高度経済成長期の子どもの交通安全指導: 神戸市方面教育の活動を手がかりに

メタデータ	言語: jpn
	出版者:
	公開日: 2019-05-10
	キーワード (Ja):
	キーワード (En):
	作成者:
	メールアドレス:
	所属:
URL	https://doi.org/10.24517/00053887

This work is licensed under a Creative Commons Attribution-NonCommercial-ShareAlike 3.0 International License.

高度経済成長期の子どもの交通安全指導

――神戸市方面教育の活動を手がかりに――

鳥居　和代

はじめに

本論は、戦後一九五〇年代から六〇年代にかけての、子どもに対する交通安全指導の取り組みがどのような性格をもっていたのかを、主に神戸市の方面教育の活動に着目しつつ明らかにすることを目的とする。

方面教育とは、敗戦後の青少年の「不良化」問題を機に、神戸市において一九四六年五月に開始した校外教育の取り組みである。筆者はかつて本誌において、方面教育の前史から五〇年代までの活動を取り上げ、方面教育が当初、子どもの「不良化」防止をねらいとした戦前の神戸保導聯盟の活動を継承するかたちでスタートしたこと、また五〇年代になると方面教育の活動領域が拡がり、子どもの長期欠席問題への対応や安全教育などに重点課題が移っていったことを明らかにした(1)。さらに、五〇年代以降の神戸市の方面教育の展開のなかでも、その後の訪問教師制度に連なる子どもの長期欠席問題への対応の詳細については、別稿で論じたことがある(2)。本稿では、その際に検討課題として残された方面教育における安全教育、とりわけ子どもの交通安全指導の取り組みを対象とするものである。

ところで、第二次世界大戦後の子どもの交通安全指導の歴史については、従来、教育史研究において言及されることは皆無に等しい。そもそも教育史研究において戦後教育史の叙述そのものの蓄積が少なく、その通史的な著作の中で、子どもの交通事故問題や交通安全指導について触れられることも極めて稀である(3)。とりわけ高度経済成長にともない、都市部の子どもを取り巻く社会・生活環境が大きく変化していく時期における、いわば戦後日本の都市教育史の一端を明らかにする意味でも、子どもの交通安全指導の歴史研究の意義は小さくないと思われる。

そこで本稿では、戦災を経て一九五〇年代以降に都市開発および都市基盤整備が本格的に進められていった神戸市

を事例とし、そこで展開された学校関係者を中心とした方面教育の活動を手がかりに、子どもの交通事故問題と交通安全指導の実際に迫りたい。

一　一九五〇年代の交通事故状況と方面教育

（一）道路交通取締法の制定および一部改正

一九四七年一一月、道路の危険防止およびその他の交通の安全を図ることを目的として「道路交通取締法」が公布され、翌四八年一月に施行された。道路交通取締法は第三条において「道路を通行する歩行者又は車馬は、左側によらなければならない」とし、歩行者や車馬の左側通行を定めた。ところが、四九年五月に成立した「道路交通取締法の一部を改正する法律」では、第三条が「道路を通行する歩行者は、右側に、車馬は、左側によらなければならない」（第一項）と改められ、原則として歩行者については右側通行が規定された(4)。こうして子どもを含めた歩行者に対する道路の右側通行が励行されるようになっていく。

同じ頃、神戸市では一九四九年二月に神戸ベース本部憲兵隊長から神戸市警交通課長宛に、学校が学童生徒保護の目的をもって、日本警察監督下に少年交通安全班を組織するよう勧告があり、各学校では方面教育の仕事に安全教育としての交通安全指導が加わった(5)。その具体策としては、「イ．上級学年に交通安全班若干名をおき、警察官の援助の下に登校下校の児童生徒の正しい通行を指図する」、「ロ．学級担任は毎日道路通行の方法を教え、路上遊ぎの危険であることをおしえる」、「ハ．各学校では安全交通主任をきめ、交通安全に関する計画指導などをする」などであった(6)。このように神戸市では、道路交通取締法とその一部改正の施行とともに警察の指導監督のもと、五〇年前後には方面教育の一環として、各学校において交通安全班が組織され、子どもの登下校時の通行指導などが行われつつあった。

（二）神戸市の交通（事故）状況

一九五〇年代を通じて、神戸市では山手・中央・浜手の三大幹線街路をはじめ、主要街路における交通量の増加は著しかった。表1は、全国交通情勢調査の市内主要街路における交通量の推移を示したものである(7)。四八年の観測値を一〇〇とすると、高度成長期に入った五八年には約四～六倍以上に交通量が増えていることがわかる。

こうした道路交通情勢にともない、交通事故および交通事故による死傷者の増加も問題化していった。一九五四年当時、いわゆる六大都市（東京・横浜・名古屋・京都・大阪・神戸）の交通事故発生状況によれば、神戸市の交通事故件数は三、二八四件で東京、京都に次いで第三位、交通事故による死傷者数は二、三四一人で東京、京都、大阪に次いで第四位であった(8)。

表1　神戸市内主要街路における交通量（1948・53・58年）

路線名	観測地点名	自動車類台数		
		1948年	1953年	1958年
阪神国道線	東灘区本山町中野	2,603（100）	9,757（375）	16,160（621）
浜手幹線	葺合区小野柄通4	3,883（100）	11,512（296）	19,738（508）
中央幹線	兵庫区西多聞通1	3,287（100）	11,610（353）	14,577（443）
山手幹線	生田区中山手通5	2,631（100）	11,055（420）	16,775（638）
高松線	兵庫区今出在家町	2,190（100）	9,608（439）	12,148（555）

〔備考〕 神戸市建設局『神戸市内における街路交通の現況と将来交通量の推定』（1961年）8頁の表−7に示された路線の中から、1958年の時点で自動車類台数が1万台を超える路線を適宜選択して作成した。交通量は7時から19時までの12時間観測による。丸カッコ内の数字は1948年を100とした場合の増加割合を示す。

なかでも、図1に示すように、神戸市ではほぼ四人に一人の割合（二四・三%、五六八人）で、学齢期までの子どもたちが交通事故の犠牲になっていた(9)。また、小・中学生側に原因があるとみなされた交通事故一〇六件の内訳をみると、小学生九三件、中学生一三件で、年少の小学生の事故件数が圧倒的に多く、図2にみるように、道路横断中（車の直前直後横断、斜横断）の事故が過半数を占め、自転車乗車時や路上遊戯中の事故も少なくなかった(10)。

以上のことは、単に子どもの側の不注意として片付けられる問題ではなく、高度経済成長の入り口に差しかかり車社会に突入するなかで、都市部の通学路を含めた歩行者・通行人のための道路整備の遅れや、子どもの遊び場・公園等の不足といった現状を示しているだろう。一九五〇年代半ばには、主要都市の多くが直面しつつあったように、神戸市では子どもたちの生命を脅かしかねない交通事故問題への対応が、緊要な課題となっていたのである。

図1　神戸市の年齢別交通事故死傷者（1954年）

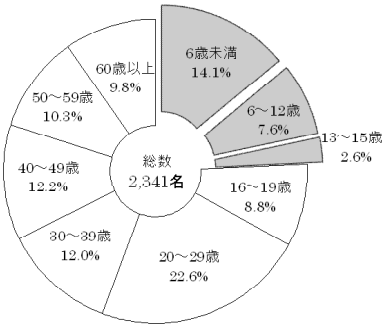
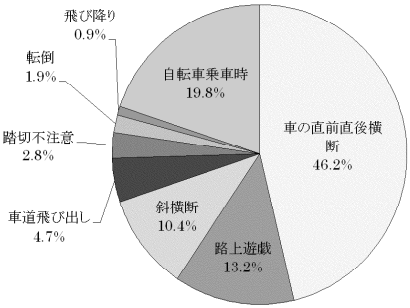


図2　神戸市の小・中学生の交通事故原因（1954年）



（三）方面教育における子どもの事故防止活動

子どもの学校外での交通事故問題に対して、教育委員会や学校はむろん無関心ではなかった。神戸市では一九五〇年代以降、とりわけ校外教育・校外生活指導の一環としての方面教育において、子どもの交通事故防止のための活動が展開された。ここでは一九五八年度における神戸市内各地区の方面教育主任会記録(11)から、当時の方面教育における子どもの事故防止の取り組みの一端をうかがうことにする。

東灘地区では、交通の安全について、「安全教育は教師の最も留意すべき事であるので、毎月の例会毎にこの問題をとりあげ研究」し、「大路を通る時や国道を横断する時、ふみきりを通る時の事などを色々と話しあい各校でそれを具体的に指導する」ことにした(12)。当区では交通事故が二、三件起こり、うち一件は死亡事故であったこともあり、子どもの安全教育が方面教育担当者の間でより切実に受け止められていたといえる。また、「住吉校下では最近国道の交通量がおびただしいため、町民の間に児童、生徒の登下校に関心をもち、安全に通学するためには是非シグナルを国道に建設しなければならないという気分がわきおこり」、本年度中に実現の見通しであることが伝えられた(13)。子どもの登下校時の安全確保のため、通学路における信号機の設置が住民からも強く要望されていたのである。

灘地区では、交通安全の推進が行われ、灘警察署員の協力を得て「右側通行の励行」はもとより、「道路横断の誘導、指導」や「標識の自費設置」などに各校が一段の努力を続けていた。「踏切横断の安全」についても、とくに児童の通行保護について、関係方面に適切なP．R．を実施した(14)。

須磨地区では、「交通事故防止のため山陽電車の無人踏切に遮断機を一六箇所建ててもら」う成果があった(15)。

垂水地区では、「電車、汽車の踏切の立札のない所はそれぞれの機関と交渉して立札を立てる」ことや、「交通道徳を守り道路の横断を正しくし右側通行を励行する」ことが当面の問題とされた(16)。

その他の地区においても、方面教育主任会の「交通指導調査班」による交通事故調査の実施（生田地区）(17)、交通事故防止のための「正しく歩く運動」への協力（兵庫地区、長田地区）(18)など、しばしば警察署と連携した交通ルールの指導や、道路および踏切の横断時の誘導・指導が、方面教育の一環として実施された。

ここでとくに目を引くのは、方面教育の活動を通じて、子どもの事故防止のための信号、標識、立札の設置を求める動きが、学校や地域を巻き込んで生まれていたことである。子どもたちの命を物理的に守ること、そのための安全施設の整備や関係方面への働きかけが、一九五〇年代にお

ける方面教育の主眼の一つとなっていたのである。このことは、各地区において、交通事故防止とともに水難事故防止（東灘、灘、兵庫、兵庫北部）などの子どもの危害予防の取り組みが、同時期に課題にのぼっていたこととも関連する。

以上みてきたように、一九五〇年代を通じて、子どもたちの身近で起こりうる交通事故問題は、学校関係者にとって教育の立場から向き合わねばならない教育問題の一つとして立ち現れることとなった。こうした交通事故問題への取り組みをリードした神戸市の方面教育活動において、五〇年代にとくに課題とされたのは、子どもを取り巻く交通安全施設や交通環境の早急な整備・改善であった。

二　一九六〇年代の交通安全指導の強化

（一）交通安全指導に関する法令と文部省の動向

道路における危険防止と交通の安全・円滑化を図る目的で、一九六〇年に「道路交通法」（昭和三五年法律第一〇五号）が新たに制定された。五〇年代を通じて自動車が年々増加し、原動機付自転車の利用も増加するなか、交通環境の劣悪化も一因となって交通事故が急増したことがその背景にあった[19]。道路交通法には、先述した四九年改正の道路交通取締法により定められた歩行者の右側通行（第一〇条）のほか、歩行者の道路横断方法（第一二条第二項、第

表2　交通事故防止・交通安全指導に関する文部省の通達（1955～70年）

年月日	通　達（発信者）	概　要
1955年8月11日	交通事故防止について（文部事務次官）	交通に関係ある教育内容の指導、交通安全のための生活指導、歩行の指導、児童生徒による交通整理、家庭および社会教育関係団体の協力、関係諸機関との協力など。6月29日交通事故防止対策本部決定「交通事故防止対策要綱」添付。
1962年5月2日	交通事故の防止について（文部事務次官）	学校および家庭・社会教育関係団体等の相互の緊密な連絡協力、学校における交通安全に関する事項の指導計画作成と実施強化など。
1966年6月3日	交通事故の防止について（文部事務次官）	「安全の日」「安全週間」、学年ごとの交通安全の指導時間の設定、朝礼等で繰り返し交通安全についての関心と理解を高める、登下校時の指導、校庭や運動場の利用など。
1966年12月23日	交通事故の防止について（文部事務次官）	12月20日交通対策本部決定「大型貨物自動車による事故防止等に関する特別措置について」を受けた通達。通学路の交通安全施設の点検・整備、集団登下校時の指導など。
1966年12月23日	交通事故の防止について（文部省社会教育局長）	市町村、社会教育関係団体、その他各種の機関、団体等に対する交通安全に関する学習や行事等の実施など。
1967年2月15日	交通事故の防止について（文部事務次官）	2月13日交通対策本部決定「学童園児の交通事故防止の徹底に関する当面の具体的対策について」を受けた通達。市町村学童園児交通事故防止対策協議会の設置促進など。
1968年8月20日	交通安全指導の徹底について（文部省体育局長）	集団による道路歩行時に横に広がらない、路上遊戯や飛び出し禁止、自転車の乗車方法や指定場所以外での乗車禁止、集団登下校の指導、家庭におけるしつけ。
1968年12月27日	集団登下校の実施について（文部省体育局長）	道路事情および交通事情に応じた集団登下校の実施、集団登下校の実施計画、集団行動の訓練など。
1969年8月29日	交通事故の防止について（文部省体育局長）	交通事故防止に直接つながる事項の指導徹底、放課後・日曜日等の校庭開放など。
1970年4月27日	児童生徒等の交通事故防止のための遊び場の確保について（文部省体育局長）	特別区、道府県庁の所在する市、人口20万以上の市における日曜祝日の車両通行禁止規制、運動場等の開放促進。

〔備考〕『現代日本教育制度史料』（東京法令出版）収録の各年の通知等を参照。

三項）、歩行者の横断禁止場所（第一三条）、交通の頻繁な道路や踏切等における児童もしくは幼児の遊戯禁止と保護者付き添いなしの歩行禁止（第一四条第三項）、交通妨害になる諸種の行為（酒酔い、寝そべり、すわり、しゃがみ、立ちどまり、球戯、ローラースケート、石・ガラスびん・金属片などの投擲や発射、進行中の自動車・トロリーバス・路面電車への飛び乗り降り等）の禁止（第七六条第四項）といった、歩行者や子どもへの交通規則や交通を妨害させないための禁止事項も定められた。関連して、道路交通法と同年に制定された「道路交通法施行令」（昭和三五年政令第二七〇号）では、信号の青色、黄色、赤色の表示の意味や警察官の手信号の意味等が規定された（第二条、第四条）。

このように都市部を中心に交通事故問題が深刻化し、道路交通の法的整備も進められるなか、文部省は一九六〇年代に入って交通事故防止や交通安全指導に関する通達を頻繁に発した。文部省の通達をまとめたのが表2である。文部省は五〇年代には交通事故防止に関する通達を一件出したにとどまるが、六〇年以降、七〇年に至るまでに計九本の通達を出している。

たとえば、道路交通法の制定から二年後の六二年五月二日、文部事務次官通達「交通事故の防止について」（①）が発せられた。①の通達では、前年の交通事故による死者のうち二〇％が一五歳以下の幼児、児童および生徒で占められていることを極めて憂慮すべき現状だとし、交通事故防止のためにいっそう交通安全教育の徹底を図るよう指示した。学校においては、交通安全に関する事項の指導計画を作成し、その実施の強化を図り、「交通安全の指導は、各教科、道徳、特別活動、学校行事等その他学校における教育活動の全体を通じて行なうこと」、また「登下校時における指導管理」について留意するものとされた。ただし、交通事故防止については、「学校だけでなく、家庭ならびに社会教育関係団体その他関係機関、団体等が地域の事情に応じて相互に緊密な連絡をとりあい協力」することが前提とされ、学校と関係者の相互の協力が求められた。

さらに文部省はその四年後、交通事故防止について立て続けに通達を出すことになる。一九六六年六月三日文部事務次官通達「交通事故防止について」（②）、同年一二月二三日文部事務次官通達「交通事故の防止について」（③）および同名の社会教育局長通達である。

②の通達では、近年の交通網の発達と自動車等の激増にともない、交通事故と死傷者の増加、なかでも幼児および児童生徒の死傷者が増加していることを受け、「広く全国的に幼児および児童生徒の安全の確保をはかることが急務」とした。交通安全教育に関しては、先の①の通達よりも学校の主導的役割が強調された。たとえば、交通安全教育を教育活動の全体を通じて行うだけでなく、「安全の日」

あるいは「安全週間」を設けたり、学年ごとに交通安全に関する指導時間を定めて実際的な指導をしたり、朝礼等を利用して繰り返し交通安全についての関心と理解を高めたりすることも期待された。また、幼稚園および小学校低学年にあっては「歩行者として守るべき事項」を、小学校高学年にあっては「自転車の乗り方」を、中学校にあっては「自転車の乗り方および将来自動車等の運転者として必要な交通法規等」を重点として指導することも求められた。さらに「路上遊戯」「路上への飛び出し」への対応として、学校の校庭または運動場を利用させるなどの措置も推奨された。

③の通達では、第一に、学校の設置者は、早急に、道路管理者、警察等と共同して、通学路における交通安全施設の点検と新設または改修等が行われるよう努めること、第二に、学校の設置者は、道路管理者等と協議して、通学路における歩道橋等が速やかに設置されるよう努めること、第三に、学校の設置者は、各学校の実情を調査し、通学路において大型車等の交通規制が早急に講じられるよう努めること、第四に、集団登下校は、集団歩行の指導を十分徹底するとともに、児童生徒の誘導等について万全を期すること、第五に、各種の機関、団体等に対し、交通安全に関する学習や行事等を実施するなど必要な措置をとるよう積極的な呼びかけを行うことが示された。学校の設置者が中心となって通学路における交通安全施設の整備に尽力するとともに、集団登下校時の指導をいっそう徹底することなどが要請されたのである。

こうして文部省は、一九六七年には『交通安全指導の手びき』を刊行した。各学校において学習指導要領や交通安全指導に関する通達等によって交通安全指導が行われ、また各都道府県でもそれぞれ指導書等が刊行されつつあるなかで、「すべての学校に共通の交通安全のありかた」[20]を示すのがねらいであった。『交通安全指導の手びき』には、以下のようにある[21]。

交通安全指導は、交通事故から児童生徒を守るための保護的な面ばかりでなく、児童生徒がみずから安全な行動のできる能力を身につけ、積極的に交通事故を防止できる人間の育成をめざすものであるが、さらに交通安全指導に期待されているいま一つの社会的要請がある。この要請は、児童生徒が将来よい運転者となり、安全な歩行者となり、さらに積極的に人々の安全な生活に貢献する国民となることである。

文部省が推奨する交通安全指導の重点は、「交通事故から児童生徒を守る」ことから、「積極的に交通事故を防止できる人間の育成」へ、さらには「将来よい運転者」「安全な歩行者」「積極的に人々の安全な生活に貢献する国民」の育成へとシフトしていったのである。第一節（三）でみ

たように、神戸市の方面教育活動においても、一九五〇年代には交通安全施設の整備等をはじめとした子どもを交通事故から守るための保護的対応が最重要課題とされていた。そのような方針と比較すれば、一九六七年の文部省の手びきにみる方針は、子ども自身が交通事故に遭わないように行動できること、および将来的に交通事故を起こさないように行動できることが第一義的に重要視されている。このことは、交通事故を回避できるかどうか、自分自身の身体の安全を守れるかどうかが、子ども本人の行動能力や態度の問題にかかっていると認識されるようになったことを意味した。そしてこのような考え方は、子どもに対する交通安全訓練や意識啓発に重きを置いた交通安全指導への傾斜につながるものであったといえる。

子どもの交通事故防止については、文部省の学習指導要領においても示されるようになる。すでに一九五八年改訂（同年一〇月施行）の小学校学習指導要領では、第六学年の体育科の内容「体育や保健に関する知識」の中に、「交通事故、遊びや運動の事故、その他日常生活における事故の原因と予防のしかたについて知り、また安全についての規則を理解し、必要に応じて安全についてのきまりをつくる」ことが記されていた。また同年改訂・施行の中学校学習指導要領でも、保健体育科の「保健」における第二学年の内容「事故災害とその防止」において、「交通事故、労働災害などの現状や原因について理解させ、事故災害の発生の防止に努め、また、事故災害の発生した際の応急措置が適切に行えるような態度や能力を養う」ことが明記された。いずれも日常生活で起こりうる事故や災害一般の中で、交通事故の予防に言及するものであった。

ところが、その一〇年後、一九六八年七月改訂（七一年四月施行）の小学校学習指導要領では、第六学年の体育科における「保健」の内容に「交通事故の現状、原因およびその防止について理解すること」という単独の項目が設けられ、「交通事故の現状、原因」「交通のきまり」「交通事故の防止」について取り扱うものと明記された。また六九年四月改訂（七二年四月施行）の中学校学習指導要領でも、保健体育科の第二学年の保健分野で取り扱う内容に「交通事故とその防止」が挙げられ、「交通事故発生状況の推移を知り、特に、道路交通の事故の原因、被害状況を分析し、防止のしかたについて理解するとともに、積極的に事故防止に努めることができるようになること」と具体的に示されるようになった。

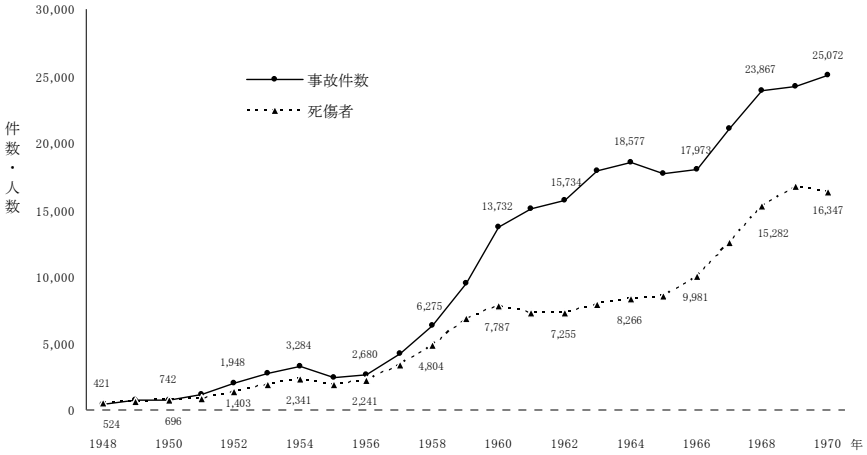
こうした流れのなかで、一九六八年から七〇年にかけて、表2のとおり、文部省体育局長を発信者として交通事故防止や交通安全対策に関する通達が出されるようになるのである。

（二）一九六〇年代の方面教育における交通安全指導

子どもの交通事故防止や交通安全指導に関する国の政策に表れていたように、一九五〇年代から六〇年代にかけては、自動車類の大衆的普及（モータリゼーション）の進行にともない、交通事故問題はさらに深刻化していった。図3は、神戸市における四八年から七〇年までの交通事故件数と死傷者数の推移である。五〇年代に交通事故件数および死傷者数ともに増加していき、五六年以降、六〇年代にかけては激増していった。神戸市の交通事故による死傷者数の三つのピーク（一九五四・六〇・六九年）を比較すると、それぞれ事故件数（死傷者数）は、五四年は三、二八四件（一、三四一人）、六〇年は一三、七三二件（七、七八七人）、六九年は二四、一八九件（一六、七六一人）であった[22]。この間、交通事故件数は約四・二～七・四倍に、死傷者数は約二・四～七・二倍に上昇した。そのうち図4にみるように、死傷者全体に占める学齢期までの子どもの割合自体は、全国的な動向と同様[23]、減少傾向にあったとはいえ、交通事故による子どもの犠牲者の数は年々増加の一途を辿った。

神戸市では交通事故問題のさらなる深刻化を背景に、一九六〇年代を通じた文部省の交通安全指導に関する諸通達を受けて、六八年に『神戸市交通安全指導資料』を、また翌六九年にはその第二集を、神戸市方面教育協議会交通指

図3　神戸市における交通事故件数と死傷者数の推移（1948～70年）



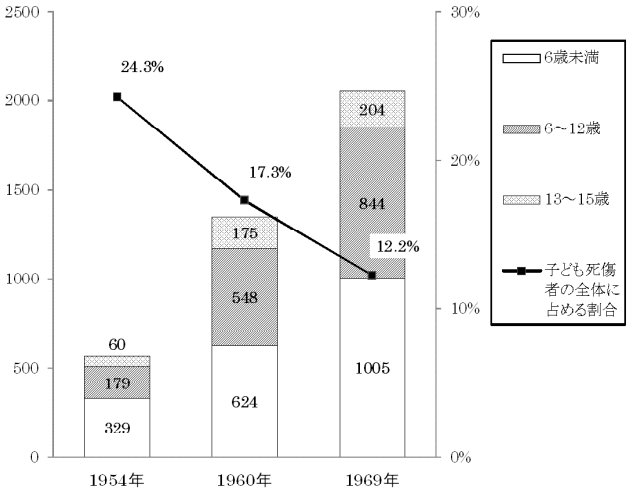
〔備考〕神戸市警察局警ら部交通課・神戸市交通安全協会『1953年の交通統計』および『昭和29年の交通統計』、兵庫県警察本部・兵庫県交通安全協会『交通統計』（1956～58年、60年、69年）、兵庫県警察本部『交通年鑑』（1959～68年、70年）をもとに作成。

導専門部と神戸市教育委員会指導部青少年課の共編で刊行した[24]。『神戸市教育年報』一九五七～七〇年度版に掲載された「方面教育活動」の主要・重点目標の推移をみると、六七年度以降は、活動目標の筆頭が「安全教育」となり、とくに「交通安全に対する知識、技能」の習得と「生活習慣化」を図る「交通安全指導」に重きが置かれるようになっていく[25]。方面教育活動において交通安全指導が最重点目標に位置づけられるタイミングで、二冊の『神戸市交通安全資料』は刊行されたのである。

まず、『神戸市交通安全指導資料』（一九六八年）における「1．教育課程における取り扱い（位置づけ）」では、神戸市内における学校行事等の所要時間の実態を踏まえ、交通安全指導に使用できる時間を一週（二五～三三時間）と算出、この一週をそのまま使えないにしても最低年間一二時間の特設時間を一時間でも上積みするよう努めたいと記されている[26]。文部省の『交通安全指導の手びき』では、交通安全指導のための特設時間が必要としているものの、具体的にどのくらいの時間を充てるかについては言及されていなかった。したがって、神戸市として交通安全指導のための年間最低時間を目安として示したものと思われる。

「2．指導の目標と内容」では、小学校、中学校の指導目標と内容が例示されている[27]。目標のみを挙げれば、小学校の低学年の例では「（1）身近な生活における簡単な交通のきまりを知らせ、安全に登下校できる能力、態度、習慣を養う。」、「（2）交通のいろいろな危険について気づかせ、安全を確かめて行動できる能力、態度、習慣を養う。」、「（3）交通安全のために尽くしている身近な人々の仕事を知らせ、みんなで安全な生活をしようと努力してい

図4　神戸市の交通事故による子どもの死傷者数とその割合



〔備考〕神戸市警察局警ら部交通課・神戸市交通安全協会『昭和29年の交通統計』、兵庫県警察本部・兵庫県交通安全協会『交通統計』(1960・69年)をもとに作成。

ることに気づかせる。」などが掲げられている。また、中学校の例では、「(1) 交通事情の現状や推移を理解させ、交通環境に即応して自他の安全を図りながら行動する能力、態度、習慣を養う。」、「(2) 交通環境のなかに、つねに潜在する交通の危険について理解させ、積極的に交通事故を防止する態度、能力を養う。」、「(3) 交通法規、交通機関、道路施設などについて理解させ、安全についての地域社会の活動に積極的に協力する能力、態度を養う。」となっている。

右の目標は、発達段階に応じた目標・内容を明らかにしたという文部省の『交通安全指導の手びき』掲載の小学校、中学校の指導目標と同様であった。すなわち、交通事故から児童生徒を守るための「保護的な面」ばかりでなく、児童生徒みずから「積極的に交通事故を防止できる人間の育成」をめざし、さらには「将来よい運転者」「安全な歩行者」となって「積極的に人々の安全な生活に貢献する国民」となることを期待する交通安全指導の政策的要請に即したものであった。交通事故問題は、ここでは子どもたちが自分の生命・身体を自分で守れるような「能力、態度、習慣」を身につけることによって、また将来的に交通事故を起こさない人間になることによって、解決できるものとされた。

「3．指導計画と実践」では、神戸市須磨区の交通が頻繁な場所にある中学校の例、葺合区の主要道路二本に挟まれた小学校の例、兵庫区の有馬街道に面した交通が頻繁な所にある小学校の例など、市内の各地域の実情に即した指導計画・実践例が紹介されている。そのうえで、神戸市の実践の型としては「単発行事型」(交通安全週間の朝会、放送などで実施)、「生活指導型」(「歩行者免許証」の発行、登下校の安全行動)が多いようだとしながらも、最も望ましいのは「学級指導型」(年間を通して担任が月一回一時間指導)だとしている。神戸市内の学校の交通安全指導が、実態としては一過性の行事や交通訓練を含む生活指導中心に行われていたことがうかがえる。

翌一九六九年に出された『神戸市交通安全指導資料　第二集』は、前年刊行の同名資料の総頁数が五〇頁であったのに対し、二〇二頁とおよそ四倍の分量である。神戸市方面教育における交通安全指導の立場は、次に挙げる神戸市方面教育協議会交通指導専門部・世話係校長(神戸市立東川崎小学校長)の山本晴一郎による巻頭言「交通安全指導と方面教育」に明白に示されている[28]。

> 方面教育の立場より考えますと、あくまでも実践活動をとおして、行動のしかたをできるだけ具体的に指導し、感覚的にからだをとおして理解させるよう配慮していただきたいと思います。〔中略〕
>
> ここにいろいろの資料や手引きとともに、この冊子をご参考にしていただき、方面教育主任を中心として

交通安全指導を、全校的な体制の中で「幼い子どもたちを交通事故から守ろう」から、積極的に「将来よき運転者、よき歩行者となり、人々の安全な生活に貢献する国民にしよう」に取り組まれ、人間尊重の上に立った教育が、全市どの学校にも行なわれますことを念願しています。

方面教育協議会交通指導専門部においては、子どもを交通事故から守るという活動目標は、「交通戦争」ともいわれた一九六〇年代には、子どもを将来よき運転者・歩行者にする、また人々の安全な生活に貢献する国民にするという、より積極的な活動目標へと移行していった。このような交通安全指導の目標変化は、文部省の『交通安全指導の手びき』とその方向性を同じくしていたことは明らかであった。方面教育の立場からは、子どもたちは、交通事故を避けるための行動のしかたを「感覚的にからだをとおして理解」しなければならず、そのための交通安全訓練がますます要請されるようになっていった。

たとえば、『神戸市交通安全指導資料　第二集』には次のような交通安全指導の実践例が紹介されている。ここでは、小学校の一〇月の主題となっている道路横断について例に挙げる(29)。この主題は、低学年では「みちをよこぎるとき」、中学年では「道ろのおうだん」、高学年では「道路の横断」に該当する。指導のねらいは、「飛び出しや、斜め横断などの危険を知らせ、右・左をよく確認し自動車に合図をして渡るようにさせる」（低学年）、「信号機のある横断歩道はもちろん、信号機のない横断歩道でも安全に横断できるようになる」（中学年）、「交通のひんぱんな道路、幅員の広い道路、複雑な道路を安全に横断できるようにさせる」（高学年）であった。

低学年では、事故原因の多くは道路の横断にあることを強調し、「安全な横断のしかたへ意識を高めるようにしむける」ことを指導上の留意点とした。また横断歩道を渡る際には、手を挙げたり、運転手の顔を見たりして「これから渡るという合図」をすることが大切だとし、横断歩道のない所では車は止まってくれないことも子どもに知らせるよう指導するものとした。

中学年では、とくに信号機のない横断歩道を渡る際の注意事項として、「1．渡りはじめるときは、右、左、右を見て、右から来る車に手をあげて横断の合図をする」、「2．運転者の顔（目）を見ていて、運転者が歩行者の横断を知り、停車するか止まるために徐行して近づくのを確かめてから渡り始める」、「5．道路の中央付近まで来て、左側から来る車に合い図をしても止まらず、渡ることができないときは、あわててあとにもどろうとしないで、中央付近に立ち止まり左側から来る車の危険がなくなるのを待ってから渡る」ことなどが示された。信号機などの安全設備のな

い道路横断時の危険回避においては、咄嗟の判断力と冷静な行動ができることが前提とされている。しかし実際、八～一〇歳程度の子どもにそれを求めるのは相当の無理があったと考えられる。

高学年では、都市部ならではともいえる交通量の多い道路、道幅の広い道路、市電が交錯する複雑な交差点などにおいて、「青信号、一回待ち」を原則として道路状況をよく判断するよう指導することなどが留意点に挙げられた。

また低学年から高学年までの全学年を通して、校庭などを使った「模擬訓練用道路」での歩行訓練を実施し、横断のしかたを身に付けさせることが目指された。

このように一九六〇年代後半には、左右の安全確認、運転者への渡る合図と運転者の顔（目）の確認、事故回避のための注意や瞬時の判断・動作などが、交通安全指導上、子どもたちに必須とされるようになった。それらの行動のしかたは、模擬訓練によって繰り返し子どもの身体を通じて体得されるよう指導することが期待されたのである。

三　神戸市立交通公園の開設と交通安全指導の特質

一九六〇年代の戦後日本の子どもの交通安全指導の特質を捉えるうえで、「交通公園」の設立とその利用に注目することは一定の意味があると思われる。ここでは、神戸市の交通公園の設置にかかわった神戸市公園緑地課長・山内六郎の論考「神戸市の交通公園」[30]を手がかりとしたい。

一九六二年一〇月、神戸市の競輪場跡（御崎公園の一角）において日本最初の交通公園が設置された。山内によれば、神戸市において交通公園設置の意向が決定されたのは、六一年五月のことであった。建設省都市局長から各都道府県知事および各五大市長宛に通知された「交通公園の設置及び運営について」（一九六二年八月八日）に先行する動きであった。ちなみに、同通知では、交通公園とは「主として児童の健全な遊戯の用に供し、あわせて児童に交通知識及び交通道徳を体得させることを目的として設置するものとする」（「交通公園設置運営要綱」）と規定された。子どもの遊び場や公園の整備がいまだ十全ではない状況にあって、子どもに「健全な遊戯」のための場を提供すると同時に、「交通知識」「交通道徳」を体得させる交通安全指導の場として登場したのが、交通公園であった。六〇年代から七〇年代前半にかけて集中的に全国各地に開設された交通公園は、「子どもを危険な路上から安全な公園へと隔離する建設省流の交通安全策と、早い時期から交通ルールを教え込もうとする文部省流のそれとが重なり合う領域に誕生した」[31]ものと位置づけられる。

神戸市では、交通公園設置にあたって各地を調査し計画を練った。山内は参考として、名古屋市の中日自動車練習場や大阪府堺市の鳳自動車練習場を視察したが、「遊園地

の豆自動車の代りにホンモノの車を使っている程度で交通訓練的要素はあまりない」、「何れも肝心の歩行訓練を行なう所は何処にもない」などと評している。加えて、山内はドイツ、フランス、スイス等の諸外国の例も調査し、一九五一年開設のベルリンの交通公園の例に注目している。そこでは八～一五才の附近小学校の学童を対象に課外授業として一人当たり年二～三回の訓練を実施し、また乗車班、歩行者監視班に分け、二人の交通巡査が派遣され指導に当たることなどが紹介された。神戸市の交通公園は、「これを基盤に考えて行くことだと肚を決め」たと山内は述べている。こうして交通公園のプランを作成して「教育委員会、警察側と協議を重ね」るとともに、「代表校長、方面指導（ママ）主任の方々とも会合して意見の交換を図」った。このように神戸市立交通公園は、当時、市の公園緑地行政を担っていた山内が中心となり、歩行訓練をはじめ「交通訓練的要素」を取り入れたドイツのベルリンの交通公園を主たる模範に設計したものであったと考えられる。

開設された神戸市立交通公園の交通訓練実施要領(32)によれば、大略次のような段取りで交通訓練が実施された。一つ目は「園長講話」（一五分）で、交通公園の目的、利用方法および事故防止等に関する話が行われる。二つ目は「実技」（八〇分）で、第一班（歩行指導）、第二班（自転車指導、小学校三年生以上）、第三班（ゴーカート指導、小学校二年生以下は指導員が同乗指導）の編成により、それぞれ歩行のしかた、自転車やゴーカートの乗り方について訓練を実施する。三つ目は、交通映画および交通安全展示品の見学（三〇分）を行うというものである。当初は、小学生と中学生を指導の対象にしていたが、公園の利用度、指導効果、施設、指導者等の面から、一九六九年の時点では小学校低学年児童および中学生と幼稚園児を主に指導するようになった。なお、児童が指導を受ける場合は、送迎用無料バスが出された(33)。

ところで、神戸市立交通公園の設計が固まり、請負に出した一九六一年六月末、山内はイスラエルの国際造園連盟会議に出席、そのついでに欧米各国の公園を視察し、途次スイスのチューリッヒとドイツのフランクフルトの交通公園を訪れた。このうち山内が感銘を受けたのは、チューリッヒの交通公園であった。山内が目にしたチューリッヒの交通公園では、「都市地帯と郊外地帯とをうまく連続させ、都市地帯はコースも入り組んでその間にコンクリート造りの様々の遊戯施設を沢山並べて、それらしい感覚を表現し、郊外地帯は芝生と植栽にしてコースも単純」で、また「子供たちの興味を生かしつつ迷路や模擬商店、工作室等を備え一連のそうした夢を育てつつ教化訓育をするしくみ」であった。さらに、工作室には「女子大生かと思われる人が四―五人その作業に融け込んでおり、『暖かい指導』が公

園全体に行亘っている空気はわが国の公園には絶対感じられないもの」だと率直に述べた。そのうえで山内は神戸市の交通公園について、「神戸の場合は自動車練習場もあるとは言い条、規模が少し大げさすぎて子供の場としては如何なものかの感じをむしろ受ける。確かにもうすこし夢を抱かせるものにする必要があり、チューリッヒ式を採る可きことを思わされた」、「指導は反って手をとり過ぎて教え込み形の嫌いがないかとも反省させられた」などと述べ、今後研究したいとの思いを綴っていた。

全国に先駆けて神戸市立交通公園の設置にかかわった山内の叙述は、日本の交通公園と交通安全指導が、ともすれば歩行訓練や自転車の乗車訓練といった「教え込み形」の交通訓練に傾斜しがちであったことを示すものであった。

おわりに

一九五〇年代から六〇年代にかけて、学校を中心とした神戸市の方面教育を通じて解決が図られた重要な課題の一つに、高度成長期における交通量の増大とモータリゼーションにともなう子どもの交通事故問題があった。方面教育活動として、五〇年代には右側通行や道路・踏切の横断方法といった安全教育が実施される傍ら、子どもを交通事故から守るための環境整備を進める働きかけが行われた。しかし、交通事故とその死傷者が急増する六〇年代には、大人の側が子どもを交通事故から守るというよりも、子ども自身の意識や行動によって事故を防止できるし、そうすべきであるという交通安全指導が推進されるようになっていった。交通公園の設置はその象徴でもあった。

一九六四年一二月に実施された、二歳から小学校六年生までの子どもをもつ母親を対象とした厚生省児童家庭局による世論調査(34)によれば、「子供を交通事故から守るためには、どうしたらよいと思いますか」との質問に対し、神戸市を含む六大都市における回答では「運転者にも歩行者にも交通規則を厳重に守らせるように取締る」(三三・七%)という回答が最も多く、次いで「子供が自分で気をつけるよう家庭でしつける」(二四・三%)が多かった。反面、「幼稚園や学校で安全教育をする」との回答は二・四%にとどまっていた。学校園による安全教育の一環としての交通安全指導は、当時にあって必ずしも広範に親の支持を得ていたわけではなかった。

また、一九六八年一一月実施の内閣総理大臣官房広報室による世論調査(35)によれば、都市の住民の五七%が、信号機、標識、横断歩道橋、ガードレール等の安全施設が「まだまだ不足している」と回答しており、不足していると思う安全施設として、信号機(四六%)、歩道(三〇%)、横断歩道橋(三〇%)、横断歩道(二八%)、道路の照明(二四%)、ガードレール(二二%)などを挙げていた。子どもに対す

る交通安全指導の必要性が政策的にも声高に叫ばれ、そのための指導資料が神戸市でも作られた六〇年代の終わり頃、いまだ都市の子どもたちを取り巻く交通安全施設は十分に整備されたとは言いがたい状況にあった。

交通安全指導を強化し、「子どもの自覚をいくら喚起させたところで、子どもはいついかなる時でも被害者」(36)であることに変わりはなかった。交通環境の整備によって子どもを交通事故から守ることが、なお優先されなければならない状況であった。にもかかわらず、車優先社会の弊害や交通安全施設等の不備への対応が後手に回り、子ども自身への交通知識・交通道徳の啓発と交通訓練の徹底によって、交通事故問題の解決が図られようとしたところに、六〇年代以降の交通安全指導の一つの陥穽があったといえないだろうか。

注

(1) 拙稿「神戸市の方面教育の始まり―その前史から一九五〇年代までの展開―」、神戸史学会『歴史と神戸』第三〇六号、二〇一四年一〇月。

(2) 拙稿「戦後の神戸市における方面教育と訪問教師制度の展開―子どもの長期欠席・不就学問題への取り組みに焦点を当てて―」、教育史学会『日本の教育史学』第五九集、二〇一六年一〇月。

(3) たとえば、大田堯編著『戦後日本教育史』(岩波書店、一九七八年)や、中野光『戦後の子ども史』(金子書房、一九八八年)などにおいては、高度成長期の子どもの生活や文化の変化とその影響について叙述されているものの、交通事故問題や交通安全指導については言及されていない。

(4) 一九四九年の道路交通取締法の一部を改正する法律は、第三条の第二項において、「歩道と車道の区別のある道路においては、歩行者は、道路の左側の歩道を通行することができる」と定めた。

(5) 神戸市教育委員会事務局指導課・神戸市方面教育協議会編集・発行『神戸市方面教育の手引』一九五七年、一一頁。

(6) 同右。

(7) 神戸市建設局編・発行『神戸市内における街路交通の現況と将来交通量の推定』一九六一年、八頁参照。

(8) 神戸市警察局警ら部交通課・神戸市交通安全協会編・発行『昭和二九年の交通統計』一九五五年、一一頁参照。

(9) 同右、二四～二五頁の統計をもとに図1を作成。

(10) 同右、三三頁の統計をもとに図2を作成。

(11) 神戸市教育委員会指導部青少年課・神戸市方面教育協議会編・発行『昭和三三年度　方面教育の実践集録』一九五九年(神戸市立中央図書館所蔵)。なお、この実践集録のうち現時点で所在が確認できたのは、昭和三三年度と三六年度の二年度分のみである。

(12) 同右、三四～三五頁。東灘地区方面教育主任会記録。

(13) 同右。

(14) 同右、三八頁。灘地区方面教育主任会記録。

(15) 同右、一二二頁。須磨地区方面教育主任会記録。

(16) 同右、一二八頁。垂水地区方面教育主任会記録。

(17) 同右、七四～七五頁。生田地区方面教育主任会記録。

(18) 同右、八六頁、一一四頁。兵庫地区および長田地区方面教

育主任会記録。

(19) 道路交通問題研究会編『道路交通政策史概観（論述編）』プロコムジャパン、二〇〇三年、二四九頁参照。

(20) 文部省『交通安全指導の手びき』日本学校安全会、一九六七年、一頁。

(21) 同右、二頁。

(22) 前掲『昭和二九年の交通統計』および兵庫県警察本部・兵庫県交通安全協会『交通統計』（一九六〇・六九年）による。

(23) 全国における一五歳以下の交通事故による死傷者の割合は一九五四年は二三・五％、六〇年は一八・三％、六九年は一二・七％と減少傾向にあり、神戸市の動向と一致していた（警察庁警備部警ら交通課『交通事故統計』一九五四年、警察庁保安局交通企画課『交通事故統計』一九六〇年、警察庁交通局『交通事故統計年報』一九六九年を典拠として算出）。

(24) 神戸市方面教育協議会交通指導専門部・神戸市教育委員会指導部青少年課編『神戸市交通安全指導資料』、『同　第二集』一九六八・六九年（神戸市立中央図書館所蔵）。なお、神戸市ではすでに一九六二年に『小学校交通指導の手引』が作成されたが、筆者未見である。

(25) 神戸市教育委員会事務局調査課『神戸市教育年報』（一九五七～七〇年度版）掲載の「方面教育活動」（七〇年度は「生活指導活動」）の項目を参照。

(26) 前掲『神戸市交通安全指導資料』九頁、一五頁。

(27) 同右、九～二〇頁。

(28) 前掲『神戸市交通安全指導資料　第二集』一九六九年、三頁。

(29) 以下の本文での記述は、同右、五二～五三頁（低学年）、七八～七九頁（中学年）、一〇四～一〇五頁（高学年）参照。

(30) 山内六郎「神戸市の交通公園」『新都市』第一七巻第四号、一九六三年四月。

(31) 金子淳「交通戦争の残影―交通公園の誕生と普及をめぐって―」『静岡大学生涯学習教育研究』第一〇号、二〇〇八年三月。

(32) 前掲『神戸市交通安全指導資料　第二集』一三六頁掲載の「神戸市立交通公園における交通訓練実施要項」参照。

(33) 同右、一三六頁掲載の「交通公園のあらまし」参照。

(34) 厚生省児童家庭局『児童の交通事故防止に関する世論調査』一九六五年、三四～三五頁。

(35) 内閣総理大臣官房広報室『交通安全施設等に関する世論調査』一九六九年、六頁。本調査は、全国の人口一〇万人以上の都市に居住する二〇歳～五九歳までの男女を母集団として、標本抽出方法により実施された。

(36) 勝田守一・阿部進編『学校教育の疑問に答える―新しい教育学習のために―』（三一書房、一九六五年）における「安全教育」の項による（一一六頁）。

〔付記〕本稿は、ＪＳＰＳ科研費（課題番号二五七八〇四六九）による研究成果の一部である。

（金沢大学人間社会研究域学校教育系・教育史）