JAL/TYOYPZ-18003
平成 30 年 11 月 16 日

国土交通省
航空局長 蝦名 邦晴 殿

日本航空株式会社
代表取締役社長 赤坂 祐二

運航乗務員の乗務前日の飲酒による法令違反について

平成 30 年 10 月 28 日（現地時間）、JL44 便（ロンドン・ヒースロー国際空港発、東京国際空港行）に乗務予定だった副操縦士から検出されたアルコール値が、英国の法規に定められた規準を超え、当該運航乗務員は現地の警察当局により拘束されました。
乗務予定の前日に過度な飲酒を行っていたことが判明し、安全に関わる法令を違反したことに加えて、航空法 104 条に基づいて定めた運航規程に違反する行為です。

また、副操縦士が乗務できなくなったことを不測の事態と捉え、3 名で予定していた乗務編成を 2 名に変更可能と不適切に解釈し、当該便を 2 名編成で目的地の羽田まで運航いたしました。

飲酒に関わる不適切な事案を平成 28 年 6 月、本年 5 月にも発生させており、再発防止策を講じていたにもかかわらず、再び飲酒に関わる事案を発生させたことを深く反省し、平成 30 年 11 月 1 日付貴文書「飲酒に関する航空法等の遵守の徹底について」（国官参事第 800 号）を厳粛に受け止め、二度と発生させることのないよう、別紙のとおり管理の徹底および再発防止に取り組み、信頼回復に努めてまいります。

以上

プライバシーに関する情報、保安に関する情報および商品名等については、一部非公開とさせていただいております。

報告書別紙１

JAL44 便(10 月 28 日)の出頭時におけるアルコール感知について

1. 運航諸元

(1) 便名及び区間　JAL44 便(ロンドン・ヒースロー空港/LHR 発　東京国際空港/HND 行)

(2) 使用航空機　JA733J/777-300 型機

(3) 運航時刻 (UTC)

LHR 発　STD 19:00　Block Out　20:09 / 離陸　20:29

HND 着　STA 06:55　着陸　07:41 / Block In　07:56

(4) 搭乗者

運航乗務員：2 名　客室乗務員：13 名

乗客数：235 名（内、幼児 0 名）

2. 運航乗務員の経歴　(2018.10.18 現在)

資格	年齢	保有資格 (限定事項)	総飛行時間 (777 飛行時間/777 機長飛行時間)
機長(PIC)	59 歳	定期運送用操縦士 DC10/777	[redacted]
機長(SIC)	62 歳	定期運送用操縦士 DC9/777	[redacted]
副操縦士(FO)	42 歳	事業用操縦士 (744/777)	[redacted]

3. 事例の概要

JAL44 便の副操縦士はヒースロー空港での出頭時に当社空港事務所においてアルコール検査を含めた準備を実施した後、機側に移動を開始した。

ホテルから機側までの移動に利用するバスの運転手がアルコール臭を感じ、保安担当者に報告した。

それを受け、機側で警察による呼気アルコール検査が実施され、基準値を超えるアルコールが感知されたため、警察に身柄を拘束された。

拘束後、あらためて血液アルコール検査が行われ、その結果が日本時間の 11 月 1 日 午前 5 時に警察当局より通知され、英国の法令（Railways and Transport Safety Act 2003）に定められた規準に違反していたことが判明した。

当該便は機長 2 名と当該副操縦士 1 名が乗務予定であったが、機長 2 名により運航され、定刻より 1 時間 9 分遅れの 2009Z に出発した。

また、本件は「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」ことを定めた運航規程の「04-07-03 酒精飲料、薬品」に違反していた。

4. 事例の経緯

10 月 26 日 1557L (1457Z)	・ 副操縦士(FO)は JAL43/26OCT に乗務し、LHR に到着し、宿泊先のホテルに入った。
	・ 夕食は FO と同乗の客室乗務員 4 名で摂取した。(ビール(330ml)4、5 本)
	・ 1930L(1830Z)頃シャワーを浴びて就寝した。
10 月 27 日	・ FO は起床後、10 時頃に散歩に出かけた。
(現地時刻は 10 月 27	・ 1200L(1100Z)頃ホテルに戻り、再び就寝した。
日まで夏時間のため	・ 起床し、夕食時にホテルのレストランにて 1 人で 1800L(1700Z)頃から
UTC＋1 時間、10 月	2000L(1900Z)頃までにビール小瓶(330ml) 3 本、赤ワインをグラスで 5
28 日から冬時間に	杯前後(約ボトル 1 本相当)を摂取した。
なり UTC±0)	・ さらにホテルの向かいにある店で酒類を購入し、部屋に戻り、
	2100L(2000Z)頃から 2400L(2300Z)頃までビール (440ml) 2 本とロゼワインをボトル 1 本摂取した。
	(時刻や飲酒量等の記憶は曖昧なところがある。飲酒終了は搭乗予定の JAL44/28OCT の出発時刻(1900Z)の 20 時間前とのことであるが、アルコールの摂取量は少なくとも合計約 23 ドリンク相当であった。)
10 月 28 日	・ FO は 0900Z 頃、起床した。(体調は、怠い感じは若干あったが、出頭時は通常どおりだったとのことであった。)
	フライトの準備を開始した。
	・ 1100Z 頃にスナック食品を食べ、1200Z 頃から 1540Z 頃まで仮眠した。
10 月 28 日 1620Z 頃	・ 機長(PIC)がロビーに降りてきた。
	・ 続いて機長(SIC)がロビーに降りてきた。PIC と SIC はホテルのロビーの玄関近くのソファーで待機した。
10 月 28 日 1640Z 頃	・ 1640Z 頃に宿泊していた客室乗務員 11 名が全員揃ったので、先にクルーバスに移動し空港に向けて出発した。
天候：晴れ	
気温：8℃	・ SIC は客室乗務員に続いて玄関を出て行ったので、PIC が立ち上がって、呼び戻した。PIC と SIC はそのまま玄関の近くで立ったまま FO を待った。
日没時刻:1640Z	(以前は運航乗務員と客室乗務員は 1 台のバスで移動していたが、現在は別のバスで移動するように運用が変わっている。SIC は久しぶりの LHR であり、そのことを知らなかった。SIC は玄関から出たら寒くて、それから鼻水が出て困ったとのことであった。)
	・ ホテルの出発予定時刻の 1645Z に近くなっても FO が下りてこないので、PIC と SIC がフロントに確認してもらおうかと相談していたところ、1645Z 頃に FO が下りてきて、フロントでチェックアウトした。
	・ FO がチェックアウトしているのを見て、PIC と SIC は玄関からバスに向かった。PIC はスーツケースを自分でバス後方のトランクスペースに収納した。SIC はスーツケースをバスの運転手に渡して、収納してもらった。PIC は最初に乗り込み、後方座席に座った。SIC も後方座席に座っ

た。FO は遅れて、バスに来て、スーツケースを収納し、土産物の大きな袋とガーメントバッグを持って、運転手のすぐ後ろの座席に座った（添付資料 1－①）。

・ クルーバスは空港に向けて出発した。（バス乗車時間約 15 分）

10 月 28 日 1700Z 頃

・ 当社空港事務所と道路を挟んだ向かい側に到着し、荷物はそのままで PIC、SIC、FO の順番で降車した。

・ 当社空港事務所の入っているビルの入り口のドアで当社女性スタッフが待っていたので、PIC は小走りでドアに向かった。少し離れて SIC が歩き、さらに離れて FO が移動し、建物の中に入った。

・ 女性スタッフ 1 名とあわせて 4 名でエレベーターに乗り 2 階に移動し(添付資料 1－②）、PIC、SIC、FO、女性スタッフの順番で当社空港事務所に移動した。移動中に会話はしなかった。

（ブリーフィング）

・ ブリーフィングカウンターの左にブリーフィング用の BRIC の PC があり、正面にアルコール感知器、その右に OFP 等の書類が置いてあった。

・ 女性スタッフはカウンターから 3m ほど離れたデスクに着席した。

・ カウンターに向かって PIC が中央、SIC が右、FO が左に立ち、PIC が手順どおり感知器の感度調節を実施後、検査を実施し、グリーンライトであることを 3 人で確認した（添付資料 1－③）。

・ その後、PIC が「どちらがやる？」と聞いたところ FO が感知器を受け取った。

・ PIC は感知器を FO に渡し、iPad の充電をしようと FO の後方から左側に移動し、カバンから iPad を取出していたら FO が感知器に呼気を吹きかける音が聞こえ、FO が「グリーンです。OK です。」言った。また、SIC もグリーンであることを確認する旨の発言があり、その後、PIC もグリーンライトであること確認したので、異常はなかったと認識した。

・ SIC は FO が検査する状況を見ており、グリーンライトであることを相互に確認した。（SIC は FO が手順どおり PIC の検査から 30 秒待たなかったり、検査前の感知器の感度調節を省略したり、少し雑な検査だなと思ったが、しっかり口を感知器に近づけて実施していたので、許容範囲だと考えた。しかし、あとから振り返ってみると、FO が感知器に息を吹きかける時間は、少し短かった、と感じている。）

・ その後は PC に対して、左側に PIC、その後方に FO、カウンターを挟んで PC の右側に SIC という配置でブリーフィングを実施した。（添付資料 1－④）

・ PC の方を向いていたので、FO は常に PIC と SIC の背中側にいた。

・ PIC・SIC は FO が通常どおり必要なメモととったり、ブリーフィングの内容にタイムリーに相槌をうち、その後、資料のコピーを依頼したりしていたので、特に違和感は持たなかった。(ただし、通常は離陸性能をメモする際は PC 画面の数値を覗き込むものだが、今思えば FO はあまり

画面に接近せず、その場でメモしていた。）

- ブリーフィングが終了し、FO が女性スタッフに資料を渡し、コピーを依頼した。女性スタッフが 2m ほど離れたコピー機でコピーを取る間、女性スタッフと FO が世間話をした。
- ブリーフィング終了後、FO は携帯式の口中清涼液(※)を使用した。
  ※[redacted]
  スプレー式のもので、メーカーHP の商品紹介には「お酒やたばこの後に」という記載がある。）

（セキュリティーオフィスに移動）

- 当社空港事務所を出て、女性スタッフ、PIC、SIC、FO の順番で移動し、エレベーターに乗り 1 階に下りた（添付資料 1－⑤）。移動中に会話はしなかった。
- 女性スタッフがドアを開け、ビルを出てバスに戻った。
- PIC、SIC、FO の順番で乗り込み、PIC が後方座席、SIC がさらにその後ろの座席に座った。FO は前方座席に置いてあった土産物の袋とガーメントバッグを持って、SIC と通路を挟んだ斜め後ろの座席に座った（資料 1－⑥）。
- LHR から合流するロンドン基地客室乗務員（以下、LON とする）の到着を待つ間、SIC と FO で世間話をしたが、その際もアルコール臭や違和感を持つことはなかった。
- 約 10 分後に LON2 名（男性 1 名、女性 1 名）が乗り込んできて前方座席に座り、スタッフ用セキュリティーオフィスに向かった。
- すぐにスタッフ用セキュリティーオフィスに到着した。
- LON2 名はすでに受託手荷物は預けているので、そのまま降りてセキュリティーオフィスに進んだ。
- PIC は自分で荷物を降ろして、[redacted]レーンに並んだ。SIC は運転手から荷物を受け取り、[redacted]レーンに並んだ。
- FO はさらに遅れて土産物のバッグ、ガーメントバッグ、スーツケース、フライトバッグを持って、奥のレーンの PIC の後ろに並んだ。
- PIC は金属探知機を通過し、荷物検査を受けた。（LHR の荷物検査は[redacted]確認する。）FO はその間レーンの後方で待っていた。PIC の荷物検査が終わると FO が 4 個の荷物を保安担当者に手渡し、検査を受けていた。
- 保安検査を終了した LON、PIC、SIC、FO は順次、バスに向かった。
- PIC は荷物を持って小走りでバスまで行き、バスの運転手に「荷物を積んでいいか」と聞いたが、返事がなかった。再度、荷物を積んでいいか聞いたが、また、返事がなかったので自分で積んだ。先ほどまで愛想がよかったのに厳しい表情で、反応がおかしかったので、不思議に思った。
- PIC のところにセキュリティーオフィスにいた保安担当者とは別の保安担当者 2 名がやってきて「受託手荷物はあるか」と聞かれた。すべて持

ち込み手荷物なので「ない」と言った。バスに乗っていいか聞くと手を払うような仕草をされた。通常はこのようなことは聞かれないので不思議に思った。

- 全員が乗車し、先ほどと同じ席順で機側に向かった（添付資料1－⑦、⑧）。

10月28日1815Z頃

- スポット336の機側のPBB(Passenger Boarding Bridge)手前にバスが到着した（添付資料1－⑨）。
- 降車し、それぞれ荷物を取り、PIC、SIC、FOの順番でPBBに向かった。
- PBBの階段下に機側警備担当者がいて、それぞれ付き添われてPBBに上がった。PBBの入り口には別の機側警備担当者がいた。PBBはL2ドアに装着されていた。
- PICはフライトバッグをL1ドア付近に置いて、スーツケースをOFCR(Overhead Fight Crew Rest:運航乗務員用休養設備)に入れた。
- SICはスーツケースをOFCRの前に置いて、フライトバッグを操縦室に入れた。
- PICはSICのスーツケースが置いてあるのを見て、OFCRに入れた。
- PICがOFCRから出てきた際、FOのスーツケースがあったので、それもOFCRに入れた。
- 整備担当者が来たので、ファーストクラスの座席(座席番号1D)で整備担当者が奥に入り、通路に機首側からFO、SIC、PICの順で並び引継ぎを受けた。（それまでPIC、SICともにFOを見ていなかった。）
- PICが操縦室でシステムチェック、SICはOFCRでシステムチェックをした。
- 客室乗務員とのブリーフィングのために後方に移動し始めたPICに、当社機側担当者から、運転手が酒臭い運航乗務員がいると言っているので保安担当者を呼んでいる、と言われた。SICもOFCRから出てきて、話を聞いた。PICとSICがL2ドアに向かい、PICがL2ドアの外に出ると保安担当者2名からあなたではない、背の高い運航乗務員だ、と言われた。
- L2ドアの中でそれを聞いたSICが振り返ると通路にFOがいたので、手招きでFOを呼んだ。
- FOはL2ドアから出る時に大きな声で「酒は飲んでない」「マウスウォッシュを使ったので、うがいをしたい」と数回言っていた。（唐突だったので、PICは違和感を持った。）
- 保安担当者がFOからアルコール臭がすることを確認し、警察を呼んだ。
- 保安担当者はFOに対して、機外で待機するように言ったが、保安担当者と当社機側担当者は、FOが機内に戻り、機内のトイレに入ったのを見た。
- PICは様子を見ようと外に出ようとしたが、保安担当者に外に出るのを制止されたので、操縦室に戻り客室乗務員とのブリーフィングのための

資料を持って客室後方に移動した。
（それ以降、PIC は FO と接触していない。）

- SIC も客室乗務員へのブリーフィングのために客室後方に移動し、PIC と SIC で客室乗務員とブリーフィングを実施した。客室乗務員には FO が戻ってこないので、一人足りないが、すぐ戻るので大丈夫である旨を伝えた。
- FO 本人の証言によると、警察が来るまでの待機中に携帯式の口中清涼液を使った。
- SIC は、外部点検のため L2 を通過した際に保安担当者と一緒に立っている FO に「マウスウォッシュだったら大丈夫だね？」と話しかけたところ、FO は時々口中清涼液を使うようなことを言った。そのため、きちんと検査すれば大丈夫だと思った。
（それ以降、SIC は FO と接触していない。）

10 月 28 日 1850Z 頃
- 警察官が到着し、FO に対し、吹き込み式のアルコール感知器による呼気アルコール検査が 2 回実施され、2 回とも基準値を超えた。（事後、非公式に基準値は 0.09mg/L のところ計測値は 0.93mg/L であったとの情報があった。）
- そのため FO は警察官に身柄を拘束された。
（その後、FO はヒースロー空港警察署に連行され、正式な計測のため採血された。）

10 月 28 日 1900Z 頃
- 当社機側担当者が、PIC に対し、アルコール検査で規定値以上のアルコールが検知されたとのことで FO が警察に身柄を拘束されたこと、解放される目途がたたず乗務できないことを、伝えた。
- FO が乗務できなくなったため、PIC は Operations Manual(以下、OM)を確認し、SIC と協議の上、このまま PIC と SIC の機長 2 名の基本編成で出発することについて地上スタッフの携帯電話で OCC に連絡し、乗員部の確認を依頼した。（その際、PIC は自身と SIC の疲労度の把握を行い、2 名で運航できることを確認した。PIC はロンドン滞在中 20 時間以上睡眠がとれており非常に体調が良かった。SIC もホテル出発直前までぐっすり睡眠ができており、体調も良い状態にあった。）
- OCC は乗員サポート部スケジュール運用グループ当直(以下、当直)に問い合わせた。
- 当直は JAL44 便の Block Time が 11 時間 55 分であり OM 5-8-2「乗務割の基準」に定める基本編成の国際線で予定してはならない乗務時間の 12 時間を超えないことを確認した。
さらに飛行勤務時間は同じく「乗務割の基準」で超えて予定してはならないと規定してある 13 時間は超えるが、OM Supplement 5－11「乗務割の運用における乗務中止の指示について」で規定している 不測の事態（Irregularity）においても超えてはならない 15 時間は 2020Z までに

出発すれば超えないことを確認し、その旨を OCC に回答した。

・ OCC は LHR の地上スタッフにその旨を伝えた。

・ 地上スタッフはその旨を PIC に伝え、PIC は最終的に PIC1 名と SIC1 名の基本編成での出発を決定した。

10 月 28 日 2009Z

・ JAL44 便は乗務予定の PIC と SIC の 2 名編成で、定刻より 1 時間 9 分遅れの 2009Z に出発し、2029Z に離陸した。

10 月 29 日 0741Z

・ JAL44 便は 0741Z に着陸し、定刻より 1 時間 1 分遅れの 0756Z に到着した。

・ 到着後に PIC と SIC に対し、所属乗員部による聞き取りを実施した。（その際に話を聞くまで、PIC、SIC ともに FO がアルコールの影響下にあったと認識しておらず、口中清涼液等が検知されただけだと思っていたので非常に驚いた。）

10 月 29 日 1530Z 頃

・ FO はヒースロー空港警察署にて拘束を解かれ、解放された。その後、ホテルで待機した。

10 月 31 日 2000Z 頃

・ FO はヒースロー空港警察署に再出頭し、血液検査の結果、血中アルコール濃度は 189mg/100ml で、（「Railways and Transport Safety Act 2003」に定める基準値：20mg/100ml の 9 倍強）であるとの通知を受け、再び拘束された。

11 月 1 日 1000Z 頃

・ FO が [redacted] Magistrates Court（簡易裁判所)に移送された。

・ FO は罪状認否で事実を認めたが、数値が大きいことから 11 月 29 日に [redacted] Crown Court（刑事法院 ）で裁判を受けることとなった。

・ FO はそのまま [redacted] Prison に移送された。

5. 要因分析

(1) FO が基準値以上のアルコール濃度であったことを感知できなかったことについて。

当該 FO は警察による呼気検査において呼気中のアルコール濃度 0.93mg/L が測定され、その後の血液検査でも血液中のアルコール濃度 189mg/100ml が測定された。この値は、会社の呼気中のアルコール濃度の基準である 0.1mg/L を大幅に超えている。

会社の定める運航規程および Operations Manual には「乗務開始の 12 時間前から運航終了まで一切の飲酒をしてはならない。また，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。」と規定している。

① LHR で使用していたアルコール感知器は、以下の特徴があった。

・測定に必要な呼気が吹きかけられないとアルコールを感知できない

・常時、緑色灯が点灯し、アルコールが感知された時のみ赤色灯が点灯する仕様となっており、測定に必要な呼気が吹きかけられない場合でも緑色灯が点灯したままで、呼気が十分か否か客観的に確認できない。

事後、当該アルコール感知器が正常に機能していることを確認済みであり、今回、感知できなかったのはF0が測定に必要な呼気を吹きかけなかったことによるものと考えられる。(当社がF0に対し、アルコール感知器の使用状況を確認したところ、申し訳なかったという旨の発言があった。当社に対して担当弁護士より、F0に不利となる質問はしないように指示されているが、公判終了後等に更にF0に聞き取りを実施し、追加で報告する。)
なお、新アルコール感知器はストローによる吹き込み式で、計測に必要な呼気が吹き込まれないとエラーが出る仕様になっており、呼気が吹き込まれないことより正確な測定が阻害されることはなく、また、結果も数値で表示される。

② PIC、SICがアルコール検査時にF0の呼気の量が不足していたことを認識せず、やり直しさせなかった。

・PICは、F0のアルコール検査時にSICとF0のやり取りと緑色灯が点灯していることのみを確認し、アルコール検査の状況を見ていなかったが、やり直しさせなかった。
・SICは、F0のアルコール検査の状況を見ており、感知器による検査手順が雑だという印象を持ったが、やり直しさせなかった。

PICおよびSICは運航規程に定める乗員相互間の飲酒を含めた体調確認を確実に実施するという意識が欠けていた。

③ PIC、SICがF0の呼気からアルコール臭がすることに気が付くことができなかった。

・ブリーフィング時、通常は離陸性能の数値を確認するためPC画面を覗き込むことが多いが、F0はあまり画面に接近しなかったことから、PICとSICはアルコール臭を感じなかった可能性がある。
・使用状況の詳細は確認できていないが、F0が口中清涼液を使用していたことでアルコール臭に気がつかなかった可能性がある。
・F0の行動や反応は通常どおりで、足がふらついていたということもなく、しっかりしていたとのことであった。また、F0はもともと肌が浅黒いということもあり、気がつきにくかったと考えられる。
・F0はPIC、SIC、バスの運転手以外にホテルのフロント、当社女性スタッフ(当社社員)、ロンドンベース客室乗務員2名(当社社員)、セキュリティーオフィスの保安担当者、荷物検査担当保安担当者、機側警備担当者2名、当社整備担当者(当社社員)が接触しているが、アルコール臭に関する申し出を行ったのはバスの運転手のみであった。(添付資料2)

F0が他の運航乗務員等から距離を取ったり、アルコール臭がすることを隠そうとしたりした場合、アルコール臭に気がつかない可能性がある。
最も長時間滞在したバスの中でF0はバスの運転手のすぐ後ろの座席に着席したこと、荷物の受け渡しの際に接近したこと等からバス運転手のみがアルコール臭を感じた可能性がある。

④　海外空港への新型アルコール感知器の配備が遅れた。

新型アルコール感知器は国内空港においてはすでに配備済みであったが、以下の要因等により海外空港への配備は遅れていた。

・海外空港でも国内空港と同様に新型アルコール感知器を PC に接続し、オンラインにより東京で集中管理する体制の構築を前提としており、各空港の PC 環境、回線等の確認および課題解決に時間を要していた。

・新型アルコール感知器の海外への輸送に関し、通関上の要件等を含む輸送方法の検討、確認に時間を要していた。

(2) F0 が基準値以上のアルコール濃度になるような飲酒をしたことについて。

①　F0 の安全および酒精飲料にかかわる規程遵守の意識が不足していた。

・乗務に支障を及ぼす飲酒をしたという認識、またはその可能性があるという認識があったと思われる状態で乗務に就こうとしたことは、安全および酒精飲料にかかわる規程遵守の意識が不足していたと考えられる。

②　F0 のアルコールの影響や、分解能力に関する認識・知識が不足していた。

・飲酒を開始後、アルコールの摂取量が増えるに連れ、判断力が低下し、適切な飲酒量を超えてしまうことに関する認識が不足していたと考えられる。

・アルコールの摂取量と分解に要する時間等の知識が不足しており、適切な飲酒量を把握していなかったと考えられる。

③　F0 に対する組織としての個別の対応が不足していた。

・F0 は、機長養成課程投入にむけた進度確認やその後の進捗が思わしくないこともあり、機長養成課程への投入を見合わせていた。

・F0 は普段から飲酒量が多いという情報があった。

・体調面（腰痛）の問題も抱えており、乗務のための出頭後に乗務をキャンセルしたことがあった。

当該 F0 は過度なストレス環境下にあった可能性があり、組織が F0 個人に何らかの対応を実施していれば、過度の飲酒を抑制できた可能性がある。

なお、当社に対して担当弁護士より、F0 に不利となる質問はしないように指示されているが、公判終了後等に更に F0 に聞き取りを実施し、新たな情報が入った場合は、必要な対応を検討する。

6. 運航乗務員に対する再発防止策

(1) 実施済みの対策

① PIC、SIC、FOの乗務の停止(即日実施)
なお、今後については必要な処分を実施する。

② 旧アルコール感知器の使用上の注意点の再周知（10月30日実施）

③ 社長から全グループ社員に対する事例周知と注意喚起のメールの発行（11月1日実施）

④ 安全推進本部から全グループ社員に対する事例周知と注意喚起の文書(Corporate Safety)の発行（11月1日実施）

⑤ 運航本部長から全運航乗務員に対する事例周知と注意喚起のレターの発行(11月1日実施)

⑥ 海外空港におけるアルコール検査の際の地上スタッフの立ち合い（11月1日開始）

⑦ 国内空港におけるアルコール検査の際の地上スタッフの立ち合い（11月9日開始）

⑧ 当面の間の乗務開始前の24時間前以降の飲酒の禁止、国内・海外ステイ先における飲酒の禁止、社用搭乗時の飲酒の禁止（11月1日開始）

⑨ 不測の事態においても規程上、通常編成で運航できない便を通常編成で運航しないことの徹底（11月1日開始）

⑩ LHRへの新アルコール感知器の配備（11月2日に配備済み）

(2) 今後の対策

① LHRを除く海外空港への新アルコール感知器の配備（11月26日に開始予定）

② 飲酒に関するルールの見直し(スケジュールは別途報告)

・呼気中のアルコール濃度の基準値（0.1mg/L）を運航規程およびOperations Manualに明記し、出頭時に0.1mg/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。

・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見直す（さらなる厳罰化、一定期間の乗務資格の停止、規程を超えることを認識して飲酒を止めなかった社員の責任の明確化等）。

③ 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(スケジュールは別途報告)

・安全と規程遵守に対する意識の向上(含む、乗員相互の飲酒を含めた体調確認の徹底)およびアルコールに関する教育を実施するとともに内容を確認したことの確認書を作成し、署名を取得し、会社と本人で保管する

④ アルコールに関する個別ケアの強化(2019年2月1日開始予定)

・過去にアルコールが感知された乗員や、ストレス状況や健康状態等から必要と思われる乗員に対し、面談、カウンセリング等のフォローアップを実施する。

7. 各生産本部の対応

・客室乗務員、整備従事者、運航管理者および空港内車両運転者（グループ社員）を対象に機器によるアルコール検査実施する。（スケジュールは別途報告）

・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付与を目的とした教育を行う（スケジュールは別途報告）

8. 各グループ航空会社の対応

・運航乗務員、客室乗務員、整備従事者、運航管理者および空港内車両運転者（グループ社員）を対象に機器によるアルコール検査実施する。（スケジュールは別途報告）

・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付与を目的とした教育を行う（スケジュールは別途報告）

9. その他

（1）過去の類似事例の発生状況（2017 年 8 月以降）

航空会社	乗務前アルコール感知件数	内、遅延発生件数
JAL	19 件	12 件
JAIR	4 件	3 件
JTA	0 件	0 件
JAC	2 件	1 件
RAC	0 件	0 件
HAC	0 件	0 件

（添付資料 3、4、5）

(2) 聴取状況（時刻はすべて現地時間）

① F0

【第 1 回】

日　時：2018 年 10 月 29 日　16：50～17：40

場所等：乗務員ステイホテル

対象者：F0

聴取者：運航業務部業務グループマネジャー

【第 2 回】

日　時：2018 年 10 月 30 日 12:00～13:40

場所等：弁護士事務所

対象者：F0

聴取者：弁護士、ロンドン支店総務セクションマネジャー、運航業務部業務グループマネジャー

【第 3 回】

日　時：2018 年 10 月 30 日 15：00～16：00

場所等：ロンドン支店会議室

対象者：F0

聴取者：運航業務部業務グループマネジャー

【第 4 回】

日　時：2018 年 10 月 31 日 19：00～19：20

場所等：乗務員ステイホテル

対象者：F0

聴取者：ロンドン支店総務セクションマネジャー

【第 5 回】

日　時：2018 年 11 月 1 日 9：45～10：10

場所等：簡易裁判所

対象者：F0

聴取者：ロンドン支店総務セクションマネジャー、運航業務部業務グループマネジャー

【第 6 回】

日　時：2018 年 11 月 1 日 10：40～10：50

場所等：簡易裁判所

対象者：F0

聴取者：ロンドン支店総務セクションマネジャー、運航業務部業務グループマネジャー

② PIC、SIC

【第1回】

日　時：2018年10月29日　17：35～18：35

場所等：運航本部会議室

対象者：PIC、SIC

聴取者：777運航乗員部長、同副部長、乗員サポート部長、777運航乗員部業務グループ長

【第2回】

日　時：2018 年 11 月 01 日 14：20～15：50

場所等：運航本部会議室

対象者：PIC

聴取者：777運航乗員部長、同副部長、同業務グループ長、運航業務部業務グループアシスタントマネジャー

【第3回】

日　時：2018 年 11 月 01 日 16：50～17：40

場所等：運航本部会議室

対象者：SIC

聴取者：777運航乗員部長、同副部長、同業務グループ長、運航業務部業務グループアシスタントマネジャー

【第4回】

日　時：2018 年 11 月 03 日 17：30～19：00

場所等：運航本部会議室

対象者：PIC、SIC

聴取者：777運航乗員部長、同業務グループ長、運航企画部長、同副部長、同計画グループ長、乗員サポート部長、運航安全推進部副部長、同企画グループ長、

【第5回】

日　時：2018 年 11 月 06 日 13：50～14:10

場所等：電話

対象者：PIC

聴取者：777運航乗員部副部長

【第6回】

日　時：2018 年 11 月 06 日 14：35～14:55

場所等：電話

対象者：SIC

聴取者：777 運航乗員部副部長

③　客室乗務員

日　時：2018 年 10 月 29 日　17:30～19:00

場所等：客室本部会議室

対象者：先任客室乗務員、ロンドン基地客室乗務員 2 名

聴取者：客室マネジャー（所属長）から先任客室乗務員

客室マネジャー（海外基地乗員室所属）からロンドン基地客室乗務員

（全客室乗務員に確認したところ、邦人客室乗務員はホテルから機側までの動線が異なり、接触がなかったことが確認されたため、先任客室乗務員と当社空港事務所から機側まで同じバスで移動したロンドン基地客室乗務員に対して実施した。）

④　ロンドン空港所スタッフ

【Ship Side Officer(当社機側担当者)】

日　時：2018 年 10 月 28 日 20：40～21：00 および 10 月 31 日 12：00～12：10

場所等：ロンドン空港所

聴取者：ロンドン空港所長

【オペレーションコーディネーター（女性スタッフ）および整備担当者】

日　時：2018 年 10 月 28 日 21：00～21：20

場所等：ロンドン空港所

聴取者：ロンドン空港所長

【オペレーションコーディネーター（女性スタッフ）】

日　時：2018 年 10 月 29 日 12：00～12：10

場所等：ロンドン空港所

聴取者：ロンドン空港所長

【ロンドン基地客室乗務員(男性)】

日　時：2018 年 11 月 4 日 16：00～16：10

場所等：ロンドン空港所

聴取者：ロンドン空港所客室担当マネジャー

【ロンドン基地客室乗務員(男性および女性)】

日　時：2018 年 11 月 9 日 16：00～16：10

場所等：ロンドン空港所

聴取者：ロンドン空港所客室担当マネジャー

以上

報告書別紙２

JAL44 便(10 月 28 日)の運航乗務員の編成について

当該便の運航乗務員の編成は 3 名を予定していたが、副操縦士が拘束されたため、Operations Manual の不測の事態と解釈し、残る 2 名の乗員で運航を行った。この解釈は不適切であったと考え、以下のとおり要因分析を行い、対策を行うこととした。

1. 運航実績

(1) 乗務時間　11 時間 47 分
(OM 乗務割の基準：マルチ 15 時間、シングル 12 時間)

(2) 飛行勤務時間　14 時間 36 分
(OM 乗務割の基準：マルチ 18 時間、シングル 13 時間)

2. 事例の経緯（報告書別紙から再掲）

10 月 28 日 1900Z 頃
- 当社機側担当者が、PIC に対し、アルコール検査で規定値以上のアルコールが検知されたとのことで FO が警察に身側を拘束され、乗務できなくなった旨を伝えた。
- FO が乗務できなくなったため、PIC は Operations Manual(以下、OM)を確認し、SIC と協議の上、このまま PIC と SIC の機長 2 名の基本編成で出発することについて地上スタッフの携帯電話で OCC に連絡し、乗員部の確認を依頼した。その際、PIC は自身と SIC の疲労度の把握を行い、2 名で運航できることを確認した。（PIC はロンドン滞在中 20 時間以上睡眠がとれており非常に体調が良かった。SIC もホテル P/U 直前までぐっすり睡眠ができており、体調も良い状態にあった。）
- OCC は乗員サポート部スケジュール運用グループ当直(以下、当直)に問い合わせた。
- 当直は JAL44 便の Block Time が 11 時間 55 分であり OM 5-8-2「乗務割の基準」に定める基本編成の国際線で予定してはならない乗務時間の 12 時間を超えないことを確認した。
  さらに飛行勤務時間は同じく「乗務割の基準」で超えて予定してはならないと規定してある 13 時間は超えるが、OM Supplement 5－11「乗務割の運用における乗務中止の指示について」で規定している 不測の事態（Irregularity）においても超えてはならない 15 時間は 2020Z までに出発すれば超えないことを確認し、その旨を OCC に回答した。
- OCC は LHR の地上スタッフにその旨を伝えた。
- 地上スタッフはその旨を PIC に伝え、PIC は最終的に PIC1 名と SIC1 名の基本編成での出発を決定した。

10 月 28 日 2009Z
- JAL44 便は乗務予定の PIC と SIC の 2 名編成で、定刻より 1 時間 9 分遅れの 2009Z に出発し、2029Z に離陸した。

10 月 29 日 0741Z
- JAL44 便は 0741Z に着陸し、定刻より 1 時間 1 分遅れの 0756Z に到着し

た。

・ 到着後にPICとSICに対し、所属乗員部による聞き取りを実施した。(その際に話を聞くまで、PIC、SICともにFOがアルコールの影響下にあったと認識しておらず、マウスウォッシュ等が検知されたのだと思っていたので非常に驚いた。)

3. 事例発生時の判断

今回の事例を不測の事態と判断し、以下の対応を行った。

(1) 判断の根拠

・事象発生当時は以下の規定を適用し、2名編成での運航は可能と判断した。

(関連規定抜粋)

・OM 5-8-3 4.

運航乗務員は，その乗務割に従って乗務を完了する。

ただし、不測の事態(Irregularity)により5－8－2 乗務割の基準を超える場合、PIC が運航状況、運航乗務員の疲労度その他の状況を十分考慮して安全上支障があると判断したときには、その乗務を中止しなければならない。

・OMS 5-11

不測の事態における2名編成の飛行勤務時間（FDP）の上限を15時間に設定。

(2) 判断に至る過程

・乗員の年齢はPIC 59歳、SIC 62歳であり比較的高齢であったことは認識していたが、乗務継続の判断に必要な乗員の疲労度の確認はPICにより規定に従い行われていた。（OMS 5-11には、PIC は乗務の継続に関わる運航乗務員の疲労度の把握にあたっては編成内の全ての乗員に確認しなければならないと規定している。また、PIC は編成内の運航乗務員のいずれかより自己の心身状態につき継続乗務に適さないとの申出があった場合は、当該運航乗務員の乗務を中止させなければならないと規定している。）

・編成の変更を含めた乗務継続の判断については、上記規定の適用を乗員スケジュール管理部門の了解のもとPICが判断し、併せて不測の事態に関する規定の適用可否について、OCCから本社主管部門への確認も行われていた。

4. 事例発生後の評価

OM 5-8-3 4.の規定は編成の変更までは想定しておらず、さらに、副操縦士が警察に拘束されるという異常な事態による精神的なストレス、比較的高齢な乗務員が長大路線を運航することによる疲労の蓄積も考慮すると、出発時点での疲労度の確認だけにより編成の変更を判断したことは不適切であった。

また、今回シングル編成での運航を判断した背景には以下の要因があり、対策を講じる。

・ 不測の事態において、編成の変更ができると読める規定となっていたこと

不測の事態におけるシングル編成で運航できる上限（FDP15 時間）を定めているが、編成の変更を伴う乗務の継続可否については言及していないことから、規定の拡大解釈に

繋がった。

・ 規定の範囲内であれば出発させたいという意識が働いたこと
出発時間が迫っており、外地であることから直ちに交代乗員の手配することができない状況にあったため、規定の範囲内であれば出発させたいという意識が働いた。その結果、規定では想定していない編成の変更が可能との判断に至った。

5. 今回の事例を受けた対応

事例発生後に会社で確認した方針である出発前に編成の変更を行わないことを徹底するため、以下の対策を講じる。

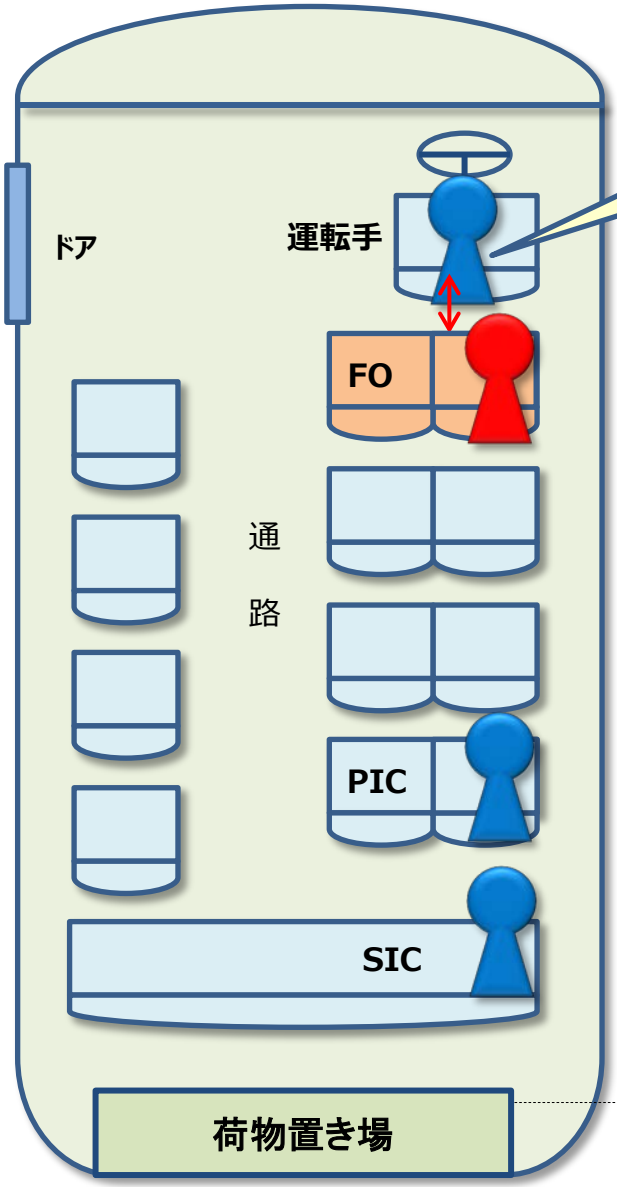
・ 運航規程、OM の記載を変更し、出発前の編成の変更ができないように明記する。ただし、OM5-8-2 乗務割の基準で 2 名乗務が可能な路線において、会社の配慮として 3 名編成としている場合を除く。（2019 年 1 月 1 日付け改訂予定）

□ 規程改訂までの間、出発前の編成の変更を行わないよう乗員スケジュール部門に文書にて周知した。

以上

添付資料１

【①ホテル⇒空港事務所間のバス着席状況】



運転手との距離は
60cm程度

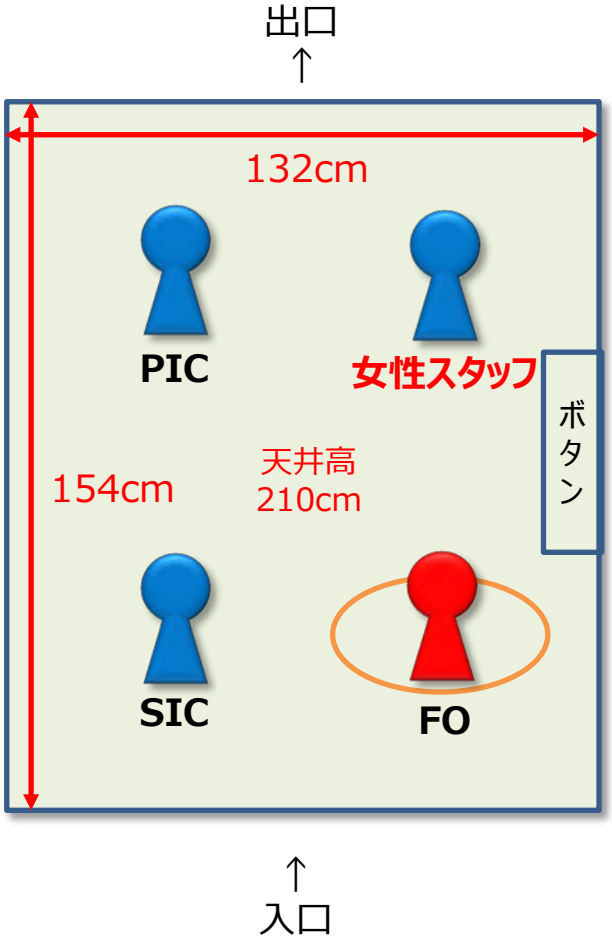
• ホテルから空港事務所間の所要時間は
当日は10～15分程度であった。

17名乗り（含運転席）
座席配置 3-3-3-3-4

• 荷物の積み下ろしは後ろの観音式ドアから行うタイプ
• PICは自分で積み込み、SICは運転手に託した。FOは不明。

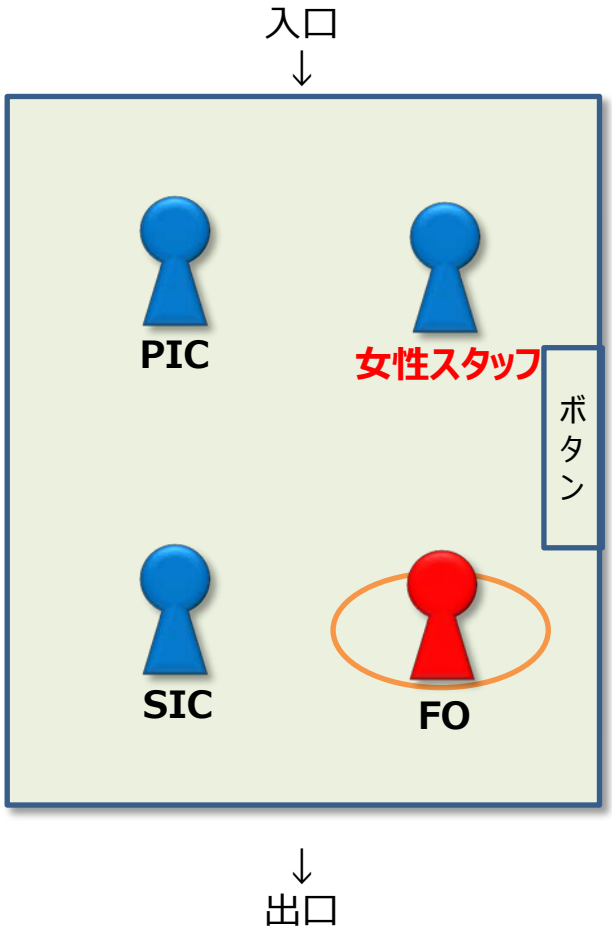
【②/⑤エレベーターの立ち位置】

【②上り】
※事務所は2F （エレベータ乗降時間は10秒程度）



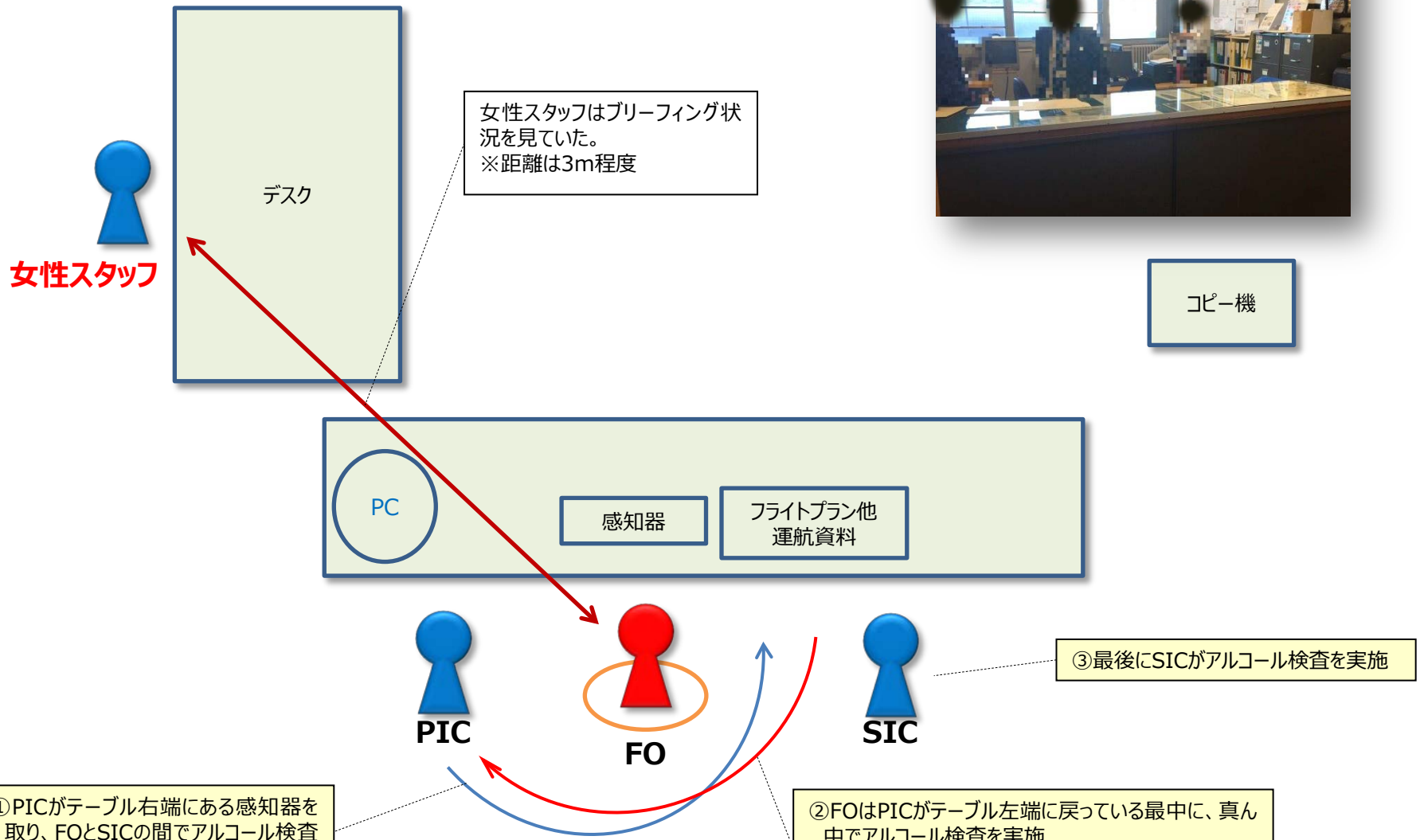
・エレベータ内では会話なし

【⑤下り】
※上りと同じエレベータを使用（エレベータ乗降時間は10秒程度）



・エレベータ内では会話なし

【③ブリーフィング前のアルコール検査時の立ち位置】



【④ブリーフィング実施時の立ち位置】

女性スタッフはブリーフィング状況を見ていた。
※距離は3m程度

FOが女性スタッフにブリーフィング資料のコピーを依頼し、コピー中に雑談。
※距離は2m程度

デスク

女性スタッフ

SIC

コピー機

PC

感知器

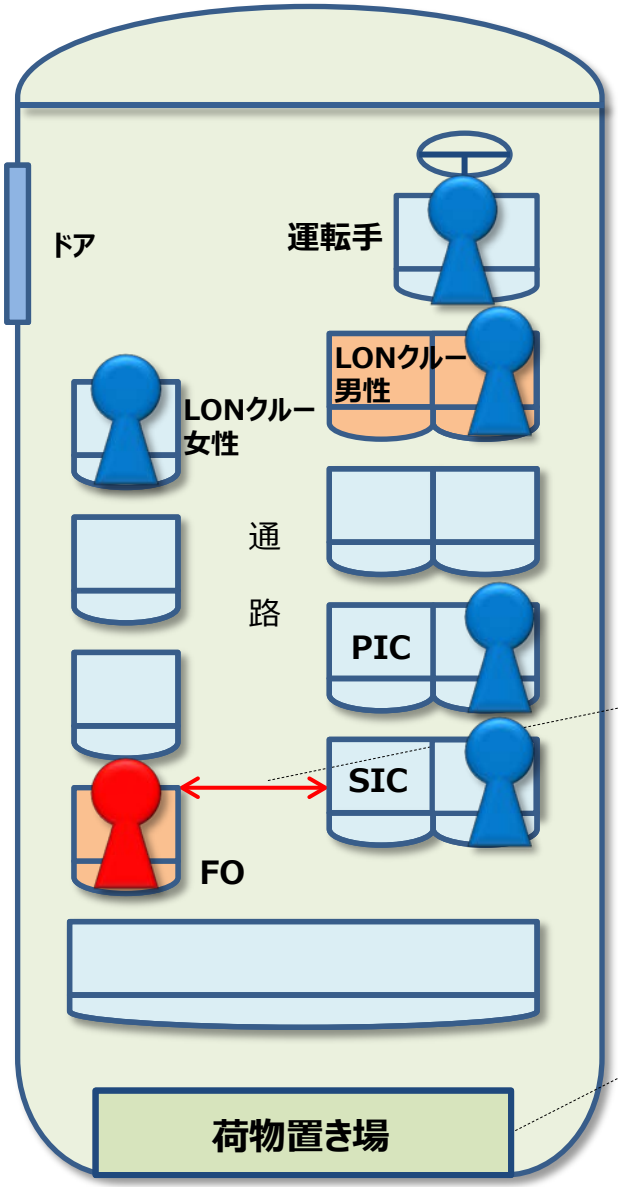
フライトプラン他
運航資料

PIC

FO

ブリーフィングの際に、FOはアルコール検査時に3名で並んでいたSICの場所に移動した。そのためPICとは距離があいた。

【⑥空港事務所⇒セキュリティーオフィス間のバス着席状況】

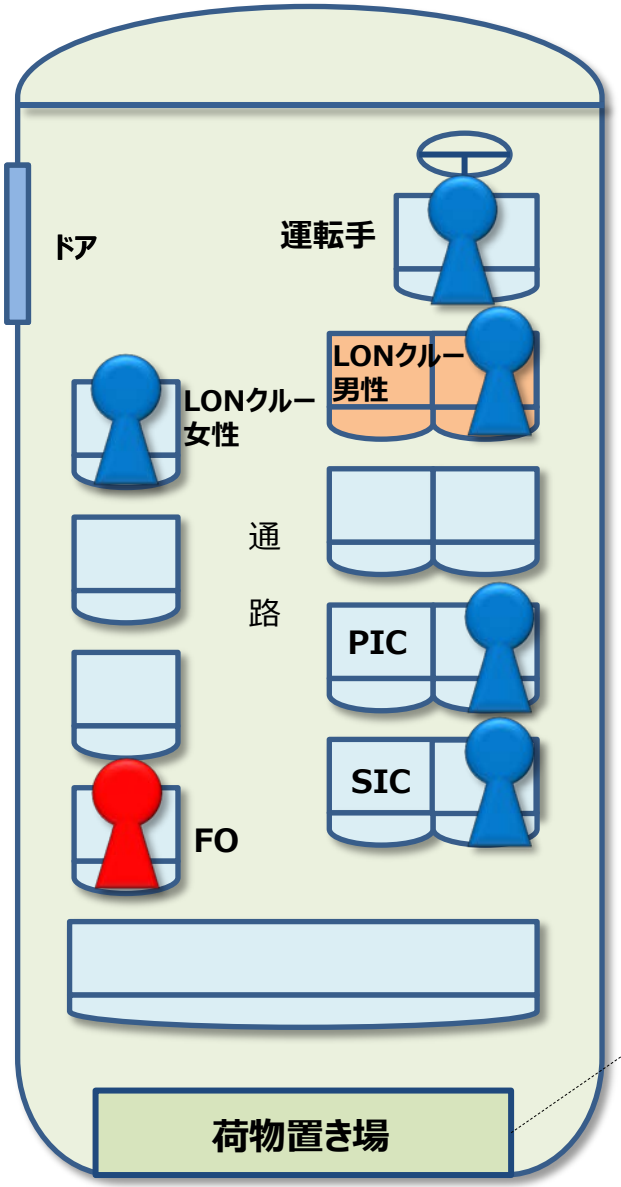


17名乗り（含運転席）
座席配置 3-3-3-3-4

SICとFOの距離は1m程度であったが、シートが真横に並んでいなかった。
そのため、LON CAの待ち時間の間に、雑談をしたが、やや前方にいたSICはFOに顔を向けて話しはしていない。

セキュリティーオフィスではすべての荷物を検査される。
PICは自分で荷物を降ろした。
SICは運転手から受け取った。
FOは不明。

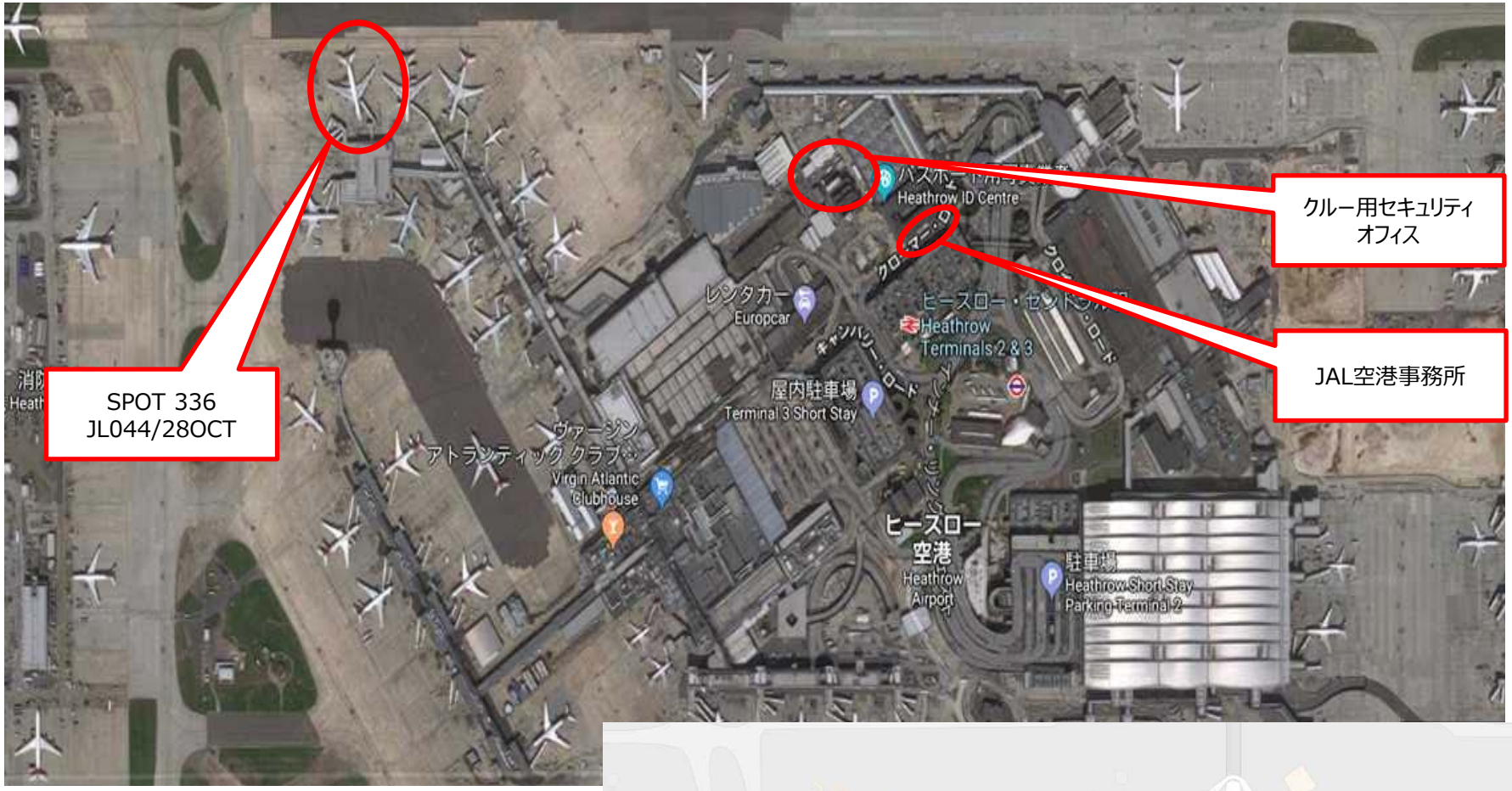
【⑦セキュリティーオフィス⇒SPOT間のバス着席状況】



空港事務所⇒セキュリティーオフィス間のバス着席位置と同じ場所に着席

荷物検査が終わり、すべての荷物を検査される。
PICは自分で荷物を積み込んだ。
SICは運転手に託した。
FOは不明。

【⑧ロンドン・ヒースー空港 マップ】



【⑨SPOT到着から機内における状況】

ターミナルビル

：機側警備担当者

階段

SPOT
336

当初編成

PIC　FO

SIC

OFCR

L1ドア

FO　整備担当者からの引き継ぎ

PIC

L2ドア

機側担当者

PIC、SIC、CA
ブリーフィング

前

バス

：保安担当者

- PIC、SIC、FOの順に自分の荷物を持ち移動

ファーストクラスの座席(1D)付近でFO、SIC、PICの順に整備担当者から引き継ぎ

PICが当社機側担当者から、「運転手からの酒臭い運航乗務員がいると言っているので保安担当者を呼んでいる」と伝えられる

PICがL2ドアの外に移動するが、保安担当者からFOだと伝えられる

SICはL2ドア付近まで移動していたFOに対し、保安担当者が呼んでいること手招き

FOは保安担当者とともに機外に出る。
保安担当者はFOが酒臭いことを確認し警察を呼ぶ

保安担当者はPICが機外に出ることを認めなかった

その後、PIC、SICがL2ドアより後方でCAとのブリーフィング

Heathrow
Making every journey better

Operational Safety Instruction

Date: **18th May 2016** **OSI/07/16**

Subject: **ALCOHOL and CLASSIFIED DRUGS**

It is the responsibility of all employers to ensure that relevant OSIs are brought to the attention of their staff. However, individuals remain responsible for their own actions and those who are in any doubt should consult their Supervisor or Manager.

1. AIM

The aim of this Operational Safety Instruction is to ensure that the use of alcohol or Classified Drugs does not impair the safe and efficient running of the airfield, or compromise the health and safety of customers, passengers and others.

2. WHO THIS OSI APPLIES TO

This OSI applies to all staff who access Airside operational areas (e.g. on the movement area or other operational areas of the aerodrome: airside roads, stands, aprons, taxiways or runways).

3. RESPONSIBILITIES

The Heathrow Airport Accountable Manager is responsible for implementing this OSI through the Heathrow Airside Operations Team.

The Health and Safety Improvement Director is responsible for this OSI.

All Companies that have staff who access airside operational areas are responsible for applying this OSI.

Everyone has a responsibility in identifying colleagues who may be showing signs or behaviours indicating a cause for concern, including notifying an appropriate manager.

4. REQUIREMENTS

Companies that have staff accessing airside operational areas:

- shall have a drugs and alcohol policy in place and provide at Heathrow's request a current copy;
- must ensure that their staff do not consume alcohol or any classified drug or be under the influence of the same whilst on duty anywhere on the Airport.

5. RULES on the CONSUMPTION of ALCOHOL

Staff who access airside operational areas:

- are not permitted to drink alcohol whilst 'on duty' or during breaks in any circumstances.
- should not have a level of alcohol in their bloodstream which is higher than the legal limit prescribed for driving in the UK. This applies to all of an employee's work duties - whether they are required to drive or not. Consumption above this limit may well affect their ability to perform their duties safely or effectively.

6. RULES on the use or PROSSESSION of CLASSIFIED DRUGS, LEGAL SUBSTANCES & MEDICATION

Staff who access airside operational areas must not:

- bring illegal drugs into the workplace.
- bring prescribed drugs, which are not for his/her own personal medical usage into the workplace.
- carry out their work duties when they are knowingly under the influence of illegal drugs.
- carry out their work duties when they are knowingly under the influence of a legal substance, such as a solvent, or a known natural narcotic substance, such as magic mushrooms or khat (chat) which has altered their normal physical or mental state.

Many medicines, obtained with or without a prescription, can also adversely affect performance at work. Examples are tranquilisers, antidepressants, sleeping pills, some antihistamines, and some medicines for coughs, colds and indigestion. All licensees must make sure that they have a process in place whereby there employees inform them when they believe their performance could possibly be impaired by medication, which they have taken or are about to take.

Where possession of illegal drugs is involved, it is the responsibility of the Employer to notify the police.

Issued on behalf of the

Safety Improvement Director

添付資料3

【機密性2】

【日本航空】運航乗務員の飲酒の影響により乗務（業務）又は運航便に支障が生じた事案
（平成20年1月1日以降）

平成30年11月15日現在

	発生年月日（時期）	会社名	路線	事案の概要	乗務（業務）又は運航便への対応	備考
1	H28.6.28	JAL	小松-羽田	・機長・副操縦士が運航規程に定める乗務開始の12時間前以降に飲酒していた。	・欠航	・社内規定に抵触していた ・社内規程に従い処分した。 ・注意喚起、教育の実施、吹込み式のアルコール感知器の導入等を実施した ・航空局へ報告済み
2	H29.8.2	JAL	羽田→函館	・SU時のアルコール検査の結果、副操縦士が基準値を超過。（計測値：0.13mg/ℓ）	・乗務交代（代替要員）にて運航。（定刻から5分の遅延発生。内、運航乗務員起因による遅延なし）	・社内規定に抵触していた ・社内規程に従い処分した ・注意喚起を実施した ・航空局へ報告済み
3	H29.9.1	JAL	羽田→パリ	・SU時のアルコール検査の結果、副操縦士が基準値を超過。（計測値：0.13mg/ℓ）	・乗務交代（代替要員）にて運航。（定刻から3分の遅延発生。内、運航乗務員起因による遅延なし）	・社内規定に抵触していた ・社内規程に従い処分した ・注意喚起を実施した ・航空局へ報告済み
4	H29.9.8	JAL	那覇→羽田	・SU時のアルコール検査の結果、副操縦士が基準値を超過。（計測値：0.13mg/ℓ）	・基準値未満まで乗務見合わせ。（定刻から38分の遅延発生。内、運航乗務員起因による遅延35分）	・社内規定に抵触していた ・社内規程に従い処分した ・注意喚起を実施した ・航空局へ報告済み
5	H29.9.9	JAL	岡山→羽田	・SU時のアルコール検査の結果、機長が基準値を超過。（計測値：0.17mg/ℓ）	・基準値未満まで乗務見合わせ。（運航乗務員起因により、定刻から16分の遅延発生）	・社内規定に抵触していた ・社内規程に従い処分した ・注意喚起を実施した ・航空局へ報告済み
6	H29.9.20	JAL	羽田→長崎	・SU時のアルコール検査の結果、副操縦士が基準値を超過。（計測値：0.25mg/ℓ）	・乗務交代（代替要員）にて運航。（運航乗務員起因により、定刻から7分の遅延発生）	・社内規定に抵触していた ・社内規程に従い処分した ・注意喚起を実施した ・航空局へ報告済み
7	H29.10.4	JAL	伊丹→羽田	・SU時のアルコール検査の結果、副操縦士が基準値を超過。（計測値：0.21mg/ℓ）	・乗務交代（代替要員）にて運航。（遅延なし）	・社内規定に抵触していた ・社内規程に従い処分した ・注意喚起を実施した ・航空局へ報告済み
8	H29.10.9	JAL	羽田→女満別	・SU時のアルコール検査の結果、機長が基準値を超過。（計測値：0.12mg/ℓ）	・基準値未満まで乗務見合わせ。（運航乗務員起因により、定刻から9分の遅延発生）	・社内規定に抵触していた ・社内規程に従い処分した ・注意喚起を実施した ・航空局へ報告済み
9	H29.12.8	JAL	新千歳→羽田	・SU時のアルコール検査の結果、機長が基準値を超過。（計測値：0.16mg/ℓ）	・乗務交代（代替要員）にて運航。（運航乗務員起因により、定刻から10分の遅延発生）	・社内規定に抵触していた ・社内規程に従い処分した ・注意喚起を実施した ・航空局へ報告済み

10	H29.12.12	JAL	新千歳→羽田	・SU時のアルコール検査の結果、機長が基準値を超過。(計測値:0.14mg/ℓ)	・乗務交代(代替要員)にて運航。(定刻から8分の遅延発生。運航乗務員起因による便の遅延なし)	・社内規定に抵触していた ・社内規程に従い処分した ・注意喚起を実施した ・航空局へ報告済み
11	H29.12.18	JAL	伊丹→羽田	・SU時のアルコール検査の結果、副操縦士が基準値を超過。(計測値:0.17mg/ℓ)	・乗務交代(代替要員)にて運航。(運航乗務員起因により、定刻から2分の遅延発生)	・社内規定に抵触していた ・社内規程に従い処分した ・注意喚起を実施した ・航空局へ報告済み
12	H30.1.7	JAL	関西→ロサンゼルス	・SU時のアルコール検査の結果、機長が基準値を超過。(計測値:0.22mg/ℓ)	・乗務交代(代替要員)にて運航。(運航乗務員起因により、定刻から20分の遅延発生)	・社内規定に抵触していた ・社内規程に従い処分した ・注意喚起を実施した ・航空局へ報告済み
13	H30.1.9	JAL	広島→羽田	・SU時のアルコール検査の結果、機長が基準値を超過。(計測値:0.13mg/ℓ)	・基準値未満まで乗務見合わせ。(遅延なし)	・社内規定に抵触していた ・社内規程に従い処分した ・注意喚起を実施した ・航空局へ報告済み
14	H30.1.20	JAL	羽田→岡山	・SU時のアルコール検査の結果、機長が基準値を超過。(計測値:0.20mg/ℓ)	・乗務交代(代替要員)にて運航。(定刻から34分の遅延発生。内、運航乗務員起因による遅延33分)	・社内規定に抵触していた ・社内規程に従い処分した ・注意喚起を実施した ・航空局へ報告済み
15	H30.3.10	JAL	新千歳→羽田	・SU時のアルコール検査の結果、機長が基準値を超過。(計測値:0.17mg/ℓ)	・乗務交代(代替要員)にて運航。(遅延なし)	・社内規定に抵触していた ・社内規程に従い処分した ・注意喚起を実施した ・航空局へ報告済み
16	H30.3.14	JAL	羽田→青森	・SU時のアルコール検査の結果、機長が基準値を超過。(計測値:0.13mg/ℓ)	・乗務交代(代替要員)にて運航。(定刻から1時間19分の遅延発生。内、運航乗務員起因による遅延1時間11分)	・社内規定に抵触していた ・社内規程に従い処分した ・注意喚起を実施した ・航空局へ報告済み
17	H30.6.15	JAL	新千歳→羽田	・SU時のアルコール検査の結果、機長が基準値を超過。(計測値:0.13mg/ℓ)	・基準値未満まで乗務見合わせ。(運航乗務員起因により、定刻から1分の遅延発生)	・社内規定に抵触していた ・社内規程に従い処分した ・注意喚起を実施した ・航空局へ報告済み
18	H30.8.16	JAL	成田→ジャカルタ	・SU時のアルコール検査の結果、機長が基準値を超過。(計測値:0.13mg/ℓ)	・基準値未満まで乗務見合わせ。(定刻から15分の遅延発生。内、運航乗務員起因による遅延なし)	・社内規定に抵触していた ・社内規程に従い処分した ・注意喚起を実施した ・航空局へ報告済み
19	H30.8.20	JAL	福岡→羽田	・SU時のアルコール検査の結果、副操縦士が基準値を超過。(計測値:0.16mg/ℓ)	・基準値未満まで乗務見合わせ。(定刻から12分の遅延発生。内、運航乗務員起因による遅延10分)	・社内規定に抵触していた ・社内規程に従い処分した ・注意喚起を実施した ・航空局へ報告済み

20	H30.10.8	JAL	成田→マニラ	・SU時のアルコール検査の結果、機長が基準値を超過。（計測値：0.25mg/ℓ）	・乗務交代（代替要員）にて運航。（運航乗務員起因により、定刻から45分の遅延発生）	・社内規定に抵触していた ・社内規程に従い処分した ・注意喚起を実施した ・航空局へ報告済み
21	H30.10.28	JAL	ロンドン→羽田	・SU後の機側で英国当局によるアルコール検査の結果、副操縦士が基準値を超過。（血中アルコール濃度：1,890mg/ℓ）	・マルチ編成(3名)からシングル編成(2名)に変更し運航。（運航乗務員起因により、定刻から1時間9分の遅延発生）	・社内規定に抵触していた ・航空局へ報告済み

【JAR】運航乗務員の飲酒の影響により乗務（業務）又は運航便に支障が生じた事案
（平成20年1月1日以降）

平成30年11月15日現在

発生年月日（時期）	会社名	路線	事案の概要	乗務（業務）又は運航便への対応	備考
H24.1.25	JAR	新潟-伊丹	1/26の新潟-伊丹便(09:05発)を乗務予定であった運航乗務員(機長および副操縦士)および客室乗務員(2名)が、社内規定に定める乗務開始の12時間前からの飲酒禁止に違反していた(前日21:50まで飲酒していた)(1/30に事実判明)	乗員交代や便遅延は無し (出発前の運航乗務員のアルコール検査では異常は認められなかった)	・社内規定(Operations Manual 5-7-5) 乗務開始の12時間前からの飲酒禁止に違反。 ・機長に対し懲戒処分（14日間の出勤停止)。 ・副操縦士に対し懲戒処分(減給)。 ・客室乗務員2名に対する客室乗員部長による書面厳重注意。 ・運航部門統括役員から全運航乗務員に注意喚起。 ・広報発表(別添①) ・大阪航空局に報告（別添②)
H29.11.17	JAR	福岡→宮崎	福岡空港SO出頭時のアルコール検査で、機長が基準値超過(0.22mg/L)	乗員交代(22分(内乗員起因17分)の出発遅延)	・12時間30分前に飲酒を終了しており、社内規定(12時間前)への抵触は無かった。 ・当該機長に対する運航部門統括役員による書面厳重注意。 ・運航部門統括役員より全運航乗務員に対し注意喚起。 ・航空局への報告は実施していない。
H30.9.1	JAR	千歳→青森	新千歳空港SO出頭時のアルコール検査で、副操縦士が基準値超過(0.25mg/L)	社内規定(Operations Guide)に従い、再検査をした結果、最終的に基準値を下回ったことを確認したため乗務(26分の出発遅延)	・14時間前に飲酒を終了しており、社内規定(12時間前)への抵触は無かった。 ・当該副操縦士に対し懲戒処分(譴責)。 ・ERJ運航乗員部長より全運航乗務員に対し注意喚起。 ・航空局への報告は実施していない。
H30.9.20	JAR	千歳→花巻	新千歳空港SO出頭時のアルコール検査で、副操縦士が基準値超過 (0.14mg/L)	乗員交代(5分の出発遅延)	・12時間30分前に飲酒を終了しており、社内規定(12時間前)への抵触は無かった。 ・当該副操縦士に対し懲戒処分(譴責)。 ・ERJ運航乗員部長より全運航乗務員に対し再注意喚起。 ・航空局への報告は実施していない。

添付資料5

【機密性2】

【日本エアコミューター株式会社】運航乗務員の飲酒の影響により乗務（業務）又は運航便に支障が生じた事案
（平成20年1月1日以降）

平成30年11月15日現在

発生年月日（時期）	会社名	路線	事案の概要	乗務（業務）又は運航便への対応	備考
H29.10.12	JAC	鹿児島→屋久島	・SU前、当該便の機長がアルコール検査を実施するが、基準値を超えていたことが判明したため、予定した乗務を変更した。（計測値：不明）	・当該便は、乗務交代（代替要員）を行い、運航を行った。（遅延等は無し）	・当該者への聞き取りの結果、社内規定で定める乗務12時間前の飲酒と飲酒量の目安として周知している4ドリンクは厳守していた。但し、乗務12時間前の飲酒を厳守しても、飲酒量、体調や疲労によってはアルコール感知器が反応することもあり、当該機長に厳重注意を行った。 ・再発防止策として職場に事例紹介を行った。 ・航空局への報告は無し。
H30.7.16	JAC	鹿児島→沖永良部	・SU前、当該便の機長がアルコール検査を実施するが、基準値を超えていたことが判明したため、予定した乗務を変更した。（計測値：不明）	・当該便は、乗務交代（代替要員）を行い、定刻から10分遅延で運航を行った。	・当該者への聞き取りの結果、社内規定で定める乗務12時間前の飲酒と飲酒量の目安として周知している4ドリンクは厳守していた。但し、乗務12時間前の飲酒を厳守しても、飲酒量、体調や疲労によってはアルコール感知器が反応することもあり、当該機長に厳重注意を行った。 ・再発防止策として職場に事例紹介を行った。 ・航空局への報告は無し。

添付資料 6

整備従事者・客室乗務員・運航管理者、その他グループ社員に対して現在、取られている対応は以下のとおり。（下線は事例を受けて新たに取った対応）

	事例周知、再徹底など	規程、指示等	アルコール検査
客室乗務員	・【周知】社長、安全推進本部、本部長からの事例周知と注意喚起のレター発行 ・【周知】出発前のブリーフィング時で事例周知、注意喚起とともに先任客室乗務員による飲酒を含む体調確認 ・【参考】客室乗務員機内飲酒事例後の対応（発生日 2018 年 5 月 22 日 JST5 月 23 日） -「確認書」（JAL グループ安全憲章、運航規程内飲酒関連規定記載）の管理職立ち合いによる内容確認と署名取得の実施 - コンプライアンス教育（運航規程内飲酒関連規定、アルコールによる心身への影響、お客さまの声、自己保健義務）の実施	・【規程】OM5 章他 ・【指示】従来より実施している社用搭乗時の飲酒禁止に加えて国内・海外ステイ先における飲酒を禁止（暫定対応）	・【対面による検査】全出頭者を対象に先任客室乗務員が出発前のブリーフィング時に健康状態（アルコール含む）に問題がないことを確認 ・【機器による検査】羽田、成田からの出発便・到着便をランダムにピックアップし、機器を用いたアルコール検査
整備従事者	・【周知】社長、安全推進本部、本部長からの事例周知と注意喚起のレター発行	・【規程】整備規程審査要領に基づき、体の不調、飲酒・薬品の影響がある場合の業務禁止、および法律で禁止された薬物依存禁止	・【対面による検査】整備従事者を対象に、業務開始前職制（または代行者）がメンバーの健康状態（アルコール含む）に問題がないことを確認
運航管理者	・【周知】社長、安全推進本部、本部長からの事例周知と注意喚起のレター発行	・【規程】OM4 章	・【対面による検査】出頭した運航管理者を対象に、引継時に前直の運航管理者が引き継ぐ相手の健康状態（アルコール含む）に問題がないことを相互確認
業務上、空港内で車両を運転するもの	・【周知】社長、安全推進本部、本部長からの事例周知と注意喚起のレター発行	・空港ごとに定められた規則	・業務上空港内で車両を運転する JAL ｸﾞﾙｰﾌﾟ社員を対象に始業開始前、上司がメンバーの健康状態（アルコール含む）に問題がないことを確認

添付資料７

グループ航空会社に対して現在、取られている対応は以下のとおり。（下線は事例を受けて新たに取った対応）

	JAIR	JTA	JAC	RAC	HAC
運航乗務員	• JAL と同型のアルコール感知器使用（スタンドアロン） • 第３者立合を実施 • 乗務開始の 24 時間前以降の飲酒禁止 • ステイ先での飲酒禁止	• JAL と同型のアルコール感知器使用（スタンドアロン） • 第３者立合を実施 • 乗務開始の 12 時間前以降の飲酒禁止 • ステイ先での飲酒時の注意喚起	• JAL と同型のアルコール感知器使用（スタンドアロン） • 第３者立合を実施 • 乗務開始の12時間前以降の飲酒禁止 • ステイ先での飲酒自粛	• JAL と同型のアルコール感知器使用(11/24 導入)（スタンドアロン） • 第３者立合を実施 • 乗務開始の12時間前以降の飲酒禁止 • ステイ先での飲酒時の注意喚起	• JAL と同型のアルコール感知器使用（スタンドアロン） • 第３者立合を実施 • 乗務開始の 12 時間前以降の飲酒禁止（規程は８時間前） • ステイ先での飲酒禁止（通常ステイなし）
客室乗務員	• 乗務開始の 12 時間前以降の飲酒禁（規程は 12 時間前） • ブリーフィング時に先任客室乗務員による相互確認 • ステイ先での飲酒禁	• 乗務開始の12時間前以降の飲酒禁止（規程は12時間前） • ブリーフィング時に先任客室乗務員による相互確認 • ステイ先での飲酒時の注意喚起	• 乗務開始の 12 時間前以降の飲酒禁止（規程は 12 時間前） • 基地出頭時、管理職による健康・飲酒状態の第三者確認 • ステイ先では客室乗務員同士もしくは運航乗務員との相互確認 • ステイ先での飲酒自粛	• 乗務開始の12時間前以降の飲酒禁止（規程は12時間前） • 基地出頭時、地上職による飲酒の第三者確認 • ステイ先では地上職による第三者確認 • ステイ先での飲酒時の注意喚起	• 乗務開始の 12 時間前以降の飲酒禁（規程は８時間前） • 基地出頭時、他の乗員との飲酒の相互確認（通常ステイなし） • ステイ先での飲酒禁止（通常ステイなし）
整備従事者	• 業務開始前、職制（または代行者）がメンバーの健康状態（アルコール含む）に問題がないことを確認	• 上司または代行者による始業前の対面による飲酒確認 • 必要な場合、アルコール感知器による検査（基準値 0.15 mg/l）	• 上司または代行者による始業前の対面による飲酒確認	• 整備従事者同士の対面による飲酒相互確認	• 上司または代行者による始業前の対面による飲酒確認
運航管理者	運航管理者同士の対面による飲酒相互確認	運航管理者同士のアルコール感知器による飲酒相互確認	運航管理者同士の対面による飲酒相互確認	運航管理者同士のアルコール感知器による飲酒相互確認	運航管理者同士の対面による飲酒相互確認
空港・貨物	JAL 空港本部暫定措置に従う。	JAL 空港本部暫定措置に従う、OKA 地区空港では始業前に機器によるアルコール検査	委託先に対する飲酒管理の注意喚起	JAL 空港本部暫定措置に従う、OKA 地区空港では始業前に機器によるアルコール検査	JAL 空港本部暫定措置に従う。