

物品役務等の名称及び数量	契約担当者等の氏名並びにその所属する部署の名称及び所在地	契約を締結した日	契約の相手方の商号又は名称及び住所	法人番号	随意契約によることとした業務方法書又は会計規定等の根拠規定及び理由	予定価格	契約金額	落札率	再就職の役員の数	公益法人の場合			備考	点検結果 (見直す場合はその内容)	
										公益法人の区分	国認定、都道府県認定の区分	応札・応募者数		継続支出の有無	
北海道新幹線青函トンネル内における高速走行試験及びすれ違い試験一式	独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構 契約担当役 北海道新幹線建設局長 依田 淳一 北海道札幌市中央区北2条西一丁目1番地	平成30年6月8日	公益財団法人鉄道総合技術研究所 東京都国分寺市光町二丁目8番地38	3012405002559	左記の者以外では契約の目的を達することができないため、契約事務規程第38条第1項第1号工の規定を適用し、随意契約を締結したものである。	-	74,628,000	-	-	公財	国認定	1	本業務は、種々の条件下における整備新幹線の電車線挙動の実態調査を基に電車線の設計施工へ反映し、また、地震荷重に対応した電車線金具の試験検証を行い整備新幹線に適用することを目的としている。 業務遂行に当たっては、電車線路設備及び電車線路設備耐震設計指針に関する専門的な知識・経験が必要であるとともに、鉄道における電車線路設備の調査、研究及び試験の経験が不可欠である。当該支出に係る競争性を高めるための参加意思確認書の提出を求める公示を行ったものの、平成30年度は結果として1者応募となった。	有	
整備新幹線における電車線挙動及び地震荷重に対応した金具の研究一式	独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構 契約担当役 東京支社長 堀口 知巳 東京都港区芝公園二丁目4番1号	平成30年6月14日	公益財団法人鉄道総合技術研究所 東京都国分寺市光町二丁目8番地38	3012405002559	左記業者を特定者として公募手続きを行ったところ、要件を満たす参加希望者がなく左記業者が本業務の唯一の契約相手方であることが確認されたことから、契約事務規程第38条第1号工の規定を適用し、随意契約を締結したものである。	-	35,964,000	-	-	公財	国認定	1	本業務は、北陸新幹線(長野・金沢間)の訓練運転時に発生した可動ブラケットの長幹がいに塩分を含んだ雪が冠雪して地絡事故が発生したと推測された事象を鑑み、特別高圧を長幹がいに加えて、塩分を含んだ雪が絶縁性能に与える影響を調査及び研究を行うものである。 業務遂行に当たっては、特別高圧を印加した長幹がいへの塩雪による影響調査及び研究する能力が必要であるとともに、電車線路設備に関する専門的な知識・経験が不可欠である。当該支出に係る競争性を高めるための参加意思確認書の提出を求める公示を行ったものの、平成30年度は結果として1者応募となった。	無	
北陸新幹線、合理的な直結軌道構造の適用に向けた検討一式	独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構 契約担当役 大阪支社長 渡邊 修 大阪府淀川区宮原三丁目5番36号	平成30年7月17日	公益財団法人鉄道総合技術研究所 東京都国分寺市光町二丁目8番地38	3012405002559	左記の者以外では契約の目的を達することができないため、契約事務規程第38条第1項第1号工の規定を適用し、随意契約を締結したものである。	-	100,656,000	-	-	公財	国認定	1	本業務は、北陸新幹線への適用を念頭に直結4K形軌道スラブの7締結化に向けた検討、合成まくらぎ(1種、2種)直結軌道の性能確認・適用拡大に向けた検討、高炉スラグ細骨材を用いたCAモルタルの性能確認を行うものである。これらは、鉄道の安全性に直結する軌道構造の性能及び適用の拡大を目指すものであり、目的達成のためには、新幹線の軌道構造に関し、高度な技術や専門的な知見・ノウハウを有し、特殊な試験設備や解析を利用して検討する必要がある。 公益財団法人鉄道総合技術研究所(以下、「鉄道総研」という。)は、鉄道の将来に向けた研究開発、鉄道のニーズに基づいた実用的な技術開発、鉄道に関わる諸現象解明のための基礎研究を行う法人であり、本業務に必要な軌道構造の性能及び適用の拡大に向けた検討を実施しうる豊富な実績及び高度な技術力を有していると考えられる。 また、これまで行ってきた軌道関係の各種検討業務において、参加者の有無を確認する公募手続きを実施してきたが、公募の結果、下記のとおり他の参加者はいなかったことから、本業務を実施できる唯一の者は「鉄道総研」と判断できる。 以上より、本業務においては「鉄道総研」と随意契約を行うこととした。	有	

<p>北陸新幹線、騒音詳細測定・解析一式</p>	<p>独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構 契約担当役 大阪支社長 渡邊 修 大阪府淀川区宮原三丁目5番36号</p>	<p>平成30年10月1日</p>	<p>公益財団法人鉄道総合技術研究所 東京都国分寺市光町二丁目8番地38</p>	<p>3012405002559</p>	<p>左記の者以外では契約の目的を達することができないため、契約事務規程第38条第1項第1号工の規定を適用し、随意契約を締結したものである。</p>	<p>-</p>	<p>18,349,200</p>	<p>-</p>	<p>公財</p>	<p>国認定</p>	<p>1</p>	<p>本業務は、現在建設中である北陸新幹線、(金沢・敦賀間)の音源対策の検討を行う際の知見とすることを目的とし、既開業区間である北陸新幹線(長野・金沢間)において、営業車両走行時の騒音を防音壁の材質がPCバネルおよび透明板の箇所にて測定し、その測定データと過年度業務である「大支計技第15051102号 北陸新幹線(金沢・敦賀間)騒音予測・振動予測」の測定データと併せて解析し、騒音の詳細な発生源についての検証するものである。併せて防音壁の材質の違いによる防音効果の差異を確認する。 本業務は単に騒音の大きさを測定するのではなく、列車下部や屋根上(ハンタグラフ)といった鉄道固有の音の発生源について、部位ごとに音源解析するものであり、そのために必要な騒音測定装置およびその測定データを解析するプログラムを有する者でなければ履行できない。 公益財団法人鉄道総合技術研究所(以下、鉄道総研という。)は、これらの装置、プログラムを独自開発、保有し本業務を履行することができる唯一の者となる。また、過年度業務において参加者の有無を確認する公募手続きを行った結果、参加意思確認書の提出者がなく、鉄道総研に特定している。 よって引き続き発注した本業務については、他に同種業務を実施できる者がなく、特定の専門機関と契約することが明らかに合理的であると認められたため、「参加者の有無を確認する公募手続きの見直しについて(通知)」(H27.12.15経会第151215001号)に基づき、鉄道総研を相手方として随意契約の手続きを行うものとした。</p>	<p>有</p>
<p>橋りょう上のロングレール介在直結分岐器の検討業務一式</p>	<p>独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構 契約担当役 九州新幹線建設局長 綿貫 正明 福岡県福岡市博多区祇園町2番1号</p>	<p>平成30年10月12日</p>	<p>公益財団法人鉄道総合技術研究所 東京都国分寺市光町二丁目8番地38</p>	<p>3012405002559</p>	<p>左記の者以外では契約の目的を達することができないため、契約事務規程第38条第1項第1号工の規定を適用し、随意契約を締結したものである。</p>	<p>-</p>	<p>166,644,000</p>	<p>-</p>	<p>公財</p>	<p>国認定</p>	<p>1</p>	<p>本業務は、北陸新幹線福井駅の直結分岐器(CO16#)、敦賀駅の有道床分岐器(片12#、CO12#、特SC12#)の設計、富山駅の直結分岐器(片12#)の修正設計、北陸新幹線で使用する線ばね締結装置(有道床)・直結8形締結装置(合成まくらぎ用増厚タイプレート)の性能確認試験を行うものである。これらは、鉄道の安全性に直結するものであり、分岐器の設計については、基本的な構造検討を要するものである。また、締結装置については、その性能を試験等により見極める必要がある。従って、これらの業務の遂行にあたっては、分岐器等の軌道構造に関し、これまで蓄積された同種業務における知見や専門性、並びに特殊な試験設備を利用した検討が必要となる。 公益財団法人鉄道総合技術研究所(以下、「鉄道総研」という。)は、鉄道の将来に向けた研究開発、鉄道のニーズに基づいた実用的な技術開発、鉄道に関わる諸現象解明のための基礎研究を行う法人であり、本業務に必要な検討を実施しうる豊富な実績及び高度な技術力を有していると考えられる。 また、これまで行ってきた軌道関係の各種検討業務において、参加者の有無を確認する公募手続きを実施してきたが、公募の結果、下記のとおり他の参加者はいなかったことから、本業務を実施できる唯一の者は「鉄道総研」と判断できる。 以上より、本業務においては「鉄道総研」と随意契約を行うこととした。</p>	<p>有</p>

整備新幹線の可動プラットフォームの長幹がいしに対する塩雪害の調査研究一式	独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構 契約担当役 東京支社長 堀口 知巳 東京都港区芝公園二丁目4番1号	平成30年10月29日	公益財団法人鉄道総合技術研究所 東京都国分寺市光町二丁目8番地38	3012405002559	左記業者を特定者として公募手続きを行ったところ、要件を満たす参加希望者がなく左記業者が本業務の唯一の契約相手方であることが確認されたことから、契約事務規程第38条第1号工の規定を適用し、随意契約を締結したものである。	-	37,908,000	-	公財	国認定	1	<p>本業務は、北海道新幹線(新青森・新函館北斗間)における共用区間の青函トンネル内において、速度向上試験の輪重・横圧、車体振動加速度測定結果の評価と圧力変動試験の計測機器設置、測定及び評価並びに貨物列車と新幹線とのすれ違い試験の計測機器設置、測定及び評価の業務である。また、すれ違い試験については、平成28年度の「北海道新幹線、貨物列車の新幹線走行に係る検討その12」のシミュレーション(貨物110km/h、新幹線160km/h・180km/hのすれ違い速度)結果において、圧力変動によるコンテナへの影響に対して安全と考えられたことから、その妥当性を確認するため実車走行でデータ取得をするものである。</p> <p>業務の実施にあたっては、鉄道車両の走行安全性評価並びに共用走行区間における高速走行試験及びすれ違い試験について、専門的知識・経験、高度な技術力、豊富な経験に基づく技術的な知見と分析を行う能力が不可欠である。</p> <p>公益財団法人鉄道総合技術研究所(以下「鉄道総研」という。))は、日本国有鉄道改革法(昭和61年法律第87号)第11条第1項の試験研究に関する業務を引き継ぐ法人として、鉄道技術等に関する基礎から応用にわたる総合的な研究開発、調査等を行う法人であり、共用走行区間における高速走行に関する専門的知識・経験、高度な技術力、豊富な実績に基づく技術的な知見と分析を行う能力を有する唯一の機関であると考えられる。</p> <p>以上より、過去の同種業務においては、鉄道総研を特定者として参加者の有無を確認する公募手続きを行ったが、他に参加者はいない状況であったため、本業務を実施できる唯一の者と判断し、随意契約を行った。</p>	有
北海道新幹線、新函館北斗・札幌間基盤設計地震動の評価一式	独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構 契約担当役 北海道新幹線建設局長 依田 淳一 北海道札幌市中央区北2条西一丁目1番地	平成30年10月31日	公益財団法人鉄道総合技術研究所 東京都国分寺市光町二丁目8番地38	3012405002559	左記の者以外では契約の目的を達することができないため、契約事務規程第38条第1項第1号工の規定を適用し、随意契約を締結したものである。	-	20,844,000	-	公財	国認定	1	<p>本業務は、北海道新幹線(新函館北斗・札幌間)の構造物を設計する際に必要な基盤設計地震動を評価するとともに、基盤不整形の影響を考慮した地震作用の評価手法を構築することを目的とする。本業務は極めて専門性の高い調査研究業務であり、実施に当たっては、鉄道構造物の耐震設計に必要な、強震動予測手法による耐震設計上の基盤面位置での地震動の評価、表層地盤の時刻歴応答解析による地表面位置での設計地震動の評価、地盤材料の有する動的な非線形挙動特性の設定及び不整形地盤における局所的な地震動の増幅に関する十分な専門的知識・経験を有すると共に、時刻歴応答解析、スペクトル解析、周波数領域における解析に関する高度な技術力が不可欠である。</p> <p>公益財団法人鉄道総合技術研究所(以下「鉄道総研」という。))は、日本国有鉄道改革法(昭和61年法律第87号)第11条第1項の試験研究に関する業務を引き継ぐ法人として、鉄道技術等に関する基礎から応用にわたる総合的な研究開発、調査等を行う法人であり、「鉄道構造物等設計標準・同解説(耐震設計)国土交通省鉄道局監修・鉄道総合技術研究所編 H24年9月」を編纂するなど鉄道技術における学術的・技術的な業務の実績があり、本業務を実施するに当たり必要な専門的知識・経験および高度な技術力を有する唯一の機関であると考えられる。</p> <p>以上より、過去の同種業務においては、鉄道総研を特定者として参加者の有無を確認する公募手続きを行ったが、他に参加者はいない状況であったため、本業務を実施できる唯一の者と判断し、随意契約を行った。</p>	無
北陸新幹線、分岐器の設計他一式	独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構 契約担当役 大阪支社長 渡邊 修 大阪府淀川区宮原三丁目5番36号	平成30年11月20日	公益財団法人鉄道総合技術研究所 東京都国分寺市光町二丁目8番地38	3012405002559	左記の者以外では契約の目的を達することができないため、契約事務規程第38条第1項第1号工の規定を適用し、随意契約を締結したものである。	-	24,948,000	-	公財	国認定	1	<p>本業務は、レール軸力と構造物の作用関係を明らかにし、橋りょう上の直結分岐器が構造物へ与える影響を検討する。これらの検討結果を踏まえ、ロングレールが介在する直結分岐器部の軌道構造及び鉄道構造物の設計条件を整理する作業であり、軌道構造に関し高度で専門的な知識を有する者かつ、鉄道構造物の設計に係わる設計基準類を作成した経験を有する者「公益財団法人 鉄道総合技術研究所(鉄道総研)」でなければ実施できない。</p>	無

※公益法人の区分において、「公財」は「公益財団法人」、「公社」は「公益社団法人」、「特財」は「特例財団法人」、「特社」は「特例社団法人」をいう。
(注)必要があるときは、各欄の配置を著しく変更することなく所要の変更を加えることその他所要の調整を加えることができる。