

「航空医療シンポジウム」〔平成 27 年 11 月 14 日(日)・札幌市〕
シンポジウム「北海道における航空医療搬送の実情と求められる姿」

(2) 「自衛隊災害派遣(緊急患者空輸)の現状と課題」

陸上自衛隊北部方面航空隊 運用訓練幹部 一等陸尉 高宮城 効 氏

患者航空搬送時の編成は、部隊指揮官、実際に搭乗する機長・副操縦士・患者搬送員・搭乗整備員、地上での支援整備員・通信員の 7 名であり、365 日 24 時間待機している。機体は LR-2(ビーチ 350)1 機のみである。無給油で 4 時間飛行できるので、年 1 回程度は道外搬送をしているが、ジェット機の方が適していると思う。上昇限度は 35,000ft(10,600m)であるが、通常は 29,000ft 未満、患者空輸では負担を考慮し 17,000 ft 以下で運用している。また旅客機より横風に弱く、風速 10m/秒で運航が制限されてしまう。ベース基地である丘珠では、患者を担架に乗せたまま搭乗・降機させるリフターを使用しているが、医療専用機ではないので専用の医療機器は搭載していない。

北海道の気象特性として、春季～初夏(4 月～8 月)は海霧が発生しやすい。日本海側では暖かい対馬海流から蒸発する多量の水蒸気が大陸からの冷たい空気に冷やされて蒸気霧が、太平洋側では暖かく湿った空気が冷たい千島海流に冷やされて海霧が発生する。太平洋側の海霧の影響が大きい千歳飛行場は、札幌飛行場より BLW(着陸できない気象状態)および IMC(計器気象状態)の発現率が高くなる。冬季(11 月～3 月)は西高東低の気圧配置であり、日本海側は断続的な降雪、道東は晴天の日が多い。まれに低気圧が道東・道南を中心に通過し、道東においても暴風雪となることがある。冬は、降雪量の多い札幌飛行場の方が千歳飛行場より BLW および IMC 発現率が高い傾向となる。

陸上自衛隊は 24 時間 365 日の待機態勢を保持し、命令受領後 1 時間以内に離陸できる体制を取っている。消防防災ヘリコプターが飛行困難な天候や道外への空輸の場合には自衛隊に要請がある。固定翼を保有する部隊の体制は、指揮官が常時待機し、6 名の操縦士は 3 日に 1 回、その他の患者搬送員、搭乗整備員・地上支援整備員、通信員は多数いるので 2 週間に 1 回の割合で待機している。

平成 6 年の創隊以降の実績は次のとおりである。

患者空輸累計件数 251 件 (平成 6 年創隊以来)

*27 年 10 月 31 日現在の件数

| 年度 | H6～H21 | H22 | H23 | H24 | H25 | H26 | H27* |
|------|--------|-----|-----|-----|-----|-----|------|
| 件数 | 136 | 15 | 25 | 17 | 29 | 21 | 8 |
| 延べ件数 | 136 | 151 | 176 | 193 | 222 | 243 | 251 |

「航空医療シンポジウム」〔平成 27 年 11 月 14 日(日)・札幌市〕
 シンポジウム「北海道における航空医療搬送の実情と求められる姿」

空港別実施状況（過去 10 年の実績）

| 空港 | 利尻 | 稚内 | 旭川 | 紋別 | 女満別 | 中標津 | 釧路 | 十勝 | 帯広 | 函館 | 奥尻 | 丘珠 → 仙台 | 丘珠 → 立川 | 合計 |
|-----------|----|----|----|----|-----|-----|----|----|----|----|----|---------------|---------------|-----|
| 回数 | 40 | 20 | 2 | 3 | 13 | 3 | 28 | 18 | 7 | 17 | 5 | 2 | 7 | 165 |
| 割合 (%) | 24 | 12 | 1 | 2 | 8 | 2 | 16 | 11 | 4 | 10 | 3 | 1 | 4 | - |

急患空輸の優先順は、消防防災ヘリコプター、北海道警察・札幌市消防、国の機関（陸上自衛隊・航空自衛隊・海上保安庁）となっている。防災航空室が他機関を要請する時は、空港使用調整、滑走路等除雪要求、管制・保安無線施設等の運用要求、気象庁航空測候所の臨時観測要求、空港使用申請などを行うことになっている。防災航空室とは、日頃から連携を取っている。

悪天候時や長距離空輸の要請が多いので固定翼機を使用するが、1 機しか保有しておらず、年に 3～4 回行う定期点検の期間は 2～3 週間稼働できない。また、自衛隊としての任務飛行実施中は急患空輸の即応が難しいことがあるのでご理解いただきたい。