

- ・ライフライン：電気は自家発電に切り替わっている。水道・ガスは問題なし。
- ・傷病者については、軽傷者が多少来院し始めている。混乱は特にない。

12:42 静岡県立総合病院 DMAT は災害医療調査ヘリにより、静岡市内の被害状況を調査ヘリ離陸

12:54 EMIS（お知らせ）により現地本部立ち上げについて情報発信。（別紙）

13:06 ヘリ着陸

静岡県立総合病院 DMAT より DMAT 現地本部へ静岡市内の被害状況を報告。

- ・倒壊家屋多数見られる。
- ・火災も散見される。
- ・道路寸断箇所も多く、安部川にかかる橋も落ちている。
- ・医療ニーズはかなり多くあるものと思われる。

13:16 EMIS（お知らせ）により静岡市内の被害状況及び災害医療調査ヘリ訓練の終了について情報発信。（別紙）

【訓練終了】

13:10 災害医療調査ヘリは、静岡ヘリポートへ向け離陸。

13:15 着陸後、給油。

14:05 静岡県立総合病院ヘリポートへ着陸。

14:10 災害医療センターへ向け離陸（河口湖経由）。

14:45 災害医療センターヘリポートへ着陸。

14:55 東京ヘリポートへ帰投。

13. 検証

1) 航空会社（代表幹事航空会社）による使用ヘリコプターの調整

今回の訓練では、事前に調整済みであったため当然スムーズであったが、今後抜き打ち的な訓練を行い、災害医療センター → 幹事航空会社 → 派遣航空会社の決定・使用ヘリコプターの決定までの所用時間等を検証する必要がある。

2) 派遣先決定までの調整項目

今回は到着してからの情報収集であったが、発災時には派遣先決定後、建物・ライフライン等の被害状況を出発までに可能な限り確認し、相応の準備をして調査に向かう必要があると思われる。

3) 要請からヘリコプター到着までの時間経過

今回は要請(10:35)から到着(11:45)まで1時間程度であったが、実際の派遣時には更に時間がかかるものと思われる。

但し、今回は派遣先・派遣人員が全て決定した状況での訓練であったため、実際の調整時間を考慮すると要請から到着までどのくらいの時間が適当か、さらなる検討が必要と思われる。

4) 搭乗人員・携行資機材の搭載量の確認

今回の機体はパイロット等を除く乗員が6～9名であり、乗員4名+資機材でも全く問題はなかった。今回、資機材として緑バッグ1個を持参したが、必要性は薄いように思われた。

災害医療調査という目的を考えると、今回持参した衛星携帯電話・インターネット接続可能なPCは必須であり、更に飛行中に被害状況等観察するための双眼鏡・撮影機材等あればなお有用と思われる。

5) 災害医療センター災害対策本部と航空機との連絡手段

今回の訓練では、災害医療センター本部より朝日航洋経由で調査ヘリ機内への航空無線による通信を実施する予定であったが、朝日航洋→調査ヘリへの通信が上手くいかず、通信ができなかった。

朝日航洋に確認したところ、朝日航洋の通信担当者の失念によるものと思われるとのことで、注意を促した。

また、朝日航洋の航空無線設備は関東では、茨城県筑波山にしかアンテナがないとのことで通信が不可能な状況も考えられるとのこと。

6) 災害医療センター災害対策本部と被災地自治体との連携

派遣先災害拠点病院の決定に際して、大きな役割を果たすものであるが、決定後も緊密な連絡を行い情報共有をしていくために、確実な通信手段及び担当者の確保が重要となる。今回は事前に調整済みであったため混乱はなかったが、実際の発災時には統括DMAT資格保有者をいち早く被災地自治体の災害対策本部へ入れるための手段の検討も必要である。

7) 災害医療センターと派遣先災害拠点病院との連携

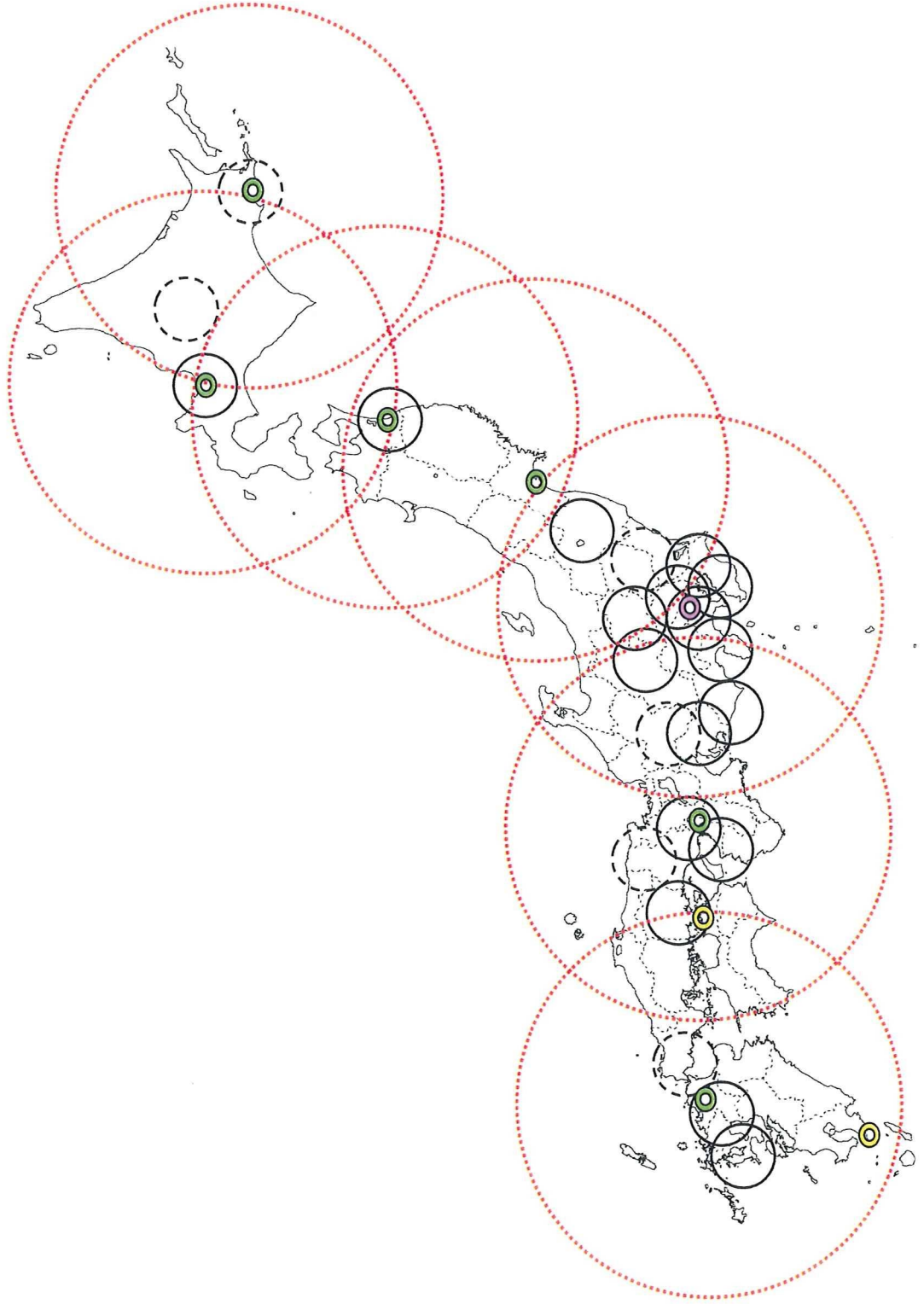
今回の訓練では、災害医療センター派遣チーム到着後、静岡県立総合病院のDMATチームがヘリにて調査を行うという設定であった。

災害医療調査という目的を考えると、派遣先決定後、災害医療センターから派遣先病院へ派遣チーム到着までの間に可能な限りの調査(被害状況・被害地区・医療需要等)を依頼することが、派遣チーム到着後の調査においても有意義であると思われる。

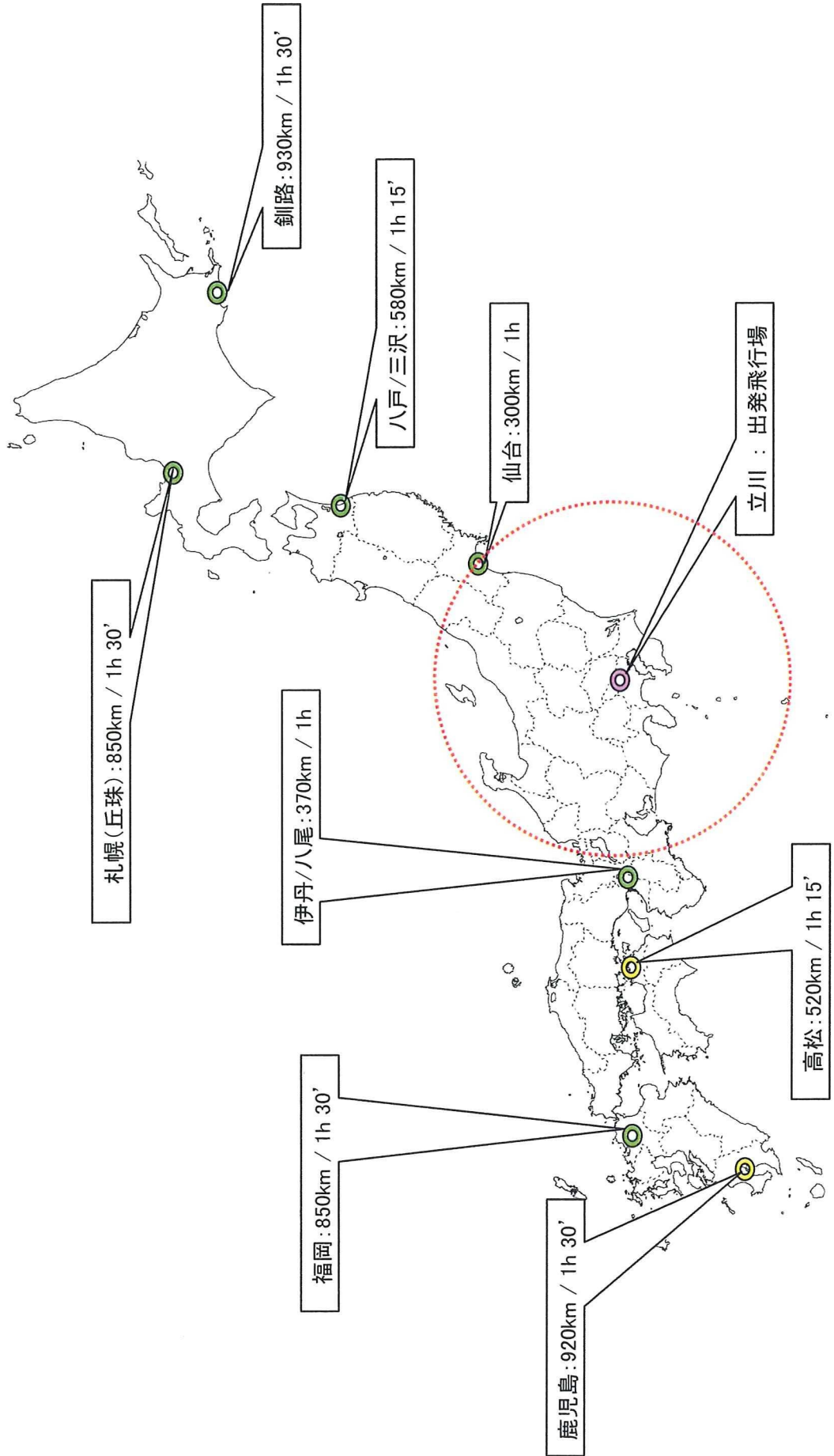
8) 運用管理要綱の検証

第9条・10条に規程する「他施設の職員の派遣」について、今回は未検証であるため、検証が必要である。

地方各拠点飛行場の検討



立川飛行場から各地方拠点飛行場までの距離／所要時間



固定翼機入手の可能性

1. 民間機のチャーター

<検討するうえでの設定条件>

- > 航空運送事業免許を受けた事業者によって運航されていること。
- > D-MATの編成および装備から、人員が最低5名は乗れる座席があること。
- > その他に必要な資器材が搭載できるカーゴスペースがあるか、機内に持ち込みができること。
- > 定期航空路線の運航などで使用されている機材以外であること。
- > 東京近郊に常置されているか、1時間以内で立川飛行場まで飛来することができること。

(1) 小型ジェット機

- ◆ セスナ560 サイテーションV(朝日航空/中古屋)：7名、巡航速度 796km/h ⇒ 3機 *滑走路長不足により着陸付加
- ◆ MU-300(ダイヤモンド・エア・サービス/中古屋)：7名、巡航速度 719km/h ⇒ 1機
- チャーター料金(概算) 700千円/時間

(2) プロペラ機

- ◆ フェアチャイルド・スウェルンジェン・マーリン4(昭和航空：八尾(大阪))：8名、巡航速度 498km/h ⇒ 1機
- ◆ セスナC208 キヤラバン(朝日航空、第一航空：八尾)：8名、巡航速度(最大) 341km/h ⇒ 4機 航空測量用。機材取外しに3~4h
- チャーター料金(概算) 確認中 500千円/h(フェアチャイルド)、300千円/h(キヤラバン)

2. 自衛隊機による協力

(1) 陸上自衛隊

- ◆ LR-1 (MU-2) (立川、仙台、八尾) : 5名、巡航速度 445km/h
 - ◆ LR-2 (キングエア350) (木更津、北宇都宮ほか) : 8名、巡航速度 555km/h
- (2) 海上自衛隊
- (3) 航空自衛隊
- ◆ U-4 (ガルフストリームIV) (入間) : 19名、巡航速度 マッハ0.8

3. 海上保安庁機による協力

- ◆ キングエア350 第2管区(仙台基地)
- ◆ キングエア300 第9管区(新潟基地)

※ 出発基地を羽田空港に変更できる場合には、上記以外の機種(小型ジェット機)による協力受けの可能性あり。ただし、立川飛行場の滑走路長の関係で、必ずしも着陸できるとは限らない。

立川飛行場を利用する際の課題

1. 自衛隊専用飛行場であることから、特に民間機をチャーターする場合には、事前調整によるスムーズな使用許可、着陸許可が出るようにしておく。
2. 滑走路長が必ずしも長くない(900m)ことから、中型以上の飛行機の離着陸は困難である。
※ 各機種ごとの離着陸時における必要な滑走路長を確認し、可否を事前に確認しておく。
3. 着陸料、施設使用料などについて、防衛省との間で減免手続きを事前調整しておく。
4. D-MATの要員および車両の駐屯地内立ち入り許可(入門手続き)について、事前調整をしておく。
5. 自衛隊機以外の飛行機を使用する場合のスポット(駐機場所)調整手順を確立しておく。

その他の検討事項

1. 民間機のチャーターについて、包括的な契約を事前に締結しておく。(調査ヘリの枠組みを活用して)
※ ヘリ運航会社≠飛行機運航会社、多くの飛行機運航会社＝3名乗り程度の小型飛行機を所有しているのみ
2. 地方各拠点飛行場の代替飛行場を検討しておく。
※ 確実に各拠点飛行場へ進出するためには、IFR(計器飛行方式による飛行)となる。この場合は、航空法上の定めにより、代替飛行場を指定しなければならぬ。
3. 地方拠点飛行場における現地調達の「調査ヘリ」との連携要領(要員、資器材の乗換えなど)を検討しておく。
※ 進出だけならばできるが、現地でヘリがVFR(有視界飛行)で飛行できない気象の場合は? などなど

