

相対的な減少より、死傷者の増加を問題とすべきである。要は歩行者、運転者が信号、速度など交通ルールを十分遵守する場合にのみ、道路改善はその真価を発揮するものといえよう。

(5) 統計表からみた運転の3悪

運転の3悪とは、速度違反、酒酔い<酒気おび>運転、無免許運転の3つである。交通事故をおこそうとして事故をおこす運転者はまずあるまい。ほとんどが一瞬の油断と判断の誤り、運転技術の未熟さによるものであろう。しかし、この3悪は、それ以前の事故発生源としてきびしく追求されるべきものである。表8には無免許運転が原因別となっていないが、各項目内に散在していることは事実である。日本で自動車は、走る凶器として歩行者に恐れられているが、アメリカでは走る棺桶とされている。一般道路の舗装工事が順調に実施され、高速道路の築造も急ピッチにすすんでいる日本では、交通事故もわずかではあるが歩行者事故から車対車、車単独の事故に移行しつつある

ようである。したがって、運転の3悪追放は、歩行者の事故防止ばかりでなく、運転者自身の生命身体を自衛する絶対的条件といえる。

(6) 交通事故統計

ここで使用している交通事故統計は、すべて神奈川県警察本部交通部が集計した資料である。しかし、私たちが交通事故統計を使用するうえの注意を、2つ、3つ考えてみようと思う。第1に警察統計は、速報を尊重する建前から死亡、重傷、軽傷など被害程度の判断を24時間以内に実施しているということである。したがって事故発生後2日ないし3日後に事故が原因で死亡した者も統計上は、死者でなく重傷扱いである。第2に重傷、軽傷の判断は、全治までの治療期間1カ月以上を重傷、以下を軽傷としていることである。しかし、これは事故発生24時間内の区分であるため、実際に負傷した者の治療期間とは非常に違うことである。この例は追突事故に起因する「むちうち症」にとくにはなはだしい。むちうち症は出血をとま

表8 — 市内原因別交通事故状況

原因別	区分	件数	死者	傷者	死傷者計	死傷者構成率 %
わき見・安全速度違反等		5,444	87	6,687	6,774	38.3
車間距離不保持		1,902	—	2,997	2,997	16.9
ハンドル等の操作不確実		1,622	32	2,167	2,199	12.4
徐行違反		745	8	1,033	1,041	5.9
酒酔い<酒気帯び>運転		383	16	620	636	3.6
右折違反		416	3	536	539	3.0
一時停止違反		320	1	527	528	3.0
歩行者保護違反		374	8	407	415	2.3
信号無視		223	—	362	362	2.0
横断<転回>不適當		235	1	305	306	1.7
左折違反		233	4	277	281	1.6
右側通行		144	11	258	269	1.5
優先通行違反		194	1	262	263	1.5
追越違反		179	4	251	255	1.4
後退不適當		169	5	174	179	1.0
最高速度違反		75	9	103	112	0.6
過労運転		60	2	106	108	0.6
その他		339	14	431	445	2.7
計		13,057	206	17,503	17,709	

なう外傷とあまり関係なく、レントゲン写真などにも明瞭に変化がみられないので、おおむね軽傷として取り扱われる例が多いが、本人が異状を訴え、治療期間3カ月ないし6カ月の長期にわたる者も珍らしくないありさまである。そのため警察統計による死者、重傷、軽傷の数は、実際には重傷者の何パーセントの者が死者に、軽傷者の何10パーセントの者が重傷者に移行することを考慮に入れなければならぬことになる。この移行する割合が明らかになれば、非常に貴重な資料となるのであるが、警察当局において費用、人

員など種々の事情もあることと思うが、交通事故による負傷者の追跡調査を実施したことが無く、したがって負傷者のその後の状況が知りえないのは、非常に残念である。第3は、昭和43年の事故統計から物件のみの事故は件数に加算されていないことである。人身事故をとまなうような事故は、大なり小なりにはならず物件の損害も生ずることと考えられるが、激増する事故に対処する警察当局としては、物件だけの事故まで件数に計上する必要を認めないからであろう。

7———交通安全対策の具体的施策

交通安全対策は、交通事故発生の時点を境にし、て、それ以前の施策である事故防止策と、発生後の被害者救済策の2施策に大別できる。事故防止策はさらに(1)精神面への働きかけ、(2)実地指導および実技訓練、(3)交通規制および取締り、(4)交通安全施設の整備、(5)道路事情の改善などに分類でき、被害者救済策は、(6)交通事故相談、(7)交通災害共済、(8)救急活動、(9)救急医療、(10)社会復帰などに分類できると考えられる。

(1) 精神面への働きかけ

事故防止喚起のための精神活動は、交通法規への遵法精神の涵養と遵法精神を補完する交通道徳の向上である。交通が安全な状態とは、歩行者、運転者を問わず各自が確実に信号、速度などを守ることであるが、これだけでは不十分である。歩行者と運転者、運転者同士において暗黙の了解が成立したときには事故が発生せず、了解が不成立の場合に事故となる。幼児の飛び出し事故、出会頭の衝突事故などはこの典型である。互譲の交通道徳は、法規遵守の精神と一体となり、事故防止における第1の要素である。交通安全思想の高揚をはかる広報活動の方法として、一定期間で広域的

に不特定多数の住民への働きかけを交通安全運動といい、その手段はポスター、立看板などの掲出とチラシ、パンフレット、マッチなどの配付および広報車、ラジオなどによる放送とパレード、展覧会などによる宣伝である。一定の場所で少数特定の者にたいし交通安全の知識などの拡充をはかることを、交通安全教育といっている。市内小学校で実施している安全教育や、民間の法令講習会、交通安全映画会などがこれである。

(2) 実地指導および実技訓練

交通安全は、理解し記憶するだけでは不十分で、実際に自分の身につけ平常の行動になってこなければなんの役にも立たない。この動作の教育を実地指導または、実技訓練といっている。交通指導員、婦人交通整理員などが歩行者および学童などを対象に実施している街頭指導や、小中学校の、安全な自転車の乗りかたおよび正しい歩行教室や、交通安全協会など民間団体の実施する運転技術講習会などの実技訓練は、これに該当するもので事故防止の第3の要素である。

(3) 交通規制および取締り

私達の一番身近かにあって、具体的に歩行者、運転者を制限するのが、公安委員会の実施する交通規制である。最高、最低速度、駐停車禁止、歩行者横断禁止などの交通制限は、県公安委員会が調査決定し、県公報に公告するとともに道路標識などの設置をすることによって効力が発生する。交通警察官は、その効力が発生したときから若干の期間、その個所を通行する車両などにたいして交通指導を実施し、その期間経過後に違反車両などの取締りを実施する。したがって、交通規制および取締りを事故防止の第3の要素とすることができよう。

(4) 交通安全施設の整備

信号機、横断歩道橋などの施設が事故防止のために必要なことは、いまさらいうまでもないが、交

表9—横浜市内交通安全施設整備状況

区分 工種	42年度末現在	43年度施行 見込	計
歩道	237,484m	8,556m	246,040m
横断歩道橋	46橋	20橋	66橋
地下横断歩道	2カ所	0	2カ所
中央分離帯	3,110m	0m	3,110m
道路照明灯	3,867灯	671灯	4,538灯
防護柵	83,355m	37,528m	120,883m
道路標識	1,959本	307本	2,266本
区画線	186,780m	44,246m	231,026m
道路反射鏡	124本	0	124本

<注> 1 この表は横浜市施行分である。
2 数字は横浜市道路局の資料による。

交通安全施設には公安委員会が設置する交通規制的な施設と、道路管理者が設置するその他の施設がある。公安委員会の施設には、信号機および自転車通行止、追越し禁止などの規制道路標識や横断歩道の白線の標示などがある。道路管理者には、国、市、道路公団などがあるが、それらの者が設置する施設には、横断歩道橋、ガードレール、道路照明灯、反射鏡などや、方面および距離、市町村などの案内または、踏切あり、学校ありの警戒ならびに、通行止、重量制限、最大幅などの規制をしめす道路標識がある。交通安全施設の整備を、事故防止のための第4の要素とすることができる。

(5) 道路事情の改善

道路事情の改善は、道路交通量の激増にともない交通渋滞、交通麻痺解消のために絶対必要であるが、事故防止のためにも必要欠くべからざる第5の要素である。しかし、道路事情の改善が輸送量の増大に役立っても、極端な速度違反、無理な追越し、追抜きなどによって、大きな人身事故が増加するのは残念である。道路事情の改善はもちろん道路管理者の仕事であるが、その事業は、道路の拡幅、新設、歩車道の築造、踏切道の立体化および改善、道路不法使用の是正および不法占拠物件の撤去などがあげられる。

(6) 交通事故相談

交通事故相談は、現在、県市など地方自治体およ

び交通安全協会、警察などによって、弁護士あるいは専門相談員により、加害者、被害者を問わず事故当事者にたいし助言、指導、教示を行なっている。しかし、交通事故相談は、あくまで公正な第三者の立場に立って相談に応ずるものであって、絶対事故当事者間の話しあいの斡旋、代理などには応じないのである。

相談の主な内容は、賠償額の算出方法、示談の方法、賠償責任者、自賠責保険金の請求、債務の不履行、過失の程度、訴訟調停の利用、労災など社会保険との関係などである。

本市が昭和43年中に実施した交通事故相談件数は賠償額の算出方法が一番多く、つぎに示談の方法、自賠責保険金の請求などになっている。相談者別では、男72%にたいし女28%、被害者側85%にたいし加害者側15%で、加害者側の相談件数が増加しつつあるのは、交通事故は加害者も被害者であることを如実にしめし、市内居住者89%にたいし県下および県外の相談者は11%で、この数字は、本市の交通事故相談が市民ばかりでなく、市外の住民にも広く利用されていることをしめすものと言えよう。昨年における横浜市内の交通事故による死傷者は17,709人であるため、約24%の負傷者または家族などが相談にみえたことになるが、悪徳示談屋などに二重の被害にかからぬよう、一段と市民の利用が望ましいしだいである。

(7) 交通災害共済

交通災害共済は、交通災害を受けた住民の当面の窮状を救済し生活の安定に寄与する、県市町などの地方自治体が自主的に実施する相互扶助の制度である。実施の方法には、自治体が行政事務の一部として条例により実施する直営方式、消費生活協同組合法により市民生活協同組合を利用あるいは組織して、市民に出資させて組合員とし、組合員の生活の共済をはかる生協方式、または、市町などが損害保険会社と交通傷害保険の申込受付、

保険料領収事務の受託契約をする損保方式の3方式がある。本市では昨年12月直営方式でこの事業を発足し、44年1月31日現在、すでに563,325人の市民の加入をみ、また、延311人の加入者に共済見舞金を支払ったが、月を追うごとに差額支給により見舞金額は上昇しても、加入者の死傷率が市民全体の平均よりはるかに低いことは、本市が交通安全対策の一環として、この事業を実施した目的が達せられたわけである。現在、神奈川県下14市のうちすでに12市が全部直営で、交通災害共済事業を実施しているが、しかし、この事業は市などが、交通事故被害者にたいし国が何時、いかなる施策を実施するのか、何んらの指示、見通しがないために、やむをえず交通戦争から住民を守るための自衛手段として踏切った事業ともいえよう。したがって国県などの補助もなく、事故の範囲、掛金、見舞金額なども各市まちまちで、全国の実施都市のなかには、事務費などを一般財源で

負担したり、相当の赤字を出している都市も多いが、すでに全国の都市の3分の2以上が実施している現状では、事業の性質上近い将来、県下一本化、国一本化にすべきことを、国、県は考慮するときにきていると思われる。

表11—市内の交通事故にたいする救急活動状況

<過去5年>

区分	年別				
	39	40	41	42	43
取扱件数	2,694	2,691	3,250	4,015	4,503
取扱人員	3,369	3,380	4,070	5,223	6,059
死亡	34	46	52	62	70
重傷	753	682	684	950	905
中等傷	1,043	1,082	1,341	1,468	1,948
軽傷	1,539	1,570	1,993	2,743	3,136

- <注> 1 重傷とは3週間以上入院治療を要する傷害をいう。
 2 軽傷とは入院を要しない傷害をいう。
 3 中等傷とは重傷と軽傷の中間の傷害をいう。
 4 数字は横浜市消防局の資料による。

表10—横浜市交通災害共済加入・支給状況

<44. 1. 31現在>

区別	加入状況	共済見舞金支給状況						
		1級	2級	3級	4級	5級	差額	計
鶴見	67,787	1	—	3	8	21	—	33
神奈川	51,660	1	—	—	2	11	—	14
西	38,027	1	—	—	8	16	2	27
中	39,117	1	1	1	4	21	—	28
南	94,338	2	—	2	17	32	5	58
保土ヶ谷	74,811	3	1	2	14	22	3	45
磯子	34,369	1	—	—	8	12	1	22
金沢	30,005	—	—	—	4	8	—	12
港北	68,654	2	2	7	6	24	1	42
戸塚	62,253	2	1	2	12	12	1	30
本庁	2,304	—	—	—	—	—	—	—
合計	563,325	14	5	17	83	179	13	311
金額	168,997,500	7,000	500	850	1,660	895	245	11,150

- <注> 1 加入状況は、市役所、区役所、支所、出張所で加入を受付けた数で、共済に加入している区民の数とは若干ちがう。
 2 共済見舞金は、1級<死亡>で50万円、2級<6カ月以上の傷害>で10万円、3級<3カ月以上の傷害>で5万円、4級<1カ月以上の傷害>で2万円、5級<1週間以上の傷害>で5千円である。
 3 差額は、交通事故にあった日から1年以内に傷害の程度が上級に移行したときに支給する共済見舞金の差額のことである。

(8) 救急活動

救急活動とは、交通事故による負傷者を事故現場から救急病院に救急自動車、救急艇などを利用して収容する活動をいう。本市では消防局が担当し、現在、救急自動車16台と救急艇1隻が実働し、急病人、交通事故負傷者の緊急収容に、昼夜をわかず活動しているのである。

(9) 救急医療

交通事故負傷者や急病人などを、休日、昼夜の別なく常時治療できる体制にしておくのが救急医療である。横浜市内には、現在45の病院が常時治療できる体制にある救急病院に指定されている。横浜市立の病院としては、横浜市立大学医学部付属病院、市民病院および港湾病院の3病院があり、救急医療を実施している。

(10) 社会復帰

交通事故による負傷者が治療後も身体が不自由な場合には、運動の機能を回復させる訓練が必要であり、また治療後も事故以前の職業に従事できないときは、新しい職業につかせるための知識、技術を授ける職業補導が必要である。もちろん、これらの訓練および補導は、交通事故の負傷者にかぎらず、訓練補導を必要とする者全部に実施すべきで、社会福祉行政の事務である。しかし、身体不自由な交通事故の負傷者を、職業人として社会に復帰させるまでの諸機関、団体などとの連絡調整は、交通安全対策の被害者救済策の一環の事務といえよう。

＜市民局交通安全対策室長＞