

# 戦後における「子供と交通」 に関する新聞報道分析

中尾 聡史<sup>1</sup>・川嶋 優旗<sup>2</sup>・谷口 綾子<sup>3</sup>

<sup>1</sup>正会員 京都大学大学院助教 工学研究科 (〒615-8540 京都府京都市西京区京都大学桂 4)

E-mail: nakao@trans.kuciv.kyoto-u.ac.jp

<sup>2</sup>学生会員 筑波大学大学院博士前期課程 システム情報工学研究科 (〒305-0821 茨城県つくば市天王台 1-1-1)

E-mail: s1820579@s.tsukuba.ac.jp

<sup>3</sup>正会員 筑波大学大学院准教授 システム情報工学研究科 (〒305-0821 茨城県つくば市天王台1-1-1)

E-mail: taniguchi@risk.tsukuba.ac.jp

近年、自動運転システムの開発が進み、その社会実装が間近に迫っている。本研究では、新交通モードが生活に与える影響について検討するため、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着目することとしたい。具体的には、朝日新聞を対象に、戦後における「子供と交通」についての新聞記事を抽出し、交通モードの社会的受容のプロセスを定性的に把握することを試みる。

**Key Words:** traffic, automobile, children, newspaper

## 1. はじめに

近年、自動運転システムの開発が進み、その社会実装が間近に迫っている。こうした新しい交通モードの受容は、我々の暮らしに、多大な影響を与え得ることが考えられる。新交通モードが人々の生活に与える影響について検討するため、本研究では、新聞記事を資料として、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時代以降である。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、人々の移動は、より簡便なものになった。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」(p.67)と

述べている<sup>1)</sup>。

日本の道を生涯に渡って歩き回り、庶民の言葉に耳を傾けてきた民俗学者、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、歩行族に対してはきわめて冷たい」(p.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批判している<sup>2)</sup>。日本人にとって、道は、そこに住む者の交流の場であり、祭りの場であったが、自動車の普及に伴い、他所者が車で通行するための場に変化したことを、宮本は指摘したのである。そして、これと同時に、子供のための場も失われたことを、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。そうした姿がいまも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)

このことについて、宇沢も次のように指摘している<sup>3)</sup>。

「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は多いであろう。(中略)街路がじつは公園の代替として、あるいは公園よりもはるかに望ましい子どもたちの遊びの場であったことを考えると、日本の都市はたとえ公園面積は少なくとも、子どもたちにとって望ましい構造をもっていたということができよう。」

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こうした指摘は、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<sup>3)</sup>。また、藤井<sup>4)</sup>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。

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非常に少ない。また、子供と交通の関わりについて部分的に書かれた文献<sup>5)</sup>は存在するものの、歴史変遷を追うものとなっていない。

そこで、中尾他<sup>7)</sup>は、新聞の閲覧を通じて、戦前における「子供と交通」の関わりの歴史変遷を描いている。そこでは、①そもそも子供は道路を遊び場としていたため、交通事故による死亡者の約半数が14歳以下の子供であったこと、②こうした現状を改善するために、1920年に公布された道路取締令によって、子供の一人歩き、路上遊戯が禁止され、それが現在の道路交通法にまで引き継がれていること、③子供の安全を確保するため、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たこと等が描かれている。

この中尾他<sup>7)</sup>の研究では、時代を戦前に設定していることから、本研究では、戦後に着目し、新聞を閲覧することを通じて、「子供と交通」の関わりの歴史変遷を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社会的受容のあり方や方向性を検討する上でも、過去の交通モードの受容が子供の生活に与えた影響について把握しておく必要があると考えられる。

## 2. 新聞検索

### (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、1945年から1975年と設定した。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閲覧することとした。

### (2) 検索結果

以上の条件によって検索した結果、910件の新聞記事がヒットした。910件の新聞記事の大部分が、「〇月〇日に幼児がトラックに轢かれた」といった交通事故の報道であるが、本研究では、こうした事故報道以外の記事に特に焦点を当てていくこととした。

## 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一部を5年区切りで紹介しながら、「子供と交通」の関わりの歴史変遷を把握していくこととする(以下、【 】の内は、記事タイトルとする)。

### (1) 1946年～1950年

戦前において、子供の交通事故が多く発生していたことが、中尾他<sup>7)</sup>の研究において指摘されているが、戦後においても、子供の交通事故は多く発生しており、朝日新聞の長期連載の一面コラムである天声人語において、子供の交通問題が取り上げられている。

【天声人語】(1948.8.18)では、アメリカに比べ、日本において子供の交通事故が多いことを取り上げている。そして、その理由として、日本の道路整備の遅れや自動車性能の悪さを指摘した上で、「子供たちが交通の社会的訓練を施されていないことが一番わるい」と論じている。

交通の社会的訓練が十分に施されていなかったことは、【列車妨害一日20件 こどものいたずらが多い】交通妨

害】(1949.6.28)からも読み取れる。

列車妨害は急激に増加し、二十六日は日曜日の故か東日本では一日二十件の妨害があつた、いずれも大した事故にはならなかったが子供のいたずらに対しては学校や父兄に協力を求めるほか適当な方法がないため当局もすっかり手をあげた形である

この頃、線路内での子供の交通事故も多く発生しており、道路や線路を遊び場としていたために、こうした交通妨害や交通事故が頻繁に起こっていたことが考えられる。

## (2) 1951年～1955年

依然として減ることのない子どもの交通事故の対策として、学校は、通学路を指定したり、交通整理を学童に行わせるなどの対策を行うようになっていく。また、警視庁は、交通安全週間や「交通事故即報」制度を設け、交通の社会的訓練を行っている。この「交通事故即報」について、【学童の交通事故防止「原因解説」の試み—警視庁】(1953.6.12)において以下のように説明されている。

事故の原因については車の直前直後横断が最も多く、次いで車道に飛び出すことや、路上遊びなどだが、学校側では無関心のところが多く、また交通法規にも暗いところから十分に予防対策を講じられない現状なので、この制度によって、事故の内容、原因、事故と交通法規との関係、その他参考事項などの解説を各署管内の幼稚園、小、中学校に配り、わかりやすい安全教育の一助にするのがねらい。

## (3) 1956年～1960年

1958年6月2日から7日間にわたって、朝日新聞では「統計から見た交通事故＝警視庁調べ」という連載が組まれ、そのうち第3回と第5回については、子供の交通事故について言及している。【(3)多い子どもの被害—統計から見た交通事故＝警視庁調べ】(1958.6.4)では、1957年の交通事故の死亡者の役4分の1の1886人が16歳未満の子供であることが報じられている。また、【(5)子供が事故にあふ場所—統計から見た交通事故＝警視庁調べ】(1958.6.6)では、1957年の東京都のデータから、幼児の一人歩きによる死亡事故が一番多く、次いで、車道への飛び出し、車の直前直後の横断、道路上での遊戯が挙げられている。

【道路を一日交通止め 子どもの遊び場に開放—交通・通信】(1958.9.8)では、道路を子供に開放する取り組みが行われたことが報じられている。これは、千代田区

の金山神社前の道路で日曜限定で行われたもので、町会が警察署の協力を得て、子供の遊び場を確保するために、道路から自動車を締め出し、子供用の遊具を道路に設置したのである。こうした道路を子供のために開放する計画は、戦前においても存在していたが、その時はおそらく実現しておらず、戦後においてはじめて実現したものと考えられる。

他にも、【学童に黄色いレーンコート—交通事故の防止に—東京都】(1960.4.5)では、黄色のレーンコートの推奨がなされるなど、子供の交通事故防止策の考案がなされてきていることが読み取れる。

こうした対策がなされた背景には、【世界最高？幼児・学童の輪禍—親の注意で防ごう—交通事故】(1960.4.30)で指摘されているように、子供の交通事故が日本において非常に多かったことが関係していると考えられる。

この時期に、道路交通取締法施行令の一部改正が行われ、「自動車は十三歳以下の学童、幼児の通行には徐行または一時停車すること、安全地帯のない電車停留所では一時停車すること、ドロをはねないよう停車または徐行することなどのほか、騒音防止のため警笛の吹鳴も制限」されるなど、子供や歩行者への配慮がなされるようになっていく（【子供が通ったら徐行—歩行者保護—さらに徹底—交通取締り改正—司法・警察】(1958.10.1)）。

また、1960年には、この道路交通取締法が道路交通法に改名され、さらに歩行者と子供の保護の強化がなされた（【(1)歩行者と子どもの保護強化—道交法はこう変わる】(1960.12.1)）。

交通のひんぱんな道路で幼児をひとり歩きさせたり、子どもを遊ばせてはいけない、との規定は旧法と同じだが、三千元以下の罰金が科料という罰則があったのを新法では除いた。この世にわが子を失うほど大きな罰はないからだ

## (4) 1961年～1965年

【みっちり安全教育—調布に子供の自動車教習所—交通安全の国民運動】(1962.1.14)では、子供の交通安全教育のために、調布市に「自動車交通教育センター」が開園したことが報じられている。

訓練用の豆自動車はゴーカートにおおいをつけたもので、エンジンは五十CC、安全を考えて幼稚園児用は五キロ、小、中学生用は十五キロのスピードしかでないようにつくってある

仙台においても、「こどもの交通安全センター」が開園し、交通の実地教育のための施設が作られた（【子供



に実地教育 交通安全センター作り 仙台\_\_交通事故対策】(1962.3.7)。

他にも「個交通安全教室」がデパートの屋上での開催（【デパート屋上に模擬道路や踏切 こどものための交通安全教室\_\_会・催し】(1962.4.30)），NHK テレビで『みんなで防ごう交通事故』が5日連続で放映（【みんなで防ごう交通事故 こどもの時間にキャンペーン NHKテレビ】(1962.4.23)）がなされている。

交通安全施設の整備もなされており，【この一年でかなり充実 学童や幼児対象の交通安全施設\_\_全国交通安全運動】(1963.10.28)では次のように報じている。

報告のあった三十三県のうち、十八県で二十四カ所に横断陸橋、二十カ所に通学専用道、十八カ所にガードレールがつくられ、大きな成果をあげている。

また、建設省も学童の安全のため横断歩道橋を増やす方針を立てている（【横断歩道橋などふやす 学童の安全のため\_\_建設省】(1963.11.25)）。

一方，【こどもの事故死 世界一 児童福祉週間 交通教育に力こぶ\_\_交通事故対策】(1962.4.5)では，日本の子供の事故死が世界一位であることが報じられている。

わが国のこども、とくに幼児の事故死亡率は世界でもズバ抜けて高い。国連世界保健機関の一九五六年までの五カ年間の統計によると、わが国の一歳から四歳までの幼児の事故死者は、人口十万人対して男九〇人、女六二人で、いずれも世界第一位。

##### (5) 1966年～1970年

【この子らはもう帰らない 路地で相次ぐ幼児の死 “遊び場”にも車が】(1966.5.13)では、墨田区の路地で子供が死亡する交通事故を受けて、次のように報じられている。

交通マヒの表通りを避けて路地にはいりこむ車はふえる一方。それなのに、十分な遊び場のないこどもたちは危険な路地で遊ぶほかない。たまりかねた町内会は“町の自衛”にたちあがり、母親たちを集めて、幼い子をどうしたら車から守れるか話しあうという

この当時、自動車の普及が急激に進み、それに伴い「表通り」が渋滞するようになり、抜け道として路地（裏通り）を自動車が通過することが多くなったのである。また、大型ダンプによる子供の交通事故が多く発生したことを受け、以下のような社説が書かれている（【歩道を、一日も早く\_\_社説】(1967.5.23)）。

道路は弱肉強食の場

一言にして言えば、人間の歩ける道がないことである。そのために交通事故死者のうち約三分の一が歩行者といった、世界にも例のない事態が起きているのである。車が人間の犠牲において傍若無人に走りまわっている。それもダンプをはじめとする大型車が。

(中略)

立派な道路がつくられ、砂利道が舗装される。とたんにその沿道の事故が頻発するのである。それは当然であろう。道路が整備された分だけ交通量が増え、車のスピードは増す。だがその道路に人間の歩ける道はつけられないのである。車道はたしかに立派になった。だが歩道はない。なんという片手落ちであろうか。

(中略)

歩道を、一日も早く歩道を。そしてその第一歩こそが、学童通学路の確保といえるのである。

1970年に交通事故による死亡者が過去最高の16765人にのぼることになるが、この頃から、交通対策の記事が増え、真剣に交通対策が考えられるようになってきたものと考えられる。実際に、参院予算委員会でも児童の通学道路の安全性について議論がなされている（【政府も総点検 総務長官が答える\_\_交通安全運動】(1967.5.25)）。

##### (6) 1971年～1975年

死亡者が過去最高を記録した1970年の翌年の記事では，【交通白書（四十六年度において実施すべき交通安全施策に関する計画） 死傷者は史上最高 老人子どもの被害多い】(1971.5.21)という記事が書かれている。これを受けて「秋の全国交通安全運動」では、「子どもと老人の事故防止」がテーマとなっている（【子どもと老人の事故防止に重点 秋の交通安全運動スタート\_\_交通安全運動】(1971.9.27)）。

また翌年（1972年）の「春の全国交通安全運動」では、「学童天国（スクール・ゾーン）の確立」がテーマに掲げられている（【学童天国 買物天国 天国ばやり\_\_春の交通安全運動】(1972.4.6)）。「学童天国」とは、「理想的には、学校周辺の半径五百メートル以内から車を完全にシャットアウトすることだが、現実には幅三・五メートル未満の道路を「歩行者専用道路」として終日車両通行止めにしたたり、主要道についても、歩道や路側帯などを整備、歩くこどもと車の分離を基本とした規制が中心になっている」ものである。また、学校周辺だけでなく、商店街周辺でも定時間自動車の通行禁止を行い、「買物天国」として道路を利用する交通安全運動が10日間行われたのである。

交通安全運動後の記事では、運動期間中における子供

の死亡事故が昨年同期とくらべ4分の1になっていることが報じられている（【“学童天国”（スクール・ゾーン）はテキ面 死亡昨年の1/4に減る】（1972.4.18））。

また、この年の夏休みには、「遊戯天国」が、都内1135か所の裏通りで開かれている（【「遊戯天国」で十分に遊べ 夏休みの都内 子どもたちに開放 裏通りなど千百カ所】（1972.7.18））。さらにこの年の「秋の交通安全運動」では、全国の小学校の6割をカバーする役一万六千カ所で「学童天国」が実施された（【一万六千カ所で学童天国を実施 きょうから交通安全運動\_\_交通安全運動】（1972.9.22））。

#### 4. まとめ

以上、本研究では、戦後における「子供と交通」の関わりを、新聞を閲覧することを通じて、定性的に把握することを試みた。

戦後においても、子供の交通事故が非常に多く、交通事故の死亡者の子供の割合が世界で一番高いことが報道されていることを確認した。また、子供の交通事故が多く発生した背景には、歩道や子供の遊び場の整備が不十分であったことが考えられる。この対策として、学童天国や遊戯天国、買物天国といった自動車を道路から締め出す対策が行われていたことを確認した。

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、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新聞検索を行う必要がある。第三に、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。

- 1) 宇沢弘文：自動車の社会的費用, 岩波新書, 1974.
- 2) 宮本常一：宮本常一著作集 18 旅と観光, 未来社, 1975.
- 3) 京都市：「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, 2010.  
<https://www.city.kyoto.lg.jp/tokei/cmsfiles/contents/0000056/56806/ri-fu.pdf>
- 4) 藤井聡：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, pp.275-285.
- 5) 京都市：京都の歴史 9 世界の京都, 株式会社学芸書林, 1976.
- 6) 総合研究開発機構編：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, 1987.
- 7) 中尾聡史・川嶋優旗・谷口綾子：明治から戦前における「子供と交通」に関する新聞報道分析, 第 59 回土木計画学研究発表会, 2019.

#### 参考文献

(Received July 1, 2009)  
(Accepted November 1, 2009)

### NEWSPAPER REPORT ABOUT “TRAFFIC AND CHILDREN” SINCE 1945

Satoshi NAKAO, Yuki KAWASHIMA and Ayako TANIGUCHI