

近畿地区公立中学校修学旅行委員会の沿革(概要)

1. 全国修学旅行研究協会創設と修学旅行改善向上運動の展開

修学旅行は、我が国教育の近代化とともに明治以降、学校の重要な教育活動として世界に例を見ない独自の発展をみせ、青少年の育成に大きな影響を与え、総合的教育活動として重視されてきた。

第二次世界大戦中修学旅行はやむなく中断されていたが、戦後まもない時期で環境は整っていない中、関係者の努力で再開された。しかし、昭和 30 年前後に児童生徒の輸送中に事故が発生し、多数の死傷者を出したため大きな社会問題となった。

学校教育として行われる修学旅行を安全に実施するには、単に学校関係者の善意の努力だけでは限界がある。組織的に改善に向けて取り組むことが必要であるということから、昭和 30 年に教職経験者や教育行政の指導的立場にあった全国の有志が集い、全国修学旅行研究協会が設立された。活動の重点は「修学旅行の安全性の確保」の他に「教育性の充実・経済性の適正化」も含めて 3 点であった。

昭和 34 年 4 月、東京と大阪を結ぶ修学旅行専用列車が関係者の努力で完成し、走行を開始した。しかし、これは東京都・大阪市・京都市・神戸市の都市部の生徒を対象としたものであり、その他（大阪府・京都府・兵庫県・滋賀県・奈良県・和歌山県）の 2 府 4 県と東海地区の生徒たちは、殆んど利用できない状況であった。

この問題を解決するため、全修協は関係府県教育委員会ならびに校長会とともに修学旅行専用列車設置を働きかけ、昭和 34 年に東海 3 県修学旅行委員会を発足させた。更に国鉄本社と折衝、専用電車新設に伴う利用債の引き受け等を行い、国鉄の理解協力を得て東海地区修学旅行専用列車「こまどり号」の実現をみた。

つづいて、昭和 37 年には近畿・東海地区児童修学旅行専用電車「あおぞら号」の実現、近畿地区修学旅行専用船「わかば丸」（関西汽船）、東北地区「おもいで号」、九州地区「とびうめ号」、「ふたば丸」等が次々と実現した。

全修協は、修学旅行改善向上のために、修学旅行専用列車・船の実現をさせたことにより、安全性の確保・経済性の適正化を図るとともに、本来の教育性の充実を目指し、修学旅行の実践的改善向上のための役割を果たしてきた。

このように、修学旅行委員会の組織化は、修学旅行改善向上の具体的な運動展開の基盤となった。学習指導要領の改訂のたび修学旅行に対する位置づけが次第に明確化するとともに、その教育的価値が重要視されるに至っているが、文科省は、あらためて、全修協の 40 有余年にわたる修学旅行改善向上の取り組みに負うところが多大であると高く評価しているところである。

2. 近畿地区公立中学校修学旅行委員会の発足ならびに沿革

全修協サポートによる東海地区「こまどり号」の実現をみて、大阪市・京都市・神戸市の各市を中心とする修学旅行専用列車「きぼう号」が完成されたが、3市以外は便乗的に利用させてもらっていたという状況にあった。3市を除く2府4県の生徒たちが利用できる修学旅行専用列車の実現に対する要望が次第に高まってきた。全国各地域での修学旅行専用列車・船実現の実績と修学旅行改善向上のノウハウを持つ全修協に対して、学校現場ならびに教育委員会より、自分たちが利用できる修学旅行専用電車設定の実現を要請された。全修協では、この要請をふまえ、近畿地区2府4県が団結し、修学旅行委員会の組織づくりと専用列車実現への運動を行うことを併せてサポートした。

全修協は、近畿地区公立中学校修学旅行委員会とともに、国鉄と精力的に折衝を重ね、利用債の引き受けも図り、ついに「きぼう号」に4両増結を約束させ、さらに昭和40年10月には独自の修学旅行専用電車「わかば号」を走行させた。(同時期、関東各県の同様な要請についても指導を行い、関東地区修学旅行委員会の結成と専用列車「わかくさ号」を実現させた。)

3. 近畿地区公立中学校修学旅行委員会の組織と運営

全修協は、近畿地区2府4県の専用列車実現と修学旅行改善向上にあたるための諸研究について、全修協創設以来研究活動を行ってきた実績と全修協各府県支部活動の取り組みをもとに、大阪府を中心に近畿各府県に修学旅行委員会の結成をサポートした。

その結果、

- 昭和 36.6.7 大阪府中学校修学旅行委員会結成
- 〃 36.6.21 奈良県修学旅行委員会結成
- 〃 36.7.10 京都府修学旅行委員会結成
- 〃 36.7.14 兵庫県修学旅行委員会結成
- 〃 36.7.14 近畿地区公立中学校修学旅行委員会結成
- 〃 36.7.18 滋賀県修学旅行委員会結成

※ 近畿各府県の修学旅行委員会結成に合わせ、その連合組織として、近畿地区公立中学校修学旅行委員会を発足した。

昭和 41.7.10 和歌山県修学旅行委員会が近畿地区公立中学校修学旅行委員会に加盟

4. 新幹線利用による修学旅行と近畿地区公立中学校修学旅行委員会

新幹線開通に伴い、修学旅行はより速く快適な旅行のため新幹線利用の修学旅行実施の要望が高まった。

全修協では、修学旅行の改善向上の一環として、新幹線における修学旅行専用列車の新設を要望して、国鉄と折衝を重ねた。なかでも、特急料金の減免については当時の運輸省、文部省に陳情するとともに修学旅行の教育的価値を強調して折衝、その結果、昭和 45 年に特急料金については中学生 5 割引、高校生 2 割引の回答を得た。

新幹線による修学旅行の実現により、「わかば号」等は廃止されることとなった。また、輸送割付事務については、近畿地区公立中学校修学旅行委員会と 3 市中学校修学旅行委員会が合同であることとした。この割付事務を能率的に行うため、近畿中学校長会修学旅行専門委員会（近修委）の場で行われることとなった。

5. 修学旅行委員会の活動と課題

近畿地区公立中学校修学旅行委員会は、「安全性の確保、教育性の充実、経済性の適正化」を基本に事業をすすめ、研究大会の開催、諸調査等についても全修協のサポートのもと協力して取り組み、修学旅行の改善向上に努め、研究大会は近畿地区府県教育委員会の後援、全国大会には文部省の後援も得て実施し、修学旅行の教育性の充実を図っている。

修学旅行の計画輸送については、より多くの学校の参加を図るとともに、学校、地域の要望の実現に向け組織の拡大充実を図って結集を高めることが必要である。

研究活動についても、実践を通して取り組みを報告、多くの学校で参考にされ高く評価されてきた。

平成 10 年度に新学習指導要領が公布され、教育活動を進めるにあたっては、生きる力を育むことを目指し、自ら学び、自ら考える力の育成のため、体験的な活動が重視されている。さらに、平成 14 年度に新学習指導要領完全実施により、ゆとり教育などの一環として、「総合的な学習の時間」の設置の導入・学校週五日制完全実施などいま学校では大きな変化がもたれている。

また、社会状況のなかでも地球規模の問題にまで発展している環境問題など、21 世紀を迎えて無視できない問題も少なくない。

このときあたり、教育課程に位置付けられた修学旅行においても、それに即応して旅行内容や活動形態について各学校に創意・工夫が求められている。近畿地区公立中学校修学旅行委員会では、学校の教育活動の中で、修学旅行でしかできない教育内容を探求・開発し生徒の豊かな人間性育成を目指すため、衆知を集め、リーダー的役割を果たすことが求められるであろう。

修学旅行委員会の組織

各府県中学校修学旅行委員会は、当初それぞれ各府県教育委員会の教育長が会長となり、関係地教委の教育長が副会長に就任、各府県教委事務局が修旅委事務局を司った。

(大阪府は全修協大阪事務局が修旅委事務局を担当した。)

また、各府県修旅委では、校長会の代表者が運営委員や専門委員に就任して活動を行なった。

近畿地区中学校修学旅行委員会では、各府県会長による互選の結果、大阪府教委教育長が会長に、各府県教育長が副会長に、事務局は全修協大阪事務局長が選出された。

運営委員長には大阪府修旅委運営委員長が選出され、各府県修旅委運営委員長が運営委員として活動を行った。

昭和 43 年までこのような組織で運営されてきたが、教育長は公務多忙であり、修旅委の活動も軌道に乗っていたことから、この後運営委員会が修旅委の運営にあたることとなって今日に至っている。

運営と活動

修学旅行委員会結成当初は、近畿地区中学校修学旅行委員会に各府県委員会が結集して全修協サポートのもとに専用列車建造のための活動をすすめた。

同時に、専用列車利用への集約を行い、利用校の増大を図った。

専用列車建造・運行が決定すると、この専用列車の運用は近畿地区中学校修学旅行委員会が行うものとして、電車利用割当ならびに諸問題の改善に向け研究調査および情報交換、研究交流を行ってきた。

また、全修協は、修学旅行が学校教育として実施されるものであり、全生徒の参加が基本であることを重視し、義務教育無償の原則に立って、教育費の軽減のため僻地校の参加を容易にすること、経済的困難家庭の児童生徒への国庫補助制度の確立と増額を実現していった。

さらに、昭和 47 年から、近畿、東海、関東地区中学校修学旅行委員会が共通の問題について調査研究するとともに、共通問題の解決のため三地区修学旅行連絡協議会を結成してより広く全国的視野に立って修学旅行改善向上の活動をすすめた。

この協議会は、後に、関東・東海・近畿地区公立中学校修学旅行連合委員会と改称し、発展している。