



進修同窓会HPにアクセス

修学旅行専用列車 「ひので」(上)・「きぼう」(下)



昭和30年代の定時制修学旅行

1952〔昭和27〕年度から始まった定時制の修学旅行は、昭和30年代に入ると、4泊5日の日程は変わらないものの、往復に修学旅行専用列車の利用が見られるようになりました。そこで、今号では専用列車での旅を描いていきます。引用文中の【 】は筆者による注記です。

修学旅行専用列車

1948〔昭和23〕年8月20日に、日本国有鉄道(国鉄)が「生徒5割引・引率教職員2割引」で学生団体の引き受けを再開したことにより、修学旅行は本格的に復活しました。しかし、当時は国鉄の車両不足が深刻な状況にあり、旧型客車を掻き集めた定期列車や定期列車への増結によって、修学旅行に対応している状態でした。

そうした中、1950年に、日本ツーリスト(現近畿日本ツーリスト)が仕立てた、修学旅行専用貸し切り列車が登場し、以後、時刻・車両が固定されていって、「修学旅行集約輸送臨時列車」となりました。同列車は、東京・京都・大阪といった需要の多い区間に、予め列車のダイヤを設定しておく、それに従って運行するもので、それまでのようにいちいち学校・地域ごとに臨時列車を仕立てるのに比べ、手間が掛からず、予定も組みやすいという利点がありました。

その後1958年8月の文部省通達により、遠足・修学旅行の教育課程上の位置付けが明確化され、学校行事と規定されたことから、修学旅行専用電車の製造が望まれました。ドアの開閉が手動式の旧型客車では、安全面で問題があったからです。既に東海道は1956年11月に全線電化が完成しており、国鉄では、その要望を受けて、1959年に初の専用電車となる155系を登場させ、4月20日から東海道線品川・京都・大阪・神戸間に「ひので」・「きぼう」の運行を開始しました。いずれにも往路は昼行列車、復路は夜行列車の運転時刻が設定され、現地での滞在時間を最大限に確保しています。

本校定時制でも、1955年9月の定5回生の修学旅行から、専用列車の利用を開始しました。一行40数名に対して、昼行の

往路、夜行の復路とも、定員82名の1車両が提供され、ゆったりと東海道線の旅を楽しめたようです。1956年9月の定6回生の旅行も専用列車でした。往路の車内での様子を4A岡野勇(定6回)は、「修学旅行みてある記」(1957年3月発行『星座第7号』所収)で、次のように記しています。

「……東京から名古屋迄は団体専用列車であつたし一行五十数名に対して定員八十八名の車両があたえられた事は幸いであつた。……車内では朝食をとる者、トランプを始める者、歌を唱っている者等各人各様のことをしている。十時頃皆退屈しはじめた。正午頃放送席よりノド自慢のまねごとがあり我校のベテラン(?)が参加したが他校の生徒も一緒であるのでやめるようにという須田【直之】先生(理科 在職1950年~1966年)の言葉により途中で止めた。他校の生徒は誰もうたわなかつたようだ。……」

乗客は修学旅行生のみであり、更に乗車車両は本校生のみですから、気遣いのない楽しさが伝わってきます。今では考えられませんが、「放送席よりノド自慢のまねごと」とは、如何様なことであつたのでしょうか。

往路はのんびりできましたが、帰路は岡野が、
「……十九時十八分最後の土地【京都】とも別れた。車内は来る時とは逆に定員四人の席に五人という日本の縮図を思わせるような窮屈さであつた。……」と、述べているように、4泊5日で伊勢・大阪・京都と巡ってきた身にはかなりこたえたようです。

これは、修学旅行集約輸送臨時列車に、他の旅行社も参入して、共同運行になると、定員の15割の客を積むとされ、座席

確保が添乗員の腕の見せ所となっていました。

ところが、一高生たちが京都から乗った列車は、大阪(あるいは神戸)発であり、添乗員が同行してはならず、座席の確保もままならなかつたようです。

なお、この修学旅行集約輸送臨時列車設定のエピソードや添乗員の奮闘ぶりは、城山三郎著『臨311に乗れ』(集英社文庫)に詳しく描かれています。

1960〔昭和35〕年定10回生の修学旅行『星座第11号』(1961年3月6日発行)所収の「新東道中膝栗毛」によれば、定10回生の修学旅行は、次のような日程で実施されました。

●鉄道 船 バス ↓タクシ
：徒歩

9/26 土浦⁰⁴²⁶上野●品川●(修学旅行専用電車)●名古屋¹⁵⁰⁰●(近鉄急行伊勢市

●「日の出旅館」●外宮●「日の出旅館」泊

9/27 「日の出旅館」⁰⁷²⁵(三重観光バス)鳥羽(元霞ヶ浦観光船あやめ丸)真珠島⁰⁹³⁰鳥羽⁰⁹⁴⁵二見ヶ浦¹⁰³⁵内宮宇治山田駅●(近鉄)●¹⁴⁴⁵上本町●大阪城↓宿泊

9/28 宿⁰⁷³⁰(京阪バス)法隆寺●奈良公園●春日神社●ツーリスト休憩所(昼食)●二月堂●三月堂●大仏殿●興福寺●猿沢の池●平等院●京都「万屋旅館」泊

9/29 万屋旅館⁰⁸³⁰(京阪バス)三十三間堂●清水寺●知恩院●平安神宮(比叡山ドライブウェイ)●比叡山根本中堂●山頂展望台(昼食)●比叡山¹³³⁰金閣寺●二条城●東本願寺●嵐山●京都²³²⁸

●¹³⁰東京●土浦

土浦駅早朝4時26分発、青森からの列車に乗車した一行は、品川駅で修学旅行専用電車「ひので」一行に乗車しました。

「ひので」号は、前年4月に登場した新造車で、その車内の様子を、4A金沢孝久(定10回)は、「新東海道中膝栗毛」で、「……。上野で国電にのりかえ左右に並ぶビルディング赤レンガの東京駅を見ながら品川駅に着いた。ここで団体専用列車(関西修学旅行専用電車)にのり換えた。僕達の高等学校ばかりでなく多くの学生が乗った。……。」

……。汽車の窓から景色を写す者ラジオを聞くものもあればハーモニカに合わせて歌を歌う人トランプをする人各人に旅を楽しんでいる。……。」と、記しています。

また、4B兩貝高雄(定10回)は、プロ野球ファンであつたらしく、品川から名古屋までの車内外の風景に加えて、プロ野球球団のシーズン結果も書いています。

「……。それからすでにセリーグの優勝を決定し、一躍日本選手権をも獲得せんとしている大洋ホエールズ【現横浜DeNAベイスターズ】のホームグラウンドである川崎球場の照明塔また世界でも指折りの貿易港である横浜港をそれぞれ左に見ていよいよ昼の海岸線を江戸時代の十返舎一九作の東海道中膝栗毛のように西下することになる。……。」

……。昼食をとった車中ではチュウインガムやキヤラメルを賭けたトランプ、将棋の争奪戦がくりげられ他方では歌本を片手に歌謡曲大会といった所である。……。」

……。午後三時に野球では最下位ながら列車ではなかなか派手な広軌を使用している日本近畿鉄道(注1)へ三たび乗り換え一路伊勢へと向かった。……。「(新東海道中膝栗毛)」

その伊勢では、翌日、懐かしい出会いがありました。

「……。やがてパールアイランド【真珠島】である。伊勢志摩国立公園であるここは海上に点在する島々が白砂の青松と調和して絶景である。丁度船着き場には霞ヶ浦の観光船あやめ丸(注2)がはるばるここまで身売りして来てこゝにながれていた。私達もこのあやめ丸を見なれていたのでなつかしがりしばらく見入っていたあやめ丸も故郷茨城のズウズウ弁をきいてなつかしく思い喜んでいたであろう。さあ乗船だ。皆んな気分乗込んだ。しかし乗って五分位たつたらうか、船が一回転したと思つたらもうアイランドである。まごまごしていた人は坐らないうちに到着である。前から聞いてはいたがまさかこんなに短いとは思わなかつた。これぞ百聞一見にかざという事だろう。……。」(4B鎌田義治・定10回「新東海道中膝栗毛」)

伊勢宇治山田駅から近鉄で大阪上本町駅に到着した一行は、旅館まで自由行動となり、鎌田はタクシーで大阪城を見物し、夕食後にはミナミ(注3)に繰り出しました。

「……。夕食後N君と娯楽と食道楽の街を銀ブラならぬ心ブラ(心斎橋通りをブラブラすること)し値段の高いのにおどろかされた。それに残念な事に道頓堀がわからず見物できなかつた。門限十時には全員帰館した。帰ってくる人の顔を見ると道頓堀のネオンに焼けたのだらうか顔を真赤にしている。重症者はフラフラしている者もいる。……。」(新東海道中膝栗毛)

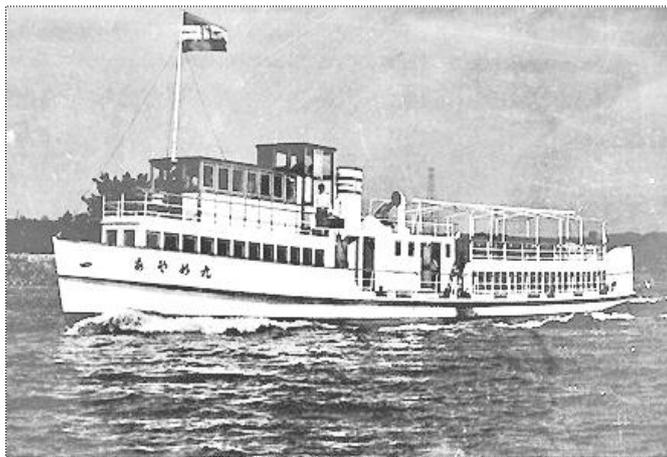
大阪ミナミの夜を満喫してきた者もかなりいたようです。3日目は奈良を巡り、京都泊。4日目は京都市内観光。比叡山にまで足を延ばし、一日京都市内を走り回った一行は、京都23時28分発の夜行列車で帰途に就きました。

(注1) 日本近畿鉄道

正しくは「近畿日本鉄道」。所有球団は「近鉄バファロー」で、現在のオリックス・バファローズの前身球団の一つである。

(注2) あやめ丸

水郷汽船が、1932年「昭和7」年に、「さつき丸」とともに霞ヶ浦・利根川航路に就航させた鋼鉄船。1952年に、鳥羽の観光会社に売却されていた。



(注3) ミナミ

「ミナミ」は、大阪市中央区の難波・心斎橋・道頓堀・千日前を中心とした繁華街・歓楽街の総称で、「大阪ミナミ」とも呼ばれる。梅田・北新地などで成り立つ「キタ」と並び、大阪を代表する繁華街である。

専用列車のトラブル

生徒の夢を運び続けた修学旅行専用列車でしたが、コンピュータ予約の現代

では考えられないようなトラブルもありました。後藤直和先生(理科 在職 1951年〜1971年「昭和46」年)は、それを『進修百年』「土浦一高在勤二十年の思い出」として、次のように述懐しています。

「昭和三十六年度・定時制の修学旅行 当時は修学旅行専用列車というものがあつたが、東海道新幹線はなく、今とは比較にならないほど不便であつた。私達の旅行の時期は九月の彼岸の時、品川駅始発の修学旅行専用列車に乗る予定であつた。ところが当日品川駅に着いてみるとその列車はまだ運行していないとのこと、あとでわかつたことであるが、旅行に関する諸連絡を依頼した交通公社関係の人が、私達の乗車予定日は専用列車の運行が始まる前であることに気がつかないでいたというのがその原因であつた。しかし品川駅まで旅行を中止するわけにはいかないので駅の関係者に頼みこんだ結果通常の列車に乗ることを認めてくれた。その列車は東海一号という準急行電車であつたと思うが、このようなきができたのは旅行団の人数が五十人余りと少なかつたからであらう。……。」

……。帰路は修学旅行専用列車に乗ることができたが、京都発が深夜であり、スピードも遅くて列車内一泊となつた。しかし普通の客車であつたからあまりよく眠れず、疲れて土浦駅に帰着したのは正午頃であつたように記憶している。……。」

専用列車とはいへ、車両は普通車、座席も堅く、長時間の移動、特に車中泊は先生方にはもちろん、生徒たちにとつても大変であつたようです。

(高21回 松井泰寿)