

第1回 救急需要対策に関する検討会議事要旨

日時 平成17年5月23日(月) 16時00分～18時00分

場所 総務省共用1001会議室

出席者 赤坂委員、朝日委員、井関委員、小川委員、坂本委員、櫻井委員、島崎委員、鈴木委員、高橋委員、南委員、山崎委員、山本委員、雪下委員

次第

- 1 開会
- 2 消防庁長官挨拶
- 3 議事
 - (1) 座長の選出
 - (2) 公開・非公開の決定
 - (3) 検討会の方向性について
 - (4) 各消防本部の現状について
 - (5) フリーディスカッション
- 4 次回の日程
- 5 閉会

会議経過

検討会の冒頭で、座長の選出、公開・非公開に関する検討を行ったあと、事務局から救急業務の現状に関する説明が行われ、質疑応答及び意見交換が行われた。主なものについては、次のとおり。

事務局 座長については、全委員一致で山本委員とする。

事務局 全国の救急業務の現状については、救急出場件数の増加割合は、救急隊の増隊割合と比較し、大きくなっている。このため、現場到着所要時間が年々徐々に延長している。(平成6年 5.8分
平成15年 6.3分)このままの状態が続くと、今後大幅に現場到着時間が延長することが危惧される。

また、年齢区分では、全ての区分において出場件数が増加して

おり、高齢者のニーズだけが増加しているのではなく、全体のニーズの増加が救急出場件数の増加につながっている。

救急隊の出場件数の増加割合は、全国一律上昇しているが、救急隊の1年間の出場件数に関しては、地域によってばらつきが大きく、1件の出場にかかる時間も地域により、ばらつきがある。(人口30万以上の都市において、年間49件～5,138件)

現在までの、消防庁における救急需要対策の検討については、「消防力の整備指針に関する調査検討会」において、救急需要対策の必要性が示された。また、内閣府による「規制改革・民間開放推進会議」においても、緊急性のない救急搬送業務の民間活用の必要性が示されている。また、各消防本部も救急需要対策に取り組んでいる。

検討会の目的は、救急需要が増大することで、救急隊の現場到着所要時間が延長するなど、国民に不利益が及ぶことがないように、救急業務に関する総合的な対策について検討を行うことを目的とする。また、各地域において1救急隊あたりの救急出場件数に差があることから、地域の実情に応じた救急需要対策ができるようにしたい。

具体的検討項目として、「トリアージ」、「勤務体系」、「民間事業者の活用」、「関係機関との連携」、「被搬送者の費用負担のあり方について」、「救急自動車の適正利用」等の救急需要に関する総合的な検討を行い、それぞれの項目でメリット・デメリットの整理をお願いしたいと考えている。

委員

A 消防本部の救急業務の状況について、救急出場件数は、年々増加している。救急需要対策に関する検討会を開催し、救急隊が行っている業務に関して、行政と民間の役割分担を見直し、救急業務の利便性の向上を目的とした検討を行った。現在は「民間救急コールセンター」を設置し運用しており、一定の効果が上がっている。

委員

B 消防本部の救急業務の状況について、救急出場件数は、増加

しており中でも軽症の割合が増加している。軽症の増加で社会の公平性が崩れており、改善する必要があると考えている。救急需要対策に関する検討会を開催し、「トリアージ」、「新たな救急自動車の運用方策」等に関する検討を行った。今後も継続し検討する予定である。

委員 民間救急と言われるものの料金体系やシステムが国民に理解されていないのでは。

委員 消防機関における患者等搬送事業者とは、国土交通省に申請をした業者について、さらに、消防機関が認定した業者である。料金に関しては、国土交通省に認可を受けた料金であるが、業者ごとにばらばらで統一ではなく、利用者からすれば非常に分かりにくい実態がある。

委員 救急救命士の処置範囲の拡大等の救急業務の高度化が進み、現場で高度な処置ができるようになってきているが、現場到着所要時間の延長による実害が消防本部にあったのか。また、救急需要対策に関する広報活動はきちんと実施しているのか、年間に何回も救急自動車で搬送されるものもいるが、そのような人たちに何か対策はしているのか。

委員 広報活動に関しては、どこまで効果を上げているかがわからないが、十分に行われてはいない。また、頻回利用者に関しては、指導しても理解を示さないケースが多い。現場到着所要時間の延長による実害に関しては、救急隊員の判断で検証した結果ではあるが、救急業務の対象外と思われる救急活動の間に、重傷者からの救急要請があった事例はある。

委員 C 消防本部では、年間約7万件出場しているが、年間5回以上救急要請する者は、約428人、10回以上が112人、50回以上が4人、最高は72回であり、1年間に5回以上救急要請をする人の救急要請の総計は約4,000件となっている。現在、特に要請回数の多い傷病者に対しては、個別に対応している。

委員 救急自動車の適正利用の広報活動に関しては、全国消防長会の

アンケート結果によると、全国の消防本部で、何らかの広報活動を行っている消防本部が、383本部、43.4%となっている。また、転院搬送に関しては、何らかの呼びかけを行っている消防本部が230本部、26.1%となっている。

事務局 救急業務の対象外となる要請の判断方法に関して、これまでは主観により判断されている場合が多いため、客観的な判断基準が確立できるかについて、今後は検討していただきたい。

委員 救急自動車で搬送することが必要な事例を、客観的に判断する基準が必要である。しかし、全ての患者に対応できる基準を作成するのは困難である。基準を作成しても、搬送が必要であるのに基準から漏れる傷病者が一定の頻度で発生することが予想されるが、その漏れた人を社会的にバックアップするシステムを構築することが必要である。また、トリアージする割合を多くすれば、漏れる人数も多くなる。その「漏れ」が社会的にどの程度容認されるのかというところから議論する必要がある。基準に漏れた傷病者が1人発生しただけで、その基準が悪いとする議論になるのは、避けるべきである。

委員 救急自動車の使用基準はあいまいであり、きちんと使用基準を定める必要があるとともに、救急自動車が適切に使われているか分析する必要があると考える。その前に、消防職員は本当に増員できないのか考える必要がある。

委員 昭和40年代は救急自動車が少なく、1日の出場件数は15件から20件であった。当時は患者に説明し搬送しないケースもあった。消防機関は救急業務の範囲の明確化について先送りし、救急需要の増大を、職員の増員に利用してきた。現在は財政状況等で増員できない場合もある。

救急業務のコストを考えた場合、全て高規格救急自動車である必要はないのではないかと、しかし、住民が自分の地域に高規格救急自動車がないと納得しない場合もある。救急業務は過剰なサービスとなっている部分もあり、今後のあり方について検討を開始する時期にきている。

- 委員 救急自動車の実態がどのようなものか知りたい。転院搬送における重症度と一般の救急搬送における重症度は別である。また、救急業務の中で医師が介在している割合はわからないか。
- 委員 参考となるが、東京都医師会が救急医療機関に実施したアンケート調査においては、実際に救急自動車で来院し、医師により軽症と判断された患者の約3割が救急自動車での搬送が必要なかったと、担当した医師が回答している。
- 委員 A消防本部では、軽症を4分類しているが、その中で、通院必要なしで、さらに、医療機関での加療を必要としなかった事例は、全出場の3.6%であった。この部分が需要対策の対象となるのではないかと考えている。
- 委員 地方都市では、医療機関がわかれば自分で行く患者が多いが、一般市民に対する医療機関情報の提供をどのように行っていくのかを検討する必要があるのではないか。
- 委員 一般に、「救急自動車は無料」であるとの概念があるが、実際に国民は見えない形で税金により費用を負担している。単に利用者の良心に訴えるだけではなく、救急自動車を増やして、救急自動車を必要としない傷病者まで搬送していると、コストがかさみ結局、税金に反映されて国民の負担増加になるという観点からの議論も必要であり、お金をかけて救急自動車を充実すれば全て解決するものではない。
- 委員 救急業務を重点的に考え、お金を振り分ければこのような問題は発生しない。救急業務を効率的・効果的に行っていくためには、今後どのような対策が必要であるのかを検討する必要がある。