

法律第141号)における学校卒業者の就職斡旋の位置づけは曖昧であったが、49年に同法が一部改正され、学校と公共職業安定所とが協力して斡旋する方式(中学校の場合、中学校は求人を受け付けない)と公共職業安定所の許可を得て学校が就職を斡旋する方式(高校以上の学校に適用、この場合には学校は求人を受け付ける)とに区分された。この方式の下で学校関係団体と経営者団体との間で入社試験の期日を協定するなどの努力がなされてきたが、90年代には採用試験日が統一されているために不可避となる1人1社主義に産業界から疑問が寄せられ、大学卒業者の場合には協定が廃止され、高校についてもこの種の協定を廃棄しようとする動きが強まっている。

敗戦後の企業の技能者養成は、「労働基準法」に基づく技能者養成規程に準拠して実施されたが、ごく一部の輸出関連産業をのぞき、みるべきものはなかった。他方、公的分野では、職業安定法による職業輔導が主として失業対策の観点から、戦中に発展した職業輔導を継承して拡充されていた。朝鮮戦争を契機として日本資本主義が復活強化され、50年代に技術革新が叫ばれる頃になると、産業界においても技能者養成に対する関心が高まり、

58年には「職業訓練法」(1958年法律第133号)が制定された。これにより、戦前から種々の名称が用いられていたこの分野の営為は「職業訓練」に統一され一般化した。また同法は、職業訓練の普及を図る一環として国による技能検定を制度化した。同法により職業訓練は、国、都道府県あるいは労働福祉事業団の運営する公共職業訓練と私企業による企業内職業訓練とに区分され、労働組合による訓練は公共職業訓練の一種とされた。なお職業訓練法は、79年に「職業能力開発促進法」(1969年法律第64号)として全面改定され、以後訓練体系も整備拡充された。

〈企業内技術教育施設〉

戦後も大企業を中心として企業内教育訓練施設を開設している企業は多い。このうち中卒者を養成する課程を設置している場合は、科学技術学園高等学校などの通信制高等学校と連携し、訓練課程修了と同時に高等学校卒業の資格を取得させている例が多い。

〔参考文献〕細谷俊夫「技術教育概論」1978年。

(佐々木享)

→戦後の各種学校・専修学校(P.56)、実業学校(P.96)、青年学校(P.99)、実業補習学校(P.102)、高等専門学校(P.146)

●運輸通信教育●

vocational education for transportation and correspondence

海運を含む運輸、通信など社会経済の脈管系統、神経系統の属する分野の要員養成は、第2次大戦前から、商船学校をのぞき一般に学校制度になじまないとされ、各省庁が開設するいわば企業内の教育訓練施設により実施されてきた。戦後は、農林省所管の第一水産講習所が東京水産大学に、通信省所管の中央無線電信講習所が電気通信大学になった例もあるが、多くの省庁の教育訓練施設は、企業

内教育施設の形態を継承した。したがってこれらの教育訓練施設には、技術の進歩の影響のみならず、それぞれの時期の省庁の再編にともなう組織の改編が著しい。そのためここでの記述も概略にとどめざるを得ない。

〈鉄道と自動車〉

鉄道関係では、戦前には岩倉鉄道学校などごく少数の学校があったものの、大部分は1920年の鉄道省の成立後に開設された中央および各鉄道管理局の鉄道教習所で各級の要員を養成してきた。この方式は、戦後日本国有鉄道という公共企業体となった後にも継承された。また各私鉄は、戦前から戦後に至る

まで部内でOJT（職場内訓練）を基本として要員を養成してきた。他方、戦後は自動車運輸が鉄道をしのぐ大きな比重を占めるに至ったが、その整備士養成のための若干の学校等をのぞき、運転士は戦前から民間の自動車教習所で養成され、上級免許取得者等は企業内でOJTにより養成している。

〈船舶乗組員〉

海運の要員養成の分野で戦前に文部省所管の学校となった履歴をもつのは、高級船員を養成する商船学校のみである。しかし運輸通信の国家管理強化のために戦時下の43年に運輸通信省が成立すると、東京高等商船学校を含む全ての船員養成施設は同省所管となった。戦後、高等商船学校は文部省所管の商船大学となり、57年には東京商船大学と改称した。戦前各地に設置された公立の商船学校は30年代には文部省所管の学校となり、戦中に一括して運輸通信省所管となった時期を経て、戦後は国立の商船高等学校となった。これらの学校は62年以後は修業年限5年の商船高等専門学校となった。このほかに、戦中に開設された海員養成所を52年に改組した運輸省所管の海員学校がある。なお戦後は近海警備のために48年に海上保安庁が設置され、その要員は灯台職員・水路技術官を含めて49年以後、海上保安大学校と海上保安学校が養成している。これら船舶乗組員の分野にも80年代以降僅かながら女子も進出している。

〈航空機搭乗要員〉

民間航空機搭乗要員の場合は、当初は専ら陸海軍による養成に頼り、30年代に入り各地に小規模の民間の養成施設が生まれたに過ぎなかった。戦後、占領軍により航空機の製造・運行が禁止された空白期間中の技術の進歩が顕著で、占領終結で解禁された時には要員を調達することが著しく困難となり、外国人航空士に頼らざるを得ない状況があった。54年からは、運輸省が設置する航空大学校が養成している。

〈電信電話〉

通信分野の要員養成制度の変遷も著しく、43年の運輸通信省の設置にともない、従来の通信官吏養成所は通信院官吏養成所となった。戦後は、52年の電信電話公社の成立後、中央電気通信学園と各地の電気通信学園において、電信電話の相次ぐ技術革新を支える要員を養成してきた。この方式はNTTに継承されている。なお国際電信電話会社は特定の養成施設ではなく、OJTを基本として要員を養成している。戦前の通信省管轄の官立の中央無線電信講習所は49年には電気通信大学となった。

〔参考文献〕 国立教育研究所編『日本近代教育百年史』9・10, 1974年。
(佐々木亨)