

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

令和8年6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

## 1. はじめに

平成 27 年 3 月、ヘリコプター運航を取り巻く環境の変化を踏まえ、特に消防防災ヘリやドクターヘリなどの公共性の高いヘリコプター安定運航に向け、運航の要であり、高齢化が顕著であった操縦士に着目した「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」において今後の確保に必要な取組がまとめられた。

それ以降、関係各所において当該とりまとめに基づいた取組が行われ、現時点において操縦士が不足し運航休止に至るような状況には至っていないが、操縦士の高齢化のさらなる進展、事故の教訓を踏まえた消防防災ヘリの操縦士 2 名体制化、ドクターヘリの全国展開など、10 年前とは異なる状況もみられる。

いうまでもなく、災害現場で救助や空中消火等を担う消防防災ヘリ、地域の救急医療提供体制を支えるドクターヘリ、海上・陸上での捜索救難業務を担う海上保安庁や警察のヘリなどは、日本の安全安心の暮らしを支える重要なインフラであり、安定した運航体制の確保は重要である。

このため、令和 7 年 3 月にとりまとめられた国土交通省の有識者会議「航空整備士・操縦士の人材確保・活用に関する検討会」の報告書において、ヘリコプター操縦士の確保策について、同連絡会議を再開し運航環境や事業形態の変化を踏まえた検討を行うべき、との提言が盛り込まれたところである。

これを受け、令和 7 年 6 月から同連絡会議を再開し、運航事業者や航空医療団体等からのヒアリングを行いつつ、諸外国や他分野の例を参考に、必要な対策について検討を重ね、今回とりまとめるに至った。

なお、整備士については、一部の運航会社において整備士不足による運休が発生しているが、前述の有識者会議において取りまとめられた具体的な対策を官民連携の上着実に進めているところである。

## 2. 現状

### (1) 運航の状況

ヘリコプター運航は、消防防災ヘリやドクターヘリ等の人員・物資を輸送する運航と、農薬散布や空撮など人員を輸送しないものとに大別されるが、10年前と同様、引き続き農薬散布や空撮等の運航が減少する一方で、ドクターヘリなど人員を輸送する運航時間が増加する傾向がみられるが、ここ数年はこの動きが鈍化し、全体の飛行時間は横ばいの状況。

日本全体の人口は減少に転じていることなどを踏まえると、この状況が大きく変化することは考えづらい。なお、飛行の内訳をみると、ここ20年間で、空撮や農薬散布などの人員を輸送しないものが約20,000時間減少する一方で、ドクターヘリ等の人員・物資輸送飛行時間は約8,000時間増加している。

### (2) 操縦士数

ヘリコプター操縦士の全体の数は、ここ10年間は1,300名程度と横ばいの状況である。

新たにヘリコプターの事業用操縦士ライセンスの取得者は令和7年度45名であり、微増の状況である（平成31～令和3年度平均：37名、令和4～6年度平均：39名）。なお、令和3年～令和5年にライセンスを取得した計124名のうち、令和7年1月時点で実際に新たに操縦士として事業にあたっている者の数は69名となっていることから、現時点において運航者が操縦士不足に陥っているとまではいえない状況である。

### (3) 操縦士の確保・養成体制

消防防災ヘリは、地方公共団体が自ら運航を行うケースと、地方公共団体が運航事業者に委託するケースがある。操縦士の養成・確保に関し、前者については、地方公共団体が自ら行っており、多くの自治体では既に事業用ライセンスを取得している者を対象に採用しているが、一部の自治体では無資格者を採用し自らライセンスを取得させるケースもある。後者の場合は各運航事業者において行われる。地方公共団体と同様、操縦士の採用の多くは、既にヘリコプターの事業用ライセンスを取得している者を対象に行うが、一部の事業者においては無資格者を採用し、自社で事業用ライセンスを取得させる、いわゆる自社養成を行うケースもある。また、機長として運航に従事する操縦士に対しては、後述のドクターヘリと同様に飛行経歴1,000時間以上を満たす必要がある（消防庁が定めた基準）。

ドクターヘリは、医療機関等がヘリコプター運航事業者に委託する形で実施されることから、操縦士の確保及び養成に関しては、前述の運航事業者に委託するケースと同様である。ドクターヘリは、多様な運航環境の中で、迅速かつ確実に人員を輸送するため、操縦士には高度な技術や判断力が求められることから、専門的な訓練の受講に加え、1,000 時間以上の飛行経歴等の要件を国の基準において課されている。

警察におけるヘリコプターの操縦士は、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コプターの操縦士は、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コプター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）の募集により部内で養成している。防衛省・自衛隊では、若年定年制（50 歳代半ば以降に退職）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。

ヘリコプター操縦士の養成機関として、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）、私立大学（工学院大学）がある。これら養成機関での年間養成数は令和 7 年度実績で計 25 名程度となっており、近年は同程度の推移である。

これら養成機関ではヘリコプター操縦士となるための基本的な資格である事業用ライセンスを取得することができるが、実機訓練等を行うため、学費・訓練費が約 1,500 万円を超え高額となっている。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（国に代わりライセンスの実地試験が可能）はない。

高額な学費・訓練費負担を軽減するため、一部の訓練会社では金融機関と連携し、ライセンス取得者向けのローンを用意しているが、利子を含めた返済が必要であるため、大幅な負担減には至っていない状況である。

飛行機の操縦士養成を担っている（独）航空大学校においては、昭和 53 年度から平成 12 年度の間、農薬散布ヘリコプターの操縦士養成のため、回転翼操縦士養成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廃止された。現職の操縦士において事業用ライセンスを有する操縦士の主な養成機関の比率は、民間養成機関が 16%、自社養成が 15%、航空大学校が 6%となっている。

### 3. 課題

#### (1) 高齢化の進展

ヘリコプター操縦士の高齢化は進展しており、50代以上の割合は、平成27年当時は43%だったところ、令和7年1月時点においては50%となっている。

特に消防防災ヘリやドクターヘリにおいては2.(3)に示すとおり、機長として操縦にあたる場合には、十分な飛行経歴が必要なことも影響し、消防防災ヘリ機長は令和7年4月時点で226名のうち50代以上が約65%、ドクターヘリ機長は、令和7年4月時点で212名の操縦士のうち、50代以上が約71%を占めており、その傾向が顕著となっている。

高齢化の影響によって今後退職の増加が見込まれるが、その退職者の多くは前述のとおり高度な技量・豊富な経験を有する操縦士であり、これから若手操縦士に対する養成を加速する必要がある。(一社)全日本航空事業連合会からのヒアリングによると、高度な技量と豊富な飛行経歴が求められるドクターヘリの操縦士は、これまでの養成ペースを前提とすると、2030年以降は年間10名以上の操縦士が不足するという試算も示されているため、対策が必要である。

また、ヘリコプター運航者が採用しなければならない操縦士数も、退職者の増加に応じ2032年頃までは年間数名程度の増加が見込まれることに加え、我が国の少子化の進展により志望者が減っていくことも想定されることから、これまで以上になり手の確保に向けた取り組みが重要である。

#### (2) 環境の変化に伴う養成負担の増加

ヘリコプターの飛行は、1時間あたり、燃料や整備費等を踏まえると、約20万～30万円程度を要することから、実機を使用した操縦士の養成には多大なコストを要する。

民間運航者においては、従前は農薬散布や空撮など比較的低リスクの低い運航を行いながら経験を蓄積していたところ、ドローンの登場によってこれらの飛行が大幅に減少し、事業を行いながら養成を行える機会が大幅に減少し、結果として養成には訓練専用での飛行が必要となることから、運航者における養成負担が高まっている状況である。

ヘリコプター業界は比較的中小規模の運航者で、関係するグループ企業も様々であるが、運航環境の変化によって養成コストが高まり、かつ、高齢化によって養成対象の操縦士が増加するという二重の負担に対し、運航者のみでの対応に委ねた場合は、若手操縦士の養成を十分に行えず、場合によってはその運航に影響を与える可能性がある。

## 4. 国内外における状況

### (1) ドクターヘリ操縦士要件の欧米との比較（飛行時間関連）

国	要件（一部抜粋）
日本	1,000 時間の機長時間（うち 500 時間はヘリ機長時間）
欧州	1,000 時間の機長時間（うち 500 時間はヘリ機長時間） 又は 救急医療業務における 1,000 時間の副操縦士時間（うち 500 時間はヘリの機長見習時間 <sup>※1</sup> ）及び 100 時間のヘリ機長時間
米国 <sup>※2</sup>	(VFR 運航の場合) 500 時間の機長時間（うち 100 時間は野外飛行、25 時間は夜間飛行）  (IFR 運航の場合) 1,200 時間の機長時間（うち 500 時間は野外飛行、100 時間は夜間飛行、75 時間は計器飛行時間（うち 50 時間は実機での計器飛行））

※1：機長養成の課程として、機長監視のもと、副操縦士が機長として操縦

※2：ドクターヘリ操縦士を含む航空運送事業に関する操縦士の要件

### (2) 運航に係る公的支援

公益性の高いヘリコプター運航は、その趣旨に鑑み、運航事業者に対し国や自治体が運航費等を支援。

- ・ 消防防災ヘリ：地方交付税の算定根拠において、機材や整備費、操縦士の訓練経費を計上
- ・ ドクターヘリ：運航経費を、国と自治体で負担。運航事業者とは自治体が契約
- ・ その他：昭和 46 年、国内エアライン操縦士の訓練用として、(財)日本船舶振興会が公益事業支援の一環として(一財)航空振興財団に対しシミュレータを寄贈(YS-11 が退役するまでの約 33 年間広く利用)

### (3) 航空整備士における業界全体での魅力発信

整備士を目指す学生の大幅な減少傾向（5年間で半減）を踏まえ、令和 7 年 4 月に航空会社、専門学校、業界団体、航空局からなる広報協議体を設置し、広報戦略の策定とともに、実施する広報活動に対し国が半額補助を出すスキームを創設。(令

和 7 年 7 月に第一弾公表)

#### (4) 奨学金制度 (固定翼)

操縦士は平成 30 年度、整備士は令和 6 年度に学生を対象とした奨学金制度を創設。どちらも無利子貸与型で、利子分については、運航事業者と養成機関が負担をする方式である。操縦士における使用実績は令和 7 年度で 28 人となっている。

#### (5) (独) 航空大学校による養成

操縦士の養成には多大なコストと期間を要し、航空会社のみ委ねた場合、経済状況等によって養成数にばらつきが生じ、将来の安定した航空輸送・航空ネットワーク維持に影響するおそれがあるため、エアライン操縦士については、独立行政法人航空大学校において毎年 100 名規模の操縦士を養成 (約 3 割強) している。

ヘリコプター操縦士にも昭和 53 年度から同校に養成課程が存在したが、農薬散布事業等の縮減によって運航事業者への採用数が縮小したため、平成 12 年度に廃止された。

#### (6) ヘリコプター操縦士である若年定年退職自衛官の活用

自衛隊におけるヘリコプター操縦士は、事業用操縦士の国家資格を取得しているため、ヘリコプター操縦士である若年定年退職自衛官は民間航空業界において活用されている。

## 5. 対策

### (1) 若手操縦士の養成加速

#### ① (独) 航空大学校の活用

3.(1)に示すとおり、2030年以降に見込まれる操縦士の高齢化に伴う大量退職に備え、高度な技量・豊富な経験を習得させる者を増やすための取組を早急に講じる必要があるが、必要な技量の獲得・飛行経験の蓄積には多大なコストや期間を要するため、比較的小規模な業界であるヘリコプター事業者それぞれに委ねた場合に十分な訓練を行えず、運航需要に応じた操縦士確保が困難となる可能性がある。

過去にヘリコプター操縦士の養成実績があり、現在も固定翼の操縦士養成を実施している(独)航空大学校であれば、各運航者の操縦士に対し基礎的な教育訓練や一定の飛行経験の蓄積を一括して行うことで、養成を効率的かつ効果的に実施できる環境を早期に整えることが可能と考えられることから、国土交通省及び航空大学校においては、運用開始に向け、必要な機材・施設の調達、訓練場所の選定、教官等の確保、運航者に求める費用負担など具体的な検討を進めるべきである。

なお、本件は日本全体の安定したヘリコプター運航を実現させるためのものであり、運航者側や関係省庁においても、準備(カリキュラムの設定等)から運用段階(教官派遣等)まで、業界が一体となって協力を行いながら進めることが重要である。また、運航者においても必要な技量の獲得・飛行経験の蓄積を持続的に行っていくための適切な方策について、継続して検討していくことが必要である。

#### ② 養成経費への公的支援の検討

前述に示すとおり、これまでヘリコプター操縦士は、農薬散布や空撮など、実際の事業を行いながら技量や経験を習得してきたが、ドローンの登場によって、このような機会が失われ、運航事業者にとって操縦士に対する教育訓練に係る費用は大きな負担となっている。

特に高齢化が進む消防防災ヘリやドクターヘリの操縦士は今後大量退職が見込まれ運航者に過大な負担が発生することから、運航事業者における操縦士の養成経費について国等からの支援を検討するべきである。

### ③ 飛行経歴要件の見直し

現在の我が国の定めるドクターヘリ操縦士の飛行経歴要件は、平成27年に関係省庁連絡会議でのとりまとめを受け、当時業界基準として定めていた飛行経歴2,000時間以上というものを、欧州の基準も参考に、国の基準として機長時間1,000時間以上と定めた。

一方で、欧州の基準は、救急医療業務において副操縦士として同乗している時間を機長時間の代わりに算入できるような柔軟な運用が可能となっており、また米国では目視飛行、計器方式飛行それぞれに必要な機長時間を定めるなど、それぞれの運航環境等を踏まえ設定されていることから、我が国においても、安全性の担保を前提に、例えば、欧米の考え方も参考にした運航環境等に応じた飛行経歴要件を設定したり、近年の進展を踏まえたシミュレータ時間を飛行経歴に含めることを認めたりするなどの具体的な検討を行うべきである。(令和8年度内をめぐりに結論)

## (2) なり手の確保

### ① 官民一体となったPR活動

裾野拡大は業界が団結して取り組むべき重要かつ共通的な課題である。ヘリコプター操縦士に関する社会全体への情報発信はいまだ限定的であることから、ヘリコプター操縦士の魅力を学生等に広く伝えるべく、官民からなる広報協議体を設置し、広報対象・方法・タイミング等の戦略を立て、戦略的な広報を行っていくべきである。(令和8年度：協議体を設置)

### ② 奨学金制度の創設

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には、志望者が資金を確保しやすい環境を整えることが重要である。そのため、固定翼操縦士や整備士と同様、奨学金制度の創設に向けて具体的な検討や関係者(運航者、養成機関、金融会社等)との調整を進めるべきである。(令和8年度内をめぐりに結論)

## 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

### 出席者

- 厚生労働省 医政局 地域医療計画課 救急・周産期医療等対策室
- 総務省消防庁 国民保護・防災部 防災課広域応援室
- 警察庁 警備局 警備運用部 警備第三課
- 防衛省 人事教育局 人事計画・補任課  
人事教育局 人材育成課 援護企画室
- 海上保安庁 警備救難部 管理課 航空業務管理室
- 国土交通省 航空局 安全部 安全政策課  
航空局 安全部 安全政策課 乗員政策室

### 開催実績

- 第6回（令和7年6月25日） <関係省庁からの現状と課題の説明>
- 第7回（令和7年8月19日） <関係省庁からの現状と課題の説明>
- 第8回（令和7年10月16日） <ヘリコプター業界からのヒアリング>
- 第9回（令和8年2月12日） <論点及び議論事項等の整理>
- 第10回（令和8年6月16日） <とりまとめ案の議論>