

独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構

第33回契約監視委員会審議概要

開催日	令和8年6月23日（火）
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) 調達等合理化計画に係る点検 ① 令和7年度調達等合理化計画自己評価（案） ② 令和8年度調達等合理化計画策定（案） (2) 令和7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 ・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 ② 契約以外による支出 ・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7年度）（2件） ① 株式会社レールウェイエンジニアリング（1件） ② レールウェイサービス株式会社（1件）
審議概要	別紙1のとおり
審議結果	指摘事項なし

別紙 1

(1) 調達等合理化計画に係る点検

① 令和7年度調達等合理化計画自己評価(案)

質問・意見等	回答
令和7年度自己評価の評定が「B」とのことで、これを「A」にしていくためにPDCAサイクルで改善していくのが組織としての在り様かと思うが、どうしていくべきかの分析は行っているのか。	令和7年度は計画に記載された取組みを着実に実施したことで「B」評定としている。新しい事柄に取り組むことなどにより「A」評定にしていくことも考えられるので、いただいたご意見を参考に検討していきたいと思う。
不祥事の発生の未然防止・再発防止のための取組みとしての全役職員向けの研修は、実効性や定着性を高めるような取組みはしているのか。	全役職員が自席にて研修を受講できるようWEBを活用した動画視聴の研修を行った。その中では資料や動画を見た後に、満点を取らないと受講完了にならない確認テストを実施することで、研修内容の習熟を図っている。
新技術活用促進等工事の試行は具体的にどのような取組みか。また、その結果を踏まえて今後、例えば義務化をしていくなどの考えはあるのか。	NETISに登録されている技術のうち、有用な技術の活用・提案をお願いしているものである。土木工事、PC橋梁工事等を対象としていて、新技術の活用に係る提案を現時点では一つ以上と求めている、その提案が有用かつ具体的である場合に評価をすることで、促進しているというものである。 今後は提案数を増やしていく、あるいは試行ではなく標準化するといったことも、国の情勢も確認しながら取り組んでいきたいと考える。
発注者綱紀保持規程に定める応接方法に抵触する行為があったということだが、その要因は。またそれに対してはどのように対応していくのか。	今回の抵触事案は、複数名や視認性のある場所での対応をルール化している部分について守り切れなかったものであり、ルール自体は規程やマニュアル等で周知しているものの、認識に緩みがあったものと考えている。 今後の対応としては、内容によってクローズな応接とせざるを得ない場合の箇所長の承認手続きについて、現状では口頭でも可となっているところを記録が残る形に限定すること、またeラーニングによる講習などでルールの再確認にも取り組むことにより、再発防止を図っていくことを考えている。また、会議室に張り紙をするなどビジュアル的に分かるような仕掛けも取り組んでおり、実効性のある方法になるよう、検討を進めているところである。

② 令和8年度調達等合理化計画策定（案）

質問・意見等	回答
北海道新幹線のコスト縮減策としての建設発生土の活用について、建設発生土は新幹線に限らず苦労されている問題であるが、コスト縮減を優先して掘る量を減らすということではなく、安定した形状で掘っていくことが大事だと思う。 河川では「土砂資源」という考え方もあり、自分たちの事業だけでなく同じ公共事業として活用できないかを積極的に考えていただくのも良いのではないかと思う。	品質に関しては、盛土だけに留まらず、当然何よりも優先して工事を進めていくというところは、機構としても意識しているところである。記載している有効活用や盛土への利用についても、できることを選んで、できるものに関しては少しでもコスト縮減を図っていくというものであり、常々コスト縮減を意識してやっていかなければならないという意味で調達等合理化計画にも記載をしている。いただいたご意見も踏まえ、引き続き取り組んでまいりたい。
過去に公募手続きを行い参加者がなかった案件の継続的な発注について、「一定期間ごとに再度公募を行い、改めて参加者の有無を確認する仕組みを検討」とあるが、どの程度を一定期間と考えているのか。	実際の事案なども確認しながら検討が必要と考えている。

(2) 令和7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

北陸新幹線、全覆い型旅客上家における列車走行音の伝播現象解析

質問・意見等	回答
業務内容が模型実験と現場での測定実験とのことだが、そうであれば、それほど金額がかかるように思えないのだが、金額はどのように決めているのか。	当該受注者から参考見積を徴取し、過年度の同様の実験とも比較精査している。模型実験については、旅客上家の内側と外側や、ガラリという一部の特殊な開口部分の状況を再現する必要があると、縮尺25分の1という比較的大きな模型を作成し、さらに音漏れを防ぐような対策を模型の中に取り付けたり取り外したり、複数パターンで試験が実施できるような形としているため比較的高額となっている。
模型実験で測定を行う場合と、コンピュータでシミュレーションした場合とでは、結果は大きく異なるのか。	音響解析のシミュレーションは、一点の音源から出ている音の広がりを解析しているものがほとんどであり、新幹線の高速通過に伴って発生する音に対して、精度的にどこまで再現性があるのか確認できていない。

参加要件として、一級建築士資格と10年以上の実務経験を求めている理由は。	建築物と同等のものとして設計している上家に、追加音源対策のための吸音パネルなどを設置する際の構造的な問題も把握して解析を行う必要があるため、技術的な考え方ができる一級建築士資格が必要と判断した。 実務経験については、国交省の経験年数を参考にしており、技術者として一定程度の能力が認められる基準と考え、今回の発注要件とした。
--------------------------------------	---

北海道新幹線（青函共用走行区間）、電車線性能確認試験

質問・意見等	回答
提供された車両に必要な機器等を設置し、走行時のデータを集め、機構が必要なデータを収集するのが目的の業務かと思われる。カメラなどの機器は受注者でなくとも設置できるのではないかと感じるが。受注者でなければ履行できない理由があるのか。受注者以外の者では履行できない理由を教えてください。	国内において、営業車両の改造を行って、車両や架線の具合を試験する実績のある組織というのが、我々の調べでは受注者のみである。特に新幹線車両は、通常より大幅に車両速度が大きくなり、安全性が要求されるものであるが、新幹線車両、特に営業車を改造しての試験の実績、車両に物を付けるといった実績のある組織は、現状において受注者のみとなるため、実行能力のある組織が受注者のみであると考えているところである。 過去には同種の発注について参加者が他にいないかを確認する公募手続きを行っているが、応募者は現れなかった。
過去には公募を行ったということだが、直近ではいつ行ったのか。	平成26年である。 過去には本委員会の審議において、公募手続きを何度も行い参加者がいないのであれば、このような手続きはせずに今後は特命随契でいいのではないかと、というご意見をいただいたことを踏まえ、それをルール化した通知を部内に発出しているところであるが、10年以上前に公募をしていたことをもってその後は特命随契というのはやはりおかしいということで、やはり定期的に同様の手続きを取って、応募者がいないこと確認していく必要があるということを検討して実行に移そうとしているところである。

そもそも入札が原則であるので、まず入札を考えてほしい。入札でなかったとしても、プロポーザルなど、業者が手を挙げやすい措置を考えてもらいたい。	
金額が高いが、どこにお金がかかっているのか。	測定のための専門の人を雇うことや車両改造に3千万円程度かかっている。今回の試験が6月頭から11月末まで、また車両を改造する期間を含めるとプラス2箇月程度となる。その間のセンサーやPC等の機材のレンタル代が6千万程度である。
仕様は機構で決めているのか。	試験の主な仕様やゴールは機構で定めている。それに対して、どのような装置や測定が必要かを当該業者から提案してもらい、確認している。
金額に関する資料がないので精査しづらい。そういう資料を提出することはできないのか検討いただきたい。	検討する。

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7年度）

鉄道建設業務に係る技術講習支援業務（令和7年度）

質問・意見等	回答
参加資格の要件で、再委託の場合は経験に含まないとしているが、まさに手を動かしている人が再委託でやっているのであれば、その人に知見はあるのではないかと思うが、認められないのか。	検討する。
公募随意とする理由が弱いように思えるが、改善策は考えているか。	当該契約については、今まで公募随契の形を取っていたが、次回はプロポーザル方式による発注を検討している。
当該業者は、これまで講習を行ってきた実績もあるとのことだが、今回の発注内容はテキストの更新ということであり、講習後のアンケートにより当該業者が更新箇所の情報を集めることになる、と、クローズドになる恐れがある。運用することとテキスト作成を分けないと、競争にはなっていないのではないか。	テキスト作成は当該業者が行い、講習は機構が実施している。なお、講習後のアンケートも機構で行っており、翌年度以降のテキスト作成業務においては、アンケート結果を踏まえた更新内容についても受注者へ指示している。

プロポーザル方式を検討しているとのことだったが、更新だと精通し切っていることが前提になってしまって競争にはなっていないと感じるので、考えていくポイントだと思う。	
---	--

北海道新幹線建設局用地発注者支援業務 R7

質問・意見等	回答
一般競争入札を行って結果的に一者応札だったということだが、参加資格を満たす会社はどれくらいあるか。	総合補償部門の資格を満たす者は約 80 者あるが、実務経験を有する者がどれくらいあるかはテクリスで確認しても把握できていないところである。
設計図書をダウンロードした者に、参加しなかった理由は確認しているか。	総合補償部門の資格を有しておらず資格要件に合致しなかったことや、配置予定技術者が確保できないため参加を見送ったとの回答であった。
競争性を高めるような対策は考えているか。	要件としては、国交省の同様業務よりも柔軟にしているため、適切かつ最低限だと考えている。

○ 主なご意見（再掲）

・令和 7 年度調達等合理化計画の自己評価について、評価が B となっている点について、どのような取り組みを行っていけば A 評価となるのか分析などを行い、PDCA サイクルにより、より良い取り組みとすることを検討していただきたい。 ・令和 8 年度調達等合理化計画について、コスト縮減として建設発生土の活用の取り組みが記載されているが、長きにわたり使われる構造物であり、安全性の確保はしっかりと考慮していただきたい。そのうえで、土砂資源の有効活用に取り組み、できる限りのコスト縮減を図っていただきたい。 ・公益法人との随意契約については、過去の公募手続きにより応募者がいなかったことなど随意契約をする理由を模索するのではなく、まずは本来の原則である競争入札による手続きでできないのか、よく検討していただきたい。 ・今後の審議においては、価格の妥当性を検証するにあたり、詳細な価格の内訳を資料として添付いただきたい。
--