



(最終モデル、希少なLED散光式仕様)

<2024年12月某日、某秘密基地にて>

年の瀬も近い冬の晴天、歴史保存用のVCH32型 HIMEDICに久々に乗ってみた。

このVCH型 HIMEDICは、私にとって一番付き合いの長い救急車であり、その分私にとっては一番思い出の多い救急車です。

エンジンキーを回すと「ヴォウッフ〜」、独特のV6エンジン音が静かに唸る。曲線を基調とした前期型グランヴィアの優しい顔つきと、力強さを奏でるエンジン音の様子に、私はいつもこの車が救急精神の優しい心と、頼もしい力強さを訴えているように感じておりました。

久々に乗るVCH型 HIMEDICの患者室内、道路の凹凸を一瞬でいなす足回りは「相変わらず素晴らしい」。まさに当時の「患者は貨物ではないので」のセリフを痛感しつつ、実に良い乗り心地に感動を覚える。

VCH型 HIMEDICは、元のグランヴィアには設定の無かった専用の5VZエンジンが当初より特別搭載され、ファイナルギアも特別にローギアード化されることで、先代のUZH型 HIMEDICのV8-4000ccエンジンに負けないようにチューニングされていました。フロントマスクこそグランヴィアであるものの、HIMEDICという別車種なのだという主張が表れています。

通常のグランヴィアよりも700mmロング・ホイールベース化され、室内幅も出来る限り拡張された車体は、ゆったりとした大船のような乗り心地を実現しながらも、特別に装備された4WSにより狭隘な住宅街へ切り返しなくスパッと進入出来るという相反する性能を持ち合わせていました。

唯一、先代と差があるとすれば、UZH型HIMEDICは最高速度180km/なのに対し、VCH型 HIMEDICでは160km/hに抑えられていたことぐらいで、通常使用領域では全く問題の無いことでした。

VCH型HIMEDICは、最短時間で駆けつける機敏さを持ちながら、愛護的な搬送を可能にした救急車でした。また、救急車の完成状態で前面衝突試験を行うなど、日本の救急車の中でグローバルの基準に最も近づいたモデルでもありました。

このVCH型 HIMEDICが出た頃（1997年〜）、地方ではまだ高規格救急車は珍しい存在でしたので、PRのために遠方まで走っていくことが多くありました。ある時、立ち寄った地域唯一のドライブインで他市の遠距離転院搬送から引上げ中の救急車と一緒にしまい、小さなドライブインに救急車が3台も並んでしまったこともありました。勿論他の車両は2B型救急車でしたのでとても目立ってしまいました。

北海道を端から端まで延々と1日で走り続けることになった時は、防振架台の重要性と傍から見る者の思い込みとの違いや、想像以上の効果があることを大いに感じさせられる経験をしました。これは防振架台の‘あるべき姿’として現在の私の開発思考のベースとなっています。

この時代は地方では救急救命士自体もまだ珍しく、1署に1名居るかどうかという状況でした。ネットやメールという環境が今ほど普及していない時代ですから、年に1度来訪する最新型の高規格救急車を彼らは輝く目で眺めていました。遅い時間になるまで救急のいろいろな話や彼らの相談に乗ることも多くありました。当時、彼らの多くは誕生してまだ年数の浅い救急救命士という新たな資格への理解が職場内外から得られず、肩身の狭い中で、もがいているように私には感じられました。

そんな彼らに対するの理解をもっと増やすべく、休日に行われる救急救命士とその有志の手弁当勉強会に私も自費で出張参加させて頂いておりました。まるで救急救命士のように同等に受け入れて頂き有難かったです。

高規格救急車というハード面とその一方で乗務する救急救命士側のソフト面を、更にはそれを取り囲む、医師や行政の方々の生の意見を聞き、彼らの熱く真摯な姿から私は救急車の仕事に対する心構えをも学びました。

救急車製作ということから大いに逸脱しているような行動でしたが、当時は勿論、今も私の救急車に対する思考のベースとなっています。



余談ですが、当時は消防署で自炊をしているところもありましたので、休日にドクターらと、まるで美味しいラーメン屋にでも行くかのように消防署へ、ただ、ラーメンを食べるためだけに行ったこともありました。地元素材でスープから手作りされたラーメンは本当に美味しかったです。良き思い出です。

時代の変化が訪れ、救急救命士の処置について、

- 2003年～、包括的指示下での除細動
- 2004年～、救急救命士による心臓機能停止および呼吸機能停止傷病者に対する気管挿管が、
- 2006年～、心停止傷病者に対するアドレナリン投与が、それぞれ実施可能

というように拡大が行われた時代でもありました。救急救命士法制定当初は「2.5点セット」と揶揄された特定行為が、ようやく目指した姿になったのです。地道かつ熱心に救命に勤しんだ初期の救急救命士達の実績によって、救急救命士という資格が広く周知され、処置範囲が拡大されたのです。勿論、それまでの長い期間、救急の現場では悔しい場面が多々あり、尊い犠牲もあった訳です。救急救命士達が立ち向かい、地道に頑張る姿をいつも身近に見ていた私にとっても、それは歯がゆいものがありましたので、処置拡大は自分事のように嬉しく感じました。

同じ頃、BTLSやPTCJといった活動も活発化し、車内にバックボードを備えるようになったのもこの頃からです。

VCH型 HIMEDICが走った時代の社会に目を向けると、発売の2年前の阪神淡路大震災の傷跡がまだ残っていました。

震災時は、まだ高規格救急車自体も珍しかったので活躍したのは主に2B型救急車でしたが、この震災によってそれまで高規格救急車について燻っていたある課題に対し、或る程度の方向性が付いたように感じました。それは「高規格救急車は室内が広くて大きい車体であるべきか、ある程度コンパクトで機動性があるべきか」。

当時は日本国内に高規格救急車が実に9車種も存在し、VCH型 HIMEDICはその厳しい入札の荒波にもまれていた訳ですが、この震災以後はライバルのE50型 PARAMEDICと共に急激に台数を伸ばしていきました。一方で、その他の大きな車体の高規格救急車は低迷していき、VCH型 HIMEDICがモデル末期に近づく2004年頃にはほぼ淘汰されました。‘消防庁認定’の高規格救急車として（当時は認定制度がありました）厳しい荒波を乗り越えたのが、HIMEDIC、PARAMEDIC、Tri-Heartの3社3車種となり今に至っています。

VCH型 HIMEDICは今では当然に感じられる、高規格救急車や救急救命士の存在が‘当たり前’になっていく、その過渡期に活躍した私にとって一番思い出深い救急車です。

