

を飯島林野庄の日記本の手書き文字。

十五十六八年の日記本の手書き文字。

広大生と最近の交通問題について

西条警察署交通課 橋本 隆志

橋本 隆志の手書きの手記。

1 はじめに
このたび、広大フォーラムに投稿の機会を得ましたので、広大生の皆さんに、最近の交通問題、特に交通事故防止についてヒントとなるようなことを話してみたいと思います。

2 東広島市及びその周辺の交通事情

昭和57年、第一陣として賀茂学園都市広大キャンパスに工学部が移転し、昨年は生物生産学部、今年は教育学部の移転と着々と統合移転が進んでいます。現在、西条キャンパスだけで2,600人あまりの学生が学び、統合移転完了後の平成5年には、11,600人、職員数も含めると13,400人余りに達すると聞いています。東広島市及びその周辺地域が打ち出した「テクノポリス構想」の完成が目前となってきたわけです。

過去にさかのぼってみると、昭和49年4月、賀茂郡四町（西条町・八本松町・志和町・高屋町）が合併して東広島市となりました。当時の人口は63,866人、産業としては酒造と農林業が主体の田園情緒豊かな町だったことを記憶しています。

道路は、今より問題にならないほど整備が遅っていましたが、重大事故の発生は少なかったようです。

もちろん、学生さんがマイカーを所有することはまれで、公共交通機関を利用する事が普通であったでしょう。

現在はどうでしょうか？
工業団地、住宅団地の造成、大型店舗の建設、新幹線東広島駅の開業、山陽自動車道の延伸工事、国道2号線等の拡幅及びバイパスの建設等があらゆる区域で進められ、広大キャンパス周辺も、いろいろな施設の建設が

進められています。（昭和63年）

西条警察署交通課 橋本 隆志

橋本 隆志の手書きの手記。

急ピッチで進められていることはご承知のとおりです。

平成元年3月末の東広島市の人口は、87,778人に膨れ、免許人口は約45,113人、車両は二輪も含めて57,500台余りとなっています。

これだけの利用者の受け皿となる道路は、安全で快適、さらに、地域にマッチした道路が必要ですが、現段階では各活動拠点間を結ぶ道路が完成されていません。

広大生の皆さん方は、この真っただ中にいることを認識することです。

近い将来「テクノポリス構想」が実現するでしょうが、その頃の東広島市の人口は、約13万人、その内、広大生及び職員の人口は一割余りを占めるのです。

3 交通事故の実態と事故事例

(1) 交通事故の実態
全国での交通事故による死者数は、昭和45年の16,765人をピークに、年々減少してきましたが、ここ数年増加傾向に転じ、昨年は一人を突破、第二次交通戦争と言われるようになりました。（第一表参照）

第一表 「全国・広島県・西条署の交通事故発生状況」

（昭和63年中）

区分	発生件数	死者数	傷者数
全国	613,933	10,344	751,239
広島県	17,365	291	22,156
西条署	694	22	893

広大生の当署管内における交通事故の実態を分析すると、学生人口と比例して年々増加しています。特に、昭和63年には死者まで出

ているのです。(第二表参照)

第二表 「広大生の関与する交通事故発生状況」

区分	第1当事者	第2当事者	計
発生件数	昭62年	9	8
	昭63年	19	13
	平6月末	6	9
			15

(※物損事故は、人傷事故の約3倍発生しています。)

現状のままで推移すれば、広大生及び広大関係者の交通事故は数倍に膨れ上がること間違いないでしょう。

(2) 事故事例

昭和63年1月9日、土曜日、午前0時20分頃の深夜、西条町下見の市道交差点で、20歳の学生さんが運転する普通乗用車と大型貨物自動車が出合頭衝突し、普通乗用車は数十メートル引きずられ学生さんは、頭と全身を強く打ってほぼ即死、車両は大破、スクランプと化しておりました。

亡くなられた学生さんは、広大構内で研究を終えて下宿に帰る途中で、校門を出て1分足らずの出来事でした。自分の可能性を秘めてこの東広島市の最高学部に学ぶ途中、帰らぬ人となつたのです。

当署交通課においてになられた御父母は、ハンカチで顔を覆っておられましたが、絶句と涙を隠すことは出来ず、私達も嘆い泣きしたことを思い出します。



事故事例写真

。本年4月12日の木曜日、午後10時過ぎ、西条町御園宇にコンビニエンス・ストアに買い物に入るため、広大生運転の普通乗用車に広大生運転の軽乗用車が追突し、一人負傷した交通事故や、その他、他大学生との交通事故の発生もあります。

一般社会と同様、広大生のナイト族が増えていることや交通ルールを守る意識が低下しているのも一原因と思われます。

4. 交通事故防止についての一考

昨年、広島県内での交通事故による若者(16歳~24歳)の死者は104人、当署管内では5人も亡くなっています。

どうすればこのような予期しない悲惨な交通事故を防ぐことが出来るか、次のことを提言したいと思います。

(1) 東広島市及びその周辺の道路事情、ドライバーの心理及び民情をよく認識する

東広島市及びその周辺の道路整備が未完成であることや地域の急激な変化に対し、お年寄りや交通弱者がついていけないのです。

(2) 現在を大切に

広大生の皆さんは、日本の将来を担う人物になられる期待していますが、将来だけでなく現在も担ってもらいたいのです。

地域に溶け込み、人々から愛され期待される学生さんになってもらいたいのです。

一方法として、子供やお年寄りなどの交通弱者を保護することです。

つまり、若者としてのリーダーシップを發揮し、模範運転に徹することから始めてみませんか。

それによって、地域の人々の反応が分かり良好な人間関係が生じると思います。

(3) 過信は禁物、防衛運転に徹すること

年月が過ぎると初心を忘れがちになるのも当然でしょうが、運転経験の過信は事故のもと、便利な車も使い方で凶器に転じます。

5 おわりに

抽象的な表現でご理解に苦しまれるかも知れませんが、結論を言えば、交通事故は、道路が悪いから、交通安全施設が不十分で車が多いからなどではないのです。

現状の道路を利用する者の安全マインドの文をきねて、まことに運転の安全意識と車の運転技術の向上が求められる現状を改めて認識するべきである。

広大生と交通諸問題

今年度第1号の「広大フォーラム」にもあるように、東広島市内での交通事故に、広島大学学生の関わるもののが年々増加している。今後学生数の増大にともない、この傾向にはますます拍車がかかると予想される。われわれ青年会議所は、広島大学学生が不幸な交通禍に巻き込まれないための方策を求めて、諸問題について調査やディスカッションを行った。

交通事故全般の原因は大きく分けて三つある。第1に道路事情、第2に交通事情、第3に通行者自身の問題である。

まず道路事情については、東広島市は道路整備が進んでいるとは決して言えない。特に、よく利用される県道馬木・八本松線、あるいは下見大池と蓮華寺橋間の市道などは道幅が狭いうえに曲がりくねっている。歩行者や自転車には大変危険な道であると言わざるを得ない。至急に整備が望まれるところである。

次に交通事情については、キャンパスの立地がJRの駅から遠いことを考慮しなければならない。駅からキャンパスまでは路線バスが通っているものの、時間あたりの便数が少なく、現在のところ最も快適な通学手段としては自動車（マイカー）に頼らざるを得ないのが実状である。これでは今後学生数とともに

在り方、持ち方で決まってしまうと言っても過言ではありません。

ただ今より、交通事故のない人生を過ごしていただくために、相手の立場を理解し、思いやりと譲り合う安全マインドを実践してください。

東広島市民 西田修司

に車も増え、交通事故も増加の一途をたどることは否めない。また、市内に在住する学生にとっては、市内の駐車場の少なさも切実な問題となり、場合によっては違法駐車などの違反件数が多くなることも予想される。

ディスカッションではこの点について、駅とキャンパスを直接結ぶシャトルバスを設ける案などが提出された。また別に、大学側が自動車乗入れの制限を行うべきだとの意見も出た。私大などではそういう例もある。側面的な意見として、宿舎の整備によって通学経路の短縮を図るという方策もあげられた。

第3の当事者自身の問題、つまり学生の安全運転マナーについては、ディスカッションにおいて多くの意見が出た。

やはり最も多いのはスピードの出し過ぎに対する苦情である。山陽自動車道志和インターと国道2号線志和南口の交差点との間の道路でのスピード違反検挙者に、学生の占める割合が増加中だということである。また、最近はキャンパス近くの道路でのスピード違反取締りが厳しくなったという。先ほども言ったように幅員が狭く曲がりくねった道も多いので、学生の方々にはスピードの出し過ぎには充分ご注意いただきたい。

若者には概してスピードへの憧れや社会的ルールへの反発心があり、それが交通違反や