

2013.1月

# 品質月報

*Monthly Quality Report*

# 1月号 INDEX

## 1月号 INDEX

PAGE 3 ……品質方針

PAGE 4 ……今月のトピックス

★ 今月のテーマは…  
「ボーイング787機:機内から煙、緊急着陸」

PAGE 5 ……今月の品質状況

市場不良率推移

PAGE 6 ……品質状況詳細

市場不良発生状況(工程別、客先別)

PAGE 7 ……品質状況詳細

クレーム発生状況(クレーム発生推移、客先別)



# SANSHIN GROUP



## 品質方針

サンシングループは、商社・開発技術・要素技術 これら3つの機能のシナジー効果と品質マネジメントシステムの効率的な運用により、お客様のニーズを満たす製品開発と安定的な製品供給をおこない、電機業界および社会へ貢献して参ります。

1. 事業活動において、いかなる場合も品質マネジメントシステムを厳守し、お客様に信頼される品質の提供につとめて参ります。
2. 企業活動に係る法規制およびその他の要求事項に関して、コンプライアンスの遂行を通し品質の向上につとめて参ります。
3. 各々のグループ会社および事業部において、事業活動に応じた品質マネジメントシステムの継続的な改善につとめて参ります。
4. 品質マネジメントシステムは、定期的な内部監査・マネジメントレビューをおこない、実態に沿った具体的な改善をはかって参ります。
5. この方針は文書化し、当グループのステークホルダーに対して開示をおこない、当グループの諸活動に関わるすべての人々によって一步一步、着実に具現化して参ります。

平成18年7月1日  
サンシングループ  
代表 石井宏宗



石井宏宗

# 今月のトピックス

## 「ボーイング787機:機内から煙、緊急着陸」

今回は毎日新聞の「ボーイング787」に関する記事からです。

16日午前8時25分ごろ、山口宇部発羽田行き全日空692便の最新鋭のボーイング787が愛媛県四国中央市上空を飛行中、操縦室内で異臭がしたため、同47分ごろ、高松空港に緊急着陸した。

乗客129人と乗員8人は脱出用シューターで避難した。787機の相次ぐトラブルを受けて、所有する全日空、日本航空は計全24機の緊急点検のため、安全確認ができるまでの運航中止を決めた。

前方の電気室には機体のエンジンを起動させるメインバッテリーがあり、米ボストンの空港で日本時間の8日、日航の787機で出火した補助動力装置用のバッテリーと同製品。



787機をめぐる相次ぐトラブルについて米連邦航空局（FAA）はボーイング社と合同で調査を実施すると表明、国土交通省も燃料漏れを起こした日航機について調査チームを設置し、原因調査を始めている。

### ◇燃料漏れやぼや相次ぐ(トラブルの時系列)

- ・1月7日 JAL機が米ボストンの空港で出火事故
- ・1月8日 JAL機が米ボストンの空港で燃料漏れ
- ・1月9日 ANA機が羽田空港出発後にブレーキに不具合
- ・1月11日 ANA機が宮崎空港到着後にエンジン付近から油漏れ
- ・1月13日 成田空港で整備作業中に燃料漏れ(ボストンの空港で出火した機)
- ・1月16日 ANA機が異臭を発し高松空港に緊急着陸

### ◇信頼回復に徹底した原因究明を

B787は従来機よりも燃費効率を2割も向上させた省エネ機だ。このため、航続距離が延び、中型機でありながらも大型機と同等の長距離飛行が可能となった。それを支えたのは、主翼や胴体などへの炭素繊維の使用と、電気式への変更による徹底した軽量化だ。その分、従来の2倍の電気を使う。その電気供給を担うのが、今回問題となっているリチウムイオン電池式のバッテリーである。

B787は部品全体の35%が日本製で、開発した米ボーイング社が「メイド・ウィズ・ジャパン」というほど日本の技術を注ぎ込んだ機体だが、問題視されているバッテリーは日本の製品とあって、手のひら返して「日本ブランドの失墜」「日本の技術力の低下」などと、まるで日本が「犯人扱い」されている。

日本の物づくりの象徴としても期待されていた「ドリームライナー」だけに、今後の進展によっては日本のイメージにも関わる。国産旅客機の評価にも暗い影を落とす可能性がある。ボーイング787の問題は日本にとっても大きな問題で、迅速な原因究明と正確な対策が望まれる。



不具合のあったバッテリー

日本製品の最大の魅力はやはり「安全性」であり、本件で日本の「ものづくり」の信頼が揺らぐことの無いよう徹底した原因究明が必要であると感じました。

弊社製品において発生している問題についても迅速かつ徹底した原因究明と対策の必要性をこれまで以上に感じました。

また、本件で原因が判明し安全が確実に証明されるまでB787の全ての運行をすべて停止した航空会社等の判断についても、参考にしなければいけないと強く感じました。

(品証 林)

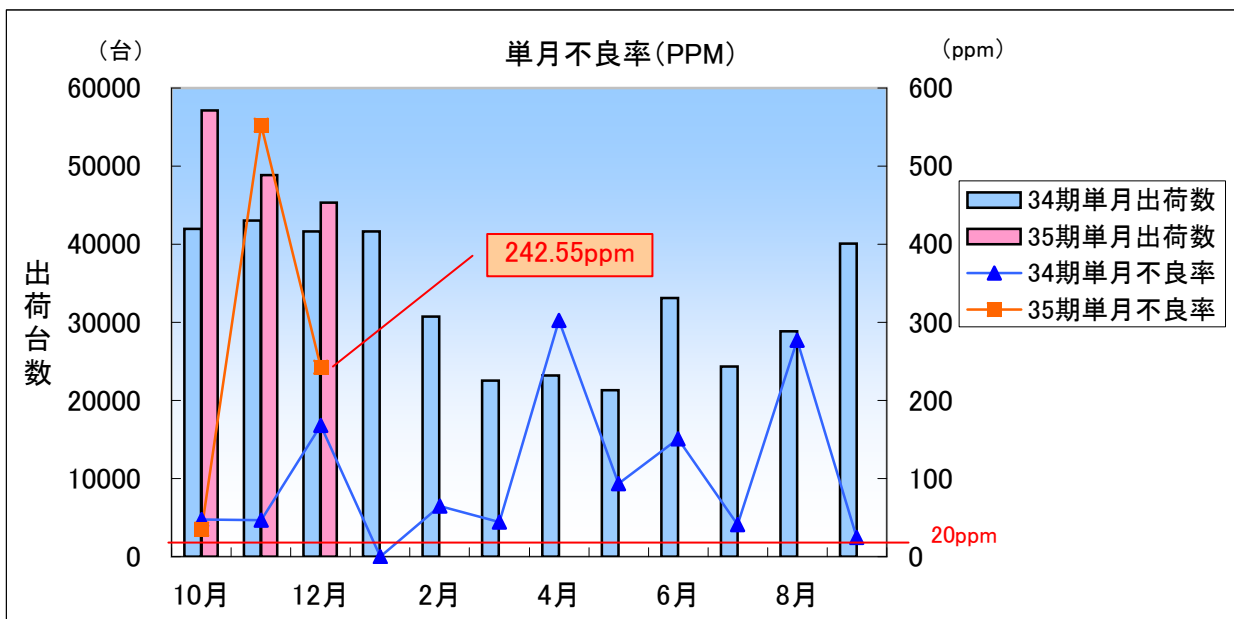
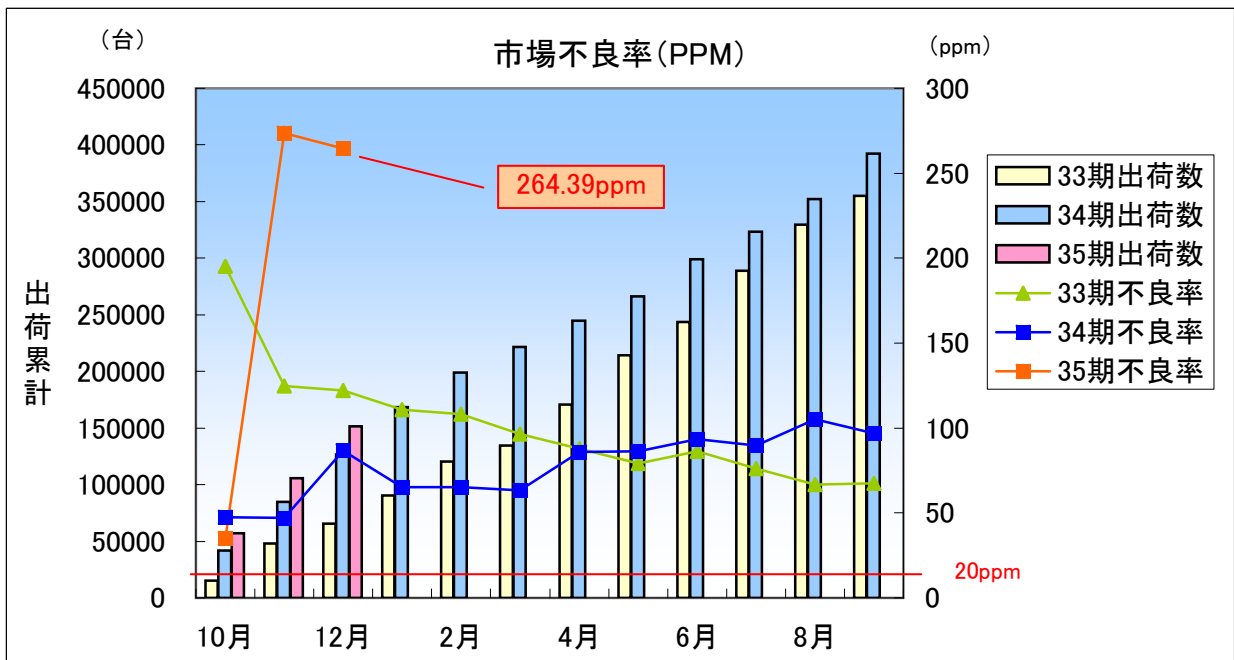
# 今月の品質状況

## 35期の旗印

納入不良率 目標……20ppm

35期の累計不良率は**264.39ppm**です。

市場不良累計数が40件と34期全体の累計数(38件)を3ヶ月でオーバーしてしまいました。中でも同一機種同一部品の部品不良が極端に多く増えており、早急に真の原因解明と対策が必要となっています。



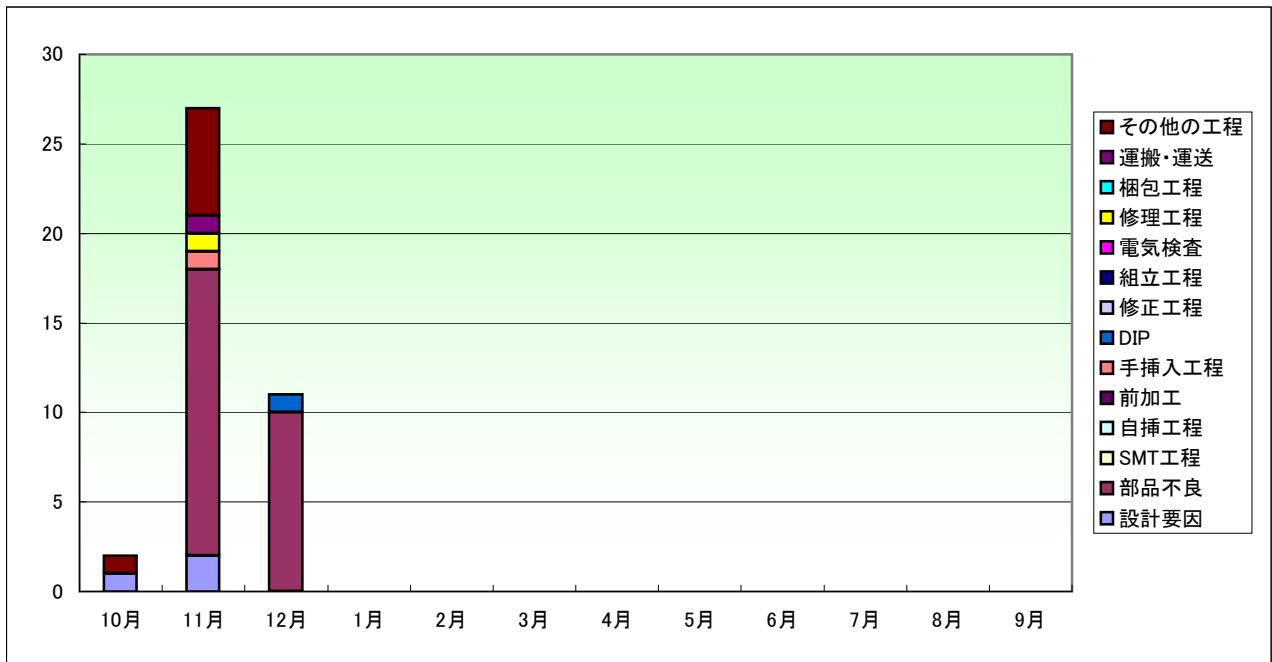
12月は市場不良11件、単月不良発生率は242.55ppmです。先月から極端に増加した部品不良の発生が止まっています。有効な対策を打つために、真の原因を解析中です。



# 品質状況詳細

## 原因別、並びに工程別市場不良発生状況

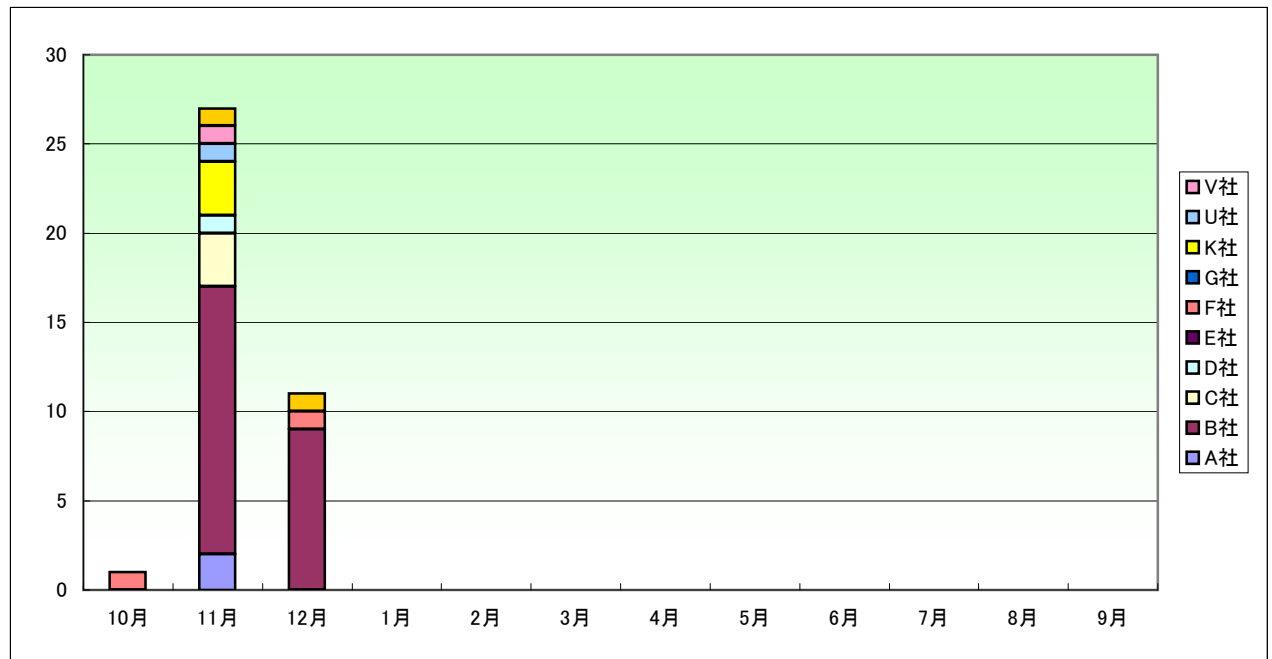
### 工程別不具合



#### 12月の工程別不具合

部品不良 10件、製造要因 1件(ただしクレーム不良)  
 特定機種、特定部品の不良が目立っており、不良率を押し上げています。  
 早急に今後の発生を防ぐ対策を見つけなければいけません。

### 客先別不具合



#### 客先別累計不良発生率

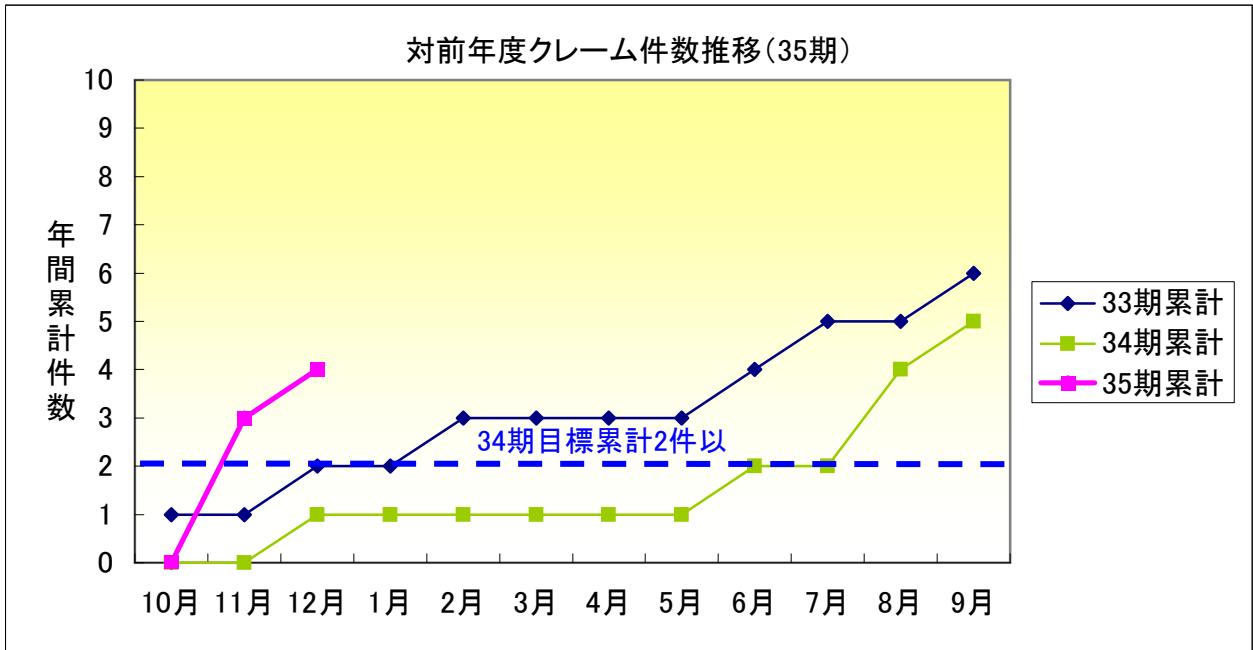
B社 24件/20,100台(1194ppm) が極端に目立ちます。(部品不良20件)  
 累計不良数(40件)の半数を占めています。

# 品質状況詳細

## クレーム発生状況

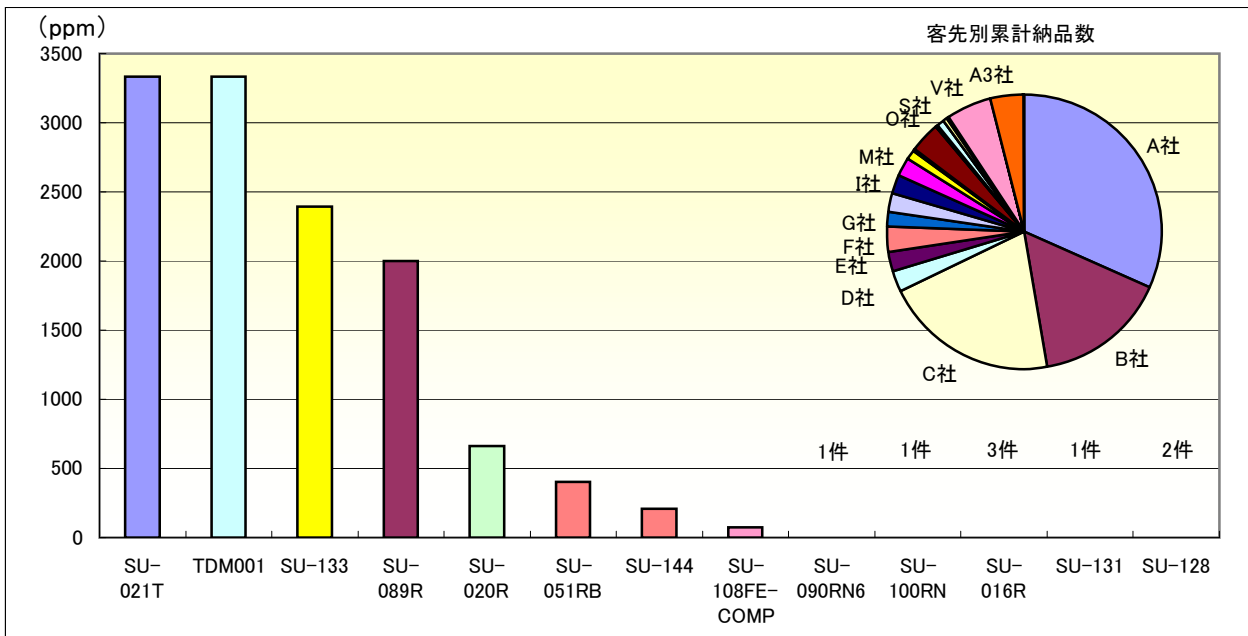
### クレーム発生推移

「クレーム」の定義: 当社製品がエンドユーザー様にて使用中に  
当社の責任による原因で不具合が発生し、見直し・改修の場合



12月はクレーム不良1件発生で、目標値2件をオーバーしています。  
次月、目標値の再設定を行います。何とかここまででストップしたいところです。

### 機種別累計不良率



#### 機種別累計不良率(主な機種不良率)

SU-021(A社)	2件/600台(3333ppm)	TDM-0001(D社)	1件/300台(3333ppm)
SU-133(B社)	24件/10,020台(2395ppm)	SU-089R(U社)	1件/500台(2000ppm)
SU-020R(F社)	1件/1,508台(663ppm)	SU-051RB(F社)	1件/2496台(401ppm)
SU-144(V社)	1件/4,750台(211ppm)	SU-108FE-COMP(C社)	1件/13,775台(73ppm)

その他、今期納品の無い機種で8件の不良発生(グラフ中に件数表示)