

新聞報道にみる明治から戦前における子供の交通に関する歴史的変遷

中尾 聡史 (京都大学 大学院工学研究科, nakao@trans.kuciv.kyoto-u.ac.jp)

川嶋 優旗 (筑波大学 大学院システム情報工学研究科, s1820579@s.tsukuba.ac.jp)

谷口 綾子 (筑波大学 大学院システム情報工学研究科, taniguchi@risk.tsukuba.ac.jp)

A history of the traffic about children from 1879 to 1945 in newspaper

Satohi Nakao (Graduate School of Engineering, Kyoto University)

Yuki Kawashima (Graduate School of Systems and Information Engineering, University of Tsukuba)

Ayako Taniguchi (Graduate School of Systems and Information Engineering, University of Tsukuba)

要約

近年、自動運転システムの開発が進み、その社会実装がさかんに議論されている。こうした新しい交通モードの受容は、我々の暮らしに多大な影響を与えることが想定される。新交通モードが人々の生活に与える影響を検討するため、本研究では、過去に導入された交通モードの社会的受容のプロセスに注目することとした。具体的には、新聞を閲覧することを通じて、明治から戦前における子供の交通に纏わる諸問題を概観した。その結果、明治・大正期において、子供の交通事故が非常に多く、交通事故による死亡者の半数が、14歳以下の子供であったこと、そして、路上遊戯中に起こる事故が多く発生していたことが確認された。道路は子供にとって遊ぶ場所であったが、馬車や電車、自動車といった交通モードが急速に導入されたことによって、数多くの子供の交通事故が発生したことが考えられる。そして、こうした子供の交通事故のソフト対策として、路上遊戯の取締の強化や、「交通道徳」の普及のためのイベントが行われていたことが確認された。また、1920年に公布された道路取締令には、子供の一人歩き、路上遊戯を禁止する項が設けられたことが確認されたが、その禁止が現在の道路交通法にまで引き継がれていた。一方、ハード対策として、公園の整備や、押しボタン式信号機の設置、遊園街路の計画などが行われていたことも確認された。

キーワード

子供, 交通, 歴史, 戦前, 新聞

1. はじめに

近年、自動運転システムの開発が進み、その社会実装がさかんに議論されている。こうした新しい交通モードの受容は、我々の暮らしに多大な影響を与えることが想定される。新交通モードが人々の生活に与える影響を検討するため、本研究では、過去に導入された交通モードの社会的受容のプロセスに注目することとしたい。

わが国において、交通モードの大きな変化があったのは、近代化の道を歩み始めた明治以降である。明治期において、馬車や鉄道、自動車などの新たな交通モードが西洋から取り入れられ、人々の移動範囲は、飛躍的に拡大した。こうした交通モードの導入は、日本人の暮らしに多大な恩恵をもたらしてきた一方で、様々な社会問題を引き起こしてきた。中でも自動車の普及は、排ガス、騒音による公害現象を発生させただけでなく、歩行者の安全を阻害し、無数の交通事故を招いてきた。

宇沢弘文は、『自動車の社会的費用』(1974)において、文明国の中でも、日本の自動車の通行が「異常」であることを批判し、「日本における自動車通行のもっとも特徴的な点を一言にしていえば、歩行者のために存在していた道路に歩行者の権利を侵害するようなかたちで自動車の通行が許されているという点にある」(宇沢, 1974: 67)と述べている。

民俗学者、宮本常一もまた、「日本という国ほど奇妙な国はない、自動車族に対してはじつに親切であるが、歩行者族に対してはきわめて冷たい」(宮本, 1975: 104)と述べ、日本の道が、歩行者の道から自動車のための道に作り替えられつつあることを嘆いている。さらに、宮本は次のようにも述べている。

「道を利用して市もひらけば、盆踊りなどもおどったものである。ちょうど京都の祇園会や長崎諏訪神社の祭礼のように、道を利用している例にも見られるように、そのときは自動車の通行もとめて、ほんとうの広場になっているのであって、それが本来の道の姿で、道はただ単に歩くためのもののみではなかった。そういう本来の精神の失われたために、道がただ通行するものになってしまった。そういう通路はもともとバイパスとしてつけるべきもので、その土地にあった道本来の目的はやはり尊重すべきものであり、それはこわしてはならないものであると思う」(p. 105)

道には、交流の場、祭りの場としての「本来の道の姿」があったが、それが失われてしまったことを宮本是指摘しているのである。失われたのはそれだけではない。道には子供の遊び場としての重要な役割があったが、それも失われてしまったことを、宮本は次のように述べている。

「昭和30年頃までは、道路は子供のあそび場でもあった。田舎道があるくと、子供たちが道で群れあそんでいるのをよく見かけた。そうした姿がいままぶたのうちにあるものが多い。道はあるくもので遊ぶところではないのだといわれて、次第に道からしめだされるようになったが、その子供たちの行き場はなかった。」(p. 104)

子供の遊び場としての道路の役割について、宇沢も次のように指摘している。

「街路は子どもの遊び場としてかけがえのない場所を提供してきた、ということを指摘しておきたい。東京、大阪などの大都市についても、自動車通行によって街路が子どもたちの手から奪い取られる以前には、街路は公園などよりもはるかに魅力的な場所を提供してきたことを記憶している人々が多いであろう」(宇沢, 1974)

かつて道路は、子供の遊び場所であったが、モータリゼーションによって、子供の遊び場が失われていったことを問題視する指摘は、これまで様々になされてきた。

例えば、2010年1月に制定された『「あるくまち・京都」憲章』のリーフレットには、「みちはいつしか歩く人々のためではなく、クルマのために使われるようになり、真っ黒なアスファルトに覆われ、ゆっくりと歩くことも、ゆっくりと立ち話をすることも、そして子ども達が夢中で辻遊びをすることも、いずれも著しく難しいものとなってしまいました」と記されている(京都市, 2010)。また、藤井は、「モータリゼーション以降、多くの道はクルマに占拠され、人々が集い、子どもが遊ぶ場所ではもはやなくなってしまった。このことが、大人たちの社交を低減させ、地域コミュニティの低減をもたらした一方で、子どもたちの良質な発育を阻害する遠因となっているであろう」と指摘している(藤井, 2008)。

こうした指摘はこれまで様々になされてきた一方で、その具体的な歴史変遷を追った研究は存在しない。また、子供の交通についての歴史に言及している文献(京都市, 1976; 総合研究開発機構, 1987)は存在するものの、これらの研究では、交通モードの転換期における戦前の歴史変遷については把握できていないのが現状である。

そこで、本研究では、交通の転換期である明治から戦前における子供の交通に関する歴史変遷について、人々が日常的に接しているメディアである新聞記事を読覧することを通じて、定性的に把握することを目的とする。新しい交通モードの受容のあり方や、今後の道路交通政策の方向性を検討する上でも、過去の交通モードの転換が子供の生活に与えた影響について把握しておくことは重要であると考えられる。

2. 新聞検索

2.1 検索条件

本研究の調査の対象とするメディアは、朝日新聞とす

る。なお、本研究では、朝日新聞の新聞検索システムを用いるため、以下のように検索条件を設定した。

まず、対象期間は、朝日新聞の記事データベースが存在する1879年から、終戦の年である1945年までと設定した。また、記事の検索ワードであるが、「交通」を含み、かつ「子供」「幼児」「小児」「児童」のいずれか一つ以上を含むものとした(具体的には、「交通 & (子供+幼児+小児+児童)」を検索ワードとして検索を行った)。

ただし、新聞検索システムでは、1985年以前の新聞記事の「本文」を検索することができないため、検索の対象は、朝日新聞が設定している「キーワード」および「見出し」としている。すなわち、本研究では、「キーワード」および「見出し」に、「交通」を含み、かつ「子供」「幼児」「小児」「児童」のいずれか一つ以上を含む新聞記事を読覧することとした。

2.2 検索結果

以上の検索条件によって検索した結果、157件の新聞記事がヒットした。ただし、朝日新聞の記事データベースにおいて、複数の記事を1つの記事として登録されているものが多くあったため、1つの記事に「交通 & (子供+幼児+小児+児童)」が含まれていないものが、157件のうち49件存在した(交通について書かれた記事と、子供について書かれた記事を、まとめて一つの記事として登録されているものが49件存在した)。本研究では、この49件を除外した108件の記事を読覧の対象とした。

3. 新聞記事内容

本章では、2.の新聞検索で得られた新聞記事の内容を確認し、それぞれの時代に生じていた子供の交通に纏わる諸問題を把握していくこととする。なお、2.の新聞検索で得られた記事を古い順に通し番号を振り、古い順から5年区切りで、新聞記事を読覧することとする(以下、i番目の記事を【記事i】と表記する)。ただし、1920年までは記事数が少ないため、1879年から1920年を1つのグループとしている。また、記事の本文を抜き出す際に、旧字体を新字体に変更している部分やフリガナを括弧書きしている部分がある。

3.1 1879年～1920年(表1)

最初にヒットしたのが1906年の【記事1】である。【記事1】では、警視庁が、赤坂区内の小学校の校長に対して、交通の危険性を喚起する内容となっている。

交通機関の発達に伴い、諸種の危険も随って漸く増加し中にも児童に對する危険愈甚だしきものあるより警視庁に於ても茲に鑑み数日前右に関する告諭を發したるが、赤坂署に於て一昨日区役所と交渉の上区内小学校長を区役所に招き右告諭に基き登校の生徒へも夫々十分の注意ありたき旨を相談せり

「見出し」から分かるように、ここでの交通とは電車の

表 1：検索結果（1879年～1920年：5件）

番号	年	月	日	見出し
1	1906	2	16	電車の危険と小学生徒
2	1907	12	26	校外に於ける児童取締要項
3	1910	2	23	満都悪少年の横行 (1) 校外に於ける児童の危険 市内各小学校の取締方法
4	1911	2	15	戦争以上の惨 交通機関と死傷者
5	1920	10	21	道路取締の原案が大部分修正され相だ 石黒委員長が異議の急先鋒 内務の自信が痛手を受ける 決った曲角交通や隊伍左側通行 幼児独行の禁止

ことを指している。当時、東京では、鉄道をはじめとして、馬車鉄道や市電が普及しており（片山，2005）、これらの交通モードが、子供にとって危険な存在になりつつあったことが窺える。

【記事2】では、東京15区の各小学校の協議の上、郊外における「児童共同取締要項」が定められたことが記されている。その要項を以下に抜粋する。

△第一 道路に関する規則を守るべきこと

(例一) 往来の妨げをせぬこと (二) 左側を歩むこと (三) 裸足にならぬこと (四) 人道車道の区別を守ること (五) 隊列を横切らぬこと (六) 往来止の場所に入らぬこと (七) 汚物又は危険物を捨てぬこと (八) 落書貼札などをせぬこと (九) 路傍の樹木を傷けぬこと (十) 石投をせぬこと

△第二 交通機関を妨げぬこと

(例一) 電車道の妨げをせぬこと (二) 電車道を横切る時の外通行せぬこと (三) 電線の障害をせぬこと

この他にも「第三 公共物並に他人の所有物を害せぬこと」「第四 集会の場所に於て不作法の行ひをせぬこと」「第五 野卑なる言語風俗を避くべきこと」「第六 危険に属し又は賭博に類する遊戯をなさぬこと」「第七 外国人に対し礼儀を失はぬこと」「第八 他校の児童と睦まじくすること」「第九 老幼不具者には特に親切にすべきこと」「第十 他人の教唆に応じ他人を教唆さぬこと」「第十一 動物を虐待せぬこと」が並んでいる。「道路に関する規則を守るべきこと」「交通機関を妨げぬこと」といった道路、交通に関する取り締まりが、それぞれ第一、第二と先頭にきていることから、この頃から子供の道路交通上での問題が重大なものとして浮き上がってきたことが分かる。ただし、この時点では、道路上での子供の遊びが取締の対象になっているわけではない。【記事3】では、この児童取締要綱が「校外における児童共同取締要項」として、東京市内校長会議において可決され、取締が実施されたことが報告されている。この取締要項は、児童の「公德心」の養成を図るためのものであり、実際に児童に開示され、小学教員もこの要項に基づいて児童を取り締まっていた。

こうした取締が実施された背景には、子供の交通事故の増加がある。【記事4】では、交通事故による死傷者や負傷者の数が、大相撲の番付に例えられながら、交通モー

ド別に記されている（死傷者数は「全国」の統計データであると考えられる）。

▲殺人の大関

同市最近の調査に依れば過去一年間に此等の惨害に遭遇せし総人員は一千三百〇六人にして内死者三百七十六人、負傷者九百人なり、死者の内馬力に轢かれたる者最も多く其の数百五十八人にして次は電車の百十四人、最小数の自転車にても尚且百〇四人を数ふ、而して負傷者製造の大関は自動車の六百〇七人にして関脇は電車の二百十八人、小結は馬力の百〇五人といふ順序を成す。死者の場合に於て馬力が其最大因を為すに拘らず負傷者の場合に於て却って最後となり、負傷者の場合に於て自動車が第一なるに拘らず死者の場合に於て最小数を数ふるが如きは其重量、速力等を比較計量して一の研究題目を成す

▲就学の阻害

更に死傷者の側より之を視る時は昨年度の死者中半数は十四歳以下の小児にして総数百九十七人中馬力に因せし者九十人、電車に轢れし者五十七人、幾多有望の未来を控へながら空しく自動車の車塵と吹き飛ばされたりたる者四十九人なり、而して此等の死因の大半は馭者運転手等の不注意に由るものにして責を死者自身の側に帰すべきものは其四十プロセント（四割）に過ぎず、斯の如く小児の被害は頻々たれば朝に愛児を学校に送り出す親たちも夕に彼等の無事帰宅を保証し得ざる有様にて勢ひ小児の就学を阻害すること甚だしく之が為に保護救済の協会等も組織されて危険防遏の方法を講ずるに至れり

この当時、馬車交通が盛んであり、その台数は増加傾向にあった（片山，2005）。一方で、自動車は普及し始めた時期であるが、早くも負傷事故を最も多く招いた交通機関であることが確認できる。そして、交通事故の死傷者の半数が、14歳以下の子供であったことが報告されているように、子供の死亡事故が非常に多かった。

様々な交通問題が顕在化してくる中で、内務省（警察・地方行政・選挙その他内務行政を管轄した中央官庁）において、現在の道路交通法の前身である「道路取締令」に関する特別委員会が開かれた。その中で「幼児の独行（ひとりあるき）」についての議論が記載されている（【記事

5)】。

一寸問題の種となったのは第二条『小児車は歩道を通すべし』とあるを或る委員が幼児の都会道路交通は禁止したらと云ふ補足意見を出したのに対して『幼児の歩行は一種の運動であるから、公園設備の不完全な東京の如き保健上から実施は不適當である』との反対意見が現れ可成り揉み返した挙句文部省で規定する幼児（満三歳より満六歳迄）は定まつた保護者の付添なくしては道路を通行することを禁止するといふ一項を付け加へることにしてけりがついた

これは、道路取締令第25条の「交通頻繁ナル道路ニ於テ兒童、幼兒ニ遊戯ヲ爲サシメ又ハ保護者ナクシテ幼兒ヲ歩行セシムヘカラス」のことである。現在の道路交通法第14条においても、「兒童（六歳以上十三歳未満の者）若しくは幼兒（六歳未満の者）を保護する責任のある者は、交通のひんばんな道路又は踏切若しくはその附近の道路

において、兒童若しくは幼兒に遊戯をさせ、又は自ら若しくはこれに代わる監護者が付き添わないで幼児を歩行させてはならない。」とあり、記事にある「幼児独行の禁止」は、現在の道路交通法第14条にまで引き継がれている。今から100年前に幼児の道路上での一人歩きや遊戯が初めて禁止されてから、現在まで、その禁止が引き継がれているのである。

3.2 1921～1925年（表2）

【記事7】【記事11】【記事14】【記事23】の見出しに見られるように、この頃から、しきりに「交通道德」という言葉が使われるようになる。朝日新聞の検索システムに、先述と同条件で、検索ワードのみ「交通道德」に変換して検索すると、124件がヒットする（初出は1921年）。「交通道德」が叫ばれるようになった背景には、「交通道德会」という組織の設立が関係していることが考えられる（【記事7】）。

表2：検索結果（1921年～1925年：23件）

番号	年	月	日	見出し
6	1921	3	23	五十年祝祭以上の盛況 横浜の交通整理大宣伝
7		2	9	小学生から交通道德の宣伝 紀元節に発会式 懸賞募集のポスターや標語
8		4	3	実行は子供から 春の人は左へ左へ 九段の交通宣伝
9		6	22	道路の一部へ子供の遊び場所 其他いろいろ喜ばせる方法を相談 校外保護につき徹底的に
10	1922	9	23	児童交通調査
11		11	17	子供のかいた交通道德のポスター 十七日から電車の中に掲げる<写>
12		11	19	交通巡査も交つて ポスター展
13		11	19	明日（十九日）
14		11	20	電車が眼の簪で長尾さんテレる 公開した交通道德展 さすがに子供づれに賑はつた
15	1923	2	15	警察に社会部 西平野署の新しい試み
16		2	3	小さき者の尊い力 橋と道路を立派に修理す表彰される六小学生
17		2	20	府下通信
18		3	9	不具になつてもなほ交通巡査 米交通巡査スターク君の 特別仕立の信号機／運転手の立場から／小学生のおちさん／米国の交通巡査スターク君<写>
19		6	10	子供轢かる 自動車逃亡
20	1924	7	17	気障と軽快の婦人服の着分け 可愛い「交通巡査」が 流行でヨチヨチ歩く／よちよち歩く交通巡査－流行の子供帽子<写>
21		11	26	犠牲に倒れた 北田巡査遂に死す 救はれた小学生等が感激の病床見舞も効無く
22		11	28	歳末交通整理と児童交通展
23		12	2	児童の自由作を 交通道德宣伝展の出品
24		12	4	脅えて作った轢かれない唄 五日から開く児童交通展 気の毒な東京の子<写>
25		5	24	けふから交通安全デー 市電では成績を発表し競争
26	1925	7	17	子供の為に交通保護を宣伝 特志家を表彰する 郊外児童保護会の申合せ
27		7	25	市井問答／保管の債券 小児自転車と税 焼失した勲章
28		11	27	事故防止の宣伝双六 市郡の小学生従へ 最後の運動

『左を行くが人の道』の左側通行と安全と清潔とが道路上の心掛け、『親切、秩序、敏捷』が電車内の心掛け、市民の皆がかういふ心掛けでいて呉れば東京の極悪道路も少しは危険が少くなり、あんな鮎詰のボロ電車も少しは混雑が緩和されるだらう、之と同時に当局の改善を計らうといふので、今度桐島市会議長や児玉伯、山室軍平、大迫市社会教育課長、渡辺会旭その他の諸氏が発起で『交通道德会』が出来た

「交通道德」という言葉が使われたのには、当時の交通マナーの悪さを改善する意図があったのであろう。そして、「交通道德」を普及するために、子供向けの様々なイベントが開催された（【記事 8】【記事 11】【記事 12】【記事 14】【記事 22】【記事 23】【記事 24】）。

例えば、小学生が「道路道德」と書かれた旗を持って、「道ゆく人の心掛け、必ず左側を通行し……大路、小路で子供等が遊びに心奪われて事故を屢（しばしば）起こすのはみんな保護者の恥と知れ…」という歌詞の「道路道德の歌」を歌いながら、九段坂を行進している（【記事 8】）。この歌詞は、先述の道路取締令第 25 条の「幼児独行の禁止」の影響を受けたものであると考えられる。また、交通道德をテーマにしたポスター展（ポスターは東京市内の小学生から募集したもの）が、交通道德会の主催で、日比谷にて開催されている（【記事 11】【記事 12】【記事 14】）。この他にも、交通道德会の主催で、児童交通事故防止展覧会や交通道德宣伝会が開催され、また、福島西平野署（警察）内に社会部が設置され、小学生の交通道德心の喚起に尽力していたことが報じられている（【記事 15】）。

このように 1920 年代から子供の交通道德の普及のために、交通道德会を中心として、子供の交通マナーの向上を図った様々な取り組みが行われていた。

こうしたソフト対策が実施されるとともに、子供の遊び場所など学外における子供の生活環境を守るためのハード対策についての議論もなされていた（【記事 9】）。

東京市児童校外保護会では今年も引続き校外児童の保護について徹底を期する為め本日市役所に委員会を開き本年度委員として新に十五名の小学校長を挙げ、今後の実行方法について具体的協議をしたがその結果警視庁、電気局、公園課等に交渉して都会児童に及ぼす悪影響を防止することになった、先づ警視庁の方では小学校付近の道路に児童の通行を妨げるやうな荷車屋台店等の停留を禁止すること、交通を妨げない範囲で道路の一部を児童の遊戯場として利用させること、通学児童の特に頻繁なところは警官をして交通整理をして貰などに関しては警察署と学校と一層親密な関係を希望すること、又活動写真其他の興行物について一層の注意を希望すること、電気局の方へは学校所在地付近は通学児童の往来時刻を見計らつて電車を徐行すること、公園課の方へは公園の増設、公園内に児童専用の運動器具を増設すること、鳥獣水魚の飼養場を設けて児童

の快感を起すようにすること等を交渉（後略）

子供に交通への注意を促すだけでなく、このように公園の整備などの子供の生活環境を守るための提案もなされていた。そして、特徴的なのが、「道路の一部を児童の遊戯場として利用させること」という意見が見られることである。道路は子供の遊び場であるという認識が強く残っており、それ故に、子供のために道路の一部を開放しようとする意見が出されたことが考えられる。

3.3 1926 年～ 1930 年（表 3）

【記事 32】【記事 33】【記事 36】【記事 37】【記事 38】【記事 39】【記事 40】【記事 41】【記事 45】【記事 46】【記事 47】【記事 48】にあるように、この頃から、子供を巻き込んだ交通事故の報道が大きく増加している（1921～1925 年は 1 件）。

その内容を見ると、小学生が探偵ゴッコで自動車にぶら下がっていたところ、自動車が発車し、自動車にひきずられて負傷したという事故（【記事 32】）や、小学生が悪戯で通行中の荷馬車の後ろにぶらさがり、飛び降りたところ、後ろから走ってきたトラックに轢かれて死亡するという事故（【記事 36】）が発生している。

また、「親から小遣をもらつたうれしさに夢中で往来に飛だし」（【記事 37】）、「写生をすまし喜々として帰宅の途中」（【記事 39】）、「奉祝の旗行列に集合のため駆けだしたところ」（【記事 40】）に交通事故にあったことが報道されている。

そして、「自宅前で遊戯中」（【記事 33】）、「自宅前で遊んでいる」（【記事 38】）、「遊戯中」（【記事 47】）の交通事故も発生しており、道路取締令で子供の路上遊戯が禁止されてはいるものの、依然として子供は道路で遊び、そのことによって交通事故にあうケースが発生していることが読み取れる。

こうした中、警視庁が、道路での子供のメンコ遊びを取り締まるようになっていく（【記事 29】）。

最近警視庁保安部では年末取締につき各署に通牒を發することになっているが取締内容は町内で門松を勝手に作つて後より強制集金をしたり夜警、火の番を扮して寄付金を集めたり押売の取締湯屋床屋等で年末年始の祝儀を店先に掲げて他の客より祝儀を無暗に強要する事、貸もちは目録と金額を明示する事道路で子供がメンコ、ベーゴマを遊ぶ事を嚴重に取締ることになった。尚交通課警務課よりもそれぞれ取締をだすことになっている

道路は遊び場から危険な場所に変容し、厳格に道路から子供が追い出されるようになってきたことが窺える。こうした現状に対して、【記事 42】は、疑問を投げかける内容となっている。

一体日本の当局ほど児童に無関心であり、不誠実であ

表 3：検索結果（1926 年～ 1930 年：20 件）

番号	年	月	日	見出し
29	1926	12	11	道路で子供のメンコ遊び厳禁 年末に警視庁の取締
30		2	27	先生方を集めて児童保護の相談 矢張り子供に多い交通事故 頭を痛める交通課
31		4	5	小学生のために特に交通巡査を見張らす 深川西平野署の親切
32	1927	6	12	探偵ごっこでこども轢かる 自動車にぶら下り
33		6	29	小児轢かる
34		12	28	児童へカードを配って、交通事故防止の大宣伝 西平野署の新しい試み
35		6	3	市内 10ヶ所に子供の『遊園街路』 続出する街上の惨事に鑑みて 市社会局の大計画
36		10	7	危ない悪戯、子供轢殺 上板橋の惨事
37		10	10	飛だして衝突 小遣をもらって子供の重傷
38	1928	10	11	自転車で轢逃げ 幼児重傷す
39		10	29	スケッチ帰りの小学生惨死 士官学校の西通用門口で、密田宮内技師の甥
40		11	11	小学生重傷 校門で自動車に轢かれて 哀れ品川校の生徒
41		3	30	飛込んだ自動車に、遊ぶ子供無残の死 無免許運転手が乱暴な大失敗 芝新銭座町の珍事
42		8	2	虐げらるる東京児童
43		10	3	子供のために街路の遊園 一定時間交通を差止める市社会局の新計画
44	1929	10	20	6年生が世話係で下級生の交通整理 神田練成小学校の新しい試み お陰で事故がないと鼻高々<写>
45		11	13	幼児また交通の犠牲
46		11	23	交通巡査の奇禍 児童保護中に重傷
47		1	23	また幼児轢殺さる トラックに
48	1930	11	14	幼児の惨死

る国はない。特に東京市の如き都会生活における児童ほどみじめなもの文明国中に類を見ないのである。彼らは遊ぶべき寸の自由の天地をも持っていないといつていい。公園の数は極めて少なく、しかも多くは材料置場に占領され、学校の運動場は放課後閉鎖される所もあり、貨物自動車道路は制限されず、円タクは路地までも流れをなして疾走自在である。

自由と奔放をその生命とする児童はどこにその本能を発揚せしめて満足し得よう。歩道の一部を遠慮がちに駆ける児童、狭き路地の軒下を唯一の天地として遊戯する彼等を見るときに、吾人はあまりにいたまじきその境遇に面を背けざるを得ないのである。父兄の不注意を攻むる前にせめて交通整理によつて幹線以外の道路を、区画を定め、馬車の通行を禁止せよ、然して例へ小区域といへども彼等に自由の天地を与へん事を市および警視庁の当局に望むのである。

ここでもまた、「幹線以外の道路」すなわち生活道路の一部を子供のために開放せよという主張がなされている。そして、【記事 35】では、子供の遊び場を生活道路（裏通り）に設置しようとする計画が提出されたことが報じられている。

特に敷地を買収して新設せんには市の財政状態が許さずほとんど頻々たる児童の交通障害を前にして手も足も出ない有様である、そこで市社会局保護としては緊急の必要上応急的処置をとる必要に迫られて、道路を利用する我国最初の「児童遊園街路」の設置を計画し、試験的に市内十ヶ所に設置しその成績の結果を見て各区教育会に移管し各区十ヶ所乃至十五ヶ所を設定し全市で約二百の児童遊園街路を作らうという大計画である。

その遊園街路とは裏通りにある六間又は四間道路を長さ約三十間乃至五十間位に区分して、学校を引けた幼少年が安全に愉快地に飛んだり跳ねたり出来るやう毎日午後一時から午後五時まで約四時間を自動車、自転車、人力車一切の交通機関の通行をしゃ断して、手軽な移動遊具を取そろへ各一名の補助員をつける意向であるこの児童遊園街路が実現すれば、戦々恐々として遊ばねばならなかつた幼少年時代を思ふ存分羽を伸ばして遊べるので、市保護課では具体案が出来上がり次第警視庁と諒解をとげて近々のうちに実施したい意向であるといふ

「遊園街路」は、今で言うところの「歩行者天国」であり、当時としては、先駆的な取り組みがなされようとしてい

た。この「遊園街路」について、【記事 43】にも記されている。

東京の少年少女達の悩みは落ついて心おきなく遊ぶ場所のないことで市社会局保護課では移動託児所の計画を立て適当な公園で数時間を安心して遊ばせてやりたいと計画して大塚公園、越川隣保館、上野公園などに数百名づつ引率して遊ばせる予定であったが緊急予算の犠牲で実現できないことになったが今度いよいよ我国最初の道路を利用する『児童遊園街路』を設置すべく準備中で近く成案を得て警視庁に交渉し協力を仰ぐことになった

子供の遊ぶ場所を確保するために、道路を子供のために開放する計画が実在した。ただし、朝日新聞の検索システムで、検索ワードを「遊園街路」にしたところ、【記事 35】【記事 43】以外の記事はヒットしなかったことから、この計画が実現されたかどうかは不明である。しかし、戦後において、1958年に銀座で「道路小公園」、1959年に神保町で「道路遊園地」が登場し、休日限定で子供のために道路が開放されている（総合研究開発機構、1987）。

他にも、小学生の交通事故を防ぐため、上級生と下級生が待ち合わせて登校する集団登校が「新しい試み」として実施されていることが報じられている（【記事 44】）。

3.4 1931年～1935年（表4）

子供の交通事故の報道は、【記事 50】【記事 51】【記事 56】【記事 65】【記事 66】【記事 67】【記事 68】【記事 69】【記事 70】【記事 71】であり、1930年～1935年と同様に多く存在した。また、【記事 73】では、1934年度の交通事故数について言及されており、そこでは「子供の事故は路上遊戯が大部分を占めて、九年度の如きは、総事故数 3926 件の中約一割の 329 件を数へ、路上遊戯の危険を如実に物語っている」と書かれており、子供の路上遊戯中の交通事故は依然として多いことが報じられている。こうした現状に対して、「都会交通事故の大部分が、子供が街路に遊んでいることを原因として起こるのであるから、このことを絶対に無くさせる目的で、東京市では現在大小公園百十九を設け、最近は小公園増設に力を注ぎ、特に子供の為の「児童遊園」施設に努め」ており、公園の整備が着々と進められている様子が窺える（【記事 74】）。

また、【記事 53】では、警視庁によって発表された「児童に与へる交通十戒」が記載されている。その内容は以下の通りである。

- 第一戒 必ず歩道を歩き車道に出でてはならない、歩車道の区別ない道路では左側を歩く事
- 第二戒 道路を横断するときは必ず横断歩道によること、横断歩道のない場所では直角に通るべきであつて、斜に横断してはならない、殊に道路の交差点では猶更である。
- 第三戒 電車や自動車がたとひそれが停車中であつても

- そのすぐ前、又はすぐ後を通り抜けてはならない
- 第四戒 車馬のすぐわきに屈んで通つてはならない
- 第五戒 無暗に道路で駆け出してはならない
- 第七戒 道路を大勢で横に並んで歩いてはならない
- 第八戒 珍しいものがあつても無暗に道路に立ち止まつてはならない
- 第九戒 交通頻繁な道路で遊んではならない
- 第十戒 車馬の通る道路で、三輪車やスケートに乗つてはならない

他にも、父兄や教育者に子供への交通マナーの教育を促す記事（【記事 52】【記事 72】）も見られる。また、女性（母親）の視点から、子どもが安心して歩ける歩行者専用道路の整備や、子供の遊ぶ場所の整備を訴える記事（【記事 59】【記事 62】）も見られる。

さて、【記事 58】【記事 59】の見出しにあるように、この頃から、「交通地獄」という言葉が使われ始める。朝日新聞の検索システムに、先述と同条件で、検索ワードのみ「交通地獄」に変換して検索すると、44件ヒットする（初出は1932年）。戦後は「交通戦争」という言葉が使われることが多い（初出は1962年）が、戦前においては、「交通地獄」という言葉が使われていた。

「交通地獄」という言葉が表すように、【記事 58】では、「自動車の洪水に悩む京浜国道、ここの横断はほとんど人間を超越せねばならない」と記載されている。そして、「交通地獄」に対して、子供の安全を守るため、次のような対策が打たれたことが報道されている。

そこで頭を悩ました区役所が今度信号会社に命じて「自働横断式交通整理信号機」といふのを設備した、子供達の横断の為に出来たもので日本で最初だとある

現在でも全国的に使われている「押しボタン式信号機」の最初が、子供の横断のために、京浜国道に設置された「自働横断式交通整理信号機」であった。

また、この前年に、子供側の立場に立った新判例が出されたことが【記事 54】で報じられている。この判例は、児童が集団で道路を横断していたが、その横断が途中で途切れた隙に、一台のトラックが通り抜けようとしたところ、1人の少年が前の集団を追って突然走り出し、トラックの下敷きになるという交通事故に出されたものである。その内容は以下の通りである。

自動車は常に前方を警戒し危険を未然に防ぐ事に最新の注意を要し、道路の片側にある七歳前後の児童は仲間が反対側の誘惑物を見学しようと走りだした際はこれにならふおそれがあるから運転手はこの場合児童に注意しいつでも停車し得る状態の下に車道の中央部に出て操縦する義務がある。元来児童の習慣としてかかる場合の行動に出る事は運転手として当然想像すべき事で交通機関として公許されているといふ一事にしや決して責を回避する事は出来ない

表4：検索結果（1931年～1935年：27件）

番号	年	月	日	見出し
49	1931	11	2	こどもの時間／あぶない東京！ 「どうしたら安心して歩けるでしょうか」というお話／警視庁交通係長 荒井退造
50		11	12	小学生轢かる
51		11	26	母親は虫の息、幼児は惨死 白昼のトラック轢逃げ
52	1932	8	30	家庭／新学期始まる 子供の通学には最善の注意せよ 負傷や誘拐はこうして防げ
53		2	15	児童に与える交通十戒 警視庁発表
54	1933	2	16	交通道徳に新判例 児童横断の際には運転手側に責任 横浜の轢殺事件に罰金
55		4	28	幼児を轢き玄関に飛込む 交通事故4件
56		6	11	田島教授の息、重傷
57		5	7	涙の銀ブラ 幼児の交通禍<写>
58	1934	6	12	疾走する自動車も子供の指に降参 京浜国道の交通地獄に救いの横断信号機<写>
59		6	18	女性のための批判 ニュースから問題を拾って／交通地獄から子供を救え／竹田菊子
60		7	18	哀れ街頭で散る少年と幼児 相変らぬ交通事故<写>
61		3	18	発願 不慮の死 童子供養「百万地蔵」 100万人から1銭ずつの浄財を募る 子供の奇禍に泣く家々を弔問行脚 三男変死から一念<写>
62		5	23	女性批判 ニュースから問題を拾って／交通禍から子供を救え／大竹せい
63		7	16	家庭／交差点の信号無視、ご婦人は悠々たり… そこで依然と事故の王座に 電気警笛廃止後1年／子供の怪我はこうした場合に〔警視庁〕川上交通係長談
64		7	16	ラジオ／放送案内／舞台劇や俚謡等 盆の16日に因みこどもの時間は唱歌
65	1935	7	18	小学生轢殺さる
66		7	22	これも魔所で 幼児の瀕死 祖母と父親の前で
67		7	30	トラックの兇暴 酔いどれ運転手、虫捕りの子供群へ突入して1名即死2名瀕死<写>
68		7	31	暴れ円タク、2幼児を轢く
69		8	2	母親の居眠り中に幼児抜出し轢かる
70		10	17	子供の厄日 交通禍や哀れ溺死<写>
71		10	23	小学生交通禍
72		12	10	子供は赤信号！ 自動車衝突の惨事に鑑みて、世の人々に注意す／熱のない子供教育、お母さんと先生方へ 注意を叫ぶ 帆足みゆき女史
73		12	10	9年度などは、死傷4000余名 その大部分が路上遊戯で 警視庁吉江交通課長談
74		12	10	続々作る小公園 飽きさせない設備をして 井下東京市公園課長談
75		12	10	踏切訓練デー 先生から児童に訓示

これまでの判例においては、道路上に飛び出す子供の習慣に対して配慮がなされていなかったが、ここで初めて「児童横断の際には運転手側に責任」があるとする判例が出されたことが読み取れる。

3.5 1936年～1940年（表5）

この頃から、【記事92】【記事93】にあるように、交通事故は「輪禍」と表現されるようになっていく。「輪禍」とは、広辞苑では「電車・自転車などに、ひかれたりはねられたりする災難」と説明される。新聞の検索システ

ムに、先述と同条件で、検索ワードのみ「輪禍」に変換して検索すると、306件ヒットする（初出は1935年）。

また、交通に関する子供用の新聞記事が掲載されるようになっていく（【記事78】【記事80】【記事83】）。【記事78】【記事80】は、それぞれ、子供用ラジオ番組の宣伝、アメリカにおける交通整理の写真の紹介、【記事83】は、子供向けに日本において、なぜ左側通行なのかについての説明がなされている。

【記事93】【記事95】【記事96】では、子供の交通事故で多いのが、依然として路上遊戯や道路横断であることが指摘されており、保護者に注意を促す記事内容となっ

表 5：検索結果（1936 年～ 1940 年：21 件）

番号	年	月	日	見出し
76		1	18	学校児童を事故から救う 研究会生る
77		2	23	母子 2 人の子を轢殺 他の 1 人を傷つけた交通禍<写>
78		5	25	こどもの時間 ラジオスケッチ 汽車の中 新井太郎作 東京放送童話劇協会
79		6	5	2 幼児交通禍
80	1936	6	14	コドモページ/皆さんおなじみの世界珍写真集/お猿さん ペリカン 交通整理 ザル競争 タンク車 珍自動車<写>
81		6	22	ラジオ・ヴァラエティ “青い眼赤い眼黄色い眼” 楽しいこどもの時間
82		10	14	児童の死亡 男児より女児が断然多い 1 年に 2100 余名
83		11	13	こども/激しい交通と進んだ整理 外国では右を歩くのに日本はなぜ左を通るか<写>
84		12	25	交通道德の涵養は児童から 大森署で“交通読本”<写>
85		3	26	感心な小学生
86		5	11	表彰 登退校時の“ゴー・ストップ” 髯の小父さん 4 年間の功
87	1937	6	22	家庭/山か?海か? 今年の夏休は何れを選ぶか お子さんの体質を考えて<写>
88		7	3	房子嬢が 1 等 目白の標語
89	1938	3	16	新学期に備えて 入学児童の保健 身心ともに強い子供に鍛え上げる心構えが肝腎
90		9	4	学校はいつから 避難所に嘆く児童
91	1939	1	31	“ありがとう” 先生とおじさんへの感謝の会
92		11	13	幼児の輪禍
93	1940	2	25	ふえる学童の輪禍 昨年度の交通事故 1 万 3 7 0 0 件
94		4	2	学童と交通事故 危い自動車や電車 特に 1 年生は注意して<写>
95		12	16	学童を交通禍から救え 依然として減らぬ事故数
96		12	28	家庭/一寸の油断で命を失う 恐ろしい交通事故

ている。また、【記事 94】では、「警視庁交通課では今迄大人の交通事故許り調べていましたが、今度、学童の交通事故を調べて見ました所、意外にも小学一年生に一番交通事故が多い事が判りました」と記されている。その原因として、小学一年生の注意力が十分に発達していないことを挙げている。この傾向は、現在にも当てはまるものであり、2018 年において、小学 1 年生の歩行中の交通事故の死者数は、小学 6 年生の 8 倍に上っている（警察庁交通局，2018）。

3.6 1941 年～ 1945 年（表 6）

【記事 101】【記事 103】【記事 104】でも、交通事故を表す言葉として、輪禍が使われている。【記事 99】【記事 100】では交通事故によって死亡した子供の追悼会が築地本願寺で催されたことが報じられている。また、【記事 105】では、世田谷区において、登校する小学生の交通整理を 10 年間続けたおじさんの話が紹介されている。

【記事 106】では、交通事故によって 1 日に 1 人強が死亡していることに触れ、特に子供の交通事故についての注意喚起を行っている。

国民学校、警察署、交通事故防止協会からヨイコドモ

たちの登校、帰宅の時刻の交通整理には既に多大の犠牲を払って防止につとめているにもかかわらず、帰宅後自宅付近における事故が、この統計でほとんどを占めているので、警視庁交通課では特に一般家庭にお父さん、お母さん方の注意を要望している

【記事 107】でも同様に帰宅後の子供の交通事故の注意喚起がなされている。

帰宅後自宅付近の路地へとび出し、路上遊戯、お手伝いなどの時、車の直前直後横断がそのほとんどをしめており、当局は一般家庭におけるお父さん、お母さん方の注意と指導を要望している

現在においては、登下校中に最も多く交通事故が発生している（警察庁交通局，2018）が、当時は、学校からの帰宅後に子供が交通事故に合うケースが多く発生していた。

4. まとめ

以上、本研究では、新聞を閲覧することを通じて、明治から戦前における子供の交通に纏わる諸問題を概観し

表 6：検索結果（1941 年～ 1945 年：12 件）

番号	年	月	日	見出し
97		5	1	健康増進運動 (4) / 健康な母から丈夫な子供が生れる
98		6	10	鉄箒 / 電車の中 勤人らしい先生
99		7	3	交通禍の児童追悼会
100	1941	7	13	交通禍児童の追悼会
101		9	2	子供の輪禍
102		9	4	幼児轢殺さる
103		9	7	幼児の輪禍
104		9	13	幼児の輪禍
105		7	15	登校の学童守って 10 年間変らぬ姿 交通整理の小父さん < 写 >
106	1942	7	18	多過ぎる交通事故 日に 1 人は死亡 特に学童には注意
107		12	22	お使や路上遊戯に、気をつけましょう 学童交通事故殖える
108	1943	4	18	電車に気をつけよう 市電気局で児童に交通読本 < 写 >

た。

その結果、明治・大正期において、子供の交通事故が非常に多く、交通事故の死傷者の半数が、14 歳以下の子供であったこと、そして、路上遊戯中に起こる事故が多く発生していたことが確認された。道路は子供にとって遊ぶ場所であったが、馬車や電車、自動車といった交通モードが急速に導入されたことによって、数多くの子供の交通事故が発生したことが考えられる。

そして、こうした子供の交通事故の対策として、路上遊戯の取締の強化や、「交通道德」の普及のためのイベントが行われていたことが確認された。また、1920 年に公布された道路取締令には、子供の一人歩き、路上遊戯を禁止する項が設けられたことが確認されたが、その禁止が現在の道路交通法にまで引き継がれていたのである。一方、ハード対策として、公園の整備や、押しボタン式信号機の設置、街路遊園の計画なども行われていたことも確認された。

特に、重要なのは、子供の安全を確保するため、そして、子供の遊び場所を確保するために、生活道路から馬車や自動車を締め出そうとする意見や計画が存在していたことである。こうした意見や計画が出された背景には、もちろん公園の整備が追い付いていなかったことが考えられるが、当時の人々にとって、道路は人々の交流の場であり、子供の遊び場であるという認識が強く残っていたことも考えられる。明治以降、道路交通の発達により、宮本常一が述べた「本来の道の姿」が急速に失われていった一方で、「本来の道の姿」を取り戻そうとする動きも同時に存在していたのである。

さて、日本民俗学の創始者である柳田国男は、過去（歴史）を知ることの意義について次のように述べている（柳田, 1946）。

「たとえ外部の状況には何の変化が無かろうとも、なお我々の活き方は今よりもよくなるように、始終考案し計画しまた討究すべきものだと思っていた。過去が

より正しく、それへ復って行くのが一番望ましいという場合も無論あり得る。しかしそう決定するためにも、やはりまず正確に知らなければならぬのは過去である。そうして今日はまだ知らぬことがいくらかあるのみか、一度は知っていたことまでも、忘れまたは忘れかかっている人が多くなったのである。（中略）とにかくかつて我々の民族の中にたしかにあった事実を、知らずにいるということがよくない。それを私は出来るだけ少なくしなければならぬと思うのである」

より善い社会を志向する上で、我々は過去（歴史）について十分に把握しておく必要があると柳田は主張している。今後、自動運転システムの社会実装を計画していくにあたって、過去を知っておくことは、非常に重要であると考えられる。なぜなら、自動運転システムは、日本の道路交通に大きな変化をもたらし得るものであり、その受容に際して、「道路はどうあるべきか?」「交通はどうあるべきか?」といった「あるべき姿」をめぐる検討が求められるからである。道路交通の「あるべき姿」が、宮本のいう「道の本来の姿」であるかどうかについては、さらなる検討が必要であるが、かつて日本に、子供の遊び場としての「道の本来の姿」があったこと、そして、その姿が近代交通の発達によって失われた過去があることを把握した上で、自動運転システムの社会実装を計画していく必要がある。

今後の課題としては以下のことが挙げられる。第一に、本研究では朝日新聞のみを対象としていたため、その他の新聞でも同様の分析を行う必要がある。第二に、今回は、戦前までの新聞の閲覧となっているため、戦後も含めた新聞の閲覧が必要である。第三に、本研究では子供に限定して、交通モードの受容のプロセスの把握を試みたが、子供以外のキーワードで幅広く検索を行う必要がある。第四に、新聞だけでなく、テレビ番組など他のメディアを対象とした分析が必要である。

引用文献

- 藤井聡 (2008). 自動車を巡る社会哲学的論考—「かしこい」クルマの使い方を考える—. IATSS Review, Vol. 3, No. 3, 275-285.
- 片山三男 (2005). 明治・大正・昭和初期の道路交通史—二輪車を中心に—. 国民経済雑誌, Vol. 192, No. 3, 41-58.
- 警察庁交通局 (2018). 児童・生徒の交通事故. <https://www.npa.go.jp/bureau/traffic/anzaen/anzaenundou/jidou-seito-jiko.pdf>.
- 京都市 (2010). 「歩くまち・京都」憲章リーフレット. 都市計画局歩くまち京都推進室. <https://www.city.kyoto.lg.jp/tokei/cmsfiles/contents/0000056/56806/ri-fu.pdf>.
- 京都市 (1976). 京都の歴史9 世界の京都. 株式会社学芸書林.
- 宮本常一 (1975). 宮本常一著作集18 旅と観光. 未来社.
- 総合研究開発機構編 (1987). 新聞にみる社会資本整備の歴史の変遷 昭和期. 日本経済評論社.
- 宇沢弘文 (1974). 自動車の社会的費用. 岩波新書.
- 柳田国男 (1946). 先祖の話. 筑摩叢書.

Abstract

In recent years, automatic driving systems have been developed and their social implementation has been discussed. These new transportation modes are expected to have significant impacts on our lives. In order to examine these impacts, this study focused on the process about the social acceptance of traffic modes in the past. Specifically, by the overview of newspapers, we surveyed various problems related to the traffic about children from the Meiji era (1868-1912) to 1945. As a result, in the Meiji and Taisho (1912-1926) eras, there were enormous traffic accidents which children were involved. Many accidents occurred when children were playing on roads and a half of the traffic fatalities were on children under 14 years old. Originally, roads were supposed to be the place to play for children. However, the rapid implementation of modern transportation modes such as carriages, trains and cars caused many traffic accidents with children. As non-structural measures against these traffic accidents, the government held events to spread “traffic morals” and police banned children from playing on roads. The Road Regulations in 1920 included a section prohibiting children from walking and playing on the street without their parents and this section has been kept to this day. On the other hand, as structural measures, push button signals at crosswalks and parks for children were introduced and temporal car free zones were planned.

(受稿：2019年11月28日 受理：2019年12月27日)

