

第2章 アメリカの飛行機医療

シアトルの救急飛行

飛行機による救急搬送は、もとよりオーストラリアばかりではない。当然のこと、欧米諸国でも盛んにおこなわれている。ただ、オーストラリアのそれが僻地医療を主目的としているのに対し、ヨーロッパの飛行機は、国外で大けがをした人や急病になった患者を本国へ連れ戻す帰還搬送（repatriation）が主な任務である。

またアメリカは、オーストラリアと同じく国土が広いだけに、僻地医療と帰還搬送の両方がおこなわれているといえるかもしれない。

アメリカの国土面積は、オーストラリアの 1.23 倍である。そこに 2009 年夏現在、飛行機の救急拠点は 155 ヶ所、機数は 309 機であった。面積の割にすればオーストラリアの 3～4 倍にあたる。

同じ 2009 年夏の時点でアメリカのヘリコプター拠点は 714 ヶ所、ヘリコプターは 867 機で、飛行機よりもはるかに多いが、事業体としては飛行機から始まったというところも少なくない。ちなみに最近のアメリカの救急専用の飛行機およびヘリコプターの機体数と拠点数は下表のとおりである。

アメリカの救急専用機

年		2009	2008	2007
飛行機	機体数	309	292	282
	拠点数	155	154	148
ヘリコプター	機体数	867	840	810
	拠点数	714	699	664

〔資料〕 ADAMS データベース

シアトル・ハーバービュー病院の航空医療体制も飛行機が出発点であった。1980 年のこと、アラスカのシトカで住宅火災が発生した。このとき偶然、シトカに救急医療の指導にきていたのがハーバービュー病院の救急部長コーパス教授である。

指導訓練の最中、その病院に大やけどをした子供たち 5 人が運びこまれる。直ちにコーパス先生の指揮のもとで、研修中の医師やナースが手当にあたった。しかし子供たちは次々と死んでゆく。

それを見たコーパス先生は、子供たちをシアトルへ運び、ハーバービュー病院の熱傷センターへ送りこめば救えると考え、飛行機を探した。当時アメリカでは航空機による救急医療が緒についたばかりで、さほど普及していなかった。

ようやく探し当てた飛行機に、最後に生き残った子供を乗せるため飛行場へ搬送した。しかし途中で死亡したことから、コーパス先生は「このようなことが二度とないような救急システムをつくらねばならない」と心に誓う。

そしてシアトルに戻ると、ワシントン大学医療センターや小児病院と話し合い、早くも翌 1981 年コンソシアムを結成する。これが、アラスカを含むアメリカ北西部の広範な地域で航空医療を展開する NPO 法人エアリフト・ノースウェストの始まりである。HEM-Net でも 2006 年秋、詳細調査のため、コーパス教授とエアリフトを訪ねたことがあり、そのもようは HEM-Net 調査報告書「アメリカのヘリコプター救急」にまとめてある。

エアリフトの運航は翌 82 年パイパー・シャイアン双発ターボプロップ機で始まった。ハーバービュー病院の屋上にヘリポートをつくって、ヘリコプターによる救急飛行が始まったのは 3 年後の 85 年であった。

ネイティブ・エア・サービス

アリゾナ州メサに本社を置くネイティブ・エア・サービスも、始まりは飛行機であった。

1995 年 8 月、創業者リチャード・ヒープが 1 機だけをもって救急事業に乗り出したのである。その企業理念は地域に密着し、地域のために役立ちたいという考え方であった。

ヒープは 1990 年代初め、フェニックスを本拠とするアメリカン・ウェスト航空の機長だった。しかし、いつまでも定期航空のパイロットをしているつもりはなかった。というのも、彼の祖先はアメリカン・ネイティブ——かつてインディアンと呼ばれた先住民族で、へき地の特別居留地に住んでいたことから、いつも急病や外傷の心配がつきまっていた。

都会では何でもないような怪我や火傷が、そこでは重大な結果につながる。そのためヒープは 1995 年、いろいろ研究の結果、なんとかやっつけようだという目処（めど）があったところで、英国製ジェットストリーム 31 双発ターボプロップ機を 1 機手に入れ、ネイティブ・アメリカン・エア・アンビュランスと呼ぶ会社を設立した。

そして政府の健康福祉省（Department of Health and Human Services）のインディアン健康サービス局（IHS）を窓口として連邦政府との契約に成功、先住民の居留地に航空医療サービスの提供を始めたのである。

当初の本拠地はフェニックス近郊のウィリアムス・ゲートウェイ空港。そこからヒープ自身が操縦して救急機を飛ばした。創業 2 年目の 1996 年には 2 機目のジェットストリーム 31 を買い入れ、発展への道を歩み始めた。ヘリコプターを飛ばすようになったのは 1997 年である。

現在では PC-12 単発ターボプロップ 3 機とユーロコプター AS350 単発ヘリコプター 12 機を使って、アリゾナ州一帯に広く救急事業を展開している。この事業内容についても、同じ報告書「アメリカのヘリコプター救急」にまとめてある。

天使の飛行

アメリカの飛行機による患者搬送は救急専用機ばかりでなく、企業の重役たちが使うビジネス機でもおこなわれている。この慈善事業を組織しているのが「コーポレート・エンジェル・ネットワーク(CAN)」で、ガンに苦しむ人びとに無償で移動手段を提供するものである。

これによって患者は治療のために遠くの病院へ容易に移動し、最良の治療を受けることができる。患者にとっては大きな光明といえよう。

病人の長距離・長時間の移動は、健康な人の旅行と異なり、費用がかかる上に苦痛を伴う。それを、この「天使のネットワーク」は一挙に解消しようという事業である。

具体的に、CAN とはどのような仕組みであろうか。現状はビジネス機を保有するアメリカの企業 570 社ほどが参加し、1981 年の発足以来、最近までに 3 万回を超える慈善飛行をしてきた。年間飛行回数は 3,000 回ほどだが、最近では 300 回以上の月もある。

CAN の本部はニューヨーク州ホワイト・プレイン。そこのウェスト・チェスター空港に事務所を置いて、有給の専従員 5 人とおよそ 50 人の無給のボランティアが仕事をしている。

仕事の内容は患者、医師、企業などの間で連絡を取り、相互の調整をして、毎月およそ 250 回の飛行を実施する。それを利用できるのはガン患者と骨髄提供者などで、患者は歩行可能かつ医師の付き添いが不要でなければならない。しかし経済的な貧富は問われないし、必要に応じて何度でも利用することができる。

航空機を提供する企業は「フォーチュン 500」にランクされる上位 100 社のうち 56 社が入っている。したがって有名企業が多く、提供される機材も最高級のビジネスジェットが多い。それがまた提供者の社会に対する義務感でもあり、かつ誇りにもなっている。

ガン経験者の発想

この天使のネットワークは、1981 年 3 人の発想から始まった。企業の使うビジネス機は必ずしも常に満席で飛んでいるとは限らない。その空席をガン患者に提供してはどうかというのである。

3 人とは飛行機の計器メーカーのレオナルド・グリーン社長、事業用操縦士のプリシーラ・ブラム機長、エイビス・レンタカーのマウントバーノン支社を所有するジェイ・ワインバーグ支社長である。

実は、この 3 人のうちブラム機長とワインバーグ支社長はガンの経験があった。またグリーン社長も、夫人をガンでなくしている。3 人が苦しんだのは、ガンの特殊な治療を受けるには、しばしば遠くの病院へ行く必要があり、経済的にも大きな負担になるという問題だった。そこで彼らは、ビジネス機の保有企業に向かって、空席にガン患者をゲストとして同乗させてもらえないかと働きかけを始めたのである。

グリーン社長は 1981 年 12 月 22 日、クリスマス休暇のためにわが家に帰りたいという 1 人のガン患者を、自分の社用機に乗せてニューヨークからデトロイトまで送り届けた。こ

れが事実上 CAN の最初の飛行であった。

それを知った他の企業も、少しずつ同じようなことをするようになり、徐々に天使のネットワークの輪が全米に広がっていった。参加企業の中には「これは単なる善意ではない。むしろ権利というべきかもしれない。というのは、どうせ空席のまま飛んでいる座席にちょっと坐ってもらっただけで、人道的な貢献をすることができ、患者さんに大きな喜びを提供できるのだから」というトップもいる。

また、ある企業の元会長は「会社のビジネス機に乗るたびに、いつもすばらしい同乗者が横にいた。自分はその人たちと話をすることが楽しみだったし、いつぞや一緒になった小さな男の子は病気でありながら明るく、機知にあふれ、今も病気が治ったその子と、連絡を取り合っている」と語る。

合衆国大統領の表彰も

一方で、社用ビジネス機に乗せてもらった患者の方からも、CAN と企業に対する数々の感謝状が寄せられている。

「皆さま方にしていただいたことに心から感謝しております。飛行中もすばらしい人ばかりでした。本来ならば苦痛に満ちた長旅が楽しい旅行になってしまいました。ただただ感謝のほかはありません」

「ガンは恐ろしい病気です。私たちの身体を痛めつけ、死の恐怖を植えつけるばかりでなく、経済的にも病気以上の重い苦痛をもたらします。それらの恐怖を、CAN はこのうえなく和らげてくれました」

「私の幼い子供は2年前、恐ろしい白血病が進行しておりました。私どもは絶望のどん底にいました。ところが CAN によってアメリカ大陸を越え、最良の治療を受けることができました。おかげさまで、いま息子は快方に向かっております」

「先月、私は夫に付き添われて貴社の飛行機に乗せていただきました。それまでも何度か治療のために定期便を使っていましたが、そのたびに体調を崩し、機内で風邪をうつされるなど、ガンではなくて他の病気のために入院したことが2度もありました。しかし今回の飛行は、まさに『神さまからの贈物』でした。私は VIP 待遇を受けてビジネスジェットに乗り、快適な旅をして治療を受けることができました。皆さまの活動は私の魂に触れました。このご厚意を、私は生涯忘れることはありません」

このような数々の感謝状にまじって、CAN には合衆国大統領から授与された「奉仕活動賞」もある。

飛行回数は3万回以上

こうした社会奉仕への参加を希望する企業は、CAN にファクスを送るだけでよい。

あとは CAN の方から企業の航空部へ連絡を取り、向こう1週間の飛行予定を聞いて、移動を希望している患者のリストの中から日取りや飛行区間のマッチするものを選び出し、

それを企業の方へ知らせるだけである。そして企業の同意があったのちに患者と連絡を取り、同乗飛行の調整を始める。

患者に対する万一の場合の賠償は、航空機にかかっている搭乗者保険でカバーされる。さらに、何か問題があれば別の措置も取られる。

患者はビジネス旅行者として見苦しくない服装をして、出発の1時間前までに空港へ行く。言い換えればジーンズやセーターなど、高級ビジネス機にふさわしくない服装は避けて貰う。またタバコや酒も持ちこまないように、あらかじめ注意する。患者は自分の足で飛行機に乗りこむ。介護者や医師の付き添いは不要で、そういう患者でなければCANの便宜を受けることはできない。言い換えれば、患者は医師の飛行許可と企業トップの同乗承諾書を持って飛ぶことになる。

しかしまた企業の社用機だから、それに乗る予定だった企業トップの日程が急に変わることもある。それもやむを得ないことで、あらかじめ患者側に納得しておいて貰う。

なおビジネス機内で会社の秘密事項が話われることもある。そういう可能性のある飛行は、CANの方へ知らせる予定リストから外してもらう。

もうひとつCANのために患者を乗せて飛ぶときは、燃料が割引になる。その割引のために、CANは石油会社に天使の飛行活動に対する理解と支援を求めている。さらに石油会社の支援が得られないときも、CANが別に集めた寄付金などによって実質的な割引が企業に提供される。

またCANは空港のケータリング会社へも奉仕活動への参加を呼びかけている。ビジネス機に同乗する患者の機内食の提供をして貰うためである。

こうしてCANのガン患者同乗飛行は2008年10月15日、ちょうど3万回に達した。