

随意契約結果及び契約の内容

工事の名称	東京国際空港D滑走路維持管理等工事
工事概要	維持管理マニュアルに従って維持管理等工事を行い滑走路等重要構造物の基本性能維持を図る
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 松永 康男 神奈川県横浜市中区北仲通5-57
契約年月日	平成31年4月1日
契約業者名	鹿島・あおみ・大林・五洋・清水・日鉄エンジ・JFEエンジ・大成・東亜・東洋・西松・前田・三菱重工・みらい・若築異工種建設工事共同企業体
契約業者の住所	東京都港区元赤坂一丁目3番8号
契約金額（消費税込み）	883,300,000
予定価格（消費税込み）	886,493,483
随意契約によることとした理由	<p>東京国際空港D滑走路建設外工事（以下、「D滑走路工事」という）の工事目的物は、設計供用期間を100年とし、空港島本体に鋼材を本格導入した我が国初となる埋立・棧橋のハイブリッド構造である。このため、施工はもちろんのこと維持管理の確実な実行が必要とされ、D滑走路工事の入札では総合評価落札方式を採用し、設計施工費用に維持管理費を加えた額を入札条件に落札者を決定した。また、契約上も同維持管理費を確実に担保させるため、工事請負契約書に設けた特則条項において、「技術的競争性がない等の甲の判断および国会の議決にもとづいてなされる甲の請求を停止条件」とし、維持管理業務を重要視してきた。よって、今回、維持管理に係る契約を締結するに当たり、現時点での「技術的競争性がない」ことを以下検証する。必要となる維持管理業務は、通常の滑走路等における定期的な点検（目視観測、路面測定等）はもとより、沈下管理やひずみ計、傾斜計等による動態観測、鋼材の肉厚測定、電気防食の電位測定、棧橋内部の湿度管理等に対しても常時確認するが、これには設計・施工時の経験を踏まえた高い技術力が必要となる。</p> <p>特に、埋立と棧橋部を繋ぐ接続部では、埋立側背面の沈下が滑走路や誘導路等の段差、不陸、目開き等の路面変状に直結し、航空機の運用に重大な影響を及ぼすため、これら変状の計測とともに、設計・施工時に設定した判断基準（予測経年変形量等）との照合を含めた総合的な予見能力が求められる。なお、点検・計測の結果やそれに応じた判断基準との照合は、構造形式や部材特性等も踏まえ、共同企業体が構築した総合的維持管理システムを用いることで確実な実行が見込まれる。</p> <p>また、鋼部材の防食機能保持のためのチタン製カパープレート、接続部や連絡誘導路の伸縮装置、海生生物付着による劣化の軽減を考慮したステンレスライニング等、最先端の特殊部材を多数採用したが、これらの維持・補修や交換にあたっては、設計・施工段階の経験に基づく専門知識や技術が不可欠となる。さらに、より実態に則した維持管理とするため、必要に応じて維持管理計画を見直す必要があるが、この場合も設計・施工段階の知見が重要な要素となる。以上から、現段階においても共同企業体のみが円滑に実施できる唯一の者であり、「技術的競争性はない」と判断できる。</p> <p>一方、D滑走路工事では、契約締結前から学識経験者による第三者委員会（技術検討委員会、コスト削減委員会）を組織しているが、いずれの委員会からも「現段階における維持管理を第三者が実施することは、瑕疵担保や技術的な問題を含めて、相当なリスクを背負うことになる。」「当初段階から本体工事の施工者以外の者を想定した一般競争による契約方式では、発注者側に求められる責任やリスクが格段に大きくなる。」とされ、「維持管理契約については、共同企業体と契約することが適切である。」との結論を得ている。</p> <p>以上のことから、会計法第29条の3第4項の規定に基づき、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
工事種別	空港等舗装工事
工期（自）	平成31年4月1日
工期（至）	令和2年3月31日
備考	