

## 追想・装備局艦船課



元調達実施本部副本部長 技官 前田駿策

本年1月早々防衛庁の組織改編で装備局は解散し、経理局と併せて管理局となった。また調達実施本部は解体され原価計算関係は管理局に吸収されて原価計算部となり、残余は契約本部と称する中央調達機関として再出発することになった。

昭和31年に防衛庁技官として調本に配属され、平成3年に退官するまで6年半の内局勤務(大半が装備局艦船課)以外は35年半余りの殆どを調本で過ごし、艦船の原価関係に携わった筆者としては感無量のものがある。

今回、艦船技術会報に調達関係の寄稿を依頼されたのを機会に、装備局艦船課(現在は管理局艦船武器課)を追想して筆を執ることにした。

装備局の任務は装備品等に関する調達の基本に関することをはじめ、研究開発の基本等であった。装備そのものの基本は防衛力の重要な構成要素として防衛局が、また調達に必要な経費の予算等については経理局がそれぞれ所掌していた。

旧陸海軍と異なり自前の工廠を保有しない自衛隊は、装備品の取得と高段階の整備等は民間企業に依存せざるを得ない。従って装備品調達業務の比重は大きい。

装備化に先行する技術研究開発、製造担当企業の選定といった高度に政策的な判断から、要求元の陸海空各幕と契約を担当する調本との調整という実務面まで装備局の業務は様々であった。

もともと、装備品の主要目と予算が決まり、契約相手企業の選定にも問題はなく、要求元から調本まで実務が整齊と行われていれば、装備局は表立ったりしなくてすむ。逆に奔走するような場合はあまり望ましくない状況にあると云えるのかもしれない。

装備局艦船課に於ける数々の出来事のうち、筆者にとって最も特筆すべきは何と云っても昭和48年度計画艦艇の調達であろう。

昭和48年(1973年)末のOAPECによる原油価格の急騰は全世界に衝撃(オイルショック)を与えたが、日本造船業にも甚大な影響を及ぼした。材料

費は高騰し商船の新規成約は殆どなくなる状況であった。

造船業界はとどまるところを知らぬ原価上昇に対処するため、契約額を経済指標に基づいて増額する価格変動条項（エスカレーションクローズ）の採用を主張しはじめていた。しかし国の契約では財政法会計法により成立予算以上の支出は許されない。さりとて、4次防の先取り問題以来国会で防衛力整備計画が注目されている状況では、艦船建造予算の増額は簡単にいく訳はなかった。

対応策を求めて苦慮しているうちに国庫債務負担行為予算の艦船については思いがけない方向に話がすすんだ。即ちLST大、LST小、PT、MSC×2、MSB×2の7隻のうち、LST小について建造予定の会社が辞退を申し出てきたのである。理由は価格もさることながら契約の見通しのつかないLSTのため船台を空けて置くわけにはいかないということであった。これを受けてLST小の建造を取止めて、6隻について再度見直しを図り、何とか年度内契約の見通しがついた。

国債艦は何とかなったが、どうにもならないのが継続費予算の艦艇（DDG、DE、SS）であった。幸いにも継続費予算は初年度に執行しなくとも逡次繰越で次年度に移せるので年度内契約にとらわれずに検討する時間的余裕があった。しかし大幅な予算不足では名案がある筈もなく時間ばかりが経過するうちに、防衛庁として最終的な意志決定をすることになり関係参事官会議が開かれた。

事務次官から「細かい数字はいいから現在の予算でいったいどのような船が出来るのか。」という質問が出た。末席に控えていた筆者は艦船課長に促されてお答えした。

「調本の試算を基にすれば、3艦の総額でみて、船体、機関、電気関係と最小限の航海機材は何とかなって航行可能な船にはなると思います。」これに対して次官から武器はどうなるのかと質されたので武器関係は殆ど無理だと思わずと申し上げた。

「武装がなければ戦闘艦ではない。また武器全部を後日装備というわけにもいくまい。予算の増額が難しいのであれば、やむを得ず隻数を減らしてでも任務に適する艦を取得できるように関係者でよく検討して対処して貰いたい。」との結論で会議は終了した。

後は防衛局と経理局の出番である。海幕との間でどのようなやりとりがあったのかは承知していない。しかし、金額が大きな要素であったことは間違いない。

所要金額については再三確認されたが、装備局としては調本試算値以外には確たる数値はないので最後までこの額で通した。

この結果48年度艦は当初計画のままで、49年度の継続費艦（DDK、DE、SS）は計画を修正し、DE、SSは取止め、DDKはガスタービン搭載の新型艦（注）を従来のディーゼル艦に戻すことになった。

(注) この計画だけに終わったガスタービン護衛艦については「世界の艦船」479号(1994年4月号)の「幻に終わった4次防のガスタービンDDK」の記事がある。

結局48年度と49年度を合計した艦船建造費が突出しない範囲で両年度の計画を見直したことになる。ただし前述のようにエスカレーションクローズは適用されないので、あらかじめ高率な年度上昇率について考慮する必要があり、予定価格を算定する調本原計3課は可成り苦心した。

契約は支出負担行為担当官の所掌であるが、装備局としては補正予算まで行って増額した経緯もあるだけに確定契約では不可であると注文をつけた。これまで艦艇の契約にあたっては、戦後初の28年度艦以来36年度のターター搭載艦までは建造実績も乏しく見積りが困難であったため、何らかの契約額見直し条項を付していた。

しかしその後は武器艀装を含めて前例実績から見積りが可能になってきたので造船業の慣習である確定契約に移行していた。これでは今回のような場合には問題なしとしないので、見直し条項の適用を考慮することになった。即ち契約履行期間の長い継続費艦には中途確定契約条項を、また比較的短期間の国債艦には超過利益返納条項を付すことで波瀾に富んだ48年度計画艦の契約は一段落した。

ところでこの前例のない事態は官側だけではなく造船所や関連企業にも少なからぬ影響を及ぼした。

通常であれば予算が成立すれば船体や機関、武器等は遅かれ早かれ契約されるため、随契予定の企業は製造の準備にとりかかる。また、製造工程がタイトなものについては、企業のリスクで製造に着手することもある。潜水艦ではこの傾向がありそれが契約が遅れたことにより工事が中断し現場では可成り苦勞したようである。

また、砲その外の官給品メーカーでも当面の搭載予定艦がなくなったので慌てたりした。

ともあれ48年度、49年度計画の艦艇は当初計画を大幅に修正して建造されたが、工事は順調にすすみ全艦無事に竣工した。

最後に残ったのが又しても金額の問題であった。前述したように従来にない高率の年度上昇分を見込んで契約したわけであったが、実際の上昇率はそれ程にはならなかった。さしものオイルショック後の狂乱物価も、その後2年経ち3年経つと落ち着きを取り戻し、毎年の上昇率も緩やかなものになっていた。

結果として製造に要した原価は当初の見込みを相当下回ることになった。この傾向は工期が長く高額な艦ほど顕著なのは当然であった。

ここで中確、超利の価格見直し条項が日の目を見た。企業側も正当な原価プラ

適正利益以上の額に固執することなく返納に応じた。このいわば余剰額の処置であるが、やむを得ずスペックダウンで割愛していた予備品類に再度充当する等で後日何とか解決した。

後に筆者が調本大阪支部勤務の折、前述の修正計画の際に海幕防衛課長でおられたA海将補とお会いして話がこのことに及んだ時に「そういうことならDEは取止めなくてもよかったね。」と微笑され返事に窮した。

物価の安定している現在では想像も出来ないことであるが、経済情勢の著しい変動の時期に於ける見積りの難しさと怖さの実感は30年近く経った今でも鮮烈な印象として消えることはない。

艦船技術会会報（平成13年4月 第32号）から