

独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構  
第32回契約監視委員会審議概要

開催日	令和7年11月12日（水）
出席委員 （敬称略）	【委員長】稲葉喜子 公認会計士 【委員】明石行生 立命館大学教授 金子雄一郎 日本大学教授 石井 崇 弁護士 岸田 潔 京都大学大学院教授 伊藤隆行 独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構監事
審議事項	(1) 令和6年度 一者応札・一者応募案件の検証、分析（108件） (2) 令和6年度 競争性のない随意契約の点検、見直し（91件）
審議概要	別紙1のとおり
審議結果	指摘事項なし

【参考】

令和6年度公益法人に対する支出（第31回契約監視委員会審議事項）に係る検討状況経過報告を行った。概要は別紙2のとおり。

別紙 1

(1) 令和6年度 一者応札・一者応募案件の検証、分析

マネージドプリントサービス提供業務（出力機器等最適配置及び出力サービス提供等）

質問・意見等	回答
サービス提供開始が令和6年10月1日となっているのに対して、履行開始を令和6年6月1日としたのは、準備期間も履行期間としてカウントしていたということか。	6月に契約して、受注者に4箇月間を準備期間としてシステムを構築してもらい、実際に複合機を使えるように求めているのが10月である。
なぜ他の事業者は辞退したのか。	技術者不足が辞退理由だと聞いている。
特殊な業務でもないのにもかかわらず、受注者はなぜ受注できたのか。仕様に従来のプリンターとの接続性や継続性はなかったか。	直前の契約は同一事業者だが、今回は複合機もサーバ自体も全て新しいものに入れ替えているので、従来のものが活用できて条件的に有利であったとは考えていない。仕様も特殊なものではなく、他の事業者が不利になる点はなかったと考えている。
管理責任者に求めている資格は、業務において必須なのか。また、大体の事業者が満たせる水準か。	国等と同様であり一般的なものだと考えている。

北陸新幹線、福井鉄道建設所事務所建物撤去他

質問・意見等	回答
参加資格要件のうち配置予定技術者に求める工事管理者というのは、どれくらい細分化された資格なのか。	各鉄道事業者のエリアでの工事にあたり、各鉄道事業者のほうで講習や資格を受講することとなっているものである。
工事管理者の講習受講が、応札のハードルになっているように見える。営業線に影響を及ぼしてはいけないことは理解できるが、今回は撤去作業という特殊性の低い工事である。資格要件の講習受講の取り扱いについて、JR各社に統一基準の検討を働きかけるなどして、入札参加要件の見直しを検討してはどうか。	今後の対応について、機構内で検討することといたしたい。
予定価格は、見積もりではなく、積算基準に基づき決定したのか。	機構の積算要領に基づき積算した。

北陸新幹線（敦賀・新大阪間）、地質調査総合とりまとめ（令和6年度）

質問・意見等	回答
当該地域の地盤や地質により詳しいということとをどのように確認して、当該受注者を特定するに至ったのか。	関西圏にほぼ特化した形で調査をしている会社であり、地質に関する設計実績や、各種検討会や委員会への参加実績を総合的に勘案して特定した。
参加者確認型公募随契ということだが、業務内容に鑑みると、業務遂行能力があるかをオープンな、例えば公募型プロポーザルのような、より競争性の高い契約方式で評価したほうがよいのではないか。	次回発注する場合には、ご意見を踏まえて取り扱う。

北陸新幹線（敦賀・新大阪間）、用地関係概略検討資料作成（令和6年度）

質問・意見等	回答
地理的条件は必要なのか。	自治体から用地アセスメントに関する資料を収集したり、地元関係者と打ち合わせしたりするため、地理的条件が必要と考えた。
落札率が低い理由は何か。	受注者は、過去に同様の案件を落札しており、ノウハウを保有しているとのことから、当該金額で適正な業務ができるということを確認している。

北海道新幹線、新函館北斗駅・札幌車両基地間大地導電率調査

質問・意見等	回答
配置予定技術者の資格に関する要件について、同等の能力と経験として鉄道の通信設備設計の実務経験年数を、10年以上から8年や5年に下げるとすることは考えられるのか。	北海道新幹線工事の役務設計と同じ経験年数である。大地導電率の調査のほうが、少し難易度が高く、年数を下げるのは厳しいと考えている。
電気技術者の確保が難しいという事情はあるのか。	電気の業務には信号や通信などの5系統の業務があり、全ての電気の業務を行える者は、日本に2者しかおらず、技術者の確保が難しい状況である。

(2) 令和6年度 競争性のない随意契約の点検、見直し

青函トンネル、地震防災システム更新機器（湧水計）の寄託契約（R6）

青函トンネル、地震防災システム更新機器（地震計）の寄託契約（R6）

青函トンネル、地震防災システム更新機器（歪計）の寄託契約（R6）

質問・意見等	回答
付属機器は別調達とするなど、保管物品の範囲を限るなどして、より合理化することは難しいのか。	契約の中に、機器の作動状態の確認が含まれており、付属機器も必要である。
各機器の稼働状況はどのくらいの頻度で確認しているのか。 また、保管の状況や、一般の企業だと保管ができないといった要因的な部分を具体的に教えてほしい。	動作状況は、月に1回確認を行っている。 温湿度など、一定の環境が保たれる状態で保管してもらっている。 保管を他社に委託した場合、機器に不具合があった際、責任の所在が不明確になることもあり、製造者に保管をお願いしている。

北海道新幹線、150m レール調達

質問・意見等	回答
設置時期に鑑みると、割と早い時期に150メートルレールを製造しているようだが、なぜこの時期に出来上がるように設定したのか。	輸送にあたり、JR各社と調整の結果、この時期に運んで現場に保管しておくことが必要だった。
従来の方法と比較してコスト的にはどうか。 150m レール調達に踏み切ったことについて、総合的にどう評価しているか。	従来の方法ですべての線区を溶接すると、レール溶接工程が非常に長くなるため、150m レール輸送の導入を決めた。輸送協議を開始した時点では、貨物鉄道の輸送価格が高かったが、人件費の高騰や陸上輸送におけるドライバー不足もあり、150m レール調達に踏み切ってよかったと考えている。

令和6年度業務災害補償年金システム保全業務委託

業務災害補償年金システムの最適化に伴う令和6年度要件整理策定支援

質問・意見等	回答
保全業務委託は当初契約以降、毎年随意契約を締結しているのか。また、当初は競争入札を行ったのか。	開発会社と随意契約を行っている。当初は競争入札であった。
今後発注するシステム開発は競争を予定しているのか。	いわゆる大規模改修に該当するため、開発企業に委託する予定である。
客観的に評価ができる他の企業に委託するといった選択肢はなかったのか。	新規開発ではなくシステム改修のため、現行システムのプログラムに精通した業者と契約する必要があると判断し、開発業者と契約した。
契約金額の妥当性の確認方法のため、他企業の見積もりも取ったうえで、客観的な視点も検討したほうがよいと思われる。	今後同様の事案がある場合には検討する。

○ その他意見等

<p>(一者応札・応募案件)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・北陸新幹線、福井鉄道建設所事務所建物撤去他 工事管理者の講習受講を全国統一の講習にしてもらえるよう働きかけるなど、入札参加要件の緩和ができるのかという点について今後検討していただきたい。</li> <li>・北陸新幹線（敦賀・新大阪間）、地質調査総合とりまとめ（令和6年度） より競争性を高める観点から公募型プロポーザルなどの契約方式を検討いただきたい。</li> <li>・令和6年度業務災害補償年金システム保全業務委託 業務災害補償年金システムの最適化に伴う令和6年度要件整理策定支援 他者から見積を徴収するなどの客観性を取り入れる必要性を感じるので、今後同様の事案がある場合には検討していただきたい。</li> </ul>
---

別紙2

令和6年度公益法人に対する支出（第31回契約監視委員会審議事項）に係る検討状況経過報告

北海道新幹線、新函館北斗・札幌間斜面調査 R6

質問・意見等	回答
設計基準にない知見、ノウハウが必要となるのであれば、設計基準にそのノウハウを落とし込むなど見直しを行い、一般化することはできないのか。	設計基準は解説も作成されており、この解説が非常に大事になるが、解説の解釈を誤ると大きなミスを犯す可能性がある。 解説にこれまでの知見・ノウハウを隈なく落とし込めるものでもないため、やはり鉄道総研の知見、ノウハウが必要となる。

○ その他意見等

設計標準や解説の解釈を誤って作業してしまうとリスクになるとのことだが、設計標準や解説は、基本的にはそれらを読んで作業すればミスなく実施できるものであるべきだと思う。

安全性に関して「新幹線は特別である」という点で鉄道総研に委託するのは理解できる。しかし、安全に向けた調査や評価の仕方は、他の公共インフラ設備と変わらないであろうと考えるので、鉄道総研への発注については、引き続き慎重に検討すること。