

一般財団法人 日本航空協会

A I R F O R U M
航 空 と 文 化



2026 No.133
夏季号

- イカロス出版と航空雑誌の45年
- 航空業界のデジタル化とAIの活用
- 大阪飛行機研究所の空撮写真コレクション



どこから来ても、
誰が来ても、
「いいね」って思う。



清潔さ部門



国内線空港総合評価部門



高齢者、障がいのある方などに
配慮された施設の評価部門

おかげさまで、羽田空港は英国SKYTRAX社が実施する2026年国際空港評価で上記を受賞しました。

日本空港ビルディング株式会社

● 夏季号に寄せて 2

日本航空協会 副会長 清水 信三

● イカロス出版と航空雑誌の45年 3

イカロス出版株式会社 エアライン編集部長 月刊エアライン編集長 山田 亮

● 航空業界のデジタル化とAIの活用 15

IATA Japan 代表 藤原 勇二

● 大阪飛行機研究所の空撮写真コレクション 21

再発見された日本の原風景

日本航空協会 航空遺産継承基金事務局

● 2026 青少年航空宇宙絵画国際コンテスト 27

(2026 FAI ヤング アーティスト コンテスト国内予選)

日本航空協会

● 一般財団法人日本航空協会 令和7年度事業報告および令和8年度事業計画 33

日本航空協会

航空図書館だより 34 協会インフォメーション 35 編集後記 36

夏季号に寄せて

一般財団法人 日本航空協会 副会長 **清水 信三**



令和8年も折り返しを迎え、航空宇宙分野を取り巻く環境は、世界的な情勢変動と技術革新が重なり合い、かつてない速度で変化しております。日本航空協会では、こうした時代の潮流を確かな未来へと結びつけるべく、役職員一同、日々研鑽を重ねております。

航空分野に目を向けますと、「国内航空のあり方に関する有識者会議」をはじめ、将来にわたる持続可能な航空ネットワークの構築に向けた議論が一段と深まっております。人口減少や地域間格差の拡大、人材不足といった構造的課題に対し、国・自治体・航空会社为一体となった新たな枠組みの構築が求められています。一方で、eVTOLをはじめとする次世代モビリティの社会実装に向けた取り組みも進展しており、空の移動は今、歴史的な転換期を迎えております。国内外の交流が活発化する中、これらの課題を乗り越え、航空ネットワークの充実が地域経済のさらなる発展に寄与することを期待しております。

宇宙分野におきましては、国際宇宙探査「アルテミス計画」において、日本人宇宙飛行士の月面着陸に向けた準備が本格化し、未知の領域への挑戦が大きな希望をもたらしています。また、民間企業による小型衛星開発や宇宙データ利活用など、いわゆるニュースペースの動きは一段と活発化し、宇宙は研究の場から産業の場へと確実に広がりを見せています。当協会では、こうした宇宙分野の最前線に関わる講演会を企画・開催し、産官学の皆様とともに最新動向の共有と議論の深化に努めております。

当協会の事業におきましても、航空神社へのご参拝とお守りの授受、講演会へのご参加をはじめ、航空図書館や「航空会館ビジネスフォーラム」会議室など、多くの皆様にご利用いただき、日々活気を呈しております。航空遺産継承事業では、先人たちの様々な功績を後世に伝えるべく、航空遺産の収集・保存・公開活動を一層精力的に推進し、その文化的・歴史的価値を広く社会に発信しております。

航空スポーツの分野におきましても、国内外で多様な大会が開催され、各地の航空スポーツ教室や模型飛行機教室には、未来の航空宇宙を担う子どもたちの熱意と笑顔が溢れております。また、当協会が連携する国際絵画コンテスト「FAI Young Artist Contest」では、本年、14～17歳クラスで日本の参加者が世界1位と2位を獲得する快挙を成し遂げました。こうした教育・体験の場の拡充は次世代の人材育成に極めて重要であり、当協会としても「夏休み航空教室」の開催を含め、引き続き取り組みを進めてまいります。

航空業界は現在、日々の運航を支える安全品質のさらなる向上に真摯に向き合っております。いかなる時も安全と信頼を第一としながら、私たち航空・宇宙に携わる者は、未来を担う若者に大きな夢を与え続けなければなりません。日本航空協会も着実に歩みを進めてまいりますので、引き続きのご支援とご協力をお願い申し上げます。

イカロス出版と 航空雑誌の45年

イカロス出版株式会社

エアライン編集部長

月刊エアライン編集長

山田 亮



おかげさまで、45年間にわたりお届けしてきた『月刊エアライン』。紙の雑誌のほか電子版、あるいはANAのeライブラリや、NTTドコモのdマガジンにも配信しております。

画像左は2026年4月号「さらに成熟の領域へ! ANA 787 フリート」、右は2026年6月号「日本航空 この春、この夏、JALで飛ぼう」の表紙。

1980年、7名の社員による創業

よもや、栄えある第311回日本航空協会講演会の壇上に自分が立つことなど考えたこともありませんでしたから、このうえない緊張感とともに内幸町の駅を降りた2025年11月28日。早いものであの日から半年が過ぎ、さらに僥倖なことに、『航空と文化』への執筆機会まで頂戴することと

なりました*。

思えば今回このようなお話をいただいた大きなきっかけが、小誌『エアライン』の創刊45周年、それと同時にイカロス出版としても創業45周年を迎えたことであったと承知しています。昨年の

*日本航空協会第311回講演会

「イカロス出版と航空雑誌の45年」

<https://www.aero.or.jp/culture/lecture/14194/>



講演会から3か月ほど遡る2025年8月には、夏休みのお子さん向けに旅客機や空を支える仕事について親しみを持ってもらう趣旨で、日本航空協会主催のイベント「夏休み小学生向け航空宇宙教室」もお手伝いをさせていただき、そうしたことも、今回の光栄な機会をいただくご縁へとつながったと考えております。

さて、私どもイカロス出版株式会社は、1980年7月に東京・飯田橋（新宿区下宮比町）で創業しました。もともと月刊『翼』という航空総合誌の編集部に在籍していた7名の社員が飛び出して、旅客機あるいは航空会社に特化した雑誌を作ろうということで設立したのが小社だったのです。

こうして、現代で言えばベンチャー企業といった雰囲気の中で、志を同じくする若き社員たちが集って意気揚々、新しい月刊誌『エアライン』を立ち上げたわけですが、『翼』の時代から培ってきた専門誌編集者としての業務に加えて、あらたに会社経営の舵取りもすることになったわけですから、資金繰りなどの面も含めて、当初はさまざまな苦労があったことを、創業当時を知る大先輩から聞いております。

また、それまで創業メンバーたちが在籍していた『翼』のほか、『航空ファン』や『航空情報』といった先行する航空雑誌が、どれも旅客機から軍用機、さらには航空スポーツの領域まで全般的に扱う“総合誌”のコンセプトを採用するなか、我々が『エアライン』はその名の通り旅客機とエアライン分野（+旅行業界）に特化する編集方針を採りました。初代の『エアライン』編集長を務めた伊地知 猛 氏の回想によると、それは限られた誌面スペースのなかで、取り扱う対象が広い総合誌ゆえの“浅く広く”ならざるを得ない誌面構成を嫌っての編集方針でしたが、一方で、読者層が限定されることへの懸念も、当初は大きかったとのことでした。

ただし、結果的にこの方針が功を奏したことで、ライバル誌との特性の違いが明確化できたほか、取材対象も絞られて“深く広く”見ていく誌面構成が可能になりました。そのことが、新しい読者を創出して支持を得ることにもつながったと



ちなみにこの表紙は、イカロス出版の創業メンバーらがかつて所属していた航空総合誌『翼』の1973年4月号。懐かしい方もいらっしゃるのではないのでしょうか？

いう点は大きな成功体験として、その後のイカロス出版の事業展開において意味を持つことになります（詳しくは後述）。

さて、創刊号である1980年11月号の誌面を見ていくと、現在とは企画の性質がやや異なる点も興味深いところです。媒体のサブタイトルは、「空と旅のスペシャリスト・マガジン」。また特集タイトルは「職場としての日本航空大研究（就職シーズン到来!! 人気ナンバーワン）」、さらにページをめくっていくと「航空と旅行業界のリッチになるための就職情報」なるページまで。つまり、後年の小誌にあるようなファンや航空利用者に向けた誌面という要素は変わらず存在しつつも、就職情報の企画の側面が非常に強いという特徴がありました。このことは、創刊メンバーたちが新しい航空雑誌を立ち上げるにあたり、その企画テーマをエアライン分野に絞った理由とも無関

月刊
エアライン

空と旅のスペシャリスト・マガジン

Airline

創刊号

580 YEN

●旅の楽しさを倍増させる
旅客機利用術おしえます。

●結婚と乗務は両立するか
アメリカン・スチュワーデス生活と意見

●今秋の航空と旅行業界の
リッチになるための就職情報

●就職シーズン到来!! 人気ナンバーワン

職場としての日本航空大研究

東京／ホノルル・クルー大追跡!

●異色対談

斉藤茂太VS スカンジナビア航空SW

●日本人でも外国でクルーになれる!

〔手記〕アラビアの空に賭けたパイロット青年

●ブチ・エアラインの旅新発見!

東京↔新島“空ひとり占め”の旅

●エアライン用品大プレゼント

11

1980 NOVEMBER No. 1

記念すべき『月刊エアライン』創刊号となった1980年1月号の表紙。



創刊号 JAL 特集の巻頭はクローズアップ・ドキュメント「日航ジャンボを飛ばすのは、このスペシャリスト集団だ!!」。

係ではありません。つまり、購読と広告出稿の双方において、そこに大きなビジネスチャンスを見出していたのでしょう。

巻末には「私の受験日記」という、航空業界のさまざまな職業を目指す読者たちの手記も投稿形式で掲載。当時の担当編集者が記したリード文には、「これは合格体験記ではありません。めでたく合格するか、残念ながら落ちてしまうか分からない、期待と不安を胸にゴールに向かって走っている人たちの日記なのです」とあります。ある人はパイロットに、ある人は（当時の呼称で言う）スチュワーデスに、またある人は航空管制官にと夢見る世界は十人十色ですが、SNS など個人の声を吐露するツールのない時代、『エアライン』という雑誌メディアに、同じ夢へと挑む人たちの心の拠り所としての役割があったことが窺えます。

一方、巻頭の取材レポートは日本発着国際線の王道ともいえる JAL の成田＝ホノルル線密着で

すが、これも空の旅の擬似体験という要素だけではなく、晴れて JAL のクルーとして就職が叶った後の読者自身を投影するような、そんな性質を持つ企画であったと言えます。ちなみに運航機材はもちろんジャンボジェット、ボーイング 747-200 (JA 8106)。ホノルル到着後には現地ステイ中のクルーの皆さんの夕食シーンまで取材していて、果たしてお邪魔ではなかっただろうかと心配になりますが、こうした誌面の随所に当時ならではの大きさも感じるところです。

なお、このような搭乗取材レポートは現在の『エアライン』誌面でも「フライトレポート」の呼び名で人気企画となっており、このホノルル線の取材を皮切りに45年間、世界各地のフライトに同乗して、空の旅の魅力をお伝えしてきました。ちなみに ANA におけるフライトレポートの初路線は、当時の国内最長路線である仙台＝那覇線「THE LONGEST NON-STOP FLIGHT (1981 年



本文で触れた「私の受験日記」。創刊号では航空管制官志望の高梨さん、スチュワーデス志望の瀬谷さん、航空大学校志望の大塚さんが投稿していますが、リード文には「本名だとも書きにくいのではないかと」ということで、仮名にしました。合格の暁には本名と写真を公開するつもりです」とあります。

1月号)」で、運航機材はモヒカン塗装のボーイング737-200 (JA8452) でした。

もう一方のJAS、当時のTDAにおける初フライトレポートはというと、なんと営業便ではなく、ちょうど導入開始というタイミングにあったエアバスA300B2の同社向け1号機 (JA8464) フェリーフライト「果てしない雲海を越えて 虹のエアバスは東へ (1981年2月号)」。フランス・トゥールーズから羽田空港への空輸時に同乗が叶った、貴重な密着ドキュメントだったのです。

私自身も『エアライン』をきっかけとして

ここで少しだけ、私の個人的な思い出話へと脱線するのですが、どうかお付き合いください。

イカロス出版の創業、そして『エアライン』が創刊した1980年という、偶然ながら私自身が



こちらはANAのフライトレポートを初めて掲載した1981年1月号「THE LONGEST NON-STOP FLIGHT」。小誌黎明期における表紙写真の多くは機体そのものよりも、このようにクルーの方とともに撮影するケースが多かったようです。このあたりにも、職業的要素の強かった当時の誌面の性質が現れています。ぜひ「航空図書館」にてお手に取って、ご覧になってください。

生まれた年と重なります。幼少期から自動車をはじめとする乗り物全般が好きであったことから、飛行機に乗る機会があれば興味関心は強かったものの、趣味として旅客機と接するきっかけは高校時代、1996年に友人から薦められて買うようになった、まさしく小誌『エアライン』との出会いでした（そうした親近感から、社会人になり編集者の道を目指した2004年にも『エアライン』誌面にあった求人募集を見て、ごく自然とイカロス出版の門を叩いたのです）。

私が『エアライン』を熱心に読み耽っていた90年代の後半という、ボーイング777が今をときめく最新鋭機という時代で、グラスコクピット機の先進的なインターフェイスを『エアライン』で目にして、憧れを募らせていました。そのうち誌面で見ているだけでは満足できなくなり、「ぜひ乗りたい」ということでファミレスのアルバイト代を原資に、前出の友人とともにスカイメイト運賃を活用しながら乗りたい旅客機に乗る、というような趣味活動を楽しんでいました。

その皮切りのフライトはANAの777で羽田から宮崎へ、次はJALの777で鹿児島から羽田へ（JASのレインボーセブンには乗り損ねたのですが……）。さらに国際線を中心に活躍していたJALのMD-11には成田発の福岡行きで、生まれて初めてのエアバス機体験はANAのA320で開港間もない関西国際空港から羽田へ……等々。当時はクルーの方をお願いすると、もちろん時間が許せばではありますがコクピットの見学も受け入れてくださっていた時代ですので、それぞれの機種で憧れていたグラスコクピットの煌めきを間近で見ることができ、とても感激したことを記憶しています。こうした新鋭機以外にも、まだまだ元気に活躍していた国産旅客機YS-11にはJACの福岡＝鹿児島線で初搭乗するなど、いま思い返してみても、ずいぶんエンジョイしていたものです。

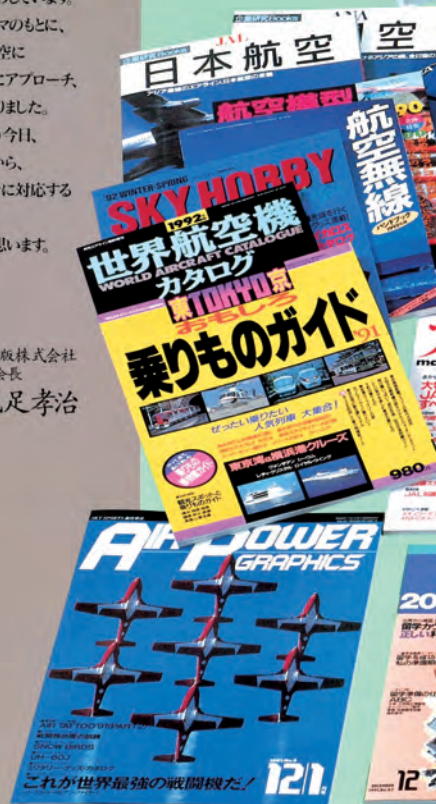
—— 閑話休題 ——

グローバルなコミュニケーションに トータルに貢献する 21世紀の情報企業をめざして。

イカロスのシンボルは
ギリシャ神話に登場する伝説上の飛翔神です。
このマークは空飛ぶ夢の追求とともに、
限らないチャレンジ精神を表わしています。
当社は、創立以来このテーマのもとに、
地球時代を支える航空に
ハードソフト両面から総合的にアプローチ、
出版活動を展開してまいりました。
21世紀を迎えようという今日、
さらにあらゆる方向から、
グローバル・コミュニケーションに対応する
情報企業として、
活動を広げてゆきたいと思ひます。



イカロス出版株式会社
取締役会長
帆足孝治



ソフトウェア・スクールの授業風景

イカロス出版のあゆみ

●1980 東京都新宿区下宮比町2-28-828号を本社所在地として設立。月刊誌『エアライン』、同「エアロスペース・ジャパン」を創刊。資本金400万円。

競合する“航空総合誌”とは異なる イカロス流の専門誌を

こうして1980年に船出を果たしたイカロス出版と、私たち月刊『エアライン』の歴史ですが、前記した通り、従来の航空専門誌の定石であった“総合誌”の作り方ではなくテーマ特化型の誌面構成を採る編集方針は、さらなる業容の拡大へと展開していく契機にもなりました。



『スチュワーデスマガジン』から発展した『エアステージ (2026年7月号)』、同じく『航空旅行ハンドブック』から発展した『航空旅行 (2026 SPRING)』、『エアパワー・グラフィックス』から発展した『Jウイング (2026年7月号)』。いずれの媒体も多くのお客さまにご愛顧いただいています。

1985年には「空」をワークベースとする女性専門誌」として『スチュワーデスマガジン』を創刊。創業以来、『エアライン』のカバー範囲としていた客室乗務員の就職要素を独立させる形で、新しい月刊誌を立ち上げたのです。創刊時のキャッチフレーズに「女性」と謳っているあたりはいかにも当時らしい前時代的な感を覚えますが、2000年1月号からは『エアステージ』へと媒体名を変え、そのテーマも「空の就職情報誌」として性別を問わず、さらに客室乗務員だけでなくグランドスタッフまでカバーする編集方針へと移行して、現在までそのコンセプトを継承しています。

また、『エアライン』よりもさらに“空の旅”の要素に特化した媒体として『航空旅行ハンドブック』を創刊します。1980年代前半から国際線版と国内線版を分けて、『エアライン』の別冊という位置付けで発行を続けてきましたが、2012年以降は『航空旅行』のブランドで、ラグジュアリーな上級クラスのキャビンやサービス面の最新トレンド、それらの体験レポートをより強化する編集方針で媒体としての独立性を高め、現在は年2回のペースで刊行しています。



よくご質問を受けるのが、「イカロス出版という社名の由来」。ギリシャ神話に登場する伝説上の人物の名から、空を飛ぶ夢の追求と限りないチャレンジ精神への思いが込められています。

さらに、航空機を愛好する読者の皆さまの趣向としては、こうした民間航空の分野と双壁を成す大きな存在として軍用機の分野があるわけですが、これについてもイカロス出版では1990年代の前半から『エアパワー・グラフィックス』という別冊を定期的に刊行しながら、月刊誌としての創刊機会を探っていきます。こうして1998年に誕生したのが月刊誌『Jウイング』で、「ミリタリー機ってカッコいい!」をテーマに、主には自衛隊機を中心とした誌面構成で読者の皆さまの支持をいただけてきました。

ちなみに、私自身のイカロス出版入社後の配属はこの『Jウイング』編集部で、ここで新人から



JALとGMO、グラハン作業を担うヒューマノイドロボット開発に着手。ルール作りも

GMO JAL JALグランドサービス JGS グランドハンドリング ロボット



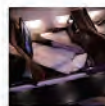
4回目を迎えたJAL折り紙ヒコーキ大会。国内外、2歳から72歳まで177名が集結
JAL 折り紙ヒコーキ 空育



JALとJR北海道、「HOKKAIDO LOVE! ひとめぐり号」今年も運行
JAL
JALふるさとアンバサダー
JR北海道



ANAとJALがJR西日本と連携協定を締結。航空と鉄道がタッグを組んで西日本の社…
ANA JAL JR東日本 提携
鉄道



デルタ航空、A350-1000の新客室仕様を発表 次世代デルタ・ワン スイートを導入へ
A350 A350-1000
デルタ・ワン
デルタ・ワン スイート
デルタ航空

2024年2月よりスタートした新たな挑戦が『AIRLINE Web』。月刊誌の『エアライン』ではカバーできない速報性にも対応できる新たな情報発信手段を手にしたことで、月刊誌とWeb 双方が補完し合うハイブリッドなメディアへと舵を切りました。

5年間の編集者経験を経たのち、2010年1月号より『エアライン』編集部へと異動した経緯がありました。

このように、祖業である『エアライン』を皮切りに多様な航空媒体を創刊しながら事業を拡大していったイカロス出版ですが、このほかにも「航空ビジネス・マンの情報源」を謳い『エアライン』誕生の直後に創刊した業界誌『Aerospace Japan』、航空スポーツの分野では『スカイスports (1983年創刊)』『パラグライダー・ワールド (1991年創刊 ※後に『パラワールド』へと改称)』など、惜しくも休刊してしまった媒体まで含めると、非常に多岐にわたる展開で、航空の世界を伝え、その魅力を誌面のなかで活写してきたのがイカロス出版45年間のあゆみでした。

Webへの挑戦と、このさきの月刊誌のあり方

やがて出版領域も航空分野を飛び出し、出版社としてさらなる事業拡大を図っていくなかで、1990年には神楽坂、2004年には防衛省にほど近い市谷本村町へと、同じ新宿区内で移転を重ねながら業務スペースを拡張。2021年7月には(株)インプレスホールディングスの完全子会社となったことで、社屋も親会社と同じ千代田区神田神保町へと移転し現在に至ります。

ご存知の方もいらっしゃるかもしれませんが、インプレスホールディングスはIT(インプレス)、音楽(リットーミュージック)、デザイン(エムディエヌコーポレーション)、山岳・自然(山と溪谷社)など、さまざまな分野の企業で構成される

メディア・グループで、イカロス出版は航空・旅行・鉄道・ミリタリーといった、創業以来、培ってきた得意分野を活かしたコンテンツ事業を展開する役割を担っています。

このような会社運営面の変化は、従来からの各媒体のあり方にも影響をもたらしました。小誌『エアライン』で言えば、2024年2月に立ち上げたWeb媒体『AIRLINE Web』の創刊が象徴的な事例です*。民間航空をテーマにしたWeb媒体としては、すでにいくつかの先行媒体がありましたが、『エアライン』の誌面方針はそのままに、“月刊”という刊行ペースにとらわれない、あるいは紙媒体特有の誌面の制約にもとらわれないメディアとして、月刊誌とWeb双方が補完し合うハイブリッドな両輪体制を構築したいという思いが、創刊のきっかけでした。

例えば、深掘りの特集や記録性の面では月刊誌の『エアライン』で、速報性がモノを言うテーマは『AIRLINE Web』でという棲み分けが挙げられるでしょうか。月刊誌では誌面スペースの都合で載せることができない、“だけど、読者の皆さんにどうしても伝えたい”という記事をWebのコンテンツとしてカバーすることも、これにより可能となったのです。その実現にあたっては、インプレスホールディングスの傘下に入ったことで、それまでのイカロス出版では持ち得なかったグループ内の人的リソースやノウハウを活用できたことが、大きな原動力となったことは間違いありません。

そうしたWebとの併存時代において、月刊誌としての『エアライン』はどうあるべきか。

月に1回という刊行ペースから考えて、ニュース性を切り口とするメディアとしては存在意義を発揮することが難しい昨今。まず第一に取材誌面、あるいは考察的な誌面を問わず、専門誌の編集部ならではの切り口と、多彩なフォトグラファーや執筆陣により、もっと奥深くまで読者の皆さまの好奇心や探究心を刺激する“特集主義”

を強化していくこと。次に『エアライン』というメディア自体が情報収集の手段を越えて、明確な“エンターテインメント性”を持つこと。さらには、そのための“編集力”に日々磨きをかけていくこと。こうした、編集者としての研鑽と試行錯誤を重ねながら、並行して、出版業界を取り巻く環境や読者ニーズが変わりゆくなかで時代に応じた進化を遂げるための、さまざまな取り組みも行なっています。

2021年11月号からは、従来の紙の雑誌に加えて電子書籍としてもお求めいただけるよう、ペーパーレス化のニーズに応えました。もちろん、印刷のクオリティにおいてもこだわってきた『エアライン』ですので、“紙の雑誌で写真を楽しみたい”というお声は依然として大変根強いものの、書店の減少という社会的な時勢の影響もあり、電子書籍でお求めいただくお客さまは確実に増えている印象です。それと同時に、今まで『エアライン』をお読みいただいていた潜在的なお客さまにリーチする取り組みも行っており、2022年にはANA搭乗者向けのeライブラリに、2024年にはNTTドコモが運営するdマガジンでも配信をスタートさせました。

創刊時の魂を忘れない 若々しいメディアであり続けたい

このような変化の時を生きる現在の私たちですが、これにより『エアライン』というメディア自体の本質までもが変化しているかという、決してそうではありません。前記した取り組みは、より魅力的な誌面づくりに励み、同時に読者の皆さまにお届けする手段を多様化しただけであって、編集部員それぞれが持つ旅客機への愛情や空の旅への憧憬、日々の運航を安全・確実に支えるプロフェッショナルな仕事へのリスペクトの気持ちは、1980年に創刊したあの当時と、ただひとつも変わることはないのです。

現在、『エアライン』の編集部は私を含めて計5名で日々の取材や編集業務を行っており、うち2名は30歳前後の若く、そして誌面づくりへの意欲あふれる編集者です（もちろん、私たち中年編集者も負けてはいられません）。“編集長”と

*『AIRLINE Web』 <https://airline.ikaros.jp/>





普段の仕事のなかでは、編集部と読者の皆さまが直接お会いできる機会は多くありません。だからこそ、リアルなイベントを通じての交流機会を大切にしています。写真は2026年2月28日、パシフィコ横浜で開催した「CP+2026 航空写真家トークイベント」でのひとコマ。

いう立場から言えば、専門誌編集者としての部員5名それぞれの目線を通じて、読者の皆さまにとって価値ある誌面をお届けすることはもちろん、『エアライン』創刊当初のような、作り手の情熱と興奮、旅客機とそこで活躍する人たちへの憧れがほとぼしるメディアでありたい。さらには、編集者としてのハートにチャレンジの灯を絶やすことのない、良い意味での“未完成さ”(=のびしろ)を残した若々しいメディアであり続けたい。創刊メンバーたちが、希望に満ちた思いとともに作った『エアライン』黎明期の誌面を見返すたびに、そんな思いがいたします。

皆さまご承知の通り、出版業界の全体的な趨勢としては若年層の活字離れ、雑誌離れが顕著であろう現代において、小誌『エアライン』はベテラン読者の皆さまとともに多くの若い皆さまにもお読みいただいていることは、大変恵まれたことだと思っております。この読者層の広さはすなわち、誌面コンテンツの多様性にも直結します。かつの自分自身のように、これからも若い方々が航空の世界に憧れを抱き、さらには将来その最前

線で活躍したいと思えるきっかけとなれたら、作り手として、これほど嬉しいことはありません。

これに関連して、『エアライン』をいつも応援してくださっている読者の皆さまとのコミュニケーションの機会も積極的に設けるべく、近年さまざまな取り組みを行なってきました。

2018年12月には成田空港に隣接する旅客機撮影の名所・さくらの山にある「フライトショップ・チャーリーズ」にて、2023年9月には羽田空港第1ターミナル5階にあるフライトシミュレーター・ショップ「LUXURY FLIGHT」にて読者参加型の企画を行ない、多くの皆さまにお越しいただきました。

また2024年からは、毎年2～3月にパシフィコ横浜で開催される世界最大級のカメラ・写真映像のワールドプレミアショーである「CP+」にメディアパートナーとして参加し、会場に『エアライン』のブースを設けているほか、人気のフォトグラファーを招いたトークイベントなどを開催することで、読者の皆さまとの貴重な交流の場となっています。



9月3日(日)、羽田空港で読者の皆さんに訊いた アナタの飛行機趣味を 教えてください!

一体どれほどの方々が会場に足を運んでくれるのだろう。いつも、直接的には触れ合う機会のない読者の皆さんと会える喜びの一方、そんな不安な気持ちも抱きつづけた9月3日、羽田空港LUXURY FLIGHTでの本取材。この一日が、月刊エアライン編集部と読者の皆さんをつなぐ思い出のひとつになれば…。そんな願いとともに、担当者が精進めてデザインを立案したオリジナルステッカーの状態で、ついに13時、取材開始の時刻を迎えたのです。

はたして、イベントの行方は?

QUESTION

Q1 読者の皆さんは、どのくらい飛行機が好きですか?
A1 読者の皆さんは、どのくらい飛行機が好きですか?
Q2 読者の皆さんは、どのくらい飛行機が好きですか?
A2 読者の皆さんは、どのくらい飛行機が好きですか?
Q3 読者の皆さんは、どのくらい飛行機が好きですか?
A3 読者の皆さんは、どのくらい飛行機が好きですか?
Q4 読者の皆さんは、どのくらい飛行機が好きですか?
A4 読者の皆さんは、どのくらい飛行機が好きですか?
Q5 読者の皆さんは、どのくらい飛行機が好きですか?
A5 読者の皆さんは、どのくらい飛行機が好きですか?
Q6 読者の皆さんは、どのくらい飛行機が好きですか?
A6 読者の皆さんは、どのくらい飛行機が好きですか?
Q7 読者の皆さんは、どのくらい飛行機が好きですか?
A7 読者の皆さんは、どのくらい飛行機が好きですか?
Q8 読者の皆さんは、どのくらい飛行機が好きですか?
A8 読者の皆さんは、どのくらい飛行機が好きですか?
Q9 読者の皆さんは、どのくらい飛行機が好きですか?
A9 読者の皆さんは、どのくらい飛行機が好きですか?
Q10 読者の皆さんは、どのくらい飛行機が好きですか?
A10 読者の皆さんは、どのくらい飛行機が好きですか?

ANSWER

A1 読者の皆さんは、どのくらい飛行機が好きですか?
A2 読者の皆さんは、どのくらい飛行機が好きですか?
A3 読者の皆さんは、どのくらい飛行機が好きですか?
A4 読者の皆さんは、どのくらい飛行機が好きですか?
A5 読者の皆さんは、どのくらい飛行機が好きですか?
A6 読者の皆さんは、どのくらい飛行機が好きですか?
A7 読者の皆さんは、どのくらい飛行機が好きですか?
A8 読者の皆さんは、どのくらい飛行機が好きですか?
A9 読者の皆さんは、どのくらい飛行機が好きですか?
A10 読者の皆さんは、どのくらい飛行機が好きですか?

『エアライン』2023年11月号の特集企画「羽田空港で読者の皆さんに訊いた アナタの飛行機趣味を教えてください!」より。

こうした首都圏での取り組みに限らず、関西圏でも小誌を販売して下さる書店さまにご協力をいただき、2024年10月には「関空30周年特集 記念トークショー (旭屋書店なんばCITY店)」を、2025年10月には「伊丹空港特集 記念トークショー (HMV & BOOKS SPOT 伊丹空港)」を開催し、やはり多くの皆さまとお会いすることができました。SNS全盛の時代ではありますが、リアルな空間で読み手と送り手の距離感を縮めて関係性を深めていくことで、『エアライン』のファンを増やす取り組みを強化しています。

御礼：原稿の終わりに

日頃から取材活動を行なう中で実感していることですが、小誌の取材誌面では旅客機の運航におけるかなり深いところまで、おそらく他のメディアであれば求めないであろうシーンにも踏み込みながら、撮影やインタビューを希望することが多々あります。

最上級の安全管理が不可欠な運航の現場、さらには分刻みの定時性も追求する最前線にありながら、そうしたワガママな取材のリクエストに対しても、航空会社やハンドリングを担う各社の皆さま、あるいは空港の運用を支える現場の皆さまが真摯にご対応くださることで、毎号多くの取材誌面を読者の皆さまにお届けすることができております。時には編集部の取材イメージを上回る「こんな取材もどうでしょう?」とか、「ココをこうすると、もっといいシーンが撮れるかもしれません」といった、現場目線ならではの、心強いご提案をいただくことも少なくありません。こうした一つひとつの取材機会に、この場をお借りして心より御礼を申し上げます。

このさきも、広く航空業界の皆さまにご協力いただく機会があるかと思えます。『エアライン』『AIRLINE Web』ともに、一生懸命、誌面づくりに邁進いたしますので、ご愛顧のほど何卒よろしくお願いいたします。

航空業界のデジタル化とAIの活用

～ IATA の記事からの引用・抜粋～

藤原 勇二
IATA Japan代表

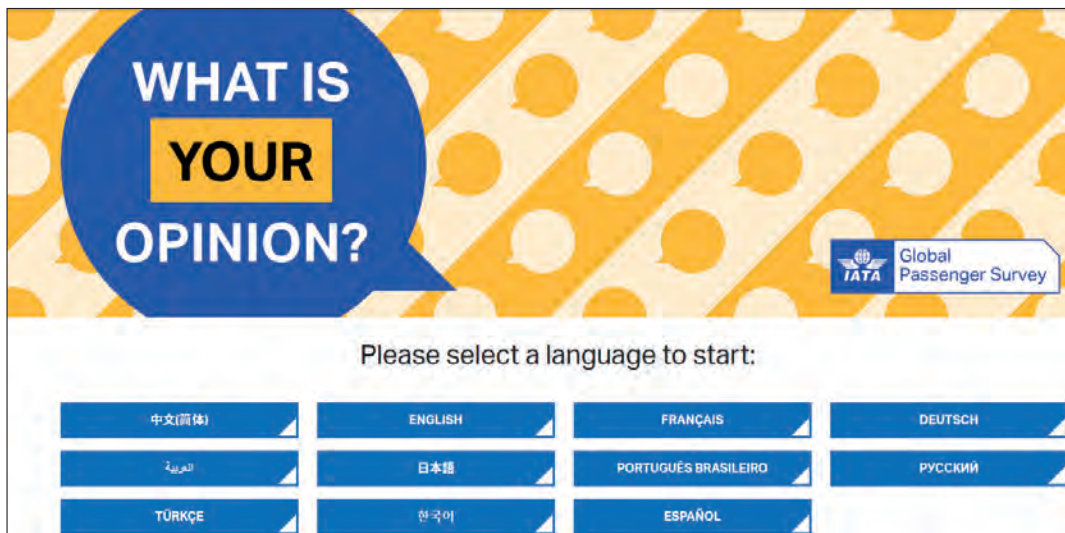
航空は単なる移動手段ではなく、人と人、国と国、そして文化と文化を結び付ける産業です。ここでは最近のIATAの記事から航空業界のデジタル化、AIの活用について紹介させていただきます。

IATAの旅客調査

本文中で紹介するIATAのさまざまな方針はお客様の声に基づいています。IATAではお客様の声をお聞きするために2012年よりGlobal Passenger Survey (GPS：世界旅客調査)を毎年実施しています。2026年のGPSのサイトは<https://go.updates.iata.org/global-passenger-survey>です。どなたでも参加できますので是非ご参加い

ただきたくお願いいたします。日本語、英語を含むさまざまな言語を選択いただけます。また、回答者の中から抽選でアマゾンギフト券が当たります。

2025年は200か国から1万件以上の回答を得ており、「スマートフォンを使って旅のあらゆる段階を管理する旅行者の増加」と「生体認証とデジタルデータによる本人確認（以下、デジタルID）の利用が拡大しており、空港での手続きがよりスムーズになることで、旅行者から好評を得ている」ことがわかりました。2025年の調査結果の概要は2分弱の動画<https://www.youtube.com/watch?v=oGdnM6bRUCg>でご覧いただくことができます（図1）。



GPSのサイト



2025年の調査結果の動画

図1 IATAの世界旅客調査：Global Passenger Survey のサイト

パンデミックがもたらした教訓とデジタル化の必要性

2020年の新型コロナウイルス感染症（COVID-19）の流行は世界で混乱をもたらしました。経験のないパンデミックにより各国で入国制限や行動制限が行われたため、航空業界では国内・国際とも最大級の需要崩壊が occurred。旅客収入の減少により、航空会社は巨額の赤字を計上し、リストラ、一時解雇、早期退職が相次ぎ、スタッフが業界から流出しました。一方、旅客便の運休による供給不足と医薬品・Eコマース需要の拡大により、航空貨物は安定収入をもたらしました。その後、各国の入国制限が緩和されると世界の航空需要は回復し、2024年旅客数は2019年比5%増となり、2025年は同年9%増となりました。需要回復がなされたものの人件費をはじめとしたコストの上昇、スタッフ不足、サプライチェーンの混乱による航空機の納入遅れなど航空会社の収益に影響を及ぼす状況が続いています。COVID-19はさまざまな悪影響をもたらしましたが、航空業界はこの経験から学ばなければならないものも多くありました。歴史が示すようにパンデミックはこれからも起こるとされています。パンデミックは起こるか起こらないかではなく、いつ起こるかです。COVID-19ではかつてない接触制限やさまざまな規制で混乱が occurred ましたが、政府・航空業界は今後起こるであろうパンデミックに常に備えておく必要があります。つまり、次に起こるパンデミックでは特別なことをせず、通常の業務の延長で対応することが必要です。航空業界はコスト構造の抜本的見直しを進めると同時に、DX（デジタル化）の推進により業務の効率化、人員不足、旅客体験の向上への対応を加速しなければなりません。

旅客の各種手続きのデジタル化

出典：IATA One ID

<https://www.iata.org/en/programs/passenger/one-id/>



COVID-19での経験で得られた教訓に、紙ベースの運用では限界があるということがあげられます。提出する紙にウィルスが付着すれば、係員を

感染させるリスクをもたらします。また、紙の情報をシステムに入力する必要がある、多くの人員を必要とします。この反省をもとに、日本を含む各国でワクチン接種証明を事前に求め、出発前に健康上の入国可否を旅客に通知しました。その後、PCR検査証明やワクチン接種証明は不要になりましたが、この経験を活かす次のような施策に注目が集まっています。

▶ 入国書類のデジタル化の普及

シンガポール、香港、タイ、台湾をはじめ多くの政府が入国書類を廃止し、事前のオンライン申請で100%デジタル化を実現しています。

▶ パスポートのデジタル化

ICAOではパスポートのデジタル化の仕様の国際標準Digital Travel Credentialを2020年に採択しました。欧州ではEU Digital Identity Walletの大規模実証実験が行われ、パスポートのみならず運転免許証、卒業証明書、社会保険証、社員証など各自の証明となるものが個人のスマートフォンに取り込まれます。これらのデータは中央管理（Centralized data）されるのではなく、各個人が管理する分散型（Decentralized Data）となっています（図2）。デジタルIDを使うことにより、今まで目視に頼っていた本人確認が精度を増し、効率化がすすめられます。

▶ One ID（ワンアンディー）

One IDは、生体認証による本人確認に基づき、空港での情報共有とコンタクトレスなプロセスを通じて、旅行を効率化する業界の取り組みです。出発前に必要なすべての承認を取得し、相手国の入国の許可を証明することで、旅客は空港に到着する前に「Ready to Fly（搭乗準備完了）」の状態になります。デジタルID技術を活用することで、旅客は書類を提示することなく空港内の各タッチポイントを迅速に通過できるため、旅行体験はさらに向上します。

プライバシーを保護しつつ、よりスムーズでコンタクトレス（非接触型）の旅行を実現するために、安全なデジタル環境を通じて、世界中の様々な業界関係者、航空会社、空港、政府機関と相互運用可能なエコシステムを構築することを目指しています。

One IDは、2つの重要な柱に基づいています。

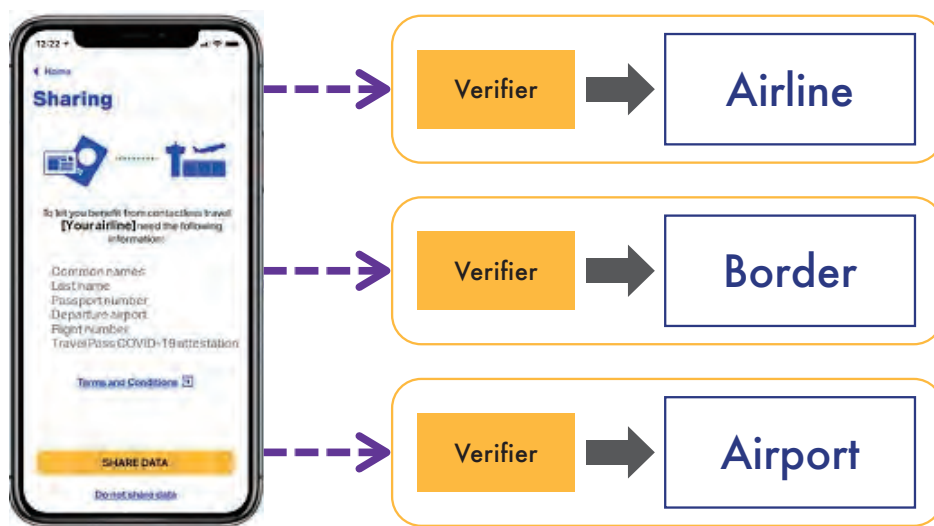


図2 One ID における Decentralized ID のデータ共有のイメージ

- 入国許可のデジタル化：旅客は旅行前に目的地の政府から直接デジタルで許可を取得し、航空会社に旅行の入国資格を証明することができます。
- コンタクトレストラベル：旅客は事前に生体認証画像と旅行情報を共有することで、空港のタッチポイントで書類を繰り返し提示することなく通過できます。

One ID のメリット

旅客

- 旅行者は空港へ到着する前に、目的地の国への渡航に必要なすべての要件（例：ビザ）を満たしていることを航空会社にデジタルで証明することができます。
- 顔認証だけで済むため、渡航書類を繰り返し提示する必要がありません。
- 旅客は自身の個人データを管理できます。

航空会社

- 航空会社は書類確認プロセスを自動化できます。
- 旅客と相手国の入国管理当局が直接コミュニケーションを取ることで、航空会社は書類確認という業務負担から解放され、また搭乗拒否される旅客の数も減少します。
- 旅客の処理時間が短縮されます。

空港

- 自動化された旅客処理システムは、ターミナルの混雑緩和に役立ちます。

- 空港のスペースを最適に利用することができます。

政府

- 入国管理当局は、旅客の入国を許可するかを事前に直接管理できます。
- Ready to Fly（搭乗準備完了）を事前に旅客に伝えることで、Ready to Fly にならなかった旅客が空港に足を運ぶことがなくなります。
- 高度なデータ共有により各国政府にとって旅行者のリスク分析を実施し、国境を越えた犯罪活動に対処することができます
- 文書偽造が防止され、入国管理と旅客の利便性が向上します。

One ID の実証実験

出典：2026年4月8日 PoCs Prove Industry is Ready for Contactless Travel
<https://www.iata.org/en/pressroom/2026-releases/2026-04-08-01/>



2026年4月8～9日にシンガポールで開催された IATA World Data Symposium では One ID の実証実験（PoC）の成果が日本航空をはじめとした関係者の皆様から発表されました。

今回の PoC は IATA コンタクトレストラベルディレクトリ、IATA の One ID 標準、および ISO、OpenID、W3C などの国際規格を使用して設計されました。複数の航空会社を利用する旅行者および異なるデジタル ID ウォレット（米国パスポート保持者向けの Apple Wallet のデジタル

ID、英国および米国パスポート保持者向けの Google ID Pass さらにインドの Digi Yatra のような国家デジタル ID プログラムなど）を使用する旅行者のコンタクトレストラベルに対応できるようなシステムの相互運用性が十分に進んでいることが以下の3つの PoC で実証されました。

- 乗継を伴う国際線での旅行（日本航空、羽田－香港－欧州線）：旅客はデジタルウォレットを使用して事前に本人確認データを共有し、出発地と乗り継ぎ地で生体認証が可能になりました。欧州空港と航空会社では、生体認証データを事前に共有する代わりに、相互運用可能な「タップアンドゴー」ソリューションが使用されました。本人確認データは複数の空港と航空会社で再利用され、書類確認の繰り返しが必要なくなり、プロバイダー間の相互運用性が実証されました。
- 航空会社が管理するデジタル ID（ニュージーランド航空、オークランド－香港線）：旅客は航空会社のデジタルウォレットを使用して予約時とチェックイン時に本人確認データを共有し、空港や税関のタッチポイントで遠隔での生体認証登録と非接触処理が可能であることが実証されました。
- プロバイダー間の相互運用性（IndiGo 航空、バンガロール国際空港会社）：Digi Yatra などの国内プログラムや国際的なウォレット認証情報を含む、異なるプロバイダーのデジタル ID ソリューションが単一の旅程内で連携し、空港への入場から搭乗までのシームレスな処理を可能にすることが実証されました。

貨物の近代化

出典：2026 年 3 月 10 日 IATA's Global Head of Cargo Brendan Sullivan's Speech at the 19th World Cargo Symposium
<https://www.iata.org/en/pressroom/2026-speeches/2026-03-10-01/>



航空貨物は事業環境がますます複雑化する中でも、企業をグローバル市場に繋ぎ、サプライチェーンを円滑に維持する上で極めて重要な役割を果たしています。関税や地政学的な問題などグローバルサプライチェーンに影響を与える外部要因が数多く存在する中で、業界がコントロールまたは影響力を行使できる分野での強化に取り組むことが

重要です。デジタル化、グローバルスタンダード、サプライチェーンセキュリティの強化に向けて協力することで、航空貨物は経済成長を支え続けるための確固たる地位を築くことができます。

● デジタル化の推進

航空貨物データは依然としてサプライチェーン全体で断片化・分散化しており、重複・遅延・コンプライアンスリスクを生み出しています。これは、e コマースのような大量輸送を行う分野では特に大きな課題です。ONE Record は、業界がサプライチェーン全体で信頼できるデータを運用・共有・管理する方法で業界に大きな変革をもたらします。貨物データのエンドツーエンド共有の標準規格である ONE Record が2026 年1 月より推奨されています（図3）。ONE Record はつぎの点によって導入を加速させることができます。

- 航空会社やフォワーダーが導入を拡大すること
- 政府機関が ONE Record データを受け入れること
- テクノロジープロバイダーが安全で相互運用可能なプラットフォームを構築・展開すること

● グローバルスタンダードの強化

IATA は国際貨物が効率的に輸送されるようにするため、2つの分野における国際標準の強化に注力しています。

- 危険物規則（DGR）：危険物の取り扱いに関する規定は1,200 以上に増えており、複雑さを増す要因となっています。IATA は各規定が透明性をもち、正当な理由の上で国際基準に合致すべきと考えます。
- 空港スロット：効率的な貨物運航には、インフラへの公平なアクセスが不可欠です。世界の混雑空港の中には貨物便のスロットはヒストリーに基づかず、一時的または臨時のスロットしか受け取れないことがあり、運航の柔軟性と長期的な計画に制限をもたらします。スロット割当は、公平性・透明性を確保し、World Airport Slot Guidelines に従うべきです。

● 安全とセキュリティ

サプライチェーン全体における危険物安全対策と貨物セキュリティプロセスが、高度化する運用リスクとセキュリティリスクに柔軟に対応していくことが大事です。



図3 One Record のイメージ

- 危険物の安全な輸送：ICAO 第18付属書は危険物の安全確保のための世界的な基盤となっています。今日のデジタル化が進み変化の速いサプライチェーンに対応させ、未申告の危険物やリチウム電池の不正使用といった新たなリスクに対処するためには規則の近代化が必要です。
- 貨物セキュリティ：航空貨物サプライチェーンは悪意のある妨害行為の標的になりやすく、一貫性のある最新のセキュリティプロセスが不可欠です。The cargo Consignment Security Declaration (CSD) は重要なコンプライアンスツールですが、その実施状況は地域によってばらつきがあります。IATA は、データ精度の向上・手作業プロセスの削減・効率的なセキュリティのため、e-CSDソリューションの普及を呼びかけています。また、pre-loading advance cargo information（搭載前事前貨物情報）との連携強化も必要です。

グローバルな枠組みを近代化し、政府と業界間の協力を強化することは、世界貿易が安全かつ確実に継続されることを保証するために不可欠です。

AI は航空をどう変えるのか

出典：2026年4月9日
How Soon Will AI Revolutionize Our Industry?

<https://www.iata.org/en/pressroom/opinions/how-soon-will-ai-revolutionize-our-industry/>



AIが航空業界にどれほど革命をもたらしているか、という質問をよく受けます。簡単な答えは「非常に大きな革命」ですが、より複雑な答えとしては、航空会社の業務におけるAIの浸透度は、事業のどの部分について話しているかによって大きく異なるということです。航空業界にとって最優先事項である安全性について考えてみましょう。航空安全のためのAIの活用は、技術的な成熟度よりも、AIが膨大なデータを分析して予測、テキスト分類、効率的な画像認識や音声認識を行う能力を高めるにつれて、組織がAIを活用できるように進化していくことが重要です。AIは、大量の情報を処理することで、安全リスクの特定と管理において、より迅速かつ正確な意思決定を支援するという利点を提供します。

▶ 新しい活用事例

航空会社がすでにAIを導入している分野は他にも数多くあります。各航空会社は、スケジュールの最適化、メンテナンススケジュール、販売効率、収益最大化予測といった計算を支援するため

に、独自の AI システムに投資しています。また、AI 搭載チャットボットは、顧客サービスの向上にも貢献します。もちろん、誰もがロボットと話したいわけではありませんが、チャットボットはウェブサイトで標準的な情報を検索するよりもおそらく優れた選択肢であり、基本的な問い合わせに対応できれば、人間のカスタマーサービス担当者はより複雑な問題に対応できるようになります。総合的に見て、チャットボットは単なるコスト削減策ではなく、顧客体験の向上につながるでしょう。

● AI エージェント

おそらく、現在最も興味深い AI の活用例は「エージェント AI」の分野でしょう。これは、AI の「エージェント」が自律的に私たちの代わりに、ますます複雑化するタスクを実行するものです。例えば、IATA は毎年、危険物規則 (DGR) を公表しています。これは、貨物の安全な取り扱いに関する 1,000 以上の規則を網羅した膨大な文書です。エージェント AI を使えば、フォワーダーが荷送人や航空会社とチャットでやり取りし、出荷の手配を行い、DGR 規則に従って正しくラベルが貼られ、梱包されていることを確認でき、人間の監視は最小限で済みます。安全上のリスクを疑問視する人もいるかもしれませんが、AI の性能向上に伴い、ミスは徐々に減少していく一方、サプライチェーンに関わるほとんどの人間は既にパフォーマンスのピークに達している可能性が高いのも事実です。人間の監視と責任は不可欠ですが、人間は決して完璧ではありません。実際、機械の方が最終的にはミスは少なくなるでしょう。これらの AI アプリケーションはどれくらいの速さで実用化されるのでしょうか？ 実は、まさに今、実用化が進んでいます。航空会社はデータと Large Language Models (LLM：大規模言語モデル) に多額の投資を行っています。最初のステップは、データ共有のための信頼できるフレームワークを開発することです。商業的に機密性の高い情報がハッキングされないこと、そして重要な運用データが業界パートナー間で安心して共有できることは言うまでもありません。

● コストの削減

コストは依然として課題です。航空業界の利益率は他の業界に比べて低く、高価な最先端 AI へ

の投資の可能性は限られるかもしれません。しかし飛躍的速度で AI が進歩する「ハイパームーアの法則」によってコンピューティング能力が劇的に向上し、コストが削減されるにつれて、より多くの航空会社が AI アプリケーションを利用できるようになると思います。この潜在的な機会を認識し、OpenAI との提携を発表している航空会社もあります。

最終的には、航空会社、空港、航空管制サービスプロバイダー (ANSP)、グランドハンドリング会社の間で共有される AI モデルが連携し、航空業界全体の効率を最適化することが期待されます。手荷物・貨物、航空交通管理、発着枠割当、旅客の生体認証など業務運営と旅客の旅行体験をさらに向上させることが期待されます。

● AI は雇用にとって悪？

企業や従業員にとって、おそらく最大の疑問は「AI は大規模な人員削減につながるのか？」ということでしょう。私 (Kim Macaulay) の正直な考えでは、少なくとも航空業界においては、そうはならないでしょう。AI が担うことになる従来の「バックオフィス」業務やサポート機能は確かに存在するでしょう。しかし、新たな雇用も生まれる可能性が高いのです。2050 年までに旅客数が倍増すると予測されていることを考えると、パイロット、客室乗務員、地上スタッフの数は依然として増え続けるでしょう。私たちは皆、人間味のある触れ合いを求め、期待しています。搭乗口で客室乗務員が見せる笑顔、高度 3 万フィートでパイロットが安心感を与えてくれる声。これらは、AI がすぐに取って代わるものではないでしょう。

おわりに

航空業界は経済活動のグローバル化を支える基盤産業であり、観光、貿易、人の移動に不可欠な役割を担っています。2050 年までに世界の旅客数は現在の 2 倍になるという試算があります。しかし、空港インフラや人材が同じ速度で増えるわけではありません。制約がある中で航空産業が成長していくには DX と AI を適切に活用し、安全性と利便性を両立させながら、持続可能であることが求められています。航空会社が単独で実現することには限界があり、政府、ベンダー、流通・空港、金融など多くの関係者の連携が不可欠です。

大阪飛行機研究所の 空撮写真コレクション

再発見された日本の原風景

はじめに

飛行機からの写真撮影は、飛行機が実用の域に達するとすぐに世界中で始まっています。それまでに無い視点から写真は大人を惹きつけました。日本でも空撮写真は1910年代に陸海軍において偵察任務の一環として始まりました。1920年代には民間でも空撮写真を事業にしようという試みがあり、伊藤飛行機研究所の空撮写真が雑誌の口絵を飾ったりしています。ただし、ビジネスとしては必ずしも上手くいかなかったようで、『航空年鑑』（帝国飛行協会発行、1931～1941年）を見ても専門の事業者は見えません。

1930年代に入ると日本においてもエアラインが主要都市間を飛ぶようになりますが、軍事的に重要な施設などの情報が外国に伝わることを恐れた当局により、乗客のカメラの持ち込みは禁止されていて、一般市民には飛行機から写真を撮ることは出来ませんでした。

当協会に寄贈された写真アルバムを見ても空撮写真はあまり多く無いのは、このような事情があったためかもしれません。空撮写真は人気の割にはレアな存在だった可能性があります。このほど、日本航空協会がホームページで公開した大阪飛行機研究所の空撮写真はそのような点からも貴重なコレクションと考えられます。本稿ではコレクションの概要と公開に至るまでの作業などを紹介いたします。

大阪飛行機研究所と小森郁雄氏

大阪飛行機研究所は1934年12月に発足した小

規模な航空事業者でした。「研究所」という名前の付いた航空関係の組織は戦前にいくつもありましたが、東京帝国大学航空研究所のような本格的な研究所や日本航空輸送研究所という名称のエアラインがある一方、遊覧飛行やビラ配りのような宣伝飛行に従事する小規模な組織もありました。例えば『航空年鑑』昭和12年版（帝国飛行協会発行）には、「民間飛行学校・同練習所其他」のセクション（pp. 511～517）に大阪飛行機研究所の他に、小栗航空研究所、田中飛行研究所、宇部航空輸送研究所、安藤飛行機研究所などが掲載されています。

大阪飛行機研究所については、小森郁雄氏が雑誌『航空情報』に連載した記事「民間航空史余話」の最終回（通巻189号、1965年3月号）に詳しいです。その前身は1923年4月1日付けで設立された西田飛行機研究所で、やはり遊覧飛行や宣伝飛行などを行っていた小規模な航空事業者だったのですが、1934年9月21日に室戸台風で壊滅的被害を受けて活動を停止してしまい、その権利を引き継いで木下耶麻次が所長となって航空事業に乗り出したのが大阪飛行機研究所でした。当初は単発複葉機2機、最も多い時期で5機を運用する小規模な事業者で、大阪市大正区の木津川尻の大阪飛行場を拠点にして、ビラ散布や広告ネットを曳航する宣伝飛行、遊覧飛行、飛行機のオーバーホールなどを行いました。宣伝飛行として特筆に値するのは、1936年に仁丹本舗の宣伝のため「躍進仁丹号」と名付けた飛行機で日本一周を行ったことが挙げられます（図1、2）。

ただし、大阪飛行機研究所の経営は楽ではあり



図1 日本一周の途中、1936年5月28日に東京飛行場（現在の羽田空港）で撮影されたサルムソン2A2「躍進仁丹号」（登録記号：J-BGIH）。



図2 「躍進仁丹号」の側に立つ小森郁雄氏（右）とパイロットの馬道オー氏。後席の側面に放射状に描かれた線は空撮写真のためのガイドラインです。もともと偵察機だったサルムソン2A2は写真撮影に適していたと小森氏は回想しています。

ませんでした。そこで、収益をあげる方策として、小森郁雄氏が提案したのが空撮写真でした。小森郁雄氏（1904年生～1988年没）は大阪出身で幼い頃から飛行機に関心を持ち、長じては熱心な飛行機ファンとなって、大阪飛行機研究所の立ち上げ時にパイロットの馬道オーに誘われて事務員として入所していました。小森氏は、撮影はカメラマンの知人に頼むつもりでその提案をしたところ、思いがけず自分が撮影担当になったとのこと。飛行機は陸軍や海軍から払い下げられた単発複葉機、カメラはもっぱらフィルムサイズがキャビネ判（16.5×12cm）のものが使用されました。初仕事は1935年4月の竣工間もない大阪取引所の撮影でした（図3）。

撮影にまつわる苦勞について、上述の「民間航空史余話」に以下の記述があります。

「（前略）時間と天候を見定めて撮影しなければならぬので苦心した。今日はよからうというので飛んで行っても、北大阪の工業地帯は今でいうスモッグにおおわれて、鮮明な写真が撮れない。結局風の強い晴天を選んで3回目に成功したが、飛行機が始終ポカリポカリとゆれる中を、ベルトをはずして後席に立ち上がり、プロペラの風をまともに横顔に受けて撮影するのだからなれるまでは苦しかった。」

そんな空撮写真には大口の注文もあり、それなりの利潤はあったようです。「民間航空史余話」には以下の記述もあります。

「鐘紡淀川支店の撮影も成功した。たたみ一枚

大くらの大判引伸しをはじめ、大小の引伸しや従業員希望者へ配付用の多数の焼増し注文で、よい収入となった。

（中略）

神戸の野沢セメント会社から、同社製のスレート瓦を納めた各地の工場の空中写真の一括注文が出て、滋賀県大津の日本レイヨン、鐘紡長浜工場、大日本紡の関ヶ原、垂井、大垣工場、愛知県一宮の昭和毛糸、安城の内外綿、幸田の愛知織物、三重県四日市の中央毛糸と東洋毛織、津の錦華毛糸、松坂の鐘紡工場を、2日間の飛行で撮影して回って成功したことなど、昭和10年中の忘れられない思い出である。」



図3 小森郁雄氏の初仕事。1935年4月に撮影された大阪取引所。

企業からの依頼で撮影された写真はそれぞれの社史や絵葉書に使用されました（例えば『内外綿株式会社五十年史』昭和12年発行、国会図書館でオンライン閲覧可能）。しかし、次第に当局による制約が厳しくなって継続が難しくなっています。小森氏は回想の中で以下のように述べています。

「空中写真撮影については、このころはすでに大阪憲兵隊へ撮影許可願を出し、撮影後は写真を提出して、承認を得なければならなかったが、まだきわめてゆるやかで、目的以外の地形をなるべく写真に入れるなどというくらいの制限があっただけだった。

（中略）

大阪飛行機研究所はこの後はあまり業績もふるわず、写真撮影も憲兵隊だけでなく、大阪府警察部特高課へも届けなくてはならなくなり、しだいに許可がうるさくなってきていた。そこへ阪神飛行学校設立で、研究所をあげて阪神飛行学校の整備課として吸収される話が出てきてからは、その方への準備で商売の方は身が入らなくなり、昭和13年5月に大阪飛行機研究所は解散し、大阪飛行場から阪神飛行学校へ移った（後略）」

大阪飛行機研究所は1938年に解散し、関係者は阪神飛行学校に転職したのですが、その阪神飛行学校も1940年には解散してしまいます。日中戦争は既に始まっており、軍国主義体制の制約が強まる中で独立した民間の飛行学校は国策で閉鎖を余儀なくされたのです。小森氏は阪神飛行学校解散後、朝日新聞社へ転職して雑誌『航空朝日』記者となり、戦後は雑誌『科学朝日』や『世界の翼』を担当し、朝日新聞を定年退職後は航空雑誌への寄稿や、『日本民間航空史話』（日本航空協会、1966年）などの編著に活躍されています。

小森資料の概要と公開

国立航空博物館の企画展「知られざる回転翼航空機の開発：日本初の本格的ヘリコプター・特殊蝶番試作レ号」（2009年12月19日～2010年1月31日）において小森氏所蔵の終戦直後の米軍ヘリコプターの写真¹を使用させていただいたこと

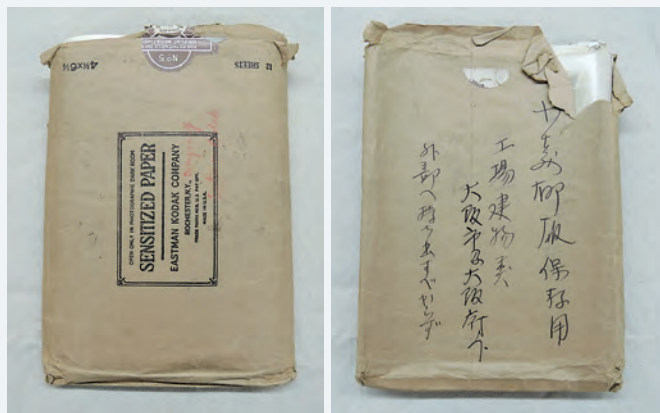


図4 大阪飛行機研究所の空撮写真が入っていた封筒の一例。元はコダックの印画紙のパッケージで、裏面には「小森郁雄保存用 工場建物類 大阪市及大阪府下 外部へ持ち出すべからず」と書かれています。

をきっかけに、ご遺族から小森氏の航空史資料を2011年にご寄贈いただきました。

段ボール箱で約20箱分の資料には約80冊の写真アルバム他に、書類や封筒に入った写真などが有りました。写真アルバムのデジタル化は比較的早くに実施し、写真集『それでも私は飛ぶ』（日本航空協会、2013年）と『J-BIRD 写真と登録記号で見る戦前の日本民間航空機 ○満洲航空・中華航空などを含む』（日本航空協会、2016年）の編集にデータを活用したのですが、それ以外の資料の整理とデジタル化は、同時期にまとまった資料の寄贈が複数あったことから時間が掛かり、一応の資料整理が終わったのは2023年でした。

大阪飛行機研究所の空撮写真はいくつかの封筒に分けて保存されていました（図4）。一旦アルバムに貼ってから、また台紙から剥がした痕跡が残る写真²も有ることから、小森氏が『航空情報』誌に記事を執筆した1965年頃に整理をされたものと思われます。その際、テーマごとに分類し、写真の裏書を追加されたことが推測されます。

大阪飛行機研究所の空撮コレクションには、メインの被写体である工場の周囲を不鮮明にした上に、工場の煙突などにレタッチを施したもの、さらに会社名などをインポーズした写真や裏面に憲兵隊による検閲印やトリミングの指示のあるプリントもありました。また、同じネガから現像した写真が数多く有り、販売用の焼き増し写真の残りも含まれているのではないかと推測されます。一

1



「今月の1枚」2022年9月をご覧ください。
https://www.aero.or.jp/isan/kongetsuno-ichimai/kongetsuno-ichimai_2022_09.htm

2



例えば「59. 木津川尻 大阪国際飛行場」の1枚目と3枚目。
https://aero.or.jp/isan/gallery/komori_Osaka-Hikoki_Kenkyusho/KI-004-012-014.htm



図5 記録撮影の一例で図4の封筒に入っていた写真を並べて表裏の撮影したもの。

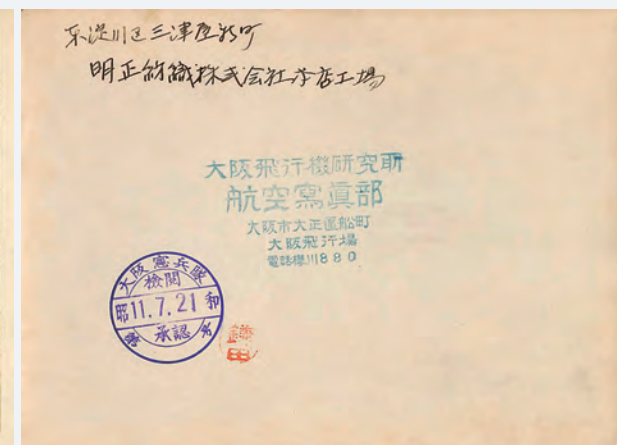


図6 プリントの一例（大阪府の明正紡織 本店工場）。裏面には「東淀川区三津屋新町 明正紡績株式会社本店工場」というメモと大阪憲兵隊の検閲承認印（昭和11年7月21日付け）があります。

方、雑誌『天界』（15巻171号、東亜天文学会、昭和10年7月号）の口絵に掲載されている花山天文台（京都・東山）の写真^③は、寄贈されたコレクションの中には含まれていなかったため、残念ながら現在のコレクションに大阪飛行機研究所の空撮写真の全てが揃っているわけではありません。また、ネガフィルムやガラス乾板は含まれていませんでした。

デジタル化とウェブでの公開

●写真のデジタル化とデータベース化

小森氏の資料は搬出時にはあり合わせの段ボール箱に収められていて、整理の過程で保存に適した中性紙箱や扱いが容易なポリプロピレン製の収納ボックスに移し替え（この時点で箱数は約40個に増えました）、箱ごとに内容物の記録撮影と目録化を行いました。箱には小森郁雄氏のインシヤルの「KI」で始まる番号を付け、箱の内容

物にはグループごと、サブグループごとに記録写真を撮影しました（図5）。目録化は記録写真を基にしてデータベースソフト（ファイルメーカーPro）を使用して行い、それぞれの資料には箱番号に枝番を追加した資料番号を付与しました。資料群を目録化することで、いくつかの箱に分散して収納されている同一テーマの資料を漏れなくピックアップすることが出来るようになりました。同一テーマの写真でもファイル名が連番になっていないことがあるのは、写真が分散して保存されていたためです。

大阪飛行機研究所の写真は裏面に「大阪飛行機研究所」というスタンプが押されているものが多く、写真の特定の助けになりました（図6）。裏面にスタンプもメモ書きも無い場合でも、大阪飛行機研究所の写真と一緒に保管されていた空撮写真

3



国立国会図書館デジタルコレクション
<https://dl.ndl.go.jp/pid/3219892>
 （参照 2026-06-09）



図7 大阪飛行機研究所の空撮写真コレクションのページのタイトル画像
(https://aero.or.jp/isan/gallery/komori_Osaka_Hikoki_Kenkyusho/)

は、同一グループの資料として扱いました。

プリントはほとんどがキャビネ判と呼ばれるサイズ（160×115 mm）の印画紙で、スキャンには汎用スキャナー（エプソン GT-X770）を使用し、600 dpi でスキャンし TIFF 形式で保存しました。ただし、TIFF 形式では画質はファイルサイズが大きいために（約 3,800×2,700 ピクセル、約 30 メガバイト）、スピーディーに次々に画像を閲覧していくには不向きなため、JPEG 形式のファイルを作成しました（ファイルサイズは約 1～2 メガバイト）。その JPEG ファイルをデータベースソフトに取り込んで、写真を整理する上で必要な現在地の情報を追加しました。

被写体の特定では、小森氏による写真の裏書がスタートラインとなりました。裏書の無いものについては写真を精査し、インターネットの情報④を参照して可能な範囲で撮影場所および被写体の特定に努め、裏書が有る場合でも Google Earth などで撮影地に間違いが無いかを確認しました。ほとんどの裏書は正確でしたが、少数ながら間違っているものもありました。間違った裏書は、戦後になって小森氏が空撮写真を整理した際に記憶を頼りに書いたものではないかと推測されます。正しい撮影地を特定出来たケースもありましたが、本稿作成の時点（2026 年 6 月 16 日）で未詳のままのケースもあります。

●ウェブでの公開

整理の終わった空撮写真の公開方法は、費用、

④ 以下のサイトの他にも多くのサイトを参照しました。

国土地理院：<https://www.gsi.go.jp/>
Google Earth：<https://earth.google.com/web/>
今昔マップ on the web：<https://ktgis.net/kjmapw/>



図8 名古屋城は戦災で焼失しました。

手間、閲覧人数の多さから当協会のホームページのギャラリーを選択しました。被写体の種類としては工場が最も多く、学校、城郭、飛行場、住宅地、風景、貨客船など多岐にわたります。ただし、その種類ごとにソートしても閲覧しやすいリストにならないと考えたため、都府県別＞被写体の読み仮名順というリストを作成しました。

なお、ウェブのギャラリーに一般的なサムネイル画像入りリストはあまり使いやすいものならないことが予想されたので省略しました。各撮影地について、現在の様子と対比できるように Google マップおよび Google Earth へのリンクも設定しました。同じネガからの画質が劣るプリント 103 枚を除外し、138 項目、414 枚の写真を 3 月 31 日に当協会のホームページで公開しました（図7）。

おわりに

大阪飛行機研究所の空撮写真コレクションは比較的低い飛行高度から、まさに鳥のような視点で、第2次世界大戦や戦後の高度経済成長で失われてしまう風景が記録されています。当協会の運営する航空図書館の SNS で公開の情報発信したことに加えて、日本経済新聞の文化欄でも取り上げていただいたこともあり、すでに多くの方にご覧にいただいているようです。大きな紡績工場や戦災で焼失した名古屋城、登録文化財となった摩耶倶楽部（現：摩耶観光ホテル）、モダンな小坂町営住宅（東翠園）などが記録されているので、歴史に興味がある方には楽しんでいただけるものと思います（図8、9）。公開してからすぐに、当協会の調査では特定できなかった空撮箇所について閲覧された方から情報をお寄せいただいたことは、

嬉しい驚きとともにコレクション公開の意義を実感する出来事でした（図10）。

大阪飛行機研究所の空撮写真が記録している風景は劇的に変化していて面影を留めていないことが少なくありません。しかし、その一方で道路や建物の敷地などは現在と同じことも多く、現在と過去の繋がりを感じさせてくれます。たとえば、現在の大阪国際空港（伊丹空港）の場所は田園風景そのものでした（図11）が、猪名川に掛かる桑津橋は当時も今も同じ場所に掛かっていて、過去と現在をつなぐランドマークにも見えます。日本航空協会の航空遺産継承事業も航空史の過去と現在をつなぎ、未来に伝えていくことを目指しています。これからも航空史に関わる資料の整理と公開を進めていきますので、どうぞよろしくお願い申し上げます。



図9 1936年11月、竣工間もない大阪府小阪町の町営住宅（東翠園）。拡大すると道を歩く親子の姿が見えます。

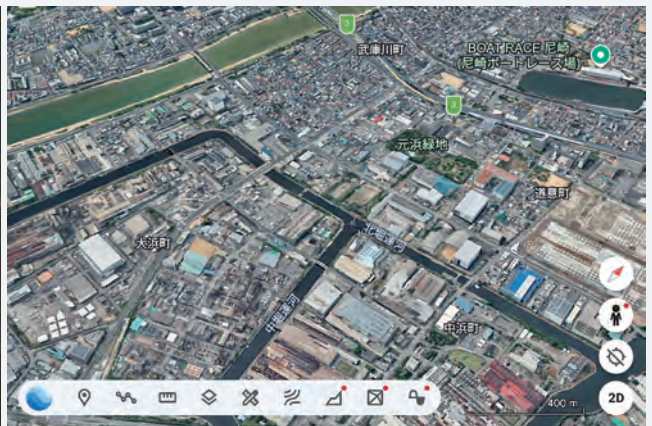


図10 当初、撮影地未詳だった武庫郡大庄村附近（現在の兵庫県尼崎市武庫川町・元浜町・丸島町・大浜町附近）の空撮とGoogle Earthで見た現在の様子。公開後に尼崎市立歴史博物館 あまがさきアーカイブズ 西村豪氏から情報をいただきました。



図11 大阪第二飛行場（現在の大阪国際空港（伊丹空港））の候補地とGoogle Earthで見た現在の様子。赤丸は猪名川に掛かる桑津橋。

2026

青少年航空宇宙絵画

国際コンテスト

2026 FAI ヤングアーティスト コンテスト国内予選



テーマ：命・心を救うために飛ぼう



日本航空協会会長賞 6～9 歳クラス

「炎のむこうへ」

川本 わこさん (埼玉県)

審査員の先生からのコメント

- ・一目でオーストラリアの山火事と判りました。いろんな動物、みんな助けたいな！
- ・オーストラリアの山火事のニュースを見たのですね。コアラも上手に描けています。

日本航空協会は、国際航空連盟 (FAI) 主催の「ヤング アーティスト コンテスト」の国内予選として、「青少年航空宇宙絵画国際コンテスト」を毎年開催しています。2026 年は「命・心を救うために飛ぼう」(原題: Fly to Save Lives) をテーマに作品を募集し、全国より 395 点の作品の応募がありました。

日本航空協会会長賞 1 作品と優秀賞 8 作品の合計 9 作品は日本代表としてスイス・ローザンヌにある FAI 本部に送られ、国際審査会が行われました。国際コンテストでは、14～17 歳のクラスで世界 1 位・2 位に輝く素晴らしい結果となりました。

優秀賞 6～9 歳クラス



- ヘリコプターの安定感と救護員にしっかり抱かれて吊り上げられる安心感がよく描けています。
- 構図が良いです。ヘリコプターも上手に描けています。

「もう大丈夫だよ」

星 美緒さん（東京都）



「美しい環境にちりばめられた命を未来へ」

櫻澤 采穂さん（京都府）

- 人間だけでなくすべての生き物、みんなの命を大切にしたい気持ちがよく表れています。
- すべての動物の命を大切にしたいのですね。ヘリのキャノピーが美しい地球を表しています。

優秀賞 10～13 歳クラス



「おかえりなさい」

川本 あんさん（埼玉県）

- 「無事でよかった！」と喜び合う二人、それを見ている救護員がいいですね。
- 人物の表情がとても上手です。



「助けだせ！救助隊」

河村 はんなさん（静岡県）

- 自由な発想を絵にできるすごい才能です。
- 海や山砂漠の事件に空から駆けつける救助隊の絵ですね。宇宙からのGPSが現代的です。



- 救護ヘリをさらにその上から見下ろす角度、すごい想像力ですね。
- 構図が面白いです。ヘリの風圧による波紋が上手に描かれています。

「空から海をまもる」

田中 灯さん（千葉県）



「A Vehicle That Saves Lives」

城尾 蒼生さん (岡山県)

- 素晴らしい上手な絵です。迫力也十分。足の一部をカットしているのも見事です。
- 文句なしに上手です。人物もへりも空も明るく構図も見事です。



「命を繋ぐ手 (Hands of Hope)」

曾根 千尋さん (東京都)

- 人物の表情がいいですね。火事の緊迫感の中、冷静な救出活動の見事な絵です。
- ほっとしたおばあさんの表情がとても上手に描かれています。



「救いは空を飛ぶ」

松尾 瑠さん (福岡県)

- 少年の表情が素晴らしい。色使いも美しい良い作品です。
- この少年は紙飛行機を飛ばすことにより何かから解放されたのでしょう。鳥の羽が画面の外まで描いてあるのも良いです。



6～9 歳クラス

「人を助けるヘリコプター」

澤入 慶さん（愛知県）

- 北斎のイメージをもじった実に豊かな想像力、感心しました。
- 北斎の波ですね。青い海と赤いヘリコプターの対比がきれいです。



10～13 歳クラス

「命をすくうために」

浦川 愛梨さん（愛知県）

- 色彩豊かな希望を見事に表現しています。
- 空をバックにヘリを直下から描き要救助者の手のみを描く、とても上手に構成された絵です。



- デザインの見事さに脱帽です。狙い通りの効果を出した作品です。
- 絵の上のリングにまでパスが付いています。作者のデッサン力の高さを感じます。

14～17 歳クラス

「ヒーロー」

藤田 珠嘉さん（岡山県）



6～9歳クラス

「やっぱり速いね!!」

竹内 彩人さん (高知県)

- 乗りものの好きらしい自由な発想が素晴らしい。
- 乗り物が好きなのですね、雲も太陽もニコニコしていて楽しくなりました。



6～9歳クラス

「おおぞらのたび」

豊岡 咲李さん (群馬県)

- 明るく美しく楽しい夢のような世界をよく表現されました。
- 鳥に乗って空の旅 気球や風船が楽しそうです。菜の花畑の描き方がとても上手です。鉛筆のスタンピングでしょうか。



10～13歳クラス

「命を繋ぐドクターヘリ」

高石 百花さん (愛媛県)

- ドクターヘリの活躍で安心できますね。
- 生まれたばかりの赤ちゃんがとても上手に描かれています。赤十字のマークが象徴的です。



10～13歳クラス

「人命救助のピクトグラム」

森田 紇さん (東京都)

- 大胆な表現の絵に驚きました。救いを求める人物のみ黒く表現したアイディアは凄い!
- 面白い絵です。赤が強くて良いですね。ピクトグラムを使った絵を初めて見ました。

チャレンジウイング賞



14～17 歳クラス

「いつか」

村井 彩恵さん (愛知県)

- ・夢見る少女の気持ちが伝わってくるような気持ちのいい作品です。
- ・いつか空を飛ぶ自分の姿を思っているのでしょうか。逆光の感じがよく出ています。



14～17 歳クラス

「その翼、命のために」

横須賀 悠人さん (東京都)

- ・消火液を投下する消防ヘリの威力はすごいですね。
- ・同じ夕日の逆光なのですがこちらは報道写真を感じます。消火剤を撒くヘリも良く描けています。

団体賞

ビコロアート教育 絵画教室 (東京都)
(2点入賞)

星 美緒さん
曾根 千尋さん

6～9 歳クラス 優秀賞
14～17 歳クラス 優秀賞

岡山県立岡山工業高等学校
(2点入賞)

城尾 蒼生さん
藤田 珠嘉さん

14～17 歳クラス 優秀賞
14～17 歳クラス 審査員特別賞

内田アートクラブ
(2点入賞)

澤入 慶さん
浦川 愛梨さん

6～9 歳クラス 審査員特別賞
10～13 歳クラス 審査員特別賞

X (旧 Twitter) 上で、当コンテストに関わる情報を順次掲載しています。ぜひフォローをお願いいたします。

<https://x.com/JAAartcontest>



次回の『2027 青少年航空宇宙絵画国際コンテスト』も、今秋には募集を開始する予定です。テーマ等の詳細については、決定次第、絵画コンテストHP 並びに X (旧 Twitter) 上でお知らせいたします。6～17 歳のご家族やお知り合いがいらっしゃいましたら、ぜひご案内をお願いいたします。

<https://www.aero.or.jp/sports/experience/contests/>



問い合わせ

TEL 03-3502-1203 (一財)日本航空協会「絵画コンテスト係」
e-mail: art@aero.or.jp

令和7年度事業報告および令和8年度事業計画

令和7年度事業報告

令和7年度は、米国および国内における政権の動きなどにより、内外情勢が大きく変化した一年となりました。ウクライナ情勢や中東地域における紛争をはじめとする国際的な不安定要因は引き続き残り、世界経済には先行き不透明感が見られる状況が続いています。

我が国の航空分野においては、訪日外国人需要の定着により人流・物流が活発化する一方、国内線の収益課題、円安によるコスト増、人材確保、さらには気候変動対策など、中長期的な課題への取り組みが一層重要性を増しています。

このような状況の中、当協会はガバナンスと社会的信頼の確保を基本に、関係機関と円滑に連携しつつ、文化事業、航空遺産の継承、航空スポーツの振興をはじめとする各種事業を着実に推進してまいりました。以下、令和7年度における各事業の実施状況について報告いたします。

文化事業では、「航空と宇宙」定例講演会を4回開催し、新たに「夏休み航空宇宙教室」を開講し、延べ1,700名の参加を得ることができました。航空遺産継承事業においては、新たに2件の重要航空遺産を認定し、選定および保全活動を一層推進することができました。毎年「空の日」に開催している日本航空協会表彰式では、日本航空協会賞及び国際航空連盟賞を計15名、2団体に授与しました。

航空スポーツ事業では、多くの競技会やイベントが開催され、10月にはフィンランドで開催された「国際航空連盟（FAI）総会」に日本代表として参加し、海外関係者との交流を深めました。また、次世代の航空宇宙人材育成を目的として、関係団体・企業と連携のもと、航空スポーツ教室やこども模型飛行機教室などを開

催しました。

国際線発着調整業務では、成田、関西、羽田、新千歳、福岡空港の5つの混雑空港に就航する国際・国内定期便の2025年冬ダイヤ及び2026年夏ダイヤのスケジュール調整を中立性・公平性・透明性に留意しつつ、適切に実施しました。

各事業の財政基盤でもある航空会館は、老朽化した外壁面等の大規模修繕や、館内の空調環境改善のための調査を行いつつ、航空会館からの収入増加、事業運営の効率化を図り、予算を上回る事業収入を確保することができました。

令和8年度事業計画

令和7年度においても、各事業における収入の確保や、協会への支援拡大と事業の効率化、組織の活性化をはかり、竣工から48年を迎えた航空会館の修繕を着実に実施しつつ、残存する借入金を返済し、財政健全化にも努めてまいります。航空の歴史を守り続けるとともに、関係団体との緊密な連携のもと、航空宇宙の進歩発展に一層寄与できますよう精進してまいります。また、将来の人材確保のため若年層に対して航空宇宙産業に興味を持ってもらえるよう、航空宇宙の魅力発信を積極的に行うなど、以下の4点を重点項目として事業を推進してまいります。

- DX化や効率化、ガバナンス向上に努めることで公益事業として安定した事業展開を行う。
- 関係先との連携を密に図り、事業の活性化を進めるとともに適宜情報発信を行うことで認知度を向上させる。
- 老朽化した施設の安全性、機能性を確保しつつ、収支を安定させる。
- 着実に業務を遂行するために働きやすい職場環境、健全な組織体制を構築する。

動力の歴史〈増補三訂版〉

(富塚清 著)

発行所：三樹書房、定価：4,180 円(税込)

生活に欠かせない掃除機や洗濯機、さらに自動車や電車、飛行機、船舶など、「動力」は身近なものである。本書では、工学を学ぶ学生から一般の読者に向けて、その人間の生活を支える「動力」がどのように開発されたかを、航研機など航空機開発に携わり、長年、大学で教鞭を執った東京大学名誉教授である著者が、平易な言葉で図版とともにわかりやすく解説する。今回、本書に登場する主なエンジンなどの貴重な写真、海外の博物館などから収集し、カラー口絵として増補収録した。〈出版社より〉



ブルーインパルス パーフェクト・ガイド (特別版)

(赤塚聡、田中克宗、粒木友香里ほか 著)

発行所：イカロス出版、定価：4,070 円(税込)

航空自衛隊松島基地第11飛行隊創設とT-4導入30周年という節目を迎えた、日本の誇るアクロバットチーム「ブルーインパルス」の記念ガイドブックです。部隊への密着レポートを中心に、パイロットである「ドルフィン・ライダー」や整備員「ドルフィン・キーパー」、そして部隊の活動を支えるクルーの活躍を余すところなくご紹介します。

限定の特別版は通常版ムックに加えて、別冊をセットしたスペシャル仕様。通常版にはない秘蔵写真とプロフィール情報で現役パイロットの魅力に迫ります。別冊後半ではF-86、T-2時代別のギャラリーページも展開。貴重な写真からも「ブルー」の歴史を俯瞰する決定版です。

〈出版社より〉



日本海軍機の塗装 ソコハ何色? 零戦バックヤード

(宮崎賢治、中村泰三 共著)

発行所：大日本絵画、定価：4,290 円(税込)

レシプロ飛行機模型の中では絶大な人気を誇る日本海軍機ですが、なかには「説明書の通りに塗ってみたけど本物もこうなのかな?」と疑問に感じるかたもいらっしゃるはず。そんな悩みを解決するため、代表的な機体である零戦をテーマに、細部がどのような色をしていたのかを実機パーツを用いて解説するのが本書です。日本はもちろん、海外の博物館から復元考証のオファーが来るほど当時の零戦の塗色や細部を知り尽くしたふたりの著者のガイドダンスにより、その実像に迫ってまいります。比較のため雷電と一式陸攻についても収録! 〈出版社より〉



未来が楽しみになる 宇宙のおしごと図鑑

(林公代 著)

発行所：KADOKAWA、定価：1,650 円(税込)

今、宇宙にかかわるおしごとがどんどん生まれています! 月面で家をつくる建築家、宇宙ホテルのシェフ、宇宙ゴミのそうじ屋さん…。宇宙飛行士や天文学者のおしごと内容やなり方はもちろん、大人が知らない最先端&未来のおしごとを50種類以上解説!

今の子どもたちが大人になる2040年ごろの世界はこうなっている!? JAXAに国立天文台、宇宙ビジネス企業・・・たくさんの方に直接聞いたから、ページをめくるたびに「そうなんだ!」と驚き満載。実際に宇宙のおしごとに取り組む方へのインタビューページももりだくさん! 子どもも大人も楽しく読むことができる新感覚の宇宙本です。〈出版社より〉



新着図書案内

- ① わが飛行
(ジャン・メルモーズ 著、菊池美範 訳/エイアールディー)
- ② そらのえのぐ
(全日本空輸株式会社 文・写真/フレーベル館)
- ③ 航空無線ハンドブック
(イカロス出版)
- ④ ヒコキ撮影リアルテクニック 写真脳を刺激せよ!
(深澤明 著/イカロス出版)
- ⑤ 宇宙飛行士・野口聡一の着陸哲学に学ぶ
50歳からはじめる定年前退職
(野口聡一 著/主婦の友社)

- ⑥ すごい空港スイーツ & お菓子大百科
(イカロス出版空弁研究班 編/イカロス出版)
- ⑦ やさしく学ぶホスピタリティの世界
(JAL航空みらいラボ 著/インプレス)
- ⑧ エアライン激動の半世紀
(谷川一巳 著/イカロス出版)
- ⑨ ビジネスクラスで行く! 50代からの世界一周旅行
(あさみそう、橋賀秀紀 著/イカロス出版)
- ⑩ ビジュアル 宇宙と生命誕生の物語
(ペロニク・プレショ、ミシェル・マルセラン 著、
野村真依子 訳/日経ナショナルジオグラフィック)

講演会のお知らせ

● 第315回講演会

日時：2026年7月27日(月)

15時～16時30分(開場14時30分)

開催形式：会場対面形式およびオンライン同時配信

【会場】中高生とそのご家族のみ

(一般の方は入場できません)

【オンライン】一般の方

会場：航空会館7階(東京都港区新橋)

講演題名：「未来の航空宇宙リーダーたちへ」

君の夢が宇宙につながる！

～ISSのリアルな日常と宇宙港から広がる未来～

講師：宇宙飛行士 山崎直子氏

●「空の日・宇宙の日」記念特別講演会

(第316回講演会)

日時：2026年9月2日(水) 午後

主催：日本航空宇宙学会、日本航空技術協会、

日本航空協会

○詳細はホームページやお知らせメール(登録無料)でご案内いたします。

<https://www.aero.or.jp/culture/lecture/>

「夏休み小学生向け航空宇宙教室」@航空会館

東京都港区新橋の航空会館において、将来の航空や宇宙の人財を育成することを目標に、小学校高学年(5年生を想定)向けの航空宇宙教室を、関係団体・企業と合同で開催します。

日程：2026年8月中旬予定

会場：航空会館(住所：東京都港区新橋1-18-1)

募集開始：2026年7月予定

募集告知：協会媒体(ホームページ、ポスターなど)や其他媒体で告知致します。

募集人数：各回40名程度

(付き添いの方も聴講いただけます)

内容紹介：決まり次第、ホームページ、ポスターなどでご案内します。



昨年の一コマ

(日本航空協会文化情報室)

出版物のご案内

◆ 数字でみる航空 2026

2026年9月発行予定

A6判／ページ数未定

定価1,650円(本体1,500円)

わが国の航空にかかわる基本的な統計資料をコンパクトに収録した資料集です。国際航空、国内航空、航空機、航空従事者、飛行場、航空機騒音対策、航空交通管制、航空保安関係施設、航空事故、無人航空機の統計データ等で構成し、豊富な参考資料にはLCC旅客数の推移、ビジネスジェットの発着回数、航空関係用語解説を含みます。まさに航空業界の代表的ハンドブック！



2026年度「スカイ・キッズ・プログラム」

開催地募集中

当協会が青少年向けに開催している「スカイ・キッズ・プログラム」(2026年度)の開催地を募集しています。

航空スポーツ教室／熱気球、パラグライダー、模型飛行機の3種目を用いた教室

どちらも体験と座学(飛行機の歴史や飛行のしくみ等解説)を組み合わせた楽しいプログラムになっています。

※詳細は当協会ホームページをご覧ください。

<https://www.aero.or.jp/sports/experience/children-model/>

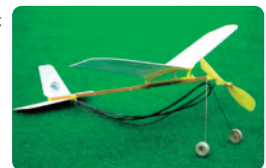
○お問合せ

日本航空協会 航空スポーツ室

TEL：03-3502-1203／FAX：03-3503-1375

e-mail：nac@aero.or.jp

製作機体
「スカイキッズ号」



熱気球係留体験



パラグライダー
ふわり体験

編集後記

各地の梅雨明けの報せが聞こえ始めた今日この頃、読者の皆様におかれましては健やかにお過ごしのことと存じます。見上げれば、力強い入道雲が本格的な夏の到来を告げ、抜けるような夏の青空へと続く航跡雲がいつそう鮮やかに映える季節になろうとしています。『航空と文化』133号（夏季号）を無事にお届けできることを、編集部一同大変嬉しく思っております。

今号は、航空宇宙の「過去・現在・未来」を縦横に繋ぐ一冊となりました。

清水副会長の巻頭言にもありましたように、航空宇宙を取り巻く環境は、次世代モビリティや「ニュースペース」と呼ばれる宇宙ビジネスの台頭など、歴史的変革期にあります。その最先端の動向として、藤原勇二氏の「航空業界のデジタル化とAIの活用」では、目まぐるしく進化するテクノロジーが、いかにして業務の効率化や旅客体験の向上、航空貨物の安全性に寄与するかを紐解いていただきました。

一方で、航空の現在と過去をつなぐ話題も二つご用意しました。山田亮氏による「イカロス出版と航空雑誌の45年」は、『月刊エアライン』を中心に長きにわたり空の魅力を伝え続けてきた情熱

の軌跡とインターネット時代の新たな展開をご紹介いただきました。さらに「大阪飛行機研究所の空撮写真コレクション」では、再発見された貴重な史料の概要とその公開をめぐるあれこれをご紹介しました。最先端のAI技術と、大正・昭和初期の空撮写真が同じ一冊の中で響き合うのも、多様な航空文化を扱う本誌ならではの醍醐味です。

さて、「2026 青少年航空宇宙絵画国際コンテスト」では本年も多数の力作を応募いただきました。そこで選ばれた3クラスそれぞれ3作品ずつが参加する国際航空連盟（FAI）主催の「ヤングアーティストコンテスト」では14～17歳のクラスで世界1位・2位に輝く素晴らしい結果となりましたことをご報告できること嬉しく思います。子どもたちの作品群には、新しい才能や感性を目の当たりにするワクワク感と、大人が忘れがちな感動や発見の喜びが満ちています。

これから本格的な夏休みシーズンを迎えます。ご旅行や帰省等で機上の人となられる方も多いことでしょう。当協会でも「夏休み航空教室」等を通じ、未来を担う子どもたちと交流できることを楽しみにしております。夏のまぶしい空を見上げながら、あるいは涼しい室内でのひとときに、本誌のページをゆっくりとめくっていただければ幸いです。

厳しい暑さが続く折、皆様どうぞご自愛いただき、健やかな夏をお過ごしください。

『航空と文化』編集部



表紙の写真について

1935年頃の大阪市中央区備後町、安土町周辺の空撮写真で、大きな2棟のビルは堺筋野村ビルヂング（左）と第二野村ビルヂング（右。旧・白木屋大阪支店）です。本文21ページからの「大阪飛行機研究所の空撮写真コレクション 一再発見された日本の原風景」をご覧ください。

航空と文化 第133号 2026年夏季号（年2回発行） ISSN 0389-2484

2026年7月15日発行

編集人 荻田重賀 発行人 小田卓也

発行所 一般財団法人 日本航空協会

〒105-0004 東京都港区新橋1-18-1 TEL: 03-3502-1206 FAX: 03-3503-1375

E-mail: syupan@aero.or.jp URL: <https://www.aero.or.jp/>

定価 550円（税込） 定期購読料 2年（4冊）送料込2,200円（税込）

振替口座 00180-7-147798

制作・印刷所 株式会社スペース企画



「一般財団法人 日本航空協会」への賛助のお願い

人類の「空」そして「宇宙」への夢と探求は尽きることがありません。航空の時代は20世紀とともに始まり、安全性を高めつつ「より速く、より高く、より遠くへ」を目指して宇宙へと広がり、社会の発展に貢献してきました。

当協会は1913年、帝国飛行協会として設立され、激動の時代にあっても航空・宇宙の発展を支え、2023年には創立110年を迎えました。

現在は、航空スポーツの普及振興、航空遺産の継承、航空宇宙関係の講演会開催、機関誌や『数字でみる航空』等の出版、航空宇宙の発展に貢献した個人・団体の表彰、航空図書館の運営、航空神社の奉賛、航空殉職者のご遺族に対する育英事業、また、国際線発着調整事務局、「空の日」・「空の旬間」実行委員会事務局を受託するなど、公益に資する多くの事業に取り組んでおり、これらの事業を通じて、航空・宇宙関係者相互の交流啓発を推進し、未来を担う世代に対しては、「青少年航空宇宙絵画国際コンテスト」や「こども模型飛行機教室」なども開催し、航空・宇宙への関心を高める活動も行っております。

当協会は、我が国航空界の先駆けの方々から受け継いだ「航空会館」を基本財産とし、その運用収益と、当協会の活動にご賛同いただいている個人・法人の皆様方からの賛助により事業を行っております。

航空・宇宙の更なる発展のため、是非とも当協会賛助員としてご支援を賜りますようお願い申し上げます。

お問い合わせ：日本航空協会賛助員および航空クラブについて

Tel：03-3502-1201 Fax：03-3503-1375 電子メール：contact@aero.or.jp

航空遺産継承基金賛助員について

Tel：03-3502-1207 Fax：03-3503-1375 電子メール：isan@aero.or.jp

一般財団法人 日本航空協会 賛助員募集要項

募集対象

一般財団法人 日本航空協会の事業に賛同する法人および個人の方

賛助金（年間）

	普通賛助（継続賛助員）	航空遺産継承基金賛助員
法人	1口5万円（1口以上）	1口6万円（1口以上）
個人	1口1万2千円（1口以上）	1口1万2千円（1口以上）

- * 当協会の賛助員規程に基づき、普通賛助の継続賛助員となられた方は、航空クラブ会員（法人1口4名様まで）にご登録いただけます。
詳しくは当協会ホームページ <https://www.aero.or.jp> をご覧ください。

特典について

航空クラブ会員特典
・ 会員限定行事へのご参加（参加費をいただく場合もございます） 航空クラブ総会・特別講演会・懇親会へのご参加、会員限定の講演会 航空関係施設の見学会等へのご参加 ・ 航空クラブサロンの利用 ・ 同好会へのご参加（囲碁、写真、書道の同好会が活動しています） ・ 航空クラブホームページの閲覧 ・ 当協会機関誌『航空と文化』の贈呈 ・ 航空協会主催行事のご案内（「航空と宇宙」講演会のご案内等） ・ 航空会館貸会議室室料の割引 ・ 航空図書館館外貸出登録料の免除（一般 4,000 円） ・ 当協会発行図書の割引販売 * 賛助金は税法上の優遇措置の対象とはなりません
航空遺産継承基金 賛助員
(1) 航空遺産継承基金が発行する出版物の贈呈 (2) 当協会機関誌『航空と文化』の贈呈 (3) 航空遺産継承基金の主催する展示会などの優先ご案内

日本航空協会 略年表

年		出来事
大正 2	1913	(社) 帝国飛行協会発足（翌年財団化）
大正 3	1914	第 1 回民間飛行競技会を開催（兵庫県鳴尾競馬場）
大正 8	1919	国際航空連盟：FAI に加盟（19 番目の加盟国）
大正 8	1919	第 1 回東京～大阪懸賞郵便飛行大会を開催
大正 15	1926	パリ日本大使館にて FAI 総会を開催
昭和 15	1940	(財) 大日本飛行協会に改組
昭和 20	1945	(財) 大日本飛行協会が解散し、(財) 通信科学振興協会が発足
昭和 27	1952	(財) 通信科学振興協会から引き継いで (財) 日本航空協会が発足
昭和 30	1955	航空図書館を開設
昭和 31	1956	『日本航空史 明治・大正編』を刊行
昭和 32	1957	航空関係者を表彰する制度を創設
昭和 45	1970	関宿滑空場を開設（平成 15・2003 年 NPO 法人に移譲）
昭和 50	1975	『日本航空史 昭和前期編』を刊行
昭和 52	1977	埼玉県桶川にてスポーツ航空フライイン '77 を開催
昭和 56	1981	第 74 回 FAI 総会を東京で開催／第 3 回ハンググライディング世界選手権開催（大分県別府市）
昭和 59	1984	模型航空 F1D 世界選手権開催（名古屋市）
平成元	1989	第 9 回熱気球世界選手権開催（佐賀県佐賀市）／第 1 回スカイ・レジャー・ジャパン開催（埼玉県ホンダエアポート）
平成 4	1992	『日本航空史 昭和戦後編』を刊行
平成 5	1993	女子ハンググライディング世界選手権開催（山形県南陽市）
平成 7	1995	パラグライディング世界選手権開催（福岡県北九州市）／模型航空 F3A・F3C 世界選手権開催（岡山県笠岡市）
平成 8	1996	FAI よりエアスポーツメダル受賞
平成 9	1997	熱気球世界選手権開催（佐賀県佐賀市）
平成 10	1998	フランス航空協会からメダル受賞
平成 12	2000	ジャパン・ソアリングセンター関宿 30 周年記念イベント開催（第 12 回スカイ・レジャー・ジャパンと共催）／第 25 回パラシュート世界選手権伊勢志摩大会を開催
平成 13	2001	第 6 回ワールド・ゲームズが秋田で開催され航空スポーツとしてパラシュート競技を開催
平成 15	2003	模型航空 F3C 選手権開催（石川県能登）／創立 90 周年記念『航空文化百年展』開催
平成 16	2004	航空遺産継承基金を設立
平成 17	2005	スカイ・レジャー・ジャパン '05 イン野田を FAI 100 周年記念行事として開催
平成 18	2006	第 17 回栃木熱気球世界選手権開催（栃木県茂木）
平成 19	2007	重要航空遺産認定制度を設け YS-11 輸送機量産初号機、九一式戦闘機を認定
平成 20	2008	国際線発着調整事務局を設置
平成 22	2010	記念誌『日本の航空 100 年』を刊行
平成 24	2012	一般財団法人へ移行登記
平成 25	2013	創立 100 周年
平成 28	2016	『J-BIRD 写真と登録記号で見る戦前の日本民間航空機◎満州航空・中華航空などを含む』を出版
令和 5	2023	重要航空遺産として四式戦闘機「疾風」と三式戦闘機「飛燕」を認定 『三式戦闘機「飛燕」二型 6117 号機の記録』を出版
令和 7	2025	13、14 件目の重要航空遺産として局地戦闘機「紫電改」と低騒音 STOL 実験機「飛鳥」を認定

一般財団法人 日本航空協会 賛助員申込書

次のとおり一般財団法人日本航空協会賛助員として申込します。

年 月 日

年度	令和	年度
普通継続 賛助員	法人 1口:50,000円	申込口数 口 、 計 円
	個人 1口:12,000円	申込口数 口 、 計 円
航空遺産 賛助員	法人 1口:60,000円 (月額5,000円)	申込口数 口 、 計 円
	個人 1口:12,000円 (月額1,000円)	申込口数 口 、 計 円
☐ 匿名希望 ※		

航空遺産賛助員は、年度途中からの申し込みが可能です。賛助会費は月割計算となります。
※活動報告へ賛助員名を記載いたしますので、匿名希望の方はチェック願います。

ふりがな	
法人名又は氏名	
住所	〒
電話番号	
FAX番号	
e-mail	

法人様記入欄

ふりがな	
代表者氏名	
お役職	
ふりがな	
ご担当者名	
部署・お役職	

申込方法 本紙にご記入の上、ご送付願います(e-mail、FAX可)
賛助金を指定口座へお振り込みいただき、ご入金の確認をもって受付となります。
ご請求書が必要な場合は、お手数ですがお申込書送付の際にお知らせください。

振込先

振込先： みずほ銀行 新橋支店 普通 0210535
口座名義： 一般財団法人日本航空協会 ザイ)ニホンコウクウキョウカイ
※振込手数料はご負担いただけますようよろしくお願いいたします。

世界をつなぐ、あたらしい空へ。



Inspiration of JAPAN

A STAR ALLIANCE MEMBER



www.ana.co.jp

JAPAN AIRLINES



新しい翼で、世界の空へ。



航空券のご予約・ご購入、ご搭乗手続きはこちらから www.jal.co.jp



明日の空へ、日本の翼