

“ドバイ航空ショー”に参加し “JA2021”へ出展を勧誘

2021年国際航空宇宙展（JA2021）の出展者勧誘のため、2019年11月17日（日）～21日（木）に開催されたドバイ航空ショー2019に参加したので報告する。

1. 2019 ドバイ航空ショーの概況

(1) 開催概要

開催日程：2019年11月17日（日）～21日（木）
開催場所：アル・マクツウム空港隣接 ドバイ世界セントラル（DWC）：屋内展示、機体の地上・飛行展示
主催者：トーサスF&E LLC中東社（UAEの軍、航空当局、ドバイ空港が協力）



A380とアル・フルサン曲技チームの編隊飛行展示

1986年から33年目、第17回となる軍事・民間・宇宙分野の専門家に向けた、一般市民は入場出来ないトレード展示会（奇数隔年に開催、初回の1986年はアラブエアと称し、ドバイ航空ショーの名称は1989年の第2回より使用）である。ショーの規模はパリ、ファンボローに次ぐ世界第3位の出展、参加者を記録し、受注総数で数百機、受注発表総額では5兆円を超える、近年の航空ショーでは最大の受注発表を記録していた。

参加者：84,043名（主催者発表）
前回（2017）：79,380名
出展者：1288企業・団体以上
前回（2017）：1200企業・団体（63か国）

地上展示：161機

2019年の新企画：エアラインCEOサミット、カーゴコネク（航空貨物輸送の将来）、世界の航空管制管理（新しいATM革命）、宇宙パビリオン、スマート製造



航空ショー会場：ドバイ世界セントラル(DWC)



会場の周辺は沙漠
ドバイ旧市街や第1空港からメトロとバスで2時間程度離れた空港

(2) 展示会の概況

会場は、アル・マクツウム空港のエプロンに並べられた仮設のシャレーと常設展示場であるドバイ世界セントラル（DWC）での屋内展示に、機体の地上展示及び飛行展示が実施された。主催者の発表では100以上の新規出展があったとされるが、売り残ったシャレーが15区画と、シャレー総面積で10%程度あり、また事前のフロアプランでは出展しているはずの会社を取り止めていたり、屋内フロアの2割程度の面積が売れ残っていた。また、コンファレンス・スペースも2箇所削減されていた。最終的に屋内の出展者列が3列ほど削減されており、壁近くの通路はゆったりと広げられて、1、2小間の小さなスペースの展示者は3か月前とは全面的に配置が変更されており、展示会の出展勧誘並びに直前の出展配置変更にも苦心した様子がかがえた。さらに会場内の壁脇に雑然と装飾の残資材置場が来場者の動線内に展示スペースと衝立越しに同居してあるなど、国際的な航空ショーではあまり見ない光景があった。

展示会の最大の面積を占めたのは今回初お披露目となったUAEの軍事企業であるEDGE社で、ミサイル、UAVなど国産の航空関連の装備品を展示していた。その他も大きな面積は中東地域の各国で生産している軍事装備品の会社が連なっている。また屋内展示から地上展示やシャレーに通じる一等地で目を引いたのは、航空ショーを実施したドバイ第2空港であるアル・マクツウム空港で、将来的にはMROを中心とする商用航空機整備事業をクラスター化して事業化する構想Mohammed bin Rashid Aerospace Hub（145km²）、一辺が20mはある大きなジオラマ模型であった。（空港にはJetex、Jet Aviation、Falcon Aviation Services、Lufthansa Technikなどの企業が事業を展開済。）

地上展示は米軍機の展示が最も多い印象で最新のさまざまな機種が勢ぞろいし、F-22戦闘機やF-35A戦闘機の曲技飛行を披露するなど飛行展示でも力を入れている。地上展示の一番目立つ位置にはエアバスA380とボーイング777が配置され、航空旅客業界でのUAEの地位の高さを誇るような地上展示が見られた。地上展示の第2勢力はUAE軍あるいは近隣の諸国の空軍・陸軍の航空機とヘリコプターであり、米国はボーイング、ガルフストリーム、テキストロン、欧州は仏空軍機、エアバス、レオナルド、ファルコン、ロシアはヘリと輸送機、軽攻撃機、ブラジルエンブラエルは軍用機とビジネスジェットを地上展示していた。地上展示機は軽装備の軍用機、ヘリコプター、ビジネスジェットが大半で、展示会社の中東域に売り込みたい機種が鮮明に表れた展示と見て取ることができた。

飛行展示はUAEのアル・フルサン曲技チーム、仏のパトレイユ・ド・フランス曲技チームの欧州流の機数の多い曲技飛行が特に目立っていたが、大型旅客機、戦闘機、ヘリコプターと多種類で多数の編隊飛行での飛行展示もあり、欧州のショーよりも華やかな印象で、長い時間をかけた展示飛行が見られた。またUAE空軍の戦闘機がF16、ミラージュ2000と両機種ともに代替えを控えており、米国、仏国の戦闘機の単独曲技飛行は機体性能を前面に出し優秀性を披露する演目であった。UAEはロシアと2017年に合意し、第5世代小型戦闘機の共同開発が進行中であるが、Yak-130攻撃機が展示された程度で、進捗の片鱗を見つけれなかった。

ドバイ航空ショーはパブリック・チケットがないトレードのみの航空ショーであるが、主体はG2B、G2Gのトレードで、欧米で中心となるB2Bは、まだ脇役という印象がある。参加者も政府職員並びに軍関係者が大半を占

めて、民間はVIPの参加者設定もされておらず、商業取引を主目的とする参加者はそう多くない。また、政府、軍、団体等の非企業や国営企業の割合が出展・参加ともに多く、中国、ロシア、トルコなどを含めて全世界の航空宇宙のグローバル企業は地域的な偏り無く参集している。

今回初めて取り組まれた展示企画である宇宙パビリオンには12出展者（うちUAEはメディア1社とUAE宇宙機関）が揃ったが、最大の出展国はロシアの4社、仏のCNESと欧州の2社とウクライナのユジノエ社であり、欧米の主要な会社は展示しておらず実績を示す展示はロシアとウクライナの独壇場となっていた。

日本からの出展は、防衛装備庁（航空自衛隊C-2輸送機の飛行展示、地上展示）、川崎重工業がショーの一等地に出展し、展示位置から判断して両者ともに主催者から破格の厚遇で迎えられていることが分かる。



航空自衛隊C-2の飛行展示

2. SJACの活動概況

JA2021出展勧誘のため、かつ過去JAに出展し2018年には出展の無かった企業・団体、日本企業とビジネス関係を持ちながら出展はない企業・機関、JA2021で出展勧誘の重点

分野である宇宙、MROの企業・団体などを中心に、17社・団体・機関と面会し出展の勧誘と調整を実施した。[うち2社はJA2021での米国、ドイツ・パビリオンの運営会社、2社は過去に出展があり、Mohammed bin Rashid Space Center（ドバイ首長国の宇宙開発機関H-IIA打上げサービスを利用し、al-Amal火星探査機で2021年に探査を計画）、他は新規の機関、団体、企業]。既出展者以外ではJAに対し、企業・団体の担当者の認知は低かったが6つの機関・団体・企業で再出展あるいは新規の出展に反応があり、その半分は非常に強い出展の期待表明あるいは出展応募開始の連絡依頼があった。その一方でドバイ航空ショーでは中東域のみに関心がある中東の会社は多く、グローバルな活動を行っていない企業では反応はなかった。また、良好な関係を構築している工業会のBDLI（独）、GIFAS（仏）のイベント責任者や担当とも情報交換、交流を行った。さらにシンガポール航空ショーの主催者とも挨拶を交わした。

なお、米国パビリオンを運営するKallman World Wide社が、アポロ月面着陸の50周年を記念しJA2021に向け日本の中・高校生を米国ハンツビルのスペースキャンプに招聘するプロジェクトを準備している。日本を含め8か国から青少年を招き、米国の青少年との交流を通じ将来の月・惑星への進出における米国のリーダーシップと国際協力を盛り上げるプロジェクトであるが、今回11/18にUAE宇宙機関との共同でUAEから選抜された2020年のスペースキャンプに招聘する4名の高校生と2名の教師が公表されたが、SJACはオーストラリアのAVALON航空ショーとともにプロジェクトの協力者として発表式典に招待され、2021年には両国でも選抜・派遣を計画している旨が紹介された。（パリ航空ショーに続く2度目の発表。）

3. 所感

ドバイ航空ショーに常連の知人は、「今年は今までと違い人が少ない、かなり静かになった。」と何人もが心配していた。今年各地で開かれた航空ショーと同じく、大きな受注は737Maxや777Xが順調ではないボーイングに限らず、エアバスからも聞こえなかった。

エミレーツ航空は50機のエアバスA350、30機のボーイング787-9の購入を発表したが、いずれも39機のA380、150機の777Xの転換契約であり、バックログ契約の解除金額が大幅となると確定した結果である。さらにA380/777と大型広胴機のみを現在は運用しているエミレーツ航空が続々と中型機を導入し、機材ダウンサイジングを実行している。エミレーツ航空は路線によって座席の供給過剰を起こしており、乗客にはサービスが良く評判は高いが高コスト体質で、政府（王家）が財政補填しなければ利益が出ず、その利益が急速に減ったと発表があったことで、業界ではこれからの経営動向や機材戦略の変化に注目している。

ショー参加者の複数は、王家が石油収入を航空輸送関連のインフラと運航に投資し、拡大を続けてきたエチハド、カタールを含めた3大航空会社の成長にブレーキがかかったことで、中東の航空業界は拡張戦術を修正せざるを得ない局面となったと発言していた。旅客機の多くのバックログを持つボーイング・エアバスはこれからの契約推移を注視していると発言していた。またドバイ、アブダビ、カタールの各空港の拡張戦略が需要の上

限に達する時期が近いと考えている。中期的にはロンドンとシドニーの直行便のように、今まで必要だった中継ハブが不要となる20時間近くを飛行する超長距離機の導入が進むと、国際線乗継需要を背景とする中東やシンガポールのハブ空港の重要さは徐々に低下すると観測している。さらに「中東の3大航空会社の運営は政府補填を受け、その内容も開示されていない不公正な競争である」との米国3大航空会社による訴えが、中東の3大航空会社の路線拡張に悪影響を与えると認識されている。エアバスもA350エンジンの大幅燃費改良の構想をドバイ航空ショーで初日の最初の発表に入れるなど、A321LRなどと合わせ長距離機による直行便需要を重視し、ボーイングの777Xや787に対抗している。

その一方で防衛装備は地域情勢の不安定さを反映し活気があった。UAE政府は25の軍事関連専門企業を総括したEDGEというコングロマリットを立ち上げた。歴史は浅いが1万2千名、50億ドルの売上の企業であり、いきなり世界の航空宇宙企業の売上25位程度、中国のAVICとほぼ同等の会社が設立され、多くの欧米あるいは日本の会社の航空宇宙部門の売上をすでに超えている。ショーの展示において中東の会社が特に早期警戒、ISR、UAVといった警戒・監視能力強化や民間機転用の非対称脅威に対抗する軽装備のシステム提案、新型披露などが多く目に留まったし、勢いがある。また、中東の実力が上がって来たので、欧米のメーカーの営業担当、とりわけ欧州は装備品の売上減少を懸念していると言われる。

〔(一社) 日本航空宇宙工業会 国際航空宇宙展事務局 部長 櫻井 浩己〕