

飲酒に係る 不適切事案の経緯とその対応

航空会社における飲酒に係る不適切事案の経緯

- 10月24日（木） ANAウイングスの機長が前夜の飲酒の影響で乗務不可を申し出
（10月30日に国交省に報告、直ちに事実関係の調査及び法令遵守の徹底を指示。31日に同社より公表）
- 28日（日） 日本航空の副操縦士が乗務前にロンドン警察のアルコール検査を受け、拘束される
（10月29日に国交省に報告、直ちに事実関係の調査及び法令遵守の徹底を指示。11月1日に同社より公表）
- 11月 1日（木） 全航空会社へも法令遵守の徹底と再発防止に向けた措置を報告するよう文書発出
- 2日、5日 航空局長から全日空及び日本航空の社長に対し、詳細な調査を行うとともにより効果的な再発防止策をグループ会社も含め早期に実施するよう改めて指示
この調査結果及び再発防止策を今月16日までに報告するよう指示
- 14日（水） スカイマークの機長が乗務前のアルコール検査で陽性反応があり遅延が発生
（同日に国交省に報告、直ちに事実関係の調査及び再発防止策を報告するよう航空局長から同社社長に指示。同日に同社より公表）
- 16日（金） 全日空及び日本航空が報告書を国交省に提出
- 20日（火） 第1回「航空従事者の飲酒基準に関する検討会」開催
- 22日（木） スカイマークが報告書を国交省に提出
- 27日-29日 日本航空に対し立入検査を実施
28日-30日 全日本空輸及びANAウイングスに対し立入検査を実施
- 28日（水） 日本エアコミューターの機長が乗務前のアルコール検査で陽性反応があり遅延が発生
（同日に国交省に報告、直ちに事実関係の調査及び再発防止策を報告するよう航空局長から同社社長に指示。同日に同社より公表）
- 29日（木） 全航空会社へ飲酒に関する管理の強化、教育の徹底等を指示する文書発出
日本航空の副操縦士に実刑判決（禁固10ヶ月）（現地時間）
- 12月 4日、5日 スカイマークに対し立入検査を実施
- 5日（水） 「運航乗務員の飲酒問題に関する対策会議」開催

飲酒に係る不適切事案への国土交通省の対応

1. 個社への対応

- 航空局長から各社等の社長に対し、詳細な調査を行いより効果的な再発防止策を早期に実施し報告するよう指示(グループ会社を含む)
- 報告内容を精査の上、立入検査により報告内容の事実確認や再発防止策の実施状況を確認(実施中)
- 立入検査の結果を整理・分析の上、必要な措置を検討

2. 全航空会社への対応

- ① 全ての航空会社に対して運航乗務員をはじめとした航空機の運航の安全に携わる者に対して、改めて飲酒に関する航空法等の遵守徹底及び講じた措置の報告を求める文書の発出(11月1日)
- ② 上記対応を行っている中、飲酒に係る不適切な事案が再び発生したことの重大性に鑑み、総合的な対策を図るべく全ての航空会社に対して以下の事項を指示(11月29日)
 - ・全運航乗務員に対する乗務前の飲酒に関する管理の強化
 - ・全運航乗務員に対するアルコールに関する教育の徹底
(アルコール分解能力に関する知識向上・実践、飲酒に関する意識向上のための対面指導 等)
 - ・飲酒に係る不適切事案は、航空会社及び運航乗務員が行政処分等の対象となる旨の周知徹底
 - ・同様事例が発生した場合には航空局への速やかな報告、詳細な調査に基づく再発防止策の報告
- ③ 立入検査等の結果をふまえ、行政処分等の実施(今後速やかに)
- ④ 飲酒に関する基準の策定(11/20に検討会の開催、年内に中間取りまとめ)
- ⑤ 飲酒に関する航空法等の遵守状況について安全監査等を通じて厳格に指導監督

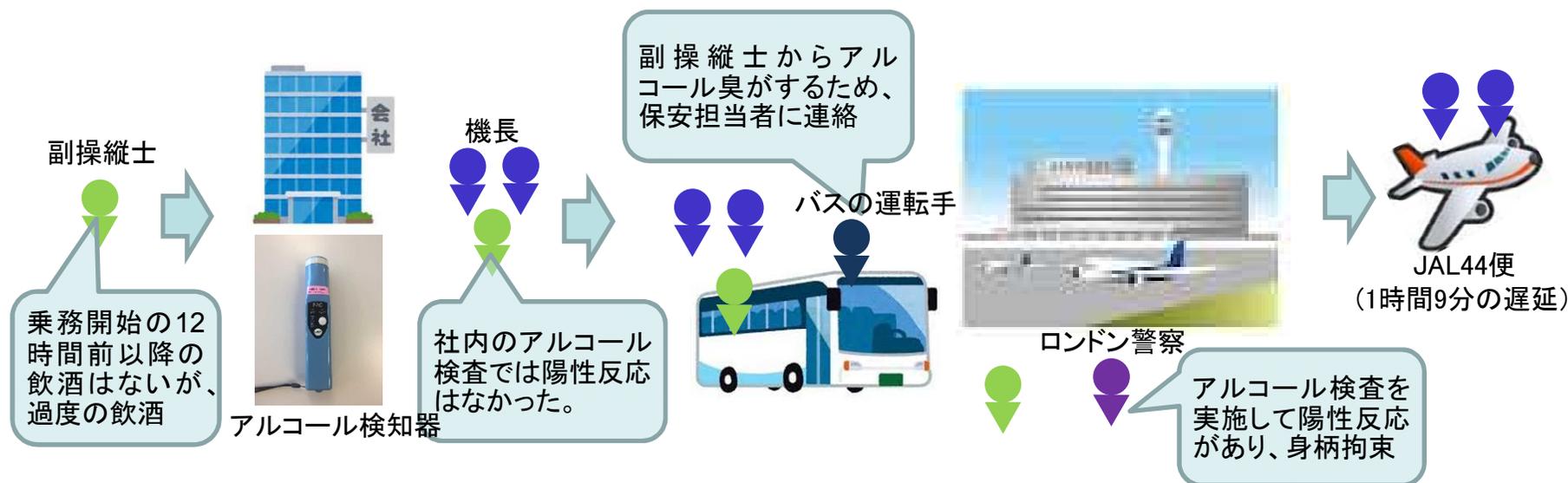
(参 考)

(参考) 日本航空ロンドン便での不適切事案

JAL事案の概要

- 平成30年10月28日(日)19時(現地時間)出発予定のJAL44便(ロンドン空港発-羽田空港着)に乗務予定だった日本航空の副操縦士が、乗務前の機側でロンドン警察が実施したアルコール検査(呼気)の結果、英国航空法に定められた規定値を超える疑いがあり、ロンドン警察に拘束される事案が発生。
- ロンドン警察によるアルコール検査(血液検査)の結果※、同国の規定に違反。日本航空は11月1日に本件を公表。 ※規定値:血中アルコール濃度 0.20g/l、 検出値:血中アルコール濃度 1.89g/l

事案フロー



1. 主な事実関係(同社からの報告に基づく)

- 副操縦士は、乗務前日の夕食時にビール(1870ml)、ワイン(ボトル2本)を飲酒。(当日は19時出発予定)
- 社内のアルコール検査時において、副操縦士はアルコール検知器に必要な呼気を吹きかけず、機長2人は副操縦士の呼気の不足を認識せずやり直しをさせなかった。
- 航空機に向かうまでの間、副操縦士は機長等から距離を取り、バスでは運転手のすぐ後ろの座席に着席。また、副操縦士は大きな声で「酒は飲んでいない」「マウスウォッシュを使ったのでうがいしたい」と言っていた。
- 機長2人、客室乗務員等が接触しているがバス運転手以外はアルコール臭に気づかなかった。 等

2. 主な飲酒に係るJALの主なルール

(乗務前の飲酒)

乗務開始の12時間前から運航終了まで一切の飲酒をしてはならない。また、12時間以前であっても業務に支障を及ぼす飲酒をしてはならない。

(アルコール検査)

空港出頭時に操縦士が各自で機器を使用してアルコールチェックを行い、編成の操縦士間でその状況・結果を確認(社内基準:呼気アルコール濃度上限値0.1mg/l、相互確認の手順は未設定) 等

3. 主な問題点・要因

(1) 当該副操縦士が乗務前に基準値以上のアルコール濃度になるような飲酒を行ったこと

- ①副操縦士の安全・酒精飲料に係る規定遵守の意識が不足
- ②アルコールの影響や分解能力に対する認識・知識の不足(定期的な教育未実施)

(2) 当該副操縦士がアルコール検知器に必要な呼気を吹きかけなかったこと

(3) 会社の検査体制の要因(当該副操縦士が基準値以上のアルコール濃度であることを感知できなかったこと)

- ①アルコール検知器が吹きかけ式であり、十分な呼気をせずとも正常を示す緑色が点灯する仕様であり、検査の結果が妥当であるか否かを客観的に確認できない状態であった点(機器自体に問題がないことは事後に確認)
- ②機長2人が副操縦士の検査時の呼気不足を認識せずやり直しをさせなかった点(うち1人の機長は検査状況を見ており、呼気を吹きかける時間が短いという印象をもったがやり直しはさせなかった。もう1人の機長(PIC)は検査状況を見ていなかった)。また指摘があるまで当該副操縦士のアルコール臭を確認できなかった点。 等

4. JALの再発防止策

(即座に対応した内容)

- 機長2人及び副操縦士の乗務停止 なお、副操縦士は英国で禁固10ヶ月の実刑判決が出され懲戒解雇処分
- 社長から全グループ社員に対する事例周知と注意喚起
- 運航乗務員について、当面の間、乗務開始前の24時間前以降の飲酒禁止、国内・海外の滞在先における飲酒禁止、社用搭乗時の飲酒禁止
- 国内・海外の全空港におけるアルコール検査時の地上スタッフの立会い
- ロンドン空港へアルコール感知器(ストロー式(新型))の配備
- 不測の事態においても、運航乗務員が3人編成で乗務すべき路線を2人編成で乗務しないことの徹底

(今後の対応予定の内容)

- ロンドン空港以外の全海外空港へのアルコール感知器(ストロー式(新型))の配備
- 飲酒に係る処分ルールのさらなる厳罰化
- 安全及び規程遵守の意識向上やアルコールに関する教育の実施
- 過去にアルコールが感知された運航乗務員等に対するフォローアップ体制の強化
- 公判終了後等に副操縦士から追加聞き取りを実施して事実関係を再確認のうえ航空局に再度報告

5. JALグループ※の再発防止策 (※: ジェイエア、日本トランスオーシャン航空、日本エアコミューター、琉球エアコミューター、北海道エアシステム)

- 運航乗務員は、滞在先での飲酒禁止、第三者の立会い、アルコールに関する教育の実施 等
- 客室乗務員、運航管理者、整備従事者、業務上空港内で車両を運転する者は、①アルコール感知器を配備してアルコール検査の実施(相互確認)、②アルコールに関する教育の実施。

(参考)アルコール検知器:吹きかけ式とストロー式

呼気を直接センサへ吹きかける方式 (吹きかけ式)の特徴

- ・呼気の測定道具(ストロー、マウスピース等)を使用せず検知器本体のみで計測が可能。
- ・空気が混ざるため数値が表示される場合は誤差がありうる。
- ・簡易型の場合は、吹きかけた呼気にアルコールを検出した場合に反応(赤色)し、それ以外は正常を示す(緑色)仕様。



電源ON時:緑色灯が常時点灯
アルコール検知:赤色灯が点灯

ストローを用いて一定流量通過後の呼気を採取する方式(ストロー式)の特徴

- ・一定の呼気量をもってアルコール濃度を判断。個々の吹きかけ方法によらずばらつきが少ない。
- ・ストロー等により一定量の呼気を吹き込むので呼気中のアルコール濃度が正確な計測が可能



(参考) ANAウイングスの不適切事案

1. 事案の概要

ANAウイングスの機長が、平成30年10月24日(水)22時頃まで沖縄県石垣市内飲食店で飲酒し、翌日朝に体調不良により乗務不可の旨を自ら申し出たため、別の運航乗務員と交代することとなり、当該機長が25日(木)に乗務予定であった5便に出発遅延が発生。

2. 主な事実関係 (同社からの報告に基づく)

※: アルコール1単位=純アルコール20gを含むおおよその量
(例: ビール500ml缶1本、日本酒1合(180ml)、ワイン小グラス2杯(200ml)、焼酎100ml(25度))

- 当該機長は、全日本空輸の機長と共に飲食。24日22時頃まで合計4軒でアルコール約9単位(※)を飲酒(本人及びお店(推定)の証言)。
- 当該機長は、翌日朝に体調不良により乗務不可の旨を自ら申し出て、別の運航乗務員と交代することとなり、25日に乗務予定であった5便(ANA1762便(8:10石垣発沖縄着)等)が出発遅延。合計619名の搭乗旅客に影響。

等

3. 主な問題点・要因

- (1) 運航規程に定める乗務12時間前を超えて飲酒をしたこと。
 - ① 安全及びアルコールに係る規程遵守の意識不足
- (2) 乗務12時間以前の「アルコール2単位」を知りながら、過度な飲酒(アルコール9単位)をしたこと。
 - ① 機長のアルコールの影響や分解能力に関する認識不足
 - ② 各運航乗務員の自己管理を促すための教育等のサポート体制の不足
- (3) 全日本空輸の機長が同席していたにも関わらず、注意することなく飲酒を続けたこと。
 - ① 安全及びアルコールに係る規程遵守の意識不足

(参考) ANAグループの再発防止策(概要)

4. ANAウイングスの再発防止策

(即座に対応した内容)

- 機長の乗務停止。なお、11月6日に出向元であるANAにおいて諭旨退職の懲戒処分
- 社長等から全職員に対する事例周知と注意喚起
- 全運航乗務員に対するアルコールに関する教育

(今後の対応予定の内容)

- 基準値を超えるアルコール反応が検出された場合の罰則の導入
- 乗務12時間前以降の飲酒制限・飲酒管理に係る規則の策定・周知徹底
- 全空港にアルコール検知器（ストロー式）の配備
- 第三者の立会いと確認記録を徹底
- 各運航乗務員に対するアルコール検知器（ストロー式）の貸与
- アルコールに関する定期的な教育内容の充実

5. ANAグループ※の再発防止策（※：全日本空輸、エアージャパン）

- 運航乗務員は、国内・海外の全空港にアルコール検知器（ストロー式）の配備、自己管理のため各運航乗務員にアルコール検知器（ストロー式）の貸与、第三者の立会い、確認記録、アルコールに関する教育の実施 等
- 客室乗務員、運航管理者、整備従事者は、始業時の酒気確認の実施（相互確認）、全事業所にアルコール検知器を配備し、随時検査が可能な体制を構築。業務上空港内で車両を運転する者は、乗車前のアルコール検知器による検査実施。これらの者に対するアルコールに関する教育の実施。

(参考)スカイマークの不適切事案について(概要)

1. スカイマーク事案の概要

- 平成30年11月14日8時40分に出発予定のSKY705便(羽田空港→新千歳空港)に乗務予定の機長が、乗務前のアルコール検査時(7時50分頃)に陽性反応があり、詳細に数値測定しようとしたが、アルコール検知器の取扱いが不慣れであり、数値測定ができなかった(同社が乗務不可としている基準値は0.15mg/l以上)ことから、別の機長に交替して23分遅延した事案が発生。
- 当該事案発生後にアルコール濃度を測定した結果、0.1mg/l(9時30分頃)、0.08mg/l(10時頃)。
- スカイマークは同日に本件を公表。

2. 航空局の対応

- 日本航空等の飲酒事案を踏まえ、11月1日に全航空会社に対して運航乗務員をはじめとした航空機の運航の安全に携わる者に対して、改めて飲酒に関する航空法等の遵守徹底を求める文書を発出したにも関わらず、このような事案が発生したため、同社に対して事実関係の調査及び再発防止策を早急に策定するよう指示するとともに、引き続き、厳格に指導監督を実施。

1. 事案の概要 (同社からの報告に基づく)

※: 同社が乗務不可としている基準値は0.1mg/l。

- 平成30年11月28日8時50分に出発予定のJC3741便(鹿児島→屋久島)に乗務予定の機長が、乗務前のアルコール検査で制限値※を超えるアルコール濃度(0.2mg/l)が確認されたため、別の機長に交代して当該便が1時間遅延した事案が発生。当該航空機を使用予定であった後続の3便も遅延。同社は同日に本件を公表。
- 本事案発生後、暫定的に、乗務24時間前以降の飲酒禁止に変更(JALグループ全体としても措置)。

2. 航空局の同社に対する対応

- 航空局長から日本エアコミューター及び日本航空の社長に対し、詳細な調査を行いより効果的な再発防止策を早期に実施するよう指示するとともに、この調査結果及び再発防止策を早期に報告するよう指示
- 報告内容を確認の上、立入検査の実施も含め再発防止策が確実に実施されるよう厳格に指導監督

(参考)乗務前に飲酒の影響が発覚した事案

件数

○平成25年1月1日以降、定期国内航空会社において、乗務前に実施するアルコール検査等で乗務に影響のある飲酒が発覚した件数は41件

○うち、運航便に影響(運航便が欠航又は遅延が発生)した事案は23件。(欠航:1、遅延:22)

内訳

年	件数		理由
H25年	アルコール検査等で発覚 ^{注1}	3件	・アルコール検査の結果、規定値を超過:3件
	うち、遅延発生	0件	
H26年	アルコール検査等で発覚 ^{注1}	4件	・アルコール検査の結果、規定値を超過:4件
	うち、遅延発生	1件	
H27年	アルコール検査等で発覚 ^{注1}	2件	・アルコール検査の結果、規定値を超過:2件
	うち、遅延発生	1件	
H28年	アルコール検査等で発覚 ^{注1}	1件	・前日の飲酒によって、公務執行妨害の疑いで逮捕:1件
	うち、欠航発生	1件	
H29年	アルコール検査等で発覚 ^{注1}	14件	・アルコール検査の結果、規定値を超過:14件
	うち、遅延発生	7件	
H30年	アルコール検査等で発覚 ^{注1}	17件	・アルコール検査の結果、規定値を超過:16件 ・前日の飲酒による体調不良:1件
	うち、遅延発生	13件	

注1:アルコール検査以外にも乗務前の自己申告等による発覚事案も含む。

注2:日本航空ではH28.6の事案を踏まえ、国内空港に吹き込み式のアルコール検知器を導入。

(参考)乗務前に飲酒の影響が発覚した事案

	発生年月日	会社名	路線	事案の概要
1	H30.11.28	日本エアコミューター	鹿児島→屋久島	・出頭時のアルコール検査の結果、機長が同社の基準値を超過。 ・当該便は乗務交代にて運航。(遅延発生)
2	H30.11.14	スカイマーク	羽田→新千歳	・出頭時のアルコール検査の結果、機長に陽性反応があり詳細に数値測定しようとしたが、アルコール感知器の取扱いが不慣れであり数値測定ができなかった。 ・当該便は乗務交代にて運航。(遅延発生)
3	H30.10.28	日本航空	ロンドン→羽田	・出頭後の機側で英国当局によるアルコール検査の結果、副操縦士が同国の基準値を超過。 ・当該便はマルチ編成(3名)からシングル編成(2名)に変更し運航。(遅延発生)
4	H30.10.25	ANAウイングス	石垣→那覇	・機長が前夜飲酒し、翌日朝に体調不良により乗務不可の旨を自ら申し出た。 ・当該便は乗務交代にて運航。(遅延発生)
5	H30.10.8	日本航空	成田→マニラ	・出頭時のアルコール検査の結果、機長が同社の基準値を超過。 ・当該便は乗務交代にて運航。(遅延発生)
6	H30.9.20	ジェイエア	新千歳→花巻	・出頭時のアルコール検査の結果、副操縦士が同社の基準値を超過。 ・当該便は乗務交代にて運航。(遅延発生)
7	H30.9.1	ジェイエア	新千歳→青森	・出頭時のアルコール検査の結果、副操縦士が同社の基準値を超過。 ・副操縦士のアルコール計測値が基準値未満となるまで乗務を見合せた後、当該便を運航。(遅延発生)
8	H30.8.20	日本航空	福岡→羽田	・出頭時のアルコール検査の結果、副操縦士が同社の基準値を超過。 ・副操縦士のアルコール計測値が基準値未満となるまで乗務を見合せた後、当該便を運航。(遅延発生)
9	H30.8.16	日本航空	成田→ジャカルタ	・出頭時のアルコール検査の結果、機長が同社の基準値を超過。 ・機長のアルコール計測値が基準値未満となるまで乗務を見合せた後、当該便を運航。(遅延なし)
10	H30.7.16	日本エアコミューター	鹿児島→沖永良部	・出頭時のアルコール検査の結果、機長が同社の基準値を超過。 ・当該便は乗務交代にて運航。(遅延発生)
11	H30.6.15	日本航空	新千歳→羽田	・出頭時のアルコール検査の結果、機長が同社の基準値を超過。 ・機長のアルコール計測値が基準値未満となるまで乗務を見合せた後、当該便を運航。(遅延発生)
12	H30.4.25	全日本空輸	羽田→ニューヨーク	・出頭時のアルコール検査の結果、副操縦士が同社の基準値を超過。 ・当該便は乗務交代にて運航。(遅延なし)
13	H30.3.14	日本航空	羽田→青森	・出頭時のアルコール検査の結果、機長が同社の基準値を超過。 ・当該便は乗務交代にて運航。(遅延発生)
14	H30.3.10	日本航空	新千歳→羽田	・出頭時のアルコール検査の結果、機長が同社の基準値を超過。 ・当該便は乗務交代にて運航。(遅延なし)

(参考)乗務前に飲酒の影響が発覚した事案

	発生年月日	会社名	路線	事案の概要
15	H30.1.20	日本航空	羽田→岡山	・出頭時のアルコール検査の結果、機長が同社の基準値を超過。 ・当該便は乗務交代にて運航。(遅延発生)
16	H30.1.9	日本航空	広島→羽田	・出頭時のアルコール検査の結果、機長が同社の基準値を超過。 ・機長のアルコール計測値が基準値未満となるまで乗務を見合せた後、当該便を運航。(遅延なし)
17	H30.1.7	日本航空	関西→ロサンゼルス	・出頭時のアルコール検査の結果、機長が同社の基準値を超過。 ・当該便は乗務交代にて運航。(遅延発生)
18	H29.12.18	日本航空	伊丹→羽田	・出頭時のアルコール検査の結果、副操縦士が同社の基準値を超過。 ・当該便は乗務交代にて運航。(遅延発生)
19	H29.12.12	日本航空	新千歳→羽田	・出頭時のアルコール検査の結果、機長が同社の基準値を超過。 ・当該便は乗務交代にて運航。(遅延なし)
20	H29.12.8	日本航空	新千歳→羽田	・出頭時のアルコール検査の結果、機長が同社の基準値を超過。 ・当該便は乗務交代にて運航。(遅延発生)
21	H29.11.17	ジェイエア	福岡→宮崎	・出頭時のアルコール検査の結果、機長が同社の基準値を超過。 ・当該便は乗務交代にて運航。(遅延発生)
22	H29.10.12	日本エアコミューター	鹿児島→屋久島	・出頭時のアルコール検査の結果、機長が同社の基準値を超過。 ・当該便は乗務交代にて運航。(遅延なし)
23	H29.10.9	日本航空	羽田→女満別	・出頭時のアルコール検査の結果、機長が同社の基準値を超過。 ・機長のアルコール計測値が基準値未満となるまで乗務を見合せた後、当該便を運航。(遅延発生)
24	H29.10.4	日本航空	伊丹→羽田	・出頭時のアルコール検査の結果、副操縦士が同社の基準値を超過。 ・当該便は乗務交代にて運航。(遅延なし)
25	H29.9.20	日本航空	羽田→長崎	・出頭時のアルコール検査の結果、副操縦士が同社の基準値を超過。 ・当該便は乗務交代にて運航。(遅延発生)
26	H29.9.9	日本航空	岡山→羽田	・出頭時のアルコール検査の結果、機長が同社の基準値を超過。 ・機長のアルコール計測値が基準値未満となるまで乗務を見合せた後、当該便を運航。(遅延発生)
27	H29.9.8	日本航空	那覇→羽田	・出頭時のアルコール検査の結果、副操縦士が同社の基準値を超過。 ・副操縦士のアルコール計測値が基準値未満となるまで乗務を見合せた後、当該便を運航。(遅延発生)
28	H29.9.1	日本航空	羽田→パリ	・出頭時のアルコール検査の結果、副操縦士が同社の基準値を超過。 ・当該便は乗務交代にて運航。(遅延なし)

(参考)乗務前に飲酒の影響が発覚した事案

	発生年月日	会社名	路線	事案の概要
29	H29.8.27	日本航空	羽田→帯広	<ul style="list-style-type: none"> ・出頭時のアルコール検査の結果、機長が同社の基準値を超過。 ・機長のアルコール計測値が基準値未滿となるまで乗務を見合せた後、当該便を運航。(遅延なし)
30	H29.8.2	日本航空	羽田→函館	<ul style="list-style-type: none"> ・出頭時のアルコール検査の結果、副操縦士が同社の基準値を超過。 ・当該便は乗務交代にて運航。(遅延なし)
31	H29.2.18	全日本空輸	羽田→秋田	<ul style="list-style-type: none"> ・出頭時のアルコール検査の結果、機長が同社の基準値を超過。 ・当該便は乗務交代にて運航。(遅延なし)
32	H28.6.28	日本航空	小松→羽田	<ul style="list-style-type: none"> ・当日の業務を終えた副操縦士が飲食店で飲酒した後、同席していた機長に暴行を加え、公務執行妨害の疑いで現行犯逮捕された。 ・当該便は欠航となった。
33	H27.9.22	全日本空輸	羽田→岡山	<ul style="list-style-type: none"> ・出頭時のアルコール検査の結果、副操縦士が同社の基準値を超過。 ・当該便は乗務交代にて運航。(遅延なし)
34	H27.7.18	ANAウイングス	福岡→伊丹	<ul style="list-style-type: none"> ・出頭時のアルコール検査にて、アルコール検知器が反応。(機長) ・機長のアルコール検査において検知器が反応しなくなるまで乗務を見合せた後、当該便を運航。(遅延発生)
35	H26.6.21	スカイマーク	中部→新千歳	<ul style="list-style-type: none"> ・出頭時のアルコール検査の結果、副操縦士が同社の基準値を超過。 ・当該便は乗務交代にて運航。(遅延発生)
36	H26.6.20	全日本空輸	羽田→広島	<ul style="list-style-type: none"> ・出頭時のアルコール検査の結果、機長が同社の基準値を超過。 ・当該便は乗務交代にて運航。(遅延なし)
37	H26.4.26	全日本空輸	羽田→岡山	<ul style="list-style-type: none"> ・出頭時のアルコール検査の結果、機長が同社の基準値を超過。 ・当該便は乗務交代にて運航。(遅延なし)
38	H26.3.24	全日本空輸	羽田→秋田	<ul style="list-style-type: none"> ・出頭時のアルコール検査の結果、機長が同社の基準値を超過。(ラム酒を含む洋菓子が影響) ・当該便は乗務交代にて運航。(遅延なし)
39	H25.5.21	スターフライヤー	北九州→羽田	<ul style="list-style-type: none"> ・出頭時のアルコール検査の結果、副操縦士が同社の基準値を超過。 ・当該便は乗務交代にて運航。(遅延なし)
40	H25.4.11	全日本空輸	羽田→沖縄	<ul style="list-style-type: none"> ・出頭時のアルコール検査の結果、機長が同社の基準値を超過。 ・当該便は乗務交代にて運航。(遅延なし)
41	H25.1.13	全日本空輸	伊丹→仙台	<ul style="list-style-type: none"> ・出頭時のアルコール検査の結果、副操縦士が同社の基準値を超過。 ・当該便は乗務交代にて運航。(遅延なし)

- 過去20年間において操縦士の飲酒が確認された航空事故は2件で、いずれも自家用小型機
- 最近10年間では発生していない。

- 発生日時:平成10年5月3日
- 事故機:アエロスパシアル AS350B (JA6093)、○運航者:個人
- 事故概要

- ・レジャー飛行のため横須賀市津久井にある横須賀場外離着陸場を離陸し、津久井浜海岸に向け降下した際、機体が海面に接触し墜落。
- ・本事故は、同機が海上を低空で飛行しようとして降下から水平飛行に移行した際、機長の操縦操作が不適切であったため、機体運動慣性から発生する高度の低下を抑えることができず、海面に接触し、墜落したことによるものと推定される。機長が低高度で不適切な操縦操作を行ったことについては、アルコールが関与した可能性が指摘(事故後の検査では血中アルコール濃度が1.27(g/l)だったと推算)。(搭乗者5名が重軽傷)

- 発生日時:平成10年4月5日
- 事故機:超軽量動力機、○運航者:個人
- 事故概要

- ・レジャー飛行のため、佐賀県唐津市の松浦川河川敷から離陸し、飛行中、離陸地点の東約4.5kmの同県東松浦郡浜玉町内のビニール・ハウスに墜落。
- ・本事故は、同機が飛行中、グライダー一部の強度を超える荷重がかかったため、右翼が破損し、飛行不能となって墜落したことによるものと推定。
- ※操縦者のアルコール反応検査(血中濃度0.74g/l)の結果及び飛行仲間からの口述から、操縦者は飛行前にアルコールを摂取していたものと認められるが、このことが本事故に直接関与したかどうかは明らかにできなかった。(搭乗者1名が死亡)