

独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構
第16回契約監視委員会審議概要

1 開催日 平成29年12月13日(水) 【13時30分～16時30分】

2 開催場所 鉄道・運輸機構本社20階 第二会議室

3 出席委員(敬称略) 向井千杉(委員長)

荒井克彦、角知憲、藤川裕紀子、藤田親史、京谷孝史

4 審議概要

以下の契約について点検・報告を行った。

(1) 2か年度連続一者応札・一者応募(平成29年度上半期)

(27件 合計金額 568,553,014円)

① 点検対象(6件 合計金額 360,180,000円)

② 報告対象(8件 合計金額 24,083,814円)

③ 点検済(13件 合計金額 184,289,200円)

(2) 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
(平成28年度) (11件 合計金額 433,296,000円)

① レールウェイサービス㈱ (9件 合計金額 396,576,000円)

② ㈱レールウェイエンジニアリング(2件 合計金額 36,720,000円)

5 委員からの主な質問及び意見の概要は、以下のとおり。

(1) 2か年度連続一者応札・一者応募(平成29年度上半期)

① 用地取得等業務委託(一般競争入札)(点検対象) 3件一括審議

・北陸新幹線(長野・能生間)、用地取得等技術業務委託

・相鉄・東急直通線用地取得等技術業務委託

・北海道新幹線(青函T入口～札幌間)用地取得等技術業務委託(一般競争入札)

質問 一者応札となった理由としては、北陸新幹線と相鉄・東急直通線では履行期間が短期間であり、受注者側にとって魅力が無い案件であったのではないかと、北海道新幹線では機構が求める管理員の人数が多く、供給しきれなかったのではないかとこの理解でよいですか。

回答 ご認識の通りです。

質問 用地取得業務委託はもともと一者応札が多いものなのか、審議案件に限ったものなのか、どちらですか。

回答 平成29年度の発注ではすべて一者応札となっています。平成24年度では9件中7件、25年度では6件中4件が複数者の応札がありました。

- 質問 落札者は機構と関係性のある法人ですか。
- 回答 一定関係法人でない者もあります。
- 質問 履行期間が短い案件は、用地取得業務が終盤を迎えているということであり、業務に慣れているこれまでの受注業者がいるから、応札意欲がわからないということですか。
- 回答 ご推察の通り、段々と一者応札が増えていく傾向となっています。
- 意見 ある区間でレールウェイサービスが受注したので、その先の区間については別の者でといった事業者間での調整が起こるようであれば問題です。そのようなことが無いよう、目配りする必要があります。
- 回答 今回の審議を踏まえ、新規線区における発注の場合は、競争性を高めることを意識し、取り組む必要があると考えています。
- 意見 機構にとって用地取得業務は非常に重要な業務の一つであると理解していますが、機構以外にその業務を履行できる能力を持つ者を保有している事業者は限られていると思います。他の業種では、専門的な能力を持った人材を確保できなくなってきているという状況があります。機構においても、業務のノウハウを蓄積し、人材を確保するための対策を考えるべきではないでしょうか。
- 質問 レールウェイサービスは本業務でどのような作業を行っているのですか。
- 回答 機構職員の補助作業であり、土地調査測量の立会い、説明会の準備、境界確認等での権利者の対応などです。
- 意見 一者応札が続くと落札率が高くなる傾向はあるものの、点検結果としては特段の指摘はありません。

② P P C用紙の購入に係る単価契約（一般競争入札）（報告対象）

- 質問 他独法では組織全体や他の法人との共同調達を実施しているところがあります。そのような検討はしていないのですか。
- 回答 当機構では本社、地方機関ごとに調達しています。これは、中小事業者にも受注機会を増やすという国の官公需に関する閣議決定によるもので、当機構でも方針を定め目標を設定しております。本社では大手が受注していますが、地方機関では地元の中小事業者が受注しており、従前どおりの調達が望ましいと考えております。
- 質問 発注ロットが大きく中小事業者が参入できないのであれば、中小企業者が安価で提供できる部分のみ分割して発注するという工夫もあるのではないですか。手続きは煩雑になりますが、実際に行われている事例もあります。
- また、開札から履行開始までの期間が短いのではないですか。新規事業者の参入の障壁とならないよう、準備期間としてもう少し日数を確保する方が良いのではないのでしょうか。
- 回答 本業務については従来通りで対応可能と思いますが、ご指摘のような工夫をす

ることで参入しやすい環境が作れると理解いたしました。

質問 参考見積を徴取し、予定価格に反映していますが、落札率が低くなっています。参考見積の徴取先が適切ではないのではないですか。

回答 今後は参考見積の徴取先を増やすことを検討します。

意見 本件については特段指摘する事項はありません。

③ 宅配便等の単価契約（一般競争入札）（報告対象）

意見 仕様書を取りに来たが応札しなかった者に対して、応札しなかった理由の聞き取りはしていないとのことですが、聞き取りを行うことは常態化しなければいけないのではないですか。理由を確認することが次回への改善につながると考えます。

回答 対応について検討していきます。

意見 本件についても、開札から履行開始までの期間が短いです。他の法人においては年間を通して契約する案件は余裕をもって契約しています。改善していただきたいと思います。

回答 承知しました。

意見 結果的に1者応札となっていますが、特段の指摘はありません。

④ 平成29年度整備新幹線における便益計測に関する調査（企画競争）（点検対象）

⑤ 平成29年度整備新幹線の開業効果に関する調査（参加者の有無を確認する公募手続き）（点検済）

質問 両件とも毎年度続けて発注していますが、発注方式が企画競争と公募随契と異なっているのはなぜですか。

回答 便益計測については、過去は公募随契としていましたが、平成23年度に国が必要推計モデルを一般に公開したため、競争性が高まったと判断し、企画競争に移行しました。

質問 平成23年度から同一の者が受注しているのですか。

回答 同一の者です。

意見 統合推計モデルが公表されたものの、過去からのデータとノウハウの蓄積を考慮すると一者応札となっていることは理解できます。

質問 開業効果については、企画競争に移行しない理由はありますか。

回答 本業務と同種の調査は一般的に行われていないため、ノウハウを有する者は限られると考えているためです。

質問 幹線鉄道旅客純流動調査は5年に一度しか更新されないのに、毎年業務を発注する理由はなんですか。

回答 報告書は5年に一度まとめられますが、期間の途中においても暫定的に個票が公表されるため、モデルの精度を上げるため、逐次アップデートし分析を行って

います。

質問 開業効果については、応募要件の同種業務の実績を緩和したとしていますが、具体的には何を緩和したのですか。

回答 過去には新幹線における開業効果に関する調査分析等を求めていましたが、道路を含む幹線交通でよいとしております。

意見 本件について、特段の指摘はありません。

⑥ 北海道新幹線、極寒地区に適用する信号設備の調査研究（参加者の有無を確認する公募手続き）（点検対象）

質問 公募していますが、受託者以外に履行できる者がいないと考えているのであれば特命随契を行えばよいのではないですか。

回答 他にできる者がいないとは言い切れないため、万全を期すため公募しております。

質問 高落札率となっていますが、複数回見積り合わせをした結果でしょうか。

回答 1回目の見積りです。予定価格は参考見積を採用していますが、日数、工数を確認し、妥当性を検証しています。契約締結後は実績に応じ精算しています。

意見 本件について、特段の指摘はありません。

⑦ 相鉄・東急直通線、地盤監視調査他業務委託（公募参加者の有無を確認する公募手続き）（点検対象）

質問 公募の上、随意契約していますが、業務の内容を考えると特定した理由が弱いのではないですか。

回答 当該地域は地質特性がかなり特殊であり、先行していた道路事業において地域の地質特性を踏まえたプログラムを開発し、沈下影響解析ができる者を特定の者としてしました。

質問 予定価格は参考見積によるとしてはいますが、その妥当性はどのように判断したのですか。

回答 作業内容は明示しており、提出された歩掛等を確認しているので問題ないと考えています。

意見 本件について、特段の指摘はありません。

(2) 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（平成28年度）

① レールウェイサービス（株）

・九州新幹線（武雄温泉・長崎間）用地取得等技術業務委託（一般競争入札）

質問 本件は2か年度の契約で約1.7億円、点検対象案件の北海道局の業務委託では3か年度で約1.6億円となっています。契約の内容について、また、必要な仕事を適

切な価格で発注しているということ、金額の妥当性について説明してください。

回答 積算要領に基づき算出しており、妥当であると考えています。

質問 調達している人数など、具体的な説明をしてください。

回答 確認し、後日回答いたします。

意見 必要な仕事を、適切な価格で発注していることを対外的に説明できるということが重要です。

意見 機構の要員では足りない部分を業務委託することは悪いことではありませんが、用地に関する特殊なノウハウを持った要員を保有することはコストもかかるので、外部から要員を調達するに当たっては、真に必要な人員を適切な価格で調達しているという事をきちんと示せる必要があります。

意見 委員からの質問について対応してください。

② (株)レールウェイエンジニアリング

・積算要領等整備他業務委託（参加者の有無を確認する公募手続き）

質問 同種業務の実績がある者が4者はあるとのことですが、どのような発注機関で実績があるのでしょうか。

回答 当機構の発注で諸経費率の調査や電力設備のトンネルに関する調査で実績があります。

質問 本業務は毎年発注する必要があるのですか。

回答 要領と実態が乖離してしまうため、毎年行う必要があります。

意見 本件について、特段の指摘はありません。

(3) 前回（第15回）契約監視委員会の追加説明

・公益財団法人鉄道総合技術研究所との契約について

質問 再委託行為の妥当性について聞き取りにより確認したとのことですが、相手方に対して監査を行うことが可能な契約にはなっていないのですか。

回答 見積りの提出時に内訳書が提出され、再委託される部分の把握はできますが、契約上、監査できるような内容にはなっておりません。

意見 監査するような交渉は行わないのですか。

回答 再委託先との契約に係る請書等を提示いただくことは可能ではないかと考えます。

質問 鉄道総研からの再委託金額について、機構では確認を行わないのですか。鉄道総研は営利企業ではありませんし、当初想定より安価になった場合、差額が返ってくるということは無いのですか。

回答 精算を行うので、返ってくることはありますが、再委託先との関係については必ずしも追い切れていません。

質問 契約状況に疑問があれば機構からさらに確認することは可能なのですか。

回答 出来ると考えています。

意見 鉄道総研との契約金額の内、再委託の割合が多いという印象を持ちました。公的機関はコスト削減のインセンティブが少なく、高値になっていると指摘されます。ゆえに契約相手方に常にプレッシャーをかけることも重要と考えます。コスト削減の努力を常に行っているという体制が必要です。

意見 鉄道総研からの再委託については、どのような相手方で、金額は妥当であるかという点について、常に注意していただきたい。

回答 承知しました。

質問 JR委託の際は再委託先との注文書、請書の写しを確認できましたが、鉄道総研の場合もお願いすることは可能ですか。

回答 お願いすることは可能であると思います。

意見 書類を提示してもらうことで対外的な説明責任を果たせると思います。

意見 本件について、特段指摘する事項はありません。

6 審議内容取りまとめ

一者応札となっている理由、契約の公正性・透明性や価格の妥当性等について意見が出されましたが、特段の指摘事項はありませんでした。

●主な意見については次のとおりです。

- ・用地取得業務委託について、機構での人材育成も含め、今後のあり方について工夫をしていく必要があるのではないか。
- ・仕様書を取りに来たが、入札に参加しなかった者について、応札しなかった理由を確認すること。
- ・落札決定後、業務着手までの期間を十分確保し、新規参入者が参加しやすくするよう、配慮すること。
- ・業務委託は、外部から調達すべき適切な業務量、適切な価格であることを対外的にきちんと説明できるようにしておくこと。
- ・鉄道総研からの再委託について、再委託先、金額の妥当性について常に注意を払うこと。

以上