

(案)

航空従事者の飲酒に関する基準について

平成 年 月 日

航空従事者の飲酒基準に関する検討会

目次

1. はじめに

2. 航空分野における飲酒を巡る現状

- (1) 飲酒の規制
- (2) 最近の不適切事案
- (3) 国内運送事業者のアルコール検査の実施状況

3. 諸外国の状況

4. 他の運送分野の飲酒対策

5. 航空従事者の飲酒基準の考え方について

- (1) 基本的な方向性
- (2) 全ての操縦士を対象とした数値基準の設定
- (3) 本邦航空運送事業者に対するアルコール検査等

6. 継続的に基準を遵守するための取組

- (1) 航空局等による取組
- (2) 航空会社における意識改革等に向けた取組

7. おわりに

1. はじめに

昨年来発生している操縦士をはじめとした航空会社の職員による飲酒に関する不適切事案により、航空業界全体の飲酒に対する姿勢について厳しい目が向けられている。

我が国の航空会社における飲酒の関与が疑われる事故は、昭和 52 年 1 月 13 日に発生したアンカレッジ空港での日本航空 1045 便の墜落事故(貨物便。機長のアルコールの影響の関与が推定)以降発生していないが、アルコールは人の思考力や行動能力に影響を与えるため、航空機の運航に直接関与する操縦士等の航空従事者においては、飲酒は安全に直結する重大な問題であり、早期に厳格な対策を講じ、航空の安全に対する信頼を回復する必要がある。

以上を背景に、操縦士をはじめとする航空従事者に対する飲酒基準を検討するため、平成 30 年 11 月 20 日に「航空従事者の飲酒基準に関する検討会」を設置した。

第 1 回検討会及び第 2 回検討会(12 月 19 日)において、操縦士の飲酒基準について集中的に議論し、平成 30 年 12 月 25 日に「中間とりまとめ」を公表した。

その後、操縦士以外の客室乗務員や整備従事者等に対する飲酒ルールについて議論を重ね、第 5 回検討会(平成 31 年 3 月 27 日)において、操縦士、客室乗務員、整備従事者及び運航管理従事者に関する飲酒基準の考え方について議論を行い、平成 31 年 3 月 29 日にとりまとめた。

2. 航空分野における飲酒を巡る現状

(1) 飲酒の規制

① 全ての操縦士に対する飲酒規制 ※平成 30 年 11 月 30 日時点

航空法第 70 条において、日本を運航する全ての操縦士を対象に、アルコールの影響により正常な運航ができないおそれがある間は運航を禁止している。これは国際民間航空条約附属書 2 に準拠するもので、諸外国も同様の規制を設けている。なお、我が国において航空法 70 条に示すアルコールの影響を具体的に示す基準はない。

(航空法第 70 条抜粋)

航空機乗組員は、酒精飲料又は麻酔剤その他の薬品の影響により航空機の正常な運航ができないおそれがある間は、その航空業務を行ってはならない。

② 本邦航空運送事業に対する飲酒規制 ※平成 30 年 11 月 30 日時点

【操縦士】

機長は運航規程審査要領細則※において「航空機乗組員の健康状態について、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」と規定している。これは昭和 52 年のアンカレッジ空港の事故を踏まえた日本独自の基準である。

また、航空機乗組員自身の責任として同細則に「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、(略)、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」、「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」旨規定している。

※運航規程審査要領細則：航空法第 104 条に基づき本邦航空運送事業者が国土交通大臣の認可を受けることとされている運航の手順等を定めた「運航規程」に規定すべき詳細事項を定めた通達。

【客室乗務員】

客室乗務員は、旅客に対する安全上の説明、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、客室安全の全般に係る業務を担っている。旅客の非常脱出を要する航空事故は我が国においても複数発生（過去 10 年間で 4 件）していることから、航空安全輸送において客室乗務員の担う役割は極めて重要である。

客室乗務員の飲酒規制は、運航規程審査要領細則において「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、(略)、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」、「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」旨規定している。

【整備従事者】

整備従事者は、航空機や装備品メーカー等の定めた方法に基づき、機体や装備品の整備及び改造を行うとともに、その安全性確認(航空法に基づく基準への適合の確認)を行う。

整備従事者は、一般的に航空機の日常的な点検、一定時間ごとの整備、不具合修理等を実施する者のほか、その装備品に対して、不具合修理等を実施する者が存在する。(表 1 参照)

航空運送事業者における整備従事者の飲酒規制は、整備規程審査要領細則※において「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」旨規定している。

※整備規程審査要領細則：航空法第 104 条に基づき本邦航空運送事業者が国土交通大臣の認可を受けることとされている整備の手順等を定めた「整備規程」に規定すべき詳細事項を定めた通達。

表 1 整備従事者の主な業務内容

業務種別	内容と特徴
運航前整備	<ul style="list-style-type: none"> ・ 運航前に機体の外部点検、機内点検を行い不具合がある場合は修理等を実施。 ・ 定例の点検作業は通常確認主任者等が単独で実施。 ・ 不具合対応時は、最終確認は確認主任者等が実施するものの、実質的作業はその他の作業者が加わる。
ドック整備	<ul style="list-style-type: none"> ・ 整備工場内において一定の間隔で航空機の点検を重点的に行う作業。 ・ 作業内容は、作業の複雑さや重要度に応じて、ダブルチェックするなど、常に組織的に作業を行う。 ・ 作業期間は数日から数ヶ月にわたり実施。
装備品整備 (エンジンを含む)	<ul style="list-style-type: none"> ・ 修理工場内において、不具合等に応じた装備品の修理やオーバーホール等を行う作業。 ・ 作業内容は、作業の複雑さや重要度に応じて、ダブルチェックするなど、常に組織的に作業を行う。ただし、簡易な装備品等で定例的な作業は、作業から最終確認まで単独で行われる場合もある。 ・ 作業期間は数日から数ヶ月にわたり実施。

【運航管理従事者】

運航管理は、計画する飛行ルート周辺の気象情報、航空情報、使用空港に関する情報を収集の上、必要な燃料搭載量や飛行経路を決めるとともに、飛行中の航空機を常時監視し、緊急事態が発生した場合は、対空通信による機長の援助や関係者への通報を行うものである。(表 2 参照)

運航管理者の飲酒規制は、運航規程審査要領細則において「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、(略)、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」旨規定している。

表 2 運航管理従事者の主な業務内容

	運航管理業務の特徴
飛行前	<ul style="list-style-type: none"> ・気象情報、航空情報、使用する空港等に関する情報等の収集 ・運航前までに、収集された情報を分析し、搭載燃料、飛行経路等の飛行計画を決定
飛行中	<ul style="list-style-type: none"> ・機体を監視し、必要に応じて周辺の気象情報・航空情報等を機上の操縦士に提供。 ・機材不具合の発生時等に機長に対し必要な情報を提供し飛行を援助 ・航空機の位置不明な場合、関係機関に通報

(2) 最近の不適切事案(別添 3 参照)

操縦士、客室乗務員及び整備従事者についての最近の不適切事案を以下に示す。なお、運航管理従事者に関する不適切事案は発生していない。

【操縦士】

- ・定期航空運送事業者において平成 25 年 1 月から平成 30 年 3 月 26 日までに発生した飲酒の影響が発覚した事案は合計 52 件。(表 3 参照)
- ・平成 29 年以降、日本航空グループを中心に大幅に発生件数が増加。これは、日本航空において平成 28 年 6 月の副操縦士が飲酒の影響で起こした不適切事案により同社・グループが国内空港を中心に精密なアルコール検知器を導入したことが要因の一つと考えられる。(表 4 参照)
- ・特に平成 30 年は 17 件発生し、うち 13 件は運航便に遅延が発生。また、10 月 28 日に発生した日本航空所属の副操縦士がロンドン空港においてアルコール基準値超過として警察に拘束される異例の事態となった。(表 5 参照)

表 3 アルコールに係る不適切事案の発生件数の推移

年	件数		理由
H25	アルコール検査等で発覚	3 件	アルコール検査で規定値を超過(3 件)
	うち、遅延発生	0 件	
H26	アルコール検査等で発覚	4 件	アルコール検査で規定値を超過(4 件)
	うち、遅延発生	1 件	
H27	アルコール検査等で発覚	2 件	アルコール検査で規定値を超過(2 件)
	うち、遅延発生	1 件	
H28	アルコール検査等で発覚	1 件	前日の飲酒により公務執行妨害で逮捕
	うち、欠航発生	1 件	
H29	アルコール検査等で発覚	14 件	アルコール検査で規定値を超過(14 件)
	うち、遅延発生	7 件	
H30	アルコール検査等で発覚	17 件	<ul style="list-style-type: none"> ・アルコール検査で規定値を超過(16 件) ・前日の飲酒による体調不良(1 件)
	うち、遅延発生	13 件	
H31	アルコール検査等で発覚	11 件	<ul style="list-style-type: none"> ・アルコール検査で規定値を超過(7 件) ・乗務前検査を失念(4 件)
	うち、遅延発生	3 件	

表 4 アルコールに係る不適切事案の航空会社別の発生件数の推移

年	H25	H26	H27	H28	H29	H30	H31※	合計
日本航空	0	0	0	1	11	10	0	22
日本エアコミューター	0	0	0	0	1	2	0	3
ジェイエア	0	0	0	0	1	2	1	4
全日本空輸	2	3	1	0	1	1	1	9
ANAウイングス	0	0	1	0	0	1	1	3
エアーアジア	0	0	0	0	0	0	2	2
スターフライヤー	1	0	0	0	0	0	0	1
スカイマーク	0	1	0	0	0	1	0	2
AIRDO	0	0	0	0	0	0	2	2
エアアジアジャパン	0	0	0	0	0	0	1	1
アイベックスエアラインズ	0	0	0	0	0	0	1	1
フジドリームエアラインズ	0	0	0	0	0	0	1	1
新中央航空	0	0	0	0	0	0	1	1
計	3	4	2	1	14	17	11	52

※平成 31 年 3 月 26 日までの統計

表 5 最近の主な飲酒に関する不適切な事案(操縦士)

発生日時	事案概要
H28. 6. 27 日本航空	副操縦士が宿泊地での飲酒の影響により、その場で同席していた機長や駆けつけた警察官に対し暴行を加え現行犯逮捕。翌日の乗務予定の運航便が欠航。当該副操縦士は、航空身体検査証明に付された条件(断酒の継続)に違反して、平成 26 年夏頃より飲酒を繰り返していた。
H30. 10. 2 全日本空輸	全日本空輸のパリ支店長兼ブリュッセル支店長 (50 代男性) が機内で酒に酔い、隣席の乗客にけがをさせた。その後同社より論旨退職処分。
H30. 10. 24 ANA ウイングス	機長が、乗務前日の夜 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、乗務予定であった 5 便に遅延が発生。
H30. 10. 28 日本航空	<ul style="list-style-type: none"> ・ 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、英国の鉄道運輸安全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。 ・ ロンドン警察による血液検査の結果、規定に違反。11 月 28 日の裁判所において禁固 10 ヶ月の判決が下った。
H30. 11. 14 スカイマーク	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、アルコール検知器の取扱いが不慣れであり、数値測定ができなかった(基準値は 0.15mg/l 以上)ことから、別の機長に交替して 23 分遅延。
H30. 11. 28 日本エアコミューター	JAC3741 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(0.1mg/l)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。
H31. 1. 3 ANA ウイングス 平成 31 年 1 月 3 日	機長が、飲酒制限時間を超過して過度の飲酒をし、乗務前検査で陽性反応。事案後も副操縦士と口裏合わせをして虚偽の説明をした
H31. 1. 9 アイベックスエアラインズ	機長が、乗務前検査を失念して乗務 (その後の検査でアルコールは検出されず)
H31. 1. 2 AIRDO	立入検査において、機長が乗務前日に飲酒制限時間を超過して飲酒し乗務したことが判明。さらに、当該機長が虚偽説明していたことも判明。
H31. 1. 14 AIRDO	機長、副操縦士及び訓練生の 3 名が乗務前検査を失念して乗務 (その後の検査でアルコールは検出されず)
H31. 1. 21 新中央航空	副操縦士が、乗務前日の飲酒の影響により乗務前検査で基準値を超過
H31. 2. 1 エアージャパン	外国人副操縦士が、乗務前日の飲酒の影響により乗務前検査で基準値を超過

H31. 2. 1 フジドリームエアラインズ	副操縦士が、乗務前検査を失念して乗務（その後の検査でアルコールは検出されず） 技能証明等の携帯状況を確認した記録がなかった
H31. 2. 19 全日本空輸	副操縦士が、乗務前日に飲酒制限時間を超過して飲酒し、乗務前検査で基準値を超過
H31. 3. 5 ジェイエア	副操縦士が、乗務前検査を失念して乗務（その後の検査でアルコールは検出されず）
H31. 3. 6 エアアジア・ジャパン	副操縦士が、乗務前のストロー式検知器を使用した検査でアルコールが検出されたが、その後、吹きかけ式検知器を使用した検査でアルコールが検知されなかったために乗務
H31. 3. 15 エアージャパン	外国人副操縦士が、乗務前日の飲酒の影響により乗務前検査で基準値を超過

【客室乗務員】

平成 30 年度、日本航空において乗務中に客室乗務員が飲酒した事例が 2 件発生(表 6 参照)

表 6 最近の主な飲酒に関する不適切な事案(客室乗務員)

発生日時	事案概要
H30. 5. 23 日本航空	JAL8791 便（ホノルル→関空）の巡航中の機内において、バンコク基地所属の客室乗務員 1 名(男性)が、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に業務。お客様対応窓口への問い合わせで発覚。
H30. 12. 17 日本航空	客室乗務員からアルコール臭がしたため、機内で検査したところ基準値を超過。その後、当該客室乗務員が乗務中に飲酒したことが判明。

【整備従事者】

整備従事者に関しては、平成 31 年 1 月 19 日に、JAL エンジニアリングの整備士が、入社時のアルコール検査を検査立会者に代行させ、初便の点検・確認を実施した事案が発生。

(3) 国内航空会社のアルコール検査の実施状況

国内定期運送事業者（25 社）におけるアルコール検査の実施状況は以下の通り。

【操縦士】 ※H30. 11. 20 時点(括弧内はその後(12/18 時点)の見直し結果を反映)

①アルコール検査にあたって機器の使用の有無

- ・ 常時アルコール検知器を使用：17 社(25 社)
- ・ 吹きかけ式のみ使用：13 社(5 社)
- ・ 飲酒の影響が疑われた場合にのみアルコール検知器を使用：4 社(0 社)
- ・ 使用していない：4 社(操縦士の相互確認のみ)(0 社)

②使用するアルコール検知機の種別

- ・ 吹きかけ式とストロー式の併用：3 社(3 社)
- ・ ストロー式のみ使用：5 社(6 社)
- (ストロー式にするべく準備中：11 社)

③数値基準(アルコール検知器を使用した検査を行う場合)

呼気中アルコール濃度基準値 (mg/l)	航空会社
使用する検知器の検出限界	10 社(7 社)
0.10	8 社(15 社)
0.15	3 社(3 社)

④アルコール検査時に操縦士以外の者の立ち会いの有無

- ・ 常時地上スタッフが立ち会い：4 社(20 社)
(常時立ち会いを検討中：2 社)
- ・ 飲酒の影響が疑われる場合等に地上スタッフが立ち会い
：13 社(3 社)
- ・ 立ち会いなし：4 社(0 社)

⑤アルコール教育の実施状況

多くの航空会社において初期教育(副操縦士の任用訓練等)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。

【客室乗務員】 H31. 1. 25 時点

一連の事案を受け、国内の定期運送事業者(22 社)が航空局に報告した客室乗務員への飲酒対策は以下の通り。

〈アルコール検査〉

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)
- ・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、吹きかけ式とストロー式の併用：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)
- ・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)

※各社アルコールが検知された場合には業務を停止とする運用

【整備従事者】 ※H31. 1. 25 時点

一連の事案を受け、国内の定期運送事業者(22社)が航空局に報告した整備従事者への飲酒対策は以下の通り。

〈アルコール検査〉

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
- ・対面での確認結果、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)
- ・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、吹きかけ式とストロー式の併用：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
- ・対面での確認結果、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)
- ・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)

【運航管理者】 ※H31. 1. 25 時点

一連の事案を受け、国内の定期運送事業者(25社)が航空局に報告した運航管理者への飲酒対策は以下の通りである。

〈アルコール検査の実施状況〉

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)
- ・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)

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)
- ・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)

3. 諸外国の状況

(1) 数値基準(国内を運航する全ての操縦士を対象)

国際民間航空機関(ICAO)、米国、カナダ、欧州航空安全庁(EASA)、英国、ノルウェー、スウェーデン、ドイツ、英国、豪州、シンガポール、中国、韓国についての基準を調査した結果、全ての機関、国において、「操縦士はアルコールの影響により正常に業務できない場合には運航を禁止」する旨の基準を設定していた。

また、それを示す具体の数値基準については、表 7 に示す通り、6 カ国で「血中アルコール濃度」を設定し、4 カ国では「呼気中アルコール濃度」を設定し、英国は尿中アルコール濃度も設定していた。なお、現時点ではカナダとシンガポールは数値基準を設定していないが、双方とも現在数値基準の設定に向け検討を進めている状況であった。

「血中アルコール濃度」の具体的な数値基準は欧州を中心に 0.2g/l としている国が多く、呼気中アルコール濃度は設定の有無や、設定する数値基準の値にもバラツキがあった。(血中アルコール濃度からの換算率は 1/2100 又は 1/2300 を使用)

表 7 各国の数値基準等の比較

	血中アルコール濃度 (g/l)	呼気中アルコール濃度 (mg/l)
ICAO	—	—
米国	0.4	0.04g/210l (0.19)
カナダ	—	—
欧州航空安全庁	0.2	—※
英国	0.2	0.09
ノルウェー	0.2	—
スウェーデン	0.2	0.1
独国	—	—
豪州	—	0.02g/210l (0.095)
シンガポール	—	—
中国	0.4	—
韓国	0.2	—

※自家用運航者に対し 0.09mg/l を推奨

(2) 航空運送事業者に対するアルコール規制(別添 4 参照)

【操縦士】

航空運送事業者に対し全ての操縦士の乗務前アルコール検査を義務化している国はなかったが、例えば米国では、自国の航空会社に対し操縦士の乗務前アルコール検査をランダム(原則、全体の 25%)に行うことを義務付けており、その他にも豪州では航空当局による監査を通じた確認や、その他の国の航空会社においてもランダムでのアルコール検査等を実施している。

また、(1)に示す基準に加え、ドイツを除く 10 カ国において業務開始前の 8 時間以内の飲酒を禁止している。

【客室乗務員】

国際標準において客室乗務員はアルコールの影響がある間の業務を禁止している。

また、米国、欧州等では、客室乗務員は操縦士と同様の安全基準を設定している。例えば米国では、自国の航空会社に対し客室乗務員のアルコール検査をランダムに行うことを義務付けている。

【整備従事者】

国際標準において、有資格整備士はアルコールの影響がある間の業務を禁止している。

また米国では操縦士と同様に自国の航空会社に対し、整備従事者の業務前のアルコール検査をランダムに行うことを義務付けている。

【運航管理者】

国際標準において、運航管理者はアルコールの影響がある間の業務を禁止している。

米国では、自国の航空会社に対し運航管理者のアルコール検査をランダムに行うことを義務付けているが、欧州では特段規制が存在しない。

4. 他の運送分野の飲酒対策

(1) 運転者に対する規制

全ての運送分野において酒気を帯びた状態での操縦・運転等を禁止しており、自動車分野では、道路交通法において罰則の適用となる酒気帯び状態※として、血中アルコール濃度 0.3mg/ml 以上、呼気中アルコール濃度 0.15mg/l 以上を設定(道路交通法施行令)している。また、船舶分野では呼気中アルコール濃度 0.15mg/l 以上等と設定している。

※その他にも罰則の適用となる区分として「酒酔い運転」があり、これは血中・呼気中アルコール濃度に関係なくアルコールの影響により正常な運転ができない状態を指す。

(2) 運送事業者に対する規制(別添 5 参照)

【運転者】

自動車運送事業においては、事業者に対し、以下に示すとおり、乗務前後に目視等に加えてアルコール検知器を使用して運転者の酒気帯びの有無を確認することを平成 23 年に義務付け、これ以降飲酒運転による交通事故件数はタクシー、トラックとも減少傾向にあり、バスにおいては平成 24 年以降発生していない。

〈制度の概要〉

- ・バス、タクシー及びトラック事業者は、酒気を帯びた状態にある乗務員を事業用自動車に乗務させてはならない。(旅客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)
- ・事業者は、乗務前後の運転者に対して対面(運行上やむを得ない場合は電話その他の方法)により点呼を行い、酒気帯びの有無について確認等が必要。(旅客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)
- ・事業者は、乗務前後での運転者の酒気帯びの有無(注 1)について確認を行う場合には、運転者の状態を目視等で確認(注 2)するほか、当該運転者の属する営業所に備えられたアルコール検知器(告示で定めるもの(注 3))を用いて行わなければならない。(旅客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)

注 1: 「酒気帯びの有無」とは道路交通法施行令に規定する血中アルコール濃度 0.3mg/ml 又は呼気中のアルコール濃度 0.15mg/l 以上であるか否かを問わない(解釈運用通達)。

注 2: 「目視等で確認」とは、運転者の顔色、呼気の臭い、応答の声の調子等で確認することをいう。なお、対面でなく電話等その他の方法で点呼をする場合には、運転者の応答の声の調子等電話等を受けた運行管理者等が確認できる方法で行うもの(解釈運用通達)

注 3：呼気中のアルコールを検知し、その有無又はその濃度を警告音、警告灯、数値等により示す機能を有する機器(告示)

【客室乗務員】

航空以外の運送分野では、客室乗務員のように、機上での避難誘導などの客室安全に特化した者の乗務を求めている。

【整備従事者】

航空以外の運送分野のうち、海運分野における乗組員（機関士等）については、船舶の機関部等についての整備を船上で行っており、「酒気を帯びていないこと」（運輸省告示）と規定されている。

その他の運送分野において、車両等の整備業務を行う者に対し、国が飲酒に係る基準を定めている事例はない。

【運航管理者】

航空以外の運送分野のうち、地上で勤務し車両等の運行を乗務前後で管理する業務を行う者に対し、国が飲酒の基準を定めているケースはない。

5. 航空従事者の飲酒基準の考え方について

(1) 基本的な方向性

我が国の航空分野においてこれまで行ってきた飲酒対策は自己管理を前提としていたが、昨今の飲酒に係る不適切事案や各社により異なるアルコール検査の実施状況等を踏まえると、一步踏み込んだ対応が必要である。

具体的には、諸外国の状況及び国内の他の運送分野の状況を踏まえると、国による数値基準の設定、航空会社において確実にアルコール検査を行う体制、操縦士をはじめ航空運送サービスの直接関与する者の意識改革を実施していく必要がある。

また、旅客等を運送する事業者については、自家用運航者よりも厳しい対策を行うこととともに、国は運送事業者における基準の遵守状況を厳格に指導監督することが必要である。

(2) 全ての操縦士を対象とした数値基準（航空法 70 条関係）

アルコールの影響は、個人の体質やその日の体調により異なり、また微量であっても人の注意力の低下や業務の正確性などに影響する可能性もあることから、数値にかかわらず、操縦士はアルコールが体内にある状態において航空機の運航を行うべきではない。

一方で、航空法第 70 条に示すアルコールの影響により航空機の正常な運航ができないおそれがある状態の目安として、諸外国や他の運送モードと同様に、数値基準を設定することは必要である。

航空機は自動車のように止まることで問題を回避することはできないことや、事故が発生した場合の地上への影響等を考慮すると、航空機の操縦士を対象とする飲酒の基準値としては、諸外国と同様、自動車以上に厳しく、科学的根拠のある値を設定することが適当である。

アルコールが人の反応速度等に与える影響は、多くの研究において 0.2g/ℓ から発生すると考えられており、また、3(1)に示すとおり、航空分野においては世界的に広く 0.2g/ℓ が使用されていることを踏まえると、我が国においても血中濃度 0.2g/ℓ とするべきである。

また、呼気中アルコール濃度の数値基準は、アルコール検査の測定の容易性・実行性を確保のために必要。呼気中アルコール濃度の値を設定するための血中アルコール濃度からの換算率は、世界的にも 1/2000～1/2300 の間で諸説あるところ、英国や EASA と同様により安全側に厳しい数値である 1/2300 を使用することとし、呼気中アルコール濃度を 0.09mg/ℓ とすること

が適当である。

なお、これらよりも低いアルコール濃度であっても、個人の体質等によってアルコールの影響は異なることから、目安とする基準としても、アルコール濃度に加え、アルコールの影響により正常な運航ができないおそれがある間は運航を禁止する基準は引き続き必要である。

(3) 本邦航空運送事業者に対するアルコール検査等

① 基本的な考え方

旅客等を輸送する航空運送事業者については自家用運航者よりも厳格な飲酒対策が必要である。

アルコールは微量であっても、人の注意力の低下や業務の正確性などに影響することが知られており、またその日の体調や個人の体質によりその度合いも異なる特性をもつ。

このため、航空運送サービスを提供する者のうち「瞬時に正確な判断・行動が求められる業務を実施する者」であって、その者の「単独の判断・行動により航空機の運航に影響を与える場合」は、その者について「酒気帯び状態での業務を禁止」とする。

【対象者】

操縦士、客室乗務員、運航前整備^{*}を行う整備従事者、操縦士との通信を行う運航管理従事者

^{*}航空機の運航前に機体の外部点検、機内点検を行い不具合がある場合は修理等を実施。時間的な制約がある中で正確な判断が必要

② アルコール検査の義務化

【アルコール検知器による検査の義務化】

「酒気帯び状態での業務を禁止」の場合は、その状態を確実に把握するために精密な機器によるアルコール検査が必要であることから、上記の対象者に対し業務前にアルコール検知器^{*}による検査を実施し、検知された場合には業務を禁止するとともに、実施状況を確認できるよう検査の結果を記録し保存することを義務付けるべきである。

また、対象者のうち、機上において機体の操縦や旅客誘導など航空機の運航・旅客の安全に直接影響を与える業務を行う操縦士と客室乗務員に対しては、業務前の飲酒禁止期間(8時間)を設け酒気帯び状態での飛行勤務について厳格に規制するとともに、一連の乗務前後のアルコール検査を義

務づけ、業務中における飲酒行為についても抑制を図るべきである。なお、飛行勤務前に禁止する飲酒期間は航空分野において世界的に共通であり、現在の基準と同様の「8時間」とすることが適当である。

ただし、運航前整備や運航管理業務について海外の事業者に委託する場合であっても、原則、国内と同等の規制とするが、外国での法令等により従業員に対するアルコール検査等を実施できない理由等が示される場合は、他の同等の方法を可能とする。

※アルコール検知器

- ・機器は一定の呼気量をもとにアルコール濃度を 0.01mg/l 単位の数値で表示できること。
- ・機器が表示する下限値や検知方法(回数等)は、メーカー等が機器の誤差や口中・空気中のアルコール成分の影響を踏まえ正確にアルコールが検知できると定める値・方法。

【不正防止のための検査体制】

アルコール検査を行う上では、なりすましやすり抜け等の不正を防止可能な体制のもとで行う必要があるが、過去の不適切事案(同職種間でのなりすまし等)を踏まえると、検査時の不正を防止するためには、同職種以外の第三者が立ち会い、検査が適切に行われていることを確認する必要がある。ただし、モニターによる遠隔監視や、複数の検査対象者間における監視(常に高い安全レベルが求められる操縦士を除く)など、不正防止策として同等以上の効果が認められる場合は第三者立ち会いを不要とするべきである。

③アルコール教育の徹底・依存症患者等への対応

一連の飲酒事案を踏まえると、経営者も含めた航空運送事業者全ての関連する職員に対しアルコールに関する教育(アルコールの危険性、分解速度、業務への影響等)を定期的に行い、アルコールに関する問題を会社全体の課題として意識改革を進めるべきである。

また、操縦士及びアルコール検査の対象となる客室乗務員、運航前整備の作業者及び運航管理従事者に対しては、アルコールに関する教育とともに、自身の業務が大勢の命を預かるという責任の重大性や社会的に期待される役割・立場等も踏まえた教育を行うことが必要である。

また、航空運送事業者は現行の健康管理体制や収集されたアルコール検査の情報等を活用し、依存症患者を早期に発見し適切な対応が図れるよう、周囲の職員への教育・報告体制・カウンセリング環境の整備、部門間にお

いて適切に情報が共有される仕組みが必要である。更にそれぞれの家族がアルコールに関する理解を深めるための取組も重要である。

④航空局への報告を義務化

アルコール検査に不合格となった状態で業務を実施した場合や運航規程において定めている禁止期間内に飲酒した事案など、今回制定するアルコール基準に関し発生した航空運送事業者における不適切事案について、航空法第 111 条の 4 に基づく航空局への報告対象に位置づけることにより、個々のアルコールに関する不適切事案についての原因究明・再発防止を徹底するべきである。

⑤安全統括管理者の責務に「飲酒対策」を明確化

航空運送事業者における飲酒対策を恒常的、かつ、確実に実施するよう、安全統括管理者の責務として飲酒対策を安全問題と明確に位置づけるとともに、これに必要な体制を整備することが必要である。

⑥施行にあたっての留意事項等

新たな基準の施行に当たり、航空運送事業者は、誤った認識等によってそれぞれの業務に影響を生じることがないように、アルコール検査に係る知識をはじめ新たな基準に関する関係者への十分な周知・教育を進めることが必要である。

また、世界的にも操縦士の疲労（睡眠不足等により判断力や注意力が低下した状態）による事故リスクが顕在化しており、我が国においても現在操縦士の疲労管理基準についての検討が進められている状況であるが、航空運送事業者においては、これまで以上に操縦士の健康状態・疲労状態を把握し、業務に支障が生じないように、健康管理・疲労管理を一層きめ細かく行うことが必要である。

※今回検討の対象としていなかった管制業務等に従事する職員に関しては、本検討会の内容を踏まえ、航空機と直接交信を行い航空の安全を担う航空管制官等について、平成 31 年 4 月よりストロー式検知器によるアルコール検査を行うこととしている。

6. 継続的に基準を遵守するための取組

5. に示す基準を確実にかつ継続的に遵守できるよう、航空局及び航空会社等において以下の取組が必要である。

(1) 航空局等による取組

① 国内航空会社への対応

- ・ 航空局による航空運送事業者の飲酒対策についての重点的な安全監査、抜き打ちを含むアルコール検査の立ち会いや直接のアルコール検査の実施。
- ・ アルコールの危険性、分解速度、操縦への影響、依存症患者への対応方法等をまとめた「基礎教材」を作成。各社の教官等に対する教育の実施。
- ・ 個々の事案についての指導監督とともに、航空安全情報分析委員会(年2回開催)での議論結果等を踏まえ、監査等を通じて各社の飲酒に関する不適切事案への対応状況等について指導監督を徹底。

② 外国航空会社への対応

- ・ 5. (2) に示す数値基準は航空法第 70 条に関するものであり、外国航空会社にも適用され違反した場合には罰則対象となることから、その旨外国当局・会社へ周知徹底。
- ・ 航空局職員による立入り検査時に、アルコール検査等もあわせて実施。外国当局に対し航空局が行う検査について周知・協力を要請。

③ 自家用航空機運航者等への対応

- ・ 全ての操縦士に対して 2 年に 1 度義務付けている技能審査時にアルコールに関する知識を審査項目に追加するとともに、①に示すアルコール教材を活用した自家用運航者及び自家用航空機の整備士に対する講習会等を通じた飲酒に係る安全啓発・周知徹底。
- ・ 自家用操縦士に対する抜き打ちでのアルコール検査の実施。
- ・ また、今回対象としていない管制官、空港従事者等に対し、①に示すアルコール教材の共有を行い業界全体の底上げを図ること。

(2) 航空会社における意識改革等に向けた取組

① 航空従事者の意識改革

- ・ 安全統括管理者の責務として、社内でのアルコール対策の統括管理を位置

づけるとともに、これに必要な体制を整備すること。

- ・操縦士をはじめ今回規制の対象となる航空従事者が担う大勢の命を預かる責任の重大性、社会的に期待される役割や立場等について、教育を定期的に行い意識改革を行うこと。
- ・加えて、飲酒に関する事案について厳格な処分を行うとともに、その旨を周知・徹底すること。
- ・一方、今回規制の対象となる者に関しては、これまでも高い使命感・厳しい自己管理のもとで業務に従事することで航空の安全を牽引・実現していると考えられ、引き続き自ら業務に適した健康状態を適切に管理するよう努めることが必要である。また、航空運送事業者は引き続きそれぞれの航空従事者が業務へのモチベーションを維持するよう組織運営に努めることが必要である。

②自社の安全管理体制による飲酒事案への対応

飲酒に関する不適切事案(アルコール検査における不適切事案、検査記録等)等については、自社の安全管理体制のもと、適切に収集・分析の上で改善を図る体制とすること。

7. おわりに

本とりまとめは、本邦航空運送事業者において発生した飲酒に係る不適切事案をきっかけに、海外の動向や他の運送分野を参考に、航空従事者の飲酒基準に関し検討を進め、国の定める「飲酒基準の考え方」と「継続して基準を遵守するための取組」を示したものである。

国は示された飲酒基準の考え方に従い早急に具体の基準を導入するとともに、国及び航空運送事業者は基準遵守に向けた体制を早期に整備し運用を開始する必要がある。

また、飲酒については規制対象者のみならず、航空業界共通の問題として航空に携わる全ての人々が「自らのこと」として捉え、業界全体でアルコールに関する知識の共有・啓蒙、意識・風土改革などを継続的に進めていくことが重要である。

基準の運用が開始された以降も、引き続き国及び航空運送事業者が連携を密にし、飲酒による不適切事案の撲滅に向けた対策を進めるとともに、実際の運用状況をみつつ、運用面での不具合も含めて飲酒基準の見直しや更なる改善に向けた検討を定期的に行う必要がある。

航空会社における飲酒に係る不適切事案の経緯

平成 30 年

- 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 月 29 日に禁固 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ㄮ）
- 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、第 3 回は 1 月 28 日、第 4 回は 2 月 28 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

平成 31 年

- 1 月 2 日（水） ADO の機長が乗務前日に飲酒制限時間を超過して飲酒し乗務した事案が発生（1 月 22～23 日に同社に対する立入検査にて発覚、直ちに事実関係の調査及び再発防止策を報告するよう指示。1 月 25 日に同社より公表）

- 3 日 (木) ANA ウィ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同社に指示。同日に同社より公表)
- 19 日 (土) JAL エンジニアリングの整備士が、入社時のアルコール検査を検査立会者に代行させ、初便の点検を実施する事案が発生 (2 月 13 日に国交省に報告。同日、直ちに事実関係の調査及び再発防止策を報告するよう同社に指示。3 月 7 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)
- 31 日 (木) 運航乗務員の飲酒基準の策定
- 2 月 1 日 (金) ANA ウィングスに対し、1 月 3 日の事案を受けた業務改善勧告及び機長等への航空業務停止の行政処分を実施
 エアージャパンの副操縦士が乗務前のアルコール検査で基準値を超過する事案が発生 (2 月 1 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。同日に同社より公表)
 フジドリームエアラインズの副操縦士が、乗務前のアルコール検知器を使用した検査を実施せず乗務する事案が発生 (2 月 1 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。2 月 4 日に同社より公表)
- 19 日 (火) 全日本空輸の副操縦士が乗務前のアルコール検査で基準値を超過する事案が発生 (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指示。2 月 22 日に同社より公表)
- 3 月 5 日 (火) ジェイエアの副操縦士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 (5 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指示。7 日に同社より公表)
- 6 日 (水) エアアジア・ジャパンの副操縦士が乗務前の試行中のアルコール検査で基準値を超過したものの乗務する事案が発生 (6 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指示。7 日に同社より公表)
- 8 日 (金) アイベックスエアラインズ、AIRDO、エアージャパン等に対する嚴重注意及び機長等への航空業務停止等の行政処分等を実施
- 15 日 (金) エアージャパンの副操縦士が乗務前のアルコール検査で基準値を超過する事案が発生 (同日に国交省に報告、直ちに事実関係の調査及び法令遵守の徹底を指示。同日に同社より公表)

飲酒に係る不適切事案への国交省の対応の概要

(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

(全社への対応)

- 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）
- 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
 - ・同様事案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
- 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）
- 飲酒に関する基準の検討（11/20に検討会の開催、年内に中間取りまとめ）
- 「運航乗務員の飲酒問題に関する対策会議」を12月5日に開催。本邦航空運送事業者25社の社長に対し飲酒に関する管理強化等を指示
- 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

航空会社における飲酒に係る主な不適切事案の詳細

●日本航空（平成 30 年 10 月 28 日（日）、ロンドン空港）

（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に対して、1890mg/ℓを検出

（事実関係）

- ・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検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。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かなかった。
- ・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。

（飲酒の社内ルール）

- ・乗務開始の 12 時間前から運航終了まで一切の飲酒をしてはならない。また、12 時間以前であっても業務に支障を及ぼす飲酒をしてはならない。
- ・空港出頭時に操縦士が各自で機器を使用してアルコールチェックを行い、編成の操縦士間でその状況・結果を確認。（社内基準：呼気アルコール濃度上限値 0.1mg/ℓ、相互確認の手順は未設定）

（原因分析）

- ・当該副操縦士が乗務前に基準値以上のアルコール濃度になるような飲酒を行ったこと。
 - ① 副操縦士の安全・酒精飲料に係る規定遵守の意識が不足
 - ② アルコールの影響や分解能力に対する認識・知識の不足（定期的な教育未実施）
- ・当該副操縦士がアルコール検知器に必要な呼気を吹きかけなかったこと。

- ・ 会社の検査体制の要因（当該副操縦士が基準値以上のアルコール濃度であることを感知できなかったこと）。
 - ① アルコール検知器が吹きかけ式であり、十分な呼気をせずとも正常を示す緑色が点灯する仕様であり、検査の結果が妥当であるか否かを客観的に確認できない状態であった点（機器自体に問題がないことは事後に確認）
 - ② 機長 2 人が副操縦士の検査時の呼気不足を認識せずやり直しをさせなかった点（うち 1 人の機長は検査状況をみており、呼気を吹きかける時間が短いという印象をもったがやり直しはさせなかった。もう 1 人の機長（PIC）は検査状況を見ていなかった）。また指摘があるまで当該副操縦士のアルコール臭を確認できなかった点

（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検知器（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検知器（ストロー式（新型））の配備。
- ・ 飲酒に係る処分ルールさらなる厳罰化。
- ・ 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。
- ・ 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 アルコール検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。

●ANA ウイングス（平成 30 年 10 月 24 日（水）、石垣空港）

（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。

(事実関係)

- ・ 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。

(原因分析)

- ・ 運航規程に定める乗務12時間前を超えて飲酒をしたこと。
 - ① 安全及びアルコールに係る規程遵守の意識不足
- ・ 乗務12時間以前の「アルコール2単位」を知りながら、過度な飲酒(アルコール9単位)をしたこと。
 - ① 機長のアルコールの影響や分解能力に関する認識不足
 - ② 各運航乗務員の自己管理を促すための教育等のサポート体制の不足
- ・ 全日本空輸の機長が同席していたにも関わらず、注意することなく飲酒を続けたこと。
 - ① 安全及びアルコールに係る規程遵守の意識不足

(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3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。
- ・ 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3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

●スカイマーク（平成 30 年 11 月 14 日（水）、羽田空港）

（事案の概要）

- 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）。

（事実関係）

- 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）

（原因分析）

- アルコール検査（簡易検査）で陽性反応があったこと。（なお、前日の飲酒は定められた制限時間（12 時間）を遵守）
 - ① 飲酒に対する適正量の認識の欠如
- 陽性反応直後にアルコール検査（詳細検査）を実施できず、乗務可否の判断ができなかったこと。
 - ① アルコール検査（詳細検査）の必要性、実施手順、機器の取扱方法の周知不足

（再発防止策）

（即座に対応した内容）

- 機長の乗務停止。
- 運航乗員部長から事例周知と注意喚起。
- 全運航乗務員にアルコール検査の必要性、実施手順、機器の取扱いの周知徹底。
- 全空港におけるアルコール感知器、取扱説明書の配備状況の再確認。
- 全空港におけるアルコール検査時の運航支援者の立会い・確認の再徹底。
- 飲酒に関するカウンセリングの利用促進の周知徹底。

（今後の対応予定の内容）

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。

※ 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

●日本エアコミューター（平成 30 年 11 月 28 日（水）、鹿児島空港）

（事案の概要）

- ・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）。

（事実関係）

- ・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。

（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。

客室乗務員 諸外国との飲酒基準の比較

別添 4

	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

運航管理者 諸外国との飲酒基準の比較

別添 4

	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	0.4	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

整備従事者 諸外国との飲酒基準の比較

別添 4

	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しなければならない。(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

客室乗務員 他の運送分野との飲酒基準の比較

別添 5

	保安要員等	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 ・ 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 ・ 乗務前 8 時間以内の飲酒を禁止 (運航規程審査要領細則)
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)	運転者以外の乗務員(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)	・ 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) ※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)

運航管理者 他の運送分野との飲酒基準の比較

別添 5

	運航管理	飲酒基準の内容
航空	運航管理者 (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	運行管理者 (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	運航管理者 (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	運転指令 (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)

整備従事者 他の運送分野との飲酒基準の比較

別添 5

	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

「航空従事者の飲酒基準に関する検討会」 委員名簿

(50音順、敬称略)

○委員

井上 伸一 公益社団法人 日本航空機操縦士協会 会長

河内 啓二 東京大学名誉教授 (座長)

小林 宏之 航空評論家

津久井 一平 一般財団法人 航空医学研究センター 理事長

樋口 進 独立行政法人 国立病院機構久里浜医療センター 院長

細谷 龍男 東京慈恵会医科大学名誉教授

(オブザーバ)

一般社団法人 全日本航空事業連合会

特定非営利活動法人 日本オーナーパイロット協会

公益社団法人 日本航空技術協会

「航空従事者の飲酒基準に関する検討会」 開催経緯

第 1 回 2018 年 11 月 20 日(火) 18:00~20:00

- ・ 検討会の設置
- ・ 海外の動向と我が国の現状
- ・ 論点整理

第 2 回 2018 年 12 月 19 日(水) 15:00~17:00

- ・ 航空会社における飲酒に係る不適切事案について
- ・ 中間とりまとめ(案)について

「中間とりまとめ」公表(平成 30 年 12 月 25 日)

第 3 回 2019 年 1 月 28 日(月) 15:00~17:00

- ・ 航空会社の飲酒に係る不適切事案について
- ・ 操縦士の飲酒基準について
- ・ 客室乗務員及び整備従事者等の飲酒対策について
 - (1) 航空分野における国内・諸外国の飲酒対策
 - (2) 国内の他の運送分野での飲酒対策
 - (3) 論点整理

操縦士の飲酒基準の制改定(平成 31 年 1 月 31 日)

第 4 回 2019 年 2 月 28 日(木) 15:00~17:00

- ・ 航空会社の飲酒に係る不適切事案について
- ・ 関係団体の取組について
- ・ 整備従事者等の飲酒基準の考え方について

第 5 回 2019 年 3 月 27 日(水) 15:00~17:00

- ・ 航空会社の飲酒に係る不適切事案について
- ・ 最終とりまとめ(案)について