

随意契約結果及び契約の内容

工事の名称	川崎港臨港道路東扇島水江町線主橋梁部 (MP5・6) 橋梁下部工事
工事概要	本工事は、川崎港臨港道路東扇島水江町線整備における橋梁下部工 (MP5・6橋脚) の仮設工、ニューマチックケーソン工及び調査工を施工するものである。 なお、本工事は、随意契約方式による発注工事である。
契約担当官等の氏名並びにその所属する部局の名称及び所在地	支出負担行為担当官 関東地方整備局副局長 高田 昌行 神奈川県横浜市中区北仲通5-57
契約年月日	平成30年4月2日
契約業者名	清水・五洋特定建設工事共同企業体
契約業者の住所	東京都中央区京橋二丁目16番1-10
契約金額 (消費税込み)	1,520,100,000
予定価格 (消費税込み)	1,521,828,357
随意契約によることとした理由	<p>本工事は、川崎港臨港道路東扇島水江町線のうち、京浜運河を横断する主橋梁部のMP5及びMP6橋脚下部 (ニューマチックケーソン基礎及び橋脚) を施工するものであり、平成27年3月から平成29年3月まで工期を確保し契約を行った。</p> <p>本橋梁は、京浜運河を航行する船舶の航行空間を確保するとともに、東京国際空港の空域制限を踏まえ主塔高を抑えた構造形式となっており、東日本で最長の支間長を持つ斜張橋となる。水江町地区側については、近傍企業へ振動による影響を与えないよう配慮する必要があるため、陸上部で施工するMP5・6の基礎については、振動の発生が少ないニューマチックケーソン基礎を採用することになった。</p> <p>平成28年度は、現市道の切り直しを行うにあたり、近傍企業から大型車両を用いた走行試験の実施を要望されたこと、走行試験の結果を受けて道路線形の見直しや電柱移設等を行うこととなったことから、その調整に想定外の時間を要したため、平成29年度へ繰り越した。工事区域に支障する現市道の切り直しを行った後、ケーソンの掘削・沈下を進めたが、途中の軟弱層が、事前に有識者の意見を踏まえ設定した土質特性以上に軟弱であったため、ケーソンが過沈下・傾斜し、掘削設備が破損する恐れも生じた。このため、計測管理結果に基づく適切な掘削範囲・掘削量を設定するとともに、付け刃口設置により沈下抵抗力を増強することで沈下量を抑制したが、既契約工事での完成は不可能となった。</p> <p>ニューマチックケーソン基礎による橋梁下部工の工事においては、掘削作業空間が水没しないように常時高圧設備で圧気しつつ、ケーソンを精度良く掘削・沈設させ、支持層及び地盤と一体化することにより、橋梁の荷重を確実に支えることが重要である。</p> <p>ニューマチックケーソン基礎工の施工の安全性と橋梁基礎としての所要の機能を確保するため、ケーソンの掘削に際しては、土圧や水圧、周面摩擦力等を常に計測し、土層毎の沈下抵抗力を把握した上で、これまでの掘削履歴を参考としつつ、現場の土質特性を踏まえた施工者固有のノウハウに基づき決定した掘削範囲や掘削量、空気圧等を調整しながらケーソンの姿勢を制御し、精度良く施工することが不可欠である。</p> <p>前工事の実施後では、掘削途中の土層毎の周面摩擦力等の特性の詳細については前工事の施工者以外では知り得ず、したがって、ケーソンの沈下量の抑制や姿勢制御のために行った対策の判断の詳細も知り得ない。また、前工事における施工履歴を踏まえ、計測結果を掘削範囲や掘削量、空気圧の調整に反映させるノウハウは施工者固有のものである。よって、一貫した判断に基づき、安全かつ精度良くニューマチックケーソンを支持層まで着底させ、橋梁基礎としての構造物の安全性を確保できるのは、前工事の施工者に限られることから、競争が存在しない。</p> <p>従って、「国の物品等又は特定役務の調達手続の特例を定める政令」第13条第1項に規定する「既契約工事の調達の相手方以外の者から調達したならば既契約工事の完成を確保する上で著しい支障が生じるおそれがあるとき」に該当することから、随意契約を締結することが最も適切である。</p>
工事場所	川崎市川崎区京浜運河
工事種別	港湾土木工事
工期 (自)	平成30年4月1日
工期 (至)	平成31年4月30日
備考	