

工業会活動

ICCAIAの秋期ボード報告

ICCAIA (International Coordinating Council of Aerospace Industries Association; 航空宇宙工業会国際協議会) の秋期ボードは本年5月の春期ボードに続き、世界的なコロナウイルス (COVID-19) の影響により、9月24日にリモート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) 今回のアジェンダの承認の後にAIA (米国) が議長となり議事へ入った。

2) 前回ボード (本年5月にリモート開催) の議事録の承認

今回 (9月) のボードの議題となっている、行動規範、ICCAIAメンバー募集、環境問題への対応プラン等につき話し合っている。詳細は前回ボード報告 (航空と宇宙 2020年7月号) を参照されたい。

3) COVID-19に関するICAOタスクフォース活動 (CART) への参加

ICCAIAのICAO駐在員よりICCAIA技術委員会経由ICAOのCARTへの参加活動の報告が行われた。長期に運用を停止した航空機を運用に戻す際のチェックリスト、客室内への貨物搭載に際してのチェックリストをICAOが作成するにあたって行ったサポートが説明された。CAPSCA (民間航空の公衆衛生に関する任意組織、2006年にICAO、WHOが中心となり組織され、ICCAIAも参加メンバー) のサブグループ会議にICCAIAのICAO駐在員

が参加し、民間航空分野での検疫検査に関する打合せを行っているとの報告もあった。上記のCART活動を引続き支援していくこととした。

注: CARTの正式名称は “The COVID-19 Council Aviation Recovery Task Force” であり、ICAOのCOVID-19対応を行うためにフランスの主導で本年4月より活動している。

4) Code of Conducts (行動規範)

ICCAIAの活動に参加した場合に、各々が所属する会社や団体の活動とICCAIAの活動において、利益相反となる事案が発生した場合に申し出る形式の行動規範となった。ICCAIAのボードメンバー、技術委員会の正・副議長、S/Cメンバー、ICAO駐在員が対象となる。また、ICCAIAを代表してICAO会議に出席する人もこの行動規範の対象となる。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ている背景がある。全会一致で承認された。

5) 技術委員会の規約 (Charter) の承認

CNS/ATM (通信/管制) の技術委員会の規約を全会一致で承認した。他の技術委員会 (セキュリティ、ANEC (燃焼・騒音)、航空安全) は規約が纏まり次第、メールにてボードの承認を受けることとした。技術委員会規約ではICCAIAの全体規約に沿った内容に加えて、①各委員会が担当する技術分野の記載、②正・副議長は同一組織 (Association) からの選出は避け、その任期は2年とすることが規定されることになる。

6) Strategy Committeeの規約 (Charter) の承認

ボードと各技術委員会の橋渡しと、ICCAIAの戦略立案を行うことを目的とし、①ICAO行事への計画、②ICCAIAの立場を示す書類のレビュー、③ICAO State Letterの回答承認、④ICCAIA戦略のリソース面での優先順位レビューを行うことをその役割として例示している。議長は無く、ICCAIAのICAO駐在が事務局となり、月次での開催を目途とし、メンバーは各民間/国際部長、各技術委員会の正・副議長、ICCAIAのICAO駐在員となる。全会一致で承認された。

7) ICCAIAのAnti-trust Policy (不正競争防止) の承認

Strategy Committeeでの協議を踏まえて、カナダ法との整合性確認作業を中心に弁護士へ依頼している。OEM各社からの技術委員会メンバーがICCAIAの会合に出席するに際して、所属企業よりICCAIAの“Anti-Trust Policy”の確認を求められたことが作成のきっかけとなる。今後、文面が纏まり次第ボードメンバーへメールにて承認を得ることとなった。

8) ICCAIAメンバー募集

5月のボード決議をもとに、新規メンバーの募集活動を開始した。対象となる工業会をオブザーバーとして招待し、6か月間、参加費用 (会費) はなく、ボード、Strategy Committee、各技術委員会へオブザーバー参加できることとした (今回のボードには2工業会が参加)。今後、正式参加の場合はAssociation Memberとする内容でICCAIAのBy-Lawの調整を弁護士と行っている。現時点でNDA (秘密保持) を締結した工業会は、シンガポール、南アフリカ、メキシコである。

注：8月末にICCAIAの議長 (AIAのERIC氏) サインのInvitation Letter が候補へ送られた。アジア地区ではインド、シンガポール、マレーシア、韓国、フィリピンであり、シンガポールがNDAを締結しオブザーバー参加することとなった。韓国からは辞退の申し入れがあった。今回のボードにはシンガポールとメキシコがオブザーバー参加した。

9) ICCAIAのICAO駐在員事務所関連

ICCAIAはカナダ法人のため、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) を専門の弁護士やモントリオールの機関の支援を受けて行っているが、コロナウイルス (COVID-19) の影響で地元政府の本件への対応が遅れている。引き続き、進捗をボードへ報告していくこととなった。

10) 新たな技術分野対応の会議体創設のICAOへの提案

ICCAIAのICAO駐在員より、ICAOのCouncil (理事会) の動向の報告があった。ICCAIAが資格を持つICAOのオブザーバーがCouncilへ意見を直接とどける方向性がでてきているとのこと。そのために、定期的な対

話を特定の産業会幹部をまじえて行っていく可能性がある。ICCAIAのICAO駐在が定期的にCouncilへ直接参加できるようになれば、産業界代表とICAOとの対話につき計画的に行えるように考えられる。また、他の業界団体と同調して対応している。今後の方向性は11月のCouncilでの協議で見えてくる見込みであるとのこと。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（例えば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引き続きICAOへ行っていくこととした。

11) 環境問題への対応プラン

環境問題につきICCAIAとしての立ち位置を示していく必要があり、Strategy Committeeで議論して行くこととした。具体的には、Politician（政治家）への説明が行われることを念頭にコミュニケーション戦略の立案を進めていくこと。ATAG（ATAGについては次項参照）との将来の方向性も考えていくことなどである。SJACよりメディア専門化・コメンテーターへのアプローチの必要性を指摘、AIAC（カナダ）より各メンバーの広報担当の参加継続の指摘がなされた。

本件の背景として、欧州では環境問題は相当切実な問題であり、Politician（政治家）への対応も必要となっているが、SJACより地域間での認識や取組みの違い、政策担当省庁の影響力も考える必要があることをStrategy Committeeでは丁寧にコメントし、メンバー各位の理解も得られている。

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

ICCAIAとしてはATAGのボードへの参加

を求めていくこととした。

（注：ATAGはIATA（国際航空輸送協会）ほかの業界団体やエアバス社、ボーイング社等のOEMが参加している団体で、環境とAviation Benefits（雇用やGDPへの影響）のレポートに注力して活動している。）

現在はAIA、ASD、GIFAS（仏航空宇宙工業会）がATAGのAssociationメンバーであり、エアバス社、ボーイング社等は議決権を有するATAGのボードメンバーである。AIA、ASD、GIFASのメンバーシップを一つにまとめる案については、ASDからGIFASの賛成が得られなかったとの報告がなされた。メンバー企業のポストを譲ってもらう案もだされたが、ボードの結論は、引き続きATAGのボードメンバーになることを目指して交渉を進めることとなった。

13) ICAOイベント

現時点では2020年中のICAOイベントは原則リモートとなったことが、ICCAIAのICAO駐在員より報告された。

14) ICCAIAの活動について

今回のボードにオブザーバー参加したシンガポールとメキシコに対しAIAC（カナダ）のQuick氏よりコメントがなされた。ICCAIAの活動は過去2年間に大きく活性化したこと、ボードとして、その機能、認知度、関与を認めていること、オブザーバーの正式メンバーへの参加を歓迎することを話した。

15) 予算案の承認（2020-2021）

2019-2020をベースとした各メンバー負担での予算案が承認された。2019-2020年度に適用できたカナダ政府やケベック州政府からの補助プログラムも再適用できる可能性ができてきているが今回の予算案には含まれていな

いとこの補足説明がICCAIAのICAO駐在員よりあった。

16) その他

a) SMS Implementation Guidance (SMS : Safety Management System) について

ICAO附属書 (Annex) 6 / Operation of Aircraftに関し、Aviation Service Provider (運航者、整備、飛行訓練組織等) が実行するSMSが展開されICAOガイドラインが作成される方向であるとの情報提供が行われた。

b) ICAO Stocktaking Seminar

9月のCORISA (CO2総量規制の取組) 関連でのICAOイベント (Stock Taking Seminar) ではICCAIAはスポンサーとなり、ICAOの加盟国メンバーへのアピールを行ったこと、ICCAIAのICAO駐在がイベント中のビデオメッセージへの出演やICCAIA議長がクロージングへ参加しコメントを行ったことが報告された。

17) クロージング

今回でAIA (米国) が議長の定例ボードは終了とるため、ERIC議長より謝辞が述べら

れた。2021年1月からはASD (EU) が議長担当となりPIE氏が就任予定。

この機会に、ICCAIA新規メンバー募集に使用しているICCAIAの活動を示したプレゼンテーションについて抜粋して紹介したい。

#1 ICAO活動とそのICAOとICCAIAの関係

ICAOは1944年のシカゴ協約 (Chicago Convention) により設立された国際機関となる。国際民間航空の安全で秩序だった成長を意図し、各国のルールのフレームワークを提供するICAO標準 (Standards) は“Conditionally binding” (条件付きで加盟国を拘束するもの) であり、産業界にも影響がある。ICCAIAはICAOの技術会合 (Technical Panels等) へオブザーバー資格を持ち参加している。

#2 ICCAIAの紹介

AIA (米国)、ASD (欧州)、AIAC (カナダ)、AIAB (ブラジル) UAI (ロシア) 及びSJAC (日本) の6つの航空宇宙工業会がメンバーである。

技術委員会としてAirworthiness (安全規制)、CNS/ATM (通信・管制)、Aircraft Noise



Current ICCAIA Membership



Aerospace Industries Association
of America



AeroSpace and Defence Industries
Association of Europe



Aerospace Industries Association
of Canada



Aerospace Industries Association
of Brazil



Society of Japanese Aerospace
Companies



Union of Aviation Industrialists of
Russia (UAI)

and Emissions Committee (ANEC/騒音、燃焼)、Security (セキュリティ) の4つがあり、戦略的な討議を行うStrategy Committeeがある。

#3 最近の活動

COVID対応はボード報告にもあるCART活



ICCAIA Recent Achievements

CART REPORT

AVIATION CO₂ REDUCTIONS

COVID Recovery

- Led writing of "Aircraft Guidelines" module
- Participation in preparation of other modules
- Consulted in preparing "Take-off" Document
- Participation in the CAPSCA programme
- Work with IATA on guidelines to restart aviation

Long Term Aspirational Goal (LTAG) for CO₂ reduction

- Leadership of "Technology" modules
- Contribute to "Operations" and "Fuels" modules
- Over 50 ICCAIA experts supporting LTAG and Stocktaking exercises

Surface-to-Space – Airspace Integration

- Briefing given directly to ICAO state representatives
- Joint presentation by Airbus and Boeing

#4 今後の活動

Post COVIDは、長期に駐機した航空機の運用復帰等についての技術面での貢献。

騒音規制は超音速/亜音速航空機運用に

動への参加。

LTAGはICAOによるCO₂削減活動の一環で技術的な面を中心とした参加。

無人機や高空域利用航空機の空域利用に関するICAOルール作りへの参加。

あつたての基準作りへの参加。

ICAO関連の他団体 (IATA-航空輸送、ACI-空港等) との連携した活動の継続。



Upcoming topics

Restart of aviation post-COVID

- Aircraft de-storage maintenance procedures
- Security concerns for re-starting the system
- New airport screening measures
- Economic stimulus to help with restart

New noise requirements

- New noise standards for supersonic aeroplanes
- Last noise standard outdated
- Industry beginning analysis and positioning for next noise Standard

Closer working relationship with ICAO

- Work ongoing for a more integrated role for industry at ICAO
- Integrated proposal for how to work from ICCAIA, IATA, ACI etc.

〔(一社) 日本航空宇宙工業会 国際部部長 羽中田 実〕