

山下 克至（藤沢市消防局）

1. はじめに

近年、救急出動件数はこの20年間で219万件増え、救急車の現場到着時間は全国平均で、2004年度と2024年度を比較すると3.4分延伸し、救える命が救えない恐れがあるとして、「救急需要対策」に取り組む消防本部が増えている。

同様に救助隊が現場に到着する時間も遅れ、要救助者は水面で浮いて待つ時間が長くなることも想定され、水難学会のウイテマテにも少なからず影響があると考えられる。そんな中で、救急車の現場到着時間を短縮するために消防本部で取り組む様々な事例が、水難現場にも有効であることも考えられる。

本発表では、水難学会指導員の皆さまに知っていただきたい、これらに関連する事例を紹介する。

2. 近年の消防救急の現状と対策

(1) 消防救急を取り巻く状況（消防救急の現状）と救急車の現場到着時間

- 1) 救急出動件数と救急車の現場到着時間の推移
- 2) 消防救急体制
- 3) チェーンオブサバイバル（救命の連鎖）

(2) 救急需要対策の取組

- 1) 救急出動体制の強化 [救急隊増隊、日勤救急隊、救急業務の効率化（消防救急DX、LIVE119）]
- 2) 救急出動件数を抑制する取組 [救急車の適時適切な利用の啓発、#7119]
- 3) 心肺蘇生ガイドラインの見直しとバイスタンダーの活躍

5年に一度行われる心肺蘇生の国際的な見直しが2025年に行われ、現在国内における心肺蘇生法の見直しが行われている。一時期、胸骨圧迫のみでも一定の効果が確認できるとして、人工呼吸は行わなくてもよいとされていたが、溺水時はやはり人工呼吸実施時の蘇生率が高いというデータが多くあるとして、極力行うという方針に変更する見込みである。

全国的に、周囲にいた者が心肺蘇生を実施した場合と実施しなかった場合では、蘇生率が大きく異なることから、救急車の現場到着時間が延伸する恐れがある状況では、バイスタンダーと人工呼吸の重要性がさらに増すことが想定される。

4) その他

地域によっては、医療機関側の制度（選定療養費）を救急車の利用抑制に活用しているが、これは救急車の有料化とは異なるが、救急車を呼ぶ際に一旦考えるきっかけとなり、実施自治体においては軽症の割合が減っているとの報道もあり、新たな取組として注目されている。

3. 「ウイテマテ」への影響の考察

(1) ますます高まる「ウイテマテ」の重要性

2025年の出動件数をみると、各消防本部の様々な取組で、救急出動件数が抑制できるかもしれないという可能性が見えてきている一方、救急車の現場到着時間（平均）は、各県別のデータを見ると、最短と最長で約5分異なり、出動件数や救急隊の数・配置、道路状況、地勢など地域差が大きい。

救急車の現場到着時間の延伸は、水難救助のプロが水難現場にたどり着くまで、浮いて待っている時間が長くなる恐れがあり、浮いて待つ技術の重要性が、さらに高まることが推測できる。

沈んでしまった要救助者の救出や捜索は非常に困難で、さらに生き返らせることは現代医学の技術をもってしても非常に困難であることから、水難事故防止の取組に加え、ウイテマテの技術を広めることの必要性はさらに高まると推測される。

(2) さらに必要な「シン・ウイテマテ」

実際のレジャーでは、ライフジャケット着用による水難事故防止の取組も進み、効果も期待できる。

しかし、不意の水難事故等の事前対策が困難な状況、例えば水難学会がさらに対策が重要とする「シン・ウイテマテ」が必要となるような水災害現場においては、消防機関の救急車や各種部隊、さらには救助活動を行うその他の機関が現場への出動が困難な状況であることも考えられ、「シン・ウイテマテ」の普及も、さらに重要と考えられる。

(3) まとめ

様々な場面で、水面で自己の身を助ける「ウイテマテ」の技術がさらに必要となることが想定でき、今回お伝えした消防救急の新たな取組や現状を、参考にしていただければ幸いです。