

[研究ノート]

## 明治中期に形成された修学旅行と行軍の分離

曾山 毅

### 〈要 約〉

修学旅行は、定説では明治中期に東京師範学校によって創出されたとされる。初期の修学旅行は滞在を含む教育旅行であり、行軍と呼ばれる軍事スタイルの行進と博物観察などを組み合わせたものであった。その後、全国の師範学校と中学校がこのタイプの修学旅行を採用した。やがて、行軍は鉄道旅行に置き換えられ、軍事訓練は修学旅行から分離した。その結果、修学旅行は見学を主体とする観光形態となり、大正および昭和の期間にわたって日本の学校で継続的に実施されるようになる。このように修学旅行が広範に支持された主な要因は、修学旅行が幅広い人々に観光を体験する機会を提供したことであった。

キーワード：修学旅行，師範学校，行軍，鉄道輸送

### 1. はじめに

明治中期に師範学校に導入された「修学旅行」は当初、軍事教練の要素が色濃く、移動は軍装による行軍の形式をとり、そのなかで発火演習や模擬戦闘、野外演習が取り入れられていた。こうした修学旅行は、まもなく見学と博物観察を主とする旅行に変化し、次第に見学の比重を高めていく。修学旅行に対する観光史的な関心は、修学旅行と日本の近代観光（ツーリズム）形成の関連を明らかにすることであろう。

修学旅行は教育旅行であり、そこには校外教育活動としての意義と目的が設定されうることはいうまでもない。同時に修学旅行の普及は、国民に旅行あるいは観光を広範に経験させることによって、近代日本における観光活動を構成する主要な旅行形態の一つとなったとみることができる。修学旅行は個人旅行が広範に行われるようになるまで、多くの日本人にとって人生ではじめての旅行でありときには唯一の旅行であった。家庭や個人的交友関係を単位として参加する旅行が一般化するまで、国民に旅行経験を提供したものが修学旅行であった。

修学旅行は発展と変容を経験しながら今日に至っている。大まかなあらすじとしては、明治大正期を通じて見学主体の修学旅行が小学校、女子教育機関にまで普及する<sup>1)</sup>。日露戦争後には一部の中等、高等教育機関で外地修学旅行が導入される<sup>2)</sup>。戦間期および戦時体制下における参宮旅行の実施<sup>3)</sup>、第二次大戦後の修学旅行復活とその変容<sup>4)</sup>。そして、家族旅行の普及によって旅行経験を広範な国民各層に付与するという修学旅行のもつ意義は著しく低下することとなる。本稿では、修学旅行と日本の近代観光（ツーリズム）形成の関連を明らかにすることの端緒として、とりあえず軍事教練を兼ねた草創期の修学旅行が見学を主体とする修学旅行に変容する過程を整理する。あわせてその普及について

も言及したい。なお、その後の修学旅行の展開や発展については稿を改めることとする。

本稿の構成であるが、「2. 軍事教練のための修学旅行」では、明治中期の師範学校において軍事教練の強化が修学旅行を生み出したことを東京師範学校の長途遠足などの事例から明らかにし、同時にそれぞれの学校では学校長の裁量や生徒の意思によって、修学旅行から軍事教練が分離する萌芽がみられたことを示す。「3. 鉄道利用と修学旅行」では、行軍に変わる移動手段として鉄道が利用され、博覧会が流行することによって、東京や関西を対象とした見学主体の「観光型修学旅行」が形成されたことを検証する。「4. 修学旅行の普及」では、中等教育機関で普及した修学旅行が初等教育機関や女子教育機関に導入されることについて整理し、さらに、修学旅行に関する批判について検討する。そして、最後に修学旅行の観光史的な意義について整理し結論に代える。

## 2. 軍事教練のための修学旅行

### 2.1 修学旅行の起源

日本において独特な形態をとることになった修学旅行の原型はどのように形成されたのだろうか。欧米から近代教育制度が移植されてはじめて修学旅行という教育旅行が案出されたのであるが、日本にこうした校外活動がそれまでなかったかという点、江戸時代の寺子屋で実施された花見や明治初期の小学校で行われた初詣と船遊びなどの慰安・親睦・娯楽を主要な目的とした学校行事が存在し、校外における集団活動の原初的形態として、日本において修学旅行を形成する社会的文化的基盤を準備したといえる<sup>5)</sup>。こうした校外活動の明治期における比較的早い事例として、1875（明治8）年1月1日に栃木県永清館で行われた生徒40名が参加した初詣、1877（明治10）年8月に東京の攻玉社が行った上野公園での第一回内国博覧会見学などがあった。これらは教育法規上の規定に基づいた活動ではなく、寺子屋的な学校行事を原初形態としながら、主に小学校、女子教育機関、私塾的な学校で自然発生的な学校行事として実施されたものである<sup>6)</sup>。

初詣や船遊びなど慰安的な性格をもった校外行事は1884（明治17）年頃から、フランスから兵式体操を導入した事例にみられるように欧米の諸制度の影響を受けて新たな校外行事の形態へ変化した。その一つが、歩兵操練の一環として実施された行軍である。例えば、大阪師範学校では1884年5月から4か月にわたって大阪鎮台において歩兵操練を受けており、この間に実弾射の3回、行軍を2回実施している。行軍における装備は陸軍歩兵と同じであり、そこでは隊を両軍に分けて模擬戦闘が実施された。なお、行軍は授業日を避けて土曜から日曜にかけて実施されることが多かった<sup>7)</sup>。

修学旅行と対比するために遠足について付言しておく。明治期の遠足とはどのようなものであったのだろうか。その実態は遠足という校外活動を実施した教育機関において異なっていたが、学校から校外の特定の場所に隊列を組み徒歩によって移動したのち、そこで集団的な身体活動を行うという点では共通であった。集団活動の内容は旗奪いや球技、相撲といったものから、模擬戦闘にいたるまで様々であった。すなわち行軍を遠足と呼ぶこともあり、他方、埼玉県師範学校では1885（明治18）年に「擬行軍」という校外行事を実施しているが、目的地の飛鳥山では演習ではなくフットボールに興じている。さらに翌年には同校は寄居付近でうさぎ狩りを主体とする校外活動を実施している。こうしてみると、明治期の遠足とは徒歩で校外に出かけ何らかの身体活動を行う行事というように広く解釈することが適当であり、遠足、行軍、遠足運動、運動会が指し示す活動はしばしば同一の内容を含み、それぞれを明確に区別することは困難であった。また、福岡県豊津中学校では1885（明治18）年10月から翌86（明治19）年5月までの期間に10回の遠足会を行っているが、そこでは運動だけでなく、学術研究をも取り込んだ遠足が行われており、学術研究を取り入れたという点では東京師

範学校の長途遠足を先取りする活動であった<sup>8)</sup>。

## 2.2 兵式体操と東京師範学校

修学旅行は定説では東京師範学校ではじめて導入されたとされ、その直後から全国の師範学校、中学校などに普及した。東京師範学校の修学旅行は長途遠足という名称で実施され、のちに東京高等師範学校が編集した『創立六十年』には「行軍旅行」という表現になっている。長途遠足には行軍と呼ばれる軍事教練を大きな枠組みとしながら、学校見学、博物観察なども取り入れられていた。軍事教練としての行軍が東京師範学校という教員養成機関においてどのような経緯から修学旅行という形をとりながら受容されたかを簡単に確認しておきたい。

1872（明治5）年に新設された師範学校は翌1873（明治6）年に東京師範学校と改称した。東京師範学校では1886（明治19）年に長途遠足を実施するまでは校外活動を行った記録はない。1874（明治7）年11月に示された改正教則に学科就業時間外に行う活動として体操が設けられる。さらに1878（明治11）年10月に体操伝習所が開設され、東京師範学校ではその4か月後に実施された「教則改正」によって体操が正課として、芸術という上位科目のなかに図画、書法、読法、唱歌とともに位置づけられた。体操の授業は週あたり5時間、1期あたり90時間行うことが規定され、用具を使わない体操である徒手演習とともに、唾鈴、球竿、棍棒などの体操用具を用いた体操、行進などを主要内容としていた。また、東京師範学校と体操伝習所の人事的な関係に注目すると、1878（明治11）年に伊沢修二が文部省から体操取調掛に任命され、翌1879（明治12）年3月に伊沢は東京師範学校の校長に就任し、同時に体操伝習所の主幹を務めたことから、東京師範学校と体操伝習所の密接な関係がうかがわれる<sup>9)</sup>。

体操伝習所では歩兵操練を1880（明治13）年から実施するために、陸軍省に通議し教導団より教官として士官1名下士官3名を招聘し、毎週3回生徒に教授された<sup>10)</sup>。東京師範学校で軍事教練が教育活動として加わるのは、1885（明治18）年5月に文部省から「東京師範学校体操科中二仮二兵式体操ヲ加フ」という示達が出されてからであり、科目の名称は兵式体操となっている<sup>11)</sup>。1885（明治18）年8月には、文部省御用掛森有礼に東京師範学校監督が命じられ、同年12月には体操伝習所が東京師範学校に付属することになった。森有礼が東京師範学校監督になったことは、東京師範学校が師範学校の中核として位置づけられるとともに、森の国家主義的な教員思想が東京師範学校の教育活動に直接反映することを意味していた<sup>12)</sup>。当時について東京高等師範学校の『創立六十年』には「兵式体操を正課の一に加えた。同時にまた軍隊に倣って行軍旅行を為すべしとの議が起こったが、本校教育趣旨に鑑み、兵式による行軍に於いても学術研究を目的とする旅行の趣意を兼ねしむるを以て適当<sup>13)</sup>」とあり、「行軍旅行」すなわち兵式体操が本格的に正課として導入される過程において長途遠足が企図されていくことになる。

## 2.3 東京師範学校の長途遠足について

日本ではじめて実施された修学旅行は、1886（明治19）年2月に実施された東京師範学校の長途遠足であるということが定説になっている。前述のように行軍、遠足、兵式体操がその形態において完全に分別されるわけではなく、修学旅行をどのように定義するかによって異説も生じる余地はあるが、長途遠足に先行して全国各地で行われていた行軍と遠足に、豊津中学校が実施した学術研究を加味した遠足会が結合した形態であったと理解できる<sup>14)</sup>。

長途遠足を実施するにあたり、長途遠足実施時に校長であった高嶺秀夫は訓示を述べたが、そこでは、諸学科を実地に研究するために、兵式体操、物理学、動物学、植物学、地理、歴史、経済、図画



などの教員を同行させるとともに、途上の生徒がとるべき態度について細かく指示し、地方の人民に対しては温良、静粛、真実を心掛けて接し、教員を志すものとして従順、友愛、威儀をもって人々を愛敬せよといっている<sup>15)</sup>。

つぎに長途遠足についてその旅程などの概要を整理しておこう。長途遠足は1886（明治19）年2月15日から25日までの10泊11日の期間に、千葉県房総方面で実施された。参加人員は121名で、その内訳は中学・小学の両師範科生徒99名、兵式教員5名、学術教員5名、その他に生徒取締、会計掛、医師、喇叭手、小使、車夫となっている。車夫は2台の車に搭載した学術機器と弾薬を運ぶためである。生徒の服装は「各銃器及ヒ背囊ニ外套毛布ヲ附着シ」という軍装であり、生徒たちは3小隊に編制され、兵式の行軍形式で全行程約260キロメートルを踏破した。徒歩以外の移動としては江戸川での渡船利用のほか、佐原から銚子に至る途中で小見川から川船を利用して利根川を下っている。また、最終日には千葉滞在後に汽船福沢丸を利用し東京湾を渡って帰校している（表1参照）。11日間に行われた活動は博物観察、小学校見学、名所旧跡の見学、行軍の4つが主要なものである<sup>16)</sup>。

表1 東京師範学校長途遠足日程

宿泊地等	移動距離（1里≒3.93km）
2月15日東京発一八幡町一船橋泊	7里余
2月16日船橋発一習志野原（演習）一薬園台泊	1里余
2月17日薬園台発一習志野原（演習）一大和田泊	1里
2月18日大和田発一佐倉一成田泊	7里
2月19日成田発一松子、伊能一佐原泊	8里
2月20日佐原発一銚子泊（小見川より船）	11里
2月21日銚子滞在	
2月22日銚子発一中谷泉川一八日市場泊	6里
2月23日八日市場発一田越、早船一東金泊	6里余
2月24日東金発一川井一千葉泊	6里余
2月25日千葉滞在（半日）一帰京（寒川沖より汽船）	

「東京師範学校長途遠足」『大日本教育会雑誌』第30号（46～63頁）より作成

博物観察は気象観測、トロール船による魚介類採取、地形の写生などを行った。小学校の見学では生徒が7校、教員が20校を見学した。また、名所・旧跡の見学では、成田山新勝寺、香取神社、平山貝塚、印旛沼、手賀沼、銚子海岸などを見ている。これらのなかで成田山新勝寺は東京から多くの参拝客を誘致できるが、それ以外は遠隔から観光客を誘致できるような場所ではなく、ルート上にあるローカルな史跡、景勝地であった。行軍は順調に実施され、16日と17日にわたり習志野練兵場では二日間にわたって野外演習が行われた。その後も移動中に適当な地形があると「狭隘攻守法」（18日）や「防御陣地法」（19日）についての説明が行われている。25日には千葉市師範学校で兵式体操を実演した<sup>17)</sup>。東京師範学校が実施した長途遠足は行軍に重きを置きながら、博物観察をそこに組み合わせた独自の形態を生み出し、明治中期における修学旅行創成期の原型となった。長途遠足を原型とする教育旅行は修学旅行という名称で、各地の師範学校および中等教育機関に普及していった。

なお、「修学旅行」という用語についてであるが、活字媒体における初見は1886（明治19）年12月に発行された「修学旅行記」（『東京茗溪会雑誌』第47号）においてである。実際に行われた教育旅行に対して使用されたのは、長途遠足が実施された翌1887（明治20）年8月に高等師範学校（旧東

京師範学校)が実施した約1か月の教育旅行に対してであった<sup>18)</sup>。なお、このときの修学旅行では軍事教練の要素は後退し、上野－横川間や国府津からの帰京にあたっては鉄道が利用されている。そして、公文書における初見は、1888(明治21)年の「尋常師範学校設備準則」であった。そこには「修学旅行ハ定期ノ仕業中ニ於テ1ヶ年60日以内トシ可成生徒常食以外ノ費用ヲ要セサルノ方法ニ依リテ之ヲ施行スヘシ」<sup>19)</sup>とある。

## 2.4 修学旅行と行軍の分離

全国の師範学校などで実施された修学旅行について、軍事教練の要素を教育関係の雑誌記事に確認しておこう。1887(明治20)年4月に長野県師範学校で実施された修学旅行について『大日本教育会誌』には「學術研究を兼ねて兵事体操実地演習」を行ったという記述がある<sup>20)</sup>。1887(明治20)年5月に実施された福島県尋常師範学校の修学旅行については「兵装して銃器を執らしめ……小学校参観……動植物標品……鉱泉検温」<sup>21)</sup>と同雑誌にはあり、長途遠足と同様の趣旨で修学旅行が各地の師範学校で行われていたことがわかる。また、1887(明治20)年11月に埼玉県尋常師範学校で実施された修学旅行に関する雑誌記事には「敵軍」、「斥候」、「偵察」という軍事用語が散見され<sup>22)</sup>、この修学旅行において軍事教練が行われたことを物語っている。

なお、一方で修学旅行における軍事教練の要素について、それを検討した事例や分離した事例もあった。例えば、山口高等学校では1888(明治21)年4月に修学旅行を行うに際して「生徒に銃を携えしむべきや否やにつき付議するところあり、生徒多数の志望を参酌し遂に銃を携えしむるに決し」<sup>23)</sup>という雑誌記事から、軍事教練について検討がなされ最終的に銃携帯の行軍形式が学校によって決断されたことがわかる。さらに、行軍形式の修学旅行を案出した高等師範学校にいたっては、「高等師範では行軍の際、夏冬季休業中、春季試験後に限定、兵式用具を携帯せず、一泊か日帰り」<sup>24)</sup>という例規が1888(明治21)年頃に設けられた。各地の師範学校で長途遠足に倣った行軍を主要な移動手段とする修学旅行が実施されていくなかで、高等師範学校では修学旅行と軍事教練を切り離している。やがて多くの学校では、生徒の移動に際して鉄道を利用することとなり、見学と博物観察を中心とした修学旅行に移行したのであった。

栃木県尋常師範学校では1892(明治25)年に修学旅行と行軍を別個に実施している。この修学旅行では4月19日から27日までの9日間、千葉・茨城方面で徒歩を主体とし小学校と生業などを主に参観した。これは東京師範学校の長途遠足から行軍を取り除いた形態であった。宇都宮から古河までの往路と水戸から宇都宮までの帰路は鉄道を利用している。一方、同校は同年の11月10日から3日間、栃木県真岡地方を目的地とする行軍を実施している。この行軍では発火演習を2日目に行っているが、小学校参観、工場見学、寺院見学なども旅程に入っており、移動は軍装ではあるが、内容としては行軍形式の修学旅行といってもよいものであった<sup>25)</sup>。このように当時の学校現場では様々な形態の修学旅行がそれぞれの学校の裁量で行われたことがわかるが、修学旅行から軍事教練が次第に分離する傾向がみられた点は確かであろう。

軍事教練が修学旅行から分離することは軍事教練が学校教育からなくなることを意味するのではなく、軍事教練が独立することでその教育上の地位は確固たるものになっていった。1901(明治34)年の文部省令によって兵式体操が正課として取り入れられると、修学旅行から完全に兵式体操は分離した。さらに1924(大正13)年には陸軍現役将校学校配属令によって、学校教育において軍事教練が確立し、軍事教練と修学旅行はそれぞれ完全に独立したものとなった<sup>26)</sup>。こうした軍事教練が学校教育において制度的に確立したことによって、修学旅行から軍事教練が分離することはさらに強化され、見学を主体とする観光型修学旅行の定型化が決定的になったといえる。

### 3. 鉄道利用と修学旅行

当初、軍事教練が修学旅行から分離することを最終的に決定するのは学校長であったが、こうした学校教育の内部的要因のほかに、軍事教練の分離を助長したふたつの外部要因があった。それは移動手段としての鉄道の発達と首都東京などにおける博覧会の開催であった。

#### 3.1 明治中期における鉄道

鉄道は1872（明治5）年に新橋―横浜間に日本初の鉄道が建設されたのち、西南戦争後の財政難によって官設鉄道は東海道線の建設に集中し、他の路線は民間資本による建設が先行した。1889（明治22）年に新橋―神戸間の東海道線が全通すると、日本全国の開業路線は官私鉄合計で1052マイル（1692.7キロメートル）に達した。この時点で日本の鉄道網をみると、北は仙台、塩釜まで日本鉄道が開通し、西は山陽鉄道線が兵庫から姫路まで伸びていた。日本鉄道が上野―高崎間に開通し、軽井沢からの官設鉄道が直江津まで伸びていた。その他に関東では水戸、両毛、甲武、近畿では大阪、阪堺、その他に北海道の幌内、四国の讃岐、伊予の各鉄道が開通していた。九州では鉄道の開業は遅れたが、1891（明治24）年をむかえると、九州鉄道の門司―熊本間、筑豊興行鉄道の若松―直方間が開業し、同年には日本鉄道上野―青森間が全通した<sup>27)</sup>。

1890年代に入っても日本全土を鉄道網で覆うという状態にはほど遠く、修学旅行が全行程を鉄道によって移動できるようになるのは、しばらくの時間を要する。しかし、徒歩による数日の行程をいとわなければ東海道線、山陽鉄道、日本鉄道などの駅に達し、そこから帝都東京をめざすこと可能になった。そうした事例を紹介する。

#### 3.2 鳥取尋常師範学校の事例

鳥取県尋常師範学校は1890（明治23）年8月1日から8月19日までの19日間にわたって東京、京都、大阪方面を旅行している。参加したのは校長、教諭2名、舎監1名、用務員1名、4年生21名の計26名であった。8月1日5時半に学校を出発した旅行団は1日目には徒歩で智頭宿に至りそこで宿泊、2日目は同様に徒歩で移動し平福に宿泊、3日目も徒歩で移動し山陽鉄道の有年駅に到着後、18時の汽車に乗り姫路で下車し旅館に宿泊している。4日には姫路から神戸まで汽車で移動し、神戸市内を見学後、正午に横浜行きの汽船山城丸に乗船している。5日18時30分に横浜港に停泊し、19時25分に横浜を汽車で発ち新橋に20時40分に到着すると、徒歩で銀座、日本橋、神田を経て、本郷の巴水館に23時20分に到着した。翌日の6日から13日まで東京各所を見学している。この年は東京・上野で第三回内国博覧会が開催されていたが、開催期間は4月1日から7月31日までであり、生徒たちが東京に到着したのは内国博覧会が閉会した直後であった<sup>28)</sup>。

見学地のなかで多いのは学校である。東京帝国大学、高等師範学校、東京音楽学校、東京美術学校、工科大学、理科大学、東京盲聾学校を訪問した。その他に軍関係の学校として、海軍大学校、陸軍士官学校、陸軍幼年学校を訪問し、さらに軍関係の施設として陸軍砲兵工廠を訪れている。その他の場所としては、文部省、鳥取県知事邸宅（湯島に所在）、旧藩主池田侯邸宅（向島に所在）、官庁街、上野公園、動物園、帝国博物館、小石川植物園、ラシヤ製造工場（千住）、湊浴館（神田に所在する工業製品陳列施設）、社寺では湯島聖堂と増上寺、そして二重橋（皇居）を訪れている。

8月13日には京都に向かって新橋から16時45分発の汽車に乗車し、翌14日の10時10分に京都駅に到着したのち、南禅寺、黒谷寺を拝観している。15日は清水寺、方広寺、三十三間堂を参観したのち、16時5分には大阪に向けて京都駅を発った。16日は大阪で鎮台練兵場、四天王寺、生国魂神社、大阪城、



第八旅団、天王寺、仁徳天皇陵を見学したあと、大阪駅を14時25分に発ち、神戸に15時5分に到着した。休息後17時の汽車に乗り、19時53分に有年に到着した。有年、平福村、智頭に宿泊し、19日の12時30分に学校に帰着している<sup>29)</sup>。

師範学校であることから東京を代表する高等教育機関を視察し、軍関係の学校を3校も訪れているが、日程のなかには軍事教練は組み込まれていない。他方、大阪では16日には練兵場と第八旅団を訪れているが、当日は午前中に自由時間があり、午後に見学地を多く詰め込んでいるので、これらの軍関係の場所で軍事教練などを行う時間の余裕はなかったであろう。時代の基調が富国強兵にある明治期においては修学旅行において軍関係の学校や施設を訪問することは常識的な選択であったと考えられる。なお当時東京や大阪では当地出身の学生が親族と面会するために自由時間を設けることがあった。

鳥取尋常師範学校の修学旅行は東京師範学校の長途遠足の実施から約4年半を経て行われた修学旅行であるが、その後の日本の修学旅行の定型である観光型修学旅行が明確に確認できる事例といえることができる。第一に東京と京都・大阪における活動はほぼすべて見学であり、見学場所に軍関係学校と軍事施設はあるものの軍事教練の要素はなく、博物観察もない。第二に移動手段であるが、この修学旅行では往路では有年と神戸間で山陽鉄道、横浜―新橋間で官設鉄道、神戸―横浜間で汽船に乗り、復路では新橋―有年間で官設鉄道および山陽鉄道に乗り、近代的な交通手段を活用することによって長距離を短時間で移動している。これにより東京、関西を広域的に周遊する旅行形態が作り上げられた。

### 3.3 長野県尋常師範学校の事例

鳥取尋常師範学校が実施した修学旅行が特殊な事例ではないことは、ほぼ同時期に行われた長野県尋常師範学校の事例をみても明らかである。長野県尋常師範学校は1890（明治23）年7月22日から8月10日までの20日間、東京を主な見学地とする修学旅行を実施した。旅行人員は教職員11名、生徒は1年から4年までの各学年から参加者が84名、その他に喇叭手2名、雇いの者が2名の総計99名であった。じつは生徒総数は121名であったが、流行性感冒のために参加できない生徒があった。長野駅から軽井沢までは鉄道だが、碓氷峠は徒歩で越え、横川から再び列車に乗って東京に向かった<sup>30)</sup>。軽井沢―横川間は1888（明治21）年に碓氷馬車鉄道が開通していたが、記録によればこのとき馬車鉄道は利用していない。この修学旅行は第三回内国博覧会の会期と旅程が合ったために、博覧会の見学を行っているが、学校側としては「参観時間に限りがあり遺憾」とのちに報告書で述べている<sup>31)</sup>。東京におけるその他の参観場所は宮城、帝国大学、第一高等中学（のちの第一高等学校）などの学校、小石川植物園、国会議事堂、砲兵工廠、浅草などであり、宮城では千葉県尋常師範、愛媛県尋常師範と合同で見学しており、内国博覧会の開催期間に修学旅行を実施した師範学校が少なくなかったことを伺わせる。東京での見学を終えると44名は帰途につき、残った生徒は旅行を継続している。その後、横須賀で軍艦「龍驤」の参観、鎌倉で2泊、箱根湯本に滞在したあと、富士登山を行ったのち甲府、韮崎、蔦木、上諏訪、松本などに宿泊しながら6日間をかけて長野にもどっている。軍関係の参観場所は砲兵工廠と横須賀軍港における軍艦龍驤である。軍事教練を行ったという記録はないが、富士登山を行うなど心身を鍛錬する目的も色濃く表れている。なお、東京滞在中は先にみた鳥取県尋常師範学校と共通した参観地が少なくなく、ここにも東京を対象とした観光を主体とした修学旅行の定型が1890年頃に形成されたことが確認できる<sup>32)</sup>。

### 3.4 博覧会と修学旅行

修学旅行における移動手段が徒歩から鉄道に変わったのは、逆説的な言い方になるが、それによって潜在的に魅力のあった修学旅行先である東京や京阪神が容易に来訪可能になるからであるが、さらに東京や京都、大阪の誘致力を高め、鉄道を利用した観光型修学旅行に切り替わるきっかけを作ったのが内国博覧会の開催である。

明治初期の博覧会は1871（明治4）年10月に京都西本願寺で1か月間開催された京都博覧会や、1872（明治5）年3月東京・湯島で文部省が主催した博覧会にみられるように書画・骨董などの古物の展示が中心であった。これに対して、内務省は1874（明治7）年に産業奨励を目的とした勸業博覧会を構想した。これが内国博覧会で4年おきに開催されることになった。第一回内国博覧会は上野において1877（明治10）年8月21日から102日間開催された。第二回内国博覧会は1881（明治14）年3月1日から6月30日まで上野で開催され、その規模は第一回と比較して明らかに拡大したが、4年おきでは出品者や関係職員が開催準備に追われることと、出展物に目新しさがないという理由から、第三回内国博覧会は1889（明治22）年に延期となり上野において3月26日から開催された。修学旅行生が各地から訪れたのはこの第三回内国博覧会であるが、この年は5月に流行性感冒の流行、7月に初の衆議院選挙があり、前回の内国博覧会に比べて出品者数と出品数は大きく増加したにも関わらず客足は伸び悩んだ。それでも、入場者数は100万人を突破した。その後、内国博覧会は第四回が京都岡崎、第五回が大阪で開かれている。1903（明治36）年に大阪天王寺において開かれた第五回内国博覧会の入場者数は530万人を突破した<sup>33)</sup>。

明治日本が達成した近代化の成果を展覧する博覧会が、修学旅行を引きつけたことは疑う余地はないであろう。とくに、明治22（1889）年に開催された第三回内国博覧会は観光型修学旅行への転換期にあっており、観光型修学旅行の形成に影響したものと思われる。

## 4. 修学旅行の普及

### 4.1 初等教育機関における修学旅行

小学校の修学旅行は兵庫県のように当初は禁止されていた地域も少なくなかったが、1890年代の後半には小学校および高等小学校でも実施されるようになった<sup>34)</sup>。1900（明治33）年10月に埼玉県比企郡松山高等小学校は2泊3日の旅程で修学旅行を実施した。参加者は男子生徒62名、女子生徒22名、教職員5名であった。鉄道を利用して東京まで移動し、3日間に効率よく東京の参観地を巡っている。社寺、公園、宮城、学校、部隊駐屯地などを見学している点では師範学校の事例と比較して大きな違いはなく、帝都東京を目的地とする修学旅行が高等小学校においても導入されていたことがわかる<sup>35)</sup>。増上寺では記念撮影を行っており、東京の至る所で地方小学生徒の修学旅行と遭遇したよ

表2 松山高等小学校修学旅行旅程

10月21日	学校発鴻巣駅まで徒歩（男子）馬車（女子）、鴻巣一品川（汽車） 泉岳寺、丸山公園（昼食）、増上寺（写真撮影）、国会、二重橋、 楠木正成銅像、靖国神社
10月22日	工業学校付属徒弟学校、東洋硝子（昼食）、浅草公園、花屋敷 水族館、パノラマ
10月23日	第一・第二連隊参観（昼食）、上野公園、動物園、西郷隆盛銅像 上野一鴻巣（汽車）

山本信良・今野敏彦『近代教育の天皇制イデオロギー』（218頁）より作成



うである。軍事教練の要素が分離し、やがて徒歩移動が少なくなるなかで博物観察が減少していき、名所・旧跡と都市部の近代化の成果を参観することを主要目的とする観光型修学旅行が師範学校、中等教育機関から小学校にいたるまで一定程度の導入を果たしたといえる。

## 4.2 女子教育における修学旅行

女子教育機関における修学旅行の比較的早期の導入として1889（明治22）年に実施した山梨女子師範学校の事例がある。この修学旅行に参加した生徒は15名で、京都や三重を見学したあと東京にもどり文部省を訪問している<sup>36)</sup>。また1890（明治23）年には栃木県中学校女子部などが修学旅行を実施している。明治中期に女子教育機関で修学旅行が行われた事例はけっして多くはない。良妻賢母教育を目的に掲げた多くの女子教育機関では、女子が修学旅行を行うことによる教育効果を認めていなかったといえる。また、女子が団体で宿泊をとまう旅行を行うことに対して社会通念的な抵抗感も存在したであろう。1882（明治15）年に設立された日本初の官立高等女学校である東京女子高等師範学校附属高等女学校は女子中等教育のモデル校であったと思われるが、はじめて修学旅行を実施したのは1924（大正13）年に3泊4日で伊勢神宮参拝を主とする修学旅行を実施したときであった。また、ミッション系の高等女学校の場合も同様で1910（明治43）年に開学した聖心女子学院では1931（昭和6）年にはじめて那須塩原方面に修学旅行を行っており、1870（明治3）年開学の女子学院でも修学旅行の開始は1931年であった。修学旅行に早くから取り組む女子教育機関がある一方で、修学旅行の導入に消極的な女子教育機関も少なくなかった<sup>37)</sup>。

つぎに奈良女子高等師範学校の修学旅行の事例を示す。高等師範学校は中学校や高等女学校などの中等教育機関において教育にあたる教員を養成するための学校で、主に尋常師範学校を卒業したものが進学した。1890（明治23）年に女子高等師範学校が高等師範学校から独立した。1900年代になって高等女学校が増えてくると新たな女子教員養成が必要となり、1908（明治41）年に西日本に設立されたのが奈良女子高等師範学校であった。なお、1902（明治35）年に広島高等師範学校が設立されており、男子女子ともに高等師範学校が東日本と西日本にそれぞれ2校置かれることとなった。

さて、奈良女子高等師範学校では、1909（明治42）年6月にはじめて修学旅行を行い予科生68人が1泊の旅行を行っている。1910（明治43）年からは学部別の修学旅行が実施され、数物化学部第二学年生徒は同年11月に京都方面へ1泊の修学旅行に出かけている。主な参観場所は、京都高等工芸学校、陶磁器試験場、清水寺、北野天満宮などであった。1911（明治44）年に地歴部第二学年生徒が5泊の修学旅行を行っているが、主な参観地は大阪（天王寺、中之島公園）、高松（琴平）、岡山（後樂園）、広島（海軍呉鎮守府、厳島神社、広島高等師範学校）、神戸（湊川神社）などである。奈良女子高等師範学校の修学旅行は、上記の事例をみるかぎり、名所旧跡の見学と学校参観を主要な活動とする観光型修学旅行であり、確かに学部と見学地との相関関係がないことはないが、女学校教育を将来担う人材に社会見聞を広めてもらい、生徒間や教員との親睦を深めることに主眼があるように思われる。地歴部の修学旅行には海軍基地の見学があるが、軍の施設を見学地に含めることも先にみた尋常師範学校などの事例と共通しており、修学旅行の見学地に女子教育ならではの顕著な特徴はみられない<sup>38)</sup>。

明治期の中等以上の女子教育機関で実施された修学旅行は男子教育の場合と比較すると、博物観察・採取などについては実施例が散見されるが、軍事は男性に専有されているという考え方から軍事教練について実施例はみあたらず、名所旧跡、東京など大都市における近代化の成果、学校などの見学を主体とする傾向をその導入時期から有していたといえる。さらに女子の身体的特性から男子に比べ、より鉄道などの交通機関に移動手段を頼ることが多く、観光型修学旅行の傾向がさらにつよまる

ことになった。これは当時の社会が期待した女子像を反映していたともいえる。女子には母親となるための健康な身体は求められたが、軍事教練と過剰な心身鍛錬は不要であり、社会的には弱者で父親と夫の保護を必要とした。彼女たちには修学旅行さえ、ときには不要であった。女子教員を養成する学校は比較的修学旅行を積極的に導入したが、当時の中流以上の家庭ではこれは必ずしも好ましく思われてはいなかった。戦前期においては高学歴である女子教員にたいする敬意が存在する一方で、中流以上の家庭では女子の幸福は高等女学校卒業直後、あるいは在学中に良縁に恵まれることにあったので、女子師範学校に進学することは必ずしも好ましいことであるとは考えられていなかったからである<sup>39)</sup>。

#### 4.3 修学旅行に対する批判

それでは、こうした修学旅行にたいして批判的な意見は存在しなかったのだろうか。比較的早期の修学旅行を批判した論調として、1889（明治22）年発行の『教育時論』には「修学旅行ノ非ヲ論ズ」という寄稿があり、つぎのような諸点が指摘されていた。第一に修学旅行は教員と生徒の間の情義を発達させる以外には効果は甚だ少ない。第二に旅行先で生徒が問題行動を起こすことがある。第三に修学旅行に要する予算で教員を雇うことがより教育的である。第四に近頃女生徒の修学旅行が流行しておりこれを阻止しなければ教育の体面を損ない有名無実の世論を引き起こす<sup>40)</sup>。

さらに、修学旅行が全国で普及をみる1900年代に入るとその問題点を指摘する見解が教育関係雑誌に散見される。例えば、修学旅行費の保護者に対する負担、平常の授業を修学旅行の日程が圧迫することなどが問題点として挙げられ<sup>41)</sup>、以下のような修学旅行中の問題行動を指摘する記事もあった。「修学旅行の学生に有益なるは、固より言を俟たず（中略）地方新聞の報じる所によれば、高等学校中学校生徒等の修学旅行あるや、到る処乱暴狼藉を極め、甚だしきは夜間ひそかに娼楼に登り、歌妓を招くものあ」るので、取り締まりが重要である<sup>42)</sup>。しかし、多くの批判では修学旅行を全面的に否定しているわけではなく、その意義を認めたうえで、弊害の是正を求めるような論調が多い。

### 5. おわりに

修学旅行の原型は寺子屋的な慰安と親睦を目的とした校外活動であった。近代的な学校制度と軍事教練が導入されることによって修学旅行が創出され、鉄道の発達が契機となって軍事教練が分離して、見学を主体とする観光型修学旅行が形成された。観光型修学旅行は、鉄道によって東京あるいは京阪神に移動したのちに一定期間滞在し、有名社寺、上級学校、軍関係施設、商業施設、動植物園、博物館、博覧会などを見学するが、観光型修学旅行というコンセプトはこれが形成された1890年頃から第二次世界大戦をはさんで約一世紀の期間、戦時体制の時期を除いて大きな変化がみられない。軍事教練が外部化されることで生まれた観光型修学旅行であるが、軍事の要素は軍港、軍駐屯地、軍関係学校、皇軍関係史跡、戦跡といった見学地として内部化されていった。満韓修学旅行においてもそれは同様であった。戦時体制下の敬神崇祖を目的とした参宮旅行という名の修学旅行においても、しばしば敬神崇祖は観光型修学旅行を実施するための建前として機能することもあった。

また、行軍をとまなう修学旅行は女子教育機関では実施されなかったが、これはそもそも軍事から女子が疎外されていたからであった。修学旅行の形態が観光型に移行すると、女子教育機関の一部では観光型修学旅行を導入した。一方で保守的な戦前の日本社会では女子が旅行をすることにたいして否定的な見解もあった。戦前期に鮮満修学旅行が女子師範学校などの教育機関で実施されることはあったが、日本の影響下にある朝鮮と満洲について学び、日清戦争と日露戦争の戦跡を見学すること

は、あくまで将来の女子教員の素養として求められたのであった。これらの学びは良妻賢母に必要なものではなかったのである。

教育旅行として修学旅行がどうしても存続しなければならない理由は記録類では確認できないが、観光型修学旅行は暗黙ではあるが強力に生徒と父母、そして教員によって支持され、同時代の社会もこうした支持を静かに容認し続けた。この支持を可能にしたのは、第一に、修学旅行が戦前期においては観光の有力な一形態として社会に受容されたことである。今日のように旅行会社の販売網が全国に行き渡り、包括旅行（パッケージツアー）という商品が一般化していない戦前期には、観光目的の周遊旅行を提供してくれる修学旅行に大きな社会的支持があったと考えられる。第二に、旅行という校外活動で醸成される慰安と親睦に対する教員と生徒・児童による根強い希求があったということであろう。これが戦後において、修学旅行を復活させようという各学校の試みにもつながるのである。

## 付記

本稿はJSPS科研費17H02253による成果の一部である。

## 注

- 1) 修学旅行の形成と展開に関しては、山本信義・今野敏彦『近代教育の天皇制イデオロギー』新泉社、1973年；白幡洋三郎『旅行のススメ』中央公論社、1996年を参照。山本と今野は明治期における学校行事の形成を「天皇制イデオロギー」との関連で考察するなかで修学旅行の原型および定着課程について検討し、明治期においては慰安に流れた修学旅行が、生徒たちに対して学校への家族的な帰属意識を高める働きをもち、それが大正・昭和期を経て国家主義的な意識の涵養を目的とした修学旅行につながっていったと述べている。東京師範学校で導入された修学旅行（長途遠足）・行軍については、井上美香子・新谷恭明「師範学校における修学旅行の成立・普及課程について」『教育学研究』第5号、2007年、1～20頁を参照。世紀転換期に帝都東京・古都（奈良・京都）・神都（伊勢）などが修学旅行の目的地として成立することの意味を検討した論考に、高木博志「修学旅行と奈良・京都・伊勢——一九一〇年代の奈良女子高等師範学校を中心に——」（同編『近代日本の歴史都市——古都と城下町』思文閣出版、2013年、29～62頁）がある。高木は、身体訓練を目的とした草創期の修学旅行が史蹟名勝など歴史・地理の実地研修に移行し、それが奈良・京都・伊勢などの皇室ゆかりの場所を訪れる形態を形づくったことを提示している。
- 2) 外地修学旅行の実施が始動する事情については有山輝雄、『海外観光旅行の誕生』吉川弘文館、2002年に詳しい。また、東京女子高等師範学校と奈良女子高等師範学校の満洲・朝鮮方面への「大陸旅行」については、長志珠絵「『満洲』 ツーリズムと学校・帝国空間・戦場——女子高等師範学校の「大陸旅行」記録を中心に」（駒込武・橋本伸也『帝国と学校』昭和堂、2007年、337-377頁）がある。
- 3) 戦時体制下では修学旅行は伊勢神宮や橿原神宮などを対象とした参宮旅行という形態に収斂していく。この点に関しては山本信義・今野敏彦前掲書『近代教育の天皇制イデオロギー』に言及があるが、山本・今野は参宮修学旅行を国体観念の養成と結びつけている。伊勢神宮を対象とした修学旅行に関する論考には、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；橋本萌「関東地方における伊勢参宮旅行の拡大」『人間文化創成科学論叢』第17巻、2014年、87～95頁などがある。平山昇は、戦間期の参宮修学旅行の拡大過程は国家神道のナショナリズムのみでは説明できず、教育界、鉄道、地域社会などの推進力が折り重なったことを指摘している（平山昇「大正・昭和戦前期の伊勢神宮参拝の動向」高木博志編『近代天皇制と社会』思文閣出版、2018年、433～464頁）。
- 4) 菅沼明正はナショナリズム研究の枠組みのなかで、戦後における修学旅行の再開と拡大過程を検証し、教育界と交通・旅行業界の相互作用によって奈良・京都が「日本文化の中心地」として認識されていくことを論じている（菅沼明正「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」『KEIO SFC JOURNAL』Vol.17 No.1、2017年、276～297頁）。
- 5) 山本信義・今野敏彦前掲書『近代教育の天皇制イデオロギー』183～184頁。



- 6) 鈴木健一『修学旅行の理論と実際』ぎょうせい, 1983年, 87頁。
- 7) 山本信義・今野敏彦前掲書『近代教育の天皇制イデオロギー』184～186頁。
- 8) 山本信義・今野敏彦前掲書『近代教育の天皇制イデオロギー』186～190頁。
- 9) 浜野兼一「東京師範学校における『長途遠足』の成立過程に関する研究—身体的鍛錬の側面に関する一考察—」『早稲田大学大学院教育学研究科紀要』別冊11:2, 2004年, 84～87頁。
- 10) 文部省『文部省第九年報』, 1881年, 790頁。文部行政のなかでとくに森が重視したのは師範教育であった。森が考える教育の目的は、国家の富強を支える気質と能力を有した国民を養成することであった。師範学校はそうした国民を創出するための指導者を育成する場所であり、師範学校生徒に対する教育活動は厳しく管理運営される必要があると森は認識しており、そのために兵式体操をはじめとした教育手段が導入されることになった(犬塚孝明『森有礼』吉川弘文館, 1985年, 249～252頁)。
- 11) 文部省『文部省第十三年報』, 1885年, 5頁。
- 12) 浜野兼一前掲論文「東京師範学校における『長途遠足』の成立過程に関する研究—身体的鍛錬の側面に関する一考察—」88頁。
- 13) 東京文理科大学／東京高等師範学校『創立六十年』, 1931年, 32頁。
- 14) 山本信義・今野敏彦前掲書『近代教育の天皇制イデオロギー』191頁。
- 15) 大日本教育会『大日本教育会雑誌』30, 1886年, 46～63頁。
- 16) 大日本教育会同上誌。同誌48頁記載の日程一覧では帰京日は2月26日となっているが、同47頁, 51頁には25日に帰京したとの記述があり、同59～60頁には25日を最終日とする同日のスケジュールが記載されている。本稿では25日を帰京日とした。
- 17) 大日本教育会同上誌, 52～59頁。
- 18) 新谷恭明「日本最初の修学旅行の記録について」『九州大学大学院教育学研究紀要』4, 2001年, 37～61頁。
- 19) 鈴木健一前掲書『修学旅行の理論と実際』83頁。
- 20) 大日本教育会「長野師範学校生徒修学旅行」『大日本教育会雑誌』54, 1887年, 166頁。
- 21) 大日本教育会「福島県尋常師範学校生徒修学旅行記事」『大日本教育会雑誌』59, 1887年, 396頁。
- 22) 教育時論「埼玉県尋常師範学校生徒修学旅行記事」『教育時論』93, 1887年, 29～30頁。
- 23) 大日本教育会「広島紀行」『大日本教育会雑誌』79, 1888年, 633～642頁。
- 24) 教育時論「高等師範学校行軍の例規」『教育時論』99, 1888年, 21頁。
- 25) 小林清次郎『栃木県尋常師範学校生徒修学旅行記』堀越嘉十郎, 栃木県河内郡宇都宮町, 1892年。
- 26) 鈴木健一前掲書『修学旅行の理論と実際』132頁。
- 27) 老川慶喜『日本鉄道 幕末・明治篇』中央公論, 2014年, 110頁, 225頁。
- 28) 吉田八得『鳥取県尋常師範学校生徒修学旅行略記』鳥取市, 鳥取第壱活版所, 1890年11月。
- 29) 吉田八得同上書。
- 30) 浅井洌『長野県尋常師範学校生徒第四修学旅行概況』, 1890年12月。
- 31) 浅井洌同上書, 2頁。
- 32) 浅井洌同上書, 2～44頁。
- 33) 國雄行『博覧会と明治の日本』吉川弘文館, 2010年, 48～179頁。
- 34) 山本信義・今野敏彦前掲書『近代教育の天皇制イデオロギー』214～217頁。
- 35) 山本信義・今野敏彦同上書, 218頁。
- 36) 山本信義・今野敏彦同上書, 197頁。
- 37) 鈴木健一前掲書『修学旅行の理論と実際』119～120頁。
- 38) 浜野兼一「奈良女子高等師範学校の修学旅行に関する史的考察」『アジア文化研究』11:11, 2004年, 27～35頁。
- 39) 井上章一『京女の嘘』PHP研究所, 2017年, 182～186頁。
- 40) 教育時論「修学旅行ノ非ヲ論ズ」『教育時論』158, 1889年, 11～12頁。
- 41) 教育時論「修学旅行の弊」『教育時論』631, 1902年, 45頁。
- 42) 教育時論「修学旅行の取締」『教育時論』667, 1903年, 45頁。

(そやま たけし)

# Formation Process of School Excursion by Separation of Military-style March in the Mid-Meiji Period

Takeshi SOYAMA

## Abstract

Shūgaku ryokō were originally established by Tokyo Normal School, a national teacher training school, in the mid-Meiji period. At the beginning, these excursions were educational trips involving overnight stays, and combined military-style marching, called kōgun, with naturalistic observation. Subsequently, normal schools and middle schools nationwide adopted this type of school trip. Later, marching was replaced with train travel, and military training was separated from school excursions, resulting in a touristic form of shūgaku ryokō, which was then maintained by schools around Japan over the Taishō and Shōwa periods. The main factor behind such widespread support was that shūgaku ryokō provided a wide range of people with opportunities to experience tourism; and second, teachers and students continued to value the recreation and friendship that they enjoyed through such excursions.

Keywords: school excursion, normal school, military-style marching, railroad transport