

防災ヘリコプター維持管理・運営事業 募集要項・同添付資料に対する質問回答

No	書類名称	質問内容	回答
1	募集要項	共同企業体を設立とありますが、設立とは協定書を締結することを意味していると理解していますが、間違いありませんか？	ご理解のとおりです。 なお、基本協定書1p欄外1に示すように、共同企業体で事業を実施する場合、協定書の作成、規定事項、提出等の規定を追加します。
2	募集要項	SPCを設立しない場合、「原則協力企業の想定はされない」と示されております。例えば、修理改造業務は弊社では完結作業できないため、外注になりますが、このような場合は、維持業務の全てを再委託することには該当しない、との理解でよろしいでしょうか。	ご理解のとおりです。 なお、事業契約書(案)p5、第14条(委託の禁止)をご確認下さい。
3	募集要項	SPCを設立しない場合は共同企業体を設立することが必須とありますが、これにより無駄なコストアップは免れられず、必須とした理由を御教示ください。斯様なスキームで民間のノウハウを活用しコストダウンするのが本来のPFIの目的ではないでしょうか？	事業の安定的な継続を図るため、単独の企業での実施を選択しない場合は、SPCの設立又は共同企業体の設立を義務づけております。また、10月10日公表した特定事業として選定した理由に示すように、本事業をPFI方式で実施することにより、定量的及び定性的効果を期待できることから、本事業をPFI方式で実施することが適当であると判断しております。
4	募集要項	防災ヘリコプターの確保を実施する企業の参加要件として、【航空機登録を行った機体を所有していること】と記載されていますが当該企業の100%子会社が所有の場合も対象となりますか？	ご質問の場合、当該企業の100%子会社が募集要項で示す「ヘリ確保企業」として参加し、参加資格要件を満たす必要があります。さらに、SPCを設立する場合は、代表企業、構成員、協力企業のいずれかとなること、共同企業体の場合は、代表企業、構成員のいずれかとなること、が必要となります。
5	募集要項	防災ヘリコプターの確保を実施する企業の参加要件として、【航空機登録を行った機体を所有していること】と記載されていますがリース会社の登録機体も対象になりますか？	対象となります。但し、ご質問の場合、リース会社が募集要項で示す「ヘリ確保企業」として参加し、参加資格要件を満たす必要があります。さらに、SPCを設立する場合は、代表企業、構成員、協力企業のいずれかとなること、共同企業体の場合は、代表企業、構成員のいずれかとなること、が必要となります。
6	募集要項	対価支払いの対象とならない突発的事故による業務停止とは具体的に如何なるものでしょうか。214STの運航でお分かりの通り機体の不具合はヘリコプターには付き物であり、事業者の責に帰す事故以外には当該項目の対象としない方が公平と考えられます。	サービス対価の支払いの対象は、資料-6「サービス対価の支払い方法」p3表1「サービス対価の内訳、防災ヘリコプター維持費」における【費用の内容】となります。また、サービス対価の支払いの対象でないが、国がリスクを負担する事象については、募集要項p13VI4(3)「機体に係る突発的な故障リスクの基本的考え方」に示すとおりです。
7	募集要項	突発的故障の対象部品は、事業者が契約締結前に選定して国に提示する必要がありますか？あるいは、部品の故障、不具合が発生する都度、当該故障、不具合が「突発的故障」であるか否かを双方協議により決めるのですか。	発生した機体にかかる故障を突発的故障として扱うかどうかは、国と事業者の間で協議して双方が合意することを前提とします。また、契約締結前に「突発的故障の対象部品」とするかどうかは、様式集「様式6-4」の提案内容を踏まえ、国と優先交渉権者の協議に基づき定めることとします。
8	募集要項	突発的故障の対象について念の為確認させて下さい。「機体にかかる突発的な故障とは・・・」の「機体」には当然ながらEngineも含まれている理解で宜しいでしょうか。	ご理解のとおりです。

No	書類名称	質問内容	回答
9	募集要項	<p>突発的故障の対象となるのは「消耗品又は定期的に交換を要する部品以外」と規定されています。</p> <p>この中で「消耗品」とは、ゴム製のオーリングなど作業時に必ず新品に交換せねばならない比較的小額な部品等の事を理解しております。一方で、ブレード(回転翼)などには使用限界があり、XXX時間使用後は廃棄せよ等とメーカーにより定められているものが多数ありますが、これらは高額な部品であり消耗品ではありませんので、判別できます。</p> <p>こうした中で、「定期的に交換を要する部品」には、どのような部品が該当するのでしょうか？ブレードのような高額な部品であっても、使用限界等が定められているものを「定期的に交換を要する部品」と分類されてしまったならば、突発的故障の対象外となってしまう、事業者にとっては過度の負担を強いられることとなります。</p>	<p>資料-6「サービス対価の支払い方法」p3表1「サービス対価の内訳、防災ヘリコプター維持費」における【費用の内容】においては、募集要項p13VI4(3)「機体に係る突発的な故障リスクの基本的考え方」における「消耗品や定期的に交換を要する部品等」を含んでおり、ご指摘のような使用限界等が定められているものは「定期的に交換を要する部品」となります。</p> <p>但し、前文のような「定期的に交換を要する部品」について、日常的な維持管理及び定期点検に基づく維持管理を適切に実施していたにも係わらず、使用限界前に発生した故障の場合、その事象については、「突発的故障」の対象となるかどうかを国と協議することは可能です。その場合、5年に1回程度発生する比較的大きな突発的故障とし、対象とする突発的な故障の規模は事業者が提案する一件あたりの額以上のものとします。</p>
10	募集要項	<p>突発的故障の「突発」の定義が良くわかりません。「計画外ではあるが整備が必要と判断された」故障とされてはいいのでしょうか？ なぜならば、故障はその程度により、耐空性、安全性が確保できれば、修理作業を一定期間先延ばしする事が可能となるケース(キャリアオーバーと申します)があります。その場合、故障が発生、あるいはこれを発見した日と修理をした日がずれる事で、「突発的では無い」と解釈されかねないからです。</p>	<p>「突発故障」とは、日常的な維持管理及び定期点検に基づく維持管理を適切に実施していたにも係わらず発生する機体に係る5年に1回程度発生する比較的大きな突発的故障とし、対象とする突発的な故障の規模は事業者が提案する一件あたりの額以上のものとします。</p> <p>なお、計画外ではあるが整備が必要と判断される故障についても、「突発的故障」として扱うかどうかを協議する対象とします。</p>
11	募集要項	<p>「5年に1回程度以上又はそれ以下の頻度で発生するもの」の意味するところが分かりかねます。</p> <p>個々の部品はメーカーの厳格な管理の元に製造されており、出荷前には一定の品質であることを確認されております。しかし航空機の運航という環境下では、規定に沿った維持、運航をしていても、故障が発生する事は残念ながら避けられません。</p> <p>仮に「5年に1回程度故障すると仮定した部品」でも、5年未満で故障することは大いに考えられます。</p> <p>故障の頻度や想定年数等に係わることなく、状況に照らし合わせた上で、妥当とご判断になるならば、ケースによっては「突破的故障」に該当すると認めて頂けますでしょうか。</p>	<p>日常的な維持管理及び定期点検に基づく維持管理を適切に実施していたにも係わらず、使用限界前に発生した故障の場合、その事象については、「突発的故障」の対象となるかどうかを国と協議することは可能です。但し、5年に1回程度発生する比較的大きな突発的故障とし、対象とする突発的な故障の規模は事業者が提案する一件あたりの額以上のものとします。</p>
12	募集要項	<p>5年に1回程度の発生とありますが、如何なる想定でしょうか。突発的な故障は予測不可能なものであり、20年間全く発生しないこともあれば、現有あおぞら号のように十分な点検をしていても年に何回も故障することもあります。斯様な特殊性に鑑み、想定される維持費を超過した場合は全て半分を負担するのはどうでしょうか。事業者としても半分の負担は発生するので、無用な故障を避けることは従前と同様にて、係る変更を実施したとしても国の負担が極端に増加することは考えられません。</p>	<p>想定される維持費を超過した場合の全て半分を国が負担することはありません。ご指摘の予測不可能なもののリスクを国と事業者が負担する考え方については、募集要項p13VI4(3)「機体に係る突発的な故障リスクの基本的考え方」に示した内容、及び、本質問回答の内容とします。</p>
13	業務要求水準書	<p>装備品一覧とP11の航法装置以外の装備も検討されては如何でしょうか。これら以外に、航空機の安全性と防災ヘリとしての機能強化のために別添の装備品を装着することを推奨致します。</p>	<p>業務要求水準書に提示した条件とします。</p> <p>なお、資料-2「業務要求水準書」p11、II,2,(1),②,bで示す装置等については、次に示す①～③の条件を全て満たす場合、事業者からの提案を妨げるものではありません(① 資料-6「サービス対価の支払い方法」p3で提示した金額の範囲内、②業務要求水準書で示した要求を全て満たす場合、③業務要求水準書で提示した装置等と同等以上の性能を確保できる装置等である場合)。なお、上記の事項については、優先交渉権者となった後、国との協議を踏まえ、国が決定します。</p> <p>また、資料-2「業務要求水準書」p16、別紙1「装備品一覧」に示す装備品については、提示した条件とします。</p>
14	業務要求水準書	<p>「防災ヘリコプターの確保に関し」企画提案書の提出期限時点で「型式証明」を取得していない機体は提案機種として認められないことを10月18日の直接対話でご説明を頂きましたが、この理解で宜しいでしょうか？</p>	<p>ご理解のとおりです。</p>

No	書類名称	質問内容	回答
15	業務要求水準書	<p>『別紙1』に示す装備品一覧の装着時において、操縦士、整備士、撮影技師を除き、搭乗乗客数を7名以上確保できる機体を確保するものとする。なお、機内には装備品を搭載するために以下の「システムラック」を配備するものとする。」とあります。</p> <p>当該ラックは、現在あおぞら号に搭載されているものを移設することをお考えでしょうか？</p> <p>これらは、あおぞら号に装備した当時と比較して、現在の航空法の規定が変わっており、「耐久性要件」が変更されております。機体によっては強度不足により、そのまま移設できないことをご認識頂いた上で、システムラックの造り替えが必要となる場合には、国がその費用を負担して頂くとともに、その仕様内容は別途協議に応じて頂けることでよろしいでしょうか。</p>	<p>ご理解のとおりです。</p> <p>なお、詳細は、参考資料「装備品等資料」における「③画像伝送システム(ヘリテレ)」で示す①前方ラック、②後方ラックをご確認ください。</p> <p>また、提示したラックの配備については、事業者が提案する機種を踏まえ、資料-5「様式集及び記載要領」様式5-2」において具体的に提案を行ってください。その提案内容を踏まえ、優先交渉権者選定後、国との協議により、その貸与方法や費用負担等について最終決定します。</p>
16	業務要求水準書	<p>基本的事項に【「システムラック」を配置するも】の記載がありますが当該ラックの装着・着脱費用は別紙1装備品一覧記載の装備品類と同様、同時期に支給され、別途、国が支払うという理解で宜しいでしょうか？</p>	<p>ご理解のとおりです。</p>
17	業務要求水準書	<p>(上記(ア)等を除く最大重量の状態でない基本性能)となると、各製造会社及び各機種により基本装備品が異なることから、提案者(含む製造会社)は、実際の運航で不可欠な航法・通信機器の装備の取外しによる重量の軽減、提案機種の都合の良い気象条件の適用等、提案者の意向で如何様にも基本性能の提示が可能になります。実際は、気温、装備品、搭乗者数、高度、等々の前提条件が少し変化するだけで、要求されている任務を遂行できないヘリコプターが数多くあります。</p> <p>従って、(イ)の前提条件として、気温:ISA+20度、装備品:装備品一覧を搭載した状態、搭乗者数4-6名、高度2000ft、は最低でも要求すべきと思量致します。この前提条件で機種が大幅に絞られることはありませんが、逆にこの条件を満たせないヘリコプターが関東地整殿の防災ヘリ任務を遂行するのは危険かと思われます。</p>	<p>業務要求水準書に示した条件で、提案を受け付けます。</p> <p>なお、ご指摘頂いた内容については、資料-2「優先交渉権者選定基準」p4「確保に関する業務、機種選定について」の評価の対象となりますので、指摘頂いた内容を踏まえ、本事業に相応しいヘリコプターの機種の提案がなされることを期待します。</p>
18	業務要求水準書	<p>要求水準にHOVERING性能が記載されていないようですが、山岳地帯での定点観測業務や災害現場での定点撮影業務などは想定していないということでしょうか。装備品が多く、悪天候での撮影が必要となる当該機は十分なHOVERING性能を有することが求められ、当条件を機材選定から除くことは、当該機による従来任務項目の一部削減、或いは乗員の安全性が低下します。</p> <p>つきましては、乗員の安全性確保の為、HOVERING時に係る性能基準の記載を追記願います。</p>	<p>業務要求水準書に示した条件で、提案を受け付けます。</p> <p>なお、ご指摘頂いた内容については、資料-2「優先交渉権者選定基準」p4「確保に関する業務、機種選定について」の評価の対象となりますので、指摘頂いた内容を踏まえ、本事業に相応しいヘリコプターの機種の提案がなされることを期待します。</p>
19	業務要求水準書	<p>現有の防災ヘリの任務の一つである大規模災害時の被災現場の情報収集や復旧活動に要する航空写真撮影を遂行するためには、従来の災害対策用ヘリの仕様と同様に、少なくとも高度1500mでの定点観測/撮影ができる性能が必要となります。現状の要求水準は、関東地整殿は他の地整機に使用されている412EPよりも遥かに性能の低いヘリコプターを要求しているのと同義です。</p> <p>(例) OGE(地面効果外)状態を前提として、標準大気状態+20℃、無風、操縦士を含む6名搭乗、装備品一覧に示した装備品を搭載した状態、連続最大出力、最大巡航速度時燃料消費量×1.5時間分の燃料搭載時、当条件化でのホバリング(定点観測活動)ができる。</p>	<p>業務要求水準書に示した条件で、提案を受け付けます。</p> <p>なお、ご指摘頂いた内容については、資料-2「優先交渉権者選定基準」p4「確保に関する業務、機種選定について」の評価の対象となりますので、指摘頂いた内容を踏まえ、本事業に相応しいヘリコプターの機種の提案がなされることを期待します。</p>

No	書類名称	質問内容	回答
20	業務要求水準書	防災ヘリコプターの要求水準の「基本的事項 (イ)」で示されている「上記(ア)等を除く最大重量の状態でない基本的性能」という内容について、理解に苦しむところがあります。これは(イ)で示されている性能は、「(ア)、(イ)はそれぞれ独立した要件が満足できれば良い。」 「(ア)は、乗員乗客10名以上及び指定されたラックのスペースが確保できること。なおこの状態で飛行時間及び航続距離の要件は無い」 「(イ)は、最大航続時間:3.5時間以上、最大航続距離:700km以上それぞれ飛行できること、且つ機体重量が9.7t未満の最大全備重量の機体を確保すること。なおこの状態で飛行する場合、システムラックを含む「別紙1」の装備品を全て外し、且つ乗客を乗せなくても良い」ということでしょうか。	(ア)と(イ)は、独立した要求水準となります。よって、飛行する場合、(ア)の要求水準を満たす必要があります。その場合の最大継続距離、最大継続時間については、資料-5「様式集及び記載要領」様式5-2において具体的に提案を行ってください。 また、機体の性能については、(イ)の要求水準を満たす必要があります。よって、質問の「～」。なおこの状態で飛行する場合、システムラックを含む「別紙1」の装備品を全て外し、且つ乗客を乗せなくても良い」ということではありません。
21	業務要求水準書	【機体の位置情報が正確に分かり、かつ伝送できる機材一式】と別紙1の3に記載されている【位置出し装置】とは同じ装置であるか？	10月30日の再公表において、当該部分については削除しております10月30日に再公表した「資料-1 防災ヘリコプター維持管理・運営事業 業務要求水準書(第1回修正版)」をご確認ください。
22	業務要求水準書	航空法で定められていない装置が入っております。電波高度計・空中衝突警告装置・航法システムに関しては当該項目としては相応しくないため、削除することを提案致します。	航空法で定められていない装置においても必要な装置を含んでいます。よって、ご質問であった装置についても必要な装置とし、業務要求水準書に提示した条件とします。
23	業務要求水準書	装備品の着脱にかかる費用には、機体側の補強も含まれているという理解でよろしいでしょうか。関東地整殿の要求する装備品を装着するためには、装備品の機体側装着部分に補強が必要となるものが数点含まれております。	ご理解のとおりです。 なお、資料-5「様式集及び記載要領」様式5-2において、その方法及び金額等について明確に提案がなされ、その提案内容をもって、優先交渉権者となった後、国との協議を踏まえ、その方法及び金額等について、最終決定します。
24	業務要求水準書	「本業務は国が別途、確保した本事業の遂行に必要な装備品等(別紙1 装備品一覧)を本事業で確保するヘリコプターに装着する業務である。なお、別紙1で示す装備品は、現在、運航中である「あおぞら号」から取り外して装着する。よって、平成26年12月以降に「別紙1 装備品一覧」を国が事業者に貸与する予定である。」とあります。 平成26年12月に「あおぞら号」から装備品を取り外してしまった後から、次期防災ヘリが運航開始するまでの間の「あおぞら号を用いた維持管理・運航業務」は発注されないと理解して良いですか。あるいは、装備品を取り外した「あおぞら号」で運航可能な業務を明らかにできたならば、その範囲において各業務を発注される予定でしょうか。	ご理解のとおりです。なお、あおぞら号からの装備品の取り外し時期については、協議によります。
25	業務要求水準書	「維持に関する業務」において、飛行時間が20時間／年以上、120時間／年以下を想定している、と示されています。この飛行時間の中には、国からの指示により防災業務を行う以外の飛行時間、具体的には機体の維持(整備)に伴う地上試運転の時間、整備確認飛行の時間、維持のために回航する飛行時間などが含まれている、との理解でよいでしょうか？	ご理解のとおりです。
26	業務要求水準書	国の命により年度の想定時間を超えて運航され年間の想定維持費用を超過した場合、超過分の費用は支払われるのでしょうか。文面からは、2400時間を超えるまでは超過分の維持費用が支払われないと見て取れます。 仮に単年度の超過費用を事業者が負担して長期の仮払いのような形で事業収益上の留保金額とした場合でも、2400時間超過後に国からの指示が120時間を下回り続けた場合は、事業者の負担は一切解消されないこと＝事業上の損失となります。	防災ヘリコプター維持費については、20時間／年以上120時間／年以下を想定し、事業期間中、均等に支払うものとします。ご質問のように、年間の想定維持費用を超過した場合において、超過分の費用を支払うことはありません。なお、事業終了日(平成47年3月)前に、運航開始からの総運航時間が2,400時間を超えた時点で、機体の維持費の支払い内容・方法について、別途、国と協議を予定します。

No	書類名称	質問内容	回答
27	業務要求水準書	予備品(初度補用部品)はどのように購入される予定でしょうか。今回の厳しい予算内で事業者側負担となる場合は最低限の購入が予想されますが、十分な予備品確保は円滑な運航を担保することにつながる為、ある程度の予備品は装備品一覧と同様に国側の資産管理品として扱うことを推奨致します。	資料-6「サービス対価の支払い方法」p3表1「サービス対価の内訳、防災ヘリコプター維持費」における【費用の内容】に示すように、予備品も含めた対価の支払いとなります。よって、国側の資産管理品として扱うことはありません。
28	業務要求水準書	運航及び試運転終了後速やかに運航報告書を提出とあるが、試運転の段階ではまだ記載できません。これは試運転の結果を報告してほしいということでしょうか？だとすると試運転は事業者の判断ではなく毎日の義務となるのでしょうか？	試運転の結果の報告を予定します。なお、試運転の実施については、a.に示す「飛行計画」において、事前に事業者からの計画提案を踏まえ、実施されるとお考えください。
29	業務要求水準書	A点検中の緊急出動は、通常時と同様の水準で要求されるのでしょうか。	A点検は主に目視点検であるため、通常時と同様の水準で対応可能と考えております。
30	業務要求水準書	装備品一覧には、既に型式が古く転装が不可能か、転装作業及び維持に相当のコストが掛かる物が含まれております。装備品一覧に示す装備については、転装及び新品調達にかかわらず、関東地整殿が同等の部品を確保する(官給する)という理解として頂きたい。	業務要求水準書で提示した条件とします。
31	業務要求水準書	「別紙1」の装備品を他機に転送する場合、修理改造検査が必要となりますが、次の理由により困難が予想されます。 ①修理改造検査に着手する前に航空局検査官に対し、作業の概要説明が必要です。その際に転送する装備品各々が機能良好である旨を証明しなければなりません。 ②しかしながら、既に製造中止の対象品等は、その証明を請け負うことができません。よって、装備を行う事業者が装備困難であると合理的に判断した場合には、代品を準備して頂くこと及び納期遅延を含む一切のリスクは国側にある旨を、明確にご回答頂きたい。	業務要求水準書に提示した条件とします。 なお、資料-2「業務要求水準書」p16、別紙1「装備品一覧」に示す装備品の装着・脱着における質問にあるような事象については、資料-5「様式集及び記載要領」様式5-2において具体的に提案を行ってください。その提案内容を踏まえ、優先交渉権者選定後、国との協議により、その貸与方法や費用負担等について最終決定します。
32	業務要求水準書	別紙1記載の装備品について全て及び個別の電気容量についてお示ください。	全体で約70Aです。 (内訳:ウエスカムカメラ関連10A、レーザー計測装置15.6A、その他44.4A)
33	業務要求水準書	契約期間中に装備品を変更することはありますか？	装備品の老朽化等で取り替える可能性はございます。
34	業務要求水準書	装備品一覧にはヘリサットの記載がありませんが、今後装備の予定はありますか？	断定はできませんが、可能性としてはあります。
35	業務要求水準書	1. ウェスカムカメラ装置と画像伝送装置の接続について系統図をお示し頂けますか？	参考資料「装備品資料」「②ウェスカムカメラ装置」、をご参考願います。
36	業務要求水準書	2. 垂直写真撮影装置について、貴局よりご指定のデジタルカメラはどのように使用致しますか？また、現状の使用方法をお示し下さい。	河川や低潮線の状況撮影などで使用しております。なお、現状の取り付け状況は、参考資料「装備品資料」「②ウェスカムカメラ装置参考資料」をご参照願います。
37	業務要求水準書	3. 位置出し装置 4. 国土交通省専用無線電話 5. VTRの型番についてご教授下さい。	型番は不明です。
38	業務要求水準書	5. VTRと6.(3)ビデオテープレコーダーは別の装置になるのでしょうか？	同一のものです。

No	書類名称	質問内容	回答
39	業務要求水準書	6. 画像伝送システム(2)モニターテレビ(3)ビデオテープレコーダー(4)③画像送信装置の型番についてご教授下さい。	型番は不明です。
40	業務要求水準書	6. 画像伝送システム(ヘリTV)で映像に音声を重ねる機能は必要となりますか？	必要です。
41	業務要求水準書	レーザー計測装置の装備箇所は限定しませんとの回答でしたが、艀装の段階で特別な措置をする必要はないでしょうか？また、各機体に対する防振性能は確保されているのでしょうか？	あおぞら号においてはサーチライトのマウントを利用して取り付けしており、機体の改造は行っておりません。防振性能については機体によるものと認識しております。
42	業務要求水準書	8. 空調装置(機内エアコン)が別紙1 装備品一覧に追加されましたが、機体メーカーの工場出荷時に事前に空調装置を装備する場合も、別紙1の装備品と同様に別予算、別契約となるという理解で宜しいでしょうか？	ご理解のとおりです。
43	優先交渉権者選定基準	優先交渉権者の選定は総合評価方式によって選定されると記載されていますが、決定に当たって金額による評価はどのように反映されるのでしょうか？ご教示下さい。	資料-6「サービス対価の支払い方法」p3で提示した金額について、資料-2「優先交渉権者選定基準」p3、2(4)②「サービス対価の審査」で示すように、上限価格として設定し、超えているかどうかを確認します。なお、サービス対価の金額そのものを評価することはありません。
44	優先交渉権者選定基準	機種選定は優先交渉権者決定後に行うのですか？それとも企画書により提案された機種を決定するのでしょうか？	提案された機種に基づき資料-5「様式4-5～4-10」の提案がなされ、且つ、入札根拠となることから、提案された機種で事業契約を行います。
45	優先交渉権者選定基準	複数機種が提案された場合はどのように選定致しますか？	複数機種の提案は認めません。
46	優先交渉権者選定基準	機種(機体)を契約期間中に途中で変更することは可能ですか？	機種を契約期間中に途中で変更することについて、資料-2「優先交渉権者選定基準」表1で示す評価の視点に基づき、総合的に評価を行います。
47	基本協定書(案)	事業契約時に甲の要望を尊重すると書かれておりますが、具体的事項の記載無く、際限なく要望を聞き入れることになるのでしょうか。不公平な契約となることが考えられます。	第4条第1項記載のように、事業契約は募集要項等及び事業者提案に基づき締結されます。協議において甲の要望を尊重することが、左記ご記載のような結果になるとは認識しておりません。
48	基本協定書(案)	共同企業体となる場合の追加規定の事前開示は可能でしょうか	優先交渉権者選定及び公表後、速やかに提示する予定です。
49	基本協定書(案)	本件は一般的なPFIとは異なり、維持管理・運航費等のRunning Costの比重が高く、且つ初めての取り組みでありながら今後の機体更新のモデルケースとなる可能性もある。運航開始後、より効率的な運用となるよう契約形態見直しの機会を事前設定しておくべきと思量する。従って、事業開始後5年以内の事業契約の見直しを事前に設定することを推奨する。	事業開始後、5年以内の事業契約の見直しを前提とした事業契約の締結は実施いたしません。
50	基本協定書(案)	共同企業体組成に関わる提出書類は協定書(写)のみとの解釈で相違ないでしょうか	③に記載の条件が、協定書(写し)によって確認できる場合は御理解のとおりです。

No	書類名称	質問内容	回答
51	基本協定書(案)	共同企業体組成に関わる協定書は(甲)型、(乙)型いずれでも差し支えないでしょうか	募集要項IV1②【SPCを設立しない場合】に示す、a、b及びcの条件をいずれも満たすことを前提として応募者の提案によります。
52	事業契約書(案)	「事業者」側からの提案がかなり制限された契約内容となっていますが、「発注者」「事業者」が平等な立場で提案・協議できる内容にて変更するように再検討をお願いしたい。 例えば、第26条-4で『「発注者」の責に帰すべき事由による「要求水準」の変更がなされる場合で、かつ、「維持・運航業務」の開始の遅延が避けられない場合、「維持・運航開始予定日」を変更できる』となっているが、その場合であっても、80回分の支払いは保証して頂ける内容として頂きたい。 また、第25条で「減額を目的とした要求水準の変更の提案は双方から行うことが可能で、書面で通知し協議を行う。上記の協議が整わない場合は「発注者」が合理的な「要求水準の変更内容」を定め、「事業者」は従わなければならない」とあります。一般論で申し上げると、協議が整わない場合、一方が他方から従わなければならないとする規定は、事業者にとって不公正と思われる。 契約全体について、上記の趣旨で再考をお願いします。	前段については、「維持・運航開始予定日」の変更に伴う合理的な増加費用及び損害は国が負担します。 後段については、要求水準の変更については基本的に国と事業者の協議によって決定されま す。その上で、協議が整わない場合に、事業の安定的な継続に支障をきたすことがないよう、 管理者である国が変更内容を定めることとしておりますが、これについても合理性の基準を設 けており、一方的に事業者に負担を強いる内容ではないと認識しております。
53	事業契約書(案)	具体的にどのような場面を想定されておりますでしょうか。 また言葉の理解として「事業に関して発注者は何の責任も無く、全て事業者の責任」ということ でしょうか。	例えば運航命令から3時間以内に離陸するといった要求水準に対して、その実現方策は民間 事業者の責任によって決定、実施されることを意味します。
54	事業契約書(案)	損害の原因が発注者の指定する維持管理や運航方法にあるのであれば原則全て発注者が負 担すべきであり、「特に」という前置きをする必要はあるのでしょうか。	発注者が個別具体的に指示したものを意味します。
55	事業契約書(案)	第三者との契約書には二社間の秘密事項も含まれているため開示が憚られることもあります が、一部限定することはできますでしょうか。	事前の発注者との協議によって一部限定可能とする場合もあります。
56	事業契約書(案)	本件はPFIでは初めての防災ヘリの購入であり、一般的な不動産案件とは性質が大きく異なりま す。記載されているような、現在想定されない費用が発生する場合は一切を事業者の負担とす る、という進め方は、双方にとってより良い形の事業を目指しているようには思えません。一方 的なリスク回避と過重な事業者負担を避けるべく、且つ今後のPFIを用いた動産の購入案件を良 質化させるためにも、「別途協議する」という記載としては如何でしょうか。	ご指摘の箇所が不明であるため具体的な回答が困難ですが、事業契約書(案)では、想定さ れるリスクごとに発注者、事業者間での責任分担方法を定めております。
57	事業契約書(案)	協議が調わない場合は全て発注者の意見を優先するとありますが、これは協議ではなく命令 に近い内容とも思われます。意図としては協議を間延びさせないための記載であることを理解 致しますが、そうであるならば「一定期間を経過した場合は協議を一時中断し、第三者の見解 に従うこととする」等の解決方法もあるのではないのでしょうか。	要求水準の変更が必要となった原因によって決定方法は様々ではないと想定しておりま す が、発注者と事業者の協議を通じて、ご提案のような方法が合理的と判断する場合もあり得ると の認識です。
58	事業契約書(案)	協議が調わない場合は全て事業者発の要求水準変更は一切受け入れられないとありますが、 これでは協議性がありませんので、上記同様に第三者の見解を求め、係る費用は事業者の負 担とする、などの記載とすることで、両者の議論が平行線に終わるのを防ぐこともできるのでは 似でしょうか。	要求水準の変更が必要となった原因によって決定方法は様々ではないと想定しておりま す が、発注者と事業者の協議を通じて、ご提案のような方法が合理的と判断する場合もあり得ると の認識です。
59	事業契約書(案)	本事業を自家用運航として実施するためには国土交通省航空局との調整が必要であり、その 調整は国が行うと理解していますが、どの段階で実施するのか予定を教えてください。	優先交渉権者選定後、事業契約締結までの間で実施を予定しています。

No	書類名称	質問内容	回答
60	事業契約書(案)	事業者は損害を受けた第三者に対し、『法令等』上の義務を負うかどうかに関わらず賠償することになっていますが、発注者と同様に当社は『法令等』の賠償責任を負うまで賠償するつもりはありません。この場合は契約違反とみなされますか？	法律上、賠償義務を負うもの以外は本項の対象外です。
61	事業契約書(案)	損害を受けた第三者に対し発注者が金銭を支払った場合、事業者は『法令等』上の義務を負うかどうかに関わらずその金額を発注者に補償することになっていますが、発注者と同様に当社は『法令等』の賠償責任を負うまで補償するつもりはありません。この場合は契約違反とみなされますか？	法律上、賠償義務を負うもの以外は本項の対象外です。
62	事業契約書(案)	法令変更の措置について60日以内に協議が調わない場合は発注者の一方的な通知で措置が決定されるとありますが、「一定期間を経過した場合は協議を一時中断し、第三者の見解に従うこととする」等の余地を設けるのは如何でしょうか。	発注者と事業者の協議を通じて、ご提案のような方法が合理的と判断する場合もあり得るとの認識です。
63	事業契約書(案)	固定資産税の税率変更の場合においても、消費税と同様、増加費用及び損害の発生の防止手段を合理的に期待できない事から、増税分の費用は国負担と考えてよいでしょうか。	ご理解のとおりです。
64	事業契約書(案)	サービス対価の減額の決定に際し事業者との協議が無く一方的な理由での実施が可能な文面となっておりますが、協議を行わない理由は何でしょうか。	サービス対価を減額すること及びその金額に合理性が確保されている場合においては特段、協議の必要はないとの認識です。なお、合理性を確保するために必要に応じて事業者と協議を実施する場合も想定しています。
65	事業契約書(案)	不可抗力により業務履行不能となった場合のサービス対価は支払われないとのことですが、当該機関中に発生する支払いは実質事業者が負担することとなり、つまりは不可抗力により発生するリスクを事業者が全面負担するのと同じ意味合いとなります。事業者に不利な一方的な契約と思われしますので、協議性を持たせるべきと思量致します。	履行義務を免れた業務について、事業者において支出が発生することは想定しておりませんので、原案のとおりとします。
66	事業契約書(案)	不可抗力の措置について60日以内に協議が調わない場合は発注者の一方的な通知で措置が決定されるとありますが、「一定期間を経過した場合は協議を一時中断し、第三者の見解に従うこととする」等の余地を設けるのは如何でしょうか。	発注者と事業者の協議を通じて、ご提案のような方法が合理的と判断する場合もあり得るとの認識です。
67	事業契約書(案)	サービス対価の減額の決定に際し事業者との協議が無く一方的な理由での実施が可能な文面となっておりますが、協議を行わない理由は何でしょうか。	サービス対価を減額すること及びその金額に合理性が確保されている場合においては特段、協議の必要はないとの認識です。なお、合理性を確保するために必要に応じて事業者と協議を実施する場合も想定しています。
68	事業契約書(案)	「本防災ヘリコプター」の確保に関する契約を締結した場合に提出する書面は売主との売買契約(注文書類)にて相違ないでしょうか	売買契約により調達する場合はご理解の通りです。
69	事業契約書(案)	契約写しの提供に関し、本来はサービスの提供を目的としている本件に不要と考えられますが、写しを提供する合理的な理由はありますか。	サービス提供の礎となる防災ヘリコプターが適切に確保されていることを確認するためです。
70	事業契約書(案)	装備品が契約期間内に製品寿命、或いは搭載不可能等の理由で使用不可となった場合、発注者が提供してくれるものでしょうか。	ご理解のとおりです。
71	事業契約書(案)	ここでいう「装備品等装着・脱着業務」の「装着」とは、修理改造検査の事であると理解していますが、間違いありませんか？	修理改造検査だけではなく「装備品等装着・脱着業務」に係る全ての業務をいいます。

No	書類名称	質問内容	回答
72	事業契約書(案)	確保企業、維持管理運航企業の共同企業体を想定した場合、確保企業が機体を確保・所有し国へリースする。国は独占的使用権原の付与を受け維持管理運航企業に運航指示を出し、維持管理運航企業はそれに従う事になると考えます。 自家用運航をより明確にするためこのような趣旨の記述を加えていただくよう検討願います。	優先交渉権者選定後、事業契約締結までの間において、事業者から具体的な事業契約書の契約案文を提案することは可能としますが、資料-4「事業契約書(案)」に示している内容を原則とします。
73	事業契約書(案)	『本防災ヘリコプター』を他の目的の為に使用してはならないとありますが、担当する操縦士が実際に業務で使用している機体で行う慣熟訓練は目的外の使用ではないと考えていますが、間違いはないでしょうか？	ご理解のとおりです。
74	事業契約書(案)	ヘリコプターにはここで定義されている「突発修繕」は付き物であり、係る費用も協議無く事業者負担となるのはどのような根拠に基づくものでしょうか。	資料-6「サービス対価の支払い方法」p3、表1「サービス対価の内訳」における【防災ヘリコプター維持費】で、修理改善費用、交換部品費用を含み対価の支払いを行います。よって、原則として、対価の支払いを持って、事業者負担という条件としています。 但し、事業契約書(案)第49条第2項及び募集要項p13、VI4(3)「機体に係る突発的な故障リスクの基本的考え方」で示すように、【突発的故障】については、事業者と国でリスク負担を行うことを条件とします。
75	事業契約書(案)	突発修繕業務に際して、国が半分ご負担頂く回数(額)には、回数の制限や金額の上限等は無いと理解しておりますが宜しいですか。	回数の制限についてはございません。なお、突発的故障は5年に1回程度発生する比較的規模の大きい突発的故障であり、頻発する故障については「突発的故障」とはみなしません。 金額については、事業者が提案する一件あたりの額以上のものとします。
76	事業契約書(案)	「突発修繕業務の実施に必要な費用が()を超過する場合」について2点確認させていただきます。 ① 事業者の金額提案は、いつ頃の時点で、どのように行われるのでしょうか？ ② 「個別の「突発的故障」による「突発修繕業務」の……を超過する場合」文の末尾が意味不明です。	①については、資料-5「様式集及び記載要領」「様式6-4」において提案してください。 ②平成25年10月30日付公表の資料-4 防災ヘリコプター維持管理・運営事業 事業契約書(案)(第1回修正版)をご参照ください。
77	事業契約書(案)	発注者の一方的な契約解除権が設定されていますが、事業者との協議は無いのでしょうか。	本条各号の事象は、改めて事業者と協議をしても、あきらかに事業の継続が困難な場合との認識です。
78	事業契約書(案)	発注者の任意により一方的に解除するのは不平等であり、そもそも20年間の継続利用を見越して本プログラムに取り組むことが決定されていると理解しております。民間のノウハウで効率良い運航を実施することが狙いであるならば、国の活用方法を予想して事業に取り組むのは発注者側の義務ではないでしょうか。 「発注者」がいつでも一方的に契約を中途解除できる場合、「事業者」側は、そのリスクを含めて高額な経費を見積る必要があります。	第57条に基づき発注者が解除した場合は、第60条1項第2号及び61条第1項第2号に基づき、事業者が生じた損害を賠償することとしておりますことをご確認ください。
79	事業契約書(案)	機体価格10分の1という違約金が設定されている上に、損害金額も賠償されるとありますが、実際の損害状況を勘案すると、損害額以上の金額を国が民間業者が受け取る事となり得ますので、どちらか一つとするのが妥当ではないでしょうか。	原案のとおりとします。

No	書類名称	質問内容	回答
80	事業契約書(案)	機体保険の契約者は運航企業でもよいでしょうか。	事業者の提案によるものとします。
81	事業契約書(案)	「維持・運行開始日」前の期間中に不可抗力が生じた場合の追加費用・損害負担は事業者になっているが事業者負担は厳しいと思われます、航空機の商慣習上製造メーカーに訴求できない費用については国で負担することを検討願います。	原案のとおりとします。
82	様式集及び記載要領	応募者番号は提案書に記載する番号かと思いますが、本様式「応募者番号通知申請書」は提案書と同日に提出するものではないのでしょうか。	募集要項p11V.5「企画提案に関するヒアリングの実施」に記載したとおり、優先交渉権者を選定するため、応募者に対し、必要に応じて提案の内容に関するヒアリングを実施することがあります。その際、グループ番号を通知する必要があるため、その通知先(代表企業)となります。なお、提出にあたっての応募者番号については、空欄のまま提出下さい。
83	サービス対価の支払い方法	超過運航費用は、累計飛行時間が2400時間を超えていない場合でも年度毎に計算して年4回支払われるということでしょうか。	運航費については、累計飛行時間ではなく、資料-6「サービス対価の支払い方法」p2、1(4)「防災ヘリコプター運航費」に示す毎年度の【運航費用基準】に基づき、当該年度の上半期、下半期を支払い対象期間として、その実績に応じて、国及び事業者が事前に合意した単価に基づき、年2回全40回支払うものとします。
84	サービス対価の支払い方法	貸与される装備品と同等の品を事業者が購入した場合、貸与される装備品を装備する必要は無くなりますか？ また、この装備品に係る装着費及び維持管理費は、貸与品同様に別途、国が負担してくれますか？	原則、業務要求水準書に提示した条件とします。 但し、資料-2「業務要求水準書」p16、別紙1「装備品一覧」に示す装備品については、次に示す①～③の条件を全て満たす場合、事業者からの提案を妨げるものではありません(① 別紙1で提示した装備品と同等以上の装備品を事業者の費用負担で購入する場合、② 当該装備品の装着費及び維持管理費が、別紙1で提示した装備品と同等以下の場合、③ 当該装備品を装着しても資料-2「業務要求水準書」で提示した要求水準が担保される場合)。なお、上記の事項については、優先交渉権者となった後、国との協議を踏まえ、国が決定します。
85	サービス対価の支払い方法	部品・修繕費(労務費を含む)、保険料、運航費およびその他の費用をこの契約から除外して別扱いにしないと、今回提示された予算額に収められないが、別扱いとして企画提案書類を作成しても構いませんか？	資料-6「サービス対価の支払い方法」p3、表1(注)に示す金額は、表1に示す対価の合計であり、表1に示す費用の内容において、「部品・修繕費(労務費含む)」「保険料」「運航費(p2、1、(4)の【運航費用基準】内分」、「その他、防災ヘリコプターの運航に関して必要と認められる費用」が含まれます。よって、別扱いで提案を作成することを認められません。
86	サービス対価の支払い方法	債務負担行為の4,000百万円(税込)は税率5%の想定で設定されたものと考えてよいでしょうか。	消費税率は8%で想定しております。

No	書類名称	質問内容	回答
87	サービス対価の支払い方法	<p>「本事業に係る上記サービス対価の国庫債務負担行為設定額は、4,000百万円(税込)である。(年度ごとのサービス対価の支払い額は200百万円(税込)が上限)。なお、上記に含まれる消費税等については、「社会保障の安定財源の確保等を図る税制の抜本的な改革を行うための消費税法の一部を改正する等の法律」(平成24年法律第68号)附則及び「消費税法施行令の一部を改正する政令」(平成25年政令第56号)附則を考慮している。」との記述があります。</p> <p>このことに示されている具体的な事項は、「国庫負担行為設定額年額200百万円(税込)に含まれている消費税率は2015年9月までは8%、2015年10月以降は10%」ということなののでしょうか？</p> <p>平成27年10月以降に消費税率がさらに増加した場合には、「事業契約書(案) P.11 第29条-4 3行目以降」に記載されている「増加分は発注者が負担する」ということなるのでしょうか？それとも同年10月に10%となった場合、これ以降の国庫負担行為設定額は、増税分の増加がなされるのでしょうか？</p>	<p>現時点では、消費税率8%と考えております。また、消費税率が増加した場合はの対応については、ご理解の通りです。</p>
88	サービス対価の支払い方法	<p>「本業務の全般管理費」について、「防災ヘリコプターの運航開始日以降事業期間の終了日までの期間に亘って年4回最大80回に分けて均等に支払う。ただし第1回目の支払い額は平成27年度において事業者の提案する日の翌日から当該日の属する四半期までの期間で日割り計算するものとする」とあります。</p> <p>仮に、自家用運航という前提が、途中で事業用運航に変更されるなど「発注者側の責」によって平成27年度第1四半期までに運航開始が出来なくなる事態が生じた場合、その要因により遅れた期間の支払いは「発注者側の責」であることから、事業者は支払いを受けることが確約されると理解してよいのでしょうか。</p>	<p>サービス対価は事業契約書(案)第53条に基づき運営開始予定日以降に支払うため、遅延が生じた期間について全般管理業務費をサービス対価として支払うことは想定しておりませんが、遅延期間の全般管理業務費が支払われないことによって事業者が被った損害のうち合理的と認められるものについては、事業契約書案第26条第9項及び第26条第4項に基づき発注者が負担します。</p>
89	サービス対価の支払い方法	<p>防災ヘリコプター確保費はリース料という想定(割賦元本、金利、固定資産税で構成)であり、全額消費税の課税対象となるとの認識です。予め認識願います。</p>	<p>防災ヘリコプター確保費は、消費税の課税対象として想定しております。</p> <p>なお、提案書の作成にあたっては、資料-5「様式集及び記載要領」の「様式4-6~4-7」の【防災ヘリコプター確保費】の内訳として事業者が提案する費目構成及び各費目に対する提案金額、算出根拠が詳細に分かるように記入してください。なお、様式の行が不足する場合は、適宜、行を追加して記入してください。</p>
90	サービス対価の支払い方法	<p>確保費用において為替変動を考慮する必要がある場合、記載された計算方法に基づき算出された為替変動改定後と改定前の差分の費用は、本来当該事業枠内で負担されるべきものではないことから国庫債務負担の枠外で支給されると考えてよろしいのでしょうか。</p>	<p>資料-5「様式集及び記載要領」「様式4-5~4-10」にある【防災ヘリコプター確保費】の内訳(『機体減価償却費相当の費用』)に基づき支払います。</p> <p>よって、提案された国庫債務負担枠内のサービス対価の合計の中で、【防災ヘリコプター確保費】における『機体減価償却費相当の対価』をベースに、資料-6「サービス対価の支払い方法」p6, 3, (3)2)③「為替変動」で示す計算方法に基づいた改定後の【防災ヘリコプター確保費】について、運航期間にわたり均等に支払います。</p> <p>差分の費用を一括で支払うことはありません。</p>
91	サービス対価の支払い方法	<p>運航開始後に発生する部品調達部分の為替変動に就いても、以下算出根拠による別枠確保をお願いしたい。「本契約締結時の為替レートに対し10ポイント以上の円安が発生した場合、当該差額は別途精算される。」</p>	<p>部品調達部分の為替変動について、別枠で支払うことはありません。</p> <p>資料-6「サービス対価の支払い方法」で示した内容に基づき、サービス対価は支払います。</p>

No	書類名称	質問内容	回答
92	サービス対価の支払い方法	為替変動リスクにおいて、部品の維持管理費用が考慮されていないと見受けられます。部品の調達に係る業務は、当該リスクによる価格面での影響が大きいと、是非とも為替変動が考慮されるような仕組みに変更をお願いします。	部品調達部分の為替変動について、別枠で支払うことはありません。資料－6「サービス対価の支払い方法」で示した内容に基づき、サービス対価は支払います。
93	サービス対価の支払い方法	防災ヘリコプター維持費は均等払いとなっているがメーカーへの支払は変動金額になると考えられます。変動金額払いに代えていただけないでしょうか。また、メーカー保守契約対象外の事象については国負担としていただけますでしょうか。	防災ヘリコプター維持費の支払い方法を変更はしません。また、メーカー保守契約対象外の事象について、国が負担することはありません。資料－6「サービス対価の支払い方法」p3、表1、(注)で示す金額の中で提案してください。なお、募集要項p13、VI,4,(3)「機体に係る突発的な故障リスクの基本的考え方」を踏まえ、提案してください。
94	サービス対価の支払い方法	管理業務費・維持費の指標変動幅を3ポイントと設定した理由は何でしょうか。	資料－6「サービス対価の支払い方法」p9表5「物価変動に伴うサービス対価の改定に用いる指標」の過去の変動幅を踏まえ、国と事業者が合理的に改定できる閾値と判断しました。
95	サービス対価の支払い方法	防災ヘリコプター維持費の価格改定の基準となる資料が「企業向けサービス価格指数『機械修理』」とされていますが、ヘリコプターの部品の価格変動の実態とはかなり乖離しております。指標および、変動幅をより実態に近いものへの変更をお願いいたします。	資料－6「サービス対価の支払い方法」p9表5「物価変動に伴うサービス対価の改定に用いる指標」の変更は致しません。
96	サービス対価の支払い方法	機体の部品代は毎年3-5%の値上げが続いていますが、この実態には関わらず「企業向けサービス価格指数」:『機械修理』による評価での改定となるのでしょうか？	資料－6「サービス対価の支払い方法」p9表5「物価変動に伴うサービス対価の改定に用いる指標」によります。
97	サービス対価の支払い方法	機体の部品は全て海外からの輸入であり為替により価格が変動しますが、為替の変動には関わらず「企業向けサービス価格指数」:『機械修理』による評価での改定となるのでしょうか？	資料－6「サービス対価の支払い方法」p9表5「物価変動に伴うサービス対価の改定に用いる指標」によります。
98	サービス対価の支払い方法	運航費の金額変動幅を20千円と設定した理由は何でしょうか。	資料－6「サービス対価の支払い方法」p9表5「物価変動に伴うサービス対価の改定に用いる指標」の過去の変動幅を踏まえ、国と事業者が合理的に改定できる閾値と判断しました。
99	サービス対価の支払い方法	維持費の物価変動指標に「メーカーの提示価格」を追加することを推奨致します。航空機の世界は、技術改善や開発が永続的に続けられるため、どのヘリコプターに関わらず固定翼や部品も全て価格上昇が避けられません。またこの価格上昇は10%以上などの大幅なものはないにせよ予測不能な変動率であるため、今後20年分を正確に予測することは困難です(判断指標として参考のための予測値などもありますが、全く当たりません。)。従って、この変動幅も当該表に含めるのに相応しい内容と思われるます。	資料－6「サービス対価の支払い方法」p9表5「物価変動に伴うサービス対価の改定に用いる指標」の変更は致しません。
100	業績等の監視及び改善要求措置要領	共同企業体では特に計算書類を作成しませんが、代わりに収入と支出を記載した収支報告書を提出すればよいでしょうか。	ご理解のとおりです。提案されたサービス対価の内訳について、その根拠等を確認するためのものをご理解ください。
101	業績等の監視及び改善要求措置要領	事業者の事業収支計画は、国から受け取ったサービス対価が各社にどう分配されたかだけの記載になると思われるが問題はないでしょうか。	各社にどう分配されたかだけの記載では無く、提案されたサービス対価の内訳に基づいた、事業収支計画の提出を求めています。よって、共同企業体での提案の場合、本提出書類の記載の方法については、優先交渉権者選定後、国と事業者との協議によって、最終決定することとします。

No	書類名称	質問内容	回答
102	参考資料 装備品等資料	①前方ラックと②後方ラックと記載がありますが2つともキャビン内の配置を想定されていますか？	想定しております。
103	参考資料 装備品等資料	レーザー計測装置については参考資料④に装置構成が示されていますが、これらの装置は防振水平架台上に装備された状態で支給されますか？	ご理解のとおりです。
104	参考資料 装備品等資料	防振水平架台用PC及びデータ収録用PC装置は機内持ち込み品扱いという理解で宜しいでしょうか？	ご理解のとおりです。
105	実施方針質疑回答	維持費についても為替変動を考慮するとの回答がありましたが、募集要項のどちらに記載された内容がそれに該当するか御教示願います。もし記載ない場合は、当該項目を加えて頂くようお願い致します。	防災ヘリコプター維持費における為替変動は、検討の結果、考慮しないこととしました。よって、募集要項等に示した条件で提案頂くこととなります。
106	実施方針質疑回答	防災ヘリコプター維持費に関する為替変動については提案書で提案した内容を基に、事業契約締結時に協議可能でしょうか。	防災ヘリコプター維持費における為替変動は、検討の結果、考慮しないこととしました。よって、募集要項等に示した条件で提案頂くこととなります。
107		本件は今後、他の地整機の更新みならずこれまで国が保有していたその他の動産の管理方法として新たなモデルケースになることが予想されます。故に、遅滞無く本事業を推進することも重要と察しますが、一方で事業の完成度を高めることと両輪でなくてはならないと思っております。 係る状況下、事業者としての率直な感想としては、不動産のPFI事業を無理やり嵌め込んでいるような印象があり、現状の完成度はかなり低いのではないかと思量致します。一方で時間的な猶予が残されていない事情も勘案する必要はありますので、上記質問でも何点か指摘しております通り、事業開始後に何度か見直しの機会を設定することで最適なスキームを模索しながら事業を進め、数年かけて完成に近づけて行く努力が必要なのではと思量致します。	募集要項等で示している内容を前提に本事業を実施することをご理解ください。
108		10月22日の第2回目直接対話でも質問いたしましたが、10月2日に公表された「防災ヘリコプター維持管理・運営事業の実施に関する方針の意見書及び質問書に対する回答」の内容全てが、必ずしも10月10日に公表された「募集要項等」に反映されていないように見受けられます。ついでには、10月10日公表の「募集要項等」からが、正式な国の見解と理解してよろしいでしょうか。	ご理解のとおりです。 なお、10月2日に公表した「防災ヘリコプターの維持管理・運営業務の実施に関する方針の意見書及び質問書に対する回答」は効力を有しません。募集要項p1, I「募集要項の定義」に記載しているとおりで。
109		本事業は自家用運航を前提としている、とのご説明を受けております。しかし、航空法上の根拠については、今般の「募集要項等」には明記されておりません。事業の根幹にかかわる事項であるため、「自家用運航である」との航空法上の根拠は、いつ頃に示して頂けますでしょうか。	資料－4「事業契約書(案)」p10,第26条9に示すとおりです。
110		国の事由により、事業用運航となった場合には、運航開始までに事業社内にて機長発令を行うとともに、毎年継続的な訓練・審査を実施することが、航空法上、必要となります。このための飛行作業および地上作業を含む工数について、追加的費用が発生しますが、これらの費用も「追加的に発生する費用」として、別途、国に提案することでご負担いただくと理解しておりますが、相違ないでしょうか？	ご理解のとおりです。 なお、資料－4「事業契約書(案)」p10,第26条9に基づくものとなります。

No	書類名称	質問内容	回答
111		<p>「複数の企業等によるグループ」(以下「グループ」)で参画した場合、国とグループとの間で事業契約を締結することになりますが、その際に、機体の使用権限は国にあることを明確にした上で、グループを構成するリース事業者が機体を国へリースし、国からグループを構成する運航事業会社に機体の運航を委託するという内容の契約条項を、事業契約(案)に追加する提案は可能でしょうか。</p> <p>また、この場合、機体の使用に伴う危険負担や瑕疵担保責任等に関しては、国が専用使用する機体を貸借している状態に等しいと考えられることから、国に負って頂く事項との提案にさせて頂いて宜しいでしょうか。</p> <p>2日公表の回答においては、本件に係る内容として「募集要項等を確認ください」とありました。10日公表の「募集要項等」の文中では明確な回答に相当する事項は確認できませんでしたので、改めてご回答をお願いいたします。</p>	<p>優先交渉権者選定後、事業契約締結までの間において、事業者から具体的な事業契約書の契約案文を提案することは可能としますが、資料-4「事業契約書(案)」p15,第41条2で示している内容を原則とします。</p> <p>また、機体の使用に伴う危険負担や瑕疵担保責任等は事業者の負担とします。上記同様、優先交渉権者選定後、事業契約締結までの間において、事業者から具体的な事業契約書の契約案文を提案することは可能としますが、資料-4「事業契約書(案)」に示している内容を原則とします。</p>
112		<p>本業務については、現行の「あおぞら号」と同様、代替機による運航サービスの提供は必要無いと理解しています。仮に必要となる場合には、別紙1で示す装備品全ての装着を免除されたヘリコプターによる運航サービスであれば、別途契約に基づき可能と理解しています。</p> <p>10月2日回答には「原則ご理解の通りです。別途国はこれまでのとおり代替運航を確保するための手段を講じる予定です」とありましたが、「募集要項等」の文中に明確な回答は確認できませんでしたので、改めてご回答をお願いいたします。</p>	<p>本事業において、代替機による運航サービスを提供する必要はありません。</p> <p>国は、代替運航を確保するための手段については、別途(本事業の契約とは別契約)、講じる予定です。</p>
113		<p>運航費用のみ超過分の支払いが認められていますが、維持費についても運航の増加による追加整備費用が発生する可能性が高く、超過費用の別枠精算が必要になるものと想定しております。</p> <p>10月2日回答で、突如、「原則120時間×20年間=2,400時間に到達するまでは、事業者側の負担での対応とします。」と示され、10日の「募集要項等」にも踏襲されております。</p> <p>この場合、仮に大災害が発生し、当該年度において200時間/年間飛行した場合には、総飛行時間が2,400時間未満であるならば、差の80時間/年間に係る維持費はひとまず事業者側の負担となり、2,400時間を越えた時期にならないと別枠精算はなされない、という意味なのでしょうか。</p> <p>維持業務を担う事業者としては、累積負担特に整備費用が増大していくことになり、単年度における事業運営上の収支バランスが大きくマイナスとなる恐れがあるため、企画提案をする上での大きな障害と理解せざるを得ません。本事項に係る要項の見直しを含めて、再検討をお願いします。</p>	<p>大災害の発生が「不可抗力」に該当する場合、追加的費用の取り扱いについては、資料-4「事業契約書(案)」p32、別紙5「不可抗力による費用分担」に示すとおりです。</p> <p>なお、2400時間に到達する前までの防災ヘリコプター維持費は、事業者の方で、毎年支払われる「サービス対価」の中で、対応するものとします。</p>
114		<p>環境対策リスクについて、「騒音問題等は事業者側のみのリスクですか」と10月2日にお尋ねしたところ、回答では「ご理解のとおりです」とありました。管理者が「国土交通大臣」と記されている状況下で、騒音問題等にかかる事項が事業者側のみに課されることはあり得ないと判断いたしますが、如何でしょうか。</p>	<p>事業者側のリスクとします。</p> <p>なお、騒音問題等により第三者に生じた損害については、資料-4「事業契約書(案)」p10,第28条のとおりです。</p>
115		<p>事業の中止、中断リスクのうち、事業者負担となっているものについて詳細についてはその時点での協議事項として頂きたい。10月2日の公表回答で「詳細は今後公表する募集要項等をご確認ください」とありましたが、「募集要項等」の文中に明確な回答は確認できませんでしたので、改めてご回答をお願いいたします。</p>	<p>事業の中止等の条件については、事業契約書案に記載のとおりです。</p>

No	書類名称	質問内容	回答
116		<p>現行の「あおぞら号」は、国が所有し運航・維持を民間に委託しています。その際のリスク負担は、基本的に国が負うべき点が多いと認識しています。この点に関しては、現在示されている次期防災ヘリコプターに係る「募集要項等」の内容を読む限り、事業者のリスクが増加することは明かです。</p> <p>通常、その増加するリスクに見合う支払いが保証されない限り、事業者としてはリスク増加を受け入れ難いと考えます。</p> <p>よって、増加するリスクを受け入れる上で必要な経費が支払われないのであれば、PFI方式ではなく従来通りの方式による確保と運航・維持に戻して頂き、リスク負担も従来通りとすることが適切であると思料します。</p> <p>9月6日の前回の直接対話においても、本事項について言及させて頂きましたが、特に国側のご見解を承ることなく、終了していることから、改めて確認をさせて頂きたい。</p>	<p>本事業は、募集要項等で提示したリスク分担を踏まえた上で、防災ヘリコプターの機体の確保、維持管理・運航を包括的かつ長期的な枠組みで実施することにより、民間の創意工夫を最大限発揮して従来方式を上回るサービスの安定化及びコスト縮減を実現していただくことを期待しています。</p>