

報 告 書 及び 提 案 書

令和6年7月10日

札幌市入札・契約等審議委員会

札幌市入札・契約等審議委員会は、苦情申立て「第 1 号」について、別紙のとおり
報告及び提案する。

令和 6 年 7 月 10 日

札幌市入札・契約等審議委員会委員長

中川 晶比兒

令和6年第1号

報告書及び提案書

東京都港区六本木6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 ジャン・ルック・アルフォンシ

代理人 弁護士 門伝 明子

札幌市中央区北1条西2丁目

関係調達機関 札幌市（消防局施設管理課）

代表者 札幌市長 秋元 克広

代理人 瀧山 忍

松花 将克

川去 健雄

松村 佑亮

東京都千代田区丸の内1丁目8番2号

参加者 三井物産エアロスペース株式会社（以下「参加者ア」という。）

代表取締役 青木 盛博

代理人 弁護士 多田 敏明

川浦 史雄

代理人 青木 俊典

柴田 承平

福田 隆介

吉田 俊彦

森 秀平

栃木県宇都宮市陽南1丁目1番11号

参加者 株式会社SUBARU航空宇宙カンパニー

執行役員航空宇宙カンパニープレジデント 齋藤 義弘

第1 苦情申立人及び関係調達機関の求める判断

1 苦情申立人

関係調達機関が行った「消防ヘリコプター 1 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、調達機関（札幌市）に対し、本件入札への苦情申立人の競争入札参加資格「無」と確認したことを取り消し、本件入札における苦情申立人の競争参加資格を再審査したうえで、新たに調達手続きを行うことを求める。

2 関係調達機関

入札結果に従い調達を進めることを求める。

第2 事案の概要

- 1 令和6年1月11日、関係調達機関は、本件調達に係る入札告示（札幌市告示第100号）を行い、本件入札説明書（仕様書）の交付を開始した。
- 2 令和6年2月5日、苦情申立人は、関係調達機関に対し、入札告示（札幌市告示第100号）による「消防ヘリコプター」（以下「先行入札」という。）に係る質問書をファクスで提出した。
- 3 令和6年2月14日、関係調達機関は、苦情申立人に対し、先行入札に係る質問の回答をファクスにより送付した。
- 4 令和6年2月14日、苦情申立人は、関係調達機関に対し、先行入札に係る2回目の質問書をファクスで提出した。
- 5 令和6年2月20日、関係調達機関は、苦情申立人に対し、先行入札に係る2回目の質問の回答をファクスにより送付した。
- 6 令和6年2月26日、苦情申立人は、関係調達機関に対し、出荷引受書及び製作仕様書を提出した。
- 7 令和6年2月28日、関係調達機関は、公開した先行入札の仕様書（以下「旧仕様書」という。）において、エンジン異物吸入防止装置の条件や風速限界、傾斜地限界、降雪環境、運用最低外気温度の明示がないなど、一部に不明瞭な点が認められ、入札参加者に疑義を生じさせる可能性があり、公平性を保てない可能性があること等の不備があったため、中止告示（札幌市告示第847号）により、本件調達を中止した。
- 8 令和6年3月8日、関係調達機関は、本件調達に係る入札告示（札幌市告示第1011号）を行った。
- 9 令和6年3月19日、苦情申立人は、関係調達機関に対し、入札告示（札幌市告示第1011号）による「消防ヘリコプター」（以下「本件入札」という。）に係る申出書及び追加資料を提出した。
- 10 令和6年3月20日19時55分、関係調達機関は、苦情申立人提出の製作仕様書で合理的な判断ができなかった各種活動における活動重量積算書の算出根拠、軟弱地用着

陸装置¹の国内 STC²に係る航空局との調整状況等、及び空中消火タンクに係るタンク底部と地面とのクリアランスについて、苦情申立人に電子メールにより質問を行った。

11 令和6年3月22日15時09分、苦情申立人は、上記10の質問のうち、軟弱地用着陸装置の国内 STC について調整を図っている状況は示されず、航空局への申請・承認取得を予定する旨の回答、及び空中消火タンクの底部と地面とのクリアランスについて900ℓの水を地上給水した状態で131mmである旨の回答を電子メールで送信した。

12 令和6年3月22日16時39分、苦情申立人は、上記10の質問のうち、各種活動における活動重量積算書の算出資料を電子メールで送信した。

13 令和6年3月22日17時45分、関係調達機関は、上記11の回答電子メールで示されなかった軟弱地用着陸装置の国内 STC について、航空局との調整状況などの提示、及び上記12の回答メール資料では合理的な判断ができなかった各種活動における活動重量積算書に係る算出根拠となる資料の提出について、改めて苦情申立人に電子メールにより質問を行った。

14 令和6年3月25日11時11分、関係調達機関は、苦情申立人提出の製作仕様書で提出した空中消火タンクの高さが400mm、上記11の回答電子メールで示されたタンク底部と地面とのクリアランスが131mmとの値から、機体底部と地面とのクリアランスが531mmであるかについて、及び活動重量積算の用いられた機体の基本重量などについて、苦情申立人に電子メールにより質問を行った。

15 令和6年3月25日21時26分、苦情申立人は、上記14の質問のうち、空中消火タンクについては高さに係る数値に誤記があり、タンクの高さが当初回答の半分程度の220mmである旨、訂正をした。

また、活動重量積算の用いられる機体の基本重量は3,645 kgである旨、回答を電子メールで送信した。

16 令和6年3月26日12時21分、関係調達機関は、上記13で航空局との調整状況などが示されなかった軟弱地用着陸装置と同様に、現に開発されていない空中消火タンクについて、開発プロセスから国内 STC に係る航空局との調整状況などについて、及び上記15で示されたタンクの高さからタンク容積を算出した場合に本件入札の仕様書（以下「新仕様書」という。）指定の900ℓに満たないことに伴う再考などについて、苦情申立人に電子メールにより質問を行った。

17 令和6年3月26日20時08分、苦情申立人は、上記16の質問のうち、空中消火タンクについては寸法が最新数値に更新されていなかった旨の説明と、これまで提出されていたタンクとは全く異なる形状のタンク図を電子メールで送信した。

18 令和6年3月27日11時35分、苦情申立人は、上記16の質問のうち、空中消火タンクの開発スケジュールについて、関係調達機関が求めている開発プロセスを合理的に判断できる書類について、「現時点では提出できません。」と電子メールを送信した。

¹ 軟弱地用着陸装置…雪上など軟弱な地面や不整地においても傾いた状態での機体の沈み込みを軽減するための装備。スノー・スキー、スノー・シュー、スランプ・パッド、ベアパウ等。

² STC…追加型式設計承認。ある事業者が航空機的设计後に製造し、型式証明を取得した航空機に対して、その事業者以外の者（航空会社や航空機整備会社など）が设计の一部変更を行う際に、国が承認する制度。

- 19 令和6年4月2日、関係調達機関は、苦情申立人に対し「競争入札参加資格無」とする理由を付した「一般競争入札参加資格確認通知書」を送付した。
- 20 令和6年4月5日、本件調達入札により、「三井物産エアロスペース株式会社」が落札した。
- 21 令和6年4月12日、苦情申立人は、札幌市入札・契約等審議委員会(以下「委員会」という。)に対し、本件申立てを行った。

第3 提出資料

1 苦情申立人

- (1) 令和6年4月12日付け「政府調達苦情申立書」(以下「本件申立書」という。)
- (2) 令和6年5月9日付け「札幌市消防局作成に係る報告書に関する意見書」(以下「苦情申立人意見書」という。)
- (3) 令和6年5月31日付け「委員会期日における質疑応答の補足説明書」

2 関係調達機関

- (1) 令和6年4月30日付「政府調達に関する苦情の処理手続第5項第10号アに基づく報告書」(以下「関係調達機関報告書」という。)

3 参加者ア

- (1) 令和6年5月8日付「意見書」
- (2) 令和6年7月8日付「意見書2」

第4 争点及び争点に係る主張

本件申立ての争点は、

- 1 本件新仕様書中、以下の2項目にかかる運航環境対応証明を入札参加資格としたことが、改正協定第8条第1項に違反しないかという点(以下「争点1」という。)
 - (1) 機体の運用最低外気温度は-40℃以下(当該最低外気温度下でのエンジン始動可)であること。
 - (2) 風速限界は最大風速35kt以上(全方位)であること。

【争点1に関する仕様書の規定(抜粋)】

◆ 旧仕様書

- (1) 機体の運用最低外気温度
新仕様書のような記載無し
- (2) 風速限界
新仕様書のような記載無し

◆ 新仕様書

- (1) 機体の運用最低外気温度

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。

(2) 風速限界

風速限界は最大風速 35kt 以上（全方位）であること。

2 以下の4項目について苦情申立人を入札参加資格無しとした関係調達機関の判断が、改正協定第8条第3項の規定に違反しないかという点（以下「争点2」という。）。

(1) 機体の運用最低外気温度は－40℃以下（当該最低外気温度下でのエンジン始動可）であること。（以下「仕様①」という。）

(2) 風速限界は最大風速 35kt 以上（全方位）であること。（以下「仕様②」という。）

(3) 空中消火タンク装置（以下「仕様③」という。）

(4) 軟弱地用着陸装置（スノーシュー）（以下「仕様④」という。）

【争点2に関する入札参加資格審査に係る提出書類の規定（抜粋）】

◆ 旧仕様書

提出書類一覧表（抜粋）

提出書類名称	作成者	書類作成日の有効日	本書・写し	様式
① 出荷引受書	製造者等（出荷元）	入札告示日から申請受付期間までのもの	本書（写し不可）	別紙3
② 製作仕様書※下記 ② (4) ア～カの資料も添付すること。	製造者等（出荷元） または 入札参加者	入札告示日から申請受付期間までのもの	本書（写し不可）	

提出要領

① （省略）

② 製作仕様書

(1)～(3) （省略）

(4) 仕様書に合致することを証明するために必要な次の証明書等を製作仕様書に添付すること。

ア～イ （省略）

（新仕様書における「ウ」に相当する記載無し）

ウ 客室平面図（仕様書第6構造及び性能等1構造(3)「客室容量等」及び(4)「客室ドア」関係）

（以下省略）

エ～カ （省略）

（新仕様書における「キ」に相当する記載無し）

◆ 新仕様書

提出書類一覧表（抜粋）

提出書類名称	作成者	書類作成日の有効日	本書・写し	様式
① 出荷引受書	製造者等（出荷元）	入札告示日から申請受付期間までのもの	本書（写し不可）	別紙3

② 製作仕様書※下記 ② (4) ア～キの資料も添付すること。	製造者等(出荷元) または 入札参加者	入札告示日から申請 受付期間までのもの	本書(写 し不可)	
※令和6年1月11日付札幌市告示第100号「消防ヘリコプター」の案件に入札参加申請を行い、上記の資料を提出されていた場合、下記③をご提出ください。また、追加資料がある場合には、下記③のほか、追加資料を併せてご提出ください。				
③ 申出書	入札参加者	入札告示日から申請受 付期間までのもの	本書 (写し不 可)	別紙6
提出要領 ① (省略) ② 製作仕様書 (1)～(3) (省略) (4) 仕様書に合致することを証明するために必要な次の証明書等を製作仕様書に添付すること。 ア～イ (省略) ウ 運航環境対応証明(仕様書第6構造及び性能等1構造(1)ウ「運航環境への対応」関係) 当該証明は、仕様書により示した本市が運用する運航環境に対応することを客観的に証明するものであることを必須とし、申請日に存する日本国内の飛行規程(飛行規程承認書を含む。)又は日本国外のフライトマニュアル(RFM)の写しを添付すること。 エ～カ (省略) キ その他、仕様書に記載された装備品等について、未発売製品の使用または新規での製造を予定する場合は、設計図や製作計画書等の仕様を満たすことが確認できる書類の他、作業工程表及び誓約書を提出すること。 なお、作業工程表については、下記事項について明示されているものであること。 (イ) 製造者による米国連邦航空局(以下「FAA」という。)または欧州航空安全庁(以下「EASA」という。)へのTC変更又はSTC取得に関する申請の時期 (ロ) FAA又はEASAによる設計審査中又は実証試験期間 (ハ) 製造者によるFAAまたはEASAの承認待ちの期間 (ニ) 製造者による国土交通省航空局(以下「JCAB」という。)への申請準備期間 (ホ) 製造者によるJCABへの申請の期間 (ヘ) JCABによる設計審査期間 (ニ) JCABによる承認待ちの期間 (ケ) JCABによる承認の時期 ※なお、上記申請時期のうち、すでに終了しているものがある場合については、終了日及びすでに終了していることが確認できる書類を添付すること。 ③ 申出書 入札参加者の住所、会社名及び代表者名の記入及び押印のうえ、令和6年1月11日付札幌市告示第100号「消防ヘリコプター」の入札参加申請の際に提出した資料の内容及び書類の提出日又は送付日を記入すること。 なお、製作仕様書に変更等がある場合は併せて追加資料を提出すること。				

3 先行入札(令和6年1月11日付け告示)を中止した後、先行の旧仕様書から機体本体及びその装備品の規格に関して具体的な事項を追記したうえ改めて入札(令和6年3月8日付け告示)を行い、更にその申請受付期限を11日後(令和6年3月19日)に設定して入札参加資格を評価したことについて、改正協定第11条第1項に違反しないかという点(以下「争点3」という。))。

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①

ア 仕様①は、旧仕様書に記載のない条件であり、中止告示において旧仕様書に不備があった旨の言及はあるものの、外気温のような基本的な条件の記載が先行入札の参加申請期限後まで発覚しないとは考えにくく、かかる仕様条件の追加は本件入札における公平性を疑わせる。

－40℃の運用最低外気温度は消防ヘリコプターの仕様として一般的とはいえない。調達機関の本質疑応答時のやり取りにおいても「当航空隊は冬期間－10℃以下での活動が多い」と－10℃前後の活動が想定されるものの、－40℃にまで及ぶことを示すような説明は一切されなかった。

イ 仕様②は、旧仕様書に指定はなく、新仕様書において加わった条件である。苦情申立人の提案機種は、前方向から最大風速 35kt 以上の条件は満たしているところ、全方位において 35kt 以上の風速に耐える必要性が不明である。他団体が運航している他社の機体は後方からの風速限界は 30kt 以下であり、本仕様は過剰である。

気象庁が公表している札幌市を含む石狩地方の月平均風向・風速データ（統計期間：1991 年から 2020 年）に照らしても、風速が 25kt を超える月は観測されておらず、約 19.4kt を超え 29kt 以下の日数も月平均 0.225 日であることから、新仕様に変更する必要性は窺われない。

ウ 仕様③は、先行入札及び本件入札では、詳細は異なるものの、概ね同一の仕様が指定されている。苦情申立人は、先行入札の入札参加資格申請時に、提案機種以外の申立人機種において仕様に合致する空中消火タンクを装備した実績がある旨を説明し、提案機種に同様の空中消火タンクを取り付けることは確実に可能であることから、空中消火タンク装置の作業工程表（以下「工程表①」という。）を提出したが、調達機関は、工程表①についてより詳しい内容を求め、苦情申立人がこれに応じなかったことを理由に挙げ、入札参加資格を無とした。

エ 仕様④は、苦情申立人は先行入札時より、提案機種以外の苦情申立人機種に仕様に合致する軟弱地用着陸装置（スノーシュー）を装備した実績がある旨を説明し、提案機種にも同様のスノーシューを取り付けることは確実に可能であることから、スノーシューの作業工程表（以下「工程表②」という。）を提出したが、調達機関はかかる事情を考慮せずに、苦情申立人の入札参加資格を否定した。

オ 上記の仕様に関しては、一般的な仕様でなかったり、過剰な仕様であったりするものであり、「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すること」を求める協定第 8 条第 1 項に違反する。

(2) 関係調達機関の主張①

ア 運航環境への対応として、新仕様書に追加された要件は、「運用最低外気温度」「傾斜地限界」「風速限界」「降雪環境」の 4 点である。いずれも本市消防ヘリコプターに必要な要件であることから、仕様書に当然明記しなければならなかったものであるが、旧仕様書には記載されていないことが判明したため、入札を中止することとし、新仕様書には、これら 4 つの要件を追加することとした。

また、環境条件は今後導入された際に市民サービスの低下を招かぬよう、本市消

防ヘリコプターに求める構造や環境適応性能をこれまでの運用実績を踏まえて検討しており、この条件を仕様書で明らかにすることは入札の公平性に資するものとする。

仕様①に関して、消防防災ヘリとして東北以北の寒冷地に採用されている機種のほとんどは運用最低外気温度が -40°C であり、苦情申立人から申立てのあった「一般的ではない」との認識はあたらない。

また、本市仕様の運用最低外気温度は、消防ヘリコプターが所在する石狩市の最低気温や、北海道各地へ応援出動することを勘案して、北海道内の最低気温を参考に、活動に影響を及ぼさないよう設定している。

さらに、今回申請のあった3者のうち、2者が提案したヘリコプターは運用最低外気温度が -40°C であったことから、この仕様が殊更に機体を限定するものであるとは言い難いとする。

苦情申立人との質疑応答において -10°C に言及したのは、苦情申立人から提案された機種のRFM³において、救助ホイス装置の作動温度限界が -10°C と定められていたため。質問の際、「当航空隊では冬季間 -10°C 以下での活動が多いため、改めてご確認したく」と苦情申立人に伝えたのはそのためである。

各種消防航空活動において、冬季間 -10°C 以下の環境下に置かれることは頻繁にあり、厳寒期においてはそれを遥かに超える寒さとなることもある。例えば、道内最高峰の旭岳を山越えすることを想定した場合には、標高0mの地表気温から、さらに 15°C 程度下がることが想定される。

なお、過去の気象観測実績データから、地上気温にあつては、2001年1月19日に石狩市で最低気温 -23.1°C を観測している。本市の実運航では、2014年11月28日に釧路向け救急搬送中に高度9,000ft(2,745m)を飛行した実績がある。

温度通減率($-2^{\circ}\text{C}/1000\text{ft}$)で算出すると、高度9,000ftの空域温度は、地上温度から 18°C 低くなることになる。航空法上、道内の「計器飛行方式」による航空路が10,000ft前後の高度で設定されていることから、運用最低外気温度 -40°C の設定は妥当なものである。

イ 仕様②に関して、消防ヘリコプターは山岳地において、ホバリングを伴う救助活動を行い、通常、ホバリングは正面からの風を受けて行うことが基本とされているが、山岳地では頻繁に風向が変化するため、不安定な風の中での活動を余儀なくされる場合がある。

そのような環境でもより安全に活動するため、本市では全方位において同じ風速制限でホバリングや飛行することが可能な能力を求めている。

気象庁が1991～2020年の20年間を統計した石狩地方(札幌)において、気象庁が天気予報で用いる用語で「強い風」と定義される 15m/s ($\div 30\text{kt}$)以上の風(※最大瞬間風速)が約1日/4日(2192日/10年間)の割合で観測されていること、さらに「強い風」が観測された日のうち、約6割は最大瞬間風速が 18m/s ($\div 35\text{kt}$)

³ RFM (Rotorcraft Flight Manual) …航空機の概要や性能、航空機の限界事項や操縦するうえで厳守する事項や操作要領など、安全に飛行するために必要な事項が記載されている。

以上の風を観測しているという観測データを参考にし、全国の消防防災機関が運航するヘリコプターの風速制限（約 8 割の機体が全方向 35kt に対応）を加味して本市仕様における風速制限を検討した結果であることから、過剰な仕様とは考えていない。

なお、本市が参考にした観測データを最大瞬間風速とした理由は、航空機の運航に大きく影響を及ぼすとされているのが平均風速ではなく最大瞬間風速と認識しているためである。

(3) 苦情申立人の主張②

ア 仕様①に関して、調達機関は、 -10°C 前後の活動が多いと説明する一方で、「これまでの運用実績を踏まえ」て -40°C の設定を求めたと主張しているが、その根拠が不明であり、かかる運用実績を具体的に説明しなければ、苦情申立人の指摘に対する反論足りえない。関係調達機関報告書において調達機関が主張する運用実績は、2001 年 1 月 19 日に僅か 1 日のみ観測された -23.1°C という最低気温の数値をもとに、仮にかかる気温が発生した日に、2014 年 11 月 28 日に行った運航と同条件の 9,000ft の空域を飛行した場合、運用最低外気温度として -40°C の設定を妥当するものである。つまり、何十年に一度起きるかどうかという過去の特異な例を引き合いに出して強引に -40°C の設定を正当化するものといえ、およそ運用実績を踏まえたものとはいえない。また、仮にかかる例を踏まえ、関係調達機関報告書記載の説明に従って運用最低外気温度を設定するのであれば、 -41.1°C としなければ理屈が成り立たず、このことから調達機関が実際の運用実績や気候条件ではなく、現行機の仕様に合わせて運用最低外気温度を設定したことがうかがわれる。

また、調達機関が東北以北の寒冷地で採用されている機種の「ほとんどは」運用最低外気温度が -40°C であるとする根拠及びその必要性が不明である。他団体が採用している -25°C の運用最低外気温度の機種もある中、東北以北が寒冷地であるという抽象的な一般論では、 -40°C の設定を行う具体的な必要性が示されているとはいえない。なお、苦情申立人は、運用最低外気温度が -35°C の機体が他団体に採用されていると主張したが、本件入札の提案機種も運用最低外気温度が -35°C とは記載されていない。調達機関が中止告示を出してまで -40°C の仕様にこだわる理由は現行機の仕様に合わせるという点以外に見当たらない。

イ 調達機関が述べる風速制限とは、そもそもヘリコプターの運航が制限されるような風速を指し、風速 35kt を超える状況では運航を禁じるという制限と、全方位において 35kt 以上の風速に耐える仕様を指定することには矛盾がある。全方位 35kt は型式証明においていわば限界の数値であり、実際の運用においては、全方位 35kt の強風が吹く条件下での運航は危険度が高すぎることから、（全方位でなくとも）風速 25kt を超える場合にはヘリコプターの運航を制限する運航マニュアルも存在し、消防ヘリに関しても、消防防災ヘリコプターの運航に関する基準（令和元年消防庁告示第 4 号）17 条 1 項に定める「機長及び航空消防活動指揮者は、消防防災ヘリコプターの運航中は、運行体制、周辺の気象の状況及び地理的条件、消防防災ヘリコプターの機体の特性、操縦士の操縦技能等を踏まえ、安全管理に十分配慮し、必要に応じて航空消防活動を中止する判断を行うものとする」との基準に基づき、

運行中止となるような気象条件であると思われる。型式証明においてより高い機能を有することが望ましいことは否定しないものの、現実には飛行する可能性が皆無といえる環境条件を設定することは、政府調達に求められる不可欠な条件設定からかけ離れている。

(4) 関係調達機関の主張②

ア 仕様①に関して、当該仕様は、本市及び北海道における厳冬期の苛酷な活動環境を踏まえ、実際に観測された気象データを加味し、不可欠な要件として設定したものであることから、改正協定には違反していない。

関係調達機関報告書で、石狩市の最低気温 -23.1°C を例示したのは、本市の消防ヘリコプターが所在する札幌市消防局石狩ヘリポートの環境を示したものであり、9,000ftは飛行実績を示したもので、その場合、 18°C 低くなるという条件を例示したものである。本市が行った仕様調査により、調達可能な中型機で設定されている最低気温を条件として設定したもので、その数値は、さきに説明した機体配備数から考えれば一般的であり、北海道の地域的要件に照らし合わせれば必要不可欠なものである。

イ 仕様②に関して、当該仕様は、実際の活動実績や気象データに基づいて不可欠な要件として規定したもので、改正協定には違反していない。

苦情申立人は、苦情申立人意見書において、35kt という風速においてはヘリコプターが飛行することはないと断定しているが、本市の航空機運航要領でも風速による制限は設けておらず、実際に風速が35ktであっても運航した飛行実績データもある。

(5) 参加人アの主張

改正協定第8条第1項は「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。」と定めているもので、参加資格に関して、特段問題はないとしている。

仕様に関しては、協定第10条（技術仕様）でいう「特定の供給者のみが受注できるような仕様にすることを禁止する」ことに違反しているかどうかが問題となるが、「調達機関が求める性能に着目して仕様を定めることは当然ながら許容し、その仕様によって、一定程度供給者が絞られる結果となること自体は許容している」。

また、仕様①～④の仕様によって、供給者が特定されることもなく、合理的な仕様であるのではないかと考える。

2 争点2に関して

(1) 苦情申立人の主張①

ア 仕様①、②について、苦情申立人は、「必要な性能を満たす仕様のヘリコプターを開発する技術及び生産能力を有しており、納品時までこれを実現する取り組みについて製作仕様書に記載している」としている。

現時点で実績がなくても納品時までには必要な性能を満たすヘリコプターの納品が可能であるのに、参加資格を無としたことは、苦情申立人の事業活動を基礎と

した技術上の能力の評価を怠った点について、改正協定第8条第3項(a)に違反している。

また、苦情申立人提案機種のパフォーマンスや仕様に適合しない新規要求を多く盛り込んだ新仕様書を定め、検討や質問期間を十分に確保することなく、告示から申請書受付期限まで11日の期間で設定して入札資格を評価したことは、改正協定第8条第3項(b)に違反している。

イ 仕様③、④について、苦情申立人は、「提案機種以外の機種において仕様に合致する装備をした実績がある旨を説明し、提案機種にも同様の装備を取り付けることは可能であることから、作業工程表を提出した」としている。

調達機関は工程表についてより詳しい説明を求め、苦情申立人がこれに応じなかったことを、入札参加資格を否定する理由に挙げているが、本件入札公告から入札参加資格申請まではわずか11日であり、また、受注前の段階で当該装置の製造に関わる下請業者開発予定を工程表より細かく求めることはおよそ非現実的である。苦情申立人の提案機種に関する事業実績を踏まえれば、提案機種に仕様の装備を搭載する技術及び生産力を確実に有することは明らかであるのに、参加資格を否定したことは、改正協定第8条第3項(a)及び(b)に違反している。

ウ 仕様①～④について、納入期限までに要求仕様を満たした製品を開発及び納入することを約束しているのに、入札参加資格を認めないことは、消防ヘリコプターの性質や複雑さに鑑み、不要な技術上の仕様を求め、又は、苦情申立人の技術能力を不当に過小評価するものであり、公共調達の公平性、経済性、引いては競争性を害するものである。

(2) 関係調達機関の主張①

ア 仕様①、②に関して、本件入札に示した入札説明書別紙2（提出書類一覧②製作仕様書(4)ウ）において、調達機体の運航環境への対応については、「申請日に存する飛行規程又はRFMの写しをもって証明すること」と限定していることから、仕様を満たすことの確認は当該書類をもってのみ行われるものである。

なお、環境性能にのみこのような項目を設ける理由は、本市が求める環境性能を確実に有していることを確認する証明書は、飛行規程又はRFMに限られること、納品日までに開発できる技術力をどんなに有していても、何らかの事情によって仕様が満たせなくなり、納品ができない事態となった場合、市民の生命、身体の安全に与える影響が甚大であることから、装備品よりも厳格に証明を求める必要があるためである。

イ 仕様③に関して、先行入札告示中にあった仕様書に関する質問において、空中消火タンクの開発・製造を証明する必要書類について本市が回答・説明しているが、先行入札時、苦情申立人から上記指定書類の提出はなく、他に提出を受けた資料のみでは、空中消火タンクの証明がなされたものと認められなかった。したがって、苦情申立人が提案機種に空中消火タンクを取り付けることが確実に可能であるとは、本市は判断しなかった。

本件入札告示中にあった本市仕様書に関する質問において、本市は回答しています。本回答のとおり、苦情申立人に対しては「工程表①」では合理的な判断ができ

ないため、追加資料と申請書添付資料に記載の開発実績（開発から引渡しにかかる工程の過去実績）を提出するようメールで求めたが、苦情申立人からは当該資料の提出はなく、電子メールで「社内で探している」との回答があったものの、その後の資料提供や返答はなかった。

苦情申立人の主張する「提案機種に関する事業実績」に関して、現在、日本国内で飛行している提案機種は報道用ヘリコプターの1機のみで、消防防災ヘリコプターとして運航している機種はない。空中消火タンクについても、世界中で提案機種に搭載実績がないため、これから開発するという提案がなされている。仮に申請書添付資料に記載のとおり、「空中消火タンク装置を開発・お引渡しした実績を有している」のならば、本市から提出を依頼した空中消火タンクの開発実績（開発から引渡しにかかる工程の過去実績）を示す書類等により証明することが可能であったと考える。

本件入札説明書別紙2（提出書類一覧②仕様製作書(4)キ）及び本件入札告示中の質問と回答では、未開発の装備品（ここでは空中消火タンク）を提案する場合、設計図や仕様を満たすことが確認できる書類のほか、作業工程表及び誓約書の添付を求めている。その理由は、当該装備品は消火活動に使用する極めて重要な装備品であり、航空機の性能や安全性に与える影響も大きく、また、開発や航空当局との事前調整から審査・承認までに相当な時間を要する装備品であることから、装備品の不備や納期の遅延に伴う市民サービスの低下を確実に回避するため、詳細に資料を確認しなければならないからである。苦情申立人と本市の質疑応答において「現段階で航空当局とスケジュール関連については調整していませんが、受注後に当社が開発責任を負い開発する」旨の説明があったが、本件入札で要求していた書面の提出がない状態では、納期に確実に間に合うとの合理的な判断はできなかった。

ウ 仕様④に関して、他自治体にスノーシューを納入した実績は承知しているが、Vne⁴ 100KIAS⁵に制限されており、本市が求める仕様（Vne140KIAS）に合致するものではないと認識している。

また、「提案機種にも同様のスノーシューを取り付ける」とのことだが、提案書にVne 目標値 140KIAS と記載があるものの、過去に納入した装備品の実績から装着後の飛行速度が本市の要求する速度を満たせるか判断することはできない。

提示いただいた工程表についても空中消火タンク同様、JCAB⁶取得見込みで進めるとのことだが、工程表含め必要書類から航空局との事前調整について確認することができず、納期限までの確実な調達が可能か判断できなかったことから「否」と判断した。

エ 苦情申立人の入札参加資格を「否」と判断するにあたっての最大の着眼点は、技術や生産体制等ではなく、納期限までに確実に納品が可能かという点である。

⁴ Vne (Velocity Never Exceed) …航空機が出すことのできる最大の速度。超過禁止速度。

⁵ KIAS (Knot Indicated Air Speed) …指示対気速度。

⁶ JCAB (Japan Civil Aviation Bureau) …我が国の国土交通省航空局。国交省の内部部局で、航空運送事業に係る許認可、航空機の登録、パイロットなどの航空従事者の資格証明及び養成、航空管制などを所管する。

また、本件質疑応答での苦情申立人からの提案についても「否」とはしておらず、むしろ条件を緩和し受け入れていることから、公平性、競争性を害するものではないものとする。ただし、申出人が有する開発力を考慮しても、現時点で製造国の航空当局で型式証明等の申請及び承認の期間について、明確な工程表が提出されない状況において、一般的に製造国及び日本国内での型式証明等を取得する期間を考慮しても、納入期限まで約2年間の期間を設定したにもかかわらず、期限内に納品されるか否かについて合理的な判断ができなかったことから、参加資格がないと判断せざるを得なかったもの。

先行入札から追加した仕様条件については、本市が航空活動上必須とする機能であると判断しているものであって、これらを明確に示したものであり、提案機種を除外するために設定したものではない。

(3) 苦情申立人の主張②

(調達機関が必要書類とする) 飛行規程等の技術資料の案とは、機体引渡直前に航空局との調整を経て初めて準備できる資料であり、正式契約締結、すなわち受注前に作成・起草することは不可能を求めるに等しい。仮に「案」を提出するにしても、受注後に航空局審査官との調整を経て初めて承認時期等を確定できるものである以上、受注前に航空局の審査の事前調整を開始することすら困難であるにもかかわらず、調達機関が求めるように航空局審査官による承認時期等を明示できるものではない。かかる書類を求めること自体、苦情申立書で述べたヘリコプターの特性を踏まえた仕様ではなく、現行機など既存の機種を優先させるための仕様であることの証左といえる。また、かかる状況や、中止告示後の新仕様書の内容を知る由もない苦情申立人が、中止告示後も受注していない機体の装備品開発を旧仕様書の内容に即して下請け業者に依頼することを前提として「約1か月の準備期間があった」と調達機関が述べることも自体からも、本件入札があくまで現行機の仕様ありきで実施されたことをうかがわせるものである。

苦情申立書記載の事情により、消防ヘリコプターを含む入札案件では、応札時点で仕様通りの機体が完成した状況にあることは非常に稀である。ヘリコプターの入札においては、納入期限までに各種装備品を搭載した完成機体として引渡し可能であることを、各入札者が総合的に判断して応札するか否かを判断しており、かかる対応がなければ、特定の機体を想定した仕様により一者応札の状況を調達機関が容易に作り出せてしまう。調達機関が本件入札前の段階で実務的に対応することが不可能に等しい工程表の作成・指示を要求したことは、調達機関が人為的に一者応札の状況を作り出したものと同視し得る。

(4) 関係調達機関の主張②

十分に供給可能だとの判断については、少なくとも、製品開発がメーカーの本国なのか、もしくは日本国内で承認を得るのかによって変わってくるが、いずれにせよ、その承認を出す機関、日本であれば国土交通省の航空局等に事前に工程を示して、協議し、こういう段階で進めていくということが国との間で納得の上で進められているものであれば、ある程度合意的に判断できるという認識に至ったと考える。

過去の自治体等に納めている装備品等でも、機体は期限内に納めたけれども、装備

品が間に合わなかったという事例等も承知をしているので、本市としては、そのような事態を招きたくないというところ。

スケジュールまで示した証拠といった件については、そういった挙証資料の提出については入札説明書に記載しており、挙証書類も含めて提出いただくのが今回の入札に関するルールとなっている。

一般的に、航空局等の話自体は、新たにつくるとか、新たに機能を拡張してという場合どれくらい必要なのかという件について、製品化は当然無理だと思っているので、そういったものをつくりたいということで国の航空局に話をしていただいて、こういう工程でこういう限界性能に耐え得るようなものをつくろうと思うということで考えていただく流れの調整はできると考えている。

そういった調整をしていただいた上での工程が示されれば、ある程度、国としてその工程を認めた中で製品化を進めなさいという承認を出しているわけであるので、本市としてもそこは合理的に進めていただけると判断できると考えている。

(5) 苦情申立人の主張③

ア 仕様①に関して、現在、承認を受けている外気温度は -20°C だが、納期までに -40°C に拡大すべきか、今も調整をしているし、それを守れるということでご提案している。

正式な認可を受けているのは -20°C だが、 -20°C を下回る気温で飛べない、運航できないということではなく、事実上、そういう能力を有したとしても、時間をかけて運航実績をつくった上で改めて認可を受ける、そういう認可途上ということもあるので、当社としては、 -20°C からいきなり -40°C へと対応可能な温度に下げるのではなく、現状、ある程度のめどがついている状況である。

実際には運航実績を積んでいって認可を得るのだが、現実問題、令和8年3月31日という納期限までにその実績をつくって -40°C のところは可能なのかという件について、本社と話し、可能であるというレターもいただいているので、可能だと考えている。

イ 新型機で入札するときに、難しいというのが本調達事案で明らかになったが、これまでも、受注時に開発済みのものはないので、ほとんどのケースは受注した上で開発行為を続け、納入期限までに間に合わせるというケースのほうが通常である。

最新のヘリコプターであり、国内でも4機の受注実績のある機体では、官公庁も含め、全ての機体において、こういう開発をしますという提案を基に入札を行っている。入札が決まったら、当社としても国土交通省航空局と調整し、スケジュールを決めて、こういうふうに動いていますというものを提出することはできるが、入札前に航空局と調整することは今までに一度もない。機体も決まっていないし、調整することは不可能かと考える。

現行機に限らず、応札をしてからいろいろな証明書の取得や追加の開発をするというのがヘリコプターにおける通常の入札の在り方、受注の在り方である。そういう場合には、メーカーの技術力、過去にこういう実績がある、他機種ではこういうことができているなど、そうした説明をする。もちろん、メーカーにも自信がなければ、損害賠償など、後でいろいろな責任が問われるし、自社の今の体制では無理

だと判断したら手を挙げないということがある。ヘリコプターという製品の特徴として、そういう入札形式になっているのが実情である。

(6) 参加者アの主張

ヘリコプター調達事業者の一般的な対応として、現時点で対応できない仕様・装備については、メーカーと協力して具体的な制作計画書等を作成し、また航空当局の認可に長期間の対応が必要であることから、航空当局と事前に打ち合わせて作業工程表を作成してからこれを調達機関に説明資料として提出すること自体は珍しいことではない。

さらに、仕様①、②については、苦情申立人が必要な性能を満たすヘリコプターの開発技術・生産能力があるからといって、具体的な改造計画なしに、仕様を満たしていることを認めることはできず、また、仕様③、④についても、過去の十分な実績を示しているとは言い難く、何れも調達機関の判断は適切である。

3 争点3に関して

(1) 苦情申立人の主張①

当初、令和6年1月11日付で告示し、仕様書不備により同年2月28日付で中止告示をした後、再告示をしているが、納入期限が令和8年3月31日であり緊急性が認められない調達計画に関し、苦情申立人提案機種のパフォーマンスや仕様に適合しない新規要求を多く盛り込んだ新仕様書を定め、検討や質問期間を十分に確保することなく、告示から申請書受付期限まで11日の期間で設定して入札参加資格を評価したことは、改正協定第11条第1項(a)及び(b)に違反する。

(2) 関係調達機関の主張①

最初の告示を中止としたが、当該案件は先行入札案件と同一性を有する案件であり、告示の際に示した新仕様書は先行入札案件の際に明確ではなかった要求条件を補強したもの。

2機体制への拡充については市民の生命を脅かす災害等への対応のため、早急に整備すべきものと考えており、このことから、政府調達に関する協定第11条第4項(c)の規定に基づき予定した納期限までの調達を確実にすべく入札参加申請期限を設定したところ。

また、申請期限後も挙証書類の追加提出を認めており、告示から入札参加資格の最終判断までには合わせて概ね1か月弱程度の期間を設け、さらに、先行入札の参加申請の際に提出した書類についても、再作成及び提出を不要とするなど、最初の告示に係る入札参加者に対しては、再度の申請が負担とならないよう配慮していたところ。

(3) 苦情申立人の主張②

調達機関は、「納期まで約2年間の期間を設定した」と主張する一方で、仕様の確認等により「現在の1機体制がさらに長く続くこととなれば、消防ヘリコプターが運用できない空白の期間がさらに続く」と主張する。しかし、2年も先に納期が設定された案件であるにもかかわらず、新仕様書への対応を僅か11日で行うよう求め、しかもこの間に異例ともいえる数の詳細な仕様確認で苦情申立人を急き立てた調達機関の対応には矛盾がある。消防ヘリが市民の安全に重要である以上、急ごしらえの仕

様に基づく判定を行うのではなく、仕様等の情報を提供したうえで、十分な検討を行うための適切な期間を設け、その審査には透明性、公平性、競争性が担保されなければ改正協定に反する（政府調達手続きに関する運用指針前文、9項等）。調達機関が現行機以外の機種の検討を事実上拒むのであれば、一般競争入札ではなく随意契約の条件を満たして調達すべきであり、本件入札について我が国の公共団体として一般競争入札方式を採用した以上は、政府調達協定及び会計法に即した手続きを踏んで然るべきである。

提案を行うための新仕様書を公表後11日しかなかった準備期間も、改正協定上義務づけられる調達の性質、複雑さ、予想される下請規約の考慮が不十分であり、適切になされなかったことは不当である。

(4) 参加者アの主張

当初の告示からは実質2か月程度の準備期間があった。

当初の入札と再度の入札は、実質的には入札告示の変更で進めることも可能であったもので、特段の問題とはならないのではないかと。

第5 委員会における検討

委員会での検討経過

第1回 令和6年4月23日（苦情申立ての受理可否の審議）

第2回 令和6年5月17日

第3回 令和6年5月24日

（苦情申立人、関係調達機関及び参加者が意見陳述した。）

第4回 令和6年6月17日

第5回 令和6年6月27日

第6回 令和6年7月8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I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（SDR）を超える価格の調達に係るものであるから、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) 苦情申立ての時期について

「政府調達に関する苦情の処理手続」（平成7年12月28日札幌市長決定）（以下「処理手続」という。）第5項第1号によれば、「供給者は、調達手続のいずれの段階であっても、協定等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10日以内に、書面により委員会へ苦情を申し立てることができる。」とされている。

関係契約機関が、令和6年4月2日に、苦情申立人に対し、入札参加資格が無いと

した一般競争入札参加資格確認通知書を送付していることにより、苦情申立人が、苦情の原因となる事実を知った日又は合理的に知り得た日は、苦情申立人が当該通知書を受け取った令和6年4月2日とするのが相当である。

また、本件申立ては、苦情申立人から、委員会に対して本件申立書により令和6年4月11日付けで提出されており、委員会では令和6年4月12日に受け付けている。

苦情申立人が、苦情の原因となる事実を知った日又は合理的に知り得た日と認められる令和6年4月2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、処理手続第5項第3号アに規定する「遅れて申立てが行われた場合」には該当しない。

(2) 協定と無関係な場合に当たるかについて

本件申立ては、苦情申立人の本件入札への参加資格を無としたことを取り消し、本件入札における苦情申立人の参加資格を再審査したうえで、新たに調達手続きを行うことを求める申出であり、改正協定第8条第1項及び第3項並びに第11条第1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、処理手続第5項第3号イに規定する「協定と無関係な場合」には該当しない。

(3) 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、苦情申立人が本件入札への参加資格を無とされたことに端を発しており、「落札者の決定」は、入札制度の根幹となる事項であることから、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。よって、処理手続第5項第3号ウに規定する「軽微な、又は無意味な場合」には該当しない。

(4) 供給者からの申立てであるかについて

処理手続第2項第1号において、供給者とは、「調達機関が製品又はサービスの調達を行った際に当該製品又はサービスの提供を行った者及び行うことが可能だった者」と定めている。また、政府調達に関する苦情の処理手続細則（平成11年7月9日市長決定）第1項第1号イ(ウ)で、「提供を行うことが可能であった者」として「入札参加資格手続において参加を認められなかった者」を定義している。

苦情申立人は、本件入札に参加申請を行っていることから、処理手続第5項第3号エに規定する「供給者からの申立てでない場合」には該当しない。

(5) 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

本件申立てに関して、委員会による検討が適当でないとして却下する特別の事由はないことから、処理手続第5項第3号オに規定する「その他委員会による検討が適当でない場合」には該当しない。

(6) 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から争点3までの検討結果

(1) 争点1について

改正協定第8条第1項は、「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。」と定めている。

「限定しなければならない。」という文言から明らかなように、入札参加資格は必要最低限のものに限定しなければならないというのが同規定の趣旨である。入札参加資格として、地方自治法施行令では「工事、製造又は販売等の実績、従業員の数、資本の額その他の経営の規模及び状況」（167条の5第1項）並びに「当該契約に係る工事等についての経験若しくは技術的適性の有無等に関する必要な資格」（167条の5の2）を挙げているように、調達遂行「能力」を形式的に判断するのが入札参加資格である。仕様書で示された要求性能は、契約内容であって、納入までに満たせばよいものであるから、入札参加資格の確認時点や受注時点で仕様を満たす必要はない。

もっとも実際には、供給者の提案する物品が要求仕様を満たすかどうか、調達遂行「能力」にも関わってくる。たとえば、発注者の要求仕様を満たさない物品を供給者が提案した場合には、仕様を満たさない供給者の入札価格が、仕様を満たす他の供給者のそれよりも低くなる場合が考えられる。仕様を満たさない供給者と契約をしても、調達目的を果たすことはできないから、仕様を満たさない供給者の入札価格が仮に最安値となっても、「最低の価格をもつて申込みをした者を契約の相手方とする」（地方自治法234条3項）義務はないはずである。入札前の時点で供給者が仕様を満たさないことが明らかな物品を提案する場合には、当該供給者が「当該調達を遂行するための…能力」を有することを疑わせる事情となる。従って、供給者の提案物品が発注者の求める仕様を満たすかどうかの形式的判断は、入札参加資格を確認する段階で行ってよい。すなわち、「納入時点でも仕様を満たさないことが明らかな物品」を提案する供給者は、入札参加資格がないと判断することができる。

要求仕様のうちのどの範囲の仕様が、改正協定第8条第1項のいう必要最低限の参加条件といえるかどうかは、当該仕様を満たさなければ調達目的を達成できないかという観点及び当該仕様が不必要に競争を制限するものか否かという観点から検討されるべきである。

そこで本件において先行入札から新たに追加された仕様のうち、苦情申立人の入札参加資格を否定する理由となった二つの仕様、すなわち運用最低外気温 -40°C 以下及び風速限界が最大風速35kt以上（全方位）について、これらが必要最低限の参加条件といえるかどうか検討する。

本件入札における調達対象となった消防ヘリコプターは、搜索、消火、人命救助といった、緊急性を要し、かつ典型的に危険性の伴う作業のために使用される物品であるため、ヘリコプターが高度の安全性及び信頼性を備えていることは調達目的を達成するために不可欠である。札幌市消防局が活動領域とする地域は寒冷地であり、かつ気温の下がる高度を飛行することもある。関係調達機関の分析によると、全国の消防防災機関で運用されている消防ヘリコプター77機のうち、77%が運用最

低外気温 -40°C 以下を満たしており、それらの機種は3つの製造販売業者にわたっているから、特殊な仕様を定めるものとはいえない。苦情申立人が本件入札で提案した機種が承認を受けているのは -20°C であるが、その仕様でも調達目的を達成できると判断できるに足る証拠は見いだせなかった。そのような判断をするには、例えば機種選定委員会のような専門家の判断が必要であろう。以上の理由から、運用最低外気温 -40°C 以下という仕様は、必要最低限の参加条件でないとはいえない。風速限界についても同様である。従って、苦情申立人の入札参加資格を否定することとなった二つの仕様を入札参加資格に含めたこと自体については、改正協定第8条第1項に違反しない。なおその判断の仕方が適切だったかどうかについては、改正協定第8条第3項との関係で別途論じる。

(2) 争点2について

改正協定第8条第3項(a)は、「調達機関は、供給者が参加のための条件を満たす可否かを評価するに当たり、次のことを行う。」「(a) 調達機関が属する締約国の領域の内外双方における当該供給者の事業活動を基礎として当該供給者の資金上、商業上及び技術上の能力を評価すること。」と定める。調達遂行能力の判断にあたっては、供給者の国内外での実績を判断資料とするというのがこの規定の趣旨と考えられる。

本件において関係調達機関は、運用最低外気温及び風速限界の仕様については、入札参加資格確認申請日において存在するフライトマニュアルの記載を参照し、それらが関係調達機関の要求する仕様を満たさないことから入札参加資格が「無い」とした。関係調達機関は、入札参加資格の判断は供給者が納期限までに確実に納品可能かどうかを詳細に判断するためのものとして実施している。しかし、仕様書で示された要求性能は、契約内容であって、納入までに満たせばよいものであるから、入札参加資格の確認時点や受注時点で仕様を満たす必要はない。苦情申立人は提案機種以外では、運用最低外気温 -40°C 以下及び最大風速35kt以上（全方位）を満たした機種を既に販売済みである。また、苦情申立人は納品時までに運用最低外気温 -40°C 以下及び最大風速35kt以上（全方位）を満たすべく検討作業を進めており、納品までに仕様を実現できる様に取り組む意思を製作仕様書に示している。これらの事情を考慮することなく入札参加資格を否定したことは、改正協定第8条第3項(a)に違反する。

関係調達機関はまた、空中消火タンク装置及び軟弱地用着陸装置について、航空局との事前調整を含む開発プロセスを合理的に判断できる作業工程表の提出がないことを理由に、入札参加資格がないとした。しかしこの判断も、入札参加資格では能力を判断するにとどまることを逸脱したものである。苦情申立人は、他の機種において空中消火タンク及び軟弱地用着陸装置の装備実績があることを説明したが、関係調達機関はこの事情を考慮していない。従って、この判断も改正協定第8条第3項(a)に違反する。

改正協定第8条第3項(b)は、「調達機関は、供給者が参加のための条件を満たす可否かを評価するに当たり、次のことを行う。」「(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。」と定める。調達遂行能力の判断にあたっては、予め公示された条件以外の事情を考慮してはならないことを定めたものと考えられる。

関係調達機関は入札説明書 7 (4) において、「別紙 2 に示す書類（上記 4 (3) に掲げる入札参加資格を有することを証明する書類）」の提出を求めている。別紙 2 では、「運航環境対応証明（仕様書第 6 構造及び性能等 1 構造 (1) ウ「運航環境への対応（関係）」に関して、製作仕様書に添付すべき書類として「申請日に存する日本国内の飛行規程（飛行規程承認書を含む。）又は日本国外のフライトマニュアル（RFM）の写し」を要求している（別紙 2 ②(4)ウ）。また、装備品等については、「未発売製品の使用または新規での製造を予定する場合は、設計図や製作計画書等の仕様を満たすことが確認できる書類の他、作業工程表及び誓約書を提出すること。」と定め、作業工程表については、国内外の航空当局への申請の時期等を明示することを求めている（別紙 2 ②(4)キ）。従って、関係調達機関が苦情申立人の入札参加資格を否定するに当たり、予め示されていない事情を考慮して判断を行ったわけではなく、改正協定第 8 条第 3 項 (b) に違反するとはいえない。なお、関係調達機関が機体本体の構造（運用最低外気温及び風速限界）及び装備品等について提出を要求した資料が、「本告示に示した物品の納入が十分に可能な者」という入札参加資格条件からみて妥当であったかどうかは、改正協定第 8 条 3 項 (a) との関係で既に論じたとおりである。

(3) 争点 3 について

改正協定第 11 条第 1 項は、「調達機関は、合理的と認める自己の必要性に基づき、次のような要素を考慮して、供給者がその参加申請書及び有効な入札書を準備し、かつ、提出するために十分な期間を定める。」と定め、考慮要因の一部として、「(a) 調達の性質及び複雑さ」「(b) 予想される下請契約の範囲」を挙げる。

関係調達機関は、先行入札では入札参加資格確認申請の受付期限までに 46 日を確保し、入札参加資格を確認する期間を 1 日としていたが、本件入札では供給者の準備期間を 11 日とし、その一方で関係調達機関が参加資格を確認する期間を 14 日としている。

関係調達機関は、供給者の準備期間が 11 日でも適切であったとする理由として、フル装備の消防ヘリコプターが運用できない期間を短くするべく 2 機体制の整備が急務であること、国の緊急防災減災事業債を利用できるうちに納期を確保する必要があること、先行入札で提出済みの書類は再提出不要としたこと、受付期限後も挙証書類の追加提出を認めていること、を挙げる。

しかしながら、本件入札で新たに追加された仕様は、本機の構造及び安全性に関わる重要な仕様（運用最低外気温 -40°C 、風速限界が最大 35kt 以上（全方位））を含んでおり、これらへの対応は、供給者側の製造費用に影響するものである。また、ヘリコプターは供給者によって設計方法が異なりうる。発注者が詳細な仕様を定めた場合には、供給者からみて標準的な設計とは異なる設計が求められ、新たな検討が必要なことも考えられる。従って、供給者の製造コストに影響しうる重要な仕様の変更については、供給者が海外本社とのやり取り及び検討に要する時間も考慮して、より長い期間をとるべきであった。入札参加資格確認の時点でそもそも全ての仕様を満たす必要がないことは前述した通りであるが、入札参加資格の確認段階で、多くの項目にわたって詳細な判断を行うのであれば、それ相応の期間を確保すべきである。以上の

ことから、本件入札の公告から入札参加資格確認申請の受付期限までの期間設定は、改正協定第 11 条第 1 項に違反する。

なお関係調達機関は、改正協定第 11 条第 4 項(c)の規定に基づき 11 日間の設定が認められるとも主張するが、先行入札からの本件全体の事実経過を鑑みれば、期間短縮をしなければならないような「緊急事態」であったとは認められない。

第 7 結論

以上のことから、本件入札の手続が改定協定に反する行為が認められ、苦情申立人に不利益を与えていると思料されることから、苦情申立人の一部の主張を認めることとした。

第 8 提案

委員会は、処理手続第 6 項第 2 号に基づき、関係調達機関が仮契約を解除のうえ、以下の条件を満たす形で新たに調達手続を行うことを提案する。

- ・ 入札参加資格における「本告示に示した物品の納入が十分に可能な者」を、「本告示の定める仕様を満たす物品（開発予定品を含む）を提案する者」に改めること。
- ・ 入札時点で仕様を満たしていない機体の構造等及び装備品等については、提案機種以外で仕様を満たした物品の納入実績及び納入予定物品が納入期限までにその仕様を満たすことの誓約書その他の事情を考慮して、供給者の納入時点における供給能力により入札参加資格を判断すること。
- ・ 供給者が入札参加資格の確認に必要な書類を準備するために十分な時間を確保するため、入札公示日から入札日まで 40 日以上を確保すること。

令和 6 年 7 月 10 日

札幌市入札・契約等審議委員会

委員長 中 川 晶比兒

委 員 西 村 曜 子

委 員 橋 本 勝 文

委 員 松 村 史 穂

委 員 山 上 晃 広