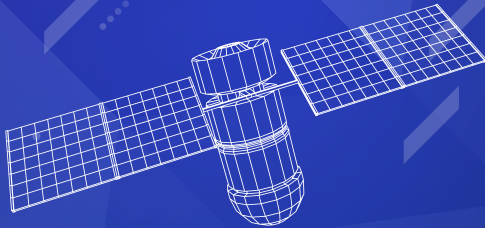


航空と宇宙

日本航空宇宙工業会会報 ISSN 1344-1760

2026.7月号



2026年7月号 目次 (No.871)

寸	言	一般社団法人日本類別協会	代表理事	服部 陽介
		NATOカタログ制度を活用した防衛産業の海外展開支援		
工業会活動	I A Q G	リスボン会議について	.....	1
		日EU防衛産業対話(日EU DID)開催報告	.....	12
航空宇宙ニュース	JAXA、H3	ロケット6号機の打上げに成功	.....	13
		新明和工業、無人飛行艇の自動着水および 海中の小型ビークルと音響通信に成功	.....	13
	JALEC/三菱重工業、	航空機アフターマーケット事業の合併会社設立	.....	15
	IHI、衛星コンステレーションの	SAR衛星からデータ取得開始	.....	15
	三菱電機、宇宙戦略基金で軌道間輸送機を開発へ	.....	16	
航空宇宙日誌	(1) 航空関係	.....	17	
	(2) 宇宙関係	.....	20	
資料	航空機生産実績(2026年4月)	.....	23	



寸言

一般社団法人日本類別協会
代表理事
服部 陽介



NATOカタログ制度を活用した防衛産業の海外展開支援

このたび、日本航空宇宙工業会にご入会の機会を賜り、誠にありがとうございます。業界の第一線でご活躍の皆さまと共に歩める機会を得られたことを、大変光栄に存じます。

一般社団法人日本類別協会（JPNCA）は、NATO加盟国が共同運用するNATOカタログ制度（NCS：NATO Codification System）の普及と、日本企業の国際防衛市場への参入支援を目的として設立された団体です。

私自身、NCSに関わる企業活動を続ける中で、欧米の担当者や関係者と直接話す機会を積み重ねてきました。防衛産業における公式で最大の品目データベースでありながらも日本で活用がほとんど進んでいないこと、一方で国内の物品調達をめぐる現場の課題がNCS活用によって解消できる可能性があること、こうした現実が少しずつ明らかになっていきました。

まずはNCSとはどんなものであるか、という啓発活動が必要であると感じ、同時に、日本産業界、特に中小企業や新興企業がNCSに触れることでさらなる可能性を見出すことができるのではないかと期待が私の中で膨らみました。ただ、一個人が抱えるにはあまりにも大きすぎる課題であり、より多くの人を知ることの意味のある情報であることから、一般社団法人というかたちで産業界に還元することにしました。

さて、肝心のNCSについてですが、NCSとはNATOおよび加盟国が装備品・部品を統一的に分類・管理するための国際的な品目識別制度であり、現在65か国以上が採用しています。品目にNATOストック番号（NSN）が付与されることで、NATO加盟国の調達カタログへの掲載が可能となり、サプライヤーとしての

参入機会が開かれます。特に欧米諸国においてはNSNで品目を管理し、入札・調達時の品目指定にも使用されていることから、各国省庁のみならず産業界としても共通言語として機能していることがわかります。国内外問わず、この番号を一度も目にせずに活動することは困難と言えるほどのものではないでしょうか。

近年、防衛装備移転三原則の改正に加え、輸出可能な装備品の類型制限の撤廃といった政策転換を背景に、日本の防衛産業における海外展開への関心が急速に高まっています。しかしながら、NATOの調達制度や規格体系は複雑であり、どの経路が自社製品にとって現実的か、誰に相談すればよいか、どの規格や法令に準拠すべきかを把握することは、多くの企業にとって容易ではありません。有望な技術や製品を持ちながらも、参入の糸口を掴めずにいる企業が少なくないのが実情です。

当協会は、NCSの活用に基づいた市場調査、NATO規格（STANAG含む）の調査研究、米国・EU公的調達システムへの登録支援、そして輸出経路の個別相談といった活動を通じて、日本企業が国際防衛市場へ参入するための「道案内」を担っています。また、関係省庁・業界団体との連携のもと、個々の企業が切り開いてきた輸出経験を業界共有の資産として蓄積・活用する仕組みづくりも進めています。

航空宇宙産業界の皆さまが長年培ってこられた技術と製品は、世界が必要としているものです。当協会は、その価値がより多くの国々に届くための橋渡し役として、皆さまと共に歩んでまいりたいと考えております。引き続き、どうぞよろしくお願ひ申し上げます。

工業会活動

IAQGリスボン会議について

1. はじめに

IAQG (International Aerospace Quality Group) リスボン会議が、2026年4月20日(月)～23日(木)にポルトガルの首都リスボンにて開催された。これに先立ち、9100規格関連の会議は4月16日(木)から始まっており、日本からも担当メンバーが参加した。

全体で200名ほどが現地参加した中で、JAQG (Japanese Aerospace Quality Group) からも数多くのメンバーが対面およびオンラインで会議に参加した。

今回の会議場はPestana Palace Lisboaと言う、20世紀初頭に建築された宮殿様式の住居をホテルとして改装したもので、重厚な造りの建物であった。

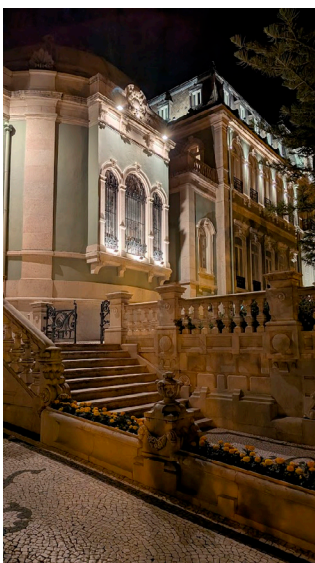
9100規格は、主に米国ステークホルダーの要請に応じて9001の改定を待たずに部分的な改定を行う計画であったが、本年秋に予定されているISO9001の改定に追随する形で2027年1月の改定を行う計画となった。今回の会議では9100やそれに付随する各種規格について、改定内容や日程について再確認が行われた。

なお、今回は会議場レイアウトの関係上、各委員会のメンバー写真があまり撮れておらず、いつもより参加者の写真が少ないが、ご容赦頂きたい。以下に会議について報告する。

2. IAQGの概要および会議概要

国際航空宇宙品質グループ (IAQG) は、世界の航空宇宙及び防衛関連企業が互いの信頼に基づいて強力な協力体制を構築・維持することにより、価値創造の流れの全段階において品質の著しい改善とコストの削減を実現する活動を推進するために1998年に設立された民間非営利組織である。その構成は、アメリカ地区のIAQG-Americas、アジア太平洋地区のIAQG Asia-Pacific、ヨーロッパ地区のIAQG-Europeから構成される。

いずれの組織も契約請負業者以外には常勤専従職員はおらず、航空宇宙関連企業の従業員により構成されており、各企業のボランティア活動により支えられている。



会議会場 (Pestana Palace Lisboa)

JAQGはIAQG Asia-Pacificの主たるメンバーであり、航空宇宙における品質マネジメントの最新状況を把握するとともに、日本の航空宇宙産業界の意見を国際品質規格や国際航空宇宙認証制度に反映させるべく活動を行っている。SJAC（日本航空宇宙工業会）はJAQG事務局として主に日本国内の活動を支援するとともに、IAQGにおいても各種委員を担うなど、国内外で活動支援を行っている。

IAQGの主な活動目的は次の3点である。

- ・ 航空宇宙業界独自規格（9100シリーズ規格）の制定及び維持
- ・ 品質改善のためのガイダンス資料の提供
- ・ 9100シリーズ認証制度の開発及び維持

会議は通常、各種分科会から始まり、IAQGプレジデント及び各セクターのリーダーによる執行委員会（Executive Committee）、Voting Member（以下、投票メンバー）が参加するOperations Council（今回は主催者都合によりキャンセル）と続き、最終日にIAQG総会（General Assembly）が行われ、中長期戦略の検討及び作業進捗状況の確認・調整等が行われる。これらについては後述する。

IAQG全体で27社の投票メンバーのうち、JAQGは4社のメンバーを有し、ほぼ全ての会議へ積極的に参画しており、我が国及びアジア太平洋地区の代表としての意見をIAQGに提案及び反映する活動を行って



Eric Jefferies 会長

陶山セクターリーダー

る。

以下、実際の時系列とは異なるが、理解しやすさを第一義として、まず総会の概要について述べ、続いて各種分科会について述べる。

(1) 総会（General Assembly）

（報告者：城福隆司 日本航空宇宙工業会）

総会は、最終日の午前には開催された。IAQGプレジデントによる執行委員会報告に始まり、各セクター



総会（General Assembly）の様子

(Americas、Europe、Asia-Pacific) のリーダーからの活動報告、規格の開発状況、SCMH (Supply Chain Management Handbook) およびAIMM (Aerospace Industry Maturity Model) 等のユーザー支援ツールの開発状況報告、COT (Certification Oversight Team) 活動報告、IAQGによる認証制度のIT基盤であるOASIS (Online Aerospace Supplier Information System) の更新状況の報告などが行われた。

執行委員会報告ではIAQGプレジデントEric Jefferies氏より、色々と課題はあるものの、先が見えてきており、楽観的見通しをしていることと、IAQGとしてのAIツールが整備されてきていることが報告された。

続くセクター報告では、各セクターリーダーより、メンバーの加入状況、活動報告がなされた。Asia-Pacificからは、本会議よりセクターリーダーを務める(株)I H Iの陶山氏より報告がなされた。

特徴的だったのはメンバー構成で、Americasでは投票権を有するFull Memberが10社、セクター内の投票権を有するAssociate Memberが9社、その他Affiliate Memberが3社と、Full Member以外の構成が非常に少ないのに対し、EuropeやAsia-PacificではAffiliate Memberが多数在籍しており、現状ではセクター間のメンバーステータスに対する考え方に差異があることが見て取れた。本件はIAQGでも課題としており、メンバーステータスの統一化を図ろうとしている所である。

総会の決議事項は下記の3件で、いずれも27名の投票メンバー (Americas : 10名、Europe : 10名、Asia-Pacific : 7名) により承認された。

1. 2025年10月のワシントンD.C会議議事録の承認
2. 2025年IAQG会計の承認
3. IAQG Executive Committeeメンバー交代 (Asia-Pacificリーダーの交代に伴う) の承認

なお、投票メンバーのうち、4名 (株)I H I、三菱重工業(株)、川崎重工業(株)、(株)S U B A R U) はJAQGから出席している。

(2) 執行委員会 (Executive Committee)

(報告者：陶山修二 (株)I H I)

執行委員会は、IAQG会長、各セクターリーダー、財務管理チームリーダー等から構成され、IAQGの組織運営に関連する重要事項を討議する委員会である。毎週オンライン会議方式にて実施されているが、リスボン会議では対面にて実施された。

今回は、下記の4点について確認・議論した。

- ①2025年IAQG財務決算内容及び2026年IAQG予算
- ②IAQGスカラシップ構想
- ③IT開発・デジタル化の実施状況 (AI活用構想、OASIS及びOASIS Insightのアップデート状況、OASISデータのReporting Server及びBIツールの構築状況)
- ④Single SDO (Standards Development Organization) 化をめぐる協議調整状況 (SAEとの関係、著作権、翻訳プロセスなど) 及び対応方針

(3) IAQG Operations Council

主催者都合により本会議はキャンセルされた。

(4) Standard Council Meeting

(報告者：渡辺 秀 三菱重工業(株))

IAQG Standards Council Meetingは各セクター代表の投票メンバー27名の参加により運営され、各Standardsの全体的な健全性とパフォーマンスの管理、IAQG AISEL IPポリシー (AISEL: Association Internationale Sans but Lucratif:国際非営利団体) への整合、航空宇宙産業の技術的な向上、各Standards開発と保守に関するプロセスとツールの管理及び承認に責任を持っている。

今回は、以下のような議題に対して、報告及び議論が行われた。

- ・各Standardsのステータス/投票状況
- ・Standardsの各国語 (ドイツ語、フランス語、スペイン語、イタリア語、日本語、韓国語、中国語) への翻訳状況の説明
 - イタリア語及びドイツ語に関しては、翻訳レビュー機関との契約完了。
 - 日本語、韓国語に関しては、翻訳レビュー機関との契約締結直前。
 - 残る3か国の翻訳レビュー機関との調整を進め、SDO発行に向け進める。
- ・OCAP*適用の提案
- ・IAQG-1 Standards Management Committeeの状況報告
 - 構成メンバーの紹介が行われた。

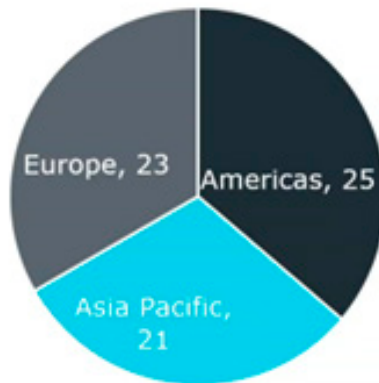
円グラフで示す通り、307名のメンバーの内、69名が投票権を持ち、投票権保持者は3セクター (北米、欧州、アジア太平洋) にはほぼ同等に分散し、87%がIAQGメンバーで構成されている。

*OCAP : Organization Certification Analysis Process.

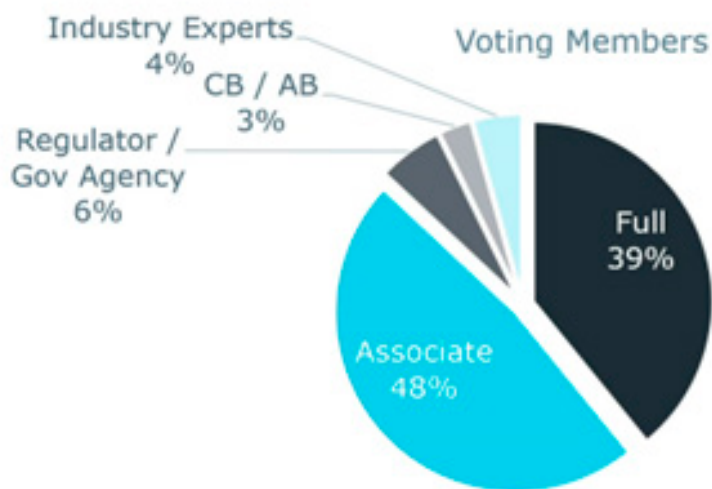
IAQG -1 Standard Management Committee



■ Voting Member ■ Liasons
■ Mailing List



■ Americas ■ Asia Pacific ■ Europe



87% of Voting Members are from IAQG member companies

■ Full ■ Associate ■ Regulator / Gov Agency ■ CB / AB ■ Industry Experts

組織と認証機関（CB）との間で、組織のAQMS（航空宇宙品質マネジメントシステム）の適用範囲および関連する認証審査プログラムを決定し、スキーム内での認証に関するリスク評価を実施するための対話的なプロセス。本要求はIA9104-1 Requirements for Certification of Aviation, Space, and Defense Quality Management Systemsに規定されているが、国内ではまだ発行/適用されていない。

(5) IAQG-1 Standards Management Committee

（報告者：上原美基 川崎重工業株）

SMC（Standards Management Committee:規格管理委員会）は、作成や管理など規格に係る技術的作業を担当する部門であり、議長と各セクター担当からな

るリーダーシップチーム、各規格の執筆チーム、投票権メンバー（Full及びAssociate Memberとステークホルダーなど専門家）から構成される。

今回のリスボン会議では、まず2025年活動の全般報告として、各セクターでの規格に関わる活動、各規格の投票率（90%超）について報告が行われた。また、会議事務局であるSAE InternationalからStandards Works（SAEが提供するプラットフォーム）の機能向上、SAEが参加する規格デジタル化推進団体（Digital Standards Alliance）の説明、SAE新会議体S-20 Aerospace Council及びS-18 Safety Management System発足の報告があった。

その後、各規格の改訂状況が報告された。現在進行中のOCAP（Organization Certification Analysis



9100チーム集合写真

西口氏（右端から3番目：三菱重工業(株)）、田中氏（右端：川崎重工業(株)）

Process: 認証機関における組織認証分析プロセス (9104/1規格要求)) 要求の追記改訂では、4Gr中、2nd Grまで投票が完了し、賛成多数で可決しStandards Councilへ送付されたこと、否認票へのコメント処置結果を各コメント者に回答中であること、3rd GrはまもなくSMC投票予定であることが報告された。

a 9100規格「航空、宇宙及び防衛分野の組織に対する要求事項」

（報告者：西口 潤 三菱重工業(株)）

IAQG9100チームでは2つの9100規格の改正（①部分改正、②本改正）を進めてきたが、①部分改正については、ISO9001：2026版が発行間近であり、組織及び認証機関にとって短い期間に2回の移行を実施するのは負担がかかる等の理由から、キャンセルすると発表された。部分改正で変更/追加した、主にsub-tier(下請)管理を強化した要求事項は、②本改正に反映される。

本改正では、上記の他、航空宇宙独自分野として、情報セキュリティに関する要求事項を新規追加、製品安全、模倣品の防止、APQP (Advanced Product Quality Planning)、内部監査、是正対策、納期通りの引渡しに関する要求事項等を強化、及びISO9001:2026版の要求事項を反映している。2026年2月から3月にかけて、IA9100規格案に対する投票が実施され、60票中、

承認は59票であり、無事投票を通過した。今回の投票で193件のコメントが寄せられ、IAQGリスボン会議前に各セクター（米/欧/亜）チームでコメントに対する処置案を検討、今回のIAQGリスボン会議では各セクターでの協議結果を基に、IAQG9100チームとしての最終方針を協議し、チーム全体で合意したことが報告された。

今後、ISO9001：2026版発行（26年9月頃）後、IA9100規格に対する最終投票が実施され、27年1月にIA9100規格完成を目指している。

b 9110規格「航空分野の整備組織に対する要求事項」およびMRO (Maintenance Repair and Overhaul)

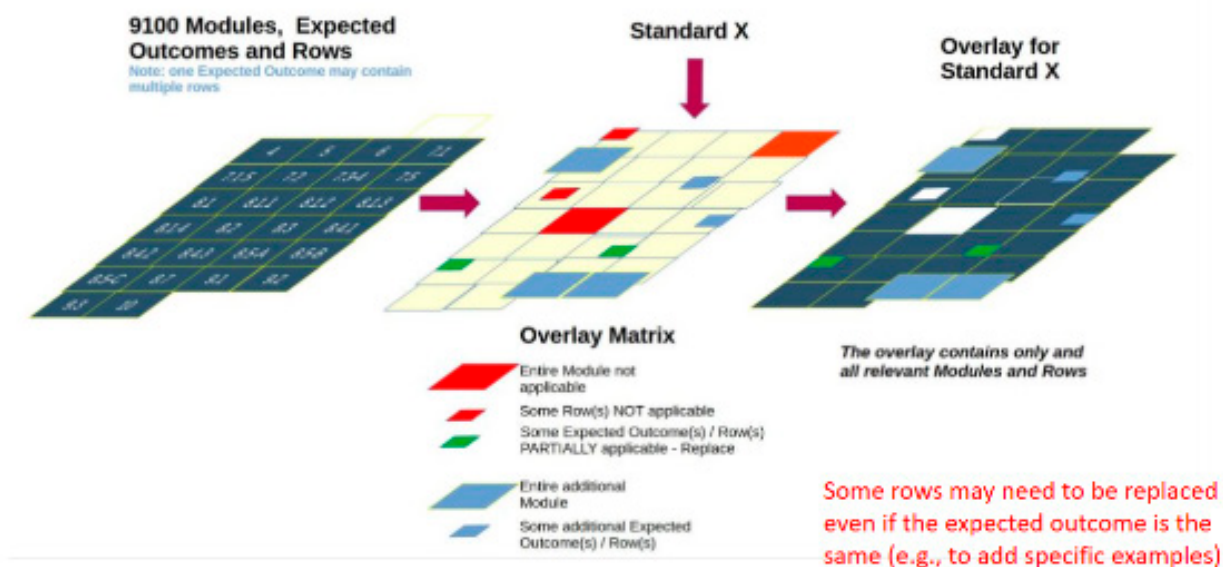
（報告者：佐藤幸喜 日本航空宇宙工業会）

今回はJAQGから1名参加し、全体では7名が現地参加、2名がオンライン参加であった。

まず、3つのIA9100シリーズ規格の部分改正版の同時発行に向けて進捗を図っていたところ、ISO9001の全面改正版が2026年9月から11月に発出される予定と明らかになったことを踏まえ、部分改正を中止してIA9100全面改正案を基にIA9110全面改正案を速やかに仕上げることにした。この際、IA9120全面改正案との連携を密に図ることも確認された。

次に、AIMM (Aerospace Improvement Maturity Model：9100成熟度モデル) Overlay活動 (9100全面

AIMM Strategy - Overlay Concept



改正に連動した改訂：次頁図参照）について、9110及び9120の二つのチームともに現在のAIMM2.0バージョンにIA9100全面改正版モジュールを組み込んで準備整い次第、活用していくことになった。

続いてIA9110 全面改正版の検討を開始し、次期ISO 9001改訂に含まれる可能性が大きい内容を考慮して詳細検討を進めた。この詳細検討は、今後も定期的にオンライン会議で継続し、10月のIAQG会議で最終確認を行うこととなった。

さらに、今回、(株)IHI山本氏からメールで寄せられた「EASA警告3月26日付『Theft of Turbofan Engine Parts before Mutilation』」についてチーム内で共有した。これは、9110と9120でのみ不正品(unapproved parts)を定義しており、9100にはないため、山本氏から盗品は不正品であるとの認識について確認を提案され、実施したものである。参考リンク先を下記に示す。

<https://www.easa.europa.eu/en/domains/aircraft-products/suspected-unapproved-parts/theft-turbofan-engine-parts-mutilation>

(リンク先概要)

1月下旬に、スペインで廃棄処理予定のエンジン部品(CFM56、PW1100G-JM、V2500、RB211)を詰めたコンテナ12個(内3個にCritical PartsやLife limited Partsが積まれていた)が、廃棄処理先へ向かう経路を変更されて盗まれた、との報告がスペイン航空局か

らEASA (European Union Aviation Safety Agency)にあった。EASAは盗まれたPartsやComponentが市場に出回る恐れがあると警告している。

それらはUnapproved Partsとみなされた。盗まれた品物リストによれば全部で625アイテム。

前回のワシントンDC会議で設置されたIAQGのMROリーダーも、本9110Writing Teamに加わり、今回はオンライン参加により別途オンライン会議を設定し、米州、欧州及び亜州の各セクター参加者とそれぞれのMROに関する懸案事項等に関する意見交換を実施しました。本オンライン会議には、(株)IHI山本氏も参加し、意見を述べた。

MROリーダーから今後も9110規格の適用推進や9110規格の内容充実を進めていくとの発言があり、MRO品質向上のための規格検討に加え体制整備にも配慮するとのことであった。

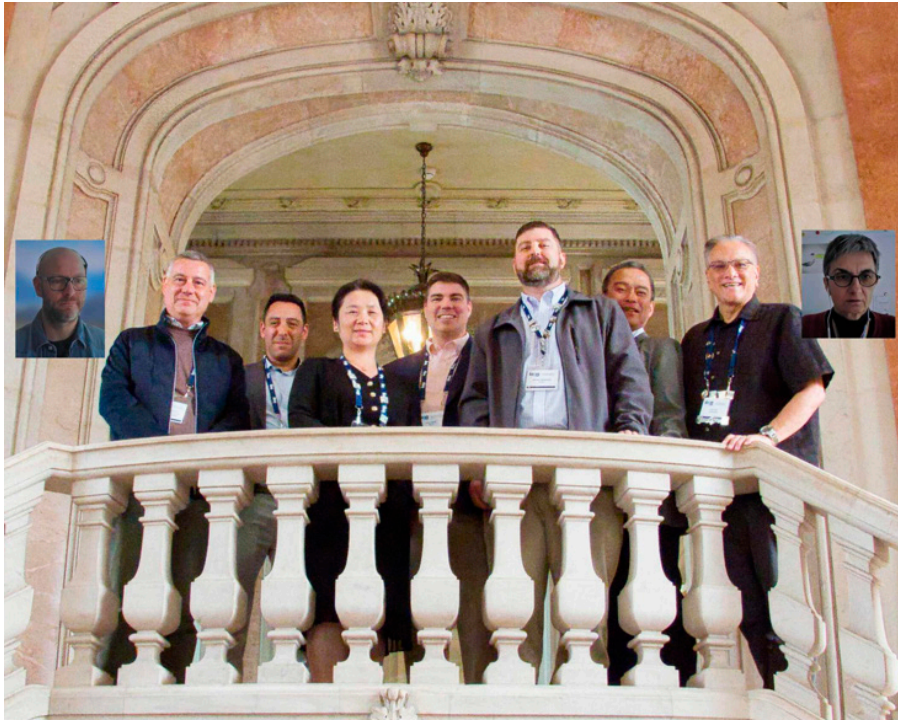
c 9101規格「QMS－航空、宇宙及び防衛分野の組織に対する審査要求事項」

(報告者：星野光賢 川崎重工業(株))

9101チームの会議は、対面closedのみで3日間行われ、認証機関を含む10名のメンバーが参加した。

本会議では、9101チーム活動を中心に監査の有効性向上およびOASISデータ活用に関する実務的な議論が行われた。

会議前アンケート結果を基に、近年の航空宇宙監査



9110 Writing Team

佐藤（右から2番目：日本航空宇宙工業会）左右の写真はオンライン参加者

が本来期待される付加価値を十分に提供できていない要因について分析した。共通する課題として、監査が条項・文書確認に偏重し、プロセスの有効性、リスク、製品安全、現場実態の把握が不十分になっている点が挙げられた。

経験豊富な監査員ほど形式要求への負担を感じ、経験の浅い監査員は判断回避のため網羅記載に集中する傾向があり、結果として改善につながりにくい監査となっていることが確認された。

背景要因として、3年サイクルで全条項を必ずカバーする制度設計、チェックリスト中心の評価、CB／ABレビューでの条文適合重視、監査時間制約などが整理され、9101およびPBS/RP（パフォーマンスに基づくサーバランス/再認証プロセス）が意図する「有効性・リスク・成果を重視した監査」と実態との乖離が明確化された。地域別の文化的傾向についても共有され、IAQG Asia-Pacificでは規格要求外しを避ける重複チェック傾向がある点を補足説明した。

また、OASISデータを用いた監査結果および不適合（NCR：Non-Conformance Record）分析では、過去12か月データから条項別・地域別傾向は把握可能である一方、サンプル数の偏り、入力漏れ、運用差といったデータ品質問題が分析結果に大きく影響していることが確認された。

全体として、監査を形式重視からリスクベース・プ

ロセス重視へ転換し、OASISを含むデータ活用を通じて監査の実効性と業界への価値提供を高めていく方向性が改めて確認された。

(6) SCMH (Supply Chain Management Handbook) Risk Management (Safety focus)

（報告者：佐藤幸喜 日本航空宇宙工業会）

JAQG から1名が参加した。SCMH 7.3 Risk Managementが5年周期の見直しのタイミングで、現在航空宇宙防衛産業全体で進めているProduct Safety（製品安全）のリスクマネジメントを補強する活動となる。

SCMH 7.22 SMS (Safety Management System) のWriting Teamと、SCMH 7.3 Risk ManagementのWriting Teamの合同活動である。なお、SCMH SMSチームは製品安全のモジュールを作成して、AIMMチームへ提供済みである。

前回のワシントンDC会議において、SCMH7.3に新たに2つの項目、7.3.3 OPERATIONAL RISK MANAGEMENT (ORM) 及び7.3.4 Safety Risk Management (SRM) を立てることを決定し、骨格を概成、以降の定期的なオンライン会議でそれぞれの充実を図った。

今回の会議では、まず7.3.2 Risk Based Thinkingから着手し、順次7.3.3から7.3.4へと記載内容等の確認を



SCMH Risk Management (Safety focus) チーム
佐藤 (最前列右端：日本航空宇宙工業会)



9100規格におけるリスクマネジメント



国際スペースフォーラム

佐藤氏 (三列目右から4人目：JAXA)、松根氏 (三列目右から2人目：三菱重工業(株))、松井氏 (松根氏の左隣：IHIエアロスペース(株))、栗屋氏 (佐藤氏の左隣：日本電気(株))

開始した。

討議の中で、改めて現在のリスクマネジメントはビジネス視点での品質指標（納期、提供する製品・サービスの出来具合）になっているところ、安全リスクをどう取り扱うかを明確に示すSCMH文書を作る必要がある、という前回の振り返りが行われ、メンバーの認識を統一した。3日間の確認工程の中で7.3.2及び7.3.4は完成、7.3.3については一部確認が残ったため、引き続き定期的なオンライン会議で確認を行い、計画通りに完成させることとなった。合わせて(株)IHI山本氏からメールで寄せられたチームへのメッセージ(SJAC9068の英訳版)もチームリーダーから紹介され、一体感を高めた。

メンバー全員が真摯に様々なリスクについて意見を交わし、SCMHを作り上げようとする意欲にあふれている。こうした中で日本、そしてアジア・太平洋地域の状況も反映できるように引き続き一所懸命に活動して参る所存である。

(7) 関係強化戦略分科会（国際スペースフォーラム：International Space Forum）

（報告者：松根功忠 三菱重工業(株)）

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おり、JAQG スペースフォーラムは、IAQG Asia-Pacificの代表として本分科会に出席している。

本会議では、宇宙関連企業に加え、主要ステークホルダーである宇宙機関（NASA、ESA、JAXA）等が参加しており、ステークホルダーとの綿密な情報交換の場として、各セクターの活動報告や、国際スペースフォーラムとしての活動方針等、今後の宇宙製品及びサービス保証やスキームに対する提案等の議論が活発に行われた。

IAQG Asia-Pacificからは、アジア太平洋のセクター活動として、ステークホルダーを含めた各国の活動状

況共有等に加え、ステークホルダーとの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結果を報告した。今後もIAQG Asia-Pacific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。

(8) 認証オーバーサイトチーム (Certificate Oversight Team: COT)

(報告者：小葉正幸 (株) I H I)

COTは、航空・宇宙・防衛分野の品質マネジメントシステム(AQMS)の認証制度(IAQG認証スキーム)に関する管理・監視等を行っている。今回の会議では、欧州・米州・アジアパシフィック州の3セクターから業界(主要製造メーカー)、認定機関(AB)、認証機関(CB)の代表者の参加のもと、9104シリーズ規格改正版へのシステム移行やIAQG Authenticationプログラムの状況確認、新たなResolution(規格要求事項を補足するルール)の確認、各セクターからの状況報告、AB/CBからのIAQG認証スキームに関するフィードバック、などが行われた。新たなプログラムであるIAQG Authenticationについては、AQMS審査員の資格証明を今後はIAQGが自ら行っていくプロジェクトに関して主なタイムラインなどが共有された。

(9) 製品およびサプライチェーン改善分科会 (PSCI : Product and Supply Chain Improvement)

(報告者：高木雄一 三菱重工業(株))

本分科会は、製品やサプライチェーン改善のための活動支援を目的とした活動を行っている。その一つがSCMHの作成・維持であり、サプライヤが顧客の期待や組織目標を満たすための取組みについて、具体的な方法や優良事例を文書(ガイドライン)にまとめ提供している。

リスボン会議では新規開発/定期見直しを行っているSCMHのステータス確認及び課題協議を行った他、SCMH Promotionロードマップなど、中小企業をターゲットにSCMH認知向上を図り、品質向上ツールとして活用してもらうためのPromotion活動企画について協議を行い、ポッドキャスト、ウェビナー開催、ニュースレターの発信等を通じてPromotion強化する方針を決定した。今後も引き続きSCMHの充実化とユーザー支援を継続していく。

(10) オペレーショナルパフォーマンス (Operational Performance)

(報告者：池崎隆司 (株) I H I、城福隆司 日本航空宇宙工業会)

オペレーショナルパフォーマンスチームでは、4つの分科会が以下のとおり活動を行った。

Document Governance分科会ではIAQG内のProcedureの発行手続きや用語集などについて整理を行った。

Procedure Performance Measurement分科会では、IAQG内部の各活動に対して、JIS Q 9100の審査でも使用しているプロセス評価マトリックス(SJAC-9101参照)を用いて評価指標であるKPI(Key Performance Indicator)を評価し、評価結果をIAQG内部で公開する案を立案した。本案の試行対象としてSCMHチームおよびICOTチームを選定して各チームへの説明を行い、快諾を得た。今年秋会議にて進捗状況を確認する。

Sector Liaison分科会では、メンバーシップに関するセクター間の齟齬を解消してIAQGレベルのルールに整合させるための方策について議論した。

Stakeholder Feedback Management分科会では、FAA(連邦航空局)やDCMA(アメリカ国防契約管理局)との意見公開の実施状況や課題について共有された。

IAQGからはDocument Governance、Procedure Performance Measurementに参加し積極的に活動を行っている。

(11) Civil Relationship Meeting

主催者都合で会議日程が変更され出席できず。

(12) 関係強化戦略分科会 (Defense チーム)

(報告者：岡部健吾 (株) I H I)

IAQGは、防衛当局との連携を通じてIAQGが制定している9100関連規格およびその第三者認証制度を防衛当局に認知・受容してもらうこと等を目標としている。近年は防衛製品として宇宙関連機器を取扱う機会が増えてきている経緯もあり、本会議はSpaceチームとDefenseチームの合同で開催され、防衛当局ステークホルダーであるNATO(北大西洋条約機構)やDCMA(Defense Contract Management Agency: 米国防契約管理局)と協働している活動等の状況報告が行われた。

NATOで使用されている品質保証要求文書にはISO 9001及びEN9100規格をベースとして、NATO独自の要求が追加されている文書があり、ISO 9001の次回改訂内容及び時期を踏まえて当該品質保証要求文書の適切な改訂を支援しており、引続きISO 9001及びEN 9100規格がベースとして使用されるとのことであった。

また、DCMAの使用するマニュアルの改訂に際して、DCMA、NASA、FAA及び米国IAQG等が参加する審議会が企業等からの意見を考慮してもらうための働きかけを行っている状況であった。

なお、米国では2026年1月7日付で発簡された大統領令に基づき、前線部隊が使用する防衛機器の調達契約にて、リードタイムの短縮及び最先端技術の早期活用が求められているとの報告があった。この動向を踏まえ、継続的にOn Time Quality及びOn Time Deliveryの達成に向けた品質管理要求等の改善・制定を行う必要性が高まっていると感じる。今後もステークホルダーをサポートしつつ、世界的な防衛関連の品質管理要求に関する動向を把握していく。

(13) コミュニケーション (Communication Team)

(報告者：城福隆司 日本航空宇宙工業会)

チームリーダーの都合により、急遽コミュニケーションチーム会議はキャンセルとなった。今後は月次のオンライン会議で活動を行う。

(14) CB (Certification Body) Town Hall

(報告者：鈴木淳士 (株)SUBARU)

CB Town Hallは、航空・宇宙・防衛分野の品質マネジメントシステム認証制度を運用する認証機関が互いに情報や問題共有を行うことを目的として定期的の実施されている会合である。今回の会議では、OASISデータベース維持管理会社であるINTACT社からOASIS改修、AI導入準備作業、IAQGデジタル改善計画、IAQG認証オーバーサイトチームから審査員資格証明機関のIAQG移行準備の最新情報についての説明などが行われた。

(15) OASIS (Online Aerospace Supplier Information System) 関連

(報告者：城福隆司 日本航空宇宙工業会)

IAQGの認証システムを支えるIT基盤であるOASIS (Online Aerospace Supplier Information System) に関し、総会において5月のアップデートの説明があっ

たので紹介する。

- ・レビューアクセスの拡張 — レビューは、監査全体を差し戻すことなく、監査時間や訪問情報を含む監査ワークフローの詳細をより多く閲覧・確認できるようになった。
- ・認定機関への自動メール通知 — 認定機関の担当者が、認証機関のアクションに基づいて自動通知を受け取れるようになった。
- ・参加者管理の明確化 — 組織参加者と監査チーム参加者が別々のセクションに分離され、管理が容易になった。
- ・手動証明書作成の改善 — 認証日が自動的に引き継がれるようになり、情報の欠落を防ぐため監査オーダーフィールドが必須項目となった。
- ・エディタの標準化 — コメント欄の書式がより統一され、手動調整の手間が軽減された。
- ・プロセス削除時の警告 — 関連するチェックリストまたはNCRデータが存在するプロセスの誤削除を防ぐため、新たに警告画面と確認画面が追加された。
- ・マルチサイトアクセス管理 — 権限を持つユーザーがエンティティへのアクセスをより簡単に管理できるようになり、データ共有の制御とセキュリティも強化された。
- ・Search & Track — 現在の認証結果がより正確に表示されるようになり、OASISインサイトレポートが見つけやすくなるとともに、より多くのユーザーが一箇所からアクセスできるようになった。
- ・フィードバックの使いやすさと検索の修正 — フィードバックチケットの選択、大量検索結果のページネーション、過去の検索エラー、チケット開封時の問題に対応した。
- ・その他の修正および改善 — Manage & Auditのグリッド・チェックボックスの問題、Search & Trackの大量検索時のページネーションおよび検索結果（過去・現在情報）の表示などを修正。

4. おわりに

今回の開催地となったポルトガルの首都であるリスボンは大航海時代の雰囲気を感じさせる歴史的景観を残した街であると同時に、坂の街である。会場となったホテルは最寄り空港（ウンベルト・デルガド国際空港）からタクシーで30分ほどの高台に立地している。写真を見て頂ければ川からかなり高い位置にあることがお分かりになるかと思う。ホテルから川辺に出るま



会議室からの景色と石畳（カルサーダ・ポルトゲーザ）

での道の傾斜もなかなかのものであった。リスボンの道はカルサーダ・ポルトゲーザと言う、白と黒の石灰岩を職人が手作業で敷き詰めるモザイク石畳であり、見た目は美しいが実際はかなり凸凹しており、歩きにくかった。

一部の会議は川辺のホテルで開催されていたが、参加者の移動が大変だったようである。

会議開催中のリスボンは天候も良く、暑くも寒くもなく快適で、参加者もリラックスした様子で、いつものように小委員会が各所で開催され活発な議論が交わされた。

先に述べた通りIAQGは専任の職員はおらず、各委員会のリーダーはボランティアで活動を行っている。各所属会社での通常業務と並行して本会議の準備を行い、議論をリードする必要があるため、中々大変だと思われる。特に規格作成チームのリーダーは経験も要

求されるため、そもそも候補者が少なく、これはIAQGの悩みの一つである。

会議の内容は既に述べた通りであるが、ISO9001の改定スケジュールが目前となっており、これをベースとするIA9100も遅れずに2027年1月には改定版を発行する必要がある。現在IAQGでは、9100の改定、Single-SDO（規格発行を全世界的に同一タイミングで実施）、規格のDigital化、IAQGによるAuthentication（AQMS審査員の資格証明をIAQG自身がコントロールする）、メンバー区分の整理など、それぞれに大きなテーマが同時進行しており、特に執行部の負荷は相当なものがある。

IAQGはこれらの活動および執行部にメンバーを派遣しており、IAQG活動を強く支持している。日本国内においてもIAQGの動きを先取りし、日本国内への情報発信についても積極的に行う所存である。

〔(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〕

日EU防衛産業対話（日EU DID）開催報告

日本航空宇宙工業会（以下、SJAC）は、2026年4月17日に開催した日EU防衛産業対話（日EU DID）を欧州航空宇宙防衛産業協会（以下、ASD）と共催実施したのでその概要を報告する。

2026年4月17日の午前中に、ベルギーのブリュッセルにあるEU本部にて日EU防衛産業対話（日EU DID）を開催した。日本、EUの政府関係者、大手からスタートアップまでの幅広い企業、JADIや日欧産業協力センター等の団体など合わせて100名ほどが参加した。初めにSJAC会長、ASD会長代理から主催者挨拶により始まり、井野経済産業副大臣、Mr. Andrius Kubilius 欧州委員会防衛・宇宙担当欧州委員による来賓スピーチがあり、宮崎防衛副大臣からはビデオメッセージが寄せられた。続いて、今回が初開催ということもあり、SJAC及びASDによる日EU DID関連文書の署名イベントを実施した。その後、日EU政府関係者から政策に関する講演が次の順番に行われた。

- ・ Mr. Tomasz Husak (Director Defence Policy, DG DEFIS)
- ・ Ms. Benedikta von Seherr-Thoss (Managing Director for Peace, Security and Defence, EEAS)
- ・ 古市 茂氏（経済産業省 防衛産業企画官）
- ・ 森 浩久氏（防衛装備庁 装備移転戦略官）

次に、日EU DIDの官民代表からサプライチェーンに関するプレゼンテーションと質疑応答が行われた後、井野経済産業省副大臣とMr. Timo Pesonen (Director General, DG DEFIS)から総括おこなわれた。そして、SJAC及びASDによる閉会のスピーチをもって締めくくった。

今回の日EU DIDに関して、爾後両政府より『井野経済産業副大臣とクビリウス欧州委員（防衛・宇宙担当）は、先進及びデュアルユース技術を含む防衛産業に関する協力を促進するプラットフォームとして、日EU防衛産業対話の立ち上げを歓迎し、今後も様々な

防衛産業協力を進めていく』とする共同声明が発表された。

最後に、今回の開催にあたり関係者の方々のご理解、ご協力をいただき御礼申し上げます。特に欧州連合日本政府代表部 参事官 佐藤孝一様には現地での調整をはじめ、有益なご助言を賜りましたこと、深く感謝申し上げます。



会場写真（正面は日本サイド、手前がEUサイド）



左からSJAC中村会長、井野経済産業副大臣、SJAC藤野専務理事、Mr. Camille Grand ASD事務局長、Mr. Andrius Kubilius EU委員、Mr. Arkadiusz Bąk ASD会長代理による集合写真

〔(一社)日本航空宇宙工業会 国際部部长 友永 行信、同部部长 羽中田 実〕

航空宇宙ニュース

JAXA、H3ロケット6号機の打上げに成功

宇宙航空研究開発機構（JAXA）は6月12日9時53分59秒（日本標準時）、H3ロケット6号機（30形態試験機）を種子島宇宙センターから打上げた。

ロケットは計画どおり飛行し、第2段機体を所定の軌道に投入するとともに、打上げから約16分4秒後に小型副衛星PETRELおよびSTARS-Xを分離したことを確認した。また、第2段機体の地球周回後のデータにより、小型副衛星BRO-22ならびにVERTECS、HORN-LおよびHORN-Rへの分離信号送出を確認した。

なお、H-Bロケット6号機（30形態試験機）の打上げ成功に関する文部科学大臣および内閣府特命担当大臣（宇宙政策）の談話は要旨次のとおり。

【松本洋平文部科学大臣談話】

本日、H3ロケット6号機（30形態試験機）の打上げに成功した。昨年12月の8号機失敗以降初となる打上げであり、さらに液体燃料エンジン3基のみで飛行する新しいタイプのロケットの実証に成功したことを大変喜ばしく思う。

本機の成功により2014年から開発を進めてきたH3ロケットについて3つの形態全てが出揃った。

これまで開発に携わってこられた関係者の皆様、また、8号機の失敗以降、原因究明や対策検討、打上げ再開に向けた準備等に献身的に御尽力いただいた関係者の皆様に対して、深く敬意を表したいと思う。

今後とも打上げ実績を着実に積み重ね、我が国の基幹ロケットに対する国内外の信頼を取り戻していく必要がある。

文部科学省としては、国民の皆様の期待にお応えできよう、引き続き、JAXAや関係機関の皆様とともに宇宙開発利用の発展に貢献する。

【小野田紀美内閣府特命担当大臣（宇宙政策）談話】

本日、H3ロケット6号機（30形態試験機）の打上げが成功した。

H3ロケットは、我が国の宇宙活動の自立性確保と国際競争力強化のために極めて重要な基幹ロケットである。昨年12月のH3ロケット8号機の失敗以降、原因究明と対策検討に御尽力され、今般の成功を収められた関係各位に敬意を表する。

今回打上げに成功したH3ロケット6号機（30形態試験機）は、固体ロケットブースターを装着せず、3基の液体ロケットエンジンのみを適用した、我が国初の大型ロケットであった。これにより、これまで打上げを実施してきた22形態や24形態に加え、H3ロケットの全ての形態の打上げに成功したことになる。

今後、国内外の多様な打上げ需要に対応し、H3ロケットの活用が更に促進されることで、我が国の宇宙産業の一層の発展につながることを期待している。

内閣府特命担当大臣（宇宙政策）として、今後とも、我が国の宇宙開発利用を精力的に進めていく。

新明和工業、無人飛行艇の自動着水および 海中の小型ビークルと音響通信に成功

海洋研究開発機構（JAMSTEC）と新明和工業は6月9日、今年4月に共同で実施した試験において、新明和工業開発の無人飛行艇が海上に自動着水し、JAMSTEC所有の試験評価用水中小型ビークルとの音響

通信に成功したと共同発表した。発表内容は要旨次のとおり。

<概要>

国立研究開発法人海洋研究開発機構（JAMSTEC）と新明和工業は、2026年4月に兵庫県阪神港芦屋沖において、水中小型ビークル「HSV」と無人飛行艇「XU-M II」とを用いた試験を共同で実施した。

本試験では、洋上のXU-M IIと海中に潜航し観測中のHSVとの間で音響通信を確立し、HSVが撮影した海底画像を含むデータを、無人の航空機であるXU-M IIがリアルタイムで回収することに成功した。また、実海域でのXU-M IIの自動飛行および自動着水も成功させた。

本成果は、経済安全保障重要技術育成プログラム（K Program）において、JAMSTECや新明和工業等が国立研究開発法人科学技術振興機構から受託している研究開発課題「海空無人機による海洋観測・監視・調査システムの構築」の一環として得られたものである。

今回の試験で獲得した知見は、「海空無人機」の実現可能性を示し、広大な海域における各種海洋調査の大幅な効率化と迅速化をもたらす可能性を秘めている。

<背景>

広大な排他的経済水域（EEZ）を有する我が国では、資源探査、海洋のモニタリング、災害時（海底火山噴火等）の情報収集、海底捜索など多領域での調査対応が求められる。これら調査を効果的かつ安全に行うには従来の有人船舶による運用を補完・代替する、無人機による機動的な調査システムが不可欠である。

JAMSTECを代表機関とし、新明和工業、いであ株式会社、国立研究開発法人海上・港湾・航空技術研究所が参加する共同チームは、経済安全保障重要技術育成プログラム（K Program）において、無人飛行艇を用いて自律型無人探査機（AUV）を目標海域へ迅速に運搬・投入し、AUVによる海洋調査終了後は自動で揚収・帰還する「海空無人機」の技術開発を進めている。この技術開発では、飛行艇の自動着水技術およびAUVの自動揚収技術が海空無人機の実現性を左右する重要な技術と位置付けられており、この中でも、飛行艇とAUV間の音響通信は、AUVの調査潜航や揚収プロセスにおいてデータ伝送を行う、中核的な役割を果たす。

この技術開発では大型機体の製作と技術実証試験を予定しているが、まず既存機やスケール機を用いて技

術実証を段階的に行うため、2026年4月9日に芦屋沖にて、XU-M IIの自動飛行・着水試験およびXU-M IIとHSV間での音響通信により、HSVの情報や観測データをXU-M IIへ伝送・回収する試験を実施した。

<成果>

本試験において、以下の成果を得た。

(1) XU-M IIとHSV間の音響通信・データ伝送に成功
HSVが水深約15mの海底近傍で自動的に位置・方位・高度を保持しながら海底をカメラ撮影し、取得した画像および機体ステータス情報を、搭載した音響通信装置を用いてXU-M IIにリアルタイムで伝送し、海中で得た観測データを洋上で無人の飛行艇が即時に回収できることを実証した。

(2) XU-M IIの自動着水に成功

XU-M IIに搭載されたフライトコントロールシステムで機体の自動制御を行い、自動着水を達成した。本成果は、将来の実証機を外洋の波浪中で自動着水させるための基盤技術となる。

(1) と (2) の成果の活用により、AUV等が潜航と調査を継続したまま、無人飛行艇等を海域に展開して観測データを回収し陸上の運用者に転送する、といった海と空の無人機を連動させる運用が可能となる。

<今後の展望>

本プロジェクトでは、風浪環境下においても安定した自動離着水を実現する技術や、AUVの自動投入揚収技術をはじめ、AUVの軽量化および高精度な位置制御技術、複数の無人機を統合的に運用する技術の開発を進めている。2028年度にはこれら要素技術を統合した、海空無人機の小規模な試作システムによる海域試験を実施する予定。2033年度には実証システム（全長17.5m程度の無人飛行艇に全長4m程度のAUV搭載を想定）により、最終的なアウトプット目標の達成（航続距離片道200海里、調査水深2,000m等）を目指す。今回の試験で得られた知見は今後の技術開発に反映させることで、より実用性の高い技術へと発展させる。

将来的には海洋大国・日本における安全で効率的な海洋調査の実現に貢献することを目指し、海空無人機および開発の過程で創出した技術を資源探査、海洋インフラ等監視、防災、海底捜索など多様な分野へ展開する。

JALEC / 三菱重工業、 航空機アフターマーケット事業の合併会社設立

JALエンジニアリング（JALEC）と三菱重工業は6月1日、航空機アフターマーケット事業の合併会社「Aero Breath」を名古屋空港に設立したと共同発表した。発表内容は次のとおり。

日本航空（JAL）のグループ会社である株式会社JALエンジニアリング（JALEC）と三菱重工業は、航空機のアフターマーケット事業に関する検討を重ね、このたび、航空機整備を中心としたアフターマーケット事業の合併会社「株式会社Aero Breath（エアロ・ブレス）」を2026年6月1日付で設立した。

航空旅客需要の回復に伴い高まる航空機整備のニーズに応えるため、Aero BreathはJALおよびJALECの豊富な運航・整備ノウハウと、三菱重工業の高度で広範な技術基盤を融合させ、新たな航空機整備プラットフォームを構築する。これにより、整備作業の効率化と機材品質の向上を図り、航空機の地上滞在時間を最小化することで、運航効率のさらなる向上を実現する。

Aero Breathは愛知県の県営名古屋空港を拠点とし、各種許認可の取得を前提に、2026年度中にリージョナル機の機体整備事業を開始する計画である。

JALECと三菱重工業は、Aero Breathと連携しながら、日本の航空機アフターマーケット事業の発展に寄与し、航空業界全体の持続可能な成長と、安全・安心な運航の堅持に貢献する。

【会社概要】

名 称	株式会社Aero Breath (英文名: Aero Breath Co., Ltd)
代 表 者	代表取締役社長 的場太郎 (まとばたろう)
所 在 地	愛知県西春日井郡豊山町大字青山字社宮 司4677-1
設 立 日	2026年6月1日
事業内容	航空機整備を中心としたアフターマーケット事業（リージョナル機の機体整備など）
資 本 金	7,900万円
株主構成	JALエンジニアリング：51%、三菱重工業：49%

IHI、衛星コンステレーションの SAR衛星からデータ取得開始

IHIは5月28日、同社が構築を進める衛星コンステレーションにおいて、フィンランドのICEYE製SAR衛星からのデータ取得を開始したと発表した。発表内容は要旨次のとおり。

IHIは、合成開口レーダー（SAR）衛星による宇宙からの主権的インテリジェンスの分野で世界をリードするフィンランドのICEYE Oy（アイサイ、以下「ICEYE」）との衛星を4基調達する契約に基づき、最初のSAR衛星2基について運用および衛星データの取得を開始した。現在、衛星データの提供に関し、具体的な協議を国内外の政府機関、民間企業と進めている。

これは、IHIが目指す衛星コンステレーションの構築に向けた重要なマイルストーンである。本取り組みは、日本として必要な宇宙インフラを自律的に確保し、日本および同盟国や同志国に対して高品質なインテリジェンスを提供することを目的としている。

昨今、国際的に地政学的緊張が高まる中、持続的な海域監視と、いかなる状況下においても情報収集・分析が可能なインテリジェンス能力に対する需要が高まっている。このたび、IHIがデータ取得を開始したSAR衛星は、昼夜・天候を問わず高解像度の衛星データが取得可能であり、海域監視、重要なサプライチェーンの保護等の安全保障分野において極めて重要な役割を果たす衛星である。

IHIは、2025年10月、ICEYEと、安全保障、公共および商業利用を目的とする地球観測衛星データを提供するため、最大24基のSAR衛星のコンステレーション構築に向け、同社製SAR衛星を調達する契約を締

結した。

IHIは当該契約に基づき4基の衛星を調達し、さらにオプションとして、追加で20基の衛星を製造・運用していく計画である。衛星から取得するデータに関する需要の発掘活動やユースケースの創出活動を通してSAR衛星データの需要を見極めた上で、最大24基体制のコンステレーション構築を目指す。

なお、当該契約の残りのSAR衛星2基は、2026年夏頃から国内で組立・試験工程を実施する計画で、ICEYEとともに準備を進めている。これらのSAR衛星2基の打上げは2026年度第4四半期を予定している。

IHIが構築を目指す衛星コンステレーションは、将来的にはSAR衛星に加えて、光学センサー、次世代自動船舶識別システム（VDES）、電波収集（RF）、赤外線（IR）、およびハイパースペクトル（高い波長

分解能）などの複数の衛星を追加する構想である。陸上や海上での作戦活動に必要な目標検出および追跡能力の提供を可能とすることで、日本の国家安全保障および経済安全保障に貢献する。さらに、衛星データや撮像キャパシティの相互共有を通じて、同盟国や同志国との協力と連携を深化する上でも重要な役割を果たすことを目指している。

IHIは、「技術をもって社会の発展に貢献する」という経営理念のもと、ものづくり技術の中核とするエンジニアリング力をもって、衛星コンステレーションの整備を主導する。さらに、IHIグループが一体となり陸・海・空・宇宙の多領域においてあらゆる情報を収集し、ニーズに合わせ分析したデータを提供することで、安全・安心な社会の実現に貢献する。

三菱電機、宇宙戦略基金で軌道間輸送機を開発へ

三菱電機は6月10日、宇宙航空研究開発機構（JAXA）が実施する宇宙戦略基金第二期の技術開発テーマの一つである「空間自在移動の実現に向けた技術」（分野：衛星等）において、同社が代表機関として選定されていた技術開発項目「軌道間輸送機の開発」に関して補助金の交付が決定したと、次のとおり発表した。

近年の宇宙開発の拡大により、軌道上で衛星などの組み立て・製造や燃料補給、点検、修理、部品交換などを行う「軌道上サービス」の市場規模は、今後、大きく成長することが見込まれている。このような中、宇宙利用のさらなる拡大に向け、軌道上サービスの一つとして効率的な物流手段の確立が求められている。

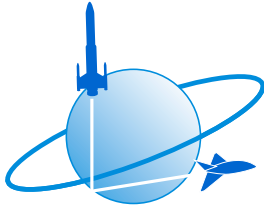
三菱電機はこれまで、宇宙ステーション補給機「こうのとり」（HTV）や新型宇宙ステーション補給機（HTV-X）、小型月着陸実証機（SLIM）、火星衛星探査計画（MMX）探査システム、静止軌道衛星など、多様な軌道を航行する宇宙機の開発に携わってきた。

今回、これらの開発を通じて培った、宇宙機を目的地まで移動させる航法誘導制御技術などを活用し、軌道間を自在に移動し衛星などの積み荷を輸送する軌道間輸送機（OTV：Orbital Transfer Vehicle）を開発

する。

この技術開発項目では、特定の用途や輸送経路に限定せず利用者のニーズなどに柔軟に対応し、軌道間の航行や宇宙空間での積み荷の搭載・分離が可能なOTVの開発・実証を目指し、OTVの目的軌道と輸送経路を計画し、消費推薬量の削減や最適化を行う輸送軌道計画技術を開発する。また、物理AIやロボティクスなどを使用した自律的RPOD（Rendezvous, Proximity Operations and Docking）技術の実現性を検証し、宇宙空間でOTVが自身で積み荷を効率的かつ安全に搭載・分離できるオペレーションを確立する。

三菱電機は、OTVを活用した宇宙の物流（スペースロジスティクス）の構築により、宇宙空間のさらなる利用機会の拡大に貢献する。



航空宇宙日誌

1. 航空関係

月 日	国 内
5. 18	◆ 各国の航空当局で構成される「ドローンの制度整備に関する国際会議（JARUS WG）」が、日本で初めて東京都内で開催された（～5月22日）。
19	◆ シンフォニアテクノロジーは、伊勢製作所内（三重県伊勢市）に航空宇宙機器新工場（鉄骨4階建て、延床面積13,568㎡）を建設すると発表した。完工は令和8年8月、稼働は令和9年1月を予定している。 ◆ 日本航空（JAL）は、羽田空港整備地区内において航空機のランディングギア整備などを行う新工場の建設を開始した。竣工は令和9年12月末の予定。 ◆ 航空自衛隊は、高市首相の韓国訪問にあたり、政府専用機（B-777）を東京国際空港～大邱（韓国）～東京国際空港で運航した（～5月20日）。 ◆ テラドローン(株)は、子会社の出資先であるウクライナのウィニーラボ社と共同展開する固定翼型迎撃ドローンTerra A2が、ウクライナの実戦環境下で運用を開始したと発表。
20	◆ 新エネルギー・産業技術総合開発機構（NEDO）は、航空機に使われる炭素繊維強化プラスチック（CFRP）のリサイクルに関する研究開発として、「次世代航空機向け静脈産業構築事業」に着手すると発表した。この事業は、退役した航空機からの大量発生が見込まれるCFRPを回収し、再び航空機に活用するまでの一連の仕組みの構築を目指す。 ◆ 日本航空（JAL）は、同社コーポレート・ベンチャー・キャピタル（CVC）1号ファンドを通じ、量子コンピューティング技術、数理最適化技術、および高速データ処理技術を有する(株)イー・スター・クォンタムへ出資すると発表した。
21	◆ 日英伊3か国の次期戦闘機共同開発プログラム（GCAP）のための合弁会社エッジウィング社のマルコ・ゾフ最高経営責任者（CEO）は、防衛省に小泉防衛大臣を表敬訪問し、GCAPの着実な実現に向けて意見交換を実施した。
22	◆ 航空自衛隊は、米軍および豪空軍と日米豪共同訓練を沖縄本島東方の太平洋上の空域で実施した。この共同訓練には、航空自衛隊から第9航空団のF-15戦闘機4機と警戒航空団のRC-2電波情報収集機1機、米軍からF-22戦闘機3機とF-35A戦闘機4機、F/A-18戦闘攻撃機2機、KC-135空中給油機2機、KC-130空中給油機1機、豪空軍からP-8A哨戒機1機とKC-30A空中給油機1機の合計19機が参加し、各種戦術訓練を実施した。
26	◆ 一般社団法人日本航空宇宙工業会（SJAC）は、第15回定時総会および第63回理事会を東京都内で開催した。 ◆ SJACは、経済産業省が公表した生産動態統計月報に基づき、令和7年度の航空機生産額（速報値）を集計した結果、総額は前年度比4,096億円（19.9%）増の2兆4,715億円となり、過去最高額を記録したと公表。 ◆ 海上自衛隊は、米海軍および豪空軍と日米豪共同訓練を関東南方の海空域で実施した。この共同訓練には、海上自衛隊からP-1哨戒機、米海軍からP-8A哨戒機と潜水艦、豪空軍からP-8A哨戒機が参加し、各種戦術訓練を実施した。
27	◆ BAEシステムズ社のチャールズ・ウッドバーンCEOは、防衛省に小泉防衛大臣を表敬訪問し、GCAPを含む日英防衛装備・技術協力における様々な取組について意見交換を行った。 ◆ 日本航空（JAL）と全日本空輸（ANA）は、「2050年航空輸送におけるCO2排出実質ゼロに向けたSAF共同レポート（第2版）」を策定したと共同で発表した。
28	◆ 日本航空（JAL）、昭和産業、ポーソー油脂、ファイトケミカルプロダクツ、東北大学の5者は、こめ油製造工程で発生する副産物を原料に製造したバイオディーゼル燃料について、山形空港のJAL空港内作業車両（トーイングトラクター）の一部で実証を開始すると共同で発表した。

月 日	国 内
29	◆ 国土交通省は、国内線の厳しい事業環境を踏まえ、今後の国内航空ネットワークの維持のための方策に関する議論を進めてきた「国内航空のあり方に関する有識者会議」が、報告書を取りまとめたと発表。
6. 1	◆ 日本航空（JAL）グループのJALエンジニアリング（JALEC）と三菱重工業は、航空機整備を中心としたアフターマーケット事業の合併会社「株Aero Breath（エアロ・プレス）」を令和8年6月1日付で設立した。資本金は7,900万円で、出資比率はJALECが51%、三菱重工業が49%。
2	◆ 国土交通省は、「無人航空機の多数機同時運航を安全に行うためのガイドライン（第一版）」を改訂し、一人の操縦者が同時運航する機体数の上限廃止などを行ったと発表。
8	◆ JALは、ランディングギア新工場に関わる不動産を保有する新会社「株式会社Landing gear Innovation Factory」を令和8年6月8日付で設立した。
9	◆ 海洋研究開発機構（JAMSTEC）と新明和工業は、水中小型ビークル「HSV」と無人飛行艇「XU-MII」を用いた試験を令和8年4月に兵庫県の芦屋沖において共同で実施し、洋上のXU-MIIと海中で観測中のHSVとの間で音響通信により、HSVが撮影した海底画像を含むデータをXU-MIIがリアルタイムで回収すること、および実海域でのXU-MIIの自動飛行と自動着水に成功したと発表。 ◆ 海上自衛隊は、米海軍との共同訓練を沖縄南方の海空域で実施した。この共同訓練には、海上自衛隊からP-1哨戒機とP-3C哨戒機、米海軍からP-8A哨戒機が参加し、各種戦術訓練（LINKEX、対潜戦訓練）を実施した。

月 日	国 際
5. 19	◆ GEエアロスペース社は、日本航空（JAL）とボーイング787型機のアビオニクスシステムに関する10年間の整備・オーバーホール契約を、オーストラリアのブリスベンにあるGEエアロスペース社の施設で締結したと発表。この契約に基づきGEエアロスペース社のブリスベン施設は、JALグループの787型機のアビオニクスシステムの修理および在庫支援サービスを提供する。
22	◆ エアバス社は、タイ空軍が戦術輸送仕様のC295型機2機を導入したと発表。 ◆ GEエアロスペース社は、360フォームウォッシュジェットエンジンクリーニング技術を世界中のメンテナンス・修理・オーバーホール（MRO）工場に導入すると発表した。
26	◆ エアバス社は、中国国際貨運航空（エア・チャイナ・カーゴ）と貨物専用機A350F型機4機の追加購入契約を締結したと発表。これにより、中国国際貨運航空によるA350F型機の総発注数は10機となる。
27	◆ エアバス社は、チェコ内務省とH145型ヘリコプター11機の導入契約を締結したと発表。 ◆ エアバス社は、香港のキャセイ・グループが貨物専用機A350F型機2機を追加確定発注したと発表。これにより、同グループによるA350F型機の総発注数は8機となる。 ◆ エアバス社は、タイ海軍からC295型輸送機2機を受注したと発表。この2機は、タイ国内での兵站任務に加え、監視や捜索・救難（SAR）任務も可能な能力強化型輸送仕様となっている。
6. 2	◆ エアバス社は、A350-1000ULR型機の初号機（MSN707）がフランスのトゥールーズで3時間43分にわたる初飛行を完了したと発表。A350-1000ULR初号機は、カンタス航空が発注した12機の中の1機で、特別な飛行試験用計測機器を搭載していた。
5	◆ ボーイング社のケリー・オートバーク社長兼最高経営責任者（CEO）はテレビ番組のインタビューで、7月6日にワシントン州エバレットの737型機の生産ラインの稼働を開始し、月産47機にすると述べた。 ◆ エンブラエル社は、航空機リース会社のアゾラとE195-E2型機15機の追加確定発注および同型機15機の購入権に関する契約を締結したと発表。これにより、アゾラによるE2型機の確定発注数は39機から54機へと増加する。 ◆ ボンバルディア社は、グローバル8000ビジネスジェットがカナダのモントリオールとフランスのニース間の飛行で初の速度記録を樹立したと発表。 ◆ 米国航空宇宙局（NASA）のX-59静粛超音速実証機がカリフォルニア州のエドワーズ空軍基地を離陸し、初めて音速を超えることに成功した。

月 日	国 際
6	◆ フィリピン航空は、ブラジルのリオデジャネイロで開催された国際航空運送協会（IATA）の第82回年次総会における記者会見の席上で覚書（MOU）を締結し、ワンワールドの16番目の加盟航空会社となることが決定した。
7	◆ ITAエアウェイズは、ANAとルフトハンザ・グループの日欧ジョイントベンチャー（共同事業）に加わることに、3社間での調印式を行った。
8	◆ エアバス社は、H145型ヘリコプターを改造開発した無人ヘリコプター「U145」を発表した。
9	◆ コリンズ・エアロスペース社は、6,300万ドルを投じ、マレーシアのスバン・エアロテックパークにあるMRO施設を拡張したと発表。これにより、同社のスランゴールMROの敷地面積は46,000平方フィートから164,000平方フィートへと4倍に拡大された。
10	◆ エアバス社とルフトハンザ・グループはドイツのILAベルリン航空ショーで、提携50周年を機に今後の戦略的協力について合意した。 ◆ ボーイング社は、ドイツのILAベルリン航空ショーにてMQ-28無人機の戦闘能力の拡張について発表した。

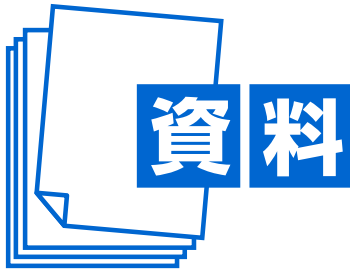
2. 宇宙関係

月 日	国 内
5. 19	<ul style="list-style-type: none"> ◆ アクセルスペース社は、次世代地球観測衛星「GRUS-3（グルーススリー）」7機を今年7月以降、Exolaunch社を通じて相乗りミッションTransporter-17に搭載され、米国カリフォルニア州のヴァンデナーバーグ宇宙軍基地から打上げられる予定を発表した。なお、「GRUS-3」には、ニコンの望遠鏡が搭載される。 ◆ スカパー JSATは、将来にわたり宇宙を安全かつ持続的に活用していくことを目指し、アストロスケールホールディングスと宇宙における新たなサービス領域の事業機会創出を軸とした戦略的パートナーシップの構築に合意したと発表。
22	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Synspectiveは、ロケットラボ社のエレクトロンロケットにより打上げられた同社9機目の小型合成開口レーダー（SAR）衛星の軌道投入に成功、試験のための通信が正常に機能し、制御可能であることを確認したと発表。
25	<ul style="list-style-type: none"> ◆ スカパー JSATは、衛星通信地上局ネットワークの強化を目的として、九州地方初となる「熊本ネットワーク管制センター」を開設することを決定したと発表。 ◆ ANAホールディングスは、アイネットと提携し、人工衛星開発に係る知識付与や実技による技術教育を組み合わせた衛星製造・検査事業者向け基礎技能訓練プログラムの共同開発、およびサービス提供に向けた検討を開始すると発表した。
26	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 日本航空（JAL）と同社グループのJALUXおよび株式会社ispaceは、JALUXとispaceが令和10年に予定しているispaceの次回月面着陸ミッション（ミッション3）におけるペイロード輸送サービス契約を締結したと発表。
27	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 宇宙航空研究開発機構（JAXA）の山川宏理事長およびフィリピン宇宙庁のゲイ・ジェイン・ペレス長官は、協力可能性検討に関する共同宣言に署名した。 ◆ JAXAは、新型宇宙ステーション補給機1号機（HTV-X1）が5月26日22時44分頃（日本時間）に最終軌道離脱マヌーバを実施し、大気圏に再突入したと発表。
28	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 第1回目伊宇宙協議（課長級）が東京都内で開催され、日伊の宇宙関係府省および機関関係者が日伊双方の最新の宇宙政策に関する情報交換のほか、国際協力、安全保障、産業・商業、科学分野等について幅広く意見交換を行った（～5月29日）。 ◆ JAXAとAstroX(株)は、成層圏気球用懸垂型姿勢制御装置の事業共同実証活動に着手すると発表した。 ◆ IHIは、フィンランドのICEYE社との衛星を4基調達する契約に基づき、最初の合成開口レーダー（SAR）衛星2基について運用および衛星データの取得を開始したと発表。 ◆ スカパー JSATは、Amazonの低軌道衛星による通信サービス「Amazon Leo」に関する契約を締結したと発表。この契約に基づき、スカパー JSATは認定再販事業者として、日本全国の法人や官公庁向けに高性能衛星通信を提供する。 ◆ Synspectiveは、イタリアの地球観測サービスプロバイダーであるe-GEOSとの間で、複数年にわたる戦略的パートナーシップ契約を締結したと発表。
29	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 防衛省は、将来の国産高高度プラットフォームステーション（HAPS）運用に向け、技術・体制・制度面の課題を調査し、実現可能性に向けた評価と技術的課題を抽出するための「国産HAPSに必要な調査研究」について、令和8年2月24日、Space Compassと2億3,876万1,710円（税込）で契約したと発表。 ◆ 風木淳内閣府宇宙開発戦略推進事務局長は、来訪した米国宇宙軍宇宙システムコマンド司令官ガラント中将と会談した。
6. 3	<ul style="list-style-type: none"> ◆ スカパー JSATは、気象衛星「ひまわり」の衛星画像の活用により雲の接近を数時間先まで予測する雲移動予測システム「KAZAMI™（かざみ）」を、バニヤンズと共同開発したと発表。 ◆ Synspectiveは、ノルウェーのコングスベルク・サテライト・サービスズ（KSAT）社とSynspectiveのSAR衛星コンステレーションの拡張およびグローバルな地球観測能力の強化に向け、戦略的提携を拡大したと発表。

月 日	国 内
4	<ul style="list-style-type: none"> ◆ JAXAは、「JAXA宇宙技術実証加速プログラム (JAXA-STEPS)」の令和7年度公募を行い、全24件の提案 (研究開発公募21件、教育目的公募3件) の中から、研究開発/実証テーマ (計7件) を選定したと発表。 ◆ ANAホールディングスは、東京海上日動火災保険、NPO法人日本宇宙航空医療支援協会 (JAMSA) と、宇宙旅行に係る市場調査やリスクマネジメントに向けた協業に関する覚書を締結したと発表。
10	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 三菱電機は、JAXAが実施する宇宙戦略基金第二期の技術開発テーマの一つである「空間自在移動の実現に向けた技術」(分野:衛星等)において、同社が代表機関として選定されていた技術開発項目「軌道間輸送機の開発」に関して補助金の交付が決定したと発表。 ◆ スカパー JSATと英国のAvanti Communications社は、宇宙事業における戦略的な取り組みの一環として、Avanti社が保有し、静止軌道上で運用中のKaバンド通信衛星「HYLAS 3」に関する売買契約を締結したと発表。
12	<ul style="list-style-type: none"> ◆ JAXAは、H3ロケット6号機 (30形態試験機) を種子島宇宙センターから打上げ、第2段機体を所定の軌道に投入するとともに、搭載していた小型副衛星「PETREL」「STARS-X」「BRO-22」「VERTECS」「HORN-L」「HORN-R」の分離を確認し、打上げに成功した。

月 日	国 際
5. 15	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 米国航空宇宙局 (NASA) とスペースX社は、ドラゴン補給船運用34号機 (SpX-34) をファルコン9ロケットにより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、5月17日に国際宇宙ステーション (ISS) とのドッキングに成功した。 ◆ 中国の民間企業である中科宇航は、力箭1号遥十三ロケットを甘粛省の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「泰景三号05A / 05B」など衛星計5機の軌道投入に成功した。
17	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 中国は、長征8ロケットを海南省の海南商業航天発射場から打上げ、搭載していた自国の低軌道通信衛星コンステレーション「千帆」を構成する通信衛星18機の軌道投入に成功した。
18	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 欧州宇宙機関 (ESA) とイタリアのアヴィオ社は、ベガCロケットを南米仏領のギアナ宇宙センターから打上げ、搭載していたESAと中国科学院 (CAS) の共同ミッション「SMILE」の衛星の軌道投入に成功した。
19	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 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24機 (グループ17-42) の軌道投入に成功した。
21	<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10-31) の軌道投入に成功した。
22	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 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にある同社施設から打上げ、搭載していた日本のSynspective社の小型SAR衛星「StriX」9機目の軌道投入に成功した。
24	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 中国は、宇宙船「神舟23号」を長征2Fロケットにより酒泉衛星発射センターから打上げ、中国の宇宙ステーション「天宮」へのドッキングに成功した。
25	<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10-47) の軌道投入に成功した。
26	<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24機 (グループ17-37) の軌道投入に成功した。
27	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 中国は、長征7Aロケットを文昌衛星発射センターから打上げ、搭載していた通信技術試験衛星24号の軌道投入に成功した。
28	<ul style="list-style-type: none"> ◆ ブルー・オリジン社のニューグレンロケットがケープカナベラル宇宙軍基地での1段目のエンジン地上燃焼試験時に爆発した。事故原因は調査中。
29	<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10-53) の軌道投入に成功した。

月 日	国 際
29	◆ ユナイテッド・ローンチ・アライアンス社は、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 Leoの通信衛星29機の軌道投入に成功した。
31	◆ 中国は、長征2Dロケットを西昌衛星発射センターから打上げ、搭載していた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。
6. 1	◆ 中国は、長征12Bロケットを酒泉衛星発射センターから打上げ、搭載していた自国の低軌道通信衛星コンステレーション「千帆」を構成する通信衛星の軌道投入に成功した。
3	◆ 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24機（グループ17-47）の軌道投入に成功した。
4	◆ 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10-43）の軌道投入に成功した。 ◆ 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、搭載していた自国の低軌道通信衛星コンステレーション「千帆」を構成する通信衛星の軌道投入に成功した。
5	◆ 中国は、長征8ロケットを海南商業航天発射場から打上げ、搭載していた自国の低軌道通信衛星コンステレーション「千帆」を構成する通信衛星の軌道投入に成功した。
6	◆ 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21機とスターシールド衛星2機（グループ17-43）の軌道投入に成功した。
8	◆ 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10-35）の軌道投入に成功した。
9	◆ 中国の民間企業である藍箭航天は、朱雀2号改良型遥6ロケットを酒泉衛星発射センターから打上げ、搭載していた通信衛星コンステレーション「千帆」の実証衛星「千帆DTC 01星」と、通信大手チャイナモバイル向けの「中国移动02星」衛星2機を軌道投入に成功した。
11	◆ 中国は、長征5ロケットを海南省の文昌衛星発射センターから打上げ、搭載していた中通信技術試験衛星25号の軌道投入に成功した。
12	◆ 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10-54）の軌道投入に成功した。



航空機生産実績（2026年4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）	159,524		26,069		133,455	94,377
製						
機体	43,858		X		X	35,056
機体本体	0	0	X	X	X	133
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	0
その他の航空機	X	X	X	0	0	69
無人航空機						64
機体部品・付属装置	43,858		6,228		37,630	34,923
機体部品	37,861		5,091		32,770	34,922
付属装置・室内装備	5,997		1,137		4,860	1
造						
エンジン	101,513		X		X	59,321
エンジン本体	0	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	101,513		8,243		93,270	59,321
その他機器	7,961		5,406		2,555	0
補機（エンジンの付属品を含む）	5,660		3,513		2,147	
航空計器・操縦訓練用設備	2,301		1,893		408	0
航空機（計）	153,332		19,877		133,455	94,377
その他航空機関連機器	6,192		6,192			
海上・航空移動通信装置	3,684		3,684			
レーダー装置	2,508		2,508			
修理（合計）	16,193		12,552		3,641	
修						
機体	13,059		11,473		1,586	
機体本体	9,468		8,457		1,011	
固定翼機	6,229		X		X	
ターボジェット機	5,751		X		X	
ターボプロップ機	478		X		X	
回転翼機（ヘリコプタ）	3,162		3,102		60	
その他の航空機	77		X		X	
機体部品・付属装置	3,591		3,016		575	
機体部品	3,288		2,953		335	
付属装置・室内装備	303		63		240	
理						
エンジン	2,283		511		1,772	
エンジン本体	2,180		510		1,670	
ターボジェットエンジン	X		X		1,670	
ターボシャフトエンジン	X		X		0	
その他エンジン	X		X		0	
エンジン用部品	103		1		102	
その他機器	851		568		283	
補機（エンジンの付属品を含む）	358		180		178	
航空計器・操縦訓練用設備	493		388		105	
合計	175,717		38,621		137,096	94,377
（除、その他航空機関連機器）	(169,525)		(32,429)		(137,096)	(94,377)

月末従業員数 28,258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。



航空と宇宙
日本航空宇宙工業会会報 第 871 号

2026 年 07 月 10 日 印刷

2026 年 07 月 10 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>
