

横浜市の交通事故と

その対策



川久保正

1——はじめに

私が子どもの頃「地震、雷、火事、親父」が恐ろしいものとされ、私自身も地震、雷、火事は恐ろしかったが、親父が恐ろしい意味はわからなかった。今になって考えてみると、地震、雷は天災であり、火事、親父は人災であるが、現代っ子にとっても地震、雷、火事は恐ろしいと思うが、つぎの親父の代りに教育ママとなるかもしれない。

しかし私は、地震、雷のつぎに車、火事といった。市内と全国の交通事故統計であるが、毎日市内で49人、全国では2,269人の人が交通事故で死んだり、負傷したりしているのにくらべて、市内と全国の火災統計では、毎日市内で0.46人、全国で27.89人しか死傷者がでていない。また、火事と交通事故の損害額を比較してみると、表1に示めされる。人の生命身体は、いかに莫大な財産と比較しようとしても不可能な何物にもかえがたい存在である。いま、神を恐れず人の尊厳を冒とくして、人の生命身体を金銭的に換算することが許されたとして、私が勝手に試算したのが、表1の火事と交通事故の損害比較である。したがって乱暴な評価と粗雑な算出にたいする批判、非難をあびることは当然であるが、ただ、このような計算が許されれば、交通事故の損害が火災にくらべて予想以上に甚大、深刻であるということはいったったためである。火事は財産を奪い、交通事故は人の生命と身体を奪う。どちらが本人にとって、家族にとって苦しみと悲しみが大きく深いかは、損害額の比較をするまでもなく、おのずから明らかであろう。

2——交通安全にたいする関心

私たちは、1日として新聞紙上に交通事故の記事

表1——火事と交通事故の損害比較<試算>

横浜市内

<昭和43年中>

事件別	区分	件数	死亡による損害	負傷による損害	物件の損害	損害合計額
火事		1,182	125,000	14,300	892,136	1,031,436
交通事故		13,057	1,030,000	1,750,000	652,850	3,432,850

全国

<昭和43年中>

事件別	区分	件数	死亡による損害	負傷による損害	物件の損害	損害合計額
火事		53,184	5,690,000	904,700	53,833,273	60,427,700
交通事故		635,056	71,280,000	82,807,100	31,752,800	185,839,900

- <注> 1 交通事故の死傷者は、被害者、加害者の区別なく同額の損害を受けたものとした。
 2 死亡の場合の損害を、年齢、種別、収入等に関係なく1人平均500万円とした。
 3 負傷者の損害は、負傷の軽重、収入等に関係なく治療費、休業損失等を含めて1人平均10万円とした。
 4 交通事故の物件損害を、人対車、車対車、車対物等による事故の種類、損害の多少にかかわらず、人身事故1件当たり平均5万円とした。物件事故のみの損害はふくまれていない。
 5 死亡、負傷による人的損害の評価および人身事故発生の際の物的損害の評価については、調査未実施と資料がないため、仮に定めた額である。

をみないことはないし、また、1日として事故による負傷者をはこぶ救急車のサイレンを聞かないことはない。しかし、交通事故はあまりにも毎日沢山発生するので、多くの人が恐ろしさに痺痺したのではなからうか。もし私がこんなことを言えばすぐ大勢の人から叱られるであろうが。われわれは、日常、交通安全に非常に関心があるからこそ、さっそく交通災害共済に加入したのではないかと。たしかにそのとおりで、共済加入者と未加入者の事故を比較してみると、わずか2カ月の実績ではあるが加入者の事故は未加入者の事故と比較してはるかに少ないので、交通安全に関心のない人は、まだ共済に加入していない市民のなかの過半の人であると考えられる。この人たちは、すぐ近くに横断歩道橋があるのにその歩道橋を渡らずに、車の間をぬって道を横断する人であり、青信号であれば大威張りで、車を確認しないで渡る人であり、酒を飲んでも車を運転する人であるが、この交通安全に無関心な人たちばかりを責めてよいであろうか。私は決してそうとは思わない。市民全体からみれば、ほんの一握りの人々が、わず

かな費用で毎年同じような交通安全運動をやっていたのでは、この忙しい世のなかで交通安全に関心をもってくださいと、PRする方の注文が無理というものであろう。車の通る道のまんなかは舗装しても、人の通る端のほうは舗装されずに、ぬかるみや雑草がおい茂ってては、この人たちだけを責めるわけにはいかない。火事と交通事故は、天災でなく人災である。いくら優秀な消防機械器具を装備しても、火事は人がおこすものであり、人が消すものである。同様に、いくら立派な道路施設を作り交通安全施設を完備しても、運転者あるいは歩行者に交通法規を守り、おたがいに譲りあう気持がなければ、事故は絶対減少しない。まして人口が集中し、道路交通量が激増の一途をたどる本市では、早急に道路交通環境の整備を望むのが無理であるので、施設面の充実に先行して、さらに強力に交通安全にかんする精神面への働きかけや、運転、歩行などの実地指導面に努力すべきである。

現在のように、民間篤志の団体や奉仕者の善意に依存して、申し訳的な運動を展開しているあり

さまでは、市民に交通安全を周知徹底して事故を大幅に減少させるのに、まだ道のりは大分遠いようである。

3———交通安全対策とは何か

わかったようで、わからないのが交通安全対策である。私はよく「交通安全対策室とは何をやる場所ですか。」ときかれた。道路局に安全施設係があって、歩道橋やガードレールをつくっているのに、どうして対策室が必要なのかという意味らしい。質問する人たちは、道路が良くなり安全施設さえできれば、交通事故は無くなり、対策室は事故防止のため、どんなことをやっているのかという疑問らしい。しかし、交通災害共済が1年あまりの紆余曲折をへて、昨年12月ようやく日の目をみてから対策室の存在を認識してもらったのである。地方自治法第2条第3項第8号に、普通地方公共団体の事務として「交通安全の保持等を行なうこと。」と規定されているが、县市等の事務については、ただこの1条があるのみで、交通安全の定義、事務の内容、範囲などは規定されていない。だが、春秋の全国交通安全運動で国が指示する趣旨、運動方針から推察すると、少なくとも交通安全とは、事故防止のための施設面の整備のみをさすものでなく、交通法規の遵守と交通道德の高揚など精神面の啓蒙と、さらに交通事故被害者にたいする救済などを包含することが明らかである。交通安全対策とは、交通事故防止と被害者救済にかんする企画と、連絡調整を主とする事務ということが出来る。交通に関係し個々に無機的に孤立した部局、機関、団体等と連絡調整して、事故防止、被害者救済のため有機的能率的に事業を推進する潤滑油として、あるいは歯車を噛みあわせる役目と、さらに効果を発揮させる創意

工夫が、交通安全対策の事務である。

4———交通事故とは、どんなことか

交通事故にたいする関心を深めるため、交通、交通機関、交通事故の言葉の意味についてももう一度考えてみるのも無駄ではあるまい。

広辞苑に、交通とは①ゆきかよい、ゆきき②隔地間における人の往復、貨物の輸送、意思の伝達の総称とあり、交通機関とは運輸に利用する施設、すなわち道路、橋梁、船舶、航空機、鉄道、自動車などと、通信機関すなわち電信、電話、郵便などとの総称であり、交通事故とは、あらゆる交通にかんする事故。交通機関の脱線、衝突、沈没、墜落などから、それによって人畜におよぼされる傷害などをふくむ。とあり普通私たちがふくめていない、意思の伝達、通信機関も交通、交通機関の言葉のなかにふくまれていることがわかると同時に、交通事故とは、交通機関の交通に起因する事故と考えてよさそうである。

したがって、常時市民の生活環境を悪化させ徐々に市民の精神と健康をむしばんでいる、交通機関の交通による排気ガス、騒音、振動等の交通公害や、私達サラリーマンが毎日痛切に感じている通勤ラッシュ時の交通地獄と狭い道路に車の洪水となり、長蛇の列となって運転者をいらいらさせ、間接的に交通事故の原因ともなっている交通渋滞等は、大きな意味の交通災害であっても、交通事故とは言いえないと思われる。

5———本市が対象とする交通事故

通信関係の事故は通常交通事故とっていないし、本市もちろん交通事故としてとりあげてい

ないが、では、本市が交通安全対策の対象としている交通事故はどんな事故が考えてみよう。

(1) 地域と場所による限定

本市が対象としている交通事故は、地域的には横浜市内で発生した事故である。それも場所的には道路交通法第2条第1号で規定する一般交通の用に供する道路、踏切、トンネル、橋などで発生した事故である。したがって一般の歩行者、車両などが通行の用に供していない海上、工場の敷地内の事故などは対象にしていない。

(2) 交通機関の種類による区別

人員、貨物を輸送する交通機関の種類は自動車、鉄道、船舶、航空機など非常に多い。しかし、本市が交通事故防止の対象としている交通機関の種類は、事故発生場所を限定しているためおのずからきまってくる。すなわち、対象となる交通機関は道路交通法第2条で規定する、自動車、オートバイ、自転車、路上電車、トロリーバスなどで、それらの機関の交通によってひきおこされる事故である。したがって、鉄道、船舶、航空機などによる事故を対象としていない。これらの事故は、地域的、規模、原因、所有者等からみて国家的、広域的に防止し解決すべき交通事故である。

(3) 人身事故と物件事故

交通事故は、人命を奪い人身に傷害をおよぼす人身事故と、交通機関その他の物件に財産上の損害をもたらす物件事故に区分することができる。しかし、これらの事故は単独に発生することはほとんど稀で、人対車、車対車、車対物の事故においてもかならず人的、物的の損害は避けられないのが通常である。したがって、道路交通法で規定する道路および車両での事故であれば、安全対策の対象となる事故であり、とくに区別する必要はないと思われる。

しかし、本市が実施している交通災害共済で見舞

金支給の対象となる事故は、事業の性質上、日本国内における道交法第2条で規定する車両、路面電車ならびに一般公衆の交通の用に供する鉄道、船舶、航空機などの交通機関の交通による人身事故であって、物件事故は対象外となっている。

6 横浜市内の交通事故の現状

横浜市内の交通事故は、国、県、市および民間団体等の交通安全担当者の努力にもかかわらず増加する一方であるが、その特徴は、大事故は市の中心部より周辺部とくに通過交通の多い地域に多く、また市街部にあつては、表通りよりしだいに裏通りに多くなっているのが、横浜市内における交通事故の性格と言えると思う。

(1) 交通事故は増加するばかり

横浜市内の交通事故は、道路事情の改善、安全施設の整備を国・県・市がやっているにもかかわらず、激増の一途をたどっているのが現状である。表2は市内における過去5年間の交通事故の推移であるが、とくに昭和41年からの急増がめだち、死傷者数において41年は40年の30%増であり、42年は41年の33%増、43年は42年の25%増と激増している。また幾分でも気持の救いであつた死者の減少が、また、増加したことは、暗たんたる気持にさせられるのである。

表2 横浜市内における交通事故の推移

区分 年次	件数	死者	傷者		死傷者計
			重傷	軽傷	
39	10,519	263	739	6,016	7,068
40	11,670	203	789	6,997	8,118
41	13,175	202	918	9,185	10,594
42	14,670	192	1,180	12,788	14,160
43	13,057	206	1,199	16,304	17,709

<注> 43年から件数が人身事故のみとなつたので、42年に比較して一見減少して見える。

(2) 痛ましい学童幼児の交通事故

痛ましいのは、学令前、小学校、中学校等の学童・幼児の交通事故である。両親はじめ家族の驚き悲しみはいまさら言うまでもない。表3は昭和43年の市内各区分学童幼児の交通事故で、表4は過去3年の幼児、小学生、中学生別交通事故である。ここで注意すべきことは、園児、小中学生ともに登下校時における事故は非常に少ないにもかかわらず、帰宅後または休日における事故が多いことである。したがって、子どもにとって放課後、休日の緊張感から開放されている時が非常に危険であるといえる。また学令前、小学校低学年生の事故は路上への飛び出し事故が多く、小学校高学年、中学生では自転車に乗って遊んでいる最中の

表3—市内各区分学童幼児の交通事故 <昭和43年>

区分	件数	死者	重傷	軽傷	死傷計
鶴見	258	6	27	243	276
神奈川	158	2	16	155	173
西	91	1	7	91	99
中	214	2	17	207	226
南	343	1	44	320	365
保土ヶ谷	253	2	24	250	276
磯子	111	0	8	117	125
金沢	80	0	5	77	82
港北	232	5	40	197	242
戸塚	265	3	33	239	275
計	2,005	22	221	1,896	2,139

表4—市内学童幼児別交通事故

区分	年別	年別		
		41	42	43
幼児	件数	821	919	1,064
	死者	29	19	16
	傷者	813	928	1,094
小学生	件数	623	649	751
	死者	6	5	6
	傷者	656	709	828
中学生	件数	208	181	190
	死者	4	3	—
	傷者	215	182	217
計	件数	1,652	1,749	2,005
	死者	39	27	22
	傷者	1,684	1,819	2,139

事故が多いことも注意すべきである。また、4月の新入学<園>時において、幼稚園、小学校の新入生の事故が多い。本市でも毎年4月に1カ月間「子どもを交通事故から守る運動」を実施しているが、子どもの保護者にお願いしたいのは、入園入学前に何回か子どもをつれて通園通学路を歩き、道順と途中の危険個所の歩き方、横断のやり方などを現地で指導していただきたいことである。

(3) 大事故は郊外部に多くなる

表6は市内各区分交通事故発生状況で、表5は市内の地域別事故発生状況である。統計表によってわかることは、神奈川、保土ヶ谷、港北、戸塚の各区では事故件数にくらべて死者の数が非常に多く、鶴見、西、中などで事故件数、負傷者数にく

表5—地域別交通事故発生状況

市街部			
年別	死者	傷者	死傷者計
40	109	5,006	5,115
41	92	6,454	6,546
42	79	8,242	8,321
郊外部			
年別	死者	傷者	死傷者計
40	94	2,910	3,004
41	110	3,938	4,048
42	113	5,726	5,839

らべて割合に死者が少ないということである。一見、市街中心部の交通量はのげしい部分に死者が少なく、郊外周辺の交通円滑の部分に死者が多いのは不思議な現象ともいえるが、これは、市街部の住民が長年の経験により交通安全の教育を自然に身につけたことと、車両の過密化により交通渋滞となって自動車は速度が自然と制限され、追突、接触などの事故は増加しても、直接死に結びつく大事故が減少していることをしめているのに反し、郊外部で死亡事故が多いのは、地元住民がまだ自動車にたいする速度感覚が未熟なためと、

表6—市内各別交通事故発生状況

区分 区別	42年				43年			
	件数	死者	傷者	死傷者計	件数	死者	傷者	死傷者計
鶴見	2,177	13	2,013	2,026	1,626	26	2,205	2,231
神奈川	1,550	31	1,664	1,695	1,416	25	2,977	2,002
西	1,054	14	1,032	1,046	966	9	1,315	1,324
中	2,567	11	2,113	2,124	2,235	20	1,900	2,920
南	1,646	13	1,568	1,581	1,694	13	2,189	2,202
保土ヶ谷	1,480	35	1,433	1,468	1,231	26	1,620	1,646
磯子	822	5	691	696	702	11	967	978
金沢	606	10	670	680	614	8	886	894
港北	1,205	30	1,249	1,279	1,025	32	1,330	1,362
戸塚	1,563	30	1,535	1,565	1,548	36	2,114	2,150
計	14,670	192	13,968	14,160	13,057	206	17,503	17,709

<注> 42年の件数は物件事故をふくむ総件数で、43年の件数は人身事故のみの件数である。

運転者が制限速度以上で走行する速度違反および中心部と違って幾分気のゆるみもあるのではなからうか。市街部の事故でもう一つ注意する点は、表通りより裏通りで事故が増加していることである。市内の地理に精通した運転者は、交通麻痺あるいは渋滞している表通りを敬遠し、裏通り裏通りと選んで走る結果となり、そのためにおこる歩行者、車対車の事故が多くなりつつある。住民にとって、お正月には追羽根したり、こまをまわした裏町がすでにみあたらず、夕刻のひと時顔見知りの買物客で雑踏する気安い商店街が、自動車の通行でほとんどなくなっていくのに感傷を感じるのは、最早時代遅れというものであろう。

(4) 道路が良くなると事故が増加

交通事故を防止するための大事な柱の1つに道路の拡幅、舗装などの道路事情の改善がある。しかし、皮肉なことに道路事情が良くなれば良くなるほど、交通事故が多発することである。一例をあげれば昔大山街道といわれた国道246号線は、10年ばかり以前は幅員の狭い砂利道で、乗用車がやっとすれ違える程度の道であった。その頃はもちろんほとんど交通事故はなかったが、直線的に拡幅され舗装された近頃は、表7にみるとおり市内十指のなかにはいる事故多発路線となった。

表7—市内における事故多発路線 <昭和43年中>

路線名	区分	件数				死傷者計
		件数	死者	重者	軽者	
一般国道1号線		2,025	31	160	2,880	3,071
15		503	15	34	696	745
16		1,598	32	151	2,087	2,270
246		161	14	52	245	311
県道横浜鎌倉線		544	5	58	742	805
〃 横浜厚木線		190	5	35	209	249
〃 平戸桜木線		317	5	16	377	398
市道山下本牧磯子線		253	6	44	294	344

死者5名以上

<注> 現在、市内15の事故多発路線の延長約1,000米の周辺における町内会、自治会が、交通安全モデル地区に指定されている。

交通量は以前の何10倍かに上昇したことも事実であろうが、事故件数、負傷者数も10倍以上多くなったものと考えられる。事故はほとんど車対車、車対物の事故で、わき見運転、速度違反、酒酔い運転などが多いようであるが、事故は大事故が多く港北区内の事故による死者、重傷者増加の一因をなしていることは確かである。同様に国道1号線、15号線などの国道が鶴見、神奈川、保土ヶ谷、戸塚の交通事故発生の多発路線であり、県道横浜鎌倉線、同平戸桜木線が南区の多発路線で、道路の通行許容量の上昇を別とすれば、道路の拡幅舗装すなわち事故防止と言い切れない。事故防止の立場から言えば、交通量にたいする死傷者の