

修学旅行事故における「教師批判」の出現に関する研究 —紫雲丸事件を中心に—

A Study on the Appearance of “Criticizing Teachers” of a School Trip Accident : Focusing on the Shiun-Maru Incident

高橋 潤子
Junko Takahashi

要約

筆者は、これまで戦後の学校事件・事故（以下、学校事故）にみられたメディアの学校や教師を批判する語り（以下、教師批判）が、学校教育に与えた影響について考察してきた。これらの研究では、学校事故で生徒が死亡した場合に、メディアに教師批判がみられるようになってきたのが 1954 年からであること、この教師批判が教育二法成立の後押しをしたこと等を明らかにした。

本稿はこれらの研究の続編として、1954 年に顕在化したメディアの教師批判が、それ以降に発生した学校事故にもみられたのか、これに対し国会や地方議会ではどのような議論がなされたのか、どのような条件のもとに教師批判が生じる傾向にあったのかを、主に国会議事録、高知市議会録等を用いて検討する。

キーワード：メディア、修学旅行事故、教師批判、出現

はじめに

筆者は、これまで戦後の学校事故にみられたメディアの学校や教師を批判する語り、学校教育に与えた影響について考察してきた。これらの研究では、修学旅行事故で生徒が死亡したとしても、1953 年頃まではメディアに教師批判がみられなかったこと、1954 年に小学校で児童が殺害された時には、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（高橋 2019）、同年 10 月に相模湖で修学旅行生が多数乗った遊覧船が沈没し、多くの生徒が水死した事故（以下、相模湖事件）では、メディアは当初から事実誤認を含んだ教師批判を繰り広げたこと、そして、その責任を教師らだけに矮小化し、当時、相模湖で横行していた法を無視した利益優先型の営業に対する、国家の責任を免責するような報道を行ったこと、このようなメディアの教師批判が教育二法制定後に顕在化したこと（高橋 2021）が判明した。

そこで本稿はこれらの研究の続編として、日本

の重大海難事故とされる宇高連絡客船紫雲丸と宇高連絡貨物船第三宇高丸の衝突・沈没事故¹⁾（以下、紫雲丸事件）を中心に、修学旅行における教師批判が 1954 年以降にもみられたのか等の検討を行う。その際、国会議事録²⁾、高知市議会録等を主に用いる。

大型連絡船であった紫雲丸の沈没事故では、乗船していた修学旅行中の島根県、広島県、愛媛県、高知県の小・中学生らも多数死亡した³⁾。助かった乗客が撮影した、紫雲丸と共に海に飲みこまれる子どもの姿がメディアに掲載されると、世論は国鉄や教師を批判した（『読売新聞』1955 年 5 月 13 日、以下『読：55.05.13』）。

上述したように、1954 年に小学校で児童が殺害された事件では、メディアの教師批判報道が世論等を動かし、これが教育二法を成立させる一要因となった。そして、同年の相模湖事件では教師批判が見られ、修学旅行事故を教師のみに問う世論が構築された。しかし、これらの事件の前後に同様の事件が起きても、必ずしも同じような教師批判がみられた訳ではなかった（高橋 2009）。また、

後述するように、紫雲丸事件の直後に米軍のトレーラーと国鉄の修学旅行列車の衝突事故が起きた時には、メディアは教師批判報道を行っていない。これらの点に鑑みると、同じ学校事故であってもある種の条件のもとに教師批判が生じていたのではないか、それにはどんな特徴があるのかということが本稿の問題意識である。

広田照幸は、1960年代に「学校内部で起きたり、学校の生徒が引き起こした事件は、マスコミで報道されることがあったとしても、単なる偶発的な出来事として処理されていた。個々の出来事を『重要な事件』としてクローズアップし、『社会的な広がりを持った問題』として解釈していく、そうした視線は存在していなかった」、このような視線が登場するようになったのは、1970年代初頭のことで、メディアの「教育への視線は、これ以後ある局面では、『教育問題』に追いつき、むしろ先回りして『問題』を構成していくようなまなざしに変質」したと述べている(広田 2001 : 277-282)。このように、これまではメディアの教師批判が1970年代初頭以降起きてきたもので、これが実際の教育に影響を及ぼすようになったとされてきた。

しかし、広田が指摘する凡そ20年前から、学校事故を学校や教師の責任と捉えるメディアの報道が存在し、既に教育に影響を及ぼしてきたものの、この点はこれまで看過されてきた。そこで本稿は、紫雲丸事件を対象として、1954年にみられたメディアの教師批判が、それ以降に発生した学校事故にもみられたのか、これに対し国会や地方議会ではどのような議論がなされたのか、どのような条件のもとに教師批判が生じる傾向にあったのかを明らかにする。

1. 紫雲丸事件の概要とマスメディアの教師批判

1955年5月11日の早朝に、修学旅行中の小・中学生を含む約800名が乗船した宇高連絡船紫雲丸が、濃霧の中、貨物船第三宇高丸と衝突し沈没した(『毎日新聞』1955年5月11日、以下『毎:55.05.11』)。「100名の子どもと5名の教師を瀬戸内海の底にしずめたこの事件は、教育史上他に類例を見ない最大の悲惨事」であったという(神崎

1955 : 27)。

紫雲丸事件では、当初から「乗組員の気のゆるみが事故を招いたのではないか」、「国鉄はたるんでいる」、「国鉄職員の不注意、気のゆるみ、いい加減な判断などが強く感じられる」、「ガッチリ組んだ“国鉄一家”」に監督も歯が立たない、国鉄の綱紀の乱れ、士気のゆるみがあった等と国鉄を非難する声が多くみられた(『朝日新聞』1955年5月11日、以下『朝:55.05.11』、『読:55.05.11』、『毎:55.05.12』、『朝:55.05.13』、『毎:55.05.14』)。そして、5月17日の衆議院運輸委員会(22国会)で、衆議院調査団が紫雲丸事件は「日本国有鉄道のみ責任」との判断を下すと、マスメディアは「常識はずれの航法と船員の士気のゆるみ」が原因と報じた(『朝:55.05.16』)。

その一方で、最近の修学旅行は「一般に大ゲサになる傾向がありちょっと乱暴すぎる」(『読:55.05.11』)、「島根県の小学校が、なぜ、はるばる四国を修学旅行先に選んだのかということが問題となろう。去る3月、修学旅行は全員参加できるよう、また、ムリな日程は避けるようといった文部次官通達を、知事および都道府県教育委員会に発している。小学生の修学旅行を日帰りに決定した教育委員会も少なくない。ところが、これは偶然ではあろうが、島根県は小学校の修学旅行に日時および金額の制限はない。同じく遭難した広島県の木江町M⁴⁾小学校も、同県委員会は二泊三日という小学校では異例の長い旅を認めているし、愛媛県S小学校の場合も一泊二日ではあるが経費に制限なしという状態である。だから、こんどのような難に遭ったというのではないが、やはり小学校の旅行は手近かな、そして安全な場所を選ぶべきと思う」(『読:55.05.12』)、「京都や奈良の名所古跡をたずねても現在の歴史、社会の教科ではあまりへだたりがあつて、いまの学習力ではおそらく頭の中で整理もできまい。彼らには失礼だが、修学旅行へのあこがれは、一日歩きまわって環境変化と疲労のあとにくる旅情での友達とのにぎにぎしい夜という以外にあるまい。つまり5日なり1週間なりの環境の変化と風変わりな生活を享楽しているというだけのことだ」(『毎:55.05.13』)、「多勢でいくから集団中毒も事故も起る。小学生

が何も遠くへ出かけることはない」、事故後女生徒が荷物を取りに船室に戻ろうとした時、教師や船員が指導すればよかった(『読：55.05.13』)、「紫雲丸事件にしても岩手の事故⁵⁾にしてもみな人災である。こんな事件は即刻なくしたい。(中略)この事件に直接責任があるかどうかかわからぬが、地方の初等教育の先生たちの児童に対する注意の仕方などにも問題があると思う」、「教育全般を通じて最近何か欠けているのではないか」(『毎：55.05.15』)などと、修学旅行に対する教師や教育委員会の指導等を批判する報道もみられた。

既に述べたように、紫雲丸事件の数日後に、東海道線を通行中の高校生が乗った修学旅行列車に、米軍のトレーラーが衝突・炎上し高校生数名が重軽傷を負う事故が起きた。メディアは数多くの写真を用いて事故を報じたものの、その内容としては運転手と教師が連携して避難誘導に努め、被害を最小限に抑えたということが中心であった。事故原因は、後輪を線路外に踏み外して止まっていた米軍のトレーラーにあるといわれたものの、米軍を批判する報道はみられなかった(たとえば『毎：55.05.17』)。

2. 修学旅行事故に関する国会の議論

紫雲丸事件では、児童・生徒を救助しようとして20名中5名の教師が殉職した。5月14日の22国会参議院文教委員会では、日本社会党左派の矢嶋三義が教師の殉職者数が多いのは「いわゆる教育者の責任感と児童愛という立場から、わが身を挺してその救護に当られた結果」で、まことに尊い犠牲だと述べていた。その上で、「新聞に文部省は修学旅行の基準を新たに設定して、そして各教育委員会に指導と助言をする意思があるやに伝えられている」がどのような助言・指導を行おうとしているのかと尋ねた。文部政務次官の寺本廣作は、本年4月に文部省が関係方面に通達を出しているものの、修学旅行事故が頻発しているので、「さらに文部省の都道府県教育委員会に対する指導を強化」すべきか否かを検討したいと回答した。これを聞いた矢嶋は、修学旅行がこのような事故でマイナスになってはいけないので、修学旅行を

許可する教育委員会が計画を真剣に検討するよう、文部省に指導・助言を求めた。

17日の国会(22国会衆議院文教委員会)でも、社会党左派の河野正は「単に一片の通達」で文部省の「責任が回避されますという、依然として今日のような不幸な事態が繰り返されるおそれ」があると指摘した。メディアも「一片の通知で惨事の責任を地教委と現場の先生に負いかぶせようとしている」と衆参両院文教委員会でいわれたことを報じた(『毎：55.05.17』)。この指摘に対し、松村謙三文相は「制度上の欠陥を補うような方策もあわせて」最善の努力をしたいと答えた。

また19日の本会議でも、日本社会党の小牧次生が「今や、修学旅行については大きな批判が起り、新聞紙は毎日のように識者や関係者の意見を掲載しておるありさまでありまして、修学旅行の惨事をいかにして防止するか、いかにして絶滅するか、これに対する適切なる対策が急速に確立されなければならないと思う。(中略)文部省は従来果して修学旅行に対して正しい指導を行ってきたであろうか」と述べると、松村文相は、昨年の相模湖事件に鑑みて文部省は4月上旬に指導・助言を全国の教育委員会へ出した、それにもかかわらず、このような事故が「頻発」と発言した。小牧は「かかる平面的な一片の通達をもってこの種不祥事件が断じて防止され得るものではない…、何といっても文教を担当するところの文部省の指導力の欠如と断ぜざるを得ない」と文部省の対応を批判した。この批判に対し、松村文相は文部省の指導・助言は「ただ助言をするという程度にとどまっております、十分の効果を上げ得ないことは遺憾」と返答した。

松村文相は27日の国会(22国会衆議院文教委員会)においても、文部省には各教育委員会に対して指導助言しか権限がないため、「疲れないだけの点に注意いたして、あとは教育委員会にまかす」だけでは「満足できない」と発言していた。そして、修学旅行の目的そのものが見聞を広めるという意味から遠ざかっているのではないかと、「日本は今後科学をもって国のもとを立てなくちゃならぬような世の中に、(中略)東京へ来て遊覧バスに乗って、そのおもむくところを見物して歩くという

ようなことじゃいけない(中略)これは教育委員会の権限でありますから、そういうふうにしていかななくてはなりません」と教育委員会の責任を問うていた。

上記のように、革新系議員は事故に対する文部省の責任を問うたのに対し、文部省は直接の権限のない教育委員会に、いくら指導・助言の通達を与えても思い通りに動かないことに問題があると考えていた。

このような中、日本民主党の松原一彦は「どんな貧乏な子供もことごとく収容している」義務教育で、「派手な2泊3日、船に乗り汽車に乗って中国から四国まで、しかも琴平、屋島等の遊覧的な計画を立てて回るといことも、…非常識だと思ふ」と計画した教師等を批判した。その一方で、「文部大臣は今日の制度の上からは監督権も指揮権もない。私はこういうことこそ日教組あたりが責任を持って、教員みずからの研究にすべきではないかと思う。教育者自身がこういうことは命をかけて研究すべきで、大事な大事な子供をあずかっている教育者が、…かくのごとき放漫なる計画を立てることに憤りを感じる。(中略)産前産後の休暇等しきりに要求しておる。日本の経済がどんなに苦しいかを知っておるかどうか。そうして一方には子供の家庭の負担をも考慮せず、無謀な計画を立てている事実がたくさんある。(中略)これこそ教育委員会に責任を負わすべき性質のものではない。文部大臣の責任というよりも、第一次の責任者は教育者であるということを私は強く申したい」と、事故の責任は教育者にあると断定した。そして「子供の自治々々というて、子供がどこまで行きたがるというようなところから、それによって計画を粗放に立てておりはせぬか。(中略)人を責める前に、まず教育者みずから反省しなければならない」と、事件に直接関係のない日教組の労働運動等を引き合いに出して、教師を批判した(22国会参議院文教委員会5月14日)。

また自由党の堀末治が、紫雲丸事件は教師の責任ではないとしながらも、「昨年の相模湖の事件ないしはこの間のバスの事件、これらのことから考えてみますと、ただ単に交通を預かっている人が士気が弛緩をいたすとか、あるいは責任感が欠如

しているというばかりでなく、先生方の方にも士気が弛緩し、非常に責任感が欠如している点が大いではないか」、昨年の相模湖の事件の時は「先生が先に乗ってあとの子供がどやどや乗ってくるのを一向知らずにぼんやりしている。(中略)今度のバスのごときはこの運転手がいい運転手かどうか、これは来る前にそのくらいのことは当然調べるべきものだと思う」と教師の対応を批判していた。この発言に対し松村文相も心の弛緩、物見遊山、精神の弛緩があったことを認め、「修学旅行から生ずる弊は単なる交通事故等のみでなくして修学旅行そのものの中に発生しておる」と応じた。

つまり、紫雲丸事件は不可抗力な事故であったものの、国会では教師の責任が問われ、文部省の通達に従わない教育委員会にも問題があるかのように捉えられていた。また議員の中には、日教組の闘争と事故を結びつけて批判する議員もいた。

3. 生還した教師に向けられた眼差し

紫雲丸には、4つの小・中学校の修学旅行生349人が乗船していた。死亡・行方不明者168人の6割に当たる100人が、死亡・行方不明となった。その内訳は、島根県松江市立K小学校25人(児童21人、引率4人)、広島県木江町立M小学校25人(児童22人、引率3人)、愛媛県三芳町立S小学校30人(児童29人、引率1人)、高知県高知市立N中学校の生徒28人である⁶⁾。

愛媛県のS小学校の生存者が後に出版した追悼集には、引率者の中で唯一犠牲となったPTA会長に対し、「先生4名が全員生存されたことが、悲しみに打ちひしがれる遺族たちの心に、複雑な波紋を生じさせることとなった」と記されている。そして、生存した4名の教師らは「何度も遺族宅を弔問されたが、遺族のなかには、感情を抑えきれず、冷たい言葉を吐くものがあつた…。村人たちのなかにも、PTA会長への賞賛と先生への批難を口にするものがあつた。この批難を別にしても、大勢の教え子を亡くし自分たちが生き残ったという思いが、その後長く、先生たちの心を苦しめた」と書かれている⁷⁾。

1955年5月30日に、愛媛県のS小学校で合同慰霊祭が行われた。この席で生還した校長は「静かに安らかに眠る皆様、どうか私たちを許してください。私たちの不行届のすべてをお許してください。私たちはすべての社会のいかなるお叱りをも、いかなるおとがめをも有難く受けております。又あらゆる世の如何なるそしりをも受けなくてはならぬ私達であります」と弔辞を読んだ。そして、死亡したPTA会長に向けて、「不甲斐なく生還したことを、PTA会長の遺族に対し、「ただひたすらに私達の深き罪業」を詫びた⁸⁾。この弔辞の内容からも、生き残った教師らが如何に辛い立場に置かれたのかが読み取れる。

死亡したPTA会長については「先生と協力して子供を出すのを大いにやった、そして最後まで踏みとどまって、最後には自分は船室へ残った、そうして遺体を引き揚げてみますと、自分の子供とともに抱き合って死んでおった」ということが「美談」として語られた(22国会衆議院運輸委員会5月17日、日本民主党加藤常太郎発言)。

その反面、教師の犠牲者が出ていない高知県と愛媛県では、「よその県の学校の先生はなくなっているのに、うちの学校の先生方は一人も犠牲者が出なかったというので、…相当好ましからざる空気が起って」いた(22国会参議院文教委員会5月17日、日本社会党左派矢嶋三義発言)。

4. 高知市議会にみられた教師批判

上述したように、愛媛県では事故で死亡しなかった教師に不穏な眼差しが向けられたものの、議会等では教師が誰も死亡しなかった点については議題に上らなかった。愛媛県議会では、高知県で開かれた「四国四県議会正副議長会議」で遭難者に対する処置と、高松市で開かれた「紫雲丸遭難者対策協議会」で高知、広島、島根の各県関係者と協議し、6月6日に各県代表者が上京し各方面へ陳情を行うことに関する報告がなされただけであった(愛媛県議会1955)。それでは、高知市での議論の状況はどうであったのだろうか。

高知市議会では、1955年7月2日の定例会議(65回)において紫雲丸事件が遡上に上った。町

田徳義議員は、この修学旅行を教師と校長が計画し教育委員会がこれに対して許可を与えたとの判断から、①「4人の引率教員の救助に対する態度がはなはだ不明瞭ではないか」、②男子教員「3人の宇高丸への移乗が早くつて宇高丸の上からの救助はしたけれども、危急の際にこのやり方というものとは適切な処置ではないではないか」、③「28人の沢山の死亡生徒を出したことは、引卒教員の処置に不相当があつたためではないか」、④「教組から引卒教員の表彰の処置方の申入れがあつた。教育委員会はこれを一括して却下をした。そのために」唯一海中に飛び込んだN教諭の「表彰ということが流れたではないか」、⑤「修学旅行の許可をしたものは市の教育委員会であるが、その教育委員会はこういう事態を引起こしたことに對してどういう責任を感じておるか」という点を質した(高知市議会事務局1955: 89-92)。

これに対する教育長の回答は、以下の通りであった。①全体の統率責任者であったD教諭は、衝突直前に、前日の夜行列車でほとんど寝ていない生徒を休ませる場所を探していた。左舷下の畳の間が空いていたので、生徒を呼びに行こうと階段を中ほどまで昇った時に、強いショックを受けた。「直ちに上に行くとは階段もめっちゃめっちゃにこわれて、蒸気がいっぱい、あたりはよく見えなかつた。早く上に上がらねばと思い、木の上をはい上つた。衝突したことはその時は全然わからなかつたが、上にいくとそこが宇高丸のデッキの上であった。貨車の上に盛んに人が移つていた。移つて来る人々を引つぱってやつたが、すぐ船ははなれた。I、T両教諭が移つた時⁹⁾の前後は全然見当がつかぬ。自分は宇高丸の船首の方で浮かんでいる者を次々に船に引き上げた。(中略)紫雲丸には小学生はいたが、N中学の生徒は見かけなかつた。「上の貨車には、なだれをうつて移乗していた。小学生風のを次々と引つぱり上げた」。N中学の生徒の方へは「行こうにも行けなかつた。生徒は殆ど貨車の方へ移つていた」(高知市議会事務局1955: 89-90)。

唯一の女性教諭であったNは、後ろ甲板で食事を終えた直後に衝撃を受けた。飛ばされた荷物を拾って「みな総立ちになつた。拡声器か何かで『お

ちつきなさい』ということはきいたが、船員の指示はなかつた。しかし宇高丸へ乗り移っている人影が見えたので、宇高丸の方が安全と思い、『向こうへ移りましょう』といった。その時すでに船室の者は移っていた。(中略)救命具はなかつた。又あつてもつける余裕はなかつた。船室のところのデッキへ貨車の屋根がかぶさるようになっていた。一部の者が船員に引き上げられていた。『荷物を捨てなさい』と叫んだが、おそらく耳に入らなかつたであろう。後からおしかけてきて貨車へよう上がらないで、子どもを押し上げていたら船がスーッと離れた。とたんに船が傾き、倒れるとそのまま船と一しょに沈んだ。沈むと足が何かについて浮かび上がった…。(中略)付近のイカダにとりついて生徒…を抱いて待ち、手で上にのつている人が水をかいて宇高丸に近づいた。そしてロープで引き揚げられた(高知市議会事務局 1955: 90)。

T 教諭は「洗面、食事を D、I 両教諭と共にして、疲れていたので三等船室の椅子の上に、休んでいた。その時強いショックを感じた。何だかわけがわからなかつたので案内所へききに行つたが、その時は誰もいながつた。生徒に『落ちつけ』といて、生徒と共に、デッキに出た。その時一ぱい宇高丸に乗り移っていた。宇高丸の船員に声をかけたが、きこえない。自分のいたところの下(宇高丸)は、貨車がないので相当高い。途中一、二ヶ所足をかけてとび降りた。(子供を救うためには移る必要があると思つて)自分が移つてからすぐ紫雲丸はかたむいた。子供の荷物は若干取り入れ、1人か2人か助けたと思う。すぐかたむいて船がはなれた。沈んでからロープで子供を上げた」。N 中学の子どもは1人か2人と思う。「船室をあけると14、5人坐っている船員をみて引き返した。そして救助作業に船首の方で従事した」。N 中学の生徒のみでなく順々に引き上げた。D 先生は「人工呼吸をしていた。それから引き上げられた生徒を風呂につれていつて世話をした。大変な混雑であつた」(高知市議会事務局 1955: 90)。

I 教諭は「食後、外人がデッキで話をしているのを聞きに右舷に来た。自分の班の生徒(8人-10人)に霧やレーダーについて話をしていた時、紫雲丸の汽笛があつた。そのとたんに宇高丸があら

われ、あつという間に衝突した。下をのぞきこんだ、両船がピタととまつた。今まで傍にいた生徒は、とび逃げていながつたように思う。指示を得るために船室に入り、又出て宇高丸へととび移つた。船員に聞いたが答えず、船員は宇高丸へ子どもを助け入れていたので、船員の指示はなかつたが宇高丸は大丈夫と思ひ生徒に移るように手で合図をした。然し宇高丸の蒸気で充分見えなかつた。女の子が荷物を持つてこちらへ移ろうとするが男や大人が殺到して移れない。荷物を受取り、生徒の手をとつて移そうと思つた時、船がはなれて、手が届かなかつた。自分が乗り移つたときは、高さと同じで、簡単に移れたように思う。生徒もすでに若干移つていた。それから海上に浮かんでいる子を綱で引き上げた。綱を早くといったが、なかなか来なかつた。宇高丸から救命具を3、40位投げ入れるのを見た。船尾で D 先生と小学生の人工呼吸をやつたが、脈がなくなつていたので1人にかまつていられずやめた。その間にもたくさん人を上げた(高知市議会事務局 1955: 90-91)。

②の点に関しては、「なるほどこれは万全の措置と私は断言をよういたしません。いたしません、(中略)4人が4人、ところを異にしておりまして、そして急にこういう衝撃を受けてからは、(中略)違つたコースにおいて、自分の力の及ぶ限りはこれは救助に當つておるのでございまして、この危急の際に万全の措置とは考えられませんけれども、やむを得ない行きがかりであつたということもご了承をお願い申し上げたい」と述べた(高知市議会事務局 1955: 91)。

③の点に対しては、多数の生徒が死亡したことを「誠に遺憾に思つて、申訳なく存じておりますが」、調査した結果、4つの学校の男子の死亡率は、愛媛が1割9分、松江が2割2分、N 中学は1割2分である。女子の死亡率は「愛媛の方が3割5分、広島の方が4割3分、松江の方が6割2分」、N 中学が「3割2分でございまして、全校の女子187人について80人の死亡で…4割3分という死亡高率を示しておる」。女子の死亡率が高いのは、女子が「こういう際に人を押しのけて向こうへつき進んで行くということをしない」ためであり、女子が荷物等を大切にしたい気持があるか

らだ等と説明した(高知市議会事務局 1955: 91-92)。

④の点に関しては、「教組の申し入れはあることはありましたけれども、表彰ということよりも、慰労的の措置を講じてもらいたいという申し入れがありました」。申し入れはありましたけれども、「これは却下はいたしません。ただ教育委員会といたしましても、(中略)独自の立場において慎重な検討を加えてやつたもの」である。教育委員会の結論としては、「4人の先生方が…違った位置におつた、そして…各々4人4様の経路を辿つて違うけれども、その立場において、なし得る限りの努力をやつておるといふことにおいては、一致するからして、よつて原則といたしましては、同一の処置にするのが適当であろう、但しこれを執行するに至つては、このN教諭に対しましては、教育長より特にその功績を賛えまして感謝の辞と賞詞を与えることが適当であろうという結論に達しましたので、さように取扱いをした」と回答した(高知市議会事務局 1955: 92)。

⑤の点においては、修学旅行を許可する際に、修学旅行の基準に適合しているか否かを「慎重に調べる」のであるが「この願出はいずれの点からみましても、そういう点については落度もないということでこれを許可したものでございまして、その手続き等におきましては遺漏のないということがはつきりしておる」と答えた(高知市議会事務局 1955: 92)。

教育副委員長は「こういう種類の表彰においては余程のことがない限り表彰しないと述べた(高知市議会事務局 1955: 93)。修学旅行の件については、「学校行事中一番経費がかかつて、父兄が一番頭痛はちまきになる行事でございます。およそ義務教育の小学校、中学校におきまして、そういう行事はあまりやりたくない。殊に旅行に参加する、不参加の原因は金にかかつております。義務教育のさ中におきまして、最も教員たちが考えねばならないのは、平等公平的に教育を行うことでございます。金があるものはついて来い、金のないものは残れ、これは極端であります、そうは云いませんけれども、結論はそうなつておる」、修学旅行は子どもの「憧れの的」であるため、経済が

理由になつて行ける者と行けない者が出てはいけない、そこで教育委員会としては、「各学校に対して、全力をあげて全部が出るようなところへ行つてくれ、1人も残すな」といつている、「教育委員会は決してぼんやりしておりません。(中略)一般の報道機関とか、また父兄のお話を聞きますと、…現在の修学旅行あるいは遠足など」は、「修学とは名のみである、単なる物見遊山の旅と化していませんか、桂浜の旅行に対しましても、遠足に対しましても、そういうような様子がいま見えていないかという声が聞えて来る。あるいはまた修学旅行へ行つて得るところは何か。それはふしだらな浪費である、あるいはまた買食いの習慣をつけて来る。やめてもらいたいという声が聞えて来る。そうではありませんけれども、一面そういうところもある、それは児童、教員はもちろん、父兄の考え方もよほど改めなければならぬと思う。責任がどこにあるかといつて、先生だけに押しつける問題ではないと思う。(中略)さらにこの旅行というものは危険の伴うものでございます。従つて引卒せられた児童の生命の保障は誰が持つか、…引率教員に対しましては、父兄にも勝る世話方監督…の配慮、これを要求しているわけでございます。もしこれがなかつた場合に、…父兄といたしましては、自分の子供を先生に託すことができない、ここにおいて引卒教員はもちろんの話、先生などの子供に対するあり方というもの…自然に決まるわけでございます。(中略)修学旅行につきましては、とにかくその内容の充実が主眼でありまして、修学旅行で幾晩泊つたとかあるいは遠いところへ行つたとか、…そういうようなこの問題で修学旅行の評価をすることが出来ない、…考えております」、しかし紫雲丸事件が起きたからといつて「修学旅行というものを学校の教材から追い出せといふところまで考えておりません」と補足した(高知市議会事務局 1955: 93-94)。

これらの回答に対し町田議員は、「今朝の新聞でも(中略)修学旅行先においての父兄の非難、またそれを受け入れる旅館等におきましても、…学生の生徒の行動、また先生等の面についても、…取沙汰がなされております。従いまして生徒、学生は男女共学の場合は、…桃色遊戯が旅先におい

て繰返され、そうして深夜まで宿泊旅館に帰らない、あるいは先生はビールをふるまうていただいて旅館でたらふくやつておる、また男女教員間にはその旅行先でもつていろいろなことが取沙汰されております。(中略)いま教育長の答弁のお言葉の一つ一つを考えて見ますのに、全くもつてこの責任を感じていないというふうに受け取つたのでございます。D という教師は自分が宇高丸に乗り移つた行為も何人よりか一番先、畳の部屋に児童をくつろげてあげたいというので行つたけれども、そのときに数人の一般客がいた。またその瞬間に大きなショック、音を受け、階段をムチャクチャに上つて行つたのは第3宇高丸に行つておる、生徒のそれまで所在する部屋にとつて返そうともしておらぬ、また1人の男子教員は甲板でもつて、霧とレーダーについての説明を生徒としておつたとかいなかつたとか。しかもその現場には教員が認めるときには8、9人の生徒がその先生をとりまいておつたという、がしかし瞬間にして、その衝撃を受けて振り返つて見たら生徒はいません。しかも本人は宇高丸にまたどうろう飛び移っている。誰もができる、事故の安全を少くとも確保できる場所と時間においてなされた行動を強く主張されておるが、当然引卒教員としてその瞬間頭の上に浮ぶべきものは、とりもなおさずそこであつた一例えば甲板上の先生は8、9人の生徒が自分の説明を聞いて周囲に位しておつたということをお認めおる。その瞬間の生徒児童の心理は必ずたつた1つ頼りにするものは先生であるはず。この先生が生徒の所在を忘れておる。いなかつたという表現は私は常識的に当らないと思う。(中略)瞬間のできごとではあるにいたしましても3名の先生がいずれも宇高丸という最寄りでもつて唯一の安全地帯に逃れておるということは、このこと等について非常に私は教育長自体が詭弁を弄しておると思う」と3名の教師の行動と教育長の判断を批判した(高知市議会事務局 1955: 97)。

また、もしこれらの教師が「かかる救助の方法を選ばなくて、他府県で表彰せられておるように、競輪選手諸君、あるいはまたその他の一般乗客が1人して海中に飛び込み20数名または10数名といったような多くの生徒を救っているが、もしそ

の人々と同じように、かつまた立場からいけばそれ以上の責任を感じて先生が水中に飛び込んで能う限りの助力助命の行動がとられた場合は、この28名という犠牲者が、あたかもやむを得ざる不可抗力によるものだと考えておる教育長の答弁は私はその真意をはなはだしく疑うものでございます。しかも遺体1名は未だこれが上がらない。またその他のご遺族にいたしましても、終生忘れることのできない心の痛手をこらえて、じつとはぎしりをして、歯をくいしばつて泣いてがまんをしておるときに、この責任ある教師諸君が表彰方をというようなことが委員会においては『却下はしません。十分検討吟味をいたす必要があります』というのじやが、これはいかなる理由によるお考えなのか。(中略)教育委員会並びに教育長のこの御答弁は私は非常に不愉快に思うと同時に、場合によればはなはだ失礼でございますけれども、その良心の一端を疑うものでございます」、そして「私がお尋ね申し上げておる責任は、公職者の立場からこの未曾有の事故の結果から考えまして、いかなる形で、いかなる方法で責任をとられるかということ、(中略)具体的に、はつきりお示しをお願いしたい」と述べた(高知市議会事務局 1955: 97-98)。

第1の意見(「3人の引卒教員の行動を是認している答弁ははなはだその責任感を疑う」)に関して教育長は、「決してこれでもつて万全とは思つておりません、ただ最初のおりました違つた位置、それから後の4人4様の経路におきまして、救助についてできるだけ力を尽くしておるという、この点だけは慎重審議の結果認めなければならぬということを決めたわけでございます。その点につきましては、またこれは見る人によりましていろいろさまざまの解釈を持つことはこれはまたやむを得ないことございまして、最もこの事件に直接の関係を持つております28人の死亡者のご家族の方、また校下の1651名のPTAの会員全員の、教員に同情をいたしまして、そうしてこれの留任を希望いたしますところの嘆願書等にみましても、またその解決の違つておる一端かとも思います」と答えた(高知市議会事務局 1955: 101)。

第2の教組の申入れに対しては、日教組の書記長が教師らが救助で「骨を折つてくれておる点等を認めて一つ慰労の措置を考えてもらいたい(中略) こういうふうには私は聞き取つたのでございます」と述べた(高知市議会事務局 1955: 101)。

また教育副委員長は、「公職大乘的の立場から教師の責務責任はいかにあるべきか」という点に関して、「大体教育というものは児童、生徒、学生、父兄の教員に対する信頼、尊敬ということが条件になっております。(中略) 終戦後教育行政が変わりまして6・3制、あるいはカリキュラムの問題、教科書の問題、教育委員会の問題、すべてこういうような問題とともに、改革とともに教員が解放されたわけでございます。教員の解放、昔のいわゆる教員は聖人君子であるという仮面をぬぎすてました。(中略) 現在教員は労働者であると打つて出ております。これはみな知つておる。ところで問題はここでございます。(中略) 先生というものは自分を尊重いたしまして、人間とはいかに生きべきものであるか。いかにあるべきものかということが、これは先生の本職であります」、従つて先生は「普通の労働者といたしましても、一般の労働者とこんがらがつては大いに…父兄は迷惑千万である」。我々が信頼し尊敬するだけの人でなければこの教育はなり立たないと述べた。

そして、「今回の事件におきまして4人の先生がとつた態度—(中略) 今回の事故は全くわれわれと縁のない、第3者のあおりを食つたものであり、ただわれわれとしては呆然たらざるを得ません。しかもその第3者たるものは日常最も…信頼し、安心し全部を任し得るだけの代表物である交通機関の存在でありました。—というて責任はそこにあるというて教師といたしまして後へ退くべきかどうかという問題である。(中略) 俺は知らんというわけに行かない。そこで進退伺が出て来た。当然あるべきものです。人間のあり方です。(中略) 教育長とも話しましたが、その間にはわずかに4分間しかない。殊にその瞬間におきましては(中略) 全く虚をつかれた、不覚をとつた状態でありまして、とつさに起つた状態で、殊に4分間のうちの2分間は『まだ沈まんぞ、安心しろ』といつておつたようでございます、そういうたつた2分間

において誰が一体どうしたかということ、…いまここにおいてこれはこの平常な姿において批判することができるけれども、そのときに」われわれが「おつた場合には、実は…どうしておるか分からない」、そこで「今回の先生も非常に自責の念にかられまして、責任は他にあるといいながら、将来これはまことに死んだ者に対してすまないといつて進退伺が出たわけでございます」、しかし我々は進退伺を却下し、その時出した文章に『『危急の事態に直面し、最善の努力を尽したるは認めるが、28の貴重な若い生命を死なせた厳粛な事実は見逃せない。今後再びこのようなことの起らないよう一層の注意をしてほしい』とつけ加えた。表彰はしません」、町田議員がいわんとする教師の取るべき態度は理解できるものの、事故に直面した場合に、「相当周章狼狽的なこともありますし、右往左往ということも考えられますし」われわれとしては、「この判決の断というものをこうだということを下すわけには行かない、そういうようなことから、こういう態度をとつた」と説明した(高知市議会事務局 1955: 101-103)。

これらの回答に対し、町田議員は「事故の発生当時の4人の行動は慎重協議の結果、正当性を認める」ということだけれども、「事故の発生せられた瞬間に一般乗客の…人々が、血のにじむような—自己の生命を考えず、幾多の生徒児童の救助作業が成功し、それが世人から、また関係当局からおほめを受けるように賞賛されるように見えておるが、私はこのことについて申し上げておるのでございます。従いまして…教員が数回申し上げるように、あまりにも自己の生命の保全に全精神を働かして、いち早く宇高丸に乗り移つたということ、そして安全な場所と時間でなされる最も、その瞬間のできごとから想像いたしますならば安易な場所において安易な自己の生命を守りつゝ行える救助行動程度以外には考えられないということ。他の例から比較いたしますときに、はなはだ私はその点を遺憾に思います。さらにまた進退伺いが出たり、慰労、表彰というその面についても、横の連絡が教育長並びに教育委員長はすこぶるなつておらんじゃないか。(中略) 次に教員の処分、取扱い方等についてのみ私は申し上げておらん。

…社会道義の上から、また公職者の常識の面から、事故の発生原因がいかであろうとも、(中略) 教育長ないしは教育委員会の上司はいかなる形でその責任をとるか。このことを明確にお示し願いたい」、責任を取る意思がなければならない、あればあると答えて欲しいと述べた(高知市議会事務局 1955: 105)。

「教育委員会で責任を持つかどうか」という点に関しては、責任を持つ、この種の事件は「不可抗力的」で「偶発的事故」であるため、「これは神ならぬ身の知る由もない。しかしながらそれではおさまらぬ、人為的にこれに対しては、出来る限りの努力はしなければならぬと思う」、しかし、生徒を引卒した場合「第3者の目に映るところによりましたら」、教師の監督に「少しどうかと思われるようなこともなきにしもあらず、(中略) 例外的なものもあるようでございます。といいますのは、先般の新聞紙上にも堂々と教員の朝帰りを書いてある。新聞機関も何かをおさえていると思う。これでは…、ここにおける全部の議員も同感であると思う。僕も同感である。…困る。(中略) それで教員の怠慢に対しましては、(中略) 教育委員会といたしましては、絶対にこれを撲滅するように相つとめます。そうすることがこの父兄の信頼感といましようか、私先ほど申しました、そういうものを培う最も教育の元を固めることでございます。これがなかつた場合には、…将来遠いところへ子供を託してから修学旅行に送り出すというようなことも躊躇せざるを得ないということになって来ます。(中略) 結局その責任というのは、今後そういうような事故の場合におきましても、教員といたしましては万全を期すように」とすると答えた。

このように、7月2日に行われた第65回高知市議会では、町田議員からN中学校の引率教師の現場での行動に対する批判や、高知市教育長、教育委員会の修学旅行計画の許可等に対する責任が問われ「議場を緊張させた」という(高知市議会史編纂委員会編 1970: 334)。これに対し教育委員長等は、教師の対応が万全でなかったことを認めながらも、緊急事態で冷静な判断等ができない中、教師が可能な限り救助に努めたこと、これに対し高知県教組が教師の慰労を求めたこと、教育委員

会は基準に則して慎重に検討した結果修学旅行を許可したこと、教師ばかりの責任ではないこと等を繰り返し述べた。しかしながら、町田議員の理解はなかなか得ることができなかった。特に町田議員が訴えたことは、教師が事故直後に自己の安全を最優先に図ったということであり、他の学校では教師に犠牲者が出たのに対し、高知県では出なかったという点にあった。

紫雲丸事件の責任は国鉄にあった(22国会衆議院運輸委員会 5月12日運輸大臣三木武夫発言)。しかし国会と高知市議会の議論から、遠方までの船旅を計画し、自らの生命を捨ててまで、生徒を救助しなかった教師の責任が強く求められた。とりわけ、一人も教師が死亡しなかったことについて高知市議会では、海に飛び込まなかった教師らも含めた全員に、表彰をするよう日教組が教育委員会に要望した点に対し強い反発があったことに鑑みると、一旦、修学旅行で事故が生じると、いくら教師が救助に尽力したとしても、教師が死亡しない限りその責任を果たしたとは認められない風潮が生じていたと考えられる。特にそれは、自らの待遇改善を求めて運動をしながらも、経済的に恵まれない子どもたちに配慮した旅行計画を立てず、旅行先では優遇される日教組の教師の振る舞いに対する批判であったと考えられる。

おわりに

現在のように、戦後の修学旅行が全国的に再開した背景には、「文部運輸両省の共同管理の財団法人」として日本修学旅行協会が1953年に設立されたこと(菊池 1953: 1)、文部省が「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」は、ほとんどないと考えて推奨していたこと(大島 1953: 4)、相模湖事件や紫雲丸事件等の修学旅行事故が頻発する度に生じる「自粛や批判の声」があっても、文部省は修学旅行の「教育的意義を重視すべき」と考え、これを勧めていた(菅沼 2017: 289) ことがある。

これらの事柄から、文部省も運輸省も修学旅行事故の責任を負う立場にあった。しかし、国鉄企業体の責任に関しては、もっぱら「不行届きな現

場に対する管理監督責任⁹⁾、国鉄の労働組合¹⁰⁾や乗組員個人の責任追及に矮小化される傾向となった(22国会衆議院運輸委員会5月12日日本社会党左派山口丈太郎発言、22国会衆議院法務委員会5月20日等)。国会での文部省に対する責任追及は、旅行の引率者である日教組に所属する教師を批判する声に打ち消された。文部省は自らの責任を口にしながらも、暗に通達を出しても従わない教育委員会や教師に責任があるとみていた。また、地方議会では被害者感情を背景に、自らを犠牲にしてまで生徒を救助しなかった教師と、このような教師らをも慰労しようとする日教組や、これを許可しようとした教育委員会に対し批判の眼が向けられていた。そこには、労働者として自己の権利を主張しながらも、命を捨ててまで子どもを守ろうとしなかった教師に対する不満があった。

このような世論が渦巻く中、日教組は紫雲丸事件について「中央執行委員を現地に派遣し、見舞いや弔慰金などの救援について当局と交渉するとともに、災害調査を行い、原因を究明し、世論に答える努力」を払った。その一方で、「修学旅行におけるこのような災害は、そのほとんどが、運輸当局が資材、施設の腐朽や破損をそのままにしていること、アメリカ軍の優先輸送を強制され、運航ダイヤその他輸送系統が混乱すること、それに、とくに国鉄従業員の労働過重が大きくひびいていることなどが原因で、事故を頻発」させていると結論付けた。そして、「政府や運輸当局は、それらの政治責任を隠し、もっぱら事実をねじまげて、現場労働者や引率教職員などに責任を転嫁して、災害事故を公表」したと表明した。その上で、「日教組は児童・生徒の保護のために献身する教職員の実情を世論に訴え、政府や運輸当局の責任を追求して国鉄・私鉄などの労働組合と協力して施設の更新と、労働過重の軽減を要求した」(日本教職員組合1958:315-316)。

つまり、事故の責任を教師等に求める世論に反して、日教組は組合の弁護に努め、労働改善を世論に訴えた。その結果、教師が誰一人死亡しなかったことで教師批判が巻き起こっていた高知市では、更なる教師批判が生じたことが考えられる。このように1955年の紫雲丸事件では、1954年の

相模湖事件と異なり、メディアの教師批判だけでなく議会でも日教組の労働運動と事件が結びつけられて批判されるようになっていた。その一方で、同じ頃に起きた米軍のトレーラーが立ち往生し、修学旅行列車と衝突して大規模な列車火災事故を起した事件では、米軍当局と政府の国鉄に対する賠償が、「非常に怠慢」であった(22国会衆議院内閣委員会5月19日日本社会党左派茜ケ久保重光発言)にも拘らず、メディアでも国会でも米軍を批判する声はほとんどみられなかった。

即ち1955年の修学旅行事故では、加害者が国鉄の労働者で被害者が日教組の教師であった場合、メディアも議会も事故を教師の責任とする傾向となっていたと考えられる。その一方で、文部省や国の責任を問う声はほとんどみられなくなった。その背景には、この頃に日教組等の労働運動に対する国民の批判の眼が、強くなっていたことが考えられる。これらの点に鑑みると、修学旅行事故に関しては、広田の指摘よりも遥かに早く、教師批判は出現していたといえよう。

注

- 1) 国土交通省海難審判所「汽船紫雲丸汽船第三宇高丸衝突事件」2021年8月15日入手、https://www.mlit.go.jp/jmat/monoshiri/judai/30s/30s_siun_3ukoui.htm。
- 2) 国会議事録は<https://kokkai.ndl.go.jp/#/>による。
- 3) 国土交通省海難審判所「汽船紫雲丸汽船第三宇高丸衝突事件」2021年8月15日入手、https://www.mlit.go.jp/jmat/monoshiri/judai/30s/30s_siun_3ukoui.htm。
- 4) 固有名詞は筆者がイニシャルに変更した。以下、同様。
- 5) 5月15日に岩手県を修学旅行中であった小学生と保護者49人の乗ったバスが、河原に転落し児童ら12人が死亡した事件が起きていた。しかしながら、教師批判はほとんどみられなかった。
- 6) 国土交通省「霧中海難—紫雲丸“謎の左転”から半世紀 繰り返される霧中での左転」

- 2021年9月5日入手、
https://www.mlit.go.jp/jtsb/kai/bunseki/bunsekikohosiryu/no7_mutyu/pdf/1_hanseiki.pdf。
- 7) 東予市庄内小学校昭和三十一年三月卒業生有志, 2004.5『いで立ちしまゝ : 紫雲丸事件五十年後の追悼』2021年8月25日入手、
<http://idetachi.a.la9.jp/>。
 - 8) 東予市庄内小学校昭和三十一年三月卒業生有志, 2004.5『いで立ちしまゝ : 紫雲丸事件五十年後の追悼』2021年8月25日入手、
<http://idetachi.a.la9.jp/>。
 - 9) 東予市庄内小学校昭和三十一年三月卒業生有志, 2004.5『いで立ちしまゝ : 紫雲丸事件五十年後の追悼』2021年8月25日入手、
<http://idetachi.a.la9.jp/>。
 - 10) 1955年5月13日に行われた22国会参議院本会議では、自由党の平井太郎がこの事故は国鉄総裁のみの責任ではなく「とにかく世間より批判を受けている、四十四万国鉄労働組合員の大反省を望む」と発言していた。このことから、保守系議員は事故の責任を現場の組合員に求めていた。また、事件を契機にして国鉄は経営の合理化を図ろうとしていた(22国会参議院運輸委員会5月19日日本国有鉄道副総裁天坊裕彦発言)。
https://www.mlit.go.jp/jmat/monoshiri/judai/30s/30s_siun_3ukoui.htm。
- 8) 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。
 - 9) 高橋潤子 2009「教育政策とマスコミ報道に関する研究」『九州教育学会研究紀要』37巻、pp.121-128。
 - 10) 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。
 - 11) 高橋潤子 2021「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」『九州情報大学研究論集』23巻 pp.17-31。
 - 12) 東予市庄内小学校昭和三十一年三月卒業生有志, 2004.5『いで立ちしまゝ : 紫雲丸事件五十年後の追悼』2021年8月25日入手、
<http://idetachi.a.la9.jp/>。
 - 13) 日本教職員組合 1958『日教組10年史』大日本印刷。
 - 14) 広田照幸 2001『教育言説の歴史社会学』名古屋大学出版会。

参考文献

- 1) 愛媛県議会 1955『第62回愛媛県議会定例会の議長一般報告(昭和30年7月4日)』。
- 2) 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。
- 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。
- 4) 菊池豊三郎 1953「発刊のことば」『修学旅行』1号、p.1。
- 5) 高知市議会事務局 1955『第65回高知市議会定例会会議録 第4日 昭和30年7月2日』。
- 6) 高知市議会史編纂委員会編 1970『高知市議会史 中巻(自昭和22年至昭和34年)』高知市議会。
- 7) 国土交通省海難審判所「汽船紫雲丸汽船第三宇高丸衝突事件」2021年8月15日入手、