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）

支出元独立行政法人の名称	支出元独立行政法人の法人番号	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局の名称及び所在地	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	契約の相手方の法人番号	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	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
独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構	4020005004767	レールフラッシュバット溶接部の継手性能評価試験他	契約担当役 鉄道技術センター長 渡邉　修 東京都港区芝公園2丁目4-1（芝パークビルB館）	令和7年4月4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2丁目8-38	3012405002559	左記の者以外では契約の目的を達成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号エの規定を適用し、随意契約を締結したものである。	－	17,820,000	－	公財	国認定	1		本業務は、レールフラッシュバット溶接機を用いて特定の溶接条件で溶接された試験体で各種試験及び測定を行い、継手性能を評価し、また、複数の溶接条件で溶接された試験体で各種試験及び測定を行い、溶接条件と溶接欠陥の相関性を検証する業務である。 本業務を遂行するためには、レールフラッシュバット溶接に関する知見及びレール溶接部の溶接欠陥に関する知見が不可欠である。 公益財団法人鉄道総合技術研究所は、レール溶接に関する専門的知識・経験及び高度な実績を有していることに加え、全国のレール溶接欠陥に関する調査・研究を行っている国内唯一の機関であると考えられる。 よって、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るため、「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。	無
独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構	4020005004767	青函トンネル、設備現況調査5	契約担当役 北海道新幹線建設局長 都築 保勇 北海道札幌市中央区北2条西1丁目1（マルイト札幌ビル）	令和7年4月7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2丁目8-38	3012405002559	左記の者以外では契約の目的を達成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号エの規定を適用し、随意契約を締結したものである。	－	21,593,000	－	公財	国認定	1		青函トンネル諸設備の改修計画については、平成9年、平成15年、平成24年及び令和2 年度に策定しているが、その後更に想定より劣化が進行し計画と実績に乖離が生じていることから、再度諸設備の現況を把握するための調査を実施し、計画を見直す必要がある。 本業務は、諸設備の劣化状況調査等を行い、新たな改修計画の策定のための基礎資料を作成することを目的とする。 この業務を効率的かつ円滑に遂行するためには、青函トンネル特有の特殊環境での諸設備に関する専門的知識・経験及び高度な技術的知見が必要とされる。 特定の者（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、青函トンネル防災設備等の計画時から従事し、学術的・技術的業務経験及び豊富な情報の蓄積があり、且つ当該業務に精通した技術者を有している唯一の機関と考える。 なお、過去の同種業務においては、鉄道総研を特定の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、鉄道総研以外の応募はない状況であった。 よって、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るため、「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を行った。今回も同様に随意契約の手続きを行った。	有
独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構	4020005004767	北海道新幹線、青函共用走行区間の高速化に向けた圧雪形成に関する分析	契約担当役 北海道新幹線建設局長 都築 保勇 北海道札幌市中央区北2条西1丁目1（マルイト札幌ビル）	令和7年4月11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2丁目8-38	3012405002559	左記の者以外では契約の目的を達成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号エの規定を適用し、随意契約を締結したものである。	－	25,960,000	－	公財	国認定	1		本業務は、北海道新幹線青函共用走行明かり区間における列車速度の高速化に向けて、共用走行区間及び新幹線専用区間において、2024年度に実施した軌間内の断面観測、気象観測及び輪重測定のデータを用いて、フランジ通過部における圧雪の形成状況及び形成された圧雪が列車走行に与える影響を分析することを目的としている。 北海道新幹線は、非常に厳しい寒冷・多雪地域である事に加え、青函共用走行明かり区間における三線軌区間においては、狭軌と標準軌間（S-Nレール間）の除雪が難しく、三線軌の圧雪形成による走行安全性が懸念されている。このため、当該区間において260km/hの高速走行を実現するためには、共用走行明かり区間と新幹線専用区間において、気象観測と軌間内積雪の断面観測を行い、圧雪の形成状況を評価することが必要となる。 本業務は専門性の高い調査研究業務であり、列車走行に関しての気象条件や雪害対策に精通し、鉄道構造物に対する調査の経験や既往の新幹線における除雪技術の方法・実績等に関する十分な専門的知識、高度な技術的知見が不可欠である。 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、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及び調査等を行う法人であり、鉄道の気象防災における学術的・技術的な業務の経験や実績がある事から、本業務を実施するにあたり必要な専門的知識・経験及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。 なお、過去の同種業務において、鉄道総研を特定の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、鉄道総研以外の応募はない状況であった。 よって、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るため、「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する。	有
独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構	4020005004767	青函トンネル、防災システム開発R7	契約担当役 北海道新幹線建設局長 都築 保勇 北海道札幌市中央区北2条西1丁目1（マルイト札幌ビル）	令和7年4月25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2丁目8-38	3012405002559	左記の者以外では契約の目的を達成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号エの規定を適用し、随意契約を締結したものである。	－	18,953,000	－	公財	国認定	1		青函トンネル地震防災システムについては、学識経験者、国交省、機構、JR北海道からなる「青函トンネル地震防災設備WG」（以下、WGという。）により、平成29年度から「改修方針」について審議しており、システムの簡素化とともに、新幹線地震システムとの役割を明確にした改修が求められている。 本業務は、地震計、トンネル覆工ひずみ計及び湧水量検知装置で構成される青函トンネル防災システムについて、今後のシステム更新に向け、製作した機器の設置時の動作確認から切替までの動作確認試験に関する仕様検討等を行うものである。この業務を効率的かつ円滑に遂行するためには、青函トンネル地震防災システムに関する専門的知識・経験及び高度な技術的知見が必要とされる。 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、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であり、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、調査等を行う法人として専門的知識、高度な技術力及び豊富な実績を有する。また、青函トンネル地震防災システムを当初開発した当事者であることから、唯一無二の機関である。 　業務においては、鉄道総研を特定の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、鉄道総研以外の応募はない状況であった。 　よって、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るため、「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った。	有

独立行政法人 鉄道建設・運輸施設整備支援機構	4020005004767	運転曲線作成システムの開発	契約担当役 鉄道技術センター長 渡邉　修 東京都港区芝公園2丁目4-1（芝パークビルB館）	令和7年6月2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2丁目8-38	3012405002559	左記の者以外では契約の目的を達成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号エの規定を適用し、随意契約を締結したものである。	－	10,970,525	－	公財	国認定	1		本業務は、鉄道の運転設備計画を効率的に行うため、既存の運転曲線作成システムに必要な機能を拡充することを目的とするものである。本業務の実施にあたっては、鉄道の運転設備計画業務に精通していることのほか、特にシステム開発に関する高度な専門的知識と豊富な経験が不可欠であり、かつ、鉄道事業者等の運転計画業務に資するシステム開発の実績と信頼性が求められる。また、開発にあたっては既存の運転曲線作成システムを使用する必要があるが、本システムの基幹部分は、（公財）鉄道総合技術研究所が開発したものであり、同者は同システムを第三者に改変許諾をしていない。以上の事由により、現在使用中の運転曲線作成システムを開発した同者を契約の相手方とし、随意契約することが妥当と判断した。	有
独立行政法人 鉄道建設・運輸施設整備支援機構	4020005004767	鉄道構造物におけるICT活用工事（土工）の管理手法及び管理基準の検討R7	契約担当役 副理事長 木村 典央 神奈川県横浜市中区本町6丁目50-1（横浜アイランドタワー）	令和7年6月19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2丁目8-38	3012405002559	左記の者以外では契約の目的を達成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号エの規定を適用し、随意契約を締結したものである。	－	17,985,000	－	公財	国認定	1		本業務は、北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）、本線盛土工事（共立路盤工区）と保守基地盛土工事（八雲保守基地工区、倶知安保守基地工区）におけるICT活用工事（土工）（以下、「ICT土工」とする。）の品質や出来形に関する施工データ分析を行い、ICT土工の管理手法を検討するものである。 鉄道構造物の土構造物については、鉄道総研より策定された「鉄道構造物等設計標準・同解説」（以下「設計標準・同解説」という。）等により品質や出来形管理の基準が道路や河川等の分野より厳しく設定されており、国土交通省策定のICT土工の基準を適用することができない。 国内において鉄道構造物に関するICT土工の施工実績が殆ど無いため、「設計標準・同解説」にICT土工の基準は反映されておらず、機構においても、土構造物に関する基準を有するが、「設計標準・同解説」に準拠するものにとどまっており、未整備の状況である。 本業務を実施することにより、北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）におけるICT土工の施工品質・出来形が「設計標準・同解説」で定める基準を満たしていることを確認するため、施工データの分析を行い、ICT 土工の管理手法の整備を早急に進めてゆく方針である。本業務成果は今後の「設計標準・同解説」への反映や、鉄道分野におけるICT土工の基準整備に活用することを想定しており、基準との整合性を確保した技術的判断が不可欠である。 円滑に遂行するためには、鉄道構造物の土工に関する専門的知識・経験及び高度な技術的知見を有するとともに、鉄道構造物を規定する設計標準についても熟知していることが必要である。本業務は単なる施工データの整理・分析にとどまらず、「設計標準・同解説」との適合性評価および解釈を伴うものであり、基準の策定意図を踏まえた高度な判断が求められる。 鉄道総研は、鉄道構造物の「設計標準・同解説」を整備している当事者であり、当該設計標準の解釈および適用の妥当性を対外的に担保できる唯一の機関である。検討結果の妥当性および継続性を担保する上でも、設計標準の策定主体による実施が不可欠である。また、他の民間企業等では基準との整合性に関する最終的な技術判断および責任を担保することが困難である。以上のことから、「極めて専門性の高い調査研究等業務」に該当することから、鉄道総研を相手方として随意契約したものである。	有
独立行政法人 鉄道建設・運輸施設整備支援機構	4020005004767	青函トンネル、列車火災検知装置開発R7	契約担当役 北海道新幹線建設局長 都築 保勇 北海道札幌市中央区北2条西1丁目1（マルイト札幌ビル）	令和7年7月1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2丁目8-38	3012405002559	左記の者以外では契約の目的を達成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号エの規定を適用し、随意契約を締結したものである。	－	14,938,000	－	公財	国認定	1		青函トンネルの列車火災検知装置（以下「火検」という）は赤外線温度計カメラを用いて高速で通過する列車の側面温度を非接触で測定し、列車の異常発熱（列車火災）を検知する地上システムであり、下り線4か所（Z1～Z4）及び上り線4か所（Z5～Z8）の合計8か所の検知点に設備している。 火検は学識経験者、国鉄及び公団により組織された、津軽海峡線輸送設備委員会及び火災対策委員会等の検討審議を経つつ、技術研究所（現公益財団法人鉄道総合技術研究所（以下「鉄道総研」という。））の研究開発の進捗をも勘案し、現在の形となっている。 本業務は、生産中止となった現赤外線カメラ部の新規開発に必要となる赤外線センサーの検証、既存システムとの連携を考慮した新たなシステムの提案を行うものである。 この業務を効率的かつ円滑に遂行するためには、火検に関する専門的知識・経験及び高度な技術的知見を有するとともに、現検知システムについても熟知していることが必要である。 鉄道総研は、火検を当初開発した当事者であることから、上記条件を満たす唯一無二の機関である。このため、契約事務規程第38条(1)エに基づき、鉄道総研を相手方として随意契約の手続きを行った。	有
独立行政法人 鉄道建設・運輸施設整備支援機構	4020005004767	プレキャスト弾性まくらぎ直結軌道の載荷試験	契約担当役 鉄道技術センター長 渡邉　修 東京都港区芝公園2丁目4-1（芝パークビルB館）	令和7年7月23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2丁目8-38	3012405002559	左記の者以外では契約の目的を達成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号エの規定を適用し、随意契約を締結したものである。	－	30,151,000	－	公財	国認定	1		本業務は、都市鉄道で敷設される弾性まくらぎ直結軌道のプレキャスト試験体の載荷試験及び評価を行う業務である。 業務の実施に関しては、従来とは異なる新しい軌道構造の実用上の評価を行うため、軌道構造物の設計に関する高度な技術的知見が不可欠である。 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、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、軌道構造の検討に関する専門的知識・経験及び高度な実績を有している。 また、本業務で評価を行う構造物は、施工性とコスト縮減の観点から本体幅を最小限に収めるため、鉄道総研が保有する特許（特許6265820）を用いた構造（まくらぎが受ける横荷重を効率の良い道床幅で受け止める構造）を採用する必要がある。 以上より、本業務は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るため、本業務を実施できる唯一の者は「鉄道総研」と判断した。 以上より、本業務においては「鉄道総研」と随意契約を行うものとした。	有

独立行政法人 鉄道建設・運輸施設整備支援機構	4020005004767	北陸新幹線（金沢・敦賀間）におけるPPC桁の調査・検討	契約担当役 鉄道技術センター長 渡邉　修 東京都港区芝公園2丁目4-1（芝パークビルB館）	令和7年7月24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2丁目8-38	3012405002559	左記の者以外では契約の目的を達成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号エの規定を適用し、随意契約を締結したものである。	－	19,976,000	－	公財	国認定	1		本業務は、平成16年の鉄道構造物等設計標準（コンクリート構造物）で設計された整備新幹線のPPC桁を対象として、最新の令和5年の鉄道構造物等設計標準（コンクリート構造物）による剛性低下の評価を行い、将来的に剛性低下及び共振による動的荷重の増加が生じないかの確認を行うとともに、PPC桁のひび割れによる剛性低下の影響を考慮した履歴モデルで実走行車両相当の荷重を載荷する非線形動的解析（詳細解析）を実施し、実際に近いPPC桁の応力状態を把握するものである。また、詳細解析を実施するにあたり、実橋のたわみ測定や衝撃係数の推定を行い、解析結果の妥当性確認を行うものである。 公益財団法人鉄道総合技術研究所（鉄道総研）は、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・同解説の編纂を行っている。そのため、最新の標準によるPPC 桁の剛性低下のメカニズムに精通しており、PPC 桁の非線形履歴モデルに対し列車走行の動的荷重を作用させ、剛性低下の経年の影響を解析できる唯一の機関である。また、鉄道総研は、高速度による列車走行のたわみ測定から推定される衝撃係数から、その解析の妥当性検証を精度良く実施できる唯一の機関である。以上のことから、本業務は、鉄道総研でないと高精度なPPC 桁の実際の応力状態の評価が行えないことから、鉄道総研を相手方として随意契約の手続きを行った。	無
独立行政法人 鉄道建設・運輸施設整備支援機構	4020005004767	北陸新幹線（敦賀・新大阪間）、都市トンネル内部構造の検討（令和7年度）	契約担当役 北陸新幹線建設局長 田中 健 大阪府大阪市淀川区宮原3丁目5番36号（新大阪トラストタワー）	令和7年9月4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2丁目8-38	3012405002559	左記の者を特定者として公募手続きを行ったところ、参加希望者がなく左記の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項第1号エの規定を適用し、随意契約を締結したものである。	－	45,771,000	－	公財	国認定	1		本業務は、シールドトンネル床版の構造成立性の検証及び、床版を支える壁構造とインバートの鉄筋埋込部分に関する合理化の検討を目的とする。 本業務の実施に当たっては、鉄道構造物等設計標準・同解説（コンクリート構造物）に精通し、これらの設計についての専門的知識や経験が不可欠である。また、新幹線車両と構造物の動的相互作用解析、新幹線列車荷重を考慮した構造物の解析および模型試験を実施し、評価できることが求められる。 鉄道構造物等設計標準の発刊者である「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、設計標準の設計思想を定めることに深く関与している機関であり、その思想に基づいて過去に例のない構造の検討・検証を進めていくことができ、また、新幹線車両と構造物の動的相互作用解析が可能で、鉄道技術における学術的・技術的な業務の実績が多数あり、本業務を実施するにあ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。 当該支出に係る競争性を高めるため、鉄道総研を特定の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、参加希望者は無かった。そのため、鉄道総研を相手方として随意契約の手続きを行った。	無
独立行政法人 鉄道建設・運輸施設整備支援機構	4020005004767	北海道新幹線、青函共用走行区間(明かり区間)における高速走行試験	契約担当役 北海道新幹線建設局長 都築 保勇 北海道札幌市中央区北2条西1丁目1（マルイト札幌ビル）	令和7年11月7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2丁目8-38	3012405002559	左記の者以外では契約の目的を達成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号エの規定を適用し、随意契約を締結したものである。	－	94,259,000	－	公財	国認定	1		本業務は、北海道新幹線の青函共用走行区間のうち明かり区間の速度向上試験（160km/h～260km/h）及び青函トンネル内の圧力変動試験（200km/h～260km/h）における測定項目の一部について、計測機器設置、測定及び評価を行うものである。 本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(明かり区間)における高速走行試験について、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。 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及び調査等を行う法人であり、研究開発業務等に多くの実績があり、当該業務のうち各種試験に対する確認・評価等に関する技術を唯一有する機関であると考えられる。 過去の同種業務においては、鉄道総研を特定の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、鉄道総研以外の応募はない状況であった。よって、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るため、「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った。	無
独立行政法人 鉄道建設・運輸施設整備支援機構	4020005004767	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	契約担当役 鉄道技術センター長 渡邉　修 東京都港区芝公園2丁目4-1（芝パークビルB館）	令和7年11月19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2丁目8-38	3012405002559	左記の者を特定者として公募手続きを行ったところ、参加希望者がなく左記の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項第1号エの規定を適用し、随意契約を締結したものである。	－	59,455,000	－	公財	国認定	1		本業務は、北陸新幹線（金沢・敦賀間）の駅部において、列車通過時の走行音が全覆い型旅客上家の内外において伝播する現象を現地騒音測定及び音響模型実験により把握、解析し、駅部で実施する追加音源対策の妥当性や効果の確認を行うものである。 本業務の実施にあたっては、新幹線駅部構造物及び全覆い型旅客上家の構造、仕様に関する総合的な知識があり、現地で混在する複数の騒音源を分離測定できる機材と大規模な音響模型実験を行うための半無響室、並びに新幹線鉄道の騒音解析・騒音予測に関する豊富な知識・経験及び高度な技術力が必要不可欠である。 「公益財団法人鉄道総合技術研究所」（以下「鉄道総研」）は、鉄道技術に関する総合的な研究開発、調査等を行う法人であり、新幹線駅部構造物及び全覆い型旅客上家の構造、仕様に関する高い専門知識に加え、北陸新幹線を含む新幹線鉄道の騒音解析・騒音予測に関する豊富な実績と経験を有している。また、鉄道騒音を音源別に分離することができる探査装置や音響模型実験に必要な大型の半無響室を保有している。 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、要件を満たす参加希望者がなく同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ため、同者と随意契約したものである。	無

独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構	4020005004767	北海道新幹線（青函共用走行区間）、電車線性能確認試験	契約担当役 鉄道技術センター長 渡邉　修 東京都港区芝公園2丁目4-1（芝パークビルB館）	令和8年1月19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2丁目8-38	3012405002559	左記の者以外では契約の目的を達成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号エの規定を適用し、随意契約を締結したものである。	－	140,536,000	－	公財	国認定	1		本業務は、北海道新幹線（青函共用走行区間）にて試験車両を用いた実車走行試験を実施し、電車線路の性能及び機能について確認並びに評価を行うことを目的とする。 本業務の実施にあたっては、新幹線における電車線路の専門的知識、各種試験解析の経験、高度な技術能力が必要となる。 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、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及び調査等を行う法人であり、研究開発業務等に多くの実績があり、当該業務のうち各種試験に対する確認・評価等に関する技術を唯一有する機関であると考えられる。 なお、整備新幹線の電車線性能確認試験については、平成22年度より鉄道総研を特定の者とする参加者の有無を確認する公募手続きを4回行ったが、鉄道総研以外の応募はない状況であった。よって、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るため、「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する。	無
独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構	4020005004767	改良型弾性まくらぎ埋込形軌道スラブの性能確認試験等	契約担当役 鉄道技術センター長 渡邉　修 東京都港区芝公園2丁目4-1（芝パークビルB館）	令和8年2月2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2丁目8-38	3012405002559	左記の者以外では契約の目的を達成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号エの規定を適用し、随意契約を締結したものである。	－	31,196,000	－	公財	国認定	1		本業務は、新幹線で敷設される弾性まくらぎ埋込形軌道スラブの改良した試験体の載荷試験及び評価を行う業務である。 業務の実施に関しては、軌道構造物の設計及び評価に関する高度な技術的知見が不可欠である。 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、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、軌道構造の検討に関する専門的知識・経験及び高度な実績を有している。 　また、本業務で評価を行う構造物は、施工性とコスト縮減の観点から本体幅を最小限に収めるため、鉄道総研が保有する特許（特許6265820）を用いた構造（まくらぎが受ける横荷重を効率の良い道床幅で受け止める構造）を採用する必要がある。 　以上より、本業務は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るため、本業務を実施できる唯一の者は「鉄道総研」と判断した。 以上より、本業務においては「鉄道総研」と随意契約を行うものとした。	有
独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構	4020005004767	北海道新幹線、新函館北斗・札幌間車両着落雪シミュレーション	契約担当役 北海道新幹線建設局長 都築 保勇 北海道札幌市中央区北2条西1丁目1（マルイト札幌ビル）	令和8年3月12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2丁目8-38	3012405002559	左記の者以外では契約の目的を達成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号エの規定を適用し、随意契約を締結したものである。	－	13,552,000	－	公財	国認定	1		本業務は、北海道新幹線、新函館北斗・札幌間の車両着落雪対策を検討するため、沿線の気象情報から着雪の伸長量や発生頻度を推定することを目的としている。 検討は過去の気象データ（20冬季分）、新幹線構造物の種別（トンネル、明かり区間の構造（開床式・閉床式高架橋、盛土等））を用いて行い、札幌開業後の着雪発生頻度や速度向上に伴う着雪量を試算するものである。 本業務の実施にあたっては、鉄道車両の走行データや鉄道構造物の種別による車両着落雪について、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。 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及び調査等を行う法人であり、研究開発業務等に多くの実績があり、当該業務に必要な各種データおよびプログラムを所有していることから、当該業務に関する技術を唯一有する機関であると考えられる。 過去の同種業務においては、鉄道総研を特定の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、鉄道総研以外の応募はない状況であった。よって、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るため、「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った。	無

（注1）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」をいう。
（注2）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。