

今回は、明治時代の修学旅行についてお話しします。まずは、次の史料を一読してください。

### 修学旅行規則

第一条 修学旅行ハ毎年春又ハ秋季ニ一回執行ス

但時宜ニヨリ臨時執行スルヲアルベシ

第二条 修学旅行期日ハ<sup>(一)</sup> 尅週間以下トス

但時宜ニヨリ増加スルヲアルベシ

第三条 修学旅行ヲ執行セントスルトキハ校長ヨリ評議員ニ照会シ、其協賛ヲ<sup>そのきょうさん</sup> 経ルヲ要ス

第四条 修学旅行志望人員ハ少クトモ全校生徒ノ三分ノ一以上ヨリ組織スベシ、此数ニ充タザレバ執行スルヲ得ズ

第五条 修学旅行ヲ執行スルトキハ左ノ職員ヲ設ク

一総長 校長又ハ首坐教員ヲ以テ之レニ充テ、旅行一切ノ事務ヲ監督ス

一部長 若干名、教員或ハ校友ヲ以テ之レニ充テ総長ノ指揮ヲ受ケ庶務ヲ分掌シ、其担当事務ノ責ニ任ズ

一委員 若干名、生徒中ヨリ撰抜シ総長之レヲ命ジ、総長、部長ノ命令ニ従ヒ庶務ヲ分担ス

第六条 職員ハ修学旅行執行期日前（少クトモ一週間前）ニ会議ヲ<sup>もよ</sup> 催フシ、旅行ノ方向通路費用等ノ件ヲ議定シ、校長ノ認可ヲ受クベシ

第七条 修学旅行費ハ生徒ノ自弁トス

但本校ヨリ幾分ハ補助スルヲアルベシ

第八条 旅行中職員ノ命令ニ従ハザルモノ、又ハ面目ヲ汚スベキ行為アルモノハ便宜<sup>べんぎ</sup> 処罰スベシ

第九条 旅行中教員ハ<sup>りんぎ</sup> 臨機講義説明ヲナシ生徒ヲ指導スベシ

明治三十一年十月

（『成田高等学校 創立百周年記念史料集』P91）

少し読みにくかったと思います。この史料は題名にあるように修学旅行についての規定ですが、注目していただきたいのは規定が出た年月です。明治31年（1898）10月の7日に成田高等学校の前身である成田中学校が設立されました。したがって、この規定は、さらにその前身である成田英漢義塾から成田中学校に移行したばかりの頃の規定であることが分かります。

修学旅行といえば、今では学校生活に欠かせない大イベントですが、そもそも、修学旅行はどのように始まったのでしょうか。日本の修学旅行の起源は、明治19年（1886）2月に、東京師範学校（今の筑波大学）が行った「長途遠足」が始まりとされ、以後、中学校や実業学校、高等女学校などに広がっていきました。すると、この頃の修学旅行はどんなものだったのか、気になる所です。そこで、今回は成田中学校が発足した頃の修学旅行について、見ていきたいと思ひます。

### 成高史上、初の修学旅行

修学旅行と名のついた行事は、成田英漢義塾の時代にすでに行われていました。

明治28年（1895）3月25日から塾生45人、引率は和田玉一塾長ら3人が、1週間の予定で筑波山へ向かいました（『成田志林』第7号）。1日目は小御門神社を経て佐原に泊ったのですが、そこまでは

べて徒歩でした。翌 26 日は、香取神宮を参拝してから津ノ宮で汽船「銚子丸」に乗船し、銚子まで向かいました。

銚子では吉田屋に宿泊し、翌日は雨にもかかわらず浜辺を散策しました。岩の上から海を眺める者あり、松の木の下で漢詩を吟ずる者あり、博物学の研究として魚介海藻を採集する者あり、さらに所々で全員が集合し、和田塾長による地理・博物の実地講義を聴くなどしました。雨の中で授業をやるものなら、今なら大ブーイングといったところでしょうが、めずらしさで皆楽しんでいたようです。さらにここでは犬吠埼灯台まで足を延ばして中を見学しようとしたのですが、アポなしということもあり、断られてしまいました。その後銚子の町で昼食をとるうちに雨は上がり、7 里（約 27.5 km）の道を歩いて進み、菰敷（今の東庄町笹川）から川舟 3 隻に分乗して、利根川を渡ること 2 時間、息栖に到着し、ここで宿泊しました。翌 28 日は息栖神社に参拝した後、鹿島神宮へ向かいました。鹿島神宮でお参りをすませてから昼食をとり、土浦を目指して出発しました。ところがここでアクシデントが起きました。北浦に面した大船津から川舟に乗るつもりだったのですが、強風に行く手をはばまれたのです。こは、『成田志林』という当時の雑誌の記事を引用します。（句読点は筆者による）

此日朝来晴天なりしも、雲行急にして風模様ありしが、十時頃より風勢次第に猛烈となり、鹿島大船津間を通過する際は烈風となり、砂塵飛颺し、四方晦暝、眼は以て開く能はず、口は語る可からず、行リ風に吹き倒されんとすること数回、樹折れ、瓦飛び、其危険なること云はん方なし。

かなり強烈な風だったことが分かります。大船津に着いたものの、この風のために舟は出してもらえず、仕方なく正午からこの地の大黒屋に宿泊しました。

翌 29 日は風は止んだものの雨模様で、3 隻の舟で対岸の延方に渡り、ここから霞ヶ浦に面した牛堀村まで向かいました。正午ごろに到着し、ここから汽船に乗って土浦まで向かうはずだったのですが、またまたここでアクシデントが発生。予定では 3 時に汽船が来るはずだったのですが、なかなか来ません。理由はわからないのですが、大幅に遅れていたのです。5 時になってようやく船が来たのですが、これは銚子行きで、深夜の 12 時にならないと船が来ないとのこと。生徒は皆怒り出して、職員がなだめても全くダメ。船宿の主人が平謝りに謝ってようやくおさまりました。しかし、12 時になってはまだ汽笛は聞こえず、1 時になり、2 時を過ぎてもまだ来ません。だんだん不平の声が出始め、それを職員がなだめて、の繰り返し。そして、ようやく朝の 5 時に汽船がやってきました。

皆喜んで乗船し、8 時ごろに土浦に上陸しました。ただ、またもやここで問題が発生。ここから筑波山に登るにしても、そこで 1 泊は必要です。ところが、修学旅行最終日は明日 31 日です。これはもうあきらめるしかありません。乗船中に登山はまた別の機会に、ということに決めていました。ところが、筑波山を目の前にすると生徒たちはどうにもおさまらない。生徒の多数決でやはり登りたいと言い出しました。職員はやつとこのことでこれを抑え、帰途へつきました。途中、龍ヶ崎で高等小学校を見学し、利根川を渡って安食に宿泊しました。

翌日は安食町の高等小学校を訪問し、龍角寺村で塚穴（岩屋古墳のこと）を見学し、松崎を通りぬけて、昼頃に到着しました。なんとも大変な旅でしたが、充実したひとときだったことでしょう。

翌明治 29 年（1896）年の修学旅行もなかなか大変だったようです。10 月 18 日に 29 人（『成田志林』では 48 人）の生徒と、和田塾長ら 4 人の職員が鎌倉方面へ向けて出発、まずは佐倉まで歩いていきました。3 か月後に成田鉄道（今の JR 成田線）が開業する、という時でした。また、今の JR 総武本線は、当時は総武鉄道といい、本所駅（今の錦糸町駅）と銚子駅を結ぶ鉄道会社でした。まず、明治 27 年（1894）に市川～佐倉間が開通し、同年に本所駅まで開通していました。明治 30 年（1897）には銚子

まで開通するところでした。そのような訳で佐倉駅から汽車に乗り、本所駅で下車しました。まだこの時代は東京駅や地下鉄はありませんので、官営の東海道線の始発駅である新橋まで歩きました。そこで乗車したものの、なぜか品川駅で下車、最初の宿泊地である川崎まで歩いていきました。

翌 19 日はまず川崎大師にお参りし、汽車で大船まで行きました。ここから先の鉄道は開通していたのですが、徒歩で藤沢へ向かい、江の島を見学、腰越で日が暮れ、夜の 8 時に鎌倉の宿に到着しました。

翌 20 日は鎌倉を 1 日かけて散策して宿泊、翌 21 日は汽車で横須賀まで向かい、海軍の造船所や、日清戦争で清からぶんどった戦艦鎮遠を見学しました。そして、午後 3 時に汽船で横浜へ向かい、そこから汽車に乗車して東京に宿泊しました。

翌 22 日は東京遊覧ということで、自由行動が許されました。上野や浅草、帝国大学（今の東京大学）や高等師範学校（今の筑波大学の前身、当時は今の文京区内にありました）、さらには芝の増上寺や高輪の泉岳寺の赤穂義士の墓にお参りする者など、さまざまでした。

ここでアクシデントが起こります。夕方 6 時に本所駅に集合し、汽車で千葉町（まだ千葉市ではありません）へ向かい、そこで宿泊する予定でした。ところが、3 人の生徒が集合時間になっても来ません。そこで、和田塾長が残り、3 人の職員が付き添って千葉町へ向かいました。しかし、到着して宿を探してみたのですが、どこもいっぱいでした。そもそも予約していなかったのか、と突っ込みたいところですが、30 人程度の宿なら、すぐ見つかるはずだったのかもしれませんが。想定外だったのは、この日、陸軍の戸山学校（歩兵の養成機関）の兵士 400 名が分かれて宿泊し、どこもいっぱいだったことでした。あちこちを訪ねて回り、ようやく寒川のむさくるしい小さな宿を見つけたのは夜の 11 時でした。

一方、和田塾長は 3 人の生徒について、心当たりを探して回りました。そしてようやく夜の 12 時に 3 人とも確認することができました。1 人は親戚を訪ねて発車時刻を間違え、1 人は道に迷い、1 人は遠方の友人を訪ね、調子に乗りすぎて時間に遅れてしまった、ということでした。やれやれ、といったところですが。しかし、和田塾長の優しい人柄が想像できます。

翌 23 日は千葉町を見物した後、成田まで歩いて帰るはずだったのですが、昨晚の騒動で生徒たちはへとへとであったため、佐倉まで汽車に乗りました。塾に到着したのは午前 11 時のことでした

## 成田中学校での修学旅行の黎明

明治 32 年（1899）の学校日誌には、11 月 10 日に「運動修学旅行」と銘打って、九十九里方面を目的地とした修学旅行が行われたことが記されています。「運動」というくらいですから、すべて徒歩であったと思われます。

翌年になると、もう少し様子が分かってきます。10 月 24 日の午前 5 時に学校を出発し、佐倉を経て、下志津にあった陸軍の演習場で射撃演習を見学し、船橋で宿泊しました。翌 25 日には行徳・市川あたりを見学してここで宿泊、26 日には「稲毛ヨリ千葉ニ至リ汽車ニテ帰校」とあります。行きが徒歩、帰りが汽車でした。すでにお話ししたように、明治 30 年（1897）に佐倉～成田間で成田鉄道が開通したばかりでした。なかなか鉄道を利用する機会が少ない当時の中学生にとって、楽しい旅になったのではないかと思います。

明治 34 年（1901）には日光へ向かいました。ちょうどこの年に、あとで説明する我孫子まわりの上野行きの鉄道が開通したばかりでした。記録が『学校日誌』だけですので詳しいことはわかりませんが、のちに大正 3 年（1914）に 4 年生が日光方面の修学旅行に向かった時には、鉄道で上野まで出て、そこからさらに日光まで行きました。その所要時間が 6 時間ほどかかりました。この時とそれほど変わっていないかと思われます。この年までは、1 年生から 5 年生まで、学校全体で行っていました。

修学旅行の実施方法が変わったのは、翌年の明治 35 年（1902）のことでした。10 月 27 日に 4・5 年生 20 人が第 1 部隊として東海道興津方面へ、3 年生以下 58 人が第 2 部隊として南房総方面へ向かいました。その様子は、学校日誌だけでなく、明治 37 年 1 月に発行された『校友会雑誌』第 1 号に詳しく出ていますので、こちらも見ながら旅の様子を追っていきたいと思います。

まず、この年の各学年の人数を確認しておきましょう。卒業生の人数から見ると、この時の 5 年生は 8 人、4 年生が 17 人でした。この頃は、経済的に苦しい家庭が多いためか、中途退学者が多く、月ごとに在籍生徒の人数が変わりました。この年の 10 月の全校生徒は 198 人でしたので、その点からも 3 年生以下の人数が圧倒的に多いことが分かります。それでも参加者の割合は 4・5 年生に比べると圧倒的に少ないです。保護者の目から見ると、毎年修学旅行に行かせるのは無理だけど、4・5 年生になれば、さすがに思い出作りのために、として多少無理をしても行かせたのではないのでしょうか。

4・5 年生による第 1 部隊は 3 人の職員が引率し、朝 4 時半に学校を出発、成田ステーション（JR 成田駅）で 5 時 15 分の汽車に乗車しました。校友会誌ではその様子について「汽車は一声の汽笛を後にして、ゆるゆると動き始めた。速力はだんだん早まってきて、朝霧を突き破って走るもんだから、涼しい風が、すうーと入ってきて非常に良い気持ち」と述べています。高校の海外修学旅行で飛行機が飛び

立つ時の高揚感とよく似ていますよね。それでテンションが高まってしまったのか、汽車の中でみんな大声で歌を歌い出してしまいました。他の乗客はさぞ迷惑だったことでしょう。この汽車は上野行きでしたので、我孫子経由で向かったと考えられます。この路線はもともと日本最大の鉄道会社であった日本鉄道の支線で、先ほども述べた通り、前年の明治 34 年（1901）に開通したばかりでした。明治 30 年（1897）に開通していた成田鉄道（成田～佐倉）とは、成田山の参拝客の獲得をめぐる争い、当時としては珍しい食堂車を投入して成田鉄道と対抗したことは有名なエピソードです。



成田～我孫子間の成田鉄道の食堂車（『風俗画報』より）

さて、上野には 8 時半に着いたのですが、東海道線の出発駅である新橋まで歩き、10 時ごろの汽車でまた出発しました。当時は埋立地が少ないので、品川から海がよく見えました。「それから先年修学旅行のとき通った程ヶ谷、戸塚、藤沢も暫くしばらの内に通りすぎ」とあることから、以前に鎌倉方面へ修学旅行を実施していたことが分かります。『学校日誌』によれば、明治 33 年（1900）「遠足」と称して 5 月 14 日に鎌倉へ向けて出発していますが、2 泊して 16 日に帰校したことから、修学旅行となんら変わらないことが分かります。そして、平塚、大磯、二宮と湘南の海岸を通って行ったのですが、国府津からは鉄道がないため、ここから箱根湯本まで徒歩で向かいました。13 時頃に国府津を出て小田原を通過し、夕方に箱根湯本に到着しました。町中では早川の急流を利用して水力発電がおこなわれ、町に電燈や電車が走っていました。箱根では小川万兵衛宅に宿泊、温泉に入浴して、10 時には就寝しました。

翌 28 日は 5 時起床、6 時出発、徒歩で沼津へ向かいました。箱根の大涌谷や関所跡を通り、今の国道 1 号線である旧東海道の山中、笹原、塚原を経て、三島に着いたのが 5 時過ぎ、そして沼津の杉本楼に

宿泊しました。就寝はやはり 10 時です。

翌 29 日も 5 時起床、6 時に沼津を出発しました。途中、富士川が流れていますが、当時は道行く人のための橋はまだかけられておらず、渡し船も廃止されていたようです。『校友会雑誌』の記事から推測すると、鉄道の鉄橋を渡ったかと思われます。そうして、蒲原<sup>かんぼら</sup>へ到着しました。ここで、汽車に乗って興津<sup>おき</sup>へ向かうのですが、生徒 9 人と職員 1 人が徒歩で進むことにしました。由比、倉沢を抜け、浮世絵でも有名な薩埵<sup>さつた</sup>峠を越えて興津に到着しました。興津での宿は水口屋で、やはり十時就寝でしたが、30 日の起床は 4 時半、出発は 5 時半でした。この日は歩いて久能山へ向かうためでした。久能山は、徳川家康が最初に葬られた地で、遺言によりその 1 年後に日光へ改葬されました。その後、2 代将軍秀忠により久能山東照宮が創建されました。ここを全員で参拝して 11 時に下山、一部は静岡に立ち寄ったのですが、大半は江尻（今の JR 清水駅）で午後 2 時発の汽車に乗り、夜の 9 時に新橋に到着、上野まで歩いて小松屋に宿泊しました。この宿は第 2 部隊と同宿で、ここから先は行動を共にしたようです。翌 31 日の午前中は自由行動が許可され、今の東京国立博物館である帝室博物館や上野動物園、さらには靖国神社まで足をのびたものもいました。午後 2 時の汽車で上野を出て、成田に向かいました。成田には夜の 7 時 12 分に到着し、学校まで軍歌を歌いながら進み、8 時に万歳三唱ののち解散しました。

もう一方の第 2 部隊はどうだったでしょう。集合時間は第 1 部隊に遅れること 5 時半、6 時 55 分発の汽車に乗りました。『校友会雑誌』には詳しく書かれていませんが、今と同じように、南房総へ向かうのに千葉で乗り換えたと思われます。というのも、先に述べた通り、今の JR 総武本線は総武鉄道という鉄道会社でした。一方の南房総への鉄道ですが、今の JR 外房線にあたる房総鉄道が 1896 年に蘇我～大網間に開業したのが始まりで、明治 32 年（1899）年に大原まで路線が伸びたばかりでした。佐倉と成田を結ぶ成田鉄道も別会社ですが、これは成田山への参拝客を獲得するために総武鉄道と直通運転が行われていました。したがって、この時は千葉で 1 回乗り換えたのではないかと、と思われます。

では、千葉から先の行程を見ていきましょう。千葉の町を出ると、今とは違って左手の車窓に海が見えました。左側に大巖寺を見ながら先に進むと、野田（菅田か）を経て、大網、本納、茂原、一ノ宮を過ぎ、午前 11 時 35 分に終点の大原に到着しました。ここから先は徒歩です。午後 4 時半過ぎに勝浦町に到着し、一文字屋に宿泊しました。翌 28 日は 5 時 30 分に宿を出発し、鴨川町を通り、和田浦に到着して金子屋に宿泊しました。翌 29 日は 6 時出発、半島を横ぎって、正午に今の館山市の中心部にあたる北条町に到着し、ここでゆっくりと過ごして宿泊しました。翌 30 日は北条の港から 8 時 30 分発の汽船に乗り、内房の海を北上していきました。左手に浦賀港を見ながら北上していると、突然大きな砲声が起こりました。これは、観音崎の砲台で砲兵による演習が行われていたもので、右手の富津の砲台と合わせて帝都の守りを固めていたものでした。今と違って、ものものしい雰囲気だったようです。さらに北上し、汽船の煙が漂う横浜港や、工業地帯になる前の川崎、品川、そして浜離宮を海から眺めながら、隅田川河口の靈巖島に到着、ここから徒歩で上野へ向かい、小松屋に宿泊しました。先ほど述べたように、第 1 部隊と同宿になりましたが、その第 1 部隊が到着したのは夜の 11 時であったと『校友会雑誌』には書かれています。

この頃の修学旅行は、鉄道の発達に合わせて徒歩から汽車の利用に変わろうとしていました。修学旅行を通じて、生徒は文明の発達を肌で感じたことでしょう。

今回はここまでとします。

（深田富佐夫）