

令和5年度独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構調達等合理化計画

「独立行政法人における調達等合理化の取組の推進について」（平成27年5月25日総務大臣決定）に基づき、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構は、事務・事業の特性を踏まえ、PDCAサイクルにより、公正性・透明性を確保しつつ、自律的かつ継続的に調達等の合理化に取り組むため、令和5年度独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構調達等合理化計画を以下のとおり定める。

1. 調達の現状と要因の分析

(1) 当機構における令和4年度の契約状況は、表1のとおりであり、契約件数は1,153件、契約金額は2,723億円である。

競争性のある契約は355件（構成比30.8%）、2,117億円（構成比77.8%）であり、その内訳は図1のとおりである。令和3年度と比較して金額が大きく増加したのは、北海道新幹線において大型の高架橋等の土木工事発注が最盛期を迎え、一工事あたりの契約金額が大きくなったことによる。一方、件数が微減したのは、北海道新幹線の建設進捗への対応として令和3年度に多数の自動車賃貸借及び自動車管理業務を複数年度契約で発注したため、翌年である令和4年度の契約は前年度比では減少したものである。

競争性のない随意契約は798件（構成比69.2%）、607億円（構成比22.3%）である。その内訳は図2のとおりであり、鉄道事業者の営業線内で施工する委託工事や共有船の建造など、いずれもその性質上、競争性のない随意契約によらざる得ないものである。令和3年度と比較して金額が減少したのは、開業区間における鉄道事業者への委託工事が終了したこと、大型の共有船建造が減少したことによる。一方、件数が微増したのは、北海道新幹線の事業進捗に伴い事務所等賃貸借等及びリース等が増加したこと、北陸新幹線の工事施工に伴い借地契約が減少したこと等複数の要因による結果である。

全体として令和4年度は令和3年度と比較し、件数については、競争性のある契約の割合がやや減少（-1.8%）しているが、これは競争性のある契約の発注件数自体が減少したものであり、競争性のない契約へ移行したのではない。

競争性のある契約のうち、金額で大きな割合を占める鉄道施設の工事については、すべての案件で競争入札を実施し、着実に契約に至っているところである。

表1 令和4年度の調達全体像

(単位：件、億円)

	令和3年度		令和4年度		比較増△減	
	件数	金額	件数	金額	件数	金額
競争入札等	(28.5%) 328	(30.4%) 365	(26.7%) 308	(77.3%) 2,105	(△6.1%) △20	(476.7%) 1,740
企画競争・公募	(4.1%) 47	(1.2%) 14	(4.1%) 47	(0.4%) 12	(0%) 0	(△14.2%) △2
競争性のある 契約(小計)	(32.6%) 375	(31.5%) 378	(30.8%) 355	(77.7%) 2,117	(△5.3%) △20	(460.1%) 1,739
競争性のない 随意契約	(67.4%) 776	(68.5%) 821	(69.2%) 798	(22.3%) 607	(2.8%) 22	(△26.1%) △214
合計	(100%) 1,151	(100%) 1,199	(100%) 1,153	(100%) 2,723	(0.2%) 2	(127.1%) 1,524

(注1) 計数は、それぞれ四捨五入しているため、合計において一致しない場合がある。

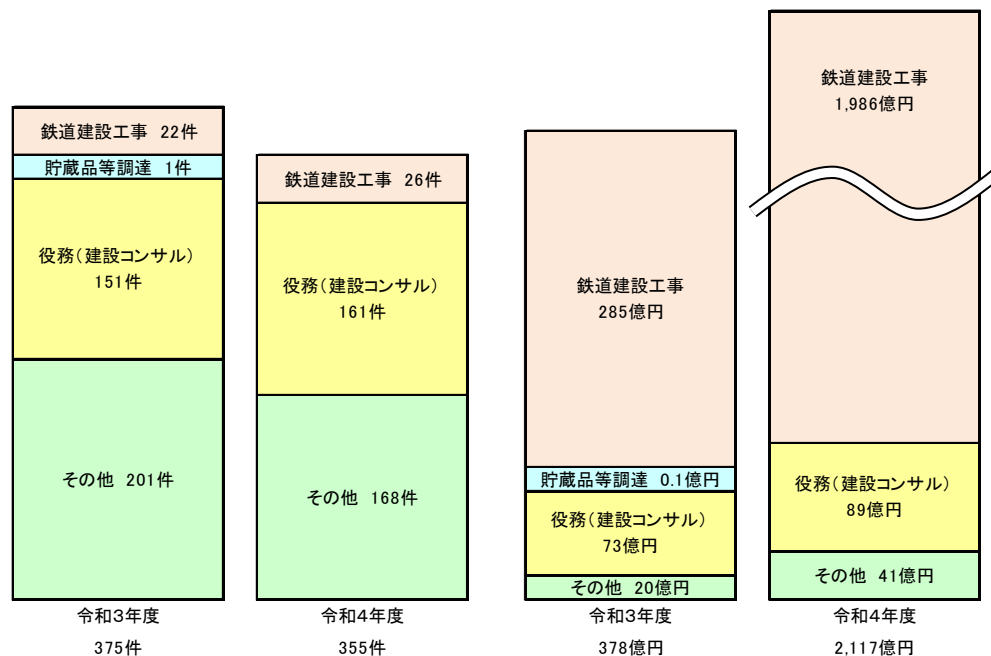
(注2) 比較増△減の()書きは、令和4年度の対令和3年度伸率である。

(注3) 少額随意契約は含まない。

図1 令和3年度及び令和4年度における競争性ある契約の実績

【件数ベース】

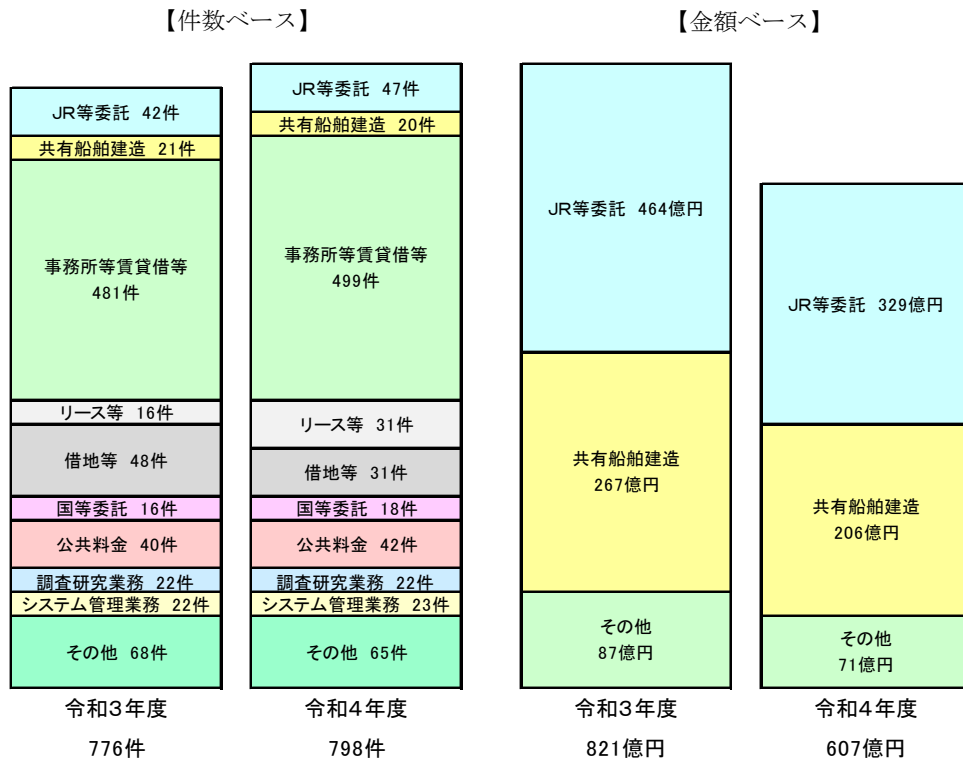
【金額ベース】



(注1) 計数は、それぞれ四捨五入しているため、合計において一致しない場合がある。

(注2) 少額随意契約は含まない。

図2 令和3年度及び令和4年度における競争性のない随意契約の実績



(注1) 計数は、それぞれ四捨五入しているため、合計において一致しない場合がある。

(注2) 少額随意契約は含まない。

(2) 当機構における令和4年度の一者応札・応募の状況は、表2のとおりであり、契約件数は157件（構成比44.2%）、契約金額は82億円（構成比3.9%）である。

令和3年度と比較して、件数、金額とも増加している（件数は17.2%の増、金額は9.9%の増）が、これは北海道新幹線の事業進捗に伴い比較的一者応札の多い発注者支援業務の発注が増加したことが大きな要因である。

表2 令和4年度の一者応札・応募状況 (単位：件、億円)

		令和3年度	令和4年度	比較増△減
2者以上	件数	241 (64.3%)	198 (55.8%)	△43 (△17.8%)
	金額	303 (80.2%)	2,034 (96.1%)	1,731 (571.3%)
1者	件数	134 (35.7%)	157 (44.2%)	23 (17.2%)
	金額	75 (19.8%)	82 (3.9%)	7 (9.3%)
合計	件数	375 (100%)	355 (100%)	△20 (△5.3%)
	金額	378 (100%)	2,117 (100%)	1,739 (460.1%)

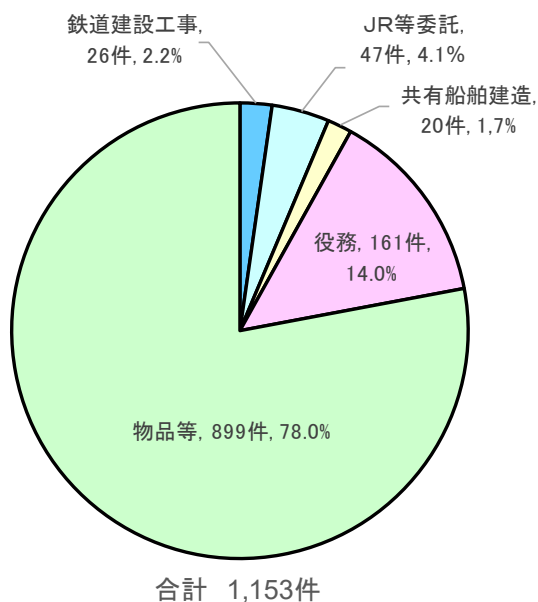
(注1) 計数は、それぞれ四捨五入しているため、合計において一致しない場合がある。

(注2) 合計欄は、競争契約（一般競争、指名競争、企画競争、公募）を行った計数である。

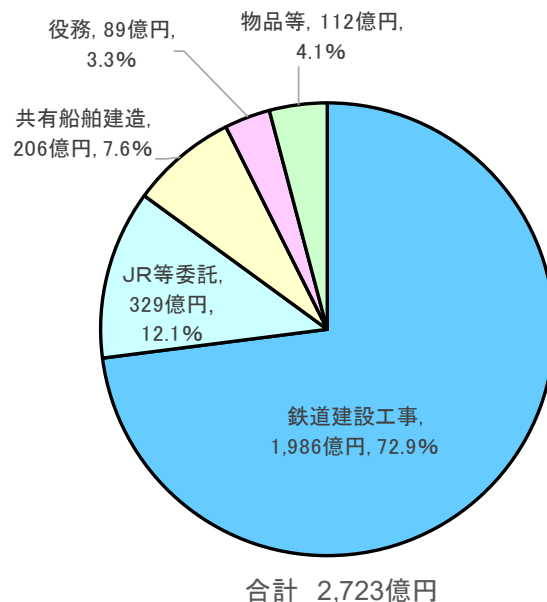
(注3) 比較増△減の（ ）書きは、令和4年度の対令和3年度伸率である。

(参考) 令和4年度契約の件数及び金額の内訳

【件数ベース】



【金額ベース】



(注1) 計数は、それぞれ四捨五入しているため、合計において一致しない場合がある。

(注2) 少額随意契約は含まない。

2. 重点的に取り組む分野 (【 】は評価指標)

上記1の現状分析等を含め総合的な検討を行った結果、下記の各分野について、それぞれの状況に即した調達改善及び事務処理の効率化に努めることとする。

(1) 鉄道建設工事に関する調達

① 入札・契約手続の適正化、効率化【当該取組の実施状況(総合評価方式実施率※を含む)】

鉄道建設工事に関する調達では、透明性・公正な競争を確保する観点から一般競争入札を実施する一方で、低価格入札の増加に伴う公共工事の品質低下に関する懸念が顕著となる中、平成17年に施行された公共工事の品質確保の促進に関する法律(平成17年法律第18号)の趣旨を踏まえ、公共工事の品質確保を促進するために総合評価方式の適用を拡大してきた。

令和5年度においては、一般競争入札による鉄道施設に係る建設工事については総合評価方式を実施し、技術提案等の評価について、外部有識者を交えた総合評価審査委員会小委員会において検証を行うことなどの取組みにより、引き続き中立かつ公正な調達に努めつつ、公共工事の品質確保の促進を図る。

(参考) 令和4年度の当機構の鉄道建設工事の契約件数及び金額

(単位：件数、%、億円)

令和4年度 実績		工事全体 (割合は、下の合計に占める割合)				うち総合評価 (割合は、左の工事全体に占める割合)			
		件数		金額		件数		金額	
			割合		割合		割合		割合
鉄道施設	一般競争	20	76.9%	1,978.7 (A)	99.6%	20	100.0%	1978.7 (B)	100.0%
鉄道施設 以外	一般競争	6	23.1%	7.7	0.4%	0	0%	0	0%
合 計		26	100.0%	1,986.4	100.0%				

(注1) 計数は、それぞれ四捨五入しているため、合計において一致しない場合がある。

(注2) 少額随意契約は含まない。

(注3) 金額は当初契約金額である。

※鉄道施設に係る一般競争入札の総合評価方式実施率 (= (B) / (A))

② 入札・契約手続の事務負担軽減【当該取組みの実施状況】

過年度より機構・事業者双方の入札・契約手続の負担軽減を図るための取組みを進めているところであり、今年度も以下の取組みを継続する。

- ・競争参加資格認定の本社一元化（申請窓口の一本化）。
- ・一部の工事種類における技術提案数の削減
- ・設計図書のWEB上ダウンロード化の実施
- ・一括審査方式の活用

③ 個別路線の取組み【当該取組みの実施状況】

個別路線のコスト縮減については、路線の特性、工事の進捗状況を踏まえ、過去の縮減事例を参考にしつつ、その時点で有効な方策に取り組むよう努力する。

例えば以下の事例が考えられる。

- ・関係者との協議を踏まえて構造計画・施工計画をより経済的なものにし、コスト縮減に努める。
- ・建設発生土の自工事内での有効活用や、盛土等への利用を積極的に進めることで、購入土の削減を図りコスト縮減に努める。

(2) ECI方式（技術協力・施工タイプ）による工事発注【当該取組みの実施状況】

新幹線の建設工事では土木、建築、設備など複数分野の工事が輻輳するため、工事着手後に設計の見直しが必要となることも多く、工事契約の変更が生じて手戻りが発生する場合がある。このため、公共工事の品質確保の促進に関する法律（平成17年法律第18号）第18条に規定される技術提案の審査及び価格等の交渉による方式（ECI方式）の技術協力・施工タイプについて、令和3年10月より運用を開始した。

北海道新幹線の車両基地高架橋工事において、令和4年度に、当該工事に係る技術協力業務を契約し、令和5年度中に工事契約を行う。

今後も「公示段階で仕様の確定が困難」かつ「最も優れた技術提案によらなければ工事的な目的の達成が難しい」工事に対して本制度を積極的に活用し、工事の円滑な施工に取り組む。

(3) 事業促進 PPP の制度活用【当該取組の実施状況】

職員の負担を軽減するため、事業促進 PPP (Public Private Partnership) を令和4年1月より施行している。本制度はこれまで職員のみで行ってきた事業マネジメント業務に民間技術者を活用する制度である。従来の発注者支援業務では、発注者の支援(補助)にとどまるため実施できなかったが、事業促進 PPP の導入により、事業計画の整理、測量調査業務の調整、関係機関等との協議など、職員が実施している業務にも民間技術者の活用が可能となる。今年度は北海道新幹線において1件契約を締結し、今後も北海道新幹線建設工事等での PPP 制度の活用を進め、施工環境の改善に取り組む。

(4) 概算数量発注方式の制度導入【当該取組の実施状況】

設計図書の省力化及び積算業務の簡素化により発注時期の前倒し及び平準化を図るため、令和3年度より、北海道新幹線の一部工事において本制度を導入したところである。

概算数量発注方式は、工事発注内容の一部において、詳細な図面等を省略し、標準的な図面及び概数によることとし、契約締結後、速やかに詳細な図面、数量等を確定させ、契約変更(設計変更)を行うものである。本方式を採用することで入札参加時における設計図書の確認作業等に要する入札参加者の負担が軽減できる。

北海道新幹線において令和5年度に3件の本体工事(国縫高架橋、花岡高架橋、共立路盤)を契約し、北海道新幹線の概算数量発注方式を用いた高架橋工事の発注が完了する予定である。また、第2四半期以降に制度の運用についてフォローアップを実施する予定である。

(5) 情報システムの整備及び管理に関する調達合理化【当該取組みの実施状況】

機構では、多数の業務システムを運用しており、現行システムの運用管理を行いながら、システム刷新の取組を進めている。各種業務システムの開発や運用保守に係る調達にあたっては、仕様や価格の適正化を図るため、デジタル統括アドバイザーの支援・指導を受け、情報システムの調達経費抑制に努める。

令和5年度は、情報システムの整備が複数完了する予定であり、事例や課題についての知見を業務システムの適正な整備・運用等のため、デジタル統括責任者(経営企画・総務担当理事)の傘下に設置している情報システムの全体管理組織(PMO※)において蓄積し、今後の情報システムの調達に役立つ情報の整備に取り組むことで、将来にわたる機構の情報システム調達に係る仕様や価格の適正化を進めていく。

※Portfolio Management Office

(6) 電子複写機等の本社一括調達【当該取組みの実施状況】

令和元年度より順次本社一括契約に移行を進めてきたところであるが、令和3年度の契約をもって複写サービス及びプリントサービス提供業務契約の一括調達が完了したところであり、令和5年度においては全国を網羅する当該契約を継続することとする。

なお、令和6年度からは現在複数に分かれている一括調達契約について、内容、機能などを見直した上で、契約を一本化することとしている。

また、プリント、コピー等について、モノクロ・両面印刷等の活用の推進を継続するとともに、働き方改革環境整備の一環としてのモバイルPCの活用促進、在宅勤務の促進及び電子決裁の拡大（文書管理システムの刷新等）、会議・打合せ資料のペーパーレス化促進などを総合的に実施していくことでプリント、コピー等に係る経費削減に努める。

(7) 複数年度契約の対象の拡大【当該取組みの実施状況】

国鉄清算事業部門における土地等の処分・職員の年金支給等の膨大な関係資料を外部倉庫に保管する「文書管理業務委託」契約については、国鉄清算事業部門が毎年単年度契約を行うことで、事業を円滑に実施している。

本契約に複数年度契約を導入することで、毎年度の契約事務の省略による事務の効率化、簡素化を図り、コストについても世界情勢の不安定化による燃料価格の高騰等の影響の中、安価となる方向性を探りつつ、実施に向けた検討を行う。

(8) その他継続的な取組み【当該取組の実施状況】

契約監視委員会等により、引き続き、競争性のない随意契約及び一者応札・応募となった案件を中心に点検、見直しを行う。

なお、一者応札・応募案件については、公告期間の拡大、入札参加資格要件の緩和のほか、必要に応じて、資料の交付を受けたものの入札に参加しなかった者に参加しなかった理由のヒアリングを実施しており、令和5年度もさらなる入札参加資格要件の見直し等を検討するなど、引き続き一層の競争性の確保に努める。

3. 調達に関するガバナンスの徹底（【 】は評価指標）

(1) 随意契約に関する内部統制の取組み【当該取組みの実施状況】

競争性のない随意契約の新規案件については、引き続き、契約事務規程等に基づき適切に事務を行うとともに、契約監視委員会において、随意契約理由及び価格の妥当性について事後に点検を受けることとする。

(2) 不祥事の発生の未然防止・再発防止のための取組み【当該取組みの実施状況】

北陸新幹線の融雪・消雪基地機械設備工事の入札における情報漏えい事案等の反省に立ち、調査報告書（平成26年9月26日機構公表）にある再発防止対策の内容に沿って、入札談合等関与行為等の再発防止に取り組む。

具体的には、以下の講じた再発防止対策の運用状況についてのフォローアップを継続し、

運用状況を踏まえた見直しを行うことで、引き続き入札談合等関与行為等の再発防止に徹底的に取り組む。

- ・ 入札手続きに関する研修の充実
- ・ 入札・契約監視機能の強化
- ・ 入札契約手続きの見直し
- ・ 情報管理の徹底

4. 自己評価の実施

調達等合理化計画の自己評価については、各事業年度に係る業務の実績等に関する評価の一環として、年度終了後に実施し、自己評価結果を主務大臣に報告し、主務大臣の評価を受ける。

主務大臣による評価結果を踏まえ、その後の調達等合理化計画の改定・策定等に反映させるものとする。

5. 推進体制

(1) 推進体制

本計画に定める各事項を着実に実施するため、理事（経理・資金担当）を委員長とする入札・契約制度検討委員会により調達等合理化に取り組むこととする。

委員長 理事（経理・資金担当）

委員 理事（経営企画・総務担当）、理事（建設計画担当）、理事（国鉄清算事業担当）、監査・事業監視統括役、経営自立推進統括役、審議役（総務担当）、経営企画部長、総務部長、経理資金部長、建設企画部長、経営自立推進・財務部長

なお、委員会は上記に掲げる者のほか、必要があるときは臨時に委員を置くことができることとする。

(2) 契約監視委員会の活用

監事及び外部有識者によって構成する契約監視委員会は、当計画の策定及び自己評価の際の点検を行うとともに、これに関連して、理事長が定める基準（競争性のない随意契約、一者応札・応募の契約、一定の関係を有する法人との契約及び公益法人に対する支出）に該当する個々の契約案件の事後点検を行い、その審議概要を公表する。

6. その他

調達等合理化計画及び自己評価結果等については、当機構のホームページにて公表するものとする。なお、計画の進捗状況を踏まえ、新たな取組の追加等があった場合には、調達等合理化計画の改定を行うものとする。