

# 民間船舶の運航・管理事業における事後評価

## 報告書

令和8年4月

防衛装備庁装備政策部

# 目 次

<b>I. 事業概要等</b> .....	2
1. 事業目的等.....	2
2. 事業概要.....	2
3. 事業実績.....	3
4. 事業間の変化要因.....	4
(1) 防衛力の抜本的強化に当たって機動展開能力の強化.....	4
(2) 財務省予算執行調査.....	6
(3) 災害派遣等対応.....	9
<b>II. 事業評価</b> .....	10
1. 事業者経営状況等.....	10
2. 要求水準.....	10
3. 主なリスク分担.....	13
4. 契約内容の履行状況等.....	13
5. アンケート調査結果.....	18
6. 事業評価総括.....	29
<b>III. 事業手法評価</b> .....	30
1. P F I 事業の適切性.....	30
2. P F I 事業方式の適切性.....	31
3. 民間収益事業.....	31
4. 官側の業務負担.....	33
5. 事業手法評価総括.....	33
<b>IV. 次期事業への反映</b> .....	34
1. 事業.....	34
2. 事業手法.....	34

# I. 事業概要等




## 1. 事業目的等

国は、一層厳しさを増す安全保障環境の下、実効性の高い統合的な防衛力を効率的に整備し、柔軟かつ即応性の高い統合運用の体制を構築する必要があり、海上輸送においては、迅速かつ大規模な輸送・展開能力を確保し、所要の部隊を機動的に展開・移動させることが求められている。

特に、災害時、緊急時等における機動的な展開には、常時運航可能な体制確保が必要であるとともに、自衛隊の輸送能力だけでは不足する事態も想定されることから、人員・車両・物資等を海上輸送できる複数の民間フェリーの早期確保が不可欠である。

自衛隊の輸送力と連携して大規模輸送を効率的に実施できるよう、輸送所要に合致した民間フェリーの調達・維持管理・運航、予備自衛官の活用を含む船員の確保等を一元的に行い、災害時、緊急時等における機動的な展開能力を常時確保するとともに、公的機関のための輸送等を行うことを目的とする。

## 2. 事業概要

<p>船舶概要</p>	<p>&lt;1号船舶 ナッチャンWorld&gt; 竣工：2008年 総トン数：約10,500t 全長：約113m 最大積載量：旅客約500名、 普通車約110両+大型車約50両</p> 	<p>&lt;2号船舶 はくおう&gt; 竣工：1996年 総トン数：約17,400t 全長：約199m 最大積載量：旅客約500名、 大型車約200両</p> 
<p>事業主体 (高速マリン・ トランスポート 株式会社 (SP C))</p>		
<p>主な業務範囲</p>	<p>①船舶調達業務 事業船舶の調達に係る設計、建造又は改造、試験に至るまでの一切の業務</p> <p>②船舶維持管理業務 事業船舶を常時、運航可能な状態に維持するために必要な業務全般</p>	

	<p>③船員雇用・養成業務 事業船舶が常時運航可能な体制となるよう、本事業船員を雇用・維持のうえ、本事業船舶の運航にあたって必要となる海技士資格の取得や操船技術の習得・鍛錬等を含む必要な教育・訓練の実施及び適切な配乗・労務管理に係る一切の業務</p> <p>④船舶運航業務 国の輸送所要に対応可能とするように本事業船舶の運航を行うにあたって必要な業務全般</p> <p>⑤全般管理業務 経営管理及び業務実施企業の業務管理、国との連絡調整その他全般的な管理に必要な業務</p>
事業期間	<p>H28/3/11～R7/12/31 (事業期間詳細)</p> <p>H28/4/1～H28/12/10                      レディネス期間 H28/10/1                                      1号船舶の運航開始日 H29/4/1                                        2号船舶の運航開始日 R7/12/31                                      船舶運航の終了日及び事業終了日</p>
契約金額	契約時   ： 24,964,958,057円(税込)
VFM	<p>特定事業選定時   ： 約4.6%(金額非公表)</p> <p>事業者選定時     ： 約6.2%(金額非公表)</p>
選定方式	一般競争入札(総合評価落札方式)

※より詳細な沿革や事業の概要等については、以下の防衛省ホームページに掲載している。

<https://www.mod.go.jp/j/budget/release/PFI/ship/index.html>

### 3. 事業実績

#### 【訓練輸送】

年度	件数	人員数	車両数
H28年度	3件	1,633名	494両
H29年度	3件	1,080名	353両
H30年度	7件	2,316名	798両
R1年度	8件	2,776名	926両
R2年度	8件	2,645名	943両
R3年度	5件	1,313名	547両
R4年度	8件	2,671名	896両
R5年度	8件	2,844名	933両
R6年度	9件	3,883名	1,426両

年度	件数	人員数	車両数
R7年度	12件	3,549名	1,198両
合計	71件	24,740名	8,514両

【災害派遣】

年度	件数	人員数		車両数
		自衛隊の輸送	宿泊支援等※	
H28年度	2件	3,138名	2,605名	78両
H29年度	0件	-	-	-
H30年度	5件	7,936名	7,526名	161両
R1年度	5件	842名	1,227名	349両
R2年度	1件	191名		89両
R3年度	0件	-	-	-
R4年度	0件	-	-	-
R5年度	3件	147名	4,841名	67両
R6年度	0件	-	-	-
R7年度	0件	-	-	-
合計	16件	12,254名	16,199名	744両

※ホテルシップとしての運用：5件

- ・平成28年熊本地震
- ・平成30年7月豪雨
- ・平成30年北海道胆振東部地震
- ・令和2年新型コロナウイルス感染症対策
- ・令和6年能登半島地震

#### 4. 事業間の変化要因

##### (1) 防衛力の抜本的強化に当たって機動展開能力の強化

令和4年12月16日、国家安全保障戦略、国家防衛戦略及び防衛力整備計画（以下、「三文書」という。）について国家安全保障会議決定及び閣議決定がなされ、「自衛隊自身の海上輸送力・航空輸送力を強化」「2027年度までに、PFI船舶の活用の拡大等により、輸送能力を強化」「海上輸送力を補完するため、車両及びコンテナの大量輸送に特化した民間資金等活用事業（PFI）船舶を確保」が明記され、旅客船に加えて、貨物船等の確保のため事業拡大（令和8年4月現在：旅客船2隻、貨物船等4隻）することとなった。

## 【三文書（抜粋）】

### ○国家安全保障戦略（令和4年12月16日国家安全保障会議決定及び閣議決定）

#### 1 (4) 我が国を全方位でシームレスに守るための取組の強化

##### カ 有事も念頭に置いた我が国国内での対応能力の強化

我が国に直接脅威が及んだ場合も念頭に、我が国国内における幅広い分野での対応能力を強化する。

自衛隊、米軍等の円滑な活動の確保のために、自衛隊の弾薬、燃料等の輸送・保管の制度の整備、民間施設等の自衛隊、米軍等の使用に関する関係者・団体との調整、安定的かつ柔軟な電波利用の確保、民間施設等によって自衛隊の施設や活動に否定的な影響が及ばないようにするための措置をとる。

##### キ 国民保護のための体制の強化

国、地方公共団体、指定公共機関等が協力して、住民を守るための取組を進めるなど、国民保護のための体制を強化する。具体的には、武力攻撃より十分に先立って、南西地域を含む住民の迅速な避難を実現すべく、円滑な避難に関する計画の速やかな策定、官民の輸送手段の確保

### ○国家防衛戦略（令和4年12月16日国家安全保障会議及び閣議決定）

#### IV 防衛力の抜本的強化に当たって重視する能力

##### 6 機動展開能力・国民保護

島嶼部を含む我が国への侵攻に対しては、海上優勢・航空優勢を確保し、我が国に侵攻する部隊の接近・上陸を阻止するため、平素配備している部隊が常時活動するとともに、状況に応じて必要な部隊を迅速に機動展開させる必要がある。このため、自衛隊自身の海上輸送力・航空輸送力を強化するとともに、民間資金等活用事業（PFI）等の民間輸送力を最大限活用する。

自衛隊は島嶼部における侵害排除のみならず、強化された機動展開能力を住民避難に活用するなど、国民保護の任務を実施していく。このため、2027年度までに、PFI船舶の活用の拡大等により、輸送能力を強化することで、南西方面の防衛態勢を迅速に構築可能な能力を獲得し、住民避難の迅速化を図る。今後、おおむね10年後までに、輸送能力を更に強化しつつ、補給拠点の改善により輸送・補給を一層迅速化する。

### ○防衛力整備計画（令和4年12月16日国家安全保障会議決定及び閣議決定）

#### II 自衛隊の能力等に関する主要事業

##### 6 機動展開能力・国民保護

島嶼部への侵攻阻止に必要な部隊等を南西地域に迅速かつ確実に輸送するため、輸送船舶（中型級船舶（LSV）、小型級船舶（LCU）及び機動舟艇）、輸送機（C-2）、空中給油・輸送機（KC-46A等）、輸送・多用途ヘリコプター（CH-47J/JA、UH-2）等の各種輸送アセットの取得を推進する。また、海上輸送力を補完するため、車両及びコンテナの大量輸送に特化した民間資金等活用事業（PFI）船舶を確保する。

## (2) 財務省予算執行調査における指摘

令和5年度及び7年度に財務省予算執行調査の対象となり、PFI船舶の利用率が低調であることに対し指摘を受けたことから、次期事業の実施方針の策定や既存事業の運営における改善に向け、検討を推進する。

○ 令和5年度

### I. PFI船舶の平素の稼働状況及びPFI基本方針との関係性

- ・ PFI船舶は、維持整備や船員確保の面でコスト優位性はある一方、自衛隊による利用及び民間収益事業による利用率が両船舶とも1割以下の状況にある。したがって、財政資金の効率的利用に向けて、平素においても活用できる用途があれば、積極的に活用すべき。
  - 契約開始時（平成28年度）から令和4年度末までの稼働  
ナッチャンWorld：8.0%、はくおう：10.0%
- ・ 現在の「防衛力整備計画」ではPFI船舶の確保が掲げられているが、確保に際しては、必ずしもPFI手法の導入ありきではなく、例えば、中古船舶の供給状況等も踏まえつつ、中古船舶を買い上げた場合との経費効率の比較や、PFI方式とする場合でも契約内容の見直しも含め、有効活用の方策を検討すべき。

### II. 運用パターン別取組状況

- ・ （現行船舶）  
自衛隊訓練や米軍輸送の需要を取り込み、PFI船舶を積極的に活用すべき。  
特に自衛隊訓練については、護衛艦用とPFI船舶用の燃料の調達バランスを再考し、PFI船舶をより自衛隊訓練で活用できるようにすべき。
- ・ （防衛力整備計画での確保予定船舶）  
現在の「防衛力整備計画」では、PFI船舶の確保が掲げられているが、確保に際しては、有事における利用に加え、  
①自衛隊訓練での利用、②民間収益事業（例：定期航路による貨物運搬、自治体訓練での利用）を柱とした有効活用に向けた方策の検討や中古船舶を買い上げた場合との経費効率の比較を前提とすべき。

### III. 反映内容

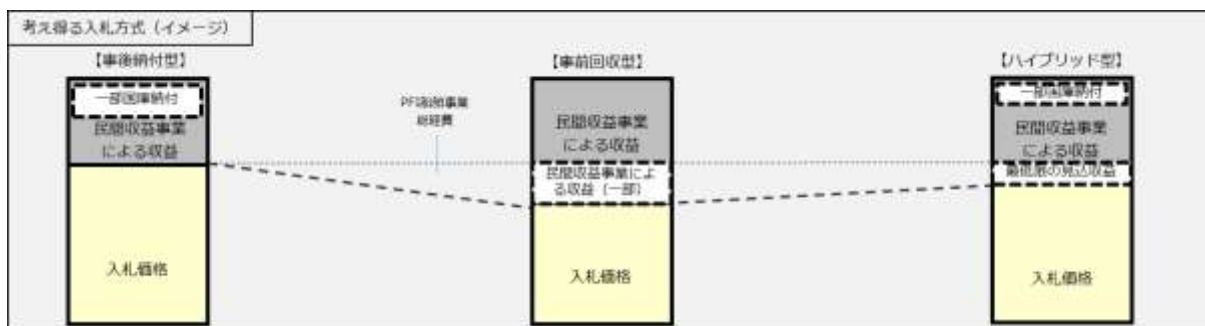
- ・ 所要の大きい訓練南西地域への部隊展開訓練等で使用するほか、自治体における国民保護訓練での使用などについても検討を行い、PFI船舶の有効活用を図っている。
  - 令和5年度から令和6年度末までの稼働  
ナッチャンWorld：19.0%、はくおう：17.3%
- ・ 次期PFI船舶の確保にあたり、防衛省が船舶を調達（中古船舶2隻を購入して運用する場合を想定）し自衛官が運航する従来方式と、PFI方式のライフサイクルコストを比較した。その結果、PFI方式は約1割の費用削減が見込まれることから、次期契約においても引き続きPFI方式を採用した。
- ・ 上記自衛隊訓練での使用の他、次期PFI船舶においては、現行のPFI船舶より燃費向上した船舶の選定により、活動に必要な燃料費を約3割削減させる等コスト面も考慮し、事業者が民間収益事業に取り組みやすい環境を整えた。

### I. 大型旅客船（契約済）

- ・ I期大型旅客船事業では、燃料費に起因する採算性の低さや運用ルール上の制約から、事業期間全体を通して民間収益事業の取組が低調となった。
- ・ 防衛省では、こうした状況を踏まえ、II期大型旅客船事業において、燃費条件を大きく改善させた船舶を採用したほか、運用ルールの見直しを行うなど、民間収益事業に取り組むための環境改善が図られている。
- ・ 民間収益事業も含め、PFI船舶の稼働率を向上させることは、財政資金の効率的利用の観点のみならず、船員の技能の維持・向上の観点からも重要であることから、II期大型旅客船事業では、防衛所要に支障が生じない範囲で着実に民間収益事業の実績を重ねていくべきである。そのため、防衛省は、
  - ①契約事業者との継続的な対話を通じて民間収益事業参画の目標（見通し）を共有し、
  - ②毎年の結果をフォローアップする中で、運用ルールの改善を継続的に行う
 など、稼働率の向上に向けたPDCAサイクルを確立すべきである。

### II. 貨物船（今後契約）

- ・ 今後契約を予定している貨物船については、旅客船に比べてスケジュールの柔軟性が高く、自衛隊の利用に供しない期間に柔軟に民間収益事業に活用しやすい。防衛所要に支障が生じない範囲で、財政資金の効率的利用の観点から、事業者が見込みうる民間収益事業に極力取り組んでいくことが重要である。
- ・ そのため、防衛省は、貨物船の契約手続に当たって、既存の大型旅客船の契約条件にとらわれることなく、
  - ①貨物船の特性を考慮した柔軟な運用ルールの設定（72時間ルールの緩和など）や、
  - ②民間収益事業のインセンティブを高めるための入札方式のあり方
 について、今回の調査結果や事業者の意見等も十分に踏まえて検討し、最適なルール、落札方式を設定すべきである。



### III. 反映内容

- ・ 毎年度末に当該年度の民間収益事業実績を踏まえ、次年度の参画目標（見通し）の設定について、防衛省及び事業者でフォローアップ検討会を実施（令和7年度（令和8年3月）から実施）。防衛所要に支障を生じない範囲で、イベント事業実施の可能性を検討し、令和7年度に見込まれる件数以上の参画を目指す。

- ・ 次事業者意見も踏まえた運用ルールの見直し及び民間収益事業に取り組むインセンティブを高めるための入札方式の在り方について検討した結果、貨物船選定事業では以下を実施した。
  - 防衛所要を踏まえ、72 時間以内の出港でなくともよい一部の船舶については、防衛所要に支障を生じない範囲での民間収益事業に取り組めるよう運用ルールの見直し（72 時間ルールの緩和）を図った。
  - 最低限見込まれる民間収益を入札価格から控除し、かつ、一定以上の収益が上がった場合にその一部を国庫納付するハイブリッド型の入札方式を採用し、事業者が、民間収益事業に取り組むインセンティブを高める。

### (3) 災害派遣等対応

平成28年以降16件の災害派遣に対応し、部隊展開の他、休養施設として被災者等への宿泊、食事及び入浴のサービス提供業務を行った。

また、当該業務の運営を防衛省で行っていたが、令和6年の能登半島地震対応時には、災害派遣において防衛省に対する他任務が増加したことや、派遣期間の長期化に伴い、当該業務の効率化が必要となったことから運営を民間事業者へ委託した。

【船内での入浴】



【船外での受入】



【船内での音楽演奏】



【船内での食事】



【船内での健康相談】



【船内での利用者とのふれあい】



## II. 事業評価

### 1. 事業者経営状況等

#### (1) 各期間における利益の確保

事業開始から第5期までは営業損失を計上していたが、第6期以降は安定して営業利益を計上し、結果として事業期間全体で846,755千円の利益を確保することができた（第1期は中間決算の実績値であり、今後確定次第更新予定）。

なお、第5期までの営業損失については、事業期間当初は定率法における減価償却費などによる費用が多く計上されるため利益が減り赤字になるが、事業期間全体を通してみると黒字化し利益を確保することができるというPFI事業の特徴を踏まえた事業計画に基づいた経営によるものと評価した。

【単位：千円】

	第1期	第2期	第3期	第4期	第5期	第6期
売上	0	2,115,628	3,388,132	3,768,047	3,915,789	3,583,616
売上原価	0	2,769,489	3,944,513	3,943,759	3,805,070	3,266,761
販管費	17,625	156,048	93,262	110,347	115,573	102,892
営業利益	-17,625	-809,909	-649,643	-286,059	-4,854	213,964
	第7期	第8期	第9期	第10期	第11期	合計
売上	3,608,023	3,667,694	4,269,191	4,149,448	3,583,427	36,048,995
売上原価	3,135,936	3,136,887	3,713,343	3,603,629	2,807,841	34,127,228
販管費	87,965	88,481	112,950	103,163	86,706	1,075,012
営業利益	384,123	442,326	442,898	442,656	688,879	846,755

#### (2) 経営状況・実施体制

事業期間を通じて株主総会、取締役会、会計監査等において経営上の指摘事項はなく、安定的に経営が行われた。

実施体制について、契約締結時のSPC及び構成企業の体制を維持し、事業を安定的に継続して実施できた。

#### (3) 事業の安定性・継続性に影響を与える事象

事業の安定性・継続性に影響を与える重大な事象は、特に発生しなかった。

なお、後述する2号船舶（はくおう）のエンジントラブルについて、サービス対価の減額等の措置を講じているが、早期復旧の目途が立ち、運用態勢に大きな影響を与えなかったことから、事業の安定性・継続性に影響はないものと判断している。

### 2. 要求水準

#### (1) 船舶調達

中古船舶2隻が調達され、要求水準を満たす適切な改造が施されている。

要求水準未達成の箇所はなく、また改善勧告を发出するような状況もなかったため、船舶

調達業務に関わる契約内容は適切に履行された。

	改造項目
1号船舶	船体部：空調装置改造、造水装置新設、船橋前面及び側部防弾設備等 機関部：ジェットルーム設置、燃料移送ポンプ及び吸入フィルター交換 居住区：寝台・便所改造、調理設備及び食堂改造、会議室スペース確保等 電気関係：操縦用監視カメラ交換、各コンセント AC100V に交換
2号船舶	船体部：船橋防弾工事、車両甲板防爆工事、斜路カバー増設工事、船舶延命工事 電気関係：船橋電源増設工事

ただし、災害派遣において、当初、想定していなかった被災者支援のためのホテルシップとして宿泊・入浴等支援を実施した実績を踏まえ、次期事業においてより円滑に被災者支援が実施できるよう、業務要求水準書に被災者支援に必要な業務（消耗品等の準備、ごみ処理、清掃等）及び船舶への設備（要介助者等移動用エレベーターの設置、長期間の活動に対応するための給水設備・洗濯機等施設の充実等）を追加することが必要である。

## (2) 船舶維持管理

毎月及び四半期ごとに事業者より維持管理状況の定期報告受及び現地モニタリングにより適切に履行されているのを確認した（1件の改善勧告除く。）。

## (3) 船員雇用・養成

毎月及び四半期ごとに報告を受け、PFI船舶の運航に必要な船員数は確保できていることを確認した。

予備自衛官については、元海上自衛官から採用された予備自衛官に加え、平成28年度より海上自衛隊に予備自衛官補制度を導入したことで、海技士資格を有する民間船員の志願者を予備自衛官補として採用し、教育訓練を経て予備自衛官として任用することが可能となった。これにより、PFI船舶の船員として予備自衛官及び予備自衛官補（以下、「予備自衛官等」という。）を確保する機会は増えたものの、事業開始時点においては確保できる人数が明らかではなかったため、業務要求水準書では1号船舶の運航に従事できるよう予備自衛官等の確保を促進するものとされていた。事業期間全体を通しては、概ね船員の8割程度の予備自衛官を確保した状況であったものの、予備自衛官のみで運航可能な態勢を確立するのに約9年を要した。その要因としては、近年、予備自衛官の低充足の状況が続いており、海上自衛隊の予備自衛官においては約5割（令和6年度末）と厳しい状況にあること、その海上自衛隊の予備自衛官のうち海技士資格を保有している予備自衛官が少ないこと、事業者は、資格未保有者が資格を取得するまでの間、資格未保有者とは別に資格を保有する船員を雇用し、資格未保有者が資格取得後に既雇用船員を解雇することは困難であること等が挙げられる。事業開始時点から態勢の確立を図るため、予備自衛官等の確保に係る契約上のインセンティブを含めた検討・措置を行うことが必要である。

また、海技士資格を有する予備自衛官の人数の拡大を図るため、令和6年3月から海技士（5級以上）の資格を保有する予備自衛官については、予備自衛官の継続任用の上限年齢（65歳未満）にかかわらず引き続き任用が可能となるよう制度の改善を図っている。今後は、海技士資格を保有する予備自衛官を安定的に確保できるよう海上自衛隊の予備自衛官補制度を事業

者に浸透させ、全ての船舶に予備自衛官等の確保の促進を求めることについて検討が必要である。

年度	船員雇用		
	1号船舶		
	運用上必要な予備自衛官数(船員数)	うち予備自衛官の人数	予備自衛官の割合
H28年度	21	11	52%
H29年度		14	67%
H30年度		16	76%
H31年度		19	90%
R2年度		19	90%
R3年度		18	86%
R4年度		18	86%
R5年度		19	90%
R6年度		18	86%
R7年度		23	110%

#### (4) 船舶運航

年度当初の計画通りに輸送役務が実施されている。

また、「緊急輸送通知」発出後72時間以内の出港についてもこれまでに全て時間内に出港されていることを確認した。

更なる運用性向上のため、係留港から72時間で出発できる態勢から出発港を官民協議により指定可能とすること及び自衛隊による運航の訓練が可能となるよう訓練を目的とした平素における裸備船を求める規定の追加等要求水準の見直しが必要である。

#### (5) 改善勧告

船舶維持管理業務においては、令和7年1月に2号船舶のエンジントラブルによる契約不履行があり改善勧告を発出している。

経緯	輸送役務契約(新潟港→大分港)を履行するため2号船舶が相生港から新潟港へ向かう途中、鳥取沖でエンジン2基のうち1基が故障。原因不明で復旧ができず、予定通りの運航が不可能になったため契約の履行を断念し、残りのエンジン1基で相生港に戻ることになり、代替船も準備できなかったため業務不履行となった。
未達内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>個別輸送役務契約の不履行</li> <li>船舶維持管理業務の要求水準未達</li> </ul>
対応状況	事業者に改善勧告を発出し、再運航できるまでの期間のサービス対価を減額

### 3. 主なリスク分担

#### (1) 経費の変動リスク

事業契約では、船舶維持管理費、船員費、運航準備費及びその他の費用について、日銀調査統計局企業向けサービス価格指数（『海上旅客輸送』『その他の専門サービス』）を指標として、改定前の指数から3ポイント以上の変動が確認された場合には、事業費を改定することとなっている。

サービス対価の改定は当該規定に基づき対応したことで、物価変動に伴う事業者の負担が過度になることはなかった。

#### (2) 業務（船舶の調達、維持管理、船員雇用・養成業務、船舶運航業務、全般管理業務）実施に付随するリスク

契約期間中に2号船舶の故障が生じた際には、業務要求水準が未達であったため、事前に整理されたリスク分担に則り、改善勧告が発出された。

#### (3) 法令変更・不可抗力リスク

事業期間中において当該事象に関する追加協議等は発生しておらず、特に大きな問題は見受けられなかった。

#### (4) 防衛出動に関するリスク

事業期間中において当該事象に関する追加協議等は発生しておらず、特に大きな問題は見受けられなかった。

#### (5) 船員の雇用リスク

事業期間中において当該事象に関する追加協議等は発生しなかったが、予備自衛官のみで運航可能な態勢を確立するのに約9年を要しており、事業開始から態勢を確立するまでの間のリスク分担についての検討が必要である。

### 4. 契約内容の履行状況等

#### (1) 業績監視（モニタリング）

1件の契約不履行を除き契約内容・提案内容は遵守・達成できた。なお、契約履行状況については下図の通り業績監視（モニタリング）の中で確認した。

モニタリングの方法		モニタリングの内容・提出書類	確認結果
全般管理業務	書類による確認	業務要求水準書に規定する提出書類（計算書類、各種議事録等）の確認を行う。	特に指摘事項はなし
	聞き取り等による確認	必要と認める場合に、公認会計士等専門家による聞き取り調査を実施。	特に指摘事項はなし
船舶調達業務	書類による確認	業務要求水準書に規定する提出書類（各種計画書等）の確認を行う。	特に指摘事項はなし
	実地における確認	業務履行の進捗状況等を国としてより詳細に把握し、業務要求水準書に基づく業務履行について事業者と認識を共有することを目的として、本事業船舶の改造等の状況に関して、	特に指摘事項はなし

		実地における確認を行う。	
船舶維持管理、船員雇用・養成、船舶運航業務	日常モニタリング	事業者自らの責任により、選定企業の業績等及び要求水準達成状況について適切にモニタリングするとともに、当該結果をとりまとめ適切に管理を行う。	特に指摘事項はなし
	定期モニタリング	事業者は、上記に基づき選定企業の業績等及び要求水準達成状況を自ら確認の上、定期モニタリングに係る確認が必要な提出書類の確認を行う。	特に指摘事項はなし
	随時モニタリング	国が必要と判断した場合、随時に、業績等について事業者から必要な報告を求める。	特に指摘事項はなし
	実地における確認	国が必要と認める時は、国は実地における確認を行う。	特に指摘事項はなし

## (2) 発見・改善事項

- 維持管理業務における改善勧告の判断基準となる「重大な事象」及び「重大な事象以外の事象」について、業績監視の中で検討。事業の中で発生する事象について、事象の内容かつ重要性や事業に与える影響を踏まえどの程度重大であれば改善勧告を発出するのかを整理し、事業期間を通じて当該整理をもとに業績監視を実施した。
- 船舶入港における事前協議について、対応方法等を官民双方で確認。確認後は円滑に入港することができ、輸送役務を滞りなく実施することができた。
- 休職中の船員（予備自衛官）の船員費の取扱いについて明記していなかったが、船員費の支払いに係る要件を整理し、次期事業への反映の資とすることができた。

## (3) 民間の技術力や知見の活用状況

船舶の調達から維持管理・運航まで民間企業のノウハウ・知見を最大限に活用し、効率的に事業を実施した。

また、民間の裁量で収益事業を定期的に行い、船舶の有効活用に寄与した（民間収益事業については後述）。

## (4) 財政負担軽減への寄与

VFMは6.2%であり、国で実施する場合と比べてPFIを活用することによる効果が確認でき、財政負担の軽減を図ることができた（VFMの詳細については後述）。

また、サービス対価として事業者に毎年一定額を支払うため、国の予算の平準化につなげることができた。

参考：本事業におけるリスク分担の考え方

リスク	リスクの内容	負担者	
		国	事業者
入札応募リスク	入札公告提示資料の内容の変更に伴う損害等	○	
入札応募費用リスク	入札応募に関する費用		○
契約締結（未締結・遅延）リスク	国の責任により契約が未締結又は遅延することによる増加費用及び損害	○	
	上記以外の事由により契約が未締結又は遅延することによる増加費用及び損害		○
業務実施企業に関するリスク	事業者から本事業に関する業務を受託する企業（業務実施企業。その使用人を含む。）の使用に係る責任		○
支払遅延・支払不能リスク	国の支払いの遅延	○	
	事業者の国への支払いの遅延		○
資金調達リスク	本事業の実施に関する費用の事業者の資金調達に関する責任		○
金利変動リスク	基準金利確定日までの金利変動による資金調達コストの増加	○	
	基準金利確定日以降の金利変動による資金調達コストの増加		○
税制変更リスク	消費税又は地方消費税の税率変更による増加費用	○	
	消費税又は地方消費税以外で、すべての者に影響する税制の変更又は新設による増加費用		○
	本事業に特別に又は典型的に影響を及ぼす税制の変更又は新設による増加費用	○	
法令変更リスク	合理的な防止手段を期待できず、本事業の遂行上重大な支障を与えると認められる、法令変更又は新設による増加費用	○	
	上記以外の法令変更又は新設による増加費用		○
不可抗力リスク	国及び事業者のいずれにもその責を帰すことができない、不可抗力（大規模な天災（大地震、津波等）又は人為的事象（戦争、放射能、第三者からの攻撃、テロ、妨害等））により生じる増加費用及び損害	○	△
要求水準確保に係るリスク	要求水準の達成に要する費用		○
要求水準変更等リスク	国の指示による要求水準の変更により生じる増加費用	○	
	上記以外の事由による要求水準の変更により生じる増加費用又は事業費の減少		○

許認可取得リスク	許認可の取得・維持に関する責任及び損害（国が取得する許認可）	○	
	許認可の取得・維持に関する責任及び損害（上記以外）		○
事業の中断、中止リスク	国の指示又は政策変更によるもの中断又は中止により生じる増加費用及び損害	○	
	上記以外の事由による中断又は中止により生じる増加費用		○
知的財産権侵害のリスク	本事業の実施に当たり第三者の知的財産権等を侵害し、又は事業者が作成した成果物等が第三者の知的財産権等を侵害した場合に、第三者に生じた損害の賠償	△	○
国の提示資料に関するリスク	国の提示資料の誤り・変更に起因する増加費用	○	
臨機の措置に関するリスク	災害防止等のための臨機の措置に要した費用（不可抗力に起因する場合を除く）	△	○
近隣対策リスク	国が運航を指示する出入港に関する近隣対策実施の責任及び費用	○	
	上記以外のもの（係留施設の近隣対策を含む）に関する近隣対策実施の責任及び費用		○
環境対策リスク	事業者が実施する業務に係る環境対策の実施の責任及び費用		○
情報保全リスク	事業者の帰責事由による情報漏洩等による損害		○
民間収益事業の実施リスク	民間収益事業の実施に起因する増加費用及び損害		○
保険付保リスク	保険契約の締結及び保険料の変動による増加費用及び損害	△	○
船員の雇用リスク	法令で求められる本事業船舶の運航に必要な船員数・資格を有する体制を確保できない事態に係る増加費用及び損害		○
	予備自衛官である船員の確保	△	○
本事業船舶の損傷リスク	国の帰責事由による本事業船舶の損傷による増加費用及び損害	○	
	国帰責以外の帰責事由による本事業船舶の損傷による増加費用及び損害		○
第三者賠償責任リスク	国の帰責事由による第三者に対する賠償責任に係る増加費用及び損害	○	

	国帰責以外の帰責事由による第三者に対する賠償責任に係る増加費用及び損害		○
貨物等の損傷リスク	国の帰責事由による貨物等の損傷による増加費用及び損害	○	
	国帰責以外の帰責事由による貨物等の損傷による増加費用及び損害		○
本事業船舶の性能維持・修繕リスク	本事業船舶が要求水準に合致した性能を維持できずに運航できない事態		○
物価上昇リスク	維持管理・運航段階の賃金水準又は物価水準の上昇による維持管理・運航費の増加	○	△
本事業船舶の備船リスク	事業者の帰責事由により、国に本事業船舶を備船できない事態に係る増加費用及び損害		○
	上記以外の事由による備船不能に係る増加費用及び損害	○	
本事業船舶の運航リスク	防衛出動等において自衛隊による本事業船舶の運航に起因して生じる増加費用及び損害	○	
	防衛出動等において事業者の維持管理に起因して生じる増加費用及び損害		○
契約解除リスク (本事業船舶の全損に係る契約解除は以下に従う)	事業者の帰責事由による契約解除	△	○
	不可抗力による契約解除	○	△
	法令変更による契約解除 (合理的な防止手段を期待できず、本事業の遂行上、重大な支障を与えると認められる法令変更又は新設を除く)	△	○
	国の帰責事由等、上記以外の事由による契約解除	○	
本事業船舶の全損リスク	事業者の帰責事由による本事業船舶の全損に係る損害	△	○
	不可抗力による本事業船舶の全損に係る損害	○	△
	法令変更による本事業船舶の全損による損害 (合理的な防止手段を期待できず、本事業の遂行上、重大な支障を与えると認められる法令変更又は新設を除く)	△	○
	国の帰責事由等、上記以外の事由による本事業船舶の全損による損害	○	
	防衛出動等において事業者の維持管理に起因して生じる増加費用及び損害		○

○ : リスクが顕在化した場合に原則として負担する

△ : リスクが顕在化した場合に限定的に負担する

空欄 : 原則としてリスク負担がない

## 5. アンケート調査結果

### (1) 目的

事業者及び利用者に対しアンケートを行い、事業の目的が達成されたかの評価及び課題等を明らかにし、次期事業への検討の資とするもの。

### (2) 概要

調査期間	R7年11月28日～R7年12月4日
形式	アンケート用紙（Excel形式）での回答
回答者	<b>■事業者</b> <ul style="list-style-type: none"><li>・ 双日株式会社</li><li>・ 日本通運株式会社</li><li>・ リベラ株式会社</li><li>・ 東洋マリーナサービス株式会社</li><li>・ 津軽海峡フェリー株式会社</li><li>・ 新日本海フェリー株式会社</li><li>・ ジャパン・マリタイム・トランスポート株式会社</li><li>・ ゆたか SHIPPING 株式会社</li></ul> <b>■利用者（自衛隊（乗船部隊））</b> <b>■利用者（自衛隊員（役務調達部隊））</b>

### (3) アンケート結果

#### 【事業者】











事業者による本事業への評価は概ね良好であった。特に、事業期間を10年間と設定したことにより、事業計画の定期的な見直し、長期的な設備投資、船員の雇用といった面でリスクやコストを抑えた安定的な経営が可能であったとの意見が多くあった。

また、民間企業のノウハウを活用するとともに長期にわたる防衛省との調整業務等の経験を踏まえ防衛省のニーズに応じた業務を迅速に行うことができ、業務の円滑化が図れた点等から、PFI事業として実施することの意義があるとの意見が多くあった。

他方で、事業開始当初から予備自衛官のみで運航可能な態勢を確立することについては、採算上、資格未保有者が資格を取得するまでの間、資格未保有者とは別に資格を保有する船員を雇用することは困難であったとの意見のほか、運航に必要な民間収益事業の実施にあたっては、緊急時は72時間以内に出港できる態勢を常時維持するといった義務が課せられていることから容易ではないとの意見があった。

<p>1.1</p>	<p>本事業を通して、適正な収益を確保し、安定した経営ができましたか。 その理由に関してご教示ください。</p>	<p>【回答者からのコメント抜粋】</p> <p>○10年間の長期契約を通して安定的なサービス対価が支払われたため安定した経営が実現できた。(複数)</p> <p>○概ね事業開始時想定通りの収益が確保できた。</p> <p>●限定的な予算、構成員企業内でのサービス対価の配分により、実務に比して適正な収益を確保したとは言えない。</p>
<p>1.2</p>	<p>本事業の経営面において、その他の課題はありましたか。 もし経営面において課題があった場合、その内容や課題に関する改善方法についてご教示ください。</p>	<p>【回答者からのコメント抜粋】</p> <p>○指標をもとにしたサービス対価改定はありがたい。(複数)</p> <p>●物価変動のサービス対価への反映について、价格的・時期的拡充を希望する。(複数)</p> <p>●業界の人手不足に伴う想定を超える船員の採用コスト・作業コストが必要となった。</p> <p>●契約期間後半での船員確保は、契約期間終了まで短期間かつ今後の雇用不透明であり苦慮した。</p>
<p>1.3</p>	<p>民間収益事業を実施するにあたって、事前または実施する際の課題はありましたか。 もし民間収益事業において課題があった場合、その課題や改善方法、さらに民間収益事業を拡大するための方策やアイデア等をご教示ください。</p>	<p>①課題は全くなかった。 0</p> <p>②あまり課題はなかった。 0</p> <p>③どちらでもない。 2</p> <p>④少し課題があった。 2</p> <p>⑤多くの課題があった。 4</p>

	<p>【回答者からのコメント抜粋】 (課題)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●緊急時における72時間以内の出港義務により高いリスクを抱えてしまう(複数)</li> <li>●船舶の特殊性により需要が限定的である(複数)</li> <li>●回航コスト等、高額な経費を必要とする(複数)</li> <li>●民業圧迫について明確な定義がない(複数)</li> </ul> <p>(改善策)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・防衛省の輸送所要におけるPFI船舶の優先的活用(複数)</li> <li>・開催地への回航コストの低減や旅行代理店と連携した事業実施等</li> </ul>															
<p>1.4</p>	<p>要求水準の内容は適切でしたか。 もし適切でなかった場合、どのような点が適切でなかったですか。また、業務実施段階で生じた課題やその課題に対する改善策があればご教示ください。</p> <table border="1" data-bbox="288 770 906 1016"> <tr> <td>①適切だった。</td> <td></td> <td>4</td> </tr> <tr> <td>②まあまあ適切だった。</td> <td></td> <td>3</td> </tr> <tr> <td>③どちらでもない。</td> <td></td> <td>1</td> </tr> <tr> <td>④あまり適切でない。</td> <td></td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>⑤適切でない。</td> <td></td> <td>0</td> </tr> </table> <p>【回答者からのコメント抜粋】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○概ね適切であった。</li> <li>●係留地の柔軟性強化を希望する。</li> <li>●ホテルシップ等、想定外の事案への対応に苦慮した。(複数)</li> </ul>	①適切だった。		4	②まあまあ適切だった。		3	③どちらでもない。		1	④あまり適切でない。		0	⑤適切でない。		0
①適切だった。		4														
②まあまあ適切だった。		3														
③どちらでもない。		1														
④あまり適切でない。		0														
⑤適切でない。		0														
<p>2.1</p>	<p>10年間の事業期間は適切でしたか。 回答理由に関してご教示ください。また、もっとも適切と思われる事業期間とその理由について経営、雇用、船舶等の観点からご教示ください。</p> <table border="1" data-bbox="288 1413 906 1615"> <tr> <td>①10年間は適切。</td> <td></td> <td>8</td> </tr> <tr> <td>②10年間は短い。</td> <td></td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>③10年間は長い。</td> <td></td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>④分からない。</td> <td></td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>⑤その他</td> <td></td> <td>0</td> </tr> </table> <p>【回答者からのコメント抜粋】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○船員雇用の観点から適切であった。(複数)</li> <li>○事業の継続性、経営安定性の観点から適切であった。</li> <li>○初期費用の回収期間として適切であった。</li> <li>●早期の実施方針公表、民間側の十分な検討期間を設けることを希望する。</li> <li>△新造船や船齢の若い船の場合はさらに事業期間を延ばすことも可能である。</li> </ul>	①10年間は適切。		8	②10年間は短い。		0	③10年間は長い。		0	④分からない。		0	⑤その他		0
①10年間は適切。		8														
②10年間は短い。		0														
③10年間は長い。		0														
④分からない。		0														
⑤その他		0														
<p>2.2</p>	<p>PFI事業の特徴として長期の契約期間がありますが、従来の委託契約と比較して、長期契約により得られた効果はありましたか。 もし効果があった場合、どのような効果があったのかご教示ください。</p>															

	<p>①効果はあった。  6</p> <p>②まあまああった。  2</p> <p>③どちらでもない。 0</p> <p>④あまりなかった。 0</p> <p>⑤全くなかった。 0</p>	<p><b>【回答者からのコメント抜粋】</b></p> <p>○安定的な収益の見直し、供給計画の立案によるリスク軽減効果が得られた。(複数)</p> <p>○ノウハウの蓄積、長期的な設備投資、官民の長期的な関係安定による確実な業務履行を行うことができた。(複数)</p> <p>○船員採用時に長期契約の存在が安心材料になった。(複数)</p>
<p><b>2.3</b></p>	<p>官民のリスク分担は適切でしたか。</p> <p>その理由またはさらに適切と思われるリスク分担があればご教示ください。</p> <p>①適切だった。  4</p> <p>②まあまあ適切だった。  1</p> <p>③どちらでもない。 0</p> <p>④あまり適切でない。  3</p> <p>⑤適切でない。 0</p>	<p><b>【回答者からのコメント抜粋】</b></p> <p>○事業提案書にて事前に綿密に検討していたことにより、大きな問題は発生しなかった。</p> <p>●運航リスクに関して、官民どちらの瑕疵かが判断しづらかった。</p>
<p><b>2.4</b></p>	<p>従来の委託契約と比較して、PFI方式で行うことにより事業者側の業務負担の軽減は図れましたか。</p> <p>事業者側の業務負担の軽減が図れた場合、どのような業務負担が軽減されたかご教示ください。</p> <p>①軽減できた。  1</p> <p>②まあまあできた。 0</p> <p>③どちらでもない。  1</p> <p>④あまりできなかった。 0</p> <p>⑤全くできなかった。 0</p>	<p><b>【回答者からのコメント抜粋】</b></p> <p>○安定して船員を雇用・養成する体制が整っており、業務負担や維持整備費が軽減された。</p>
<p><b>2.5</b></p>	<p>PFI事業において、民間事業者のノウハウ、創意工夫の発揮によりサービス水準の向上、効率化、合理化は図られましたか。</p> <p>具体的な内容についてご教示ください。</p> <p>①図られた。  5</p> <p>②まあまあ図られた。  2</p> <p>③どちらでもない。  1</p> <p>④あまり図られなかった。 0</p> <p>⑤図られなかった。 0</p>	

	<p>【回答者からのコメント抜粋】</p> <p>○安定的経営等によって業務の効率化、合理化を図ることができた。</p> <p>○発地から着地への一元的輸送、着地から民間陸上輸送への接続が可能な体制をとることができた。</p> <p>○柔軟・機動的な船員就業規則制定により、安定的な運営が可能となった。</p> <p>○既存取引先との連携、体系的な管理により船舶の安全性と稼働率を確保することができた。(複数)</p> <p>○退職者の受け入れにより、業務の品質を担保しながらコスト面での効率化を図ることができた。(複数)</p>
2.6	<p>P F I 方式での事業実施によるメリットデメリット、改善点や要望があればご教示ください。</p> <p>【回答者からのコメント抜粋】</p> <p>○サービス対価・運航時費用の確保により安定した役務遂行が可能であった。</p> <p>○手続きの多さはデメリットであったが、10年間で順応することができた。</p> <p>●民間力活用という防衛省の方針に照らし、更なる拡充を希望する。</p>
2.7	<p>事業全体を通じて、改善が必要な事項、要望があればご教示ください。</p> <p>【回答者からのコメント抜粋】</p> <p>●事態生起時の調整について官側の支援・代行を希望する。(複数)</p> <p>●船員のプール化の検討を希望する。(複数)</p> <p>●書類の保管・提出の抜け漏れない実施のため、提出形態の簡素化を希望する。</p> <p>●災害派遣時備品リストの事前整備・更新による迅速な調達体制を構築いただきたい。</p> <p>●災害派遣時の精算について、派遣終了後一括での処理を希望する。</p>
3.1	<p>予備自衛官の雇用について、苦勞された点についてご教示ください。</p> <p>【回答者からのコメント抜粋】</p> <p>●あくまでも予備自衛官となって頂くことによるインセンティブを用意し、船員自身が自発的に予備自衛官となって頂くことを促すことしかできず、予備自衛官採用を推進することは難しい。</p> <p>●P F I 船事業の契約は10年であり、また運航機会の限られるP F I 船では、若い船員を育てて継続雇用することは難しいため、フェリー会社を退職したOB船員及び退職自衛官の雇用を基本としているが、退職自衛官の雇用においては、自衛官で海技士免許(機関)保有者(当社ニーズとしては3級以上)の数が限られるため、機関員の確保に苦勞。</p> <p>●退職自衛官の中には、予備自衛官登録を敬遠する者も有。</p>
3.2	<p>予備自衛官の雇用について、事業開始当初より高充足の予備自数(予備自のみで運航可能な船員数)を確保することは可能だったでしょうか?また、雇用数を高めるための方策・要望等についてご教示ください。</p> <p>【回答者からのコメント抜粋】</p> <p>●予備自衛官を増やすためには予備自衛官の母数を増やすことが必要。</p> <p>●予備自衛官になりたくともなれない方を減らすため、予備自衛官採用時年齢などの制</p>

	<p>限緩和などは効果的と考える。</p> <p>●予算等の関係から雇用できる船員数は限定的であり、船舶運航できる海技士資格を保有した船員が必要であり、経験者であるOB等を登用せざるを得ず、事業開始時から高充足の予備自衛官を雇用するのは困難である。</p> <p>●機関員の雇用に苦勞しており、現役自衛官に海技士免許（機関）4級以上（できれば3級以上）の取得を奨励することを要望する。</p>
3.3	<p>予備自衛官の雇用について、H28より海自予備自補制度開始に伴い、雇用促進を図ることができたでしょうか？</p> <p>【回答者からのコメント抜粋】</p> <p>○船員雇用においてその制度を利用し予備自に採用された者もいて、ある程度の成果はあり。</p> <p>●退職したOB船員又は退職自衛官を雇用することを基本としているため、予備自補制度にはそれほど期待していない。（OB船員は採用上限年齢を超えてしまうため。）</p> <p>○予備自衛官の継続任用の年齢上限について、現在船員については上限なしで試行されていると認識しているが、そのまま制度化していただければ、途中で予備自衛官の資格が無くなることなく継続して雇用できるという観点で、雇用促進効果は大きいと思われる。</p>











【利用者（自衛隊員（乗船部隊））】




乗船部隊による事業、船舶への評価は良好であった。特に、船舶の利便性や清掃状況、船員の対応に関しては高い評価を受けている。

他方、船内売店や自動販売機の設置、浴室の水圧不足改善といった設備への要望が複数存在した。

また、航路によっては船体の揺れが強く体調不良者がいた点や利用乗船人員に対する入浴施設数の不足といった意見も見られた。

1.1	<p>本事業船舶の使い勝手や利便性に問題はありませんでしたか。</p> <p>問題があった場合、どのような点で問題があったのかご教示ください。</p>	<p>【回答者からのコメント抜粋】</p> <p>○一般のフェリーに比し利便性が上回る設備（洗濯機、乾燥機）もあり、使い勝手に問題はなかった。</p> <p>○想定よりも船内の揺れは小さかった。</p> <p>●高速船は船体の揺れが強く体調不良者が散見された。（複数）</p> <p>●売店や自動販売機の設置を希望する。</p>															
	<table border="0"> <tr> <td>①全く問題はなかった。</td> <td></td> <td>9</td> </tr> <tr> <td>②あまり問題はなかった。</td> <td></td> <td>6</td> </tr> <tr> <td>③どちらでもない。</td> <td>0</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>④少し問題があった。</td> <td>0</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>⑤かなり問題があった。</td> <td>0</td> <td>0</td> </tr> </table>	①全く問題はなかった。		9	②あまり問題はなかった。		6	③どちらでもない。	0	0	④少し問題があった。	0	0	⑤かなり問題があった。	0	0	
①全く問題はなかった。		9															
②あまり問題はなかった。		6															
③どちらでもない。	0	0															
④少し問題があった。	0	0															
⑤かなり問題があった。	0	0															
1.2	<p>居住区設備（椅子、寝床等）や船内設備（船内電源等）、安全救命設備、防火・消防装置等において、問題はありませんでしたか。</p>																

	問題があった場合、どのような点で問題があったのかご教示ください。	
	<p>①全く問題はなかった。  11</p> <p>②あまり問題はなかった。  3</p> <p>③どちらでもない。 0</p> <p>④少し問題があった。  1</p> <p>⑤かなり問題があった。 0</p>	<p>【回答者からのコメント抜粋】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●乗船人員に対し、入浴施設（シャワー一数）が不足していた。</li> <li>●トレーニングルーム室の機材が故障のため、数個使用できなかった。</li> <li>●Wi-Fi 設備の充実を希望する。</li> </ul>
1.3	乗船時におけるリネンサービスや食事の手配、清水量等において、問題はありませんでしたか。問題があった場合、どのような点で問題があったのかご教示ください。	
	<p>①全く問題はなかった。  9</p> <p>②あまり問題はなかった。  5</p> <p>③どちらでもない。 0</p> <p>④少し問題があった。  1</p> <p>⑤かなり問題があった。 0</p>	<p>【回答者からのコメント抜粋】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○リネン類は不足なく快適だった。</li> <li>○飲料水の欠品が生じなかった。</li> <li>○朝食がおいしかった。</li> <li>●浴室数や浴室の水圧が不足していた。（複数）</li> <li>●自動販売機の設置を希望する。（複数）</li> <li>●弁当等の提供を希望する。</li> </ul>
1.4	本事業船舶の清掃は問題なく実施されていましたか。 問題があった場合、どのような点で問題があったのかご教示ください。	
	<p>①全く問題はなかった。  13</p> <p>②あまり問題はなかった。  2</p> <p>③どちらでもない。 0</p> <p>④少し問題があった。 0</p> <p>⑤かなり問題があった。 0</p>	<p>【回答者からのコメント抜粋】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○船内はとてもきれいであった。</li> </ul>
1.5	本事業船舶の船員の対応や能力、技術、経験等に問題はありませんでしたか。 船員の体制、配置に問題はありませんでしたか。 問題があった場合、どのような点で問題があったのかご教示ください。	
	<p>①全く問題はなかった。  12</p> <p>②あまり問題はなかった。  3</p> <p>③どちらでもない。 0</p> <p>④少し問題があった。 0</p> <p>⑤かなり問題があった。 0</p>	<p>【回答者からのコメント抜粋】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○船長が定期的に現在の航路等の情報をアナウンスしてくれたため、安心して航海することができた。</li> <li>○係員の駐車スペースへの誘導が適切であった。</li> </ul>
1.6	事業全体を通じた総合的な満足度をご教示ください。 もし満足でなかった場合、どのような点で満足でなかったのかご教示ください。	



<p>①大変満足。  5</p> <p>②おおむね満足。  9</p> <p>③どちらでもない。 0</p> <p>④あまり満足でない。  1</p> <p>⑤不満がある。 0</p>	<p><b>【回答者からのコメント抜粋】</b></p> <p>○臨時の船内売店設置、ペットボトル水の配布等、設備の不備を補填する心遣いが感じられた。</p> <p>○想定より揺れは小さかった。</p> <p>●荷役行程や目的地での野外宿営準備を見込んだ出港時間調整を早期から実施したい。(複数)</p> <p>●船内売店の販売物品が僅少だったので充実させていただきたい。(食物類、自動販売機等)(複数)</p>
---	--





















**【利用者（自衛隊員（役務輸送部隊））】**

役務輸送部隊による事業、船舶への評価は良好であった。特に船舶の利便性や仕様、船員の対応、運航プロセスに関しては高い評価を受けている。







他方、一部の装備品が乗船不可能であったとの回答や、II 3 (2)にて言及した2号船舶のエンジン不具合による輸送の停止について言及する回答もあった。

なお、担当業務によっては質問内容の判断が難しい場合があることから、設問ごとの回答数に差異が生じている点に留意が必要である。

1.1	<p>本事業船舶の使い勝手や利便性に問題はありませんでしたか。</p> <p>問題があった場合、どのような点で問題があったのかご教示ください。</p>
	<p>①全く問題はなかった。  10</p> <p>②あまり問題はなかった。  2</p> <p>③どちらでもない。 0</p> <p>④少し問題があった。 0</p> <p>⑤かなり問題があった。 0</p>
1.2	<p>輸送役務の実施にあたり、本事業船舶の仕様は十分満たすことができていましたか。</p> <p>満たせていない場合、どのような点で満たせていなかったかご教示ください。</p> <p>また、改善点や要望があればご教示ください。</p> <p><b>【船舶の仕様項目】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 全長、型幅、満載喫水等</li> <li>・ 最大速力、主機出力等</li> <li>・ 積載能力（旅客数、車両数等）</li> <li>・ 車両甲板、ランプ等の強度、スペース</li> <li>・ 設備等（居住区設備、安全救命設備、防火・消防装置等）</li> <li>・ 船内電源、清水量等</li> </ul>

	<p>①十分満たしていた。  11</p> <p>②まあまあ満たしていた。  1</p> <p>③どちらでもない。  0</p> <p>④あまり満たしていなかった。  1</p> <p>⑤不十分であった。  0</p>
	<p><b>【回答者からのコメント抜粋】</b></p> <p>●航空自衛隊が保有する一部の大型車両は車両後部が乗船口でランプに接触するため乗船不可能であった（1号船舶）。自衛隊の保有する全装備品が乗船可能な仕様を希望する。</p>
1.3	<p>船舶の維持・運航に必要な船用品や機器等の予備品、消耗品、潤滑油等に不足はありませんでしたか。また、これらは適切に管理されていましたか。</p> <p>もし問題があった場合、どのような品目が不足していたのか、どのような点が不適切であったのかご教示ください。</p> <p>①全く問題はなかった。  3</p> <p>②あまり問題はなかった。  0</p> <p>③どちらでもない。  0</p> <p>④少し問題があった。  0</p> <p>⑤かなり問題があった。  0</p>
1.4	<p>本事業船舶は常に運航可能な状態を維持されていましたか。運航において支障はありませんでしたか。</p> <p>もし問題があった場合、どのような点で問題があったのかご教示ください。</p> <p>①全く問題はなかった。  8</p> <p>②あまり問題はなかった。  2</p> <p>③どちらでもない。  0</p> <p>④少し問題があった。  1</p> <p>⑤かなり問題があった。  0</p> <p><b>【回答者からのコメント抜粋】</b></p> <p>●エンジン不具合による輸送の停止があった（2号船舶）</p>
1.5	<p>本事業船舶の清掃は問題なく実施されていましたか。</p> <p>もし問題があった場合、どのような点で問題があったのかご教示ください。</p> <p>①全く問題はなかった。  7</p> <p>②あまり問題はなかった。  0</p> <p>③どちらでもない。  0</p> <p>④少し問題があった。  0</p> <p>⑤かなり問題があった。  0</p>

<p>1.6</p>	<p>本事業船舶の保守点検・修繕は適切に行われていましたか。船体、機関、甲板機械等の状態に問題はありませんでしたか。故障・不具合、運航への支障はありませんでしたか。</p> <p>もし問題や支障があった場合、どのような点で問題や支障があったのかご教示ください。</p>	<p>【回答者からのコメント抜粋】</p> <p>●車両甲板の錆が激しかった（2号船舶）。塗装、錆止めの処置を希望する。</p>
<p>1.7</p>	<p>本事業船舶の船員の対応や能力、技術、経験等に問題はありませんでしたか。船員の体制や配置に問題はありませんでしたか。</p> <p>もし問題があった場合、どのような点で問題があったのかご教示ください。</p>	<p>【回答者からのコメント抜粋】</p> <p>△固縛・解縛確認、荷役は早さよりも確実な実施を優先してもらいたい。</p>
<p>1.8</p>	<p>本事業船舶の船員は適切に育成、教育されていると思われますか。</p> <p>もし問題があった場合、どのような点で問題があったのかご教示ください。</p>	<p>【回答者からのコメント抜粋】</p> <p>○出港時間の遅れがなく、毎回早い出港ができていた。</p>
<p>1.9</p>	<p>本事業船舶について円滑な運航が行われていましたか。また、以下のプロセスや手続きにおいて問題はありませんでしたか。</p> <p>もし問題があった場合、どのような点で問題があったのかご教示ください。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 事前準備、運航時</li> <li>・ 部隊等の本事業船舶への乗船・積込・本事業船舶の出港</li> <li>・ 到着港への本事業船舶の到着、部隊等の下船・積み下ろし</li> </ul>	

	<p>①全く問題はなかった。  14</p> <p>②あまり問題はなかった。  1</p> <p>③どちらでもない。 0</p> <p>④少し問題があった。 0</p> <p>⑤かなり問題があった。 0</p>
1.10	<p>緊急輸送や被災者支援において、事業者は適切な対応ができていましたか。 もし適切に対応できていなかった場合、どのような点で対応できていなかったのかご教示ください。</p> <p>①適切に対応できていた。  3</p> <p>②まあまあ対応できていた。  1</p> <p>③どちらでもない。 0</p> <p>④あまり対応できていなかった。 0</p> <p>⑤全く対応できていなかった。 0</p> <p>【回答者からのコメント抜粋】 ●被災者支援におけるホテルシップ運用に際し、浴室が不足していた。</p>
1.11	<p>事業全体を通じた総合的な満足度をご教示ください。 もし満足でなかった場合、どのような点で満足でなかったのかご教示ください。</p> <p>①大変満足。  7</p> <p>②おおむね満足。  9</p> <p>③どちらでもない。 0</p> <p>④あまり満足でない。 0</p> <p>⑤不満がある。 0</p> <p>【回答者からのコメント抜粋】 ●売店の充実を希望する。 ●運動器具、サウナといった既存施設の充実を希望する。</p>

## 6. 事業評価総括

### (1) 事業の総括

#### ○ 全般

事業期間を通じて、安定的な輸送力の確保及び機動的な展開能力を常に維持できおり、本事業の目的は達成できた。

#### ○ 事業者経営状況等

事業収支計画書のとおり事業期間を通じて適切な利益を確保することができた。

#### ○ 要求水準等

- 船舶調達、船舶維持管理、船員雇用・養成、船舶運航及び全般管理の各業務は要求水準を満たしており、1件の契約不履行を除き事業期間を通じて業務不履行、重大な指摘事項もなく業務は適切に遂行された。
- 有事におけるPFI船舶の実効性を向上させるためには、予備自衛官のみで運航可能な態勢の早期確立を図る必要があり、全ての船舶を対象として予備自衛官等の確保を促進す

ることを要求水準に加えるほか、海技士資格を保有する予備自衛官等を増加させるための制度の改善や契約上のインセンティブ等の検討等の措置が必要である。

- ・ 災害派遣におけるホテルシップとしての宿泊・入浴等支援に対応できるよう所要の設備・業務（要介助者等移動用エレベーター・給水設備・洗濯機等施設の充実・ごみ処理等）を追加することが必要である。
- ・ P F I 船舶による民間収益事業の活性化を図るため、緊急時においても柔軟な対応を可能とするよう、緊急時の出発港を官民協議により指定可能とすること、また、有事における P F I 船舶の運用に備え、自衛隊による運航の訓練が可能となるよう訓練を目的とした平時における裸備船を求める規定を追加する等、要求水準の見直しが必要である。

## (2) 事業者からの評価

事業者は10年間を通して事業を継続し、安定した経営を実現することができたことから、本事業への評価は概ね良好であった。特に、要求水準の達成、民間企業のノウハウを活用したサービス水準の向上、業務効率化・合理化については高く評価されている。

他方、民間収益事業や船員雇用、物価変動、被災者支援等については契約締結時に想定していなかった状況への対応が必要となったことや、企業だけでは対処できない課題も発生していることから、今後の改善を要望している。

## (3) 利用者からの評価

利用者である自衛隊員（乗船部隊、役務輸送部隊）による本事業・船舶への評価は良好であった。特に船舶の利便性や仕様・設備、清掃、船員の対応に関して高く評価している。

他方、更なる船内の利便性の向上のため、船内売店や自動販売機、入浴施設等の充実を求める声があり、今後の改善を要望している。

### Ⅲ. 事業手法評価

#### 1. PFI事業の適切性

##### (1) 定量的観点

船舶調達を割賦払いとしたことで現在価値換算した際に従来型（一括払い）との間で差が生まれ、VFMの源泉となった。また、船舶維持管理業務における、修繕費等（定期検査・中間検査含む。）や、民間船員（予備自衛官に任用された者を含む。）を雇用や船舶によっては非常勤にするなど柔軟に雇用形態も変更により従来型よりも船員費が下がり、財政負担を軽減することができた。

##### ○ VFM

本事業のVFMは約6.2%となっており、財政負担の軽減効果を確認した。

区 分	VFM
特定事業選定時	約4.6%
落札時	約6.2%
事業終了時	約6.2%

##### ○ 各業務における削減効果

（船舶調達）

従来型とPFI方式における中古船舶の購入価格に差はない。PFI方式の場合は割賦払いとなり、10年間にわたり支払うため、現在価値換算した際に従来型（一括払い）とで差が生まれ、それがVFMの源泉（削減効果）となる。

（船舶維持管理）

修繕費等（定期検査・中間検査含む。）について、従来型では防衛省の定める維持管理水準（検査含む。）を満たすための費用が生じ、PFI方式で実施することにより費用を削減することが可能であったと想定される。（PFI船舶と正確に比較できる該当船なし）その他の項目については従来型と同様の費用が発生。

船員費について、本事業においては船員を海上自衛官としていたものを民間船員（予備自衛官に任用された者を含む。）とすることで給与水準が下がり従来型よりも船員費が下がっている。

##### (2) 定性的観点

輸送力の確保及び機動的な展開能力を事業期間にわたって常に維持することができ、自衛隊員の負担軽減や災害時の被災者支援にも寄与することができた。

約10年間にわたる事業期間を通して船員の雇用・養成や業務の効率化・合理化を図り、事業者も安定した経営を行うことにより船舶の利便性の向上を図ることで、自衛隊員の円滑な輸送にも貢献することができた。

##### (3) その他

（全般管理）

10年間にわたる長期の契約を通して本事業に関するノウハウが蓄積され、民間企業のノウハウを活用するとともに長期にわたる防衛省との調整業務等の経験を踏まえ防衛省のニーズに応じた業務を行うことができ、業務の円滑化を図ることができた。

#### (4) 財政負担（物価変動による影響、サービス対価の改定）

事業期間を通じて物価変動による影響は船舶維持管理・運航準備費及びその他費用（全般管理事務費用等）の変動を除いてはなかった。

事業契約書別紙に基づき毎年維持管理費用の指標確認を行っている。確認の結果、事業期間を通じて物価変動による契約変更を5回実施し、予算処置を行った。

年度	サービス対価の改定に伴う契約変更金額
H29年度	-482,237千円
H30年度	20,203千円
R4年度	255,252千円
R5年度	234,840千円
R6年度	211,477千円

## 2. PFI事業方式の適切性

PFI事業方式として、採用されたBOO（Build Own Operate）方式以外にBTO（Build Transfer Operate）方式も想定される。二方式を比較した際に、以下の観点より、BOO方式は適切であったと考えられる。

### 【点検・修繕】

BOO方式では事業者が船舶を保有するため、事業者が適切な検査項目に則って定期的に整備・点検を行い、実施結果は都度報告書を受領した。BTO方式では船舶は国有資産に該当するため、SPCの判断に基づいた柔軟な改修は難しく、国の承諾や検査手続きが必要になると想定される。BOO方式採用により、官側の手続きの簡素化が実現し、実際には発生しなかったものの、破損や事故の際などの予期せぬ改修時の手続きの簡素化につながった。

### 【財産管理】

BOO方式では事業者が船舶を保有するため、事業者に財産管理を委ねることが可能であった。BTO方式では、船舶は国有財産に該当するため、BOO方式採用により、官側で管理担当者の配置や管理事務の負担が生じることはなかった。

### 【VFM】

事業方式による大きな違いは認められないものの、国有財産管理コストなどの観点からBOO方式の方がVFMが高いことが想定される。なお、BOO方式ではBTO方式に比べ税務負担は大きくなったと想定される。

### 【その他】

船舶の運航に関する適用法令や安全基準については事業方式による違いは想定されない。

## 3. 民間収益事業

### (1) 事業実績

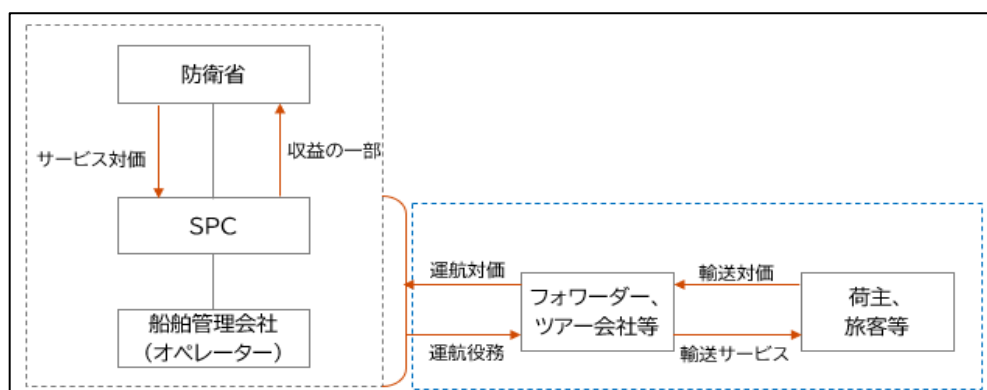
民間収益事業は事業者の任意で実施されるものであり、事業期間を通じて20件の民間収益事業が実施され、国庫への返納額は合計で135,866,033円であった。新型コロナ

ウィルス感染症や燃料費の高騰等の影響を受けR2年度～R4年度は0件となったこともあり、民間収益事業の実施は低調であった。

年度	件数	国庫への返納額
H28年度	1件	5,386,825円
H29年度	5件	113,202,159円
H30年度	6件	8,190,896円
H31年度	5件	127,279円
R2年度	-	-
R3年度	-	-
R4年度	-	-
R5年度	1件	70,238円
R6年度	-	-
R7年度	2件	8,888,636円
合計	20件	135,866,033円

(2) 旅客船事業における民間収益事業の特徴

本事業ではSPCが顧客より運航対価を得て、その収益の一部を防衛省（国庫）へ返納するものである（下記スキーム図）。あくまでSPCの任意であり、SPCに残る利益としては大きくない。



(3) 課題

旅客船事業は、輸送力の確保及び機動的な展開能力を事業期間にわたって常に維持し、有事を含め防衛所要に応えることが前提であるため、民間収益事業は事業者の任意としており、事業者が民間収益事業に取り組むインセンティブが必ずしも高くなるとは言えない。

財政資金の効率的利用の観点から、事業者の民間収益事業への取り組みを促進するため、自衛隊の運用に影響がない限りにおいて、運用ルールの見直し（要求水準も見直し）や民間収益事業のインセンティブを高めるための施策が必要である。

課 題	民間収益事業が低調な要因	改善策
運用ルールの見直し	防衛省の要請を受けてから72時間以内に予め指定された係留施設を出港可能な態勢の維持が必須であり、遠隔地で民間収益事業を実施中に要請を受けた場合、態勢を維持できないリスクがある。	○ 要請を受けてから72時間以内に出港可能な態勢の維持が可能な場合は、予め指定された係留施設以外の港も認める。 ○ 貨物船事業では、自衛隊の運用を考慮した上で、一部の船種については、72時間以内を8日以内に変更（その他の船種は72時間以内。）。
インセンティブを高めるための施策	事業期間中の経費及び一定の利益はサービス対価の支払いで保証されているため、事業者が敢えて民間収益事業に取り組むインセンティブが少ない。	貨物船事業では事業期間中の民間収益の予想額の一部を予め入札価格から控除し、かつ、実際の収益が予想額を超えた場合は、その一部を国庫納付するハイブリッド型の入札方式を採用した。

#### 4. 官側の業務負担

船舶の維持管理に係る部品等仕様書作成・発注業務、調達・契約業務、現地における監督官業務及び予算要求業務等の事務的・労務的業務負担の軽減を図ることができた。

#### 5. 事業手法評価総括

##### (1) 全 般

事業期間を通じて、国自ら行うよりも質の高いサービスを効率的・効果的に受けることができ、本事業の目的は達成できた。

##### (2) P F I 事業の適切性

P F I 事業として定量的・定性的な観点から有効であったことが確認できた。

##### (3) P F I 事業方式の適切性

採用されたB O O方式は適切であったと確認できた。

##### (4) 民間収益事業

財政資金の効率的利用の観点から、事業者の民間収益事業への取り組みを促進するため、自衛隊の運用に影響がない限りにおいて、運用ルールの見直し（要求水準も見直し）や民間収益事業のインセンティブを高めるための施策が必要である。

##### (5) 官側の業務負担

事務的・労務的業務負担の軽減を図ることができ、有効であったことが確認できた。

## IV. 次期事業への反映

### 1. 事業

#### (1) 業務要求水準

##### ○ 予備自衛官

有事におけるPFI船舶の実効性を向上させるため、全ての船舶に予備自衛官を配置することにした。

他方、海技士（5級以上）の資格保有者は予備自衛官の継続任用の上限年齢（65歳未満）にかかわらず引き続き任用を可能とする制度を令和6年3月から開始したことや、企業による予備自衛官に係る理解の促進は図れたものの、引き続き予備自衛官のみで運航可能な態勢を早期に確立することは喫緊の課題であり、事業者へのインセンティブの付与及びフォローアップ等を行い、早期の予備自衛官確保に協力する。

##### ○ 緊急時の出港対応

運用の柔軟性を高めるために、防衛省との協議により、緊急的な輸送に際しての出発港を、係留港指定としていたところ、防衛省との協議によりあらかじめ定めている係留施設と異なる港に設定することを可能とするとともに、災害派遣等緊急時の出港時間を一部の船舶については72時間以内から8日以内とした。

##### ○ 裸備船

有事への対応の必要性から、平時の訓練における裸備船にも対応させることとした。

##### ○ 災害派遣への対応

現行事業では、能登半島地震での船舶の活用にみられるように、災害への対応が多くなされ、今後の災害対応においても重要な役割を果たすことが想定されることから、業務範囲として明確化することとした。

#### (2) リスク分担

特に大きな問題は見受けられなかったため、同様のリスク分担とすることとした。

### 2. 事業手法

○ 次期事業においてもPFI事業として実施することとした。

○ 次期事業の事業手法は官側の負担軽減等の理由から引き続きBOO方式とすることとした。




○ 民間収益事業は、次期事業のスキームについても現行事業と同様としつつも運用ルールの見直し（出港地及び出港時間の一部緩和）により、民間収益事業への取組を促進することとした。

主要な業務要求水準の変更点は以下のとおり。

項目	現行事業	事象・教訓等	次期事業	
	(旅客船)		(旅客船)	(貨物船等)
予備自衛官等	・ 1隻分の確保を促進	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 現行事業開始時は 1 隻のみ予備自衛官を採用できる態勢であったが、企業による予備自衛官採用に係る理解促進、採用態勢が拡充</li> <li>・ 予備自衛官手当等の処遇を改善</li> </ul>	・ 2隻分の確保を促進	・ 4隻分の確保を促進
平時の訓練における裸備船	・ 項目なし	・ 平素の訓練における裸備船を行う契約上の準拠が未整備	・ 防衛出動等の事態における輸送以外にも、平時の訓練のために自衛隊が本事業船舶を裸備船する場合の対処方法を追加	・ 防衛出動等の事態における輸送以外にも、平時の訓練のために自衛隊が本事業船舶を裸備船する場合の対処方法を追加
被災者支援	・ 項目なし	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 災害派遣におけるホテルシップとしての宿泊・入浴等の支援業務について契約上記載がなかったため、別途、契約が必要となり、輸送役務契約に当該業務を含めることで対応</li> <li>→次期事業においても上記ニーズに対応するため、要求水準に反映することが必要</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 「被災者支援に必要な一切の業務」を船舶運航業務に追加</li> <li>・ 災害派遣におけるホテルシップとしての宿泊・入浴等の支援実績を踏まえ、業務範囲に追加し明確化</li> <li>・ 業務要求水準に「P F I 船舶で長期滞在できる居住区設備に洗濯機、食料保存庫等の設備を設置」を追加</li> </ul>	・ (貨物船においてはホテルシップとして被災者支援等は生じないため不要)

			<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 業務要求水準に「港湾施設で給水設備が使用できない等、緊急時には給水トレーラー等から給水可能な設備を設置」を追加</li> <li>・ 業務要求水準に「バリアフリーや支援物資運搬に使用するためエレベーター設備の設置」を追加</li> </ul>	
緊急時の出港対応	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 輸送通知発出から72時間以内に係留施設等を出港</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 出港地を係留施設に限定しているため、船舶の運用に制約有</li> <li>・ 72時間以内の出港ルールにより、民間収益事業が実施できる事業が時間的・地理的に制約 →柔軟な運用を可能にするため、出港地の見直しが必要</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 防衛省との協議により、緊急的な輸送に際しての出発港を、あらかじめ定めている係留施設と異なる港に設定することが可能</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 輸送通知発出から小型船は72時間、中型船は8日間以内に係留施設等を出港</li> <li>・ 中型船の要件を緩和することでより活発な民間収益事業の実施が期待される</li> </ul>
民間収益事業	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 本事業船舶を有効に</li> <li>・ 活用する観点から、民間収益事業を積極的に行うことを強く期待（実際は、出港条件や収益性の低下、商慣習等の要因により積極的に活用されず、船舶の低い稼働率が課題であった）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 令和7年度財務省予算執行調査において、下記の指摘受</li> <li>①防衛所要に支障が生じない範囲で着実に民間収益事業の実績を重ねていくべき</li> <li>②財政資金の効率的利用の観点から、事業者が見込みうる民間収益事業に極力取り組んでいくことが重要</li> <li>→指摘事項を踏まえ、稼働率向上を図るよう検討・反映が必要</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ （現行事業と同様）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 貨物船事業の特徴を踏まえ、民間収益事業に係る利用対価の算定方法や納付方法を整理</li> <li>・ 貨物船事業では民間商用利用が多く見込まれることから、民間収益事業をより活発に行い、船舶の稼働率向上が可能な仕組みを検討し、民間事業者のインセンティブを高めるためのハイブリッド方式による入札方式の導入</li> </ul>

次期事業の事業概要は以下のとおり。

船舶概要	<p>&lt;1号船舶 ナッチャン NEO &gt;          竣工：2020年          総トン数：8,828t          全長：約144m          最大積載量：旅客約500名、          普通車約30両+大型車約100両</p> 	<p>&lt;2号船舶 はくおう II &gt;          竣工：2004年          総トン数：約16,897t          全長：約224.8m          最大積載量：旅客約700名、          普通車約60両+大型車約200両</p> 
事業主体	 <p>高速マリン・トランスポート2(株) (特別目的会社) 業務委託</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>双日㈱(代表企業) 全般管理(財務等)</li> <li>日本通運㈱ 全般管理(調整等)</li> <li>リベラグループ㈱ 船舶維持管理 (1号船舶)</li> <li>津軽海峡フェリー㈱ 船舶調達等 (1号船舶)</li> <li>東洋マリンサービス㈱ 船員雇用・運航 (1号船舶)</li> <li>新日本海フェリー㈱ 船舶調達等 (2号船舶)</li> <li>ジャパン・マライム・トランスポート㈱ 船舶維持管理 (2号船舶)</li> <li>豊国 SHIPPING 船員雇用・運航 (2号船舶)</li> </ul>	
業務範囲	<p>①船舶調達業務          事業船舶の調達に係る設計、建造又は改造、試験に至るまでの一切の業務</p> <p>②船舶維持管理業務          事業船舶を常時、運航可能な状態に維持するために必要な業務全般</p> <p>③船員雇用・養成業務          事業船舶が常時運航可能な体制となるよう、本事業船員を雇用・維持のうえ、本事業船舶の運航にあたって必要となる海技士資格の取得や操船技術の習得・鍛錬等を含む必要な教育・訓練の実施及び適切な配乗・労務管理に係る一切の業務</p> <p>④船舶運航業務          国の輸送所要に対応可能とするように本事業船舶の運航を行うにあたって必要な業務全般</p> <p>⑤全般管理業務          経営管理及び業務実施企業の業務管理、国との連絡調整その他全般的な管理に必要な業務</p>	
事業期間	<p>R7/3/31～R17/12/31          (事業期間詳細)</p> <p>R8/1/1 本事業船舶の運航開始日 (1号船舶はR8/2/17運航開始)</p> <p>R17/12/31 船舶運航の終了日及び事業終了日</p>	
契約金額	<p>契約時 : 30,420,982,900円(税込)</p>	

V F M	特定事業選定時 : 約 2.97% (金額非公表) 事業者選定時 : (金額・数値非公表)
選定方式	一般競争入札 (総合評価落札方式)

参考：緊急輸送通知に基づく運航実績

災害派遣名等	緊急輸送通知					出港実績	緊急輸送 通知発出後 から出港 までの時間	ナッチャ ンWorld	はくおう	
	発簡日			出港期限等						
				日時	場所					
平成 30 年 7 月豪雨	装事需第 9794 号	H30/7/10	21:20	H30/7/13	函館港	H30/7/13	7:45	58:25	58:25	
平成 30 年 7 月豪雨	装事需第 9933 号	H30/7/13	9:45	H30/7/14	相生港	H30/7/14	9:00	23:15		23:15
北海道胆振東武地震	装事需第 12164 号	H30/9/6	16:20	H30/9/6	函館港	H30/9/6	22:40	6:20	6:20	
北海道胆振東武地震	装事需第 12252 号	H30/9/7	13:30	H30/9/7	相生港	H30/9/7	18:00	4:30		4:30
令和元年台風 19 号	装装制第 7791 号	R1/10/13	17:00	72 時間以内	函館港	R1/10/14	18:30	25:30	25:30	
令和元年台風 19 号	装装制第 7792 号	R1/10/14	19:30	R1/10/17	苫小牧港	R1/10/15	10:30	15:00	15:00	
令和元年台風 19 号	装装制第 7793 号	R1/10/14	19:30	R1/10/16	苫小牧港	R1/10/16	7:55	12:25		12:25
帰国邦人救護	装装制第 1350 号	R2/1/31	13:45	R2/1/31	相生港	R2/1/31	15:00	1:15		1:15
コロナウイルス拡大 防止のための宿泊等 の役務提供	装装制第 1629 号	R2/2/6	11:45	R2/2/6	横須賀基地	R2/2/6	11:50	0:05		0:05
令和 2 年 7 月豪雨	装装装第 10196 号	R2/7/17	12:06	R2/7/20	北九州港	R2/7/19	8:00	43:54		43:54
能登半島地震	装装装第 37 号	R6/1/8	17:46	R6/1/11	函館港	R6/1/10	16:15	46:29	46:29	
能登半島地震	装装装第 37 号	R6/1/8	17:46	R6/1/11	相生港	R6/1/10	15:15	45:29		45:29
								回数	5	7
								平均	30:08	19:08