

JTAYPZ-190010
令和元年 10 月 23 日

国土交通省航空局長
和田 浩一 殿

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



「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）」に係るご報告

令和元年 10 月 8 日付「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）」（国官参事第 768 号）につき、別紙の通り、ご報告申し上げます。

このたび、弊社運航乗務員（当時）がアルコール検知事例を発生させ、またこれに伴い 2 便が欠航した事例につきまして、航空の安全を確保することが最大の使命である航空運送事業者として、航空利用者をはじめとした関係する皆さまに多大なるご迷惑とご心配をお掛けしておりますことを、深くお詫び申し上げます。

今回策定した再発防止策を確実に実行し、失墜した航空安全に対する信頼を取り戻すため、経営と社員が不退転の覚悟を持って安全体制の再構築とお客様の信頼回復に努めてまいります。

添付：別紙（計 5 ページ）

I 嚴重注意を受けるに至った飲酒事案について

1. 運航諸元

- | | |
|---------------|--|
| (1) 発生日 | 令和元年6月8日 |
| (2) 便名・区間 | JTA021 便(東京国際空港/HND 発 宮古空港/MMY 行) |
| (3) 使用航空機 | JA03RK/ボーイング737-800 型機 |
| (4) 運航時刻(JST) | HND 発 STD 06:40 (出発予定時刻)
MMY 着 STA 09:35 (到着予定時刻) |
| (5) 搭乗者 | 運航乗務員:2名 客室乗務員:4名
乗客数:166名(内幼児2名) |

2. 事例の概要

JTA021 便の乗務前検査において、機長(当時)の呼気中から、アルコールが検知された。当該機長が乗務不可となり、速やかな代替要員の手配ができないことから、当該便及び後続の JTA556 便(宮古空港発、那覇空港着、影響人数 117 名)が欠航となった。

前日、当該機長は東京におけるブランク日(早朝勤務前の休養時間を調整するために、前日に確保された勤務指示のない日)の 13 時から 17 時 30 分(出頭時刻の 12 時間前)に、友人(1 名)とともに飲食店 2 軒でアルコールを摂取した。当該機長の摂取したアルコール量は、ビール、日本酒合わせて約 10 ドリンクであり、会社が推奨する 4 ドリンクを超えていた。

II 飲酒事案の主な要因と対策の骨子

今回の飲酒事案に至った主な要因としては以下の通りと考える。

- ・本件事案発生以前より吹き込み式アルコール検知器を全運航乗務員に配付し、乗務前日に飲酒した場合の自主検査を指示していたものの、過度な飲酒や自主検査においてアルコールが検知された場合の運航乗務員の対応など、自己管理の体制が適切でなかった。
- ・スクリーニング等により把握した運航乗務員への対応について、検討途中で明確な対応方針が決まっていなかったため、より踏み込んだ対応を行うことができなかった。
- ・運航乗務員に対して意識改革、飲酒に関する安全意識、法令等の順守を徹底するための教育、ディスカッション等を行ってきたが、当該機長に飲酒問題の重大性が十分伝わっていなかった。
- ・関連規程において、整合性が図れなかったことにより、乗員の解釈にバラツキが発生したため当該副操縦士は適切な助言を行えなかった。

上記を踏まえ、以下の対策を講じる。

1. 運航乗務員の自己管理体制の構築
2. 運航乗務員の飲酒傾向の管理強化
3. 運航乗務員の意識改革
4. 関連規程類の整合性確保

Ⅲ 再発防止策について

1. 運航乗務員の自己管理体制の構築

＜指摘事項＞

- ・ 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。

＜指摘事項の分析評価＞

「検知された場合等の対応方法の不備」

アルコール検知に至らぬよう運航乗務員の意識向上を目的として、入社前の会社貸与の検知器による自主的なアルコール検査の実施を本件事案に先立つ平成31年4月1日付で指示していたものの、自主検査でアルコールが検知された場合の運航乗務員の対応や、出頭時刻になっても乗務前アルコール検査を実施しない場合の会社の対応が不明確であったため、適切な対応を実施することができなかった。

＜再発防止策＞

上記を踏まえ、入社前の自主検査時におけるアルコール検知時の運航乗務員の連絡体制を明確にすること及び運航乗務員自らが体内アルコール濃度を定量的に確認することによる自己管理体制の徹底を目的として、下記(1)～(3)の再発防止策を講じた。

(1) 入社前自主検査の徹底及び連絡体制に係る周知

酒気帯びでの入社防止を目的として以下の入社前自主検査体制を構築した。

① 自宅

-自宅出発前に個人貸与アルコール検知器で自主検査を実施。

アルコールが検知された場合は、速やかに運航乗員部へ連絡。

② ステイ先(2段階)

-ホテルチェックアウト前に、個人貸与アルコール検知器で自主検査を実施。

アルコールが検知された場合は、速やかに運航乗員部へ連絡。

-空港へ移動する前に、会社管理アルコール検知器で運航乗務員相互検査を実施。

検査結果に拘らず、結果を速やかに運航乗員部へ連絡。

※ ステイ先については令和元年6月14日発効、自宅については同年8月22日発効の運航乗員部長通達により周知。

(2) アルコールが検知された場合、飛行勤務開始不可である旨の明確化

運航乗員部長通達及び運航乗員部 INFORMATION により再周知済(令和元年8月21日付)。なお、Operations Manual 該当部分については令和元年4月1日付で改訂済。

(3) 出頭時刻になっても検査未実施の場合の対応及び検知された場合の連絡体制明確化

運航乗員部乗員スケジュールグループ業務基準(SOP)を改訂(令和元年6月27日付)。

※ 全運航乗務員に対する吹き込み式アルコール検知器の貸与は本件事案に先立つ平成31年4月に実施済。

なお、上記「自主検査の徹底」等については、個人貸与アルコール検知器の更新管理等に合わせ定期的にフォローアップを行う。

2. 運航乗務員の飲酒傾向の管理強化

<指摘事項>

- ・ 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。

<指摘事項の分析評価>

「具体的な管理体制の構築」

スクリーニング等により把握した運航乗務員への対応について、当該機長は産業医の面談は終えていたが、さらなる会社対応は、個人情報の取扱い等の理由により検討途中で明確な対応方針が決まっていなかったため、より踏み込んだ対応を行うことができなかった。このことから、運航乗務員の飲酒傾向を把握した上で必要な対応を組織的に管理する体制を構築する必要がある。

<再発防止策>

上記を踏まえ、運航乗務員の飲酒傾向の管理強化を図るため、下記(1)～(3)の再発防止策を講じる。

(1) 飲酒傾向に懸念のある運航乗務員の把握

上記1項に掲げる自主検査の結果をはじめ飲酒による不祥事、日常の勤務状況、健康管理の状況、アルコールスクリーニング等をもとに健康管理担当部門や専門家と共に組織的な評価を行い、飲酒傾向に懸念のある運航乗務員を把握する。

(2) 外部機関による診断、カウンセリング等の実施

飲酒傾向に懸念のある運航乗務員に対して、専門家の見解も得て、外部機関での診断、カウンセリングや講習等、個々の飲酒傾向の程度に応じた対応を行う。また、診断やカウンセリング結果をもとに今後の追加対応を決定する。

(3) 個々の運航乗務員の状態に合わせた継続的な対応(乗務停止を含む)

飲酒傾向に常習性があると判断される運航乗務員は乗務させず、治療を行う。
常習性は認められないものの、飲酒傾向に懸念がある乗務員に対しては、乗務パターンの制限、定期的なカウンセリング、職制との面談、同乗乗務等の継続的な対応を行う。

3. 運航乗務員の意識改革

<指摘事項>

- ・ 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。

<指摘事項の分析評価>

「従来の周知手法及び内容の再検証」

運航乗務員に対して意識改革、飲酒に関する安全意識、法令等の順守を徹底するための教育、ディスカッションを行い、運航部門長より飲酒問題に関して書面等でメッセージを発信してきたが、飲酒問題の危機感が十分伝わらず、組織外や社会における飲酒問題の重大性の認識が不足していた。また、アルコールの影響に関する正しい知識を持たず、自らの過去の経験により決めた独自の飲酒量に従って飲酒した結果、乗務前のアルコール検知に至った。

<再発防止策>

上記を踏まえ、運航乗務員の意識向上及びアルコールによる安全意識の醸成を図ることを目的に周知方法及び内容の見直しを図ることとし、下記(1)～(2)の再発防止策を講じる。

(1) 手法の見直し

運航部門経営層である運航部門長による直接対話や、職制による小集団形式の面談を行うと共に、家族に対する協力依頼など周知、共有手法の多角化を図る。

① 運航部門長による緊急ミーティング

今回の事例を正確に理解することを目的とするもの。

職制対象(令和元年6月9、14、15、16日の計4回)、一般職(同年6月18～23日)。

② 職制による小集団形式の面談

意識改革及び再発防止について1回当たり1～6名程度。

全運航乗務員対象(令和元年7月8日開始、8月30日終了)。

③ 運航部門長による全運航乗務員との直接対話

他社事例の共有、入社前自宅或いはステイ先ホテルにおける自主検査の徹底。

全運航乗務員対象(令和元年8月30日開始、10月5日終了)。

④ 家族に対する協力依頼

社長及び運航部門長より運航乗務員の家族に対し手紙発信。

飲酒問題と乗務前の飲酒管理の重要性を伝えると共に日常生活における自己管理に対する家族の理解と協力を依頼(令和元年10月末発信予定)。

(2) 内容の見直し

① 飲酒量に係る規定の見直し

運航規程に、飲酒時間制限は規定されていたが、飲酒制限時間は守っていたものの過度に飲酒をした事案が発生したことから、飲酒量の制限順守の重要性を強調するために飛行勤務開始12時間前における体内アルコール残存量の上限値を追記した(令和元年10月25日改定予定)。

② 全運航乗務員に対する実践的なアルコール教育の実施

個々の運航乗務員が実践的なアルコールに関する知識を習得するために、これまでの飲酒不適切事案を踏まえた自己管理やアルコール検査に関する知識・注意点、ならびに飲酒に関する規程に違反した場合は運航規程違反として会社と運航乗務員本人が共に重い処分に繋がるということを再周知する(令和元年11月末完了予定)。

③ 継続的な安全意識醸成に向けた取り組み

全運航乗務員に対して、アルコール問題はコンプライアンスにとどまらず重大な安全に係る問題である点を含めた安全意識教育及びアルコール教育を定期的(毎年)に実施することで、一人ひとりの安全意識を高めると共に、アルコールに関する知識と意識の定着に取り組む。

なお、(1)②及び③、(2)②及び③は意識改革に有効であると考えことから毎年定期的
に実施する。

4. 関連規程類の整合性確保

<指摘事項>

- ・ 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。

<指摘事項の分析評価>

「関連規程間の記述不整合」

アルコール検査結果の相互確認時期について、関連規程である Operations Manual Supplement (「飛行勤務開始時」と Operations Guide (「出発前までに」) の記述が整合していなかったことにより、当該副操縦士は機長に対し適切な助言を行えなかった。この点については他運航乗務員も同様に解釈する余地があった。

<再発防止策>

「不整合解消のための改訂」

上記を踏まえ、関連規程類の整合性を図り運航乗務員が相互確認の時期を適切に理解できることを目的として、6月16日付発効の運航乗員部長通達で、相互確認の時期について明確に周知。また、恒久対応として改定に至った背景や注意事項等を周知の上 Operations Guide を改訂し(7月1日付)、解釈のバラつきを解消した。

なお、Operations Guide について再点検を実施し、他関連規程と不整合のないことを確認した。

以上