

リチウムイオン電池発火など一連のトラブルの徹底究明が必要 安易な応急措置での再就航はあってはならない！

学習会は現役、OBなど48名の方が参加、奥平さん(元B747機長)からトラブルの経緯、原因調査状況、新型機開発にかかわる安全規制のあり方など解説と問題提起を受け、2時間半にわたり活発な意見交換・質疑応答が行われました。



ー奥平さんの解説、問題提起からー

○重大インシデント発生、運航停止を受け日米の事故調査機関、航空局、メーカーで原因究明中

＊1月7日ボストン(ローガン国際空港)で旅客降機後に補助動力用バッテリーから発火。

＊1月16日高松空港で熱暴走が発生したメインバッテリーの損傷で緊急着陸・緊急脱出)

＊その他、燃料漏れ、操縦室の窓ガラスのひび割れのトラブルも発生している。

○リチウムイオン電池で何が起きたのか？

＊リチウムイオン電池でショートによる熱暴走が発生、高温高圧力となり電解液が噴出し発火。バッテリー機能が失われた。

＊ショートの発生の原因の可能性は「ショートを起こす結晶の発生があったか?」「過充電が発生していたか?」「製造時に不純物が紛れ込んだか?」「バッテリーの設計に問題があったか?」

○パイロットや整備士が想定する危険度

＊バッテリー火災が飛行中に起きたら

延焼していた可能性も(電気室に消火設備は無い)

＊バッテリーの熱暴走が太平洋で起きたら

緊急着陸できる空港まで2～3時間は必要(その間に、失われる機能は?)

○新型機導入時安全審査(耐空性)は十分だったか

＊B787へのリチウムイオン電池の搭載も新しい技術として「特別条件」が検討され、意見聴取にUSALPA(米国操縦士協会)が搭載に懸念を表明していたが問題なしとされた経緯がある。

○ボーイング社が飛行再開に向け検討している条件(報道による)

＊バッテリーを丈夫な容器に入れる

＊熱暴走が起きてもそれを外に排出できるパイプをつける

＊バッテリーの各セルの電圧・湿度などを連続的に監視する

＊各セルの間に耐熱ガラスのような遮蔽板を入れる

○革新技術導入時の技術的な課題もある

＊日本に於ける規制機関(国交省)は相互認証制度(2008年に安全規制緩和)により、『安全論議は実質的に行われていない。(安全監視機能に大きな課題)』

＊利用者、使用者(現場のパイロットや整備士)による検証は行われなかった。(労働組合としての課題)

＊革新技術に関して、飛行機のメーカーと規制機関(航空局)との技術検証力に大きな差が生まれている。(米国でも課題になっています)

○航空労働者からも提起されている課題「より安全な運航をめざす検討・検証・見直し」を世論、国交省にも訴え、取り組むことが重要

■徹底した原因究明と有効な再発防止策を講じる

①リチウムイオン電池使用の是非を再検討

②電源系統の主要箇所である分電盤の焼損事故への対応策

③コンポジット材、カーボン素材の特性に対応した点検方式など

④多岐にわたる部品メーカーに、分散しボーイング社で組み立てる製造方法と品質管理が適切かの検証

⑤飛行記録装置が電気系統の一瞬の不具合変化なども記録できるように再検討

⑥開発段階での実機による試験と検証の改善を

■より安全な旅客輸送サービスの実現をめざし必要な検証、見直しを

①新技術の弱点も明確にした、航空従事者への教育

②エンジンを基本としたETOPS(長距離飛行に必要な制限)設定の再検討

③整備士による飛行間点検の必要付け

④全ての非常ドアの数に対応した客室乗務員の編成数見直し

⑤型式証明・耐空証明の国による検証・検査の充実

⑥B787型機の長期運航停止に伴うパイロットの資格維持や乗員練りへの対応

○参加された方から沢山の感想をいただきました

＊B787とリチウムイオンバッテリーの根本的問題を知ることができて改めて飛行させる事に不安を感じました。 原発再稼働と同じように問題を含んでいるように思います。 安全が完全に確保されるまで飛行をさせるべきではありません。