

交通事故死予備軍の学生に告ぐ 「1対30対100」の法則

—交通事故に関するアンケート集計結果—

平成六年九月、学生委員会は、教育学部、工学部（以上西条地区）、医学部、経済学部（以上広島地区）の四学部の三年生を対象に、交通事故の実態を知るためのアンケート調査を行った（回収率は六四％、回答数八二九）。

三年生を選んだ理由は、新入生はまだ車の運転経験が少ないこと、四年生ではアンケート用紙の効率的な配布、回収が難しいと判断したためである。

集計結果は、学部間による違いはほとんどなく、男女間の違いがはっきりと出た。紙面の都合上アンケートの設問を全て掲載することはできないが、以下にその集計結果をまとめ、今後の広島大学の学生の交通事故の減少をはかるための対策について論じたい。

（一）九〇％の三年生は運転免許を持っている

免許は九〇％の学生が所有していた（男九四％、女八一％）。実際に何らかの車（自動二輪・原付を含む）を持つ学生は、七四％であった（西条学部七八％、広島学部六〇％）。明らかに西条学部の方が車の保有率が高い。

（二）八〇％の学生は、違反行為を行ったことがある

アンケートでは、検挙されたかどうかにかかわらず、違反行為の自己申告をしてもらった。その結果、スピード違反は六八％（車保有者に対する割合、以下同じ）が経験しており、毎時五〇

以上のオーバーは男子で三一％、女子で六％が経験していた。スピードによる危険遭遇の確率は、圧倒的に男子学生が高いことを浮き彫りにしている。驚くべきことに、信号無視の違反が多かった（男三七％、女二二％）。信号を無視して、一体どうして交通事故を防げようか！次に飲酒運転が続く（男三四％、女一八％）。私たちは、酒を飲み、スピードを出し、信号無視をする学生が、事故を起こさないように祈るしかないのだろうか。

（三）約半数の学生が事故を経験している。しかし、一回目の事故で学習する学生もいる

広島大学に入学してからどれだけ事故にあったかを聞いてみた。その結果、二人に一人が事故の経験を持っていた（事故経験者四三％）。もし交通事故が、ただの確率によって起こるなら、二回目の事故経験者は、一回目の事故経験者のさらに四三％になるはずである。ところが、この確率は二八％であった。実数で表わすと、一回事故にあった二五九名が同じ確率で二度目の事故を経験していたなら、一一一名が事故に遭っているはずなのに、実際はそれより三十九名少ない七十二名であった。この三十九名は、明らかに一度目の事故で学習をし、新たな注意をしたため二度目の事故にあつていないと言える。

二回以上の事故経験者は、これまでとは逆の男女差が出た（男九％、女一四％）。女性の方が二回目の事故に遭う

確率が高い。また、四回以上事故を経験したものは、〇・六％であった。この数字はいかにも少ないように見えるが、広島大学全体の学部学生数一三三〇〇名なかで考えると、四回以上の事故を経験した者が約八十人もいることになる。

（四）一対三十対百の法則

さて、実際に起こした事故の規模について聞いてみた。アンケートでは、事故の規模を、重大事故（死亡・全治三か月以上）、中規模（入院・通院）、小規模（接触・物損のみ）の三つに分けた。それぞれの数は、八二九の回答中、重大二件、中規模五十五件、小規模二〇二件であった。アンケート実施の対象が三年生で、大学に入ってから二年六か月経っていることを考えると、八二九人の回答者が経験する一年当たりの交通事故件数は、重大〇・八件、中規模二・二件、小規模八・一件となる。この割合で広島大学の学生が事故に遭っているとすれば、一年間の交通事故は、重大十三件、中規模三三・五件、小規模一三〇・〇件となる。

学生部が過去五年間（平成元年～五年）に把握した事故を同様の分け方で規模別に分けると、一年平均で重大八件、中規模二十六件である。重大事故の数は学生部が把握している数に近いが、中規模の事故は圧倒的に報告数が少ないことが見て取れる。また小規模の事故にいたっては、どこにも数字としてあがっていない。したがって、交

通事故という現象を統計的に把握するうえで、今回のアンケートは大変重要な数字を残したと言える。

さて、一年当たりの事故件数には重要な法則が隠されている。「重大」対「中規模」対「小規模」の割合を見ると、一（〇・八）対三十（二・二）対百（八・一）である。これを、一対三十対百の法則と呼ぼう。

この法則の言うところは、「小規模の事故を百回起こせば、一回は死ぬほどの事故を起こしている」、また、「中規模の事故を三十回起こしたら、一回は死ぬほどの事故を起こしている」という法則である。

自分がこれまで運転していて、どれほどの規模の事故に、何回遭遇しているかを考えてみるのが重要である。その数字で、自分が、将来どれほどの確率で入院したり、死んだりするかが分かる。たとえば過去三年間、中規模の事故に三回遭遇している学生は、もうすでに十分の一死んでいる。そのままの運転をしていけば、これから二十七年間に一〇〇％死ぬ。すなわち、一年に平均一回、交通事故で病院のお世話になっている三年生の平均余命は、十数年しかない。

日頃、西条キャンパスなどで大変危険な運転をしている学生を見かける。それが危険な運転法であることを、その運転手に知らせたい。でも、その方法がない。それができるのは、助手席に乗っている、あなたである。友だちの自動車に同乗した場合、もしその友だちのことを考えるなら、（彼女）が危険な運転をしたとき、一

言、「その運転法は危ない！」と言うべきである。彼（彼女）は、何が危険な運転法か、気づいていないのだから。

（五）どこで事故がおきているか

事故現場は、信号のあるなしにかかわらず、圧倒的に交差点が多かった（四三％）。次に多いところは、直線道路（二四％）である。危険性から考えて、カーブの方が事故が起こってもよさそうであるが、カーブは一四％であった。

人は、危険と思われるところでは注意するが、注意しなくてもよいと思っるところで実際の事故が起こることが多い。交差点で事故が多いのは、人が注意しなくてはならないと思っっている、その何倍も実際に注意しなければならぬことを教えてくれている。

（六）事故は注意していても起こる。しかしスピードを出し、よそ見をしていけば、もっと起こる

事故の相手は圧倒的に自動車が多い（七〇％）。次は構造物である（一〇％）。その時、十分注意していたと答えたものが三五％にのぼった。いくら注意していても、相手が悪いときには事故は避けようがない。しかし、その時でさえ自分がスピードを出していれば、その被害は大きくなる。「急いでいた」（三二％）、「ボートしていた」（二四％）も、事故時の運転状況の特徴である。事故原因が自分の場合、その原因は、

「よそ見」（三三％）、「スピードの出しすぎ」（三〇％）、「左折右折時の不注意」（二〇％）、「急ブレーキ」（一九％）であった。

（七）男子学生は女子学生よりも危険な動物である。だから、男の車に乗る女も危険である

過去五年間（平成元年～五年）の本学学生の交通事故の実例をみると、交通事故で亡くなった十四名のうち、男が十三名を占める。しかも、たった一人の女子学生は、自分で車を運転していたのではない。平成四年度から自動車の同乗者が亡くなるケースが増えている。東広島自動車学校の講師の方のお話によれば、「運転手は、事故の際、自動車や電信柱が目の前に迫ってきたら、それを避けるため無意識にハンドルの座席に座っている同乗者が亡くなるケースが多い」と言う。

交通事故による死者は被害者だけではない。加害者もこれまで五名出ている。そして、それらは全部男子学生である。

学年別で見ると、一年生三名、二年生五名、三年生五名、四年生六名と、特定の学年に偏っていない（一年生が少なのは車の保有率の低さによる）。

（八）これだけは知っておこう「西条・広島事故危険マップ」

今回のアンケートの最後に、実際に事故のあった場所、および事故はなかったが日頃から危ないと思っっている場所

を別々に書いてもらい、「あぶないけえーきをつけんさいマップ」にまとめた（次ページ）。それによると、事故の起こりやすい場所、および危険だと皆が考える場所は、きわめて特定されていることが分かった。また、皆が危ないと思っっていない所で事故が起きていることがわかった。

（九）最後に

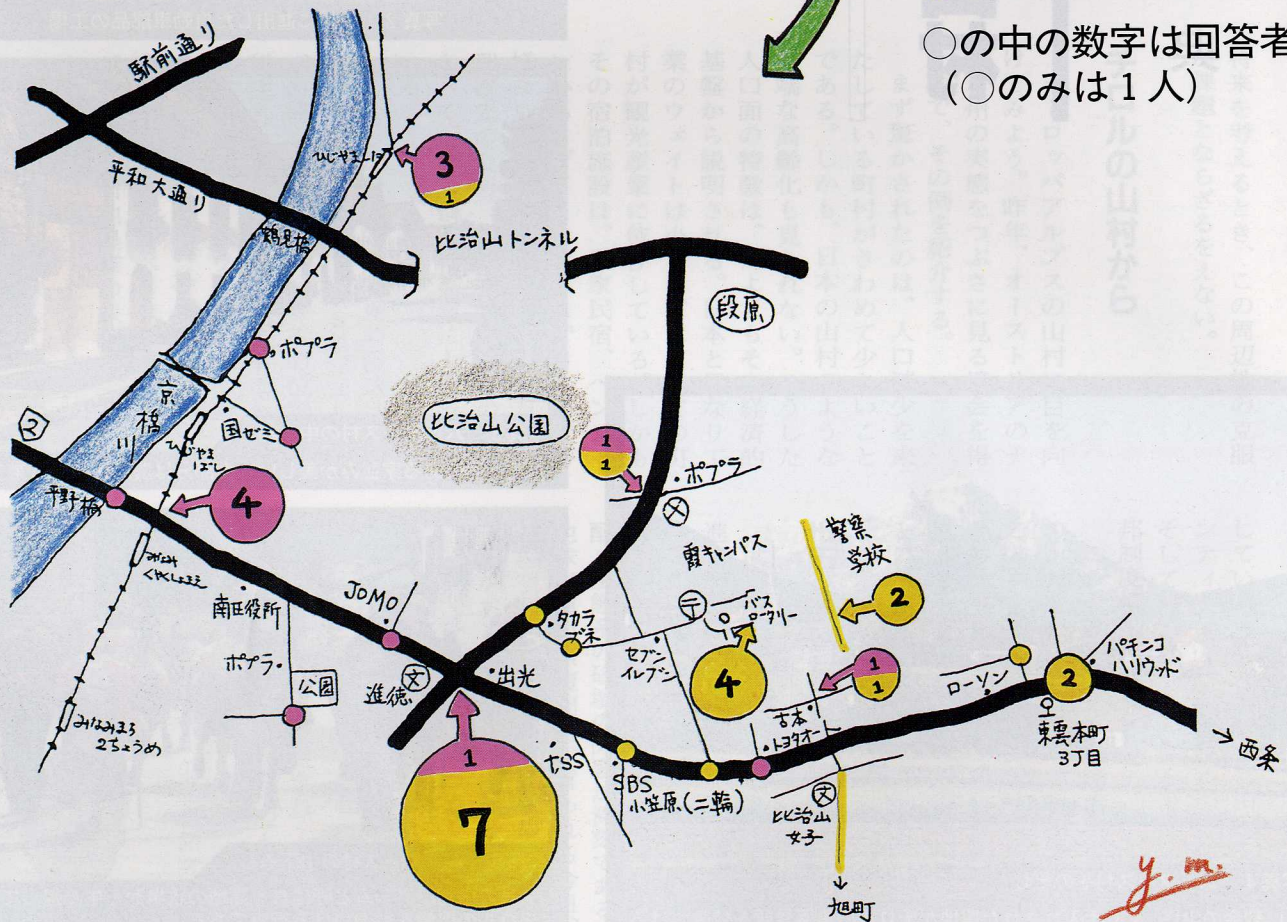
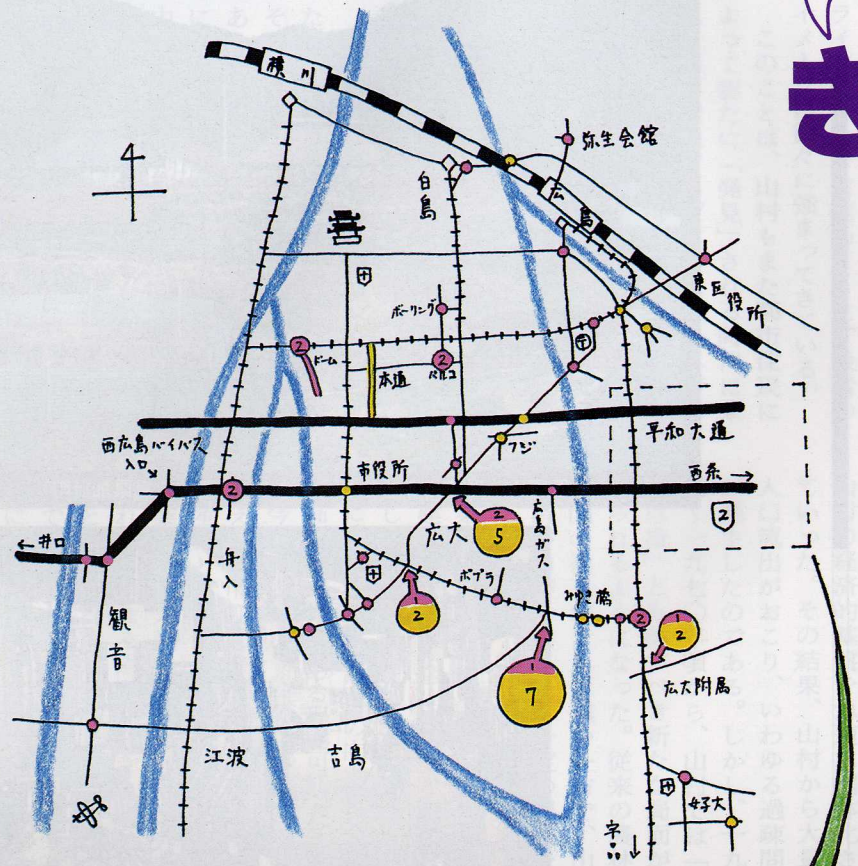
「私は、若い人の交通事故死はかたがたいけません。これからという若い命を失い、これまで育ててこられたお父さんお母さんの無念、悲しみを、そばで見ているのがつらいからです」（西条警察署交通課長の溝上警部）。

交通事故による死は、悲しみしかもたらさない一方的な損失なのです。この報告でたった一人の命を救うことができるだけでも、私たちは十分その役割を果たしていると考えます。それ以上の命が救われることを、委員一同、心から願っています。交通アンケートに協力していただいた学生諸君、アンケート集計の膨大な計算・データ解析を引き受けてくださった総合科学部・黒川正流教授、事故マップの作成を手伝っていただいた総合科学部黒田華織さん、松山弥生さん、過去の事故例の集計を出していただいた学生部学生課の波田整爾係長の皆様に厚く御礼申し上げます。

あぶないけえ

きをつけん

広島



有効回答者数
 教：207名 工：189名
 経：64名 医：46名
 ●：事故に遭った場所
 ●：危険だと思う場所
 ○の中の数字は回答者数
 (○のみは1人)

MAP

西条

