

## C 産業航空

### C01 産業航空の事業運営、事業計画について

#### C01-1 基本的な考え方

C01-1-(1) 小型飛行機及びヘリコプターで行う航空事業いわゆる産業航空は、国民生活向上に寄与する重要な分野であると同時に、民間航空業界の基盤であり、人材育成の場であるとの認識に立ち、下記の基本施策を航空行政の責任において実施すること。

C01-1-(1)-① 労働基準法及び労働安全衛生法などが遵守できるように、労働行政と協力して指導すること。

C01-1-(1)-② 航行援助施設の整備など、小型飛行機・ヘリコプター用運航サービス体制の確立を図ること。

C01-1-(1)-③ 安全性を阻害するようなコストカットが行われないように、適正な運賃・料金体系を守るよう指導すること。

C01-1-(1)-④ 飛行訓練・審査や耐空性検査など安全性を担保するための飛行については、空港・施設等の利用を弾力的に運用するように、空港施設管理者などを指導すること。

#### C01-1-(2) 産業航空における事業計画許可のあり方について

産業航空の運航管理体制・気象情報提供について、気象情報の伝達を含め、飛行全般の流れを把握する専門職員を配置し、飛行中常時、運航乗務員を支援できる体制を執らせること。運航管理者が不在で、運航管理業務を無資格の事務員に行わせることがない様に、事業者を指導すること。

#### C01-2 運用

C01-2-(1) 産業航空の事業者や顧客に対し、小型機やヘリコプターの運航特性について理解を深めるよう、安全意識向上を目的とした啓蒙活動を強化すること。

C01-2-(1)-① 顧客が乗員に対し、気象条件等の安全基準や判断を無視した無理な出発や飛行の継続・着陸を強いることのないように、顧客に対して事前の説明を確実に行うこと等を事業者に指導すること。

C01-2-(1)-② 利用可能な気象情報により、飛行経路が予定時間に有視界気象状態であると判断されない限り、有視界飛行方式(VFR)による飛行を開始しないこと。

C01-2-(1)-③ 夜間飛行や計器飛行状態において人員輸送を行う場合は、悪天候の検知をより効果的に行えるように、気象レーダーを装備するなどの基準を整えること。

C01-2-(1)-④ 人員輸送において、夜間に有視界飛行方式(VFR)で飛行を行う場合、空域あるいは経路の最高障害物に適切な高さを加算した最低巡航高度を設定すること。気象状態の悪化等により当該最低巡航高度以上での飛行ができない場合には、引き返すか適当な不時着場への不時着を行うことを明文化すること(同高度は昼間の運航に際しても適用されることが望ましい)。

C01-2-(2) 防災ヘリコプターが安全に任務を遂行できるように、安全基準を守る監督官庁として運航実態を把握し、積極的かつ率直に、関係する他省庁や団体に意見を具申すること。

C01-2-(3) 救急医療航空への支援及び大災害時における産業航空の活用について

C01-2-(3)-① 通常時の救急医療事業航空への支援策確立について

C01-2-(3)-①-a 救急医療事業航空の発展と運用に対する阻害要因を除去し、国として本腰を入れた財政補助、法的整備(改定)に着手すること。

- C01-2-(3)-①-b 救急・救命ヘリコプターは拡大させる政府方針であるが、国土交通省は安全基準を守る監督官庁として運航実態を把握し、積極的かつ率直に、関係する他省庁や団体に意見を具申すること。
- C01-2-(3)-①-c 救急医療航空に対する要求が過剰になる時、現場の運航能力を超えて、無理な運航へと圧力を掛ける事が危惧される。救急・救命の現場労働者が、過重労働や感染症等で健康被害を受けることのないように実態を調査すること。
- C01-2-(3)-①-d 救急医療航空が事業として成り立たず、持ち出し経営の実態にあることを改善するように、行政として努めること。
- C01-2-(3)-② 大災害時の産業航空の活用の位置付けと活動のあり方について具体的なビジョンとスキームを策定すること。過去の大災害から教訓を得るための研究や改善への取り組みは、大災害時であっても運航の安全を担保できる緊急時対応の具体的な仕組みを準備しておくことが重要である。国土交通省は関連する他省庁や団体と共に、積極的な参画が求められている。
- C01-2-(3)-②-a 過去、阪神・淡路大震災時、多方面から問題点が多数指摘された教訓もあり、2004年10月の新潟県中越地震では、ある程度の改善が進んだとの評価がなされた。その後、2005年2月15日に「ヘリ活用事例検討会」が開催されたが、提起された問題・課題について積極的に対処すること。さらに、2011年3月11日の東日本大震災で産業航空等の航空機がおこなった災害救援活動を、関係他省庁と共に包括的に分析し今後に生かすこと。

## C02 産業航空の公共施設利用及び支援体制について

### C02-1 基本的な考え方

航空の公共施設および支援体制は、主に定期航空運送事業を軸に整備されているため、空港の設置や運営・管理、航空援助施設の設置など産業航空の視点が乏しい。産業航空が、防災・救急・報道取材などの公共性の高い運航を担っていることに鑑みた政策へ転換すること。

### C02-2 産業航空の公共性に鑑み、公共ヘリポートについて以下の施策を講ずること。

- C02-2-(1) 夜間照明／燃料補給施設を設置するとともに、産業航空が使用できる運用時間とすること。
- C02-2-(2) 設置に当たっては、気象情報体制も組み入れるよう、設置管理者に対し、行政指導、助言などをおこなうこと。
- C02-2-(3) 安全性確保の点から、全国の空白地域を解消するため、東北地方の北部、中部地方の中央部と北部、中国地方、四国地方、九州地方、沖縄地方の地域に、公共用ヘリポートを設置すること。

### C02-3 国土交通省地方整備局管轄のヘリポートなどを、民間のヘリコプター使用事業者にも解放するよう、設置管理者に要請すること。

### C02-4 米軍・自衛隊管理の飛行場についても、民間のヘリコプター使用事業者が利用できるよう関係当局に要請すること。

- C02-5 全国の空港に、小型飛行機・ヘリコプター専用駐機場、定置場(空港内)を確保するように指導すること。また、外来機の停留日数の期限について、「故障修理が完了まで」とするなど、柔軟に対応するように各空港の設置管理者を指導すること。
- C02-6 積雪空港での駐機場においては、適切に除雪を行うこと。また、駐機場が雪捨て場となっている実態を改善すること。
- C02-7 飛行場情報放送サービス(ATIS)について、VHF 装備の限られている航空機が安全で効率的な運用出来るよう、海外で運用されている VOR の電波に音声放送を乗せて送信する手法を調査し、国内での運用を検討すること。
- C02-8 八尾空港における、滑走路脇側溝の航空機脱落防止用蓋設置工事を早急に完成させること。
- C02-9 八尾空港周辺の保安対策を強化すること。
- C02-10 調布飛行場でのホバリング及びコンパススイング等の点検は、現行のタンゴエリアでは固定翼機の離着陸時の度に待機させられるので、待機の必要がない場所に移転すること。
- C02-11 東京ヘリポートにおいて、ヘリポート全体およびヘリ・スポットが狭隘で危険なため、拡張すること。
- C02-12 名古屋飛行場に防音壁を含めたエンジン試運転場を新設すること。
- C02-13 山岳気象観測機器の設置や低高度の局地悪天候情報や経路気象情報の提供など、産業航空の実態に即した気象観測・予報体制の拡充を、航空行政として関係省庁に働きかけること。
- C02-14 FSC(飛行援助センター)を、VFR 機の飛行経路の関係情報を提供・収集出来るシステムとしてさらに増強すること。産業航空の航空機が活動する比較的低高度の空域であっても通信が確立出来るように、広域対空サイトやリレーアンテナの山岳地帯増設などの増強を行い、サービスエリアとその下限を拡張すること。また、FSC は航行する航空機一般に広く情報収集・提供できる支援施設であり、特に気象情報などは現況の情報の集積が不可欠であることから、さらに利用をうながす広報活動に努めること。
- C02-15 航法援助施設の設置・維持について、産業航空の事業実態という視点も踏まえること。特に航空機に代替の措置(追加の装備、経路の迂回など)を必要とするような航法援助施設の廃止は、産業航空の事業者の意見を聞き、慎重に行うこと。

## C03 産業航空における飛行安全・作業安全について

### C03-1 基本的な考え方

産業航空業務において危険に遭遇する代表的な形態は、薬剤撒布・物資輸送(含む送電

線架設)・報道取材飛行や、時間・場所に加え天候も選ばずに飛行する防災・救急などがある。また、危険の要因としては、間接的には業界の過当競争、ダンピング、低コスト・営利優先の事業運営があり、直接的にはヘリポートの狭さ、多忙による疲労、現地作業員の訓練不足、顧客の意見に押されての悪天候・強風下での運航等がある。これらの要因をなくすという基本方針を関係省庁・団体・企業等と協力して確立すること。

- C03-1-(1) 超低空で「訓練」飛行する米軍機及び自衛隊機について、国民生活や航空機の安全確保の観点から、防衛省・在日米軍に対して、「場所・時間・飛行方式」など事前通告を行うように働き掛けること。
- C03-1-(2) 航空障害灯の増設や規制緩和については、以下の点に配慮し慎重に対応すること。
  - C03-1-(2)-① 目的地を探索しながら飛行する防災・救急航空機及び報道取材機などの飛行実態に配慮すること。
  - C03-1-(2)-② 鉄塔や高層建築物などが周辺環境・地形と同化するなどして視認性が悪いので、ストロボライトなどの視認性が高い航空障害灯を設置すること。
- C03-1-(3) 2005年2月に「送電線等の航空障害標識のあり方検討委員会」が出した検討結果に対して、送電線等の航空障害物の分布と表示について、どの様に検討し、実施されたのか明らかにすること。

## C03-2 運用

- C03-2-(1) 作業手順書をもとに、教育・訓練を実施するように関係団体・企業を指導すること。
- C03-2-(2) ヘリコプター物資輸送時の作業安全・機材安全確保のため、整備員配置3名(機付整備士、有資格整備士、整備員)を確保するよう運航会社に行政指導を行うこと。また、整備員の適正な配置の必要性について、山林業者等のユーザーや農林水産省・電力会社に理解を求めること。
- C03-2-(3) 薬剤撒布時の作業安全・機材安全確保の為、事前の打ち合わせを入念に行い、乗務員、整備士、実施団体責任者の十分な意志疎通を図るよう指導すること。特に散布地区、障害物隣接地区の状況などの確認は、標識の設置を含め入念に行うこと。
- C03-2-(4) 代替着陸地の指定のない使用事業航空にも、予備燃料の搭載について規定化するように指導すること。
- C03-2-(5) 危険回避のための「不時着」については、事故扱いとせず、安全性確保という観点で推奨すること。
- C03-2-(6) スキーリフト、索道、送電線等の航空障害物について、安全性確保の点から以下の施策を講ずること。
  - C03-2-(6)-① 最新の設置(分布)状況を、ホームページなどで開示するように、関係団体と設置管理者を指導すること。
  - C03-2-(6)-② 航空障害物が、飛行中に視認出来るように表示すること。
  - C03-2-(6)-③ 不必要となった航空障害物については、早急に撤去するように設置管理者を指導すること。
- C03-2-(7) 調布飛行場において、日曜、祭日のヘリコプターの離着陸が禁止されているが、低騒音型機の離着陸は認めること。
- C03-2-(8) 調布飛行場における外来機の離着陸が1日1回という制限を、安全性の観点から見直すこと。

## C04 自家用航空等の安全性について

- C04-1 特定操縦技能の審査制度について、飛行する自家用航空機の安全を担保するための施策として、的確かつ有効に運用すること。
- C04-2 自家用操縦士免許を外国で取得し国内書き換えにより技能証明を得る場合について、日本の飛行環境についての相違点についての習熟を確認すること。
- C04-3 超軽量動力航空機等によるレジャー航空では、機体性能が向上したことなどにより、正規の空域を逸脱して飛行するなど、他の航空機の運航への影響や住宅密集地での事故などが懸念される。安全確保を日本航空協会に任せることなく、行政として直接実態を把握し、安全規制の強化等の積極的な事故防止対策をとること。