

国官参事第 1055 号
平成 30 年 12 月 21 日

日本航空株式会社
代表取締役社長執行役員
赤坂 祐二 殿

国土交通大臣
石井 啓一

航空輸送の安全の確保に関する事業改善命令

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・ヒースロー国際空港発—東京国際空港着）に乗務予定であった貴社所属の副操縦士が、乗務前の機側でロンドンの警察当局が実施したアルコール検査（呼気）の結果、英国法令（Railways and Transport Safety Act 2003）に定められた規定値を超える疑いがあり、同当局に拘束された。同当局によるアルコール検査（血液検査）の結果、同国の規定に違反したことが判明し、同当局に逮捕された。また、当該便は、機長及び副機長と副操縦士 1 名の計 3 名で運航予定であったが、副操縦士の拘束によって機長及び副機長の 2 名により運航され、定刻より 1 時間 9 分遅れで出発した旨貴社から同月 29 日（日本時間。以下同じ。）に報告があった。

国土交通省は、貴社からの報告後直ちに事実関係の調査及び法令遵守の徹底を指示し、また、同年 11 月 5 日に航空局長から貴社に対して、詳細な調査を行ってより効果的な再発防止策を貴社グループ会社も含め早期に実施するとともに、当該調査結果及び再発防止策を同月 16 日までに報告するよう改めて指示した。

当該指示を踏まえ、貴社より、同月 16 日に貴社グループ会社も含めた当該調査結果及び再発防止策に係る報告書の提出があった。

これらの報告された事実を受け、同月 27 日から同月 29 日まで及び 12 月 11 日から同月 12 日まで、航空法（昭和 27 年法律第 231 号。以下「法」という。）第 134 条に基づく立入検査及び報告徴収を実施した結果、下記 1. 記載のとおり的事实（以下「本件事実」という。）が認められた。

本件事実において、下記 2. 記載のとおり、法第 104 条第 1 項に違反する行為が認められた。

このため、法第 112 条の規定に基づき、下記 3. に掲げる措置を速やかに講ずるよう命令する。

講じた措置については、平成 31 年 1 月 18 日までに報告されたい。

この処分に不服があるときは、行政不服審査法（平成 26 年法律第 68 号）の定めるところにより、この処分があったことを知った日の翌日から起算して 90 日以内に国土交通大臣に対して審査請求を行うことができる。

記

1. 飲酒問題に係る事実

1-1. 副操縦士が運航規程に基づかない飲酒を行い、JAL44 便に乗務しようとした事実等

- (1) 副操縦士は、運航規程（法第 104 条第 1 項に基づき国土交通大臣の認可を受けて貴社が定めた運航規程をいう。以下同じ。）において求められる 12 時間以前であっても乗務に支障を及ぼす飲酒をしてはならなかったが、JAL44 便の出発時刻の 20 時間前頃までに過度な飲酒を行うとともに、当該便の出発前に貴社で求められているアルコール検査において手順通り実施せず、不正に当該検査をすり抜けて乗務をしようとした疑いがある。
- (2) 運航規程で求められる飲酒の影響を含め職務の遂行にあたり心身に支障のない状態にあることを相互に確認しなければならなかったが、副操縦士の貴社アルコール検査時において、機長は副操縦士の検査を視認しなかったにもかかわらず再検査を求めず、副機長は副操縦士の検査が手順通りに行われていなかったことを認識しながら再検査を求めなかった。
- (3) 新型アルコール感知器が導入された後のアルコール検査データにおいて、出頭時のアルコール検査の記録が欠損するなどして確認できない事例が多数確認された。そのうち、ある機長が今まで 100 回以上アルコール検査を実施しなかったことが確認された。

1-2. 乗員編成の変更の判断が適切に行われていない事実

JAL44 便は、機長及び副機長と副操縦士 1 名の計 3 名の乗員編成で運航すべき路線であったが、副操縦士の拘束によって機長及び副機長で運航され、定刻より遅れて出発した。

機長は、2 名で当該路線を運航できると考え、乗員編成の変更を含めた乗務継続の可否を東京の乗員管理部門に問い合わせて了承を得た上で当該変更を行い、乗務を継続することを判断した。しかし、機長及び同管理部門は運航規程の規定を誤って解釈しており、会社として適切に判断しないままこれらの行為が行われてしまった。

また、過去にも乗員編成の変更の判断が適切に行われていない事例が確認された。

2. 違反行為等の認定

○ 法第 104 条第 1 項に違反する行為等

上記 1. に記載の事実によれば、貴社所属の副操縦士が運航規程に基づかない飲酒を行ったこと（上記 1-1. (1)）、貴社所属の機長及び副機長が運航規程に基づく相互確認において、副操縦士の検査を視認しなかったにもかかわらず再検査を求めなかったこと等（上記 1-1. (2)）、貴社において運航規程に基づかない乗員編成の変更判断が行われていたこと（上記 1-2.）が認められる。従って、貴社は運航規程に従わずに航空機の運航に関する業務を行ったものであるから、これらの行為は法第 104 条第 1 項に違反するものであると認められる。

これらの違反行為は、乗務予定であった運航便が遅延し多数の旅客に多大な影響を及ぼすとともに航空安全に対する国民の信頼を損ない社会的にも大きな影響を及ぼすこととなった。また、外部者からの指摘等がなければ副操縦士はアルコールの影響により航空機の正常な運航ができない状態のまま乗務しようとしたことや運航規程上定められた乗務割が、機長及び乗員管

理部門による現場判断で出発直前に安易に変更されたことは、航空機の運航の安全性に影響を及ぼしかねず、安全上重大な問題である。

加えて、出頭時のアルコール検査の記録が欠損するなどして確認できない事例が多数確認されたこと等（上記 1 - 1. (3)）は、貴社の安全管理体制が十分に機能していないことが認められる。

したがって、航空事故又は重大インシデントを発生させるおそれのある重大な違反行為であると認められ、全社的に飲酒に関する意識改革が必要である。

3. 講ずるべき措置

航空運送事業者は、航空の安全を確保することが最大の使命であり、絶えず輸送の安全性の向上に努めなければならない。

しかしながら、上記 2. のとおり、今般、貴社において航空の安全に影響を及ぼす重大な違反行為が認められたところであり、かつ、アルコール検査の運用状況について、貴社自らが問題点を調査し原因を究明した上で、適切に再発防止策を講じるための安全管理システムが十分に機能していないことが認められる。

航空の安全を確保するためには、航空運送事業者が定める安全方針の達成に向けて、安全管理システムを統括する安全統括管理者を中心として、各部門及び全従業員が一丸となって取り組む必要がある。このため、貴社における、航空の安全を確保するための安全管理システムの再構築等を求めるため、以下の措置を講じることを命ずる。

3 - 1. 法第 112 条に基づく事業改善命令

(1) 飲酒対策の抜本的な再構築

飲酒対策を安全管理システムの一つとして位置づけ、安全統括管理者のもと役割分担、責任を明確化するとともに、各課題において貴社自らが問題点を見つけ、改善する仕組みを再構築すること。

また、全社員に対して飲酒に関する安全意識の再徹底並びに法令及び規程等の遵守に係る教育を行うこと。さらに、航空従事者の飲酒基準に関する検討会における中間とりまとめを踏まえつつ、貴社が平成 30 年 11 月 16 日に提出された報告書に記載された再発防止策（海外空港への新型アルコール感知器の導入、アルコール検査時の地上スタッフの立会い等）の見直しを行い、その進捗状況を適切に管理すること。

(2) 乗員編成の変更禁止

貴社が運航規程で定めた乗員編成を、機長及び乗員管理部門による現場判断で出発直前に安易に変更することは安全上重大な問題があるため、今後、このような乗員編成の変更を行うことがないよう所要の措置を講じること。

以上

国空航第 1913 号
平成 30 年 12 月 21 日

日本航空株式会社 機長（P I C） あて

国土交通省航空局安全部
運航安全課長 平井 一彦

乗員相互間の飲酒の影響の確認及び乗員編成の変更に関する不適切事案について
(文書警告)

平成 30 年 10 月 28 日（現地時間）、貴殿は、機長（P I C）として J A L 44 便に乗務する前に行われたアルコール検査において、副操縦士の検査を視認しなかったにもかかわらず再検査を求めないなど、航空法（昭和 27 年法律第 231 号）第 104 条第 1 項に基づき認可された日本航空株式会社の運航規程に基づく乗員相互間による飲酒の影響の確認を適切に行わなかった。当該副操縦士は、同便への乗務前に行った現地警察による検査の結果、英国法令の基準値を大幅に超過するアルコール濃度が検出されたため、同警察に拘束され、11 月 29 日に禁固 10 ヶ月の実刑判決を受けることとなった。

また、同便は機長、副機長及び副操縦士 1 名の計 3 名の乗員編成で運航すべき路線であったが、副操縦士の拘束後、貴殿は、運航規程の規定を誤って解釈し、会社としての適切な判断がなされないまま、機長及び副機長の 2 名に乗員編成を変更のうえ同便を出発させた。

これらは、同社の運航規程に違反する行為であり、公共交通を担う定期航空運送事業者に従事する運航従事者として不適切であった。飲酒関係に関しては外部者からの指摘等がなければ副操縦士はアルコールの影響により航空機の正常な運航ができない状態のまま乗務したこととなり、また、乗員編成の変更関係に関しては乗務割によって一度指示及び決定されたものを出発前に現場判断で安易に変更したものであり、航空安全に重大な支障を及ぼした可能性がある。これらの違反行為は、同便が遅延し多数の旅客に多大な影響を及ぼすとともに、航空安全に対する国民の信頼を損ね、社会的にも大きな影響を及ぼすこととなった。

このため、同様の事案を二度と再発させることのないよう、ここに警告する。

以上

国空航第 1 9 1 3 号
平成 3 0 年 1 2 月 2 1 日

日本航空株式会社 副機長（S I C） あて

国土交通省航空局安全部
運航安全課長 平井 一彦

乗員相互間の飲酒の影響の確認及び乗員編成の変更に関する不適切事案について
(文書警告)

平成 3 0 年 1 0 月 2 8 日（現地時間）、貴殿は、副機長（S I C）として J A L 4 4 便に乗務する前に行われたアルコール検査において、副操縦士の検査が手順通りに行われていなかったことを認識しながら再検査を求めないなど、航空法（昭和 2 7 年法律第 2 3 1 号）第 1 0 4 条第 1 項に基づき認可された日本航空株式会社の運航規程に基づく乗員相互間による飲酒の影響の確認を適切に行わなかった。当該副操縦士は、同便への乗務前に行った現地警察による検査の結果、英国法令の基準値を大幅に超過するアルコール濃度が検出されたため、同警察に拘束され、1 1 月 2 9 日に禁固 1 0 ヶ月の実刑判決を受けることとなった。

また、同便は機長、副機長及び副操縦士 1 名の計 3 名の乗員編成で運航すべき路線であったが、副操縦士の拘束後、貴殿は、運航規程の規定を誤って解釈し、会社としての適切な判断がなされないまま、機長及び副機長の 2 名に乗員編成を変更のうえ同便を出発させた。

これらは、同社の運航規程に違反する行為であり、公共交通を担う定期航空運送事業者に従事する運航従事者として不適切であった。飲酒関係に関しては外部者からの指摘等がなければ副操縦士はアルコールの影響により航空機の正常な運航ができない状態のまま乗務したこととなり、また、乗員編成の変更関係に関しては乗務割によって一度指示及び決定されたものを出発前に現場判断で安易に変更したものであり、航空安全に重大な支障を及ぼした可能性がある。これらの違反行為は、同便が遅延し多数の旅客に多大な影響を及ぼすとともに、航空安全に対する国民の信頼を損ね、社会的にも大きな影響を及ぼすこととなった。

このため、同様の事案を二度と再発させることのないよう、ここに警告する。

以上

国官参事第 1052 号
平成 30 年 12 月 21 日

全日本空輸株式会社
安全統括管理者 清水 信三 殿

国土交通省航空局安全部長
高野 滋

**運航乗務員の不適切な行為及び不十分な安全管理体制について
(厳重注意)**

平成 30 年 10 月 25 日、ANA1762 便に乗務予定であった機長が、前日の過度な飲酒に起因する体調不良により乗務不可であること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、当該機長が同日に乗務予定であった 5 便に遅延が発生した旨、同月 30 日に ANA ウイングス株式会社から航空局に報告があった。

航空局において、同年 11 月 16 日、貴社から本事案の調査及び再発防止策の報告を受け、航空法第 134 条に基づく立入検査を同月 28 日から同月 30 日まで並びに同年 12 月 11 日及び 12 日に実施して事実確認の結果、貴社フライトオペレーションセンターに出頭し乗務する運航乗務員のアルコール検査の実施状況について平成 29 年 11 月 1 日から平成 30 年 10 月 31 日までの実績を確認したところ、約 380 件のアルコール検査を実施した記録が確認できなかった。また、同年 11 月以降も 18 件の記録が確認できなかった。これは、航空法第 104 条第 1 項に基づき認可された貴社の運航規程において乗務前にアルコール検査を実施する規定に違反した行為である。

上記事案に関しては、飲酒に関する全社的な意識改革が必要であるとともに別紙のとおり飲酒に関する教育の不備及び社内安全管理体制が不十分であったことが判明した。

公共交通を担う航空運送事業者である貴社において、このような不適切な行為等が行われたことは極めて遺憾であり、厳重に注意する。

ついては、今後、このような事態が起こらないよう、本事案が発生した原因を調査し、必要な再発防止策を検討の上、平成 31 年 1 月 18 日（金）までに文書にて報告されたい。

飲酒に関する教育の不備及び不十分な安全管理体制

- ・ 運航乗務員に対するアルコール検査に関する規定の周知、飲酒に関する周知や教育が十分には行われていなかった。
- ・ 自ら問題点を見つけ、実効性のある再発防止、改善の取り組みが十分に行われていなかった。

国官参事第 1053 号
平成 30 年 12 月 21 日

ANA ウイングス株式会社
安全統括管理者 木原 真理子 殿

国土交通省航空局安全部長
高野 滋

**運航乗務員の不適切な行為及び不十分な安全管理体制について
(厳重注意)**

平成 30 年 10 月 25 日、ANA1762 便に乗務予定であった機長が、前日の過度な飲酒に起因する体調不良により乗務不可であることを自ら申し出たため、別の機長と交代することとなり、当該機長が同日に乗務予定であった 5 便に遅延が発生した旨、同月 30 日に貴社から航空局に報告があった。

航空局において、同年 11 月 16 日、貴社から本事案の調査及び再発防止策の報告を受け、航空法第 134 条に基づく立入検査を同月 28 日から同月 30 日まで実施して事実確認の結果、当該機長は乗務前日である同年 10 月 24 日、翌日の乗務開始前 12 時間である時刻（20 時 10 分）を過ぎても飲酒を続けていたこと、翌日の乗務が出来ないほど過度な飲酒を行っていたことが判明した。これは機長が出社せず乗務は行わなかったものの、航空法第 104 条第 1 項に基づき認可された貴社の運航規程において乗務に影響を及ぼす飲酒を制限している規定の主旨に違反した行為である。

本事案により当該機長が乗務予定であった運航便に遅延が生じ、多数の旅客に影響を及ぼしたことは航空安全に対する国民の信頼を損ねることとなったものである。

上記事案に関しては、飲酒に関する全社的な意識改革が必要であるとともにも別紙のとおり飲酒に関する教育の不備及び社内安全管理体制が不十分であったことが判明した。

公共交通を担う航空運送事業者である貴社において、このような不適切な行為等が行われたことは極めて遺憾であり、厳重に注意する。

については、今後、このような事態が起こらないよう、本事案が発生した原因を調査し、必要な再発防止策を検討の上、平成 31 年 1 月 18 日（金）までに文書にて報告されたい。

飲酒に関する教育の不備及び不十分な安全管理体制

- ・ 運航乗務員に対する飲酒に関する周知や教育が十分には行われていなかった。夏季と年末にアルコール対策強化週間として、貴社グループとして乗務開始 12 時間前の飲酒の禁止や、乗務開始 12 時間前まででの適正な飲酒量を示したポスターの掲示し、乗務前の飲酒規制について注意喚起を行っているが、全運航乗務員への徹底が図られていなかった。
- ・ 自ら問題点を見つけ、実効性のある再発防止、改善の取り組みが十分に行われていなかった。

国空航第 1 9 1 3 号
平成 3 0 年 1 2 月 2 1 日

ANA ウイングス株式会社 元機長 あて

国土交通省航空局安全部
運航安全課長 平井 一彦

乗務前の飲酒に起因する不適切事案について（文書警告）

貴殿は、航空法（昭和 2 7 年法律第 2 3 1 号）第 1 0 4 条第 1 項に基づき認可された ANA ウイングス株式会社の運航規程により乗務開始前 1 2 時間以内の飲酒が制限されていることを認識しながら、平成 3 0 年 1 0 月 2 4 日、沖縄県石垣市内において、飲酒制限時間を超えて酩酊するほどの過度な飲酒を行った。また、貴殿は、翌日 2 5 日の乗務前に会社に体調不良による乗務不可である旨申告したが、本件が飲酒に起因することについては自ら報告せず会社からの追及により判明した。

本事案に伴う乗務員の交代により計 5 便の運航便に遅延が生じ多数の旅客に影響を及ぼし、また、公共交通を担う定期航空運送事業者に従事する機長が飲酒に起因する不適切な行為を行ったことにより、航空安全に対する国民の信頼を損ねることとなった。

このため、同様の事案を二度と再発させることのないよう、ここに警告する。

以上

国官参事第 1054 号
平成 30 年 12 月 21 日

スカイマーク株式会社
安全統括管理者 増川 則行 殿

国土交通省航空局安全部長
高野 滋

**運航乗務員の不適切な行為及び不十分な安全管理体制について
(厳重注意)**

平成 30 年 11 月 14 日、SKY705 便に乗務予定であった機長が、乗務前のアルコール検査において陽性反応があったため、同便は乗務交代により運航したが、同便は 23 分の遅延が発生した旨、同日に貴社から航空局に報告があった。

航空局において、同月 22 日、貴社から本事案の調査及び再発防止策の報告を受け、航空法第 134 条に基づく立入検査を同年 12 月 4 日及び 5 日に実施して事実確認の結果、当該機長のその後の詳細検査結果の推移から出頭時には呼気アルコール濃度が貴社の基準値を超過していた可能性があることが判明した。また、当該機長は乗務前日の 13 日、貴社が設定した飲酒量の目安を超えて過度な飲酒を行っており、これは航空法第 104 条第 1 項に基づき認可された貴社の運航規程において乗務に影響を及ぼす飲酒を禁止している規定に違反した行為である。

本事案により当該機長が乗務予定であった運航便に遅延が生じ、多数の旅客に影響を及ぼし、また、他社における飲酒に起因する不適切事案を受けて国土交通省航空局から定期航空運送事業者に対し「飲酒に関する航空法等の遵守の徹底」を指示（平成 30 年 11 月 1 日付、国官参事第 800 号）していた状況において本事案が発生したことは、航空安全に対する国民の信頼を損ねることとなったものである。

上記事案に関しては、飲酒に関する全社的な意識改革が必要であるとともに別紙のとおり乗務前のアルコール検査体制の不備及び社内安全管理体制が不十分であったことも判明した。

公共交通を担う航空運送事業者である貴社において、このような不適切な行為等が行われたことは極めて遺憾であり、厳重に注意する。

については、今後、このような事態が起こらないよう、本事案が発生した原因を調査し、必要な再発防止策を検討の上、平成 31 年 1 月 18 日（金）までに文書にて報告されたい。

乗務前のアルコール検査体制の不備及び不十分な安全管理体制

- アルコール検査の実施要領等、手順を定めた規程が無く、アルコール検知器の規制値や取り扱い方法について、運航乗務員、地上運航従事者等に対する周知及び会社の管理体制が不十分である。
- 運航乗務員に対する飲酒に関する周知や教育が不十分であったほか、過去の出頭時のアルコール検査で基準値を超えた事案があった後に通達等を発出し、乗務前の飲酒規制について注意喚起を行っているが、全運航乗務員への徹底が図られていなかった。
- 自ら問題点を見つけ、実効性のある再発防止、改善の取り組みが十分に行われていなかった。

国空航第 1 9 1 3 号
平成 3 0 年 1 2 月 2 1 日

スカイマーク株式会社 機長 あて

国土交通省航空局安全部
運航安全課長 平井 一彦

乗務前の飲酒に起因する不適切事案について（文書注意）

平成 3 0 年 1 1 月 1 4 日、貴殿は、SKY 7 0 5 便に機長として乗務予定であったが、乗務前に行ったアルコール検査において陽性反応があり、その後の詳細検査結果の推移から出頭時には呼気アルコール濃度がスカイマーク株式会社の基準値を超過していた可能性があることが判明した。貴殿は、乗務前日の 1 3 日、同社が設定した飲酒量の目安を超えて過度な飲酒を行っており、これは航空法(昭和 2 7 年法律第 2 3 1 号)第 1 0 4 条第 1 項に基づき認可された同社の運航規程において乗務に影響を及ぼす飲酒を禁止している規定に違反した行為であるだけでなく、会社の検査体制が万一適切に機能しなかった場合にはアルコールの影響を受けた状態で乗務し、航空安全に支障を及ぼした可能性があった。

本事案により貴殿が乗務予定であった運航便に遅延が生じ多数の旅客に影響を及ぼし、また、他社における飲酒に起因する不適切事案を受けて国土交通省航空局から定期航空運送事業者に対し飲酒に関する航空法等の遵守の徹底を指示（平成 3 0 年 1 1 月 1 日付国官参事第 8 0 0 号）していた状況において本事案を発生させたことにより、航空安全に対する国民の信頼を損ねることとなった。

このため、同様の事案を二度と再発させることのないよう、ここに注意する。

以上

阪空安第 2 2 号
平成 30 年 12 月 21 日

日本エアコミューター株式会社
安全統括管理者 西田 英俊 殿

国土交通省 大阪航空局
安全管理官 若狭 満

**運航乗務員の不適切な行為及び不十分な安全管理体制について
(嚴重注意)**

平成 30 年 11 月 28 日、JAC3741 便に乗務予定であった機長が、乗務前のアルコール検査を実施したところ陽性反応があったため、同便は乗務交代により運航したが、同便は 1 時間の遅延が発生した旨、同日に貴社から大阪航空局に報告があった。

大阪航空局において、同年 12 月 5 日、貴社から本事案の調査及び再発防止策の報告を受け、航空法第 134 条に基づく立入検査を同月 6 日及び 7 日に実施して事実確認の結果、当該機長は、乗務予定の前日である同年 11 月 27 日の 18 時 30 分から 19 時頃までの間に飲酒したことは認めているが、乗務開始の 12 時間前からの飲酒を行った事実は確認されていないものの、乗務前のアルコール検査において、貴社が定める基準値を超過していたことから乗務に支障を及ぼす状態であったことが判明した。これは航空法第 104 条第 1 項に基づき認可された貴社の運航規程において乗務に影響を及ぼす飲酒を禁止している規定に違反した行為である。

本事案により当該機長が乗務予定であった運航便に遅延が生じ、多数の旅客に影響を及ぼし、また、他社における飲酒に起因する不適切事案を受けて国土交通省航空局から定期航空運送事業者に対し「飲酒に関する航空法等の遵守の徹底」を指示（平成 30 年 11 月 1 日付、国官参事第 800 号）していた状況において本事案が発生したことは、航空安全に対する国民の信頼を損ねることとなったものである。

上記事案に関しては、飲酒に関する全社的な意識改革が必要であるとともに別紙のとおり乗務前のアルコール検査に係る社内安全管理体制が不十分であったことも判明した。

公共交通を担う航空運送事業者である貴社において、このような不適切な行為等が行われたことは極めて遺憾であり、嚴重に注意する。

ついては、今後、このような事態が起こらないよう、本事案が発生した原因を調査し、必要な再発防止策を検討の上、平成 31 年 1 月 18 日（金）までに文書にて報告されたい。

乗務前のアルコール検査に係る不十分な安全管理体制

- ・ 過去、貴社において発生した飲酒に関する事案について、部門レベルでの安全管理システムは機能していたものの、乗員部では航空運送の安全に関する事案と認識していたにも関わらず、要因分析及び改善状況等について安全推進部への報告・連携がなされていなかった。
- ・ 自ら問題点を見つけ、実効性のある再発防止、改善の取り組みが十分に行われていなかった。

国空航第1913号
平成30年12月21日

日本エアコミューター株式会社 機長 あて

国土交通省航空局安全部
運航安全課長 平井 一彦

乗務前の飲酒に起因する不適切事案について（文書注意）

平成30年11月28日、貴殿は、JC3741便に機長として乗務予定であったが、乗務前に行ったアルコール検査において陽性反応があり、当該便を含む計4便に影響を及ぼした。乗務前日の27日に飲酒し、翌28日の乗務前のアルコール検査で社内の基準値を超過するアルコール濃度が検出されたことは、航空法（昭和27年法律第231号）第104条第1項に基づき認可された日本エアコミューター株式会社の運航規程において乗務に影響を及ぼす飲酒を禁止している規定に違反した行為であるだけでなく、会社の検査体制が万一適切に機能しなかった場合にはアルコールの影響を受けた状態で乗務し、航空安全に支障を及ぼした可能性があった。

本事案により運航便に遅延が生じ多数の旅客に影響を及ぼし、また、他社における飲酒に起因する不適切事案を受けて国土交通省航空局から定期航空運送事業者に対し飲酒に関する航空法等の遵守の徹底を指示（平成30年11月1日付国官参事第800号）していた状況において本事案を発生させたことにより、航空安全に対する国民の信頼を損ねることとなった。

このため、同様の事案を二度と再発させることのないよう、ここに注意する。

以上