

独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構

第27回契約監視委員会審議概要

開催日	令和5年6月15日（木）
出席委員 （敬称略）	<p>【委員長】 向井千杉 弁護士</p> <p>【委員】 京谷孝史 東北大学大学院教授</p> <p>稲葉喜子 公認会計士</p> <p>明石行生 福井大学学術研究院教授</p> <p>金子雄一郎 日本大学教授</p> <p>竹下正敏 独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構監事</p>
審議事項	<p>(1) 調達等合理化計画に係る点検</p> <p>① 令和4年度調達等合理化計画自己評価（案）</p> <p>② 令和5年度調達等合理化計画（案）</p> <p>(2) 令和4年度公益法人に対する支出に係る点検</p> <p>① 契約による支出（15件）</p> <p>・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）15件 公益財団法人鉄道総合技術研究所</p> <p>② 契約以外による支出（1件）</p> <p>・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状況 （補助金等）1件 公益財団法人鉄道総合技術研究所</p> <p>(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4年度）（2件）</p> <p>① 株式会社レールウェイエンジニアリング（2件）</p>
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4年度調達等合理化計画自己評価（案）

質問・意見等	回答
<p>評価の指標と評定と根拠とを見比べて、達成しているのであればA評価ではないのか。</p>	<p>目標を着実に実行しているが、目標を超える顕著な実績があったものでは無いため、B評価としている。</p>
<p>どういうことを実現すれば「A」となるといった評価の指標について、国から示されていないと思うが、例えばA～C評定との対応表がある方がわかりやすいのではないか。</p>	<p>（所期の目標を達成していると認められる状態をB（標準）とし、定量的指標が対計画で120%以上で「A」とする等の）業務実績と評定区分の関係は示されているが、具体的な評定の指標については国から示されていない。来年度以降の記載内容については、ご意見を踏まえて検討することとしたい。</p>
<p>発注者支援業務において比較的一者応札が多い事由は何か。</p>	<p>業務内容が技術系の職員が行う積算や施工監理の補助であり、業務を履行できる技術者を保有している事業者でなければ応札は難しい。今回発注のあった北海道地区は、業務に従事できる技術者が首都圏などと比べて少ないことも要因と考えている。</p>
<p>ECI方式について、優先交渉権者の決定は総合評価方式によるのか。また、価格面での評価はどうか。</p>	<p>設計の段階から参画していただくためにプロポーザル方式で業者を決定する。工事については、設計を受けて仕様が固まった後に、当該優先交渉権者と価格交渉を行い、折り合えば随意契約する。価格交渉のため、当初契約段階では高くなる傾向があると言われるが、施工中の手戻りが生じず、設計変更による増額が無くなることになる。よって、工事施工が全て終わらないと価格面での評価は難しい。</p>

② 令和5年度調達等合理化計画（案）

質問・意見等	回答
<p>総合評価方式の事後の検証について記載があるが、入札参加者からの技術提案がオーバースペックになっていないか点検しているか。</p>	<p>事後検証においては、発注者側の求める資格要件の妥当性等、落札者の決定に関して確認している。</p>

<p>社会全般の潮流として、DX とか AI などの推進に取り組んでいると思うが、調達事務に関する計画においても、IT 活用の取り組みなどがあってもいいように思う。</p>	<p>今年度の計画については、そのような要素が含まれていないので、ご意見を踏まえて、来年度策定にあたって取り入れられないか考えていきたい。</p>
--	---

(2) 令和4年度公益法人に対する支出に係る点検

① 契約による支出

「盤ぶくれ対策における地山評価手法に関する研究 R4」

質問・意見等	回答
<p>道路トンネルに比べて許容幅が小さいというのは分かるが、それを前提として他で実施する余地はないのか。</p>	<p>通行止めなどの対応を取りうる道路とそれが難しい鉄道とでは対策工の方針が全く異なるため、必要な知見も異なるものである。</p>
<p>研究の規模に対して契約金額が少ない。分割して同じことを繰り返していると思われる恐れがあるのではないのか。</p>	<p>予算の上限に縛られるところはあるが、少額で同じことを繰り返しているのではなく内容が異なる様々な検討をしている。</p>
<p>最近の青函トンネルの補修に調査の結果が活かされているのか。</p>	<p>先進導坑の補修工事のことかと思うが、今回の研究は今後のトンネル新設時にあらかじめ取るべき対策に関する検討であり、既存のトンネルの補修とは異なる。</p>

「北海道新幹線、新青森・新函館北斗間における雪の舞上り量等測定調査及び評価」

質問・意見等	回答
<p>参考見積りを徴取していると思われるが、金額の妥当性の確認はどのように行っているのか。</p>	<p>歩掛見積りを徴取し、労務単価は積算基準により算定している。業務完了後、作業日報等に基づいた人工を確認し、妥当性を確認の上、実費精算を行っている。</p>
<p>契約相手方が気象条件や雪害対策に精通していることを示す根拠はあるのか。</p>	<p>過去の同種役務での実績からも知見があるものと判断している。</p>
<p>契約相手方の研究成果は社会に公表されているのか。技術・科学の発展に寄与し、他の者の研究参加を増やすことに貢献できるのではないのか。</p>	<p>道路に比べ市場性は少ないが、鉄道総研の研究成果は論文としての発表やHPでの公表が行われている。JR側の特許などの制約はあるが、当機構からも鉄道総研の情報発信を後押ししていきたい。</p>

「鉄道長大橋における混合構造の接合部に関する研究」

質問・意見等	回答
混合構造というチャレンジングな構造を採用する利点はあるのか。	高速道路など既設の重要構造物に近接する等、施工条件に制約のある工事が増えており、混合構造をとることで制約をクリアしつつ架設期間の短縮などに効果を発揮できるものと考えている。
機構自らが実施することはできないのか。	検討に必要な走行する鉄道車両のスペック等のデータなどを機構が持ち合わせていないため、困難である。

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4年度）

鉄道建設業務に係る技術講習支援業務（令和4年度）

質問・意見等	回答
機構自ら実施することはできないのか。	人手不足もあり外部能力の積極的な活用を行っているところ。機構が策定した方針を理解したうえで、テキストにとりまとめ講習を実施することを求めている。
鉄道技術の施工管理講習を実施することができるのはこの者しかないということか。	テキスト作成のほかに、積算要領の整備も実施しており、特化した者であると認識している。

○ その他意見等

<ul style="list-style-type: none"> ・ 調達等合理化計画について、AI やDX を活用するという視点での取り組みを検討してはどうか。 ・ 調達等合理化計画の自己評価については、A 評価にするにはどうすればよいか、評点の基準を自ら持っていてもいいのではないか。 ・ 調査研究業務の成果について、より積極的に論文等を用いて外部に発表する機会を設け、その内容を一般化し、科学技術の発展に寄与する姿勢をもち続けていただきたい。
