

第 2 回消防防災ヘリコプター操縦士の確保・養成及び整備士の確保の推進に関する検討会

議事概要

1. 日時：令和 3 年 1 月 25 日(月)10 時 30 分～12 時 00 分
2. 場所：株式会社三菱総合研究所 4F 大会議室 C オンライン Teams 会議を併用
3. 参加者
別紙のとおり
4. 次第
 - (1) 開会
 - (2) 挨拶
 - (3) 議事
 - ア 第 1 回検討会議事概要について
 - イ 操縦士確保・養成の取組み事例について（朝日航洋株式会社・岐阜県防災航空隊）
 - ウ 操縦士の確保・養成に関する課題等ヒアリングの概要
 - エ 整備士の確保に関する課題等ヒアリングの概要
 - オ 今後のスケジュール
 - (4) 閉会
5. 議事
 - (1) 第 1 回検討会議事概要について
消防庁国民保護・防災部防災課広域応援室 中道航空専門官より資料 1 に基づき説明。
前回の議事録概要に関する記載のうち、限定機長の訓練と飛行時間について確認・質疑応答がなされた。

(限定機長の訓練)
 - ・ 浜松市の限定機長の訓練中の責任について、「航空法上の機長が限定機長となるが、航空法上の機長ではない専任機長が PIC として責任をとるとするのは矛盾があるのではないか。」
 - 限定機長が航空法上の機長として責任をとるということになるが、部内の話で指導者としての責任が発生するという意味である。
 - インシデントが発生した場合、現実的には左席に座る専任機長が何らかの指示を与える等して運用しているという意味だと理解いただきたい。
 - ・ 限定機長を専任機長に昇格させるための訓練と養成方法の一環として乗務させる際にログに機長サインをさせる時間ということか。
 - 限定機長は特定のミッションの資格を取得し、その当該実ミッションで乗務する際には機長時間として付けることが可能である。（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に関する検討会報告書中 3 乗務要件の概要参照。特定ミッション訓練中の限定機長は「同乗教育時間」とする。）
(飛行時間)
 - ・ 飛行時間の取扱について、限定機長や専任機長の飛行時間の付け方は文書として発出されるのか。
 - 現時点においては文書を出す予定はない。（参考：国空航第 1517 号（令和元年 10 月 29 日付け）「航空法施行規則別表第二の運用について」）
 - ・ 限定機長や専任機長の飛行時間の付け方の適用の範囲は各実施団体に一任されているという見解か。
 - この議事録の内容は公開されると理解しており、考え方としてはここで共有されるものと考えている。
 - ・ 消防防災ヘリコプター操縦士の二人操縦士体制は特段の追加の資格を得ることなく現行の範囲で適用さ

れるという理解でよい。通信士業務を行うために「その他の飛行時間」に付けるために通信士の資格を新たに取得したという話を聞いたことがある。限定機長・専任機長の範囲では事業用操縦士及びその機体に係る型式限定資格を保有する、あるいは副操縦士の場合は令和 7 年までは持たなくてもよいという点で、通信士資格は不要という理解でよい。

➤ 通信士資格は今回の件とは関係がない。事業用操縦士の中で取り扱う話である。

- ・ 議事録上では「今般作成された限定機長制度では機長時間が付けられず 1000 時間までの積み上げが難しいため、定期航空会社のような見習い機長制度を公的なものとして制定してはどうか。」と記載されているが、見習い機長制度の時間区分はこの表の中に記載されていないのではないか。限定機長が機長時間を付けられるのは限定機長の認定作業として乗務した場合のみとなっている。ドクターヘリでは 1000 時間以上の機長時間をもつ者のみが機長として乗務できるが、消防防災ヘリの場合は専任機長の要件は必須なのか。
- 消防防災ヘリ操縦士の乗務要件は運航団体で定めるものであり、既に乗務要件を定めている団体においては必ずしも本乗務要件に従う必要はなく、改めて乗務要件を見直す場合には消防庁が示した基準を参考に定めていただきたい。
- ・ 見習い機長制度が機長時間に生かされていないと思うが、限定機長が見習い機長制度ということか。
- 見習い機長制度は消防庁では定めていない。あるミッションまでできる限定資格を持ったものが限定機長であり、見習い機長制度に代わるものと考えている。

(2) 操縦士確保・養成の取組み事例について

朝日航洋株式会社 安原様より資料 2 に基づき事業会社の取組みについて説明。

岐阜県消防航空隊 棚瀬様より資料 3 に基づき運航団体の取組みについて説明。

(質疑応答では主に認定操縦訓練生制度への質問がなされた。)

- ・ 認定操縦訓練生制度の募集数が毎年 2 名と少ない印象を受ける。訓練生が採用試験に不合格になる人はいるのか。
- 認定操縦訓練生で採用試験に不合格になる場合は稀だが、体を壊したりや訓練進度が遅いためにリタイアした事例はあった。操縦士の採用は認定操縦訓練生だけではなく、キャリア採用や個人でライセンスを取得した方も採用している。
- ・ 最近は若い操縦士の経験を積む場がなくなっていると同っているが、実態はどうか。
- 送電線巡視も各電力会社で飛行時間を削減している。農薬散布は現在行われていない。若い操縦士が飛行時間を積み上げることができる職種が年々減っている。
- ・ 関西圏在住の方が認定訓練生制度に応募できるようフライトセーフティ以外で養成は考えていないか。
- 現時点では拡充は考えていない。現状で 2 名の育成で精いっぱいであり、枠を広げるまでの費用捻出が出来ていない。
- ・ 操縦士のすそ野拡大という観点から、奨学金制度等を用いた新人操縦士養成の仕組み作りや、具体的には消防庁委託訓練制度の設立を提案する。
- ・ 限定機長から専任機長への育成にかかる訓練時間の確保と、操縦士各人の技量維持を妨げない訓練時間の確保というところから、機体の年間飛行時間の見直しを要望する。

(3) 操縦士の確保・養成に関する課題等ヒアリングの概要

消防庁国民保護・防災部防災課広域応援室 航空専門官より資料 4・参考資料 1・参考資料 2 に基づき説明。

ヒアリングから抽出された課題を周知し、委員間において意見の交換を行った。

- ・ ヒアリング先が限定的だと考えるが、資料に記載以外の団体にもヒアリング先は広げる意向はあるか
- 資料 4 のヒアリング先は実際に伺った先を記載している。全国の運航団体に対してアンケートを実施している。

(操縦士：確保段階)

- ・ 確保段階の「本人の意向に応じた広域的な異動機会の確保の在り方」とはどのような意味か。また操縦士側の意見なのか、運航団体の意見なのか教えていただきたい。操縦士個人として転勤は避けたいという意

向の方が多いように思われる。

- ヒアリングを実施した中で、運航団体から本人の技術を上げるために人事交流が望ましいと考えられる場合でも、自治体を通した人事交流が難しい状況があるという意見を頂いており、広域的な人事交流・異動が可能な体制についても検討していくべきではないかという意図の意見である。

(4) 整備士の確保に関する課題等ヒアリングの概要

消防庁国民保護・防災部防災課広域応援室 中道航空専門官より資料5・参考資料1に基づき説明。

ヒアリングから抽出された課題を周知し、委員間において意見の交換を行った。

(確保段階)

- ・ 新卒者の採用について、専門学校の卒業生を採用する場合は二等航空整備士（回転翼）を保有している方を対象としているように読み取れるが、飛行機の二等航空運航整備士と基本技術Ⅱを持っている新卒者を採用し育てるということは考えられないか。
 - 採用を行う運航団体によると考える。各運航団体の整備士とのバランスの中で新卒者を育てる場合や即戦力を求める場合もある。一概に特定の基準から養成する取り決めをする予定はない。
- ・ 航空隊における採用条件としては「一等航空整備士（回転翼）」となっており、回転翼の条件を付けている。最近の他の団体の例をとっても、「二等航空整備士（回転翼）」という条件で採用している運航団体が多く、飛行機の条件で採用しているところは少ないと思われる。

(養成段階)

- ・ 特に自主運航団体において養成段階で整備に関与する機会確保をどの様に確保する予定か。
 - 東京消防庁では消防吏員として採用後に整備士となる。整備の約半分、例えば耐空検査などの中規模の整備も自隊の整備で行っており、その中で整備スキルを上げる形で整備士の養成を行っている。
 - 東京消防庁における養成ステップとしては整備の資格がない者は整備士の養成学校に通い二等航空整備士の資格を取得し、基本技術Ⅱを身に付ける。その後、一等航空整備士の資格の取得を目指す。この資格の取得が中々難しい。そのため運航整備士から一等航空整備士というステップは今のところないかと考えられる。
 - 東京消防庁では機体を4機種保有しており、その中で限定変更を実施する。現在は問題となっているのは業務を行いながらの隊内訓練のOJTに時間や手が足りないことである。
- ・ 有資格整備士の実機による経験は、点検を委託（外注）した時に経験させてはどうか。
 - 受け入れる側の体制が整っているかが問題と考える。頂いた意見を参考にさせていただく。

(操縦士・整備士の確保のすそ野拡大に関して)

- ・ 操縦士及び整備士確保、つまりすそ野拡大については訓練学校、訓練を主に実施する事業者を大いに活用するのはどうか。消防庁の奨学訓練制度として事業用操縦士を養成することが、事業会社や自主運航団体でのキャリアパスにつながる第一歩だと考える。
 - 操縦士の訓練制度については、ヘリコプター操縦士全体の確保ではなく、消防防災ヘリ操縦士に焦点を当て、その人材確保のためには何が必要なのか掘り下げて検討する必要があると考えている。消防防災ヘリの運航団体の半分以上は自主運航である。
- ・ 広報の在り方について、テレビ等の影響は大きい。「コードブルー」によってドクターヘリに魅力を感じる人は多くなった。消防防災ヘリもドラマ化やドキュメンタリーで取り上げてもらえるとよい。
 - 先日海上保安庁の操縦士養成がテレビで特集されていた。消防防災ヘリの操縦士・整備士についてもこのような形でメディアを使った形でPRをすることでより多くの方に興味を持ってもらえるのではないか。

(5) 「今後のスケジュール」について

消防庁国民保護・防災部防災課広域応援室 中道航空専門官より資料6に基づき説明。

次回の委員会は3月上旬を候補日として開催する。

消防防災ヘリコプター操縦士の確保・養成及び整備士の確保の推進に関する検討会 委員等名簿

【委員】

平 本 隆	帝京大学大学院 理工学研究科総合工学専攻 教授
稲 継 裕 昭	早稲田大学 政治経済学術院 教授
小 林 啓 二	国立研究開発法人宇宙航空研究開発機構 航空技術部門 次世代航空イノベーションハブ災害対応航空技術チーム
齊 藤 茂	国立研究開発法人宇宙航空研究開発機構 チーフエンジニア室 客員
安 藤 和 宏	エアバス・ヘリコプターズ・ジャパン株式会社 運航・訓練部
飛 弾 清 彦	学校法人ヒラタ学園 航空事業本部 運航部
宮 内 敏 行	学校法人 浅野学園国際航空専門学校 二等航空整備士（回転翼）コース 学科長
安 原 達 二	一般社団法人全日本航空事業連合会ヘリコプター部会運航委員会 副委員長
加 藤 俊 之	東京消防庁 装備部 航空隊 参事兼航空隊長
海 津 栄 治	千葉市消防局 警防部 航空課 消防航空隊 航空隊長
佐 川 稔	愛知県 防災航空隊 航空隊長
野 田 誠 一	神戸市消防局 警防部 航空機動隊 航空副隊長
小 山 幸 治	熊本県 防災消防航空隊 航空隊長
岩 崎 益 行	浜松市消防局 警防課 消防航空隊 運航安全管理者
小笠原 光 峰	広島市消防局 警防部 警防課 消防航空隊 航空隊長
小 宮 福 重	東京消防庁 装備部 航空隊 整備係長
板 東 竜 生	札幌市消防局 警防部 消防救助課 整備担当係長
橋 本 哲 彰	群馬県 防災航空センター 安全運航管理主監
棚 瀬 正 樹	岐阜県 防災航空センター 管理監

【オブザーバー】

木 内 宏 一	国土交通省 航空局 安全部 運航安全課 乗員政策室長
釣 慎 一朗	国土交通省 航空局 安全部 運航安全課 乗員政策室 課長補佐
高 尾 拓 矢	防衛省 人事教育局 人材育成課 人材育成班
小 森 武 彦	警察庁 警備局 警備運用部 警備第二課 課長補佐
菊 地 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
田 島 直 明	東京航空計器株式会社 羽田事業部地上訓練所 所長
高 村 知 孝	全国航空消防防災協議会 事務局長

【事務局】

消防庁 国民保護・防災部 防災課 広域応援室