

② 修学旅行の改善向上と全修協の発足・活動 (S. 30～S. 45)

1 紫雲丸の沈没事故と

全修協の発足・活動 (S. 30～S. 33)

昭和30年5月11日、修学旅行団等約730人が乗船、高松発の国鉄連絡船「紫雲丸」は濃霧のため宇野発の国鉄貨車航送船「第三宇高丸」と双方の操船過失で衝突、数分間で沈没、死者168人の大惨事発生（修学旅行参加者374人中109人死亡）。

5月14日には、岩手県で修学旅行の帰途、生徒父兄等49人乗車のバスが転落、死者12人、重軽傷者30人の大事故発生。

この事故続発の前、4月4日、文部省通達で修学旅行の計画上の注意、引率上の注意、事故防止上の注意の3点の指示に引き続き、5月16日、紫雲丸の惨事と岩手県のバス転落の発生に伴う緊急対応を通達、教育委員会による計画の細部点検と承認により通達の趣旨徹底と事故の絶滅を期す。

5月17日、東海道線で団体臨時列車が米軍トレーラーと衝突7両炎上で、修学旅行生等重傷2人軽傷31人、同日、九州雲仙修学旅行団バスがガソリン注入で発火、児童29人重軽傷等の事故続発。

この現状に対し、文部省は6月1日、第1回修学旅行協議会を開催、6月29日に対策の協議結果を発表する。

(修学旅行協議会の協議結果)

ア 修学旅行の教育的意義を、どう考えたらよいか。

① 「修学旅行は、用意周到に行われるときは、その教育的意義は極めて大きいものであるから、いたずらに縮することなく、安全のための万全の策を講じ、教育効果を高めるように実施すべきである。」と提示する。

② 修学旅行の教育的意義については、「(イ)国民教育的見地から国の文化中心地又は重要地を見聞する経験を持たせること。(ロ)教科学習を直接経験によって拡充すること。(ハ)旅行を通じて保健衛生、集団行動、安全教育など心身の訓練を行うこと。(ニ)学校生活の印象を豊かにすること。等が考えられる。」と提示する。

③ 「文部省が、これを“学習指導要領”の中で、学校が必ず実施すべき教育活動であると規定することはよろしくない。しかし、学校が修学旅

行等を実施する場合は、教育計画の一環として教育効果が挙がるように、文部省として十分に指導すべきである。」と提示する。

イ 修学旅行の計画と実施を適正にするには、どうしたらよいか。

① 計画立案について ②小・中・高校の全体を通ずる旅行件数・旅行範囲について ③小・中・高校間の旅行計画の調整について ④旅行の規模について ⑤輸送について ⑥費用について ⑦実施上の注意等の各項にわたり詳細を提示している。

ウ 修学旅行の事故防止のために、どのような方策をとったらよいか。

エ 各方面の協力体制をどのように調べたらよいか。

この協議後の9月13日の文部省通達では、「教育委員会は同一地域内の小・中・高校の修学旅行計画を調整し、各学校段階に応ずる系統的な計画の樹立に努めること」、「小学校では宿泊を要する修学旅行は原則として行わないこと」、「校長又はそれに代わる責任者が必ず引率責任者となり、できれば、学校医又は養護教員が加わること」、「引率教師は、旅行中の児童生徒の行動について監督を厳にし、必ず食事や睡眠を共にするとともに、旅行中の飲酒は厳に慎むこと」などを指示した。翌昭和31年9月20日に、修学旅行協議会の協議に基づき、「修学旅行の手引」を発行する。

一方、紫雲丸の衝突沈没の大惨事を直接契機に財団法人 全国修学旅行研究協会の発足となる。

昭和30年6月25日 三重県賢島で設立総会開催

昭和32年11月21日 財団法人設立記念式典挙

全修協創立時の役員			財団法人設立時の役員		
理事長	山本	種一	理事長	山本	種一
副理事長	寺田	鍔	常務理事	永井	熙
兼事務局長			〃	村山	助雄
常務理事	永井	熙	〃	岡本	仁
〃	村山	助雄	理事	高田	治郎
〃	岡本	仁	〃	河野	正夫
〃	佐伯	鼎	〃	馬場	幸子
監事	佐藤	哲衛	〃	仲沢	俊次郎
〃	西村	時衛	〃	伊藤	収蔵
			監事	芦田	重左衛門
			〃	山崎	正晴

財団法人としての全修協は、修学旅行の安全性の確保・教育性の高揚・経済性の適正化の三つの基本方針を基に教育界への貢献を使命とし、修学

旅行の改善向上と教職員研修旅行の実施を一体的に事業推進がなされて今日に及ぶ。

一方、当時の昭和30年9月、近畿日本航空観光と日本ツーリストの両社が合併、**近畿日本ツーリスト株式会社の発足**になる。近畿日本航空観光は近畿交通社と近鉄国際運輸部が合流、日本ツーリストは昭和23年3月、馬場勇社長以下5人から発足、戦後の輸送困難な時代に修学旅行団体輸送等を開拓的に推進した。

国鉄は昭和20年代後半には、戦後の再建事業も進み、一般的輸送が増進回復し、殺人的混雑の段階を終了していた。しかし、修学旅行団体輸送は定期普通列車への分乗であった。

日本ツーリストは遊休車両を急行列車の前後に臨時列車として設定し、普通料金で急行並みダイヤの実現に着目、他社に先がけての設定臨時列車（設定臨）を獲得して団体輸送を推進した。当時、関西臨10本を設定獲得し、日本ツーリスト専用貸切列車として修学旅行団体輸送を実現させた。その後、各旅行業者による団体輸送を統合、集約臨時列車（集約臨）の実現に発展、更に、後の「連合体輸送」や「修学旅行専用電車」実現へと発展する。（城山三郎著 臨3311に乗れ 集英社文庫参照）

昭和31年11月 全修協・第1回北海道研修旅行の募集

教職員の教養向上と修学旅行の指導者養成を目的に、関東、近畿、中国、四国、九州各地区の22県で募集開始
昭和32年8月 全修協・第1回北海道研修旅行の実施

全国教育界初のケースで多大の注目を集め、全国22県4,576人参加、16団編成で盛大に実施される。実施県及び参加人員は下記のとおり。

茨城138、埼玉512、千葉60、東京265、神奈川176、静岡44、滋賀55、京都304、奈良137、和歌山49、大阪715、兵庫577、岡山97、広島217、山口169、香川37、徳島101、愛媛231、福岡429、大分73、熊本97、鹿児島93

この教職員研修旅行の、旅行実施にかかわる諸業務（輸送・宿泊・食事の手配、添乗業務等）は近畿日本ツーリスト株式会社に委託され、同社は全社を挙げて取り組み、無事故実施を果たした。

以後、毎年実施の全修協・研修旅行への近畿日本ツーリストの協力体制が確立された。

昭和33年10月1日、小・中学校学習指導要領告示により、**修学旅行の教育課程への位置付け**も明確にされ、修学旅行の改善向上が一段と推進され

ることになる。

2 全修協指導・推進による

修学旅行の改善向上 (S.34～S.40)

昭和32年10月4日、ソ連の人工衛星打上げ成功に続く昭和33年1月31日、米国の人工衛星打上げ成功は、**科学技術革新の時代の開幕**を象徴、米ソの宇宙競争の展開となる。この科学と技術に対応し**昭和33年の学習指導要領改訂**で、試案発行から**国家基準としての告示**となり、道徳の時間の特設や国語・数学の基礎学力の充実とともに、科学技術教育の向上、地理・歴史教育の改善充実などにより、経験学習から系統学習への転換となる。

昭和35年6月15日、安保改訂阻止国民会議統一行動で流血の安保闘争となり、親米自由陣営の保守派と反米共産陣営の革新派の両極対立は極に達する。教育界では、勤務評定、特設道徳、全国学力調査への反対闘争続発に揺れる新教育の展開となった。

昭和35年12月27日、所得倍増計画による経済の高度成長政策が決定され、神武・岩戸景気に続く**経済基盤、科学技術の高度革新、思想対立からの転換等**によって促進され、昭和35年9月のカラーテレビ本放送開始、昭和39年10月の東海道新幹線の開業、オリンピック東京大会の開催、昭和40年7月の名神高速道路全面開通等に象徴される**高度成長経済の時代**に入り、都市改造が進み全国的規模での急激な都市化現象が進展する。

こうした社会情勢の中で、昭和34年4月7日の文部省通達では、修学旅行等の教育課程への位置付け明確化に伴い、教育的意義に則する適正・安全な実施・指導の徹底、並びに国庫補助の開始に伴う全員参加の配慮を指示する。修学旅行の一層の改善向上を促進し得る段階に至ったといえる。

すなわち、昭和34年度から要保護・準要保護家庭児童・生徒の**修学旅行費補助金の半額国庫補助**が開始され、昭和36年度から**修学旅行費補助金支給の学年制限の撤廃**となり、「小学校第6学年、中学校第3学年——」を「児童若しくは生徒の修学旅行費」とし、学年制限を撤廃する。更に、昭和38年10月、国鉄は団体扱い構成人員を従来の30人以上から25人以上に改訂、続いて昭和40年6月へき地校修学旅行の団体扱いは25人未満も特例扱

第1章 修学旅行の変遷と意義

いの措置がなされる。

また一方、昭和34年4月20日の快適で安全な**修学旅行専用電車の出現**—「ひので号」（東京出発）、「きぼう号」（大阪出発）—は全国的な反響のうち、各地区での専用電車新設の気運を高める。

そこで、全修協指導による各県修学旅行委員会の発足となる。全修協指導による愛知県修学旅行研究委員会の発足、続いて岐阜、三重各県を初め各県・各地区の修学旅行委員会が発足、修学旅行専用電車設置への国鉄陳情等の対応が推進されることになる。**東海三県修学旅行専用電車設置の経過**を下記に示す。

昭和34年3月26日 愛知県修学旅行審議会設立準備会の開催

先の2月19日名古屋市関係懇談会、3月7日愛知県小中校長会懇談会、3月12日県市教育委員会懇談会を経て、設立準備会を開催。

昭和34年6月17日 全修協指導による愛知修学旅行研究委員会の発足

4月6日、5月19日の設立準備会を経て、名古屋市立富士中学校にて結成、修学旅行の改善と専用電車設置を目標に活動開始。

昭和34年6月29日 愛知修学旅行研究委員会の大阪府・市学事視察実施

大阪府・市両教育委員会及び大阪市修学旅行委員会（市立東住吉中学校）を訪問、専用電車成立への経緯と運営・京阪神三市集団輸送の調整・修学旅行委員会の活動等の状況聴取並びに懇談会を開催。

昭和34年8月26日 岐阜県修学旅行研究委員会の発足

先の3月19日岐阜県修学旅行審議会設立準備会を経て、研究委員会の発足。

昭和34年9月7日 国鉄本社と専用電車新設に関し懇談運輸委員（衆議院議員）杉山元次郎氏を紹介議員として、国鉄本社小倉副総裁及び長瀬旅客課長を訪問、修学旅行専用電車新設に関し懇談。

昭和34年9月18日 東海三県修学旅行専用電車新設に関し国鉄陳情開始

愛知・岐阜・三重の三県修学旅行研究委員会代表7名と全修協5名で、国鉄当局へ陳情書提出。各県ごとの資料に基づく第2回陳情を9月27日と決定。

昭和34年9月27日 第2回陳情予定を伊勢湾台風により延期

昭和34年11月20日 東海三県修学旅行専用電車として湘南型電車12両回送決定

国鉄中部支社旅客課長より9月26日の伊勢湾台風の

惨状に対する配慮の「愛情列車」として専用電車回送の通知。

昭和34年12月7日 東海三県修学旅行専用電車新造の第2回国鉄陳情

通産省政務次官原田 憲氏（衆議院議員）を介添に愛知・岐阜・三重の三県代表12名と全修協4名で、資料に基づく第2回陳情。

昭和34年12月15日 愛知県修学旅行委員会に改組

昭和34年12月21日 東海三県修学旅行委員会の発足

昭和35年1月8日 東海三県修学旅行専用電車新設に関する陳情書提出

昭和35年1月15日 三重県修学旅行研究会発足

昭和35年4月18日 東海三県修学旅行専用電車「こまどり号」と命名

三県中学生から修学旅行専用電車名称を募集、応募6千余点から入選決定・公表。

昭和35年4月20日 「こまどり号」初運行開始（暫定的に湘南型電車12両）

名古屋駅ホームにて記念行事の開催
昭和35年9月16日 修学旅行用電車新設工事の施行に伴う鉄道債券の引受けに関し契約締結

昭和36年3月20日 「こまどり号」の新車両12両完成

昭和36年3月22日 「こまどり号」新車の試運転（品川～平塚間）

昭和36年4月3日 「こまどり号」竣工祝賀会の開催（全修協主催）

昭和36年4月3日～6日 こまどり号新車の展示会開催（名古屋駅・大垣駅・四日市駅）

このようにして、**全修協推進による各地区専用電車・船の新設**となる。

昭和37年度 近畿・東海地区児童修学旅行専用電車・近鉄「あおぞら号」15両、大阪・名古屋～宇治山田間運行。近畿地区修学旅行専用船・関西汽船「わかば丸」神戸～別府間運航。

昭和38年度 東北地区修学旅行専用気動車「おもいで号」表回り、裏回り各10両、青森・秋田・盛岡～東京間運行。

昭和39年度 関東地区専用電車「ひので号」4両増結、東京～京都間運行。近畿地区専用電車「きぼう号」4両増結、大阪～東京間運行。九州地区専用気動車「とびうめ号」運行に続き、専用船・関西汽船「ふたば丸」別府～神戸間運航。

昭和40年度 関東地区第2専用電車「わかくさ号」12両、東京～京都間運行。近畿地区第2専用電車「わかば号」12両、大阪～東京間運行。

3 教育の正常化と 修学旅行の充実定着 (S.41～S.45)

科学技術の革新と高度成長経済の時代にあり、更に、昭和36年度から41年度まで6回の全国一斉学力調査の影響もあり教育過熱の時代となる。昭和37・38年ごろのベビーブーム世代の高校進学率の急増、高校入試の激化による受験競争の過熱化を来し、更に、偏差値問題等が依然続く。

東京都教育委員会は、昭和42年度からの学校群の新設、内申書の尊重、入試科目3教科制の実施による高校入試制度の改善を図るとともに、昭和40年11月19日「入試準備教育の是正について」一補習教育の廃止等、昭和41年2月11日「家庭と学校の教育上の協力について」一知育偏重の是正、昭和41年7月14日「高等学校入学者選抜制度の改善と教育の正常化について」の一連の通達により教育の正常化を図る。「公立高等学校入学者選抜について」の文部省通達もあり、全国的な改善の傾向となる。

経済の高度成長は必然的に産業構造の変化に波及し、第一次産業の低落、第二・第三次産業の繁栄となり、過疎過密問題、環境破壊、公害問題等が発生、人間疎外の傾向が強まる。こうした中、昭和41年10月31日の中教審「後期中等教育の拡充整備について一別記・期待される人間像」答申では、教育の多様化を強調し、科学時代の教育への展望、国際社会に開かれた日本人の育成、受験競争の歪み^{ひず}みから人間形成の調和と統一を指摘、期待される人間像への集約を図る。これを受けて、昭和43年7月11日の小学校、昭和44年4月14日の中学校、学習指導要領告示となり、時代の進展に対応した教育内容の導入（教育の現代化）、教育内容の精選・集約、歴史教育の改善（人物中心の取扱い等）等の重点が示される。修学旅行も特別活動の修学旅行的行事として強調される。

昭和43年から44年にかけて全国的に大学紛争が続き、東京大学の医学部紛争、日本大学の20億円使途不明金紛争等に端を発し、全国の各大学で紛争が多発、大学制度の改革・民主化への運動となり、授業放棄、施設占拠・封鎖、大衆団交などを繰り返す。東大紛争最後の昭和44年1月18日・19日の安田講堂攻防戦では、機動隊8,500人出動に

より封鎖解除、両日で学生631人逮捕、テレビ中継放送で反響を呼ぶ。

昭和44年7月8日の文部省「大学紛争の現状」発表では、授業放棄又は施設占拠・封鎖中の大学は国立43校、公立8校、私立24校の計75校。同年8月7日「大学の運営に関する臨時措置法」公布（8月17日施行）となる。一部の過激な闘争集団による学生運動の激化は、大学紛争だけでなく高校紛争にも発展、一部の中学校にも影響する。

一方、昭和44年7月20日、米国の宇宙船アポロ11号人類初の月着陸に成功する。人間の月着陸アポロ計画は12号から17号（昭和47年）まで、様々な月面探査を実施、月面物質を採集する。米国の宇宙計画は、スペースシャトル、有人宇宙基地計画へ引き継がれる。米ソの宇宙開発競争時代における科学技術の高度革新といざなぎ景気の高度成長経済は、昭和42年からの経済社会発展計画や昭和44年からの新全国総合開発計画（第2次）等の施策により促進され、昭和45年3月14日開幕のアジア最初の大阪万国博覧会、更には、昭和47年9月29日の日中国交正常化共同声明等に象徴される経済大国の態様を整える。

「昭和元祿」と呼ばれた平和と繁栄の社会情勢にあり、昭和41年には、中国地区（広島・山口）専用電車として、小中高別10両編成3組が新造される。修学旅行是非論も出る修学旅行の転換期にあって修学旅行の重要性が再確認される。全修協の機関誌「旅と文化」も「修学旅行新聞」と改題して対応する。

昭和42年には、修学旅行専用列車・船利用が百万人突破のピークの年になり、昭和43年には、修学旅行専用船「わかば丸・ふたば丸」が百万人輸送を達成。修学旅行専用電車・専用船が各地区に設置され、修学旅行の改善向上が推進される。

更に、昭和44年4月14日の中学校学習指導要領告示で、特別活動の修学旅行的行事に、昭和45年10月15日の高等学校学習指導要領告示で、各教科以外の教育活動の旅行的行事にそれぞれ位置づけられ、これに対応して昭和44年度の修学旅行費補助金の大幅増額と校外活動費補助金の新設がなされ、10月には国鉄も、団体扱い人数を15人以上に改訂、へき地校は従来どおり特例扱いとすることになり、修学旅行の重要性が促進される。