

国土交通省 B 7 8 7 型機の運航再開を認める耐空性改善通報を発行

ボーイング787型機の運航再開を認める耐空性改善通報の発行と航空会社に対する同型機の安全・安心の確保の要請について 平成25年4月26日

国土交通省は、我が国航空会社に対し、ボーイング787型機の運航再開を認める耐空性改善通報を発行し、これに合わせ、機材及び運航乗務員の安全確保や利用者等に対する適切な情報開示を要請することとしていたところ です。

今般、米国連邦航空局（FAA）が耐空性改善命令を発行したことを受け、国土交通省は、我が国航空会社に対し、別紙1の耐空性改善通報と別紙2の要請文書を発行しましたのでお知らせします。

また、当該要請を受け、我が国航空会社は、別紙3に掲げる追加措置を行うことを計画しているとのことですので、合わせてお知らせいたします。

国土交通省としては、ボーイング787型機の安全確保に万全を期すとともに、利用者の安全を確保するため、今後とも適切に対応してまいります。

添付資料

[報道発表資料](http://www.mlit.go.jp/common/000996565.pdf) (PDF形式)  <http://www.mlit.go.jp/common/000996565.pdf>

[別紙1 耐空性改善通報](http://www.mlit.go.jp/common/000996566.pdf) (PDF形式)  <http://www.mlit.go.jp/common/000996566.pdf>

[別紙2 ボーイング787型機の飛行再開に際しての安全・安心の確保について](http://www.mlit.go.jp/common/000996563.pdf) (PDF形式) 

<http://www.mlit.go.jp/common/000996563.pdf>

[別紙3 全日本空輸及び日本航空が計画している追加措置の概要](http://www.mlit.go.jp/common/000996564.pdf) (PDF形式) 

<http://www.mlit.go.jp/common/000996564.pdf>



お問い合わせ先

国土交通省航空局安全部航空機安全課 小西

TEL : 03-5253-8111 (内線50202) 直通 03-5253-8735

国土交通省航空局安全部航空事業安全室 清水

TEL : 03-5253-8111 (内線50145) 直通 03-5253-8731

(米連邦航空局 F A A の耐空性改善命令)

Airworthiness Directives; The Boeing Company Airplanes

PDF Copy (If Available):



2013-08-12.pdf

[http://rgl.faa.gov/Regulatory_and_Guidance_Library/rgAD.nsf/0/097ad1695f5e7b8e86257b590046307e/\\$FILE/2013-08-12.pdf](http://rgl.faa.gov/Regulatory_and_Guidance_Library/rgAD.nsf/0/097ad1695f5e7b8e86257b590046307e/$FILE/2013-08-12.pdf)

SUMMARY: We are superseding an existing airworthiness directive (AD) for The Boeing Company Model 787-8 airplanes. That AD currently requires modification of the battery system, or other actions. This AD requires installing main and auxiliary power unit (APU) battery enclosures and environmental control system (ECS) ducts; and replacing the main battery, APU battery, and their respective battery chargers. This AD also requires revising the maintenance program to include an airworthiness limitation. This AD also revises the applicability by removing airplanes on which these changes have been incorporated in production prior to delivery. This AD was prompted by recent incidents involving lithium ion battery failures that resulted in release of flammable electrolytes, heat damage, and smoke on two Model 787-8 airplanes. We are issuing this AD to minimize the occurrence of battery cell failures and propagation of such failures to other cells and to contain any flammable electrolytes, heat, and smoke released during a battery thermal event in order to prevent damage to critical systems and structures and the potential for fire in the electronics equipment bays.

(報道より)

○産経新聞 B 7 8 7 運航再開容認 原因未究明 残る不安 専門家「説得性欠く改善」

2013.4.26 21:42

ボーイング787のバッテリー発煙トラブル発生から3カ月余り、国土交通省が26日に出した結論は運航再開の「容認」だった。多くの部材を供給し、日本にいち早く導入された準国産の最新鋭機。国交省は、社会的影響も念頭に置きながら、早期の判断を目指していたが、原因究明の糸口さえも見いだせない段階での容認に懸念も出ている。

「過去の例を見ても原因未究明段階で運航を再開した例はある」。運航再開容認に先立つ26日の会見で、国交省航空事業安全室の高野滋室長は強調した。

運航再開を容認した根拠に国交省は、ボーイング社が示した是正措置の多様性を挙げる。措置では、発煙につながる恐れのある事象を80通り想定。すべてに対応できるようにバッテリーを改善するという。

また、内部で連鎖的に熱が広がるのを防止する隔壁を設けるほか、バッテリー自体を格納容器で覆い、万一の発煙の際には、熱を機外に逃す専用ダクトなどもつける。高野室長は「3重の防護をしている。是正措置の妥当性に疑念を抱く内容のものはなく、総合的に判断し、安全が図られると評価した」と説明する。

ただ、原因究明を進める運輸安全委員会は、ボーイング社が示す80通りに原因があるとの見方を示すものの、「トラブルの発端は不明で、(原因究明に向け)どの点に注目すべきかも絞れていない」と繰り返している。

こうした状況に、懸念の声は漏れる。日本航空で技術安全部門に長く携わってきた経験がある航空安全コンサルタントの佐久間秀武氏は「原因が分からない段階で改善といわれても説得性を欠く」と指摘する。

全世界での運航停止という過去にはほぼ例のない徹底した安全策が敷かれた今回のトラブル。「不完全な幕引きは、乗客の不安を必ず招く。またトラブルが起きる可能性もある」と佐久間氏は言う。

B787を導入する全日空や日本航空では、欠航が計4千便を超えるなど苦しい機体運用を強いられた。「拒否感を示す乗客もいるとみられるが、一日も早く運航を認めてほしかったというのが本音だった」と担当者は話す。

全日空や日航はボーイング社の是正措置に加え、バッテリーの異常を速やかに感知し、地上に知らせる電圧の監視装置をつけるなどし、乗客の不安感の解消に努めるという。

○NHK国交省 B 7 8 7 運航再開承認 4月26日 19時18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の再開を認めました。

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F A A＝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日付け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、F A A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、運航の再開を認めました。

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N T S B＝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形となりました。