

# 消防防災ヘリコプターの運航に関する基準

## 消防防災ヘリコプター操縦士の乗務要件及び 訓練審査プログラム

「消防防災ヘリコプターの安全性向上・充実強化に関する検討会報告書(平成30年3月)」の提言事項、自由民主党消防議員連盟「消防防災ヘリコプターの安全運航の確保に関する小委員会提言書」、「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」での検討結果等に基づき、運航団体が実施すべき措置を基準としてとりまとめ、令和元年9月24日に告示した。

## 第一章 総則

- 目的
- 用語の定義

## 第二章 消防防災ヘリコプターの運航体制

- 運航規程等の整備
- 運航責任者及び運航安全管理者の配置
- 二人操縦士体制の導入
- 機長及び副操縦士の乗務要件
- 航空消防活動指揮者の指定
- 消防防災ヘリコプターに備える装備等

## 第三章 教育訓練等

- 教育訓練の実施
  - ・ シミュレーターを用いた緊急操作訓練
  - ・ CRM※
  - ・ 航空消防活動従事者の安全確保に資する訓練
- 操縦士の養成訓練の実施
- 操縦士の操縦技能の確認
- 教育訓練等基本計画の作成
- 教育訓練等実施計画の作成

## 第四章 航空消防活動

- 運航区域、運航が見込まれる区域の地勢等、調査の実施
- 運航責任者による消防防災ヘリコプターの出発の承認等
- 機長及び航空消防活動指揮者の運航中の安全対策
- 運航責任者の運航中の安全対策
- 関係機関との連絡体制の整備

## 第五章 航空機事故対策

- 航空機事故発生時の捜索救助体制の確立及び報告
- 事故が発生するおそれのある事案に係る報告

## 第六章 相互応援協定等

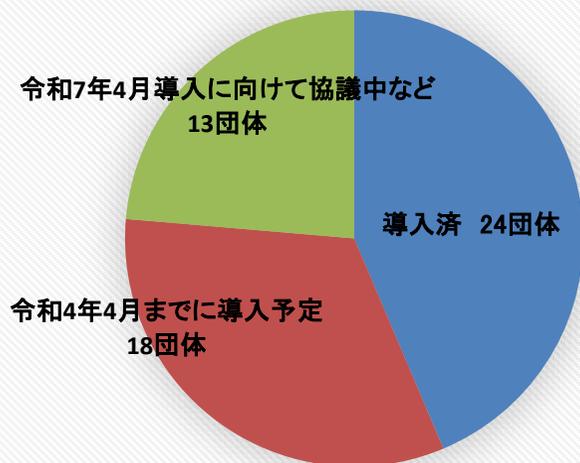
- 近隣の他の地方公共団体との相互応援協定の締結
- 耐空検査等、運航出来ない場合に備えた関係機関との連携

※ CRMとは、飛行中に正操縦士が副操縦士から問題点の指摘を受けた際の対応のルールなど、対人関係や協調性等を専門的技術として訓練で身につけさせ、航空隊の安全性・業務遂行能力を向上させること。

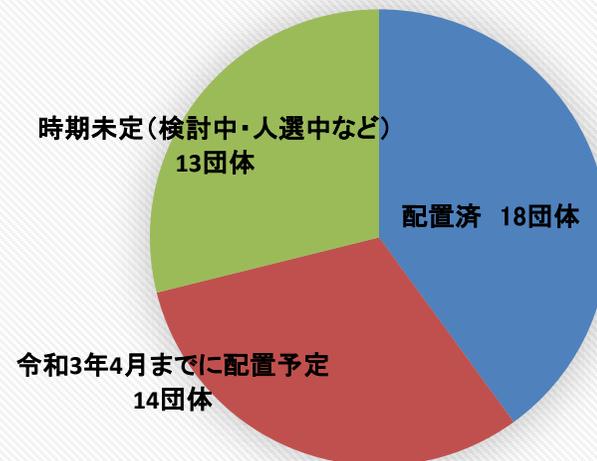
# 「消防防災ヘリコプターの運航に関する基準」に関する事項の進捗状況(主なもの)

令和2年1月14日現在

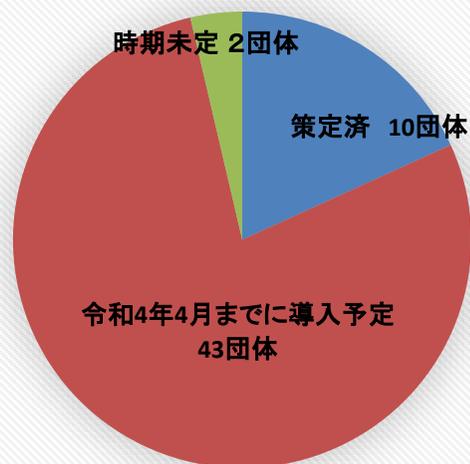
## 二人操縦士体制の導入状況



## 運航安全管理者の配置状況



## CRM実施要領の策定状況



### ○二人操縦士体制の導入状況

すでに導入又は施行期日である令和4年4月までに導入予定の団体は、42団体であり、その他の13団体については、経過措置期限の令和7年4月までに導入又は委託業者と協議中の状態であり、確実に導入に向けての取組を行っている。

### ○運航安全管理者の配置状況

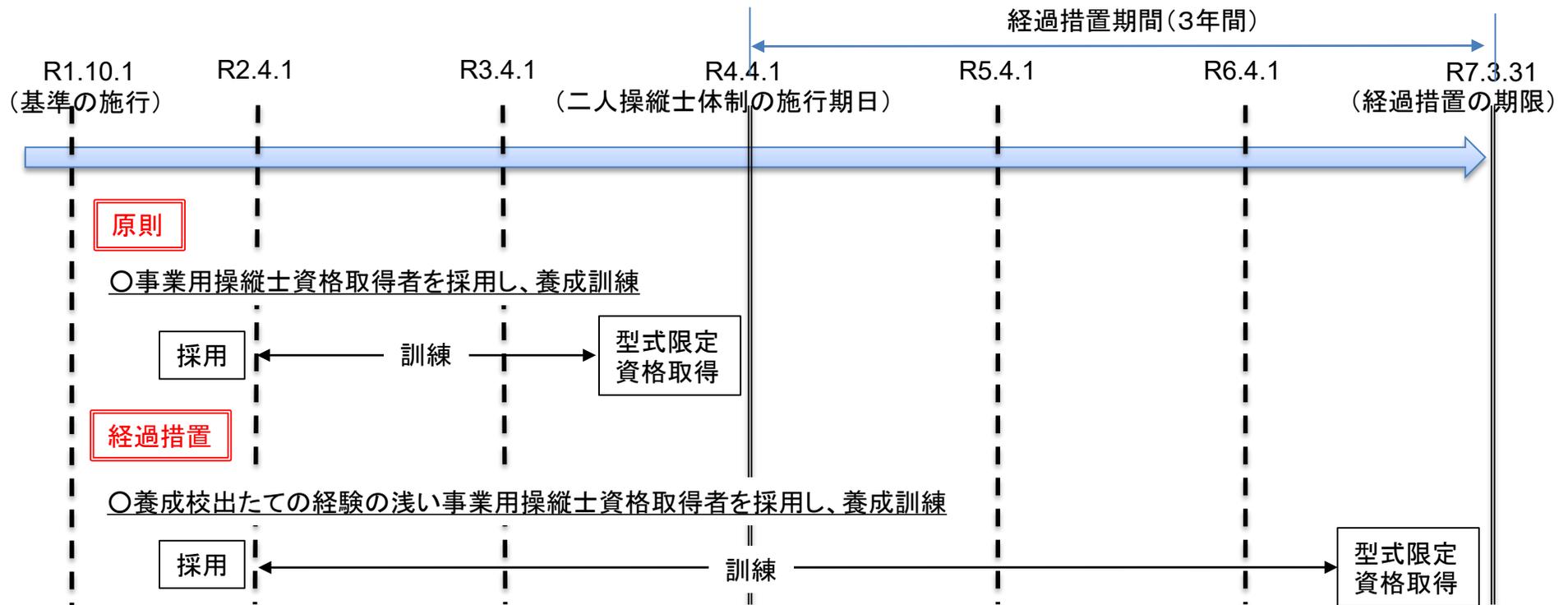
すでに配置済又は施行期日である令和3年4月までに配置する予定の団体は、32団体であり、時期未定の13団体においても、人材の選定中であつたり運航団体と協議中であるなど、前向きに取り組んでおり、期日までには全団体で配置される見込みである。

### ○CRM実施要領の策定状況

すでに策定済又は施行期日である令和4年4月までに配置する予定の団体は、53団体であり、時期未定の2団体においても、策定に向けた取組がなされており、期日までには全団体で策定される見込みである。

# 運航基準のうち「二人操縦士体制」関連規定の施行日及び経過措置

- 一人操縦士体制の運航団体が二人操縦士体制に移行するには、運航受託している民間事業者が新たに操縦士を採用し、訓練を行って型式限定資格取得者を確保することが必要。
  - 一人操縦士体制の32団体のうち22団体は、令和4年4月に二人操縦士体制とすることが可能。
  - 残りの10団体が二人操縦士体制とすることができるのは、令和7年4月。
  - 安全運航の確保は喫緊の課題であることから、この10団体を待たずに、令和4年4月を施行日とする。
  - しかし、施行日以降に型式限定資格取得者2名を乗り組ませることができない団体は運航を認めないこととすると、消防防災ヘリによる救助という消防責任を果たすことができなくなるため、型式限定資格取得訓練中の事業用操縦士資格取得者が副操縦士の代わりに乗務することは、やむを得ず、経過措置として認める。
- ⇒ 経過措置の終期は、令和7年3月末とする。



# 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

## 乗務要件・訓練審査プログラムを設ける目的

- 令和元年9月制定した「消防防災ヘリコプターの運航に関する基準（令和元年消防庁告示第四号。以下「基準」という。）」において、各運航団体が機長・副操縦士の乗務要件（第7条）を定めるとともに、計画を定めて操縦士の養成訓練を行う（第11条）こととされた。
- 中でも、「二人操縦士体制」の構築に向けて、経験のある操縦士の確保が難しい状況を踏まえ、養成訓練中の一定の航空消防活動に限った機長（第7条第2項。以下「限定機長」という。）を設け、当該限定機長の任務に応じた、段階的な乗務要件及びそのための訓練審査プログラムを設定することが急務となっている。

## 乗務要件概要

- 本乗務要件は、これを参考とし各運航団体が乗務要件を作成するための指針として定める。
- 各運航団体において操縦士を採用する際の運航技能・飛行時間が操縦士（及び運航形態）によって異なることから、副操縦士及び専任機長の指標となる乗務要件を定義し、限定機長については段階的な技能審査によって当該任務の技能認定を行う形式とする。
- 段階的な技能審査は訓練審査プログラムに定めた段階毎の訓練項目をもとに実施する。
- 専任機長は「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に関する検討委員会」において示された機長の乗務要件に基づくこととする。

## 限定機長の技能審査

- 限定機長の技能審査は各運航団体の隊長・機長・整備士長によって総合的に評価することを想定する。なお、その際は外部組織の者による評価を付して評価することを推奨する。

### 各用語の定義（操縦士各段階の乗務範囲）：

#### ①「専任機長」（PIC：Pilot In Command）

「専任機長の乗務要件」を満たし、すべての段階の航空消防活動において、操縦桿を握り運航に関する権限と責任を持つ操縦士（Pilot Flying（以下、「PF」））として乗務することができる操縦士を指す。副席の操縦士の限定はなし。

#### ②「限定機長」（養成訓練中の特定任務に限定したPF）

「専任機長」ではない操縦士であって、航空消防活動の段階別に定められた技能審査を経て、運航団体において機長任務の技能認定を受けた活動に限定して操縦桿を握るPFとして乗務することができる操縦士を指す。副席には、操縦桿を握る限定機長への助言や地上との無線連絡などを行う2人目の操縦士（Pilot Monitoring（以下、「PM」））として専任機長が同乗し、常に限定機長に対してアドバイスできる状況を前提とする。

#### ③「副操縦士」

「副操縦士の乗務要件」を満たし、すべての段階の航空消防活動においてPMとして乗務することができるが、PFとして乗務することができない操縦士。

# 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

## ①専任機長(PIC)乗務要件

「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」(国交省H29年)で定めたもの踏襲

## ③副操縦士乗務要件

航空法第104条第1項及び航空法施行規則第214条

- 1,000時間の機長時間、うち500時間は回転翼機の機長時間
- 500時間の実施する運航と類似した運航環境における飛行時間  
※「類似した環境」とは、海、山、交通量の多い都会などの地形学的な特徴が類似した運航環境を指す。
- 50時間の当該型式の飛行時間
- 夜間における20時間の機長時間(夜間運航を行う場合のみ)
- 50回の吊下揚収運航経験

- 回転翼事業用操縦士技能証明及び乗務機の型式限定
- 第一種航空身体検査証
- 航空特殊無線技士若しくは航空無線通信士
- 特定操縦技能審査技能証明書

## ②限定機長(養成訓練中の特定任務に限定したPF)乗務要件【新】

- 限定機長の乗務要件は、各運航団体内において活動状況に照らし、航空消防活動の段階毎に必要な技能をもとに決定する。その際、各運航団体は訓練審査プログラムにおいて具体的な訓練項目を設定し、技能審査を行う。
- 審査においては、操縦士の飛行時間によらず、訓練項目に基づく技能を確認し、限定機長の発令を行うことを想定する。
- ただし、各段階において飛行時間の要件を定めることを妨げるものではない。

