

〈論文〉

交通安全歌謡史考 —「大大阪」時代の「交通地獄」と「交通唱歌」—

山本耕平

0. はじめに

1925（大正14）年4月1日、大阪市は市域面積181.68平方キロ、人口211万4808人となり、東京市を抜き日本最大、世界第6位の都市となった。都市が繁栄していくにつれ、人々の往来は必然的に増えることとなる。また、技術の発展により人力車からバス、タクシー、電車といった新たな乗り物の時代が到来していた。それに伴い「大大阪」は都市機能を発展させていくとともに、交通事情も大きな変革の時期を迎えていた。

当時の「大大阪」の交通状況の急速な発展により、大阪都市協会が発行する雑誌『大大阪』では交通に関する特集が組まれている。「世はスピード時代である」¹⁾という一文で始まる同特集の巻頭言は、これに続けて「高層建築の発達とともにラッシュ、アワーの混雑状態は一層深刻を加えて来る、これに円タクの発達が加わって午前、午後のラッシュ、アワーはまさに交通地獄である」²⁾と、当時の交通状況の凄まじさを「交通地獄」という言葉で表現している。「大大阪」の交通事情が発展するにあたり、自動車という新たに現れた乗り物のスピードを賛美しつつ、悲惨な交通事故の増加を恐れていたことが書かれている。

都市機能の発展とともに、新たな課題となっていた「大大阪」における「交通地獄」への対策として、1930（昭和5）年11月、官民合同で設立された「大阪交通安全協会」は、「交通道徳」という標語のもと、市民に対し交通ルール遵守の周知を試みている。「大阪交通安全協会」は、交通安全を確保し、さらなる産業の発展に資するために、「交通施設の改善を図り」、「一般民衆の一大自覚を促し」、「故意に交通公徳を無視するが如き者に対しては、断乎として警察権に依り其の非道を矯正する」³⁾こと、といった3つの点を重視していた。中でも交通安全のために重要なことは、未然に事故や違反を防止することであり、「交通施設の改善と民衆に対する交通道徳の普及啓発とは、大阪市の交通状況改善上、焦眉の急を要する問題」⁴⁾であった。

こうした方針のもと、「交通道徳」を周知するための1つの方策として作られたのが「交通唱歌」である。1931（昭和6）年の3月初旬、新聞紙上にて大阪交通安全協会が「交通唱歌」の歌詞を募集している。歌詞は児童向けのものと大人向けの2種類が募集されており、その後、3月下旬には1等と2等の歌詞が決定した旨が報じられている。児童向けの歌詞は中山晋平が、

大人向けの歌詞は弘田龍太郎がそれぞれ作曲を担当している。市民の交通マナー向上のために、大阪市は歌を効果的に用いようとしていたのである。

人々が誇りを持って「大大阪」と呼んでいた当時の大阪市の繁栄ぶりについては、これまで様々な観点から明らかにされてきた。また、「大大阪」をめぐる一連の研究の中で折に触れて大阪に関係する歌や音楽が数多く取り上げられてきた。大阪をめぐる歌については、右田伊佐雄（1978、1980）⁵⁾による大阪の民謡やわらべうたを中心とする一連の研究をまずは挙げることができる。さらに、大阪に関する歌を取り上げた網羅的な資料として、大阪都市協会編（1982）⁶⁾やあるいは大阪春秋社編（1983）⁷⁾がある。

2000年代以降になると、「大大阪」を主題とする研究が盛んとなる。その中には「大大阪」に関係する流行歌や校歌、あるいは大阪の楽壇についての研究などが含まれている。たとえば雑誌『大阪の歴史』では、大阪をめぐる歌に関する論文が寄せられている。吉河悟史（2005）⁸⁾は、大阪における西洋音楽史の流れは大阪の都市文化そのものであるとした上で、特に大阪の洋楽史において「少女歌劇」の果たした役割の重要性を挙げ、多数のレコードを紹介している。古川武志（2001、2003、2005、2010）⁹⁾は大阪の歌謡史としての流行歌や「道頓堀ジャズ」と呼ばれた洋楽が流行していたという事実に注目し、伝統とモダンのせめぎあいと言える状況に「大阪モダニズム」を見いだしている。

橋爪節也編著（2007）¹⁰⁾にも、大阪と音楽をめぐる論考が複数掲載されている。毛利真人（2007a、b）¹¹⁾は「道頓堀行進曲」がきっかけとなり、全国的に「行進曲」がブームとなった状況や、「大大阪」時代の大阪における音楽協会およびオーケストラの成立とその後の盛衰について論じている。岩井正也（2007）¹²⁾は、大阪市内の校歌の歌詞の分析を通じて、「大大阪」がどのように歌われていたのかを明らかにしている。

以上のように、大阪の歌に関係する資料やあるいはそれらを扱った先行研究はこれまでに一定の蓄積があると言えよう。しかし、大阪の街を直接歌った歌ではないという理由もあってか、「交通唱歌」がこれまで「大阪の歌」として取り上げられることはなかった。しかし、本稿で明らかにするように、「交通唱歌」もまた、当時の「大大阪」、とくに「交通地獄」とも言われた当時の交通状況の発展とそれによって浮き彫りとなった課題に対応する上で重要な役割を果たしていたと考えられる。

そこで、本稿では「大大阪」時代の交通状況を明らかにするとともに、「交通道徳」普及のために歌われ、時には踊られた「交通唱歌」を取り上げ、当時の唱歌が社会教育として果たした役割やその意義について考察する。

1-1. 『近代大阪』に描かれた「大大阪」の「交通地獄」

日本における自動車の輸入は1898（明治31）年頃から本格化する。道路法が1919（大正8）年に成立し、この頃には全国の自動車台数が約5000台に達する。その後、関東大震災を挟ん

で日本の自動車の台数は急増する。1926（大正15）年には3万2000台に達し、1932（昭和7）年には10万台を超え、この時期になると馬車、荷車、人力車類はほとんど姿を消していた¹³⁾。

自動車が輸入され、実用化された当初の日本では、タクシーが主流で、「自家用車」という考え方が一般的になるのは後になってからのことであった。日本最初のタクシーは1912（大正元）年で、大正末期にはタクシー、ハイヤーなどが中産階級でしだいに使われるようになっていた¹⁴⁾。また、円タクと言われる均一料金で走るタクシーの始まりは大阪であった。1924（大正13）年6月には大阪市内を1円均一の運賃で走る均一タクシー株式会社が開業している。

ここで大阪の自動車の状況に目を向けてみよう。1912（大正元）年の自動車の保有台数は、東京市で262台、大阪市では17台であった。しかし、1916（大正5）年から増加傾向が見られ、1921（大正10）年には乗用・貨物用合わせて766台と、大阪市の自動車保有台数は10年間で約45倍になっている¹⁵⁾。第一次世界大戦を境に自動車が増え、また関東大震災以降、自動車の有用性が認識されるようになったためである。

次に、当時の「大大阪」の交通状況をイメージするために、北尾鎌之助が1932（昭和7）年に著した『近代大阪』¹⁶⁾を手がかりとしてみたい。北尾は、駅前に停車しているタクシーの様子を以下のように描写する。

狭い駅前に、現今50台だけ、自動車の駐車が許されている。大阪タクシーの上り下り9台ずつ、18台を最高として、すくないのは上下1台宛、2台というのがある。それだけの数は、常に駐車の権利があるのだ。抽選の番号札によって、客を乗せ、1台が駆け出せばすぐその跡の補充をする。駐車時間は、1両について長くとも1時間位で、大概50台の車がみな動く。¹⁷⁾

北尾は、1898（明治31）年に580人いた人力車夫は、昭和初期には50人程度まで減っていたと述べ、人力車から自動車の時代へと変化していく様子を感じ取っていた。

「あの交通地獄」¹⁸⁾と北尾が呼ぶ昭和初期の大阪市内の交通は、タクシーが中心的な役割を担っていた。北尾は「タクシー雑記」というエッセイの中で、大阪市内を走るタクシーの様子を中心として、当時の交通状況を詳しく描き出している。当時、大阪市内を走るタクシーが、徐々にその持ち場を変えていく様子を北尾は以下のように記している。

午前5時＝同8時。天保山の棧橋に着く船の客拾ひ。

午前8時＝同10時。大阪駅に着く急行列車の客待ち。

午前10時＝正午までは、市内郊外電車の各停車場の物色。

午後1時＝同4時。1日中最もお客のない時間。どこといふ目的もない市中のモーロー。

午後4時＝午後7時。大会社付近を走つて、社員の退出を拾ふ。どこをモーローしても、

一番客のある時刻。

午後7時＝午後10時。タクシーの足が、北からだんだんと南へ移動する。

午後10時＝午前0時。盛り場附近の争奪戦。

午前0時＝午前2時。道頓堀、心齋橋など、出入禁止の場所に車が入る。女給連の帰宅、郊外行きの酔客。¹⁹⁾

北尾によれば、午前3時ごろが一番賃金の安い時間帯で、天神橋筋6丁目あたりから中央市場まで、およそ16kmで30銭という相場であった。タクシーの運転手は、乗り込んできた客に電車並に急ぐよう急かされながらも、燃料代を計算せず、「ただの10銭でも、ええまあ、ポケットに入れとけ」²⁰⁾と思いつつ運転していた。

当時のタクシーは、なるべくたくさんの客を乗せ、運賃を稼ぐため、スピードを上げて走る必要があった。当時の大阪市中では、幅14メートル以上の道路に限り、およそ時速40km、までのスピードを出すことができた。しかし、北尾によれば、実際には多くの車が50km以上のスピードを出していたようである²¹⁾。警察はこうした状況を憂慮し、抜き打ちでスピード検査を行っていた。

当時、一部の例を除き、基本的に路上に自動車を駐車することは認められていなかった。そのためタクシーは一度走り出すと、客がいよいよがこいまいが常に市内を走り続ける必要があった。そうして当時およそ大阪市内にあった約3500台のタクシーは、あてもなく朦朧と走る様子から「モーロー・タクシー」と呼ばれていた。

自動車を運転する際、運転手は後続車に向けて自らの手信号で動きを伝えるようにしていた。たとえば停止または徐行する場合は右手または左手を斜め下に出す、あるいは右へ曲がる場合は右手を水平に出すかあるいは左手を斜め上に出すなどの決まりがあった。多くの車が行き交う交差点では、すでに交通標識灯があったが、それは警察官が手動で操作するものであった。その時々交通量を見ながら警察官が判断し、交通標識灯の色を操作していた。しかし、停止線をこえて進行してはならないことを意味する黄色の信号が出た時の解釈、すなわち、黄色が出ている間に通過しようとする車と減速して停止しようとする車の双方があり、また黄色信号に対する警察官の解釈も異なっていたため、混乱をきたしているという問題があった。さらに、標識灯の間の信号が変化するタイミングが統一されていないため、しばしば渋滞が生じて、車がなかなか前に進まないという問題もあった。

北尾はこれらの問題について、将来的に運転手は警察官のその時々判断に従うのではなく、現在のように標識灯の指示を見て判断すべきであると自身の見解を述べている²²⁾。

交差点に立っていた交通巡査にも様々な人がいたようだ。北尾は梅田新道にいたある巡査を例に挙げている。その巡査は、「止まれ」の指示が出た際に、停止線を少しでもはみ出た車を見つけると、すぐにその車に駆け寄り注意していた。他の車のことは一切考慮せずに注意

するため、関係のない車はそれが終わるまで放置され、しばらく停止せざるを得なかった。北尾はこうした巡査は交通整理ではなく、逆に交通を混乱させていると批判している²³⁾。

こうした巡査がいる一方で、阪急電鉄梅田駅前には別の名物巡査がいた。周囲の人々から親しみを込めて「金ちゃん」と呼ばれた田中金次である。

1-2. 梅田交差点のサウンドスケープ―「金ちゃん」の交通整理―

北尾によれば、「金ちゃん」こと田中金次は当時梅田の交差点の交通整理で活躍していた交通巡査である。ここでは田中の交通整理の様子について、北尾に加え他の資料も参照しながら詳らかにしていきたい。上田長太郎が著した『大阪叢書第4輯 堂島・曾根崎界限』によれば、人と乗り物の往来が激しい阪急梅田駅前について「曾根崎署の田中金次といふ交通専務巡査が、円タクの横つ腹を蹴つて、整理に没頭してゐるといふ、まことに『交通地獄』の名に恥ぢない場所である」²⁴⁾と、田中の交通整理を紹介しながら、当時の梅田駅前の激しさを描写している。

田中は、一体どのような人物であったのか。『日本警察新聞』1930（昭和5）年8月号から「尖端を防る人々」という連載がスタートし、大阪の交通巡査が紹介されている。田中金次は同連載の2回目に登場する。この連載を担当している赤穂雄三によれば、田中は熊本県の出身で1927（昭和2）年あたりから阪急前の交通整理にあっていた。田中の交通整理は「個性の表現にして生氣澁刺たる趣」²⁵⁾があったようだ。赤穂は田中の交通整理の様子を次のように説明している。

君が歩行者を「ストップ」する前には必ず両手を高く上げ急速に動かし急通過を督す、之「止れ」の用意を催すのだ、暫くのあと両手を掲げ手の平を歩行者の方へ向けて押しつけ、大声でストップを命じ身体をクルリと廻し自動車等に対しゴーを示す。歩行者は躊躇せない、ピタリと止り又サツと動く、之他の人と異なる方法である、熱心と全精力の傾倒には感謝せぬものはない。²⁶⁾

田中の交通整理は警察内部でも定評があったようで、『日本警察新聞』1930（昭和5）年12月号において、非石山人という人物が、交通整理の方法として他の交通巡査は田中のやり方を見習ってはどうかという意見を書いている²⁷⁾。

「金ちゃん」の交通整理の評判の高さは警察内部に止まらなかった。北尾が指摘するように、田中の交通整理の動きや掛け声は芸術家の目に留まり、田中の交通整理の様子がレコードに録音され、発売された。コロムビアレコードの当時の月報を確認すると、1931（昭和6）年の8月に発売されていることがわかる。ここでは新譜として発売される『交通巡査』が次のような文章で紹介されている。

大阪名物「田中の金ちゃん」と言えば大阪の誇として大阪市民に親しまれて居る曾根崎

署の交通巡査田中金次氏のことであるが、大阪の関門阪急前に立てば氏の鮮やかな交通整理振りを見ることが出来る。弊社は氏に乞うて交通道德宣伝の為にこのレコードを吹込んで頂いた。音楽をあしらったユーモアに富んだ吹込みで、知らず知らずのうちに交通道德の何であるかを知ることの出来る絶好の教訓的レコードである。²⁸⁾

「金ちゃん」の交通整理は、レコードになるほどの評判で、また新舞踊の振り付けにも取り入れられるほどであった²⁹⁾。このように、「大大阪」時代の阪急梅田駅前の交差点は、多くの人と自動車とが交差し、混乱を極める中、交通標識灯に加え交通巡査が全身を使って交通整理をしている状況であった。

大阪市では自動車の往來が増えるに従い、交通事故も増加していた。そこで「金ちゃん」のような交通巡査が交通整理をしていた。これに加え、交通事故を防ぐために交通ルールをいかに普及させるかが喫緊の課題となっていた。

2. 交通マナー向上のための「教育」という観点と歌

子どもに対する交通マナー啓発について、中尾聡史ほか(2019)³⁰⁾は、新聞記事の調査を通じ、明治から戦前にかけて子どもの交通を巡る状況がいかに変遷していたのかを明らかにしている。同論文によれば、1879(明治12)年から1920(大正9)年の間で、初めて新聞記事に子どもと交通に関する記事が現れるのは1906(明治39)年である³¹⁾。ただし、この記事で取り上げているのは電車に関する交通事故についてであり、明治初期から後期にかけては、日本の道路ではまだ電車や馬車交通が盛んな時期であり、自動車はまだ普及し始めた時期であった³²⁾。この後、自動車が日本で本格的に普及し始めるのは大正時代に入ってからである。

その後、1920年代になると、子どもに対して交通ルールを普及させるために、「交通道德」やあるいは「道路道德」という言葉が使われ始めている³³⁾。この時期の東京では主に「交通道德会」という団体が中心となり、交通マナー向上のためのポスター展や交通事故防止に関する展覧会が開かれていた。また、朝日新聞の1922(大正11)年4月3日の記事³⁴⁾には「道路道德の歌」なるものが紹介されており、この時期から歌を歌って交通安全について学んでいたことが窺われる。また、読売新聞の1922(大正11)年の4月22日の記事³⁵⁾にも「交通道德歌」が歌われていたという記事がある。1924(大正13)年12月4日の記事³⁶⁾にも「脅えて作った轢かれぬ唄 五日から開く児童交通展 気の毒な東京の子」というタイトルで交通マナーに関する歌が作られていたことが報じられている。また、高峰博が1923(大正12)年に出した『蓄音機教育法』という文献の中で「電車道德の歌」「道路道德の歌」というレコードが紹介されている³⁷⁾。

自動車の発達によって、道路を走る自動車が増えた結果、交通事故も増えることになった。ここで大阪の状況に目を向けてみると、大阪都市協会在が1936(昭和11)年に発行した『昭和12年版大大阪年鑑』では、大阪府警の資料を基に大阪の交通状況をまとめている。これらを

見ると、1930（昭和5）年度の自動車を含む交通事故の件数は5987件で、その後若干の増減はあるものの、1934（昭和9）年度には6960件と、大阪市内での交通事故が増加の傾向にあったことがわかる³⁸⁾。「金ちゃん」のような交通整理もありつつ、信号機などが登場するとともに、人々に対する交通徳を普及させるための「教育」という観点も重視されていた。そして、「交通徳」を教育する際には、ポスターなど視覚的なものに加え、歌も効果的に活用されていたのである。

3. 歌って踊って命を守る？—中山晋平と弘田龍太郎による2つの「交通唱歌」—

先述の通り、「交通徳」普及のために、1920年代から歌による教育が行われてきた。大阪交通安全協会も、子どもだけでなく大人も含めながら「交通徳」を市民の間に普及させるため、歌を効果的に活用しようとした。先に述べた通り、1931（昭和6）年3月6日に『大阪朝日新聞』紙上で「交通唱歌」の歌詞の募集に関する記事が掲載されている。これは同年4月20日から実施予定の第2回交通安全週間において「交通徳」普及の一環として唱歌の歌詞を募集するといった趣旨のものであった。歌詞の内容については「(1) 交叉点では信号厳守 (2) 電燈点滅式ゴーストストップの注意 (3) 停止線は厳守 (4) 交叉点では人は必ず横断歩道を (5) 交叉路以外での場所で道路の横断は危険 (6) 街路で遊戯はするな (7) 左側通行厳守」といった内容を盛り込むように求められていた。これに対し同紙は「盛り沢山な注文」と述べている³⁹⁾。

この後、1931（昭和6）年3月29日発行の『大阪朝日新聞』紙上にて結果が発表されている⁴⁰⁾。1等50円、2等30円で公募した「交通唱歌」に対し、467個の歌詞が寄せられており、大竹警察部長をはじめ13名の審査委員が審査した結果が発表されている。4月6日までに中山晋平、弘田龍太郎の両名に作曲を依頼する旨が書かれており、その後、実際に両作曲家によって作曲されている。では、以下において中山および弘田による交通唱歌の内容を見ていきたい。

まずは中山晋平による『交通唱歌』である。この曲はト長調、4分の2拍子で、歩調の早さでと指示されている。歌詞は以下に示す通りである。



画像1. 中山晋平（1931）『交通唱歌』⁴¹⁾

- 1、通ろや通ろ 左を通ろ 右を通れば 車や人に
そらそらどしんとつきあたる
- 2、行かうや行かう 正しく行かう 人は歩道を 車は車道
横切る時には交叉路を
- 3、見ようや見よう 信号を見よう 黄色に赤青 黄色は「注意」
青なら「進め」だ赤なら「止れ」
- 4、止めやう止めやう 街路での遊び 球なげ縄飛び 往来の人に
それぞれ危いじやまになる

歌詞の内容は交通道徳を歌ったもので、メロディーはヨナ抜き長音階である。リズムは付点音符を中心としたいわゆるピョンコ節である。中山は、自身の作曲論において、ヨナ抜き長音階を「長音階学童旋法」⁴²⁾と名付け、この旋法について以下のような見解を示している。

学童旋法という名称は、元来は長旋法から派生したものでありまして、その第4音、第7音を省いた素朴明朗な5音音階で、学童に歌わせるのに最も好適な旋法であるとの理由からつけられた名称でありますから、固有の意味からは長旋法に限らるべきではありませんが、私は短旋法の第4音、第7音を省いたものをも同じく学童旋法の部類へ入れ、その長短を区別するために長音階、短音階という名称をその頭に冠したものであります。⁴³⁾

ここで述べられている通り、中山は、明治時代に始まった唱歌教育から積極的に用いられ、子どもたちにとって馴染みのある和洋折衷型のヨナ抜き長音階を「長音階学童旋法」と名付け、子ども向けの童謡作曲に積極的に用いていた。さらに、「交通唱歌」で用いられているヨナ抜き長音階と、「東京行進曲」など、流行歌で多く用いられているヨナ抜き短音階も学童旋法に加えている。

中山自身は流行歌についても、大衆の心を癒やす効果があり、人の心を動かす点においては流行歌も広い意味で音楽教育となりうると考えていた⁴⁴⁾。しかし、特に「晋平節」とも呼ばれるヨナ抜き短音階（短音階学童旋法）で作曲された曲については当時の音楽教師たちから敵視されており、上田誠二（2010）が指摘するように、時に社会を乱す「亡国的」な旋律と批判されることがあった⁴⁵⁾。

ただし、長音階学童旋法で作曲された「交通唱歌」は、明らかに教育的な意図で作曲された唱歌であり、もともと小学校教員であった中山が求められる曲によって旋法を使い分けようとしていたという意識の現れであると言えるだろう。

弘田龍太郎が作曲した「交通唱歌」は、ト長調、4分の4拍子で、「行進曲の速さで」と指

示が書かれている。歌詞は以下の通りである。



画像 3. 弘田龍太郎 (1931)『交通唱歌』(大阪府立中之島図書館所蔵)⁴⁶⁾

歌詞

- 1、街の十字路火花が散るよ 一つちがへば命がけ
赤で止つて黄色は注意 青で進めばらくらくと
- 2、交叉点では横断歩道 止るときには停止線
急ぐときでもおちつき大事 とかく近道怪我のもと
- 3、こころして聞け合図の笛を 見それまいぞよ信号機
交通整理のおまはりさんに 苦勞かけまいお互に

弘田による「交通唱歌」についても、歌詞の内容は車が走る道路の危険性を訴えるとともに、交通ルールを守る具体的な手立てを取り上げた内容となっている。

なお、中山による「交通唱歌」には、歌詞に対応した振りが付けられている。振り付けは「児童舞踊」というジャンルを作った島田豊⁴⁷⁾が担当しており、1933(昭和8)年に「交通唱歌」の楽譜とともに振り付けの内容が書かれた冊子が大阪交通安全協会から発行されている。

渡辺裕(2010)⁴⁸⁾は、この時期の唱歌遊戯について、唱歌が国民の「身体づくり」のために遊戯やダンスと密接に関わっていたことを明らかにしている。また、童謡と舞踊の関係については、長井(大沼)(2016)⁴⁹⁾が指摘するように、多くの遊戯を創作していた土川五郎が中心となって、童謡にも舞踊や振りが付けられていた。これらの事実からも、当時の唱歌や童謡には、曲に応じた振りが付けられることがあったことがわかる。島田自身もこの当時中山による楽曲をはじめ子ども向けの舞踊を積極的に作っていた事実からも、「交通唱歌」もまた踊られる唱歌あるいは童謡の流れに位置付けることができよう。

ただし、「交通唱歌」における振り付けは、単なる健康増進や娯楽のため、といったものと

は少し色合いが異なる。島田による振り付けの内容を確認すると、信号を指差しながら確認する動作や赤信号の場合には直立不動で立ち止まるなど、安全に横断歩道を渡るための所作がある。そのほかにも、道路でボール遊びやなわとびなどをすると車の往来の邪魔になるといった交通マナーが織り込まれた振り付けも盛り込まれている⁵⁰⁾。これらの振り付けは、単なる遊戯というよりも、「命を守るための振り付け」となっていると言えるだろう。

4. 「交通安全週間」と「交通唱歌」

実際に「交通唱歌」は大阪交通安全協会主宰の交通安全週間において、交通道德の啓発のためのキャンペーンの一環として用いられていた。ここでは「交通唱歌」が取り上げられた第2回交通安全週間について、新聞記事を取り上げながら当時の様子を明らかにしていきたい。

『大阪毎日新聞』1931（昭和6）年4月21日の朝刊を見ると、交通安全週間の様子が以下のように紹介されている。

交通安全週間第1日の20日午後重成府交通課長等が大江ビル内島田舞踊研究所のホールで可愛い78歳の嬢ちゃんたちが円陣を作つて標示器を中央に歌ひ踊る遊戯に満足の笑をたたへてゐた、右は交通課で懸賞募集した交通唱歌を中山晋平氏が作曲しそれを島田研究所で振付けたもので、21日には府下200余の幼稚園保母が同研究所に集合し歌や振付を習ひ、園児に教へ幼き頭に交通注意の精神を植ゑつけようといふのが交通課の主意であると⁵¹⁾

交通安全週間の初日には、子どもたちによるデモンストレーションが行われるとともに、子どもたちが中山による交通唱歌を歌い踊ることができるよう、大阪府下の保育士たちが交通唱歌について学んでいた。また、同紙の同日夕刊2面においても、市内小学校で交通安全に関する講演が開かれ、「交通唱歌を小学生に合唱させたり、交通に関する図画や作文などを作らせたり」⁵²⁾していた様子が報じられている。

『大阪朝日新聞』でも、1931（昭和6）年4月21日の夕刊の中で写真つきで交通安全週間の様子を取り上げている⁵³⁾。この記事によれば、同日の夕方5時からは、ラジオで交通唱歌が4部合唱の編曲で放送予定であったことを伝えている。

このように、「交通唱歌」は、交通道德を学ぶために、大人や子どもたちによって実際に歌われ、踊られていたのである。

5. おわりに

本稿では、これまで「大大阪」時代の「交通地獄」に対し、唱歌とそれに付随する振り付けを通じ、子どもたちに交通マナーを啓発しようとしてきた時代の様子を明らかにしてきた。

当時の大阪では、多くの自動車が走りはじめ、運転手ももちろんのこと、道路を往来する人々にとっても、新しい交通マナーについて学ぶ必要があった。そのために活用されたのが唱歌と踊りであった。特に、子どもたちにとって、交通マナーを守ることは自分の身体を守ることでもあり、その意味では「命を守るための歌」であり、また「命を守るための振り付け」でもあった。

この後も交通マナーに関する歌は多数作られていき、子ども向けの交通安全に関する歌は現在も作られ続けている。交通安全に関する歌をめぐる歴史からすれば、今回取り上げた2つの交通唱歌は、著名な作曲家による交通安全の歌の嚆矢と位置付けることができるだろう。

本稿で取り上げた2つの「交通唱歌」は、今となっては歌われることはなく、「大阪の歌」としてどちらかと言えば「周縁」に位置するのかもしれない。しかし本稿で明らかにしたように、これらの「交通唱歌」は、交通事情を中心とした「大大阪」の当時の様子を描き出す一つの重要なきっかけとなりうるものである。またそれとともに、交通マナーという当時の人々にとって新しい概念を効率的に伝えるために唱歌（あるいは舞踊）が活用されていたことを示す一つの例ともなっている。

【注】

- (1) 大阪都市協会編 (1930)『大大阪』6 (8)、p.1。
- (2) 前掲書、p.1。
- (3) 前掲書、p.33。
- (4) 前掲書、p.33。
- (5) 右田伊佐雄 (1978)『大阪の民謡』柳原書店、右田伊佐雄 (1980)『日本わらべうた全集 16 大阪のわらべ歌』柳原書店。
- (6) 大阪都市協会編 (1982)『大阪のうた』大阪都市協会。
- (7) 大阪春秋社編 (1983)『大阪春秋』11 (4) 大阪春秋社。
- (8) 吉河悟史 (2005)「レコードから聞こえてくる少女歌劇の世界—宝塚と OSK を中心に—」大阪市史編纂所編『大阪の歴史』(66)、pp.29-53。
- (9) 古川武志 (2001)「『洋楽』の展開と『道頓堀ジャズ』」大阪市史編纂所編『大阪の歴史』(58)、pp.87-102、古川武志 (2003)「レコードから聞こえてくる『道頓堀ジャズ』」大阪市教育委員会事務局編『大阪の歴史と文化財』(12)、pp.5-11、古川武志 (2005)「大阪歌謡史—流行歌でたどる大阪の大衆文化—その1」大阪市史編纂所編『大阪の歴史』(66)、pp.55-69、古川武志 (2010)「大阪歌謡史—流行歌でたどる大阪の大衆文化—その2」大阪市史編纂所編『大阪の歴史』(74)、pp.31-54。
- (10) 橋爪節也編著『大大阪イメージ増殖するマンモス／モダン都市の幻像—』創元社。
- (11) 毛利真人 (2007)「大大阪行進曲—流行歌に描かれた昭和初期の大阪—」橋爪節也編著『大大阪イメージ増殖するマンモス／モダン都市の幻像—』創元社、pp.94-110、毛利真人 (2007)「“大大阪”と洋楽—大阪音楽協会とオーケストラ小史—」橋爪節也編著『大大阪イメージ増殖するマンモス／モダン都市の幻像—』創元社、pp.244-264。

- (12) 岩井正也 (2007)「校歌に見る“大大阪”のイメージ『大大阪校歌』の成立と消滅」橋爪節也 編著『大大阪イメージ増殖するマンモス／モダン都市の幻像』創元社、pp.318-347。
- (13) 武部健一 (2015)『道路の日本史—古代道路から高速道路へ—』中央公論新社。
- (14) 折口透 (1997)『自動車の世紀』岩波書店、p.212。
- (15) 齊藤俊彦 (1997)『くるまたちの社会史—人力車から自動車まで—』中央公論新社。
- (16) なお、本稿では創元社から1989(平成元)年に発行された覆刻版を参照している。
- (17) 北尾鎌之助 (1989)『覆刻版 近代大阪』創元社、p.17。
- (18) 前掲書、p.21。
- (19) 前掲書、p.46。
- (20) 前掲書、p.46。
- (21) 前掲書、p.47。なお、参照部分ではそれぞれ24哩および30哩と標記されている。「哩」はマイルの当て字で、およそ1.609kmである。すなわち、時速24哩は約時速38km、時速30哩は約時速48kmとなる。
- (22) 前掲書、p.56。
- (23) 前掲書、p.57。
- (24) 上田長太郎 (1929)『大阪叢書第4集 堂島・曾根崎界限』大阪趣味研究会、p.87。
- (25) 赤穂雄三 (1930)「尖端を防る人々 (2)」『日本警察新聞』(829)、p.8。
- (26) 前掲書、p.8。
- (27) 非石山人 (1930)「机上私語 交通整理の方法」『日本警察新聞』(841)、p.7。
- (28) コロムビアレコード (1931)『コロムビアレコード 洋楽・邦楽 8月新譜』日本コロムビア蓄音機株式会社、p.10。
- (29) 北尾、前掲書(17)、p.58。
- (30) 中尾聡史ほか (2019)「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」実践政策学エディトリアルボード編『実践政策学』5(2)、pp.187-198。
- (31) 「電車の危険と小学生徒」『朝日新聞』1906年2月16日朝刊、p.7。
- (32) 日本における自動車含む諸車の保有台数の推移については、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—」神戸大学経済経営学会編『国民経済雑誌』192(3)、p.44を参照。
- (33) 中尾ほか、前掲論文(30)、p.190。
- (34) 「実行は子供から 春の人は左へ左へ 九段の交通宣伝」『朝日新聞』1922年4月3日、夕刊、p.2。
- (35) 「交通道德歌を合唱して踊る可愛らしい少女達」『読売新聞』1922年4月22日朝刊、p.4。
- (36) 「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」『朝日新聞』1924年12月4日、夕刊、p.2。
- (37) 高峰博 (1923)「蓄音機教育法」良書普及会。
- (38) 大阪都市協会編 (1936)『昭和12年版大大阪年鑑』大阪都市協会、p.211。
- (39) 「交通唱歌 懸賞で公募」『大阪朝日新聞』1931年3月6日朝刊、p.9。
- (40) 「交通唱歌 当選決まる 大竹警察部長らが審査の結果、発表」『大阪朝日新聞』1931年3月29日朝刊、p.13。
- (41) 中山晋平 (1931)『交通唱歌』大阪交通安全協会。
- (42) 中山晋平 (1936)「流行歌の作曲」『アルス音楽大講座 第4巻 作曲の実際』アルス、p.178。
- (43) 前掲書、p.178。
- (44) 前掲書、p.174。

- (45) 上田誠二 (2010) 『音楽はいかに現代社会をデザインしたか—教育と音楽の大衆社会史—』新曜社、p.217。
- (46) 弘田龍太郎 (1931) 『交通唱歌』大阪交通安全協会。
- (47) 島田豊については長井 (大沼) 覚子 (2016) 「童謡を踊る—土川五郎とその時代—」佐野靖・杉本和寛編著『文化としての日本のうた』pp. 14-34、あるいは全日本児童舞踊協会 (2004) 『日本の子どものダンスの歴史—児童舞踊100年史—』を参照。
- (48) 渡辺裕 (2010) 『歌う国民—唱歌、校歌、うたごえ—』中央公論新社。
- (49) 長井 (大沼)、前掲書 (47)。
- (50) 大阪交通安全協会 (1933) 『一等当選交通唱歌 (児童用) 交通唱歌』。
- (51) 「交通安全週間 きふから幕あき」『大阪毎日新聞』1931年4月21日朝刊、p.9。
- (52) 「可憐なバス嬢が歩行者の指導 小学生の横断歩行練習 けふから交通安全週間」『大阪毎日新聞』1931年4月21日夕刊、p.2。
- (53) 「近畿一円を緑一色に染めて バス・ガールが横断のお手本 けふ華かに幕開き」『大阪朝日新聞』1931年4月21日夕刊、p.2。

