

視覚障害者等のホームでの事故を防ぐために

水野 映子

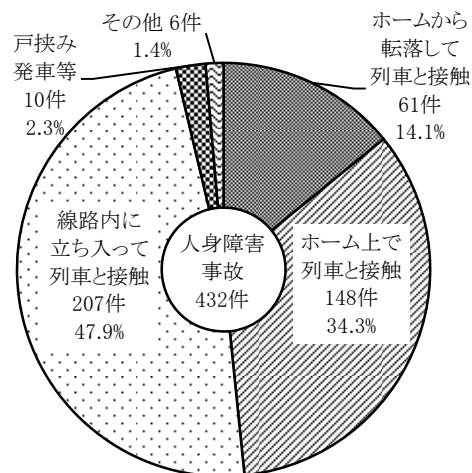
＜鉄道における人身障害事故の約半数がホームでの事故＞

生活者にとって鉄道は言うまでもなく重要な移動手段のひとつである。だが、鉄道を利用するうえで欠かせない駅のホームが、ときには痛ましい事故の場になることもある。

国土交通省によれば、2011年度の鉄道における運転事故866件のうち、およそ半数の432件は人身障害事故*であった。さらに図表1で人身障害事故の内訳をみると、「ホームから転落して列車と接触」が61件（14.1%）、「ホーム上で列車との接触」が148件（34.3%）となっている。すなわち、両者を合わせた件数（209件）は人身障害事故の約半数、運転事故の約4分の1を占めている。

このうち「ホームから転落して列車と接触」には、転落しても列車と接触しなかった事故は算入されていない。したがって列車との接触の有無を問わなければ、ホームからの転落による事故は61件よりもっと多く発生していると考えられる。

図表1 鉄道における人身障害事故の件数の内訳



資料：国土交通省「鉄軌道輸送の安全にかかわる情報（平成23年度）の公表について」2012年

* 本稿における「鉄道」には「軌道」も含む。また、鉄道における「運転事故」とは、人身障害事故、踏切障害事故、道路障害事故、列車事故（列車衝突事故、列車脱線事故、列車火災事故）、物損事故の総称である。このうち、「人身障害事故」とは、列車または車両の運転により人の死傷を生じた事故で、踏切障害事故、道路障害事故、列車事故に伴うものを除く。

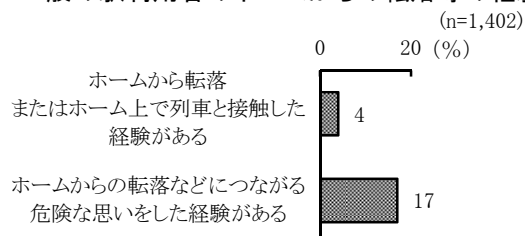
＜視覚障害者にとって駅のホームは「欄干のない橋」＞

ホームからの転落による事故やホーム上での列車との接触による事故（以下、両者を合わせて「ホームでの事故」）はどのような人にも起こりうるが、その危険性が特に指摘されているのは視覚障害者である。視覚障害者がホームでの事故、中でも転落事故によって死傷したというニュースは、これまで幾度となく報じられてきた。視覚障害者にとって駅のホームを歩くことは「欄干のない橋」を渡るようなもの、とたとえられることもある。

国土交通省が実施した調査では、一般の駅利用者のうち4%はホームから転落、またはホーム上で列車と接触し、17%はホームからの転落などにつながる危険な思いをした経験があると答えている（図表2）。一方、日本盲人会連合の調査によると、ホームから転落したことがある視覚障害者の割合は36.5%、つまり3分の1を超える（図表3）。この割合は、ホーム上での列車との接触の経験割合を含まないにもかかわらず、前述した一般利用者のホームからの転落とホーム上での列車との接触を合わせた経験割合よりはるかに高い。また、転落しそうになったことがあると答えた視覚障害者の割合はさらに高く、59.9%にも及ぶ。視覚障害者が一般の人よりホームでの事故に遭う確率が高いことは、データ

にも示されているといえる。

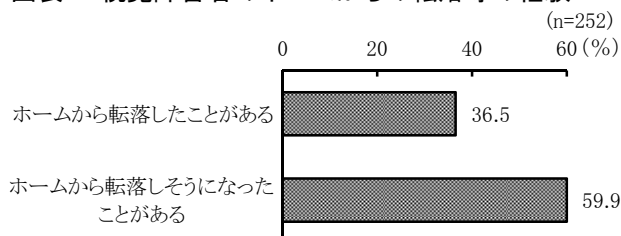
図表2 一般の駅利用者のホームからの転落等の経験



注：対象者は駅利用者（鉄道会社を通じて主に駅で配布）、調査時期は2011年6月

資料：国土交通省「鉄道駅の利用の安全に関するアンケート」（同省のホームページ「『第6回 ホームドアの整備促進等に関する検討会』の結果について」より）

図表3 視覚障害者のホームからの転落等の経験



注：対象者は視覚障害者（日本盲人会連合加盟60団体会員および情報誌購読者）、調査時期は2011年2月

資料：日本盲人会連合「転落事故に関するアンケート調査結果」（同連合のホームページより）

<事故防止策として期待が高いホームドア>

視覚障害者を含む駅利用者のホームでの事故防止策として有効とされているのはホームドアである。ホームドアとは天井までおおうフルスクリーンタイプのもの（写真1）を指すことが多いが、腰高タイプの可動式ホーム柵（写真2）がホームドアに含められることもある。ここでは、両者を合わせてホームドアと呼ぶ。

国土交通省は、2011年には「ホームドアの整備促進等に関する検討会」を開催し、視覚障害者団体や有識者からのヒアリング、関連事業者間の情報共有などをおこなった。その中間とりまとめでは、1駅当たりの事故件数が多い、1日平均利用者数10万人以上の駅において、ホームドアなどを優先的に整備することが示された。

写真1 フルスクリーンタイプの「ホームドア」



資料：国土交通省「ホームドアの設置状況（平成24年3月末現在）」

写真2 腰高タイプの「可動式ホーム柵」

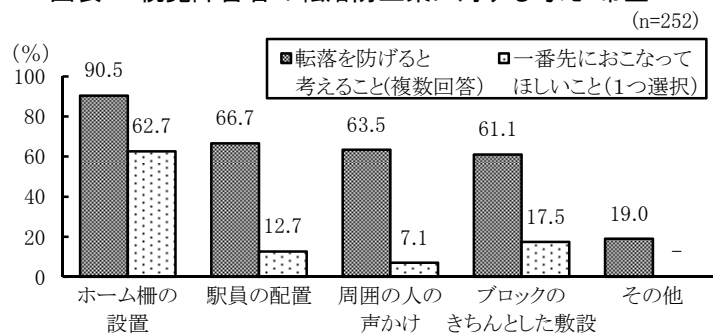


資料：写真1と同じ

前述の日本盲人会連合の調査では、どのようにしたら転落を防げると考えるか（複数回答）という質問に対して、ほとんどの視覚障害者が「ホーム柵の設置」（90.5%）と答えた（図表4）。また、一番先におこなってほしいこととしても「ホーム柵の設置」が62.7%を占めている。ホームドアは視覚障害者自身に最も有効だと考えられ、望まれていることがわかる。

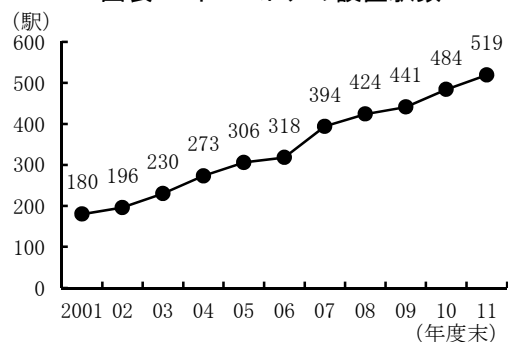
ただし図表5の通り、ホームドアの設置駅数は年々増えてはいるものの、2011年度末では519駅であり、全国に1万近くある駅の中では数%に過ぎない。また、利用者数10万人以上の駅に限ってみても、2010年度末で235駅のうちホームドアが設置されているのは28駅、割合にして11.9%である（国土交通省調べ、図表省略）。ホームでの事故をなくすためにはホームドアの完備が理想的ではあるが、それに長い年月がかかるだろう。また、視覚障害者の事故防止策としては、ホームに敷設する視覚障害者誘導用ブロックの改良も進められているが、それも一朝一夕には実現できない。より速やかにできる対策も併せて必要である。

図表4 視覚障害者の転落防止策に対する考え・希望



注・資料：図表3と同じ

図表5 ホームドアの設置駅数



資料：写真1と同じ

<周囲の人の「傍観」「不注意」も事故の原因に>

前述の図表4をみると、「駅員の配置」「ブロックのきちんとした敷設」と並び「周囲の人の声かけ」がホームからの転落を防げると考える視覚障害者は6割を超えている。周囲の人の声かけは、その気にさえなれば誰にでもすぐできる事故防止策といえる。ただ残念ながら、声をかけることをためらう人は少なくない。

ホームでの事故は、利用者数が多い駅で頻発している。ホームから転落、あるいは列車と接触する恐れがある視覚障害者に、周りの人が気づいたこともあっただろう。そのうちの誰かがひと声かければ救われた命があったかもしれない。心理学的には周囲に大勢の人がいるほど目の前に助けるべき人がいても助ける行動をしなくなるという「傍観者効果」が働くというが、「誰かが助けるだろう」ではなく「自分が助ける」という主体性を持って積極的に声をかけることが大切である。

また、駅利用者の不注意が他の利用者のホームでの事故を引き起こす危険性もある。例えば、最近では携帯電話・スマートフォンの操作に夢中で前をよく見ずにホームを歩いている人や、キャスター付きのバッグを無造作に引っ張っている人をしばしば見かける。これらの行為は周りの人、特に視覚障害者にとっては通行の妨げとなり、ホームからの転落や列車との接触の原因にもなりうる。ホームを通行する人は、自分の何げない行為が他の人を危険にさらすかもしれないという認識を持ち、十分注意を払う必要がある。

視覚障害者をはじめとする駅利用者のホームでの事故を防ぐためには、ホームドア等の早急な整備とともに、周囲の人の心配りやマナーの遵守が不可欠といえよう。

※視覚に障害のある方などが本稿のテキストデータを必要とされる場合は、当社までご連絡下さい。