

令和5年度 東京国際空港空港アクセス鉄道開削部(P3駐車場前)

躯体築造工事に係る契約者の選定経緯について

令和5年10月4日

関東地方整備局

目 次

1. 案件概要-----	1
2. 経緯-----	1
3. 競争参加資格確認-----	4
4. 技術提案審査-----	4
5. 価格等交渉-----	13
6. 契約相手方の決定-----	14
7. 技術提案・交渉方式に係る専門部会の経緯-----	14

1. 案件概要

(1) 発注者

国土交通省 関東地方整備局

(2) 案件名

- 1) 令和4年度 東京国際空港空港アクセス鉄道開削部(P3駐車場前)躯体築造工事に係る技術協力業務
- 2) 令和5年度 東京国際空港空港アクセス鉄道開削部(P3駐車場前)躯体築造工事

(3) 施工場所

東京都大田区羽田空港 東京国際空港内

(4) 案件内容

1) 技術協力業務

技術提案の技術情報等の提出 1式、その他の技術情報等の提出 1式、
設計調整協議 3回、設計の確認 1式、施工計画の作成 1式、全体工事費の算出 1式、
関係機関との協議資料作成支援 1式、

2) 工事

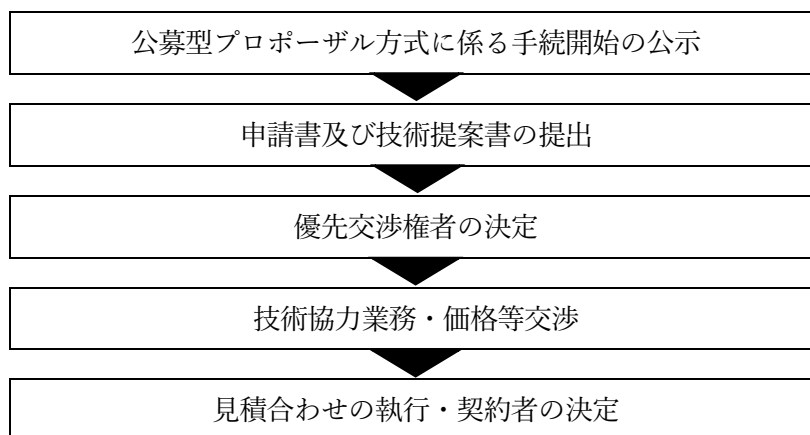
撤去工 1式、付帯工 1式、本体工 1式、地盤改良工 1式、土工 1式、仮設工 1式、
調査工 1式

(5) 履行期間

- 1) 技術協力業務 令和4年8月2日～令和5年6月30日
- 2) 工事 令和5年9月29日～令和10年3月17日

2. 経緯

(1) 契約者決定の流れ



(2) 契約者決定までの主な経緯

契約者決定までの主な経緯は表－１のとおりである。

表－１ 契約者決定までの主な経緯

日 付	内 容
令和４年１月２８日	技術提案・交渉方式に係る専門部会（第１回）
令和４年２月２２日	入札・契約手続運営委員会（公示内容確認）
令和４年３月１６日	契約手続開始の公示
令和４年３月１６日～ 令和４年５月２０日	申請書及び技術提案書の提出期間
令和４年６月２日、 令和４年６月６日	技術提案書提出者に対してのヒアリング
令和４年６月３０日	技術提案・交渉方式に係る専門部会（第２回）
令和４年７月１３日	入札・契約手続運営委員会（優先交渉権者の決定）
令和４年７月１４日	優先交渉権者選定通知
令和４年８月２日	技術協力業務契約締結、基本協定締結、設計協力協定締結
令和５年６月３０日	技術協力業務完了
令和５年７月２６日～ 令和５年８月４日	価格等交渉（４回）
令和５年８月２４日	技術提案・交渉方式に係る専門部会（第３回）
令和５年８月３０日	入札・契約手続運営委員会（契約相手方特定）
令和５年８月３１日	特定通知
令和５年９月２１日	見積合わせ
令和５年９月２９日	工事請負契約締結

(3) 工事実施者の選定方法

本工事は、P 3 駐車場前面部において、開削工法により、「羽田空港アクセス線」の駅ホーム部の躯体を築造するものである。

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、一般車両や路線バス、タクシー等が多く通行する空港内の道路を搬出入路として使用し、道路直下に躯体を築造するものであるため、工事による空港利用者への影響を最小限にすることが前提となる。特に、施工箇所となる道路は空港内移動や駐車場の出入りに利用されており、道路の通行や駐車場への出入口を確保することが求められている。

また、土留め工はP 3 駐車場、国道3 5 7 号等に囲まれた狭隘な区域での施工となることに加え、開削施工時には高低差による偏土圧の影響等が想定されるため、P 3 駐車場をはじめとする近接構造物に影響を与えないよう、安全・確実に施工する必要がある。その他、施工箇所は東京湾の浚渫土や建設残土により造成された超軟弱地盤を改良した複雑な地盤であるため、地盤改良の確実な施工をはじめ、様々な施工リスクへの対応も必要である。

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ることとした。

本方式は、技術提案に基づき選定された優先交渉権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、価格等の交渉を行い、交渉が成立した場合に施工の契約を締結するものである。

(4) 工事実施者の選定体制

技術提案等の審査・評価は、関東地方整備局の入札契約手続運営委員会に諮った上で決定した。また、中立かつ公正な審査・評価の確保を図るため、学識経験者で構成する「技術提案・交渉方式に係る専門部会」（以下、「専門部会」という。）を設置した。専門部会は、表-2 の学識経験者4名で構成し、公示前、技術審査段階、価格等の交渉段階の3段階において意見聴取を行った。なお、専門部会は非公開とした。

表-2 技術提案・交渉方式に係る専門部会の委員

属性及び専門分野
大学教授（経済学分野）
大学教授（環境工学分野）
大学教授（土木工学分野）
大学教授（土木工学分野）

※委員の氏名等は、羽田空港アクセス鉄道事業に係る全ての工事契約を締結した後に公表予定。

3. 競争参加資格確認

(1) 競争参加資格確認

競争参加資格確認は、競争参加者としての適正な資格と必要な実績を有するかを審査するものである。

(2) 審査結果

令和4年5月20日までに5者の応募があった。5者から提出された競争参加資格確認申請書について資格審査を行った結果、いずれの者も競争参加資格を満たしていた。

4. 技術提案審査

(1) 技術提案審査の概要

技術提案審査あたり、以下の5提案を求めた。

〈技術提案項目〉

- ① 空港内の道路交通への影響の最小化に有効な施工方法の提案
- ② 狭隘な施工エリアにおける安全・確実な土留め施工方法の提案
- ③ 想定される施工リスクの抽出と対応方法の提案（土留め施工に関する事項を除く）
- ④ 施工期間の短縮及びコスト縮減に有効な施工方法の提案

〈実施方針〉

技術協力業務に関する実施方針

上記の5者に対して技術提案を評価し、技術協力業務及び価格交渉を行う優先交渉権者1者及び次順位以下の交渉権者を決定した。技術提案の評価は各者60分のヒアリングを実施し技術提案内容の確認を行った上で、上述の提案項目に関する提案内容を審査することで行った。

なお、公示後、技術提案書等の作成に関する質問期間（令和4年3月16日～令和4年5月17日）に、122件の質問を受領・回答している。

(2) 審査結果

審査にあたっての評価基準及び配点は表－３、審査結果は表－４、表－５のとおりである。

表－３ 評価基準

技術提案項目			評価基準		配点	小計	
技術提案	① 空港内の道路交通への影響の最小化に有効な施工方法の提案	的確性	交通状況や配慮すべき事項等が適切に記載されている場合		100	300	
			空港内の道路交通への影響の最小化に有効な提案である場合		100		
		実現性	・ 提案内容の根拠（現場条件との整合性や資機材調達の確実性等）、課題とその対応策等が記載され、提案内容に説得力が高い場合 ・ 提案内容を裏付ける実施事例や類似事例の記載があり、十分な裏付けがある場合		100		
	② 狭隘な施工エリアにおける安全・確実な土留め施工方法の提案	的確性	周辺構造物へ与える影響や現地条件を踏まえた着眼点、課題等が適切に記載されている場合		75	250	
			狭隘な施工エリアにおいても安全かつ確実な施工方法である場合		75		
		実現性	・ 提案内容の根拠（現場条件との整合性や資機材調達の確実性等）、課題とその対応策等が記載され、提案内容に説得力がある場合 ・ 提案内容を裏付ける実施事例や類似事例の記載があり、十分な裏付けがある場合		100		
	③ 想定される施工リスクの抽出と対応方法の提案（土留め施工に関する事項を除く）	的確性	現地条件を踏まえた施工リスクが適切に記載されている場合		25	100	
			適切かつ確実な施工に有効な施工リスクへの対応方法である場合		25		
		実現性	・ 提案内容の根拠（現場条件との整合性や資機材調達の確実性等）、課題とその対応策等の記載があり、提案内容に説得力が高い場合 ・ 提案内容を裏付ける実施事例や類似事例の記載があり、具体的な裏付けがある場合		50		
	④ 施工期間の短縮及びコスト削減に有効な施工方法の提案	工程	的確性	施工方法、施工手順、施工体制、想定工期短縮日数等が具体的に記載され、施工期間の短縮に有効な提案である場合		60	200
			実現性	提案内容の根拠（現場条件との整合性や資機材調達の確実性等）、課題とその対応策、裏付けとなる実施事例又は類似事例が記載され、実現性が高い場合		60	
		コスト	的確性	施工方法、施工手順、施工体制、想定コスト削減額等が具体的に記載され、コスト削減に有効な提案である場合		40	
			実現性	提案内容の根拠（現場条件との整合性や資機材調達の確実性等）、課題とその対応策、裏付けとなる実施事例又は類似事例が記載され、実現性が高い場合		40	
実施方針			評価基準		配点	小計	
実施方針	技術協力業務に関する実施方針	理解度	業務目的、現地条件、与条件について、適切かつ論理的に整理されており理解度が高い場合		75	150	
		実施手順・体制	・ 実施手順の妥当性及び手順上の具体的な工夫がある場合 ・ 主要ポイントの抽出に関する着眼点が適切である場合 ・ 本業務の内容、規模について、十分（具体的）な実施体制が確保されている場合		75		
合計					1000		

項目別配点	AからCの場合の評価				
	A	A'	B	B'	C
α	$\alpha * 5/5$	$\alpha * 4/5$	$\alpha * 3/5$	$\alpha * 2/5$	$\alpha * 0/5$

※得点は小数点第1位を有効とする。

表－４ 審査結果

業者名	技術提案項目				実施 方針	合計点	概要
	①	②	③	④			
ア者	210.0	206.3	68.8	146.0	101.3	732.4	交渉権者
イ者	230.0	213.8	70.0	150.0	101.3	765.1	優先交渉権者
ウ者	225.0	213.8	70.0	137.0	105.1	750.9	交渉権者
エ者	230.0	206.3	68.8	151.0	101.3	757.4	交渉権者
オ者	210.0	211.3	68.8	133.0	97.6	720.7	交渉権者

※１ 得点は評価者４名による審査結果を平均したもの

※２ 凡例

ア者：大林・若築・大本特定建設工事共同企業体

イ者：清水建設株式会社

ウ者：五洋・大成・西松特定建設工事共同企業体

エ者：鹿島・東亜・鉄建特定建設工事共同企業体

オ者：株式会社安藤・間・株式会社不動テトラ・みらい建設工業株式会社特定建設工事共同企業体

表－５ 個別評価

技術提案項目		評価基準		ア者	イ者	ウ者	エ者	オ者
① 空港内の道路交通への影響の最小化に有効な施工方法の提案	的確性			70.0	80.0	75.0	75.0	65.0
				75.0	80.0	80.0	85.0	75.0
	実現性			65.0	70.0	70.0	70.0	70.0
	小計（300 点）			210.0	230.0	225.0	230.0	210.0
② 狭隘な施工エリアにおける安全・確実な土留め施工方法の提案	的確性			56.3	63.8	63.8	56.3	56.3
				75.0	75.0	75.0	75.0	75.0
	実現性			75.0	75.0	75.0	75.0	80.0
	小計（250 点）			206.3	213.8	213.8	206.3	211.3
③ 想定される施工リスクの抽出と対応方法の提案（土留め施工に関する事項を除く）	的確性			18.8	17.5	17.5	17.5	18.8
				17.5	17.5	17.5	18.8	17.5
	実現性			32.5	35.0	35.0	32.5	32.5
	小計（100 点）			68.8	70.0	70.0	68.8	68.8
④ 施工期間の短縮及びコスト縮減に有効な施工方法の提案	工程	的確性	48.0	48.0	51.0	51.0	42.0	
		実現性	42.0	42.0	42.0	42.0	39.0	
	コスト	的確性	28.0	32.0	22.0	30.0	26.0	
		実現性	28.0	28.0	22.0	28.0	26.0	
	小計（200 点）			146.0	150.0	137.0	151.0	133.0
実施方針		評価基準		ア者	イ者	ウ者	エ者	オ者
技術協力業務に関する実施方針	理解度			48.8	48.8	48.8	48.8	48.8
	実施手順体制			52.5	52.5	56.3	52.5	48.8
	小計（150 点）			101.3	101.3	105.1	101.3	97.6
評価点 合計（1000 点）				732.4	765.1	750.9	757.4	720.7
順 位				4	1	3	2	5
優先交渉権者					○			

※１ 得点は評価者４名による審査結果を平均したもの

※２ 凡例

ア者：大林・若築・大本特定建設工事共同企業体

イ者：清水建設株式会社

ウ者：五洋・大成・西松特定建設工事共同企業体

エ者：鹿島・東亜・鉄建特定建設工事共同企業体

オ者：株式会社安藤・間・株式会社不動テトラ・みらい建設工業株式会社特定建設工事共同企業体

各評価項目の評価の考え方は以下のとおりである。

① 空港内の道路交通への影響の最小化に有効な施工方法の提案

■的確性

- ・交通状況や配慮すべき事項等が適切に記載されている場合

A（100点）：交通状況や配慮すべき事項等が適切かつ広範に記載されている。

A'（80点）：交通状況や配慮すべき事項等が適切に記載されている。

B（60点）：交通状況や配慮すべき事項等が記載されているが、内容が一般的である。

B'（40点）：交通状況や配慮すべき事項等が記載されているが、内容に不明確又は不適切な箇所がある。

C（0点）：交通状況や配慮すべき事項等の記載がない、又は内容が不適切である。

- ・空港内の道路交通への影響の最小化に有効な提案である場合

A（100点）：空港内の道路交通への影響の最小化に効果が高い提案である。

A'（80点）：空港内の道路交通への影響の最小化に有効な提案である。

B（60点）：空港内の道路交通への影響の最小化について記載があるが、内容が一般的である。

B'（40点）：空港内の道路交通への影響の最小化について記載があるが、内容に不明確又は不適切な箇所がある。

C（0点）：空港内の道路交通への影響の最小化について記載がない、又は内容が不適切である。

■実現性

- ・提案内容の根拠（現場条件との整合性や資機材調達の確実性等）、課題とその対応策等が記載され、提案内容に説得力が高い場合

- ・提案内容を裏付ける実施事例や類似事例の記載があり、十分な裏付けがある場合

A（100点）：提案内容の根拠又は裏付けとなる事例等が論理的かつ具体的に記載され、実現性が非常に高い。

A'（80点）：提案内容の根拠又は裏付けとなる事例等が論理的に記載され、実現性が高い。

B（60点）：提案内容の根拠又は裏付けとなる事例等が記載され、実現性がある。

B'（40点）：提案内容の根拠又は裏付けとなる事例等が記載されているが、内容に不明確又は不適切な箇所があり、実現性がやや低い。

C（0点）：提案内容の根拠又は裏付けとなる事例等の記載がない、又は内容が不適切であり、実現性が低い。

②狭隘な施工エリアにおける安全・確実な土留め施工方法の提案

■的確性

- ・周辺構造物へ与える影響や現地条件を踏まえた着眼点、課題等が適切に記載されている場合

A（75点）：周辺構造物へ与える影響等が適切かつ広範に記載されている。

A'（60点）：周辺構造物へ与える影響等が適切に記載されている。

B（45点）：周辺構造物へ与える影響等が記載されているが、内容が一般的である。

B'（30点）：周辺構造物へ与える影響等の記載があるが、内容が不明確又は不適切な箇所がある。

C（0点）：周辺構造物へ与える影響等の記載がない、又は内容が不適切である。

- ・狭隘な施工エリアにおいても安全かつ確実な施工方法である場合

A（75点）：安全かつ確実な施工方法である。

B（45点）：施工方法の記載があるが、内容が一般的である。

C（0点）：施工方法の記載がない、又は内容が不適切である。

■実現性

- ・提案内容の根拠（現場条件との整合性や資機材調達の確実性等）、課題とその対応策等が記載され、提案内容に説得力がある場合

- ・提案内容を裏付ける実施事例や類似事例の記載があり、十分な裏付けがある場合

A（100点）：提案内容の根拠又は裏付けとなる事例等が論理的かつ具体的に記載され、実現性が非常に高い。

A'（80点）：提案内容の根拠又は裏付けとなる事例等が論理的に記載され、実現性が高い。

B（60点）：提案内容の根拠又は裏付けとなる事例等が記載され、実現性がある。

B'（40点）：提案内容の根拠又は裏付けとなる事例等が記載されているが、内容に不明確又は不適切な箇所があり、実現性がやや低い。

C（0点）：提案内容の根拠又は裏付けとなる事例等の記載がない、又は内容が不適切であり、実現性が低い。

③想定される施工リスクの抽出と対応方法の提案（土留め施工に関する事項を除く）

■的確性

- ・現地条件を踏まえた施工リスクが適切に記載されている場合

A（25点）：現場条件を踏まえた施工リスクが適切かつ広範に記載されている。

A'（20点）：現場条件を踏まえた施工リスクが適切に記載されている。

B（15点）：現場条件を踏まえた施工リスクの内容が一般的である。

B'（10点）：現場条件を踏まえた施工リスクの内容が不明確又は不適切な箇所がある。

C（0点）：現場条件を踏まえた施工リスクの記載がない、又は内容が不適切である。

- ・適切かつ確実な施工に有効な施工リスクへの対応方法である場合

A（25点）：適切かつ確実な施工に効果が高い対応方法である。

A'（20点）：適切かつ確実な施工に有効な対応方法である。

B（15点）：対応方法の記載があるが、内容が一般的である。

B'（10点）：対応方法の記載があるが、内容が不明確又は不適切な箇所がある。

C（0点）：対応方法の記載がない、又は内容が不適切である。

■実現性

- ・提案内容の根拠（現場条件との整合性や資機材調達の確実性等）、課題とその対応策等の記載があり、提案した対応方法に説得力が高い場合

- ・提案内容を裏付ける実施事例や類似事例の記載があり、具体的な裏付けがある場合

A（50点）：提案内容の根拠又は裏付けとなる事例等が論理的かつ具体的に記載され、実現性が非常に高い。

A'（40点）：提案内容の根拠又は裏付けとなる事例等が論理的に記載され、実現性が高い。

B（30点）：提案内容の根拠又は裏付けとなる事例等が記載され、実現性がある。

B'（20点）：提案内容の根拠又は裏付けとなる事例等が記載されているが、内容に不明確又は不適切な箇所があり、実現性がやや低い。

C（0点）：提案内容の根拠又は裏付けとなる事例等の記載がない、又は内容が不適切であり、実現性が低い。

④施工期間の短縮及びコスト縮減に有効な施工方法の提案

【工程】

■的確性

- ・施工方法、施工手順、施工体制、想定工期短縮日数等が具体的に記載され、施工期間の短縮に有効な提案である場合

A（60点）：施工方法等が具体的に記載され、施工期間の短縮に効果が高い。

A'（48点）：施工方法等が記載され、施工期間の短縮に有効である。

B（36点）：施工方法等の記載があるが、内容が一般的である。

B'（24点）：施工方法等の記載があるが、内容が不明確又は不適切な箇所がある。

C（0点）：施工方法等の記載がない、又は内容が不適切である。

■実現性

- ・提案内容の根拠（現場条件との整合性や資機材調達の確実性等）、課題とその対応策、裏付けとなる実施事例又は類似事例が記載され、実現性が高い場合

A（60点）：提案内容の根拠、裏付けとなる事例等が論理的かつ具体的に記載され、実現性が非常に高い。

A'（48点）：提案内容の根拠、裏付けとなる事例等が論理的に記載され、実現性が高い。

B（36点）：提案内容の根拠等が記載され、実現性がある。

B'（24点）：提案内容の根拠等が記載されているが、内容に不明確又は不適切な箇所があり、実現性がやや低い。

C（0点）：提案内容の根拠等の記載がない、又は内容が不適切であり、実現性が低い。

【コスト】

■的確性

- ・施工方法、施工手順、施工体制、想定コスト縮減額等が具体的に記載され、コスト縮減に有効な提案である場合

A（40点）：施工方法等が具体的に記載され、コスト縮減に効果が高い。

A'（32点）：施工方法等が記載され、コスト縮減に有効である。

B（24点）：施工方法等の記載があるが、内容が一般的である。

B'（16点）：施工方法等の記載があるが、内容が不明確又は不適切な箇所がある。

C（0点）：施工方法等の記載がない、又は内容が不適切である。

■実現性

- ・提案内容の根拠（現場条件との整合性や資機材調達の確実性等）、課題とその対応策、裏付けとなる実施事例又は類似事例が記載され、実現性が高い場合

A（40点）：提案内容の根拠、裏付けとなる事例等が論理的かつ具体的に記載され、実現性が非常に高い。

A'（32点）：提案内容の根拠、裏付けとなる事例等が論理的に記載され、実現性が高い。

B（24点）：提案内容の根拠等が記載され、実現性がある。

B'（16点）：提案内容の根拠等が記載されているが、内容に不明確又は不適切な箇所があり、実現性がやや低い。

C（0点）：提案内容の根拠等の記載がない、又は内容が不適切であり、実現性が低い。

技術協力業務に関する実施方針

■理解度

- ・業務目的、現地条件、与条件について、適切かつ論理的に整理されており理解度が高い場合

A（75点）：業務目的、現地条件、与条件について適切かつ論理的に整理され、本業務を遂行するに当たって理解度が非常に高い。

A'（60点）：業務目的、現地条件、与条件について整理され、本業務を遂行するに当たって理解度が高い。

B（45点）：業務目的、現地条件、与条件について記載があるが、内容が一般的である。

B'（30点）：業務目的、現地条件、与条件について記載があるが、内容に不明確又は不適切な箇所がある。

C（0点）：業務目的、現地条件、与条件について記載がない、又は内容が不適切である。

■実施手順・体制

- ・実施手順の妥当性及び手順上の具体的な工夫がある場合
- ・主要ポイントの抽出に関する着眼点が適切である場合
- ・本業務の内容、規模について、十分（具体的）な実施体制が確保されている場合

A（75点）：実施手順及び手順上の具体的な工夫、主要ポイントの抽出に対する着眼点、実施体制の確保について適切かつ具体的に整理がされており、内容が非常に優れている。

A'（60点）：実施手順及び手順上の具体的な工夫、主要ポイントの抽出に対する着眼点、実施体制の確保について整理がされており、内容が優れている。

B（45点）：実施手順及び手順上の具体的な工夫、主要ポイントの抽出に対する着眼点、実施体制の確保について記載があるが、内容が一般的である。

B'（30点）：実施手順及び手順上の具体的な工夫、主要ポイントの抽出に対する着眼点、実施体制の確保について記載があるが、内容に不明確又は不適切な箇所がある。

C（0点）：実施手順及び手順上の具体的な工夫、主要ポイントの抽出に対する着眼点、実施体制の確保について記載がない又は内容が不適切である。

5. 価格等交渉

(1) 実施方法

発注者及び優先交渉権者で技術協力業務の契約を締結するにあたり、設計業務及び技術協力業務完了後の工事の契約に向けた価格等の交渉等に関する基本協定を令和4年8月2日に締結した。

(2) 経過

基本協定に基づき、4回の価格等交渉を実施した。主な経過は以下のとおりである。

【第1回】令和5年7月26日

【第2回】令和5年7月28日

【第3回】令和5年8月2日

【第4回】令和5年8月4日

上記4回の価格等交渉を踏まえ、発注者において優先交渉権者の価格の妥当性を確認したことから、令和5年8月24日、第3回専門部会に価格等交渉結果について報告し、価格交渉結果及び交渉成立の妥当性が確認された。

(3) 価格の妥当性の検証について

優先交渉権者から提出された工種毎における見積額の妥当性の検証については、以下のとおり行い、見積条件やヒアリング等により確認した。

- ① 歩掛については、原則、標準歩掛を使用し、標準歩掛が適用出来ないものについては各工法協会の積算基準及び特別調査結果を使用した。なお、特別調査が実施出来ない歩掛については見積りを採用し、これまでの類似実績等を参考に妥当性を確認した。
- ② 設計単価（労務単価、資材単価、機械経費）については、原則、関東地方整備局の統一単価及び市場単価を使用するとともに、特殊な材料については特別調査単価を使用した。

また、総価において、当初発注者が公示時に設定した参考額を、価格等交渉時に基本設計で未検討であった項目及び物価上昇等を考慮して見直した上で、優先交渉権者の見積額と比較し、見積額が妥当であることを確認した。

参考額（公示時） 約 300～330*億円

参考額（価格等交渉時） 約 377 億円

契約額 約 302 億円

※地中障害物の程度により、施工方法が異なる場合があることが想定されたため、金額に幅を持たせた参考額を設定。

(4) その他

価格等交渉の過程で決定した施工検討等については、特記仕様書に記載し契約に反映させた。

(5) 見積合わせ

実施日時 令和5年9月21日

6. 契約相手方の決定

(1) 工事名 令和5年度 東京国際空港空港アクセス鉄道開削部(P3駐車場前)躯体築造工事

(2) 契約者 清水建設株式会社 土木東京支店

(3) 工事場所 東京都大田区羽田空港 東京国際空港内

(4) 工事請負契約締結日 令和5年9月29日

(5) 契約金額 予定価格 30,172,956,000 円(消費税及び地方消費税含む)

契約金額 30,172,549,000 円(消費税及び地方消費税含む)

7. 技術提案・交渉方式に係る専門部会の経緯

本工事の事務にあたっては、中立かつ公正な審査を行うため、学識経験者等で構成する専門部会を設置し、全3回の意見聴取を行った。

各委員会の開催日及び意見聴取事項等は以下のとおりである。

【第1回専門部会 公示前】

1) 開催日：令和4年1月28日

2) 意見聴取事項

- ① 技術提案・交渉方式の適用の妥当性について
- ② 技術提案の範囲・項目・評価基準の妥当性について
- ③ 参考額の設定方法の妥当性について
- ④ 価格等の交渉の実施に係る事項、交渉結果の公表事項の妥当性について

3) 主な意見

- ・技術提案・交渉方式の適用について
- ・技術提案項目・評価基準について
- ・価格等の交渉について

【第2回専門部会 技術審査段階】

1) 開催日：令和4年6月30日

2) 意見聴取事項

- ① 技術提案の審査・評価結果の妥当性について

3) 主な意見

- ・技術提案の審査・評価内容について

【第3回専門部会 価格等の交渉段階】

- 1) 開催日：令和5年8月24日
- 2) 意見聴取事項
 - ① 合意した見積条件の妥当性について
 - ② 工事費等を含めた交渉成立の妥当性について
 - ③ 予定価格算定の考え方の妥当性について
 - ④ 契約者の選定経緯に係る公表資料について
- 3) 主な意見
 - ・ 価格等の交渉内容について
 - ・ 公表資料の記載内容について

以上