

工事の名称	令和5年度 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
工事概要	仮設工 1式、土工 1式、構造物工 1式、シールド機製作・組立工 1式、シールド工 1式、エアサイド連絡橋改良工 1式、地盤改良工 1式、地中接合工 1式、撤去工 1式、舗装工 1式、復旧工 1式、調査工 1式
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 衛藤 謙介 神奈川県横浜市中区北仲通 5-57
契約年月日	令和6年1月24日
契約業者名	鹿島・東亜・あおみ特定建設工事共同企業体 代表者 鹿島建設株式会社 東京土木支店
契約業者の住所	東京都港区元赤坂 1-3-8
契約金額	53,515,000,000 円 (税込み)
予定価格	53,520,346,000 円 (税込み)
随意契約によることとした理由	<p>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ある。</p> <p>我が国で最も利用者が多い東京国際空港において、警察署庁舎や共同溝、エアサイド連絡橋、貨物上屋といった既設構造物との近接箇所や、供用中の滑走路、誘導路、エプロンといった空港施設の直下を掘進するため、陥没、空洞の発生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る。</p> <p>また、本シールドトンネルは、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る。地中接合部は地表面下約 40 mに位置し水圧が高いため、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る。</p> <p>さらに、軟弱かつ複雑な埋立地盤において、低土被り部から高水圧がかかる大深度下まで、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る。</p> <p>以上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・施工タイプを適用し、躯体築造工事に関する技術提案を求めた。</p> <p>選定にあたっては、「①空港内の施設への影響の最小化に有効な施工方法の提案」、「②地盤条件や周辺環境条件を考慮した地中接合の安全・確実な施工方法の提案」、「③工事の全体コスト縮減に有効な施工方法の提案」及び「技術協力業務に関する実施方針」について、技術提案書を審査した結果、事業目的達成のために総合的に評価の高い技術提案を行った鹿島・東亜・あおみ特定建設工事共同企業体を優先交渉権者として選定し、当該技術を反映した</p>

	<p>技術協力業務を実施した。</p> <p>本工事は、この技術協力業務に基づく工事を行うものであり、鹿島・東亜・あおみ特定建設工事共同企業体が工事の実施が可能な唯一の者である。よって、会計法第 29 条の 3 第 4 項の規定に基づき鹿島・東亜・あおみ特定建設工事共同企業体と随意契約を行うものである。</p>
工事場所	東京都大田区羽田空港 東京国際空港内
工事種別	空港等土木工事
履行期間（自）	令和 6 年 1 月 24 日
履行期間（至）	令和 10 年 1 月 28 日
備考	