

航空輸送の安全の確保に関する業務改善勧告に対する報告

2019年10月8日付「航空輸送の安全の確保に関する業務改善勧告」に基づき、本日、本事案が発生した原因及び要因の分析、再発防止策として講じる措置を国土交通省に報告いたしました。

勧告に基づき弊社が講じる措置の概要は以下のとおりです。

1. アルコールに関する教育の徹底

運航乗務員のアルコールに関する曖昧な知識及び自らのアルコール分解能力の過信等、不適切な飲酒方法を改めるため、アルコール教育を徹底します。

2. 運航乗務員の意識改革

「節度ある適度な飲酒（2ドリンク）」の実践を運航乗務員に求め、飲酒問題は安全問題であり、人命を預かる運航乗務員として重大問題であることの意識改革を組織的に取り組みます。

3. 運航乗務員の飲酒傾向の管理強化

運航乗務員の飲酒傾向を運航乗務員自身はもとより会社も把握するようにします。運航乗務員が飲酒に関する自己評価を行い、会社は当該自己評価結果や過去の勤務状況等を総合的に把握し、アルコールに関して問題があると懸念される運航乗務員を乗務させない等、予防的対応を行います。

スカイマーク株式会社では、飲酒は安全に直結する重大な問題であるとの認識の下、飲酒問題は運航乗務員に限らず全社員の問題としてとらえ、飲酒対策を強力に進め、お客様の信頼回復と安全運航に努めてまいります。

ご搭乗のお客様をはじめ、ご関係の皆様にご迷惑をおかけしましたこと、心よりお詫び申し上げます。

2019年10月23日
スカイマーク株式会社
代表取締役社長 市江 正彦

令和元年 10 月 23 日

国土交通省
航空局長 和田 浩一 様

スカイマーク株式会社
代表取締役社長 市江 正彦

航空輸送の安全の確保に関する業務改善勧告に対する報告

2019 年 5 月 30 日、SKY549 便に乗務予定だった運航乗務員の乗務前アルコール検査において、アルコールが検出され、当該運航乗務員を交代させる事案が発生しました。

飲酒に関する社会の関心が高まる中、昨年 11 月 14 日に乗務前アルコール検査において運航乗務員からアルコールが検出された事案が発生し、同年 12 月 21 日に「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」の厳重注意を受けていたにもかかわらず、事案発生から半年程度の間に関し再び飲酒に関する不適切事案を発生させ、航空安全に対する社会からの信頼を損ねることとなりましたこと心よりお詫びいたします。

この度、本件事案に関する令和元年 10 月 8 日付「航空輸送の安全の確保に関する業務改善勧告」において指示がありました航空の安全を確保するための安全管理システムの再構築等のために講じる措置をとりまとめましたので報告いたします。

当社では、飲酒は安全に直結する重大な問題であるとの認識の下、厳重注意を受けた後、再発防止策に取り組んできたところではありますが、今回の業務改善勧告を受け、飲酒問題は運航乗務員に限らず経営を含む関係者全員の問題としてとらえ、同種の事案を発生させることのないよう飲酒対策を強力に進め、信頼回復に努めてまいります。

I 事象の概要

2019年5月30日(木)4時55分頃、当社中部国際空港支店内において、SKY549便(中部発那覇着)乗務予定運航乗務員(機長)の乗務前アルコール検査でアルコールが検出された(0.12mg/l)。Operations Manual の手順に従い再検査、再々検査を実施し、いずれもアルコールが検出されたことから当該運航乗務員を乗務から外した。なお、代替運航乗務員への交代を行い遅延等の影響はなかった。

当該運航乗務員は、前日、宿泊先近くのコンビニエンスストアで焼酎を購入し、ホテルの自室で焼酎水割り3杯(6ドリンク相当)を飲酒した結果、一連の飛行前のアルコール検査において酒気を帯びていることが確認されたものである。

当該運航乗務員は、運航規程 4-14-2「酒精飲料の飲用及び薬品の使用と乗務制限」(3)「乗務員は酒気を帯びて飛行勤務*を行ってはならない」に違反した。なお、運航規程 4-14-2(2)「飛行勤務12時間以内の飲酒を行ってはならない」には違反していなかった。

*飛行勤務とは、「乗務を伴う一連の勤務であって、勤務開始から最後の乗務終了までをいう」(運航規程 1-9-1)

II 原因及び要因分析

本事案の発生に至った主な原因は、当該運航乗務員が適切な飲酒量を勘案して飲酒する配慮に欠けており、結果的に飛行勤務開始時に体内にアルコールが残存していたことによるものである。

本事案の要因となる当該運航乗務員の行動及び会社の管理体制の問題点としては以下の3点が考えられる。

1. アルコール教育内容の定着が不十分であったこと

当該運航乗務員は規定で定められている飲酒制限時間については十分認識しており、厳守していたと考えられる。

しかし、適切な飲酒量については、当該運航乗務員が2019年2月に受講した運航本部によるアルコール教育のアルコール分解速度(体重kg×0.1をグラムにしたもの。当該運航乗務員の場合7g/時間)と4月に受講(e-Learning)した安全推進室によるアルコール教育のアルコール分解速度(4g/時間)とが異なっており、当該運航乗務員はより多くの飲酒ができるアルコール分解速度を優先させて、自身が制限時間内に消化できるアルコール量を理解していた。

したがって、会社として運航乗務員に正しい知識を付与すること、付与した知識を定着させること及びその確認を組織的に行う体制が不十分であった。

さらにアルコール教育を適切な内容としていくためには、知識を付与する側も専門的なノウハウを取得する必要がある。

2. 運航乗務員のアルコールに対する意識と姿勢が甘かったこと

当該運航乗務員は、過去に乗務前アルコール検査で検知されたことがなかったことから、自分がアルコールに強い方であり、時間制限を守っていれば乗務前検査でアルコールが検

知されることはないと考えていた。

すなわち、自身の経験則を優先させ、安全推進室が作成したアルコール教育で訴えている「節度ある適度な飲酒（2ドリンク）」を心がける姿勢に欠けており、飲酒問題は安全問題であるという認識が甘かったと考えられ、会社の施策が個々の運航乗務員の意識を完全に変えるには不十分であったといえる。

3. 運航乗務員のアルコールに対する管理不足

当該運航乗務員はアルコール分解能力を自身の経験則に基づいて都合良く理解し、飲酒をしてしまった。したがって、禁酒時間外における過度な飲酒を防止すること及び個々の運航乗務員がアルコールと正しく向き合うための自己管理を強化しなければならない。

また、会社として組織的に個々の運航乗務員の飲酒に関わる傾向などの情報を把握し、踏み込んだ管理を行っていれば、本事象に至ることを未然に防止できた可能性がある。

当該運航乗務員は就寝中に目が覚めた際、携帯型アルコール検知器（吹きかけ式）で検査を行い、検知器がゼロを表示していたとしており、検知器を適切に使用せず、正しく計測しなかった可能性が高い。

さらに自己管理の一環として仮にホテルを出発する前に携帯型アルコール検知器で正しく計測していれば、その時点で自身の体内にアルコールが残存していることを把握できた可能性がある。

III 講ずる措置

1. アルコールに関する教育の徹底

運航乗務員のアルコールに関する曖昧な知識及び自己のアルコール分解能力の過信等安易で不適切な飲酒方法を改めるため、以下のとおりアルコール教育を徹底する。また、その実施状況及び進捗状況に関する管理体制を明確にする。

(1) 正しい知識の付与とその定着及び確認

(a) 正しい知識の付与

2019年度 e-Learning（アルコールの危険性、分解速度、業務への影響、普段の飲酒は2ドリンクを実践すること等）については安全推進室が最新の情報を基に全社統一教材を使用して行っており、次年度以降も継続的に実施する。

なお、再確認として、2019年6月6日付運航本部長通達を発出し、アルコールの消化時間は4g/時間であることを全運航乗務員に周知した。

(b) 安全推進室による対面教育

運航乗務員のグループミーティングにおいて、III-1-(2)で専門ノウハウを取得した安全推進室管理職が最新の教育内容を用いて全運航乗務員に対面形式のアルコール教育を実施し、飲酒が及ぼす航空機の航行の安全への影響、その重大性及び危険性等の定着を図るとともに、日常の適切な飲酒方法である「節度ある適度な飲酒（2ドリンク）」の理解を求め、その実践を徹底させる（年内完了予定。以降、毎年度実施。）。

(c) 口頭質問による知識の確認

当該教育活動による知識の定着を確認する体制として、Ⅲ-1-(1)-(b)の教育実施後のグループミーティングにおいて、グループ長がアルコールに関する口頭質問を行い、知識と意識の希薄化を防止する。なお、口頭質問事項はⅢ-1-(2)で専門的ノウハウを取得した運航乗員部管理職が作成する。また、運航乗員部はその実施状況を安全推進室に報告し、安全推進室は安全統括管理者（以下、安統管）及び毎月開催する安全推進会議に報告する。

(2) 外部の専門知識の活用

運航本部及び安全推進室の管理職5名に特定非営利活動法人A S K（アルコール薬物問題全国市民協会。以下、A S K）が実施する飲酒運転防止対策インストラクター養成講座を受講、認定インストラクターの資格を取得させ（年度内）、専門的ノウハウを用いたアルコール教育教材の作成及び対面形式教育の実施等社内アルコール教育体制の充実を図る。

2. 運航乗務員の意識改革

「節度ある適度な飲酒（2ドリンク）」の実践を運航乗務員に求め、飲酒問題は安全問題であり、人命を預かる運航乗務員としてアルコールに関する不適切事案を発生させることの重大性を認識させる必要がある。

運航乗務員の意識改革を、①経営層から、②運航乗務員ではない他職種から、③アルコール事案を起こしてしまった当事者から、重畳的に実施し、その意識改革を組織的に取り組むこととする。

(1) 経営層からの意識改革

(a) 取締役との直接対話

運航乗務員のグループミーティングに取締役（安統管等）が参加し、運航乗務員との対話を通じてアルコールに関する意識の向上を図る（年内完了予定。以降、毎年度実施。）。

(b) 安統管の職場巡回と直接対話

安統管が各事業所を巡回し、アルコールに関する不適切事案を発生させないよう社員とダイレクトトークを行い自己管理やアルコール検査の重要性を訴え、アルコールに関する意識の向上を図る（年内完了予定。以降、毎年度実施。）。

(c) 社長メッセージ等による注意喚起

10月8日に運航乗務員に対し運航本部長通達「飲酒アルコールについて」を発出した。また、10月9日に全社員向けに発出した社長メッセージ（英文版あり）をあらためて全運航乗務員の個人携行用i-Padに発信して注意喚起する（10月24日実施予定）。

(2) 他職種からの意識改革（再掲）

運航乗務員のグループミーティングにおいて、他職種である安全推進室が最新の教育内

容を用いて全運航乗務員に対面形式のアルコール教育を実施し、飲酒が及ぼす航空機の航行の安全への影響とその重大性及び危険性等の定着を図るとともに、日常の適切な飲酒方法である「節度ある適度な飲酒（2ドリンク）」の理解を求め、その実践を徹底させる（年内完了予定。以降、毎年度実施。）。

(3) アルコール事案を起こしてしまった当事者からの意識改革

10月8日付「乗務前の飲酒に起因する不適切事案について」の文書注意を受けた運航乗務員本人からの申出により、同人がⅢ-1-(1)-(b)の対面形式アルコール教育に参加し、自身の体験及び現在に至る心境並びに自分は大丈夫という過信がアルコールに関する不適切事案を起こしてしまうこと等の共有を図る。

また、昨年11月にアルコールに関する不適切事案を発生させた運航乗務員（外国人）からも同様の申出があり、外国人乗務員に対してもグループミーティングにおいて同様の意識改革を図る。

3. 運航乗務員の飲酒傾向の管理強化

運航乗務員の飲酒傾向を自身はもとより会社が把握することは、アルコールに関する不適切事案を発生させないために重要であることから、運航乗務員それぞれが飲酒に関する自己評価を行うとともに、会社は運航乗務員の過去の勤務状況その他の周辺情報等を総合的に把握し、アルコールに関し問題があると懸念される運航乗務員に対してケアと予防的対応を行う。

(1) 自己管理の強化と会社による運航乗務員の飲酒傾向の把握

運航乗務員は、節酒等日々の飲酒に関する自己ルールを定める「宣言シート」を作成するとともに、アルコールに関する問題の程度を把握するためにアルコール使用障害スクリーニング「AUDIT」を行い、「宣言シート」と「AUDIT」を運航乗務員部に提出する。

運航乗務員部は、運航乗務員が提出した「宣言シート」及び「AUDIT」並びに過去の勤務状況その他の周辺情報を総合的に管理する。「宣言シート」及び「AUDIT」は1年に1回提出を求める。

(2) 節酒の定常化による過度な飲酒の抑制

禁酒時間外における過度な飲酒を防止するため、Ⅲ-1-(1)-(b)の安全推進室が行う対面形式のアルコール教育において、日常の飲酒として「節度ある適度な飲酒（2ドリンク）」の実践を求める。これは、飲酒に関する不適切事案を防止するためだけでなく、運航乗務員の健康・疲労対策でもある。

(3) 新携帯型検知器の貸与による自己管理の徹底

(a) 携帯型アルコール検知器の吹込み式への変更

全運航乗務員に貸与している携帯型アルコール検知器を吹きかけ式から吹込み式に変更する（11月末完了予定）。

(b) 出勤前の体内アルコール濃度確認等

節度ある適度な飲み方（2ドリンク）、出勤前に自身の体内アルコール濃度を定量的に

確認してから出社すること及び体調不良時には即時に運航乗員部に連絡すること等を運航乗務員の行動指針として定め、全運航乗務員にⅢ-2-(1)-(a)のグループミーティング、Ⅲ-1-(1)-(b)の対面形式教育等を通じて指示する。

(4) 乗務停止を含む予防的対応

Ⅲ-3-(1)で運航乗員部が総合的に管理する情報において、アルコールに関し問題があると懸念される運航乗務員については、専門医等と連携し、一旦乗務を外したうえでASKが行うカウンセリングに参加させる等の措置を講じ、その者の飲酒方法の改善を促す。

4. 1月18日付報告書に記載された防止策の見直し・追加的再発防止策

(1) アルコール教育

1月18日付報告書におけるアルコール教育は、運航乗員部が教材を作成し、対面形式教育ではあったものの運航乗務員兼務管理職が中心となって行ったもので、一方的な知識の付与にとどまり、知識を付与する側においてもアルコールに関する専門的ノウハウを十分有していなかった。

以上の反省点を踏まえ、e-Learning方式による教育を継続したうえで、Ⅲ-1-(2)で専門的ノウハウを取得した管理職が教材を作成し、他職種である安全推進室が対面形式教育を実施し、専門的ノウハウを取得した運航乗員部管理職が作成した口頭質問により知識と意識の希薄化を防止することとした。

(2) アルコール検査

1月18日付報告書において、アルコール検査に係る管理体制を強化するため、当社監査室が運航乗務員のアルコール検査を随時監査することとした。この随時監査は、アルコール検査の実施を確実なものとするため有効であることから今後も継続して行う。

(3) 飲酒に関するカウンセリング

1月18日付報告書における飲酒に関するカウンセリングは、相談窓口の利用促進の周知にとどまっていた。また、グループミーティングを活用して、グループ長に所属の運航乗務員に関する過度の飲酒及びアルコール依存について情報収集させることとしていた。しかし、運航乗務員が自主的にカウンセリングを利用すること及びアルコールに関する専門的ノウハウのないグループ長に所属の運航乗務員の飲酒傾向を把握させることを期待することは難しいことから、Ⅲ-3-(1)及びⅢ-3-(4)の措置を講じることとした。

(4) 携帯型アルコール検知器の貸与

1月18日付報告書において全運航乗務員に携帯型アルコール検知器を貸与することとした。しかし、Ⅱ-3記載のとおり、貸与した携帯型アルコール検知器が吹きかけ式であったことが本事案の要因として考えられることから、Ⅲ-3-(3)-(a)の措置を講じることとした。

以上

スカイマーク株式会社
代表取締役社長
市江 正彦 殿

国土交通省航空局長
和田 浩一



航空輸送の安全の確保に関する業務改善勧告

令和元年5月30日、SKY549便（中部国際空港発 那覇空港着）に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、同月31日貴社から国土交通省航空局に対し報告があった。

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あった。

これらの報告された事実を受け、6月18日から20日まで航空法（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。

本件事実において、下記2. 記載のとおり、法第119条第2号に該当する行為等が認められた。

このため、下記3. に掲げる措置を速やかに講ずるよう業務の改善を勧告する。
講じた措置については、令和元年10月23日までに報告されたい。

記

1. 航空機乗組員が体内にアルコールを保有する状態で飛行勤務をした事実等
 - (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、運航乗務員に対し飛行勤務開始前12時間以内の飲酒を禁止するとともに、乗務に影響を及ぼす一切の飲酒が禁止されていたが、当該運航乗務員は、飲酒制限時間を守っていたものの適切な飲酒量を勘案することへの配慮を欠いた飲酒を行った。
 - (2) 当該運航乗務員は出頭後に行った乗務前のアルコール検査で、「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) 平成 30 年 11 月 14 日、貴社において運航乗務員の乗務前日の過度な飲酒による乗務に影響を及ぼす飲酒を禁止している運航規程の違反が判明したため、貴社に対して「運航乗務員の不適切な行為不十分な安全管理体制について（厳重注意）」（平成 30 年 12 月 21 日付国官参第 1054 号。以下「厳重注意」という。）において再発防止策を命じていたにもかかわらず、再び飲酒に係る不適切事案を発生させた。
- (4) 貴社は、昨今の飲酒に起因する不適切事案等を受けて、国土交通省航空局から定期航空運送事業者に対して「飲酒に関する航空法等の遵守の徹底について」（平成 30 年 11 月 1 日付国官参事第 800 号）及び「運航乗務員に対する乗務前の飲酒に関する管理の強化等の指示について」（平成 30 年 11 月 29 日付国官参事第 921 号）等を相次いで指示され、また、前記（3）のとおり昨年 12 月の厳重注意を受け再発防止に取り組んでいたが、当該運航乗務員を含む全運航乗務員に対してアルコール分解速度に関する教育が不十分であったこと及び「アルコールに関する教育後の意識を継続させるために、運航乗務員のグループミーティングにおいて口頭質問等により教育内容の確認をする。」としていたにもかかわらず、実際には一度も実施されておらず、運航乗務員への教育後のフォローアップが十分でないことが認められるなど、当該再発防止対策への取り組みが不十分であった。

2. 業務改善勧告の理由

上記 1.（1）のとおり、当該運航乗務員が SKY549 便への乗務を控えながら配慮を欠いた飲酒を行い、上記 1.（2）のとおり、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、乗務に影響を及ぼす一切の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。

貴社の違反行為は、航空機の航行の安全を阻害し、航空安全に対する国民の信頼を損なうものであると認められる。

また、本事案発生以前に同様の事案があり、上記 1.（1）及び（2）のとおり今回再発させたことは、貴社が講じた再発防止策が十分実施されていないものと認められる。

これらは、違反行為による社会的な影響が大きいと認められる場合及び同一の違反行為を行ったことが認められる場合に該当することから、「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。

さらに、上記 1.（4）のとおり、アルコール分解速度に関する教育が不十分であったこと及びアルコール教育後のフォローアップが十分でなかったことから、貴社における安全管理体制が十分に機能していなかったことが認められ、これらの違反行為等が航空機の航行の安全に重大な影響を及ぼすものであるという認識や法令遵守への意識が組織的に欠如していると言わざるを得ないものであった。

以上より、違反行為及び再発防止策の実施が不十分であることが認められることから、貴社は、正当な理由がないにもかかわらず、運航規程を実施しなかったものであり、法第 119 条第 2 号に該当する行為であると認められる。

3. 講ずるべき措置

航空運送事業者は、航空の安全を確保することが最大の使命であり、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、今般、貴社において航空の安全に影響を及ぼす違反行為が認められるところであり、かつ、貴社自らが問題点を調査し原因を究明した上で、適切に再発防止策を講じるための安全管理システムが十分に機能していないことが認められる。

航空の安全を確保するためには、航空運送事業者が定める安全方針の達成に向けて、安全管理システムを統括する安全統括管理者を中心として、各部門及び全従業員が一丸となって取り組むことが必要である。このため、貴社における、航空の安全を確保するための安全管理システムの再構築等を求めるため、以下の措置を講じることを勧告する。

○ アルコールに関する教育の徹底

全ての運航乗務員に対し、十分な教育を早期に完遂し、また、定期的な教育を実施するだけでなく、当該教育活動による知識の定着を継続的に確認する体制を構築すること。

○ 運航乗務員への意識改革

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るとともに、飛行勤務開始前の自己管理を促す体制を構築すること。

○ 運航乗務員の飲酒傾向の管理強化

全ての運航乗務員が、禁酒時間外における過度な飲酒を防止し、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促す体制を構築し、貴社において運航乗務員の飲酒傾向を適確に把握した上で、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じること。

さらに、貴社が平成31年1月18日に嚴重注意に対する再発防止策として提出された報告書及び本事案に関する報告書に記載された再発防止策（飲酒に対する適切な理解の促進等）の見直しを行い、追加的な措置も含めて再発防止策を講じること。また、それら再発防止策の進捗状況を適切に管理すること。

以上