

ICCAIA 春期モンリオール会議に参加して

H29年（2017年）3月16日カナダ・モンリオール市のICAO（国際民間航空機関）本部ビルで行われた、ICCAIA（International Coordinating Council of Aerospace Industries Association；航空宇宙工業会国際協議会）のCouncil Meetingに参加した。通例、春期の会議は5月頃の開催だが、本年は3月に前倒して行われた。

1. はじめに

ICCAIAは6か国の航空宇宙工業会：AIA（米国）、ASD（欧州）、AIAC（カナダ）、UAI（ロシア）、AIAB（ブラジル）、SJAC（日本）で構成されている。ChairmanはAIAとASDが2年ごとに交代で務めており、本年からAIAのDavid Melcher専務に代わりASDのJan Pie専務が任に就いている。

4つの内部委員会、即ち（1）環境（騒音・エンジン排出物）委員会、（2）通信・航法・監視／交通管制委員会、（3）耐空性委員会、（4）セキュリティ委員会がある。Council Meetingではこれらの委員会から活動の報告を受け、また、その他ICCAIAの課題を解決するための議論を行っている。Council Meetingの上に各団体専務で構成されるBoard of Directors Meetingがあり、重要事項の意思決定をしている。Council MeetingとBoard of Directors Meetingは春と秋の年2回開催されている。

2. 主な議決事項

今回、懸案事項の一つであったBusiness Ethics（ビジネス倫理）に関してBy-law（定款）に追加する修正案が決議された。また、工業会からの会費については、ASDとAIAが50%を負担し、残りの50%は4工業会と新メンバー（加入があれば）が公平に分担するという方式が合意された。

新メンバーの勧誘に関しては、現在シンガポールとインドの航空宇宙工業会が関心を示

してきており、引き続き加盟に向けて調整を続けることが確認された。

3. 全般事項

米欧で保護主義的な動きが強まりつつあることに対して、航空分野は自由貿易を支持している旨ICCAIAとして明確にシグナルを出すべくStatementを纏めていくことになった。特にJan Pie氏が3月27日～30日に開催予定のGMIS（Global Manufacturing Industrialization Summit）において講演を行うこととなっているので、改めて上述の立場を述べていくことになった。

（以下、WEB掲載版においては、各章のタイトルを触るとその資料を参照できるようにした。）

4. ICCAIA駐在員から活動に関する報告

ICCAIAのICAO内駐在員であるJim Dow氏とVince Galotti氏からICAO内の活動に関するトピックスの報告があったので、その要点を記す。

- ・ICAOはパイロットのトレーニング方法の変更を検討するTask Force*を作っており、これをサポートしていく。（*CBATF：Competency-Based Training and Assessment Task Force）
- ・ICAOは本年12月11～13日にGlobal Air Navigation Industry Symposium（GANIS/2）

- を開催し、Cybersecurityに関わる議論が行われる予定である。ICCAIAもそれに参画していく。
- ・2003年以降、最大離陸重量45.5t以上の旅客機では堅牢な（重い）コクピットドアの設置が義務付けられた。ビジネスジェット機でもロングレンジ化に伴い機体重量が増し、45.5tを超える機体になった場合、用途に照らして不必要であるにも関わらず堅牢なドアを設けなければならず、不要な重量増を生む懸念が出てきている。このためICCAIAはIBAC（International Business Aviation Council）と共同してICAOに他部門を巻き込んだ再レビューを要望するworking paperを出した。
 - ・ICAOによってリチウムイオン電池を貨物として客室に持ち込むことが禁止されたが、ICCAIAはICAOと協調しながら、このリスク低減および運航者がリスク評価を実施するためのガイダンス作りをサポートしている。
 - ・ANC（Air Navigation Committee）は、AMO（Approved Maintenance Organization）の承認に関して他国とのHarmonizationを促しており、監査当局のレビューや承認作業の負荷を下げるために新たな制度の導入を検討・レビューすべきとしている。
 - ・ICAOでCybersecurityに関するエキスパートグループを作ることになり、脅威や脆弱性を管理するための規定を作り、他グループ（パネル）と連携して初期草案を作成していくことになった。範囲が膨大であり、最初に範囲をどう絞り込んでいくかが課題になっている。

5. 委員会報告

- (1) 環境委員会（Environmental Committee）
ICAOのCAEP委員会（Committee of Aviation

Environmental Protection）傘下で現在次の6つの分野に焦点を当てて活動している。

- ① CO2 Standard（新造機や旧運航機のCO2の排出基準）
- ② Non-volatile Particulate Matter Standard（微粒子の排出基準）
- ③ Independent Experts Integrated Review
- ④ Supersonic Noise & Emissions Standard（超音速機の騒音・運航基準）
- ⑤ Operational Noise Standard（離着陸時の騒音基準）
- ⑥ Aircraft End of Life（航空機のリサイクル）

①は2016年2月のCAEP会議で承認されており、2020年1月から適用が開始される予定である（「航空と宇宙」2016年6月号参照）。現在この適用猶予の枠を決めつつあり、リミット超えの度合いに応じた猶予機数を定めることを検討している。図1と図2にその案を示す。また、型式承認ごとのデータベース作りにも取り組んでいるが、OEMが機密データとして公開に難色を示していることが障害になっているとの話があった。なお、排出量削減のためのCORSIA（Carbon Offset & Reduction Scheme for International Aviation）は昨年のICAO総会にて合意され、2021年からの自発的参加、27年からの強制適用が決まっている（「航空と宇宙」2016年6月号および11月号参照）。

②に関しては、推力26.7knを超えるジェットエンジンに対して2019年2月に予定されているCAEP11会議にて基準を制定することを目指し、現在各製造者でTake OffとLandingの4つの運航条件にてデータを取得している最中との報告があった。

④について、JAXAのDSEND2プログラムを含む各国で行われているSonic Boom低減化プログラムと深く関わりながら、検討を進め

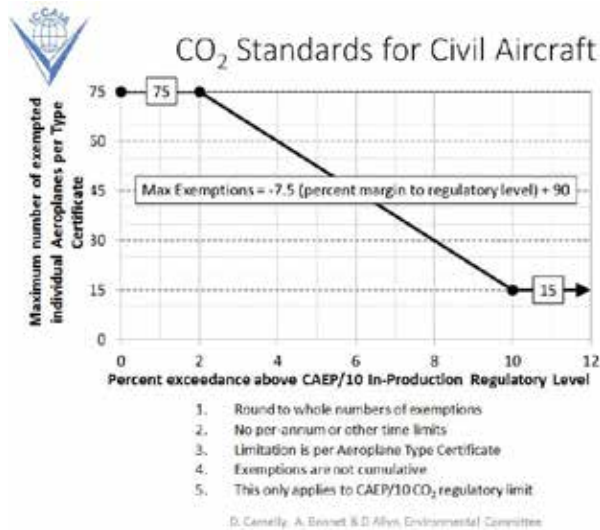


図1：製造中の航空機に対する適用除外機数（案）

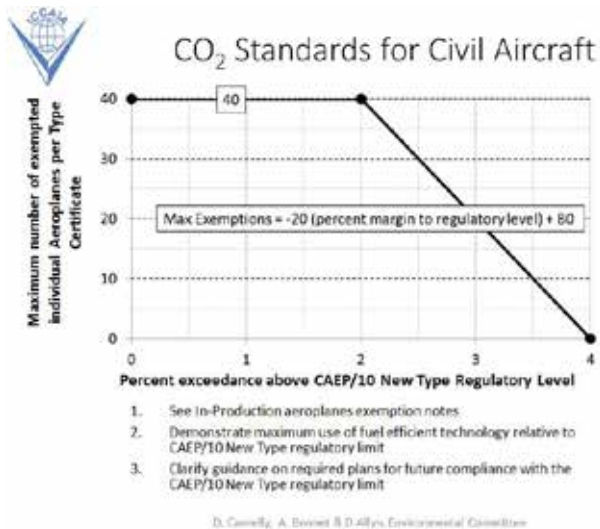


図2：新規型式承認機種に対する適用除外機数（案）

ている旨の紹介があった。

（なお、直近のCAEP Steering Group Meeting は2016年12月に開催されており、「航空と宇宙」2017年2月号に内容が報告されている。）

(2) 通信・航法・監視／交通管制委員会 (CNS / ATM Committee)

15の細分化されたWorking Groupで活動しており（図3）、RPASP (Remotely Piloted

Airplane Systems Panel) において、無人機に関わる課題を扱っている。無人機にはOpen、Specific、Certifiedの3カテゴリーがあり、ICAOはCertifiedのカテゴリーに焦点を当てて取り組んでいるが、一部500ft以下の低空の小型無人機および50,000ft以上の超高空域における無人機に対する取り組みも開始されている旨の紹介があった。

ATMRPP	Air Traffic Management Requirement and Performance Panel
IFPP	Instrument Flight Procedures Panel
NSP	Navigation Systems Panel
OPSP	Operations Panel
CP	Communications Panel
SASP	Separation and Airspace Safety Panel
PBNSG	Performance Based Navigation Study Group
ATMOPSP	Air Traffic Management Operations Panel
SOTF	Special Operations Task Force
SP	Surveillance Panel
FSMP	Frequency Spectrum Management Panel
RPASP	Remotely Piloted Airplane Systems Panel
IMP	Information Management Panel
GADSS-AG	Global Aeronautical Distress and Safety System Advisory Group
ASBU-PPT	Aviation System Block Update – Project Panel Team

図3：CNS/ATM CommitteeのWorking Group

(3) 耐空性委員会 (Airworthiness Committee)

13のWorking Groupで活動しており（図4）、6月にChairmanとVice Chairmanの選挙・交代が予定されている。また、AIRP（Airworthiness Panel）、RSAPWG（Runway Safety Action Plan Working Group）、SMP（Safety Management Panel）の作業に比して参画者が少ないため、メンバーの参画を募集している旨の説明があった。

商業機へのハロン消火器の搭載を禁止し代

替消火剤を用いた消火器を導入することを義務付ける制度の開始日は、本委員会が中心になってICAOに働きかけ、既に2016年12月から2018年12月に先延ばしになった。また、現在耐空性当局から事故時の原因究明のためにコックピットのビデオイメージを録画する提案が出ているが、耐空性委員会はこれに反対の立場をとっており、代替案としてディスプレイイメージをキャプチャすることを提案する方向であることなどの紹介があった。

ADOP	Aerodrome Design and Operations Panel
AIGP	Accident Investigation Group Panel
AIRP	Airworthiness Panel
DGP	Dangerous Goods Panel
FLIRECSWG	Flight Recorder Working Group
FTF	Friction Task Force
GASPRG	Global Aviation Safety Plan Roadmap Group
RPASP	Remotely Piloted Aircraft Systems Panel
RSAPWG	Runway Safety Action Plan Working Group
SMP	Safety Management Panel
WTSG	Wake Turbulence Study Group
CCHRWG	Cargo Compartment Halon Replacement Working Group
CSWG	Cabin Safety Working Group

図4：Airworthiness CommitteeのWorking Group

(4) Security委員会 (Security Committee)

昨年のICAO総会にてICCAIAはWorking PaperにてCybersecurityに対する専門家グループを組織するべきとの提言を行い、ICAO ANP (Air Navigation Committee) によって合意された。しかしSecurity委員会はメンバーが1名、Coordinatorが1名と少なく（共にASD）、対象とする範囲が極めて広いこともあり、メンバーの増員が望まれている旨の説明があった。また、直近で4月4～6日にUAE・ドバイにてCybersecurity Summitが行われることも紹介された。

なお、ICCAIAの会議の後にICAOの日本代表部を訪問した際に、松井眞司代表から、本年のICAOは環境とSecurityにプライオリティを置くこと、シンポジウム等の啓発セミナー

が複数企画されており、ICAOの理事会レベルでSecurityに関する国際ルール作りが議論されていく予定である旨を伺った。

6. 所見

今回のミーティングにて懸案だったBy-lawへの合意がとれたことは大きな前進だったと思う。また、昨年はICAOとICCAIAでCO2排出基準の設定や削減に向けた取り組みが大きな山を迎えたが、本年以降、Cybersecurityへの取り組みのプライオリティが上がっていることを実感した。これからSJACの関与を増やしていく必要があると考えられる。また、今後は参画団体も増える見込みであり、今回の会議ではICCAIAの活動が前向きに拡大していることが感じられた。

〔(一社) 日本航空宇宙工業会 国際部長 川平 浩司〕