

Aviation Summit 2020 参加報告

高木 大介 ワシントン国際問題研究所研究員

1 はじめに

2020年3月5日、ワシントンD.C.の中心部に位置するRonald Reagan Building and International Trade Centerにおいて、全米商工会議所主催の第19回Aviation Summitが開催された。このイベントは年に一回開催されており、毎年航空業界を代表するビジネスリーダーが数多く参加し、航空業界が直面する課題について議論し、その解決策を話し合う機会となっている。主催者の発表によれば、今回は1,000名を超える聴講者が参加したとのことであり、現地で聴講していた筆者も、詰め掛けた数多くの聴講者が集中して議論に耳を傾ける様子を目の当たりにした。なお、早朝から夕刻まで多くのプログラムが用意され、多くのトピックが話し合われたため、本稿ではとりわけ特筆に資すると思われるプログラムを抜粋して紹介することとした。

2 Aviation Safety In Focus (航空安全への焦点)

この日最初のセッションは、特にパイロットの視点からの航空安全に焦点を当てた議論が行われた。ボーイングの737MAX型機の運航停止問題が尾を引く中、米国においても運航の現場においていかに安全を担保するかという課題への関心の高さが窺えた。登壇者の一人である航空機パイロット協会(Air Line Pilots Association, International)副会長のBob Fox氏は、「航空の安全を確保する上で最も重要なことは何か」というモデレーターからの質問に対し、「それは間違いなく、マニュアルを整備することだ」と答えた。氏は、「基本操作のマニュアルはもちろん、あらゆる不測の事態に対応したマニュアルをどれだけ仔細に準備できるかが重要だ」と付け加えた。また、航空安全にとって重要な三つの要素として、「認証(Certification)」、「人材と科学技術(Manpower & Technology)」、「シミュレーター(Simulator)」が挙げられた。

3 Security Check-In, From The Ground To The Sky
(保安検査、地上から上空まで)

航空保安に関する諸課題も航空業界において関心の高いテーマの一つである。このセッションでは、政府機関、空港運営事業者及び研究機関の各所から専門家が登壇し、議論が行われた。最初に話題に上ったのは「Real ID」だった。「Real ID」とは、連邦法に基づき連邦統一基準での運転免許証や身分証の発行を各州に義務付けるもので、9.11同時多発テロ事件を受けて同法が成立した。しかし個人情報漏洩の恐れや財政負担を理由に導入に反対する州政府もあり、施行が延期され続けてきた経緯がある。施行延期の最終期限が2020年9月30日に迫っているが、本稿の執筆時点で、オレゴン州とオクラホマ州は導入延期中、ニュージャージー州、米領サモア及び北マリアナ諸島が審議中となっている。導入済みの州も含めまだReal IDを保有していない米国民も多く、施行までどれだけ保有率を上げられるかが連邦政府の大きな課題となっている。運輸保安局(Transportation Security Administration, TSA)のDavid P. Pekoske行政官は、「空港の保安検査でReal IDを所持していないことが判明した場合、別途の保安検査を受けてもらう必要がある。この事態が重なれば、保安検査の長時間化、非効率化を招き、空港にとっても旅客にとっても悪影響となる」と懸念を表した。また、航空保安の現状と今後の見通しについての所感として、ワシントン空港公社(Metropolitan Washington Airport Authority, MWAA)のJack Potter社長は、「9.11以降、航空保安技術は成熟した。現在は航空保安分野においても、単に保安レベルを高めるだけでなく、旅客のニーズを汲み取りいかに利便性を高められるかに注力すべき段階にある。その点においては、生体認証技術の導入による利便性の向上は目覚ましい」と述べた。また、航空情報共有分析センター(Aviation Information Sharing and Analysis Center, A-ISAC)のJeffrey Troy CEOは、「航空保安分野で最も関心を集めてい

るのはサイバーセキュリティだ。重要なのは、戦略の必要性であり、具体的にはサイバーセキュリティプランの策定、フレームワークの構築及びキーエリアの選定と注力を行い、脆弱な箇所とそうでない箇所のギャップを極小化することだ」と述べた。

4 Serving The Modern Customer At 35,000 Feet (上空 35,000 フィートで今時のお客様をもてなすために)

近年は、科学技術の進展により航空機内でもインターネットに接続できるようになった。このセッションでは、そのような機内インターネットサービスにかかるインフラ整備を事業として展開する企業が登壇し、議論が行われた。商用航空機向けのブロードバンド接続やインターネットサービスを展開する Gogo 社の Jon Cobin 上級副社長は、「我々が目指すのは、アプリを活用して上空の機内でもスターバックスにいるのと同じサービスを受けられるようにすることだ」と述べた。また、先述の Gogo 社が提供する地上から航空機に電波を送受信する設備と異なり、人工衛星による電波の送受信で機内インターネットサービスを提供する SES Satellites 社北米支社の Eric Diamond 航空セールス担当副社長は、「機内インターネットの需要はますます高まっており、今後も専用の人工衛星を更に打ち上げていく予定」と今後のビジネス展開を展望した。

5 Flying Across A Changing Globe (変わりつつある地球を飛行する)

このセッションでは、米国のフロンティア航空をはじめとする欧米の格安航空会社の支配権を有する未公開株式投資会社の Indigo Partners の創設者である William A. Franke 氏、国際航空運送協会 (IATA) の Alexandre de Juniac 事務総長、米国運輸省 (DOT) 航空・国際担当次官補代理の David E. Short 氏が登壇し、航空業界の最新トピックを中心に議論が行われた。初めに、現在世界中で猛威を振るっている新型コロナウイルスについて触れ、IATA の de Juniac 事務総長は、「2 週間前まで 300 億ドル程度と想定していた新型コロナウイルスの拡大による航空業界の損失が、最新の試算では全世界で 1130 億ドルにも上ることが分かった」と新たな見通しが紹介された。続いて DOT の Short 次官補代理が米国政府の新型コロナウイルスへの対応状況を説明し、米国民の安全を最優先に対策に取り組んでおり、中国からの入国制限をはじめ、イラン

及びイタリアから米国へ向かう旅客の出発前の事前検査の実施を徹底していること、また、米国疾病予防管理センター (CDC) が米国内における対応の中心的役割を担っており、最大限の力を発揮していることや香港を含む中国での拡大防止に協力していることを明らかにした (※上記はいずれも本イベント開催時点のもの)。

続いて話題は昨今のアライアンスを巡る状況に移った。近年、航空会社間のパートナーシップはアライアンスの枠組みを超え、他のアライアンスやアライアンスに加盟していない航空会社との個別の共同事業提携 (JV) や乗継協定等が増加している。IATA の de Juniac 事務総長はそういった状況を、航空業界により競争的な環境を生み出していると述べて歓迎した。続いて DOT の Short 次官補代理は、「米国政府は直近の 3 年間で 24 ものオープンスカイ関連協定を締結しており、空の自由化に多大なる貢献をしていると自負している。とりわけ、羽田空港の国際線増枠に伴う米国航空会社への発着枠の配分と英国との EU 離脱後を見据えた航空協定の締結は大きな成功と呼べるものだ」と自国の成果を強調した。

6 A Fireside Chat With Boeing's Commercial Airplanes Leader Stan Deal (ボーイング商用航空機部門責任者スタン・ディール氏との対話)

737MAX 型機の運航停止問題で渦中のボーイングから、商用航空機部門担当上級副社長の Stan Deal 氏が登壇し、件の問題について語った。Deal 氏によれば、同社は同型機の運航復帰に向けて前進しており、同社のみならず規制当局と協力して全力して問題解決当たっていることが示された。次のステップは当局による認証に向けた試験飛行であり、できる限り早く実施できるよう準備を進めていると Deal 氏は述べた。さらに Deal 氏は、「今回の事態を受けて、ボーイングが更に進化するためには、モノづくりの精神 (Product Mind) とイノベーションの継続 (Keep Innovation) を決して忘れてはならない」と付け加えた。また、新型コロナウイルスに話が及ぶと、「中長期的な影響は予測がかなり難しい。しかしながら感染源とされる中国は世界第 2 位の経済大国であり、当地を中心に経済が停滞すれば当社への影響は小さくはないだろう」と述べた。

7 A Fireside Chat With Bradley D. Tilden (ブラッドリー・ティルデン氏との対話)

今回のイベントは、米国の航空業界を牽引する航空会社の経

営者が数多く登壇したが、アラスカ航空会長兼CEOのBradley D. Tilden氏もその一人だ。Tilden氏との対話セッションは、20年前の2000年1月に起きたアラスカ航空261便の墜落事故の話題で始まった。Tilden氏は、「737MAX型機の事故と同様、大変痛ましい事故であり、アラスカ航空はその経験を経てより安全の強化により責任をもって取り組んでいる」と強調した。また新型コロナウイルスについては、従業員と社利用旅客については今のところ感染者は出ていないことが説明された。その他、近頃発表されたアメリカン航空との提携とワンワールドへの加盟については、「とてもエキサイティングなことであり、西海岸の顧客に多くの恩恵をもたらすことができる」と自信をのぞかせ、また環境問題への取り組みについても、「代替燃料や電気を動力とするエネルギーの多様化を模索中」であることを明らかにした。

8 A Fireside Chat With Gary C. Kelly (ゲイリー・ケリーとの対話)

続いて、サウスウエスト航空CEOのGary C. Kelly氏が登壇した。サウスウエスト航空といえば、米国航空会社の中で最も多くの737MAX型機を保有しており、経営への多大なる影響が懸念されている。Kelly氏は、「今年半ば頃の運航復帰を確信している。(737MAX型機が)運航に戻った暁には、再び成長することを約束する」と述べた。また、モデレーターが

「737MAX型機の運航が再開された際、旅客をどのように納得させるか」という質問に対し、「運航計画、パイロットのトレーニングプログラム、顧客とのコミュニケーションプログラムをしっかりと策定し、丁寧に説明する」と述べた。

9 おわりに

先述した以外にも、カナダのMarc Garneau運輸大臣やアメリカ航空のDoug Parker CEOが登壇するなど、例年以上に多彩な顔触れが揃ったイベントであった。総括するとすれば、時節柄、どの登壇者にも「新型コロナウイルス」と「737MAX」の話題が振られ、各々の見解が述べられたことは先述のとおりであり、次いで、航空会社間の提携事業やパイロットなどの労働力確保、二酸化炭素の排出削減を主とする環境問題等に関する議論が多かったように思う。昨年に多く取り沙汰された先進技術やイノベーションについては、その割合が若干減じたように見えたが、上記の話題に押されたとはいえこの1年で大々的に取り上げる必要性が薄れるほど航空業界における技術的な発展が進んだと言えるのかもしれない。今回のイベントでも中心的な話題となった新型コロナウイルスの影響の大きさは、北米の航空業界においても計り知れないものがあり、今後も刻一刻と移り変わる状況を注視していきたい。