

交通事故の推移に関する研究

事故要因の社会病理学的アプローチ

西 山 啓*
福 井 一 明**

I 問題の視点

最近、多発の傾向をたどっている交通事故の原因には、さまざまなものが考えられる。また、それらの対策についても、多くの立場から各種の試みがなされている。このような交通事故頻発の傾向は、いわば社会病理現象というべきものである。したがってまず、この病理的現象の原因を分析把握し、ついでこれらの諸要因が総合的観点から検討されることにより、問題解決への方途が見出されなければならないであろう。

近年、急激に増加してきた交通事故は、ようやく世論の喚起を捉し、人々にその対策の必要を痛感させるにいたった。交通安全国民会議をはじめ、各種の対策協議会や交通安全都市宣言等はそのあらわれであろう。

しかしながら、この種の交通安全運動が、従来、ややもすれば事故防止の抽象的論議やその原因および対策についての一断面を強調するにとどまり、散発的なかけ声や運動に終始して、十分な成果をあげるにいたらなかったといえよう。

われわれは既に「交通事故防止のアクション・リサーチ」の一環として、運転従事者の疲労を中心に、労働生活の実態やその条件の解析を行ない(4)(5)、彼等に対する交通安全、事故防止への意識の高揚をはかってきた。しかしながら事故の原因は必ずしも運転者の疲労や彼等の生活の形態や内容のみによるものではなく、他の多くの要因も当然予想されたのである。すな

わち、自動車数の増加、道路状況の変化などの客観的条件、さらには社会全般における人々の「交通安全」に対する意識・態度等をもあわせて考えなくてはならない。

以上のような観点から、われわれは今回、交通事故の推移、自動車数の増加、主な事故原因、道路条件、さらには新聞報道にあらわれた交通安全に関する世論の動向および行政施策等について逐年的な考察をおこなうことにより、交通事故の全般的な検討をおこなうものである。

II 交通事故の現象的把握

1. 全国交通事故の推移

わが国における交通事故の推移はどのような傾向を示しているであろうか。

昭和2年より昭和39年にいたる37年間の交通事故件数、死者、傷者および自動車台数、自動車100台あたりの事故件数は表1のとおりである。とくに、最近の交通事故の動向を明確に把握するために、昭和28年を基点として、昭和39年までの12年間にわたって、それぞれの項目につき比較した。

これによると、事故件数は、昭和33年に指数360を示し、以後、とくに著しく増加し、昭和39年末現在において、件数557,183件、指数696を示している。同様に、死者については、34年に1万名を突破(指数182)し、39年末で13,318名(指数240)となった。

負傷者については、31年には10万名を越え、指数172となり、39年には指数677を示した。

* 心理学研究室 ** 保健体育研究室

交通事故の推移に関する研究

表1 全国交通事故の年別推移

年 別	件 数	死 者	傷 者	自動車台数	自動車100台 当り件数
昭和2年	49,115	2,083	33,222	66,306	74
3	55,533	2,321	36,854	81,811	68
4	58,077	2,448	38,633	97,076	59
5	63,411	2,536	43,621	106,604	59
6	68,823	2,572	46,328	118,241	58
7	71,221	2,801	49,259	125,136	57
8	64,643	2,921	46,959	134,784	48
9	69,342	3,226	50,204	156,582	44
10	66,415	3,549	49,323	176,252	37
11	59,444	3,484	45,227	195,213	30
12	55,958	3,633	44,051	214,146	26
13	47,017	3,678	35,119	222,246	21
14	35,643	3,265	29,317	217,585	16
15	30,777	3,241	26,412	217,199	14
16	24,082	2,832	21,042	199,001	12
17	21,159	2,945	19,636	188,295	11
18	16,780	2,887	16,087	179,753	9
19	11,507	3,030	11,580	163,635	7
20	8,706	3,365	9,094	144,351	6
21	12,504	4,409	12,655	166,647	11
22	17,778	4,565	16,852	188,211	10
23	21,341	3,841	17,609	233,113	9
24	25,113	3,790	20,242	312,288	8
25	33,212	4,302	25,450	387,543	9
26	41,423	4,429	31,274	502,803	8
27	58,487	4,696	43,321	715,215	8
28	80,019	5,544	59,280	1,025,894	8
29	93,869	6,374	72,390	1,311,781	7
30	93,981	6,379	76,501	1,463,749	6
31	122,691	6,751	102,072	1,718,864	7
32	146,833	7,575	124,530	2,019,388	7
33	288,193	8,248	185,396	2,331,883	12
34	371,763	10,079	230,504	2,775,189	13
35	449,917	12,055	289,156	3,453,116	13
36	493,693	12,865	308,697	4,282,542	12
37	479,825	11,445	313,812	5,198,697	9
38	531,966	12,301	359,089	5,722,037	9
39	557,183	13,318	401,117	6,775,971	8

* 指数の算出は昭和28年より行った。

自動車台数は、32年には20万台を突破（指数197）し、39年には6,775,971台（指数660）を数え、今日のいわゆる交通地獄を招来するにいたった。

このような結果から、自動車の台数の増加にともない、事故件数、死・傷者数も同時に増加する傾向が認められる。しかしながら、自動車100台あたりの事故件数はあまり大きな変化が認められない。このことは、自動車の台数が増加したためとみられる。

2. 鳥根県の交通事故の推移

表2および図1に示すものは、昭和23年以降39年にいたる鳥根県下における交通事故の推移である。全国交通事故の場合と同様、昭和28年を基点として、それぞれの項目の比較をおこなった。

事故件数においては、昭和35年（指数198）以来、飛躍的な増加を示し、39年末には指数329となった。

死・傷者数、自動車台数についてもかなり著しい増加がみられるが、全国の推移と比較すると、その増加はいくぶん下まわる。

表2 鳥根県下の交通事故の年別推移

事 故 件 数	死 亡 者 数	負 傷 者 数	物 的 損 害 高
昭和23年(1948) 80件(12)	9人(24)	71人(12)	773,000円(5)
24 (1949) 161 (24)	19 (51)	159 (28)	1,497,000 (9)
25 (1950) 219 (32)	26 (70)	215 (38)	2,999,000 (19)
26 (1951) 302 (44)	27 (73)	252 (45)	4,855,000 (30)
27 (1952) 408 (60)	24 (65)	295 (53)	7,173,000 (45)
28 (1953) 682 (100) (指数)	37 (100) (指数)	561 (100) (指数)	16,039,000 (100) (指数)
29 (1954) 522 (77)	44 (119)	514 (91)	15,371,000 (96)
30 (1955) 520 (76)	47 (127)	492 (88)	16,547,000 (103)
31 (1956) 502 (74)	43 (116)	519 (92)	13,036,000 (81)
32 (1957) 477 (70)	37 (100)	538 (96)	13,197,000 (82)
33 (1958) 552 (81)	40 (108)	659 (117)	10,643,000 (66)
34 (1959) 683 (100)	71 (192)	749 (133)	15,344,000 (96)
35 (1960) 1,348 (198)	69 (187)	1,255 (223)	36,847,000 (229)
36 (1961) 1,562 (229)	74 (200)	1,517 (270)	41,787,000 (261)
37 (1962) 1,407 (206)	57 (154)	1,348 (240)	37,423,000 (233)
38 (1963) 1,840 (270)	57 (154)	1,689 (301)	52,643,000 (328)
39 (1964) 2,244 (329)	79 (214)	1,985 (353)	64,793,000 (404)

交通事故の推移に関する研究

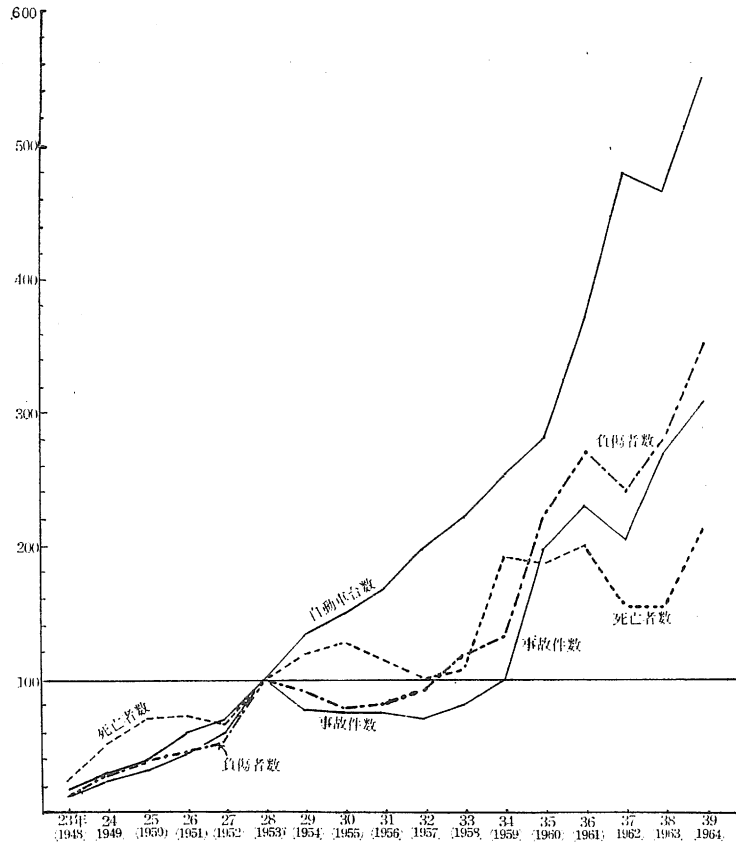


図1 島根県下の交通事故と自動車台数の推移(指数) —各年とも12月末現在—

物的損害については、貨幣価値の変動から、直接的な比較は困難であるが、損害額が逐年的に増加しているといえよう。

表3は、昭和28年より39年にいたる中国5県の事故状況である。これによると28年を基点とする逐年の事故の経緯は、件数において、33年には指数200を越え、35年には300を突破し、39年には431をしめしている。

死者は、この12年間に2倍(指数201)となり、傷者は5倍強(指数512)となった。

これにたいして、島根県下の自動車台数は表4および図1の示すとおり、34年より特に急激な増加をしめた。同時に事故件数および負傷者数の増加もこれに平行している。32年以降の死亡者数は、事故件数および負傷者数の推移とほぼ平行していることは注目に価する。また、昭和28年より33年にいたるまでの事故件数、死

表3 中国5県交通事故内訳

	事故件数	指数	死者	指数	負傷者	指数
昭和28年	6,301	100	474	100	4,866	100
29	7,410	118	492	104	5,995	123
30	8,411	133	497	105	6,546	135
31	9,984	158	533	112	8,286	170
32	10,684	170	594	125	9,370	193
33	12,714	202	578	122	11,432	235
34	15,663	249	727	153	14,156	291
35	19,858	311	852	180	17,232	354
36	21,984	349	885	187	19,246	396
37	23,531	373	849	179	20,389	419
38	26,613	422	881	186	22,592	464
39	27,163	431	955	201	24,903	512

傷者数は、自動車台数の増加にもかかわらず横這状態を示しているが、33年以降、急激な上昇をみたこともあわせて注目される。

表4および図3～5は、中国5県別の交通事故件数、死・傷者数をしめたものである。これによると、山陽3県（岡山、広島、山口）に比べて山陰2県（島根、鳥取）の発生数および

その増加の傾向は極めて僅少であることが観察される。これは、地域的な交通状況の差異にもとづくものと考えられる。しかし一方、とくに昭和33年以降の事故、負傷者数は逐年的に増加しており、現状からすれば、将来状況の変化により、前記山陽3県と同様の推移が予想されよう。

表4 中国5県別交通事故内訳

	鳥 取			島 根			岡 山			広 島			山 口		
	件数	死者	傷者	件数	死者	傷者	件数	死者	傷者	件数	死者	傷者	件数	死者	傷者
昭和28	356	21	296	682	37	561	1,447	85	1,041	2,416	199	1,791	1,400	132	1,177
29	348	32	352	522	44	514	1,897	99	1,422	2,990	196	2,271	1,653	121	1,436
30	369	38	452	520	47	492	2,093	91	1,612	3,662	170	2,554	1,767	151	1,436
31	430	42	464	502	43	519	2,482	100	2,261	4,441	188	3,141	2,129	160	1,901
32	485	34	518	477	37	538	2,634	118	2,325	4,213	222	3,342	2,875	183	2,584
33	518	45	627	552	40	659	3,431	110	2,986	4,793	213	4,199	3,357	170	2,961
34	633	60	766	683	71	749	4,464	150	3,838	5,694	236	5,177	4,191	210	3,626
35	948	38	1,013	1,348	69	1,255	5,519	181	4,587	6,054	302	5,704	5,716	262	4,673
36	1,141	63	1,241	1,562	74	1,517	6,389	154	5,119	6,337	305	6,140	6,555	289	5,229
37	1,208	49	1,242	1,407	57	1,348	7,826	219	6,111	6,625	305	6,671	6,465	219	5,017
38	1,470	55	1,481	1,840	57	1,689	10,079	212	7,494	7,581	349	7,267	5,643	208	4,661
39	1,327	50	1,443	2,244	79	1,985	9,357	247	8,252	9,313	341	8,609	4,922	238	4,614
対昭和28年指数	(373)	(238)	(488)	(329)	(214)	(354)	(647)	(291)	(793)	(385)	(171)	(481)	(352)	(180)	(392)

交通事故の推移に関する研究

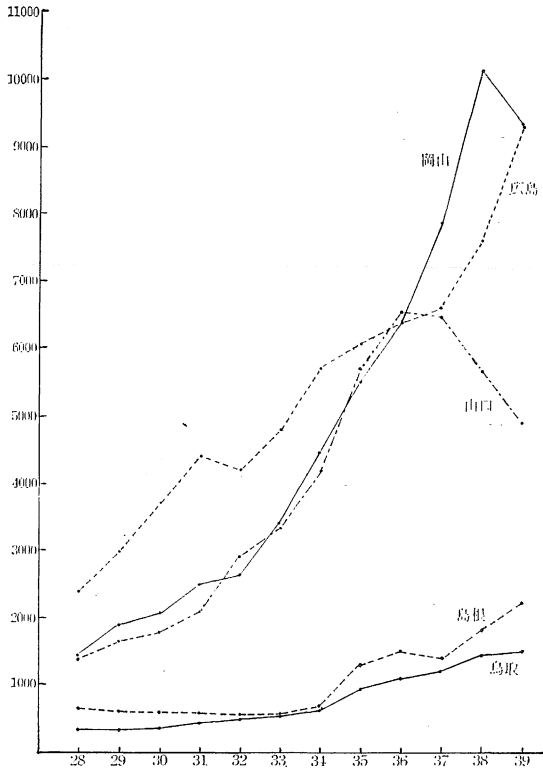


図3 中国 5 県交通事故件数

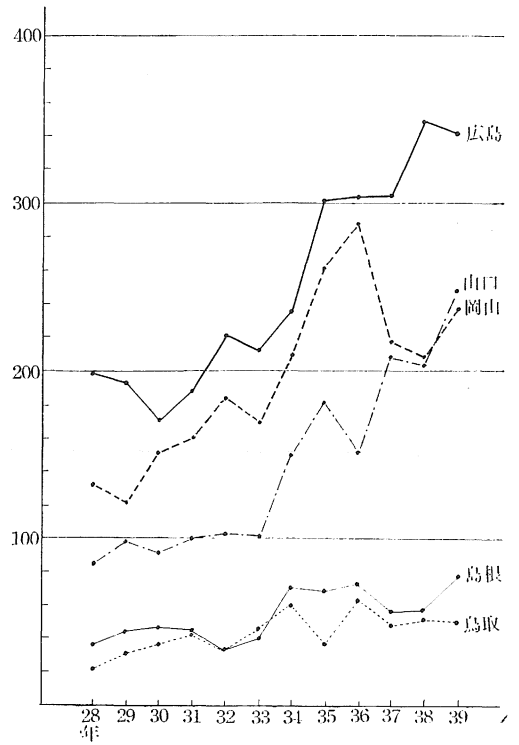


図4 中国 5 県交通事故死亡者数

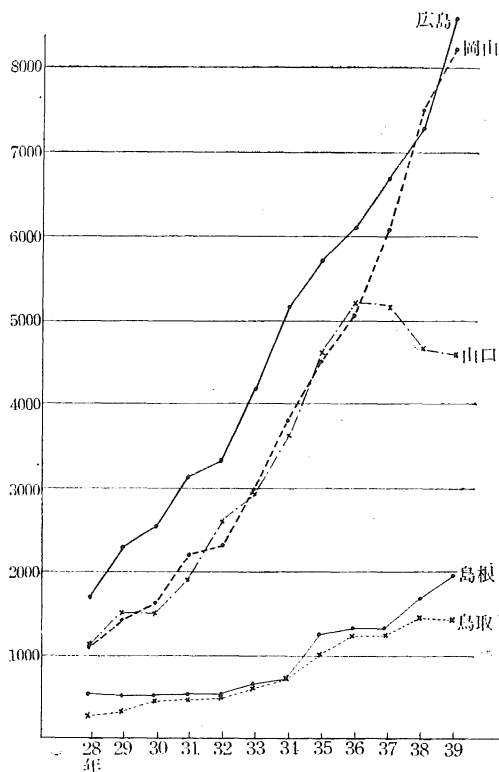


図5 中国5県交通事故負傷者数

3. 島根県下の車輛増加と道路状況

今日一般に、交通事故増加の原因として、交通量（自動車台数）の増加および道路条件が自動車の変化に対応できないという、いわば交通需給の不均衡等があげられている。

このような状態について、島根県下の自動車数、道路状況を分析検討すると、つぎのような結果がえられる。

昭和27年より40年3月末にいたる島根県下の

用途別・車種別自動車数の推移は表5に示される。

増加顕著な車種は、乗用車、とくに小型四輪（2000cc以下）、軽自動車（360cc以下）、貨物車、貨物の小型四輪（2000cc以下）等である。

このような車種の増加は、一般家庭や個人商店等においても車の必要度が増大し、しかもその購入が比較的容易になったためと考えられる。

交通事故の推移に関する研究

表5 島根県下の用途別・車種別

用途	車種	昭27 (1952)	指数	昭28 (1953)	指数	昭29 (1954)	指数	昭30 (1955)	指数	昭31 (1956)	指数	昭32 (1957)	指数	昭33 (1958)	指数
貨物車	普通	1,004	91.3	1,100	100	1,181	107.4	1,234	112.2	1,187	107.9	1,149	104.5	1,202	109.3
	小型四輪	225	65.4	345	100	471	136.5	605	175.4	740	214.5	1,119	324.4	1,489	431.0
	小型三輪	1,014	63.8	1,590	100	2,341	147.2	2,805	176.4	3,664	230.4	3,467	189.5	3,711	233.4
	けん引車 被けん車	* (65)		(0)		(3)		(3)		(32)		(53)		(60)	
	計	2,243	73.9	3,035	100	3,993	131.6	4,644	153.0	5,591	184.0	5,735	189.0	6,402	210.9
乗合車		226	74.3	304	100	358	117.7	418	137.5	425	139.8	478	157.2	528	173.7
乗用車	普通	104	65.0	160	100	222	138.8	242	151.3	246	153.8	240	150.0	232	145.0
	小型四輪	89	101.1	88	100	118	134.0	150	170.4	210	238.6	358	406.7	533	605.5
	計	193	43.8	441	100	340	77.1	392	88.9	456	103.4	598	135.6	765	173.5
特殊用途車	普通	46	55.4	83	100	107	128.9	125	150.6	144	173.5	159	191.6	169	203.6
	小型四輪	14	37.8	37	100	48	129.6	64	172.8	70	189.0	84	226.8	97	261.9
	計	60	50.0	120	100	155	129.1	189	157.4	214	178.3	243	202.4	266	221.6
特殊車		1	33.3	3	100	4	133.3	5	166.7	10	333.3	18	599.9	21	699.9
合計		2,723	73.7	3,710	100	4,850	130.7	5,647	152.2	6,696	180.5	7,072	190.6	7,982	215.1
小型二輪		85	83.3	102	100	259	253.9	437	428.4	531	520.6	582	570.6	632	619.6
軽自動車		286	52.4	546	100	1,507	275.9	2,280	417.5	2,391	437.8	3,085	564.9	3,667	671.4
総合計		3,094	71.1	4,358	100	6,630	152.1	8,365	191.9	9,618	220.7	10,739	246.4	12,281	281.8

* () 内の数字は貨物車の計には含まれない。

西山 啓・福井 一 明

自動車数の推移

(各年3月末現在)

昭34 (1959)	指数	昭35 (1960)	指数	昭36 (1961)	指数	昭37 (1962)	指数	昭38 (1963)	指数	昭39 (1964)	指数	昭40 (1965)	指数
1,199	109.0	1,243	113.0	1,265	115.0	1,377	125.2	1,420	129.1	1,586	144.2	1,789	162.6
2,025	587.0	2,542	736.8	3,203	928.4	4,006	1161.2	4,958	1437.1	6,235	1807.3	8,099	2347.6
3,772	237.2	3,712	233.5	3,582	225.3	3,553	223.5	3,357	211.1	3,117	196.0	2,788	175.3
(65)		(75)		(81)		(77)		(66)		(61)		(56)	
6,996	230.5	7,497	247.0	8,050	265.2	8,936	294.4	9,735	320.7	10,938	360.4	12,676	417.6
476	156.6	583	191.7	610	200.6	652	214.4	761	250.3	809	266.1	874	287.5
229	143.1	223	139.4	190	118.8	184	115.0	169	105.6	149	93.1	146	91.3
692	786.1	812	922.4	1,053	1196.2	1,405	1596.1	1,821	2068.7	2,513	2854.8	3,750	4260.0
921	208.9	1,035	234.7	1,213	275.1	1,589	360.4	1,990	451.3	2,662	603.7	3,896	883.6
178	214.5	186	224.1	194	233.8	228	274.7	238	286.8	271	326.6	307	369.9
204	550.8	148	399.6	172	464.4	173	467.1	188	507.6	187	504.9	196	529.2
382	318.2	334	278.2	366	304.9	401	334.0	426	354.9	458	381.5	503	419.0
24	799.9	32	1066.6	31	1033.2	47	1566.5	64	2133.1	87	2899.7	123	4099.6
8,799	237.1	9,481	255.5	10,300	277.6	11,625	313.3	12,976	349.7	14,954	403.0	18,072	487.0
643	630.4	603	591.2	534	523.5	410	402.0	363	355.9	320	313.7	320	313.7
4,603	842.8	6,133	1123.0	8,816	1614.2	13,138	2405.6	17,972	3290.7	14,444	2644.7	16,487	3018.8
14,045	322.3	16,217	372.1	19,650	450.9	25,173	577.6	31,311	718.5	29,718	681.9	34,879	800.3

交通事故の推移に関する研究

表6 国道・県道・市町村道

		実延長 km	内		
			改良済延長	(%)	指数
昭和33年 (1958)	島根県	19,088.208	507.240	(2.7)	100.0
	中国5県	943,431.258	83,144.621	(8.8)	100.0
昭和34年 (1959)	島根県	19,198.122	596.111	(3.1)	114.8
	中国5県	952,930.310	89,428.635	(9.4)	106.8
昭和35年 (1960)	島根県	19,217.347	761.743	(4.0)	155.6
	中国5県	959,948.391	94,706.890	(9.9)	112.5
昭和36年 (1961)	島根県	19,756.330	848.816	(4.3)	159.3
	中国5県	961,914.212	100,420.048	(10.4)	118.1
昭和37年 (1962)	島根県	19,652.714	847.172	(4.3)	159.3
	中国5県	972,687.818	106,971.405	(11.0)	125.0
昭和38年 (1963)	島根県	18,440.592	795.656	(4.3)	159.3
	中国5県	968,440.514	117,103.435	(12.1)	137.5
昭和39年 (1964)	島根県	18,950.280	657.455	(3.5)	129.6
	中国5県	971,521.951	121,791.047	(12.5)	142.0

* () 内は実延長に対する百分率を示す。

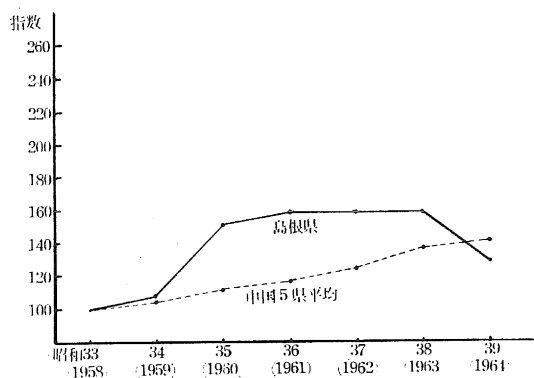


図6 道路改良済延長率指数
(昭和33年を指数100とする)

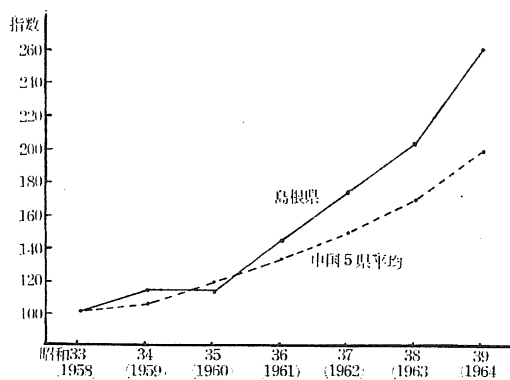


図7 道路舗装率指数
(昭和33年を指数100とする)

道路状況

訳		路面		内訳	
未	改良延長	砂	利道	舗	装道指数
18,580.968	(97.3)	18,963.058	(99.3)	125.150	(0.7) 100.0
860,286.637	(92.0)	923,934.701	(97.9)	19,496.557	(2.1) 100.0
18,602.011	(96.9)	19,053.205	(99.2)	144.917	(0.8) 114.3
863,501.675	(90.6)	931,409.516	(97.8)	21,520.794	(2.2) 104.8
18,455.604	(96.0)	19,054.995	(99.2)	162.352	(0.8) 114.3
865,241.501	(90.1)	936,101.463	(97.5)	23,888.928	(2.5) 119.0
18,907.517	(95.7)	19,554.098	(99.0)	202.235	(1.0) 142.9
861,494.164	(89.6)	935,119.687	(97.2)	26,714.525	(2.8) 133.3
18,805.542	(95.7)	19,418.274	(98.8)	234.440	(1.2) 171.4
865,716.413	(89.0)	942,864.751	(96.9)	29,823.067	(3.1) 147.6
17,644.936	(95.7)	18,189.374	(98.6)	251.218	(1.4) 200.0
851,337.079	(87.9)	934,302.685	(96.5)	34,137.829	(3.5) 166.7
18,292.825	(96.5)	18,607.730	(98.2)	342.550	(1.8) 257.1
849,730.904	(87.5)	931,990.440	(95.9)	39,531.507	(4.1) 195.2

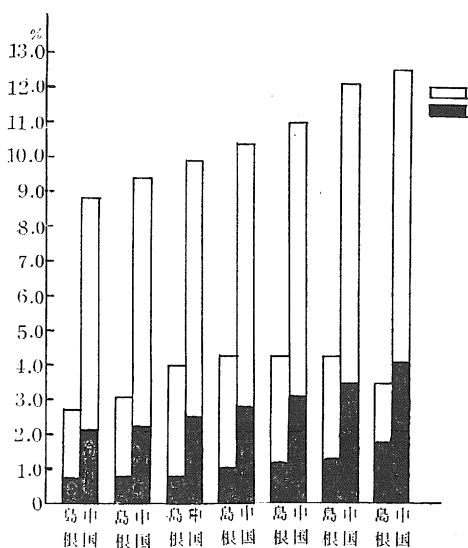


図8 道路の改良率と舗装率の年次推移
(島根県と中国5県平均比較 舗装部分は改良部分に含まれる)

次に県下の道路状況の実態を把握するために、昭和33年から39年までの国道・県道・市町村道の道路状況を表6のごとくまとめた。なお、比較のため中国5県(合計)の実態をも示した。

昭和33年を基点とする道路改良済延長および舗装道の指数については、図6と図7に示すように、中国5県の平均値をかなり上まわっている。しかし図8の道路の改良率と舗装率の年次の推移を比較すると、本県はその割合が著しく低い。

Ⅲ 交通問題と社会一般の関心

すでにのべたように、交通事故増加の原因および道路交通条件などについて社会一般においてはいかなるうけとり方をしているであろうか。この事実を明らかにする一つの方法として、新聞報道の内容の検討によってこれをおこ

交通事故の推移に関する研究

表7・1 交通安全関係報道記事分類一覧(度数)

(朝日新聞全国版)

		昭37 (1962)												
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	計
1	行 財 政 法 令	3	0	2	0	1	2	1	4	4	0	0	1	18
2	交通道路啓蒙事故取締(含規則, 交通安全運動)	36	76	79	54	50	26	27	30	13	36	40	40	507
3	自動車事故	71	46	84	76	74	72	71	81	60	96	115	75	921
4	無免許, ひきに走 げ, 暴	54	34	42	38	29	38	21	27	11	20	27	17	358
5	司法, 警察, 裁判	4	3	7	2	5	3	0	2	0	4	0	17	47
6	教育, 文化, 科学	0	1	0	2	0	3	2	1	0	0	1	1	11
7	社 説	1	2	1	3	0	1	0	0	0	0	1	1	10
8	随 筆, 特 集	1	2	1	1	0	0	1	0	0	0	0	1	7
合 計		170	164	216	176	159	145	123	145	88	156	184	153	1,879
投書(道路交通 交通安全)		$\frac{161}{1772}$	$\frac{157}{2055}$	$\frac{136}{2115}$	$\frac{97}{1806}$	$\frac{0}{2100}$	$\frac{106}{2228}$	$\frac{68}{1996}$	$\frac{73}{2154}$	$\frac{0}{2282}$	$\frac{41}{2147}$	$\frac{0}{2048}$	$\frac{69}{2048}$	$\frac{908}{24751}$
百分率(全投書に 対する)		9.1	7.6	6.4	5.4	0	4.8	3.4	3.4	0	1.9	0	3.4	3.7

表7・2 交通安全関係報道記事分類一覧(度数)

(朝日新聞全国版)

		昭38 (1963)												
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	計
1	行 財 政 法 令	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
2	交通道路啓蒙事故取締(含規則, 交通安全運動)	27	18	17	27	29	34	39	23	41	25	16	34	330
3	自動車事故	60	55	54	71	75	75	80	68	69	71	47	44	769
4	無免許, ひきに走 げ, 暴	28	20	20	25	24	22	22	16	15	33	15	13	253
5	司法, 警察, 裁判	2	1	0	5	2	2	3	1	1	1	0	2	20
6	教育, 文化, 科学	0	0	0	1	0	0	0	2	0	0	0	0	3
7	社 説	1	1	0	0	2	0	0	0	1	0	0	0	5
8	随 筆, 特 集	0	0	0	1	1	1	0	0	1	1	0	0	5
合 計		118	96	91	130	133	134	144	110	128	131	78	93	1,386
投書(道路交通 交通安全)		$\frac{97}{2388}$	$\frac{30}{2589}$	$\frac{47}{2740}$	$\frac{70}{2410}$	$\frac{130}{2908}$	$\frac{69}{2401}$	$\frac{29}{2803}$	$\frac{43}{2692}$	$\frac{61}{2776}$	$\frac{69}{3030}$	$\frac{55}{3106}$	$\frac{78}{2612}$	$\frac{780}{32445}$
百分率(全投書に 対する)		4.1	1.2	1.7	3.0	4.5	2.8	1.0	1.6	2.2	2.3	1.8	3.0	2.4

表7・3 交通安全関係報道記事分類一覧(度数)

(朝日新聞全国版)

	昭39 (1964)													計
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12		
1 行 財 政 法 令	3	1	1	0	1	0	0	0	0	1	0	1	8	
2 交通道路啓蒙事故取締(含規則, 交通安全運動)	27	27	27	47	13	25	29	32	32	19	25	26	329	
3 自動車事故	51	38	44	52	49	38	33	40	34	32	31	29	471	
4 無免許, ひきに走	29	17	16	15	17	13	8	5	4	10	11	6	151	
5 司法, 警察, 裁判	2	2	1	1	2	3	0	0	0	0	1	1	13	
6 教育, 文化, 科学	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	1	2	5	
7 社 説	0	0	2	0	0	0	1	0	0	0	0	0	3	
8 随 筆, 特 集	0	1	0	1	8	1	0	0	0	0	1	0	12	
合 計	112	86	92	116	91	80	71	77	70	62	70	65	992	
投書(道路交通 交通安全)	$\frac{42}{3126}$	$\frac{163}{3643}$	$\frac{199}{3597}$	$\frac{200}{3174}$	$\frac{160}{3646}$	$\frac{119}{3391}$	$\frac{47}{4135}$	$\frac{115}{3962}$	$\frac{136}{5733}$	$\frac{84}{3832}$	$\frac{80}{3915}$	$\frac{158}{3276}$	$\frac{1503}{45430}$	
百分率(全投書に 対する)	1.3	4.4	5.6	6.3	4.4	3.5	1.1	2.9	2.4	2.2	2.0	4.8	3.3	

なうことにした。われわれが新聞報道の内容分析検討をおこなった理由は、各年の掲載記事による交通問題の縦断的追跡が比較的容易であり、しかも問題の共通的事実を総合的に把握するために適当であると考えたからである。質問紙法, 作文法等により一定地区の住民の意識・態度等を知ることの意味のあることではあるが、この方法は、現在の時点においてのみ可能であって、何年間か過去にさかのぼり、しかも広域的な資料の把握のためには必ずしも有効でない。

昭和37年より昭和39年にいたる過去3か年間の新聞記事のうち、交通および交通安全関係の報道を網羅し、表7・1～7・3に示すような分類をおこなった。すなわち、分類は記事の性格・内容により9項目についておこなわれた。

「行財政法令」とは国会・内閣等の政策立法を含むものであり、「交通・道路・啓蒙・事故取締り」(交通規則・交通安全運動を含む)は、主として報告・啓蒙・PR等を中心とするものである。

「自動車事故」は交通事故のうちからとくに自動車事故のみを選びだした。「無免許・ひきにげ・

表8・1 島根県警察本部交通課(安全)関係活動一覧(昭和35～38年度)

	昭35	昭36	昭37	昭38
交通課長係長会議	0	2	6	3
交通安全協会々議	3	3	4	1
交通対策協議会	0	2	9	1
交通整理, 指導コンテスト	0	1	2	1
交通安全運動および取締運動	2	2	2	5
交通安全都市関係会議	0	0	0	2
交通事故処理関係説明会	0	0	2	0
交通信号機設置, パトカー, 交通安全教育センター	0	1	0	2
教養, 座談会, 打合せ	0	1	1	3
計	5	12	26	18

(島根県警察年鑑より集録)

暴走」は、とくにこのような事実にもとづく報道を集録した。

「司法・警察・裁判」は、検挙・処分・罰則の強化等を内容とした記事である。

「教育・文化・科学」は、とくに幼児・児童・生

交通事故の推移に関する研究

表8・2 鳥根県警察本部交通課（安全）関係活動一覽
（昭和35～38年度）

	交通事故防止対策	取締り施策	交通安全施策	その他
昭 35 (1960)	<ul style="list-style-type: none"> ・広報活動の活発化 ・交通関係団体の育成強化 ・町ぐるみ交通事故防止運動推進 	<ul style="list-style-type: none"> ・恒常取締りの実施 ・白バイ・パトカーによる効果的取締りの実施 ・交通事故の迅速処理 ・行政処分上申の迅速化 ・立番勤務による指導取締り 	<ul style="list-style-type: none"> ・交通環境の整備 	
昭 36 (1961)	<ul style="list-style-type: none"> ・広報活動の活発化 ・交通安全運動の実施（春秋） ・踏切り事故防止対策協議会の設立（5月） 	<ul style="list-style-type: none"> ・自動車とくに軽自動車、原付自転車に対する機動的集中的取締りの実施 	<ul style="list-style-type: none"> ・総合交通規制の実施（10月10日より、県下405カ所） ・バス停留所設置基準の設定による交通渋滞の改善（6月17日より） 	<ul style="list-style-type: none"> 4月1日より警交交通課より交通課独立
昭 37 (1962)	<ul style="list-style-type: none"> ・交通関係警官15名増員、計105 職員7名増員計22名 ・交通安全宣言都市8市21町5村となる（2月13日） ・県交通対策協議会結成 	<ul style="list-style-type: none"> ・悪質違反の指導取締りに重点をおく ・ひき逃げ事件捜査要領制定（3月13日） 	<ul style="list-style-type: none"> ・交通環境の整備 速度制限個所の設定 バス停留所に停止ライン設置 バス停留所の整理・統合・移動を行なう 道路標識・標示の整備 ・見透し不良踏切の91個所中51個所を整備 	<ul style="list-style-type: none"> ・白バイ8台 飲酒検知器30台、スピード測定機2台 ロードマーカー3台 写真機4台 交通事故調査中の標示板22組等を整備
昭 38 (1963)	<ul style="list-style-type: none"> 事件、事故の分析検討 ・危険個所の調査検討 ・交通規制の再検討・改善 ・交通対策協議会に対する働きかけと、運動の推進 ・小中学生に対する交通安全教育と訓練 ・酒類販売業者、風俗営業業者および事業者、家庭その他に対する協力依頼 ・交通安全宣言都市8市23町5村となる 	<ul style="list-style-type: none"> ・事故多発地点を中心に悪質な違反を対象に強力な取締りの実施 ・年間目標交通取締の強化 月例取締り 恒常取締り ・機動巡ら隊の指導取締り ・広域取締り ・交通取締り実施要領等の制定 	<ul style="list-style-type: none"> ・交通教育センターの設置（松江市外中原町、島大付中構内） ・県交通対策会議の運用 ・交通安全都市連絡協議会 ・機関紙わだち（隔月発行） ・自動車使用者会議開催、事故防止、労務管理をよびかける ・踏切り事故防止協議会開催 ・道路標識の整備 	<ul style="list-style-type: none"> 白バイ19台 パトカー2台

徒を対象とする安全教育および配慮，交通事故ならびにその防止に関する科学者や専門家の研究記事，意見を含むものである。

「社説」は交通安全・事故防止をテーマとしてのべられたものであり，「随筆・特集」は一般の啓蒙や批判を意図した事項である。

この他，上記の記事に対する読者の反響を知る手がかりとして，交通問題を論じた投書数の比較をおこない，関心の一つの測度とした。掲載内容は，自動車事故，無免許，ひきにげ，暴走など，いわゆる事件や交通関係の啓蒙等が多

い。これらの投書は，毎月かなりまとまった数にのぼり交通問題についての関心の深さが認められる。

Ⅲ 事故防止への行政施策

—事故防止活動の実態—

上にのべたような諸現象に対する行政施策・活動は，どのようにおこなわれて来たであろうか。われわれは，交通事故防止について，直接に行政，指導，保安を任務とする警察の交通安全施策の実態について若干の考察を試みた。す

表9 島根県警察本部広報テーマ（交通安全関係）一覧（昭和35～38年度）

	昭 3 5 年	昭 3 6 年	昭 3 7 年	昭 3 8 年
1月	◦酔っばらい運転はやめ ましょう。	◦酔っばらい運転はやめ ましょう。		◦正月に多いよっばらい 運転
2月	◦雪時の交通事故を避け ◦年ごとに増える交通事 故 ◦道路交通法はなぜ改正 されたか	◦降雪期の交通事故防止	◦凍結期の交通事故防 止	◦降雪期の交通事故防止
3月	◦昨年中の全国での交通 事故37万件を突破県内 での死者も71名 ◦道路交通法はなぜ改正 されるか	◦交通事故防止		◦道路を正しく歩こう
4月	◦交通法規の徹底を—— 交通安全運動 ◦道路交通法の改正はな ぜ行なわれるか	◦春の交通安全運動	◦新入学の児童を交通 事故から守ろう	◦幼児学童を交通事故か ら守ろう
5月	◦新入学児に安全交通指 導を	◦事故概要，法令用語， 交通渋滞措置，交通安 全運動の目標	◦春の交通安全運動 ◦自動車のどろはね防 止	◦春の交通安全運動
6月	◦雨の日の交通事故防止	◦つゆ時の交通事故		◦雨の日の交通にはこん な注意を ◦暑さで起る交通事故
7月	◦居ねむり交通事故を防 ごう ◦新しい道路交通法	◦自転車の正しいのり方		
8月	◦居ねむり交通事故を防 ごう	◦暑さで起こる交通事故	◦暑さで起る交通事故	◦道路の正しい使い方
9月	◦新道路交通法について			◦ふえる交通事故
10月	◦秋季交通安全運動につ いて	◦秋の交通安全運動	◦秋の全国交通安全運 動	◦秋の交通安全運動 ◦道路を広く使いましょ う
11月				
12月	◦交通事故の防止につい て	◦恐ろしいよっばらい運 転	◦歳末期の交通事故防 止	◦年末年始の交通事故防 止
計	16 篇	10 篇	7 篇	12 篇

表10 島根県警察本部関係ラジオ・テレビ放送テーマ一覧（昭和36～38年度）

	昭 36 年	昭 37 年	昭 38 年
1月		◦今年こそ交通事故の増加をなくそ う	◦積雪期の交通事故防止について
2月	◦降雪時の交通事故について	◦死亡事故をなくそう ◦島根県交通対策協議会の開催状況 (2回)	◦冬の交通事故防止
3月	◦入学準備に交通の基礎訓練を		
4月			◦幼児児童を交通事故から守ろう
5月	◦春の交通安全運動	◦春の交通安全運動	◦春の全国交通安全運動 ◦ひき上げ事件そう査訓練
6月			
7月	◦夏の交通事故防止	◦居ねむり運転の防止について	◦夏とこどもの交通事故
8月	◦子供を交通事故から守ろう		◦ふえる交通事故
9月			◦秋の全国交通安全運動
10月	◦秋の交通安全運動	◦交通教室（内中原幼稚園）	
11月	◦対面交通12周年にあたり		
12月	◦年末に多い酔っばらい運転	◦歳末の交通事故防止について ◦検問所の取締状況（歳末警戒）	◦飲酒運転は絶対にやめよう ◦交通取締用無線自動車の活動
計	8 (NHK松江放送局関係)	9 (NHK, 山陰, 日本海TV)	10 (NHK, 山陰, 日本海TV)

※ ◦印ラジオ放送 ◦印テレビ放送

交通事故の推移に関する研究

表11 島根県下の交通事故主要

		昭和28年	昭和29年	昭和30年	昭和31年	昭和32年
1	徐行違反	130(19.1)	108(20.7)	37(7.1)	155(30.8)	131(27.5)
2	左右折不適当	61(9.0)	18(3.5)	36(6.9)	23(4.6)	22(4.6)
3	追越不適当	56(8.2)	29(5.5)		34(6.8)	41(8.6)
4	ハンドル操作不適当	47(7.0)	44(8.4)	38(7.3)	40(8.0)	50(10.5)
5	踏切不注意	22(3.2)	9(1.7)	17(3.3)	13(2.6)	14(2.9)
6	脇見運転	12(1.8)				
7	停車不適当	12(1.8)				
8	スピード違反	11(1.6)	12(2.3)	149(28.6)		7(1.5)
9	交替不適当	9(1.3)				
10	連続進行	9(1.3)				
11	無免許運転		45(8.6)	76(14.6)		40(8.4)
12	飲酒運転		19(3.6)	39(7.5)	40(8.0)	34(7.1)
13	ブレーキ不完全		11(2.1)	19(3.6)	16(2.0)	6(1.3)
14	居眠運転		8(1.5)	24(4.6)	21(4.2)	
15	操縦未熟				61(12.0)	
16	線向装置不完全		12(2.3)		(含無免許)	
17	スリップ				11(2.2)	
18	右側通行					
19	後退不適当					
20	避讓不適当					
21	合図不履行					
22	積載不適当			7(1.3)		7(1.5)
	(計)	682	522	520	502	477

なわち、島根県警察本部交通課が行った昭和35年より38年にいたる4か年間の主な活動や交通事故防止対策、取締り、指導、交通安全施策等を中心に、その活動のあとをたどることにした。

表8・1は島根県警察本部交通課の交通安全に関する活動の一覧である。表8・2は同様に、交通事故防止対策、取締り、交通安全施策等をまとめたものである。表9は島根県警察本部が交通安全をテーマとした広報を毎月毎に分類整理したものである。表10は同様に、ラジオ・テレビを通じて一般に呼びかけた放送テーマ

の一覧である。

これらの活動は全体としては、かなり一般に浸透しているとみられる。

例えば、表11に示した県下の交通事故の主要原因(上位10位まで)の分類をみると、昭和36年以後、踏切不注意による事故は激減を示している。これは、36年に同年5月踏切事故防止対策協議会が発足し、また37年には見透し不良踏切り91個所のうち51個所が整備されているなど、重点施策としての踏切での注意が強くとりあげられた結果であろうとおもわれる。

また、32年以前はかなり高率であったハンド

原因別分類(上位10位まで。()内は%)

昭和33年	昭和34年	昭和35年	昭和36年	昭和37年	昭和38年	昭和39年
144(26.1)	239(34.9)	377(27.9)	329(21.1)	304(21.6)	281(15.3)	636(28.4)
	15(2.2)	40(3.0)	44(2.8)		53(2.9)	75(3.3)
59(10.7)	71(10.4)	113(8.4)	119(7.6)		127(6.9)	168(7.5)
23(4.2)	20(2.9)	28(2.1)		45(3.2)		70(3.1)
20(3.6)	18(2.6)	34(2.5)				
14(2.5)	15(2.2)		39(2.5)	61(4.3)	78(4.2)	180(8.0)
			37(2.4)		76(4.1)	66(2.9)
11(2.0)				95(6.8)		
58(10.5)	76(11.1)	163(12.1)	143(9.2)	114(8.1)	128(7.0)	160(7.1)
30(5.4)	38(5.5)	89(6.6)	114(7.3)	157(11.2)	262(14.2)	266(11.9)
17(3.1)	21(3.1)		44(2.8)	36(2.6)	62(3.4)	
57(10.3)	41(6.0)	86(6.4)	101(6.5)	96(6.8)	88(4.8)	119(5.3)
	24(3.5)	44(3.3)	50(3.2)	38(2.7)		67(3.0)
		25(1.9)		66(4.7)	82(4.5)	118(5.3)
552	683	1,348	1,562	1,407	1,840	2,244

ル操作不適當による事故が、33年以後に半減をみている。他方、最近、操縦未熟練による事故率の逡減を示している。これらは、運転免許試験の際の合格規準の引き上げにより、運転者の技術水準が向上したことによるのではないかと考えられる。

しかしながら、反面、徐行違反、飲酒運転、無免許運転は依然として減少せず、脇見運転、右側通行等は33~34年以降増加の途をたどっている。これらは、運転者自身の安全に対する自覚が十分でないことを示し、彼等への教育、啓蒙の強化が必要であり、同時に事故防止は、指

導・取締りを任務とする関係当局の方策にも依存するとおもわれる。

われわれは、以上のように、交通事故の状況の推移とその原因と考えられるいくつかの条件およびマスコミにあらわれた交通事故に対する社会一般の意識・態度、さらには事故取締りの任にあたる行政官庁の施策等につき、前掲の資料にもとづいて考察をすすめてきた。これらの結果から考えられることは、

1. 交通事故は年々増加の一途をたどるが、とくに昭和28年を基点とする12年間において、全国の自動車数の増加6.6倍にほぼ比例して、

負傷者6.7倍、事故件数も7倍弱となり、自動車数の増加が、直接に事故や傷者数の増加に拍車をかけていると考えられる。死者数は2.4倍を示して、その増加率は前記2項目にくらべると、かなり少ないものの、12年間に112,934名もの尊い人命が失われた事実は決して看過できない問題であろう。

2. 島根県においては、自動車台数の増加は8倍（対昭和28年）で、全国の6.6倍を上廻っている。事故件数は約3.3倍、死傷者はそれぞれ2.1倍、3.5倍を示し、全般的には、全国のそれに比べてかなり低い。しかしながら、死者においては、絶対数こそ少ないが、全国平均（2.4倍）に近い増加率をしめしていることは一つの特徴といえよう。

3. 中国5県の交通事故の推移を各県ごとに比較すると、島根県、鳥取県は、山陽側の他の3県に比べて、事故数、増加率ともに低い。これは、地域による交通状況の差異によるものであって、必ずしも事故対策等の成否、安全意識の高低とは関係がない。むしろ、これらの事実が、逆に、当該地区住民の交通事故に対する態度、関心等の低さとなって日常生活に滲透したり、弱体な安全対策となってあらわれるとすれば、近い将来、国道九号線の全通、中国縦貫自動車道、陰陽連絡高速道路の開通にともない、他の「交通事故先進県」同様、またはそれ以上に急激な事故増加をみることになる。早急に事故防止への対策がのぞまれる。

4. これら交通事故の原因として、一般に問題視される道路状況についてみると、中国地方全体および島根県の道路改良率、舗装率ともに漸次増加している。しかしこれらの増加率は自動車台数の伸びに比して低い。この事実を、直接に事故件数の増加原因にむすびつけることは妥当ではないとおもわれる。それは、事故の原因が、必ずしも道路状況のみに関連するとはいいきれず、他の原因に負うところが決して少なくないからである。

島根県下の道路の改良率、舗装率は中国5県の平均よりも甚だしく劣っているが、将来他府

県よりの多数の自動車が通過することを予想すると、何らかのかたちで、交通状況の悪化を招来することが当然考えられる。

5. 交通問題に対する社会全般の関心は、近年いちじるしく向上している。これは、事故増加という社会病理的現象が強く認識され、その対策等の重大性に気づいたものと考えてよい。しかしながら、現在の段階では、いまだに事故の増加を追いかけるかたちでの関心、認識であって、消極的、戦術的な防止対策にとどまっている現状である。われわれは、今後、このような社会病理現象に対して「予防的」見地に立つ積極的な交通事故防止への戦略態勢の確立をはかるよう、世論喚起の必要性を痛感するものである。

本研究の資料収集にあたり、島根県警察本部交通一課長河上兼一警視正・全課長補佐勝部義雄警部、島根県土木部道路課岩谷肇補修係長・全課長島一夫技師ならびに島根陸運事務所の各位から有益なご助言や格別の配慮をいただいた。記してここに謝意を表する。

参 考 文 献

1. 朝日新聞社 朝日新聞編刷版
昭和37, 38, 39年号
2. 朝日新聞社 朝日年鑑
昭和31, 32, 33, 34, 35, 36, 37年版
3. 建設省道路局（編）道路統計年報
昭和35, 36, 37, 38, 39年版
4. 西山 啓・福井一明
長距離トラック運転作業にともなう乗務員の疲労について 島根大学論集（教育科学）13号
昭和38年12月
5. 西山 啓・福井一明
長距離トラック乗務員の勤務時間外生活時間構造と内容分析——交通事故防止に関する
Action Research——島根大学論集
（教育科学）14号 昭和40年2月
6. 島根県警察本部（編）
交通事故統計 昭和28, 29, 30, 31, 32, 33,
34, 35, 36, 37, 38, 39年号
7. 島根県警察本部（編）島根県警察年鑑
昭和35, 36, 37, 38年度版
8. 清水馨八郎 交通事故からみた都市問題
都市問題講座4巻（都市交通）有斐閣 1965