

客室乗務員等の疲労管理に関する 我が国の現状

令和7年10月
安全政策課

4. 我が国の現状

4－1 我が国の客室乗務員の疲労に係る基準の現状

4－2 運航乗務員と客室乗務員の疲労管理制度の比較

- 我が国の客室乗務員に係る乗務時間の上限など疲労管理に関連する基準は、航空会社が運航規程の中で定めることとしている。
- 国は当該運航規程の許認可における審査や監査を通じて、客室乗務員の疲労管理が適切に実施されているかを確認している。

航空法第104条(抄)

(運航規程及び整備規程の認可)

第百四条 本邦航空運送事業者は、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。その変更(次に掲げるものを除く。)をしようとするときも、同様とする。

(略)

航空法施行規則第204条(抄)

(運航規程及び整備規程)

第二百十四条 法第百四条第一項の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は次の表の上欄に掲げるとおりとし、同条第二項の国土交通省令で定める技術上の基準は同表の上欄に掲げる事項についてそれぞれ同表の下欄に掲げるとおりとする。

一 運航規程

イ

(略)

二 航空機乗組員及び客室乗務員の乗務割並びに運航管理者の業務に従事する時間の制限(客室乗務員の乗務割については、客室乗務員を航空機に乗り組ませて事業を行う場合に限る。)

(略)

航空機乗組員の乗務割は第百五十七条の二の基準に従うものであり、客室乗務員の乗務割は客室乗務員の職務に支障を生じないように定められているものであり、運航管理者の業務に従事する時間は運航の頻度を考慮して運航管理者の職務に支障を生じないように制限されているものであること。

- 航空会社が定める運航規程の具体的な内容については、運航規程審査要領細則に基づいて作成される。
- 客室乗務員を対象とした疲労管理については、一定の疲労管理基準を導入していたものの、現行の我が国の関連基準は、多くの点で国際基準や諸外国の基準と異なる部分が多い。

運航規程審査要領細則(安全政策課長通達)(抄)

○客室乗務員の乗務割

客室乗務員の乗務割は、運航環境等を考慮し、客室乗務員の職務に支障を生じないように少なくとも以下の基準に従い適切に定められていること。また、客室乗務員の疲労状態を考慮し、乗務に支障を及ぼすと認められる場合、当該乗務員を乗務させないことが定められていること。

※下線部:2020年4月の改正分

- (1)乗務時間は、1暦月100時間を超えて予定しないこと。
- (2)連続する7日間のうち1暦日(外国においては連続する24時間)以上の休養を与えること。

- 我が国の運航乗務員の疲労管理については、2019年3月に「操縦士の疲労管理の考え方」をとりまとめ、同年7月に通達を改正し、運航乗務員の疲労管理制度を導入済。
- 運航乗務員及び諸外国の客室乗務員の疲労管理制度等を踏まえ、同様の水準の疲労管理制度を整備することが重要。

項目	操縦士	客室乗務員
乗務時間(FTL)	○(整備済)	— (未整備)
累積乗務時間	○	△(一部整備) 1暦月100時間
飛行勤務時間(FDP)	○	—
累積飛行勤務時間	○	—
定期休養	○	△ 連続する7日間のうち1暦日(外国においては連続する24時間)以上の休養
時差考慮	○	—
不測の事態への対応	○	—
スタンバイ	○	—