

第3章 ネイティブ・エア・サービス

1 アメリカン・ネイティブによる創業

アリゾナ州は面積 295,293 k m²、人口は 600 万。言い換えれば日本の 8 割近い広い地域に日本の 20 分の 1 ほどの人が住む。人口過疎、医療過疎は当然のことだが、それゆえに、ここでは 5 つ以上の航空医療プログラムが稼働しており、55 機のヘリコプターと 35 機の飛行機が飛んでいる。前章のエア・エバック・サービス社もそのひとつであった。

エア・エバックに次いで大きいのが、同じ日の午後われわれの訪ねたネイティブ・エア・サービス社である。フェニックスの隣町メサに本社を置き、州内 11 ヶ所の拠点から 16 機の救急ヘリコプターを運航している。

本社には経営管理部門はもとより、ヘリコプター全機の動きを統括する運航管理部門、医療クルーの教育訓練部門、そして飛行料金の回収部門がある。

親会社は大手ヘリコプター会社のオムニフライト社。つまり、ネイティブ・エアも前章のエア・エバック同様、本来は私的なベンチャー企業だったが、後にオムニフライトの傘下に入ったものである。

ネイティブ・エアは 1995 年 8 月、飛行機 1 機だけで救急事業をはじめた。今では年間 1 万回を超える出動要請を受け、6,500 人の患者搬送にあたっている。CAMTS の認定も有する。

その企業哲学は「サマリタン精神」で、地域に密着して地域のために役立ちたいという創業者リチャード・ヒープの思想に発する。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——すなわち先住民族で、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どっていた。

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となる。アリゾナ州は別称アパッチ州 (Apache State) とも呼ばれるが、この創業者がアパッチ族だったかどうかは分からない。けれども、みごとな敢闘精神はうかがえるところである。

2 創業と発展

1995 年、ヒープはいろいろ研究の結果、なんとかやっつけようという目処がついたところで、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

のであった。

当初の本拠地はフェニックス近郊のウィリアムス・ゲートウェイ空港である。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、彼は2機目のジェットストリーム31を買い入れ、97年にはヘリコプター・パイロットのマット・コーフェイと知り合った。コーフェイはヒープの救急事業にヘリコプターを導入するよう提案してきたのである。それから間もなくオムニフライト社と提携することになり、同社から2機のベル206Lロングレンジャーをパイロット、整備士つきでチャーターした。さらに翌年には3機目のロングレンジャーを追加した。

以後ネイティブ・エアは何年にもわたって機材と拠点を増やしつづけ、アリゾナ州最大の航空医療会社となった。同時に量的な拡大ばかりでなく、救急医療の質の面でも、従業員のプロフェッショナルリズムと現場でのすぐれた治療技術によって名声を博すようになった。

3 オムニフライトの傘下へ

ネイティブ・エアの発展ぶりを見たオムニフライト社は2004年、単なる業務提携ではなく、同社を買収し、みずからの事業部門として経営することにした。この合併が行なわれたのは同年10月末のことで、当時ネイティブ・エアの従業員は200人以上、運航機はヘリコプター11機、飛行機5機で、航空医療事業としてはアリゾナ州最大の規模であった。

無論これらの人材も機材も、そっくりオムニフライトの傘下に入ったが、オムニフライトは賢明にも、アリゾナ州内の運航についてはネイティブ・エアの名前をそのまま残すことにした。ネイティブ・エアの地域医療に対する貢献ぶりが高い評価を得ていたからである。とりわけ救急患者に対する丁寧かつ迅速な対応ぶりと、医療面での質の高さ、そして安全性である。

こうした評価は、どの救急医療会社にも同じように見られる。しかし、もうひとつネイティブ・エアの違いは、地域の安全を守るために無償でも航空機を飛ばすことである。

ちなみに、オムニフライト社は1962年、万年筆で有名なダン・パーカーが設立し、3人乗りのベル47小型ピストン機でヘリコプター事業に着手、さまざまな分野で事業を展開してきた。この間ダン・パーカーはニクソン政権に参加、戦場の負傷兵が短時間のうちにヘリコプターで救出されたときは回復の見込みが高いという「ゴールデンアワー」の考え方を知って、それを平時の国内で事業化しようと考えた。そこから彼は、社内に救急事業部門をつくり、飛行機とヘリコプターを使って航空医療に乗り出した。

オムニフライトとネイティブ・エアの合併は、米国内最大かつ最良の航空医療企業が誕生したことになる。新会社はヘリコプター55機と飛行機5機を米国内14州で航空医療のために運航することになった。

4 ネイティブ・エアの現状

ネイティブ・エアのアリゾナ州内の拠点は11カ所。拠点毎にパイロット4人、整備士1人、ナースとパラメディックから成る医療クルー3～4組が配置され、交替で24時間の即応体制を敷いている。

フェニックスの市内および近郊では、外傷に対する救急出動が最も多い。この地域にはレベル1の高度外傷センターが5カ所に存在する。逆にへき地では、たとえばホワイト・マウンテンの標高2,000mの山中にある拠点やコロラド川に沿った拠点では病院間搬送が多く、ラスベガス、フェニックスの大病院へ患者を搬送する。ときにはカリフォルニア州まで飛ぶこともある。

これら全てを合わせて、ネイティブ・エアは毎月900～1,000人の患者を搬送している。この出動件数は今後さらに増えてゆくものと見られる。というのは、この地域の人口が増えているからで、高温の上に雨が少ないにもかかわらず、エアコンの普及によって住みにくさがなくなった。そのうえ生活費が安いので、引退した高齢者が住みつくようになり、そのサービスのために若者も増えて人口が急増しつつある。米国内でも人口増加率の高いところは、アリゾナ州とネバダ州である。

それにつれてフェニックス周辺の道路が混雑するようになり、市内でもラッシュ時などは救急車で1時間もかかることがあり、ヘリコプター救急の必要性はますます高まる傾向にある。また、へき地で大けがをした人がフェニックスの外傷センターへ飛ぶためにも、飛行機やヘリコプターが呼ばれる機会が増えてきた。

使用機は上述のように、当初ベル・ロングレンジャーが使われた。しかし間もなくユーロコプター機に変わり、現在ではアグスタA119コアラ単発機1機を除いては全てユーロコプター機ばかりである。他に3機のピラタスPC-12ターボプロップ機がある。

ユーロコプター機はAS350B2とAS350B3が合わせて12機。基本的には、これが毎日の救急飛行にあたっている。しかし最近、新しいEC135双発機を導入、危険度の高い周産期の母体搬送や新生児搬送に使いはじめた。なおコアラはオムニフライトとの合併前に購入したものだが、高速で航続距離が長いため、ホワイト・マウンテンの山中やへき地の救急に使っている。

5 水死者の救護に乗り出す

アリゾナ州は砂漠地帯であるにもかかわらず、カリフォルニア州やフロリダ州と並んで、水の事故が多い。2000～02年の間にフェニックスとその周辺で566件の水の事故が起こり、180人が水死した。うち75人が子供である。そこでネイティブ・エアは警察や救急機関などに働きかけ、ヘリコプター1機を使って溺水防止のキャンペーンに乗り出した。

飛行機の胴体に、プールの回りに柵をめぐらすことや子どもは必ず水泳訓練を受けてからプールに入ること、さらに溺れた後の救急処置までが描かれていた。このヘリコプターが初めて公開されたのは2003年3月、水泳シーズンが始まる「水泳監視員の日」(Water

Watcher Day) で、水に溺れたときはヘリコプターを呼ぶのが最適というキャンペーンを展開した。

このとき中部アリゾナの水死防止協議会の会長は、地元パラダイスバレー病院の理事長であった。この人は、実は自分の子どもがプールで水死した苦い経験を持つ。彼はプール開きの行事にやってきた救急ヘリコプターを見て、これこそは最適のキャンペーン手段であることに気がついた。子どもはヘリコプターが好きだ。ヘリコプターに惹かれる。すると親も関心をもつようになるので、ヘリコプターは影響力のある広報手段になると感じた。

これに警察が協力し、ヘリコプターによる広報活動がはじまった。のみならず実際に多くの溺水者を救護した結果、水の事故は 462 件に減り、水死も 172 人となった。先の数字にくらべて余り減ったようには見えないが、この地域の人口が毎年 3.5% ずつ増えていることを勘案すべきであろう。

またアリゾナ州はグランド・キャニオンで有名だが、人の近づけないような原始地帯も多い。そんな山や谷の中へ入ってゆくハイカーや登山者が後を絶たず、途中で道を迷ったり怪我をしたりする。そんなとき捜索と救難に当たるのはアリゾナ州公安局 (DPS) だが、出動が間に合わないときはネイティブ・エアが無償で飛行機やヘリコプターを飛ばし、空からの捜索にあたる。そして近くに広い場所があればヘリコプターを降ろして遭難者を救護する。これも地域貢献の一環である。

たとえば、あるとき行方不明になったハイカーを長時間にわたってヘリコプターで捜索、けわしい谷底に倒れているのを発見した。そばには着陸できそうなところはない。やむを得ず 1 km ほど先の谷の上に着陸、そこから 2 人のナースが医薬品を背負って遭難者のところへ崖を下っていった。近づいて見ると大けがをしており、意識もなくて、緊急の治療が必要だった。2 人はヘリコプターを呼んだ。ベル 206 は地面に着けないまま、岩の上にホバリングをしながら、2 人のナースがけが人を機内へ押し上げた。



AMTC 展示会場に飾られたネイティブ・エア機

6 ネイティブ・エアの雇用条件

ネイティブ・エアの現場出動クルーは専門家としての職業意識に徹している。患者に対して丁寧に接し、元気づける言葉をかけるのはもとより、治療技術においても高い質を有し、自信と余裕をもって任務を遂行する。それというのも社内で徹底した教育訓練が行なわれているからである。

オムニフライトには会社全体を通じて広範な訓練研修プログラムがあり、社員は常にそれらを受講する。心臓病、早産児の蘇生、小児救急、多発外傷などの重症の傷病に対する訓練コースがあって、それぞれに専門の教官が付き、教材が用意されている。

さらに本物の人体かと思われるようなシミュレーション・モデルがあって、実地同様の研修を受けることもできる。このモデルによって実際の症状を模擬しておき、受講生は自ら判断して治療に当たることとなる。

こうした社内訓練を前提として、ネイティブ・エアが採用する社員は、次のような条件が要求される。

(1) パラメディック

ネイティブ・エアのパラメディックは、パートタイマー以外の常勤者として雇用した場合、24時間シフトで毎月10シフトの勤務につく。その任務は次の通りである。

プレホスピタルの段階で患者の容態を迅速かつ的確に診断する。この場合、必ずしも医師などの直接の指導監督があるわけではなく、あらかじめ定められたプロトコルに従い、自ら主体性をもって病状を判断する。しかも周囲の条件は診察室や手術室といった静かな設備の整った場所ではない。路上の交通事故の現場や山中の遭難現場など、さまざまな悪条件下での業務になる。

そのとき使用する医療器具や医薬品の整備、保管、補給などもパラメディックの責務である。さらに通信機器も重要で、これにより病院、医師、ヘリコプター、救急車、救急機関などとの連絡通信を行なう。

任務を果たしたあとでは記録文書を作成する。この文書は患者のその後の治療に使われる一方、医療保険などの給付金請求の根拠ともなる。社会的な広報活動も重要で、一般公衆のさまざまな会合に出かけて行ってヘリコプター救急に関する報告書、説明、講演などを行なう。また自らも各種の会合に参加して、一般的な地域の収集に努める。むろん顧客へのサービス精神も忘れてはならない。

そこで、入社資格は次の通りである。

- 少なくとも3年、できれば5年程度のALS実務経験を有すること。さらに望ましいのは救急飛行経験を有すること。
- NRP、ACLS、PALS、BLSの資格
- BTLS (Basic Trauma Life Support) の資格
- 米国登録パラメディック

- アリゾナ州パラメディック資格
- ほかに望ましい資格は CCEMT-P、FP-C の資格、EMS の認定証明、また ACLS/PALS/NRP/TNATC の教官資格

(2) フライトナース

ネイティブ・エアのフライトナースは、パートタイマー以外の常勤者として雇用した場合、24 時間シフトで毎月 10 シフトの勤務につく。入社希望者は、少なくとも 3 年以上の救急医療の経験をもち、次のような資格が求められる。

- 現在有効な ACLS, PALS, NRP, BLS の資格
- 上級トラウマ証明——すなわち TNATC または ATLS
- アリゾナ州の正看護師の資格
- さらに望ましい資格は CFRN、CCRN、または CEN

(3) ヘリコプター・パイロット

ネイティブ・エアのヘリコプター・パイロットは 12 時間シフトで 7 日 ON、7 日 OFF の勤務をする。必要最小限の資格は次のとおりである。

- ヘリコプター操縦経験 1,500 時間
- ヘリコプター機長時間 1,000 時間
- 夜間の機長時間 100 時間
- タービン・ヘリコプター飛行時間 500 時間
- 計器飛行証明

なお入社してから実際の搭乗配置につくのは飛行経験が 2,000 時間を超えてからである。ほかに望ましい資格は次のとおり。

- AS350B2 または AS350B3 の操縦経験
- 救急飛行経験

(4) 整備士

ネイティブ・エアのヘリコプター整備士としての必要最小限の資格は次のとおりである。

- 機体および原動機の整備資格 (A&P ライセンス)
- 自分自身の工具箱を所持していること。工具はメートル単位とインチ・ポンド単位の 2 種類
- 5 年以上のヘリコプター整備経験

(5) コミュニケーション・スペシャリスト

ネイティブ・エアのコミュニケーション・スペシャリストの必要最小限の資格は、EMT または同等以上の知識を有すること。

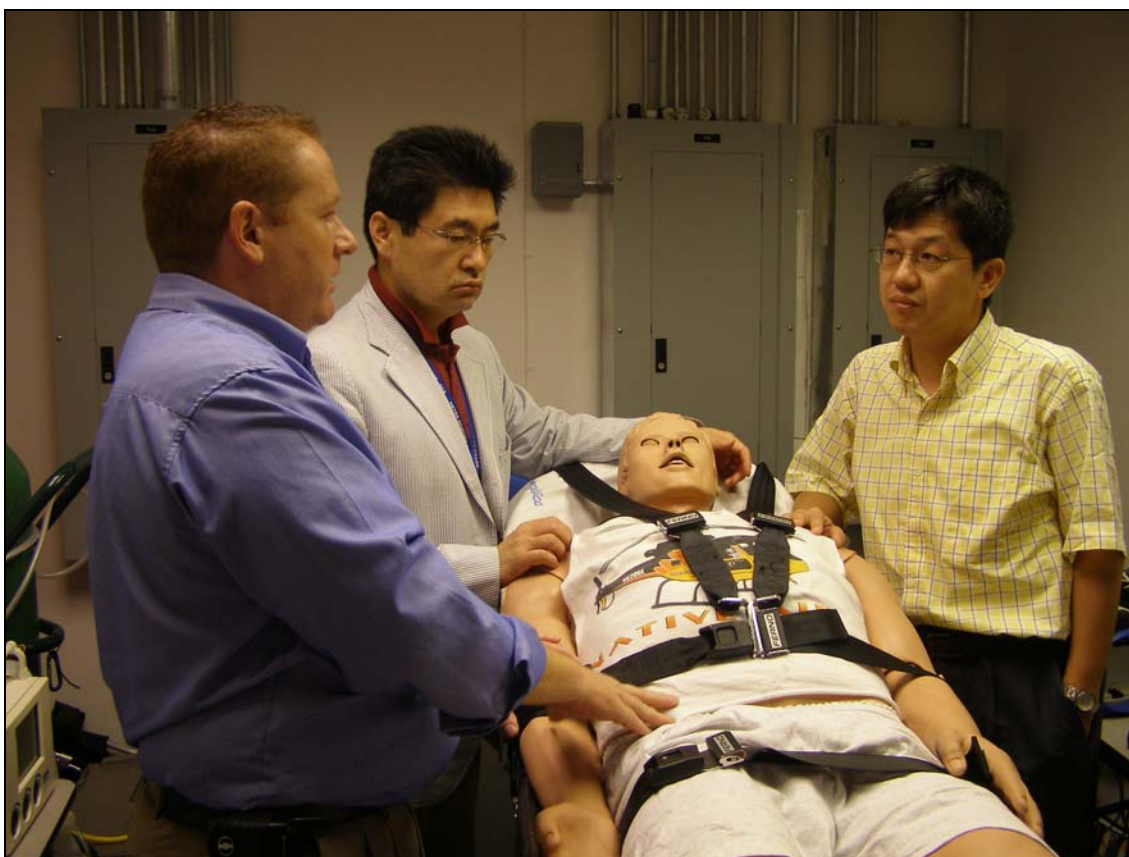
(6) 救急料金回収係

ネイティブ・エアのヘリコプターや飛行機による救護料金の回収にあたるスタッフは、契約担当者を助けながら、NAAA の規則に従って業務を行なう。また連邦政府の定めるケア・プログラムの全ての要件に従わねばならない。その資格は、次のとおり。

- 救急料金の回収業務について5年以上の経験
- メディケア、メディケイド、AHCCCS (注：下記)、民間医療保険、自動車賠償保険などの知識
- 顧客への接遇、および電話の対応が丁寧であること。
- タイプライター、コンピューター、コピー機、テンキーなどの各種事務機の操作ができること。

[注] AHCCCS : Arizona Health Care Cost Containment System

アリゾナ州の年収 18,000 ドル以下の住民のために低価格の保険を提供するメディケイド・プログラム。現在 90 万人がこの適用を受けているが、これはアリゾナ州の人口の約 16% に相当する。



ネイティブ・エアで人体シミュレーターを前にパラメディックの訓練について説明を聴く