

消防防災ヘリコプターの操縦士（自主運航）の養成・確保に係る今後の検討課題（案）について

運航形態	分野	現 状	検 討 課 題 （案）
自 主 運 航	運航体制	<ul style="list-style-type: none"> ○ 自主運航21団体のうち、2人操縦体制が18団体、1人操縦体制が3団体となっている。 ○ 一部の団体において、想定外の退職や病欠等により、災害対応等に支障が生じている。 ○ 採用した操縦士の飛行経験等によっては、養成に長期間を要する。 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 操縦士について、どのような人員配置が適切か。（2人操縦体制、予備要員・訓練生の増員配置等）
		<ul style="list-style-type: none"> ○ 操縦士の養成経費を含め、航空隊の運営には多額の経費を要する。 	<ul style="list-style-type: none"> ○ どのような経費削減や負担軽減策があるか。（共同運航、都道府県一市町村での経費分担等）
	養成・ 確保	<ul style="list-style-type: none"> ○ 操縦士の養成には多額の経費と時間を要する。さらに、消防防災ヘリコプターの任務は、救助や空中消火等の特殊な技能が必要である。 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 効果的かつ合理的な訓練をどのように行っていくか。（フライトシミュレーター（資料6参照）の活用等）
		<ul style="list-style-type: none"> ○ 操縦士の採用において、ほとんどの自主運航団体が、一定の飛行経歴・操縦資格等の採用条件を設け飛行経験豊富な有資格者を採用しようとしているが、当該条件を満たす操縦士の確保が難しくなっている（別添1参照）。一方、20代の操縦士資格（事業用技能証明）保有者のうち、事業等に従事している者は6割程度である。（別添2参照） 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 飛行経験豊富な操縦士が採用できないことを前提とした中長期的な採用・養成計画の樹立や技能管理が必要か（機長基準等）。その際、教育訓練等に関するノウハウを共有する場が必要か。（全国航空消防防災協議会、ヘリコプター部会等） ○ 無資格者からの養成も視野に入れる必要があるか。 ※ 業界全体の操縦士の年齢構成や飛行経験を積める薬剤散布等の事業の減少等を踏まえると、今後、更に採用条件として設けている一定の飛行経歴・操縦資格等を緩和していかなければ採用できない状況が増えてくることが想定される。
		<ul style="list-style-type: none"> ○ 自衛隊においては、飛行経験を積んだ操縦士が50代半ばで退職している。（資料5参照） 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 自衛隊の若年層（50代半ば）の退職者の活用は、どの程度可能か。 ※ 新たに限定変更等が必要
		<ul style="list-style-type: none"> ○ 自主運航の操縦士は、公務員の制度上定年退職があり、身体的にまだ操縦することが可能であっても、ほとんどが定年（60歳）で退職している（2団体において3名が再雇用制度により、操縦士として勤務）。 ※ 民間委託会社では、60歳以上の操縦士33名が消防防災ヘリの業務に就いている。一方で、高年齢による身体的な衰えにより操縦業務の遂行が厳しいという意見もある。 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 定年退職後の操縦士の活用は、どの程度可能か。 ※ 加齢による体力面や技能面への影響を十分に考慮