②　【特定建設工事共同企業体（甲型）を構成する場合】

土木工事において、開札時に平成23・24年度中日本高速道路株式会社一般競争の参加資格を有し（会社更生法（平成14年法律第154号）に基づき更生手続開始の申立てがなされている者又は民事再生法（平成11年法律第225号）に基づき再生手続開始の申立てがなされている者については、手続き開始の決定後、当社が別に定める手続きに基づく一般競争参加資格の再認定を受けていること。）かつ、当該資格の認定の際に算定された経営事項評価点数が1,320点以上の土木工事を有している者の２者又は３者で構成された共同企業体。なお、経常建設共同企業体、協業組合及び事業協同組合は、特定建設工事共同企業体の構成員となれないものとする。

⑶　会社更生法に基づき更生手続開始の申立てがなされている者又は民事再生法に基づき再生手続開始の申立てがなされている者（上記⑵の再認定を受けた者を除く。）でないこと。又は、この条件を満たす２者又は３者で構成された特定建設工事共同企業体。

⑷　平成13年度以降に元請けとして竣工した、次に掲げるア）及びイ）の工事の施工実績を有すること。なお、次に掲げる各工事の施工実績を同一の工事において有する必要はない。（特定建設工事共同企業体及び経常建設共同企業体の構成員としての施工実績は、出資比率が20%以上の場合のものに限る。異工種の特定建設工事共同企業体としての実績は、協定書による分担工事の実績のみ施工実績として認める。）

①　単体又は特定建設工事共同企業体（甲型）を構成する場合の代表者

ア）ＮＡＴＭ工法により施工した設計内空断面積が50㎡以上で延長1.9㎞以上あるトンネルの工事（上下線などの複数のトンネルでの延べ延長は施工実績として認めない。）

イ）断面交通量25,000台／日以上の道路（自動車専用道路又は流出入が制限されている道路）において車線規制を実施した工事

※車線規制とは、走行車線規制、追越車線規制のいずれかとする。ただし、次の車線規制の実績は除く。

１）料金所（トールバリア含む）やインターチェンジ等ランプで実施した交通規制の実績。

２）自社の請負工事では交通規制を行わず、他社が行った交通規制内で実施した工事（集中工事等）の実績。

②　特定建設工事共同企業体（甲型）を構成する場合の代表者以外

ア）ＮＡＴＭ工法により施工した設計内空断面積が40㎡以上で延長0.9㎞以上あるトンネルの工事（上下線などの複数のトンネルでの延べ延長は施工実績として認めない。）

イ）断面交通量10,000台／日以上の道路（自動車専用道路又は流出入が制限されている道路）において車線規制を実施した工事

※車線規制とは、走行車線規制、追越車線規制のいずれかとする。ただし、次の車線規制の実績は除く。

１）料金所（トールバリア含む）やインターチェンジ等ランプで実施した交通規制の実績。

２）自社の請負工事では交通規制を行わず、他社が行った交通規制内で実施した工事（集中工事等）の実績。

⑸　次に掲げる基準を満たす現場代理人及び主任（監理）技術者を当該工事に配置できること。

①　専任の主任（監理）技術者が、１級土木施工管理技士又はこれと同等以上の国家資格を有する者であること。

なお、専任を要する期間は、工事現場が稼動（準備工事を含む）している期間とする。

なお、複数の主任（監理）技術者を配置する場合は、下記の期間とする。

・トンネル工に係る工事の経験を有する技術者は工事現場が稼動している期間。

・交通規制に係る工事の経験を有する技術者は交通規制を伴う工事が稼動している期間。

②　配置予定技術者の工事経験　現場代理人、主任（監理）技術者のうち１名以上が、平成13年度以降に元請けとして竣工した、次に掲げるア）及びイ）の施工実績を有すること。ただし、次に掲げる各工事の施工実績を同一の工事において有する必要はない。また、現場代理人の他、複数の主任（監理）技術者を配置することができることとし、すべての工種の経験を同一の者が有している必要はない。なお、共同企業体の構成員としての施工実績は、出資比率が20%以上の場合のものに限る。異工種の特定建設工事共同企業体としての実績は、協定書による分担工事の実績のみ施工実績として認める。なお、現場代理人としての実績においては、この限りでない。

トンネル工

ア）ＮＡＴＭ工法により施工した設計内空断面積が40㎡以上で延長0.9㎞以上あるトンネルの工事（上下線などの複数のトンネルでの延べ延長は施工実績として認めない。）

交通規制

イ）断面交通量10,000台／日以上の道路（自動車専用道路又は流出入が制限されている道路）において車線規制を実施した工事

※車線規制とは、走行車線規制、追越車線規制のいずれかとする。ただし、次の車線規制の実績は除く。

１）料金所（トールバリア含む）やインターチェンジ等ランプで実施した交通規制の実績。

２）自社の請負工事では交通規制を行わず、他社が行った交通規制内で実施した工事（集中工事等）の実績。

③　専任の主任（監理）技術者を配置する場合にあっては、入札参加希望者と直接的かつ恒常的な雇用関係にあること。なお恒常的雇用関係とは、技術資料提出日以前に３ヶ月以上の雇用関係にあることをいう。

④　監理技術者にあっては、技術資料の提出時に監理技術者資格者証及び監理技術者講習修了証を有する者であること。

⑹　競争参加資格確認申請書（以下「申請書」という。）及び競争参加資格確認資料（以下「確認資料」という。）の提出期限の日から開札の日までの期間に、「中日本高速道路株式会社工事・調査等の資格登録に関する要領」に基づき、「地域１」において、資格登録停止を受けていないこと。共同企業体の場合は、各構成員が前述の期間において資格登録停止を受けていないこと。

⑺　共同企業体を構成する場合においては、次に掲げる事項を満たしていること。

①　各構成員が当該工事に対する建設業法（昭和24年法律第100号）の許可業種につき、許可を有しての営業年数が５年以上であること。ただし、相当の施工実績を有し、確実かつ円滑な共同施工が確保できると認められる場合においては、許可を有しての営業年数が５年未満であってもこれを同等として取扱うことができるものとする。

②　各構成員が当該工事に対応する建設業法の許可業種に係る監理技術者又は国家資格を有する主任技術者を工事現場に専任で配置することができること。

③　中日本高速道路株式会社が別に定める共同企業体協定書（甲）による協定書（案）が提出されていること。

④　各構成員の出資比率は２社で構成される場合にあっては30%以上、３社で構成される場合にあっては20%以上であることとし、代表者の出資比率は構成員中最大であること。

⑻　上記１に示した工事に係る設計業務等の請負人又は当該請負人と資本若しくは人事面において関連がある建設業者でないこと。

⑼　警察当局から、暴力団員が実質的に経営を支配する建設業者またはこれに準ずるものとして、公共工事等から排除要請があり、当該状態が継続している者でないこと。

⑽　施工計画の内容が著しく不適当でない者、及び評価項目に対し全項目において施工計画の提案があり、技術提案書が所定の枚数を超えていない者、提案書が所定の１行あたりの文字数・１ページあたりの行数を超えていない者、提案項目数が所定の項目数を超えていない者。

なお、提出に必要な評価項目の詳細は入札説明書によるものとする。