

指導救命士による 同乗指導の取り組み

福岡市消防局（福岡県）
消防司令 富久 智徳

はじめに

福岡市は福岡県の西部にあり、九州の北岸に位置する政令指定都市です。面積は343.47km²で人口は約163万人となっており、人口については年々増加しています。「人と環境と都市活力の調和がとれたアジアのリーダー都市」を目指して、まちづくりを進めています。

消防局は、1本部、7消防署、23出張所で約1,100名の職員で構成されており、各署配置の救急隊は32隊で、うち1隊は日勤救急隊、本部直轄の機動救急隊が1隊配置されています。救命士は186名が配置され、令和4年中は9万4,792件の救急要請に対応しました。救急車は非常用を含め41台、当市の特徴として41台中24台が寄贈を受けた車両となっています。（令和5年4月13日現在）

福岡市における指導救命士の状況

福岡市では、救急救命九州研修所での教官経験者や指導救命士研修の修了者が指導救命士として福岡県メディカルコントロール協議会から認定されており、本部や各署に22名が配置されています。本部の指導救命士については、救急救命士の再教育体制の構築や取りまとめ、全救急隊への同乗指導を実施しています。各署の指導救命士については、所属での教育担当者として各種教育や訓練を実施する役割を担っています。

当市の再教育体制

- ・ワークステーション（病院実習）×24時間（8時間×3日間）
- ・救急隊員学術研究会（集合教育）×3時間
- ・救急総合シミュレーション訓練（集合教育）×4時間
- ・救急救養（集合教育）×3時間
- ・ICT研修×10時間

- ・救急課指定の業務×4時間
- ・同乗指導×16時間（上半期8時間、下半期8時間）
計64時間/年

本部同乗指導の沿革

平成25年から各救急隊を対象に同乗指導を開始して、今年度で10年目の節目となります。当初、巡回指導という形で、本部の救急救命士1名が、各隊を巡回し指導を行っていました。開始当初は、指導内容が抽象的で簡易なものだったことや、すべての救急救命士に対して実施することが困難であったことから、効果が得られませんでした。その後、指導的立場の救急救命士を各署へ配置し、指導方法の充実を図りながら年々ブラッシュアップしていき、病院実習中の医療機関へ合流しての指導や、特定の本署に招集し訓練を行うなど、試行錯誤を重ねました。招集訓練では出勤遅延状態にして教養や訓練を実施していましたが、近年の救急需要の増大により実施が困難となりました。この問題点を解決させるべく、本部の指導救命士が各隊に出向き同乗指導を行うことで、救急車の出勤可能な隊を確保しながら教育を実施できる体制を整えました。

教育訓練内容については、重点項目を年度ごとに設定し、本部の指導救命士が各救急隊に対し同一の内容を指導することで教育の偏りを防ぐことができると考えています。各署でも教育担当者により、様々な教育や指導が実施されていますが、近年の救急需要の増大により指導者の労務負担も懸念されています。

救急隊の抱える問題と同乗指導の目的

救急出勤が増加することで、救急隊が抱える問題も当然増えてきます。接遇に起因するトラブルやクレーム、救急車の交通事故や活動中の不慮の事故による傷病者への不利益、隊長の管理能力、隊員のスキル不足

など諸々の問題に共感される消防本部も多いのではないのでしょうか。

救急隊はチームで活動するため、個人の能力のみを向上させても、隊としての向上とはならないと考えています。同乗指導実施の目的として、隊長のマネジメント能力と隊員の観察処置能力の向上を掲げています。救急活動は、安全に活動すること、現場や傷病者を適切に評価すること、情報を共有することが必要です。この救急活動に付随するS・A・I（SAFETY・ASSESSMENT・INFORMATION SHARING）を徹底し、救急現場活動能力の向上につながるような指導を心掛けています。

同乗指導の一日

同乗指導は9時から17時まで実施します。まずは、オリエンテーションを実施し、最新のトピックスなどを共有します。その後、車内環境や資器材の配置などを確認し、出勤に備えます。実際の出勤時における隊の救急活動を客観的に評価し、基本的には活動に参加することはありません（ただし、活動に参加しないことが傷病者の不利益につながる場合は、現場活動に加わります。）。次に、前述したS・A・Iが徹底されているかの確認を行います。

活動後には自隊内での検証として、活動の振り返りを実施してもらいます。本部の指導救命士は自隊検証までを1つの事案として考えて、隊に向けたフィードバックを行うといった流れで指導を実施します。出勤が少なければ、各種想定訓練や基本訓練などを実施しています。



同乗指導の効果と今後の課題

同乗指導の最大のメリットは、救急隊の考えや活動

を生で把握できることだと考えます。また、第三者として隊の活動を評価するため、どの隊に対しても公平な指導が可能となります。救急救命士は救急救命士が育てるといった体制づくりを行い、指導救命士の任務を明確化することができます。理想としては、年2回という少ない回数の指導ではなく、繰り返しフィードバックを行える環境を整えられると更に良いと思いますが、隊の数が多く、各隊に対し2回の実施となり、なかなか指導内容が浸透していかないのが現状です。

今後も限られた人員や時間の中で、救急隊の能力の平準化を目指し成長させていかなければなりません。指導救命士という人的な資源を生かし、有機的な隊づくりを行いながら、救急活動能力の底上げとトラブルや事故防止を目標に指導を継続します。

機動救急隊との新たな指導体制の取り組み

当市では、令和4年4月から消防本部内に機動救急隊を発隊させました。この隊は市内における救急需要に機動的に対応することを主とした業務としていますが、本部直轄隊という特性を生かし、当市の目指す救急隊のロールモデルとしての活躍も期待しています。この機動救急隊の活動レベルを直接経験できるように、各救急隊からの同乗実習を令和4年11月から開始しました。

レベルの高い隊長のマネジメントや隊員の観察処置能力を実際に見学し持ち帰ることで、救急隊員としてのモチベーションのアップにつながると考えています。この同乗実習と本部指導救命士による同乗指導を活用し、「見て学ぶ」と「指導を受ける」という多角的な方向性から学びを得ることで、更なるレベルアップを目指しています。

さいごに

市民は救急車を選ぶことはできませんし、救急隊は救急事案を選ぶことはできません。すべての救急隊がすべての市民に満足してもらえるように、同乗指導や同乗実習を地道に継続していかなければなりません。

今後、高齢化が進み更なる救急需要の増加が見込まれます。教育環境の確保や休息時間の確保など解決しなければならない多くの課題はありますが、「時間がない」「できない」を理由とせず、今ある資源や時間をいかに教育につなげるかを創意工夫し、指導救命士同士が協力し、どの隊が現場に来て同レベルのサービスが受けられるようにしていくことが、指導救命士として一番のやりがいではないかと思えます。