

平成十九年七月三日提出
質問第四八一号

救急医療用ヘリコプターの財源等に関する質問主意書

提出者 前原誠司

481

救急医療用ヘリコプターの財源等に関する質問主意書

一 一九九九年（平成十一年）十月、試行的事業として岡山県倉敷市の川崎医科大学附属病院高度救命救急センター他一カ所において開始された、厚生労働省によるドクターヘリ事業は、二〇〇一年から同省の特別枠である、五ヶ年計画の「メディカルフロンティア戦略」の一つとして位置づけられていたが、どの程度の規模を考えておられたのか。また、この戦略の進捗状況は如何か。

二 ドクターヘリの配備される医療機関については、第三次医療機関とし、厚生労働省が指定するものではなく、各都道府県からの要請によって実行するものではないか。

三 六年が経過した今日、この度初めて「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」として制定され、この法文にある「救急医療用ヘリコプター」とは、第二条にある、「救急医療に必要な機器及び医薬品を搭載し、病院の敷地内若しくは当該病院の医師が直ちに搭乗できる場所に配備すること」とあるため、これは救助や消火など多目的に使用される全国に七一機配備されている消防防災ヘリコプターは現状では対象外であり、「ドクターヘリ」のみを指すことになるものなのか。

四 次に、この法文の附則に、「施行後三年を目途として診療に要する費用の負担の在り方等を勘案し、所

要の措置を講ずる」とあるが、これは国民負担を前提としているのか。そうである場合、国民に選択の余地はあるのか。

五 この特別措置法の施行について、いくつかお尋ねしたい。阪神・淡路大震災での経験からプリベントル・デス（防ぎ得た死）をなくすことと医療格差等の是正を目的として始まったドクターヘリが、現在まだ十道県一カ所でしか行われていない原因は何か。

また、この度の法制化で、どのような長期的計画のもとに、財源についてはどのように考えているのか明確にお示しいただきたい。

六 次に、すでに消防防災ヘリはほぼ全国に七一機が配備され、年々出動件数が増加し、平成十七年の統計によると、出動した災害活動件数のうち、救急事案が、二千四百九十二件となっている。消防防災ヘリは、先ほども述べたように、その他にも火災で千六百一十一件、救助で千四百八十件、その他地震や風水害の調査などでも出動しており、合計五千三百五十五件となっている。

特に、山岳地や高速道路などにおける多重事故などの際には、ドクターヘリとは異なって、救助隊員がヘリから降下し、負傷者を機体に装備されているホイストによって機内に収容し、直ちに医療機関に搬送

する、ということを消防防災ヘリで行っている。つまり、救急の前に救助を行う、というのがドクターヘリとの違いで、ドクターヘリが今後増えた場合、この消防防災ヘリとの役割分担が極めて重要な課題となるわけで、この点について厚生労働省と総務省消防庁はどのような見解か。

七 次に、ドクターヘリの財源に関して、現在一カ所当たり国と県との半分ずつの負担で約一億七千万円の事業補助が行われている。現在は補助事業だが、この法律によつて、今後実施数が増えていった場合にこの事業が存続できるか。つまり、都道府県や国民に負担が回される可能性は如何。

ドクターヘリ事業を現在行っている医療機関は、県立が一カ所、独立行政法人が一カ所の他は、すべて私立の医療機関となっている。この約一億七千万円の用途については、すべてこのドクターヘリのために使われ、かつ監査も当然行われていると思うが如何。

八 現在の事業補助の中から医療機関にも、二千八百万円が支払われているがその目的は何か。現在事業が行われている一カ所については、搭載する救急用資器材についての負担が、医療機関であったり、また運搬するヘリ事業会社であったりと、基準が不明確であるが、厚生労働省の見解は如何。また、搭載する資器材の保守・管理までを、医療については素人であるヘリ事業会社に任せているとの話したが、その責

任体制についてはどのような見解か。

九 また、当初スタート時点では、事業会社が購入して修理改造を行ったドクターヘリは、年間出動を二百五十回と想定して一カ所あたり一億七千万円の事業費を算出したものだが、六年後の現在では平均して四百八十回、多いところでは六百五十回弱、つまり倍の出動となっている。現在全てを輸入機に頼っているヘリ事業会社は、機体価格の上昇と、燃料費の高騰に苦しんでいると聞いている。しかし、「人命を救う」という崇高な目的使命のために日夜努力されており、スタート当時と比較すると、ある機種については機体価格が倍以上になっている。加えて為替で極端な円安という問題も重なり、保険料、利息、税金の大幅上昇という形で跳ね返って、このままではドクターヘリ事業そのものが危ういという状況となっており今後の対応は如何。

十 ヘリ業界の二〇〇七年度問題とも言うべき、ベテランパイロット、整備士等の大量退職、また若手育成等で今後の課題が山積している。若手育成のために法制化を機に、一カ所あたり一億七千万円という数字を、事業会社等の実態調査をした上で、金額の見直しを必要があるのではないか。厚生労働省の見解は如何。

ヘリコプターは、航空機の特長として空中停止ができ、人命救助においては大活躍されており、大災害時、例えば新潟県中越地震においても、自衛隊は大量の食糧、飲料、衣料を滑走路もない山間地に直ちに空輸した他、各地から集まった消防防災ヘリ、同じく広域応援にかけつけた警察ヘリなどが、多くの孤立した人たちを救助し、負傷者や急病人を医療機関に搬送したりと、その活躍は目覚ましい。

過去においても、日本の経済発展のために、ダム建設や電力施設の建設、また雲仙普賢岳噴火災害後の緑化事業などで、ヘリ事業会社は日本社会に大きな貢献をした。

国が自ら率先して価格の安いヘリコプターを開発し、低コスト化が実現できると思う。また、安全運航を保障する機器の開発、また天候不良時など安全運航が可能となるような規制緩和が行われれば、同様に低コスト化につながる。わが国におけるヘリコプターの有効活用を更に進めるためには国は本格的な取り組みが必要と思うが見解は如何。

右質問する。