

# 英国のフレームワーク合意方式 —地域インフラを支える体制確保への配慮—

## 1. はじめに

我が国では、公共工事の入札において、透明性、公正性、競争性の確保を求める声が強まり、指名競争入札から一般競争入札・総合評価落札方式への転換が進められました。一方、英国では、公募により選定した企業グループに対して、一定期間の個別業務・工事等を発注する指名競争入札に近い特徴を持つフレームワーク合意方式が適用されており、EU諸国、世界銀行、アジア開発銀行等にも適用が広がっています。

本稿は、地域インフラを支える体制確保が課題となる中、我が国の建設生産・管理システムの将来像を議論する上での参考となるよう、英国のフレームワーク合意方式について紹介します。

## 2. 英国のフレームワーク合意方式

### 2.1 導入の背景

英国は、1980年から90年代、財政難への対応、建設産業の国際競争力強化のため、公共事業の削減、インフラ系国営企業（水道、電気、鉄道、航空、高速道路等）の民営化等を強力に進めました。英国で設計・施工一括発注やPFI等の競争性の高い発注方式が導入されたのはこの頃です。しかしながら、市場原理、自由競争を重視した建設業界の改革は、公共工事の入札における低価格競争等により、品質低下、紛争の多発、事業の遅延という弊害を招き、大きな社会問題となりました。

英国では、競争性の追求がもたらす弊害に対応して、受発注者が信頼し合い、共通の目標に向かって協力的に取り組むパートナーリングの概念を導入するようになり、こうした取組の一環として、フレームワーク合意方式が2006年版の英国公共契約規則において規定され、導入されました。

### 2.2 基本的枠組み

英国のフレームワーク合意方式は、「長期指名候補者との事前合意制度」と訳され、第一段階と

して、長期指名候補者を公募により選定し、これらの企業との間で一定期間の個別発注における受注者選定方法等の基本条件を合意します。その上で、第二段階の個別発注では、合意内容に基づき受注者を選定します(図-1)。

### 2.3 長期指名候補者の選定（第一段階）

長期指名候補者を公募する入札公告には、長期指名候補者数、フレームワーク合意期間（通常4年間）、個別発注の予想総額、企業選定方法、個別発注の概要、受注者選定方法等が示されます。

発注者は、長期指名候補者を基本情報（法務（保険含む）、財務、安全衛生）、技術力（品質管理、過去実績、担当者資格、安全衛生等）、価格（モデル工事の単価）を踏まえて選定するのが一般的です。地域、工種区分（一般土木・舗装等）、業務区分（道路・鉄道等）毎にロットが設定される場合もあります（表-1、表-2）。長期指名候補者は、3～6者程度（複数者合意）の例が多く、1者（1者合意）の例もあります。1者合意は、競争参加者が1者の場合に限らず、公告時点で「最大指名数」を1者のみとして募集することも多くあります。個別発注段階に安定した受注が見込め

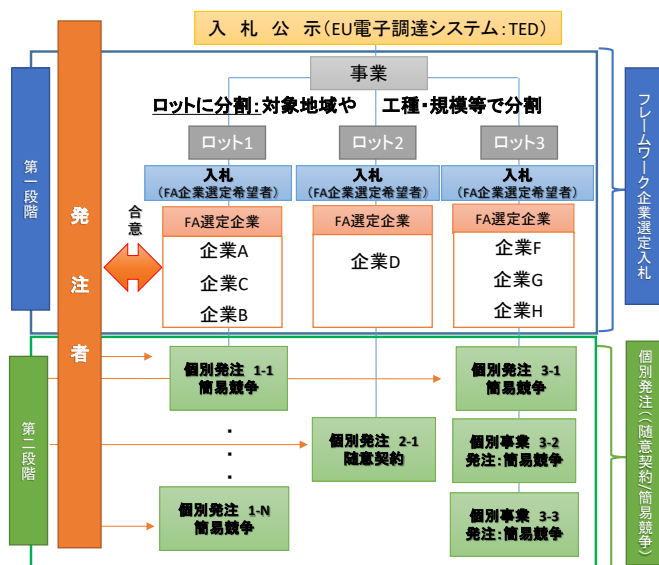


図-1 フレームワーク協定(FA)及び個別発注の流れ

## ワールド

表-1 地域道路工事のフレームワーク合意事例

|        |                                                      |
|--------|------------------------------------------------------|
| 対象地域   | 連邦道路庁管理区域9,10                                        |
| 工種区分   | 一般土木・道路舗装・交通管理・塗装・安全柵・電気関連・電気防食・コンクリート補修・橋梁路面防水（計9種） |
| ロット数   | 12（区域、工種の組合せ）                                        |
| 競争参加者  | 56者（各ロットに1～7者で分布）                                    |
| 特定企業数  | 21者（ロット1:2者、ロット2:2者、…）                               |
| 期間     | 4年+1年の延長が2回可能                                        |
| 個別発注規模 | 一般土木 150万 道路舗装 90万<br>コンクリート補修 80万 等                 |
| 発注総額   | 3億（当初予想）                                             |

表-2 交通関連業務のフレームワーク合意事例

|        |                                                 |
|--------|-------------------------------------------------|
| 対象地域   | 連邦道路庁管理区域9,10                                   |
| ロット区分  | ロット1：道路、ロット2：鉄道、<br>ロット3：航空、ロット4：海運             |
| 競争参加者  | ロット1:8者、ロット2:8者、ロット3:4者、ロット4:7者                 |
| 特定企業数  | ロット1:5者、ロット2:5者、ロット3:4者、ロット4:5者                 |
| 期間     | 5年                                              |
| 発注総額見込 | 道路 685-866万 鉄道 155-313万<br>航空 49-100万 海運 16-23万 |

表-3 競争倍率の比較

| 区分 |    | 複数者合意 | 1者合意 | 全体   |
|----|----|-------|------|------|
| 工事 | 倍率 | 1.3倍  | 4.1倍 | 1.6倍 |
|    | 件数 | 96件   | 10件  | 106件 |
| 業務 | 倍率 | 2.3倍  | 6.5倍 | 2.9倍 |
|    | 件数 | 143件  | 22件  | 165件 |

る1者合意は、2014～2019年度のEU電子調達システム（TED、Tender Electric Daily）<sup>1)</sup>から抽出した情報によると、複数者合意よりも競争倍率が高くなる傾向があります（表-3）。工事では、「維持修繕、改修」、業務では「調査、点検を含む全般にわたるコンサルティング」に1者合意を適用する事例がほとんどであり、継続性や目的物の精通度（過去の実績等）を重視する傾向があります。

## 2.4 個別発注（第二段階）

個別発注の受注者の決定方法には、簡易競争と随意契約があります。簡易競争は、価格提案のみで行われ、技術力や財務状況は長期指名候補者選定時に評価されているため、評価対象とはしません。随意契約は例外的扱いではなく、1者合意の場合や、複数者合意でも長期指名候補者選定時の順位が上位の者から連絡し、最初に合意した者と契約する場合において、通常の方法として位置づ

けられています。

## 2.5 フレームワーク合意方式の効果

英国では、フレームワーク合意方式の導入により、受発注者間の良好なパートナーシップの構築、受発注者双方の入札契約の負担軽減、長期の受注見通しによる新規投資・技術革新の誘発（若手採用、資機材保有、新技術活用等）等の効果が認識されています。その結果、英国では、公共調達の45%にフレームワーク合意方式を適用しており、一般的な工事、業務、物品調達も適用の対象となっています。

## 3. 我が国の建設生産管理システムの将来像

英国がフレームワーク合意方式を採用する背景には、競争性の追求がもたらす弊害に対応して、受発注者が協力的に取り組むパートナーリングを重視する考え方があります。受発注者が対立せず、信頼と誠意に基づく協議により紛争を回避し、工期の遵守、高品質の確保等、共通の目標に向かい協力的に取り組む姿勢は、我が国の建設業界の良さでもあります。一方で、我が国では、建設市場の国際化等を背景に、指名競争入札の適用は、閉鎖的な市場、不正の温床との指摘を受け、一般競争入札に転換してきた経緯があります。

令和元年の東日本台風からの復旧工事で、関東地方整備局はフレームワークモデル工事（フレームワーク方式）を試行的に導入し、その後、通常工事等にも適用を広げています。フレームワーク方式は、地域インフラを支える体制確保のための有力な手段の一つと考えられるため、国総研は、フレームワーク方式の改善や適用拡大に資する研究を継続する予定です。

## 参考文献

- 1) EU電子調達システムTED・Tender Electric Daily, <https://ted.europa.eu/TED/main/HomePage.do> (2021/05/10アクセス)
- 2) Reserving below threshold procurements (PPN 11/20)