

# D. 産業航空

2018年 総合安全要請

区分番号	要請番号	区分	優先度	新規・継続	要請先	要望事項	要望理由
D01	1	産業航空の事業運営、事業計画について(基本的な考え方)	A	継続	本	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、かつ人材育成の場であるとの認識に立ち、下記D01-2~6の基本施策を航空行政の責任において実施すること。	
D01	2	産業航空の事業運営、事業計画について(基本的な考え方)	A	継続	本	産業航空の現場の安全に直結する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。	
D01	3	産業航空の事業運営、事業計画について(基本的な考え方)	A	継続	本	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。	
D01	4	産業航空の事業運営、事業計画について(基本的な考え方)	B	継続	本	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。	
D01	5	産業航空の事業運営、事業計画について(基本的な考え方)	B	継続	本	産業航空における事業計画許可のあり方について、運航管理体制・気象情報提供については、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っていた事象があった。
D02	1	産業航空の事業運営、事業計画について(運用)	A	継続	本	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。	現場の要員不足は過大な負担を引き起こし、経験の伝承に支障をきたしている。操縦技術は飛行時間経験の長短ではなく、山間地や高山などの狭隘で気象変動が激しい地域での操縦技術が求められる。救助活動は、十分に飛行の安全を確保してから行うことが望まれている。
D02	2	産業航空の事業運営、事業計画について(運用)	A	継続	本	救急医療事業航空の安全運航に対する阻害要因を除去するため、法的な整備を行い、財政補助を強化すること。	

# D. 産業航空

2018年 総合安全要請

区分番号	要請番号	区分	優先度	新規・継続	要請先	要望事項	要望理由
D02	3	産業航空の事業運営、事業計画について(運用)	A	継続	本	政府として救急・救命ヘリコプターを拡充させる方針であるが、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。	
D02	4	産業航空の事業運営、事業計画について(運用)	A	継続	本	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。	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。
D02	5	産業航空の事業運営、事業計画について(運用)	A	継続	本	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。また阪神・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されていない。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行った災害救援活動を各関係他省庁と共に包括的に分析し今後活かす取り組みが活かしていない。災害救援活動での飛行で、上空から生死不明の人体が海面に多数あった。
D03	1	産業航空の空港施設利用及び支援体制について(基本的な考え方)	A	継続	本	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。	航空の空港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。
D03	2	産業航空の空港施設利用及び支援体制について(基本的な考え方)	B	継続	本	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。	
D03	3	産業航空の空港施設利用及び支援体制について(基本的な考え方)	B	継続	本	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、助言などを行うこと。	
D03	4	産業航空の空港施設利用及び支援体制について(基本的な考え方)	B	継続	本	安全確保の観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。	

## D. 産業航空

2018年 総合安全要請

区分番号	要請番号	区分	優先度	新規・継続	要請先	要望事項	要望理由
D03	5	産業航空の空港施設利用及び支援体制について（基本的な考え方）	B	継続	本	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。	
D03	6	産業航空の空港施設利用及び支援体制について（基本的な考え方）	B	継続	本	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。	
D03	7	産業航空の空港施設利用及び支援体制について（基本的な考え方）	A	継続	本	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、十分な耐空性を確保するように各空港の設置管理者を指導すること。	
D03	8	産業航空の空港施設利用及び支援体制について（基本的な考え方）	B	継続	本	積雪空港での小型機スポットや駐機場は、適切に除雪を行うこと。また、駐機場が雪捨て場となることのないようにすること。	
D03	9	産業航空の空港施設利用及び支援体制について（基本的な考え方）	B	継続	本	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。	
D03	10	産業航空の公共施設利用及び支援体制について（基本的な考え方）	A	継続	本	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必要がある。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必要である。
D03	11	産業航空の公共施設利用及び支援体制について（基本的な考え方）	B	継続	本	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。	

## D. 産業航空

2018年 総合安全要請

区分番号	要請番号	区分	優先度	新規・継続	要請先	要望事項	要望理由
D04	1	産業航空における飛行安全・作業安全について(基本的な考え方)	A	継続	本	産業航空業務における右記の要因を改善するための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。	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。
D04	2	産業航空における飛行安全・作業安全について(基本的な考え方)	B		本	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。	
D04	3	産業航空における飛行安全・作業安全について(基本的な考え方)	B	継続	本	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。	
D04	4	産業航空における飛行安全・作業安全について(基本的な考え方)	B	継続	本	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。	
D04	5	産業航空における飛行安全・作業安全について(基本的な考え方)	B	継続	本	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。	
D05	1	産業航空における飛行安全・作業安全について(運用)	A	継続	本	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。	
D05	2	産業航空における飛行安全・作業安全について(運用)	B	継続	本	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。	

## D. 産業航空

2018年 総合安全要請

区分番号	要請番号	区分	優先度	新規・継続	要請先	要望事項	要望理由
D05	3	産業航空における飛行安全・作業安全について(運用)	B	継続	本	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思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。	
D05	4	産業航空における飛行安全・作業安全について(運用)	B	継続	本	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。	
D05	5	産業航空における飛行安全・作業安全について(運用)	B	継続	本	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。	
D05	6	産業航空における飛行安全・作業安全について(運用)	B	継続	本	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。	
D05	7	産業航空における飛行安全・作業安全について(運用)	B	継続	本	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。	
D05	8	産業航空における飛行安全・作業安全について(運用)	B	継続	本	航空障害物が、飛行中に視認出来るように表示すること。	
D05	9	産業航空における飛行安全・作業安全について(運用)	B	継続	本	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。	
D06	1	自家用航空等の安全性について	A	継続	本	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。	
D06	2	自家用航空等の安全性について		継続	本	自家用航空機による運航の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。	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。