令和6年8月22日
発注者責任を果たすための今後の建設生産・管理システムのあり方に関する懇談会
維持管理部会 （令和6年度 第1回）

資料2

効果的な入札・契約方式の選定について

①維持管理業務における状況
②維持管理における入札契約に関する状況
③効果的な入札・契約方式の選定について

i-Construction 国土交通省

①維持管理業務における状況

維持修繕工事の受注者数

国土交通省

○H25-R4の競争参加資格審査における維持修繕工事の登録者数と維持修繕の工種で発注された工事件数に大きな変化は見られない。

表　直轄工事（維持修繕工事）の登録企業数と工事契約件数の推移

工事競争参加資格者名簿	H25・26	H27・28	H29・30	H31・R2	R3・R4
登録企業数	16,440	15,839	15,121	16,946	14,648※1
工事件数（維持修繕工事）	3,762	3,364	3,524	3,300	1,097※2

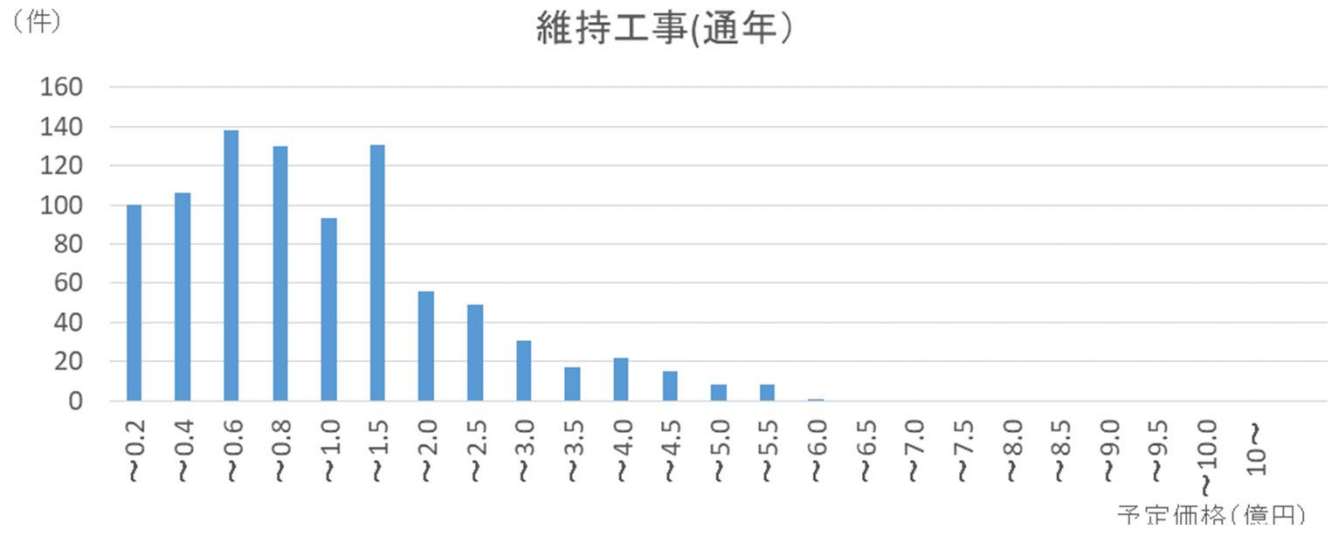
※1）工種「維持工事」が集計対象（R3から橋梁補修工が追加）
　維持修繕工事と橋梁補修工事の両方に登録している業者が14,296社、橋梁補修工事のみに登録している業者が352社（14,296＋352＝14,648社）
※2）令和3・4年度については、工事実施中のものは含まない。

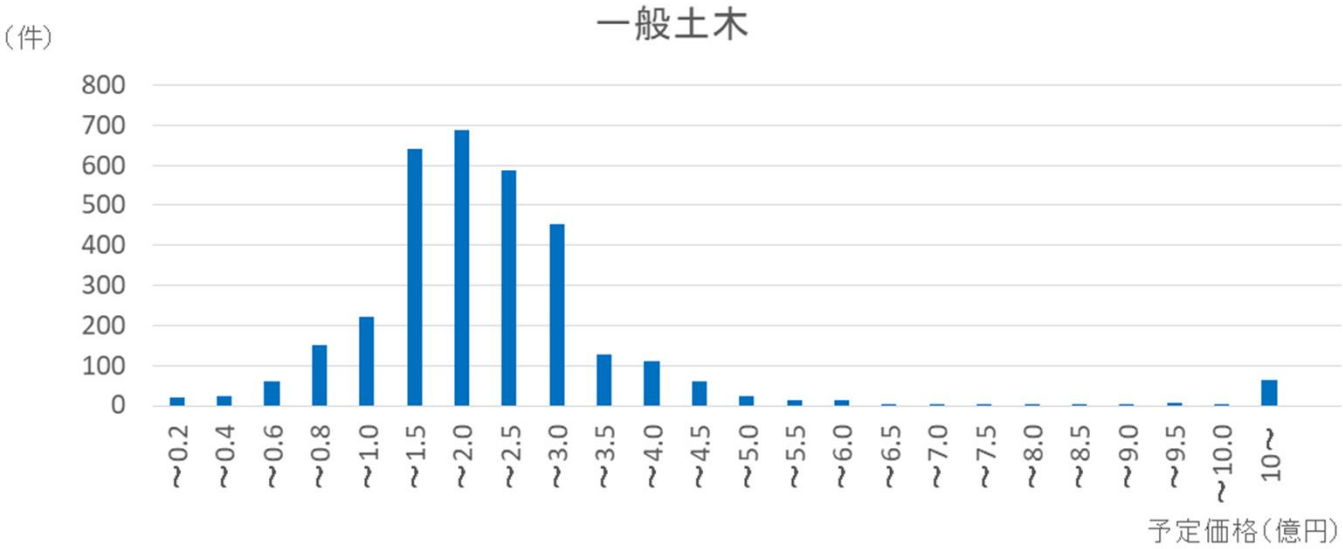
出典）工事件数は「工事実績情報システム（コリンズ）」より

維持工事・一般土木の契約金額

国土交通省

○維持工事（通年）は、一般土木よりも工事１件当たりの契約金額が小さい傾向。





※8地方整備局、北海道開発局、内閣府沖縄総合事務局が令和4年度に契約した工事（港湾・空港関係除く）を対象

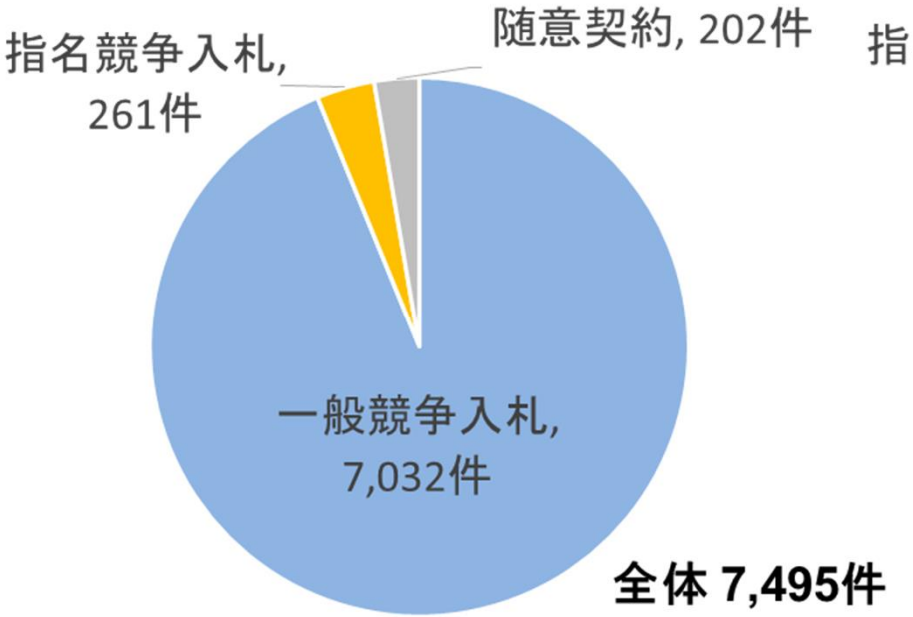
維持管理工事（通年）：通年工期で発注される維持工事（河川維持、道路維持、道路照明維持）
工事種別、工事名より分類

国土交通省直轄工事の入札契約方式の適用状況

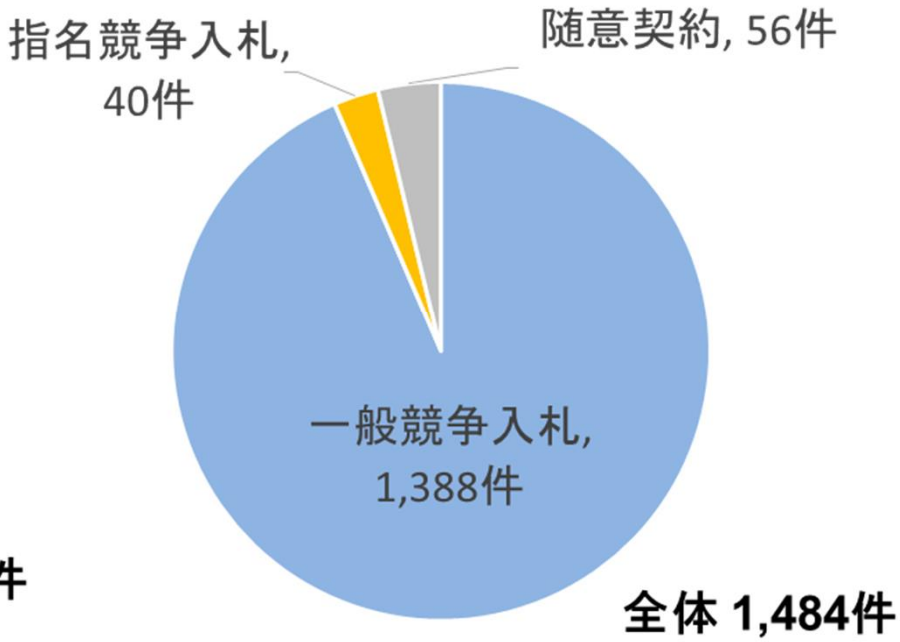
国土交通省

○ 国土交通省直轄工事では、９割以上において一般競争入札を適用
○ 工種「維持修繕」においても、９割において一般競争入札を適用

令和4年度
契約方式別契約状況 （件数）



令和4年度　工種「維持修繕」
契約方式別契約状況 （件数）



※8地方整備局、北海道開発局、内閣府沖縄総合事務局が令和4年度に契約した工事（港湾・空港関係除く）を対象

指名競争入札の適用状況（R4）

国土交通省

- 指名競争入札の適用件数は２６１件（全体の３．５％）
- 維持修繕工事を含め、指名競争の適用は増加傾向。

赤字：土木系の工種

青字：土木系以外の工種

（造園、建築、電気設備、暖冷房衛生設備、機械設備、通信設備、受変電設備）

指名競争入札の適用状況（平成30年度）

工種		件数		率（%）
		全体	災害時等	災害時等
一般土木		21	15	71．4
維持修繕		3	0	0．0
法面処理		2	1	50．0
塗装		1	0	0．0
土木系以外		35	0	0．0
合計	土木系	27	16	59．3
	土木系以外	35	0	0．0
	全体	62	16	25．8

指名競争入札の適用状況（令和4年度）

工種		件数		率（%）
		全体	災害時等	災害時等
一般土木		62	2	3.2
維持修繕		40	0	0.0
アスファルト舗装		23	0	0.0
鋼橋上部工事		1	0	0.0
PC		6	0	0.0
法面処理		5	0	0.0
橋梁補修工事		19	0	0.0
土木系以外		105	0	0.0
合計	土木系	156	2	1.3
	土木系以	105	0	0.0
	全体	261	2	0.8

※8地方整備局、北海道開発局、内閣府沖縄総合事務局が令和4年度に契約した工事（港湾・空港関係除く）を対象

随意契約の適用状況（R4）

国土交通省

- 随意契約の適用件数は２０２件（全体の２．７％）
- H30は災害が多発したこともあり、災害対応を含めた随意契約件数は減少。

赤字：土木系の工種

青字：土木系以外の工種

（造園、建築、電気設備、暖冷房衛生設備、プレハブ建築、機械設備、通信設備、受変電設備工事）

随意契約の適用状況（平成30年度）

工種		件数		率（%）
		全体	災害時等	災害時等
維持修繕		255	236	92.5
一般土木		73	65	89.0
法面処理		1	1	100.0
鋼橋上部		1	0	0.0
土木系以外		162	5	3.1
合計	土木系	330	302	91.5
	土木系以外	162	5	3.1
	全体	492	307	62.4

随意契約の適用状況（令和4年度）

工種		件数		率（%）
		全体	災害時等	災害時等
維持修繕		56	24（除雪11）	42.9
一般土木		36	13	36.1
アスファルト舗装		8	0	0.0
鋼橋上部		1	1	100.0
プレストレスト・コンクリート		4	0	0.0
法面処理		2	0	0.0
塗装工事		2	0	0.0
橋梁修繕		3	1	33.3
土木系以外		90	0	0.0
合計	土木系	112	39	34.8
	土木系以外	90	0	0.0
	全体	202	39	19.3

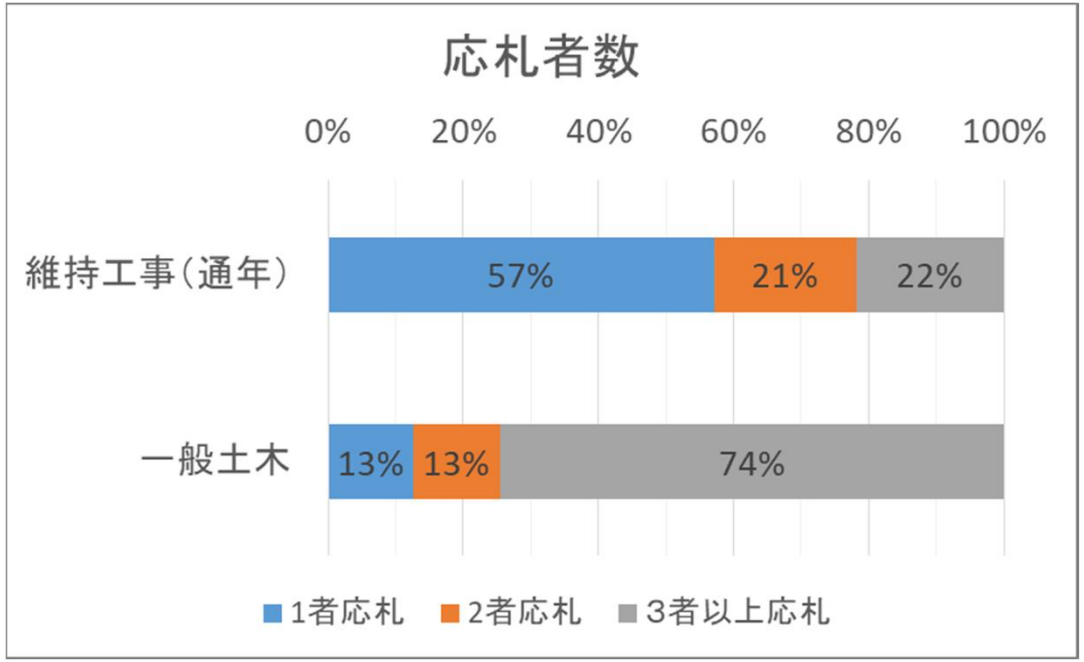
※8地方整備局、北海道開発局、内閣府沖縄総合事務局が令和4年度に契約した工事（港湾・空港関係除く）を対象

維持修繕工事の応札状況

国土交通省

○維持修繕工事での一者応札の発生率は、一般土木の工事に比べて高い傾向がある。
○複数者が応札している維持工事（通年）の平均参加者数は、全工種の工事での平均参加者数に比べて少ない。（維持工事（通年）：2.0者、全工事：5.3者）
○一者応札の工事の中には、5年以上にわたり同じ主任技術者が対応している例もある。
⇒地域に精通した者が長期に担当することで、地域特性を踏まえた緻密な対応が行えている可能性もある。

○通年維持工事と全工種の工事での比較



○維持修繕工事の一者応札の割合

		合計	割合
維持工事（通年）	1者応札	518	57.2%
	複数者応札	387	42.8%
維持系工事	1者応札	199	91.7%
	複数者応札	18	8.3%
修繕系工事	1者応札	97	26.8%
	複数者応札	265	73.2%
一般土木	1者応札	417	12.7%
	複数者応札	2,866	87.3%

※8地方整備局、北海道開発局、内閣府沖縄総合事務局が令和3年度に契約した工事（港湾・空港関係除く）を対象

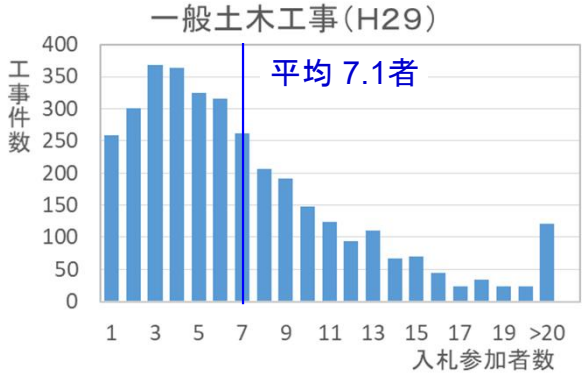
○H26～R4のA堤防維持工事の例

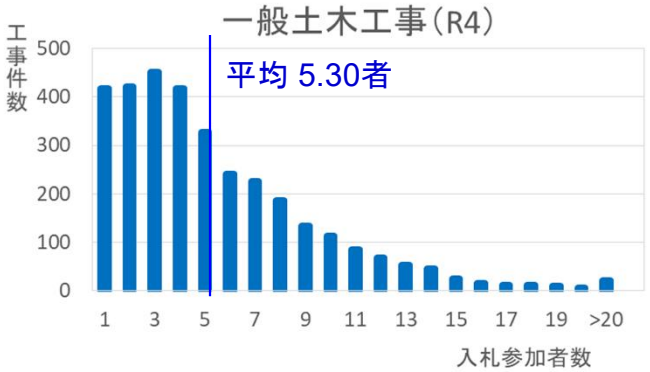
年度	受注者	工期	主任技術者等	現場代理人
H26	B建設(株)	H26.4.1～H27.3.31	C氏	同左
H27	B建設(株)	H27.4.1～H28.3.31	C氏	同左
H28	B建設(株)	H28.4.1～H29.3.31	C氏	同左
H29	B建設(株)	H29.4.1～H30.3.31	C氏	同左
H30	B建設(株)	H30.4.1～H31.3.31	C氏	同左
H31(R1)	B建設(株)	H31.4.1～R2.3.31	C氏	同左
R2	B建設(株)	R2.4.1～R3.3.31	C氏	同左
R3-R4	B建設(株)	R3.4.1～R5.3.31	C氏	同左

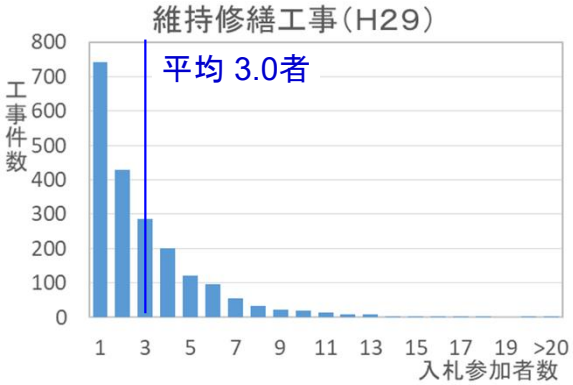
一般土木、維持修繕、維持工事の応札状況の推移

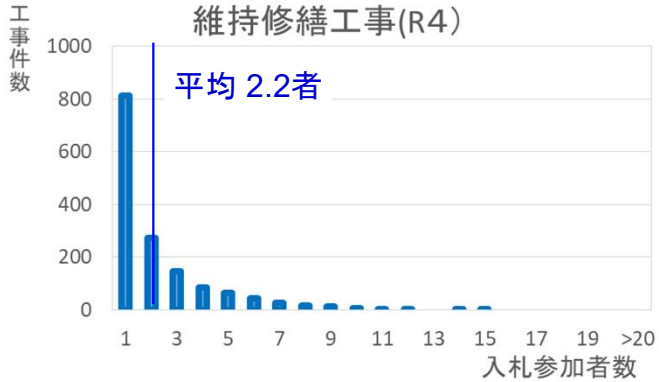
国土交通省

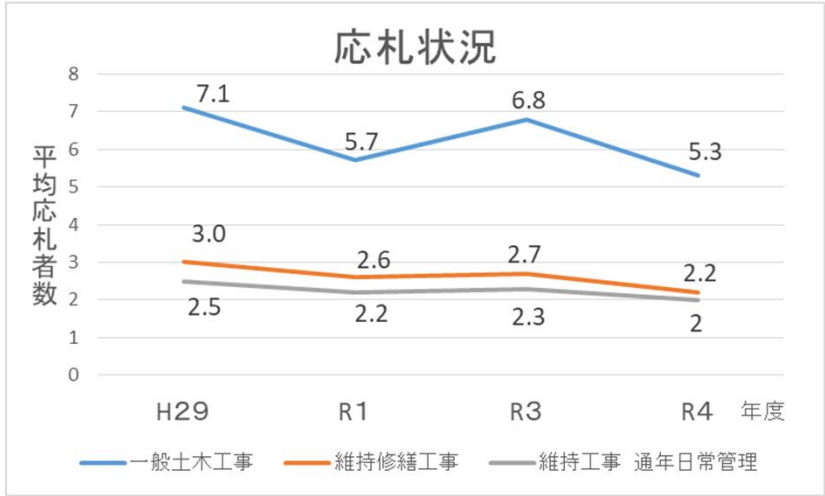
〇H29，R4の応札状況を比較すると、工種「一般土木」に比べて工種「維持修繕」は応札者が少ない傾向。
〇通年の日常管理を目的とした維持工事は、工種「維持修繕」の中でも応札者がより少ない傾向が続いている。

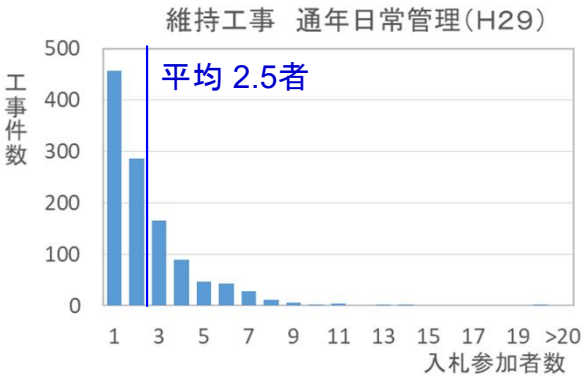


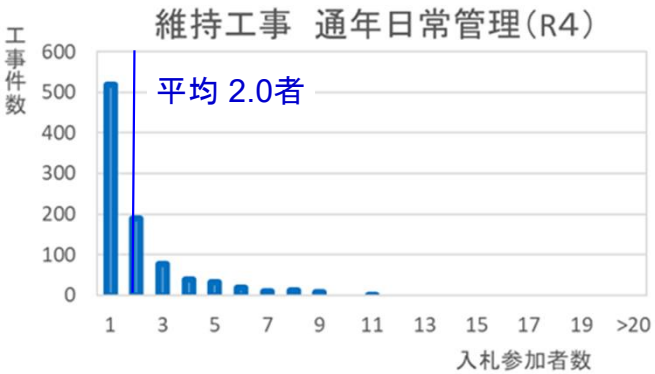










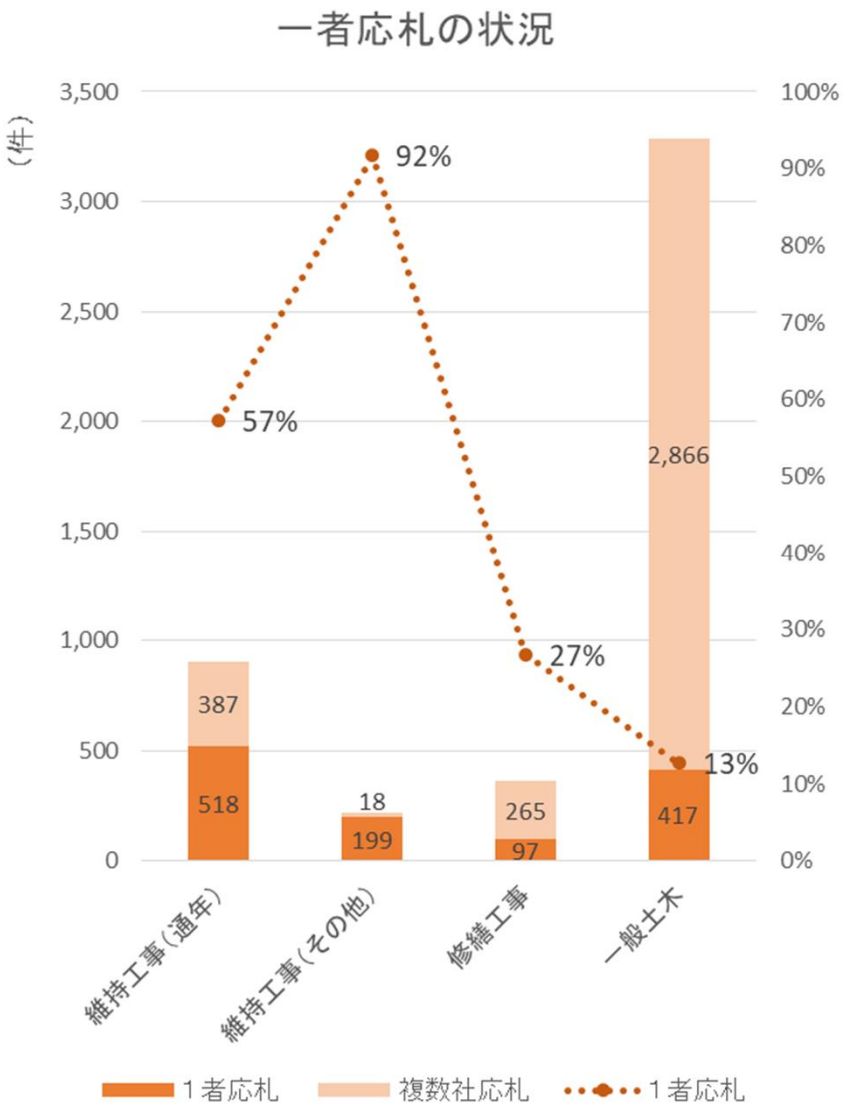


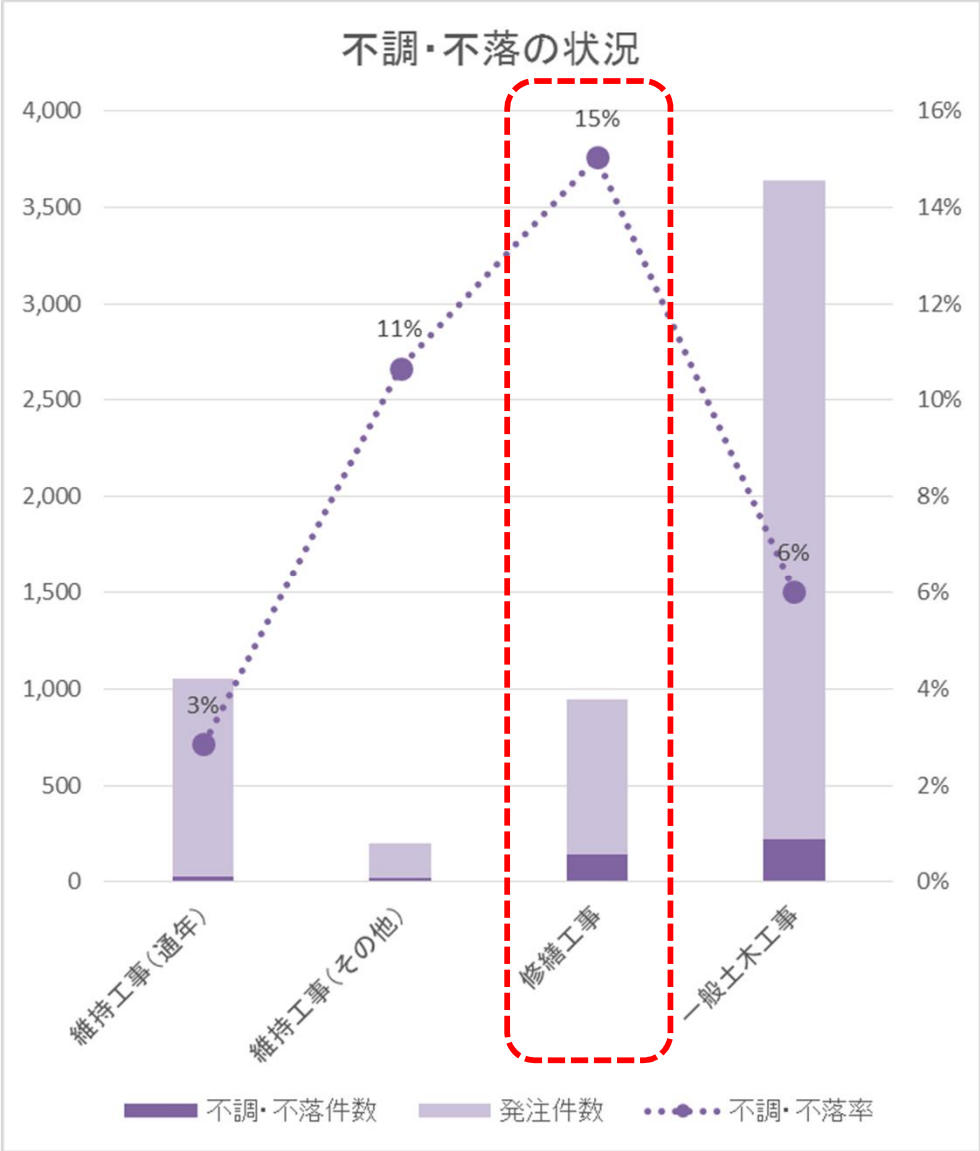
※維持工事は契約データより工事件名等から抽出分類

維持工事・修繕工事の応札状況

国土交通省

〇維持工事（特に通年の工事）は一者応札が多い一方、不調・不落は少ない。
〇修繕工事は、維持工事よりも一者応札が少ない一方、不調・不落が多い。





※8地方整備局、北海道開発局、内閣府沖縄総合事務局が令和4年度に契約した工事（港湾・空港関係除く）を対象

維持管理における入札契約に関する状況

維持管理工事の多様な入札契約方式の試行

国土交通省

○災害対応については、ガイドラインに基づく対応を原則としつつ、事例編に災害時の対応結果を蓄積。
○維持修繕については、**下記8類型の入札契約方式**を試行。

性能保証	①長期性能保証	【制度概要】工事完了後も一定期間、受注者の責任において、対象施設の品質規定を設定 【利用ケース】アスファルト舗装工事、(トンネル覆工工事への適用拡大)等 【利用上の注意】受注者がコントロールできる責任範囲を設定
	②性能規定発注方式	【制度概要】性能(ポットホール有無、わだち掘れ量等のサービス水準を設定)に基づき契約 【利用ケース】道路維持工事(関東地方整備局、中国地方整備局) 【利用上の注意】最終的な責任は管理者にあり、受注者の管理状況の把握が必要
設計・仕様への関与	③修繕ECI	【制度概要】仕様や前提条件を確定できない修繕工事で施工者が設計段階から関与する方式 【利用ケース】淀川大橋床版取換他工事、犀川大橋橋梁補修工事、36国道8号金沢河川国道舗装修繕工事(予定)、37長岡国道管内舗装修繕工事(予定)　等 【利用上の注意】難易度が高くない工事では手続負担が大きい
	④設計工事連携型	【制度概要】詳細(修正)設計段階から施工者が関与する方式 【利用ケース】大河津分水路左右岸堤防強化工事(北陸地方整備局) 【利用上の注意】難易度が高くない工事に適用、施工者が関与する詳細(修正)設計の範囲の明確化
企業連携	⑤地域維持型JV	【制度概要】地域の建設業者が継続的な実施体制を確保するために結成される建設共同企業体 【利用ケース】河川維持工事等 【利用上の注意】参加意思のあるすべての企業がJV構成員とは限らない
	⑥事業協同組合型	【制度概要】協同して事業を行うことにより、中小企業者の経営の合理化と取引条件の改善を図る 【利用ケース】河川維持工事等 【利用上の注意】参加意思のあるすべての企業が組合構成員とは限らない
手続きの簡素化	⑦参加者確認型契約	【制度概要】特殊技術等を要する工事で、契約予定者以外の参加者がない場合、契約予定者と随契 【利用ケース】除雪作業・路面清掃作業(中部地方整備局) 【利用上の注意】災害対応、特殊な技術、設備等を要する工事に適用
	⑧フレームワーク方式	【制度概要】公募により選定した複数の企業に対して、個別の工事又は業務の発注 【利用ケース】令和元年東日本台風からの復旧工事(関東地方整備局)、三隅・益田道路、高津川ブロック維持修繕工事(中国地方整備局)等 【利用上の注意】特定の企業グループが一定期間の工事を継続受注することによる透明性の確保

各入札契約方式の課題

方式	課題
①長期性能保証	• 施工者に過度の負担を求めない範囲での保証期間及び指標値の設定 • 保証基準について、施工者の責によらない免責事項の明確化
②性能規定方式	• 受注者の創意工夫とコスト縮減が次期工事を廉価化 • 創意工夫の余地の小ささ • サービス水準指標の妥当性 • 管理者と受注者の責任分担
③ECI（技術提案・交渉方式）	• 受発注者双方にとって不慣れな手続きの負担が大きい • 予算の確保及び金額の妥当性についての確認が難しい
④設計工事連携型	• 対外調整に不測の日数を要した場合、詳細設計完了が遅れ、工事着手に影響 • 設計協議の打合せが多くなり、受注者の負担が大きい
⑤地域維持型JV	• 1～2年間の契約や小規模な補修に限定され、技術的工夫の余地が大きくない • 受注するJV、組合以外からの参加が難しくなる • 発注者は代表企業とのやりとりが中心となり、個々の構成員との関係が薄れる
⑥事業協同組合	
⑦参加者確認型契約	• 契約予定者以外の参加表明があった場合、一般競争に移行するため、改めて公告することで契約までの期間が長くなる • 契約予定者の受注意思がなくなった場合、一般競争手続きが必要。不調・不落となる可能性が高い。
⑧フレームワーク方式	• 特定の企業が一定期間の工事を継続的に受注することによる透明性の確保 • 長期受注見通しによる動機づけには、期間長期化、発注規模・件数の拡大が必要 • 維持工事では一者応札が多く、属人的な経験によるところが多いため、複数企業での新たなフレームワークを組みづらい • 修繕工事では、参加企業のミスマッチングを改善するため、管理施設の点検結果の評価や対策優先順位の検討等の精度向上が必要

実施状況総括表（R3年度発注工事）

国土交通省

地方整備局等別の実施状況

方式	北海道	東北	関東	北陸	中部	近畿	中国	四国	九州	沖縄
①長期性能保証	1件	24件	6件	11件	なし	14件	なし	なし	12件	なし
②性能規定方式	なし	なし	3件	なし	なし	なし	なし	なし	なし	なし
③ECI（技術提案・交渉方式）	1件	1件	なし	7件	1件	なし	なし	4件	1件	なし
④設計工事連携型	なし	なし	なし	7件	なし	なし	なし	なし	なし	なし
⑤地域維持型JV	1件	1件	なし	なし	なし	4件	1件	なし	3件	なし
⑥事業協同組合	1件	なし	1件	なし	なし	2件	なし	1件	なし	なし
⑦参加者確認型随契	なし	なし	35件	なし	29件	なし	9件	なし	21件	なし
⑧フレームワーク方式	なし	なし	56件（16フレーム）	4件（1フレーム）	なし	なし	8件（2フレーム）	なし	16件（3フレーム）	なし

※①長期性能保証、②性能規定方式については、維持・修繕工事を抽出

技術提案・交渉方式の適用事例（地方整備局等別）

R6.6.25 システム部会資料

- ○ 国土交通省直轄の38工事に適用（令和6年3月末）
- ○ 沖縄を除く全地整で適用
- ○ 維持修繕工事（耐震補強・解体等含む）は 14件

北陸地方整備局	
4	犀川大橋橋梁補修工事
16	大石西山排水トンネル立坑他工事
17	新潟大橋耐震補強工事
21	横山沢上流砂防堰堤工事
22	妙高大橋上部工撤去工事
25	大町ダム等再編土砂輸送用トンネル工事
30	府屋大橋耐震補強工事
36	国道8号金沢河川国道舗装修繕工事
37	長岡国道管内舗装修繕工事

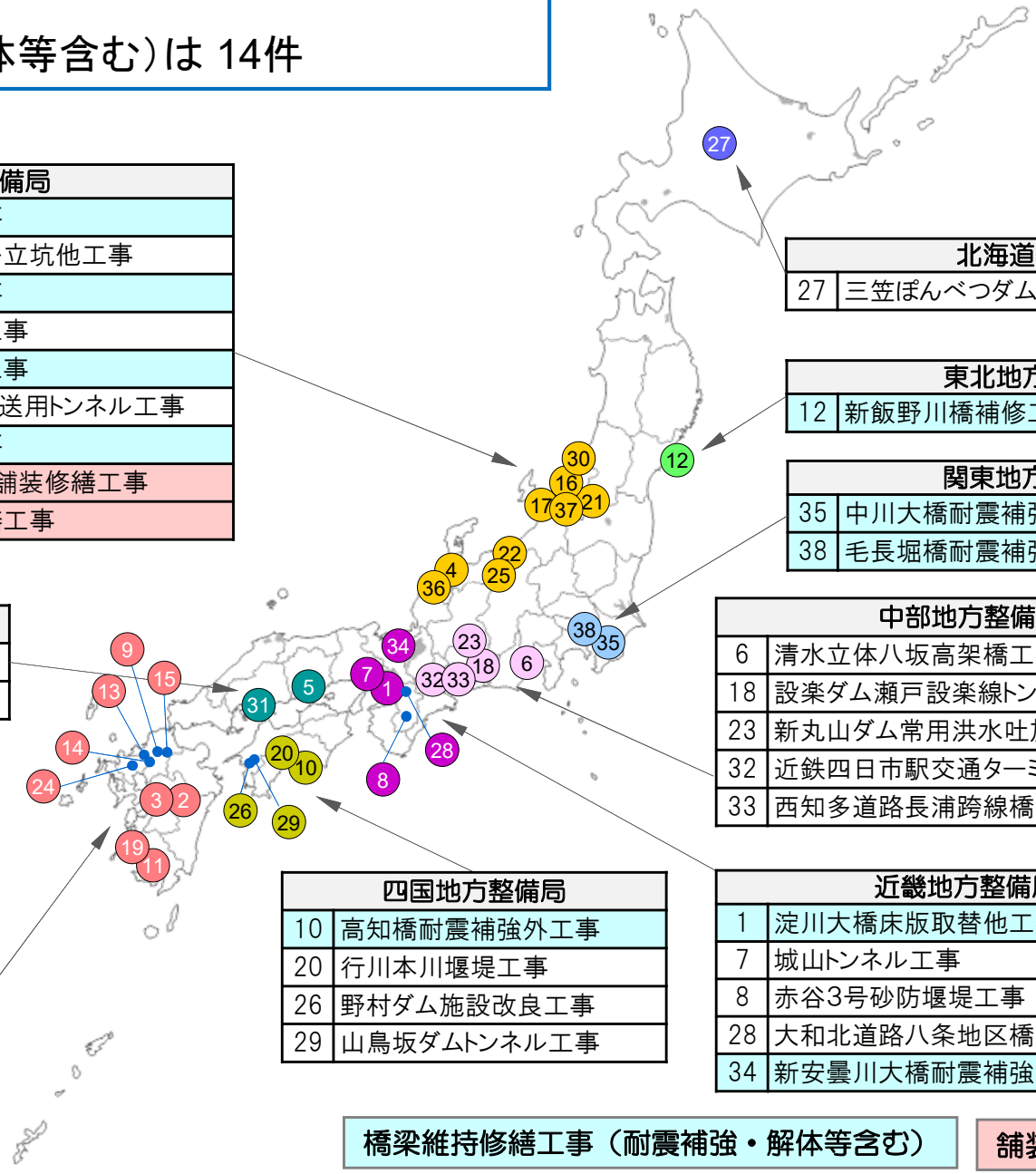
北海道開発局	
27	三笠ぽんべつダム堤体建設第1期工事

東北地方整備局	
12	新飯野川橋補修工事

関東地方整備局	
35	中川大橋耐震補強他工事
38	毛長堀橋耐震補強他工事

中国地方整備局	
5	大樋橋西高架橋工事
31	呉駅交通ターミナル整備工事

中部地方整備局	
6	清水立体八坂高架橋工事
18	設楽ダム瀬戸設楽線トンネル工事
23	新丸山ダム常用洪水吐放流設備工事
32	近鉄四日市駅交通ターミナル整備工事
33	西知多道路長浦跨線橋鋼上部工事



九州地方整備局	
2	二重峠トンネル（阿蘇工区）工事
3	二重峠トンネル（大津工区）工事
9	隈上川長野伏せ越し改築工事
11	東西道路シールドトンネル（下り線）新設工事
13	千歳橋補修工事
14	枝光排水機場増設工事
15	県道真竹橋架替外工事
19	天大橋補修工事
24	牛津川山崎排水機場外改築工事

四国地方整備局	
10	高知橋耐震補強外工事
20	行川本川堰堤工事
26	野村ダム施設改良工事
29	山鳥坂ダムトンネル工事

近畿地方整備局	
1	淀川大橋床版取替他工事
7	城山トンネル工事
8	赤谷3号砂防堰堤工事
28	大和北道路八条地区橋梁工事
34	新安曇川大橋耐震補強工事

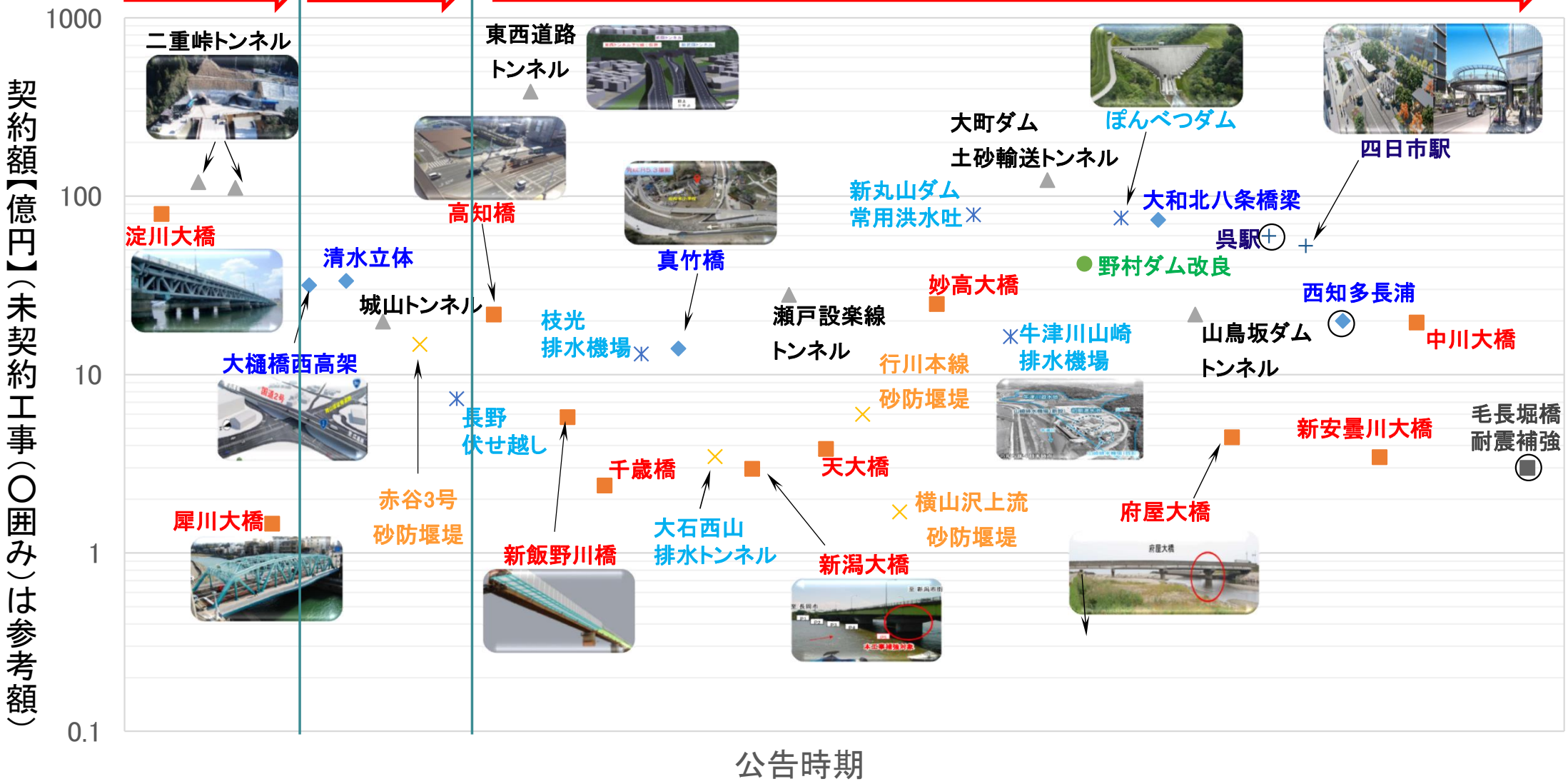
橋梁維持修繕工事（耐震補強・解体等含む）　舗装修繕工事

技術提案・交渉方式の適用事例（金額、時系列整理）

R6.6.25 システム部会資料

✓ 規模に関係なく適用数が増加
✓ ダム・交通結節点事業でも適用開始

ｶﾞｲﾄﾞﾗｲﾝ策定 H27.6 → 手続簡素化・改善
ｶﾞｲﾄﾞﾗｲﾝ改正① H29.12 → 技術協力具体化
ｶﾞｲﾄﾞﾗｲﾝ改正② R2.1 → 発注者・設計者・施工者の情報・知識・経験を融合させる取組増



※国道8号金沢河川国道舗装修繕工事、及び長岡国道管内舗装修繕工事の参考額は未公表

橋梁修繕工事における技術提案・交渉方式の適用事例

国土交通省

○関東地方整備局、近畿地方整備局の分任官発注にて橋梁修繕工事に技術提案・交渉方式（技術協力・施工タイプ）を適用。
○技術提案・交渉方式適用工事の中では比較的金額規模の小さい橋梁修繕工事でも施工の制約条件等が厳しい工事においては技術提案・交渉方式の活用が進んでいる。

＜R6国道4号毛長堀橋耐震補強他工事＞（関東地整）

■参考額：3億円程度（税込み）

■工事の課題
☑河川内で上空制限があり、施工時水位も高く、かつ施工箇所が住宅街で非常に狭隘な作業ヤードのなかで橋脚耐震補強工事・橋梁補修工事を行う必要があり、橋脚耐震補強工事は非出水期（11月～5月）に河川内作業を完了させる必要がある。

■技術提案テーマ
1）技術協力業務の実施に関する提案【30点】
2）施工期間に制約を受ける河川内の耐震補強において有効と思われる仮締切などの仮設工法の提案（施工方法を含む）【40点】
3）狭隘な施工ヤードかつ上空制限がある施工箇所における施工時の安全の確保に有効な対策の提案【40点】

― 橋の諸元 ―

橋梁名：毛長堀橋
（けながぼりばし）
橋　長：27．1m
幅　員：8．2m
路線名：国道4号
所在地：埼玉県草加市
竣工年：1967年

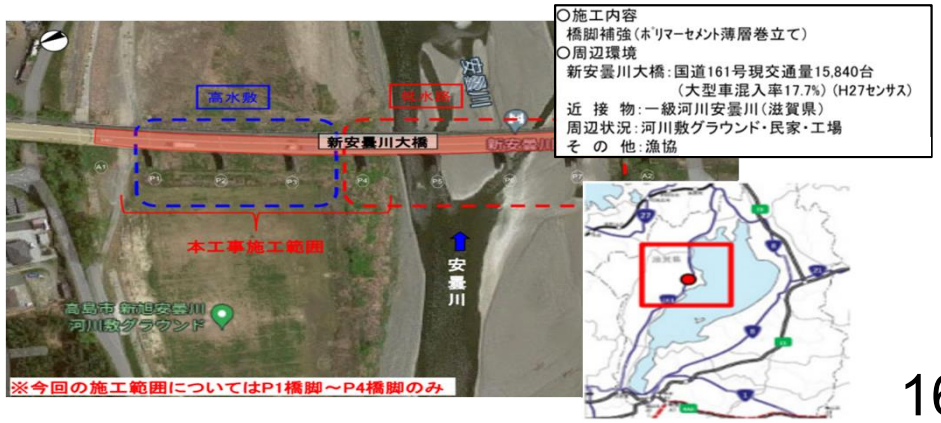
橋梁名：毛長堀側道橋
（けながぼりそくどうきょう）
橋　長：27．1m
幅　員：4．7m
路線名：国道4号
所在地：埼玉県草加市
竣工年：1967年

＜国道161号新安曇川大橋耐震補強工事＞（近畿地整）

■参考額：2～3億円程度（税込み）

■工事の課題
☑施工するためには制約条件（出水期の施工制限、施工空間狭隘、現地盤が硬質地盤（N値50程度）、河川環境への配慮）を受ける河川内の耐震補強において、工期短縮に有効と思われる土留工などの仮設工法（施工計画含む）の検討やリスクを想定した現場管理手法の検討が必要

■技術提案テーマ
1）技術協力業務の実施に関する提案【20点】
2）施工期間の短縮に有効な仮設工法等の提案能力【40点】
3）リスクを想定した現場管理における提案能力【20点】



舗装修繕工事における技術提案・交渉方式の適用事例（北陸地方整備局）

〇北陸地整において舗装修繕工事（2件）に技術提案・交渉方式を適用（分任官発注）
〇「アスファルト舗装の詳細調査・修繕設計便覧（令和5年3月）」における、路面以下の損傷が「Ⅲ－2」と想定される箇所の措置について履歴確認を含め詳細調査を実施し、路盤以下の層の健全度を確認し、適切な修繕設計に基づく措置を講ずる必要があるが、舗装修繕の知見が豊富な設計コンサルが少ないことから、同方式を試行的に採用した
〇また、舗装修繕設計に舗装業者の技術的な協力・助言を受けることで、設計者の育成にも期待

■詳細調査手法と対象とする層の概念

【主な詳細調査】

	詳細調査なし	レベルⅠ コア抜き調査	レベルⅡ FWDたわみ量調査	レベルⅢ 開削調査
路面				
アスファルト混合物層（表層・基層）（瀝青安定処理上層路盤層）	調査未実施	調査対象	調査対象 ※路面からの推定	調査対象
路盤	調査未実施	調査未実施	調査対象 ※路面からの推定	調査対象
路床	調査未実施	調査未実施	調査対象 ※路面からの推定	調査対象
路体				

図の見方
- 調査対象の層：措置の要否の判断が可能である層
- 調査未実施の層：措置の要否の判断ができず、措置後に早期劣化のリスクが残る層

※出典：公益社団法人　日本道路協会　アスファルト舗装の詳細調査・修繕設計便覧　概要

圃場部のバイパス等で早期劣化を確認

50年以上経過し、数度の表層修繕を経験

■技術提案

1）技術協力業務の実施に関する提案
2）損傷内容を的確に捉える計測方法の提案
3）路盤を含む道路打換え工事において交通規制を最小化する施工方法の提案

設計者（設計業務）		施工者（技術協力業務）
1．基本条件の整理 ・舗装構成・修繕履歴 ・舗装点検における損傷状況		
2．現地確認（路面状態の確認） ・路盤以下に及ぶと思われる損傷の確認 （表層沈下、骨材剥離、沈下＋亀甲状のひび、細粒分析出）		
3．損傷範囲の推定 ・基本条件、現地状況から損傷範囲と損傷している層の推定 ・上記を踏まえた詳細調査の範囲・方法の提案		
4．詳細調査の実施	← 現場対応の協力	1．詳細調査の協力（現場対応） ・交通規制・コア抜き等、現場施工が伴う調査の協力
5．詳細調査の特定と修繕設計の実施 ・これまで得た情報から損傷範囲・損傷している層を特定 ・損傷している層を踏まえた修繕方法の提案・補修図作成	↔ 修繕工法等の提案・確認	2．設計内容の確認・技術的な助言 ・設計案に対する施工的な見地からの助言
成果の納品		3．施工計画作成・概算工事費算出
		成果の納品
		（価格交渉の実施）
		（工事契約）

「参加者確認型随意契約方式」

国土交通省

○ 改正品確法において、当該地域において競争が存在しない状況が継続すると見込まれる公共工事等について、発注者は、競争が存在しないことを確認した上で、随意契約によることができる旨が、「多様な入札及び契約の方法」の節に追加された。

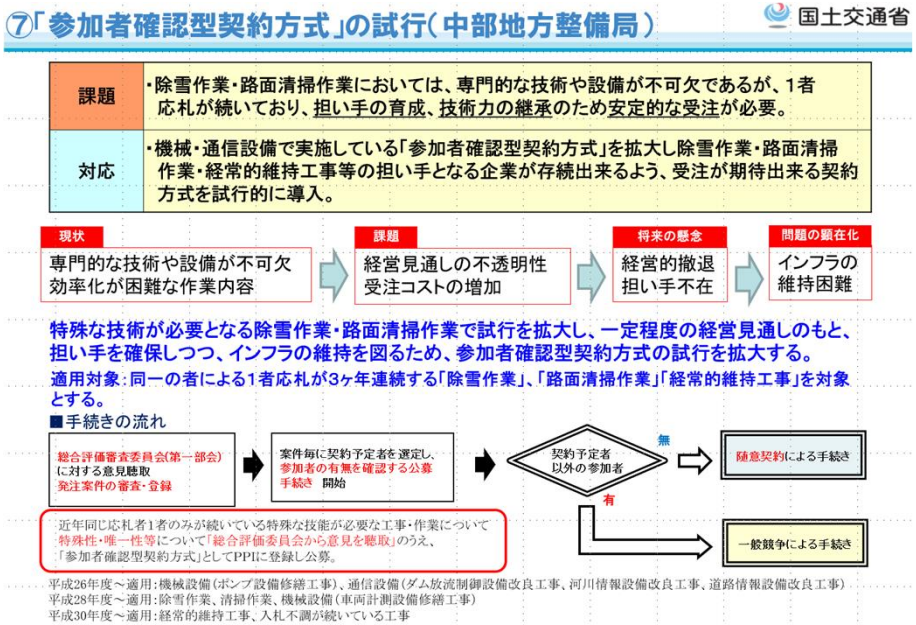
○ 過年度には以下の内容で実施している。

■公共工事の品質確保の促進に関する法律等の一部を改正する法律

公共工事の品質確保の促進に関する法律等の一部を改正する法律
（令和6年6月19日公布・施行 ）

第二節　多様な入札及び契約の方法
（競争が存在しないことの確認による方式）
第二十一条
　発注者は、その発注に係る公共工事等に必要な技術、設備又は体制等からみて、その地域において受注者となろうとする者が極めて限られており、当該地域において競争が存在しない状況が継続すると見込まれる公共工事等の契約について、当該技術、設備又は体制等及び受注者となることが見込まれる者が存在することを明示した上で公募を行い、競争が存在しないことを確認したときは、随意契約によることができる。

■参加者確認型契約方式」の試行（中部地方整備局）



■参加者確認型契約方式の課題

・受発注者相互の入札契約手続きに係る負担軽減で一定の効果あり。
　※受注者は、中長期的な受注を見込むことができるため、あらたな投資(若手採用・資機材保有・新技術活用等)の誘発などの効果もある可能性。

・一方で、契約予定者以外の参加者表明があった場合、一般競争による手続きに移行するため、改めて公告することで契約までに期間が長くなる。
（一般競争へ移行した場合を想定したスケジュール管理も必要）

・また、契約予定者が、経営上の課題等で受注意思が無くなった際に、発注規模の見直しも含め、一般競争による手続きを実施する必要がある。
（作業体制の構築、特殊機材の操作等に熟練した技術者を確保した建設業者が不在となり、不調・不落となる可能性も高い。）

参加者確認型契約方式の適用事例（東北・九州地方整備局）

国土交通省

○機械設備、電気通信設備の修繕工事等を中心に、参加確認型契約方式の適用が増えている

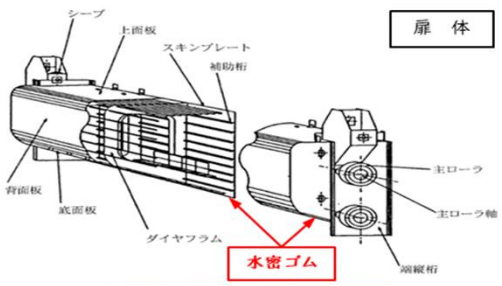
阿武隈大堰機械設備修繕工事

工事内容　：　阿武隈大堰5号ゲートにおける扉体水密ゴム交換、塗替塗装、開閉装置修繕（機器取替）

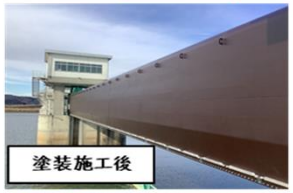
本工事は、阿武隈大堰のゲート設備の修繕を行うものであり、堰を運用しながら年度毎に1門ずつ修繕する計画（全10門）であり、令和2年度より本契約方式にて発注している。

- 令和5年度まで本契約方式を行った結果、特定予定者以外の参加表明者がいなかったため、随意契約に移行し契約締結に至っており、**迅速で円滑な実施体制の確保、発注手続き負担軽減が図られている**

【工事概要】



施工状況



令和4年度高橋排水機場ポンプ設備改造工事

工事内容　：　主原動機の増速改造、増速に伴う主ポンプの整備、減速機及び主ポンプ制御盤の更新

本機場の設備は設置から27年が経過し、設備の老朽化に伴う故障発生リスクが増大。揚排水ポンプ設備等は、各メーカのノウハウでシステム構成され、一部機器修繕であってもシステム全体の信頼性に影響がある。

これまでは、一般競争入札で実施していたが、修繕工事はその殆どが、既設メーカーの1者応札となっており、近年は不調不落も発生。迅速で適確な修繕工事の実施体制を円滑に確保することを目的に試行

【減速機更新】

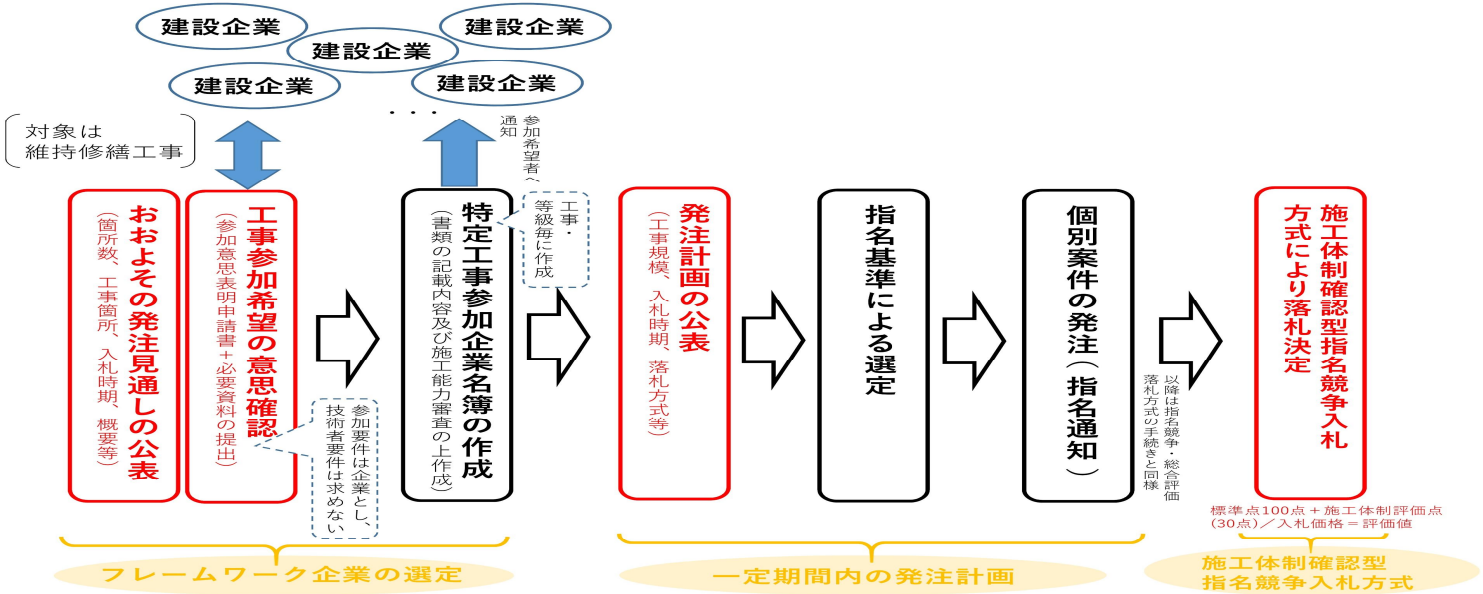
【ガスタービンエンジン整備】

【主ポンプ制御盤更新】

【主ポンプ（インペラ）整備】

フレームワーク方式の適用事例（中国地方整備局）

○令和2年度より、不調対策を主な目的とし、地域ブロックごとに道路と河川の多分野の修繕工事（除草や小規模構造物等）で構成されるフレームワーク工事を実施
○競争参加者が少数と見込まれる工事を対象とし、公募により各ブロックの参加希望があった全者を、河川・道路を問わず全工事に指名
○フレーム内の工事落札者は他工事の入札でも無効とせず（1抜け方式としない）、競争性を確保



■中国地整フレームワークの特徴

・道路と河川の異なる分野の修繕工事を同一フレームワークとして発注
・フレーム内の工事落札者は他工事の入札も可能（1抜け方式としない）
・参加に必要な書類は、参加意思表明書と同種工事の施工実績のみ

→**更なる不調不落対策、発注負担軽減を図る**

■適用効果

R元年度に不調だった工事が、R2年度以降フレームワークを実施し、不調が起きていない

ブロック毎の１～２件の手続きで進められるので、**契約事務の軽減**ができた

参加意思表明書と同種工事施工実績のみで、資料作成にかかる負担が少なく、参加へのハードルが低い

フレーム（令和5年度）	工事（令和5年度）	参加・入札状況
R5.4.24公表 三隅・益田道路、高津川ブロック（維持修繕工事）	令和5年度三隅・益田道路浜田地区外整備工事	指名基準を満たした者を指名 4～5者参加 ※フレーム内の工事落札者は他の工事の入札も可能
	令和5年度三隅・益田道路益田地区外整備工事	
	令和5年度三隅・益田道路西平原地区外整備工事	
	令和5年度高津川整備工事	
R5.4.24公表 福光・浅利道路、江の川ブロック（維持修繕工事）	令和5年度福光・浅利道路青波地区外整備工事	指名基準を満たした者を指名 4～5者参加 ※フレーム内の工事落札者は他の工事の入札も可能
	令和5年度江の川下流整備工事	
	令和5年度江の川川本整備工事	

長期性能保証制度の概要

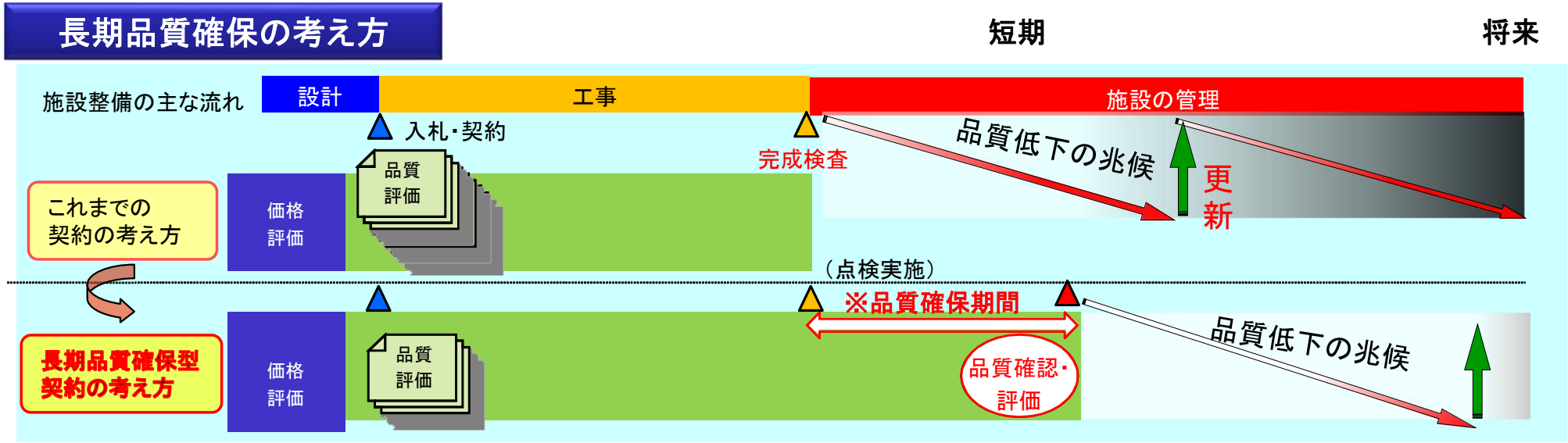
R5.1.16_維持管理部会部会資料

○「アスファルト舗装工事等における性能規定及び長期保証」については、施工中に加えて工事完了後も一定期間、受注者の責任において、対象施設の品質規定を設定する。

○ 新設の舗装工事等において、「わだち掘れ量」及び「ひび割れ量」の指標値を設定し、一定期間経過後の測定値により、達成出来なかった場合は機能回復措置等の義務を付した契約とする。

○ 保証を付すことにより、従前と同じ材料（コスト）で、一層丁寧な施工を心がけることにより、高い品質を確保することが可能となり、維持管理費用の軽減に繋がる。

長期品質確保の考え方



将来にわたる公共施設の品質確保

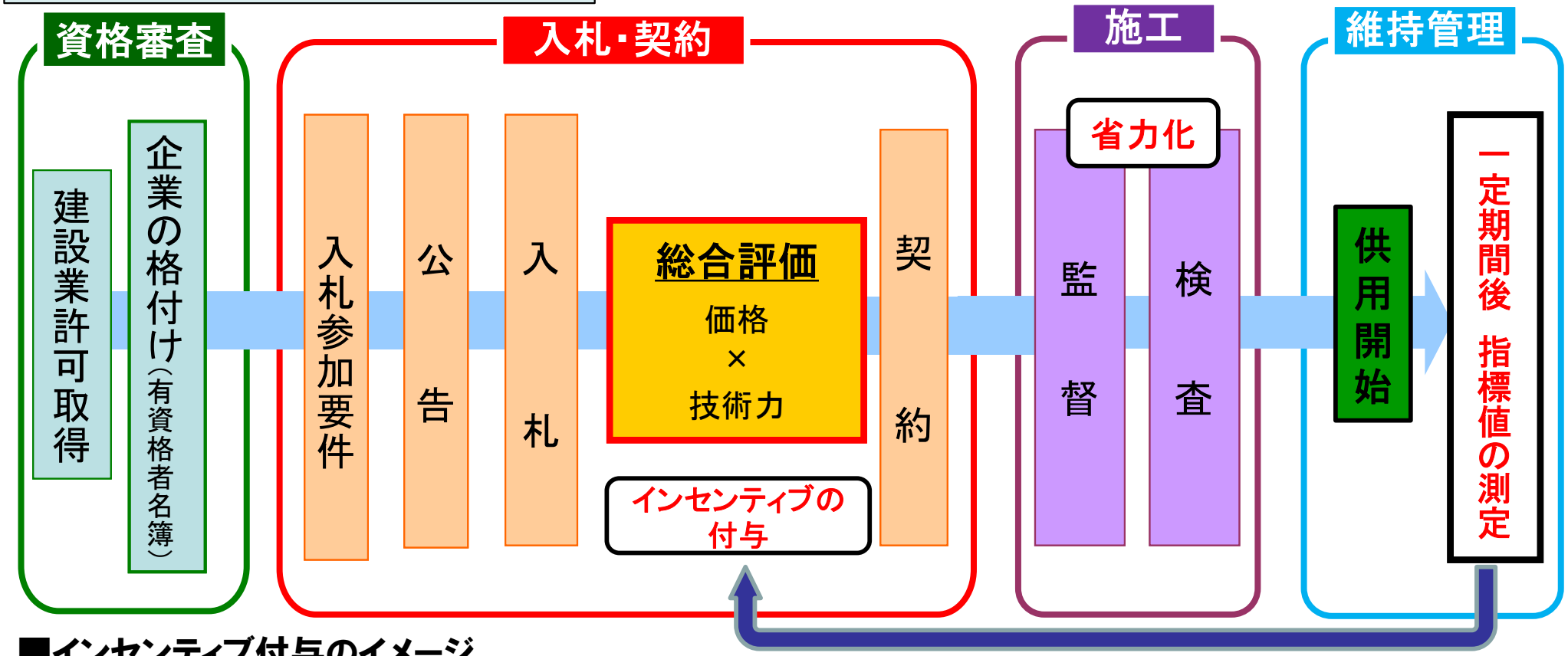
・施設の長寿命化によるライフサイクルコストの低減
・施設の供用性・安全性向上・受注者技術力の向上
・不良業者の排除

規定した値の達成状況

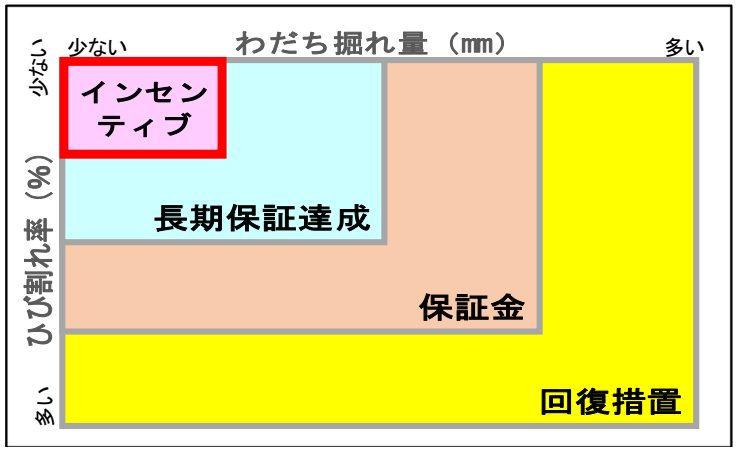
インセンティブ
機能回復措置等
・保証金
・回復措置

長期保証制度導入にあたっての運用の改善

インセンティブの付与



■インセンティブ付与のイメージ



一定期間後において、指標値を満足し長期保証を達成した工事のうち、著しく達成効果が顕著な工事（企業）及び監理技術者等については、認定書又は表彰制度の創設等により評価する。

（例）

■評価に基づき、その後の入札・契約時の総合評価において、加点するなどのインセンティブを付与

・同種工事の実績（企業・技術者）

・表彰の有無　等

適用件数

国土交通省

- 長期保証制度を付した新設アスファルト工事の適用件数は、平成21年度以降で計861件。（令和4年度は44件）
- 保証期間※が満了した工事は、平成26年度以降で計462件。（密粒度舗装が171件、排水性舗装が292件）

※東北地整の排水性AsのみH29まで保証期間3年。それ以外は5年。

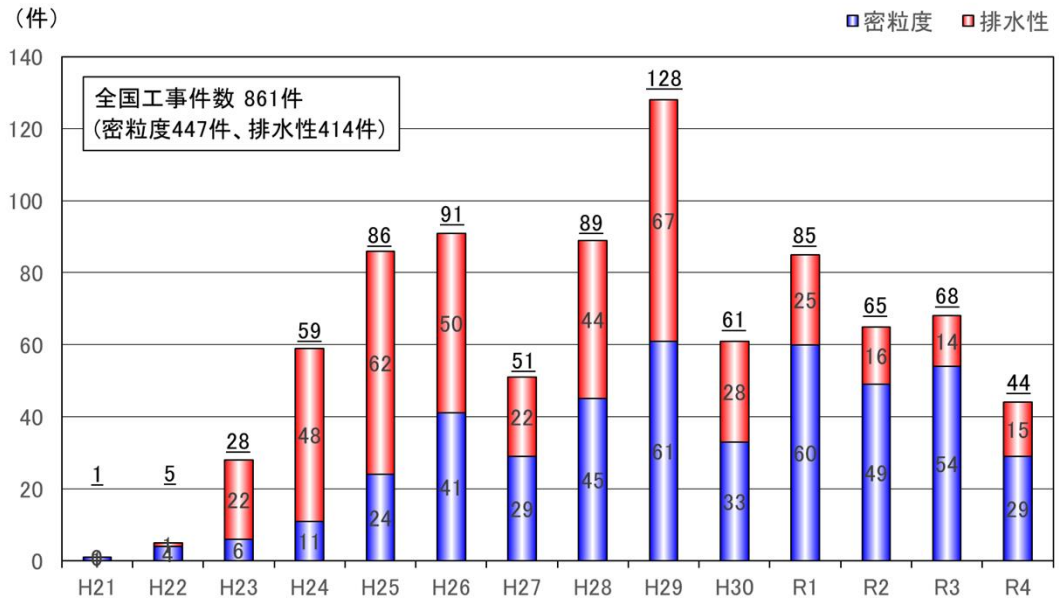


図　全国の長期保証適用工事件数の推移（令和4年度末時点）

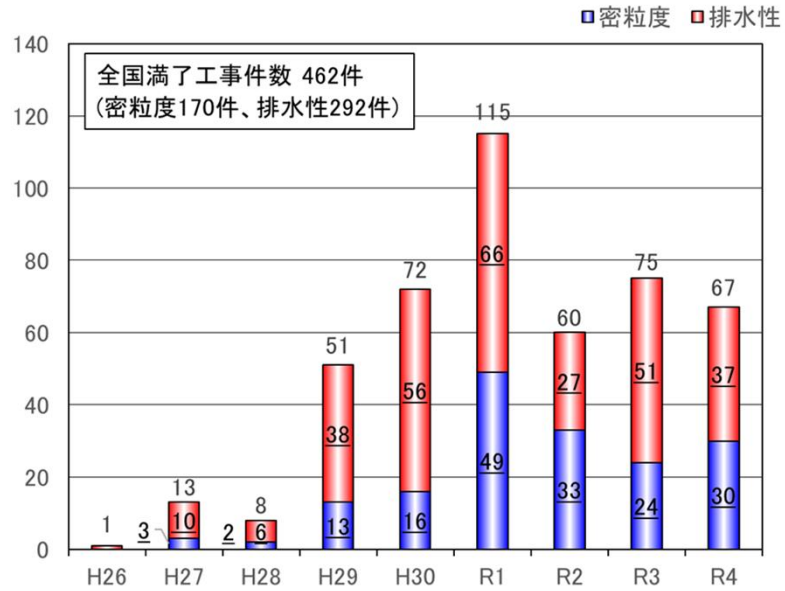


図　保証期間満了工事件数の推移（令和4年度末時点）

※「工事件数」は、施工中あるいは完成後の協議により、施工者の責によらない事象等により長期保証を免責（除外）する場合があるため、調査時点で年度毎の件数に変動が生じる場合あり。

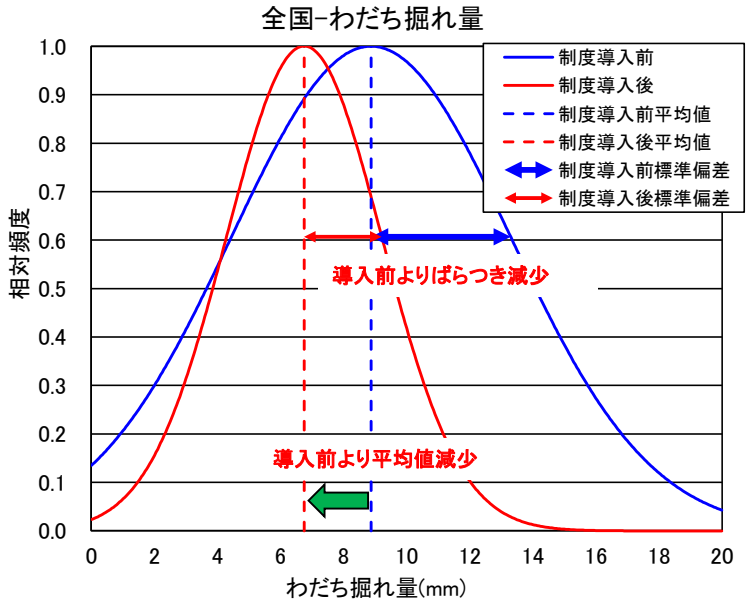
長期保証制度の導入による効果の検証

国土交通省

平成26～令和4年度　保証期間満了工事

- 保証期間満了時（新設から5年後※）のわだち掘れ量及びひび割れ率の長期保証制度導入前後での比較では、平均値が減少し、標準偏差の幅が縮小。
- 長期保証制度導入により、舗装の性能が向上、品質の均一化に効果があるといえる。

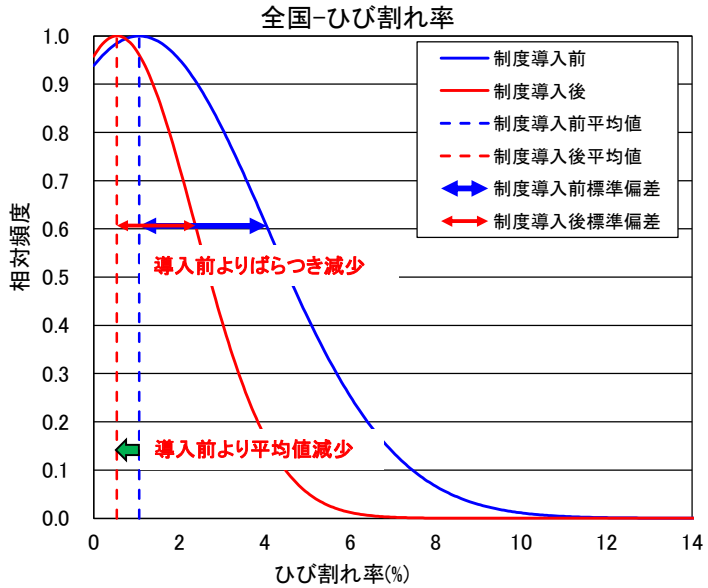
※保証期間満了：404工事。東北地整の排水性はH29発注工事まで保証期間が3年のため除外



	制度導入前	制度導入後	差
データ数	5,595	23,748	18,153
平均値(mm)	8.87	6.75	−2.12
標準偏差(mm)	4.43	2.46	−1.97

保証期間満了時のわだち掘れ量の平均値は、
2.12mm減少

図　新設から5年後のわだち掘れ量の制度導入前後の比較



	制度導入前	制度導入後	差
データ数	5,595	23,731	18,136
平均値(%)	1.06	0.55	−0.51
標準偏差(%)	2.98	1.85	−1.13

保証期間満了時のひび割れ率の平均値は、
0.51%減少

図　新設から5年後のひび割れ率の制度導入前後の比較

長期保証制度のインセンティブ

国土交通省

長期保証優良施工者の認定とその取扱い

4．長期保証優良施工工事の認定とその取扱いについて

５年後の性能測定において、（１）に示す性能であった場合には、長期保証優良施工工事として認定書を発行する。（別紙－３）

（１）長期保証優良施工工事の認定は、わだち掘れ１０mm以下かつ、ひび割れ率１０％以下の性能で施工され、別途組織する認定委員会の承認を得た工事とする。
なお、認定委員会の詳細については別紙のとおりとする。（別紙－４）

（２）認定書については、保証期間満了年度の次年度の４月１日より２年間有効とし、その期間中において、四国地方整備局が発注する工種が「アスファルト舗装」工事の入札に参加する際に、競争参加資格確認申請書と合わせて認定書を提出すれば、入札時に評価する。

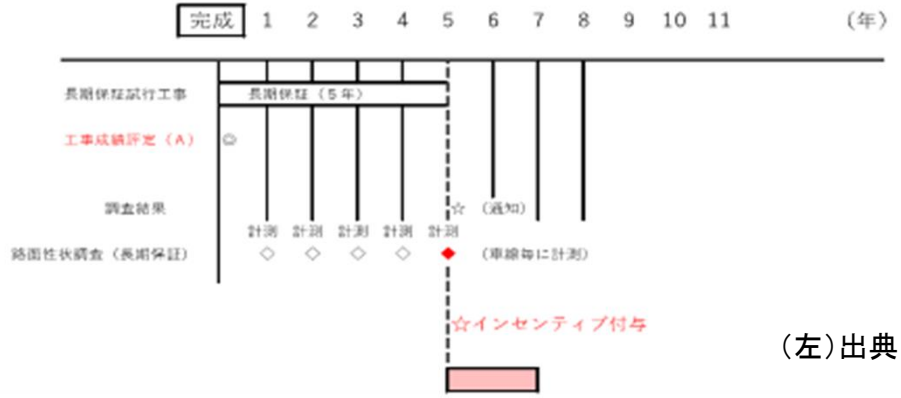
（３）認定書に示す期間中に、四国地方整備局が発注する工種が「アスファルト舗装」の工事に、本工事を技術者の工事実績として申請する場合には、競争参加資格確認書と認定書を提出することで、入札時に評価する。

（４）認定書は、四国地方整備局発注工事に限り有効とする。

（５）評価の詳細等については別途通知する。

【参考】

【長期保証試行工事の流れ】



26．長期保証優良施工者の認定とその取扱について

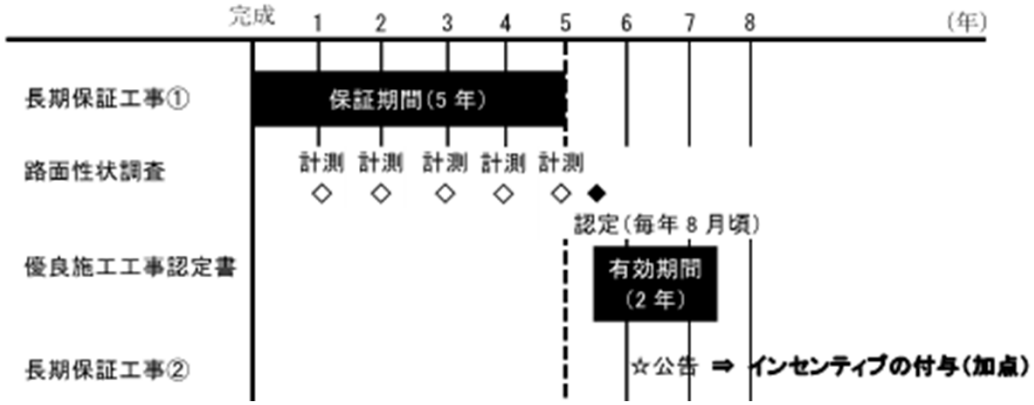
5年後の性能測定において、以下の(1)に示す性能であった場合には、長期保証優良施工工事として認定書を発行する。

(1)長期保証優良施工者の認定は、長期保証の指標値を満足し、かつ性能保証期間満了時に測定した全ての評価ブロックの平均値がわだち掘れ量7mm以下かつ、ひび割れ率3%以下の性能で施工した者とする。

(2)認定書については、発効日より2年間有効とし、その期間中において発注する工種が「アスファルト舗装」での工事に参加する際に、競争参加資格確認申請書と合せて認定書を提出すれば、入札時の総合評価における企業および配置予定技術者の評価項目にて直接加点を付与する。

(3)加点内容(評価項目、点数)は、(2)発注工事の入札説明書によるものとする。

【参考】長期保証工事　インセンティブの付与の流れ(イメージ)



(右)出典:「道路舗装の長期保証」実施要領(案)令和2年1月 北陸地方整備局

(左)出典:新設アスファルト舗装工事における長期保証試行工事の発注について(改正)
事務連絡 令和3年3月1日

トンネル覆工コンクリートの長期保証制度の概要

国土交通省

制度の目的／保証項目／保証期間／保証基準

トンネル工事における長期保証制度（試行）[中国地方整備局]

狙い・目的

長期保証を付することで、雑な施工を排除し、覆工コンクリートの長期的な品質確保を図る。
一方で、より一層丁寧な施工を心がけてもらうため、品質の優れた施工を行った受注者に対する評価（インセンティブ）も検討する。

施工品質のイメージ	状態	具体の変状	対応
雑な施工	本来あるべき機能等を満足していない（通行車両の安全が確保出来ないなど）	漏水、異物混入、うき、はく離　等	修補（瑕疵担保責任）
一般的な丁寧さに欠ける施工	・本来あるべき機能等を満足 ・長期的な品質（耐久性）に懸念	ひび割れ	修補（長期保証）
一般的な施工	・本来あるべき機能等を満足 ・通常の品質が期待		措置無し
特に丁寧な施工	・本来あるべき機能等を満足 ・高い品質（耐久性）が期待	ひび割れ無し または 軽微なひび割れ	インセンティブ付与

長期保証試行の対象

基準値を検討

トンネル覆工コンクリートの長期保証制度の概要

国土交通省

制度の目的／保証項目／保証期間／保証基準

トンネル工事における長期保証制度（試行）[中国地方整備局]

1. 通行車両の安全が確保できない変状（うき・はく離・はく落 等※）は、修補を求める。
（※トンネル点検におけるひび割れ以外のa・b判定）
2. また、目地部については、変状の発生が多く、丁寧な施工をしているにも関わらず変状が発生している可能性があるため、長期保証とは別に抑制対策を実施する。
3. 目地部を除く覆工コンクリートのひび割れについて長期保証の対象とする。

〔瑕疵担保として修補〕

判定区分			
	a判定		⇒修補（部分改築）
	b判定	うき、はく離、はく落、豆板 ※変状の進行に伴いA判定となりうるもの	⇒修補（部分改築） ※ 軽微な変状はたたき落とし
		漏水、遊離石灰（s判定含む）	⇒修補（漏水防止工）
		異物混入（s判定含む）	⇒修補（部分改築）
		〔長期保証〕 ひび割れ	⇒長期保証の対象
目　地　部		うき、はく離、はく落	⇒抑制対策を実施

※ 修補の方法は、上記を原則とするが、現地の状況等により、これによりがたい場合は発注者と受注者が協議して定める。

4

トンネル覆工コンクリートの長期保証制度の概要

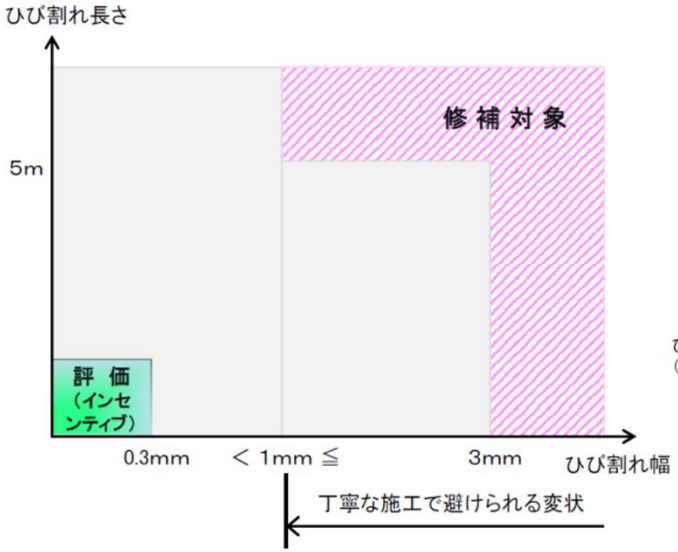
国土交通省

制度の目的／保証項目／保証期間／保証基準

トンネル工事における長期保証制度（試行）[中国地方整備局]

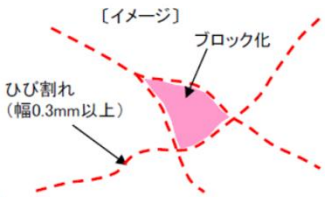
・丁寧な施工を施すことで避けられると思慮する“幅3mm以上のひび割れ”および“長さ5m以上かつ最大幅1mm以上のひび割れ”は修補対象とする。
・変状の進行に伴い、うき・はく離・はく落の危険性がある“半月状”、および“幅0.3mm以上のひび割れによりブロック化しているもの”は修補対象とする。
・なお、“ひび割れの発生がない”、または“ひび割れ幅が0.3mm未満でひび割れの交差がない”状態のトンネルは、評価（インセンティブ）を行うものとする。

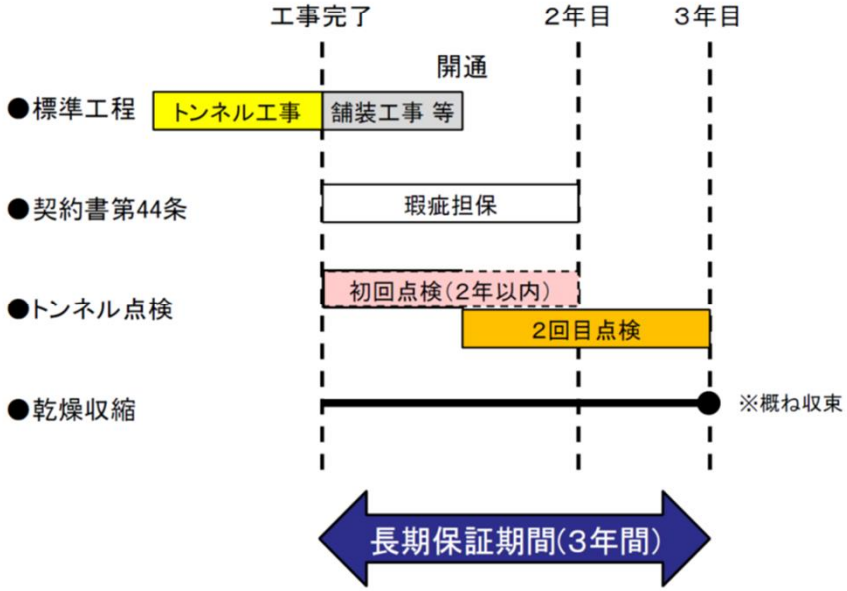
長期保証（ひび割れ）に対する対応イメージ



ブロック化

半月状





効果的な入札・契約方式の選定について

各入札契約方式の目的と効果

国土交通省

方式	目的	これまでの試行による効果
①長期性能保証	・施設の長寿命化によるライフサイクルコストの低減 ・施設の供用性・安全性向上・受注者技術力の向上	・**品質保証期間の設定**により、ライフサイクルコストの低減や安全性の向上につながり、将来にわたる**品質確保に寄与**
②性能規定方式	・ノウハウや工夫を活かした、的確で効率的な執行（サービス水準を確保していれば省力化も可） ・指示・協議等の書類作成や打合せに要する、労力・時間の低減 ・**複数年度契約による計画的な執行（経営の安定化）** ・請負者の自主管理による工事監督の効率化（削減）、処理や対応の指示漏れリスクの低減（発注者）	・**路面のサービス水準を確保**する作業（ポットホールの穴埋め等）は、受注者が自主判断でき、**迅速でタイムリーな補修**等の実施が可能となった。同様に、自主判断によるため、**作業指示書、打合せ簿等の提出書類が半減**した ・要求する性能（機能、水準）を中心とする内容の性能規定に改めることにより、従来仕様（形、材質）にとらわれない**新しい技術の開発や多様な構造物の設計**が可能となり、結果的に同一機能の構造物の**品質向上やコスト縮減**をもたらすことが期待
③ECI （技術提案・交渉方式）	・仕様や前提条件を確定できない維持修繕工事において、追加調査や協議により、リスクに対処の上、合理的な施工を目的とする	・施工性の高い設計による**手戻り防止**や契約金額の改善を通した**不調不落対策**として一定の効果が見られる
④設計工事連携型	・施工性の高い設計と手戻りの防止 ・施工実態にあった設計（変更）の実施	・施工会社が設計に関与することで**手戻りの防止**や契約金額の改善を通した**不調不落対策**として一定の効果が見られる ・**迅速な施工**に寄与
⑤地域維持型JV	・地域の複数の建設企業の協同を促すことにより、**施工の効率化と必要な施工体制の安定的な確保**を図り、地域の維持管理が持続的に行われるよう、地域維持事業の実施を目的とする	・路線ごとなど特性に応じて役割分担でき、**作業効率が向上** ・得意な作業分野を担当することで効率的な作業分担が可能 ・人員確保が必要な場合、相互にフォローすることが可能
⑥事業協同組合	・協同して事業を行うことにより、中小事業者の経営の合理化と取引条件を改善する	・路線ごとなど特性に応じて役割分担でき、**作業効率向上** ・複数各社の人員や機械を確保できるため、**効率的な作業が可能**となる
⑦参加者確認型契約	・特殊な技術が必要となる工事（除雪作業・路面清掃作業等）における、入札不調の回避	・受発注者相互の**入札手続きに係る作業負担軽減** ・受注者は**中長期的な受注**を見込むことができるため、あらたな投資（若手採用、資機材保有、新技術活用等）を誘発
⑧フレームワーク方式	・不調不落の回避、発注負担軽減・手続き期間の縮減	・不調不落になる可能性が高い工事においても受注者を確保できるなど、**不調不落対策**として一定の効果あり ・**直轄実績の少ない企業も参加**が比較的容易 ・受発注者の**事務負担が軽減**

各入札契約方式の目的と効果

国土交通省

方式	効　果							
	維持水準の向上	維持管理費用削減	長期的な契約	高度な修繕の対応	不調不落対策	事務手続きの効率化	迅速な修繕の対応	地域企業の受注機会確保
①長期性能保証	○	○	○					
②性能規定方式	○	○	○			○	○	
③ECI（技術提案・交渉方式）	○ ※考慮した場合			○	○			
④設計工事連携型	△ ※考慮した場合			△	○		○	
⑤地域維持型JV	○				○			○
⑥事業協同組合	○				○			○
⑦参加者確認型随契			○		○	○ ※発注手続き		○
⑧フレームワーク方式			△		○	○ ※発注手続き		○

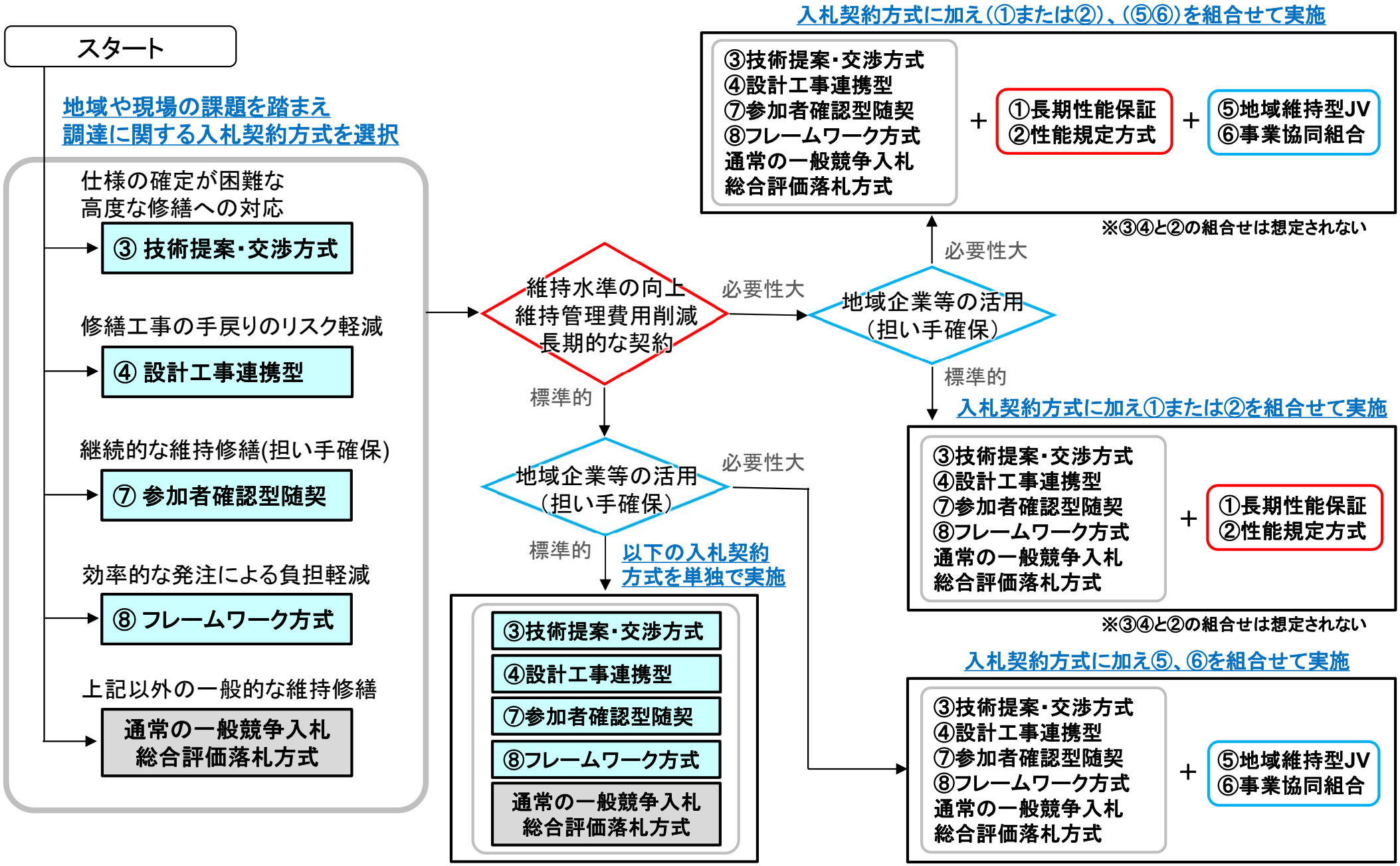
効果的な入札契約方式の組み合わせ及び試行の実施

国土交通省

○入札契約の方法や目的・効果応じ、効果的な組み合せ整理
○今後地整での試行を進める

方式	①長期性能保証	②性能規定方式	③ECI（技術提案・交渉方式）	④設計工事連携型	⑤地域維持型JV	⑥事業協同組合	⑦参加者確認型随契	⑧フレームワーク方式
①（舗装）長期性能保証		―	○（修繕工事の長期保証検討中）	○（修繕工事の長期保証検討中）	△	△	○（修繕工事の長期保証検討中）	△
②性能規定方式			―	―	○	○	○	○
③ECI（技術提案・交渉方式）				―	△	△	―	―
④設計工事連携型					○	○	―	―
⑤地域維持型JV						―	○	○
⑥事業協同組合							○	○
⑦参加者確認型随契								―
⑧フレームワーク方式								

維持管理の入札契約方式選定フロー案

国土交通省

○維持管理の入札契約方式について、それぞれの目的・効果をふまえ選定フロー案を作成