

離島からのヘリコプター急患輸送の歴史

急患輸送の仕事って？

平成 29 年 10 月 16 日曜日午後 11 時 19 分、石垣航空基地運用司令室に 1 枚のファックスが入りました。石垣航空基地では海の事件事故にすぐに対応できるよう海上保安官が 24 時間 365 日仕事をしています。夜中であっても当直者が運用司令室で仕事をしていて、事故などの情報があると家で待機している乗組員を呼び出して飛行機やヘリコプターを出動させて対応します。



さて、夜に待機していた当直者がファックスを確認してみると、ファックスは沖縄県庁からのものでした。「小浜島でハブに右足首をかまれた人がいます。診療所では手に負えないのでヘリコプターで石垣島の病院に運んでください。」というものでした。

ヘリコプターの乗組員は操縦するパイロット、整備や飛行中の機器の監視を行う整備士、現場の状況が無線で伝える通信士そして患者をヘリコプターで運んでいる途中にお医者さんの補助を行ったり、救助を必要としている人をヘリコプターに吊り上げ救助を行ったりする機動救難士です。

当直者はそのファックスを見てすぐに家で待機中のヘリコプター乗組員を電話で呼び出しました。そして基地で待機していた機動救難士はすぐに出動準備を始めます。



一方で八重山病院にも沖縄県庁から情報が入り、お医者さんがヘリコプターに搭乗するため新石垣空港に向かっていました。患者を

運ぶときには、昼夜にかかわらずお医者さんもヘリコプターに乗って容態を見ながら運びます。

ヘリコプターは 17 日午前 0 時 18 分、お医者さんを乗せて暗闇の新石垣空港を離陸しました。この時間は空港の交通整理をする管制官はいません。普段、離陸するときは、管制官が飛行場周りの飛行機の状況など情報を伝えてくれたり、滑走路の状況を伝えてくれたりして離陸してよいか許可を与えてくれます。



でも、真夜中は旅客機が飛ばないので、空港はお休みとなり、管制官や空港で働く人たちは警備員を除いて誰もいなくなり、離陸するときは海上保安官自ら滑走路の状況や飛行場周りの安全を確かめます。

離陸したヘリコプターは、周りの山やアンテナ、建物などに気をつけながら小浜島を目指します。小浜島は新石垣空港から約 28 キロ離れた周囲約 16 キロの小さな島です。島には小さな診療所が 1 つあり、お医者さんが 1 人と看護師さんが 1 人います。診療所は、大きな病院とは違って大げがや大きな病気を治療できる機械や薬が十分にそろっていません。そんなときは石垣島の八重山病院など大きな病院へ運びます。



小浜島の患者は消防団の人たちが手伝って診療所からヘリポートまで運びます。ヘリポートとはヘリが着陸できる場所です。消防団はヘリポートの場所を示すための照明を点灯させます。15 年ほど前はその照明がなく、消防団の車のライトを照らしてもらって着

陸していたりしましたが、最近では設備も整いました。

でも、整ったといっても真っ暗な夜に狭いヘリポートに着陸するのはとてもむずかしいことです。海上保安庁のパイロットは日ごろから訓練をして、暗闇の中でも安全に着陸できるように技術をみがいているので、むずかしい夜のヘリポート着陸もできるのです。



午前 0 時 34 分、新石垣空港離陸後 16 分で着陸しました。患者を診療所のお医者さん、消防団の人たちから引継ぎ、石垣島へ向かいました。離陸後は八重山病院のお医者さんが患者の治療をし、機動救難士はお医者さんの手伝いをしています。

午前 0 時 51 分、八重山病院に近い石垣島真栄里ヘリポートに着陸し、待機していた救急車に乗り換え、八重山病院のお医者さんと病院へ向かいました。そして、ヘリコプターは新石垣空港へ帰り、仕事を終わりました。

さて、ヘリコプターによる離島の急患輸送っていつから始まったのでしょうか。次にその歴史をお話しします。

ヘリコプター急患輸送歴史の幕開け

昭和 20 年 8 月 15 日、第二次世界大戦が終わり、日本はアメリカなど連合国に占領されましたが、昭和 26 年 9 月 8 日にサンフランシスコ講和条約が結ばれ、昭和 27 年 4 月 28 日、占領が終了しました。しかし、沖縄など南西諸島及び小笠原など南方諸島については、引き続きアメリカの管理が続き、南西諸島については、昭和 47 年 5 月 15 日、南方諸島は昭和 43 年 6 月 26 日に日本に返還されるまでその管理が続きました。

さて、沖縄の日本への返還については、昭和 44 年 11 月に日本の佐藤首相とアメリカのニクソン大統領がワシントンで話し合い、日米共同声明で昭和 47 年に返還することが決まりました。そして、

返還されるまでのあいだ、いろいろな準備が行われましたが、その中のひとつに「離島に対する医療対策」がありました。

離島においては、お医者さんが不足していて、十分な医療が受けられない厳しい状況にありました。また、石垣島の大きな病院に行くにも船を利用しなければならず、波が高い日などは船が欠航することもあることもあって、助かる命も助からないこともあります。そこでお医者さんが定期的にヘリコプターに搭乗して島を回って診察（巡回診療）を行ったり、必要なときに救急患者をすばやく大きな病院に運んだりする「フライング・ドクター・サービス・システム」という試みが考えられていました。

当時の琉球政府と日本政府はその試みをかなえるために話し合いました。その結果、日本政府の援助で石垣空港に基地を建設し、ヘリコプター 2 機で「フライング・ドクター・サービス・システム」を行うこととし、ヘリコプターの操縦や整備などは、海上保安庁の職員を琉球政府に派遣して行うことになりました。海上保安庁の職員が派遣された理由は、当時、ヘリコプターで海難救助を行っていて、その経験を活かそうとしたからです。そして、沖縄復帰後は海上保安庁がすべて引継ぐことを決めました。

昭和 47 年 2 月 1 日、新しい 2 機のヘリコプターは岐阜の工場から石垣島向け空輸が開始されました。空輸は岐阜から広島、鹿児島、奄美を経由して 2 月 10 日那覇に到着し、翌日の 2 月 11 日に石垣島向け出発しようとするとうエンジンの故障してしまい、修理しなければなりませんでした。



昭和 47 年 2 月 4 日、琉球政府厚生局石垣医療航空事務所ができ、ヘリコプターの到着を待ちます。3 月 1 日には故障で到着が遅れて

いたヘリコプターが石垣に到着し、フライング・ドクター・システムの準備は整いました。そして巡回診療と急患輸送の仕事が始まったのです。

はじめは順調な仕事のすべりだしのようには見えましたが、巡回診療はお医者さんが確保できないことがわかりました。はじめは週 1 回の巡回診療を予定していましたが、月 1 回しかできず、それも数回行われただけで終わってしまいました。しかし、巡回医療がないだけに急患輸送の出動件数が多くなり、ヘリコプターが石垣に到着した 5 日目に最初の急患輸送があったのを皮切りに、その年には合計 106 件もの出動がありました。特にはじめの 1 か月で 15 件という多くの急患輸送要請があり、地元新聞に「空とぶ天使」と書かれるようになりました。ちなみに最初の急患輸送は西表島の男児小学生（11 歳）で、とび箱の練習をしていたところ、足を踏み外して転び、左腕を骨折しました。当時の診療所のお医者さんは運悪く石垣島に出張中で島を離れていたことから、ヘリコプターによる急患輸送を要請したものでした。

海上保安庁への急患輸送業務引継ぎ

昭和 47 年 5 月 15 日、沖縄の本土復帰と同時に海上保安庁の 11 番目の保安本部「第十一管区海上保安本部」が開設され、その保安本部の中に「石垣航空基地」が発足し、「フライング・ドクター・サービス・システム」は、そのまま琉球政府から海上保安庁に引継がれました。今は巡回診療はなくなりましたが、急患輸送は石垣航空基地をベースにして続いています。

そもそも海上保安庁の仕事は、「海上における安全を守る」ことにあります。離島からの急患輸送は、島から島への輸送であり、本当の意味での海上保安庁の仕事ではなく、「沖縄県や市町村との協力という仕事」として行っています。そのため、急患輸送の仕事を海上保安庁が引継いだとき、沖縄県と第十一管区海上保安本部との間

で、これからも引き続き協力して急患輸送を行っていくことの約束（昭和 48 年 8 月 8 日、沖縄県内における急患輸送等の救援に関する申し合わせ）をしています。

平成 25 年 3 月、沖縄県は新しい空港「新石垣空港」を作りました。新しい空港は滑走路が長くなったことから大きなジェット旅客機も離着陸できるようになり、たくさんの観光客が石垣島に訪れるようになりました。そして、もともと石垣航空基地のあった「石垣空港」はなくなります。石垣空港がなくなっても急患輸送の仕事を続けていくため、「石垣航空基地」は「新石垣空港」に引っ越ししました。こうして昭和 47 年から始まった離島からの急患輸送という仕事は途切れることなく続いています。

これからの急患輸送の仕事

急患輸送が始まった当時は、最新のヘリコプターでしたが、今と比べて性能も低く、夜になると飛べませんでした。徐々に高性能なヘリコプターに変わっていき、夜間であっても飛ぶことができるようになりました。

平成 25 年に新しく配属された「アグスタ 139」という新しいヘリコプターにはさまざまな高性能な機器が装備されており、24 時間 365 日昼夜関係なく急患輸送への対応ができます。しかしながらヘリコプターがいくら良くても乗組員の技術も高くないといけません。急患輸送に関わる乗組員は、高い技術を身につけるため、日々訓練を続けています。その結果、平成 30 年 3 月 9 日現在、46 年目となった急患輸送の仕事は 2952 件の出動により 3000 人の患者を運びましたが、その間、1 件の事故も起こしていません。

これまでさまざまな救急患者を病院に運んできました。妊婦を搬送中、ヘリコプターの中で赤ちゃんが生まれたこともあります。

同じ人が脳梗塞で 2 度も運ばれたことがありましたが、今も元気で暮らしている方もいます。海水浴中におぼれ、人工呼吸をしながら搬送し、一命を取り留めた人もいます。病院へ搬送しましたが残念ながら病院で亡くなった人もいますが、私たちのヘリコプターによりたくさんの命を救うことができたのは確かな事実です。



私たち第十一管区海上保安本部石垣航空基地は、日本の海を守りながら、これからも引き続き急患輸送の仕事を無事故で行い、離島で暮らす住民の方々や観光で離島を訪れる人たちの安全安心を守っていきたいと思っています。

平成 30 年 3 月 文・イラスト 石垣航空基地