

国は、「民間資金等の活用による公共施設等の整備等の促進に関する法律」(平成 11 年法律第 117 号)第 7 条第 1 項の規定により、東京国際空港国際線地区エプロン等整備等事業の民間事業者を選定したので、同法第 8 条の規定により客観的評価の結果をここに公表する。

平成 18 年 3 月 8 日

国土交通大臣 北側 一雄

**東京国際空港国際線地区エプロン等整備等事業
民間事業者選定結果**

平成18年3月8日

東京国際空港国際線地区エプロン等整備等事業 民間事業者選定結果 目次

1	事業概要	1
2	経緯	1
3	事業者選定方法	2
4	第一次審査	3
5	第二次審査	4
6	審査講評	8
	(参考) 有識者等委員会からの意見	10

1 事業概要

(1) 事業名 「東京国際空港国際線地区エプロン等整備等事業」

(2) 公共施設等の管理者等

国土交通大臣 北側 一雄

(3) 対象公共施設

東京国際空港国際線地区エプロン等

(4) 事業場所

東京都大田区羽田空港二丁目

(5) 事業内容

P F I手法(B T O方式)による、東京国際空港国際線地区の用地造成(エプロン、航空保安施設、構内道路等に係る液状化対策及び既存構造物防護工を含む。)東京国際空港国際線地区におけるエプロン、航空保安施設、構内道路等の整備及び維持管理に関する業務

(6) 事業期間

事業契約締結日から平成47年3月31日まで

(7) 事業の実施

落札者は、特別目的会社を設立し、国と事業契約を締結し及び事業を実施する。

2 経緯

民間事業者選定までの主な経緯は以下のとおりである。

実施方針の策定・公表	平成17年4月15日
特定事業の選定	平成17年6月29日
入札公告	平成17年7月29日
第一次審査資料の受付期間	平成17年8月1日 ～平成17年8月29日
第一次審査結果の通知	平成17年9月8日
入札書及び第二次審査資料の提出	平成17年12月2日
開札及び落札者の決定	平成18年1月31日

3 事業者選定方法

(1) 事業者選定方法の概要

東京国際空港国際線地区エプロン等整備等事業（以下「本事業」という。）を実施するPFI事業者には、PFIや施設の設計、施工、維持管理の専門的な知識やノウハウが求められるため、落札者の決定にあたっては、価格及び価格以外の評価等によって落札者を決定する総合評価落札方式を採用した。

また、審査は第二次審査に進むための競争参加希望者の資格、実績等の有無を判断する「第一次審査」と、入札参加者の提案内容等を審査する「第二次審査」の二段階に分けて実施した。

(2) 事業者選定の体制

国が総合評価落札方式を実施するにあたり、専門的見地からの意見を参考とするために、「東京国際空港国際線地区エプロン等整備等事業有識者等委員会」（以下「有識者等委員会」という。）を設置した。有識者等委員会は、各提案について作成した得点案を国に報告し、国はこれを受けて得点を決定し、総合評価落札方式により落札者を決定した。

(3) 有識者等委員会

審査事項

有識者等委員会は、本事業の総合評価に関するもののうち、事業者を選定するための審査基準、入札参加者から提出された提案内容の審査（第二次審査）等について審議を行った。

構成

有識者等委員会は、学識経験者、有識者及び国の職員から構成される。
有識者等委員会のメンバーは以下のとおりである。

委員長	山内 弘隆	一橋大学大学院商学研究科教授
委員	金子 孝文	政策研究大学院大学教授
委員	福手 勤	東洋大学工学部環境建設学科教授
委員	前田 博	西村ときわ法律事務所弁護士
委員	屋井 鉄雄	東京工業大学大学院総合理工学研究科教授
委員	又野 己知	国土交通省航空局飛行場部管理課長
委員	須野原 豊	国土交通省航空局飛行場部計画課長
委員	難波 喬司	国土交通省関東地方整備局港湾空港部長

専門委員 菅野 高弘 独立行政法人港湾空港技術研究所
地盤・構造部構造振動研究室長

専門委員 渡部 要一 独立行政法人港湾空港技術研究所
地盤・構造部土質研究室長

有識者等委員会の開催経緯

有識者等委員会の開催経緯は以下のとおりである。

第1回有識者等委員会 平成17年12月22日

第2回有識者等委員会 平成18年 1月16日

第3回有識者等委員会 平成18年 1月20日

4 第一次審査

(1) 第一次審査の概要

第一次審査は、第二次審査のための提案等を行う入札参加者として適正な資格と、必要な能力があると認められるに値する実績を有するかを審査するものであり、競争参加希望者が入札説明書に示す資格、実績等の要件を満たしているかどうかを審査するものである。

なお、競争参加資格要件の詳細については入札公告を参照されたい。

(2) 応募状況

平成17年8月29日までに3グループの応募があり、全グループについて競争参加資格があることが確認され、平成17年9月8日に通知した。参加資格が確認されたグループは(3)のとおりである。

(3) 競争参加資格確認グループ(グループ名の五十音順)

「清水グループ」

代表企業：清水建設(株)

構成員：東洋建設(株)

協力会社：三井共同建設コンサルタント(株)

「大成建設グループ」

代表企業：大成建設(株)

構成員：鹿島建設(株)、五洋建設(株)、東亜建設工業(株)、鹿島道路(株)、大成ロテック(株)

「前田・西松・前田道路・ニュージェックグループ」

代表企業：前田建設工業(株)

構 成 員：西松建設(株)、前田道路(株)

協力会社：(株)ニュージェック

5 第二次審査

(1) 第二次審査の概要

第二次審査は、総合評価落札方式により落札者を決定するため、入札参加者の提案内容等を審査するものである。

第二次審査の手順は以下のとおりである。

事業提案審査

入札参加者からの提出書類の各様式に記載された内容(以下「事業提案」という。)を審査する。

事業提案に、計画地外等要求範囲外の提案が記載されていた場合、その部分は採点の対象とはしない。

ア) 必須項目審査

「事業提案が要求水準(必須項目)をすべて充足しているか」について審査を行い、事業提案がすべての要求水準(必須項目)を充足している場合は適格とし、1項目でも充足しない若しくは記載のない場合は欠格とする。なお、適格者については、基礎点100点を付与する。

イ) 加点項目審査

事業提案のうち、事業計画に関する提案が要求水準(必須項目)を充足したうえで、更に国が特に重視する項目(加点項目)について優れていると認められるものについては、その程度に応じて加点を付与する。なお、加点は全体で10点満点である。

開札

入札価格が予定価格の範囲内かを確認する。

全ての入札参加者の入札価格が予定価格を超えている場合は、再度入札を行う。

総合評価

の事業提案審査による各提案の得点及び の予定価格の範囲内の入札価格をもとに総合評価を実施し、落札者を決定する。

同点の場合にはくじにより落札者を決定する。

(2) 事業提案審査(必須項目審査)

平成18年1月16日の有識者等委員会によるヒアリング及びその後の審議の結果等を踏まえ、1月18日に有識者等委員会より(参考)のとおり各グループの技術提案書に関する意見が提出された。

「事業提案が要求水準(必須項目)をすべて充足しているか」について、有識者等委員会から提出された意見を踏まえ、審査を行った結果、前田・西松・前田道路・ニュージェックグループについては、技術提案書における地盤改良工法のうち、重錘落下締固め工法及び地下水位低下によるプレローディング工法に関して、以下の理由から、業務要求水準書に規定する「工事の確実性：工期内で、安全かつ確実な品質が得られるよう施工できること。」を充足しないと判断されたため、加点項目評価の対象とはしなかった。

- ・ 重錘落下締固め工法及び地下水位低下によるプレローディング工法については、羽田空港での液状化対策としての施工実績が全くない工法であるにもかかわらず、羽田空港のような細粒分の多い土質条件において、液状化対策としての必要な効果を実際に得られるかについて技術的根拠が示されていないことから、液状化対策としての要求内容を満足していると認められない。
- ・ 実施設計の段階で現地試験で提案工法の適用性を確認するとされているため、技術提案書の審査段階において、工期内に確実に施工できるという要求内容を満足していると認められない。

清水グループ及び大成建設グループについては、すべての要求水準(必須項目)を充足していたので適格と判断し、基礎点100点を付与するとともに、加点項目評価の対象とした。

(3) 事業提案審査(加点項目審査)

審査基準

加点項目審査では、事業計画に関する提案が要求水準(必須項目)を充足したうえで、更に、国が特に重視する項目(加点項目)について、優れた内容であるかどうかの審査を行う。採点基準は各「加点項目」ごとに設定されており、また各「加点項目」には配点が付されている。

各加点項目の詳細については「東京国際空港国際線地区エプロン等整備等事業事業者選定基準」(入札説明書添付資料-5)を参照されたい。

加点項目の審査結果

審査基準に基づき、有識者等委員会において加点項目の審査を行った。

有識者等委員会としての得点は、以下の方法により算出した。

- ・各委員が清水グループ及び大成建設グループの提案を評価分類毎に5段階評価を行う
- ・各委員の5段階評価の平均値を算出する
- ・上記平均値を5で除した数値に評価分類毎の配点を乗じる

なお、加点項目の審査は山内委員長、金子委員、福手委員、前田委員、屋井委員、又野委員、須野原委員が行った。

加点項目審査結果

評価分類	配点	清水グループ								大成建設グループ									
		各委員の評価（5段階評価）							委員会の評価 (平均点)	加算点	各委員の評価（5段階評価）							委員会の評価 (平均点)	加算点
		委員 A	委員 B	委員 C	委員 D	委員 E	委員 F	委員 G			委員 A	委員 B	委員 C	委員 D	委員 E	委員 F	委員 G		
1. 経営体制・事業実施体制	3	5	4	3	4	2	5	5	4.000	2.400	5	5	3	5	5	5	5	4.714	2.829
2. 事業計画の妥当性・安定性	4	4	3	3	3	3	4	5	3.571	2.857	5	5	4	5	5	5	4	4.714	3.771
3. リスク想定とリスク対応の妥当性	3	3	3	3	3	3	3	3	3.000	1.800	4	5	5	5	4	4	5	4.571	2.743
合計	10	-	-	-	-	-	-	-	-	7.057	-	-	-	-	-	-	-	-	9.343

加算点 = 評価分類の配点 × 委員会の評価（平均点） ÷ 5
委員 A ~ G は 3 (3) の委員の順とは関連ありません。

(4) 得点

有識者等委員会の審査結果を受け、国は入札参加者の得点（基礎点 + 加算点）を以下のとおり決定した。

・清水グループ

100.000 + 7.057 点（107.057 点）

・大成建設グループ

100.000 + 9.343 点（109.343 点）

得点は、小数点第 4 位を四捨五入して表記している。

(5) 開札及び総合評価

平成 18 年 1 月 31 日に開札及び総合評価を実施した。

結果は下表のとおりであり、大成建設グループを落札者として決定した。

入札参加者名	得点 (X)	入札価格 (億円) (Y)	入札価格 予定価格	評価値 (X / Y)	総合 順位	適用
清水グループ	107.057	518.48153787		0.206482	2	
大成建設グループ	109.343	519.96799088		0.210288	1	落札

上記金額は、入札参加者が見積もった契約希望金額である。

評価値については、小数点第 7 位を四捨五入して表記している。

(6) V F M 評価

落札者の提案内容に基づき V F M を算出した結果、約 30% であった。

6 審査講評

(1) 総評

本事業は非常に大規模な事業であるが、2グループの提案は、いずれも基本的な要件については堅実に満足されており、更に付加価値の向上を目指した提案がなされていた。

また、事業実施体制や資金調達計画に関する提案などからは、両グループともに優れた実力を有していることを見て取ることができた。

限られた期間の中で、提案をまとめた2グループの提案力を高く評価するとともに、その熱意に多大なる敬意を払うところである。

以下は、各グループの提案に関する総評である。

清水グループ

代表企業を中心とする実施体制のもと、SPCの経営に対する協力体制が整えられており、また、SPCの円滑な意思決定が期待できる提案となっている。

事業計画については、事業の各業務の安定的な遂行に十分な事業収支計画及び資金収支計画、また、確実性の高い資金調達計画が提案されていた。

また、リスク想定及びリスクの回避方策について検討がなされているが、保険の付保等に関し懸念が残った。

大成建設グループ

同一業務2社体制による適切かつ効果的な事業実施体制が提案されており、また、第三者によるモニタリングが高く評価された。

事業計画については、全般にわたって詳細かつ具体的な検討がなされており、事業の安定性に資する事業収支計画及び資金収支計画となっていた。資金調達については、確実性が非常に高い提案が見られた。

また、本事業において想定されるリスクが十分に検討されており、保険の付保による効果的なリスク緩和措置がなされていた。

(2) 個別講評

清水グループ

経営体制・事業実施体制	<ul style="list-style-type: none">● 事業実施体制に関しては、維持管理時の実施体制について、懸念が残った。● 代表企業を中心とする実施体制のもと、SPCの経営体制は、特に円滑な意思決定が期待できる体制となっている。● SPCの経営に対する明確な協力体制が整えられている。
事業計画の妥当性・安定性	<ul style="list-style-type: none">● 将来の不確定要素を考慮した、確実性の高い事業収支計画となっている。● 債務償還の確実性が高く、安定性のある資金収支計画となっている。● 融資確約書を取得するなど、確実性の高い資金調達計画となっている。
リスク想定とリスク対応の妥当性	<ul style="list-style-type: none">● リスク想定及びリスクの回避方策について検討がなされているが、第三者賠償に係る保険の付保について、懸念が残った。● 設計の瑕疵に係るリスク対応について、事業者間のリスク分担が不明確であった。● バックアップサービサーが選定されているなど、業績・業務実施状況の不振時における効果的な対応策が示されている。

大成建設グループ

経営体制・事業実施体制	<ul style="list-style-type: none">● 事業段階に応じた事業実施体制が適切なものとなっている。● 豊富な実績を有する構成企業により同一業務2社体制を構築するなど、本事業の業務内容に特に効果的な体制となっている。● SPCの経営に対する明確な協力体制が整えられている。● 第三者によるモニタリングが提案されており、業務を十分管理できる体制となっている。
事業計画の妥当性・安定性	<ul style="list-style-type: none">● ファイナンシャルアドバイザーによる検証に基づき綿密な事業収支計画、資金収支計画が検討されている。● 将来の不確定要素を考慮した、確実性の高い事業収支計画となっている。● 債務償還の確実性が高い資金収支計画となっている。● 融資供与の確約度が高い融資確約書を取得するなど、確実性の非常に高い資金調達計画となっている。
リスク想定とリスク対応の妥当性	<ul style="list-style-type: none">● 保険アドバイザーを活用し、リスク管理に対する詳細かつ明確な検討が行われている。● 保険を手厚く付保しており、効果的なリスク緩和措置がなされている。● 同一業務2社体制による業務補完体制など、業績・業務実施状況の不振時における効果的な対応策が示されている。

(参考) 有識者等委員会からの意見

東京国際空港国際線地区エプロン等整備等事業 技術提案書に関する意見

平成18年1月18日

東京国際空港国際線地区エプロン等整備等事業有識者等委員会

東京国際空港国際線地区エプロン等整備等事業有識者等委員会(以下「有識者等委員会」という。)は、東京国際空港国際線地区エプロン等整備等事業(以下「エプロンPFI事業」という。)に係る技術提案書について検討した。

各グループの技術提案書に関する意見は以下のとおりである。

1. 基本理念

エプロンPFI事業は、「経済財政運営と構造改革に関する基本方針2002」(平成14年6月25日閣議決定)において、「羽田空港を再拡張し、2000年代後半までに国際定期便の就航を図る」とされたことを受けて進められている事業であり、国家的事業であることを十分念頭においた提案であることが必要である。

また、エプロンPFI事業の事業用地及びその周辺地域は、軟弱土層の堆積や京浜急行トンネルの存在等、極めて厳しい設計施工条件となっており、このような厳しい条件の下で工期内での確実な施工及び長期にわたる確実かつ適切な維持管理が求められる事業である。

これらを踏まえて、各グループの技術提案書について検討した結果、以下の事項については今後改善等が必要な事項であると考えられるので、有識者等委員会の意見として提出する。

2. 技術提案書に対する意見

【Aグループ】

(1) エプロン舗装

本件事業用地においては、その土質性状等から地盤の不同沈下が不可避であり、その対策が大きな課題と考えられる。

提案では、地盤の不同沈下については一定の考え方により検討がなされているが、より合理的な設計、施工及び維持管理を行うためには、実施設計の段階で、さらに詳細かつ精度の高い手法による検討が必要であるとともに、当該検討結果を適切に実施設計に反映させることが必要である。

また、大規模地震への適切な対応をより合理的に検討するため、耐震性能の評価にあたっては、提案の検討方法(1次元断面での地震時沈下解析等)に加えて、2次元断面での

地震時変形照査等のさらに精度の高い検討が必要である。

NC 版補修方法として提案されている切削及びグラインディング工については、航空灯火への影響の有無や施工性等について、試験等による確認が必要である。

(2) 地盤改良

地盤改良工の実施に伴う既設構造物への振動、変位等の影響については、試験施工等により確認を行うことが必要である。

(3) 既設構造物防護工

本事業用地には、京浜急行トンネル等の既設構造物が存在しており、既設構造物防護工の設計にあたっては慎重な検討が求められる。

技術提案書では、深層混合処理工法及び軽量処理土による対策が提案されているが、既設構造物への影響の程度を適切に評価するためには、提案されている検討手法に加えてより精度の高い手法による検討が必要である。

また、施工にあたっては、掘削によるリバウンド等を適切に評価し既設構造物へ影響を与えないよう施工工程等を設定する必要があるとともに、適切かつ十分な計測管理体制の構築についてもさらに検討が必要である。

(4) GSE 橋梁

GSE 橋梁についてはアプローチ部も含め、縦断方向に構造断面が変化するため、不同沈下等への確実な対応方策について、さらに詳細な検討が必要である。

(5) 維持管理

本事業が、国際線地区エプロンの設計、施工及び維持管理業務であることを十分に認識し、可能な限り空港の運用に影響を与えないよう、エプロン等の基本施設、航空灯火等の航空保安施設等の本事業の対象となる施設の維持管理にあたっては、予防保全の考え方を適切に取り入れ、より合理的な維持管理計画の策定を検討する必要がある。また、緊急時等への対応を適切に行うための体制、資機材の確保等についても十分に留意した維持管理計画について検討する必要がある。

(6) その他

誤記等については、適宜修正する必要がある。

【Bグループ】

(1) エプロン舗装

本事業用地においては、その土質性状等から地盤の不同沈下が不可避であり、その対策が大きな課題と考えられる。

NC 舗装の設計については、不同沈下及び航空機荷重による疲労の影響を考慮した設計

法で提案がなされていることから、実施設計の段階で、空港舗装構造設計要領及び羽田空港沖合展開事業における設計法との関連性・連続性について十分精査した上で、その結果を実施設計に適切に反映させる必要がある。

NC 舗装の一部について、高強度コンクリートを使用することが提案されているが、曲げ強度のばらつき、水和熱等に係る対応策等について、実施設計の段階で、現地試験等による確認が必要である。

水砕スラグによる路床については、舗装構造への影響（設計の考え方）、水砕スラグ固化後の挙動、耐久性及びアルカリ溶出等の観点から、さらなる検討が必要である。

NC 版補修方法として提案されている切削オーバーレイ工については、航空灯火への影響の有無や施工性等について、試験等による確認が必要である。

（２）地盤改良

地盤改良工の実施に伴う既設構造物への振動、変位等の影響については、試験施工等により確認を行うことが必要である。

（３）既設構造物防護工

本件事業用地には、京浜急行トンネル等の既設構造物が存在しており、既設構造物防護工の設計にあたっては、慎重な検討が求められる。

技術提案書では、深層混合処理工法及び軽量処理土による対策が提案されているが、既設構造物への影響の程度を適切に評価するためには、提案されている検討手法に加えてより精度の高い手法による検討が必要である。

また、施工にあたっては、掘削によるリバウンド等を適切に評価し既設構造物へ影響を与えないよう施工工程等を設定する必要があるとともに、適切かつ十分な計測管理体制の構築についてもさらに検討が必要である。

FCB（気泡混合処理土）については、吸水等による単位体積重量の増加等の長期耐久性、大量打設時の品質確保及びアルカリ溶出等について、試験等による確認が必要である。

高強度 SGM（軽量混合処理土）については、合理的な設計法の検討に加え、長期耐久性等について試験等による確認が必要である。

（４）GSE 橋梁

GSE 橋梁についてはアプローチ部も含め、縦断方向に構造断面が変化するため、不同沈下等への確実な対応方策について、さらに詳細な検討が必要である。

また、超高強度繊維補強コンクリート(UFC)を使用した橋梁の提案となっているが、GSE 車両等の大荷重を受けた場合における各部（桁と桁の接合部、桁と床版の接続部等）の応力伝達特性、変形特性等について、試験等による確認が必要である。

（５）維持管理

本事業が、国際線地区エプロンの設計、施工及び維持管理業務であることを十分に認識

し、可能な限り空港の運用に影響を与えないよう、エプロン等の基本施設、航空灯火等の航空保安施設等の本件事業の対象となる施設の維持管理にあたっては、予防保全の考え方を適切に取り入れ、より合理的な維持管理計画の策定を検討する必要がある。また、緊急時等への対応を適切に行うための体制、資機材の確保等についても十分に留意した維持管理計画について検討する必要がある。

(6) その他

誤記等については、適宜修正する必要がある。

【Cグループ】

(1) エプロン舗装

本件事業用地においては、その土質性状等から地盤の不同沈下が不可避であり、その対策が大きな課題と考えられる。

提案では、地盤の不同沈下については一定の考え方により検討がなされているが、より合理的な設計、施工及び維持管理を行うためには、実施設計の段階で、さらに詳細かつ精度の高い手法による検討が必要であるとともに、当該検討結果を適切に実施設計に反映させる必要がある。

また、大規模地震への適切な対応をより合理的に検討するため、耐震性能の評価にあたっては、2次元断面での地震時変形照査等のさらに精度の高い検討が必要である。

NC版補修方法として提案されている切削オーバーレイ工については、航空灯火への影響の有無や施工の確実性等について、試験等による確認が必要である。

(2) 地盤改良

エプロン部の液状化対策については、南側エプロンにおいては重錘落下工法、北側エプロンにおいては地下水位低下によるプレロード工法、が提案されているが、いずれの工法も羽田空港では全く実績のない液状化対策工法であり、以下のような大きな問題がある。

重錘落下工法の適用性を示す根拠として中部空港や関西空港の施工実績が示されているが、今回の地盤は細粒分が比較的多く、中部空港や関西空港における地盤特性とは大きく異なっており、所要の締め固め効果が得られるかについては極めて疑問である。また、重錘落下のエネルギーにより、改良対象土層の下部に存在する粘土層(Ac2層)が乱され当該粘土層の沈下が進行するおそれや、既設構造物の近傍での重錘落下による既設構造物への影響についても現地盤でのエネルギー減衰特性等が確認されていないので大きな懸念として残る。

さらに、地下水位低下によるプレロード工法については、液状化対策を目的として実施された例はなく、提示されている施工実績を当該工法の施工実績とすることは不適當である。また、当該工法を適用した場合には、地下水位の低下にともない下部の粘土層(Ac2層)にも大きな有効応力が作用することになり、これに伴って下部粘性土層が大きく沈下

し、その影響が周辺地盤や既設構造物に及ぼす影響も懸念される。

このように、重錘落下工法及び地下水位低下によるプレロード工法については、羽田空港での適用性について極めて疑問であり、施工の確実性という観点から問題であると考ええる。

なお、技術提案書では、当該工法の羽田空港での適用性について、実施設計の段階で現地試験により確認するとの提案となっているため、工期内に確実に施工できるかどうかについて現時点で確認することができないことも極めて問題である。

(3) 既設構造物防護工

本事業用地には、京浜急行トンネル等の既設構造物が存在しており、既設構造物防護工の設計にあたっては、特に慎重な検討が求められる。

技術提案書では、深層混合処理工法及び軽量処理土による対策が提案されているが、既設構造物への影響の程度を適切に評価するためには、提案されている方法に加えてより精度の高い方法による検討が必要である。

また、施工にあたっては、掘削によるリバウンド等を適切に評価し既設構造物へ影響を与えないよう施工工程等を設定する必要があるとともに、適切かつ十分な計測管理体制の構築についてもさらに検討が必要である。

(4) GSE 橋梁

GSE 橋梁についてはアプローチ部も含め、縦断方向に構造断面が変化するため、不同沈下等への確実な対応方策について、さらに詳細な検討が必要である。

(5) 維持管理

本事業が、国際線地区エプロンの設計、施工及び維持管理業務であることを十分に認識し、可能な限り空港の運用に影響を与えないよう、エプロン等の基本施設、航空灯火等の航空保安施設等の本事業の対象となる施設の維持管理にあたっては、予防保全の考え方を適切に取り入れ、より合理的な維持管理計画の策定を検討する必要がある。また、緊急時等への対応を適切に行うための体制、資機材の確保等についても十分に留意した維持管理計画について検討する必要がある。

(6) その他

誤記等については、適宜修正する必要がある。

以上を踏まえると、工事の確実性の観点から、本事業において、Cグループの提案を採用することは不適當である。

(事務局注) 委員会では各グループの名を伏せてAグループ、Bグループ、Cグループと称して検討を行ったことから、「東京国際空港国際線地区エプロン等整備等事業技術提案書に関する意見」は、Aグループ、Bグループ、Cグループに対して出されたものである。

なお、Aグループは清水グループ、Bグループは大成建設グループ、Cグループは前田・西松・前田道路・ニュージェックグループである。