

独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構

第29回契約監視委員会審議概要

開催日	令和6年6月18日(火)
出席委員 (敬称略)	<p>【委員長】京谷孝史 東北大学名誉教授</p> <p>【委員】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>石井 崇 弁護士</p> <p>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</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5年度調達等合理化計画自己評価(案)</p> <p>② 令和6年度調達等合理化計画(案)策定</p> <p>(2) 令和5年度公益法人に対する支出に係る点検・見直し</p> <p>① 契約による支出(17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)17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の状況 (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5年度)(4件)</p> <p>① 株式会社レールウェイエンジニアリング(3件)</p> <p>② レールウェイサービス株式会社(1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5年度調達等合理化計画自己評価（案）

質問・意見等	回答
ECI 方式による工事発注において、技術提案を取り込むことは理解しているが、具体的にどのような内容なのか。	北海道新幹線において札幌車両基地高架橋工事を契約している。整備新幹線工事において初めてとなる高架橋上に車両基地を構築する工事であり、施工条件が厳しく仕様の確定が困難であり、さらに全体工程の短縮のために、技術提案として設計段階から施行者のノウハウを取り入れることで施工方法の最適化が期待される ECI 方式を採用している。
目標とする工期短縮ほどの程度か。	75 ヶ月から 58 ヶ月に短縮する提案を求めている。
北海道新幹線、札幌車両基地高架橋工事は「その1」「その2」と分かれているが、受注者はいずれも同じ者か。	同じ受注者である。この者とは前年度に技術協力業務の協定を締結している。
ECI 方式での工事発注を競争性のない契約として整理されているが、技術協力業務をプロポーサル方式で契約を行っているため、実質的に見れば競争性のある契約と整理できるのではないか。	前年度の技術協力業務については、競争性のある契約として発注しており、その者と本体工事を契約している。本体工事は一般競争入札のような手順を踏んでいないので、競争性のない契約として整理している。

② 令和6年度調達等合理化計画（案）策定

質問・意見等	回答
個別路線の取組みについて、「車両基地の配線や構造等の設備計画の見直しを行いコスト削減に努める」とあるが、合理化の余地があるのか。	札幌延伸工事に伴い、函館総合車両基地の設備について関係者と協議している。
ECI 方式での工事発注や業務促進 PPP について令和6年度での適用予定はあるのか。	ECI 方式での工事発注は、今後の設備工事等への適用の可能性について検討している。 事業促進 PPP は昨年度の契約が継続しており、今後も適用可能か検討している。

(2) 令和5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

「新幹線車両の高速走行に伴う通信設備への影響についての研究調査」

質問・意見等	回答
本業務は機構の負担で行ったのか。	本業務は JR 北海道の負担で行っている業務である。

「レール締結装置等画像判定技術の検討」

質問・意見等	回答
画像解析の技術においては、他者が最先端の技術を有していることはないか。当該部分だけ分割して発注ということはできなかったのか。	最先端の画像解析技術を有していても、締結装置が正しく設置されているかを判別できなければ、本業務の目的を達成することは出来ない。そのため、画像解析技術の技術だけでなく、締結装置の不良を判断できる知見の両方を有する鉄道総合技術研究所に発注した。
実際に点検を行う場合、従来通り人力で点検するのと機械を導入して点検するのでは、コスト差はどのようなものになるのか。	金額的な精査はしていないが、今後の開業監査での作業を考えた場合、これまでの九州新幹線（武雄温泉・長崎間）が約 60km、北陸新幹線（金沢・敦賀間）が約 120 kmであったため、現在の人員でも対応することができたが、北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）が約 200 kmであることを考えると、人件費を積んでも同じように対応できるか分からない。将来の省力化に向けての開発という意味では、投資分の価値はあると考えている。

「新幹線構造物による反射音の影響評価」

「北陸新幹線（金沢・敦賀間）における騒音影響解析」

「トンネル坑口周りにおける三次元解析手法を用いた騒音評価」 3件一括審議

質問・意見等	回答
「北陸新幹線（金沢・敦賀間）における騒音影響解析」は二次元の解析、「トンネル坑口周りにおける三次元解析手法を用いた騒音評価」は三次元の解析、それぞれ別の業務内容ということか。	そのとおりである。

<p>「新幹線構造物による反射音の影響評価」は無響室が備わっている大学でも可能な実験ではないのか。</p>	<p>パンタグラフから生じる音や車両走行に伴う構造物の振動による音等の鉄道特有の音は、一般的な企業では知見を持ち合わせておらず、この音を解析しそれに合わせた模型製作ができるのは鉄道総合技術研究所のみである。</p>
---	---

②契約以外による支出

質問・意見等	回答
<p>補助金の支出について、国と機構の役割分担はどのようなものか。</p>	<p>補助事業の採択、事後評価及び予算確保については国土交通省鉄道局が行う。</p> <p>機構は主に事業者から報告があった実績の内容を審査し、額の確定作業を行っている。</p> <p>事業者からの交付申請、国土交通省の交付決定については、機構を経由して行っている。</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5年度北海道新幹線、施工監理業務 R5」

質問・意見等	回答
<p>技術提案書の提出が一者であった理由はどのようなことが考えられるか。</p>	<p>業務内容において、函館から札幌まで計7箇所の機構の出先事務所にそれぞれ、月1回巡回する必要があり、それが受注者にとって負担が大きいものだったと思われる。しかしながら、業務の性質上この要件を外すことは難しいと考えている。</p>

○ その他意見等

<p>・特段の意見、改善の要請はない。</p>
