

名古屋丸の内ロータリークラブ Weekly Report

藤田守彦 会長 年度テーマ
=先人に感謝、今日から、そして明日へ=
ホップ、ステップ、ジャンプ!!

例会場 名古屋クレストンホテル

TEL 052-264-8000

例会日時 木曜日 12:30

プログラム・クラブ会報広報委員長 岩田 宏



創立 1995年3月9日
承認 1995年3月28日
会長 藤田 守彦
幹事 田島 陽介

事務局 名古屋市中区栄3-29-1
名古屋クレストンホテル 1007号

TEL 052-263-1324

FAX 052-263-0730

Mail rc.nagoya-marunouchi@waltz.ocn.ne.jp

HP<http://www.nagoya-marunouchi-rc.org/>

第848回 例会No. 32 平成 25年 3月14日(木) 晴

- ローターソング 「我等の生業」
- 出席報告 会員46名中31名出席
- 出席率 72.09% 出席計算人数43名
- 修正出席率 2月28日 95.45%
- スピーカー 大附香一さん、佐藤正樹さん

会長挨拶

副会長 吉田光一

ドリームライナーこと、ボーイング787のリチウムイオン電池発火事故発生から2ヶ月が経過した3月7日時点でも、原因は未発表です。

B787が初めてリチウムイオン電池を採用した民間機であることも

あり、事故当初の報道には電池原因説が溢れました。電池を供給しているのはGSユアサ(京都市)さんであります。

GSユアサさんは、衛星や深海探査用途など厳しい環境に耐える一品モノで実績を積んできた歴史を持ち、「B787に供給できるのは世界でユアサだけ」(業界関係者)と言われるほど技術力は折り紙つきの会社です。

その後いったん弱まった電池原因説は、「熱暴走」という言葉でまたも広がりを見せています。きっかけは、ボストン空港での日本航空機の事故を調査している米運輸安全委員会(NTSB)のハースマン委員長の発言です。1月24日、発火原因は不明としつつも、「電池に内部短絡と熱暴走を示す兆候がある」と述べられた。

高松空港に緊急着陸した全日空機の調査を行う運輸安全委員会(JTSB)は、2月5日に進捗を発表。これを受けNHKが「バッテリー熱暴走」「異常高温」と報じた。

NTSBとJTSBの資料にはあまり注目されていない画像があります。日航機も全日空機も、プラス電極の根元(最も細い箇所)が溶解して、これは普通に考えれば、大電流の放電が発生し、あたかもヒューズが飛ぶように電極の一部が切れたことを示すものです。さらに全日空機は、本来電流が流れない電池ケースと機体を結ぶアース線が断線しており、これも異常な放電が疑われる現象でし



た。電池そのものに問題はなかったのではないかという専門家の指摘は多く、首都大学東京大学院の金村聖志教授は「電池が自然発火することはない。組み付けや回路など、外からの発火原因を調べるべき」と云われています。

全日空は同型機で10回も電池交換したと報じられていますが、山形大学・大学院の白方雅人教授は「そんなに早く寿命がくることがはない。電池ではなく、使い方に問題があったのでは」と話されています。実際、本来外部電源を使うべき場面で電池を使い続け、バッテリー上がりに似た現象が頻発していた模様です。

電源管理システムを担当したのは、航空宇宙や防衛分野に強い仏タレス。充電器は別の米国企業で、配線作業はボーイング。「ボーイングに納入したタレスを一番に調べるべき」との意見もあります。

ー日本へのイメージは30年前と同じー

1月25日付ニューヨークタイムズ電子版は「Japan's Role in Making Batteries for Boeing」という記事を掲載しています。誰も検証できないと前置きしつつ「ボーイングが日本のサプライヤーを選べば、日本の航空会社がボーイング機を購入してくれるという暗黙の了解がある」と指摘。さらに役人と会社役員は同じ学校を卒業して、個人的に親密な関係を築いて、官民の癒着が事故の遠因かのような印象を与える事もあり、ロイターも「日本政府が就航前に安全基準を緩和した」などと報じています。「米国から見た“閉鎖的”という日本企業へのイメージは80年代から全く変わっていない」と、明治大学の海野素央教授は指摘されています。海野教授は異文化コミュニケーション論が専門。豊田章男社長が出席した、トヨタ自動車さんのリコール問題の米議会公聴会に全て出席された経験を持つ方です。

「京都のお公家さん」と評されるGSユアサさんも含め、日本企業は外国を巻き込んだコミュニケーションや危機管理には慣れていない為「役員に外国人を登用するなど、多様な意見を受け入れる土壌を作ることが大切」(海野教授)です。

原因究明のさなかに渦巻く「日本異質論」。

グローバル化を急ぐ日本企業は今回のB787トラブルを他山の石とする必要があるのではないのでしょうか。

