
64名を救出したヘリコプター

(J・レスキュー編、ドキュメント東日本大震災、イカロス出版、東京 193-206, 2011)

2012年2月24日、災害医学抄読会 <http://plaza.umin.ac.jp/~GHDNet/circle/>

1. はじめに

2011年3月11日に発生した東日本大震災では、マグニチュード9.0の地震が発生し、北海道から沖縄まで日本の太平洋沿岸全域に大津波警報、津波警報、津波注意報をもたらした。今回は被災地の宮城県沿岸部で救助活動を行った、緊急消防援助隊 航空部隊 愛知県防災航空隊の活動の経験を記録している。

2. 夜の中、名古屋から福島へ

年度末の2011年3月11日、愛知県防災航空隊のヘリコプター、ベル412EP「わかしゃち」は、山間部で航空救助訓練を行っていた。震災発生後に愛知県の津波の危険性が下がり、防災局長の支持で緊急消防援助隊の出動に切り替えた頃には既に日が暮れており、出動すると夜間の飛行になることは確実であった。

消防防災ヘリコプターの運航は原則的に日没までとなっている。しかし、愛知県防災航空隊には夜間運航に必要な機器が装備されているなど、夜間にも被災地に向かえる条件を満たしている数少ない防災航空隊であったため、日没後の19時25分に名古屋空港の航空隊基地を出発した。

。

3. サーチ・アンド・レスキュー

震災翌日の12日朝から、救助活動が始まった。宮城県災害対策本部から受けた最初の指令は地区も要救の指定もなく、とにかく飛んで、見つけ次第救助せよ、という正にサーチ・アンド・レスキューの内容であった。救助方法は、要救を発見次第隊員をホイスト降下させ、一人ずつヘリに乗せ燃料の続く限りひたすらピストンで搬送するというものだった。中には家族を分断して運ばなければならないケースなどもあり、現場での判断が問われる場面も存在した。

現地では1回の派遣で2週間滞在し、合計64名の生存者を吊るし上げ救助した。しかし、生存者の64名は全員最初の3日間で救助されており、このことから人命救助は発災直後の3日間が重要であることを示唆している。

4. 現場の地形の予測がつかない

今回の救助活動において、ヘリが地上に着地して救助が行えたのは、小学校から14名を救出した1件の事案みである。瓦礫の山であったり、ベランダにいる被災者を救助したりするような被災地の地形は非常に予測がつきにくく、木々の中のスペースに隊員をおろす山岳救助に似た点が多く見られた。中にはALSの患者など、吊り上げるのに担架が必要な事案もあり、こういった事例においてはホイストでの救出が不可能なこともあった。

5. 現場上空、複数期間の航空機が密集

発災直後はどの機関の航空隊も任務はサーチ・アンド・レスキューであったため、救助活動現場上空に数多くの救難ヘリが密集するという事態も発生した。本隊のサーチ・アンド・レスキュー中に自衛隊から活動空域に関する無線が入ることもあった。基本的に1機2機の連携で活動する消防防災ヘリと、編隊で作戦を遂行する自衛隊機では活動様式も大きく異なり、これらの複数機関が同じ現場に集まる事態ははじめての経験であった。

6. 被ばく許容量

14日昼前に、福島原発3号機で水素爆発が起きた。この原発事故は、運航事業を民間に委託している防災航空隊に困惑をもたらした。

愛知防災が運航を委託している事業機の航空クルーの被ばく許容量は累積値0.5mSvであり、これでは消防活動などとても行える状況ではなかった。そのため、実際自隊の判断で帰ってしまった航空隊も存在した。しかし、本隊は会社の了承を得て、基準値を超える被ばく量であっても救助活動を継続した。防災ヘリのライセンス区分は自家用であるため、事業用の基準を適応する必要はない、との判断によるものである。