

消防防災ヘリコプター安全確保の再徹底状況調査及びヒアリングでの課題一覧（案）

総務省消防庁 防災課 広域応援室 航空係

1 第 1 部

1 安全確保策の状況	
重点項目	
1	○ 消防防災航空隊の組織、人員等について
	● 航空隊基地に道県庁主管課責任職を配置していない等、道県庁主管課による関わりが少ない団体が見受けられた。 ⇒ 航空隊における安全管理の基本となる適切な組織運営を行うため、道県庁主管課責任職の配置の必要がある。
5	○ 道県庁主管課（消防本部主管課）、航空センター（航空隊基地）及び機長は、安全運航のためにどのような取り組みを実施しているか
	● 飛行前ブリーフィングを省略し、災害現場に出場する隊が一部見受けられた。 ・ 出場前のブリーフィングに代えて、出動途上において機内ブリーフィングを行っている。 ・ 訓練時には出場前のブリーフィングを行っているが、災害出場時は緊急性を優先し、省略している。 ・ 災害出場時に救助隊員は出場準備を行い、ブリーフィングに参加していない。 ⇒ 飛行前のブリーフィングは飛行中の安全管理に直結する事柄であり、活動に携わる者全員により実施することが望ましい。
6 ・ 7	○ 航空センター及び道県庁主管課（消防本部主管課）は、どのように運航状況を把握（飛行前・飛行中・飛行後）しているか
	● 緊急出場時のみ連絡を行い、訓練、通常運航については、道県庁主管課（消防本部主管課）が飛行状況を把握していない団体が多い。 ⇒ 緊急運航時以外の飛行であっても、規程等に基づいた飛行状況の把握が必要。
共通項目	
1 ・ 2-1	○ ヘリコプターの運航に関する規程・要綱・マニュアル等を策定しているか ○ 再点検は、どのくらいの頻度、体制で実施しているか
	● 長期間にわたり、点検・更新を行っていない団体があった。 ⇒ 今回の事故を契機として点検・見直しに着手する必要がある。

		<p>○ 規程・要綱・マニュアル等において以下の事項について明確に定めているか。</p> <p>①緊急運航の出動手順 ②飛行前、飛行途上、現場における安全管理のためのチェック事項</p> <p>③出動決定権者に運航に関する専門的知識や経験を要求する若しくは着任後の教育項目</p> <p>④活動停止の決定基準 ⑤客観的に判断できるような出動の決定基準</p>
3	課題等	<ul style="list-style-type: none"> ● 出動可否の判断基準について、各パイロットの技量の違いや天候の推移などの要因により、一律に数値化・明文化することは、必要以上の活動制限につながることから、規程等に数値等を記載することは難しいとの意見が多数あった。 ⇒ 一律に数値化・明文化することが必要以上の活動制限につながるとの意見については理解できるが、最終決定権者が根拠を持って責任ある判断を行うためには、団体としての最低基準を定める必要があることから、地域特性を考慮したうえで、出動可否の判断基準や活動停止の決定基準等について、規程等に記載する必要がある。 ● 出動決定までの手順が定まっていない団体が多い。 ⇒ 各判断責任者が根拠を持って責任ある判断を行うためには必要なものであることから、規程等に記載する必要がある。 ● 出場手順が規定されている団体においても、休日などで決定権者が休務の場合の出場決定手順等が、規程内容と実態がかい離している団体が多数あった。 ⇒ 決定権者が休務の場合の意思決定手順などについて、規程等に代理者の指名や権限の委任規程を設けるなど、規程と実際のかい離が生じないように所定の対策をとる必要がある。 ● 出場決定権者の着任後教育の項目が定められていない団体が多い ⇒ 出場決定権者が行う航空隊の運用判断は、専門的知識が必要であることから、これらの項目について規定する必要がある。
4	課題等	<p>○ 死角部分の見張りは確実にしているか。</p> <p>○ 死角部分の見張りについて、どのように規定しているか。</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 飛行中の見張り体制については、ほぼ全ての隊で体制が整っているが、ホバリングしての救助活動中(救助隊員の投入中)に、見張りに必要な人員を十分に確保できていない隊がある。また、隊員降下中の見張りについて、マニュアル化が図られていない団体がある。 ⇒ 十分な見張り体制が確保できない場合には、当該救助活動を中止する判断が必要。安全管理に重きを置き、運航体制、地理的条件、機体特性に合わせた活動を実施する必要がある。 ● ボイスプロシージャ（発唱手順）が定められていない団体がある。 ⇒ マニュアル等に規定する必要がある。
10	課題等	<p>○ 他の救難機関（警察、自衛隊等）との協力体制、役割分担等について明確にしているか。</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 関係機関と明確な役割分担をしている団体は少数ではある。 ⇒ 通常の災害時はもとより、大規模災害時に航空運用調整班が設置された場合などは、「顔の見える関係」が重要であることから、そうした関係を構築できる環境を構築し、合わせて役割分担等についても検討する必要がある。

11	○ 山岳救助活動に特化したマニュアルが整備されているか。	
	課題等	<ul style="list-style-type: none"> ● 3割弱の団体が特化したものを策定しており、3割の団体が、救助の全般的なマニュアル内に組み込んでいるが、4割以上の団体が未整備である。 ⇒ 山地での救助活動には特有の留意事項があることから、地域事情に関らず、必要な事項についてマニュアル（全般的なものを含む）を策定する必要がある。
12-1	○ 水難救助活動に特化したマニュアルは整備されているか。	
	課題等	<ul style="list-style-type: none"> ● 6割弱の団体が特化したものを策定しており、1割以上の団体が、救助の全般的なマニュアル内に組み込んでいるが、3割弱の団体が未整備である。 ⇒ 水難救助活動には特有の留意事項があることから、地域事情に関らず、必要な事項についてマニュアル（全般的なものを含む）を策定する必要がある。
13	○ 過去の事故事例やヒヤリハット事例に主眼をおいた研修等を行っているか。	
	課題等	<ul style="list-style-type: none"> ● ほとんどの団体がデブリーフィング等で振り返りを実施しているが、過去の事例を蓄積している団体が少ない。 ⇒ 事故防止について、潜在危険予測に関するノウハウを伝承していくためにも、データを蓄積し共有していく取組が必要。
出動決定権者		
1	○ 出動決定権者は、機長のみ判断に委ねることのないよう出動基準に基づき、航空隊スタッフ等からの助言をもとに客観的に判断しているか。	
	課題等	<ul style="list-style-type: none"> ● 特定の者による判断、独断をしている団体は無いものの、判断基準やプロセスが不明確なところが多い。また、最終決定権者は、「飛ぶ、飛ばない」の報告を受けるのみで、判断に関与していない状況が見受けられる。 ⇒ 最終決定権者が根拠を持って責任ある判断を行うためには、出場可否の判断基準や活動停止の決定基準等とともに、意思決定の手順についても規程等に記載し、これに基づいた判断を行う必要がある。
3	○ 出動決定権者は、ホバリング救助訓練の実績及び出動実績を操縦士ごとにどのように把握しており、どのように出動判断時の機長選定に活動しているか。また、訓練時における機長選定に、どのように反映させているか。	
	課題等	<ul style="list-style-type: none"> ● 多くの委託運航団体において、操縦士の技能管理を運航受託会社が行っており、出動決定権者が技能を把握できていない。 ⇒ 技量確認を運航受託会社に全て任せず、団体として技量の把握を行うことが必要。
操縦士、整備士、運航管理者		
1	○ 航空運送事業においては、運航管理者を定め、管理者として必要な指示を与えることとされているが、自家用運航である消防防災ヘリコプターにおいて、機長以外のどのような者が、どのような手順を踏んで、運航判断の意思決定に関与しているか。	

	課題等	<ul style="list-style-type: none"> ● 自主運航団体については、専任の運航管理要員がほとんど配置されておらず、残留職員（隊長の場合が多い）が同業務を行っている場合が多い。また、残留の整備士等が運航管理要員となる場合があっても、担当者の指定が不明確な場合が多い。 ⇒ 自主運航団体についても、専任の運航管理要員を配置することが望ましいが、困難な場合には、勤務日ごとに気象情報の把握や運航指示などの運航管理業務を実施可能な職員を指定する必要がある。 ● 基地において気象に関する重要情報等を把握できる運航管理要員が不在となるケースが見受けられ、安全管理上問題がある。 <ul style="list-style-type: none"> ・ 自主運航団体は隊長が運航管理を行っていることが多く、不在となる場合がある。 ・ 委託運航団体では、土日に運航管理要員が不在になることがある。 ・ 2機以上運航している団体については、2機出動した場合に運航管理者が不在となる場合がある。 <p>⇒ 専任の運航管理要員を配置することが望ましい。 操縦士の養成・確保の観点からも、自衛隊出身者（操縦士0B）による運航管理要員の確保を検討する必要がある。</p>
--	-----	---

2 第2部

2 応援協定について（航空関係）

		○ 自団体が応援協定を締結している団体名及び協定名について記載
1	課題等	<ul style="list-style-type: none"> ● 政令市のみが消防防災ヘリコプターを保有する府県については、政令市以外の市町村の受援体制に課題がある。 ⇒ 政令市以外の市町村の受援が可能な協定の締結について、関係自治体への働きかけを行う必要がある。

4 操縦士の操縦体制、養成・確保策

		○ 自団体における機長としての乗務要件（基準）について記載（例：飛行時間、年数、技術・資格等）
1	課題等	<ul style="list-style-type: none"> ● 乗務要件や訓練プログラム（OJT含む）の基準が具体的に定められている団体が少ない、技量認証の基準が必要である。 ⇒ 昨年度国土交通省で取りまとめられた「ドクターヘリ、消防・防災ヘリ操縦士の乗務要件及び訓練プログラム」の活用も含めて、乗務要件やOJTの内容について操縦士等の意見も聞きながら基準を定める必要がある。
		○ 各操縦士について、平成28年の出動時間、訓練時間、また、総飛行時間について記載
2	課題	<ul style="list-style-type: none"> ● 高齢化が進んでいるのは確かであり、操縦士の養成・確保に苦慮している団体もある。 ⇒ 「消防防災ヘリコプターの操縦士の養成・確保のあり方検討会報告書」で、中長期の取組として掲げられた対応策についても、早急に着手していく必要がある。
		○ 2人操縦体制が必要と考えている場合、2人操縦体制に向けての検討は行われているか。（全12団体）
5	現状	● 検討を行っている 8団体（約67%） 検討を行っていない 4団体（約33%）
	課題	<ul style="list-style-type: none"> ● 2人操縦体制が必要と考えている団体の中で7割近くの団体が検討をしているものの、残りは運航受託会社の人員不足等により検討が行われていない状況である。 ⇒ 前掲の操縦士の養成・確保策とも連携して、対応を検討する必要がある。