

番号	質問事項	回答内容
1	艦橋にある艦長席はなぜ右舷にあるのか	<p>艦長は艦の運航に全責任を負わなければならない。 海上での交通ルールは海上交通安全法、海上衝突予防法で定められており、船は基本的に右側通行である。船が行き会う場合、右舷側に行き会い船の左舷を見る船、つまり赤い左舷灯を見る船が相手の針路を避ける義務がある。すなわち、見張りは左舷側よりも右舷側が重要であるため、右舷側の見張りを自ら責任をもって実施する観点から艦長席は右舷とされている。ただし、この見解は近代に海上衝突予防法が制定されて以降のものであり、バイキング時代の昔から船尾に座って舵を取る指揮官は、利き腕の右手で船の右側にあるSter Board（舵）を操り、その舵を傷つけないように船の左側を岸Portに着けていた関係からスターボード、ポートの呼び名が付いたことから、艦の指揮者は長い年月を経て右舷側に位置するようになったとする説もある。</p>
2	艦艇への生活廃水対策適用の経緯を知りたい	<p>従来、生活廃水は航泊を問わず舷外に排出していたが、平成10年ごろから海外の港湾で港内に生活廃水排出を規制する港が出始めた。直接的な影響を受けたのはRIMPAC参加部隊であり、ハワイのパールハーバーで生活廃水排出が規制されたため、食器が洗えず、入港中はラップで食器を覆い、食後にラップをはがして捨てる対応が必要になった。その後パールハーバーのみならず世界各国の港湾で同様の規制が広まったため、自衛隊艦船としても生活廃水対策が喫緊の課題となった。このため平成13年度ごろから海上自衛隊艦船について海外派遣される艦から優先的に生活廃水対策を行うこととされた。対策の内容は①入港中に発生する生活廃水を貯留するタンク設置及び排水管導設②陸上施設に陸揚げまたは規制海域外で生活廃水を排出するためのポンプ設置及び配管導設、である。</p>
3	護衛艦を予算要求する際の甲型、乙型警備艦の意味は何か	<p>訓令、通達で明確に定められてはいないが、予算要求上の便宜的分類として昭和28年度戦後初の国産護衛艦要求時から用いられている。具体的には以下の通り。 ○ 甲型警備艦 いわゆる汎用護衛艦。ポスト4次防以降は、護衛艦隊の兵力構成について8艦8機コンセプトが採用されるのに伴い、艦隊の新たな基準構成艦（ワークホース）として、従来の対潜護衛艦及び対空護衛艦の後継として、これらを統合する艦種として分類された。「ゆき」型以降のDDや「くも」型DDK、「はつゆき」以降の汎用護衛艦がこれに相当する。 ○ 甲Ⅱ型警備艦 昭和38年度に対潜、対空能力を兼ね備えたオールパーパス艦として計画された「たかつき」型護衛艦を分類するために用いられた呼称。 なお、52DD「はつゆき」は同様の趣旨から、当初甲Ⅱ型警備艦で概算要求を行ったが大蔵省の指示により甲型警備艦に改められた。そのため、甲Ⅱ型は「たかつき」型以降は用いられていない。 ○ 甲Ⅲ型警備艦 ヘリコプター搭載艦「はるな」型を計画する際に新たに設けられた分類。「はるな」型及び「しらね」型はヘリコプター3機を運用する護衛艦（DDH）として計画されたため、以後ヘリコプターを多数機運用する護衛艦は本型とされた（2機格納できるが1機運用の汎用護衛艦は甲型）。「ひゅうが」型や「いずも」型も本型に分類される。 ○ 甲Ⅳ型警備艦 艦隊防空を担うSM-1ミサイル搭載護衛艦（DDG）である46DDG「たちかぜ」型を要求する際に新たに設けられた分類。イージス艦も本型に分類される。しかしながら、同じDDGであっても35DDG「あまつかぜ」要求時は甲型警備艦であった。 ○ 甲Ⅴ型警備艦 新たな艦種であるFFMを概算要求するために新設された分類である。 ○ 乙型警備艦 主として地方体に所属し、対潜能力を主として日本近海を行動する小型護衛艦として分類されたもの。DEがこれにあたる。</p>

番号	質問事項	回答内容
4	艦船の定年検を警備区内で実施する理由は何か	<p>従来より、定年検期間中の家族保護、修理地への移動距離を勘案して艦船の定年検は警備区内で慣例的に実施してきた。乗員施策の観点から母港(警備区内)修理が運用サイドの要望であると共に、造船業界からは工事量の平準化が求められていたところであり、それを各艦船部長が調整した上で警備区毎の定年検計画線表を業界へ開示していた。このことが平成12年、公正取引委員会に官製談合と捉えられ「艦船修理は業者が固定されており談合状態にある」と指摘した(会計検査院サイドは、遠隔地修理に伴う回航費などの付帯経費を考慮すれば、海自のやり方はやむを得ないと見ていた節あり)。このことを踏まえ、その対策として補給本部が年度ごとに艦種別に修理業者を公募し、修理能力を評価して「標準指名基準」を定め、基準に合格した業者による競争入札で定年検を発注する方式に改めた。この際重視されたのが「警備区主義」である。警備区主義の基本は「年間を通じて少ない停泊期間中に家族保護を行う」ことであり、この方針は公正取引委員会や会計検査院にも了解を得ている。</p> <p>因みに、日本造船界が世界に君臨していた1970年代、業界挙げて海自艦艇の修理を敬遠する傾向顕著で、特に三菱長崎・横浜が応札しないことで、佐世保・横須賀の艦が舞鶴まで回航していたという歴史がある。</p>
5	進水式や引き渡し式後に実施される祝宴で、官側出席者が費用を支払わずに飲食しているが倫理法上問題はないのか	<p>倫理規定では利害関係者からの接待を禁じているが、進水式等の祝宴は防衛省関係者のみならず、国会議員や建造に関係した企業関係者等が多数出席する立食パーティーで等しく飲食物の提供を受けるものであり、これは倫理規定上例外として認められている(倫理規定3条)。また、祝宴の費用は5,000円未満であるため(造船所に確認済み)、倫理規定に定めている5,000円以上の飲食提供を受けた際に必要な贈与報告(倫理法8条)も必要ない。</p>
6	なぜ艦艇には神棚があるのか	<p>我が国では昔から、船舶を建造すると、その土地の神社において海上安全の祈願をし、その船の御霊としての船霊(ふなだま)とした。時代が進んで建造する船が大型化し、その活動範囲が広まり、乗員も全国から集まるようになると全国的な尊崇を受けている神仏のお礼をうけるようになっていった。その代表的なものが金毘羅様と住吉神社である(塩原礼次郎氏論文「海上交通と安全祈願」より)。海上自衛隊においても日本の民間船舶が神棚を設けていることから当然の流れとして神棚を設けている。ただし、この神棚は乗組員の宗教を拘束するものではなく「日本船舶のしきたり」として設けているため、政教分離には抵触しないという立場をとっている。</p>
7	イスラム圏の国の艦艇は毎日の礼拝をどのようにするのか	<p>イスラム教では毎日5回、メッカの方向を向いて礼拝する規定がある。イスラム圏国家であるトルコ海軍艦艇では、飛行甲板にじゅうたんを敷いてメッカの方角を向いて礼拝をしている写真があった。またサウジアラビア海軍艦艇では、広い廊室にじゅうたんを敷いて礼拝している写真があった。これらより、艦内の広い区画を活用して礼拝をしているものと考えられる。場合によっては礼拝中は艦の針路をメッカの方角に向けている可能性がある。米海軍艦艇も乗員にムスリムがいる場合は個別に礼拝している。ちなみにメッカの方角は「キブラコンパス」という器具で計測する。</p>
8	科員居住区寝台についてこれまでの経緯を知りたい	<p>水上艦の場合、海上自衛隊創成期から昭和30年代は鉄の枠に帆布を張った4段寝台であった。昭和40年代になると3段寝台となり、昭和50年代には鉄のフレームにマットレスをはめ込んだ3段寝台へ、そして昭和60年代になると乗員魅力化対策として箱型2段寝台となった。平成10年以降は2段寝台を基本とするが、3段化にも変更できる寝台となり現在に至る。</p>

番号	質問事項	回答内容
9	<p>国債で船をつくること、継続費で船をつくることの違いは何か？ 継続費であれば最新の装備が調達できるのか。国債だとそれはできないのか。</p>	<p>継続費：国家の事業のうち、大規模かつ長期的でその完成に数年を要するような施策についての経費は、予算においてその総額および年割額を定め、国会の議決を経たうえで、複数年度にわたって支出を行うことが可能である。このような経費を継続費という。 継続費の特徴：5年以上の長期契約ができる。支払い割合が決定しているので受注企業にも安定した支払いが可能。 海自における継続費の適用：護衛艦、潜水艦の建造（5年契約）。搭載装備品を船体契約年度以降に調達可能であり、比較的最新のものを購入可能な利点あり。</p> <p>国債（国庫債務負担行為）：国がある事業を行う際、通常そのための契約を当該年度内に結ぶ必要があるが、実際の支出は翌年度以降でよい場合がある。このような場合に契約を結ぶには、その支出についてあらかじめ予算の一部として国会の議決を経る必要がある。このようにして国が金銭給付を内容とする債務を負担する行為を国庫債務負担行為という（財政法15条）。憲法85条は「国が債務を負担するには、国会の議決に基づくことを必要とする」と規定しており、国会の議決によらずに国が債務を負うような契約を結ぶことを禁じている。</p> <p>国債の特徴：支出総額は初年度に決定。支払い時期は契約後に変更（繰り延べ）可能。このため受注企業にとっては安定収入の確約がない（最終年度になることも）。原則として5年以上の契約は不可。すべての装備品を船体調達年度に契約する必要がある。 ※支払いの年度繰り延べを行った場合、翌年度の予算については縮減できるが、最終的に支払い利息が追加されるので総額としては国に不利となる。</p>
10	<p>艦船の艦尾に表記している「ひらがな」は誰が揮毫したのか</p>	<p>阿川弘之著の「軍艦長門の生涯」に「明治時代の海軍中将伊藤雋吉（しゅんきち）が海軍草創期きつての能書家であり、軍艦の艦名表示に使用するいろは48文字を揮毫し、以来帝国海軍・海上自衛隊を通じて伊藤の揮毫した文字が艦名表示に使用され続けている。」という記述がある。明治27年の艦船造修試験検査規則54条には、「軍艦名は平仮名、水雷艇船名は漢字を以て艦船尾に附書すべし。其書体及寸法は鎮守府長官之を定め海軍大臣の認可を受くべし」との規定がある。伊藤元中將は明治23年から31年まで8年間海軍次官を務めており、この間に鎮守府長官の依頼を受け、艦名の書体を揮毫されたか、あるいは直属上司の海軍大臣からの直接指示で揮毫された可能性もある。現在の記念艦「みかさ」艦尾の艦名書体と海自達の書体も一致しており、伊藤元中將が揮毫された書体を帝国海軍、そして海上自衛隊が用いている可能性は極めて高い。</p>
11	<p>「KR会」とは何か。どのような目的でいつ始まったのか。今はどうなっているのか。</p>	<p>KR会の目的は、護衛艦と潜水艦の建造に関わるものが、設計及び工作技術、品質管理に関する経験と研究成果を発表し、討論を行って建艦技術の発展に寄与すること。「護衛艦技術研究会」が正式名称。 第1回は昭和33年7月24日に開催。発足当時は「警備艦連絡会」と称していたため、KR会という略称になった。構成メンバーは護衛艦、潜水艦建造造船所を正会員とし、防衛庁関係者は特別会員として位置づけられていた。 会議は正会員の造船所が持ち回りで年2回実施していた。防衛庁（当時）側も主として技本、海幕の若手が発表し、武者修行的な経験を積んでいた。平成10年までは各造船所とも内容の濃い発表をしていたが、平成11年に艦船調達が競争入札に移行後は、各造船所とも手の内を明かさなくなり、発表内容も薄いものになる。26DD、27DDGで三菱、JMUの対立が厳しくなると、「コンプライアンスの観点から」KR会そのものの実施が難しくなり、平成30年ごろに会議の実施そのものが中断して現在に至る。</p>

12

13

14

15

16

番号	質問事項	回答内容
----	------	------

17

18

19

20