

航空会社の飲酒に係る不適切 事案について

平成31年1月28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（現地時間11/29に禁固10ヶ月の実刑判決）
(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 全日空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グループ会社も含め早期に実施するよう改めて指示（16日ㄨ）
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)
- 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（第2回は12月19日に開催）
27日-29日 日本航空に対し立入検査を実施 ※12月11日、12日に追加で立入検査を実施
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 ※12月11日、12日に追加で立入検査を実施
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
- 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
6日、7日 日本エアコミューターに対し立入検査を実施
17日（月） 日本航空の客室乗務員から乗務中にアルコールが検知される事案が発生
(19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。20日に同社より公表)
- 20日（木） 全航空会社へ客室乗務員、整備従事者、運航管理者等に対する飲酒に関する管理の強化を指示する文書を発出
21日（金） 事案を発生させた本邦航空運送事業者及び運航乗務員に対し、行政処分等を行う
25日（火） 「航空従事者の飲酒基準に関する検討会」中間とりまとめを公表
26日、27日 17日の事案について日本航空に対し立入検査を実施
- 1月 3日（木） ANAウイングス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、詳細な調査を行い追加の再発防止策を検討し、嚴重注意で報告する内容と併せて報告するよう指示。同日に同社より公表)
4日（金） 全航空会社へ飲酒対策を強力に進めるよう指示する文書発出
9日（水） アイベックスエアラインズの運航乗務員が乗務前のアルコール検知器を使用した検査を実施せずに乗務する事案が発生
(17日に国交省に報告。18日、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)
11日（金） 日本航空に対し、客室乗務員に関して追加的な措置も含めて再発防止策を講じるよう業務改善勧告を行う
14日（月） AIRDOの運航乗務員が乗務前のアルコール検知器を使用した検査を実施せずに乗務する事案が発生
(15日に国交省に報告。16日、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)
21日（月） 新中央航空の副操縦士が乗務前のアルコール検査で陽性反応があり交代する事案が発生
(同日に国交省に報告。22日、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。23日に同社より公表)
- 22日、23日 AIRDOに対し立入検査を実施 ※新たに、1月2日、機長が運航規程に違反して12時間を割り込み飲酒した事案が発覚。25日に同社より公表。

JALにおける客室乗務員の機内アルコール検知事案(概要)

1. 事案の概要

- ▶ 日本航空より、平成30年12月17日(月)のJL0786便(成田発(19:58)ーホノルル着(26:27))に乗務中であった客室乗務員からアルコール臭がしたため、機内でアルコール検査を実施したところ制限値を超える数値が検出されたため、以降の業務を取りやめた事案が発生した旨、12月19日夕刻に航空局に一報があり、12月25日(火)に報告があった。

2. 事実関係 (同社からの報告に基づく) (※)

(※) 当初本人は飲酒したことを否定していたが、その後の社内調査の結果、同社は、当該客室乗務員が飲酒した事実を認めた旨公表した(平成31年1月10日)。

- ・成田空港の出発時では、全客室乗務員(10名)がアルコール検査(吹きかけ式(数値表示あり))を実施して問題なかった。(同社客室乗務員の乗務可能な基準値は0.1mg/L未満)
- ・運航中(23時50分頃)に、前任客室乗務員は、「客室乗務員からアルコール臭がする」旨の報告が2名の客室乗務員よりあったため、携行していた会社貸与のアルコール感知器(成田空港で使用した機器と同じもの)で複数回検査を実施。その結果、0.15mg/Lで基準値を超えていたため即座に休憩をとらせるよう指示。
- ・30分後に別のアルコール感知器で検査した結果、0.10mg/Lの数値が出たため、以降の業務を取りやめるよう指示。(当該客室乗務員が業務を取りやめても客室乗務員の必要数は満たされていた)
- ・ホノルル到着後(27時頃)、運航乗務員用のアルコール感知器(ストロー式)で再度検査した結果、0.00mg/Lの数値であった。
- ・調理室内にシャンパンらしき液体が入っていたプラスチックコップを1名の客室乗務員は現認した。(ビジネスクラスではプラスチックコップでのサービスはしない。)
- ・保税品書類確認に際しプレミアムエコノミークラス用シャンパン(約170g)の残数が搭載時より1本少ない39本だったので、調理室内のごみ箱を調べたところ1本廃棄されていることを確認した。当該便のプレミアムエコノミークラスの利用は2名のみで飛行中の乗客からのシャンパンの注文はなかった。

<過去に当該客室乗務員が飲酒の疑いを指摘された事案> (※)

- ・平成29年11月17日、ホノルル発成田行き781便に当該客室乗務員は乗務したが、当該客室乗務員が乗務中にシャンパンを飲酒した可能性が疑われる事象が発生していた。当該事案では、化粧室内の鏡の裏の収納(旅客は一般にその存在を知らない)にシャンパンボトルが残置されていた。同社では本人が飲酒を否定したことから日常指導に留まり、組織として飲酒の可能性の観点での調査や再発防止策が講じられていなかった。

JALにおける客室乗務員の機内アルコール検知事案(概要)

3. 問題点・要因(※)

(※) 当初本人は飲酒したことを否定していたが、その後の社内調査の結果、同社は、当該客室乗務員が飲酒した事実を認めた旨公表した(平成31年1月10日)。

- **当該客室乗務員が機内で飲酒したこと。(※)**
 - ・国土交通大臣の認可した運航規程である「乗員は、乗務開始の12時間前から乗務終了後まで、一切の飲酒することを禁止する」に抵触。(航空法第104条第1項違反)
- **飲酒が「安全運航に関わる問題である」という組織の認識が不十分であったこと。**
 - ・平成29年11月に当該客室乗務員が乗務中にシャンパンを飲酒した可能性が疑われる事象が発生していたが、日常指導に留まり、組織として飲酒の可能性の観点での調査や再発防止策が講じられていなかった。(※)
 - ・平成30年5月に客室乗務員が巡航中の機内において休憩中に化粧室に缶ビール1缶を持ち込んで飲み、仮眠後、業務を行った不適切事案の再発防止策について、組織的にリスクを管理する等の踏み込んだ対策を実施していなかった。
 - ・平成30年10月のロンドンにおける運航乗務員による飲酒不適切事案を受け、意識の啓発に取り組んでいたが、浸透が不十分であった。
- **客室乗務員に対する継続的かつ組織的な管理体制が不十分であったこと。**
 - ・平成30年10月のロンドンにおける運航乗務員による飲酒不適切事案を受け、客室乗務員に対して、全便で出発前のアルコール検査を導入していたが、個人の状態に応じた踏み込んだ取り組みが不足していた。
 - ・アルコールに関連する疾病やトラブルがあった客室乗務員に対して、組織として継続的に関与する仕組みが不十分であった。

4. JALにおける再発防止策

- 当該客室乗務員の乗務停止　なお、今後、同社において必要な手続きのうえ、厳正に処罰予定
- 事例周知・注意喚起
- 全社員を対象としたアルコール教育・グループディスカッションの実施
- 飲酒ケースに起因する健康管理教育の実施
- 乗務出発時における全客室乗務員の機器によるアルコール検査の実施
- 航行中及び到着時の随時アルコール検査の実施
- アルコールに関連する疾病やトラブルがあった客室乗務員を組織的に把握し、健康管理部と連携して定期的に管理する仕組みの構築
- 管理職一人あたりが管理すべき客室乗務員数を減らし、配下の客室乗務員をきめ細かく把握できる体制の構築

JALにおける客室乗務員の機内アルコール検知事案(概要)

5. 航空局の今後の対応

12月21日に同社に対して実施した運航乗務員の不適切な飲酒事案に係る事業改善命令において、全社的な飲酒対策の抜本的な再構築を命令して1月18日までに報告を求めているところ、以下のとおり対応を行う。

(1) 日本航空への対応

- ① 航空局長から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し12月25日までに報告するよう指示(20日)
- ② 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(12月26日、27日)
- ③ 立入検査の結果を整理・分析した結果、**同社に対し、客室乗務員に関して追加的な措置も含めて再発防止策を講じるよう業務改善勧告を実施(平成31年1月11日)**

(2) 全航空会社への対応

- ① 全ての航空会社に対し、客室乗務員、整備従事者、運航管理者等への飲酒の管理の強化、教育の徹底等の更なる追加対策を行うと共に、講じた措置、講じている措置について1月11日までに報告するよう指示(20日)
- ② 「航空従事者の飲酒基準に関する検討会」を開催し、客室乗務員、整備従事者、運航管理者等の飲酒基準について検討開始(1月中下旬)
- ③ 全ての航空会社と1月11日までに報告された内容、飲酒基準の検討・策定状況等の共有を行い、改め追加対策を講じるよう指示(1月下旬～)

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. ANAウイングス事案の概要

- 平成31年1月3日7時10分に出発予定のANA501便(伊丹空港→宮崎空港)に乗務予定の機長が、出社時(6時00分頃)のアルコール検査にて陽性反応があったことから、別の機長に交替して17分遅延した事案が発生。この乗務交替に伴い、他の4便において最大104分の遅延が発生。

※: 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))

2. ANAウイングス事案の事実関係 (同社からの報告に基づく)

- 1月3日の同社からの報告では、「機長は同乗予定の副操縦士と共に前日19時頃までにホテルの部屋で350mlの缶ハイボール2本を飲酒。」であったが、その後の同社による機長及び副操縦士への再ヒアリング等の結果、両者が社内で虚偽の報告を行っていたことが判明。
- 1月7日の同社からの報告では、本人及び飲食店における証言によると、「機長は副操縦士と共に前日21時30分頃まで飲食店でアルコール約4.2単位(※)を乗務12時間前(前日19時10分)を超えて飲酒していた。副操縦士は乗務12時間前に機長に飲酒を止めるよう促し、乗務12時間前までにアルコール約1.1単位を飲酒していた。」ことが新たに判明。
(全日空及びANAウイングスは、虚偽の報告について事実関係が確認できたため、1月8日14時に公表。)
- 機長は、1月3日6:00頃に出社した際のアルコール検査(バータイプの吹きかけ式、数値表示機能無し)を行い、陽性反応を確認。以降、7時頃まで5~10分間隔で合計10回アルコール検査を実施するも全て陽性反応が認められた。
- 同社が伊丹空港で使用しているアルコール感知器は、バータイプの吹きかけ式で数値表示機能無しであるが機器調整を行って同社の基準値として0.1mg/L以上で陽性反応がでる。

ANAウイングスにおける飲酒に係る不適切事案について

3. 航空局の対応（1月4日時点）

- 航空局長から全日空及びANAウイングスの社長に対して、以下の3点を直接指示
 - ① 詳細な調査を行い、追加の再発防止策を検討し、12月21日に発出した嚴重注意で指示した報告を行う際（1月18日×）に、これらの結果を併せて報告すること。
 - ② 個人面談も含めて、個々人がアルコール問題を自らの問題と捉えて意識を高めるとともに、それを維持するための対策を講じること。
 - ③ 今般の事案を踏まえ、ストロー式のアルコール検知器の配備や運航乗務員への自己管理用のアルコール検知器の貸与など一連の飲酒事案を受けて講じることとしているアルコール対策の実施を可能な限り加速すること。
- 全社に対し、関係者全員がアルコールの問題は安全問題であり、かつ、自らの問題ととらえ、アルコールの自己管理の意識を高めるための追加的な措置を検討の上、飲酒対策を強力に進めるよう、改めて指示する文書を発出
- 事業改善命令及び嚴重注意を受けた各社から今後報告される内容を確認の上、処分等を含め必要な措置を講じる

ADOにおけるアルコール検査未実施事案について

1. ADO事案の概要

- 平成31年1月14日、ADO130便(新千歳空港8:23発→中部空港10:24着)に乗務予定の運航乗務員(機長、副操縦士及び訓練生の3名)が、乗務前のアルコール検知器を使用した検査を実施せずに当該便に乗務した事案が発生。なお、本件について、ADOは1月16日に公表。

2. ADO事案の事実関係 (1月16日時点の同社からの報告に基づく)

- 新千歳空港で出発打合せ前にアルコール検査を実施して記録しなければならなかったが、運航乗務員3名及び立ち会い者1名の計4名がアルコール検査を実施せず、当該便は出発。
- 機長は、一旦出発打合せを遮ってでもアルコール検査を実施すべきであったが、打合せ終了後に検査を実施すれば良いと考えて打合せを続け、検査の実施を失念した。
- アルコール検知器を使用したアルコール検査は昨年12月18日より開始したため、アルコール検査の習慣が十分に定着していなかった。
- 副操縦士が、中部空港進入中にアルコール検査の未実施に気づいて発覚。
- 乗員部長の指示により、運航乗務員3名は中部空港に到着後速やかにアルコール検知器による検査を実施。アルコールが検出されなかった(0.00mg/L)ため、当該乗務員3名は後続のADO127便(中部空港→函館空港)、ADO128便(函館空港→中部空港)の乗務を継続。
- 運航乗務員へのヒアリング及び飲食店の証言等によると、乗務前日の飲酒状況については、
機長 : 飲酒していない(アルコールに弱く日常的にほとんど飲酒しない)
副操縦士 : 飲食店で訓練生等と19時まで生ビール中ジョッキ2杯と焼酎水割り2杯を飲酒。
訓練生 : 飲食店で副操縦士等と19時10分まで生ビール中ジョッキ1杯と焼酎水割り1杯を飲酒。
- 飲食店では、同席したその他運航乗務員(4名)も含めて全員(計6名)は、飲酒量・飲酒時間を気にしており、20時前に店を出た。

ADOにおけるアルコール検査未実施事案について

3. 航空局の対応

<同社に対する措置>

- 同社に対して、①アルコール検査を受けなかったこと、②当該運航乗務員に対して運航規程違反(検査の未実施)であるにも関わらず乗務を継続させたことについて、事実関係を早急に調査し、再発防止策を検討のうえ報告するよう指示。
- 事実関係を確認し、立入検査を実施のうえ、必要な措置を講じる。

<全航空会社に対する措置>

- 飲酒対策の実施状況について立入検査で緊急に確認する。

ADO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：【ADO】平成31年1月22日～23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31年1月14日、ADO130便(新千歳空港8:23発→中部空港10:24着)に乗務予定の運航乗務員(機長、副操縦士及び訓練生の3名)が、乗務前のアルコール検知器を使用した検査を実施せずに当該便に乗務した事案を受けて、1月18日に調査結果・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. ADO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を確認した。主な事項は次の通り。

(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無い。

(2) 過去の飲酒事案への対応状況

- ・アルコール検査体制の開始(12月18日)以降、羽田空港で出頭後のブリーフィング時に検査を失念し、SHIP移動中に気づき、乗員送迎バス乗り場に戻って、アルコール検査を実施した事例が2件(12/25:ADO29便、1/10:ADO65便)あった。

(3) 運航規程(12時間以内の飲酒)違反について

アルコール検査の実施状況を確認した際に検査結果に0.07mg/Lの記録があったため、詳細に調査させたところ以下の違反が確認できた。

- ・平成31年1月2日、ADO12便(新千歳空港8:01発→羽田空港9:31着)に乗務予定の運航乗務員(機長)が、運航規程(出発予定前12時間以内の飲酒禁止)に違反して、前日の滞在先ホテルの自室で飲酒し、翌日の当該便に乗務した。出頭時のアルコール検査結果では0.07mg/Lが検出されたが、ADOのアルコール基準値(0.10mg/L)以下のためそのまま乗務させていた。

ADOに対する立入検査結果(概要)

3. (補足) 運航規程(12時間以内の飲酒) 違反について

(1月24日時点の同社からの報告に基づく)

立入検査中に新たに発見された、運航規程違反の概要は以下のとおり。

- 1月2日、新千歳空港でADO12便(新千歳空港8:01発→羽田空港9:31着)に乗務するため運航乗務員(機長及び副操縦士)が6時55分に出頭し、アルコール検査を実施した際に、機長の測定値が0.07mg/Lであった。
- 副操縦士の測定値は0.00mg/Lだった。
- ADOの定めるアルコール基準値(0.10mg/L)以下であったため、機長はそのままADO12便に乗務し、その後のADO19便(羽田-新千歳)とADO20便(新千歳-羽田)も乗務した。
- 1月19日、会社が実施した運航乗務員へのヒアリングによると、乗務前日、飲食店で機長と副操縦士2名は20時まで飲酒した。飲酒量は以下のとおりで、退店後は別々に行動し、それぞれコンビニで水分を購入し、滞在先のホテル自室で過ごしたと証言していた。
機長 : 生ビール1杯、焼酎お湯割り2~3杯程度
副操縦士 : 生ビール1~2杯と焼酎お湯割り2杯程度
- 1月23日、コンビニの購入履歴を調査すると、機長は水・トマトジュースとペットボトルの芋焼酎を購入していたことが発覚した。
- 改めて、機長に電話でヒアリングを実施したところ、ホテル自室にて、出発前12時間以内の飲酒を認めた。
- 詳細については、引き続き調査中。

4. 航空局の対応

実施した立入検査の結果、当社に対し、以下のとおり対応を行う。

＜同社に対する措置＞

立入検査の結果を整理・分析し、1月14日に発生したアルコール検査未実施事案とあわせて、必要な措置を講じる。

IBXにおけるアルコール検査未実施事案について

1. IBX(アイベックスエアラインズ) 事案の概要

- 平成31年1月9日、IBX54便(仙台空港15:54発→大阪国際空港17:15着)に乗務予定の運航乗務員(機長)が、乗務前のアルコール検知器を使用した検査を実施せずに当該便と後続の2便に乗務した事案が発生。なお、本件について、IBXは1月18日に公表。

2. IBX事案の事実関係 (1月18日時点の同社からの報告に基づく)

- 仙台空港で出発打合せ前にアルコール検査を実施して記録しなければならなかったが、機長は出頭時に立ち会い者とともに行う必要があるアルコール検査を実施せず、当該便は出発。
- 機長は、長期休暇明けの出社であったことから、勤務開始時間より約2時間前に出社したものの、乗員業務課員から依頼された期限の迫る教育などに追われ、機長及び同課員である立ち会い者ともに検査の実施を失念した。
- アルコール検知器を使用したアルコール検査は昨年12月10日より開始したこと、検査に係る明確な手順が設定されていなかったため、アルコール検査の習慣が十分に定着していなかった。
- 当日乗務の後続便IBX77(大阪国際空港→新潟空港)を運航中に仙台空港の乗員業務課員が、アルコールチェックの記録に空欄があることを発見し、検査の未実施が発覚。
- 乗員業務課長の指示により、機長は新潟空港に到着後速やかにアルコール検知器による検査を実施。アルコールが検出されなかった(0.00mg/L)ため、当該機長は後続のIBX78便(新潟空港→大阪国際空港)、の乗務を継続。
- 運航乗務員へのヒアリング証言によると、乗務前日の飲酒状況については、
機長 : 飲酒していない(5か月ほど前から健康のためアルコールは断っている)
副操縦士 : 出頭時の健康状態の相互確認の際、機長からはアルコール臭はなかった。
- 運航規程に違反するものではないとの認識から社内共有が遅れ航空局への報告が遅くなった。

IBXにおけるアルコール検査未実施事案について

3. 航空局の対応

<同社に対する措置>

- 同社に対して、①アルコール検査を受けなかったこと、②当該運航乗務員に対して社内要領違反(検査の未実施)であるにも関わらず乗務を継続させたこと、③アルコール検査に係る詳細な実施手順が設定されていなかったこと、④検査未実施事案が速やかに社内に共有されていなかったことについて、事実関係を早急に調査し、再発防止策を検討のうえ報告するよう指示。
- 事実関係を確認し、立入検査を実施のうえ、必要な措置を講じる。

新中央航空におけるアルコール検知事案について

1. 新中央航空事案の概要

- 平成31年1月21日、CUK401便(調布飛行場8:40発→三宅島空港9:30着)に乗務予定の運航乗務員(副操縦士)が、業務開始時(7:55頃)のアルコール検査で社内要領で定めた基準値(0.09mg/ℓ未満)を超過していたため、副操縦士を交代して運航する事案が報告された。なお、本件について、新中央航空は1月23日に公表予定。

2. 新中央航空事実関係 (1月21日時点の同社からの報告に基づく)

- 調布飛行場において、当該副操縦士が業務開始時(7:55分頃)に地上スタッフの立会いの下でアルコール検知器を用いた検査を実施したところ、数値0.12mg/ℓが検知され、社内要領で定めた基準値(0.09mg/ℓ未満)を超過していた。
- 地上スタッフは、運航部長に超過発生を報告した。
- 報告を受けた運航部長は運航統制室長と調整し、当該副操縦士を他の副操縦士に交代させた。交代にともなう遅延等は発生していない。
- 当該副操縦士の申告では、「前日の20:30頃まで友人と飲酒(中ジョッキのビール2杯と焼酎お湯割り1杯)していたが、乗務開始12時間前(20:40)までに飲酒は停止した」とのこと。現在、会社において、客観的な事実に基づく確認を実施中。
- 運航部として、数回に及ぶ注意喚起や教育を実施したにも係らず当該事案が発生したことから、運航部長は、当該副操縦士を当分の間、乗務停止処分とした。
- 社内要領により、平成30年11月21日から業務開始時に地上スタッフ立会いの下でアルコール検知器を用いた検査を開始している。

新中央航空におけるアルコール検知事案について

3. 航空局の対応

<同社に対する措置>

- 同社に対して、「度々の注意喚起を行っている中で当該副操縦士による超過事案が発生したこと」について、事実関係を早急に調査し、原因分析するとともに再発防止策を検討のうえ報告するよう指示。
- 事実関係を確認し、立入検査を実施のうえ、必要な措置を講じる。

(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ョン航空、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の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) JAL及びANAのアルコール検査データ欠損について

1. JALのアルコール検査データ欠損

※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などが以下の通り確認されている。

①記録が確認できない理由が特定できていないもの 約3,500件

②記録が確認できない理由が特定できているもの 約700件

- ・関西空港において、本年2月から3月にかけて感知器と記録用のPCとの接続コネクタに不具合が発生していた。その間、紙媒体による記録を行っていたが記録は既に破棄されていた。(約640件)
- ・高松空港において、昨年12月、記録用のPCの更新の際に接続ケーブルの手配を失念し、オフラインで検査を実施した。その間、紙媒体による記録を行っていなかった。(約20件)
- ・釧路空港において、本年6月から7月にかけて、記録用のPCの更新の際に保存先の設定を誤りデータを欠損した。(約30件)

③データは残っているものの記録の信頼性に疑義があるもの 約360件

- ・関西空港において、本年2月から3月にかけて感知器と記録用のPCとの接続コネクタに不具合が発生した際に、一部がデータとして残っていた。(約360件)

④記録が確認できない(上記①、②)に対する聞き取り調査結果

内訳は対象者へのメールや電話による聞き取りに基づくものであり、記録がないことから実際に検査が行われなかった件数の確認はできていない。

- ・機器による検査を実施したもの (約3,940件) 約94%
- ・意図的に機器による検査を実施していないもの※ (約160件) 約4%
 - ※運航規程に定められていないことを理由に、1名で100回以上、意図的に検査を実施しなかった者がおり、当該者と同乗した運航乗務員もその際に検査を実施しない例が確認された。
- ・失念により機器による検査を実施していないもの (約30件) 約1%
- ・急な予定変更によりブリーフィングオフィスに寄らず会社からの指示で機側に直行したものの (約30件) 約1%
- ・記憶があいまい (約10件) 約1%

2. ANAのアルコール検査データ欠損

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月末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件あった。ANAがヒアリングを行ったところ、結果は以下のとおり。

- ・検査を失念した 約27%
- ・検査を実施したが適切に測定できていなかった 約20%
- ・所定の検査機を用いず代替方法により実施した等 約3%
- ・記憶にない 約50%

※ 退職者・病欠者を除く

なお、本年11月以降も類似事例が発生(18件)しているため、12月7日から第三者確認を開始した。

(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。