３）平成19年４月１日以降に元請けとして完成・引き渡しが完了した工事において、上記２⑹の１）の要件を満たす工事の経験と、上記２⑹の２）の要件を満たす工事の経験を、それぞれ有すること。又は、平成19年４月１日以降に元請として完成・引渡が完了した海外施工実績のうち、海外インフラプロジェクト技術者認定・表彰制度において認定された工事において、上記２⑹の１）の要件を満たす工事の経験と、上記２⑹の２）の要件を満たす工事の経験を、それぞれ有すること。ただし、上記２⑹の１）の要件を満たす工事の経験を有する技術者で、本建設工事の工場製作に配置する技術者と現地での作業に配置する技術者が異なる場合は、現地での作業に配置する技術者のみ、同種工事の現場経験を有すればよい。

なお、配置予定技術者として満40歳以下の若手技術者を配置し、かつ平成19年４月１日以降に上記に掲げる同種工事の経験を有する専任補助者を配置する場合に限り、配置する若手技術者に求める平成19年４月１日以降に完成・引き渡しが完了した同種工事の経験は以下のとおりとする。

①　２⑹の１）に相当する工事の経験を有する者

ⓐ　橋梁上部工事（鋼橋かＰＣ橋かは問わない）の現場（架設以外も可）経験を有すること。

②　２⑹の２）に相当する工事の経験を有する者

ⓐ　鉄筋コンクリート構造物の施工経験を有すること。

ただし、平成19年４月１日以降に産前産後休業、育児休業、または産前産後休業及び育児休業をともに取得（以下、「産休育休」という。）した場合は、産休育休期間に相当する期間を評価対象期間に加えることができる。

なお、同種工事の施工実績は、上記２⑹の１）と２）に該当する工事それぞれに対し１件のみ提出するものとし、複数提出した場合は、競争参加資格がないものとする場合がある。

共同企業体の構成員としての実績は出資比率が20％以上（地域維持型ＪＶの構成員としての実績は出資比率が10％以上）であること。ただし、乙型ＪＶ（異工種ＪＶ）の同種工事の施工実績については、出資比率に関わらず各構成員が施工を行った分担工事の実績であること。

事業協同組合及び協業組合にあっては当該組合施工の場合に限る。

経常ＪＶにあっては、構成員のうち１社の主任技術者又は監理技術者が上記の工事経験を有していればよい。

なお、当該実績が国土交通省及び内閣府沖縄総合事務局開発建設部（開発建設部関係事務所を含む）の発注した工事のうち説明書に示すものに係る実績である場合にあっては、評定点が説明書に示す点数未満のものを除く。

また、当該実績の発注機関がＣＯＲＩＮＳに登録を義務付けている場合は、ＣＯＲＩＮＳに登録されていなければ、実績として認めない。

４）監理技術者にあっては、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。

５）本建設工事は、建設業法第26条３項ただし書の規定の適用を受ける監理技術者（特例監理技術者）の配置は認めない。

６）配置予定技術者に加え、専任補助者を配置する場合は、当該工事に専任で配置できること。なお、専任補助者は、上記１）～４）に掲げる基準を満たすこと。また、本建設工事に申請できる専任補助者は配置予定技術者１名に対して１名以内とし、専任補助者を配置予定技術者１名に対して２名以上申請した場合は、競争参加資格がないものとする。

⑼　競争参加資格確認申請書（競争参加資格確認のための添付資料を含む。以下「申請書」という。）の提出期限の日から優先交渉権者選定通知の時までの期間に、中国地方整備局長から工事請負契約に係る指名停止等の措置要領（昭和59年３月29日付け建設省厚第91号）に基づく指名停止を受けていないこと。

⑽　上記１に示した工事に係る設計業務等の受注者（受注者が設計共同体の場合は各構成員をいう。以下同じ。）、又は当該受注者と資本若しくは人事面において関連がある又は特別な提携関係等がある建設業者でないこと。

⑾　本案件に参加しようとする者の間に、資本関係又は人的関係がないこと。

⑿　本案件に事業協同組合または協業組合として申請書を提出した場合、その構成員は単体として申請書を提出することはできない。

３　優先交渉権者の選定に関する事項

⑴　技術提案の評価に関する基準　本設計業務は、バスタプロジェクトとしての次世代型総合交通拠点形成を踏まえた呉駅交通ターミナルの設計を行うものである。

呉駅交通ターミナル整備事業は「呉駅周辺総合開発基本計画」を踏まえ策定した「国道31号等呉駅交通ターミナル整備事業計画」を基に、「交通ターミナル」「デッキ」「次世代モビリティ」「防災拠点」の４つの主要機能をもち、道・港・駅・まちが一体となる次世代型総合交通拠点の実現を目指している。交通拠点整備については、無人自動運転車、シェアリングモビリティ、Maas等の最新の技術を活用しながら新たな交通拠点を整備し、道路ネットワークの強化を図るために「交通拠点の機能強化に関する計画ガイドライン」が策定されている。また、道路政策への新しいニーズへの対応として「歩行者利便増進道路（通称：ほこみち）」を創設し歩行者の利便増進を図り、賑わいのある道路空間の構築し、歩行空間の魅力向上を推進している。本業務はこのような関連計画や新たな道路政策へのニーズを十分に踏まえる必要があるほか、次世代モビリティの実装を見据えた社会動向や次世代モビリティの開発動向などを考慮し、複合施設と連携した次世代型総合交通拠点となるよう設計を行うことが必要である。

また、本建設工事においては、呉駅周辺が通勤・通学等を目的に様々な交通モード（ＪＲ、バス、タクシー、港等）で利用されていることから、交通ターミナル機能を維持しながら利用者の安全に配慮すること、及び工事の影響を極力押さえるための工期短縮などを踏まえた設計を行うことが必要となる。また、呉市の呉駅周辺地域総合開発（第１期）事業における民間再開発の複合施設が施工予定であることから、交通事業者や呉駅周辺地域総合開発（第１期）事業における民間事業者（以下「民間事業者（呉市）」という。）との密接な事業調整・連携が必要である。

加えて、国道31号呉駅交通ターミナルは効率的かつ効果的で良好な公共サービスを実現するためにコンセッション（公共施設等運営権）制度等の民間の活力・創意工夫の活用やより魅力的な空間活用のためのほこみち制度などを活用した効率的・効果的な管理・運営の検討が必要となる。

以上のことから、本建設工事においては、施工者独自の高度な工法等の活用が必要であり、設計交渉・施工タイプを適用し、設計・工事・維持管理に関する技術提案を下記１）から２）③について求める。

技術提案：100点

１）業務目的、現地条件、与条件の内容理解度：10点

２）主たる事業課題に関する提案

①　バスタプロジェクトとしての呉駅交通ターミナルを設計する上での留意点：30点

②　呉駅周辺利用者や民間事業者（呉市）等に関わる事業調整における留意点：30点

③　バスターミナル完成後の維持管理の検討における留意点：30点

⑵　優先交渉権者の選定　下記の１）～３）による評価の結果、技術評価点が最も高い者を優先交渉権者として選定する。

１）技術提案についてのヒアリングを行う。

２）技術提案についての技術対話を行う。

３）技術提案の評価を行う。

⑶　技術評価点が同点の場合の優先交渉権者選定方法　技術評価点が最も高い者が複数者いる場合、下記の１）から２）の順で優先交渉権者を選定するものとする。

１）技術提案２）②の得点が高い者

２）技術提案２）③の得点が高い者