

救急ヘリコプター 啓蒙・広報事業

特定非営利活動法人(NPO)救急ヘリ病院ネットワーク (Hem-Net:Emergency Medical Network of Helicopter and Hospital)

助かる命を助ける研究・活動への 助成事業

救急車より救命率の高い救急ヘリコプター(ドクターヘリもそのひとつ)の早期普及を目指して研究やシステム作り積極的に取り組むNPO法人救急ヘリ病院ネットワークの活動を評価し、ドクターヘリの重要性・必要性を啓蒙する広報事業に対して助成が行われた。

救急ヘリ普及のための 土台作りを行う

助成対象となった事業を行っているのは、特定非営利活動法人(NPO)救急ヘリ病院ネットワーク(Hem-Net:Emergency Medical Network of Helicopter and Hospital 以下Hem-Netと表記)。同法人は、欧米に比して立ち遅れた日本での救急ヘリ普及を推進するため、ヘリの日常的利用を可能にするための組織作りを行っている。

平成11年(1999年)12月22日に内閣府の認証を受けて設立され、現理事長は國松孝次元警察庁長官・元スイス大使である。

國松理事長就任の経緯を、Hem-Netの村田憲亮(けんすけ)事務局長は語る。

「ご承知のように、國松理事長は11年前に狙撃され瀕死の重傷を負いました。

短時間で病院に搬送され幸い一命を取り止めたものの、一分一秒が生死を左右する救急医療の現場を身をもって体験した方です。ですからドクターヘリの重要性を以前から提唱していた当時の主治医から理事長にと推された時、恩返しになるならと引き受け、以来ライフワークとして精力的に活動されています」

HEM-Netの活動

HEM-Netは、日本でも日常的に救急ヘリが運航されるよう、欧米救急ヘリ先進国への視察調査や研究を行い、調査書や報告書を作成。それをもとに関係機関や世論への働きかけを進めている。財源問題、受け入れ環境問題など救急ヘリ導入には課題は多くあるが、それらをクリアしながら普及に漕ぎ着けるための組織作りを推

進している。

同時に救急ヘリの重要性と必要性を広く啓蒙するための活動も行っている。

そのひとつがシンポジウム開催。国内はもちろん、海外から救急ヘリに関わる専門家を招いて国際シンポジウムを開いているのだ。第1回国際シンポジウムは「ヘリコプター救急のあり方」と題して平成13年(2001年)11月に開催され、各界の眼を救急ヘリへ向けさせる役割を果たしたといえる。平成18年(2006年)1月24日にも国際シンポジウムが行われ、救急ヘリ先進国のドイツ、スイス、アメリカの専門家が招かれ討論を展開した。

同じく啓蒙・広報活動の柱として季刊誌「HEM-Netグラフ」を平成17年(2005年)秋から発行。救急ヘリ導入の有効性を訴える広報誌である。

この先の、救える命のために



ドクターヘリ配備が立ち遅れた日本の現状

ドクターヘリとは?

では、ドクターヘリは具体的にどういう働きをするのか。村田事務局長は語る。

「ドクターヘリは、除細動器や人工呼吸器など救急医療に必要な機器を機内に装備して、病院に常駐する救急医療専用ヘリコプター。災害や事故などで救急救命の要請があると、医師と看護師を乗せて速やかに現場へ輸送。半径50キロの範囲であれば15分以内で到着できます。道路事情に縛られないので救急車なら約30分かかるところでも約15分で到達でき、救急医療が速やかに行われ、救命率が高い」。

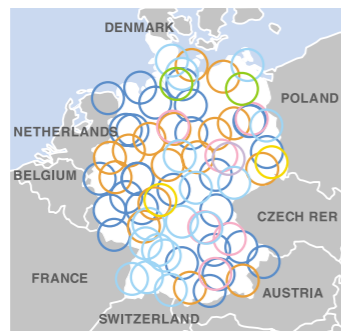
欧米では30数年前から日常救急医療システムに取り入れられ、救急車同様に活躍しているが、日本ではまだ9道県で10機が導入されているのみ。普及は大きく立ち遅れている。

全国普及を阻む最大原因は、年間約2億円という運航費用のうち、現在、国と都道府県とで折半負担しているが、財政事情の悪い都道府県からの捻出が困難を極めているため。また医師の確保、ヘリポートの整備、無線の確保、高速道路上への離着陸の制限、消防・防災ヘリとの協力など、解決すべき問題は多い。

国民の理解や意識もまだまだ充分とはいえない。



ドイツのドクターヘリ配備状況



運航主体
 ○ ADAC (ドイツ自動車連盟)
 ○ 内務省防災局 (運営 ADAC もあり)
 ○ 連邦国防軍
 ○ DRF (ドイツ救急飛行隊: NPO)
 ○ IFA (社団法人国際航空救助隊)
 ○ TEAM DRF (DRF 提携団体)
 ○ その他

日本のドクターヘリ配備状況



	ドイツ	日本
ドクターヘリ配備数	78機	10機
ドクターヘリ機あたりの年間出勤回数	1,067回	421回
ドクターヘリの運航費負担	医療保険	税金 (国+都道府県)

ドクターヘリの今後

HEM-Netでは、運航費用問題の解決策として健康保険、労働災害保険、自動車賠償責任保険、自動車任意保険、旅行傷害保険、生命保険などの適用を要望している。この地道な働きかけにより保険会社などの中には、早期初期治療によって救われる命が多ければ、会社にプラスになることが少しずつ理解されつつあるという。

また、道路公団の許可が得られなかった高速道路本線上への着陸についても進展が見られる。今までは二次災害の恐れや障害物の存在などを理由に、事故現場から離れたサービスエリアなどへの着陸を強いられれていたが、小泉首相が「高速道路上、または事故現場付近でヘリコプターが離着陸できるよう各省庁が連携し、検討していきたい」と表明し、光が見えてきた。

「ヘリコプターは離島や山岳地帯など救急車が使えない場合の例外措置としか考えられない救急関係者はまだ多い。しかし、啓蒙

広報活動によって少しずつ関係者の理解も深まりつつあります」と村田事務局長は語る。ドクターヘリが自由に飛べる日のために、HEM-Netの活動は今後も続いていく。



ドクターヘリに関わっている医師と命を救われた人の声

季刊誌

「救急ヘリ病院ネットワーク HEM-Netグラフ」01・02号より

●ドクターヘリの医師

一分一秒を大切に現場で働ける喜びと充実感。



松本 尚さん
(日本医科大学付属 千葉北総病院救命救急センター勤務)

「フライトドクターを志望した理由ですか? と言うよりも、私がこの病院に来た大きな理由のひとつが、ここの救命救急でドクターヘリ運航を予定していたから。ドクターヘリのシステム作りから立ち合いたかったのです」

希望通り千葉北総病院ドクターヘリシステムを立ち上げ当初から参加し、試験飛行段階からすでにヘリで飛んでいた。現在までにフライトミッション歴は合計で150回以上。初めてのミッションは平成13年(2001年)10月30日、交通事故で小学生女児が脳挫傷、頭蓋骨骨折を負ったケースである。

「降りたのはスポーツグラウンドでした。幸いその子は、1カ月後には元気に退院しました。」

そのほか印象に残っているミッションは、肝臓破裂した男性のケース。当初の予測生存率は8.6%でした。約3ヵ月後には元気に退院されたのですから、特に印象的です」

ここ数ヵ月、自分がドクターヘリ当番の日にはミッションのないことが続いている。これはとてもよいこと、当番の日に事故がないならラッキーボーイだと笑う。

「ドクターヘリシステムが日本に根付いたら、現場と一緒にシステムがうまく機能するよう検証したり、アドバイスしたりして、システムを改良する仕事をしたいですね」

●ドクターヘリで救われた方

ヘリを見ると今でも感謝の気持ちが湧いてきます。



江尻 健一さん
(51歳 会社員)

平成17年(2005年)4月22日、仕事でフォークリフトとショベルカーに挟まれ大怪我を負った。午前10時の119番通報で8分後に救急隊が現場に到着、怪我の状況から判断して10時20分にドクターヘリが要請された。

「下腹部の中が焼けるようで、自分でも怪我がひどいことがわかりました。“これはヘリじゃないと間に合わないな”と消防の方が言うのが聞こえました」

ヘリは10時25分に病院を離陸、12分後の10時37分に現場近くのヘリポートに到着。10時55分に現場を離陸して病院に向かう。

「ヘリの中で“あと何分で病院ですよ。

病院ではすべて準備してありますから、がんばりましょう」と看護師さんが何度も声をかけて励ましてくれて。それが心強かった」

15分後に病院に到着、11時14分に病院に収容され速やかに処置や手術が行われた。骨盤骨折、左総腸骨動脈損傷、腹腔内出血、小腸断裂、膀胱破裂、左示指基節骨骨折との診断内容に、家族は“命さえ助かれば”と、手足を失うことを覚悟したが、経過は良好。翌月5月29日には退院、リハビリ生活を経て、9月には職場復帰ができた。

「ドクターヘリが時間を短縮してくれたのでおかげで、今こうしていられます。ヘリや病院のみなさんには尊敬と感謝で頭を下げるだけです」