

府省名	防衛省	組織	防衛本省	会計	一般会計	項 目	艦船整備費 公共施設等維持管理運営費
調査対象予算額	令和6年度：2,879百万円 ほか (参考 令和7年度：3,691百万円)				調査主体	本省調査	

① 調査事案の概要

【事案の概要】

- 島嶼侵攻対処や災害発生時には、自衛隊艦船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、民間海上輸送力を効果的かつ効率的に活用し、大規模な人員・装備品等の輸送を可能とする機動展開能力を強化するため、民間事業者による民間船舶（以下、「PFI船舶」という。）の調達・維持管理・運航等を一元的に行う事業である。自衛隊訓練演習時の部隊・装備品輸送に加え、令和6年の能登半島地震における部隊・物資の輸送、被災者向けの休養施設（食事・入浴）等、災害時にも活用されている。
- 調査実施時点では、輸送用船舶として、
 - PFI船舶2隻を10年間で総額約250億円（平成28年から令和7年末）で運用中（以下、「Ⅰ期大型旅客船事業」という。）であり、
 - 令和7年3月には、①の後継船舶として同2隻を10年間で約305億円（令和8年から令和17年末）で契約済み（以下、「Ⅱ期大型旅客船事業」という。）、令和8年1月の運用開始に向けて準備中であるほか、
 - 令和7年度予算において新たに貨物船4隻分の費用として約396億円（契約ベース）が計上されている。
- なお、契約事業者は、当該船舶を自衛隊の用に供していない期間は、民間収益事業に活用できることとなっており、利益の一部を国庫に納付することとなっている。
- 令和5年度の予算執行調査では、自衛隊による利用及び民間収益事業による利用いずれも低調であることが明らかになり、財政資金の効率的利用に向けて、積極的な活用が求められたところであり、本調査では、前回調査時以降の活用状況をフォローアップしつつ、既契約船舶のみならず将来契約予定のPFI船舶の活用可能性調査も実施した。

	H28	～	R6	R7	R8	R9	～	R16	R17	R18
大型旅客船	大型旅客船（Ⅰ期）：2隻、約250億（ナッチャンworld、はくおう）				大型旅客船（Ⅱ期）：2隻、約305億（はまなす（仮称）、ブルールミナス（仮称））					
貨物船					運航準備	貨物船：4隻、約396億（令和7年度中契約予定）				

【前回の調査結果（令和5年度）の概要】

調査結果の概要及び今後の改善点・検討の方向性

- 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。
- 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。

反映の内容等

- 次期PFI船舶について、南西地域への新たな部隊展開訓練での活動を予定するほか、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く。
- 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方式を採用することとした。

②調査の視点

1. PFI船舶 (大型旅客船) の稼働状況

前回調査以降の稼働状況を調査するとともに、民間収益事業を行うにあたってのボトルネックを調査する。

2. 民間収益事業の活用可能性 (船種別)

これまで運用してきた大型旅客船と、今後契約予定の貨物船では性質・用途が大きく異なることから、民間収益事業での活用可能性を船種別に調査する。

3. 民間収益事業に取り組むインセンティブ

大型旅客船のこれまでの民間収益事業における収益性を調査し、取組インセンティブにどう影響したか調査する。

今後契約予定の貨物船については、事業者が民間収益事業に取り組むインセンティブにつながる契約方式のあり方について調査・検討する。

【調査対象年度】

令和5年度～令和6年度

【調査対象先数】

防衛省ほか：8先

③調査結果及びその分析

1. PFI船舶 (大型旅客船) の稼働状況

- 前回調査以降 (令和5年度～6年度) の稼働状況を調査したところ、【表1・2】で示すとおり、**訓練や災害派遣の増加に伴い、全体として稼働率の増加が見られた。**他方、**民間収益事業は2年間で1日だけの利用に留まっていた。**

【表1】 (ナッチャン)	稼働可能日数	稼働日数	稼働率	(うち訓練)	(うち災害派遣)	(うち民間収益事業)
前回調査時 (H28～R4)	2,393日	192日	8.0%	90日(3.8%)	16日(0.7%)	86日(3.6%)
R5年度	365日	102日	27.9%	25日(6.8%)	76日(20.8%)	1日(0.3%)
R6年度	342日	32日	9.4%	32日(9.4%)	0日(0.0%)	0日(0.0%)
今回調査 (R5～R6)	707日	134日	19.0%	57日(8.1%)	76日(10.7%)	1日(0.1%)

【表2】 (はくおう)	稼働可能日数	稼働日数	稼働率	(うち訓練)	(うち災害派遣)	(うち民間収益事業)
前回調査時 (H28～R4)	2,457日	245日	10.0%	87日(3.5%)	131日(5.3%)	27日(1.1%)
R5年度	348日	92日	26.4%	16日(4.6%)	76日(21.8%)	0日(0.0%)
R6年度	346日	28日	8.1%	28日(8.1%)	0日(0.0%)	0日(0.0%)
今回調査 (R5～R6)	694日	120日	17.3%	44日(6.3%)	76日(11.0%)	0日(0.0%)

- 同結果に関して、訓練利用は、PFI船舶を利用した訓練のための予算が増加したこと、災害派遣は、令和6年の能登半島地震を受けてPFI船舶が派遣されたことがそれぞれの主な増加要因である。それでもなお、**年間の平均稼働率は2割以下で、年間の約8割は非稼働 (スタンバイ) 状態**にある。この結果を受け、民間収益事業がほとんど行われなかった事情について契約事業者も含む複数の事業者 (船社等) にヒアリング調査を行ったところ、以下のような声が聞かれた。

【事業者の意見】

- 大型旅客船は、**定期・定時性が基本**であり、**定期航路**を有しているのが通常である。不定期に訓練や災害派遣利用が行われたり、防衛省との契約条件*の下で、継続的な民間収益事業 (定期運航) を行うことは困難である。
※防衛省から緊急要請を受けた場合、要請後72時間以内に指定された係留地 (各船舶の母港) より出港する契約 (「72時間ルール」)
- 不定期かつ短期間の民間収益事業としての活用 (例.米軍輸送や船上パーティ等) は可能だが、母港が地方所在のため、**首都圏と比較して案件の受注機会が僅少**である。また、訓練利用で首都圏に行った際に、**首都圏で民間収益事業を行って帰港することも考えられるが、72時間ルールの下では、母港から離れた遠隔地で民間収益事業を行うのは事実上困難**である。
- 現契約では、係留港は完全に固定化されているが、時期によって係留地の変更を可能とするなど、**運用に柔軟性**を持たせれば、受注機会の増加につながる可能性がある。

- 防衛省では、こうした声を受け、**Ⅱ期大型旅客船事業から、緊急要請後の出発港を各船舶の母港に限らず、民間収益事業を行っている近隣の港でも可能とするなど、72時間ルールの運用見直し**を実施している。これにより、**遠隔地で民間収益事業を行いつらい**といったボトルネックが解消されることが見込まれる。

③ 調査結果及びその分析

2. 民間収益事業の活用可能性 (船種別)

- 1. で聞かれた声 (旅客船の民間収益事業活用の困難性) を踏まえ、複数の事業者に、旅客船・貨物船それぞれにおける**民間収益事業の活用方策**についてヒアリング調査を実施した【表3】。
- その結果、**定期・定時性が重要となる大型旅客船**は、PFI契約下での定期航路への投入が難しく、**不定期・短期間での利用に限られるの**に対して、**貨物船はスケジュールの柔軟性が高いことから、防衛省の利用期間以外は民間貨物船として常時利用することも可能**といった声も聞かれるなど、民間収益事業の活用余地が大きい事情を確認した。
- さらに、防衛省によれば、旅客船では防衛省の要請後72時間以内の対応が求められるルールに関して、**貨物船の場合は防衛所要が発生してから防衛省側での荷役準備に一定の時間・日数を要することから、ルール緩和の余地があり、その場合はより民間収益事業への活用の可能性が高まる**ことも確認した。

【表3】 民間収益事業での活用方策

大型旅客船	貨物船
<ul style="list-style-type: none"> □ 短距離クルーズ □ 単発イベント (船内パーティなど) □ スポット輸送 (米軍輸送など) 	<ul style="list-style-type: none"> □ 自社の定期貨物航路への投入 □ 繁忙期における自社貨物輸送への投入 □ スポットでの貨物輸送への投入 □ 主要港と地方港間のフィーダー輸送 □ 他船のドック入り (定期検査) 中の代船利用

3. 民間収益事業に取り組むインセンティブ

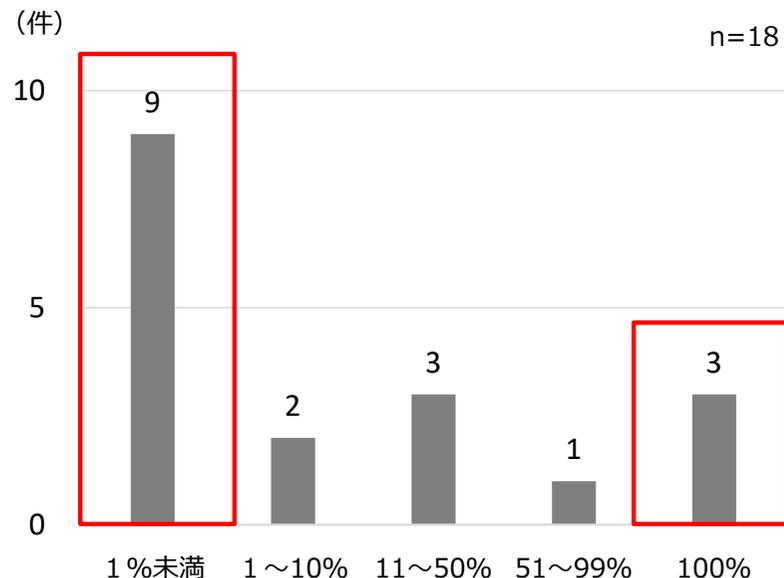
(大型旅客船)

- I期大型旅客船事業期間中の民間収益事業の実績は、合計18件 (114日間)**となっており、それぞれの案件の**収益性を確認したところ【図1】**のとおりであった。現行ルールでは、事業者が民間収益事業を行った場合、防衛省は事業期間中に事業者に支払うサービス対価のうち、**民間収益事業に利用した日数相当分は「利用対価」として事業者から回収することとしているが、実際に利用対価を100%回収できるほどの利益を上げられた案件 (利用対価回収率100%) は18件中3件にすぎず、利益水準が利用対価の1%にも満たない案件が半数を占めていた。**

※利益<利用対価の場合、利益率5%を超える部分を全額、利益率が5%に満たない場合は利益の半分を国庫納付させることとしている。

- さらに、これらの案件では、燃費性の悪さから**運航経費の半分程度を高額な燃料費が占めており、これによって売上のほとんどが運航経費で相殺される**など、**事業者が民間収益事業に取り組んでも、必ずしも十分な利益が得られていない実態が確認された。**
- 他方、**令和7年度より大型旅客船2隻は後継の船舶に切り替わり、それぞれ船舶性能が向上することによって、燃料費が少なくとも半分程度となる見込み**であることから、旧型船舶に比較して、**コスト競争力が飛躍的に増す**ほか、先述のとおり、防衛省において民間収益事業を行いやすくするための**運用ルールの見直し (出発港の柔軟化)**も行われており、**事業者が民間収益事業に取り組みやすい環境が整ってきている。**

【図1】 民間収益事業における利用対価の回収率 (国庫納付額/利用対価) (平成28年度~令和6年度)



③ 調査結果及びその分析

(貨物船)

- 事業者からのヒアリング結果等を踏まえれば、**今後契約予定の貨物船は、大型旅客船に比べて民間収益事業での活用見込みが立ちやすく**、事業者によって程度の差はあるものの、積極活用によって相応の収益性が見込まれる。PFI船舶事業が、長期かつ多額の資金を投じる事業であることに鑑みれば、船舶を自衛隊の利用に供しない期間は、事業者が民間収益事業によって収益を上げ、財政に貢献していくことも重要である。
- 大型旅客船事業における現在の契約形態は、**契約段階においては民間収益事業の見込みが立てづらいことから、見込額は契約価格に反映せず、民間収益事業が行われた場合のみ、利益の一部を国庫に納付する方式**（事後納付型）となっているが、この場合、**契約時点での事業費の抑制につながりにくい**ほか、**事業期間中の経費及び利益の支払が保証**されている場合、**事業者が民間収益事業で追加的に利益を上げようとするインセンティブ**は必ずしも高くなるとは言えない。
- この点、他のPFI事業の事例を参考に契約スキームを調査し、**入札価格や事業者の民間収益事業に対するインセンティブに及ぼす影響等**に着目し、メリット・デメリットを整理した。

スキーム	概要	事例	メリット	デメリット
事後納付型	<ul style="list-style-type: none"> 事業費を全額国が支払い、民間収益事業が行われた場合はその収益の一部を国庫に納付 	PFI船舶事業（大型旅客船）：防衛省	<ul style="list-style-type: none"> 収益に連動して国側も利益を享受可能 民間収益事業の不確実性が高い場合でも事業者の参画が容易 	<ul style="list-style-type: none"> 入札価格の低減に資さない 十分なサービス対価が約束されている場合、民間収益事業取組のインセンティブが働きづらい
事前回収型	<ul style="list-style-type: none"> 民間収益事業を予め見込んだ上で、事業経費から差し引く形で入札価格を作成 	衛星コンステレーションの整備・運営等事業：防衛省	<ul style="list-style-type: none"> 競争性が働く場合、入札価格の低減が期待できる 一定の民間収益事業を事前にコミットしているため、民間収益事業取組の強いインセンティブが働く 	<ul style="list-style-type: none"> 民間収益事業の不確実性が高いほど事業リスクを抱える 想定以上の収益を上げた場合、国に利益が享受されない
ハイブリッド型	<ul style="list-style-type: none"> 最低限の民間収益を入札価格より控除し、一定以上の収益が上がった場合、その一部を国庫納付 	北海道エアポート（空港コンセッション）※ ：国土交通省	<ul style="list-style-type: none"> 事後納付型・事前回収型の両方のメリットを享受可能 	<ul style="list-style-type: none"> 国への過度な収益還元になれば応札が見込まれない可能性

※事業者が空港運営権を取得するにあたり、一定の運営権対価を国に支払うことに加え、一定収益を超えた場合は収益運動負担金としてその一部を国に支払う契約

④今後の改善点・検討の方向性

1. PFI船舶 (大型旅客船) の稼働状況

2. 民間収益事業の活用可能性 (船種別)

3. 民間収益事業に取り組むインセンティブ

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あたって、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、入札方式を設定すべきである。

考え得る入札方式 (イメージ)

