

災害等の非常時における発注方式の適切な適用のあり方

国土交通省 大臣官房 技術調査課 建設技術調整室 課長補佐
九州地方整備局 企画部 技術開発調整官

たけした しょういち
竹下 正一
くろいわ よしふみ
黒岩 義文

1. はじめに

災害等非常時は、その復旧等に当たり迅速な対応が求められる。このため、平時より災害時の工事実施体制を有する建設業者等と災害協定を締結するなどの措置を講じるほか、緊急随意契約による工事契約等を行っている。また、災害の状況等に応じて、簡易で早期に契約締結が可能な手法の適用や運用の一部変更を行いながら早期復旧に努めているところであるが、短期間で多くの工事の発注を行うことによる手続きミスや施工者側の施工体制等が平常時と異なる状況である可能性等に留意が必要となる。

本稿では、平成28年4月に発生した熊本地震に

おける取組みと、災害等の非常時における発注方式の適切な適用のあり方に関する今後の検討の方向性について紹介する。

2. 平成28年熊本地震に関する入札・契約手続きの取組み

1) 熊本地震の概要

熊本地震は、4月14日の前震と16日の本震の2回にわたって最大震度7を記録した。一連の地震活動で震度7を2回観測したのは、観測史上初めてである。この一連の地震活動により、熊本地方を中心に各地で甚大な被害が発生した（写真—1参照）。住宅の被害は13万棟以上、最大時には20万人以上の方々が避難（所）生活を強いられることになった。国土交通省関連の主な公共施設で



4月16日の本震により長さ約700m、幅200mの大規模崩落が発生。主要幹線道路である国道57号や阿蘇大橋を含む国道325号が被災。

写真—1 阿蘇大橋地区の大規模崩壊の状況

は、国が管理する緑川水系や白川水系、菊池川水系では、河川堤防の亀裂や沈下等172箇所の変状が確認されたほか、自治体が管理する河川でも大きな変状が生じた。道路では、高速道路9区間、直轄国道7区間、都道府県等管理国道31区間をはじめ多くの道路が被災し通行止めを余儀なくされた。

国土交通省の対応としては、発災直後からリエゾンを派遣し（5月31日時点 2県21市町村へ延べ約2,100人）、被災自治体と整備局の連絡・調整を図るとともに、全国から集結したTEC-FORCE（5月31日時点 延べ約8,200人）による被災調査等の実施、人命救助・救援物資の輸送に不可欠な道路啓開、梅雨入り前の河川堤防の応急復旧など早期の復旧・復興に着手しているところである。

2) 熊本地震に関する入札・契約手続きについて

熊本地震からの早期の復旧・復興に向けて、震災から半年時点の九州地方整備局における入札・契約手続きの取組み状況・工夫点等を述べる。

(1) 発注状況について

熊本地震における復旧工事の発注状況（9月末

時点）は表一1のとおりである。震災直後、応急復旧のため事務所災害協定に基づき約60件の随意契約を締結している。その後、本局災害協定に基づき斜面防災対策や堤防復旧、トンネル復旧など大規模な復旧工事を約20件随意契約で発注している。

6月からは本復旧に向け、一般競争方式が採用され、公告～契約までの手続きを大幅に短縮して約30件の工事発注を行っている。7月には、被災した国道57号の代替ルートである北側復旧ルートのトンネル工事2件について、直轄で初めて技術提案・交渉方式（技術協力・施工タイプ）による発注手続きに着手したところである。

このほか、業務関係の発注では、熊本河川工事事務所においてCM、PM業務など発注者支援業務を9件発注しているのが特徴である。

(2) 一般競争入札に係る入札・契約の取組み等について

6月からは競争参加者の設定方法を一般競争に切り替え、総合評価落札方式による発注を行っている。工事発注に当たっては、震災からの早期の復旧・復興の観点から、a. 早く効率的な工事を発注すること、b. 実際の工事に当たり地元建設業

表一1 熊本地震における復旧工事の発注状況（9月末）

適用時期	入札契約方式		標準的な 手続日数 (公告～契約)	発注件数	工事内容
	競争参加者の 設定方法	契約相手の 選定方法			
H28.4 ～ H28.5	随意契約	※事務所災害協定に基づき施工者を選定	即時着工	約60件	応急復旧等 (堤防補修、道路補修等)
H28.5 ～ H28.7		※本局災害協定に基づき業界団体へ協力を要請を行い選定		約20件	災害復旧等 (斜面防災対策、堤防復旧、道路復旧、橋梁復旧、トンネル復旧等)
H28.6 ～	一般競争	総合評価方式	約1ヵ月	約30件	本復旧
H28.7	技術提案・交渉方式 (技術協力・施工タイプ)		約3ヵ月 ※技術協力業務締結までの期間	2件 (手続中)	本復旧

注:適用時期は、次の通り。随意契約:最速着工(協議完了)日～最遅着工(協議完了)日、一般競争、技術提案・交渉方式:公告月

の体制・担い手確保も留意しながら入札契約の手続きを進めること等を念頭に以下の5つの取組みを実施した(図一1参照)。

① 契約手続き期間の短縮

一般的な工事の契約手続き期間は、通常50日程度要するが、審査期間の短縮、入札書及び技術資料の同時提出の免除等を行うことにより、約20日の短縮を図り約1ヵ月の契約手続き期間とした。

② 施工能力評価型(Ⅱ型)の適用拡大

施工計画を求めない施工能力評価(Ⅱ型)について、工事難易度を勘案しつつ適宜拡大を行い、競争参加者の負担軽減を図った。

③ 一括審査方式の活用

一括審査方式について、九州地方整備局運用では通常適用外としている施工能力評価型Ⅱ型まで拡大し、受発注者の事務処理軽減を図った。

④ 等級区分の変更

震災からの早期の復旧・復興工事については、工事の円滑な施工を確保する必要がある。そのため一般土木C等級について、通常0.6~3

億円の工事規模を4.5億円まで拡大するとともに分任官契約も4.5億円まで拡大し、発注ロットの大型化により、入札手続きや監督・検査業務の効率化を図った。

⑤ 地域維持型共同企業体(以下、地域JV)の活用

地域JVは、地域建設企業が減少する中、災害対応や維持管理の実施体制を確保するために結成される共同企業体である。九州地方整備局において維持修繕工事を対象に運用していたが、熊本地震については、県内建設業者の「総力」での復旧・復興や品確法にも謳われている災害対応を含む地域維持の担い手確保・育成の観点から、災害復旧対応工事に限り地域JVを一般土木工事にも拡大した。

(3) 技術提案・交渉方式(技術協力・施工タイプ)(以下、ECI)の採用

ECI方式は、設計段階から施工者が関与する方式で、発注者が最適な仕様を設定できない工事や前提条件が確定困難な工事に適用される(図一2

■熊本地震による災害復旧工事等の迅速かつ確実な執行を図るため、一般競争入札における入札・契約手続きに当たっては、下記の対応を実施し、円滑な事業の実施を図っている。

1. 手続き期間の短縮
審査期間の短縮、入札書及び技術資料の同時提出の適用除外
→通常50日程度→30日程度(約20日短縮)
2. 施工能力評価型(Ⅱ型)の適用拡大
施工能力評価型(Ⅱ型)の対象工事を工事難易度「Ⅰ」「Ⅱ」に加え「Ⅲ」「Ⅳ」「Ⅴ」にも適用
→提出資料を簡素化し、競争参加者の負担を軽減
3. 一括審査方式の活用
一括審査方式の対象を施工能力評価型(Ⅱ型)にも拡大
→受発注者相互の負担軽減
4. 一般土木工事における等級区分の変更、分任官契約(事務所契約)の対象金額拡大
(C等級の上限額を3億円→4.5億円に拡大し、分任官契約を可能とする)
→発注ロットの大型化による入札手続きや監督・検査業務の効率化
5. 地域維持型共同企業体(地域JV)の活用
熊本地震による災害復旧工事に限り地域JVを一般土木工事にも拡大
→県内建設業「総力」の復旧・復興、地域防災の担い手である地元建設業者の育成

図一1 熊本地震における一般競争入札の取組み

参照)。

今回のケースでは、被災した国道57号の代替ルートである北側復旧ルートの一部である二重峠トンネルにこの方式を用いた。理由としては、北側復旧ルートは、1日も早い完成が望まれるが、本トンネルの十分な調査が完了しておらず仕様の前提条件が確定困難であることから、設計段階から施工者が関与する本方式を採用した。

本方式の手続きを説明すると、発注者は、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を契約し、別の契約に基づき実施している設計に技術協力業務の内容を反映させながら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。

本方式のメリットとしては、①設計と工事発注手続きを同時進行することによる工事着手の前倒し(今回のケースの場合では、半年以上の短縮が期待)、②施工者による設計段階からの施工計画の検討により、効率的に事業を推進できる点が挙げられる。

3. 今後の方向性

国土交通省では、災害発生から復旧に至る過程において、随意契約、指名競争、一般競争等の入札契約方式を、被害の状況、施工者側の状況等を踏まえつつ、短期間で適切に選択する必要がある。災害時における入札契約方式選定の基本的考え方や過去の災害における発注事例を関係図書等とともに整理したガイドラインを整備することを検討している。

現在、前述の熊本地震のほか、東日本大震災等の災害時における発注方法について、事例を収集しているところであり、まとめ次第、国土交通省が設置している「総合評価方式の活用・改善等による品質確保に関する懇談会(座長:小澤一雅 東京大学大学院工学系研究科教授)」に提示した上で、ガイドラインとして策定する予定である。

■「国道57号北側復旧ルート」の一部である「二重峠トンネル(仮称 延長約4km)」の工事に係る発注手続きに当たって、1日も早い復旧に向けて、設計段階から施工者独自のノウハウを取り入れる発注方式(技術提案・交渉方式(技術協力・施工(ECI※)タイプ))を採用 (※ECI: Early Contractor Involvementの略)

【期待される事項】

- ①設計と工事発注手続きを同時進行し、工事着手が半年以上前倒し
- ②施工者による設計段階からの施工計画の検討により、効率的に事業を推進

●通常の発注パターン



●技術協力・施工タイプ(ECI方式)



※九州地方整備局における一般的なタイプのトンネル工事と今回のケースを比較した場合
 ※短縮期間は現時点での想定であり、優先交渉権者との交渉等により変わる可能性がある

図-2 二重峠トンネル工事の発注方式について