

# 道内・道外地方部への教育旅行の近況と東日本大震災の影響

## —震災学習列車や災害ロールプレイ等の特徴的事例の検討—

武 田 泉

(北海道教育大学札幌校)

### Actual Situation of School Excursions from Hokkaido and Regional Promotion Policies in Northern part of Japan-Effects of the East Japan Earthquake Disaster since 2011

Izumi TAKEDA

#### 概要

北海道は歴史的に遠隔地の島であり、教育旅行実施の上で旅程や交通手段等の多大な制約があったが、近年の交通事情の変化により来訪先は次第に遠方へ向かっていった。そこに今回の東日本大震災が発生し、道央圏の学校等では来訪先が一旦大きく変化した。しかし翌年以降は再度東北へと戻り、防災学習も散見されるようになった。本稿では、こうした来訪地の変化の動向を把握し、また具体的事例として三陸鉄道震災学習列車と奥尻島での防災ロールプレイ型教育旅行を取り上げた。その結果、三陸鉄道への来訪団体が道内発の教育旅行の割合が予想以上に大きいことと、綿密な防災学習を行っているケースは少数にとどまる点が明らかになった。

#### 1、はじめに

今日、東日本大震災以降は、地域的な経済格差が大いに問題化している。都会と地方の間の過疎過密問題が顕在化し、とりわけ北海道等の地方では地方郡部の衰微が著しい。「中央公論」誌の特集号（2013年12月号）では、「壊死する地方都市」というテーマも取り上げられ（増田、2013）、居住上の経済格差として地方部の少子高齢化は地域振興策を遥かに上回り、格差は増大する一方である。大震災の被災地域も、例外なく地方部の特徴が強く、疲弊した実情を呈している。

こうしたこともあって、定住人口の増加は都会からの移住等の一部を除いて望み薄であるため、今日ではむしろ交流人口の増大を図ることも模索されている。そのため、観光入り込みの増大を積極的に図るべく、体験型・滞在型観光の推進やスタディツアー（市原、2004）が模索されており、その中でも学校による教育旅行の誘致プロモーション活動が活発化している地域も散見される。

本稿では、道内からもしくは道内への修学旅行の実施形態や内容の把握を行うことで、学校教育における旅行的行事実施上での地域事情の一端、つまり出発地側の事情について把握を試みる。同時に、前述の交流人口増大を目指す地域振興策の中でも、教育旅行誘致という地方側・着地側の動向について検討する。

特に前者においては、東日本大震災発生による影響として行先や内容面の変化が見られたかどうかについて、教育委員会等行政機関や一部教職員を含めた聞き取り等も踏ま

え、地域事情の一端について把握を試みた。また防災学習の特徴的事例としては、具体的には三陸鉄道震災学習列車の取組みと、道南の奥尻島での防災シミュレーション型修学旅行を取り上げ、教育旅行でのプログラムの一環としての防災学習の可能性についても触れることにする。

#### 2、教育旅行の意義付けと教育旅行誘致

##### 1) 学校教育における旅行的行事の意義

修学旅行や遠足、社会科見学のような、教室を離れて現地で実地に行った活動は、後年になっても記憶に残る思い出深い存在である。

歴史的には、戦前から教員引率の団体旅行を指すことが多く、かつては全国的に京都・奈良での有力な寺社事績巡り等、定番の修学旅行先が多く見られた。一方で、戦前の旧制師範学校等での行事を先駆として、学術的要素を加味した修学旅行も散見され（東日本鉄道文化財団、2011）、満州へ等の渡航やウラジオストックへの旅行（小樽高等商業）も見られるようになった（阿部、2012）。その後戦中は、銃後国民の鍛錬を意図した長途遠足や行軍旅行を行うこともみられ、今日でも歴史の比較的古い高校での「強行遠足」等にその名残が見える。また班別自由行動も、行動上の規律を求める意味が残存したものとも考えられる。

こうした修学旅行・教育旅行とは、学校教育では特別活動に位置付けられる旅行的行事、集団宿泊研修と言える。この修学旅行の意義として、①名所・古墳・都会等の実地見学、②土地の風俗・人情の観察、③団体行動の訓練、④

心身の修養、⑤愛校心の涵養、の5点が指摘されている（田口、2007）。

また道内では教育委員会での文言上「見学旅行」の用語が使われているため、「スタディツアー」（市原、2004）の意図が強いと言えよう。通常、旅行や観光と言えば娯楽やレクリエーション的要素が強いが、スタディツアーではそれとは一線を画すような学習活動であり、その土地へ行かなければ経験できないような地域に根差した教材・学習課題教材の提供が可能である。また、全教科を横断した調べ学習や総合学習のみならず、教科内容との関連からは社会科地理等で要請される地域調査能力の育成にもつながる。後述するような観光形態の物見遊山型から体験型への変化によっても、旅行中の学習活動の比重は高まっている。

なお、札幌市教育委員会の定める修学旅行実施基準では、そのねらいについて次のように記載されており、以上の点を踏まえ各学校で実施内容を適宜判断しているとのことである（資料1）。

#### 資料1 修学旅行のねらい

1. 学習指導要領の趣旨・内容を踏まえ、次によること。
  - (1) 楽しく豊かな集団行動を通して、人間的な触れ合いや自然との触れ合いを深めるとともに、集団生活の在り方の理解や秩序を守る自律的な態度を育成する。
  - (2) 自然や文化を直接見聞することによって、各教科等における学習を拡充し、広い知見と豊かな情操を育成する。

（札幌市教育委員会資料による）

#### 2) 北海道への観光誘客の動向と修学旅行誘致

次に、着地側行政による観光誘客策の実情と教育旅行への対応について検討する。

前述のとおり地域行政は、地方部での過疎化・高齢化による疲弊からの脱却策として、定住人口を増大させるべく、移住促進住宅の開設等の施策を行ってきた。だが、はかばかしい成果が期待できないこともあり、交流人口の増大を図る上で観光入込みの増大を積極化させるべく、観光PR・プロモーション活動を強化してきた。特に道内では、国内内容もさることながら、外国人観光客の誘致が目下盛んである。特徴的事例としては、道北の歌登町のホテルと地元一丸となったタイ人観光客の積極的誘致策であり、非常に興味深いものである（「ガイアの夜明け」2014年1月28日放映）。

他方学校による教育旅行は、単価が安くともまとまった数を誘致可能なため、誘致を積極化する地域も散見される。高度成長期の一時期には、北海道が本州方面からの修学旅行先となることが多く見られたが、最近は多少低調さみである。その理由としては、沖縄県等の他県が急激に攻勢をかけてきたことや、地域ぐるみでの民泊受け入れの低調さ、さらには地方部の著名観光地以外では、大型ホテル

数の宿泊施設の不足等の宿泊面での人数的制約が挙げられる（北海道庁観光課による）。

このような状況の道内での打開策としては、一般の観光客も同様だが、ニューツーリズムへの転換や模索が挙げられる。つまり、テーマ性・自然アウトドア（スキー）・産業体験・北方領土問題の体感等の体験型やスタディツアーに特色があり、その土地ならではの体験を提供するというものである。そのためには、民泊や語り部（後述）の準備、さらにはおもてなしを改善することで、少人数単位の班行動が可能で、都市部の私立校や大学付属校等を先駆的・先導的取組みの事例の誘致を目指そうとするものである。そうした取組みについては、折に触れ北海道新聞等の道内新聞の地方版や地域紙（釧路新聞・日高報知新聞等）に紹介記事が掲載されている他、詳細な総合学習を行った上でのサハリン修学旅行のような事例も見られるようになった（菊池・山田、2014）。

### 3、北海道発修学旅行での出発地側の学校の実情

#### 1) 道央圏の学校からの修学旅行の動向とその取り決め

まず道立学校（高校）の修学旅行は、北海道教育委員会の修学旅行実施基準で取り決められている。そこでは修学旅行を、宿泊研修（2泊3日以内）と見学旅行（5泊6日以内、車中2泊以内）に分類し、そのねらいを集団行動や自然文化直接体験とし、旅行目的地については引率教員の旅費に基づき、制限をかけている。そして各校が実施計画書を教育委員会に提出して実施しており、札幌市教育委員会等も同様の取り扱いとされる。

次に、北海道内からの修学旅行の変化では、かつては北海道が遠隔地の島であったことを実感するような旅行形態・利用交通機関であった。例えば札幌市内の中学校では、市立栄南中学校の事例がインターネット上で、1976（昭和51）年以降の34年間について、次のような興味深い資料が公開されている。同資料によると、札幌市立中学校での修学旅行上の大きな変化がこれまで2度存在し、その一度目が1988（昭和58）年の連絡船廃止による青函トンネル経由の列車乗継への変化で、二度目が2006（平成18）年の札幌市教育委員会の規則改定による行動圏制約の撤廃（十和田湖・弘前方面から岩手県（盛岡・花巻・平泉）方面へ拡大）、とされている。また同校では、自主研修のみならず体験学習も取り入れられるようになったとされる。事実近年では、秋田県大館市を来訪し農業体験を実施されていることが、地元新聞（例えば秋田魁新報社説2014/06/27付等）でも報道されている。

次に道立高校の場合、かつては関西・関東方面へ青函連絡船や寝台列車での長時間の移動を強いられ、日数も要した。それがかえって強い思い出ともなっていた。そして内容面で本州では、近代以降の新開地の道内で見られないような歴史性・風土性を感じることに大きな意義があったとされる。今日では、高校や空港近辺の中学校の場合、飛行

機により関西・関東方面へ出かけることが増加し、海外への事例も散見される。

教育委員会の規定は旅行先への距離（引率者の旅費制約）面が中心であるため、内容面では各学校の判断に委ねられている。このため修学旅行の学習内容では、防災学習も含め選択肢の一つに過ぎず、旅行先の事情や企画する教員側の認識や事情（校内での公務分掌としての修学旅行検討委員会等）、さらには依頼した旅行エージェントの提示内容等に依拠していると言える。

## 2) 東日本大震災を契機とした札幌市立中学校での修学旅行来訪先の変化

次に、札幌市立中学校での修学旅行来訪先が今回の大震災でどのように変化したか、検討する。同市立中学校は全部で97校あり、従来3泊4日を標準に北東北3県を中心とした来訪先となっていた。札幌の中学生は前述（栄南中資料）のとおり、従来から弘前や十和田湖へ出かけていたが、青函トンネル開通後は北東北全域へと行動圏が広がった。さらに東北新幹線の新青森延伸もあり、次第に目的地が南下傾向にあり、宮城・仙台方面への学校も散見されるようになった（札幌市教育委員会資料による）。

そして大震災の発生した2011年は、まだ被災地の復興がままならない中、春季の修学旅行シーズンを迎えたわけだが、道内中学校の修学旅行での来訪先の変化が報道された。特に札幌市内等の道央圏の中学校の来訪先では、市内全97校中1校を除いた96校が北東北をやめて道東（旭川を含む；60校）や道南（函館を含む；37校）と、道内に変更された（北海道新聞2011年6月21日付 札幌地方版）。このため、この震災発生年の東北への修学旅行は全滅に近く、特に原発を抱える福島県等、現地の観光地から悲鳴が上がったとされる（北海道新聞2011年10月4日付 札幌地方版）。

この時、教職員のみならず保護者から、東北は未だ余震も続き、原発災害も収束しておらず、現地は混乱し危険も想定されるのではないかと不安から、変更を示唆されるなど、各学校の判断で安全等を含め総合的に判断した結果である。この時、例えば道東の知床・阿寒方面へ出かけた学校では、自然体験等思ったよりも充実した内容だったとの感想も聞かれた。また、道内での防災学習先として奥尻島来訪を実施したのは2校で、そのうち宮の森中は奥尻島と泊原発見学等の、防災に特化した内容を実施したという。だが全体的には、道東は自然体験等が中心で雨天プランを用意することが困難だが、東北であれば文化施設が多く雨でも対処可能だ、というような評価となったとされる（北海道新聞2011年6月21日付 札幌地方版）。

しかし翌2012年以降は、札幌市立中学校は元の北東北を中心とした来訪先に戻した学校が多数を占め、2012年は43校、2013年は76校と回復した（表2）。このため、道東・道南方面への変更はあくまで一時的措置であったと考えられる。その背景としては、東北等の本州方面で歴史性を感

じることへの意義を、道内高校の場合と同様に強く感じているからと考えられよう。また修学旅行の東北回帰が進む中で、被災地訪問も一定程度定着の見通しとされた（北海道新聞2013年6月7日付 札幌地方版）。

表2 札幌市立中学校での修学旅行行先の変化

年 度	東北	道 内
2009（平21）	96	1（道南1）
2010（平22）	96	1（道南1）
2011（平24）	0	97（道東60、道南37）
2012（平25）	43	54（道東30、道南24）
2013（平26）	76	21（道東14、道南7）

（「東北」には一部道内宿泊の学校も含む；札幌市教委提供資料による）

その後2014年には、札幌市立中学校の修学旅行実施基準が再度改定され、航空機利用が解禁されたため、旅行先について東北を飛び越えて関東まで足を延ばす中学校についても報じられている。札幌市教育委員会も、空路解禁は現行学習指導要領での体験学習重視のため、選択の幅を広げべく実施したという。そして、2014年度の札幌市立中学校の修学旅行先では、道内8校、東北81校、関東8校で、うち航空機利用は東北1校と関東の全部であった。また通常3泊4日の旅程は、航空便利用時は経費面の要請もあって2泊3日となるという。

航空機利用で東北へ出かけた青葉中の場合、仙台便を利用し、名取市関上地区や気仙沼等の被災地研修と平泉を来訪し、被災地では語り部が地区を案内したという。昨年は列車利用で岩手県沿岸部までだったが、航空機利用によって足を延ばせるようになったとしている。

ただエージェントによると、都内では宿泊代が高く修学旅行に適当な旅館タイプが少なく、航空機も仙台便では機材が小さい等の理由から、今後も急増することはないだろうと見込まれている（北海道新聞2013年5月30日付 札幌地方版）。また、遠隔地からの低価格を実現する格安航空会社（LCC）利用も、スケジュール変更の可能性の乏しさや、エージェントでの取扱いが困難なため、教育旅行での利用は皆無だという。

他方、規模の大きな団体も対処可能な鉄道の場合、その後JR北海道の事故多発に起因した異常事態が生じ、事業改善と監督命令が出されるに至ったが、特急車両の不足による減便・減速のダイヤ変更がなされた。こうした車両不足の影響で、2014年の修学旅行輸送へ懸念されたが、一般列車の自由席の減車によって、車両を確保して何とか輸送を確保しているのが現状である。

今後修学旅行先がいかなる傾向を呈するのか、関東と東北の行き先の選択傾向や交通手段、防災学習の取り扱いがどのように変化していくのか、注目していく必要がある。



## 3) 札幌市立中学校での修学旅行行先の動向と防災学習

次に、札幌市立中学校での修学旅行先の典型例の傾向を検討する。まず近年は、北東北では岩手県が最も多く、秋田県と青森県が続いている。旅程面では、1・2泊目に岩手県が最も多く、41・37校となっている。3泊目では、青森県が37校と最多となっている。このことは、まず岩手県を訪れ、周遊しながら北上していくような旅程が考えられるが、東北新幹線新青森開業による交通改善効果の一端とも思われる。

次に大震災以降、東北への修学旅行を実施している札幌市立中学校の中で、旅程や内容面で防災学習を含む学校は、2013年度には15校見られた。これらの学校の実施内容は、次の2つに大別される。被災地の防災学習プログラムを活用して現地観察する方法と、宿泊地等で被災者の体験談の講話を聴講する方法である。

前者の場合、三陸鉄道の震災学習列車（後述）への乗車を含め、関係者が被災地の状況や復興の状況を解説・説明するものが多い。来訪地として前述の記事と同様に、久慈市（三陸鉄道北リアス線の震災学習列車）の他に、宮古市、釜石市、陸前高田市（岩手県）、気仙沼市、名取市（宮城県）を来訪していた。さらに、市立栄中が旅程中1日を震災学習として釜石市へ出かけ避難経路を学んだ。同校では、事前学習も含め学ぶべきことがあると、東北の被災地訪問を決断したとされる。その他、三陸鉄道の震災学習列車に乗車（白石中・青葉中）、陸前高田や気仙沼で語り部からの被災地を案内（屯田中央中・前田北中・中島中）、宿泊先のホテルで語り部からの講話（平岡中）もあったという（北海道新聞2013年6月7日付 札幌地方版）。

他方後者の場合、講話の実施場所は盛岡市のホテル等と、被災地とは限らない場所とされる。同市教育委員会の話では、東北地方の復興の進展や来訪の回復するに伴い、防災学習の取り組みも増加傾向にあるとしている。ただ内容面では各校の判断に任せられているため、必ずしも防災学習を推奨しているわけではないという。

## 4) 各校の旅程例の検討と大震災による変化

次に筆者が独自に把握した札幌市立中学校の修学旅行の旅程とその変化を提示し、検討していきたい。

まずH中（豊平区）の場合は、利用交通機関ではJR青函トンネル経由+新幹線で、宿泊地は平泉と花巻温泉、見学地が鹿角市尾去沢（マインパーク）と五所川原（立ちねぶたの製作）、青森（ねぶたの館）であった。このうち、花巻温泉の宿泊ホテル内で釜石から震災の語り部の方が来訪し、震災の体験談を語ったという。こうした被災者の生の声に、生徒は感慨を新たにしようである。なお、震災の2012年の行先は道東（阿寒・知床方面）に変更したが、翌2013年には東北に戻したという。

次にY中（豊平区）の場合も、利用交通機関はJR青函トンネル経由+新幹線で、宿泊地は平泉と田沢湖（芸術村ゆぼぼ・演劇体験）、としていた。特に田沢湖については

卒業生の思い出もあり、これまでの経緯もあるので簡単に内容を変えられないとし、行先は3年前の校内での会議で決定され、かつJRと宿については抽選もある、とのことであった。なお同校では、震災発生後の2012年に道東（阿寒・知床方面）へと変更したが、翌2013年には東北に戻していた。

このような各校の事例を踏まえると、各校の修学旅行の企画やその変化は、各校毎の事情や教員側の意向や熱意、以前からの繋がり、防災教育への意欲、保護者の意向、等の様々な要因を背景に、取り組まれているとも考えられる。

## 4、教育旅行での震災学習の特筆した事例—三陸鉄道と奥尻島の場合—

## 1) 三陸鉄道での震災学習列車の実施状況

## a) 三陸鉄道の概要と沿革

三陸鉄道は1984年、岩手県内の沿岸部で開業した2つの路線（南北リアス線）である。国鉄時代から三陸縦貫鉄道として建設され、盲腸線として一部を残して開通していた。しかし全線が繋がる前に、国鉄再建法により廃止対象路線となった。このため未開通区間も含めて地元が第三セクター会社を設立して、国鉄線から転換した第三セクター鉄道の第一号となり、当初は「優等生」として黒字経営を続け、その後の他路線の第三セクター鉄道化の模範となった。

転換後10年経過した1994年になると、同線の運営は赤字に転じ、また乗車人員も漸減傾向となり同年には強風横転事故（南リアス線）等も発生し、近年は厳しい経営を余儀なくされていた。

## b) 東日本大震災と三陸鉄道の復旧へ向けた取り組み

東日本大震災の発生で三陸鉄道は被災し、高架橋が跡形も無く流されたり、車両基地が浸水して車両が使えなくなる等、その被害は甚大なものとなった。一時は、トンネル内に停車した南リアス線列車が行方不明になったとも報道されたりしたが、幸い人的被害は出なかった。

三陸鉄道は社長の陣頭指揮のもと、数日後から被害の少ない所から順次運行を再開していったが、当初は運賃無料、その後は割引運賃での運行を行った。さらに、瓦礫被害の多い箇所では自衛隊出動による瓦礫撤去作業も行われ、部分開通を繰り返していった。復旧は従来と同一のルートにより実施となったが、それは鉄建公団建設の新線のためトンネルが多く、元々津波浸水を回避するようなルート取りだったことが幸いした。地方鉄道への税金の投入には異論も強かったが、曲折を経て多大な国費投入による復旧工事の末、2014年4月に全線復旧にこぎつけた。

こうした復旧の過程は、「奇跡」の三陸鉄道と称賛されたが、地震発生直後からの多数のマスコミ報道の影響も大きかった。全国から多数の支援の輪が広がり、三鉄の駅待合室内には多数の寄せ書きやポスターが所狭しと貼られ、

また三陸鉄道の社長や部長、運転士、アテンダントをはじめ支援者等実在の人物が多数登場する鉄道復旧過程の一部始終を描いた漫画等の発刊（吉本、2012）等、話題には事欠かなかった（品川、2014）。

同時に、三陸鉄道の運輸収入以外の雑収入に貢献する様々のキャラクターグッズの販売、例えば鉄道むすめや鉄道ダンシ等をはじめ、ネスレ日本（食品飲料メーカー）・トミーテック（鉄道模型）・イオングループ（大手スーパー）等の国内大手企業のみならず、海外からはクウェート国の支援による津波被害代替の新車購入も行われている。特にイオングループは、同線でのラッピングの運行をはじめ、WAONカード三鉄特別図柄の発行、骨無しさんま真空パックをはじめとしたギフト商品も含めた三陸鉄道コラボ商品の全国販売も行う等、都市部での露出度が高い。またネスレは、三陸鉄道の復旧全通に協賛し、自社が一部費用を負担した上で、チョコレート「キットカットの包装箱の一部に印刷を施し、持参者が三陸鉄道乗車時に掲示すると、乗車料金の一部に充当できるような商品も発売した。

さらには、同鉄道が重要な舞台として登場するNHK連続ドラマ「あまちゃん」の人気で、「お座敷列車北三陸号」はお座敷列車やこたつ列車として、団体・個人客を問わず親しまれる存在にもなっている。

そのような三陸鉄道の全線復旧ではあるが、ドラマ人気は久慈市内一部の短区間の試乗等、一過性にとどまる可能性も有り、沿線人口の減少で依然厳しい経営を余儀なくされている。また同鉄道の復旧は、高規格道路建設、他のJR線路の対応とは、きわめて対照的でもある。震災後の沿岸部での復興が遅滞する中、復興策の中心は集落移転や道路建設が中心となった。三陸鉄道に並行する高規格道路の三陸縦貫道は、「命の道路」として無料開放（一般国道自動車専用道路；道路構造令では1種3級）で、いち早く開通している。その一方で、三陸鉄道以外の地方部の被災鉄道の復旧は大きく立ち遅れている。JR東日本の気仙沼線・大船渡線沿岸部はBRT（バス高速度輸送；専用道路を含めたバス型運行）による仮復旧路線となり、三陸鉄道の中間部分に当たるJR山田線の沿岸部分は地元協議が終わらず未だに不通のままであり、同じ三陸地方の内陸部のJR岩泉線は、土砂崩れ災害により不通となりバス代行だったが、2014年3月末で廃止されている。JR北海道江差線の末端部廃止も含め、特に地方鉄道を中心に、地方公共交通の困難は増大し、中小私鉄・第三セクターのみならずJRであっても廃止が後を絶たない状況が続いている。国土交通省も敢えて地方鉄道の復旧率について触れようとせず、言及を控えるような態度さえ見られたのである（国土交通省、2012）。

写真1 三陸鉄道被災状況  
（被災1か月後の田老駅前 2011年5月 武田撮影）



写真2 三陸鉄道レトロ車両車内の部分開通掲示  
（2012年4月 北リアス線車内 武田撮影）



### c) 震災復旧へ向けての震災学習列車の発案とその実施状況

被災後、ごく一部の区間の運行に留まっていた三陸鉄道にとって、運休中の社員の雇用確保は重要な課題となった。このような事情を踏まえ、まず「三陸被災地フロントライン研修」を実施することになった。これは、岩手県庁派遣の観光コーディネーターの提言が基になったものである。被災地では、被災直後から早々見物客が押し寄せ、壟盛を買っていた。実際三陸鉄道でも、同研修の報道当初は被災者をネタに商売をするのは不適切と批判を受けた等の、舞台裏での試行錯誤があった（冨手、2014）。つまり、津波被災地の実情を地域外の人々に知らしめることは必要だが、被災者を傷つけないような配慮が必要ということである。このため同研修は、物見遊山ではなく学習する姿勢が大切で、個人ではなく団体での申込みを優先する、との方針になった。実際の同研修の参加の顔ぶれでは、市町村等議会や消防関係者の視察消防、大学ゼミ関係者、JICAの東南アジア関係者の視察が目立ち（表3）、内容的には



現地をどのように見て今後どのような支援をするべきかという、下調べをする目的のものが散見されたとのことである。

表3 三陸鉄道震災学習列車乗車団体の特徴

	総数	団体数	修学旅行	学生	一般
北海道	1502 (19.6)	14 (10.0)	12 [10]	1	1
岩手県	2045 (26.7)	47 (33.6)	0	12 [4]	35 [3]
青森県	571 ( 7.5)	9 ( 6.4)	0	3 [3]	6 [1]
秋田県	226 ( 3.0)	3 ( 2.1)	0	1	2 [1]
宮城県	95 ( 1.2)	3 ( 2.1)	0	1	2
福島県	743 (10.0)	10 ( 7.1)	0	8 [7]	2
東京都	672 ( 8.8)	18 (12.9)	1 [1]	6	11
神奈川県	319 ( 4.2)	8 ( 3.7)	2 [1]	1	5
埼玉県	41 ( 0.5)	2 ( 1.4)	0	0	2
千葉県	95 ( 1.2)	3 ( 2.1)	0	1	2
茨城県	160 ( 2.1)	2 ( 1.4)	1 [1]	0	1
愛知県	103 ( 1.3)	3 ( 2.1)	0	2	1
大阪府	147 ( 1.9)	5 ( 3.6)	0	2 [1]	3
兵庫県	82 ( 1.1)	2 ( 1.4)	0	0	2
海外	812 (10.6)	10 ( 7.1)	0	10 [7]	0
不明	40 ( 0.5)	1 ( 0.7)			
計	7653 (100)	140 (100)	16	48	73

(三陸鉄道提供資料より作成；2012年6月17日～2014年5月14日の集計値、下段の( ): %を示す、[ ]: 2両編成以上の大型団体数(内数)を示す)

その後、同研修を鉄道利用者へアレンジし、列車内で貸切団体乗客対象の被災地解説のアナウンスをしたらどうかという展開となって、「震災学習列車」が誕生したわけである。三陸鉄道の列車車窓から見えるもの、例えば復旧区間の陸中野田～野田玉川間等で、海側に広がる瓦礫(写真3)を見ながら、ガイド役社員がパネル等で被災当時の様子と復興作業中の現在との比較をしたり、避難生活を語ったりするとのことである。なお、同列車の運行区間は、北リアス線では久慈から田野畑の折返し、南リアス線では全

線となっている。これは、このようなガイドツアーは所要時間が1時間程度で良く、それ以上だと飽きが来るという経験則から決められている。また会社側にとっては、まとまった数の団体の方が都合が良く、運輸収入の増大にも寄与し、観光団体や修学旅行誘致につながる。しかし、個人客ではキャンセルや連絡対応の関係で手間がかかりすぎるため適当ではない、との説明であった。

写真3 三陸鉄道車窓から見える震災がれきの光景  
(北リアス線陸中野田～野田玉川間、震災学習列車の主たる見学ポイント、2012年4月、武田撮影)



d) 震災学習列車の利用状況

同列車の運行実績では、南北リアス両線で2012年6月14日から2015年5月14日までの間に、延べ運行車両数204両で利用人員7653人であったが、南リアス線は開始後日が浅いので、この多くは北リアス線の実績である。利用者は一般・学生・修学旅行であり、出発地も岩手県内をはじめ北海道・東京等全国からとなっていて、さらには国外からも散見されるという。県内者の場合は県庁からの補助があり、公民館・町内会等の団体であるが、その他は旅行者を通したもので、そのうち北海道からの修学旅行生の比率は高く、総数で1502人(19.6%)と岩手県に次いで第2位、12団体のうち10団体が2両編成以上の大型団体となっている。団体内訳では札幌市立中が5校、函館・道南方面の公立中が2校という。このように同震災学習列車は、意外にも北海道発の修学旅行生の割合が高いことが示された。その他の修学旅行では、東京・神奈川からが3校、茨城からが2校となっている(表3)。

この震災学習列車は、三陸鉄道側からみた場合、朝夕以外の閑散時間帯に3両・4両編成の列車を運行することになり、まとまった運輸収入の確保と車両施設の有効活用の側面が存在する。生徒側・体験者の立場からは、見たことのない実情、現地を実地に見ることによってはじめてわかる実情を、比較的容易に体験することが可能と言える。修学旅行実施の学校側からすれば、行程や宿泊先を考慮した場合、沿岸部に大型宿泊施設が無く、内陸部からバ

スで見学後に内陸部に宿泊する場合都合が良い点や、前述の震災語り部の依頼よりも容易に実施が可能なためではないか、等の側面が考えられる。

同列車の利用については、学校によってはリピーターとなる場合もあり、特に東京の私立高校の場合定番の来訪先として何度も来ている事例も見られるという。このことは、後述する奥尻島への函館ラサール高校の事例に相通じるところがあると言える。

## 2) 奥尻島への震災学習

### a) 奥尻島の被災と復興

奥尻島は1993年、北海道南西沖地震の際の津波で、青苗地区をはじめ島内各所で甚大な被害を被った。同島は震災後、復興事業が進展し経済的には活況を呈した時期があったが、その後事業が一段落した後は、島は一転して不況となった（奥尻町役場、2009）。災害視察をはじめとする島外からの観光入込みも、減少傾向を示すようになり、新たな観光振興策を模索することになった。近年の入島税論議もその延長上にある。そうした中、学校団体による教育旅行の誘致も始められ、2005年には初の修学旅行生が来島し、2012年度からは防災推進プロジェクトの一環での修学旅行生誘致も行われている。

しかしながら、離島という不便な交通条件を反映して、実際の修学旅行受け入れ実績は、年間数校に留まっている。しかしながらその数少ない学校の中で、特徴的な取り組みを行っているのが、以下に紹介する函館ラサール高校の事例である。

### b) 函館ラサール高校の防災シュミュレーション（ロールプレイ）修学旅行

函館ラサール高校は、道南地域で名門の私立進学校で、中高一貫制の男子校である。同校ホームページによると、中学1・2年で函館市内フィールドワーク、高校1年（1学年200人程度）の10月に、この奥尻島防災シュミュレーション修学旅行を行っており、4年目を迎えたこともあって、同校行事として定着している。奥尻島にとっては、若者が定期的に来訪していることになる。2013年の場合、10月10～12日の2泊3日での実施であった。

旅程では、1日目は函館の学校を貸切バス6台で朝出発し、江差からのフェリーで午後に入島する。島内では、まず青苗の津波館を見学と慰霊碑「時空翔」への献花し、島民の語り部から被災当時の話を聞く。但し団体の単位が大きいため、他のクラス単位で分散し、時間差で廻っているのが特徴である。

次に青苗地区の人工地盤や避難路で、抜き打ちで高台へ避難訓練（写真4の地点他が避難経路）とロールプレイを行う。この時は本物のサイレンが鳴り、島の住民も参加しての避難訓練となる。さらには、その後町民センターへ移動し、行政の災害対策本部のロールプレイを実施する。ここでは、生徒自身が表4に示したような役場職員、消防団、

医師、ケガ人、避難民等の具体的配役により、名前・クラス・ケガの程度（トリアージ）を記載した「情報カード」に手際良く記載していくことが求められる。また、炊き出しと避難所設営の行動訓練も実施され、1日目の宿泊も町民センターで避難所をイメージして雑魚寝となり、テント設営、炊き出しの訓練（メニューはカレー）、屋外で食事をする等、かなり本格的な訓練内容となっている。

写真4 奥尻島青苗地区から見る高台  
（津波館からの津波災害時の避難路、武田撮影）



表4 函館ラサール高校奥尻修学旅行時の  
防災シュミュレーション（ロールプレイ）の配役一覧

配役	人数	備考
対策本部	12	(旅行委員)各役割の人数確認・名簿作成等
消防団員	20	与えられた情報に基づき2名1組で救助へ ヘルメット着用
公務員 情報収集員	20	2名1組 情報カード記入係と本部報告と救助要員
ケガ人	30	人工地盤の各所へ移動して、怪我の状況に合わせて演技
公務員 人数確認	6	人数確認係
消防団誘導員	10	避難民の誘導 誘導棒 ヘルメット着用
医師	2	ケガ人の情報記入
一般避難民	100	一般島民（青苗住民、高齢者中心）が参加
計	200	

（奥尻町役場提供資料より作成）

夕食後は、島内の小学校長の講話「北海道南西沖地震での教訓・津波の恐怖他」、奥尻消防署の講話「教訓を生かして攻勢に残す教訓」を聞いた後、島民とのグループ討論・



フリートークが行われた後、町民センター内で雑魚寝スタイルの就寝で、1日目を終えるとのことである。

なお、同校の修学旅行の様子は、写真も含め奥尻島観光協会ホームページ内のブログの他、道庁の檜山振興局ホームページ、地元新聞等、多数掲載されている。

翌日は各コースに分かれ、クラス毎にバス6台に分乗して移動し、島でしかできない体験を中心とした研修を行っている。例えば、水産加工体験・ブドウ狩り体験、釣り体験・島内の施設見学など様々で、朝から夕方まで体験物で埋められている。この2泊目は、島内最大のホテルに宿泊している。

3日目の午前中は、同島西海岸の清掃活動を行い、漂着物の特徴を実感する。そして、盛り沢山の内容であった奥尻島を後にすることになる。

この函館ラサール高校のような、綿密な計画による防災学習を含めた総合的修学旅行は前述のサハリン修学旅行を別にすると、他に類例が無いと言っても良い存在であろう。これらは、計画性や事前準備の大変さにおいても、同校の担当教員の強い目的意識によるところが大きいと推察される。

#### c) 奥尻島での観光受入状況

同島での観光受入れの取り組みは、行政サイドの取組みと言うよりは、むしろ観光協会が中心の感がする。事実島民による「島の語り部」の委嘱も、同観光協会の取組みとのことであった。また、奥尻島での観光振興策としては、さらなる観光来島者の受け入れ促進にあるが、財源不足を補うための数百円規模で美化・清掃活動目的の入島税導入論議や、民泊の推進で1000人規模の宿泊を可能にすることも検討されている。

但し、函館ラサール高校以外の修学旅行の受け入れがほとんど見られない等、離島が抱える交通面での課題を差し引いても余りある同校の取組みはもっとPRされ、他校での防災修学旅行の雛形として提示されるべきではないかと、強く感じた次第である。

## 5、まとめと今後の課題

本稿では、道内・道外地方部への教育旅行の実態把握と地域振興効果を、歴史的な経過も踏まえ、東日本大震災による影響や防災学習の実施状況、内容の把握も含めて検討してきた。そして、学校教育で旅行的行事を行う上での地域事情の一端を明らかにした。ここで、明らかになった諸点について述べていきたい。

まず、修学旅行先について道内学校で本州方面が選択されるのは、その歴史性に意義を求めているからであり、交通手段の選択が行先に大きく影響していることが把握された。また、札幌市等の道央圏での中学校の修学旅行先は、大震災の年に大きく変化したものが、その後東北へと回帰したが、航空機利用の解禁で、今後さらなる変化の可能性

もある。

さらに、内容面で実体験や地元ならではの活動をしようとするニューツーリズムの動きの中で、大震災を契機として東北来訪時に防災学習を取り入れようとする動きも出てきている。その方法としては、地元での三陸鉄道震災学習列車等の学習プログラムの活用や被災者語り部による講話視聴等があり、現地へ赴くという点で地域振興の側面からも有効な施策と考えられる。また三陸鉄道震災学習列車が、北海道からの修学旅行での利用が岩手県に次ぐ相当程度にのぼっている点は従来あまり知られていなかったわけではない。こうした点は、ある意味旅行的行事の効用が、生徒の学習効果のみならず被災地支援にもつながりうる点について、北海道内でもっと知られるべきであろう。

次に、奥尻島での函館ラサール高校による防災シミュレーション（ロールプレイ）学習の事例からは、熱意を持った教員側による事前の綿密な計画、当日の綿密な企画運営と地元との密な連携の上に成り立っており、他校ではなかなか真似のできない充実度と言える。これは同校がサハリン修学旅行を実施した中央大学附属杉並高校も含めて私立高で、名門進学校であることも背景として考えられよう。こうした積極的要因を持つ学校もあれば、そうではない積極的要因を抱えられない場合もありうると思われる。

現状では、一部を除いて修学旅行での防災学習は十分に進展しているわけではない。例えば、修学旅行での震災学習（被災地見学）が2013年度に札幌市立中学校で15校が実施されていたが、実施が1/4程度で内容面では避難訓練や安全マップ作りが主で、被災地見学は数校のみ（小学校での有珠山周辺地の見学）にとどまる、という調査結果もある（菊地北翔短大教授提供の情報による）。つまり、防災教育の必要性は高まってきているものの、具体的な取組みはまだ十分な段階に達していないと言える。

その上、学校現場での旅行的行事への対処の一端として、教育旅行は実施校の担当教員側の意識・熱意や準備状況に大きく依存している現状が把握される。函館ラサール高校のような積極的事例はまだまだ一握りであると考えられ、むしろ日々の業務多忙化という学校現場の中で、修学旅行準備等にかかると時間がさけるか、実施校内や保護者との合意形成如何にかかっている。

この件に関連して、筆者が担当した教員免許更新講習での林業体験講座（北海道教育大学札幌校会場）での受講者の意見を参考として取り上げてみたい。例えば、ある苫小牧市の中学校教員からは、次のような感想が寄せられた。

#### 資料2 現職教員の野外体験活動への認識事例

（教員免許更新講習・林業体験講座（北海道教育大学札幌校会場、武田担当）での受講者の意見例（1）

「本日の林業体験講座は、今教えている生徒たちにやらせたいと心から思える体験。苫小牧市の住宅地にある本校では、近くに森も自然もない。休日に出かけ



るのは大型店やレジャー施設。そして学力向上の大号令のもと補習や塾通いが日常化している。逆にとにかく森を知らない。(中略) 野外体験を含め、旅行的行事の企画では留意点が多い。最近は「そんなことやる暇があったら学力向上のテストを優先したら」などとありがたいアドバイスをくれる管理職さえいるのだ。」

現状の教育現場では、目に見える学力向上に直結しない旅行的行事等に、どれだけの労力をさけるか、また都会よりも自然にアクセスしやすいはずの地方都市であっても、自然と交わりを持たない子どもが多い、ということが垣間見える内容である。

また、札幌市内の名門道立高校の教員は、次のように寄せてきた。

### 資料3 現職教員の野外体験活動への認識事例

(教員免許更新講習・林業体験講座(北海道教育大学札幌校会場、武田担当)での受講者の意見例(2))

「本校には学校林があり、長年枝打ち・草刈等を学校行事として取り組んできたが、最近は授業時間の確保のため単独ではできなくなり、ニセコへの宿泊研修の際に立ち寄る程度となってしまった。」

こちらは、学校林を持つ地元名門高校の伝統行事であっても、昨今の時代の動きに抗しきれない様子が伝わるものである(札幌南高等学校、2013)。

以上を踏まえると、願わくは、教育旅行や総合学習等での、縦割りの教科学習では得られない、地元や現場ならではの体験活動の重要性を認識し、特に若者が地方の実情を直視し、いかなる支援が可能か考えられるようになることが、期待されるのではないだろうか。

## 謝辞

本稿執筆にあたって、北翔大学短期大学部の菊地達夫教授からは、各種の貴重な情報の提供を受けた。札幌市教育委員会の泉主査には札幌市立中学校の修学旅行についての情報提供を頂き、北海道教育大学附属札幌中学校の菅谷昌弘教諭からも関連新聞記事等の協力を得た。

また、三陸鉄道(株)旅客サービス部の富手淳部長からは、大震災以降の三陸鉄道の取組みの詳細についてご説明を頂き、奥尻町役場商工観光課坪谷係長には、奥尻島での取り組みや函館ラサール高校の取組みについて資料を提供していただいた。さらに北海道庁石狩振興局産業振興部林務課の中島清美主査には、日頃から林業体験活動や地域振興施策等について、広範な情報提供を頂いた。改めて各位にお礼申し上げます。

本稿は、2013年10月開催の教育大学協会研究集会でもそ

の一部を発表した。

## 文献

- 市原芳夫(2004):「スタディ・ツアーのすすめ」. 岩波書店、194p.
- 田口律男(2007): 関西と鉄道のディスポジションー横光利一の場合ー. 日本近代文学会関西支部「鉄道-関西近代のマトリクス」所収、35~47、和泉書院.
- 奥尻町役場(2009): 「蘇る夢の島 北海道南西沖地震災害と復興の概要」(改訂版). 奥尻町役場、18p.
- 東日本鉄道文化財団(2011) 「日本の観光黎明期〜山へ! 海へ! 鉄道で〜」. 旧新橋停車場鉄道歴史展示室 第26回企画展示図録
- 吉本浩二(2012): 「さんてつー日本鉄道旅行地図帳 三陸鉄道 大震災の記録」(コミック). 新潮社.
- 国土交通省(2012): 大震災からの1日も早い復興に向けてー主なインフラの復旧状況ー、国土交通2012年4、5月号、1.
- 阿部安成(2012): 高商生の泰安亜行ー20世紀前期高等商業学校が実施した海外修学旅行の妙趣ー. 滋賀大学経済学部 Working Paper Series No.177、1~23.
- 増田寛也他(2013): 2040年、地方消滅. 「極点社会」が到来する. 中央公論2013年12月号、18~31.
- 渡辺一史(2013): 北海道から見える日本. 中央公論2013年12月号、62~69.
- 札幌南高等学校(2013) 「南校学校林100年の歩みー造林育人ー」. 66p.
- 日本修学旅行協会(2013): 「データブック「教育旅行年報」」. 2013年版.
- 富手淳(2014): 「線路はつながったー三陸鉄道 復興の始発駅」. 新潮社、183p.
- 国土交通省(2014): 東北再生の取組みー復旧・復興の進捗状況ー、国土交通2012年4、5月号、5.
- 品川雅彦(2014): 「三陸鉄道情熱復活物語 笑顔をつなぐ、ずっと」. 三省堂、301p.
- 菊池明範・山田篤史編(2014): 「高校生が見たサハリン・樺太ー中央大学杉並高校研修旅行の記録」. 中央大学出版会、197p.
- (新聞記事)
- 「東北への修学旅行激減」. 北海道新聞2011年6月21日付.
- 「修学旅行 来年度はどこへ」. 北海道新聞2011年10月4日付 札幌地方版.
- 「修学旅行 東北回帰進む」. 北海道新聞2013年6月7日付 札幌地方版.
- 「修学旅行の3年生にハンカチを振る」. 北海道新聞2014年5月28日付 札幌地方版.
- 「空路解禁 関東地方訪問も可能に」. 北海道新聞2013年5月30日付 札幌地方版.

「社説：増える修学旅行生 大館の魅力、一層発信を」.

秋田魁新報2014年6月27日付.

(インターネット情報；いずれも最終閲覧日：2014年7月31日「但し函館ラサール学園ホームページについては、2014年10月31日」)

[http://www.tv-tokyo.co.jp/gaia/backnumber3/preview\\_20140128.html](http://www.tv-tokyo.co.jp/gaia/backnumber3/preview_20140128.html)

「外国人客が殺到！真冬のホテル戦争」. 日経スペシャル「ガイアの夜明け」テレビ東京、2014年1月28日放映、関連情報.

<http://www.sakaeminami-j.sapporo-c.ed.jp/05enkaku/22kaikoukinenbi-siryous.pdf#>

「「修学旅行」34年間の歴史」. 札幌市立栄南中学校.

[jstb.or.jp/](http://jstb.or.jp/)

公益財団法人日本修学旅行協会ホームページ中掲載.

「2012年度実施の国内修学旅行の実態とまとめ（中・高等学校）」

「修学旅行および教育旅行シンポジウム開催一覧」

「都道府県および政令指定都市における修学旅行実施基準調査」

[shugakuryoko.com/](http://shugakuryoko.com/)

修学旅行情報センター（全国修学旅行研究協会）ホームページ. 「修学旅行ドットコム」中掲載.

<http://shugakuryoko.com/museum/>

「修学旅行博物館」

<http://pucchi.net/hokkaido/report/schooltrip.php>

「北海道の中学生は修学旅行でどこに行くの？道内or道外？」.

[www.pref.hokkaido.lg.jp/file.jsp?id=457590](http://www.pref.hokkaido.lg.jp/file.jsp?id=457590)

「道内公立中学校修学旅行アンケート調査の結果について」北海道庁.

[www.visit-hokkaido.jp/imgm/Data/29\\_file1.pdf](http://www.visit-hokkaido.jp/imgm/Data/29_file1.pdf)

「北海道観光に関する修学旅行調査」北海道ぐるり旅.

<http://www.asahi.com/edu/student/news/HOK201110160004.html>

「奥尻島でロールプレー 函館ラ・サール高生らが避難訓練」. 朝日新聞2011年10月16日付.

<http://unimaru.com/?p=16607>

「函館ラ・サール高校研修旅行 in 奥尻島！！」. 奥尻島観光協会ブログ 2013年10月20日付.

[http://www.h-lasalle.ed.jp/nws/today/2014/10/10\\_week2.htm](http://www.h-lasalle.ed.jp/nws/today/2014/10/10_week2.htm)

「高1研修旅行の様子です」. 函館ラサール学園ホームページ.

[unimaru.lolipop.jp/pdf/tunami\\_bousai\\_okushiri/pdf](http://unimaru.lolipop.jp/pdf/tunami_bousai_okushiri/pdf)

津波から復興した奥尻島が伝える「心の島ヂカラ」. 奥尻町・奥尻町観光協会.

<http://www.hiyama.pref.hokkaido.lg.jp/ts/tss/704bousaikoiku-program.htm>

「防災教育プログラムの概要」. 北海道庁檜山振興局ホームページ.