

日本橋区間地下化事業における新たな契約手法の試行

首都高速道路(株) 正会員 ○遠藤 啓一郎
正会員 薮本 篤

1. はじめに

日本橋区間地下化事業（以下、日本橋地下化）は、図-1 に示すとおり、事業延長の約 1.8km において、更新後の構造が高架、擁壁、トンネルといった様々な構造で構築される。現在、地下化に向けたこれらの工事を発注し、契約手続きを進めているが、日本橋地下化は、制約条件も多く、事業が特徴的であり、契約手続きにおいては特に留意する必要があった。本稿では、日本橋地下化の本体工事に試行的に導入した契約方式である、技術選抜設計承認方式について概要および留意事項等を述べる。

2. 日本橋地下化の概要と更新事業における契約手法

日本橋川上空の首都高速道路は、都心部の渋滞解消のために 1964 年の東京オリンピック前に建設され開通から約 60 年経過している。日本橋区間は、構造物の高齢化に加え、過酷な使用状況にあり、構造物の損傷が激しい状況であるため、2014 年度に大規模更新区間に設定された。一方、日本橋周辺においては、多くの再開発が立ち上がったことにより、新しいまちづくりの機運が高まり、関係者で検討を重ねた結果、2020 年度に日本橋区間地下化事業として事業化された。

首都高速道路の更新事業では、それぞれの事業の特徴を踏まえ、契約手法の検討を行っている。これまでの 2 つの事業においては、共に技術提案・交渉方式¹⁾を採用しており、まず、「高速 1 号羽田線（東品川栈橋・鮫洲埋立部）更新工事」は、「技術提案・交渉方式（設計・施工一括タイプ）」を採用した。次に「大師橋更新事業」では、「技術提案・交渉方式（設計交渉・施工タイプ）」を採用した。これらは、困難な技術的課題を解決することに対し、その効果を発揮したが、工事契約前においては、技術提案や実施設計の内容と設計交渉期間の不一致による時間が不足したこと、工事契約後においては、基本条件図書に含まれない特異事象への対応が未考慮等、課題も生じていた。



図-1 日本橋地下化における概念図

キーワード 入札, 契約, 日本橋区間地下化事業

連絡先 〒101-0054 東京都千代田区神田錦町 2-2-1 首都高速道路(株) 更新・建設局 日本橋プロジェクト設計課 TEL 03-6803-3757

3. 技術選抜設計承認方式の試行における背景と概要

日本橋地下化の更新する構造物の工事発注は、これまでの更新事業の契約手続きの成果および事業の特徴を踏まえ、契約方式を決定することとした。日本橋地下化の代表的な特徴は、複数の周辺再開発事業と連動した施工となり、これまで以上に施工制約が厳しいこと、また、民間再開発事業（公共貢献）による資金投入があり、事業費管理が重要となることである。これらの特徴は、他に類のないものであり、事業目標を達成するために新たに契約方式を考案することとした。

選定においては、施工制約が厳しいことから、民間企業の施工ノウハウの活用が不可欠であるため、技術提案を求めることを必須とし、価格競争にて落札者を決定する価格競争方式は採用しないこととした。また、技術提案においては、工事目的の達成には様々な構造および施工法が想定される中で、各工種に対して技術提案を評価した場合、技術評価点が僅差となった場合においても特定工種の優れた技術提案を幅広く採用できる可能性を排除されないように総合評価落札方式を採用した。

契約手続きの流れは、首都高速道路における技術提案を求める総合評価落札方式の手続きフローを基に、必要性を整理したうえで、追加の手続きを加え、試行することとした。図-2は、既存の総合評価落札方式を改善した新たな総合評価落札方式である、「技術選抜設計承認方式」の手続きの流れを示したものである。本契約方式は、まず技術提案書を評価し、技術評価点が高い段階選抜者を2者選定する。そして2者とそれぞれ工事契約前に実施設計を行うことで、技術提案の履行確認を適切に行うこととした。また、実施設計後には価格等ヒアリングおよび見積条件を合意することで、条件変更による設計変更協議を円滑化し、トンネル工事に対しては、特異事象に対する迅速な対応を可能とするために、特異事象に対する提案書を求めることとした。

4. 契約方式における留意事項

新たな契約方式を試行するためには、留意事項を整理する必要があるが、本契約方式で特に留意した事項は競争参加者への負担である。まず、段階選抜者に選定される者は2者であり、1者は工事を契約できないことから、段階選抜者に対し、負担を軽減する工夫が必要である。なお、2者の実施設計は、段階選抜者が並行して行うことから、透明性および公平性の確保が必要であり、留意する必要がある。そして、日本橋の複雑な特徴を踏まえた技術提案を求めることから、技術提案に係る過度な負担も考慮する必要がある。

5. おわりに

新たに試行採用した技術選抜設計承認方式は、工事契約に向けて、鋭意現在契約手続きを進めているところである。本契約方式は、これまでの大規模更新事業の契約方式や日本橋地下化の特徴を踏まえて制度設計を行った。今後、本契約方式は、一連の契約手続きを経て、工事契約後に最終的に評価し、発注者および受注者の相互利益のために、更に良い契約制度の検討に活用する所存である。

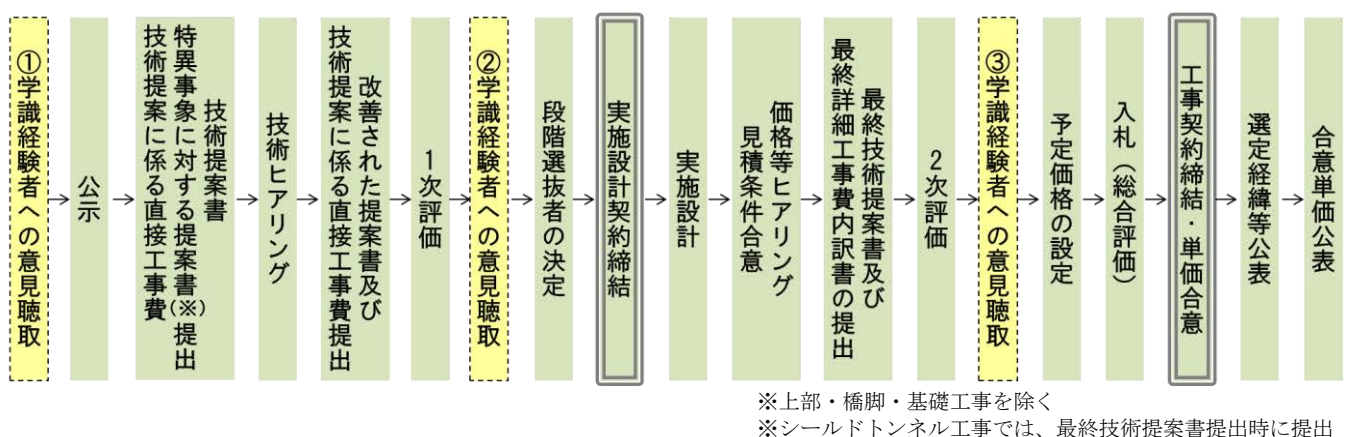


図-2 技術選抜設計承認方式手続きの流れ

参考文献

- 1) 国土交通省：国土交通省直轄工事における技術提案・交渉方式の運用ガイドライン