

会計検査院法第30条の2の規定に基づく報告書

「国内開発された固定翼哨戒機（P－1）の運用等の状況について」

令和 7 年 6 月

会 計 検 査 院

政府は、近年の国際情勢の急激な変化等により、我が国が戦後最も厳しく複雑な安全保障環境に直面しているとして、「国家安全保障戦略」（令和4年12月国家安全保障会議及び閣議決定）等を策定しており、現有装備品を最大限有効に活用するために、可動率向上等により、防衛力の実効性を一層高めていくことを最優先課題の一つとして取り組むこととしている。そして、「防衛力整備計画」（令和4年12月国家安全保障会議及び閣議決定）によると、装備品の高度化・複雑化に対応しつつ、部品の取得に要する期間を考慮した部品費と修理費の確保により、部品不足による非可動を解消し、令和9年度までに装備品の可動数を最大化するために、需給予測の精緻化を図るなどとされている。

一方で、「令和5年版日本の防衛（防衛白書）」によると、装備品の高度化・高性能化に伴い、部品の調達単価と整備費用が上昇し、維持整備予算も増加させてきているが、必ずしも十分ではなかったことから、部品不足による非可動が発生しているとされており、その一例として、我が国の領海等における国益や我が国の重要なシーレーンの安定的利用の確保等のために重要な役割を担っている固定翼哨戒機P-1が取り上げられている。

P-1の導入に当たっては、防衛省が、外国で運用中又は開発中の固定翼哨戒機と要求性能の満足度、取得時期等を比較して検討を行った結果、国内開発による取得が決定され、これまでに多額の国費が投じられている。

本報告書は、以上のような状況を踏まえて、P-1の運用等の状況について検査し、その状況を取りまとめたことから、会計検査院法（昭和22年法律第73号）第30条の2の規定に基づき、会計検査院長から衆議院議長、参議院議長及び内閣総理大臣に対して報告するものである。

令和7年6月
会計検査院

目 次

1	検査の背景	1
(1)	海上自衛隊による警戒監視活動等の概要	1
(2)	装備品の可動率を向上させるための取組等	2
ア	装備品の可動率を向上させるための取組	2
イ	防衛生産・技術基盤の強化	3
(3)	固定翼哨戒機（P－1）の概要	3
ア	P－1の導入の経緯	3
イ	P－1の開発の経緯	4
ウ	P－1の開発等に係るプロジェクト管理	10
(4)	機体用交換部品の概要	10
ア	機体用交換部品の調達	10
イ	P－1の可動状況等を改善させるための技術維持活動	12
2	検査の観点、着眼点、対象及び方法	13
(1)	検査の観点及び着眼点	13
(2)	検査の対象及び方法	13
3	検査の状況	15
(1)	P－1の開発、運用等に要した経費等	15
(2)	P－1の可動状況	15
(3)	F7－10エンジンの運用等の状況	16
ア	不具合の状況及びその原因	16
イ	不具合に対する対応状況	17
ウ	腐食不具合に関する契約不適合修補等の請求等の状況	17
エ	技術・実用試験において発生していた不具合及びこれに対する対応状況	18
(4)	搭載電子機器等の運用等の状況	21
ア	目標の情報収集に使用する搭載電子機器の運用等の状況	22
イ	機体と搭載武器との接続等	24
ウ	機体システムを構成する搭載電子機器の運用等の状況	26
(5)	機体用交換部品の調達等の状況	27

ア	調達リードタイムの長期化等	27
イ	構成部品製造業者における製造状況の把握	29
ウ	緊急請求に対する対応状況	29
エ	機体用交換部品の需給状況等の把握	30
4	検査の状況に対する所見	32
(1)	検査の状況の主な内容	32
(2)	所見	35
別表		37

- ・本文及び図表中の数値は、原則として、表示単位未満を切り捨てているため、数値を集計しても計が一致しないものがある。
- ・図表は、本報告書の取りまとめに当たって会計検査院が作成したものである。

事例一覧

[調達リードタイムの長期化等の影響により機体用交換部品が不足するおそれがあるもの]

<事例> 28

国内開発された固定翼哨戒機（P－1）の運用等の状況について

検 査 対 象	防衛省内部部局、統合幕僚監部、海上幕僚監部、海上自衛隊補給本部、同航空補給処、同鹿屋、厚木、下総各航空基地、防衛装備庁、3会社
固 定 翼 哨 戒 機 （P－1）の概 要	海上自衛隊の固定翼哨戒機（P－3C）の減耗を補充し、固定翼哨戒機の近代化を図るために開発された作戦用航空機であり、機体、エンジン、多数の搭載電子機器、搭載武器等から構成され、飛行の制御等を目的とする機体システム、警戒監視活動等の遂行を目的とするミッション・システム等を搭載した固定翼哨戒機
P－1の開発、 運用等に係る経 費	1兆7766億円（平成3年度～令和5年度）
P－1の保有機 数及び国有財産 台帳価格	35機 1320億8304万円（令和5年度末）
令和5年度に見 積もったP－1 61機の開発、運 用等に係るライ フサイクルコス ト	4兆0907億円

1 検査の背景

(1) 海上自衛隊による警戒監視活動等の概要

我が国は、四方を海に囲まれた海洋国家であり、エネルギー資源の輸入を海上輸送に依存していることなどから、海上交通の安全確保は国家存立のために極めて重要な課題となっている。そのため、「国家防衛戦略」（令和4年12月国家安全保障会議及び閣議決定）等において、海上自衛隊は、我が国の領海等における国益や我が国の重要なシーレーンの安定的利用の確保等に取り組むとされている。そして、各種事態に迅速かつシームレスに対応するために、平素から北海道周辺や日本海、東シナ海等の我が国の周辺海域を航行する外国の水上艦艇、潜水艦、不審船等に対して常続的な警戒監視、情報収集等の活動等（以下「警戒監視活動等」という。）を行っている。

海上自衛隊の警戒監視活動等は、護衛艦、ミサイル艇、掃海艇、哨戒機等により行

われており、このうち哨戒機には、固定翼哨戒機と回転翼哨戒機があり、それぞれの役割等は図表0-1のとおりである。

図表0-1 警戒監視活動等における固定翼哨戒機及び回転翼哨戒機の役割等

哨戒機の種類	固定翼哨戒機		回転翼哨戒機
機 種	P-3C	P-1	SH-60J、SH-60K、SH-60L
警戒監視活動等の拠点	陸上基地		主に護衛艦
役割（主な警戒監視活動等の内容）	広範な周辺海域における外国の水上艦艇、潜水艦、不審船等の監視等		護衛艦が航行する周辺海域を中心とした外国の水上艦艇、潜水艦、不審船等の監視等
最大速度	時速730km程度	時速830km程度	時速250km程度

固定翼哨戒機は、機動的に広範な周辺海域の監視を行うことができるなどの特徴を有していることから、警戒監視活動等において重要な役割を担っており、現在、海上自衛隊は、P-1（配備後に多用機UP-1に用途変更されたものを含む。以下同じ。）及びP-3Cの2機種を保有している。

(2) 装備品の可動率を向上させるための取組等

ア 装備品の可動率を向上させるための取組

政府は、近年の国際情勢の急激な変化等により、我が国が戦後最も厳しく複雑な安全保障環境に直面しているとして、「国家安全保障戦略」（令和4年12月国家安全保障会議及び閣議決定）等を策定しており、現有装備品を最大限有効に活用するために、可動率向上等により、防衛力の実効性を一層高めていくことを最優先課題の一つとして取り組むこととしている。そして、「防衛力整備計画」（令和4年12月国家安全保障会議及び閣議決定）によると、装備品の高度化・複雑化に対応しつつ、部品の取得に要する期間を考慮した部品費と修理費の確保により、部品不足による非可動を解消し、令和9年度までに装備品の可動数を最大化するために、需給予測の精緻化を図るなどとされている。

一方で、「令和5年版日本の防衛（防衛白書）」（以下「令和5年版防衛白書」という。）によると、装備品の高度化・高性能化に伴い、部品の調達単価と整備費用が上昇し、維持整備予算も増加させてきているが、必ずしも十分ではなかったこと

から、部品不足による非可動が発生しているとされており、その一例としてP-1が取り上げられている。

イ 防衛生産・技術基盤の強化

「国家安全保障戦略」によると、我が国の防衛生産・技術基盤は、自国での装備品等の研究開発・生産・調達の安定的な確保等のために不可欠な基盤であり、いわば防衛力そのものと位置付けられている。

そして、防衛省（平成13年1月5日以前は総理府防衛庁、同月6日から19年1月8日までは内閣府防衛庁）が策定した「装備品等の開発及び生産のための基盤の強化に関する基本的な方針」（令和5年防衛省告示第216号）によると、防衛生産・技術基盤を装備品等の完成品からその部品・構成品に至るまで幅広く国内に維持して強化する必要性は一段と高くなっているとされている。また、防衛生産・技術基盤を維持して強化する方策を講ずるに当たっては、完成品としての装備品等のみならず、それに用いる部品・構成品の安定的な製造等の確保も念頭に置き、防衛省と直接の契約関係にある企業のみならず、当該企業への構成部品の納入等を担う多数の中小企業等も含めた装備品等のサプライチェーン全体を対象としていくとされている。

(3) 固定翼哨戒機（P-1）の概要

P-1は、機体、エンジン、多数の搭載電子機器、搭載武器等から構成され、飛行の制御等を目的とする機体システム、警戒監視活動等の遂行を目的とするミッション・システム等を搭載した固定翼哨戒機であり、令和6年9月現在、海上自衛隊鹿屋、厚木、下総各航空基地に計35機が配備されている。そして、ミッション・システムを構成する光波システム、音響システム、レーダシステム、武器システム等を使用することにより、高い目標搜索能力、指揮通信能力、武器管制能力等を発揮するとされている。

ア P-1の導入の経緯

防衛省は、昭和52年12月に、新しい哨戒機として、アメリカ合衆国からロッキード・マーティン社（平成7年3月14日以前はロッキード社）が製造するP-3Cを輸入した。そして、その後は、P-3Cを長期間運用するに当たり国内に製造、維持整備等の態勢を確保するなどの必要があることからライセンス生産^(注1)により製造することを決定し、その製造を川崎重工業株式会社（以下「川崎重工」という。）に請け負わせて実施した。

その後、「中期防衛力整備計画（平成8年度～平成12年度）について」（平成7年

12月安全保障会議及び閣議決定）において、「固定翼哨戒機（P－3C）の後継機に関し、検討の上、必要な措置を講ずる」とされたこと、また、20年度以降、P－3C^{（注2）}が耐用命数に到達して順次除籍され、23年度にはP－3Cの機数が警戒監視活動等に必要な固定翼哨戒機の機数を割り込む見通しであったことから、防衛省は、それまでにP－3Cの後継となる固定翼哨戒機（以下「次期固定翼哨戒機」という。）を取得することとした。

そして、海上幕僚監部（以下「海幕」という。）は、次期固定翼哨戒機に求める要求性能等を検討して、12年3月に、防衛省内部部局（以下「内部部局」という。）^{（注3）}に検討結果を報告するとともに、防衛装備庁（27年9月30日以前は技術研究本部及^{（注4）}び契約本部等）に技術開発要求を行った。

防衛省は、海幕における検討結果を踏まえて、次期固定翼哨戒機に求める要求性能として、P－3Cと比較して約1.3倍の速度及び高度で警戒監視活動等に從事できることのほか、静粛化した潜水艦に対する探知能力の向上、より遠方の目標等を探知できることなどを求めることとした。そして、次期固定翼哨戒機の取得方法については、国内開発する案と、当時、外国で運用中又は開発中の固定翼哨戒機との要求性能の満足度、取得時期等を比較して検討を行った。その結果、外国で運用中又は開発中の固定翼哨戒機は、いずれも次期固定翼哨戒機に求める要求性能を満たしておらず、又は、次期固定翼哨戒機が必要となる時期までに取得するのが困難であることから、12年8月末に、次期固定翼哨戒機を国内開発する経費について予算要求を行った（P－1の導入の経緯については別表1参照、次期固定翼哨戒機の取得方法を判断するに当たって比較した候補機種等については別表2参照）。

（注1） ライセンス生産 国内企業が外国企業から有償で装備品等の設計図や部品等の提供を受け、国内で製造する方式

（注2） 耐用命数 通常の条件下で、所期の性能、機能及び安全性が低下することなく、使用を継続できる使用回数等

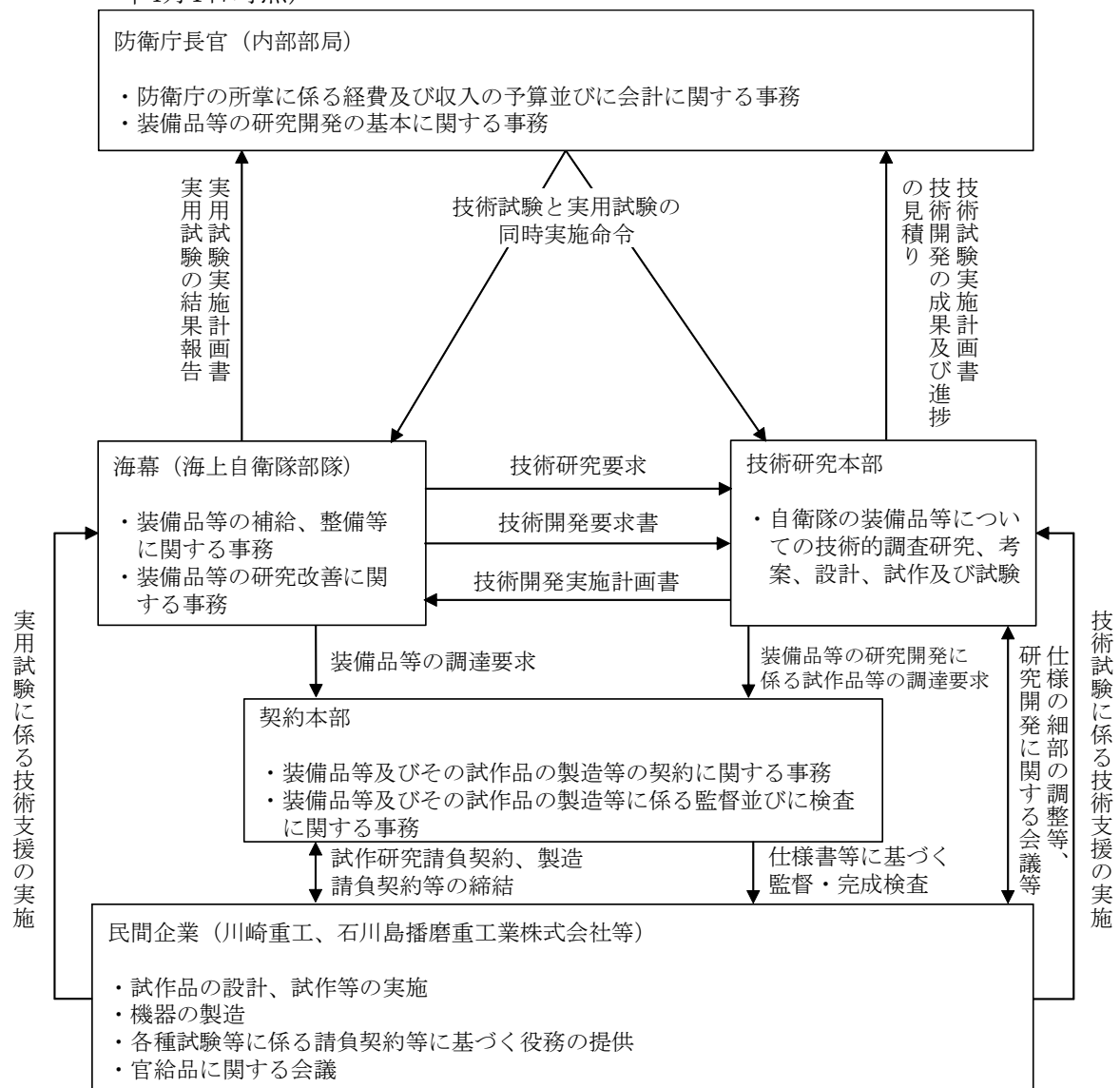
（注3） 技術研究本部 自衛隊の装備品等についての技術的調査研究、考案、設計、試作、試験等をつかさどる組織として設置されていた特別の機関

（注4） 契約本部等 自衛隊の装備品等及び役務で防衛大臣の指定するものの調達に係る契約事務等をつかさどる組織として設置されていた特別の機関であり、平成13年1月5日以前は調達実施本部、同月6日から18年7月30日までは契約本部、同月31日から19年8月31日までは装備本部、同年9月1日から27年9月30日までは装備施設本部

イ P－1の開発の経緯

次期固定翼哨戒機の開発は、陸上、海上、航空各自衛隊（以下「各自衛隊」という。）における大型固定翼機の国内開発として初めての取組であった。また、機体、エンジン、搭載電子機器等の主要な構成品によって必要な技術が異なることなどから、次期固定翼哨戒機の開発に当たっては、試作研究請負契約、製造請負契約、役務請負契約等の多数の契約が締結され、海幕、技術研究本部、契約本部等の各組織が、これらの契約に係る業務を分担して実施した（図表0-2参照）。

図表0-2 次期固定翼哨戒機の開発における防衛省（防衛庁）内の各組織等の役割（平成14年4月1日時点）



なお、27年10月に防衛装備庁が設置され、従前、海幕、技術研究本部、契約本部等が分担して実施していた装備品等の研究開発、調達等の業務については、同月以降、防衛装備庁が実施している（以下、防衛装備庁及びその前身である技術研究本

部、契約本部等を合わせて「装備庁」という。）。)

(7) 機体の開発の経緯

a 主担当企業の決定等

防衛省は、次期固定翼哨戒機を国内開発することとしたことを踏まえて、価格のみならず企画力、技術力等を総合的に評価して次期固定翼哨戒機の機体の開発に係る主担当企業を選定することとし、提案要求書の交付を希望する旨の意思表示を行った企業に対して13年5月に提案要求書を交付した。

そして、防衛省は、同年7月までに川崎重工等3者から提案書の提出を受け、同年11月に、当該3者の価格、企画力、技術力等を比較して、全体として最も高い評価を得た川崎重工を主担当企業とすることなどを決定した。

その後、装備庁は、13年度から24年度までに、次期固定翼哨戒機の機体の基本設計、細部設計、各種試験等を内容とする25契約（契約額等計2115億2813万余円）を川崎重工等と締結した。

(注5) 提案要求書 防衛省が取得する航空機の選定に当たり、企業等が提出する提案書の条件として、候補となる機種の性能、所要経費、後方支援体制その他の事項を提示して企業等に対して提案書の提出を求める文書

b 技術・実用試験の実施

川崎重工は、機体が設計上の強度を有しているかなどを確認するための次期固定翼哨戒機の試作機を18年10月に装備庁に納入し、装備庁は試作された装備品等の性能が設計に適合するか評価するための試験（以下「技術試験」という。）を実施した。

そして、川崎重工は、20年8月に飛行試験に供するための次期固定翼哨戒機の試作機（以下「X P－1」という。）の1号機を納入し、同月以降、装備庁及び海上自衛隊は、技術試験及び試作された装備品等が使用目的に適合するか評価するための試験（以下「実用試験」といい、技術試験と合わせて「技術・実用試験」という。）を共同で実施した。

c 部隊使用承認等

防衛省は、X P－1が納入される見通しとなったことを踏まえて、20年度予算に次期固定翼哨戒機の量産取得に要する費用を計上するに当たり、改めてX P－1と外国で運用中又は開発中の固定翼哨戒機を比較するなどして、次期固定翼

哨戒機の取得方法を検討した結果、開発中のX P－1を「固定翼哨戒機P－1」として量産取得することとした。

そして、防衛省における検討結果を踏まえて、19年12月の安全保障会議決定及び閣議了解において「海上自衛隊の現用固定翼哨戒機の減耗を補充し、その近代化を図るための次期固定翼哨戒機については、平成20年度以降、作戦用航空機として、P－1 65機を国産により取得するものとする」とされた。

その後、25年3月までにX P－1の開発が完了したことを受け、防衛大臣は、同月にX P－1を「固定翼哨戒機P－1」として部隊使用承認を行い、同月以降、部隊における運用を開始した（図表0-3参照）。

図表0-3 X P－1の機体及びエンジンの設計・試作の流れ

年度		平成13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24		
機体	基本設計														
	細部設計等														
	各種試験等													開発完了	
	技術試験・実用試験													★	
	エンジン	設計（次期固定翼哨戒機への搭載決定前から行われていた分を含む。） 注(2)												部隊使用承認	
注(1)	技術試験 注(3)													★	開発完了

注(1) エンジンの開発の経緯については後述(イ)参照

注(2) 「エンジン」の「設計（次期固定翼哨戒機への搭載決定前から行われていた分を含む。）」のうち、平成13年度から16年度までは、次期固定翼哨戒機への搭載が決定する前から進められていたターボファン・エンジンに係る設計である。

注(3) 「エンジン」の「技術試験」は装備庁において行われる試験であり、試作したエンジンの量産化に向けて耐久性、耐環境性等が十分であるか確認するために行われる。

d 取得予定機数の見直しなど

P－1の取得数については、令和4年12月に決定された「防衛力整備計画」において見直しが行われており、7年3月末現在の取得予定機数は61機となっている。

防衛省は、平成14年3月から令和6年9月までに川崎重工との間でP－1の製造請負契約を累次にわたり締結しているほか、X P－1を量産化に係る仕様に改修する役務請負契約を締結しており、これらによりP－1計47機の製造等について既に契約が締結されている。そして、47機のうち、2年度以降に製造請負契約が締結された計12機については、それまでに製造されたものと比較して戦闘指揮

システムの改善等の能力向上が行われている。

(イ) エンジンの開発の経緯

a X F 7－10エンジンの研究試作

装備庁は、海幕から将来の大型航空機用のターボファン・エンジンの技術研究要求を受けて、平成10年度から12年度までに、株式会社 I H I（19年6月30日以前は石川島播磨重工業株式会社。以下「I H I」という。）と高バイパス比^(注6)のファンの研究開発を行っていた。そして、別途研究開発が行われていたターボファン・エンジン X F 5－1を基にして、13年度から16年度までに新たなターボファン・エンジン（以下「X F 7－10エンジン」という。）の研究試作を行っていた。

防衛省は、次期固定翼哨戒機の開発に当たり、次期固定翼哨戒機の飛行性能等に適合するエンジンが国内外で製造されていなかったことから、次期固定翼哨戒機に搭載するエンジンの候補として X F 7－10エンジンの研究を継続し、その研究成果を踏まえて、16年度に、X F 7－10エンジンを次期固定翼哨戒機に搭載することとした。

(注6) バイパス比 ターボファン・エンジンにおける、燃焼に使う空気の重量とファンから吹き出す空気の重量の比であり、この比が大きいほどエンジンの燃費効率が良くなるとされる。

b 次期固定翼哨戒機に搭載するための設計等

装備庁は、15年度から19年度までに X F 7－10エンジンを次期固定翼哨戒機に搭載するための設計、各種試験等を内容とする5契約（契約額等計308億4795万円）を I H I と締結した。また、装備庁は、18年度から23年度までにかけて、I H I から納入された X F 7－10エンジンについて技術試験を行い、機能、性能、構造の健全性、耐久性、安全性、耐環境性等を十分に有していることを確認したとして、23年度に P－1に搭載するためのエンジンの開発を完了した（以下、開発を完了したエンジンを「F 7－10エンジン」という。エンジンの設計・試作の流れについては図表0-3参照）。

F 7－10エンジンは、長距離進出・長時間滞空という哨戒機特有の運用に対応した低燃費性等を実現するための設計が行われ、また、海上での運用に対応するために、耐腐食性のある素材を採用するなどしたターボファン・エンジンであり、P－1 1機に4発ずつ搭載されている。

(ウ) 搭載電子機器等の開発の経緯

a 搭載電子機器等の研究試作等

装備庁は、3年度から11年度までに、搭載電子機器等の能力向上を図るための技術の獲得を目的として、各製造業者との間で哨戒機用搭載システム等の試作研究請負契約を締結するなどして研究試作を行っていた。

そして、次期固定翼哨戒機の国内開発決定後、海幕は、研究試作の成果を踏まえて製造した搭載電子機器等を調達して、X P - 1を製造する川崎重工に官給することとし、装備庁は、海幕の調達要求を受けて、15年度から18年度までに46件の製造請負契約（契約額等計116億1870万余円）を各製造業者と締結した。当該契約に基づき製造された搭載電子機器等は、川崎重工に17年度から19年度までに官給され、20年度から24年度までに行われた次期固定翼哨戒機の技術・実用試験等において、X P - 1に搭載された状態で装備庁及び海上自衛隊が作動確認等を行った。

b 搭載電子機器等に係る完成検査等

会計法（昭和22年法律第35号）等によれば、国が締結する工事又は製造その他の請負、物件の買入れなどの契約について、契約担当官等は、自ら又は補助者に命じて、給付の完了を確認するために必要な検査を行わなければならないこととされている。そして、「調達品等に係る監督及び検査に関する訓令」

（昭和44年防衛庁訓令第27号）等によれば、契約の目的である調達品等が契約履行の場所に送付されるのに先立ち、必要があると認められる場合には、契約担当官等は調達品等に係る検査の一部として、その品質の確認のために完成検査を行うこととされている。

装備庁が研究試作する装備品等については、基本設計、詳細設計、試作品の組立てなどの別に試作研究請負契約が締結されており、契約ごとに完成検査が行われている。また、海幕が官給するために調達することとして装備庁に調達要求を行った機器についても、官給に先立って製造請負契約ごとに完成検査が行われている。

そして、これらの完成検査は、装備庁が海幕等からの調達要求を受けて調達したものについては防衛省の地方支分部局である地方防衛局又はその所掌事務の一部を分掌する地方防衛事務所（13年1月6日から18年7月30日までは契約本部

地方支部又は地方契約管理事務所、同月31日から19年8月31日までは装備本部地方支部又は地方事務所)が、海幕又は装備庁が自ら調達したものについては海幕又は装備庁が、それぞれ行うことになっており、各契約の目的である調達品等が仕様書に記載されている要求事項を満たしているかなどの確認等を行っている。

次期固定翼哨戒機に搭載するために、海幕からの調達要求を受けて装備庁が調達した搭載電子機器等についても、完成検査を経た上で川崎重工に官給され、技術・実用試験が実施されるなどしていた。

ウ P-1の開発等に係るプロジェクト管理

装備庁は、「装備品等のプロジェクト管理に関する訓令」(平成27年防衛省訓令第36号)等に基づき、装備品等の研究開発や調達等の各種業務について、ライフサイクルを通じ、性能やコスト、期間といった要素を総合的に把握しつつ、効果的かつ効率的に実施していくための方針や計画を作成するなどのプロジェクト管理を行っている。

そして、装備庁は、P-1について重点対象装備品等としてプロジェクト管理を行っているが、同訓令が制定された時点で既にP-1の開発が完了していたため、プロジェクト管理の内容はライフサイクルコスト^(注7)(以下「LCC」という。)を低減するための方策の検討が中心となっている。

(注7) ライフサイクルコスト 構想から廃棄に至るまでの過程(ライフサイクル)における経費の総額

(4) 機体用交換部品の概要

ア 機体用交換部品の調達

P-1を構成する航空機用部品は、エンジン、搭載武器及び搭載電子機器に係る部品も合わせると多数に上っており、これらの中には、国内で製造するもののほか、海外からの輸入品がある。

装備品等が各自衛隊の部隊等に配備された後、当該装備品等の維持や修理に用いる交換用の部品等については、各自衛隊の部隊等が調達実施機関として調達を行うこととなっており、P-1の機体を構成する航空機用部品(以下「機体用交換部品」という。)の調達は、海上自衛隊補給本部(10年12月7日以前は海上自衛隊需給統制隊。以下「補給本部」という。)隷下の航空補給処(以下「空補処」という。)が

行っている。

海上自衛隊が行う装備品等の調達に当たっては、在庫状況の把握、所要数量の決定、管理換等の需給統制を行うこととなっており、機体用交換部品の需給統制は空補処が行っている。

(ア) 機体用交換部品の調達所要量の算定及び需給予測

空補処は、「海上自衛隊補給実施要領について（通知）」（平成18年補本装補第2072号）等に基づき、P-1の整備を担当する部隊（以下「P-1整備部隊」という。）において各年度に調達すべき部品の数量（以下「調達所要量」という。）について、通常の使用等により損耗する数量等から、調達所要量を算定する時点でP-1整備部隊が在庫として保有している数量や入庫予定数量等を差し引くなどして算定することとなっている。

ただし、機体用交換部品については、部品によって、契約を締結してから実際に納入されるまでに要する期間（以下「調達リードタイム」という。）が1年以上となるものもあることから、部品が必要となる年度の前年度末までに確保できるように調達所要量を算定することとなっている。すなわち、各年度の調達所要量は、前年度までの調達実績等に基づいて設定した調達リードタイムを踏まえて、調達所要量を算定する時点から部品の納入が予定される年度の翌年度末までの期間（以下「所要量算定期間」という。）に消耗する数量等に基づいて算定することとなっている。そして、調達リードタイムが長くなり、部品の納入年度が当初予定されていた年度の翌年度以降になる場合等には、所要量算定期間も長くなることから、調達所要量を改めて算定するなどしている。

また、補給本部及び空補処は、P-1の可動機を継続的に確保していくために、今後必要となる部品の数量に加えて、将来的な機体用交換部品の製造中止情報や故障傾向、機体用交換部品の製造業者及び修理業者（以下、これらを合わせて「機体用交換部品業者」という。）から得た情報等に基づいて調達可能な数量等の予測（以下「需給予測」という。）を行っている。

一方、機体用交換部品が不足しているためP-1整備部隊が整備作業を完了することができずに、P-1の機体が非可動の状態等にある場合には、空補処に対して緊急請求を行うこととなっており、緊急請求を受けて、空補処は、調達所要量を満たすための計画的な調達とは別に調達等を行うこととなっている。

(イ) 機体用交換部品の納期の設定方法

空補処は、適切な納期を設定するために、調達手続に先立って機体用交換部品業者から徴取した見積書（以下「下見積書」という。）により、機体用交換部品業者の在庫状況や、下見積書の作成時点における納入の見通しなどを確認している。そして、空補処は、下見積書に記載されたこれらの情報に基づいて納期を設定して、機体用交換部品業者と製造請負契約等を締結している。

イ P-1の可動状況等を改善させるための技術維持活動

補給本部は、P-1の機体、F7-10エンジン、搭載電子機器等ごとに、可動状況及び運用上の改善を目的として技術維持活動を行うこととしており、各製造業者との間で技術維持活動に係る役務請負契約を締結している。そして、請負契約の相手方は、技術維持活動として、P-1の運用中に発生した不具合に関するP-1整備部隊からの問合せに対応するほか、あらかじめ補給本部及び空補処と協議して選定した機体用交換部品等の需給状況の確認等を行うこととなっている。

2 検査の観点、着眼点、対象及び方法

(1) 検査の観点及び着眼点

P-1は、我が国の領海等における国益や我が国の重要なシーレーンの安定的利用の確保等のために重要な役割を担っており、我が国が戦後最も厳しく複雑な安全保障環境に直面していることを踏まえると、その可動を十分に維持することが求められる。一方で、令和5年版防衛白書によると、各自衛隊の部隊において部品不足による非可動が発生している例としてP-1が取り上げられている。

そして、国内開発されたP-1には、これまでに多額の国費が投じられている。

そこで、会計検査院は、有効性等の観点から、P-1の運用等の状況について、次のような点に着眼して検査した。

ア P-1の開発、運用等にはどの程度の経費を要しているか。

イ P-1の可動状況はどのようになっているか。

ウ F7-10エンジンや搭載電子機器等の運用等の状況はどのようになっているか。P-1の可動状況に影響を及ぼす不具合は発生していないか。

エ 機体用交換部品の調達等の状況はどのようになっているか。P-1の可動状況に影響を及ぼしている機体用交換部品の不足の要因はどのようなものか。

(2) 検査の対象及び方法

会計検査院は、次期固定翼哨戒機の調査研究等が開始されてから令和5年度までの間にP-1の開発、運用等に要した経費、及び海上自衛隊が同年度末時点で保有しているP-1計35機（国有財産台帳価格計1320億8304万余円）を対象として検査した。

検査に当たっては、内部部局、統合幕僚監部、海幕、補給本部、空補処、海上自衛隊鹿屋、厚木、下総各航空基地、装備庁及び3会社^(注8)において、P-1の可動状況に関する資料、機体用交換部品の請求に関する資料及び契約書類、開発時の提案要求書、技術・実用試験の報告書、LCCに関する資料等の関係書類を確認して説明を聴取するなどして会計実地検査を行った。

以上の検査に当たり確認した関係書類には、P-1の可動状況や、技術・実用試験の実施方法、試験結果等についての詳細な情報が記載されていた。防衛省は、これらのP-1の運用や開発の細部にわたる情報が公開された場合、装備品の機能、性能、特性等が推察されることになり、警戒監視活動等の任務の遂行に支障を来し、国家の安全が害されるなどのおそれがあるため、同省として公開することはできないとしている。

上記を踏まえて、これらの情報については、本報告書に記述しないこととした。

(注8) 3会社 川崎重工、I H I 及び搭載電子機器Aの製造業者

3 検査の状況

(1) P-1の開発、運用等に要した経費等

装備庁は、P-1のLCCとして、現時点で見積もることが困難である運用停止後の廃棄段階の経費を除き、①構想、②研究・開発、③量産・配備及び④運用・維持の各段階の経費を算定することとしている。そして、装備庁は、次期固定翼哨戒機の調査研究等を開始した平成3年度から運用・維持の終了を想定する令和36年度までの経費に係る5年度末時点の見積額を計4兆0907億余円と算出している。

装備庁は、当該見積額のうち5年度までに発生する経費について、同年度までに締結した契約の契約額を集計することにより算出していることから、その内訳を確認したところ、平成3年度から令和5年度までの間に締結されたP-1の開発、運用等に係る契約は、図表1-1のとおり、計4,656件、契約額計1兆7766億1506万余円となっていた。

図表1-1 P-1の開発、運用等に係る契約の件数、契約額等（平成3年度～令和5年度）

段階	契約件数	契約額	経費の内容
①構想	3	4575万余円	構想検討に係る経費
②研究・開発	152	3101億0010万余円	試験研究費等
③量産・配備	727	1兆0449億6752万余円	P-1の取得費等
④運用・維持	3,774	4215億0167万余円	補用品費、修理役務費等
計	4,656	1兆7766億1506万余円	

(2) P-1の可動状況

海幕は、海上自衛隊が保有しているP-1のうち定期修理中及び定期整備中の機体を除いた全機について、全ての機器等に不具合が発生しておらず任務が制約なく遂行できる可動機（以下「任務可動機」という。）とすることを目標としている。

会計実地検査を行った3航空基地のうち、6年度に初めてP-1が配備された下総航空基地を除いた2航空基地（鹿屋、厚木両航空基地）において、会計実地検査時点及び元年度から5年度までの間の可動状況を確認したところ、任務可動機の数に限られており、P-1の可動状況は低調となっていた。

そして、会計検査院が検査したところ、P-1の可動状況が低調となっている要因等として、F7-10エンジンの一部素材の腐食による性能低下、搭載電子機器等の不具合、機体用交換部品の調達等に係る調達リードタイムの長期化等が見受けられた（図表2-1参照）。

図表2-1 P-1の可動状況が低調となっている要因等

可動状況が低調となっている要因等	1. F7-10エンジン
	・ F7-10エンジンの一部素材の腐食による性能低下→(3)
	2. 搭載電子機器等
	・ 搭載電子機器A：振動等による不具合 →(4) ア
	・ 搭載武器B～E：機体との接続における不具合 →(4) イ
	・ 搭載電子機器F：地殻性物質の固着による不具合→(4) ウ
	3. 機体用交換部品の調達等
	・ 調達リードタイムの長期化等 →(5) ア、イ、エ
	・ 緊急請求を受けてから調達が完了するまでに長期間を要している状況 →(5) ウ

(注) 各枠内の右部の記号は、本報告書の記載箇所を表している。

これらの可動状況が低調となっている要因等についての検査の結果は、(3)から(5)までのとおりである。

(3) F7-10エンジンの運用等の状況

ア 不具合の状況及びその原因

F7-10エンジンの運用等の状況を確認したところ、会計実地検査時点まで継続的にF7-10エンジンの一定数が性能低下の状態になるなどして使用不能となっており、P-1の可動状況が低調となる要因となっていた。

P-1は、警戒監視活動等の任務を遂行するに当たり、目標の搜索等のために海上を長時間飛行することがあり、飛行する高度によってはF7-10エンジンのファンから海水の塩分を含んだ空気を取り込むことにより、F7-10エンジンの内部に空気中の塩分が付着することが想定される。そして、塩分により部品が腐食すると、F7-10エンジンの推力の低下につながるおそれがあることから、F7-10エンジンは、十分な耐久性及び耐腐食性を有する必要があるとされている。

しかし、F7-10エンジンが性能低下の状態になるなどした原因についてみると、次のとおり、F7-10エンジンの一部の素材に腐食が生ずるなどしたことによるものが多くなっていた。

- ① F7-10エンジンの一部の素材に空気中の塩分が付着するなどして腐食が生ずるなどした（以下、これを「第1回目腐食不具合」という。）。
- ② 一定の使用時間が経過したF7-10エンジンにおいて、第1回目腐食不具合が発生したのとは別の素材に空気中の塩分が長時間付着したことにより、腐食が生ずるなどした（以下、これを「第2回目腐食不具合」といい、第1回目腐食不具合と合わせて「腐食不具合」という。）。

イ 不具合に対する対応状況

腐食不具合の原因は、いずれもF7-10エンジンの一部の素材に空気中の塩分が付着したことなどによるものであったことから、補給本部は、I H Iからの提案を受けて、第1回目腐食不具合及び第2回目腐食不具合のそれぞれについてF7-10エンジンの素材に係る改修指示を行っていた。

そして、第2回目腐食不具合に対するF7-10エンジンの素材に係る改修の進捗状況を確認したところ、会計実地検査時点で改修が必要となるF7-10エンジンが一定数残っており、海幕はI H Iにおける修理体制を増強するなどして可能な範囲で速やかに改修を実施していたものの、改修には一定の期間を要することから、改修が十分に進んでいるとはいえない状況となっていた。

ウ 腐食不具合に関する契約不適合修補等の請求等の状況

防衛省が締結する契約の中には、契約に基づき納入された物品が契約に適合していないなどの場合（以下「契約不適合」という。）に、原則として部隊等に当該物品を納入した日から1年を経過した日又は当該物品を搭載した航空機の納入日のいずれか遅い日以前に、防衛省が契約の相手方に対して修補、代金の減額又は契約の解除（以下、これらを合わせて「契約不適合修補等」という。）の請求等を行うことができることとなっているものがある。そして、契約不適合修補等の請求等を受けた契約の相手方は、当該物品に発生した不具合が契約不適合に該当するかなどを調査することになっている。

F7-10エンジンが部隊に納入されてから発生した不具合に関する契約不適合修補等の請求等の状況を確認したところ、第1回目腐食不具合に関しては契約不適合修補

等の請求等が行われたものがあり、いずれも I H I が修補を行っていたが、第2回目腐食不具合に関して契約不適合修補等の請求等が行われたものはなかった。

補給本部は、第2回目腐食不具合に関して契約不適合修補等の請求等を行っていない理由について、契約不適合修補等の請求等を行うことができるか検討したものの、第2回目腐食不具合は一定の使用時間が経過した F 7－10 エンジンに発生していて第2回目腐食不具合が発生した時点で既にエンジンの納入日から1年が経過していたこと、また、承認された図面どおりに製造されたものであって契約不適合に該当しないことが判明したためとしていた。

エ 技術・実用試験において発生していた不具合及びこれに対する対応状況

(ア) 腐食性試験の概要

F 7－10 エンジンは、X F 7－10 エンジンとしての技術試験及び次期固定翼哨戒機に搭載した状態で技術・実用試験を行った上で海上自衛隊の部隊に配備されている。

装備庁は、X F 7－10 エンジンの技術試験の一環として、耐腐食性等を十分に有していることを確認するための試験（Qualification Test。以下「Q T」という。）を実施するに当たり、Q T の手順、評価項目等をまとめた「次期固定翼哨戒機用エンジン Q T 評価基準」（平成18年防衛庁技術研究本部技術開発官（航空機担当）付次期固定翼哨戒機・次期輸送機開発室作成。以下「Q T 評価基準」という。）を作成していた。そして、装備庁は、X F 7－10 エンジンのQ T を実施するに当たり、試験中のデータの分析、労務の提供等の技術支援を受けるための役務請負契約を I H I と締結していた。

Q T 評価基準の根拠やQ T の実施状況について確認したところ、装備庁は、Q T 評価基準のうち、X F 7－10 エンジンが耐腐食性を十分に有していることを確認するための試験（以下「腐食性試験」という。）を実施する手順、評価項目等

（以下「腐食性評価基準」という。）を作成するに当たり、軍用機用エンジンにおける各種試験の実施方法等が記載されたアメリカ合衆国軍隊の公共規格の一つである「統合運用のための仕様ガイドライン 航空機用タービンエンジン」（平成16年1月アメリカ合衆国国防総省編 J S S G－2007 A。以下「統合仕様ガイドライン」という。）を参照していた。そして、装備庁は、平成19年12月に、統合仕様ガイドラインを参照して、所定の条件で腐食の影響を確認する試験（以下「当

初腐食性試験」という。)を腐食性試験の項目の一つとして定めていた。

(イ) 当初腐食性試験時不具合及びこれに対する対応

装備庁が、腐食性評価基準に基づき、腐食性試験を実施したところ、21年8月から9月にかけて実施した当初腐食性試験において、XF7-10エンジンの一部の素材に空気中の塩分が付着するなどして腐食が生ずるなどの不具合（以下「当初腐食性試験時不具合」という。）が発生した。

そのため、装備庁は、IHIと協議の上、腐食性試験の実施条件の見直しについて検討することとした。そして、検討の結果、装備庁は、腐食性評価基準を作成する際に参照した統合仕様ガイドラインはアメリカ合衆国軍隊の航空母艦に搭載される回転翼航空機を基準としたものであり、次期固定翼哨戒機ではそのような運用は想定されないなどとして22年5月に当初腐食性試験の条件を見直した上で、新しい条件による試験（以下「新条件腐食性試験」という。）を行い、同年11月にXF7-10エンジンが腐食性試験に合格したとしていた。

(ウ) 新条件腐食性試験実施後不具合及びこれに対する対応

装備庁は、新条件腐食性試験を行い、腐食性試験に合格したとしていたが、次期固定翼哨戒機の技術試験の成果を取りまとめた「研究開発評価会議資料 次期固定翼哨戒機 技術試験の成果」（平成25年防衛省技術研究本部技術開発官・航空装備研究所・電子装備研究所作成）等によると、22年8月にも当初腐食性試験時不具合と類似の不具合が再度発生したため、新条件腐食性試験の後に実施する予定であった試験の一部を中断するなどしたとされていた。

そこで、当初腐食性試験時不具合と類似の不具合が再度発生した経緯等を確認したところ、装備庁がIHIに行わせた分析の結果によると、新条件腐食性試験の実施後に発生した当該不具合は、XF7-10エンジンの一部の素材に空気中の塩分が付着するなどして腐食が生ずるなどの不具合（以下「新条件腐食性試験実施後不具合」という。）であると推定されていた。

そして、装備庁は、次のことから、新条件腐食性試験実施後不具合に対応するための特別な整備、処置等は不要であり、必要に応じて所要の処置を検討することとしていた。

- ① 新条件腐食性試験は回転翼航空機と次期固定翼哨戒機の運用環境の差異を比較するなどしたIHIの分析結果を踏まえて設定されたものであること

- ② I H I から、新条件腐食性試験実施後不具合は偶発的に発生したものであり、新条件腐食性試験実施後不具合に関する特別な整備、処置等は不要であるとする分析結果が報告されたこと

装備庁は、新条件腐食性試験実施後不具合により新条件腐食性試験の実施後に予定していた試験の一部が中断し、また、腐食性評価基準を作成するに当たって参照した統合仕様ガイドラインには実際のデータを取得することに代えて分析の結果によりエンジンの性能の一部を確認することが可能である旨の手順に関する明確な記述はなかったものの、I H I の分析結果を踏まえて、過去に採用された実績のある検証方法として統合仕様ガイドラインに記述されている実証方法とデータ分析手法を併用して、X F 7-10エンジンが腐食性試験に合格したと判断していた。

上記のような開発段階における不具合に関する判断については、装備庁において当時の知見等に基づき必要な検討を行った上でのものではあったものの、運用段階で腐食不具合が一定数発生した状況を踏まえると、P-1について今後更なる能力向上等を行う場合には、腐食不具合が発生した原因の分析結果等を必要に応じて活用するなどして設計に反映させるよう検討する余地はあると思料される。

- (エ) 当初腐食性試験時不具合及び新条件腐食性試験実施後不具合に関する契約不適合修補等の請求等の状況

装備庁は、当初腐食性試験時不具合及び新条件腐食性試験実施後不具合については、契約不適合に該当しなかったとしている。

また、I H I は、X F 7-10エンジンの設計・試作の時点で、海幕及び装備庁から与えられた限りの情報を最大限に活用するなどしていたものの、詳細な運用方法に基づく具体的な数値等による設計要求がなされなかったため、設計・試作の時点ではP-1の運用段階における不具合までを予見することはできなかったとしている。そして、I H I は、海幕又は装備庁から契約不適合修補等の請求等が行われたとしても、基本的には否認することになったとしている。

- (オ) 運用段階における対応状況

F 7-10エンジンについては、P-1の運用段階の初期において、第1回目腐食不具合が一定数発生し、P-1の可動に支障を来す状況となっていた。他方、開発段階においても、X F 7-10エンジンの腐食性試験において、当初腐食性試験時不具

合及び新条件腐食性試験実施後不具合が発生していた。

装備庁は、新条件腐食性試験実施後不具合について、これに対応するための特別な整備、処置等は不要であるとしていたものの、塩分が付着した状態でのXF7-10エンジンの保管期間とXF7-10エンジンの素材の腐食の進行度合いに関する分析をIHIに行わせていた。その結果、XF7-10エンジンの純水水洗には付着した塩分の除去に一定の効果があることを確認したとして、これに係る分析を行うことがIHIから提案された。

そして、補給本部は、IHIからの提案を踏まえて、F7-10エンジンの使用時間延長に関する役務請負契約において素材の腐食の進行度合いなどに関する分析等を行っていたが、次のことから、P-1の運用段階の初期においては残留塩分量の除去を目的に定期的にF7-10エンジンの純水水洗を行うこととしていなかった。

- ① F7-10エンジンの純水水洗は整備部隊にとって作業負担が大きいこと
- ② 海上で警戒監視活動等に従事した場合にはその直後に機体の洗浄を行っていること
- ③ IHIから新条件腐食性試験実施後不具合に対応するための特別な整備、処置等は不要であるとする分析結果が報告されていたこと
- ④ 必要に応じて行うこととされている油分を除去するためのF7-10エンジンの洗浄を行えば整備作業としては足りること

その後、補給本部は、第1回目腐食不具合が継続的に発生していることを受けて、IHIに技術維持活動の一環として対応策の検討を行わせたところ、IHIから暫定的な対応策として所定の間隔でF7-10エンジンの純水水洗を行うなどの具体的な整備方法を提案されたことから、P-1整備部隊等に対して所定の間隔でF7-10エンジンの純水水洗を行うよう通知を発していた。

このように、補給本部は、IHIからの提案を踏まえて継続的に分析を行っていたものの、P-1の運用段階の初期において、定期的なF7-10エンジンの純水水洗を行うこととしていれば、第1回目腐食不具合の発生時期を遅らせることなどができた可能性もあると思料される。

(4) 搭載電子機器等の運用等の状況

P-1は、機体、エンジンのほか多数の搭載電子機器等から構成されており、P-1の能力を発揮するためには各搭載電子機器等が適切に作動することが求められる。

そこで、搭載電子機器等の運用等の状況を確認したところ、搭載電子機器Aについて、その一定数が会計実地検査時点まで継続的に使用不能となっており、また、搭載武器B、C、D及びEの4種類の搭載武器について、P-1の部隊使用承認後に機体との接続に関して不具合が発生していた。これらのことが、P-1の任務可動機の数に限られる要因となっていた。このほか、1機当たりに複数個を搭載する機器であり1個の不具合が直ちに運用に影響するものではないことから、任務可動機の数に限られる要因とはなっていなかったものの、搭載電子機器Fの構成部品に不具合が発生し、その一定数が使用不能となっていた。

ア 目標の情報収集に使用する搭載電子機器の運用等の状況

(ア) 運用等の状況

搭載電子機器Aは、目標の情報収集に重要な役割を担う機器であり、P-1の運用環境下で適切に作動することが求められる。

搭載電子機器Aの運用の状況を確認したところ、会計実地検査時点まで継続的に搭載電子機器Aの一定数が使用不能となっており、P-1の任務可動機の数に限られる要因となっていた。また、搭載電子機器A自体が使用可能であっても、搭載電子機器Aが原因となって航空機に振動及び騒音が発生する不具合も発生していた（図表4-1参照）。

図表4-1 搭載電子機器Aに係る不具合の内容等

判明時期	不具合の内容	不具合に対する対応	対応会社	修理等に要した費用
開発段階 (平成20年度 ～24年度)	航空機に振動及び騒音が発生	運用制限を設定 注(1)	—	—
		機体の強化	川崎重工	1億9000万円
		部品の追加		4億5100万円
運用段階 (令和元年度)	搭載電子機器Aにおいて振動に起因する損傷等が発生	部品の強化 注(2)	川崎重工	—
		搭載電子機器Aの形状変更	搭載電子機器A の製造業者	2億5409万余円
		部品の一部を削除		
		非作動時の搭載状態の変更		
		構造変更		
		一部形状変更		
		固定部品の改良		
運用段階 (3年度)	水の浸入	隙間のコーティング	搭載電子機器A の製造業者	

注(1) 海上自衛隊において実施した運用上の対応であるため、「対応会社」欄等は「—」としている。

注(2) 会計実地検査時点において契約予定であったため、「修理等に要した費用」欄は「—」としている。

(イ) 試験等の実施状況

搭載電子機器Aは、川崎重工に官給するために海幕が装備庁に対して調達要求を行い、15年に装備庁が一般競争入札を行って製造業者との間で製造請負契約を締結して調達した機器である。

海幕は、搭載電子機器Aに係る調達要求の仕様書において、アメリカ合衆国軍隊の公共規格を参照するなどして実際の航空機に搭載された環境で適切に作動することを要求しており、これを受けた製造業者は当該環境を模擬した地上設備により搭載電子機器Aの作動確認等の試験を行うこととし、海幕による完成検査を経た上で官給されていた。そして、海幕及び装備庁は、XP-1が納入された後に実施した技術・実用試験において、XP-1に搭載された状態の搭載電子機器Aについて作動確認を行うこととしていた。

(ウ) 不具合に対する対応状況

技術・実用試験においては、搭載電子機器Aが原因となって航空機に振動及び騒音が発生する不具合が判明し、海幕及び装備庁は部品の追加等による不具合の解消方法を試験期間中に確認したが、振動及び騒音の状況を更に改善する余地があったため、装備庁は、25年度に川崎重工との間で「P-1の振動・騒音伝搬特性の解明等の役務」の役務請負契約を締結して、当該不具合が発生した原因の分析を行い、当該分析の結果を踏まえて対策を講じていた。

また、運用段階においては、搭載電子機器Aに損傷等が発生する不具合が判明したことから、補給本部は、30年12月以前に製造業者及び川崎重工のそれぞれに対して原因の分析を求めており、不具合が発生した原因が振動であることは把握したものの、振動が発生した原因を特定することができなかった。そこで、令和元年度の技術維持活動の一環として、補給本部、製造業者及び川崎重工の3者が合同でP-1の実機を用いた検証を行って原因を特定し、これを踏まえて対策を講じていた。

このほか、搭載電子機器Aに水が浸入する不具合が運用段階で判明したことから、補給本部は、隙間のコーティングを行うなどの対策を講じていた。

そして、これらの不具合に対応するための修理等に要した費用は、計8億9509万余円となっていた。

以上のことから、開発段階の技術・実用試験及び運用段階で不具合が発生した状

況を踏まえれば、搭載電子機器AをP-1に搭載した際の影響について十分に予見できていなかった可能性があると思料される。なお、搭載電子機器Aの仕様を海幕がどのように検討して設定したかや、製造業者が試験の実施方法等をどのように検討して設定したかの経緯についての資料は確認できなかった。

イ 機体と搭載武器との接続等

(ア) 不具合及びこれに対する対応状況

P-1は、警戒監視活動等を主たる任務とする固定翼哨戒機であるが、水上艦艇や潜水艦への反撃のために、空対艦ミサイル、機雷、魚雷等の各種武器を搭載し、機体と接続させて運用することができ、各種武器をウイング・パイロン^(注9)、爆弾倉^(注10)等に搭載した上で、発射し又は投下することが可能となっている。

そこで、P-1に搭載する各種武器に関する不具合の発生状況について確認したところ、次のとおり、P-1の部隊使用承認後、搭載武器B、C、D及びEの4種類の搭載武器と機体との接続に関して不具合が発生し、P-1の任務可動機の数に限られる要因となっていた。

(注9) ウイング・パイロン ミサイル等を搭載するために機体の主翼下に設けられた装置

(注10) 爆弾倉 ミサイル等を格納して搭載するために機体の胴体下部に設けられた開閉式の装置

a 信号の一部に問題が生じて作動しないなどの不具合（搭載武器B及びC）

搭載武器Bについては、平成26年度に実施した運用試験において、電氣的信号の送受信が正常に行われず作動しない不具合が発生した。また、搭載武器Cについては、令和元年度に実施した性能確認試験において、警報が誤って発報されるなどの不具合が発生した。

そして、これらの不具合のため、搭載武器B及びCは、不具合が解消されるまでの間使用が制限され、搭載武器の運用に支障を来すおそれがある状況となっていた。

これに対して、補給本部は、搭載武器Bについては平成30年度までに、搭載武器Cについては令和3年度までに、それぞれソフトウェアの改修を行うことにより対策を講じていた。

b 機体と接続できないおそれがある不具合（搭載武器D及びE）

搭載武器Dについては平成26年度に、搭載武器Eについては令和3年度に、い

ずれも搭載武器の特定の品目と機体とを接続しようとした際に接続部の附属品の長さが不足する不具合が判明した。また、搭載武器Eについては、2年度に、搭載武器Eの接続部の附属品の形状では機体と接続ができないおそれがある不具合も判明した。

これらの不具合について、補給本部は、4年度までに搭載武器D及びEの接続部の附属品を交換することにより対策を講じていた。

(イ) 試験等の実施状況

P-1については、開発段階において技術・実用試験を行った上で部隊使用承認を行い、運用を開始していることから、本来、運用を開始した時点で、搭載可能とされている全ての武器が不具合なく運用可能であることが想定されている。

そこで、搭載武器と機体との接続に関して発生した不具合の発生原因となった事項について、技術・実用試験において十分な検証が行われたかを確認したところ、次のような状況となっていた。

a 信号の一部に問題が生じて作動しないなどの不具合（搭載武器B及びC）

搭載武器B及びCについては、技術・実用試験において、機体と搭載武器との接続が物理的に可能であることや、機体と搭載武器との間の電氣的信号の送受信が正常に行われていることなどを確認していたが、作動試験（搭載武器を実際に作動させて確認する試験）は実施していなかった。

装備庁は、作動試験を行っていなかった理由について、搭載武器のほとんどは既存品であり、新たに開発する要素はなく、機体と接続ができることと、搭載武器に対して電氣的信号の入出力ができることを確認すれば、作動可能であると判断していたためであるとしている。

b 機体と接続できないおそれがある不具合（搭載武器D及びE）

搭載武器D及びEについては、技術・実用試験において、物理的に接続が可能であることなどを確認していた品目もあったが、ある特定の品目について当該確認が行われていなかった。

海幕は、P-1の開発要求を行うに当たり、搭載武器D及びEの全ての品目において接続が可能であることを要求性能として求めていたが、装備庁は、当該要求性能が設計に反映されていることを確認するに当たり、一部の品目の接続確認のみで足り、全品目の接続確認は必要ないと当時は考えたのではないかと

している。

当該不具合については、開発段階の設計において、機体と搭載武器との接続に係る仕様について十分に検討されていなかった可能性があると思料され、機体と搭載武器との接続に必要な仕様が的確に把握できていれば、P-1の運用を開始する前に対策を講ずることも可能であったと思料される。なお、技術・実用試験において、予算及び試験期間の制約がある中で、試験項目をどのようにして検討したかの経緯についての資料は確認できなかった。

海幕及び装備庁は、機体と搭載武器との接続に関する不具合について、開発段階の設計において搭載武器の仕様について十分に検討した上で、技術・実用試験において十分な予算及び試験期間並びに試験場を確保して、あらゆる接続確認、作動試験等を行っていただければ発見できた可能性があるとしている。

ウ 機体システムを構成する搭載電子機器の運用等の状況

(ア) 不具合の状況

搭載電子機器Fは飛行に欠かせない機体システムを構成する機器であり、基本的には他の搭載電子機器と同様にアメリカ合衆国軍隊の公共規格を参照した性能要求が行われている。

搭載電子機器Fは、川崎重工が製造業者から調達し、XP-1に搭載して社内試験を実施した後、装備庁に納入している。そして、平成20年度から海幕及び装備庁が技術・実用試験を行っている。

しかし、搭載電子機器Fの運用等の状況について確認したところ、P-1の運用を開始して以降、搭載電子機器Fの構成部品に外部から何らかの物質が固着する不具合が発生し、搭載電子機器Fの一定数が使用不能となっていた。

(イ) 不具合に対する対応状況

搭載電子機器Fにおいて発生した不具合の調査及び対策は川崎重工による技術維持活動の一環として令和4年度に行われた。

(注11)

技術維持活動に係る調査報告書によると、固着した物質は地殻性物質とされており、補給本部は、5年2月に地殻性物質に係る点検項目を定めて、不具合が発生した箇所に地殻性物質の侵入を防ぐフィルタを設置するなどの対策を講ずることとしていた。そして、当該不具合等に対応するための修理に要した費用は、元年度から5年度までで計11億2537万余円となっていた。

(注11) 地殻性物質 ケイ素、アルミニウム、硫黄等の地球の地殻に由来する物質

(ウ) 試験等の実施状況

海上自衛隊の固定翼哨戒機としてP-1よりも前から運用されているP-3Cにおける地殻性物質への対応について確認したところ、P-3Cにも搭載電子機器Fと同様の環境で使用する部品が搭載されており、当該部品について、補給本部は、地殻性物質の固着に対応するための整備項目を平成3年に設けていた。

一方、18年に搭載電子機器Fの製造業者が行った社内試験の項目についてみると、アメリカ合衆国軍隊の公共規格を参照した砂じんに対する試験は実施されていたものの、地殻性物質を想定した試験は実施されていなかった。

また、開発要求の際に、P-3Cの運用により得られた知見を海幕が装備庁と共有していたかや、技術・実用試験においてP-3Cの運用により得られた知見を踏まえた試験項目が設けられていたかなどについては、保存されている書類では確認することができず、結果として、装備庁が実施した搭載電子機器Fの設計には地殻性物質が流入する状況に関する情報が反映されていなかった。

このように、補給本部は、不具合に対する対応として、令和5年2月に地殻性物質に係る点検項目を定めて、不具合が発生した箇所に地殻性物質の侵入を防ぐフィルタを設置するなどの対策を講ずることとしていたが、P-3Cについて地殻性物質の固着に対応するための整備項目が設けられていたことや、P-1の運用を開始して以降、搭載電子機器Fに関して不具合が発生していたことを踏まえれば、より早期に対策を講ずることなども可能であったと思料される。

(5) 機体用交換部品の調達等の状況

令和5年版防衛白書によると、各自衛隊の部隊において部品不足による装備品の非可動が発生しているなどとされており、その一例としてP-1が取り上げられている。

そこで、P-1の可動状況に影響を及ぼしている機体用交換部品の不足の要因について確認したところ、次のような状況が見受けられた。

ア 調達リードタイムの長期化等

空補処は、前年度までの調達実績等に基づき設定した調達リードタイムを前提として、機体用交換部品の調達所要量を算定した後、機体用交換部品業者から下見積書を徴取して当該年度の調達に係る実際の調達リードタイムを把握している。

しかし、空補処における機体用交換部品の調達状況について確認したところ、近年の国際情勢の急変、半導体不足、人手不足等の影響により発注から納品までの期間が長期化し、実際の調達リードタイムが、調達所要量を算定した時点で想定していた調達リードタイムよりも長期化する傾向が見受けられた。

そして、空補処は、発注から納品までの期間が長期化している状況及び今後の調達に与える影響について必ずしも適時に把握できておらず、その結果、必要な時期に必要な量の部品が調達できず、機体用交換部品が慢性的に不足している状況となっていた。

上記について、事例を示すと次のとおりである。

＜事例＞ 調達リードタイムの長期化等の影響により機体用交換部品が不足するおそれがあるもの

空補処は、機体用交換部品Gに係る調達所要量の算定に当たり、前年度までの調達実績等に基づいて調達リードタイムを3年と設定して、これに基づき調達所要量を算定していた。

その後、空補処は、調達手続に先立って適切な納期を設定するために機体用交換部品Gの製造業者から徴取した下見積書により、製造業者の在庫状況や納入の見通しなどを確認したところ、調達リードタイムが3年から4年に1年延長したことから調達所要量を改めて算定していた。

そして、調達手続の際に、製造業者に再度確認したところ、調達リードタイムが更に1年延長したため、調達所要量を改めて算定したものの、製造業者から、機体用交換部品Gの構成部品が手に入らないなどの理由により、調達所要量の一部しか納入できないとされた。

その結果、機体用交換部品Gは必要な時期に必要な量が調達できず、不足するおそれがある状況となっていた。

空補処は、機体用交換部品業者に対する下見積書の依頼や督促等を早めに行って、契約締結までに要する時間を短縮することにより、納期を早期化するとともに、機体用交換部品が不足していた場合に、代替品の確保に要する時間を確保できるようにしているとしていた。そして、空補処は、調達リードタイムは刻々と変化するものであり、また、機体用交換部品業者に調達の意向を示して初めて調達リードタイムに係る精度の高い情報を入手できるため、下見積書を徴取するより前の段階で調達リードタイムに係る的確な情報を機体用交換部品業者から入手することは難しいとしていた。

しかし、必要な時期に必要な量の部品を調達できず、機体用交換部品が慢性的に不足している状況を踏まえると、精度の高い的確な情報に限定することなく、下見積書を徴取するより前の段階で調達リードタイムに係る情報を機体用交換部品業者から入手することも含めて、調達リードタイムの長期化等に関する情報を幅広く収集

し、できる限り早期に対応を検討するよう努める必要があると思料される。

イ 構成部品製造業者における製造状況の把握

機体用交換部品の中には多数の部品で構成されているものがあり、川崎重工等のような主要企業が多数の構成部品から機体用交換部品を組み立てて機体用交換部品業者として防衛省に納入する際には、主要企業に機体用交換部品の構成部品を納入する多数の部品製造業者（以下「構成部品製造業者」という。）が関係している。

構成部品製造業者における製造状況を把握しているかについて確認したところ、空補処は、現状の主要企業とのやり取りなどを通じて、構成部品製造業者における製造状況までを把握することは困難であるとしていた。しかし、機体用交換部品の安定的な製造等を確保するためには、主要企業の製造状況だけでなく、構成部品製造業者における製造状況も把握するなどして、サプライチェーン全体の状況を把握した上で、必要に応じて対応を検討すべきであると思料される。

ウ 緊急請求に対する対応状況

平成30年度から令和4年度までに各部隊が行った機体用交換部品に係る緊急請求に対する対応について確認したところ、空補処が各部隊から緊急請求を受けてから調達が完了するまでに1年以上を要しているものが全体の3割弱となっており、中には3年以上を要しているものも見受けられた。また、会計実地検査時点において、緊急請求を受けてから1年以上が経過しているのに調達が完了していない緊急請求が約70件となっていた。

このように、空補処が各部隊から緊急請求を受けてから調達を完了するまでに長期間を要しているため、各部隊において、機体同士で機体用交換部品を流用し合うなどして可動機を確保している状況や、非可動の状態となっている機体が見受けられた。

そして、緊急請求を受けてから調達が完了するまでに長期間を要しているのは、次のような要因によると認められた。

- ① 機体用交換部品業者において人員不足等の理由で、下見積書が提出されるまでに1年程度の長期間を要しており、下見積書が提出されるまで調達手続を行うことができなかったことによるもの
- ② 機体用交換部品業者における製造体制、従業員や部品の確保等に係る対応能力の制約により、1年間に製造又は修理が可能な数量が限られるため、調達所要量の

半数程度しか調達できなかったことによるもの

このほか、海幕及び装備庁は、近年、防衛産業から撤退する企業が見受けられ、機体用交換部品は製造業者が1者のみのものもあることから、既存の製造業者が製造を中止した場合、代替りの製造業者を確保することなどに時間を要したものもあるとしていた。

近年の防衛予算の増額に伴い、部品を調達するために必要な予算を確保することが容易になったことにより、部品不足が解消された機体用交換部品も見受けられたが、調達リードタイムの長期化を原因として部品不足となっている機体用交換部品については、緊急請求を受けてから調達が完了するまでに長期間を要している問題が解決されるには至っていなかった。

エ 機体用交換部品の需給状況等の把握

(ア) 機体用交換部品に係る需給予測

機体用交換部品の需給状況等がどのように把握されているか確認したところ、補給本部は、技術維持活動の一環として、川崎重工に今後の需給状況等を分析させて、その結果を取りまとめた表（以下「需給バランス表」という。）を作成させていた。

川崎重工は、需給バランス表の作成に当たり、補給本部及び空補処と協議した上で、機体用交換部品の中から、需給の均衡が崩れていることなどにより、P-1の可動を阻害し又はその懸念がある品目（以下「調査対象品目」という。）を選定していた。そして、調査対象品目について、機体用交換部品業者から故障率改善予測等の技術情報や部品の不足情報等を収集して、川崎重工内で把握している調査対象品目に係る需要と供給の実績、定期修理を実施予定の機体に関する情報等と合わせて、需給バランス表を作成していた。

川崎重工から需給バランス表の提出を受けた補給本部は、これを空補処と共有しており、空補処は、需給バランス表の情報等に基づいて、調査対象品目に係る需給予測を行っていた。

しかし、調達所要量の算定については、通常の使用等により損耗する数量等から、調達所要量を算定する時点で在庫として保有している数量や在庫予定数量等を差し引くなどして算定することとなっており、需給バランス表等により、調査対象品目に関して製造中止等の情報を得ていても、当該情報を調達所要量の算定

に反映させる仕組みにはなっていなかった。ただし、海幕は、一部の調査対象品目については、空補処が調達所要量を算定して行う調達とは別に、補給本部等が需給バランス表の情報等に基づきまとめ買いを行うなどの対策を講じていると述べていた。

(イ) 機体用交換部品を構成する輸入品の需給状況に係る情報共有等

機体用交換部品の構成部品の中には、国内で製造するもののほか、海外からの輸入品がある。そこで、これらの輸入品の需給状況等がどのように把握されているか確認したところ、補給本部及び空補処がそれぞれ需給統制等の一環として輸入品の需給状況等に関する情報を収集しているほか、川崎重工等も技術維持活動の一環として同様の情報を収集していた。

しかし、補給本部、空補処及び川崎重工等のそれぞれの役割が明確に定まっていないため、輸入品の需給状況等に関する情報収集が一体的かつ効率的に行われておらず、また、補給本部と空補処との間で当該情報が十分に共有されていない状況も見受けられた。

4 検査の状況に対する所見

(1) 検査の状況の主な内容

会計検査院は、有効性等の観点から、①P-1の開発、運用等にはどの程度の経費を要しているか、②P-1の可動状況はどのようなになっているか、③F7-10エンジンや搭載電子機器等の運用等の状況はどのようなになっているか、P-1の可動状況に影響を及ぼす不具合は発生していないか、④機体用交換部品の調達等の状況はどのようなになっているか、P-1の可動状況に影響を及ぼしている機体用交換部品の不足の要因はどのようなものかに着眼して検査した。

検査に当たり確認した関係書類には、P-1の可動状況や、技術・実用試験の実施方法、試験結果等についての詳細な情報が記載されていた。防衛省は、これらのP-1の運用や開発の細部にわたる情報が公開された場合、装備品の機能、性能、特性等が推察されることになり、警戒監視活動等の任務の遂行に支障を来し、国家の安全が害されるなどのおそれがあるため、同省として公開することはできないとしている。

上記を踏まえて、これらの情報については、本報告書に記述しないこととした。

検査の状況の主な内容は次のとおりである。

ア P-1の開発、運用等に要した経費等（15ページ参照）

次期固定翼哨戒機の調査研究等を開始した平成3年度から令和5年度までの間に締結されたP-1の開発、運用等に係る契約は、計4,656件、契約額計1兆7766億1506万余円となっていた（15ページ参照）。

イ P-1の可動状況（15、16ページ参照）

2航空基地において、会計実地検査時点及び元年度から5年度までの間の可動状況を確認したところ、任務可動機の数に限られており、P-1の可動状況は低調となっていた（15ページ参照）。

ウ F7-10エンジンの運用等の状況（16～21ページ参照）

会計実地検査時点まで継続的にF7-10エンジンの一定数が性能低下の状態になるなどして使用不能となっており、P-1の可動状況が低調となる要因となっていた。

そして、F7-10エンジンが性能低下の状態になるなどした原因についてみると、第1回目腐食不具合及び第2回目腐食不具合によるものが多くなっていた。また、開発段階においても、当初腐食性試験時不具合及び新条件腐食性試験実施後不具合が発生していた。

開発段階における不具合に関する判断については、装備庁において当時の知見等に基づき必要な検討を行った上でのものではあったものの、運用段階で腐食不具合が一定数発生した状況を踏まえると、P-1について今後更なる能力向上等を行う場合には、腐食不具合が発生した原因の分析結果等を必要に応じて活用するなどして設計に反映させるよう検討する余地はあると思料される（16～20ページ参照）。

エ 搭載電子機器等の運用等の状況（21～27ページ参照）

（ア）目標の情報収集に使用する搭載電子機器の運用等の状況

会計実地検査時点まで継続的に搭載電子機器Aの一定数が使用不能となっており、P-1の任務可動機の数に限られる要因となっていた。

開発段階の技術・実用試験及び運用段階で不具合が発生した状況を踏まえれば、搭載電子機器AをP-1に搭載した際の影響について十分に予見できていなかった可能性があると思料される（22～24ページ参照）。

（イ）機体と搭載武器との接続等

P-1の部隊使用承認後、搭載武器と機体との接続に関して、搭載武器が機体と接続できないおそれがあるなどの不具合が発生し、P-1の任務可動機の数に限られる要因となっていた。

当該不具合については、開発段階の設計において、機体と搭載武器との接続に係る仕様について十分に検討されていなかった可能性があると思料され、機体と搭載武器との接続に必要な仕様が的確に把握できていれば、P-1の運用を開始する前に対策を講ずることも可能であったと思料される（24～26ページ参照）。

（ロ）機体システムを構成する搭載電子機器の運用等の状況

P-1の運用を開始して以降、搭載電子機器Fの構成部品に外部から地殻性物質が固着する不具合が発生し、搭載電子機器Fの一定数が使用不能となっていた。

補給本部は、不具合に対する対応として、5年2月に地殻性物質に係る点検項目を定めて、不具合が発生した箇所に地殻性物質の侵入を防ぐフィルタを設置するなどの対策を講ずることとしていたが、P-3Cについて地殻性物質の固着に対応するための整備項目が設けられていたことや、P-1の運用を開始して以降、搭載電子機器Fに関して不具合が発生していたことを踏まえれば、より早期に対策を講ずることなども可能であったと思料される（26、27ページ参照）。

オ 機体用交換部品の調達等の状況（27～31ページ参照）

(ア) 調達リードタイムの長期化等

空補処は、調達リードタイムは刻々と変化するものであり、また、機体用交換部品業者に調達の意向を示して初めて調達リードタイムに係る精度の高い情報を入手できるため、下見積書を徴取するより前の段階で調達リードタイムに係る的確な情報を機体用交換部品業者から入手することは難しいとしていた。

しかし、必要な時期に必要な量の部品を調達できず、機体用交換部品が慢性的に不足している状況を踏まえると、精度の高い的確な情報に限定することなく、下見積書を徴取するより前の段階で調達リードタイムに係る情報を機体用交換部品業者から入手することも含めて、調達リードタイムの長期化等に関する情報を幅広く収集し、できる限り早期に対応を検討するよう努める必要があると思料される（28、29ページ参照）。

(イ) 構成部品製造業者における製造状況の把握

空補処は、現状の主要企業とのやり取りなどを通じて、構成部品製造業者における製造状況までを把握することは困難であるとしていた。しかし、機体用交換部品の安定的な製造等を確保するためには、主要企業の製造状況だけでなく、構成部品製造業者における製造状況も把握するなどして、サプライチェーン全体の状況を把握した上で、必要に応じて対応を検討すべきであると思料される（29ページ参照）。

(ウ) 緊急請求に対する対応状況

空補処が各部隊から緊急請求を受けてから調達が完了するまでに1年以上を要しているものが全体の3割弱となっており、中には3年以上を要しているものも見受けられた。

このように、空補処が各部隊から緊急請求を受けてから調達を完了するまでに長期間を要しているため、各部隊において、機体同士で機体用交換部品を流用し合うなどして可動機を確保している状況や、非可動の状態となっている機体が見受けられた（29ページ参照）。

(エ) 機体用交換部品の需給状況等の把握

調達所要量の算定については、需給バランス表等により、調査対象品目に関して製造中止等の情報を得ていても、当該情報を調達所要量の算定に反映させる仕組みにはなっていなかった。

また、機体用交換部品の構成部品のうち輸入品の需給状況等に関する情報収集が一体的かつ効率的に行われておらず、また、補給本部と空補処との間で当該情報が十分に共有されていない状況も見受けられた（30、31ページ参照）。

（2）所見

政府は、現有装備品を最大限有効に活用するために、可動率向上等により、防衛力の実効性を一層高めていくことを最優先課題の一つとして取り組むこととしており、部品不足による非可動を解消し、9年度までに装備品の可動数を最大化するために、需給予測の精緻化を図るなどとしている。

また、P－1は、我が国の領海等における国益や我が国の重要なシーレーンの安定的利用の確保等のために重要な役割を担っており、我が国が戦後最も厳しく複雑な安全保障環境に直面していることを踏まえると、その可動を十分に維持することが求められる。そして、国内開発されたP－1には、これまでに多額の国費が投じられている。

については、会計検査院の検査で明らかになった状況を踏まえて、防衛省は、次の点に留意するなどして、省内の各組織が緊密な連携を図ることにより一体となってP－1の可動状況の改善に取り組んでいく必要がある。

ア P－1の運用段階で一定数の不具合が発生し、その可動状況が低調となっていることを踏まえて、今後更なる能力向上等を行う場合には、運用開始後に発見される不具合により任務に支障を来す可能性をできる限り少なくするために、過去に蓄積された知見を最大限に活用して、当該知見を設計に反映させるよう検討するとともに、各種試験の実施に様々な制約がある中でも、当該知見を踏まえて必要となる試験項目を適切に設定して試験を実施すること

イ P－1の可動状況が低調となっている状況や、機体用交換部品が不足している状況等を踏まえて、機体用交換部品の調達方法をより効率的、効果的なものとするなどについて検討すること。また、状況の改善が見込まれない場合には、機体用交換部品の安定供給のための方策も検討するなどして、防衛省が一体となって機体用交換部品が不足することのないよう努めること

会計検査院としては、P－1の運用等の状況について、引き続き多角的な観点から検査していくこととする。

別 表 目 次

別表1	P－1の導入及び開発の経緯等	37
別表2	次期固定翼哨戒機の取得方法を判断するに当たって比較した候補機種等	38

別表1 P-1の導入及び開発の経緯等

年月	内容
昭和52年12月	アメリカ合衆国からP-3Cの輸入・川崎重工によるライセンス生産を決定
58年 4月	海上自衛隊厚木航空基地でP-3Cの運用を開始
61年度中	装備庁が将来の固定翼哨戒機のシステム構想についての検討を開始
平成 3年度中	装備庁が次期固定翼哨戒機の搭載システムについての調査研究等を開始
7年12月	「中期防衛力整備計画（平成8年度～平成12年度）について」において、「固定翼哨戒機（P-3C）の後継機に関し、検討の上、必要な措置を講ずる」とされる。
11年 2月	装備庁が高バイパス比のファンの研究開発を開始
12年 3月	海幕が装備庁に次期固定翼哨戒機の技術開発要求
同年 8月末	防衛省が次期固定翼哨戒機を国内開発する経費について予算要求
13年 5月	防衛省が次期固定翼哨戒機の提案要求を開始
同年11月	防衛省が次期固定翼哨戒機の開発に係る主担当企業を川崎重工に決定
14年 2月	装備庁がターボファン・エンジンXF5-1を基にしてXF7-10エンジンの研究試作を開始
同年 3月	装備庁が川崎重工と次期固定翼哨戒機の試作研究請負契約を締結
16年 3月	装備庁がIHIと次期固定翼哨戒機搭載用のXF7-10エンジンの試作研究請負契約を締結 装備庁が海幕の調達要求を受けて各製造業者と次期固定翼哨戒機の搭載電子機器等の製造請負契約を締結
18年10月	川崎重工が機体が設計上の強度を有しているかなどを確認するための次期固定翼哨戒機の試作機を納入 装備庁による技術試験の開始
19年 7月	防衛省が20年度予算で固定翼哨戒機P-1の量産取得に要する費用の計上を決定
同年 9月	XP-1の1号機初飛行
同年12月	安全保障会議決定及び閣議了解において「海上自衛隊の現用固定翼哨戒機の減耗を補充し、その近代化を図るための次期固定翼哨戒機については、平成20年度以降、作戦用航空機として、P-1 65機を国産により取得するものとする」とされる。
20年 8月	川崎重工がXP-1の1号機を納入
21年 3月	P-3Cの除籍が開始
25年 3月	装備庁及び海幕が次期固定翼哨戒機の技術・実用試験終了を防衛大臣に報告 防衛大臣から固定翼哨戒機P-1として部隊使用承認 海上自衛隊厚木航空基地にP-1 2機が配備

（注） 「年月」欄のうち、「61年度中」及び「平成3年度中」となっているものは、既に関係資料が保存期間満了のため廃棄されていて、具体の年月を確認できなかったものである。

別表2 次期固定翼哨戒機の取得方法を判断するに当たって比較した候補機種等

候補機種等	国内開発	ニムロッドMR2	ニムロッドMRA4	アトランティック1	アトランティック2
製造国	日本	英国	英国	フランス共和国	フランス共和国
多様な事態への対応等 注(1)	○	×	○	×	×
導入の可否 注(2)	○	×	×	×	×
速力 注(3)	○	○	○	×	×
エンジン	ターボ・ファン	ターボ・ファン	ターボ・ファン	ターボ・プロップ	ターボ・プロップ
全幅×全長×全高 (m)	35×37×11	35×38.6×9.1	38.7×38.6×9.1	36.3×31.8×11.3	37.5×31.8×11.3
搭載武器	魚雷、ソノブイ、 空対艦誘導弾等	同左	同左	同左	同左

注(1) 潜水艦の探知のほか、周辺海域の警戒監視、遭難船舶の捜索等への対処能力を評価している。

注(2) P-3Cの除籍開始までに開発が間に合うか、又は製造が継続しているかを評価している。

注(3) P-3Cと比較して極力短時間で目標点に進出できる高速性を有するかを評価している。

注(4) アメリカ合衆国軍隊等で運用されている固定翼哨戒機P-8については、当時、具体的な開発計画が明らかでなかったことから比較の対象とされていない。

