



## 防災ヘリの常識を疑え！

### その2 機体購入の官と民

アイアシスト合同会社 前田 基行

青森県防災ヘリコプターの初代「しらかみ」の機体購入に関する思い出は、本誌2021年2・3月合併号に寄稿させていただきましたが、当時は、機種選考委員会を設置して機種を絞り込んでから、随意契約方式による「製造の請負契約」を締結しました。四半世紀を経た今日、その方法には様々な変化があったようです。

平成28(2016)年4月に青森県危機管理局消防保安課長に赴任した私は、前年度に一般競争入札方式で納入されていた国内初号機となるBell1412EPI「しらかみ」への機体更新を安全かつ確実に実施する任務を課されていました。

機体更新時に行われた競争入札では、詳細かつ膨大な仕様書の作成や何十ページにもわたる質疑応答が用意されるなど、当時の担当者の苦労は、初代「しらかみ」の時とは比較にならないほど大変だったようです。

機体納入の翌年度に赴任した私の業務のひとつに、既に機体入札時に取り決められていた予備部品の購入がありました。初代「しらかみ」納入の際には、必要な予備部品を予め想定することは困難でしたので、翌年度に改めて見積合わせを行って購入したように記憶しております。

二代目「しらかみ」では、入札の公平を期すため、予備部品の購入に関しても厳しい価格交渉が行われたようです。私は、前年度の決定結果に基づいて肅々と部品の検査確認と代金支払いを決裁する必要がありました。ただ、これも国内初号機納入の生みの苦しみでしょうが、全てが順調だったわけではありません。交渉の詳細は申し上げられませんが、当事者であるBell1412EPIの輸入代行は日本国内に設立されたばかりの日本法人ベルヘリコプター株式会社でした。私がいただいた同社代表の名刺のロゴには「Bell Helicopter A

Textron Company」とありました。県の担当者の解説によれば、主要な意思決定は米国本社が行っており、彼らの商慣行として、納得がいかない場合は訴訟も辞さないということでした。

また、入札に敗れた機種の輸入業者には、初代「しらかみ」を納入した国内商社も含まれていましたので、機体本体の入札結果を反故にするような予備部品の高額購入はすぐに見抜かれ兼ねませんでしたし、その後の他県での競争入札を思えば、こちらの訴訟リスクもゼロではなかったように思います。それでも、同年7月の二代目就航式では、米国本社の役員と機体製造工場があるカナダ大使館の駐日公使の参列を仰ぎ、無事に挙行できました。

さて、結果として機種変更はなかったのですが、そもそも機体更新に当たって、同一機種販売業者との随意契約は不可能だったのか？一般競争入札によることが、果たして有益だったのか？という疑問は、どなたもお持ちなのではないでしょうか。

以下の見解は、まったく青森県庁とは無関係ですと前置きしつつ、個人的感想を申し上げます。結果的には、機体性能を低下させることのない同一機種を、考え得る最も低廉な価格で購入できたという意味においては、正しい方法だったと思います。ただ、機種選考委員会等による公平な性能比較を行っておりませんので、入札に敗れた機種が、青森県民が求める主要用途や青森県内の地形から考察した場合に、納入機種より有益な性能が発揮できたのではないかとこの疑問は残りました。

つまり、一般競争入札は、あくまで価格評価中心の競争方式ですから、最も相応しい性能等を期

待する競争には馴染みません。一般論としては、飛行機等の製造の請負契約でも、総合評価方式やプロポーザルコンペ方式といった価格以外の項目等を評価する競争方式も可能ですが、消防防災ヘリコプターのように国の補助金の交付要綱等で、ある程度候補機種種の絞り込みが可能な場合は、その機種が特定の県に相応しくないと排斥することは、WTOの政府調達協定などに基づく訴訟リスクを覚悟した対応が必要になると考えられます。それを判断する県の担当課長という立場で、当時の私にその覚悟を求められれば、おそらくたじろいだと思います。ただ、初代の導入時に対象にならなかった機種も候補になっていたので、青森県独自の性能比較を行って見たかったというのが正直な感想でした。

次に、民間事業者の機体購入に関して、官公庁が参考とすべき事例について、拙い知識ではありますが、私なりに考察してみたいと思います。

#### ①安定運航可能な機種選考

前号でも取り上げましたが、民間事業者の経営は、「儲け」の追及ですので、このことを機体購入の手法に関しても当てはめてみます。

まず、「儲け」とは、「利益＝売上－費用」を拡大することですので、何よりも売上がなければ始まりません。しかも、売上が安定的であることが顧客の信用確保につながりますので、不具合が少なく、安定的な運航を保證できる機体の購入は必須条件です。

前号で取り扱った運航時間から推測すれば、年間500時間の安定的な飛行時間の保証は、機種選

定の重要な要件であることはいうまでもありません。また、航空機に不具合が生じた場合の改修費用は、それが国の命ずる耐空性改善通報（いわゆるリコール）であっても、メーカー側ではなくユーザー側が負担することになっています。当然、その際に運休を回避するための代替機を借り上げる場合には、その費用もユーザー側の負担になります。不具合の少ない機種選定は、経営の根幹にかかわる重要条件であります。

#### ②予備部品の調達代行と在庫管理

ふたつ目は、「利益＝売上－費用」の費用について見てみます。

費用の縮小が利益の拡大につながるのは常識です。そして、この費用は、極めて単純化すると「費用＝仕入れ－在庫」と表せます。機体購入は、運航事業者にとっては商売道具の仕入れですが、納入した当初は同価値の在庫として手元にありますので、売上から差引く費用の額は0です。これを決算期に減価償却することにより費用として売上から引去る額が発生します。この「仕入れ」と「在庫」の取り扱いは、機体と同時に購入した予備部品にも当てはまります。したがって、民間事業者が機体を購入する際には、仕入れ価格が最小になるような値引き交渉に努めるとともに、「在庫」の額を減らす工夫が重要になります。具体的には、機体価格の値引きが限界に達すれば、次は如何に予備部品の購入を減らすかということになります。

一方で、不具合が発生した時の機体改修と運休回避の代替機調達の費用負担はユーザー側の責任ですので、このリスクを抑えるための効率的な在



左右写真：防災ヘリ「しらかみ」の交換用部品（写真提供：青森県防災航空隊）

庫管理が、機種選定の重要条件になります。

最も有名な部品購入の参考事例は、平成13(2001)年に日本航空㈱が経営改善策として航空機メーカーであるボーイング社と取り決めたVMI (Vender Managed Inventory:ベンダー主導型在庫管理) という在庫管理手法です。

これは、日本航空㈱が自社で実施していた部品調達と在庫管理を全てボーイング社に代行させるもので、予備部品はボーイング社が資産として保有し、日本航空㈱は使用した分だけ支払うという取り決めです。このことで、当時、数十億円の経営改善につながったと報道されています。この影響もあってか、今日では多くの民間事業者が、メーカーとの予備部品の調達方法と在庫管理についての取り決めを機種選定の前提条件としています。

ちなみに、先に総務省消防庁が公表した令和2(2020)年度の「消防防災ヘリコプター操縦士の確保・養成及び整備士の確保の推進に関する検討会」報告書にも「機体・部品調達や修繕時の共同調達のあり方」の中でPBH (Power By the Hour; 飛行時間連動型整備契約) の導入が取り上げられていますが、この手法も航空機エンジンメーカーが機種導入の際に大手運航事業者に提案した在庫管理とオーバーホールに関する費用圧縮提案によるものです。

### ③複数機の一括購入

三つ目は、LCCなどの航空会社も導入する手法ですが、同一機種の複数機一括購入の方法です。同一メーカーから複数機を購入することは、それ自体スケールメリットを生かした価格交渉にも役

立ちます。併せて、前号でも触れたように航空機は12ヵ月以内に耐空検査を済ます必要があるため、必ず1ヵ月程度の運休期間が必要になります。定期運航路線を持つ航空会社は、この機体の点検運休による欠航をさけるため、同一機種を13機又は25機揃えることにより、各機体の運休時期を調整しつつ、運休機体の路線用の代替機をあらかじめ用意することにより、安定的な定期運航を可能にしています。

以上、民間事業者が機種選定、機体購入を行う際の特徴的な取り組みを紹介しましたが、いずれの工夫も各道県の消防防災ヘリコプターの購入の際に導入できれば、公共の利益にも合致するものと考えます。

建前を言えば、一般競争入札ではなく、総合評価方式やプロポーザルコンペ方式といった価格以外の項目等を評価する競争方式を導入すれば可能ではありますが、1機のみでのヘリコプターを運航する各道県が各々独自に調達している現状では相当困難を伴うものと思われます。

次号では、これらの民間事業者の工夫を反映できる望ましい運航方法を提案してみたいと思います。

つづく

※前月号の「年間運航時間300と500」の中で「警察ヘリコプターでも自前の機体のみでは1,000時間機長の養成が間に合わない」と書きましたが、警察航空隊の機長には1,000時間飛行の制限はありませんので、この飛行時間が養成訓練の理由ではありません。お詫びして訂正させていただきます。



定期点検中の防災ヘリ「しらかみ」  
(写真提供：青森県防災航空隊)