

令和7年度答申第29号
令和7年8月29日

諮問番号 令和7年度諮問第49号（令和7年8月8日諮問）
審査庁 国土交通大臣
事件名 航空業務の停止処分に関する件

答 申 書

審査請求人Xからの審査請求に関する上記審査庁の諮問に対し、次のとおり答申する。

結 論

本件審査請求は棄却すべきであるとの諮問に係る審査庁の判断は、妥当である。

理 由

第1 事案の概要

本件は、国土交通大臣（以下「審査庁」又は「処分庁」という。）が、航空従事者である審査請求人X（以下「審査請求人」という。）に対し、航空法（昭和27年法律第231号）30条2号の規定に基づき、令和7年6月20日から同年9月17日までの90日間、航空業務の停止を命ずる処分（以下「本件業務停止処分」という。）をしたところ、審査請求人がこれを不服として審査請求をした事案である。

1 関係する法令等の定め

- （1）航空法2条2項は、この法律において「航空業務」とは、航空機に乗り組んで行うその運航（航空機に乗り組んで行う無線設備の操作を含む。）等をいう旨規定し、同条3項は、この法律において「航空従事者」とは、同法22条の航空従事者技能証明（以下「技能証明」という。）を受けた者をいうと規定している。
- （2）航空法22条は、国土交通大臣は、申請により、航空業務を行おうとす

る者について、航空従事者技能証明を行うと規定している。また、航空法 24 条は、技能証明は、定期運送用操縦士、事業用操縦士、自家用操縦士等の資格別に行う旨規定している。

(3) 航空法 30 条は、国土交通大臣は、航空従事者が同条各号の一に該当するときは、その技能証明を取り消し、又は 1 年以内の期間を定めて航空業務の停止を命ずることができる旨規定し、同条 2 号は、航空従事者としての職務を行うに当たり、非行又は重大な過失があったときを掲げる。

(4) 航空法 104 条 1 項は、本邦航空運送事業者（同法 100 条 1 項の規定により国土交通大臣から航空運送事業の経営の許可を受けた者をいう。）は、国土交通省令で定める航空機の運航及び整備に関する事項について運航規程及び整備規程を定め、国土交通大臣の認可を受けなければならないと規定する。

(5) 航空法 134 条 2 項は、国土交通大臣は、この法律の施行を確保するため必要があるときは、その職員に、航空従事者、航空運送事業を営業者等の事務所、工場その他の事業場、空港等、航空保安施設を設置する場所、空港等若しくは航空保安施設の工事を行う場所、航空機若しくは無人航空機の所在する場所又は航空機に立ち入って、航空機、航空保安施設、無人航空機、帳簿、書類その他の物件を検査させ、又は関係者に質問させることができると規定している。

(6) A 社（以下「本件会社」という。）が定め、航空法 104 条 1 項に基づく国土交通大臣の認可を受けた（令和 7 年 8 月 18 日付けの事務連絡・記 1、認可書）運航規程（以下「本件運航規程」という。）には、要旨以下のとおり規定されている。

ア 制限事項（本件運航規程 3-15-1 の 1 及び 3）

乗務員は、飛行勤務（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。以下同じ。）開始前 12 時間以内に飲酒を行った場合、又はそれ以前であっても飛行勤務開始時に酒気帯び（体内にアルコールを保有する状態をいう。以下同じ。）となるおそれがある過度な飲酒を行った場合は、飛行勤務を行ってはならない。なお、飛行勤務開始 12 時間前に体内に残存するアルコール量を 4 ドリンク（1 ドリンクとは、純アルコールを 10 グラム含むアルコール飲料を意味する。）相当以下に自己を制限すること。

乗務員は、その職務として、一連の飛行（機内で次の飛行に向けた準備

等を行うような連続する飛行（計画上の飛行間の間隔が2時間以内である場合に限る。）をいう。以下同じ。）前後において、「アルコール検査実施要領」に基づき酒気帯びの有無を確認する。酒気帯びが確認された場合、乗務してはならない。

イ アルコール検査の方法（本件運航規程3-15-2の1（1）及び2）

乗務員は、アルコール検知器を使用して、一連の飛行前後のアルコール検査を行い、酒気帯びの有無を確認する。検査に使用するアルコール検知器は、一定の呼気量をもとにアルコール濃度を測定し数値を表示でき、表示するアルコール濃度の数値の単位は0.01ミリグラム／リットル以下であり、製造事業者の定めに従い適切に管理・運用されているものでなければならない。

（7）本件会社は、本件運航規程に基づき、本件運航規程の附属書として、アルコール検査実施要領（以下「本件検査実施要領」という。）を定めており（令和7年8月18日付けの事務連絡・記2、添付資料①、認可書）、要旨以下のとおり規定されている。

ア 適用（本件検査実施要領1-3）

社員は、本件検査実施要領及び関連法令等に従ってアルコール検査に係る業務を実施しなければならない。

イ アルコール検査実施手順（本件検査実施要領2-2）

検査機器は、本件会社が管理するB社（以下「本件製造事業者」という。）製アルコール検知器C（吹き込み式）とする。

測定値が0.05ミリグラム／リットル未満の場合は、一律0.00ミリグラム／リットルが表示される。測定値表示が0.00ミリグラム／リットルを超えた場合、「酒気帯び」と判断する。

検査時期は、勤務開始時（一連の飛行のための出頭時）及び勤務終了時（当日の乗務パターン最後の便が到着し、飛行勤務終了後、速やかに）である（以下当該検査を「本検査」という。）。

正確な測定に支障をきたす可能性があるため、以下の事項を遵守する。

- （ア）うがい薬やマウスウォッシュは正しい用法・用量を守り、アルコール検知器使用前1時間以内には使用しない。
- （イ）アルコール検知器使用前20分以内の喫煙やアルコール検査に影響が出るような飲食を控える。
- （ウ）検査前に、アルコール分を含む汗（顔）拭きシート、手洗い液等の

使用を控える。

ウ 自主検査及び飛行勤務前・通信業務前事前検査（本件検査実施要領6－3）

乗務員は、飛行勤務前に乗務に適した健康状態であることを確認するために、自主検査及び飛行勤務前事前検査（以下「事前検査」という。）を実施する。

自主検査は、自宅やホテルの自室を出る前に本件会社から個人貸与された機器（運航乗務員については、C）を用いてセルフチェックを実施する。アルコールを検知した場合は必要に応じて再検査等を行う。改善されないようであれば上長又は勤務変更担当者へ連絡し、勤務変更等必要な対応をとる。

（8）本件会社は、本件運航規程に基づき、本件運航規程の附属書として、**業務マニュアル**（以下「本件マニュアル」という。）を定めており（令和7年8月18日付けの事務連絡・記3、添付資料①、認可書）、乗務員の出頭時刻について、国内運航にあっては、乗務割に基づき、出発時刻の1時間15分前までに、所定の場所に出頭することと規定している（本件マニュアル6－10－2）。また、勤務時間とは、会社指示により業務を開始した時から全ての業務を終了するまでの時間をいい、乗務の場合、原則として国内線は所定の出頭時刻から最後の乗務のBlock In後30分までとされている（本件マニュアル6－10－1の1）。

（9）「航空従事者等の行政処分に関する基準」（昭和54年1月24日運輸省航空局航空従事者等行政処分審査会において作成。令和7年4月22日改正。以下「本件処分基準」という。）は、航空法30条の規定に基づく航空従事者等に対する行政処分の基準を定めており、航空従事者が航空従事者としての職務を行うに当たり、非行を犯したときは、技能証明書の取消し又は30日以上業務の停止とされている（本件処分基準の3）。

また、「行政処分基準の運用内規」（昭和53年11月14日運輸省航空局航空従事者等行政処分審査会において作成。平成26年3月28日一部改正。以下「本件運用内規」という。）には、「悪質なもの（意図的に行っていた場合、隠蔽していた場合、繰り返し行っていた場合をいう。以下同じ。）を除き、法違反は行政指導（文書警告又は注意）とする。」

（本件運用内規（1））、「悪質なものを除き、航空事故及び航空重大インシデント以外の事案に係る法違反等について、安全管理システムを確立

している航空活動関係者が示した是正措置及び改善行動計画が、これらの妥当性及び実効性を勘案し、適切であると考えられる場合は、行政処分等を実施しない。」（本件運用内規（２））、「妥当と思われる社内処分を既に受けているときは、処分量決定の際、情状酌量をすることができる。」（本件運用内規（３））と定められている。

２ 事案の経緯

各項末尾掲記の資料によれば、本件の経緯は、以下のとおりである。

- （１）航空従事者である審査請求人は、定期運送用操縦士、事業用操縦士及び自家用操縦士の資格につき技能証明を受け、本件会社に勤務していた。

（処分書）

- （２）審査請求人は、令和７年３月１８日１時４０分出発予定のＡ社ａ便（Ｄ地発・Ｅ空港（Ｆ地）行き。以下「本件航空便」という。）の機長として乗務予定であったため、同日０時２５分の勤務開始（出頭時刻）に備えて、前日である同月１７日の１９時２０分頃、本件会社指定のＧホテル（以下「本件ホテル」という。）にチェックインした。

審査請求人は、同日１９時４１分に、本件ホテルの居室内で、本件会社から貸与を受けたアルコール検知器（Ｃ。以下「本件検知器」という。）を用いて自主検査を行ったところ、０．５２ミリグラム／リットル（以下、単位は省略する。）のアルコールが検知された。その後も、審査請求人は、本件ホテルの居室において、自主検査を繰り返し、下表のとおり、「計測時間」欄記載の時間に、「検知値」欄記載のアルコールがそれぞれ検知された。

計測時間	検知値
（１９時４１分）	（０．５２）
１９時４４分	０．４４
２０時３５分	０．３８
２１時０６分	０．３１
２１時４４分	０．３１
２２時００分	０．２９
２２時３３分	０．２１
２３時０６分	０．１６
２３時１４分	０．１５

2 3時2 0分	0. 1 4
2 3時2 4分	0. 1 3
2 3時2 7分	0. 1 5
2 3時2 9分	0. 1 6
2 3時3 3分	0. 1 3
2 3時3 5分	0. 1 3
2 3時3 7分	0. 1 3

審査請求人は、アルコールが検知されたことを本件会社に報告しないまま、本件ホテルから移動し、D空港貨物上屋に到着した後である同月18日の0時21分に、事務室内で本件検知器を用いて自主的に事前検査前の検査を行ったところ、0. 07のアルコールが検知された。その後も、審査請求人は、事務室内において、検査を繰り返し、下表のとおり、「計測時間」欄記載の時間に、「検知値」欄記載の検査結果を得た。その後、審査請求人は、同日0時55分に事前検査を実施し、0時57分に本検査を実施したが、いずれもアルコールは検出されなかった。

計測時間	検知値
(0時21分)	(0. 07)
0時22分	0. 07
0時23分	0. 00
0時23分	0. 07
0時24分	0. 06
0時25分	0. 05
0時26分	0. 06
0時26分	0. 07
0時27分	0. 06
0時30分	0. 07
0時33分	0. 08
0時34分	0. 07
0時42分	0. 08
0時44分	0. 09
0時45分	0. 09
0時46分	0. 07

0時52分	0.00	
0時53分	0.00	
0時53分	0.00	
0時54分	0.00	
0時55分	0.00	事前検査
0時57分	0.00	本検査

審査請求人は、本件航空便の乗務を行い、E空港に到着したが、乗務予定であった後続便（F地発・H地行）については、アルコールが検知されたことを受けて対応を検討していた本件会社からの指示を受けて、乗務を行わなかった。

（「I」（第b報）」と題する報告書）

- （3）本件会社は、令和7年3月18日、処分庁に対し、本件会社の機長が発時に実施したアルコール検査においてアルコールが検知された事態が発生したとして、「I」と題する報告書（以下「本件報告書」という。）を提出した。

（本件報告書）

- （4）処分庁は、令和7年4月23日、航空法134条の規定に基づき、審査請求人に対する聴取を実施した。

（A社の運航乗務員によるアルコール検知事案に係る当事者への聴取結果）

- （5）本件会社は、令和7年4月25日付けで、審査請求人に対し、同日付けで審査請求人を懲戒解雇処分とし、また、同日付けで普通解雇することを通知した。

（「通知書」と題する書面）

- （6）処分庁は、令和7年6月10日、本件業務停止処分に先立ち、聴聞を実施した。

（聴聞調書、聴聞報告書）

- （7）処分庁は、令和7年6月20日付けで、審査請求人に対し、①審査請求人が本件運航規程の規定に抵触する飲酒を行ったことは、本件運航規程に意図的に違反する行為であったと、②本件運航規程の附属書である本件検査実施要領の定めによりアルコール検査を実施しなければならない乗務員の出頭時刻になっても速やかに乗務前アルコール検査を実施せず、アルコールが検知されなくなるまで自主検査を繰り返したことは、本件運航規程

の附属書（本件検査実施要領）に意図的に違反する行為であったと、及び、③その後、本件会社の聴取及び処分庁の聴取に対して不合理な弁解に終始したことは、航空安全に対する国民の信頼を損ねる不適切な行為であったとそれぞれ認められ、航空法30条2号に規定する航空従事者としての職務を行うに当たっての非行に該当する旨の理由を付して、令和7年6月20日から同年9月17日までの90日間、航空業務の停止を命ずる処分（本件業務停止処分）をした。

（処分書）

（8）審査請求人は、令和7年7月8日、審査庁に対し、本件業務停止処分を不服として、本件審査請求をした。

（審査請求書）

（9）審査庁は、令和7年8月8日、当審査会に対し、本件審査請求を棄却すべきであるとして、本件諮問をした。

（諮問書、諮問説明書）

3 審査請求人の主張の要旨

審査請求人は、以下の理由により、本件業務停止処分の取消し又は業務停止期間の短縮を求める。

（1）飲酒に係る客観的証拠が存在しないこと

本件業務停止処分の理由には、本件会社の本件運航規程に抵触する飲酒を行った旨の記載がされているが、飲酒の事実は存在せず、処分の前提事実が誤っており、著しい事実誤認に基づく過度な処分である。

本件会社が関連証拠物品及び資料等の検索を行ったにもかかわらず、審査請求人の飲酒の事実を明確に示す、アルコール検知器の数値以外の、客観的・科学的証拠又は物証（アルコール血中濃度、飲酒に係る映像・画像・証言、酒類の購入記録・残留証拠物等）は発見されていない。このことは、「現実に行われた行為であれば、必ず何らかの痕跡や証拠が残される。」という合理的な判断原理に反するものであり、当該事実が実際には存在しなかったか、あるいは少なくとも客観的及び確定的に認定できる証拠がないことを強く示している。

唯一の証拠とされているアルコール検知器の数値について、アルコールが検知されたのは、乗務前の自主的に実施した検査によるもので、航空法に基づく検査ではアルコールが検知されていないこと、本件検知器の保管状況（アルコール消毒液の影響等）により、一時的な誤作動の可能性があ

り、審査請求人による再現実験でも裏付けが得られていること、外気温と室内温度の差による誤作動の可能性は、本件製造事業者による注意書きにも記載されており、否定できないこと、及び、本件検知器の校正記録、測定誤差、当日の環境要因等については十分に検証されていないことから、不確実性を含んでおり、これのみに基づいて処分の判断をすることは到底合理的とはいえない。

また、審査請求人の通話相手が、4時間以上に及ぶ会話中の印象から飲酒の影響はなかったと証言し、本件航空便の副操縦士が、審査請求人から「酒臭を感じなかった」と証言していることは、現実の出来事に即した一次情報であり、決して軽視されるべきではない。むしろ、アルコール検知器の数値という一側面にのみ依存し、現場の証言を一切排除する判断は、偏った認定であるといわざるを得ない。

さらに、今回の事案とは無関係の審査請求人個人の過去の自主検査による検知器データをも使用して、事実認定の根拠とすることは、社会通念上、プライバシー権の侵害の上に成り立つもので、断じて許容されるものではない。

そして、審査請求人は、当日の自主検査・事前検査・本検査の全てにおいて、最終的にアルコールが検知されないことを確認し、運行管理者と協議の上、出発許可を受け、安全かつ正確に運航を完了しており、本件航空便の安全運航に支障は生じておらず、実際の航空安全上のリスクは皆無であったことは明白である。航空の安全確保を最優先とした制度の趣旨に照らしても、安全に飛行任務を遂行したパイロットに対し、物証もなく処分を下すことは明らかに本末転倒である。

したがって、本件における飲酒の有無の判断は、物理的証拠を欠いた状況における一方的な推測の域を出ず、審査請求人が飲酒していない可能性も十分に考慮されるべき事案であり、客観的にも誤検知による可能性が極めて高いと認められるにもかかわらず、処分をすることは、冤罪を助長する行為であるといわざるを得ない。

(2) 処分量定が過重であること

本件では、審査請求人につき、飲酒の意図や常習性の存在は否定されており、安全運航を完遂している実績があり、飲酒に係る客観的かつ物的証拠に乏しい状態であるにもかかわらず、90日間という長期の航空業務停止処分をすることは、他の類似事例に比して著しく重く、比例原則に明ら

かに反し、社会的制裁の二重処罰といえるから、行政裁量の逸脱又は濫用に該当すると判断されるべきである。

(3) 適正な手続が踏まれていないこと

聴聞手続及び処分の執行時において、飲酒の事実認定については「検証可能な記録により確認された。」という説明のみで、その記録とされるアルコール呼気検査記録は提示されなかった。

審査請求人は、聴聞において、あいまいな状況証拠のみで処分が下された事実を指摘し、新たな証言や証拠を提出したにもかかわらず、再検証・再調査が行われないまま処分がされており、適正な手続が踏まれていない。

(4) 審査請求人の被った重大かつ回復困難な損害

審査請求人は、本件業務停止処分の通知前に、本件会社から一方的に解雇されており、当該処分の理由中に、審査請求人が本件会社の本件運航規程に抵触する飲酒を行ったこと及び本件運航規程に意図的に違反する行為があったことの記載があるために、業界内で誤った事実が広まり、就職活動も著しく妨げられている。

本件業務停止処分が続いている間は、審査請求人の各航空技能証明の更新を行うことができず、資格保持者としての効力すら継続できない状態である。

審査請求人は、私立大学に通う子及び私立高校へ通う子を扶養しており、生活費・学費等を全て審査請求人の収入で賄っていたところ、職を失ったため収入が完全に途絶え、生活基盤そのものが倒壊の危機に瀕している。今後も航空従事者としての再就職が困難となることは明白であり、生活の維持が不可能になる可能性が極めて高く、家族への影響は計り知れない。

上記のように、明確な証拠に基づかずに審査請求人個人の名誉・職業・社会的信用に対する重大な影響を及ぼす処分が下されたことにより、審査請求人が被った社会的制裁は計り知れず、基本的人権を著しく侵害している。

(5) 公共への影響

審査請求人は、既に本件会社を解雇されており、審査請求人が航空業務を再開することが公共の安全や福祉に与える悪影響は一切なく、仮に処分の取消し又は処分期間の短縮がされても、航空運送事業や公共の利益に支障をきたすことはない。むしろ、適正手続が保障されることこそ、航空行政への信頼性を高め、合理的理由がある。

第2 諮問に係る審査庁の判断

審査庁の諮問に係る判断は、後記3において補足する点を除いて、審理員の意見と異ならないとしているところ、審理員の意見の概要は次のとおりである。

1 事実認定の妥当性について

(1) 審理員が認定した事実

本件会社から処分庁へ提出された報告書に記載された本件検知器の検知結果から、出頭時点において審査請求人の体内にアルコールが残存していたことは明らかである。加えて、当該検知器については、本件製造事業者が実施した精度検査において異常が認められなかったことが、精度検査報告書により確認されており、当該検知結果の信頼性に疑義はない。

さらに、審査請求人が聴聞時に自主的に提出した検証資料においても、同人のアルコール分解速度は、本件事案発生時における呼気アルコール濃度検知値とその記録日時の経過と近似するものである。

また、本件とは関係ない過去の自主検査結果を事実認定の根拠とした事実は認められない。

(2) 判断

上記(1)で認定した事実を総合的に勘案すれば、処分庁が本件処分的前提として認定した事実、すなわち、審査請求人が意図的に本件運航規程等に違反する飲酒行為を行ったという点については、客観的かつ検証可能な記録に基づく合理的な認定であり、妥当と認められる。

2 本件業務停止処分の量定について

(1) 審理員が認定した事実

航空法30条の規定により、国土交通大臣は、航空従事者としての職務を行うに当たり、非行があったときは、その技能証明を取り消し、又は1年以内の期間を定めて航空業務の停止を命ずることができるとされている。

聴聞報告書、行政処分検討書及び本件会社から処分庁へ提出された報告書によれば、審査請求人は意図的に本件運航規程等に違反した飲酒行為を行った上、本件運航規程附属書（本件検査実施要領）に規定するアルコール検査手順からも意図的に逸脱して、出頭後も自主検査を繰り返したことが明らかである。さらに、本件会社及び処分庁による聴取に対しても、不合理かつ整合性に欠く弁解に終始していた。

このような行為は、過去の同種事案においても、悪質性が高いと評価されるものであり、量定判断の際に加重要素として考慮されている。

(2) 判断

上記(1)で認定した事実を総合的に勘案すれば、処分庁は航空法及び当該個別事情を十分に踏まえた上で、同種事例との均衡を考慮し、裁量権の範囲内で相当な処分期間を設定したものと認められる。

3 補足

本件業務停止処分は、航空法の規定に基づき認可を受けた本件会社の本件運航規程において飛行勤務開始12時間以内の飲酒禁止等の規定があることを認識していながらこれに違反したという処分の前提となる行為に加え、①出頭時刻(出発の1時間15分前)において乗務前アルコール検査を実施せず、アルコールが検知されなくなるまで自主検査を繰り返した本件運航規程附属書(本件検査実施要領)に違反する意図的な行為及び②本件会社の聴取及び処分庁の聴取に対して不合理な弁解に終始した行為という、二つの加重要件が認められる。これら三つの行為をそれぞれ処分量定に反映した結果として、基礎的処分期間(30日)に加え、加重要件ごとに30日を加算する形で、合計90日間の業務停止としたものである。

4 結論

以上のとおり、本件業務停止処分に違法又は不当な点はないため、本件審査請求には理由がないから、行政不服審査法(平成26年法律第68号)45条2項の規定により、棄却されるべきである。

第3 当審査会の判断

1 本件諮問に至るまでの一連の手続について

本件審査請求から本件諮問に至るまでの一連の手続に特段違法又は不当と認めるべき点はない。

2 本件業務停止処分の違法性又は不当性について

(1) 本件運航規程違反の有無について

ア 本件運航規程3-15-1の1には、乗務員は、飛行勤務開始前12時間以内に飲酒を行った場合、飛行勤務を行ってはならず、飛行勤務開始12時間前に体内に残存するアルコール量を4ドリンク(純アルコール40グラム)相当以下に自己を制限することと規定されている(上記第1の1の(6)のア)。

航空従事者である審査請求人は、本件運航規程の上記規定に抵触する飲酒を行った等として本件業務停止処分を受けているところ、飲酒の事実はなかった旨主張していることから、審査請求人が本件運航規程の規定に違

反する飲酒を行ったと認められるかどうかを検討する。

イ 上記第1の2の(2)及び(3)のとおり、審査請求人は、令和7年3月18日1時40分出発予定の本件航空便に機長として乗務予定で、同日0時25分に勤務開始予定(出頭時刻)であったところ、その約5時間前である同月17日19時41分の時点で、本件検知器を用いた自主検査の結果、0.52のアルコールが検知され、その後も本件ホテルにおける自主検査及びD空港貨物上屋における自主的な検査を30回繰り返した結果、検知値は次第に減少し、翌18日0時52分によりやうアルコールが検知されなくなった(なお、同日0時26分から45分にかけては、検知値に上昇が見られるが、これは、審査請求人がコーヒーを摂取した影響であると考えられる(本件報告書))。

審査請求人に貸与されていた本件検知器の精度について、本件製造事業者における精度検査の結果、異常は認められなかった(本件報告書添付の本件製造事業者の精度検査報告書)。本件報告書によれば、本件会社は、このことを踏まえて、審査請求人の上記検査の結果に基づき、体重を80キログラムとし、一般的な日本人男性のアルコール代謝速度を前提に、アルコール摂取量及び摂取時間を推定すると、令和7年3月17日19時頃に約50グラムのアルコール(アルコール分7パーセントの500ミリリットルの缶チューハイ2本分相当)が摂取された場合の挙動に該当し、また、ウィドマーク法によれば、血中アルコール濃度は時間とともに減少するが、一次式に近似できることから、一次回帰分析を行うと、体重80キログラムと仮定した場合、同日18時の時点で、純アルコール量100グラム(アルコール分7パーセントの500ミリリットルの缶チューハイ3.5本分相当)を摂取した場合に該当すると評価している。なお、審査請求人の体重は、上記と同程度である(審査請求人の依頼した弁護士の作成に係る「行政処分に対する意見書」)。

また、本件会社は、審査請求人の供述に即した行動(乗務予定日を当日として、前々日の夜に飲酒、前日の朝に飲酒、同日の夜に栄養ドリンク3本、パン及びおにぎりを摂取、当日コーヒーを摂取)を、審査請求人及び別の社員に再現させ、アルコール検知器によるアルコール検査を行う実験を行ったところ、審査請求人及び別の社員ともに、栄養ドリンク、パン、おにぎり及びコーヒーを摂取した後、アルコールを検知するが、短期間で無検知となり、長時間アルコール検知が継続することはない、その検知値

の挙動は、審査請求人の乗務予定日前日及び当日の検知値の挙動とは一致しなかった（本件報告書）。

さらに、本件会社は、審査請求人が、手指消毒剤により本件検知器が汚染された可能性があること（審査請求人の依頼した弁護士の作成に係る「行政処分に対する意見書」）、本件製造事業者の協力の下、手指消毒剤による影響を検証したところ、多量（15ミリリットル。大さじ1程度）のアルコールに被毒した場合は、2日間にわたりその影響が残存し、微量（1ミリリットル）のアルコールに被毒した場合は、被毒後1時間頃まで検知値が上昇し、その後は次第に減少していくものの、その挙動は一次式に近似しておらず、いずれの場合も、アルコール検査の検知値の挙動は、審査請求人の乗務予定日前日及び当日の検知値の挙動とは一致しなかった。本件製造事業者は、この点につき、手指消毒剤の影響は、検知器内に滞留した高濃度アルコールガスの検知によって生じるため、検知量の減衰は、高濃度ガスの拡散が濃度低下の原因である一方、飲酒によるアルコール呼気濃度の低下は、血中アルコールの代謝による濃度低下に起因し、減少メカニズムが異なるため、検知濃度低下の挙動が異なるとの見解を示している（本件報告書）。

上記本件会社による検知結果の評価、再現実験の方法及び結果並びに手指消毒剤の影響による検証の方法及び結果について、不合理な点は認められないことから、審査請求人の乗務予定日前日及び当日の検知値の挙動は、栄養ドリンク等の摂取及び手指消毒剤の影響を受けたものであるとは認められない。また、審査請求人が、本件検知器と同型のアルコール検知器を用いて行ったアルコール分解時間等の自主検証（「アルコール分解時間等自主検証」）は、朝食をとらず空腹の状態ですぐ午前4時55分から1時間おきにアルコール分9パーセントの350ミリリットルの缶チューハイを1本ずつ飲んでいくという条件の下で、合計6本半を飲んで実施されたものであり、審査請求人の日常の飲酒の際の行動や、審査請求人の乗務予定日前日である令和7年3月17日の実際の行動との対応は不明というべきであるが、上記の自主検証に係るアルコール検査の検知値の挙動の傾向は、審査請求人の乗務予定日前日及び当日の検知値の挙動と矛盾するものではないとみられる。

そうすると、その他にアルコールが検知される事情は認められない以上、審査請求人は、本件航空便の出発予定時刻（飛行勤務開始）前12時間以

内に飲酒を行ったか、又はその12時間前に体内に残存するアルコール量を4ドリンク（40グラム）相当以下に自己を制限するとの規定に違反する飲酒を行ったものと推認するのが相当である。

ウ これに対し、審査請求人は、本件検知器の検知値は、アルコール消毒液の影響であることが審査請求人の再現実験の結果から明らかであるし、外気温と室内温度の差の影響により、一時的に誤作動した可能性があることを否定できず、不確実性を含んでいるなどと主張する。

しかしながら、本件会社及び本件製造事業者が手指消毒剤によるアルコール検知器への影響を検証した結果、そのアルコール検知値の挙動は、審査請求人の乗務予定日前日及び当日の検知値の挙動とは一致しないことは上記イのとおりであるし、審査請求人の再現実験（「アルコール消毒液による検知器の検知値についての自主検証」）における検知値をみても、必ずしもアルコール曝露後に時間の経過とともに数値が減少しているとは認められず、時間経過とともに検知値が次第に減少していった審査請求人の乗務予定日前日及び当日の検知値の挙動と一致しているとは認められない。

また、アルコール検知器の取扱説明書（審査請求人の依頼した弁護士の作成に係る「行政処分に対する意見書」に添付）には、摂氏10度以上の温度差がある場所に移動させた場合、2時間以上放置してから使用する旨の注意事項が記載されているところ、審査請求人が本件ホテルにチェックインした令和7年3月17日19時20分頃から、2時間以上経過した21時44分の時点でも、0.31のアルコールが検知されており（上記第1の2の（2））、その前後の検知値に異質な数値があるとはいえないから、本件検知器による検知値に温度差による影響があったとは認め難い。

したがって、審査請求人が約5時間の間に30回以上にわたり本件検知器による検査を行い、一貫してアルコールが検知されていることも踏まえると、本件検知器に不確実性があるとの審査請求人の上記主張には理由がない。

エ また、審査請求人は、アルコール検知器の数値のみに依存し、他の客観的証拠が発見されていないにもかかわらず、審査請求人の通話相手及び本件航空便の副操縦士の証言を排除し、飲酒の事実を認定することは、偏った認定であると主張する。

しかしながら、当該通話相手は、審査請求人と、令和7年3月17日の11時22分頃以降、3回（通話時間は、それぞれ、1時間30分、38

分及び1時間49分)の音声通話をしたにすぎず(上記の者の作成に係る「証言」)、かかる通話相手が審査請求人の同日の行動を全て把握しているとはいえない。また、当該通話相手は、審査請求人の受け答えは正常で、審査請求人が通話と並行して行っていた自動二輪車の修理を正常に終えるなどしており、後日の審査請求人の自主検証(上記イ)における飲酒時の様子とは大幅に異なるから、令和7年3月17日に飲酒の影響はなかった旨を上記の意見書に記載しているものの、いずれも、客観的裏付けを欠き、通話を通じての主観的な印象を述べるものにすぎない上、当該通話相手は審査請求人の知人であることも踏まえると、上記意見書をもって審査請求人が飲酒をしていないと認めることはできない。

また、本件航空便の副操縦士は、審査請求人と同じタクシーに乗り、本件ホテルからD空港貨物上屋に移動しており、その際、審査請求人から酒の臭いを感じなかった旨供述しているものの(本件報告書)、審査請求人が令和7年3月17日から同月18日にかけてした自主検査の結果では、同月17日23時37分に0.13、同月18日0時21分に0.07との検知値であったもので、当時の審査請求人と副操縦士の置かれていた環境等の詳細も不明であって、飲酒していても酒の臭いが会話相手に必ず届くとはまでは認め難いというべきであるから、上記の供述をもって審査請求人が飲酒をしていないと認めることもできない。

さらに、上記イのとおり、正常に動作する本件検知器によって、誤作動なく検知されたと認められる数値に基づき、審査請求人は本件運航規程の規定に抵触する飲酒を行ったと認められるから、客観的証拠がない旨の審査請求人の主張は当たらない。

したがって、審査請求人の上記主張には理由がない。

オ 以上によれば、審査請求人は、本件運航規程の規定に抵触する飲酒を行ったものと認められる。

(2) 本件業務停止処分の違法性又は不当性について

ア 航空法30条2号によれば、国土交通大臣は、航空従事者につき、航空従事者としての職務を行うに当たり、非行又は重大な過失があったときは、その技能証明を取り消し、又は1年以内の期間を定めて航空業務の停止を命ずることができるとされているところ(上記第1の1の(1)及び(3))、国土交通大臣が、同号に該当する航空従事者に対し、その技能証明を取り消すか又は航空業務の停止を命ずるか、航空業務の停

止を命ずる場合に停止期間をどうするか判断は、航空行政を専門に担当する国土交通大臣の裁量に委ねられていると解される。そこで、本件業務停止処分に処分庁による裁量権の逸脱又は濫用が認められるか否かについて検討する。

イ 処分庁は、航空法に基づく処分について、本件処分基準及び本件運用内規を定めるとともに（上記第1の1の（9））、業務停止期間の決定につき、次のとおり運用している（「アルコール検知事案を発生させたA社運航乗務員への行政処分」）。

（ア）航空業務前に行われたアルコール検査に違反した場合は、飲酒の影響がある状態での航空業務を禁止する航空法70条の射程外であり、法令違反を対象とする航空法30条1号を適用することはできないので、同条2号を適用する。

（イ）本件運用内規において、航空法30条に基づく不利益処分の対象は、「悪質なもの（意図的に行っていた場合、隠蔽していた場合、繰り返し行っていた場合）」に限ると規定している（上記第1の1の（9））。

（ウ）運用上、不利益処分の内容は、30日、60日、90日、120日、180日、1年の航空業務の停止又は技能証明の取消しの中から選択することとし、その軽重については、以下の考え方にに基づき、個別具体的な判断を行ってきた。

A 国が認可した運航規程違反に関して、悪質性（意図的、隠蔽又は繰り返し）が認められる場合、不利益処分（業務停止30日以上）とする（「処分の前提となる行為」）。

B 国が認可した運航規程等への違反につき、違反事項1つごとにそれぞれ加重する（「加重要件①：規程違反」）。

C 重大性（アルコールの数値、超過時間等）、悪質性等の度合い（口裏合わせ、検査代行、会社が再発防止策実施中であつた等）により更に加重する（「加重要件②：重大性等の評価」）。

ウ 処分庁は、上記イの運用に基づき、アルコール基準を超過し、意図的に飲酒量規制に違反したものであることから、過去の同種事例に照らし、「処分の前提となる行為」として、業務停止30日が相当であると判断した。また、処分庁は、審査請求人が、本件運航規程の附属書である本件検査実施要領の手順に違反したことにつき、「加重要件①：規程違反」

に該当するとして、過去の同種事例に照らし、業務停止30日を加重した。さらに、処分庁は、審査請求人が、本件会社及び処分庁の聴取に対し、不合理な弁解に終始したことにつき、「加重要件②：重大性等の評価」に該当するとして、過去の同種事例に照らし、業務停止30日を更に加重し、本件業務停止処分の処分期間を90日と決定したものである（「アルコール検知事案を発生させたA社運航乗務員への行政処分」）。

エ 審査請求人は、本件運航規程上、飛行勤務開始12時間前等の飲酒制限があることを認識していたにもかかわらず（「A社の運航乗務員によるアルコール検知事案に係る当事者への聴取結果」（以下「本件聴取結果」という。））、上記（1）のとおり、本件運航規程の規定に違反する飲酒を行ったものであり、国が認可した本件運航規程違反を意図的に行ったといえる。また、審査請求人は、本件航空便の乗務のための出頭時刻が令和7年3月18日0時25分であるから、本件検査実施要領に基づき、同時刻に本件検査実施要領2-2に規定するアルコール検査（本検査）を実施しなければならなかったものであり、そのことを認識していたにもかかわらず（本件聴取結果）、これを実施せず、アルコールが検知されなくなるまで自主検査を繰り返したことから（上記第1の2の（2））、国が認可した本件運航規程等違反を意図的に行ったといえる。さらに、審査請求人は、本件運航規程の規定に違反する飲酒があると認められるにもかかわらず、上記のとおり、本件会社によるヒアリング及び処分庁による聴取において、飲酒の事実を認めず、アルコールが検知されたのは、当日の体調や食事内容、口腔内の環境、アルコール消毒液の影響によるものであるなどとの供述等をしていることから（本件報告書、本件聴取結果、聴聞調書、「アルコール分解時間等自主検証」、「アルコール消毒液による検知器の検知値についての自主検証」）、不合理な弁解を繰り返しているといえる。

そうすると、少なくとも本件航空便については運航の遅れや事故等が結果として発生しなかったこと（上記第1の3の（2））及び審査請求人が本件会社から懲戒解雇処分を受けたこと（上記第1の3の（5））を考慮しても、業務停止期間を90日間としたことが不当に重すぎるとはいえない。

したがって、本件業務停止処分は、その量定にも誤りがあるとは認められない。

(3) 審査請求人のその他の主張について

ア 審査請求人は、聴聞手続及び処分の実行時に、飲酒の事実認定について、アルコール呼気検査記録が提示されておらず、審査請求人が聴聞において提出した新たな証言や証拠について再検証・再調査をしないまま処分がされたことは、適正な手続ではないと主張する。

しかしながら、本件検知器による検査を30回以上にわたり繰り返したのは審査請求人自身であり、その検知値については審査請求人も検査当時認識していたのであるから、聴聞手続及び処分の実行時に、必ずしもアルコール呼気検査記録を提示する必要があったとはいえない。

また、審査請求人が、新たに証言や証拠を提出したからといって、本件検知器による検知値の正確性及び検知値の挙動が飲酒をした場合の検知値の挙動と矛盾しないことが確認されている状況下で、必ずしも本件会社及び処分庁において再調査等を実施しなければならないとはいえないのであるから、審査請求人の上記主張には理由がない。

イ 審査請求人は、明確な証拠に基づかずに本件業務停止処分がされたことにより、重大かつ回復困難な損害を被っているなどと主張するが、本件業務停止処分の前提となる飲酒の事実が認められ、量定にも誤りがあるとは認められないことは上記のとおりであるから、審査請求人の主張には理由がない。

(4) 小括

上記(1)から(3)までで検討したところによれば、本件業務停止処分は、違法又は不当であるとはいえない。

3 付言

行政不服審査法38条1項は、審査請求人は、審理手続が終了するまでの間、審理員に対し、処分庁が審理員に提出した資料等の閲覧や写しの交付を求めることができる旨規定し、この場合において、審理員は、第三者の利益を害するおそれがあると認めるとき、その他正当な理由があるときでなければ閲覧又は交付を拒むことができない旨規定する。

審査請求人は、令和7年8月1日、審理員に対し、行政不服審査法38条の規定に基づき、「聴聞調書」、「聴聞報告書」、「聴取結果」（本件聴取結果）、「意見書・証言」、「行政処分検討書」及び「A社から航空局へ提出された報告書」（本件報告書）の写しの交付を請求し（提出書類等閲覧等請求書）、これを受けて、審理員は、同日付けで、聴聞調書、本件聴取結果及

び意見書・証言の全部について閲覧・写し等の交付を認める一方、聴聞報告書及び行政処分検討書については、過去事例、本件会社の見解等が含まれており、第三者の利益を害するおそれがあるため、これに該当する部分を除いて閲覧・写し等の交付を認め、本件報告書については、本件会社の見解等が含まれているとして、その全部について閲覧・写し等の交付を認めなかった（「提出書類等の閲覧等の求めについて（通知）」）。

しかしながら、審査請求人は、本件審査請求において、本件業務停止処分の取消し又は処分期間の短縮を求めているところ、審査請求の理由の一つとして、他の類似事例に比して著しく処分が重い旨主張しており、これに対し、処分庁は、弁明書において、過去の類似事例における処分内容等を考慮した旨弁明しているのであるから、審理員は、審査請求人において、過去事例を検討し、的確な反論をする機会を与えるために、過去事例については、固有名詞等を除いて、閲覧・写し等の交付を認めるなど、上記請求について適切に判断すべきであった。

4 まとめ

以上によれば、本件審査請求は理由がないから棄却すべきであるとの諮問に係る審査庁の判断は、妥当である。

よって、結論記載のとおり答申する。

行政不服審査会 第1部会

委	員	八	木	一	洋
委	員	野	口	貴	公 美
委	員	村	田	珠	美