



## B787 バッテリー問題の現状について

～改善はされたが、内部ショートの原因は依然不明～

### 1. 2つの報告書が公表

B787 メインバッテリー不具合による高松空港への緊急着陸に関する重大インシデント調査報告書が、日本運輸安全委員会（JTSB）から 2014 年 9 月 25 日に発表されました。また、ボストン空港駐機時における B787 APU バッテリー火災に関する Aircraft Incident Report が、米国国家運輸安全委員会（NTSB）から 2014 年 11 月 21 日に発表されました。

どちらの報告書も、2014 年 5 月 22 日に NTSB が米国連邦航空局（FAA）に向けて勧告した Safety Recommendation（安全勧告）の内容を踏襲しており、差異はありません。＜安全勧告の要旨については、[ALPA Japan ニュース No.37-58 「JAL 787 バッテリー火災に関する NTSB 勧告」](#)をご覧ください＞

### 2. 日乗連見解との整合性

2013 年 5 月の 787 運航再開に際して、日乗連＝ALPA Japan は SMS（Safety Management System）の観点に基づいて以下の「見解」を発表し、具体的な対策を要請しました。

- (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) 原因追及の継続として、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実験（テストフライト）と ETOPS 運航の検証

上記 (1) について、メーカーのボーイング社は B787 に搭載されているリチウムイオンバッテリーの設計とその設置状態を変更し、バッテリーから排出された気体を機外へ放出する配管を新設するなどの改善を行いました。

(2) は今後も動向を注視していく必要がありますが、(3) については実行されておらず課題として残っています。バッテリー内部のショートによって引き起こされた熱暴走によるものと結論づけられましたが、ショートが発生する原因は相変わらず特定されていません。

日乗連＝ALPA JAPAN は、航空機において重要なシステムであるバッテリーが上空で使用出来なくなる可能性についての分析が不十分であると考え、既存の日乗連見解を堅持します。

IFALPA などを通じて引き続き世界的に情報を入手し、B787 のリチウムイオンバッテリー問題に継続して取り組んでいきます。

(以上)

