

報 告 書

平成 28 年 10 月 20 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2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 20 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2号

報 告 書

東京都渋谷区恵比寿四丁目20番3号

苦情申立人 Bell Helicopter 株式会社

代表取締役社長 リチャード・ブライアン・ソーンリー

代理人 伊 藤 修

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

鱒 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

山梨県が行った「消防防災ヘリコプター」の調達に係る一般競争入札について、政府調達に関する苦情の処理手続に従い入札仕様書の見直し及び調達の再審査実施を関係調達機関に提案するように求める。

2 関係調達機関

苦情申立人からの平成28年7月22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6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8日、苦情申立人は、入札説明書3(2)の規定により、現地確認を行った。
- 4 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。
- 5 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。
- 6 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（本件仕様書第5の5降着装置他）及びヒアリング開催の日時について、電子メールを送信した。
- 7 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。

- 8 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 5 の 5 降着装置について、提案の台車を用いて、ヘリポートまで約 6 分程度で安全に移動できることが確認できない」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。
- 9 平成 28 年 7 月 4 日、苦情申立人は、確認通知書を受領した。
- 10 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。
- 11 平成 28 年 7 月 12 日、苦情申立人は、関係調達機関に対し、「消防防災ヘリコプターの競争入札参加資格に関する申し入れについて」を提出した。
- 12 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「資格確認内容説明通知」という。）を郵送により送付した。
- 13 平成 28 年 7 月 13 日、関係調達機関は、苦情申立人に対し、上記 11 の申し入れに係る回答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 22 日、苦情申立人は、本委員会に対し、本件申立てを行った。
- 16 平成 28 年 7 月 29 日、本委員会は、本件申立てを受理した。
- 17 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22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8月29日付け「意見陳述概要」(以下「苦情申立人陳述概要書」という。)
- ・平成28年8月29日付け「関係調達機関からの報告書についての意見陳述」(以下「苦情申立人陳述書」という。)
- ・平成28年8月29日付け「Bell Helicopter(株)への質問への回答書」(以下「回答書」という。)

2 関係調達機関

- ・平成28年7月27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29日付け「Bell Helicopter(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(Bell Helicopter(株))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、

本件仕様書第5構造等5降着装置に関して、仕様書の基準により安全に移動できる旨の証明及び詳細な説明を実施したが、具体的な理由を示すことなく「安全に移動できることを確認できないため」と結論づけた状況は、改正協定第8条第1項及び第9条第3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 苦情申立人の主張

(本件申立書等から引用。 数字の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。)

本件申立書には、「6月23日にヒアリング要請があり、この場で運搬機の安全性を主張したが、参加資格無しのお知らせを受領。この中で「仕様書3頁第5構造等5降着装置」「入札参加資格が無いと認めた理由は、提案の台車を用いて、ヘリポートまで安全に移動できることが確認できない。」とのことから、弊社から説明要請書を提出し、その回答としての入札参加資格確認通知内容説明を受領した。この説明に対する反対、補足理由として、申し述べる。」(本件申立書から引用)とあり、苦情申立人は、関係調達機関からの資格確認内容説明通知に対する反対、補足理由を述べることにより、苦情を申し立てている。資格確認内容説明通知については、本件申立書本文には記載がないことから、本委員会で付記(斜体字により記載)した。

(1) 運搬機メーカー規定の性能内での移動が、安全に6分以内で可能と示した中、参加資格無しと判断した理由

資格確認内容説明通知

御提案の運搬機での格納庫からヘリポートまでの移動について検討してみたところ以下の懸念が残るため、本件仕様書を満たさないものと判断した。

資格確認内容説明通知

車輪式のような圧縮空気の入ったタイヤや、それを支えるオレオ式

緩衝装置等が御提案の運搬装置ではなく、給油場周辺及びヘリポート入口付近の大きな凸凹路面通過時に路面からの衝撃がそのままヘリコプターのスキッド等に伝わるとともに、直線を高速で牽引した場合、ヘリコプターのへ損傷や故障発生リスクが懸念される。

スキッドタイプのヘリコプターを運搬車で移動する場合、運搬車の10個のタイヤ及び機体のクロスチューブが車輪式ヘリコプターのオレオ式緩衝装置の役目を成しており、山梨県が懸念する、移動中の衝撃がそのままヘリコプターに伝わることは無い。つまりホイール式ヘリコプターとの運搬中における衝撃吸収の違いは無く、スキッド式の着陸装置の機構を曲解しての結論である。しかも、ヒアリング説明時にこの点の追加質問はなく、この重要な質問をあえて避け、入札実施を優先させるための先送りを焦点にした意図が感じられる。

資格確認内容説明通知

前述の緩衝装置がないことから、ヘリコプターのへ損傷等を未然に防止するため、貴社提案書にある「牽引車及びテール部への安全立会い者2名で十分安全性が確保される」との記載に関し、御提案の2~10 km/h の速度について、実際に走行試験を行った結果、傾斜地やコーナー部の速度2~3 km/h では歩行にて牽引車に追従し、安全性が確認できるが、移動行程の大部分を占める直線移動の速度10 km/h では追従するのみで、安全性の確認が不十分となることが判明した。

弊社ヒアリング説明時には、格納庫内からの搬出は、山梨県での安全基準を考慮しても、後部に1名の監視員がいれば十分と説明しており、飛行場での移動中は、既存機のホイールタイプと同様に、牽引車に1名、後部の監視員は、ヘリコプターまたは、山梨県が行われているように牽引車に同乗も可能であり、そこからヘリコプターへの後部監視も十分対応可能でホイール式ヘリコプターの移動との違いはなく安全で、山梨県

が主張している安全性の確認が不十分とは言えない。

資格確認内容説明通知

運搬具の製造会社であるA社の貴社への書簡においては、「直線でも時速10kmを超えて牽引すべきではない。速度が上がるにつれ、危険性も増大する。最大速度で運転するかどうかは、主にヘリコプター所有者のリスク許容度による。安全に運搬する最終責任は、御社の顧客（この場合、ヘリコプターを調達する本県）にある。」旨が記載されており、移動行程の大部分を限界速度で搬送する危険性は、本県として回避せざるを得ない。

運搬車の制限は毎時10kmを超えての走行は認めてはいないが、それ以下であれば、製造メーカーは安全を保証していて、そのレターを山梨県にも提出している。しかも、直線で毎時10kmと提案したのはあくまで、一例であり、それ以下での速度に減速し、他の区域で加速して運搬しても、仕様書に示す概ね6分以内での移動には安全に運搬が可能である。

しかし、たとえ、限界速度での運搬であっても製造メーカーの保証している数値を山梨県が主張されるように危険性があるとの判断は、納得できない。勿論、車輪タイプのヘリコプターにおいても、滑走離着陸時の速度制限はなくとも、地上での移動には他の注意が課せられるべきであり、けん引車により、無制限速度で移動できるものではない。

つまり、ホイールタイプのヘリコプターの地上移動は安全で、スキッドタイプのヘリコプターの運搬機による移動が危険との結論付ける証明はない。

資格確認内容説明通知

山梨県消防防災ヘリコプターはモーターグライダー等が頻繁に離着陸訓練を実施している双葉滑空場での滑らかではない滑走路上700m

の長距離を6分という短時間で移動するという非常に特殊な運用を強いられていることから、このような特殊な運用環境において、御提案の運搬方法を採用することは、今後20年間の消防防災ヘリコプターの運用を考慮した場合、リスクがあまりにも高い。

山梨県では、滑らかではない滑走路を今後20年間運用するリスクを主張されているが、まず仕様書では、「舗装された斜路を含む」と説明し、「入札参加資格確認通知内容説明書について」では、滑らかでない、その状況を変更されている。しかも、公式の仕様変更を成されていない。この状況を焦点にして、リスクが高いという主張は、成り立たない。しかも、これは運搬中の機体への直接の影響があるとの判断の上での主張であり、に示す説明のとおり、直接的な機体への衝撃は無いため、このリスクは無い。

(2) 現有機のホイールタイプのヘリコプターが安全に移動できる根拠をお示し願います。

資格確認内容説明通知

車輪式ヘリコプターの運搬時における安全性について、次のとおり考えている。

資格確認内容説明通知

車輪式の場合、圧縮空気の入ったタイヤや、それを支えるオレオ式緩衝装置が凸凹のある路面通過時には路面からの衝撃を吸収し、ヘリコプター本体への影響を大幅に軽減できる。

これは、過去20年間の双葉滑空場における運搬作業において、直接起因による車輪周辺や機体全般における故障や事故がなかったことから明らかであり、今後も運搬作業に起因するヘリコプターのへ損傷や故障のリスク回避が十分見込まれる。

(1)の に示す根拠により、スキッドタイプ機体のみへの損傷発生

可能性の根拠にはなり得ない。

また、山梨県が主張している、過去、20年間、既存機のホイールタイプヘリコプターの運搬による直接原因となる損傷や事故が無い事と、スキッドタイプのヘリコプターが損傷を引き起こす可能性とは、何の因果関係はなく、ホイールタイプのヘリコプターが、「今後20年間、これらのリスク回避が見込まれる」との主張は、あたかも、ホイールタイプヘリコプターしか入札に参加できない、あるいは、ホイールタイプのある特定機種を事前に限定されていたことを主張されていると感じざるを得ない。

資格確認内容説明通知

双葉滑空場でのグライダー等の離着陸訓練のタイミングによっては最大10 km/hにて現有機を牽引移動しているが、牽引中のヘリコプターには安全管理員が搭乗し、ヘリコプター内における振動や異音を直接検知するとともに、機外監視を実施している。

なお、事故回避が必要な場合には、搭乗している安全管理員が牽引車の運転者に速やかに通知しながら、牽引車のブレーキと併せ、ヘリコプターに装備されたブレーキも作動させ、安全かつ緊急に停止することが可能であることから、運搬による事故等を未然に回避できる蓋然性が高いことが見込まれる。

既存機のホイールタイプヘリコプターと同様にスキッド型ヘリコプター内に1名の監視員搭乗移動が可能であり、運搬中の安全上問題は無い。山梨県が主張されているような、牽引車とヘリコプターを一体で移動させる中、機体側での独自のブレーキは、極めて危険であり、かつ牽引車側でのブレーキで十分安全であり、今まで多くの他の機関における運用経験がその安全性を証明しており、長年使用状況での信頼を得ていて、運搬機による移動の安全性が確認できないとの判断は、納得できない。

また、万が一の牽引車のブレーキ故障を考慮しても、運搬機への特別追加のブレーキ装置搭載も可能であることは、山梨県に説明済みである。なお、毎年の車検の整備点検もあり、過去、国産の牽引車のブレーキが効かなくなった事例はない。

当初、仕様書では「（概ね6分程度）で、安全に走行できること。」が単に示されていたにも係わらず、ヒアリングでは、更に仕様書に無い項目をヒアリングの場で要請され、その結果、安全上致命的なデータを示す事もなく、かつ公式な仕様変更の通知も無く、単に「リスクがあまりに高い」と曖昧な感覚的な理由を原因と結論付けており、明らかに入札前に機種を決定していたかの様な意図が見受けられる。

2 関係調達機関の主張

- (1) 山梨県消防防災ヘリコプターの格納庫は、日本航空学園が所有する双葉滑空場の敷地内の南端にあり、訓練飛行は月曜日から金曜日まで毎日実施しているが、その離発着場は格納庫から約700m離れたヘリポートから行っている。

これは、双葉滑空場に隣接している集落との騒音に関する協定があるためである。（なお、緊急要請の飛行に関しては、格納庫前から離着陸を行っている。）

このため、消防防災ヘリコプターはヘリポートまでの700mという長距離を牽引移動する必要があるが、双葉滑空場には通常の飛行場のような滑走路に併設された誘導路がなく滑走路を移動しなければならない。

この双葉滑空場の滑走路は日本航空学園所属のモーターグライダーや動力なしのグライダーが離着陸訓練や緊急時の着陸場所として使用しているが、離着陸訓練は離陸して着陸するまで約6分であり、消防防災ヘリコプターはこの間に滑走路の移動を完了し、ヘリポートに到

着する必要がある。

また、モーターグライダー等の緊急着陸にも備えるため、滑走路はできる限り空けておく運用方法が求められ、これらの理由から消防防災ヘリコプターは遅くとも6分以内で移動できる能力が必要になる。

- (2) 苦情申立人は、「安全に移動できる旨の証明及び詳細な説明を実施」と主張するが、これは、「ヒアリングに関する質問及びその回答について」の「2. 機体運搬に関する走行時間表参考(例)」及びこれに基づくヒアリング時の説明を指していると思われる。

しかし、これは、移動行程の路面状況を全く考慮していないのはもとより、所要時間の積算についても、各区間の加速・減速を考慮することなく瞬時に設定速度に達するとして積算するとともに、最大2.8度の斜路を上限速度で算定するなど、現実から大きく乖離した実現性のないものであり、苦情申立人も「机上論」と認めている。

一方、調達機関は、苦情申立人の提案した手法により、移動可能であるか否かの走行試験を実施しており、その結果、安全性が確認できなかった旨を回答している。

- (3) 苦情申立人は、「運搬車の10個のタイヤ及び機体のクロスチューブが(中略)オレオ式緩衝装置の役目を果たし、山梨県が懸念する、移動中の衝撃がそのままヘリコプターに伝わることは無く、ホイール式ヘリコプターとの運搬中の違いは無い。」旨を主張するが、車輪(ホイール)式ヘリコプターのタイヤには圧縮された気体が充填され、圧力による反発力が生まれることから、苦情申立人提案の運搬具に装着される空気の代わりにゴムを充填したタイヤ(Solid Rubber Tires)よりも衝撃に対する吸収性が高いのは明らかである。

更に、オレオ式緩衝装置は、油と空気をピストン内に閉じ込めた構造により衝撃を吸収する装置であり、ヘリコプターの重量を弓形のしなりで支えるクロスチューブとは、機能や目的が根本から異なること

から、運搬車の 10 個のタイヤ及び機体のクロスチューブがオレオ式緩衝装置の役目を果たしているとは物理的に言えない。

移動行程には路面のひび割れ等が 80 か所あるため、調達機関で走行試験を実施し、苦情申立人が提案する運搬具と類似の他社製品と車輪式を比較したところ、ほぼ同一の地点で、最大で約 103.5 倍の衝撃差があることを確認している。(なお、路面からの衝撃による機体への損傷が懸念されるため、運搬具にはヘリコプターを搭載せず、計測している。)

今回の調達に際しては、現地調査の機会を設けているが、苦情申立人は移動行程の路面状況や勾配等を調査しておらず、移動中の衝撃に関する具体的なデータの提出もないことから、車輪式とスキッド式の比較は不可能であり、「運搬中における衝撃吸収の違いは無い」との苦情申立人の主張は根拠のないものである。

- (4) 苦情申立人は、移動中の安全性の確保に関し、「牽引車に 1 名、後部の監視員は、ヘリコプターまたは、山梨県が行われているように牽引車に同乗も可能であり、そこからヘリコプターへの後部監視も十分対応可能」と記載しているが、6 月 23 日に苦情申立人が調達機関あてに提出した「ヒアリングに関する質問及びその回答について」との書面の中では、「機体牽引時に必要な人員は最小 1 名となります。(中略) 牽引車及びテール部への安全管理立会い者を担当させても計 2 名で十分安全性が確保されるものと推察されます。」と記載されており、今回の苦情申立とは異なる説明内容だった。

運搬具でヘリコプターを移動する場合は、ヘリコプターのクロスチューブと運搬具との接合点の状況を監視することが安全管理上重要であることから、「ヒアリングに関する質問及びその回答について」の内容を確認するため、苦情申立人が主張する速度 2 ~ 10 km/h の速度について、実際に走行試験を行った結果、傾斜地やコーナー部の速度 2

～3 km/h では歩行にて牽引車に追従し、安全性が確認できるが、移動行程の大部分を占める直線移動の速度 10 km/h では追従するのみで、安全性の確認が不十分となる事実が判明したことから、入札参加資格なしとした理由の説明書でその旨を通知したところである。

なお、苦情申立人が搭載可能と主張する「特別追加のブレーキ装置」が提案されなかったことから、監視員がヘリコプター又は牽引車に同乗したとしても、事故回避のための運搬具のブレーキを作動できず、車輪式と同等の安全性の確保は不可能である。

- (5) 苦情申立人が、運搬具の制限速度に関し、「ヒアリングに関する質問及びその回答について」において、運搬具の移動方向について、「前後共に対応可能」と回答したことから、これを検証したところ、車速を一定に保つ機能（クルーズコントロール）がない牽引車を、上限速度（時速 10 km）順守を考慮しながら、設定時間内に運転することは、前向きでは達成できたが、衝撃が大きく、非常に困難な状況であり、後向きでは不可能であった。

なお、検証は、ヘリコプターの損傷を防止するため、機体を搭載しない状態で実施したが、ヘリコプターを搭載した状態では、衝撃等を考慮し、より慎重な運搬が求められることから、前向きの運搬も、事実上、不可能と考えられる。

更に、苦情申立人は、「運搬車の制限は毎時 10 kmを超えての走行は認めておらず、それ以下であれば、製造メーカーは安全を保証している。」と主張するが、運搬具の製造メーカーから苦情申立人あてに提出された書面によれば、「直線でも時速 10 kmを超えて牽引すべきではない。速度が上がるにつれ、危険性も増大する。最大速度で運転するかどうかは、主にヘリコプター所有者のリスク許容度による。安全に運搬する最終責任は、御社の顧客（この場合、ヘリコプターを調達する調達機関を指す。）にある。」との記載があったのみで、時速 10

kmでの移動の安全性を保証する旨の記載は見当たらなかった。

ここで記載されている危険(リスク)と速度上昇の関係性について、苦情申立人に対し、「具体的にどのようなリスクが考えられ、速度上昇とどのような相関関係」があるかと確認したところ、「運搬機製造者からの手紙にある牽引最高速度に対する使用者が受け入れるリスクについては、牽引車のオペレーターの熟練度など、使用者が考慮する範疇であり、回答できません」との返答であった。

牽引車を運転するのは、主に消防防災ヘリコプターの整備士であり、運転を主務とするものではないことから、これらの整備士に対して、危険(リスク)を極小化する熟練度を求めるのは困難である。

また、車輪式では、機体昇降による運搬具への脱着や斜路での機体転落の可能性がないことから、直線区間が時速 7.5 ~ 8 km (2.08 ~ 2.22 m/s) 程度でも設定時間内の移動が可能であるが、仮に、これを苦情申立人が主張する時速 10 km (2.78m/s) に引き上げた場合、衝突時の衝撃力は 25% ~ 33% も増加するにもかかわらず、こうした危険(リスク)やそれを回避のための方策を全く示さず、「使用者が考慮する範疇」として、回答していない。

このように苦情申立人が回答できないような危険(リスク)を、調達機関として、受け入れることは不可能である。

- (6) 苦情申立人は、「舗装された斜路」と「滑らかでない」との表現の差を仕様変更と主張するが、ヘリコプターの格納庫に隣接した一時駐機場(エプロン)から移動行程を一見しただけで、「舗装されてはいるが滑らかではない」路面であることは十分確認できるものである。

前述したとおり、今回の入札において現地調査の機会を設けたが、苦情申立人は特殊工具等の確認を行ったのみで、移動行程の路面状況や勾配等を調査していない。

調達機関は、スキッド式ヘリコプターを長距離移動する場合のリス

ク等を調査するため、入札公告に先立ち、A県消防防災航空隊を訪問し、提案機とほぼ同等の機体（提案機の前の型式であるP機種）を、実際に牽引していただきながら、所要時間の計測や牽引する際の留意点等についての意見交換を実施したが、これには苦情申立人も同席しており、調達機関が整備の行き届いていない路面での長距離の移動を最も懸念していたことは承知している。

なお、提案された機体や運搬具、移動路の舗装状況等と異なるため、一概に比較はできないが、A県消防防災航空隊の機体を他の国産メーカーの運搬具で牽引したところ、調達機関より舗装が行き届いた約350mの移動に、4分程度を要したことから、700mの移動では8分くらいかかるという懸念を調達機関と苦情申立人が共有していたことは、苦情申立人自らがヒアリング時に認めており、時間内の移動についての丁寧な説明・拳証が必要だったことは明らかである。

- (7) 苦情申立人は、「機体側での独自ブレーキは、極めて危険であり、かつ牽引車側でのブレーキで十分安全であり、今まで多くの他の機関における運用経験がその安全性を証明」している旨を主張するが、総延長700mの大部分を上限速度で牽引している例はないことから、他の機関の運用経験をもって安全性を証明できないことは明らかである。

また、調達機関は、「事故回避が必要な場合には、牽引車の運転者に速やかに通知しながら、（牽引車のブレーキと併せ）ヘリコプターに装備されたブレーキを作動させる」旨を説明しており、苦情申立人が危険性を主張する機体側での独自ブレーキは使用していない。

苦情申立人は「牽引車側でのブレーキで十分安全」とするが、最大全備重量が約5.4tにもなるヘリコプターを牽引車のブレーキのみで停止させるには、ヘリコプターとのブレーキ併用方式を大幅に上回る制動（停止）距離が必要となり、牽引車側で十分安全との主張は根拠がないものである。

なお、「運搬機への特別追加のブレーキ装置搭載も可能であることは、山梨県に説明済み。」と主張しているが、ヒアリング時において、これに関する説明がないのはもとより、搭載の可否を判断できるような具体的な資料の提出も、入札参加資格確認申請書の提出時及びヒアリング終了後のいずれもなかったことから、追加ブレーキ搭載の可否及び効果については、調達機関では検討できなかった。

以上から、調達機関は、改正協定第 8 条 1 項の規定に基づき、調達参加のための条件を、ヘリコプターの安全かつ迅速な移動に関し、苦情申立人が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ている。

また、改正協定第 9 条 3 項の規定に基づき、車輪式とスキッド式の公平性の確保に向け、他の締約国の供給者の参加に対する不必要な障害をもたらすことを目的として又はもたらす結果となるように資格の審査に係る手続を採用し、又は適用していないことは明らかであり、苦情申立人の主張は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、本件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、本件申立てを平成 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7回 平成28年10月17日

第8回 平成28年10月20日

第6回は、苦情番号第1号のみを検討。

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3頁第5構造等1降着装置 提案の台車を用いて、ヘリポートまで約6分程度で安全に移動できることが確認できないため、入札参加資格なし」として、入札参加

資格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。

ただし、平成 28 年 7 月 5 日に「入札参加資格なしとした理由の説明要請書」を関係調達機関に提出し、その回答を平成 28 年 7 月 13 日に受領するまでの期間は、入札参加資格なしとされた理由の詳細を知り、関係調達機関との協議のための最初の手続を行っていた期間であり、当該期間については本件に関する協議期間であるとみるのが相当である。よって、当該期間を申立期間から控除すると、平成 28 年 7 月 21 日付けでなされた本件申立ては、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 9 条第 3 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、契約の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、Bell Helicopter 株式会社の代表取締役であるリチャー

ド・ブライアン・ソーンリー氏から行われていること、及び、Bell Helicopter 株式会社は、処理手続細則 1 (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ので、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 争点について

(1) 関係規定について

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9条 供給者の資格の審査

登録制度及び資格の審査に係る手続

- 3 締約国（その調達機関を含む。）は、その調達への他の締約国の供給者の参加に対する不必要な障害をもたらすことを目的として又はもたらす結果となるように登録制度又は資格の審査に係る手続を採用し、又は適用してはならない。

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)～(h) 略

変更

11 調達機関は、落札の前に、参加する供給者に提供した調達計画の公示若しくは入札説明書に定める基準若しくは要件を変更し、又は当該調達計画の公示若しくは入札説明書を修正し、若しくは再度提供する場合には、当該基準若しくは要件の変更又は修正され、若しくは再度提供される当該調達計画の公示若しくは入札説明書を、次の要件に従って書面により送付する。

(a) 当該基準若しくは要件の変更又は当該調達計画の公示若しくは入札説明書の修正若しくは再度の提供を行った時に参加していた全ての供給者が判明している場合には、当該全ての供給者に送付すること。その他の全ての場合には、当初の情報を提供したときと同様の方法で送付すること。

(b) 略

本件申立書では、改正協定第8条第1項及び第9条第3項に違反すると苦情申立人は主張しているが、どの事実がどの条項に違反しているのかを明らかにしていない。

そのため、苦情の具体的な内容に基づき、該当すると考えられる改正協定の規定を本委員会により適宜記載している。

(2) 論点について

関係調達機関は、確認通知書において、入札参加資格がないと認めた理由として、「提案の台車を用いて、ヘリポートまで約6分程度で安全

に移動できることが確認できないため。」と記載している。

これに対して、苦情申立人は、関係調達機関から苦情申立人に通知された資格確認内容説明通知に対して反論を申し立てている。

苦情申立人の主張の核心は、6分以内に安全に移動できることを証明したにもかかわらず、本件仕様書に記載がない、或いは、本件仕様書の変更を行っていない要件に基づいて、6分以内に安全に移動できることが「確認できなかった」として、関係調達機関が、苦情申立人の入札参加資格をなしとしたことは、改正協定に違反するというものである。

そのため、本委員会では、苦情の検討にあたり、以下の点を論点とした。

ヘリコプター誘導路に係る路面状況について、「滑らかでない」との説明が付加されたことは、本件仕様書を変更したことになるか
安全に移動できることを確認するために、安全監視体制を要件として評価したことは、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ことになるか

6分以内に安全に移動できることが「確認できなかった」という関係調達機関の判断について

(3) 争点に係る本件仕様書の関係規定(抜粋)

第5 構造等

本機の構造等は、次のとおりとし、本仕様書で指定するもののほかは製造会社の型式仕様説明書に基づく標準仕様とする。

5 降着装置

車輪式またはスキッド式であること。なお、スキッド式の場合は台車その他の設備を用いることができることとし、舗装された斜路(最大勾配約2.8度)を含む約700mの誘導路を車輪式と同等の時間(概ね6分間程度)で、安全に移動できること。

(4) 誘導路の路面状況に関する本件仕様書の記載について

資格確認内容説明通知における「滑らかでない」との説明が、本件仕様書の内容を変更するものであるか

苦情申立人は、誘導路の路面状況について、本件仕様書では、「舗装された斜路を含む」と説明し、資格確認内容説明通知では、「滑らかでない」と、路面状況に関する説明を変更しているが、これについて本件仕様書の変更がなされていないと主張する。

関係調達機関は、ヘリコプターの格納庫に隣接した一時駐機場から移動行程を一見しただけで、「舗装はされているが滑らかでない」路面であることは十分に確認できるものであると主張する。

本件入札において、スキッド式ヘリコプターによって応札しようとする入札参加希望者にとっては、機体移動時の所要時間が要件となる。誘導路の路面状況は、当該要件に影響を与える可能性があるものであり、丁寧な説明が要求される事項である。関係調達機関報告書には「路面のひび割れ等が80ヶ所ある」といった記載もあることから、本件仕様書に、より具体的に記載することも可能であったはずである。

このような重要な事項について、本件仕様書に「舗装された」とだけ記載したことは、入札参加希望者に対する配慮に欠けていたものといわざるを得ない。舗装された路面といっても様々な状況が考えられ

る。舗装されたばかりの非常に綺麗な状態の路面もあれば、経年の使用により舗装にひび割れや凸凹が生じている路面もある。

一方、長さ約 700m に及ぶ誘導路の路面状況を正確に記載することは、それ自体がそもそも困難なことであり、仮に、関係調達機関が詳細な説明を記載したとしても、入札参加希望者が文書だけの説明から推測する路面状況と、関係調達機関が仕様書で説明しようとした路面状況とに、相違が生ずる可能性が少なからずあることも事実である。

関係調達機関は、改正協定の趣旨からも、十分な説明になることを意図して入札仕様書を作成すべきことは当然であるが、仕様書の説明事項の中には、路面の状況のように文書による記載だけでは、十分な説明を行うことがその性質上困難なものもある。その場合には、実際に現地に赴き、その状況を確認することにより、入札仕様書の説明が補完されることがあることもやむを得ない場合がある。

入札説明書 3 (2) には、「現地確認を希望する場合は、次の日程で対応する。」とあり、現地確認の機会は入札参加希望者に対して公平に確保されていたものである。この点においては、関係調達機関に落ち度はない。

その性質上、現地確認により仕様書の説明が補完されざるを得ないものに関しては、付加された説明が明らかに事実と異なる場合はともかく、そうでなければ、説明が付加されたことだけをもって、本件仕様書の内容が変更されたとすることは、適当ではない。

本委員会においても、現地調査を行い、路面は舗装されているが、滑らかな状況であるといえるものではないことを確認している。

したがって、誘導路の路面状況に関して、「滑らかでない」との説明が付加されたことのみをもって、本件仕様書における路面状況に関する説明内容が変更されたものと考えすることはできない。

なお、前述のとおり、機体移動時の所要時間が本件仕様書の要件と

なっていることから、苦情申立人においても、路面の状況が移動時間に影響するものであるかどうかを判断するため、現地確認の機会に、舗装状況を確認する必要があるものと考えられる。

本項のまとめ

「滑らかでない」との説明は、仕様書の内容を変更するものではないので、本件仕様書の変更手続きを行っていないことは改正協定（第10条第11項）に違反しているという、苦情申立人の主張は、採用できない。

(5) 安全に移動できることを確認するため安全監視体制を評価したことについて

安全監視体制は仕様書に記載のない要件か

苦情申立人は、本件仕様書では「（概ね6分程度）で、安全に走行（原文ママ）できること」が単に示されていたにも係わらず、本件仕様書に記載のないヘリコプター移動時の安全監視体制についてヒアリングの場で要請され、また、それについて公式な仕様変更も行われていないと、主張する。

しかしながら、ヘリコプターを安全に移動する上で、安全監視体制が果たす役割は、極めて重要である。最終的にどのような安全監視体制にするか判断するのは関係調達機関であるとしても、安全に移動できることを提案している苦情申立人が、安全監視体制を抜きにして当該提案を行うことは考えられないことである。したがって、本件仕様書の「安全に移動できること」という要件には、台車の性能はもとより、安全監視体制も含まれるものであり、仕様書に記載のない要件とはいえない。

また、仕様書に記載のない要件を付加したとはいえないので、仕様書の変更手続きは不要である。

本項のまとめ

以上のとおり、安全監視体制は、仕様書に記載のない要件とはいえないので、仕様書に記載のない事項を要請され、また、当該事項について仕様書の変更が行われなかったことが、改正協定（第10条第7項及び第11項）に違反しているという苦情申立人の主張は、採用できない。

また、安全監視体制を抜きにして安全な移動を考えることはできないことから、安全監視体制は必要不可欠な要件であり、改正協定第8条第1項に違反するものでもない。

(6) 6分以内に安全に移動できることが「確認できなかった」という関係調達機関の判断について

「移動行程の大部分を最大速度で搬送する危険性」について

ア 6月23日ヒアリング時に苦情申立人から提出された走行時間表
(参考)例

a 機体昇降及び牽引車取付（運搬機取付状態での待機想定）	最大 10 秒（0.16 分）
b 直線移動（約 600mを 10 km/h）	最小 3.60 分
c 傾斜地進入（約 20mを 3 km/h）	最大 0.40 分
d 傾斜地直線（約 80mを 10 km/h）	最小 0.48 分
e コーナー部（約 20mを 2 km/h）	最小 0.60 分
f 運搬機取り外し	最大 30 秒（0.50 分）
	総計 5.74 分

イ 6月23日ヒアリング時の苦情申立人の提案について

関係調達機関は、上記アについて、所要時間の積算について、各区間の加速・減速等を考慮しておらず、現実から乖離した実現性のないものと主張する。

関係調達機関は、苦情申立人の提案が現実から乖離した実現性のないものというのであれば、少なくとも苦情申立人に各区間の加速・減速等について説明を求めるべきであり、その上で加速・減速等を考慮した場合の走行時間について、あらためて検証する必要があるものと考え。それを行わず、現実から乖離した実現性のないものとの決めつけは、適切な対応とはいえない。

本件仕様書では、概ね6分間程度での安全な移動を求めている。上記アのとおり、苦情申立人は、6分間程度での移動を実現するため、直線部分を台車メーカーが示した最高速度である10km/hで走行するものとして移動時間を算出している。

苦情申立人は、直線で10km/hと提案したのは、あくまで一例であり、それ以下の速度に減速し、他の区域で加速して運搬しても、仕様書に示す概ね6分以内での移動には安全に運搬が可能であると主張する。

しかしながら、苦情申立人は、関係調達機関が、本件仕様書において安全な移動を要件としている中で、一例とはいえ、最も危険性が高い最高速度での例を提示する一方で、より危険性が少ない速度での走行も可能といいながら具体的な事例を説明していない。このことから、関係調達機関が、入札参加資格を判断する上で移動速度に関する安全性や移動に係る所要時間に疑問を持つに至ったであろうことは、想像に難くない。

苦情申立人は、意見陳述において、「(モーターグライダーなどの他の練習機などと併用する) 進入路は約500mであり、最大速度10km/hを用いなくても進入路からの離脱は可能である」と主張し、また、進入路を移動中に練習機の緊急着陸があった場合はグラスエリア(芝生地帯)への退避も可能であると主張している。これらの主張は、本件仕様書の要件とは条件を異にする主張であり、本委員

会としても、苦情申立人が6月23日ヒアリングの際に提案した方法で、本件仕様書に示された約700mの誘導路を6分程度で安全に移動するという要件を満たすことができるかについて、疑問を持たざるを得ない。

「速度10 km/hでの直線移動時の安全監視体制」について

ア 6月23日ヒアリング時の説明について

関係調達機関は、6月23日ヒアリング時に苦情申立人から提出された書面には、「機体牽引時に必要な人員は最小1名となります。(中略)牽引車及びテール部への安全監視立会い者を担当させても計2名で十分安全性が確保されるものと推察されます」と記載されており、今回の苦情申立てとは異なる説明内容であったと主張する。

一方、苦情申立人は、本件申立書において、「格納庫内からの搬出は、山梨県での安全基準を考慮しても、後部に1名の監視員がいれば十分と説明しており、飛行場での移動中は、既存機のホイールタイプと同様に、牽引車に1名、後部の監視員は、ヘリコプターまたは、山梨県が行っているように牽引車に同乗も可能であり、そこからヘリコプターへの後部監視も十分対応可能でホイール式ヘリコプターの移動との違いはなく安全で、山梨県が主張している安全性の確認が不十分とは言えない。」と主張する。

苦情申立人は、本件申立書ではヘリコプター又は牽引車への同乗が可能と述べているが、6月23日ヒアリング時に提出した書面では、「テール部への安全監視立会い者」の具体的な配置場所は記載していない。

イ 安全監視員の配置について

関係調達機関から提出された資料によると、関係調達機関は、スキッド式ヘリコプターを運航する27の消防防災航空隊等に、機体移動時の安全監視体制について聞き取りを行っている。聞き取りの結

果は、後述する半円形の受け具にヘリコプターをただ載せるだけの台車だけでなく、油圧式締め具によりスキッドを直接固定するタイプの台車を使用している場合でも、ほとんどの消防防災航空隊等で、機体の左右及びテール部の監視のため、安全監視員を地上に3人配置している。また、3人未満の人員により機体の安全監視を行っている場合でも、テール部の確認のため最低1人の安全監視員を地上に配置している。

関係調達機関は、この聞き取り結果と、6月23日ヒアリング時の苦情申立人の回答に基づき、10 km/h の速度による機体移動時に、安全監視が可能か走行試験を行った。その結果、移動行程の半分以上となる直線移動時の速度 10 km/h では、地上に配置した安全監視員はヘリコプターについていくことだけで精一杯であり、機体の安全監視を行うことは困難であったことから、機体を移動する際の安全性を十分に確保できないとの結論に至ったものと考えられる。

ウ 台車の形式について

関係調達機関は、6月23日ヒアリングにおいて、苦情申立人から台車についての資料提出を受け、その説明を聞いており、苦情申立人が提案する台車は、台車から垂直に伸びた4本の棒の先に取り付けてある半円形の受け具にクロスチューブ（機体とスキッドをつなぐ曲げたパイプ）をただ載せるだけのものではなく、台車から水平に伸びた4本の棒の先に取り付けてあるクランプ（締め具）と呼ばれるものによりスキッドを直接固定する形式の台車であることを確認したと思われる。

しかしながら、本委員会からの機体と台車の接合部の構造はどのようなものかとの質問に対して、関係調達機関が、意見陳述の際に提出した資料は、半円形の受け具にクロスチューブをただ載せるだけのものとなっていた。

これは、前述の路面状況や安全監視体制など本件申立て全般についていえることではあるが、本来であれば、ヒアリング等において質問や説明を繰り返すことにより、情報は洗練され、適切に共有されていくものと考えられるが、本件申立てにおいては、そのような過程を経るだけの十分なコミュニケーションが行われていなかったことが、原因ではないかと考えられる。その結果、関係調達機関が、苦情申立人の提案する台車の形式を誤解したのではないかと、推察される。

台車形式の誤解については、関係調達機関の確認不足は当然責められるべきことであり、また、その原因になったと考えられるコミュニケーション不足についても、調達手続全般を主導する関係調達機関に多くの責任があるものと考えられる。

しかしながら、本件入札においては、苦情申立人にもその一因があったものと推察される。

苦情申立人は、意見陳述において、関係調達機関が示した機体への衝撃に対する懸念に反論するために3社からの書簡を資料として提出した。しかし、これら3社の台車はそれぞれ形式が相違しているものであった。苦情申立人提案の台車以外の台車については、資料に他社製品との断り書きが記載されてはいるが、このような反論は、提案する台車により行うべきものである。形式の違う台車を用いて説明することは、苦情申立人が説明しようとする意図が関係調達機関に正確に伝わらない可能性があるばかりでなく、関係調達機関と苦情申立人の間に認識の違いが生じ、双方に誤解が生ずる原因にもなるものである。

本委員会としては、誤解の原因はともかく、台車の形式を誤解した中で評価した安全監視体制に関する関係調達機関の主張は、採用できない。

一方、苦情申立人は、台車に備え付けのクランプ（締め具）でスキッドを固定することから、接合点の監視は必要ないものと考えているように推察される。

苦情申立人が提案する A 社製の台車について、苦情申立人は、意見陳述の際に、本委員会からの質問に対して、国内においてはほとんど採用されていない台車であると回答している。そうであるならば、6 月 23 日ヒアリング時に提出された資料は余りにも簡易であると言わざるを得ない。当該資料には、カタログ等は添付されておらず、どのようなスペックをもつ台車であるか不明である。また、「スキッドを直接固定する為、横滑りの可能性はありません。当該台車については、A 国コーストガードを始めとして、多くのオペレーターに使用されており、安全且つ懸念もなく長年使用され続けておられます。」といった類いの説明が繰り返されているだけで、台車の使用環境等の具体的な説明はなされていない。提案する台車については、関係調達機関の使用環境を考慮した上で、より具体的な説明がなされるべきである。そのような説明を行うことなく、当該台車を使用しての機体移動に関しては、牽引車或いはヘリコプター搭乗による安全監視で足りるとする、苦情申立人の主張は、納得できるものではない。

「凸凹路面通過時の衝撃による機体の損傷や故障発生のリスク」について

ア 構造による衝撃吸収の違い

車輪式とスキッド式について、関係調達機関は、構造上の違いにより衝撃吸収に差があると主張するが、苦情申立人は、差がないと主張する。

双方の主張を裏付ける具体的な証拠書類等が提出されなかったため、本委員会としては、その当否を判断することはできなかった。

イ 衝撃に関する走行試験等による証明

関係調達機関は、苦情申立人が提案する運搬具と類似の製品（Ｂ社製台車）を使用して、車輪式とスキッド式の振動についてデジタル振動計により試験を行い、その結果、スキッド式は車輪式と比較して最大で 103.5 倍の振動差があったと主張する。

苦情申立人は、機体積載なしでの試験には合理的説得力がないと主張する一方、機体の耐衝撃性は、型式証明として、カナダ、米国及び日本で承認取得されており、衝撃の安全性を国の機関により認められていると主張する。

関係調達機関が行った衝撃に関する走行試験は、車輪式については現有機で測定を行い、スキッド式については機体を搭載しない状態の台車を牽引車により牽引し、その台車の振動を計測したものである。

関係調達機関が行った試験は、機体を牽引した際の機体の振動と機体を搭載しない状態での台車の振動とを比較しており、そもそも比較対象にならないものを比較したものである。また計測箇所及び回数においても、一箇所の測定ポイントで一度だけ計測したものであり、適切な試験方法とはいえず、苦情申立人が主張するように合理的説得力があるものではなく、車輪式とスキッド式の衝撃差を証明するための実証試験には、なっていない。

一方、本委員会としても、苦情申立人に衝撃吸収力に差がないことを証明する資料等の提出を求めたが、苦情申立人からは、資料等の提出はなかった。

したがって、路面からの衝撃が機体に与える影響については、関係調達機関及び苦情申立人の主張立証は不十分であり、本委員会としては結論を導くには至らなかった。

特別追加ブレーキについて

ア 特別追加ブレーキの提案について

苦情申立人は、本件申立書において、特別追加ブレーキについて、「運搬機への特別追加のブレーキ装置搭載も可能であることは、山梨県に説明済み。」と主張している。

一方、関係調達機関は、苦情申立人から「特別追加のブレーキ装置」が提案されなかったことから、「監視員がヘリコプター又は牽引車に同乗したとしても、事故回避のための運搬具のブレーキを作動できず、車輪式と同等の安全性の確保は不可能である。」と主張する。

苦情申立人は、意見陳述において、「運搬機にオプションでブレーキが装備出来ることは、山梨県がA県防災航空隊を訪問した際（5月18日）、運搬機製造メーカーの営業に質問され、その説明を聞き、ご存知である。こうした背景において、弊社は、ヘリコプターの製造販売の立場であり、直接ブレーキの提案をしていないのは事実である。」と述べている。本件調達において、スキッド式ヘリコプターにより応札しようとする者は、ヘリコプター本体だけでなく、台車も含めて本件仕様書に適合するかどうかを判断されることは、仕様書の記載から明らかである。機体の移動に関しては、安全に移動できることが、本件仕様書の要件であり、それは提案された台車や安全監視体制を含めて評価されるということである。それにもかかわらず、台車に装着可能な特別追加ブレーキという安全を左右する可能性がある装置について、このような主張変更が行われることは、到底受け入れられるものではない。

関係調達機関が、入札参加資格を判断する際には、特別追加ブレーキについては、苦情申立人から具体的な提案がされておらず、したがって、関係調達機関が、機体移動中の事故を回避するための安全性について疑問を持ったことは、十分理解できるものである。

イ 牽引車側でのブレーキで安全性が確保できるかについて

苦情申立人は、機体側での独自ブレーキは危険であり、牽引車でのブレーキで十分安全であると主張するが、関係調達機関は、事故回避時には、牽引車の運転者に速やかに通知しながら、牽引車のブレーキと併せ、ヘリコプターのブレーキを作動させることにより、安全かつ緊急に停止することが可能であると主張する。

これらの主張については、その前提となる具体的な事故回避の状況や機体移動時の速度等が明らかにされておらず、また、実証実験等に基づく証拠書類等の提出もないことから、本委員会としては、主張の当否を判断することはできなかった。

今後 20 年間の運用を考慮した場合のリスクについて

関係調達機関は、資格確認内容説明通知において、「双葉滑空場での滑らかではない滑走路上 700m の長距離を 6 分という短時間で移動するとういう非常に特殊な運用を強いられていることから、このような特殊な運用環境において、御提案の運搬方法を採用することは、今後 20 年間の消防防災ヘリコプターの運用を考慮した場合、リスクがあまりにも高い。」と説明している。

苦情申立人は、誘導路の路面状況について、関係調達機関は公式に仕様書の変更をしていないにもかかわらず、「この状況を焦点にして、リスクが高いという主張は、成り立たない。」とした上で、「これは運搬中の機体への直接の影響があるとの判断の上での主張であり」、「直接的な機体への衝撃は無いため、このリスクは無い。」と主張する。

本項 で述べたとおり、移動中の機体への衝撃については、本委員会としては結論を導くには至らなかったものであり、したがって、今後 20 年間の運用リスクについて、その当否を判断できるものではない。

本項のまとめ

以上のとおり、6分以内に安全に移動できることについては、本委員会も疑問を持たざるを得ないものであり、苦情申立人の主張は十分に立証されているとはいえない。

そのため、関係調達機関が確信に至らず、6分以内に安全に移動できることが「確認できなかった」とする、関係調達機関の判断には、十分な理由があると認められる。

第7 結論

以上の検討を踏まえると、調達手続に配慮を欠く点はあるが、それをもって直ちに改正協定（第8条第1項及び第3項(b)並びに第10条第7項(a)及び第11項(a)）に違反しているとまではいえない。また、苦情申立人が入札参加資格なしとされたことは本件仕様書の適切な適用の結果によるものであり、他の締約国の供給者の参加に対する不必要な障害をもたらすものではないことから、改正協定第9条第3項に違反していない。

したがって、本件入札について、入札仕様書の見直し及び調達の再審査実施を関係調達機関に提案するように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 20 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