

[研究論文]

修学旅行とナショナリズム

戦後の奈良・京都への旅行の再開・拡大過程

School Trips and Nationalism

The Resumption and Expansion of Travel to Nara and Kyoto after World War 2

菅沼 明正

慶應義塾大学 SFC 研究所 上席員

Akimasa Suganuma

Senior Researcher, Keio Research Institute at SFC

Abstract: 戦間期から戦時期に「皇国の聖地」として観光客や修学旅行生を集めた奈良・京都は、どのように「日本文化の中心地」となったのか。本稿は、教員と文部省を中心とする「教育界」と国鉄と旅行者を中心とする「交通・旅行業界」に焦点をあて、敗戦後の修学旅行の再開と拡大過程を検証し、教員と他のアクターの相互作用で奈良・京都が「日本文化の中心地」として旅行され、国鉄などにより、その旅行が広汎となったことを提示する。ナショナリズム研究における、国家によってつくられた「伝統」の「稼働」と「再稼働」の事例研究である。

From the interbellum period and into wartime, how did the holy lands of the Japanese Empire, Nara and Kyoto, convert into centers of Japanese culture? This paper focuses on “the education industry including instructors and the Ministry of Education” and “the national railway and travel agents of the transportation and travel industries.” It discusses the implementation and spread of school trips, and presents evidence to suggest that the interaction of teachers and other actors established the idea of Nara and Kyoto as centers of Japanese culture, and that the national railways made travel to them a widespread phenomenon. This is a case study in national symbolism, and the function of state created traditions.

Keywords: 修学旅行、奈良・京都、ナショナリズム、教育界、交通・旅行業界
school trips, Nara and Kyoto, nationalism, the educational industry, the transportation and travel industries

1 はじめに

こんにち国内外の観光客を集める京都・奈良は、「日本文化の中心地」という地位を確固たるものとしている。地方当局のPR活動やマスメディアの言説のみならず、社寺の仏像や宝物、建造物を鑑賞する修学旅行団体の姿も、

このイメージを作る一端となっていると言えるだろう。

ところで、両地域が「日本文化の中心地」となる起源を見ると、明治政府による国宝宝物や建造物の指定を中心とする文化政策にあることが明らかにされている。近代以前、京参りや西国三十三所巡りの宗教施設と信仰・崇拜の対象だった社寺や仏像は、国民国家形成にあたり「伝統」としてつくり替えられたのである^[1]。

修学旅行は「伝統」の広汎な普及要因にあげられるが、両地域が「修学旅行地」となる転機は、戦間期から戦時期に、伊勢参宮を目的とした旅行団体が、初代天皇である神武天皇を祀る「皇国の聖地」橿原神宮参拝のため、奈良（京都を含む）方面を訪れたことにある。先行研究では、1930年代後半の奈良県の観光振興と民間企業の経済活動の結果、橿原神宮が「聖地」となり、神武天皇即位から2600年にあたる1940年に全国各地から修学旅行団体を含む多くの参拝者を集めたことが明らかにされている^[2]。

さて、敗戦後の修学旅行は、戦争被害の少ない地域から再開され、正規の学校行事でなかったにもかかわらず、1950年代前半には中学校と高校を中心に全国的に実施された。この再開要因について、戦前の教育界にあった「全員参加での旅行を求める志向」や「旅行意欲」の指摘があるが、全国的な拡大過程や奈良・京都への旅行理由は十分に検討されてこなかった^[3]。皇国思想のプロパガンダにも利用された修学旅行の再開、両地域への旅行の戦前・戦後の連続性は、ナショナリズム研究の重要な論点でもある。

そこで本稿は、昭和戦間期から戦時期の奈良（京都を含む）への修学旅行の実態を整理した上で、「教育界」（主に教員と文部省）と「交通・旅行業界」（主に国鉄と旅行者）に焦点をあて、敗戦後の修学旅行の再開と拡大過程を検証する。以下次章では、戦前の奈良を中心とした修学旅行の実態を整理する。3章では、戦後の修学旅行の再開過程を、4章では「京都・奈良」が旅行地となる要因と新たな旅行目的の模索を論じる。5章で、両地域への旅行拡大・定着に寄与した「専用列車」の整備過程を明らかにする。

関西方面への修学旅行は一見戦前の延長線上にあるように見えるが、変わった点と変わらなかった点があり、簡略化して述べるならば、前者は「変化（拡張も含む）」の役割を担った教員が関わることで、旅行先が「伊勢・奈良・京都」

から「京都・奈良」となり、旅行目的の変更で両地域が「皇国の聖地」から「日本文化の中心地」となったこと。後者は、利益拡大を目的に戦前から「旅行拡張」の役割を担った国鉄が関わることで、特定地域への旅行が拡大し、定着したことにある。

本稿は、国家によってつくられた「伝統」の「稼働」と「再稼働」の事例研究である。植民地支配された過去を持つ新興国や政治体制の転換のあった国では、前体制の「伝統」が異なる意味を付与され利用されることは珍しいことではない。B. アンダーソン (B. Anderson) の『想像の共同体』では、国家の制度 (役人、公文書、法律、財務記録、人口統計、地図、条約その他) が大邸宅の「配電システム」に例えられ、政治体制の変動の中で相続・採用される種類の提示がある。文化財などの「伝統」を、奈良・京都の社寺を「源」に国家によってつくられた「システム」と捉えれば、時代状況に合わせ異なる機能を果たしたことが理解しやすい。奈良・京都にあった「伝統」は歴史的变化の中で相続され、「教育界」と「交通・旅行業界」の相互作用によりスイッチが入り、戦前とは異なる形で再び稼働したのである。なお本稿は、「システム」の所有者よりも、スイッチの入りを重視するため、システムの通電・機能という意味で「稼働」という言葉を用いた^[4]。

また本稿は、「経済過程」によるナショナリズム形成の事例研究でもある。近年の歴史学研究では、ナショナリズム形成における正規ルートからの教化 (地域リーダーや行政機関の説諭、学校教育、軍隊体験) 以外の側面、主に政治文化の役割 (祝祭による国民統合)、を重視した牧原憲夫の議論が再検討・再解釈されている。そこでは、政治文化領域のみによる説明の不十分さと、「経済過程」を含めた分析の必要性が指摘されている。本稿は観光振興という経済的利益から実施された修学旅行の再開・拡大によるナショナリズム形成を論じており、上記の再解釈への貢献も小さくないだろう^[5]。

2 戦前の修学旅行と奈良・京都

2.1 「皇国の聖地」と参宮旅行

奈良・京都は、明治以降の政府の文化政策により、文部省や宮内省の官僚や、歴史学や建築史学、美術史学の研究者の間で、「古代文化の中心地」として周

知されるようになった。官僚や研究者だけでなく多くの政財界の有力者や外国人高官が、郷土史家の案内で、日本最古の木造建築として注目を集めた法隆寺をはじめ、社寺へ見学に訪れた^[6]。ナショナリズム研究では、新たな国家が志向されるとき、共同体内にある習俗が国家の「伝統」として作り替えられる類型が示されているが、両地域の社寺を「源」にナショナル・アイデンティティ形成が試みられたのである。

同じく明治以降、旧制中学校と師範学校、旧制高校など中等・高等教育を中心に広がった修学旅行は当初、伊勢や奈良・京都への集中傾向はなく、東京市内の大正期から昭和初期の中学校の記録にあるように、毎年同じ旅行先を訪れるわけではなかった^[7]。奈良・京都を旅程に含む学校の旅行目的も、歩兵操練や自然・地理の学術研究、近代文明施設の見学など多様で、社寺の美術的鑑賞が行われるとは限らなかった。

両地域への旅行増加は、小学校の参宮旅行の拡大と奈良県当局や民間企業による経済活動によるものだった。前者は、大正期から昭和初期にかけて敬神思想と国防意識の普及を目的に広まりつつあった小学校での修学旅行が、昭和戦前期に伊勢神宮参拝を主目的にさらに拡大し、その途次やついでに奈良・京都方面を訪れるようになったのである^[8]。とりわけ1937年6月、鉄道省の「神宮参拝取扱方」告示による鉄道運賃割引以後、両地域を訪れる旅行団体が増加した。

後者は、奈良県当局が1930年代後半、皇室ブランドを活用した観光振興のため、軍隊のシンボルである神武天皇による国民統合の論理を政府に提示、さらに鉄道会社や百貨店、新聞社が、皇神を祀る「神都」伊勢神宮と橿原神宮、明治天皇陵墓の桃山御陵の「三聖地」と歴代天皇聖蹟を巡る聖蹟観光旅行を宣伝した。たとえば大阪電気軌道は1935年、東京市内の小学校教員に働きかけるため、鉄道省旅客課OBを責任者に据え東京出張所を開設し、翌年教員40人の見学視察団を4泊5日の旅行に招待した(伊勢神宮、神武天皇陵、橿原神宮、吉野の史蹟、薬師寺、唐招提寺の見学、京都市内の自由見学)。京都でも市観光課が1940年に、橿原総合案内所を市内に設置し、「聖地」参拝者に桃山御陵発の遊覧バスを紹介して、市内の社寺を含む史蹟巡拝を推奨した^[9]。

1940年のピーク時の奈良県日帰り・宿泊観光客合計は、延べ3800万人を記録し、修学旅行生も多く訪れた。当時の統計は延べ人員数のみのため、複数の統計を用いて実数を推計すると、表1になる^[10]。この推測値を伊勢神宮内宮参拝児童数と比較すると、橿原神宮が「建国の聖地」として宣伝され、参宮旅行の旅程に奈良方面が組み込まれた結果、1940年頃には伊勢神宮とほぼ同規模の修学旅行生が訪れていたことが推測できる。

2.2 社寺訪問と参拝

奈良・京都への旅行目的が「聖地参拝」にあったのは言うまでもないが、本節では先行研究の旅行事例からその他の訪問場所の傾向と目的を整理したい。まず前提として、多数の観光客の来訪を可能にした鉄道省と日本交通公社(当時、東亜旅行社。以下、交通公社)による旅行団体の旅程や宿泊地、出発日を定める計画輸送に言及しておきたい。1938年の陸上交通事業調整法制定以降、鉄道省は私鉄業者や運送業者、バス業者などの統廃合を進めたが^[11]、「聖地参拝」でも「調整」を行った。1940年、鉄道省は伊勢神宮・橿原神宮参拝団体の乗降車駅を橿原神宮前、奈良、王子、山田、二見浦、桃山、京都、名古屋(熱田)、東京に限定、申し込み窓口を最寄りの駅か交通公社とすることを『週報』や新聞紙上で公示した^[12]。戦後、国鉄関係者が修学旅行での有効性を幾度も主張したように、参宮旅行の増加にともない、1940年以

表1 奈良県修学旅行生入込数および伊勢神宮参拝生徒実数(単位:千人)

	1935年	1936年	1937年	1938年	1939年	1940年
延生徒数	769	N/A	N/A	N/A	2498	3872
実数推測値	194	N/A	N/A	N/A	629	975
伊勢神宮内宮参拝生徒実数	643	728	792	962	1100	972

1941年	1942年	1943年	1950年	1957年	1958年
N/A	N/A	N/A	1611	2698	2902
N/A	N/A	N/A	406	680	731
789	985	561	0	452	524

出典：注10 所載の諸文献をもとに筆者作成。

前から「旅行調整」を実施していたと考えられる。

これらを踏まえ旅行事例を見ると、小学校の参宮旅行には乗降車指定駅の檀原神宮前駅、奈良駅、桃山駅、京都駅周辺の訪問傾向があり、たとえば東京から4泊5日の場合(伊勢1泊、奈良1泊、車中2泊)、奈良では檀原神宮と畝傍御陵の他に奈良駅周辺を3、4時間、京都では桃山御陵と乃木神社の他に半日で市内見学と、指定乗降車駅で割当列車の出発時間までの間に訪問した様子うかがえる^[13]。具体的には、奈良駅では興福寺、猿沢池、春日神社、若草山、東大寺など、京都駅では東本願寺、豊国神社、平安神宮、知恩院、清水寺、御所、これらに加えいくつかの社寺や施設などで、駅から主に徒歩で移動可能な場所だった。昭和戦前期の国宝宝物・建造物の補助金総額が年20万円以下だったなか、総工費170万円の特別予算で1934年から大修理中だった「古代文化の中心地」を象徴する法隆寺は、参宮旅行の必須訪問先ではなかった^[14]。

社寺訪問の目的は、当時の学校教育の延長線上にある敬神崇祖・国体観念の養成、日中戦争開戦以後は武運祈願、戦没者忠魂への拝礼にあった^[15]。昭和戦前期の学校教育は国家神道との結びつきにより宗教的性格を帯び、文部省により、宮城への朝礼や皇大神宮、靖国神社、地域の神社への参拝が愛国心と忠誠の表現として学生生徒児童の義務とされた。1937年の「国民精神総動員に関する件依命通牒」により国体観念養成の方針が強化、宮城遙拝と神仏礼拝が徹底され、1939年の興亜奉公日設定の後、文部省は『礼法要項』で歴代天皇陵墓への敬礼を啓発した^[16]。

昭和戦前期には美術的な鑑賞を旅行目的とする団体もあったが、この見学方法は日中戦争開戦後、日本の古代文化の起源が中国や朝鮮などの海外文化にあることを教えるため、参宮旅行の目的にそぐわなくなっていったと推測できる^[17]。周知のように、明治以降の官僚や研究者が両地域の社寺を評価した理由は、製作年代が古いだけでなく、古代ギリシャやヘレニズムの文化的影響、すなわち西洋近代に通じる普遍的価値が確認できるため、これらを評価しない知識人は、中国や朝鮮の輸入文化であるため尊重に値しないと主張した^[18]。両地域の社寺と宝物を西洋に比肩する美術とする見方は、日本の古代文化のオリジナリティの不在と表裏一体だったため、戦間期の国体観念

養成の目的に合わなかったと考えられるのである。

海外文化と影響関係にある社寺を低く評価、もしくは歴代天皇の聖蹟としてのみ紹介する傾向は案内記でも確認でき^[19]、1937年の東京第三中学校の『関西修学旅行』では、法隆寺などの飛鳥時代の寺院建築を「仏教傳來の當時百濟から傳來した様式」、東大寺や興福寺などの奈良時代のものを「唐と交通を開始して後傳來せし様式」とする一方、神社建築は奈良時代まで「大陸の影響を受けた形跡がない」としている。交通公社の1940年の『関西聖地巡礼』では、「飛鳥の地は漢民族移住の根據地として我國に於ける支那文化及び仏教の搖籃地」で、興福寺と春日神社、東大寺をはじめ皇室と関わりのある諸大寺により、奈良が宗教界の一中心として栄えたと説明する。また、紀元2600年に合わせ聖地大和写真刊行会が発行した『聖地大和』では、東大寺や法隆寺を歴代天皇の偉業としてのみ紹介している^[20]。

以上、戦間期から戦時期の参宮旅行の奈良・京都の「聖地」以外の訪問場所が指定乗降車駅周辺にあり、訪問目的が敬神思想の養成と武運祈願の参拝にあることを確認した。

3 敗戦後の修学旅行の再開

当時の文部省事務次官が1954年、学習指導要領に定めのない修学旅行の全国的な実施に驚いたように、戦後の再開は政府が意図したものでなかった^[21]。戦前の修学旅行推奨の一翼を担った文部省は、戦後、占領軍の指導もあり、実施自由の行事として教育現場への介入を避けた。これにより、実施権限は各自治体教育委員会と学校、教員に委ねられることとなった。戦争被害の少ない地方農村部における敗戦直後からの旅行実施は、こうした経緯によるものだった。

以下では、正規の学校行事でなかった修学旅行が国民的な通過儀礼へと拡大した要因を検証する。戦後に乱立した旅行者が利益拡大のため、戦前からの「旅行拡張」の担い手である国鉄(1949年鉄道省より分割)に働きかけ、さらに教員に対し旅行斡旋の営業活動を行った結果、「旅行意欲」を共有していた教員たちが「旅行拡張」の担い手となり、修学旅行は国民的な通過儀礼へと拡大したのである。

3.1 旅行業者と国鉄による土台作り

戦前の政府に代わり修学旅行推奨の役割を担ったのは、戦後に乱立した個人や小規模の旅行業者（以下、業者）だった。業者が利益拡大のために試行錯誤する中で、国鉄に働きかけ、修学旅行の斡旋をはじめたのである。以下、その経緯を説明したい。

戦前の旅行業は交通公社がほぼ独占し、個人や小規模業者の参入余地は小さかった。交通公社は戦前、外国人観光客の旅行斡旋や海外宣伝をはじめ、国内外の旅行分野で事業を拡大した。1938年の陸上交通事業調整法制定以後は、国鉄の定期券と回数券、団体券の代売事業を開始し、1942年に定期乗車券一括発売業務も引き受けていた。だが敗戦後、占領軍の斡旋と帰還輸送、朝鮮などからの引き揚げ者斡旋等の需要の高まりにより、個人や小規模での業者が乱立した。

修学旅行斡旋をはじめたのは、この時期に設立した業者の一つで、1948年に東京で創業した従業員10名の日本ツーリスト株式会社（以下、日本ツーリスト）だった。朝鮮銀行の解散により日本に帰還した馬場勇と伊東五郎が経営難だった会社を譲り受け創業、経営を軌道に乗せるため、日光や箱根を現地調査し旅館やバス会社と交渉した上で、学校に対し営業活動を行った。国鉄への働きかけもこの業者によってはじめられ、1949年の秋には、日光への臨時列車15本を国鉄から確保、約1万人の観光客がこれを利用した^[22]。

列車や車両を確保し団体旅行を斡旋するこの営業方法は、当時規制する法律がなく手数料最高料金の取り決めもなかったこともあり、業者間で広がった。車両の老朽化により輸送力不足だった国鉄も、学生団体の運賃を一律大人料金5割引にするなど、利益拡大のため団体輸送を積極的に引き受けた。結果として、小規模店ならば5校と契約すれば安泰と言われたほど、個人や小規模業者の収益源となった。国鉄乗車券代売が総売上上の8割を占めていた交通公社も、1949年の代売手数料と政府補助金停止を受け、団体旅客獲得に乗り出した^[23]。

このように、戦後に増加した業者が、戦前からの「旅行拡張」の担い手である国鉄に働きかけることで、修学旅行が拡大する下地が用意されたのである。

3.2 教員への営業活動

修学旅行を慰安行事と見なす教員が少なくなかったように、教員たちの間で「旅行意欲」が共有されていたことは間違いないだろう。地域の有力者や父兄による旅行先での教員接待と旅行後の慰労会は、1955年のPTA全国大会でも議論された。ある小学校では6年生374名に教員14名、添付父兄72名で日光へ一泊旅行し、教員への慰労謝礼金として同行父兄が一人50円ずつ支払ったとの報告があった。また1959年の日本PTA全国協議総会でも、旅行後の教員慰労会のため現金の徴収があり、反対意見には「例年にならって、出してくれ」と説明されたとの報告があった^[24]。

業者による営業活動はこうした教員たちに対し、教員家族への旅行のプレゼントやリポート、上等な部屋の用意と手土産、評判のキャバレーへの案内など、さまざまな形で行われた^[25]。1953年の京都と奈良、大阪の旅館業者による座談会では、「先生方がその誘惑に乗せられて誘惑の多い幹旋業者の方へ旅行を持ってゆくというような傾向」があるとの議論があった^[26]。もちろん、こうした学校がすべてではなかっただろうが、全国修学旅行研究協会の岡本仁が1959年に批判したように、下見と称して旅行を楽しむ教員の「不自然な前近代的慣行」の横行が、修学旅行実施を促進した側面は否定できないだろう^[27]。1953年度の文部省の調査によれば、駅窓口で申し込む中学校が16%、高校が5%だったのに対し、中学校の75%、高校の91%が交通公社をはじめとする業者を利用していた^[28]。

このように、業者による営業活動の結果、「旅行意欲」を共有した教員たちは「旅行拡張」の担い手として修学旅行を実施した。国鉄も学生団体を断ることなく引き受け、1949年の取扱学生団体旅客数約1300万人を100とすると、1950年156、1951年218と急速に増加、以後横這いで1955年217だった^[29]。1953年度の修学旅行実施率が中学校87%、高校66%、戦前から「教育界」にあった「生徒全員参加での旅行志向」も相まって実施校の参加率平均が中学校91%、高校80%で、中学生126.9万人、高校生42.2万人が旅行に参加した^[30]。1950年代前半までに、修学旅行は全国民的な通過儀礼へと拡大したのである。

4 旅行先「京都・奈良」と「美術」への注目

本章では教員による旅行目的の変更を論じる。旅行先と目的の変化は、戦後の修学旅行の大きな特徴で、前者の旅行先は、表2にあるように、戦前の「神都」との組み合わせの「伊勢・奈良・京都」から「京都・奈良」へ転換し、後者は新たな目的として「美術」が注目された。これらは教員と他のアクターとの関わりにより生じたものだった。

以下、戦前と異なる要因によって「京都・奈良」が選択され、一部の教員の模索の結果、「皇国の聖地」でなく「日本文化の中心地」として旅行されるようになったことを明らかにする。

4.1 旅行先「京都・奈良」の選択要因

まず、教員たちの意識の変化について説明する。1945年の占領軍の指令で教育現場での軍国主義的な振る舞いと宗教施設訪問が禁止され、「聖地」や皇室関連聖蹟の参拝ができなくなった。戦前同様に、伊勢へ旅行する学校もあったが、1961年の新聞への投書にあるように、「学校が特定の宗教を支持することは憲法にそむくから伊勢神宮に参拝させるわけにはい」かないと考える教員たちによって、伊勢は旅行先から外されていった^[31]。

伊勢の修学旅行生入込数との比較から明らかのように、京都・奈良は「聖地参拝」と異なる要因から旅行先として選ばれた。そこには教員たちの「生

表2 1953年度旅行地別修学旅行生入込数（単位：千人）

旅行地	計	中学校	高等学校
京都	659	362	296
東京	572	340	231
奈良	514	304	209
鎌倉	312	243	69
日光	311	197	114
大阪	278	164	114
伊勢	193	58	135
箱根	165	106	59
別府	162	123	38
福岡	81	73	8

出典：『昭和28年度修学旅行実態調査（中学校・高等学校）』より作成。

徒への思い」に由来する「旅行先の条件」があり、一つは、当時生徒たちの大半が生涯一度の旅行になる可能性があったため、短い旅行期間中に多くのものを見学できることだった。昭和戦前期以前の修学旅行では、近代施設や製造所・造船所などの企業、軍事施設の見学が行われていたが、戦争で都市部の大半が焦土化した一方、京都・奈良は被害が少なく多くの社寺が残っていた。

二つ目は、一学年全員を収容可能な宿泊施設があることだった。大半が団体客用でなく中学校の7割弱、高校の約4割の生徒が1人あたり1畳未満で就寝したものの、敗戦直後の奈良市内には100軒弱、京都市には600軒以上の旅館があった^[32]。宿泊施設を手配しやすい地域は、伊東や別府などの温泉地と都市部を除くと多くなかった。東京都立一橋高等学校長は1955年、関西方面から東北地方への旅行先の変更要望が生徒や教員からあることについて、「東北地方は汽車旅行に時間を多く使う割合に見学の場所が少なく、関西方面は見学場所が多い上に旅館等の設備も整っていて前者より内容がはるかに豊富である」と、見学場所と宿泊施設の重要性を述べていた^[33]。

これらの「旅行先の条件」を、業者が京都・奈良へと結び付けた。日本ツーリストは1950年、東京から京都への臨時列車を10本確保し修学旅行団体を輸送した^[34]。東京から京都への旅行が旅行商品となることが示された結果、学校への斡旋営業と同様、より多くの手数料を得るため、他の業者も追随したと考えられる。もっとも、1953年に関西方面を旅行先とする中学校の旅行件数の割合は関東12%、中部8%、近畿12%、中国21%、四国60%、九州1%、高校で北海道2%、関東24%、中部34%、近畿1%、中国9%、四国3%、九州47%と、全国的な旅行先として拡大途上だったが、1954年までの各府県教育委員会による旅行実施基準緩和の結果、業者の営業余地が生まれていった^[35]。この緩和の目的は、旅行スケジュールに余裕を持たせることにあったが、業者と教員が遠方への旅行を計画したため、東日本から京都・奈良方面と西日本から東京への旅行を広める結果となったのである。

このように、教員と業者との関係において、「伊勢・奈良・京都」の組み合わせでなく「京都・奈良」が選ばれていった。

4.2 貸切バスでの「詰め込み見学」

戦後の京都・奈良の旅行では、一部の教員によって新たな旅行目的が模索された。本節はその背景にあった貸切バスでの「詰め込み見学」の広がりについて説明したい。

戦後に再開した修学旅行において、教員たちの現地見学に対する意識はあまり高くなかった。1950年代半ばまでの旅行中の事故と死傷者の頻出により、北海道教育大学附属中学校教員が1953年「教師は、『あれ何さ』と生徒の質問を受けた時の指導よりも、安全な旅行をするために各係を決定すべき」と述べたように、旅行を安全に終えることが第一で、現地見学内容は二の次だった^[36]。

こうした中で、旅行業者と貸切バスの普及が、京都・奈良での現地見学を可能とした。貸切バス業は戦後の占領軍の需要により復興した。1950年、冠婚葬祭や学術研究、産業視察、学校団体の見学・修学旅行で貸切バスの使用が認められると、修学旅行での利用が進んだ。1953年度の貸切バス利用率の約50%を占めるほど、修学旅行の移動手段として普及した。結果として、学校側が訪問場所や宿泊地などを詳細に検討しなくとも、業者に任せて旅行ができたのである^[37]。

業者任せの現地見学傾向は、戦後奈良県の囑託で修学旅行団体の案内をしていた松本樞重の論考から明らかで、京都や奈良を訪れる教員の大半は社寺の見学方法に不案内で、地域や社寺の案内人の説明を生徒と同じ目線で聞き、たまに見かける熱心な教員も、案内書を片手に生徒たちに「これが傑作だ」と説明していたという^[38]。

貸切バスで可能な限りの社寺を回る「詰め込み見学」もこの時期に広がった。東京都教育庁指導部長によれば、「学校でもいずれかの観光業者に依頼することが多いようである。学校でもせっかくくるからには少しでも多く見させたいと欲も出ようし、業者はここが腕の見せどころと、ここもあそこもとあます所なく網羅したプランを持って」きたという。1959年の東京都大田区の中学校のように、京都で一日に35カ所の社寺を回るケースも報告された^[39]。貸切バスの普及により戦前に比べて現地移動の制約が小さくなったため、奈良では法隆寺や薬師寺、唐招提寺、京都では寂光院、三千院、龍安寺、西芳寺、

桂離宮なども旅程に含まれていった。

4.3 「美術」への注目

旅行目的の模索は、業者任せの現地見学に疑問を持つ教員たちによってはじまった。東京都内の歴史教員が作る東京都歴史教育研究会では1952年度から、旅行内容に不満を持つ高校教員有志が、見学対象の選定やコース設定、指導内容を検討しはじめた^[40]。同会委員長が1953年、「神社寺院はもとより崇拝の対象であることには変わらないが、参拝参詣は、団体としては強制することは出来ない」、「神社の社殿、仏寺の伽藍、彫刻としての仏像というように、それは、我が民族の貴重な文化財としての観点から見学させるのである」と述べていたように、修学旅行で社寺の美術的鑑賞が広がるのはこの頃からだった^[41]。

同会が1952年、松本植重の指導と京都市観光課や奈良県観光課、古美術愛好家の協力で刊行した修学旅行用案内書『関西の旅路』を見ると、旅行目的が、社寺の「お参り」ではなく、「日本文化の粋を集めた宝庫ともいえる地域」での「祖先たちの尊い文化財」の見学にあり、「りっぱな建築は寺の堂塔であり、すぐれた彫刻や絵画は仏像や仏画であり、美しい庭園がまた数多く寺に残っている」こと、つまり目的が美術的鑑賞にあることが強調されている。具体的に見ると、海外文化の影響を肯定的に評価し、文化伝搬の痕跡にこそ普遍的価値があるとする美術史の観点から執筆されている。戦時期の案内記で「支那文化の揺籃地」とされた飛鳥の地は、「日本文化の黎明期を記念」とされ、飛鳥時代の美術品にギリシャ文化がインドに伝わって東西両文化が融合した痕跡があることを評価している^[42]。普遍的価値のある美術品がある故に「文化の中心地」とするこの見方は、明治以降の美術史・建築史の研究者がとってきた見方だった。

新たな目的の教員間の共有過程の分析は今後の課題だが、修学旅行専門誌や相次ぐ事故発生をきっかけに広まった可能性は指摘できるだろう。1952年設立の日本修学旅行協会（以下、日修協）の機関紙誌『修学旅行』では、熱心な学校の取り組みが報告され、引率教員への社寺の美術的鑑賞方法の実用的な解説として、文化財保護委員や美術愛好家ら「専門家」の論考がしばしば

掲載された。松本は1955年、「若い生徒は『この若さでお寺まわりでもあるまい』という。」「葬式と死人がすぐに頭にうかぶ寺とは全然違うのだ」と強調した^[43]。

事故のたびに起こる自粛や批判の声に対し、建前の形で広がった可能性もあるだろう。相模湖での麻布中学校生徒遭難事件と宇高高速連絡船紫雲丸沈没事件を受け、1955年文部省は修学旅行協議会を開催し、修学旅行は教育的意義を重視すべきであること、意義の一つに「国の文化中心地または重要地を見聞する経験」を挙げ通達した^[44]。

このように、戦前と異なる要因から両地域が旅行先に選ばれ、貸切バスでの「詰め込み見学」に疑問を持つ教員たちが、社寺の建物や宝物の美術的鑑賞を目的としたことで、「日本文化の中心地」として旅行されるようになっていったのである。

5 専用列車の整備と京都・奈良への旅行の定着

本章では国鉄などによる「拡張」を論じる。京都・奈良を旅行先とする修学旅行の更なる拡大・定着には、品川・京都間を運行する修学旅行専用列車の整備が大きく作用した。専用列車整備時の国鉄と教育委員会の密約で、東海道での列車利用が制限され、東京を中心とする関東圏の旅行先は京都・奈良へと集約されていったのである。

以下、関東圏の旅行先を京都・奈良、関西圏の旅行先を東京方面へと水路づけた、専用列車の整備までの過程を分析する^[45]。戦前より「旅行拡張」の役割を果たしてきた国鉄が関わることによって、京都・奈良への旅行が拡大・定着したのである。

5.1 旅行実施上の問題

混雑した列車での長距離移動は、生徒の安全面から実施上の大きな問題だった。1956年の国鉄線で生徒全員が着座した割合は中学校57%、高校54%で、一校全員が不座のケースも少なくなかった^[46]。この問題の背景には、国鉄の「調整力」低下と修学旅行の全国的な実施が関係していた。

戦前の聖蹟観光や参宮旅行は、鉄道省が団体旅客の旅程と日程を調整し混

雑のピークを分散、適当な輸送力を配分することで成立していた。国鉄は戦後も同様に、宗教団体行事に関して、主催者と行事日程の延長を交渉し、参加者集中による輸送混乱が生じないように分散輸送を行っていた。だが修学旅行については、乱立した旅行業者を通じて各校が申請するため、「教育界」に調整窓口がなかった。

そこへ旅行参加者の増加、業者を通じた春期の旅行依頼の集中、臨時列車を確保できなかった学校の一般旅客用普通列車の利用が同時並行で進み、国鉄が輸送依頼を受け続けたため、混雑した列車での旅行が常態化していたのである。1953年衆議院の文部委員会に招致された国鉄副総裁は、学校側の要望に応えた結果が座席を提供できない状況を招いていると答弁していた^[47]。

5.2 国鉄の意向と文部省の対応

輸送問題解消に向けた国鉄の方針は、1950年代前半から一貫していた。国鉄もしくは「教育界」が調整を行い、計画輸送を実施するというものだった。

国鉄側には、限られた輸送力でも、学校の旅程と期日を調整できれば、戦前の参宮旅行のように円滑に輸送できる自負があった。営業局旅客課の岩岡俊作は1953年、「例えば東京からの関西旅行に対しては東京—(車中泊)—山田—奈良(泊)—京都(泊)—東京のようにコース、見学地及び宿泊地を定め、東京から関西への修学旅行は学校当局の協力を得て総てこれによることとし、更にその期日の選定も国鉄に一任して貰えるならば、その区間に運転する列車の輸送量は常に均一した量に抑えることができ、且つ上り、下りの列車共これまた同一輸送量をもって運転することができる」と述べていた。これは前述した戦時期の旅客調整方法で、例にあるコースは当時の団体旅行の指定巡拝行路だった。1957年の文部省と国鉄の課長対談でも、国鉄側は文部省主導の旅行時期の決定と府県単位のモデルコースの設定を提案していた^[48]。

一方で、「教育界」にも調整が難しい要因があった。旅行実施権限を各自治体教育委員会と学校が持っていたため、文部省に権限がなかった。旅行中の事故や集団食中毒などの問題が起きる度、対応を求める声が各方面から寄せられたが、文部省は教育委員会に対する指導、助言、勧告しかできなかったのである^[49]。

5.3 事故と安全な輸送手段の整備

1950年代半ば、修学旅行に関する事故が続発した^[50]。1954年9月、北海道と青森間の国鉄連絡船「洞爺丸」が沈没し、1155名の死者行方不明者がでた。1955年にかけて多数の死傷者が出る事故が続ぎ、新聞やラジオでは修学旅行のあり方が議論され、国会でも国鉄や文部省関係者が経緯の説明に迫られた。

事故の続発は「教育界」と国鉄の双方に変化をもたらした。「教育界」では生徒の安全に対する関心が高まった。1955年4月、文部省は都道府県の教育委員会に、生徒の安全と健康保持や無益な遠隔地への旅行を避けるよう通達し、さらに1958年の小学校および中学校学習指導要領で、修学旅行を教育課程上の学校行事と位置づけ、学校が計画と実施の責任主体であることを明確にした。この時期に教員たちの中で生徒の安全に対する意識が高まったことは間違いのないだろう。

一方で、相次ぐ事故で信用を失った国鉄は組織改革に着手した。敗戦時運輸通信省次官だった長崎惣之助総裁の辞任後、日本民主党の三木武吉の説得で1955年に国鉄総裁を引き受けた十河信二は、世間の信用の回復と赤字経営脱却を目標に、経営自由度の向上を目的とした地方支社への権限移譲や新幹線事業に着手した。国鉄は1954年から、受益者に工事費の原資を協力してもらって特別鉄道債券「利用債」で、駅前広場の拡張工事などの都市計画を進めていたが、専用列車もこれで製作された^[51]。

元全日本中学校会会長の沢畑泰二と交通公社、国鉄の三者が協力し、1957年2月修学旅行用の試験電車が製作されるなど、専用列車の整備に向けた動きはあったが、本格的な進展は、教員たちが「電車」での輸送を望み、計画輸送による問題解決を望んでいた国鉄がこれに応じてからだった。1958年6月、輸送しきれなかった東京都の公立中学校の生徒を姫路電化用の電車で往復輸送したところ好評を博し、公立中学校間で自主的に旅行日程を調整する代わりに、中学生12万名を電車で定員輸送してほしい、との要望が出たのである^[52]。当時目新しかった電車旅行を教員や生徒たちが望んだ側面もあるだろうが、安全な移動手段と考えられた面も否定できないだろう。国鉄営業局旅客課長が、東京都教育長に利用債での製作を打診、「利用債」引受母体の東京都修学旅行委員会が設置され、1958年8月国鉄に製作を陳情した。同委

員会と専用列車の利用校の幹旋独占を望む交通公社に対し、三菱銀行が計2億4千万円を融資した^[53]。

このように、事故多発を契機に「教育界」と国鉄双方での変化が生じ、安全な移動手段を教員たちが望み、計画輸送での問題解消を目指す国鉄が「専用列車」製作を引き受けたことで、1959年4月、品川・京都間に「ひので号」が整備された。関西でも、大阪と京都、神戸の教育委員会が協力して「利用債」を購入し、東京との間に「きぼう号」が整備、東海地区や東北地区、中京地区、広島地区、北九州と、その後各地で専用列車の整備が進んだ。

こうした専用列車の整備は、東京の公立中学校をはじめとする関東圏の学校の旅行先を関西方面へと水路付けた。「ひので号」発足時、東京都教育長と国鉄営業局との間で、1968年まで東京都の公立中学校は東海道で専用列車以外使わないとの密約が交わされたため、利用債が完済される1971年まで使用されつづけたのである^[54]。1959年度の修学旅行生入込者数は奈良70万人、京都100万人で、関西方面を旅行先とする中学校の旅行件数の割合は関東33%、中部44%、近畿8%、中国97%、四国88%、九州17%、高校でも北海道49%、東北79%、関東66%、中部42%、中国8%、四国4%、九州43%と、1953年度に比べて全体的に増加した。その後も両地域への旅行は拡大し続け、1970年には、京都市入込数が中学校61.4万人、高校107.3万人に達した^[55]。

6 結論

以上本稿は、教員と文部省を中心とする「教育界」と国鉄と旅行業者を中心とする「交通・旅行業界」に焦点をあて、敗戦後の修学旅行の再開と拡大過程を検証した。戦後に再開した修学旅行は、旅行業者と他のアクターとの関わり合いで、国民的な通過儀礼へと拡大し、教員と旅行業者との相互作用で「京都・奈良」が旅行先に選ばれ、一部の教員による旅行目的の変更により「日本文化の中心地」として旅行されるようになった。そして、この旅行は国鉄などによる「修学旅行専用列車」の整備により拡大・定着した。要点を整理すると、教員が「変化」の担い手となることで、旅行先が「伊勢・奈良・京都」から「京都・奈良」へ転換し、さらに旅行目的の変更により「皇国の聖地」でなく「日本文化の中心地」として旅行された。また戦前と同様に、「旅行拡張」

の役割を担う国鉄が関わることで、こうした旅行が拡大・定着したのである。

植民地支配された過去を持つ新興国や政治体制の転換のあった国では、前体制の「伝統」が異なる意味を付与され利用されることは珍しいことではなく、本稿はこうした「伝統」の稼働／再稼働（機能／再機能）の事例研究の一つと言える。だが新しく提示できる点もあり、それは、制度が一度用意されると国家権力による政治的利用がない場合でも、スイッチが入ることにある。明治政府によって用意された「伝統」は、戦前では地方当局や民間企業、政府が協力してスイッチを押すことで「皇国の聖地」として広汎に稼働した。実際に稼働したのは明治創建の橿原神宮が中心で、一部を除き国宝宝物や建造物はほぼ等閑視されたが、「聖地」の一部分を構成したのは間違いない。そして敗戦後、「教育界」と「交通・旅行業界」の相互作用によって「日本文化の中心地」として修学旅行で再び稼働したのである。こうした事實は、「国家による上からの動員」の視点からのナショナリズム研究で見落とされてきた点である。

また本稿は、「経済過程」によるナショナリズム形成の事例を新たに提示した。「交通・旅行業界」の経済的な思惑が、結果として、戦後多くの人々に京都・奈良を「日本文化の中心地」として想像・認知させ、戦前までとは異なるナショナリズムの（再）形成にまで繋がったのである。近年の歴史学研究分野では、ナショナリズム形成における「上からの教化」以外の側面について議論されているが、「経済過程」を含めた分析により、説得力のある説明が可能となることを示せたと考えている。

最後に、本稿は紙幅の関係上、修学旅行に参加する「受け手の視点」を盛り込むことができなかった。戦前・戦後の大衆旅行との関係の分析も含め、今後の課題としたい。

注

- [1] 歴史学、美術史学、建築史学分野の蓄積は主に、羽賀祥二『明治維新と宗教』（筑摩書房、1994年）、高木博志『近代天皇制の文化史的研究』（校倉書房、1997年）、山口輝臣『明治国家と宗教』（東京大学出版会、1999年）、北澤憲昭『眼の神殿—「美術」受容史ノート—』（美術出版社、1989年）、佐藤道信『明治国家と近代美術—

- 美の政治学』(吉川弘文館、1999年)、平賀あまな「古社寺保存法時代の建造物修理手法と保存概念」(東京工業大学学位論文、2001年)、山崎幹泰「明治前期社寺行政における『古社寺建造物』概念の形成過程に関する研究」(早稲田大学学位論文、2003年)、森本和男『文化財の社会史 近現代史と伝統文化の変遷』(彩流社、2010年)、清水重敦『建築保存概念の生成史』(竹林舎、2013年)がある。また小川伸彦「制度としての文化財」『ソシオロジ』(1991年35巻3号)では、「伝統」が教科書や修学旅行といった教育や博物館展示により広がったとの指摘がある(123頁)。
- [2] 檀原神宮の「聖地化」と参拝客増加は、地方当局の動向や鉄道網整備、娯楽、大衆旅行との関連から研究され、主に以下のような成果がある。高岡裕之「観光・厚生・旅行—ファシズム期のツーリズム—」赤澤史朗・北河賢三編『文化とファシズム 戦時期日本における文化の光芒』(日本経済評論社、1993年)、古川隆久「紀元二千六百年奉祝記念事業をめぐる政治過程」『史学雑誌』(1994年103編9号)、古川隆久「紀元二千六百年奉祝と日中戦争」『メディア史研究』(1995年3号)、古川隆久『皇紀・万博・オリンピック 皇室ブランドと経済発展』(中公新書、1998年)、原武史『「民都」大阪対「帝都」東京』(講談社、1998年)、高岡裕之「総力戦下の都市「大衆」社会—「健全娯楽」を中心として」安田浩・趙景達編『戦争の時代と社会』(青木書店、2005年)、ケネス・ルオフ『紀元二千六百年 消費と観光のナショナルリズム』(朝日新聞出版、2011年)、平山昇『初詣の社会史 鉄道が生んだ娯楽とナショナルリズム』(東京大学出版会、2015年)。本稿では戦前期の奈良・京都への修学旅行の実態把握の参考にした。
- [3] 戦後の修学旅行は「復活」とされるが、以下の通史的研究では各学校の取り組みや実施努力への言及があるものの、全国的な普及過程や戦前との関係の分析はない。佐藤秀夫編『日本の教育課題5 学校行事を見直す』東京法令出版、2002年、402-3頁。鈴木健一「戦後修学旅行の復活と展開」『修学旅行』1981年297号、34-7頁。笠間達男「I修学旅行100年史」『修学旅行のすべて』Vol.24日本修学旅行協会、2005年、86頁。一方で、東京市を中心とした教員の生徒全員参加の旅行志向は、橋本萌「1930年代東京府(東京市)小学校の伊勢参宮旅行—規模拡大の過程と運賃割引要求—」『教育学研究』(2013年80巻1号)、「旅行意欲」は、白幡洋三郎『旅行ノススメ』(中公新書、1996年、130頁)と太田孝『昭和戦前期の伊勢参宮修学旅行と旅行文化の形成』(古今書院、2015年、189頁)での指摘があり本稿の参考にした。
- [4] Anderson, B. *Imagined Communities: Reflections on the Origin and Spread of Nationalism*, Revised ed, London, Verso, 1991. (=白石さや・白石隆訳『増補想像の共同体 ナショナルリズムの起源と流行』(NTT出版、2003年、266頁))。
- [5] 牧原憲夫『客分と国民のあいだ 近代民衆の政治意識』(吉川弘文館、1998年)。松沢裕作「国民国家と土地問題のあいだ—牧原憲夫の近代史像・再考—」『歴史学研究』2017年956号、42-3頁。
- [6] 吉井敏幸「水木要太郎と大和郷土史研究」久留島浩・高木博志・高橋一樹編『文人世界の光芒と古都奈良—大和の生き字引—水木要太郎—』思文閣出版、2009年、41頁。
- [7] 山本信良・今野利彦『近代教育の天皇制イデオロギー』神泉社、1987年、237頁。白幡前掲『旅行ノススメ』121頁。
- [8] 鈴木健一「戦時体制下の修学旅行」『修学旅行』1981年296号、34頁。
- [9] 中川浩一「幻に終わった閑急電車利用の参宮旅行」『鉄道ビクトリアル』1992年569号、215頁。工藤泰子「戦時下の観光」『京都光華女子大学研究紀要』2011-2012年49号、56頁。

- [10] 奈良県の修学旅行統計は、戦前から戦後にかけての一部の年の延べ人数が、地理学者堀井甚一郎の研究に掲載されている。文部省全国調査により1959年度の奈良地方（奈良と吉野）入込み中高生徒実数が判明するため、規模把握の参考のため、堀井掲載の1958年の延人員数（日帰り・宿泊合計）に置換し推計した。表作成上の統計の出典は以下になる。堀井甚一郎「観光地としての聖地大和」『地理』1941年4巻3号、284-5頁。堀井甚一郎「観光都市としての奈良」仲川明・森川辰蔵編『奈良叢記』駸々堂書店、1942年、324頁。堀井甚一郎『最新奈良県地誌』大和史蹟研究会、1961年、239頁。大田前掲『昭和戦前期の伊勢参宮修学旅行と旅行文化の形成』40-1頁。文部省「昭和34年度文部省実施全国修学旅行実態調査」『修学旅行』1961年55号、7頁。
- [11] 武知京三『近代日本と地域交通—伊勢電と大軌系（近鉄）資本の動向—』臨川書店、1994年、20-3頁。
- [12] 内閣情報部『週報』1940年1月24日。『朝日新聞』1940年2月8日。
- [13] 昭和戦前期から戦時中に奈良・京都を訪れた参宮旅行で、具体的な訪問場所まで詳細に判明した事例に限られるため、新資料の発掘が望まれる。ここでは以下の先行研究の報告事例から傾向を整理した。山本信良・今野利彦『大正・昭和教育の天皇制イデオロギー—I』神泉社、1986年、379、404頁。山田亮『修学旅行と鉄道—参宮列車から「ひので」「きぼう」へ—』『鉄道ピクトリアル』2009年826号、10頁。太田前掲『昭和戦前期の伊勢参宮修学旅行と旅行文化の形成』54、58-9頁。橋本萌「関東地方における伊勢神宮旅行の拡大—埼玉県・群馬県を事例として—」『人間文化創成科学論叢』2014年17巻、90頁。
- [14] 枝川明敬「我が国における文化財保護の史的展開」『文化情報学』2002年9巻1号、44頁。
- [15] 山本・今野前掲『大正・昭和教育の天皇制イデオロギー—I』402-6頁。鈴木健一「国家主義思潮の展開と修学旅行」『修学旅行』1981年295号、36-7頁。
- [16] 山本・今野前掲『大正・昭和教育の天皇制イデオロギー—I』335-7頁。
- [17] 『汽車の窓から沿線見学の出来るこどもの参宮案内』（子供ツアリスト社、1936年）は、奈良を「日本古代の政治及び美術の中心」と紹介するが、奈良公園周辺のみを説明し、「聖武天皇御陵、法華寺、大極殿址、西大寺、薬師寺、三重塔、法隆寺など、古の奈良を偲ぶ古蹟は澤山ありますが、この見物は次の機会に譲って、これから桃山御陵へ向ひませう」と、美術的鑑賞を重視する傾向はない（89頁）。鈴木良編『奈良県の百年』（山川出版社、1985年）でも、武運長久祈願者で賑わう社寺があった一方で、大半の社寺の訪問者減少の指摘がある（234頁）。
- [18] 井上章一『法隆寺への精神史』弘文堂、1994年。小熊英二『単一民族神話の起源 日本人の自画像の系譜』新曜社、1994年、306頁。
- [19] ここでの目的が案内記の言説分析にないため、1937年以降発行の修学旅行関係物と交通公社の案内記、地域の有志の刊行物を取り上げた。野村典彦『越境する近代10 鉄道と旅する身体の近代 民謡・伝説からディスカバー・ジャパン』（青弓社、2011年）4章で紹介があるように、当時販売・作成された案内記・パンフレットは多い。収集・分析は今後の課題としたい。
- [20] 東京府立第三中学校校友会編『関西修学旅行案内』1937年、1-11頁。東亜旅行社『東亜旅行叢書第二十一輯 関西聖地巡拝』1938年、23-4頁。聖地大和写真刊行会『聖地大和 集印帖添付』1940年、23、25頁。
- [21] 徳山正人「修学旅行の教育的意義」『教育技術』1954年9巻2号、13頁。
- [22] 近畿日本ツアリスト『近畿日本ツアリスト10年史』1965年、19-20頁。
- [23] 日本交通公社『日本交通公社50年史：1912—1962』1962年、290、299頁。
- [24] 日本修学旅行協会「PTAと修学旅行をめぐって」『修学旅行』1955年16号、11-3頁。

- 日本修学旅行協会「旅行費補助をめぐる」『修学旅行』1959年39号、7頁。
- [25] 犬丸勝良「実踏は是か非か」『校外学習』1976年235号、12-5頁。
- [26] 日本修学旅行協会「旅館業者から見た修学旅行」『修学旅行』1953年2号、12頁。
- [27] 岡本仁「まだある下見について」『修学旅行新聞(旅と文化)』1959年1月20日、1頁<<http://shugakuryoko.com/museum/shinbun/pdf/001-020/shinbun-011.pdf>>(最終アクセス2017年1月20日)。
- [28] 日本修学旅行協会『昭和28年度修学旅行実態調査(中学校・高等学校)』1955年、12頁。
- [29] 日本修学旅行協会「修学旅行の現状と問題点」『修学旅行』1957年28号、8頁。
- [30] 日本修学旅行協会前掲『昭和28年度修学旅行実態調査(中学校・高等学校)』2-3頁。
- [31] 日本修学旅行協会「新聞切抜帖」『修学旅行』1961年54号、22頁。
- [32] 奈良県観光課『観光開発診断報告書』1964年、15-21頁。杉野國明『観光京都研究叙説』文理閣、2008年、267頁。日本修学旅行協会「修学旅行の輸送・宿泊の実状とその対策」『修学旅行』1956年21号、39-52頁。
- [33] 松本茂「わが校の修学旅行」『教育じほう』1955年93号、20頁。
- [34] 近畿日本ツーリスト前掲『近畿日本ツーリスト10年史』21-3頁。
- [35] 「各府県修学旅行規定」『修学旅行』1953年3号、24-5頁および1954年10号、36-7頁。日本修学旅行協会前掲『昭和28年度修学旅行実態調査(中学校・高等学校)』7-8頁。
- [36] 平佐武彦「楽しい修学旅行のために」『教育新潮』1953年4巻6号、47頁。
- [37] バス事業五十年史編纂委員会編『バス事業五十年史』協同事業社、1957年、647-55頁。玉村和彦「貸切バスの史的分析」『同志社商学』1971年22巻5・6号、92-7頁。
- [38] 松本植重「奈良見学指導講座(1)」『修学旅行』1955年13号、6頁。
- [39] 長浜恵「科学教育と修学旅行」『教育技術』1954年4月号、57頁。関川安男「修学旅行における文化史教育の問題点」『歴史教育』1962年6号、100頁。
- [40] 大木匡尚「1946年度から1960年度における東京都歴史教育研究会の活動に関する考察」『歴史教育史研究』2011年9号、6-7頁。当時の全般的な活動内容が詳細に整理されている。
- [41] 杉山文雄「修学旅行と歴史教育」『修学旅行』1953年6号、5頁。
- [42] 東京都歴史教育研究会編『関西の旅路』フェニックス書院、1953年、1-3、23、121頁。
- [43] 1955年13号から松本植重「奈良見学指導講座」、1957年26号から出雲路敬和「京都見学指導講座」が連載。松本植重「京都奈良の見学について」『修学旅行』1955年11号、23頁。
- [44] 文部省「修学旅行協議会の協議結果について」『修学旅行』1955年14号、26頁。
- [45] 修学旅行専用列車整備に向けた事実関係は、日本修学旅行協会『日本修学旅行協会50年史』(2002年)7章が詳しい。本章は同書を参考に歴史資料を追加調査し、分析を行った。
- [46] 日本修学旅行協会前掲「修学旅行の輸送・宿泊の実状とその対策」2-3頁。
- [47] 土井厚「春の多客期と国鉄の輸送事情」『修学旅行』1953年11号、5頁。衆議院文部委員会1953年6月30日、10頁。
- [48] 岩岡俊作「修学旅行と国鉄」『修学旅行』1953年1号、22頁。日本修学旅行協会「この輸送難をどう打開するか?」『修学旅行』1957年27号、8-9頁。
- [49] 衆議院運輸委員会1954年10月22日、4頁。
- [50] 事故実態の整理は刈田均「1955(昭和30)年前後の修学旅行一事故多発への対応と学校現場の実態—」『旅の文化研究所研究報告』(2011年20号、25-40頁)が詳しい。
- [51] 参議院運輸委員会1958年3月31日、13頁。

- [52] 柳井乃武夫「修学旅行用電車」『修学旅行』1959年35号、18頁。
- [53] 犬丸勝良「修学旅行の革新児『ひので』電車の話」『校外学習』1976年241号、39頁。
日本修学旅行協会前掲『日本修学旅行協会50年史』66-7頁。
- [54] 日本修学旅行協会前掲『日本修学旅行協会50年史』103頁。
- [55] 文部省「昭和34年度文部省実施全国修学旅行実態調査(続)」『修学旅行』1962年69号、
3-4頁。杉野前掲『観光京都研究叙説』90頁。

{受付日 2017. 1. 24}
{採録日 2017. 5. 17}