

世界のロケット 打上げの統計				2004. 10. 15現在
国名	ロケット	打上げ回数	成功回数	成功率(%)
	H-II	7	5	71
日本	H-IIA	6	5	83
	M-V	4	3	75
欧州	Ariane-IV	117	113	97
	Ariane-V	19	16	84
	Athena	7	5	71
	Atlas II	63	63	100
	Atlas III	5	5	100
	Atlas V	3	3	100
米国	Delta II	106	104	98
	Delta III	3	1	33
	Delta IV	3	3	100
	Pegasus	33	28	85
	Taurus	5	4	80
	Titan IV	37	32	86
	Dnepr	4	4	100
	Kosmos	443	420	95
	Proton	284	266	94
ロシア	Rocket	5	5	100
	Soyuz	829	807	97
	Start	6	5	83
	Tsyklon	221	212	96
	Zenit	50	43	86
	Long March 2	42	39	93
中国	Long March 3	26	22	85
	Long March 4	10	9	90
インド	PSLV	8	5	63
イスラエル	Shavit	5	3	60
	Σ , Σ , ave	2,351	2,230	95

source: Air World 2005. 1

2005年1月31日 0:00 【航空宇宙情報】ジエダイ・メール

三菱重工業が新工場起工 次期主力旅客機「7E7」の主翼を生産

<http://headlines.yahoo.co.jp/hl?a=20050124-00000015-cnc-l23>

ハッブル修理せず廃棄へ 米、費用かかり過ぎと

<http://headlines.yahoo.co.jp/hl?a=20050124-00000177-kyodo-int>

宇宙ステーションに謎の付着物、相次ぐ異常の原因か

<http://headlines.yahoo.co.jp/hl?a=20050127-00000502-yom-int>

日本の補給船を物資輸送に活用、宇宙機関長会議で確認

<http://headlines.yahoo.co.jp/hl?a=20050127-00000112-yom-int>

小惑星への旅上映 徳島のプラネタリウム

<http://headlines.yahoo.co.jp/hl?a=20050128-00000022-kyodo-soci>

安全対策の約半分を達成 シャトル再開へ前進

<http://headlines.yahoo.co.jp/hl?a=20050129-00000035-kyodo-int>

今夏にも太陽・燃料電池搭載＝無人大型飛行船、長期滞空目指す一宇宙機構

<http://headlines.yahoo.co.jp/hl?a=20050129-00000875-ijj-soci>

<ボーイング>中国が60機を7400億円で購入

http://headlines.yahoo.co.jp/hl?a=20050129-00000064-mai-bus_all

2005年2月2日 18:50 WIRED NEWS (2005/02/02)

「奇跡の年」から100年、アインシュタインの業績を振り返る(上)

<http://hotwired.goo.ne.jp/news/20050202204.html>

2005年は、アルバート・アインシュタインが物理学の世界を揺るがす論文を相次いで発表してから100年目にあたり、さらに没後50年にもあたるとことから『世界物理年』に指定されている。物理学だけでな

く技術全般に、さらには歴史や社会や文化にも影響を及ぼしたアインシュタインの業績を振り返る。

2005年1月31日 18:55 WIRED NEWS (2005/01/31)

ブランド力:アップル3年ぶりに首位

<http://hotwired.goo.ne.jp/news/20050131102.html>

米インターブランド社が発表した、2004年の「世界で最も影響力があったブランド」によると、米アップルコンピュータ社が3年ぶりに首位

(前年は2位)に返り咲いた。一方、ソニーが11位(同9位)となり、日本企業はベスト10から消えた。

[国際関係・一般]

自衛隊法改正案 10日に閣議決定 ミサイル迎撃

国会報告義務づけず

朝日新聞 05年02月04日 朝刊 1面 4段 図 1095

対処要領」首相事前承認 ミサイル発射兆候ない場合

防衛長官の命令で迎撃

読売新聞 05年02月04日 朝刊 2面 3段 1216

石原慎太郎知事インタビュー 全国知事会長

横田基地共用化 国政・都議選

朝日新聞 05年02月04日 朝刊 34面 5段 写 1175

核心＝大欧州が変える世界 「米欧逆転」の予兆じわり

日本経済新聞 05年01月31日 朝刊 5面 5段 写 1709

[宇宙・航空・科学]

焦点＝小型人工衛星「まいど1号」

電気新聞 05年02月04日 朝刊 1面 1段 0431

社説＝H2A打上げ 問われる国産技術の真価

日刊工業新聞 05年02月04日 朝刊 3面 2段 0022

社説＝H2A打上げ再開 成功に向けて万全の準備を

河北新報 05年02月03日 朝刊 7面 3段 2025

H2A、24日午後5時9分打上げ

読売新聞 05年02月03日 朝刊 37面 1段 1092

宇宙航空研究開発機構 気象衛星搭載のH2Aロケット

24日打上げ正式決定

電波新聞 05年02月03日 朝刊 2面 2段 0238

宇宙航空研究開発機構が今夏 実証衛星打上げ

既存の民生品活用 小型軽量・低コスト実現へ

日刊工業新聞 05年02月03日 朝刊 23面 5段 0187

テクノウォッチャー＝宇宙航空研究開発機構

衛星打上げ海外委託に注文

日経産業新聞(日経テレコン21) 05年01月31日 朝刊 9面 1段 2393

宇宙開発 日本の補給機「HTV」に官民期待

計画の進行など精査必要

読売新聞 05年01月29日 朝刊 10面 5段 写 0496

[\[宇宙利用・宇宙からの観測・宇宙環境利用・宇宙実験\]](#)

ロシアの火星飛行想定「監禁」実験 世界から申込み殺到

宇宙船模型に6人で500日間生活

日刊工業新聞 05年01月31日 朝刊 28面 3段 0146

探査データでみる土星衛星「タイタン」 地球と似てる？

水の役割はメタン山や海のような地形火山活動も

読売新聞 05年02月02日 朝刊 30面 5段 写表 1133

地球そっくりの地形土星の衛星タイタン

メタンの雨、川、海・・・違う物質で似た気象 少ない太陽熱でなぜ

毎日新聞 05年01月29日 朝刊 19面 5段 写 0615

[\[防災・環境・資源・エネルギー\]](#)

ダッシュ＝サーク 電子機器をリサイクル 環境意識高まり活気

日刊工業新聞 05年02月03日 朝刊 19面 2段 写 0147

富士重工 CO2対策強化 宇都宮にコージェネ導入、排

出42%削減 08年には第3弾総合施策

化学工業日報 05年02月03日 朝刊 12面 5段 0416

用語解説＝地球シミュレータ

大成建設 システム開発 地震動、正確に解析 平野部の影響予測

電気新聞 05年01月31日 朝刊 5面 2段 0375

三宅・帰島へ 2月1日避難解除(中)＝

ガス高濃度地区は居住禁止 自宅帰れぬ日続く

毎日新聞 05年01月30日 朝刊 28面 4段 写 1503

東大地震研など監視ネット構想 GPSブイで津波検知

日本周囲に60基

産経新聞 05年01月30日 朝刊 3面 5段 図 1804

インド洋大津波 半島の付根けずられ島に

産経新聞 05年01月29日 朝刊 28面 3段 写 0988

[技術・産業]

ファナックFAロボット財団 FAと産業用

ロボットに関する論文賞 特別賞に秦誠一氏など

日刊工業新聞 05年02月04日 朝刊 6面 2段 0050

新電元工業 スイッチング電源用IC量産

電子機器 待機電力を削減

日刊工業新聞 05年02月04日 朝刊 9面 3段 写 0080

三菱マテリアル 航空機向け熱処理技術で

国際特殊工程相互認証取得

日刊工業新聞 05年02月04日 朝刊 13面 3段 0105

アジレント・テクノロジー 電子機器や組み込みソフトの

正常動作を自動評価の検査システム販売

電波新聞 05年02月04日 朝刊 7面 2段 写 0283

電子機器用保護素子特集 電子機器用保護素子の市場拡大

デジタル家電、情報通信分野で伸びる

電波新聞 05年02月04日 朝刊 8面 7段 写図 0286

電子機器用保護素子特集 各社の製品／営業戦略

芝浦電子 大泉製作所 KOA TDK

電波新聞 05年02月04日 朝刊 9面 5段 0287

八木アンテナ 地上デジタル放送を受信室内アンテナ

新スクエアデザイン

電波新聞 05年02月04日 朝刊 21面 2段 写 0337

群馬大 次々世代ディスク DVD160枚を1枚に 情報の領域微細化

日経産業新聞(日経テレコン21) 05年02月04日 朝刊 7面 3段 2240

ヒロボー 小型無線ヘリ拡大 ホビーと産業用増産

日経産業新聞(日経テレコン21) 05年02月04日 朝刊 10面 3段 2269

信州大 2層CNTの新製法開発 量産化への道開く

化学工業日報 05年02月04日 朝刊 10面 2段 0388

三菱マテリアル桶川製作所 非破壊検査などで Nadcap認証取得

化学工業日報 05年02月04日 朝刊 10面 1段 0392

創る拓く 第47回十大新製品(5)=オークマ インテリジェント複合加工機「MULTUS B300」

日刊工業新聞 05年02月03日 朝刊 23面 4段 写 0189

インターナショナル・レクティファイアー・ジャパン 自動車電装品向け半導体ビジネス拡大

電波新聞 05年02月03日 朝刊 5面 4段 写 0269

住友商事 オブドキャット社のナノインプリント装置 販売とライセンス供与

電波新聞 05年02月03日 朝刊 6面 3段 写 0281

NTT ナノチューブ LSI向け配線技術開発 電子線で容易に切断

日経産業新聞(日経テレコン21) 05年02月03日 朝刊 10面 4段 図 2084

メカを知る=ブレード自動制御技術 GPS使い作業時間半減

日経産業新聞(日経テレコン21) 05年02月03日 朝刊 14面 3段 写 2114

三菱レイヨン 炭素繊維供給 欧米で拡大

日本経済新聞 05年02月01日 朝刊 13面 1段 1432

フクダ電子が新機種発売 超音波診断装置発売 価格と性能両立

日本経済新聞 05年02月01日 朝刊 17面 1段 1458

静岡大 電気2重層キャパシター向け 高出力対応の活性炭電極開発 減圧ろ過法で作製 大幅に特性改善

化学工業日報 05年02月01日 朝刊 8面 6段 0377

三菱マテリアル LANシステム製品販売で協業

鉄鋼新聞 05年02月01日 朝刊 4面 1段 0590

新風シリコンバレー＝融合は新技術の母 多分野集積の環境生かす

日本経済新聞 05年02月02日 朝刊 15面 4段 写 1373

群馬大 太陽誘電・日本ビクターと技術確立 微細孔

1平方インチに400ギガビット

日刊工業新聞 05年02月02日 朝刊 1面 4段 写 0002

ことば＝電子線描画技術

日刊工業新聞 05年02月02日 朝刊 3面 1段 0024

鉄道総合技術研究所 ゲルで地震の揺れ吸収 地下街補強

工期・コスト半減

日経産業新聞(日経テレコン21) 05年02月02日 朝刊 10面 4段写 2118

海外ハイテクフラッシュ＝米カーネギーメロン大学などのグループ

水素製造コスト評価ソフト開発

日経産業新聞(日経テレコン21) 05年02月02日 朝刊 10面 1段 2123

産業技術総合研究所発ベンチャのグローバルヘルス

業務用に装置発売 超音波で体脂肪画像

日経産業新聞(日経テレコン21) 05年02月02日 朝刊 18面 4段写 2190

長崎総合科学大発ベンチャ 立体映像システム

愛知万博で受注 約7000万円で

日経産業新聞(日経テレコン21) 05年02月02日 朝刊 18面 3段 2191

ルポルタージュ パートナ・ロボット元年(3)＝何ができるか“職探し”

日経産業新聞(日経テレコン21) 05年02月02日 朝刊 24面 4段写 2249

ウェブ＝中村政雄 新幹線方式の中小型炉

電気新聞 05年02月02日 朝刊 10面 2段 写 0447

シイガイズ SDメモリーカード専用IDE変換アダプター発売

高速コピーマシンも 5枚同時にOK

電波新聞 05年01月31日 朝刊 5面 2段 写 0202

シチズン時計 電子機器、液晶事業を分社化

化学工業日報 05年01月31日 朝刊 9面 1段 0312

日本原子力研究所 硫黄原子によるニッケル劣化

基本的メカニズム解明 結晶粒界シミュレート

化学工業日報 05年01月31日 朝刊 10面 4段 0317

日本原子力研究所 炉心シミュラード 硫黄、ひび割れ誘因

ニッケル中から分析

電気新聞 05年01月31日 朝刊 2面 3段 0348

群馬大学 重粒子線がん治療施設を計画 08年度完成目指す

日刊建設工業新聞 05年01月31日 朝刊 6面 2段 0626

米クレイ 超並列処理スーパーコンピュータ

科学技術振興機構から受注

フジサンケイビジネスアイ 05年01月29日 朝刊 10面 1段

[通信・放送・IT]

NTT 患部の遠隔診断 高画質TV電話で 所要時間短く

日本経済新聞 05年02月04日 朝刊 17面 2段 1524

シンガポール取引所 日経平均・日本国債先物

完全電子化 来月末で立会い取引廃止

日本経済新聞 05年02月04日 朝刊 20面 3段 写 1555

車載LAN規格「フレックスレイ」に一本化

「TTP」側正式加盟 国内業界動き活発化

日刊工業新聞 05年02月04日 朝刊 5面 6段 0034

ITで変わる金融サービス＝三井住友海上火災保険「モバイルMS1」

初の契約手続き完全電子化

フジサンケイビジネスアイ 05年02月04日 朝刊 5面 3段 写 1875

ネットワーク＝ユニバーサルミュージック、

音楽ビデオの配信サービス業者に課金

フジサンケイビジネスアイ 05年02月04日 朝刊 11面 2段 1905

駆けるeベンチャー(16)＝イーブック・システムズ

紙媒体の電子化、権利守る

日経流通新聞MJ(日経テレコン21) 05年02月04日 朝刊 7面 4段 写 2412

三菱スペース・ソフトウェアが装置発売 設定した言葉含むメール検出し送信回避

日刊工業新聞 05年02月03日 朝刊 9面 3段 0073

日立ビジネスソリューション 企業向けサービス発売 会社のパソコン遠隔操作

日刊工業新聞 05年02月03日 朝刊 9面 2段 0080

NTTグループ 来春までに順次 都営地下鉄全駅無線LANに

日経産業新聞(日経テレコン21) 05年02月03日 朝刊 2面 1段 2044

コグリエイト・ソフトウェア 石川島播磨重工業にデータ管理システム追加納入

日経産業新聞(日経テレコン21) 05年02月03日 朝刊 14面 1段 2117

モバイル放送が仙台に設置 ギャップファイラーで免許申請

電波新聞 05年02月03日 朝刊 14面 2段 0312

モバイル放送 衛星補助放送局 仙台市内3カ所設置免許を申請

河北新報 05年02月02日 朝刊 11面 1段 1886

ボーダフォン 第2世代携帯、新たに2機種発売

日経産業新聞(日経テレコン21) 05年02月01日 朝刊 5面 1段写 2028

ボーダフォン 携帯電話発売 携帯振ってナイスショット

電話・ゲーム傾けて操作

日本経済新聞 05年02月01日 朝刊 29面 2段 写 1511

産業技術総合研究所 愛知万博に情報支援システム提供

来館者にカード型端末 技術の有効性を実証へ

日刊工業新聞 05年02月01日 朝刊 37面 3段 写 0185

東方テレビ 衛星放送が5億人をカバー

フジサンケイビジネスアイ 05年02月01日 朝刊 12面 1段 1853

JAL 電子チケット アメリカン航空 ブリティッシュ・エアウェイズと接続

日経産業新聞(日経テレコン21) 05年02月01日 朝刊 19面 2段 2117

ジェイ・スポーツ・ブロードキャスティングと

スポーツ・アイネットワークCS放送2社が合併に向け協議

日経産業新聞(日経テレコン21) 05年02月02日 朝刊 5面 1段 2092

ユーザイ 市販後調査を年内にも電子化 記入ミス防ぎ迅速集計

日経産業新聞(日経テレコン21) 05年02月02日 朝刊 11面 4段図 2127

松下電器産業 コードレス電話機発売

フジサンケイビジネスアイ 05年01月31日 朝刊 17面 1段 写 2195

スカイパーフェクト・コミュニケーションズ

光回線利用の番組配信本格化

フジサンケイビジネスアイ 05年01月29日 朝刊 10面 1段 1166

エアバスでインターネット可に

[経営・人]

from=バンダイ取締役 松永真理 心躍るニュース

産経新聞 05年02月04日 朝刊 2面 2段 写 1638

芽はぐくむ研究室=埼玉大学・水野毅教授

「正」「負」のバネ組合せ新原理の除振装置に力

日刊工業新聞 05年02月04日 朝刊 25面 4段 写 0188

iマイク=北海道国際航空社長 滝澤進さん 新路線に参入しますね

フジサンケイビジネスアイ 05年02月04日 朝刊 3面 7段 写 1860

市場トレンド私はこう読む=関沢英彦

アーカイブ消費 「ためる」に意義見いだす

日経産業新聞(日経テレコン21) 05年02月04日 朝刊 19面 3段 写 2350

JAXA立川敬二理事長 H2A再開

「やり残したことない」 成功へ意気込み

日刊工業新聞 05年02月03日 朝刊 27面 2段 写 0219

Lobby 豪CAPA社長 ピーター・ハービソン氏

アジアの航空人材不足に

日経産業新聞(日経テレコン21) 05年02月03日 朝刊 2面 2段 写 2043

米ボーイング民間航空機部門マーケティング担当

ランディ・ティンゼス氏に聞く アジアが回復基調けん引

日経産業新聞(日経テレコン21) 05年02月03日 朝刊 14面 4段 写 2111

いんたびゅー=全日空次期社長 山元峯生さん

北海道内路線の展開は 新千歳夜間貨物を強化

北海道新聞 05年02月03日 朝刊 10面 3段 写 1982

全日空 福岡-上海再開を検討 山元峯次期社長 ローカル路線再構築も

西日本新聞 05年02月03日 朝刊 8面 4段 2164

ベトナム中部の港湾都市 ダナンに先行投資ブーム 「東西経済回廊」で優位に

日経産業新聞(日経テレコン21) 05年02月03日 朝刊 2面 5段 写 2039

東証が外国部廃止 7日 29銘柄、1部に指定替え

フジサンケイビジネスアイ 05年02月03日 朝刊 4面 2段 1664

エイチ・アイ・エスの沢田秀雄会長 エアランセに16%出資

移動通信100年発展の軌跡(6)＝

桑原守二 移動通信の先駆者・内航船舶電話

電波新聞 05年02月02日 朝刊 3面 4段 写 0250

iマイク＝全日本空輸社長 大橋洋治さん

燃料価格高騰への備えは？ 運航方法見直しコスト削減

フジサンケイビジネスアイ 05年01月31日 朝刊 3面 5段 写 2146

競争時代に克つ 中小企業経営の極意(4)＝

事業売却・廃業の判断 規模と収益で将来性を分析

フジサンケイビジネスアイ 05年01月31日 朝刊 18面 4段 図 2212

そこが知りたい＝JR東日本社長 大塚陸毅氏

財布のカードはスイカ1枚になる？ 交通以外の利便性カギ

日本経済新聞 05年01月30日 朝刊 5面 4段 写 1634

ニュースの追跡 話題の発掘＝消える「軍縮」月刊誌

宇都宮徳馬氏亡くなり4年半

東京新聞 05年01月30日 朝刊 24面 7段 写 1984

日本航空電子工業 2004年度3月期連結第3四半期決算

2.9%増収、純益6.5%増

電波新聞 05年01月29日 朝刊 2面 2段 0007

日立ハイテクノロジーズ 日製サイエンスを吸収合併

電波新聞 05年01月29日 朝刊 6面 1段 0065

三菱自動車が新再建策「親元」で出直し 重荷抱えた三菱重工

旧経営陣の見通し甘く

北海道新聞 05年01月29日 朝刊 8面 5段 写 0955

再建できるか三菱自動車 他社との提携で活路

急ぐ“負の遺産”処理 予定通り進む人員削減

フジサンケイビジネスアイ 05年01月29日 朝刊 8面 4段 図 1147

楽天流野球ビジネス 仮想と現実(中)＝

「カネ」も「知名度」も 折合わぬ放送権料

河北新報 05年01月30日 朝刊 28面 5段 写 2282

ワーキングメモリーを支える脳の領域 段取りの良さ、IQと違う

主に前頭葉使う脳の働きが左右

日本経済新聞 05年01月30日 朝刊 29面 5段 写図 1670

[航空輸送・エアライン]

雪まつり期間 新千歳満杯 中国台湾の臨時便倍増 函館、釧路利用も

北海道新聞 05年02月03日 朝刊 1面 5段 1969

超大型旅客機 しのぎ削る2大メーカ コスト減と安全の両立が重要

読売新聞 05年02月03日 朝刊 15面 5段 写 1069

日本の救援物資官民協力し輸送 スマトラに第1便

毎日新聞 05年02月03日 朝刊 2面 1段 1119

エアバス 5機、中国南方航空から 超大型「A380」受注

日経産業新聞(日経テレコン21) 05年02月03日 朝刊 9面 3段 写 2077

エア・ドゥ 自社養成パイロット 訓練終え初フライト

北海道新聞 05年02月02日 朝刊 8面 2段 写 1822

臨空ホテルラッシュ 名古屋もライバル

高級感や低価格・・・ 独自路線で勝負

中日新聞 05年02月02日 朝刊 7面 5段 写図表 1913

名古屋市急速冷凍 空の便終日乱れる

中日新聞 05年02月02日 朝刊 27面 2段 写 1945

小型機販売の視界良好 羽田空港再拡張追い風

増便見込み商社がPR

西日本新聞 05年02月02日 朝刊 8面 5段 写 1997

首相ら外遊に小型機導入も

毎日新聞 05年02月03日 朝刊 3面 1段 1128

オリエンタルエアブリッジ申入れ 長崎の2離島 4路線廃止へ

西日本新聞 05年02月02日 朝刊 28面 1段 2031

社説＝中国と台湾 春節便は飛んだけれど

朝日新聞 05年02月01日 朝刊 3面 3段 1047

国交省が制限緩和 飛行可能な航路倍増 高度差を半分に 国内線需要増に対応

日本経済新聞 05年02月01日 朝刊 1面 5段 図 1350

米ボーイング 次世代旅客機、「787」に

日刊工業新聞 05年02月01日 朝刊 7面 1段 0051

欧エアバス 超大型旅客機を5機受注

日刊工業新聞 05年02月01日 朝刊 7面 1段 0050

エアトランセ 来月13日から函館一帯広便就航

日刊工業新聞 05年02月01日 朝刊 22面 1段 0126

エアトランセが新規就航で会見 「100路線に拡大」

フジサンケイビジネスアイ 05年02月01日 朝刊 27面 3段 1915

欧州エアバスなどの画策発覚 英国政府推進の汚職防止策骨抜きに 米国航空機業界は反発

フジサンケイビジネスアイ 05年02月02日 朝刊 27面 7段 1825

米ホテル・航空会社 予約サイトと提携見直し続々 使用料高騰を嫌気 自社・検索サイトで代替

日経産業新聞(日経テレコン21) 05年02月02日 朝刊 2面 5段表 2071

価格追跡＝海外パッキング 燃料費高騰で引上げへ

日経産業新聞(日経テレコン21) 05年02月02日 朝刊 20面 4段表 2211

スカイマークエアラインズ 羽田空港に新カウンタ

日経産業新聞(日経テレコン21) 05年02月02日 朝刊 20面 1段写 2216

アイベックス・エアラインズ 非常勤取締役の森崎利直氏が社長に

日経産業新聞(日経テレコン21) 05年02月02日 朝刊 23面 1段 2242

主張＝成田空港 「暫定」延伸は喫緊の課題

産経新聞 05年01月31日 朝刊 2面 3段 1876

データ室から＝06年就航 世界最大、総2階建て555席 欧州－アジア間途中給油は不要

東京新聞 05年01月31日 朝刊 10面 3段 図 2042

台湾・金門島－中国・アモイ直行船便 経済交流の最前線にビジネスマンの利用急増

フジサンケイビジネスアイ 05年01月31日 朝刊 12面 4段 写図 2188

中国民間航空史上最大の契約額 「B787」60機を購入 6社が7400億円で

フジサンケイビジネスアイ 05年01月31日 朝刊 12面 3段 2189

最新型「787」命名 ボーイングに中国60機発注

朝日新聞 05年01月30日 朝刊 2面 1段 1197

対米国黒字の批判かわす？ 中国B787を60機購入

毎日新聞 05年01月30日 朝刊 7面 1段 1493

ボーイング7E7中国に60機

日本経済新聞 05年01月29日 朝刊 7面 1段 0728

中国6社が次世代機購入

中国新聞 05年01月30日 朝刊 5面 1段 2303

米ボーイング 次世代旅客機のモデル名「7E7」改め「787」

日本経済新聞 05年01月30日 朝刊 4面 1段 1630

エアバス「A380」中国から受注

日本経済新聞 05年01月29日 朝刊 7面 1段 0729

中台直行便 空港では歓迎ムードに 対話再開には時間

日本経済新聞 05年01月30日 朝刊 4面 3段 写 1626

中台直行便分断後初就航 春節帰省来月20日まで48便

産経新聞 05年01月30日 朝刊 2面 2段 写 1797

中台直行の航空便運航

フジサンケイビジネスアイ 05年01月30日 朝刊 19面 1段 2134

中台直行便 きょうテイクオフ

読売新聞 05年01月29日 朝刊 7面 3段 写 0465

きょうから中台直行便運航

産経新聞 05年01月29日 朝刊 6面 1段 0923

マレーシアの貨物航空会社 中部空港乗入れ

日本経済新聞 05年01月30日 朝刊 5面 2段 1636

核心＝空港効果 追い風迷走知多半島 北通り過ぎ南に届かず

中日新聞 05年01月30日 朝刊 3面 6段 写図 2287

ロッキード・マーチンが受注 米大統領専用ヘリ一社独占に風穴

フジサンケイビジネスアイ 05年01月30日 朝刊 1面 1段 2072

米国大統領ヘリ 2社受注合戦、きょう決着 軍事ビジネス拡大狙う

フジサンケイビジネスアイ 05年01月29日 朝刊 1面 5段 写 1111

世界の顔 歴史的飛行はチャイナドレスで

フジサンケイビジネスアイ 05年01月29日 朝刊 22面 3段 写 1205

エア・ドゥが届け出 函館ー羽田 2万1500円

北海道新聞 05年01月28日 朝刊 8面 2段 1235

06年度までにスカパー 7大都市圏で光回線放送

河北新報 05年01月28日 朝刊 10面 2段 1279

中部国際空港来月開港 広がる航路 変わる空(下)＝

日本航空 新年度、燃料高騰で対策 最大600億円コスト減

中日新聞 05年01月28日 朝刊 10面 3段 1327

2005年2月4日 10:00 日刊航空通信CLIP

旅客／貨物需要回復、中部開港は物流のチャンス

新町敏行JAL社長、原油高騰とグループ経営課題語る

新町敏行(株)日本航空社長／(社)日本物流団体連合会副会長は、05年度の日本経済動向と日航の経営および航空貨物戦略、中部国際空港の開港を控えたJALグループの全体的取組み、今後の物流への課題について述べるとともに次のように展望している。

▽日本経済の景気動向と原油高騰状況の中でJALグループの目指すもの：日本経済は確実に上り坂にあると見ている。原油価格高騰により経済上昇速度を少し減速させているということはあるが、GDPを1～2%も下げるとは思わないと思う。一方、原油価格高騰にはいろいろな要素があり、しばらくは現在のような高原状態が続いていくのでは。航空産業は日本/世界経済全体が回復基調にあることにより、旅客貨物ともに需要は順調に回復すると思う。しかし原油の高止まりが続けば、われわれはいろいろな対策を打っていかねばと考えている。また、需要は伸びても収益性はどうかという問題があり、収益改善に最大の努力をする。一方、航空貨物需要は湾岸戦争以降も順調に伸びている。昨年対比でも10数%伸びており、これからも需要そのものは向こう10年20年くらい年率6～7%で伸びていくと思う。海運も含めた国際物流の全輸送量に占める航空輸送の比率は、重量ベースでは1%にも満たないが、金額ベースで見ると約30%にもなっている。その中身は今後さらに大きな伸びが期待されるIC関連のハイテク製品などであり、国際航空輸送は今後も大きな成長が見込まれる分野であると思

っている。

▽グループの基盤安定へ日本航空の貨物事業における戦略的な見通し：JALグループは、国内・国際の旅客収入を同じくらいにし、経営基盤を安定させていくとともに、貨物を加えた国内、国際、貨物の3事業分野がバランスのとれたかたちでJALグループを引張って行くことを理想と考えている。その意味で航空貨物は現在全体の売上比率の10数%であるが、他航空会社では売上げが30%～35%という会社もあり、少なくとも20%以上に持っていかないとはいえないと思っている。そのためにはコストパフォーマンスを高めるためのいろいろな施策を打っていかねばならない。例えば現在貨物輸送のための主力機は、従来型のB747-400Fだが、今年度2機のB747-400Fを導入する等、搭載効率の上がる機材構成に変えていく努力を

していく。

▽中部国際空港の開港によりもたらされる物流への影響、JALの増便計画：中部国際空港の後背地は産業的にも観光的にも非常にポテンシャルのある地域であると認識している。特に航空貨物分野において、日本発の航空貨物の約25%、年間約33万トン中部圏で生産されているが、現在の名古屋空港(小牧)では、このうちの4万トンの取扱いとなる。中部ができることによってこれまで成田あるいは関空等から輸送されていた貨物が、中部に変わっていく可能性がある。また、国内線との乗継ぎの利便性も高い空港となっているので国際貨物の輸送需要もある。当社としては、開港後週3便の貨物専用機の追加乗入れを予定しており、旅客便のベリーを利用した貨物輸送と合わせれば、相当の物量が期待できるものと思う。

▽05年度も厳しい状況は続くが、経営信条なり、生活信条：

経営にあたり心掛けていることは「ピンチはチャンスだ」ということ。現状はわれわれにとって非常に厳しい状況だが、そういう状況であればあるほど、何が問題でどうやって解決しなければならないかを考えなければ。着実な施策を持って対処していくことにより、JALグループを世界のトップエアラインにしていくことができると考えている。常に物事に積極的につづかっていき、ピンチを乗り越えればそこにはチャンスが大きく広がっているはずと考える。また、経営に当たっては透明性、公正性を極めて大切なものとして常に意識しているのはいままでもない。なお、中部空港開港時の貨物路線便数計画は、中部圏発米州行き貨物の積極的積取り対応に向け北米線を新規に設定する。これはいずれも片道/週で、(1)NGO-ANC-JFK、(2)NGO-ANC-ATL-JFK、(3)NGO-ANC-JAX、(4)BKK-NGO-NRT、(5)HKG-NGO-NRT。現行はSIN-BKK-NGO(帰路のみ)となっている。<文責／細野記者>

新規事業の貢献で17年度以降は回復/成長へ**松尾FHI常務、航空宇宙カンパニーの近況語る**

富士重工業の松尾則久常務執行役員・航空宇宙カンパニープレジデントは2日、航空宇宙工業記者会との会見で、平成16年度の同カンパニーの業況等について報告。このなかで、17年度以降については、民需の回復傾向およびAH-64D戦闘ヘリコプタ、次期固定翼哨戒機(P-X)／次期輸送機(C-X)等の新規事業の貢献等により、売上が大きく伸びるとの見通しを示した。

また、昨年11月に同社半田工場隣接地に建設着工した新複合材部品製造工場については、今年7月に接着工場の建屋が完成、秋頃に生産設備を搬入した後、ボーイング787型機の中央翼、次期固定翼哨戒機(P-X)／次期輸送機(C-X)の大型構造部位の製造を開始する計画を明らかにした。同カンパニーの全般状況および民需関係の業況等に関する説明は、要旨次のとおり。

<航空宇宙カンパニーの全般状況>

航空宇宙カンパニーは、中期経営計画FDR-1を策定し、事業を飛躍的に発展させるべく各種新規事業に取組み、かつQCDDのトップレベル化によって世界的に存在感を高めることを目指してきた。しかしながら、これまでの事業を取巻く環境は、米同時多発テロ以降の民需機減産、為替円高基調に加え、防衛航空機関係予算の圧縮もあり、大変厳しい状況が続いている。その結果、平成16年度までは民需低迷等の厳しい事業環境の中で売上高も低いレベルに止まっている。しかし、ようやく民需が回復してくるなど、明るい兆しが見えてきた。また、AH-64D、次期固定翼哨戒機／次期輸送機、民需ではエクリプス500などといった新規事業が売上に貢献してくることとなり、既存民需の回復と相俟って、平成17年度以降は売上が大きく伸びることとなる。新規事業への投資がまだ続く分、経営的に苦しい要因が残っているが、今後は、新規事業の成果が次々と現れてくることが期待でき、16年度を底にした回復と将来への成長を確実なものとしつつある。

<民需関係の業況>**1. 新規事業**

(1)ボーイング7E7型機に関しては1月28日に787と正式名称が決まった。787については、昨年10月にボ社とのMOAを締結し、12月から経産省助成事業としての開発作業もスタートした。現在、シアトル・ボーイング社へ技術者40名(まもなく50名に増員)を派遣し、開発作業を順調に進

めている。一方、社内でも7E7事業管理室を新たに組織し、準備作業を本格的に立上げるとともに、愛知県半田市で接着部品製造のための新工場建設にも着手した。本プログラムは当社の将来民需事業の中心の一つと位置付け、これまでに培った主翼構造設計・製造技術ならびに複合材構造設計・製造技術等の当社の得意技術を駆使

し、開発成功に貢献していきたいと考えている。

(2)エアバスA380:当社は垂直尾翼の前縁・後縁構造、垂直尾翼翼端等を担当しているが、これまでに試作機分を含む合計10機分を納入し、順調に生産を継続している。本年1月18日に、当社製造部位を組込んだ初号完成機がエアバス社ツールーズ工場で初披露されたが、全機の開発作業も順調に推移している。

(3)エクリプス500型機:プラット・アンド・ホイットニー・カナダ社製の新しいエンジンを搭載した初号機が、米アルバカーキー市のエクリプス社で、昨年12月31日に予定通りに初飛行に成功し、来春に計画されているFAAの型式証明取得に向け、開発作業は順調に推移している。当社は量産機に関して、主翼製造を担当するが、試作機に関しても製造参画しており、昨年6月より主翼部品納入を実施してきた。また並行して平成17年度下期から開始される量産号機の製造準備作業を進めている。工場整備のほか、新たなFSW(摩擦攪拌接合)設備も間もなく設置する。本機を含むマイクロ・ジェット機の分野は、ようやくビジネス・ジェット機市場でも本格的な注目を集め、大手会社の市場予測も行われるようになってきたが、エクリプス500は先陣を切っており、初飛行を経てさらに受注を伸ばしていると聞いている。

(4)ホーカー・ホライズン(モデル4000):米レイセオン社が開発中のビジネス・ジェットであるが、昨年12月23日にFAAの暫定型式証明を取得し、初号機が顧客に引渡された。今後いよいよ本格的な量産が開始されることになる。

(5)開発研究プロジェクト:JAXAの成層圏プラットフォームプロジェクトで、昨年度に開発を完了した成層圏滞空試験機に引続き、一定空間に滞空させる定点滞空試験機の開発製造を、主契約会社として担当させて頂いた。定点滞空試験機では、昨年5月に北海道大樹町で試験機を納入し、引続き、JAXAが同大樹町で実施する地上確認試験および飛行試験を支援させて頂いた。飛行試験は昨年11月までに計8回実施され、初期の開発目的をすべて成功裏に達成し、完了させた。

また、NEDO技術開発機構の委託事業である「環境適応型高性能小型航空機研究開発」に、三菱重工、JADCと共に参画させていただいており、当社は主翼開発作業を担当している。

2. 既存事業

(1)民需航空機事業では、777等のボーイング社既存事業の平成16年度上期納入機数は、ここ数年で最も少ない105機(前年同期比19機減)と、非常に残念な結果となった。

ボ社向けプログラムで中心となる777型機中央翼・主脚扉・翼胴フェアリングの今年度上期納入機数は18機で、昨年度同期比2機の

減少となった。しかしながら、下期は22機納入の計画で、年間では昨年度を若干上回る見込であり、さらに来年度以降の納入機数の大幅回復が見込まれている。また、777型機では、平成5年の初号機納入以来、節目となる500号機を昨年9月に納入したが、さらに開発中であった777の5つ目のモデルである超長距離型の777-200LR型機についても、10月に初号機を出荷した。

737型機のエレベータについては、今年度上期は72機の納入となり、前年度同期から9機の減となったが、今年度を谷として来年度以降の増産を計画している。

767型機主脚扉・翼胴フェアリングの納入機数は、前年同期比3機減の5機、747型機エルロン・スポイラについては、3機減の6機の納入となり、依然として低迷が続いている。なお、ボ社が生産中止を発表した757は、昨年6月に当社分担部位である外方フラップの最終号機をボ社に納入し、1990年以来15年間で450機分の納入を完了。

(2) 民需ヘリ修理・改造事業では、海上保安庁、県警察等から、ヘリコプタ修理・改造の契約をいただいております。今年度上期は13機の修理・改造を実施したが、下期は21機の作業を計画している。

<平成17年度の予定> 先ずAH-64Dは初回契約分の2機がよいよいよ17年度末に納入の運びとなる。納入の際には、是非納入式を挙行させて頂きたいと考えている。

次期固定翼哨戒機・輸送機についても、本年春から川崎重工業への試作機の納入が開始される。

また、ボーイング787についても、開発が本格化する。新接着工場の完成が夏頃に控えており、新たに組立工場を既存の半田工場敷地内に建設する計画をしている。さらにエクリプス500も、今年度は量産機生産に取掛かるが、来年春の型式証明取得をマイルストーンとして、自動車の量産技術を生かした大量生産の準備を進めることになる。

以上のように、平成17年度は、現在取組んでいる将来に向けた新しい布石が具体的な進捗や成果となって現れてくる年となる。これらに加え、既存の事業でも、しっかりとした取組みを行い、さらなる飛躍を遂げる所存である。

2005年2月2日 10:10 日刊航空通信CLIP

05～07年度を羽田再拡張に向けた準備期間と位置づけ

ANAグループ中期経営戦略、07年営業利益900億円目指す

ANAグループは2月1日、2005～07年度を羽田再拡張に向けた本格的な準備期間と位置づけ、07年度営業利益900億円を目指す「2005～2007年度中期経営戦略」をまとめた。同グループは2001年の同時多発テロ以降の環境変化を受け、「02～03年度基本戦略構想(新創業宣言)」(02年5月)をまとめ、03年2月に策定した「03～05年度コスト削減計画」で策定した年間300億円のコスト構造改革を1年前倒しで達成している。これにより03年度に7期ぶりに復配を達成、04年度業績予想も増収増益の見込みとなっている。さらに国際線事業では就航以来の黒字化も視野に入り、変動リスクに強い企業体質への転換が進んでいるとしている。

こうした状況を踏まえ、05～07年度を羽田再拡張に向けた本格的な準備期間「Road to HANEDA」と位置づけ、利益拡大を実現するための「成長戦略」および財務体質改善に向けた中期経営戦略を策定した。

「2005～2007年度中期経営戦略」は、クオリティ、顧客満足、価値創造の3点においてアジアナンバー1企業を目指す「グループ経営

ビジョン」を実現するメドをつけるため、競争力を向上させ、企業体力を増強する目的で策定され、前提となる需要見通し、為替などの見通しは

- 一、国内線:90年代は年率4～6%成長を継続していたが、02年度以降横ばいが続く予測、
- 二、国際線:欧米=横ばい、ア=2.0%、中=5.0%の伸び、
- 三、貨物郵便事業:日発=7%、中発=13～15%、ア発=5～7%、欧発=4～5%、米発=2%の伸び、
- 四、米ドル円為替レート110円、ドバイ原油市場価格37米ドル/バレル(04～06年度中期経営戦略では25米ドル)、シンガポールケロシン53米ドル/バレル(同31米ドル)と想定。

2005年2月1日 10:00 日刊航空通信CLIP

中国エアライン6社が「7E7」型60機を購入へ

ボ社の受注金額72億ドル/受注総数186機

【ワシントンDC】ボーイング社は1月28日(現地時間)、中国航空会

社6社による7E7「ドリームライナー」60機の購入に関する合意書を、

中国当局と交わしたと発表。また、これと同時に、ボ社は7E7型機の正式型式番号を「787」とすることも合わせて発表。

この787型60機の受注金額はリストプライスで総額72億ドル。納入先は、中国国際航空、中国東方航空、中国南方航空、海南航空、上海航空、廈門航空の6社で、北京オリンピックに向けて、各航空会社は2008年より受領を開始する。なお、正式契約は、今後詳細が決定的次第交わされることとなる。

チャイナ・アビエーション・サプライ・カンパニーのリ・ハイ(Li Hai)プレジデントは、アル・フランク米商務副長官主催の調印式に出席し、「787型機は、2008年に開催される北京オリンピックに、世界各国から人々を迎える中国にとり、最もふさわしい航空機である。最新のテクノロジーを装備し、旅客には旅の楽しみを、航空会社には燃料効率の向上により収益向上の機会を提供してくれる。オリンピック開催に向け、中国はワールドクラスの施設、秀でたサービスと費用対効果を提供することになり、まさに787型機が目指すものと同じである」と語った。

また、ボ社のアラン・ムラーリ民間航空機部門社長兼CEOは、「787型機の評価はさらに高まっている。今回、中国の各航空会社が787を選定し、ローンチ・チームに加入いただいたことを大変嬉しく思う。787型機は、その効率性、経済性、環境パフォーマンス、そして快適性を誇っており、成長を続ける中国の航空産業には最適であると確信している」と述べた。

787型機は、昨年4月、全日空からの50機の確定発注を受けてプログラム・ローンチし、その後、ニュージーランド航空、伊ブルー・パノ

ラマ航空、英ファースト・チョイス・エアウェイズ、そしてプライマリス・エアライン、日航、コンチネンタル航空、ベトナム航空が選定を発表しており、今回の中国のエアライン6社の合意で、顧客航空会社が発表している7E7の発注数は合計186機となる。また、中国のエアライン6社もローンチカスタマーチームに加わり、787ファミリの開発に協力していくことになる。

787型機は2006年に製造開始、翌2007年の初飛行を経て2008年にデリバリ、就航を予定している。

787型機は200～300席の航空機ファミリで、航続距離は北京～ニューヨーク、広州～ロンドン、上海～ロサンゼルス間にあたる3,500～8,500海里(6,500～1万6,000km)のほか、旅客が望む快適、ノンストップ、ポイント・ツー・ポイントのフライトにより、多くの都市を結ぶことができる。

また、787型機は、同クラスの航空機と比べ燃料効率が20%向上、貨物搭載スペースも最大45%増加し、旅客に対しても、快適な湿度に保たれた機内、幅広の座席・通路、大きな窓などの斬新な機内環境で、さらなる旅の快適さを提供する。

さらに、787型機は低燃費ながら、巡航速度は現在運航している民間航空機中、最速のマッハ0.85。搭載エンジンは、GE社製GENx、ロールスロイス社製トレント1000の2種類。

ボ社は、中国が20年後には米以外で最大の民間航空機市場になると予測しており、中国国内で現在、全ボーイング民間航空機の約3分の1となる3,500機以上の部品等が製造されているとしている。

2005年1月31日 10:10 日刊航空通信CLIP

現行の航空機産業助成スキームに影響与えず

米/EU新航空機協定交渉、日本側は無関係

米とEUの民間航空機開発に関する政府補助についての航空機協定見直し協議がその緒についているが、これに対し経産省は、同協議の成行きを注目しながらも、わが国航空機産業の振興を図るための諸施策や現行助成スキームに何ら変更を加える必要はないとの構えだ。

米/EUは、長年にわたる交渉の末、1992年、民間航空機開発に対する政府補助金については開発コストの33%を上限とすることを主要内容とする航空機協定を締結した。以来10年余、この問題は風波がたたなかつたが、昨今のエアバス社の著しい市場進出を背景として、昨年10月6日、米通商代表部(USTR)は、EUがエアバスに手厚い補助金交付を続けているのは世界貿易機関(WTO)の協定に違反しているとしてWTOに提訴した。一方のEUも即日、米政府はボーイング社を直接・間接的に補助し、税制面でも優遇しているとして、WTOに逆提訴した。

しかし、米/EU両者は昨年10月以来の3ヵ月間の交渉の結果、

本年1月11日、今後の協議について、およそ次のように合意した。

※協議方法:一、両者は今後3ヵ月間協議し、新協定を締結する、二、その間はWTOに紛争処理小委員会を設置しない、三、協議の間は100席以上の民間航空機の開発/製造に関する新たな政府助成は行わない。※主な協議内容:一、さまざまな補助金を廃止し、ボ社とエ社の公正な競争を確立させる、二、将来は第3国の航空機メーカーおよびリスクシェアリング・パートナーへの政府補助にも適用を拡大する、三、新協定締結1年後、両者は協定の遵守状況をチェックする。

一方、この米/EU航空協定協議については、中川昭一経済産業大臣が本年1月11日～19日訪欧した際、EU側から話が出た。同省当局によれば、同17日、中川大臣とマンデルソン欧州委員会委員(通商担当)がブラッセルで会談した中で、米/EUで協議中の新航空機協定について日本側に参加要請があったことは事実だが、一部で伝えられたように「(新協定を策定する)協議に日本も加わるよう要請した」ものではなく、「米/EUで合意した内容を日本にも適用し

たい」というのが真意であったとされる。

しかし、こうした米／EU協議について同省当局は、次のような点でわが国とは無関係のものであるとして、現行航空機産業政策や助成スキームに影響を与える性格のものではないと考えている。

(1) マンデルソン欧州委員会委員から中川大臣に対して、米／EU航空機協定に日本も加わるよう要請があったことは事実だが、ただし、わが国としては、同協定は米とEUの二国間で決められるべきものであって、わが国とは無関係であると考ええる。

(2) そもそも、わが国は米国やEUのように(民間用の大型の)完成機を製造している国々とは産業実態が異なる。(故に)事実、米／EU間での92年協定にもわが国は参加していない。

(3) 米／EUでの新たな二国間協定がどのような内容になるのか、全く明らかでない段階で、わが国として新協定への参加を決定できるものではなく、現時点で興味はない。

なお、中川大臣の今回の訪欧は、フランス、ドイツ、チェコおよびEUとの経済関係やWTO新ラウンド等について各国政府要人らと意見交換することを主目的としたもので、同省の北村通商政策局長、安井同局欧州課長および西本製造産業局航空機武器宇宙産業課長らが随行した。