



第3回 航空機産業小委員会

インテグレーション能力獲得に向けた取組と今後必要となる投資概要

2026年3月2日

一般財団法人日本航空機エンジン協会



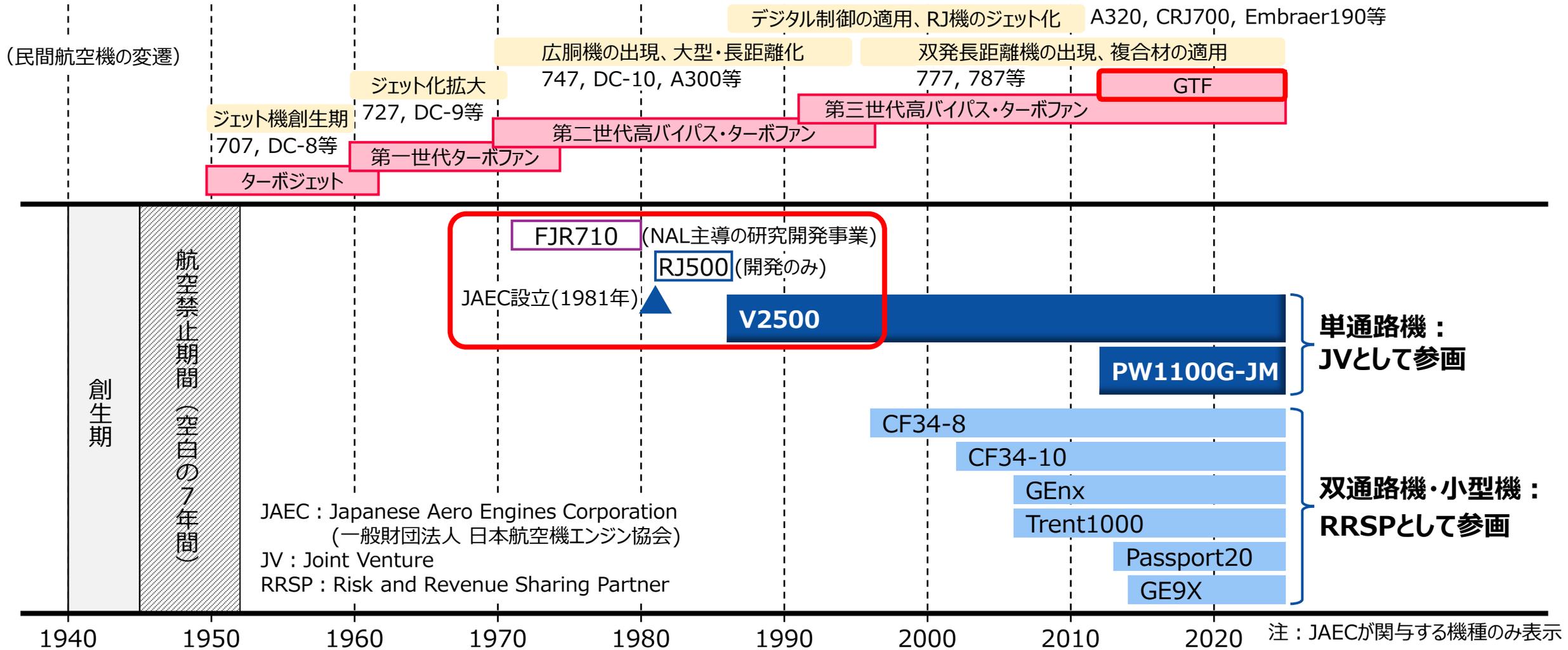
トピックス

1. 日本の民間航空機エンジン事業の現状
2. インテグレーション能力獲得に向けた現在の取組み
3. 次期単通路機におけるエンジンOEMとの共同事業参画に向けた戦略



1. 日本の民間航空機エンジン事業の現状 - 成長過程

- JAECは1981年10月に通商産業省ご指導の下、IHI/KHI/MHIにより民間航空機エンジン国際共同開発の日本代表として、取りまとめ・調達・推進する中核体として設立
- 単通路機向けV2500、PW1100G-JMエンジンの経験をもとに、双通路機・小型機エンジン事業へ拡大

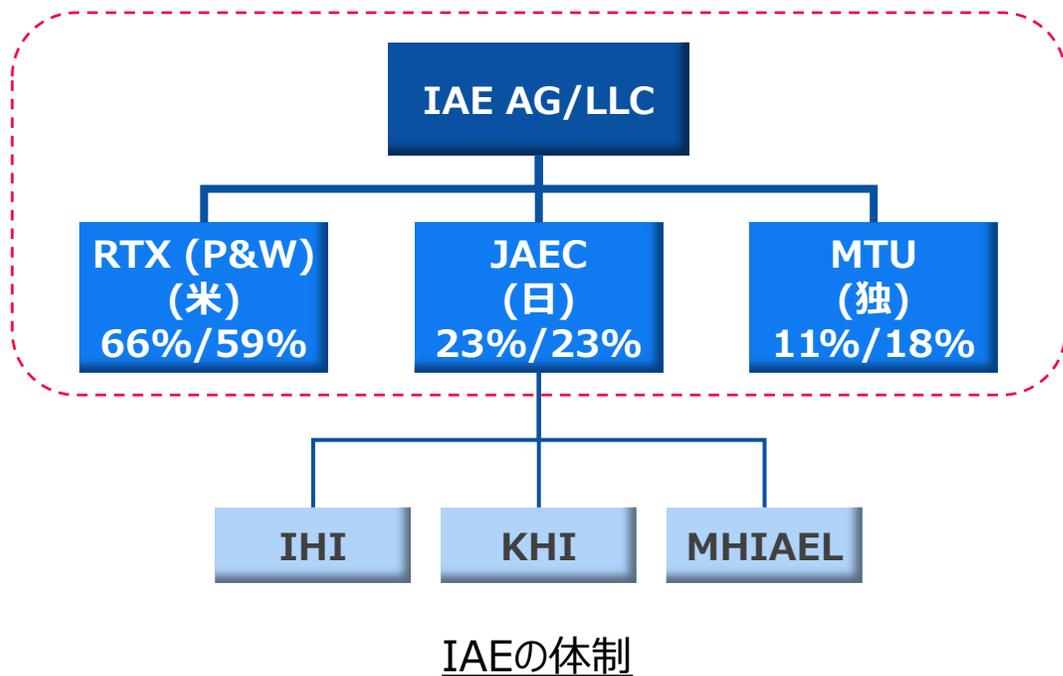


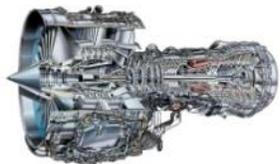


1. 日本の民間航空機エンジン事業の現状 – IAE事業について

IAE International Aero Engines AG/LLC (IAE)

- 単通路機（ポリウムゾーン）用エンジンであるV2500、PW1100G-JMエンジンの事業を行うJVとして、それぞれIAE AG社、IAE LLC社を設立。
- JAECはそれぞれの事業に設立メンバーとして、議決権を持って参画



エンジン	事業体	搭載機体
V2500  累計：7,812台(*)	IAE AG (1983年 設立)	Airbus A320 family MD-90 Embraer C-390
PW1100G-JM  累計：4,940台(*)	IAE LLC (2011年 設立)	Airbus A320neo family

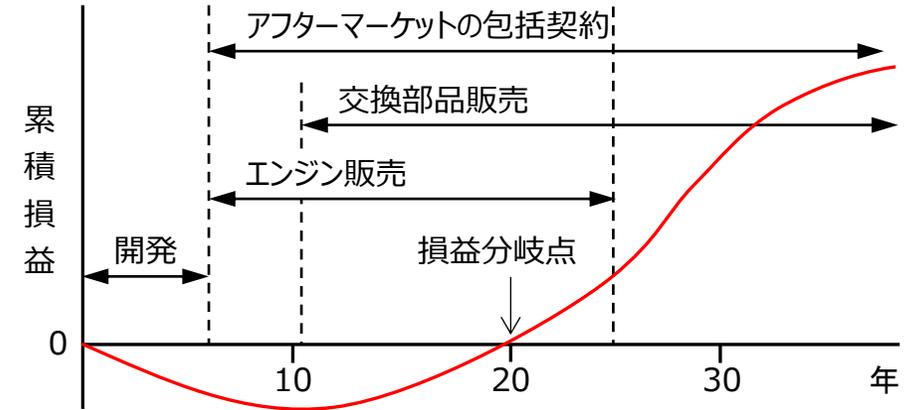
*: 2025年12月末時点

1. 日本の民間航空機エンジン事業の現状 — 課題

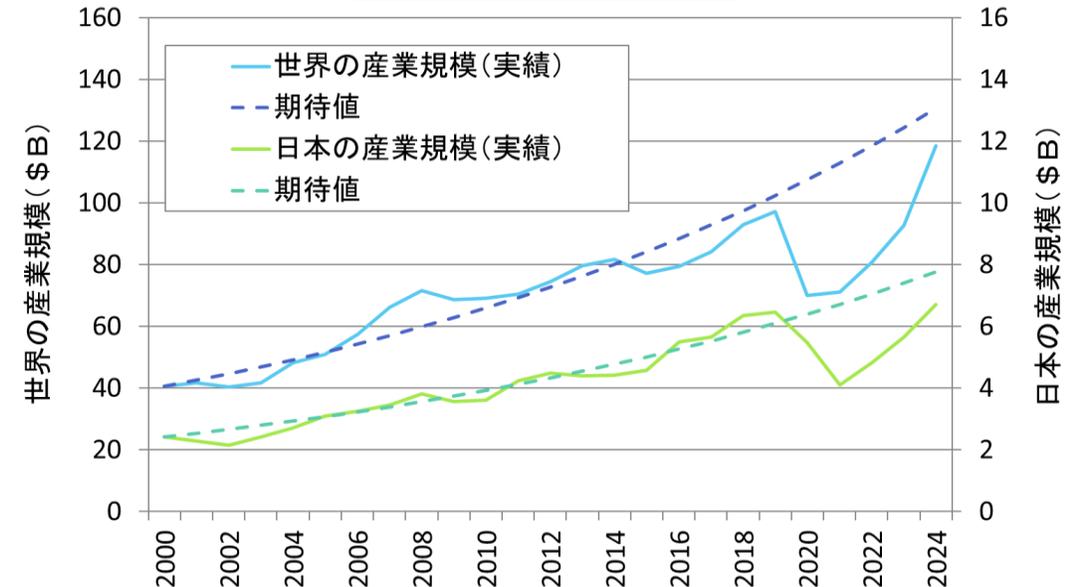
課題

- 事業
 - 投資回収のリスクが大きい
 - 巨額な開発費に加え、開発投資回収までの時間が長い
 - パンデミック、紛争等、世界情勢がダイレクトに影響
 - 市場拡大・収益モデルの変化
 - OEM → OEMRO
 - 省燃費とともに、製品耐久性の重要度がさらに増加
- 運営
 - 事業運営は海外OEM依存大
 - 日本の主体性低く、ガバナンス・透明性に課題
 - エンジン全体のインテグレーションは海外OEMが実施。エンジンシステム・実証・FAA対応等、海外OEMに依存する部分あり
- 量産・MRO
 - 運航初期は性能・耐久性未達 ← ローンチ前技術成熟度に課題
 - 製造、MROともプログラム初期の供給能力が不十分
 - 製造コストの6~7割を占める素形材は海外メーカーに依存

典型的なエンジン事業における収支



航空エンジン産業規模



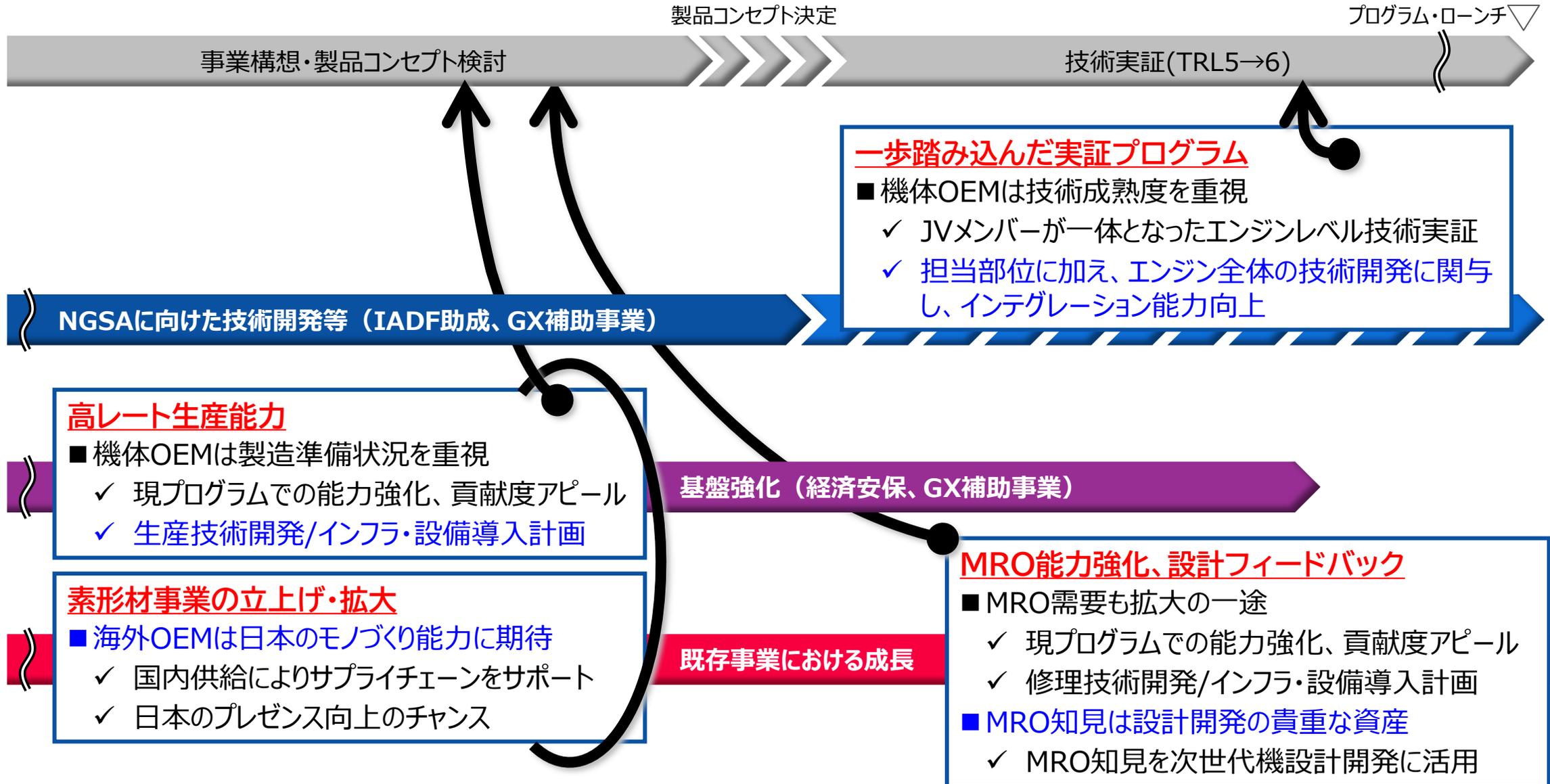
2. インテグレーション能力獲得に向けた現在の取組み



3. 次期単通路機におけるエンジンOEMとの共同事業参画に向けた戦略

2025

2030





ご清聴ありがとうございました