

弘前市の交通事故と地域環境の関連について

清野正子

はじめに

経済の成長が高度大衆消費の段階にはいると、テレビ、冷蔵庫、乗用車等の耐久消費財が普及した。日本においても国民皆免許時代ともいわれるように著しく自動車の数も増加した。このような自動車の増加にともない、交通事故が年々増加の一途をたどっていることは報道機関を通じて毎日のように報道されている。ここでは、研究地域を弘前市内に限り、交通災害の現状を考察し、事故類型、職業別、時間別に関し、また地域環境の関連もあわせて考察した。

1. 研究地域の概要

弘前市は上町の洪積台地と下町の沖積平野より成っており、上町台地は、南から北に土淵川の侵蝕谷が続いている。弘前市は、津軽藩主 2 代信牧により慶長 16 年(1611)に築城し、以来城下町として発達してきた。当時は現在の岩木川と土淵川にはさまれた地域にあった。道路計画は地形の制約もあり、一定でないが、基本的には長方形のブロックを単位とした規則正しい基盤目状を成していた。しかし防禦のため、主要道路は幾度か曲折し街路も歪斜させたり、T字に交叉させている。道路の狭いのも特徴で、町はずれには柵型が設けられていた。江戸時代中期には、市域が土淵川以東の品川町あたりまで拡大した。また、明治 27 年の鉄道敷設により、現在の大町通り、駅通りが、明治 30 年の第 8 師団の設置により、市南部富田、松原方面が開け、現在に至っている。

2. 弘前市における交通事故の現状

昭和 45 年以降の弘前署管内の交通事故発生件数をみると、45 年が 1,160 件、50 年が 769 件、53 年が 1,044 件と、50 年にはいく分減っているとはいえ、1,000 件に近い値を示している。

3. 路線別にみた交通事故

弘前市の交通事故の発生場所をみると、多発地としては、代官町、土手町、和徳、駅前、富田通り、夜の時間帯における鍛冶町などがあげられる。

ここでとりあげる路線は、多発していると思われる(A)松森町～上土手町の国道 7 号線 (B)代官町～和徳の国道 7 号線、(C)中土手町～下土手町の主要地方道、(D)駅前～みちのく銀行までの主要地方道、(E)富田～松原の主要地方道の 5 路線である。(A)と(B)は同じ国道 7 号線であるが、特徴が違っているので、わけて分析した。

4. 時間別交通事故発生状況

第 1 表の時間別発生状況でみてみると、多発時間帯は、7～9 時間帯と 16～18 時間帯のラッ

シェアワーといわれる時間帯である。路線でみると、(B)代官町～和徳、また(E)富田～松原が多い。これは、通勤・通学路にあたるためと思われる。そのためこの時間帯における運転者、歩行者の一層の注意と交通指導取締りが望まれる。

また次多発時間帯として、10～15時帯があげられる。これは、(B)代官町～和徳、(C)下土手町、(E)富田～松原などでみられる。この時間帯は、行動時間帯であり、買い物などに来て、事故にあうといった例もみられる。

逆に4～6時間は、睡眠時間帯であるので事故発生は少ない。しかし、夜間の事故は、徐々にではあるが増加の傾向にある。

路線 時間帯	(A)	(B)	(C)	(D)	(E)	計(件)
1～3時	1		2			3
4～6		6	1			7
7～9	1	13	3		19	36
10～12	7	14	11	5	13	50
13～15	2	13	4	4	11	34
16～18	3	14	4	7	22	50
19～21	3	7		7	4	21
22～24	6	3	1	2	4	16
計	23	70	26	25	73	217

第1表 時間帯別発生状況

- (A) 松森町～上土手町線
- (B) 代官町～和徳町線
- (C) 下土手町線
- (D) 駅前線
- (E) 富田～松原線

第2表
職業別交通事故発生状況

職種	路線	(A)	(B)	(C)	(D)	(E)	計
中 学 生	幼 児		(1)	(1)		(5)	(7)
	小 学	(1)	(2)	(1)	(2)	(7)	(13)
	中 学	(1)	(2)	(1)	(1)	(3)	(8)
高 校 生	2 (3)	(1)	(1)	(1)	(8)	2 (14)	
大 学 生	(1)	1 (3)			5 (3)	6 (7)	
そ の 他 の 学 生					(1)	(1)	
職 業 運 転 者	バ ス	1		(1)		2	3 (1)
	トラック	(1)	2 (1)			3 (1)	5 (3)
	タクシー	1 (2)	7 (8)	3	4 (3)	8 (3)	23 (16)
	そ の 他	1	6 (2)	3		3 (1)	13 (3)
公 務 員	1 (1)	3 (1)		1 (2)	1 (1)	6 (5)	
会 社 員	7 (3)	18 (15)	7 (9)	4 (5)	14 (8)	50 (40)	
農 業	2 (1)	8 (7)	3 (1)	4 (1)	7 (4)	24 (14)	
建 設 業	1 (2)	3 (3)		3 (3)	6 (6)	13 (14)	
商・小売業	2	1 (7)	3 (4)	2 (2)	5 (6)	13 (19)	
運輸・通信業	(1)	1				1 (1)	
サービス業	2 (3)	14 (6)	5 (1)	3	13 (5)	37 (15)	
無 職	2 (3)	5 (9)	1 (4)	3 (2)	5 (7)	16 (25)	
家 事 手 伝			(2)	(2)	1 (1)	1 (5)	
そ の 他 (不明・単独)	1	1 (2)	1	1 (1)	(3)	4 (6)	
計	23 (23)	70 (70)	26 (26)	25 (25)	73 (73)	217 (217)	

— ; 第1当事者 (—) ; 第2当事者

5. 職業別交通事故発生状況

第2表をみてみるとまず全般的に多いのが職業運転者、会社員、サービス業であり、これは職業上から半ば当然のことといえる。国道7号線の通っている(A)松森町～上土手町、(B)代官町～和徳では、バス・トラック・貨物などの事故が多く、また会社・事務所などに近い(B)代官町～和徳(E)富田～松原では、会社員・サービス業関係が多い。(C)下土手町では、サービス業・商業関係が多い。(E)富田～松原において、バス・タクシーなどの職業運転者の多いということについては、市の中心街から住宅地への通路となっていることが原因としてあげられる。

第2当事者の職業をみると第1当事者と同様に、職業運転者、会社員、商業関係者がやはり多い。次には、幼児～大学生の学生である。これは通学路にあたる(B)代官町～和徳、(C)下土手町、(E)富田～松原などでみられる。そして無職(これは主に主婦、老人など)は、商店街とその近辺である。または、住居に近い、(B)代官町～和徳、(C)下土手町、(E)富田～松原でみられる。

第3表 事故類型別発生状況

路線 類型		路線					計(件)
		(A)	(B)	(C)	(D)	(E)	
人対車両		8	14	12	7	19	60
車両相互	追突	5	24		6	8	43
	出合頭	4	5	1	1	8	19
	側面	2	12	2	5	16	37
	正面	1	2		2	6	11
接触		1	3	3	2	7	16
車両単独	転倒		1		1		2
	衝突	1	1	2		1	5
ドア開放			1	2		1	4
その他		1	7	4	1	7	20
計		23	70	26	25	73	217

6. 事故類型別発生状況

第3表に示してあるとおり類型別にしてみると、いちばん多いのが、車両相互における事故である。そして次に人対車両がきている。

車両相互の中においても、追突がいちばん多く、ついで側面衝突である。(B)代官町～和徳のように、ラッシュアワーに交通渋滞がおこるところでは追突、側面衝突、また人対車両の起こる割合が高くなる。(C)下土手町のように人通りの多いところは、人対車両、ドア開放などの事故割合が多い。

(D)駅前においても通勤・通学時における人対車両、追突・側面衝突が多い。これは、(E)富田～

松原においても同じことが言えるが、この路線においては、住宅地に近いため自転車、原付自転車などの二輪車で通勤、通学している人が多いために側面衝突、接触などの車両相互間の事故が多くなっている。市内における交通事故の被害程度は、打撲がいちばん多く、ついで頸椎捻挫などを含めた軽いものが多い。これは制限速度でスピードを出せないということもあるが、狭い道であるため、交通渋滞がおこりやすいということも原因になるように思われる。

まとめ

以上の考察から路線別の特徴についてまとめてみた。

(A) 松森町～上土手町線

国道7号線のため大型車の混入が多い。そのため車両相互間の事故が多い。国道に沿っているため、流通関係の車両事故が多く特にめだつた月はない。松森町から堀越方面になると、渋滞もなくなるため、スピードを出せるところであり、このあたりで起きている事故は、被害程度が他に比べて重いものが多い。

(B) 代官町～和徳線

国道7号線で、(A)松森町～上土手町線とつながっているため、大型車の混入が多いのは(A)松森町～上土手町線と同様である。ビジネス街・商店街の間にあたるため、また学生の通学路にあたるため、会社員、サービス業、学生、職業運転者の事故が多い。事故類型においては、人対車両もさることながら、交通渋滞のための車両相互(特に追突)が多い。したがって、被害程度が打撲・捻挫などの比較的軽いものが多い。しかし、和徳方面になると、(A)松森町～上土手町の堀越方面と同様市内の交通渋滞から開放されて、スピードも出せるところであり、したがって被害程度も重いものが増えてくる。

(C) 下土手町線

弘前の中心商店街を通っているため、他の路線にくらべて、人通りが多い。時間別にみても、商店街が開店する10時ごろから閉店する18時の間に多い。職業別にみると、会社員、商店関係者、また被害者としては、主婦・幼児がわりあいとして多い。つまり事故類型としては、車両相互よりも人対車両、またドア開放による事故が多いということが特徴となっている。しかし、日中でも交通渋滞がみられるため、スピードはあまり出せず、そのため被害程度は、打撲、捻挫のような軽いものですんでいる。

(D) 駅前線

7～9時帯、16～18時帯の通勤、通学時帯に事故が多いのがこの路線の特徴となっている。この路線は、弘前駅～みちのく銀行までであり、距離においては短い、バスターミナルもあるため、比較的交通量は多い。職業運転者、会社員、商業関係者、学生の事故が多い。事故類型でみると、人対車両、またラッシュ時間帯における車両相互の事故が多い。被害程度として、打撲の他に挫傷が多いのも特徴となっている。

(E) 富田～松原線

中心商店街から住宅地へ通じる道路であり、沿線―またその近辺に学校があるため、通勤通学時帯の事故が多い。住宅地へ通じる道路ということで、第2当事者は幼児～老人まで分散している。職業別でみると、職業運転者、会社員、サービス業が多いが、この路線の特徴としてあげられるのは大学生の起こす事故が多いということである。第2当事者の職業をみると、会社員、サービス業の他に幼児～学生の数が多い。事故類型からみると、人対車両が多い。続いて、車両相互の側面衝突になっている。これは、通勤・通学時に自転車、原付自転車を利用している人が事

故にあってからである。

世界でも motorization の進んだ諸国間にあってわが国の交通事故問題は重大なものである。事故を減らすための対策としては、個々の注意の他に、市街地内部道路の交通規制の強化、徹底的取締りなどから道路幅の拡大などの根本的都市改造までが必要とされるのではないだろうか。

この論文を書くにあたって数々の御援助・御助言をいただいた水野裕助教授、横山弘教授に厚く御礼申し上げます。

参 考 文 献

弘前市史編纂委員会(1963)；弘前市史（藩政篇）

弘前市史編纂委員会(1964)；弘前市史（明治、大正、昭和篇）

三上真(1966)；弘前市に於ける都市災害の地理学的研究　弘大地理　Vol. 2

脇田武光(1970)；交通事故の地理学的研究　地理学評論43 - 4

脇田武光(1971)；大都市を中心にみた交通事故の地理学的研究　地理学評論44 - 3