

<意見1>

当隊の救急搬送は、病院屋上ヘリポートから病院屋上ヘリポートがほとんどであり、都市部での救急搬送は、建物屋上ヘリポートでの離着陸が、必要不可欠です。よって、病院ヘリポートを、病院ヘリポート(屋上含む)にしては、いかがですか。

➤ 本プログラムを参考にいただき、訓練内容等については各運航団体で定めてください。

<意見2>

技能審査が終了している限定機長が機長席の場合は、副席には副操縦士又は限定機長でも任務が可能なのではないか。(他にもこういった主旨の意見が複数有)

➤ 限定機長の間は、副席に専任機長が乗りOJTにより経験を積んでいく必要があります。すべてのミッションについて技能審査を終了している限定機長でも、専任機長になるまでOJTは継続します。

<意見3>

一般的に訓練審査プログラムは各県の環境により決めていくのが良いという意見が多いが、一方で消防庁がもっと積極的に一定の技術レベルを確認する制度設定が必要ではないかという意見もあった。

➤ 消防庁が全国の消防防災ヘリ操縦士の技能を確認することは困難なことから、指標となる訓練審査プログラムを作成しています。各運航団体において技能審査をしっかりと実施していただきたいと考えています。

<意見4>

機長時間1000時間の再考又は緩和をお願いしたい。

➤ 専任機長の乗務要件については、航空局でまとめられた「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」検討委員会の中で定められている機長時間1,000時間としています。「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」の検討結果について(平成30年1月9日消防広第6号広域応援室長通知)において、独自の訓練プログラム等を設け、操縦士養成、訓練を行っている場合には、従前のおり乗務要件を設定していただくものとしています。

<意見5>

副操縦士の期間における「飛行時間増分 有」とあるが、何の時間をもって加算されるのか。総飛行時間が増える分には有り難い。

➤ 副席に専任機長を配置し、技能審査を受けるための訓練の場合は、機長時間は加算されず飛行時間が加算されます。

<意見6>

プログラムの段階分けについて、「運航委託団体:調達仕様として一部の限定機長要件を満たす操縦士による運航委託先での操縦士の養成を求める場合」とあるが、運航委託先において「救助」や「消火」のスキルアップを求められても、対応できない。機体にホイスト装備がなかったり、訓練資器材がなかったりすることが予想される。運航委託元の防災機を使用して実施することを前提として、運航会社でも対応できる部分は同等の訓練として認めることができるような前提にしておくべき。

➤ ホイスト装置を使用した訓練について、運航委託先で実施できない場合は、消防防災ヘリを活用して実施することを想定しています。運航会社において実施可能な訓練内容については、運航団体が作成する教育訓練等基本計画等をふまえて検討してください。

<意見7>

HHOの未経験者に対して、50回の経験では、航空隊の日々の訓練に参加する技量に到達することは出来ない。一旦航空隊へ配属されれば、隊員を吊り下げて行う完成度の高いHHO技量が求められる。この技量のギャップを埋める方法が確立していない。

➤ HHO訓練については、今回示す訓練審査プログラムを参考に各運航団体で定める訓練項目に盛り込み訓練を実施してください。

<意見8>

防災航空隊の日々の訓練は、消防隊員の技術向上が目的であり機長育成のための訓練ではない。そのため操縦技量向上を主眼とした訓練を組むことができない。機長育成訓練の効率化を図るためには、操縦士育成のための防災機による隊員の為の訓練とは別の訓練時間の設定が必要である。

例) 午前 救助救出訓練 午後 機長育成訓練 など各航空隊の流れに沿って計画

➤ 救助訓練等については消防隊員とともに訓練することに意義があると考えますので、訓練時間の中で効率よく実施してください。現在、保有機体の有効活用については調査を行っております。

<意見9>

消防防災ヘリの操縦士の、養成、確保等の財政支援や、奨学金などはどのように考えているか。(他にもこういった主旨の意見が複数有)

➤ シミュレーターを用いた緊急操作訓練や道県における二人操縦士体制の導入に伴う操縦士の養成等に要する経費について、新たに地方交付税措置を講ずることとしています。奨学金については、今後の検討課題と認識しています。

<意見10>

○ 機長時間確保のため、限定機長の制度はある程度評価できるものの、機長時間の少ない操縦士に対し、その時間だけで1,000時間以上に積み上げていくには相当な年数が必要である。事業者としては、養成訓練を経て機長となった操縦士を異動させにくくなり、操縦士のキャリアアップが困難になる可能性がある。(他業務に就けさせにくい)

○ 各プログラムには、実技だけではなく、知識に関する内容も必要ではないか。

➤ 機長時間については、現行の消防防災ヘリの運用方法で2人操縦士体制を実行した場合、副席に乗る経験の少ない操縦士の飛行時間・機長時間は加算されていきません。今回の訓練審査プログラムは飛行時間・機長時間を加算させるほか、経験を積む機会を増やす目的があります。消防防災ヘリ操縦士の不足を中長期的に解消していくために、養成訓練により機長となった操縦士が次の操縦士を養成していくような体制作りをお願いいたします。本訓練審査プログラムについては実技訓練だけではなく、知識についても実施していただく必要があります。

<意見11>

型式移行、限定変更、社内育成訓練時の機体確保について、例えばAW139の訓練では、日本国内の民間事業者内で訓練使用に適するAW139は存在しないのではないか？訓練機材の確保や、海外での訓練スロットの確保が困難な状況のなか、R6年度内までに育成しなければならないAW139のライセンス数は、相当数であろうと考えられる。これらの問題の解決のためには各自治体の所有する防災機を使用する形が最も現実的であろうと思われるが、予算上困難な状況も聞き及んでいる。総務省からの補助、又は総務省所有の機体の貸し出し等、様々な方法による対応が必要であると思われる。

➤ 今後の検討課題として認識しています。AW139のシミュレーターについては、今後、国内にも設置される予定であると聞いており、各事業者等の動向を確認しながら、対応について検討したいと考えています。

<意見12>

防災ヘリを一機体制で運用している場合、最少でも操縦士が4名以上必要となる事から、機長一人あたりの飛行時間が現在の1/2以下になってしまう。技量維持等のため防災ヘリの年間飛行時間を増加させる必要があるのでは。防災ヘリの年間飛行時間が300時間を超える為には、短期的(整備点検)・長期的(機体の総飛行時間が増加することによる交換部品の発生等)に運航面・整備面でのコストが増大することから財政支援なしには考えられない状況となる。(他にもこういった主旨の意見が複数有)

➤ 年間飛行時間の増加は点検時間の増加にもつながり、年間の運航不能期間にも影響することから精査が必要である。今後の課題として検討する必要があると認識しています。

<意見13>

今現在は、救難活動をしている自衛隊の操縦士が55歳で定年退職を迎えるので、その退職者を防災ヘリ操縦士に登用することも出来るが、自衛隊も段階的に60歳定年にする様に準備を進めていると伺っており、近い将来、採用はできなくなる可能性があり、若手を育成していかなるを得なくなる。また、防災ヘリを複数機で運航している自治体に関しても同様のことが考えられますが、多機種にわたる場合は個々に飛行時間の手当てが必要になる。

➤ 操縦士の養成・確保については、中長期的な課題と捉え、今後の検討課題として認識しています。

<意見14>

限定機長のステップ案について、“基本技能”→“情報収集”→“救急活動”→“消火活動”→“一般救助”→“水難救助”→“山岳救助”の順番に変更していただきたい。ホバリング技能は難易度が高く、山岳救助が活動上、最も危険が伴うため。

➤ 必要となる訓練項目は、各運航団体の活動地域、状況によって異なるため、ミッション別の段階の前後、ミッション毎の訓練項目の追加、削除は各運航団体で判断可能としています。限定機長になるための段階的なミッション別の訓練については、地域情勢も含め各運航団体で定めてください。

<意見15>

専任機長乗務要件の機長時間及び飛行時間に(模擬飛行装置時間を含む)を追加しては。

➤ 模擬飛行装置による訓練時間の算入については、航空法施行規則に定められている時間としてください。

<意見16>

訓練項目案の項目別にシミュレーターでの訓練実施可否を追加しては。

➤ 「消防防災ヘリコプターの運航に関する基準」第10条においてシミュレーターを用いた緊急操作訓練の実施について定めていることから、本訓練審査プログラム内の「飛行中の基本操作・判断【必須】」の項目に記載することとしています。その他のシミュレーターの活用方法については各運航団体の判断によるものとします。