



病院船の活動

名古屋市港区医師会 副会長
笠松 正憲

【はじめに】

2011年3月11日の東日本大震災は、日本に未曾有の災害をもたらした。災害が起きるたびに痛感させられるのは、日本には病院船が必要だということである。病院船は「船になった病院」ともいわれ、船内に医師、薬剤師や看護師が常駐し、医薬品や医療機器などを一体的に提供する体制がある。近年では2010年ハイチ大地震の際、アメリカの病院船コンフォートが被災地沖合に派遣され負傷者治療に大活躍したのは記憶に新しい。東日本大震災では、地震とその後に襲った津波により交通・通信網、医療施設等が破壊され社会インフラが麻痺した。こうした中で、多くの傷病者が迅速な治療を受けられない実態が明らかになった。阪神淡路大震災のときに比べれば、医療チームが全国各地から即座に派遣され、災害医療は大きく進歩したといえよう。しかし、万全ではなかった。その背景には、①病院施設も損傷を受けたこと、②損傷が軽微な病院でも対応できる病床数が絶対的に少なかったこと、③医師、薬剤師や看護師も被災者であり、交通網遮断等のため救急活動に従事できる人数が少なかったこと等の理由があげられる。東北自動車道の閉鎖は初期行動の自由を奪い、救難支援を道路に頼る考え方の一石を投じた。移動手段が限られる災害時においては、病院船は有効な手段となる。災害対策として、通信手段の確保、医薬品の備蓄、派遣医師の受け皿となる医療施設が検討されている。1隻の病院船があれば、これらの要件を満たせるのではないだろうか。そもそも、戦争はなくとも、地震や火山の噴火、津波などの災害に定期的に見舞われている我が国が、1隻の病院船も持っていないということは、大きな問題と言えるのではないだろうか。

【病院船（Hospital Ship）とは】

病院船は古くはローマ時代から存在し、概念としては戦争・飢餓・大災害など有事の際に被災者や傷病者に初期診療を提供し、場合によっては病床を提供することで、病院の役割を果たす船舶である。病院船の定義は、ジュネーヴ諸条約で定められている。

(第二十二条) 病院船及び沿岸救助艇「軍用病院船、すなわち、傷者、病者及び難船者に援助を与え、そ

れらの者を治療し、並びにそれらの者を輸送することを唯一の目的として国が特別に建造し、又は設備した船舶は、いかなる場合にも、攻撃し、又は捕獲してはならないもの…」

(第四十三条) 病院船の標識「(a) すべての外面は、白色とする。(b) 海上及び空中からの最大限の可視度を確保するように、できる限り大きい一又は二以上の濃色の赤十字を船体の各側面及び水平面に塗って表示するものとする。」

この規定により、病院船（写真1）は白地に赤十字の独特な外観となる。また、病院専用船であることが条件であり、攻撃用兵器の装備は許されない。これらにより、非武装の病院船は攻撃・拿捕されることなく安全が守られる。病院船に対する攻撃は、戦争犯罪とみなされる。

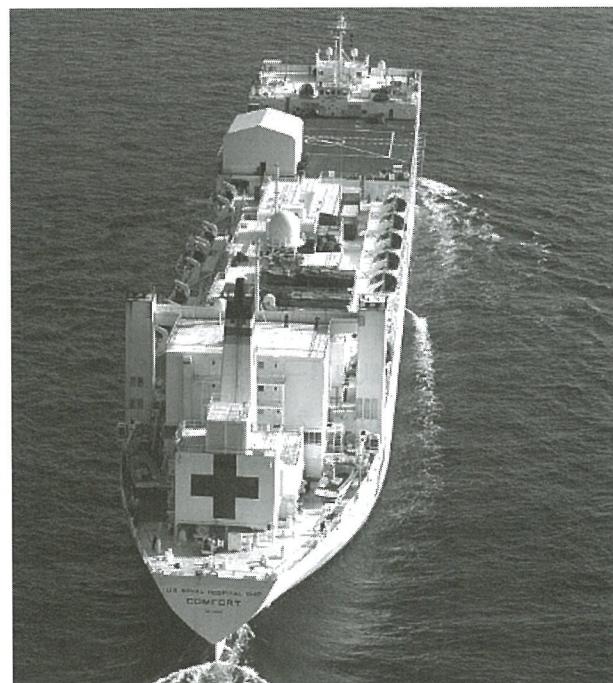


写真1 病院船コンフォート

【世界の病院船事情】

NPO法人岡崎研究所小谷哲男特別研究員によれば、世界各国が保有する病院船は6隻（アメリカ2隻、中国1隻、ロシア3隻）である。厳密には病院

船の定義から外れるが、医療設備を有している主な各国の軍艦船は13隻（アメリカ8隻、英国1隻、フランス2隻、ドイツ2隻）存在する。世界最大の病院船はアメリカのマーシー級艦艇2隻（マーシー・69,360トン、コンフォート・70,470トン）で、1,000床のベッドと12室の手術室を有し、活動時には約1,200名の軍医療関係要員が乗船する。アメリカは、この2隻を東海岸と西海岸に各1隻配備している。マーシーはサンディエゴを母港とし、平時はスタッフ70名（民間人12名、軍人58名）で運用される。活動時乗員は、1,275名（民間人61名、軍人1,214名）である。平時の乗員以外は、サンディエゴ海軍医療センターに勤務している。コンフォートは、2010年ハイチ大地震の際、地震発生約1週間後に被災地沖合に派遣された。医療スタッフは合計550人（ハイチ到着後に350人増員）、うち外科医13人を含む医師は40人。緊急治療を要す重傷患者を中心に約750回の手術を行った。25万人ともいわれる負傷者のケアに役立った。

【日本の病院船議論】

日本でも病院船構想は長らく議論されてきた。中東危機や湾岸戦争における国際協力の不手際を受け、政府内に検討委員会が設置された。阪神淡路大震災を契機として再度議論が盛り上がったが、各省庁の思惑の違いから立ち消えになった。この間、実現したのは海上保安庁災害対応型巡視船いず（就役年1997年）のみである。しかしこの船も、当初構想は「ベッド約150床、緊急手術も可能な治療室を整備」であったが、実際の装備は「医務室に2基の手術台やX線撮影装置、救援活動従事者用の120名分の居住施設」であり、残念ながら病院船とはいえない。また、海上自衛隊においても一部の艦船が災害時の医療機能を有する。しかし、いずれにしても自己完結型の病院船レベルではない。東日本大震災を受け、超党派の国會議員が病院船建造推進超党派議員連盟（会長：衛藤征士郎衆院副議長）を発足させた。その結果、政府は2011年度第3次補正予算に病院船導入調査費3,000万円を計上した。藤村官房長官が「民間の有識者の意見を聞きながら、検討を進めていく」と、前向きな答弁をしたことは率直に評価したい。

【病院船運用の課題】

医師不足問題を抱える日本では、人材確保が最大の問題であろう。先に述べたように、マーシー乗員は、平時はサンディエゴ海軍医療センターで勤務している。

次に、病院船の造船予算である。病院船は、既存船舶を改造するのが一般的である。コンフォート（写

真1）も、石油タンカーを改装したものである。参考に、非政府組織Mercy Shipsが所有する病院船アフリカ・マーシー（写真2）のコストを検証する。フェリーを転用したこの船（16,572トン）は、医療スタッフ400名・医療用ベッド78床・手術室6室などの医療設備を持つ。基本理念はボランティアで、治療は全て無料である。現在アフリカ諸国を巡り、現地人に対し外科的手術などを施している。船体購入、転用費用、装備購入費用などの総費用は、6,200万ドルである。米国沿海域戦闘艦の船体は約1億2,000万ドルといわれるので、その約半分のコストである。病院船は、軍艦のような高コストハイテクシステムと異なり、低コストといえる。



写真2 病院船アフリカ・マーシー

【終わりに】

病院船は災害時の役割だけでなく、平時においては世界各国の救援に赴き、国際交流の場での活躍が期待される。平和貢献キャンペーンの主導や、新興途上国の医師、薬剤師、看護師、医療従事者の人材養成教育に貢献できるのではないだろうか。例えば、自衛隊が病院船を持つことを考えてみたい。海外PKOへの自衛隊派遣に関しては、軍事力の行使と武器携帯の認可が問題となる。国際緊急援助隊法は、安全が懸念される地域への自衛隊派遣を禁止している。病院船には特別な法的保護が与えられ安全が保障されるので、自衛隊の新たな活動の場となる可能性もありそうだ。

今後起こりうる東海・東南海・南海地震を視野に入れ、事態に迅速かつ適切に対処するために、最先端の医療設備・機器を搭載した病院船を建造して、海上からの医療支援が実施できる体制を整えることが喫緊に求められている。我が国の技術の粋を集めた、本格的な高レベルの病院船の一日も早い実現を願うものである。