

ICCAIAの春期ボード及び総会報告

ICCAIAの春期ボード及び総会は世界的なコロナウイルス（COVID-19）の影響により、今回は電話会議方式にて開催された。SJACからは専務理事と小職が参加したので、その内容につき以下報告する。

1. ボードテレコン（2020年5月6日開催）

1) 今回のアジェンダの承認の後に議事へ入った。

2) 前回ボード（昨年12月にテレコンにて開催）の議事録の承認

見直しが進められていたICCAIAのBy-Laws（約款）の最終承認が行われた。主な変更点は議長所属の団体が負っていた会議開催やICAOとの調整の業務をICCAIAのICAO駐在員に移すこと等である。

3) Code of Conducts（行動規範）

ICCAIAはカナダで法人登録が行われており、そのためカナダ法によりCode of Conducts（行動規範）への遵守が求められる。ICCAIAの各技術委員会のChair/Vice-Chairへも及ぶため対応方法につき調整が進められている。各技術委員会のChair/Vice-Chairは各々の企業に属しており、それら企業により対応方法が変わってくるため、ICAO駐在員がカナダの弁護士と対応方法を検討中であることが報告された。

4) ICCAIAのICAO駐在員事務所関連

ICCAIAはカナダ法人であり、地元政府（ICAOのあるモントリオール）へ各種申請（税金関係、就労ビザ関連等）を行っているが、コロナウイルス（COVID-19）の影響で地元政府の本件への優先順位が下がっており、時間が掛かっているとの報告があった。

5) 新たな技術分野対応の会議体創設のICAOへの提案

昨年9月の第40回ICAO総会にて話題となった、新たな技術分野への対応を迅速に進める為に、ICAOと産業界（ICCAIA）や他の業界団体（例IATA）の幹部が定期的に会合を持つことにつき、ICCAIAとして組織体や運営方法についての提案を行っていくこととした。ICCAIA内のStrategy Committeeにおいて早急に提案内容を詰めていくこととした。

（注：その後、ICAO都合（COVID-19対応を優先させるため）により9月以降の対応となった。）

6) ICCAIAの名称変更について

産業界を代表するものとして、名称変更が議論された。候補はIFASA（International Federation of AeroSpace Associations）とIAIA（International Aerospace Industry Association）の二つがある。Manufacturingの文言を入れるべきとの意見もあり、引続き議論がなされる予定。

7) 環境問題への対応プラン

環境問題についてのICCAIAとしての立ち位置を示していく必要があり、Strategy Committeeで相談して行くこととした。

8) ATAGとの連携（ATAG：Air Transport Action Group）

ATAGとのコミュニケーションをAIA（米

国) / ASD (EU) 経由で引続き図っていくこととした。(注: ATAGはIATA (国際航空輸送協会) ほかの業界団体やエアバス、ボーイング等のOEMが参加している団体で、環境とAviation Benefits (雇用やGDPへの影響) に注力して活動している。)

9) ICCAIAメンバー募集

今後のICCAIAメンバーの拡大については、各国の航空宇宙産業の売上げ規模の大きさから、中国、インド、イスラエル、メキシコ、シンガポール等が候補となるとICAO駐在員より示された。ICCAIAメンバーは政府から独立した団体であることがICCAIAの規約上の参加要件であり、政府との関係性が認められる中国へはProactive (積極的な) 勧誘を控えることとした。Strategy Committeeにおいて他の候補国への勧誘方法等を検討して行くこととした。

10) ICAO イベント予定

今後のICAOイベントの紹介が行われた。主なものは下記となる。

ICAO Global Aviation Security Symposium / 9月1日～3日 (ICAO本部)

Stock Taking Seminar / 9月8日～10日 (ICAO本部)

CAEP Steering Group / 10月5日～10日 (東京)

Seminar on the Environment / 10月13日～16日 (ICAO本部)

状況次第ではあるが、9月8日からのICAO会議に合わせて次回のボード／総会を開催して行くことが示された。

2. 総会テレコン (2020年4月30日開催)

加盟団体の専務理事、国際部長、各技術委

員会のChair、ICAO駐在員が参加しテレコンで行われた。ボード報告と重複しない項目につき記載する。

1) ICAOレベルでのコロナウイルス (COVID-19) への対応

航空機の運用継続に寄与するために、安全基準の改定等が進められている。(例: 旅客機の客室に貨物を載せることへの基準等)。空港のClean、航空機のCleanのように“Clean”がキーワードとなっているとの報告がICAO駐在員よりあった。

2) ICCAIAの財務状況報告

本年度の予算見通しが経理担当事務局のAIAC (カナダ) よりあり、予定通りとの報告であった。コロナウイルスの影響のために各国で行われていたICAOの会議は中止／延期となっており、ICAO駐在員の出張経費削減も織り込んだとのこと。

3) 各技術委員会のBy-Laws (約款)

ICCAIA本体のBy-Law (約款) が固まったことを受けて、各技術委員会のBy-Laws改定が進められている。ICCAIA本体のBy-Lawを骨子とし、各技術委員会特有の事項 (担当する技術項目、会議の開催方法・時期等) を反映して纏めて行き、最終的にはボードの承認を得ることとした。

4) Strategy Committeeの報告

本年1月より、ICCAIA加盟の各団体の国際部長、各技術委員会のChair、ICAO駐在委員が入りICCAIA全般に関する事項の協議、情報共有を行っている。有効に機能していることが報告された。

5) 技術委員会からの報告

各技術委員会の議長から活動報告があったが、多岐にわたるので以下にポイントを記す。

①Airworthiness（耐空性関連）委員会

貨物室でのハロン代替推進についてはCOVID-19の民間航空への影響が大きく、スケジュールが遅れる可能性が出てきている。

②ANEC（ANEC：Aircraft Noise and Engine Emission／騒音・燃焼関連）委員会

ICAOのLTAG（Long Term Aspirational Goal）の活動は2020年からのCarbon Neutral Growthを図るために、民間航空分野での中長期の活動をCORSAの枠組みも活用し纏めていくもの。5月のICAO会議（WEB）のほか9月にICAOでの会合等が予定されている。また、CAEP（Committee on Aviation Environmental Protection）の活動も3年後のICAO総会に向けて活動を開始した。

③CNS-ATM（通信・管制関連）委員会

（CNS-ATM：Communication, Navigation and Surveillance／Air Traffic Management）

管制関連のICAOでの各種技術専門委員会へオブザーバー（技術専門家の立場）で参加している。ICAOが推進する次世代航空管制システム（SWIM：System-wide Information Management）や無人機関連（Unmanned Vehicle）等の多様な分野に関わっている。

④Security（セキュリティー関連）委員会

IATA（国際航空輸送協会）と2月に初めて連絡会議を持ち、情報交換を実施した。今後は空港の保安検査場での警備装置等についての検討も始めていく。

3. ICAO駐在員の紹介

この機会にICCAIAのICAO駐在員の二人を紹介したく、彼らが作成した自己紹介とICAOでの取組みについてのメッセージの要旨を翻訳して記載する。



Mitch Fox氏

まず初めに、Mitch Fox氏はパイロット出身で民間航空分野での40年以上の経験を持つ。ICAOに1991年に入り28年間勤務した。その間に、ICAO事務局長部門でのTRANSAIRプログラムのトップのほか多数の部門を経験した。その間には国連にも2年間派遣され、平和維持活動で使用されている200機以上の航空機運航をサポートした。現在はICCAIAのICAO駐在員として、Air Navigation関連を担当している。



Dan Carnelly氏

Dan Carnelly氏はエアバス本社のツールズで20年以上勤務経験を持つ。フィリピン、韓国、台湾のマーケティングマネージャーを

務めアジア地区での豊富な経験を積むとともに、A320ファミリーのカスタマーサポート技術も務めた。ICCAIAのANEC（騒音・燃焼委員会）の議長も務めていた。現在はICCAIAのICAO駐在員として、Aviation Safety関連を担当している。

<ICAO駐在員からのメッセージ>

ICAOでの直近の活動ではCOVID-19の影響に対応するためにICAOがタスクフォースチーム（CART）を立ち上げており、その支援を行っている。具体的には、航空機運用継続のため、どのように航空機の清潔さ（Clean）を保つかなどを記したガイドラインの作成

や、旅客機を貨物専用として使用するためのガイドラインの作成である。IATA（エアライン関連の組織）やACI（空港関連の組織）とともにこれらICAOの活動に協力している。ICCAIA内でもAd-Hoc（一時的な）グループを作り継続して対応している。

CAEP活動やLTAG活動も次回ICAO総会（2022年秋）に向けて活動を進めており、ICCAIAとしてもこれら議論へ参加していく。個別事例になるが、コクピットでの25時間の録音設備導入の動きもある。

COVID-19対応のために緊急の仕事も増えているが、産業界の声がICAO活動に反映されるよう取組んでいく。

〔(一社) 日本航空宇宙工業会 国際部部长 羽中田 実〕