

## 教育二法成立期における学校事件・事故に対する メディアの眼差しの変化 —相模湖修学旅行事件を中心に—

### Changes in the Perspective of Media on School Incidents and Accidents during the Enactment Period of “Two Education Bills” : Focusing on the Boat Accident on the School Trip to Lake Sagami

高橋 潤子

Junko Takahashi

#### 要約

筆者はこれまで、戦後の学校事件・事故にみられたメディアの語り、学校教育に与えた影響について考察してきた。この研究では、学校で事件や事故が起きてから1953年頃まではメディアで学校や教師が批判されることはなかったこと、1954年に小学校で児童が殺害された事件では当初からメディアに教師批判がみられ、これが当時廃案寸前であった教育二法を成立させる一要因となったこと等が明らかになった。

本稿ではこの研究の続編として、教育二法制定前後でメディアの学校に向ける眼差しは変化したのかという点を、1954年10月に起きた相模湖修学旅行事件を中心に検討した。その結果、教育二法制定後のメディアは、相模湖事件が発生した直後より事実誤認を含んだ教師批判を繰り返して広げ、その責任を教師らだけに矮小化する一方、国家の責任を免責するような報道に変化したことが判明した。

**キーワード**：戦後、メディア、修学旅行事故、教師批判

#### はじめに

筆者はこれまで戦後の学校事件・事故を一つの契機として、時の政権が希求する教育改革が強力に推進されたケースについて研究してきた。その際、学校事件・事故の原因を学校や教師のみに矮小化するメディアの語り（以下、教師批判）に着目した。この研究では、1954年に制定された教育二法（「教育公務員特例法の一部を改正する法律」は教員を教唆せん動して特定の政治教育を行わせることを禁止する「義務教育諸学校における教育の政治的中立の確保に関する臨時措置法」及び教員の政治的行為を制限する「教育公務員特例法の一部を改正する法律」をいう、以下、教育二法）

が参議院で廃案寸前となった時に起きた事件（小学校の授業中にトイレで2年生の女児が殺害された）で、メディアが事件発生日から日教組（日本教職員組合）に所属する教師の指導を批判する報道を連日のように行ったこと、このような報道が事件翌日の国会で取り上げられ、これを契機に政権の障壁であった参議院を教育二法が通過したこと、これが要因の一つとなって法案が成立したことを明らかにした（高橋2019）。

そこで本稿は、この研究の続編として教育二法制定前後でメディアの学校に向ける眼差しは変化したのかという点を、教育二法制定後に起きた相模湖修学旅行事件（以下、相模湖事件）を中心に明らかにする。

戦後の学校事故とメディアの関係を述べた研究に、神崎 1955 のものがある。神崎は、1954 年～1955 年までに起きた種々の学校事故に対する教師の責任について述べている。そして、事故が起こるたびに「文部省の官僚主義、報道機関のセンセーショナルリズム、子どもを持つ親の不安と興奮が、…教師にたいする攻撃的な世論をつくりあげている。客観的な冷静さをかいたはげしい責任追及は、かならずしも問題解決に役立つとはかぎっていないのだが」と指摘している。しかし神崎は相模湖事件についての検証や、この事件に対するメディアの動向については検討していない（神崎 1955 : 26-35）。

既に 1950 年より、修学旅行事故に代表される学校事故は多発していた<sup>1)</sup>。日本修学旅行協会会長であった菊池豊三郎が、1953 年に「同じシーズンに、同じ場所に修学旅行団体が殺到するために、学校当局がいかに完全な計画をたてましても、輸送、宿泊棟の施設が十分でない結果予想しない事故も度々」起こると述べている（大田 1953 : 8）ように、この頃までは修学旅行の事故は「同じシーズンに、同じ場所に修学旅行団体が殺到する」ことで起ると判断されていた。また後述するように、1953 年までは学校や教師を批判する声がほとんどメディアにみられることはなかったことから、修学旅行事故で教師批判がみられるようになったのは 1953 年以降のことと思われる。

そのため本稿は、教育二法制定直後の 1954 年 10 月に起きた相模湖事件でメディアに教師批判がみられたのか、事故の責任は教師だけにあったのかという点を考察し、教育二法制定前後のメディアの学校に向ける眼差しの変化を検証する。その際、当時より三大紙として世論形成に大きな影響力を持つ『朝日新聞』『毎日新聞』『読売新聞』を用いる。

## 1. 修学旅行の復活とその権限

日本の修学旅行は、1886 年に東京師範学校が「長途遠足」を開始したのが始まりだといわれている。その後 1888 年に「尋常師範学校準則」に「修学旅行」の項が示され、1892 年の尋常師範学校の学科等改正により修学旅行の意義づけが定着したとされる<sup>2)</sup>。

戦後の修学旅行は、1946 年秋に群馬県立高崎商業学校がコメを持参して 1泊 2日の日光旅行へ行ったことによって再開した。この動きに対し、翌年、大阪府教育部長が「時節柄父兄の立場や国の経済事情をも考慮してなるべくこれを控えられますよう」との自肅要請を行った。そして 1948 年に大阪府教育部長は、「大阪軍政部からの指示」もあり、「現下の状況においては宿泊旅行は極力避けるべきである」と再び勧告した<sup>3)</sup>。

朝鮮戦争が始まった 1950 年に、修学旅行の条件が緩和された<sup>4)</sup>。また、サンフランシスコ平和条約が発効された 1952 年 10 月に日本修学旅行協会が発足し、修学旅行専用列車が運転を開始した。同年に国鉄を利用した修学旅行は、全国の団体輸送の 86%を占める程になった<sup>5)</sup>。

菅沼は、戦後の修学旅行は「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」という（菅沼 2017 : 277）。そして、「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」とする（菅沼 2017 : 282）。

しかし、1952 年 12 月 15 日に日本修学旅行協会が設立され、会長である菊池がこの協会は「文部運輸両省の共同管理の財団法人として許可されました。財団の基本財産は文部大臣、運輸大臣、国鉄総裁、東京都知事から出捐していただいた。（中略）尚本会の経費はすべて公的助成金による

ものであります」と語っていること、日本修学旅行協会が学校と業者との間を取り持つ公的機関として設立されたこと(菊池 1953 : 1)、天野貞祐が文相であった時代より、日本修学旅行協会の設立が計画されていたこと(大達ほか 1953 : 2)、協会の設立に際し文部省中等教育課長の田が、「私どもも本協会に対しては教育的立場から助言をいたし皆さんのお役に立ちたいと考えていますから各地方教育委員会も、各学校も修学旅行に関する限り、先ず本協会を積極的に利用されることを希望します」と述べている(大田 1953 : 8)こと、文部省初等教育課長であった大島文義が「具体的活動を通して学ぶという建前からみれば、修学旅行ほどあらゆる面において豊かな経験を得る機会、ほかの学習活動ではほとんど期待できないでしょう」と断じている(大島 1953 : 4)ことに鑑みて、文部省は戦後の修学旅行に深くかかわってきたといえる。だが、修学旅行が教育課程に位置づけられた 1958 年まで、修学旅行は教育委員会の範疇にあった<sup>6)</sup>。

## 2. 修学旅行の諸問題と文部省の動き

上述したように、戦後の修学旅行は各教育委員会が中心となって推進されていた。1950 年に修学旅行の条件が緩和された際に問題となったことは、生徒の身体的消耗、家庭の経済的負担、授業時間の削減、経済的理由から修学旅行に参加できない生徒をどうするかという 4 点であった(相原 1950 : 35)。翌年に運輸省大臣官房文書課が行った、修学旅行についての注意喚起の多くはマナー(乗り物の乗降・座席の確保・車窓の開閉等に関するマナー、車内の衛生、神社・仏閣・景勝地、旅館でのマナー)に関するものであった(運輸省大臣官房文書課編 1951 : 12-13)。また 1952 年には「生徒の集団罹病等の問題がおこり、衛生上の指導の

必要」が痛感された(田中<sup>7)</sup> 1953 : 4)

翌年には修学旅行の費用が高く保護者の負担となったこと、特定の時期に特定の地区に旅行が集中するため「交通機関や旅館が極度に混乱を来し、種々の弊害が伴う」こと(全日本観光連盟 1953 : 18)、旅行先での不行儀や、子どもの病気について問題となった。これは「全国的に交通事情もかなり改善され、宿泊関係殊に主食の問題が緩和されるようになって、急激に」修学旅行が復活したために生じた事態と考えられた(関ほか 1953 : 226-233)。

文部省が、戦後初めて都道府県教育委員会等に修学旅行に関する正式な通達を出したのは、1953 年のことである。これは、修学旅行列車で移動中の高等生が、列車のすれ違いで破損したガラスの破片で失明する事故が起きたからだという(大達ほか 1953 : 3)。

この通達には、1、学校が「適切なる処置を誤らないよう注意すること。2、修学旅行の宿泊日程等について(中略)父兄の経済的負担加重や児童生徒の過労等の事例が少なくないようである。また修学旅行がほとんど同じ時期に同じ地域に集中するため、宿舎や交通機関に無理を生ずる場合も多いように思われる。よつて各学校においては、修学旅行計画の立案にあたり、…慎重適切なる考慮をなすこと。3、旅行中の児童生徒の行動については、やゝもすれば放縦に流れ、平素のしつけをくずす例が見受けられる。よつて旅行前は修学旅行の教育的意義を全うするよう特に指導の厳正を期すること。4、引率の教師は、児童生徒の指導監督を厳正にするとともに、教師たるの責任に鑑み、自己の行動に深く注意を払うこと」という 4 点が記されていた。これにより文部省の修学旅行についての現在の見解や大要が正式に公示された(日本修学旅行協会 1953a : 1)。

そして「最近学生の修学旅行ほど色々な意味で

新聞紙上を賑わして居る問題は少なくない。先日は総理の発言で閣議の問題にまでなつた。集団中毒事故があると厚生省の役人が飛び出して来て旅館の調査をやる。列車が混むと輸送力の増強が叫ばれ国鉄の怠慢が責められる。上野駅前のパンパン宿に分宿を余儀なくされた学生が、先生の監督の目を盗んで吉原へ社会学の勉強に出かけて非難される。悪徳業者がばつこして旅館業者輸送業者からひどいピンハネをやる。中には旅費の持ち逃げまでやる。修学旅行団体が降りたあとの列車は、紙くづ籠がゴミ溜めのようにと交通道德観念の稀薄が非難の的となっていた(日本修学旅行協会 1953b : 9) もの、文部省は都道府県教育委員会等と連絡を取り合って指導をすることしかできなかった(田中 1953 : 4)。

翌 1954 年 3 月に文部省は「修学旅行の実態を分析は握する」ために、旅行地、費用、生徒の参加状況、旅館・交通機関の混雑状況等についての調査を行った(杉江 1954 : 2-3)。これは、日本修学旅行協会と国鉄当局者と協力して行ったものである。これにより文部省等は、「はじめて修学旅行の全国的な動きを把握」したという(協会編集部 1954 : 16-17)。

つまり修学旅行事故が頻発する中、文部省は修学旅行に深く関わりながらも 1953 年まで通達を出すことも、修学旅行の全国的動きを把握することもなかった。そして、1953 年までは修学旅行事故を学校や教師の責任とする声はほとんどなかった。

### 3. 1953 年までの修学旅行報道

#### (1) 『朝日新聞』の報道

『朝日新聞』に、修学旅行に関する記事が見られるようになったのは 1952 年からである。その内容は不当に高い料金を取る旅館の話、関西方面

と東北方面に費用の格差がある話(『朝日新聞』1952 年 3 月 23 日以下、『朝 : 52. 03. 23』)、修学旅行の費用が高くて子どもを参加させられない家庭の話(『朝 : 52. 05. 27』) などである。

翌年の「論壇」には、「修学旅行が注目されるようになったのは、家庭ではその経済的負担の立場から、国鉄をはじめ輸送問題は乗客消化の立場から、教育者はその教育効果の立場からであろうが、いずれも今日の修学旅行がかなりの無理をおかしてやっていることに基因している」とされた(『朝 : 54. 03. 18』)。

そして昨年の修学旅行費用が巨額となったこと、有名観光遊覧地ばかりが目的地に選ばれ、期日も一般旅行者と重なっているため輸送機関も旅館も大混乱をきたしていること、そのため衛生問題、風紀問題、交通道德問題等をひきおこしていること、修学旅行費が高く参加できない者も相当数いるため、費用や日数を削減した計画を立てる必要があることが問題点とされていた(『朝 : 54. 03. 18』)。

この一か月後に高校生約 40 人が修学旅行先で乱闘騒ぎを起こし、また、ある高校の教師が「無形文化財の見学だと生徒を引連れて、京都の島原見物」を行ったことが報道された時には、その原因は計画の無理、生徒の社会訓練の不足だといわれている(『朝 : 54. 04. 18』)。つまり、1954 年 4 月頃までの『朝日新聞』に、教師批判はみられなかった。

#### (2) 『毎日新聞』の報道

1950 年の『毎日新聞』の「社説」には、修学旅行で慎重に考えなければならないこととして、①新しい教育の立場から修学旅行は社会科の学習とレクリエーションに重点をおいて立案されなくてはならない、②現在の一般家庭の生活状態、交通、宿泊等受入機関の把握の 2 点があげられて

いる。そして、「春秋の、一般社会人の出盛りをねらつて、人の集る場所へと押しかけるやり方には再考の余地がありはしないか。(中略)もつと教育効果を伴いレクリエーションの目的に副うような立案が望ましい」とされた。この記事が書かれた頃は、「総司令部関東民事部」が「現在行われている修学旅行の多くが教育的効果のうすい興味本位のものであること、経費のかかり過ぎること、教官の監督が不十分であること」等を指摘していたという(『毎日新聞』1950年3月7日以下、『毎50.03.07』)。

1951年～1952年<sup>8)</sup>にかけては、修学旅行で集団食中毒が発生したことが主に報道されていた。特に、1951年には「“煮直し献立”平気」「修学旅行は宿屋のカモ」の見出しで、修学旅行生が「旅館側の投げやりな扱い」で被害に遭う場合が多いといわれていた(『毎51.09.30』)。

1953年には、修学旅行に東京の中学校校長が「校費で愛人とうわさされる女性を同行、女教員の部屋を占領」し問題となった(『毎53.02.08』)こと、修学旅行のバスが電車と衝突し、1人が死亡、55人が重軽傷を負った(『毎53.05.21』)こと、修学旅行列車に投げ込まれた瓶の破片によって、高校生が失明した(『毎53.05.25』)ことが報道された。同じ頃の「社説」には、「毎年修学旅行が問題になる。まず費用の問題、乗り物の混雑と無理な日程、寝具の足りない旅館、乗り物の中のエチケット、自由時間中の行動の疑問(中略)いずれも毎年言い古されている苦情ばかりである。一向に改善の跡も見られない。修学旅行全廃論も出てくるわけである」と批判的に書かれていたものの、これらを理由に修学旅行を廃止するのではなく、学校と受け入れ側の努力によって乗り切ることを要望していた(『毎53.05.29』)。

このように1953年の『毎日新聞』には、修学旅行に一向に改善されない種々の問題があること

や、校長が問題を起すこと等が報道されているものの、教師批判報道はみられなかった。

### (3) 『読売新聞』の報道

『読売新聞』は1950年に、修学旅行についての世論調査を行った。その調査では、読者等が全員を参加させるために経費を安くしたいと考えていることが判明した(『読売新聞』1950年3月31日、以下『読:50.03.31』)。1951年には、鉄道運賃値上げと、旅先のマナーが悪いことが問題になっていた。この時特に問題視されたのは、「父兄の希望」等に従って計画が盛りだくさんとなることであった(『読:51.10.31』)。

翌年に、修学旅行の高校生81名が駅弁で食中毒になり20名が重体となる事件が起きた時、厚生省は「非衛生的な駅売り」に「憤慨」し調査に乗り出したものの、文部省は「物見遊山気分が出る」とどうしても事故をおこしがちだ。(中略)修学旅行は社会科の一環として行うべきで学校が事前に綿密な計画をたて、引率者はその計画に従って飲食などにも注意したら中毒事件など起きるはずはない」と学校の計画の甘さを指摘していた(『読:52.05.21』)。そして1953年の春以来、新聞やラジオ等のメディアは「大見出しを掲げて論説に、社会面記事に、街頭録音に、ニュース写真に」過去に例を見ないほど「大々的」に、修学旅行の報道を始めた(日本修学旅行協会1953d:1)ものの、『読売新聞』が修学旅行事故で教師批判を行うことはなかった。

## 6. 相模湖事件と教師批判

上述したように、1953年までに実施された修学旅行では種々の事故や事件が起きていたものの、その責任を学校や教師に問うことはほとんどなかった。しかし、1954年に相模湖事件(遠足で相

模湖に来ていた中学生 78 名が、自由時間に付き添い教師 2 名と遊覧船内郷丸に乗ったところ、この船が転覆して 22 名が死亡した事件『朝：54.10.08』が起きた時には、3 紙に学校や教師を批判する声がみられた。

船が転覆した直接の原因は、船主が定員 19 名の船に 80 名を乗せたことにあった（『朝：54.10.09』）。このような定員超過は日常的に行われていたものの、それまでこれを問題視する声はほとんど起きていなかった。そこで、ここではどのような批判報道をメディアが行ったのかを検討する。

#### (1) 『朝日新聞』にみられた教師批判報道

翌 9 日の新聞には、行方不明になった生徒の親たちが「大体あんな小さな船に 80 人も乗せるなんてむちゃくちゃだ。またこれを監督しなかった学校当局もいけない」、「予定していない船になぜ乗せたか、また生徒が乗りたがってもそれを制止するのが先生の義務ではない…か、（中略）予定になかったことをしたというのはやはり学校側の責任だ」、問合わせて遭難が確認された「父兄は『学校の態度は無責任だ』と憤慨している」、保護者の中には、「船主、船長、学校当局の責任を追及するために、遺族会をつくろうという声も出ている。この憤りは（中略）学校側の『PTA に対する説明会』で爆発したのである。説明する…先生の顔をにらみつけつめよる父、涙声でせまる母、家族の嘆きと怒りの声はいつまでもつづいた」、船に乗るときに 80 人乗るといったのだが「中学生なら 80 人は大丈夫」と船主が保証した、ほとんどが座れたので「少しも定員超過の不安感はなかった」、「両先生は『私たちが悪かったです。学校を辞めて責任をとれるものとは思っていません。どんな罪でもなんでも甘んじて受けま』と語っていた。なお…先生は『生徒の規律が

ないため定員以上乗ってしまったということはない』と語っている」と報じた（『朝：54.10.09』）。

また同日の特集には、修学旅行に行く生徒が年々増加すると共に、「旅行先での事故も続発している」、「事故が起こるたびに文部省から、修学旅行に関する通達が出され、学校関係者へ反省を促している。こんどの相模湖事件についても文部省は近く『修学旅行の手引き』を作り、旅行上の注意を指導するといっているが、いちばん問題にしているのは、戦後の修学旅行に“遊び”の面が目立ち、教育の一環だという考えが薄れていることだという。旅行のプランも戦前では学校側が立てたものだが、戦後は生徒会が中心で、旅行の引率者となる教員は、ただ助言をする程度にとどまっている。このため、プランに無理ができたり、検討が不足したりしている」と書かれている。つまり、戦後の修学旅行に事故が続発するのは、計画に無理があることと「“遊び”の面」が目立っているからということである（『朝：54.10.09』）。

そして日本 PTA 連合会会長が、戦後の自由主義の風潮から規律の訓練が不足している学校に、よく事故が起きるといったこと、緒方文部省初等中等教育局長が「今度の事故は自由行動中に起こったものと聞いている。自由行動だからといって、何をしてもいいというわけのものではなく、これも修学旅行のプログラムの中なのだから、引率の教師が教育の一環として目を配るべきだ。（中略）戦後、新教育になってから、高校、中学などの修学旅行の計画は生徒が自主的に当り、教師は指導助言をする行き方で、生徒まかせに変わって来ているが、教師はもっと神経質であっていい。また、修学旅行は教育の一環であって、旅行先で理科や社会科の実際を学ぶといったネライが徹底していないくらいもあるので、この点について注意を促したい」と述べたこと、東京都教育長が「今度の事故は引率者の不注意が原因のようだ。とくに

子供の心は学校を離れて旅行先などでは無限に解放的になるものだ。事故はこんな時に発生し易い。(中略) 現状判断を引率者がキチンと下して、解放的な童心の乱れを整理すべきだった。また二百数十人の児童に対して6人の引率者というのは、数の点でも少な過ぎる。総体的には文部省では『郊外教育』に関するキチンとした法規を作るべきだ』と要望したこと、評論家が「東京へ修学旅行に来る地方の学校の生徒のために、横浜港を遊覧船で見学させるというコースがある。ある日この見学コースを走っている船をアメリカ軍の巡視艇がつかまえ、このように定員以上に乗せては危険だといって、先生や船の運転手に厳重に注意したという話を聞いた。船に定員があるということは、それを越せば危険だという限界を示すものだろう。これこそ常識で判る話である。小学校や中学校の教育は、この常識を教えるためにあるのだと言って差支えあるまい。ところがその常識を教えるはずの先生たちが常識を知らないというのはいったいどうしたことなのだろう。(中略) 社会科の問題解決とか問題意識とか、やかましいことをいわせれば人一倍の理屈をいう先生たちが、さて人間並みの常識のこととなると、こんなにもスッポ抜けているのだ。教室の中ではボロが出なくとも、修学旅行となると大きくボロが出るというのは、社会的な常識に欠けている証拠だろう」と批判したことが掲載された(『朝:54.10.09』)。

更に翌日の紙面には、事故の際に生徒と一緒に乗船した教師の反省の弁(「私自身の責任を痛感している。この責任は自分で必ずとるつもりだ」)を載せている。そして、他の高校教師たちの「反省と言分」も掲載された。まずある教師は、引率の教師が乗る前に客引きをした船頭に何人ぐらい乗れるのかと確かめた際「『100人ぐらい乗れますよ』といわれれば教員でなくともそうかと思う。遊覧地には危いモーター・ボートや遊覧船はいく

つもある。子供を事故から守るためには、そうした業者を取締る官庁こそ責められるべきだ」と述べている。また、別の教師は「こうした事件を再び繰り返さないようにももちろん教師も深く反省はしている。けれど今の矛盾した社会を責めないで教師だけを責めるのはコクだ」と語った。他の教師達は自由行動について「相模湖事件が『自由行動』中の事故だったということで、自由行動が悪いというのは見当違いだ。(中略) ワクにハマた教育をしたら、生徒たちのせっかくの自主性が失われてしまう」、「旅行のプランを生徒が勝手にたて、教師の指導力が足りないということも文部省あたりでは問題にしている。だが、その方が本当の民主主義教育だ。生徒がなんでも自分たちで進んでやるというのがいまの教育だ。それを『右向け右』と号令一つで生徒を動かすようになったら教育はぶち壊しだ」といっていた(『朝:54.10.10』)。

同日の「東京版」には東京都が『定員超過』の乗船傾向がないでもないとの見解から「東京湾を一周する遊覧汽船5社に『前者の間違いを決して繰返さぬよう』厳重な行政命令を発した。なお都総務局私学課では、…中学に出張、原因追及に当たっていたが『学校側の不注意が、惨劇発生の主因であった』との結論に達し」都内の私立学校に対し「郊外教育の注意書」を発することになったと記されている(『朝:54.10.10』)。このように『朝日新聞』は、事故の主な責任が学校や教師にあるとしていた。

## (2) 『毎日新聞』にみられた教師批判

10月9日の『毎日新聞』には、「船会社が定員を守り、先生が課外授業であるといった基礎的な考え方をしっかり持っていたなら、こういう事故は十分防げるはずだ。(中略) すべて人命を軽視する不真面目な考えが底にあって、事故を引き起し

ているように思う。この考えが変わらない限り、人災は絶えないだろう。協会としてはこんどの事故については船会社の過失か、中学校側の強要か、よく調べて観光会社、学校に申入れを行い、事故防止につとめたい(日本修学旅行協会談)、「船に二倍も乗せるということは船頭も、付添の教師もそれに中学生にもなっている生徒自身にも落度があると思います(女性作家)、「定員を超過していることは船の様子にちょっと注意すればわかるはずで、先生が船のことにうといから気がつかなかったといういい訳は立たないと思います。子供たちが我先にと争って乗り込むのを危いとは思いますが、静かな湖のことだし“まあこれぐらいはいいだろう”ぐらいに甘く考えたのではないのでしょうか。(中略)修学旅行のプランをたてるとき、PTAの人とよく相談して、無理をしないよう双方で検討を加えるぐらいの親切が欲しいと思います(女性評論家)、信頼した教師が引率した船がまさか沈むとは思わずに乗ったのだから、教師を恨む(被害少年の母親)と話したことが掲載されている(『毎:54.10.09』)。

また「惨事はなぜ起こったか」「定員の倍以上も乗せた」の欄には、湖上遊覧するにはあらかじめ事務所に申込み、事務所が組合業者に割り当て配船するたてまえになっているのを、「学校側が通さず直接交渉した点も十分指摘される。しかしこうした違反が相模湖で問題にされず業者の詰め込み主義が黙認されてきたところにこの不幸な出来事の最も重大なポイントがある」と報じられている(『毎:54.10.09』)。

そして10日には、新教育で特別活動は「社会人としての基礎を作る“教育”の場とされている。修学旅行も同様で、文部省では教育の一環とみなし、もし参加しないならば原則的には欠席日数に加えるとみなしている」、この新制度は新教育の根幹をなすものとされているが、「指導する教師

の未熟、新しいための未解決な問題が残っているため、いまだにとかくの批判が絶えない。たとえば、生徒会などにしても、学校当局が生徒の自治権を無制限に認めるあまり、とっぴな決議がとび出し、なかには特定の先生の授業を拒否したり、いたずらに野外授業を教師に申入れたりする。これが政治闘争にまきこまれたのが本年春の旭ヶ丘中学事件ともいえよう」と新教育を批判する記事を掲載した(『毎:54.10.10』)。

更に、戦後、民主主義となったため教師は生徒に気兼ねして訓練や規律が教えられていない、「これには占領軍が押しつけた米国式教育にも責任がある。占領軍は学校とは楽しいものでなければならぬと教えこんで未成熟な子供の民主主義的訓練を忘れていた。教師のものの考え方も一般人と同様大きく変わってしまった。それは『職務上の倫理』をおろそかにする風潮だ。あらゆる職業にはその職業固有の倫理がある。船長は定員以上の乗船をさせてはならない。それはすべての道徳、命令に優先して守るべき倫理—責任である。先生には教育者として、すべてに優先して守るべき倫理がある。それが破られるところからあらゆる間違いが起る」と、事故と戦後の民主主義教育を結び付けて批判した(『毎:54.10.10』)。このように『毎日新聞』でも、事故の主な責任が学校や教師にあると考えていた。

### (3) 『読売新聞』にみられた教師批判

他紙同様に、『読売新聞』も事故翌日から教師批判報道を行い始めた。「相次ぐ惨事に抗議する」には、今までにも「危ないなと思うことがしばしばあった。今朝も電車に乗っていると遠足の子供がドアに殺到し…たので先生が何かいこうかと思ったら何も注意しなかった」、この学校の教師も電車に乗せる感覚で、「乗れるだけ乗せようと考えたのではあるまいか(私立中学校協会常任委



員長談)、「学校側としてはまったく弁解の余地はない。…指摘したいのは、この修学旅行に計画性がなかったことだ」、観光会社まかせで教師が現地で調査しないことは最近の傾向であるため「教育行政全般の問題を含んでいる」、「たとえ船の方で定員外に乗せようとしても、これを阻止するのが生きた教育でもある」、現地の教師が行方不明の生徒を把握できていなかった点については「いうべき言葉を知らない」(東京大学の教授談)、「申しわけない。全責任をとるつもりだ」(中学校校長談)と識者等が語ったことが書かれていた(『読:54.10.09』)。

また、文部省初等中等教育課長が、「修学旅行中の事故は今までいろいろあったが今度のようなのははじめてだ。遊覧船に乗ることは旅行の予定に入っていなかったというが定員をはるかに越して乗船していたことは明らかに不注意である。(中略)付添の先生もちょっと見ればわかりそうなものだ。修学旅行は学校教育の中にある教育の機会であるという考え方がうすれて、単なる開放的な気分を味わう物見遊山とみる傾向がないとはいえない。事故がしばしば起るのはこのためなので昨年通達を出し注意をうながしたのだが、こんどの事件で文部省が直接追及する権限はないが、学校側の指導上の欠陥がはっきりすればあらためて強化の措置を講じたい。また準備中の『修学旅行の手引き』を急いで刊行」したいと述べたことも報じられた(『読:54.10.09』)。

そして、被害少年の父親が「洞爺丸の事件といふこんどの遭難といふ、天災というべきか、人災というべきであろうか。もし人災だとしたら私は先生方の常識に訴えて二度とこのような事件が起らないよう努力してもらいたい」といったことが掲載された(『読:54.10.09』)。

既に述べたように、事故の原因は人員超過によるものとされた。そのために、船主だけでなく「付

添教師の不注意もあるとして父兄のごうごうたる非難をあびて」いた。取調べで船頭は「乗船後生徒の統率がよくとれず、生徒たちが船をゆするので先生に注意を頼んだがきいてくれなかったことが一つの原因だ」といっており、(中略)引率の教師の怠慢」と『読売新聞』は捉えていた。また、教師らが「だれが乗ったかはっきりつかんでおらず、遭難後乗船しない者も含めて全員点呼してはじめて行方不明者が判ったという始末」と、教師らが乗船した生徒すら把握していなかったと書いていた(『読:54.10.09』)。夕刊の「よみうり寸評」にも、定員超過を取上げて「運転手も引率者も、人の命を大事に考えなくてはならぬ」と批判していた(『読:54.10.09』)。

翌日の「編集手帳」にも、「相模湖で遭難した…中学生の場合は当事者の不注意が原因だ。しかしそれと同時に生徒たちにも、すこしはしゃぎ過ぎた様子があったのではないか。船を揺すぶるようなことはなかったにしても、定員以上の人間が乗るのをあぶないと反省する気持ちが、教師にも生徒にも出て来なかったものだろうか」として、物見遊山の修学旅行をやめるように書かれていた(『読:54.10.10』)。また「下町版」には都私学課が調査した結果、「こんどの惨事には学校当局の旅行計画、指導面の欠陥が明らかになったので、同校に対し厳重な警告を発するとともに、いままで放任されがちな私立学校の修学旅行に対し細かい指導要領を都内各私立学校に通達することになった」ことが報じられた(『読:54.10.10』)。

11日には日本子どもを守る会理事が、教師が定員を超過した船に生徒を乗せて危険を感じなかったとして、「その甘さ、その無神経は何とも言いようがない。親としてはもう恐ろしくて子どもを修学旅行などに決して出してやれるものではない。いや、旅行ばかりではない、すべて学校や

先生方は信用できない、無責任きわまる、と私は学校と先生を恨み、かつ怒った」と述べたことも掲載された（『読：54.10.11』）。

このように、メディアは教師が定員超過の船に乗せたことや、計画性がなかったと批判する報道を行い、文部省も事故原因は教師の不注意だと断じていた。

## 7. 国会での責任追及と海難審判の結果

### (1) 国会での責任追及

1954年10月9日に開かれた参議院文部委員会（19国会）<sup>9)</sup>では、前日に起きた相模湖事件に対する緊急質問が行われた。日本社会党左派の矢嶋三義が、立て続けに起きる修学旅行事故について、文部省は「如何なる指導と助言を地方教育委員会或いは都道府県知事に与えて」いるのかと問うた。これに対し教育局中等教育課長の杉江は、修学旅行の問題点等について、昨年、初中局長の通牒を教育委員会や国立学校等に出し事故防止、計画適正等に対する注意を喚起した、その後も、指導課長会議や生徒指導担当官の会議等で研究協議し指導していると答えた。この回答に対し矢嶋は、「これと全く同じケースが二年前熊本の八代海岸であった…。そのスケジュールに入っていない点…泳げない子供が相当にいたこと…船長が自分の船の定員をよく知らないで、定員以上に乗せた点…、こういう状況が、もうそつくり同じなんですよ。そうして熊本の場合には犠牲者は三十人超えたと記憶しております」と述べ、このような全国の事例を小冊子にして各県教育委員会や学校に配付しておけば、このような「極めてありがちな平凡なケース…は十分防げる」と指摘した。この指摘に対し、杉江は、そういう事例を取り上げて協議してきたのは事実であるものの、そのような冊子を作成してはいない。今後は「文部省とし

ての指導をより一層十分」に行うために、修学旅行の手引を作ると回答した。

確認したところ、矢嶋が指摘する事故は1949年11月6日に起きていた。これは、わずか2トン半の遊覧船（相模湖の船は改造されていたものの、元来3トン半として造られたものであった）に、小学生108名を乗せて転覆し24名が水死したという事故である（『朝：49.11.06』）。1951年にも福島県で、定員60名の遊覧船に中学生90名が乗って沈没し生徒1名が水死する事故が起きていた（『朝：51.08.04』）。そしてこの翌日にも、岡山県で定員の倍の130名を満載した連絡船が沈没し、海水浴客17名が死傷した（『朝：51.08.05』）。このように、相模湖事件が起こる遙か前より、定員超過は日常的に行われ、多数の水死者が出ていた。しかし紙面を読む限りにおいて、文部省の対策等は確認できないだけでなく、相模湖事件までにこのような事故は起きてないと認識していた。

22日に行われた衆議院運輸委員会（19国会）で、相模湖事件に関する以下のような議論がなされた。当時小型船舶を航行する者に対し、1953年11月に出された小型船舶安全規則（省令）に従って、5トン未満の船舶に対する監督の義務が運輸省にはあった（自由党天野公義発言）。当時から「ダムとか湖水等に新たに検査の適用される船が相当」あり、警察等と連絡を取って検査官等を派遣し講習会を開かなければならなかった。しかし、相模湖の場合はこれが行われていなかった（運輸技官水品政雄発言）。当時、相模湖には転覆事故を起こしたような同種業者が多数おり、これらすべてに免許を与えていたため競争が激化していた。その多くが「弱小企業者」であったために、「危険等の伴うことも顧みないで、（中略）自分の利益をどうするかということだけ」が優先されていた。それが、相模湖の「惨事を起す重大原因」とみなされた（日本社会党左派山口丈太郎発言）。

このような業者の問題が前年の国会でも取り上げられていたものの、国会議員から「施設等における特別大きな欠格条項がなければ、一応既得権的に免許してやるべきではないか」という要望が出された。このような要望等もあって、これらの業者に免許が与えられていた（日本社会党左派山口丈太郎、運輸事務官岡田京四郎発言）。

当時内郷丸は、「平時定員をまったく無視して営業して」いた。そして船に定員の「表示もせず、船長が何人が定員であるかもよく知らない。…船における定員の性質がどういうもの…かということも、まったく」知らないで運行していた。また、船長は中学卒業後に「三週間の講習で丙種航海士の免許を与えられ」ていた。そのため、この審議では「明らかに監督官庁の手落ち」があったといわれている（19国会、自由党天野公義発言）。

同国会では、文部省の対応も問題視された。日本社会党左派山口丈太郎は「現在の学校教育上から…、直接の所管ではないというように言っておられるとも聞く…けれども、…そういうことで文部省の責任というものがそのまま済まされるものではない」と追及した。これに対する文部省の答えは、直接の関係はないものの「教育上重大な問題」であると考えて調査した、その結果、計画の不備、児童・生徒の過労、しつけの問題、教師の責任感の欠如等の問題があると考えられるというものであった。これに対し山口議員は、「児童の行動に対する責任あるいは旅行の計画に対する責任、こういったものはただその学校当事者だけにまかして、それを指導する立場にある教育委員等は、一切直接の関係をしていないように見受け」られる、教育委員会等を指導し、事故を防止するような措置をとらせることは文部省の責任だと断じた。

このように、国会では数年前から既に同様の事故が起きていながら、文部省がこれに対する注意

喚起を行っていなかったこと、相模湖の遊覧船には種々の法的不備があり、その危険が既に前年に国会で指摘されていたながら、国会でこれに既得権を認めていたという根本的な不備があったことが判明した。

## (2) 海難審判の結果

1954年11月9日に、横浜地方海難審判庁で遊覧船内郷丸の遭難事故に関する審判が開始された。審判は、1955年2月5日までに5回行われ結審した。その間15人の証人尋問が行われ、翌3月4日に裁決が言渡された。これによると転覆した内郷丸は、1947年に「相模川で渡船及び遊覧に使用する目的で」建造された底の浅い小型船であった。これを1951年に簡単な屋根をつけた屋形船として改造し、1954年3月に「小型船舶安全規則による検査を受け、…最大<sup>10)</sup>乗人員を旅客19人船員2人と定め」た。ところが、同年4月に「指定海難関係人<sup>10)</sup>船舶所有者が所有することになり、同人は内郷丸の外観を美化し、サービスを向上する目的で、（中略）改造を行ない、同年7月15日に工事が完了し、その結果、検査証書面記載と実体とは非常に異なる船舶となったが、遊覧船のかき入れどきであったので、船主は届出を怠り、同船の構造上の欠陥が船舶検査官に指摘される機会を失った」。そして同年6月16日相模湖一周の旅客定期航路事業及び同年8月18日相模湖三角間の旅客定期航路事業の各免許を受けた<sup>11)</sup>。

遭難事故に遭遇した中学生たちは、雨が降っていたため計画していたダム等の見学を中止し予定になかった茶店で早めに昼食をとった。その際、予約が入っていた小学生の団体が到着していなかった、内郷丸の船主等から乗船を勧誘された。そこで希望する生徒多数が、乗船することとなった。乗船する際、「引率の先生が内郷丸を見ると小さいので、乗船希望者が80人あるのだがと言うと、大人の定員は60人だが子供

なら80人位乗せたことがあると言われて、そんなものかと思ひ、先生2人が附添って乗船した。全員が乗船した時点で船は大きく沈み込んだものの、「船頭は、人数を確認もしないで、喫水<sup>12)</sup>やトリム<sup>13)</sup>について何の懸念もなく、船賃を取り終わって船着場に來た船主から『早く回ってこい。』といわれ」0時55分過ぎに出航した。この時、船頭は「かなり乗ったなと思ったが、平素と別に変ったことは感じ」なかった<sup>14)</sup>。

内郷丸が「岸を離れて2、3分過ぎたころ、客席の後部にビルジ<sup>15)</sup>が現われ」始めた。しかし、船頭は「この浸水に対しては不審を抱かず、客席の前部では事情がよく判らない…先生達が『静かにしなさい。』と注意をしていたが、船は漸次船尾が沈み、船首が上がり気味となり、…1時3分ごろには、ビルジは客席の前部にいた客の足元にも現われ、座席に上ったり、足を上げたりして、船内は…不安にかられて、総立ちになりそうな気配となり、船が左右に揺れたので、転覆するのを案じた先生が、『静かに』と叫び、また、船頭も『静かにするように』といったが、先生から『水だ』と告げられ振り返って見たところ、客席の前部フロアには足を下してられない位のビルジが溜る」などしていた。「船頭は、ここに至ってはじめて危いと思ひ、同時5分少し前機関を停止し、音響信号を行って救助を求め、取舵一杯にとったが、そのころは多量の水が…船内に侵入し(中略)船尾から沈没しはじめた」<sup>16)</sup>。

「一方、陸上の船主は、発航した内郷丸の船尾の排気管が水につかりあまりにも下っているので、同管の突き出し口からの浸水が気になり、内郷丸を呼び止めたが通じないので(中略)第三内郷丸に乗って内郷丸の後を追った」。しかし追いついたのは、沈没10分後であった。

横浜海難審判庁は上記事実をもって、相模湖

事件は「船主がその所有船内郷丸の船体及び機関の要部を改造し、それについて重要な変更を生じたのに、小型船舶安全規則第47条の規定に違反して、遅滞なく、その旨を管海官庁に届け出ず、また、同規則第19条の規定に違反して、最大とう載人員を超えて旅客をとう載した同人の業務上の過失と船頭が、同規則第19条の規定に違反して、最大とう載人員を超えて旅客をとう載し、危険が切迫するまで、これに気付かないまま航行した同人の運航に関する職務上の過失とによって発生したものと裁決」し、これが確定した<sup>17)</sup>。

この審判では、学校や教師の責任は全く問われていない。それは最大の争点である定員に対し、船主や船頭が大人の定員は60名で子どもは80名くらいと回答していたことに起因すると考えられる。学園の記録をみても、乗船前に付き添いの教師が確認した際「定員は60名ですが、中学生なら80名くらい大丈夫です」、「いつも、それくらい乗っている」という船主らの言葉に、みんな「安心して船に乗り込んだ」と記されている(麻布学園追悼録編集委員会編 1955:213)。国会の審議でも明らかなように、転覆した内郷丸には定員が明示されていなかった。そのため、教師は船主や船頭の言葉を信じたものと思われる。

## おわりに

上述したように、相模湖事件の要因には定員をオーバーした船に生徒を乗せたという教師の不注意もあったと考えられるものの、過去の事故に対する注意喚起を怠っていた文部省の責任もあった。そして、利益優先型の「弱小企業者」たちが法を無視した営業を行っていることを知りながら、要望に従って国会がこれらの業者に既得権を与えていた責任や、法に従わない業者をそのま

まにしていた監督官庁の責任もあった。つまり相模湖事件には、教師の責任を問う以前の社会的・政治的問題があり、これらが解決されていれば事故は防げた可能性があった。

また、相模湖事件報道には教師の計画がずさんであった、教師が騒ぐ生徒に注意をしなかったと読み取れる記述が散見しているものの、学園の記録には秋の遠足は「中学校は日帰りという原則のもとに春の頃から周到な準備が進められていた」と書かれている。また沈没直前の状況については、船尾の方にいた生徒たちが浸水に気がつき、「『水が入って来る。』と叫んだ。船底の簧の子板を越して水がさして来る。生徒たちが、総立ちになりかけたので『騒いでは危い。静かに』と制止する間に、船首の方にいる先生たちの足首まで水に浸った。…エンジンの音が止つて、一挙にどつと船内に水が入つて来た」と、教師が制止するとほぼ同時に浸水したことが記されている(麻布学園追悼録編集委員会編 1955: 213)。上記の事柄に鑑みると、計画は練られていたし教師も可能な限り転覆を防ぐよう努力したと考えられる。

それにも拘わらず、メディアは国家の責任を問うことなく事実誤認を含む教師批判を繰り返して、世論にも教師批判や「修学旅行に対する不信の念」(『毎: 54. 10. 10』)を生じさせた。

既に述べたように、事件直前に教育二法が制定されている。当初、教育二法に反対していたメディアは、5月に旭丘中学校事件<sup>18)</sup>が起きると日教組の教育を批判する報道を連日のように行った。森田は「教育二法」の「参議院審議のさなかに起こった旭丘中学事件は、ジャーナリズムによる華々しい報道とあいまって世論に地殻変動をもたらした。法案成立に向けて苦闘する大達文相らにとって願ってもない追い風となった。旭丘中学事件の歴史的意義をひとことでいうならば、国会審議に大きなインパクトを与えて、かえって教育二法案の成

立を後押ししたという皮肉な成り行きにあった」という(森田 2009: 38)。島田もメディアの過剰な報道が、「教育二法」成立の後押しをしたと述べている(島田 1958)。相模湖事件の場合にも、混乱の最中、事故を聞きつけたメディアが学校や遭難現場に殺到し、保護者会の様子、翌朝の捜索の様態を間近で取材する等したという(麻布学園追悼録編集委員会編 1955: 216)。事故直後の混乱の最中に行われた取材が、事実誤認を含んだ教師批判を生じさせたと考えられる。

このように、教育二法制定前まで学校に鷹揚であったメディアの眼差しが、教育二法制定後には学校の責任を厳しく問うように変化した。そこには教育二法制定時において、時の政権による学校の事件・事故に対する厳しい世論作りがあった。とくに国会等で流布された日本の教育は「日教組に掌握されている」(19 国会衆議院本会議 1 月 29 日)、日教組が「子供を利用しておる」(19 国会衆議院本会議 5 月 12 日)との論調は、世論の関心を得やすくメディアもその論調に乗った。その結果、教育二法制定後に起きた相模湖事件においても、教師の責任のみを問う国家の責任を免責するような報道が行われたと思われる。

## 注

- 1) たとえば、遠足に来ていた高校生約 500 名を乗せた汽船が、接岸の際に横倒しとなり生徒 9 名が重軽傷を負った(『読: 50. 05. 28』)。10 月には、修学旅行の帰途にあった高校 3 年生が、列車のデッキから振り落とされて重体となった(『読: 50. 10. 22』)。1951 年 5 月に、奈良を修学旅行中の高校生を乗せたバスが、2 メートル下の田んぼに転落して生徒 29 名が重軽傷

- を負った(『読:51.05.29』)。9月には、修学旅行途中の東京の中学生が、列車のデッキから身を乗り出し信号機に激突して死亡した(『読:51.09.28』)。山形から東京に修学旅行に来ていた高校生58名が、食中毒になり手当を受けた(『読:51.09.29』)。1952年には、小学6年生52人が乗った観光バスと貨物列車が衝突し、2名が重体、8名が軽傷を負った(『読:52.03.28』)。
- 2) 「修学旅行の歴史」公益財団法人日本修学旅行協会、2020年7月16日入手 <http://jstb.or.jp/files/libs/1738/201911271132453448.pdf>。
  - 3) 「修学旅行の歴史」公益財団法人日本修学旅行協会、2020年7月16日入手 <http://jstb.or.jp/files/libs/1738/201911271132453448.pdf>。
  - 4) 静岡県では、通牒を出し、従来1泊2日に制限されていた高校の修学旅行を2泊3日に延長した。なお、車中船中泊も泊数に含め、また従来許可制であったのを届出制に変更した。
  - 5) 「修学旅行の歴史」公益財団法人日本修学旅行協会、2020年7月16日入手 <http://jstb.or.jp/files/libs/1738/201911271132453448.pdf>。
  - 6) 三木市「昭和30年7月12日 教育委員会規則第1号」2020年8月10日入手、[https://www.city.miki.lg.jp/reiki\\_int/reiki\\_honbu/k317RG00000216.html](https://www.city.miki.lg.jp/reiki_int/reiki_honbu/k317RG00000216.html)。
  - 7) これを書いた田中義男は、1953年当時、文部省初等中等教育局長であった。
  - 8) 1952年のものは、奈良駅で購入した折り詰め弁当を食べた山形高校の生徒66名が、移動中の列車内で集団食中毒を起こした事件(『毎52.03.21』)、岩手県の小学生(『毎52.09.09』)や群馬県の中学生(『毎52.09.10』)が旅館が作った弁当や夕食を食べて集団食中毒を起こした事件があった。
  - 9) 国会議事録は <https://kokkai.ndl.go.jp/#/>による。
  - 10) 「海難が受審人の過失によって発生したのか、どのような懲戒処分を課するのかなどについて判断するために必要があると認める者を指定海難関係人」という。国土交通省海難審判所2020年9月25日入手、[https://www.mlit.go.jp/jmat/annai/q\\_and\\_a/q\\_and\\_a.htm#qa03](https://www.mlit.go.jp/jmat/annai/q_and_a/q_and_a.htm#qa03)。
  - 11) 国土交通省海難審判所 「機船内郷丸遭難事件」2020年9月17日入手、[https://www.mlit.go.jp/jmat/monoshiri/judai/20s/20s\\_uchigou.htm](https://www.mlit.go.jp/jmat/monoshiri/judai/20s/20s_uchigou.htm)。
  - 12) 船が水中に沈んでいる時、水面から船体最下部までの垂直距を喫水という。JAPAN TRUST 2020年9月26日入手、<https://www.jpitrust.co.jp/jtc/dictionary/%E5%96%AB%E6%B0%B4-%EF%BC%9D-draft/>。
  - 13) 船首喫水と船尾喫水の差をいう。ヤマハ 2020年9月26日入手、<https://www.yamaha-motor.co.jp/marine/lineup/pro-fish/tairyu/sekkei/fishingboat/022/>。
  - 14) 国土交通省海難審判所 「機船内郷丸遭難事件」2020年9月17日入手、[https://www.mlit.go.jp/jmat/monoshiri/judai/20s/20s\\_uchigou.htm](https://www.mlit.go.jp/jmat/monoshiri/judai/20s/20s_uchigou.htm)。
  - 15) 「船底に溜まっている水やオイル等の混合された不要液体」のことをいう。海上保安庁 2020年9月26日入手、<https://www.kaiho.mlit.go.jp/08kanku/marineleisure/onboat-inl.html>。
  - 16) 国土交通省海難審判所 「機船内郷丸遭難事件」2020年9月17日入手、[https://www.mlit.go.jp/jmat/monoshiri/judai/20s/20s\\_uchigou.htm](https://www.mlit.go.jp/jmat/monoshiri/judai/20s/20s_uchigou.htm)。
  - 17) 国土交通省海難審判所 「機船内郷丸遭難事件」2020年9月17日入手、[https://www.mlit.go.jp/jmat/monoshiri/judai/20s/20s\\_uchigou.htm](https://www.mlit.go.jp/jmat/monoshiri/judai/20s/20s_uchigou.htm)。
  - 18) 1954年に京都の旭丘中学校の一部の保護者

が、この学校の教育や指導が偏った思想や政治教育のもと行われているのではないかとの指摘を行い、これに賛同した保護者や市教育委員会と、当該教師らを支持する保護者や市教組が鋭く対立し、互いの主張する学校へ生徒を通わせた事件(森田2009)。

## 参照文献

相原正一 1950「修学旅行のもんだい—教育界の動き」『学習活動』3巻4号、pp. 35-36。

麻布学園追悼録編集委員会編 1955『追悼録：麻布学園』麻布学園。

運輸省大臣官房文書課編 1951「修学旅行の注意」『運輸』1巻5号、pp. 12-13。

大島文義 1953「学習の場としての修学旅行」『修学旅行』4号、p. 4。

大田周夫 1953「協会に望む」『修学旅行』1号、p. 8。

大達茂雄ほか 1953「文相と『修学旅行』を語る」『修学旅行』4号、pp. 2-3。

神崎清 1955「学校事故と教師の責任問題」『教育技術』10巻、pp. 26-35。

菊池豊三郎 1953「発刊のことば」『修学旅行』1号、p. 1。

協会編集部 1954「昭和29年度全国中高校 修学旅行計画調査の報告—修学旅行計画票の集計—」『修学旅行』9号、pp. 16-17。

公益財団法人日本修学旅行協会 2019「修学旅行の歴史」、2020年7月16日入手 <http://jstb.or.jp/files/libs/1738/201911271132453448.pdf>。

国土交通省海難審判所 「機船内郷丸遭難事件」2020年9月17日入手、[https://www.mlit.go.jp/jmat/monoshiri/juda/20s/20s\\_uchigou.htm](https://www.mlit.go.jp/jmat/monoshiri/juda/20s/20s_uchigou.htm)。

島田厚 1958「教育に対する新聞論調」『思想』第

411号、pp. 69-81。

菅沼明正 2017「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」『慶應義塾大学湘南藤沢学会』17巻1号、pp. 276-297。

杉江清 1954「新しく実施する修学旅行の調査について」『修学旅行』7号、pp. 2-3。

関計夫ほか 1953「修学旅行について(座談会)」『教育と医学』1巻4号、pp. 226-233。

全日本観光連盟 1953「修学旅行の諸問題—先生・父兄・地元の声」『観光』44号、pp. 18-20。

高橋潤子 2019「マスコミ報道が教育二法の成立に及ぼした影響に関する研究：「鏡子ちゃん事件」の語りに着目して」『福岡大学研究部論集、B、社会科学編』10巻、pp. 136-154。

田中義男 1953「修学旅行に望む」『修学旅行』3号、p. 4。

日本修学旅行協会 1953a「文部省の新通達について」『修学旅行』3号、p. 1。

1953b「春の修学旅行の一考察—関係者に聞く—」『修学旅行』3号、pp. 5-9。

森田尚人 2009「旭丘中学事件の歴史的検証(下)—第2部:教育二法案をめぐる国会審議と『事件』の政治問題化—」『教育学論集』51巻、pp. 37-111。