櫛型プラットフォームにおける 視覚障害者の転落事例

○村上 琢磨（都身障センター），大倉 元宏（成蹊大・工）
清水 学（江南リハセンター），田中 一郎（国リハセンター）

Cases of blind travellers falling from a comb-shaped train platform

T. Murakami (Tokyo Met. Rehab. Center), M. Ohkura (Seikei Univ.), O. Shimizu (Konan Rehab. Center) & I. Tanaka (Nat. Rehab. Center)

1. はじめに

視覚障害者の駅プラットホームからの転落事故の防止に資する目的で、事故事例の蓄積を図っている。今回は同じ櫛型ホームの同一場所から転落した2例を報告する。

2. 調査方法

転落者とともに事故現場に出向き、事故時の事情を聴取した。また、駅ホームのレイアウトの測定及び写真撮影を行った。

3. 事故の概要

2例の転落事故とも京王帝都電鉄、井の頭線、吉祥寺駅2番線ホームの同一場所で発生した（図1, 2において×で示される地点）。同駅はターミナル駅で櫛型ホームになっている。改札口は到着車両の前方にあり図のように到着車両の前面と向かい合っている。2番線ホームから見ると出口（図1, 2のEX）は向かって左側で1番線ホームのほぼ延長線上にあり、入口（図1, 2のEN）は2番線ホーム側にある。ホームの改札口側には転落防止柵が設置されているが（図1, 2におけるWF）、先頭車両の前面までは達しておらず、約5mほどの空き領域がある。なお、ホーム縁端に点字ブロックが敷設されたのは昭和57年で、転落事例1の後である。

【事例1】

転落者Kは27歳の男性で事故当時の視力は右0.02、左0で、事故に合う2年ほど前に電車の乗降を含む標準的な歩行訓練を受けた。

Kは昭和48年11月某日、18時10分ごろ同駅2番線ホームに下車し、改札出口に向かっていた転

落した（図1の×）。Kは退社後、渋谷駅で17時45分ごろ発の吉祥寺駅行き電車の後ろから2両目に乗車した。同駅2番線ホームに下車した後、白杖を左右に振ってホーム面を確かめつつ、車体の横に付いているステンレスを見ながら、改札に向かって車両と平行に移動した。車体のステンレスが見えなくなった後、そのまま少し歩き、右側の角にある花屋（図1のFS）の前あたりを通過する乗客の足音や改札のハサミの音から、左に曲がってよい（左側の線路は通過した）と思い、改札出口に向かおうと左に方向を変えていき、左足から線路上に転落した。そのとき、花屋の前付近は乗降客で非常に込んでいた。

Kは転落したとき「白杖で床面を確かめていたと思う」と言っているが、杖によってホーム縁端を検出できなかった。なお、ホーム縁端に点字ブロックは敷設されていなかった。

【事例2】

転落者Iは46歳の男性で転落時の視力は両眼とも光覚、歩行訓練は受けていない。昭和63年11月22日（火曜日）、8時40分ごろ同駅2番線ホームに下車し、改札に向かっていた転落した。

Iはこの日、自宅を定刻に出発し、久我山駅で前から三両目の後部ドアから乗車した。吉祥寺駅で2番線ホームに電車が到着し、下車した。下車後いつものように点字ブロック（図2のTT）を見つけて両足でブロックに乗ったまま、白杖は立てるようにして短めに前方に出し、ほとんど左右に振らずにブロック面を突きながら改札に向かってゆっくり移動した。やがて車両のモ

ーター音が聞こえたので先頭車両まで来たことが分かった。このとき、1番線ホームで発車のベルが鳴り、改札入口から多くの乗客が1番線ホームにかけていった。それと同時に改札のハサミの音が聞こえた。その後ハサミの音に向かって移動したところ転落した。ハサミの音に注意してからは点字ブロックを伝っていたかどうかははっきり分らない。

4. 考察

1) 原因

両事例とも白杖によるホーム縁端部の検出が不十分であったことが事故の直接的な原因と考えられるが、間接的原因として以下のことが考えられる。

① 転落防止柵が先頭車両の前面まで達していない。② 改札出口が1番線ホームの延長線上にあるため、2番線の降車客は転落防止柵を過ぎたあとかなり急に左に曲がる必要がある。③ 2番線に電車が着いたあとすぐ1番線に入線していた電車が発車するというダイヤになっているため改札入口からそれに乗ろうと電車にかけていく乗客と、2番線で降りて出口に向かう客とが交差することになり、スムーズに流れず、側方から線路側に圧力を受けがちになる。④ ハサミの音を方向定位の手がかりとしている（この場合、方向定位の精度は高いが、距離に対する信頼度は低いことに注意）。

2) 対策

障害者側の対策として、① 2番線に下車した場合、直接改札出口に向かうのではなく、まず改札入口に当たるまで直進して、その後左に移動して出口に向かう。② ホーム上では常に転落の危険があることに留意する。③ ホーム縁端を検出するための適切なケインテックを用いて移動する。

駅の設定面からの対策としては、事例2にみられるように点字ブロックの敷設だけでは万全ではなく、転落防止柵を先頭車両前面まで延長することが必要である。

図1 事例1における駅ホームのレイアウトと転落までの歩行軌跡（点線）

図2 事例2における駅ホームのレイアウトと転落までの歩行軌跡（点線）