

シンガポール航空ショー2020参加報告

JA2021への出展を勧誘

来年9月に東京ビッグサイトで開催する2021年 国際航空宇宙展（JA2021）の出展を誘致するため、2020年2月11日（火）～14日（金）にわたりシンガポール航空ショーに参加した概況を報告する。

1. 航空ショーの概要

(1) 開催概要

シンガポール航空ショーは、1981年に始まったアジアン・エアロスペースに前身を持つアジア最大級の航空宇宙および防衛の展示会である。2008年から政府系の展示会運営会社であるExperia Eventsによる隔年開催になって以来、今回で7回目を迎え、2月11日（火）～14日（金）のトレードデイおよび15（土）と16（日）のパブリックデイの合計6日間にわたり開催された。

新型コロナウイルスによりシンガポール政府がショー開催10日前から4段階で入国管理を強化し、開催1週間前にDORSCON Yellow（疾病発生対応システム状態：黄色）を発令し、さらに4日前にOrange（ちなみにRedは外出禁止令で

移動禁止、Orangeは自由に出歩ける最も厳しい措置）に強化し、中国に関連する入国、航空便乗継を禁止した。人が集まらないよう、不要不急の会合は中止または延期が要請され、オフィスでの就労を自粛し、テレワークを推奨するなど、道路や地下鉄では通勤ラッシュが解消するほどの人通り減少が見られ、いつものシンガポールから変化していた。このため本ショー主役の一員である中国企業並びに健康被害を懸念する欧米の大企業が総数で全者の10%余りとなる70近くの出展者（面積は10%を大きく超え、一等地を占める大手企業）が急遽取り止めたり、ブースは完成しているが説明員はいない状況であったり、飛行展示を直前に取り止めたり、出展を2日間とし途中で切り上げたりした他、対応人数を



航空ショー（屋外展示正面）



入場前の体温スクリーニング

1名と最小にする、展示内容は説明しない連絡員を置くだけの出展者も見られ、混乱は大きかった。ショーに併催のVIPを一同に集める目玉イベントも中止となるなど、今までと全く異なる航空ショーとなった。シャトルバス乗場と入場口に熱カメラによる体温スクリーニングが置かれ、来場者には日付入りの検温済みシールが貼られる公衆衛生セキュリティの徹底が見られた。開会レセプションでは、着席者の座席番号をチケットにし、一か月の保管を命じるなど、万一の感染発生時にも濃厚接触者を追跡することが可能な管理が行われた。会場へのシャトルバスも輸送毎に番号が振られ、どのバスに乗って入退場した



東京都（TMAN）ブース



着席の番号管理



川崎重工業ブース

かを個々に追跡可能とした。また、会期後半は学生を招待し、教育と企業宣伝を兼ねた企画が実施されたが、参加者は少なく前回とは全く異なる様相であった。

最近の航空ショーと同様に大口受注の発表はなく、Airbusの直近4半期の赤字が会期中に報じられるなど明るいニュースは乏しかった。

一方、常連の三菱航空機をはじめSubaruが民間ヘリで出展し、川崎重工、東京都や各自治体のクラスター展示や数社の企業展示が見られた。回を重ねるごとに日本企業の出展社数、面積を増加させ、日本の航空機産業はアジアでの活動が定着しつつある。

(2) 展示会場の概況

シンガポールのST Engineeringが会場正面中央に巨大なブースを構え、開催国を代表する企業として航空には無縁の兵員輸送車などの地上防衛装備品やサイバー対応技術を広く展示して、総合的な防衛産業としての存在をPRしていた。

米国は、出展取りまとめ会社Kallman社が大小合わせ87出展者を集め米国パビリオンとし大きな面積を占めていた。DORSCON OrangeになってLM、Northrop Grumman、



ST Engineering社のブース



三菱航空機ブース

Raytheon、Bell、Collinsなど23社は出展を最終的に中止した。Boeingは地上展示こそ中止したが、米国パビリオンとは別に大きなブースを設け、少ない説明員ながら展示を続けた。Boeingに隣接する三菱航空機はM100室内モックアップを持ち込み従来から一新した開放的なブースを設けたが、乗客は少なく閑散で、ショー異変の影響を受けていた。

フランスはフランス工業会（GIFAS）が取り纏めてパビリオンを作り、広いブースを展開した。しかしながらGIFASが各社に本国からの出張自粛を要請するなど、現地スタッフでの対応や展示中止が複数社となるなど慎重に対応した。シンガポールで直前に実施された別の国際会議参加者が欧州内で感染者として発見された影響であろう。

中国のAVIC、COMAC、AMECOは会場中心付近の一等地に展示を予定していたが、政府の防疫措置による中国人の入国禁止で急遽展示が不可能となった。

中国企業の展示予定場所の近くはロシアのUnited Aircraft Corporation、Russian Helicoptersが大きなブースを設け売込みを図っていた。

さらに、シンガポール、イスラエル、英国、ドイツ、カナダ、オーストラリア、オーストリア、インドネシア、マレーシア、スイス、



シンガポール・パビリオン

米国フロリダ州がそれぞれの工業会あるいは出展とりまとめ会社による統一的な展示をし、それらは会場面積の半分近くを占めていた。OrangeとなったあとでカナダのBombardier、CAEなどが出展中止し、パビリオンは出展が激減、BDLI(独航空宇宙工業会)も参加を中止するなど、装飾は完成したものの説明を中止した展示も多くあった。

その他にLufthansa Technikなど多くのMRO企業やそのサービスの一翼を担う修理・整備、部品供給サービス等のさまざまな企業が出展しておりシンガポールの航空産業集積を反映する展示が目立った。

展示会場内は招待使節でさえ人数が減っていたように感じられ、来場者は少なく、初日

から航空マニアが目立ち、3日目からは来場者は激減し、4日目の金曜は100を超える出展者が展示を切り上げ、朝から撤収日のように参加者は少なかった。DORSCON: Orangeは、政府が市民に外出自粛を要請し、街はいつもと違う風景であり、航空ショーどころではない事態では参加者の激減は止むを得ないであろう。

(3) 会議、フォーラム

会場内に専用の部屋が設置され、以下の3つのビジネス・フォーラム(パネル討論)が行われた。

- ・ Next Generation MRO in a Digital World
- ・ Changing the game for manufacturing
- ・ Innovation Forum - Urban air mobility
- dream to reality

一方、世界中の航空輸送・産業界のVIPを数百人集めるSingapore Airshow Aviation Leadership Summitは開催5日前に中止が決まった。

(4) 屋外展示、飛行展示

・屋外展示

シンガポール空軍機は最も注目を集める場所に空軍現用機(F-15SG、F-16D+、AH-64D、A330 MRTTなど8機種9機)を集め、展示を



米軍機の地上展示



HondaJet Elite (HA-420)



SUBARU BELL 412EPX

行っていた。米軍がF-18E戦闘機、KC-135、C-17輸送機、MV-22、AH-1Z、UH-1Yなどシンガポール空軍に次いで多くの機数を展示した。他にはマレーシア空軍がSu-30MKMを、タイ空軍は近代化されたF-5E戦闘機展示していた。地上展示は屋内展示以上に展示中止が多く、予定の約半数が展示した。また日を追って展示を切り上げ機数が減少した。

2年前の地上展示の最大勢力はビジネス用の小型ジェットやターボプロップ機であったが、今回はビジネス用の小型ジェットがDassault Falcon、HondaJet Eliteの計3機と影を潜めた。またへりは防衛装備庁のUH-Xのベースとなった民間型SUBARU BELL 412EPXが展示されていた。

旅客機はE195-E2、ATR72-600が展示されたが、4日目はATRのみとなった。

60機弱が展示された前回と比較すると、今回は30機程度と半減し、軍用機が多数となった。

• 飛行展示

シンガポール空軍が連日F-15SG戦闘機と2機のAH-64Dヘリの異機種での編隊曲技飛行を披露し、米空軍F-22、B-52、米海兵隊のF-35Bなどが乱舞した。またアクロバット

チームとして、中国空軍の7機編成のJ-10戦闘機による曲技チームが開催1週間前に急遽参加を決め、その一方で韓国空軍の曲技飛行チームはショーの直前に参加を中止した。中国の旅客機COMAC C919の中国外での初披露の飛行展示も予定されていたが中止され、民間機の飛行展示はなかった。



シンガポールが導入検討中のF-35Bデモ飛行

(5) SJACブースの概況

SJACは東京都ブースの一角でJA2021のパネル展示を行うと共に、パンフレット類の配布を通して出展勧誘、広報活動に努めた。また、JAに来ていない企業・団体へ出向いて広報・出展勧誘を行うと共に、国外の企業・団体との打合せを行った。冊子は重いと、



SJACスタンド



米国臨時大使の主催レセプション

CDやUSBはセキュリティを理由に受け取られないことが増えたため、今回は資料類を公開したweb上のアドレスをQRコードにしたリーフレットを用意したところ、好評を得た。

また期間中には次の4つのレセプションに参加し、交流やJA出展を勧誘した。

- ・主催者による副首相が来賓の開会式・レセプション
- ・駐シンガポール米国臨時大使主催のレセプション
- ・駐シンガポール豪大使主催のレセプション
- ・GIFAS（仏工業会）主催のレセプション

さらにSJACは工業会間の交流として、米、英、仏、シンガポールと情報を交換した。経済産業省と連携し、Seletar空港隣接の工場見

学やショーのあとでマレーシアに移動し、現地の航空産業界と交流した。しかし、予定していたレセプションや多くの会合が新型コロナウイルスの影響で相手先の変更や取り止めとなり混乱した。

2. 所感

今回のシンガポール航空ショーは新型コロナウイルスに大きく影響を受けた。主催者Experia Event社は政府系の会社であることもあって、開催10日前から入国管理の刻々の変更を受けて、種々の情報発信、運用変更、内容変更を連日のように通知、表明し、機敏な危機管理運営を見せていた。この点はJA2021主催者として参考になり、また参加者が疑心暗鬼になる部分が少なくなるように情報発信に腐心する様子が勉強になった。

ショーの開始直前に、シンガポールは直近14日間に中国に滞在した人は入国並びに航空便乗継を禁止した。加えて他国に長期間居住

し、新型肺炎発生時に中国に滞在していない中国人にもVISAを発給せず入国させない厳格さが見られた。会場の外でも、人が集まる商業モールや大規模ビルの入口などでは、熱カメラや温度計による体温スクリーニングがあり、発熱者は移動が禁止され、感染拡大防止を当局が市民に目に見えるように行っていた。

保健当局は握手・ハグの自粛を強く要請し、欧米文化常識の握手を相手が一瞬ためらうごちなさや、航空ショーのそこここでいつもは見かける欧米人同士のハグや顔を近づけキスをする風景も全く見かけず、参加者には日常ではない緊張感があった。ここ1年近くの世界各地の航空ショーと同じく大型商談発表はなく、トレードは低調で、日を追うごとに出展者、参加者ともに減少した。

世界が連結され緊密に関わりあって経済が

活動する中で、新しい感染症はそれらをずたずたにすると痛感した。世界の連結性や緊密性を確保する手段として、航空機は大きな役割を果たして世界の活動を支えているだけに、今後の経済動向や航空輸送需要が感染症によって、業界の操業や収益に直結することを短期的には深刻に懸念している様子を他の出展者との対話で感じ取った。

街から大勢の中国人の観光客とビジネスマンが消え、しかもシンガポールの感染者数はこの時日本に次ぐ世界第3位と、ここが中国大陸と緊密に繋がる中華経済圏であると再認識した。また、日本と異なり春節の直後から経済に支障があっても強固な感染症蔓延予防策を実施し、その後の両国の感染者数増加の差に繋がる差異を身をもって体感した稀有な機会となった。

〔(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〕