

プロジェクト管理対象装備品の現状について (取得プログラムの分析及び評価の概要について)

1 防衛装備庁におけるプロジェクト管理

防衛装備庁では、効果的かつ効率的な運用及び維持を可能とする最適な装備品等の取得を実現するため、平成27年度以降、プロジェクト管理重点対象装備品等^{※1}(重点対象装備品)や準重点管理対象装備品等^{※2}(準重点対象装備品)を選定し、プロジェクト管理の実施に当たっての基本となる計画(取得戦略計画^{※3}又は取得計画^{※4})の策定や、これらの計画との比較により取得プログラムの進捗状況等を確認する分析及び評価を実施するなど、対象装備品の計画的なプロジェクト管理に取り組んでいる。

下表にプロジェクト管理対象装備品に選定した品目数の合計を年度毎に示す。^{※5}

年度	平成				令和				
	27	28	29	30	元	2		3	4
						11月以前	12月以降		
重点対象装備品	12品目	12品目	13品目	17品目	18品目	20品目	21品目	22品目	22品目
準重点対象装備品	—	—	3品目	3品目	6品目	12品目	12品目	14品目	14品目

- ※1 プロジェクト・マネージャー及び統合プロジェクト・チームを置いて重点的にプロジェクト管理を実施する装備品等
- ※2 プロジェクト・マネージャー及び統合プロジェクト・チームを置かず重点対象装備品に準じた方法で管理を行う装備品等
- ※3 重点対象装備品について、計画的なプロジェクト管理の実施のために対象となる装備品等の取得に係る一連の業務をプログラム(取得プログラム)としてまとめ、当該取得の目的及び範囲を定義した上で、取得プログラムとして達成すべき目標やその管理などに関する基本的事項を定めた計画
- ※4 準重点対象装備品を対象とした計画であって、取得戦略計画に準じてライフサイクルコストやリスク等の主要な管理項目のみを定めた計画
- ※5 選定したプロジェクト管理対象装備品の一覧は別図参照

2 取得プログラムの分析及び評価

令和4年8月現在、プロジェクト管理対象装備品に選定されている36品目のうち、重点対象装備品7品目、準重点対象装備品7品目について、取得プログラムの分析及び評価を実施した。

分析及び評価の結果、グローバルホーク(滞空型無人機)については、平均量産単価及び単位事業取得コストが計画見直し調整基準(115%以上)に該当しているが、取得戦略計画の見直しは平成29年度に実施済みである。

また、12式地对艦誘導弾能力向上型については、地発型[※]のほか、艦発型[※]及び空発型[※]の試作事業が開始されたことを反映して、取得プログラムの範囲を変更するとともに、取得プログラムの名称を「12式地对艦誘導弾能力向上型(地発型・艦発型・空発型)」に変更する取得戦略計画の見直しを実施した。

- ※ 地発型：陸自のトラックに搭載する装置から発射する誘導弾
- 艦発型：海自の艦船に搭載する装置から発射する誘導弾
- 空発型：空自の戦闘機から発射する誘導弾

- ① オスプレイ(ティルト・ローター機)
- ② SH-60K能力向上型
- ③ 次期戦闘機
- ④ スタンド・オフ電子戦機
- ⑤ グローバルホーク(滞空型無人機)
- ⑥ 新艦艇
- ⑦ 29年度型潜水艦
- ⑧ 掃海艦
- ⑨ 長期運用型無人水中航走体(UUV)
- ⑩ 新艦対空誘導弾
- ⑪ 島嶼防衛用新対艦誘導弾
- ⑫ 将来中距離空対空誘導弾
- ⑬ 次期警戒管制レーダ装置
- ⑭ 哨戒艦

注) 件名が線で囲まれたものは重点対象装備品。各品目の分析及び評価の概要は別冊を参照。

プロジェクト管理対象装備品の選定一覧

重点対象装備品等(22品目)		重点対象装備品等(22品目)		重点対象装備品等(22品目)	
【陸自】					【海自】
	03式中距離地对空誘導弾(改善型)		島嶼防衛用高速滑空弾※		12式地对艦誘導弾能力向上型(地発型・艦発型・空発型)※
	16式機動戦闘車		水陸両用車(AAV7)		イージス・システム搭載艦※
	SM-3ブロックII A		新艦艇		29年度型潜水艦
準重点管理対象装備品等(14品目)					
	陸自UH-2		19式装輪自走155mmりゅう弾砲		10式戦車
	オスプレイ(ティルト・ローター機)		新艦対空誘導弾※		掃海艦
	哨戒艦※		SH-60K能力向上型		
<p>12式地对艦誘導弾(改) + 哨戒機用新空対艦誘導弾※ (陸自・海自の事業を1つのプロジェクトとして管理)</p>					
【空自】					【装備庁】
	F-35A		宇宙状況監視(SSA)システム※		ASM-3(改)※
	F-35B		次期警戒管制レーダ装置※		島嶼防衛新対艦誘導弾※
	次期戦闘機※		RC-2※		極超音速誘導弾※
	F-15能力向上※		C-2		将来中距離空対空誘導弾※
	KC-46A		スタンド・オフ電子戦機※		長期運用型無人水中航走体(UUV)※
	グローバルホーク(滞空型無人機)		E-2D		

注1: 図の赤枠はFMS調達品(8品目)
(陸自×1品目、海自×1品目、空自×6品目)

注2: ※印の図はイメージ

取得プログラムの分析及び評価の概要(コスト状況の判定)

番号	件名等	ライフサイクル コスト総額 [億円]	年度見積り/現行基準見積り			平均量産単価比等による計 画の見直し等の判定
			平均量産 単価比[%]	単位事業取得コ スト比[%]	単位ライフサイク ルコスト比[%]	
1	オスプレイ(ティルト・ローター機)	6,962	99.8	99.8	106.3	基準以下
2	SH-60K能力向上型	12,483	112.1	111.6	107.7	基準以下
3	次期戦闘機	-	-	-	-	-
4	スタンド・オフ電子戦機	11,206	105.8	111.7	107.2	基準以下
5	グローバルホーク(滞空型無人機)	3,567	118.1	118.0	110.4	見直し調整基準該当 ※2
6	新艦艇	32,088	87.6	87.2	94.3	基準以下
7	29年度型潜水艦	16,482	100.8	101.0	100.5	基準以下
8	掃海艦	2,881	113.8	114.3	102.2	基準以下
9	長期運用型無人水中航走体(UUV)	-	-	-	-	-
10	新艦対空誘導弾	793 ※1	100.0	非公表	非公表	基準以下
11	島嶼防衛用新対艦誘導弾	-	-	-	-	-
12	将来中距離空空誘導弾	-	-	-	-	-
13	次期警戒管制レーダ装置	2,896	100.7	102.7	101.4	基準以下
14	哨戒艦	-	-	-	-	-

※1: 誘導弾又は弾薬の経費は除く

※2: 年度見積り/現行基準見積りの基準(115%以上)に該当したが、平成29年度に計画の見直しを実施済

取得プログラムの分析及び評価の結果の概要

【目次】

- ・オスプレイ(ティルト・ローター機)(別紙第1)
- ・SH-60K能力向上型(別紙第2)
- ・次期戦闘機(別紙第3)
- ・スタンド・オフ電子戦機(別紙第4)
- ・グローバルホーク(滞空型無人機)(別紙第5)
- ・新艦艇(別紙第6)
- ・29年度型潜水艦(別紙第7)
- ・掃海艦(別紙第8)
- ・長期運用型無人水中航走体(UUV)(別紙第9)
- ・新艦対空誘導弾(別紙第10)
- ・島嶼防衛用新対艦誘導弾(別紙第11)
- ・将来中距離空対空誘導弾(別紙第12)
- ・次期警戒管制レーダ装置(別紙第13)
- ・哨戒艦(別紙第14)

取得プログラムの分析及び評価の結果の概要（オスプレイ（ティルト・ローター機））

1 取得プログラムの目的

島嶼部に対する攻撃への対応を念頭に、迅速かつ大規模な輸送・展開能力を確保し、実効的な対処能力の向上を図るため、CH-47JAの輸送能力を巡航速度や航続距離等の観点から補完・強化する航空輸送能力の確保に資することを目的とする。

2 取得プログラム目標の達成状況及びスケジュールの進捗状況

現在、維持・整備プロジェクト、機能評価プロジェクト及び日米共通整備基盤プロジェクトが進行中であり、平成27～30年度予算で計画どおりの取得機数（計17機）が計上、契約されている。

米国と協議し、検討を行った結果、訓練基盤や支援体制が整っている米国において、陸自オスプレイを使用して教育訓練等を行うことが陸自部隊の能力向上に効果的であるとの結論に至り、平成31年3月より米国において教育訓練を開始し、令和2年6月に終了した。

初年度製造分の機体5機のうち3機を米国で受領しており、残り2機については令和2年7月に暫定配備地である陸上自衛隊木更津駐屯地に輸送された。また、米国で受領した3機及び次年度製造分のうち2機については、令和3年2月から5月に、さらに令和4年3月に2機が、陸上自衛隊木更津駐屯地に輸送された。

なお、陸上自衛隊木更津駐屯地に確立している日米オスプレイの共通整備基盤では、平成29年2月より実施していた米海兵隊オスプレイ1機目の整備を平成31年3月、平成29年6月より実施していた同2機目の機体整備を令和2年3月、平成31年4月より実施していた同3機目の機体整備を令和3年1月、令和2年3月より実施していた同4機目の機体整備を令和3年7月、令和3年1月より実施していた同5機目の機体整備を令和4年4月に終了した。現在は、令和3年7月より同6機目、令和3年11月より同7機目、令和4年4月より同8機目の定期機体整備を実施中であり、取得プログラムの目標を達成している。

3 ライフサイクルコスト

(1) 取得プログラムのコスト状況

平成28年取得戦略計画記載のライフサイクルコストのベースラインと年度見積ラインを比較するため、契約実績等のデータの更新を行った。見積り前提条件を表1に示す。また、CBS総括表を用いた比較を表2に示す。

(2) 要因分析

ア CBSによる差異分析

量産・配備段階のコストについては、米軍調達に相乗りすることによるスケール・メリットを受けた結果、機体価格の抑制を図ることができ、当初ベースライン（補正後）と比較し約5億円低減している。

他方、運用・維持段階のコストについては、技術支援費の上昇や米国で陸自機を用いて教育訓練を行うこととなったこと等により当初ベースライン（補正後）と比較し、約415億円上昇している。

このため、年度見積ライン全体として、当初ベースライン（補正後）と比較し、約409億円上昇している。

表1 見積り前提条件

番号	項目	当初ベースライン (補正前)	当初ベースライン (補正後)	年度見積ライン
1	取得数量		17機	
2	運用期間		20年	

注1：コストを見積もるための前提条件であり、将来の取得及び運用数量を確定するものではない。

注2：為替レート等の見積り前提条件は、(参考)資料を参照。

表2 CBS総括表によるコスト比較

[億円]

区分		当初ベースライン		当初ベースライン (補正後)		年度見積ライン (今回見積値)		差異	
項目名 レベル1	項目名 レベル2	金額 レベル1	金額 レベル2	金額 レベル1	金額 レベル2	金額 レベル1	金額 レベル2	金額 レベル1	金額 レベル2
構想段階 (H26)	構想検討	1	1	1	1	1	1	0	0
研究・開発 段階 (H27～H30)	技術研究	3	0	3	0	2	0	-1	0
	試作品費		0		0		0		
	官給用装備品		1		1		1		
	技術試験		0		0		0		
	実用試験		2		2		1		
	試験設備		0		0		0		
量産・配備 段階 (H27～H30)	初度費	2,347	505	2,259	484	2,254	518	-5	34
	航空機		1,842		1,775		1,737		-38
運用・維持 段階 (H27～R20 年代)	試験等	4,738	117	4,289	109	4,704	65	415	-44
	補用品		1,547		1,405		1,459		54
	修理役務		1,796		1,619		1,567		-52
	部隊整備(役務)		*		*		0		0
	改修		0		0		0		0
	整備用器材		97		90		77		-13
	弾薬等		0		0		1		1
	支援器材		0		0		0		0
	施設		*		*		125		125
	教育・訓練		158		156		173		17
	燃料費等		178		127		128		1
	技術支援費		762		710		1,026		316
	PBL		0		0		0		0
その他	82	74	82	8					
廃棄段階 (R20年代以 降)	航空機	0	0	0	0	0	0	0	0
	施設		*		*		0		0
合計			7,089		6,553		6,962		409

注1：計数については、四捨五入によっているので計と符合しないことがある。

注2：*は、現時点において見積は困難であるため、明確になり次第記載する。

注3：当初ベースラインの補正については、為替レート等についての補正を実施

イ 計画の見直し等の判定

表2のCBS総括表から、現行基準見積り（当初ベースライン（補正後）基準）及び年度見積りにおける平均量産単価、単位事業取得コスト及び単位ライフサイクルコストを計算し、判定基準との比較を行った。結果を表3に示す。

表3 平均量産単価等によるコスト状況の判定

	年度見積り／ 現行基準見積り	備考
平均量産単価	99.8%	見直し調整基準以下
単位事業取得コスト	99.8%	見直し調整基準以下
単位ライフサイクルコスト	106.3%	見直し調整基準以下
現行基準見積りと年度見積りの比率（平均量産単価、単位事業取得コスト及び単位ライフサイクルコスト）		
115%以上：取得戦略計画の見直しについて調整を行う。		
125%以上：取得プログラムの継続の必要性について検討する。		

(3) ライフサイクルコストを抑制するための施策等の取り組み状況

ア 維持・整備に係る経費の抑制策の検討

適切な形態管理を行うことで、運用・維持段階のコスト抑制を図るべく検討を行う。

日米共通整備基盤の活用により、維持・整備の効率化を通じたコスト抑制を図るとともに、可動率の向上を図る。

部品等の調達について、適切な所要予測に基づくまとめ買い等を検討し、ライフサイクルコスト全般の抑制を図る。

イ 米国との緊密な協議

米国との緊密な協議を継続することにより、先行的な情報収集を行うことによって長期的な視点に立った取得方針を検討し、部品のまとめ買いや部品枯渇対策を適切に行うなど、柔軟な取得を追求し、ライフサイクルコストの抑制を図る。

取得プログラムの分析及び評価の結果の概要（SH-60K能力向上型）

1 取得プログラムの目的

純然たる平時でも有事でもないグレーゾーン事態が増加及び長期化するとともに、周辺国の軍事力の近代化及び強化や軍事活動の活発化が顕著となっている我が国を取り巻く情勢を踏まえ、我が国周辺の海域における常続監視や対潜戦等の各種作戦を艦艇と一体となって効果的に実施するために必要な能力の確保に資することを目的とする。

2 取得プログラム目標の達成状況及びスケジュールの進捗状況

令和3年度の試作（その3）については、令和2年度の計画見直しに基づき、その後の各種試験及びシステム統合試験等を計画通り実施し、令和3年9月28日に試作機2機が納入された。試作機納入後から、技術・実用試験を実施中であり、令和4年8月現在、概ね計画通り進捗しており、令和5年12月開発完了を目指し、開発中である。

3 ライフサイクルコスト

(1) 取得プログラムのコスト状況

平成28年度取得戦略計画記載のライフサイクルコストの当初ベースライン、令和元年度取得戦略計画記載の見積り前提条件等を変更したライフサイクルコストの現行ベースライン及び年度見積ラインを比較するため、契約実績等のデータの更新を行った。見積り前提条件を表1に、CBS総括表を用いた比較を表2及び表3に示す。

(2) 要因分析

ア CBSによる差異分析

前提条件の変更については、表1に示すとおりであり、これらを反映した結果、表2及び表3に示すとおり、ライフサイクルコストの当初ベースライン（補正後）は、約1,403億円増加、現行ベースライン（補正後）は、約546億円増加した。

(ア) 当初ベースライン（補正後）との比較

令和3年度の当初ベースライン（補正後）は約10,132億円であったが、前提条件に基づき算出した結果、令和4年度の当初ベースライン（補正後）は約11,423億円と約1,291億円増加している。このような状況のもと、令和3年度のライフサイクルコスト年度見積ラインは当初ベースライン（補正後）と比較し、467億円増であったが、令和4年度のライフサイクルコスト年度見積りは、当初ベースライン（補正後）と比較し、表2に示すとおり、約1,060億円増の状況となった。この主な要因は、前提条件の変更、契約実績及び予算要求額の反映等を加味したためである。

研究・開発段階のコストについては、約72億円増加した。契約実績及び予算要求額を反映した結果、主な項目として、技術試験の経費が約42億円、試験設備

の経費が約21億円増加した。

量産・配備段階のコストについては、約548億円増加した。経費の精査及び機数の減少を反映した結果、初度費が約133億円、航空機の経費が約415億円増加した。

運用・維持段階のコストについては、約440億円増加した。契約実績及び予算要求額、運用期間を延長したことにより、主な項目として、補用品の経費が約103億円、修理役務の経費が約109億円、整備用器材及び支援器材の経費が約43億円、教育・訓練の経費が約62億円、燃料費等が約111億円、技術試験費が約12億円増加した。

(イ) 現行ベースライン（補正後）との比較

令和3年度の現行ベースライン（補正後）は約10,538億円であったが、前提条件に基づき算出した結果、令和4年度の現行ベースライン（補正後）は約11,593億円と約1,055億円増加している。このような状況のもと、令和3年度のライフサイクルコスト年度見積ラインは現行ベースライン（補正後）と比較し、61億円増であったが、令和4年度のライフサイクルコスト年度見積りは、現行ベースライン（補正後）と比較し、表3に示すとおり、約890億円増の状況となった。この主な要因は、前提条件の変更、契約実績及び予算要求額の反映等を加味したためである。

研究・開発段階のコストについては、約43億円増加した。契約実績及び予算要求額を反映した結果、主な項目として、技術試験の経費が約42億円、実用試験の経費が約2億円増加した。

量産・配備段階のコストについては、約721億円増加した。取得時期の変更を反映した結果、初度費が約152億、航空機の経費が約569億円増加した。

運用・維持段階のコストについては、約127億円増加した。契約実績及び予算要求額を反映した結果、主な項目として、補用品の経費が約32億円、整備用器材及び支援器材の経費が約44億円、教育・訓練の経費が約51億円増加した。

表1 見積り前提条件

番号	項目	当初ベースライン (補正前)	当初ベースライン (補正後)	現行ベースライン (補正前)	現行ベースライン (補正後)	年度見積ライン
1	取得数量	約90機(注1)		約80機(注1)		
2	運用期間	15年(想定)		20年(想定)		

注1：コストを見積もるための前提条件であり、将来の取得及び運用数量を確定するものではない。

注2：為替レート等の見積り前提条件は、(参考)資料を参照。

表2 CBS総括表によるコスト比較（当初ベースライン）

[億円]

区分		当初ベースライン		当初ベースライン(補正後)		年度見積ライン(今回見積値)		差異	
項目名 レベル1	項目名 レベル2	金額 レベル1	金額 レベル2	金額 レベル1	金額 レベル2	金額 レベル1	金額 レベル2	金額 レベル1	金額 レベル2
構想段階 (H18~H25)	構想検討	1	1	1	1	1	1	0	0
研究・開発 段階 (H19~R5)	技術研究	627	61	627	61	700	61	72	0
	試作品費		486		486		490		4
	官給用 装備品		39		39		40		1
	技術試験		41		41		83		42
	実用試験		*		*		5		5
	試験設備		*		*		21		21
量産・配備 段階 (R5~R20 年代)	初度費	5,153	138	6,115	163	6,663	296	548	133
	航空機		5,015		5,952		6,367		415
運用・維持 段階(R5~ R40年代)	試験等	4,239	*	4,679	*	5,119	*	440	0
	補用品		2,193		2,571		2,674		103
	修理役務 部隊整備 (役務)		1,021		1,090		1,199		109
	改修		*		*		0		0
	整備用 器材		346		368		400		32
	弾薬等		*		*		*		0
	支援器材		28		29		40		11
	施設		*		*		2		2
	教育・訓練		274		290		352		62
	燃料費等		360		317		428		111
	技術支援費		16		13		25		12
	PBL		0		0		0		0
	その他		*		*		*		0
	廃棄段階 (R20年代 以降)		航空機		0		*		0
施設		*	*	*		0			
合計			10,020		11,423		12,483		1,060

注1：計数については、四捨五入によっているので計と符合しないことがある。

注2：金額は、現時点における一定の前提の下の見積りであり、今後、変更がありうる。

注3：当初ベースラインの補正については、為替レート、消費税率、加工費率、直材費及び燃料単価についての補正を実施。

注4：*は、現時点において見積りは困難であるため、明確になり次第記載する。

表3 CBS総括表によるコスト比較（現行ベースライン）

[億円]

区分		現行ベースライン		現行ベースライン(補正後)		年度見積ライン(今回見積値)		差異	
項目名 レベル1	項目名 レベル2	金額 レベル1	金額 レベル2	金額 レベル1	金額 レベル2	金額 レベル1	金額 レベル2	金額 レベル1	金額 レベル2
構想段階 (H18~H25)	構想検討	1	1	1	1	1	1	0	0
研究・開発 段階 (H19~R5)	技術研究	658	61	657	61	700	61	43	0
	試作品費		490		490		490		0
	官給用 装備品		42		42		40		-2
	技術試験		41		41		83		42
	実用試験		3		3		5		2
	試験設備		21		21		21		0
量産・配備 段階 (R5~R20 年代)	初度費	5,467	146	5,943	144	6,663	296	721	152
	航空機		5,321		5,798		6,367		569
運用・維持 段階(R5~ R40年代)	試験等	4,921	*	4,992	*	5,119	*	127	0
	補用品		2,556		2,642		2,674		32
	修理役務		1,231		1,206		1,199		-7
	部隊整備 (役務)		*		*		*		0
	改修		*		*		0		0
	整備用 器材		373		366		400		34
	弾薬等		*		*		*		0
	支援器材		31		30		40		10
	施設		2		2		2		0
	教育・訓練		308		301		352		51
	燃料費等		403		428		428		0
	技術支援費		17		17		25		8
	PBL		0		0		0		0
	その他		*		*		*		0
廃棄段階 (R20年代 以降)	航空機	0	*	0	*	0	*	0	0
	施設		*		*		*		0
合計			11,047		11,593		12,483		890

注1：計数については、四捨五入によっているので計と符合しないことがある。

注2：金額は、現時点における一定の前提の下の見積りであり、今後、変更がありうる。

注3：現行ベースラインの補正については、為替レート、消費税率、加工費率、直材費及び燃料単価についての補正を実施。

注4：*は、現時点において見積りは困難であるため、明確になり次第記載する。

イ 計画の見直し等の判定

表2及び表3のCBS総括表から、現行基準見積り（現行ベースライン（補正後）基準）、当初基準見積り（当初ベースライン（補正後）基準）及び年度見積りにおける平均量産単価、単位事業取得コスト及び単位ライフサイクルコストを計算し、判定基準との比較を行った。結果を表4に示す。

表4 平均量産単価等によるコスト状況の判定

	年度見積り／ 現行基準見積り	年度見積り／ 当初基準見積り	備考
平均量産単価	112.1%	118.3%	見直し調整基準以下
単位事業取得コスト	111.6%	118.5%	見直し調整基準以下
単位ライフサイクルコスト	107.7%	118.6%	見直し調整基準以下
現行基準見積り及び当初基準見積りと年度見積りの比率（平均量産単価、単位事業取得コスト及び単位ライフサイクルコスト）			
（現行）115%以上、（当初）130%以上：取得戦略計画の見直しについて調整を行う。			
（現行）125%以上、（当初）150%以上：取得プログラムの継続の必要性について検討する。			

(3) ライフサイクルコストを抑制するための施策等の取り組み状況

ア 相互互換性

基本設計の結果、機体部品及び搭載装備品について、SH-60KとSH-60K能力向上型とは、約70%の搭載装備品が相互互換可能となる。また、量産機の取得に際しては、用途廃止したSH-60Kに搭載された既存の装備品等を利活用して、取得単価の低減を企図している。

イ 仕様共通化

複数搭載する開発装備品（飛行情報表示器、制御処理器等）は、汎用性確保のため仕様を共通化又は一部の部品を共通化させている。また、整備用器材に関しては、SH-60Kの整備用器材の内、約86%を流用することができる見通しである。

ウ WBS・EVM管理

コスト管理を強化するため、試作（その1）からWBSによる管理を導入しており、WBS要素単位でのコストデータを収集した。試作（その2）及び（その3）においてはEVM管理を開始し、客観的な進捗管理に努めている。

エ 将来的な価格高騰情報の早期入手及び抑制対策の履行

直材費、加工費の上昇や輸入購入費の価格高騰に起因する装備品等の価格高騰を抑制するため、製造メーカー、要求元と緊密な情報交換を行い、価格高騰の未然防止または価格低減に資する対策の導出に取り組んでいる。

オ 長期契約等を活用した機体のまとめ買いを検討し、物価上昇による製品費の抑制及びボリュームディスカウント効果による価格低減に努める。

取得プログラムの分析及び評価の結果の概要（次期戦闘機）

1 取得プログラムの目的

F-2 の退役が始まると想定される 2030 年代中盤以降、我が国の航空優勢を確保するため、将来のネットワーク化した空対空戦闘の中核となる役割を果たすことが可能な戦闘機を取得する。

2 取得プログラムの目標の達成状況及びスケジュールの進捗状況

令和 3 年度は、次期戦闘機の構想設計等を推進するとともに関連技術の研究事業を推進した。また、令和 3 年 12 月に「次期戦闘機(F-X)に係る国際協力について」を公表し、日英両国政府間で令和 4 年 1 月よりエンジンの共同実証事業及び機体の共通化の程度に係る共同分析を開始するなど、取得プログラムの目標達成に向けて着実に検討を進めた。

なお、ライフサイクルを通じて考慮すべき事項等の取り組み状況は以下のとおり。

○ デジタル・トランスフォーメーション

次期戦闘機の開発、量産、維持・整備のライフサイクル全般にわたる情報を一連の情報としてデジタル化し、防衛省や開発・製造事業者、サプライヤーで共有する環境を構築するため、製品ライフサイクル管理（PLM）ソフトウェアの選定を進めるなど検討を進めている。

○ 拡張性及び改修の自由度の確保

技術の進展や将来の脅威にも柔軟に対応できる十分な拡張性の確保に必要なオープン・システム・アーキテクチャについて、令和元年度より戦闘機等のミッションシステム・インテグレーションに関する研究を推進することにより技術課題の解明を進めている。また、我が国として将来の脅威に適時適切に対処できるよう、改修の自由度を確保することを前提として、日英伊 3 か国間で協力の可能性について議論を深めている。

○ 企業保全

引き続き高い保全レベルのセキュア・ネットワーク環境の構築を進めている。

3 ライフサイクルコスト

今後の国際協力の在り方や、開発初期段階に行う戦闘機システム全体の構想に係る検討により大きく変化し得ることから、現時点で算定できる段階にないが、引き続き着実に検討を進め、可能となった段階で策定・公表する。

取得プログラムの分析及び評価の結果の概要（スタンド・オフ電子戦機）

1 取得プログラムの目的

脅威の対処可能圏外から効果的な電波妨害を行うスタンド・オフ電子戦機の円滑な開発、効率的な取得、及び取得後の後方支援態勢を着実に整備することで、我が国に対する侵攻を企図する脅威に対して実効的な抑止及び対処を可能とする多次元統合防衛力の構築に資することを目的とする。

2 取得プログラムの目標の達成状況及びスケジュールの進捗状況

スタンド・オフ電子戦機については、開発プロジェクトを推進し、計画どおり進捗している。また、プロジェクトマネージャーについては、これまでC-2のプロジェクトマネージャーが兼ねていたところ、専従のプロジェクトマネージャーを指名し、更なる事業監理の徹底を図っている。装備品の主要な機能についても、プライムメーカーである搭載母機製造会社が搭載装備品を含む試作機の設計・製造を適切に管理しており、試作（その1）においては、システム設計及び搭載装置の製造等を、試作（その2）においては、機体改修キット及び一部の搭載装置の設計・製造を計画に沿って進めている。令和4年6月には、機体改修キット及び一部の搭載装置の設計・製造を行う試作（その3）契約を締結した。

I B R（Integrated Baseline Review）や月間報告の実施により、官民の関係部署と連携を密にとり、スケジュール管理及びコスト低減に係る課題を早期に発見・対処する等により、プログラムは順調に進捗している。

3 ライフサイクルコスト

(1) 取得プログラムのコスト状況

取得戦略計画記載のライフサイクルコストのベースラインと年度見積ラインを比較するため、契約実績等のデータ更新を行った。見積もり前提条件の比較を表1に示す。また、CBS総括表を用いた比較を表2に示す。

(2) 要因分析

ア CBSによる差異分析

前提条件の変更については、表1に示すとおり為替レート、消費税率、加工費率等の変動があり、物価上昇率を反映した。

ライフサイクルコストの年度見積は、表2に示すとおり、参考値から約752億円増加する結果となった。主な要因としては、研究・開発段階の試作品費、量産・配備段階の初度費、運用・維持段階の整備用器材について、見積りの精緻化により約11億円減少した一方で、試作機として供出したC-2既存機1機の取得経費を計上、研究・開発段階の設計・試験が進捗し、試験の概要が明らかになったことによる試験関連経費等の見積りの増加、量産・配備段階の航空機の項目について見積りの増加、運用・維持段階の補用品及び技術支援費の新たな計上、その他の項目に

について見積りの増加により約762億円増加したことによる。

表1 見積り前提条件（参考値）

番号	項目	ベースライン (補正前)	ベースライン (補正後)	年度見積ライン
1	取得 数量		4機	
2	運用 期間		30年	

注1：コストを見積もるための前提条件であり、将来の取得及び運用数量を確定するものではない。

注2：補用品等は、母機となるC-2のライフサイクルコスト算定方法に基づいて見積もった。

注3：為替レート等の見積り前提条件は、(参考)資料を参照。

表2 CBS総括表によるコスト比較(参考値)

[億円]

区分		ベースライン (補正前)		ベースライン (補正後)		年度見積ライン (今回見積値)		差異	
項目名	項目名	金額	金額	金額	金額	金額	金額	金額	金額
レベル1	レベル2	レベル1	レベル2	レベル1	レベル2	レベル1	レベル2	レベル1	レベル2
構想段階 (H27～R1)	構想検討	4	0	4	0	4	0	0	0
			4		4		4		0
研究・開発段階 (H27～R14)	技術研究	709	27	719	27	907	27	188	0
	試作品費		548		556		549		-7
	官給用 装備品		3		3		157		154
	技術試験		131		132		174		41
	実用試験		1		1		1		0
量産・配備段階 (R8～R17)	初度費	1,554	153	1,749	163	1,849	162	101	-2
	航空機		1,402		1,585		1,687		102
運用・維持段階 (R9～R44)	試験等	6,953	*	7,982	*	8,446	*	463	*
	補用品		4,610		5,216		5,380		165
	修理役務		*		*		*		*
	部隊整備 (役務)		*		*		*		*
	改修		*		*		*		*
	整備用 器材		51		57		55		-2
	弾薬等 *		*		*		*		*
	支援器材		13		15		15		0
	施設		96		96		96		0
	教育・訓練		*		*		*		*
	燃料費等		251		406		406		0
	技術支援費		*		*		112		112
	PBL		*		*		*		*
その他	1,931	2,193	2,381	188					
廃棄段階 (R38年以降)	航空機	*	*	*	*	*	*	*	*
	施設		*		*		*		*
合計		9,221	9,221	10,454	10,454	11,206	11,206	752	752

注1: 計数については、四捨五入によっているので計と符合しないことがある。

- 注2：金額は、現時点における一定の前提の下の見積りであり、今後、変更がありうる。
- 注3：＊は、当初ベースライン設定時には見積り困難であった項目である。
- 注4：当初ベースラインの補正については、為替レート、消費税率、加工費率、直接材料費及び燃料費等についての補正を実施。
- 注5：構想段階の構想検討及び廃棄段階の航空機については、金額の千万の位を四捨五入し「0」となっている。
- 注6：各種修理役務と技術支援を一元的に実施しているため、併せて、その他の項目に付け替えて計上した。

イ 計画の見直し等の判定

表2のCBS総括表（参考値）から、現行基準見積り（ベースライン（補正後））及び年度見積りにおける平均量産単価、単位事業取得コスト及び単位ライフサイクルコストを計算し、判定基準との比較を行った。結果を表3に示す。

表3 平均量産単価等によるコスト状況の判定

	年度見積り／現行基準見積り	備考
平均量産単価	105.8%	見直し調整基準以下
単位事業取得コスト	111.7%	見直し調整基準以下
単位ライフサイクルコスト	107.2%	見直し調整基準以下
現行基準見積りと年度見積りの比率（平均量産単価、単位事業取得コスト及び単位ライフサイクルコスト）		
115%以上：取得戦略計画の見直しについて調整を行う。		
125%以上：取得プログラムの継続の必要性について検討する。		

(3) ライフサイクルコストを抑制するための施策等の取り組み状況

C-2と基本的には共通の考え方であり、次のとおり。

ア 量産単価上昇の抑制

(ア) 直接材料費の低減

原材料費及び機体構成品の一部について、協力企業及び請負会社の購入分を主担当企業である川崎重工業（株）が一括して価格交渉し、まとめて発注を行い、購入価格（輸入装備品及び国産装備品）の低減を実施する予定。

(イ) 加工工数の低減

加工費率の各費目の計上方法（配賦方法）について精査し、加工費率の抑制を図るとともに、製造工程の最適化（人、物、設備の効率化）及び作業工程（マニュアル）の最適化、標準化により加工工数の低減を実施する予定。

(ウ) プロジェクト管理によるスケジュール及びコスト管理の強化

共同履行型インセンティブ契約において、契約相手方にライフサイクルコスト低減に関わる要求事項を示し、コスト低減活動を実施させるとともに、定期報告によりコスト及びスケジュールの進捗管理を実施した。また、工数、工程期間、部品の購入金額の実績を分析し、工程遅延、不具合の発生状況、価格上

昇の原因を検討し、工程短縮や工数、コスト低減を実施した。

(エ) 量産以降の段階のコスト低減に資する開発段階からの取組

設計において、C-2と部品、整備器材、施設、燃料等を共通化することにより維持整備経費削減を図る。

イ 会社技術活動の活用

機体製造会社等の技術力を活用し、平均故障発生間隔等のトレンドを把握するとともに、信頼性低下の要因を調査分析する信頼性解析等を行い、安全性を確保しつつコスト低減を図る予定である。

ウ 後方支援活動の一元的な実施及び管理

機体については、修理役務及び技術支援について、一括して請負可能な企業と契約を行い、これらを一元的に実施及び管理することにより、限られた予算で効率的かつ効果的に可動率の維持・向上を図る計画である。搭載通信電子機器に関する後方支援活動については現在検討中である。

エ 効率化・合理化施策

システム設計及び基本設計において、各種アンテナ、汎用信号処理装置等を搭載運用できるサイズ、電源、冷却能力、通信、ソフトウェア等の規格化設計を行うことで、大規模な改修を行うことなく新規装置等の取付け等が可能となり、将来の能力向上等における経費低減を図っている。

取得プログラムの分析及び評価の結果の概要 (グローバルホーク (滞空型無人機))

1 取得プログラムの目的

広域における常続監視態勢を強化するため、現有の装備品では十分に実施することが困難な、我が国の領海・領空から比較的離れた地域の情報収集や事態が緊迫した際の空中での常時継続的な警戒監視等を行い、周辺海空域における安全確保に一層万全に期する能力の獲得に資することを目的とする。

2 取得プログラム目標の達成状況及びスケジュールの進捗状況

平成27年度から開始した有償援助調達により、GHの取得を開始した。

平成29年度の分析及び評価において、GHに搭載する主要構成品の一部の製造が終了(部品枯渇)したことによる代替品の開発に係る追加作業等により、納入時期が令和3年度へ変更となり、平均量産単価が23%まで上昇する年度見積りとなったが、同年8月、今後の価格上昇リスクへの対応等やライフサイクルコストの抑制策等を追加することとし、見直しを加味した取得戦略計画について、装備取得委員会の了承を得た上で防衛大臣の承認を得た。

取得戦略計画見直し以降は、各年度に必要な経費等に係る引合受諾書への署名が行われた。これにより令和4年3月に機体2機を領収、臨時偵察航空隊において維持整備や要員養成等が行われている。現時点では目標達成に向け、取得プログラムは、概ね計画どおりに進捗している。

3 ライフサイクルコスト

(1) 取得プログラムのコスト状況

取得戦略計画に記載しているライフサイクルコストのベースラインと年度見積ラインを比較するため、契約実績等のデータ更新を行った。見積り前提条件を表1に示す。また、CBS総括表を用いた比較を表2に示す。

(2) 要因分析

ア CBSによる差異分析

見積り前提条件の変更については、表1に示すとおり為替レートの最新状況の反映、消費税率の変動及び物価変動等を考慮した結果、ベースライン設定当時と比較して為替レートが円高となった影響から、ライフサイクルコストのベースライン(補正後)は当初ベースライン(補正前)より下がることとなった。

ライフサイクルコストの年度見積りは、表2に示すとおり、ベースライン(補正後)から335億円の増加となっている。これは、量産・配備段階で約94億円、運用・維持段階で約242億円増加した結果である。

量産・配備段階における約94億円の増加は、主に、平成29年度の分析

及び評価以前に発生した主要構成品の一部の製造が終了（部品枯渇）したことによる代替品の開発に係る追加費用によるものである。なお、30年度、米国政府による米国企業と契約交渉により価格低減が図られている。

運用・維持段階では、プログラムの進捗に伴い、器材の価格見直し及び施設見積りの見直し等により低減が図られていたが、将来にわたる可動率の維持に必要な技術支援に係る経費等を計上したことから、増加が見込まれる結果となった。

表1 見積り前提条件

番号	項目	当初ベースライン (補正前)	当初ベースライン (補正後)	年度見積ライン (今回見積値)
1	取得 数量	3機		
2	運用 期間	20年		

注1：コストを見積もるための前提条件であり、将来の取得及び運用数量を確定するものではない。

注2：為替レート等の見積り前提条件は、(参考)資料を参照。

表2 CBS総括表によるコスト比較

[億円]

区分		当初ベースライン (補正前)		当初ベースライン (補正後)		年度見積ライン (今回見積値)		差 異	
項目名 レベル1	項目名 レベル2	金額 レベル 1	金額 レベル 2	金額 レベル 1	金額 レベル 2	金額 レベル 1	金額 レベル 2	金額 レベ ル1	金額 レベ ル2
構想段階 (H25～H27)	構想検討	2	2	2	2	2	2	0	0
研究・開発 段階	技術研究	0	0	0	0	0	0	0	0
	試作品費		0		0		0		
	官給用装備品		0		0		0		
	技術試験		0		0		0		
	実用試験		0		0		0		
	試験設備		0		0		0		
量産・配備 段階 (H27～R3)	初度費	543	20	519	19	613	32	94	13
	航空機		523		501		581		80
運用・維持 段階 (H29～R23)	試験等	2,722	2	2,709	1	2,951	1	242	0
	補用品		127		121		185		64
	修理役務		218		216		151		-65
	部隊整備		852		842		986		144
	改修		31		31		211		180
	整備用器材		18		16		45		29
	弾薬等		0		0		0		0
	支援器材		743		756		396		-360
	施設		136		135		29		-106
	教育・訓練		15		14		13		-1
	燃料費等		31		31		25		-6
	技術支援費		551		545		816		271
	P B L		0		0		0		0
	その他		0		0		93		93
廃棄段階 (R24年以 降)	航空機	1	1	1	1	1	1	0	0
	施設		0		0		0		0
合 計			3,269		3,232		3,567		335

注1：計数については、四捨五入によっているので計と符合しないことがある。

注2：金額は、現時点における一定の前提の下の見積りであり、今後、変更がありうる。

注3：当初ベースラインの補正については、為替レート等の補正を実施。

イ 計画の見直し等の判定

表2のCBS総括表から、現行基準見積り（当初ベースライン（補正後）を基準）及び年度見積りの平均量産単価、単位事業取得コスト及び単位ライフサイクルコストを計算し、判定基準との比較を行った結果を表3に示す。

ライフサイクルコストの更なる精緻化を図るため物価変動等を考慮したうえで、必要経費を精査したこと等により、平均量産単価における現行基準見積りと年度見積りの比率は118.1%となっている。

なお、平均量産単価の上昇の原因は、平成29年度の分析・評価以前に発生した部品枯渇による代替品の開発に係る追加費用によるものである。

現行基準見積りと年度見積りの比率は、取得戦略計画の見直しについての調整を行う基準（115%以上）に該当しているが、機体等の取得に必要な経費の支払は既に終えており平均量産単価の比率が変動することはなく、また、単位ライフサイクルコストにおける現行基準見積りと年度見積りの比率は110.4%と見直し調整基準以下である。引き続きコスト削減に努めていく。

表3 平均量産単価等によるコスト状況の判定

	年度見積り／現行基準見積り	備考
平均量産単価	118.1%	見直し調整基準該当
単位事業取得コスト	118.0%	見直し調整基準該当
単位ライフサイクルコスト	110.4%	見直し調整基準以下
現行基準見積りと年度見積りの比率（平均量産単価、単位事業取得コスト及び単位ライフサイクルコスト） 115%以上：取得戦略計画の見直しについて調整を行う。 125%以上：取得プログラムの継続の必要性について検討する。		

(3) ライフサイクルコストを抑制するための施策等の取り組み状況

今後、運用・維持段階におけるコストについて、コスト抑制策の検討を進めていくこととする。

ア 整備支援役務の経費抑制策の検討

GHの運用・維持整備にあたっては、米国企業による整備支援役務を必要とすることから、平素から米国政府と緊密に連携し、整備支援役務費に係る詳細な見積り根拠の入手等による透明性の確保に努めつつ、経費抑制等について細部にわたる協議を行っている。また、米国企業が行う整備支援役務について、部隊側の体制等を十分考慮したうえで、整備支援役務によらず実施

できる整備作業等を自衛隊で実施するなど、ライフサイクルコストを抑制する方策について、米国政府と調整を行っている。

イ 部品枯渇等への対応

部品枯渇等への対応について、米国政府等との会議で意見交換を積極的に行っており、部品枯渇の管理に関する情報を得て検討の資としている。米国政府とは、部品枯渇情報の適時の共有に係る調整を図り、部品枯渇情報の細部を定期的に入手できる体制を確立したところである。引き続き、米国政府等との会議等において情報収集に努めるとともに、将来必要となり得る補用品の先行的なまとめ買い等の可能性など部品枯渇や価格上昇リスクの回避及び軽減を図る方策について米国政府等と緊密に連携しながら検討していく。

取得プログラムの分析及び評価の結果の概要（新艦艇）

1 取得プログラムの目的

常続監視や対潜戦等の各種作戦の効果的な遂行による周辺海域の防衛、海上交通の安全確保、国際平和協力活動等の機動的な実施に資することを目的とする。

2 取得プログラム目標の達成状況及びスケジュールの進捗状況

取得戦略計画で定めた取得プログラムの目標を総合的に勘案しつつ、取得プログラムを概ねスケジュールどおり進めており、目標の達成に向けて進捗している。

令和3年度護衛艦に関しては契約を締結した。令和4年度護衛艦に関しては、契約の締結に向けて取得プログラムは予定どおりに進捗している。

3 ライフサイクルコスト

(1) 取得プログラムのコスト状況

今回の分析評価の実施に際しては、中期防衛力整備計画等に基づく年度見積を算定した。見積りの前提条件の比較を表1に示す。また、CBS総括表を表2に示す。

(2) 要因分析

ア CBSによる差異分析

今後の新艦艇に係る装備体系については、中期防衛力整備計画等に基づき定めていくほか、策定された装備体系に応じて、適時にライフサイクルコストのベースラインの見直しを実施し、精度向上を図る。

表1 見積り前提条件

番号	項目	当初ベースライン (補正前)	当初ベースライン (補正後)	年度見積ライン
1	取得 数量		22隻(想定)	
2	運用 期間		40年(想定)	

注1：コストを見積もるための前提条件であり、将来の取得及び運用数量を確定するものではない。

注2：為替レート等の見積り前提条件は、(参考)資料を参照。

表2 CBS総括表によるコスト比較

[億円]

区分		当初ベースライン		当初ベースライン(補正後)		年度見積ライン		差異	
項目名 レベル1	項目名 レベル2	金額 レベル 1	金額 レベル 2	金額 レベル 1	金額 レベル 2	金額 レベル 1	金額 レベル 2	金額 レベル 1	金額 レベル 2
構想段階 (H20～H29 年)	構想検討	1	1	1	1	0	0	-1	-1
研究・開発 段階 (H20～R10 年代)	技術研究	282	130	282	130	196	109	-86	-22
	研究開発		146		146		81		-65
	実用試験		0		0		0		0
	性能試験		0		0		0		0
	設計費1		6		6		6		0
	官給品用 装備品		0		0		0		0
量産・配備 段階(H30 ～R10年 代)	設計費2	13,339	0	13,868	0	12,143	0	-1,725	0
	初度費		226		226		172		-54
	製品費		13,112		13,642		11,971		-1,671
運用・維 持段階(R4 ～R50年 代)	運用費	19,125	4,495	19,893	5,258	19,748	5,261	-145	3
	後方支援 費		9,261		9,266		9,266		0
	改造・改 修費		4,623		4,623		4,212		-411
	弾薬等		0		0		0		0
	その他		746		746		1,009		263
廃棄段階 (R40年代 以降)	除籍費	1	1	1	1	1	1	0	0
	施設		0		0		0		0
合計	—	32,748		34,045		32,088		-1,957	

注1：計数については、四捨五入によっているので計と符合しないことがある。

注2：金額は、現時点における一定の前提の下の見積りであり、今後、変更がありうる。

注3：設計費1については、企画提案競争を実施し、技術資料の作成を計画年度の前年度に実施した場合に計上

注4：設計費2については、「船舶の造修等に関する訓令」に基づき実施する基本計画、基本設計について、従来どおり予算執行年度に実施した場合に計上

イ 計画の見直し等の判定

表2のCBS総括表から、現行基準見積り（当初ベースライン（補正後）基準）に対する年度見積りの比率を、平均量産単価、単位事業取得コスト及び単位ライフサイクルコスト別に計算し、判定基準との比較を行った。結果を表3に示す。

表3 平均量産単価等によるコスト状況の判定

	年度見積り／現行基準見積り	備考
平均量産単価	87.6	見直し調整基準以下
単位事業取得コスト	87.2	見直し調整基準以下
単位ライフサイクルコスト	94.3	見直し調整基準以下
現行基準見積りに対する年度見積りの比率（平均量産単価、単位事業取得コスト及び単位ライフサイクルコスト） 115%以上：取得戦略計画の見直しについて調整を行う。 125%以上：取得プログラムの継続の必要性について検討する。		

(3) ライフサイクルコストを抑制するための施策等の取り組み状況

- ア 企画提案契約の中で目標価格を設定することによる取得船価の制限下において、民生品の最大活用、設計の標準化及び近代化計画の最適化のための提案を募り、当該提案の評価結果を踏まえて基本計画及び基本設計に反映した。これにより、取得単価の低減、運用・維持段階における近代化工事等に際してのコスト効率性を追求した。
- イ 主事業者の経費節減対策については、主要装備品を中心として可能な限り材料を主契約者がまとめ買いを行ったうえで下請負者に支給することにより、取得に係る材料費のほか、下請け負者に係る管理費の低減を図った。
- ウ クルー制の導入を考慮し、主要装備品から補機類に至るまで同一品を採用することにより、操作性、ぎ装、器材及び図面の統一並びにコストの抑制が図られている。

取得プログラムの分析及び評価の結果の概要（29年度型潜水艦）

1 取得プログラムの目的

水中における情報収集・警戒監視を平素から我が国周辺海域で広域にわたり実施するとともに、周辺海域の哨戒及び防衛を有効に行うための潜水艦部隊の増強に資すること。

2 取得プログラム目標の達成状況及びスケジュールの進捗状況

29年度型潜水艦の5番艦である令和3年度潜水艦の契約を締結しており、令和4年度潜水艦についても契約に向けて手続きを進めている。プログラム全体として致命的な遅れは発生しておらず、現時点における取得プログラムの目標を概ね達成しているものと判断している。

3 ライフサイクルコスト

(1) 取得プログラムのコスト状況

取得戦略計画記載のライフサイクルコストのベースラインと年度見積ラインを比較するため、契約実績等のデータの更新を行った。見積り前提条件の比較を表1に、CBS総括表を用いた比較を表2に示す。

(2) 要因分析

ア CBSによる差異分析

ライフサイクルコストの年度見積ラインは、表2に示すとおりベースライン（補正後）から約73億円増という結果となった。これは、最新の計画、予算額等によるものである。

表1 見積り前提条件

番号	項目	当初ベースライン (補正前)	当初ベースライン (補正後)	年度見積ライン
1	取得数量		12隻(想定)	
2	運用期間		24年(想定)	
3	その他	現時点で予定していない仕様変更及び能力向上等は、考慮しない。		

注1：コストを見積もるための前提条件であり、将来の取得及び運用数量を確定するものではない。

注2：為替レート等の見積り前提条件は、(参考)資料を参照。

表2 CBS総括表によるコスト比較

[億円]

区分		当初ベースライン (補正前)		当初ベースライン (補正後)		年度見積ライン (今回見積値)		差異	
項目名 レベル1	項目名 レベル2	金額 レベル1	金額 レベル2	金額 レベル1	金額 レベル2	金額 レベル1	金額 レベル2	金額 レベル1	金額 レベル2
構想段階 (H16~H17)	構想検討	0	0	0	0	0	0	0	0
研究・開発 段階 (H18~R9)	技術研究	374	194	374	194	394	213	20	19
	研究開発		180		180		181		1
	実用試験		0		0		0		0
	性能試験		0		0		0		0
	官給用 装備品		0		0		0		0
量産・配備 段階 (H29~R10年代)	設計費	8,900	2	9,201	2	9,279	3	78	1
	初度費		133		133		169		35
	製品費		8,765		9,065		9,107		42
運用・維持 段階 (R4~R30年代)	運用費	6,716	177	6,835	295	6,809	292	-26	-3
	後方支援費		6,216		6,217		6,194		-23
	改造・改修費		323		323		323		0
	弾薬等		0		0		0		0
廃棄段階 (R20年代以降)	除籍費	0	0	0	0	0	0	0	0
	施設		0		0		0		0
合計			15,990		16,409		16,482		73

注1: 計数については、四捨五入によっているので計と符合しないことがある。

注2: 金額は、現時点における一定の前提の下の見積りであり、今後、変更がありうる。

注3: 当初ベースラインの補正については、為替レート、消費税率、加工費率、直材費、燃料単価についての補正を実施

イ 計画の見直し等の判定

表2のCBS総括表から、現行基準見積り（当初ベースライン（補正後）基準）及び年度見積りの平均量産単価と単位事業取得コスト及び単位ライフサイクルコストを計算し、判定基準との比較を行った。結果を表3に示す。

表3 平均量産単価等によるコスト状況の判定

	年度見積り／ 現行基準見積り	備考
平均量産単価	100.8 %	見直し調整基準以下
単位事業取得コスト	101.0 %	見直し調整基準以下
単位ライフサイクルコスト	100.5 %	見直し調整基準以下
現行基準見積りと年度見積りの比率（平均量産単価、単位事業取得コスト及び単位ライフサイクルコスト）		
115%以上：取得戦略計画の見直しについて調整を行う。		
125%以上：取得プログラムの継続の必要性について検討する。		

(3) ライフサイクルコストを抑制するための施策等の取り組み状況

潜水艦の運用維持費を抑制する観点から、搭載装備品の整備間隔及び整備方法の見直しについて検討を行っている。空中線用の試験装置が納入されたことにより、確保すべき予備空中線の本数を削減できる見込みが得られたため、その差額（約4億円）を令和3年度から年度見積ラインに反映した。

取得プログラムの分析及び評価の結果の概要（掃海艦）

1 取得プログラムの目的

常続監視や対機雷戦等の各種作戦の効果的な遂行による周辺海域の防衛や海上交通の安全確保に資するとともに、各国との安全保障協力等の実施に資することを目的とする。

2 取得プログラム目標の達成状況及びスケジュールの進捗状況

取得計画で定めた取得プログラムの目標を総合的に勘案しつつ、取得プログラムを概ねスケジュールどおり進めており、目標の達成に向けて進捗している。

令和2年度末に平成29年度掃海艦が就役、一昨年度に令和2年度掃海艦の契約を締結しており、取得プログラムは予定通りに進捗している。

3 ライフサイクルコスト

(1) 取得プログラムのコスト状況

今回の分析評価の実施に際しては、中期防衛力整備計画等に基づき、年度見積を算定した。見積りの前提条件の比較を表1に示す。また、CBS総括表を表2に示す。

(2) 要因分析

ア CBSによる差異分析

当初ベースライン（補正後）から約60億円の増という結果になった。これは、最新の計画、予算額等によるもので、能力向上による令和4年度計画艦の単価が上昇したことが主な理由である。

表1 見積り前提条件

番号	項目	当初ベースライン (補正前)	当初ベースライン (補正後)	年度見積ライン
1	取得数量		9隻(想定)	
2	運用期間		30年(想定)	

注1：コストを見積もるための前提条件であり、将来の取得及び運用数量を確定するものではない。

注2：為替レート等の見積り前提条件は、(参考)資料を参照。

表2 CBS総括表によるコスト比較

[億円]

区分		当初ベースライン		当初ベースライン(補正後)		年度見積ライン(今回見積値)		差異	
項目名 レベル1	項目名 レベル2	金額 レベル 1	金額 レベル 2	金額 レベル 1	金額 レベル 2	金額 レベル 1	金額 レベル 2	金額 レベル 1	金額 レベル 2
構想段階	構想検討	0	0	0	0	0	0	0	0
研究・開発 段階 (H17～ H24)	技術研究	4	0	4	0	4	0	0	0
	研究開発		0		0		0		
	実用試験		0		0		0		
	性能試験		4		4		4		
	設計費		0		0		0		
	官給装備品		0		0		0		
量産・配備 段階(H25 ～R12)	初度費	1,646	122	1,700	122	1,936	94	236	-28
	製品費		1,524		1,577		1,842		264
運用・維持 段階(H29 ～R40年 代)	運用費	1,094	59	1,103	67	927	67	-176	0
	後方支援費		887		888		711		-176
	改造・改修費		148		148		148		0
	弾薬等		0		0		0		0
	その他		0		0		0		0
廃棄段階 (R29年～ R50年代)	除籍費	14	14	14	14	14	14	0	0
	施設		*		*		*		0
合計	—		2,758		2,821		2,881		60

注1：計数については、四捨五入によっているので計と符合しないことがある。

注2：金額は、現時点における一定の前提の下の見積りであり、今後、変更がありうる。

注3：*は、現時点において見積りは困難であるため、明確になり次第記載する。

イ 計画の見直し等の判定

表2のCBS総括表から、現行基準見積り（当初ベースライン（補正後）基準）に対する年度見積りの比率を平均量産単価、単位事業取得コスト及び単位ライフサイクルコストについて計算し、判定基準との比較を行った。結果を表3に示す。

表3 平均量産単価等によるコスト状況の判定

	年度見積り／現行基準見積り	備考
平均量産単価	113.8%	見直し調整基準以下
単位事業取得コスト	114.3%	見直し調整基準以下
単位ライフサイクルコスト	102.2%	見直し調整基準以下
現行基準見積りに対する年度見積りの比率（平均量産単価、単位事業取得コスト及び単位ライフサイクルコスト） 115%以上：取得計画の見直しについて調整を行う。 125%以上：取得プログラムの継続の必要性について検討する。		

(3) ライフサイクルコストを抑制するための施策等の取り組み状況

民生品を最大限活用するとともに、主要装備品を中心として、器材を統一し建造コストを抑制することで、取得単価の低減が図られている。

取得プログラムの分析及び評価の結果の概要 (長期運用型無人水中航走体(UUV))

1 取得プログラムの目的

海洋調査、水中機器設置等の作業を、長期運用可能な無人水中航走体(UUV)により代替することで、限られた人材を最大限有効に活用して防衛力を最大化するための無人化に資することを目的とする。

2 取得プログラム目標の達成状況及びスケジュールの進捗状況

取得プログラムの目標は、要求事項が決定するまで定めないこととしている。現在、構想段階であり、長期運用型UUVにかかるモジュール化技術の確立及び信頼性向上を主要な目的とする長期運用型UUV技術の研究を実施しているところ、研究試作(その1)においてUUVのモジュール化にかかるシステム設計・基本設計・細部設計を進めるとともに、令和2年3月に研究試作(その2)を契約し、水中機器設置モジュールの細部設計に着手しており、取得プログラムは計画通り進捗している。

3 ライフサイクルコスト

ライフサイクルコストは、装備品に対する要求事項、取得の方法等により大きく左右されるため、これらが未定である構想段階においては、ベースラインとしてのライフサイクルコストを定めない。今後、開発事業の予算執行初年度末までに、ライフサイクルコストのベースラインを定めるものとする。また、ライフサイクルコストを抑制するため、長期運用型UUV技術の研究では、研究試作で製造するUUVについてその製造価格を低減させるための方策検討及び構成品ごとの材料費、加工費等の製造価格の内訳把握を実施するとともに将来のUUVの運用能力とコストを検討するためのツールを製作する。これにより、将来UUVの検討に向け、UUVの大きさ、航走性能、ミッション機器性能等に伴うUUVのシステム有効性とコストのトレードオフ検討を実施し、UUVの機能・性能に応じたコストの変動要因の分析態勢を整備する予定である。

取得プログラムの分析及び評価の結果の概要（新艦対空誘導弾）

1 取得プログラムの目的

島嶼部に対する攻撃への対応等において、より遠方から敵航空機等に対処できる能力を持つ長射程の艦対空誘導弾を取得することにより、護衛艦の防空能力を強化し、海上優勢の獲得及び維持に資することを目的とする。

2 取得プログラム目標の達成状況及びスケジュールの進捗状況

取得プログラムの目標に揚げた機能・性能について、各種設計を進めた結果、令和3年4月にすべての設計を完了した。現在、機能・性能を評価する技術試験を実施中である。

現在、研究・開発段階であり、試作（その1）を平成30年3月に、試作（その2）を平成31年2月に、試作（その3）を令和2年3月に、03式中距離地対空誘導弾（改善型）（以下「中SAM（改）」という。）と同一の契約相手方企業と契約を締結した。このうち、試作（その1）は令和3年1月に、試作（その2）は令和4年1月27日に納入された。総合弾の製造に係わる試作（その3）については、現在履行中である。細部設計を完了しており、令和4年10月31日の納期に向け順調に進捗している。技術試験で発見された不具合については、適宜、対策の検討は済んでおり、全体スケジュールへの影響は、現状生じない。当該プログラムの実施においては、必要に応じ作業部会等を開催し、スケジュールの遅延が生じないように、情報共有を図り適時調整を実施している。結果として、当該プログラムはスケジュールどおり進捗している。

3 ライフサイクルコスト

(1) 取得プログラムのコスト状況

平成30年度取得計画記載のライフサイクルコストのベースラインと年度見積ラインを比較するため、令和3年度の契約実績、令和4年度予算成立額、令和5年度概算要求額等データの更新を行った。見積り前提条件を表1に示す。また、CBS総括表によるコスト比較を表2に示す。

(2) 要因分析

ア CBSによる差分分析

CBS総括表によるコスト比較の表2に示すとおり、LCC年度見積もりは、当初ベースライン（補正後）よりライフサイクルコスト全体では79億円（誘導弾経費を除く）の低減となった。研究・開発段階では、技術試験の試験方案の精査及びデータ取得の効率化による経費の節減を図った結果、

金額の低減となった。各段階を踏まえ現時点では、当初ベースライン（補正後）より低減が図られており、事業は順調に進んでいる。

表1 見積り前提条件

番号	項目	当初ベースライン (補正前)	当初ベースライン (補正後)	年度見積ライン
1	取得 数量		<input type="checkbox"/> 発	
2	運用 期間		<input type="checkbox"/> 発	

注1：コストを見積もるための前提条件であり、将来の取得及び運用数量を確定するものではない。

注2：為替レート等の見積り前提条件は、(参考)資料を参照。

表2 CBS総括表によるコスト比較

[億円]

区分		当初ベースライン (補正前)		当初ベースライン (補正後)		年度見積ライン (今回見積値)		差異	
項目名 レベル1	項目名 レベル2	金額 レベル 1	金額 レベル 2	金額 レベル 1	金額 レベル 2	金額 レベル 1	金額 レベル 2	金額 レベル 1	金額 レベル 2
構想段階	構想検討	0	0	0	0	0	0	0	0
研究・開発 段階(H29～ R5)	技術研究	549	0	549	0	470	0	-79	0
	試作品費		232		232		222		-10
	官給用装備品		0		0		0		0
	技術試験		287		287		209		-78
	実用試験		30		30		39		9
	試験設備		0		0		0		0
量産・配備 段階(R6～ R10年代)	初度費	55	55	56	56	56	56	0	0
	誘導武器	(※1)	-	(※1)	-	(※1)	-	(※1)	-
運用・維持 段階(R8～ R30年代)	試験等	234	22	267	23	267	23	0	0
	補用品		157		184		184		0
	修理役務		38		40		40		0
	部隊整備(役務)		0		0		0		0
	改修		0		0		0		0
	整備用器材		1		2		2		0
	弾薬等		0		0		0		0
	支援器材		0		0		0		0
	施設		0		0		0		0
	教育・訓練		15		18		18		0
	燃料費等		0		0		0		0
	技術支援費		0		0		0		0
	PBL		0		0		0		0
	その他		0		0		0		0
廃棄段階 (R30年代 以降)	装備品	1	1	1	1	1	1	0	0
	施設		0		0		0		0
合計(※2)		837		872		793		-79	

注1：計数については、四捨五入によっているので計と符合しないことがある。

注2：金額は、現時点における一定の前提の下の見積りであり、今後、変更がありうる。

注3：当初ベースラインの補正については、為替レート、消費税率、加工費率、直材費及び燃料単価についての補正を実施。

注4：※1について、誘導弾の経費を含まない。(誘導弾の経費から保有数量が推定される懸念があるため公表しない。)

注5：※2について、合計額には注4の理由により誘導弾の経費は含まれない。

イ 計画の見直し等の判定

表2のCBS総括表から、現行基準見積り（当初ベースライン（補正後）基準）及び年度見積りにおける平均量産単価、単位事業取得コスト及び単位ライフサイクルコストを計算し、判定基準との比較を行った。結果を表3に示す。

表3 平均量産単価等によるコスト状況の判定

	年度見積り／現行基準見積り	備考
平均量産単価	100.0%	見直し調整基準以下
単位事業取得コスト	※	見直し調整基準以下
単位ライフサイクルコスト	※	見直し調整基準以下
現行基準見積りと年度見積りの比率（平均量産単価、単位事業取得コスト、単位ライフサイクルコスト）		
115%以上：取得計画の見直しについて調整を行う。		
125%以上：取得プログラムの継続の必要性について検討する。		

※： 平均量産単価と単位事業取得コスト（または単位ライフサイクルコスト）の双方を明らかにした場合、誘導弾の経費が概算できることから、単位事業取得コスト及び単位ライフサイクルコストを公表しないこととしたが、本コストについては見直し調整基準以下であった。

(3) ライフサイクルコストを抑制するための施策等の取り組み状況

ア 効率的な設計

中SAM(改)ファミリー化による部品共通化や民生品の活用を追求している。事業の進捗を確認しながら計画及び一部の機能及び性能の共通化を進めており、目標達成に向けて進捗中である。

取得プログラムの分析及び評価の結果の概要 (島嶼防衛用新対艦誘導弾)

1 取得プログラムの目的

我が国への侵攻を試みる艦艇や上陸部隊等に対して、自衛隊員の安全を確保しつつ、侵攻を効果的に阻止するため、相手方の脅威圏の外からの対処能力に資することを目的とする。

2 取得プログラム目標の達成状況及びスケジュールの進捗状況

取得プログラムの目標は、要求事項が決定するまで定めないこととしている。現在、構想段階であり、島嶼防衛用新対艦誘導弾に係る要素技術の早期獲得を主要な目的とする島嶼防衛用新対艦誘導弾の要素技術の研究を着実に推進することにより、取得プログラムは順調に計画通り進捗している。

3 ライフサイクルコスト

ライフサイクルコストは、装備品に対する要求事項、取得の方法等により大きく左右されるため、これらが未定である構想段階においては、ベースラインとしてのライフサイクルコストを定めない。今後、開発事業の予算執行初年度末までに、ライフサイクルコストのベースラインを定めるものとする。また、ライフサイクルコストを抑制するため、以下の施策を進める。

ア. コスト分析に係る基礎データの取得

島嶼防衛用新対艦誘導弾の要素技術の研究においては、誘導弾全機の構造及びターボファンエンジンの製造を通じて、材料費、加工費等の製造価格の内訳を把握する。また、長距離飛しょう性、ステルス性、機動性を有する対艦誘導弾への適用の観点から、他の誘導弾構成要素についてもコストに係る基礎データを取得し、誘導弾システムとしてのコスト分析に係る態勢を整備する。

イ. コストを意識した設計

島嶼防衛用新対艦誘導弾の要素技術の研究では、誘導弾システムの機能・性能検討において、性能面での優劣に加え、製造・部品調達等に係るコスト面からも優劣を検討し、両者を勘案の上、設計を実施することにより、誘導弾システムとしてのコスト抑制を追求する。

取得プログラムの分析及び評価の結果の概要（将来中距離空対空誘導弾）

1 取得プログラムの目的

航空機が目視距離以遠の戦闘において、将来において脅威となる航空機等への対処能力に資することを目的とする。

2 取得プログラム目標の達成状況及びスケジュールの進捗状況

将来中距離空対空誘導弾（その1）及び（その2）の研究試作において、細部設計まで完了したことにより、小型・高出力シーカの要素技術獲得へ向け進捗しているとともに、所要の検討を継続している。

現在、構想段階であり、令和3年度末時点で新型コロナウイルスの影響により事業全体として当初計画より12か月遅れることとなった。

3 ライフサイクルコスト

（1）取得プログラムのコスト状況

ライフサイクルコストは、装備品に対する要求事項、取得の方法や耐用命数等によって大きく左右されるため、それらが未定である現時点においては、ベースラインとしてのライフサイクルコストを定めない。

（2）ライフサイクルコストを抑制するための施策等の取り組み状況

ライフサイクルを通じて運用及び維持整備等の費用対効果を高めるためには、構想段階における要求事項及び量産・配備の初期段階において、運用及び整備の枠組み・取組みを長期的な視点で検討していく必要があることから、要求事項、取得の方法及び耐用命数等が決定された段階でそれに応じた取り組みを決定する。

取得プログラムの分析及び評価の結果の概要（次期警戒管制レーダ装置）

1 取得プログラムの目的

将来の経空脅威及び弾道ミサイル脅威に対応しうる探知追尾性能、一定の移設性、抗たん性を備え、経済性に配慮した警戒管制レーダの開発・配備・運用等を実施することを目的とする。

2 取得プログラム目標の達成状況及びスケジュールの進捗状況

取得プログラムの目標で掲げた機能・性能、形態について、設計に不備があることが判明し、所要の見直しを経て、設計の妥当性を確認しており、達成の見通しを得た。

現在、研究・開発段階であり、試作（その1）を平成30年10月23日に、試作（その2）を令和2年3月31日に、研究試作と同一の契約相手方企業と契約を締結した。

新型コロナウイルス感染防止措置の影響により一部構成品の生産遅延等が発生し、製造部品取得が遅延したことから、試作（その1）の納期が令和4年5月から令和5年3月へ納期猶予された。その影響で、試作納入後に予定していた技術試験は、1年延期となり、開発完了年度も令和5年度末から令和6年度末へ遅延した。

なお、設計見直しの為、試作（その1）の装置設計の完了が当初計画から11ヶ月の遅延となった。

また、試作（その2）の装置設計について、試作（その1）の設計の見直し作業の影響を受け、検討が遅滞している。この影響については、令和5年度から令和6年度の技術・実用試験において実施する評価計画において、検討をすすめており、現時点での開発完了年度への影響は生じない見込みであるが、引き続き、スケジュール管理を行っていく。

昨年着手した配備予定のレーダーサイトでの配置検討は、引き続き、実施している。

3 ライフサイクルコスト

（1）取得プログラムのコスト状況

令和2年度取得計画記載のライフサイクルコストのベースラインと年度見積ラインを比較するため、令和3年度の契約実績、令和4年度予算成立額及び令和5年度概算要求額等のデータの更新を行った。見積り前提条件を表1に示

す。また、CBS総括表によるコスト比較を表2に示す。

なお、試作（その1）の装置設計に基づく、コストの初期見積において、コスト上昇のおそれが生じていることから、コスト低減の検討を行っている。

（2）要因分析

ア CBSによる差分分析

LCCの年度見積りは表2に示すとおり、当初ベースライン（補正後）より1.4%の上昇となった。研究・開発段階では、約35億円の上昇であり、主な要因は、形態管理役務（約16億円）、技術試験実施時の電源工事（約8億円）の新規要求、配置検討役務（サイトサーベイ）（約6億円）の歳出化経費等である。量産・配備段階では、約6億円の上昇であり、要因は、開発完了年度が令和5年度末から令和6年度末へ遅延し、取得ペースを令和6年度から令和7年度に変更したことに伴う、物価及び賃金の上昇率の変動による費用の上昇である。なお、装置本体の価格低減策については、検討中であるため未反映である。各段階を踏まえ現時点では、当初ベースライン（補正後）より約41億円の上昇である。

表1 見積り前提条件

番号	項目	当初ベースライン (補正前)	当初ベースライン (補正後)	年度見積ライン
1	取得 数量	8式		
2	運用 期間	30年		

注1：コストを見積もるための前提条件であり、将来の取得及び運用数量を確定するものではない。

注2：為替レート等の見積り前提条件は、（参考）資料を参照。

表2 CBS総括表によるコスト比較

[億円]

区分		当初ベースライン (補正前)		当初ベースライン (補正後)		年度見積ライン (今回見積値)		当初ベースライン (補正後)との差異	
項目名 レベル1	項目名 レベル2	金額 レベル 1	金額 レベル 2	金額 レベル 1	金額 レベル 2	金額 レベル 1	金額 レベル 2	金額 レベル 1	金額 レベル 2
構想段階 (～H22)	構想検討	0	0	0	0	0	0	0	0
研究・開 発段階 (H23～ R6)	技術研究	305	51	305	51	340	51	35	0
	試作品費		181		181		180		-1
	官給用装 備品		0		0		0		0
	技術試験		71		71		106		35
	実用試験		0		0		0		0
	試験設備		2		2		2		0
量産・配 備段階 (R7～R10 年代)	初度費	1,052	10	1,198	11	1,204	11	6	0
	システム 等		1,042		1,186		1,193		6
運用・維 持段階 (R11～ R40年代)	試験等	1,352	11	1,351	11	1,351	11	0	0
	補用品		295		295		295		0
	修理役務		435		435		435		0
	整備用器 材		31		31		31		0
	支援器材		8		8		8		0
	施設		83		83		83		0
	教育・訓 練		0		0		0		0
	燃料費等		474		472		472		0
	技術支援 費		15		15		15		0
	その他		0		0		0		0
廃棄段階 (R40年代 以降)	施設等	1	1	1	1	1	1	0	0
合計		2,711		2,855		2,896		41	

注1：計数については、四捨五入によっているので計と符合しないことがある。

注2：金額は、現時点における一定の前提の下の見積りであり、今後、変更がありうる。

注3：当初ベースラインの補正については、為替レート、消費税率、加工費率、直材費及び燃料単価についての補正を実施。

イ 計画の見直し等の判定

表 2 の C B S 総括表から、現行基準見積り（当初ベースライン（補正後）基準）及び年度見積りにおける平均量産単価、単位事業取得コスト及び単位ライフサイクルコストを計算し、判定基準との比較を行った。結果を表 3 に示す。

表 3 平均量産単価等によるコスト状況の判定

	年度見積り／現行基準 見積り	備考
平均量産単価	100.7%	見直し調整基準以下
単位事業取得コスト	102.7%	見直し調整基準以下
単位ライフサイクルコスト	101.4%	見直し調整基準以下
現行基準見積りと年度見積りの比率（平均量産単価、単位事業取得コスト及び単位ライフサイクルコスト）		
115%以上：取得戦略計画の見直しについて調整を行う。		
125%以上：取得プログラムの継続の必要性について検討する		

(3) ライフサイクルコストを抑制するための施策等の取り組み状況

ア 送受信サブアレイと受信サブアレイを分離することによる運用・維持コストの抑制

送受信サブアレイと受信のみに機能を特化した受信サブアレイを分離することで、故障頻度が低い受信サブアレイのモジュールの交換頻度を低減する設計としており効率的な設計及びコスト抑制を考慮している。

イ 試作機の配備機への転用

レーダサイト用の配備機数は 8 式を予定しているが、うち 1 式は、試作機 1 式を試験完了後、配備機に転用するものとし、コスト抑制を考慮している。

ウ 試作段階における耐環境性確保の検討

本件の耐環境性に係る要求性能は、過去の観測記録を考慮すれば妥当であるが、昨今の気象状況の変化を踏まえ、環境条件のより厳しい地域への配備の可能性を想定し、安全率を考慮した設計としている。

エ 運用・維持における効率性の確保

役務契約によらず、自隊の能力で撤去、搭載、設置、調整ができる一定の移設性を有することで、運用・維持段階における経費の抑制を図ると

もに、将来、機能拡張等が生じた際に効率的な対応が可能となるよう拡張性にも十分留意し設計している。また、補用品の取得の効率化・合理化等により、運用・維持段階における経費の精査に努める。

オ 装置の更新

民生品を活用し、特殊な装置を縮減する。セキュリティ性、互換性及び部品枯渇が生じた場合の代替性を考慮して検討中である。民生品を積極的に活用し、継続的な装置の更新性確保を考慮している。

取得プログラムの分析及び評価の結果の概要（哨戒艦）

1 取得プログラムの目的

主として平素における警戒監視に効果的に対応し得る艦艇として、我が国周辺海域の警戒監視を実施するとともに、武力攻撃事態等に際しては、保有する能力の範囲内で沿岸防備等に従事する哨戒艦を取得することを目的とする。

2 取得プログラム目標の達成状況及びスケジュールの進捗状況

取得計画で定めた取得プログラムの目標を総合的に勘案しつつ、取得プログラムを概ねスケジュールどおり進めており、目標の達成に向けて進捗している。

令和3年度に企画提案契約を終了し、令和4年度基本設計に係る基礎資料の作成役務実施予定であり、取得プログラムは予定通りに進捗している。

3 ライフサイクルコスト

(1) 取得プログラムのコスト状況

現在は、構想段階であるため、ベースラインとしてのライフサイクルコストは定めない。ベースラインは、建造1番艦の予算執行初年度までに定める。

(2) ライフサイクルコストを抑制するための方策

- ア 民生品の最大活用、取得単価の低減
- イ 主要装備品を中心として、器材及びぎ装統一し建造コストを抑制
- ウ 企画提案方式の採用

「取得プログラムの分析及び評価の概要」における共通的な見積り前提条件について

ライフサイクルコストのベースラインで使用する共通的な見積り前提条件を下表に示す。

下表は当初ベースラインの設定が平成28年度、現行ベースラインの設定が令和元年度の例とした、令和4年度の見積り前提条件（基準）となっている。

なお、各装備品等は各々に適した見積り前提条件の項目を使用する。

表 見積り前提条件（基準）

番号	項目	当初ベースライン (補正前)	当初ベースライン (補正後)	現行ベースライン (補正前)	現行ベースライン (補正後)	年度見積ライン
1	為替 レート ^{※1}	・平成28年度以 降 平成28年度支出 官レート	・平成28～ 令和4年度 各年度の支出 官レート ・令和5年度 以降 令和4年度支 出官レート	・令和元年度以 降 令和元年度支出 官レート	・令和元～令和 4年度 各年度の支出官 レート ・令和5年度以 降 令和4年度支 出官レート	・令和4年度以 降 令和4年度支出 官レート
2	消費 税率	平成28年度まで 8%、平成29年 度以降10%	平成30年度まで8%、令和元年度以降10%			
3	加工 费率	・平成28年度以 降 平成27年度 ^{※2} 加工费率	・平成28～令 和3年度 各年度の加工費 率 ・令和4年度 令和3年度加工 费率に令和3年 度までの過去1 年間の変動率を 乗じた加工费率 ・令和5～9年 度 前年度加工费率 に令和3年度ま での過去5年間 の変動率の年平 均を乗じた加工 费率 ・令和10年度 以降 令和9年度加工 费率	・令和元年度 平成30年度 ^{※2} 加工费率に平成 30年度 ^{※2} まで の過去1年間の 変動率を乗じた 加工费率 ・令和2～6年 度 前年度加工费率 に平成30年度 ^{※2} までの過去5 年間の変動率の 年平均を乗じた 加工费率 ・令和7年度以 降 令和6年度加工 费率	・令和元～3年 度 各年度の加工費 率 ・令和4年度 令和3年度加工 费率に令和3年 度までの過去1 年間の変動率を 乗じた加工费率 ・令和5～9年 度 前年度加工费率 に令和3年度ま での過去5年間 の変動率の年平 均を乗じた加工 费率 ・令和10年度 以降 令和9年度加工 费率	・令和4年度 令和3年度加工 费率に令和3年 度までの過去1 年間の変動率を 乗じた加工费率 ・令和5～9年 度 前年度加工费率 に令和3年度ま での過去5年間 の変動率の年平 均を乗じた加工 费率 ・令和10年度 以降 令和9年度加工 费率

4	直材費	<ul style="list-style-type: none"> 平成28年度以降 平成27年度^{※2}直材費 	<ul style="list-style-type: none"> 平成28年度 平成27年度^{※2}直材費に平成27年度^{※2}までの過去1年間の国内／輸入物価上昇率を乗じた直材費 平成29～令和4年度 前年度直材費に前年度までの過去1年間の国内／輸入物価上昇率を乗じた直材費 令和5～9年度 前年度直材費に令和3年度までの過去5年間の国内／輸入物価上昇率の年平均を乗じた直材費 令和10年度以降 令和9年度直材費 	<ul style="list-style-type: none"> 令和元年度 平成30年度^{※2}直材費に平成30年度^{※2}までの過去1年間の国内／輸入物価上昇率を乗じた直材費 令和2～6年度 前年度直材費に平成30年度^{※2}までの過去5年間の国内／輸入物価上昇率の年平均を乗じた直材費 令和7年度以降 令和6年度直材費 	<ul style="list-style-type: none"> 令和元年度 平成30年度^{※2}直材費に平成30年度^{※2}までの過去1年間の国内／輸入物価上昇率を乗じた直材費 令和2～4年度 前年度直材費に前年度までの過去1年間の国内／輸入物価上昇率を乗じた直材費 令和5～9年度 前年度直材費に令和3年度までの過去5年間の国内／輸入物価上昇率の年平均を乗じた直材費 令和10年度以降 令和9年度直材費 	<ul style="list-style-type: none"> 令和4年度 令和3年度直材費（実績値）に令和3年度までの過去1年間の国内／輸入物価上昇率を乗じた直材費 令和5～9年度 前年度直材費に令和3年度までの過去5年間の国内／輸入物価上昇率の年平均を乗じた直材費 令和10年度以降 令和9年度直材費
5	燃料単価	<ul style="list-style-type: none"> 平成28年度以降 平成27年度^{※2}油種別単価 	<ul style="list-style-type: none"> 平成28～令和3年度 各年度の油種別単価 令和4年度以降 令和3年度油種別単価 	<ul style="list-style-type: none"> 令和元年度以降 平成30年度^{※2}油種別単価 	<ul style="list-style-type: none"> 令和元～3年度 各年度の油種別単価 令和4年度以降 令和3年度油種別単価 	<ul style="list-style-type: none"> 令和4年度以降 令和3年度油種別単価

※1：平成27年度以降の円／ドルの支出官レートは次のとおり。

H27年度 110円／ドル、H28年度 120円／ドル、H29年度 110円／ドル、
H30年度 112円／ドル、R1年度 110円／ドル、R2年度 110円／ドル、
R3年度 108円／ドル、R4年度 108円／ドル

※2：表中の27年度、30年度はベースライン設定時の最新値の年度とする。

用語の定義

当該分析及び評価等で使用する用語の定義は下表のとおりとする。

表 用語の定義

番号	用語	定義
1	C B S	Cost Breakdown Structure のことであり、ライフサイクルコストを階層に区分し、構造化したコスト構成表をいう。
2	P B L	Performance Based Logistics のことであり、維持整備に係る成果の達成に応じて対価を支払う契約方式をいう。
3	ライフサイクルコストのベースライン	基準時点における情報をもとに、直角座標において、横軸に年度を、縦軸に経費をとり、ライフサイクルを通じて、年度毎に、装備品等の取得を行うのに必要な経費の当該年度までの累計額を算定して表示した点を結んだ曲線で、ライフサイクルコストの管理の基準となるものをいう。
4	ライフサイクルコストの当初ベースライン	最初に設定したライフサイクルコストのベースラインをいう。
5	ライフサイクルコストの現行ベースライン	最後に設定したライフサイクルコストのベースラインをいう。
6	ライフサイクルコストの年度見積ライン	前年度までの契約実績をもとに、直角座標において、横軸に年度を、縦軸に経費をとり、ライフサイクルを通じて、年度毎に、装備品等の取得を行うのに必要な経費の当該年度までの累計額を算定して表示した点を結んだ曲線をいう。
7	当初基準見積り	ライフサイクルコストのベースラインを最初に定めた時点の単位事業取得コスト、平均量産単価及び単位ライフサイクルコストをいう。
8	現行基準見積り	ライフサイクルコストのベースラインを最後に変更した時点の単位事業取得コスト、平均量産単価及び単位ライフサイクルコストをいう。ただし、変更していない場合にあつては、当初基準見積りをいう。
9	年度見積り	ライフサイクルコストの年度見積ラインに対応する単位事業取得コスト、平均量産単価及び単位ライフサイクルコス

		トをいう。
1 0	平均量産単価	ライフサイクルコストのうち量産・配備段階に係る経費を装備品等の調達予定数量で除して得た額をいう。
1 1	単位事業取得コスト	ライフサイクルコストのうち構想段階、研究・開発段階及び量産・配備段階に係る経費を装備品等の調達予定数量で除して得た額をいう。
1 2	単位ライフサイクルコスト	ライフサイクルコストを装備品等の調達予定数量で除して得た額をいう。
1 3	WBS	Work Breakdown Structure のことであり、取得対象となる装備品等を、測定・管理が可能な成果として把握できる単位にまで細分化し、体系化した階層構造をいう。
1 4	EVM	Earned Value Management のことであり、装備品等取得のための契約の履行管理において、WBS 要素ごとに完了予定期日と計画コストを定めて実際の進捗状況と実際コストを定期的に収集し、計画コストとの差異を分析することにより進捗の遅れやコストの超過など問題の兆候を早期に把握し、対処や改善を図っていくマネジメント手法をいう。