

独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構

第31回契約監視委員会審議概要

開催日	令和7年6月19日（木）
出席委員 （敬称略）	【委員長】稲葉喜子 公認会計士 【委員】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 （欠席：明石行生 立命館大学教授）
審議事項	(1) 調達等合理化計画に係る点検 ① 令和6年度調達等合理化計画自己評価（案） ② 令和7年度調達等合理化計画（案）策定 (2) 令和6年度公益法人に対する支出に係る点検・見直し ① 契約による支出（10件） ・独立行政法人から公益法人への支出に関する随意契約の見直しの状況 （物品・役務等）10件 公益財団法人鉄道総合技術研究所 ② 契約以外による支出（1件） ・独立行政法人から公益法人への契約以外の支出についての見直しの状況 （補助金等）1件 公益財団法人鉄道総合技術研究所 (3) 一定の関係を有するものとして情報公開の対象となっている法人との一者応札・応募となった事案の点検（令和6年度）（6件） ① 株式会社レールウェイエンジニアリング（3件） ② 日本交通技術株式会社（2件） ③ レールウェイサービス株式会社（1件）
審議概要	別紙のとおり
審議結果	指摘事項なし

別紙

(1) 調達等合理化に係る点検

① 令和6年度調達等合理化計画自己評価（案）

質問・意見等	回答
ECIのマニュアルとは、具体的にどのようなものか。	機構における契約手続き（手続き開始から工事契約、着手、それに至るまでの優先交渉権者の決定や、技術提案の選定の考え方など）の標準化を図るため、マニュアルとして定めたものである。
情報システム総管理委員会のメンバー構成はどのようなになっているか。デジタル統括アドバイザーは入っているのか。委員会の開催頻度や位置付けについても教えてほしい。	副理事長を委員長とし、理事、統括役など幹部によって構成されている委員会である。デジタル統括アドバイザーも出席していただき、コメント等いただく形となっている。機構で発注するシステムは全てこの委員会にかかり、了承を得られればプロジェクト承認という形で執行できる形となっている。 必要に応じて随時開催しており、令和6年度で5回、今年度で3回開催している。

② 令和7年度調達等合理化計画策定（案）

質問・意見等	回答
少額随意契約基準額の引き上げにより、件数・金額に大幅な増加が見込まれるとのことだが、どのくらい広がり、ボリュームもどのくらい増えると予測されるか。また、今後どのようなチェック体制の運用を考えているか。	今回の国の基準額引き上げには、事務の効率化という視点も入っているようだが、例えば物品の購入だと160万円から300万円、工事だと250万円が400万円など、大規模な変更となっている。 機構でも従来の基準額が長く運用されてきたものであるため、事務的な運用が落ち着くまで時間がかかると思っているが、まずは、この調達等合理化計画を機構内の調達機関に周知するタイミングにて、適正に実施して形骸化しないようにという視点の注意喚起をする予定である。 少額随意契約の実績については、今後実績値を把握したうえで、今回の基準改正でどう変わったか分析するなど、今後の対応を検討していく予定である。

入札・契約手続きの適正化、効率化について、特に工事の発注等では、ICTを活用するなどの様々なことが必要になると思われるが、そのあたりは総合評価の中で求めているという理解でよろしいか。	例えば施工の効率性や保守を含めた提案を受けるなど、総合評価の提案内容として取り入れたり、国で採用されている方式なども研究しながら対応する。
---	---

(2) 令和6年度公益法人に対する支出に係る点検・見直し

① 契約による支出

「ライフサイクルコストを考慮したトロリ線の開発・試験架設および測定」

質問・意見等	回答
求める要件について、この技術力を持つ事業者というのは他に何者くらいいるのか。	こちらで把握できる範囲では受注者以外にはいないと考えている。念のため参加者の有無を確認する公募の公示も行っているが、参加者はいなかった。
求める過去の同種業務実績を新幹線に限定せずに鉄道一般にすると、もう少し参加可能な事業者の範囲は広がるのか。	広がるかもしれないが、高速走行の知見が必要であるため新幹線に限定したものである。
公募手続きというのは具体的にどういったことを行っているのか。 積極的に受注可能ではないかと思われる事業者に参加を求める、ということはしていないのか。	参加者を募る公示を出し、参加資格の要件を満たし受注を希望する者がいる場合には応募書類の提出を求める、というものである。 ホームページ等に公示を掲載し周知するところまでで、こちらから参加を求めるようなことはしていない。

「北海道新幹線、新函館北斗・札幌間斜面評価R6」

質問・意見等	回答
地盤に関する地域性というものがあると思われるが、斜面の調査などは地域の事業者に請け負わせるといったことはなかったのか。	落石と、新幹線の走行安全性に係わる鉄道に関する技術的な所見が必要な業務であり、それらを有するのは当該受注者のみであると考えている。
例えば転石や斜面崩壊、といったことについて研究、調査できる会社は、他にもあるのか。	道路の研究をしている機関はあるが、国道や県道といった、車両が走っている速度が低いものに対して研究されている。新幹線のように高速で走行し、高い安全性を要する場合のリスクの管理については、道路ではカバーできない点がある。

災害発生の危険や転石等の可能性の評価と、列車安全の評価を切り分けて、一部は競争性を持たせて、当該受注者しかできない安全性だけの部分を発注する、といったことは考えられないか。	その場合、相互の連携が必要だが、それぞれが専門分野を持っていた場合、他方の専門分野について詳しくない場合、知見が活かされないことが考えられる。さらに、その間に調整に入ることによって、情報の散逸といったことも生じられると思われる。走行安全性と斜面の安全性、両方兼ねて構造物というものは建設、設計されるものと認識している。
新幹線が絡むため、当該受注者しかいないのだと思うが、そこを外せば他の者も参加できると思われるが、なぜ分離発注できないのか。	斜面の調査については、新幹線では考慮しないといけない詳細な調査、斜面評価、管理図作成までが一体の業務である。 分離すると、評価が道路寄りになり、鉄道に特化できない事柄が出てくるものと考えている。
以前公募手続きを行い、当該受注者以外、応募者がいなかったため、今回特命随意契約をしたとのことだが、その期間に定めはあるのか。	期間についての定めは特にはない。
予定価格の妥当性はどのように確認しているのか。実際に現地の調査など、そのあたりも見ているのか。	歩掛りや諸経費の妥当性はこれまでの実績をふまえ計上している。 現地調査費なども計上している。
委託期間について、当初契約時より半年ほど伸びたようだが、その理由は。	工事の進捗に合わせて、追加の調査が必要となることがあり、増えることがある。
追加となった部分について、あらためて発注手続きをとるものではないのか。	調査の方法も他の箇所と同じことを行うため、追加となった部分のみ、あらためて契約することは、業務の簡素化にならず、また、数量的に少ない可能性もある。そのため、新たに契約するよりも、現在履行している業務の中に入れるほうが合理的である、ということで判断している。
事務手続きの部分は理解するが、新幹線の特異性のことを鑑みても、もう少し競争性を持たせた方がよいのではないかとと思われる。	今後の参考にさせていただく。

② 契約以外による支出

特になし

- (3) 一定の関係を有するものとして情報公開の対象となっている法人との一者応札・応募となった事案の点検（令和6年度）

「北海道新幹線、渡島トンネル斜坑接続橋りょう概略設計他」

質問・意見等	回答
これは公募プロポーザル方式になるのか。予定価格は提示しているのか。	そのとおりである。公示において役務量の目安として概算額を示している。
関心を持った者はどのくらいあったのか。それらの者が応募しなかった理由は何か考えられるか。	今回の役務ができそうな会社は7者ほどであったが、技術者が配置できず参加を見送ったものと考えられる。
参加要件の技術者の経験年数は、どのようにして決めているのか。年数のハードルが高い、といったことはないか。	年数は通達によっている。品質確保を考えると、主任技術者などはそれなりの経験が必要であると判断している。

「令和6・7年度九州新幹線建設局用地発注者支援業務」

質問・意見等	回答
入札書提出期限から業務開始まで1か月くらいだが、この期間はどのようにして設定されているのか。	翌年度の事業量の見込める時期を鑑み、手続き期間上の限界で2月末としている。
参加資格の実績の部分について、受注者以外にも該当している会社は何社かいるのか。それらの者が応募してこないと思われる理由は何か。	資格要件だけであれば、把握できる限りでは120社程度いたが、人手不足により技術者を集めること自体が難しくなっているものと思われる。
当該受注者が何か強みを持っている、というわけではないのか。	そこはわからないが、一般競争を行って、結果として1者応札になったものであると認識している。ただ以前機構の事業を受注したことがあるため、受注経験がない者よりは、強みがあったのではと思われる。

○ その他意見等

・令和6年調達等合理化計画の自己評価、及び令和7年度調達等合理化計画の策定、一定関係法人との契約については、特段問題点はなく適正であったと判断する。 ・公益法人との随意契約については、競争性を確保する余地があったものと思料される点があった。「北海道新幹線、新函館北斗・札幌間斜面評価R6」に関して、斜面調査と列車走行にかかる調査を分離することによる競争性の拡大の可能性を検討、及び調査箇所の追加にかかる妥当性について、今後検討していただきたい。
