

工業会活動

ICAO CAEP/12 会議報告

2022年2月7日から18日において、ICAOのCAEP（Committee on Aviation Environmental Protection、航空環境保全委員会）第12回本会議（CAEP/12）が開催された。日本航空宇宙工業会（SJAC）から6名（会員企業4名を含む）がICCAIA（International Coordinating Council of Aerospace Industries Associations）のメンバーとして参加したので、概要を報告する。

1. はじめに

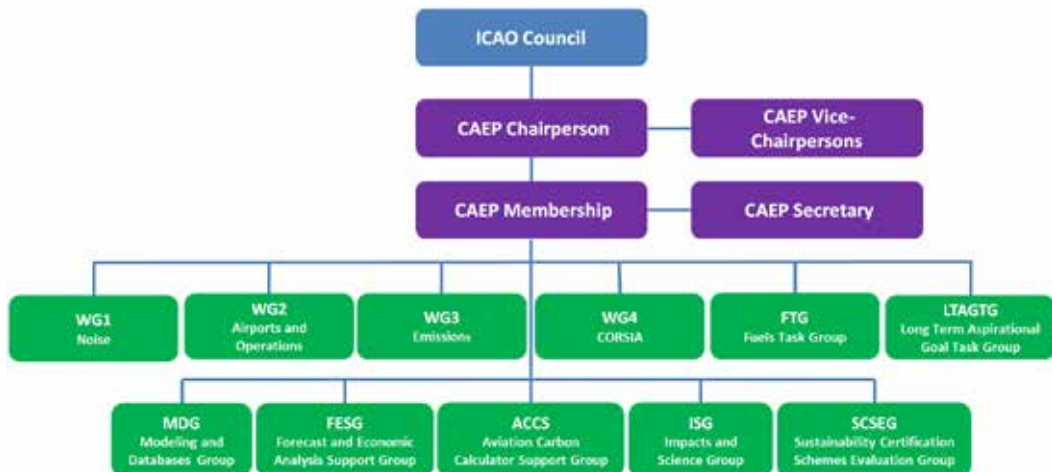
CAEPはICAO理事会によって招集される技術的な課題を検討する委員会のひとつで、1983年に、Committee on Aircraft Noise及びCommittee on Aircraft Engine Emissionsを統合して設立され、航空機の騒音、排出物、及び広く航空が環境に与える影響に関する、新しい方針の策定、基準の採択についてICAO理事会を支援している。

CAEP本会議はICAO総会に合わせ、3年毎

のサイクルで開催される。前回のCAEP本会議（CAEP/11）は2019年2月にICAO本部（カナダ、モントリオール）にて開催されたが、今回はCOVID-19の感染状況とその影響を鑑み、Web会議による開催となった。

2. CAEPの構成

CAEPには、メンバーとして日本を含む31か国、オブザーバーとして6か国とICCAIAを含む15団体が参加している。



ICAO CAEPの構成（出典：<https://www.icao.int/ENVIRONMENTAL-PROTECTION>）

CAEPによって合意された技術的勧告は、その後公式承認のために理事会によって検討される。

3. 主な議事内容

(1) WG1 (航空機騒音)

- ・騒音に係る規制であるICAO Annex 16, Volume Iにおいて、ヘリコプターのホバーノイズを測定するための新しいガイダンス等を反映する改正案の提案があり同意された。
- ・超音速航空機の騒音認証基準の開発に関する進捗報告があった。ソニックブームの認証レベルを定義するための実行可能なスキームの特定、音響測定のためのデータ取得の仕様と大気(温度、圧力、湿度)の基準等について開発を進めており、騒音認証SARP (Standards and Recommended Practices) に向けてCAEP/13サイクルにて継続される。
- ・新興技術航空機 (ETA, Emerging Technology Aircraft) に対して将来の騒音基準の開発に関する議論が行われた。RPAS (Remote Piloted Aircraft Systems) / UAS (Unmanned Aircraft Systems)、電動航空機、エアタクシー等、現在のAnnex 16 Volume I 認証手順の既存カテゴリではカバーされない可能性がある。CAEP/13サイクルにおいて継続される。

(2) WG3 (航空機エンジン排出物)

- ・排出物に係る規制であるICAO Annex 16, Volume II、及び環境技術マニュアルの再編と修正について合意された。また、CO₂排出の規制であるICAO Annex 16, Volume III、環境技術マニュアルにおいて、CO₂排出認証の手順、ICAO CO₂認証データベース更新に関する修正につい

て合意された。

- ・超音速航空機のLTO (Landing and Take-off) 排出について議論された。超音速航空機のLTO騒音と排出の認証基準の開発は比較的成熟しており、両方を並行してCAEP/13サイクルでSARPs開発が継続されることとなった。

(3) WG4 (CORISIA)

CORISIA (Carbon Offset and Reduction Scheme for International Aviation) は、自発的に参加を表明した国(日本を含む)を対象としたパイロットフェーズ(2021-2023)にあり、WG4ではその主な作業として、ICAO Annex 16 Volume IVのメンテナンス、関連ガイダンス資料の開発、及びメンテナンスを行っている。

CORISIAに関連して、持続可能な航空燃料(SAF, Sustainable Aviation Fuel) において持続可能性認証フレームワーク、ライフサイクル排出量削減値の修正、国家へのSAF展開のための新しいガイダンスが合意された。また、低炭素航空燃料(LCAF, Low Carbon Aviation Fuel) において持続可能性基準に関するガイダンスが合意された。これらはSAFとLCAFの利用を促進し、CO₂排出量の削減が期待される。

(4) LTAGTGについて

第40回ICAO総会(2019年)では、国際民間航空のCO₂削減長期目標の実現可能性と成長への影響を評価する詳細な調査を行うことをICAO理事会に要請した。これを受け、長期目標の実現可能性の探求に技術的なサポートを提供するためにLTAGTG (Long Term Aspirational Goal Task Group) が2020年に設立された。LTAGTGの主な活動は、データ収集、分析とシナリオ開発である。

CAEP/12にて、LTAGシナリオの実現可能性に関する最終報告書について議論し、LTAG-TGが技術的な作業を完了したことを認め、最終報告書を理事会の検討に勧告することで合意された。

また、最終報告書は全てのICAO加盟国に無料で提供されることも理事会に勧告することで合意された。

4. 所感

CAEP/12サイクル（2019.2-2022.2）では、

COVID-19の感染拡大による一時的な活動の停滞はあったものの、グループの議長のリーダーシップと専門家の献身的活動により膨大な調査研究が行われ、多くの作業項目において進展が見られた。

環境保全に対する世界の関心は、今後も益々高まっていくと思われる。特に航空業界はCO2削減をはじめ、難易度の高い課題に直面しており、CAEPを通じて航空における環境保全を支援する。

〔(一社) 日本航空宇宙工業会 技術部部长 松田 圭介〕



この事業は、オートレースの
補助を受けて実施したものです。
<http://hojo.keirin-autorace.or.jp>