

## 第9回日本トラウマティック・ストレス学会抄録(2010/3/6~7 於:神戸国際会議場)

## 大規模交通災害現場で救助活動に参加した市民に対するメンタルケアの必要性

岡野谷 純<sup>1)2)</sup> 菅 磨志保<sup>3)</sup> 田中 克俊<sup>1)</sup> 中村 賢<sup>1)</sup>

1) 北里大学大学院医療系研究科 2) NPO 法人日本ファーストエイドソサエティ 3) 大阪大学

【目的】大規模交通災害の現場でボランティアとして救助に参加した一般市民は惨事ストレスを受けていると考えられるが、経時的な調査は充分には行なわれていない。JR 福知山線列車脱線事故について4年経過後の実態を把握しメンタルケアの必要性を検討した。

【対象・方法】JR 福知山線列車脱線事故の現場周辺企業に所属し、事故時にボランティアとして救助活動に参加した人を対象とした。自記式質問票を用いて、救助活動によって生じたストレス関連症状とその予後について調査を実施した。

【結果】回答者 77 名中 54 名から有効回答(有効回答率 70.1%) が得られた。女性 15 名、男性 39 名、平均年齢±SD は 47±10.3 歳であった。従事した活動では、男性では現場での救出活動、現場から救護所への患者搬送、女性では現場での応急手当、後方支援が多くを占めた。活動後、事故当時の状況を思い出すことでストレス症状(不眠、疲労、強い心拍、罪悪感、再体験など)を呈した人は 35 名(64.8%)であった。内訳は男性 22 名(62.9%)、女性 13 名(37.1%)であり、ストレス症状と性別の関係で有意差を認めた( $p=0.039$ )。また中央値で分けた年齢別の割合は 44 歳以下 22 名(62.9%)、45 歳以上 13 名(37.1%)であり、ストレス症状と年齢の関係で有意差を認めた( $p=0.030$ )。ストレス症状と活動内容との間には有意な関連は認めなかった。症状消失時期は、当日~1 ヶ月 16 名(45.7%)、~6 か月 7 名(20.0%)、~1 年 2 名(5.7%)、現在も持続している人は 10 名(28.6%)であったが、症状消失時期と性別、年齢、活動内容との間には有意な関連は認めなかった。有効回答者の内、IES-R について回答した 23 名において、ストレス症状がなかったと答えた人は全員 IES-R はカットオフ値以下であった。ストレス症状があったと答えた人では 3 名(8.6%)がカットオフ値以上であった。

ストレス症状の発言要因と考える事柄(複数回答)は、上位から災害や事故の規模 18 件(15%)、災害や事故の脅威 17 件(14.2%)、もっと何かできたのではないかと 16 件(13.3%)、多数の負傷者 11 件(9.2%)等であった。性別、年齢、活動内容との間には有意な関連は認めなかった。ストレス症状を解消するために何らかの方策をとった人は 13 名(37.1%)で、性別、年齢、活動内容との間には有意な関連は認めなかった。解消するための具体的な方策(複数回答)は、家族との会話や相談 11 件(35.5%)、友人・同僚との会話や相談 9 件(29.0%)が上位で全体の 64.5%を占めていた。

【考察】JR 福知山線列車脱線事故から4年が経過しているが、ボランティアとして災害救助活動に関わった人の多くが、従事した活動に関わらず、事故当時の状況を思い出すことによりストレス症状を呈していたことが示された。その内3割弱は現在に至るまで症状が継続していると回答しており、IES-R 指標で PTSD 症状ありと評価される回答もあったことから、市民に対するメンタルケアが必要であると考察する。また、ストレス症状を解消するために方策を講じた人がいる半面、講じていない、方法を知らない人も多く、市民に対する惨事ストレスに関する啓発が必要であると考察された。

【結論】大規模交通災害において現場で救助等の活動を実施した市民のストレス症状は簡単に消失しているとは言えず、継続的な調査や健康管理、メンタルケアの実施は重要である。

お問い合わせ  
情報提供  
研究への参加は  
jfaspal@aol.com

# 大規模交通災害現場で 救助活動に参加した市民に対する メンタルケアの必要性

岡野谷 純<sup>1)2)</sup> 菅 磨志保<sup>3)</sup> 田中 克俊<sup>1)</sup> 中村 賢<sup>1)</sup>  
1) 北里大学大学院医療系研究科 2) NPO法人日本ファーストエイドソサエティ 3) 大阪大学

ボランティア活動で誰も死んではいけな  
い。誰も傷ついてはいけな  
い。

## 【背景】

災害とは、自然現象の変化や人為的な原因により人命や社会生活に被害を生じる現象をいう。大災害に遭遇し、衝撃的な体験をした人はストレス症状（惨事ストレス）を起こすことがある。

※ Tuckmanら 1973、心的トラウマの理解とケア（金ら）

対策：

- 1) 本人・家族に対し：メンタルケアを実施  
※ Berahら 1984
- 2) 消防・警察・医療者に対し：事前教育訓練・メンタルケアを実施  
※ Alexanderら 1990

## 【課題】

市民については、惨事ストレスの可能性やケアの必要性は理解されてきたが、積極的なメンタルケア、組織的な教育・支援体制は構築・整備されていない。

## 【目的】

人為災害、特に大規模交通災害に遭遇し、ボランティアで活動した市民に対する継続的な調査、健康管理、メンタルケアの必要性を検討する。

## 【災害概要】

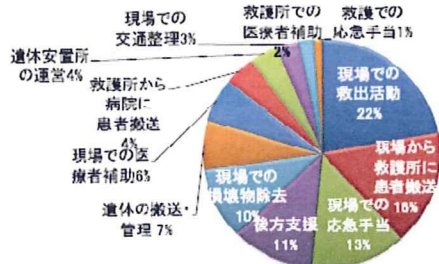
名称：JR福知山線列車脱線事故  
種別：列車脱線事故  
日時：2005年4月25日(月)  
時刻：9時18分頃（ラッシュアワー）  
場所：兵庫県尼崎市 JR福知山線  
塚口～尼崎駅間 第1新横枕踏切  
手前付近  
状況：死亡者：107名、負傷者：562名

## 【対象・方法】

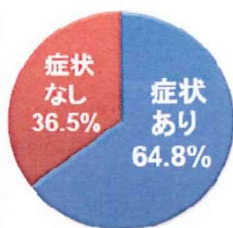
対象：JR福知山線列車脱線事故の現場周辺企業に属し、事故当時、ボランティアとして救助等の活動に参加した方  
方法：質問票（無記名）を直接配布し、郵送により回収。  
統計： $\chi^2$ 検定、Mann-Whitney検定 有意水準  $< 0.05$   
SPSSver 12.0 北里大学倫理委員会より承認  
配布：70社、回答：77名、有効回答：54名（率：70.1%）  
※回答から「今でも記憶から離れない災害が福知山線事故でない者＝阪神・淡路大震災」を除外した。

## 【結果】

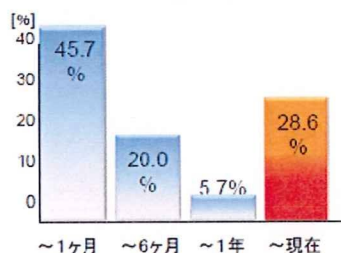
### ■活動：



### ■症状：



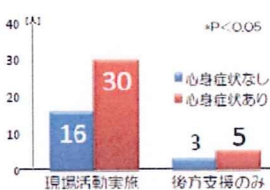
### ■症状継続期間：



### ■症状有無と年齢



### ■症状有無と活動内容



## 【結論】

大規模交通災害時に現場で救助等の活動をする市民は惨事ストレスを受ける可能性が高く、その症状は時間経過により簡単に消失するとは言えず、継続的な調査や直後からのメンタルケアが必要である。

## 【考察】

活動をした人の64.8%にストレス症状があり、その28.6%は現在まで症状を継続していた。

■災害時活動者にストレス症状があり、メンタルケアは必須とする先行研究を支持する。

■一方、JR福知山線脱線事故の先行研究では2ヶ月後に症状はほぼ解消しているが、本研究では活動者の継続的な調査、全活動者への結果のフィードバックが必須であると考えられる。

若年層で症状が有意に高い。その9割弱が現場で救出・救護活動を実施し、多くが自責の念を訴え、現在も継続している。

■特に若年層に対する直後からのケア、また後着する職業救援者によるフォロー体制の充実が必要である。

後方支援のみを実施した活動者にも症状が見られた。先行研究では後方支援活動者に対する調査研究は見当たらない。

■少なくとも市民では、惨事ストレスのケア対象は後方支援者を含む活動者全体に及びと考える。

解消方法をとらなかつた人が46.2%おり、うち62.9%に症状がみられ、14.3%は現在も継続している。

■活動後のストレスに関する実態、ケア方法や手段・情報を社会に広く周知することは有用である。

## 【今後の課題】

市民向けの災害時活動後メンタルケアツールを開発・啓発するとともに、事後の支援体制の構築、カウンセリングやメンタルケア費用の公費負担等の具体的方策の実現に繋げたい。

厚生労働科学研究費補助金  
健康安全・健康危機管理対策総合研究事業

地域における健康危機管理における  
ボランティア等による支援体制に関する研究  
平成21年度 総括研究報告書

発行日 平成22(2010)年3月

研究代表者 尾島俊之

事務局 〒431-3192 浜松市東区半田山1丁目20-1  
浜松医科大学健康社会医学講座

電話 053-435-2333

FAX 053-435-2341

メール dph@hama-med.ac.jp

ホームページ <http://kiki.umin.jp/>

