

民間船舶の運航・管理事業（旅客船）に関する入札説明書への質問に対する回答

No	資料名	ページ	行	項目名	質問	回答
1	00_入札説明書	15	10	別紙2	競争的対話の出席者につきましては、何名まで出席可能となりますでしょうか。 また、アドバイザー等の参加は可能でしょうか。	競争的対話の出席者は最大20名を予定しておりますが、会場次第では変更になる可能性もあります。アドバイザー等の参加は可能です。
2	01_事業契約書（案）	5	7	第10条	本事業に融資を行う金融機関等のための担保設定については、対抗要件具備のための承諾書の作成へのご協力を含めて、御承諾を頂けるとの理解で宜しいでしょうか。	金融機関等による担保権設定及び対抗要件の具備を承諾するか否かは、実際に承諾依頼があった時点で決定します。 ただし、PFI事業における資金調達においては、直接協定の締結を前提として、「事業者」の地位・権利・資産等に対する担保権の設定が一般的である点は認識しています。
3	01_事業契約書（案）	18	37	第48条第3項	「発注書」は「発注者」の間違いでしょうか。	「発注書」は誤記であるため、契約時に「発注者」へ修正します。
4	01_事業契約書（案）	19	1	第48条第3項	本事業の要求水準を基準として是正措置要求がなされるとするならば同条6項の内容で十分と考えます。もし6項と違いがあるのであればご教示下さい。	第3項は「発注者」の判断で「事業者」に是正措置を要求（指示、半強制力を伴うもの）できる規定、第6項は各船舶が要求水準に合致していないと「発注者」が判断した場合でも、「事業者」が自ら改善する規定（「発注者」からの要求ではない）です。
5	01_事業契約書（案）	20	24	第53条第2項	発注者が「本事業船舶」に担保権を設定する場合の承諾に附される「条件」としてはどのようなものをご想定でしょうか。	担保権の実行時に事前に金融機関等と「発注者」との間で協議すること、金融機関等は「発注者」の承諾なく担保権を実行しないこと等を含む条件を設定することが想定されますが、具体的な内容については「発注者」と金融機関等の間で締結する予定の直接協定において協議する予定です。
6	01_事業契約書（案）	23	29	第62条第4項	「事業者」は「本事業船員」について、他方の「本事業船舶」の運航にも従事できるよう、操船技術に関するOJT訓練等の実施に努力する旨の記載があります。一方、2024年10月11日に防衛省より公開された民間船舶の運航・管理事業（旅客船）に関する実施方針に対する質問回答内No. 42において、本件に関する質問に対し、「基本的にはそれぞれの本事業船舶を運航することを想定しており、事業者の提案により示される場合はその限りではない」と回答がなされています。事業契約書（案）2ページに記載がある通り「提案書類」が事業契約を構成するものであるとするならば、第62条第4項第四文の記載は事業者の提案を妨げるものであり、防衛省の回答と矛盾が生じると思われますが如何でしょうか。	第62条第4項の規定は、各本事業船舶の本事業船員がそれぞれの本事業船舶を運航することを原則としつつも努力義務規定としてOJT訓練等の実施を記載しています。そのため、当該規程は事業者の提案を妨げるものではなく、実施方針に対する質問回答と矛盾が生じるものではありません。
7	01_事業契約書（案）	23	31	第62条第4項	事業者は事前に予備自衛官又はその希望者であることを確認した上で雇用するよう定められていますが、2024年10月11日に防衛省より公開された民間船舶の運航・管理事業（旅客船）に関する実施方針に対する質問回答内No. 46において、予備自衛官であることや予備自衛官となる意向を条件とすることなく幅広く本事業船員を募集できるとの理解で良いかとの質問に、理解の通りとの回答がなされています。第62条第4項第五文の記載は事業者の採用活動を制限するものであり、防衛省の回答と矛盾が生じると思われますが如何でしょうか。	PFI船舶は、有事等に際しては自衛艦化され、民間船員は下船し、代わって自衛官が船舶を操船する運用を前提としていることを踏まえ、事業者に対し、平時において、船員における予備自衛官の割合を増やすことを求めています。 従って、新規船員の採用に当たっては、PFI船舶がそのような運用を前提としていること、予備自衛官の資格を有する船員と有しない船員とは異なる点があることを、採用希望者に十分に説明し、よく理解して頂くことは必要です。 他方、自衛隊退職者も含め、予備自衛官は本人の志願に基づき採用されるものであるため、予備自衛官へ志願することを採用の条件とすることや、採用後に予備自衛官への志願を強いることは、蔽に慎む必要があることに留意し、採用活動に当たって頂くことをお願いするものです。

8	01_事業契約書（案）	23	31	第62条第4項	「事業者は本事業船員を雇用するにあたっては、事前に予備自衛官又はその希望者であることを確認した上で雇用するものとする。」とあります。予備自衛官への登録はあくまで個人の意思によると理解しておりますが、雇用の手続きとして、退職（予定）自衛官を雇用しようとする際、採用面談等において本人に予備自衛官登録を希望するか否かを正式にはっきりと質問してよいと認識してよろしいでしょうか。 また、予備自衛官登録を希望しないと確認した場合、あるいは希望の有無を明確に回答しない場合は、雇用しなくてよいとの認識でよろしいでしょうか。	No. 7の回答をご参照下さい。
9	01_事業契約書（案）	23	36	第62条第5項	第62条4項第四文、第五文において2024年10月11日に防衛省より公開された回答との齟齬が生じることから、「本事業船員」の雇用に当たって事前に確認を行うこと、との表記は適切ではないと考えますが如何でしょうか。	No. 7の回答をご参照下さい。
10	01_事業契約書（案）	25	27	第68条第3項	「発注者輸送所要」を満足するために必要となる「許認可等」の取得または届出が必要となる場合には、事業者の責任及び費用でこれを取得又は届出する旨の記載がありますが、発注者の所要で事業者が費用を負担すると誤解が生じる為、以下の文言に書き換える事をご検討いただけますでしょうか。 「発注者輸送所要」を満足するために必要となる「許認可等」の取得または届出は自らの責任で事業者が行い費用は発注者が負担する。	許認可等の取得又は届出を行う際には、事業者の責任及び費用で実施頂きます。その上で、資料-4 第1 2.(2)の表2 (8)にあるとおり、当該取得又は届出に係る費用が「船舶運航に際して合理的に生じる」ものであれば、運航経費として防衛省から支払いを受けることができます。 他の条文にも同様の規定がありますが、それぞれの行為の実施時点において発注者が費用を直接負担（支払い）することはありませんので、原文のとおりとします。
11	01_事業契約書（案）	28	5	第74条第6項	「輸送役発注者」は、運航開始10日前を基準に、「事業者」に対して輸送する部隊の内訳、車種及び諸元の通知を行う旨の記載がありますが、2024年10月4日、実施方針に対する意見書において「輸送内容次第で、補油量調整やリネン手配等が間に合わない恐れがあるため「運航開始10日前を基準」を「運航開始前30日前」を基準に変更して頂きたい」との意見を提出させて頂いております。運航開始10日前の当該通知では輸送に支障が出る可能性があります、本件については考慮頂けないのでしょうか。	「運航開始10日前を基準」であるため、可能な限り早期に通知できるよう事業者と調整を進めることを想定しております。
12	01_事業契約書（案）	28		第77条から第79条	裸備船する防衛出動等の範囲に平時の訓練輸送も含むと解釈されず（業務要求水準書2ページ及び事業契約書（案）15ページ用語の定義「防衛出動等」）一方、船舶運航業務における防衛出動等においては当該記述はありません。裸備船の手順や船舶検査証の返納受領については平時の訓練時も同様であると考えられますが、何か特別な手段を考慮されているのでしょうか。	「平時の訓練」も同様であると認識しております。
13	01_事業契約書（案）	29	28	（記述なし）	第77条以下に防衛出動船舶の引渡しについて記述されておりますが、平時の訓練における裸備船の船舶の引渡しについては事業契約中に一言も記載がありません。防衛出動時の裸備船と同様の内容で裸備船するとすると、業務に大きな影響がありますので、事業契約以降事業者と協議するなど、何らかの記載があるべきと考えますが、いかがでしょうか。	「平時の訓練」における裸備船に関して、防衛省と事業者との間で綿密な調整が必要と考えております。 現時点で事業契約書（案）に記載することは想定しておりません。

14	01_事業契約書（案）	29	30	第78条第2項	防衛出動船舶の引渡しにおいて、港湾管理者との調整や荷役作業、貨物の積み上げ等を事業者が実施することが可能と合理的に判断される場合、「発注者が荷役作業等を事業者に要請し、事業者は自らの責任及び費用においてこれを実施する」とありますが、船舶の運航に伴う荷役作業、貨物等の積み上げは別途役務契約を締結し、サービス対価とは別に運航経費として防衛省から支払われると認識しておりますが、いかがでしょうか。	ご理解のとおりです。
15	01_事業契約書（案）	33	34	第88条第2項	全損の証明に関して、発注者が認める第三者による証明を受けるとございますが、この第三者には保険会社が入るという理解で宜しかったでしょうか。また、「故意又は重過失」の定義については民間と国に相違は無いとの認識で宜しかったでしょうか。民間（例えば保険会社）で故意重過失となるものが、国側としても故意重過失となる認識でおります。	事業契約第88条第2項ただし書きのとおり、「全損」に関する故意又は重過失の存否を証明する第三者には、「本事業船舶」に対する普通期間保険（船体保険）を付保した保険会社も含まれます。「故意又は重過失」については、前提となる事実関係をどのように解釈するかは個別に判断される事項かと思いますが、概念としては一般的な民法における通常の解釈によるものであってその意味では国でも民間でも異なることはない認識です。
16	01_事業契約書（案）	37	6	第95条	片方の船舶の帰責事由により事業契約の全部が解除された場合、もう片方の帰責事由が発生していない船舶についても第95条各項が適用されることとなりますでしょうか。あるいは、帰責事由が発生していない船舶については発注者帰責として第96条が適用されますでしょうか（第98条についても同様です）。	事業者の帰責事由により事業契約の全部を解除することとなった場合、字義どおり事業契約の対象である両者の船舶に対して本条各項が適用されることとなりますので、いずれの船舶に起因するかは問わず、両者の船舶について本項が適用されることとなります。
17	01_事業契約書（案）	37	23	第96条	「解除時出来高金額」及び「解除時現状復旧費用」には改造等費用金額のみならず、保険料、建中金利、融資組成手数料、その他、船舶調達に関する初期投資費用（各種アドバイザー費用（法務、会計・税務、ファイナンシャルアドバイザー等）を含むがこれらに限らない）等、出来高を構築するために必要となる合理的な費用等も含まれるとの理解でよろしいでしょうか。	ご質問のような各種費用については、当該出来高に至るまでに不可欠と認められる合理的な範囲で「解除時出来高金額」及び「解除時現状復旧費用」の対象となります。具体的な取扱いについては、事業者と協議のうえ、発注者が決定します。
18	01_事業契約書（案）	38	1	第96条2項	「合理的な増加費用」には、金融機関からの資金調達に伴う金利に加え、遅延利息やブレイクファンディングコスト等も含まれるとの理解でよろしいでしょうか。	発注者に起因する事由により金融費用の発生が避けられない場合は、合理的な範囲で「合理的な増加費用」に含まれます。
19	01_事業契約書（案）	38	22	第97条2項	「合理的な増加費用」には、金融機関からの資金調達に伴う金利に加え、遅延利息やブレイクファンディングコスト等も含まれるとの理解でよろしいでしょうか。	法令等の変更等又は不可抗力により発生する合理的な増加費用については、第34条第4項及び第35条第4項の規定に従います。
20	01_事業契約書（案）	40	3	第99条第2項	「合理的な増加費用」には、金融機関からの資金調達に伴う金利に加え、遅延利息やブレイクファンディングコスト等も含まれるとの理解でよろしいでしょうか。	発注者に起因する事由により金融費用の発生が避けられない場合は、合理的な範囲で「合理的な増加費用」に含まれます。
21	01_事業契約書（案）	40	26	第100条第2項	「合理的な増加費用」には、金融機関からの資金調達に伴う金利に加え、遅延利息やブレイクファンディングコスト等も含まれるとの理解でよろしいでしょうか。	法令等の変更等又は不可抗力により発生する合理的な増加費用については、第34条第4項及び第35条第4項の規定に従います。
22	01_事業契約書（案）	40	32	第101条	本契約終了時に「事業者」はスクラップ処分、防衛省又は第三者への「本事業船舶」の譲渡等について協議を行うと記されていますが、「発注者」と協議を行うとの理解で宜しいでしょうか。	ご認識のとおり、発注者との協議を予定しております。また、必要に応じ、防衛省内の関係所掌も協議には参加することを予定しております。

23	01_事業契約書（案）	40	36	第101条	「スクラップ処分時の収益を国に納付する」とありますが、収益が発生した場合に国に納付することを要求するということは、当然負債が発生した場合は国が負担するという認識でよろしいでしょうか。	スクラップ処分の実施場所等の条件を防衛省が指定することにより、処分に係る経費及び手数料が増大し損失が発生した場合は、事業契約書（案）第101条に基づき協議します。
24	01_事業契約書（案）	23	3	別紙6	「不可抗力」には新型コロナウイルスのようなパンデミックも含まれますでしょうか。	別紙6の1(1)～(3)に記載されている具体例には明記ありませんが、新型コロナウイルスのような疫病は、「天災その他自然的又は人為的な事象であって、「発注者」及び「事業者」のいずれにもその責を帰すことに出来ない事由（経験ある管理者及び「事業者」側の責任者によっても予見し得ず、若しくは予見できてもその損失、損害、又は傷害発生防止手段を合理的に期待できないような一切の事由）」に該当する場合が一般的という理解ですので、不可抗力に該当しうると考えられます。個別の事案において該当するか否か及びその損害範囲等については、実際に生じた事象の内容や、その事象の社会における位置づけ、影響等も踏まえて決定されることとなります。
25	01_事業契約書（案）	29	8	別紙9	別紙9の2(1)に定められている、上乗せが認められない利ざやとは、契約解除の対象となる船舶についての、契約解除時点において未払いの船舶調達利息の利ざや部分との理解でよろしいでしょうか。	「提案書類」に記載された利ざや（スプレッド）を指します。本契約が解除された場合、「契約解除通知日」から「発注者」が選択した支払方法による支払日までの期間について「調達利率」により利息の再計算を行います。本契約第90条、第94条第一号乃至第三号（第二号については同号の遅延が「事業者」の責めに帰すべき事由による場合に限る。）又は「事業者」の故意若しくは重過失により「全損」が生じ第89条第1項により解除する場合は、「提案書類」に記載された利ざやを除く「基準金利」のみを「調達利率」として利息を再計算します。
26	01_事業契約書（案）	29	13	別紙9	別紙9の2(3)について、融資者から提示のあった利ざやとなるのは、契約解除の対象となる船舶についての、契約解除時点において未払いの船舶調達利息の利ざや部分との理解でよろしいでしょうか。	「提案書類」に記載された利ざや（スプレッド）のうち、SPC利ざやを除く金融機関利ざやを指します。本契約が解除された場合、「契約解除通知日」から「発注者」が選択した支払方法による支払日までの期間について「調達利率」により利息の再計算を行います。本契約第93条若しくは第94条第二号（同号の遅延が「不可抗力」による場合に限る。）又は「法令等の変更等」、「不可抗力」若しくは「事業者」の軽過失により「全損」が生じ第89条第1項より解除する場合は、「基準金利」と融資者から提示による金融機関利ざやの和を「調達利率」として利息を再計算します。
27	02_業務要求水準書	17	23	第2 4. (3)ア(ウ) a (e)	車両搭載地域、時間の確保について、「出発港については乗船開始の4時間前（戦車及び戦車回収車の場合は3日前）から船舶出港までの時間」とありますが、戦車の場合は必ず3日前から確保せよということでしょうか。 3日前とした理由は何でしょうか。 それとも、3日前にかかわらず「なお、車両制限令等により公道の通行時間が制限される車両が含まれる場合は、確保時間等に関して防衛省と別途調整するものとする」の対象に含まれるという認識でよろしいでしょうか。 戦車や夜間通航制限のある特殊車両の場合、当日早朝に岸壁地域に進入の場合から、前日夜間あるいは前々日夜間に進入の場合など、その時々車両数や陸上輸送力により変化します。	戦車及び戦車回収車に関しては、「なお、車両制限令等により公道の通行時間が制限される車両が含まれる場合は、確保時間等に関して防衛省と別途調整するものとする。」の対象に含まれるというご認識で差し支えありません。

28	03_様式集及び記載要領	4	8	第2第3項(2)	共通様式に別途添付する書類についても、正本1部、副本9部、計10部のほか、電子データを提出する理解でしょうか。又は電子メールでの提出となりますでしょうか。	第二次審査資料を構成する書類のひとつとして、正本1部、副本9部、計10部のほか、電子データを提出してください。
29	04_サービス対価の算定・支払	3	16	第1第2項(1)	船舶サービス対価のうち、船舶整備費部分に含まれる「その他、船舶調達に関する初期投資と認められる費用」については、本事業に関連し発生する各種アドバイザー費用（法務、会計・税務、ファイナンシャルアドバイザー等）も含まれるとの理解でよろしかったでしょうか。	弁護士費用や会計コンサル費用等の各種アドバイザー費用については、事業者の開業に伴う諸費用に含めてください。
30	04_サービス対価の算定・支払	11	27	第2 3. (3)イ	<p>予備自衛官である船員数の割合に応じた返納金額の算定方法について。</p> <p>予備自衛官等である本事業船員の確保を求める一方、実施方針に関する質問への回答No46では、あくまで予備自衛官等は個人の志願に基づき採用されるとあります。また、採用時に予備自衛官に登録することをお願いできない現状と、業務要求水準書には「都合により予備自衛官を希望しないで本事業船舶の船員となった者については、その希望を尊重し予備自衛官には採用しないこととする」とあります。これらのことから、ある一定数は予備自衛官に登録されない船員であることが十分予想されますし、また、民間企業に船員全員を予備自衛官船員として雇用を促進することを求められるのは困難と思われまます。</p> <p>したがって、予備自衛官である船員数の割合に応じた返納金額の算定方法について、100%が予備自衛官船員になることを基準とした計算式は理不尽であり、一定割合（例えば80%）を基準とする、あるいは、提案書の船員雇用計画に提示する年度ごとの予備自衛官船員の割合（目標）を基準とする計算式とするなどの考慮をしていただけないでしょうか。</p> <p>すなわち、 【計算式】事業年度ごとの各事業船舶船員費×10%×（1-事業年度ごとの各本事業船舶に係る予備自衛官である船員数の割合）</p> <p>において、下線部数値「1」を、「0.8」あるいは「船員雇用計画で提示された年度ごとの予備自衛官船員の割合（目標）」とするなど。</p>	<p>防衛省は「船員の100%が予備自衛官であること」が望ましい状況であると考え、これを基準としております。</p> <p>なお、ご質問において例示頂いたように、予備自衛官船員の割合の基準値を「80%等の一定割合又は事業者の提案による割合」とした場合、実績割合が基準値を上回ったときは、発注者から事業者へ追加的な支払いが生じます。国の予算制度上、そのような追加的支払いに対応することが困難です。防衛省としては「船員の100%が予備自衛官船員になることを基準とし、事業者に支払い、じ後、実績割合に応じてサービス対価を精算（国に返納）する」方法を採用しております。</p>