

「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2回）

議 事 概 要

1 日時：令和元年6月11日（火） 10時00分から12時00分まで

2 場所：合同庁舎2号館10階総務省第1会議室
東京都千代田区霞ヶ関二丁目1番2号

3 出席者（敬称略）
別紙のとおり

4 次第

- (1) 開会
- (2) 挨拶
- (3) 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 第6条 二人操縦士体制について

- 案1の型式限定資格を取得した操縦士2名が良いのは間違いないが、事業用操縦士資格を有する者の中から、防災航空業務に従事できる人材を見極めるための同乗教育というものが必要と考えるため、案2が望ましく型式限定資格を取得するまで運航支援者として同乗することを認めていただきたい。
- 案1が望ましいと思いますが、パイロット不足ということもあり、事業用操縦士資格を有する者で他の機体で経験している操縦士を乗せる案を推奨する。
- 向かうべき方向性を考えた場合に、事故を踏まえた方向性として理想形は案1だと考える。
実施までの間、さまざまな条件があり、型式限定資格を取得した操縦士2名を確保することが困難な機関もあると思われるが、附則に書いてあることで、整備する側としてあまり支障がないと考える。
向かうべき方向性を明確に示すという観点から、案1を推奨する。
- 案1以外、仕様書には書き込めないと考える。もし何かあったときに、附則があるから緩めていたというような仕様書の書き方は難しいと考えられるため。
- 前回の検討会では、事故を踏まえ安全を確保する上で、型式限定資格を取得した操縦士2名が搭乗し、適切な役割分担を実施する案をお伺いした。
今回の話を聞き、型式限定資格を取得した操縦士2名が搭乗するというのは、現実問題難しいというのは理解される。しかしながら、安全を確保するということが第一の命題であり、型式限定資格を取得して

いない操縦士が搭乗した際に何をしてもらうかが重要だと考える。

型式限定資格を取得していない操縦士は、航空法上操縦操作をすることは許されないため、型式限定資格を取得していない操縦士の搭乗において、実施してもらう業務は外部監視である等、安全を確保する上で操縦をしないものの、実施してもらう業務をまずここで議論すべきと考える。

- 型式限定資格を取得した操縦士2名が搭乗するよう努めているが、型式限定資格を取得していない操縦士が搭乗することもある。その際は、機長の補助という形でモニタリング等を担当し、機長が操縦に専念できるような体制を取っている。

しかし、機長が操縦不能となった場合の体制を考えると、型式限定資格を取得した操縦士が2名搭乗していた方が安心であるが、必ずしも型式限定資格を取得した操縦士2名が搭乗していることが、安全に寄与できるかということではない。

- 副操縦士席に型式限定資格を取得した操縦士が搭乗することの意義は他にもあり、通信、航法装置の操作、航法関係及び気象関係等がある。

また、短時間のミッションだけでなく、大規模災害時などでは広域応援等で長時間操縦することが考えられ、実際の救助現場では機長が操縦し、移動等の際は副操縦士に操縦を代わり、機長が休む体制を取ることが必要と考えられることから、副操縦士席に型式限定資格を取得した操縦士が搭乗することの意義は非常に大きいと考える。

- 型式限定資格を取得した操縦士2名が搭乗することが望ましいと思うが、当組織では航空運送事業において、中大型機を使用する場合は事業用操縦士の資格を取得した操縦士が副操縦士席に搭乗することとしている。その理由は、航法装置の周波数変更、ボイスプロシージャー及び計器類のモニターなど、機長の補佐をする業務は事業用操縦士の資格で十分行えるからである。

また、機長が操縦不能となった場合には、副操縦士席に整備士が搭乗しているより事業用操縦士が搭乗している方が安心であると考ええる。

なお、事故原因の多くは機長の操縦ミスではなく、判断ミスであると統計上判断できるため、事業用操縦士であることで、その点について助言ができると考える。

- 型式限定資格を取得した操縦士2名が搭乗することを部内の規則等において規定している。さらに、場合によっては整備士または航空士等を乗せることになっており、型式限定資格を取得した操縦士2名が搭乗することは確立された状況である。

- 安全のためには、型式限定資格を取得した操縦士2名が搭乗することが必要と考えるので、基本はその体制で実施している。しかし、実際にはやり切れない状況もあり、その議論となるのが養成である。

養成するとなると、訓練用のヘリはないので、まだ限定変更ではない者を現場に乗せていかなければ養成が立ち行かないという実態がある。

もう一つの議論として、3つの免許が必要となるため、ベテランの大型機を操縦することが可能な機長クラスの操縦士も、最新の機体の限定変更までは至っていないというのが現実で、限定変更ではないベテランの機長が副操縦士席に搭乗し、機長のフォローをするということも実施していかないと、現場は回していけないという現状がある。

- 現在2機体制で同機種を保有しているが、今後機体更新において他機種の導入の可能性があり、その際には養成期間に時間がかかるため、必ず型式限定資格を取得した操縦士2名が常時搭乗するということが難しくなる時期がくると考えている。

しかし、現時点での環境においては、操縦士の余剰人員や養成するための人員確保というものはできていないのが現状であるが、大規模災害時において長時間活動する際には、型式限定資格を取得した操縦士2名が搭乗することが、交代要員という観点も含め、安全性の確保ということに非常に繋がると考えるため、最終目標として型式限定資格を取得した操縦士2名が搭乗する計画で、予算も含めて検討していくことが重要だと考える。

- 消防防災ヘリコプターに使用されているヘリコプターよりも小型のN類のヘリコプターには型式限定資格はない。操縦士としての基本操作や緊急操作というものが航空局の実地試験のレベルに達し、合格した操縦士が事業用操縦士として全てのN類のヘリコプターを操縦することができる。

つまり、事業用操縦士というのは、基本操作及び緊急操作は備わっており、あとは機長としてのコーディネーションとしてのCRMが機能すれば能力を遺憾なく発揮できると考える。

イ 操縦士確保について

- 消防防災ヘリコプターの操縦士確保における広報及び財政支援等の今後の取組について説明願いたい。

- 基本的には自民党からの提言書に書かれている内容の実現に向けて直ちに検討していくことを考える。

例えば、自衛隊の若年退職自衛官のさらなる有効活用や、自治体側の採用条件の見直し、自主養成に向けた自治体における課題検討などがある。

警察、海上保安庁、自衛隊の操縦士と消防が一番違うのは、一定の資格を取得した操縦士を途中で採用しているので、個人の金銭負担が極めて大きく、消防への採用が見出せなくなっていると考え。そのため、経済的な負担を軽減する方策の必要性と、消防防災ヘリコプターを運航する団体も、養成に対して一定の関与をこれまで以上にしていくことが必要と考える。

また、乗務要件及び訓練プログラムの見直しについて、消防の業務に合わせた経験を積んでいる機長においては、業務ごとに機長資格を認めていくなど消防向けのプログラムを創設し、消防防災ヘリコプターの操縦士の裾野を広げていき、さらには財政支援についても十分に行いたい。

ウ 運航安全管理者について

- 現存しないポストを新たに創設すると、多くの難しい問題が発生すると思われる。

そのため、専門的な知見を有する者について具体的に示すべきだと考えるため、この知見を有する者についてどういったことを考えているのか、意見を伺いたい。

- 航空関係の運航管理をこれまでに経験されている者を想定している。それは職務経験であり、一定の資格という設定は難しいと考える。

例えば、自衛隊、警察または消防防災などで運航管理の業務に携わった者を想定している。資格を決めてしまうことで採用が難しくなると考えるため、運航管理の経験があり、運航責任者を補佐することができる者として、広く捉えられる形としている。

- 運航安全管理者において、運航の中止等の重要な助言をするためにも、航空に関する経験が必要と感じている。そのような経験を積んだ者が運航安全管理者に就くことが望ましいが、操縦士不足の状況で確保することが難しいというのも大きな問題と考える。

エ 操縦士の養成について

- 自隊での操縦士の養成及び整備士の養成について、もう少し強く記述して欲しい。
- 基準の位置づけが、全ての運航団体に最低限取り組んでいただきたい内容を中心にまとめているため、自主養成について、全ての運航団体に取り組んでもらうのは極めてハードルが高いと考える。
また、11条の操縦士の養成訓練の中で、将来にわたり操縦士を安定的に確保できるようにするという内容を明記し、将来にわたり操縦士を確保していくために、どういう手法が必要なのかということ、計画する中で、各運航団体が地域の実情を踏まえて考えていただきたい。
- 運航委託において民間の航空会社の操縦士を、予算を付けて養成しても、運航委託の契約が継続するか不明なところが懸念されることをお伝えしたい。
- 運航委託における操縦士養成については、仕様書において明確にできるところがあると感じたが、改めて運航委託としての将来的な計画を、事務局としてどのような形をイメージしているのか説明いただきたい。
- 単年度契約だけではなく、複数年度契約も検討していただきたい。
債務負担行為等の手続きを活用しながら、複数年契約で取り組んでいる自治体もある。自治体側にとっても契約形態が現状において適切かどうか、複数年契約も含めて検討する必要があると考える。
- 第12条の操縦士の操縦技能の確認とは、運航会社で実施される航空操縦技能の定期審査や特定操縦技能審査のことか、それとも消防防災航空隊の活動を通じての操縦技能の確認のどちらか説明いただきたい。
- 長野県消防防災航空隊の事故後の検討会報告書において、運行形態にかかわらず、運航団体自らが操縦士の技能を確認することが必要だとしている。適切な指導管理の判断を行うために、運航団体が行うことが原則ではあるが、委託業務の中に操縦士の技能管理ということを仮に入れ込めば、その自治体の趣旨に沿った技能管理を運航事業者において実施可能だと考える。
そのため、基準の中に詳細に記述することが難しいと考えるため、各団体の趣旨に沿った対応をお願いしたい。

オ 施行日について

- 第6条に対する適用日をいつにするのか、経過措置を何年にするのかは再度議論するという点によるのか。

- 第6条の案1及び案2の規程において、本日の意見を踏まえて決めていきたいと考えている。
施行日についても、本日の意見を踏まえて消防庁で結論を出したいと考えている。

カ その他

- 理想の形に近づけることが非常に重要なことだと考えるため、型式限定資格を取得した操縦士2名が搭乗する案1が理想だと考える。

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（第2回）

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
有吉 衛 東邦航空株式会社 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 富山県防災航空センター 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 危機管理監代理兼危機管理部長代理
佐藤 章仁 徳島県 危機管理部 消防保安課長
中野 和久 鹿児島県防災航空センター 所長
加藤 俊之 東京消防庁 装備部 航空隊 参事兼航空隊長
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
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
近間 信哉 防衛省 統合幕僚監部 参事官付企画官
村山 謙治 海上保安庁 警備救難部 管理課 航空業務管理室 航空機安全運航対策官
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