

規制の改正案について

注：本資料に示す改正案は、あくまで現時点における事務局案であり、検討会での議論の結果や、今後の意見公募手続等の結果により変更する可能性があります。

「航空運送事業に使用される航空機に60歳以上の航空機乗組員を乗務させる場合の基準」

2－1 以下①～③のいずれかに該当する航空機に60歳以上の航空機乗組員を乗務させる場合の基準【大型機】

- ①国際航空運送事業に使用される航空機
- ②国際航空輸送を除く航空運送事業に使用される客席数が60を超える航空機
- ③国際航空輸送を除く航空運送事業に使用される最大離陸重量が25,000kgを超える航空機

2－2 以下に該当する航空機に60歳以上の航空機乗組員を乗務させる場合の基準【小型機】

国内において路線を定めて行う航空運送事業に使用される客席数が60以下であり、かつ、最大離陸重量が25,000kg以下の航空機

以下に該当する航空機については、60歳以上の航空機乗組員の乗務についての制限はない

- ・国内において路線を定めずに行う航空運送事業に使用される航空機
- ・航空機使用事業に使用される航空機
- ・個人運航に使用される航空機

議論事項①に係る規制の改正案

2-1 【大型機の基準】

(1) 最小乗組員数: <u>2人以上</u>	(2) 最小乗組員数: 1人	
	① 国際有償運航	② 国内有償運航又は 国際・国内無償運航に乗務する操縦士
68歳未満 ただし、(9)の場合を除き、 60歳未満 の操縦士が1人以上乗務すること	60歳未満 【加齢乗員不可】	68歳未満 ただし、(9)の場合を除き、当該操縦士の他に 60歳未満 の操縦士が1人乗務すること【2人乗務】

(7) **60歳以上**の航空機乗組員は、別に定める付加検査を受け、これに合格していること。

⇒(改正案) **65歳以上**の航空機乗組員は、別に定める付加検査を受け、これに合格していること。

(9) 60歳以上65歳未満の操縦士を組み合わせる乗務させる場合

- ① 健康管理部門の乗員健康管理医、健康管理担当者及び必要に応じて契約指定機関に所属する指定航空身体検査医との間において、常時連絡ができる体制が整備されていること。
- ② 健康管理部門、乗員健康管理医及び運航管理部門との間において、60歳以上の操縦士について加齢による影響と考えられる定期審査及び航空身体検査等の結果を共有し、必要に応じ対策が講じられる体制が整備されていること。
- ③ 航空身体検査基準の一部に適合しないため国土交通大臣の判定を申請し、条件付合格(航空身体検査マニュアルⅡ-4-3対象者に限る。)の判定を受けた者を組み合わせる乗務させる場合には、その可否について国土交通大臣の判定を受けることとしていること。

議論事項①に係る規制の改正案

2-2 【小型機の基準】

(1) <u>62歳未満</u> を乗務させる場合	(2) <u>62歳以上</u> の者を乗務させる場合であって、国内有償運航を行う場合	
	①最小乗組員数： <u>2人以上</u>	②最小乗組員数：1人
①機長のみで運航できる場合*でも、一定の条件を満たす機長以外の操縦士を乗務させること【2人乗務】* 客席数9以下、有視界飛行方式等	<u>68歳未満</u> ただし、(4)の場合を除き、 <u>60歳未満</u> の操縦士が1人以上乗務すること	<u>68歳未満</u> ただし、(4)の場合を除き、当該操縦士の他に <u>60歳未満</u> の操縦士が1人乗務すること【2人乗務】
②(4)の場合を除き、いずれかの操縦士は <u>60歳未満</u> であること	④ <u>62歳以上</u> の航空機乗組員は、付加検査に合格していること。 ⇒(改正案) <u>65歳以上</u> の航空機乗組員は、付加検査に合格していること。	
	⑤65歳以上の乗員を乗務させる場合は、急性機能喪失への対応訓練を定期的の実施している乗員同士を組み合わせること。	

議論事項①

議論事項②

(4) 60歳以上65歳未満の操縦士を組み合わせて乗務させる場合

- ① 健康管理部門の乗員健康管理医、健康管理担当者及び必要に応じて契約指定機関に所属する指定航空身体検査医との間において、常時連絡ができる体制が整備されていること。
- ② 健康管理部門、乗員健康管理医及び運航管理部門との間において、加齢による影響と考えられる定期審査及び航空身体検査等の結果を共有し、必要に応じ対策が講じられる体制が整備されていること。
- ③ 航空身体検査基準の一部に適合しないため国土交通大臣の判定を申請し、条件付合格(航空身体検査マニュアルⅡ-4-3対象者に限る。)の判定を受けた者を組み合わせる乗務させる場合には、その可否について国土交通大臣の判定を受けることとしていること。

議論事項②に係る規制の改正案

2-2 【小型機の基準】

(1) <u>62歳未満</u> を乗務させる場合	(2) <u>62歳以上</u> の者を乗務させる場合であって、国内有償運航を行う場合	
	①最小乗組員数: <u>2人以上</u>	②最小乗組員数: <u>1人</u>
①機長のみで運航できる場合*でも、一定の条件を満たす機長以外の操縦士を乗務させること【2人乗務】 * 客席数9以下、有視界飛行方式等	<u>68歳未満</u> ただし、(4)の場合を除き、 <u>60歳未満</u> の操縦士が1人以上乗務すること	<u>68歳未満</u> ただし、(4)の場合を除き、当該操縦士の他に <u>60歳未満</u> の操縦士が1人乗務すること【2人乗務】
②(4)の場合を除き、いずれかの操縦士は <u>60歳未満</u> であること	④ <u>62歳以上</u> の航空機乗組員は、付加検査に合格していること。 ⇒(改正案) <u>65歳以上</u> の航空機乗組員は、 付加検査に合格していること。	
	⑤ <u>65歳以上</u> の乗員を乗務させる場合は、急性機能喪失への対応訓練を定期的の実施している乗員同士を組み合わせること。	

議論事項①

議論事項②

(4) 60歳以上65歳未満の操縦士を組み合わせる乗務させる場合(略)

(改正案・以下を追記)

(5) 最小乗組員数が1人である航空機に係る特例

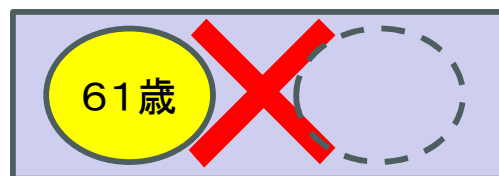
(1)①及び②並びに(2)②及び⑤の規定にかかわらず、最小乗組員数が1人である航空機にあっては、付加検査を受け、これに合格している60歳以上の操縦士1人のみで乗務することができる。

議論事項①・②に係る規制の改正案

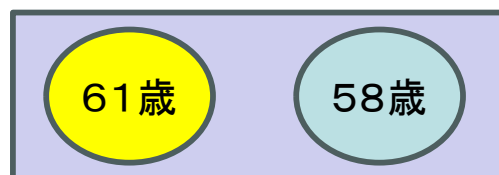
2-2 【小型機の基準】

【参考：改正のイメージ】

60歳以上・1人乗務：×
(加齢は2人乗務が条件)

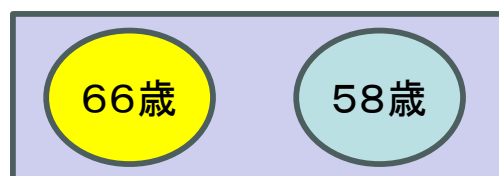


62歳未満・2人乗務：○
加齢付加検査は不要



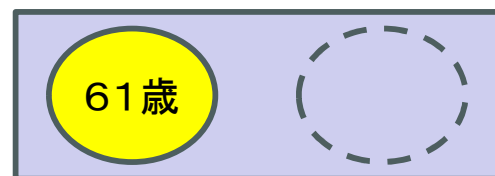
注：一定の条件を満たせば加齢乗員2人の組み合わせも可能

62歳以上68歳未満・2人乗務：○
加齢付加検査は必要

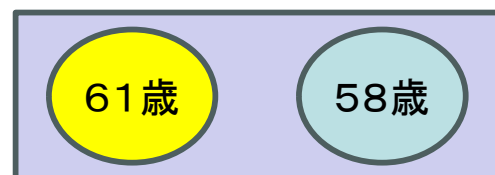


注：一定の条件を満たせば加齢乗員2人の組み合わせも可能

68歳未満・1人乗務：○
加齢付加検査は必要

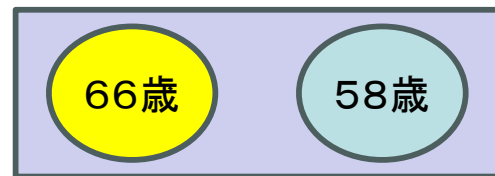


65歳未満・2人乗務：○
加齢付加検査は不要



注：一定の条件を満たせば加齢乗員2人の組み合わせも可能

65歳以上68歳未満・2人乗務：○
加齢付加検査は必要



注：一定の条件を満たせば加齢乗員2人の組み合わせも可能

現行基準では、加齢乗員の1人乗務を認めていない。

改正後は、加齢付加検査合格を条件に加齢乗員1人のみの運航を認める。

注：最小乗組員数が2人以上の航空機、運航上の要件により2人乗務が必要な航空機は引き続き1人乗務不可

現行基準では、62歳未満の加齢付加検査は不要。

改正後は、65歳未満の加齢付加検査は不要(2人乗務の場合に限る)。

65歳以上の乗員については変更なし

議論事項①・②に係る規制の改正案

○加齢乗員の乗務可否と付加検査の要否

年齢		60～	62～	65～	68～
大型機【通達2－1】		乗務可 (付加検査必要)			乗務不可
小型機 【通達2－2】	2人乗務	乗務可 (付加検査不要)	乗務可 (付加検査必要)		乗務不可
	1人乗務	乗務不可(2人乗務を求めているため)			乗務不可
路線を定めない国内運送事業、航空機使用事業、個人運航		乗務可 (付加検査等の規制なし)			



①付加検査を不要に

年齢		60～	62～	65～	68～
大型機【通達2-1】		乗務可 (付加検査 不要)		乗務可 (付加検査必要)	乗務不可
小型機【通達2-2】	2人乗務	乗務可 (付加検査不要)	乗務可 (付加検査 不要)	乗務可 (付加検査必要)	乗務不可
	1人乗務	乗務 可 (付加検査必要)			乗務不可
路線を定めない国内運送事業、航空機使用事業、個人運航		乗務可 (付加検査等の規制なし)			

②付加検査合格を前提として加齢乗員の1人乗務を可能に

議論事項①・②に係る規制の改正案

「航空機乗組員の健康管理に関する基準」

1. 目的(略)

2. 適用(抄)

最大離陸重量が5,700kgを超える飛行機を使用して、路線を定めて一定の日時により航行する本邦航空運送事業者

3. 事業者における乗員の健康管理体制(略)

4. 事業者による乗員の日常の健康管理(抄)

4-1 乗員の健康状態の把握等

(改正案・以下赤字部分を追記)

(1)③ 乗員が将来にわたって航空身体検査基準に適合するために特にフォローすべき項目(血清脂質、血圧、血糖及び体格指数)についても、労働安全衛生法による定期健康診断等の結果により把握すること。

④ 定期健康診断等の結果、航空身体検査証明の参考とするために必要があると認める場合には、乗員の同意の下に契約指定機関及び指定医へ必要な情報を共有することが可能となるよう措置すること。

【(4) 後掲 議論事項④・アルコール関係の改正】

(5) 事業者は、健康管理上懸念のある乗員に対し乗員健康管理医との面談や、医療機関での検査等の実施を指導すること。特に、航空業務に支障を生ずるおそれのある疾患の経過観察や再検査等について医師等から指示を受けた場合は当該措置を確実に実施させるよう努めること。

5. 事業者による乗員等に対する教育及び環境の充実(抄)

(改正案・以下を追記)

(4) 事業者は、乗員に対し、乗員自身の健康管理の意識醸成と動機付けのため、乗員が将来にわたって航空身体検査基準に適合するために特にフォローすべき項目(血清脂質、血圧、血糖及び体格指数)について管理目標値を設定・周知すること。その際、管理目標値は航空身体検査の合否や乗務可否の基準ではないことについて、十分周知すること。

【参考】航空会社の操縦士への予防的な健康管理の取組のフロー図(案)

国

- 予防目的の健康管理のために特にフォローする項目(血清脂質、血圧、血糖、BMI)とその目標値を参考値として設定
- 航空会社と連携して、予防目的の健康管理の状況を把握、更なる方策について継続的に検討

推奨*

通達「航空機乗組員の健康管理に関する基準」

*最大離陸重量が5.7tを超える飛行機を使用して、路線を定めて一定の日時により航行する本邦航空運送事業者については義務付け

航空会社

●乗員に対する教育

健康管理のためにフォローする項目やその目標値を設定し、操縦士に浸透させる。

- ・情報の周知、教育
- ・日常的な健康管理で収集した情報に基づく、操縦士に対する個別の健康指導

●日常的な健康管理

健康管理のためにフォローする項目について、情報収集できる体制の確保

- ・定期健康診断項目の設定、乗員の同意等
- ・収集した情報を健康管理部門で適切に保存する。
- ・目標値の逸脱について、航空身体検査証明の参考とするために必要と認める場合には、当該操縦士の航空身体検査を行う指定検査医に提供する。

情報提供

指定検査医

●定期的な航空身体検査の実施

航空会社の操縦士の航空身体検査を行う指定検査医は、航空会社から提供された当該操縦士の予防的な健康管理のためにフォローする項目の数値を確認し、定期的な航空身体検査において、判定における参考として活用する。

教育・管理

操縦士

●予防目的の健康管理の実施

「航空機乗組員の健康管理に関する基準のガイドライン」

第1 趣旨(抄)

このガイドラインは、「航空機乗組員の健康管理に関する基準」の適用について、該当する本邦航空運送事業者が講ずる措置が、適切かつ有効に実施されるよう定めるものである。なお、基準の適用対象でない本邦航空運送事業者又は航空機使用事業者についても、可能な範囲で基準及び本ガイドラインを踏まえて乗員の健康管理に努めることが望ましい。

第2 事業者における乗員の健康管理体制(略)

第3 事業者による乗員の日常の健康管理(抄)

3-1 乗員の健康状態の把握等

(改正案・以下を追記)

(3) 事業者は、乗員が将来にわたって航空身体検査基準に適合するために特にフォローすべき項目(血清脂質、血圧、血糖及び体格指数)について、管理目標値を設定すること。なお、管理目標値の設定にあたっては、下記を参考とすること。また、管理目標値は、航空身体検査の可否や乗務可否の基準ではないことに留意すること。

【参考】「標準的な健診・保健指導プログラム(令和6年度版)」における健診検査項目の保健指導判定値等を用いた管理目標値の設定例

血清脂質……………LDLコレステロール120mg/dL未満かつHDLコレステロール40mg/dL以上

中性脂肪(空腹時)150mg/dL未満

血圧……………収縮期血圧130mmHg未満かつ拡張期血圧85mmHg未満

血糖……………血糖(空腹時)100mg/dL未満、HbA1cの場合は5.6%未満

体格指数(BMI)… 25kg/m²未満(指導にあたっては、血圧高値、脂質異常、血糖高値、喫煙等のリスクや年齢を考慮)

なお、将来基準不適合となる可能性や運航中に急性機能喪失に至る可能性は、個々の乗員が抱える様々な健康上のリスクや乗務環境等によっても変わり得るものである。管理目標値は、適切に健康管理を実施するために各事業者において定める指標であり、上記の参考値とは異なる数値を定めてもよい。

「航空機乗組員の健康管理に関する基準のガイドライン」

第3 事業者による乗員の日常の健康管理(抄)

(改正案・以下を追記)

- (4) 乗員健康管理医は、労働安全衛生法による定期健康診断等の結果から、管理目標値を逸脱する乗員に対して、その乗員が所属する部門と連携して、乗員の年齢・性別・併存する他の動脈硬化のリスク因子等を考慮した上で、生活習慣の改善、服薬その他の治療等の必要な指導を行うこと。また、航空身体検査証明の参考とするために必要と認める場合には、契約指定機関及び指定医へ共有すること。
- (5) 乗員健康管理医は、(4)による指導を行った場合には、当該乗員に対応状況の報告を求めるとともに、乗員が所属する部門と情報を共有すること。乗員が所属する部門は、当該乗員が適切に報告するよう必要な措置を講じること。

第4 事業者による乗員等に対する教育及び環境の充実(抄)

(改正案・以下を追記)

- (5) 乗員に対し、乗員が将来にわたって航空身体検査基準に適合するために特にフォローすべき項目(血清脂質、血圧、血糖及び体格指数)について、管理目標値、動脈硬化との関連性、予防に必要な事項等について、教育を行うこと。また、管理目標値は航空身体検査の合否や乗務可否の基準ではないことについて、周知すること。

議論事項①・②に係る規制の改正案

「航空身体検査付加検査実施要領」

1. 目的(略)

2. 検査項目、実施時期、検査方法等(抄)

(改正案・以下を削除【加齢付加検査の代替手段としてのスクリーニング検査の廃止】)

~~(2) 60歳時に付加検査を受検しようとする者は、前項に定める付加検査の前(1ヶ月以内)に、スクリーニング検査として次に掲げる検査を実施することができるものとし、各検査項目の検査方法等について別紙2のとおり定める。①から④の全ての検査において判定基準に適合している場合には当該付加検査を免除する。(以下略)~~

3. 付加検査の申請(略)

4. 付加検査の実施(略)

5. 大臣判定条件付き合格者等の取扱い(略)

6. 付加検査結果の判定等(略)

7. その他(略)

その他、加齢付加検査の代替手段としてのスクリーニング検査の廃止に伴う別紙の削除、申請書様式の修正・削除等を実施。

議論事項④に係る規制の改正案

「航空機乗組員等のアルコール検査実施要領」 (抄)

以下、黒字が現行規定、赤字が追記箇所、青字が現行規定からの削除箇所

2. 検査等

航空機乗組員等によるアルコール検査等は以下に示す方法・機器により行うものとする。

(1) 検査等の方法

- a 航空機乗組員及び客室乗務員は一連の飛行※¹前後に、運航管理者、運航管理担当者及び運航管理補助者は航空機との通信に係る業務を実施する前に、整備従事者は整備作業開始前に、アルコール検知器を使用した検査を行うことにより、酒気帯びの有無を確認すること※²。
- b 航空機乗組員及び客室乗務員は、一連の飛行※¹前のアルコール検査から乗務を終了するまでの間、他の航空機乗組員及び客室乗務員が酒気帯び状態でないことについて、常に相互確認を行うこと。万が一、酒気帯びが疑われた場合には、機上において、他の航空機乗組員又は客室乗務員の立会いの下に行うアルコール検知器を使用した検査の実施も含め、酒気帯びの確認を行うこと。
- c 最少乗組員数が1人の航空機等、b項による相互確認が困難な場合にあっては、航空機乗組員及び客室乗務員は一連の飛行※¹後に、目視等により酒気帯びの有無について第三者の確認を受けること。当該確認は、顔色、呼気の臭い、応答の声の調子等を含めて総合的に判断するものとする。なお、d項に該当する場合には、この限りでない。
- d 事業者の行う飲酒防止対策が有効に機能していると認められない場合については、航空機乗組員及び客室乗務員は一連の飛行※¹後にもアルコール検知器を使用した検査を行い、酒気帯びの有無を確認すること。
- e 上記a項及びd項によるアルコール検知器を使用した検査に当たっては、~~あたり~~、不正(なりすまし、すり抜け等)を防止するため、原則アルコール検査に関し必要な教育を受け航空運送事業者又は認定事業場が適切と認めた第三者※³が立会い※⁴、検査が適切に行われていることを確認すること。
- f a項、b項及びd項によるアルコール検知器を使用したアルコール検査の結果(日時、便名(航空機乗組員及び客室乗務員に限る。)、測定者及び立会い者の氏名、数値など)、c項による目視確認の結果(日時、便名、立会い者の氏名など)についての記録を作成し、少なくとも一年間※⁴保存すること。

議論事項④に係る規制の改正案

「航空機乗組員等のアルコール検査実施要領」 (抄)

以下、黒字が現行規定、赤字が追記箇所、青字が現行規定からの削除箇所 ※附則については以下のほか、施行日等の必要な事項を追加で規定予定

2. 検査等(続き)

※1 一連の飛行とは、乗務する二つの飛行の間の時間(便間)において機内で次の飛行に向けた準備等を行うような連続する飛行であって、当該便間においても、航空機乗組員及び客室乗務員が事業者の管理下にあり、飲酒の可能性が極めて低いものとして下記①、②等に該当するものをいう。~~(計画上又は実際の運航における飛行間の間隔が2時間以内である場合に限る。)~~をいう。

なお、航空機乗組員又は客室乗務員が宿泊施設で休憩をとる等の場合は、一連の飛行には該当せず、乗務前に再度アルコール検査を受ける必要があることに留意すること。

①飛行間に休憩をとる場合であって、かつ、複数の航空機乗組員又は客室乗務員が社内の同じ施設(休憩施設等)で当該休憩をとる場合

②就業規則等で定めた拘束時間や制服着用義務を課した時間などにより、便間において飲酒の可能性がない場合

※2・3 (略)

※4 検査時の不正防止対策として、第三者がモニター等を使用し遠隔で確認するなど同等の対策を講じる場合及び運航中に発生した機材不具合等の不測の事態により通常使用しない空港等に着陸した場合は、2. (1)c項による目視確認及び2. (1)a項及びd項によるアルコール検査について第三者の立会いは不要とすることができる。客室乗務員、運航管理者、運航管理担当者、運航管理補助者及び整備従事者については、あらかじめ指定された業務責任者の監視の下で検査対象者相互間において検査の実施状況を確認する場合及び業務責任者の検査の実施状況を2名以上の他の検査対象者が確認する場合は、2. (1)a項及びd項によるアルコール検査について第三者の立会いは不要とすることができる。

また、次に掲げる条件のいずれかに該当する場合は、2. (1)c項による目視確認及び2. (1)d項によるアルコール検査について第三者の飛行後のアルコール検査において立会いは不要とすることができる。

- ・操縦室と客室にドアがない機体を使用する場合

- ・飛行前に会社が航空機乗組員又は客室乗務員の荷物検査を行いアルコールを所有していないことを確認し、かつ、機内でアルコールを販売しておらず運航中にアルコールを入手できないなど航空機乗組員又は客室乗務員が飲酒する可能性が極めて低いと認められる場合

※5 検査が不合格となった場合の記録は、当該航空機乗組員等が退職後1年経過するまでの間保存が必要。

附則 この基準の適用の際、現にアルコール検査に係る事項を運航規程に規定し、認可等を受けている航空運送事業者に関する改正後の2. (1)d項の適用については、改正後の規定に基づき運航規程の認可等を受ける前に、当該事業者の行っている飲酒防止対策が有効に機能していることについて航空局安全部安全政策課長の確認(地方航空局が管轄する航空運送事業者にあつては、地方航空局保安部運航課を経由した確認)を受けること。

議論事項④に係る規制の改正案

「航空機乗組員の健康管理に関する基準」(抄)

以下、黒字が現行規定、赤字が追記箇所、青字が現行規定からの削除箇所

1. 目的(略)

2. 適用(抄)

(改正案・以下赤字部分を追記)

最大離陸重量が5,700kgを超える飛行機を使用して、路線を定めて一定の日時により航行する本邦航空運送事業者
日常における乗員及び客室乗務員のアルコール摂取状況や影響等についても健康管理の対象

3. 事業者における乗員の健康管理体制(略)

4. 事業者による乗員等の日常の健康管理(抄)

4-1 乗員等の健康状態の把握等

(4) 事業者は、アルコール依存症の乗員・客室乗務員や、日常的に飲酒量が多くアルコールへの依存傾向にある乗員・客室乗務員を早期に特定するため、乗員・客室乗務員の飲酒傾向を把握する等の対策を講じるとともに、外部の相談窓口やピアサポートの活用等により、乗員・客室乗務員が安心して飲酒に関する相談をできる環境を構築すること。

また、そのような乗員・客室乗務員が特定された場合にあっては、カウンセリングやモニタリング等を実施し、アルコールへの依存傾向からの回復を支援すること。

(54) 事業者は、上記(1)から(43)を踏まえ、健康管理上懸念のある乗員に対し乗員健康管理医との面談や、医療機関での検査等の実施を指導すること。【特に、航空業務に支障を生ずるおそれのある疾患の経過観察や再検査等について医師等から指示を受けた場合は当該措置を確実に実施させるよう努めること。議論事項①・②関係】

(65) 事業者は、上記(1)から(54)により把握した内容を乗員の日常の健康管理に活用するため、以下の措置を講じること。

①乗員の航空身体検査証明申請書の写しや健康診断記録、診断書等を健康管理部門において適切に保存し、乗員の健康管理等の参考とすること。

②①の航空身体検査証明申請書等の内容については、必要に応じて健康管理部門及び関連部門と契約指定機関及び指定医との間で、情報共有を行うこと。

議論事項④に係る規制の改正案

「安全管理システムの構築に係る一般指針」(抄)

以下、黒字が現行規定、赤字が追記箇所、青字が現行規定からの削除箇所

3. 安全管理規程に定める事項について

3.3 輸送の安全を確保するための事業の実施及びその管理の方法に関する事項(抄)

3.3.5 教育及び訓練に関する事項

事業者自身の安全管理システムを社内に浸透させるための教育、安全啓発セミナー、航空機乗組員及び客室乗務員の疲労リスクの管理に係る教育^{*15}、アルコールに関する教育^{*16}、ヒューマンファクターズに関する訓練等を定め、これらを実施することにより、組織内の安全文化の醸成を図ることを明らかにすること。

*15 (略)

*16: 教育内容は、**次の内容**~~平成30年11月20日に設置された「航空従事者の飲酒基準に関する検討会」がとりまとめた~~**内容**を十分に反映させることとし、航空機乗組員、乗務割を担当する職員その他、関連する管理部門・経営層等の、飲酒対策に関連する全ての職員に対し定期的に実施すること。

①平成30年11月20日に設置された「航空従事者の飲酒基準に関する検討会」においてとりまとめられた内容

②令和6年3月28日に設置された「航空医学分野の規制等に関する検討会」においてとりまとめられた以下の内容

i) 乗務員の日常的な健康管理・自己管理の徹底

(例)・アルコールの基礎知識(酔いのメカニズム、アルコールが心身に及ぼす影響、飲酒の適切な量・頻度等)
・過去の飲酒事案(経緯、原因、再発防止策等)

ii) 依存症の早期発見・対処

(例)・依存症に係る知識(症状、アルコール依存への危険信号(前兆となる症状)、予防策等)
・乗務員が安心して相談できる外部の相談窓口やピアサポート等の環境に係る知識

iii) 業務中の乗務員間での常時相互確認の徹底

(例)・乗務員同士による相互確認の徹底
・社会的に期待される役割・立場、責任の重大性等を踏まえた業務中の適切な行動の徹底

議論事項④に係る規制の改正案

「運航規程審査要領細則」(抄)

以下、黒字が現行規定、赤字が追記箇所、青字が現行規定からの削除箇所

第2章 運航規程審査基準(その1)(最大離陸重量が5,700kgを超える飛行機(第4章に該当する場合を除く。))

3. 航空機乗組員及び客室乗務員の職務

3-1~3-4(略)

3-5 航空機乗組員及び客室乗務員の職務の範囲及び内容

航空機乗組員及び客室乗務員の責任及び職務の範囲が明確に定められ、その職務の内容については、飛行前、飛行中及び飛行後毎に以下の事項が定められていること。また、航空機乗組員及び客室乗務員は一連の飛行前後において、別に定める「航空機乗組員等のアルコール検査等実施要領」に基づき、一連の飛行前等において一連の飛行前等において酒気帯びの有無を確認することが定められていること。

(1) 機長

① (略)

② 航空機乗組員の健康状態(酒気帯びの有無を含む。以下3-5項において同じ。)について、常に他の航空機乗組員と相互に確認し、運航に支障が生じることが判明した場合には、所要の措置を講じること。

③~⑤(略)

(2) 副操縦士

①・②(略)

③ 航空機乗組員の健康状態について、常に他の航空機乗組員と相互に確認し、運航に支障が生じることが判明した場合には、所要の措置を講じること。

④(略)

(3) (略)

(4) 客室乗務員

①(略)

② 客室乗務員の健康状態について、常に他の客室乗務員と相互に確認し、運航に支障が生じることが判明した場合には、所要の措置を講じること。

③(略)

3-6・3-7(略)

議論事項④に係る規制の改正案

「運航規程審査要領細則」 (抄) (続き)

以下、黒字が現行規定、赤字が追記箇所

第2章 運航規程審査基準(その1)(最大離陸重量が5,700kgを超える飛行機(第4章に該当する場合を除く。))

4. (略)

5. 乗務割及び業務に従事する時間等の制限

5-1~5-4(略)

5-5 乗務制限等

航空機乗組員、客室乗務員及び運航管理者は、自ら業務に適した健康状態を維持するよう努めるとともに、業務に影響を及ぼすような心身の異常を自覚した場合、また、アルコール又は薬物の影響により正常な業務ができないおそれがあると認められた場合は、業務に従事してはならない旨、記載されていること。

特に、航空機乗組員及び客室乗務員は、アルコールが心身に及ぼす影響、飲酒の適切な量・頻度、アルコール依存症等について十分に理解し、自己の健康管理を十分に行う旨、記載されていること。

航空機乗組員及び客室乗務員は、少なくとも飛行勤務(乗務を伴う一連の勤務であって、勤務開始から最後の乗務終了までをいう。)開始前8時間以内に飲酒を行った場合又はそれ以前であっても飛行勤務開始時に酒気帯び状態となるおそれがある過度な飲酒(注)を行った場合は飛行勤務を行ってはならない旨、記載されていること。

航空機乗組員及び客室乗務員は、酒気を帯びて飛行勤務を行ってはならない旨及び3-5に基づき実施する酒気帯びの有無の確認において酒気を帯びていることが確認された場合は乗務してはならない旨、記載されていること。

運航管理者及び運航管理補助者は、酒気を帯びて運航管理に係る業務を行ってはならない旨、記載されていること。

また、航空機乗組員及び客室乗務員は、自らの疲労状態を適切に管理し、疲労により乗務に支障があると自覚した場合、乗務してはならない旨、記載されていること。

(注) 少なくともアルコール分解能力を1時間あたり4グラムとして算出したアルコール量を目安として許容される飲酒量を設定すること。

6. ~16. (略)

※第3章、第4章の航空機についても同様に改正。