

OPINION

守谷 俊 日本大学医学部附属板橋病院救命救急センター医長

1988年、日本大学医学部卒業。同年、医師免許取得。日本大学医学部脳神経外科講座入局。94年、米国ニューヨーク大学メディカルセンター脳神経外科にて頭部外傷および脊椎損傷の研究を行う。97年に同大学医学部附属板橋病院救命救急センターへ。2000年、同センター医長に就任。日本脳神経外科学会評議員、日本救急医学会関東地方会幹事、(財)国際交通安全学会会員。

私はこう考える

事故で受傷してから1時間以内の 治療で多くの命が救われる



発生→通報→救急車出動→現場到着→現場出発→搬送→医療機関到着→治療というサイクルの各段階での判断の遅れや外傷に精通していない医師の不適切な治療により、助かるはずの命が失われることを「防ぎ得た外傷死(PTD=Preventable Trauma Death)」という。厚生労働省の全国調査によると、日本ではPTDの割合は全外傷死亡患者の38・9%(2002年)であった。

救命救急活動には生死の分かれ目となる「ゴールデンタイム」と呼ばれる時間がある。日夜、救命救急センターで重症外傷患者の治療にあたる守谷さんは、交通事故などが起きて患者が傷害を受けてから亡くなるまでには3つの山があるという。1つ目は事故直後の数分間で亡くなる場合で、ほとんどが即死とされる。2つ目の山が1時間から3時間後に亡くなる場合。3つ目の山が救急搬送後に亡くなる場合である。医療が対象とするのは、2つ目と3つ目の山。そして、救命救急において重視されるのが2つ目の山だ。「特に重症外傷では、傷害を受けてから手術や止血などの決定的な治療を開始するまでの時間が1時間を超えているか超えていないかが、生死に大きく影響してきます」。1時間以内の治療すれば救命率が高くなることから、この時間を「ゴールデンタイム」と呼ぶのである。

事故発生から治療を受けるまでの時間をいかに短縮するかに、人の生死がかかっていることになる。事故発生→通報→救急車出動→現場到着→現場出発→搬送→医療機関到着→治療というサイクルの各段階での判断の遅れや外傷に精通していない医師の不適切な治療により、助かるはずの命が失われることを「防ぎ得た外傷死(PTD=Preventable Trauma Death)」という。厚生労働省の全国調査によると、日本ではPTDの割合は全外傷死亡患者の38・9%(2002年)であった。

時間短縮での難しい課題は、道路の混雑などによる現場急行や搬送の遅れだけでなく、事故現場が特定できないために救急車が現場にたどりつけないことである。最近では携帯電話による通報が多く、通報者も住所がよくわからないため、正確に場所を知らせてくれないことが少なくないという。もう一つの課題は事故の発生時刻の把握だ。警察も救急隊も正確に発生時刻が分からないため、事故発生から119番通報が入るまでの時間がブラックボックスになっている。発生時刻を特定できないと、ゴールデンタイムの1時間が計算できない。そうした課題を解決しようと、(財)国際交通安全学会の研究プロジェクトとして、守谷さんがリーダーとなり、プレホスピタルケア(病院前救護)のためのサポートシステムの開発を進めている。同プロジェクトは、千葉県鎌ヶ谷市と広域的な救命救急活動の運営を行っている東京都の実態を調査した。その結果から、救命救急活動支援策の検討や、救急車の広域運用下における現場到着・搬送時間の短縮、道路整備などを、守谷さんは今後の課題ととらえている。

HOW TO LEAD

★効果的な安全手法を学ぶ

[Honda スーパースポーツライディングスクール]

この日は開始時間の直前まで雨が降り続いた。「バイクのレースは雨でも開催されます。雨の日は普段より丁寧な運転が求められますから、自分の運転を見つめ直す機会とも言えます。路面が濡れているので、ブレーキをかけ始める時、アクセルを開け始める時、バイクを傾け始める時に神経を集中させてください」と宮城さんが開講の挨拶をする。午前中は鈴鹿サーキット交通教育センターでのオーバルトレーニングと、オフセットパイロンスラローム。オーバルトレーニングは、短い直線とコーナーを組み合わせた楕円形に近いコースを周回するというもの。直線部分ではギアを3速までシフトアップし、コーナーの手前までに2速、1速と順番にシフトダウンする。正確なギア

チェンジ(シフトダウン)エンジンブレーキを身につけることがねらいだ。次に、コーナーに進入する際のブレーキングについて宮城さんが解説する。「直線区間でブレーキをかけても、バイクは基本的に直立状態で走っていますから前輪がすべることほとんどありません。ただし、ブレーキをかけたまま、バイクを傾けていくと、前輪はすべるといいます。だから、バイクを傾け始めたら、徐々にブレーキを緩めてください。こうすると前輪にある程度荷重がかかった状態になるため、スムーズなコーナリングができます。レースでもこのような操作をしています。ブレーキには制動だけでなく、バイクの姿勢を安定させるという役割もあるのです」。

昼食後、鈴鹿サーキット・南コースに移動。サーキットを利用する練習が始まる。サーキットを3つのセクションに分け、それぞれに設定された課題に取り組む。1つ目はヘアピンコーナーでのコーナリング。2つ目はコーナーを通過してからのフルブレーキング。3つ目はパイロンスラロームとS字コーナーの走行。「コースの中でどのようなライン(道筋)を通るのが最適かを考えながら、練習してください。サーキットでは効率のよいラインを通ることが、結果として速く、安全なのです」と宮城さん。

午後から晴れ間も出て、路面のコンディションも良くなってきた頃、宮城さんが先導して南コースを約20分間周回し、スクールは終了した。

宮城さんはスクールの参加者に1つの操作がなぜ必要なのか、繰り返し説明している。運転操作の仕組みを理解してほしいからだ。運転を身体だけで覚えてしまうと、レーサーでもスランプに陥った時に、なかなか抜け出せないという。「理屈を知っていれば、うまくいかない時にどうすればいいかというアイデアを自分で導き出せるのです」。

スクールの内容がバイクの基本操作の反復練習を中心に構成している。これは、自分のバイクについている機能はフルに使えるようになってほしいという宮城さんの考えを反映している。「例えば、午前のオーバルトレーニングはシンプルですが、加速、減速、コーナリングに関わる操作を同時に練習できます。ただ漫然とバイクを走らせているだけでは運転技術は上達しません。バイクを操るとは、アクセルやブレーキ、クラッチの操作、ギアチェンジなどを丁寧かつ正確に行うこと。それこそがスポーツライディングです」。



オーバルトレーニングを行う参加者。正確なギアチェンジを身につける



サーキットではヘアピンやS字など、さまざまなコーナーを使った練習が行われた

ベーシック・データ

- Honda スーパースポーツライディングスクールの目的
Hondaの大型二輪ユーザーを対象に、ライディングの楽しさと安全な走行に必要な運転技術の向上を図ることをめざす。講師は校長の宮城光さんとHondaが認定するインストラクターが担当している。
- 実施日(取材日)
2007年5月17日(木)
10:00~17:00
- 取材時の参加者数
10名

参加者一人ひとりの走行を観察して、適切なアドバイスをを行う宮城さん



宮城さんは丁寧で正確な運転操作の重要性を説明する

大型二輪のライダーに安全な走行に必要な運転技術を身につけてもらう

ブレーキにはバイクを安定させる役割もある

次に、コーナーに進入する際のブレーキングについて宮城さんが解説する。「直線区間でブレーキをかけても、バイクは基本的に直立状態で走っていますから前輪がすべることほとんどありません。ただし、ブレーキをかけたまま、バイクを傾けていくと、前輪はすべるといいます。だから、バイクを傾け始めたら、徐々にブレーキを緩めてください。こうすると前輪にある程度荷重がかかった状態になるため、スムーズなコーナリングができます。レースでもこのような操作をしています。ブレーキには制動だけでなく、バイクの姿勢を安定させるという役割もあるのです」。

バイクについている機能はすべて使ってもらおう

スクールの内容はバイクの基本操作の反復練習を中心に構成している。これは、自分のバイクについている機能はフルに使えるようになってほしいという宮城さんの考えを反映している。「例えば、午前のオーバルトレーニングはシンプルですが、加速、減速、コーナリングに関わる操作を同時に練習できます。ただ漫然とバイクを走らせているだけでは運転技術は上達しません。バイクを操るとは、アクセルやブレーキ、クラッチの操作、ギアチェンジなどを丁寧かつ正確に行うこと。それこそがスポーツライディングです」。



スクールのまとめとして、宮城さんが先導して鈴鹿サーキット・南コースを周回