

2026年4月13日

「ドクターヘリの運航事業者の確保等について(厚生省医政局地域医療計画課からの事務連絡:

令和8年3月31日付)」に関する見解

一般社団法人日本航空医療学会理事会

【要旨】

・表記事務連絡に関する本学会役員へのアンケートでは、同事務連絡の「1.予備機に関する事項」に対して「重大な問題がある」との回答が15.4%、「2.整備士に関する事項」に対しては同61.5%で、整備士に関する事項に、より多くの重大な問題が指摘された。主な指摘は以下の通り。

・「予備機に関する事項」:想定されるいくつかの課題に加え、今回の措置が緊急対応であることの記載が不明瞭であり、なし崩し的に常態化することが危惧される。

・「整備士に関する事項」:①整備士不在時の機体トラブルに対する具体的対応が明確でない、②整備士から操縦士へのタスクシフト時の訓練内容、期間、習熟基準が示されていない、③ヒラタ学園の不安全事象や運休に関する根本要因は整備士不足ではないのではないか、等の指摘があった。現状では、DH 搭乗整備士を操縦士に変更するための準備が不十分であり、安全性の維持および医療クルーからの信頼確保が困難と考えられる。

・厚生労働省への直接の質問・確認に関する要望も多かった。特に各問題に対する、より根本的な対応策とその実施状況に関する質問および現状確認を、本学会役員61.5%が望んでいた。

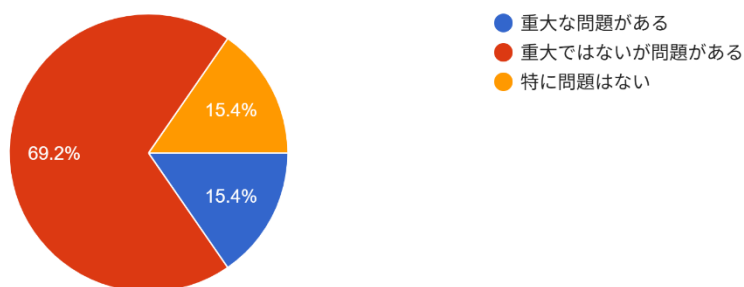
・以上から、早急に厚生労働省と本学会役員との会議を開催し、情報共有を図る必要があると考えられる。

厚労省からの事務連絡に関する日本航空医療学会役員へのアンケート集計結果

- ・令和8年3月31日付で、労働省医政局地域医療計画課より各都道府県衛生主管部(局)あてに事務連絡「ドクターヘリの運航事業者の確保等について」が発出された。
- ・この事務連絡文書に関する日本航空医療学会役員各位へのアンケート調査を行った。
- ・13名の役員から回答があり、以下その結果である(中立性確保のため理事長は回答していない)。

質問1-1

：今回の事務連絡のうち、「1.予備機に関する事項」について、何らか問題がありますでしょうか
13件の回答



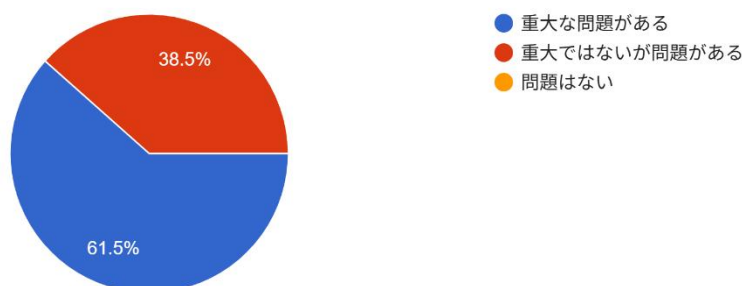
質問 1-2: 問題があると回答された方は、具体的にご記載ください。13件の回答(全文)

- ・事業参入のハードルは下がるが、安定かつ安全なドクターヘリ運用の継続性において、今後この体制が常態化する事は、大きな問題となるものと考えます。この体制を取るのであれば、安定した運航のための隣県同士の連携体制などを厳格に取り決めておく必要があると考えられます。
- ・予備機を保有していない運航事業者がどの程度存在するのか、またそうした事業者が委託を受けた場合に安全性がどの程度担保されるのか、現状ではその実態が十分に開示・検証されていない。今回の取扱い見直しは、運航事業者不足という緊急の事態に対する現実的な対応として理解できる一方、安全水準の維持に関する客観的な根拠が不明確なまま運用が始まることへの懸念が払拭できない状態であるため、「問題なし」とは言えない。
- ・年間を通して間断なく運航が可能な台数を保有できないことを、一時的にでも認めることは、今後の安全運航を長期的に考えた際に、なし崩し的に既成事実となり安全が担保されなくなるのではないかと危惧します。
- ・予備機がない場合に代替手段として都道府県の消防ヘリの活用が考えられるが、医師等のピックアップに時間がかかることが課題として残ると考える。
- ・予備機がない場合、故障した場合、急な運休が発生することになる。
- ・予備機を配備していない運航業者に対して他の運行事業者が委託を行ってよいとのことですが、他社に委託するだけの機体数の余裕があるのでしょうか。

- ・大手運航会社でも予備機が用意できないケースはありますので、問題はありますが、致し方ないと思います。
- ・近隣地域の基地病院を担当する運航会社も十分な機体を保有しているわけではない。近隣地域への応援依頼は例外的であることを明記すべきと考えます。
- ・他のドクターヘリ運航会社との協定（ヘリコプター検査期間の調整など）での予備機使用が可能であれば、予備機を保有しなくても良い。しかし、ヘリコプターの機種の違いによる DH 運航が可能か、また、予備機が不十分な状況で、突然のトラブルでの代替機について DH 運航が可能となるかなども問題となる。
- ・単年度もしくは予備機の購入計画がある場合は良いが、常態化することの懸念がある。今後の発生する契約で、この内容が頻回に使用される懸念がある。
- ・年間運用を軽視している。年間運用が確保される場合にのみ取り扱いの変更を認めるべきである。

質問 2-1

質問2-1：今回の事務連絡のうち、「2.整備士に関する事項」について、何か問題がありますでしょうか
13 件の回答



質問 2-2: 2-1 に問題があると回答された方は、具体的にご記載ください 13 件の回答(全文)

- ・安全性が低下する
- ・飛行中の無線や計器操作などは問題ないが、機体不具合が生じた場合の対応については、整備士が必要不可欠である。特に離島を抱える沖縄では離島で不具合が生じた場合に再離陸不可能となり傷病者にとっても大きな不利益を生ずると思われる。
- ・整備士の業務をパイロットが代替できるかどうかについては、現役パイロット自身の意見を直接聴取することが不可欠と考える。代替可能な業務の範囲と質が整備士の専門性に及ぶのか、及ぶとすればどの程度の訓練期間・内容が必要なのか、現時点では明確になっていない。必要な訓練の内容・期間・習熟基準が具体的に定められ、それをクリアしたパイロットが同乗するという運用が担保されるのであれば、問題なしと判断できる。現時点ではその基準が不明確であるため、「問題なし」とは言えない。

・整備士に代わって操縦士が同乗者となる場合の、操縦士向けの教育訓練プログラム内容・実施期間等十分な検討が必要です。期間は、数か月単位で必要ではないかと考えます。そもそも、整備士が不足していて、そこを補うほどの操縦士がどれほど存在しているのか、操縦士自体もそれほど人間的に余裕はないのではないかと(以前に資料は拝見しましたが)、また整備士相当になるまでの訓練期間を設けることができるのか懸念します。

・基地病院に整備士がいないところはどうするのか。形式的な条文解釈上は問題がないと有権解釈したところで、最近の行政が関与する過失事案に関し、行政には予見できないことはないと言厳しく見做しているのが判例の動きであることを考えると、結果回避義務を尽くしていないと損害賠償責任が認められることになりかえないので、現場関係者の感覚としては慎重に考える必要がある。

・各運航地域の環境によって適用できる基地病院は限定的になることが想像される。・現状の操縦士、整備士、CS(運航管理)各1名の配置から、1名の増員とした場合の人件費の負担について同意されるかに問題が残る。機体が故障した際の対応への即応性の問題が発生する。

・着陸した先で、機体の不具合が起きることが事実として少なからずあったと思いますが、そういったときに整備士がいなくて対応ができるのでしょうか。・今回のヒラタ学園に端を発した運休問題は、元を正せば、整備士の数の問題ではなく、不良な整備を行ったこと、またそういった事実を隠蔽し虚偽の報告をしたことなのではないでしょうか。整備士に関する事項は、根本的な問題解決策にはなっていないと考えます。

・飛行自体に関しては2パイロット制でも安全は確保できるであろう。・しかし、パイロットは医学的には無知ですし、通常は後部座席の患者に関してはノータッチだから、他の業種では2パイロットが成り立つ。・現場で整備士が搭乗していたために助かったことはあるし、他の業種では基地に戻れば、整備士は常駐しているはずである。しかし、2パイロットにすると、基地に戻っても整備士はおらず、簡単なトラブルにも対応できない可能性はある。・問題はまでの整備過程である。安心して運航クルーに身を委ねるにはそこが解決され、安全が担保できなければ、無理して飛ぶことは許されない。そもそも不利益処分対象の運航会社の最終処分が決まっていないのに、同じ会社のパイロットを引っ張り出して、飛ばそうとしているわけですから、信用ならない。・EMSの運航クルーとして搭乗できるようになるには3か月は最低かかると考えられる。各省庁の案は将来的なビジョンが見えない。・安全が担保できるまで、運休やむなしと考える。

・従来の運航の経過から必要とされる整備士の業務内容について整理されないまま、整備士の業務(の一部とはいえ)を不要とすることは、安全運航の追求という観点より、看過できません。

・救急事案出動中のなかでのエンジンなどの機材トラブルに対応できるとは思われない。

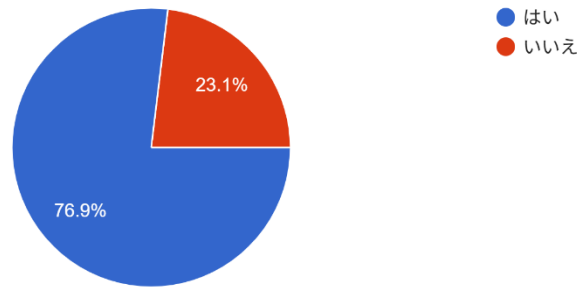
・操縦士2名体制をとることによって基地病院に整備士が不在となれば、機体トラブルが発生した際に、整備士が派遣までの遅延が追加されることが課題である。本社から遠方の都道府県での適応は避けた方が良く考える。

・一部の運航会社の問題であることから取扱を変更する必要はない。また、一部の地方の問題をについて全国に通知する必要はない。

質問 3-1

質問3-1：今回の事務連絡に関して、厚労省に直接質問又は確認したいことはありますか？

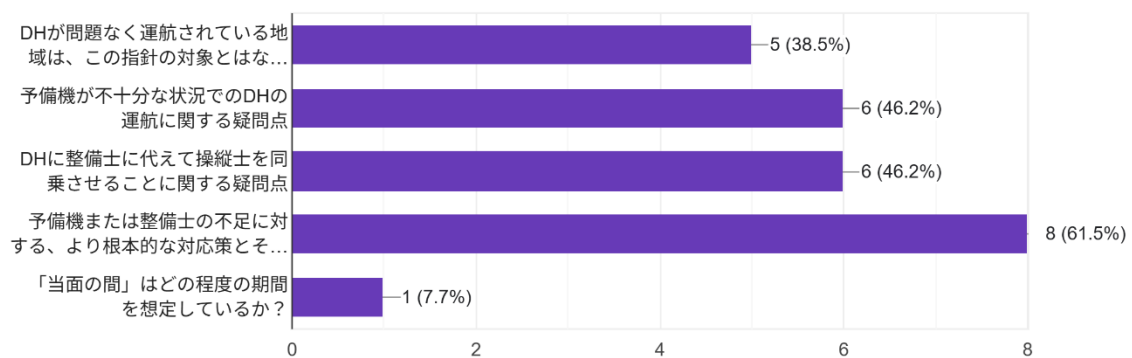
13 件の回答



質問 3-2

質問3-2：厚労省へ直接質問又は確認したい事項は以下のどれですか

13 件の回答



質問 3-2 の結果(再掲)

- ・DH が問題なく運航されている地域は、この指針の対象とはならないことの確認:38.5%
- ・予備機が不十分な状況での DH の運航に関する疑問点:46.2%
- ・DH の整備士に代えて操縦士を同乗させることに関する疑問点:46.2%
- ・予備機または整備士の不足に対する、より根本的な対応策とその実施状況:61.5%
- ・当面の間とはどの程度の期間を想定しているか:7.7%

質問 3-3:厚労省に直接質問したい事項について、主なものを具体的にご記載ください。8 件の回答(全文)

- ・整備士、予備機を問題なく運航できている基地病院と運航会社に補助金優遇はなければ、整備士、予備機確保を継続しなくなる可能性がある。
- ・予備機の確保についての項目で、常態化を容認するものか？期限を切って確保を求めるものか？確認頂ければと思います。
- ・ドクターヘリ運航委託契約にかかる運航会社の選定指針の定めに沿って、選定することを望みますが、その方向ではないように思われます。安全確保を第一に考えた根本的な対応策と実施状況を確認したいと考えます。
- ・基地病院に、少なくとも飛行時間外に毎日整備士を差し向けてチェックするような最低限の体制を代替手段として考えているのか。クルーの安全確保が優先されるべきなのに、率直に言って、飛ばすことのメンツにこだわりがあるのではないのか。
- ・整備士数の不足も重大な問題かと思いますが、ヒラタ学園が、適切な整備をしていなかったこと、虚偽の報告をしたこと、それを隠蔽したことが露見したなどの問題がありましたが、そういったことの十分な対策が論じられぬまま整備士数の不足は問題のすり替えのように思います。しかも現段階の対応は必ずしも得策とは思えません。国交省の管轄になるかと思いますが、公正全うな整備を行っているか、それを保証するような対策は、どのようにお考えでしょうか。
- ・従来からの運航を経て、整備士に求められてきた業務を整理しないまま、なし崩し的に整備士の同乗を必須としないこと等を認めるならば、運航会社の視点で見れば、より経費のかからない対応（予備機不要、整備士不要）をとることは自明。運航の安全の確保策についての見解を伺いたい。
- ・予備機が不十分な状況で、突然のトラブルでの代替機について DH 運航が可能となるのか？
- ・厚労省の説明では全国を対象にしていない、とのことだが、そのような表現になってないこと取扱を変更する場合に報告することになっていて、変更に伴う飛行の安全性もそこで担保できるとの説明であるが、整備規定等をチェックするなど実効性のある措置を本当にとってくれるか確認すること

質問 4: 本件について、その他にご意見があれば記載してください。

- ・Web でも構わないので、改めて理事を交えての Discussion の場を設けて頂きたいと思います。
- ・これまでの取扱の変更を容認するような通知を、十分な共通理解の下進めるのではなく、唐突に通知を発出したことは納得できない