

第2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12月6日(月) 13:00~15:00

2. 場所

国土交通省(中央合同庁舎3号館)11階 特別会議室

3. 出席者

富田座長、垣本委員、下村委員、高木委員、中島委員、林委員、美谷島委員、北村委員、瀧口委員、東井委員、菅井委員代理須崎氏、長谷川委員、最勝寺委員代理上田氏、中桐委員、蔵持委員代理池野氏、渡邊委員、蛭名委員代理高野氏、篠原委員代理竹花氏、粟津委員、杉本委員、松元委員代理谷本氏、福田委員代理川島氏
(オブザーバ) 内閣府犯罪被害者等施策推進室 河原参事官
日本赤十字社: 事業局救護・福祉部 清田参事
事業局事業局救護・福祉部救護課 櫻田係長

4. 議題

- ①日本赤十字社の心のケア等の取組について
- ②支援体制について
- ③その他

5. 概要

<議題① 日本赤十字社のこころのケア等の取組について>

日本赤十字社による取組についての説明を踏まえた質疑応答の概要は以下の通り。

- ・日本赤十字社は災害救助を一義的な任務としており、地元での医療ニーズが収束するまでの期間、無償で医療救護を提供して、地元の医療機関に引き継ぐ。こころのケアについても同様の整理であり、災害後のプライマリーケアの部分を担当し、その後は地元の保健所、医療機関等に引き継ぐ。
- ・災害が発生した際、被災地の都道府県支部が窓口となり、災害対策本部を立ち上げる。全国的な調整が必要な場合は本社が調整する。
- ・医療救護班は通常6名編成であるが、そのメンバーに対してこころのケアの研修を実施している。医師、看護師の2名からなるこころのケア班も別途編成している。被災現場近くにこころのケアセンターを立ち上げることもある。
- ・組織内の要員を指導するこころのケア指導者に対する研修や、ボランティア(事前に登録している者)等に対するこころのケア研修も実施している。
- ・活動期間については、投入可能な人員からみて、最大で半年ぐらいは対応が可能。過去の実績として、阪神・淡路大震災の時には2カ月半ぐらい活動していた。

- ・外部からの研修ニーズがある場合、例えば一般向けの高齢者の災害時支援に関する講習を受講することができる。
- ・こころのケアについては、被災者に対して行っており、援助する側の交通事業者に対しては支援を行った実績はない。
- ・こころのケアについての災害の種別に応じた研修の有無については、自然災害の対応からスタートしている。最近ではDMAT（Disaster Medical Assistance Team）という災害の超急性期における関わり方について理解するための研修を進めている。DMORT（Disaster Mortuary Operational Response Team）のような役割にまで着手することは今のところ考えていない。

<議題② 支援体制について>

事務局より ICAO 及び NTSB における支援体制・窓口機能・被害者支援の研修内容並びに我が国における犯罪被害者支援及び交通事故被害者支援について説明するとともに、それを踏まえた上で我が国における公共交通機関の事故の被害者の支援の体制のあり方や総合窓口のあり方について、各委員から出された主な意見は以下の通り。

1. 窓口について

- ・既存組織の活用でも良いので、事故調査の進捗状況をいつでも聞くことができる身近なところでの窓口が欲しい。
- ・行政が事故情報の臨時窓口として機能し、病院や保健所等と協力できる体制を築いてほしい。その際、交通事業者と行政とのミッションを明確にしてほしい。
- ・総合窓口のあり方として、単なるワンストップセンターの機能だけでは不十分。日本の危機対応は全般に、オペレーションはあるがマネジメントがない。支援体制とも密接に関連するが、支援主体が多岐にわたるため、それらを仕切るための指揮調整機能の付与が必要。米国では災害が発生すると災害支援センター（Disaster Assistance Center）と呼ばれるワンストップセンターが立ち上げられるが、それが総合窓口のひな形となるのではないか。
- ・一つの窓口があることにより、様々な専門機関に被害者等のニーズが行き渡ることが重要。
- ・日本でも米国のような家族支援センターの立ち上げが必要。
- ・13 回忌になって遺族に精神的な症状が発症することもある。その時に窓口が無くなっているのは困る。
- ・事故発生直後については現場での窓口。中長期については、地域の市町村レベルに窓口がある方が望ましい。

2. 国の役割について

- ・米国の航空被害者家族支援法のように、法的な根拠があつて初めて行政が動くことができるのではないか。この種の支援については調整機能があつた上で縦割り行政を克服することが求められる。
- ・行政の関与のあり方がポイントになるだろうが、やはり、各支援主体の中に国の組織があると被害者等も安心するのではないか。

- ・様々な支援メニューがあるにもかかわらず、被害者等は知らない。また、事業者に相談して支援を紹介されても、役に立たないことがある。国が間に入って支援をコーディネートしてほしい。
- ・事故被害者の支援には平等の観点が必要。そのため、多岐な支援メニューをコーディネートすることができ、かつ、平等の観点で動けるのは国以外にはない。
- ・総合窓口を誰が責任をもってつくるのかなど、行政と交通事業者との間での役割や費用分担も明確にする必要がある。
- ・例えば、精神保健福祉センターなど既存の支援の仕組みがあることは理解しているが、法的な根拠がないとこれらの仕組みが機能しないことも経験している。既存の法律でも、条例でも、それらに基づく計画でも良い。また、それに基づき、各主体の役割分担を明確にすべき。

3. 支援の在り方について

- ・事業者ではない第三者による心のケアの実施、自助グループへの支援を行って欲しい。
- ・支援体制を構築するに当たって、被害者の種類のカテゴリーを整理することが必要。例えば、被害者といっても、①死者、②負傷者でも身体の機能が回復できないほどの重傷の者、③軽傷で済んだ者、④無傷の者がいて、それに応じた家族もいる。更に被害者の中には家族のいない者もいるだろう。被害者の特性によって対応も異なるのではないか。
- ・大規模な公共交通事故については、事故直後は被害者が集団になるため、災害のケースと同じであるが、中長期になると、被害者の個々の対応が必要になるため、犯罪被害者支援と類似している。問題は、事故直後の集団への対応と、中長期の個々への対応との間を如何につなげるかということになる。
- ・大規模な公共交通事故については、自然災害に比べて惨事ストレスが強いので、一般のボランティアでは対応できないことが多いのではないか。
- ・こころのケアについては、既存の体制自体が不十分。支援者の間で共通的な訓練が行われていない事も現実の問題になっている。

4. その他

- ・慰霊・遺品の取扱い等については、行政、事業者、遺族の三者で相談して実施できるようにしてほしい。
- ・マスコミ対策をしっかりと実施してほしい。
- ・交通事業者の世話役等への精神的な支援を行ってほしい。

<議題③ その他>

交通事業者被害者支援ガイドラインワーキンググループの設置等について、事務局より説明があり、了承された。(以上)