

特集・車社会を考える③

交通事故と安全対策

河野 功

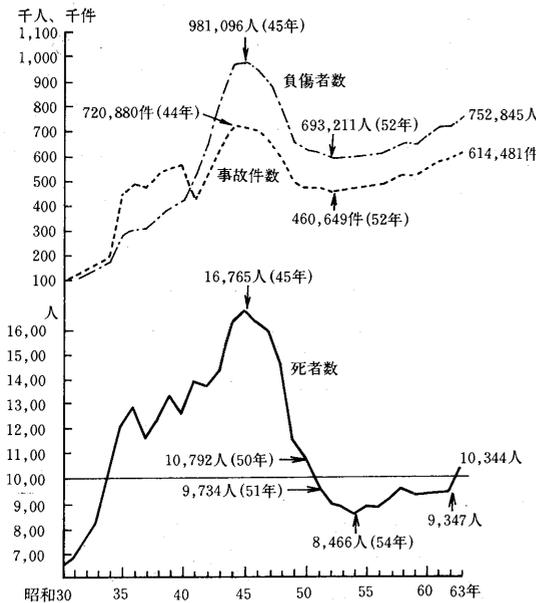
一 はじめに

明治三十三年、パリ博覧会で横浜の大倉喜八郎が日本人として初めて自動車（ダチオシ、馬力・一気筒蒸気）を購入して以来約九十年、自動車はまたたく間に我々の生活の中に入り込み、今やわが国の自動車保有台数は七千三百六十二万四千八百四十三台（昭和六十三年十二月現在の統計）と、約一・七人に一台の割合で保有されるに至っている。

このように我々の社会で自動車が急激に普及したのは、自動車のもつ移動能力が他の手段に比べて、より人間の欲求を満たすものであったからに違いない。自動車には、利用する人間

の意志により何時でも動かせ、どこへでも行けるといいう機能が有り、戸口から戸口へと移動できる利便性がある。我々は通勤、レジャー、経済活動等あらゆる社会生活、日常生活を自動車

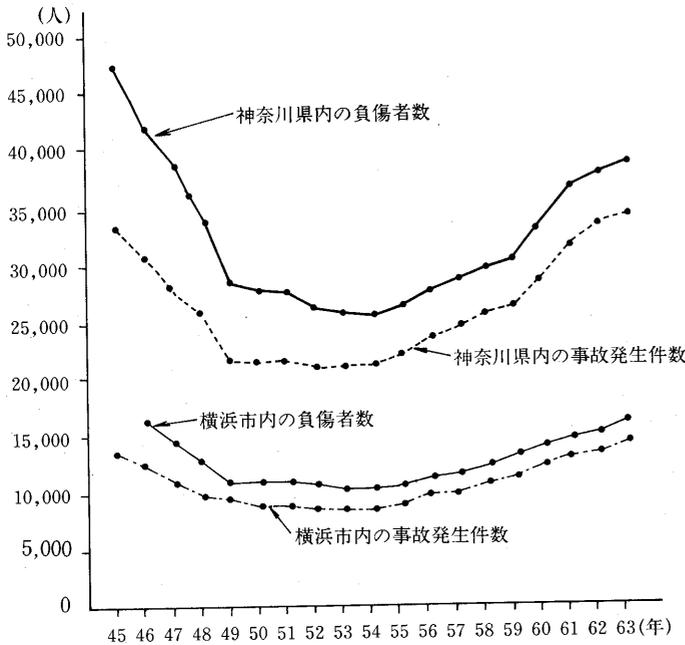
図 - 1 道路交通事故による死者数等の推移（全国）



注 1 警察庁資料による。
 2 昭和34年までは、軽微な被害（8日未満の負傷、2万円以下の物的損害）の事故は含まれていない。
 3 昭和41年以降の件数には、物損事故を含まない。
 4 昭和46年までは、沖縄県分を含まない。

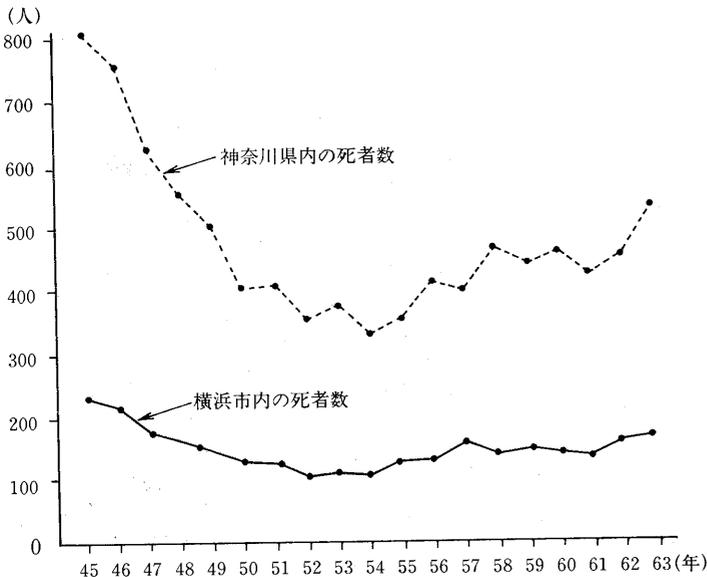
- 一 はじめに
- 二 交通事故の実態
- 三 交通弱者の事故実態
- 四 事故の原因
- 五 安全対策
- 六 おわりに

図-2 交通事故による発生件数と負傷者数の推移



- ・資料は神奈川県交通安全対策室発行の「神奈川県の交通統計」昭和45年～62年までを使用。
- ・昭和63年のデータは神奈川県警察本部企画課作成の「交通統計月報」による。
- ・横浜市内の事故発生件数は神奈川県の内数。

図-3 交通事故による死者数の推移



資料：図-2と同じ

に依存しており、自動車は生活の必需品といえるものにすらなっている。

このような社会において我々は、自分が自動車を運転しなくとも、自動車と無関係ではいられない。

しかも自動車は騒音、振動、排気ガスによる大気汚染など、生活環境を破壊する公害を生み出し、交通事故により尊い人命を奪い、身体を傷つけ、家庭を破壊するなどの社会問題を引き

起こしてきている。

私は今から一年三カ月ほど前に神奈川県警察本部交通企画課に派遣され、交通事故の分析統計のお手伝いをさせていただいている。今まで、交通事故といえばテレビのニュースや新聞などで知る程度であったが、勤務をしたその日から、交通事故があると配布されてくる速記簿が毎日手元に回されて来て、その多さに驚かされた。

しかも速記簿が回されて来ない日は滅多になく、

一日に二回、三回と配られ、多いときには五回、六回と手にすることもある。

平成元年版の交通安全白書では「今や、第二次交通戦争と呼んでも過言ではない」とし、厳しい状況にあることを伝えている。また、昨年九月二十一日に神奈川県では交通事故非常事態を宣言し、事故防止への努力を呼びかけているところでもある。

そこで今回は、自動車のもたらすマイナス面の中から交通事故について見つめ、自動車と人

表-2 横浜市内自動車等保有台数推移

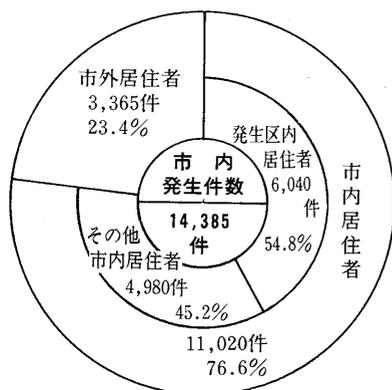
年別	運輸省陸運 支局調査分(1)	市町村 課税分(2)	保有台数 (1)+(2)
昭和54年	602,945	126,936	729,881
55年	643,174	156,074	799,248
56年	684,549	187,631	872,180
57年	724,400	252,507	976,907
58年	767,904	258,867	1,026,771
59年	815,173	290,573	1,105,746
60年	861,803	311,118	1,172,921
61年	912,665	329,196	1,241,861
62年	967,245	333,480	1,300,725
63年	1,035,158	333,557	1,368,715

表-1 横浜市人口推移

年別	総人口(人)
昭和54年	2,763,270
55年	2,773,674
56年	2,806,375
57年	2,848,155
58年	2,893,421
59年	2,943,234
60年	2,992,926
61年	3,049,782
62年	3,110,273
63年	3,151,087

・横浜市統計
・各年10月1日現在

図-4 市内の事故の居住地別区分



※交通年鑑(昭和63年)神奈川県警察よりの数値をグラフ化したもの

表-3 横浜市内運転免許保有者推移

年別	運転免許 保有者数(人)
昭和59年	1,154,460
60年	1,220,752
61年	1,285,517
62年	1,351,078
63年	1,421,392

神奈川県警察本部発行交通年鑑

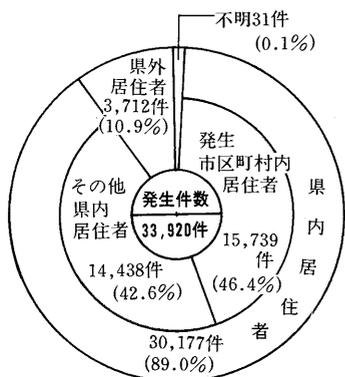
との共存する姿を考えてみたいと思う。

二 交通事故の実態

① 交通事故の歴史

世界で初めて自動車による交通死亡事故が発

図-5 県内事故の居住地別区分



※資料：図-4と同じ。

生したのは、明治二十九年(一八九六年)であるが、我が国の交通事故第一号は明治三十三年(一九〇〇年)在米邦人が皇太子御成婚式に電気自動車を献上し、自動車を麴町区三宅坂の下り坂で試運転中、老女を避けようとしてお濠に転落した自過失事故である。

物損事故としての第一号は明治三十八年(一九〇五年)東京日本橋での自動車と自転車の衝突事故である。

人に傷害を与えた最初の人身事故は明治三十九年(一九〇六年)東京芝区の医師が赤坂で時計店に自動車を突っ込み、通行人二人を負傷させたこととなっている。

また、死亡事故の第一号は明治四十年(一九〇七年)の二月に神奈川県平塚市の国道1号で電柱に衝突し四人即死した事故である。

この明治四十年は国産ガソリン車第一号が完成した年でもある。

また、この年には交通事故の重大性にかんがみ、警察令で「自動車取締規則」が制定されている。

その後、大正八年（一九一九年）には全国で統一した最初の交通事故取締法令が制定されている。

このように、交通事故は自動車を使用し始めた早い時期から発生し、問題視されてきている。交通事故の歴史は、自動車の歴史といってもよいだろう。

②—交通事故統計から

全国の交通事故の推移を見ると図—1の通りである。

なお、統計上の死者数は事故発生後二十四時間以内に死亡したものを計上している。

昭和四十五年は、交通事故による死者が全国で一万六千七百六十五人に達しこれまでの最悪の記録となっている。

交通事故の死者はこの年をピークにその後減少しつつあったが、五十年代前半から再び増加し始め、昭和六十三年には全国で一万三百四十四人と十三年ぶりに交通事故の死者が一人を突破し、こうした交通事故の実態は平成元年に

表-4 状態別死者数の年間推移（全国）

状況別 年別	自転車乗車中		歩行中	
	件数(件)	構成率(%)	件数(件)	構成率(%)
昭和54年	1,005	11.9	2,888	34.1
55年	1,051	12.0	2,767	31.6
56年	990	11.4	2,679	30.7
57年	898	9.9	2,756	30.4
58年	958	10.1	2,792	29.3
59年	947	10.2	2,576	27.8
60年	965	10.4	2,656	28.7
61年	962	10.3	2,697	28.9
62年	918	9.8	2,797	29.9
63年	1,061	10.3	2,967	28.7

神奈川県警察本部発行の交通年鑑より抜粋

入ってからも引き続き、交通事故はなお増加傾向にある。

次に本市の交通事故の推移をわが国最悪の事態となった昭和四十五年から昨年（昭和六十三年）までを神奈川県と比較してみると図—2、3の通りである。

本市は県下の発生件数及び負傷者数の約三割を占めていることが判る。

表-5 歩行者事故（横浜市内）

区分 年別	構成率：全事故に占める割合					
	歩行者事故数		負傷者		死者	
	件数(件)	構成率(%)	人数(人)	構成率(%)	人数(人)	構成率(%)
昭和54年	2,391	27.5	2,438	23.4	35	33.0
55年	2,346	26.5	2,352	22.2	53	42.1
56年	2,333	23.8	2,345	20.6	57	43.5
57年	2,375	24.3	2,390	20.7	62	39.2
58年	2,229	20.9	2,248	18.3	50	36.2
59年	2,373	21.0	2,408	18.4	48	32.7
60年	2,448	19.8	2,471	17.4	41	29.1
61年	2,659	20.4	2,678	18.0	46	33.6
62年	2,552	19.0	2,558	16.8	50	31.4
63年	2,582	17.9	2,595	15.9	49	29.5

「交通統計ハンドブック」神奈川県交通安全対策室発行より

ここで、本市の人口、自動車等保有台数、運転免許保有者の推移を見ると表—1、2、3の

表-6 歩行者事故（神奈川県内）

構成率：全事故に占める割合

年別	区分	歩行者事故数		負傷者		死者	
		件数(件)	構成率(%)	人数(人)	構成率(%)	人数(人)	構成率(%)
昭和	54年	5,303	25.1	5,365	20.9	104	31.6
	55年	5,422	25.5	5,456	20.7	120	33.8
	56年	5,142	22.0	5,160	18.8	151	36.8
	57年	5,243	21.5	5,292	18.5	119	29.9
	58年	5,034	19.6	5,050	17.0	136	29.3
	59年	5,117	19.5	5,156	16.9	126	28.6
	60年	5,436	18.7	5,461	16.3	149	32.5
	61年	5,916	18.6	5,957	16.2	120	28.5
	62年	5,872	17.7	5,870	15.5	136	30.0
	63年	5,768	17.0	5,767	14.8	147	27.7

「交通統計ハンドブック」神奈川県交通安全対策室発行より

表-7 自転車事故（横浜市内）

構成率：全事故に占める割合

年別	区分	自転車事故数		負傷者		死者	
		件数(件)	構成率(%)	人数(人)	構成率(%)	人数(人)	構成率(%)
昭和	54年	1,288	14.8	1,313	12.6	15	14.1
	55年	1,286	14.5	1,305	12.3	17	13.5
	56年	1,362	13.9	1,382	12.0	11	8.4
	57年	1,300	13.0	1,320	11.4	13	8.2
	58年	1,395	13.1	1,412	11.5	11	7.9
	59年	1,421	12.6	1,451	11.1	5	3.4
	60年	1,523	12.3	1,556	11.0	10	7.1
	61年	1,540	11.8	1,567	10.5	7	5.1
	62年	1,568	11.7	1,585	10.4	8	5.0
	63年	1,644	11.4	1,653	10.1	11	6.6

「交通統計ハンドブック」神奈川県交通安全対策室発行より

表-8 自転車事故（神奈川県内）

構成率：全事故に占める割合

年別	区分	自転車事故数		負傷者		死者	
		件数(件)	構成率(%)	人数(人)	構成率(%)	人数(人)	構成率(%)
昭和	54年	3,571	16.9	3,648	14.2	39	11.9
	55年	3,753	17.0	3,832	14.5	40	11.3
	56年	3,765	16.1	3,827	13.9	40	9.8
	57年	3,769	15.5	3,839	13.4	33	8.3
	58年	3,922	15.3	4,000	13.5	36	7.8
	59年	3,930	15.0	4,020	13.2	32	7.3
	60年	4,272	14.7	4,345	12.9	30	6.6
	61年	4,598	14.4	4,649	12.6	32	7.6
	62年	4,850	14.6	4,893	12.9	33	7.3
	63年	4,778	14.1	4,820	12.4	43	8.1

「交通統計ハンドブック」神奈川県交通安全対策室発行より

図-6 横浜市内歩行者事故死者数推移

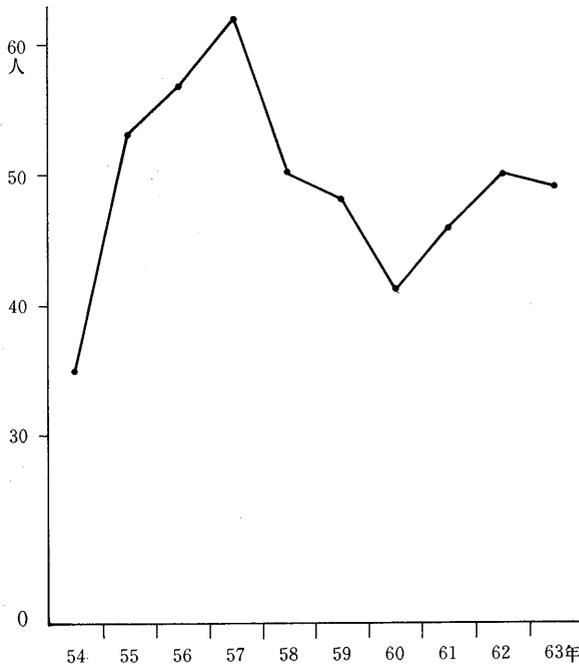
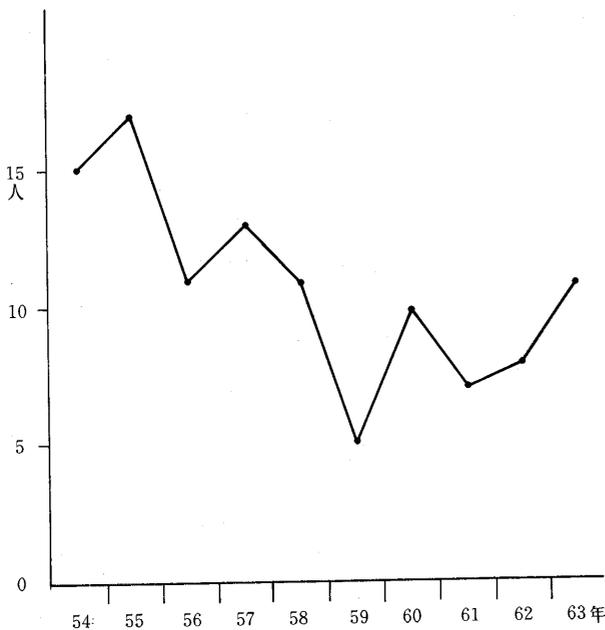


図-7 横浜市内自転車事故死者数推移



通りである。

百三万五千五百五十八台というのは運輸省陸運支局調査のもので、県税対象となっている台数であり、その他に原動機付自転車、小型特殊車、ミニカー等、市町村税対象の車両があり、合計して自動車等保有台数と呼んでいる。

一台あたりの人口等は一般的にこの合計数値を使用している。この合計数値によれば、本市の場合昨年は百三十六万八千七百十五台となり、二・三人に一台の割合で保有し、二・二人に一

人は免許証を取得していることになる。ところで、事故を起こした人の居住地はどうなっているか、昨年（昭和六十三年）の結果を発生件数で見ると図-4の通りである。

本市内の事故件数は、通過交通による影響を強く受けているように思われるが、このグラフから見ると、その影響は二三%に過ぎず、約七%は市内居住者で、しかもその内、居住地内で起こしている事故が、五五%もあることが判る。

県の範囲で見れば、図-5の通りで約九〇%が県内居住者である。

三——交通弱者の事故実態

自動車と人のかかわりの中で、交通上弱い立場にある人、いわゆる交通弱者である歩行者と自転車について見てみたいと思う。

事故状況を全国、神奈川県、本市と見てみると表-4、5、6、7、8の通りである。

表-9 横浜市内道路
総延長の推移

年別	道路総延長(m)
昭和54年	8,116,888
55年	8,177,922
56年	8,281,585
57年	8,340,416
58年	8,406,864
59年	8,459,758
60年	8,513,525
61年	8,560,235
62年	8,621,928
63年	8,646,892
平成元年	8,709,579

これらの表の中で特に本市の場合の歩行者事故死者数と自転車事故死者数をグラフにしてみると、図-6、7のようになる。

このようにしてみると歩行者については昭和六十年を、自転車については昭和五十九年を境に交通事故による死者数は増加傾向にある。

歩行者については昨年は減少しているが前年とは一人の差であり、これだけを見て減少傾向と判断するのは無理がある。全体として増加傾向にあると考える方がよいと思う。

また、構成比について見ると、昨年は歩行者及び自転車の死者数は合わせて約三五%を占め、決して少ない数字ではない。

やはり交通弱者の姿があるのではないだろうか。ここで交通の受け皿である道路についてみると表-9のようになる。

この表から十年前の昭和五十四年の道路延長と昨年（昭和六十三年）の比較をすると六・五%の伸びが少なく、平成元年と比較しても七・三%の伸びに過ぎない。

これは地価高騰や土地所有者の権利意識の変化により道路用地取得が困難になっているからである。

交通の安全を、道路延長の伸びだけで考えるのは危険であるが一つの目安になると思う。

歩行者・自転車の安全に特にかかわりがあるのは、歩道・自転車道・立体横断施設などであるからだ。本市の整備状況は表-10の通りである。

昨年（昭和六十三年）について見れば、有料道路は本来歩行者を考慮しない道路であるので総延長から差し引くと八千五百七十九キロメートルとなり、これに対する歩道の設置されている道路延長は一〇七六・八キロメートルで、その割合は一・二・六%に過ぎない。横断歩道橋については百七十橋あるものの、スロープ化されているのは一〇・六%で約一割に過ぎず、押し上げ式のものも一・二%と同様である。

このような状態にあるのも前述した通り歩道設置の用地取得の困難さがあり、横断歩道橋などは歩道幅員の制約や土

地利用者からの制約等があるからだ。歩行者・自転車利用者にとって交通安全上好ましい道路環境にないことは確かである。

ここでもう一方の交通弱者である子供と高齢者の交通事故の状況を見てみると表-11、12の通りである。

この表から子供の死者は構成比では約五%であるが次の世代を担うものを失うことは社会の大きな損失である。

また、高齢者の死者は昨年は全死者数の二割を示し、前年比（昭和六十二年との比）では六五%の増加となり急増している。高齢化社会が進む中で、高齢者の死亡事故は今後、増加の傾向をたどることは十分予測されるところである。

四——事故の原因

先に述べたように歩行者・自転車にとって通行する道路がまだ十分な環境にないことを交通事故の原因として挙げる事が出来る。

しかし一方自動車の直前後の横断・横断歩道の乱横断、信号無視、飛び出し、路上遊技、めいてい等、歩行者、自転車側の原因も多く、ルールが守られていないのが実状である。幼児のようにルールを知らない場合もあるが、知っているも守らない人が多いのではなからうか。

表-10 横浜市内道路の歩道・自転車道・立体横断施設の整備状況

年別	種類	歩道(km)	自転車道(km)			計	横断歩道橋(箇所)			地下横断歩道(箇所)
			自転車道	自転車歩行者専用道路	歩行者道		内スロープ式	内押し上げ式		
昭和56年	道路延長	495.0	28.0	87.4	6.0	121.9				
	延べ延長	810.4	28.0	88.1	6.0	122.1	142	7	8	0
57年	道路延長	563.8	28.0	89.5	6.0	123.5				
	延べ延長	907.5	28.0	91.2	6.0	125.2	150	8	11	0
58年	道路延長	613.1	28.0	90.7	6.0	124.7				
	延べ延長	985.1	28.0	92.4	6.0	126.4	159	16	13	0
59年	道路延長	658.8	28.0	92.4	6.0	126.3				
	延べ延長	1,059.9	28.0	94.0	6.0	128.0	165	17	16	0
60年	道路延長	696.7	28.0	93.3	6.0	127.0				
	延べ延長	1,121.1	28.0	95.0	6.0	129.0	164	18	16	4
61年	道路延長	985.7	28.0	95.6	6.0	129.6				
	延べ延長	1,526.1	28.0	97.6	6.0	131.6	166	18	16	4
62年	道路延長	1,042.7	28.1	97.9	6.0	132.0				
	延べ延長	1,619.1	28.1	101.1	6.0	135.0	170	18	19	4
63年	道路延長	1,076.8	28.1	100.9	6.6	135.6				
	延べ延長	1,677.2	28.1	107.0	6.6	141.7	170	18	19	4

(注) 1 道路局施設課資料
2 各年とも4月1日現在の数値

また、自動車側もスピードの出しすぎ、一時不
停止、安全不確認等の原因で歩行者、自転車
を事故に巻き込んでいます。

やはり、速度制限を知っていてもつい出して
しまう。停止すべきことが判っていても止まら
ずに走ってしまうことが多いのであろう。

人も自動車も双方が定められたルールを守ら
なければ安全は保てない。事故の中に人間の弱
点が見える。

五——安全対策

安全対策を考える場合、一つは、都市構造、
自動車の構造など、物理的な環境を整備するこ
とを挙げることが出来る。

もう一つは、自動車を活用しながら生きてい
る我々の中で、安全についての意識を高揚させ、
定着させていくことであろう。

高規格の道路に生活道路が多数交差していた
り、狭い道路にバスを通さなければ、通勤、通
学、買物等が日常生活に不便をきたしたり、自
転車で道路を渡ろうとしても歩道橋の階段で阻
まれたり、車椅子で歩道を走ろうとしても狭く、
車道に出なければならなかったり、自動車を駐
車しようとしても駐車場がなく、路上に止め、
他の車両や歩行者、自転車の通行を妨害してし

表-11 横浜市内の子供（中学生以下）の事故

構成率：全事故に占める割合

年別	区分	子供の事故数		負傷者		死者	
		件数(件)	構成率(%)	人数(人)	構成率(%)	人数(人)	構成率(%)
昭和	54年	2,090	24.1	2,149	20.6	17	16.0
	55年	2,036	23.0	2,086	19.7	20	15.8
	56年	1,948	19.9	2,015	17.7	9	6.9
	57年	1,877	18.8	1,936	16.8	19	12.0
	58年	1,736	16.2	1,805	14.7	10	7.2
	59年	1,720	15.2	1,768	13.5	16	10.9
	60年	1,676	13.6	1,726	12.6	13	9.2
	61年	1,767	13.5	1,819	12.2	7	5.1
	62年	1,603	11.9	1,638	10.8	11	6.9
	63年	1,501	10.4	1,527	9.3	8	4.8

「交通統計ハンドブック」神奈川県交通安全対策室発行より

表-12 横浜市内高齢者（60歳以上）の事故

構成率：全事故に占める割合

年別	区分	高齢者の事故数		負傷者		死者	
		件数(件)	構成率(%)	人数(人)	構成率(%)	人数(人)	構成率(%)
昭和	54年	700	8.1	541	5.2	16	15.1
	55年	698	7.9	536	5.1	23	18.3
	56年	816	8.3	604	5.3	21	16.0
	57年	823	8.3	565	4.9	21	13.3
	58年	952	8.9	662	5.4	26	18.8
	59年	1,044	9.2	712	5.5	17	11.6
	60年	1,118	9.0	760	5.3	20	14.2
	61年	1,170	9.0	852	5.7	27	19.7
	62年	1,337	10.0	912	5.9	20	12.6
	63年	1,476	10.3	962	5.9	33	19.9

「交通統計ハンドブック」神奈川県交通安全対策室発行より

まったりしている。これらの物理的環境を改善しなければならぬ。しかし、これらは皆都市構造に帰着してくる問題である。

本市の都市構造を改善していくには、相当の費用と年月を要するが、出来るものから実施してゆくことにより、環境は改善されていくことと思う。特に歩道橋については、高齢化社会の進行を念頭におき、困難ではあるがスロープ化の促進を図るべきであると思う。

また、自動車そのものについても、事故防止がはかれる構造とするよう工夫していくことが必要である。

もう一つの安全意識の高揚は、やはり安全教育に求めることが出来ると思う。

方法は種々あると思うが、中でも次の世代を担う子供たちに対しては、学校教育の中に安全教育を取り込み、定着化させていくことが必要であろう。

六——おわりに

交通事故について考えるとき、一面だけを見るのは危険である。

実は現在は若者の自動二輪車（バイク）の事故が多発し、その数も急増している。また、交通事故全般についても現代若者の気質や、生活が夜型化しているなどライフスタイルの変化により夜間が多くなっている。

このように交通事故は世代の変化、生活方式の変化、産業活動の変化等、多面的に捉える必要がある。

今回は、交通弱者と言われる歩行者、自転車が主になり、しかも表面的になったきらいがあるが、最も日常生活に密接な関係のある自動車の交通安全について、もう一度考え直す機会となってもらえればと願っている。

我々は常にこの「安全」ということを考え続

けなければならない。「安全」は我々が生活をする上での基本的条件である。

最後に、資料を提出してくださった神奈川県警察本部交通安全企画課の皆さん、本市道路局の皆さんにお礼を申し上げます。

△神奈川県警察本部交通部交通安全企画課派遣▽

参考資料

- (1) 神奈川県警本部『交通年鑑』
- (2) 同『交通安全教育活動』
- (3) 神奈川県交通安全対策室『神奈川の交通安全』
- (4) 総務庁編『交通安全白書（平成元年度）』
- (5) 横浜市『横浜市統計』