

## 論文

# 交通戦争の残影

## 交通公園の誕生と普及をめぐる

金子 淳\*

## はじめに

交通公園とは、公園内に通常の道路とともに信号機、横断歩道、道路標識などを設けて疑似的な交通環境を再現し、遊びながら交通知識や交通ルールを学ぶための公園である。1960年代から70年代にかけて深刻な社会問題となっていた第一次交通戦争の解決という政策的な課題を背負って、当時の建設省の主導によって各地の自治体で設置された「第一次交通戦争対策の制度的産物」とでもいうべき存在であった。

主に1960年代後半から70年代前半という一時期に集中して全国各地で次々に誕生した交通公園は、交通戦争が一段落してからはその使命が失われたかのように急速にその勢いが衰えていく。そのため、1970年代に義務教育を受けた世代にとっての交通公園は、特有の共通体験を有する対象として記憶されるが、その他の世代にとってはさほど馴染みがないというすぐれて世代的な現象となっている。この交通公園の盛衰は、交通戦争対策という社会的な要請をストレートに受け止めて誕生したがゆえに生じた事態であるとともに、交通公園が、高度経済成長期の負の側面が刻み込まれた制度的・社会的な装置であったこともあわせて示している。

ところが、交通公園に関する研究は、本稿で触れるごく一部の例外を除き、ほとんど存在していない。つまり、交通公園がどのような経緯で生まれ、その後どのような経過をたどっていったのかということについて十分に明らかになっておらず、そもそも全国にどのくらいの交通公園が存在しているのか（いたのか）といった基礎的なデータを把握することすらきわめて困難な状況にある。そこで本稿においては、こうしたこれまでの研究状況をふまえ、交通公園についての概要を通時的に素描することに主眼を置き、その上で若干の考察を行うこととしたい。



1975年頃の松戸市ユーカリ交通公園

## 1 第一次交通戦争の時代

### (1) 交通戦争の発端

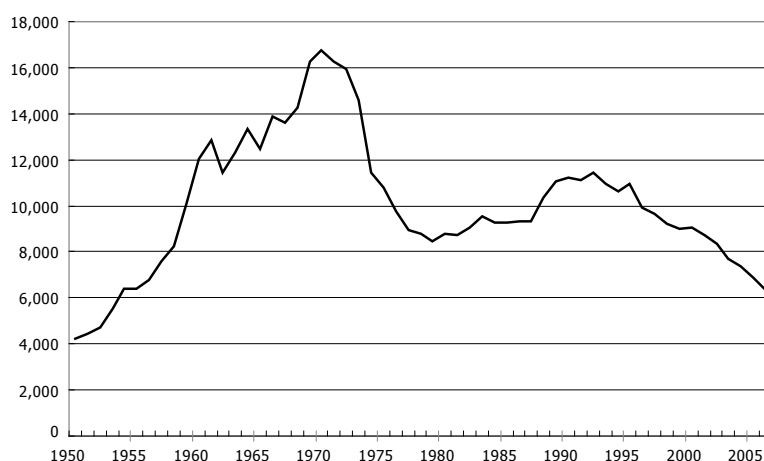
まず、交通公園が生まれるに至った時代背景について確認しておく。その直接的な契機となったのは、言うまでもなく第一次交通戦争とよばれる社会的な非常事態である。第一次交通戦争とは、昭和30年代以降の自動車交通の急成長に伴って交通事故による死亡者数が急増した状況を指す。1959年から1960年にかけての2年間の交通事故死亡者数が、日清戦争での日本の戦死者数（2年間で1万7,282人）を上回ったことに端を発し、この状況は一種の「戦争状態」としてセンセーショナルに形容されたことから一気に広まった言葉である。読売新聞では、1961年に「交通戦争」をテーマに18回にわたって特集を連載するなど、社会的な関心も高くなり、「交通戦争」が当時の流行語ともなる。

交通事故死亡者数は1970年に頂点に達し、その後減少することになるため、社会問題として顕在化し始めた1960

\* 静岡大学生涯学習教育研究センター准教授

年から、ピークを迎える1970年前後までのおよそ10年間は第一次交通戦争とされる。ただし、当時は単に「交通戦争」と称していたが、1980年よりふたたび増加に転じて1988年に1万人を超えたことから、この時期が「第二次交通戦争」と名づけられ、遡及的に「第一次交通戦争」という呼称が与えられるようになった。

右のグラフは、1950年以降の交通事故死亡者数の推移を示したものである(グラフ1)。この統計は警察省によってまとめられたもので、24時間以内に死亡が確認された人数を示す。事故発生件数と負



グラフ1 交通事故死亡者数の推移(警察庁『交通事故統計年報』各年度版より作成)

傷者数の統計は、これとは別の曲線を描いているため注意が必要であるが、大雑把に捉えると、1970年と1990年をそれぞれ頂点とするグラフ曲線の2つの山を見出すことができるだろう。

## (2) 子どもと自動車の分離

第一次交通戦争の特徴は、自動車乗車中の死者が最も多い第二次交通戦争とは対照的に、交通弱者である歩行者の死亡事故が多く、それも15歳未満の子どもの割合を占めていたことである。1972年の歩行者の交通事故死亡者のうち15歳未満の子どもの占める割合は24.1%を占め、さらに負傷者の数を含めると実に46.1%を占めている<sup>(1)</sup>。

その原因としてまず挙げられるのは、自動車の増加に交通対策が追いつかず、歩道や信号機、歩道橋など、歩行者を保護するための対策や環境整備が十分でなかったことである。東京における信号機の整備状況を見てみると、戦前に370基であった信号機が、戦後20年が経過した1965年になっても359基たらずであったことから<sup>(2)</sup>、その一端を把握できる。

だがその一方で、第二次交通戦争と比べると、子どもの遊びの形態や活動範囲に大きな差異があったことにも注目しておく必要がある。現代の子どもと違って、当時は戸外で遊ぶ割合が圧倒的に多く、実際に、雨が降っていなければ放課後は外で遊ぶ以外に選択肢がなかった。仙田満によれば、1955年から1975年までの20年間で、路上を含めた戸外での遊び場の面積は全国平均で10分の1に減り、人口10万人以上の都市部にいたっては20分の1に減ったという。さらに1990年の時点では、それぞれさらに半分に減っている。つまり、1955年から1990年までの35年間で、子どもの戸外での遊び場が全国平均で20分の1、都市部で実に40分の1になったというのだ<sup>(3)</sup>。逆に言えば、それだけ戸外での遊びが多かったわけであり、子どもが路上で事故に遭う確率が現在と比べて圧倒的に高かったことを示している。

そのため、急速な勢いで増える自動車から子どもをどのようにして守るかが、第一次交通戦争の主要な課題となり、その対策として、「子どもと自動車との分離」が徹底される。なかでも特に力を入れたのが、横断歩道橋の整備であった。建設省は、学童の安全を図るため、道路建設にあたっては歩道橋や地下通路を設けるよう都道府県を指導することにし、1963年11月にその設置基準を決定した<sup>(4)</sup>。これ以後、歩道橋は全国に広がることになり、その後10年間で全国で実に7,210箇所の歩道橋が作られた<sup>(5)</sup>。

一方、歩道橋よりも早く、東京都では、小学校の通学路上に立って登下校中の児童の安全確保にあたる「学童擁護員」の制度が1959年11月14日に始まっている。ただし、これはもともと東京都労働局が母子家庭の失業対策事業として始めたものであるため、必ずしも交通安全対策が主目的ではなかったが、交通安全のシンボルカラーである緑色の制服や帽子を身につけていたことから「緑のおばさん」という愛称で親しまれ、次第に交通安全の象徴的な存在になっていく。1973年から74年にかけてTBS系で放映されていた「ウルトラマンタロウ」で、ウルトラの母が地球上では緑のおばさんに扮しているという設定になっていたのも、「子どもたちを守る」という使命が交通安全のシンボルとしての緑のおばさん像と重なり合っていたことと無関係ではないだろう。

1971年からは、小学校・幼稚園・保育所を中心とする半径500mの区域で「スクールゾーン」の設置が始まる。スクールゾーンに選定された区域内では、通学時の子どもの絶対安全を図るため、大型車両の通行禁止、一方通行、速度制限、一時停止などの交通規制を行い、1979年にはその指定が26,378箇所にあつた<sup>(6)</sup>。これも子どもと自動車を分離する試みとみていいだろう。こうして、登下校時の児童・生徒の保護策が進められていく。

### (3) 路上遊戯の排除

また、路上で遊ぶ子どもが多いために交通事故が増加しているとの認識に立ち、子どもを危険な路上ではなく、安全な公園で遊ばせるための政策も具体化していく。建設省では、1964年の段階で、交通事故の増加の要因を「安全な遊び場としての児童公園の不足」ととらえ、「児童公園の整備がこのような交通問題という社会的課題の解決を背景として生まれている」という見通しのもとで長期に及ぶ重要な施策と位置づけている<sup>(7)</sup>。

児童公園とは、狭義には都市公園法施行令に定められる「もっぱら児童の利用に供することを目的とする都市公園」(第2条)のことを指すが<sup>(8)</sup>、児童福祉法に基づく児童厚生施設としての児童遊園も、法的根拠や設置の目的は違うもののほぼ同様の形態を持つ。都市公園法上、児童公園の面積は0.25ha(2,500㎡)を標準とし、誘致距離250m、つまり500mおきに1ヶ所設置し250m程度歩けば公園に行けるという基準を定めている。そして、人口1万人あたり最低4ヶ所の児童公園を必要とするという方針を出しているが、1961年の段階で人口1万人あたり0.7ヶ所という甚だしく低い水準となっていた<sup>(9)</sup>。こうした現状をふまえ、建設省では、1962年度に児童公園の予算を倍増して1億3,500万円を計上する方針を立て、全国270ヶ所に設置するとともに、人口1万人あたり1.5ヶ所の増設を目指すこととし<sup>(10)</sup>、さらに1964年度からは、緊急整備として5年計画で全国主要都市に児童公園を整備する計画を立てている<sup>(11)</sup>。

1968年6月30日に建設省は、都道府県知事宛てに「児童を交通禍から守るための緊急措置について」と題した通達を出しているが、その実質的な中身は児童公園の整備のことであった。この緊急措置では、社会問題となっている児童の交通事故に対処するため、児童公園の整備を一段と推進する必要があるが、都市における地価の暴騰により用地の取得は困難をきわめている実情にあるとの現状認識から、児童の遊び場の確保を積極的に推進するため、緊急対策として次のような措置を講じることとしている。

#### ①私人の土地提供の促進

- ・私有地、特に社寺境内地、遊休の工場用地等の一部を地方公共団体が積極的に借り受け、児童公園等として利用する
- ・私人により土地が無償で地方公共団体に提供された場合、土地提供者に対して、表彰(感謝状の授与等)を行って勧奨する

#### ②国公有地の児童公園等への積極的活用

- ・河川敷、暗渠化された河川上・水路上、高架下の空地などの公共用地を児童公園等へ開放する
- ・現在使用されていない国公有地で、児童公園等として適当なものについては、臨時にその活用を図る

このような“なりふりかまわない”ともいふべき緊急措置が必要とされるほど、切実な問題として「児童の交通禍」が存在していたのであり、児童公園が、子どもを路上から公園に物理的に移すことを企図した交通対策の一環として整備された側面があることにも注意しておく必要があるだろう。

### (4) 学校教育における交通安全指導

一方、子どもを児童公園という安全な空間に囲い込んで保護するという対策という同時に、子どもに対して交通道徳を早い時期から浸透させるための取り組みも文部省によって進められ、学校教育における交通安全教育が本格的に導入されるようになる。その端緒は、1962年5月2日の文部省通達「交通事故の防止について」であり、都道府県教育委員会を通して、学校現場における交通安全教育の徹底と交通安全の意識高揚を求めるものだった。

この通達では、学校における学校安全指導の項目として、①右側通行等道路での歩き方、②道路および踏切道の横断の方法、③道路標識の判別、④路上禁止行為の種類、⑤自動車、バス、電車などの乗降の方法、⑥自転車の乗車方法、という具体的な指針を出したほか、車の直前直後の横断、路上への飛び出し、自転車乗車の不注意などの危険性について具体的に理解させるため、実地指導を重視していたことに特徴がある。

さらにこの通達の特筆すべき点は、「交通安全の指導は、各教科、道徳、特別教育活動、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」と、学校教育の教育課程における明確な意味づけを行ったことである。これにより、従来のような学校独自のいわば“手探り状態”で行われていた段階から、系統的、組織的なものへと転換する。文部省による同様の通達は、その後も1966年6月、同年12月、1967年2月と、繰り返し出されることによってより具体的な指導方法が模索され、徐々に学校教育での交通安全指導の輪郭がはっきりしたものとなっていく。

そして、これらの通達の方針を受けて、1971年施行の小学校学習指導要領、1972年施行の中学校学習指導要領において、学校行事の中に「保健・安全的行事」、「安全指導的行事」がそれぞれ初めて正式に位置づけられた。これにより、学校行事の一環として交通安全教室などが行われるようになる<sup>(12)</sup>。

特に、信号機、交通標識、ゴーカート、自転車などを学校に持ち込み、校庭を使って大規模に模擬道路を展開して行う移動交通安全教室は、全国の交通安全協会や警察署によって行われ、実地指導による交通安全教育の主役を担った。そのほか、交通安全映画（16ミリ）は映写機・スライド映写機等とともに全国の交通安全協会に配布され、春秋の全国交通安全運動の際に活用されたほか、学校教育における交通安全教室などを始めとする各種催し物にも利用された（表1）。

特に、信号機、交通標識、ゴーカート、自転車などを学校に持ち込み、校庭を使って大規模に模擬道路を展開して行う移動交通安全教室は、全国の交通安全協会や警察署によって行われ、実地指導による交通安全教育の主役を担った。そのほか、交通安全映画（16ミリ）は映写機・スライ

ド映写機等とともに全国の交通安全協会に配布され、春秋の全国交通安全運動の際に活用されたほか、学校教育における交通安全教室などを始めとする各種催し物にも利用された（表1）。

表1 東京都八王子市の貸出用交通安全映画一覧（1976年度）

	題名	区分	購入年月日	備考
1	信号は青だった	運転者向き	S42.8.10	白黒
2	衝撃の記録	運転者向き	S43.5.10	カラー
3	僕も私も通る道	幼児と母親向き	S44.8.23	カラー
4	ドライバーとモラル	運転者向き	S46.5.24	カラー
5	通学路	母親向き	S46.10.30	カラー
6	若い疾走	運転者向き	S47.4.27	カラー
7	道を渡るとき	幼児向き	S48.1.31	カラーマンガ
8	ばくのパパは世界一	幼児向き	S48.1.31	マンガカラー
9	運転の限界	運転者向き	S48.7.26	カラー
10	安全に乗ろう	小学生向き	S48.7.13	カラー
11	お母さまあなたの力を貸して下さい	母親向き	S49.6.6	カラー
12	リン子ちゃん町へ行く	幼児小学生低学年向き	S49.6.6	カラーマンガ
13	ゆっくり走ろう	運転者向き	S49.9.4	カラー
14	ピコはいきている	幼児小学生低学年向き	S50.5.31	カラーマンガ
15	地藏仏と子供たち	母親向き	S50.5.31	カラー
16	裏道を走ると高くつく	運転者向き	S50.5.31	カラー
17	危険なおとし穴	運転者向き	S50.9.30	カラー 30分
18	さっちゃんごめんなさい	低学年向き	S50.9.30	カラー 20分
19	魔女より愛をこめて	運転者向き	S51.4.2	カラー 28分

（出典）八王子市『交通安全対策事業概要 昭和51年度』1977年

## 2 交通公園の誕生と展開

### （1）交通公園設置運営要領

このような学校における移動交通安全教室を固定化し、かつ公園という形式に則って広く恒常的に利用できるようにしたものが、交通公園であった。つまり交通公園は、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といえることができるだろう。

この交通公園の設置に向けて動き始めたのは建設省であり、1962年前後のことである。全国主要都市に国庫補助による交通公園設置の方針を固め、1962年5月11日に全国都道府県の担当者会議を開いて、1962年中に東京、神戸市などにモデル公園の工事を取りかかることを明らかにしている<sup>(13)</sup>。

同年6月2日に行われた臨時交通関係閣僚懇談会の後の記者会見において、出席した川島行政管理庁長官、中村建設相、安井自治相、斉藤運輸相、小平総理府総務長官は次のように発表した<sup>(14)</sup>。

児童遊園地をかねた交通公園を三十七年度に全国で三、四カ所設けたい。さし当って東京、大阪、名古屋の国、公有地に造る考えで、東京ではすでに場所を選定している。警察庁とも相談し、ここへ信号機、標識などを全部とりつけて“モデル交通公園”とする。

この1ヶ月後の7月7日、建設省は都市局長名で各都道府県知事及び各五大市長あてに、「交通公園設置運営要領」を通知した。「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」を目的とするこの要領の特徴として挙げられるのは、第一に、次にまとめて示したように施設・設備面においてかなり

具体的な基準が示されたことである。

①敷地面積

- ・ 2ha (20,000 m<sup>2</sup>) を標準とすること

②園内施設

- ・ 園路 (橋、トンネル、踏切等を含む)、広場、交通標識・交通信号機等、便所・手洗場・ごみ箱等、集会所及び管理事務所を設けること

③設備

- ・ 三輪車、自転車、豆自動車等の園路での遊器具を設けること

④園路の設計

- ・ 横断歩道、各種の交通標識、交通信号機等を設け、必要に応じ、歩道、並木等を設けること
- ・ 分離帯、橋、トンネル、踏切等の工作物又は立体交差の部分の設け、園路に変化をもたせること
- ・ 少なくとも簡易舗装とすること

⑤園区の配置

- ・ 修景地、休憩地、運動広場、児童遊戯場等を配置すること
- ・ 各種の運動施設、遊器具等は、園区ごとにそれぞれ異なった種類のものを配置すること
- ・ 他種の運動施設、遊器具等を利用しようとする場合は、必ず園路を横断することとなるようにすること

⑥修景施設

- ・ 園地及び園区の外周部に、植樹帯、芝生地等を設けること
- ・ 広場、休憩地等には、花壇、噴水、壁泉、パーゴラ等の修景施設を適宜配置すること

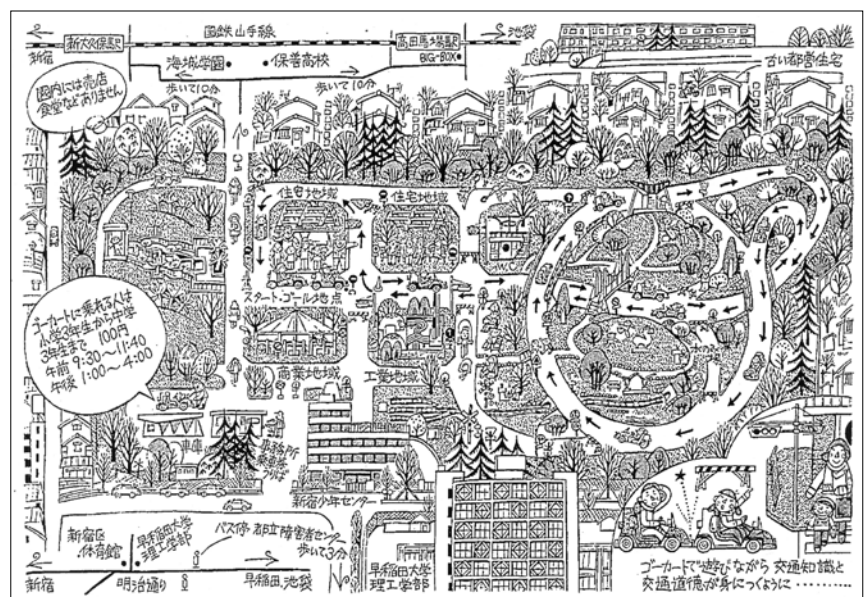
第二の特徴は、運営面においても、入園無料で対象を中学生以下とし、さらに訓練された指導員を配置して指導にあたらせるなど、具体的な指針が示されている点である。このように、交通公園におけるハード面、ソフト面での一般的水準が明確に示されることにより、均質的な交通公園整備の条件が整ったといえるだろう。

第三に、交通公園が都市公園として位置づけられ、交通公園建設にあたっての国庫補助の根拠が明記されたことである。その根拠となる都市公園法施行令においては、新設・増設・改築に要する費用については2分の1、用地取得に要する費用については3分の1の額を国庫から補助することになっており (第31条)、こうした財源が示されたことも交通公園を建設しようとする地方公共団体にとっては追い風としてはたらく結果となる。だがその一方で、「既設の小公園の転用による設置は行なわない」として、地方公共団体に対して安易な設置を牽制するかのよう、一定の規模を堅持しようとする姿勢も見られて興味深い。

## (2) 戸山交通公園

こうして、建設省の肝煎りによって“モデル交通公園”として作られたのが、戸山交通公園 (新宿区西大久保) である。東京都が1962年度から3年計画で取り組んでいたもので、早稲田大学理工学部と新宿体育館 (現・区立新宿スポーツセンター) に隣接する旧陸軍射撃場の一部約22,000 m<sup>2</sup>の国有地に建設する、大がかりな計画であった<sup>(15)</sup>。

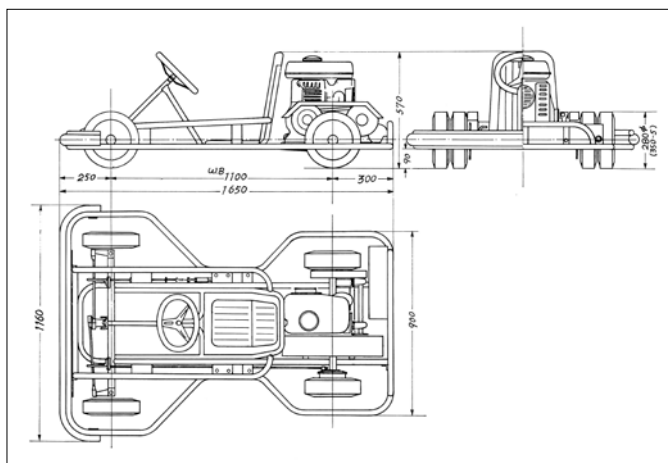
1964年11月25日に開園し、開園日には新宿区立戸山小学校の児童がゴーカートを連ねてパレード



戸山交通公園の園内イラストマップ (『朝日新聞』1979年1月25日)

するという式典も挙行された。開園を報じる新聞記事には、「毎日きたいけれど、入場料五十円は高いなあ」という子どもの感想も寄せられている<sup>(16)</sup>。ちなみに、ここで「入場料五十円」と言っているのは、ゴーカートの利用料のことであり、実際の入場料は設置運営要領で示されているように無料であった。

報じられた内容をもとに公園内のようなすを記してみると、以下のとおりとなる<sup>(17)</sup>。長方形の敷地の南半分が市街地、北半分が郊外地という設定で、市街地はマス目の道路が平坦地に張りめぐらされ、商・住・工の三地区に分けて、三角屋根の工場地



戸山交通公園のゴーカート／東京都『交通公園案内 都立戸山公園』より

帯や団地、商店街、ビルなどの模型が作られている。一方、郊外地には曲がりくねった高速道路が立体交差しながら丘や谷をめぐって走り回る構造となっており、市街地から小さな「郊外電車」が走り、各種の踏み切りも作られている。これらの道路はすべて車道の設定で、道路には交通標識が備え付けられ、車道とは別に、歩行者が園内を散歩する歩道も作られている。車道は、料金を取って貸すゴーカートと、持ち込みの自転車が走り、曲がり角や交差点には指導員が立って整理にあたっている——。子どもたちにとっては、至れり尽くせりの贅沢な空間だったようだ。

建設省のモデル事業としての期待も高く、かなり大規模なものであったが、その一方で批判も存在していた。東京の公園数が絶対的に少なく、子どもの遊び場さえ満足にない現状の中で、「交通公園建設のコストは普通の児童公園などよりはるかに高くつく。まず児童公園の数をふやすのが先決ではないか」という声が都の内部にもあったという<sup>(18)</sup>。そして、「とにかく一つ作っ

てはみるが、今後このような交通公園を都内に作るということは都もいまのところ全く考えていない」とあわせて報じているとおり、その後、都立の交通公園は作られることがなかった。

現在は交通公園としての機能は失われ、跡地は戸山公園大久保地区の一部となっている。ただし、交通公園のコースはそのまま残されており、戸山公園内の曲がりくねった園路が当時を偲ばせるのみとなっている。



戸山交通公園の航空写真（1974年）  
／国土画像情報（カラー空中写真）より



戸山交通公園跡（現戸山公園）の航空写真（1989年）  
／国土画像情報（カラー空中写真）より

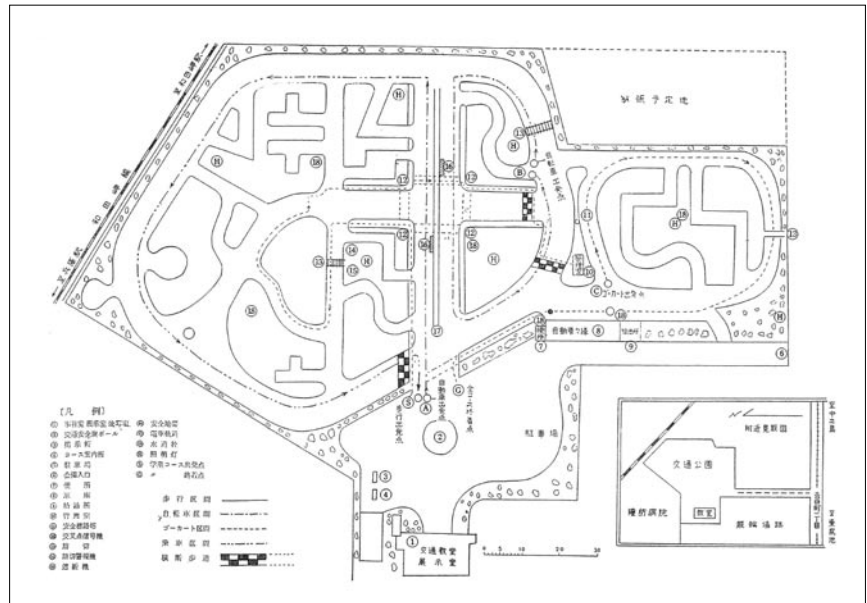
### (3) 神戸市御崎交通公園

建設省がモデル事業として位置づけていたもう一つの交通公園が、神戸市御崎交通公園（兵庫区御崎町）である。1960年に閉鎖となった神戸市営競輪場跡地を利用して16,000㎡の面積を確保し、1962年10月11日に開園している。

電車軌道、立体交差、跨線橋、トンネルなどがしつらえられた全長1,200mのコースに、踏切、信号機、警報機、横断歩道、標識などを備え、ゴーカートを1周（200m）10円で貸し出した。この交通公園の特徴は、何といても本物の自動車練習場を兼ねていたことであり、自動車を20分以内300円で貸し出している（自動車持ち込みのコース貸しは同100円）。開園直後の1962年12月の集計では、自動車貸し出しが1,558件で467,400円の収入、コース貸しが433件で43,300円、ゴーカート貸し出しが8,641件で86,410円となっており、自動車練習場としての収入が全体の実に83%を占めていた。これは、自動車の練習場によって得られた収益を本来の交通公園の運営に充当するという当

初のねらいでもあったという<sup>(19)</sup>。

この交通公園は、当時、神戸市の助役だった宮崎辰雄（後に神戸市長）による次のような発想をベースにしていた。「児童自身街の交通機関との密接な結び付きに於いて、被・加害両者の立場を体験させる。即ち実態訓練だ。実際に子供等自らが自己の体を動か<sup>(ママ)</sup>く興味を呼び起こしながら自然に身に覚え込む、それこそが実行の最たるものを期待し得る近道だ」<sup>(20)</sup>。このような発想のもとに交通公園の設置計画が決定したのは、1961年5月のことであったという。これは、建設省が本格的



神戸市御崎交通公園平面図（山内六郎「神戸市の交通公園」より）

に交通公園建設に乗り出すよりも前のことであるが、建設省の動きとの関係は判然としな

い。当時の担当者であった神戸市公園緑地課長の山内六郎は、交通公園を作る際の意気込みを次のように語っている<sup>(21)</sup>。

つわものどもの<sup>(ママ)</sup>且つての夢の跡、荒茅茂る競輪場跡（御崎公園）を生かせとの助役の指令、総面積数<sup>(ママ)</sup>m<sup>2</sup>、市街地の真只中にあり有効度大、公園整備は市の財政その他の基準からなかなか前進が計<sup>(ママ)</sup>られない。公園担当課には冷飯を食わして来ざるを得なかったが、こうしてチャンスをつかむことだ。これは蓋しヒットだろう——比類なき交通公園を造るとあれば正にこれダブルヒットであろう。人生の悲劇の場とまで騒がれた競輪場、今や転じて児童喜悅の園に生まれ変わらんとするあるいはトリプルヒットと言う可きかも知れぬ。

何ともユニークなその文体からは、当時の交通公園にかかる情熱や息づかいが伝わってくるようだが、実際には、1969年、同地に神戸市立中央球技場が完成したことで交通公園としては短命に終わっている。その後、中央球技場は2001年に神戸市御崎公園球技場（愛称「神戸ウイングスタジアム」）として再出発を果たしているが、交通公園の形跡は何も残っていない。当時、鳴り物入りで誕生した交通公園自体が「夢の跡」になってしまったというべきだろうか。

#### （4）交通公園の開園ラッシュ

1962年の「交通公園設置運営要領」から2年後の1964年には、戸山交通公園、神戸市御崎交通公園のほか、秋田県由利郡西目町（現・由利本荘市）の西目町交通公園、宮崎県延岡市の東本小路児童公園も開園し、この年以降、各地に続々と設立が続いた。

その多くは、設置基準に定められたように、共通して実際の道路を模した園路に交通標識や信号機が設置され、ここを自転車や豆自動車などで走るというスタイルとなっている。また、本物のエンジンを積んだゴーカートも定番で、人気の乗り物となっていた。

1969年に開園したばかりの八幡山交通公園（栃木県宇都宮市）を体験取材したルポが残されているので、その雰囲気を知るためにも少し引用してみたい<sup>(22)</sup>。

現在開放されている郊外地コースは、八幡山の斜面を有効に利用して、かなり起伏に富んでいる。出発点を出た車は、立体交差になった橋の下をくぐり、押し釦式の信号機を過ぎると、ゆるく登りながら、左へ左へとまわって、いま通ってきたコースの上の橋を渡り、このコースのいちばん高い平坦な地点に出る。ここには花壇がつけられ、コースはこれを一周する。郊外の住宅地といった風情だ。ここはドライバー以外の人も遊べるようにチョットした広場となって、歩道も設けられている。ここを過ぎると、車は坂道を下ったり上ったりしながら、大きく

左へ左へとまわって、やがて出発点にもどる。この一方通行のコースは一周約五百メートル、子どもたちはこれを二周する。

コースを歩いてみると、山の上につくられただけにまず眺望のよいことに気がつく。宇都宮市は一望だ。しかし子どもたちには、景色を楽しむ余裕などはなかったかもしれない。頭の上の信号機に気をとられていると、路上に描かれた指示を見るのがお留守になる。路傍の標識にも目をやらないといけな。

早速、十字路になった交差点のまん中で立ち往生するゴーカートがあらわれた。赤信号に気づかずに交差点に進入してしまい、途中で信号に気づいてストップはしたものの、このまま行ってしまった方がいいものやら、停まっていた方がいいものやら、わからなくなってしまった車だ。

かなり広いコースの道幅いっぱい、右へ左へとわざと蛇行して走るゴーカートのカミナリ族もあらわれる。これは乗車前の話の中で、「こんなことをしてはいけな」とわざわざ例示された悪い走り方だ。中学生ぐらいの少年だったが、交通公園ずれのした子どもだったようだ。

ここで使われているゴーカートは、せいぜい時速一五～二〇キロぐらいしか出ないように調整されているという。だが、なかには目いっぱいのスピードで威勢よく走り抜ける車があるかと思うと、キイキイと変な音をさせながら、いやにゆっくり走る車もある。こんなのが案外慎重すぎて、アクセルとブレーキをいっしょに踏んでいるのかもしれない。

「こわかったわア」

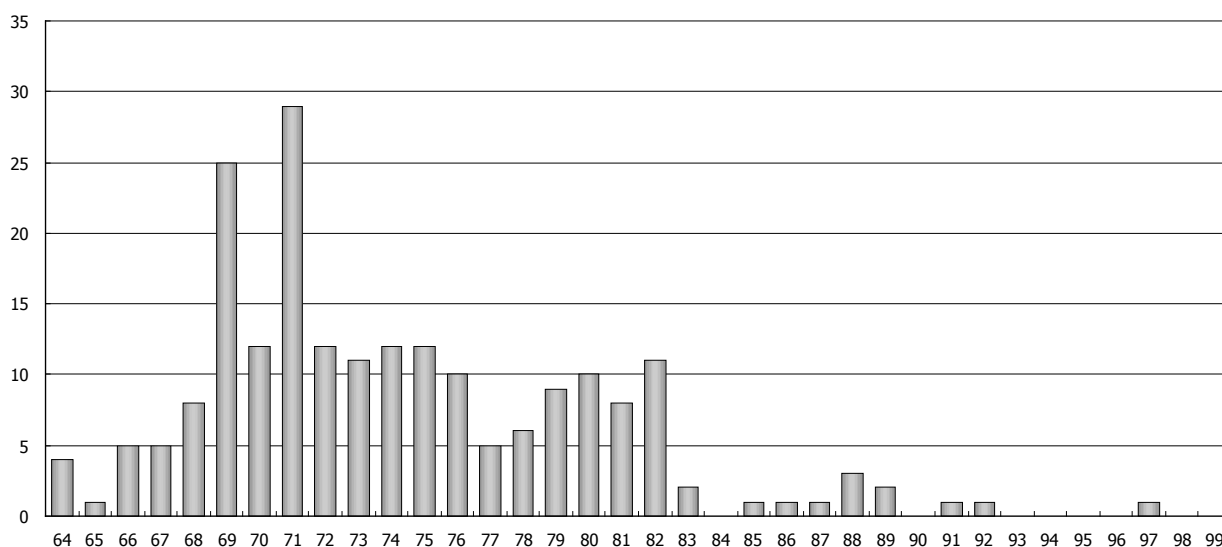
初めてここにきたという少女は、車を下りてそう話していた。彼女には、信号や標識に眼をとめる余裕もなかったみたいである。

それぞれ自分の好きなようにゴーカートに乗り、思い思いに楽しんでいるようすが伝わってくるようだ。開園直後ということもあって、子どもたちは余計にはしゃいでいたのかもしれないが、全国で一斉に誕生した交通公園では、当時、どこでもこのような子どもたちの姿があり、同じような光景が繰り広げられていたのではないだろうか。

では、全国にどのような交通公園が作られたのか。この問いに答えるのは、きわめて困難である。というのも、冒頭で述べたように、交通公園についての統計は存在していないからだ。総理府発行の『交通安全白書』にも191ヶ所という記述があるのみで<sup>(23)</sup>、その内訳は明らかとなっていない。唯一、国際交通安全学会が各都道府県へのアンケートによって交通公園の実態を把握しようと試みた先駆的な調査がある<sup>(24)</sup>。この成果をもとに、筆者が補足・追跡調査を行い、別表のような結果が得られた（本書34ページ以降に収録）。

ここから分かることは、第一に、第一次交通戦争の余波を受けて、1970年前後の設立が圧倒的に多いことである（グラフ2）。まさに交通公園が、交通戦争の制度的反映としての性格を色濃く有していることが了解されよう。

第二に、公園の面積が、設置運営要領で示された20,000㎡（2ha）に達している園が少数であることも挙げられる。



グラフ2 交通公園の設立年度



設置運営要領の拘束力が、実際には各地方公共団体に対してそれほど及んでいなかったことが分かる。

第三に、現在は閉園しているか、公園は存在していても交通公園の機能が失われている状態にある公園がきわめて多いことである。これは、社会的な要請を受けて誕生した交通公園が急速にその使命を失った結果であるといえるだろう。

なお、この表からは、沖縄県の交通公園が多いことに気づくかもしれない。これは、1972年5月15日に沖縄がアメリカから返還され、その後、1978年7月30日に本土の道路交通法が適用されることになったことに起因する。返還前の沖縄はアメリカと同じように車両右側通行であり、1972年の日本への復帰後も6年間続いていたが、ジュネーブ交通条約（1949年制定）の「一國一交通制度」による条約遵守の立場から、1978年7月30日をもって沖縄県全域で左側通行に変更されることになる。これは、沖縄の日本本土復帰を象徴的に示す一大プロジェクトでもあった。変更後しばらくは交通の混乱が生じ、左側通行に不慣れなドライバーによる交通事故が続発したとされる。

こうした特殊な交通事情を受け、沖縄県では1974年1月28日、「市町村こどもの交通安全広場設置費補助金交付要綱」を定めた。交通安全教育の場として「こどもの交通安全広場」を設置する沖縄県下の市町村に対して補助金を交付するという制度であり、子どもに対する交通安全教育の必要性から図られた措置であった。この要綱によれば、300㎡以上の敷地で「こどもの交通安全広場」を設置しようとする時には、土地買収費や整地費などを除く各種設置工事費について沖縄県が補助することになっていた。こうした制度的な裏づけのもとに、集中して交通公園が設立されるにいったわけである。

### 3 交通公園の岐路

#### (1) 交通公園のモデル

日本の交通公園は、ヨーロッパをモデルにして作られたとされている。戸山交通公園建設を報じる新聞記事には、「“交通公園”はイギリス、ドイツなどの都市公園に古くから併設されている」ことを伝えているし<sup>(25)</sup>、建設省も「スイスを手本に」していることをあかしている<sup>(26)</sup>。また、日本初の交通公園である神戸市交通公園においては、神戸市の担当者がベルリンの交通公園を視察し、実際に計画の参考にしていた<sup>(27)</sup>。

国際交通安全学会では、1984年に『交通公園の研究』をまとめるにあたって、イギリス、西ドイツ（当時）の交通公園の調査を行っている<sup>(28)</sup>。ところがその結果は、興味深いことに、ヨーロッパをモデルにしていたという構想当時の状況とはかなりの隔たりがあるものだった。

たとえば、イギリスのTRRL（道路交通研究所）<sup>(29)</sup>からは次のような回答を得たという。

イギリスには交通公園と呼べるものはない。北ロンドンに1つあることはあるが、運営基盤が弱く、うまくいっていない。

多くの学校では校庭に交通教育のための施設を設けているが、ロンドンやその他の大都市では十分な場所がない。

イギリスで行われた調査によると、教師が子供達を交通量の少ない道路に連れて行き、そこで実際に指導したほうが交通安全や交通行動を学ばせる上で良い結果が出ている。いいかえれば、イギリスの子供達は、様々な交通場面に正しく対処する方法を実際の道路で学んでいるのである。

これには多少の危険が伴うが、しかし最も効果的な方法なのである。

またオランダの交通公園の効果についての調査も、交通公園は交通安全指導を行うのには不十分であると結論を下している。

また、西ドイツのBAST（交通研究所）<sup>(30)</sup>による回答も同じようなものであった。

西ドイツでは、ドイツ・シェル（石油会社）の青少年組合が中心となり、全国1,000ヵ所あまりの交通安全教室を開設している。ここでは8～9歳の子供を対象に、警察官が指導要領に基づき、ゴーカートや自転車を使った指導や歩行訓練を行っている。

しかし、子供達はすでに4～5歳で自転車に乗り始め、彼らは交通社会という現実にはぶつかりながら、状況に対する各自の認知・判断パターンを形成している。そこへたとえ8歳から自転車の正しい乗り方を指導しても、交通場面を読み取り、判断を下すもとなる彼らの認知・判断パターンはすでにでき上がっており、教育効果を

狙うには遅いのではないと思われる。

また、その交通安全教育としての効果について調べてみると次のようなことがわかった。

これらの交通安全教室では自転車の正しい乗り方を指導し、練習させた後、実技試験を行っている。およそ5～8割の子供達はその試験で合格点を取っているが、その内容を詳しく見てみると、「周囲の状況の確認動作」の成績が一様にかんばしくない。

この原因は「彼らの自転車の前を車が通らないから」である。彼らはもとより車など通らないと決めこんでいるのであり、周囲の状況を確認する必要性を感じていない。

スイスの発達心理学者ハインリッヒは、子供達に交通安全教育や指導を行う上で、できるだけ日常的な条件の下で体験的に学ばせることが不可欠であるとしている。

## (2) 隔離か実地か

いずれも、公園という現実の交通環境から隔離され、安全が保障された空間での交通教育はさほど意味がなく、実際の道路上での教育がもっとも効果的であるとしている点で共通している。もともと、第一次交通戦争から子どもを守るために、路上から公園へ囲い込むことから始まった日本の交通公園の歴史をふまれば、その対極にあるといえるようなイギリス、ドイツの方式へと単純にシフトしていけばいいのか、簡単に判定を下すことはできないかもしれない。

ただ、このことを考える上で、歩車分離／歩車共存のあり方をめぐる都市計画上の思想の変遷が参考になる<sup>(31)</sup>。東京の多摩ニュータウンでも大阪の千里ニュータウンでも、戦後のニュータウンの設計思想には、「歩車分離」つまり、車の通る道と人の歩く歩行者専用道を完全に分離する考え方が底流にあった。これらのニュータウンでは歩行者（自転車）専用道路が網の目状に張りめぐられ、車道とは立体交差になっているため、歩行者は車道と接することなく移動することが可能につくりになっている。つまり、歩行者を車から隔離するための空間を計画的に作り出そうとしたわけだ。

これは「ラドバーン方式」とも言われるもので、アメリカ・ニュージャージー州ラドバーン地区で1920年代に設計され、日本のニュータウン開発にも大きな影響を与えた街づくりの手法の一形態である。ところが、このラドバーン方式はその後、転換を余儀なくされることになる。この方式を徹底させると建設費が膨大になり、容易には実現できないという財政上の問題に加え、歩車分離が進むと車道では車が高速で通行するようになって実際には事故の増加を招き、生活空間としての機能も失われるなどの弊害が指摘されるようになるのだ。さらには、「歩車分離」とはいつでもその実は車優先にほかならず、道路からの歩行者の排除にしかかかっていないなどの批判も浴びるなど、ラドバーン方式は窮地に立たされる。

その代わりに提唱されるようになったのが、1970年代にオランダで生まれたボンエルフ（woonerf、「生活の庭」の意）という考え方であった。これは、「歩車分離」に対して「歩車共存」といわれるもので、歩道と車道の区別がなされず、自動車をゆっくりと走行させるためのさまざまな工夫がなされているのが特徴である。車道の左右に交互に花壇、駐車スペースなどを設けて車道を蛇行（スラローム）させる、不規則な曲り角（クランク）を設ける、車道を部分的に極端に狭くする（狭窄）、道路を凸型に盛り上げる（ハンプ）などといった、物理的な抑制手段が用いられ、規制標識に頼るのではなく、道路設計によって自動車の走行速度を低下させようとした点が画期的であるとされる。1975年にはオランダ政府の政策として採用され、設計の基準が定められた。同様の政策はドイツ、北欧、イギリスなどにも広まっていく。

ここで取り組まれているのは、子どもたちを道から排除するのではなく、車に優先権を与えないような道路を物理的に整備した上で、車と歩行者が共存するあり方を探っていく試みである。杉田聡と今井博之は、子どもの発達段階にふさわしい場としての道の機能の重要性を指摘し、単に遊び場としてだけではなく、生活空間として、コミュニケーションの空間として、さらには子どもの自立を促すための場としての道の機能に注目する<sup>(32)</sup>。そして、国際的な動向を視野に入れつつ、子どもに「道で遊んではいけない」と注意して、道から子どもを締め出すような交通安全教育を徹底させるのではなく、子どもたちが歩く道路環境を変える努力こそすべきだと説く。

このように、住宅地の設計思想においては、従来の歩行者と自動車との関係を改めて問い直すような議論や取り組

みがなされ、実際に1980年代以降、ヨーロッパ各国に広まっていただけではなく、日本でも「コミュニティ道路」として、徐々にこの考えに基づいた道路が作られつつある。

まさに、イギリスや西ドイツの回答は、このような都市計画上の思想の潮流に位置づけられるものであり、危険な路上からの隔離を至上命題としていた日本の交通公園のあり方に対して再考を促すものとなっていたといえることができる。

ところが奇妙なことに、『交通公園の研究』では、このイギリスと西ドイツの見解を紹介した後、「しかし最近のヨーロッパでは実際の道路での交通教育よりも、日本で行われている教習所のような場での方式が見直されている」とそれまでの文脈を無視するかのような総括を行い、「模擬の交通場面での学習が教室での学習に比べればはるかに効果的」と説明する<sup>(33)</sup>。その根拠については明らかとなっていないが、交通安全教育を交通公園のように隔離した空間で行うのか、あくまでも現実の空間で行うのかということは、交通公園の今後のあり方をめぐる重要な岐路となっていくだろう。

### (3) 行政改革の中で

だが、現在の交通公園のあり方に大きな揺さぶりをかけているのは、分離／共存といった都市計画における考え方の変化だけではない。むしろより直接的な影響を持ちつつあるのは、指定管理者制度を筆頭とする昨今の行政改革の動向である。

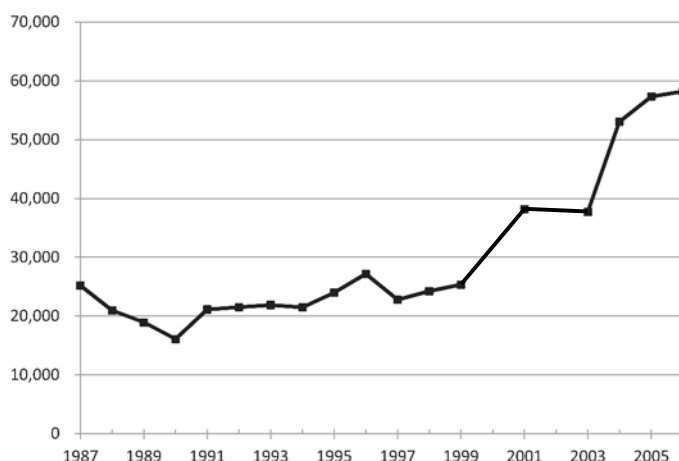
たとえば、日本初の交通公園を作った神戸市では、1971年に別に本山交通公園も開園させていたが、2003年に行われた事務事業外部評価において、「『交通公園』としての意義はほとんどない。今後は都市公園としての存続等、抜本的な再検討が必要である」という評価が下され<sup>(34)</sup>、実際に2006年3月末をもって廃止されている。半田市交通公園（愛知県）も、2005年度の事務事業評価において「事業の役割を終えた」とされ<sup>(35)</sup>、2006年度中に閉園となった。今後も、「行政評価」の名のもとに消えていく交通公園は後をたたないだろう。

先述した沖縄県の「市町村こどもの交通安全広場設置費補助金交付要綱」に基づく交通安全広場設置事業も、やはり事務事業の見直しにより、「一定の目的は達成されたものと考えられることから今後の施策展開については別途検討する」として、2001年に廃止されている<sup>(36)</sup>。

さらに近年では、交通公園にも指定管理者制度の導入が進み（表2）、まさに合理的再編の渦中にある。行政改革が進む中で、行政におけるあり方や必要性がますます問われていくに違い

表2 指定管理者により運営されている交通公園の一例（2007年4月現在）

都道府県	所在地	公園名	所管	指定管理者
北海道	札幌市	農試公園交通コーナー	札幌市環境局みどりの推進部みどりの管理課	財団法人札幌市公園緑化協会
北海道	函館市	梁川交通公園	函館市市民部交通安全課	函館中央交通安全協会
青森	弘前市	弘前市城北公園交通広場	弘前市市民環境部市民生活課交通安全対策室	財団法人弘前交通安全協会
岩手	盛岡市	県営運動公園内交通公園	岩手県教育委員会スポーツ健康課	財団法人岩手県スポーツ振興事業団
宮城	仙台市青葉区	三居沢交通公園	仙台市建設局百年の杜推進部公園課	財団法人仙台市公園緑地協会
宮城	仙台市若林区	南小泉交通公園	仙台市建設局百年の杜推進部公園課	財団法人仙台市公園緑地協会
茨城	つくば市	さくら交通公園	つくば市都市建設部公園緑地課	筑波都市整備株式会社
神奈川	横須賀市	根岸交通公園	横須賀市土木みどり部緑地管理課	財団法人横須賀市都市施設公社
和歌山	和歌山市	和歌山県交通公園	和歌山県環境生活部県民生活課	財団法人和歌山県交通安全協会
高知	高知市	比島交通公園（高知県立交通安全こどもセンター）	社団法人高知県交通安全協会	NPO 法人たびと
宮崎	宮崎市	児童交通遊園	宮崎県福祉保健部福祉保健課	株式会社文化コーポレーション



グラフ3 八王子市東浅川交通公園の利用者数の推移

（八王子市「交通安全対策事業概要」各年度版をもとに作成）

ない。

だが一方では、たとえば八王子市東浅川交通公園のように、年間利用者数が年々増加し（グラフ3）、交通安全教育の場として重要な役割を担っている例もある。これは、学校教育における交通安全教室が定着し、コンスタントな団体利用を維持していることに加え、一般利用者の増加によるものと考えられる。交通公園を生かすも殺すも、設置者である行政の姿勢にかかっているのが現状である。



八王子市東浅川交通公園の利用風景（2008年1月20日撮影）

## おわりに

『交通公園の研究』では、交通公園の現状について、「残念ながら多くの交通公園では設立当初の目的を達成していない、あるいは目的自体が現状にそぐわないものになってきている」と結論づけている<sup>(37)</sup>。同様に、新井邦二郎も「そこに交通に関連した施設があり、そこを訪れた子どもが何となく利用し、交通の諸施設になじむ程度の機能しか果たしていない交通公園が決して少なくない」「有能なインストラクターのもと、有効な施設や教材を使用し、適切な教育プログラムに沿って交通の実体験ができるまでに、至っていない」とその現状を嘆く<sup>(38)</sup>。閉園あるいは交通公園機能の喪失という事態が進行している現状を見れば、その実情も推察できよう。

いつ行っても閑散としていて、施設も朽ち果てていくのみといった風情の交通公園も確かに多い。野ざらしになった道路標識や信号機は逆に郷愁を誘い、最近の廃墟ブームに乗って、今後は「廃墟マニア」の格好の餌食になっていくかもしれない。

第一次交通戦争から40年が経過しようとしている現在、交通公園は、交通安全教育の場として現実の世界に生き続けるのか、あるいは歴史的使命の終わった過去の遺産として葬り去られるのか、はたまた単なる郷愁の対象として幼き日の記憶をノスタルジックに呼び起こすための存在になっていくのか、その答えが出るのはもう少し先かもしれない。

## 注

- (1) 警察庁編『昭和48年度版 警察白書』1973年
- (2) 総理府交通安全対策室監修『80年代交通安全対策のビジョン』ぎょうせい、1980年、p.11
- (3) 仙田満『子どもと遊び——環境建築家の眼』岩波新書、1992年、p.174
- (4) 『朝日新聞』1963年11月25日
- (5) 前掲『80年代交通安全対策のビジョン』p.75
- (6) 同上、p.103
- (7) 建設省「児童公園と交通公園」『官報資料版』1964年1月4日
- (8) 1993年に都市公園法施行令及び同施行規則の改正が行われ、児童公園は「主として街区内に居住する者の利用に供することを目的とする都市公園」として「街区公園」という名称に改められた。この措置については、児童の利用に限らず広い年齢層による日常的な利用に供されるものであることから、利用者を限定する規定及び名称を廃止したという説明がなされている（建設省都市局長通知「都市公園法施行令の一部を改正する政令及び都市公園法施行規則の一部を改正する省令の制定について」1993年6月30日）。ただし本稿では、一般に広く流通・定着している実態を重視し「児童公園」という言葉を使用する。
- (9) 前掲「児童公園と交通公園」
- (10) 『朝日新聞』1960年2月1日
- (11) 『朝日新聞』1964年1月31日
- (12) すでに1958年施行の学習指導要領において、学校教育での交通安全教育が断片的にはあるが取り入れられていた。小学校学習指導要領では、第6学年の体育の授業で「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」、同様に中学校学習指導要領において、第2学年の保健の授業で「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」ことが定められていた。1971年施行の小学校学習指導要領では、「交通事故の現状、原因」「交通のきまり」「交通事故の防止」として具体的な指導内容が明記され、1972年施行の中学校学習指導要領でも同様に、「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」という表現に改められている。

- (13) 『朝日新聞』 1962年5月7日
- (14) 『朝日新聞』 1962年6月3日
- (15) 『朝日新聞』 1963年11月9日
- (16) 『朝日新聞』 1964年11月26日
- (17) 『朝日新聞』 1963年11月9日
- (18) 同上
- (19) 山内六郎「神戸市の交通公園」『新都市』17(4)、都市計画協会、1963年、p.32
- (20) 同上、p.29
- (21) 同上、p.29
- (22) 笹本治郎「こどもと交通教育」『健康保険』29(6)、健康保険組合連合会、1975年、pp.69-70
- (23) 総理府『交通安全白書 平成14年版』2003年、p.39
- (24) 国際交通安全学会『交通公園の研究』1984年
- (25) 『朝日新聞』 1963年11月9日
- (26) 『朝日新聞』 1962年5月7日
- (27) 前掲「神戸市の交通公園」p.30
- (28) 前掲『交通公園の研究』pp.12-14
- (29) TRRLの正式名称はTransport and Road Research Laboratoryで、運輸省の直轄組織であった。1996年に民営化され、現在はTRL (Transport Research Laboratory) となっている。
- (30) 正式名称はBundesanstalt für Straßenweで、交通省の直轄組織である。
- (31) 山田晴利「カーナビゲーションと住民の安全性への配慮」『国際交通安全学会誌』26(4)、2001年
- (32) 杉田聡・今井博之『クルマ社会と子どもたち』岩波ブックレット、1998年
- (33) 前掲『交通公園の研究』p.13
- (34) <http://www.city.kobe.jp/cityoffice/09/021/jimujigyousheet/seikatubunka/31seikatubunka.pdf> (2008.2.29)
- (35) <http://www.city.handa.aichi.jp/soumu/shigoto/jimujigyoyouhyouka/soukatsu17/soukatsu17-33syougaiagakusyu.pdf> (2008.2.29)
- (36) [http://www.pref.okinawa.jp/99/jinjika/1\\_haisi.htm](http://www.pref.okinawa.jp/99/jinjika/1_haisi.htm) (2008.2.29)
- (37) 前掲『交通公園の研究』p.5
- (38) 新井邦二郎「わが国の子どもの交通安全教育の問題点」『国際交通安全学会誌』22(3)、1997年、pp.21-22

## 別表 全国交通公園一覧

(凡例)

- ①国際交通安全学会『交通公園の研究』所収の表をベースに、筆者が各担当部署に直接問い合わせたり、公式サイトの記事をもとにして補足したものである。
- ②市町村名や公園名は、2007年4月現在のものである。ただし、移管等によって名称が変更になった場合は、その経過を記した。
- ③「継続」欄は、○＝現在も交通公園として存続しているもの、△＝公園は存続しているが交通公園の機能が失われているもの、×＝別の用途に転用されるなどして公園自体が存在していないもの、という基準を設けて区分した。ただし、たとえば自転車用の道路や標識、横断歩道などの施設が残っており、外見上は交通公園の形態を有していたとしても、実際には交通公園としての利用がなされていないようなケースも多く、○と△の境界は明確ではない。

都道府県	所在地	公園名	設立	面積 (㎡)	設立年度	継続
北海道	札幌市	農試公園交通コーナー	市立	20,000	1973	○
北海道	函館市	梁川交通公園	市立	7,752	1969	○
北海道	二海郡八雲町	八雲運動公園内自転車広場	町立	5,000	1973	○
北海道	滝川市	滝川市交通公園	市立	9,654	1980	○
北海道	美唄市	美唄市交通公園	市立	7,440	1975	○
北海道	室蘭市	祝津交通公園	市立	7,000	1971	○
北海道	中川郡本別町	本別公園交通公園	町立	12,000	1981	○
北海道	千歳市	千歳市交通安全教育施設	市立	20,626	1978	○
北海道	恵庭市	恵庭市交通公園	市立	20,177	1988	○
青森県	弘前市	弘前市城北公園交通広場	市立	5,500	1979	○
岩手県	盛岡市	県営運動公園内交通公園	県立	17,000	1973	○
宮城県	仙台市	三居沢交通公園	市立	9,430	1966	○
宮城県	仙台市	南小泉交通公園	市立	21,104	1986	○
宮城県	亶理郡亶理町	亶理町交通公園	町立	5,030	1971	×
宮城県	大崎市（旧志田郡三本木町）	三本木河川公園	市立	13,470	1976	×
秋田県	由利本荘市（旧由利郡西目町）	西目町交通公園	市立	3,000	1964	×
秋田県	湯沢市（旧雄勝郡雄勝町）	雄勝町交通公園	市立	2,743	1981	×
福島県	大沼郡会津美里町（旧大沼郡会津高田町）	宮川河畔公園子どもの広場交通安全教育センター	町立	12,000	1977	○
福島県	田村郡三春町	田村交通公園	町立	25,000	1982	×
福島県	須賀川市	翠ヶ丘公園	市立	2,000	1969	△
福島県	相馬市	馬稜公園	市立	1,700	1969	○
福島県	会津若松市	鶴ヶ城公園	市立	3,900	1982	△
茨城県	つくば市（旧新治郡桜村）	さくら交通公園	市立	12,100	1978	○
茨城県	ひたちなか市	安全運転中央研修所附属交通公園	国立	70,000	1991	○
栃木県	宇都宮市	八幡山公園内交通公園	市立	41,000	1969	○
栃木県	足利市	錦公園	市立	6,000	1971	△
栃木県	大田原市	大田原市交通公園	市立	21,000	1968	×
群馬県	前橋市	前橋児童文化センター内交通公園	市立	19,800	1969	○
群馬県	高崎市	高崎市和田橋交通公園	市立	8,097	1970	○
埼玉県	川越市	鷹見交通公園	市立	6,000	1970	×
埼玉県	熊谷市	万平公園	市立	4,000	1971	○
埼玉県	川口市	芝児童交通公園	市立	9,576	1968	○

都道府県	所在地	公園名	設立	面積 (㎡)	設立年度	継続
埼玉県	川口市	南平児童交通公園	市立	7,109	1968	○
埼玉県	行田市	行田市児童交通公園	市立	5,500	1971	○
埼玉県	秩父市	秩父市やすらぎの丘内児童交通公園	市立	3,000	1970	○
埼玉県	所沢市	山の上公園	市立	2,761	1969	△
埼玉県	春日部市	中央町第4公園	市立	4,801	1971	△
埼玉県	越谷市	南越谷第2公園	市立	2,900	1970	△
埼玉県	蕨市	大荒田交通公園	市立	4,800	1969	○
埼玉県	戸田市	山宮公園	市立	2,100	1971	△
埼玉県	八潮市	中馬場児童交通公園	市立	2,190	1981	○
千葉県	千葉市	みやこ児童交通公園	市立	3,600	1969	○
千葉県	千葉市	花見川緑地交通公園	市立	104,900	1989	○
千葉県	松戸市	ユーカー交通公園	市立	15,400	1971	○
千葉県	茂原市	荻原交通公園	市立	8,000	1973	○
千葉県	市川市	東菅野児童交通公園	市立	3,870	1970	○
千葉県	市川市	南沖児童交通公園	市立	8,600	1980	○
千葉県	鎌ヶ谷市	市制記念公園	市立	37,167	1971	○
千葉県	浦安市	若潮交通公園	市立	8,500	1975	○
千葉県	成田市	栗山公園	市立	2,400	1975	△
千葉県	船橋市	宮本台北公園	市立	1,300	1977	△
千葉県	市原市	こどもの国交通教育センター	県立	2,498	1971	×
千葉県	市原市	宮田公園	市立	7,003	1977	○
千葉県	木更津市	木更津市交通公園	市立	11,000	1980	○
東京都	新宿区	戸山交通公園	都立	19,130	1964	×
東京都	墨田区	堤通公園内交通公園	区立	13,249	1974	○
東京都	江東区	城東公園	区立	9,397	1967	○
東京都	江東区	越中島公園	区立	20,850	1971	△
東京都	品川区	東品川公園	区立	2,359	1969	○
東京都	品川区	南公園	区立	5,544	1971	×
東京都	目黒区	中町交通公園	区立	1,498	1974	×
東京都	目黒区	衾町公園児童交通施設	区立	2,243	1967	○
東京都	大田区	萩中公園	区立	15,400	1966	○
東京都	大田区	東調布公園	区立	4,000	1966	○
東京都	大田区	入新井西公園	区立	2,000	1966	○
東京都	大田区	大森西交通公園	区立	3,300	1976	○
東京都	世田谷区	世田谷公園	区立	2,300	1976	○
東京都	世田谷区	羽根木公園	区立	70,000	1968	△
東京都	中野区	新井薬師交通公園	区立	413	1969	△
東京都	杉並区	杉並児童交通公園	区立	9,187	1972	○
東京都	北区	赤羽交通公園	区立	33,761	1979	×
東京都	荒川区	あらかわ交通公園	区立	5,542	1971	×
東京都	板橋区	板橋交通公園	区立	9,300	1968	○
東京都	板橋区	城北交通公園	区立	6,686	1969	○

都道府県	所在地	公園名	設立	面積 (㎡)	設立年度	継続
東京都	練馬区	大泉交通公園	区立	8,131	1977	○
東京都	足立区	こども家庭支援センター交通広場	区立	2,855	1968	○
東京都	足立区	北鹿浜公園	区立	19,342	1980	○
東京都	足立区	大谷田南公園	区立	9,917	1989	○
東京都	葛飾区	新宿交通公園	区立	11,530	1969	○
東京都	葛飾区	上千葉砂原公園	区立	19,986	1970	○
東京都	葛飾区	北沼公園	区立	9,601	1972	○
東京都	江戸川区	今井児童交通公園	区立	9,290	1968	○
東京都	八王子市	東浅川交通公園	市立	4,967	1969	○
東京都	八王子市	中田交通公園	市立	3,835	1972	×
東京都	八王子市	清川交通遊園	市立	6,312	1988	○
東京都	青梅市	青梅市交通公園	市立	9,900	1981	○
東京都	三鷹市	上連雀交通公園	市立	1,553	1979	○
東京都	三鷹市	中原交通公園	市立	1,382	1980	○
東京都	府中市	府中市交通遊園	市立	12,525	1970	○
東京都	西東京市 (旧田無市)	芝久保第三児童遊園	市立	3,033	1972	×
東京都	多摩市	多摩市交通公園	市立	4,940	1979	○
東京都	稲城市	多摩川児童交通公園	市立	3,324	1973	×
東京都	羽村市 (旧西多摩郡羽村町)	羽村町交通公園	町立	6,065	1971	×
神奈川県	藤沢市	辻堂海浜公園内交通公園	県立	187,850	1971	○
神奈川県	横須賀市	根岸交通公園	市立	18,284	1971	○
神奈川県	川崎市	桜川児童交通公園	市立	28,104	1969	×
神奈川県	川崎市	平間児童交通公園	市立	15,704	1971	×
神奈川県	川崎市	丸子橋児童交通公園	市立	12,000	1967	×
神奈川県	川崎市	溝口北児童交通公園	市立	1,650	1969	○
神奈川県	横浜市	栄町公園児童交通安全広場	市立	1,300	1980	○
神奈川県	横浜市	本牧公園	市立	1,000	1982	×
神奈川県	横浜市	大池公園	市立	1,500	1983	×
神奈川県	横浜市	交通展示館付設交通公園	県立	5,983	1972	×
神奈川県	相模原市	鹿沼児童交通公園	市立	14,800	1972	○
神奈川県	秦野市	秦野市交通公園	市立	4,386	1980	○
神奈川県	伊勢原市	市ノ坪公園交通公園	市立	3,000	1974	×
神奈川県	海老名市	県央交通公園	県立	3,090	1976	×
新潟県	新潟市	鳥屋野交通公園	市立	14,000	1972	○
新潟県	燕市	燕市交通公園	市立	2,700	1979	○
新潟県	上越市	五智公園	市立	13,200	1969	○
新潟県	魚沼市 (旧北魚沼郡小出町)	小出公園	市立	5,000	1971	○
新潟県	胎内市 (旧北蒲原郡中条町)	中条町交通公園→胎内市総合グラウンド内交通公園	市立	5,000	1974	○
新潟県	南魚沼郡湯沢町	城平墓園	町立	1,800	1982	×
富山県	富山市	富山県交通公園	財団立	13,788	1985	○
富山県	高岡市	駅南3号公園	市立	3,500	1976	×
富山県	射水市 (旧新湊市)	四日曾根公園	市立	2,139	1971	○



都道府県	所在地	公園名	設立	面積 (㎡)	設立年度	継続
富山県	射水市 (旧新湊市)	浜開公園	市立	3,000	1974	△
富山県	南砺市 (旧東礪波郡福野町)	旅川公園	市立	4,000	1976	○
石川県	金沢市	金沢市神田交通公園	市立	8,803	1971	○
石川県	小松市	南部児童公園	市立	9,800	1975	△
石川県	小松市	小松運動公園	市立	143,000	1983	×
石川県	加賀市	大聖寺東部公園	市立	3,500	1975	○
石川県	鳳珠郡穴水町	穴水交通公園	町立	2,100	1978	○
石川県	河北郡内灘町	向陽台公園	町立	9,300	1976	○
福井県	敦賀市	清水第1公園	市立	400	1975	×
福井県	越前市 (旧武生市)	朝霧公園	市立	1,500	1976	○
福井県	勝山市	南部第2公園 (交通公園)	市立	1,200	1976	○
長野県	長野市	ひまわり公園交通教室広場	市立	6,500	1969	○
長野県	長野市	しののけ公園交通教室広場	市立	1,000	1979	○
長野県	上田市	染谷第二公園	市立	4,500	1969	△
長野県	須坂市	望岳台交通公園	市立	5,300	1973	○
長野県	千曲市 (旧更埴市)	千曲橋緑地	市立	12,000	1978	○
岐阜県	各務原市	各務原交通公園	市立	102,000	1972	○
静岡県	浜松市	相生公園	市立	10,000	1970	○
静岡県	磐田市	交通安全教育センター	市立	41,000	1969	○
愛知県	瀬戸市	交通児童遊園	市立	97,000	1971	○
愛知県	春日井市	交通児童遊園	市立	8,000	1971	○
愛知県	清須市 (旧西春日井郡西枇杷島町)	交通公園	市立	4,700	1971	×
愛知県	江南市	交通児童遊園	市立	7,700	1973	○
愛知県	半田市	半田市交通公園	市立	6,300	1972	×
愛知県	岡崎市	南公園交通広場	市立	23,000	1975	○
愛知県	安城市	錦公園	市立	3,300	1973	○
愛知県	安城市	大西公園	市立	2,600	1974	○
愛知県	安城市	的場公園	市立	2,600	1975	○
愛知県	豊田市	豊田市交通公園	市立	10,356	1970	○
愛知県	西加茂郡三好町	三好公園	町立	2,000	1973	○
愛知県	豊橋市	向山緑地児童交通公園	市立	7,400	1969	○
愛知県	豊川市	豊川市交通児童遊園	市立	8,000	1972	○
愛知県	名古屋市	大高緑地	県立	30,000	1966	○
愛知県	幡豆郡一色町	一色町交通公園	町立	不明	1988	○
滋賀県	大津市	皇子が丘公園	市立	15,000	1969	○
滋賀県	甲賀郡甲西町	にごり池自然公園	町立	12,000	1971	○
京都府	京都市	大宮交通公園	市立	21,338	1969	○
大阪府	高石市	大阪府営浜寺公園内交通遊園	府立	20,900	1965	○
大阪府	高槻市	城跡公園交通遊園	市立	4,500	1969	○
大阪府	摂津市	正雀ちびっこ交通公園	市立	1,100	1974	○
大阪府	富田林市	ちびっこ交通公園	市立	1,200	1971	○
大阪府	泉大津市	助松公園	市立	6,400	1971	○

都道府県	所在地	公園名	設立	面積 (㎡)	設立年度	継続
大阪府	泉大津市	穴師公園	市立	13,000	1972	○
兵庫県	尼崎市	西武庫公園	県立	20,000	1963	○
兵庫県	西宮市	西宮市交通公園（久保公園）	市立	6,900	1970	○
兵庫県	伊丹市	瑞ヶ池公園	市立	9,000	1974	○
兵庫県	加古郡播磨町	望海公園	町立	4,800	1982	○
兵庫県	姫路市	御立交通公園	市立	24,000	1974	○
兵庫県	加西市	丸山総合公園	市立	5,700	1971	△
兵庫県	赤穂市	千種川河川敷緑地	市立	4,000	1982	○
兵庫県	神戸市	御崎交通公園	市立	19,700	1964	×
奈良県	北葛城郡広陵町	広陵交通公園	町立	5,525	1980	○
和歌山県	和歌山市	和歌山県交通公園	県立	18,200	1975	○
島根県	隠岐の島町（旧西郷町）	西郷町交通公園	町立	2,300	1981	×
岡山県	岡山市	向州公園	市立	3,200	1969	○
岡山県	津山市	神楽尾公園	市立	14,000	1979	○
岡山県	笠岡市	十一番町児童公園	市立	2,800	1982	○
岡山県	井原市	七日市公園	市立	2,800	1975	○
岡山県	倉敷市（旧浅口郡船穂町）	高梁川公園	市立	3,000	1979	○
広島県	広島市	広島県立広島交通公園 →広島市交通ランド（1999年）	県立 →市立	17,800	1968	○
山口県	周南市（旧徳山市）	周南市交通教育センター	市立	10,000	1974	○
徳島県	徳島市	新町川水際公園	市立	3,700	1968	○
徳島県	徳島市	徳島こども交通公園	県立	3,700	1997	○
香川県	高松市	香東川公園	県立	12,500	1967	△
愛媛県	松山市	道後公園	県立	1,300	1969	△
愛媛県	新居浜市	国領川緑地	市立	11,000	1980	○
愛媛県	今治市	今治交通公園	市立	16,000	1987	○
高知県	高知市	比島交通公園（高知県立交通安全こどもセンター）	県立	13,300	1970	○
高知県	四万十市（旧中村市）	中村交通児童公園	市立	4,400	1974	○
福岡県	北九州市	北九州交通公園	市立	33,922	1973	○
福岡県	福岡市	貝塚交通公園	市立	16,000	1967	○
福岡県	若宮市	宮若市交通公園	市立	2,000	1992	○
佐賀県	佐賀市	佐賀市交通公園	市立	3,300	1970	○
長崎県	長崎市	長崎交通公園	県立	12,375	1971	○
長崎県	佐世保市	佐世保市交通公園	市立	15,000	1972	○
宮崎県	宮崎市	児童交通遊園	市立	9,534	1971	○
宮崎県	都城市	沖水川市民緑地	市立	5,500	1982	○
宮崎県	延岡市	東本小路児童公園	市立	1,800	1964	×
鹿児島県	川辺郡知覧町	知覧平和公園内交通公園	町立	2,325	1978	○
鹿児島県	鹿屋市	鹿屋運動公園交通公園	市立	14,000	1975	○
沖縄県	那覇市	山川児童公園	市立	322	1973	×
沖縄県	宮古島市（旧宮古郡城辺町）	福里公園	市立	400	1974	×
沖縄県	うるま市（具志川市）	具志川市こどもの交通安全広場	市立	2,000	1975	×

都道府県	所在地	公園名	設立	面積 (㎡)	設立年度	継続
沖縄県	名護市	こどもの交通安全広場	市立	370	1976	×
沖縄県	国頭郡伊江村	伊江村交通安全広場	村立	588	1977	×
沖縄県	宮古島市（旧宮古郡伊良部町）	交通安全こどもの広場	市立	1,788	1978	×
沖縄県	中頭郡北谷町	北谷町こどもの交通安全広場	町立	2,698	1979	×
沖縄県	南城市（旧島尻郡知念村）	安座真地内こどもの交通安全広場	市立	1,330	1980	×
沖縄県	島尻郡八重瀬町（旧島尻郡東風平町）	友寄交通安全広場	町立	1,147	1981	×
沖縄県	島尻郡八重瀬町（旧具志頭村）	与座こどもの交通安全広場	町立	599	1981	×
沖縄県	島尻郡南大東村	南大東村交通安全広場	村立	924	1981	×
沖縄県	島尻郡八重瀬町（旧東風平村）	世名城交通安全広場	町立	809	1982	×
沖縄県	南城市（旧島尻郡玉城村）	玉城町こどもの交通安全広場	市立	665	1982	×
沖縄県	南城市（旧島尻郡大里村）	仲程こどもの交通安全広場	市立	700	1982	×