

日本航空株式会社
代表取締役社長執行役員
鳥取 三津子 殿

国土交通省航空局長
平岡 成哲

航空輸送の安全確保に関する業務改善勧告

本年 12 月 1 日（現地時間）の日本航空 774 便（メルボルン→成田。以下「JAL774 便」という。）の機長及び副機長が乗務前日に過度な飲酒を行い、同便が遅延した旨、12 月 6 日夜に貴社から報告があった。

これを受けて、航空法（昭和 27 年法律第 231 号。以下「法」という。）第 134 条第 1 項に基づく報告徴収並びに 12 月 17 日及び 18 日に同条第 2 項に基づく立入検査を実施した結果、下記 1. の事実（以下「本件事実」という。）が確認された。

本件事実については、下記 2. のとおり、法第 112 条の「輸送の安全、利用者の利便その他公共の利益を阻害している事実」があると認められることから、下記 3. に掲げる措置を速やかに講ずるよう業務の改善を勧告する。

なお、講じた措置については、令和 7 年 1 月 24 日までに報告されたい。

記

1. 飲酒に係る不適切な事案等に関する事実

（1）乗務前日の過度な飲酒に関する事実

法第 104 条に基づき認可を受けた貴社の運航規程（以下「貴社運航規程」という。）において、運航乗務員に対し飛行勤務開始 12 時間前の飲酒及び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を禁止し、具体的には「飛行勤務開始時に酒気帯びとならないよう飛行勤務開始 12 時間前に体内に残存するアルコール量を 4 ドリンク相当以下に自己を制限すること」と規定している。しかしながら、JAL774 便の機長及び副機長は現地時間の乗務前日 14 時から 16 時頃（出頭予定時刻の 13 時間 50 分前）まで滞在先のホテル近くのレストランにおいて食事をし、スパークリングワインのグラス（150ml）各自 1 杯ずつ及び 2 人で赤ワインのボトル（750ml）を 3 本注文し飲酒しており（2 人の総飲酒量は 20.8～29.6 ドリンクと推算）、明らかに両者ともに貴社運航規程に定める飲酒量の制限を超えた過度な飲酒を行ったと認められる。

（２）酒気を帯びた状態で飛行勤務のために出頭した事実

貴社運航規程において、運航乗務員に対し酒気を帯びて飛行勤務を行うことを禁止しているが、JAL774 便の副機長は事前の自主的な検査で酒気を帯びていることを認識しながらメルボルン空港所に飛行勤務のため出頭した。同便の機長及び副操縦士が出頭後に貴社運航規程に基づく乗務前アルコール検査を実施し出発前ブリーフィングを開始していたにもかかわらず、当該副機長は自主的な検査を継続しアルコールが検知されていたことも踏まえると、当該副機長は飛行勤務を実施すべき状況において酒気を帯びていたと認められる。

（３）アルコール検査が適切に実施されなかった事実

貴社運航規程に基づく乗務前アルコール検査は、貴社の運航規程附属書である「運航乗務員アルコール検査実施要領」において、出発前ブリーフィングに先立ち検査を行う旨が規定されている。しかしながら、JAL774 便の副機長は出頭後、同便に乗務予定の機長及び副操縦士が出頭後に貴社運航規程に基づく乗務前アルコール検査を実施し出発前ブリーフィングを開始していたにもかかわらず、アルコールが検知されなくなるまで自主的な検査を継続して乗務前アルコール検査を実施しなかった。また、同要領の規定によれば、メルボルン空港所においては乗務前アルコール検査を編成乗員と一緒に実施しなければならなかったにもかかわらず、個別乗員ごとに検査が実施されていた。

さらには、当該副機長の自主的な検査にはメルボルン空港所担当者が立ち会っており、検知器を変更したり、うがいをしたりした後も当該副機長からアルコールが検知されていたことを確認していた。しかしながら、貴社運航本部の担当部署（乗員サポート部。以下「担当部署」という。）に詳細な情報が伝達されず、また、当該検査の関係職員が当該副機長に対し乗務前日の飲酒量やその影響の有無を乗務前に積極的に確認しなかったため、担当部署は誤検知と判断し、運航乗務員の交代など必要な措置がとられなかった。

加えて、本年 12 月 20 日の日本航空 58 便（成田→サンフランシスコ。以下「JAL58 便」という。）の副操縦士に対する乗務前アルコール検査を、本来であれば出頭後に行われなければならなかったにもかかわらず、遅延の影響を少なくするために担当部署の指示により出頭前に行っていたことも判明した（アルコール検知はなし）。

（４）運航乗務員が違反行為を隠ぺいした事実

JAL774 便の機長及び副機長は、乗務前日に貴社運航規程に定める飲酒量の制限を認識しながらこれを超過する過度な飲酒を意図的に行っており、乗務当日の朝に滞在先のホテルにおいて自主的な検査でアルコールが検知されていることを確認した。しかしながら、当該機長は腹痛を訴えて出頭を遅らせ、当該副機長は出頭後もアルコールが検知されなくなるまで自主的な検査を継続し、両者ともに同便の出発前まで乗務前日の飲酒の影響があったことの報告を行わなかった。

また、当該機長は当該副機長に対し乗務前日の飲酒量を赤ワインのボトル 1 本と

することを提案し、両者間で口裏合わせを行った。この結果、12月1日の同便の成田空港への到着後から行われた貴社からのヒアリングにおいて、12月3日夕刻に過度な飲酒を行ったことを認めるまで、当該機長及び当該副機長は乗務前日の飲酒量について虚偽の説明を行った。

(5) 本年5月の嚴重注意を受けた再発防止策等が十分に機能しなかった事実

貴社は、本年4月22日（現地時間）に米国ダラスに滞在中の機長が過度な飲酒に起因して不適切な行動をしたことにより乗務予定の運航便に乗務できず欠航した事案（以下「ダラス事案」という。）を発生させている。貴社において、ダラス事案を含め、安全上のトラブルが相次いだことを踏まえ、5月27日付で嚴重注意を受け、再発防止策の実施を進めていたところである。

具体的には、貴社の運航乗務員に対して飲酒に関する自己管理（節度ある飲酒）や相互確認（お互いの体調や飲酒量の確認）等に関する教育や緊急安全討議等を実施していたが、JAL774便の事案では乗務前日の飲酒において同便の機長と副機長は自己管理や相互確認を適切に実施せず過度な飲酒に至った。また、ダラス事案を受けて貴社は自主的にステイ先における禁酒措置を暫定的に講じていたが、本年10月に当該措置を解除してから約2ヵ月でステイ先における過度な飲酒事案を発生させた。

さらには、JAL774便の副機長は過去に飲酒に起因するアルコール検知事案を発生させていたが、今般の事案の発生に至った。

加えて、当該嚴重注意を受けた再発防止策として、貴社は「安全を大前提に立ち止まれる環境」を作るために「一拍置こう、声をかけよう」をテーマに取り組んでいたところだったが、JAL58便においては、遅延の影響を少なくするために乗務前アルコール検査が適切に実施されなかった事案も発生させた。

(6) 当局へのアルコール事案の報告が遅れた事実

JAL774便の事案は現地時間の12月1日に発生し、貴社は12月3日には同便の機長及び副機長が乗務前日に過度な飲酒を行って、このうち当該副機長は飲酒の影響により出頭後に自主的な検査でアルコールが検知された可能性が高いことを把握していた。

「航空法第111条の4に基づく安全上の支障を及ぼす事態の報告について（平成18年9月26日付・国空航第530-2号・国空機第661-2号）」により、航空機乗組員が酒気を帯びた状態で飛行勤務を行ったことが確認された場合等には、原則として発生日から起算して遅くとも3日以内の報告を求めているが、貴社は、当該事案を把握した後も事実確認等を継続した結果、当該事案の当局への報告は12月6日夜に行われた。

2. 業務改善勧告の理由

上記1.（1）のとおり、JAL774便の機長及び副機長が乗務前日に過度な飲酒を行ったこと等は貴社運航規程に違反する行為であり、また、上記1.（4）のとお

り当該機長及び当該副機長は乗務前日に貴社運航規程に定める飲酒量の制限を認識しながらこれを超過する過度な飲酒を意図的に行っており、その違反行為の事実について両者間で口裏合わせをした上で虚偽の報告を行うこと等で隠ぺいしていたことから、悪質な違反行為と認められる。

また、上記１．（２）及び（３）のとおり、JAL774 便の副機長が酒気を帯びた状態で出頭し、運航乗務員の交代などの必要な措置がとられないまま同便が運航に供されていることから、貴社のアルコール検査体制等が十分に機能しなかったと認められる。加えて、JAL58 便においては、酒気を帯びた状態での飛行勤務を行うおそれはなかったものの、乗務前アルコール検査が適切に行われなかった事案も発生させた。

さらには、上記１．（５）のとおり、本年５月の嚴重注意を受けた再発防止策等が機能していたとは言えず、また、過去にアルコール検知事案を発生させた等の懸念のある運航乗務員の管理が十分でなかったと認められる。加えて、上記１．（６）のとおり、JAL774 便の事案の当局への報告が遅れたこと等も踏まえると、貴社における安全管理システムが十分に機能していないものと認められる。

以上のことから、本件事実は、法第 112 条の「輸送の安全、利用者の利便その他公共の利益を阻害している事実」に該当すると認められる。

３．講ずるべき措置

航空運送事業者は、利用者の利便の増進を図る上で、航空の安全を確保し絶えず輸送の安全性の向上に努めなければならない。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ことが必要である。

しかしながら、上記２．のとおり、今般、貴社において悪質な違反行為が認められ、かつ、貴社のアルコール検査体制等や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確認された。

これは、貴社の運航乗務員は最終的に乗務前アルコール検査で検知されなければよいと考え、飲酒に関する安全確保や法令・規程等の遵守への意識が希薄となり、また、JAL774 便においては、貴社の当該検査の関係職員も自主的な検査でアルコールが検知されていた副機長に対し乗務前日の飲酒量やその影響の有無を乗務前に積極的に確認しないなど当事者意識も欠落していたことから、運航乗務員による飲酒の自己管理や相互確認、さらにはアルコール検査体制や事案の報告体制等が適切に機能しなかったものと考えられる。さらには、貴社は、これまでも累次にわたって飲酒に関する教育等を実施していたが、いまだに当該対策が社内に定着していないと考えられることから、運航乗務員の飲酒傾向の管理の更なる強化を含む抜本的な飲酒対策を講ずる必要がある。加えて、JAL58 便においては、遅延の影響を少なくするために担当部署の指示により乗務前アルコール検査が適切に行われなかった事案も発生させており、嚴重注意を受けた再発防止策として「安全を大前提に立ち止まれる環境」を作るための取組みが十分に定着していないものと考えられる。

このため、貴社における飲酒対策を含めた安全管理体制の抜本的な再構築等を図るため、これらの事案の要因分析を確実に行った上で、以下の措置を講ずることを勧告する。

(1) 飲酒対策を含む安全確保に関する社内意識改革

全ての運航乗務員のみならず、経営層を含めた社員全員に対し、飲酒対策を含む安全確保に関する法令・規程等の趣旨・目的、違反行為等が及ぼす社会への重大な影響等を理解させ、安全運航を最優先し法令・規程等を遵守する意識を定着させるとともに、社内全体で安全運航を確保するために必要な確認を積極的に行うなどの当事者意識を醸成するため、実効性のある指導・教育等を徹底すること。

(2) 運航乗務員の飲酒傾向の管理の更なる強化

全ての運航乗務員に対し、飲酒に関する自己管理及び相互確認を確実に定着するための実効性のある指導・教育等を徹底すること。

また、貴社において運航乗務員の飲酒傾向を適確に把握した上で、常習的な飲酒傾向のある運航乗務員については、当該運航乗務員が所属する部門と健康管理部門が情報を共有し緊密に連携をして、当該運航乗務員の飲酒に関する改善状況を継続的に把握し、そのリスクに応じて乗務させずカウンセリングを実施する等の適切な措置を講ずること。

(3) アルコール検査体制の再構築

運航乗務員に対するアルコール検査を適切なタイミングで適確な方法で実施し、検査結果その他の情報により疑義がある場合には積極的に確認して、運航乗務員の交代などの必要な措置を確実に講ずることができるよう、アルコール検査の体制・手順等を見直した上で、これらが適切に運用されるよう関係する全ての職員に対し実効性のある指導・教育等を徹底すること。また、運航乗務員以外のアルコール検査についても検証した上で必要な改善を図ること。

(4) 厳重注意を受けた再発防止策の定着状況の継続的な確認を含む安全管理体制の再構築

安全管理システムを統括する安全統括管理者及び各部門長が中心となって、飲酒対策を含め、厳重注意を受けた再発防止策の実施状況や定着状況等を確実に把握・評価した上で継続的に改善を図るとともに、問題が発生した場合には迅速に社内に共有され、必要な報告を行うなどの措置が確実に講じられるよう安全管理体制を再構築すること。

以上