

論点整理

○数値基準の設定

(現状)

現行の航空法第 70 条の「酒精飲料の影響により航空機の正常な運航ができないおそれがある間」(全ての操縦士が対象)の定義が具体的ではなく運航者によって捉え方が異なる可能性。

(論点)

- ・「酒精飲料の影響により航空機の正常な運航ができないおそれがある間」について具体的な数値基準としてアルコール濃度の上限値を示し、航空会社だけではなく自家用運航者も含めより厳格な運用を行うべきではないか。
- ・設定するアルコール濃度の上限値は、既に国内の自動車や船舶業界において全ての操縦者・運転者を対象に使用されている値を参考とすべきではないか。
- ・航空会社の操縦士に求めるアルコール濃度の上限基準値は、旅客を輸送するという責任の重大さを踏まえ、一般基準よりも高い基準値とすべきではないか。

○乗務前のアルコール検査

(現状)

乗務前のアルコール検査の具体的な方法が基準に明示されていないため、航空会社によって検査体制や使用する機器の仕様等が違うなど、実施するアルコール検査のレベルが異なる状況。

(論点)

- ・飲酒の影響のある乗務を確実に防ぐため、今般の事案を踏まえると、
 - －乗務前にアルコール検査機器を使用した検査を必ず行うこと、
 - －使用する機器は一定の呼気量をもとに判断するなど十分な性能を有すること、
 - －検査は操縦士の相互確認だけではなく、他部門等の職員による立会いなど厳格な体制で行うこと、
 - －検査結果の記録は残すこと
- など、具体的な検査の方法・体制を基準として規定すべきではないか。
- ・また、現在欧米と同様に国内でも設定している乗務前 8 時間以内の飲酒禁止ルールについて、国内航空会社の運用状況を踏まえ、見直しの必要性についての整理が必要ではないか。

○その他

(現状)

国内の航空業界全体において飲酒に関する意識が低く、また正しい理解が進んでいない可能性。

(論点)

経営者も含めた全ての関係職員に対するアルコールについての定期的な教育の実施など、アルコールについての意識改革が図られるよう恒常的な対策も必要ではないか。