

わが国における交通安全教育の史学的研究(1)

—戦前の経緯を中心として—

齊藤歎能* 岡本喜之** 詫間晋平***

人間が存在するところには必ず危険が存在する。いかに安全な生活を営むべきかは時代の如何を問わず人々の重大な関心事である。今日、急激なモータリゼーションや交通事故の社会問題化もあって、学校教育の中でも交通安全教育がさかに行なわれるようになった。しかし、その基本となるべき理念が十分に確立されているとはいえない。それを確立する一助とすべく、わが国の古代から現代に至る特徴的の文献を取り上げ、各時代の安全および交通安全への取組みと思想を概観した。

A Historical Study on Traffic Safety Education in Japan (1)

—mainly during the pre-world war II period—

Kiyoshi SAITO* Yoshiyuki OKAMOTO** Simpei TAKUMA***

Danger exists where man exists, therefore, safety in life has always been the primary concern throughout human history. Along with a rapid growth of motorization traffic accidents have become a social problem. This has activated a traffic safety education program at schools, but it can be hardly said that the basic concept and philosophy of traffic safety education is firmly established. A survey of concepts and approaches taken in the past eras with respect to safety and traffic safety education referring to documents ranging from ancient times to the present will help us in developing the guiding concepts and ideas.

1. はじめに

人間にとって健康と安全は誰もが希求しているものである。しかし、人類の発生とともに疾病と危険が存在しており、原始人たちは本能的に病気や危険の苦しみから逃れようとして、きわめて幼稚ではあったにせよ、何らかの形で医療や安全対策を立てて安全確保を行なってきた。このように、人類が存在するところには必ず危険があり、安全な生活をいかに営むべきかが大きな問題となっていたものと思われる。やがて、人類の知能が進み、文化が進むにつれ、いままでの危険や事故災害の経験を基にして、素朴ではあったが、より発展的な安全対策が立てられるようになった。

このような経過を経て、わが国で、安全教育が本格的に学校教育の教育目標にされるようになったの

は、昭和33年、文部省告示の学習指導要領によってである。****

ここで安全教育は保健体育、技術・家庭科、特設「道徳」、学校行事等において行なうべきものとされている。このように、学校教育に安全教育がとり入れられるようになったのは、ひとつには、急激なモータリゼーションによって児童生徒および幼児の死亡や負傷者数が急増して、大きな社会問題となってきたためである。従って、わが国の戦後の安全教育は、「交通」安全教育の比重がとりわけ大きなものであり、この本格的な交通安全教育の歴史は、極端に言えば、わずかこの20年ほどのものである。

わが国の交通安全教育は交通事故の急増に対処することに追われて、訓練や技術が先行しており、交通安全教育の理念が十分でなく、まだ教育の中においても模索の段階といえよう。

交通安全教育が交通安全訓練でとどまらないためにも、わが国に適した交通安全教育の理念のための哲学をたてることが大切である。交通安全教育が真に「教育」として機能するためには、教育理念(教

**** 但し、文部省監修の雑誌「初等教育資料」昭和30年10月号にすでに安全のための計画と指導が特集されている。

* 横浜国立大学助教授(安全教育学)

Associate Professor, The National Univ. of Yokohama

** 東京大学大学院博士課程(健康教育学)

Graduate Student, Univ. of Tokyo

*** 国立特殊教育総合研究所教育工学研究室長(教育工学)

Section Chief, Department of Educational Technology,
The National Institute of Special Education

育哲学)→教育目標((教育のねらい)→カリキュラム→教授法(教授技術)→評価・実践¹⁾というプロセスが必要であるが、現在の交通安全教育ではやむをえないことながら、とかくこの最後の実践(訓練)だけが急がれているようである。

教育理念は外国からの借り物では定着するものではなく、その国の伝統文化に深く根ざしたものでなければならない。「戦後の日本人は戦前の日本人から完全に離脱したように見えながら、実はそうではない²⁾」といわれるように、戦前を知ることが教育の理念をたてる第1歩として必要である。

本稿では、わが国の交通安全教育を史学的側面から、戦前の経緯を中心として検討した結果について報告をする。

2. わが国の安全観に関与した主な思想

2-1 古代思想

『魏志倭人伝』に、「断髪文身、もって蚊竜の害を避く」、「文身してもって大魚、水禽を厭う」とあり、古代人が身の安全のために文身をしていたことがわかる。

わが国の古代社会は、健康者中心の社会で、一部には比較的長寿も多く、生命の力強さを謳歌する、明るい健康観をもった社会であったようである。『後漢書』に、「多くは寿考、百歳にいたるもの甚だ多し」とあり、また、長生の仙薬を求めたといわれる徐福の墓と称するものが、現に和歌山県新宮市にあることから、わが国の古代社会では長寿者が多かったことが推察される。生命の力強さを謳ったものとしては、イザナギノ命とイザナミノ命の黄泉の国を舞台とした物語がある。これは「死の力よりも生の力の方が優越であることを、力強く説いたもの³⁾」といわれる。

わが国の古代社会が健康者中心の社会であったことは、生命力の弱い者が幼い時期に自然淘汰されたことと、不具者などを除いたためである。古事記には、不具として生まれた蛭子と淡島とは流し捨てた、としている。この強者(健康者)中心の思想は、明治に至るまで続いていたといえよう。米国の宣教師・医師で、「ヘボン式ローマ字」にその名をとどめているHepburn, J. C. は、「(日本に)奇形児は見当たらなかった。というのは、こういう子どもは生存を許されなかったからである⁴⁾」と記している。

古代人たちは、「保加比々斗が寿詞をとなえた⁵⁾」とあることから、また、古代人が好んだ玉は、長寿・

健康・美容を言寿ぐシンボルであったらしい⁶⁾ということからして、彼らの長寿希求と健康願望は積極的なものであったと思われる。この傾向は、わが国の伝説にもみられ、有名な浦島伝説の玉手箱も、「長生不老の呪力を籠めたるもの」とされている。

わが国の古代思想は、神話や伝説という形で、また古事記、日本書紀等の記述を正しい歴史として教科書に採用し教え込もうとした明治以降の政府の方針によって、更に明治以来の神道の国教化によって、大きな影響を与えてきている。古代思想は、健康についての楽観主義と強者中心思想を育てる源泉になっているように思われる。わが国が世界に冠たる公害国になったのも、交通事故による死亡や傷害の異常な増加という大きな犠牲を払いながら自動車産業が急速に発展したことも、この古代思想に根ざす強者中心思想と楽観的健康・安全観が現代にも生きているためではないかと思われる。また、強者中心の思想は集団の安全を確保し、他からの危険を回避するためのポテンシャルを上げる大きな要素ともなっていたようである。

2-2 仏教

仏教の伝来によって、一方的な強者中心の思想は抑えられるようになったが、厭世観に支配されるようになってしまった。仏教はSchopenhauerの哲学に似て、厭世観が特色であって、すべてを運命として甘受しようとする傾向がある。ここからは積極的な安全思想は育ちにくいといえよう。現世の苦を素直に受け入れ、来世にこそ安楽を求めようとする姿勢からは、現実の社会の安全を高めようとする思想は生じにくいといえる。

釈尊の言葉に最も近いものといわれる“Suttanīpāṭi”には、「人間のこの身体は不浄で、悪臭を放ち」としている。また、『維摩経』では、「この肉体は、いかにも無常であり、いかにも堅くなり、たよりにならず、弱々しく、からっぽで、破滅するものであり、……賢い人はそれをたよりにすべきではない」としている。このような肉体蔑視の思想からは、積極的に身体を守るといふ安全の思想は生まれにくいものである。

仏教は、わが国に精神を主とし肉体を従とする、精神優位の考え方をひろめた。肉体の安全や安楽を求めることが軽視され、むしろ、断食苦行のように肉体に苦痛を与え、それに克つことが精神を高揚させ、魂を浄化させるものであるとするような考えからは、身体安全の思想は育ちにくいものであると

いえよう。

2-3 儒教

江戸幕府は、それまでの歴代の幕府が行なってきた武断主義を改め、文治主義を行なった。そのための思想的よりどころとして、儒学、その中でも特に朱子学を採用した。朱子学は、訓話の学でなく、実践を重んじる道徳の学である。朱子学は、「道徳思想としてみると、自省による厳格な自己統御を要請する精神主義の面と、道徳の鼓吹によって社会秩序の確立を期待する理想主義的な社会観とが表裏をなしている点に特色がある⁸⁾とされている。わが国では、交通安全のような国家的・社会的実践を要するものが、とかく個人的な道徳問題に還元されたり、交通安全の基本が、個人的な交通道徳とみなされやすい。交通安全推進のキャンペーンが交通道徳高揚のような精神主義的な方向をとりやすいのは、自己統御と道徳高揚によって社会秩序(交通安全)を確立するという朱子学的発想のパターンが潜在しているためではないかと思われる。江戸時代は、世界に類をみない長い徳川幕府という世襲的政権の支配が続き、また徹底的な鎖国政策がとられたため、かえって、わが国の固有の文化や思想が完成した時期といえよう。そのため、明治維新という革命を経ても、江戸時代の思想の中核をなしていた儒教は根強く生き続け、現代にまで影響を及ぼしている。

儒教の儒とは「要するにあごひげのある老人の意⁹⁾と解されており、したがって、儒教とは、老人の教えということになる。このことから考えると、儒教は老人サイドの教えであって、保守的・消極的色彩が強く、概して、為政者にとって都合のよい保守的思想・体制維持の教えであるといえる。儒教は老人の側の教えであるから、当然、孝が強調される。

『孝経』は、孝謙天皇の天平宝字元年(757年)の詔に、「よろしく天下に令して、家ごとに『孝経』一本を蔵せしむべし」とあり、古くから必読の書であった。この中の「身体髪膚これを父母にうく、敢えて毀傷せざるは孝のはじまりなり」は、明治以降の教科書にもしばしば登場し、日本人の身体観の中心となった思想である。身体を損なわないのは、孝のためということになる。

朱子学の流れを汲む水戸学は、『弘道館記』に、「忠孝二无¹⁰⁾く」とあるように、忠孝一体の思想を打ち出したが、水戸学の影響を受けた吉田松陰は、『士規七則』で、「忠孝一致、是れ吾が万国に尊き所以なり」としている。松陰が明治維新に活躍した伊藤博文ら

に強い思想的影響を与えたことから、この「忠孝一致」は明治の中心思想となり、身体を大事にすることは孝であると同時に忠であり、陛下の赤子である国民の義務ということとなったといえる。これは戦前の日本人の身体保全の思想的よりどころをなすものであり、自他の安全を確保するためには道徳的要因が大きくなりどころとなったものと考えることができる。

2-4 欧米思想

佐久間象山は、「東洋道徳、西洋芸術(=技術)」を唱えたが、これは明治期の「和魂洋才」の源をなすものであろう。象山のこのような西洋文化受け入れの仕方は、近代日本の西洋文化受容の定型的パターンとなっている。外国から技術は入れるが、その技術を生んだ精神は受け入れないということで、「西洋技術」を「東洋道徳」でコントロールできないままに、混乱を大きくしてきているようである。内村鑑三は、キリスト教徒の立場から、「日本国の大困難、其最大困難とは何でありますか、私は明白に申します。それは日本人が基督教を採用せずして基督教的文明を採用した事であります。是れが我国今日の凡ての困難の根本であります。……日本人の医学なる者は如何なる者でありますか、是れは重もに病人を医して金を作る術ではありません乎¹¹⁾として、日本人の外国文化受容の仕方が技術面だけに片寄っていることを非難している。和魂洋才は、欧米文化に対する劣等感を補償するものとしてできた一種の防衛規制と思われる。

幕末から明治初期にかけて、欧米文化は主として医学を介して入ってきた。これは、幕府が医学にかぎって蘭学を許したためでもある。このことは、蘭学という言葉がオランダ医学の代名詞のようであったことからわかる。当時、欧米文化を身につけた人たちは、医学的教養を豊かにもっている場合が多い。例えば、福沢諭吉は緒方洪庵の適々齋塾で医書を通して欧米文化に接し、大隈重信も医書を研究している。このように、明治初期は、西洋医学の教養を十分に身につけた人たちが指導的立場につき、また、明治政府に招かれた外国人たちの中にも、医師であった者が多かったこともあって、当時は政府の施策にも次々と保健衛生重視の方針が打ち出されている。しかし、次第に欧化主義が批判され、かわって、儒教的皇国観や国粹主義が台頭してくると、西欧の合理主義に立脚した科学的保健衛生思想は、急速に退潮していった。もし明治初期の保健衛生重視

の方針が萎えることがなかったら、今日の公害も、交通事故もよほど形相を異にしていたのではないかと思われる。日本人は、一時的には欧米の文物の圧倒的な華やかさに驚き、これを追い求めるが、やがて日本のなものよきに戻ろうとすることが多くみられる。「西洋芸術」から生まれた自動車を「東洋道徳」でどのように制御するかが、今後の課題となるであろう。

欧米思想は、わが国の児童観にも大きな影響を与えてきている。わが国には、子どもを穢れたものとみる火産神話があって、穢れということは危険と隣り合わせとされ、そこから子どもを危険視する思想が生じた。後に家中心の思想と一緒にあって、甘い育児という型ができたようである。明治10年来日したMorse, E.S.は、「Japan, day by day」で、日本は子ども天国であるとしている。Benedict, R. E.も、わが国はU字型社会で、老人と子どもに甘い社会だとしている。わが国では、家庭内に子ども本位呼称法が広くみられるのも、子どもに甘いためであろう。わが国では、子どもに甘いためと家中心の思想から、欧米のように、大人たちが連帯して次代のよき市民を育てるという児童観は乏しいようである。

日米のしつけを比較してみても、「日本は甘いしつけ・感情的一体化によるしつけ（人への忠誠・いいきかせ、またはどなり）、アメリカは厳格なしつけ・契約的なしつけ（ルールへの忠誠、賞と罰¹²⁾）とされているが、この日米の差もかなり変わってきている。特に、第2次大戦後は、わが国の家庭が急速に欧米化し、家中心から夫婦中心となり、核家族化してきていることから、現在は戦前の児童観と欧米的な児童観が入りまじっているようである。この児童観の混同が、安全教育をすすめるとき、ひとつの障壁になっていると思われる。

3. 明治以降戦前(昭和20年)までの安全観

3-1 明治期

文明開化の玄関口、横浜は明治7年頃すでに交通事故が大きな社会問題となっていた。そのことは、次の布達によって知ることができる。

童児の遊戯につき注意のこと

童児ノ紙鳶ヲ掲ケ羽根ヲ搗キ独樂ヲ舞ス等ノ遊戯ヲ禁スルニハ非スト雖モ当港ノ如キハ内外人民輻湊ノ地ニシテ車馬織ルカ如クニ往来シ市街ノ混雑尤甚シク此故ニ老稚ノ者共或ハ車輪ニ触レ或ハ馬蹄ニカカリ怪我ナス者鮮シトセス……親々ニ

於テ油断ナク教諭致候様組々無洩区戸長共ヨリ示聞スヘク比段令告諭候事

明治七年二月五日

神奈川県令 中嶋信行

老人や子どもが、車馬のため怪我をするから、保護者がよく注意するように、区长や戸長はもれなく伝えることとなっている。事故防止はもっぱら親の責任とする態度であって、県側の事故防止上の施策には全くふれていない。この布達に似たものが、この前年、静岡県でも出されている。明治初期は、徳川方の人材を豊富に抱えていた静岡県が、いろいろな面で優れた施策をしているが、次の布告は、子どもの遊びによる事故について注意したものである。

六年二月中布告左ノ如シ

従来子供遊ヒ品々有之中ニハ怪我等可致モ難計遊事モ有之或ニ相聞候万一戯ノ為ニ生命ニ係リ候様ノ事有之候テハ以ノ外ノ事ニ候条大区長ヲ始メ能々注意致シ父兄共ヘモ篤ク申聞候様有之度此段相達候事

明治六年二月

子どもの種々の遊びの中には怪我をしやすなものもあり、またあぶない遊びもあるから、生命にかかわることのないよう、大区長などからよく注意するように、また保護者にもよくいっておくように、としている。これは子どもの遊びによる事故防止につき出された布達の最初のものと思われる。

これらの布達と似た内容のものが、当時の教科書にも現われている。明治6年6月、東京師範学校刊行、文部省正定『小学生心得』では、「途中ニテ遊ビ無用ノ場所ニ立ツ可カラズ無益ノ物ヲ見ル可カラズ疾ク走ル可カラズ若シ馬車等ニ逢フコトアラバ早ク傍ニ避ケテ馬車等ノ妨ニナラズ自身モ怪我ナキ様ニス可シ」としている。これは、おそらく教科書（心得）に現われた交通安全教育に関する最初のものであり、児童に対しては「可カラズ」という強い態度での教育がなされていたことがわかる。したがってこの時代の安全観は児童の発達やその特性を無視した、教師中心的な安全教育であり、消極的な対策でしかなかった。明治10年、東京府が刊行した『学校読本小学生徒心得』は、文部省の『小学生心得』を模したものであろうが、登下校時の行動として、「学校に往返する途中に於遊ビ戯るべからず若馬車等に行逢うときは其通リ過るを待ち決して其前を馳過ぐべからず」としている。「馬車等ノ妨ニナラズ」や「(馬

車等の) 通り過るを待ち」とあるが、これは馬車優先の思想であり、人命尊重の点からかなりかけはなれていたことがわかる。

明治32年10月28日、富山房発行の平出鏗二郎の『東京風俗志』上の巻に、「欧洲に遊びし者、竜動、巴里の繁盛を説くに及びて、屢々路上の往来織るが如きを以てこれを徴し、延いて我帝都の遂に及ばざるを説くものあり」とあって、当時は交通錯綜こそ文明の証とする考えがあったようである。パリなどのように交通を盛んにすることが当時の人たちの願ひであったように思われる。

明治には、それまでの駕籠にかわって馬車が登場し、明治5年には、浅草雷門と新橋の間を乗合馬車が通っている。次いで、明治15年には、東京馬車鉄道会社がレールの上を走る鉄道馬車を新橋と日本橋の間で走らせている。わが国では、乗馬は古くから行なわれていたが、馬車は明治になってからである。幕末に海外渡航した一幕臣が初めて馬車を見て、「馬車とは車を馬に曳かすもの、車の上に数人を乗せ、或は荷物を積み、大車は三四馬を用いて曳かしむ」(『明治事物起源』)と珍しがっているほどである。

欧米とわが国の馬車の歴史の長短が、そのまま車社会の歴史の差になっていると思われる。ヨーロッパ文明では馬車は古くから使われていた。古代ギリシャ・オリンピアの祭典では戦車競争(chariot race)が花形で、これは2頭立の馬車¹³⁾である。車のエンジンを馬力(horse-power)という単位で表すのも馬車の名残りである。いちばん最初の自動車は、馬車にそのまま機関をつけたものであって「馬なし馬車」(horseless carriage)と呼ばれたほどである。このように欧米においては馬車の利用期間が長かっただけに、その間に車社会に対する物的・心的準備がかなりできていたようである。万延元年(1860年)、渡米使節の一員としてフィラデルフィアを訪れた玉虫左太夫は、「街道ハ縦横整正碁局ノ如シ。遍ク碑石ヲ敷キ歩行道・車馬道ト分ツ。左右市舗ノ前ヲ歩行道トシ、中ヲ馬車道トシ、其限隔楓樹ヲ植ユ、……常ニ車馬絡繹寸時モ絶ヘズ」(『航米日録』巻四)とし、ニューヨークの描写でも、「街道南北十一里、東西ニ河ノ間三里許ニシテ整正碁局ノ如シ。遍ク碑石ヲ敷キ、中間ニ二条或三条ニ道ヲ分ツ。中道ヲ以テ車馬道トシテ人ノ往行ヲ許サズ。而シテ其幅大低十六間余ナリ」(『航米日録』巻五)としている。道路が整然とし、人道と車道が画然としていることにしきりに感心している。

これに対して、馬車の伝統のないわが国は、道路整備で大幅の遅れをとっている。明治30年代になっても、首都東京の道が、「その紛錯せること阿弥陀割の比にあらず……人馬絡繹して、道さながら悪く」というような有様であり、車社会にとって安全を確保する上から最も重要である環境の整備の立ち遅れをみることができる。このことは、モータリゼーションによって自動車が増加してから、国は緊急の問題として道路整備をとり上げたが、現在でも自動車道路の整備は十分でなく、この道路整備の立ち遅れが現在の事故災害との関連に大きく結びついている。

馬車に次いで、明治期に入ってきたのが自転車である。「明治十七八年の頃、外神田秋葉原にて、三輪車を貸すものありしかば、戯れに乗りしものあり。当時は其構造甚粗悪にして、車輪にも環銀を嵌めたり。斯くの如くにしてまた盛に行はるることなりしに、三四年前より自転車(二輪車)大に行はれ、勤め人の日通ひにも、商売人の用向にも、これを駆って駛するに至り、従うて外邦より輸入すること夥しく、其製作も精巧にして、車輪も護謨を以て造り、今日にては一つの流行物となりて、貸自転車さえ出来て、小僧も職人も、面白半分にこれを楽しめば、自転車狂の称あるに至れり」(『東京風俗志』中の巻)とあり、自転車は明治30年頃より流行したようである。しかし、次の石橋湛山の回想によると、自転車の流行は明治40年頃のものである。「私が懸念にしていた日本橋辺のある大きな問屋の主人が大正七八年ごろ何かの折に話していたことがある。その主人のいうのに、今日は店の小僧が使いに出るのに自転車に乗って行かなかつたら、この忙しいのに何をぐずぐずしているとしかられるが、明治時代には、それとは逆に自転車は主人用で、もし小僧が乗り出しでもしたら、飛んでもないやつだと大目玉を食った。しかしそれでも彼らは乗りたがって困るので主人が帰るとその自転車をすっかりそうじさせ、主人の座敷の廊下の天井につるしておいたものである。もっとも私が早稲田大学を卒業する明治四十年ごろには、自転車もかなりふえてきたらしく、学生で自転車に乗る者も少なくなかったように記憶する」(『湛山回想』)としている。

わが国では、明治16年に国産第1号の自転車が登場し、20年代には安全車を輸入し、国内生産を始められるようになった¹⁴⁾といわれるので、自転車は僅かに10~15年ほどで普及したようである。明治36年発行の小杉天外の『魔風恋風』の扉絵に、日本女子

大生と思われる女子学生が自転車に乗っている姿が描かれている。当時は女性が自転車に乗ることはハイカラで珍しいものであった。日本女子大学に明治36年入学した平塚らいてうは、女子大で自転車に乗ることが運動として奨励されていたとして、次のように回想している。「運動会の呼物は、なんといっても自転車乗りで、列になったり、分かれたりして行進したり、自転車を走らせながら、紅白の球ひろいのゲームをやります。女が自転車に乗るのはまだ珍しいところでしたが、女子大では、よい運動の一種として奨励されていて、練習用の自転車が十台あまり備えつけてありました。和服に揃いの色の袴をはいた女学生が、広い運動場を隊をつくって自転車を走らせる姿は、参観人の喝采を大いに博したものでした」(『元始、女性は太陽であった』上巻)としている。和服・袴で自転車に乗り、自転車を走らせながら球ひろいをしたりする行動をみると、安全に関する配慮はほとんどなされていなかったようである。当時は自転車の保有台数などの点からみて、自転車による怪我や交通事故があまり問題にならなかったようである。

自動車が初めてわが国に入ったのは明治32年で、1米国人が横浜に3輪電気自動車を持ち込んでいる。次いで翌33年にサンフランシスコ日本人会から皇太子成婚祝いに4輪電気自動車が献上されている。明治期の自動車台数の伸びは少なく、明治44年になっても、登録自動車数は僅かに385台にすぎない。明治時代においては、自動車は交通事故の主役になるだけの機能や保有台数はなかった。したがって、明治時代の交通安全は、もっぱら馬車に対するものであり、後には自転車が徐々に安全に関して注目されるようになった。

3-2 大正期

1910年代に流れ作業による自動車の大量生産が米国で始まり、わが国の自動車輸入台数も増加してきた。そして、大正元年には、東京にタクシーが現れ、8年には東京市街自動車株式会社が市内乗合自動車営業を開始している。登録自動車台数でみると、大正元年には575台にすぎなかったものが、大正14年には29164台と、14年間で約50倍にもなっている。この時代になって、はじめて自動車が交通安全のための対象となってきたわけである。

大正期は、軽工業を中心とするわが国の資本主義の最盛期にあたり、外国から社会主義思想も入って、労資の対立が激化してきている。また、大正デモク

ラシーという言葉に象徴されるように、国民の社会的関心の高まった時期である。このような社会的背景は、政府の保健・安全に関する指導方針にも、微妙な影響を与えている。これまで、政府は、保健・安全に関することを、もっぱら個人の責任とし、個人の努力によって解決するものとしてきた。わが国には、伝統的に養生という個人中心的保健思想があったので、保健・安全に関することを個人的努力によって行なうという方針は、かなり国民に受け入れられやすいものであった。例えば、明治43年発行の『尋常小学修身書』(第2期国定教科書)には、「衛生」として、「伝染病の流行するは、人人の衛生に関する注意の足らざるより起ること多し」とし、伝染病の流行を、もっぱら個人の責任としている。これが、大正期になると、「伝染病については、国家も取締をしてくれども、人々が公衆のためを思い、自分々々で気をつけなければ、とても十分に其の流行を防ぐことは出来ません」(『尋常小学修身書』第3期国定教科書、大正7年2月発行)のように、「国家も取締をしてくれども」と国側の努力を示し、「人々が公衆のためを思い」と公德心に訴え、協力を求めるという姿勢になっている。これも社会的背景と国民の社会的覚醒を意識したためではないかと思われる。保健・安全に関することを、まず国側が安全管理的な面での努力を示すとともに、国民のひとりひとりが安全を確保するために、各個人が安全に関する意識の高揚をはかることが重要であるとしている。このことは安全については何の知識をもたない当時の人々へ安全の基礎を指導し、協力を求めて、安全を高めようとする意図があるものと思われる。

大正も末になると、わが国の資本主義は爛熟期に達し、資本の「エゴ」がむきだしになって、労働者は徹底的にこき使われた。このような有様は、特にわが国の当時の花形産業であった繊維工業に顕著であった。繊維工場で働く女工を観察し大正14年7月に出版された『女工哀史』は、細井和喜蔵という無名の一労働者の体験記録兼調査書であるが、この中に、市街で自動車などにおびえる女工の描写がある。「女工達は総じて外へ出たとき常にびくびくもので道を歩く。背ろからやって来る俵にも、横に現はれた自転車にも、一定の軌道をしか走る事の無い電車にも、はらはらし乍ら進行せねばならなかった。それ若し自動車の警笛が鳴り、オートバイの爆音が聞へでもしやうものなら、惣ちまごついて了って意

識の平衡を失う。で、俵夫に奴鳴り散らされたり、向ふから来る自転車か、よける方へとよけて遂には衝突するやうな不体裁を屢々演ずるのである。または交通整理器のストップが向いてゐるときに駆け出して、お巡査さんに叱られる」とし、「こんな具合で、道を歩くことさえも惧れねばならんのが虐げられた者のいじけきった心理なのだ」としている。弱者が道路でおろおろする姿が描かれているが、今日の交通状況の難形をここにみるようである。

大正末の道路は、もうかなり危険な状態であつたものと思われる。女工は虐げられ、いじけきっているので、市街に出てもおどおどするとされているが、子どものときから、交通混雑の所で生活すると、交通安全のために神経をすり減らしてしまつてダメになってしまうという含蓄に富む意見がある。

明治42年に発行された、石川天崖の『東京学』では、子どもが交通安全のために神経をすり減らして、神経過敏になってしまうとして、「東京では小供の時から既に田舎の小供よりも精神力を余計に使用するのである。一寸路に出て遊んで居るとしても、田舎では終日十人か二十人の人が通る道であるから、何等の余念もなく路傍の草を摘み或は手飼ひの犬に戯れて、悠々として其の一日を過すことが出来るのである。然るに東京の小供はどうであるか、門を出れば人の往来夥しきのみならず、電車馬車其の他各種のものが縦横無尽にはせ廻るので、其の間に於て寸時の注意も怠ることは出来ない、若しも一方に心を向けて居たならば、或は電車に轢かれ或は馬車にふまれ、或は路傍の溝に突倒されるのである。夫故に東京の小供は何十倍と云う注意力を費さなければならぬのである、之れは一方に於ては注意力の練習となるが、それが余り極端であつて、夫だけ人間の精力を消耗すると共に神経過敏に陥らしめるのである。一寸学校へ通ふにも田舎の小供が学校に通ふのは、田圃の間を悠々閑々として一人安全に往く事が出来る、東京の小供が学校へ通うには最初は附添又は送り迎えを要する、稍長じても其の危険と云うものは数々あるので、父兄は朝出る時に呉々も注意を与へる、或る場合には甲の学校へ通はせたいけれども、其処へは電車通りを通らなければならぬ、夫が危険さに嫌々ながらも乙の不完全な学校に通学させねばならぬと云ふような事があるのである。斯る次第であるから東京に於て長い長い生活をするに云ふ事は、其の結果は種族の消滅を来すと云う事になるのである」としている。

いまから70年ほど前の明治の末に、このような今日の問題が提起されているが、急激に新しい文明を諸外国から導入することに精一杯であつて、安全管理や安全教育まで十分な指導ができないためであり、この時期においては、自動車は少なかったが、電車や馬車が子どもを脅かしていることがよく表れている。子どもが交通安全にあまりにも神経を消耗すると、ダメになると指摘しているが、今日でも交通安全というと、とかく、子どもを如何にして現実の交通状況に適應させるか、という発想になりやすく、子どもの生活が守られるためには、交通状況はどうあるべきか、という逆の発想が殆どないようである。子どもが交通安全のために神経をすり減らすマイナスにはあまり考えが及ばないようである。交通安全教育は、今後、子どものために車社会はどうあるべきかという方向で、もっと提言できるようにしなければならないと思われる。

わが国の自動車道路環境が悪いことは周知の通りである。これは急速な車社会の出現に道路整備が追いつかないためであり、そのために交通事故の多発を招いているが、特に東京の場合は、江戸城への道を迷路のようにして容易に城へ攻め入れないようにしていたため、その名残りで、明治30年代になつても「通衢^{とがかり}も、必ずしも正直ならず、迂回して北し、西し、或は東し、南す。されば都人は常に東西を以て指さず、左右を以て弁せり」(『東京風俗志』上の巻)というような有様である。大正9年4月1日にやっと「道路法」が施行されているのである。

大正12年の関東大震災と今次の大戦は、東京の道を整然とさせる絶好の機会であつたが、いずれも好機を逸している。特に震災のときは、時の実力者であり医師でもあつた後藤新平が内相兼帝都復興院総裁として東京市復興計画を立案し、壮大な道路プランを示しているが、実力者を以つてしても、僅かに「昭和通り」だけが実行できただけである。しかもこの通りは、当時は広すぎると評判が悪かつたといわれる。わが国の道路についての意識の低さは、諸外国と比較して市民に社会的連帯意識が乏しく、家族単位、近隣単位というような小集団にかたまりやすいためと、馬車の歴史が殆どないことが主な原因となっている。多くの市民が自家用車をもつようになって、道路環境の悪さを「自分のこと」として意識するようになるまで、道路改善の市民的要求が高まらず、このことが現在の交通事故との関連を深くしていることがうかがわれる。

3-3 昭和期(戦前)

わが国が自動車の本格的な生産態勢に入ったのは、昭和になってからであり、主として軍事上の必要からであった。このため、乗用者よりも軍用トラックが主として生産されていた。わが国で乗用車を中心とする自動車産業の爆発的な発展が始まったのは昭和32年頃からである。つまり、わが国の本格的な車社会の出現は、近々この20年ほどのことにすぎないのである。いまこれを自動車台数でみると昭和15年

で、206,567台、それが昭和39年では4,193,435台となって、この間に約20倍の増加がみられたことになる。交通事故を¹⁶⁾みると、戦前は昭和7年が最も多く71,221件であり、このうち、死者は2,801人、傷者は49,259人で人口10万あたりで、死者4.2人、負傷者74.8人である。これに対して交通事故死傷者数が最も多かった昭和45年は、死者16,765人、負傷者981,096人であり、また昭和51年の場合をみると、死者9,734人、負傷者613,957人となっており、自動車台数の伸びに比較して死者や傷者がふえていないのは、交通安全対策や救急医療の進歩などによるためであろう。この数字をみても交通戦争といわれる現象が戦後のものであることがわかる。

しかし、昭和初期に戦後の交通安全のための施策となったものの芽が出はじめている。昭和元年には、この頃は「円タク」が流行してきているが、警察令「交通取締規則」が制定され、自動車に物件を手にして乗ることを禁止する(東京)となっている。昭和5年には、交通自動整理信号機が米国から到着している。昭和7年には、愛知県で初の交通安全運動が実施されている。昭和10年には、警視庁通達で「交通事故の示談斡旋方に関する件」と「自動車運転者の交通事故報告に関する件」が制定され、この頃、自動車による交通事故が社会の注目をひくようになっていく。昭和11年には、警視庁に救急自動車を設置されているし、また白バイもこの年に発足している。昭和12年には、警視庁京橋署が小学児童の交通訓練を実施している。これは警察による小学生に対する交通安全教育の嚆矢であろう。昭和15年には、警視庁の音頭取りで交通道德週間が行なわれている。

このように戦前における交通は自動車の増加によって、安全を確保するための諸施策が立てられるようになり、国民の安全意識を高揚させるために、いろいろな運動が展開されるようになり、交通安全の必要性が認識されるようになってきた。

4. まとめ

わが国の交通は、人、牛、馬、自転車、自動車など古代から戦前までに長期的な歴史の変化を経てきたが、大正の時代に入って外国から自動車が輸入されるようになってから急激に自動車の発展がみられるようになり、昭和の時代に入って交通安全の問題が徐々にではあるが、その考え方も、単なる親の保護から、学校や地域社会全体による、児童・生徒への組織的で計画的な教育を通して、生命の尊重と社会の福祉をめざした交通安全教育への接近がみられる。

以上 特徴的な文献を取り上げて、各時代の安全および交通安全への取り組み方と考え方について概括したが、その展開の流れは、いわゆる人口増加の曲線と似て、近年に至って指数函数的に近代化が進行していることがわかる。

この意味で、第2次大戦後の昭和期の交通安全観の発展について、特に大きな意味が内包されている点が示唆される。(史学的研究(2))において、この戦後の問題を概説する予定)

参考文献

- 1) Will goose, C.E.: Health education in the elementary school, 4th ed., W.B.Saunders CO., p.116, 1974.
- 2) 稲富栄次郎: 戦前及び戦後における日本人(『教育哲学研究』27号, p.26), 1973.
- 3) 津田左右吉: 日本古典の研究・上, p.405, 岩波書店, 昭和47年.
- 4) Griffis, W.E.: Hepburn of Japan and his wife and help-mates, p.83, 1913.
- 5) 京都大学国文研編: 諸本集成倭名類聚抄本文編, p.60, 臨川書店, 1968.
- 6) 吉田敦彦: キリシャ神話と日本神話, p.147, みすず書房, 1974.
- 7) 高木敏雄: 人身御供論, p.204, 宝文館, 昭和48年.
- 8) 家永三郎ほか: 岩波小辞典 日本史, p.89, 1957.
- 9) 宇野精一: 講座 東洋思想 第2巻 中国思想 I, p.5, 東京大学出版会, 1967.
- 10) 鹿野政直編: 幕末思想集, p.142, 筑摩書房, 1973.
- 11) 内田芳明編: 内村鑑三集, p.p.235~238, 筑摩書房, 1975.
- 12) 増田光吉: アメリカの家族・日本の家族, 日本放送出版協会, 1969.
- 13) Bull, N.J.: Drivers (The way of wisdom series, Book 4), Longman, p.4, 1973.
- 14) 荻原武夫: 自転車(相賀徹夫: 世界原色百科事典4,) p.249, 小学館, 昭和41年.
- 15) 「自動車統計年報」運輸省自動車局, 朝日新聞社: 史料明治百年, p.631, 昭和41年.
- 16) 「交通事故統計」警察庁交通局, 朝日新聞社: 史料明治百年, p.660, 昭和41年.