

国土交通委員会 4月26日(B787 運航再開問題などについて)

(衆議院ビデオライブラリー)

http://www.shugiintv.go.jp/jp/index.php?ex=VL&deli_id=42727&media_type=fp

案件：国土交通行政の基本施策に関する件(航空問題等)

発言者一覧

説明・質疑者等(発言順)：	開始時間	所要時間
金子恭之(国土交通委員長)	9時 00分	01分
太田昭宏(国土交通大臣)	9時 00分	09分
泉健太(民主党・無所属クラブ)	9時 09分	20分
井上英孝(日本維新の会)	9時 29分	20分
穀田恵二(日本共産党)	9時 49分	21分
柿沢未途(みんなの党)	10時 10分	21分
秋本真利(自由民主党)	10時 31分	21分
樋口尚也(公明党)	10時 52分	17分

答弁者等

大臣等(建制順)：

梶山弘志(国土交通副大臣)
山際大志郎(内閣府大臣政務官)
平将明(経済産業大臣政務官兼内閣府大臣政務官)
坂井学(国土交通大臣政務官兼復興大臣政務官)

(報道から)

○NHK 国交省 B787の運航再開承認へ 4月26日 12時22分

トラブルが相次ぎ、運航停止となっているボーイング787型機について、国土交通省は、26日夜、全日空と日本航空に対し、システムの改修などを条件に運航再開を認める方針です。

一方で、国の運輸安全委員会などによる調査は続いていて、トラブルの原因は特定されていません。

ボーイング787型機について、アメリカのFAA＝連邦航空局は、日本時間の25日夜、バッテリーシステムの改修などを条件に26日付で運航再開を認めると発表しました。

このため、国土交通省は26日夜、全日空と日本航空に対し、FAAが求めるシステムの改修に加え、試験飛行の実施など独自の安全対策を条件に運航再開を認める方針です。

これを受けて、各社は試験飛行やパイロットの飛行訓練を行い、6月にも乗客を乗せた営業運航を再開させる見通しです。

ことし1月に相次いだトラブルでは、バッテリーが異常な高温になり煙が出たり出火したりしたため、改修によって中の電池が過熱しないよう材質を変更したり火がすぐに消えるよう設計を変更したりすることで、安全が確保できるとしています。

一方、日本の運輸安全委員会とアメリカのNTSB＝国家運輸安全委員会による調査は続いていて、原因が特定されないまま運航再開が認められることとなります。

「機材の点検・整備に万全を」

太田国土交通大臣は、26日の閣議のあとの会見で「国土交通省としてもアメリカのFAA＝連邦航空局の判断に問題はないという認識に至り、万全の再発防止が図られていると考えている。また、利用者に安心して乗ってもらうため、全日空と日本航空に対して機材の点検と整備などに万全の措置を講ずることや、利用者などに対する適切な情報開示の実施を求めていきたい」と述べました。

原因特定されず

787型機のトラブルについては、日本の運輸安全委員会とアメリカのNTSB＝国家運輸安全委員会が調査を続けていますが、原因は特定されていません。

このうち、全日空機が高松空港に緊急着陸したトラブルを調査している日本の運輸安全委員会は今月、トラブルが起きた機体を使って当時に近い状況を再現し、電気の流れを確認するなどしました。

これまでの調査で、過剰な電気が流れてリチウムイオン電池が高温になり、温度の上昇が制御できなくなる「熱暴走」という現象が起きたことは分かっていますが、バッテリー内部で大きな電流が発生したメカニズムは解明されていません。

運輸安全委員会の後藤昇弘委員長は、24日の会見で、「われわれは調査機関であり、運航再開について言及できる立場にはない」としたうえで、「根本原因の特定には至っていない」と述べました。

同時に、「現時点で委員会が想定している原因は、すべてボーイング社の想定に含まれている」と明らかにしました。一方、アメリカの空港に駐機中の日本航空の機体でバッテリーが発火したトラブルを調査しているNTSBも、原因の特定はできていません。

23日と24日には、ワシントンでFAA＝アメリカ連邦航空局やボーイング社の担当者に対する公聴会を開きました。

この中でボーイング社の幹部は、改修が「最も適切な対策だ」と述べるとともに、トラブルについて、「バッテリーの安全性を確認するための試験が不十分だった可能性がある」と説明しました。

NTSBのハースマン委員長は、公聴会のあとの会見で、NTSBとFAAは、それぞれ独自の視点で安全性を見極めているとしたうえで、「航空の世界は驚くほど速く技術が進歩している。安全確保のためには問題の原因とその背景を徹底的に調べて特定することも重要だ」と述べています。

「ボーイング社提案の改修で安全確保」

アメリカのFAA＝連邦航空局が、787型機の運航再開を認めるのは、ボーイング社が提案したバッテリーシステムの改修で「乗客の安全は確保できる」と判断したからです。

相次いだトラブルでは、バッテリーが異常な高温になり、煙が出たり出火したりしました。

このためボーイング社は、今回の改修で、▽バッテリー内に8つあるリチウムイオン電池がそれぞれ過熱しないこと▽1つの電池が過熱してもほかの電池に影響しないこと▽仮に全体が高温になっても出火など機体への影響を防ぐことの、3つの条件をクリアできると説明しています。

このうち電池については、ショートしにくいよう部品の一部を改修し、製造時点での試験をより厳格に行うことで、同じようなトラブルを防ぐことができるとしています。

また、電池の間を仕切る板を熱に強いものに変更したり、電池そのものに電気や熱を通しにくいシートを新たに取り付けたりして、1つの電池が過熱しても熱が広がらないようにしたとしています。

さらに、バッテリー全体をステンレス製の容器で包んで密閉し、万が一発火しても、すぐに酸素がなくなって火が消えるようにしたうえで、外に煙を排出するためのパイプを容器に取り付け、機内に煙が充満しないよう設計を変更したとしています。

ボーイング社は改修にあたって、起きる可能性が低いケースも含め、合わせて80に上るトラブルの要因について想定し、検討したとしています。

国交省は独自の対策

ボーイング787型機について、国土交通省は原因が特定されないまま運航再開を認めることになるため、アメリカの航空当局が承認したバッテリーシステムの改修とともに、独自の安全対策を条件に加えることにしています。

具体的には、▽改修を終えたすべての機体で試験飛行を行い、異常がないか確認することや、▽飛行中の機体のバッテリーの電圧などを、操縦室だけでなくデータ通信を使って地上にも伝え、整備士も異常がないか把握できるようにしています。

バッテリーについては、従来は2年に1度チェックが行われてきましたが、今後は当面、バッテリーを無作為に選び、従来より短いサイクルで機体から取り外して点検を行い、さらに一部についてはメーカーに送り、分解するなどして詳しく調べるよう求めることにしています。

さらに、パイロットに対しては、全員が少なくとも1回は営業運航の開始前に本物の機体で飛行訓練を行うよう求めています。

このほか、機体の改修状況や不具合の情報などをホームページなどで積極的に公開し、利用者に対し適切に情報を提供するよう求めています。

国土交通省は、独自の安全対策を航空各社に求めることで、さらなる安全の確保に努めたいとしています。

国内2社の運航再開は6月ごろに

全日空と日本航空は、アメリカの航空当局がバッテリーシステムの改修を承認したことを受けて、今月22日から787型機の改修作業を進めています。

作業は、1機当たり5日ほどかかるということで、全日空が所有する17機と、日本航空の7機の、すべての機体の改修を終えるには1か月以上かかる見込みです。

各社は、国土交通省の正式の決定を待って、改修を終えた機体から順次試験飛行を行うことにしています。

一方、トラブルが相次いだことし1月以降の運航停止で、2つの会社で合わせて300人以上に上る787型機のパイロットは、この3か月間、実際に空を飛べない状態が続いています。

このため、地上の操縦シミュレーターで訓練を続けてきましたが、改修が進めば、本物の機体で、操縦感覚を取り戻すための飛行訓練を行うことにしています。

乗客を乗せた飛行が再開されるのは、試験飛行やパイロットの訓練を終えたあとの6月ごろになる見通しです。