

## 「消防防災ヘリコプターの運航に関する基準の在り方に関する検討会」(第1回)

### 議 事 概 要

1 日時：平成31年3月14日(木) 14時00分から16時00分まで

2 場所：31Builedge YAESU (サンイチビレッジ ヤエス)  
東京都中央区八重洲二丁目7番2号  
八重洲三井ビルディング3階 会議室D

3 出席者(敬称略)  
別紙のとおり

#### 4 次第

- (1) 開会
- (2) 挨拶
- (3) 委員等紹介
- (4) 開催要綱について
- (5) 議事

事務局から資料に基づき説明後に、意見交換を行った。主な内容は以下のとおり。

○：委員・オブザーバー、●：事務局

##### ア 地方財政措置について

- 普通交付税では担当部署からかなり理解を得にくいいため、特別交付税または補助金交付という形での措置ができないか。
- 消防防災ヘリコプターの運営経費は経常経費であり、奨励的補助金や特別交付税ではなく、普通交付税は必要な経費に対して必ず積算をして、算定する側面があるので、確実に措置ができるものとして普通交付税が適当と考えている。
  
- 指定都市においてはOJT操縦士1人と記載されているが、都道府県防災には、この財政措置に関して含まれているのか。
- 含まれている。
  
- 地方財政措置の拡充について、都道府県の消防防災ヘリコプターは経費を上げることで自然に操縦士が確保されるように捉えられるが、現状、民間エアラインと同様にヘリコプターの操縦士も不足している。2人操縦体制にするというのはかなりハードルが上がり、それをどのように確保するのか。
- 十分課題として認識しており、具体的にどのような対策、特に操縦士の確保・養成について、事業者の皆様方と連携しながら進めていきたい。

- 地方財政措置について、大手の航空会社に委託していない団体について、パイロットを新たに雇うことでかなり割高になってしまうのではないかと危惧している。今後、各地方の状況を調査し、その実態を反映できるような単価になるように、積算をお願いしたい。
  - 政令指定都市のみが、操縦士の自主養成に係る経費の交付税措置がされるということか。
  - 都道府県はほとんどが委託運航になっており、現在、操縦士を自主養成している団体はごく一部である。経費の構造等から、自主養成をしている政令指定都市の消防機関に対する措置としている。
  - 救急活動においては医師、看護師及び要救助者の家族等の同乗等が想定されるが、2人操縦体制とした場合の搭乗員の配置について苦慮している。その点についての考え方を伺いたい。
  - 捜索救難機関とされる警察、自衛隊、海上保安庁、全て2人操縦である。運航の安全に関することなので、操縦士2人を前提とした上で、乗組員の構成を考えていくべきか、今後一緒に検討させていただきたい。
- イ 2人操縦体制の導入及びOJTについて
- 災害救助は複数機の捜索救難の航空機が飛び交う中で作業をして、その中に報道機も入ってくる。無線交信は、報道ヘリ等、周辺を飛んでいる航空機、管制及び地上隊の消防隊と連絡をとるため、2人操縦士体制は、安全面で非常に有効である。
  - 操縦士の乗務要件の話で、副操縦士については型式限定取りたての操縦士でも構わないと伺ったが、3,000メートル級の山岳で、その程度の基準の中で、本当に有効な体制がとれるのか疑問である。
  - 当運航団体では2機所有し、2機とも2人操縦体制で運航している。自主運航のパイロットの1人は元民間航空会社にて、副席に整備士を乗せて1人で操縦していた。現在は2人操縦体制で運航しているが、ベテランの整備士が副席に乗っているより、たとえ限定変更を取得したばかりの若いパイロットであっても副操縦士に乗っている方が、安心感が全然違うという意見がある。
  - OJTによる若手操縦士の養成について、訓練を受ける人は同乗教育という項目の時間が増えるだけで、機長の時間は増えない仕組みである。そのため、機長時間1,000時間は、隊の中で確保していくのは非常に難しいと認識している。また、1年間の目安とされる飛行時間が300時間というような縛りがあるが、2人操縦体制によりパイロットが増えることで、1人当たりの年間飛行時間が減ることになる。
  - 操縦士の養成は重大な課題の1つだと認識している。別途消防庁で検討しているところであり、今後も継続的に意見交換をして、どのように飛行時間を確保していくかについて検討したい。
  - 2人操縦体制に関して、有資格者の確保や、操縦士の流出などが懸念される。操縦士の確保において自主養成を検討されているとのことなので、しっかりやっていただきたい。
  - 2人操縦体制に関して、技量維持が非常に問題になってくる。技量維持がしっかり行われるような文言をどこかに加えたほうがよいのではないか。
  - 基準に書くことは基本的なことであるが、実際に搭乗する方の要件、飛行経歴等は、引き続き検討しな

ればならない内容であり、御意見を伺いながら今後検討していきたい。また、すぐに2人とも1,000時間を超えた方が乗ることは、ハードルが高いと思われる。1人目は1,000時間を超えた方が乗っていた場合でも、2人目は、型式の資格を持っていて1,000時間に満たない方でも、安全性の向上には十分効果があると考える。そのような詳細についても検討をしていく必要がある。

- 操縦士の技能管理について、業務に関する審査的なところを導入しようという考えなのか。また、技術的な何かしら基準をつくるということなのか。
- 自主運航・委託運航にかかわらず何らかの形で消防防災ヘリに搭乗する操縦士の方の技量確認を行う必要がある。手法はその時期にあわせて検討していくことになる。現状でも何らかの形で操縦士の方の技量を訓練の中で確認するという事は事実上あると思われる。そのような現状を踏まえながら、効果的な確認方法について、検討していく必要がある。
- 操縦士の内部養成を平成25年に始め、今で6年目になるが、ようやく限定変更が取得し、機長の横に乗せて、2年かけてようやく1人で作業ができるぐらいまでとなった。規模の小さい航空隊は、隊内での養成は費用もかかり、当然年数が非常にかかる。消防防災ヘリの任務は、非常に特殊な操縦技能を要することで、長期的な計画でいかないと、なかなか育っていかないのが現状である。

#### ウ 運航責任者及び運航管理要員の配置

- 提言事項を基準としてまとめられたときに、実現に向けて、どのくらいの時間的猶予を考えながら進めていくのか。また、運航責任者や運航安全管理者を養成していく上での考え方や、配置に伴う増員、365日運航となると、代理者も含めてかなり人的な措置が必要となるが、その考え方について伺いたい。
- 運航団体や関係機関の御意見を伺いながら施行日・人の確保については考えていかなければならないと認識している。
- 運航安全管理者は専門性があるため、スキルをある程度保てるよう、例えば、消防大学校で専門研修を毎年行うといった人材育成についてもご配慮いただきたい。
- 群馬県の検討委員会においても、運航安全管理者等々の組織や体制の見直しはかなり議論されている。違った立場で専門的にきちんと見るパイロットではない人、かつ県庁の所長ではない運航安全管理者というものが必要ではないかということが議論の中にあった。
- 運航安全管理者は操縦士の資格者がベストだと思うが、そうすると人員確保のハードルが上がるのではないか。
- 運航安全管理者は、運航管理の経験・知見を有する方にしている。そのような人材の確保に向け、必要な支援策を考えていかなければならない。

## エ その他

- CRMの導入について、実際に運航しながら研修を受けるというのは、少人数のため支障が出る。全国航空消防防災協議会や隊長研修で集合研修を行うことができないか。
- 現在、全国航空消防防災協議会主催で、CRMを導入するための専門委員会を立ち上げ研究中であり、その結果を踏まえて検討する。
  
- フライトデータレコーダーなどの消防防災ヘリコプターに取り付ける装置について、更新時期を迎えている団体においても、現行機に取り付けなければならないのか、それとも新機体を変えたときに同時に導入するという形がとれるのか。
- 現行機への取付けに課題があることは認識している。機体の更新にあわせて搭載する必要がある。
  
- 航空消防活動指揮者について「運航団体は、航空消防活動の実施に当たっては、消防防災ヘリコプターに搭乗して当該航空消防活動を統括する者を指定するものとする」とあるが、この運航団体の中で指定される方というのは、例えば防災航空隊であればセンター長であったり、政令市であれば航空隊長となるのか。
- 運航団体の実情に合わせて検討願いたい。
  
- 機長の航空法上の権限とされている部分を除いて、航空消防活動の実施の際に指定された指揮者が総括で活動の指揮監督をするということだと思うが、機長の部分については航空法上の権限を持つ機長が指揮監督をして、消防活動の部分、専門的な部分については消防隊長が指揮を執るイメージなのか。
- そのイメージのとおり。
  
- 消防防災ヘリコプターの出動について「ブリーフィングが終了した後でなければ、消防防災ヘリコプターは出動させてはならない」とあるが、現状、このブリーフィングの部分を出動途上で、現場に向かう際に機内で行う場合もある。この文章の中では、そういった部分も含まれるのか。また、水難救助のように1分1秒を争う事案についても同様なのか。
- 何もせずに出発するというのは避けてほしい。基本的なことをブリーフィングで確認した後に、継続的に機内で確認するということはもちろんあり得る。
  
- 資料3-1、「②新規」のところ、「国土交通省検討会で定められた」と書いてあるが、消防防災ヘリは基本的に自家用運航であり、航空法上、事業規制の対象となる運航ではない。このため、「定められた」ではなく、「取りまとめられた」等が適切な表現になる。
  
- 資料4-3 (5) 2人操縦士体制のア項について、航空法28条の規定により操縦士2名を乗り組ませることが求められているようにも読めるため、表現振りを修正していただきたい。
  
- 消防活動に関するブリーフィングの実施時期について質問があったが、航空法73条の2に定められた機長の出発前確認は、消防防災ヘリも除外されない。

- 航空局では、法律改正を今次国会に提出しており、現状では航空運送事業者にだけ連続式耐空証明を認めているところ、それ以外にも適用を広げる趣旨の改正をしようしている。  
改正が成立すれば、一定の条件が満たされれば消防防災ヘリでも連続式耐空証明を受けられる可能性がある。
  
- 操縦士は人数だけではなく、必要な技術、ライセンス等を持っていないと対応していけないが、一方で、災害対応、点検整備、行政関係のフライトといったものだけで、ほとんど訓練をする時間がない。そういった中で、シミュレーターを用いた緊急操作訓練といった教育が、実機での飛行時間の不足を補う一つの解決策なのではないかと考えている。消防庁でも取り組んでいただきたい。

以 上

## 消防防災ヘリコプターの運航に関する基準の在り方に関する検討会

## 出席者名簿

## 【委員】

小林 恭一 東京理科大学 総合研究院 教授 (座長)  
平本 隆 帝京大学 理工学部 航空宇宙工学科 教授  
小林 啓二 宇宙航空研究開発機構 航空技術部門 主任研究開発員  
真木 賢一 中日本航空株式会社 航空事業本部 ヘリコプター運航部長  
安原 達二 朝日航洋株式会社 東日本航空支社運航部 運航部長  
大町 正人 宮城県 防災航空隊 航空隊長  
広瀬 優 富山県 消防防災航空隊 航空隊長  
鈴木 徳義 岐阜県 防災航空隊 航空安全管理監  
白石 暢彦 静岡県 危機管理部部長代理兼危機管理監代理  
佐藤 章仁 徳島県 危機管理部 消防保安課長  
成田 清 鹿児島県 危機管理局 消防保安課長  
大住 武 東京消防庁 装備部 航空隊 航空副隊長  
井上 久徳 大阪市消防局 警防部 警防課 航空隊長

## 【オブザーバー】

梅澤 大輔 国土交通省 航空局 安全部 運航安全課 乗員政策室長  
吉田 ゆかり 防衛省 統合幕僚監部 運用部運用2課 1等空佐  
三國 哲 防衛省 人事教育局 人材育成課 援護企画室 部員  
高尾 拓矢 防衛省 人事教育局 人材育成課 係長  
名方 丈二 防衛省 海上幕僚監部 副監察官  
小森 武彦 警察庁 生活安全局 地域課 課長補佐  
笠島 博海 海上保安庁 警備救難部 管理課 航空業務管理室 専門官  
高村 知孝 全国航空消防防災協議会 事務局長  
稲継 丈大 全国消防長会 事業部事業企画課長

## 【事務局】

消防庁 国民保護・防災部 防災課 広域応援室