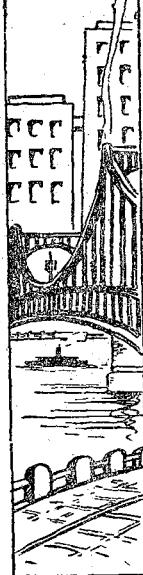


# 東京府近年の交通事故

(昭和十五年を中心として)

増　井　幸　雄

論　說



昨年十月號の本誌に「本邦に於ける道路交通事故」と題して昭和十三年全國交通事故統計の分析を試みたのであるが、其の際に指摘した如くに、事故件數に於ても、事故に因る死傷者發生數に於ても、共に東京府が全國で第一位を占めて居るのであるから、東京府に於ける實状を一層詳細に検討することは有用であると考へられる。尤も、昨年十月號の「三田學會雑誌」に掲載した拙稿「道路交通の安全と自動車速度の制限に就て」中に於て、昭和十三年東京府交通事故に關說した所はあるが、素よりそれは部分的に止まつて極めて不完全であるから補充を要する。加之、資材の不足と交通量の増加とに因

る輸送の澁滞や速度の低下は已むなしとするも、少くも交通の安全だけは時局の如何に拘らず、否斯かる時局下に在ればこそ猶更に、確保されなければならないから、交通事故の現状を知ることの必要は一層多大なるものがあると考へられる。因つて茲では昭和十五年を取り上げ、同年に於ける事故の状況を中心として、警視廳保安部交通課の調査に基づいて一層詳細に窺つて見ることにする。

## 先づ事故の件數と被害との總數に就いて見よう。

昭和十五年に於ける陸上の各種交通事故の總數を見るに、件數は一〇、九六四件に上つて居る。而して之に因つて生じた被害は、人命の損傷に在つては、輕傷が六、八七〇人、重傷が九七三人、死亡が四〇九人で、合計八、二五二人を算し、物件の損傷に在つては破損額三五〇、九九三圓に達して居る。決して尠いと云ふことの出來ない數字である。之を事故一件當りにして見れば、輕傷〇六二七人、重傷〇〇八八人、死亡〇〇三七人、死傷合計〇・七五三人、物件破損額三二圓強と云ふことになる。又、之を一日當りにして見れば、平均毎日三十件弱の事故によつて、輕傷一九人弱、重傷二人半強、死亡一人強、死傷合計二二人餘を生じ、九六〇圓以上の物件破損を生じたことになる。東京府の何處かに於て、交通事故の爲に毎日一人が生命を奪はれ、二十餘人が傷ついて居ると云ふ事實は、考へるも恐ろしく慘ましい事柄であると云はなければならぬ。

尤も、此の年は昭和四年以來の十二ヶ年中に於て、事故の件數に於ても、死傷者數に於ても、共に最低

の数字を示した年であることは事實である。即ち、最高数字を示した昭和七年に比べると、件数に於ては三分の一以下に減じ、死傷者總數に於ては六割餘に減じて居り、第一の最低数字を示した昭和十四年に比べてすらも、件數・死傷者數ともに約八割に減じて居るのである。此の事は洵に結構である。併し、其の減り方を見ると、件數の減つた割合に、死傷數の減り方が少いことが發見されるのは遺憾である。即ち、第一に、件數の減少率は六割九分であるのに、死傷總數は六割二分を減じたに過ぎない。

更に後者の内訳を見ると、輕傷者の減少は六割三分、重傷者の減少は六割二分であるが、死亡者の減少は僅々一割に過ぎない。過去十二年間を通觀すれば、事故件數の減少は顯著であるが、之に基づく死傷の減少は、重大なものほど其の程度が劣つて居るのである。第二に、事故件數と死傷者數との割合を見るに、昭和七年に事故一件當りの死傷者數は〇・六人強であつたものが、昭和十五年には〇・七五人強に増加して居る。而も此の場合に特に注意すべきことは、右の増加が輕傷よりも重傷に多く、重傷よりも死亡に於て更に多いことであつて、輕傷の場合は二割弱の増加、重傷の場合は三割強の増加であるが、死亡の場合は實に三倍に増加を來して居るのである。此の點から見て、事故の結果が重大化して居ることが分る。茲に、事故件數の減少に安心して居ることの出來ない理由がある。

### 三

次に、事故の月別及び時間別の發生状況を一瞥しよう。

事故の發生數を月別に見ると、昭和十五年に於ては一月から漸次増加して四月に最高に達し、以後

漸減して八月に最低に達し、九月に反騰した後に微減漸増した結果、十二月には再び九月と同じ程度に昂騰した。事故に因る死傷總數に於ても、之と略々同一の足取りを示して居る。輕傷數に於ても亦然り。唯、重傷と死亡との數は右と幾分相違して三月に最低に達し、五月に(死亡に在つては八月にも最高に達し)以後は一高一低して年末には、重傷は三月程度に、死亡は最高と最低との中間程度に落ち着いて居るのである。然るに昭和十四年以後の三ヶ年間を比較して見ると、事故數は三、四月頃を最高とし、六月又は八月に下降の傾向あること、七月に反騰し年末に再反騰するの傾向あること、並びに、最高と最低との差、即ち變動の幅が一年毎に狭くなつたことが發見される。又、死傷數に於ては、三、四、五月頃に於て最高に達し、爾後變動の波が次第に小さくなつて、年末には略々平均程度に達して居ること、並びに月別變動の幅が年毎に小さくなつて來たことが發見される。何れにしても、事故の數も死傷者の數も陽春の頃と盂蘭盆會の頃と年末とに多いのであるから、此の季節には特に警戒を要することが考へられる。

更に、事故發生の時刻別に見ると、深夜に於て事故が少いことは云ふ迄もない所であつて、午前三時に最低數に達し、五時頃から十一時まで加速度的に急増して此の時刻に午前の最高に達する。而して十二時迄に一時微減するが、その後は午後四時まで再び増加を續けて此の時刻に午後の最高(而して同時に一日中の最高)に達した後漸次急減して行く。即ち、日中に於て二の峯と中間に一の谷を持つ所の馬鞍型を爲して居ることが發見される。然るに、之を昭和十三年及び十四年と比較すると、十

五年には午前の最高も午後の最高も、共に一時間づゝ早くなつて居ることが見出されるのである。察するに、之は所謂交通地獄が激化したことを示して居るのではないか。事故の発生が時間的に見て馬鞍型をなして居るのは、一方では午前の終りと午後の退出時に於ける雑鬨と疲労との複合による事故増加があり、他方では正午前後は食事時刻であつて外出が減少する爲に事故の減少を見ることから生ずるものなることは推察に難くない所である。何れにしても、午前午後の二回に亘る混雑時が最も警戒を要するものなることは多言を要しない。

#### 四

第三に、事故及び之に基づく被害の地域的分布状態を見よう。調査は各警察署別に行はれて居るが、其の結果は更に舊市部、新市部及び郡部の三に纏められて居るから、後者の見地から検討することにする。昭和十五年に於ける事故及び被害の分布状態は左の如くである。

地域別	事故件数(割合)	輕	傷	重	傷	死	死傷合計	物件破損(圓)
舊市部	五・九四(五四・四%)	三・五三(五四・一%)	四・五八(五四・一%)	一・四一(三・九%)	四・五三(五四・一%)	一・七三(一・七%)	一・七三(一・七%)	一・七三(一・七%)
新市部	四・七四(四三・二%)	二・六八(五一・〇%)	四・七四(五一・〇%)	一・一八(二・九%)	二・六八(五一・〇%)	一・一八(二・九%)	一・一八(二・九%)	一・一八(二・九%)
郡部	一・一八(一・一%)	一・三九(一・一%)	一・三九(一・一%)	一・一八(一・一%)	一・三九(一・一%)	一・一八(一・一%)	一・一八(一・一%)	一・一八(一・一%)
計	10・86%(100・0%)	6・52%(100・0%)	6・52%(100・0%)	5・05%(100・0%)	6・52%(100・0%)	5・05%(100・0%)	5・05%(100・0%)	5・05%(100・0%)

右に依つて見ると、事故數に於ては舊市部が最大で過半を占め、新市部が之に次いで半數弱を占め、兩者を合せて九割八分弱を占めて居ことになる。然るに被害に至つては順位は變らないが、輕微

なものに在つては舊市部が比較的大部を占め、反対に重大なものに在つては舊市部が比較的僅少部分を占めて居ることが發見される。加ふるに、事故一件當りの被害者數を算出して之を比較すると、輕傷に在つては舊市部が最も多く、郡部が最も少いに反し、重傷と死亡と物件破損とに於ては反対に郡部が最大で舊市部が最小なることが見出されるのであつて、茲でも人口密度の小なる地域ほど被害が重大であることが示されてゐる。

更に過去五ヶ年間に於ける事故件數減少の状況を地域別に見ると、各地域ともに連年漸減の好成績を示して居るが、今、昭和十一年と昭和十五年とを比較すれば、舊市部に在つては一二六九八件から五九五四件となつて六七四四件の減少、新市部に於ては九六〇六件から四七四二件となつて四八六四件の減少、郡部に於ては五二三件から二六八件となつて二五五件の減少を示して居る。之を減少率を以て示すと、舊市部は四割三分、新市部は五割、郡部は四割九分の減少である。即ち、減少數に於ては舊市部が最も著しく、郡部が最も劣つて居るが、減少率に於ては新市部が最も優り、舊市部が最も劣つて居ることになる。就中、死亡の場合のみに就て昭和十一年と昭和十五年とを比較して見れば、舊市部に於ては、一六一件から最高一九五件を経て一四七件に減じ、新市部に於ては二二二件から最高二五六件を経て二二一件に減じ、郡部に於ては二八件から最高五〇件を経て四一件に増して居るのであつて、死亡者發生の趨勢は、舊市部に於ては稍々減退し、新市部に於ては稍々増進し、郡部に於ては著しく増進しつゝあることが見出される。又、輕傷及び重傷の場合に就て見れば、最近五ヶ年間に於

ける減少の程度は、新市部は舊市部に及ばず、郡部は新市部に及ばぬと云ふ傾向が見られるのである。右の如くに見て來ると、交通事故防止の努力は新市部及び郡部に於て一層拍車を加へる必要があることを感ぜしめられる。

## 五

第四に、交通事故の被害者數を男女別及び年齢別に見よう。

昭和十五年に於ける交通事故に因る死傷者總數は八、二五二人であり、其の中で男は六、一三〇人、女が二、二二二人である。即ち男が約七割五分を占めて居る。又、死亡者の總數は四〇九人であるが、其中で男が二九八人、即ち約七割三分を占めて居る。事故の犠牲者の大約四分の三が男子であることを先づ第一に注意して置きたい。

次に年齢階層による分布を見ると、左記

年 死 傷 者 死 亡 者	三歳以下	四一六歳	七一四歳	三一三歳	三一三歳	四〇一四歳	五〇一五歳	六〇一六歳	七〇一七歳	八〇一八歳	九〇一九歳	十歳以上
死 傷 者	二八	八三	九三	一、〇〇一	一、三四	一、八〇	一、〇一	八〇一	五五	一〇一	二〇一	少
死 亡 者	三	五	六	三	四	四	三	四	三	五	三	一

の如くであつて、死傷合計に於ては、年齢階層の進むにつれて犠牲者が増加して、二〇一二九歳の青年層に於て最大に達し、爾後漸次に下降する。又、死亡者に在つては、四一六歳の幼兒を最高として順次に低下して二〇一二九歳の青年者に於て最低に達し、次の三〇一三九歳の壯年者に於て第二の最高に達し、以下順次に低減して居る。交通事故の犠牲者が青年及び壯年者によつて最大部分を占めら

れて居ることは第二に注意して置きたい點である。

更に過去三年間を比較して見ると、死傷合計に就て二〇一二九歳の青年層に於て最高數に達することは變りない。唯此の峯の高さが連年低下して居ると云ふ喜ばしい傾向を見受けるのみである。特に死者だけに就て見ると、十三年には七一一四歳と五〇一五九歳とに於て略々同じ高さの一の峯を爲し、一五一九歳に於て深い谷を爲して居り、十四年には其の外に二〇一二九歳に於て更に一個の峯と三〇一三九歳に於て更に一個の浅い谷とを加へて居るのであつて、大體に於て四十一四歳の幼兒兒童に於て最大であり、一五一九歳の青壯年者に於て最小であり、三〇一五九歳に於て再び昂騰して居ると見てよからう。何れにしても死傷全體としては犠牲者が青年者に多く、死亡者としては所謂働き盛りの者に多いことは、時局に鑑みて寒心せざるを得ない所である。

## 六

第五に事故件數を其の當事者別に見ると、第一原因即ち主たる原因者で謂はゞ加害者たるものに在つては、各種自動車が六割五分(内普通自動車が四割八分)、小型自動車が一割七分弱、自轉車が一割四分、徒步者が一割強、電車が一割弱であつて、自動車特に普通自動車が半數弱を占めて第一位に在る。又、第二原因者即ち從たる原因者で謂はゞ被害者たるものに在つては、徒步者が三割五分弱、各種自動車が三割(内普通自動車が二割四分)、小型自動車が六分弱、自轉車が一割七分強、電車が一割二分弱であつて、徒步者が第一位に在り、第二位の普通自動車と合せて約六割を占めて居ることが見出される。

要するに事故の六割乃至七割は自動車と歩行者が之を引受け居ると云ふことになる。

次に各種の被害を第一原因者別に見ると、軽傷の五割七分は各種自動車(内三割九分は普通自動車、一割六分弱は小型自動車)に因り、一割九分は自転車に因り、一割四分は歩行者に因り、一割強は電車に因つて惹起された。重傷に在つては、六割一分は各種自動車(内四割五分弱は普通自動車、一割六分は小型自動車)に因り、一割四分強は自転車に因り、各一割二分内外が歩行者と電車とに因つて惹起された。死亡に在つては五割三分が各種自動車(内四割二分が普通自動車、一割強が小型自動車)に因り、二割強が電車に因り、一割八分弱が歩行者に因り、七分強が自転車に因つて惹起された。而して死傷合計に在つては、五割七分強は各種自動車(内四割強が普通自動車、一割六分強が小型自動車)に因り、一割六分強が自転車に因り、一割四分弱が歩行者に因り、一割一分強が電車に因つて惹起されたことになつて居る。何れにしても事故惹起の割合から見ても、其に最大の加害者が自動車、就中普通自動車であり、最大の被害者が歩行者であることが明瞭に觀取されるのである。

併し、茲に特に指摘して置きたいことは、交通事故は各種類別に見てそれゝ大體に於て最近十年間は連年漸減して居るが、電車と乗合自動車とに於ては却て最近に於て増加を來して居ることである。即ち、電車に在つては、事故件數は昭和十三年から連年微増し約二%、死傷者數は八年以後漸増し、就中十三年以後だけを取つて見ると件數増加率の十倍以上の割合で増加し、特に死亡は殆んど更に之に倍加する程の割合を以て増加して居る。又、乗合自動車に就ては、茲には上半期の計數しか持合

せて居ないが昭和十四年以後三年間に於て、件數に於ては一割五分を増し、死傷數に於ては二割を増し、特に死亡數に於ては六割六分を増して居るのである。此の一事が、大衆的交通機關に因る一般交通安全の低下を物語るものであつて、特に重大事と云はなければならない。

序に附言して置くが、事故を惹起した各種自動車の中で、營業用のものが七割八分弱、自家用のものが二割強を占めて、他は官公用のものであり、又全體の六割強は實車であり、四割弱が空車である。加之、全體の一分二厘は實に無免許運轉者であり、その中でも實數に於ては普通及び小型自動車が最大部分を占めて居るが、乗合自動車にすらも少數ながら無免許運轉者が含まれて居ることは注意を要する。

## 七

最後に交通事故を其の発生原因別に見ると、延原因數一四、一二七の中、一二、七一八は車輛又は操縦者の側に在り、一四〇九は歩行者又は乗客側に在つたことになつて居る。即ち、原因の九割が車輛側に在り、一割が歩行者又は乗客側に在つたことになつて居る。此の點から見ると、交通事故防止の爲には、一般公衆の取締及び教育に對してよりも、一層多く車輛の所有者及び運轉者の取締及び教育に對して力を注ぐを至當とする考へられる。

車輛側に於ける原因中、車輛そのものの缺陷と認むべきものは僅かに一割六分(其の中の半分はブレーキ不完全)に過ぎないのであつて、殘る八割四分は操縦者の側に在る。其の中でも最大の數に上

つて居るのは徐行義務違反であつて一割六分を占めて居る。之に次いでは無信号又は信号無視と追越不適當とであつて、それとも一割二分及び九分を占めて居る。而して速度超過、停車不適當、右折不適當、滑走他車の直前直後横断、右側通行等が之に次ぐ主要な原因となつて居る。運転者の取締及び教育の重要性は玆からも推論され得る。

歩行者及び乗客側の原因中に於ては、車輌の直前直後横断が三割の多きに上つて断然第一位を占めて居り、以下、車道横断、信号無視、横断歩道外横断、飛降、酩酊進行、斜横断、路上遊戯、飛乗、車道併立等が順次に之に次いで居る。特に小学校児童のみの場合に就て見ても、車の直前直後横断が三割二分を占めて断然第一位に在ることは右と同様であり、之に次いで小道路よりの飛出と車道斜横断とが主要な原因として算へられる。交通事故防止の爲の公衆教育が主として如何なる方向に向けらるべきかは、右によつて自ら明かに了解されるであらう。

**附 言** 警視廳作成の統計表、之に基づいて自ら作成した多くの計数表及び圖表は、大部分は記載を省略した。又、警視廳の統計で取扱つて居る事項で玆に取扱を省略したものもあり、十年間又は三年間の比較を省略したものもある。是等は何れも後日に何等かの機會を得て追加し、以て前記の分析を一層明瞭完全ならしめたいと考へて居る。