

国官参事第 7 6 5 号
令和元年 1 0 月 8 日

日本航空株式会社
代表取締役社長執行役員
赤坂 祐二 殿

国土交通大臣
赤羽 一嘉

航空輸送の安全の確保に関する事業改善命令

平成 31 年 4 月 29 日、JAL876 便（上海浦東国際空港発 成田国際空港着）に乗務予定であった機長について、乗務前のアルコール検査を実施した際にアルコールが検知されたため、別の運航乗務員に交代し当該便を運航した旨、同月 30 日に貴社から国土交通省航空局に報告があった。

また、令和元年 8 月 10 日、JAL650 便（鹿児島空港発 東京国際空港着）に乗務予定であった副操縦士について、乗務前のアルコール検査を実施した際にアルコールが検知されたため、別の運航乗務員に交代し当該便を運航した旨、同月 13 日に貴社から国土交通省航空局に報告があった。

さらに、令和元年 9 月 12 日、JAL3087 便（成田国際空港発 中部国際空港着）に乗務予定であった副操縦士について、乗務前のアルコール検査を実施した際にアルコールが検知されたため、別の運航乗務員に交代し当該便を運航した旨、同月 13 日に貴社から国土交通省航空局に報告があった。

国土交通省航空局は、貴社からの報告後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し、当該指示を踏まえ、貴社より、当該調査結果及び再発防止策に係る報告書の提出があった。

これらの報告された事実を受け、7 月 25 日、8 月 22 日及び 9 月 25 日に航空法（昭和 27 年法律第 231 号。以下「法」という。）第 134 条第 1 項及び第 2 項に基づく報告徴収及び立入検査を実施した結果、下記 1. 記載のとおり的事实（以下「本件事実」という。）が認められた。

本件事実について、下記 2. 記載のとおり、法第 112 条に規定する「輸送の安全、利用者の利便その他公共の利益を阻害している事実」があると認められることから、同条第 5 号の規定に基づき、下記 3. に掲げる措置を速やかに講ずるよう命令する。

講じた措置については、令和元年 10 月 23 日までに報告されたい。

この処分に不服があるときは、行政不服審査法（平成 26 年法律第 68 号）の定めるところにより、この処分があったことを知った日の翌日から起算して 3 月以内に国土交通大臣に対して審査請求を行うことが出来る。

記

1 本件事実の認定

(1) JAL876 便に係るアルコール検知について確認された事実

運航規程（法第 104 条第 1 項に基づき国土交通大臣の認可を受けて貴社が定めた運航規程をいう。以下同じ。）では、飛行勤務に支障を及ぼす飲酒を禁止するとともに、アルコール検査において検知器による呼気濃度の判定結果は 0.00 mg/l であることとされているが、当該便に乗務予定であった機長は、当該便の乗務前日に過度な飲酒を行った結果、「航空機乗組員の飲酒による運航への影響について」（平成 31 年 1 月 31 日付国空航第 2278 号。以下「平成 31 年飲酒基準」という。）において酒精飲料の影響によって正常な運航ができないおそれがある状態として規定されている呼気中のアルコール濃度を超過するアルコールが検知され、乗務を交代するに至った。

(2) JAL650 便に係るアルコール検知について確認された事実

① 運航規程では、飛行勤務開始前 12 時間以内の飲酒及び飛行勤務に支障を及ぼす飲酒を禁止するとともに、アルコール検査において検知器による呼気濃度の判定結果は 0.00 mg/l であることとされているが、当該便に乗務予定であった副操縦士は、飛行勤務開始時刻の約 1 時間前に飲酒を行った結果、平成 31 年飲酒基準において酒精飲料の影響によって正常な運航ができないおそれがある状態として規定されている呼気中のアルコール濃度を超過するアルコールが検知され、乗務を交代するに至った。

② 安全管理規程（法第 103 条の 2 第 1 項に基づき国土交通大臣に届け出され貴社が定めた安全管理規程をいう。以下同じ。）では、安全に関わる法令・規程等への違反行為が認められた場合については速やかに会社に報告することとされているが、当該便に乗務予定であった副操縦士は、飛行勤務開始時刻の約 1 時間前に飲酒を行ったことを認識しながら、これを会社に事前に報告せず、当該便に乗務するために出頭した。

(3) JAL3087 便に係るアルコール検知について確認された事実

運航規程では、飛行勤務に支障を及ぼす飲酒を禁止するとともに、アルコール検査において検知器による呼気濃度の判定結果は 0.00 mg/l であることとされているが、当該便に乗務予定であった副操縦士は、当該便の乗務前日に過度な飲酒を行った結果、平成 31 年飲酒基準において酒精飲料の影響によって正常な運航ができないおそれがある状態として規定されている呼気中のアルコール濃度を超過するアルコールが検知され、乗務を交代するに至った。

(4) 飲酒に係る不適切事案を再発させた事実

貴社においては、昨年 10 月に英国ロンドン・ヒースロー空港において英国法令の基

準値を大幅に超過するアルコール濃度が検出された運航乗務員が現地警察に逮捕・拘束され禁錮 10 箇月の実刑判決を受ける重大な飲酒事案を発生させ、「航空輸送の安全の確保に関する事業改善命令」（平成 30 年 12 月 21 日付国官参第 1055 号。以下「事業改善命令」という。）を受けて、運航乗務員の飲酒に関する意識改革のための教育や直接対話を含む飲酒対策の抜本的な再構築等を図っていたところであるが、上記（１）、（２）及び（３）の事案が相次いで発生した。

2 運航規程等に違反する行為及び事業改善命令に違反する行為の認定等

（１）運航規程に違反する行為

上記 1（１）、1（２）①及び 1（３）のとおり、JAL876 便に乗務予定であった機長が過度の飲酒を行い、体内にアルコールを保有した状態で飛行勤務に至ったことは、飛行勤務に支障を及ぼす飲酒を禁止する運航規程に違反する行為であると認められる。また、JAL650 便に乗務予定であった副操縦士が飛行勤務開始時刻の約 1 時間前である乗務当日 14 時頃に飲酒を行い、体内にアルコールを保有した状態で飛行勤務に至ったことは、飛行勤務開始前 12 時間以内の飲酒及び飛行勤務に支障を及ぼす飲酒を禁止する運航規程に違反する行為であると認められる。さらに、JAL3087 便に乗務予定であった副操縦士が過度の飲酒を行い、体内にアルコールを保有した状態で飛行勤務に至ったことは、飛行勤務に支障を及ぼす飲酒を禁止する運航規程に違反する行為であると認められる。

（２）安全管理規程に違反する行為

上記 1（２）②のとおり、飛行勤務開始時刻の約 1 時間前に飲酒を行ったことを認識しながら、これを会社に事前に報告せず、当該便に乗務するために出頭した行為は、安全管理規程に違反する行為であると認められる。

（３）事業改善命令に違反する行為

上記 1（４）のとおり、貴社においては事業改善命令を受けて飲酒に関する不適切事案を未然に防止する抜本的な仕組みの再構築を図り、運航乗務員に対する意識改革、飲酒に関する安全意識の再徹底、法令等の遵守に係る教育等に取り組んできたものの、上記 1（１）、（２）及び（３）の運航乗務員は当該教育等を受けていたにもかかわらず飛行勤務に支障を及ぼす飲酒を行ったことに鑑みれば、当該教育等による全運航乗務員の意識改革の徹底が不十分であったものと認められる。

特に、上記 1（１）の運航乗務員は、事案発生当時は乗員部主席という部下を教育・指導する管理的立場の運航乗務員であり、安全意識の再徹底及び法令等の遵守に係る教育の一環として部下の運航乗務員に対する飲酒問題の意識確認及び意見交換を行っていたことに鑑みれば、指導層も含めた指導・教育の実効性が十分ではなかったと認められる。

また、上記 1（２）の運航乗務員が過去にも飲酒傾向があることを会社として把握していたにもかかわらず、今般の事案を引き起こしたことを鑑みれば、過去にアルコ

ールが検知された等の懸念のある運航乗務員の管理が十分でなかったと認められる。

今回認められた上記（１）～（３）の違反行為は、上記１（４）のとおり、事業改善命令を受けていながらこれらの飲酒不適切事案を再発させ、事業改善命令を受けて貴社において講じた再発防止策が実効性の伴ったものとなっていないことから生じたものであり、貴社の安全管理体制が十分に機能していないことを指し示している。この状況は、航空機の運航の安全性に影響を及ぼしかねず、航空機の航行の安全上重大な問題であり、航空安全に対する国民の信頼を損ない社会的にも大きな影響を及ぼす極めて遺憾なものである。

以上より、本件事実について、法第 112 条に規定する「輸送の安全、利用者の利便その他公共の利益を阻害している事実がある」と認められる。

3 講ずるべき措置

航空運送事業者は、航空の安全を確保することが最大の使命であり、絶えず輸送の安全性の向上に努めなければならない。航空の安全を確保するためには、航空運送事業者が定める安全方針の達成に向けて、安全管理システムを統括する安全統括管理者を中心として、各部門及び全従業員が一丸となって取り組むことが必要である。

しかしながら、上記 2. のとおり、貴社において、個々の運航乗務員に飲酒が及ぼす航空機の航行の安全への重大性が浸透しておらず重い処分に至るという危機感が薄いこと、会社として運航乗務員の飲酒傾向が把握出来ておらず、運航乗務員を管理できていないこと等を踏まえると、飲酒に関する違反行為等が安全上重大な問題であるという認識や法令遵守への意識が経営層を含め組織内で未だ徹底されていないと言わざるを得ない。

このため、法第 112 条に基づき、同条第 5 号に掲げる措置として、昨年 12 月に受けた事業改善命令に係る措置を含め、以下の措置を講ずるよう命令する。

なお、今後上記 1. と同様の事案を発生させるなどして本命令に違反していると認められる等の場合には、法第 119 条の規定に基づき、当該事案の重大性及び代替交通手段の状況その他の利用者利便への影響等を考慮した上で国土交通大臣が指定する便の運航停止を命ずる場合があり得る旨、了知されたい。

（１）教育方法の見直しと運航乗務員の意識改革

全ての運航乗務員に対し、飲酒が及ぼす航空機の航行の安全への重大性を把握させ、それらを踏まえると違反した場合に重い処分に至るという点を理解させ、実効性のある指導・教育を徹底させること。

（２）運航乗務員の飲酒傾向の管理強化

全ての運航乗務員に対して禁酒時間外における過度な飲酒を防止し、出勤前に自身の体内アルコール濃度を定量的に確認するなどの自己管理を促す体制を構築し、貴社において運航乗務員の飲酒傾向を適確に把握した上で、常習的な飲酒傾向のある運航乗務員

に対して、乗務させずカウンセリングを実施する等の適切な措置を講じること。

(3) 経営責任の明確化

経営層全体で運航乗務員一人ひとりの意識改革の徹底を図り、飲酒に関する違反行為に対する再発防止策の結果が伴うよう、飲酒事案に関する経営層の責任を明確化して取り組むこと。

(4) 報告書に記載された再発防止策の見直し

上記1 (1) ~ (3) に関する報告書に記載された再発防止策の見直しを行い、追加的な措置も含めて再発防止策を講じること。

(5) 改善措置の実施状況についての定期的な報告

上記 (1) ~ (4) について、改善措置の進捗状況、運用状況の定期的な報告を行うこと。

以上

国官参事第 766 号
令和元年 10 月 8 日

日本航空株式会社
代表取締役社長執行役員
赤坂 祐二 殿

国土交通省航空局長
和田 浩一

警 告 書

1. 安全統括管理者の職務に関する警告の理由

今般、貴社においては、航空法第 112 条に規定する「輸送の安全、利用者の利便その他公共の利益を阻害している事実がある」と認められることから、貴社に対し、「航空輸送の安全の確保に関する事業改善命令」（令和元年 10 月 8 日国官参事第 765 号。以下「事業改善命令」という。）を発出したところである。

当該事業改善命令で摘示したとおり、「航空輸送の安全の確保に関する事業改善命令」（平成 30 年 12 月 21 日付国官参第 1055 号）を受けていながらこれらの飲酒不適切事案を再発させ、事業改善命令を受けて貴社において講じた再発防止策が実効性の伴ったものとなっていないことから生じたものであり、貴社の安全管理体制が十分に機能していないことを指し示している。この状況は、航空機の運航の安全性に影響を及ぼしかねず、航空機の航行の安全上重大な問題であり、航空安全に対する国民の信頼を損ない社会的にも大きな影響を及ぼす極めて遺憾なものである。

以上のことから、貴社においては、安全統括管理者がその職務を怠っていたものと認められることから、「航空の安全に係る不利益処分等の実施要領」（平成 30 年 3 月 29 日国官参事第 1340 号）の規定に基づき、下記 2. のとおり安全統括管理者の職務について改善措置を実施すべきことを警告する。

2. 講ずるべき措置

航空運送事業者は、航空の安全を確保することが最大の使命であり、絶えず輸送の安全性の向上に努めなければならない。航空の安全を確保するためには、航空運送事業者が定める安全方針の達成に向けて、安全管理システムを統括する安全統括管理者を中心として、各部門及び全従業員が一丸となって取り組むことが必要である。

しかしながら、上述のとおり、貴社において、個々の運航乗務員に飲酒が及ぼす航空機の航行の安全への重大性が浸透しておらず重い処分に至るという危機感が薄いこと、会社として運航乗務員の飲酒傾向が把握出来ておらず、運航乗務員を管理できていないこと等を踏まえると、飲酒に関する違反行為等が安全上重大な問題であるという認識や法令遵守への意識が経営層を含め組織内で未だ徹底されていないと言わざるを得ない。

このため、貴殿に対して航空の安全を確保するための運航乗務員への意識改革等を求めるため、事業改善命令に従い改善措置を講じるよう警告する。

なお、改善措置が実施されない場合など、この警告に違反した場合には、貴社に対して安全統括管理者の解任を命令することがあることを申し添える。

以上

JAL 44便におけるアルコール検知事案に係る 運航乗務員に対する不利益処分の概要

1. 事案の概要

平成30年10月28日午後6時15分頃（現地時間、以下同じ。）、英国ロンドン・ヒースロー空港において、日本航空株式会社（以下「同社」という。）の副操縦士（当時）が、少なくとも血液100ミリリットルにつき189ミリigramのアルコールを体内に保有した状態で、同日午後7時出発予定のJAL 44便（搭乗予定者数251名）に乗り組んで航空業務又は少なくともこれに密接に関連する業務を行ったことにより、航空法第70条の趣旨に反するとともに、同法第104条第1項に基づき認可を受けた同社の運航規程に違反し、もって同法第30条第2号にいう航空従事者としての職務を行うに当たり非行があったと認められる事案である。

2. 国土交通省航空局による対応

（1）運航乗務員に対する不利益処分

副操縦士（当時）：航空従事者技能証明、航空英語能力証明及び計器飛行証明の取り消し（航空法第30条（同法第33条第3項及び第34条第3項の規定により準用するものを含む。）の規定に基づく不利益処分）

（注）機長（PIC）及び副機長（SIC）に対しては、平成30年12月21日付けで文書警告（行政指導）を実施

（2）不利益処分の理由概要

以下の事情を踏まえ、航空の安全の確保という観点から、航空従事者たるにふさわしい素質を有するとはいえず、航空従事者としての適格性があるとは認められない。

（ア）行為が悪質であること

- 現地警察による検査により検知されたアルコール濃度は、英国法令に定める基準の9倍を超える値であり、同社の運航規程に違反し、また、公益社団法人アルコール健康医学協会の指標によれば、一般には運動失調（千鳥足）状態や呼吸が速くなるなどの状況が出現されるとされる「酩酊期」に相当するものであるなど、相当多量のアルコールを体内に保有し、その影響のある状態で航空業務又は少なくともこれに密接に関連する業務を行ったこと
- 航空機に乗り組んだ時点で相当多量のアルコールを体内に保有していたこと、これに見合う量のアルコールを摂取していたこと、発覚当時に保安担当者から呼ばれた際に唐突に「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」と大声で何回も言うなどの摘発や処分を逃れるための言動があったことから、相当多量のアルコールを保有し、その影響のある状態であることの認識があったといえること

（イ）結果が重大であること

- 航行の安全にとって重大な役割を果たすべき副操縦士でありながら、英国当局による摘発がなければ、相当多量のアルコールを体内に保有し、その影響のある状態で、航空業務を続けていたことになるなど、本件行為は、一歩

間違えれば、航空機の航行の安全に支障を及ぼしかねない危険性を有するものであったこと

- 何ら責任のない多数の乗客に1時間を超える遅延を強いてもいるほか、その行為により、英国当局に訴追されて有罪判決を受けるなど、我が国の航空機の航行の安全等に対する国内外の信頼を損なわせてもいること
- (ウ) 航空従事者としての素質を欠くことをうかがわせるその他の事情
 - 過去にも、感知器を使用した測定により、同社の基準値を超過するアルコールが検出されたために、自身が乗務できない事態を生じさせていることなどから、航空業務を行う際にはなおさらアルコールの問題に注意すべき状況にありながら、結局、本件行為に及んでいること
 - 上記のとおり、発覚当時に処分等を逃れようとする言動があったこと。また、機内に移動する前に行ったアルコール感知器による検査についても、より慎重かつ適切に同感知器による検査を行うべきであったところ、少なくとも、その適切さを欠いていたことは明らかであること
 - その後、英国で有罪判決を受けるという機会を与えられてもなお、「アルコールは残留している感じもなかった」などと、不合理な弁解に終始し、自己の行為の悪質性や結果の重大性を顧みない、反省のない態度にあるため、再度同様の行為に至る可能性も否定しきれないこと
 - 航空法第134条に基づく「報告」のための当局からの出頭の求めに対し、当初こそ応じていたものの、その後、「これ以上の聴取に応じることは、同じことの繰り返しであり、無意味である」などとのメールを繰り返し送付するなど、本件を引き起こした当事者として、非協力的な態度にあったこと

以上

JAL 876便におけるアルコール検知事案に係る 運航乗務員に対する不利益処分等の概要

1. 事案の概要

平成31年4月29日、JAL 876便に乗務予定の機長（当時）が出発地の上海浦東国際空港において乗務前のアルコール検査を行ったところ、同検査において、「航空機乗組員の飲酒による運航への影響について（平成31年1月31日付国空航第2278号）」において酒精飲料の影響によって正常な運航ができないおそれがある状態として規定されている呼気中のアルコール濃度（以下「国の基準」という。）を超過するアルコールが検知された。

2. 国土交通省航空局による対応

(1) 運航乗務員に対する不利益処分等

機長（当時）：航空業務停止30日（航空法第30条の規定に基づく不利益処分）
副操縦士：文書注意（行政指導）

(2) 不利益処分等の理由概要

- 日本航空株式会社（以下「同社」という。）では、航空法第104条第1項の規定に基づき認可された運航規程の規定により飛行勤務に支障を及ぼす飲酒を禁止するとともに、検知器による呼気濃度の判定結果は0.00 mg/l であることとされているが、当該便の乗務前日に過度な飲酒を行った結果、国の基準を超えるアルコールが検出され、乗務を交代するに至った。これは、運航規程に違反する行為であるとともに、同社の検査体制が万一適切に機能しなかった場合には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状態で乗務して航空安全に重大な支障を及ぼした可能性がある行為である。
- 当該機長は、航空法第112条に基づく事業改善命令（平成30年12月21日付国官参事第1055号）を受けて再発防止を図る同社において、事案発生当時は部下の運航乗務員の教育、指導及び監督する乗員部主席という職制であり、事案発生直前のグループディスカッションにおいても、部下の運航乗務員に対し、乗務12時間前までの飲酒量4ドリンク以内の遵守や同行者同士で確認し合うこと等を自ら教育・周知していたことから、アルコールの適正な摂取量を遵守し相互確認することの重要性や意義を十分に理解したはずであり、その責任は極めて重い。しかしながら、当該機長は、同乗予定の副操縦士との運航宿泊先における飲酒において主体的な役割を果たしながら自分自身及び副操縦士の飲酒量及び飲酒時間を適切に管理しなかっただけでなく、上記のアルコールの適正な摂取量を超えて飲酒を行ったことを認識しながら特段の措置を講ずることもせず、過度な飲酒に起因する不適切な事案を発生させた。これは、酒精飲料等に関する遵守に関し乗員各自の厳しい自己管理とともに乗員相互間の確認を求める同社の運航規程の規定に違反する行為であるとともに、飲酒に関する安全意識が著しく低いといわざるを得ず、重大な非難に値する。
- このため、当該機長の行為は、航空法第30条第2号に規定する航空従事者としての職務を行うに当たっての「非行」に該当するものであった。
- 副操縦士については、乗務前日に当該機長と運航宿泊先において飲酒をともに

した際、アルコールの適正な摂取量について当該機長と適切に相互確認しなかったことは、運航規程に違反する行為であるとともに、同社の検査体制が万一適切に機能しなかった場合には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状態で乗務して航空安全に重大な支障を及ぼした可能性がある。

以上

JAL650便のアルコール検知事案に係る 運航乗務員に対する不利益処分の概要

1. 事案の概要

令和元年8月10日、JAL650便に乗務予定の副操縦士（当時）が出発地の鹿児島空港において乗務前のアルコール検査を行ったところ、同検査において、「航空機乗組員の飲酒による運航への影響について（平成31年1月31日付国空航第2278号）」において酒精飲料の影響によって正常な運航ができないおそれがある状態として規定されている呼気中のアルコール濃度（以下「国の基準」という。）を超過するアルコールが検知された。

2. 国土交通省航空局による対応

(1) 運航乗務員に対する不利益処分

副操縦士（当時）：航空業務停止100日

（航空法第30条の規定に基づく不利益処分）

(2) 不利益処分の理由概要

- 日本航空株式会社（以下「同社」という。）では、航空法第104条第1項の規定に基づき認可された運航規程により飛行勤務開始前12時間以内の飲酒及び飛行勤務に支障を及ぼす飲酒を禁止するとともに、同規程によりアルコール検査において検知器による呼気濃度の判定結果は0.00 mg/lであることをとされているが、当該副操縦士は、飛行勤務開始時刻の約1時間前である乗務当日14時頃に飲酒を行った結果、国の基準を超えるアルコールが検出され、乗務を交代するに至った。これは、運航規程に違反する行為であるとともに、同社の検査体制が万一適切に機能しなかった場合には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状態で乗務して航空安全に重大な支障を及ぼした可能性がある行為である。
- 同社の運航規程により飲酒後12時間以内の飛行勤務を禁止しているが、当該副操縦士は飛行勤務開始時刻の約1時間前に飲酒したことを認識しながら、これを会社に事前に報告せず、当該便に乗務するために出頭している。これらの行為は、当該規定に意図的に違反した行為であると認められるとともに、航空法第103条の2第1項の規定に基づき届出された同社の安全管理規程において、安全に係わる法令・規程等への違反行為が認められた場合については速やかに会社に報告することとされている規定に違反する行為である。
- さらには、鹿児島空港において乗務前のアルコール検査においてアルコールが検知された直後にも同社の立会者に対し、乗務当日における飲酒の事実を報告せず、その後に東京国際空港において行われた同社の聴取においても、当該副操縦士は、乗務当日の飲酒の事実は認めたものの、飲酒量を過少に報告している。このような行為は、上記の安全管理規程に違反するのみならず、法令遵守の観点からも非難されるべきものである。
- 同社においては、航空法第112条に基づく事業改善命令（平成30年12月21日付国官参事第1055号）を受け、当該副操縦士を含む運航乗務員の飲酒に関する意識改革のための教育や直接対話を含む飲酒対策の抜本的な再構築等

の措置を進めるとともに、一旦解除していた運航宿泊先における乗務前24時間以内の飲酒禁止の暫定措置をその後の飲酒事案を受けて再度指示していたところであり、少なくとも乗務前日においてはこれを認識していた。しかしながら、当該副操縦士は、運航宿泊先において飲酒をするため乗務当日未明に酒類を購入し、結果として飛行勤務開始直前にこれを飲酒するに至り、上記事案を発生させたものであり、飲酒に関する安全意識が著しく低いといわざるを得ず、重大な非難に値する。

- 以上の行為は、航空法第30条第2号に規定する航空従事者としての職務を行うに当たっての「非行」に該当するとともに、航空安全に支障を及ぼす可能性のある非常に重大な行為であった。

以上

国官参事第 767 号
令和元年 10 月 8 日

スカイマーク株式会社
代表取締役社長
市江 正彦 殿

国土交通省航空局長
和田 浩一

航空輸送の安全の確保に関する業務改善勧告

令和元年 5 月 30 日、SKY549 便（中部国際空港発 那覇空港着）に乗務予定であった機長について、乗務前のアルコール検査を実施した際にアルコールが検知されたため、別の運航乗務員に交代し当該便を運航した旨、同月 31 日貴社から国土交通省航空局に対し報告があった。

国土交通省航空局は、貴社からの報告後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し、当該指示を踏まえ、貴社より、当該調査結果及び再発防止策に係る報告書の提出があった。

これらの報告された事実を受け、6 月 18 日から 20 日まで航空法（昭和 27 年法律第 231 号。以下「法」という。）第 134 条第 1 項及び第 2 項に基づく報告徴収及び立入検査を実施した結果、下記 1. 記載のとおり的事実（以下「本件事実」という。）が認められた。

本件事実において、下記 2. 記載のとおり、法第 119 条第 2 号に該当する行為等が認められた。

このため、下記 3. に掲げる措置を速やかに講ずるよう業務の改善を勧告する。
講じた措置については、令和元年 10 月 23 日までに報告されたい。

記

1. 航空機乗組員が体内にアルコールを保有する状態で飛行勤務をした事実等
 - (1) 運航規程（法第 104 条第 1 項に基づき国土交通大臣の認可を受けて貴社が定めた運航規程をいう。以下同じ。）では、運航乗務員に対し飛行勤務開始前 12 時間以内の飲酒を禁止するとともに、乗務に影響を及ぼす一切の飲酒が禁止されていたが、当該運航乗務員は、飲酒制限時間を守っていたものの適切な飲酒量を勘案することへの配慮を欠いた飲酒を行った。
 - (2) 当該運航乗務員は出頭後に行った乗務前のアルコール検査で、「航空機乗組員の飲酒による運航への影響について」（平成 31 年 1 月 31 日付国空航第 2278 号）において、

酒精飲料の影響によって正常な運航ができないおそれがある状態として規定されている呼気中のアルコール濃度を超過するアルコールが検知され、乗務を交代するに至った。

- (3) 平成 30 年 11 月 14 日、貴社において運航乗務員の乗務前日の過度な飲酒による乗務に影響を及ぼす飲酒を禁止している運航規程の違反が判明したため、貴社に対して「運航乗務員の不適切な行為不十分な安全管理体制について（厳重注意）」（平成 30 年 12 月 21 日付国官参第 1054 号。以下「厳重注意」という。）において再発防止策を命じていたにも関わらず、再び飲酒に係る不適切事案を発生させた。
- (4) 貴社は、昨今の飲酒に起因する不適切事案等を受けて、国土交通省航空局から定期航空運送事業者に対して「飲酒に関する航空法等の遵守の徹底について」（平成 30 年 11 月 1 日付国官参事第 800 号）及び「運航乗務員に対する乗務前の飲酒に関する管理の強化等の指示について」（平成 30 年 11 月 29 日付国官参事第 921 号）等を相次いで指示され、また、前記（3）のとおり昨年 12 月の厳重注意を受け再発防止に取り組んでいたが、当該運航乗務員を含む全運航乗務員に対してアルコール分解速度に関する教育が不十分であったこと及び「アルコールに関する教育後の意識を継続させるために、運航乗務員のグループミーティングにおいて口頭質問等により教育内容の確認をする。」としていたにもかかわらず、実際には一度も実施されておらず、運航乗務員への教育後のフォローアップが十分でないことが認められるなど、当該再発防止対策への取り組みが不十分であった。

2. 業務改善勧告の理由

上記 1.（1）のとおり、当該運航乗務員が SKY549 便への乗務を控えながら配慮を欠いた飲酒を行い、上記 1.（2）のとおり、体内にアルコールを保有した状態で飛行勤務に至ったことは、乗務に影響を及ぼす一切の飲酒を禁止する運航規程に違反する行為であると認められる。

貴社の違反行為は、航空機の航行の安全を阻害し、航空安全に対する国民の信頼を損なうものであると認められる。

また、本事案発生以前に同様の事案があり、上記 1.（1）及び（2）のとおり今回再発させたことは、貴社が講じた再発防止策が十分実施されていないものと認められる。

これらは、違反行為による社会的な影響が大きいと認められる場合及び同一の違反行為を行ったことが認められる場合に該当することから、「航空の安全に係る不利益処分等の実施要領」（平成 30 年 3 月 29 日国官参事第 1340 号）に定める不利益処分等の加重事由に該当するものである。

さらに、上記 1.（4）のとおり、アルコール分解速度に関する教育が不十分であったこと及びアルコール教育後のフォローアップが十分でなかったことから、貴社における安全管理体制が十分に機能していなかったことが認められ、これらの違反行為等が航空機の航行の安全に重大な影響を及ぼすものであるという認識や法令遵守への意識が組織的に欠如していると言わざるを得ないものであった。

以上より、違反行為及び再発防止策の実施が不十分であることが認められることから、貴社は、正当な理由がないにもかかわらず、運航規程を実施しなかったものであり、法第 119 条第 2 号に該当する行為であると認められる。

3. 講ずるべき措置

航空運送事業者は、航空の安全を確保することが最大の使命であり、絶えず輸送の安全性の向上に努めなければならない。

しかしながら、上記2. のとおり、今般、貴社において航空の安全に影響を及ぼす違反行為が認められるところであり、かつ、貴社自らが問題点を調査し原因を究明した上で、適切に再発防止策を講じるための安全管理システムが十分に機能していないことが認められる。

航空の安全を確保するためには、航空運送事業者が定める安全方針の達成に向けて、安全管理システムを統括する安全統括管理者を中心として、各部門及び全従業員が一丸となって取り組むことが必要である。このため、貴社における、航空の安全を確保するための安全管理システムの再構築等を求めるため、以下の措置を講じることを勧告する。

○ アルコールに関する教育の徹底

全ての運航乗務員に対し、十分な教育を早期に完遂し、また、定期的な教育を実施するだけでなく、当該教育活動による知識の定着を継続的に確認する体制を構築すること。

○ 運航乗務員への意識改革

全ての運航乗務員に対し、飲酒が及ぼす航空機の航行の安全への重大性を確実に浸透させるとともに、飛行勤務開始前の自己管理を促す体制を構築すること。

○ 運航乗務員の飲酒傾向の管理強化

全ての運航乗務員が、禁酒時間外における過度な飲酒を防止し、出勤前に自身の体内アルコール濃度を定量的に確認するなどの自己管理を促す体制を構築し、貴社において運航乗務員の飲酒傾向を適確に把握した上で、常習的な飲酒傾向のある運航乗務員に対して、乗務させずカウンセリングを実施する等の適切な措置を講じること。

さらに、貴社が平成31年1月18日に嚴重注意に対する再発防止策として提出された報告書及び本事案に関する報告書に記載された再発防止策（飲酒に対する適切な理解の促進等）の見直しを行い、追加的な措置も含めて再発防止策を講じること。また、それら再発防止策の進捗状況を適切に管理すること。

以上

国官参事第 7 6 8 号
令和元年 1 0 月 8 日

日本トランスオーシャン航空株式会社
代表取締役社長執行役員
青木 紀将 殿

国土交通省航空局長
和田 浩一

**運航乗務員の不適切な行為及び不十分な安全管理体制について
(厳重注意)**

令和元年 6 月 8 日、JTA021 便（東京国際空港発 宮古空港着）に乗務予定の機長について、乗務前のアルコール検査を実施したところアルコールが検知されたため、当該便及び後続便の JTA556 便（宮古空港発 那覇空港着）の 2 便が欠航した旨、同日に貴社から航空局に報告があった。

航空局において、貴社から本事案の調査及び再発防止策の報告を受け、航空法第 134 条に基づく立入検査を同年 7 月 10 日及び 11 日に実施して事実確認をした結果、当該機長（当時）は、乗務前日に過度な飲酒し、乗務当日の朝から飛行勤務開始時刻にかけて会社貸与の検知器を使った自主的なアルコール検査でアルコールが検知され、当該機長の乗務前のアルコール検査を先に行うことなく、飛行勤務の一環であるブリーフィングを実施したことが判明した。また、当該便に乗務予定の副操縦士は、当該機長が乗務前アルコール検査を行っていないことを認識しながら、当該機長の乗務前のアルコール検査を先に行うことなくブリーフィングを実施したことが判明した。これは航空法第 104 条第 1 項に基づき認可された貴社の運航規程において、運航乗務員が出頭した際に心身等の状態について相互に確認し合う規定、酒気を帯びての飛行勤務を禁止する規定及び飛行勤務開始時に乗務前アルコール検査を実施する規定に違反し、航空法第 119 条第 2 号に該当するものである。

また、他社において相次いで発生した飲酒に起因する不適切事案を受け、航空局が乗務前後におけるアルコール検査の義務化等のため関連通達を改正及び制定（平成 31 年 1 月 31 日付け国空航第 2282 号）し、同年 4 月 1 日から施行され、

航空安全に対する国民の信頼を早急に回復させなければならない状況において、本事案を発生させたことは、飲酒に関する意識が希薄であったと言わざるを得ない。

さらに、上記事案に関しては、別紙のとおり社内安全管理体制が不十分であったことも判明した。公共交通を担う航空運送事業者である貴社において、このような不適切な行為等が行われたことは極めて遺憾であり、厳重に注意する。

ついては、今後、このような事態が起こらないよう、本事案が発生した原因を調査し、必要な再発防止策を検討の上、令和元年 10 月 23 日までに文書にて報告されたい。

以上

別紙

不十分な安全管理体制

- 貴社は、会社貸与の検知器を使った自主的なアルコール検査でアルコールが検知された場合の運航乗務員及び貴社の対応について具体的に示していなかった。
- 運航規程上では、飛行勤務開始時にアルコール検査による酒気帯びの有無を確認するとともにその遵守について乗員相互間において確認することが規定されているが、貴社の Operations Guide では出発前までにアルコール検査結果について相互に確認することと記載されており相互確認の時期が不明確であるため、副操縦士は、機長がアルコール検査を実施せずにブリーフィングを開始したことについて、適切な助言が行えなかった。
- 貴社は事前に当該機長に関して飲酒量が比較的多いことをスクリーニング等により把握していたものの、適切な対応がとれなかった。
- 貴社は、運航乗務員に対して乗務前におけるアルコールの適正な摂取量に関する教育や周知を行っていたが、当該機長は過去の経験から、適切なアルコール摂取量を認識せずに飲酒し飛行勤務開始前までにはアルコールは分解されるものと解釈したことから、飲酒量等に対する認識が不足しており、アルコール教育の浸透が不十分であった。

以上

J T A O 2 1 便のアルコール検知事案に係る 運航乗務員に対する不利益処分等の概要

1. 事案の概要

令和元年6月8日、J T A O 2 1 便に乗務予定の機長（当時）が、出発地の東京国際空港において乗務前のアルコール検査を行ったところ、同検査において、「航空機乗組員の飲酒による運航への影響について（平成31年1月31日付国空航第2278号）」において酒精飲料の影響によって正常な運航ができないおそれがある状態として規定されている呼気中のアルコール濃度（以下「国の基準」という。）を超過するアルコールが検知された。

2. 国土交通省航空局による対応

(1) 運航乗務員に対する不利益処分等

機長(当時): 航空業務停止 120日(航空法第30条の規定に基づく不利益処分)
副操縦士 : 文書注意(行政指導)

(2) 不利益処分の理由概要

○ 日本トランスオーシャン航空株式会社（以下「同社」という。）では、航空法第104条第1項の規定に基づき認可された運航規程により飛行勤務に支障を及ぼす飲酒を禁止するとともに、同社は当該機長を含む運航乗務員に対し乗務前におけるアルコールの適正な摂取量に関する教育や周知を行っていた。しかしながら、当該機長は、同社が教育や周知していたアルコールの適正な摂取量を十分に理解せず、当該便の乗務前日に過度な飲酒を行った結果、国の基準を超えるアルコールが検出され、乗務不可となった。これは、運航規程に違反する行為であるとともに、同社の検査体制が万一適切に機能しなかった場合には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状態で乗務して航空安全に重大な支障を及ぼした可能性がある行為である。

○ 当該機長は、乗務当日の朝から飛行勤務開始時刻頃にかけて、会社貸与の検知器を使ったアルコール検査を自主的に数回にわたって実施し、その全てにおいてアルコールが検知され、同社の乗務前のアルコール検査においてもアルコールが検知される可能性が高いことを認識しながら、これを同社に報告をせず、当該機長の乗務前のアルコール検査に先立ってブリーフィングを開始した。これは、乗務前のアルコール検査を飛行勤務開始時に実施することを求めている同社の規定に違反した行為であるとともに、自分自身が体内にアルコールを保有している可能性が高いことを自覚しながら飛行勤務の一環であるブリーフィングを行ったものであり、同社の運航規程において酒気を帯びて飛行勤務を行うことを禁止する規定に違反した行為であると認められる。当該機長は、本事案発生前には乗務前のアルコール検査に先立ってブリーフィングを開始したことはないと供述しているにもかかわらず、事案発生当日には、飛行勤務開始時刻になっても検査実施場所に出頭していないことに気付いた会社から電話により検査を実施するよう指示され、「これから行く」と回答しておきながら、実際には検査実施場所ではなくブリーフィングルームに出頭して、当該便に同乗予定の副操縦士に対し、乗務前のアルコール検査を後回しにしてブリーフィングの開始

を指示したことを踏まえれば、少なくとも自分自身の行動に問題があることを自覚しながら意図的に違反した行為であると考えられる。

- 当該機長は、ブリーフィング終了後に再度自主的な検査を実施しアルコールが検知されたことを確認していることから、その直後に実施した乗務前のアルコール検査においては、より慎重かつ適切に検査を実施すべきであったが、当該検査実施前に立会者に対し「体調が悪い」として自主的な検査でアルコールが検知されたことを説明せず、数回にわたって吹き込みが弱くエラー表示が継続したり、数値超過音が発生したにもかかわらず立会者への提示が遅れ検査結果が確認できなかつたりするなど、少なくともその適切性を欠いていた。
- このため、当該機長の行為は、航空法第30条第2号に規定する航空従事者としての職務を行うに当たっての非行に該当するとともに、航空安全に支障を及ぼす可能性のある非常に重大かつ悪質な行為であった。
- 副操縦士については、当該機長の乗務前のアルコール検査が未実施であることを認識しながら、当該検査に先立って飛行勤務の一環であるブリーフィングを開始することを認めた。

以上

阪空安第 11 号
令和元年 10 月 8 日

中日本航空株式会社
代表取締役社長 柴田 拓 殿

国土交通省 大阪航空局長
梅野 修一

**運航乗務員の不適切な行為及び不十分な安全管理体制について
(厳重注意)**

平成 31 年 4 月 4 日、ドクターヘリに乗務予定の機長について、飛行勤務開始時に実施することが義務づけられているアルコール検知器による検査を実施せずに、飛行前ブリーフィングや飛行前点検などの飛行勤務を実施したことについて、同月 5 日に貴社から大阪航空局に報告があった。

大阪航空局において、貴社から本事案の調査及び再発防止策の報告を受け、航空法第 134 条に基づく立入検査を 5 月 27 日及び 28 日に実施して事実確認をした結果、当該機長はアルコール検査の実施時期を誤認識したことから、他の業務を優先した結果、飛行勤務開始時刻を過ぎてからアルコール検査を実施することとなった。これは航空法第 104 条第 1 項に基づき認可された貴社の運航規程において、飛行勤務開始時にアルコール検査を実施する規定に違反した行為であり、航空法第 119 条第 2 号に該当するものである。

また、他社において相次いで発生した飲酒に起因する不適切事案を受け、航空局が乗務前後におけるアルコール検査の義務化等のため関連通達を改正及び制定(平成 31 年 1 月 31 日付け国空航第 2282 号)し、同年 4 月 1 日から施行され、航空安全に対する国民の信頼を早急に回復させなければならない状況において、貴社が本事案を発生させたことは、飲酒に関する意識が希薄であったと言わざるを得ない。

さらに、上記事案に関する立入検査では、別紙のとおり飲酒に関する教育の不備及び社内の安全管理体制が不十分であったことも判明した。

公共交通を担う航空運送事業者である貴社において、このような不適切な行為等が行われたことは極めて遺憾であり、厳重に注意する。

については、今後、このような事態が起こらないよう、本事案が発生した原因を調査し、必要な再発防止策を検討の上、令和元年 10 月 23 日(水)までに文書にて報告されたい。

乗務前のアルコール検査体制の不備及び不十分な安全管理体制

- ・アルコールに関する教育については、運航乗務員及びアルコール検査に立ち会う者に対して実施されているものの、教育実施後の効果及び浸透度の確認が不十分であり、また、運航乗務員及びアルコール検査に立ち会う者がアルコール検査の実施時期を十分に理解しておらず、アルコール検査に関する重要性の意識付けが十分ではない。

東 空 安 第 7 号
令和元年 10 月 8 日

朝日航洋株式会社
代表取締役社長 尾暮 敏範 殿

国土交通省 東京航空局長
柏木 隆久

**運航乗務員の不適切な行為及び不十分な安全管理体制について
(厳重注意)**

平成 31 年 4 月 24 日、ドクターヘリに乗務予定の機長について、乗務前日に飲酒し、飛行勤務開始時に行った乗務前アルコール検査において国の基準を超過するアルコールが検知されたため、当該機長を交替したことについて、同日に貴社から東京航空局に報告があった。

東京航空局において、貴社から本事案の調査及び再発防止策の報告を受け、航空法第 134 条に基づく立入検査を 5 月 23 日及び 28 日に実施して事実確認をした結果、当該機長による飛行勤務開始の 8 時間以内の飲酒事実は確認されていないものの、飛行勤務開始時に行った乗務前アルコール検査において国の基準を超過するアルコールが検知されたにもかかわらず、当該機長は医療関係者とのブリーフィングなどの飛行勤務を実施したことが判明した。これは航空法第 104 条第 1 項に基づき認可された貴社の運航規程において、酒精飲料により航空機の正常な業務ができないおそれがあると認められた場合において業務の従事を禁止している規定、および酒気を帯びての飛行勤務を禁止している規定に違反した行為であり、航空法第 119 条第 2 号に該当するものである。

また、他社において相次いで発生した飲酒に起因する不適切事案を受け、航空局が乗務前後におけるアルコール検査の義務化等のため関連通達を改正及び制定(平成 31 年 1 月 31 日付け国空航第 2282 号)し、同年 4 月 1 日から施行され、航空安全に対する国民の信頼を早急に回復させなければならない状況において、貴社が本事案を発生させたことは、飲酒に関する意識が希薄であったと言わざるを得ない。

さらに、上記事案に関する立入検査では、別紙のとおり飲酒に関する教育の不備及び社内安全管理体制が不十分であったことも判明した。

公共交通を担う航空運送事業者である貴社において、このような不適切な行為等が行われたことは極めて遺憾であり、厳重に注意する。

ついては、今後、このような事態が起こらないよう、本事案が発生した原因を調査し、必要な再発防止策を検討の上、令和元年 10 月 23 日(水)までに文書にて報告されたい。

飲酒に関する教育の不備及び不十分な安全管理体制

- アルコールに関する教育について、飲酒量に関する教育内容並びに教育実施後の効果及び浸透度の確認が不十分であり、運航乗務員への意識付け等が十分でない。
- 運航規程等にアルコール検査の実施に係る規定はされているが同検査の手順が不明確であり、また、検知された場合の対応及びアルコール検査記録の管理等、現場における同検査の実施に係る対応が十分に行えていない状況である。
- アルコール検査に係る運航規程等の改訂内容に対して、運航部門の幹部から検査実施時期の解釈についての質問が生じていたにもかかわらず、補足説明を行う等の組織的な対応が不十分のまま運航乗務員への周知及び運用が開始されていた。