

報 告 書

平成 28 年 10 月 11 日

山梨県政府調達苦情検討委員会

山梨県政府調達苦情検討委員会は、苦情申立て「第1号」について本委員会の報告書を別紙のとおりとする。

平成 28 年 10 月 11 日

山梨県政府調達苦情検討委員会委員長
小沼省二

(別紙)

第1号

報 告 書

東京都港区六本木六丁目10番1号

苦情申立人 エアバス・ヘリコプターズ・ジャパン株式会社

代表取締役 ステファン・ジヌー

代理人 弁護士 門 伝 明 子
代理人 中 澤 一 郎
萩 原 和 重

山梨県甲府市丸の内一丁目6番1号

関係調達機関 山梨県(防災局消防保安課)

代表者 山梨県知事 後 藤 斎
代理人 小 澤 浩
一 瀬 好 史
丸 茂 敏 樹

東京都港区芝公園二丁目4番1号

参加者 三井物産エアロスペース株式会社

代表取締役 内 田 好 治
代理人 大 杉 定 之
鯨 坂 一 郎
佐 藤 秀 樹
河 津 直 行

第1 苦情申立人及び関係調達機関が求める判断

1 苦情申立人

関係調達機関が行った「消防防災ヘリコプター一式」の調達（以下「本件調達」という。）に係る一般競争入札（以下「本件入札」という。）について、本件入札が実施された場合には、主位的には、本件入札の苦情申立人の入札参加資格の再審査及び調達条件は変えず、再度調達を行うこと、予備的に、本件入札の苦情申立人の入札参加資格の再審査及び新たに調達手続を行うこと、を求める。

2 関係調達機関

苦情申立人からの平成28年7月12日付けの苦情申立て（以下、「本件申立て」という。）の却下を求める。

第2 事案の概要

- 1 平成28年5月30日、関係調達機関は、本件調達の入札公告を行った。
- 2 平成28年6月7日、苦情申立人は、関係調達機関に対し、「山梨県消防防災ヘリコプター仕様書」（以下「本件仕様書」という。）に係る質問書を提出した。
- 3 平成28年6月15日、関係調達機関は、苦情申立人に対し、本件仕様書に係る質問の回答をファックスにより送付した。
- 4 平成28年6月17日、苦情申立人は、関係調達機関に対し、入札参加資格確認申請書及び応札物品仕様書等審査申請書（以下「審査申請書」という。）を提出した。
- 5 平成28年6月21日、関係調達機関は、苦情申立人に対し、審査申請書に係る質問、ヒアリング開催の日時及び本件仕様書第6の1救助活動能力に係るホバリング性能について、異物除去装置作動時の検証結果等に関する追加資料の提出について、電子メールを送信した。

- 6 平成 28 年 6 月 23 日、関係調達機関は、苦情申立人に対し、ヒアリング（以下「6 月 23 日ヒアリング」という。）を実施するとともに、苦情申立人から追加資料の提出を受けた。
- 7 平成 28 年 6 月 24 日、苦情申立人は、関係調達機関に対し、本件仕様書第 6 の 1 救助活動能力に関するホバリング性能について、苦情申立人の見解を明らかにし、関係調達機関の見解を求める申立書を提出した。
- 8 平成 28 年 7 月 1 日、関係調達機関は、苦情申立人に対し、上記 7 の申立書に係る回答を郵送により送付した。
- 9 平成 28 年 7 月 1 日、関係調達機関は、苦情申立人に対し、「本件仕様書第 6 の 1 救助活動能力について、本件仕様書の求めるホバリング性能を有していない」ことを理由として、「入札参加資格無」とする、入札参加資格確認通知書（以下「確認通知書」という。）を郵送により送付した。
- 10 平成 28 年 7 月 4 日、苦情申立人は、上記 7 の申立書に係る回答書及び確認通知書を受領した。
- 11 平成 28 年 7 月 5 日、苦情申立人は、関係調達機関に対し、「入札参加資格なしとした理由の説明要請書」（以下「説明要請書」という。）を提出した。
- 12 平成 28 年 7 月 12 日、苦情申立人は、本委員会に対し、本件申立てを行った。
- 13 平成 28 年 7 月 12 日、関係調達機関は、苦情申立人に対し、説明要請書に係る「入札参加資格確認通知内容説明について」（以下「資格確認通知内容説明」という。）を郵送により送付した。
- 14 平成 28 年 7 月 14 日、関係調達機関は、本件調達に係る入札・開札を行い、同日、落札者と仮契約を締結した。
- 15 平成 28 年 7 月 29 日、本委員会は、本件申立てを受理した。
- 16 平成 28 年 8 月 1 日、本委員会は、関係調達機関に対し、契約の執行を停止すべきである旨の要請を行った。

第3 提出資料

1 苦情申立人

- ・平成28年7月12日付け「政府調達苦情申立書」(以下「本件申立書」という。)
- ・平成28年7月26日付け「政府調達苦情申立書に関する補充書面」(以下「補充書面」という。)
- ・平成28年8月5日付け「山梨県作成に係る「報告書」に関する意見書」(以下「意見書」という。)
- ・平成28年8月29日付け「意見陳述概要」(以下「苦情申立人陳述概要」という。)
- ・平成28年8月29日付け「エアバス・ヘリコプターズ・ジャパンへの質問への回答書」

2 関係調達機関

- ・平成28年7月19日付け「苦情を却下すべき旨の申し出について」
- ・平成28年7月27日付け「政府調達に関する苦情申し立てにかかる報告書について」(以下「関係調達機関報告書」という。)
- ・平成28年8月8日付け「政府調達苦情申立書に関する補充書面に係る報告書について」(以下「補充書面報告書」という。)
- ・平成28年8月29日付け「エアバス・ヘリコプターズ・ジャパン(株)の苦情申し立てに対する陳述書」(以下「関係調達機関陳述書」という。)
- ・平成28年8月29日付け「苦情検討委員会からの質問事項(エアバス・ヘリコプターズ・ジャパン)への回答書」

第4 争点及び争点に係る主張

本件申立ての争点は、

- 1 本件仕様書中の救助活動能力に関する、6月23日ヒアリングにおいてA社社員により追加されたホバリング時の5%の余裕という本件仕様書に記載のない要件により、苦情申立人の入札参加資格をなしとしたのであるから、「政府調達に関する協定を改正する議定書」（以下「改正協定」という。）第8条第1項及び第3項(b)並びに第10条第7項に違反するかという点について
 - 2 本件調達に商業上の利害関係を有する可能性があるA社社員が、本件仕様書に記載のない条件を追加する内容の助言を関係調達機関に提供し、その結果、苦情申立人が入札参加資格を認められないという競争を妨げる効果が生じているのであるから、改正協定第10条第5項に違反するかという点について
- であり、この争点に関する苦情申立人及び関係調達機関の主張は、次のとおりである。

1 争点1について

- (1) 苦情申立人の主張（本件申立書等から引用。カタカナ見出しは本委員会によるもの。会社名は記号により表記し、用語については適宜注を加えた。以下、本章において同様。）

ア 国土交通省航空局及び欧州航空安全局（European Aviation Safety Agency(EASA)）が承認したため、EASA Approved と記載のある本件機種種のホバリング性能の承認チャート（以下、「ホバリング性能チャート」という。）は、本件機種種の仕様書1の(1)～(4)の合計重量である3,636kgの重量で、大気状態は本件仕様書「第6【その他の条件】ア」記載のISAモデル、後記のとおり本件仕様書「第6【その他の条件】イ及びウ」を満たして飛行した場合、高度は3,000mを若

干超える約 3,005mでホバリング可能であることを、証している。

1 . 基本重量 : 2,922 kg (空虚重量 2,374 kgに、活動時装着する装備品重量 548 kgを加えた重量客室座席全て、ヘリコプターテレビ電送装置(取り外し可能な部分、本件仕様書「第 6 【その他の条件】イ」)、メインストレッチャー、サーチライトを取り外し(本件仕様書及び、山梨県入札説明書等についての質問・回答による))

2 . 救助活動能力の (1) ~ (4) について

(1) 2,922 kg

(2) 搭乗員 4 名・要救助者 1 名の重量 77 kg × 5 名 = 385 kg

(3) 10 kg

(4) 319 kg (本件仕様書第 6【その他の条件】ウ)

(1) ~ (4) の合計 = 3,636 kg

イ 本件機種が、ホバリング性能チャートのとおり、上記の本件仕様書第 6、1 の性能等の要件の文言自体を満たしていることは、山梨県が本件入札に関して平成 28 年 6 月 23 日に開催したヒアリングでも、山梨県側が出席を要請した、山梨県の現在の消防防災ヘリコプター運行及び整備受託者である A 社に所属する出席者も認めたとおりであり、山梨県と申立人間で争いはない。

ウ 山梨県が上記の理解を前提としつつ、本件通知書(注 確認通知書) において、申立人に、本件入札参加資格無と通知した理由は、6 月 23 日ヒアリングで、A 社より、ホバリング性能チャートは「無風 (Wind=Zero) 」を前提としているところ、3,000mの高度では風が吹いているため、本件機種のホバリングが困難ではないかとの意見が出され、3,000mの高度でのホバリングのためには、「5%の余裕」を見るべきであり、それを前提とした場合に本件機種では、高度 3,000 メートルで 1 名以上の救助を行うためのホバリング性能を有する運行が困難であるとの発言がなされた点にある (本件通知書 (注 確認通知書))

は、A社の指摘と同趣旨である)。

エ 本件仕様書の性能に関する前提条件は、「風速は、無風とする」(第6、【その他の条件】、ア)と明記しており、風速が無風ではない場合のホバリング機能は求められていない。また、「5%の余裕」という要件や、その具体的な意味内容は、本件仕様書に記載がなく、上記抜粋文言(事務局注 本件仕様書の抜粋。本報告書32頁参照)から、そのような要件を読み取ることは可能ではない。

オ したがって、A社の指摘は本件仕様書に反する内容であり、山梨県が仕様書の内容に反する基準及び仕様書に記載のない評価基準により、調達機関たる山梨県が、政府調達への参加の可否を定めることは、改正協定8条1項及び3項並びに10条7項に違反する。

カ この点、本件機種は、複数の都道府県の消防防災機関、警察機関、海上保安庁、防衛省等で採用され、また申立人は多数の消防防災入札案件に参加してきたところ、ホバリングの性能において「5%の出力余裕」を条件とする例はなく、例えばA県警察の消防防災ヘリコプターとして採用されているところ、日本で最も険しい南北アルプスでの捜索救助活動に利用され、高度3,000メートル以上の運行環境下での救助を含む多数の救助実績があり、A社の上記見解及び山梨県が示した本件理由は、消防防災ヘリコプターの入札実態及び本件機種の使用実態にも反することを、補足する。

キ 山梨県と申立人のこれまでの協議の中で、山梨県は、ホバリングの際の「5%の余裕」云々の条件について、申立人から質問がなされていないとの指摘を行ったが、入札仕様書にすべての技術仕様の条件を記載する責任を負うのは調達機関たる山梨県であり(改正協定10条7項)、本件仕様書に記載がなく、その内容から読み取れない技術要件について、申立人が質問を本件仕様書の質問期間(平成28年6月7日(火)午後5時まで)中に行っていないことはむしろ当然であり、

山梨県のかかる指摘は、改正協定に反する不当なものである。

(2) 関係調達機関の主張

ア 調達機関が仕様書に記載している救助活動能力の要件は、人命救助等を行う消防防災ヘリコプターとして備えなければならない必要・十分な能力であり、苦情申立人が主張するような、ヘリコプターの基本重量に、搭乗員及び要救助者の重量や救助用資機材、燃料を合算した合計重量から算出した単純なホバリング能力ではない。

イ 苦情申立人は、「ホバリングチャートにより、高度 3,000m を若干超える約 3,005m でホバリング可能。」であると主張するが、今回の入札公告及び仕様書等においては、消防防災ヘリコプターの用途に供することを明示しており、仕様書に記載している性能については、救助や消火等の緊急かつ重要な業務の遂行に必要な・十分な能力を要求している。

特に、救助活動能力については、人命救助という最重要の任務に関するものであり、要救助者はもとより、操縦士や救助隊員の生命を守るために高い安全性が要求される。

ウ 3,000m という高い標高での過酷なホバリング救助においては、不測の事態に備え、出力に十分な余裕を設定しなければならないことは、消防庁の「消防防災ヘリコプターによる山岳救助のあり方に関する検討会」の報告書により指摘されているとおりであるが、提案機種は、重量の点から見ると、救助活動仕様の機体重量 3,636 kg に対して、高度 3,000m のホバリング可能重量が 3,640 kg と、わずか 4 kg (0.1%)、また、高度の点から見ても、同仕様機体のホバリング上限が 3,005m と、わずか 5m (0.2%) というそれぞれ非常に余裕がないものであった。

エ 苦情申立人は、ホバリング性能チャートで性能の要件を満たしていることに申立人と調達機関で争いがないと主張しているが、当該ホバリングチャートは、離陸時の最大出力である離陸定格で検証したもの

である。

高い標高での救助活動は長時間（今回の調達では現場到着時に1時間10分の燃料の搭載を条件にしている）に及ぶことが必至であり、苦情申立人も当然その条件を了知しているはずだが、この離陸定格は、一定時間（5分間）しか使用できず、その後は、出力の大幅な低下により、3,000mの高度を維持できない恐れが十分にある。

今回のように長時間の救助活動を要件としている場合、離陸定格だけでなく、離陸定格より出力は劣るが使用時間に制限のない連続最大出力（MCP）のホバリング性能チャートも併せて提出し、仕様書に記載した救助活動能力があることを挙証すべきである。

オ 「仕様書では、「無風」を前提としていることから、風速が無風でない場合のホバリング性能は求められていない」と主張しているが、これは、仕様書第6性能等の冒頭に、「性能等の条件について、（中略）次により算出するものとする。」と記載しているとおり、能力を検証するのに当たり、標準大気状態（ISA）や要救助者1人当たりの重量等の一定の条件の1つとして記載したものであり、救助活動能力を「無風」という条件のみで検証することを意味するものではなく、その旨は、6月23日ヒアリングにおいて説明しており、苦情申立人も了知している。

カ 高度（標高）3,000m近辺では、予期せぬ乱気流の発生はもとより、ヘリコプターの下降気流（ダウンウォッシュ）で吹き飛ばされる土石、低木林などの障害物があるため、状況に応じて速やかに現場から退避する必要があるが、重量4kg又は高度5mという極めて限られた余裕では、円滑に救助活動が実施できないと判断したものである。

キ 「5%の余裕」に関しては、消防庁の「消防防災ヘリコプターによる山岳救助のあり方に関する検討会」の報告書の第1章に各自治体の余裕値の設定状況が記載されており、全体の85%に当たる団体が、一定

の余裕を設けて運航し、このうち、離陸出力の5%以上の余裕値を設定している団体の数が最も多く、同報告書の第3章では、ホバリングによる救助可能人員の算定に当たり、離陸最大出力の5%の余裕値及び連続最大出力(MCP)を採用している。

ク これらを踏まえた上で、調達機関として今回調達する消防防災ヘリコプターに求めるのは、様々な条件下で、安全に救助活動を遂行できる能力であり、このためには、一定の余裕、例えば、消防防災ヘリコプターを運用している多くの団体で採用されている「5%の余裕」が必要であることを申立人に示したものである。

ケ 人命救助という消防防災ヘリコプターの任務はもとより、本県の高標高の山岳や他の自治体における余裕の設定状況等を考慮すれば、今回の調達においても、こうした「一定の余裕」を設定すべきであることは、ヘリコプターの販売、整備等を業として行う事業者であれば常識の範囲内で判断できるものであり、苦情申立人が予想もできないような過重な条件ではない。

コ 出力の余裕については、6月23日ヒアリングにおいて説明しており、こうした余裕が、自治体の運用状況を踏まえた上で設定されるべきであることは、苦情申立人も了知している。

(3) 苦情申立人の主張

本主張は、苦情申立人が提出した説明要請書に対する関係調達機関の回答である資格確認通知内容説明に対する主張として行われている。

ア 申立人による説明の要請の概要：仕様書に記載のあるいずれの要求/条件を根拠に、そしていかなる検証により、本件通知書(注 確認通知書)記載の「ホバリング性能を有していない」との判断をされたのか(すなわち、本件理由が、本件仕様書の内容とどう整合するのか)。

山梨県の回答の概要：今回の入札公告及び仕様書等においては、消

防防災ヘリコプターの用途に供することを明示しており、救助や消火等の緊急かつ重要な業務の遂行に必要・十分な能力を要求している... 貴社提案機種は、機体重量 3,636 kg に対して、高度 3,000m のホバリング可能重量が 3,640 kg、高度の観点からホバリング上限が 3,005m と、非常に余剰がないものである。

申立人による補充：山梨県の回答は、申立人の提案機種が本件仕様書の第 6、1 記載の条件に合致していることを認めつつも、本件仕様書記載の条件への「余剰」、すなわち仕様のプラス・アルファともいうべき、読んで字のごとく「余り」の機能が不足しているとの意見を述べるものである。しかし、山梨県の回答内容は、少なくとも三つの意味で問題がある。

まず、政府調達における仕様書とは、申立書記載のとおり、すべての必要条件を具体的に記載しなければならないものであり、仕様書に記載のない性能を求めることは、改正協定第 8 条 3 項及び 10 条 7 項違反である。山梨県が、仕様書に一定の数値に基づく仕様を記載した以上は、仕様書記載の条件で性能を判断すべきことは、改正協定上自明であり、仕様書で一定の技術仕様を明記したにもかかわらず、これと異なる条件に基づき入札参加資格の判断を行う余地はない。

なお、入札案件において技術仕様が定められた場合に、仕様に合致しつつ、「余剰」部分をなるべく削ることで応札額を抑えることは、入札制度の趣旨や、地方自治体の予算の執行の健全性を定める地方自治法に照らしてもむしろ当然であり、また改正協定第 8 条 1 項により、調達機関は入札参加資格のいかなる条件も、必要不可欠な内容とする必要があり、過剰な条件を設定することは許されていない。したがって、本件仕様書に定めのない「余剰」な仕様を評価基準として入札資格を判断すること、さらには入札参加において過剰な技術上の能力を求めることは、いずれも改正協定に違反する。山梨県は、本件仕様書

の技術仕様の内容が誤りであった、又は調達のために即していないとは一切述べておらず、一方で本件仕様書の内容を維持しつつ、他方で仕様書の基準に合致する申立人が提案した本件機種の技術仕様への合致を否定するのは、矛盾である。

また、山梨県が、本件機種が消防防災ヘリコプターの用途に供するのに必要・十分な余裕がないとの意見を述べている点は、そもそも別添 5 等（事務局注 他県における救助実績等）のとおり、客観的事実に反する見解である。

イ 申立人による説明の要請の概要：山梨県が本件理由を述べるにあたり、6月23日ヒアリングにおけるA社からの出席者に「5%以上の余裕」が必要であるという、本件仕様書に記載のない条件を適用する発言に基づき入札参加資格を判断していることは明らかであるところ、本件仕様書に記載のない技術仕様の適用は改正協定第7条2項(j)、(k)、8条3項(b)に違反する。また、A社が、上記発言の根拠であると説明した消防庁「消防防災ヘリコプターによる山岳救助のあり方に関する検討会報告書（平成24年3月）」を確認したが、当該報告書には、山岳救助に於いてホバリングの際「5%以上の余裕」が必要又は一般的であるといった記載はなく、結局根拠がない。

山梨県の回答の概要：改正協定7条2項(k)は指名競争入札に関する規定であり、本件入札に適用されない。

申立人による補充：申立人が引用した改正協定の条項のうち、第7条2項(k)は本件入札に直接該当しないとしても、上記1（注 上記ア）のとおり、本件仕様書に記載のない条件の適用がなされたとすれば改正協定8条3項等には違反する以上、山梨県の要請により6月23日ヒアリングに出席したA社の、本件仕様書に記載がない技術仕様に関する指摘の、調達機関としての入札参加資格の判断への影響の有無、影響がある場合のその根拠についての回答を行ってしかるべきである。

山梨県が、本件仕様書にも記載がなく、また消防庁作成資料にも記載がない A 社の発言は本件入札において考慮されるべきではないとの指摘に対し、上記のとおり回答を回避したことは、本件仕様書の内容に即した回答を有さないことの証左である。

ウ 申立人による説明の要請の概要：上記 1 から 3（注 上記ア、イ、争点 2（3）ア）のとおり、山梨県が、申立人が技術要件として仕様書に記載がないホバリング時の「余剰」、「余裕」といった条件に関して 6 月 23 日ヒアリングで初めて持ち出した（入札公告、仕様書など入札関連の書面では一切記載がなかった）が、これを技術要件とすべきでないとして申立人が疑義を提出したところ、山梨県が、申立人が平成 28 年 5 月 30 日から同年 6 月 7 日までの質問期間中に、ホバリング時の「出力の余裕」について質問がなされなかったとの回答を行った。しかし、山梨県が、本件仕様書に記載のない技術要件を 6 月 23 日ヒアリングで初めて示した以上、それより前に終了した質問期間中に申立人が質問できるはずがなく、不適切な指摘である。

山梨県の回答の概要：山梨県が求める「5%以上の余裕」や「余剰」がないと、技術仕様が満たされない。

申立人の補充：回答から明らかなおお、山梨県の回答は、申立人の仕様書に記載のない技術仕様の適用はなされるべきでない、との趣旨の説明を様々な観点から要請したことに対し、山梨県が求める「余剰」とは、本件仕様書に記載がない要件であるということは否定せず、むしろ本件機種は技術仕様には合致しているものの、これを越えた「余剰」がないため技術仕様が満たさないという回答に終始している。問題は、申立人の対応機種が「余剰」機能を有しているかではなく、そもそもそのような「余剰」機能について、仕様書に記載の有無である（記載があったうえで、次に、過剰な技術能力を求めているか、といった仕様の内容が問題となる）。そして、山梨県が、本件理由で言

及する技術仕様が、本件仕様書に記載がないこと自体は、争ってはいない以上、山梨県は仕様書の条件の適用を誤ったか、仕様書の定義を誤ったかのいずれかである。そして、本件機種の実績（多数の国及び地方自治体で消防ヘリコプターとして利用され、南北アルプスという厳しい環境で、高度 3,000m 以上で風が吹く中ホバリングを行った人命救助活動実績もある）に照らせば、山梨県は本件仕様書の適用を誤ったといわざるを得ない。

（４）関係調達機関の主張

ア 苦情申立人は、仕様書に「すべての必要条件を具体的に記載しなければならないものであり、仕様書に記載のない性能を求めることは改正協定第 8 条 3 項及び第 10 条 7 項違反である。」と主張するが、消防防災ヘリコプターが実際に行う救助活動は、要救助者の状況はもとより、気象条件や地形など、千差万別であり、毎回の救助活動ごとに異なるものである。

こうした条件をすべて記載し、これへの適合状況についての挙証を求めることは、現実的でない上に、苦情申立人をはじめとする入札参加希望者に多大な負担をかけるものである。

イ 今回の仕様書の第 6 性能等に記載したように、要救助者等の重量をはじめ、気圧や気温（標準大気状態）、風速・風向などの 1 つの条件を提示し、これに関して、調達機関が求める救助活動を遂行できる「一定の出力の余裕」があるか否かを検証する方が、はるかに合理的かつ効率的である。

このため、これまでに消防防災ヘリコプターの調達を行った多くの団体においても、本県と同様に、一定の条件を設定し、救助活動能力の検証等を実施しているところである。

以上から、今回の調達機関が示した仕様書の記載等は、改正協定第 8

条 3 項及び第 10 条 7 項に違反するものではない。

ウ 苦情申立人は、「本件仕様書に定めのない「余剰」な仕様を評価基準として入札参加資格を判断すること、さらには入札参加において過剰な技術上の能力を求めることは、いずれも改正協定第 8 条 1 項に違反する」旨を主張するが、調達機関が仕様書で求めているのは、県民等の生命や財産を守るため、人命救助や消火等の消防防災活動が迅速かつ円滑に実施できる必要・十分な能力であり、過剰な技術上の能力ではない。

エ 苦情申立人が主張する「無風」状態だけを想定し、重量や高度に関して、ほとんど出力の余裕がないヘリコプターでは、消防防災ヘリコプターとして求められる最も重要な任務である人命救助等の活動が著しく制限されるおそれがあり、地方自治法の第 1 編総則の第 1 条の 2 に定められた「住民の福祉の増進を図る」ことは極めて困難である。

オ 苦情申立人は、「「余剰」部分をなるべく削ることで応札額を抑えることは、入札制度の趣旨や、地方公共団体の予算の執行の健全性を定める地方自治法に照らしてもむしろ当然」と主張しており、入札参加資格に関するヒアリングにおいても、落札の可能性が大きいとの理由で、調達機関に当初説明していた機種（提案機の後継機種に当たる H155）から提案機に変更した旨の説明を行っている。

しかし、山岳遭難者等を自らの生命も顧みず救助しなければならない消防防災ヘリコプターの任務の危険性等を考えれば、様々な事態に対処できる十分な安全性、すなわち「適正な余裕」が必要なことは至極当然のことである。

にもかかわらず、苦情申立人の製造機（提案機の前機種に当たる AS365N3）を含む消防防災ヘリコプターの連続墜落死亡事故を契機として消防庁に設置された「消防防災ヘリコプターによる山岳救助のあり方に関する検討会」の報告書で重要性が指摘されている「出力の余

裕」など、今回の調達に当たり、最も重要視されなければならない安全性が十分に考慮されなかったことは大変遺憾である。

調達機関が求めるのは、消防防災ヘリコプターの運航を行っている他の都道府県や政令市の設定状況を踏まえた、適正な出力の余裕を備えた機種であり、苦情申立人がいう「過剰な技術上の能力」ではないことは明らかであることから、改正協定第 8 条 1 項に違反するものではない。

カ 苦情申立人は、「余剰」機能について、仕様書の記載の有無」が問題であるとしているが、調達機関が仕様書に記載しているのは、前述のとおり、様々な状況下で、操縦士や救助隊員の安全性が十分確保され、山岳遭難者等を迅速かつ的確に救助できる消防防災ヘリコプターとしての活動能力である。

そのために適正な「一定の余裕」が必要であることは明白であり、調達機関が、仕様書の条件の適用や仕様書の定義を誤ったものではなく、苦情申立人が消防防災ヘリコプターとして必要な救助活動能力を過小評価したものである。

キ 苦情申立人は、「本件機種の実績」と主張しているが、別添 5 として添付された A 県警察のヘリコプターは、提案機の前機種である AS365N3 であり、機体重量に大きな差異があるものである。

また、同県警のヘリコプターには、調達機関が必要としている異物除去装置をはじめ、消防防災ヘリコプターとして必要なヘリ動態管理システムや航空用衛星電話装置が備えられておらず、機体重量と合わせ、大きな重量の差があることから、同列で比較することはできない。

ク 苦情申立人は「南北アルプスという厳しい環境で、高度 3,000m 以上で風が吹く中ホバリングを行った人命救助実績もある」と主張しており、調達機関が救助活動を行う南アルプス（赤石山脈）が厳しい環境であることはもとより、「風が吹く」等の不測の事態が発生する中で、

ホバリングを行い、人命救助活動に従事しなければならないことも十分認識していることは明らかである。

ケ 前回報告書に記載したとおり、本件入札参加資格の判定に当たり、救助活動能力を判断する上で、一定の「出力の余裕」を勘案したことについては、前述のとおり、ヘリコプターの墜落死亡事故が連続したことを踏まえ、要救助者や操縦士、救助隊員の人命を最優先に考えてのことである。

改正協定等に基づき、適正に実施したものであり、苦情申立人の主張は当たらない。

(5) 苦情申立人の主張

ア 調達機関は、申立人の本件入札における提案機種が、本件仕様書のうち、「次の設定条件において、高度 3,000m 地点で空中停止した状態で 1 名以上の救助が可能である OGE (地面効果外) ホバリング性能を有する」との技術仕様を満たさないとして入札資格を「無」と通知し（「入札参加資格確認通知書」）、その理由を、ホバリング時には「出力の余裕」が必要であり、余裕の数値は「5%」であるが、提案機種はこれを満たさない、と説明する（本報告書 6(1)、山梨県知事名平成 28 年 7 月 12 日付け消保第 1443 号「入札参加資格確認通知内容説明について」（以下「参加資格確認説明書」という。））。

イ 申立人が、上記の出力の「5%の余裕」は入札仕様書に記載がないことを申立書等で指摘したことに対し、調達機関は本報告書で、本件仕様書においてホバリング時の「5%の出力の余裕」を技術要件として特定し、改正協定第 10 条 7 項に定める条件等について「完全な説明」を行ったとの調達機関の考えの根拠として、以下を示した。

本件仕様書には、山岳地帯での救助活動においては、乱気流等がある中で安全に人命救助を行うために調達を行うといった本件

調達を記載しており、係る目的から、ホバリング性能に「5%の余裕」を要することが明らか

消防庁作成に係る平成24年3月付け「消防防災ヘリコプターによる山岳救助のあり方に関する検討会報告書」（以下「消防庁報告書」という。）に、アンケートに回答した55団体のうち、消防活動のホバリング時に一定の余裕を求めた団体が「85%以上」あり、このうち、出力について「5%の余裕」を求める自治体が「最も多」いことから、「5%の余裕」という基準を平成28年6月23日開催のヒアリングで申立人に説明した

ウ については、調達を目的からホバリング時の出力に「5%の余裕」を要するという具体的な基準を読み取るのは、不可能に近い。

エ 調達機関は、消防庁報告書に依拠して のように述べるようであるが、消防庁報告書はむしろ、アンケートに回答した団体のうち約15%は「一定の余裕」を求めておらず、「一定の余裕」を求める団体においても、「5%の（出力の）余裕」が15団体、最大連続出力以内が11団体、その他の基準が11団体として、基準も出力、重量、エンジンの燃焼温度等、7通り以上の多様な具体例を示しており、山岳救助時のホバリングの性能に求められる基準は一様でなく、検討を進めるべきことを記載しているにすぎない。

オ 調達機関が本件仕様書で言及しなかった消防庁報告書（本件仕様書第1,5では、本件仕様書に記載した基準以外の技術基準を明示しているが、消防庁報告書は言及がない。）に基づき、消防庁報告書でも、その要否や基準の考えが複数示されているホバリングの性能について、供給者が本件入札で調達機関が適用するであろう基準を選出すべきであるとする調達機関の主張には無理がある。

カ 調達機関は、「5%の余裕」という基準が、申立人が「予想もできないような過重な条件ではない」と述べるが、改正協定第10条7項は、

調達機関が「完全な説明」を行うことを定めており、技術仕様が供給者に「予想もできないわけではない」程度の具体性を有していたとの調達機関の説明は、失当である。また、そのような「予想」はほぼ不可能であるから、申立人は本件入札で提案機種を選択したのであり、「予想もできないような条件ではない」との指摘自体、そもそも誤りである。

キ 調達機関がホバリング時の出力に「一定の余裕」を求め、さらに「余裕」の基準をいかに設定するかにより、供給者の提案機種も変わり得るのであるから、調達機関が「5%の余裕」が本件調達の目的のために必要な仕様であり、本件入札公告時（平成 28 年 5 月 30 日）より 4 年以上前に公表された消防庁報告書で示された例の一つを基準とするならば、改正協定第 10 条 7 項の定めにより、本件仕様書に「5%の余裕」と記載しなければならない。

ク 調達機関はその技術仕様の記載を怠ったのであるから、少なくとも改正協定第 8 条 3 項(b)号及び 10 条 7 項に違反したことは、明らかである（本件調達において「5%の余裕」を求めることが改正協定に整合するかは、別問題である。）。

ケ で指摘される事情は、本件入札の参加資格申請書の提出期限（平成 28 年 6 月 17 日）後になされた平成 28 年 6 月 23 日開催のヒアリングでの説明である。このような事後的な説明により、本件仕様書に記載のない技術仕様を加えることが改正協定上許容されないことは、論を俟たない。

コ 改正協定に照らして問題となるのは、本件仕様書に、 で説明する技術仕様の記載が認められるか否か（そして記載されていた場合には、入札の目的上不可欠な要件であるか）である。参加のための「準備」（すなわち、参加申請まで）に開示を要する条件が、参加申請の締め切り後になされた説明で、特定される余地などない。

- サ 調達機関は の点に加えてさらに、参加資格確認説明書で言及がなく、本報告書で初めてなされた技術仕様として「本件調達の目的から、離陸定格に加え、連続最大出力（MCP）が5分間を超えて3,000mの高度を維持できる必要がある」と述べるが、これは「5%の余裕」との基準とも異なる内容である。
- シ 「5%の余裕」に、さらに連続最大出力の基準を加えらるれば、提案機種や応札内容にも当然差異が生じ得る。上記 の点と同様、本件入札仕様書に記載のない技術仕様を、入札参加資格の条件として事後的に追加することは改正協定第8条3項(b)号及び第10条7項に違反し、認められるべきではない。
- ス 以上のとおり、本報告書が詳細に記載する「5%の余裕」、「5分を超える連続最大出力」といった技術仕様を、本件仕様書のホバリング性能の記載から読み取ることはできず、調達機関が本件仕様書に記載のない技術仕様の適用の結果、申立人の入札資格を「無」とした通知は、少なくとも改正協定第8条3項(b)及び第10条7項に違反する。
- セ 技術仕様は調達機関が仕様書で明確にすべきものであり、供給者が自らの経験に基づきその内容を推測すべきものではないが、調達機関が本報告書で言及する「5%の余裕」及び「5分を超える連続最大出力」の何れか又は両方の技術仕様を適用することは、消防防災ヘリコプターの入札において一般的ではなく、現実問題として、供給者が本件仕様書の内容から上記基準の何れか又は双方の適用があると推測することは可能ではない。
- ソ 改正協定の趣旨は、我が国の調達機関の入札に初めて参加する供給者を含め、あらゆる供給者が平等に参加できるよう仕様の透明性を確保し、公平に実施することである。本件仕様書に記載がなく、また一般的でもない技術仕様が入札の参加条件として課されるとすれば、消防防災ヘリコプターの入札に初めて参加する供給者のみならず、本件

機種を、日本アルプスでの救助活動を含む消防防災目的で日本国内だけでも複数の都道府県の消防防災機関、警察機関、海上保安庁、防衛省等に納入し、また消防庁報告書で、消防用ヘリコプターの主要機種として挙げられている AS365N3（消防庁報告書第 3 章 3.4 [60 頁] ）を輸入・販売するなど消防用ヘリコプターの販売等を業としている申立人にとっても、不透明かつ不公平である。

タ 「5%の余裕」及び「5分を超える連続最大出力」の技術仕様について、そもそも本件調達のため「不可欠」（改正協定前文及び第 8 条 1 項）な技術仕様として、適切であるか否かが問題であり、仮にそのような技術仕様の適用が認められるとしても、調達機関がこれを本件仕様書に記載せずに入札参加資格の判断を行ったことは、改正協定第 8 条 3 項(b)及び第 10 条 7 項の明らかな違反である。

2 争点 2 について

(1) 苦情申立人の主張

- ア 本件通知書（注 確認通知書）の内容に照らすと、山梨県は、A 社の意見を踏まえ申立人の入札参加資格を「無」としたことが伺われる。
- イ A 社は山梨県内のヘリコプター運行・整備会社であり、山梨県の現行消防防災ヘリコプターである P 社機種の整備・運行を担当する運営委託先である。
- ウ A 社にとっては、P 社が本件入札で提案している、現行機と同機種の P 社機種（同社の現行機種の最新機種であり、両機種には共通点が多い）が本件入札で選定されれば、苦情申立人提案機種（以下「本件機種」という。）が選定される場合に比べ、操縦士 / 整備士の訓練等の費用が大幅に抑えられるという経済的メリットがある。
- エ 本件入札で P 社の機種が選定されれば、A 社が、今後山梨県が選定機種の運行・整備サービスの調達を実施する際、本件機種が選定され

る場合に比べ低価な提案をしやすく、同社による落札の可能性が相当程度高くなる。

オ 上記のとおり高度 3,000m のホバリング時の「5%の余裕」という、本件仕様書に定めのない事項が、A 社の助言により事実上追加されたとすると、本件調達に商業上の利害関係を有する可能性がある A 社が、本件仕様書に記載のない条件を追加する内容の助言を山梨県に提供し、その結果申立人が入札参加資格を認められないという競争を妨げる効果が生じているのであるから、改正協定第 10 条 5 項にも違反するものである。

(2) 関係調達機関の主張

ア 5%などの「一定の余裕」の設定は、A 社の助言を受けて追加したものではなく、消防庁の報告書等にも示されている極めて一般的な基準やこれまでの運航形態等を踏まえ、調達機関が今回調達の当初から技術仕様として立案・制定していたものである。

イ 苦情申立人は、「本件調達に商業上の利害関係を有する可能性がある A 社が競争を妨げる効果を生じさせている」と主張しているが、今回の仕様書及び平成 28 年 6 月 15 日付け「山梨県消防防災ヘリコプター調達に係る一般競争入札 入札説明書等についての質問・回答について」において、苦情申立人の質問に回答したとおり、更新機の運航・整備については、別途、業務委託を行うこととしており、現時点で、現用機の運航・整備を受託している事業者に決定しているものではなく、更新機に P 社の機種が選定された場合において、その運航・整備について、A 社がより低価な提案をできるという保証はどこにもない。

ウ ヘリコプターの操縦及び整備については、航空法等の規定により、操縦士及び整備士が、操縦や整備を行う型式（機種）に関し、必要な

技能を有していることを証明する必要があり、機種更新に伴い、こうした必要な技能に適合するよう、必ず、操縦士及び整備士に対する訓練が必要になる。

こうしたことから、今回の調達においては、これらの訓練を、政府調達に定める「一連の調達」と捉え、受注者の責任において完了することを条件の1つに掲げている。

エ 仮に、一般競争入札等により選定する更新機の運航・整備の委託契約を、現用機の運航・整備を行っているA社が受託したとしても、機種更新に伴う訓練等については、今回調達する消防防災ヘリコプターの受注者の責任で実施することが仕様書に明記されており、A社には何の商業（経済）的なメリットもない。

オ 従って、改正協定第10条第5項に定める「調達機関は、特定の調達のための技術仕様の立案又は制定に利用し得る助言を、競争を妨げる効果を有する方法により、当該調達に商業上の利害関係を有する可能性のある者（中略）から受けてはならない」には該当しないものである。

（3）苦情申立人の主張

本主張は、苦情申立人が提出した説明要請書に対する関係調達機関の回答である資格確認通知内容説明に対する主張として行われている。

ア 申立人による説明の要請の概要：山梨県が、6月23日ヒアリングでのA社の発言を入札資格の判断基準として考慮することは、同社が本件入札で唯一入札資格を認められたP社の機体を山梨県より受託して運航しており、その状態が維持されることにより、同社の操縦士・整備士の研修費用が安く抑えられるという利害関係を有することから、P社の提案機種に合致するような技術仕様を勧める可能性が排除できず、このため「技術仕様の立案又は制定に利用し得る助言を、競争を妨げ

る効果を有する方法により、当該調達に商業上の利害関係を有する可能性のある者に対して求めてはならず、また、当該者から受けてはならない。」とする改正協定 8 条 5 項（事務局注 10 条 5 項の誤りと思われる。）に反する。

山梨県の回答の概要：「技術仕様の立案又は制定に利用し得る助言」はすでに終了しているし、操縦士・整備士の研修は、消防防災ヘリコプターの受注者が実施し、現有機の運行・整備を行っている事業者が費用を支出して行うものではない。

申立人の補充：まず、6 月 23 日ヒアリングにおける A 社の発言者は、本件入札前の平成 28 年 3 月 29 日及び 30 日に、申立人の事業所や申立人の警察ヘリコプターを利用する兵庫県警航空隊を訪問しており、本件入札の他の応札者についても同様に、応札者又は応札者機種を有している運航者を訪問している。次に、消防防災ヘリコプターの技術仕様に関して、調達機関の職員のみで定めるのは一般的ではなく、A 社担当者が上記のような実機の見学を行った後に本件仕様書の内容が定められている以上、山梨県は A 社担当者の助言を得て技術仕様を定めたと考えるのが自然であり、山梨県の回答は不自然である。

次に、A 社について、山梨県の運営する「やまなし防災ポータル」と題するウェブサイト上、「・消防防災航空隊は室長（県職員）と隊員 8 名（消防本部からの併任職員）のほか、運航委託先の『株式会社 B』操縦士 3 名、整備士 4 名、運航管理者 2 名の計 18 名で構成しています。」と記載があり、この内容は本補充書面提出日現在においても同様である。このため、本件仕様書記載の「操縦士 2 人、整備士 3 人」（本件仕様書「第 11 研修」）については受注者が実施するとしても、残り操縦士 1 名、整備士 1 名については A 社での研修が依然として必要となる筈であり、山梨県の回答は、A 社への運行委託の状況と齟齬があると思われる。

さらには、A社のような航空機の運航会社の操縦士・整備士の訓練は、「役務の提供」というべきであり、物品の調達である本件入札の条件に、通常であれば別の入札が実施される訓練の提供を入れている。操縦士・整備士の訓練は、それ自体一つの産業として存在しており、ヘリコプターの製造・販売者と異なる事業者がこれを実施することも可能であるところ、本件入札において「役務の提供」と「物品の製造・販売」の入札を分けずに、しかも役務の提供は無償との前提で本件仕様書の内容が定められていること自体、地方自治法上求められる会計の透明性、公正性に照らして適切といえるか、疑わしいことを申し添える。

(4) 関係調達機関の主張

ア 苦情申立人は、A社職員が苦情申立人や他の入札参加希望者を訪問していると主張するが、入札仕様書の策定に先立ち、調達機関の職員3名が、苦情申立人や他の入札参加希望者、入札参加が想定される機種を導入している消防機関を訪問し、仕様書作成に必要な情報の収集を行っている。

イ 苦情申立人は、「消防防災ヘリコプターの技術仕様に関して、調達機関の職員のみで定めるのは一般的」でないと主張するが、調達機関では、前述した導入団体等での情報収集をはじめ、直近2年間に消防防災ヘリコプターの調達を行った先行県等の仕様書の記載内容等に関する詳細な調査に加え、外部有識者の意見聴取や調達機関内に設置した仕様書検討委員会での検討を行い、これらの結果を総合的に勘案して、調達機関の職員が技術仕様を定めており、苦情申立人の主張は全く当たらない。

ウ 苦情申立人は「調達機関の職員のみで定めるのは一般的ではない」と主張しているが、苦情申立人が具体的にどのような事案を踏まえ、

一般的でないとは断定したかを明らかにすべきである。

エ 苦情申立人の主張の根拠となったウェブサイトは、運航委託先が(株)B(平成22年に(株)Aに吸収合併され消滅)となっていることや災害出動件数(年度)の最新値が平成20年度となっていることから明らかなように、長期間更新されていなかったものであり、苦情申立人の指摘を受け、平成28年7月28日付けで最新の情報に更新している。

オ 「操縦士3名、整備士4名」との記載は、平成19年度頃の状況を記載したものであり、現在は、仕様書の第11研修に記載したとおり、「事業用操縦士技能証明(多発タービン機)」を保有する操縦士が2名及び「一等航空整備士技能証明(多発タービン機)」を保有する整備士3名が、消防防災ヘリコプターの運航・整備業務に従事していることから、苦情申立人が推測した「操縦士1名、整備士1名」は存在せず、苦情申立人の指摘は全く当たらないものである。

カ 苦情申立人は、操縦士及び整備士の訓練は「役務の提供」であると主張するが、ヘリコプターの訓練等は、航空法等の規定に基づき、機種更新等に伴い、必ず実施しなければならないものである。

こうしたことから、平成27年度に消防防災ヘリコプターの調達を行ったB県をはじめ、複数の自治体の消防防災ヘリコプターの調達において、操縦士及び整備士の訓練等に関し、同様の規定が設けられている。

キ 苦情申立人は「役務の提供は無償との前提で本件仕様書の内容が定められている」と主張するが、訓練等は無償で行うことは仕様書のどこにも記載しておらず、苦情申立人の一方的な思い込みである。

ク 苦情申立人が調達機関に対して行った仕様書に関する質問の中で、「訓練(研修)を最終段階まで実施することは了解します。」と明記するとともに、操縦士等が保有する技能証明の詳細を確認した上で、調達機関に提出した「応札物品仕様書等審査申請書」には「弊社神戸

及び本社訓練部にて、操縦士及び整備士技能証明が取得できるよう、訓練対応させて頂きます。」と記載しており、調達機関が提示した「訓練等の実施を含めた消防防災ヘリコプターの調達」という条件を了承した上で、入札参加資格の申請を行っている。

以上から、苦情申立人の主張する地方自治法上の疑義は根拠がなく、全く当たらないものである。

第5 委員会における検討の経緯

平成28年7月29日に第1回委員会を開催し、本県申立ての受理を決定するとともに、検討を開始した。

本委員会は、本県申立てを平成28年7月29日に受理した旨を同年8月8日に公示した。

委員会での検討経緯は、次のとおりである。

第1回 平成28年7月29日

第2回 平成28年8月18日

第3回 平成28年8月29日

(苦情申立人及び関係調達機関が意見を陳述した。)

第4回 平成28年9月21日

第5回 平成28年9月30日

第6回 平成28年10月11日

第6 委員会の判断

1 改正協定の適用について

関係調達機関は、改正協定附属書 付表2の地方政府の機関「地方自治法の適用を受ける全ての都道府県及び指定都市」に該当することから、改正協定の適用対象となる。また、本件調達は、20万特別引出権を超える価格の調達に係るものであり、かつ、改正協定第3条に該当しないことは

明らかであるから、改正協定の適用対象となる。

2 本件申立ての適法性について

(1) 苦情申立ての時期等について

「政府調達に関する苦情の処理手続」(平成8年6月24日山梨県告示第311号)(以下「処理手続」という。)五の1によれば、「供給者は、調達手続のいずれの段階であっても、協定のいずれかの規定に反する形で調達が行われたと判断する場合には、苦情の原因となった事実を知り、又は合理的に知り得たときから十日以内に、委員会へ苦情を申し立てることができる。」とされている。苦情申立について却下事由に該当するかについて、以下、個別に検討する。

ア 本件苦情申立てが苦情の原因となった事実を知り、又は合理的に知り得た日から10日以内に行われたかについて

平成28年7月1日に、関係調達機関は、「[仕様書4頁第6性能等1救助活動能力]・高度3,000m地点で空中停止した状態で1名以上の救助が可能であるOGE(地面効果外)ホバリング性能を有していないため。」として、入札参加資格がない旨の確認通知書を送付している。苦情申立人が、同通知書を受領した日は、平成28年7月4日であり、苦情の原因となった事実を知り、又は合理的に知り得た日は、平成28年7月4日であるとするのが相当である。

書面による申立ては、平成28年7月12日であり、平成28年7月4日の翌日から起算して10日以内に本件申立てが行われていると認定できることから、本件申立ては処理手続五の1に規定する申立て期間内になされたものであり、処理手続五の2にある「(一)遅れて申立てが行われた場合」という却下事由には該当しない。

イ 協定と無関係な場合に当たるかについて

本件申立ては、改正協定第8条第1項及び第3項(b)並びに第10条第5

項及び第7項に関係すると考えられることによりなされていることから、処理手続五の2にある「(二)協定と無関係な場合」という却下事由には該当しない。

ウ 軽微な、又は無意味な場合に当たるかについて

本件申立ては、仕様書に記載されていない要件により入札参加資格なしとされたことに端を発していることから、違反の程度及び調達に与える影響が軽微であるとは言えない。また、製品の納入期限は平成30年3月1日となっており、契約履行は終了しておらず、苦情申立人にとって本件申立ての利益がないとはいえないため、無意味な場合にも該当しない。

したがって、処理手続五の2にある「(三)軽微な、又は無意味な場合」という却下事由には該当しない。

エ 供給者からの申立てであるかについて

本件申立ては、エアバス・ヘリコプターズ・ジャパン株式会社の代表取締役であるステファン・ジヌー氏から委任を受けた二重橋法律事務所弁護士門伝明子氏から行われていること、及び、エアバス・ヘリコプターズ・ジャパン株式会社は、処理手続細則1の(1)ウ「入札参加資格手続において参加を認められなかった者」に該当することから、処理手続五の2にある「(四)供給者からの申立てでない場合」という却下事由には該当しない。

オ その他委員会による検討が適当でない場合に当たるかについて

委員会による検討が適当でないとする特段の考慮すべき事情はないことから、処理手続五の2にある「(五)その他委員会による検討が適当でない場合」という却下事由には該当しない。

(2) 本項のまとめ

以上のことから、本件申立ては、適法になされたものである。

3 争点1について

(1) 関係規定及び論点について

関係する改正協定の規定は、次のとおりである。

政府調達に関する協定を改正する議定書（抜粋）

第8条 参加のための条件

- 1 調達機関は、調達への参加のためのいかなる条件も、供給者が当該調達を遂行するための法律上、資金上、商業上及び技術上の能力を有することを確保する上で不可欠なものに限定しなければならない。
- 2 略
- 3 調達機関は、供給者が参加のための条件を満たすか否かを評価するに当たり、次のことを行う。
 - (a) 略
 - (b) 公示又は入札説明書において事前に特定した条件に基づいて評価すること。

第10条 技術仕様及び入札説明書

入札説明書

- 7 調達機関は、供給者がその有効な入札書を準備し、かつ、提出するために必要な全ての情報を含む入札説明書を入手することができるようにする。入札説明書には、調達計画の公示に既に記載されている場合を除くほか、次の事項についての完全な説明を含める。
 - (a) 調達（調達されるべき物品又はサービスの特質及び数量（数量が不明な場合には、数量の見積り）並びに満たすべき要件（技術仕様、適合性評価の証明、設計図、図案又は解説資料を含む。）を含む。）
 - (b) 供給者が参加するための条件（供給者が当該条件に関連して提出することを要求される情報及び文書の一覧表を含む。）
 - (c)～(h) 略

苦情申立人が違反を主張するのは、第 8 条第 1 項及び第 3 項(b)並びに第 10 条第 7 項である。

第 8 条第 1 項は、調達への参加のための条件は必要不可欠なものでなければならぬことを定めたものであり、同条第 3 項は、入札参加のための資格審査は、公示又は入札説明書において事前に特定した条件に基づいて評価することを定めたものである。

また、第 10 条第 7 項は、入札説明書には、供給者が有効な入札書を準備するために必要となる技術仕様等について完全な説明が含まれることを定めたものである。

争点 1 については、最初に、苦情申立人が主張するように 6 月 23 日ヒアリングにおいて A 社社員により追加されたホバリング時の 5% の余裕という仕様書に記載のない要件により、苦情申立人の入札参加資格をなしとしたことが、改正協定第 10 条第 7 項に違反するかを検討し、次に、改正協定第 8 条第 1 項及び第 3 項(b)違反について検討する。

(2) 争点1に係る本件仕様書の関係規定(抜粋)

第6 性能等

性能等の条件について特に指定しない場合には、次により算出するものとする。

【換算率】

- ア 搭乗員、要救助者1人の重量 = 77 kg
- イ 燃料重量1リットル(l) = 0.815 kg
- ウ 1ノット(kt) = 1.852 km/h
- エ 1フィート(ft) = 0.3048 m
- オ 1ポンド(lb) = 0.4536 kg

【基本重量】

- ア 空虚重量に別表1の装備品(基本装備及び用途別装備)の重量を加算したもの。ただし、消火バケツ、メインストレッチャーは、固定部分のみの重量加算とする。
- イ ヘリコプターテレビ電送装置は、機内固定部品のみ重量とする。

【その他の条件】

- ア 大気の状態は、高度0m(海面上)で気圧101,325 Pa、気温15℃として、国際標準大気(ISA)モデルにより得られる状態(以下「標準大気状態」という。)とする。風速は、無風とする。
- イ ヘリコプター動態管理システム、機外拡声器、操縦装置及び電子機器類は、取り付け状態とする。
- ウ 燃料は、温度15℃での比重が0.815のJET-A1を用いる。

1 救助活動能力

次の設定条件において、高度3,000m地点で空中停止した状態で1名以上の救助が可能であるOGE(地面効果外)ホバリング性能を有すること。

- (1) 機体は、救助活動用とするため、客室の座席を外し、救助用資機材を搭載した状態
- (2) 搭乗者4名(操縦士2名、隊員2名)
- (3) 救助用資機材10kg
- (4) 1時間10分の燃料(気圧高度8,000ft、最大航続距離速度で算出すること。)

(3) 本件仕様書の記載について

苦情申立人は、「5%の余裕」というのは6月23日ヒアリングにおいて初めて示された具体的な要件であると主張し、関係調達機関は、「5%

の余裕」は例示に過ぎず、一定の余裕の説明のために示したものであると主張する。

本件仕様書の記載は、上記(2)のとおりである。「第6性能等 1 救助活動能力」では、設定条件により算出された機体重量で、高度3,000m地点で空中停止した状態で1名以上の救助が可能であるという2つの条件を満たす、0GE(地面効果外)ホバリング性能を有することが要件となっていることが確認できる。

苦情申立人は、本件申立書において、上記の条件については、本件仕様書の設定条件に基づき算出した具体的な重量を示した上で、積算した重量をホバリング性能チャートに当てはめ、本件仕様書に記載された高度3,000mを若干超える3,005mでのホバリングが可能であることを示し、救助活動能力の要件は満たしていると主張しており、また、上記の条件については、他の自治体等での苦情申立人の提案機種の実績を主張している。

一方、関係調達機関は、本件仕様書に記載している救助活動能力の要件は、人命救助等を行う消防防災ヘリコプターとして備えなければならない必要・十分な能力であり、苦情申立人が主張するような、ヘリコプターの基本重量に、搭乗員及び要救助者の重量や救助用資機材、燃料を合算した合計重量から算出した単純なホバリング能力ではないと主張する。

関係調達機関の主張は上記の条件は当然として、上記の条件についても満たす必要があると述べたものであり、当然の主張である。

そこで、上記の条件が、「5%の余裕」とどのように関係するかについて、次に検討する。

(4) ホバリング性能におけるパワーの余裕について

関係調達機関は、1名以上の救助が可能であるとは、与えられた条件の

中で、ホバリング性能に一定の余裕（例えば5%の余裕）が必要なことを示していると、主張する。

これについて次の視点から、検討を行う。

- ・ 山岳地帯におけるヘリコプター運航の特殊性について

- ・ 山岳地帯におけるホバリングによる救助活動について

山岳地帯におけるヘリコプター運航の特殊性について

関係調達機関が資料として提出した「消防防災ヘリコプターによる山岳救助のあり方に関する検討会報告書」(平成24年3月消防庁)(以下「消防庁報告書」という。)では、冒頭で次のように述べている。

「ヘリコプターを使用した救助活動は、元来、陸上海上からのアクセスが困難であったり、時間を要したりする場合に実施され、特殊かつ制約された環境下での活動となるため難易度が高い。その中でも高度の高い山岳地帯における救助活動は、種々の活動障害要素を含み、特別な任務であると言える。」(2頁)

また、同報告書の第2章「山岳地帯における救助活動」の冒頭には、「国内のヘリコプターによる山岳救助活動は、標高の高低だけでなく、複雑な地形、植生、気象の不安定さなど様々な要素による困難性が存在する。」(32頁)と述べられている。

ここで、消防庁報告書の妥当性を検証するため、本委員会が独自に入手したヨーロッパの EHEST (European Helicopter Safety Team)¹及びアメリカの FAA (Federal Aviation Administration、アメリカ連邦航空局) から発行されている資料も検討に加える。

山岳地帯でのヘリコプター運航の難しさは、海外においても同様のことがいわれており、EHEST が発行しているヘリコプター操縦士のためのトレーニング・リーフレット「丘陵地域及び山岳地域でのヘリコプタ

¹ EASA(欧州航空安全局)により2006年に立ち上げられた ESSI(European Strategic Safety Initiative)の一部門

一の操作技術」²(以下「EHEST トレーニング・リーフレット」という。)には、次の記載³がある。

「丘陵地域や山岳地域でのヘリコプターでの操縦は、特に厳しいものであり、結果として多数のヘリコプター事故が起きてきた。」(4頁)

「丘陵地域や山岳地域では、ごく狭い範囲で独自の気象状態を作り出し、天候が急激に悪化することがある。風速や風向は、丘陵や山岳の地形に影響されるため、その地点での風の状態には特に注意すべきであり、中でも上昇気流と下降気流の兆候には注意すべきである。」(5頁)

「丘陵地域や山岳地域の飛行(計画した着陸であっても)では、飛行場外での着陸技術、高度な移行、限られた能力(power)、風から逃れるための操作に関して、パイロットに熟練した技術が求められる。」(5頁)

消防庁報告書及びEHEST トレーニング・リーフレットは、いずれも、山岳地域におけるヘリコプターの操縦は、山岳地域特有の気象条件等により困難を伴う非常に難易度の高いものであり、操縦士に熟練した技術が求められると、述べている。

山岳地帯におけるホバリングによる救助活動について

消防庁報告書では、第1章「導入」において、ヘリコプター墜落事故及び事故を受けての各機関の対応、アンケートによる実態調査を参考にして、危険要因を検討課題として挙げている。その中の一つに「ヘリコプターの機体性能、ホバリング時の飛行特性、操縦時の注意事項等について検討する必要がある。」(29頁)と記載されている。

同報告書第8章「まとめ」では、第1章で抽出した課題について検

² 原題は、「Techniques for Helicopter Operations in Hilly and Mountainous Terrain (HE7)」(2014年5月)(<http://essi.easa.europa.eu/ehest/?p=1689>)当該サイトには日本語版(エアバス・ヘリコプターズ・ジャパン(株)訳)も掲載されている。

³ 日本語訳は、委員会事務局による。

討結果と対応策を記載している。

前述のヘリコプターの機体性能等の物的要因に対する検討結果と対応策では、「救助活動を開始する前にパイロットと整備士等が意思疎通をし、機体重量、気温、密度高度からどれだけ余剰パワーがあるかを計算した上で進入しなければならない。」(87 頁)とあり、操縦士等への提言では、最優先事項として「ホバリング救助に入る前には、エンジンのパワーチェックを行う。運航重量及び重心位置について機長が確実に把握し、マージンをとった安全な活動を心がける。」(88 頁)と記載されている。

また、ホバリングによる救助活動に関して直接述べたものではないが、EHEST トレーニング・リーフレットには次の記載がある。

「特に、高度の違い、貨物の違い、乗り降りした乗客の違いがある場合には、着陸地点 (LS) への到着及びそこからの出発に際し、離陸時重量、重心 (CG) 及び性能に関する計算が、必要となる。密度高度 (DA) はヘリコプターの能力に影響することから、ヘリコプターが運航される密度高度を算出することは必要不可欠なことである。密度高度が高くなればなるほど、能力の余裕 (power margin) は著しく減少する。」(5 頁)

さらに、FAA が発行している Helicopter Flying Handbook (FAA-H-8083-21A)⁴の序章では、「ホバリングは、ヘリコプターの飛行の中で最も困難なものである。なぜなら、ヘリコプターは、それ自身がホバリング中に、機体や操縦面に反して非常に強い風を発生させるからである」(1-6)と述べ、第7章「ヘリコプター・パフォーマンス」では、ヘリコプターの能力はエンジン出力と、メイン及びテールロー

⁴http://www.faa.gov/regulations_policies/handbooks_manuals/aviation/helicopter_flying_handbook/media/helicopter_flying_handbook.pdf
日本語訳は委員会事務局による。

ターによるものであるとし、エンジンとローターに影響を与える 3 つの大きな要因として、密度高度、重量、風を挙げている。重量については、「総重量が重くなればなるほど、ホバリングのためにより多くのパワーが必要とされる。これは、機体の方向を維持するためのテールローターによるアンチトルク推進力にも、より多くのパワーが必要とされることを意味する。幾つかのヘリコプターでは、仮に機体の総重量が限度以内であったとしても、高高度での運航において、ホバリング中にテールローターにより生み出される最大のアンチトルクでも機体の方向を維持するのに十分でない可能性がある。」(7-2)とあり、また、「目的地がより高い密度高度である場合は、より高い標高、気候、湿度により、目的地でのホバリングにはより多くのパワーを必要とする。ホバリング・パワーが、その目的地で有効な範囲にあるかどうかを、気候や風の状態を知り、飛行規程にあるパフォーマンス・チャートを使って、予測できなければならない。そして目的地への進入及び着陸を開始する前には、ホバリング中或いは飛行中にパワーチェックを行う必要がある。」(7-4)と述べている。

これらは、いずれも、機体重量、気温及び密度高度は、ヘリコプターの能力に大きな影響を与えるものであり、特に密度高度が高い山岳地域においては、パワーの余裕に対する適切な配慮が必要とされるものであることを、直接的に又は間接的に述べている。

及び から知り得ることは、山岳地、特に高度の高い地域におけるヘリコプターの操縦は非常に難易度の高いものであり、そうした地域におけるヘリコプターの運航には、機体重量、気温及び高度により変化するパワーの余裕に対する適切な配慮が求められることである。

これらのことが、日本の消防庁、ヨーロッパの EHEST 及びアメリカの FAA により、いわれていることから、山岳地域のような標高の高い地域において救助活動を行う場合のごく一般的な留意事項を示してい

るものであると考えられる。

(5) 1名以上の救助が可能であるということについて

消防庁等が述べている一般的な留意事項を念頭にして、本件仕様書に記載された3,000mという高度でのホバリングによる1名以上の救助が可能であるという条件について検討する。

ヘリコプターの飛行にとって重要な要素は、機体重量と気候、気圧等の自然条件、それに高度である。本件仕様書では、自然条件は所与のもの(ISA標準大気状態)とされ、機体重量については、設定条件として計算可能なものとして示されており、高度については3,000mと明示されている。これらの条件を示した上で、1名以上の救助が可能という記載が、何を意味しているかは、前述の消防庁報告書等で示された一般的な留意事項から明らかなように、山岳地域等の標高の高い地域においては、特に考慮すべき要素である、パワーの余裕に対する適切な配慮であると考えるのが自然である。パワーの余裕に対する適切な配慮なしに救助活動を行うことは無謀である。

(6) 関係調達機関が行った入札参加資格の審査について

本件仕様書に1名以上の救助が可能であると記載した上で、関係調達機関が入札参加資格の審査において、ホバリング性能におけるパワーの余裕を考慮したことについては、前述のとおり本件仕様書の要件に沿って本件入札参加資格を判断したものであり、何ら問題となるものではない。また、このことから、「5%の余裕」というのは、苦情申立人がいうような後から示された具体的な要件ではなく、例示として考えるのが適当である。

(7) 苦情申立人の提案機種について

苦情申立人の提案機種の余裕値は、重量換算では 0.1% (4 kg)、高度換算では 0.2% (5m) であり、これをもって一定の余裕があるとはいえ、1 名以上の救助が可能という要件に該当しないことは明らかである。

よって、本件仕様書に記載のない要件により入札参加資格を判断したという苦情申立人の主張は当たらない。

(8) 一定の余裕について

苦情申立人が主張するように、消防庁報告書に記載されている各自治体へのアンケート結果では、一定の余裕について各自治体の回答に幅があることは、間違いないことである。入札参加を希望する者にとって、どの程度の余裕をみるのが適切なのかは、本件仕様書の記載からは判然としない。

パワーの余裕に対して適切な配慮を行うことは、前述のとおり本件仕様書の記載から明らかであるが、本件仕様書には、余裕値は具体的に記載されていない。そのため、どの程度の余裕が必要になるかについては、本来、苦情申立人と関係調達機関による協議において、質問、説明等が行われるべきものであったと考える。

改正協定第 10 条第 7 項(a)について、「関係調達機関が、入札説明書において、「完全な説明」を意図して記載しても、入札説明書自体では「完全な説明」になっていない場合もあり得る。その場合には、要求される物品等の性質によって、関係調達機関が追加的に説明するという対応を行うこともやむを得ないと考えられる場合があり得る」(平成 26 年 10 月 10 日付け検委事第 13 号政府調達苦情検討委員会報告書 35 頁)とした例もある。

本件申立てについては、6 月 23 日ヒアリングにおいて、ホバリング性能における余裕について説明が行われたことは前述のとおりであるが、

それ以前に同様の説明は行われなかった。そのため、本件仕様書について十分な説明が行われたかについては、疑問が残る。しかしながら、前述のとおり本件仕様書からパワーの余裕が必要なことは明らかであるため関係調達機関に一方的な説明義務があるとは言い難いこと、苦情申立人の提案機種は、所与の条件において一般的に配慮すべきとされているパワーの余裕が極めて少ないものであること、及び、最近行われた他の自治体の入札において、入札仕様書に具体的なパワーの余裕値を記載した事例はないことから、このこと自体をもって改正協定に違反しているとは判断し難い。なお、苦情申立人以外の本件入札参加希望者のホバリング性能における余裕値は、7%以上となっている。

ただし、苦情申立人が意見陳述で述べたように、他の自治体の仕様書では、救助活動能力に関して、出発地点から救助地点、救助地点での救助手順、救助後の病院への搬送等について、地名や緯度、経度等を記載して具体的に説明しているものもある。今後においては、本県で行われているような高高度の山岳地域での救助活動について、入札参加希望者が容易に想像することができるように、関係調達機関において記載内容を工夫することが望まれる。

(9) 他の自治体等における救助実績について

苦情申立人は、他県における苦情申立人のヘリコプターが、3,000mを超える山岳地帯で救助活動を行っていることから、苦情申立人の機種は3,000mを超える山岳地域でも十分な活動能力があると主張する。しかしながら、実際の救助活動は様々な条件下で行われるものであり、苦情申立人が意見陳述において述べたように、燃料や資機材、搭乗員の削減等を行い機体重量の調整をすることによってパワーの余裕を確保して救助を行っているものである。こうした実際の救助活動と、一定の条件下で適切なパワーの余裕への配慮を求めている本件仕様書における救助活動

を比較することは困難であり、苦情申立人提案機種の実績に照らせば、関係調達機関は本件仕様書の適用を誤ったと言わざるを得ないという苦情申立人の主張は、採用できない。

(10) 改正協定第8条第1項及び第3項(b)違反について

改正協定第8条第1項は、調達への参加のためのいかなる条件も不可欠なものに限定しなければならない、というものである。

苦情申立人は、一定の余裕を求めることは、本件仕様書に定めのない「余剰」な仕様を評価基準として入札資格を判断すること、さらには入札参加において過剰な技術上の能力を求めることであり、いずれも改正協定に違反すると主張するが、前述したとおり、1名以上の救助活動を行うためには、パワーの余裕に対する適切な配慮は必要不可欠なものであり、苦情申立人の主張は認められない。

また、改正協定第8条第3項(b)は、事前に特定した条件により入札参加資格を判断することを規定した条項である。

苦情申立人は、仕様書に一定の数値に基づく仕様を記載した以上は、仕様書記載の条件で性能を判断すべきことは、改正協定上自明であり、仕様書で一定の技術仕様を明記したにもかかわらず、これと異なる条件に基づき入札参加資格の判断を行う余地はないと主張するが、前述のとおりパワーの余裕に対して適切な配慮を行うことは、仕様書の記載から明らかであり、苦情申立人の主張は認められない。

(11) 本項のまとめ

以上のとおり、関係調達機関は、本件仕様書から明らかであるホバリング能力における一定の余裕を条件として、苦情申立人の入札参加資格を判断したものであり、改正協定第8条第1項及び第3項(b)並びに第10条第7項に違反するとの苦情申立人の主張は、採用できない。

4 争点2について

(1) 関係規定及び論点について

関係する改正協定の規定は、次のとおりである。

政府調達に関する協定を改正する議定書（抜粋）

第10条 技術仕様及び入札説明書

技術仕様

- 5 調達機関は、特定の調達のための技術仕様の立案又は制定に利用し得る助言を、競争を妨げる効果を有する方法により、当該調達に商業上の利害関係を有する可能性のある者に対し求めてはならず、また、当該者から受けてはならない。

改正協定第10条第5項は入札の公平性を確保するため、関係調達機関が、「特定の調達のための技術仕様の立案又は制定に利用し得る助言」を、「競争を妨げる効果を有する方法により」、「当該調達に商業上の利害関係を有する可能性のある者」から求め又は受けてはならないことを定めたものである。

苦情申立人が主張するように6月23日ヒアリングにおけるA社社員の発言が、改正協定に違反するものであるか否かを判断するため、上記から の規定について個別に検討する。

(2) 「技術仕様の立案又は制定に利用し得る助言」について

争点1で述べたように、ホバリング性能におけるパワーの余裕に対する適切な配慮については、本件仕様書の記載から明らかなものであり、A社社員の助言により6月23日ヒアリング時に新たに追加された要件であるとの苦情申立人の主張は、採用できない。したがって、A社社員の「5%の余裕」という発言は、技術仕様の立案又は制定に利用し得る助言とはいえない。

(3) 「競争を妨げる効果」について

ホバリング性能に余裕がないことにより苦情申立人が入札参加資格を得られなかったことは、前述のとおり仕様の適切な適用によるものであり、これにより競争を妨げる効果が生じているとはいえない。

(4) 「商業上の利害関係を有する可能性のある者」について

苦情申立人は、現行機と同機種のパ社機種が本件入札で選定されれば、苦情申立人の提案機種が選定される場合に比べ、操縦士、整備士の訓練等の費用が大幅に抑えられるという経済的メリットがあり、したがって、A社社員の助言は、本件調達に商業上の利害関係を有する可能性のある者からの助言に当たると主張する。

しかしながら、本件入札により調達される消防防災ヘリコプター（以下「後継機」という。）の運航・整備の委託先事業者は、今後において決定されるものであり、また、本件仕様書第11「研修」3には、「本機及び装備品等の操作に関する航空従事者の訓練は、本機の納入時まで乙の責任において完了することとする。このうち、航空法第29条の2に規定する技能証明の型式限定の変更については、次表に定める操縦士及び整備士の訓練人員に対して、県と連絡調整をした上で、乙の責任において訓練を完了することとする。」とある。ここで、乙とは本件入札により後継機を受注した者（本件仕様書第1総則6）を指し、操縦士及び整備士の訓練等は、受注者の責任と費用により行われるものであることが明記されている。このため、いずれの機種が選定された場合であっても、特定の事業者に経済的なメリットが生ずる余地はなく、A社においても経済的なメリットはないことから、商業上の利害関係を有する可能性のある者とはいえない。

(5) 本項のまとめ

以上のとおりであり、改正協定第 10 条第 5 項に違反するとの苦情申立人の主張は、採用できない。

第 7 結論

以上のことから、本件入札の手続が改正協定に違反するとの苦情申立人の主張を認めることはできず、苦情申立人の入札参加資格の再審査及び調達条件は変えず、再度調達を行うこと、予備的に、入札参加資格の再審査及び新たな調達手続を行うことを求めるとの苦情申立人の主張は、採用できない。

平成28年10月11日

山梨県政府調達苦情検討委員会

委員長 小沼省二

委員長代理 渡辺恭史

委員 後藤聡

委員 深松和子

委員 八巻佐知子