



世界の航空宇宙・防衛

## 業界の年間業績と見通し

2024年版

世界の航空宇宙・防衛企業は現在、  
どのような業績を上げているだろうか？

いかなる課題と機会に直面しているのだろうか？

PwCが詳しく検討する。

# 目次

## 日本語訳にあたって

## エグゼクティブサマリ

### 2023年航空宇宙・防衛業界の業績概要

航空宇宙・防衛業界のディール：2023年は一定の持ち直し

2023年と2024年初頭の注目ディール

### 民間航空・航空宇宙業界

要点

#### 2023年民間航空・航空宇宙業界の業績：概要

旅客航空：注目すべき動向と見通し

宇宙：注目すべき動向と見通し

グリーンアビエーション・航空宇宙：注目すべき動向と見通し

### 防衛

要点

#### 2023年防衛関連企業の業績：概要

防衛：注目すべき動向と見通し

### おわりに

## Appendix

### 方法論

#### 航空宇宙・防衛企業上位100社

#### 関連資料

#### 連絡先

330°  
30°

340°  
20°

350°  
10°

0°

10°  
350°

20°  
340°

30°  
330°

# 日本語訳にあたって

航空宇宙・防衛業界全体の2023年の売上高は8,290億米ドルとなり、パンデミックからの完全回復を達成しています。

民間航空は、需要回復に伴い多数の新規発注がある中、機体メーカーは生産増強に苦戦し、サプライチェーン全体もこれに追従できていません。そのため、航空会社は旧型航空機を予定より長く運航せざるを得ないと考えられ、アフターマーケット市場の拡大が予測されます。また、主要機体メーカーであるBoeingでは大規模なストライキが発生するなど、航空業界全体に大きな影響を与える課題も顕在化しています。さらに、ゼロエミッション目標に貢献するイノベーションと新製品（燃料使用量削減、水素・メタン燃料、eVTOLなど）にも焦点が当たるようになり、次の20年間の民間需要は、推定43,000機の納入と9兆米ドル以上のサービス市場が見込まれます。

防衛は、上位企業が総売上高増、営業利益増となった一方で、全ての企業がインフレ、サプライチェーンの業績、労働力不足に関連する課題に引き続き直面しています。また、ウクライナ戦争での衛星とドローンの連携やサイバー戦などの成果を踏まえ、多くの国で装備品の最新化計画が更新されました。米国では、AIを活用した武器開発が加速しており、今後小規模かつ機敏で革新的な新しい防衛技術企業は、高い競争力を持つ可能性があります。日本においては、日英伊三カ国でのグローバル戦闘航空プログラム（GCAP）に代表されるように、次期戦闘機の国際共同開発が進められています。

宇宙でも需要が急増しており、特に、小型衛星ネットワークが急拡大しています。

これらの状況を踏まえ、日本の航空宇宙防衛産業では、

- 今後の大きな需要に応え得る、革新的な開発・生産体制への移行
- 需要が見込まれるアフターマーケット事業への進出・拡大
- 国家的取り組みの強化による完成機事業の復活・再生
- 各省庁の個別戦略を超えた、国家としての航空産業育成の基本戦略策定
- 民間・防衛双方のイノベーション創出

といった戦略オプションを取り、世界で存在感を高める貴重な機会を逃さないよう、積極的な投資を実行すべきではないでしょうか。

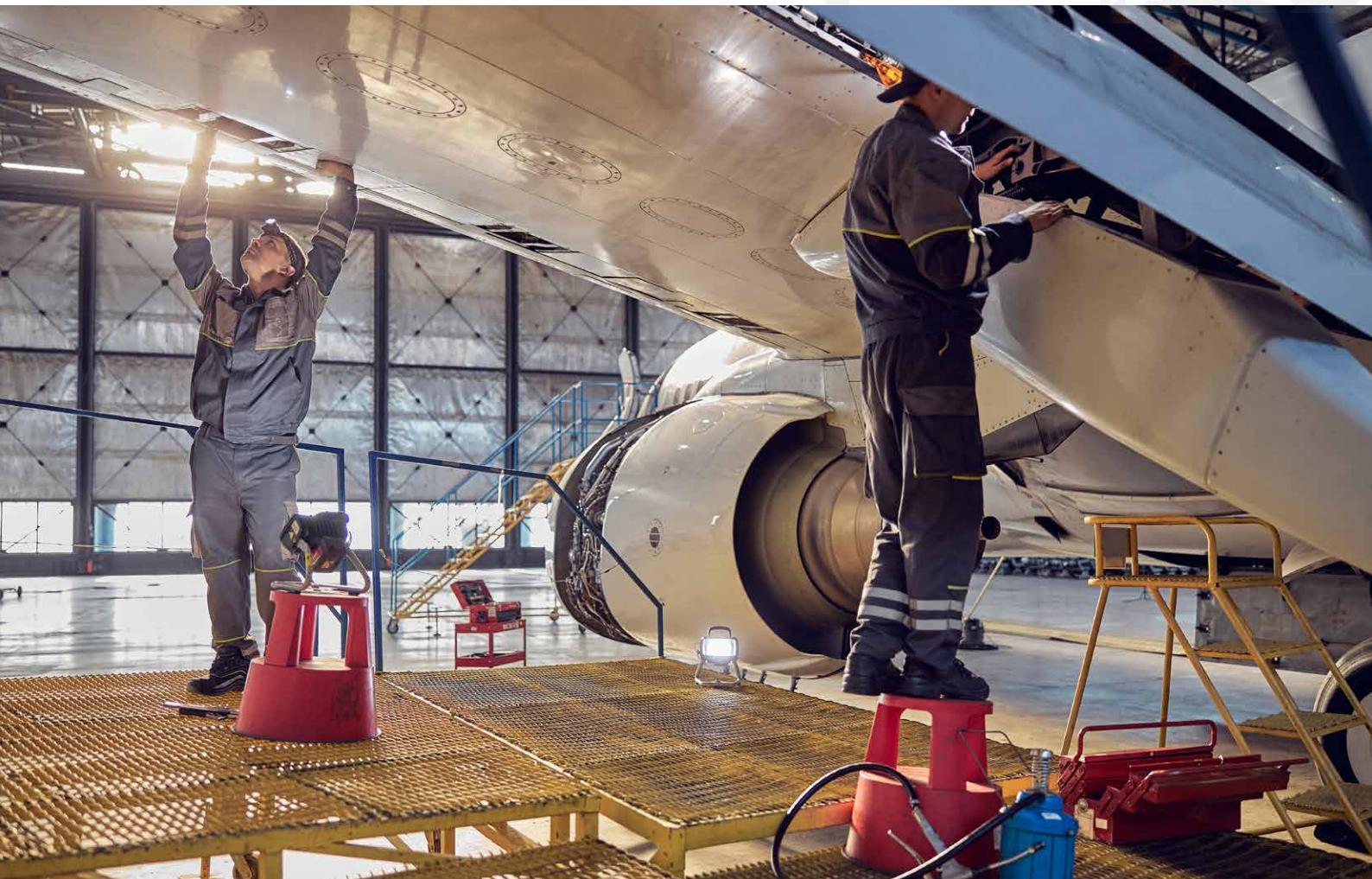
特に、生産の省人・自動化、グリーンアビエーション（水素など）における技術的優位性と、防衛力の抜本的強化に伴う防衛予算の大幅増は、次世代の事業基盤を築く投資を行う上で、非常に追い風となる要素です。

喫緊の生産課題への対応も必須ですが、本レポートが、今後20年の業界展望やゲームチェンジ要素も踏まえ、「どの領域を選択し、どう勝つか」という長期戦略を立てる一助になれば幸いです。

# エグゼクティブサマリ

PwCの2024年版「世界の航空宇宙・防衛：業界の年間業績と見通し」では、世界の民間航空宇宙・防衛業界の主要な業績指標について説明する。本資料のデータは、2023年度の財務報告書から取得されており、売上高に基づく上位100社の航空宇宙・防衛企業の財務成績を含む（該当企業の一覧はAppendixを参照されたい）。

また、注目すべき業界動向を取り上げ、業界に影響を与えるトピックについて、クライアントや業界リーダー、アナリストとの対話を通じて構築したPwCの見解を明らかにする。



# 2023年航空宇宙・ 防衛業界の業績概要



2023年の業界の売上高は、8,290億米ドルと過去最高を記録した。これは2022年を11%上回り、2019年に記録した過去最高額を4%上回った。少なくとも総売上高で見ると、パンデミックからの完全回復を示す重要な年となった。民間航空会社は、2022年と同じく2桁の売上増でその先頭に立った。Boeingの民間航空機部門の売上高は30%増加し、Tier 1サプライヤーのGE Aerospace、Rolls-Royce、Safranの売上高は20%以上増加した。Airbus、Honeywell、RTXのCollins Aerospace部門の増収は十数%であった。注目すべきことに、100社のうち減収したのは8社にとどまった。

**2023年は、旅客航空の需要が引き続き急増した年となった。**旅客容量の制約と航空券価格の上昇にもかかわらずである。有償旅客キロ (RPK) と有効座席キロ (ASK) は、どちらもパンデミック前の水準の94%まで改善した。国内路線はパンデミック前の水準を4%上回り、国際路線は89%まで回復した。2023年通年の有償座席利用率は82.3%で、2019年の82.6%とほぼ同水準であった。

営業利益は730億米ドルに改善し、2022年を約10%上回ったが、これは2018年に記録したパンデミック前の最高水準である820億米ドルを依然として9%下回っている。民間航空会社を筆頭に、多くの企業が営業利益率を拡大した。

**利益が大幅に改善したにもかかわらず、業績は引き続き抑制されている。**これは生産の制約、根強いサプライチェーンの混乱と労働力不足の影響、およびインフレ率の上昇によるものだが、これらの問題はいずれも緩和しつつあると見られる。Boeingは、民間航空機部門と防衛・宇宙・セキュリティ部門で引き続き純損失を計上している。Airbusは、増産をめぐる課題が一因となり、営業利益率が低下した。RTXは、主に生産の質に関連して営業利益率が低下した。また、米国の5大元請け防衛関連企業は、いずれも営業利益率の低下または損失を記録した。2024年第1四半期の納入機数は最近の予想と概ね一致しており、Boeingは民間航空機83機、Airbusは142機であった<sup>1</sup>。

サプライチェーンの業績は改善しているものの、加速する需要に追いついていない。航空会社は引き続き多数の航空機を新規発注しており、その数は3,670機で、2023年の納入機数の3倍近くにのぼる。業界が生産増強に苦戦する中、受注残は14,000機を超えており。こうした動向は今後何年にもわたって続く可能性が高い。多くの航空会社は、航空機の増加、更新、グリーン化に関する従来の計画を修正または延期する必要があるかもしれない。

**一方、防衛セクターの需要は大幅に増加している。**これは世界的に緊張が高まる中、ウクライナや中東における戦争が一因となっている。多くの国が抑止力の強化に動く中、世界の防衛支出は過去最高水準に達しており、防衛産業は生産増強、とりわけ軍需物資の増産要請に応えることに苦戦している。

**宇宙セクターでも需要は急増している。**世界が宇宙を活用する経済へ移行する中、小型衛星ネットワークが急拡大している。10年ほど前までは、年間の打ち上げ回数はわずかであった。現在では毎週複数の打ち上げが行われており、そのペースは加速する一方である。宇宙業界の予測では、今後10年間で市場価値は約3倍になり、年間1兆5,000億米ドルに達すると見られている。

**図表1：業界の重要指標**

	2023年	2022年	変化
売上高	8,290億米ドル	7,450億米ドル	11%
営業利益	730億米ドル	670億米ドル	9%
営業利益率	8.8%	8.9%	-0.1%

出所：PwCの分析

**業界の継続的な回復は民間航空によって主導されている。**2023年に最も好業績であった企業は、概ね民間航空分野の企業であった。Boeingの民間航空機部門の売上高は79億米ドル（30%）増加し、どの企業をも上回る増収となった。Airbusの民間航空機部門の売上高は63億米ドル（15%）増加し、GE Aerospaceの売上高は57億米ドル（22%）増加した。RTX傘下のCollins Aerospaceの売上高は32億米ドル（14%）、Rolls-Royceの民間航空機部門の売上高は21億米ドル（29%）、Safranの航空宇宙推進部門の売上高は26億米ドル（29%）増加した。他に民間航空事業が重要な企業として、Honeywell Aerospace（15%増収）、Howmet Aerospace（17%増収）、TransDigm Group（21%増収）が挙げられる。

Boeingは780億米ドルの売上高を上げ、このセクターで最大の企業という栄誉を取り戻した。RTXは昨年、その栄誉を獲得した。Lockheed Martinは5年連続で利益率首位の企業となり、利益は1.9%増の85億米ドルを記録した。GE Aerospaceは利益率で2位となり、61億米ドルの利益を上げた。Rolls-Royceは、前年比2倍以上、13億9,000万米ドルという最大の増益を記録した。GE Aerospaceの営業利益は13億4,000万米ドル（28%）増加した。Safranの利益は8億8,000万米ドル（41%）増加した。

**全体として、米国の防衛産業は4%の増益、6%の増収を記録した。**Boeingの防衛・宇宙・セキュリティ部門がこの改善の大部分を占め、同部門の営業損失は前年の35億米ドルから18億米ドルに縮小した。Boeingの損失は、VC-25B、KC-46A、MQ-25、T-7A Red Hawk、Commercial Crew（乗員輸送プログラム）など、特定の固定価格開発プログラムの業績に関連している。Northrop Grummanは、主にB-21プログラムの費用に関連して15億米ドルの減益を記録した。Raytheonのミサイルズ&ディフェンス部門とインテリジェンス&スペース部門の利益は3%減少した。Lockheed Martinは2%の増益を記録したが、営業利益率は若干低下した。全体的な利益と営業利益率が改善したのはL3Harrisのみであった。

欧州の防衛関連企業は業績が大幅に向上了し、全体で22%の増益、8%の増収を記録した<sup>2</sup>。Airbus Defence and Spaceは4億6,600万米ドルの利益を上げ、85%の増益を記録した。Leonardoの利益は38%、Rolls-Royceの防衛関連事業の利益は31%、BAE Systemsの利益は9%増加した。その結果、欧州の防衛関連企業の営業利益率は9.5%に改善し、利益率が7.8%に低下した米国の同業他社を上回った。

**営業利益率は0.1ポイント低下した。11%の増収にもかかわらず、前述の営業上の課題により、販売数量の増加は利益率の向上にはつながらなかった。**

**図表2：上位100社の追加と除外**

一覧に追加	
Jacobs Critical Missions Solutions	第40位
Parsons Federal Solutions	第49位
Palantir Government	第53位
Leonardo DRS	第76位
一覧から除外	
OHB Technology	上場廃止、KKRが少数株主
Aerojet Rocketdyne	L3Harrisが買収
Maxar Technologies	非上場化
Esco Aerospace & Defense	業績

出所：PwCの分析

**図表3：分析の重要点**

最大の増収 (米ドル)	Boeing	+111億8,600万米ドル
最大の増収 (%)	Parker Hannifin Aerospace	+73%
最大の増益 (米ドル)	Boeing	+27億4,600万米ドル
最大の増益 (%)	Embraer	+147%
最高の営業利益率	Palantir Government	59%
上位100社で最大の順位上昇	Parker Hannifin Aerospace	+7
最大の減収 (米ドル)	Dassault Aviation	-21億800万米ドル
最大の減収 (%)	RUAG	-30%
最大の減益 (米ドル)	RTX	-19億4,300万米ドル
最大の減益 (%)	SES	-604%
上位100社で最大の順位低下	Dassault Aviation	-16

出所：PwCの分析

**図表4：営業利益率20%超の企業は12社から14社に増加**

上位100社内の順位	企業名	営業利益率
15	Honeywell Aerospace	27.50%
25	TransDigm	44.40%
45	Eaton Aerospace	22.90%
47	Hindustan	21.40%
49	Aselsan	33.90%
51	Heico	21.10%
61	Bharat Electronics	22.60%
62	ATI High Performance	20.30%
76	Palantir	59.30%
77	Teledyne	21.00%
78	Exchange Income Corporation	27.60%
84	Garmin	26.70%
87	Crane Aerospace & Electronics	20.20%

出所：PwCの分析

航空宇宙・防衛業界のディール

## 2023年は一定の持ち直し

航空宇宙・防衛業界の合併・買収（M&A）は2023年にやや回復し、ディール額は420億米ドルに達した。2023年の世界経済全体のM&Aディールが前年比17%減少し、10年ぶりの低水準に落ち込んだことを考えると、この数字は業界にとって比較的心強い<sup>3</sup>。この航空宇宙・防衛業界の回復の前年、2022年のディール額はわずか230億米ドルの低水準であった。2021年のディール額は記録を更新し、1,000億米ドル強に達した。これは、特に宇宙およびグリーンアビエーションセクターを中心としたSPAC（特別買収目的会社）とIPOの活発な活動に起因する。

米国全体では、PwCは2024年にM&Aが回復する兆しがあると見ている。私たちは、2年間のディール低迷を経て、相当な規模の潜在需要と、非有機的成長にいくらか資本を割り当てたいという広範な意欲が存在することから、このさらなる上昇を予測している。企業は多額の手元資金を有し、バランスシートが強固である上、金利低下と資本コストの低下を見込んでいる。さらに、このセクターは、パンデミックの影響とその後のディール市場の低迷から保有期間を延長してきた意欲的なプライベートエクイティの売り手によって影響を受ける。

航空宇宙・防衛業界の高度に統合された状況と米国の規制環境を考慮すると、大規模ディールが行われる可能性は低いと考えられる<sup>i</sup>。PwCは、中小規模の取引が2024年の航空宇宙・防衛業界のM&A活動を引き続き牽引する可能性が高いと予想している。これは宇宙セクター、グリーンアビエーション、人工知能や自動運転などのニッチ技術、サイバーセキュリティが中心になると考えられる。



<sup>i</sup> Boeing は2024年7月、航空機部品大手のスプリット・エアロシステムズを47億米ドルで買収すると発表。

## 2023年と2024年初頭の注目ディール

- BAE SystemsがBall Aerospaceを55億米ドルで買収し、ディールは2024年2月16日に完了した。
- 2023年11月、AmentumがJacobsのクリティカル・ミッション・ソリューション事業およびサイバーインテリジェンス事業との合併を発表した。売上高130億米ドル規模の事業体となり、完了後に株式公開の予定である。
- 2023年8月、OHB Technologyが7億6,800万ユーロ相当のディールでKKRへの少数株式売却と上場廃止を発表した。
- L3HarrisがAerojet RocketdyneおよびViasatの戦術データリンク事業に関する発表済みのディールについて買収を完了した。
- 2023年後半、ジェフ・ Bezoz 氏の Blue Origin とプライベート・エクイティ・ファームがロケット開発企業である United Launch Alliance (ULA) の買収を提案した。Lockheed Martin と Boeing は ULA の株式を同比率保有しており、ULA は Amazon の衛星インターネットネットワーク「Kuiper」の打ち上げロケットの一つを製造している。

## 2023年に報道された旅客航空業界の大規模M&Aディールの一部は頓挫した。

2024年1月16日、米国連邦裁判所は2023年の司法省の独占禁止法訴訟に対応して、JetBlueによるSpirit Airlines買収の試みを阻止した<sup>4</sup>。このディールの失敗は、同じく独占禁止法上の懸念により阻止された、JetBlueとAmerican Airlinesの発券・収益分配に関する提携の頓挫<sup>5</sup>と、同じ2023年にJetBlueがVirgin Americaの買収でAlaska Airlinesに敗れたこと<sup>6</sup>に続く不調である。JetBlueの長年にわたる拡大志向は、行き詰まっているように見える。2024年3月、JetBlueとSpiritは、上記ディールと判決に対する控訴を断念すると発表した。JetBlueは、契約に定められた多額の違約金(Spiritに6,900万米ドル、Spiritの株主に4億米ドル)の支払いに同意した<sup>7</sup>。JetBlueはまた、コスト節減キャンペーンの一環として20路線を削減した<sup>8</sup>。

Spiritの株価は1月の決定後、5割を超える下落となったが、JetBlueの株価は上昇し<sup>9</sup>、物言う投資家のカール・アイカーン氏が同社の株式の10%近くを取得したことでさらに上昇した<sup>10</sup>。Spiritはパンデミック前から利益を上げておらず、数本の路線を削減し、2025年には多額の負債の返済に直面する。連邦破産法第11章申請の噂はおそらく時期尚早だが、規制当局の精査を招きにくいディールがSpiritの将来にあり得るのではないかと私たちは考えている<sup>11</sup>。

JetBlueとSpiritが合併すれば、米国で5番目に大規模な航空会社が誕生していた。12月に発表されたAlaska Airlinesによる19億米ドルのHawaiian Airlines買収案も、司法省の厳しい精査に直面する可能性がある<sup>12</sup>。ほんの数年前には、旅客航空業界の統合の波は止められないよう見えた。今や業界は統合から方向転換する以外に選択肢がないようにも思われる。



# 民間航空・航空宇宙業界

## 要点



過去最高の受注機数：3,670機



過去最高の受注残：14,000機以上



有償旅客キロはパンデミック前の水準の94%まで回復

## 概要

### 2023年民間航空・航空宇宙業界の業績

Airbusは2023年に735機を納入した。これは2022年と比べて11%の増加だが、ピークとなった2019年の863機を15%下回っている。Boeingは528機を納入した。これは2022年と比べて10%の増加だが、過去最高となった2018年の806機を依然として34%下回っている。

Airbusは2023年に2,094機の受注を記録し、前年の820機より255%の増加となった。Boeingは、前年の774機の2倍以上となる1,576機の受注を記録した。業界の受注残は9,720億米ドル、14,000機以上（過去最高となった2019年末の12,888機を上回る）にのぼり、現在の生産レベルでは11年分以上の生産量に当たる。

Airbusは、2024年の納入機数を10%増加させて約800機とする計画である。同社は、A320ファミリーの生産を2023年の月間48機から2026年までに約50%増の月間75機まで引き上げ、その後はしばらく据え置く予定である<sup>ii</sup>。サプライチェーンがこれに足並みを揃えるのは容易ではないだろう。連邦航空局（FAA）は、生産品質評価の結果が出るまで、Boeingの生産増強計画を差し止めている（下記参照）。その結果、生産が需要に追い付かず、航空会社は今後、旧型の航空機を予定より長く運航せざるを得ないだろう。利益の大きいアフターマーケット市場が拡大するため、こうした動向はアフターマーケット企業にとって明るい兆しである。

ii Airbusは2024年6月、A320の月間生産機数を75機とする目標について1年先送りし、2027年とすることを発表。

図表5：航空機の受注残(10億米ドル)

	2023/12/31	2022/12/31	2021/12/31	2020/12/31
Boeing	441	330	297	282
Airbus	531	410	345	325

出所：Boeing社 2023年次報告書、Airbus Group 2023年次報告書

図表6：航空機の受注残(機)

	Boeing	Airbus	合計
受注機数	1,576	2,094	3,670
納入機数	528	735	1,263
受注残 (2023年12月31日時点)	5,600+	8,528	14,000+

### 有償旅客キロ(RPK)は94%まで回復

国際航空運送協会(IATA)は、2023年の総RPKがパンデミック前の水準の94%に達し、国内路線はパンデミック前の水準を超えたと報告した。2024年の総RPKはパンデミック前の水準を超えると予想されている<sup>13</sup>。

貨物市場は2023年に若干縮小したが、大幅な積載容量拡大により、貨物搭載率は44%に低下した<sup>14</sup>。容量過剰(パンデミックによるサプライチェーン危機時の拡大による)、運賃の低下、旅客機の荷物室との競争の復活が重なり、短期的には航空貨物業界にとって厳しい逆風が生じているが、このセクターの長期的な見通しは依然として明るい。BoeingもAirbusも、貨物機の生産と改造に関する20年間の予測は引き下げていない<sup>15</sup>。

図表7：民間航空宇宙業界の重要指標(前年比の変化率[%])

	2023年	2022年	2021年	2020年
RPK	-6% *	-31% *	-58% *	-66% *
有償座席利用率	82.3%	65.1%	74.3%	64.8%
貨物トンキロメートル	-2.2%	-8.2%	18.7%	-10.6%
貨物搭載率	44%	53.8%	54.5%	43.4%

\*2019年比

出所：IATA



## 旅客航空：注目すべき動向と見通し

IATAは2024年のRPKが9.8%増加すると予測しており、これはパンデミック前の水準を約4%上回ることになる。2024年1月はRPKが16.6%増加し、好調な年初となった。Airbusは2024年の納入機数を10%増の800機と予測している。Boeingは安全性に注力する中、財務ガイダンスの発表を見合わせている。Boeingの増産に対する規制上の制限を考慮すると、2024年のBoeingの納入機数は、2023年の528機と同程度になると予想される。したがって、2024年はOEM製品にとって1桁台半ばの緩やかな成長の年になると私たちは予測している。しかし、より収益性の高いアフターマーケット業界はRPKに比例して約10%成長すると見込まれる。そのため、民間航空全体では1桁台後半の增收を記録し、営業利益はOEMとアフターマーケットの組み合わせに基づいて2桁の成長に達すると考えられる。

**長期的には、世界の民間航空の見通しは依然として明るい。**現在の予測では、年平均成長率は4%、つまり世界全体の予想GDP成長率を60%上回ると見られる。今後数十年間、業界はイノベーションと、炭素排出量ゼロの目標に貢献する新製品の開発に注力することになる。今後20年間の需要予測では、推定43,000機の新しい航空機の納入と、9兆米ドルを超えるサービス市場価値が見込まれている。

**米国の航空管制は危機的状況にあるかもしれない。**米国の航空管制システムは機能不全の瀬戸際に追い込まれており、この危機は主に管制官の恒常的な過重労働によって引き起こされているという証拠がある。FAAの目標に基づくと、現在、米国の航空管制施設の実に99%が人員不足となっている。施設や設備もまた、時代遅れではないにしても、危険なほど旧式である<sup>16</sup>。一方、2024年4月現在、FAAに再び権限を付与し、2028年まで予算を確保する法案は上院で停滞したままである<sup>17</sup>。それでも、米国の民間航空では乗客が認識しているよりもはるかに頻繁に危機一髪の事態が発生しているものの、米国の旅客航空業界では過去15年間、墜落による死者は1人も出ていない<sup>18</sup>。この問題は米国に限ったことではない。2023年の米国商工会議所の世界航空宇宙サミットで示された重要な予測は、業界全体にわたる航空管制官の不足により、世界中で少なくともあと5年間は航空路線の混乱が予想されるというものであった<sup>19</sup>。

**Boeingは安全上の課題に直面している。**2024年1月5日、ドアプラグパネルが空中で吹き飛んだ<sup>20</sup>。その影響は現在も続いている。Boeingの株価は直後に急落し<sup>21</sup>、それ以降も変動している<sup>22</sup>。United AirlinesとBoeingはともに737-9 Maxの製造上の問題を発見した<sup>23</sup>。FAAの監査ではBoeingの生産施設に問題が見つかった<sup>24</sup>。しかし、Alaska Airlinesの整備システムも事故に関係していた可能性があるという証拠が浮上した<sup>25</sup>。内部告発したBoeingの従業員は、同社に対する監督が不十分だとしてFAAを非難した<sup>26</sup>。一方、FAAはBoeingの安全システム上の問題を指摘する報告書を2月に公表した<sup>27</sup>。他の従業員は、これらの問題は生産加速への圧力と、パンデミックへの対応として同社が人員削減を行ったことによる従業員の知識と経験の予期せぬ喪失によるものだとしている<sup>28</sup>。国家運輸安全委員会(NTSB)は調査の進捗状況に懸念を表明した<sup>29</sup>。司法省はAlaska Airlinesの事件に関する刑事捜査を発表し<sup>30</sup>、3月には召喚状が送達され大陪審が招集された<sup>31</sup>。議会の公聴会も発表された<sup>32</sup>。FBIはAlaska Airlinesの当該フライトの乗客に対し、犯罪の被害者となった可能性があることを通知した<sup>33</sup>。Boeingは3月に同社全体にわたる経営陣の大幅な変更を発表した(さらなる変更の可能性もある)<sup>34</sup>。結局のところ、Boeing、米国政府、業界全体がこの事態の適切な解決に重大な関心を寄せている。

737Max機は数週間以内に運航を再開したが、FAAは737Maxの増産を一時的に禁止し、監督措置の強化を実施した<sup>35</sup>。これには、航空会社がBoeing737-900ER機のドアプラグも検査しなければならないという要件が含まれていた<sup>36</sup>。欧州および米国の航空会社(特にUnited Airlines<sup>37</sup>)のCEOは、Boeingの品質管理について公然と懸念を表明している。

**737Maxの生産減速はすでに米国の航空会社に航空機不足を引き起こしており、航空会社の多くは複数の機種の運航に重点を置いている。**4月、United AirlinesはBoeingの納入遅延を理由として、パイロットに夏まで無給休暇を取るよう要請した<sup>38</sup>。一部の航空会社は購入を計画していたBoeing機の代替機を探している。United Airlinesは、納入されていないMax 9とMax 10の代替機として、A321neo機の発注の可能性についてAirbusに打診した<sup>39</sup>。一方、Ryanairは米国の航空会社が返上したMax 10の購入を申し出て、同機に対する信頼を表明した<sup>40</sup>。

**Boeingは重要な朗報も受け取った。同社の中国市場の再開である。**米中貿易関係の緩和に伴い、Boeingは中国政府が数年にわたり阻止してきた何百機ものジェット機の納入が、おそらく2024年末までに許可されると確信している<sup>41</sup>。Boeingは5年ぶりに中国の航空会社に737Maxを納入した<sup>42</sup>。中国はBoeingの成長目標にとって、依然として極めて重要な市場である。



**中国商用飛機 (COMAC) のC919が初の商用飛行を行った。**中国東方航空は2023年5月にC919を上海から北京まで運航し<sup>43</sup>、C919は2024年2月のシンガポール航空ショーで国際デビューを果たした<sup>44</sup>。

**インドは中国を上回り、2023年の民間航空機購入で世界首位となった。**インドの大手航空会社は昨年、Airbus製250機、Boeing製220機を含む1,000機近くのジェット機を発注した。需要を牽引しているのは中間層の旅行で、主な購入者はインド国内の航空会社である。空港は全国で拡張または新規建設が進められている。インドの旅行ブームはすでに何百億米ドルもの規模となっており、終わりが見えない<sup>45</sup>。BoeingやAirbusなどの企業が現在、いかなる課題に直面しているか、その将来はほぼ「成長」という一語に集約できる。

**運輸省は乗客保護に動いている。**オンライン航空券検索エンジンの台頭に伴い、航空会社は航空券価格の引き下げを優先し、他のあらゆる分野でコストを削減するようになった。その結果、格安航空券の購入者にとって利便性と快適さが大幅に低下している<sup>46</sup>。2023年12月、運輸省は、2022年のクリスマス旅行シーズン中に16,900便の欠航により約200万人の乗客が足止めされたことに関連して消費者保護法に違反したとして、Southwest Airlinesに1億4,000万米ドルの民事罰金を科すと発表した。これは、これまでに科された罰金の中で群を抜く最大額である<sup>47</sup>。バイデン政権は遅延または欠航したフライトについて航空会社に乗客への補償を義務付ける計画も発表したが、運輸省はまだ新しい規則を公布していない<sup>48</sup>。

**今日の航空便は、複数の種類の乱気流の影響を受けやすくなっている。**温暖化に伴い、地球上の四つの主要なジェット気流の全てで乱気流発生率に影響が出ている。乱気流による乗客の負傷事故は増加しており、今後数十年で乱気流は増加する可能性が高い<sup>49</sup>。しかし、「気象テック」の複数の進歩が相まってリスクの軽減に役立っている<sup>50</sup>。これは近い将来、イノベーションと投資の有望な分野になる可能性があると私たちは考えている。

航空機の座席に関する新しいコンセプトが次々に登場している。その目標は、乗客の安全性、快適さ、高級感を高めることである。米国の大手航空会社は、いずれも高級レジャー旅行の需要が持続すると考え、現在、プレミアムシートを25～75%拡大している<sup>51</sup>。エコノミークラスの乗客が長距離便で横並びの3座席全てを購入した場合、横になることができるようになるなど、いくつかの新しいアイデアが現在、利用可能である<sup>52</sup>。Air New Zealandは、2024年9月に一部の787機にエコノミークラスの2段ベッドを追加する<sup>53</sup>。Qantasは、2025年から超長距離便で業界初のエコノミークラスの共用ラウンジを提供する<sup>54</sup>。Lufthansaは、2024年にデビューする787-9ドリームライナーとAirbus 350向けに14種類の座席オプションを開発しており、これは現在運航されているジェット機の中で最も多様な構成となる<sup>55</sup>。全ての中央席をなくす独創的な方法など、その他のアイデアの導入は、今のところ推測の域を出ない<sup>56</sup>。エコノミークラスの乗客体験を向上させるための新たな取り組みは、遠からず米国内外の旅客航空市場で航空会社間の重要な差別化要因として浮上する可能性がある。





## 宇宙：注目すべき動向と見通し

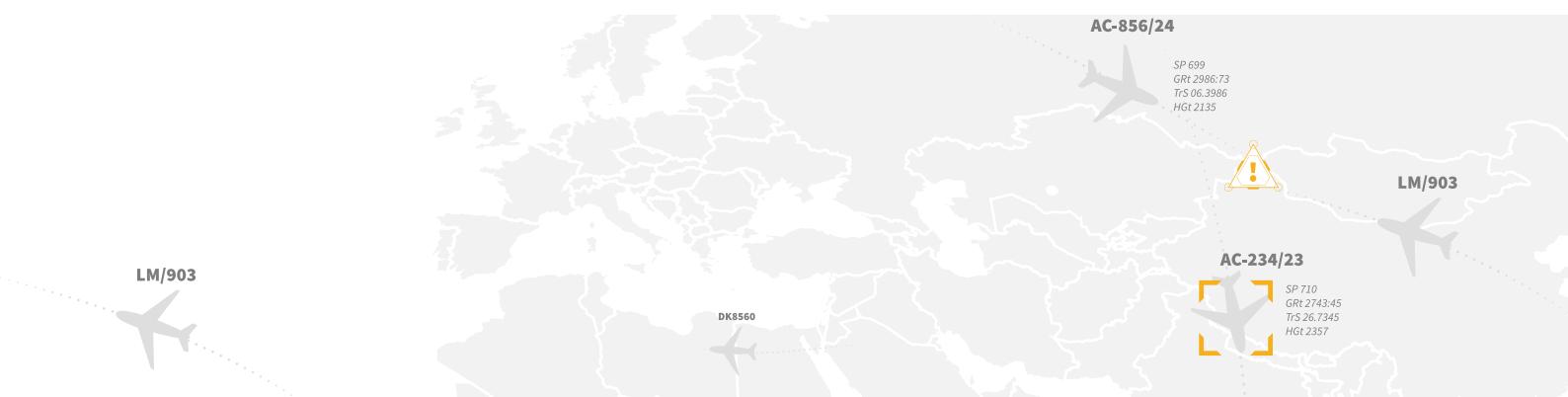
宇宙セクターで最も懸念されるニュースは、ロシアが近い将来に宇宙空間への対衛星核兵器の配備を計画していることを米国の諜報専門家が懸念しているという2024年2月の報道であった。このような措置は、1967年の宇宙条約と1968年の部分的核実験禁止条約の両方に違反することになる。これらは、いまだ有効性を保っている最後の重要な軍備管理条約の一つである<sup>57</sup>。宇宙空間で核兵器が爆発すると、世界の通信システムが壊滅し、世界経済が瞬時に崩壊する可能性がある。

**2023年は軌道打ち上げが過去最多となった。**世界全体で打ち上げは223回（うち成功は211回）に達した。SpaceXは98回の打ち上げ（44%）を実施した。米国の打ち上げは2022年の78回から増加し、116回で首位に立った。中国は67回で2位であった。

**2023年には宇宙戦争も勃発した。**2023年11月、イエメンのフーシ派が発射した中距離弾道ミサイルが、地表から100マイル超上空でイスラエルのアロー3対弾道ミサイルに迎撃された。フーシ派の弾頭は爆発時に宇宙空間にあったため、この出来事は地球史上初の宇宙戦争の例となった。

**大手の民間宇宙企業は、2023年～2024年に重要な前進を遂げた。特に重要な点の一つは、民間および政府主導の宇宙ベンチャーの統合ペースが急速に速まっていることである。また、以下に挙げるいくつかの重要な動きも見られた。**

- Virgin Galacticは、2023年8月に宇宙観光で初の打ち上げに成功した。これは長い間待ち望んでいたもので、乗客の1人は18年前にチケットを購入していた。観光は民間宇宙業界の中で依然として小さな部分だが、技術革新を促進する上で引き続き重要な役割を果たしている<sup>58</sup>。Blue Originのニューシェパード準軌道ロケットは、2023年後半によく飛行に成功した<sup>59</sup>。同社の大口径、ニューグレンは2024年後半の初打ち上げに向けて順調に進んでいると見られる<sup>60</sup>。
- 2024年2月22日、Intuitive MachinesのNova-C月着陸船「オデュッセウス」を搭載し、主にNASAの貨物を積んだSpaceXのファルコン9ロケットは、1972年のアポロ17号以来初めて月面に着陸した米国の宇宙船となった。SpaceXは、このようなミッションを（NASAの事業よりも大幅に低コストで）成功させた初の民間企業となった。このマイルストーンは、NASAが商業月面輸送サービスプログラム（CLPS）の一環として、民間パートナーと共同でさらなる月面ミッションに乗り出す先触れとなりそうだ<sup>61</sup>。NASAは2025年12月に宇宙飛行士を月面に送りたいと考えているが、会計検査院によると、このミッションの月着陸船の開発（SpaceXのスターシップと宇宙服に基づく）が遅れているため、NASAがその目標を達成するのは難しいと見られる<sup>62</sup>。NASAのペレグリン1号は、1月に月面着陸ミッションを完了できなかった<sup>63</sup>。
- SpaceXは2024年3月14日、史上最大かつ最もパワフルなロケットである同社のスターシップが試験飛行中に初めて軌道速度に到達し、新たなマイルストーンを達成した。しかし、再利用を想定していたこの宇宙船とブースターは、いずれも試験から無事に帰還することはできなかった。スターシップはNASAが計画している月面ミッションに不可欠である<sup>64</sup>。
- 2023年12月、連邦通信委員会（FCC）は、SpaceXの衛星インターネット・サービス・プロバイダーであるStarlinkに8億8,550万米ドルの地方ブロードバンド補助金を支給しないという2022年の決定を確認した。FCCは、Starlinkがプログラムの要件を満たしておらず、それが可能であることを実証できなかつたと改めて指摘した<sup>65</sup>。それにもかかわらず、SpaceXは2023年後半、Starlink衛星事業が損益分岐点のキャッシュフローを達成したと発表した<sup>66</sup>。



## グリーンアビエーション・航空宇宙：注目すべき動向と見通し

航空宇宙業界は昨年、持続可能な航空機および燃料に向けて前進を遂げた。最も重要な動きの一つは、国防総省（DoD）が航空宇宙スタートアップ企業のJetZero、およびNorthrop Grummanと2億3,500万米ドルの契約を結び、2027年までに飛行が予定される翼胴一体型形状ジェット機（BWB）Z-5の実用的なプロトタイプの開発に乗り出したことである。この設計は、相当する各種モデルと比較して燃料使用量を50%削減できると見込まれている。JetZeroは、2030年までに旅客、貨物、燃料タンカーのバージョンを開発する方針である。FAAは、2024年3月にプロトタイプモデルの試験飛行を承認した<sup>67</sup>。

**二つの代替燃料が重要なテストに合格した。**ロサンゼルスを拠点とするスタートアップ企業、Universal Hydrogenの水素燃料リージョナルジェットの試験飛行の成功も、持続可能な民間航空に向けた有望な兆しとして歓迎された<sup>68</sup>。中国はメタン燃料ロケットを軌道上へ打ち上げた。これは世界の宇宙飛行で初めてであり<sup>69</sup>、メタンベースの商用飛行にとっても心強い兆しである。

**待望の空飛ぶ電動タクシーの時代が到来するかもしれない。**United Airlinesは、Archer Aviationの電動垂直離着陸機（eVTOL）「ミッドナイト」を10億米ドル分発注した。これは、都市中心部と空港間の短距離ミッション向けに設計されている。同機は2025年にデビューする予定である<sup>70</sup>。FAAは規制の面でこの新しい業界の発展を容易にしようと取り組んでおり、Archerには多数の潜在的な競合相手が存在する<sup>71</sup>。

**空港は炭素排出量削減の取り組みに加わっている。**アムステルダムのスキポール空港は、2023年末までに国際線を8%削減し、2024年末までにさらに4%削減すると発表した。多くの欧州諸国が環境上の理由から地域便や短距離便を制限しているが、国際航空を対象とした措置はこれが初めてである。Delta Air Linesを含む複数の航空会社は、この動きに対して訴訟を起こす計画を発表した<sup>72</sup>。この計画がオランダの裁判制度を経る中で、決定は11月に保留とされた。オランダの最高裁判所の最終決定は、2024年第2四半期に下されると見込まれている<sup>73</sup>。他の主要空港がこの動きに追随すれば、国際旅客路線の計画は全く新しい複雑化に直面する可能性がある。

**政府主導の宇宙機関も持続可能性に向けて成果を収めた。**2023年、NASAは、2018年に開始した地球生態系動態調査（GEDI）イニシアチブの目覚ましい成功を示す報告書を公表した。GEDIは、地表の植生を精密に3次元測定できるセンサーを宇宙空間に配置し、保護された生態系が地球温暖化の原因となる炭素を地球全体でどれだけ蓄積しているかを、かつてないほど正確に明らかにしている。気候温暖化のペースを遅らせるための戦いは、このようなデータに懸かっているのかもしれない<sup>74</sup>。中国は、宇宙ステーション「天宮」が100%の酸素再生と95%の水リサイクルを達成したと主張した。これは環境制御と生命維持技術の重要な進歩であり、広く注目を集めている<sup>75</sup>。

# 防衛

## 要点



米国の利益率は低迷、欧州の利益率は改善



需要が急増し、1桁台後半の増収



元請け企業は過去最高となる7,470億  
米ドル（11%増）の受注残に直面

## 概要

### 2023年の防衛関連企業の業績

2023年の防衛関連企業上位11社の総売上高は前年比7%増となった。米国の防衛関連企業上位6社は合計で6%の増収を記録し、欧州の防衛関連企業は8%の増収を記録した。L3HarrisとRolls-Royceは、防衛関連収益の2桁増加（それぞれ13.8%と12.4%）を記録した。欧州の売上高実績は、ウクライナ戦争に一部起因する大陸全体の防衛予算の増加と整合している<sup>76</sup>。需要が堅調であることを考えると、サプライチェーンの混乱や労働市場の課題に伴う生産制約が継続していくなければ、収益はさらに増加していた可能性がある。

防衛関連企業上位11社の営業利益は10%増加したが、22%増を記録した欧州企業に大きく偏っていた。米国の防衛関連企業上位5社は全て営業利益率が低下し、Boeingの場合は純損失を記録した。L3Harrisのみが営業利益率が向上したが、非経常的費用を差し引いた調整後ベースでは、営業利益率も低下となった。

Boeingの18億米ドルの純損失は、主にVC-25B、KC-46A、MQ-25、T-7A Red Hawk、Commercial Crew（乗員輸送プログラム）を含む複数の固定価格開発プログラムに係る業績上の課題に関連している。Northrop Grummanは、B-21プログラムに関連して12億米ドルの費用を負担した。全ての企業が、インフレ、サプライチェーンの業績、労働力の問題（スキルアップの必要性や高い離職率など）に関連する課題に引き続き直面している。

Rolls-Royceの防衛関連事業は、営業利益率が13.8%と再び最高を記録した。Lockheed MartinとBAE Systemsも2桁の営業利益率を記録した。米国の営業利益率は0.1ポイント低下し、7.8%となった。欧州の営業利益率は1.1ポイント上昇し、9.5%となった。

図表8：防衛関連の受注残（10億米ドル）

	2023/12/31	2022/12/31
Lockheed Martin	161	150
Northrop Grumman	84	79
General Dynamics (excl. Gulfstream)	73	72
Raytheon	78	69
Boeing Defense, Space& Security	59	54
BAE Systems	87	73
Airbus Defence and Space and Helicopters	69	62
Leonardo	43	39
Thales	49	43
L3Harris	33	21
Rolls-Royce	11	10
<b>合計</b>	<b>747</b>	<b>672</b>

出所：各社の報告書

## 防衛： 注目すべき動向と見通し

バイデン政権の2025会計年度予算要求は、国家安全保障に8,950億米ドルで、そのうち8,500億米ドルが国防総省向けである。これは現行予算から約1%増にすぎず、ウクライナと中東の戦争<sup>77</sup>や太平洋における抑止力など、安全保障上のニーズが高まっていることを考えると、連邦議会で相当な論議を呼ぶことが予想される。欧州では、ロシアの脅威を受けて防衛予算が急増している。NATOは、18の加盟国がGDPの2%という規定の支出目標を達成したこと、欧州の同盟国の防衛支出が今年、総額3,800億米ドルに達すると予想している<sup>78</sup>。

**2023年の対外有償軍事援助は過去最高の809億米ドルに達した<sup>79</sup>。**米国国防安全保障協力局は、スウェーデン、ポーランド、オランダが主要な供給先であるとしている<sup>80</sup>。

**米国陸軍は将来型攻撃偵察機 (FARA) の計画を中止した。**これは、将来の戦術無人航空システムに資金を振り向けることを含む航空戦略の進化の一環である。2022年末、陸軍は将来型長距離攻撃機 (FLRAA) プログラムにBellの**V-280 Valorを選定**した。この航空機はRolls-RoyceのAE-1107Fエンジンを搭載している。同プログラムは、約2,000機のBlackhawkヘリコプターを置き換えると予想されており、推定費用は700億米ドルである。

**世界中の軍事戦略家がウクライナ戦争を熱心に研究している。**この戦争は今や三つの戦争が重なり合ったように見える。絶え間ない砲撃にさらされる中間地帯と塹壕網は第一次世界大戦を思い起こさせる。ロシアがウクライナの民間人と民間インフラに対して仕掛けた戦車戦と空中戦は第二次世界大戦を想起させる。そして、頻繁に報道されるドローンと衛星による偵察と標的設定、さらにはこの紛争ではあるかに目に見えにくいサイバー戦は、21世紀より前には考えられなかつた戦争の形態を示している。米国とNATOの主要国を含むウクライナ防衛コンタクトグループの50を超える構成国の中多くは、その結果としてすでに最新化計画を変更していることを明らかにしている。米国の計画で明らかにされた変更の中には、M1エイブラムス戦車の全面的なアップグレードや<sup>81</sup>、新型無人機を優先した将来型攻撃偵察機 (FARA) プログラムの中止が含まれる<sup>82</sup>。

### **戦略家たちが防衛関連製造業の将来に向けて引き出している重要な教訓：**

- 海上貿易は世界経済にとって極めて重要であり、その存在は当たり前でなくなった
- 黒海や台湾海峡のような限定された（沿岸）地域では海軍ドローンに非対称的な優位性がある
- ウクライナ戦争を特徴付ける兵器として浮上した攻撃ドローンなどの徘徊型兵器には形勢を変えるほどの効果がある
- 商用宇宙衛星システムは有効であり、少数の高性能衛星に依存するネットワークよりも小型で安価な衛星で構成されるネットワークの方が復元力に優れている
- 電子戦は急速に進化しており、対ドローン技術は極めて重要である<sup>83</sup>

**空中ドローン戦争のイノベーションは引き続き注目される。**ロシアは電子戦システムによって、ウクライナが戦争初期にドローン戦術で獲得した優位性を掘り崩している<sup>84</sup>。最近、極めて致死的な対歩兵用の指向性空中爆発弾頭を搭載したウクライ

ナの小型ドローンが戦場に登場したが、これは綿密に研究されるに違いない<sup>85</sup>。また、ウクライナが1,000km以上の航続距離を持つ武装ドローンを開発したことや<sup>86</sup>、安価で超軽量なオーストラリアの段ボール製ドローンの配備に成功したことも挙げられよう<sup>87</sup>。

**ウクライナの海上ドローンも目覚ましい成果を上げている。**ウクライナは非対称戦争に革新的なアプローチを導入しており、数種類のミサイルと、特に国産の海上ドローンに依存している。この動向は（特に台湾に関する将来の防衛計画に対して）意義深い世界的な影響があり、世界中で研究されている<sup>88</sup>。海上におけるウクライナの成功は、南部の沿岸都市の防護に加えて、ロシアの経済封鎖を阻んでいる。そして最も重要なことに、ウクライナは現在、2023～2024年の黒海を通じた穀物やその他の農産物の輸出に関して、これまでの全ての予想を大幅に上回る実績を上げる見込みである<sup>89</sup>。

**ウクライナの軍需産業は相当な回復力を発揮している。**ロシアの攻撃から工場を守るために国内および海外に生産を分散させ、特に弾薬とドローンの生産を増強している<sup>90</sup>。戦争の結末は依然として予測できないものの、ウクライナは最終的に直接投資やウクライナ以外の企業との合弁事業に支えられ、強固な軍需産業を擁するようになるかもしれない。こうした意味で、2024年初頭に発表されたドイツの大手防衛関連企業RheinmetallとウクライナのUkroboronpromとの開発協定は、先見の明があったことになる可能性がある<sup>91</sup>。フランス企業数社と英国のBAE Systemsも参入する構えだが、米国の大手メーカーはまだウクライナに生産ラインを開設する予定はない<sup>92</sup>。

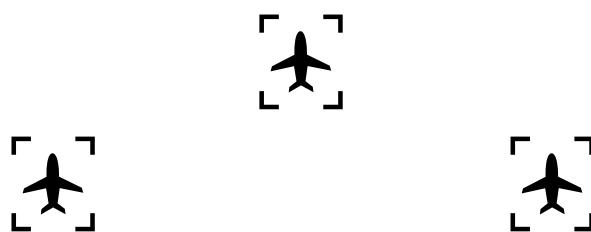
**一方、30年間にわたって世界第2位の武器輸出国であったロシアは武器輸出が急減しており、世界中の顧客や競合相手に長期的な影響をもたらしている<sup>93</sup>。**しかし、最近のデータによると、包括的な制裁にもかかわらず、BoeingやAirbusなどの主要サプライヤーが製造した多数の部品も含め、何百万米ドル相当もの航空機部品がロシアに違法に輸入されていることが分かっている<sup>94</sup>。この違法貿易の二つの最終的な源であるメーカーおよび整備・修理（MRO）施設にとって、今後の重要な問題は、貿易コンプライアンス執行機関がそのような違反についてどの程度まで各社の責任を問うことができるかである。



**米国の兵器調達は、AIが変化を主導する新時代を迎えるつつある。**米国空軍が1947年に独立した軍となって以来、最も小規模で旧式な編隊を抱えて苦慮する中、国防総省は従来の戦闘爆撃機の枠から大きく外れた構想を持っている。Boeing、Lockheed Martin、Northrop Grumman、General Atomics、Anduril Industriesは現在、5年以内に「協働戦闘機」(CCA)と呼ばれる新しい使い捨ての低コストなAI操縦戦闘機を1,000機製造する60億米ドルの契約に入札している。この計画では、地上わずか30フィート(約9メートル)を時速600マイル(時速約966km)で飛行し、パイロットが行うには危険すぎる機動飛行を実行し、西太平洋の広大な距離を移動できる無人機が求められている。ウクライナ戦域で重要な影響を与えてきた小型ドローンに比べて大幅に大規模化したCCAプログラムは、今後の無人機の先触れとなる可能性が高い。国防総省は2024年夏までに上記5社のうち2社を選定する予定である<sup>95</sup>。

CCAは、何千もの自律型AI／ML支援システムによって米国の戦争に革命をもたらそうとする、野心的な「レプリケーター」計画の一つの構成要素にすぎない。米国空軍は、パイロット向けにAIを活用した「ロボットウイングマン」の開発も加速させている<sup>96</sup>。このコンセプトは、従来の航空機、船舶、火砲、その他のシステムを段階的に廃止するのではなく、増強するというものである。今後2年間だけでも防衛関連製造業に対する押し上げ効果は非常に大きくなる可能性があり、小規模かつ機敏で革新的な新しい防衛技術企業は、高い競争力を持つようになるかもしれない<sup>97</sup>。

国防総省が進めるAIを幅広く統合するプログラムの最も重要な帰結は、特定の新しい兵器システムではなく、むしろこれまで動きが鈍く、リスクを嫌い、時には非効率でもあった兵器調達システムの刷新となる可能性が高い。主要な防衛関連企業は、スピードと創造性がかつてないほど高いプレミアムをもたらす市場で、新しいソフトウェア企業と競合することになるかもしれない<sup>98</sup>。



将来に重要な影響を及ぼす米国の兵器プログラムにおけるその他の動向として、以下のものが挙げられる。

- 国防総省がAerojet Rocketdyneと2億1,500万米ドルの契約を結び、携帯式防空ミサイルシステム (MANPADS) のFGM-148ジャベリン、FIM-92スティンガー、および多連装ロケットシステム用誘導ミサイルのアップグレードと増産を図る。この契約は、ウクライナ追加歳出法 (Additional Ukraine Supplemental Appropriations Act) の武器・弾薬備蓄補充条項に該当する<sup>99</sup>。
- データ分析ソフトウェア企業のPalantir Technologiesは3月、AI定義の戦場システムTITAN (戦術情報標的アクセスノード) の一部として、米国陸軍から1億7,800万米ドルの契約を獲得したと発表した。TITANは宇宙と地上の両方のセンサーからのデータを統合し、長距離の精密標的設定やその他の戦術計画を支援する。このシステムには、Northrop GrummanやL3Harrisなど、他の複数の企業からの技術的貢献が組み込まれる<sup>100</sup>。
- 2024年3月、米国空軍は太平洋上で空中発射型即応兵器 (ARRW) システムの極超音速兵器テストに成功した<sup>101</sup>。この兵器カテゴリーは、ロシアと中国に後れを取らないための国防総省の取り組みにおいて、継続的に重視される可能性が高いと見られる。

防衛セクターは安定しており、各社は概して2024年に緩やかな成長を予測している。私たちは1桁台半ばの增收を見込んでいる。インフレ率、サプライチェーンの業績、および労働力の安定性が改善するにつれて、利益率への圧力は緩和すると考えられる。その結果、営業利益率は改善し、過去のベンチマークへと回帰すると予想される。

世界の安全保障環境は引き続き変動しており、西側諸国とロシア、中国、イラン、北朝鮮の間で緊張が高まっている。世界各地で危機が続いていることから、来年は防衛政策にさらなる影響が及ぶ可能性が高い。



# おわりに



航空宇宙・防衛企業上位100社の業績は、業界の健全性のバロメーターである。2023年は、収益の面でパンデミックから完全に回復した節目の年であった。しかし、インフレ、サプライチェーンの混乱、労働者の移行に関する影響の長期化により、業界の利益は引き続き影響を受けている。

民間航空は、世界のインフラの中で極めて重要な部分となっている。民間航空機の需要は20年間にわたって生産能力を上回っており、需給格差は拡大している。その結果、現在の生産の11年分に相当する受注残が発生している。生産は、高度なエンジニアリングと技術、熟練した労働力を必要とする、あらゆる業界の中で最も複雑なサプライチェーンによって課題に直面している。生産能力は極めて重要な安全性の要件によってさらに制約を受けており、業界は最近低下している信頼と自信をたゆまず回復する必要がある。民間航空宇宙業界の長期予測は極めて明るい。例えば、世界人口の80%以上がまだ航空機に乗ったことがないことを考えてみればよい<sup>102</sup>。世界の中間層は2030年までに60%に増加すると予測されており、これは未開拓の巨大な新規顧客セグメントである。この業界は長期的に世界全体のGDP成長率を約60%上回る成長が見込まれている<sup>103</sup>。

防衛産業は安全保障を維持する上で不可欠であり、現在の世界情勢から、防衛を優先することが改めて喫緊の課題となっている。紛争はもはや机上の想定ではなく差し迫っていると見られ、防衛支出、イノベーション、最新化がますます進められている。

宇宙に関しては、このセクターは急成長を遂げており、今後10年間で1兆米ドルの成長が見込まれている。長い間成熟産業と考えられてきた航空宇宙・防衛業界にとって、今は刺激的な時期である。宇宙セクターは当面、イノベーション、スタートアップ、M&Aに満ちた先端業界となるからである。

したがって、航空宇宙・防衛業界の健全性は非常に良好であり、短期的および長期的な予測も同様である。しかし、利益率は現在の動向の中で依然として課題を抱えており、歴史的に見て、S&P 500などのより広範な業界指標よりも大幅に低い水準となっている。この業界にとっては、イノベーション、有能な労働力、安全性、および拡張性により世界経済を支えるという極めて重要な要件に見合った利益を確保するために、安全性と業績を追求し続けることが重要となる。

# 文末脚注

1. Luke Peters, “[Boeing and Airbus announce commercial airplane delivery figures for Q1 2024](#),” Aerotime Hub, 10 Apr. 2024.
2. Sylvia Pfeifer, Patricia Nilsson and Leila Abboud, “[The companies benefiting from Europe's defence revival](#),” Financial Times, 23 Feb. 2024.
3. Michael J. de la Merced, “[The State of Deals](#).” 28 Dec. 2023.
4. J. Edward Moreno and Santul Nerkar, “[Judge Blocks JetBlue From Acquiring Spirit Airlines](#),” NYTimes, 16 Jan. 2024.
5. Joe Rennison and Niraj Chokshi, “[JetBlue-American Partnership Struck Down by Federal Judge](#),” NYTimes, 19 May 2023.
6. Joanna Bailey and Alexander Mitchell, “[Why Didn't JetBlue Buy Virgin America?](#)” Simple Flying, 12 Nov. 2023.
7. J. Edward Moreno, “[JetBlue and Spirit Call Off Their \\$3.8 Billion Merger](#),” NYTimes, 4 March 2023. (JetBlue had initially said it might try to challenge the breakup terms, but in the end did not. See J. Edward Moreno, “[JetBlue Says It May Back Out of Deal to Acquire Spirit Airlines](#),” NYTimes, 26 Jan. 2024.)
8. Taylor Rains, “[JetBlue is cutting 20 routes and abandoning 5 cities as it scrambles to slash costs amid its failed Spirit merger](#),” Business Insider, 20 Mar. 2024.
9. Ibid. See also: WSJ Staff, “[Spirit Airlines Stock Sinks After Judge Blocks JetBlue Deal](#),” WSJ, 16 Jan. 2024.
10. Shivansh Tiwary and Rajesh Kumar Singh, “[JetBlue shares soar after Icahn takes 10% stake in airline](#),” Business Insider, 14 Feb. 2024.
11. Rajesh Kumar Singh, “[Spirit Airlines finds itself with few options after judge blocks deal with JetBlue](#),” Reuters, 16 Jan. 2024.
12. Leslie Josephs, “[Alaska-Hawaiian merger faces a Justice Department that has been skeptical of airline deals](#),” CNBC, 4 Dec. 2023.
13. “[Air Passenger Market Analysis—December 2023](#),” IATA, 31 Jan. 2023.
14. “[Air Cargo Market Analysis—December 2023](#),” IATA, 8 Jan. 2023.
15. Tim Hepher, Lisa Baertlein, Allison Lampert and Valerie Insinna, “[Focus: Air travel boom creates crosswinds for air cargo](#),” Reuters, 18 Aug. 2023.
16. Emily Steel and Sydney Ember, “[Drunk and Asleep on the Job: Air Traffic Controllers Pushed to the Brink](#),” NYTimes, 2 Dec. 2023.
17. Jessica Jennings, “[UPDATED: FAA authorization extended for a third time this Congress through May 2024](#),” National Association of Counties, 12 Mar. 2024. See also: S.1939—FAA Reauthorization Act of 2024.
18. Sydney Ember and Emily Steel, “[Airline Close Calls Happen Far More Often Than Previously Known](#),” NYTimes, 21 Aug. 2023; Sean Cudahy, “[What's Behind the Uptick in Close Calls at U.S. Airports?](#)” Frommer's, 18 Dec. 2023.

# 文末脚注

19. Madeline Garfinkle, "[Airline Industry Executives Warn of Prolonged Air Travel Disruptions—For At Least Another 5 Years](#)," Entrepreneur, 14 Sept. 2023.
20. "James Glanz, et al., "[How Did a Boeing Jet End Up With a Big Hole?](#)" NYTimes, 23 Jan. 2024. Less widely reported was the loss of a nose wheel from a Delta Boeing 757 just before takeoff; see: Jacob Knutson and Thomas Wheatley, "[Delta Boeing 757 lost nose wheel just before takeoff, FAA says](#)," Axios, 24 Jan. 2024.
21. J. Edward Moreno, "[Boeing's Stock Drops as Investors Assess Fallout From 737 Max Incident](#)," NYTimes, 8 Jan. 2024; Ines Ferré, "[Boeing lost \\$35 billion in market cap this year, dragging down other air travel stocks](#)," Yahoo Finance, 17 Jan. 2024.
22. See: Markets Insider, [Boeing Co. Stock, BA](#).
23. Hannah Getahun, "[United Airlines discovers loose bolts in Boeing 737 Max 9 aircraft during inspections](#)," Business Insider, 8 Jan. 2024; Melissa Eddy and Jenny Gross, "[Boeing Finds More Problems With 737 Max, Risking Delivery Delays](#)," NYTimes, 5 Feb. 2024.
24. Dylan Butts, "[FAA audit of Boeing's 737 Max production reportedly found 'dozens of issues'](#)," CNBC, 12 Mar. 2024.
25. Mark Walker and James Glanz, "[Alaska Airlines Flight Was Scheduled for Safety Check on Day Panel Blew Off](#)," NYTimes, 12 Mar. 2024.
26. Mikhaila Friel, "[FAA had 'no presence' in Boeing's factory, despite its headquarters being 20 minutes away, former employee says](#)," Business Insider, 27 Feb. 2024. The whistleblower's story was complicated by his suicide on March 9, 2024; see: Sydney Ember, "[Boeing Whistleblower Who Raised Quality Concerns Is Found Dead](#)," NYTimes, 12 Mar. 2024.
27. Niraj Chokshi, "[Boeing's Safety Culture Faulted by F.A.A. in New Report](#)," NYTimes, 26 Feb. 2024.
28. Niraj Chokshi, Sydney Ember and Santul Nerkar, "['Shortcuts Everywhere': How Boeing Favored Speed Over Quality](#)," NYTimes, 28 Mar. 2024.
29. Mark Walker, "N.T.S. B. Says Boeing Has Not Provided Key Information in 737 Max Inquiry," NYTimes, 6 Mar. 2024.
30. Andrew Tangel, Dave Michaels and Alison Sider, "Justice Department Opens Probe, Interviews Crew in Alaska Airlines Blowout," WSJ, 9 Mar. 2024; Niraj Chokshi, Glenn Thrush and Mark Walker, "[U.S. Is Said to Open Criminal Inquiry into Boeing](#)," NYTimes, 9 Mar. 2024.
31. Davide Segal and Glenn Thrush, "[Boeing Criminal Inquiry Expands With Subpoenas and Grand Jury](#)," NYTimes, 15 Mar. 2024.
32. Lauren Rosenblatt, "[Cantwell plans hearings to investigate Boeing 737 MAX 9 blowout](#)," Seattle Times, 24 Jan. 2024.
33. Mark Walker, "[F.B.I. Tells Passengers on Alaska Flight They May Have Been Crime Victims](#)," NYTimes, 22 Mar. 2024.
34. Chris Isidore and Pete Muntean, "[Boeing removes head of 737 Max program in wake of safety incidents](#)," CNN, 21 Feb. 21 2024; Sydney Ember and Niraj Chokshi, "[Boeing C.E.O. to Step Down in Major Reshuffle at Embattled Plane Maker](#)," NYTimes, 25 Mar. 2024.

# 文末脚注

35. Ben Casselman, “[Grounded Boeing Max 9 Jets Could Resume Flying Within Days](#),” NYTimes, 24 Jan. 2024; Mark Walker, “[Facing Another Boeing Crisis, the F.A.A. Takes a Harder Line](#),” NYTimes, Feb. 5, 2024.
36. Russ Niles, “[What To Do About Boeing—And The FAA?](#)” AVWeb, 22 Jan. 2024.
37. Pete Syme, “[United's CEO seemed to subtly threaten a move away from Boeing, saying the Max 9 grounding is 'the straw that broke the camel's back'](#),” Business Insider, 23 Jan. 2024. See also: Chris Isidore, “['The straw that broke the camel's back': United CEO's frustration with Boeing's problems](#),” CNN Business, 23 Jan. 2024.
38. Leslie Josephs, “[United asks pilots to take unpaid time off, citing Boeing's delayed aircraft](#),” CNBC, 1 Apr. 2024.
39. Tim Hepher and Rajesh Kumar Singh, “[United CEO kickstarts Airbus talks amid Boeing delays, sources say](#),” Reuters, 29 Jan. 2024.
40. “[Ryanair tells Boeing it would buy any MAX 10 orders dropped by US airlines](#),” Reuters, 29 Jan. 2024.
41. Niraj Chokshi and Keith Bradsher, “[Why China and Boeing Still Need Each Other](#),” NYTimes, 22 Nov. 2023.
42. Xiaofei Xu and Chris Isidore, “[China takes delivery of Boeing 737 Max in show of support for troubled plane maker](#),” CNN, 24 Jan. 2024.
43. Su Wu, “[China Eastern Introduces COMAC C919 On Beijing-Shanghai Flights](#),” Simple Flying, 10 Jan. 2024.
44. Marisa Garcia, “[Boeing Planes Miss Singapore Airshow, China's C919 In Spotlight](#),” Forbes, 19 Feb. 2024.
45. Alex Travelli and Hari Kumar, “[No Nation in the World Is Buying More Planes Than India. Here's Why](#),” NYTimes, 2 Nov. 2023. See also: Tim Hepher, Joanna Plucinska and Aditi Shah, “[Airbus wins record 500-plane order from India's IndiGo](#),” Reuters, 20 June 2023.
46. Gad Allon, “[How the internet screwed up air travel](#),” Business Insider, 3 July 2023.
47. US Department of Transportation, “[DOT Penalizes Southwest Airlines \\$140 Million for 2022 Holiday Meltdown](#),” 18 Dec. 2023. The DoT has fined other airlines too, though for lower amounts; see also: David Shepardson, “[U.S. fines LATAM Airlines \\$1 mln over delayed ticket refunds](#),” Reuters, 22 May 2023.
48. Jack Forrest and Sam Fossum, “[Biden administration will propose rule requiring airlines to compensate passengers for canceled or delayed flights](#),” CNN, 8 May 2023; Ainara Tiefenthaler and Ceylan Yeginer, “[Cash for Delayed or Canceled Flights? What to Know About Biden's Plan](#),” NYTimes, 9 May 2023.
49. Michelle Mastro, “[Be warned: Flights are getting bumpier](#),” Business Insider, 22 Nov. 2023.
50. Julie Weed, “[Sick of Bumpy, Delayed Flights? New Weather Tech Could Help](#),” NYTimes, 1 Apr. 2024.
51. Julie Weed, “[It's Not Your Imagination: First Class Is Getting Bigger](#),” NYTimes, 18 May 2023.

# 文末脚注

52. Shannon Syms, “[For Your Next Long Flight, Book a Couch in Coach](#),” NYTimes, 12 Apr. 2023.
53. Taylor Rains, “[Take a look at 4 airline cabin concepts aiming to revolutionize air travel . . .](#)” Business Insider, 15 May 2023.
54. Elizabeth Napolitano, “[Australian airline rolls out communal lounge for long-haul flights](#),” CBS News, 16 June 2023.
55. Robert Silk, “[A plane with 14 seat products? Lufthansa gives it a try](#),” Travel Weekly, 30 Apr. 2023.
56. Maureen O’Hare, “[Cabin concepts: Say goodbye to the middle airplane seat](#),” CNN Travel, 8 Apr. 2023.
57. David E. Sanger and Julian E. Barnes, “[U.S. Fears Russia Might Put a Nuclear Weapon in Space](#),” NYTimes, 17 Feb. 2024; David E. Sanger, “[U.S. Warns Allies Russia Could Put a Nuclear Weapon Into Orbit This Year](#),” NYTimes, 21 Feb. 2024.
58. Susan Montoya Bryan and Marcia Dunn, AP, “[Virgin Galactic’s first space tourists finally soar, an Olympian and a mother-daughter duo](#),” 10 Aug. 2023.
59. Stephen Clark, “[Blue Origin’s suborbital rocket flies for first time in 15 months](#),” Ars Technica, 19 Dec. 2023.
60. Stephen Clark, “[Jeff Bezos’ New Glenn rocket finally makes an appearance on the launch pad](#),” Ars Technica, 22 Feb. 2024; Kenneth Chang, “[Jeff Bezos’ Big Rocket Moves Into View and Closer to Launch](#),” NYTimes, 21 Feb. 2024.
61. Kenneth Chang, “[Odysseus, a Private Lunar Lander, Launches Toward the Moon](#),” NYTimes, 16 Feb. 2024; Chang, “[Highlights From the Successful Lunar Landing of the Spacecraft Odysseus](#),” NYTimes, 22 Feb. 2024.
62. Kenneth Chang, “[NASA’s Moon Race IS Running Late](#),” NYTimes, 6 Dec. 2024.
63. NASA, NASA Space Science Data Coordinated Archive, “[Peregrine Mission 1 \(TO2-AB\)](#).”
64. Josh Dinner, “[SpaceX launches giant Starship rocket into space on epic 3rd test flight](#),” Space.com, 14 Mar. 2024
65. Reuters, “[US agency will not reinstate \\$900 million subsidy for SpaceX Starlink](#),” Yahoo!Finance, 12 Dec. 2023.
66. Reuters staff, “[Starlink achieves cash-flow breakeven, says SpaceX CEO Musk](#),” Reuters, 2 Nov. 2023.
67. Jacopo Prisco, “[JetZero: Groundbreaking ‘blended-wing’ demonstrator plane cleared to fly](#),” CNN Travel, 4 Apr. 2024; Stephen Johnson, “[‘Blended-wing’ aircraft design promises 50% cut in fuel](#),” Freethink, 23 Aug. 2023.
68. Roselyne Min, “[Successful test flight of hydrogen-powered plane gives sustainable aviation a lift](#),” Euronews.next, 13 Mar. 2023.
69. Elizabeth Howell, “[China just launched a methane-fueled rocket into orbit, a world’s 1st for spaceflight](#),” Space.com, 12 July 2023.
70. Taylor Rains, “[United’s Midnight air taxi is on track to debut by 2025 . . .](#)” Business Insider, 2 June 2023.

# 文末脚注

71. Niraj Chokshi, “[Air Taxis, Hyped for Years, May Finally Take Off](#),” NYTimes, 18 July 2023.
72. Michael Tedder, “[One of the World’s Busiest Airports Is Cutting Flights Permanently for This Grim Reason](#),” TheStreet, 1 Apr. 2023; YaleEnvironment360, “[In World First, Netherlands Caps Flights at Major Airport to Cut Pollution](#),” E360 Digest, 29 June 2022.
73. Euronews Green/AP, “[Dutch government scraps plan to reduce flights at Schiphol Airport following international pressure](#),” 15 Nov. 2023.
74. Manuela Andreoni and Leanne Abraham, “[How Much Can Forests Fight Climate Change? A Sensor in Space Has Answers](#),” NYTimes, 8 Dec. 2024.
75. Baba Tamim, “[China claims its Space Station has achieved 100% oxygen regeneration in orbit](#),” Interesting Engineering, 15 Apr. 2023.
76. Andrew Salerno-Garthwaite, “[US sets new record for Foreign Military Sales in 2023](#),” Airforce Technology, 11 Apr. 2024.
77. Eric Lipton, “[Middle East War Adds to Surge in International Arms Sales](#),” NYTimes, 17 Oct. 2023.
78. Breaking Defense staff, “[Ukraine war turns 2: Lessons learned and what comes next](#),” Breaking Defense, 23 Feb. 2024.
79. John A. Tirpak, “[Foreign Military Sales Sets New Record, Up 55.9 Percent in 2023](#),” Air and Space Forces Magazine, 29 Jan. 2024.
80. Andrew Salerno-Garthwaite, “[US sets new record](#),” (see note 76).
81. Ashely Roque, “[America’s next tank: Army greenlights more aggressive M1 Abrams upgrade](#),” Breaking Defense, 6 Sept. 2023.
82. Ashely Roque, “[Army cancels FARA helicopter program, makes other cuts in major aviation shakeup](#),” Breaking Defense, 8 Feb. 2024.
83. Breaking Defense staff, “[Ukraine war turns 2](#)” (see note 78); Alex Horton, “[What the Pentagon has learned from two years of war in Ukraine](#),” Washington Post, 22 Feb. 2024. Note that both of these sources apply to all of the items in this bulleted list.
84. Breaking Defense staff, “[Ukraine war turns 2](#)” (see note 78). See also: Mia Jankowicz, “[Ukraine is losing 10,000 drones a month to Russian electronic-warfare systems that send fake signals and screw with their navigation, researchers say](#),” Business Insider, 22 May 2023; “[‘Jamming’: How Electronic Warfare Is Reshaping Ukraine’s Battlefields](#),” NYTimes, 12 Mar. 2024.
85. David Axe, “[A Tiny Drone With A Directional Airburst Warhead Could Mow Down Enemy Infantry In A 60-Degree Arc](#),” Forbes, n.d. (March 2024).
86. Illia Novikov, “[Ukraine uses drones in what appears to be its deepest strike yet inside Russia](#),” ABC News, 2 Apr. 2024.
87. Mia Jankowicz, “[Ukraine claims it damaged prized Russian jets using ‘cardboard’ drones from Australia in a daring raid](#),” Business Insider, 30 Aug. 2023.
88. Mike Eckel, “[Ukraine Has No Navy. But It’s Hammering Russia In The Black Sea](#),” Radio Free Europe/Radio Liberty, 19 Feb. 2024; Marc Santora, “[How Ukraine, With No Warships, Is Thwarting Russia’s Navy](#),” NYTimes, 12 Nov. 2023; Warren Murray and agencies, “[Ukraine war briefing: ‘Third of Russia’s Black Sea fleet sunk or crippled’](#),” The Guardian, 26 Mar. 2024.

# 文末脚注

89. Karen Brown, “[Black Sea grain exports beating early market ideas by substantial degree](#),” Reuters, 12 Mar. 2024.
90. Alistair MacDonald, “[Ukraine’s Arms Industry Survives Russian Onslaught to Hit Back](#),” WSJ, 1 May, 2023; “In Urgent Need of Ammunition, Ukraine Speeds Its Own Production,” NYTimes, 3 Aug. 2023.
91. “[German defence firm Rheinmetall plans Ukraine arms factories](#),” France 24, 14 Mar. 2024.
92. Lara Jakes, “[Ukraine’s Arms Industry Is Growing, but Is It Growing Fast Enough?](#)” NYTimes, 2 Apr. 2024.
93. Stefan Hedlund, “[Russian arms exports in a tailspin](#),” GIS, 14 Sept. 2023. See also: “[How Russia Is Losing Billions in Weapons Sales to the Ukraine War](#),” WSJ, 9 May 2023; Daniel Boffey, “[France challenging Russia as second biggest arms exporter behind US](#),” The Guardian, 12 Mar. 2023.
94. Ana Swanson and Niraj Chokshi, “[U.S.-Made Technology Is Flowing to Russian Airlines, Despite Sanctions](#),” NYTimes, 15 May 2023.
95. Isabelle Stanley, “[Pentagon’s plan for AI piloted ghost fighter jets . . .](#),” Daily Mail, 10 Mar. 2024.
96. Eirc Lipton, “[A.I. Brings the Robot Wingman to Aerial Combat](#),” NYTimes, 27 Aug. 2023.
97. Brad Dress, “[Inside America’s plans for an autonomous, AI-powered military](#),” The Hill, 27 Sept. 2023.
98. Lipton, “[A.I. Brings . . .](#)” (see note 96).
99. Myroslav Trinko, “[\\$215,000,000 contract: US orders Aerojet Rocketdyne to upgrade and produce Javelin, Stinger and GMLRS guided missiles](#),” gagadget.com, 15 Apr. 2023.
100. Reinhardt Krause, “[Palantir Surges Above Buy Point After Winning U.S. Army Contract For Project TITAN](#),” Investor’s Business Daily, 6 Mar. 2024.
101. Mike Stone, “[US Air Force says it conducted successful hypersonic weapon test](#),” Reuters, 19 Mar. 2023.
102. Lizzy Gurdus, “[Boeing CEO: Over 80% of the world has never taken a flight. We’re leveraging that for growth](#),” CNBC, Mad Money with Jim Cramer, 7 Dec. 2017.
103. Einar H. Dyvik, “[Forecast of the global middle class population from 2015 to 2030, by region](#),” Statista, 2 Feb. 2024. The 80% figure should be understood as an estimate.

# Appendix

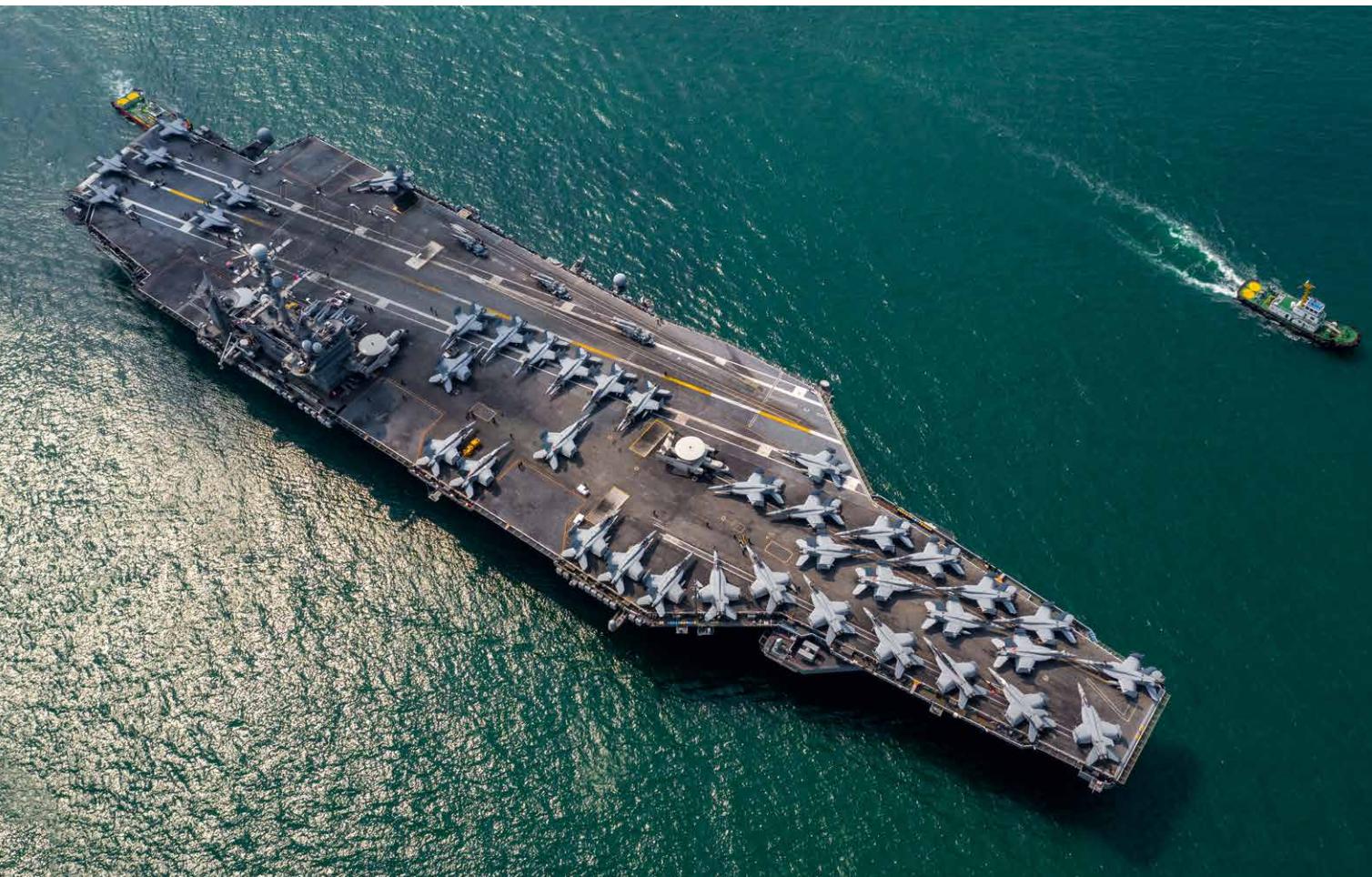


## 方法論

本資料のデータは、売上高に基づく上位100社の航空宇宙・防衛企業（下記参照）の2023年度業績に関する財務報告書、および各社のウェブサイトやプレスリリースなどの公開情報から取得されている。本資料の発行締切日は2024年4月1日とした。

航空宇宙・防衛企業とは、売上高の大部分を航空宇宙・防衛事業から得ている企業や、（多角化した企業の場合は）売上高の大部分を航空宇宙・防衛事業から得ている報告対象セグメントなどである。業績は米ドルベースで計上している。上位100社の一覧では、米ドル以外の通貨は2023年12月31日および2022年12月31日に終了した年の平均為替レートで換算されている。

本資料では、業界に影響を与えるトピックについて、クライアントのほか業界リーダーやアナリストとの対話を通じて構築したPwCの見解も明らかにしている。



# 航空宇宙・防衛企業上位100社 (2023年の売上高による順位付け)

順位	企業名	売上高 (100万米ドル)			営業利益 (100万米ドル)		
		2023年	2022年	変化	2023年	2022年	変化
1	Boeing	77,794	66,608	16.8%	(773)	(3,519)	78.0%
2	Airbus	70,829	61,791	14.6%	4,982	5,599	-11.0%
3	RTX	68,920	67,074	2.8%	3,561	5,504	-35.3%
4	Lockheed Martin	67,571	65,984	2.4%	8,507	8,348	1.9%
5	General Dynamics	42,272	39,407	7.3%	4,245	4,211	0.8%
6	Northrop Grumman	39,290	36,602	7.3%	2,760	4,253	-35.1%
7	GE Aerospace	31,770	26,050	22.0%	6,115	4,775	28.1%
8	BAE Systems	28,704	26,212	9.5%	3,200	2,940	8.9%
9	Safran	25,596	20,529	24.7%	3,028	2,148	41.0%
10	Rolls Royce	20,505	16,671	23.0%	2,418	1,032	134.3%
11	Thales	19,944	18,474	8.0%	2,307	2,035	13.4%
12	L3Harris	19,419	17,062	13.8%	1,426	1,127	26.5%
13	Leonardo	16,558	15,471	7.0%	1,396	1,011	38.2%
14	Leidos	15,438	14,396	7.2%	621	1,088	-42.9%
15	Honeywell Aerospace	13,624	11,827	15.2%	3,741	3,228	15.9%
16	Huntington Ingalls	11,454	10,676	7.3%	781	565	38.2%
17	Textron	9,787	9,352	4.7%	1,053	1,027	2.5%
18	Booz Allen Hamilton	9,268	8,364	10.8%	447	685	-34.7%
19	Bombardier	8,046	6,913	16.4%	793	538	47.4%
20	SAIC	7,704	7,394	4.2%	501	462	8.4%
21	Singapore Technologies	7,521	6,552	14.8%	681	533	27.8%
22	Hanwha Aerospace	7,166	5,062	41.6%	537	290	85.1%
23	CACI	6,703	6,203	8.1%	568	496	14.5%
24	Howmet Aerospace	6,640	5,663	17.3%	1,203	919	30.9%
25	TransDigm Group	6,585	5,429	21.3%	2,923	2,215	32.0%
26	Rheinmetall Defence	6,150	5,050	21.8%	949	717	32.3%
27	Serco	6,062	5,591	8.4%	310	268	15.7%
28	Spirit AeroSystems	6,048	5,030	20.2%	(151)	(281)	46.3%
29	Elbit Systems	5,975	5,512	8.4%	369	367	0.5%

# 航空宇宙・防衛企業上位100社 (2023年の売上高による順位付け)

順位	企業名	売上高 (100万米ドル)			営業利益 (100万米ドル)		
		2023年	2022年	変化	2023年	2022年	変化
30	MTU Aero Engines	5,804	5,605	3.6%	(174)	534	-132.6%
31	AVIC Aircraft Company	5,768	5,596	3.1%	144	76	88.5%
32	Babcock International Group	5,521	5,058	9.1%	57	280	-79.8%
33	KBR Government Solutions	5,353	5,320	0.6%	285	441	-35.4%
34	Israel Aerospace Industries	5,327	4,973	7.1%	376	316	19.0%
35	Embraer	5,269	4,540	16.1%	350	142	146.5%
36	Dassault Aviation	5,200	7,308	-28.8%	378	621	-39.2%
37	Maximus	4,905	4,631	5.9%	295	326	-9.5%
38	Saab	4,863	4,150	17.2%	403	323	24.4%
39	Mitsubishi Heavy Industries, Ltd.	4,712	4,604	2.4%	304	152	99.9%
40	Jacobs Critical Mission Solutions	4,693	4,377	7.2%	378	356	6.2%
41	Parker Hannifin Aerospace	4,360	2,520	73.0%	562	501	12.2%
42	Melrose / GKN Aerospace	4,167	3,646	14.3%	522	229	127.8%
43	V2X (Vectrus)	3,963	2,891	37.1%	124	56	121.4%
44	Trimble	3,799	3,676	3.3%	449	511	-12.1%
45	Eaton Aerospace	3,413	3,039	12.3%	780	705	10.6%
46	MOOG	3,319	3,036	9.3%	280	240	16.7%
47	Hindustan Aeronautics Limited (HAL)	3,197	3,104	3.0%	683	650	5.1%
48	CAE Aviation Defense and Security	3,113	2,475	25.8%	351	215	63.1%
49	Aselsan	3,089	4,035	-23.4%	1,048	1,084	-3.3%
50	Parsons Federal Solutions	3,021	2,213	36.5%	290	199	45.7%
51	Heico Corporation	2,968	2,208	34.4%	625	497	25.8%
52	Korea Aerospace Industries	2,922	2,157	35.5%	190	110	73.1%
53	Curtiss-Wright	2,845	2,557	11.3%	485	423	14.7%

# 航空宇宙・防衛企業上位100社 (2023年の売上高による順位付け)

順位	企業名	売上高 (100万米ドル)			営業利益 (100万米ドル)		
		2023年	2022年	変化	2023年	2022年	変化
54	Leonardo DRS	2,826	2,693	4.9%	231	561	-58.8%
55	IHI Corporation	2,770	2,017	37.3%	275	(71)	488.2%
56	Kawasaki Heavy Industries, Ltd.	2,653	2,346	13.1%	113	(74)	252.5%
57	ViaSat	2,556	2,417	5.8%	(155)	(113)	-37.2%
58	BWXT	2,496	2,233	11.8%	383	349	9.7%
59	Swire Pacific / HAECO	2,272	1,766	28.7%	6	24	-75.7%
60	SES	2,197	2,044	7.5%	(742)	147	-604.3%
61	Bharat Electronics	2,137	1,948	9.7%	483	402	20.1%
62	ATI High Performance Materials & Components	2,120	1,641	29.2%	431	303	42.2%
63	Oshkosh Defense	2,098	2,141	-2.0%	92	46	100.0%
64	AAR	1,991	1,820	9.4%	134	107	25.2%
65	Ball Aerospace	1,967	1,977	-0.5%	219	170	28.8%
66	Qinetiq	1,966	1,628	20.8%	215	153	40.7%
67	Constellium Aerospace & Transport	1,870	1,788	4.6%	351	228	53.7%
68	Hexcel	1,789	1,578	13.4%	215	175	22.9%
69	Woodward Aerospace	1,768	1,519	16.4%	290	231	25.5%
70	Indra Transport & Defense	1,706	1,404	21.5%	216	171	26.3%
71	Austal	1,585	1,429	10.9%	(5)	120	-104.2%
72	Axon Enterprise	1,563	1,190	31.3%	155	93	66.7%
73	Kongsberg Gruppen Defense and Aerospace	1,510	1,233	22.4%	227	200	13.8%
74	RBC Bearings	1,469	943	55.8%	293	121	142.1%
75	Triumph Group	1,379	1,460	-5.5%	238	104	128.8%
76	Palantir Government	1,222	1,072	14.0%	725	621	16.7%
77	Teledyne A&D Electronics and Engineered Systems	1,165	1,093	6.6%	245	223	9.9%
78	Exchange income Aerospace & Aviation	1,110	1,028	8.0%	307	258	18.7%

# 航空宇宙・防衛企業上位100社 (2023年の売上高による順位付け)

順位	企業名	売上高 (100万米ドル)			営業利益 (100万米ドル)		
		2023年	2022年	変化	2023年	2022年	変化
79	Kratos Defense & Security Solutions	1,037	898	15.5%	31	(3)	1133.3%
80	Smiths Detection	999	808	23.7%	68	44	54.1%
81	Mercury Systems	974	988	-1.4%	(22)	32	-168.8%
82	Larson & Toubro Hi-Tech Manufacturing	867	797	8.8%	121	128	-5.7%
83	VSE Corporation	861	669	28.7%	88	54	63.0%
84	Garmin Aviation	846	793	6.7%	226	213	6.1%
85	FACC	807	638	26.4%	19	6	227.5%
86	SIA Engineering	796	566	40.6%	(26)	(22)	-18.2%
87	Crane Aerospace & Electronics	789	667	18.3%	159	120	32.5%
88	Kaman	776	688	12.8%	49	(69)	171.0%
89	Senior Aerospace	767	683	12.3%	34	25	34.2%
90	Ducommun	757	713	6.2%	29	40	-27.5%
91	RUAG	690	990	-30.3%	31	186	-83.3%
92	Astronics	689	535	28.8%	(7)	(30)	76.7%
93	Latecoere	666	492	35.2%	(34)	(65)	47.5%
94	Magellan Aerospace Corp Aerospace & Aviation	652	588	10.9%	19	(12)	250.6%
95	Barnes Aerospace	608	429	41.7%	53	76	-30.3%
96	Subaru Aerospace	601	474	26.8%	(16)	(53)	70.3%
97	Chemring	588	546	7.7%	56	66	-14.1%
98	Aerovironment	541	446	21.3%	(178)	(10)	-1680.0%
99	Albany Engineered Composites	477	425	12.2%	42	32	31.3%
100	Heroux Devtek	403	412	-2.2%	19	35	-44.3%

# 関連資料



## 航空宇宙・防衛： 米国のディールに関する2024年の見通し

世界の航空宇宙・防衛業界における合併・買収 (M&A) 活動について分析し、最近のM&Aの結果の概要と今後のディール活動に関するPwCの予想を明らかにする。



## ビジネスモデルの刷新

ビジネスモデルの刷新とは、企業が価値を創造、提供、獲得する方法を根本的に変革することである。創造的破壊を率先して進めなければ、取り残されるほかない。



## 2022年航空宇宙製造業魅力度ランキング

航空宇宙製造業の全てのセクターに対する立地点としての魅力度という観点から、さまざまな国と米国の諸州がどのように比較されるかを検討する。

# 連絡先

こうした動向が貴社の事業にどのような影響を及ぼすかについて  
さらに詳しい検討をご希望の場合は、下記までお問い合わせください。



**Scott Thompson**  
Global aerospace and defense leader  
[scott.thompson@pwc.com](mailto:scott.thompson@pwc.com)

## 日本のお問い合わせ先

**PwC Japanグループ**  
[www.pwc.com/jp/ja/contact.html](http://www.pwc.com/jp/ja/contact.html)



**DISCLAIMER:** This paper makes a number of predictions and presents PwC's vision of the future environment for the aerospace and defense industry. These predictions are, of course, just that – predictions. These predictions of the future environment for the A&D industry address matters that are, to different degrees, uncertain and may turn out to be materially different from what is expressed in this paper. The information provided in this paper is not a substitute for legal, investment or any other professional advice. If any reader requires legal advice or other professional assistance, each such reader should consult his or her own legal or other professional advisors and discuss the specific facts and circumstances that apply to the reader.

© 2024 PwC. All rights reserved. PwC refers to the US member firm and may sometimes refer to the PwC network. Each member firm is a separate legal entity. Please see [www.pwc.com/structure](http://www.pwc.com/structure) for further details. This content is for general information purposes only and should not be used as a substitute for consultation with professional advisers.-2353243 BS

# **www.pwc.com/jp**

PwC Japanグループは、日本におけるPwCグローバルネットワークのメンバーファームおよびそれらの関連会社（PwC Japan有限責任監査法人、PwCコンサルティング合同会社、PwCアドバイザリー合同会社、PwC税理士法人、PwC弁護士法人を含む）の総称です。各法人は独立した別法人として事業を行っています。

複雑化・多様化する企業の経営課題に対し、PwC Japanグループでは、監査およびプローダーアシュアランスサービス、コンサルティング、ディールアドバイザリー、税務、そして法務における卓越した専門性を結集し、それらを有機的に協働させる体制を整えています。また、公認会計士、税理士、弁護士、その他専門スタッフ約12,700人を擁するプロフェッショナル・サービス・ネットワークとして、クライアントニーズにより的確に対応したサービスの提供に努めています。

PwCは、社会における信頼を構築し、重要な課題を解決することをPurpose（存在意義）としています。私たちは、世界151カ国に及ぶグローバルネットワークに約364,000人のスタッフを擁し、高品質な監査、税務、アドバイザリーサービスを提供しています。詳細は [www.pwc.com](http://www.pwc.com) をご覧ください。

本報告書は、PwCメンバーファームが2024年5月に発行した『Global aerospace and defense』を翻訳したもので、翻訳には正確を期しておりますが、英語版と解釈の相違がある場合は、英語版に依拠してください。

オリジナル（英語版）はこちらからダウンロードできます。

<https://www.pwc.com/us/en/industries/industrial-products/library/aerospace-defense-review-and-forecast.html>

日本語版発刊年月：2024年10月 管理番号：I202409-07

©2024 PwC. All rights reserved.

PwC refers to the PwC network and/or one or more of its member firms, each of which is a separate legal entity. Please see [www.pwc.com/structure](http://www.pwc.com/structure) for further details.

This content is for general information purposes only, and should not be used as a substitute for consultation with professional advisors.