

令和4年7月8日(金)
国土交通省 関東地方整備局
港湾空港部

お知らせ

**東京国際空港空港アクセス鉄道シールドトンネル他築造等工事に係る技術協力業務を発注します
～関東地方整備局の港湾空港工事で2例目のECI方式の採用～**

関東地方整備局では、東京国際空港空港アクセス鉄道シールドトンネル他築造等工事において、港湾空港工事で2例目となるECI方式(技術協力・施工タイプ)による発注手続きを7月下旬頃から開始予定です。

当該工事は、既設構造物との近接箇所や、供用中の空港施設の直下を掘進するため、工事による空港内の施設の影響を最小化する必要があるなど、技術的難易度が高いことから、設計段階から施工者独自のノウハウを取り入れることができるECI方式を採用します。

技術協力・施工タイプは、技術提案に基づき選定された者と技術協力業務の契約を締結し、別の契約に基づき実施している設計に技術提案内容を反映させながら、価格等の交渉を行い、交渉が成立した場合に、工事の契約を締結します。

※ECI: Early Contractor Involvementの略

【工事概要】

- (1)工事名 : 東京国際空港空港アクセス鉄道シールドトンネル他築造等工事
- (2)工事場所 : 東京都大田区羽田空港
- (3)主な工事内容:
シールドトンネル(延長1.9km、外径11.6m)
発進立坑、エアサイド連絡橋改良、地中接合 等

問い合わせ先

関東地方整備局 港湾空港部 羽田空港アクセス鉄道プロジェクト推進室

室長 熊野 哲也
室長補佐 鈴木 竜彦

横浜市中区北仲通5-57横浜第二合同庁舎
電話 045-211-7421

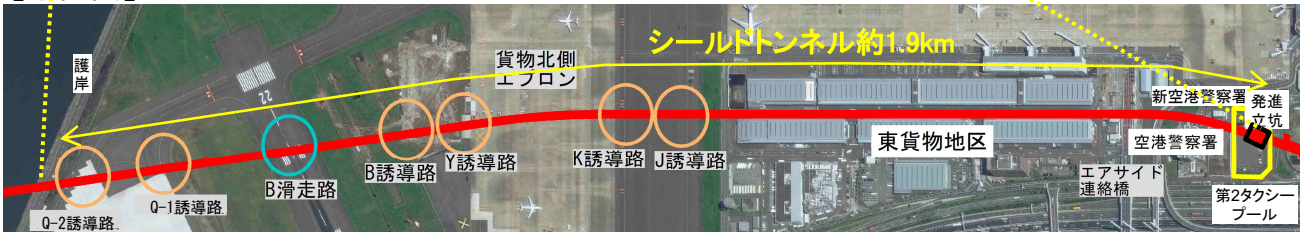
工事の概要

- 本工事は、第2タクシープールに発進立坑を築造し、同立坑から掘進して「羽田空港アクセス線」の鉄道躯体となるシールドトンネルを築造するものです。
- 本工事は、我が国で最も利用者が多い東京国際空港において、既設構造物との近接箇所や、供用中の空港施設の直下を掘進するため、陥没、空洞や既設構造物の変位等を防止し、工事による空港内の施設への影響を最小化する必要があります。また、空港用地内において、他事業者の施工するシールドトンネルと地中接合を行う予定であり、高水圧下において地山の安定性と止水性を確保しながら、安全・確実に施工する必要があります。さらに、軟弱かつ複雑な埋立地盤において、土中の支障物や可燃性ガス等の施工リスクにも対応しながら、効率的に施工する必要があります。
- このように本工事は技術的難易度が高く、詳細設計において施工者の高度で専門的な知見を活用する必要があることから、技術提案・交渉方式の技術協力・施工タイプを採用します。

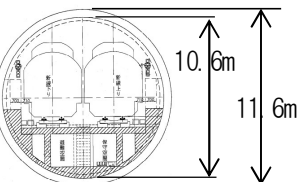
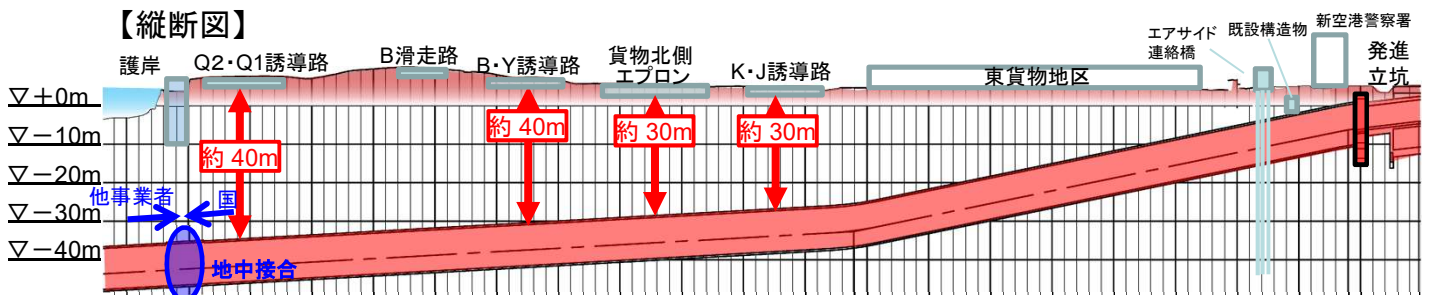
【位置図】



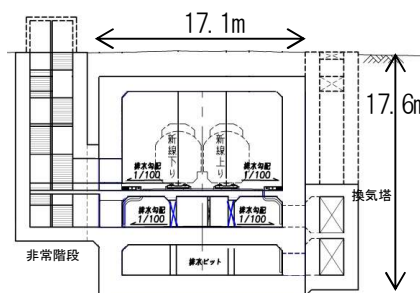
【平面図】



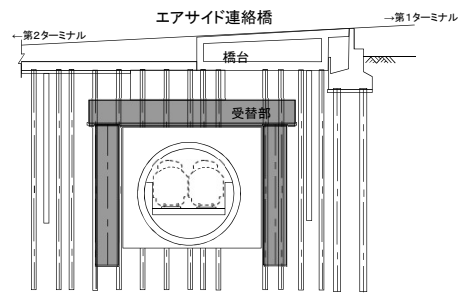
【縦断図】



シールド部断面図



発進立坑部断面図



エアサイド連絡橋改良図

ECI方式(技術提案・交渉方式)の概要

■ECI方式(技術提案・交渉方式)について

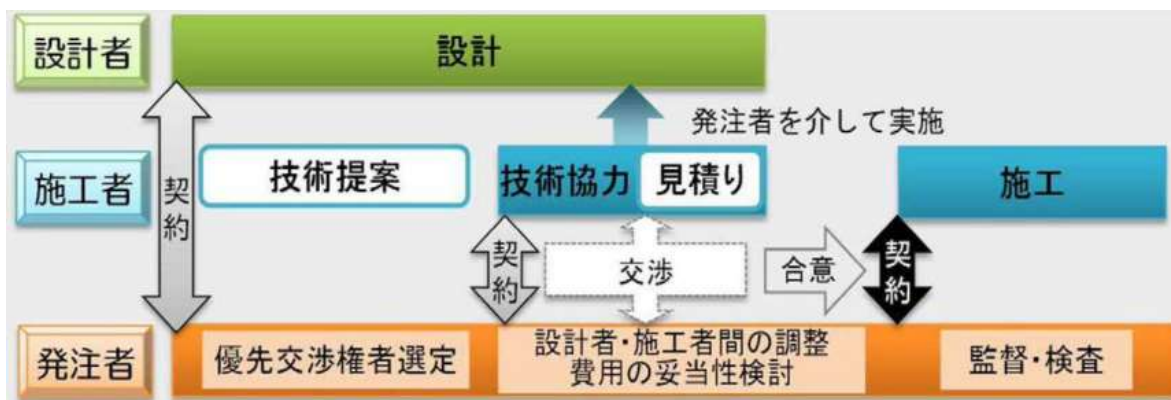
○ECI方式は、公共工事の品質確保の促進に関する法律(品確法)第18条の技術提案の審査及び価格等の交渉による方式によるもので、「当該公共工事の性格等により当該工事の仕様の確定が困難である場合」において適用します。

○国土交通省直轄工事において、本方式を適用する際の参考となる手続き等を定めたガイドラインを策定しています。

技術提案・交渉方式について詳細は国土交通省HPに掲載 http://www.mlit.go.jp/kowan/kowan_tk1_000016.html

■技術協力・施工タイプで実施

技術協力・施工タイプにおける手続きの流れ



○技術提案・交渉方式のうち、技術協力・施工タイプで実施します。

○技術協力・施工タイプは、技術提案に基づき選定された優先交渉権者(施工者)と技術協力業務の契約を締結し、別の契約に基づき実施している設計に、技術提案内容を反映させながら、価格等の交渉を行い、交渉が成立した場合に工事の契約を締結します。

○設計段階から施工者独自のノウハウを取り入れることにより、効率的・確実な「設計」「施工」を行うことができます。