

**第1回公共交通における事故による被害者等への支援のあり方検討会 議事概要**  
(平成22年度)

1. 日時：平成22年9月29日（水）15：00～17：00

2. 場所：国土交通省（中央合同庁舎3号館）4階 特別会議室

3. 出席者

富田座長、垣本委員、高木委員、中島委員、下村委員、美谷島委員、北村委員、瀧口委員、東井委員、菅井委員、長谷川委員、最勝寺委員、中桐委員、蔵持委員、渡邊委員代理佐藤氏、蛭名委員代理高野氏、篠原委員代理竹花氏、粟津委員代理門上氏、杉本委員代理久米氏、松元委員代理谷本氏、福田委員代理川島氏

4. 議題

- (1) 昨年度の検討結果等について
- (2) 今年度検討の進め方
- (3) 既存の被害者支援体制について

5. 概要

○冒頭、国土交通省総合政策局長から、関係する検討会とも連携を取りながら、実りある形になる取り組みをお願いしたい、今年度も重ねてご協力賜りたい旨の挨拶があった。

(1) 今年度検討すべき主な論点

今年度検討すべき主な論点として、①公共交通事故被害者家族支援の基本的な考え方、②総合的な支援内容、③支援の実施方策、④支援の実施体制、について、4回にかけて検討することについて事務局より説明し、了承を得た。また、米国家族支援法に基づく支援計画に示された事業者向けの「モデル計画書」の内容を踏まえた我が国の交通事業者による被害者支援モデルガイドラインをワーキンググループで検討することについても事務局より説明し、了承を得た。

(2) 資料説明

事務局から、資料に基づき、災害被害者家族、犯罪被害者家族、交通事故被害者家族に関する既存の支援制度について整理して説明するとともに、運輸安全委員会における「福知山線脱線事故調査報告書に関わる検証メンバー会合」及び消費者庁における「事故調査機関の在り方に関する検討会」の概要について紹介があった。また、菅井委員から、「福知山線脱線事故調査報告書に関わる検証メンバー会合」について補足説明があった。

(3) 意見交換

○委員から以下の意見があった。

### 1. 事故の情報提供・事故原因の説明のあり方について

- ・事故調査について、被害者遺族に対しては「調査中」や「捜査中」で、当事者の説明責任が果たされていなかった。メディアを通して間接的にしか知ることができなかった。遺族に対して途中経過の情報提供があれば、かなり気持ちが楽になる。被害者遺族への情報提供も支援の大きな柱の一つと考えている。
- ・事故原因のきちんとした説明・情報提供が必要。きちんとした説明が行われれば、処罰感情が少しずつ薄らいでいく段階がある。

### 2. 支援の提供のあり方（一元的な窓口の設置等）について

- ・事故直後の現場では家族の安否情報などが一元化されておらず、たらい回しにされて困った。心のケアの問題一つとっても、既存の支援制度があるにもかかわらず、誰も教えてくれなかった。補償交渉が終わると事故の当事者企業は支援から手を引くが、障害は残り、その後に悪化する場合もある。事故直後から継続的な支援ができるよう、心のケアだけでなく、葬儀や相続その他の手続についても教えてくれるような一元化された窓口が必要。既存の支援制度を活用する形でも良いので、早くつくってもらいたい。
- ・事故の被害者が事故を起こした加害者企業に支援を頼まねばならない場合もあるが、加害者企業に支援を頼むのは遺族として非常につらい。まず窓口機関に支援を訴えて、そこが事故を起こした企業に支援をさせるといふようにすれば、今まで加害者企業の支援を拒絶してきた人も利用するようになるのではないか。

### 3. 既存の制度との連携等について

- ・公共交通事故の場合、既存の被害者支援体制をそのまま当てはめても動かないので、支援のシミュレーションモデルをつくって検討することが必要ではないか。
- ・犯罪被害者支援においては、法律に基づき民間の犯罪被害者等早期援助団体を指定しており、そこに警察から被害者情報が提供されるため、早い時期に支援に動ける。この制度は、故意の生命・身体犯に対する被害者を対象としているが、公共交通事故の被害者支援においても、民間団体との協定や何らかの制度づくりが必要になるのではないか。
- ・公共交通事故における被害者の経済補償については、犯罪の場合と違い、加害者が事業者であり、事故が起こった場合を事前に想定できるメリットがあるため、これを生かし、各事業者がどのような支援をすべきか今回の検討を通して指針をはっきり示すべき。一方、事業者の経済的規模により支援に格差が生じる可能性があるというデメリットがあるが、行政が間に入り格差を生まないようにすることが重要ではないか。
- ・事故災害は、自然災害以上に、身体医療とメンタルヘルスの連携を取る必要がある

ので、例えば、DMAT（災害派遣医療チーム）や救急医療の学会などと連携を取る等の指針を示した方がいいのではないかな。

#### 4. 交通事業者の支援体制について

- ・ 専門家でなくてもいいので、各交通事業者の内部に心のケアについて分かった社員がいる必要がある。また、事故が起きた場合に、加害者企業が即座に支援に動くための知識を事前に示すことも必要ではないかな。

#### 5. 公共交通事故の被害の特徴とその対応について

- ・ 自然災害の場合は被災者が現場の住民であり、地域のメンタルヘルスに結び付けやすいが、公共交通事故の場合、被害者は住民でないため、救急機関とよく連携しないと長期のメンタルヘルスに結び付けることができない。一方、被害者の居住する地方公共団体がどれだけ情報を得て心のケアを含む長期的なケアを提供できるのか等についても具体的に考えるべき。

#### 6. 支援者の研修や養成について

- ・ 米国赤十字でも、研修を受けたボランティアは約 300 人と聞いている。公共交通事故の対応として、研修や訓練の機会が必要なのではないかな。
- ・ 事故直後の心のケアのために、トリアージについて、救急救命に従事する人たちだけでなく、一般市民への啓発を行っていく必要があるのではないかな。タグをつける判断がどうだったのかについても遺族は後になって気にする。
- ・ 心のケアの専門家はリソースの問題が大きい。専門家の育成には研修が必要であり、研修には学会や団体の協力が必要になってくる。心のケアに関心を持つ人が集まる学会や、毎年研修を行っている団体もあるが、現状は十分ではない。心のケアについての研修を、公共交通事故についても具体化した形で、それらの学会等と連携して行っていくことは非常に重要。

#### 7. その他

- ・ 自助グループのつながりによる遺族間の交流が心のケアにつながるので、遺族間交流のきっかけとなる仕組みを作ってほしい。大切な家族を亡くしたことや再発防止を訴える思いが同じである遺族同士の交流が、一番心が休まる。
- ・ 日本人が外国で被害にあった場合や外国人が日本で被害にあった場合の対応についても検討する必要があるのではないかな。
- ・ 消費者庁の「事故調査機関の在り方に関する検討会」では、この検討会と重複する議論もあるので、お互いもう少し意見交換ができればいいのではないかな。

以上