

ヘリコプター操縦士の養成・確保に関する
関係省庁連絡会議 とりまとめ

平成27年7月

ヘリコプター操縦士の養成・確保に関する関係省庁連絡会議

はじめに

現在、我が国においては、滑走路を必要とせず垂直に離着陸が可能という高い機動性と航空機ならではの高速性を活かし、人員輸送、物資輸送、写真撮影、送電線巡視等、幅広い用途にヘリコプターが利用されており、多くの民間事業者や官公庁によりヘリコプターが運航されている。その中でも、特に公益性の高い任務に従事するヘリコプターとして、一分一秒を争う救急救命の現場で急患搬送を行うドクターヘリや過酷な災害現場で救助や空中消火等を担う消防・防災ヘリが挙げられ、警察や海上保安庁においてもヘリコプターは公共性の高い重要な役割を担っている。特に、ドクターヘリについては、近年、着実に配備が進み、基地病院数は10年間で5倍、運航件数は10年間で7倍に増加するなど、急速にその需要が高まっている。このように公共性の高いドクターヘリや消防・防災ヘリ等の操縦士の需要が増大する中で、ドクターヘリ操縦士等の高齢化が進展し、多くの自治体において操縦士不足を背景として消防・防災ヘリの24時間運航体制が確保できていない等の状況が見られ、ヘリコプター操縦士の養成・確保が重要な課題となっている。

このような状況を踏まえ、本年3月、総務省（消防庁）、厚生労働省、国土交通省、防衛省、警察庁、海上保安庁により構成される「ヘリコプター操縦士の養成・確保に関する関係省庁連絡会議」（以下、「関係省庁連絡会議」という。）が立ち上げられた。関係省庁連絡会議は、その後6月までに計5回開催され、ヘリコプター操縦士の養成・確保に係る現状と課題を整理するとともに、その養成・確保のための対策の方向性について検討を行った。本とりまとめは、関係省庁連絡会議におけるこれまでの議論をとりまとめたものである。

なお、「航空機操縦士養成連絡協議会」の下に、ヘリコプターを運航する民間事業者、民間養成機関等で構成される「ヘリコプター部会」が本年5月に設置されたところ、関係省庁連絡会議とヘリコプター部会が連携して具体策の検討を行っている。

1. ヘリコプター操縦士に係る現状と今後の見通し

（1）ヘリコプター操縦士を取り巻く状況

我が国民間ヘリコプター運航者の状況を見ると、従来中心的な業務であった農薬散布等が大幅に減少することにより、約20年間全体として年間飛行時間が減少してきたが、近年では、ドクターヘリや消防・防災ヘリ等の需要が増大し、年間飛行時間もやや増加している。

ドクターヘリについては、着実に配備が進められている中で必要な操縦士数は確保されており、現時点で操縦士が不足している状況ではない（1機当たり必要な操縦士数が1.845人で、平成27年度末までのドクターヘリ導入

予定機数が46機であるため、必要操縦士数は85人程度であるところ、現在148人（兼務を含む）がドクターヘリの乗務に従事しており、必要操縦士数を十分に上回っている）。ただし、ドクターヘリの操縦士となるためには、業界の自主基準として2000時間以上の飛行経歴が必要とされていることから、50歳以上の操縦士が約3分の2を占めている。一方、若手操縦士が担当できる農薬散布等の業務が減少し、2000時間の飛行経歴を積み重ねることが困難となってきている。このため、将来的にはドクターヘリの操縦士が不足する可能性がある。

消防・防災ヘリについては、ドクターヘリの整備に伴う救急搬送の減少等により出動件数全体は横ばい傾向にあったが、近年では危険かつ時間のかかる救助活動は着実に増加し、全体としても増加に転じている。また、消防防災ヘリには24時間運航体制の確保が求められているが、半数以上の団場で24時間運航体制が確保できておらず、その内の多くが操縦士不足を理由として挙げている。一部の自治体では、想定外の退職等による操縦士不足から運航を制限せざるを得ない事例も出ている。なお、消防・防災ヘリは自治体による自主運航の場合と民間事業者への運航委託の場合があるが、操縦士の採用基準は自治体毎に異なっており、特に運航委託の場合には、ドクターヘリに準じた2000時間の飛行経歴等一定の飛行経歴を求める自治体が多い。

警察におけるヘリコプターの操縦士については、主として現職警察官から適任者を選考し、民間養成機関へ委託して養成しているほか、一部を有資格者の公募により採用している。

海上保安庁におけるヘリの操縦士については、主に海上保安学校等において養成しているが、必要に応じて有資格者を採用している。

自衛隊におけるヘリの操縦士については、隊員からの選抜又は航空学生（高校卒業者等）の募集により、専ら部内で養成している。

ヘリコプター操縦士の養成機関として、私立大学（帝京大学）、航空専門学校（大阪航空専門学校）、訓練事業会社（日本フライトセーフティ、アルファアビエーション等）がある。これらの養成機関においては、ヘリコプター操縦士となるための基本的資格である事業用操縦士の技能証明を取得することができるが、実機訓練等を行うため、学費・訓練費が1000万円以上の高額となっている。なお、ヘリコプター操縦士の養成を行う民間の指定航空従事者養成施設は存在していない。

高額な学費・訓練費負担を軽減するため、一部の事業会社（朝日航洋・中日本航空）と訓練会社（日本フライトセーフティ）が独自の奨学金制度を設けているが、対象は数名のみである。

航空大学校においては、かつて農薬散布ヘリコプターの操縦士養成のため、回転翼操縦課程が置かれていたことがあるが、航空大学校の経費削減が求められていた中、ヘリコプターによる農薬散布需要の減少等を受け、平成12年度に廃止され、現在の航空大学校は、機材、教官、資金、ノウハウ等ヘリコプター操縦士養成に必要なリソースは有していない。

防衛省では、若年定年制（50歳代半ばで退職）等による退職自衛官に対し、（一財）自衛隊援護協会等を通じた再就職支援を行っているが、これによるヘリコプター操縦士の再就職実績は直近の実績においてもごく少数にとどまっている。

（2）需給の現状と今後の見通し

ヘリコプター操縦士の数（自衛隊関係を除く）を見ると、過去15年間に於いてほぼ横ばい（約1000人）で推移している。また、新規資格取得者の太宗を占める20代のヘリコプター事業用操縦士資格保有者（自衛隊関係を除く）のうち、事業等に従事している者は6割程度にとどまっている。このことから、現状では全体としてヘリコプター操縦士の新規供給は需要を満たしており、新規供給が不足している状況ではないと考えられる。なお、事業者によっては、採用した資格保有者が事業者における操縦士の基準を満たしておらず運航管理担当者等として勤務するケースもある。

一方、ヘリコプター操縦士の年齢構成を見ると、50代以上及び40代が約4割ずつを占めており、今後操縦士の高齢化や、15～20年後の2030年頃の大量退職が見込まれる。このため、操縦士の総数が現状のまま維持されると仮定した場合、新規操縦士（新たに事業用操縦士の資格を取得する者）の需要は、2020年代前半までは年間約40名程度で推移するものの、2030年頃には年間約60名程度となる可能性がある。

また、今後消防・防災ヘリの24時間運航体制整備等により、更にヘリコプター操縦士の需要が拡大する可能性がある。これを考慮すると、新規操縦士の需要は2010年代終盤にも年間約50名程度まで増加する可能性がある。（ただし、新規に資格を取得した者がただちに消防・防災ヘリに乗務できる訳ではないため、24時間化による需要増加分が新規操縦士の需要に直結しない場合も想定される。また、全ての自治体について24時間運航体制を実現することが現実的かどうかについても検証が必要である。）なお、今後、ドクターヘリ操縦士の需要がさらに増加する可能性がある一方、農薬散布や送電線巡視、測量等の業務は、今後の無人航空機の発達等によりさらに需要が減少する可能性がある。

一方、これまでの新規操縦士の供給量を見ると、事業用操縦士資格取得者

数（養成機関からの卒業者等）の合計は最近では年間20～30名程度であるが、10数年前には年間50名～60名程度あったこともあり、上記の需要予測（最大で年間60名程度）に照らして、供給量が不足しているという状況ではないと考えられる。なお、民間養成機関のキャパシティ（受け入れ可能能力）は最大で年間80名以上であり、今後需要がさらに増加したとしても、十分に余裕がある状況であると言える。

2. ヘリコプター操縦士の養成・確保に係る課題

(1) ドクターヘリ及び消防・防災ヘリに対応可能な技量・経験のある操縦士の確保

ドクターヘリの操縦士については、現時点で不足している状況にはないが、前述のとおり、ドクターヘリの操縦士となるためには、業界の自主基準として2000時間以上の飛行経歴が必要とされているところ、若手操縦士が担当できる農薬散布等の業務が減少しているために飛行経歴を積み重ねることが困難となり、ドクターヘリ操縦士の高齢化が進展する中で、将来に向けて技量・経験のある操縦士の確保が課題となっている。

消防・防災ヘリ操縦士についても、24時間運航体制等を実現するための技量・経験のある操縦士の確保が課題となっている。

今後、無人航空機の発達等により、従来若手操縦士が経験を積む場ともなっていた業務がますます減少する可能性があるところ、ドクターヘリ及び消防・防災ヘリに対応可能な操縦士を確保するため、如何にして若手操縦士に飛行経歴を積み重ねるかが課題となる。その際、ドクターヘリ及び消防・防災ヘリに対応するための訓練のあり方や飛行経歴要件のあり方とともに、操縦士のキャリアパスのあり方を考えることも必要となる。

なお、自衛隊のヘリコプター操縦士が50歳代半ばで若年定年退職するのに対して、民間事業者や自治体等が採用年齢の条件を50歳未満に設定している場合が多いということが、ヘリコプター操縦士である退職自衛官が民間事業者等に再就職している実績が少ないことの要因の一つであると考えられるが、このようなミスマッチを解消して当該退職自衛官の活用を図ることも課題となる。

(2) 将来におけるドクターヘリ及び消防・防災ヘリ操縦士候補を含む若手ヘリコプター操縦士の養成・確保

前述のとおり、現状ではヘリコプター操縦士の新規供給が全体として不足している状況ではないと考えられるものの、中長期的な需要は増大する可能性があり、将来におけるドクターヘリ及び消防・防災ヘリ操縦士候補を含む

若手ヘリコプター操縦士の養成・確保が中長期的な課題となる。ただし、我が国における民間養成機関のキャパシティには余裕があることから、単純にこれを拡大するのではなく、既存の民間養成機関を活用していくことが必要である。

その際、民間養成機関においてヘリコプターの事業用操縦士資格を取得するためには1000万円以上の学費・訓練費が必要となることから、民間養成機関のキャパシティが満たされておらず、高額な学費・訓練費負担の軽減等が課題となっている。さらに、養成機関において技能証明を取得した者の能力と、事業者が操縦士に求める能力との間に一定のミスマッチが存在すると考えられることから、このミスマッチを解消することも課題となる。

なお、前述のとおり、現在の航空大学校は、機材、教官、資金、ノウハウ等ヘリコプター操縦士養成に必要なリソースは有しておらず、また、我が国における養成機関のキャパシティには余裕があることから、以前航大において行われていたヘリ操縦士養成課程を復活させることは現実的ではないとともに、必要性も乏しい。

3. ヘリコプター操縦士の養成・確保のための対策の方向性

(1) ドクターヘリ及び消防・防災ヘリに対応可能な技量・経験のある操縦士の確保

○ドクターヘリ及び消防・防災ヘリの操縦士に係る訓練プログラム等の開発

ドクターヘリや消防・防災ヘリの操縦士の乗務要件については、設定当時に想定されていた運航の環境、方法、装備品等について、状況の変化や技術的な進歩が考えられるところ、こうした業務を行うにあたって求められる技量について、認識の共有化を行う。

そのうえで、ドクターヘリや消防・防災ヘリ操縦士の乗務にあたって必要となる技量を効果的に付与するための訓練プログラム等について、シミュレータの活用も含めて検討し、指針等を策定する。これを用いて、技能認定や審査のような客観的な技量認証体制を構築する。

これらについて、平成29年度からの実施を目指し、ヘリコプター部会等の場も活用しつつ、民間事業者等と関係省庁で連携して検討を行った上で、国土交通省において指針等を策定し、民間事業者・自治体等により技量認証体制の構築及び必要な訓練が実施されるよう、国土交通省及び総務省消防庁において、通知、指導等を行うものとする。

○ドクターヘリ及び消防・防災ヘリ操縦士の乗務要件見直し

上記訓練プログラムの策定作業と並行して、当該プログラム策定の過程

で得られた知見を活用し、上記の指針等を踏まえつつ、ドクターヘリや消防・防災ヘリの飛行経歴等の乗務要件について、見直しを行う。その際、シミュレータによる訓練時間を飛行経歴に算入することを含めて検討する。また、飛行時間の計上方法について、現在の運用を明確化する必要性があるか等の検討を行い、必要な措置を講じる。

これらについて、平成29年度からの実施を目指し、ヘリコプター部会等の場も活用しつつ、民間事業者等と関係省庁で連携して検討を行った上で、国土交通省において、飛行時間の計上方法を含むドクターヘリや消防・防災ヘリの乗務要件に係る指針等を策定し、民間事業者・自治体等により乗務要件や契約条件について見直しが図られるよう、国土交通省、総務省消防庁及び厚生労働省において通知、指導等を行うものとする。

○ヘリコプター操縦士のキャリアパス確保

効果的に若手操縦士に経験を積ませることのできる以下のような乗務方法等の検討を行う。

- ・若手操縦士に効果的に経験を積ませることのできるような若手操縦士への積極的な業務の割り当て
- ・ヘリコプターの運航が1人運航の場合、同乗訓練のために必要な範囲で2人運航とし、ベテラン操縦士の監督のもと、若手操縦士を同乗訓練させることで経験を積ませる
- ・シミュレータの活用促進（飛行経歴への算入を含む）

また、薬剤散布や送電線巡視に代わるような若手操縦士に経験を積ませることのできる新規業務の開拓促進やヘリコプター操縦士の待遇改善も含めたキャリアパスの健全性保持のための検討を行う。

これらについて、平成29年度からの実施を目指し、ヘリコプター部会等の場も活用しつつ、民間事業者等と関係省庁で連携して検討を行った上で、国土交通省において飛行時間の計上方法に係る指針の策定等必要な措置を講じ、民間事業者・自治体等によりキャリアパス確保のための取組が実施されるよう、国土交通省及び総務省消防庁において通知、指導等を行うものとする。

○型式限定等資格取得のための訓練におけるシミュレータの活用等

現状では専ら実機による訓練が行われ、高額な費用がかかっている型式限定や等級限定資格取得のための訓練について、シミュレータの活用等による合理化や、実機では実施困難である高度な訓練の実施を検討する。

また、同一型式を運航する運航者がまとめて訓練を実施すれば訓練の合

理化が図れる可能性があり、シミュレータの活用も含めて共同訓練の実現に向けた検討を進める。

これらについて、平成29年度からの実施を目指し、ヘリコプター部会等の場も活用しつつ、民間事業者等と関係省庁で連携して検討を行うべきである。

○ヘリコプター操縦士である若年定年退職自衛官の採用年齢の条件緩和

自衛隊のヘリコプター操縦士は50歳代半ばで若年定年退職している一方で、ヘリコプターを運航する民間事業者や自治体等は採用年齢の条件を50歳未満に設定している場合が多い中、事業者の採用年齢の条件緩和について、ヘリコプターを運航する民間事業者・自治体等に検討を促すため、若年定年退職の制度や就職援護の仕組みについて、民間事業者・自治体等に対し、当該事業者等及び関係省庁の協力の下、平成27年度から防衛省が広報を実施する。

その上で、採用年齢の条件緩和については、当該広報による制度等の理解を踏まえ、民間事業者・自治体等と関係省庁で連携して検討を行うべきである。

(2) 将来におけるドクターヘリ及び消防・防災ヘリ操縦士候補を含む若手ヘリコプター操縦士の養成・確保

○民間養成機関における奨学金制度の充実

ヘリコプター操縦士民間養成機関の高額な学費・訓練費負担の軽減のため、業界として、既存奨学金制度（一部民間事業者及び養成機関が実施中）の拡充を含む奨学金制度の充実の可能性について、検討する。

これについて、平成29年度からの実施を目指し、ヘリコプター部会の場で検討を行うべきである。

○ヘリコプター操縦士志望者の裾野拡大に向けた取組

ヘリコプター操縦士に関する情報が一般にはあまり知られておらず、ヘリコプター操縦士の志望者数が伸び悩む原因となっているところ、ヘリコプター操縦士を志望する若者の裾野の拡大を図る取組を行う。このため、ヘリコプターの活動状況や操縦士の養成機関についての情報提供や就職セミナー、ヘリコプターに関するPR活動等を検討する。

これについて、平成28年度からの実施を目指し、ヘリコプター部会の場で検討を行うべきである。

○民間養成機関における運航者のニーズを満たす養成手法の確立

ヘリコプター操縦士は各運航者が民間養成機関出身者から確保することを前提として、各運航者のニーズを踏まえて民間養成機関における訓練生の技量レベルを向上させることによりミスマッチの解消等を図るため、民間養成機関の養成手法の改善等の対策について、検討を行う。

これについて、平成29年度からの実施を目指し、ヘリコプター部会の場で検討を行うべきである。

4. 今後の進め方

上記3. に掲げられた対策は、今後、ヘリコプター部会等の場を活用して検討が進められるべきである。

一方、関係省庁連絡会議は継続するものとし、今後は必要に応じて開催し、ヘリコプター部会等における検討状況をフォローするとともに、引き続き関係省庁の連携を進めることとする。