

JACBYZ 2018-007  
2019年1月18日

国土交通省 大阪航空局  
安全管理官 若狭 満 殿

日本エアコミューター株式会社  
代表取締役社長 加藤 洋樹



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(嚴重注意)  
(報告)

平成30年11月28日に弊社運航乗務員のアルコール検査基準値の超過に伴う運航便遅延を発生させたことにより、航空安全に対する国民の信頼を損ねるとともに、航空局を初めとする航空界全体の信用を失墜させましたことに対し、深くお詫びを申し上げます。

平成30年12月21日付け「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(嚴重注意)」(阪空安第22号)につき、別紙の通り、ご報告申し上げます。

安全統括管理者をはじめとした経営が先頭に立ち、強い意思とリーダーシップをもって、安全体制の再構築に取り組み、お客さまをはじめ広く社会からの信頼回復に向けて全力を傾注してまいります。

添付物：別紙

以 上

別紙「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(嚴重注意)」に対する報告

I 嚴重注意を受けるに至った飲酒事案について

1. 発生日：2018年11月28日(水)
2. 便名：JC3741便  
鹿兒島空港 出発09:50(定刻08:50)、屋久島空港 到着10:28(定刻09:25)
3. 型式及び登録記号：DHC-8-400型機 JA851C
4. 搭乗者数：20名(乗客：16名、乗員：4名)

5. 当該運航乗務員  
年齢/性別：[REDACTED]  
入社：[REDACTED]  
DHC-8-400限定取得：[REDACTED]  
副操縦士発令：[REDACTED]  
機長発令：[REDACTED]  
総飛行時間：[REDACTED] (内 機長飛行時間 [REDACTED])

6. 事象概要  
JC3741便に機長として乗務予定の当該運航乗務員が出頭時、乗務前のアルコール検査を実施したところ、基準値(0.1mg/L)を超過した事案が発生した。またこれに伴い、乗員の交代が必要になったが、交代の乗員の手配に時間を要したため、当該便の出発が1時間遅延した。

7. 当該運航乗務員のアルコール検査に係る経緯  
11月28日朝、本社1階のクルーサポート部運用グループのカウンター前にて、クルーサポート部員の立ち会いの下、当該便の副操縦士と相互確認の上、吹き込み式アルコール検知器([REDACTED])を使用しアルコール検査を行った結果、基準値超過が判明した。計5回の検査状況は次のとおり。

(1回目)	検査実施時刻	07:45	検査結果	0.20mg/L
(2回目)	"	07:50	"	0.20mg/L
(3回目)	"	07:52	"	0.00mg/L
(4回目)	"	08:05	"	0.18mg/L
(5回目)	"	08:07	"	0.15mg/L

1~4回目は同じ検知器を使用、5回目は3回目の結果に対し疑義を持ったため異なる検知器を使用。また、1回目の検査後に副操縦士の検査を実施し、検査結果は0.00mg/Lであった。

8. 当該運航乗務員の当日までの行動
  - ・11月25日(日) 公休日  
18:00~19:00 食事時に缶ビール(350ml)2本を飲酒、食事内容の記憶なし  
21:00 就寝
  - ・11月26日(月) 乗務 08:51~17:37(出頭時のアルコール検査結果：0.00mg/L)  
18:30~19:00 食事時に缶ビール(350ml)2本を飲酒、食事内容の記憶なし  
21:00 就寝
  - ・11月27日(火) 乗務 08:52~10:17(出頭時のアルコール検査結果：0.00mg/L)  
11:00頃 帰宅  
16:00頃 クルーサポート部担当者から、翌28日(当初公休日)の乗務のための勤務変更を依頼し、承諾  
18:30~19:00 家族と共に夕食を摂り、この際に缶ビール(350ml)2本を飲酒  
21:00 就寝

- ・ 11月28日(水) 07:00 起床
- 07:30~07:45 [REDACTED] 出勤
- 07:45 出頭しアルコール検査を実施
- 08:16 アルコール基準値超過が判明したために乗務を停止
- 11:24 [REDACTED] 病院にてアルコール血中濃度検査のため血液を採取(12月5日(水)に検査の結果が判明した。結果については10-B-(5)項に記載)
- ・ 11月29日(木) 12:30 [REDACTED] 病院にて肝機能検査実施(結果、異状なし)

上記行動によれば飲酒終了から乗務開始予定時間までには13時間50分あり、Operations Manual(以下、OMと記す)5-7-5.1項の定めである制限時間である12時間以内の飲酒はしていないが、OM(5-7-5.1)に定める、「12時間以前であっても乗務に支障を及ぼす飲酒をしてはならない」には抵触する。

#### 9. 運航への影響

当該便を含め、以下全4便に出発遅延が発生した。(合計影響旅客数 100名)

- JC3741便(鹿児島→屋久島) 定刻08:50-09:25、実運航09:50-10:28(1時間出発遅れ)  
影響旅客数 16名
- JC3740便(屋久島→鹿児島) 定刻09:50-10:25、実運航10:53-11:26(1時間3分出発遅れ)  
影響旅客数 22名
- JC3823便(鹿児島→与論) 定刻11:05-12:25、実運航11:54-13:15(49分出発遅れ)  
影響旅客数 34名
- JC3824便(与論→鹿児島) 定刻12:55-14:05、実運航13:46-14:50(51分出発遅れ)  
影響旅客数 28名

なお、搭乗旅客には空港でのアナウンスやJAC/JALホームページで、「運航乗務員のアルコール検査において基準値を超過したために運航乗務員の交代が必要となり遅延した」旨の事実を説明した。

#### 10. 確認された事項

##### A. ヒアリングにより確認された事項

本事案発覚後ただちに、当該運航乗務員に対する直接のヒアリングを下記のように合計5回実施した。 [REDACTED]

〈当該運航乗務員に対するヒアリング日時〉

- ・ 1回目： 11月28日(水) 9:00~9:10
- ・ 2回目： 11月28日(水) 9:30~9:40
- ・ 3回目： 11月28日(水) 12:10~12:20
- ・ 4回目： 11月28日(水) 13:10~13:30 [REDACTED]
- ・ 5回目： 11月29日(木) 13:00~13:10

##### (1) 本人の証言

- a) 当該運航乗務員は乗務13時間50分前までに缶ビール(350ml)2本のみを飲酒し、その後の飲酒事実はなく、睡眠時間は10時間であった。
- b) 前夜の夕食の内容は、ほうれん草と人参のナムル、大根の煮物、鶏肉の炒め物のみ(白米類、汁物なし)で、当日の朝食は摂っておらず、ペットボトルのコーヒーを摂取した。11月25日(日)、26日(月)の食事内容は記憶していない。

[REDACTED]

[REDACTED]

(3) アルコール検査の立会者の証言

本人の右横での立ち会い時に、アルコールとは断言できないが、当該運航乗務員から口臭(ニンニクのような臭い)がかすかにした。

(4) 当該運航乗務員と同時に出頭した副操縦士の証言

スタンパイルームで会い、一緒に出頭したが、当該運航乗務員の雰囲気はいつも通りで特段気になることはなかった。また、アルコール臭は感じなかった。

(5) 乗務停止決定後に聞き取りを実施したクルーサポート部管理職の証言

当該運航乗務員との聞き取りの中で、本人に3回息を吹きかけさせて顔の近くでアルコール臭を確認したが、アルコール臭はしなかった。

(6) 血液検査の採血のために病院に同行した運航企画部管理職の証言

当該運航乗務員の採血のために [REDACTED] 病院に同行した際、会社出発時の会話中に当該運航乗務員からアルコール臭のような匂いがした。(出発時のみで、それ以降は臭っていない)

(7) 血液検査の採血のために病院に同行したクルーサポート部員の証言

当該運航乗務員の採血のために [REDACTED] 病院に同行した際に車中で本人と会話したが、当該運航乗務員からアルコール臭はしなかった。

B. その他確認された事項

(1) 実施した「乗務前のアルコール検査」は11月26日から新たに開始した手順であり、手順および手法に問題がなかったことが確認された。

(2) 当該運航乗務員とも相談の上、肝機能検査を事案発生の翌日(11月29日)に受検し、異常のないことを確認した。

(3) 公式情報<sup>(\*)</sup>から、健康な成人男性ならば本事案当事者の飲酒状況において基準値を超える検査結果が出る可能性は低いことを一般論として確認した。(ビール中ビン1本(500ml / アルコール 20g)が分解されるのにおよそ男性では2.2時間。本事案における缶ビール(350ml) 2本の場合は約3時間で分解されることになる)

(\*) 厚生労働省 生活習慣病予防のための健康情報サイト  
<https://www.e-healthnet.mhlw.go.jp/information/alcohol/a-02-002.html>

[REDACTED]

(5) 当該運航乗務員の乗務停止決定後、およそ3時間後に [REDACTED] 病院で採血された血液を専門機関で検査した結果、測定結果 エタノール 0.1mg/ml 未満であった。なお、この結果に基づく [REDACTED] 病院の医師の所見は以下の通りである。

本結果からは測定時点では、アルコール(エタノール)の値は0.1mg/ml 未満であり、ほぼ0mg/ml と判断できる。日本人は一般的に、1時間で約4gのアルコール(エタノール)を消費可能であり、3時間30分では、約14gが消費できることとなる。つまり、アルコールの呼気検査を行った時点では、最大で14gのアルコール(0g~14g)が存在していた可能性はある。

(6) 当該運航乗務員の行動証言に基づいた再現検証を12月13日、14日に実施した結果、事案発生時の出社後同時刻におけるアルコールの呼気検査においてアルコールは検知されなかった。(検査結果：0.00mg/L)

(7) 当該運航乗務員の酩酊症<sup>(\*)</sup>に係る検査を12月21日に[ ]病院において実施した結果、陰性であることを確認した。

(\*) アルコール自体を摂取していないにも拘らず、消化管内に常在するカンジダ菌などの酵母菌が、摂取した糖を身体が消化吸収するより早くアルコールに発酵してしまい酩酊状態になってしまう疾病。

出典：<http://www.fcg-r.co.jp/micro/micro4l.html>

## 1.1. 状況分析および結論

### A. 状況分析

(1) 10項で示す、本人[ ]が証言する飲酒量および飲酒終了時の時間、および本人が正常な肝機能を維持していることを前提にすると、当日同様の状況において一般的な成人男性のアルコール検査値が基準値を超えることはない、現時点では考えることが合理的である。

(2) 前夜の食事内容ならば、いずれもアルコール検知器に反応しない摂取物であったことから、翌日のアルコール検査に影響を与える可能性は低いと考えられる。

(3) 健全性が確認された検知器<sup>(\*)</sup>を使用している限り、検査結果の客観性は担保される。

(\*) 専門機関にて健全性を確認済み。(12月10日)

### B. 結論

当該運航乗務員の証言によると乗務前の飲酒量や飲酒終了時間のルールは守ったとのことであるが、上記の客観的検証の結果を踏まえると当該運航乗務員の証言内容を合理的に裏付けることは不可能と言わざるを得ない。従って、乗務前のアルコール検査において制限値を超過する数値が検知された理由は当該運航乗務員の飲酒の影響によるものと判断する。

## 1.2. 総括

今回は、実施中の乗務前アルコール検査の手順を実施することにより、飲酒乗務を「水際で防止」できることは確認できたものの、そもそも本人が飲酒の身体に与える影響を自覚し、飲酒乗務を行わないために何をすべきか(たとえば、OMに示される乗務前の飲酒禁止時間の意味すること)を理解し、行動していなかったと言わざるを得ない。言葉を換えれば、OMや各種規定に従うことは当然であって、そもそも飲酒乗務を行わないことが重要であることに対する意識が希薄であったのではないかと考えられる。

一方、本事案が発生するまで、飲酒が本人の体調に与える影響について、知識の上でも十分付与されていたとはいえない。さらに、そもそも個体差がありストレスや健康に応じ影響を受けると考えられる飲酒の影響について、運航乗務員個々人が自身の現状を十分に理解し、把握しているとは言い難い。従って、これらの点も踏まえた再発防止策の策定が必要である。

## 1.3. 事案に対する措置

### A. 即時対応

(1) 運航部門担当役員通達「運航乗務員の飲酒による遅延発生について」を発信し、当面の間の乗務開始24時間前以降の飲酒を禁止およびステイ先における飲酒を禁止(11月28日、乗員管理職、クルーサポート部担当者より全運航乗務員に対面または電話にて周知し、対話による確認完了)

(2) 全社員に対し改めて再発防止に向け強い意思を込めた社長メッセージ「今、一人ひとりが何をすべきか」を発信し、注意喚起(11月29日)

- (3) JAL グループ Corporate Safety 2018-014 「運航乗務員の飲酒による便遅延について～基準値を超えるアルコールの検知～」を発信し、注意喚起（11月28日）

## B. 再発防止策

- (1) 運航乗務員の管理強化を目的としたアルコールに関する規定の制定と厳格な運用
- a) 呼気中のアルコール濃度の基準値（0.00mg/L）を運航規程およびOMに明記し、出頭時に0.00mg/L以上が感知されること自体が規程違反であることを明確にする。（体内アルコール濃度に関する具体の運用方針に係る通達の制定および「運航規程審査要領細則」等の改正に基づき改訂予定）
- b) 出頭時に基準値以上のアルコールが感知された場合の罰則および取り扱いを明確にする。
- 運航関連規程：a)を含む、酒精飲料、薬品に関するルールに違反した場合の罰則を規定化する。（OM 5-7-5に記載）（体内アルコール濃度に関する具体の運用方針に係る通達の制定および「運航規程審査要領細則」等の改正に基づき改訂予定）
  - 就業規則：サービスおよび懲戒の事項にアルコールに関する内容を追加した。（2019年1月15日付）
- (2) 安全と規程遵守に対する意識の向上およびアルコールに関する知識の再徹底
- a) 安全と規程遵守に対する意識の向上およびアルコールに関する教育を実施するとともに全運航乗務員に対して対面でも指導する。
- 全社員向けのアルコールに対する理解を深めるための教育を実施した。（完了済み）
  - 運航乗務員に特化したアルコールに関する教育資料を使用してグループディスカッションを行い、内容を確認した旨の確認書に署名の上、会社と本人の両方で保管した。（1月16日完了）
- b) 安全意識や帰属意識を前提とした安全文化を保持し、安全と規程の遵守に対する意識の向上を図っていくためには、「価値観を共有する教育」を社員がしっかりと受講し、理解していくことが重要である。また、経営として、必要な訓練・教育を受けさせることは重要な経営課題である。しかしながら、これら基盤となる教育等に対する取り組みが必ずしも十分でなかった点が見受けられた。したがって、安全と規程の遵守に対する意識の向上を図っていくため、特に重点課題として、社員がフィロソフィ教育を現実的かつ効果的に受講できる体制を整える。（具体的な実施体制については別途検討し、2019年度から実施）
- (3) アルコールに関する個別ケアの実施検討
- a) 過去の検査時にアルコールが感知された運航乗務員、およびストレスの状況や健康状態（突発的に年休を取得したかの状況）等からフォローアップが必要と思われる運航乗務員に対し、面談、カウンセリング等のフォローアップを実施する。（対象者のリストアップを完了し、2019年1月より開始済み）
- b) 今後も日々の勤務状況管理を通じて運航乗務員に上述のような兆候がみられる場合はアルコールに関する個別ケアを実施する。（12月中に手順を策定済みで、1月より開始済み）

## C. 当該運航乗務員に対する措置

- (1) OM(5-7-5.1)に定める、「12時間以前であっても乗務に支障を及ぼす飲酒をしてはならない」に抵触したことから、乗務停止の処置を下した。（即日から）
- (2) 当該運航乗務員の行動証言に基づいた再現検証を含む客観的な調査結果を踏まえ、当該乗務員に対しては、社内規程に則り、厳正に処分を実施した。（2019年1月7日付）

## II 嚴重注意を受け検討した対策について

### 1. 飲酒事案について、要因分析及び改善状況等についての安全推進部への報告・連携がなされていなかったことについて

#### A. 要因

会社として飲酒事案が全社的な安全リスクの対象であることを認識していなかったことにより、安全管理規程下の安全管理体制において、飲酒事案に係わる報告・連携をはじめとする基準が設定されておらず、飲酒事案発生時に飲酒事案発生組織内でのみ対応が完結し、安全推進部に報告・連携することができていなかった。

#### B. 再発防止策

##### (1) 飲酒事案の全社安全リスクとしての認識

- a) 飲酒不具合を安全管理システムの対象とすることを安全管理規程に規定化する。(体内アルコール濃度に関する具体の運用方針に係る通達の制定および「運航規程審査要領細則」等の改正に基づき改訂予定)
- b) 飲酒事案発生時の報告・連携に係る基準を規定化する。(体内アルコール濃度に関する具体の運用方針に係る通達の制定および「運航規程審査要領細則」等の改正に基づき規定化予定)

##### (2) 飲酒事案に係る会社としての取り組みの強化

- a) 飲酒に関する安全意識の再徹底、法令および規程等の遵守に係る教育を実施する(JALグループ全社員に対する教育にて対応する)。また、「家族がアルコールに関する理解を深めるための取組」についても検討する。
- b) アルコール検知器の全社員への貸与  
全社員にアルコール検知器を個人貸与する。個々人で自主的にアルコール検査を行い、自分自身のアルコール耐性、分解能力を把握し、飲酒による体内へのアルコール残量に対する認識および飲酒問題に関する当事者意識を喚起する。  
今回貸与するアルコール検知器の使用期限後の更新は、現時点では予定していないが、アルコール対策の浸透状況により再検討する。
  - 運航乗務員；平成30年12月末に貸与済み
  - 客室乗務員；平成30年12月末に貸与済み
  - その他社員；平成31年3月末までに順次貸与

### 2. 自ら問題点を見つけ、実効性のある再発防止策、改善のための取り組みが十分に行われていなかったことについて

#### A. 要因

飲酒事案が安全問題であると認識していなかったため、飲酒問題を安全管理システムの中に位置付けることができておらず、実効性のある再発防止策、改善のための取り組みを推進することができていなかった。

## B. 再発防止策

### (1) 飲酒対策を組織的に管理する体制の構築

飲酒事案に係る情報収集と遅滞ない対策の実行、および事案発生件数を含めた関連指標の監視、経営への報告等を体系的かつ組織的に行うため、安全統括管理者の責任と権限のもとに「アルコール対策特別委員会(仮称)」を新設し、安全統括管理者を委員長として運営する。また、「アルコール対策特別委員会(仮称)」の下部委員会として、運航乗務員の飲酒対策の実務を担う「専門部会(仮称)」を設置し、実際の運営業務を行うものとし、飲酒対策の実施状況等を安全推進委員会で定期的に経営へ報告する。(平成31年2月より運用開始) 評価に使用する主な項目を以下に記載する。

- a) アルコール検査の状況  
過去、基準値内であっても数値を検知した事案の調査、および要因と傾向の分析
- b) 勤務変更の状況  
乗務当日、直前で勤務を中止、変更した際の調査、および要因と傾向の分析
- c) 勤務の状況  
日常の勤務状況を通じて、ストレス、悩みや精神状態の変化を把握
- d) 健康管理の状況  
健康管理や航空身体検査に関する情報から、対応が必要と考えられる個人を抽出

### (2) 飲酒に関する不適切事案を未然に防止する仕組みの改善

従来は個人やアルコール検査状況をそれぞれの担当部門が個別に把握、管理していたが、対応が必要な運航乗務員を総合的な観点から把握するために、運航部門における「専門部会(仮称)」のもとで定期的に、現場(乗員部)、クルーサポート、安全管理の関係部門が様々な視点から連携して評価、対応を検討することにより、対応の改善を図る。必要と判断された場合には、面談やカウンセリングなどを行うことにより、飲酒に係る不適切事案の発生を未然に防止する。

以上