消防防災ヘリコプターによる山岳救助のあり方に関する検討会（第4回）

議事概要

1 日 時

平成23年10月19日（水） 14:00～16:30

2 場 所

経済産業省別館 1111会議室

3 出席者（座席順、敬称略）

委員：齊藤茂（座長）、宇田川雅之、山本登（代理）、柴一昭、藤牧一嘉、大西正芳、尾形好雄（代理）、田中史仁（代理）、月成幸治、北澤克久
オブザーバー：川瀬孝、飯田真哉、佐々木洋、原田豊、石関義弘、荒谷秀夫

4 議事次第

- (1) 第3回検討会議事概要報告
- (2) 埼玉県防災ヘリコプター事故調査（経過報告）について（事務局）
- (3) 各運航主体の取り組みについて（プレゼンテーション）
防衛省、東京消防庁航空隊、長野県消防防災航空隊
- (4) (2) を踏まえて運航重量、出動判断者等に関する討論

5 議事の経過

(1) 第3回検討会議事録報告（14:05～14:15）

事務局から第3回検討会の議事概要について説明し、ホームページへの公表について同意を得た。

(2) 事務局によるプレゼンテーション（14:15～14:35）

埼玉県防災ヘリコプター事故調査（経過報告）について要点をまとめ発表を行った。

(3) 各運航主体の取り組みについて（プレゼンテーション）

① 航空自衛隊

・自衛隊が災害派遣に出動する根拠は自衛隊法83条に定められており、都道府県知事等からの要請に基づくものである。

・救難専任部隊は、本来は緊急状態にある自衛隊の航空機搭乗員の搜索救助が主任務として与えられており、山岳救助等の災害派遣は、そういう機能を生かして自衛隊法83条に基づき実施する任務である。

・航空救難団では、ヘリコプターのパイロットからフライトエンジニア及び救難員の養成等を行っている。

- ・ 出動前に機長とフライトエンジニアが、現場の気温、高度に基づいて計算を行い、現場への進出途中で実際にその高度でのパワーチェックを行い、更に現場において再度パワーチェックを行ったうえで救出活動を行っている。

- ・ パイロットは必ず2名（機長と副操縦士）で、その他にパイロットを補佐するフライトエンジニアと、機外で活動を行う救難員が搭乗する。

- ・ 山岳救助等の災害派遣における救難機の出動判断については、事前に管轄区域の部隊に情報が入り、部隊の中で航空機の状況や天候等を考慮、検討して、救難隊長が判断し、その判断に基づいて基地司令等の「災害派遣命令権者」が決定することとなっている。ただし、最終的に現場で救助活動を実施するかどうかを決定するのは救難機の機長である。

- ・ 航空自衛隊では、パイロットの養成・訓練を採用段階から実施しているため、人事管理、訓練管理が比較的容易である。技量や経験に偏りが生じないように、バランス良く人事配置や訓練を実施するように努めている。

- ・ 航空自衛隊では、山岳の高度毎に区分を設けて訓練回数を指定する等の訓練管理を実施しているほか、過去の事事例等を教訓に、高山岳地救出に関する集合訓練を実施している。

② 東京消防庁

- ・ 乗組員は航空隊長が指定し、機長、副操縦士、整備士（ホイスト操作）、救助員及び救命士の5名が最少人員であり、現場及び機体に応じて増員して対応している。当該乗組員で階級が上位の者が「ヘリ隊長」に指定され、部隊の指揮を執る。また、第一飛行隊の飛行隊長が当務責任者、部隊指揮及び管理責任者として配置されている。

- ・ 指令室に119番通報が入り、ヘリコプターが必要な災害であれば、航空隊に出場指令が出される。それを受け、機長が気象、現場の標高、機体重量等について十分に確認を行い、クルーの技能及び経験を加味して出動の可否を決定する。副操縦士も一緒に同様の確認を行う。第1選定機体が性能的に対応できない場合は、第一飛行隊長の下、大型機等への機体変更を検討する。

- ・ 乗組員によるブリーフィングを離陸前および離陸後の機内で行い、救助方針等について意思統一を図っている。また、現場付近で機体のパワーチェック等を行い、最終的に活動に入っている。

③ 長野県消防防災航空隊

- ・ 組織としては、総括責任者は県庁危機管理部長、総括代行責任者は危機管理部消防課の課長、運航責任者は航空センターの所長（総括隊長を兼務）である。

- ・ 基本搭乗人員は、操縦士1名、整備士1名、消防隊員3名の計5名である。ただし、高高度の山岳救助の場合は、消防隊員を1名減らし、4名体制としている。

- ・ 消防本部から要請があった場合は、航空センター所長が出動可否を決定し、他県等から要請があった場合は、県庁危機管理部が出動可否を決定する。

- ・運航重量は、燃料を約1時間20分積載し、クルー5名を含んだ4,528kgを基本重量とし、最大運航重量も定めている。山岳地に救助に行く場合は、積載品を降ろして重量調整を行っている。

- ・県警航空隊との分担について、災害発生場所、災害内容、標高等に関係なく、110番で入電した場合は県警航空隊が出動し、119番で入電した場合は当航空隊が出動している。県警航空隊とは連携活動ができるように、普段から合同で訓練を実施したり、点検等で飛行できない期間は、隊員を出し合っただけで出動したりしている。

- ・限られた人員で工夫して救助を行っており、ホイスト操作を行う隊員を「降下長」と呼び、一定期間、降下隊員として経験を積ませたうえで、計画的に養成している。訓練場所も、グラスエリアから段階的に難易度を上げていき、冬山に備えた訓練も実施している。

(4) 討論概要

～救助方法について～

- ・様々なケースを想定して訓練を行い、選択肢を広げ、より安全な方法での救助活動を実施していただきたい。また、地形慣熟のための訓練も必要である。
- ・ヘリコプターによる山岳救助を狭い沢等で行う場合は、ホバリング救助を行うべきかなど、より安全な救助方法について検討する必要がある。
- ・救助活動を実施する組織間で、救助手法等について情報共有できるような体制や仕組み、更には合同での訓練等の実施が必要である。

～運航システムについて～

- ・現場で活動するクルーに負担がかからないような運航システムの構築が必要である。
- ・航空局では、事業者に対して運航規程の策定を義務付け、運航規程審査要領に基づき認可を行っている。消防にもフィードバックできるものがあれば活用していただきたい。

～気象について～

- ・最新の気象情報を利用すること。航空隊が空港に配置されている場合には、気象台の出張所もあるので、気象状況の把握や気象情報の取得に利用していただきたい。

～その他～

- ・登山者に対する啓発も合わせて検討する必要がある。
- ・報告書をまとめるに当たっては、事務局にドラフトを作成していただきたい。

(5) 今後の予定

- ・次回の検討会で、事務局から報告書の案を提出し、それを元に検討を行う。また、岐阜県防災航空隊及び埼玉県防災航空隊の運航規程について、変更点をまとめたものを委員へ送付する。