

米5G拡大で航空混乱

米国便、欠航相次ぐ

導入延期も火種なお

電波干渉懸念

米通信大手AT&Tとベライゾン・コミュニケーションズは19日に予定していた高速通信規格「5G」のサービス拡大に関し、空港周辺での導入を延期した。連航への影響を懸念する航空各社で米国便の欠航が相次ぎ、混乱が広がっていた。全日本空輸（ANA）や日本航空（JAL）は通常運航に戻す方針を明らかにしたが、新周波数帯を巡る混乱がくすぶるなか、先行きは手断を許さない。

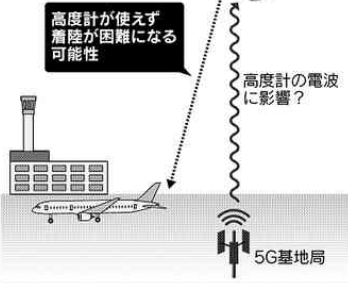


日航・全日空、きょう正常化

18日までに欠航を表明したANA、JALをもちきょうの懸念をのほか、米メディアによるとエミレーツ航空が米中西部シカゴ、南部テキサス州ダラス、東部ボストンなど主要空港への運航を当面停止するとし、米航空大手などは欠航を表明していない。インドのエアインディアも複数の便の運航を見合わせるという。米航空業界は17日、ホワイトハウスに働きか

問題となつてい

5Gの電波が着陸に影響する可能性がある



米航空業界は17日、ホワイトハウスに働きか問題となつてい

米航空業界団体、エアラインズ・フォー・アメリカ（A4A）代表のニコラス・カリオ氏は18日、「新たな5Gサービスが航空と安全に共存できる」と強調したが、米国の出遅れ感も否めない。

「Cバンド」と呼ばれる周波数帯域を使った5Gサービスだ。カバー領域の広さと情報伝達量のバランスがよい周波数として知られる。2社が合計約700億（約8兆円）を投じて落札している。航空会社は、航空機と地上との距離を測る高度計が使う周波数帯と、Cバンドの周波数帯が干渉すると懸念する。高度計が使えなくなり「目視のみの確認を迫られる可能性がある」（航空大手幹部）など運航上のリスクがあると指摘が出ていた。

一方、5Gが幅広く導入されている欧州では大きな問題は生じていない。英通信業団体は7日、「高度計に近い周波数域での5Gやその他のサービスは長年使われて

「Cバンド」と呼ばれる周波数帯域を使った5Gサービスだ。カバー領域の広さと情報伝達量のバランスがよい周波数として知られる。2社が合計約700億（約8兆円）を投じて落札している。

日本では2018年に総務省が5G展開の技術に関する条件をとりまとめた。Cバンドに相当する周波数帯については、航空機の経路や空港周辺での基地局の設置禁止エリアを設けており、電波利用に必要な免許を申請する際の審査基準に盛り込まれている。

NTTドコモなど携帯大手各社は空港周辺では基地局を設置しないことで、電波干渉の影響が出ないよう運用している。航空機の高高度計への干渉した事例はこれまでなく、携帯各社は「国内の5Gの展開に影響はない」としている。

米航空業界団体、エアラインズ・フォー・アメリカ（A4A）代表のニコラス・カリオ氏は18日、「新たな5Gサービスが航空と安全に共存できる」と強調したが、米国の出遅れ感も否めない。

空港周辺での米国のCバンド導入は今回の措置で3度目の延期となる。21年12月上旬の当初計画から1カ月以上遅れている。米連邦航空局（FAA）などが安全確保のための技術的対策を講じる時間としているが、通信会社側の不満は募る。AT&Tは18日の声明で「約40カ国で5G技術は飛行機の運航に影響を与えず安全に導入された。それができないのはFAAの能力不足だ」と述べた。

日本では旅客機の場合、航空貨物などで一定の影響が出ている。日本貨物航空は成田発シカゴ向けとシカゴ発成田向けの計2便を欠航した。大手フォワーダーの担当者は「供給が絞られるためスペースが逼迫し、通常よりもリードタイムを長くみてもらう可能性がある」と話す。

今回は5Gサービスの拡大延期で過度な混乱は回避できたものの、いざ一連の対応が不十分で再び問題が生じれば、同様の混乱を招きかねない。供給網を維持するうえでも大きな課題になりそうだ。

（ニューヨーク）大島有美子、松本萌