

# 諸外国等における客室乗務員・整備 従事者等の飲酒対策の状況について

---

平成31年1月28日  
航空局安全部

資料3-1

# 1. 客室乗務員

# 1.1 客室乗務員 役割

## 1. 業務概要

旅客に対する安全上の要請・説明、緊急避難に係る誘導、機内持ち込み手荷物の適切な収納など、客室安全に係る業務を行うこと

## 2. 我が国の法令上の位置づけ

- ・航空法第104条に基づき航空局の認可が必要な運航規程に記載すべき事項として、運航規程審査要領細則(運航安全課長通達)において、客室乗務員の職務範囲・内容、乗務制限等を規定
- ・航空運送事業として使用する航空機の座席数50席に対して1名以上の配置が必要。(運航規程審査要領細則) ※座席数が19席以下であって、操縦席から客席が監視できる等の条件を満たせば配置不要

## 3. 特徴

他の運送分野とは異なり航空運送分野では、

- ・通常、操縦室と客室の間は扉等で隔てられており、運航中に操縦士が直接客室を監視し客室内の安全(客室内発火等)に気を配ることは困難であること
- ・客室での問題発生時には、航空機を止めることはできないため、操縦を継続しつつ客室内の問題に対処しなければならないこと
- ・緊急着陸後も航空機の火災の影響等を回避するため多数の旅客に対し迅速な脱出・避難誘導が必要であること

などの特有の運航環境から、客室の安全確保に特化した要員として客室乗務員の配置を義務化

## 4. 現行の飲酒関連基準

- ・酒精飲料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禁止(運航規程審査要領細則)
- ・乗務前8時間以内の飲酒禁止(運航規程審査要領細則)

# (参考1) 最近の客室乗務員による緊急脱出を要した事案

我が国において旅客の非常脱出を要する航空事故は頻繁に発生

(過去10年間において緊急脱出を要した事故等の一覧)

年	場所	運航者	負傷者	概要
2013	高松	全日本空輸	軽傷4名	<p>・東京国際空港に向けて山口宇部空港を離陸した後、四国上空においてメインバッテリーの不具合を示す計器表示とともに、操縦室内で異臭が発生したため、目的地を高松空港に変更し、同空港に着陸した。同機には、機長ほか乗務員7名、乗客129名の計137名が搭乗していた。</p> <p>・ほとんどの旅客が客室乗務員による指示(荷物を機内に残す)に従っていたことで、非常脱出スライドを使用した際に、軽傷者が4名いたものの整然と行われたものと推定。</p>
2015	広島	アジアナ航空	軽傷28名	<p>広島空港に進入中、所定の進入経路より低く進入し、航空保安無線施設に衝突した後、滑走路進入端の手前に接地し、滑走路を滑走、着陸帯内に停止した。同機には、機長ほか乗務員6名、搭乗整備士1名、乗客73名の計81名が搭乗していた。</p>
2016	新千歳	日本航空	重傷1名 <small>(スライドから前方に飛び出し、腰から着地し、骨折)</small> 軽傷2名	<p>・福岡空港に向けて出発するため、誘導路上で地上走行の待機を行っていたところ、急な降雪に見舞われ、機体の防除雪氷作業を実施するため駐機場へ向かう途中でさらに降雪が激しくなり、移動中の誘導路上にて停止していたところ、機内において異臭及び煙が発生し、第2エンジン後部に炎が確認されたため、脱出スライドにより非常脱出を行った。同機には、機長ほか乗務員5名及び乗客159名の計165名が搭乗していた。</p> <p>・多くの乗客が客室乗務員の指示に従わず手荷物を保持しつつ脱出を試みるなど、非常脱出時に乗客が遵守又は注意すべき安全に関する指示が脱出中の乗客に対して適時に効果的には伝わらなかったことが原因の可能性としてあげられた。</p>
2016	羽田	大韓航空	軽傷40名	<p>金浦国際空港に向けて離陸滑走中、第1エンジンに火災が発生したことを示す警報が作動したため、離陸を中止し、同滑走路上に停止して、非常脱出を行った。同機には、機長ほか乗務員16名、乗客302名の計319名が搭乗していた。</p>

## 1.2 客室乗務員 国内航空会社の飲酒対策実施状況

○航空局の指導に基づく、国内定期運送事業者22社のアルコール検知器の使用状況等は以下の通り。  
(平成31年1月25日現在)

### 乗務前

- 全ての客室乗務員に対面での呼気確認のみを実施 : 10社
- 対面で確認した結果、疑わしい場合にアルコール検知器を使用 : 3社  
(第三者立ち会い: 0社 / 吹きかけ式: 3社、ストロー式: 0社、併用: 0社)
- 全ての客室乗務員に対してアルコール検知器を使用 : 9社  
(第三者立ち会い: 4社 / 吹きかけ式: 2社、ストロー式: 5社、併用: 2社)

### 乗務後

- 全ての客室乗務員に対面での呼気確認のみを実施 : 11社
- 対面で確認した結果、疑わしい場合にアルコール検知器を使用 : 2社  
(第三者立ち会い: 0社 / 吹きかけ式: 2社、ストロー式: 0社、併用: 0社)
- 全ての客室乗務員に対してアルコール検知器を使用 : 2社  
(第三者立ち会い: 1社 / 吹きかけ式: 1社、ストロー式: 1社、併用: 0社)

# 1.3 客室乗務員 諸外国との飲酒基準の比較

	飲酒基準概要	数値基準		飲酒禁止期間	業務前アルコールチェック
		血中アルコール濃度(g/l)	呼気アルコール濃度(mg/l)		
ICAO	アルコールの影響下にある間は業務禁止	規定なし	規定なし	規定なし	規定なし
日本	酒精飲料の影響により正常な業務ができないおそれがある間は、業務禁止	規定なし	規定なし	乗務8時間前	規定なし
米国	アルコールの影響のある間は業務禁止	0.4	0.19	勤務8時間前	事業者に対し従業員への抜き打ち社内検査を要求
欧州航空安全庁 EASA	アルコールの影響下にある間は業務禁止	0.2(推奨) 又は 各国内法要件	規定なし	勤務8時間前 (推奨)	規定なし
英国	アルコール影響下にある間は業務禁止 ※右記のほか尿中のアルコール濃度が 0.27(g/l)以下であること	0.2	0.09	規定なし	規定なし
カナダ	アルコールの影響下にある間、業務禁止	規定なし	検知器で 検出されない	乗務8時間前	規定なし
豪州	アルコール影響下にある間は業務禁止	規定なし	0.09	規定なし	疑わしい場合
シンガポール	アルコールの影響下で適切な能力を発揮できない間は、業務禁止	規定なし	規定なし	乗務8時間前	規定なし

# 1.4 客室乗務員 他の運送分野との飲酒基準の比較

	保安要員	飲酒基準の内容
航空	客室乗務員 (旅客に対する安全上の要請、緊急避難に係る誘導など、客室安全に係る業務を実施)	以下を運航規程に規定し国土交通大臣の認可が必要 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 酒精飲料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</li> <li>・ 乗務前8時間以内の飲酒を禁止 (運航規程審査要領細則)</li> </ul>
自動車運送	車掌 (踏切通過時や発進時及び後退時における運転者のサポート並びに乗客の安全保持のための業務を行う)	運転士以外の乗務員(車掌、バスガイド等)に対しては、酒気を帯びて乗務することを禁止(旅客上自動車運送事業運輸規則、貨物自動車運送事業輸送安全規則)
海上運送	乗組員 (船舶の運航その他旅客及び貨物の輸送の安全に係る業務を実施)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 操船業務等船舶の運航に関する業務(当直業務)を行う乗組員は、酒気を帯びていないこと。(航海当直基準)</li> <li>・ 乗組員は、飲酒等により正常な当直業務ができないおそれがある間は、当直を実施してはならない(安全管理規程)</li> </ul> ※当直業務を行わない者についての基準はない。
鉄道	車掌 (列車の運転取扱い、旅客及び荷物の輸送並びに車内の秩序保持の業務に従事する)	列車等の運転に直接関係する作業を行う係員が知識及び技能を十分に発揮できない状態にあると認めるときは、その作業を行うことを禁止。(鉄道に関する技術上の基準を定める省令)

## 2. 運航管理者



## 2. 1 運航管理者 役割

### 1. 業務概要

- ・計画する飛行ルートにおいて予想される気象情報、使用する空港等に関する情報などの安全運航に係る情報を収集・分析の上、機長に提供し飛行計画を承認。
- ・飛行中も、航空機の運航の監視を続け、必要に応じ機長と協議の上飛行計画を変更。

### 2. 我が国の法令上の位置づけ

航空法において、大型機を運航する航空運送事業者は、国土交通大臣の行う運航管理者技能検定に合格した運航管理者(航空法第78条)の承認を受けなければ、航空機を出発し又はその飛行計画を変更してはならない(航空法第77条)としている。

### 3. 現行の飲酒関連基準

酒精飲料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。(運航規程審査要領細則)

### 4. 他モードでの同様の役割を担う者

運行管理者(自動車運送)、運航管理者(海上運送)、運転指令(鉄道)

## 2.2 運航管理者 国内航空会社の飲酒対策実施状況

○航空局の指導に基づく、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31年1月25日現在)

### 業務前

- 全ての運航管理者に対面での呼気確認のみを実施 : 6社
- 対面で確認した結果、疑わしい場合にアルコール検知器を使用 : 6社  
(第三者立ち会い: 0社 / 吹きかけ式: 5社、ストロー式: 1社、併用: 0社)
- 全ての運航管理者に対してアルコール検知器を使用 : 9社  
(第三者立ち会い: 2社 / 吹きかけ式: 1社、ストロー式: 8社、併用: 0社)

### 業務後

- 全ての運航管理者に対面での呼気確認のみを実施 : 0社
- 対面で確認した結果、疑わしい場合にアルコール検知器を使用 : 1社  
(第三者立ち会い: 0社 / 吹きかけ式: 1社、ストロー式: 0社、併用: 0社)
- 全ての運航管理者に対してアルコール検知器を使用 : 6社  
(第三者立ち会い: 0社 / 吹きかけ式: 0社、ストロー式: 6社、併用: 0社)

## 2.3 運航管理者 諸外国との飲酒基準の比較

	飲酒基準概要	数値基準		飲酒禁止期間	業務前アルコールチェック
		血中アルコール濃度(g/l)	呼気アルコール濃度(mg/l)		
ICAO	アルコールの影響のある間は業務を行ってはならない。	規定なし	規定なし	規定なし	規定なし
日本	酒精飲料の影響により正常な業務ができないおそれがある間は、業務禁止。	規定なし	規定なし	規定なし	規定なし
米国	アルコールの影響のある間は業務禁止	規定なし	0.19	勤務4時間前	事業者に対し従業員への抜き打ち社内検査を要求
欧州航空安全庁 EASA	規定なし	規定なし	規定なし	規定なし	規定なし
英国	規定なし	規定なし	規定なし	規定なし	規定なし
カナダ	規定なし	規定なし	規定なし	規定なし	規定なし
豪州	アルコールの影響のある間は業務を行ってはならない	規定なし	0.09	規定なし	疑わしい場合
シンガポール	アルコールの影響のある間は業務を行ってはならない。	規定なし	規定なし	規定なし	規定なし

## 2.4 運航管理者 他の運送分野との飲酒基準の比較

	運航管理	飲酒基準の内容
航空	<b>運航管理者</b> (安全運航に係る情報を収集・分析の上、機長に提供し飛行計画を承認を行う)	以下を運航規程に規定し国土交通大臣の認可が必要 ・ 酒精飲料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 (運航規程審査要領細則)
自動車運送	<b>運行管理者</b> (運転者の指導監督、運転者の疲労・健康状態等の把握や安全運行の指示等を行う)	規定なし
海上運送	<b>運航管理者</b> (船舶への配乗計画等の作成・適正な乗組員の確保等を行う)	規定なし
鉄道	<b>運転指令</b> (列車の運転の整理に関する業務を行う)	列車等の運転に直接関係する作業を行う係員が知識及び技能を十分に発揮できない状態にあると認めるときは、その作業を行うことを禁止。(鉄道に関する技術上の基準を定める省令)

### 3. 整備従事者

## 3. 1 整備従事者 役割

### 1. 業務概要

設計者によって定められた方法に基づき、航空機が安全に運航できるよう、機体の整備及び修理及びその安全性の確認を行う。

### 2. 我が国の法令上の位置づけ

- ・航空法において、整備又は改造を実施した場合、航空機は安全性基準への適合性について確認を受けなければならない。(航空法第19条)
- ・整備を行った航空機について安全性基準への適合の確認を行う場合には、整備士資格を有する者が行わなければならない。

### 3. 現行の飲酒関連基準

酒精飲料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(整備規程審査実施要領細則)

### 4. 他モードでの同様の役割を担う者

整備士、整備工場職員(自動車)、乗組員(船舶)、車両係員(鉄道)

### (参考)整備従事者に起因した事故(運輸安全委員会事故調査報告書要約)

- ・事業会社所属ユーロコプター式EC135T2型は、平成19年12月9日(日)、空輸のため、東京都東京ヘリポートから静岡ヘリポートへ向けて飛行中、テール・ローター・コントロール・ロッドが破断したため、テール・ローターの操縦が不能となって、10時53分ごろ、静岡県静岡市葵区南沼上に墜落した。
- ・同ロッドが破断したことについては、ボール・ピボットの固着及び固着による共振現象によるものと推定される。事故機は過去に実施されたテール・ローター・コントロール系統の点検時に不具合を確認していた。その際、航空機製造者の英文メンテナンス・マニュアルの故障探求手順に従って実施されなかったため、ボール・ピボットの点検が実施されず、その固着が発見されなかった。

## 3.2 整備従事者 国内航空会社の飲酒対策実施状況

○航空局の指導に基づく、国内定期運送事業者22社のアルコール検知器の使用状況等は以下の通り。  
(平成31年1月25日現在)

### 業務前

- 全ての整備従事者に対面での呼気確認のみを実施 : 7社
- 対面で確認した結果、疑わしい場合にアルコール検知器を使用 : 4社  
(第三者立ち会い: 0社 / 吹きかけ式: 4社、ストロー式: 0社、併用: 0社 )
- 全ての整備従事者に対してアルコール検知器を使用 : 7社  
(第三者立ち会い: 1社 / 吹きかけ式: 0社、ストロー式: 6社、併用: 1社)

### 業務後

- 全ての整備従事者に対面での呼気確認のみを実施 : 0社
- 対面で確認した結果、疑わしい場合にアルコール検知器を使用 : 4社  
(第三者立ち会い: 0社 / 吹きかけ式: 1社、ストロー式: 3社、併用: 0社)
- 全ての整備従事者に対してアルコール検知器を使用 : 2社  
(第三者立ち会い: 0社 / 吹きかけ式: 0社、ストロー式: 2社、併用: 0社)

### 3.3 整備従事者 諸外国との飲酒基準の比較

	飲酒基準概要	数値基準		飲酒禁止期間	業務前アルコールチェック
		血中アルコール濃度(g/l)	呼気アルコール濃度(mg/l)		
ICAO	アルコールの影響のある間は業務を行ってはならない。(有資格整備士)	規定なし	規定なし	規定なし	規定なし
日本	酒精飲料の影響により正常な業務ができないおそれがある間は、業務を行ってはならない。(エアライン)	規定なし	規定なし	規定なし	規定なし
米国	アルコールの影響のある間は業務を行ってはならない。(有資格整備士・整備事業者)	規定なし	0.19	勤務4時間前	事業者に対し従業員への抜き打ち社内検査を要求
欧州航空安全庁 EASA	アルコールの影響のある間に業務を行った場合には行政処分等を行わなければならない(有資格整備士)	規定なし	規定なし	規定なし	規定なし
英国	アルコールの影響のある間は業務を行ってはならない。(有資格整備士) ※右記のほか、尿中のアルコール濃度が1.07(g/l)以下であること	0.8	0.35	規定なし	規定なし
カナダ	規定なし	規定なし	規定なし	規定なし	規定なし
豪州	アルコールの影響のある間は業務を行ってはならない。	規定なし	0.09	規定なし	疑わしい場合
シンガポール	アルコールの影響のある間は業務を行ってはならない。	規定なし	規定なし	規定なし	規定なし



### 3.4 整備従事者 他の運送分野との飲酒基準の比較

	整備要員	飲酒基準の内容
航空	整備作業員 (エアライン)	以下を整備規程に規定し国土交通大臣の認可が必要 ・酒精飲料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 (整備規程審査実施要領細則)
	整備作業員 (認定事業場)	規定なし
自動車運送	整備士 (整備工場)	規定なし
海上運送	乗組員 (機関士等)	・操船業務等船舶の運航に関する業務(当直業務)を行う乗組員は、酒気を帯びていないこと。(航海当直基準) ・乗組員は、飲酒等により正常な当直業務ができないおそれがある間は、当直を実施してはならない(安全管理規程)
鉄道	車両係員 (鉄道会社)	規定なし

## (参考3) 自動車運送

### 旅客自動車運送事業運輸規則(昭和三十一年運輸省令第四十四号)(抄)

(乗務員)

第四十九条 旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転者、車掌その他の乗務員は、事業用自動車の運行を中断し、又は旅客が死傷したときは、当該旅客自動車運送事業者とともに、第十八条第一項若しくは第二項又は第十九条の各号に掲げる事項を実施しなければならない。この場合において、旅客の生命を保護するための処置は、他の処置に先んじてしなければならない。

2 前項の乗務員は、次に掲げる行為をしてはならない。

- 一 (略)
- 二 酒気を帯びて乗務すること。
- 三 (略)

3・4 (略)

### 貨物自動車運送事業輸送安全規則(平成二年運輸省令第二十二号)(抄)

(過労運転の防止)

第三条 (略)

2 (略)

3 貨物自動車運送事業者は、運転者及び事業用自動車の運転の補助に従事する従業員(以下「乗務員」という。)が有効に利用することができるように、休憩に必要な施設を整備し、及び乗務員に睡眠を与える必要がある場合にあっては睡眠に必要な施設を整備し、並びにこれらの施設を適切に管理し、及び保守しなければならない。

4~8 (略)

(乗務員)

第十六条 貨物自動車運送事業者の乗務員は、事業用自動車の乗務について、次に掲げる事項を遵守しなければならない。

- 一 酒気を帯びて乗務しないこと。
- 二~四 (略)

## (参考4) 海上運送 / 鉄道

### 航海当直基準(平成八年運輸省告示第七百四号)

#### I 総則

2 航海当直の実施に当たっては、次に掲げる事項に十分に配慮すること。

(1)～(4) (略)

(5) 航海当直をすべき職務を有する者が、酒気を帯びていないこと。

(6)～(8) (略)

### 鉄道に関する技術上の基準を定める省令(平成十三年国土交通省令第百五十一号)(抄)

(係員の教育及び訓練等)

#### 第十条 (略)

#### 2 (略)

3 鉄道事業者は、列車等の運転に直接関係する作業を行う係員が知識及び技能を十分に発揮できない状態にあると認めるときは、その作業を行わせてはならない。

### 鉄道に関する技術上の基準を定める省令の解釈基準

#### II-1 第10条(係員の教育及び訓練等)関係

1 「列車等の運転に直接関係する作業を行う係員」は、次のとおりとすること。

(1) 列車等を操縦する係員

(2) 列車の運転順序変更、行き違い変更、運転の取消し等の運転整理を行う係員

(3) 列車防護、ブレーキの操作又は運転上必要な合図を行うために列車に乗務する係員

(4) 列車等の進路制御、閉そく、鉄道信号の取扱い又は転てつ器の操作をする係員

(5) 線路、電車線路又は運転保安設備の保守、工事等で列車の運転に直接関係があるものを単独で行い、又は指揮監督する作業を行う係員

(6) 踏切保安設備を操作する係員

## (参考5) 航空

### 運航規程審査要領細則(平成12年1月28日制定(空航第78号))

#### 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、酒精飲料又は麻酔剤その他の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。

また、航空機乗組員及び客室乗務員は、少なくとも乗務前8時間以内の飲酒を行ってはならない旨、記載されていること。

加えて、航空機乗組員は、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。

### 整備規程審査実施要領細則(平成12年 1月28日 制定 (空機第 74号))

#### 2-3 整備従事者の職務

##### 2-3-1 (略)

##### 2-3-2 整備従事者について、以下が定められていること

(1) (略)

(2) 酒精飲料又は麻酔剤その他の薬品の影響により正常な業務ができないおそれがある間は、業務を行ってはならないこと。

(3) (略)