

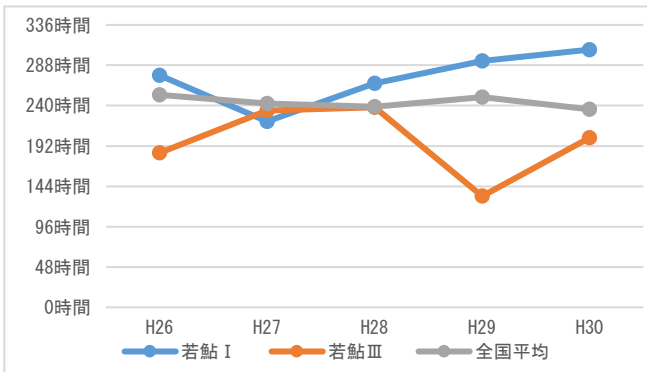
## 中長期的な検討テーマについて

### 1 機体数及び運航形態

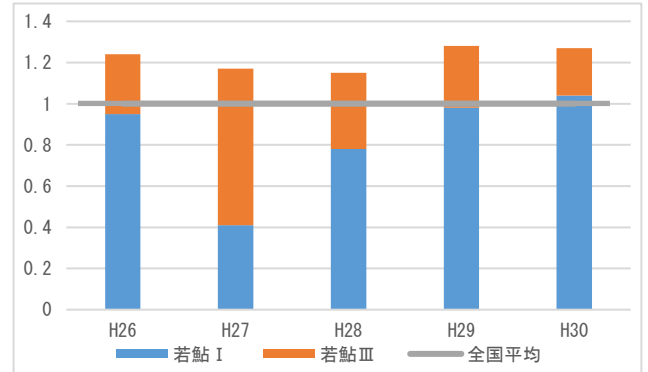
#### (1) 現状

- ・岐阜県は、防災へりを2機体制で運用しており、運航形態は「若鮎Ⅰ」が委託運航、「若鮎Ⅲ」が自主運航。県警へりは1機で自主運航。
- ・若鮎Ⅲは県警が警察用務にも使用する「共同運航」を実施。

【年間運航時間数】



【緊急運航件数 (対全国平均)】



※若鮎Ⅲは防災業務のみ

※同左

出典：消防白書（消防庁）等から岐阜県危機管理部防災課が作成

【2機同時要請・出動件数】

	H26 年度	H27 年度	H28 年度	H29 年度	H30 年度
要請件数	—	—	8	8	21
出動件数	4	6	4	1	2

※H26 年度、H27 年度の要請件数は未集計

【人口同規模県の機体数の状況】

	H27 国勢 調査人口	防災へり		警察 へり	計
		県	市		
新潟	230 万人	1		3	4
長野	210 万人	1		2	3
<b>岐阜</b>	<b>203 万人</b>	<b>2</b>		<b>1</b>	<b>3</b>
栃木	197 万人	1		1	2
群馬	197 万人	0*		1	1
岡山	192 万人	1	1	1	3
福島	191 万人	1		2	3
三重	182 千人	1		2	3

(人口 180～230 万人の県を抽出)

※平成 30 年 8 月 10 日墜落事故発生

【面積同規模県の機体数の状況】

	国土地理院面積 (R1. 10)	防災へり		警察 へり	計
		県	市		
福島	13,784km <sup>2</sup>	1		2	3
長野	12,584km <sup>2</sup>	1		2	3
新潟	11,638km <sup>2</sup>	1		3	4
秋田	11,638km <sup>2</sup>	1		1	2
<b>岐阜</b>	<b>10,621km<sup>2</sup></b>	<b>2</b>		<b>1</b>	<b>3</b>
青森	9,646km <sup>2</sup>	1		1	2
山形	9,323km <sup>2</sup>	1		1	2
鹿児島	9,187km <sup>2</sup>	1		1	2

(面積 8,500～14,000km<sup>2</sup> の県を抽出)

## (2) 全国的な状況

### ① 防災ヘリ

- ・ 44都道府県、55団体が計75機の防災ヘリを運航。  
都道府県は本県のほか秋田県及び高知県のみ自主運航（兵庫県は神戸市と共同自主運航）。政令市消防機関は全て自主運航。
- ・ 機体を複数保有する団体で、機体ごとに委託運航、自主運航と運航形態を別にして  
いるのは本県のみ。

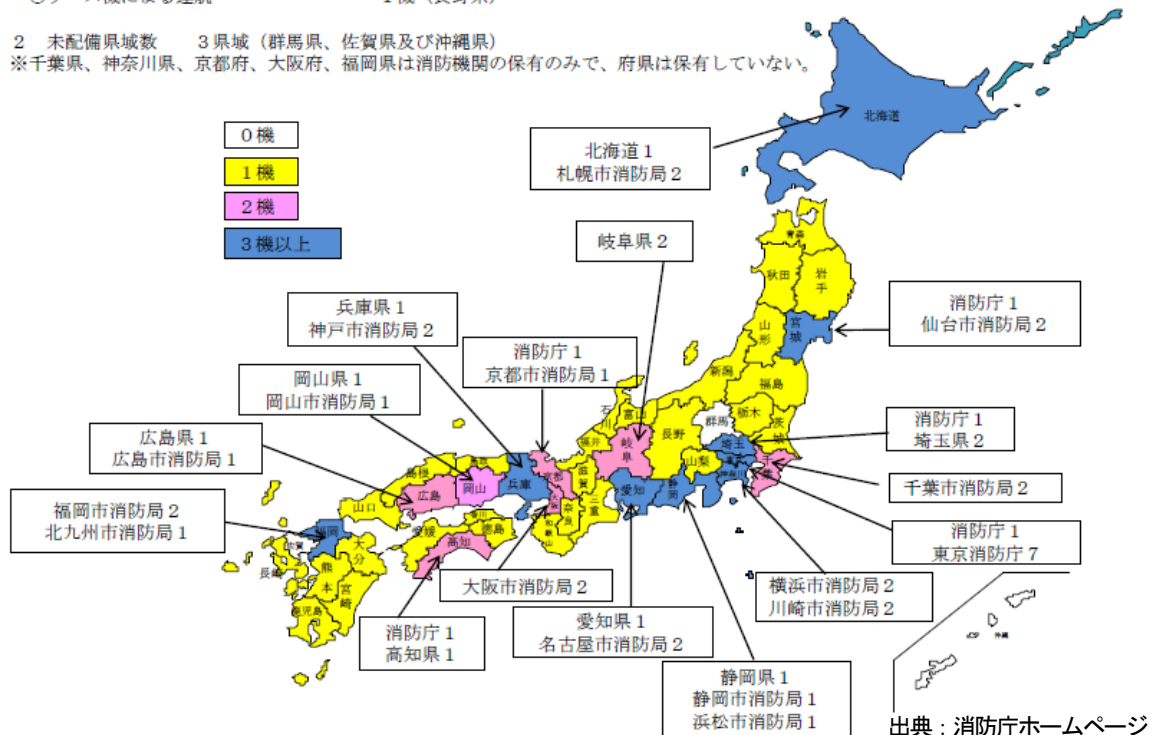
### ② 警察ヘリ

- ・ 全道府県警・警視庁が計91機の警察ヘリを運航。全て自主運航。

## 消防防災ヘリコプターの配備状況（令和元年11月1日現在）

- 1 令和元年11月1日現在配備状況 75機（44都道府県、55団体）
- 消防庁保有ヘリコプター 5機（東京消防庁、京都市消防局、埼玉県、宮城県及び高知県が無償使用）
  - 消防機関保有ヘリコプター 31機（東京消防庁、15政令指定都市）
  - 道県保有ヘリコプター 38機（36道県）
  - リース機による運航 1機（長野県）

- 2 未配備県域数 3県域（群馬県、佐賀県及び沖縄県）  
※千葉県、神奈川県、京都府、大阪府、福岡県は消防機関の保有のみで、府県は保有していない。



### (3) 論点

#### ① 運航形態

##### 【委託運航】

###### (メリット)

- ・複数の機体や事業場を有するスケールメリットによる安定的な人材確保が可能となることに加え、独立した品質保証部門や監査部門体制が充実しているのではないかと。

###### (デメリット)

- ・運航経費が高コストとなる場合が多いのではないかと。
- ・航空業界の動向（ヘリ2名操縦士体制の義務化等）や経営戦略に左右され、将来的に委託が困難となる可能性もあるのではないかと。

##### 【自主運航】

###### (メリット)

- ・操縦士・整備士の異動がなく、地形条件や気象状況等を熟知した上での効果的・効率的な運航が期待できるのではないかと。

###### (デメリット)

- ・少数職員による運航管理となり、安定的な人材確保やチェック体制の確立が難しいのではないかと。

##### 【委託運航と自主運航の混在】

###### (メリット)

- ・リスクヘッジ効果により、一方が運航不能となった場合にも、運航を継続することができるのではないかと。
- ・一方の優れた手法やルールを他に導入することで、運航体制の適正化・合理化が可能となるのではないかと。

###### (デメリット)

- ・スケールメリットが働かず非効率となる可能性があるのではないかと。

#### ② 県警との共同運航（岐阜県）

###### (メリット)

- ・県全体でのヘリ・ニーズに対し、効果的・効率的な運用が可能。
- ・捜索救助活動時には相互に出動して継続捜索を行うとともに、北アルプス及び白山の高高度エリアでの山岳救助は経験を有する県警が担う運用体制が定着（連携・相互補完）。

###### (デメリット)

- ・防災用・県警用それぞれに合わせた装備替えが必要となるため、整備士の負担が大きくなる。
- ・訓練日程や定期整備日程など相互の調整が必要となる。

## 2 事務所（基地）

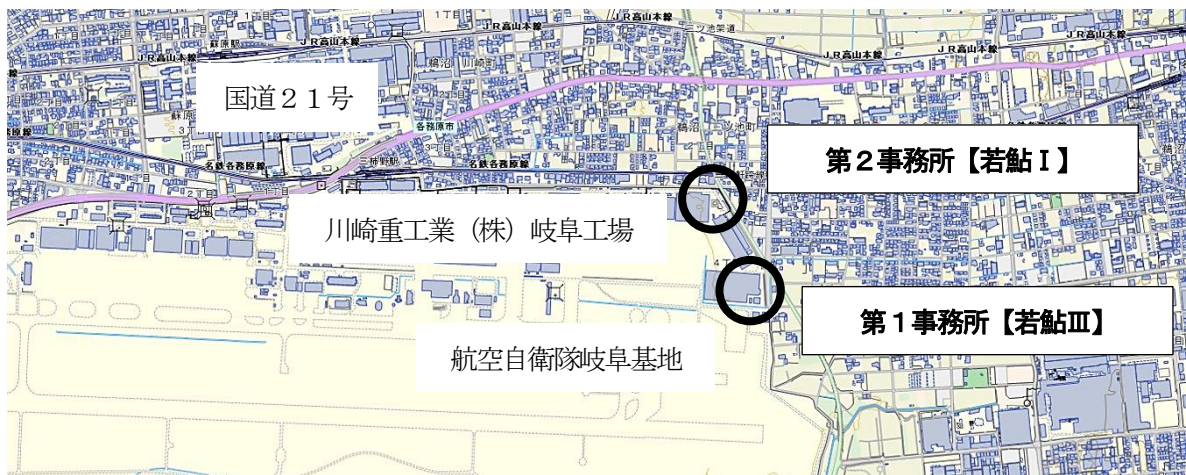
### (1) 現状

- ・防災ヘリの運航を担う防災航空センターの事務所（基地）は以下のとおり立地。

区分	若鮎Ⅰ（JA21AR）	若鮎Ⅲ（JA119V）
基地	川崎重工業（株）岐阜工場内 （第2事務所）	航空自衛隊岐阜基地内 （第1事務所）

- ・両事務所間の移動距離及び時間はそれぞれ約400m、徒歩約5分。
- ・自衛隊岐阜基地内での拡張や統合は困難。

### 【事務所位置図】



### 【事務所遠景】



### 【第1事務所周辺詳細図】



## (2) 全国的な状況

- ・防災ヘリ運航団体の事務所（基地）設置場所は下表のとおり。なお、岐阜県は自衛隊基地内に事務所（基地）を設置。

区分	団体数
独自	6
公共用飛行場内	37
公共用ヘリポート内	11
自衛隊基地内	2
合計	55 (※)

※東京消防庁は公共用ヘリポート内及び自衛隊基地内にそれぞれ事務所（基地）を設置

## (3) 論点

### 【現行の事務所（基地）体制】

#### （メリット）

- ・大規模災害時において自衛隊、警察との円滑な連携が可能。
- ・地形、気象条件がヘリ運航に最適。

#### （デメリット）

- ・事務所を分散して設置せざるを得ず、人員管理や連絡調整に不便が発生。

### 【独自に事務所（基地）を設置】

#### （メリット）

- ・第一事務所と第二事務所を統合することが可能。

#### （デメリット）

- ・新たに設置する事務所（基地）周辺住民の理解を得るなど適地の確保に時間を要し、財政負担が大。

### 3 機種

#### (1) 現状

- ・本県が保有する防災ヘリ2機の機種は以下のとおり。異なった機種を保有。

区分	若鮎Ⅰ (JA21AR)	若鮎Ⅲ (JA119V)
運航開始	平成6年4月1日～ 現機体は平成27年3月～	平成9年4月1日 (若鮎Ⅱ) 現機体は平成23年11月～
機 体	川崎重工業 BK117C-2 搭乗定員 10人乗り 全長 13.03m ストレッチャー装置 1台 最大速度 268km/h ホバリング限度 2,560m 航続距離 700km	ベル社 B412EP 搭乗定員 15人乗り 全長 17.10m ストレッチャー装置 1台 最大速度 259km/h ホバリング限度 4,206m 航続距離 660km
特 徴	<ul style="list-style-type: none"> <li>・小型で機動性がある。</li> <li>・巡航速度が速い。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・大型で搭乗定員が多い。</li> <li>・高高度での山岳救助が可能。</li> <li>・ヘリテレを装備。</li> </ul>

若鮎Ⅰ



若鮎Ⅲ



#### (2) 全国的な状況

- ・防災ヘリを複数機有する団体は本県のほかに4都県8市あり、本県同様、異なる機種を有するのは埼玉県、東京都、高知県、札幌市、川崎市の3都県2市。

#### (3) 論点

##### 【異なる機種の利用】

##### (メリット)

- ・機体性能の特徴を活かして、対応任務ごとの使い分けが可能ではないか。

##### (デメリット)

- ・機種ごとに操縦士・整備士の資格が必要となるとともに、隊員の訓練負担が大きくなるのではないか。

## 4 防災航空センター長の配置

### (1) 現状

- ・防災航空センター長には、消防防災部門の勤務経験を有する県職員（事務）を配置。

### (2) 全国的な状況

- ・防災航空センター長に相当する役職（所長、センター長）に消防吏員が就任している自治体は、東京都、兵庫県（神戸市との共同運航）及び各政令市。

※なお、鳥取県では、平成16年度から22年度までの間、防災への活動内容に精通し隊員への指導や各消防本部との調整に長けている消防吏員が所長職に就任していた（他方、県庁との調整や予算折衝など、所属長としての役割を十分果たせない面があったため、所長補佐として主幹級の県職員を配置。）が、現在は県職員（事務）が所長。