

第4章 ドクターヘリ安全のための提言

1. 組織トップの安全に関する姿勢の明確化

組織内の「安全の文化」はトップの姿勢によって決まる。飛行の安全を最優先とする気風、習慣、風土を醸成するためには、ドクターヘリを運営する病院、運航会社、その他の関係機関のトップ、あるいはそれらを統合したドクターヘリ事業組織のトップが率先して安全に関心をもち、安全上の理念および方針を示すと共に、常に安全の見地から物事を判断し、それに基づいて組織の全員が行動するように指導する必要がある。

2. 組織内部の意思疎通の緊密化

ドクターヘリは医療と航空の連携事業である。この事業に従事する医療クルーと運航クルーは常に一体となって安全に業務を遂行しなければならない。それにはクルー全員の円滑な意思疎通と事業組織内の情報共有化が必要であり、常に緊密に連絡を取り合う必要がある。

3. 安全教育の標準化と反復訓練の実施

ドクターヘリ事業を安全に推進してゆくには、優秀なクルーの確保が必要である。それには運航クルーおよび医療クルーの基礎教育はもとより、定期的な反復訓練を実施し、業務審査をおこなって安全意識を強化し、知識および技能水準の向上と標準化をはかる必要がある。この中には AMRM 訓練を含めることが望ましい。

4. 外部機関との共同訓練の実施

訓練はドクターヘリ事業体の中だけでおこなうばかりでなく、ときに応じて消防および警察も参加する訓練が望ましい。この場合、救急患者を救護する正常な出動訓練のみならず、悪天候でヘリコプターが不時着するなど、異常事態の発生を想定したシナリオ訓練をおこなうことも考えられる。

5. 安全会議の定期的な開催

ドクターヘリを運営する基地病院では、少なくとも半年に一度は関係者全員の安全会議（勉強会）を開催する。これには外部の消防および警察関係者の出席を求め、過去半年間の飛行、医療、もしくは地上作業に関するインシデント、ヒヤリ・ハット事象を明らかにし、相互に話し合い、情報を共有すると共に再発の防止をはかる。

6. 外部関係機関、特に警察との通信連絡手段の確保

救急飛行中の安全確保のためにはヘリコプターと関係機関との連絡通信がきわめて重要である。その手段として、現在は航空無線による基地との連絡、医療無線による病院との連絡、防災無線による救急隊との連絡が可能だが、現場警察官との連絡は安全上きわめて重要である。相互に自由かつ緊密な通信連絡ができるようにすべきである。

7. 拠点ヘリポートにおける格納庫、待機室の完備と充実

ドクターヘリは拠点病院で待機する。しかし病院によっては現在なお格納庫のないところがある。ヘリコプターという精密機械を風雨にさらしたままでは日常の点検整備に支障をきたすばかりでなく、安全上、保安上の重大問題が生じるであろう。拠点病院には格納庫の整備が必須であり、かつ乗員の待機室も事務と休養のとれるように充実する必要がある。

8. 道路はヘリコプターの離着陸が可能な設計を

高速道路の建設に際しては、ドクターヘリの安全な離着陸を考慮し、道路両側の照明、看板、防音壁その他の構築物をできるだけ低くし、必要最小限の高さに抑える。また一般道路に沿った電柱や電線も極力なくすよう、地中化の促進をはかる必要がある。

〔注〕電線の地中化進捗率は、国土交通省の2008年3月の資料によれば、ロンドン、パリ、ボンが100%、ベルリン99%、ニューヨーク72%であるのに対し、東京23区は7%、大阪市と名古屋市がいずれも4%、そして日本全体では2%でしかない。

9. ドクターヘリ事業に対する安全監査の強化

運航会社と病院を含むドクターヘリ事業組織に対し、安全監査を定期的におこなう。運航会社については航空局の年に一度の安全点検がおこなわれるが、ドクターヘリに関しては、定期航空界における国際航空運送協会(IATA)の安全監査機関IOSA(IATA Operational Safety Audit)にならって、独自の安全監査制度を創設する必要がある。

10. 安全報告の制度化

航空の安全を高める方法のひとつとして、前車の轍を踏まないためにも、過去の実例に学ぶことは非常に有効である。事故調査による原因究明の最大の目的はそこにある。それには日常経験する運航面、医療面のインシデント報告と集積が必要になるが、そのための機関として「ドクターヘリ安全情報センター」(仮称)を法令によって新設し、既存の公的組織の中に置くことを提言する。

〔注1〕新設機関の設置場所としては、定期航空のインシデント報告を受けている(財)航空輸送技術研究センター(ATEC)のほか、HEM-Netなども考えられる。

〔注2〕この種の報告は、わが国では集まりが悪い。定期航空の場合アメリカでは年間3万件的報告があるのに対し、日本では40~50件しかない。ひとつは米国の司法取引のような制度がないため、報告者本人が「航空の危険を生じさせる行為」(通称：航空危険行為等処罰法)などで刑事罰に問われるためである。この点は内部告発者を保護するための「公益通報者保護法」にならって、「安全通報者保護法」といった制度を設ける必要があるかもしれない。

〔注3〕ICAO(国際民間航空機関)は世界各国に対し「自発的安全報告制度」を設けるよう勧告している。