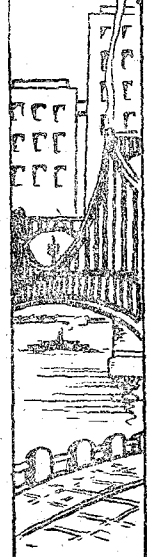


論 說



本邦に於ける道路交通事故

(昭和十三年全國交通事故統計を見る)

增 井 幸 雄

普通の道路上に於て交通事故が頗る頻繁に發生することは現代の文明國に殆んど共通的に見られる現象である。それは、速度を異にし方向を自由勝手に定め得る大小各種の交通機關や交通用具や歩行者などが無統制的に同一の通路を通行して居ることから生ずる當然の結果たるものであつて、洵に止むを得ざるものであるとは云ひながら、人道上からも經濟上からも頗る悲しむべき現象である。と云はなければならぬ。洵に事故の減少即ち安全性の増進は、交通能率の増大と共に道路交通上の二大問題の一を形成して居るのであつて、各國ともに此の事故の減少の爲に鋭意努力しつ

つあるのであるが、一方に交通量の増加がある爲に其の效果は未だ充分たるを得ないのであつて、毎年多數の事故が記録されつゝある有様である。此の事故を減少せしめる爲には其の根本的原因及び直接的原因を探求することを必要とするのであるが、交通事故統計に表はれた事實を檢討することも對策の重點を置くべき個所を知る上に於て有意義たるを失はない。因て昭和十三年に於ける全國交通事故統計を俎上に上せて聊か検討のメスを加へて見ることにする。

二

先づ第一に事故件數に就て見るに、昭和十三年中の統計事故件數は四四、三〇三件である。一日平均一二三件と云ふことになる。之を前年の五五、九五八件、一日平均一五三件に比較すると二割以上の減少である。而も此の前年それ自身が前々年よりも六分弱の減少を示して居る。否、昭和七年を最高として爾後漸減の傾向に在り、昭和九年からは例外なく連年事故件數の減少を來して居るのである。昭和十二年及び昭和十三年に於ける事故件數の減少は、或は時局の爲の自動車の徵發とかガソリンの使用制限とかに原因して居る所があるかも知れないが、併し事變以前の昭和七年若くは九年から連続して漸減の傾向が現はれて居る所から見ると例へば道路施設の改善とか、輪轉器材の改良とか、操縦技術の向上とか、一般交通者の注意増加とか云ふが如き、事變と無關係なる事柄にも原因して居る所があらうと考へられる。何れにしても、事故件數が減少の傾向を辿り來つたことは喜ば

しいことと云はなければならぬ。特に、後者の如き事情に基く限りに於て然りである。我々は此の效果に激勵されて一層の努力を続けなければならない。特に、減少しても猶未だ一日平均一二三件の交通事故があることを考へ、他方、時局の影響の下に器材の改善に於ける種々の困難が加はり而も交通の數量増加及び圓滑緊要化を來したことを考へるならば、精神的の方面に於て特に安全増進の手段を追求するの必要あることが痛感されるのである。

三

昭和十三年に於ける四四、三〇三件の交通事故の地方的分布状態を、六大都市所在府縣及び其他諸縣に分けて見ると、其の中で東京府が第一位で一六、七七九件、大阪府が第二位で四、五八二件、兵庫縣が第三位で三、四〇八件、愛知縣が第四位で二、五三九件、京都府が第五位で一、五八七件、神奈川縣が第六位で一、二八四件、其他諸縣が一四、一二四件となつて居る。即ち、六大都市所在府縣で全體の六八%を占めて居るが、其の中でも東京府は全體の三七九%を占めて全國第一であり、次位の大阪府の三倍七分、第三位の兵庫縣の五倍弱に當つて居り、他の五大都市所在府縣の合計よりも多く、又其他諸縣の合計よりも多くなつて居る。交通事故は件數の點から見れば東京府を主たる舞臺として發生して居ると云つて差支ないのであつて、管内に於て毎日平均四六件づゝ發生して居ることになる。思ふに之は、交通事故の原因となるが如き輪轉器材が東京府に於て其の數量が最大であると云ふが如き事情

があつて、それが最も有力に原因して居るのであるかも知れない。輪轉器材の中で最も多くの事故を惹起して居るものは、後にも述べるが如くに自動車であるが、其の自動車の各府縣に於ける保有量の順位が前記の交通事故發生件數上の順位と略々一致して居ることは、右の推定を有力に支持すると云ふことが出來よう。何れにしても、東京府の如きは特に交通事故減少の爲に努力すべき責任と利益とを有するものと考へられる。

四

次に、交通事故の結果として生じた損害に就て見よう。昭和十三年に於ける四四、三〇三件の交通事故が幾何の物的損害を生じたかは示されて居ないが、少くも人的損害としては死者三、六七五人、傷者三五、一〇八人の犠牲を出して居る。即ち、毎日死者一〇人、傷者九六人を生じた割合になる。又、事故一件につき〇〇八三人の死亡と〇七九人の負傷とを惹起したことになる。之を前年に於ける死者三、六三三人、傷者四三、八六一人に比較すると、死者に於て一〇%強の増加、傷者に於て二〇%弱の減少を來したことになる。負傷者の減少は結構であるが、併し事故件數の減少の程度(二割強)には稍々及ばないのが遺憾である。況んや死者の數に至つては僅かながらも却て増加して居ることは最も大なる遺憾としなければならぬ。而も此の結果たるや、單に昭和十三年と其の前年との比較に於て現はれる所たるのみならず、實に昭和九年以來連續して現はれて居る傾向たるのである。即ち、傷者

に在つては、昭和九年に五〇、二〇四人であつたものが、連年例外なく減少して三五、一〇八人となつたのであつて、事故件数の減少二割強なるに對して、傷者の減少は三割強に及んで居る。併し他方に於て、死者に在つては、昭和三年以來からでも増加の一途を辿り來つたのであり、右と同じ昭和九年以後のみに就て見るとすれば、此の年に三、二二六人なりしものが、昭和十一年を唯一の例外として、連年増加を來したのであつて、昭和十三年を昭和九年に比較すると一割二分強の増加となつて居る。事故件数が減じ、傷者はそれ以上に減じたが、反對に死者數が増加したことは、事故の程度が結果から見て重大化したことを物語るのであつて、其の原因が何處に在るかを探求するの必要と之が緩和の方策を講ずるの必要とを痛感せざるを得ない所である。

五

死傷者發生數を地方別に見ると、先づ六大都市所在府縣間に於ける順位は、事故件數の順位と殆んど同様である。唯、最下位の二府縣の順位が死者數及び死傷者合計數に就て轉倒して居るだけである。而して死者だけに就て見れば、六大都市所在府縣よりも其他諸縣合計の方が四割以上も多く、六大都市所在府縣中では京都府が斷然少數であることが目に著く。又、傷者に就ては、之と反對に六大都市所在府縣の方が其他諸縣よりも六割六分も多く、其の中でも東京府が全體の三割二分程を占めて第一位に在り、六大都市所在府縣以外の諸縣の合計數に接近して居ることが目に著く。而も、事故

發生件數と死傷者數との割合に於ては、六大都市所在府縣中では事故件數で第二位の大阪府が第一位を占め、之に次いで神奈川縣、京都府、兵庫縣、東京府、愛知縣の順位となるのであつて、事故發生件數の少い京都府及び神奈川縣が相當上位に繰り上つて居ること、及び件數で第一位の東京府が頗る下位に下つて居ることが注目される。而して其他諸縣も、之を一體として見るときは神奈川縣の次に來るのであつて、事故の重大性に於ては却て東京府及び兵庫縣の上に出て居ることが目に著く。此の事は、事故の發生數の少い地方に於ても決して樂觀を許さないのであつて、却て一層多く緊張するの必要あることを教へて居ると云はなければならぬ。

六

交通事故の被害者の種類を歩行者、自動車又は自動、自轉車搭乗者、其の他の四種類に分ち、此の各々に於ける事故件數、死者數、傷者數とその各々の總數との割合を算出して見ると次の表に示すが如くである。

	事故件數に對する割合	傷者總數に對する割合	死者總數に對する割合
歩行者	四〇・七%	四七・一%	五七・三%
自動車又は自動	二二・三・四	一七・一	一一・一
自轉車搭乗者	一九・三	二〇・七	九・二

其の他

一六・六

一五・一

二二・四

計

一〇〇・〇

一〇〇・〇

一〇〇・〇

之によつて見ると、事故發生件數に於ても、死者傷者を出した數に於ても、歩行者を對象とするものが最大の部分を占めて居ることが分る。更に、歩行者の場合に在つては、事故の對象となつた割合よりも負傷者となつた割合の方が多く、死亡者となつた割合は更にそれよりも多いに反し、自動車及び自動自転車の搭乗者の場合は正に之と正反對の狀況を示して居り、自動自転車の搭乗者その他の者の場合に於ては右の兩者の略々中間に在ることが分るのであつて、結局歩行者が最大の被害者であることが知られる。而も、歩行者は一切の交通者の中で最大の多數を占めるものであり、且つ最も弱者の地位を占めるものであることを考へると、交通事故防止の爲の努力は當然に歩行者の保護に重點が置かれなければならないと云ふべきであらう。尤も、地方別に見れば、事故發生件數に關しては東京府では自動車及び自動自転車搭乗者を被害對象として居るものが第一位を占めて居るが、其他の諸府縣では何れも歩行者を第一の被害者として居り、死者及び傷者を生じた數に於ても之と同様であることが發見されるから、歩行者が最大の被害者であると云ふ大勢は之によつて動かされることはないのである。

七

最後に、交通事故の發生原因に就て見ることにする。尤も、發生原因と云つても、統計表の上では、如何なる事實に基いて事故が發生したかと云ふことの代りに、事故を惹起した者即ち加害者の種類別による計數が擧げてあるに止まるから、茲では已むを得ず此の見地からの考察に止めて置くことにする。さて事故惹起者の種類を九種に分けて事故發生件數をそれぞれに割當てた數字を見ると、其の割合は普通自動車が五六二%、特殊自動車が一%、小型自動車が一三二%、自轉車が二〇五%、電車が九二%、汽車が二二%、牛馬車が一九%、荷車が〇七%、其他が四五%と云ふやうに示されて居る。即ち、事故の五割以上が普通自動車によつて惹起され、七割以上が各種自動車によつて惹起されて居り、自轉車と電車とは各々約一割内外の事故を引受けて居ることが分る。換言すれば、毎日平均普通自動車は六八件、小型自動車は一六件、特殊自動車は一件、自動車全體としては八五件の事故を惹起して居り、自轉車は十三件、電車は九件を惹起して居ることが分る。交通事故の最大部分が自動車によつて惹起されて居ることは、現代文明諸國に共通の現象であつて、それは殆んど吾人の常識となつて居る所であり、従つて前記の事實を統計表上に見出して、それには當らないのであるが併し其の程度の重大さには今更の如くに驚かされる。又輕快な小型自動車や、一見無害な自轉車が事故發生上に於て相當に大なる役割を演じて居ることを見出しては、一考せざるを得ないものがある。之に反して、汽車が事故を起すことの極めて少いことに就ては、恐らくは多數者の一應の推測を裏切るものがあるであらうと考へられる。

事故によつて生じた死者及び傷者の數を各種の事故惹起者別に割當てゝ見ると、其の割合は次の如くなる。

種類	死者總數に對する割合	傷者總數に對する割合
普通自動車	四六・八%	五四・九%
特殊自動車	〇・三	一・三
小型自動車	四・二	一二・二
自轉車	三・二	一一・九
電車	一七・一	九・七
荷車	〇・六	〇・七
汽車	一八・八	二・四
牛馬車	四・二	一・八
其他	四・八	五・一
計	一〇〇・〇	一〇〇・〇

即ち之によつて見ると、交通事故による死亡者の四割七分は普通自動車によつて、又一割七八分づつが電車又は汽車によつて生じたのであり、負傷者の五割五分は普通自動車により、又一割二分づつが

小型自動車と自轉車とによつて生じたことが分る。何れにしても自動車、特に普通自動車が最大の加害者たるのであつて、實數を算出して見ると毎日平均四七人の死者と五二人の傷者とを生んで居ることになつて居る。猶ほ、自動車と自轉車とに在つては、死傷者合計中に於ける死者の割合が比較的に少いに反し、電車と汽車とに在つては其の割合が比較的に多い。換言すれば前者に在つては犠牲者の總數は多いが其の中で死亡する者の割合は比較的少いに反し、後者に在つては犠牲者の實數は少いが其の中で死亡する者の數は比較的に多い。傷者一〇〇人に對する死者の割合は、自動車に在つては八人、自轉車に在つては三人なるに反し、電車に在つては一九人、汽車に在つては實に七八人に達するのである。而も此の事實は、被害の程度は大體に於て、輪轉器材の重量に比例し、走行の場合に於ける情力に比例することを示して居ると云ふことが出来るであらう。

九

全國を平均して見れば右の如くであるが、之を各府縣別に見ると、地方によつて主たる事故原因が相違して居ることが分る。今、特に著しい普通自動車の場合に就て見よう。六大都市所在府縣に於ける交通事故總數の中で普通自動車によつて惹起された件數割合と加害割合とを算出して見ると次の如くなる。

普通自動車に基
づく事故割合

普通自動車に基
づく死傷割合

東	大	京	愛	兵	神
京	阪	都	知	庫	奈
府	府	府	縣	縣	川
					縣

四七

三九

六五

六五

五一

五〇

五八

五五

四三

五九

六一

四八

即ち、之によつて見ると、率の上から云へば普通自動車が交通事故の最大原因者たることは、實數に於て第二位を占める大阪府に於て最も著しく、實數に於て第一位を占める東京府に於ては頗る微弱である、而して實數に於て最下位に在る京都府が東京府よりも上位に在ることが發見される。

次に最大の加害者たる普通自動車最大の被害者たる歩行者との關係に於て如何なる地位に在るかを計算して見ると、左表

普通自動車に基
づく歩行者事故割合

普通自動車に基
づく歩行者死傷割合

東	大	京	愛
京	阪	都	知
府	府	府	縣

四五

四四

六五

六四

四七

四七

五一

四九

論 說

兵 庫 縣

五三

五八

神 奈 川 縣

五八

五九

に現はれて居る如く、普通自動車が歩行者に對する加害者たる程度も亦、大阪府に於て最大であり、東京府に於て最小であることが見出される。

要するに、普通自動車が事故原因者及び加害者たる程度は、地方によつて相違があり、且つ實數上に於けると割合上に於けるとの相對的順位が著しく相違するのである。

一〇

以上の如くに見來つた昭和十三年の交通事故統計によれば、道路交通上の事故の狀勢は近い過去數年來の傾向の延長に外ならないのであつて、事故件數も傷者數も減少したが死者は増加して居る。又、事故惹起者としては自動車が依然として第一位に在つて甚大の役割を演じて居る。而して被害者としては徒歩者が最大の割合を占めて居るのである。此の事實から當然に抽き出し得る結論の一は、事故防止の方策は、一般的には主として自動車と徒歩者とに向けらるべきであると云ふことである。而して其の具體的手段を選定するに當つては、先づ是等の事故が如何なる事情によつて生じたかを検討することを要するのであるが、不幸にして此の調査は一部の地方例へば東京府では別に行はれて居るとしても、全國的のものは見出されないものであつて、茲に從來なかつた新なる見地の下

に於ける眞の原因調査を全國的に、少くも六大都市所在府縣全體に就て行ふことの必要を強調し其の實行を要請せざるを得ない。併し道路交通と鐵道交通とを比較して前者は事故が多いのに後者は極めて安全率が高いと云ふ相違が見出されるのは、結局輪轉器材の運轉の行はれる状態或は條件が根本的に違ふこと、即ち鐵道に在つては二つ以上の運轉單位が同時に前後及び左右の方向に於て同一點の上に来ることが決して無いやうに分離が完全に行はれて居るに反し道路上に於ては此の分離が全然又は完全に行はれて居ないことに因由することに想到すれば道路上に於ける事故減少の方策は、根本的には、能ふ限り鐵道の運轉状態への接近即ち各交通單位の分離を目標として索めらるべきであると考へられる。今、之を自動車と歩行者との關係に就て云へば、人道車道の區別と車道横斷の設備及び取締、此の區別の不可能な場所に於ては自動車走行速度の取締と歩行者の交通訓練等の如きは、當然に其の中に加へらるべきものであらう。

猶、本論発稿後に執筆した拙稿「道路交通事故と自動車速度の制限に就て」中には、交通事故の發生原因に就き、外國の文献による研究の結果の外に、警視廳保安部交通課の調査に係る昭和十三年交通事故發生原因調査表に基いた研究の結果をも載せて置いた。右は目下編纂中の三田學會雜誌特別號（慶應義塾大學開設五十年記念）に寄せたもので一、二ヶ月内に發刊の運びに至るものと思ふ。参照せられんことを望む。（九月二十一日附記）