

全面的に禁止されていた B787 型機の運航が許可され、5 月下旬から臨時便が、6 月 1 日から定期便が再開された。今年 1 月に連続発生したリチウムイオン電池のトラブルから、4 カ月余が経過した後であった。最初のトラブルは 1 月 6 日の補助動力装置 (APU) 起動用電池の発火で、ボストンのローガン国際空港に駐機中の日本航空機で発生した。次は同 16 日の前部電気室の電池の熱損傷で、山口宇部空港発・羽田行の全日空機が飛行中に発煙を感知して高松空港に緊急着陸して調べたところ電池全体が炭化していることが判明した。それらを受け、製造国アメリカの航空当局である連邦航空局 (FAA) が B787 型機の運航を全面的に禁止し、わが国をはじめ各国もこれに追随していたものである。

リチウムイオン電池は重量や体積に対する蓄電容量が大きいこと小型軽量で、電圧変動も少ないという利点があるが、過充電などによる熱暴走の危険があり制御が難しい。ひと昔前にはパソコン用リチウムイオン電池の発火事故が頻発し、今も ICAO により航空機による輸送が厳しく制限されている。そのリチウムイオン電池が民間旅客機に搭載されたのは B787 型機が初めてである。FAA は認可の基準を、リチウムイオン電池が発火しても他に類焼せず、有害な煙が機内に充満しない措置がされていること、としていたという。

事故調査には FAA とわが国の運輸安全委員会 (JTSB) の航空事故調査官が協同で当たっているが、本稿の執筆時点では具体的な原因等は公表されていない。当初、米運輸長官は原因が判り、安全が確認されるまで飛行は絶対に認めないと発言していたので、飛行禁止は最大 1 年位は続くだろうとの悲観的な観測もあった。しかし、ボーイング社は事故調査の結果を待たず、起こり得る 80 項目の事象を自主的に洗い出してそれぞれの対策を検討し、必要な改修も行ったとして試験飛行を申請した。そして FAA は試験飛行を認め、その結果を検証して安全性は確保できたと判断したのである。

長期の飛行禁止も異例だが、原因不明のまま対症療法的な策を講じたからと飛行を許可したのも異例である。また、民間企業が現実的な提案をし、監督官庁が従来のルールを金科玉条とはせず柔軟にそれを受け入れたのも画期的なことである。この判断には賛否両論があり現時点で論評は難しく、妥当性は時間の評価を待つ外はない。しかし、巨額の経済的損失と安全性という厳しいジレンマの中で、民間企業が積極的に打開策を提案し、監督官庁がそれを柔軟に受け入れた今回の経緯から学ぶべきことは少なくない。

航空管制にも様々な規則や方式など多くのルールがあるが、時間が経てば環境変化や技術進歩により現実には合わなくなることは避けられない。また、過去に経験しなかった事象で漏れや矛盾が判明することもある。さらに、サービスプロバイダーとして利用者の意見や要望を聴かなかつた訳ではないが積極的だったとは言えない部分もあったし、運航者側も航空管制に対する関心や理解が不十分で受身の姿勢が強く、具体的な提案をすることは少なかったのではないだろうか。これからはお互いに知恵を出し合い、ルールは必要に応じて見直ししながら、より安全で効率的な航空管制を実現していきたいものである。