

民間船舶の運航・管理事業（旅客船） 第2回競争的対話に係る質問・回答書

No	資料名	項目名	質問	回答
1	実施方針	資料－Ⅳ リスク分担表	実施方針にて公表されているリスク分担表における、番号62「法令変更による本事業船舶の全損による損害」については、入札公告における事業契約書（案）において該当条文がございませんが、法令変更により船舶が全損するという事態が想定されないため、記載削除されているとの理解でよろしかったでしょうか。	法令変更により船舶が全損した場合には第89条の2項が適用されます。
2	事業契約書（案） 業務要求水準書	第8条第2項 第2の1(2)ア(エ)	本事業船舶が令和8年1月1日から運航開始できない場合は、暫定的な措置を協議の上決定するとあります。当該措置については具体的な事情を踏まえて決定することは承知しておりますが、例えばどのような措置が想定されるでしょうか。また、サービス対価、増加費用、船舶運航予定日等の日程、要求水準変更、解除等の取扱いに関する想定をご教示ください。帰責当事者がいる場合と法令変更・不可抗力の場合とで分ける考え方となりますでしょうか。一方で、要求水準書にて「また、いずれの船舶も(3)に規定する要求水準を満たした船舶を準備するものとする。」とありますが、暫定的な措置として要求水準を全て満たす必要があるかも協議対象とさせていただけますでしょうか。	暫定的な措置として、事業契約書（案）第8条第2項に記載のとおり、船舶を入れ替えて配備する等の措置が想定されます。例えば、船舶の改造・修繕等の遅延により本事業船舶による運航開始ができない場合、代替船舶を準備し、本事業船舶が運航可能になるまで配備する等が考えられます。サービス対価、増加費用、船舶運航予定日等の日程、要求水準変更、解除等の取扱いに関する想定は、暫定的な措置の具体的な内容等を踏まえ協議になります。ただし、要求水準の変更は想定しておりません。帰責当事者がいる場合と法令変更・不可抗力の場合とで分ける考え方については、暫定的な措置の個別具体的な状況を踏まえた上で検討します。暫定的な措置として要求水準を満たす必要性について、原則として要求水準を全て満たす必要があります。
3	事業契約書（案）	第48条第3項	入札説明書への質問に対する回答No. 4において、同条第6項との相違をご説明頂きましたが、同条第3項は「必要な改善等が必要と判断した場合」とあるので、要求水準に合致した場合でも是正措置が必要となきがあり得る形になっております。要求水準に合致する限り、是正措置要求がされないことをご確認いただけますでしょうか。	ご理解のとおりです。
4	事業契約書（案）	第49条	第49条に記載の「確認」は、どのくらいの時間を要するでしょうか。また、融資の際「確認」の通知を貰うことは可能でしょうか。	実地確認等に要する通常程度の日数のほか、防衛省における内部手続きに過度に日数を要することはありません。ただし、船舶調達業務の完了が令和7年12月28日より遅くなる場合等においては、防衛省における内部手続きを進めることができず、運航開始確認書等の交付が令和8年1月1日（船舶運航開始予定日）に間に合わない可能性があります。また、「確認」の通知手続きは可能です。細部はご相談ください。
5	事業契約書（案）	第49条	第49条第3項は、SPCの登記との理解でよろしいでしょうか。	ご理解のとおりです。
6	事業契約書（案）	第90条第12号	第90条第12号に要求水準未達の場合の解除事由が規定されていますが、他の事由との平仄の観点からは、重大性のある要求水準の未達に限り本号が適用されるとの解釈で宜しいでしょうか。事業契約別紙3（業績等の監視及び改善要求措置要領）に定める「契約解除」の項目に記載されているとおり、「改善勧告を繰り返しても、業務不履行の状況を改善及び復旧することが明らかに困難であると認められた場合」に該当することが前提となるものと理解しております。	ご理解のとおりです。なお、当該事由に該当するか否かについては、その事象によって判断すべきことであると認識しておりますので、協議の上決定がなされるものと考えております。

7	事業契約書（案）	第95条または第100条	入札説明書への質問に対する回答No. 16において、片方の船舶の事業者帰責に起因して事業者帰責のないもう片方の船舶部分も含めて全部解除された場合には、事業者帰責による解除として第95条及び第98条が適用されるとの回答を頂きましたが、発注者帰責の場合及び法令変更・不可抗力の場合も同様との認識で宜しいでしょうか。また、全部解除による影響が過大と思われるので、第89条の全損規定のように全部解除を制限するか、せめて全部解除前に協議可能として頂けないでしょうか。	発注者帰責の場合及び法令変更・不可抗力の場合であっても、発注者が全部解除とした場合は同様の効果を生じます。ご指摘の全部解除については、本事業における重大な決定となることは当然であるため、事前の協議を行うことについては、必要であると認識しております。
8	事業契約書（案）	第101条	第101条第一文は契約終了と契約期間満了、第二文は契約期間満了のみを対象にしておりますが、契約終了は解除による終了との認識で宜しいでしょうか。その場合、船舶運航開始日到来後の船舶の処分（スクラップ・譲渡いずれも含む）については、第98条乃至第100条の第1項第1号において、事業者の収益とする旨規定しているので、第101条第一文に基づき国に納付する必要はないとの認識で宜しいでしょうか。 （補足） 「収益」とは、キャッシュだけでなくSPCの損益との理解で良いかも含めご回答頂きたいです。（仮に簿価以下で売却した場合に損失が発生するがその場合協議となるか。）	第101条第一文にある「本契約が終了する場合」とは、途中解除による終了とのご認識で差し支えありません。（ご質問にある「第二文」は、第三文の誤りではないでしょうか。） なお、第98条第1項第1号は、船舶の処分に係る収益額を一律「事業者の収益とする」旨規定しているものではありません。 収益の解釈については、防衛省と契約相手方の関係性から見ることを前提に記載していることから、契約相手方内の企業間の関係性を含めたことを前提としておりません。現金の動きや現金を伴わない書類上の動きについては、契約相手方内の整理も必要と考えますので、本件は必要に応じ対応を継続していきたいと思います。
9	事業契約書（案）	別紙4 4ページ及び5ページ	融資の際に影響があるため追加質問いたしますが、仮に契約解除になった場合に「事業者の開業に伴う諸費用」は、履行済みであれば事業者に支払われますでしょうか。	船舶運航開始日到来後に契約解除となった場合、履行済みと合理的に認められる「事業者の開業に伴う諸費用」の未払額に相当する金額については、事業契約書（案）第98条第1項2号、第99条第1項2号、第100条第1項2号に基づき、「契約解除通知日」から最初に到来する当初定められたスケジュールに基づく支払日に支払います。
10	事業契約書（案）	別紙4 11ページ	「事業年度ごとの各本事業船舶船員費（消費税込）×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※）」とありますが、サービス対価には消費税等が含まれないとの認識であり、「（消費税込）」を削除した計算式で算出される金額に消費税等相当額を返金する形に修正頂けないでしょうか。	原案のとおりとします。
11	事業契約書（案）	別紙4 14ページ	令和7年度の4月10日時点で確認できる最新の指標が当初の指標と思いますが、事業契約締結後の日付であり、変動幅が激しい昨今の物価変動リスクを事業者が負担するのは過重ですので、予定価格に関する予算措置を行った日、当該予算を執行した日である入札公告日、或いは、せめて事業者によるサービス対価の提案を行った日（提案書提出期限）で確認できる最新の指標とご修正頂けないでしょうか。	原案のとおりとします。
12	事業契約書（案） 基本協定書（案）	別紙8第1条 第7条第4項	両該当条文にて独禁法の引用条文が異なります。おそらく事業契約書の方が正しいと思いますがご確認いただけますでしょうか。また、可能な限り同じ文言にさせていただきたく存じます。	基本協定書と事業契約別紙では法的な効果が異なるため、どちらかと同じ文言とすることはせず、原文のとおりとします。なお、独禁法の改正等に伴う条文番号の修正等は締結時において対応することとします。

13	事業契約書（案）	別紙8第1条及び第2条	SPCである「乙」の他、「乙の代理人」とありますが、代表企業・構成員を指す（基本協定書と同じ対象範囲）との認識で宜しいでしょうか。	ここでいう乙の代理人とは、乙からの委任に基づき、乙に代わって防衛省との契約事務を執り行う代理権を有する者を指します。本事業において、代表企業又は構成員が「乙の代理人」に該当するのは、代表企業又は構成員がSPCについて上記の内容の代理権を有する場合に限られます。
14	事業契約書（案） 基本協定書（案）	別紙8第2条 第12条	基本協定書上は代表企業・構成員が連帯して、事業契約書上はSPCが違約金賠償債務を負担しますが、重複して請求はされないとの認識で宜しいでしょうか。	ご認識のとおりです。
15	事業契約書（案）	—	落札者に決定した場合、事業契約書の調整にあたり、事業契約書（案）をwordファイルにて共有いただくことは可能でしょうか。	落札者へwordファイルの共有は可能です。
16	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（令和6年11月18日）	No.11	通知が遅くなると必要な手配が整わない可能性があります。「運航開始10日前を基準」とした場合、官側の通知が遅れることで運航に支障がでた場合に民側の責任になることを懸案しているのを、契約書の記載を変更して頂けないでしょうか。又は、民側の責任を緩和することとして頂けないでしょうか。	運航開始30日前を基準に輸送役務契約を締結する際に、仕様書上で輸送時期（往路・復路に関する乗船部隊、使用港、日程等）と輸送所要（航路、人員数及び車両数）を示しており、補油作業等に必要な情報は提示していると考えております。また、「運航開始10日前を基準」に関しては、現行事業では可能な限り早めに通知することを実施しており、本事業も同様の対応を予定しております。そのため、原案のとおりとします。
17	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（令和6年11月18日）	No.19	「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。」のうち「第34条第4項及び第35条第4項の規定に従います。」とは、協議できるとの理解で良いでしょうか。	遅延利息やブレイクファンディングコスト等の金融費用について、発生が避けられないと合理的に認められる場合は、第34条第4項及び第35条第4項の規定に基づく、「本事業」に関して「事業者」に発生した合理的な増加費用及び損害に含まれます。 なお、増加費用及び損害の取扱いについては、第34条第4項及び第35条第4項の規定に従います。