

の傾向として死者数が気圧の谷の通過する前日、或いは当日増加し、翌日は減少する傾向がはっきりとみえる。

第3表 気圧の谷の通過と事故数(日平均死者数)

調査期間	前々日	前日	当日	翌日	翌々日	標本数
1961年	1.7	2.2	1.7	1.5	2.1	66
1958年4月～ 1959年3月	2.4	2.6	2.6	2.4	2.5	65

つきには反対に事故数の少い場合を調べてみると、いわゆる北東風型の場合が多いのは興味がある。たとえば1962年6月11日の交通事故による死者数を調べてみると全国で16名、東京では0で非常に少い。

そして、この日の天気図は第6図の如くであって、前線が南東沖にあり、天気が悪い。また、気温も例年より低い。これをもう少し客観的に確かめるため、北東風型の気圧配置の日を抜き出し、その前後の日の東京の死者数

第4表 北東風型気圧配置と事故数(日平均死者数)

調査期間	前々日	前日	当日	翌日	翌々日	標本数
1960年1～6月	1.5	1.8	1.4	0.9	1.4	18
1961年6～12月	1.7	2.0	1.4	1.9	1.7	28

を調べてみたのが第4表である。

明らかに前日は多く、当日は少い傾向がはつきりとでている。これはおそらく天気有余り良くないので、運転台数が減ることと、気温が低めで、気分的に落ちつき、速度を出しすぎないためであろう。

このような結果からみると、確かに気圧配置の違いによって事故の多い場合と少い場合とがあり、その違いは死者数で30%程度にはなりそうである。

終りにのぞみ、本研究に際しては損害保険料算定金の多大の御援助をえているので感謝の意を表する。

文 献

- 1) 佐々木軍治, 1958: 踏切事故の実態と対策(1), 鉄道科学社, 1958: 交通事故の実態と対策(2), 1960: (3), (4), 1961: (5)自動車技術中部支部
- 2) 佐藤正義, 1958: 交通事故と気象について, 産業気象調査報告, 22, 43-48
- 3) 安田浩, 1962: 交通事故と気象要素の関係, 研究時報, 14, 921-923, 笹田為延, 1959: 気象変動と交通死亡について, 天気, 6, 216
- 4) 高橋浩一郎, 1962: 自動車事故の理論, 経営科学, 5, 175-185
- 5) 坪内和夫, 1961: 人間工学, 日刊工業新聞社

〔新書紹介〕

実地応用のための気象観測技術

大田正次氏・篠原武次氏編著 地人書館発行 A5版 定価950円

気象庁観測課で地上気象観測法ととり組んで多年苦労された方々が筆を取ったものだけに、観測の仕方は細かい所まで良く書かれている。

観測を始めるにあたっては、その方法や場所等についてよくよく検討する必要がある、これを怠ると切角苦労した観測結果もその価値を十分に發揮できないことになる恐れがある。これについては、この本では第一章で説明している。

地上の観測については、気象庁で刊行した「地上気象観測法」という本があり、気象庁における観測の指針になっているが、これは専門家のもので、一般人には、簡潔すぎて理解しにくいところもあると思われる。第2章の観測法は、一般の人にも読み易く理解し易いものとなっている。しかし、文体はまだかたく、もっと軟らかくなくてもよいと考えられないでもないが、この点を補う意味で巻末の16頁にわたる「質問と答」は大変すばらし

い。静穏という言葉は何 m/s 以下の時に使うのか、とか、露や霜がとけた氷はどう記録するのか、などという質問を上げ、これにすばり解答を与えている。これらは、気象庁の専門家や、専門の先生方にとっても大変参考になると考えられる。

観測をする以上は、この観測値を活用することを必ず考えているはずで、観測を指導する場合には、当然その利用法も教えねばならないだろう。この本では、第3章をこれにさいており、気候図表のまとめ方、作り方を述べ、また最近よく使われる不快指数の出し方や、河川やダムに流れ込む水量をしらべる時に使われる面積雨量の求め方についても説明している。

巻末付録には、観測の常用表と実例をつけたその用い方、観測関係法規の抜粋、気象台・測候所等の所在一覧表があり、また索引もついている。