



### B787に関する取組みについて

2013年9月17～18日、日乗連第37期総会が行われ、その中で第36期におけるB787への取組みについてプレゼンテーションを実施しました。今回はその報告についてご紹介します。

#### 2013.1.21 「全面運航停止に対する日乗連見解」

(日乗連/ALPA Japan ニュース 36-19)

2013年1月16日のB787全面運航停止を受けて、日乗連/ALPA Japanでは日乗連見解を発表すると共に、記者会見を実施しました(2013.1.30)。見解のポイントは以下の通りです。

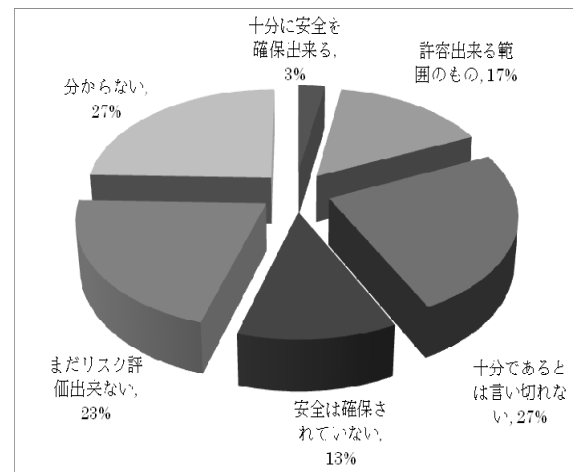
- ・ 徹底した原因究明と再発防止
- ・ 事前対応型に対応を講じるべき
- ・ ICAO SMS (Safety Management System)の観点に立脚
- ・ 許容出来ないリスクを抱えたままでの運航再開は行われるべきではない

#### 2013.4.1 「B787 運航再開に関するアンケート」実施

(日乗連/ALPA Japan ニュース 36-30)

ボーイング社がバッテリートラブルに特化した再発防止策を打ち出し、それに呼応するように航空当局や航空会社は運航再開を模索し始めた頃、日乗連/ALPA Japanでは全乗員を対象にしたアンケートを実施しました。アンケートはICAO SMSのリスク評価に照らし合わせたものとし、1ヶ月のアンケート期間を設けました。アンケート結果は以下の通りです。

十分に安全を確保出来る	3%
許容出来る範囲のもの	17%
十分であるとは言い切れない	27%
安全は確保されていない	13%
まだリスク評価出来ない	23%
分からない	27%



アンケート結果から、リスク評価の観点から運航再開は許容出来ると考えた乗員は20%、リスクが一部残ると答えた乗員は27%、運航再開を許容出来ないと答えた乗員は13%、この時点でリスク有りと考えた乗員が全体の40%にのびりました。

#### 2013.4.12, 13 IFALPA 総会でのプレゼンテーション

上記アンケート期間にあたる4月12日にIFALPA総会がアイルランド ダブリンで開催されました。B787の運航再開について議論の最中であつたタイミングでのIFALPA総会参加となつたこともあり、上記見解及びアンケートの内容を基にしたプレゼンテーションを実施しました。

(次頁へ続く)

## 2013.5.17 「運航再開に対する日乗連見解」

(日乗連/ALPA Japan ニュース 36-39)

2013年6月1日からB787型機の運航再開が予定されていくなかで、運航再開に対する日乗連を発表し、合わせて記者会見を実施しました(2013.5.27)。この見解のポイントは以下の通りです。

- ・ 不具合事象の改善状況と進捗状況の情報開示
- ・ 改善内容・体制と手順の公表
- ・ 高リスクの事態が発生した場合における企業・規制当局の姿勢
- ・ バッテリーを外してのテストフライトとETOPS運航の検証

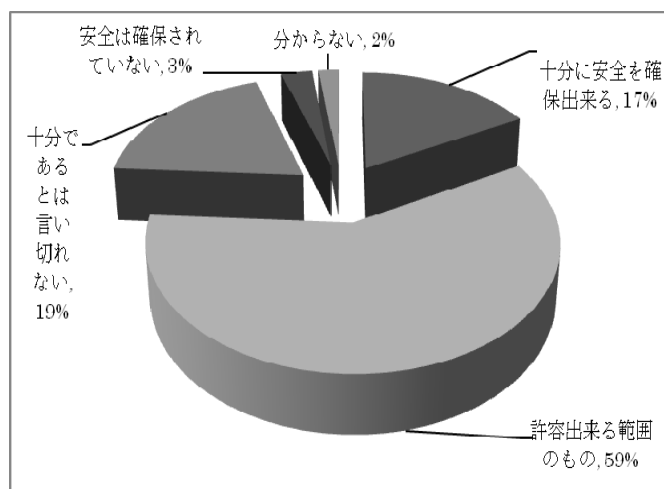
この記者会見に対する反響は非常に大きく、米国でも報道されるほどの注目度がありました。

## 2013.7.26「運航再開後のアンケート (B787 乗員を対象)」

(日乗連/ALPA Japan ニュース 36-54)

2013年6月から商業運航を再開した後、約2ヶ月が経過して時点で二度目のアンケートを実施しました。今回のアンケートはB787を運航する乗員のみを対象として、飛行再開をした実感をICAO SMSの考えに基づいてリスク評価をしてもらおうと いうものでした。アンケート結果は以下の通りです。

十分に安全を確保出来る	17%
許容出来る範囲のもの	59%
十分であるとは言い切れない	19%
安全は確保されていない	3%
分からない	2%



上記結果を見てみると、リスク評価の観点から運航再開は許容出来ると考えた乗員は76%、リスクが一部残ると答えた乗員は19%、運航再開を許容出来ないと答えた乗員は3%でした。

前回のアンケートに比べて、運航再開を許容出来ると答えた割合が20%から76%へ上昇し、リスクが一部残ると答えた割合は27%に対して19%、許容出来ないと答えた割合が13%から3%へ減少しました。この時点でリスク有りと考えた乗員は20%となっています。前回のアンケートは全乗員を対象にしている一方で、今回はB787乗員のみを対象としているため、アンケート対象者に違いはあるものの、全体の傾向は概ね掴めていると判断することが出来ます。

## 今後の課題

現在B787の運航停止は解除されましたが、一方でバッテリーシステムとETOPS運航に対する評価について危惧する声が依然として挙がっています。また、バッテリーの放電や電圧低下のメッセージが表示されても、今回のケースのようにVaporが排出された状態なのかどうかはパイロットが認知できないシステム設計は不足があると言わざるを得ず、今後の取組みは継続しなければなりません。

また、バッテリーシステム以外の不具合事象に対しても多くの不安を指摘する声も挙がっており、その他のシステムも合わせて注視していかなければならないと考えています。

以上