

国官参事第75号  
令和2年5月1日

全日本空輸株式会社  
代表取締役社長  
平子 裕志 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

令和元年11月7日、ANA242便（福岡空港発 羽田空港着）に副操縦士として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、同日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同月15日にあった。

これらの報告された事実を受け、11月21日及び22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2年5月29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) ANA242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（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、飛行勤務開始前12時間以内の飲酒を禁止するとともに飛行勤務開始時に酒気帯びとにならないよう飛行勤務開始12時間前に体内に残存するアルコール量を2単位（4ドリンク）相当に制限す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、運航規程の内容を承知しながら飛行勤務開始時刻の 12 時間以内に、運航規程で定めるアルコール量を大幅に上回る飲酒を行った。

- ② 運航規程では、酒気を帯びて飛行勤務をしてはならないこととされているが、当該機長は「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大幅に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 運航規程では、アルコール検知器が反応した場合はすみやかに乗務管理担当部署へ連絡し指示に従う手順となっていたが、当該機長は運航規程に定める部署と異なる部署に体調不良として報告し、貴社の第三者立ち会い者も当該機長が検知器に反応したことを確認していたにも関わらず、当該機長からの申告をそのまま上司に報告し、貴社はしばらくの間当該申告に従って対応した。

## (2) 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、「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」（平成 30 年 12 月 21 日付国官参事第 1052 号。以下「嚴重注意」という。）及び「航空輸送の安全の確保に関する業務改善勧告」（平成 31 年 4 月 9 日付国官参事第 14 号。以下「業務改善勧告」という。）を受けて、全社員に対して飲酒に関する安全意識の再徹底並びに法令及び規程等の遵守に係る教育、緊急管理職集会の開催及び個人面談の実施等に取り組んできたところであるが、当該機長は当該教育及び面談を受けて飲酒に関する知識を有していたにも関わらず、規定された時間及び量を大幅に超える飲酒を行い、また、貴社における個人貸与のアルコール検知器を活用して自己管理意識の向上を図る指導を受け、当該指導を認識していたにも関わらず、アルコール検知器を携行せず自己管理のための検査を実施しないまま出頭するなど、飲酒に関する安全意識が著しく低い結果、上記（1）の事案が再度発生した。

## 2 運航規程に違反する行為及び業務改善勧告等に違反する行為の認定

### (1) 運航規程に違反する行為

上記 1（1）①及び②のとおり、当該機長が運航規程の内容を承知しながらも過度な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。

上記 1（1）③のとおり、当該機長がアルコール検知器が反応した際に乗務管理部署に適切に連絡しなかったことは、アルコール検査の手順を定める運航規程に違反する行為であると認められる。また、第三者立ち会い者が当該機長に検知器が反応したことを確認したにも関わらず当該機長からの体調不良という申告をそのまま上司に報告したことは、第三者立ち会い者に対して検査が適切に行われていることの確認を求める運航規程に違反する行為であると認められる。

## (2) 業務改善勧告等に違反する行為

上記1 (2) のとおり、貴社においては過去の行政指導を受けて、再発防止策を図ってきたにも関わらず、当該機長が飛行勤務に支障を及ぼす飲酒を行ったことに鑑みれば、全運航乗務員の意識改革の徹底が不十分であり、日常的な飲酒傾向に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) の違反行為は、上記1 (2) のとおり、過去の行政指導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おらず、また、「運航乗務員の飲酒に関する自己管理の強化等の指示について」(令和元年10月8日付国官参事第803号。以下「飲酒に関する自己管理指示」という。)を受けた全運航乗務員に対する指導及び教育の実効性が十分でなかった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。

これらの違反行為は、飲酒に起因する不適切事案等を受け国土交通省航空局から定期航空運送事業者に対してその対策を相次いで指示している状況において発生し、航空安全に対する国民の信頼を損なうものである。また、当該機長からアルコールが検知されたため運航乗務員を交代する必要性が生じた結果、複数の便に遅延を生じさせ、利用者の利便を阻害したこと等を踏まえると、「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日付国官参事第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。

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、利用者の利便の増進を図る上で、航空の安全を確保し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、貴社において運航規程の内容を周知していたにもかかわらず、当該機長が運航規程に規定された飲酒量制限を意図的に超過した飲酒を行ったことから、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組織内で未だ徹底されていないと言わざるを得ない。

また、飲酒に関する不適切事案を未然に防止する仕組みが適切に実施されておらず自己管理意識が薄いことが確認されたこと、また、アルコール検査の適正かつ確実な実施を確認するための体制が不適切であること等を踏まえると、貴社の飲酒に関する安全管理体制は不十分であった。

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、以下の措置を講ずるよう命令する。なお、これらの措置を講じる際にあつては、上記の飲酒に関する自己管理指示について改めて留意されたい。

### (1) 運航乗務員の意識改革とアルコールに関する教育の見直し

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、自己管理意識を根付かせるための定期的な教育を実施し、また、定着を継続的に確認する体制を構築すること。

(2) 運航乗務員の飲酒に関する自己管理の強化等

飲酒に関する自己管理指示で指示したとおり、以下の措置を講ずること。

- ① 禁酒時間外における過度な飲酒を防止することを徹底させること。
- ② 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徹底させること。
- ③ 全ての運航乗務員の飲酒傾向を把握した上で、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ずること。

(3) アルコール検査体制の再構築

運航乗務員によるアルコール検査が適正かつ確実に行われ、立会者の主体性と独立性を確保してその機能を果たすようアルコール検査体制を抜本的に見直すこと。

(4) 報告書に記載された再発防止策の見直し

上記1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ずること。

(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

## ANA242 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

令和元年 11 月 7 日、福岡空港を出発予定の ANA242 便に副操縦士として乗務予定の機長（当時）が、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。）を大きく超過するアルコールが検知された。当該便は乗員交替のうえ 34 分遅れで出発した。また、当該事案に起因して他の運航便にも遅延の影響が生じた。

### 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 90 日（航空法第 30 条の規定に基づく不利益処分）

#### (2) 不利益処分等の理由概要

○ 全日本空輸株式会社（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（Operations Manual 8-16-3）の規定により、飛行勤務開始前 12 時間以内の飲酒を禁止するとともに、酒気を帯びて飛行勤務に従事することを禁止していた。また、過度な飲酒に起因する不適切事案を受けて、国土交通省航空局が飛行勤務開始時に酒気帯び状態となるおそれのある過度な飲酒を禁止するため、「運航規程審査実施要領細則」を改正（令和元年 10 月 23 日国空航第 1731 号）したことを受け、同社は令和元年 10 月 25 日付で運航規程を改訂し、飛行勤務開始 12 時間前に体内に残存するアルコール量を 2 単位（4 ドリンク）相当以下になるよう飲酒量を制限することを規定するとともに、当該改正及び改訂について社内周知していた。しかしながら、機長（当時）は、当該便の乗務前日、運航宿泊先（福岡）において、これらの飲酒時間及び飲酒量に関する制限を超過していることを認識しながら飲酒を継続した結果、国の基準を大きく超過する呼気中のアルコール濃度が検出され、乗務を交代するに至った。これは、運航規程に意図的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。

○ また、昨今の飲酒に起因する不適切事案を受け、同社においては、運航乗務員に対しアルコールに関する安全意識や規定遵守、乗務前における適正な飲酒量等に関する教育や管理職による直接対話等を実施し、飲酒に関する自己管理意識向上のためにアルコール検知器を貸与するなどの再発防止対策を行うとともに、令和元年 1 月 18 日より運航宿泊先における乗務前 24 時間以内の飲酒の禁止を指示していた。しかしながら、機長（当時）は当該指示を認識していたにもかかわらず、上記の乗務前日における運航宿泊先における飲酒のみならず、それ以前においても、運航宿泊先における乗務前 24 時間以内の飲酒を繰り返し行っていたことを認めている。さらに、機長（当時）は、乗務前 24 時間のみならず、結果とし

て飛行勤務開始前 12 時間以内に過度な飲酒をするに至り、記憶が欠落するほどの状態となり、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」に該当する行為であるとともに、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

阪空安第 1 号  
令和 2 年 5 月 1 日

オリエンタルエアブリッジ株式会社  
安全統括管理者 殿

国土交通省 大阪航空局  
安全管理官

**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 11 月 7 日、ORC51 便（長崎空港発 対馬空港着）に乗務予定であった機長が、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、同日貴社から大阪航空局に対し報告があった。

大阪航空局は、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。

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 条に基づく報告徴収及び立入検査を 12 月 3 日から 5 日に実施して事実確認をした結果、当該機長は乗務前日に自宅で過度な飲酒を行い、乗務当日に乗務前のアルコール検査を実施したところ、正常な運航ができないおそれのあるアルコール濃度が検出され、飛行勤務を開始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、飛行勤務開始前 8 時間以前であっても飛行勤務に支障をおよぼすおそれがある過度な飲酒を行った場合は飛行勤務を行ってはならないこと、飛行勤務開始 8 時間前に体内に残存するアルコール量を 2 ドリンク相当以下になるよう飲酒量を制限すること、及び酒気を帯びて飛行勤務に従事することを禁止した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航空会社における飲酒に係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、上記事案に関する報告徴収では、別紙のとおり飲酒に関する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。

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 2 年 5 月 29 日（金）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

- ・当該機長は、飲酒量が制限されていることを認識しながらも、誤った知識により自身のアルコール分解能力を過信し過度な飲酒を行っており、運航乗務員に対するアルコール教育が十分ではなかった。
- ・当該機長は、自己管理が不適切なため酒気を帯びた状態で飛行勤務を行っており、「運航乗務員の飲酒に関する自己管理の強化等の指示について」（令和元年 10 月 8 日付け阪空安第 12 号）を受けた運航乗務員に対する指導の実効性が十分ではなかった。
- ・貴社における当該機長の飲酒傾向に関するリスクの評価が不十分であり、飲酒に関する社内安全管理体制が不十分であった。
- ・会社自らが問題点を見つけ、実効性のある再発防止、改善の取り組みが十分に行われていなかった。



ORC51 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

令和元年 11 月 7 日、ORC51 便に乗務予定の機長が、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。）を大きく超過するアルコールが検知された。当該便は乗員交替のうえ 18 分遅れで出発した。また、当該事案に起因して後続便にも遅延の影響が生じた。

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：航空業務停止 60 日（航空法第 30 条の規定に基づく不利益処分）

(2) 不利益処分等の理由概要

○ オリエンタルエアブリッジ株式会社（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（Operations Manual 6-15-3）の規定により酒気を帯びて飛行勤務に従事することを禁止していた。また、過度な飲酒に起因する不適切事案を受けて、国土交通省航空局が飛行勤務開始時に酒気帯び状態となるおそれのある過度な飲酒を禁止するため、「運航規程審査実施要領細則」を改正（令和元年 10 月 23 日付国空航第 1731 号）したことを受け、同社は令和元年 10 月 25 日付で運航規程を改訂し、飛行勤務開始 8 時間前に体内に残存するアルコール量を 2 ドリンク相当以下になるよう飲酒量を制限することを規定していた。しかしながら、機長は、当該便の乗務前日、飲酒量に関する制限を超過していることを認識しながら飲酒を継続した結果、国の基準を大きく超過する呼気中のアルコール濃度が検出され、乗務を交代するに至った。これは、運航規程に意図的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。

○ 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」に該当する行為であるとともに、航空安全に支障を及ぼす可能性のある極めて不適切な行為であった。

以上