

# 幼児を対象とした交通安全教育の課題

## —— モータリゼーション期における 滋賀県草津市立幼稚園の事例から ——

青 木 美 智 子

### はじめに

本論の課題は、社会の変化が幼児教育に及ぼす影響について検討するために、幼稚園教育における交通安全教育に着目し、その政策的導入から実践への広がり进行分析することにある。

〈交通安全教育〉という概念は、一般に、道路交通における安全についての教育、または教育的な意図を含む活動全体として把握される。このとき、教育の対象は歩行者としての児童生徒であり、彼らが道路を通行する際の安全な振る舞いを習得することや、交通規則を理解することが目指されるだろう。このような交通安全教育の必要性は、こんにちでは自明のこととして広く受け入れられているが、歴史的な成立の過程を見ると、教育の課題として意識され始めたのは1960年代初頭のことであり、この時期は、すなわち日本のモータリゼーションの進展と軌を一にしている。

交通工学の北村隆一はモータリゼーションについて簡潔に、次のように指摘している。「モータリゼーションは交通手段の変化のみならず、流通形態、土地利用、生活様式等々、ありとあらゆる側面にわたる変化を意味した」(北村、2001: 12)<sup>(1)</sup>。この大きな社会構造の変革は、教育の領域においても〈子どものための交通安全〉という新しい課題を生じさせた、といえる。その最も大きな要因は、子どもたちが交通事故の痛ましい犠牲となったことである。モータリゼーションは人々の生活に移動の早さや快適さ、行動範囲の拡大などの恩恵をもたらした一方、交通事故という犠牲も生んだのである。人口あたりの車両登録台数が増加するにつれて、交通事故の発生件数も増大している。例えば1973年(昭和48年)「警察白書」によれば、交通事故による歩行者の年齢層別死者率は、「子供と老人」<sup>(2)</sup>が62.3%、このうち6歳未満の「幼児」は全体の18.2%を占めた。その結果、幼児期は交通安全教育の対象として強く意識されるようになった。

社会構造の変化は、人々の生活環境の変化としてあらわれ、そこに生まれ育つ子どもたちの日々の体験にも影響を及ぼす。そのような地域社会のなかにある幼稚園もまた、この流れの中において位置づけられる。子どもたちは環境の変化の渦中で育つ存在であり、幼稚園教育はいま・ここでその対応を求められるのである。それは地域的な課題と教育政策上の課題が交差す

る地点であるといえる。

本論ではこのような問題意識から、滋賀県草津市の公立幼稚園の実践、とりわけ交通安全教育の取り組みに着目しながら、県を取り巻く当時の状況が幼稚園教育に及ぼした影響を考察する。以下、第1章ではモータリゼーション期における国内の変化と交通事故が急増していった概況を見ることから、幼稚園教育と地域社会の結節点を示す。第2章では当時の国による交通安全教育の方針を確認し、この一つの具体的な事例として、草津市立幼稚園における安全教育の実践を紹介する。第3章では社会の変化が幼児教育に及ぼす影響を、子どもたちにとっての体験の質の差という観点において検討する。

## 第1章 モータリゼーションと生活の変化：生活環境の変化を中心に

### 第1節 日本のモータリゼーション

モータリゼーション(motorization)は一般に、社会における「自動車交通の発達」<sup>(3)</sup>、「自動車の普及」、あるいは「大衆化」<sup>(4)</sup>を意味する。小川雅司<sup>(5)</sup>によれば、モータリゼーションの研究は「自動車保有率(1人もしくは1家計あたり保有台数)に関する研究であり、Tannerの一連の研究がその基礎になっている」<sup>(6)</sup>という(小川、2002:182)。この自動車保有率を基礎とする分析方法は、のちに日本のモータリゼーション研究にも応用され、小川はさらに自動車利用に関する分析を加え、自動車交通が引き起こす環境問題を検討した。これら先行研究が示すところによると、日本のモータリゼーションは高度経済成長と共に1960年代に急速な進展を見せ(秋山、1980;北村・大矢、2001)、1965年以降のわずか15年間で自動車保有率は西欧諸国と同水準に達したという(斎藤、1990)<sup>(7)</sup>。

一方で北村は、モータリゼーションの過程において生じた環境汚染、交通事故、歩行環境の劣化といった生活の質に関わる問題を批判的に検討している。

モータリゼーションは単に交通手段の変化を意味したのではない。それは新たなライフスタイルを生み出し、生産－流通－消費－廃棄のサイクルの全てを変貌させ、かつてなかった立地パターンと都市構造を創り出した。<sup>(8)</sup>

そして戦後日本の都市交通政策は、当初から「都市と自動車という、二つの相容れない概念の間に妥協点を見いだそうとする、成功することのなかった営みであった」<sup>(9)</sup>と結論づけている。その理由として、「自動車は高密度輸送に適さず、単位輸送量当たりに多大な面積の土地を必要とする点」<sup>(10)</sup>を挙げている。

このことは、東京、大阪などを例にすると誰もが実感を持って理解するところである。大都市は限られた土地に多くの人々や建物が集合する密度の高い空間である。そこを人々が自動車で移動すると、幹線道路の渋滞、生活道路の幅員の狭さからくる通行困難に遭遇する。目的の

まで到着しても、施設や個人宅に来客用の駐車場を備えていることは少なく、安全に駐車するスペースの確保に苦勞する。「すなわち、自動車と高密度な都市とは、そもそも合いそぐわない二つの概念なのである」<sup>(11)</sup>。

結果として、自動車の普及に伴い、低密度な土地利用が促進され、郊外化(suburbanization)が進展した。戦後の都市化の過程で、住居が郊外へと移り出、商業施設がこれに続くなか、求心的な交通パターンが拡散、公共交通は弱体化し、古典的な都心の比重は低下した。モータリゼーションが進行するなか、中小都市圏では旧市街地が凋落し、公共交通は自動車に駆逐された感がある。<sup>(12)</sup>

北村はこうして発生した自動車交通の増大によって、経済的な発展とは反対に、生活の質は低下していったという。このような問題意識を共有し、京阪神地域における滋賀県の事例から考察してみようと思う。

## 第2節 滋賀県におけるモータリゼーション

滋賀県は京阪神地域における地方都市として発展した。秋山孝正によれば、京阪神は都市鉄

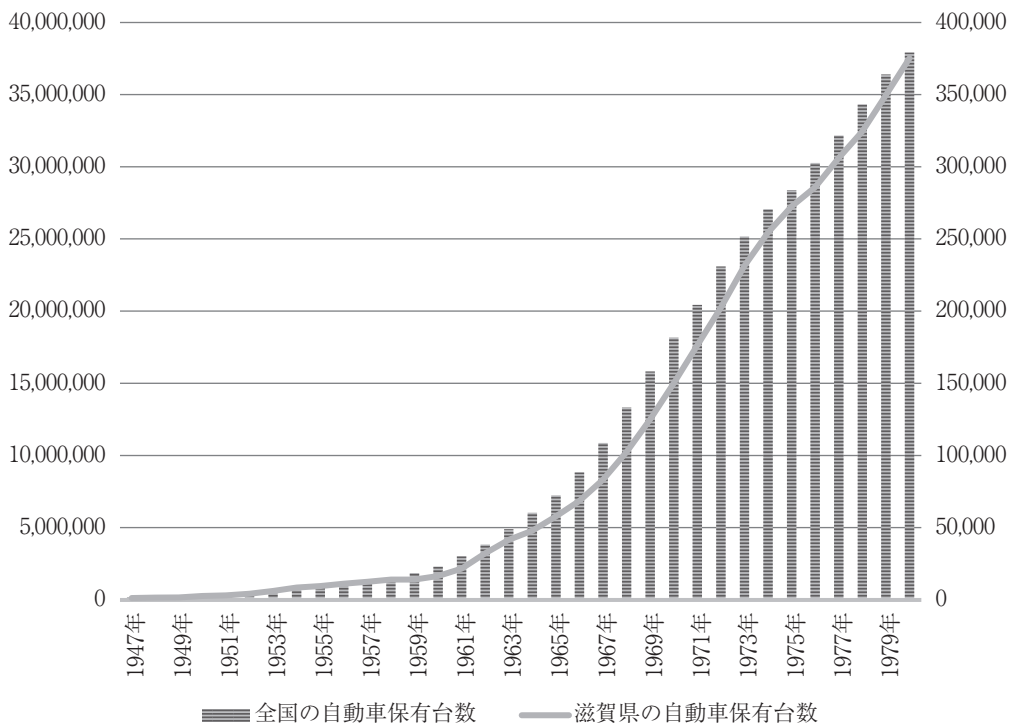


図1 全国の自動車保有台数と滋賀県の自動車保有台数の推移

全国の自動車保有台数は北村隆一『ポスト・モータリゼーション』『日本のモータリゼーション年表』(2001:246)を参照し、滋賀県の自動車保有台数については滋賀県『累年統計表』第12章 運輸・通信、12. 3-1.「車種別自動車保有台数(昭和22年～令和元年)」を参照し作成。

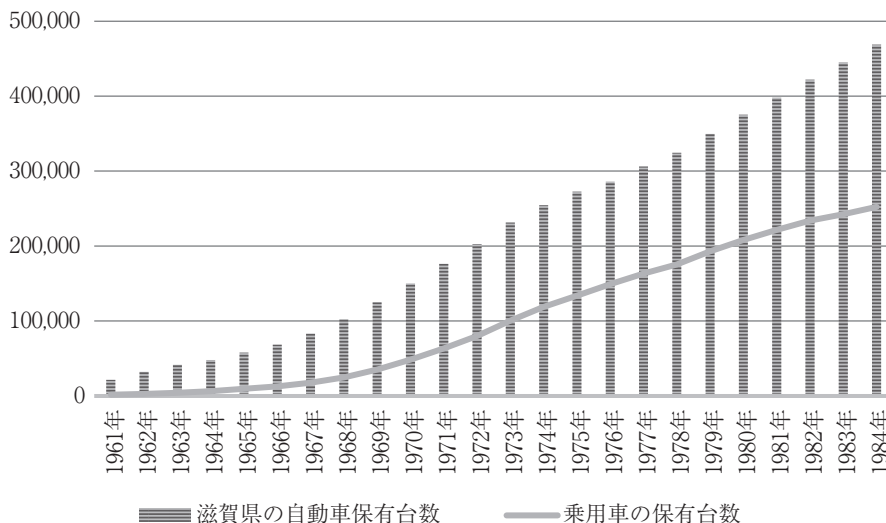


図2 滋賀県における乗用車保有台数の推移

滋賀県『累年統計表』第12章 運輸・通信、12. 3-1. 「車種別自動車保有台数(昭和22年～令和元年)」を参照し作成。

道網を中心として、大阪・京都・神戸を核とする都市圏の集合である大都市圏を形成しているという。「京阪神は3都を核とした階層的な都市規模をもつ市町村で構成され、それらが有機的に関係している」(秋山、2001:46)。

図1は1947年から1980年における全国の自動車保有台数を棒グラフで示し、滋賀県の自動車保有台数を折れ線で重ねたものである。全国的な保有台数はとりわけ1960年前後から急激に上昇しており、滋賀県も同様に毎年の増加が見られる。滋賀県における自動車保有台数のうち乗用車の内訳は、図2の通りである。1975年前後には乗用車の割合が全体の半数を上回って上昇しており、自動車の大衆化がこの頃に始まったことを示している。

滋賀県を通過する交通網の整備に目を向けると、1963年に名神高速道路が尼崎－栗東間71kmが開通し、1964年には東京・名古屋・大阪を結ぶ高速鉄道である東海道新幹線が開業し、米原駅が設置された。

高速道路の開通はとりわけ栗東を中心に大きな変化をもたらした。インターチェンジ付近には工場が進出し、工場の誘致が進むと、職住近接のニュータウンも形成され人口が著しく増加した。さらに1964年は守山－堅田間に琵琶湖大橋が開通し、湖東・湖南地域から湖西地域への交通手段が確立した。琵琶湖大橋の通行台数は完成翌年度には一日平均2,000台、多い日には1万台以上に達したという<sup>(13)</sup>。

### 第3節 モータリゼーションと教育との結節点としての〈交通安全教育〉

〈交通安全教育〉という語は、「交通」と「安全」と「教育」という三つの要素から形成されている。前節で見たように、滋賀県のモータリゼーションは1960年頃から始まり、1975年以降は乗用車が自動車全体のなかで半数を超えるようになっていった。このことは、滋賀県にお

ける道路交通の整備と人々の自動車依存を意味している。そもそも「交通」とは「単に、人や物資のある場所から他の場所へと、早く、安全に、快適に移動させるために考え出された一つのシステムでしかない」（中島、1987：16）。移動手段としての交通は、移動の障害となる事故や危険を回避するという意味の中において〈安全〉を意識するが、同じ道路上を通行している歩行者にとっての安全を強調するものではない。したがって1963/64年の滋賀県において、高速道路の整備や琵琶湖大橋による湖西－湖南の往来といった道路交通上の利便性は高まったが、付近の道路を利用している歩行者にとっての〈安全な通行〉という意識が高まってくるのには、時間差を要した。

中島源雄はこの現象を「国民がやむを得ないと考えている交通事故死者数」と呼び、次のように説明している。

それぞれの国の交通事故死者の数は、その国民が道路交通のためには止むを得ないと考えている、犠牲のレベルを表していることになる。犠牲者の数がその水準を超えると、今まで使用されなかった全く新しい交通安全対策が講じられることになる。<sup>(14)</sup>

この指摘は衝撃的である。しかしこのことは、〈交通〉と〈安全〉が当初から自明のものとして結びついていたのではなく、〈交通〉による犠牲者が一定数を超えたところで初めて〈安全〉が人々の意識に浮上してくる、という順序を示している。さらに中島はイギリスのSmeedの交通事故死者数を予測するための方程式を紹介しながら、次のように続けている。

ある国の死者数はその国民が交通のためには止むを得ないと考えている死者数の水準を示すとしている。いかなる国であっても、もしその気になれば使用することができる事故防止のすべての手段を使っているわけではない。交通死者数が“耐えることのできる水準”を超えて増加すると、それまで使用されてはいなかった、より強力な安全対策が講じられることになる。<sup>(15)</sup>

図3は全国の交通事故死者数を棒グラフで、滋賀県の数値を折れ線で示し重ねたものである。全国の死者数が最も多いのは1970年の16,765人であり（警視庁統計による）<sup>(16)</sup>、翌年以降は緩やかに減じている。しかし中島の分析によると、日本における交通事故の死者数は、すでに1965年頃に「我慢しうる限界」をはるかに超えてしまったため、国は様々な交通安全政策を講じたという。1965年に総理府に陸上交通安全調査室が設置、66年には交通安全施設等整備3ヶ年計画の実施、67年には通学路・踏切道の整備に関する緊急措置法の施行、68年にはシートベルトの取付義務化、69年には点数制度・運転者管理センター業務発足、70年には交通安全基本法の制定となった。1970年以降の減少傾向は、65年から始まった交通安全対策が有効に機能した結果であるという。一方、滋賀県のピークは1969年の255人であり、翌70年以降は緩やかに減

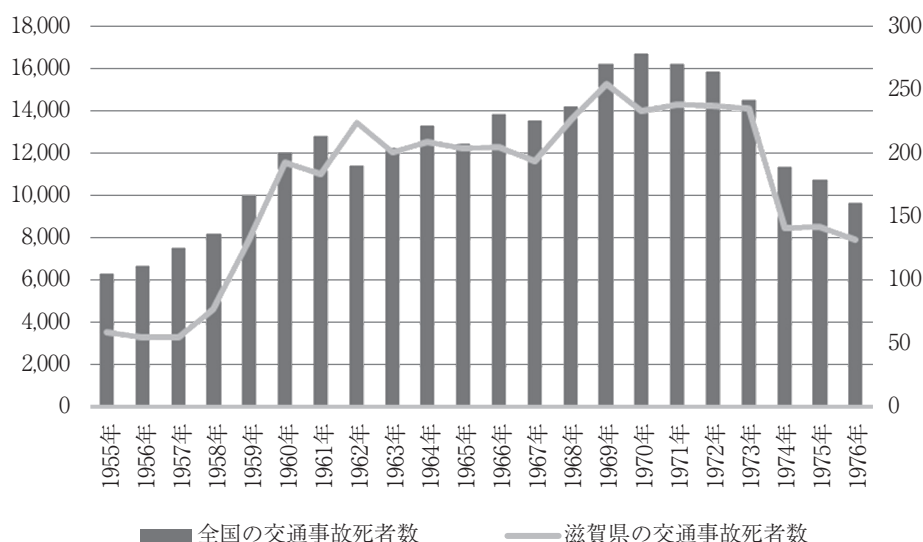


図3 交通事故死者数の推移

全国の交通事故死者指数は『警察白書』昭和48年を参照し、滋賀県の交通事故死者数は滋賀県警『滋賀の交通2022』令和4年を参照し作成した。

じ、73年から74年にかけて一気に200人を割り込んでいる。恐らく1963年以降のモータリゼーションの進展から69年頃にかけて県民の「我慢しうる限界」を超え、交通安全対策の必要が発生したものと推測される。その成果が73年以降の数値の低下にあらわれているのではないだろうか。

〈安全〉についての〈教育〉が必要であるとする認識、すなわち〈安全教育〉が成立してくるのは、吉田瑩一郎によれば1960年施行の「日本学校安全会法」である(吉田瑩一郎、2001: 4)<sup>(17)</sup>。ここで安全教育は、学校における安全教育と安全管理を問題としており、〈交通の安全〉という領域は〈安全教育〉の一分野に含まれていた。このことは、吉田清『安全教育』(1963年)<sup>(18)</sup>の冒頭部分で、次のように確認される。「近年、山や海の遭難事故が急増した。とくに高校生や大学生の山の遭難、小・中学生の海の遭難事故がめだって多くなった」。安全教育の対象として第一に挙げられるのが、学校外のレジャー活動である。そして第二に、交通事故の死傷者数に触れ「これは戦争の惨禍よりも恐ろしいことであるにもかかわらず、多くの人は、まるで他人ごとのように無関心さを示している」とし、日本の安全教育は米国と比して「極めて低調であり、緊急に必要なこと」(吉田清、1963: 2)と指摘している。吉田清は安全教育という教育の一領域のなかに、学校安全、家庭安全、火災安全、休日安全等々と並列して交通安全を位置付けている。ここではとりわけ交通安全教育という語は用いられない。このような教育学上の整理は、当時としては妥当であったのかも知れない。

前述の吉田瑩一郎によれば、小学校の学習指導要領に交通事故の内容が追加されるのは、1958年の改定からで、体育科の第6学年からであった。その後、学校における交通安全指導は、1962年の文部事務次官通達「交通事故の防止について」において次のように示される。



学校における交通安全の指導は、安全教育の一環として、児童生徒に対して交通安全について関心を高めるとともに、交通安全に必要な知識、理解、態度、習慣を養い、児童生徒自身はもとより他の人の生命の安全と傷害の防止にも努めるものでなければならない。<sup>(19)</sup>

つづけて1966年通達ではさらに、「交通安全教育は、各教科、道徳、特別教育活動、学校行事等学校における教育活動の全体を通じて行うものである」と明記される<sup>(20)</sup>。翌1967年には文部省から『交通安全指導の手びき』が刊行される。こうしてモータリゼーションという社会構造の変化が進むにつれ、国民が「我慢しうる限界」に至るまで子どもの犠牲者を出し続け、ついには学校教育の中に交通安全教育の必要性を生じさせたことがわかる。

付言しておく、先にも触れたように、交通事故による歩行者の年齢層別死者率は、1968年から72年の推移を見ても小学生層(6歳～11歳)は全体の4%弱であり、全年齢層のなかでも中学生層(12歳～14歳)に次ぐ低い値を示している。一方で6歳未満の幼児は7%台を推移しており、区分「子供」(14歳以下)では最も高い値となっている<sup>(21)</sup>。小学校における交通安全教育は確かに重要であるが、就学前の幼児に対する安全対策が喫緊の課題であったのは明らかである。

## 第2章 幼児教育と交通安全教育

### 第1節 国の実態調査から

国の交通安全推進体制は、1955年に内閣に交通事故防止対策本部を設置したが、その後の交通事故の増大に対応すべく1960年には新たに総理府に交通対策本部を設けた。1970年には交通安全対策基本法が施行し、中央交通安全対策会議によって交通安全基本計画の作成や実施を推進した。同法の施行にともない、総理府に交通安全対策室を置いた。この交通安全対策室は1973年に「幼児交通事故の実態と交通安全教育に関する調査」を行っている。

この調査は、幼児の交通事故の実態調査、幼稚園・保育所における交通安全教育の実態調査に加えて、家庭における保護者の交通安全意識調査の実態を把握することを目的としている。調査実施時期は1973年11月1日～30日、調査方法は、母親に対してはアンケート調査、幼稚園・保育所については調査員による調査票を利用した直接面接を実施した。母親調査については、合計10,908の標本数に対して10,585の回収数、回収率97.3%である。幼稚園・保育所については合計1,022の標本数、1,011の回収数、回収率98.9%である。

母親調査の結果からは家庭における幼児の交通事故の状況が見えてくる。

幼児の交通事故ないし交通事故寸前の経験がある、と答えた割合は全体の30%を占め、事故の相手は59%が「自動車」である。事故の現場は89%が「道路」であり、事故現場と自宅との距離は100メートル以内が70%である。整理すると幼児の交通事故は自宅周辺の道路上で、対自動車事故として頻発していることがわかる。

幼児に対する家庭での交通安全指導としては、「一緒に外出したとき、道路の歩き方、横断

のし方を教える」が93%と最も多い。「幼児に対して一番きさめのある交通安全の指導ができる人」には幼稚園・保育園の先生が最も多く、幼児が家庭でも幼稚園・保育園で教わった交通安全指導を「よく守っている」「だいたい守っている」が合わせて87%となっている。

幼稚園・保育所調査の結果からは、直近3年以内に交通事故で死亡した園児のいる園は全体の4%であるが、重傷を負ったことのある園児がいる園は24%、軽症を負った園児がいる園は48%であり、重軽傷を合わせると全体の72%の園が交通事故を経験している。園児向けの交通安全指導の形態としては、「通常の保育活動の中に位置付けて行っている」園が92%であり、活動の実態としては「園外活動のとき」「日常の遊びを通して」「毎日の登降園のとき」などが挙げられている。その具体的な内容は、「右側を歩く」「道路を横切るときは手をあげてわたる」「道路を横切るときは必ずいったん止まる」が多く、次いで「信号のみかた」「登降園の道順」「交通安全を配慮した服装や持ち物」等であった。交通安全指導のために使用する教材としては「紙芝居」「絵本」「道路標識や信号機の模型」「スライド」「レコード」の順になっている。最も効果的な教材としては「紙芝居」が挙げられている。

中央交通安全対策会議は1973年に「幼児交通安全教本」およびその普及版である「母と子の交通安全ブック」を制定したが、その普及状況を調査項目に加えている。家庭では51%が内容や名前を知っていると答えている。一方、園では「教本」を知っていたのは全体の28%に過ぎず、「ブック」を知っていた園は49%であった。「教本」と「ブック」両方を知っていると答えた園はわずか25%であり、制定から1年後の普及状況は芳しくなかったようである。

以上、実態調査からわかったことを整理すると、1973年頃の幼児は自宅周辺の道路上で対自動車の交通事故に巻き込まれており、保護者や園は子どもを事故から守るために基本的な交通のルールを教えようとした。園は子どもに交通安全指導を行うことが期待され、通常の保育活動の中でこれを実施したり、紙芝居や模型を使った指導を行ったりしていた。

## 第2節 「幼稚園教育要領」と交通安全

「幼稚園教育要領」では交通安全をどのように位置付けたのであろうか。「幼稚園教育要領」は1956年(昭和31年)に、1948年(昭和22年)「保育要領」を改訂し作成された。そこでは「第1章 幼稚園教育の目標」において、「健康、安全で幸福な生活のために必要な日常の習慣を養い、身体諸機能の調和的発達を図ること」と示される。具体的な目標として「1. 健康で安全な生活ができるようになる」の中で、「けがや他の災害から、身を守ろうとするようになる」や「2. 幼稚園内外における身近なしゅうだんせいかつに適應できるようになる」の中で「幼稚園や家庭の生活、道路の交通、遊び場などのきまりが守れるようになる」として示されている。

ここでは健康や安全に関するなかの一つの項目として交通安全に関わる事項が位置付けられている。さらに「第2章 幼稚園教育の内容」では、領域区分「健康」において、望ましい体験の「5. けがをしないようにする」のなかに「交通のきまりを守って歩く」「乗り物には、



順番を守って乗ったりおりたりする」と示される。

1964年(昭和39年)第一次改訂では、「第2章 内容」の領域「健康」において、「3 安全な生活に必要な習慣や態度を身につける」が示され、「(4) 交通の規則を守る」が位置付けられている。さらに指導上の留意事項として「3に関する指導にあたっては、日常生活において適当な機械をとらえて繰り返し指導し、危険を避け、安全を守る習慣や態度、特に交通安全の習慣を身につけるようにすること」とされる。ここでは1956年度版の「交通のきまりを守って歩く」よりさらに踏み込み、「特に交通安全の習慣を身につけるようにすること」を留意事項としている。1964年の「幼稚園教育要領」の内容を解説した1968年「幼稚園教育指導書(一般編)」では、この「3 安全な生活に必要な習慣や態度を身につける」について、次のように詳述している。

特に最近幼児の交通事故が激増してきているので、交通安全の指導が重視される。この方面の指導については、たんに幼稚園で指導するだけでなく、家庭や地域社会の協力を得て、実際に即した日々の指導を怠らないようにし、その事故防止に努力しなければならない。<sup>(22)</sup>

「(4) 交通の規則を守る」については、以下のような解説が附されている。

交通について幼児なりに知り、規則を守って安全に行動できるようにすることをねらっている。<sup>(23)</sup>

以上のことから、幼児教育においても、当初は安全教育の一領域であった交通安全が、60年代のモータリゼーション期に特別な教育の課題として認識を深めていったことが看取される。

### 第3節 滋賀県草津市立幼稚園の実践から

実際の幼稚園における交通安全指導はどのようなものであったのだろうか。滋賀県草津市立幼稚園における事例を紹介する。

草津市は1954年に草津町を中心とする志津・老上・山田・笠縫・常盤の5つの村が合併して人口3万2千人の市政を実施した。市立幼稚園は翌1955年に常盤幼稚園、笠縫幼稚園が開園の運びとなった。以後1979年までに市立幼稚園全10園が開園した(表1)。草津市では一学区一幼稚園の設置を基本とし、小学校校舎と幼稚園園舎は隣接していることが多い。保育年数は一年で、初等教育との接続を意識した就学前教育を行ってきた。

一例として笠縫幼稚園の「沿革誌」から交通安全に関わる活動を分析する。同園を取り上げる理由はいくつかある。まず市内公立園として最初に開園した園であること。同年に常盤幼稚園もまた開園の運びとなっているが、当時を知る手がかりとなる資料が管見の限りにおいて見

表1 草津市立幼稚園10園  
の開園年度

年	園名
1955	笠縫幼稚園
1955	常盤幼稚園
1956	志津幼稚園
1959	山田幼稚園
1967	中央幼稚園
1969	老上幼稚園
1977	大路幼稚園
1977	玉川幼稚園
1979	矢倉幼稚園
1979	笠縫東幼稚園

園名には旧村名が冠せられ、市政実施後もなお人々の地域への愛着が感じられる。  
『草津市史』第4巻、表90を参照し作成。

つからない。笠縫は創設に至るまでの経緯から村議会の様子なども含めて「沿革誌」にまとめられており、公立園の保育活動の参考になると考えられるからである。

「沿革誌」は毎年度、園長によって年月日と活動内容が簡潔にまとめられた資料である。ここから教育内容の詳細をたどることはできないが、年間の教育活動の変化を追うことができる。小学校において「沿革誌」は備えておかなければならない文書の一つである。幼稚園の創設から数年間、園長は同一学区の小学校長が兼任していたので、「沿革誌」の書式もまた小学校の慣習を踏襲したものと思われる。

幼稚園教育と地域社会との関係を「沿革誌」において調査するために、第一に、園児が園から地域社会へと出て行く「園外活動」に着目する。これには日々行われていた「お散歩」と春秋の「遠足」があり、いつ頃、どのような目的で、どこへ出かけていったのかを調べる。第二に、地域社会の人々が幼稚園を訪問した事例に着目す

る。例えば1963年には「交通安全協会より紙芝居をみせにきてくださる。(ふしぎの国のアリス)」という記述があり、この頃から交通安全のために外部講師による特別な指導が始まっていたことがうかがわれる。

調査の結果、「園外活動」のうち「遠足」は年に二回程度行われ、行先にはある傾向が見られる。開園直後の1957年から1963年までは遠足の行先は京都方面に限られており、本願寺、平安神宮、京都動物園、比叡山ドライブウエー、八瀬遊園地が定番であった。当時を知る元幼稚園教諭によると、移動にはバスを利用し、保護者同伴の遠足であったという<sup>(24)</sup>。行先が近畿一帯へと広がっていくのは1965年の秋の遠足「枚方パーク、菊人形展見学」以降である。前述の通り、1963年には名神高速道路の開通により大阪方面への交通手段が整備されていたこと、さらに1964年には琵琶湖大橋が開通したことなどが、遠足の行先に影響したことが推測される。翌1966年から1970年は「奈良ドリームランド」、1972年は「枚方パーク」、1973は「エキスポランド」、1974年は「鈴鹿ランド」と続き、遠足の目的地は大阪、奈良、三重へと拡大していった。

一方で「お散歩」の目的地は一定している。園の近隣である草津川堤防、上笠橋など河川へ向かうことが多かったようである。1964年は隣接する常盤学区まで歩いたようで、「伊岐志呂神社(どんぐり拾いにいく)」、65年はさらに「どんぐり拾い 常盤、伊岐志呂神社方面、帰りに常盤幼稚園で昼食」の記述がみられ、両園の交流があったことがうかがえる。

ほかに園児の訪問先として興味深いのは、年一回、時の記念日前後に「沢の木時計店」訪問がある。「沢の」とは地元の人の呼び方で「駒井沢」地区を指し、そこにあった時計店を訪問していたとのことである。

地域の人々が幼稚園を訪問した事例は、先に触れたとおり1963年の交通安全協会に始まり、1965年「草津警察署より巡回動画劇来る「こねこのミーとマー」」、68年「交通指導員来園 交通安全に関する紙芝居をみる。」、69年「草津警察署より人形劇をみせにきてくださる」と続く。

1971年は園児の交通事故死を経験する。「7月5日 B君 交通事故により死去。浜街道の岡団地バス亭で。バスより下車したところを、対向車にはねられ即死。」<sup>(25)</sup>「7月6日 B君 葬儀(2時より)が行われる。参列者、園長、各教諭。PTA 正副会長、教育委員会より主事、すみれ組全員、父兄有志」。

この事故の詳細は、朝日新聞滋賀版に「横断中の園児はねられ即死」という見出しで報じられている。

四日午後三時半頃、草津市北山田町の県道で、同市野村町、Aさんの長男、幼稚園児のBちゃん(六つ)が道路を横断中、大津市朝日が丘一丁目、会社員C(四二)運転の乗用車にはねられ即死した。

草津署の調べでは、Bちゃんは祖母のDさん(五九)に連れられ、現場近くのDさんの家に遊びに行く途中で、バスから降りBちゃん一人がさきに道路を渡ろうとしてはねられたもので、Cがスピードを出し過ぎていたらしい。<sup>(26)</sup>

「沿革誌」の日付は7月5日であるが、新聞記事から事故は前日4日、日曜の午後に起こったことがわかる。「沿革誌」と新聞の情報を合わせると、現場は県道26号「陽の岡団地口バス停」付近が特定される。バス降車時の一瞬に起きた不幸な事故である。祖母宅の最寄りのバス停に到着した時、子どもが一人で先に降り、道路を横断中、速度超過の対向車が接近し、衝突したのである。

現場となった県道は見通しの良い直線道路であるが、いくつかの河川を渡るため、橋の前後で緩やかな起伏が生じている。このため速度超過の場合は、対向車線の状況や歩行者の視認が遅れることも考えられる。事故を起こしたドライバーは、停車中のバスの陰から出てきた子どもの姿を見落した可能性が高い。

1971年(昭和46年)、滋賀県における人身事故発生件数は7,646、草津市では443件で、大津市、彦根市に次ぐ県内第三位の発生件数であった<sup>(27)</sup>。死者数は滋賀県で239、草津市では8人であった。県内の交通事故による死傷者数は11,338人、このうち6歳以下の子どもは160人、うち死者13、負傷者147人であった<sup>(28)</sup>。笠縫幼稚園の園児の事故は、市内における8人のうちの一件として、県内の6歳以下の死者13人のうちの一人として数えられたことになる。

事故の悲しみを教訓にしたものか、同園では1973年度は年間6回の交通指導を行い、74年には計9回の交通指導を行っている。

参考まで以下に示す写真1と2は、1973年、草津市立老上幼稚園の「交通教室」の様子を伝える貴重な資料であり、当時幼稚園教諭として勤務していた杉江由紀子氏から提供を受け、了

承を得て掲載するものである。

写真1は、園庭に横断歩道を模した白線が引かれ、婦人警察官が白手袋をはめた手を上げて、園児たちに渡り方を指導している。婦警をまねてしっかりと手を上げている園児、上げようとしているが迷っている園児らの姿が映っている。その奥には男性警察官ともう一人の婦人警官の姿が見受けられる。

写真2は同じ日の「交通教室」のスナップで、婦警が一方を指し示し、注意を促しているように見える。子どもは大人と手をつないで並んでおり、園庭を道路に見立てて通行のきまりを教えているようにも見える。



写真1 婦警から横断歩道の渡り方を教わる園児たち  
(1973年 草津市立老上幼稚園)



写真2 婦警から右に注意を促すよう指導をうける園児たち。大人と手をつなぎ、列になって並んでいる  
(1973年 草津市立老上幼稚園)

### 第3章 社会変化の中の幼稚園

#### 第1節 幼児の特性と交通安全教育の限界

以上、幼稚園教育がモータリゼーション期において交通事故に向き合ってきた過程を政策、政府統計、幼稚園教育要領、そして実践において検討した。幼稚園は急速に変化する地域の情勢に対応するため、園内に交通安全協会や警察署員を招聘し啓発活動に取り組み、園外における交通安全指導も積極的に行った。それは国が推進する交通安全教育の一環でもあった。

しかしここで問題にしたいのは、幼稚園教育における交通安全教育には限界があるのではないかということ、つまり幼児期の本性からみて、幼児に〈良き歩行者〉であることを期待するのは困難である、ということである。

それは交通安全教育の原理が、現在の道路状況を〈先なるもの〉として前提し、この困難を教育によって乗り越えさせようとしていることにある。

吉田清は前掲『安全教育』において次のように述べている。

われわれ教育関係者は、政治家のように道路を掘ったり、取締りを厳重にしたりするような仕事はできない。われわれにできることは、被教育者の安全態度づくりである。つまり安全に関する教育活動である。<sup>(29)</sup>

安全に対する態度の養成は、幼児期の発達の特性を踏まえると、ある種の限界があるように思われる。

子どもが社会的存在として発達していく過程について、1968年「幼稚園教育指導書」は、周囲との影響関係を次のように解説している。

幼児は、その中で生活している家族や社会集団の中で、意識するとしないとにかかわらず絶えずその影響を受けながらおとながつくりだしたある型の行動に従うような発達をしている。(中略) 社会のしきたりや規則に従うことは、はじめは幼児には困難なことであり、むしろ社会の規則を押しつけられているように感じる事が多く、ときには、反抗的な態度をとることもある。しかし、集団の生活を続けていろいろな経験を重ねているうちに、しだいに望ましい社会的な態度を身につけるようになってくる。<sup>(30)</sup>

ここには二つの姿が指摘されている。第一に、幼児が環境から絶えず影響を受けて育つこと。第二に、社会的な規律を身につけていく場面では、押しつけを感じたり、時に反抗する態度を見せたりすることもあり得る、ということである。幼児の周りの環境を作ったのは大人であり、地域社会である。ある時期から急速に発展したモータリゼーションは、幼児の生活圏に、信号のない横断歩道や見通しの悪い交差点、歩道のない通学路などを意識せずに作ってきってしまった。その勢いや経済的な発展は、人々の交通への意識を飛び越えるほど急速であったのかも知れない。幼児を巻き込む交通事故が自宅付近の道路上において頻発する時代には、家庭や幼稚園で「右側を歩くこと」や「手を挙げて横断歩道を渡ること」といった交通安全教育を行ったとしても、防ぎきれなかったであろう。社会全体が道路整備に力点を置き、幼児を取り巻く環境を、幼児が理解しうる程度の交通ルールを守ることによって、歩行の安全を確保できるようにすることが第一である。

第二の点については、幼児期には、大人に教えられたルールを喜んで守る場合もあるが、これに反発する一面も見られる。みんなが右側を通行するなら自分はわざと左側を歩いてみたい、といういたずらっ子の心理は、幼児の自然な発達の姿でもある。これが遊びの場面であれば、きまりを守ったり、破ったりしながら徐々に「きまりとは何か」を分かっていく過程も大切に





写真3 高知県「県民グラフ」1968年より

ようにも見える。タイヤの高さはちょうど幼児の背の高さ、幅は両手を開いた大きさである。写真の横には「あぶない!こんな遊びはやめましょう」とキャプションが付されている。

この幼児は果たして、この危険を理解できるであろうか。彼(彼女)はただ自分の周囲に発見された珍しい「物」に興味を持ち、自らこれに関わろうとしただけかも知れない。この子にとっては公園の遊具も道路上のトラックのタイヤも、その意味においては同じなのかも知れない。このようなことが判断の未熟な幼児の周辺にあるとすれば、その状況を作り出している社会環境が問題である。

## 第2節 モータリゼーション期の遠足

モータリゼーションは移動の早さ、快適さ、行動範囲の拡大などをもたらした。幼稚園の遠足の目的地もまた、この恩恵を受けている。笠縫幼稚園では1957年から63年の間、滋賀県草津市から京都方面が目的地であり、当初は神社仏閣が多く、のちに子ども向けの動物園や八瀬遊園地が追加された。ところが京阪神地域の道路交通網の整備が進むと、高速道路での移動が可能となり、日帰り旅行の行先は、近畿一帯へと広がっていく。モータリゼーションの時代にふさわしく、自動車で移動しテーマパークで遊ぶ、という活動が計画される。「沿革誌」からいえることはここまでであるが、一つ考察しておきたいのは、この行動範囲の広がりが、子どもの体験の質を豊かにするものであったのかどうか、である。京都の社寺は歴史的文化的価値に触れる機会であり、幼児にはまだその意味がわからないにしても、建造物や仏像、そして敷地全体がひとつの環境となって開かれている。一方で子ども向けのテーマパークは、音楽や乗り物、見た目の面白さで子どもの興味を誘うが、そこで得られる子どもの体験は、逆に均質化していったのではないだろうか。このことはしかし、一つの推測に過ぎず、本来なら遠足前後の教育内容を分析の対象としなければならない。いずれにしても遠足は、保護者や友だち、先生



といっしょに、日頃親しんだ環境から遠くへ離れるという新鮮な楽しみであることには違いない。

## まとめに代えて

本論は幼稚園教育を生活環境や社会構造の変化の中に位置付け、幼児期の教育活動と地域社会の関係を検討した。戦後しばらくは〈交通〉と〈安全〉と〈教育〉はそれぞれが独立した概念として捉えられていたが、モータリゼーション期において、〈交通安全〉ないし〈安全教育〉が社会的な課題として浮上し、70年代前後には〈交通安全教育〉という考え方が成立し、その普及が目指された。幼稚園教育はこの時期、幼児の交通事故という喫緊の課題に直面し、道路には危険があることを子どもたちに伝えたり、交通のルールを教えたりすることによって、痛ましい事故から子どもを守ろうとした。地道な交通安全教育の効果があらわれてくるには、県・市による計画的な道路交通の整備を待たなければならなかった。

一方でモータリゼーションは、移動の早さと快適さを実現し、行動の範囲を拡大した。幼稚園における遠足の目的地は近畿一帯に広がりを見せた。子どもたちは京都の神社仏閣より各地のテーマパークを喜んだことであろう。しかしこの点において、訪問先の広域化が、子どもの体験の豊かさに結びついていいたかどうか疑問が残る。この点について北村隆一は、自動車交通の増大によって、経済的な発展とは反対に、環境汚染、交通事故、歩行環境の劣化等の問題を生み、必ずしも生活の質の向上は得られなかったのではないかと懸念している<sup>(32)</sup>。

近年では道路整備が進み、子どもが犠牲となる交通事故も当時より減少している。しかし2019年の大津市におけるお散歩中の交通事故のように、園児たちは歩道を通行していたにも関わらず、自動車の衝突事故に巻き込まれて死傷者を出した。大津市はこの事故をきっかけに園周辺の道路に「キッズゾーン」の設置を行った。これは小学校のスクールゾーンに類似したゾーン設定で、「周辺に未就学児童が通所する施設が存在することをドライバー等に知らせ、散歩等の園外保育活動中の児童への配慮を促すために設置」<sup>(33)</sup>された。緑下地ありのキッズゾーン標示は施設の入口付近に、白文字のみのキッズゾーン標示は園周辺500メートル以内に設置される。このような対策が取られるきっかけは、中島源雄が指摘したように「交通死者数が“耐えることのできる水準”を超えて増加すると、それまで使用されてはいなかった、より強力な安全対策が講じられることになる」現象の一つとして捉えることもできる。いずれにしても幼児が集団で生活する園や施設は、それ自体が独立した教育活動を展開しているのではなく、地域社会との密接な結びつきのなかで営まれている。したがって園や施設周辺の環境もまた教育的な影響を持っているという認識を深め、とりわけ安全に関わる事項は「交通死者数が“耐えることのできる水準”を超え」るより以前に、予測し予防策を講じる社会でなければならない。

## 謝辞

本論文の作成にあたり、草津市立幼稚園関係者には、貴重な資料をご提供いただいたり、インタビューに応じていただいたりしました。ここに深謝の意を表します。

## 付記

本稿は2021年度教員学外研究による成果の一端を表すものである。

## 注

- (1) 北村隆一『ポスト・モータリゼーション 21世紀の都市と交通戦略』学芸出版社、2001年。
- (2) 「警察白書」昭和48年(1973年)、図6-4歩行者の死者の年齢層別構成(昭和47年)より。
- (3) 日本大百科全書(ニッポニカ)「モータリゼーション」の解説より。
- (4) 精選版日本国語大辞典「モータリゼーション」の解説より。
- (5) 小川雅司「モータリゼーションの時系列分析」『交通学研究』「2002年研究年報」、2002年、181-190頁。
- (6) 小川がここで参照しているのはTanner, J.C.: "Forecasts of Future Numbers of Vehicles in Great Britain" *Roads and Road Construction*. 40, pp.263-274.
- (7) 斎藤峻彦「道路旅客輸送—その構造変化と道路交通政策」『21世紀の交通』第7章、白桃書房、1990年。
- (8) 前掲北村、2001、3頁。
- (9) 同上、5頁。
- (10) 同上、3頁。
- (11) 同上。
- (12) 同上。
- (13) 滋賀県中学校教育研究会社会科部会編『12歳から学ぶ滋賀県の歴史』サンライズ出版、2014年、178頁。
- (14) 中島源雄『交通安全の研究』1987年、九州大学出版会、16頁。
- (15) 同上。
- (16) 交通事故の死者数は厚生省による事故後30日以内の死者数と、警視庁による24時間以内の二つの統計がある。前者は後者の数値の約1.3倍となる。本稿では警視庁統計に依拠している。
- (17) 吉田瑩一郎「我が国の安全教育の歴史と展望」『安全教育学研究』第1巻、第1号、2001年、4頁。
- (18) 吉田清『安全教育』不昧堂書店、1963年、1頁。
- (19) 昭和37年(1962年)5月2日付、文体保第126号。
- (20) 昭和41年(1966年)6月3日付、文体保第176号。
- (21) 「警視庁統計」昭和48年(1972年)、表6-10年齢層別死者数の推移による。
- (22) 文部省「幼稚園教育指導書」1968年、36頁。
- (23) 同上。
- (24) 本稿の作成にあたり、資料だけでは不十分な点を補うために、当時幼稚園教諭として勤務していた元教諭3名にインタビューを行った。
- (25) 園児の氏名は任意の表記に改めて記載した。
- (26) 昭和46年7月5日、朝日新聞、滋賀版より。事故に関わる個人名はアルファベット表記に替えた。
- (27) 『滋賀県統計書』昭和46年度(1971年度)第22章災害および事故「328 市町村別交通事故発生件状況」366頁。
- (28) 同上、「329 交通事故による死傷者の年齢性別発生状況」、367頁。
- (29) 吉田清、前掲書、2頁。
- (30) 前掲「幼稚園教育指導書」、28頁。

- (31) 高知県「県民グラフ」*The Kochi Ken Graphic*. No.84. 1968年6月1日発行。
- (32) 北村、前掲書、4頁。
- (33) 大津市福祉子ども部、教育委員会建設部「通学路・未就学児の園外活動における交通安全対策事業報告書」令和3年3月22日。