

## パリエアショー2025開催

### 明暗が分かれた2大巨頭航空機メーカーと、静かに沸き起こる新しい流れ

航空ジャーナリスト 布留川 司

#### ■今年の来場者数は30万5千人

第55回パリエアショーが6月16日から22日までパリ郊外のル・ブルジェ空港において開催された。16日（月）から19日（木）までが業界関係者向けのトレード・デイ、20日（金）から週末22日（日）にかけての3日間が一般公開されるパブリック・デイとなっていた。主催者発表によれば、このイベントの参加企業は48カ国から約2400社にもなり、ダッソーやタレスなどのフランス国内企業はもちろん、世界各国の航空宇宙産業企業が参加した。また、エアショーの顔となる航空機の展示数は約160機にもなり、これら機体が実際

に会場上空を飛ぶデモフライトは210回以上も行われた。総来場者数は1週間で約30万人5千人にもなったという。

#### ■業界関係者向けのエアショー

筆者はパリエアショーは今回が初参加だが、これまでにシンガポールエアショーや、UAE（アラブ首長国連邦）で開催されるドバイエアショー取材した経験があり、それらと比較するとこのパリエアショーは業界関係者向けという印象を強く感じた。

その一番の理由は会場のレイアウトにある。パリエアショーはル・ブルジェ空港をそ



会場の様子。主催者発表によれば週末のパブリック・デイだけでも総来場者数の半数以上の16万人が訪れたとのこと

のまま会場として利用しているが、デモフライトが行われる滑走路とタキシーウェイに一番近いエリアにはシャレーが連なるように設営されている。シャレーとは企業ごとに作られた商談用スペースで、ここでは企業が非公開のレセプションや商談を行う場所である。一般的なエアショーであれば、この場所は飛行する航空機を一番近くで見ることができるため、観客エリアに指定されることが多い。エアショーでの特等席ともいえるエリアを、一般客ではなく限られた人々しか入れない企業用シャレーに指定しているのは、このパリエアショーが業界向けのイベントであることを示す具体例だといえるだろう。

実際、私のようなメディア関係者にとっても、パリエアショーでの取材活動は企業とのアポ取りが重要となった。パリエアショーでの取材は「好きな時間に自由に企業ブースを訪れる」といったものではなく、企業からの招待がなければシャレーでのレセプションやメディアブリーフィングにも参加することができなかった。屋内展示場には各企業ともシャレーとは別に展示ブースが設けられていたが、こちらも入場に招待が必要な場合や、詳しい解説を聞くにはメディア担当者をこちらが探してアポを取らなければならなかった。一見さんお断りのな雰囲気は業界向けの展示会ではよくあることだが、個人的にはパリエアショーではそれを強く感じさせた。

#### ■不調を感じさせる大手ボーイング社の展示

次に各社の動向を紹介していこう。まず、航空宇宙産業においてメインストリームとなる民間旅客機とそのメーカーの動向だ、いうまでもなく、この業界で二大巨頭ともいえる会社は欧州のエアバス社とアメリカのボーイング社である。しかし、近年のボーイング社は新型機開発の遅延や品質問題によってス

キャンダルが相次ぎ、かつて同社の747型機がジャンボジェットの愛称で旅客機の代名詞的存在だったころの勢いは感じられない。さらに、今回のパリエアショーでは、開催直前の6月12日にインドでエア・インディアの運航する787-8型機が墜落事故を起こしており、ボーイング社ではこれを理由に自粛モードでの参加となった。期間中は社員の多くが事故への追悼バッジを胸に付け、会社としての発表や記者会見も控えられた。また、同社のCEOであるケリー・オルトバーク氏や、商業機部門トップのステファニー・ポープ氏は、パリエアショーの参加自体を取りやめている。

もっとも、今回のボーイング社の存在感はイマイチだったのは、直前のエア・インディアの事故だけが理由でないのは明らかだろう。同社は新型機737 MAX-7/10と777Xの開発を進めているが、両機とも開発スケジュールが遅延しており、開発に注力するためにパリエアショーにはもともと不参加であった。軍用機部門でも会場にはアメリカ空軍が空中給油機KC-46ペガサスや戦闘機F-15Eストライクイーグルなどを展示したが、前者は空中給油に使う遠隔視認システムの改良が遅れ、最近では機体構造部に亀裂が見つかったことで全機が点検を受けるというトラブルに見舞われている。F-15Eの方は1989年に配備された古い機体で、より新しいF-15EXイーグルIIは機体手配の都合からか会場に展示されることはなかった。

近年のボーイング社はネガティブなニュースが多く、新型機の開発は軍民間問わず遅延気味でそれを払拭することもできない。ブース展示で停滞感を感じたのは、筆者が昨年参加したシンガポールエアショーでも同様であり、777Xのような新型機の開発完了までは、このような展示会での雰囲気は今後も続くのではないだろうか。



ボーイング社の新型旅客機777Xは不参加だったが、代わりに同機で採用されるGE9Xエンジンの実物が展示。

ファンの直径は3.4メートルにもなり、民間エンジンとしては史上最大の大きさとなる



ボーイング社の空中給油機KC-46ペガサス。器機のトラブルや改修遅延などネガティブなニュースが多く、会場でも隅にひっそりと展示されていた

## ■航空機メーカーとして勢いを感じさせるエアバス社

ボーイング社の不調とは対照的だったが、パリエアショーの開催国であるフランスに本社を構えるエアバス社だ。会場が一番大きなシャレーを構え、その脇には機体展示場に旅客機から軍用機や無人機を並べて展示。販売契約についても連日の契約締結を発表しており、開催期間中に6社の航空会社から総額約210億ドルの商談を成立させたと発表している。機体はA350型機とA321型機が中心

だが、A220型機もロットポーランド航空から受注を獲得しており、そのバリエーションの豊かさは、さまざまな規模の航空会社の需要を満たせるエアバス社のラインナップの充実さの現れともいえる。

また、機体展示場の中央にはトレード・デイ限定でエミレーツ航空のA350-900型機が展示されたが、この機体は今年から就役が始まったばかりの最新機材で、次世代仕様の新しいキャビンは機能性と美しさから注目を集めていた。ビジネスシートは新しいフルフラットシートで、さらに新機軸のプレミアムエコノミー（シートピッチと収納スペースの拡充）があり、すべてのシートのエンタメシステムは4K解像度のタッチ式ディスプレイが採用されていた。さらに機体全体の機内通路の天井高が上昇して、通路幅も拡大している。筆者も実際に機内に入って見学をしたが、そのある意味で過剰ともいえる機内装飾は「すごい」の一言だった。また、アテンドしたエミレーツ航空のキャビンアテンダントも熱心に説明しており、「ここは写真じゃなくて動画で撮った方がSNSにはいいと思いますよ」などと今風のアピールまでできて驚かされた。

実はエミレーツ航空は長らくパリエアショーには参加しておらず、今回の展示は15年ぶりとなるそうだ。再開した正確な理由は分からないが、こうした航空会社による実機を使ったプロモーションは、乗客視点でその機体の利点を体感させてくれるものであり、航空機メーカーが行う機体自体のプレゼンやデモフライトよりもその旅客機の存在感をアピールすることになる。エミレーツ社のプロモーション活動はプラットフォームとして選ばれたエアバス社にとっても大きなメリットとなっているのだ。



トレード・デイで連日デモフライトを行ったエアバス社のA350-1000  
一方のボーイング社は軍用機も含めてデモフライトは行われなかった



エミレーツ航空がエアバス社の屋外ブースで展示したA350-900の機内  
同社の次世代キャビン仕様になっており、全席のモニターは新しい4K仕様で、内装も全般的に豪華な仕様だった

#### ■存在感を増すブラジルのエンブラエル社

パリエアショーではブラジルのエンブラエル社も存在感を強めていた。同社は短・中距離の商業運行を行うリージョナルジェットE-Jetや軍用機を開発・製造している。会場には次世代機E195-E2や軍用輸送機KC-390ミレニアム、軽攻撃機・練習機A-29スーパーツカノを持ち込み、トレード・デイ限定でE195-E2とKC-390のデモフライトを実施。さらにプレ・デイには招待者とメディア関係者をKC-390に実際に乗せての体験フライトも

実施していた。

エンブラエル社といえばリージョナルジェット機が主軸のため、ボーイング社やエアバス社といった大手よりも格下に見られる企業だが、両者が未開拓な分野に積極的に投資開発を行い、近年は着実な販売実績を積み重ねている。

期間中はこれまでの成果が結び付いたかのように、軍民両方での販売締結も相次いだ。E-JetのE175をアメリカのスカイウェスト航空が60機を購入契約（50機ご購入オプションあり）、E195-E2を南アフリカのエアリンク社が10機をリース契約。日本のANAをE191-E2を15機ご購入契約した（5機ご購入オプションあり）。

軍用機ではKC-390をポルトガルが1機の追加購入を決め、導入を決めているオランダが医療搬送用のメディカルモジュールの導入契約を締結。さらにリトアニアがエンブラエル社と新規の購入交渉を開始したとも発表された。

KC-390は、もともとブラジル空軍の老朽化したC-130ハーキュリーズ輸送機の後継機として開発がスタートした機体だ。E-Jetの開発ノウハウを応用してCOTS（コマーシャル・オフ・ザ・シェルフ）という民間向け既製品の積極的な採用によって低コストを実現した輸送機である。しかし、ブラジル一国の需要だけでは開発費を補うことができず、開発当初から海外輸出を目指していた。具体的な価格は非公開だが、C-130J「スーパーハーキュリーズ」と比較してその価格は3割程度安いといわれている。また、各国の仕様に合わせて改良できるようにモジュラー式のシステムで構成されているため、NATO規格の無線機や航法装置などを搭載することができ、これが欧州圏での導入が進む呼び水にもなっている。

エンブラエル社の防衛部門責任者ボスコ・ダ・コスタ・ジュニア氏は、記者会見で今後

世界中のC-130輸送機の更新需要は500機以上あると説明し、その多くの需要をこのKC-390が獲得すると展望を語った。その中には日本の航空自衛隊が1980年代に導入したC-130H型も含まれているようで、エンブラエル社では日本で今年開催された防衛安全保障展示会DSEI JAPAN2025において日の丸を付けたKC-390のレンダリング画像を掲示して話題となった。

エンブラエル社では現在のKC-390の年間生産数を5機としているが、将来の需要拡大を見据えて、2030年代までにその数を12機まで拡充する予定だという。



ブラジルのエンブラエル社のシャレーで行われた調印式。ポルトガル軍が同社の軍用輸送機KC-390に関連した新規契約が発表され、報道陣も詰めかけた



エンブラエル社の軍用輸送機のKC-390ミレニアム。採用国の多さをアピールするために国旗を並べて掲揚していた。

### ■第三勢力を目指す中国のCOMAC社

旅客機メーカーといえば、その地位はボーイング社とエアバス社の2社が不動の地位を占めていた。しかし、この業界に新しく参入する新規企業が現れた。それが中国の航空機メーカーであるCOMAC（中国商用飛機）だ。同社は2008年に国家主導で設立された会社で、欧米企業に依存しない国産民間機の開発・製造を目指した企業である。今回のパリエアショーでは実機の展示はしなかったが、比較的大きなブースを出展し、欧米市場に対して存在感をアピールしていた。

同社は最初にリージョナルジェット機としC909（座席数約90席）を開発し、その後に初の中国国産ナローボディ機のC919（座席数約190席）を開発。C919はすでに中国国内で3社20機が商業運行を行っており、バックオーダーはなんと1000機を超えているという。

中国の面白い論説として、主要航空機メーカーの頭文字を取って、エアバスを「A」、ボーイングを「B」とし、COMACを「C」としてその第三勢力とすることを目指しているというものがある。C919の受注数だけを見ると、COMAC社が本当に第三勢力になるのも遠い未来のことではないようにも思える。しかし、物事はそう単純ではない。

まず、C919は海外での販売と商業運行に必要な欧米の形式証明を取得していないのだ。中国民用航空局（CAAC）の形式証明は取得しているが、現時点では中国国内のみで運行できる国内専用機という状態なのだ。COMAC社では欧州での形式証明取得のためにすでにEASA（欧州連合航空安全機関）への申請作業を行っていると説明しているが、正確な取得時期は分かっていない。筆者がCOMAC社のブースで社員に直接説明を求めた、具体的な取得年数や作業状況について

は回答を得られなかった。

また、C919は中国初の国産ナローボディ機ではあるが、エンジンやアビオニクス構成部品の多くが欧米企業のサプライヤーから提供されており、現状では完全な国産機とはいえる状況にない。この機体が将来的にEASAの形式証明を取得して海外マーケットに販売される可能性もあるだろうが、それが2030年代にずれ込めば技術的な陳腐化は避けられず、COMAC社を旅客機メーカーの第三勢力に押し上げるほどの商材にはならないのは明らかだろう。

形式証明の取得については、日本でも三菱重工がスペースジェット（旧名MRJ）で苦勞しており、最終的にそれが理由となって事業化を諦めた経緯がある。ただ、COMAC社の場合は1000機以上の膨大なバックオーダーからも分かる通り、中国国内の大きなマーケットによって一定の事業化を達成している。今回のパリエアショーでも、模型ながらC919の派生型であるショートボディとストレッチボディの模型を展示しており、ショートボディのモデルはすでに開発が進められているという。

また、より大型のワイドボディ機のC929の開発も進められており、こちらは約250～320席で約12000キロの航続距離を目指している。実用化されれば航空会社の国際線で活躍できるだけの能力がある。

現時点ではCOMAC社は国際マーケットで活躍できる状況にはないが、中国という国家の後ろ盾もあり、今後の動向によってはボーイング社やエアバス社のような国際的な航空機メーカーになる可能性は少なくないといえる。その動向は今後もよく注視する必要があるだろう。



中国の航空機メーカーであるCOMAC（中国商用飛機）のブースに展示されたC929の模型。中国の国産旅客機としては初のワイドボディ機で、実用化と海外輸出が実現すれば、同社の国際市場での存在感は増すことになるであろう。

#### ■フランス国産戦闘機ラファールの最新型

軍用機分野では、その花形である戦闘機に注目が集まった。今回のパリエアショーで初公開となったのは、フランス国産戦闘機であるダッソー社のラファールF5である。F5はフランス空軍と海軍で運用されているラファールの改良型で、第4.5世代戦闘機の最終形態として2030年頃の配備予定を目指して開発が進められている。

フランスでは次世代戦闘機としてNGF（Next Generation Fighter）の開発を進めているが、同機の配備は2040年頃とされており、このF5はそれまでの繋ぎの戦闘機として運用される予定だ。

F5自体はまだ試作機もない段階だが、会場には実機のラファールに展示用のデコレーションを施したデモ機が置かれていた。このデモ機の機体上部には、胴体のラインに沿うよう取り付けられたコンフォーマル燃料タンク（CFT）が取り付けられていた。ラファールのCFTは開発当初に試験されてその後実用化されなかった装備で、F5での復活は航続距離・飛行時間の延長や、敵地侵入時の低高度飛行がより長くできるようになり作戦運用

の幅を広げることが目的だという。また、F5の機体だけでなく、搭載される新しい装備品も展示されており、新しい電子線ポッドESJや、ターボジェットエンジンを搭載して射程を150キロメートルまで延長した誘導爆弾AASM XLRなども展示されていた。F5は無入戦闘機と連携して統合運用するプラットフォームにもなるそうで、会場にはダッソー社の無人戦闘機UCAS（Unmanned Combat Air System）の実物大モックアップも展示。また、



ラファールF5のデコレーション機。胴体上部にはコンフォーマルタンクが付けられているが、これ自体は飛行に使用できないモックアップとのこと。主翼下には新しい電子線ポッドESJが展示されている。



ダッソー社のブースに展示された無人戦闘機UCAS。胴体下部にはウェポンベイが装備され、ミサイルなどの兵器が搭載可能。空対空戦闘だけでなく対地任務も想定している

無人機運用と戦闘自体を支援するためのクラウド型AIの搭載も予定されており、F5で採用されるこれら新技术や装備品の多くは、その後のNGFにも採用されるとのことで、両機の開発は防衛産業的にひとつに繋がっていると考えるべきなのだろう。

## ■どうなる、仏・独・西共同開発の次世代機FCAS

現在、欧州では2つの次世代戦闘機開発計画が進行中で、ひとつは航空自衛隊でも採用が決まっている日本・イギリス・イタリアの共同開発のGCAP（Global Combat Air Programme）で、もうひとつがフランス・ドイツ・スペイン共同開発であるFCAS（Future Combat Air System）だ。その機体はNGFとなり、ダッソー社ブースにはその実物大モックアップも展示されていた。

しかし、これは筆者も誤解していたのだが、NGFとFCASは明確に違うものであり、NGFは機体自体を指すプロジェクトで、FCASはそれを有人プラットフォームとして利用したより広範囲の戦闘システムとなる。これは機体を開発するダッソー社やシステム開発をするタレス社のブースを回っているときに筆者が「次世代戦闘機のFCASが…」というと、反射的に「NGFですよ」と指摘をされるほどで、フランスの防衛産業関係者からは明確に別のプロジェクトとして認知されているようだった。

そして、今回のパリエアショーでは、NGFとFCASの不協和音、より具体的に言えば国際共同開発の難しさを感じさせる発言が関係企業の幹部から発信された。エアバス・ディフェンス&スペース社のエアパワー部門責任者のジャン=ブリス・デュモン氏は「ダッソー社がNGFのリーダーであること自体は異論ない。しかし、それぞれの政府の負担比に見合っ

た公正なワークシェアが必要」と、プロジェクト全体の分担に苦言を呈す発言をしている。一方のダッソー社のエリック・トラピエCEOは、「現在のガバナンス構造では、ダッソーが80%を要求しているわけではなく、ただプロジェクトが続行可能かどうか判断する時期に来ている」とFCAS自体の見直しを匂わす発言をしている。

FCASについては、足並みの乱れを感じさせる幹部の発言が出る一方で、計画の進捗を示すようなニュースは少なかった印象である。ただ、筆者の個人的な感想としては、ラファールF5やNGFで使われる無人機や戦闘支援AI、ネットワーク戦のためのデータリンク・通信システムなどは、第5世代戦闘機を実用化していないフランスが単独で開発するには手に余るような印象があった。筆者はタレス社の展示エリアでそれら技術のデモンストレーションとブリーフィングを受けたのだが、コンセプトは素晴らしいのだが、その基礎技術はまだ開発中の段階であり、今後は技術供与などで他国との協力が不可欠と感じた。また、莫大な費用が掛かる次世代戦闘機開発において、それをフランス単独で行うことは困難であり、FCASの枠組みを利用して開発費用の分散化と、リスクの低減を考えるべきだと思う。現在の足並みの乱れも、将来的には妥協点を見出して解決するのではないかと思う。

### ■防衛でも輸出を目指す中国の動き

先ほど民間旅客機で中国企業の存在が強調されていることを紹介したが、それは軍事の分野でも同じである。中国のAVIC（中国航空工業集団）は今回のパリエアショーにブースを出展。実機の展示は無かったが、ブースには中国国産軍用機のスケールモデルを並べ、その中にはJ-20やJ-35Aといった中国製

ステルス戦闘機も含まれていた。

また、その中で特に注目を集めたのはJ-10CE戦闘機で、同機は中国空軍で使われている第4.5世代戦闘機の輸出型である。この機体はパリエアショーの直前の5月に、インドとパキスタン間で発生した武力衝突で、パキスタン空軍が戦闘に投入し、インド空軍のフランス製ラファール戦闘機を撃墜したと報道されている。

ラファールのメーカーであるダッソー社のエリック・トラピエCEOは、この武力衝突での同機の撃墜を「完全に事実誤認」と公式声明で否定しているが、複数の海外通信社でパキスタン当局の声明やアメリカ情報機関関係者のコメントを引用するかたちで報道されており、詳細は不明ながらもJ-10CEの名前は世界に知れ渡ることとなった。

中国では輸出モデルにはExport（輸出）を意味するEを付けており、J-10CEは輸出型として世界各国の空軍に提案されている。また、展示された模型には同じ輸出型のPL-10EとPL-15Eのミサイルが取り付けられており、後者は今回のラファール撃墜に使われたという中距離のレーダー誘導ミサイルとなっている。

J-10CEとPL-15Eは、アメリカ製の兵器でいえばF-16ファイティングファルコン戦闘機とAIM-120 AMRAAM空対空ミサイルにあたり、両方とも世界各国の空軍に輸出されている。しかし、米国の場合は海外への武器輸出は対外有償軍事援助制度（FMS）でアメリカ政府の承認が必要であり、米国と利害対立や外交上の問題がある場合は認められない。そういう国々にとっては、中国のJ-10CEやPL-15Eは魅力的な選択肢だといえるだろう。現時点でJ-10CEを導入したのはパキスタン空軍のみであるが、今後はラファール撃墜の報道が呼び水になって、導入する国々が増えていくかも

しれない。また、米国と外交的に利害対立がある国々でも、J-10CEを導入すれば欧米戦闘機と対峙できるだけの空軍力を持つことができ、これは中国防衛産業の躍進だけでなく、世界の空軍力の軍事バランスの変化にも影響を与えるかもしれないだろう。



AVIC社のブースに展示されたJ-10CEのスケールモデル。公式には認められていないラファール撃墜のニュースは、パリエアショーでのこの機体の注目を集める結果となった

### ■電動航空機の商業化なるか？

航空機の電動化やeVTOLの存在は、もはや航空機業界では珍しいものではなく、今回のパリエアショーでも複数の会社が独自の機体を展示していた。

電動航空機ではアメリカのベータ・テクノロジー社が完全電動型固定翼機 ALIA CX300を展示し、デモフライトも連日実施した。同機は全長15メートルで最大ペイロード約567キログラム。1時間の充電で約185キロメートルの飛行が可能だという。電動化の一番の恩恵は運用コストで、同社の説明によると35分間の電力コストはたったの7ドル（約1000円）だという。

まだ本格的な商業運行はされていないが、アメリカのリージョナルジェット会社のリパブリック航空が検証用に1機の導入を決め、ブリストウ・グループは実用化のためにノル

ウェーでの試験を実施するという。

航空機の電動化は、技術的にはすでにできる実現できる段階にあるようで、会場には既存機を改造した航空機は複数展示されていた。ただし、その多くが技術的なデモンストラター機的なものであり、そのまま商業機として活用できるものはほとんど無かった。ALIA CX300は完全に新規の機体であったが、それ故に機体レイアウトや運用形態を自由に決めることができ、それが商業航空会社との連携に繋がったのだろう。今後実施される試験については、この機体だけでなく電動航空機自体の商業化の試金石となるかもしれない。

### ■eVTOLのカギは法整備？

電動航空機のように、技術的に開発できても商業化が難しいのがeVTOLだろう。日本的には「空飛ぶクルマ」といった方が分かりやすいかもしれない。eVTOLのような複数ローターによる飛行制御は、ドローンのクワッドコプターなどで実現されている技術である。しかし、eVTOLは人を乗せる以上、安全性などに通常航空機以上に注力する必要がある、商業化には航空法の整備などさまざまな障壁がある。日本では現在開催中の大阪万博にて商業運航を目指したが、規制・認証制度の未整備などを理由に断念している。パリエアショーではさまざまなeVTOL機が展示されたが、商業運航や事業化もセットで提示できた企業は限られていた。

ブラジルのエンブラエル社の子会社であるエヴ・エア・モビリティ社は、新しいEve eVTOL機を発表（会場にはモックアップを展示）しただけでなく、ブラジルのヘリコプターを使ったエアタクシー事業を行っているレボ社との購入契約も発表。最大50機の販売とアフターサービス契約がこれに含まれてい

るという。レボ社はEve eVTOLの最初のカスタマーとなり、最初の機体は2027年頃にデリバリーされる予定とのこと。

エヴ・エア・モビリティ社の予測によると、2045年までに3万機のeVTOL機が30億人の乗客を輸送し、その市場規模は年間2800億ドル（44兆円）にもなるという。個人的にはこの市場規模はかなり過大に思えるが、eVTOLが実用化して、それこそ「空飛ぶクルマ」として普及すれば、既存の航空機よりも大きな市場になる可能性もあるかもしれない。

eVTOLの実用化に向けて、制度整備と運用について具体的な活動をしているのがアメリカのウィスク・エアロ社である。同社はアメリカのボーイング社の子会社であり、親会社の実機の型式証明取得のノウハウを生かして、連邦航空局（FAA）と欧州航空安全機関（EASA）の認証プロセスの見通しを示していた。また、フロリダ州マイアミの空港運営部門とMOU（覚書）を締結して、都市空域での運行を模索しているという。また、日本でも日本航空の子会社であるJALエンジニア



報道陣に公開されたエヴ・エア・モビリティ社のEve eVTOL機。2027年に最初の機体のデリバリーが行われ、それから数年以内の商業飛行の実現を目指している。

リング（JALEC）と石川県加賀市との間で三者間MOUを締結。加賀市は日本政府により「国家戦略特区」に指定されており、「次世代エアモビリティ・コンソーシアム」が2024年11月に設立され、eVTOLやドローンの産業誘致の活動が進められており、将来的にはウィスク・エアロ社の機体が試験飛行を行う可能性があるかもしれない。

#### ■開催直前に出展拒否をされたイスラエル

今回のパリエアショーではちょっとした事件も起きていた。それが、イスラエル系の防衛企業の出展拒否である。これはフランス当局によって開催直前に行われたもので、屋内展示エリアに出展していたIAI、ユービジョン、エルビットシステムズ、ラファエルのイスラエルの防衛企業のブースが、それを覆い隠すような黒い壁が設置され、来場者はブースに立ち入ることができなくなっていた。筆者もその様子を見ようと現地に行ったが、そこには壁だけでなく武装した複数の警官が常駐しており、写真を撮影しているのを見つみると、制止までされる異例の警戒態勢となっていた。

この異例の出展拒否の理由は、当局の発表によると、イスラエル企業が攻撃兵器の展示の撤去に応じなかったためとされるが、他社のブースで武器展示がされていることを考えれば、その理由に整合性はない。現地の報道などによると、パリエアショー開催直前に実施されたイスラエルによるイラン爆撃や、これまでのガザ地区への強硬政策や武力攻撃に対して、フランスの外交的な意見の表明するための外交的なアピール活動の一環とも言われている。

正確な理由は現在も分からないが、今回の出展拒否についてはイスラエル国防省が「醜悪かつ不適切」と異例かつ強硬な声明を発

表。防衛企業各社も強く反発しており、フランス政府に対する訴訟も準備していると報道されていた。



フランス当局の異例の措置によって、黒い壁に覆われたイスラエルのIAIのブース。壁の設置は開催初日の前日夜に突貫的に行われたが、どのような事情で判断が下されたのか詳細は不明

## ■業界情報だけでなく、政治と経済も実感

筆者にとって初めてのパリエアショーであったが、日本にはなかなか分からない欧州の航空宇宙産業について実体験できたのは非常に有意義であった。また、欧州ではよくある共同開発や、ライバル企業とのせめぎ合いについて、その片鱗を生々しく見ることもでき、そうしたビジネス的視点からの貴重な情報も有益であった。

技術者、ビジネスマン、防衛産業など、さまざまな業種の方々に、ビジネス目的は勿論のこと、今後の経験のためにもぜひ訪れてほしいイベントだといえる。しかし、近年は地球温暖化の影響なのか、6月でもパリは夏日の様に熱く、来場時には暑さ対策や飲料水をつねに持ち歩くなど、健康面の配慮が必要だ。