

ドクターヘリ事業の現状

令和8年7月23日

一般社団法人全日本航空事業連合会
ヘリコプター部会 ドクターヘリ分科会

委員長 武下 明義

説明内容

1. ドクターヘリ分科会について
2. ドクターヘリ事業の課題
3. 新規運航箇所への進出課題
4. 新規運航箇所進出に要する準備期間

1. ドクターヘリ分科会について

- 「一般社団法人全日本航空事業連合会 ヘリコプター部会ドクターヘリ分科会」は、ドクターヘリ事業の安全運航体制の確立並びに事業発展を目的として、2002年5月に設立。2026年6月時点において、加盟会社は16社（うちドクターヘリ運航会社は12社）
- ドクターヘリ分科会では年間5回程度の分科会開催や運航拠点の安全パトロールの実施、安全かつ安定的にドクターヘリを運航するため「運航会社及び運航従事者の経験資格等の詳細ガイドライン」の策定等も行っております。

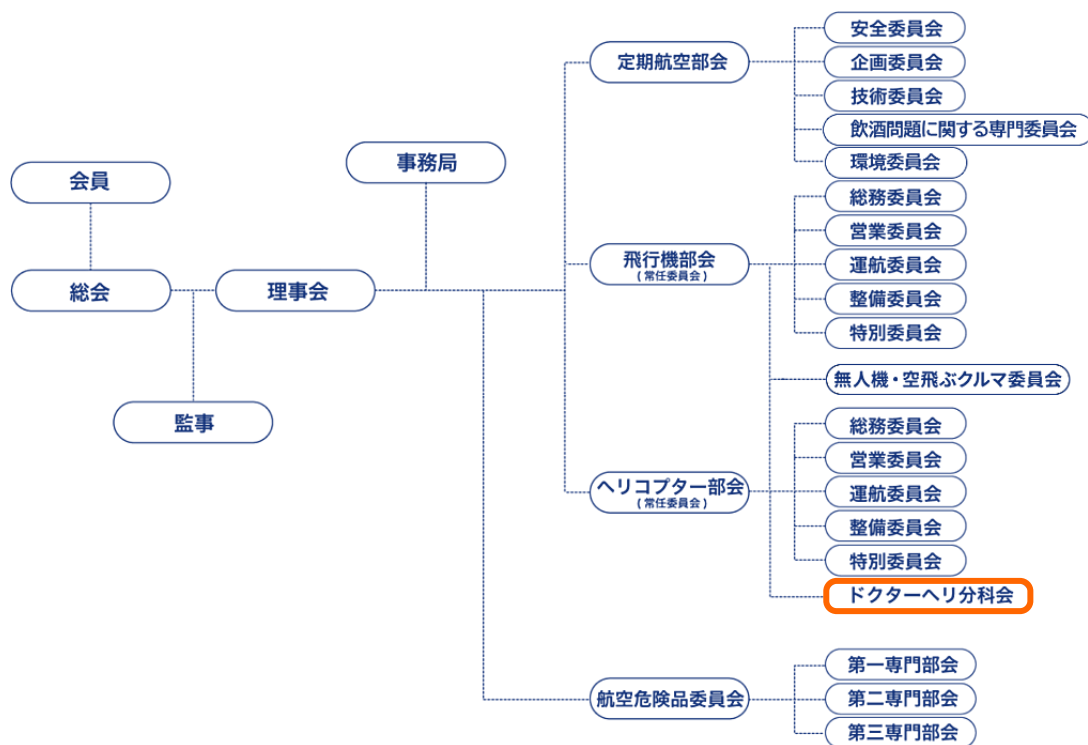


図1 一般社団法人全日本航空事業連合会組織図

2. ドクターヘリ事業の課題

(1) 補助基準額と実運航経費の差異

- 人件費上昇やインフレ等による部品価格高騰により、運航経費は年々上昇。令和8年度補助基準額はドクターヘリ分科会が算出した運航経費に比べて**約1.2億円**差異がある。ドクターヘリの安全かつ安定的、持続的な運航体制を確保するには、事業者としての工夫にも限界がある。

【令和7年度運航経費】4億9,240万円(税込) ←

【令和6年度運航経費】4億5,603万円(税込) - - -

約3,640万円増

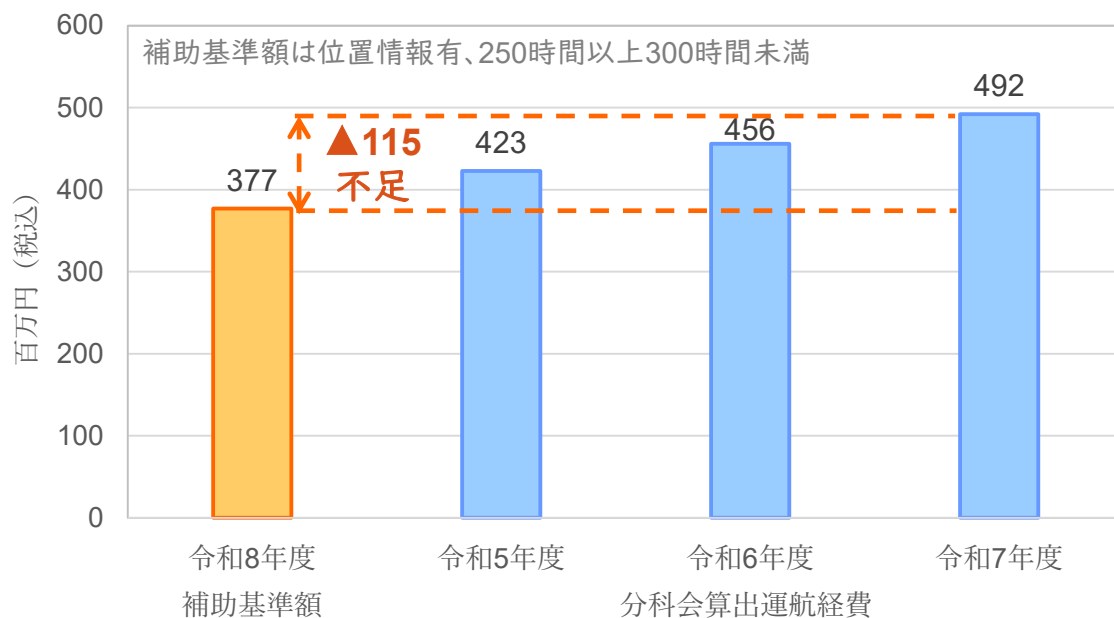


図2 運航経費の上昇状況

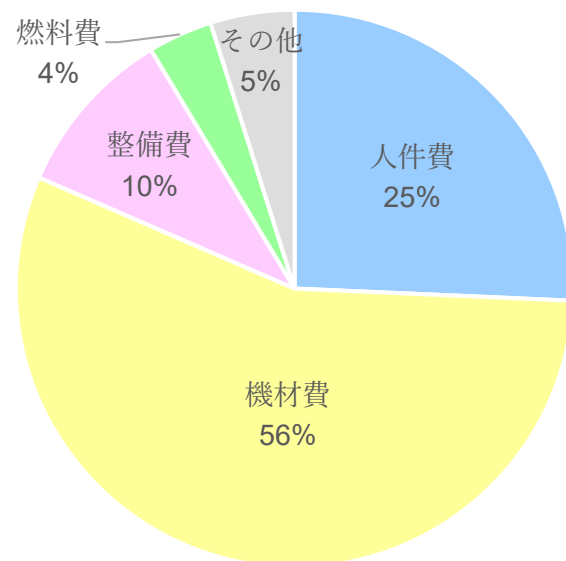


図3 令和7度運航経費に占める各経費の割合

○運航経費の算定根拠

- 運航経費は機体の20年運用を前提として、当該期間中に要するエンジン点検費用等の将来費用(予想)を織り込み、平準化した1運航箇所当たりの単年度費用

項目			内容
1. 固定費	A	運航人件費	・運航に係る操縦士、整備士、CSの総人件費(時間外、社会保険料等を含む総額) ・クルー養成費(限定変更訓練、シミュレータ訓練、OJT費用等含む)
	B	機材費	・機材費は20年運用として以下計上 ①新規購入機の償却費、②ENG/TGB他主要装備品のEXC費用、③予備部品 ・航空保険料(機体保険(新規購入額に対する保険料)、包括賠償保険(50億円)、搭乗者傷害保険、搜索救助保険、EMS特約) ・償却資産税(機材費に係る償却資産税、EXCによる追加費用も対象) ・支払利息(機材費の借入利息、リース機の場合は、利息相当金額)
	C	現場経費	・出張旅費、交通費、車両費、光熱費、通信費、その他現場経費(PC、事務用品等、業務に必要な現場経費を全て計上)
	D	予備機確保経費	(1+2の合計額)×予備機確保係数(予備機数÷運航箇所数)
2. 変動費	a	飛行手当	・現場飛行に伴う諸手当
	b	燃油費	・燃料費(実績単価×250飛行時間) ※250飛行時間は概ね全国平均値
	c	整備費	・耐空検査、定時点検、不具合対応費、整備人件費(B項以外の整備費)
3. 諸経費			・当該事業に要した経費としての抽出、特定が困難なもの(一般管理費等)

(2) 老朽化する機体の更新

- ドクターヘリで使用されている機体の37%は機齢15年以上であり、機体更新時期が迫っております。
- 2025年度における特定メーカーのドクターヘリ機体価格は、**約15.5億円**（税抜）。技術開発費の反映や材料費上昇等により、**5年で58%の価格上昇**。

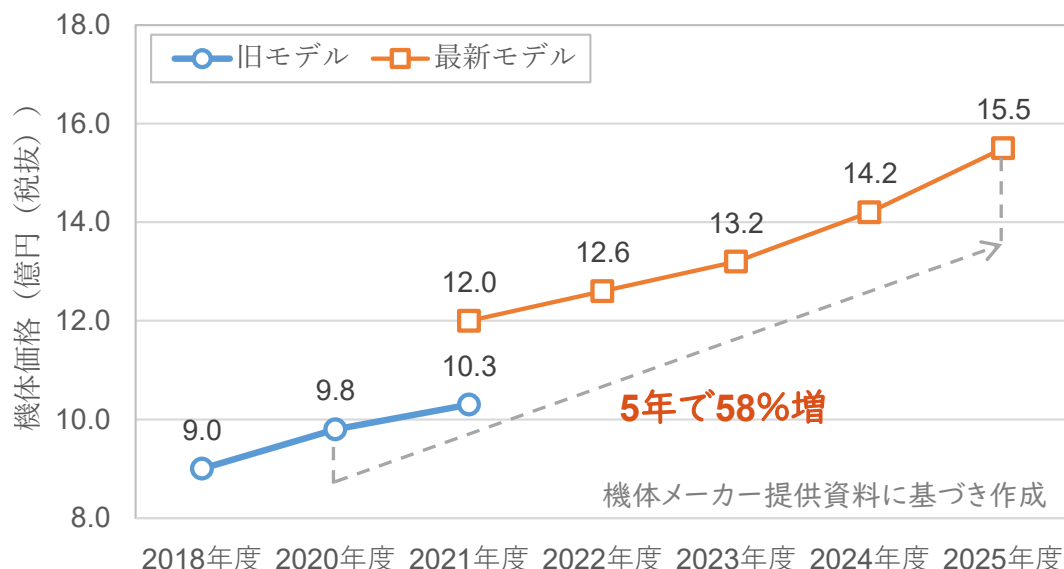


図4 ドクターヘリ機体価格の推移

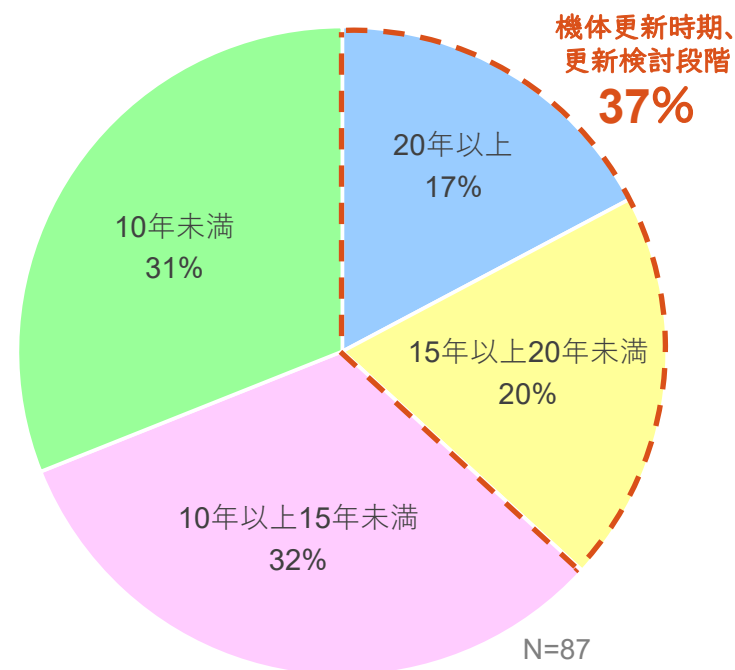


図5 令和6年度ドクターヘリ機齢調査

(3) 突発的不具合時の対応（代替機提供の認識差異）

- 運航会社は、耐空検査等の計画整備にのみ代替機を配備する運航計画を立てており、突発的不具合時に配備する機体の確保は困難です。
- 「**ドクターヘリの安全な運用・運航のための基準※**」においては、ドクターヘリ運航会社の行う運航業務について『**ドクターヘリ運航会社は、年間を通じ間断のない運航計画を立て、ドクターヘリの運航業務を行う**』と記載されております。

※厚生労働科学研究「ドクターヘリの適正配置・利用に関する研究」、2018年3月

- いつ発生するかわからない突発的不具合に備えて、億単位の投資が必要な機体を常時確保することは**委託契約の金額では困難です**。

【3箇所ドクターヘリ運航の場合の機体運用イメージ】

凡例 基地病院配備 計画整備（耐空検査等）

機体	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
A県本機 (計画整備を除き通年配備)												
A県、B県、C県の代替機 (本機計画整備時に配備)												

(4) 恒常的な長時間労働

- ドクターヘリ運航に従事する操縦士・整備士・運航管理担当者は、出勤待機時間に加えて機体点検等のため出勤待機時間前後の勤務時間があり、恒常的な長時間労働となっております。
- 出勤待機時間は**地域によってバラつき**があり、夏季では西側地域を中心に10時間程度（8時30分～18時30分）の待機時間が設定されております。
- 長時間労働を是正しなければ人材確保も難しく、かつ離職リスクを高める要因になります。人材確保及び安全運航の観点から**出勤待機時間のあり方**も検討課題の一つと考えております。

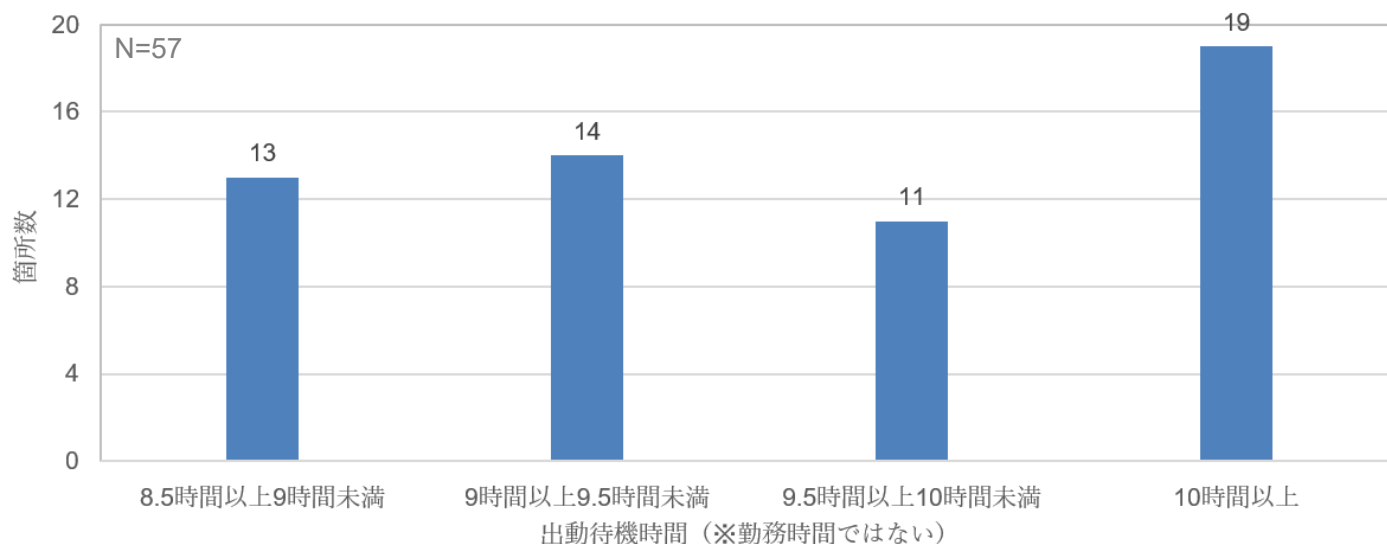


図6 令和5年度ドクターヘリの最長出勤待機時間調査

(5) 操縦士/整備士の確保

- ドクターヘリに従事する操縦士は50代以上が70%、整備士は50代以上が46%を占めております。今後、退職時期を迎える一方、少子化の影響等もあり人材確保は容易でなく、操縦士/整備士ともになり手を増やす方策が必要。
- 操縦士に関しては、ヘリコプターの飛行時間が減少する中で、ドクターヘリ操縦士要件（機長時間1,000時間）を満足するには、飛行時間の確保も課題。

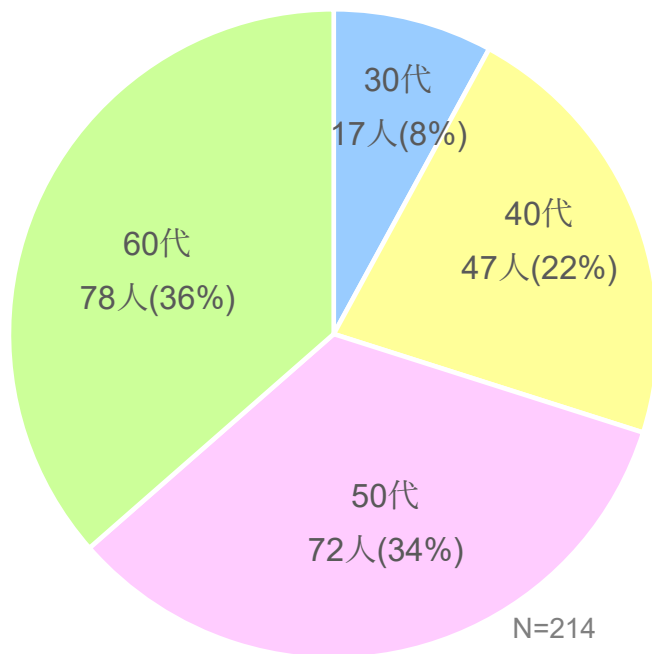


図7 令和7年度ドクターヘリ操縦士の年齢構成

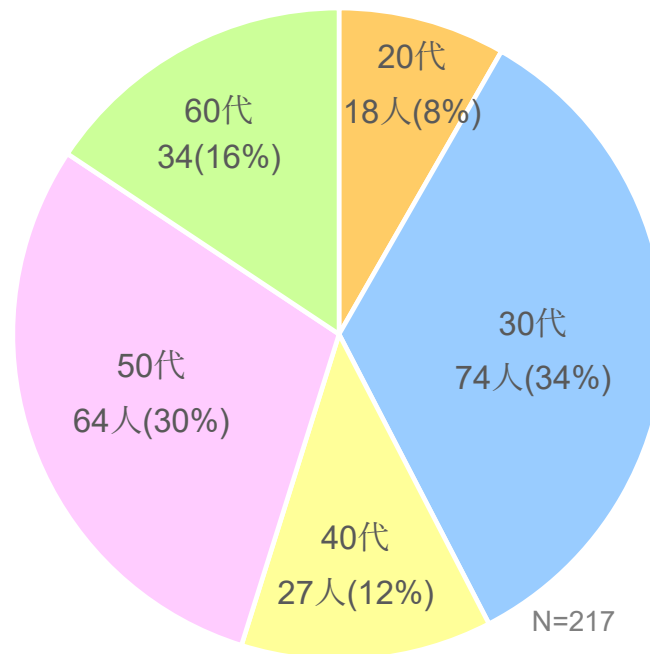


図8 令和7年度ドクターヘリ整備士の年齢構成

3. 新規運航箇所への進出課題

ドクターヘリ分科会加盟会社に対して、新規運航箇所への進出課題に関するアンケート調査を行った。

【調査対象】 分科会加盟会社15社（ドクターヘリ未受託会社3社含む）

【調査期間】 令和8年4月14日～4月28日

【アンケート調査結果（進出課題）】

①機体確保

- 新規運航箇所に投入する余剰機体はなく、新規購入が必要。
- 高額かつ長納期（約3年）の新造機調達が、新規進出を困難にする要因。
- 機体価格が高騰しており、**現補助基準額では機体購入は困難。**
- **機体購入は高額な先行投資となる一方で、受注の確約はない。**
⇒現状、運航開始前のおおよそ6ヵ月前に入札

②人員確保

- ・ 現状、ドクターヘリ従事者（操縦士、整備士、運航管理担当者）に余裕がなく、新規進出の余剰人員はいない。
- ・ 採用、育成があるため、短期間でのドクターヘリ従事者確保は困難。

③地理的要因

- ・ 本社または整備拠点から新規進出箇所が遠隔地にある場合には、「機体不具合対応に時間を要する等、サポート体制に課題」、「体調不良等、勤務者の急な休務時に代替要員の配備に時間を要する」、「本社等から移動時間が長いため、転勤等の勤務配慮が必要」などの課題がある。

④その他

- ・ 耐空検査時に配備する代替機を含めて、新規運航箇所への進出には機体が2機必要であり、1箇所の運航では採算性を確保できない。
- ・ 機体費、整備費等の**運航経費の上昇が続く状況下において、新規運航箇所への進出はリスクが大きく困難。**

4. 新規運航箇所進出に要する準備期間

ドクターヘリ分科会加盟会社に対して、新規運航箇所進出に要する準備期間に関してアンケート調査を行った。

【調査対象】 分科会加盟会社14社
(ドクターヘリ未受託会社2社含む)

【調査期間】 令和7年10月4日～10月17日

【アンケート調査結果(準備期間)】

- ・ 未回答を除くと、**約7割が新規運航箇所進出に要する準備期間を2年以上と回答**。短期間での対応は困難。

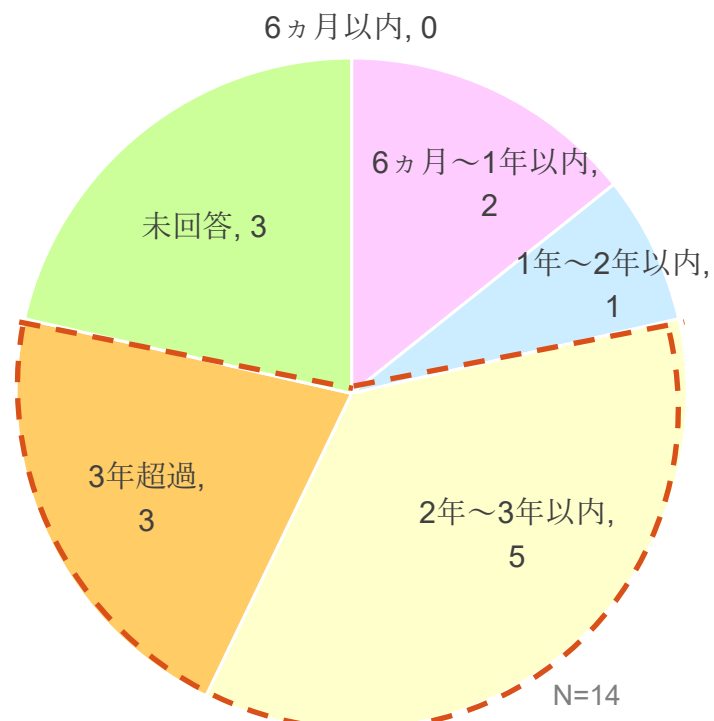


図9 新規運航拠点進出に要する準備期間

機体の発注から納品まで3年程度を要すること、操縦士や整備士の育成に年単位の期間が必要であることから、**新規運航箇所(運休地域)への進出は短期的には困難であり、中長期的な一定の見通しがあると準備がしやすいと考えられる。**