

【報告とお詫び】国土交通省の厳重注意に対する報告について

本日弊社は、2019年3月5日に発生した副操縦士が乗務前のアルコール検査を実施せずに乗務した事案に関して国土交通省大阪航空局より受けた行政指導「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)」(阪空安 第1号)(平成31年4月9日付)に対し、その発生原因、再発防止策等を同局に報告しました。

あらためまして、お客さまをはじめ関係者の皆さまに多大なるご迷惑とご心配をおかけしましたことを深くお詫び申し上げます。

このたびの厳重注意の内容を重大かつ厳粛に受け止め、このような事態を起さぬよう、再発防止の徹底と安全管理体制の強化を図り、信頼回復に努めてまいります。

2019年4月19日
株式会社ジェイエア

(参考)

(報告内容骨子)

1. 事案の概要

平成 31 年 3 月 5 日、JL2331 便(大阪国際空港発－隠岐空港着)及び折り返し JL2332 便(隠岐空港発－大阪国際空港着)に乗務した副操縦士の乗務前のアルコール検査記録が無い事に地上スタッフが気づき(JL2332 便運航中)、当該便の大阪国際空港到着後に当該副操縦士に確認したところ、乗務前のアルコール検査を実施せずに乗務していたことが判明した。当該副操縦士を乗務から外すとともに、アルコール検査を 2 回実施した結果、アルコールは検知されなかった(0.00mg/L 呼気)。

2. 発生日及び運航便

(1) 発生日：平成 31 年 3 月 5 日(火)

(2) 運航便

① JL2331 便 (大阪国際空港発－隠岐空港着)

13 時 15 分(出発予定) 14 時 10 分(到着予定)

13 時 18 分(実出発) 14 時 7 分(実到着)

搭乗者数：乗客 18 名(幼児 1 名)

乗務員数：運航乗務員 2 名 客室乗務員 2 名 計 4 名

航空機型式及び登録番号：エンブラエル式 ERJ170 型 JA214J

② JL2332 便 (隠岐空港発－大阪国際空港着)

14 時 45 分(出発予定) 15 時 30 分(到着予定)

14 時 42 分(実出発) 15 時 23 分(実到着)

搭乗者数：乗客 26 名(幼児 0 名)

乗務員数：運航乗務員 2 名 客室乗務員 2 名 計 4 名

航空機型式及び登録番号：同上

3. 発生経緯

(1) 当該副操縦士は、午前 11 時 50 分に出社後すぐに出発前ブリーフィングデスクにおいて当日乗務する便の飛行計画の準備を開始した。ほどなく同乗の機長が出社したため、当該機長との出発前ブリーフィング、引き続き客室乗務員も交えた出発前ブリーフィングを実施した後、アルコール検査及び出頭確認を未実施のまま JL2331 便及び折り返し JL2332 便の乗務を実施した。

(2) JL2332 便運航中の午後 3 時頃、アルコール検査の立ち合いを実施していた地上スタッフが、当該副操縦士の乗務前のアルコール検査記録及び出頭記録が無い事に気づいた。

- (3) JL2332 便の大阪国際空港到着後、当該副操縦士がオフィスに戻った際に当該地上スタッフが確認したところ、乗務前のアルコール検査を実施していなかったことが判明した。
- (4) ただちに当該副操縦士に異なる検知器を用いた 2 回のアルコール検査を実施させた結果、アルコールは検知されなかった(2 回共 0.00mg/L 呼気)(午後 3 時 50 分)。また、後続便の乗務から外した。尚、当該副操縦士は、乗務 24 時間前以降の飲酒禁止を守り、前日に飲酒をしていない(本人申告)。

4. 要因

- (1) 運航乗務員の出社後乗務を開始するまでの、アルコール検査及び出頭確認を含めた業務の流れに明確な手順が定められていなかった(副操縦士は、出社後すぐに飛行計画の準備に取り掛かり、アルコール検査の実施を失念した)。
- (2) 乗務前の心身状態の相互確認におけるアルコール検査結果の確認方法が明確ではなかった。(機長と副操縦士との心身状態等の相互確認において気づかず)。
- (3) アルコール検査の専任立会者は、乗務員の出社が多い早朝の時間帯のみに配置されており、本事案が発生したその他の時間帯は、地上スタッフが通常業務の合間に実施する体制であった(アルコール検査及び出頭確認未実施に気づかず)。
- (4) アルコール検査及び出頭確認の未実施を防止するための手順が不十分であった(アルコール検査及び出頭確認未実施に気づかず)。
- (5) 飲酒やアルコール検査の重要性に関する意識が希薄であった。

5. 再発防止策

- (1) 出社時、編成単位(機長と副操縦士と一緒に)でアルコール検査を実施するよう手順を改めた。編成単位で実施できない場合は、機長と副操縦士の相互確認を実施後に機長から地上スタッフに電話等で連絡するよう手順を定めた。(要因(1)(2))
- (2) 機長及び副操縦士の心身状態の相互確認の際にアルコール検査の結果を確認することを社内規定に明記した。(要因(2))
- (3) 終日 2 名以上の専任のアルコール検査立会者を配置し、アルコール検査の立ち合い、検査記録の作成、及び出頭記録の確認を実施する体制とした。(要因(3))
- (4) 乗務員の出社から乗務のためオフィスを出るまでに、アルコール検査及び出頭確認の未実施を確実に発見できるよう、定期的に確認する手順を設定した。(要因(4))
- (5) アルコール検査エリア及び乗務員ブリーフィングエリアのレイアウトを見直し、出社から出発前ブリーフィングまでの乗務員の行動をアルコール検査立会者が捕捉しやすいように変更した。(要因(4))
- (6) 全運航乗務員に対し、職制乗員の直接対話による知識付与や意識啓発を実施した。また、全社員に対し、アルコール検査の重要性に関する知識付与や意識啓発教育を

実施した。(要因(5))

6. 嚴重注意における指摘事項(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)について

- (1) 運航乗務員におけるアルコール検査の相互確認では、明確に検査実施の有無についての確認会話がなされておらず、アルコール検査の実施を適切に確認できる体制になっていなかった。

<要因>

上記 4.(1)、(2)及び(5)項参照。

<再発防止策>

上記 5.(1)、(2)及び(6)項参照。

- (2) 運航乗務員の出頭確認について、運航乗務員自ら確認することで完結していること及び出頭の有無や時間管理を行う手順が確立されていないことから、組織としての確認体制が不十分である。

<要因>

上記 4.(1)、(3)～(5)項参照。

<再発防止策>

上記 5.(1)、(3)～(6)項参照。

- (3) 安全推進部が実施した運航乗務員のアルコール検査体制に関する自己点検において、不適切な事象を認識し、その対応を指示していたにも関わらず、その措置対応が図られる前に本事故が発生しており、当該事象の重大性に応じた速やかな対応が講じられる体制が不十分である。

<要因>

自己点検において認められた課題への対応指示のみに留まり、重要性に応じた措置対応期限の設定や対応実施状況の確認をしていなかった。

<再発防止策>

今後実施する自己点検や内部監査において認められた不適切事項や要検討事項に対し、適切な措置対応の期限を設定し、対応状況を確実に把握できる体制を構築する。また、飲酒対策の一環で設置した安全統括管理者を委員長とするアルコール対策特別委員会及びその下位のアルコール対策専門部会において措置対応状況やその有効性の確認を実施する。

以上