

【神奈川】全国に先駆けてドクターヘリ活用、年300件以上フライト-中川儀英・東海大学医学部教授に聞く◆Vol.2

35年前から有効性に注目、国の事業化に貢献

2025年2月21日（金）配信 m3.com地域版

今では全都道府県に配備されているドクターヘリ。35年も前からその有効性に注目していたのが、東海大学医学部（神奈川県伊勢原市）救命救急医学の中川儀英教授だ。ドクターヘリの先進国であるドイツを参考に効果を実地検証したことで国の試行事業を受託し、本事業化に貢献した。「最初から有効だと確信していた」。そう語るフライトドクターのパイオニアに、日本でドクターヘリが始まり普及していく歴史を聞いた。（2024年12月12日オンラインインタビュー、計3回連載の2回目）

▼第1回はこちら

▼第3回はこちら



ドクターヘリの前に立つ中川儀英氏（Facebookから引用）

阪神・淡路大震災で国がドクターヘリに関心、試行事業へ

——東海大学は川崎医科大学と並び、全国に先駆けてドクターヘリを活用したと聞きます。経緯をお聞かせください。

1990年ごろは今に比べて交通事故死が多く、どうにかして減らせないかに関心を持つ医師などが集まり、「日本交通科学協議会」（現日本交通科学学会）という会議体を運営していました。日本ではまだドクターヘリにピンと来る医師は少なかったと思いますが、世界に目を向ければドイツが1970年代に世界で初めて開始し、実際にアウトバーン（高速道路）の事故減少に貢献していました。

日本もドイツのようにできないだろうか——。こう考えた協議会はその検証を川崎医科大学と東海大学に委託し、ドクターヘリの効果を調べました。日本交通科学協議会にはのちにドクターヘリを推進していった川崎医大の小濱啓次先生や私の上司も参加していたんです。それで、川崎医大は救急車とヘリの現場到着時間を比べるなどし、私たち東海大は実際に患者さんをヘリで救急搬送して治療しました。東海大がこの研究を行ったのは、私が伊勢原市の消防

署に宿直するなどして救急隊と関係を深めた翌年の1991年です。ちょうど良いタイミングで、成績も良いものでした。

——過去の記事によると、東海大学は1999年に旧厚生省の要請を受けてドクターヘリの試行事業を始めたとあります。その端緒は1991年の委託研究にあったんですね。

ドクターヘリでの医療を経験しているのが当時は川崎医大と東海大しかなかったため、両大学が試行事業の要請を受けた次第です。

国がドクターヘリに関心を寄せるようになったのは1995年の阪神・淡路大震災にあります。この大規模災害では道路が損壊して救急車が通れなくなり、病院もまた被災したため医療を提供できない状況になりました。被災者を外に運び出し、安全な病院で治療するためにはどうすればいいのか——。消防防災ヘリが出動しましたが、当日に搬送された傷病者は1人、翌日は6人のみでした。こうした背景を踏まえて試行事業が始まり、成績が良かったことから2001年度に国の事業として正式にドクターヘリ事業がスタート。同年度に川崎医大で、2002年度に東海大でも始まりました。

容体悪化前に手を打てるのがヘリの強み

——ドクターヘリを活用した救急医療のインパクトについて、先生は当時どう感じましたか。

「これは有効だ」と最初から確信していました。日本交通科学協議会からの委託研究を行っていた際、忘れられない症例に出会いました。交通事故で骨盤骨折をした70代女性です。私たちは搬送要請を受け、隣の秦野市へ飛びました。骨盤骨折は折れ方が悪いと出血性ショックを起こし血压が下がる可能性があります。そのときは到着時に受傷からさほど時間が経っていなかったこともあって患者さんの血压に問題はなく、私たちは初期治療を施してヘリに乗せました。

しかし、搬送途中で患者さんの血压は下がっていきました。私たちは血压を維持する手当てをしながら病院へ向かい、救急現場からただちに治療できたことによって女性は一命を取り留めました。救急車で搬送すると病院まで30分ほどかかる場所でしたが、ヘリだと10分ほどでした。

おそらく、救急車だと病院に着いた時に患者さんの血压はさらに下がり、より危険な状態になっていたでしょう。ドクターヘリのスピードに改めて感心し、容体が悪くなる前に手を打てる強みを肌で感じました。

——ドクターヘリについて、試行事業からの主な実績をお聞かせください。

1999年から1年半続けられた当院の試行事業では485人の救急患者さんを搬送しました。平均すれば1日に1回は何らかの要請を受けてヘリが飛んだ計算になり、このうち55人の命が救われました。本事業に移行してからは3チーム交代制で朝から夕方まで年中無休で待機し、年間300~400件ほどフライトしました。

その後、当院が受け持つ県西部では小田原市や平塚市に救命救急センターができるなど救急医療のインフラが整備されていったため、近年の運航は年間170件ほどとなっています。

ドクターヘリ特別措置法で財政支援整い、導入進む

——先生は准教授時代に受けた取材で「最低でも1県に1機、計50機は欲しい」と話しています。2024年2月現在、ドクターヘリは全国47都道府県に57機配備されており、希望が実現した形です。

今でこそ各地に配備されていますが、本事業が始まってからの数年間はジレンマを抱えていました。ドクターヘリを経験した医師個人としてはとても良いものだと思いますが、基地病院は7カ所くらいからなかなか増えなかったんです。新しい事業でお金も相応にかかるためか、ほかの自治体が二の足を踏んでいたようです。

「早く普及してほしい」と願っていた中、2007年に成立した法律が転換点となりました。超党派の議員立法で生まれた「救急医療用ヘリコプターを用いた救急医療の確保に関する特別措置法（ドクターヘリ特別措置法）」です。へ

リの全国配備を促進するためのこの法律により、自治体への財政支援が整って一気に導入が進みました。

実は、この法律には立役者がいます。元警察庁長官の國松孝次先生です。國松先生は警察庁長官時代の1995年に銃撃され、日本医科大学付属病院の救急医療により命を救われました。國松先生はそうした自身の経験を受け、2003年に現在の認定NPO法人「救急ヘリ病院ネットワーク（HEM-Net）」の理事長に就任。以来、「救急医療で少しでも多くの命を救いたい」と尽力される中、ドクターヘリの普及には法制化が必要だと考え、政治家など関係者をお願いして回ったと聞きます。

一方、先ほど紹介した川崎医大の小濱先生は1994年にドクターヘリの関係者を集めて日本エアレスキュー研究会を立ち上げ、同会は2000年に日本航空医療学会へ改称、小濱先生は初代理事長に就任しました。ドクターヘリの導入を政府とかけあって実現させてくれた小濱先生とその普及に尽力して下さった國松先生、このお二人はドクターヘリ黎明期には欠かせない人物です。

◆中川 儀英（なかがわ・よしひで）氏

1987年東海大学医学部卒。1990年同大救命救急センターに入局し、救急医療の発展に尽力。地元消防署に宿直して救急隊との関係を深め、2002年からは同大でドクターヘリも活用。2005年同大救命救急医学准教授、2018年同教授。2024年救急功労者表彰総務大臣賞を受賞。

【取材・文＝医療ライター庄部勇太】

記事検索

ニュース・医療維新を検索

