

総 括 調 査 票

事案名	(52) 艦船の定期検査等			調査対象 予算額	平成 26 年度：42,368 百万円（契約ベース：47,693 百万円） 平成 25 年度：48,264 百万円（契約ベース：38,977 百万円）		
所管	防衛省	組織	防衛本省	会計	一般会計	調査区分	本省調査
						取りまとめ財務局	—

①調査事案の概要

【事案の概要】

自衛隊が使用する艦船（以下、「艦船」という。）のたん航性、安全性及び使用目的に対する適合性を確保するために、検査及び修理を行う事業。定期的に検査、修理を行い、艦船航行の安全を確保し、性能低下等を防止することにより、艦船を全能発揮可能な状態に維持することを目的とする。

艦船の定期検査等については、民間船舶が適用を受ける船舶安全法令の適用除外とされ、防衛省において「船舶の造修等に関する訓令」等において定められた基準に則り実施しているところ。

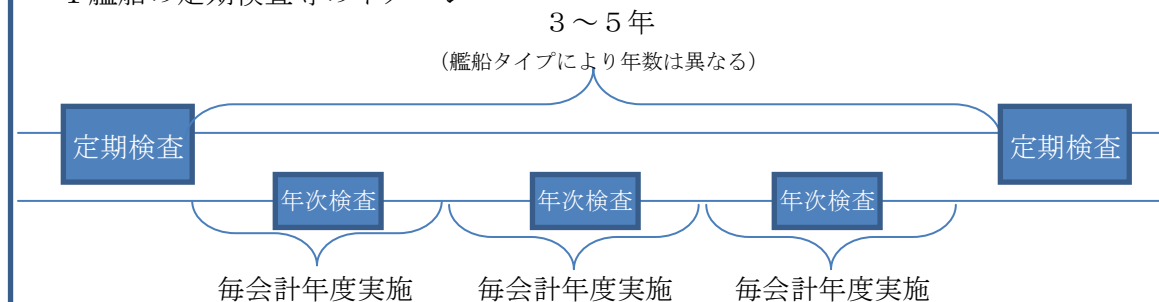
定期検査等については、艦船の種別や材質等を考慮して3年から5年の間隔で実施する定期検査、原則として毎会計年度に一度実施する年次検査及び年次検査（定期検査を含む）と年次検査の間で実施する中間修理に区分されており、具体的な検査期間、造船所等のドックに入渠している期間等を調査するもの。

年 度	25年度	26年度
修理隻数(予定)	431	429
うち定期検査隻数	48	42

【イメージ】



1 艦船の定期検査等のイメージ



※定期検査がある会計年度には年次検査はない。

総 括 調 査 票

事案名 (52) 艦船の定期検査等

②調査の視点

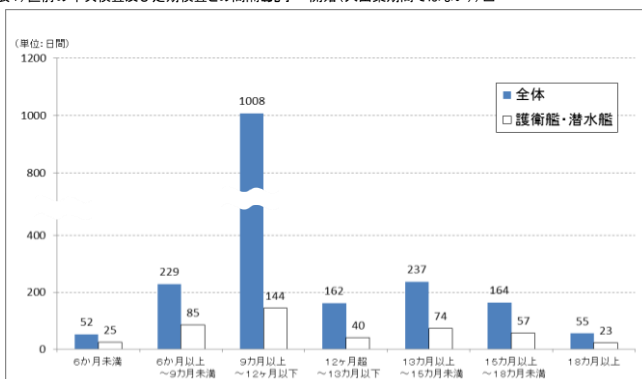
1. 定期検査・年次検査の間隔及び年次検査の回数について

2. 民間に類似の船舶が存在するえい船などについて、定期検査に関する「船舶の造修等に関する訓令（以下、訓令）」等と「船舶安全法令」の基準について

③調査結果及びその分析

1. 年次検査と年次検査の間隔（定期検査を含む）について、過去10か年度における実績を調査したところ、表1のとおりであった。また、定期検査の間に実施された年次検査の回数を調査（護衛艦（蒸気タービン以外））したところ表2のとおりであった。さらに艦船の種別に応じた定期検査と定期検査との間隔を調査したところ表3のとおりであった。

(表1) 直前の年次検査及び定期検査との間隔[完了～開始(入出渠期間ではない)]口



(表2) 護衛艦(蒸気タービン以外)

定期検査と定期検査の間隔	前回定期検査後の年次検査の回数	
	3回	4回
4年9か月未満	25	0
4年9か月以上～5年以下	3	5
5年超～5年3か月未満	0	0
5年3か月以上	0	2
計	28	7

(表3) ★定期検査間隔(完了～開始(入出渠期間ではない))

	最短間隔	最長間隔	差	平均値
護衛艦	1,442	1,974	-532	1,698.43
潜水艦	831	1,094	-263	1,005.85
掃海艦(木造)	1,260	1,555	-295	1,363.21
その他補助艦艇(ミサイル艦以外)	1,473	1,965	-492	1,708.28
ミサイル艦	1,322	1,421	-99	1,386.71
支援艦(鋼船)	1,431	1,823	-392	1,758.85
支援艦(FRP)	1,356	1,457	-101	1,397.69

(表1) 直前の年次検査及び定期検査との間隔については、半年未満が52件、6か月以上9か月未満が229件であり、これらの全体に占める割合は約15%であった。一方、1年以上のものは618件であり、全体に占める割合は約32%であった。なお、護衛艦と潜水艦だけで見ると、9か月未満の割合は約25%であり、短い間隔の割合が全体と比較して高くなっていた。

(表2) 定期検査と定期検査との間に実施された年次検査の回数は、会計年度を跨いで定期検査をした場合には前後2か年度年次検査を実施する必要はないと訓令に定められていることを踏まえ、同程度の間隔であっても、3回実施されたケースと4回実施されたケースとが混在していた。

(表3) 訓令において、「定期検査実施基準日」※の間隔をもって定期検査の実施時期を定めている護衛艦と、前回定期検査の完了日を起点として定期検査の間隔を定めている潜水艦とで、定期検査の間隔の最長と最短の差が、護衛艦で532日、潜水艦で263日と、護衛艦の方により大きな差が生じていた。
※護衛艦等の定期検査は、「定期検査実施基準日」の前に開始し、かつ、当該基準日後に完了するものとされている。

これらのことから、①1年以上の検査間隔も許容されていることに鑑みれば、半年未満のような短い検査間隔で年次検査を実施していること、②定期検査と定期検査の間隔が同程度であっても、異なる回数の年次検査を実施していること、さらに③定期検査の間隔が、長い場合と短い場合で1年以上の差が生じていること、について艦船の可動期間の確保及び費用対効果の観点から、その合理性に疑問。

2. ①船舶安全法令では、外的な影響を受けることの少ない平水区域（湾内等）のみを航行する船舶に適用される定期検査の間隔は、同区域以外を運航する船舶の間隔より1年長い6年間としている。

⇒訓令等ではこのような運航区域の違いにより定期検査間隔を区分している規定はない。

②船舶安全法令では、平水区域のみを航行する船舶の中間検査は、船舶検査基準日から33か月から39か月の間の1回とされている。

⇒訓令等では、運航区域の違いにより年次検査間隔を区分している規定はない。

③船舶安全法令では船舶の材質の違い（鉄、アルミ合金、FRP等）により定期検査の間隔を区分する規定はない。

⇒訓令等では、同じ用途の艦船だとしても、その材質が鋼船かそれ以外かによって定期検査間隔が5年と4年とに区分されている。

④今後の改善点・検討の方向性

1. 艦船の検査修理の効率化及び可動率向上を図るため、
・年次検査に関して、検査間隔が短いものが発生しないよう、現行基準のあり方も含め、その抑制策を検討すべき

・定期検査に関して、検査間隔が短いものが発生しないよう、その抑制策を検討すべき。特に、護衛艦等の検査間隔の取り方については、潜水艦の間隔の取り方も参考として検討すべき。

2. 平水区域のみを航行する艦船についてはその使用状況等を踏まえ、定期検査・年次検査の間隔の延長を検討すべき。

また、材質をもって定期検査間隔が異なる制度についても、見直しを検討すべき。