

B787 型機の運航再開に対する日乗連見解

2013年1月、電気系統の重要部品であるバッテリーから相次ぎ出火したことを発端に B787 型機の運航が停止されました。

この飛行機は、従来機と基本設計を同じくしながら新しい技術を導入しています。それは例えば、従来機が、エンジンから抽出した圧縮空気により与圧系統を駆動し、エンジンで駆動される油圧ポンプによりブレーキや着陸装置などの油圧系統を駆動していることに対し、B787 型機はこれらを電気モーターで駆動する手法をとっていることです。

米連邦航空局（FAA）と国土交通省は事故調査が始まってから3か月後の4月26日、運航再開を承認する耐空性改善通報を出しました。これを受け、日本航空と全日空は、バッテリーシステムの改修を実施し、6月1日からの運航再開を予定するとしています。

ボーイング社が施したバッテリーシステムへの多重の防護策は、①トラブルの発生防止、②トラブルの拡散防止、③機体への影響波及防止となっています。しかしながら、原因の特定には至っておりません。

また、上記の設計変更、対策の具体的内容、耐久テスト方法と結果等は一般に開示されておらず、日乗連が提唱している ICAO が規定する SMS（Safety Management System）の観点でのリスクの分析と評価が行われているかどうかの確認ができない可能性があります。

日乗連は、本邦における 2013 年 1 月の B787 型機の全面運航停止後の運航再開にあたって、下記内容について SMS（Safety Management System）の手法に基づいた継続的確認を実施することを要請します。

記

1. 世界各国に及んでいる航空機部品サプライヤーを含めた製造会社、運航会社、監視規制当局による、現状発生している様々な不具合事象の改善状況と進捗状況の情報開示、それに対する改善内容、体制と手順の公表
2. 今後、よりリスクの高い事態が発生した場合、再度の運航停止も躊躇しない予防安全に対する企業・規制当局の姿勢
3. 原因究明の継続として、メインバッテリーあるいは APU バッテリーを取り外した状態での実証試験（テストフライト）と ETOPS 運航の検証

以上