

ドクターヘリ推進議員連盟 総会

次 第

令和4年6月6日(月) 16:00～
参議院議員会館 B109 会議室

1. 開 会

2. 会長挨拶 尾辻 秀久 先生

3. 議 事

①講演「ドクターヘリによる広域医療連携～10年間の歩み～」

・徳島県知事 飯泉嘉門 様

②ドクターヘリを巡る現状について

・厚生労働省

・全日本航空事業連合会ドクターヘリ分科会

・日本航空医療学会

・認定 NPO 法人 救急ヘリ病院ネットワーク (HEM-Net)

③意見交換・質疑応答

④決議

4. そ の 他

5. 閉 会

【オンライン 出席】

〈徳島県〉

飯泉 嘉門 知事

【各省庁 出席者】

〈厚生労働省〉

吉田 一生 大臣官房参事官（救急・周産期・災害医療等担当）

〈総務省・消防庁〉

神門 純一 自治財政局 調整課長

鉄永 正紀 消防庁 消防・救急課 救急企画室長

〈国土交通省〉

北澤 歩 航空局 安全政策課長

【関係団体 出席者】

〈認定 NPO 法人 救急ヘリ病院ネットワーク（HEM-Net）〉

國松 孝次 会長

篠田 伸夫 理事長

小濱 啓次 副理事長

伊藤 隼也 理事

小松 孝明 事務局長

〈日本航空医療学会〉

猪口 貞樹 理事長

〈全日本航空事業連合会〉

辻 康二 ドクターヘリ分科会 委員長

ドクターヘリの安定的かつ持続的な発展のための決議（案）

平成十三年の本格的運航開始以来、我が国のドクターヘリは多くの国民の生命を守り実績を積み重ねてきた。本年四月、実質的な全国配備が完了し、あまねく必要な救命医療を提供出来る体制が実現した。

他方、ドクターヘリの出動件数の増加に伴い運航経費が増大している他、特に、昨今のコロナ禍やロシアによるウクライナ侵略の影響により、人件費や機体価格等の高騰も懸念される。従前より関係各位の努力により改善が図られてきたが、現在の非常事態に対処するべく速やかな対応が不可欠である。

ドクターヘリ事業の安定的かつ持続的な発展を通じてより多くの国民の生命を守り抜くため、以下の取り組みを求めることを決議する。

記

一 ドクターヘリの出動件数・運航時間や、燃料費や機体価格等の必要経費を的確に把握し、適正かつ効率的な運航に見合うよう継続的に補助基準額を見直すこと。

二 突発的な不具合による代替機の提供や代替要員の確保に要する費用、事業に不可欠な訓練・空輸時間を運航時間に含めるなど、現場の実態を反映して補助基準額を設定すること。

三 現在、運航経費については、飛行時間に応じた補助基準額が設定されている。この間は新型コロナウイルスの流行により飛行時間の一時的な減少が考えられることから、運航の障害となることのないよう必要な配慮措置を検討すること。

四 引き続きドクターヘリの広域連携を進めるとともに、広域連携に当たっては、地理的条件によっては他都道府県のドクターヘリを優先的に要請できるよう、各都道府県に検討を促すこと。

令和四年六月六日

ドクターヘリ推進議員連盟会長 尾辻秀久

ドクターヘリ推進議員連盟総会資料（令和4年6月6日）

令和4年度ドクターヘリ関連予算の執行等について

- ①ドクターヘリ運航は、機材費、燃料費、人件費の高騰により必要経費が増加しているため、
実情を踏まえた補助基準額 となるよう、予算措置をお願い申し上げます。
- ②運航経費は年間飛行時間に応じた3段階の補助基準額に改定いただいたところですが、
以下の調整が必要な状態です。
 - ・ドクターヘリ事業に付随する「**訓練**」「**空輸**」の飛行がカウントに含まれないため、
運航経費の対象 として、認めて頂けますようお願い申し上げます。
 - ・補助基準額の精算は **当該年度の年間飛行時間に基づくのが本来あるべき姿** のため、
前年度実績となっているところは、是正して頂けますようお願い申し上げます。
- ③現場で負担となっている **長時間待機（労基法・航空法に抵触しかねない状況）と代替機提供責務**
は厚生労働省にも申し入れ適正化に向け協議していますが、ご支援を賜りたく存じます。

「訓練」「空輸」の飛行時間

■令和3年度ドクターヘリ年間飛行時間集計 ※54箇所平均

①従来カウント（実動）	②訓練	③空輸	合計 （①＋②＋③）
211:15	4:35	25:45	241:35

■令和3年度の年間飛行時間に「訓練」「空輸」を含めた場合 補助基準額が変わる箇所数

200時間未満 ⇒200時間以上300時間未満	11箇所
200時間以上300時間未満 ⇒300時間以上	4箇所

「ドクターヘリの夜間運航に関する調査研究委員会報告書」の概要

(2020.11～2022.1)

一 救急患者の発生状況(2019 年中)・・・日中：夜間＝56.4%：43.6%

二 我が国で夜間の急患空輸・救急搬送を行っている公的ヘリコプター (2020 年時点)

地方	消防防災	消防航空隊	2 隊/16 隊	東京消防庁、京都市
	ヘリ	防災航空隊	2 隊/40 隊	埼玉県、島根県
	警察ヘリ	警察航空隊	3 隊/47 隊	北海道、新潟県、島根県
国	海上保安庁ヘリ	航空基地	13 隊/14 隊	ヘリがない千歳を除く全隊
	自衛隊ヘリ		13 隊	陸上 1 隊、海上 2 隊、航空 10 隊

(なお、「北海道防災航空隊」は 2014 年度以降夜間運航を中断していたが 2022 年度から再開)

三 公的ヘリコプター夜間運航実態調査の結果

- ・夜間運航は「定点間」であった。
- ・夜間運航の医師搭乗は、海上保安庁ヘリを除き、一般的であった。
- ・島根県防災航空隊と北海道警策航空隊は「離島」と「内陸」の両方へ夜間運航をしていた。
- ・「計器飛行証明」の保有状況は、国のヘリでは「全隊保有」であったが、地方のヘリでは「東京消防庁航空隊のみ保有」であった。
- * VFR (有視界飛行方式) で飛行中に気象が悪化した場合、「計器飛行証明」を保有しておれば IFR (計器飛行方式による飛行) に切り替えることができる。(航空法第 34 条)

四 ドクターヘリの夜間運航検討の切り口(提言)

- ・そもそも、夜間の救急患者を救うためにドクターヘリの夜間運航は不可欠か？
- ・夜間運航と「安全第一」の両立は可能か？
- ・気象悪化時の運航と「安全第一」の両立は可能か？
- ・ドクターヘリの夜間運航に要する多額な人的・物的経費は負担可能か？
- ・ドクターヘリの夜間運航を行うとしても時間帯を限るべきではないか？
- ・ドクターヘリの夜間出動と「迅速性」は両立できるか？
- ・夜間運航の障害となる送電線、鉄塔、索道等の対策は不可欠ではないか？

五 海外におけるドクターヘリの夜間運航状況

ドイツ	スイス	イギリス	フランス	イタリア	アメリカ	カナダ
×	○	×	×	×	○	○

(ただし、ドイツとイタリアは国の一部で夜間運航を実施)