

週刊 WING
— WING WEEKLY —

航空新聞社ウェブサイト
www.jwing.net




www.jwing.net



| | |
|--------------------|--------------|
| 昭和32年4月24日第3種郵便物認可 | 購読料(消費税込み) |
| 発行所 航空新聞社 | 1部 定価 770円 |
| 東京都港区 | 1年間 19,800円 |
| 元赤坂1-1-15 | 半年 11,000円 |
| ニュートヨビル・3階 | 送料共但し海外送料別 |
| 電話 03-3796-6647 | 振替口座 |
| FAX 03-3796-6643 | 00190-3-5548 |
| (週刊) 毎週水曜日発行 | |

防衛・経産省主導の防衛産業 WG が初会合 今夏までに成長ロードマップ策定へ



第1回WGを通じて、現状や課題、望ましい姿などを産官学の有識者らと整理した

政府は2月20日、防衛産業成長への道筋を示すロードマップ策定に向けた「防衛産業ワーキンググループ(WG)」の第1回会合を開いた。防衛産業は、昨年11月に立ち上がった日本成長戦略会議で掲げた、「危機管理投資」および「成長投資」に関する戦略分野の1つに位置付けられる。人工知能(AI)・半導体や航空・宇宙などと並び、国主導で重点投資する方針が示されている。同会議に基づき実施された今回のWGでは、企業や団体、アカデミアの有識者を交え、現状や今後の方向性などについて整理した。これを基に、3~4月に行う第2回会合にてロードマップの骨子を提出・整理し、今夏までの取りまとめを目指す。小泉進次郎防衛大臣は冒頭あいさつで、「防衛産業は国民の命を守ることに直接つながる産業で、断じ

て後ろめたいものではない。防衛大臣と経済産業大臣が揃ってこうした会議ができるのもかつてないことで、これからしっかりと今後の成長に向け議論していきたい」と意気込んだ。

同WGでは、防衛省・経済産業省が事務局となり、防衛産業を巡るこれまでの取り組みや現状の課題、今後の方向性、さらには中長期的に目指すべき「望ましい姿」などについて説明を行った。それに対して、日本経済団体連合会の岩村有広常務理事やSUBARUの中村知美取締役会長(日本航空宇宙工業会会長)など計18人の有識者らが意見した。

取り巻く環境や課題、望ましい姿を整理 民生との連携・デュアルユースがカギ

まず、防衛産業を取り巻く環境とし

て、防衛予算の大幅な増加に加え、防衛生産基盤強化法の施行や防衛イノベーション科学技術研究所の創設など、生産・技術基盤の強化に向けた取り組みが進められている。また、豪州への「もがみ」型護衛艦能力向上型の移転に見られるように、防衛装備移転の推進も図られている現状を挙げた。

また、防衛産業を取り巻く環境の変化として、ウクライナ・ロシアの戦闘を例に、長期戦における弾薬などの生産の重要性や、無人機・宇宙領域といったデュアルユース技術の登場・兵器アップデートサイクルの迅速化、鉱物輸出規制などによるサプライチェーンリスクの顕在化を示した。

環境やその変化を踏まえ、課題と方向性として、①生産基盤の強化②防衛・デュアルユースイノベーション③

同盟国・同志国との協力④サプライチェーン上・中流の基盤強化—の4つを設定した。

そのうえで、望ましい姿として、安全保障環境の変化が加速度的に生じる中においても、質と量の両面で、我が国防衛を全うできる装備品を開発・生産・維持整備できる能力を構築することが必要だとした。同時に、防衛産業を、デュアルユースの分野をはじめとして、「防衛と経済の好循環」を実現する主体として成立させること、能動的な成長投資を行い、防衛装備移転やデュアルユースの民生市場の獲得などにも取り組んでいくことが重要だと示した。

委員の間では、とくに民生との連携やデュアルユースについて意見が挙がったという。「他の産業と同様、民生と国家の垣根は低くなっている」との認識が共有されたうえで、「民間企業やスタートアップとの連携を一層強化すべき」との意見が相次いだ。単なる民間任せでは不十分であり、「国家として一層明確な方向性の提示が必要だ」との声も上がった。

赤沢経産大臣「防衛と経済の好循環創出へ」 リスクマネー呼び込みも強調

会合では、WGの座長を務める赤沢亮正経済産業大臣もあいさつした。赤沢経産大臣は、「今は民生と防衛の垣根が消えつつあり、防衛力強化には民間の技術や生産基盤を強化しながら防衛用途に生かすデュアルユース促進の仕組みづくりが欠かせない」と強調。そのうえで、「防衛は、私が政治家としてのライフワークに掲げる“防災”とも親和性が高い。他分野とのシナジーも発揮し、リスクマネーを呼び込む環境を整備しながら防衛と経済の好循環の実現を推進する」とコメントした。

を呈する声も聞こえてくる(伊藤)

また、防衛産業を取り巻く環境とし

環境やその変化を踏まえ、課題と方向性として、①生産基盤の強化②防衛・デュアルユースイノベーション③

欧州 CRA 対応に wolfSSL ~耐量子暗号(PQC)もサポート~

欧州 CRA 対応に wolfSSL ~耐量子暗号(PQC)もサポート~

wolfSSL 社は、製品・装置組み込み向けに特化した軽量なソフトウェアライブラリを提供しています。



- 🔒 SSL/TLSには wolfSSL
各種セキュリティプロトコルに対応
- 🔒 暗号化には wolfCrypt
FIPS、DO-178C 認証取得サポート
- 🔒 ファームウェア更新には wolfBoot
OTA 対応セキュアブートローダ

- 長期間安定した商用サポートを提供
 - 航空宇宙分野を含む2,000社以上の導入実績
- wolfCryptはFIPS 140-3 認証を取得済みです

📄 詳しくはウェブサイトをご覧ください。
<https://wolfssl.jp/4avionics/>

wolfSSL Japan 合同会社



サイバーセキュリティ分野の成長戦略議論が始動 有識者らの意見募り戦略本部来年度年次計画反映へ



専門家会議を開き、有識者らの意見を募った(写真は第3回の様子)

政府は2月20日、内閣官房に置かれるサイバーセキュリティ戦略本部の下で第4回「サイバーセキュリティ推進専門家会議」を開催し、サイバーセキュリティ分野の成長に向けた方策を専門家らと議論した。同分野は、昨年末に立ち上がった日本成長戦略会議が掲げる成長戦略の検討課題のうち、「分野横断的課題への対応」が必要な9テーマのうちの1つに位置づけられており、サイバー安全保障担当大臣が中心となり解決策を取りまとめることになっている。今回は、解決策・成長に向けた方向性策定に向けた議論をする初の会合となった。昨年

末に成立した「サイバーセキュリティ戦略」を土台に、より具体的な目標や取組を盛り込んだ戦略の取りまとめに向け、今後の検討課題などを専門家に向け提示した。2026年度のサイバーセキュリティ戦略本部年次計画への反映を目指す。

日本成長戦略会議は、「危機管理投資」と「成長投資」による強い経済の実現を掲げるとともに、戦略分野と並んで「分野横断的課題」への対応を重視している。分野横断的課題の1項目として「サイバー対処能力強化(技術開発・人材育成加速)」が定められており、その解決策策定に向けたキッ

クオフの場として、既存の会議体であるサイバーセキュリティ推進専門家会議を活用した。

基礎となるのが、昨年末に専門家会議を通じて成立したサイバーセキュリティ戦略。同戦略は、「自由、公正かつ安全なサイバー空間」の確保を掲げ、①深刻化するサイバー脅威に対する防御・抑止②幅広い主体による社会全体のサイバーセキュリティ及びレジリエンスの向上③我が国のサイバー対処能力を支える人材・技術に係るエコシステム形成—の3点を柱とする。政府機関や重要インフラにおける対策強化、サプライチェーン全体のレジリエンス確保、AIや量子技術といった先端技術への対応、人材育成の加速などを打ち出している。

今回の会議では、全体像を定めたサイバーセキュリティ戦略を土台に今後の検討課題が示された。サイバーセキュリティ戦略本部は、成長戦略の「分野横断的課題」におけるサイバーの位置づけを明確にしつつ、短期～中長期で優先順位を付けて具体化・強化・加速が必要だと訴えた。とくに、平時から攻撃者側に継続的なコストを負わせて抑止につなげる観点をもち、サイバーセキュリティ・レジリエンスの強化を一段進めるべきだとの問題意識を提示した。

検討の観点の具体例として、「深刻

化するサイバー脅威に対する防御・抑止」については、インシデント対処高度化や情報集約・分析・活用、能動的防御・抑止、協議会を通じた官民間の双方向・能動的な情報共有・対策サイクル形成の推進などを挙げた。

「社会全体のサイバーセキュリティ及びレジリエンスの向上」においては、サプライチェーンリスク対策や政府機関情報セキュリティ横断監視・即応調整チーム(GSOC)高度化、政府端末情報を活用したサイバーセキュリティ情報の収集・分析に係る実証事業(CYXROSS)導入拡大、集団的防御の枠組み拡大などを提案した。

「人材・技術に係るエコシステム形成」では、サイバー防御へのAIの積極活用や、AIへの攻撃・AIの悪用への対応に向けた研究開発とそのルール形成、CYXROSSで得られた技術・情報の民間への開放などを示した。

今後の方向性として、4月、5～6月に再度開催予定の専門家会議での検討結果を取りまとめ、6～7月めどに2026年度のサイバーセキュリティ戦略本部年次計画へ反映する案を示した。デジタル・サイバー関連のワーキンググループ等とも接続し、議論状況をフォローしながら、短期に着手すべき施策と中長期で積み上げる施策を仕分けし、具体化・強化・加速を図る考え方を共有した。

BAE システムズ、FMS 通じて CMWS を同盟国に 米陸軍からの受注額は1億3700万ドル

BAE システムズは、FMS(対外有償軍事援助)契約に基づき、米陸軍から「AN/AAR-57 CMWS(Common Missile Warning Systems: 共通ミサイル警報システム)」を受注した。米国の同盟国に提供する。なお、米陸軍からの受注額は1億3700万ドルにのぼる。

CMWSは、戦闘機などの軍用機を敵が発射したミサイルなどから自動的に防護するための警報装置だ。赤外線(IR)や無誘導弾など、飛来する脅威を自動で探知するセンサーシステムで、複数センサーから取得したデータを分析し、どの方向から脅威が飛来するのか特定することも可能だ。脅威を検知すれば、自動的にパイロットに警報を発するほか、フレアなどの対抗措置をリアルタイムで表示、もしくは自動で作動する。レーザーベースのDIRCM(赤外線妨害装置)とも連動させることが可能だ。

ちなみに米陸軍は最新世代の2CAWS(2-Color Advanced Warning System)を配備。マルチ

スペクトルセンサーと高速デジタル基盤を備えた同システムは、近距離・遠距離のミサイル、ロケット、RPG、小火器などを、より高精度かつ早期に検知できる。

BAE システムズによると、同システムは世界中で40種類以上の回転翼および固定翼機に搭載されているとのこと。同社はこれまでに全世界で3000ユニット以上のCMWSを提供してきた実績を持つ。BAE システムズは、米アラバマ州ハンツビル、テキサス州オースチン、ニューハンプシャー州ナシュアのBAE システムズの各中核施設で設計・製造している。

BAE システムズでインテグレイテッド サバイバビリティソリューション担当ディレクターを務めているジャレッド・ベリンスキー氏は「実戦で、数多くの生命を救ってきた有効性と信頼性を背景に、引き続きCMWSは世界中のお客様に選ばれている」とコメントしつつ、「当社は、この実績に誇りを持ちながら、これからも米国の同盟国の皆様を支援していく」と述べた。



同盟国にCMWSを提供する(提供:BAEシステムズ)

レイセオン、米軍演習でコヨーテ・ブロック 3NK 実演 ドローン・スウォームの撃退に成功

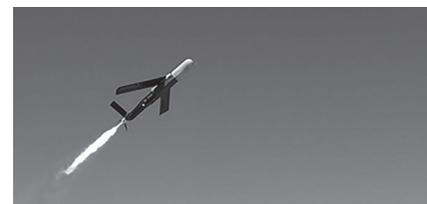
RTXの事業部門であるレイセオンは、対無人機システム「Coyote Block 3 Non-Kinetic(NK)」(コヨーテ・ブロック3ノンキネティック)の能力を、米陸軍の演習で実演した。演習中に展開したドローン・スウォームを撃退することに成功したという。

コヨーテ・ブロック3NKは、滞空しながら付帯的損害の可能性を最小限に抑えるノンキネティック・ペイロードを用いてドローン・スウォームを撃退することができる対無人機システムだ。同システムは、ドローン・スウォームを撃退後に回収可能で、次の交戦に向けて再展開することができる。

レイセオンは、同クラスのエフェクターと比較して、長射程および高高度で小型から大型までのドローン・システムを撃破できる、コヨーテのキネティック型およびノンキネティック型双方を製造している。ちなみにレイセオンは、米陸軍のLIDS(Low, slow, small-unmanned aircraft Integrated Defeat System: 低空・低速・小型無人機統合迎撃システム)プログラ

ムの一環として、同社にとって過去最大規模となる対ドローン製造契約を獲得した。同社はコヨーテ・キネティック型の生産拡大および性能強化に大規模な投資を行い、次世代の脅威に対応できる体制を整えているという。

レイセオンの陸戦力&防空システムズ部門のトム・ラリバティ社長は「コヨーテは、ドローンおよびドローン・スウォームそれぞれに対してコスト効率の高い防御手段を提供し続けている」とコメント。「当社は、戦闘で実証されたコヨーテの能力に引き続き投資し、高度化し進化し続けるドローン脅威に対して、世界中の同盟国が手頃なコストで運用上の優位性を得られるようにする」と述べた。

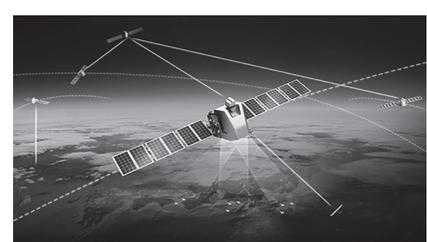


コヨーテ・ブロック3
ノンキネティック(提供:RTX)

戦術AI衛星実証機、NTT データと契約成立 オンボード統合処理で指揮統制能力を強化

防衛省は2月13日、「戦術人工知能AI衛星実証機の試作(その1)」事業について、1月8日付でNTTデータと契約を締結したと発表した。宇宙領域防衛指針などに基づき、宇宙領域における防衛能力の強化を図る取り組みの一環。各種衛星で収集した大量の情報を極めて短時間のうちに衛星上で処理・解析し、シューターまで連繋する指揮統制能力を強化することを目的とするもの。各種衛星からの情報をオンボードで統合処理する技術や、

各種装備品と双方向通信する技術の確立を目指し、戦術AI衛星実証機を試作する。



戦術AI衛星のイメージ
(提供:防衛省)

小泉防衛相、英伊国防大臣と GCAP で意見交換 GIGO・エッジウィング契約間近、開発加速で一致



小泉防衛大臣とヒーリー国防大臣。GCAP について意見交換を行った（提供：防衛省）

小泉進次郎防衛相は 2 月 13 日（ドイツ現地時間）、ミュンヘン安全保障会議出席後に臨時会見に臨み、イギリスとイタリアの国防大臣と会談したことに言及。日英伊 3 カ国共同で開発を進めている GCAP（グローバル戦闘航空プログラム）について意見交換したことを明かした。

昨今、仏独西らによる FCAS 周辺が、騒がしくなっている。同構想の中核となる次世代戦闘機に関する協議が

難航し、事実上、瓦解寸前という状況にあるため。とくにドイツは GCAP 参画に関心を寄せるなど、FCAS の先行きに暗雲が垂れ込めている。

仮にドイツが GCAP に参画するとなれば、どのような形で参加することになるのか大いに注目される。とくに一定のワークシェアを配分するようなことになれば、日英伊のワークシェアもどう変化していくか気になるところだ。

そうした中で開かれたイギリスの

ジョン・ヒーリー国防大臣、イタリアのグイド・クロゼット国防大臣とのそれぞれの会談について小泉防衛相は「GCAP について、先月実施したそれぞれの首脳会談の成果も踏まえ、今後の進め方についての率直かつ建設的な意見交換を行った」とコメント。「GIGO・エッジウィング間の契約については最終調整段階にあるが、いずれにせよ、契約も含め、次期戦闘機の共同開発を加速していくことで一致

した」というに留めた。

その上で「GCAP はインド太平洋と欧州・大西洋をつなぐ戦略的に重要なプロジェクト」との認識を強調。「その意味で契約を一日でも早く結べるように、大臣同士で率直な話し合いを行い、計画を前進させていきたい」と述べた。

各国防衛関係者と相次ぎ会談

また、小泉防衛相は北大西洋条約機構（NATO）のマーク・ルッテ事務総長やその他の国防大臣と会談。3 カ月連続での会談となったが、「NATO と日本や IP4（日豪 NZ 韓）との間での協力は、抑止力を強化するという意味でもますます重要であり、これまで以上に協力を強化する必要について一致した」ことを明らかにした。

さらにニュージーランドのジュディス・コリンズ国防大臣との会談では、日ニュージーランドの防衛協力・交流の進展を踏まえ、IP4 としての協力や、防衛装備に係る協力も今後発展させる方向で一致したという。

カナダのデイビッド・マクギンティ国防大臣との会談では、先日の情報保護協定の発効を歓迎。インド太平洋と欧州・大西洋の安全保障が一体不可分であるとの認識を共有した。

アメリカのジーン・シャヒーン連邦議会上院外交委員会筆頭委員らとも面会し、安全保障環境や日米同盟の更なる強化について意見交換。インド太平洋地域の平和と繁栄に向け連携していくことを確認した。

小泉防衛相「自衛隊採用状況に強い危機感」 防衛力変革推進本部会議で処遇改善訴え

小泉進次郎防衛大臣は 2 月 19 日、人的基盤と防衛生産技術基盤の強化を議題にした「第 4 回防衛力変革推進本部会議」の冒頭であいさつし、「自衛隊員の採用は目標の 1 万 5000 人に届かず、しかも中途退職が 5000 人超となっており、強い危機感を持っている」と語った。そのうえで、「今日集まった人々には、隊員 1 人 1 人やその家族の意見を聞くことを徹底してもらいたい」と訴え、処遇改善に全力を注ぐよう要望した。

小泉大臣は自身の実績として、「着任以来、給与法改正による自衛官給与の引き上げや、高等工科大学・防衛大学校学生年収を 20 万円以上上げたこと、予備自衛官給与の引き上げ

など」を挙げた。「令和 8 年度予算案で人的基盤強化に 5814 億円を計上したこと」にも触れた。退職者給付金の引き上げや、65 歳までの再就職先拡充についても言及し、「今年度の入隊者は 1 万人を超える見込みだ」と強調した。

今後については「募集対象人口は 20 年間で約 3 割減少する」とし、「激化する人材獲得競争に勝利するという意気込みで、多様な人材の取り込み、職業としての魅力化、組織文化改革を進めてほしい」と語った。「徹底的な無人化、省人化、AI 導入、部外力の活用で戦い方と業務を変革し、自衛官には自衛官にしかできない任務に専念することも必要だ」とも述べた。

防衛生産技術基盤強化に意欲 ファストパス調達月内実現も強調

防衛生産技術基盤については、ウクライナ侵略が丸 4 年を迎える中で各国が継戦能力の重要性を痛感していると指摘し、「必要な時に必要なものを作れない、メンテナンスできない、他国との協力もできない、そんなことがあってはならない」と警鐘を鳴らした。平時から生産力を確保・維持し、有事には急速に拡大できる体制が「抑止力になる」と強調した。

小泉大臣は、ウクライナのドローン生産能力が 2024 年に 230 万機規模に達したことや、前線の教訓を短期間で取り込み再投入している例を挙げ、「短期間で成果を出す抑止力強化の必要性」を訴えた。民生部門とも連携して「早期かつ大量に装備品を調達し、改修・改善できる基盤」を整えるべきだとし、スタートアップなどの技術を迅速に投入する「ファストパス調達を月内に実現する」と語った。防衛装備庁長官を中心に調達制度見直しや規制改革を速やかに検討し、「できるものから直ちに実行してほしい」と求めた。

結びに、防衛産業については「国民の命を守ることに直接つながる産業であり、新たな成長産業だ」と語った。レピュテーションリスクなどが課題となるなか、「国民生活にも役立つ新技術の源泉になるといった側面もあり、正しい理解を広げる必要がある」と意気込んだ。

米務省で日米拡大抑止協議実施 核含むあらゆる能力で日本防衛を確認

防衛省は 2 月 22 日、日米両政府が 2 月 19 日、米務省で日米拡大抑止協議（EDD）を実施したと発表した。協議では、米国は核を含むあらゆる能力を用いて日本を防衛するとのコミットメントを改めて確認。日本も平和を維持する米国の活動を支援する立場を再確認した。両者は、日本の通常戦力への投資とともに、米国の核態勢および戦略が地域の侵略抑止と対処に重要な役割を果たすとの認識で一致した。

また、ロシアが長年にわたり軍備管理の取組に従っていない状況や、中国による急速で不透明かつ不安定化させる核戦力の増強および実験について議論した。米国は多国間の戦略的安定性および軍備管理に関する議論の必要性を改めて表明し、日本はより良い合意を目指す米国の意図を歓迎するとともに、ロシアおよび中国を巻き込む重要性を強調した。北朝鮮の核・ミサイル計画の進展についても意見交換を行い、完全な非核化へのコミットメントを再確認した。

さらに、拡大抑止に関する日米ガイドラインの重要性、同盟の戦略的メッセージの強化、危機時のコミュニケーション、日本の防衛力によって増強される米国の拡大抑止への支援に関する調整について議論した。定例の机上演習も実施した。

協議は米側が務省および戦争省、日本側が外務省および防衛省の共同議長で開催され、日本の統合幕僚監部、米国の統合参謀本部、戦略軍、インド太平洋軍の関係者も参加した。



第 4 回防衛力変革推進本部会議で小泉防衛大臣が自衛官処遇改善を訴えた

エアバス、NATO 向けに次世代ヘリコンセプト 従来タイプの高性能型と高速複合ヘリの2種

エアバス・ヘリコプターズは2月23日(仏マリニャンヌ現地時間)、NATO(北大西洋条約機構)が実施している次世代回転翼機能力(NGRC)調査に対応した、次世代回転翼機コンセプトを発表した。提案したコンセプトは、従来型の高性能ヘリコプターと高速コンパウンドヘリコプターの2機種。なお、去る2024年7月、エアバス・ヘリコプターズはNATO支援調達機関(NSPA)との間で、NGRCプロジェクトの枠組みでコンセプトスタディを主導する契約を締結済みだ。

これらの提案は、エアバスを中心にRTX傘下の事業部門であるコリンズ・エアロスペースとレイセオン、そしてMBDAの4社共同提案によるもの。

いずれの提案の中核を成すのはモジュール性とシンプルさ。設計理念は、モジュラー・オープン・システム・アーキテクチャ(MSO)アプローチにより、製造、保守、アップグレードを容易とし、長期的に運用経済性を確保するプラットフォームとすることを旨とする。さらに、2機種のコンセプトは高度に連

携し、保守、訓練、兵装、各種搭載システムで高い共通性を保持するようにする。

エアバスはこれまで、コンパウンドヘリコプター実証機「X3」と高速ヘリコプター実証機「Racer」の開発を進めるなど、次世代ヘリコプターのコンセプトを固めてきた。これらの機体では、従来ヘリコプターに比べて高速性能を追求したのみならず、フライトエンベロープを拡大。急速な加減速、急上昇・急降下能力なども実証してきた。

従来のヘリコプターは、メイン・ローターで揚力と前進力の双方を担い、テールローターは反トルク補正に利用する。これに対してコンパウンドヘリコプターでは、小型の固定翼を追加することで高速巡航時の揚力を担う。これにより、メイン・ローターは揚力の一部から解放され、効率が上昇する。さらに、追加の推進装置を搭載することで、前進推力をローターではなく推進プロップが担当。ローターのブレード・ピッチを低めに設計することが可能となり、結果として抵抗が減って高速化することが可能となる。ちなみに、



エアバスら4社がNATOのNGRCに共同提案(提供:エアバス)

従来ヘリコプターの速度は時速250~300kmが限界。コンパウンドヘリコプターの場合、理論的に時速400km以上で飛行することが可能で、エアバスは「X3」で時速472kmの高速性能を達成した。

エアバス・ヘリコプターズのブルーノ・エヴェン最高経営責任者(CEO)は、「従来型の高性能ヘリコプターと高速

コンパウンドヘリコプターという2つの提案のいずれにおいても、価格、運用効率、そして可用性という点で、軍事ニーズに最適なプラットフォームを提案する」とコメント。その上で「これら2つのコンセプトは、将来の軍事作戦におけるビジョンとニーズについて、軍事パートナーと更なる情報交換を行うための基盤となるだろう」と話した。

トヨコー、UAE企業から高出力レーザー鏽除去装置受注 防衛装備庁が輸出後押し、シンガポール航空ショーで契約

老朽化した橋梁等のインフラメンテナンス技術を開発するトヨコー(静岡県富士市)は、同社が開発した高出力レーザーを活用した鏽除去装置「CoolLaser G19-6000シリーズ」1台を、アラブ首長国連邦(UAE)のGBAプロダクツカンパニー(GBA社)から受注した。契約は、先ごろ開催されたシンガポール航空ショーにおいて、防衛装備庁ブースで締結した。トヨコーによれば、納入は2027年3月期を計画しているという。

トヨコーが開発した「CoolLaser」は、鋼構造物の鋼材表面に生じたサビや旧塗膜の除去に際し、屋外用途では世界初となる5.4kWの高出力レーザーを独自の特許技術により照射するもの。

二次産廃物を一切生まずにメンテナンスできるため、現場作業者を粉塵飛散等に起因する健康被害から守り、粉塵回収工程の削減、地球環境保護や脱炭素化社会の実現にも寄与する。UAE地域では、現場作業者の健康被害防止や、産油国として脱炭素化社会の実現に向けた責務を果たすこと

が特に重視されており、工法選定においてもこれらの要素が他に優先して考慮されたとみられる。

今回の顧客となったGBA社は、UAE域内の港湾設備や通信鉄塔などの鋼構造物のメンテナンスを手掛けている。今後は、防衛関連施設である大型パラボラアンテナ、大型船の補修、ドック関連施設、その他防衛装備品等への展開を見据え、「CoolLaser」の導入を決めた。1台目は2027年3月期にトヨコーから受領し、その後、域内で複数台を導入する計画だ。



防衛装備庁が輸出を後押し。シンガポール航空ショーの装備庁ブースで契約を締結(提供:防衛装備庁)

小泉防衛相、アイスランド外相と会談

防衛省は2月19日、小泉進次郎防衛大臣が同日16時30分から約30分間、アイスランドのソルゲルズル・カトリン・グンナルスドットイル外務大臣と会談したと発表した。グンナルスドットイル外務大臣は国防分野も所掌しており、安全保障に関する意見交換を行った。冒頭小泉大臣は、「今年日本とアイスランドの外交樹立70周年の節目にあたる。これを機に、安全保障分野でも協力関係を深めたい」とあいさつした。

両大臣は、ウクライナ支援のための「地雷除去コアリション」を通じた協力の進展を歓迎するとともに、NATOを通じた協力を含め、防衛協力・交流を一層推進していくことを確認した。

グンナルスドットイル外務大臣は、「同志国がウクライナを支持しているということを表明することは、アイスランドにとっても非常に重要なこと」と強調した。

また、欧州大西洋とインド太平洋の安全保障は不可分の認識の下、ルールに基づく国際秩序の維持に向け、引き続き連携していくことで一致した。

グンナルスドットイル外務大臣は、「北極圏においてはロシアがアイスランドにとって非常に脅威だが、それを支援しているのは中国であるという事実もある。そうした状況からも、日本はとても重要な国だ」と捉えている」と語った。

三菱重工、海保に巡視船「だいとう」納入 玉野本社工場で引き渡し式

三菱重工グループの三菱重工マリタイムシステムズは2月19日、海上保安庁向け3500トン型巡視船「だいとう」の引渡式を玉野本社工場(岡山県玉野市)で実施したことを発表した。

この式典には、海上保安庁を代表して第六管区海上保安本部小野雄介本部長をはじめとする海上保安庁関係者が列席。三菱重工業からは阿部康史艦艇・特殊機械事業部長らが出席し、引渡書および受領書の授受などを行った。

同船は、海上保安庁に引渡し済みの同型の巡視船「みやこ」「おおすみ」「あまみ」「ごとう」に続いて、玉野本社工場で建造した5隻目の3500トン型巡視船。就役後は第十一管区海上保安本部中城海上保安部へ配属され、領海警備、海難救助、治安の確保、海洋環境保全などの業務に従事する予定だ。

■「だいとう」の諸元

- ・全長=120メートル
- ・全幅=14メートル
- ・総トン数=3500トン

新海保巡視船は「するが」命名・進水式を実施

また同社は、海上保安庁向け3500トン型巡視船の命名・進水式を玉野本社工場で実施したことも明らかにした。2022年度に受注した同船は、「するが」と命名された。

三菱重工業によれば、今後、船体・機関・電気・武器など艤装工事を実施した後、2026年度中に海上保安庁へ引き渡される予定だ。

「するが」は、海上保安庁に引渡し済みの同型の1番船「みやこ」から数えて、玉野本社工場で建造される7隻目の3500トン型巡視船だ。

■「するが」の諸元

- ・全長=120メートル
- ・全幅=14メートル
- ・総トン数=3500トン



海上保安庁に納入した「だいとう」(提供:三菱重工業)



「するが」と命名された(提供:三菱重工業)

スカパー、防衛省と衛星コンステ事業契約 PFIで低軌道衛星群整備、受注額2831億円

スカパーJSATは2月20日、防衛省と「衛星コンステレーションの整備・運営等事業」に関する事業契約を締結したと発表した。契約金額は2831億円。三菱電機、三井物産と共同で設立した特別目的会社「トライサット・コンステレーション(トライサット)」を通じて、低軌道の小型衛星群と専用地上施設を整備・運用し、防衛省に高頻度かつ安定的な衛星画像を提供する。

同事業は、スタンド・オフ防衛能力の実効性確保に必要な画像情報を安定的に取得することを目的とした民間資金等活用事業(PFI事業)だ。民間企業が主体となり、地球低軌道(高度約200~2000km)に多数の小型衛星を配置する「衛星コンステレーション」を構築。専用地上施設の運用や全体管理も含め、一体的に担う。

将来戦闘航空システム

提供：BAE システムズ

開発進む日英伊 3 カ国共同開発 GCAP 欧米の将来戦闘航空システムの今

日英伊 3 カ国共同開発のグローバル戦闘航空プログラム（GCAP）は、2035 年に配備するべく開発が進められている第 6 世代戦闘機だ。この GCAP を巡っては、去る 2023 年に 3 カ国の政府間組織「GIGO」が発足。その後国際合弁会社「エッジウィング」が 2025 年 6 月に設立され、BAE システムズ、レオナルド、そして JAEIEC の 3 者が各 33.3% を出資した。同社は設計からライフサイクル管理まで、一元的に担当する中核機関となる。本社は英国に構え、その初代責任者には岡正美氏（元防衛審議官）が就任した。

機体開発は三菱重工業（日）、BAE システムズ（英）、レオナルド（伊）が担当する。機体構造・空力・材料・統合設計など、全領域で合弁会社の「エッジウィング」が主導。すでに 2025 年から共同設計段階に入った。

エンジンは、日本から IHI が、英国はロールス・ロイス、そしてイタリアのアビオ・エアロが開発に参画。2025 年 9 月には「GCAP エンジンコンソーシアム」が発足し、従来の国内契約方式を変え、プログラム全体を統括する「エッジウィング」と直接連携することが可能な体制となった。

エンジン開発を手掛ける 3 社は、実証エンジン「XFP30」の開発を急速に進めており、とくに積層造形、冷却システム、高圧コンプレッサー設計の技術を発展させている。なかでも、独特な幾何学的形状の冷却経路を成形

可能な積層造形技術を用いた燃焼器を開発し、試験することに成功させた。この燃焼器は、高度な冷却技術により、タービンの作動温度を高く設定することを可能にすると同時に、部品温度を低減。エンジンの運用期間全般にわたって耐久性と持続可能性を向上させる事に寄与する。

ミッションアビニクスを開発するのは、三菱電機（日本）、レオナルド UK（英国）、レオナルドおよびエレクトロニカ（伊）だ。4 社はコンソーシアム「GCAP エレクトロニクス・エヴォリューション」を 2025 年 8 月に結成。英国レディングを拠点に活動を開始した。

3 カ国の各国の首脳や防衛相会談では、プログラムの進捗確認と密な連携が図られているが、GCAP は順調に進んでいるのか——。ここ最近、必ずしもそう言い切れない情報がチラホラと散見されるようになってきた。例えば、漏れ聞こえてきた声として、イタリアが「英国は重要技術を十分に共有していない」「秘密主義だ」と不満を吐露。イタリアのグイド・クロゼット国防相は英国を名指して「秘密主義であり狂気の沙汰だ」（ディフェンスニュース）と強く非難した。英国からすれば、GCAP の前身の「テンペスト」計画で先行して培った技術・知見に関して、安全保障上の機密情報として、その情報管理を徹底したい意向がある様相だ。

欧州の将来戦闘機構想「FCAS」は仏独の対立構図がプログラム崩壊を

招きつつある。それだけに GCAP でもチラリと見え隠れしてきた対立構図に、計画通りのスケジュールで開発が進むのか、やや不安を覚えるところ。ちなみに、イタリアは GCAP の設計・開発費が、2021 年に試算した 71 億ユーロから 186 億ユーロへと倍以上に膨らむと予測。これにはイタリア野党から批判の声も上がっている。

■激震走る欧・FCAS、その行方は？「FCAS は死んだ」のか

欧州の将来戦闘機構想「FCAS」（Future Combat Air System）は、崩壊寸前の深刻な危機に瀕している。

仏独西 3 カ国共同開発でスタートした同プログラムは、開発主体のダッソー（仏）とエアバス（独・西）の対立により、同システムを構成する主要部分である NGF（次世代有人戦闘機）開発が、すっかり停滞している。

とりわけドイツはプログラムに深刻な懸念を示しており、メルツ首相が「フランスと求める戦闘機が異なる」と発言。去る 2023 年に FCAS プログラムへの参加を正式表明したベルギーに至っては、デドンデール国防相が「FCAS は死んだ」とコメントするなど、事実上、NGF の共同開発を断念することを示唆したほどだ。

【6 面に続く】

提供：ロールス・ロイス



IHI
Realize your dreams

IHI のジェットエンジン技術

空に舞い上がる大きな力——ジェットエンジン

ライト兄弟が動力飛行機を発明してから 110 年が経ちました。IHI は、1945 年に日本最初のジェットエンジン「ネ 20」を製造。以来、国産ジェットエンジンの開発、生産からメンテナンスに至るまで、一貫して行う世界有数のジェットエンジンメーカーとして世界の航路で活躍しています。また、国際共同開発事業の主要なパートナーとして参画し、IHI 独自の先進技術で次世代のエンジン開発に積極的に取り組んでいます。

F7-10 ターボファンエンジン
P-1 固定翼戦闘機に搭載

F110 ターボファンエンジン
F-2 戦闘機に搭載

F3 ターボファンエンジン
T-4 中等練習機に搭載

PW1100G-JM ターボファンエンジン
AIRBUS 社 A320neo に搭載

GE90 ターボファンエンジン
BOEING 社 777 に搭載

GEnx ターボファンエンジン
BOEING 社 787, 747-8 に搭載

株式会社 IHI 航空・宇宙・防衛事業領域
〒135-8710 東京都江東区豊洲三丁目1番1号 豊洲IHIビル TEL (03) 6204-7656
URL: www.ihi.co.jp

将来戦闘航空システム



迷走する欧州のFCAS。ドイツはGCAPに関心を寄せている(提供:エアバス)

【5面の続き】一方、仏マクロン大統領は「FCASは死んでいない」との認識を示し、火消しに走っている向きもある。

各国首脳が相次いで苦言を呈するほど進展がみられないFCASだが、対立の核心はワークシェアの主導権争いだ。ダッソーが「NGF開発の中心は自社が担うべき」と主張したことに対し、エアバスは「公平な分担」を要求。双方譲らず実証機製造が進められない状況にある。

また、メルツ首相が述べたように、そもそも求める戦闘機構想が、大きく異なっている点も問題だ。フランスは空母で運用可能であり、かつ核兵器搭載能力を必須とする。一方、ドイツは空母を保有していないことのほか、第5世代機ではあるがF-35で核運用能力を保持しているということもある。

遅々として進展しない状況を嫌気したドイツは、大きく揺れている。ドイツ連邦議会の国防委員会は、FCASか

らの「即時撤退」を求めた。そうしたなか浮上したのが、スウェーデンのサーブが開発を進めている新戦闘機プログラムへの参画だ。水面下でエアバスとサーブがタッグを組んだ新戦闘機構想と協調戦闘機(CCA)開発構想も検討されている。さらには、日英伊3カ国で開発が進むGCAPにも関心を寄せるなど、ドイツがどのような決定を下すのか、大いに注目される所だ。

フランスでは、ドイツが離脱するならば、ダッソーが単独開発することを示唆。スペインはエアバス・ディフェンス・アンド・スペースが主たる役割を担うも、独仏対立構図の渦中において明確な方向性が定まっていない様相だ。

FCASの空中分解を食い止めるならば、エアバスが提案した「2ファイター」方式が、開発費が膨らむものの、落としどころかもしれない。

一方でFCAS崩壊となれば、ドイツはスウェーデンとの共同開発、もしくは日英伊GCAPプログラムへの合流へ、スペインはドイツと行動を共にする

ことが考えられそう。フランスは、ダッソー主導で「ラファール」後継機の開発へと進むことになるだろう。あるいは、極論として「もはや有人戦闘機は不要」という論もあろう。協調無人機を開発しつつ、並行して共通のコンバット・クラウドの開発に軸足を置く。欧州各国の戦闘機群も、共通ネットワークの下で連携するという道だ。

■米空軍はF-47が本格化 「一機最強」を捨てた米次世代機

米国では空軍のNGAD(Next Generation Air Dominance)構想が進んでいる。トランプ大統領が自らの第47代大統領にちなんで命名した第6世代機「F-47」だ。制空権を確保するべく開発されるF-47は、2025年3月にボーイングが主契約者に指名された。その初飛行は2028年を計画しており、一部では部品生産が進むなど、机上検討のみではないフェーズに進んでいる。

米国がNGADに求める能力は、高いステルス性能のほか、高機動力、長大な航続距離。複数のCCAを引き連れ、編隊で作戦行動を展開する。F-47が指揮統制とキルチェーンの中核を担い、CCAは攻撃、電子戦、センサーとしての役割を担う。

米空軍参謀総長のデビッド・アルビン大将(アルビン参謀総長)は昨年5月、F-47の戦闘行動半径について、1000海里(1852km)以上であることを明らかにした。アルビン参謀総長によると、F-47は2029年までに運用を開始する可能性があるとしており、計185機以上を導入する。

前述したように、F-47はその戦闘行動半径が1000海里以上(1852km)、最大マッハ数2以上で飛行する、高強度な次世代ステルス性能を保持した機体となる。戦闘行動半径を切り取れば、第4世代戦闘機のF-15E(X)が690海里(1277.88km)、F-16は400海里(740.8km)だ。第5世代戦闘機のF-35Aは670海里(1240.84km)、F-22は590海里(1092.68km)などとなっており、F-47はかなり高い戦闘行動半径能力を保持することになる。

またピート・ヘグセス国防長官も「現在の米空軍の主力戦闘機であるF-22の性能と比較して、さらに大幅に進歩する」とコメント。F-22よりも価格は安く抑える一方、航続距離性能、ステルス性能など、各種性能で勝る機体となることを明かしていた。

米国では実証機の段階で数百時間の飛行試験を実施し、ステルス性能、航続距離、自律システムなどを進化さ

せながら運用コンセプトを洗練させてきた。トランプ大統領としても自ら任期中に開発段階から製造・運用段階へと持っていくことを期待している。

また、海軍では次期艦載機「F/A-XX」の検討が進んでいる。現有のF/A-18スーパーホーネットの後継となる機体として、2030年代に導入する予定だ。「F/A-XX」は一時予算凍結の憂き目にあうも、一転して議会の強い後押しで再活性化した経緯がある。同機の開発については、ロッキード・マーティンが脱落したものの、ボーイングもしくはノースロップ・グラマンの一騎打ちとなっている。

そうした背景には、中国が空母打撃軍を強化し、J-20およびJ-35などの艦載機群を量産拡大したことがあろう。米国としても「F/A-XX」を導入して、海軍の航空優勢を確保する狙いだ。この「F/A-XX」に求められる能力も、高ステルス性能のほか、広大な太平洋海域をカバーできる長大な航続距離、CCAとの連携能力だ。

米空軍、米海軍ともに、もはや「一機最強」論を取る立場にないことが共通している。むしろCCAと連携した「Family of Systems」の一角と位置付けているのだ。

CCAについては、アルビン参謀総長が戦闘行動半径を700海里(1296.4km)以上であることを明かした。

米空軍では、ゼネラル・アトミクス製のYFQ-42Aとアンドウリル製のYFQ-44Aという2機種 of CCAの開発を進めており、地上試験などを通じて推進システム、アビオニクス、自律統合システム、地上制御インターフェースの検証などに焦点を当てた解析・評価を進めているところ。

アルビン参謀長はCCAについて、F-47と同様に2029年までに運用を開始する可能性があることに言及。1000機以上の大量の機体を導入する計画があったとした。

米空軍はCCAの運用に向け、カリフォルニア州メアリーズビルにあるビル空軍基地にCCA準備部隊(ARU)を配備することを決定。ARUのミッションは、瞬時に世界中に展開できるCCAを提供すること。CCAはもともと半自律型で、常に飛行可能な状態に維持される。米空軍によれば、CCAフリートを支援するために必要な人員の数は、他の兵器システムよりも大幅に少なくなる見通し。このCCAプログラムの最大の焦点は、スピード、柔軟性、費用対効果だ。オープン・アーキテクチャと民生技術を活用することで、迅速に軍に統合することのほか、アジャイル開発によるアップグレード、量産体制を構築することを目指す。



一部の部品生産がスタートした米空軍のF-47(提供:米空軍)

CAETraxAcademy™

Learn — Practice — Perform



M>ESTRO

CAESprint™

CAERise™



Medallion MR e-Series
Visual System

Full Flight Simulator

◆ 新東亜交易株式会社

航空・艦船部

〒108-8383 東京都千代田区丸の内1丁目6番1号

Tel (03)3286-0355 Fax (03)3213-2405

<https://www.shintoa.co.jp/top/>

E-mail amsc-tk@sda.shintoa.co.jp

成田 1 月、旅客数は前年並みの 363 万人 中国線 30%以上減も国際線全体で 1 月過去 2 番目



記者会見に臨む NAA の藤井社長

成田国際空港会社 (NAA) が 2 月 25 日に発表した 1 月の空港運営概況によると、国際線・国内線合計旅客数は、ほぼ前年同月並みの 362 万 8700 人だった。国際線旅客数は前年同月比 1%増加した 304 万 4963 人を記録。国内線旅客数は 3%減少した 58 万 3737 人だった。

国際線旅客数のうち日本人旅客数は 12%増加した 69 万 9250 人に。2021 年 4 月以降、前年同月実績を継続的に上回る傾向が続いている。一方、外国人旅客数は中国線の旅客便の減少影響を受けたものの、他路線が堅調に推移。その結果、前年同月比 1%減少した 212 万 5511 人に留めた。NAA によると、外国人旅客数は 1 月単月として、昨年に続き歴代 2 番目の水準だった。

中国線旅客便の発着回数は前年同月比 30%減少した 1924 回に。出国旅客数も 37%減少した 13 万 8600 人となった。同日、記者会見に臨んだ NAA の藤井直樹社長は「(中国線以外の) 他地域は軒並み伸びており、(旅客数は) 全体としては前年を上回っている」ことを明かした。

国際貨物便に関しては、中国線の発着回数が前年比 6%増えた 986 回を記録した。藤井社長は「旅客便の運航便数が減少したことで、ベリースペー

スのキャパシティが減ったことをカバーするために、むしろ貨物便は増便されているのだろう」とコメントした。

2 月の速報値によれば、2 月 1 日～21 日までの間の旅客便発着回数は前年同月比 1%増加した 9853 回、出国旅客数も 2%上回った 103 万 7100 人と堅調に推移している。中国線の発着回数は 38%減少した 1201 回、出国旅客数は 39%減の 10 万 7600 人となった。1 月と同様、中国線の減少分を他の路線の伸びでカバーし、全体として前年を上回って推移する傾向が続いている様相だ。

春節が終わったことで、今年度の NAA の業績の着地点が概ね見えてきた形だ。藤井社長も「(発着回数、旅客数などは) 全体として少しプラスで推移しており、これが最終的な私共の経営成績に反映してくるだろう」との見通しを示した。

スカイアクセス線複々線化を歓迎

京成電鉄が 2 月 13 日に成田スカイアクセス線の一部区間の複々線化の検討に着手することを表明した。このことについて藤井社長は「成田空港は東京と物理的な距離があることから、アクセスは極めて重要」とコメントするなど、京成電鉄の動きを歓迎。京成

電鉄の複々線化事業が実現すれば、運行容量の拡大と時速 160km の高速運行区間が延伸することでさらなる時間短縮に繋がる施策との見方を示した。ちなみに京成電鉄側は一部区間の複々線化にあたっては、国、千葉県、NAA と整備手法や費用負担のあり方について協議・調整するとしている。

なお、東京ビッグサイトで空飛ぶクルマの飛行実証がスタートするなど、新たな空のモビリティの社会実装の足音が近づいてきた。

藤井社長は「(機能強化を進める中で) 将来の技術展開に伴う新しいサービスを提供することに対応できるようにすることを常に考えながら進めていく」と述べた。

■ 1 月の空港運用状況

- ・国際線・国内線合計発着回数 = 2 万 1439 回 (2%増)
- ・国際線発着回数 = 1 万 7323 回 (2%増)
- ・うち旅客便 = 1 万 4428 回 (前年並み)
- ・うち貨物便 = 2561 回 (12%増)
- ・国内線発着回数 = 4116 回 (1%増)
- ・国際線・国内線航空旅客数 = 362 万 8700 人 (前年並み)
- ・国際線旅客数 = 304 万 4963 人 (1%増)
- ・うち日本人 = 69 万 9250 人 (12%増)
- ・うち外国人 = 212 万 5511 人 (1%減)
- ・うち通過客 = 22 万 202 人 (8%減)
- ・国内線 = 58 万 3737 人
- ・国際航空貨物量 = 16 万 1970 トン (10%増)

■ 1 月の国際旅客便発着回数

- ・太平洋線 = 1822 回 (11%増)
- ・欧州線 = 330 回 (5%増)
- ・オセアニア線 = 512 回 (14%増)
- ・グアム線 = 258 回 (6%減)
- ・アフリカ線 = 72 回 (16%増)
- ・アジア線(中東含む) = 3919 回 (4%増)

- ・台湾線 = 1484 回 (12%増)
- ・香港線 = 1230 回 (5%減)
- ・中国線 = 1924 回 (30%減)
- ・韓国線 = 2877 回 (13%増)

■ 1 月の国際貨物便発着回数

- ・太平洋線 = 515 回 (4%減)
- ・欧州線 = 163 回 (31%増)
- ・オセアニア線 = 0 回 (-)
- ・グアム線 = 0 回 (-)
- ・アフリカ線 = 2 回 (前年並み)
- ・アジア線(中東含む) = 116 回 (47%増)
- ・台湾線 = 173 回 (28%増)
- ・香港線 = 324 回 (24%増)
- ・中国線 = 986 回 (6%増)
- ・韓国線 = 208 回 (19%増)
- ・国内区間 = 74 回 (85%増)

■ 1 月の国際線路線別旅客数

- ・太平洋線 = 出国旅客数: 16 万 2900 人 (20%増)、通過客: 5 万 5900 人 (8%減)
- ・欧州線 = 出国旅客数: 3 万 9200 人 (17%増)、通過客: 300 人 (8%増)
- ・オセアニア線 = 出国旅客数: 6 万 6600 人 (5%増)、通過客: 1700 人 (6%増)
- ・グアム線 = 出国旅客数: 1 万 6700 人 (2%減)、通過客: 3100 人 (16%減)
- ・アフリカ線 = 出国旅客数: 6800 人 (61%増)、通過客: 一人 (14%増)
- ・アジア線(中東含む) = 出国旅客数: 40 万 4900 人 (10%増)、通過客: 4 万 1400 人 (8%減)
- ・台湾線 = 出国旅客数: 15 万 1000 人 (13%増)、通過客: 2100 人 (53%増)
- ・香港線 = 出国旅客数: 13 万 3300 人 (3%減)、通過客: 3700 人 (10%減)
- ・中国線 = 出国旅客数: 13 万 8600 人 (37%減)、通過客: 1300 人 (51%減)
- ・韓国線 = 出国旅客数: 28 万 1900 人 (18%増)、通過客: 600 人 (17%減)



成田国際空港は、AviPLANを活用して航空機のクリアランス確認とジェットプラストのリスク管理を行い、より安全な計画を実現しています。

その結果、アジア有数の国際航空ハブにふさわしい、確かな意思決定、止まることのない運用、そして世界クラスの効率性を実現。安全性の向上と将来を見据えた空港運用を日々支えています。



ANA、平澤寿一副社長が新社長に 井上社長は ANAHD の特別顧問に就任



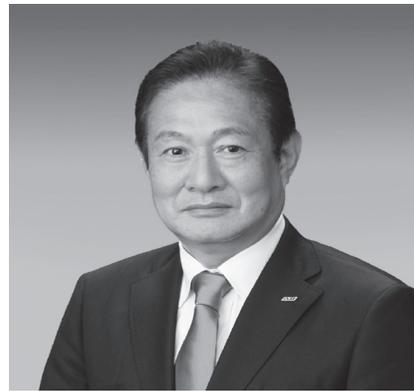
新社長に就任する平澤寿一氏

全日本空輸(ANA)は2月25日に開催した臨時取締役会において、4月1日付で平澤寿一副社長が社長に昇格する人事を決定した。

現社長の井上慎一社長(67歳)は3月31日付で退任し、4月1日付でANAホールディングスの特別顧問に就任する。井上社長は、日本のLCCのパイオニアであるピーチ・アビエー

ションを設立し、その後の成長へ繋がった。その後、コロナ禍にANAの専務取締役執行役員に就任。2022年4月にはANA社長となり、厳しいコロナ禍からの回復から再び成長軌道へと導いた。

新社長の平澤氏は1964年1月11日生まれの62歳。1986年4月にANAに入社。その後、事業計画や



井上社長は ANAHD 特別顧問に

経営企画部門など、経営の中核部門で要職を務めた。現在、ANAホールディングス副社長とANA副社長を兼任し、グループ渉外調査・秘書・経済安全保障を所掌している。

■平澤寿一氏の略歴

- ・1964年1月11日生まれ
- ・1986年3月=慶應義塾大学経済学部卒業
- ・1986年4月=ANA入社
- ・1999年4月=社長室事業計画部主席部員
- ・2001年4月=マーケティング室ネットワーク戦略部主席部員
- ・2010年4月=人事部付休職北海道国際航空出向
- ・2013年4月=企画部副部長
- ・2014年4月=企画部部长
- ・2018年4月=ANA執行役員企

画室室長東京オリンピック・パラリンピック推進本部事務局長

・2020年4月=ANA 上席執行役員企画室室長東京オリンピック・パラリンピック推進本部事務局長

・2021年4月=ANA 上席執行役員企画室室長

・2022年4月=ANA ホールディングス上席執行役員グループ渉外調査・秘書担当、ANA 取締役執行役員渉外調査・秘書・ネットワーク担当

・2022年6月=ANA ホールディングス取締役執行役員グループ渉外調査・秘書 担当、ANA 取締役執行役員渉外調査・秘書・ネットワーク担当

・2023年4月=ANA ホールディングス取締役常務執行役員グループ渉外調査・秘書・経済安全保障担当、ANA 取締役常務執行役員渉外調査・秘書・ネットワーク・経済安全保障担当

・2024年4月=ANA ホールディング代表取締役専務執行役員グループ渉外調査・秘書・経済安全保障・グループ調達担当、ANA 代表取締役専務執行役員渉外調査・秘書・ネットワーク・経済安全保障・調達担当

・2025年4月=ANA ホールディング代表取締役副社長執行役員グループ渉外調査・秘書・経済安全保障担当、ANA 代表取締役副社長執行役員渉外調査・秘書・ネットワーク・経済安全保障担当

航空局、3月4日からSWIMで情報提供開始 ICT活用で高度な情報認識、安全運航に寄与

航空局は2月24日、来る3月4日からデジタル情報プラットフォーム「SWIM」(System-Wide Information Management)を活用し、デジタル形式での航空交通・運航関連情報の提供を順次開始することを発表した。

航空局によれば、これまでテキストデータだったノータムなどの航空情報について、3月4日以降、必要な情報を様々な地図上で視覚的に確認できるようになる。さらにパソコンやスマートフォン等からインターネットを通じて容易に情報へアクセスできるようになる。これにより、例えば滑走路閉鎖を視覚的に把握することが可能とな

りヒューマンエラーを防止することができるほか、滑走路誤進入防止など情報確認の確実性が向上する。

さらには天候や空域の状況をいち早く把握することができるようになり、運航遅延リスクの事前把握にもつながることが見込まれる。こうしたICT技術を活用した高度な状況認識が可能となり、的確な判断に基づく安全な航空機運航が支援されることが期待される。また、航空管制機関、航空会社、空港会社など関係者間における情報の円滑な共有と連携が促進され、増加する航空交通に対して、運航全体の安全性、生産性および定時性の向上が期待される。

航空局は「SWIMによる情報サービスの開始は、単に航空業界のDX(デジタル・トランスフォーメーション)を加速させるだけでなく、国民にとって安全・快適・安心を実感できる空の旅への大きな第一歩となるだろう」との見方を示した。

航空局によると、SWIMを通じた各情報のサービス提供は3月4日以降、4回に分けて段階的に提供を開始すること。まずはデジタルノータムリクエストサービス、AIP 閲覧サービス、AIP ファイルダウンロードサービス、デジタルノータム登録サービス、空港および空域プロファイルサービスから提供をスタートする。

なお、国際民間航空機関(ICAO)は、増加する航空交通に対して安全かつ効率的な航空交通管理を実現するため、航空管制機関や航空会社、空港会社等の関係者による情報共有を効率化させる「SWIM」の導入を各締約国に求めており、日本としてもICAOの求めに応じたかたちだ。

- 3月4日午前3時～
- ・デジタルノータムリクエストサービス
- ・AIP 閲覧サービス
- ・AIP ファイルダウンロードサービス
- ・デジタルノータム登録サービス
- ・空港プロファイルサービス
- ・空域プロファイルサービス

- 3月24日午前9時～
- ・フライトプラン登録サービス
- ・ATS 情報配信サービス
- ・ATS 情報リクエストサービス
- ・メッセージウェブメールサービス

- 4月15日14時～
- ・スロットリクエストサービス

- 4月21日午前9時～
- ・デジタルノータム配信サービス
- ・AIP データ配信サービス
- ・ATIS 情報配信サービス
- ・ATIS 情報リクエストサービス
- ・C-PIREP 登録サービス
- ・C-PIREP リクエストサービス
- ・C-PIREP 配信サービス
- ・気象情報配信サービス
- ・PKG リクエストサービス

ICAO アンバサダー JAL・ANA から選出

国際民間航空機関(ICAO)は2月20日(モンリオール現地時間)、新たな取り組みとしてスタートしたICAO グローバル・アンバサダーおよびチャンピオンの初代メンバーを発表した。日本からANAホールディングスの保谷智子執行役員と、日本航空の宮坂久美子常務執行役員の2名がアンバサダーに任命された。

ICAO グローバル・アンバサダー制度は、国連システム全体において、ボランティアによるアンバサダー(大使)制度が成功してきたことを受け、ICAOでも同様の制度を設立したものの。航空業界で活躍している人材が自身の経験を活かし、特に女性・次世代の若者を中心とする一般市民を対象とした普及啓発活動を担う。講演活動や地域社会への働きかけ、デジタルアウトリーチを通じて、航空業界の多様なキャリア機会を紹介して次世代を担う人材確保へと繋げる。一方チャンピオンは、人材育成と労働力に関する戦略的対話を主導し、より包摂的で持続可能性の高い航空業界とする政策立案に向けて行動する。

新しい情報サービスの提供開始
いますぐ、アクセス！

情報サービスの利用に必要な情報はSWIM portalから確認できます

SWIM

SWIM portal

検索



2026年3月4日

SWIMによる情報サービス提供開始
もっと柔軟で、もっと効率的に。

これまでのAIS JAPAN(航空情報提供サービス)はこれを契機にSWIMに統合します。

SWIMによる航空情報などの提供サービスが開始する(提供:航空局)