ヘリコプターの救助要請についての注意事項

JWAF 遭難対策部 横山一隆

プロフィール

千葉県連救助隊長 ちば山の会元会長

カメラマンとして40年ほど以前からヘリに搭乗し全国の山岳撮影をしている。

長野オリンピックでの滑降コースの中継や映画「岳」日本百名山の空撮なども担当。

東邦航空、中日本航空、朝日航洋、アカギヘリコプターなどのヘリ会社とも提携。

現在のドローンを使った撮影も多く、北アルプス南アルプスや尾瀬などの自然番組にも参加している。

自身約2千回の飛行経験があり遭難者捜索にも従事している。

ヘリ要請の判断と手順

- ① 事故を起こしたら怪我の状態や体調を慎重に確認し、ヘリの助けが必要か否か、要救助者を動かす前に判断する。大切なことはやたらに動かさないこと。決して大丈夫ですかなどと聞かないことです。リーダークラスは聞かれば大丈夫と答え、すぐ歩き出して深刻なことになったり、出血が分からず傷を広げてしまったりします。聞いた話で正確ではないかもしれませんが、槍ヶ岳の頂上直下で女性が転倒しヘリがピックアップしやすいようにと肩の小屋まで運んだ。脊髄損傷を起こしていたらしく背負って運んだことが原因で、以後車椅子生活になった。ヘリに現場からピックアップしてもらえれば、そうはならなかったかも知れないとのこと。良かれと考えたことが状況を悪化させる事もあると認識しておいた方が良いです。
- ② 頭や腕などの怪我で足が使える場合は荷物だけ持ってもらえれば、程度により下山できるでしょう。足を傷めて歩けない場合、仲間に屈強なメンバーがいて、背負って短時間で下ろせるのであればヘリ要請の必要はない。しかし中高年者が多い現在の登山では、無理に背負って腰を痛めたり、思いのほか大変で転んだり、二次事故を起こしやすいです。サポートメンバーも不慣れで役に立たないのが普通で、要救助者の苦痛と負荷、様々なリスクを考えるとヘリを要請したほうが無難なことが多いです。
- ③ 普通の登山者であれば、とりあえず降ろせる所まで降ろそうと考えるのが当然です。そして手に負えなくなったらヘリを要請しようと考えてどんどん下山します。そして、いよいよ無理となって要請します。すると携帯電話も繋がりにくくなり、結局救助連絡も伝令に頼ることになり益々時間を浪費します。

またヘリにとっては低い標高が作業し易いとは限らず、むしろ谷が深くなったり、周囲の樹木が密集してきたり、木々が高くなるなど困難度合いが増してきます。貴重な時間が失われ、日没近くの出動であわただしくなり、救助ヘリにとっては危険度が高くなってきます。ヘリ救助を要請するのであれば、下降を一番に考えないことです。むしろ上空の開けた安全なホイストピックアップポイントは、少し登ったほうが得られる事も多いです。

④稜線で風が強い時、稜線から少し下った風下側は風が弱いです。そのため、そのような場所で待機したくなりますが、待機場所の上空は強烈な下降気流が発生していることも多いです。そのため機体重量を軽くする必要が発生し、せっかく到着したヘリも燃料の重量を減らすために一度空港に帰ってしまうこともあります。余剰パワーも必要でそのような場所はホイスト作業の危険性が高いです。救助ヘリの安全性も考慮し、大変ですがヘリが来る前に稜線や稜線上の開けた場所に移動することが有効です。

⑤ 連絡は 110 番にします。警察の担当官と繋がるとメモの必要があるので筆記用具を用意してから電話します。一度繋がると使った携帯電話が今度は警察からの連絡を受ける役割を持つので、いつでも受信出来るようにしておきます。仲間への安否連絡や、山の会に報告するのは他の人の携帯電話で連絡します。そうしないと色々なところからその携帯電話に連絡が入り警察からの連絡の妨げになります。

警察ヘリを出動させるか消防防災ヘリを出動させるかは先方が決めます。ヘリは年間のうち 2 ヶ月ほど点検整備などで飛べない時があります。

GPS が有れば緯度経度を伝え、無い場合は具体的に待機場所を説明します。

風や雨、霧など天候状況も伝えると良いでしょう。

⑥早い時は 30 分ほどで来るので、早めにテントやシートなど飛ばされないように片付けておきます。救助対応時間は、山域やヘリの基地により差があります。

⑦こちらが樹林帯で待機している時や、薄暗くなっている時はヘリからは発見しにくいので、デジカメのフラッシュや最近のヘッドランプに付いている点滅機能を使ってヘリの隊員に知らせます。銀マットを手を持ってヘッドランプの光を反射させるのも有効です。

ピッケルやストックの先に目立つ色の服など付けて振るか、レスキューシートを広げて振るのも効果的です。着ている服装ですが、一般的に赤、黄色、オレンジなどが目立ちます。紅葉シーズンの樹林帯ではブルーなどが分かり易いです。

救助ヘリが来ると近くの登山者が手を振ったりしますが、パイロットからすると遭難者と見分けがつかないので、ヘリに手を振ることはやめてください。

- ⑧ 普通は要救助者だけ吊り上げられて搬送されるので、要救助者のザックから共同装備などパーティーに必要なものは取り出しておきます。個人の健康保険証や免許証、現金など貴重品は忘れず持たせましょう。クライミング中の滑落の場合、本人のハーネスが傷ついていると使えないことがあるので他の人と取り替えます。
- ⑨ 着陸救助の場合、ヘリがこちらを確認したら、風を背中受けるようにして両手を広げて誘導します。登山客と見られているので誘導は無視されることもあります。谷の中だと上空の風向きなどは分からないのでヘリが降りやすい場所で手を広げます。ヘリが下りてくると、ローターによる吹き降ろしの風は想像を超える強さがあります。なおかつ風の圧力は遅れてくるためフェイントを掛けられたように飛ばされることがあるので安全な安定している所に立ちます。
- ⑩ 要救助者が搬送された病院は、下山して警察に聞けばわかります。メンバーもまず病院に寄って様子を見、山の会からも応援に出向いてサポートしてあげてください。

以上の注意点は、携帯電話が使える警察に連絡が出来、天候も問題なくヘリが飛べる条件での話であり、現実には悪天候や日没でヘリが出動できないことも珍しくありません。県や組織によって使用しているヘリの機種も違い、特性や性能機能に違いもあります。パイロット判断で飛行対応も様々です。だからといって、昔のように所属する山の会に連絡し、救助隊を組織して現場に向かうなどの対応は時間的にも人員的にも今や現実的でなく、要救助者の救命も見込めないです。

現在の山岳遭難や事故においては、ビバーク待機も含めて高度なセルフレスキューの対応力とヘリ救助を軸にして組み立てるのがいいと考えます。

いかにヘリとの連携を安全に速やかに行うか、ヘリに対する理解を深め救助条件を理解することが我々登山の仲間を守ることであり、救助に関わってくださる警察、消防の隊員の皆さんに余計な負荷を掛けないことだと思います。

実際に全員で救助され基地に着陸すると、報道カメラが待ち構えていることもあります。付き添いのメンバーは感謝の礼を忘れずに。

現在、警察消防の山岳救助に対応できるヘリは100機以上あります。

安易な要請が問題になっていますが、現実はそのほど発生していないと思います。

官庁のヘリは予算を組んで運用しているので1回毎に幾ら掛かるという批判は当たりません。むしろ要請を躊躇して事を悪化させる方が多いのです。

官庁のヘリ体勢が充実してきたこともあり、現在民間ヘリは搜索を除きほとんど活動していません。理由は色々ありますが、ホイストも規則で装備できませんし、以前のようにモッコと言われる資材運搬用のネットを使い、要救助者を4～5人いっぺんに救助できた方法も法律の関係でできません。遭難者を偶然発見しても、いきなり着陸して乗せるのも簡単ではありません。

ヘリ救助体勢も日々進化しているので、私の説明で不備な点もあるかも知れません。そのような点があればぜひご指摘いただき、今後の参考にしたいと思います。

日本の貴重な山岳遭難対策インフラなので、救助隊の存在に感謝し、いざとなったら躊躇なく要請してください。