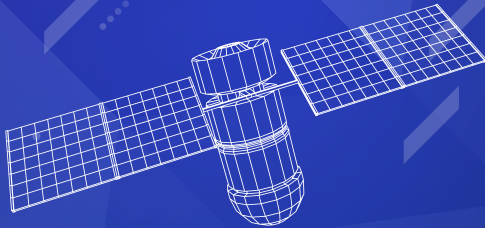


航空と宇宙

日本航空宇宙工業会会報 ISSN 1344-1760

2026.5月号



2026年5月号 目次 (No.869)

寸言	株式会社島津製作所 上席執行役員 航空機器事業部長 石井 岳 装備品システムメーカーとして島津の新たな挑戦
工業会活動	第26回 プロダクトサポート研究会報告 ……1 2026年春 IAQG Asia-Pacific シドニー会議について ……3 令和7年度第7回 SJAC講演会 ……13 2025年度 イギリス・スウェーデン視察・調査報告 ……15
航空宇宙ニュース	経産省／国交省、「空の移動革命に向けた ロードマップ」を改訂 ……24 GIGO、エッジウィング社と初回契約を締結 ……25 丸紅、米国 DASI社を完全子会社化 ……25 住友商事、米国航空機リース会社 Air Lease Corporationの買収完了 ……26
航空宇宙日誌	(1) 航空関係 ……27 (2) 宇宙関係 ……29
資料	航空機生産実績(2026年2月) ……32 貿易統計(令和7年1月-12月) ……33



寸言

株式会社島津製作所
上席執行役員 航空機器事業部長
石井 岳



装備品システムメーカーとして島津の新たな挑戦

島津製作所 航空機器事業部長の石井 岳でございます。

このたびは、「寸言」への寄稿の機会を頂きましたので、節目の年を迎えた当社の歩みと、航空機器事業の取組みについてご紹介申し上げます。

島津製作所は1875年の創業以来、「科学技術で社会に貢献する」ことを社是として事業を展開してまいりました。明治期の理化学機器の製造から業を始め、戦後は分析計測機器や医療機器、環境・エネルギー分野へ事業を拡大しました。当社は社是に基づき、世界の科学技術の進展と歩調を合わせて、時代の変化とともに自身の新しい技術を磨き、新しい分野へと挑戦してきました。2025年には創業150周年を迎え、これまでに培ってきた技術と信頼を次の世代へとつなぐべく、新たな成長段階に踏み出しております。

航空機器事業は1950年代後半から空気調和装置のライセンス生産からスタートし、その後、飛行制御、環境制御、表示装置などに事業領域を展開し、航空機の安全性・信頼性・快適性を支える装備品の設計・製造能力を拡大してまいりました。

防衛分野では、救難飛行艇US-2をはじめ、P-1哨戒機、C-2輸送機といった国産航空機プロジェクトにおいて、システム開発から製造まで一貫して携わり、多くの実績と知見を蓄積してきました。システム全体を俯瞰した設計・開発力は、当社航空機器事業の大きな強みであると考えております。

一方、民間航空機分野においても、飛行制御装置や降着装置などの設計・製造に携わってきました。特に、ボーイング社747-8開発では、高揚力装置をシステムとして受注し、設計・開発を通じてシステムインテグレータとしての経験と技術基盤を築くことができました。現在は、品質・信頼性を重視したものづくりに加え、アフターマーケットを含む長期的なサポート体制の強化にも取り組んでおります。

近年、航空機産業のサプライチェーンは、国際情勢や地政学リスクの影響を受け、グローバルに脆弱化が進んでいます。一方で、こうした環境変化は、信頼できるパートナーを求める動きの高まりでもあり、当社にとっては新たな事業機会であると捉えています。防衛・民間の別を問わず、これまでに培ってきた技術力と品質への信頼を基盤に、海外市場の開拓にも積極的に取り組んでまいります。

日本の航空宇宙産業のポジショニングを高めるためには、会員各社が連携し、それぞれの強みを活かして国際競争力を向上させていくことが不可欠です。当社も、創業150年で培った技術と信頼を礎に、装備品システムメーカーとしての責任を果たしつつ、国内外の航空宇宙産業および安全保障分野の発展に貢献してまいります。今後とも、会員の皆様からのご支援を引き続きよろしくお願い申し上げます。



工業会活動

第26回 プロダクトサポート研究会報告

日本航空宇宙工業会（SJAC）は、2005年度よりRFID（Radio Frequency Identification）システムに関する調査検討を推進し、2013年にはBK117を用いた実証実験を実施した。この時のメンバーが、後方支援に関する情報共有のために2012年9月に立ち上げた会がプロダクトサポート研究会である。その後、参加募集範囲をSJAC会員企業全社に広げ、ユーザーである防衛省からの参加も得て、今日まで情報交換の場として機能してきた。

このたび2026年3月13日（金）にSJAC会議室において、令和7年度の活動成果を共有する第26回研究会を開催した。今年度の参加団体である海上自衛隊、航空自衛隊並びに参加企業15社から24名の参加を得て質疑応答及び意見交換を行い、参加者の今後の活動への期待を確認することができた。

今年度の研究会参加団体

団体名称	備考
株式会社 I H I	
株式会社 S U B A R U	
日本電気株式会社	
日本飛行機株式会社	
三菱電機株式会社	
株式会社 ジャムコ	
株式会社 東芝	
デロイト トーマツ スペース アンド セキュリティ合同会社	
三菱商事株式会社	
アクセンチュア株式会社	
ナブテスコ株式会社	
三菱重工業株式会社	幹事会社
川崎重工業株式会社	幹事会社
富士通株式会社	幹事会社
株式会社 エヴァアピエーション	幹事会社
海上自衛隊 海上幕僚監部	オブザーバ
海上自衛隊 補給本部	オブザーバ
航空自衛隊 航空幕僚監部	オブザーバ
航空自衛隊 補給本部	オブザーバ

1. 挨拶

研究会参加者全員から一言ずつご挨拶を頂いた。

2. 今年度成果の報告

昨年6月に第25回研究会にて今年度の活動計画への賛同を得た後、続く4回の検討会の参加希望を募り、



挨拶の様子



各回参加のメンバーから情報を提供いただいて参加者で目的の情報共有を図ることができた。今年度の検討

会の内容は下表の通り。

今年度のプロダクトサポート検討会

	開催日	テーマ	参加団体数
第1回	2025年7月11日	プロダクトサポートに活用可能なICT	14
第2回	2025年9月12日	最新後方支援事例	14
第3回	2025年11月7日	情報セキュリティに関する要求と業界動向	12
第4回	2026年1月29日	プロサポアラカルトおよび後方支援に関わるSJACの活動紹介等	12

各検討会において各団体から提供された情報をまとめた「令和7年度プロダクトサポート研究会調査結果報告」資料を配布し、SJAC林が説明を行った。

その後、令和8年度の活動計画案について説明し、開催要領について事務局から、年4回開催が参加企業の負担になっていないか、また、SJACの活動紹介の必要性についてご意見を伺った。官側からは、SJACの活動紹介に関心があるので、参加が困難となる時期を外した開催を希望する声があった。企業からは、開催回数について、令和8年度の参加希望状況を見て検討してはどうかのご意見を頂いた。これらを踏まえて幹事会で開催要領を検討することとした。

3. 所感

航空機産業の後方支援における課題解決を目指す本研究会は、今年度もユーザーである海・空自衛隊の方々に多数ご参加いただき、防衛省と航空機産業界との交

流の場となっている。国際情勢がますます厳しくなり、国際共同開発の促進や装備移転における後方支援の在り方検討が急務となる中、官民のより一層の相互理解と協力が重要となっており、本研究会がそのための情報共有の場として有効に機能することを強く期待するものである。

具体的な活動は、その成果を前述の「令和7年度プロダクトサポート研究会 調査結果報告」にまとめ、今年度の研究会参加メンバー企業募集メールに添付して会員企業のSJAC窓口の方々に配信しているので、そちらをご覧ください。参加をご検討いただければ幸いです。

最後に、日頃の業務でお忙しい中、時間を割いて各テーマの最新情報を調査、提供いただいた令和7年度の研究会メンバーの方々にこの場を借りて感謝申し上げます。

(一社) 日本航空宇宙工業会 調査部部长 宮澤 克彦

2026年春 IAQG Asia-Pacific シドニー会議について

1 はじめに

従来、アジア太平洋地域はAPAQGと言う名称の下で活動を行ってきたが、IAQG (International Aerospace Quality Group: 国際航空宇宙品質グループ) によるブランド戦略の見直しに伴い、今後はIAQG Asia-Pacific (以下、IAQG-AP) という名称で活動を行うこととなった。同様に、アメリカ地域はIAQG Americas、欧州地域はIAQG Europeと改称される。

JAQG (Japanese Aerospace Quality Group: 日本航空宇宙品質センター) は従来通り、アジア太平洋地域の中心メンバーとして、IAQGの活動戦略目標に対応したIAQG-AP内の活動方針決定や、IAQGへの意見提言においてリーダーシップを発揮している。

2026年3月10日～12日にかけてオーストラリアの主要都市であるシドニーにて、定期IAQG-AP春会議を開催した。また今回も会議に先立つ3月9日に、現地オーストラリアの航空宇宙関連企業等を対象に、IAQGの活動内容紹介や規格の最新情報、ICOT (International Certification Oversight Team) スキームの説明、IAQGメンバーシップの要件などについて説明を行い、IAQG活動への参画を呼びかけた。前回のマレー

シアに続き、複数社からメンバー参加希望を受けており、プロモーションの成果を上げることができた。

以下に会議の概要を示す。

2 会議の概要

2.1 IAQG-APシドニー会議

(1) 参加国及び参加組織

IAQG-APシドニー会議には、アジア・太平洋地域の航空宇宙関係36組織が参加した。詳細を下表に示す。

(2) 評議会における承認及び決定事項

以下のとおりである。

- ・議事録：第44回APAQGクアラルンプール会議議事録が承認された。
- ・会計報告：2025年決算報告が承認された。
- ・IAQG賛助会員：マレーシアMAIA (MALAYSIA AEROSPACE INDUSTRY ASSOCIATION)、インドBellatrix (Bellatrix Aerospace Pvt. Ltd) が新規IAQG賛助会員として承認された。また、SJACはアジア太平洋地区の事務局として活動してきたが、IAQGによるメンバーシップ見直しが行われている中、他国（フランスGIFAS、韓国



IAQG構成図

国名	メンバー資格	会社名	出欠	備考
日本	Full Member	三菱重工株式会社	出	
日本	Full Member	川崎重工株式会社	出	
日本	Full Member	株式会社IHI	出	
日本	Full Member	株式会社 SUBARU	出	
日本	Associate Member	日本電気株式会社	出	
日本	Associate Member	三菱電機株式会社	出	
日本	Associate Member	株式会社IHIエアロスペース	出	
日本	Secretariat	日本航空宇宙工業会 (SJAC)	出	
中国	Associate Member	AECC (Aero Engine Corporation of China)	出	
中国	Full Member	AVIC(Aviation Industry Corporation of China)	出	
中国	Full Member	COMAC(Commercial Aircraft Corporation of China)	出	
中国	Affiliate Member	Honeywell China	出	
中国	Affiliate Member	Boeing Tenjin	オンライン	
韓国	Full Member	KAI(Korea Aerospace Industries)	出	
韓国	Associate Member	KAL(Korean Air Aerospace Business Division)	出	
韓国	Associate Member	LIG Nex1	出	
韓国	Affiliate Member	Hanwha Systems	出	
韓国	Affiliate Member	KAIA (Korea Aerospace Industries Association)	出	
韓国	Associate Member	Hanwha Aerospace	出	
シンガポール	Affiliate Member	UTC(United Technologies Corporation)	出	
シンガポール	Affiliate Member	AAIS(Association of Aerospace Industries (Singapore))	オンライン	
シンガポール	Associate Member	Liebherr- Singapore Pte Ltd	オンライン	
インド	Affiliate Member	Mahindra Aerostructures Pvt Ltd.	オンライン	
インド	Associate Member	TATA Advanced Systems Limited	出	
インド	Affiliate Member	KUN Aerospace	オンライン	
インド	Associate Member	HAL(Hindustan Aeronautics Limited)	オンライン	
インド	Affiliate Member	Airbus India	オンライン	
インド	Affiliate Member	Expleo Technologies India Pvt Ltd	オンライン	
インド	Affiliate Member	SLN Technologies Pvt Ltd	オンライン	
インド	ゲスト	Bellatrix Aerospace Pvt Ltd	オンライン	今回の会議でメンバーになった
インドネシア	Affiliate Member	GMF AeroAsia	オンライン	
インドネシア	Associate Member	IAe (Indonesian Aerospace)	オンライン	
マレーシア	ゲスト	MAIA (Malaysia Aerospace Industry Association)	オンライン	今回の会議でメンバーになった
オーストラリア	ローカルホスト	TQCSI	出	
オーストラリア	ゲスト	Irivictus Critical Solutions Australia Pty Ltd	出	
オーストラリア	ゲスト	L3 Harris	出	

KAIA等)の業界団体と同様に、IAQG賛助会員(Affiliate Member)として改めて確認を行った。

- ・2026年秋季および2027年秋季会議日程。
- ・セクター・リーダー及びセクター・サブリーダーの任期(2年)満了に伴い、新リーダーの改選が行われ、セクター・リーダーに陶山修二氏(株式会社IHI)、サブリーダーに高橋伸英氏(株式会社SUBARU)が選出された。

(3) 評議会 (Council Meeting) 概要

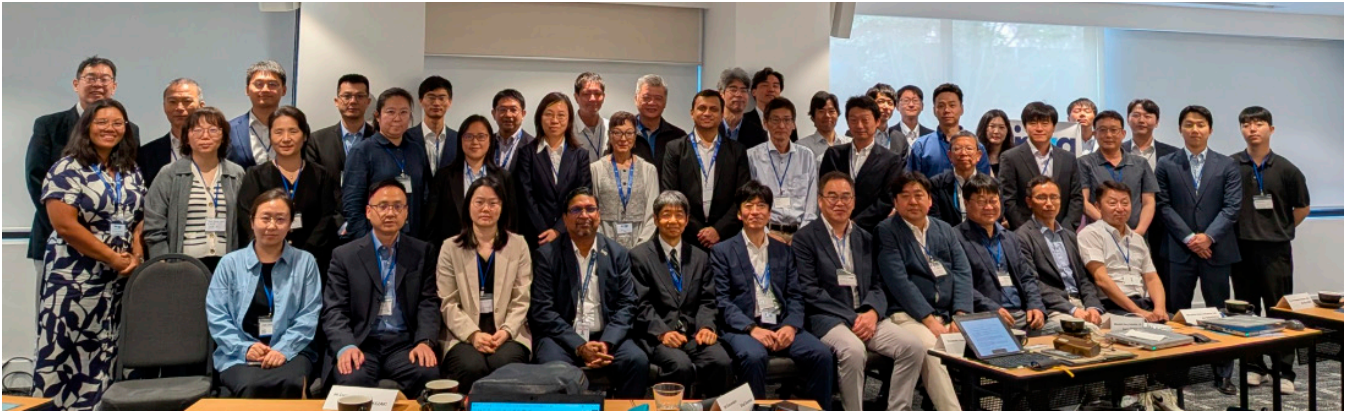
評議会では、セクター・リーダーの上原氏の開会宣言ののち、セクター・サブリーダーの陶山氏の進行により実施された。アジェンダは定例通り、投票メンバーの確認、前回議事録の確認、セクター内の各グループ活動状況の報告などが行われた。項目ごとの詳細は以下に示す。

(4) 評議会以外の活動

評議会に先立ち、SF (Space Forum) 会議、COT (Certification Oversight Team) 会議、Early Career Project会議が開催され、それらの概要も評議会でも共



評議会の様子



評議会後の参加者集合写真

有された。また、日本、中国、韓国、インド各国内の活動状況についても報告された。

2.2 評議会の概要

(1) 開会

IAQGアジア太平洋セクター会議は、セクター・リーダー 上原 美基 氏（川崎重工業株式会社）の開会宣言をもって開始された。

以降、IAQG-APセクター・サブリーダー 陶山氏（株式会社IHI）により会議が進行された。

(2) IAQG EC/OPC (Executive Committee/ Operation Council) 活動報告

（上原 美基 IAQG-APセクター・リーダー（川崎重工業株式会社））

毎週開催でIAQGの重要事項を協議するECの主要トピックとして、9100部分改訂に対する否認票処置状況や、認証データベースOASIS Insight向けAIを開発中であること、アジア太平洋地域次期リーダーを含む主要リーダー職募集など最新情報を報告した。

また、毎月開催でVoting MemberへIAQG活動状況を共有するOPCの主要トピックとして、1月の年間活動計画会議における各Working Groupの計画概要と、2026年の会議日程を報告した。

(3) 9100規格チーム活動報告

（西口 潤 9100 IAQG-AP SDR (Sector Document Representative)（三菱重工業株式会社））

現行の9100規格が長期にわたって改正されていないこと、及び米国のステークホルダーからの要請により、現行の9100規格を部分改正し、発行することがIAQGバルセロナ会議で決定され、規格案を作成した。ただ、最終投票でヨーロッパからの不承認票があった為、IAQGとして当該者に丁寧に説明をしてきたが、最終的に合意に至らなかったこと、及びISO9001:2026発行が近づいており、移行期間が十分にとれないことから、部分改正をキャンセルすることがIAQGで決定された。

並行して開発してきた9100本改正では、新しい要求事項として、情報セキュリティ、強化する要求事項と



上原セクター・リーダー（川崎重工業株式会社）



陶山セクター・サブリーダー（株式会社IHI）



西口氏（三菱重工業株式会社）



David Tan氏（P&W社）



小薬氏（株式会社IHI）

して、製品安全、模倣品防止、APQP（Advanced Product Quality Planning）等を反映している。26年2月-3月で本改正案に対する1回目の投票が行われ、59名承認、1名不承認、全部で181件のコメントを受領した。今後、アジアパシフィックセクターで各コメントに対する処置案をメンバーと協議し、決定していくことが報告された。26年4月に開催されるIAQGリスボン会議では、各セクター（米/欧/亜）の協議結果を持ち寄り、IAQGとしての最終処置方針協議が行われる予定。

尚、9100本改正は2027年1月発行予定（ISO9001：2026は2026年7-9月発行予定）で進めている。

(4) 9110規格（MRO）チーム活動報告

（David Tan（IAQG MROチーム IAQG-APリーダー（P&W社））

IA9100の改正スケジュールおよびそれに続いて発行されるIA9110の改正スケジュールについて報告された。前項で述べた通り、9100規格のマイナー改正については、正式に中止が決定され、2026年秋のISO9001改正を受け、2027年1月にIA9100本改正が発行される予定である。IA9110はこれを受けて2027年7月に改正版を発行する計画である。

(5) 9150規格チーム活動報告

（Jeffrey Ho氏 IAQG 9150チーム（Association of Aerospace Industries（Singapore））

（Jeffrey氏はオンライン参加）

9150は比較的小規模な組織向けの認証規格として開発が進められている。今回の会議では9150チームの作業進捗状況について報告され、Gate2（構成レビュー）の承認が得られ、IAQGの投票メンバーによる最終承

認を本年中に取得する見通しであることが報告された。

(6) IAQG-AP COT（APCOT：Asia-Pacific Certification Oversight Team）活動報告

（小薬 正幸 IAQG COT Asia-Pacificセクター・リーダー（株式会社IHI）

COTのIAQGレベルおよびセクターレベルでのチーム構成・メンバー・役割、関係国におけるIAQG認証制度関連の負荷分担、今年のオーバーサイト（監視・監査）計画、認証関係9104シリーズ/9101規格の改正版への移行、およびインドRMS（国レベルのCOT）の欧州セクターからアジア太平洋セクターへの移管等について状況報告された。

今年のオーバーサイト活動はセクターレベルと国レベルで予定通りに進んでいる。IAQG補足規則005の草案に記載されている移行再開に必要な条件が改めて確認され、各規格のIAQGにおける投票およびそれらの翻訳の状況が共有された。移行再開日は、主要活動の進捗状況が依然不透明なため、まだ正確には予測できない。最後に、IAQG OASISのデータに基づき、アジア太平洋地域における規格別および国別のAQMS認証取得件数が会議参加者に共有された。

(7) 規格要求分科会活動報告

（上原 美基 IAQG規格要求チーム アジア太平洋セクターフォーカル（川崎重工業株式会社）

IAQG規格開発を管理するSMC（Standards Management Committee；規格管理委員会）の現体制及び各IAQG規格の改訂作業状況・予定を報告した。重要な改訂作業として、一部を除くほぼ全ての規格冒頭に「適用の場合はQMS認証審査の事前調査時に審

査員へ報告する」(9104-1A規格上の組織認証分析プロセスOCAPに基づく要求)注記を加える改訂が実施中であり、これにより全てのIAQG規格のIA化が促進されることを報告した。

(8) IAQG Operational Performance -Procedure活動報告

(池崎 隆司 APAQG Operational Performance チームリーダー (株式会社IHI))

オペレーショナル・パフォーマンスチームは内部に3つの担当部門(文書管理担当、パフォーマンス評価担当、ステークホルダー評価管理担当)があり、これら担当によりプロセスの見直しとステークホルダーからの評価収集要領の再構築を行っていることを報告した。これは、デジタル化や法的要件の変化を背景に、プロセスを含む内部ガバナンス文書を見直すことがIAQG内部で決定されていたが、その後のコロナ禍の混乱等で遅れていた活動を本チームで推進しているものである。具体的には、欠落しているガバナンス文書の整備、3つのセクター(アメリカ、欧州、アジアパシフィック)間でのプロセスの整合化、各プロセスにおける評価指標の設定に注力し、またこれら活動結果に対するステークホルダーからの評価を収集する仕組みを構築していることを報告した。

(9) Operational Performance - Document報告(文書管理担当)

(城福 隆司 SJAC/APAQG事務局 Operational Performanceチーム 文書管理担当)

IAQGのProcedureおよびIAQG-APのCharterおよびProcedureに関する最新情報について報告した。今回はIAQGによるDictionaryへの掲載内容の変更方針



APAQG COTチーム
IHI小薬氏(前列左から2番目)、
SUBARU鈴木氏(後列右から2番目)、SJAC城福(後列右)

やIAQG-APのCharterの一部改訂について特に説明を行った。

(10) PSCI製品及びサプライチェーン改善分科会活動報告

(Zuozheng Lou氏 IAQG PSCIチーム IAQG-AP リーダー (COMAC社))

SCMH (Supply Chain Management Handbook) の開発状況について報告された。

- ・前回の総会以降、3つの新規SCMHトピックが発行された。(7.21、2.4、7.20)
- ・5つのトピック(3.11、7.3、7.9、7.X、PSCI Project)が開発中であり、そのうち7.9はまもなくリリースされる。
- ・9110、9131、9138、9145およびスペースフォーラムを支援するために、4つのトピック(3.3、3.7、7.2、7.17)も開発されている。



上原氏(川崎重工業株式会社)



池崎氏(株式会社IHI)



城福(SJAC)

・SCMHイベントが中国および日本で昨年9月に開催されたことが紹介された。

(11) 国際スペースフォーラム分科会

(松根 功忠 IAQG-AP スペースフォーラム リーダー (三菱重工業株式会社))

スペースフォーラムは、9100シリーズ規格への宇宙固有の品質要求の反映と宇宙分野のステークホルダーへの啓発を主たる目的として活動を行っている。

IAQG-APにおいてスペースフォーラムを有する組織は現状JAQGのみであり、JAQG スペースフォーラムが本会議を主導した。会議では、IAQG-AP/JAQG スペースフォーラムの活動報告等を行い、活発な意見交換が行われた。

特に、更なる関係強化のためのプロモーション活動として、昨年11月にフィリピンで開催されたAPRSAF-31 (31st Asia-Pacific Regional Space Agency Forum) でのプロモーション活動結果も共有した。今後もIAQG-APの代表として、セクター内の宇宙業界への啓発を図るとともに活性化を推進し、当

該活動をIAQGへ反映出来るよう積極的に参画していく。

(12) Communication報告

(服部 明子 SJAC/APAQG事務局)

次の内容について報告がなされた。2025年の実績と2026年の計画を説明した。LinkedInのフォロワー数やPodcastのダウンロード数は順調に伸びている。2025年にスマートフォン向けのIAQGアプリがリリースされた。2026年には従来のIAQGニューズレターに加えてSCMH登録者向けのSCMHに特化したニューズレターを発行予定である。「I AM IAQG」というタイトルのTik Tok調のビデオ制作が予定されていることが報告され、テストビデオへの参加が呼びかけられた。

(13) 各国/地域のステータス報告

評議会で報告された国/地域のステータスは以下の通りである。

ア 韓国

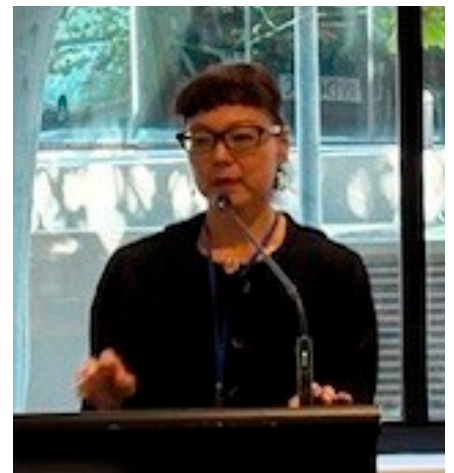
韓国代表のLee氏 (Hanwha Systems社) より、



Zuozheng Lou氏 (COMAC社)



松根氏 (三菱重工業株式会社)



服部氏 (SJAC/APAQG事務局)



前日に行われたAPAQGスペースフォーラム会議の様子

KAQG (Korea Aerospace Quality Group) の活動状況が報告された。韓国は日本と同様、母国語の9100規格 (KS Q 9100) を制定しており、韓国国内では順次AS/EN9100からKS Q 9100への移行が進んでいる。2026年現在、9100認証取得組織数は948社でそのうち484社が移行済みであることが報告された。

また、韓国では9100認証取得に対して一件当たり約100万ウォン (約USD700) の補助プログラムがあることが紹介された。

イ 中国

中国代表のQu Haibo氏の代理としてWanqing Wang氏 (AVIC社) より、CAQG (China Aerospace Quality Group) の活動状況が報告された。現在IAQG-China (CAQGは先行してIAQG-Chinaに名称を変更している) はメンバー数が76になったと紹介された。また、中国国内の活動について紹介があった。中国は独自に全国大会を開催するなど活発な活動を行っている。(10) 項で示したように、Lou氏がSCMHのアジア太平洋地域のリーダーをしている関係上、中国国内でもSCMHの活動を活発に行っている。また、NadcapのAC (Audit Criteria) の中国語訳の作業も進めているとの報告があった。

ウ 日本

オンライン参加のJAQG幹事長 (高橋 JAQG幹事長 (株式会社SUBARU)) より、JAQGの活動として以下が報告された。

- ・ 前回のAPAQGクアラルンプール会議以後の、戦略検討委員会や幹事会等の開催状況

- ・ 日本国内の9100シリーズの認証数の変化 (JAQGの組織については変更なし)
- ・ 活動全般として、JAQGは、IAQGやAPAQG活動に積極的に取り組んでおり、IAQGから得られた情報については日本国内ステークホルダー等に展開している。また、各WGの活動や、IAQGのSDL (Standards Document Liaison) 等への参加状況、IAQGのブランド戦略変更への対応状況について共有した。

各WG活動について報告したポイントを列挙する。

- ① 戦略検討委員会及び幹事会は月次で開催し、IAQG活動への取り組み等の検討を進めている。特にS-SDOに係る翻訳に関し、IAQGとの契約締結を進めている。
- ② 規格WGでは、各規格やAIMMの和訳に関する取り組みを進めている。
- ③ SCMH WGでは、SCMHの和訳を継続的に実施している。ウェビナーによるセミナーを実施した。
- ④ スペースフォーラムでは、APRSAF-31が完了した。また継続的に比較的小規模ステークホルダーも含めて関係構築を継続している。
- ⑤ コミュニケーショングループでは、JAQG25周年に向けての準備を進捗中である。
- ⑥ 特殊工程WGでは、Audit Criteriaの和訳に関する取り組みを進めている。
- ⑦ エンジン品質WGでは、AS13100のポケットガイドの和訳等の状況、及び、国際会議への参加と関係者への情報フィードバックを実施している。



Byunglim Lee氏 (Hanwha Systems社)



Wanqing Wang氏 (AVIC社)



Vijay Prajapati氏 (TASL社)

エ インド

Vijay Prajapati氏(TASL社)よりInAQG(Indian Aerospace Quality Group)の活動について報告がなされた。

その中で、ICOTスキームの確立、会員数が130社を超えたこと、そしてAS9100シリーズの認証数が1,500件を超えたことが報告された。特にインドRMC(Registration Management Committee)は2026年のIAQG-AP COTへの移管に向けて最終段階に入っていることが報告された。

これまでIAQG-APではRMCが存在するのは日本と韓国のみであったが、今年中にはインドもその仲間入りをするようになる見込みである。

なお、TASL社は現在IAQGのAssociate Memberであるが、投票権のあるFull Memberへの昇格を目指して猛アピールをしている。

(14) Early Careerプロジェクト

(陶山 修二 Asia Pacific Early Career Lead) (株式会社IHI)

Early Careerプロジェクトは若い品質技術者へのIAQG活動の周知・浸透を図るとともにIAQG活動への参加者を増やすことを目的として実施している。

2025年クラスは5名の参加者(Trainee)を得て2025年3月のジャカルタ会議から開始され、指導員(Mentor)の支援のもと参加者は1年間にわたって実際のIAQG活動に参加・体験してきたこと、今回のシドニー会議では参加者による最終報告が行われたことが報告された。また参加者の中でEarly Career Projectを通じてIAQG活動への理解やその重要性に対する認識が進んだことが報告された。

一方、2026年クラスについては、シドニー会議から活動を開始したところで、まだ2名の参加者にとどまっていることもあり、引き続き参加者を募集していることが通知された。

(15) 新メンバーの紹介

前回マレーシアのクアラルンプール会議に出席していたMAIA(Malaysia Aerospace Industry Association:マレーシア航空宇宙工業会)およびインドのBellatrix Aerospace社が会期中に新たにIAQG Affiliate Memberとして迎え入れられた。合わせてSJACとして各国航空宇宙工業会と同様にAffiliate Memberであることを確認した。

3. IAQG-AP Promotion

今回、IAQG-AP定例会議開催前日にIAQG-AP宣伝および勧誘活動を実施した。オーストラリアには9100認証取得組織が100社以上あるにも関わらずIAQGメンバーが1社もないため、この機会にオーストラリア国内の航空機産業向けに宣伝及び勧誘を実施し、IAQG活動への参加を促すことを目的として開催した。

オーストラリア現地の認証機関であるTQCSIの協力を得て、18社からの参加者に対しIAQG-APよりIAQG活動内容の説明、9100/9110の状況、ICOTスキームの説明、IAQGメンバー要件等について説明を行った。

現地企業からはMasters & Young Pty LtdおよびRaytheon Australia Pty Ltdより活動内容の紹介があった。後日連絡を頂いたところによると、複数の会社からIAQGメンバー登録希望があるとのことであ



Early Career Project参加メンバー



IAQG-AP Promotion Event参加者



IAQG-AP Promotion Eventの様子

JA2028の説明（説明のためにJA2024の状況を示している）
説明者：城福（SJAC）

る。

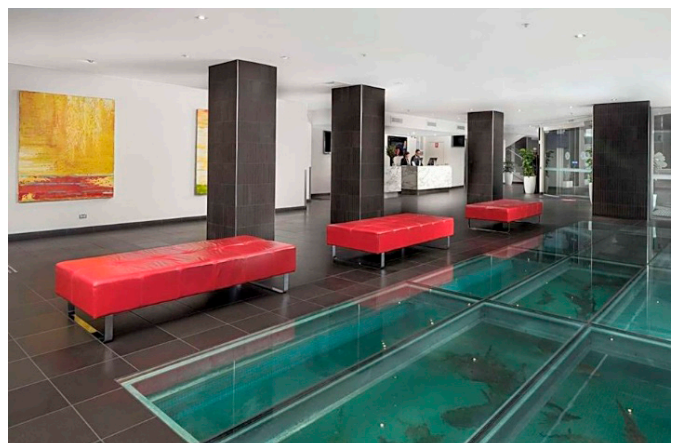
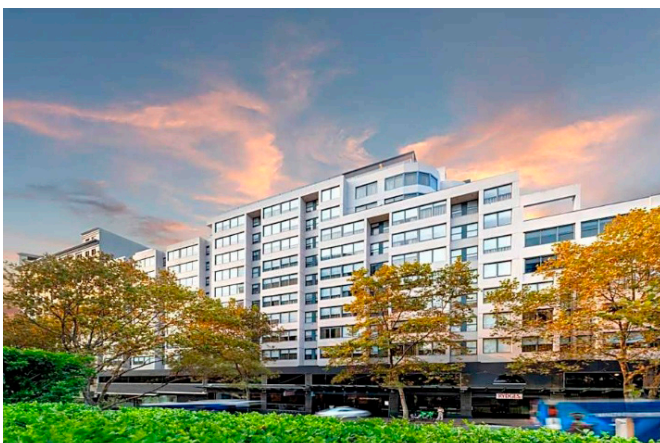
なお、少し時間があつたので、SJACが2028年秋に開催する予定のJA2028について概要説明と参加申し込み募集をおこなった。

4. おわりに

羽田空港からシドニーのキングスフォード・スミス国際空港までは9時間30分の深夜直行便で、現地には朝7時頃に到着した。開催場所となったRYDGES SYDNEY CENTRALホテルはシドニー中心部に位置し、空港からはタクシーで30分程度の距離である。早

朝到着となったことで、チェックインまでの時間を事前の会議室確認などに有効に活用することができた。なお、復路はホテル近隣の駅から鉄道で空港に向かったが所要時間は15分程度と短く、利便性の高いアクセス環境であった。

オーストラリアは日本の20倍の面積を有する大きな島国であるとの印象が強いが、シドニーに関して言えば、オペラハウス、ハーバーブリッジ、シドニータワー、中華街といった著名なスポットがいずれも4km圏内に点在しており、コンパクトな印象を受けた。路面電車（トラム）が市内各所を頻繁に結んでおり、観光客に



RYDGES SYDNEY CENTRAL HOTEL（Hotel Webページより）



現地ホストのTQCSIの方達と

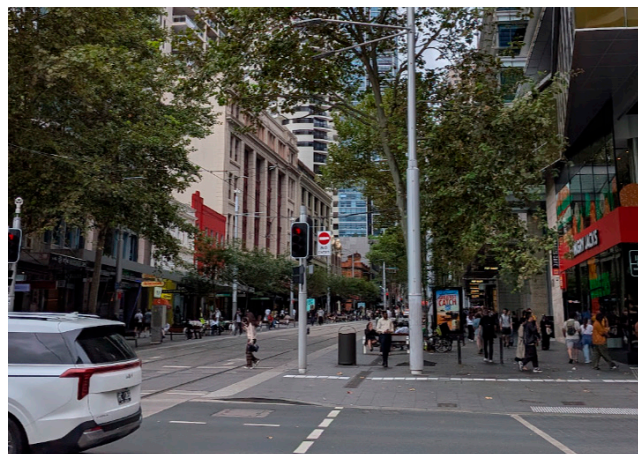
(左から：佐藤常務理事 (SJAC)、城福 (SJAC)、Christine氏 (TQCSI)、服部氏 (SJAC)、David氏 (P&W)、Sean氏 (TQCSI))

とって移動が容易で、治安面での不安もなかった。町並みは欧米的でありながら、どこことなくアジアの雰囲気も感じられ、ここがアジア太平洋地域であることを自然に実感させる街であった。

南半球に位置するシドニーは夏から秋への移ろう季節にあたり、終日20～25℃程度と快適な気候であった。一方、観光シーズンのピークと重なったため、会場の確保には相当の苦勞を要した。当初はメルボルンを開催予定地としていたが、F1レースと日程が競合し、適当な会場を確保できなかったため、急遽代替地を模索しシドニーに落ち着いた経緯がある。シドニーにおいても観光シーズンのため会場探しは難航したが、現地ホストの尽力により何とか確保できた次第である。

現地でホストを務めて頂いたTQCSIはアデレードに本部を置く認証機関である。会議期間中は5名ほどシドニーに出張して頂き、受付やディナーの運営等、終始献身的にサポートして頂いた。

広大な大地で育まれた、いわゆるオージーの国民性はおおらかで包容力があり、初対面の我々にも屈託なく接して頂いた。国や地域によって国民性がいかに異なるかを改めて実感したが、そのような出会いこそ国際会議の醍醐味の一つである。



シドニー市内の様子

IAQGが掲げる理念の一つは「ハーモナイズ (調和)」である。今回の会議においても、オージーをはじめ、日本、韓国、中国、インド、シンガポールなど、それぞれ異なる言語と国民性を持つ参加者が一堂に会した。多様性を受け入れ、共通の規格のもとに航空宇宙産業の高品質なマネジメントを実現しようとする営みこそ、IAQGの活動の本質である。

日本としては、引き続きアジア太平洋地域の活動を牽引するとともに、この理念のもと、IAQG活動への一層の貢献を果たしてゆく所存である。

(一社) 日本航空宇宙工業会 航空宇宙品質センター 事務局 部長 城福 隆司

令和7年度第7回SJAC講演会

(一社)日本航空宇宙工業会(SJAC)は、去る令和8年(2026年)3月6日(金)午後、防衛装備庁 航空装備研究所長 横山 映(よこやま あきら)氏と株式会社電通総研 製造エンジニアリング本部 Space & AAMグループ プロジェクトマネージャー 山崎 まりか(やまざき まりか)氏の2名を講師としてお招きし、航空機開発へのAI適用に関連して令和7年度第7回SJAC講演会を開催した。

1. 講演会の背景

近年、AI(人工知能)技術は急速な進歩を遂げており、航空機産業でも適用例が発表されるようになってきた。一方で、航空機開発へのAI適用に関する情報は少なく、令和7年度第4回SJAC講演会としてアンシス・ジャパン(株)からの講演会を2月に開催した。今回は、具体的な適用例の紹介と国際標準化の視点から2件の講演を企画した。本講演会は、技術委員会の一部として、オンラインで140名以上、SJAC会議室で22名(技術委員会委員等)が聴講した。

2. 講演会概要

講演に先立ち、SJAC佐藤常務より講師紹介を行い、講演を開始した。

横山氏(図1)の講演は、「航空機のライフサイクルにおけるAI活用」という題目でAI活用の可能性と具体的な事例を紹介した。まず導入として、AIの分類例について、アルゴリズム(学習しないもの:エキスパートシステム、学習するもの:機械学習)と学習用データ(教師あり、教師なし、強化学習)による分け方があることを説明され、最近のAIは機械学習のうち深層ニューラルネットワーク(DNN)が主流であることや、自己教師あり学習を用いたLLM(Large

Language Models)の魅力について解説された。機械学習とLLMの特徴として、機械学習は「何かA」から「何かB」への変換関数をデータから近似するよう学習させるものであること、自己教師あり学習を用いたLLMは言語理解に利用可能であることから、人間の思考や言語を近似し作業の代替やマルチモーダル化に応用できる可能性があることを示された。また、強化学習は試行錯誤を通じて最適行動を学習するものであることを解説され、その適用事例として、囲碁、将棋、ロボット制御などに適用されることを示すとともに、ドローンレースやロボット卓球などの最先端事例を動画で紹介された。AIを上手に活用するポイントとしては、近似する対象とデータ準備が重要であること、安全性確保として実行時監視又は人間よりも安全であることの証明が必要であることを強調された。次に本題である航空機のライフサイクルへのAI活用として、航空装備研究所の取り組みである、パイロットと同等以上の意思決定能力と安全性確保の両立を目指したAI搭載無人航空機の研究を紹介した後、設計、製造、MRO(Maintenance, Repair, and Overhaul)、教育、運航、非常事態対応までの様々な場面での活用例を解説された。設計ではコンセプト検討・設計作業における時間短縮や最適化、製造ではロボティクスとの融合



図1 防衛装備庁 横山 映氏



図2 (株)電通総研 山崎 まりか氏

による様々な製品生産に汎用的に適用可能なファクトリーオートメーション化、MROでは異常の検知・予測や整備計画の最適化が進行中であることが示された。教育ではLLMを用いた教育カリキュラム作成やトレーニング、運航では運航計画の最適化、ダイヤ修正の迅速化、航路生成や自動着陸などにおいてより高度なパイロット支援の可能性が示された。一方で、非常事態対応では強化学習を用いた耐故障制御への適用が紹介された。最後に、航空装備研究所が主催している空戦AIチャレンジなどの活動を紹介するとともに、AIが航空機の設計・製造・運航・整備・教育・安全管理など様々な場面で広く活用され、今後の更なる発展が期待されるとしてまとめられた。

山崎氏(図2)の講演は、「国際標準化からみる航空機開発へのAI適用について」という題目で、航空宇宙産業におけるAIの現状、標準化、課題、活用事例と安全性確保の取り組みを紹介した。AIと航空機開発として、AIの普及はエンジンヘルスマonitoringや整備スケジューリングなどに既に活用されていること、設計や安全性証明には抵抗感とリスクが伴い、規制当局も人間中心の方針を採用していること、2023年EASA、FAAはAIの安全性ロードマップを発行し、擬人化回避や段階的導入を推奨していることが説明された。LLMの実験として、「お花見」に対して多くの人々が使用している代表的な生成AIがどう回答するかの実例を示し、その課題の一つを示した。LLMの動向と課題として、論文数は2022年以降急増し、アメリカ・中国がトップであること、生成AIは情報の信頼性やハルシネーション、記号設置問題などの課題を

抱えること、NASAはLLMの安全性検証を行い、リスクとして評価者の主観性や学習データの偏りを指摘したことが紹介された。LLMは「もっともらしいことを言う機械」であり、重要度の低い用途に限定的に活用することをNASAは推奨している。AIの安全性と規制として、FAAは安全保証のための原則を示し、AIはツールとして責任と限界を明確化する必要があること、EASAはリスク評価や透明性、データガバナンスを重視し、高リスクAIには適合性評価を義務付けていることが示された。また、高リスク分野では人間監督と段階的導入を推進し、AIの信頼性向上を目指すことが紹介された。実用例と今後の展望としては、航空宇宙のライフサイクル全体でAIの効率化と価値創出が期待されていること、AIの導入には失敗と議論を重ねながら、制御と安全性確保を重視した積極的活用が必要であることが示された。Boeingの取組として、「CertiAler」の開発を行っていること、LLMと生成AIを活用して、作業効率の向上を図っていることが紹介された。日本でもオールジャパンによる取り組みの可能性があることを示された。質疑応答において、FAA、EASAが認証にAIを活用しているのかという質問では、実例は知らないが、AIが生成した提出書類が審査の対象として問題ないかの議論は実施していると思われると回答があった。

3. おわりに

今回の講演会は、SJAC会員企業の方々に航空機開発へのAI適用に関して理解を深めて頂く良い機会になったと考える。

(一社) 日本航空宇宙工業会 技術部 部長 福島 明

2025年度 イギリス・スウェーデン視察・調査報告

1. 視察・調査概要

1. 1 開催地

英国（グレートブリテン及び北アイルランド連合王国）、スウェーデン王国

1. 2 開催概要

SJAC欧州等サプライチェーン調査研究委員会（ESRC）の活動として、Global Combat Air Programme（GCAP）開発の中核企業である英国BAE Systmes社（BAES社）の防衛航空機事業部門の工場、および防衛装備品輸出に力を入れているスウェーデンの最有力企業であるSAAB社の工場を訪問、視察し、欧州におけるOEMの事業運営に関する知見と欧州サプライチェーン参入に必要な情報の収集を行った。

1. 3 訪問日程

2025年11月16日（日）～11月22日（土）

日程	行程
11月16日（日）	午前 日本発
11月17日（月）	午前 英国航空宇宙工業会（ADS）訪問 午後 マンチェスターへ移動
11月18日（火）	午前 BAES社訪問（防衛航空機事業部門工場 視察） 午後 サプライチェーンとのディスカッション
11月19日（水）	午前 マンチェスター市内視察 午後 ストックホルムへ移動
11月20日（木）	午前 スウェーデン国防装備庁（FMV）訪問 午後 SAAB本社訪問（展示品視察ほか） サプライチェーンとのディスカッション
11月21日（金）	午前 スウェーデン安全保障・防衛産業連合会（SOFF）訪問 午後 スウェーデン発
11月22日（土）	午後 日本着

1. 4 参加者

①団 長：欧州等サプライチェーン調査研究委員会
視察・調査分科会長
三菱重工業 航空機技術部長

八木 大介 氏

②産業界：欧州等サプライチェーン調査研究委員会
メンバー企業およびオブザーバー企業

③経済産業省 製造産業局 航空機武器産業課

防衛担当企画官 古市 茂 氏

2. 英国での視察

2. 1 英国航空宇宙工業会（ADS）



●訪問日時 11月17日 9:00～10:30

●訪問先の主な出席者

【ADS】 Ms. Julie Marionneau / International Relations Director

Mr. Balaji Srimoolanatha / Aerospace and Space Director

【UK MoD】 Mr. Stuart Cole / UK Defence Exports

【UK Defence Exports】 Mr. Keziah Morley / Senior Desk Officer-Japan

【UK Defence Solutions Centre】 Mr. Richie Bell / Head of International Engagement

【参加企業】 Airbus、QinetiQ、Safran Helicopters、Martin-Baker、Rolls-Royce、Leonardo UK、Northrop Grumman、Astroscale、Ryobi Aluminium-Casting、GKN Aerospace-Defence、NatWest、Babcock

●訪問先概要（ADSのホームページより）

英国の航空宇宙、防衛、セキュリティ、宇宙産業を代表する業界団体。英国の産業競争力を高め、クリーンで安全な成長の促進、産業政策・国際貿易・サステナビリティ推進を通じた国家の繁栄への貢献を使命とする。約1,400社以上の企業が加盟（製造業、サービス業、技術開発企業など）しており、業務内容は以下のとおり。

1. 会員企業の代表・ロビー活動

政府や国際機関に対して、会員企業の利益を代弁し、防衛・航空宇宙・セキュリティ・宇宙分野の政策形成に影響を与える。企業が直面する課題（規制、輸出管理、産業戦略）について情報提供と提言を行う。

2. ビジネス機会の創出

展示会や国際イベントを企画し、企業の海外市場アクセスを支援。特定分野のグループを設置し、企業間ネットワークや共同プロジェクトを促進。

3. 国際貿易・輸出支援

英国企業の輸出を後押しし、海外市場での競争力強化を支援。政府や国際パートナーとの協力により、輸出金融や市場開拓を支援。

4. 産業データ・知見の提供

会員企業に対して、経済動向、技術トレンドに関するレポートを提供。デジタル化やサステナビリティに関する最新情報を共有し、企業の戦略策定を支援。

5. 人材育成・スキル開発

教育プログラムを通じて次世代人材を育成し、会員企業と連携してスキル不足への対応策を推進。

●調査概要（日英双方の代表者挨拶とスピーチ、及びADSからの説明）

始めに、英国側が開会挨拶（ADS国際関係ディレクター Ms. Julie Marionneau）、基調講演（英国防省 アメリカ・インド太平洋担当副部長 Mr. Stuart Cole）を行い、防衛・航空分野での産業基盤強化とサプライチェーン連携が最重要テーマであること、また、日本との協業の重要性と英国政府が果たす役割について説明を行った。

日本側からも開会挨拶（SJAC常務理事 佐藤幸喜）、基調講演（経済産業省 防衛担当企画官 古市茂氏／三菱重工業 航空機技術部長 八木大介氏）を行い、英国と日本の政府間協定やUK DSEとの連携、ADSとSJACの協力による企業交流促進、また、高市首相の就任に伴う防衛産業重視の政策強化について説明を行った。さらに、英国OEMやサプライヤーのニーズ理解、航空機製造サプライチェーンでの協業機会探索、日本企業が英国へ輸出する際の要件について説明を行った。

続いて、航空機製造サプライチェーンにおける協業機会についてディスカッションを行い、現状や具体的

な技術領域、課題を共有した。

○プログラムと協力機会（防衛／民間／宇宙）

- 防衛：GCAPにおける既存の協業を紹介し、これらの枠組みの下でサプライチェーンを統合する必要性を強調した。また、既存パートナーシップを発展させ、生産率向上とそれを支えるサプライチェーン能力の拡充についても言及があった。日本側サプライヤーの英国が求める要件への適合・相互の運用要件差（セキュリティ・管理要件含む）をクリアするため、具体的プロジェクトの細部レベルでの擦り合わせが有効であると英国側から提言があった。
- 民間航空：電子・制御系、構造材、表面処理・チタン加工、製造自動化など、安全性重視の機器・軽量化電子システムの共同開発余地があるとの機会を提示された。また、既存の民間生産ラインでの協業実績を基に拡大可能であると英国側から提案があった。
- 宇宙：監視・打上げ能力を含む分野で英日ラウンドテーブルを開催済み。特定製造能力に焦点を当て、 casting、先端材料、複合材冷却技術などの分業・共同研究の可能性について英国側から提示があった。

○規格・資格・品質マネジメント

- 品質認証については、AS9100認証や軍用耐空性基準への適合が必須であることが再確認された。供給資格審査（Supplier Qualification）、品質・コスト・性能に関する基準の明文化と共有を進めるべきであり、また民生と防衛での要求のギャップへの対応も必要である。
- ADSが運営するAero Excellenceプログラム（航空宇宙分野の品質・サプライチェーン強化プログラム）がAirbusとのエンゲージメントの入口と



ADSでの意見交換の様子

して機能することが紹介された。

- 英国側のSupplier Excellence (AirbusやBAE Systemsなど大手OEMが採用するサプライヤー認定・評価制度の総称) においては、情報提供／参加促進を通じ、中小企業 (SME) の参入ハードルを下げる取り組みを行っている。
- 日本側は、英国サプライチェーンに参入する際の遵守すべき基準や規制に関する情報が不足しており、優先して対応すべき事項が不明瞭であることを課題として挙げた。

○輸出管理・規制 (共同輸出の枠組み)

- 輸出管理要件がビジネスの円滑化の妨げにならないよう、英国政府管理下の輸出統制と日本側制度の早期照合、明文化が重要。プロジェクト初期段階で適用規制・クリアランス要否を判定できるガイダンスが求められる。
- 英国側からは、英日共同輸出の原則・プロセスを整理し、無人機・誘導系など規制が複雑な領域では、事前に専門家レビューを行うことを推奨された。
- これを受け経済産業省としては、輸出管理関係のルールは複雑に見えるが、日本企業が同盟国・同志国の軍や防衛産業に対して輸出管理リストの該当品又は非該当品を輸出する場合、最終用途や最終需要者によって輸出許可の要否や手続きは異なるが、法令に従って手続きや必要書類を提出し、要件を満たせば、輸出できないものではないと説明。

○研究開発資金・制度の活用

- 英国は、民生と防衛間の資金調達の仕組みをどのように統合していくか検討しているようで、英国のATI (Aerospace Technology Institute)、DSTL (国防科学技術研究所) 等の枠組を活用して高温表面セラミックス、先端材料といったテーマで共同研究の機会を模索している。これを受け、日本側の制度を活用してデュアルユース技術として提案していくことも有効であると提言。両国の資金スキームを共有し、共同開発契約書などのテンプレートなどを整備していく必要があるとした。
- 英国側からは、公的補助金だけではスピード感や柔軟性に欠けるため、先端技術の迅速に実装するには、スタートアップとの協業モデルやベンチャーキャピタル連携による事業化支援が必要であることが強調された。

- NatWest (英国の金融機関) が、銀行側の視点として防衛調達の見視性を求める発言をするとともに、革新的企業支援のためのベンチャーファンドを設立する計画を紹介した。

最後に、英国防衛省と日本の経済産業省の主導で設立予定の防衛産業ワーキンググループにて課題解決を図る方針が確認された。日本政府は、日本企業の強みである鍛造や鋳造など基盤技術の支援を継続する旨を表明。ADSとSJACは両国政府と連携して、規格、輸出管理規制、耐空性要件に関するフォローアップセッションを設定することで合意し、今回の訪問は終了した。

2. 2 BAE Systems社

BAE SYSTEMS

- 訪問日時 11月18日 10:00～14:30

- 訪問先の主な出席者

【BAES】 Mr. Tony Godbold / FCAS Delivery Director
Mr. Chris Pett / FCAS Head of Supply Chain
Ms. Chloe Knowles / Visit Support
Mr. Zoe Simpson / Senior Procurement Engineer

※本報告内容はBAES社訪問にあたり参加企業各社とBAES社間でNDAを締結したこと及び訪問時のメモが禁止であったことから、BAES社から公開を許可された情報のみに限定されていることをご了承ください。

- 訪問先の概要

1977年にBritish Aircraft Corporation (BAC)、Hawker Siddeley Aviation、Hawker Siddeley Dynamics、Scottish Aviationの4社を統合し、国有企業であるBritish Aerospaceとして設立。British Aerospaceは1981年に民営化され、1999年にはMarconi Electronic Systemsとの合併により、社名がBAE Systemsへと変更された。その後も選択と集中でM&Aと売却を積極的に行い、防衛産業における地位を英、米、豪、サウジアラビア、スウェーデンで強化している。現在の事業分野は、航空宇宙分野のみならず陸上システム、海軍艦艇、原子力システム、サイバーセキュリティ、電子戦など幅広い分野で事業を展

開しており、世界有数の防衛・航空宇宙企業の一つである。

軍用航空機分野では、Hawk、Harrier、Nimrod（哨戒機）、Typhoon等の有人機及びTaranis等の無人航空機の開発・製造に加え、米国JSF/F-35の開発に参画。2022年12月、日英伊の新戦闘機開発計画GCAPに参加し、第6世代機開発に加わることとし、Tempest開発を継承。

● 調査概要（工場視察、BAESからの説明、日本側参加企業紹介及び質疑応答）

BAES社からはサプライチェーンの責任者であるChris氏より、将来戦闘航空システム（FCAS：Future Combat Air System）及びグローバル戦闘航空プログラム（GCAP：Global Combat Air Programme）に関する概要説明があった。

FCASは英国経済に2021年～2050年にかけて£262億（約7兆2,400億円*）もの波及効果をもたらし、その85%はロンドンと南東部以外で発生するとされている。雇用に関しては年間平均2.1万人を生み出し、労働者一人当たりの生産性が英国の平均より78%高いということであった。サプライヤーは674社にのぼり、そのうち160社は中小企業となり、中小企業に対し2019年から2024年までに£5,200万（約104億円*）が支出されたと報告があった。また、英国の14の大学がプログラムに参加しており、産官学の連携は目を見張るものがある。

重要分野としてデジタルエンジニアリングの変革を挙げており、開発サイクルの加速、コストとリスクの削減、長期的な運用上の優位性を確保するために将来を見据えたエコシステムの提供などが実現されることとあり、推進するために新たな組織が設立されるようである。

GCAPにおいて日英伊3か国のセキュリティルール

の対応関係を政府間で合意し、統一的なセキュリティ基準で活動していることを踏まえ、セキュリティリスクへの対応姿勢について言及があった。例えば、リスク保有を避けた対応ではなく、リスクの内容に応じた対処をするなど、改めてセキュリティ対応について再考する機会となった。

工場内のプレゼンテーションルームには、2024年の英国ファンボローエアショーでお披露目されたGCAPの最新実寸大モックアップを展示しており、特に翼面積はステルス性能向上のため全てのポッド類が収納されるため、従来よりも大きな形状になっていた。その他、初度テンペストのモックアップの展示やフライトシミュレーターの体験、翼の試作組立工場、将来の工場の構想としてデジタルサプライチェーンの推進やSRUレベルからの組立作業の自動化設備等の視察を行ったが、細部については情報保全の関係上割愛する。

日本側からは、参加各社が企業紹介のプレゼンを行い、SJAC事務局からは、ESRCの設立経緯や参加各社の日本の航空機産業界での位置付けなどの説明を行った。

*注釈）£1.00=200円換

聞き取りメモの禁止など制約が厳しく、報告できる内容はやや限定的ではあるが、BAES社の対応は総じて友好的であった。改めてBAES社サプライチェーン側とのディスカッションの機会があれば、双方向性での意見や情報交換の場となり、より有意義なものになると思われる。

3. スウェーデンでの視察

3. 1 スウェーデン国防装備庁（FMV）



GCAPモックアップをバックにBAESメンバーと記念撮影

●訪問日時 11月20日 9:00～10:00

●訪問先の主な出席者

【FMV】 Mr. Håkan Seipel/Senior Strategic Counsellor, Legal Affairs and International Security Office

Mr. Leonardo Arias/Advisor international Relations Legal Affairs and International Security Office

Mr. Soichiro Hosokawa/Defence Material Advisor, MA to Director Land Systems, MOU Japan

【在スウェーデン日本国大使館】

防衛駐在官 1等陸佐 鍵和田 匡 氏

●訪問先の概要（FMVからの説明）

スウェーデン軍への物資・資材・サービスの供給を目的としたスウェーデン国防省に属する組織。1630年設立のRoyal War Boardを起源に1968年に設立された。スウェーデン国防省に所属するものの、物資・資材調達の最終決定権はFMVが有し、スウェーデン国防省は決定権を持たない。これは1628年に発生した「ヴァーサ号事件（新造船を処女航海時に、王の指示により過積載で出港させたため、沈没させた）」の教訓によるもので、他のヨーロッパ諸国には無い仕組みである。「The right materiel for a stronger defence」を理念に掲げている。

スウェーデン国内所在地は15ヶ所あり、3,000人（男性：67%、女性：33%）を雇用している。2025年の取引高はSEK 56bn（9,520億円/年（1kr=17.0円換算））。

「Aerospace System Division」、「Army System Division」、「Navy System Division」、「Command and Information System Division」、「Logistics Division」、「Commercial Affairs Division」、「Test and Evaluation Division」の7部局から構成されている。

●調査概要（FMVからの説明）

ナポレオン戦後、スウェーデンは「重武装中立」の方針を取り、中立を保ってきた。そのため、独自に高い軍事・防衛技術を保有する必要がある、国内に様々な軍事・防衛技術産業が発展した。しかし、ロシアのウクライナ侵攻を契機に国政情勢が大きく変化した為、2024年にNATOに加盟した。現在はNATOの一員としてウクライナを支援しており、隣国を守ることで、スウェーデンを守っている。

スウェーデンはウクライナに対して直接出兵せず、兵への教育訓練、武器供与、メンテナンス、スペアパーツの供給を行っている。戦地では1～2週間毎に新しい技術を使用した兵器が現れる状況が起きている。それをキャッチアップし、スウェーデン国内にフィードバックすることで、多くの新技術および武器使用 know-howを獲得している。

アメリカのトランプ政権により、高レベルの飛行部品の供給が停止する可能性がある。そのため、ヨーロッパ域内および日本などの他国と新しいサプライチェーンを構築したいと考えている。

日本を含め各国からの軍事・防衛技術の輸入・輸出には高い障壁があることは理解している。スウェーデン／日本の両国政府間の交渉を行うことに加え、スウェーデン企業／日本企業間での取引、政府／企業でのジョイントベンチャーでの参入も考えらる。日本企業がスウェーデン防衛産業に参画する場合の承認はFMVが行う。また、CMMC（Cyber security Maturity Model Certification）などの各種認定を受ける必要がある。

今回の訪問で、FMVが日本国および日本企業を防衛関連部品のサプライチェーンの候補に入れていることを知ることができた。短時間の訪問であったが、FMV担当者と面談できたことは今後の関係構築にむ



FMVからの説明を受ける参加者

けての貴重な機会であった。

3. 2 SAAB社



●訪問日時 11月20日 15:00～20:00

●訪問先の主な出席者

【SAAB】宇梶 慧氏／BD Manager, Saab Japan

Mr. Fredrik Hassel／Senior Representative,
Government Relation

Mr. Kristoffer Ternstedt／Head of
Procurement

Mr. Christin Hedellin／Head of Strategic
Planning, Business Area CCA

【在スウェーデン日本国大使館】

防衛駐在官 1等陸佐 鍵和田 匡 氏

●訪問先の概要（SAABからの説明）

1937年に軍用機の製造を目的として設立され、重武装中立政策を実現するため戦闘機、早期警戒管制機、水上艦、潜水艦、指揮統制システム、レーダー、火砲弾薬を開発・製造。売上は1兆円程度で、売上比17%程度を開発に投資している。また、売上の6割程度が海外である。日本での事業は40年以上の実績があり、潜水艦のスターリングエンジンや84mm無反動砲を納入している。

●調査概要（SAABからの説明と質疑応答）

Saab Japanの宇梶氏からスウェーデンの特色、SAABの概要、日本との関係性についての説明があった。スウェーデンの特徴として、中世より貿易を推進する中で競争力の高い製品を作る必要があるといった背景から、イノベーションが得意という特徴がある。SAABは、2024年には日本法人を設立し、将来的に日本企業との共同開発や事業提携、戦略アセットの提案

強化、装備品移転に関する協力強化により深い関係を築くことを検討している。

続いてFredrik氏からスウェーデンにおける軍事的な歴史についての説明があった。スウェーデンは過去にロシア、デンマーク、ポーランドなどと長期間戦争を繰り返してきたが、1900年代には中立政策を確立し、第二次世界大戦中も中立を維持しつつ軍事産業基盤を構築してきた。ヨーロッパではロシアによるウクライナ侵攻で安全保障環境が大きく変わるなか、スウェーデンをはじめフィンランドなどがNATOへの加盟を決断し、EUの団結力はより強固なものとなっている。ヨーロッパ諸国がロシアの脅威を抑止しなければならないという認識にある。

Kristfer氏からは、SAABにおける調達戦略についての説明があった。2020年に6,000億円弱であった売上は4年で1兆円まで成長しているなか、SAABとしてはサプライチェーン構築に注力している。具体的にはアウトソーシングによる生産能力の増強や設備投資、自国に近い海外における生産拠点を確立することで、強固なサプライチェーンが構築でき、増加する生産量に対応している。また、SAABでは半導体不足やウクライナ戦争などの不安定な世界情勢を懸念し、供給を停止させないための材料レベルでの在庫確保を推進しているとのこと。

最後にChristian氏からSAABにおける戦略的パートナーシップについての説明があった。SAABでは共同開発機会の創出といった戦略的パートナーシップを重視しており、地上・空中・海上・宇宙を統合した作戦能力の構築、有人戦闘機を補完する無人機の開発、水中自律システムの開発等において、自社とパートナーのコア技術を持ち寄ってこれらの将来プラットフォーム事業を安定的に獲得することが必要と考えている。特に宇宙開発を重要な分野と位置付けており、自社で賄えない重要な技術を持つ戦略的パートナーを調査している。日本企業に対しては、例えば、マルチドメインのC2、センサー、戦術データリンク等の分野で協業したい。

《質疑応答内容（要旨）》

スウェーデンはITARフリーを志向しているが、ISPという輸出管理規制があり、国ごとに規制のレベルが異なる。また、防衛向けであっても範囲を防衛の秘密を含まないCompany Confidentialの内容に留めて協業するなど、製品や案件ごとに対応すれば輸出が容易化できると考えている。

SAAB内にGovernment Affairs対応の部署があり、



SAABと参加者との会食（意見交換）の様子

オフセット契約に関して専門に対応する社内組織があり、また官と連携できる体制がある。

SAABでの材料レベルの在庫確保を進めているが、十分にできているとは言えない状況。EUにおいて誰がどの程度在庫保持・管理し、優先順位をどのように決めるかが課題となっている。

SAABでは、分野毎の専門家による優秀な人材の育成に取り組んでいる。また、サプライチェーンの維持の観点でも、防衛産業のエンジニアの確保が大きな課題。現状では、SAABは就職したい企業としてスウェーデン国内では上位にいる。理由は、給与体系に加え、ロシアによるウクライナ侵攻により防衛産業への関心が高まり、レピュテーションが向上したことがあげられる。昨今では、銀行が防衛産業をサステナブルな投資対象として評価するようになってきている。

防衛装備への集中による宇宙分野の投資が少なくなっていた過去を反省し、宇宙産業で活躍する企業との協業を推進する方針へ転換し、宇宙監視／ターゲティング／宇宙状況認識など様々な分野に取り組んでいる。

ヨーロッパ各国が独自の衛星コンステレーションを目論んでいるが、衛星の打ち上げ能力は限られており、打ち上げの分野で新たな機会と投資が集まることになると予想している。

総じてSAAB社は日本との共同開発や事業提携に非常に前向きであると考えられる。今後の継続した意見交換や将来的な事業提携が、両国の防衛産業の発展に寄与するものとする。

3.3 スウェーデン安全保障・防衛産業連合会 (SOFF)



● 訪問日時 11月21日 8:30～10:00

● 訪問先の主な出席者

【SOFF】 Ms. Madelene Rydén

【Ovzon】 Mr. Kristofer Alm

【在スウェーデン日本国大使館】

防衛駐在官 1等陸佐 鍵和田 匡 氏

● 訪問先の概要 (SOFFからの説明)

1986年に設立され、現在約400社の会員企業を擁する。会員数は増加しており、スウェーデン国内120都市以上に展開している。主な活動は、ネットワーキン

グ（産官学連携の促進）、政策提言（政府機関等への働きかけ）、知識共有（輸出管理、安全保障教育）等である。外国資本企業の参加は可能だがスウェーデン法人が必須で、会員資格には厳格なバックグラウンドチェックがある。

● 調査概要 (SOFFとOvzonからの説明と質疑応答)

同国の防衛産業と最新技術動向について知見を深めるとともに、日瑞両国の防衛産業協力の可能性について意見交換を行った。

まず、SOFFのMs. Madelene Rydénより、同団体の役割およびスウェーデン防衛産業の現状について説明が行われた。SOFF設立以前のスウェーデン防衛産業は、各企業が個別に契約交渉や調整を行う形で政府や軍との関係を築いていた。このため、産業界全体としての統一的な声はなく、特に中小企業にとっては政府機関との接点を持つことが困難な状況であった。SOFFは産業界の意見を集約し、政府や軍に対して一元的に提言を行うことで、以前は個々の企業が直面していた対話の障壁を取り払った。その結果、政府機関、特に国防装備庁 (FMV) がSOFFを産業界との信頼できる窓口として認識するようになり、中小企業を含む多様な企業が政府との連携機会を得られるようになった。この組織的な連携の強化こそが、スウェーデン防衛産業が直面する課題解決や、国際的な協力関係の構築において、これまで以上に大きな力となっている。

ウクライナ情勢の影響により、スウェーデン防衛産業は急成長を遂げており、防衛関連売上105億米ドル（前年比55%増）、雇用者数28,500人（月間500人増加）、輸出比率48.2%、R&D投資は売上の13%となっている。

スウェーデンの産業構造の特徴として、産官学連携（トリプルヘリックモデル）を重視し、地域クラスターを通じた技術開発が進められている。また、2024年には初の国防産業戦略が策定され、政府の関与が強化されつつある。スウェーデンでは政府と産業界の構造化された対話モデルがこれまで存在しなかったが、安全保障環境の変化に伴い、SOFFを通じた対話が急速に強化されている。

また、スウェーデンにおけるR&D資金の流れについて、スウェーデンでは伝統的に民間企業がリスクを負って開発を行ってきたが、近年は政府との長期契約によるリスク分担のモデルへと変化しつつある。

次に、SOFF会員企業を代表してOvzon社のMr. Kristofer Almより、同社の衛星通信ソリューションについてプレゼンテーションが行われた。

Ovzon社は、2006年設立、スウェーデンと米国に拠

点を持つ上場企業である。当初は米国部隊向けにアフガニスタン・イラクで事業を展開し、現在は世界の紛争地帯において通信支援を10年以上に亘り継続している。Ovzon社は技術的なコンセプトとして「Performance (性能)」「Mobility (機動性)」「Resiliency (抗堪性)」の3本柱を掲げている。従来は性能と機動性が重視されていたが、現代の紛争環境ではジャミング、スプーフィング、サイバー攻撃への耐性が最重要となっている。

サイバー攻撃や妨害に抗堪し得るより強靱なサービスを提供するため、独自の静止衛星を2024年にSpaceXで打ち上げ、再構成可能ペイロードを搭載した。この技術により、地上インフラに依存せず通信が可能で、妨害耐性や暗号化機能を強化している。さらに、小型端末や無人機対応端末の開発を進めており、AIを活用した信号パターン偽装やISRデータ処理の宇宙実装を目指している。これらの技術は、現代の紛争において極めて重要な役割を果たすことが示された。

紛争地帯での運用を通じて、電波シグネチャだけでなく物理的な視認性（ドローンによる探知）の低減が

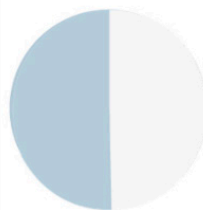
重要であることが判明し、屋内から窓越しに通信可能な運用形態を実現しているとのこと。また、サイバー攻撃（地上局へのハッキング、GPS妨害等）に対する防護機能を強化している。

また、紛争地では修理・部品供給が重要であり、現地での即応的な修理体制の構築が不可欠。Ovzon社では防衛経験者をサポートセンターに配置し、現場理解に基づく支援を提供している。

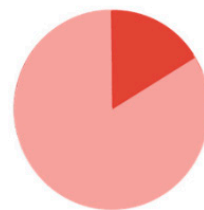
今回のSOFFおよびOvzon社とのディスカッションを通じて、スウェーデン防衛産業が直面している急激な環境変化と、それに対応する産業界のダイナミズムを実感することができた。第一に、スウェーデン防衛産業は急速に成長しており、売上55%増、月間500人の雇用増は、ウクライナ情勢を受けた欧州全体の防衛需要の高まりを象徴している。民間主導で発展してきた企業群が、政府と連携を深めながら迅速に生産能力を拡大している点は、日本の防衛産業にとっても参考となるモデルケースである。第二に、Ovzon社の事例に見られるように、紛争下の環境でのフィードバックが即座に製品開発に反映されている点が印象的であった。



SOFFのプレゼンの様子



48,2 %
Export of
total revenue

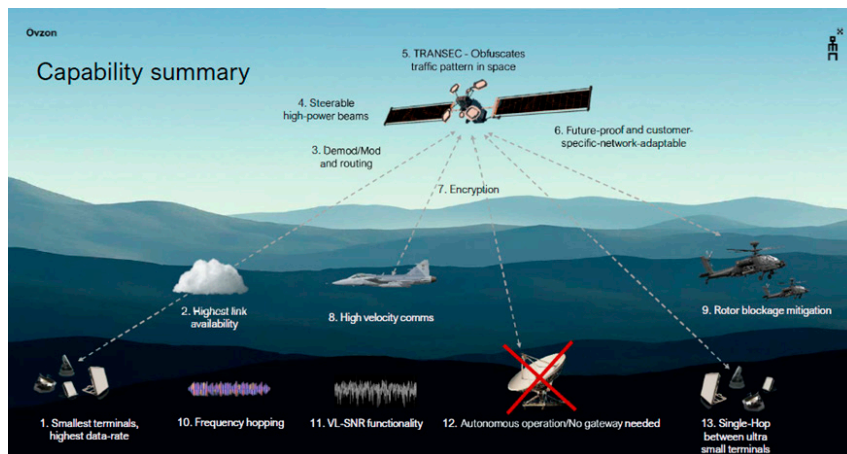


13 %
R&D spending of
total revenue



42 %
Export controlled
products as of
total revenue

Keydate (SOFF提供資料より引用)



Ovzon社ケイパビリティサマリ (Ovzon社提供資料より引用)

「地上インフラ非依存」「被探知性の低減」といった機能は、現代戦におけるサイバー・電磁波領域の脅威に対する具体的な回答であり、高い技術力が示された。

最後に、日本とスウェーデンは民主主義や法の支配といった価値観を共有し、地政学的にも類似した課題を抱えている。SOFF側からも日本との協力強化に強い期待が示された。今後、継続的な情報交換とパートナーシップの構築を進めることが、双方の防衛産業基盤の強化に資すると思料する。



Ovzon社のプレゼンの様子

4. 訪問先所在地図



5. 所感

今回の欧州訪問は、欧州等サプライチェーン調査研究委員会の初の視察・調査であったが、主旨に賛同して参加いただいた会員企業、訪問先企業・団体、各国大使館の方々のご協力があったので、この場をお借りして感謝申し上げたい。今回は、GCAP開発の中核企業である英国のBAES社、および防衛装備品輸出に力を挙げているスウェーデンの代表企業であるSAAB社を中心に、関連する国

の機関、団体とも面談、意見交換を行ったが、参加各社からは、「個社では訪問できない相手との話もでき、得るものがあつた」とSJACの一員として参加いただくメリットを感じておられることが、帰国後のアンケートからも見て取れ安堵しているところである。

今年度も昨年の成果を踏まえ、より充実した視察・調査を実施すべく準備、検討を進めているところであり、関心がおありの会員企業におかれては、本委員会への活動への参加をご検討いただければ幸いです。

(一社)日本航空宇宙工業会 調査部 宮澤 克彦

航空宇宙ニュース

経産省／国交省、「空の移動革命に向けた ロードマップ」を改訂

経済産業省は3月27日、国土交通省と合同で、日本における“空飛ぶクルマ（AAM：Advanced Air Mobility）”の社会実装に向けた「空の移動革命に向けた官民協議会」の第12回会合を経済産業省で開催し、「空の移動革命に向けたロードマップ」を改訂した。ロードマップ改訂の概要は次のとおり。

1. 背景・趣旨

空飛ぶクルマは、都市部や離島・山間部での新しい移動手段、災害時の救急搬送や迅速な物資輸送などでの活用が期待されており、日本において、空飛ぶクルマを実現し発展させていくため、2018年に「空の移動革命に向けた官民協議会」が設置された。同協議会では、「空の移動革命に向けたロードマップ」を取りまとめ、これに沿って、空飛ぶクルマに関するユースケースや制度整備などについて、官民一体となって検討を進めている。

3月27日に開催した第12回「空の移動革命に向けた官民協議会」では、大阪・関西万博後の空飛ぶクルマの社会実装に向け「空の移動革命に向けたロードマップ」を改訂した。

2. ロードマップ改訂のポイントと協議会構成員の展望

改訂後のロードマップでは、空飛ぶクルマの商用運航開始時期を2027年から2028年と明記し、2030年代前半には新たな交通管理や遠隔操縦による旅客輸送を導入し、2030年代後半には自動・自律運航の一部実現することを盛り込んでおり、これらの実現に向けて必要となる国の制度整備や官民での技術開発の道筋を描いている。

(1) 2020年代後半：国内での商用運航の開始時期の明確化

- 2027年から2028年に一部地域で商用運航開始
- (2) 2030年代前半：新たな交通管理、遠隔操縦による旅客輸送の導入
 - 運航規模の拡大に対応する交通管理（AAMコリドー等）に向けた国の制度・体制整備
 - 遠隔操縦での旅客輸送の実現のための国の制度整備
 - AAMの高密度な運航をサポートする運航管理システムの官民での開発
- (3) 2030年代後半：自動・自律運航の一部実現
 - 自動・自律運航の実現に向けた国の制度整備・官民での技術開発

また、同日の協議会では、以下のとおり、構成員よりロードマップ改訂を踏まえた今後の展望が表明された。

- いち早く型式証明取得に向けて取り組む。自動・自律運航の本格導入について、ロードマップを前倒しするつもりで取り組んでいく。（機体開発事業者）
- ロードマップに、運航開始時期を明示し、空港アクセスを段階的に導入していくことを記載しており、事業推進の力になる。（運航事業者）
- 国内で複数箇所の離着陸場を検討しており、ロードマップを踏まえ、来年度から整備を加速する必要性を認識した。（離着陸場関係事業者）

GIGO、エッジウィング社と初回契約を締結

航空自衛隊のF-2戦闘機および英伊両空軍のユーロファイター戦闘機の後継機を開発する「グローバル戦闘航空プログラム（GCAP）」において、4月2日、開発計画を管理する国際機関GIGOは、GCAPの設計と開発を主導する合弁会社エッジウィング社と最初の契約を締結した。エッジウィング社の発表内容は要旨次のとおり。

次世代戦闘機の開発を目指すイタリア、日本、英国の国際協力プロジェクトであるグローバル戦闘航空プログラム（GCAP）において、初の国際共同契約が締結された。

日英伊3カ国を代表してGCAPを管理するGIGOは、本プログラムの設計・開発を主導するために設立された3カ国合弁企業であるエッジウィング社と契約を締結した。6億8,600万ポンドのこの契約は、主要な設計・エンジニアリング活動に投資され、3カ国間のパートナーシップが勢いを増し、実施ペースを加速させることを可能にする。

GIGOの岡真臣首席行政官は「今回の契約はGCAPにとって重要な節目となる。これまで3カ国の契約に基づいて実施されてきた活動が、今後は本格的な国際プログラムの一環として実施されることになるからだ」とコメントしている。

また、エッジウィング社のマルコ・ゾフ最高経営責任者は「EdgewingとGIGOがこれほどのペースで事業

を拡大し、現在のような活動体制を構築できたのは、共通の目的意識と強力な協力関係があったからこそだ。この勢いをさらに加速させていきたいと考えている」とコメントしている。

2022年に開始されたGCAPは、最先端技術を搭載した革新的な次世代ステルス戦闘機を提供し、パートナー国の主権産業を支援して世界的な脅威に対応する。

エッジウィング社は、BAEシステムズ社、レオナルド社、および日本航空機産業強化株式会社（JAIEC）によって設立された国際合弁会社。英国に本社を置き、3カ国すべてで事業展開を進めている同社は、次世代戦闘機GCAPの設計・開発を担当し、製品ライフサイクル全体を通して設計責任者としての地位を維持する。エッジウィング社の従業員は、航空機エンジニアリング、耐空性、認証など、プログラムの遂行において高度なスキルを要する業務に従事する。

丸紅、米国DASI社を完全子会社化

丸紅は4月3日、世界最大規模の航空機部品在庫のソリューションプロバイダーである米国のDASI社を完全子会社化したと発表した。発表内容は要旨次のとおり。

丸紅は、100%子会社である米国の航空機アフターマーケット・アセットトレード事業持株会社 Marubeni Aviation Asset Investment LLCを通じて、航空機サンプラス部品（※1）に強みを有する世界最大規模の航空機部品在庫のソリューションプロバイダーであるDASI, LLCの株式の50%を追加取得し、同社を完全子会社化した。

航空機の整備需要は、航空旅客・貨物需要の高まりによる航空機体の増加や、サプライチェーン上の問題による新造機の供給制約に伴う旧世代機の運航長期化などを背景に、世界的に拡大している。世界の航空機整備に関連する支出は年平均3.3%の成長が見込まれ

ており、2035年には約2,150億ドルに達する見通しである。これに伴い、航空機アフターマーケット向け部品市場も2035年には2024年対比約1.5倍の235億米ドルへ拡大すると予測されている。

DASIは、航空機アフターマーケット向けの部品販売事業者として、世界中の航空事業者が保有する約250万種類の新品部品およびサンプラス部品（消耗部品・ロータブル部品）（※2）を調達し、3,500社以上の顧客に販売している。蓄積した販売実績データを基にした精緻な価格設定、仕入先の在庫流動化を支援する多様なサービス提供、自社倉庫・オンラインストア・基幹システムを連動させた高品質で効率的なオペレー

ション体制を強みに、多様な顧客ニーズに対応する豊富な品揃えと即納性を実現している。

丸紅は、中期経営戦略GC2027において、「成長領域×高付加価値×拡張性」を有する戦略プラットフォーム型事業に注力している。本案件は、戦略プラットフォーム型事業の一つである航空機アフターマーケット・アセットトレード事業において、100%子会社の米国Magellan Aviation Group LLLPとともに中核事業と位置づけている。本案件により、退役機やエンジンの取得・解体を通じた中古ローダブル部品に強みを

持つMagellanと、新品部品やサープラス部品で豊富な品揃えを誇るDASIとの販売チャネル共有などのシナジーを追求することで、航空機アフターマーケット・アセットトレード領域における事業プラットフォームの拡充を図る。丸紅は、今後も部品の安定供給と効率的な調達環境の整備を通じて航空業界の持続的成長に貢献し、企業価値の向上を目指す。

(※1) 航空機メーカーや運航会社等において、余剰在庫となった新品あるいは中古の航空機部品。

(※2) 修理を行うことで再利用が可能な部品。

住友商事、米国航空機リース会社

Air Lease Corporationの買収完了

住友商事は4月9日、米国航空機リース会社Air Lease Corporationの買収を完了したと、次のとおり発表した。

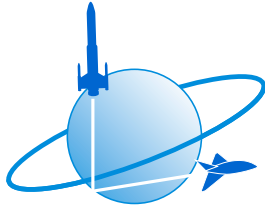
住友商事は、2025年9月に公表した、SMBC Aviation Capital（本社：アイルランド ダブリン）、Apollo、Brookfieldと共同で進めてきた米国航空機リース会社Air Lease Corporationの買収について、米国東部時間4月8日にすべての必要な手続きを完了した。Air Leaseは同日（米国東部時間）にニューヨーク証券取引所から非公開化され、新たに「Sumisho Air Lease」として事業を展開する。

本買収により、住友商事グループ傘下の航空機リース事業は、保有・管理機数において世界トップクラスの規模となる。

航空需要の中長期的な成長が見込まれる一方、航空会社における資本効率向上ニーズの高まりや、環境対応機材への更新需要などを受け、航空機リース会社の

役割は一層重要性を増している。本買収後は、住友商事がこれまで培ってきた航空分野における知見・グローバルネットワークと、Air Leaseの強固な顧客基盤・機材運用力を融合させることで、次世代・環境対応機材への投資の強化、安定収益基盤の拡充、グローバル金融市場を活用した資金調達力の強化を通じて、中長期的な企業価値の向上を目指す。

あわせて、Sumisho Air Leaseは航空機リース業界で豊富な経験を有する経営陣の下、住友商事グループおよびSMBC Aviation Capitalとの連携を強化する。機材調達、リース組成、ポートフォリオ管理、サステナビリティ対応に至るまで包括的な運営体制を構築することにより、グローバル市場における競争力をさらに高める。



航空宇宙日誌

1. 航空関係

月日	国	内
3. 17		<ul style="list-style-type: none"> ◆ 航空自衛隊は、防衛装備庁と連携して「スタンド・オフ電子戦機」の初飛行を岐阜基地で実施した。 ◆ 三菱重工業は、無人機に搭載する人工知能（AI）「ミッション・オートノミー」を開発、米国Shield AI社が提供するAI開発環境を活用した飛行実証を行い、成功したと発表。AI開発から実機搭載、飛行までに要した期間は8週間であった。
18		<ul style="list-style-type: none"> ◆ 航空自衛隊は、高市首相の米国訪問にあたり、政府専用機（B-777）を東京国際空港～ワシントンD.C.（米国）～東京国際空港で運航した（～3月21日）。
19		<ul style="list-style-type: none"> ◆ 日本航空（JAL）は、同社グループのJALエンジニアリング（JALEC）と東京大学発テクノロジーベンチャーである(株)アスカラボが、航空機3Dモデルを活用した整備情報プラットフォームを共同開発し、運用を開始したと発表。 ◆ 海上自衛隊は、米海軍と共同訓練を相模湾で実施した。この共同訓練には、海上自衛隊第21航空隊からSH-60K哨戒ヘリコプターが、米海軍からMH-60R哨戒ヘリコプターが参加し、対潜戦訓練を行った。
24		<ul style="list-style-type: none"> ◆ 海上自衛隊第3航空隊は、令和7年度米海軍主催固定翼哨戒機多国間共同訓練（シードラゴン2026）にP-1固定翼哨戒機および人員約40名を派遣し（3月9日～）、グアム島周辺で対潜戦訓練を実施した。
25		<ul style="list-style-type: none"> ◆ 国土交通省は、ボーイング社から平成27年6月29日付で型式証明の申請があった双発ジェット旅客機「ボーイング式737-8型」に対し、令和8年3月25日付で型式証明を行った。 ◆ 日本航空（JAL）は、カーゴルクス航空とパートナーシップを強化し、4月1日より両社のネットワークを生かした航空貨物輸送網を実現すると発表した。
27		<ul style="list-style-type: none"> ◆ 経済産業省は、国土交通省と合同で、日本における「空飛ぶクルマ」の社会実装に向けて、官民の関係者による「空の移動革命に向けた官民協議会」の第12回会合を開催し、「空の移動革命に向けたロードマップ」を改訂した。 ◆ ANAホールディングス（ANAHD）は、ANAグループの貨物事業会社のANA Cargo（ACX）、日本貨物航空（NCA）、NCA Japan（NCAJ）の3社を1社に統合する決定を行ったと発表。NCAを存続会社とし、同社の航空運送事業許可を継続する。統合時期は令和9年4月1日の予定。 ◆ 富士通は、防衛装備庁から「広帯域・高感度赤外線検知器の研究試作」を受注し、世界トップレベルの高感度かつ高精細な赤外線センサーを開発したと発表。
31		<ul style="list-style-type: none"> ◆ 日本飛行機は、令和3年4月に開所し海上保安庁機を中心とした航空機の定期整備・改修等を行ってきた同社羽田作業所を、令和8年3月末日をもって閉所した。今後は厚木工場に整備機能を集約する。
4. 1		<ul style="list-style-type: none"> ◆ 航空自衛隊および英伊両空軍の次期戦闘機を開発する日英伊3カ国による「グローバル戦闘航空プログラム（GCAP）」において、日英伊3カ国の国際機関GIGOは、GCAPの設計と開発を主導する合弁会社エッジウィングと最初の契約を締結した。契約額は6億8,600万ポンド。 ◆ 国土交通省は、国際民間航空機関（ICAO）で国際民間航空条約第19附属書（Annex19）が改訂されたことを踏まえ、我が国の「航空安全プログラム」について所要の改正を行うとともに、「航空安全プログラム」で定められた目標の達成に向けて一定期間の具体的な取組を記載した「航空安全実施計画」を新たに策定したと発表。
2		<ul style="list-style-type: none"> ◆ 新エネルギー・産業技術総合開発機構（NEDO）は、NEDO懸賞金活用型プログラムの新たなテーマとして、「NEDO Challenge, Baggage-Loading Robot ～空港の未開拓領域に挑め～」の公募を開始した。
3		<ul style="list-style-type: none"> ◆ 丸紅は、100%子会社のMarubeni Aviation Asset Investment LLCを通じて、世界最大規模の航空機部品在庫のソリューションプロバイダーであるDASI, LLCの株式の50%を追加取得し、同社を完全子会社化したと発表。
7		<ul style="list-style-type: none"> ◆ 横浜ゴムは、米国子会社であるヨコハマ・エアロスペース・アメリカとともに、4月14日から16日の3日間、ドイツのハンブルク・メッセで開催される「エアクラフト・インテリアズ・エキスポ2026」に出展すると発表した。

月 日	国 内
9	◆ 住友商事は、令和7年9月に公表したSMBC Aviation CapitalおよびApollo、Brookfieldと共同で進めてきた米国航空機リース会社Air Lease Corporationの買収について、米国東部時間4月8日にすべての必要な手続きを完了したと発表。
13	◆ 防衛省は、陸上幕僚監部防衛部無人アセット防衛能力推進室および装備計画部無人装備室の新編行事を実施した。
14	◆ 東レは、同社グループでPAN系炭素繊維および炭素繊維プリプレグの製造・販売を行う米国のToray Composite Materials America, Inc.がこのほど、ベルギーのSyensqo SAと航空、宇宙・防衛プログラム向けに炭素繊維の長期供給契約（5年間）を締結したと発表。 ◆ 沖電気工業は、防衛事業の生産基盤強化の一環として、水中音響システム・水中音響センサーなどを生産する沼津工場（静岡県沼津市）に新たな生産棟を建設すると発表した。新棟は令和9年9月の竣工、同年12月頃の稼働開始を予定しており、投資額は約30億円。

月 日	国 際
3. 16	◆ エアバス社は、アトラス・エア・ワールドワイドから開発中の大型貨物機A350F型機20機を確定受注したと発表。米国から初めてのA350F型機の受注で、20機のオプションも設定される。 ◆ ロールス・ロイス社は、アトラス・エア・ワールドワイドがA350F型機20機の搭載用エンジンとして、トレントXWB-97エンジン40基を発注したと発表。 ◆ ATR社は、シンガポールのリース会社Aviationが、2011年に締結された長期枠組み契約の下、ターボプロップ旅客機ATR72-600型機5機の購入権を行使したと発表した。納入は2028年と2029年の予定。
17	◆ ジェネラル・アトミクス・エアロノティカル・システムズ社（GA-ASI）は、米空軍と協働戦闘機（CCA）運用における新たな重要な進展をもたらす自律飛行演習を開催したと発表。
18	◆ エアバス社は、航空機リース会社のエアキャップからA320neoファミリー2機種、計100機を追加受注したと発表。
23	◆ ボーイング社は、米国連邦航空局（FAA）から787-9型機と787-10型機の最大離陸重量引き上げ（iMTOW）の認証を取得したと発表。 ◆ エンブラエル社は、フィンエアとE195-E2型機を最大46機購入する契約を締結したと発表。この契約には、18件の確定発注、16件のオプション、12件の購入権が含まれている。
31	◆ プラット・アンド・ホイットニー社は、F-35A/B/C戦闘機に搭載されるF135エンジンのロット18-19の生産契約を獲得したと発表。 ◆ スターアライアンスは、26番目のメンバーとしてイタリアのITAエアウェイズが正式に加盟したと発表。
4. 3	◆ ATR社は、韓国のSUM AirからATR72-600型機を最大8機受注したと発表。
6	◆ ルフトハンザドイツ航空は、初就航から100周年を迎え、ベルリンで記念行事を実施した。
7	◆ ボーイング社は、737MAXシリーズの新製造ラインをワシントン州シアトル近郊のエバレット工場内に設け、今夏稼働させると明らかにした。エバレット工場で737型機を製造するのは初めて。 ◆ エアバス・ヘリコプターズ社は、ベトナムヘリコプター公社（VNH）の子会社であるベトナム南部ヘリコプター会社（VNH South）とベトナム北部ヘリコプター会社（VNH North）がH225型ヘリコプター3機を発注したと発表。
13	◆ GEエアロスペース社は、インド空軍と契約を結び、軽戦闘機テジャスに搭載されるF404-IN20エンジンの国内デポ施設を設立すると発表した。この施設は、インド空軍が所有・運営・維持し、GEエアロスペース社が技術的な支援、訓練、支援スタッフ、必要な部品や特殊機器の供給を担当する。 ◆ コリンズ・エアロスペース社は、次世代ターボプロッププロペラの先進設計手法とツールの開発に焦点を当てたPHEDREコンソーシアムを立ち上げると発表。
14	◆ ボーイング社は、2026年第1四半期の民間航空機部門および防衛・宇宙・セキュリティ部門の納入実績を発表した。このうち民間航空機部門の納入は、737型機114機、767型機6機、777型機8機、787型機15機の合計143機。

2. 宇宙関係

月 日	内 容
3. 16	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 航空幕僚副長の門間政仁空将は、オーストラリア連邦を訪問し、ASPCon 26 (Air and Space Power Conference 26) および宇宙参謀長等会同 (Space Chiefs' Conclave) に参加した (~3月19日)。 ◆ アストロスケールホールディングスは、同社子会社のアストロスケール英国が、軌道上で役目を終えた複数の人工衛星を除去する「ELSA-M」のミッションに関して、欧州のIsar Aerospace SEとSpectrumを使用する打上げ契約を締結したと発表。
18	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 宇宙航空研究開発機構 (JAXA) は、ロケットラボ社のエレクトロンロケットで令和8年1月から3月の打上げを予定していた「革新的衛星技術実証4号機」の8機のキューブサットについて、打上げ時期を4月23日以降に変更になったと発表。
19	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 日本電気 (NEC) は、日本初の光通信衛星コンステレーションの実現に向けた技術実証衛星に搭載する機器の設計を完了したと発表。 ◆ スカパー JSATは、同社発のスタートアップである(株)Orbital Lasers Orbital Lasersが、シリーズAラウンドとして第三者割当増資およびJ-KISS (Japanese Keep It Simple Security) 型新株予約権の発行により、30.2億円の資金調達を実施したと発表。
23	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 宇宙航空研究開発機構 (JAXA) は、公募していた宇宙戦略基金の技術開発テーマのうち、「次世代地球観測衛星に向けた観測機能高度化技術 (文部科学省計上分)」の「(A) 新たな市場の開拓」、「(B) 既存市場の獲得規模拡大」と「革新的衛星ミッション技術実証支援 (経済産業省分)」および「スマート射場の実現に向けた基盤システム技術 (文部科学省分)」について、実施機関が決定したと発表。 ◆ エアロトヨタは、JAXAが公募する「宇宙戦略基金 (第二期)」の「衛星データ利用システム実装加速化事業/衛星データ利用システムの開発・実証 (補助)」に、代表機関である一般財団法人リモート・センシング技術センターと共同で提案し、技術開発課題「行政等の業務効率化を加速する高空間分解能地理空間基盤モデルの開発」採択されたと発表。 ◆ スカパー JSATは、NTTと設立した合弁会社Space CompassがSWISSto12 SA社と静止軌道 (GEO) 光データリレー衛星 (1号機) の調達契約を締結したと発表。
24	<ul style="list-style-type: none"> ◆ JAXAは、第61回宇宙開発利用部会調査・安全小委員会にH3ロケット8号機打上げ失敗の原因究明に関する最新状況を報告した。
27	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 防衛省は、各種衛星コンステレーションの活用にあたり、衛星で取得した情報をリアルタイムで処理し、他の衛星に高速で伝送するための技術を確認するための実証事業「宇宙領域の活用に必要な共通キー技術の先行実証」について、(株)QPS研究所と8億2,638万6,999円 (税込) で契約した。 ◆ スカパー JSATは、JAXAから光データ中継衛星の安定的なバス運用業務を実現したことに対し、3月3日に感謝状を贈呈されたと発表。
28	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 航空自衛隊は、宇宙作戦群を改編して宇宙作戦団を新編するのに伴い、新編行事を府中基地で実施した。
31	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 情報通信研究機構 (NICT) は、オーストラリア宇宙庁との間で協力覚書を令和8年3月13日にオンラインで締結したと発表。この協力覚書は、宇宙ICT分野における日豪間の協力関係を強化し、日豪の大学、研究機関、産業界、政府機関などの第三者機関も参画できる体制を整え、専門的知見を活用した協力の促進が目的。 ◆ スペースワンは、文部科学省中小企業イノベーション創出推進事業 (SBIRフェーズ3) の宇宙分野の事業テーマ (民間ロケットの開発・実証) について、ステージゲート審査委員会による審査の結果、フェーズ3への移行が認められたと発表。
4. 1	<ul style="list-style-type: none"> ◆ IHIエアロスペースとアリアグループは、宇宙状況把握 (SSA) の分野において共用のSSA地上光学観測所をIHI相生事業所内に設置し同観測所の運用等に関する協力契約書を東京で締結した。 ◆ Space BD(株)は、フランスの衛星企業Unseenlabs社と、日本国内での打上げ手段の確保および多様化に向けた戦略的パートナーシップに関する覚書 (MOU) を締結したと発表。
2	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 日本無線 (JRC)、スカパー JSATおよびシャープは、JRCが令和8年2月4日に選定された防衛省の公告「マルチオービットに対応した通信システムの抗たん化技術開発・実証」の推進に向け、3社で連携し次世代通信システムを開発・実証すると共同発表した。

月 日	国 内
2	◆ アストロスケールホールディングスのフランス子会社アストロスケールフランスと、フランスで衛星プラットフォームの設計・製造・運用を手がけるエクソトレイル社は、衛星の軌道離脱ミッションを開発する契約を締結したと発表。
3	◆ スカパー JSATは、米国航空宇宙局（NASA）の有人月周回ミッション「アルテミスⅡ」において、宇宙船「オリオン」からの一方方向ドップラー測定信号の受信・測定に成功したと発表。
7	◆ 日本航空電子工業は、同社がサポートしている学生による火星探査機開発プロジェクト「ARES Project」が、火星探査ローバーの世界大会「University Rover Challenge 2026」の予選審査を通過し、5月に行われる決勝への進出が決定したと発表。
8	◆ アストロスケールホールディングスは、同社子会社のアストロスケール英国が英国国防省主導のOrpheusミッションにおいて重要設計審査を完了したと発表。
13	◆ スカパー JSATは、Space Compassと米国のApolinkおよびJSAT International Inc.の3社が静止軌道（GEO）—低軌道（LEO）間における光データリレーサービスの技術的およびビジネス面での可能性を共同で検討することを目的に、覚書（MOU）を締結したと発表。

月 日	国 際
3. 15	◆ 中国は、長征6Aロケットを山西省の太原衛星発射センターから打上げ、搭載していた地球観測衛星「遥感50号02星」の軌道投入に成功した。
16	◆ 中国は、快舟11ロケットを甘肅省の酒泉衛星発射センターから打上げ、搭載していた商業衛星8機の軌道投入に成功した。 ◆ スペースX社は、ファルコン9ロケットを米国カリフォルニア州のヴァンデンバーグ宇宙軍基地から打上げ、搭載していたスターリンク衛星25機（グループ17-24）の軌道投入に成功した。
17	◆ スペースX社は、ファルコン9ロケットを米国フロリダ州のケープカナベラル宇宙軍基地から打上げ、搭載していたスターリンク衛星29機（グループ10-46）の軌道投入に成功した。
19	◆ スペースX社は、ファルコン9ロケットをケープカナベラル宇宙軍基地から打上げ、搭載していたスターリンク衛星29機（グループ10-33）の軌道投入に成功した。
20	◆ スペースX社は、ファルコン9ロケットをヴァンデンバーグ宇宙軍基地から打上げ、搭載していたスターリンク衛星25機（グループ17-15）の軌道投入に成功した。
21	◆ ロケットラボ社は、エレクトロンロケットをニュージーランドのマヒア半島の同社施設から打上げ、搭載していた日本のSynspectiveの小型合成開口レーダー（SAR）衛星「StriX」8号機の軌道投入に成功した。
22	◆ スペースX社は、ファルコン9ロケットをケープカナベラル宇宙軍基地から打上げ、搭載していたスターリンク衛星29機（グループ10-62）の軌道投入に成功した。 ◆ ロシアの国営宇宙企業ロスコスモスは、プログレスMS-33補給船（94P）をソユーズ2.1aロケットで打上げ、3月24日、国際宇宙ステーション（ISS）とのドッキングに成功した。
26	◆ 中国は、捷龍3号ロケットを山東省海陽市沖の黄海上の洋上プラットフォームから打上げ、「微厘空間（CentiSpace）」02グループ10機の軌道投入に成功した。 ◆ 中国は、長征2Dロケットを太原衛星発射センターから打上げ、搭載していた中国四維の地球観測衛星「四維高景2号05/06」の軌道投入に成功した。
27	◆ スペースX社は、ファルコン9ロケットをヴァンデンバーグ宇宙軍基地から打上げ、搭載していたスターリンク衛星25機（グループ17-17）の軌道投入に成功した。 ◆ 中国は、長征2Cに遠征1号S上段を組み合わせたロケットを酒泉衛星発射センターから打上げ、搭載していた試験衛星「試験33号」の軌道投入に成功した。
28	◆ ロケットラボ社は、エレクトロンロケットをニュージーランドのマヒア半島の同社施設から打上げ、搭載していた欧州宇宙機関（ESA）の測位衛星実証ミッション「Celeste」の最初の2機の軌道投入に成功した。

月 日	国 際
30	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 中国企業の中科宇航は、力箭2号ロケットを酒泉衛星発射センターから打上げ、搭載していた試験宇宙船や技術実証衛星などペイロード3機の軌道投入に成功した。なお、力箭2号ロケットは、中科宇航が開発した中型液体燃料ロケット。 ◆ スペースX社は、ファルコン9ロケットをヴァンデンバーグ宇宙軍基地から打上げ、相乗り打上げミッション「トランスポーター16」で搭載していた小型衛星などペイロード119機の軌道投入に成功した。 ◆ スペースX社は、ファルコン9ロケットをケープカナベラル宇宙軍基地から打上げ、搭載していたスターリンク衛星29機（グループ10-44）の軌道投入に成功した。
4.	
1	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 米国航空宇宙局（NASA）は、有人月ミッション「アルテミスII」として有人宇宙船「オリオン」をスペース・ローンチ・システムによりフロリダ州のケネディ宇宙センターから打上げた。
2	<ul style="list-style-type: none"> ◆ スペースX社は、ファルコン9ロケットをケープカナベラル宇宙軍基地から打上げ、搭載していたスターリンク衛星29機（グループ10-58）の軌道投入に成功した。
3	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 中国の民間企業の日兵科技は、大型液体燃料ロケット「天龍3号」を酒泉衛星発射センターから初めて打上げたが、飛行中に異常が発生し、打上げは失敗した。 ◆ ロシアのロスコスモスは、ソユーズ2.1aロケットをプレセック宇宙基地から打上げ、搭載していた自国の通信衛星「Meridian-M No.21L」の軌道投入に成功した。 ◆ ユナイテッド・ローンチ・アライアンス（ULA）社は、アトラスVロケットをケープカナベラル宇宙軍基地から打上げ、搭載されていたAmazonの通信衛星29機の軌道投入に成功した。
6	<ul style="list-style-type: none"> ◆ スペースX社は、ファルコン9ロケットをヴァンデンバーグ宇宙軍基地から打上げ、搭載していたスターリンク衛星25機（グループ17-35）の軌道投入に成功した。
7	<ul style="list-style-type: none"> ◆ ノースロップ・グラマン社は、4iG Space and Defence Technologies Ltd.と、ハンガリー向けの静止衛星開発を開始する新たな共同プロジェクトを発表した。 ◆ ボーイング社は、人工衛星「ViaSat-3フライト3（VS-3 F3）」を通信事業者のバイアサット社に引き渡したと発表。 ◆ 中国は、長征8ロケットを海南省の商業宇宙発射センターから打上げ、搭載していた中国の衛星コンステレーション「千帆」第7グループの通信衛星18機の軌道投入に成功した。
8	<ul style="list-style-type: none"> ◆ ノースロップ・グラマン社は、カリフォルニア州ヴァンデンバーグ宇宙軍基地のスペースローンチコンプレックス8からミノタウルIV打上げロケットに搭載されたSTP-S29Aミッションの打上げに成功した。
9	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 中国は、長征6Aロケットを太原衛星発射センターから打上げ、搭載していた中国衛星ネットワーク集団の衛星コンステレーション「国網」の第21グループの通信衛星5機の軌道投入に成功した。
10	<ul style="list-style-type: none"> ◆ スペースX社は、ファルコン9ロケットをヴァンデンバーグ宇宙軍基地から打上げ、搭載していたスターリンク衛星25機（グループ17-21）の軌道投入に成功した。
11	<ul style="list-style-type: none"> ◆ シグナス補給船運用24号機（NG-24）ミッションがファルコン9ロケットによってケープカナベラル宇宙軍基地から打上げられ、4月13日、国際宇宙ステーション（ISS）に結合された。 ◆ 中国は、捷龍3号ロケットを広東省陽江沖の南シナ海上の洋上プラットフォームから打上げ、「衛星インターネット技術試験衛星」の軌道投入に成功した。
14	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 中国の中科宇航は、力箭2号ロケットを酒泉衛星発射センターから打上げ、搭載していた地球観測衛星「吉星高分07A02星」を含む衛星8機の軌道投入に成功した。 ◆ スペースX社は、ファルコン9ロケットをケープカナベラル宇宙軍基地から打上げ、搭載していたスターリンク衛星29機（グループ10-24）の軌道投入に成功した。 ◆ スペースX社は、ファルコン9ロケットをヴァンデンバーグ宇宙軍基地から打上げ、搭載していたスターリンク衛星25機（グループ17-27）の軌道投入に成功した。



航空機生産実績（2026年2月）

（単位：百万円）

生産品目名	計	防衛向け（含、特需）		民間向け		輸出（参考値）
	金額	数量	金額	数量	金額	金額
製造（合計）	186,100		53,144		132,956	86,327
機体	73,963		X		X	34,101
機体本体	13,202	1	X	X	X	122
固定翼機	X	X	X	0	0	
ターボジェット機	X	X	X	0	0	
ターボプロップ機	0	0	0	0	0	
回転翼機（ヘリコプタ）	X	X	X	X	X	19
その他の航空機	X	X	X	0	0	84
無人航空機						19
機体部品・付属装置	60,761		14,253		46,508	33,979
機体部品	52,996		12,528		40,468	33,965
付属装置・室内装備	7,765		1,725		6,040	14
エンジン	93,835		X		X	52,226
エンジン本体	6,574	X	X	X	X	0
ターボジェットエンジン	X	X	X	0	0	
ターボシャフトエンジン	X	X	X	0	0	
その他エンジン	X	0	0	X	X	
エンジン用部品	87,261		4,772		82,489	52,226
その他機器	10,987		7,028		3,959	0
補機（エンジンの付属品を含む）	6,378		4,528		1,850	
航空計器・操縦訓練用設備	4,609		2,500		2,109	0
航空機（計）	178,785		45,829		132,956	86,327
その他航空機関連機器	7,315		7,315			
海上・航空移動通信装置	3,151		3,151			
レーダー装置	4,164		4,164			
修理（合計）	35,858		24,598		11,260	
機体	18,960		16,675		2,285	
機体本体	7,228		6,176		1,052	
固定翼機	4,288		X		X	
ターボジェット機	3,694		X		X	
ターボプロップ機	594		X		X	
回転翼機（ヘリコプタ）	2,806		2,803		3	
その他の航空機	134		X		X	
機体部品・付属装置	11,732		10,499		1,233	
機体部品	10,756		10,021		735	
付属装置・室内装備	976		478		498	
エンジン	14,952		6,404		8,548	
エンジン本体	14,832		6,374		8,458	
ターボジェットエンジン	X		X		8,347	
ターボシャフトエンジン	X		X		0	
その他エンジン	X		X		111	
エンジン用部品	120		30		90	
その他機器	1,946		1,519		427	
補機（エンジンの付属品を含む）	823		564		259	
航空計器・操縦訓練用設備	1,123		955		168	
合計	221,958		77,742		144,216	86,327
（除、その他航空機関連機器）	(214,643)		(70,427)		(144,216)	(86,327)

月末従業員数 27,785人

出典：経済産業省生産動態統計月報
（輸出のみ：財務省貿易統計）（注）無人航空機は生産動態統計の製品コードにはないが、2022年1月から貿易統計のHSコードに新たに設定された。
X：出典（経産省生産動態統計）中の2020年1月以降の一部データは、機種別内訳数値が明記されていない。

貿易統計(令和7年1月-12月)

輸出額

(単位：百万円)

	合計	内訳
航空機用エンジン（ピストン）	61	
” の部分品	11,304	
航空機用エンジン（タービン、その他）	291	
” の部分品	543,237	
気球及び飛行船並びにグライダー、 ハンググライダーその他の原動機を有しない航空機	622	
ヘリコプター	163	
自重が2000kg以下のもの		163
自重が2000kgを超えるもの		0
飛行機その他の航空機	1	
自重が2000kg以下のもの		1
自重が2000kgを超え15000kg以下のもの		0
自重が15000kg以上のもの		0
部分品	356,746	
プロペラ及び回転翼並びにこれらの部分品		3,382
着陸装置及びその部分品		1,952
飛行機、ヘリコプター又は無人航空機のその他の部分品		350,061
その他		1,351
落下傘及びロートシュート並びにこれらの部分品	85	
航空機射出装置及び着艦拘束制御装置、 その他これに類する装置並びにこれらの部分品、 航空用地上訓練装置及びその部分品	0	
空中戦シミュレータ及びその部分品	0	
その他の部分品	2	
無人航空機	817	
旅客の輸送用に設計したもの／ その他のもの（遠隔制御飛行専用のものに限る）		0
最大離陸重量 250g以下のもの		7
最大離陸重量 250gを超え7kg以下のもの		469
最大離陸重量 7kgを超え25kg以下のもの		194
最大離陸重量 25kgを超え150kg以下のもの		147
その他のもの		0
無人航空機	56	
最大離陸重量 250g以下のもの		0
最大離陸重量 250gを超え7kg以下のもの		26
最大離陸重量 7kgを超え25kg以下のもの		1
最大離陸重量 25kgを超え150kg以下のもの		27
その他のもの		1
計	913,385	
宇宙飛行体及び打ち上げロケット	4,799	
合計	918,184	113.6% (対 R07/R06年比)

令和6年

808,429

115.0%

(対 R06/R05年比)

※四捨五入の関係から、合計は必ずしも一致しない

(注) 出典：財務省貿易統計

対象：航空宇宙関連

輸入額

(単位：百万円)

	合計	内訳
航空機用エンジン（ピストン） ” の部分品	961 59,211	
航空機用エンジン（タービン、その他）	591,214	
ターボジェット		522,583
ターボプロペラ		11,857
ガスタービン		51,138
その他のエンジン		5,636
航空機用エンジン（タービン、その他）の部分品	924,539	
気球及び飛行船並びにグライダー、 ハンググライダーその他の原動機を有しない航空機	94	
ヘリコプター	24,521	
自重が2000kg以下のもの		4,259
自重が2000kgを超えるもの		20,262
飛行機その他の航空機	433,394	
自重が2000kg以下のもの		648
自重が2000kgを超え15000kg以下のもの		92,915
自重が15000kg以上のもの		339,830
部分品	343,400	
飛行機用プロペラ		4,632
ヘリコプター用回転翼（ブレードを含む）		7,420
プロペラ及び回転翼並びにこれらの部分品 （その他のもの）		9,732
着陸装置及びその部分品		55,231
飛行機又はヘリコプターのその他の部分品		257,479
その他の部分品		8,905
落下傘及びロートシュート並びにこれらの部分品	2,988	
航空機射出装置及び着艦拘束制御装置、 その他これに類する装置並びにこれらの部分品、		
航空用地上訓練装置及びその部分品	9,240	
空中戦シミュレータ及びその部分品	1,631	
その他の部分品	16,392	
無人航空機	22,993	
旅客の輸送用に設計したもの／ その他のもの（遠隔制御飛行専用のものに限る）		42
最大離陸重量 250g以下のもの		2,608
最大離陸重量 250gを超え7kg以下のもの		8,122
最大離陸重量 7kgを超え25kg以下のもの		1,583
最大離陸重量 25kgを超え150kg以下のもの		10,191
その他のもの		446
無人航空機	8,970	
最大離陸重量 250g以下のもの		0
最大離陸重量 250gを超え7kg以下のもの		246
最大離陸重量 7kgを超え25kg以下のもの		129
最大離陸重量 25kgを超え150kg以下のもの		94
その他のもの		8,500
計	2,439,548	
レーダー	18,958	
航行用無線機器	19,064	
計	38,022	
宇宙飛行体及び打ち上げロケット	155	
合計	2,477,725	111.5% (対 R07/R06年比)

令和6年

2,222,962

139.1%
(対 R06/R05年比)

※四捨五入の関係から、合計は必ずしも一致しない

(注) 出典：財務省貿易統計

対象：航空宇宙関連



航空と宇宙
日本航空宇宙工業会会報 第 869 号

2026 年 05 月 11 日 印刷

2026 年 05 月 11 日 発行

- ★本誌に掲載された記事で、意見を述べてあるものについては、筆者の個人的見解であることをお断りします。
- ★本誌記事の無断転載を禁じます。

発行 / 編集 一般社団法人 日本航空宇宙工業会

The Society of Japanese Aerospace Companies (SJAC)

東京都港区赤坂二丁目 5 番 8 号 ヒューリック JP 赤坂ビル 10 階

TEL (03)3585-0511 (代)

FAX (03)3585-0541

<https://www.sjac.or.jp>
