

航空会社における飲酒に係る 不適切事案について

平成30年12月19日

航空局安全部

資料1

航空会社における飲酒に係る不適切事案の経緯

- 10月25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
- 5日、6日 日本エアコミューターに対し立入検査を実施
- 11日-12日 JAL/ANAに対し追加立入検査を実施

飲酒に係る不適切事案への国交省の対応

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)乗務前に飲酒の影響が発覚した事案

件数

※括弧内は第1回検討会で報告した件数

○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(37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(20件)**。(欠航:1、遅延:**22(19)**)

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(3件)	・アルコール検査の結果、規定値を超過: 4件(3件)
	うち、遅延発生	1件(0件)	
H27年	アルコール検査等で発覚 ^{注1}	2件(1件)	・アルコール検査の結果、規定値を超過: 2件(1件)
	うち、遅延発生	1件(0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(13件)	・アルコール検査の結果、規定値を超過: 14件(13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(16件)	・アルコール検査の結果、規定値を超過: 16件(15件) ・前日の飲酒による体調不良:1件
	うち、遅延発生	13件(12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	<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。(遅延発生)
2	H30.11.14	スカイマーク	羽田→新千歳	<ul style="list-style-type: none"> ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・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	<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。(遅延発生)
6	H30.9.20	ジェイエア	新千歳→花巻	<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)
7	H30.9.1	ジェイエア	新千歳→青森	<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。 ・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	<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。 ・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	<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	<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。(遅延発生)
11	H30.6.15	日本航空	新千歳→羽田	<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。 ・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	<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)
13	H30.3.14	日本航空	羽田→青森	<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。(遅延発生)
14	H30.3.10	日本航空	新千歳→羽田	<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)

(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)

(参考)国内航空会社における操縦士の飲酒対策の実施状況

○航空局の指導に基づき、国内定期運送事業者25社のアルコール検知器の使用状況等は以下の通り。
 (平成30年12月18日現在)

アルコール検知器の使用の有無

○全25社が常時アルコール検知器を使用して検査を実施している。
 (うち1社は運用方法について検証中)

(検知器の種類)

ストロー式のみ:6社

すべてストロー式にするべく準備中:11社

吹きかけ式のみ使用:5社

吹きかけ式とストロー式の併用:3社

呼気アルコール濃度の合格基準

○検知器を使用して検査を実施する25社の呼気アルコール濃度の合格基準値は表の通り

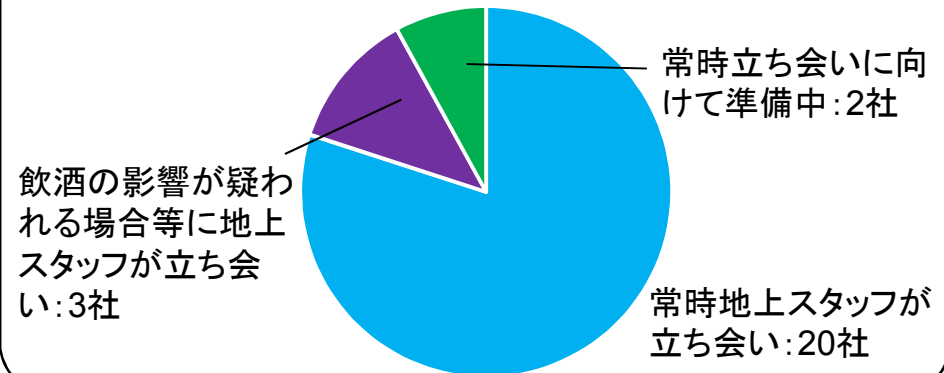
呼気アルコール濃度 合格基準値(mg/l)	定期航空運送事業者
0.00~0.05	7社
~0.10	15社
~0.15	3社

アルコール教育の実施状況

○操縦士に対するアルコール教育に関し、多くの航空会社において初期教育※を実施されているが、定期的に専用の教育を行っている社は少数。

※操縦士の任用訓練等

アルコール検知器による検査立ち会い



※飲酒禁止期間の設定状況: 暫定で24時間(6社)、12時間(11社)、12時間に変更予定(2社)、8時間(6社)

※国土交通省航空局調べ

(参考)日本航空における飲酒に係る不適切事案について

1. 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 200mg/l
検出値:血中アルコール濃度1890mg/l

2. 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)
- 副操縦士は、普段から飲酒量が多かったが、これまで腰痛の問題があるものの医師による飲酒に係る指導の経歴はなく、アルコール依存症の兆候や酩酊等の情報・評判はない。
- 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感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している。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、うがいをしたい」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けなかった。
- JAL44便は、運航乗務員が3人編成で乗務すべき路線であったが、副操縦士の拘束によって2人編成で乗務した。

(参考) JALグループの再発防止策(概要)

3. 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

4. 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3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)ANAウイングスにおける飲酒に係る不適切事案について

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. 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)。また、ホテル内を酩酊状態で徘徊している。
- 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))が出発遅延。合計619名の搭乗旅客に影響。
- 当該機長は「酒の場が好き」であるが、これまで健康管理上の問題や医師による飲酒に係る指導の経歴はなく、アルコール依存症の兆候や酩酊等の情報・評判はない。
- アルコールに関する教育は受講していた。

(参考)ANAグループの再発防止策(概要)

3. 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感知器（ストロー式）の配備
(配備完了までの間は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感知器（吹きかけ式）の貸与
- アルコールに関する定期的な教育内容の充実

4. 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感知器（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感知器（吹きかけ式）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、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)スカイマークにおける飲酒に係る不適切事案について

1. スカイマーク事案の概要

※: 同社が乗務不可としている基準値は0.15mg/l以上。

- 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(※)ことから、別の機長に交替して23分遅延した事案が発生。同社は同日に本件を公表。
- 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)。

2. スカイマーク事案の事実関係 (同社からの報告に基づく)

- 機長は時差のため睡眠がとれず前日夜に自宅で500mlの缶ビール7本を飲酒。
- 運航支援者はアルコール検査(詳細検査)の取扱説明書を発見できなかった。
- 運航乗務員の約8割がアルコール検査(簡易検査)で陽性反応があれば基準値超えで乗務不可と認識。
- アルコール感知器は同社乗務不可基準値0.15mg/lより厳しい0.01mg/lで陽性反応がでるよう調整されている。(メーカーに確認)

3. スカイマークの再発防止策

<運航乗務員>

- 全運航乗務員へのアルコールに関する教育の定期的な実施
- 検査結果を自動で記録できるアルコール感知器の導入
- 全運航乗務員にアルコール感知器の貸与

<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>

- 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) (※)
- アルコールに関する教育の実施

※なお、客室乗務員及び運航管理者は既に実施しているため検査方法の再確認。

(参考)日本エアコミューターにおける飲酒に係る不適切事案について

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. 日本エアコミューター事案の事実関係 (同社からの報告に基づく)

- 機長は、乗務前日の18時30分頃から19時頃までの間で缶ビール(350ml)を2本飲酒。
- 11月28日7:45に出頭しアルコール検査(計5回検査)を行い、制限値を超えるアルコール濃度を確認。
- 機長のアルコール血中濃度を検査するため、同日11:24に病院で血液を採取。
- 12月5日に判明した血液検査の結果では、アルコール血中濃度は0.1mg/ml未満。
なお、病院の所見では呼気検査から血液採取までの時間(約3時間)でアルコールが分解されてしまう数値であるとのこと。

3. 日本エアコミューターの再発防止策

<運航乗務員>

- 当面の間、乗務開始前の24時間前以降の飲酒禁止、滞在先における飲酒禁止
- 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
- 飲酒に係る処分ルールの厳罰化
- 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

<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>

- 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)
- アルコールに関する教育の実施

(参考)JAL及びANA/ANAウイングスに対する立入検査結果(概要)

1. 立入検査の概要

- (1) 実施期間：【JAL】平成30年11月27日～29日、12月11日～12日 【ANA】平成30年11月28日～30日、12月11日～12日
- (2) 実施場所：運航に関する羽田空港の事務所等
- (3) 実施目的：平成30年11月16日に両社から調査結果・再発防止策に係る報告書が提出されたことを踏まえ、関係者へのヒアリング等による事実関係、アルコール検査の実施状況、過去のアルコールに係る不具合事例に対する再発防止策の取組み状況 等を確認すること。

2. JALに対する立入検査結果

提出された報告書の記載内容等については概ね事実であることが確認された。追加で確認された主な事項は次の通り。

(1) アルコール検査データの欠損状況

※1:羽田・成田以外の空港は同年9月5日

- ・新型アルコール感知器が導入された平成29年8月1日※1以降の全国内空港の検査データにおいて、出頭時のアルコール検査の記録が確認できない事例が約4,200件※2、データは残っているものの信頼性に疑義がある記録が約360件あることが判明。一人で100回以上アルコール検査を実施していない事例もある。※2 出頭総人数約22万人のうち約1.9%。該当者は約1,400名。このうち約700件は関空等において一定期間PCと感知器の間の接続ケーブルの不具合等が原因で記録が欠損していた。

(2) 3名で予定していた乗務編成を2名に変更した事例

- ・ロンドン事案においては、運航規程上、航空機乗組員が3人編成で乗務すべき路線と定められているところ、2人編成で乗務して運航を行っていた。本来、各路線の編成数は乗務時間制限のほかに時差や乗務時間帯による乗員への影響など路線の特性等を考慮して定められているが、運航規程に定められた乗務時間制限の範囲内であれば編成を変更することができると認識し、変更の判断がなされていたことを確認した。また、過去に同様の事案が4件※あったことが確認された。
※ 1件は呼気検査でアルコールが検出されたため、3件は乗員の発熱等の体調不良のため、編成を変更。

3. ANA/ANAウイングスに対する立入検査結果

提出された報告書の記載内容等については概ね事実であることが確認された。追加で確認された主な事項は次の通り。

(1) アルコール検査データの欠損状況

- ・ANAで数値記録式のアルコール感知器(ストロー式)が導入されている羽田空港の平成29年11月から本年10月までの検査データにおいて、出頭時のアルコール検査の記録が確認できない事例が約390件※あることが判明。一人で7回のアルコール検査の記録が確認できていない事例もある。なお、本年11月以降も類似事例が発生(18件)している。約390件中11件は他のアルコール感知器で検査していた。 ※出頭総人数約11万人のうち約0.4%。該当者は約320名。

(参考)SKY及びJACに対する立入検査結果(概要)

1. 立入検査の概要

- (1) 実施期間：【SKY】平成30年12月4日～5日（2日間）、【JAC】平成30年12月6日～7日（2日間）
- (2) 実施場所：【SKY】運航に関する羽田空港の事務所等、【JAC】運航に関する鹿児島空港の事務所等
- (3) 実施目的：平成30年11月22日にスカイマーク(SKY)から、平成30年12月5日に日本エアコミューター(JAC)から調査結果・再発防止策に係る報告書がそれぞれ提出されたことを踏まえ、関係者へのヒアリング等による事実関係、アルコール検査の実施状況、過去のアルコールに係る不具合事例に対する再発防止策の取組み状況等を確認すること。

2. SKYに対する立入検査結果

(1) 当該機長等からのヒアリング状況

- ・機長をはじめ、関係者へのヒアリングを行った結果、会社の報告書との齟齬はない。

(2) 過去の飲酒事案への対応状況

- ・過去にアルコール検査で基準値を超えたため乗務員を交代した事案が1件あり、会社自らが問題点を見つけ、改善する取り組みを十分に行っていなかった。

3. JACに対する立入検査結果

(1) 当該機長等からのヒアリング状況

- ・機長は、乗務前日(11月27日)の18時30分頃から19時頃までの間で缶ビール(350ml)を2本飲酒したのみと主張。(会社の報告書との齟齬はない)
- ・関係者(アルコール検査に立ち会った者、血液検査に付き添った者等)へのヒアリングを行った結果、会社の報告書との齟齬はない。

(2) 過去の飲酒事案への対応状況

- ・過去にアルコール検査で基準値を超えたため乗務員を交代した事案が2件あるが、会社自らが問題点を見つけ、改善する取り組みを十分に行っていなかった。