

国道4号強靱化フレームワーク モデル工事の試行

国土交通省 関東地方整備局 大宮国道事務所 事務所長 すみくら 隅藏 ゆういちろう 雄一郎
管理第二課長 さかい 酒井 けん 健

1. はじめに

国土交通省 関東地方整備局 大宮国道事務所 春日部国道出張所管内の国道4号の路面下には、鋼製コルゲート管が多く埋設されている。越谷市内の大間野交差点（図-1）では、鋼製コルゲート管の腐食により、路面陥没が発生（写真-1～3）しており、国道4号の老朽管路の予防的補修が急務である。

国道4号（草加バイパス）の交通量は37,291台/日（令和3年度 全国道路・街路交通情勢調査）と非常に多く、沿道は市街化している。そのため、国道4号の老朽管路の補修工事には道路利用



写真-1 大間野交差点の状況



写真-2 道路陥没の発生状況



写真-3 腐食した鋼製コルゲート管の状況



図-1 国道4号と大間野交差点

者や沿道住民への特段の配慮が求められ、安定的な施工体制の確保が課題となる。

そこで、大宮国道事務所では、春日部国道出張所管内の国道4号における鋼製コルゲート管部の補修や、路面復旧等を対象に、「R7～R9国道4

号強靱化フレームワークモデル工事」(以下、「本試行」という)を試行している。本稿では、本試行の概要を報告する。

2. フレームワーク方式とは

フレームワーク方式は、公募により選定した者に対し、所定期間内の複数の個別工事を発注する方式である。フレームワーク方式には、英国のフレームワーク合意方式、米国の数量未確定契約方式等があり、欧米主要国をはじめとする海外では、同種の工事や業務を繰り返す場合に広く適用されている¹⁾。

我が国では、公共工事の入札において、透明性の確保を求める声が国内外で強まった経緯があり、国土交通省直轄工事の多くで一般競争入札・総合評価落札方式を適用している。一方で、平成26年の品確法改正により、工事の性格や地域の実情に応じて、多様な入札契約方式の適用が進みつつある。

関東地方整備局は、令和元年東日本台風の災害復旧工事において、「災害復旧推進フレームワークモデル工事」の名称でフレームワーク方式を試

行導入した。この試行では、手続の簡素化や不調・不落を回避する効果が確認された²⁾。そのため、令和4年3月に改正された「公共工事の入札契約方式の適用に関するガイドライン」では、災害復旧期の労働力や資機材のひっ迫、現場条件の厳しさにより、競争に参加できる者が限定される場合、フレームワーク方式を適用する考え方が示された。

3. R7～R9国道4号強靱化フレームワークモデル工事

(1) 本試行の特徴

本試行は、これまでに実施されてきたフレームワークモデル工事とは異なる、次の①～⑤の特徴を有する。また、本試行のフローを図-2に示す。

- ① 災害復旧に限らず、平常時の維持修繕に適用
- ② 3カ年国債を設定し、実施期間を長期化(必要に応じて、1年間延長可能)
- ③ 参加希望者募集にあたり、実施期間中の平常時の個別工事量の目安を金額(6億円)で提示
- ④ 平常時の個別工事とは別に、緊急時の個別工事も対象
- ⑤ 本試行の目的、期間、実施方法等を示した

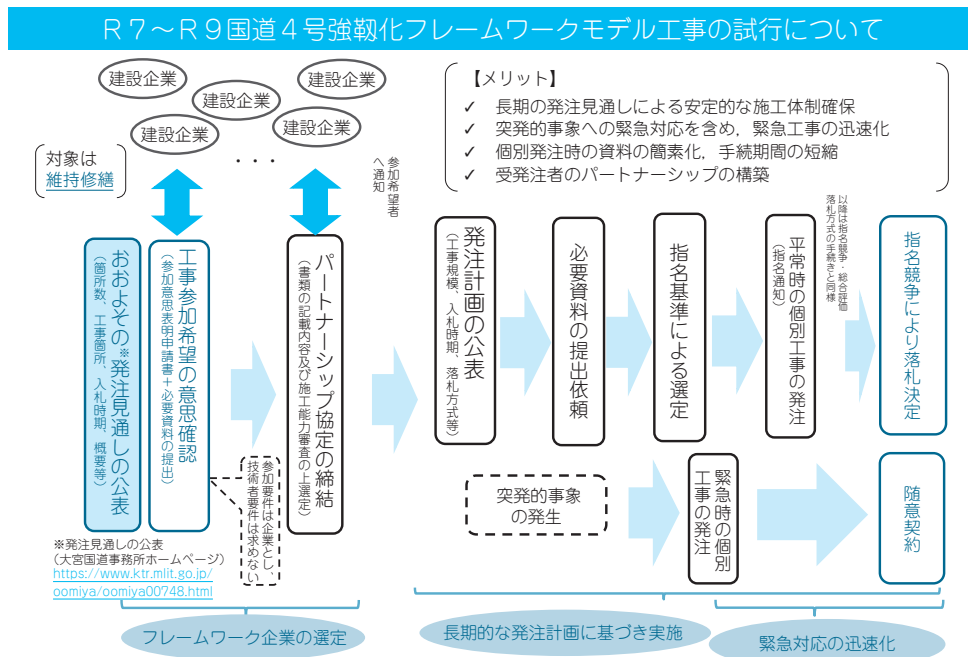


図-2 本試行のフロー

パートナーシップ協定を各者と締結

(2) 本試行の対象区間

本試行の対象区間は、複数の老朽管路の予防的補修を行う必要がある春日部国道出張所管内の国道4号とした(図-3)。

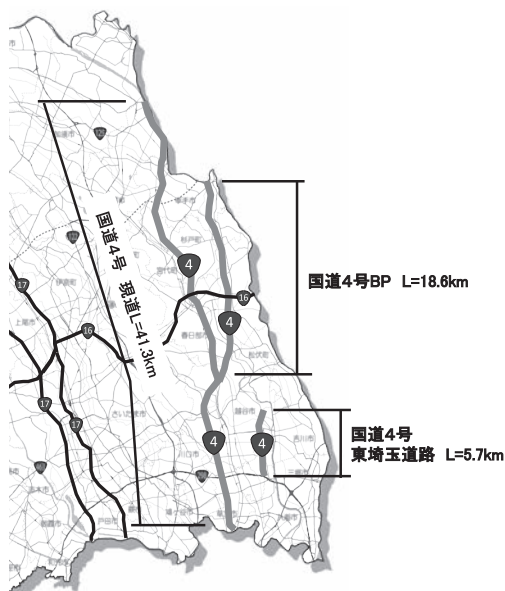


図-3 対象区間

(3) 参加希望者の募集

令和7年2月17日より、本試行への参加希望者の募集を開始した。なお、本試行が新しい取組のため、令和7年2月7日にWebでの説明会を開催した。

本試行の参加要件は、主に次の項目(一部省略している)とした。

- ① 予算決算及び会計令第70条及び第71条に該当しない
- ② 一般競争(指名競争)参加資格(維持修繕工事)に認定
- ③ 埼玉県内に本店、支店または営業所を有する
- ④ 同種工事の施工実績(供用中の道路における函渠または管渠の補修または付替工事)
- ⑤ 過去2年間の工事成績評定点の平均点が2年連続で60点未満でない等

また、参加希望者の募集段階において、平常時の個別工事(表-1)、緊急時の個別工事(表-2)の発注予定情報を示した。

表-1 発注予定情報(平常時の個別工事)

工事箇所	国道4号(バイパス含む) 春日部国道出張所管内
工事概要	道路横断管補修工 5~8箇所程度 路面復旧工 一式 付帯・仮設工 一式
入札予定	令和7年度第2四半期
落札方式	指名競争入札
工期	契約締結日から令和10年3月までを予定
工事規模	600百万円(税込)を想定(工事全体)

表-2 発注予定情報(緊急時の個別工事)

工事箇所	国道4号(バイパス含む) 春日部国道出張所管内
工事概要	災害復旧・不具合対応(道路横断管補修工, 路面復旧工, 付帯・仮設工を想定)
入札予定	令和7年度第2四半期
契約方式	パートナーシップ協定に基づく随意契約
その他	必要に応じて、実態(出面)を踏まえた実費精算

本試行における平常時の個別工事の発注は、指名競争入札・総合評価落札方式により行い、評価項目①~⑤及び配点は、本試行への参加希望者の募集にあたり提示した。

- ① 埼玉県内における、本店(本社)所在及び拠点(資機材・人員等の基地)の有無(2点満点)
- ② 行政機関等との災害協定の有無(2点満点)
- ③ 本発注工事に対応する工事種別の新規契約の有無(2点満点)
- ④ 行政機関等との災害協定等に基づく災害活動等の実績の有無(2件まで登録可・4点満点)
- ⑤ 同種工事(表-3)の施工実績(2件まで登録可・4点満点)

表-3 同種工事

区分	内容
より高い同種性が認められる	4車線以上の供用中の道路(自動車専用道路を除く)において、車道を交通規制して行う函渠または管渠の補修または付替工事であること
高い同種性が認められる	2車線以上の供用中の道路(自動車専用道路を除く)において、車道を交通規制して行う函渠または管渠の補修または付替工事であること
同種性が認められる	上記以外の実績(資格要件)

⑥ 賃上げの実施（1～2点）

(4) パートナーシップ協定の締結

提出書類により参加要件の有無を審査し、令和7年3月19日に結果を通知した。参加要件を満たした各者と大宮国道事務所は、本試行の目的、期間、実施方法等を示したパートナーシップ協定を令和7年3月28日に締結した（表-4）。

表-4 パートナーシップ協定の内容

目的	本試行による横断管補修、路面復旧及び災害復旧・不具合対応等の実施にあたり、必要な事項を定める
対象区間	大宮国道事務所春日部国道出張所管内の国道4号（バイパス含む）
有効期間	協定締結日から令和10年3月31日まで（最大1年まで延長可）
平常時の個別工事	横断管補修工事、路面復旧工事、その他横断管補修工事、路面復旧工事に付随する工事等
緊急時の個別工事	突発的、緊急的な災害復旧・不具合対応（随意契約）

(5) 個別工事の発注

平常時の個別工事として、「R7～R9国道4号春日部国道出張所管内道路横断管補修（その1）工事」、「R7～R9国道4号春日部国道出張所管内道路横断管補修（その2）工事」の発注計画を令和7年6月9日に公表した。

参加希望者の募集時に示した発注予定情報（表-1, 2）のとおり、令和7年度第2四半期に入札を行うスケジュールで手続を進めている。

4. 本試行により期待される効果

本試行により、次のような効果が期待される。

- ① 複数年の国債を設定し、実施期間を長期化することにより、企業側は、長期の発注見通し、及びパートナーシップ協定を締結した者への発注による長期の安定的な受注見通しを得ることができる。

- ② 突発的な緊急工事と一体的に実施するため、緊急工事を行う企業が、平常時の工事等を通じて、緊急時の対応力を高めることができる。
- ③ 個別発注時の資料の簡素化等、手続の迅速化を図ることができる。
- ④ 受発注者間の良好なパートナーシップの構築を図ることができる。
- ⑤ 各企業が長期の受注見通しを得やすくなり、新技術の活用や長期的な担い手の確保等への取組意欲が高まることが期待できる。
- ⑥ ①～⑤の効果を通じて、不調・不落を抑制する効果が期待できる。

5. おわりに

本試行は、我が国で初めて複数年を対象としたフレームワークモデル工事として取組を開始したものであり、その実施状況を踏まえ、徐々に知見を蓄積しつつある。一方、個別工事の発注において、工期設定や現場状況に見合った施工箇所数、供用中の国道での交通規制、地下構造物を扱う特殊性など、施工者にとって課題となる部分があったことから、施工条件や不確実性への対応方針に関する情報共有の重要性が明らかとなった。今後は、これらの課題を整理・改善し、計画的な施工体制の確保につなげながら適用拡大のあり方についても検討する予定である。

【参考文献】

- 1) 小川智弘, 天満知生, 森田康夫, 佐渡周子：英国・米国における包括・個別二段階契約方式－フレームワーク合意方式（FA）と数量未確定契約方式（ID/IQ）－, 国総研資料第908号, 2016.3
- 2) 石原康弘, 岩崎福久, 後閑浩幸：災害復旧推進フレームワークモデル工事の試行, 建設マネジメント問題に関する研究発表・討論会講演集, 2020.12