

鉄道に係る事故にはその原因や影響あるいはその関係者によっていろいろなケースがあるようである。鉄道事故等報告規則（S62.2.20.運輸省令第八号）では、第三条（定義）で、事故の種類として列車衝突事故・列車脱線事故他で七つのケースがあげられているが、その第6項に「鉄道人身障害事故」がある。

自殺が明確である場合には鉄道機関は国土交通省へ事故報告する義務は負わされず、また、この事故は上記鉄道人身障害事故には該当せず、「輸送障害」として扱われることとなっている。

今回テーマにあげるのは、前述の第6項「鉄道人身障害事故」についてであるが、ホーム上の人間の転落事故を考えてみたい。事故の直前の状況としては下の3つの状態がある。

- 1) 被災者が立ち止まっている状態
- 2) ホームで待っていて到着した列車に乗ろうとしている状態
- 3) 発車間際の列車に乗ろうと走って来ている状態

この3場面を見れば、「静止」「動き始める」「走る」と徐々に危険の度合いが大きくなることが想定されよう。でも、静止の状態にも、動き始めの状態にも危険の芽は潜んでいる。

私は、ホーム上で列の先頭に立つことがある。後ろから押されることの危険を考えると2番・3番目に並べばよいのであるが、なぜか一番目に立つのである。ただしそのときの私は、

- 1) 後ろから押された場合の余裕を持って、黄色の線（視覚障害者誘導用ブロック）の約30cm後方に立つ、
- 2) 列車が近づくと、身体を列車の方に向け、目は視野限界（約200°）に余裕を持たせて、私の後ろ側の人間の動きが見えるように配慮している。

それでも、真後ろから力強く押されれば、即あの世行きであろう。その昔、酔って歩いていて車に跳ねられ頭蓋骨骨折の事故に遭ったことのある私は、飲んで帰る際はホームで列の先頭には立たないようにしている。

ところで最近、列車が最寄りの駅に近づくと、「ホームと列車の間があいているところがあります。・・・ご注意ください。」と、社内放送が流れることがある。確かに駅によって、列車と車両の間がかなり開いているところがある。車両限界と建築限界によって車両の安全運行は守られているであろうが、ホームと列車の隙間から落下することに関しては、どうも我々自らが注意しなければならないようである。複数の交通機関が同一線路を利用することによって、我々乗客は非常に便利になったものの、その分危険が増している可能性も無いわけではない。

このことは、列車に乗り込む人にとっても同じように危険な場所ではある。私は、ホームを駆けて列車に乗り込もうとする人間を見ると、事故に遭わなければいいなと願っている。高めのヒールの靴を履いている女性、階段を駆け下りて列車に乗り込むために前だけを見て走る人間にとって、階段の端の滑り止めやホームのバリアフリー対策の視覚障害者誘導用ブロックは、危険な障害物になってしまうおそれもある。また、雨の降った日のホーム端部は、潤滑剤をまいたようなものでもある。

ここらで、列車利用時のホームで事故に遭わない配慮事項をあげてみよう。

- 一つ、余裕を持って行動し、列車の側では走らなくてもよいようにしよう。
- 一つ、誰がいるか分からないホームの端に立つのはやめよう。
- 一つ、その日の天気や行動に合わせた履物にしよう。
- 一つ、服や履き物に合わせた無理のない行動（歩き）をとろう。

一つ、不自然な身体の動きを支えられるように、できるだけ片手はあけておこう。

最後に、我々が行う3層分析手法による危険予知の事例を紹介する。

鉄道のホームにおける列車接触事故				
段階	第1層	第2層	第3層	回避対策
第1段階	鉄道駅に行く	ホームに立つ	列の先頭に立つ	
第2段階	列の先頭に立つ	後ろに酔っぱらいが立つ	酔っぱらいが自分にぶつかる	
第3-1段階	酔っぱらいが自分にぶつかる	自分がよろける	堪えきれずに、線路上に落ちる	ホームの端に立たない
第3-2段階	酔っぱらいが自分にぶつかる	自分がよろける	堪えきれずに、線路上に落ちる	後方の乗客の動きを見ておく
第3-3段階	酔っぱらいが自分にぶつかる	自分がよろける	堪えきれずに、線路上に落ちる	後方の乗客の動に身構えて立つ
第4段階	堪えられずに、線路上に落ちる	列車が入ってくる	列車に轢かれる	ホームの下の待避溝に避難する