

2 交通事故

記録の更新続く

市内の自動車保有台数と交通量の急増にともなって、自動車の騒音・排出ガスによる大気汚染、あるいは、交通事故などの交通災害は多様化し、深刻化している。なかでも、人命とのかかわりあいをもっとも直接的で悲惨な交通事故は、車の増加に比例しながら慢性的に毎年三〇パーセント以上もふえ、つぎつぎに記録を更新している。

昭和四十年三月末、一一万三、〇七八台であった市内の自動車保有台数は、四十四年三月末には二三五、五六一台に達し、二倍以上に増加している。しかも、モータリゼーション

の主流と考えられる小型乗用車が、貨物車をしのいで、七万二、六四二台の増加を認め、保有台数の半数に近い一〇万二、二二三台に達するとともに、毎年、増加台数の半数以上を占めている。

表 2—18 市内自動車保有台数推移

区分	年次	昭和35年	40	44
普通貨物車		4,979	9,033	14,529
乗合用		671	1,661	2,916
普通乗用車	}	8,123	1,005	1,348
小型乗用車			28,571	101,223
小型四輪貨物		10,843	25,937	54,119
小型三輪貨物		12,131	5,283	1,972
特殊用途車	}	2,069	3,209	4,853
特殊建設機械			944	1,846
被けんいん車		—	—	722
小計(登録自動車)		38,816	75,643	183,528
届出自動車		13,138	37,435	52,133
総計		51,954	113,078	235,661

注：各年3月末現在

資料：「横浜市統計書」(総務局統計課)

三十五年以來、市内の自動車保有台数は急激に伸び、四十四年までの一〇年間で約五倍に達したのである。モーターゼーションは、道路事情にかかわりなく、爆発的に、しかも、とどまることなく進展している。四十三年との比較で、いちじるしく交通量（一二時間）が増加している地点は、一般国道一号线金港橋際（横浜駅前）一一・九パーセント、一五号线花月園入口一七・七パーセント、一六号线磯子警察署前一三・八パーセント、横浜厚木線二俣川派出所前（保土ヶ谷区）九・二パーセント、一般県道平戸桜木町線大池バス停（南区）八・七パーセント、青砥上星川線白山町（港北区）三六・八パーセントになつてゐる。

これに反して、道路の整備・拡充・新設などは、自動車の保有台数や交通量の増大にくらべその伸び率はきわめて低い。

危険は裏通りにも

急激に、しかも、予測をこえて進展するモーターゼーションのスピードに、巨額の経費と時間を必要とし、かつ困難な土地問題をかかえる道路行政は追いつかないのである。したがつて、道路と交通量のアンバランスは、自動車交通の過密化

となり、深刻な交通渋滞をもたらしているが、渋滞を避ける車が表通りから裏通りへ、裏通りからさらに細街路へと流れ込み、車のもつ凶器性と相まって、交通事故を激増させる原因になつてゐる。こうして、交通事故は市街地中心部にとどまらず、非市街地域や裏通り、住宅区域など広域に発生し、子供・老人といった社会的な弱者や一般歩行者を犠牲にしてゐるのである。

昭和四十四年中に市内で発生した交通事故は、一万三、五四二件である。このうち、死者は二四五人、負傷者は一万八、六七六人で、死傷者の合計は一万八、九二一人となり、人口一万人あたり八七・三人となつてゐる。これを四十三年に比較すると、件数で五〇〇件、死者で三九人、負傷者で一、一九三人といずれも増加し、過去五年間における最悪の暗い記録となつてゐる。

さらに、もっとも悲惨な死亡事故の場合についてみると、路線別では、国道一号线、一五号线、一六号线、二四六号线などで一一六人、主要県道と一般県道で五三人、主要市道と一般市道で三七人、裏通りで三九人が死亡し、事故多発路線は国道一号线四一人、国道一六号线四一人、国道二四六号线一

表 2—19 市内交通事故発生状況推移

年次	件数	死者	傷者
35年	9,535	251	5,852
36	10,606	260	6,166
37	10,332	207	5,877
38	10,668	207	6,376
39	10,519	263	6,805
40	11,670	203	7,915
41	13,175	202	10,392
42	14,670	192	13,968
	(人身) 10,872		
43	(人身) 13,042	206	17,483
44	(人身) 13,542	245	18,676
参考：神奈川県下の交通事故			
44	(人身) 33,975	763	47,379

八人、国道一五号線一六人となっている。とくに、国道一六号線は、国道一号線とならび四一人ともっとも多い死者数をしめしているが、延長距離は国道一号線の約二分の一であることから考えると、死亡密度が非常に高いことがわかる。

また、旧区別では、港北区が四六人でもっとも高く、ついで神奈川区三七人、保土ヶ谷区三六六人、鶴見区三三人、戸塚区二四人の順となり、路線とのかわり合いが深く、周辺部へのひろがりも見逃がせない。

目立つ子供・老人の犠牲

これらの死亡事故は、人对車一三七人、車相互七六六人、車単独二七人、踏切五人の別に発生した。このうち、歩行者の死亡数は一四〇人、約六〇パーセントの高率をしめ、昭和四十二年にくらべても三二人といちじるしくふえている。

この歩行者事故と関連する学童・幼児事故は、死傷者合計では四七人の減少となっているが、死者数では前年よりも幼児二人、小学生九人、中学生三人、合計一四人が増加し、小学生の被害がめだつとともに、老人の死者数もふえ、全死者数の約二七・五パーセントをしめている。

神奈川県警察本部の死亡事故の分析によると、歩行者の痛ましい犠牲の多くは、運転者、歩行者の理解に苦しむような交通ルール違反により発生している。運転者はハンドル・ブレーキなどの操作不確実、前方不注意などの安全運転義務違反、

表 2—20 事故種別発生状況（昭和44年中）

種別	区分	件数	死者	重傷	軽傷	死傷者計
全事故		13,542	245	1,186	17,490	18,921
学童幼児事故	幼児	1,057	18	100	997	1,115
	小学生	812	15	96	755	866
	中学生	212	3	24	206	233
	計	2,081	36	220	1,958	2,214
歩行者事故		4,053	140	530	3,564	4,234
無免許事故		338	9	41	484	535
他府県車両事故		2,830	53	246	3,882	4,180
酒酔い運転事故		412	8	54	679	741

注：市民局交通安全対策室調べ

酒酔い運転のほか、運転経験三年未満の運転者の運転未熟、運転になればじめの安易感、交通法規が完全に身につかないなどが事故の原因となっている。交通安全施設の整備や交通取締り以前の問題と考えられる運転者の自覚や、運転道徳が欠けていることにより発生する事故が全体の六〇パーセントをしめると指摘している。

また、歩行者も、運転者と同様に、安全教育と本人の自覚以外に対策の求めようがないという事故が多く、車の直前直後の横断、とび出し、横断歩道外横断などが全体の四〇パーセント以上をしめている。運転者と歩行者が、それぞれ交通规则さえまもっていれば死亡しなかったであろうと指摘している。

対策に権限のない自治体

交通安全対策は、基本的には道路体系を中心とする都市構造の問題であり、都市施設と交通管理・交通規制のシステム化の問題である。自治体において長期的にしかも計画的に進められる都市計画のなかで、一元的に推進されなければならない性格のものである。

しかし、必要な権限と財源はすべて国と県がもっており、現在市にあたえられている権限や財源のわくのなかでは、抜本的な対策をとることは困難である。

とはいえ、市では、年々激増する交通事故に対処するため、根本的な対策はできないまでも道路・街路の整備・拡充・新設をはじめ、新しい都市づくりの一環である高速道路・地下鉄・公園などの諸施設の建設を進める一方、自治体でできる当面の交通安全対策として、応急的な予防対策と事後救済対策を講じてきた。

応急的な予防対策としては、子供と老人その他の一般歩行者の事故を未然に防止するため、歩道・ガードレール・横断歩道橋などの交通安全施設の整備をしてきた。自動車交通の流れを円滑にして事故防止をはかるため、踏切道の立体化をはじめ道路照明・中央分離帯・道路標識・反射鏡などの交通安全施設の整備を計画的に進めてきた。

昭和四十四年度までの実績と四十五年度の計画は表(表2-21)のとおりである。

とくに、四十五年度は、総額二億三、〇〇〇万円を投じて延長二四キロにわたる歩道を新設し、歩行者の安全を確保する

ことにしている。

このほか、大部分完了した通勤通学路の歩道橋をさらに八カ所に設置するとともに、桜木町ほか九カ所の主要交差点の改良計画調査を進めるが、これらが改良されると、とくに桜木町から横須賀・鎌倉方面への道路の混雑はかなり緩和されるにちがいない。

道路を歩行者のものに

また、こうした交通安全施設の整備とあわせて、必要な対策を総合的に進めるため、昭和四十二年九月に交通安全対策室をもうけ、四十三年二月には、交通安全の推進母体として市内の関係行政機関と関係民間団体で構成する横浜市交通安全対策協議会を発足させて、市民総ぐるみで交通安全をすすめる体制を整えた。

交通安全対策室は、対策の企画・連絡調整をおもな仕事とし、あわせて事後救済対策をおこなっている。

交通安全対策室が中心になってすすめる交通安全対策は、交通安全の啓蒙活動(交通安全運動年四回、子供とおとなの交通安全会議年一回、街頭広報など)、通学路の安全確保(黄

色のおばさん、通学路点検)、道路開放(ちびっこ道路・青空駐車追放運動・買物道路)その他である。

通学路点検は、四十四年十二月に市民局・区役所・土木事務所・市教育委員会・警察署が一体となり、市立小学校一八二校についていつせいに実施した。この点検により危険箇所と判断された一、〇六七カ所のうち、措置不能のものを除き大部分が改善され、残りの三三四カ所も四十五年度中に改善される見通しとなり、大きな成果をあげている。

通学路の環境は、最近の交通事情のいちじるしい変化にともなうて、たえず変化するので、児童生徒の登・下校時の安全をはかるためには、通学路の点検を引き続き計画的に実施する必要があろう。なお、四十五年から黄色のおばさんを六二人にふやし、さらに通学路の安全をはかることにしている。

また、道路開放は、ちびっこ道路(四十三年から、現在九カ所)、青空駐車追放運動(四十四年から)に加えて、あらたに買物道路の設定がすすめられている。

これは、商店街の自動車通行を一時禁止して、主婦・子供その他の歩行者が安心して買物ができる道路にするものである。道路開放は、車のために一方的に奪われた裏通りを、車から

取りもどして住民共同の安全な生活空間にしようというものであるが、車をもつ者ともたない者との利害関係が対立するので、車をもつ者がふえるにつれてその開放は困難になっている。裏通りは、本来、子供の遊び場であり、おとなたちの

表 2—21 交通安全施設整備状況

区分	年度別	昭和44年度まで	昭和45年度計画
歩道		282,148 m	24,160 m
			添加歩道 304 m
歩道橋		82橋	8 橋
ガードレール		71,322 m	30,000 m
中央線(分離帯)		6,230 m	3,284 m
外側線(区画線)		358,223 m	120,000 m
街路照明		5,644灯	345灯
カーブミラー(反射鏡)		198本	53本
道路標識		2,361本	40本
バス停車帯		12カ所	—
踏切道改良		33カ所	7カ所
地下横断歩道		5カ所	—

注：1. 市管理分のみ 2. 道路局補修課調べ

社交場であり、貴重な生活空間であった場所である。利害をこえて考え、話し合つてみる必要がある。

交通共済に八三万人

つぎに、事後救済対策であるが、昭和四十二年七月から専門の相談員と弁護士をおいて、市庁舎市民広間（月々金）と区役所（週一回）で交通事故相談を始めた。開始以来の相談件数は、四十五年三月末現在、延一万一、九〇七件に達し、相談員の適切な助言により困難な交通事故の賠償問題解決に大きな役割をはたしている。おもな相談内容は、賠償額算定方法八、二二三件、自動車損害賠償保険の内容と手続三、九八九件、示談方法三、九三二件、賠償責任者の確認二、八二七件などであり、被害者の求償方法に関する相談がもっとも多い。四十四年から相談員を五人にふやし、さらに充実をはかった。

また、四十三年十二月には、交通事故被害者の社会保障制度を補完し、生活安定の一助とする交通災害共済制度を実施した。四十三年度の加入者数は、五七万六、六二〇人で、延九一五人の被害者にたいして二、八一五万七、五〇〇円の見舞

金を支給した。

四十四年度は、制度の周知と関心も高まり、加入者は六六万一、九七一人にふえ、延五、四四五人の被害者に支給した見舞金も一億八、三一六万円に達し、一応、制度の目的を達している。さらに、この年度には、生計維持者を失った家庭にたいする貸付金制度と生計維持者を失った子供のための交通遺児見舞金制度を実施して、救済対策の充実をはかった。また、消防局における救急体制は、救急車二三台、救急認定病院五二カ所、その他救急機資材、救急通信機構などが完備し、一段と充実した。四十四年中に発生した救急を要する交通事故件数七、〇九九件のうち五、四六六件を取り扱い、その使命をはたしている。

なお、四十五年十一月末現在では、交通共済の加入者は、八万三、五六一人にまで伸びた。