

受理番号及び 受理年月日	所 管	件 名 及 び 要 旨	提 出 者	審査結果
30年－27 (30.11.21)	観光交流	<p>航空機の安全運航に係る意見書の提出について</p> <p>▶陳情理由 (1) はじめに 多くの人命を預かり、人一倍、技量と責任感や規範意識が求められるべき航空会社のパイロットについて、信じられない報道があった。日本航空の副操縦士が、航空機を「飲酒運転」しようとしたことが明らかになった。副操縦士の呼気から、英国の運輸関連法令の基準値を超えるアルコールが検出された。当該副操縦士に関しては、自社の検査を不正にすり抜けたと報道されている。飲酒不祥事は全日本空輸グループ等でも発覚。この問題の根底には、パイロットのアルコール検査が、航空会社に全面的に任されている実態がある。</p> <p>(2) 航空各社で相次ぐ規定違反 日本航空の報告書や同社の説明によると、検査では機長2人と副操縦士の計3人で、呼気を吹きかける様子などを相互に確認することになっているが、1人の機長は結果しか確認せず、もう1人の機長は副操縦士の検査方法が「少し雑だ」と感じたもののやり直しを促していなかったという。</p> <p>このため副操縦士は検査をすり抜け、機長2人とともに出発前の機内まで移動していた。しかし、ホテルから機体まで送迎するバスの運転手が副操縦士のアルコール臭に気付き、保安担当者に連絡し、飲酒が発覚した。</p> <p>全日本空輸の運航乗務員も10月24日、午後5時ころから2名で飲酒し、4軒をはしごした。4軒目の店員が途中から2人の姿が見えなくなったため探したところ、機長はエレベーターホール付近に泥酔状態で寝ており、翌25日午前0時10分ころ退店。結局、この機長は25日午前8時10分発那覇行き便に乗り予定だったが、「体調不良」で乗務できず、計5便に最大約1時間の遅延が生じた。同社の運航規定は乗務12時間前以降の飲酒を禁止しているにもかかわらず、約10時間前まで合計で</p>	<p>足羽 佑太 (倉吉市)</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 10px; margin: 10px 0;"> <p style="text-align: center;">本会議(30.12.19)委員長報告 会議録 暫定版</p> <p>国土交通省では、運航乗務員の飲酒に関する不適切事案が連続して発生していることを踏まえ、航空従事者の飲酒基準に関する検討会を設置し、諸外国や他の運送事業者の飲酒関連基準を参考としつつ、国内における航空従事者の飲酒に係る基準の検討を開始しており、呼気アルコール濃度に係る数値基準の新設や機器による検査の義務付けなど運航乗務員の飲酒に係る基準案が年内に策定される予定であること、さらに、同省では、全航空会社に対して運航乗務員の乗務前の飲酒に関する管理の強化について至急の措置を講じることを求める文書の発出や、管理強化の指示を各航空会社に直接行うための対策会議を開催する等、国としての対応を既に取っていること、から、不採択と決定いたしました。</p> </div>	<p>不採択 (30.12.19)</p>

地域振興県土警察常任委員会・陳情

受理番号及び 受理年月日	所 管	件 名 及 び 要 旨	提 出 者	審査結果
		<p>ハイボール6杯、ビールと泡盛各2杯を飲んでた（日本経済新聞2018年11月17日）。</p> <p>国内線はもちろん、国際線ともなれば、12時間以上の長時間フライトもあり、昼夜逆転の運航で、運航乗務員の過労は相当大きいもの。これに飲酒が加わったらどうなるだろうか。疲れによるちょっとした不注意が、重大事故につながりかねない。</p> <p>（3）事業者任せのアルコール検査</p> <p>朝日新聞が国内25社を対象に聞き取り調査をした結果、国内の航空会社8社が、乗務前のパイロットに、検知器によるアルコール検査を義務付けていないことがわかった。残り17社のうち12社は、精度が低く検査逃れをしやすい「簡易型」の検知器を主に使用していた。</p> <p>日本では現在、航空法に基づき、通達で乗務前8時間以内の飲酒を禁じているものの、検知器の使用は義務ではなく、検査方法や基準は会社任せになっている。</p> <p>今回の調査で、検知器による検査を義務付けていないと答えたのは、ジェットスター・ジャパン、アイベックスエアラインズ、日本貨物航空、エア・ドゥ、新中央航空、東邦航空、オリエントエアブリッジ、天草エアラインの8社だった。各社は乗務前に対面でチェックするなど規定しているが、ジェットスター・ジャパンとアイベックスエアラインズの2社にはそもそも検知器がなかった。</p> <p>ほかの6社は、対面のチェックで飲酒の可能性がある場合のみに検知器を使うと定めているが、いずれも検知器を使った実績はないという。</p> <p>日本航空は検知器を使った検査を義務付け、国内の空港ではストローで息を吹き込まないと作動しない「精密型」の検知器を配備していたが、海外では息を吹きかける簡易型を使っていた。簡易型は精度が低く、息を吹きかけなくても検査をしたように見せかけられるものが多い。副操縦士は簡易型の検査を不正にすり抜けていたとみられている。検知器での検査を義務</p>		

地域振興県土警察常任委員会・陳情

受理番号及び 受理年月日	所 管	件 名 及 び 要 旨	提 出 者	審査結果
		<p>化している17社のうち、12社がこの簡易型を主に使っていた。 主に精密型で検査していたのは5社。全日本空輸は羽田空港のみ精密型を使用し、ほかの空港では簡易型を使っていた。 検査データを保存していたのは日本航空と全日本空輸で、不正防止のために検査時の様子を記録していたのは全日本空輸だけだった。</p> <p>アルコールの基準もまちまち。基準値を設定していると答えたのは20社で、道路交通法と同じ呼気1リットルあたり0.15ミリグラムが3社、0.10ミリグラムが9社、7社がそれよりも厳しく、1社は非公表と答えた。</p> <p>以上のようなゆゆしき事態を踏まえ、航空機が利用者の生命の安全に直結することから、以下について、地方自治法第99条の規定により、国に対し、意見書の提出をお願いしたい。</p> <p>▶陳情事項</p> <p>次に掲げる項目について、鳥取県議会から国に対して、地方自治法第99条に基づく意見書を提出すること。</p> <ol style="list-style-type: none"> 1 国土交通省において、航空各社における飲酒に係る現在の規定の内容やこれまでの規定違反の内容や数、それによる運航への影響などについて、各社の実態を調査し、所要の対策を講ずること。 2 国土交通省通達による「乗務前8時間以内の飲酒禁止」規制の妥当性やその規制強化の必要性について、検証を行うこと。 3 航空法やその施行令等において、飲酒時間に係る規制のみならず、現在は航空会社任せになっている乗務直前における呼気中アルコール基準値を、国として定めること。 4 航空会社に対し、安全運航のため、コンプライアンスの徹底と、社内におけるチェック体制の強化を要請すること。 5 精密型呼気検査機の導入を航空各社に促し、国においても補助制度など、必要な財政措置を講ずること。 		