

「乗員のアルコール規制」

渋谷共同法律事務所
日乗連 顧問弁護士
米倉 勉



～検討課題と対応のあり方～

- ▶ ● 検討の目的

【運航の安全】と【乗員の権利】の両立

(労働者としての権利・人間らしい生活)

+ これに対する【社会的信頼】の確保

- ▶ この2ないし3要素の実現に、何が必要か？

乗員とアルコール — その役割と2つの態様 —

▶ ノーマルな飲酒

嗜好品の1つであること・・・その延長上に

- ・乗務による緊張の緩和
- ・睡眠導入の要求
- ・ストレス（訓練や審査）からの解放

ところが、規制値超過事案が生じる。さらに・・・

乗員とアルコール －その役割と2つの態様－

- ▶ もう1つの態様として、不本意な（病的な）飲酒
－アルコール依存・濫用
 - ・ 耐えられない水準に至ったストレス・困難からの逃避
 - ・ 人間関係不全⇒依存による「解決」

何が困難をもたらしているか 問題の所在－「ストレス」の増大－

- ▶ 業務の特殊性によるストレス
 - ・ 乗務そのもの（安全・定時性の確保）
 - ・ 訓練や審査の負荷
- ▶ 家庭生活への影響によるストレス
 - ・ 出張を伴う不規則勤務
- ▶ 労働環境の悪化によるストレス
 - ・ 過重な乗務スケジュール
 - ・ 航空自由化・人員不足

逸脱事例をどうしたら防止できるか － ノーマルな飲酒において －

- ▶ 飲酒要求に理由があるなら・・・
 - ▶ ・ 緊張の緩和
 - ▶ ・ 睡眠導入の要求
 - ▶ ・ ストレス（訓練や審査）からの解放
- ▶ さらに、ストレスの増大があるなら・・・
 - ▶ ⇒ そのストレス要因を改善していく必要がある。

ストレス要因の解消

(+乗員の自覚の向上)

- ▶ 業務の特殊性によるストレス
 - ・乗務そのもの（安全・定時性の確保）
 - ・訓練や審査の負荷 ⇒ 無用な負荷を与えない運用
- ▶ 家庭生活への影響によるストレス
 - ・出張を伴う不規則勤務 ⇒ スケジュールの改善
- ▶ 労働環境の悪化によるストレス
 - ・過重な乗務スケジュール ⇒ 乗務時間制限、FRMS
 - ・航空自由化・人員不足 ⇒ 労働基本権の確保

乗員の自覚の向上？

- ▶ 自覚・自己規律の必要性に、誰も異論はないだろう。
 - ▶ しかし、既に十分に周知され、懲罰的な心理機制も働いている・・・のではないか？
- ⇒ そこで、規制の趣旨とあり方を、再考してみたい。

アルコール規制の目的 運航の安全確保

▶ 【航空法 70 条】

「酒精飲料・・・の影響により航空機の正常な運航ができないおそれがある間は、その航空業務を行ってはならない。」

⇒ アルコール規制の目的は、「正常な運航」
(運航の安全) の確保。

⇒ 飲酒時間の規制や、飲酒量の制限は、いずれも手段たる
規制。

アルコール規制のあり方

▶ 適正な規制値の必要性

- ・ 「ゼロ」規制の不合理

「正常な運航」確保のために合理的な範囲の規制で足りる。

▶ 「違反」の意味

- ・ 「アルコールの影響がある乗務」

(航空法70条) が違法

- ・ 違法な乗務を回避することは違法ではないはず。

▶ そのための、「乗務前の」アルコール検査

アルコール検査のあり方 「Show up 後」の意味

- ▶ 「Show up 後は、運航業務に就いているから、OM違反」は、合理的か
- ▶ 「Show up」の意味
 - ・ 「入社」と「運航業務の開始」は、就業規則の問題に過ぎない。
 - ・ 「乗務前」に検査することに意味がある。
- ▶ 安全の確保と、定時運航の阻害
 - ・ 乗務前の検査で規制値超過が発見されたことは、定時運航の阻害になっても、安全は確保されている。

出社前の自主検査の意味

自宅やステイ先ホテルで検査して、
規制値超過が分かったとき、どうするか。

- ▶ 予め運航管理者に連絡して、乗務を回避することは、あり得る対応。
- ▶ ・発熱や負傷などと同じことであり、早期に交代要員を確保する方が合理的。
- ▶ 「Show up 後」では、OM違反になるから（処分の対象になるから）、自主検査で済ませて、出社するなという対応は。
- ▶ ・乗員の不当・過剰な処分「防御策」には、なるかもしれない。
- ▶ ・会社の方針としては、不合理な話。遅延などの影響はなくなる。いずれにしても、安全の阻害はない。
- ▶ ・何のための検査制度かわからない。

処分のあり方（1）

安全阻害と定時運航の阻害

- ▶ 処分の種類
 - ▶ ・ 刑事罰：法的な制裁（応報＋事故の防止）
 - ▶ ・ 行政処分：運航の安全確保
 - ▶ ・ 懲戒処分：使用者による制裁：社内規律の保持（運航の安全・定時運航）
- ▶ いずれにしても、「安全阻害」と「定時運航の阻害」が区別される必要。
 - ▶ ・ 乗務前の検査で発見された場合には、安全阻害による処分はあり得ない。
 - ▶ ・ 定時運航の阻害が生じた時に、行政処分まで必要か。
 - ▶ 技能証明の停止・取消は、「運航の安全確保」のための制度

処分のあり方（２）

行為と処分の均衡（比例原則）

- ▶ 制裁処分であれ、安全のための処分であれ、当該行為（生じた事態）の程度に応じた処分でなければ、処分権の濫用であり、違法となる。
- ▶ 「ゼロ規制」を導入し、規制値の逸脱を問わずに乗務停止という不合理。
- ▶ 規制値の逸脱があった場合も、それだけで失職させる処分の過重性。
- ▶ 規制値の逸脱があった場合も、それだけで行政処分という過重性。
- ▶ 乗員の、労働者としての地位・権利が、限りなく脅かされている。

乗員の労働者としての地位・権利が脅かされている。

- ▶ 一律的な失職
 - ▶ ・逸脱の程度を問わずに、失職させられることの損失
- ▶ 24時間規制・過重な処分
 - ▶ ・個人的な行動の自由（幸福追求権・人格権）に属する、「飲酒の権利」の
- ▶ 剥奪
- ▶ 過大なストレスを与える職場と、飲酒の抑圧という不均衡
 - ▶ ・労働者の心身の安全を損ないながら、ストレス回避としての飲酒を過剰に
- ▶ 罰することの不当性

不本意な（病的な）飲酒 －アルコール依存・濫用－

- ▶ 精神障害・精神病理であり、治療が必要。
- ▶ ・耐えられない水準に至ったストレスからの逃避
- ▶ ・困難を解決するためのコミュニケーション＝人間関係不全
- ▶ ⇒これに代わる、アルコール依存による「解決」
- ▶ ・「否認の病理」
- ▶ それが勤務のストレスがもたらす事態であるならば、その解決は使用者の安全配慮義務の一環だろう。
- ▶ 「復帰プログラム」の確立と、自己申告の確保が、問題解決の鍵になる。

航空行政の不可解な対応 + 事業者の追従

- ▶ (1) 「違反」の拡張（「違法化」の推進）
 - ▶ ・「ゼロ規制」= 飲酒の全面否定
 - ▶ ・乗務前のアルコール検査による乗務回避（違法状態の回避適法）の違法化
- ▶ (2) 厳罰化
 - ▶ ・「違反」の全件処分（過剰な一律処分）
 - ▶ ・処分内容の過剰な厳罰化

「規制強化」の実情 「違法化＋厳罰主義」で何が得られるか？

- ▶ ● 違法なアルコール事案の抑制
⇒ 無用の「違反」が発生するだけ
本来の対応策は示されず、問題は解決しない
- ▶ ● 「社会的信頼」（世論）の回復
⇒ 「違反」の印象が拡大
「厳罰」だけでは「信頼」にはつながらない
- ▶ ● 乗員の権利侵害だけが山積

社会的信頼の回復・確保のために －原因の解消が信頼を担保する－

- ▶ 精神論（「乗員の自覚」）や「厳罰主義」では、乗員の労働者としての権利・人間らしい生活は勿論のこと、安全運航の確保も、社会的信頼も得られない。
 - = 根本原因の解消・解決こそが、信頼を担保する
- ▶ 日常の飲酒（ノーマルな飲酒）が過剰にならないために
 - ⇒ 原因たるストレス要因の解
- ▶ 異常な飲酒（依存症、アルコール濫用）の防止・対応には
 - ⇒ 「復帰プログラム」の確立と、自己申告の確保が、問題解決の鍵になる。