

# 航空従事者の飲酒に関する基準について

平成 31 年 4 月 9 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) 本邦航空運送事業者におけるアルコール検査の実施状況

## 3. 諸外国の状況

- (1) 数値基準
- (2) 航空運送事業者に対するアルコール規制

## 4. 他の運送分野の飲酒対策

- (1) 運転者に対する規制
- (2) 運送事業者に対する規制

## 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 4 月 9 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第 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"> <li>・ 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。</li> <li>・ 定例の点検作業は通常確認主任者等が単独で実施。</li> <li>・ 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。</li> </ul>
ドック整備	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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。</li> <li>・ 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。</li> <li>・ 作業期間は数日から数ヶ月にわたり実施。</li> </ul>
装備品整備 (エンジンを含む)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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。</li> <li>・ 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。</li> <li>・ 作業期間は数日から数ヶ月にわたり実施。</li> </ul>

## 【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"><li>・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</li><li>・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</li></ul>
飛行中	<ul style="list-style-type: none"><li>・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。</li><li>・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</li><li>・航空機の位置不明な場合、関係機関に通報</li></ul>

## (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"> <li>・アルコール検査で規定値を超過(16件)</li> <li>・前日の飲酒による体調不良(1件)</li> </ul>
	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"> <li>・アルコール検査で規定値を超過(7件)</li> <li>・乗務前検査を失念(4件)</li> </ul>
	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"> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul>
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) 本邦航空運送事業者における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(0.19mg/ℓ)
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(0.095mg/ℓ)
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に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の設定（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高いレベルの安全運航が求められており、その責任の重大性をふまえ、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ことを可能とする。

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。

※今回の検討とは別に、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は、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。

#### **④その他**

今回対象としていない管制官、空港で業務に従事する者等に対し、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に基づき、早急に具体の基準を制定するとともに、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。なお、具体の基準の制定に当たっては、統一した運用が行われるよう留意する必要がある。

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、飲酒基準の有効性や運用面での不具合等を検証し、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 平成30年11月20日(火)18:00~20:00

- 検討会の設置の説明
- 航空会社における飲酒に係る不適切事案の説明
- 海外の動向と我が国の現状の説明
- 論点整理

### 第2回 平成30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の説明
- 中間とりまとめ(案)についての議論

「中間とりまとめ」公表(平成30年12月25日)

### 第3回 平成31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の説明
- 操縦士の飲酒基準の説明
- 客室乗務員及び整備従事者等の飲酒対策についての議論
  - ・航空分野における国内・諸外国の飲酒対策
  - ・国内の他の運送分野での飲酒対策の説明
  - ・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 平成31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の説明
- 航空連合及び定期航空協会における取組の紹介
- 整備従事者等の飲酒基準の考え方についての議論

### 第5回 平成31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の説明
- 最終とりまとめ(案)について議論

## 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)
- 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) AIRDO 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、厳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厳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。
- ・社内で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。

#### （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

（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、第三者の立会い、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」を知らず、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

#### (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。
- ・ 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

#### ●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

#### (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。

## ●ANA ウイングス（平成31年1月3日（木）、伊丹空港）

### （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、入社時（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。

### （事実関係）

- 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。
- ・ 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。

### ●アイベックスエアラインズ(平成31年1月9日(水)、仙台空港)

(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。

(事実関係)

- ・ 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。

## ●AIRDO（平成31年1月2日（水）、新千歳空港）

### （事案の概要）

- 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、AIRDO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。

### （事実関係）

- 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。
- AIRDO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。

## ●AIRDO（平成31年1月14日（月）、新千歳空港）

### （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、AIRDOは1月16日に公表。

### （事実関係）

- 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 AD0127 便 (中部空港→函館空港)、AD0128 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。

### ●新中央航空 (平成 31 年 1 月 21 日 (月)、調布飛行場)

#### (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。

#### (事実関係)

- 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。

### ●エアージャパン (平成 31 年 2 月 1 日 (金)、成田空港)

(事案の概要)

- ・ 平成 31 年 2 月 1 日 11 時に出発予定の ANA813 便（成田空港→ヤンゴン空港）に乗務予定の外国人副操縦士が、入社時のアルコール検査にて陽性反応があったことから別の乗務員に交代した事案が発生。
- ・ 同空港における他社機による滑走路閉鎖の影響により 11 時 40 分に当該機が出発したが、乗務員交代による遅延はない。

(事実関係)

- ・ 副操縦士が出社時（9 時 42 分頃）のアルコール検査（ストロー式）で 0.25mg/ℓのアルコールが検出。
- ・ その後、アルコール感知器を変更し、12 時 36 分頃まで計 11 回のアルコール検査を実施するもアルコールが検出。
- ・ 当該副操縦士は、当初飲酒の事実を否定していたが、その後の調査で、前日 17 時前から 19 時 40 分頃まで、単独で自宅において 750ml ウォッカ類ボトル半分程度（約 5～6 アルコール単位）を飲酒した。

●フジドリームエアラインズ（平成 31 年 2 月 1 日（月）、名古屋小牧空港）

(事案の概要)

- ・ 平成 31 年 2 月 1 日、FDA305 便（名古屋小牧空港 11:42 発→福岡空港 13:29 着）に乗務した運航乗務員（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当該便に乗務した事案が発生。
- ・ 当該事案において、技能証明等の携帯状況を確認した記録がなかった。
- ・ 本件について、FDA は 2 月 4 日に公表。

(事実関係)

- ・ 名古屋小牧空港で出頭時に立ち会い者ととも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、副操縦士は会社が定めるアルコール検査を実施せず、当該便は出発。
- ・ 副操縦士は、入社後、他の業務（訓練審査部長から要請のあった過去の飛行データの確認等）を優先して行っていたことから、乗務前に行う必要がある検査の実施を失念した。
- ・ 当該便到着後に乗員管理担当者が、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。
- ・ 副操縦士の当日乗務は当該便のみで、ホテルへ移動済みであったことから、運航乗務部長の指示により福岡空港の航務担当者がホテルに行き、アルコール検知器による検査を実施。アルコールは検出されなかった。（0.00mg/ℓ）
- ・ 副操縦士へのヒアリングによると、「飲酒習慣はなく、乗務前日は飲酒していない。最近では、年末に自宅で缶ビール 1 本飲んだ程度。」とのこと。
- ・ 機長は、機側での合流後の健康状態の相互確認の際、副操縦士からのアルコール臭等の違和感はなかったとのこと。

- ・ 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日より開始しているが、乗務割りの関係で副操縦士が機側まで単独行動となったこと、第三者立会いは乗員の要請で行うこと、乗員間の相互確認で検査実施が明示的な確認項目となっていないことから、未実施を発見することができなかった。
- ・ 乗務員出頭時にアルコール検査の結果を記載し、立会者のサインをもらう他、技能証明等各種の証明書の携帯状況や業務連絡等の情報についても確認し、チェックマークを実施することとしているが、これら一連のチェックも実施された記録がなかった。

## ●全日本空輸（平成31年2月19日（火）、神戸空港）

### （事案の概要）

- ・ 平成31年2月19日7時5分に出発予定のANA412（神戸空港→羽田空港）に乗務予定の副操縦士が出社時のアルコール検査（6時14分頃）にて陽性反応があったことから別の乗務員に交代した事案が発生。
- ・ 乗務員の交代により当該便は1時間39分遅延して運航した。

### （事実関係）

- ・ 副操縦士が出社時のアルコール検査（ストロー式）で0.12mg/ℓのアルコールが検出。（同社ではアルコールが検出された場合には乗務不可）
- ・ その後、2台のアルコール感知器を使用して7回のアルコール検査を実施するもアルコールが検出。
- ・ 当該副操縦士は、運航規程に違反して乗務12時間以内である当日1時頃に、宿泊していたホテルにおいて缶ビール350ml及び缶チューハイ350mlの半分以上を飲酒していた。（乗務8時間以内の飲酒を禁止している国の基準にも違反）
- ・ 事案発生当日において、当該副操縦士は会社に対し飲酒の事実を隠し、体調不良のために飲んだ栄養ドリンクによるものと虚偽の報告を行っていたが、翌日になり飲酒をしていた事実の報告を行った。
- ・ 当該副操縦士は、事案発生前日から体調不良（事案発生時の体温37.6度、20日にインフルエンザと診断）であったが、乗務しようとしていた。

## ●ジェイエア（平成31年3月5日（火）、伊丹空港）

### （事案の概要）

- ・ 平成31年3月5日、JAL2331便（大阪国際空港→隠岐空港）及び折り返し便のJAL2332便（隠岐空港→大阪国際空港）に乗務した運航乗務員（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当該便に乗務した事案が発生。
- ・ 当該事案において、アルコール検査の実施及び出頭状況を確認した記録がなかった。同社は当該副操縦士をただちに乗務から外すとともに、アルコール検査を実施し、結果（0.00mg/ℓ）を確認した。また、本人の申告によれば、乗務開

始前 24 時間以内の飲酒は行っていないとのこと。

(事実関係)

- ・ 11 時 50 分頃（出頭時刻は 12 時 10 分）、当該副操縦士は乗員サポート部に出頭した。この時にアルコール検査及び出頭リストのチェックを失念したまま、ブリーフィングを実施した。検査立会者も確認しなかった。
- ・ 当該副操縦士と乗務予定の機長は、ブリーフィングで健康状態の確認は行ったものの、アルコール検査の実施は確認しなかった。
- ・ ブリーフィングを実施後、JAL2331 便に乗務し、大阪国際空港を 13 時 18 分に出発し、隠岐空港に 14 時 7 分に到着した。引き続き、折り返し便の JAL2332 便に乗務し、隠岐空港を 14 時 42 分に出発した。
- ・ 15 時頃、乗員サポート部の担当者がアルコール検査記録簿等に当該副操縦士の記録がないことを確認した。
- ・ JAL2332 便は 15 時 23 分に大阪国際空港に到着し、当該副操縦士にアルコール検査の実施を確認したところ未実施と判明したため、乗務から外し、15 時 50 分頃、アルコール検査を実施した。検査は 2 回行い、結果はいずれも 0.00mg/ℓであった。

## ●エアアジア・ジャパン（平成 31 年 3 月 6 日（水）、中部国際空港）

(事案の概要)

- ・ 平成 31 年 3 月 6 日、7 時 55 分出発予定の WAJ803 便（中部国際空港→桃園空港（台北））に乗務予定の副操縦士が、乗務前のアルコール検知器（ストロー式）を使用した検査を実施してアルコールが検出（1 回目：0.16mg/ℓ、2 回目：0.11mg/ℓ）されたが、アルコール検知器（吹きかけ式）を使用した検査でアルコールが検出されなかったために当該便及び折り返し便（WAJ804 便）に乗務した事案が発生。

(事実関係)

- ・ 3 月 1 日～3 月 7 日の間、同社は、現在使用しているアルコール検知器（吹きかけ式）による運用とともに、アルコール検知器（ストロー式）の試験運用を実施。アルコール検知器（ストロー式）で 0.00mg/ℓ以外の数値が出た場合、アルコール検知器（吹きかけ式）による再検査を実施してアルコールが検出されなければ乗務可能という運用を行っていた。
- ・ 3 月 6 日 6 時 5 分頃、機長及び副操縦士が、乗務前に運航管理者の立会いのもとアルコール検知器（吹きかけ式）を用いた検査を実施してアルコールは検出されなかった。
- ・ 6 時 10 分頃、当該副操縦士が、運航管理者の立会いのもとアルコール検知器（ストロー式）を用いた検査を実施して 0.16mg/ℓのアルコールが検出。6 時 29 分頃、当該副操縦士は再度アルコール検知器（ストロー式）を用いた検査を实

施して 0.11mg/ℓ のアルコールが検出。(なお、機長は、アルコール検知器(ストロー式)でアルコールが検出されなかった)

- ・ 6時35分頃、当該副操縦士が、現在の運用方法に基づき、機長等の立会いのもとアルコール検知器(吹きかけ式)を用いた検査を実施してアルコールが検出されなかった。その結果を受け、機長、運航管理者、副操縦士の間で、副操縦士の健康状態が運航に支障がないことを確認し、WAJ803便及びWAJ804便に乗務した。

## ●エアージャパン(平成31年3月15日(金)、中部国際空港)

### (事案の概要)

- ・ 平成31年3月15日0時55分に出発予定のANA821便(羽田空港→香港国際空港)に乗務予定の外国人副操縦士が、乗務前のアルコール検査(3月14日23時24分頃)にて呼気からアルコールが検知されたことから別の乗務員に交代した事案が発生。
- ・ 乗務員交代のため、当該便は9分の遅延が発生した。搭乗ゲートでの利用客へのアナウンスおよびウェブサイト上でアルコール検出に伴う乗務員交替により遅延した旨を通知。

### (事実関係)

- ・ 副操縦士が乗務前のアルコール検査(ストロー式)で呼気中0.591mg/ℓのアルコールを検出。(同社ではアルコールが検出された場合には乗務不可)
- ・ その後のアルコール検査でも、0.410mg/ℓ、0.56mg/ℓのアルコールを検出。
- ・ 当該副操縦士は、会社のヒアリングに対して以下のように供述。
  - ・ 3月13日19時頃から20時頃まで、ビール330ml 4本を自宅にて飲酒。
  - ・ 3月13日20時頃から23時頃まで、ビール330ml 8~10本及びグラス白ワイン2杯程度を自宅近くの飲食店で飲酒。
  - ・ さらに、別の飲食店に行ったが、詳細な記憶がほとんど無い。
  - ・ 3月14日起床後から10時30分頃まで、赤ワインボトル1本(750ml)を飲酒。



操縦士 諸外国との飲酒基準の比較

分類	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	操縦士相互間において健康状態を確認
米国	アルコールの影響のある間は業務禁止	0.4	0.19	乗務 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 各国内法の要件	規定なし <sup>注1</sup>	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	勤務 8 時間前	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	アルコールが検出されてはならない	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	乗務 8 時間前	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

注 1) 自家用運航者に対しては呼気アルコール濃度上限として 0.09mg/l を推奨

## 客室乗務員 諸外国との飲酒基準の比較

分野	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

分野	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

	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

## 操縦士（運転者） 他の運送分野との飲酒基準の比較

分野	飲酒上限関連の基準				乗務前のアルコールチェック
	規制概要	呼気アルコール濃度 (mg/ℓ)	血中アルコール濃度 (g/ℓ)	飲酒 禁止期間	
航空	○酒精飲料等の影響により航空機の正常な運航ができないおそれのある間は、業務を行ってはならない。(航空法第70条)	規定なし	規定なし	乗務8時間前	操縦士相互間において健康状態を確認
自動車	○何人も、酒気を帯びて車両等を運転してはならない(道路交通法第65条)	0.15 (道路交通法施行令第44条の3)	0.30 (道路交通法施行令第44条の3)	規定なし	バス等の旅客自動車運送に対して具体的な方法等を規定。 ※次ページ参照。
鉄道	○運転士は、酒気を帯びた状態で列車に乗務してはならない(鉄道に関する技術上の基準を定める省令第11条第3項) ○何人も、酒気を帯びて車両等を運転してはならない(道路交通法第65条、路面電車に限る)	0.15 (道路交通法施行令第44条の3。 路面電車に限る)	0.30 (道路交通法施行令第44条の3。 路面電車に限る)	規定なし	鉄道事業者は、運転士が知識及び技能を十分に発揮できない状態にあるときは、その作業を行わせてはならない。また上記の状態を監督できる体制を整えておくこと。
船舶	○航海当直をすべき職務を有する者が酒気を帯びてないこと等(船員法施行規則第3条の5の規定に基づく航海当直基準告示、船舶職員及び小型船舶操縦者法第23条の36)	0.15 (通達)	規定なし	規定なし	船長は、乗組員が酒気帯び状態である間、当直させてはならない。 (事業者が遵守しなければならない安全管理規程に明記)

## －旅客自動車運送事業者に対する飲酒関連基準の概要－

- 旅客自動車運送事業者は、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第21条第4項）
- 旅客自動車運送事業者は、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、酒気帯びの有無等について確認等が必要。
- 旅客自動車運送事業者は、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。

注1：解釈通達において、「酒気を帯びた状態」とは道路交通法施行令に規定する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ものとする。

注2：解釈通達において、「目視等での確認」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、対面で無く電話その他の方法で点呼する場合には、運転者の応答の声の調子等電話等を受けた運航管理者等が確認できる方法で行うものとする。

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。

※解釈通達において、営業所で管理する機器は、点呼において、運転者の酒気帯びの状況に関する測定結果を、自動的に記録及び保存するとともに当該運航管理者等が当該測定結果を直ちに確認できるものとされている。

※平成23年5月にアルコール検知機器の使用等を義務付け

## 客室乗務員 他の運送分野との飲酒基準の比較

	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

	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)



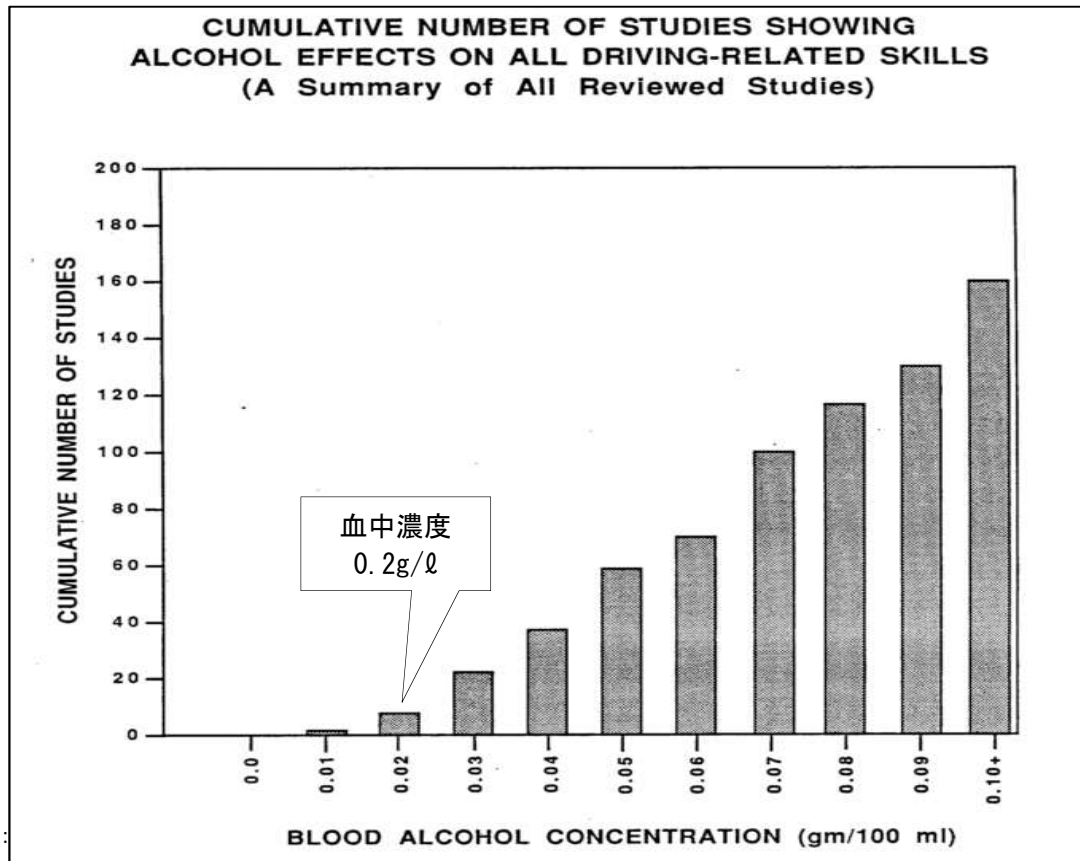
## 整備従事者 他の運送分野との飲酒基準の比較

分野	整備要員	飲酒基準の内容
航空	整備作業者 (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）
	整備作業者 (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)	<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>
鉄道	車両係員 (鉄道会社)	規定なし

## アルコール濃度が与える運動能力への影響

### 1. 血中濃度

○血中アルコール濃度毎の運転技術に対する影響に関する研究論文の数



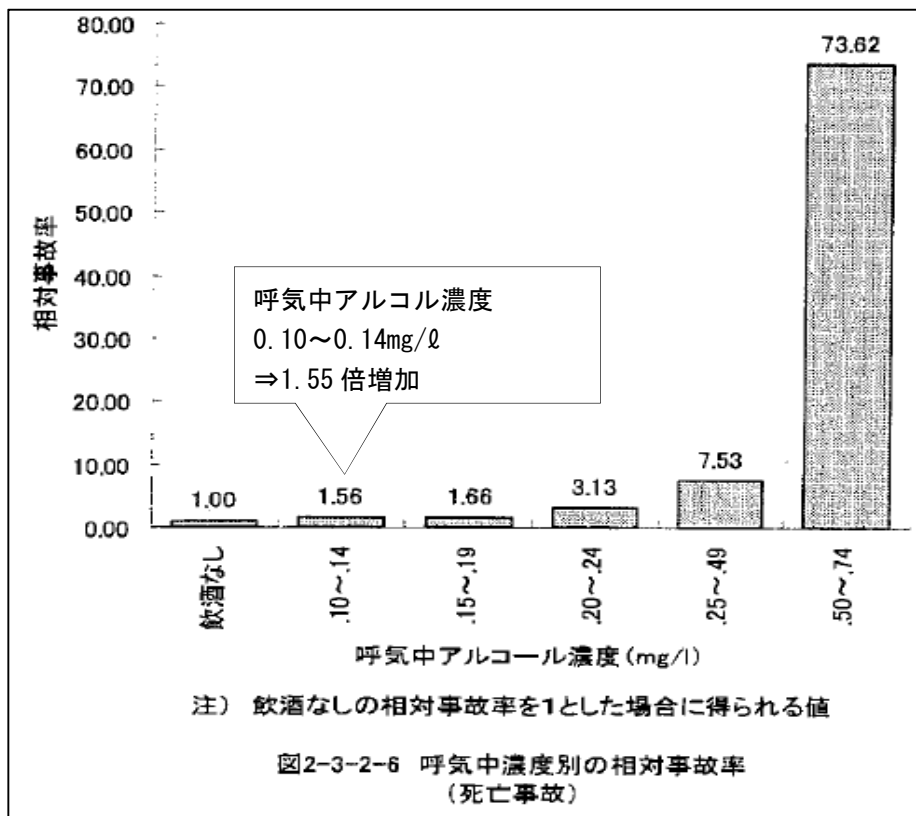
○血中アルコール濃度と運転技能の関係

運転技能	血中アルコール濃度 (g/l)
反応時間が遅れる	0.2
ハンドルをうまく操作できなくなる	0.3
一点を見ることができなくなる	0.4

出典：アルコールの運転に及ぼす影響(樋口 進)より国土交通省が作成

## 2. 呼気中アルコール濃度

グラフ 呼気中アルコール濃度と自動車事故率の関係



出典：H12.6 財団法人 交通事故総合分析センター

「常習飲酒運転者による発生実態及びその危険性に関する調査研究」

### (参考) 自動車のアルコールに関する数値基準の比較

	血中アルコール濃度 (g/l)	呼気中アルコール濃度 (mg/l)
米国	0.8	0.08g/210ℓ (0.38mg/l)
カナダ	0.8	0.08g/210ℓ (0.38mg/l)
スウェーデン	0.2	0.1
ノルウェー	0.2	0.1
英国	0.8	0.35
ドイツ	0.5	0.25
フランス	0.5	0.25
豪州	0.5	0.25
ニュージーランド	0.8	0.4
日本	0.3	0.15

出典：Alan Wayne Jones (2010), The Relationship between Blood Alcohol Concentration (BAC) and Breath Alcohol Concentration (BrAC): A Review of the Evidence, Table 2.1-2.3

## 飲酒量と体内アルコール濃度等との関係

○アルコールの影響は、体重、性別、体質によって異なるなど個人差が大きい。下記表はあくまで目安。

○アルコールの血中濃度のピークは飲酒後 15 分～2 時間後に現れることが一般的(量が多いほどピークは遅れる傾向)

※体重 60k g の男性を想定

飲酒量	アルコールの重さ (g)	アルコールが体内から消える推奨時間
ビール(5%) : 小グラス 1 杯 100ml ワイン(12%) : ワイングラス 1/2 杯程度 40ml	4g	1 時間
ビール(5%) : 350ml	14g	3.5 時間
ビール(5%) : 500ml チューハイ(7%) : 350ml 日本酒(15%) : 1 合 ワイン(12%) : ワイングラス 2 杯 (200ml) ウイスキー(40%) : ダブル 1 杯 (60ml)	20g	5 時間
ビール(5%) : 1ℓ	40g	10 時間
ビール(5%) : 2ℓ ワイン(12%) : 1 ボトル 750ml 強	80g	20 時間
ビール(5%) : 5ℓ 日本酒(15%) : 1 升	200g	50 時間

※出典：厚生労働省科学研究「我が国における飲酒の実態把握およびアルコールに関連する生活習慣病とその対策に関する総合研究「正しいお酒とのつきあい方」 研究代表者 樋口進」より国土交通省作成