

「消防ヘリコプター 一式」意見招請における意見内容及び対応方針

No	ページ	該当箇所	仕様書（案）記載内容	意見内容	意見理由	本市の見解	対応区分	仕様書修正案
1	2	仕様書 第6 構造及び性能等 1 構造 (1) 機体 ウ 運航環境への対応 (ウ)	「風速限界は最大風速35kt以上（全方位）であること。」	「風速限界は、第6構造及び性能等に定義する基本重量に含まれる全ての装備品を搭載した状態における離着陸時及び上空でのホバリング飛行時（地面効果内外）において、最大風速35kt以上（全方位）であること。」	適切な提案機種を検討及び判断するにあたり、ご要求性能が必要となる前提条件（機体の搭載装備品や外部環境等）の指定を提案致します。消防ヘリコプターの運用効率の向上および迅速な出動体制の確保という観点から、外部環境によらず搭載装備品の載せ替えを伴わないと考えます。	今回の仕様書については変更しない。	仕様書案を修正しない	
2	2	仕様書 第6 構造及び性能等 1 構造 (1) 機体 ウ 運航環境への対応	「ウ運航環境への対応 次に掲げる環境において、安全な飛行及び装備品の運用に制限を受けることなく消防航空活動が実施できる機体であること。 (ア)機体の運用最低外気温度は-40℃以下であること。 また運用最低外気温度で、外部電源を使用せずにエンジン始動できること。」	(ア)項では「運用最低外気温度で、外部電源を使用せずにエンジン始動できること。」が要求されております。一方、貴市が現行機を導入する以前の機体においては-25℃以上にてエンジン始動が可能であり、こちらの条件にて長期間使用していただいた実績を有しています。 今回、本要求を設定しなければ機体運用上の不都合が生じるのであれば理解は出来るものの、令和6年7月10日付けで札幌市入札・契約等審議委員より公表された「報告書及び提案書」に記載された苦情申立人の発言である「2001年1月19日に僅か1日のみ観測された-23.1℃という最低気温の数値をもとに(以下、省略)」を鑑みた場合、-25℃でエンジン始動が行えれば、貴市の運用上問題とならないことが伺えます。 従いまして、エンジン始動温度制限は運用最低外気温度のみを設定すれば良いものであり、-40℃以下におけるエンジン始動を要求としなくても、運用上問題とならないものと推察します。よって、仕様書から本要求の削除を要望します。	同左	本市が令和元年まで保有していた機体は、バッテリー始動ができる最低外気温度が-25℃であった。 現在、航空技術の進歩やバッテリー能力の向上により - 4 0℃以下の要件を満たすヘリコプターが複数の型式で存する中、多様化する任務・活動環境を満足させるため、必要な要件である。 今回の要求は単なる過去の実績に基づくものではなく、近年の異常気象を見据え、安全かつ確実な運用のために不可欠な要件である。	仕様書案を修正しない	
3	3	仕様書 第6 構造及び性能等 1 構造 (3) 座席数	「14座席以上（正副操縦士用座席2 座席を含む。）」	「14座席以上（正副操縦士用座席2 座席を含む。第6構造及び性能等に定義する基本重量に含まれる全ての装備品を搭載した状態における座席数。）」	適切な提案機種を検討及び判断するにあたり、ご要求性能が必要となる前提条件（機体の装備品搭載等）の指定を提案致します。消防ヘリコプターの運用効率の向上および迅速な出動体制の確保という観点から、ホイスト装置、ラベリング装置、キャビンエクステンション等、出動要件（任務）の種別によらず常設が好ましい装備品を搭載した状態において、ご指定の条件を満足することが必要であると考えます。	今回の仕様書については変更しない。	仕様書案を修正しない	
4	3	仕様書 第6 構造及び性能等 1 構造 (5) 客室ドア	「ドアを全開にした際に、消防活動の支障とならない程度の有効開口幅を有するスライド式ドアを機体両側に各1枚装備すること。」	「ドアを全開にした際に、消防活動の支障とならないよう、これまでの保有機と同等（148cm）以上の有効開口幅を有するスライド式ドアを機体両側に各1枚装備すること。」	適切な提案機種を検討及び判断するにあたり、また公平性確保の観点から、ご要求性能の明確化（曖昧な表現の回避）を提案致します。原案では、「消防活動の支障とならない程度」の記載に関し、各応札業者で解釈の相違が生じることが懸念されます。	今回の仕様書については変更しない。 なお、最低でも「仕様書P21 別表1 装備品 その他の装備品 63 消火バケツ」がドアに干渉せず積載できる開口幅を要求している。	仕様書案を修正しない	
5	3	仕様書 第6 構造及び性能等 1 構造 (8) 機体の安全性 カ 追加試験 (ドライラン) (FAR29.927))	「カ 追加試験（ドライラン）(FAR29.927))」	「カ ドライラン 潤滑油の喪失状態において30分以上飛行可能な能力を有すること。」	原案で引用されるFAR29.927は、トランスミッションの潤滑油喪失時における安全性能（ドライラン能力）に係る規定ですが、当規定は各国の航空当局（本邦航空局、EASA、FAA等）により要求事項に大きな差異があり、それに伴い、機種によって準拠する基準が全く異なります。FAR29.927（FAA）に準拠している機種と、同等の他国規定（EASA等）だけに準拠している機種とでは、実際のドライラン能力の程度（ドライラン能力が継続できる時間）に差があり、更には基本飛行規程で規定される非常操作の程度（システム障害に際して搭乗員が取るべき措置の深刻度）も異なります。単に各国の最新基準に準拠しているかどうかだけのご判断では、上記の通り実際のドライラン能力に差が生じ、競争入札の公平性確保にも懸念が生じます。以上より、当要求要件についてはドライラン能力本来の意味である、トランスミッションの潤滑油が完全に喪失した状態における能力を示す以下の改訂案を提案致します。	今回の仕様書案については変更しない。 本要求性能については、FARで規定する方法以外の方法として、EASAが定める同等の安全性評価基準に適合することで可とし、製作仕様書提出時に証明すること。	仕様書案を修正しない	
6	3	仕様書 第6 構造及び制帽等 1 構造 (8) 機体の安全性	(8)機体の安全性米国連邦航空規則（以下「FAR」という。）において次に掲げる最新要件（公示日時点）が承認されていること。若しくは、次に掲げるFARで規定する方法以外の方法で、基準に適合していることを、具体的な試験結果等を用いて証明できること。 ア 非常着陸時における搭乗者保護を前提とした機体構造の強度（FAR29.561） イ 非常着陸時における座席着座状態の搭乗者への衝撃緩和（FAR29.562） ウ バードストライク（鳥衝突対策）（FAR29.631） エ 非常着陸時におけるドアの耐衝撃性（FAR29.783） オ 座席のシートベルト/ハーネスの基準（FAR29.785） カ 追加試験（ドライラン）（FAR29.927） キ 燃料系統システムの耐破壊性（FAR29.952）	機体の安全性については、「米国連邦航空規則(FAR)における公示日時点の最新要件が承認されていること、若しくは基準に適合していることを具体的な試験結果等を用いて証明できること」を要求されていますが、現在取得可能な全てのヘリコプターが最新要件にて承認されている訳ではありません。 また、米国連邦航空局や日本国航空局の型式証明を取得していることによりヘリコプターの安全性が担保されているにもかかわらず、本項を要求することにより機種を限定してしまうことは、公共調達の考え方に逸脱するものと思料します。 なお、直近に行われた他の自治体における同機体規模の消防ヘリコプターの調達仕様書においては、本項に該当する要求はありません。これは消防ヘリコプターの業務に必須な要求ではないことが示された実例と考えます。 また、機体安全性は使用環境(地域性)に依存しない項目であることから、本項を要求する必然性はないものと思料します。以上のことから、本項については仕様書から削除を要望します。削除が行えない場合には、本要求の妥当性や合理性について説明を要望します。	同左	米国連邦航空規則(FAR)をはじめとする安全基準は、航空技術の進歩、新たな運航形態、事故・インシデントの分析結果、リスク管理の蓄積などにより、現行の規制が安全確保に不十分と判断される場合、継続的に点検・見直され、必要に応じて改定されるものと認識しているところ。 平成22年、平成29年、そして平成30年に当市の活動と類似する環境下で墜落事故が発生している現状を踏まえ、隊員及び搭乗者の安全を最優先し、導入後約20年間の運航を想定しているため、機体の安全性について最新の基準を要求することは本市ヘリコプターに必要な要件である。	仕様書案を修正しない	
7	4	仕様書 第6 構造及び性能等 2 性能等 (1) 救助活動能力	(1)救助活動能力 「ISA+20℃の条件下で、基本重量に搭乗者6名（操縦士2名、整備士1名、救急救助員3名）、救急救助資機材141kg、飛行50分間分の燃料及び20分間分の予備燃料を搭載した状態で、高度1,488m（余市岳）において、連続最大出力によるOGE（地面効果外）ホバリングを実施し、1名ずつホイスト装置により救助を行い2名以上の救助が可能であること。なお、1名救助に要する時間を15分で想定し、1人目救助開始時の残燃料を飛行35分、及び予備燃料20分とする。」	改訂案 「ISA+20℃の条件下で、基本重量に搭乗者6名（操縦士2名、整備士1名、救急救助員3名）、救急救助資機材141kg、飛行50分間分の燃料及び20分間分の予備燃料を搭載した状態で、高度2,291m（旭岳）及び高度1,488m（余市岳）において、連続最大出力によるOGE（地面効果外）ホバリングを実施し、1名ずつホイスト装置により救助を行い2名以上の救助が可能であること。救助時の飛行高度については、上記指定高度に適当なホイストケーブル長（75m以上）を加えた高度とすること。なお、1名救助に要する時間を15分で想定し、1人目救助開始時の残燃料を飛行35分、及び予備燃料20分とする。」	昨今の災害激甚化と緊急援助隊活動の増加を踏まえて、貴市のみならず北海道全域への対応を考慮した救助要件が必要であると拝察しますので、以下の改訂案を提案致します。	今回の仕様書については変更しない。	仕様書案を修正しない	

「消防ヘリコプター 一式」意見招請における意見内容及び対応方針

No	ページ	該当箇所	仕様書（案）記載内容	意見内容	意見理由	本市の見解	対応区分	仕様書修正案
8	4	仕様書第6構造及び性能等 2性能等 (3) 空中消火活動能力	「ISA+20°Cの条件下で、基本重量に搭乗者5名（操縦士2名、整備士1名、救急救員2名）、救急救員資機材141kg、空中消火タンク装置を装着、飛行60分間の燃料及び20分間の予備燃料を搭載した状態から、本市内のさっぽろ湖(標高386m)において、初回400ℓ以上の水を自己給水して空中消火活動が可能であること。」	追加提案 「ISA+20°Cの条件下で、基本重量に搭乗者5名（操縦士2名、整備士1名、救急救員2名）、救急救員資機材141kg、消火バケツ装置を搭載、飛行60分間の燃料及び20分間の予備燃料を搭載した状態から、初回900ℓ以上の水を給水して空中消火活動が可能であること。尚、消火バケツの重量は100kg（スリング含む。）とする。」	一般的に都市型火災では、水が漏れにくい構造となっている空中消火タンク運用がより適当であると考えられておりますが、近年頻繁に発生している森林火災においては消火バケツ運用がより効果的であると考えられます。消火バケツはそれ自体の重量が限定的かつ、コンパクトに収納可能なタイプであれば持込品として機内に搭載することができるため、機体重量を抑えて迅速な出動が可能となります。実際に、令和7年2月に岩手県大船渡市で発生した山林火災では多くの消防ヘリコプターにおいて消火バケツ運用が採用され、活躍されています。上記を鑑み、空中消火活動能力としては、消火タンク運用のみならず消火バケツ運用を想定した性能要求の追加を提案致します。	今回の仕様書については変更しない。	仕様書案を修正しない	
9	7	仕様書第11保証		追加提案 「(3)エンジン及びトランスミッションについてはTBOとして3,000時間以上の承認を得るものとし、TBOが3,000時間に満たない装備品については、当機体の飛行時間が3,000時間に達するまで、当該装備品のオーバーホール及び時間交換部品の交換等を実施すること。」	貴市の運航期間における整備費用、作業工数、事務手続き等の削減のため、最低限保証されるべきオーバーホール間隔（TBO）の設定を提案致します。主要装備品のTBOは貴市運航期間中の整備面・予算面に著しく大きな影響を及ぼす要素となりますが、メーカーによっては一度設定されたTBOに制限（TBOの減少）が課される機種も確認されています。貴市の継続運航及び予算効率化、また公平性の観点で以下追記が必要であると考えます。	今回の仕様書については変更しない。	仕様書案を修正しない	
10	8	仕様書第12提出書類等 10 フライトマニュアル（輸入機の場合）	印刷物1部	仕様書案の「印刷物」という記載を削除お願いします。	印刷物形式でのご提供は情報量の制約とデータ更新性の観点から、現在は行っておりません。マニュアルを電子化し提供することにより、紙媒体での提供と比較し改訂による手間と時間を削減することが可能です。また、世界のあらゆるお客様に瞬時に最新のマニュアルが提供できるという大きなメリットがあり、改訂に係る時間に生じる運航者の安全に関するリスクを大きく軽減できます。	第12提出書類等の説明文において、「印刷物での提出が困難又は適さない場合についてのみ、本市の同意を得たうえで電子ファイル等の他の媒体での提出に変更することができる。」としている。	仕様書案を修正しない	
11	12	仕様書別表1「装備品」 22 後方監視カメラ	「テールローター付近を映し、操縦室及び客室内のモニターで確認ができるもの。」	機内モニターに映像を映す際に、その映像は左右逆転させる必要はありますか。もし必要であれば追記をお願い致します。		意見を採用し、仕様書案を変更する。	仕様書案を修正する	別表1 No.22 後方監視カメラ テールローター付近を映し、操縦室及び客室内のモニターで確認ができるもの。なお、表示するモニター及び映像の向き（機内で正像・鏡像の切替が可能なこと。）については、本市と協議し決定すること。
12	13	仕様書別表1 装備品 27 客室仕様	「客室内装仕様は、ナイロン等の軽量材料を縫製した柔軟性のあるキルティング生地状の内装仕様とし（以降は原案の通り）」	改定案 「客室内装仕様（天井部、側面及び客室拡張部分、但し機能構成部品を除く）は、ナイロン等の軽量材料を縫製した柔軟性のあるキルティング生地状の内装仕様とし（以降は原案の通り）」	適切な提案機種を検討及び判断するにあたり、また公平性確保の観点から、ご要求性能の明確化（曖昧な表現の回避）を提案致します。原案では「キルティング生地状の内装仕様」の装備が必要な対象範囲の記載に関し、各応札業者で解釈の相違が生じることが懸念されます。	仕様の明確化のため、意見を採用し、仕様書案を変更する。	仕様書案を修正する	客室内装仕様（天井部、側面及び客室拡張部分とし、機能構成部品を除く）は、ナイロン等の軽量材料を縫製した柔軟性のあるキルティング生地状の内装仕様とし、工具を使用せずに着脱できる方法（面ファスナー、ボタン等）により取付けられたものであること。また、色は汚れが目立たない濃暗色系で、華美なものでないこと。
13	14	仕様書別表1 装備品 35 機内空調装置（デフロスター含む）	「製造者の仕様による。冷房装置は装備しないこととし、特にペーパーサイクル方式の冷房装置が標準で装備されている場合は、コンプレッサー、コンデンサー、エバポレーター、リザーバタンク、各ファン及び配管等の重量のある主要構成部品は必ず取外すこと。エアサイクル方式の冷房装置の場合は、本市と協議すること。」	仕様書の「冷房装置は装備しないこととし、・・・」以下の記載を削除お願いします。	本提案機体の空調システムは、計器の冷却や視界の確保という安全運航に不可欠な役割を担うため、必須の統合システムとして標準装備となっています。この安全上のメリットは、重量が増加するというデメリットを大きく上回ります。	冷房装置を装備しないこととしているのは、重量のほか整備性やランニングコストなど、複数の要因によるものである。	仕様書案を修正しない	
14	14	仕様書別表1 装備品 36 スライド開閉式窓	「客室前方の両側面に各1枚装備し、乗組員が航空ヘルメットを装着した状態で後方や下方を目視により確認できる開口サイズを有すること。」	改定案 「客室前方の両側面に各1枚装備し、乗組員が航空ヘルメットを装着した状態で後方や下方を目視により確認できる、ヘルメットと同等以上の開口サイズを有すること。」	適切な提案機種を検討及び判断するにあたり、また公平性確保の観点から、ご要求性能の明確化（曖昧な表現の回避）を提案致します。	仕様の明確化のため、意見を採用し、仕様書案を変更する。	仕様書案を修正する	客室前方の両側面に各1枚装備し、乗組員が航空ヘルメットを装着し、開口部から頭を出した状態で、後方及び下方を目視により確認できる開口サイズを有すること。
15	15	仕様書別表1 装備品 39 補助燃料タンク	「主燃料タンクだけで「第6構造及び性能等」の2に示す性能等を満たすことができない場合は、下記の仕様を満たす補助燃料タンクを装備すること。」	改定案 「第6構造及び性能等」の2に示す性能等への適合有無によらず、主燃料タンクだけでは搭載燃料の総量が現有機の標準燃料タンクと同等水準（1,254kg）に達しない場合は、以下の仕様を満たす補助燃料タンクを搭載すること。（以降は原案の通り）	原案の記載の通り、標準燃料タンクだけで「第6構造及び性能等」の2に示す性能等を満たすことができる場合、「当装備品の納入は不要」と理解して宜しいでしょうか。もしくは、補助燃料タンク自体が「必須要件」である場合には、入札における公平性の確保という観点から、以下の改訂案を提案します。	前段について、お見込みのとおり。	仕様書案を修正しない	
16	15	仕様書別表1 装備品 40 エンジン異物吸入防止装置	「エンジンに取り込まれる空気に含まれる微粒異物を分離して、吸入空気を清浄化し、エンジン部品を浸食等の損傷及び性能低下から保護する装置であって、以下の仕様を満たすもの。」	原案は「一度吸入した空気から微粒異物を分離する機能」と解釈できます。フィルター型（空気を吸入する前に、微粒異物を排除する）ではなく、回転分離式（空気を吸入した後、微粒異物を排除する）を納入する必要があると理解して宜しいでしょうか。	同左	仕様の明確化のため、意見を採用し、仕様書案を変更する。	仕様書案を修正する	エンジンに流入する空気に含まれる微粒異物を分離又は吸収して、流入空気を清浄化し、エンジン部品を浸食等の損傷及び性能低下から保護する装置であって、以下の仕様を満たすもの。
17	18	仕様書別表1 装備品 56 機外拡声装置	「飛行中に機内から地上の人員へ呼びかけができる（ホバリング中の直下人員への呼びかけを含む。）拡声装置であって、次の仕様を満たすこと。 1 最大出力1,200W以上であること。 2 固定方向は前下方、右下方及び左下方を組み合わせ、2方向以上を選択し、同時に取付けられること。 3 前項について、前下方及び右下方は必ず同時に装備できること。 4 装備した状態で、140KIAS又は基本飛行規程に定めるVneのどちらか低い方の飛行速度性能を有すること。 5 スピーカー部（ホーン部）の取外しが容易-19-であること。 6 装備した状態で全装備品との同時使用ができること。 7 着陸状態で地面とのクリアランスを200mm以上確保すること。 【参考適合品】エアボーンシステムス社1,200Wスピーカーシステム」	弊社は、機外搭載型のみならず荷物室搭載型もご提案可能ですが、原案において荷物室搭載型はお認め頂けないという理解で宜しいでしょうか。	同左	お見込みのとおり。	仕様書案を修正しない	

「消防ヘリコプター 一式」意見招請における意見内容及び対応方針

No	ページ	該当箇所	仕様書（案）記載内容	意見内容	意見理由	本市の見解	対応区分	仕様書修正案
18	20	仕様書別表1 No.58 投光装置	機内から照射方向及び照射範囲を調整できる投光装置であり、以下の仕様を満たすこと。 1 光源はLEDとし、消費電力は最大850W以下であること。 2 光束は20,000lm以上であること。 3 照射範囲は最小5°以下、最大10°以上であること。 4 作動範囲は水平方向は全方位、上下方向は90°以上であること。 5 作動速度は、毎秒0°～60°以上で、無段階変速であること。 6 装備方法はクイックリリース式とし、短時間で着脱が可能であること。着脱の方法については本市と協議すること。 7 装備した状態で、140KIAS又は基本飛行規程に定めるVneのどちらか低い方の飛行速度性能を有すること。 8 投光装置本体の装備位置については、地上を照らすのに支障がない位置とし、着陸状態で地面とのクリアランスを200mm以上確保すること。操作部は操縦室及び客室から操作できる位置であること。 9 分解を伴う整備作業ができる認定事業場が国内にあること。 【参考適合品】 TRAKKASYSTEMS社TrakkaBeamA800	参考適合品に記載されたTrakkabeamA800の製品カタログを確認したところ、本品はキセノン光源と記載されており、仕様要求のLED光源とは異なることを確認しております。本項で優先されるべき要求は「LED光源であること」と理解していますが、参考適合品であれば適合容認をいただける理解で良いのか、確認をお願いします。	同左	要求仕様と参考適合品に不整合があったため、キセノンランプでも許容することとし、仕様書の要求緩和を行う。	仕様書案を修正する	機内から照射方向等を調整できる投光装置であり、以下の仕様を満たすこと。 1 光源はLEDもしくはキセノンランプとし、消費電力は最大850W以下であること。 2 光束は20,000lm以上であること。 3 照射範囲は10°程度であること。 4 作動範囲は、水平方向は全方位、上下方向は直下照射を0°とし、0～90°以上であること。 5 作動速度は、毎秒16°以上であること。 6 装備方法については本市と協議すること。 7 装備した状態で、140KIAS又は基本飛行規程に定めるVneのどちらか低い方の飛行速度性能を有すること。 8 投光装置本体の装備位置については、地上を照らすのに支障がない位置とし、着陸状態で地面とのクリアランスを200mm以上確保すること。操作部の装備位置は本市と協議すること。 9 本装置の耐空性を継続するための指示書（ICA等）に分解を伴う定期整備等が指示されている場合は、作業ができる認定事業場が国内にあること。 【参考適合品】 TRAKKA SYSTEMS社TrakkaBeam A800
19	20	仕様書別表1 No.60 ヘリコプターTV 電送システム	「1 本仕様書に記載された全装備品との同時装備・使用が可能であり、本市の既存受信設備との通信が可能であること。 2 装備した状態で、140KIAS又は基本飛行規程に定めるVneのどちらか低い方の飛行速度性能を有すること。 3 詳細は、別表3のとおりとする。」	ヘリコプターTV電送システム装備時には、「140KIAS又は基本飛行規程のVneのいずれか低い方の飛行速度性能を有すること」が要求されております。本システムに限らず、このような装備品装着時の飛行速度性能を要求する調達事例は全国的にも稀であり、特定の速度要件を設けることにより機体構造やエンジン出力の強化が必要となることから、結果として高コスト機体に限定される可能性があり、調達コストの上昇を招く懸念があると考えます。 また、貴市において現行機を導入する以前の機体では、当該速度性能要求は満足していないものの、消防・救急活動において十分な実績を有しているものと考えており、当該速度性能要求は必須要件ではないと考えます。 なお、飛行速度性能は、任務の種類や使用環境(地域性)により要求されることが考えられますが、本システムは人命救助に直結する装備ではないことから、速度性能を必須要件とする合理的な根拠は乏しいものと考えます。 つきましては、本システム装着・運用時において当該飛行速度性能が具体的にどのような場面において必要と想定されているのかについて説明を要望します。	同左	本市ヘリコプターは消防活動全てに対応できるよう、ヘリコプターTV電送システムも常時装備した状態で運航しており、機外装備品を装着することにより、機体本来の飛行速度性能を著しく低下させないことを要求しているもの。 本市ヘリコプターの主要な出動は現場救急搬送であり、心肺停止等の重症患者を搬送する任務であることから、飛行速度は重要な性能である。	仕様書案を修正しない	
20	21	仕様書別表 1 装備品 63 消火バケツ	「1 カーゴフック・スリング装置で懸吊し、ホバリングで自己給水できる消火バケツであり、以下の諸元を満たすもの。 容量：900ℓ以上 重量：100kg以下（スリング含む。） 寸法：直径は機体両側に装備するスライド式ドアの有効開口幅の-100mm程度以下のサイズとする。 1 折畳み時高さ300mm以下 2 自立型で地上給水できること。 3 展開及び撤収が容易な折畳み式であり、折畳み状態で機内に積み込みができること。また、折畳み時に機内が水損しないような防水収納袋を備えること。 以下、省略	令和7年2月に岩手県大船渡市で発生した山林火災での実績を鑑みて、取水容量の増加を提案致します。任務開始後最初に搭載する水量を増やせるだけでなく、任務の継続に伴って搭載燃料も減っていくため、その余力を取水容量の増加に転用することが可能となります。任務全体を通して取水容量が増加することから、消火活動の効率化による早期鎮火、散水回数（ピストン往復回数）の低減による運航コスト及びリスクの低減等のメリットを有します。 （原案は900ℓ以上ですが、市場には1,000ℓ超を搭載可能な製品も多く流通しております。）	同左	今回の仕様書については変更しない。	仕様書案を修正しない	
21	28	仕様書別表 2 付属品 5 けん引用トーイングバー	「機体製造者の仕様による。通常の着陸装置及び軟弱地用着陸装置の両方に適合するもの1台。またはそれぞれの形態に適合するトーイングバー各1台とする。なお、どちらの場合でも機外カメラ装置を装備した状態でトーイングできること。」	原案で要求される全ての装備品を搭載した状態において、機体に装着及び安全な牽引が可能となるトーイングバーが必要と理解して宜しいでしょうか。	同左	お見込みのとおり。	仕様書案を修正しない	
22	32	仕様書別表 3 ヘリコプター TV 伝送システム（機上設備） 1 機外カメラ装置 5 その他（5）	「分解を伴う整備作業ができる製造者から認定を受けた整備拠点が国内にあること。」	「分解を伴う整備作業ができる製造者から認定を受けた整備拠点が国内にあること。海外製造品の場合は、国内整備が滞りなく提供されるよう、正規代理店より直接購入すること。」	「製造者から認定を受けた国内整備拠点」をご指定される場合、海外製造品については、「国内正規代理店からの購入」も併せて指定頂くことを提案いたします。弊社を含め本邦の消防ヘリコプターで採用されている機外カメラの多くは海外製造品ですが、国内正規代理店以外から調達された並行輸入品の場合、たとえ製造者から認定を受けた国内整備拠点が存在する場合でも、並行輸入品を考慮した修理体制や部品在庫が確保されていない等の事情により、同拠点での整備が困難となる場合がございます。仮に整備可能である場合も、非正規の調達経路であることに起因した追加の確認行為や手続き等が発生し、貴市のご負担が増えることが考えられます。また、本邦の消防ヘリコプターに採用されている海外製造品の機外カメラについては、全て国内正規代理店が存在しますので、当提案をご採用頂いた場合においても対象製品が一つに絞られることはなく、公平性・競争性を損なうものでないことから、以下を提案致します。	仕様の明確化のため、意見を採り用し、仕様書案を変更する。	仕様書案を修正する	別表3 No.1 5 その他 (5) 製造者から認定を受けた、分解を伴う整備作業ができる整備拠点が国内にあること。また海外製造品の場合は、整備用部品が正規代理店から調達可能である等、国内整備体制が確実に提供されるものであること。
23	34	仕様書別表 3 「ヘリコプターTV電送システム（機上設備）」 2 信号処理装置	「8 信号処理操作部は次の機能を有すること。 (3) 連絡用無線装置のチャンネル切替え制御ができること。」	8 信号処理操作部は次の機能を有すること。 (3) 連絡用無線装置のチャンネル切替え制御は、映像送信装置のチャンネル制御と連動できること。	オペレーターの操作負担を軽減できるので連動機能を仕様盛り込むことを提案いたします。	意見を採り用し、仕様書案を変更する。	仕様書案を修正する	8 信号処理操作部は次の機能を有すること。 (3) 連絡用無線装置のチャンネル切替え制御は、映像送信装置のチャンネル制御と連動できること。

「消防ヘリコプター 一式」意見招請における意見内容及び対応方針

No	ページ	該当箇所	仕様書（案）記載内容	意見内容	意見理由	本市の見解	対応区分	仕様書修正案
24	36	仕様書別表3「ヘリコプターTV電送システム（機上設備）」9 その他	-	各機器の品名に対する機能・性能が内容等の欄に書かれていますが、メーカーにより、各機器の搭載機能が異なるので、各機能を実現する装置が違ったとしても認めて頂けるのでしょうか？もし認められないのであれば、No.9その他の所に「各装置の機能について、実装されている機器が異なる場合は、本市と協議の上、承認を得ること」などと記載していただきたい。	同左	「仕様書P1 第1 総則 10 11」に記載のとおり	仕様書案を修正しない	
25	-	仕様書非該当（追加提案）		「本市の航空運航体制の維持および向上を目的として、受注者は本市所属の操縦士X名及び整備士X名に対し、仕様書に定める本機の納入期限までに、本機の運航および整備に必要な型式限定変更訓練を実施すること。但し、契約締結時点において本市航空従事者が既に必要な資格を有している場合には、運航に必要と認められる型式内移行訓練や慣熟訓練等を実施するものとする。」	航空機の円滑な運航体制の構築・維持には、操縦士および整備士の資格取得のみならず、型式内移行や慣熟訓練等を含む要員養成が不可欠であることから、以下のご要求を提案致します。 貴市の様に、機体及び装備品に対する航空局承認が入札段階では必要とされず、また要員養成が含まれない（別契約で調達）調達方法において、万一開発遅延等により機体導入が著しく延期し更に契約解除に至る事態が生じた場合には、要員養成に要した予算や訓練受講者の機会損失など、甚大な損害を被るリスクが存在します。実際に近年、機体遅延により契約解除及び再入札を強いられた自治体様の事例が確認されています。 また、貴市が既に資格を有する型式においても、最新仕様では運航および整備面に改善や進化（差異）が生じ、追加訓練の受講が推奨される場合がございます。 上記を踏まえ、機体引渡し後速やかに運航開始できる体制の確保、機体開発遅延等リスクのヘッジ、更には機体と要員養成を同時調達することでの予算効率化や公平性の観点から、以下のご要求追加を提案いたします。	今回の仕様書については変更しない。	仕様書案を修正しない	
26	-	仕様書非該当（追加提案）		以下の前金払いをご検討頂きたくよろしく申し上げます。 契約締結時：外貨額の30%、工場出荷の9カ月前：30%、機体工場出荷時：40%。	官庁における機体調達に関する契約内容は一般に「物品調達」として扱われるてはありますが、実際は完全な受注生産であり、機体製造は機体調達契約後ほぼ「工事」と同様のプロセスで進捗しております。機体製造には長納期品（エンジンやトランスミッション等）を早々に発注し準備する必要がある生じ、製造着手後早々に多額の経費支払いが生じ、また、機体の製造には約2年間という長期間を要するため、キャッシュフローの観点から通常の契約においては前金払いをお願いしております。	前金払は地方自治法施行令等の定めにより、本契約では採用しない。	仕様書案を修正しない	
27	-	仕様書非該当		意見招請で出された意見および貴市からの回答については、意見者以外から出された内容も含め、すべて開示される理解でよろしいでしょうか		お見込みのとおり。	-	
28	約款P2	製造の請負契約約款第11条第7項		納入期限までに物品納入ができない場合に必要とされる「代替機体」は、手配及び貴市運航中に係る費用等は全て受注者負担になるという理解で宜しいでしょうか。		負担範囲を明確化するため、約款案を変更する。	約款案を修正する	第11条第9項 前2項の代替機体の運航に必要な定期検査を含む保守・整備、無線局免許、航空保険、その他運航期間中の燃料費以外の諸費用は、受注者が負担すること。