅱ期）を見据えた施設計画となっているか。</li> <li>将来的なレイアウト変更等柔軟な運用を見据えた施設計画となっているか。</li> <li>今後の技術革新を見据えた設備計画となっているか。</li> <li>長期的な施設利用を前提とした、十分な耐久性・更新性の容易さを有しているか。</li> <li>メンテナンス性に配慮した施設計画等となっているか。</li> </ul> <p>(将来的なレイアウト変更や、技術革新等による機器更新等について、バスターミナル事業運営の影響を最小限とする具体の提案がある場合に優位に評価する。)</p>   | 20<br>(2)     |
| 施工計画                    | <ul style="list-style-type: none"> <li>品質確保及び環境保全対策</li> <li>施工合理化</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>再開発ビル側工事との調整に向けた工夫がなされているか。</li> <li>事業提案を確実に遂行するための工程、品質確保に関する提案がなされているか。</li> <li>建築材料、設備資機材の長寿命化・更新性に配慮し、長期にわたる品質確保が検討された提案がなされているか。</li> <li>生産性の向上に資する有効な技術や施工合理化の導入等、具体的で効果がある提案がなされているか。</li> </ul>  | 20<br>(2)     |
|                         |   |  | 100<br>(10)   |

#### 4 準備業務

| 評価分類 | 評価の視点          | 評価基準<br>※「・」の数と点数は対応しない。  | 配点<br>(全体の割合) |           |
|------|----------------|---|---------------|-----------|
| 準備   | 円滑な準備に向けた体制・計画 | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 開業前に国・市及び乗り入れバス事業者と意見交換できる場について、具体的な体制や方法が提案されているか。</li> <li>・ バス便の移行調整を円滑に進めるための効果的な計画が提案されているか。</li> </ul> | 40<br>(4)     | 40<br>(4) |

#### 5 維持管理業務

| 評価分類               | 評価の視点                | 評価基準<br>※「・」の数と点数は対応しない。  | 配点<br>(全体の割合) |           |
|--------------------|----------------------|---|---------------|-----------|
| 点検保守管理・清掃・経常修繕     | 施設・設備の長寿命化           | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 建築物、建築設備、車路、什器・備品における劣化状況、損傷等の異常の有無を的確に把握するための、具体的かつ効率的な方策が提案されているか。</li> <li>・ 機能を保持し長期的な耐久性を確保するために効果的な点検・保守の実施方法が、具体的に提案されているか。</li> </ul>  | 20<br>(2)     | 90<br>(9) |
|                    | 利用者の快適性・美観の確保        | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 神戸の玄関口にふさわしい空間として維持していくための、美観上、具体的かつ効果的な経常修繕の計画が提案されているか。</li> <li>・ 利用者の快適性及び施設の美観・機能性・衛生性を確保するための、具体的かつ効果的な清掃計画が提案されているか。</li> </ul>   | 40<br>(4)     |           |
| 警備・交通事故復旧・交通事故応急対応 | 利用者が安心・安全に利用できる環境の確保 | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 施設利用者が安心して利用できる環境の確保のために、有人警備及び機械警備を組み合わせた効果的かつ効率的な警備方法が、具体的に提案されているか。</li> <li>・ 機械警備について、機器トラブル時の対応など具体的な対応が提案されているか。</li> <li>・ 交通事故等が発生した場合の正確かつ迅速な利用者対応や応急措置が可能な体制が提案されているか。</li> <li>・ 有事における現場対応が可能な体制が構築されているか。</li> </ul> | 10<br>(1)     |           |
| 長期修繕計画案作成          | 計画的な経常修繕及び設備等更新の方策   | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ ライフサイクルコストの低減を図るための効果的な考え方が提案されているか。</li> <li>・ 時代の変化に応じた技術水準を保つための見直し方針が、具体的に提案されているか。</li> </ul>   | 20<br>(2)     |           |

6 運營業務

| 評価分類                     | 評価の視点             | 評価基準<br>※「・」の数と点数は対応しない。   | 配点<br>(全体の割合) |             |  |
|--------------------------|-------------------|--|---------------|-------------|--|
| 運行管理・安全対策・利用者対応・バス便の移行調整 | 円滑かつ安全なバス運行に向けた方策 | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ バス事業者及び再開発ビル（雲井5）の運営を担う企業、ミント神戸の商業施設・オフィス等の運営を担う企業等との協議・調整・連絡体制について、具体的な提案がなされているか。</li> <li>・ 周辺道路交通への影響抑制に資する、具体的かつ効果的な方策が提案されているか。</li> <li>・ 円滑かつ安全なバス運行に資する案内・誘導に関する運営の提案がなされているか。</li> <li>・ 事故等の発生時における具体的な対応方針に関する提案があるか。</li> <li>・ 最新技術の積極的な活用など、先進的なサービス水準を保つための具体的な方策が提案されているか。</li> <li>・ 想定発着便数と余裕枠を踏まえた上で、実現可能性の高い既存バスの増便や新規バス路線の追加に関する方策が提案されているか。</li> </ul> | 60<br>(6)     | 230<br>(23) |  |
|                          | 利用者の利便性・快適性の確保    | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 利用者にとってわかりやすく快適な対応を行うための、チケット販売や案内等の具体的な方策が示されているか。</li> <li>・ ユニバーサルデザイン、バリアフリーへの配慮が具体的に提案されているか。</li> <li>・ 多数のバス事業者が乗り入れることを前提に、各社のロケーションシステムの一元化等、利用者にとってわかりやすい案内方策が示されているか。</li> <li>・ 利用者からの評価や施設の競争力を把握する方法など、継続的なサービス向上に資する効果的かつ具体的な提案がされているか。</li> </ul>   | 80<br>(8)     |             |  |
| 危機管理対応                   | 災害発生時に備えた計画・体制    | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 大規模災害（地震や豪雨等）の発生時について、バス利用者等の安全確保に資する具体的かつ確実性の高い施設計画や運営計画が提案されているか。</li> <li>・ 事故・火災等の災害について、被害の発生又は拡大防止に必要な措置が具体的に提案されているか。</li> <li>・ 予見される様々な危険に備えた体制の構築や平常時の対応について、確実性の高い提案がされているか。</li> <li>・ 帰宅困難者輸送の拠点として必要な機能を備えているか。</li> <li>・ 災害時の対応を見据えた設備・機器のバックアップに対する考え方が合理的か。必要な設備を備えているか。</li> </ul>   | 60<br>(6)     |             |  |

| 評価分類             | 評価の視点            | 評価基準<br>※「・」の数と点数は対応しない。  | 配点<br>(全体の割合) |  |
|------------------|------------------|---|---------------|--|
| 広報・エリアマネジメントへの参加 | 利用促進・まちづくりに資する取組 | <ul style="list-style-type: none"> <li>PR 及び情報提供、利用促進に資する、効果的かつ具体的な広報の方策が提案されているか。</li> <li>まちづくりに資するイベント等の企画提案・実施など、エリアマネジメント活動への積極的な取組が具体的に提案されているか。</li> </ul> | 30<br>(3)     |  |

## 7 利便増進事業

| 評価分類   | 評価の視点                | 評価基準<br>※「・」の数と点数は対応しない。   | 配点<br>(全体の割合) |           |
|--------|----------------------|--|---------------|-----------|
| 利便増進事業 | 利便施設の設置・運営           | <ul style="list-style-type: none"> <li>利便施設について、効率的に維持管理・運営するための実現性の高い計画が提案されているか。</li> <li>バスターミナル利用者の利便性に寄与する、具体的な運営方法（運営時間等）が提案されているか。</li> <li>再開発ビル（雲井5）全体に寄与する、利便性向上や賑わい創出の具体的な提案がなされているか。</li> <li>ミント神戸全体に寄与する、利便性向上や賑わい創出の具体的な提案がなされているか。</li> <li>利便施設について、兵庫らしさや神戸らしさの演出に資する具体的な機能が提案されているか。</li> <li>バス需要のオフピーク時の待合空間における賑わい創出について、具体的に提案されているか。</li> <li>神戸の玄関口として、まちづくりへの波及効果が期待できる提案がなされているか。</li> <li>訪日外国人等旅行客の利用を想定し、キャッシュレス決済に対応する具体的な提案がなされているか。</li> <li>三宮バスターミナルにおいて、神戸に到着した利用者のおもてなし等を意識した具体的な提案がなされているか。</li> </ul> | 40<br>(4)     | 60<br>(6) |
|        | 事業者が必要と考え、任意で行う事業・業務 | <ul style="list-style-type: none"> <li>「事業者が必要と考え、任意で行う事業・業務」について、バスターミナル運営等事業との連携・相乗効果が見込める具体的な提案がされているか。</li> <li>次世代モビリティの活用の具体的な提案がなされているか。</li> </ul> <p>(特にモーダルコネクト強化に資する具体的な提案があった場合に、優位に評価する。)</p>   | 20<br>(2)     |           |

8 公共負担額（サービス購入料）

| 評価分類  | 評価の視点       | 評価基準  | 配点<br>(全体の割合) |             |
|-------|-------------|---|---------------|-------------|
| 公共負担額 | サービス購入料の提案額 | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ より低い公共負担額（維持管理・運営に係るサービス購入料）が提案されているか。</li> <li>・ 募集要項に示す維持管理・運営に係るサービス購入料の上限金額を基準として、以下の算出方法に基づき、提案額から評価点を算定する。なお、評価点については、算出された得点の小数点以下第3位を四捨五入する。</li> </ul> <p>&lt;算出方法&gt;<br/> <math>300 \text{ 点} \times (1 - \text{提案価格} / \text{上限金額})</math></p> | 300<br>(30)   | 300<br>(30) |