

○米国 F A A のホームページから

Press Release - FAA Statement

For Immediate Release

February 22, 2013

Deputy Transportation Secretary John Porcari, FAA Administrator Michael P. Huerta and other FAA officials met with senior executives from The Boeing Company today to discuss the status of ongoing work to address 787 battery issues. The FAA is reviewing a Boeing proposal and will analyze it closely. The safety of the flying public is our top priority and we won't allow the 787 to return to commercial service until we're confident that any proposed solution has addressed the battery failure risks.

(報道より)

○ウォールストリートジャーナル 2013年 2月 23日 11:19 JST

危険への対策がとられるまで**787**型機の運航再開は認めず＝米 **FAA**

電池発火トラブルでボーイング**787**型旅客機「ドリームライナー」が運航停止となっている問題で、米連邦航空局（**FAA**）は米ボーイングが提示したリチウムイオン電池関連の対応策を検討していることを明らかにした。

FAA はさらに、電池をめぐる安全性リスクへの対策がとられたと確信するまで**787**型機の運航再開は認めないとの見解を繰り返し示した。

FAA のマイケル・フェルタ長官とジョン・ポルカリ運輸副長官は22日、ボーイングの商業機部門トップのレイ・コナー最高経営責任者（**CEO**）率いる代表団と会談を行い、リチウムイオン電池への対応策を協議した。電池発火トラブルを受けてボーイング**787**型旅客機の運航が停止されてから既に5週間が経過している。

会談後、直ちに何らかの決定がなされることはなさそうだが、関係者は主力機の運航再開に向けたボーイングが重要な一歩を踏み出したと受け止めた。ボーイングも日米両政府も電池の発火原因を断定するに至っていない。

FAA の広報担当者ローラ・ブラウン氏は電子メールで「ボーイングの提案を検討している最中で、今後、詳細に分析する」と述べた。ブラウン氏はさらに「何らかの解決方法で電池の危険性への対応がなされたとわれわれが確信するまで、**787**型機の運航再開は認めない」と述べた。

ボーイングは会談について「生産的」だったとしたが、同社が提示した対策の詳細は一切明らかにしなかった。

ボーイングの広報担当者マーク・バーテル氏は電子メールで「問題の解決と**787**型機の運航再開に向けて行われているプロセスに勇気づけられた」との声明を発表した。

政府関係者や業界関係者によると、ボーイングが提示した対応策は10項目で、電池の格納ボックス、排煙システム、電池内の各セルの間隔、内部の温度と電圧の監視などが含まれているという。

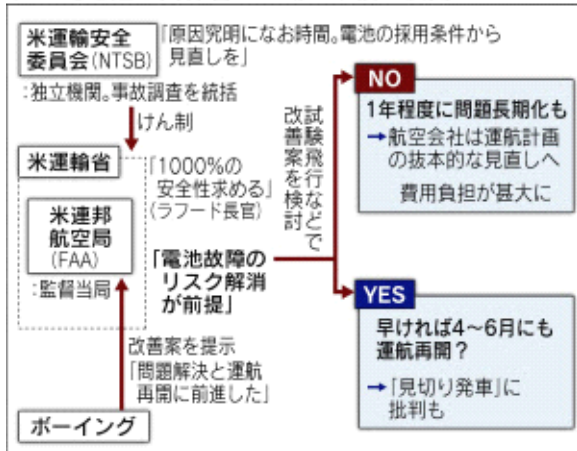
○日経新聞

787運航再開に時間 ボーイング改善案に当局慎重 2013/2/23 21:53

【ニューヨーク＝杉本貴司】米ボーイングが22日、米連邦航空局（**FAA**）に対し、運航停止が続く新型機

「787」の改善案を提示した。事故調査が難航し、航空会社が運航計画の見直しを迫られる事態が相次いでおり、同社は早期の運航再開にこぎ着けたい考え。だが、F A Aは慎重な姿勢を示し、打開への決定打となるかは不透明だ。

「787」を巡る関係者の立場と今後の展開



「問題解決と787の運航再開に前進した」。22日午後、ボーイングはコナー民間機部門社長がF A Aのウエルタ長官に改善策を提案した後、運航再開に意欲をにじませる声明を発表した。だが、その直後にF A Aは「電池故障のリスクが対処されるまで787の営業飛行は認めない」とするコメントで応じ、ひとまず早期解決への期待感を鎮めた。難しい決断を迫られるからだ。

ボーイングが示した改善案は「セル」と呼ぶ電池の間の隔壁の強化や、発煙した際の煙の除去機構の改善などが柱。同社は試験飛行などを通じて安全性を実証した上で、早期の運航再開許可を得たい考えだ。

だが、今回の改善案はセルがショートして異常な高温となっても被害の拡大を防ぐ二次的な対策にすぎず「応急処置」との見方も強い。そもそもなぜセルが高熱状態に陥ったのか、根本的な原因の究明作業が難航しているからだ。

事故調査を統括する米運輸安全委員会（N T S B）のハースマン委員長は7日時点で「長い道のりが残されている」とし、「電池を認可した際の前提を見直さなければならない」と言明。あくまで事故調査の結果を待ち、電池の認可基準見直しという振り出しに戻らなければ安全性は担保できないとの立場だ。

この間、全日本空輸や日本航空、米ユナイテッド航空など787の主要顧客は相次ぎ運航計画の見直しを迫られ、刻々と損害が拡大している。

仮に改善案をすんなり認めても、試験やその後の認証手続きで運航再開は早くとも4月から夏場になるとみられる。電池の認定見直しから再出発すれば、事態解決には1年以上を要するとの見方も出ている。

ロイター通信は「N T S Bは事故の真相を突き止められないだろう」とする関係者の証言を報道するなど、事故調査の先行きにはなお不透明感が強い。ボーイングだけでなく、航空会社にとっても今回の策は現実的な対応と言いたいところだろう。

ボーイングの改善案を重視して運航再開を急ぐのか、あくまで原因究明を待つという事故対策の基本スタンスに徹するのか。まずはF A Aを傘下に置く米運輸省に判断が委ねられる。

ラフード運輸長官はかねて運航再開には「1000%の安全性」を求めるとしており、米国内の関係者の間では「ボーイング案がそのままパスする可能性は低い」という見方が強い。仮に「見切り発車」すれば甘い対応に批判が強まる可能性も高いからだ。

ボーイングは同様の改善策を近く日本の国土交通省にも提示する見通し。日米当局の出方が問われる局面だ。