

③ 新幹線利用による 修学旅行の充実発展 (S.46～S.53)

1 新幹線利用による 修学旅行時代 (S.46～S.49)

過激派闘争集団による昭和43年10月21日の新宿駅騒乱事件、昭和45年3月31日の日航機よど号ハイジャック事件等につき、昭和47年2月19日には連合赤軍の浅間山荘事件、昭和49年8月30日に三菱重工白昼爆破事件等が発生するも、暴力による現状打破の傾向は容認されることではない。

一方、国内では昭和27年の講和条約発効後も米政府の統治下であり、悲願20年を経て、昭和46年6月17日の沖縄返還協定調印となり、昭和47年5月15日に沖縄の本土復帰が実現する。また、国外では昭和47年2月27日米中国交回復、9月29日の日中国交正常化、昭和48年3月29日のベトナム終戦宣言・米軍撤兵完了と続いたが、昭和48年10月6日のアラブ・イスラエル戦争勃発で、国際的石油危機（オイルショック）に突入、高度経済成長の崩壊となり、一転して経済低成長時代に入ることになる。

教育界では、昭和46年6月11日に中教審「今後における学校教育の総合的な拡充整備のための基本的施策について」の答申となり、初等・中等教育の改革に関する基本構想を明確にしたが、その発想は引き継がれるも改革の具体化に至らずに終わる。

教育環境の整備は年々推進され、昭和33年5月1日の標準法制定以来、昭和38年12月21日の標準法改正（第2次改善計画）で45人学級実現、昭和44年5月15日の標準法改正（第3次改善計画）を経て、昭和49年6月22日の標準法改正（第4次改善計画）に至る。教員定数も漸次緩和され、教職への専門性が期待されるようになる。

昭和49年2月25日には、「義務教育諸学校における人材確保に関する特別措置法」が成立公布となり、教師の専門職への基盤が認められ、教員の給与改善により、社会的・経済的地位の確立が期待されるに至る。

以上のような社会状況にあって、昭和45年1月13日、2月19日、4月6日と全修協による新幹線

修学旅行専用電車設定と料金免除について、運輸省、文部省への連続陳情により、10月には、国鉄は連合体輸送での新幹線特急料金の中学生50%、高校生20%割引を昭和46年3月から実施と決定する。これにより昭和46年度から、経済大国での新幹線利用による修学旅行時代に入ることになる。

昭和45年には、3月14日から9月13日までの間「人類の進歩と調和」をテーマに、日本万国博覧会・EXPO'70が開催された。大阪・吹田の千里丘陵の330万㎡の敷地に、77か国と国連などの4国際機構、10政府・州・市が参加、史上最大の規模となった。一般公開では初日に27万4,170人が入場、183日間の開催で延べ6,421万8,770人の入場者、日本人口の10人に6人までが、万博参観の割合で、人口の集中に耐える交通機関の発達等社会の発展が基盤になる。最終決算で197億700万円の黒字と発表されたが、直接、間接経済に与えた影響は莫大な額に達し、日本の高度成長経済を象徴する一大イベントであった。

この年の全修協・第14回教職員研修旅行では、従来の一般研修旅行に万国博研修旅行を併せて総計1万人を超える例年の倍の参加であった。例年実施の全修協・研修旅行は夏季研修旅行であったが、昭和47年度から春季研修旅行を追加開設し、昭和48年度から更に冬季研修旅行も開設、現行の夏季・秋季・冬季・春季の四季研修旅行の形に近づく。

新幹線利用の修学旅行開始に伴い、

昭和46年度には、修学旅行専用電車の東京「ひので号」、大阪「きぼう号」の発展的引退。

昭和47年度に、関東「わかくさ号」、近畿「わかば号」の引退。

昭和49年度には、九州「とびうめ号」、東北「おもいで号」の引退、また、東海「こまどり号」も新幹線利用に継承される中、在来線による「こまどり号」で現在も継続運行中。

昭和49年度までに修学旅行専用電車の発展的引退、新幹線への継承が完了した。

東京一伊豆大島間を波乱の戦時中から38年間就航した東海汽船・「橘丸」の廃船交替により、昭和48年2月から新造船「さるびあ丸」就航する。

「さるびあ丸」は3,100トン、全長93メートル、最大速力20ノット、定員は1,912名、造船会社自

慢の横揺れ、縦揺れ防止を備えた新鋭船。

また、東京—沖縄間就航の大島運輸・「さくら丸」（青年の船として活躍）と一緒に、6月から「新さくら丸」も就航する。

「新さくら丸」は、5,000トン、全長127メートル、最大速力25ノット、定員1,301名、最新設備の新鋭船。

その他年表にも提示したように、“新造船”が続々就航、造船盛況に、**修学旅行の海洋時代の観**が見られる。

全修協推進による修学旅行専用船・関西汽船の近畿「わかば丸」（1,044トン）、九州「ふたば丸」（1,080トン）は、昭和43年3月27日“海の教室”としての専用船100万人輸送達成、昭和49年末150万人輸送達成で廃船交替となる。多客期でも修学旅行の安全運航のため、同航路の便数増が図られ、また、神戸—日向間に「にちなん丸」6,200トン就航、神戸—奄美—沖縄間に、「黒潮丸」5,000トン、「沖之島丸」3,000トン、「浮島丸」2,700トンが3航路で就航、昭和50年の沖縄国際海洋博への対応や修学旅行・校外学習への対応が図られた。

一方、昭和47年7月7日・8日には、全修協主導による第1回関東・東海・近畿三地区修学旅行連絡協議会が発足となる。修学旅行の改善向上には全国的規模の取組みが効果的であり、共通の問題解決、情報の交換連絡、改善の共同研究等の必要がある。修学旅行委員会の全国組織化により、修学旅行の全国的実態調査の実施や全国研究大会の開催へと発展した。

昭和48年度には、修学旅行費の補助拡大となり高度へき地校への適用となる。高度へき地（3級～5級）の公立小・中学校修学旅行等の国が $\frac{2}{3}$ 、市町村 $\frac{1}{3}$ の公費負担決定、限度は要保護・準要保護家庭補助金と同額（当年度小学生3,100円、中学生8,900円）、当年度予算額11,615万円（小学生13,542人分、中学生14,859人分）で開始、漸次、**修学旅行の改善向上への基盤整備**がなされる。

また、昭和49年度には、東京都が公立高校の修学旅行早期実施の傾向に対し実施基準を改正したが、修学旅行の実態変化に対応する**実施基準の改正**で修学旅行の改善向上も促進される。

2 経済低成長時代の ゆとりと充実の教育 (S.50～S.53)

昭和48年10月6日の第4次中東戦争勃発による国際的石油危機（オイルショック）は世界経済を混乱に陥れた。OPEC（石油輸出機構）が昭和49年1月以降原油価格値上げの石油戦略を発動、世界経済動向の主導権を取る。

昭和49年1月11日、日銀発表の12月卸売物価が前年同月比29%上昇の狂乱物価となり、日本経済は激しいインフレに見舞われる。昭和50年1月には大手企業の操短、人員整理等不況対策が始まり、2月の失業100万人（失業率2.0%）、昭和53年2月には完全失業136万人で不況が深刻化する。エネルギー需給の7割を輸入石油に依存、75%を中東諸国から輸入の日本にとって、事態は深刻であった。

昭和54年2月イラン革命を契機に、第2次オイルショックとなり原油価格の再度大幅値上げとなる。その後、石油消費国の省エネルギー、代替エネルギー開発により**石油の供給過剰、需要減**となり、また、非OPEC諸国の石油生産が増大したことで、OPEC諸国も生産調整を余儀なくされる。昭和58年3月OPEC総会で基準価格引下げとなり、不況は石油収入減の産油国にも波及するに至る。

経済大国における高度成長経済の停止に至る政治的・経済的な激変を体験して、エコノミック・アニマルに象徴される経済主義的な現実意識から解放され、世の中の将来を見つめ、人間としての在り方を沈思する“物から心へ”の時代を迎えたことになる。昭和52年7月23日の小・中学校学習指導要領告示、昭和53年8月30日の高等学校学習指導要領告示により、教育内容の量の増大と質の高度化による過密化への歯止めとなり、学習者の立場からの学習内容の適時性や難易度を検討した“ゆとりと充実の教育”として、教育に経済と同様、低成長時代にふさわしい“**安定成長の自主性**”が期待されたといえよう。

学習指導要領の改訂では、高校教育の著しい普及と知育・徳育・体育の調和への対応を図り、道徳教育・体育の重視、勤労体験・社会奉仕的活動の重視、標準授業時数の削減、小・中・高校の指導内容の一貫性と基礎的・基本的事項の精選、各

第1章 修学旅行の変遷と意義

教科等の目標・内容の中核的事項等の重点が示される。更に、小学校では低学年の合科的指導の推進、中学校の選択教科の種類拡大、高校の総合科目の新設等が図られる。また、修学旅行に関しては中学校の「修学旅行的行事」を「旅行的行事」に改称、高校の各教科以外の教育活動を「特別活動」の領域とし、修学旅行は中・高とも特別活動の「旅行的行事」で統一する。自主的・実践的・体験的な活動としての修学旅行の個性化・多様化に対応している。年表の関連事項に提示したように、昭和50年度の青森県八戸北高校の修学旅行では5泊6日に2日間の小グループ制自主見学を導入、地道な5年継続の実施や昭和52年度の青森と東京の姉妹校である鯉ヶ沢第一中と第二亀戸中の修学旅行での交歓の継続実施に見られるように、積重ねによる個性化・多様化への努力が必要になる。

昭和50年3月10日には、東海道・山陽新幹線全線（東京～博多間）開通し、**新幹線利用による修学旅行の充実発展**の基盤が確立する。年表の昭和51年度の関連事項で提示したように、京都の旅館は修学旅行宿泊が109万人で飽和状態（昭和49年度年間宿泊数）という。一般団体を加えると494万人余、個人客を加えると3,692万人という膨大な数で、年間一日平均10万人の宿泊になる。昭和52年度の関連事項でも提示したように、昭和50年度116万人、昭和51年度117万人、昭和52年度には135万人と京都市への修学旅行入込みは増加の一途を示している。

また、年表の昭和51年度の関連事項で提示したように、昭和52年度輸送申込から近畿地区中学校の中国・九州旅行は新幹線博多開通で激増、九州へは往路片道の船舶利用が多いという。

昭和53年3月26日～28日には、成田空港反対闘争が激化、器物破壊等で開港延期となり、5月20日に新東京国際空港が開港する。国際化に対応して、福岡県教育委員会は高校修学旅行の沖縄旅行を許可、航空機利用も試行的に許可、公立高校修学旅行では**全国最初の航空機利用許可**になる。

先に昭和47年9月29日の日中国交正常化共同声明、昭和49年1月5日日中貿易協定調印、昭和49年4月20日の日中航空協定調印を経て、昭和53年8月12日には、**日中平和友好条約調印**に至ったが、

その間の昭和50年4月7日に、全修協が中華人民共和国並びに中日友好協会からの日本教職員友好訪華団の招請依頼を受諾、全修協・友好訪華団派遣の開始となり、善隣友好の開幕となる。友好訪華の目的は、日本の教職員が日中国交正常化に関する共同声明の精神を認識し、中国の社会主義革命と社会主義建設状況の学習、歴史的文化遺産の見学、両国教職員並びに中国人民との交流などにより、訪中の成果を我が国の青少年の教育に役立てることである。

昭和50年8月15日～（15日間）全修協・第1次日本教職員友好訪華団の派遣

全修協・山本種一理事長を団長として8月15日羽田を出発、同29日までの15日間、北京、西安、洛陽、上海などを歴訪した。学校や工場などではプラカードや・ポスターが掲げられ、熱烈な歓迎ぶりだった。一行は各所で政治、産業、教育、文化などに接し、偉大な新生中国の現実の姿を知り、特に労働を中心とする学校教育の在り方に強い感銘を受けた。現地の座談会では訪華団の質問に明解な答えを行い、強固な信念に燃える人民一体による驚異の国家建設ぶりを知った。山本種一団長は解団式で「上海から飛び立つ我々の機影が見えなくなるまで、見送ってくれた中国人民の友情が、いま心に強く残っている」と述べたが、今回の中国訪問によって全修協は善隣友好前進のため画期的な業績を残したといえよう。

（修学旅行新聞No.165より）

昭和51年11月26日～（12日間）全修協・第1次日本学校長友好訪華団の派遣に続き、

昭和54年11月20日～（10日間）全修協・第3次日本学校長友好訪華団の派遣まで継続実施。

昭和56年8月3日～（12日間）全修協・第7次日本教職員友好訪華団の派遣まで継続実施。

一方、昭和51年3月20日には、財団法人・全修協創立20周年記念式典並びに第17回総会の開催に至る。同年記念事業として修学旅行の論文と作文を募集、昭和52年10月10日、修学旅行論文作文集「心にのこる修学旅行」を刊行する。また、同年全修協・第20回教職員研修旅行の実施により、研修旅行参加人数の累計10万人を越す継続実施の成果を挙げる。

昭和53年の全修協・第22回教職員研修旅行では、従来の現職者コースに、生涯学習としての退職者コース・春、秋の「グリーンツアー」も追加開始、国内・海外コースによる四季の実施が確立する。