

# 第3回消防防災ヘリコプター操縦士の乗務要件・訓練審査プログラム検討会

## 議事概要

1. 日時：令和2年3月9日(月)14時00分～16時00分

2. 場所：日比谷国際ビルコンファレンススクエア 8D 会議室

### 3. 次第

- (1) 第2回検討会後の意見照会に対する回答
- (2) 消防防災ヘリコプター操縦士の乗務要件・訓練審査プログラム（案）について
- (3) 「消防防災ヘリコプター操縦士の乗務要件・訓練審査プログラム」実効性確保のための課題について
- (4) 有視界飛行方式による運航の安全確保について
- (5) 本検討会報告書について

### 4. 議事

- (1) 第2回検討会後の意見照会に対する回答  
消防庁国民保護・防災部防災課広域応援室 中道より資料1に基づき説明。  
特に意見はなかった。
- (2) 消防防災ヘリコプター操縦士の乗務要件・訓練審査プログラム（案）について  
消防庁国民保護・防災部防災課広域応援室 中道より資料2-1, 2-2に基づき説明。  
消防防災ヘリコプター操縦士の乗務要件・訓練審査プログラム（案）について質疑応答・議論を行った。

#### ア <乗務要件の内容について>

- ・ 副操縦士から限定機長への昇格は、時間の要素は加味されず技量審査のみで判断される。
- ・ 限定機長としての飛行が認められているミッションにおいては、機長として乗務すれば、専任機長が同乗していても限定機長の機長時間に加算される。
- ・ 限定機長としての飛行が認められていないミッションにおいては、専任機長が同乗していても単にPMとなっている場合もあり、必ずしもOJTとなっているとは限らない。
- ・ 専任機長要件として求められる飛行時間にシミュレータ訓練の時間を充てることは可能か。
  - 航空法上は、ライセンス取得時に求められる飛行時間の一部を模擬飛行時間でカバーしてもよいことになっているが、専任機長要件の飛行時間のいずれにもカウントされない。

#### イ <訓練プログラムの内容について>

- ・ AMRM とはどのようなものか。

- 操縦士に加えてフライトドクター、フライトナース等が乗務している状況におけるキャビン内のリソース管理を指しており、医療従事者向けの CRM 訓練となる。本訓練プログラムにおいては救命士等が同乗するフライトも想定し、また、航空局のドクヘリ訓練プログラムの項目を網羅するため、項目として含めている。
- ・ シミュレータ訓練は、飛行時間には加算されないが、その訓練での有効性から消防庁発行の基準でその活用について言及しており、予算措置をとるとともに、訓練プログラムにも基本技能の項目の一部に組み込んでいる。
- ・ シミュレータ訓練の実施頻度はどの程度が適切か。
  - 適切な頻度は判断できないが、一団体当たり一人が年に一回訓練を実施できる程度の予算を確保している。今後シミュレータ訓練の回数が増えれば、それに応じて予算を増額することも可能と考えられる。
- ・ 限定機長の認定は、各自治体で実施することになるとのことだが、航空局等において認定状況に関する情報の把握は行う予定なのか。
  - 消防防災ヘリは自家用運航となり、航空法上の事業規制の範囲外となる。従って、具体的な訓練や運用については、自らの運航の安全を確保する観点から各団体で検討することになり、航空局がその内容について指摘をすることはない。消防庁としては、訓練プログラム発行後も理想との乖離があれば運航団体と個別に議論をさせていただき、安全確保に向けて各団体で取り組んでいる調査を実施する等して適切にフォローアップしていきたいと考えている。

(3) 「消防防災ヘリコプター操縦士の乗務要件・訓練審査プログラム」実効性確保のための課題について  
消防庁国民保護・防災部防災課広域応援室 中道より資料3に基づき説明。

消防防災ヘリコプター操縦士の乗務要件・訓練審査プログラムの実効性を確保するための課題について質疑応答・議論を行った。

- ・ 近隣運航団体との共同運航が最も有効性が高いと思われる。各自治体で同じ機体を使用するように調整するのが難しいと思われるが、その点についてはどう考えているのか。
  - 購入機体の調整は非常に困難である。自治体の保有機体だけでうまくいかない場合には、消防庁が緊急消防援助隊の情報収集目的で導入している5機のヘリを活用することも考えられる。来年度以降の中期的な研究課題とさせていただきたい。
- ・ 操縦士不足やドローンの普及に伴うヘリ操縦士の活躍シーンの減少といった流れに対応するため、操縦士育成に必要な経費について、補助金による財政支援についてもご検討いただきたい。
- ・ 二人操縦士体制を導入したからといって安全性が向上するとは限らないため、操縦士の技量維持に関する文言を資料に追記していただきたい。
  - ご指摘のとおりであるため、報告書にその旨を追記させていただくこととしたい。
- ・ 300時間点検による制約については、消防庁からも各運航団体に対してフォローするが、複数回の点検を実施することが操縦士の養成にどれだけ資するかを運航受託者からも委託元にお伝えいただきたい。
- ・ 国として大規模な訓練場を整備していくべきではないか。

(4) 有視界飛行方式による運航の安全確保について

国土交通省航空局運航安全課乗員政策室 梅澤様より資料 4-1, 4-2 に基づきご説明。

群馬県防災航空隊の事故調査報告書および空間識失調の対策等についてご説明頂き、理解を深めた。主な質疑応答は以下の通り。

- ・ 機長が空間識失調に陥った時に取るべき対策についての基準はあるのか。
  - 資料 4-1 の別紙に対策を記載している。二人が同時に空間識失調に陥ることはまれであるため、操縦を交代する等々の内容となる。
- ・ 空間識失調に陥った場合には、操縦を交代する、自動操縦に任せるといった対応をとっているが、訓練プログラムにそういった項目を設けてもいいのではないか。
  - 「予期せぬ計器気象状況への対応」については、基本技能の緊急時対応の分類にシミュレータ訓練ということで入れ込んでいる。座学についても、同じく基本技能の安全管理の分類の中に「空間識失調の危険性の認識と回避」という項目を組み込んでいる。よって、今回の事故を受けた空間識失調への対応もカバーできているとの認識である。
- ・ シミュレータによる訓練は有効だが、シミュレータにも限界はあるため、空間識失調に対応するための実機訓練も項目として入れ込む必要があると思われる。

(5) 本検討会報告書について

消防庁国民保護・防災部防災課広域応援室 中道より資料 5 に基づき説明。

本検討会報告書の目次構成について質疑応答・議論を行った。

- ・ 資料 4-2 の「9 必要と考えられる再発防止策」の 2 と 3 の対策については目次に含まれているようだが、1 はどこかに含まれているのか。
  - 1 については消防庁が発行した基準の中で、それに向けた体制の構築や気象システム等の必要な装備について定めているため、基準で対応することとさせていただきたい。
- ・ 方向性に大きな異論はないため、報告書がまとまった段階で委員の皆様にもメールでご照会させていただき、そこでいただいたご意見等も踏まえて最終的なとりまとめは座長に一任させていただく。