

## 研究ノート

## 愛知・西三河における学校教育の現状

— 大企業の存在が公教育に与えた影響 —

櫻井善行

## キーワード

学校教育 企業内教育 企業 職業教育 愛知の高校教育 企業社会

## はじめに

- 1 西三河の地域社会の発展——企業城下町 豊田市・刈谷市を事例に
- 2 自動車産業を取り巻く環境と未来
- 3 「企業社会」の論理と「市民社会」の論理
- 4 愛知における学校教育・高校再編の流れまとめ

## はじめに

本稿は、愛知県と西三河における企業の存在が、現在の学校教育（高校）に与えた影響を考察するものである。とりわけ自動車産業とともに成長してきたこの地域が、現在どのように変容しこれからの学校教育のあり方にもどのように関連があるかも考察してみたい。

筆者はすでに、この「西三河地域の特性」<sup>1</sup>について拙稿で明らかにしている。筆者が愛知の中でも名古屋市に代表される尾張地区ではなく、西三河にこだわってきたのは、愛知が西三河の地域社会に大きな影響を与え、トヨタ自動車をはじめとする輸送機器産業の発展によって支えられてきたからである。

西三河は愛知県東部にあたる三河部の西側に位置し、南北に流れる矢作川を中心に、北

は長野・岐阜両県に隣接する山間部から南は三河湾に至る南北70キロに及ぶ広大な地域である。かつては農業を中心とした地域であったこの地に、自動車産業の完成車工場と周辺に関連企業による部品工業が集中立地したことにより、1960年代半ば以降のモーターゼーションの進行とともに、この地は大きく変貌を成し遂げた。その外延にあたる愛知県は、西三河地域の変容の影響を直接間接に受けてきた。

また筆者はこれまで教育に関わっては、企業の内外からの視点でいくつか触れてきた。<sup>2</sup>それは日本社会の変貌と軌を一にしている側面と、地域の特性からすればモーターゼーションの進行とトヨタの外延的拡大による側面があり、そのことが地域経済の発展と地域での学校教育のあり方に大きな影響を与えてきたことは疑いない。

本稿の構成では、西三河の地域社会が戦後70年の中でどのように変容したかを豊田市と刈谷市を中心に考察し、愛知の状況についてまず触れてみる。そしてこの地域総体を支えてきた輸送機器産業、特に自動車産業のおかれている現状について考察する。そのうえで企業が目指す企業内教育の「人材形成」と公教育の学校がめざす「人間形成」の在り方を比較考察したい。さらに西三河の外延に位置する愛知の学校教育、特に高校教育の動向にまで目をむきたい。当初筆者は本稿の主要課題を西三河に限定していたが、<sup>3</sup>現在の地

域社会の流動化やグローバリゼーションの展開は、教育問題を西三河に限定できない。愛知が企業社会の雄とされるトヨタ的なものに浸透されて影響を受けていることを確認することの重要性に気がついたからである。とともに戦後70年を経過する中で、西三河でも非トヨタ的な側面も形成されてきた。地域社会に限らず社会そのものが様々なものが交錯し影響し合い成り立っている現実がある。だから教育については、現在では企業＝トヨタの存在が、西三河に限らず愛知全体にも大きな影響を与えている事実を確認し、その中でその特性について考察を試みたい。

### 1 西三河の地域社会の発展——企業城下町 豊田市・刈谷市を事例に

近年の西三河の歴史は「トヨタ」の歴史と軌を一にする。これまで指摘されてきたのは、従来は農業地域だったのが、工場立地とともに人口の流入が始まり、続いて住民の生活のためのインフラ整備が始まり、地域社会が一変した。こうした変化は、高度経済成長期、日本の全国各地のどこでも見られた。企業城下町が生成し発展していくのは、日本社会の産業化と軌を一にしていた。ただ西三河の特徴として、地域社会が自動車関連産業に特化されすぎたことである。もちろん愛知も強い影響を受けてきた。

高度経済成長期に西三河は豊田市を中心に大きく変貌した。最も大きな変化は、農業依存の地域社会が、工業特に輸送機器産業の立地に依存した地域社会になったことである。とりわけ1960年代半ば以降展開されたモータリゼーションは、自動車産業の発展を促し、西三河に限らず日本の国土と国民の生活様式の大きな変容をもたらした。

工場が立地され、そこに人々が居住し、居住に必要な基盤整備がされることによって、まず雇用の場が広がり、さらに人口が増加した。愛知県豊田市は旧市名を挙母市といい市

制に移行したのは昭和26（1951）年であった。すでにトヨタ自動車の本社工場は立地されていたが、当時の人口が3万人程度であった。市内に二番目のトヨタ自動車の工場である元町工場が設置される昭和31（1956）年当時でも、人口は5万人に満たなかった。1970年代には15万人程度になったが、これは周辺の自治体（上郷町、高岡町、猿投町、松平町）の合併によるところが大きい。人口増大と市域の拡大に追いつかない都市基盤整備の遅れという大きな問題はあったが、それでも市内に工場が設置されるとともに雇用の場が広がり、人口が増加し、地域社会が発展した事実は否めない。

21世紀になり、平成の大合併を契機に豊田市周辺の4町2村を吸収合併しながら、人口こそ40万人強だが、領域では愛知県内最大の面積を擁する自治体にまで成長した。<sup>4</sup>とともに、これまではトヨタが地域社会をある程度カバーしてきたが、現在ではそのカバーも限界が明らかになった。企業依存の企業城下町は変容していくことになった。

西三河の地は、交通でいえば北部には東名・第二東名高速道路が走るが、中央部の東西には、国道一号線と名鉄本線、JR東海道本線が並走する。西三河の豊田市をのぞく多くの都市はその利用範囲に含まれるが、豊田市の場合、そこから離れた地に工場が立地され、住民も居住したため、その後の街づくりに大きな影響を与えることになった。それは公共交通機関に依拠しない住民生活であり、街づくりであった。したがってその後のモータリゼーションの進展、とそれにもとづく街づくりのモデルとなった。すなわち、公共交通機関利用を前提としない、自動車に依存する生活空間であった。

現在でも豊田市の中央部から北部に居住する人が、名古屋市内に移動する場合、名鉄豊田新線を利用する。これは各駅停車しかなく、名古屋市営地下鉄乗り入れで、名古屋駅にも金山駅にも栄（名古屋の中心地）に行く

場合も途中で乗り換えをせざるを得ない。利便性が大変悪く、名鉄本線利用だと大回りをして三河線で知立駅経由して名古屋に向かう必要がある。いずれにしろ乗り換えに時間を要する難点がある。

学校も地元で立地している小中学校はいざ知らず、高等学校は公共交通機関を無視した条件で立地された場合が多く、高校生のお多くは自転車での通学が中心となる。しかも豊田市内は西三河南部と異なり起伏の大きい地形である。雨の日の通学も大変である。裕福な家庭は御法度である親の送迎で対応するようだが、学校周辺は大渋滞になる。学校は見ても見ぬふりをする。Y 高校（86 年開設）は愛知環状鉄道末野原駅から徒歩 30 分程度で、周囲はまだ田畑が目につき大きな工場と住宅だけが目につく。もちろん生徒の 9 割は自転車通学である。T 工業高校（71 年開設）も名鉄若林駅ならびに竹村駅ならびに愛環鉄道三河上郷駅から徒歩 30 分程度の位置にある。豊田市のはずれに設置された K 高校は近くで利用できる公共交通機関は 1 時間に 1 本程度の名鉄バスか 1 日数本のコミュニティバスの利用で、他には徒歩・自転車通学の選択肢しかない。公民館や病院・高齢者福祉施設の多くは駅から離れた地にあり、一日に数本しか運行されないコミュニティバスかあるいはタクシーか送迎が移動手段になる。高校生からすれば、「質実剛健」の人間形成にとってはふさわしい立地条件である。

現役世代（含む元気な高齢者）の車利用が可能人や、健脚の若者らいざしらず、移動は深刻な問題となりつつある。この地域に限らず、日本社会が高齢社会に移行するに伴い、深刻な社会問題が露呈しつつある。県都名古屋市への移動手段は、貧弱な交通手段から自動車を利用した移動、もしくは「パークアンドライド」が中心となる。

同じ企業城下町であっても豊田市と刈谷市の差があるとしたら地理的な位置によるところが大きい。刈谷市の場合、市の中央部を

JR 東海道線が東西に走り、それとクロスして名鉄三河線が南北に走っており交通事情はさほど酷くはない。「昭和の大合併」時に編入した北西部（旧富士松村）を除けば、比較的市の中心部に居住する人が刈谷市外への移動手段はさほど困難ではない。JR 東海道本線利用の場合、名古屋まで 20 分程度でいくことが可能である。ここから同じ企業城下町でも、自動車産業が成熟化する過程で、両市の違いが目につくようになる。刈谷市はトヨタ関連企業の企業城下町とともに、名古屋市のベッドタウン化も進んでいる。豊田市が親企業であるトヨタ自動車 1 社に大きく依存してきたのに対して、刈谷市の場合は豊田自働織機やデンソーやアイシン精機などグループ企業への依存という違いもある。また近年は、「碧海市構想」<sup>5</sup>の挫折の結果、刈谷市主導で自治体連携の動きがあり、「自立定住広域圏」<sup>6</sup>として知立市、高浜市とともに知多地区の東浦町と連携を追求するようになった。みよし市（旧西加茂郡三好町）が隣接する豊田市との関係以上に、名古屋東部との結びつきを見せるようになったように、愛知を尾張と知多、名古屋、東西の三河という区分そのものが底辺では意味をなさない傾向も出てきた。地域社会そのものが相互浸透し、再編の時期に来ている。西三河地域も大きな転機に直面している。

## 2 自動車産業を取り巻く環境と未来

これまで自動車産業の課題といえば、①燃料問題 ②環境問題 ③安全問題 が、将来クリアすべき課題だとされてきた。これらの問題を解決しないことには、自動車産業には未来がないといわれてきた。自動車産業に関わる各企業もその自覚の上で、日々研究開発をしているのは事実である。

①の燃料問題は、これまでガソリン・軽油などその多くは石油などの化石燃料に依存してきた。だが化石燃料の原材料である石油・

石炭も無尽蔵にあるものではない。確かにこれまで化石燃料の可採年数については、新たな油田や炭田が発見されたことで増加してきたのは事実であるが、やがては枯渇するのも事実である。けっして遅くない将来にガソリンエンジンの車は姿を消してしまうのは必然である。ガソリンに代わる「エネルギー」の開発は、緊急かつ深刻な課題である。これまで関係者は、代替エネルギーとして様々な可能性を追求し、実際に実用化もしてきた。移行期としての「ハイブリッドプラグイン」や「バイオエネルギー」や水素エンジン・EVなどが候補には挙がっている。将来的には水素エンジンを活用したEVに収斂されるのではという予測もあるが、それは現段階での技術可能性からのことであり、将来のことは定かではない。

ただこの近未来における自動車のEV化は、素材をはじめ自動車の部品を激変させることになるであろう。というのは数万点の部品から成り立っていた自動車の部品数そのものが激減するのであり、トヨタ自動車を頂点とした企業集団の構造も激変することになる。それは西三河に限らず愛知の地域経済も大きく変わることになる。

②の環境問題は、従来の化石燃料の燃焼による大気汚染に代表される環境問題が、ガソリン仕様の内燃機関が代替エネルギーの登場によって画期的に変わることが予想される。地球温暖化とリンクするこの問題こそ急務であるからである。ただし環境問題は必ずしも大気汚染だけでなく、振動や騒音、道路建設や通行に関わる問題、さらに現段階で私たちが予測できない新たな環境問題が登場することもありうる。

③安全問題で代表的なものは、交通事故である。確かに交通事故死については、日本国内では近年は大きく減少し、「自死」と比較しても社会問題として後景に追いやられているかである。しかし、軌道を走らない自動車であるが故に、自動車走行には絶えずリスク

が伴うことだけは確かである。これも事故を回避するための安全な自動車生産というかつては夢のような研究開発が行われ、現在では実用化も可能となりつつある。自動運転装置がそれであり、AIの普及はそれをもっと現実味の帯びたものにするかも知れない。

以上の自動車産業に課せられた課題の実現は、この先何十年も先のことではない。近い未来に実現することもありうる。西三河と愛知の近未来は、自動車産業のオルタナティブを見いだせなければ、デトロイトの二の舞になっても仕方がない。しかも近年のAIの開発・導入は、自動車に限らず輸送手段を大きく変えていくことも予想される。ということは、これからの産業構造や雇用構造も激変が予想され、「自動車産業」に依拠してきた西三河地域とその外延の愛知も大きな変動にさらされることになる。

現在の地域社会は過去の時代とは異なり、従来のような閉鎖的な対応ではもはや存続はできない。すでにトヨタ自動車という企業をベースとした豊田市から、西三河の周辺へと外延に拡大していく構図も過去のことになりつつある。その構図はトヨタ自動車自身がグローバル企業として飛躍しようとする現在、それへの依存は過去への幻想である。西三河はトヨタの影響を受けてきたが、現在ではその周辺に拡大し、薄まりながらも愛知全体に影響を与えていると見るべきである。西三河の課題は愛知の課題でもある。

### 3 「企業社会」の論理と「市民社会」の論理

#### (1) 「企業社会」の論理

企業の目的は、事業活動を通じて利益を獲得し、経済活動を担うことにある。したがって企業がめざす「人材」は、公教育がめざす普遍的なものではなく、「企業社会」<sup>7</sup>の担い手を養成することが第一の課題である。そこに企業内教育の存在基盤がある。一般的普遍

的な人材養成を企業内教育がわざわざ行うことはない。それは公教育にお任せすればよい。日本の大企業の多くが、従業員教育に対しては入社当初から一貫して体系的におこない、いわばOJT<sup>8</sup>を基本としながら、働きながら仕事への技能を身につけ、直接間接に企業に奉仕し企業社会を担っていく人材を養成していくことを主眼としてきた。そのために投資をしてきた。労働費用に「教育訓練費用」が含まれるのはその意味もある。

従業員教育としての企業内教育は、従業員の各階層に対応したものとして成り立っていた。トヨタをはじめとした大企業の多くは、「教育」の全体を企業で担うのではなく、技能や企業人養成は企業内教育訓練施設がおこなってきた。公教育修了の認定という企業の外側から企業内に向かう入り口になる部分については技能連携制度と広域通信制高等学校に依拠するという二本足の施策をおこなってきた。これは戦後いくつかの企業が企業が直接学校を設置し運営<sup>9</sup>していく手法をトヨタはとらなかつた。自らの専門領域外にはあえて手を出すことはしなかつたということである。トヨタは企業内教育と公教育の棲み分けを行うことをめざしてきた。表1

表1 トヨタの教育推進組織

教育主管部署		実施教育内容
総務人事本部	人材開発部	全社技能系社員の教育、TWI研修、専門技能修得制度事務局
	トヨタインスティテュート	全社事技系社員の教育、グローバル研修、語学研修
生産管理本部	グローバル生産推進センター	海外事業体の技能教育
生産技術本部	安全健康推進部	安全教育、玉掛け・ガス溶接など指名教育
品質保証本部	TQM推進部	SQC、品質管理教育など

[https://www.toyota.co.jp/jpn/company/history/75years/data/company\\_information/personnel/personnel-related\\_development/explanation02.html](https://www.toyota.co.jp/jpn/company/history/75years/data/company_information/personnel/personnel-related_development/explanation02.html)

## (2)「市民社会」の論理

一方「企業社会」の対極的な位置にある「市民社会」(civil society)は、簡単には定義できない。そもそも日本で市民社会が成立しているかどうかの論議も決着がついているわけではない。だが、一般的な通念からする「市民社会」とは、法律の前での万人の自由と平等の保障を基礎として成立している社会といえよう。市民社会は企業社会のように特定の団体の利益を求めるものではない。だが、その社会も維持され発展していく必要から、普遍的一般的な利益のための制度構築は必要とされる。

西洋古代における市民共同体としては、古代ギリシアのポリスをあげることができる。ただしポリスの「市民」は、ポリスでの全構成員ではなかつた。中世半ば以降の都市の発達によって都市に居住する商工業者は市民の萌芽を見いだすことができる。だが本当の意味で「市民社会」が確立するのは、18世紀後半以降の市民革命によってである。近代市民社会では、個人の自由の保障が、その成立の要件となる。各個人(市民)が自らの政治的主張・宗教的立場などが自由になり、私有財産制も確立し、ギルドの廃止など商業活動の自由が保障されることなどが前提となる。こうした中で市民革命は商工業者を中心とした市民が立ち上がり政治権力を掌握したため、政府はこれらの権利を保障した。

現代日本で「市民社会」が本当に確立しているかは評価が分かれるが、現代社会では「市民社会」の論理と「企業社会」の論理が相互浸透してお互いに影響を与えることとなった。けだし企業内教育は企業人の育成が主目的であるのに対して、学校教育はあえていうなら「市民社会」の担い手を養成するという抽象的な目的となる。しかしながら現在の学校教育の具体的な現れは、現代社会の変容を反映したものとして現れることになる。それは現代社会が「格差社会」であることを反映したものになる。さらに人間の発達段階

からして早い段階から、子どもたちが選別されるようになった。義務教育段階である初等・中等教育前期までは顕著にはならないが、後期中等教育になると学校教育の多様化はより明らかになる。近年は、教育の大衆化によってもたらした「負の側面」を理由として、子どもたちへの具体的な指針を導くために、多様なスタイルの学校・学科が登場するに至っている。次項でその動きを愛知を事例に紹介する。表2

表2 学校教育と企業内教育

	学校教育	企業内教育
目的	国民の人格形成と国家・社会の形成者の育成	企業の利益に貢献しうる労働力の養成・確保
対象	国民一般の子女	従業員
費用	税ならびに父母負担	企業
期間	長い(最長16年)	短い(最長でも3年)
教育内容	普遍的・一般的	企業の利益と企業に奉仕する人材形成

筆者作成

#### 4 愛知における学校教育・高校再編の流れ

##### (1) 県立高等学校教育推進基本計画の概要

現在進行形で未確定要素もあるが、愛知県では、計画期間が平成27年度から平成31年度までの「県立高等学校教育推進実施計画(第1期)」を策定した。その概要をみることで、愛知に限ってだが教育行政がどのような教育施策を行おうとしているかを観察する。そこには教育行政もまた「企業社会」の影響を受けていることが見えてくる。この計画については、必ずしも全面的な賛意を示すものではないが、地域の特性もある程度考慮したものになっているのも事実である。

このビジョンが登場してきた背景として、「社会の急速な変化」があり、「ものづくり愛知の伝統を守り、更に発展」させ、生徒に対し、「幅広い知識・教養と柔軟な思考力に基づいて自ら考え行動する力」「他者と協働しながら困難な課題を克服していく力を身に付けさせる」という認識がある。明らかに「企

業社会」というよりも地元産業界の要請を受けたものである。市民社会の理念は形骸化している。その上で、以下の5つの指針が特徴としてあげられる。<sup>10</sup>

- (1) グローバル社会で活躍できる人材の育成
  - ア 国際理解教育の推進
  - イ 科学技術人材の育成と ICT 教育の推進
  - ウ 芸術、スポーツなどの分野における個性の伸長
- (2) キャリア教育と職業教育の一層の充実
  - ア キャリア教育の一層の充実
  - イ ものづくり愛知を支える職業教育の一層の充実
- (3) 魅力ある高等学校教育の基盤づくり
  - ア 教員の指導力向上と様々な学びの機会の充実
  - イ ICT 環境及び安全な施設・設備の充実
- (4) 生徒のニーズを踏まえた様々なタイプの高等学校の配置
  - ア 総合学科の新たな設置と普通科の活性化
  - イ 多様な生徒のニーズに応える学校づくり
- (5) 生徒が減少する地域における対応

この指針が目新しいのは、高校教育の大衆化によってもたらされた「教育の困難」への対応であり、その結果進行した「学校間格差」と「高等学校の多様化」であり、産業構造の変化に対応した新たな学校づくりと学科再編である。以下その特徴を整理する。

##### (2) エリート養成に特化した学校

愛知の高校教育は、多様化の中で「スーパーハイタレント」の養成も主要な課題としている。愛知の高校教育の格差構造があらわになって久しいが、その背景に1989年に始まった「複合選抜」制度<sup>11</sup>がある。すでにこの制度が導入されて30年近くになる。かつての入試制度は、「学校群」という制度によって県下各地に相対的に進学校が存在したが、現在では「超進学校」から末端では授業の成立すら困難な学校まで生み出すに至っ

た。いわゆる「進学校」と言われてきた高校の再編と「てこ入れ」である。その1つに「あいちスーパーイングリッシュハブスクール事業」がある。これは先進的英語教育の拠点となるハブスクールとして12校があり<sup>12</sup>、指導方法の研究、地区別授業研修などを通じて、英語によるコミュニケーション能力の向上を図ろうとするものである。

また「スーパーグローバルハイスクール」は文部科学省の研究指定校で、将来国際的に活躍できる「グローバル・リーダー」を育成するため、国際化を進める大学等と連携を図り、質の高いカリキュラムの開発・実践に取り組む。愛知県の県立高校では、旭丘高校が平成26年度から、時習館高校が平成27年度から指定を受けている。両校とも愛知県内では「超進学校」として知られる。また国内外の大学への進学を目指す海外帰国生徒や外国人生徒を受け入れるため、「国際バカロレア (IB) ディプロマプログラム」<sup>13</sup> 資格の取得を目指すコースの設置についての検討もしている。

### (3) 多様化と階層化を意識した後期中等教育

上記の類型に位置づけられる生徒は、全体では数%程度でごく限られた層である。彼らは年少の頃から塾通いをしながら受験競争を勝ちぬいてきた。事の善し悪しは別として、「学歴社会」の中で「勝ち組」としてきた層である。だが多くの生徒にとっては、高等学校卒業後すぐに就職する場合もあるし、高卒後専門学校や大学に進学した後に就職する事例が圧倒的多数である。超エリート層以外の生徒のために、その能力に応じて将来の希望に応じて進学できる「特色ある学校」のための学校（高校）再編を行おうとしている。

また教育行政の側で意識した誘導として、女子生徒へのインセンティブの喚起である。ものづくりや科学技術の分野に女性が活躍する場が広がっていることから、女子生徒の理系分野への関心を高めるため、産業界や大学

と連携し、女性エンジニアや女性科学者等による出前授業等の取組を推進している。

さらにこれまでの普通科偏重の反省から、職業意識の涵養のために全ての普通科において、「産業社会と人間」<sup>14</sup>、又は、「総合的な学習の時間」<sup>15</sup>を活用したキャリア教育に関する授業（1単位以上）を実施している。教育行政の側が特にこだわるのは（1）社会生活や職業生活に必要な基本的な能力や態度及び望ましい勤労観、職業観の育成、（2）我が国の産業の発展とそれがもたらした社会の変化についての考察である。

こうして現在進行形の「産業構造の変化」や「科学技術の進展」等に伴う社会のニーズの変化を踏まえ、各職業学科においてどのような学科改編等を提起している。

農業科では、安心・安全な食料の生産・供給、地域資源の活用、生産から流通、販売までを行う6次産業化<sup>16</sup>等のニーズに対応するための学科改編を行う。すでに半田農業高校では農業園芸科、生物工学科を農業科学科、施設園芸科に再編し、安城農林高校では生物工学科をフラワーサイエンス科に再編し、新城高校では園芸科学科、生物生産科、環境デザイン科を園芸デザイン科、食農サイエンス科に再編している。

工業科では、高度な資格取得のための実習や、熟練技能者による技術指導を取り入れ、ものづくり産業を支える実践的な技術・技能を身に付けた人材を育成する。地場産業とのより深い連携を生かして、特色ある工業高校づくりを進めるため、これもすでに愛知総合工科高校を開校している。総合工科高校本科には機械加工科、機械制御科、電気科、電子情報科、建設科、応用化学科、デザイン工学科の7学科が開設されている。一方新たに設置された専攻科には、産業システム科、先端技術システム科が開設され、「公設民営化」<sup>17</sup>の実験事例として注目されている。

また現代社会の技術革新により工業製品に様々な新素材が使用され、工業製品の開発に

デザイン力や創造力の要求から、学科を改編する。新素材工学科及び工芸デザイン科を瀬戸窯業高校のセラミック科、デザイン科は新素材工学科、工芸デザイン科、同専攻科のセラミック陶芸科は、工芸デザイン科に改編する。小牧工業高校での機械科の一部を「航空産業科」（航空・宇宙産業を担う技術・技能者の育成）に再編する。愛知県の尾北地区の小牧市には航空機産業の関連企業が少なからず立地されている。名南工業高校では情報技術科を「資源エネルギー工学科」（環境・資源・エネルギー問題に対応できる技術・技能者の育成）に再編する。名古屋市南部は従来より中京工業地帯の中核であり重化学工業の企業が集中立地してきた地域である。

商業科では、生徒の多様な進路希望に対応する幅広い「ビジネス」教育を総合的に展開する。その一環として、併置校や定時制の「商業科」を「総合ビジネス科」に改編した。一部の商業科を設置する学校については、多様な進路希望に応えることができる柔軟な教育課程をもつ「総合学科」への改編を検討している。平成28年度には新城高校の情報会計科をビジネス創造科（総合選択制は継続）に再編した。また平成29年度には全日制9校、定時制2校の商業科を「総合ビジネス科」に改編した。一方これまで商業高校・商業学科として実績を上げてきた2校を総合学科に再編し、平成30年度には緑丘商業高校の総合ビジネス科、経理科、情報処理科を、平成31年度には知立高校の普通科、商業科、情報処理科を総合学科に再編する。

さらに、平成32年度以降に向けて現在の商業科を、次の3つのタイプに整理してそれぞれの特色化を図ることを検討するとともに、「商業高校」の名称変更も検討している。

- ①商業4分野<sup>18</sup>の高度な専門性を身に付けることのできる学科
- ②地域の特色やニーズに対応した学科
- ③他の専門教科を含めた幅広い科目選択のできる学科

家庭科は戦後家庭科教育の出発点が「良妻賢母」育成という主目的があったが、現在では家庭科では教育内容が様変わりしつつある。少子高齢化の進展やライフスタイルの多様化、食育の推進などの社会の要請への対応が必要となった。衣・食・住や、保育をはじめとする「ヒューマンサービス」などに関わる生活産業の各分野で地域に必要とされる人材を育成するため、学科改編を検討している。現在は「家政科」の呼称は姿を消し、ほとんどが「生活」を形容した学科となっている。平成29年度以降、松平高校と佐屋高校の生活情報科はライフコーディネート科に再編予定である。

水産科は県下で1校（三谷水産）しかないが、地域産業界や関連機関と連携した研究と実習船「愛知丸」等で漁獲した水産物の活用を通して、経営、知的財産や6次産業化をめざしている。

看護科は県下で2校（桃陵、宝陵高校）しかないが、豊かな人間性を身に付けた看護人材の育成を図る。

福祉科は県下で4校（高浜・古知野・宝陵・海翔）しかないが、介護福祉士等の資格取得と高齢化の進展に対応できる教育内容への改善をめざしている。

「総合選択制」<sup>19</sup>は産業の複合化の進行に対応して、複数の大学科をもつ専門高校において、学科を越えて、他の学科の科目も学ばせることができる。たとえば農業、工業、商業の各専門学科が連携し<sup>20</sup>、共通のテーマを設定して研究に取り組む。その上で複数の職業学科の内容を総合的に学ぶ新しいタイプの専門高校の設置について研究を進めるとされる。

「6次産業化モデル校」では、猿投農林高校では地域の特産物を活用し、地域産業の活性化を目指した。前述した三谷水産高校では実習船「愛知丸」等で漁獲した水産物を活用した6次産業化への取組を行う。

こうした教育施策や特色ある学校づくりを



進めるために、愛知県では具体的な動きがすでに始まっている。<sup>21</sup> これらは従来の普通科偏重からの反省をふまえたものだけには確かである。

#### (4) 多様な生徒のニーズに応える学校づくり

以上のコース設定は、多様化への対応の具体的な展開であるが、高校教育の大衆化によって、いわゆる「上層」部分になる生徒や単なる多様化への対応だけでは難しい子どもも目につくようになった。たとえば初等教育の段階から学校教育に適応できないことが生み出され、早い時期に不登校になる場合がある。中学時代になってから集団になじめずに不登校になる生徒もいる。学力も成就できないまま高校に入学したもののドロップアウトを余儀なくされた生徒や、さらに家庭環境などで複雑かつ特別な事情をもつ生徒のニーズに応えることの必要性も以前より認識されるようになった。<sup>22</sup>

そうした生徒たちの学習意欲を醸成させるために、生徒の興味・関心をそその科目を「選択」し、自分の置かれている状況に見合った学習可能な教育課程になっている昼間定時制高校や全日制単位制高校を全県でバランスよく設置することを検討している。

具体的には愛知総合工科高校に統廃合された愛知工業高校の校地に、二部制単位制の定時制高校（ステップアップハイスクール）<sup>23</sup>を開校した。また御津高校全日制課程の学級規模を縮小、同じ敷地内に昼間定時制課程を設置する計画である。さらに「全日制単位制高校」<sup>24</sup>の新設を地域のバランスを考慮し、3校程度を改編する予定である。

一方グローバル化の影響を受け、県内では少なからぬ日本語指導・援助を必要とする外国人生徒等が存在するようになった。彼らの学び場を保障し支援する体制の一層の充実を図るとされる。高等学校に在籍する特別な支援を必要とする生徒については、「愛知県特別支援教育推進計画（愛知・つな

がりプラン）」に基づき、一人一人の教育的ニーズに応じた適切な支援・指導を行う。〈平成27年度の外国人生徒教育支援員による支援状況〉によると、全日制7校、定時制19校に配置されている。支援対象生徒は259人（全日制70人、定時制189人）である。また前述した平成29年度に開校した二部制単位制の定時制高校（ステップアップハイスクール）に、外国人生徒等を対象とする「多文化共生枠」の設置を検討している。

#### まとめ

このように西三河ならびに愛知の学校とりわけ高等学校の変遷は、明らかに日本の社会構造と地域社会の変容と軌を一にしてきた。過去においては日本全国が高度経済成長の過程で大きな産業構造の転換に直面し、第一次産業から第二次・第三次産業に軸足を移行し、この地においては輸送機器産業とその立地された企業の影響を受けざるを得なかった。<sup>25</sup>

ところが日本経済の産業構造は高度経済成長以降変遷があらわになった。第一次産業の衰退は明らかになり、成長と海外輸出に依存してきた第二次産業も1980年以降転機が訪れるようになった。そして1990年以降のグローバル化とIT化の進行は、従来の商いに依存していた第三次産業そのものが膨れあがり、情報通信サービスに依拠する第三次産業へと大きく変貌した。今後予想される高齢社会や情報社会に留まらず「知識社会」の到来とともに社会構造の大変動も予想される。西三河地域は、自動車産業に依拠する地域基盤は変わらないが、対応する企業群は今よりもコンパクトになり、それに変わる「オルタナティブ」が登場するかもしれない。愛知も東海地方もその影響を受けざるをえない。

ところで学校教育に限るならば、高等学校進学率は高度経済成長前半までは50%前後に過ぎなかった。高度経済成長期移行の高校

進学率の上昇は受け皿の拡大も必要とされたが、大学進学を意識した、あるいは建設にコストを要しないということで、多くは普通科高校の増設によって対応してきた。さらに遅れて工業・商業高校の新設、その後に総合学科が新設されるようになった。一方では平行して、それらの学校での「学科再編」も進化した。それらは産業構造の変容に対応してきた。工業科は産業構造を反映して当初は機械科・電気科・建築科に繊維・紡績関係の学科も存在した。情報科が進展する中で、電気科のある部分は電子工学科に進化し、現在では電子機械科や情報技術科に転身しつつある。さらに現在では後述するが、「大学科」間を超えた学科再編も行われている。

日本の公教育の職業教育は産業界の要請に後追いながらも、必死に対応している。ただし、それが公教育としてどこまで意味があるかは疑問ではある。教育の理念は、公教育が確立し、企業内教育は教育のめざす対象を企業人に限定して施してきた。実利と効率だけを第一の課題とする企業社会における「優位性」は、企業の担い手を対象とする企業内教育にあるのは歴然としていた。だがそれが自己目的とされるならば、利潤追求を第一の課題とする企業においては、公教育が課題とする「人間の形成」は、はるか彼方に追いやられることになる。高い倫理性を企業は表向きには語るが、一方では「企業不祥事」が今なお話題となっているのは企業のめざす人材形成がいびつだからである。確かにこの愛知・西三河においては、そうした問題は大きな話題とはなっていないという指摘もなされるかもしれない。しかし現在の企業活動の評価は、一企業集団だけに限定されてよい問題ではない。企業が本当の意味での「社会的責任」を遂行するためには、企業もまた自らの位置と社会的使命を自覚した事業活動を営む必要がある。「企業の社会的責任」がまだキーワードとして存在していなかった時代と同じような企業不祥事が今なお報じられてい

るのである。このいびつな企業社会から発信される企業内教育もその影響を受けざるを得ない。しかし一方では、企業活動もすべてではないにしろ、「市民社会」の側からは可視化されつつある。企業人間を養成し生産活動に奉仕し、効率性の高さを美德とするだけならば企業内教育の優越性は明らかである。だが人間形成の視点からすれば、市民社会というよりも国家・世界において未来に繋がる人間形成こそ必要である。

かつて愛知では「東の千葉、西の愛知」という「管理教育」のメッカであると喧伝されてきたことがある。最近はそのことは聞こえてこない。だが管理的手法が姿を消したかというところではない。今なお厳しい指導で対応している学校があるのも事実である。だがそれが「受容」されている現実も一部ではある。むしろ「東の千葉、西の愛知」に限らず、教育手法としての管理主義は全国に拡大したとみるべきである。筆者はこの現実についての明確な回答をまだ持ち合わせていない。<sup>26</sup>

公教育を担う学校も私教育の典型である企業内教育も相互浸透し影響を受けながらも、現在の教育の姿がある。私教育が教育からの逸脱があるなら、教育行政の側がその行き過ぎを公権力でチェック機能を果たしていく必要がある。とともに公教育の側もかつての漠然とした普通教育だけを行えばよかった「牧歌的な時代」ではもはやないことも自覚する必要がある。

#### 注

- 1 櫻井善行 [2015]
- 2 櫻井善行 [2007] 櫻井善行 [2008]
- 3 筆者はこの拙稿を書き上げるのに、当初は対象を西三河にこだわっていたが、調査を進める過程でトヨタ的なものは西三河にこだわらず愛知全体に影響を与えつつあることに気づいた。そこで当初から軌道修正して、学校教育に関わる問題は、西三河に限定せず愛知で

- 進行していることへの考察に軸足を移した。
- 4 豊田市は、世帯数は175,807戸、人口は424,716人の中核市であるが、面積918.32km<sup>2</sup>は名古屋市の2・7倍にもなる広大な領域を擁する。(平成26年度版「西三河の統計」)
  - 5 「碧海市」構想は、西三河南部の旧碧海郡にあった安城、刈谷、知立、碧南、高浜の5市を合併して、人口50万人弱の中核市に移行しようとするものであった。2002年に5市の青年会議所が中心となった合併法定協議会設置を求める「民」主導の請願運動があったが、自治体間の温度差もあり結局は挫折した。
  - 6 「自立定住圏」とは、人口5万人程度以上で昼間人口が多い(昼夜間人口比率が1以上)都市が「中心市」となり、生活・経済面で関わりの深い「周辺市町村」と協定を締結し、定住自立圏を形成する。中心市が策定する定住自立圏共生ビジョンに沿って、地域全体で、医療・福祉・教育など生活機能の強化、交通・ICTインフラの整備や地域内外の住民の交流、人材育成など人口定住に必要な生活機能の確保に取り組む。
  - 7 「企業社会」についての定義は必ずしも定まっている訳ではないが、さしあたって「企業の論理」が「市民社会の論理や規範」に優先される社会と考えればよい。
  - 8 OJT (on-the-job training) は、入社前に技能形成されているのではなく、労働現場で実際に仕事をしながら形成されていく職業訓練のことをいう。
  - 9 企業が設立した高校には、近江兄弟社や石川島播磨などの事例があるが、コストの割には思ったほどの効果が上がらないことから、必ずしも増えなかった。
  - 10 県立高等学校教育推進実施計画(第1期) [www.pref.aichi.jp/uploaded/attachment/204475.pdf](http://www.pref.aichi.jp/uploaded/attachment/204475.pdf)
  - 11 愛知県の公立高校の入学者選抜制度は、1989年以來受検者は複数校受検できるというキャッチフレーズで始まり現在まで続いているが、30年近く経った現在、県下の公立高校の学校間格差は著しいものとなった。  
[https://www.pref.aichi.jp/uploaded/life/62271\\_74864\\_misc.pdf](https://www.pref.aichi.jp/uploaded/life/62271_74864_misc.pdf)
  - 12 この指定校は千種高校、中村高校、瀬戸西高校、尾北高校、一宮西高校、津島高校、常滑高校、豊田北高校、西尾高校、刈谷北高校、豊橋東高校、御津高校の12校で、すべてとはいえないが県下各地に分散する伝統的な進学校を中心に指定されている。
  - 13 〈国際バカロレア(IBC)ディプロマプログラム〉とは、ジュネーブに本部を置く国際バカロレア機構が認定する大学入学資格をいう。統一試験に合格することで世界中の多くの大学を受験できる。授業は原則として英語、フランス語、スペイン語のいずれかで行うこととなっているが、平成28年度から、一部科目の授業と試験・評価を日本語で実施する「日本語ディプロマプログラム」が開始される。なお、「日本語ディプロマプログラム」の導入後も、英語及びそれ以外の1科目で、英語による授業を行う必要がある。
  - 14 「産業社会と人間」は「総合学科」における原則必修履修科目である。産業社会における自己の在り方生き方について考えさせ、社会に積極的に寄与し、生涯にわたって学習に取り組む意欲や態度を養うとともに、生徒の主體的な各教科・科目の選択に資するよう、就業体験等の体験的な学習や、調査・研究を通して、指導を行う。
  - 15 「総合的な学習の時間」とは、教科横断的な課題を設定して、決まった教科書ではなく、調査や実験や各種活動を通じて、児童・生徒が課題探求することを学習の理念とする授業のことをいう。
  - 16 「6次産業化」とは、1次産業の農林漁業者が主体となって、生産から加工(2次産業)そして販売(3次産業)まで一貫して取り組むことをいう。
  - 17 「公設民営」とは、国や地方公共団体等が公的施設を設置し、その運営を民間に委託することである。現在では全国的に「保育園」や

- 「介護福祉施設」等でその活用が進んでいる。これまで、「公=官」が行ってきた業務について、「民間」のノウハウをいかし、効率的な管理・運営を行おうとするものである。学校分野ではまだ事例は少ない。
- 18 「商業4分野」とは、①マーケティング分野、②ビジネス経済分野、③会計分野、④ビジネス情報分野を指す。
- 19 「総合選択制の新たな導入」として、古知野高校では商業科、家庭科の2学科間で、佐屋高校では農業科、家庭科の2学科間で、現在の実施校である新城高校での農業科、商業科、家庭科の3学科間を加えると3校で実施されている。
- 20 「専門高校の学校間連携」として半田市には県内で唯一工業高校と商業高校と農業高校が設置されている自治体で、近隣の農・工・商の3校が連携して、生産から、調理・加工、商品化・販売まで行う「6次産業化」に対応した教育をめざしている。
- 21 県立高等学校教育推進基本計画では  
 〈環境防災コースの設置〉  
 海翔高校（環境コースを改編して平成27年度に設置）  
 〈情報活用コースの廃止〉  
 犬山高校、幸田高校  
 〈情報活用コースを情報ビジネスコースに改編〉  
 守山高校、尾西高校、東浦高校、衣台高校、一色高校  
 〈教育コース新設の検討〉半田東高校、豊橋南高校 教員を養成  
 〈医療・看護コース新設の検討〉長久手高校、豊田高校  
 〈子ども発達コース新設の検討〉武豊高校 保育者  
 〈国際教養科新設の検討〉刈谷北高校（国際理解コースを改編）  
 既設 千種高校、尾北高校、御津高校  
 〈国際理解コース新設の検討〉中村高校、一宮西高校、安城東高校
- 既設 津島高校、常滑高校、豊橋東高校  
 〈芸術、スポーツに関するコース新設の検討〉  
 美術コース：東郷高校 スポーツコース：豊橋西高校 創造表現コース：名古屋西高校  
 〈観光ビジネスコース新設の検討〉福江高校
- 22 また各学校には、不登校の生徒、進路、友人関係、家族関係等について深刻な悩みを抱えている生徒など、専門家による対応が必要な生徒が少なくなく、スクールカウンセラー（SC）のニーズがますます高まっているが、現行では、1名のスクールカウンセラーが3～4校を担当しており、平均すると1校あたりの訪問回数が月に1～2回程度にとどまっている。国の動向を踏まえつつ、スクールカウンセラーの配置拡充を目指すという。
- 23 「昼間定時制高校」とは昼間に原則1日4時間の授業を学習する単位制高校。幅広い選択科目から興味・関心や進路希望に応じて科目を選択する。原則4年間で卒業するが、特別な講座を受講することで3年間で卒業することも可能。自分のペースに合わせて柔軟に学ぶことができるのが謳い文句である。
- 24 「全日制単位制高校」とは、学年による教育課程の区分がない全日制高校で、生徒が幅広い選択科目から興味・関心や進路希望に応じて科目を選択する。3年間の修得単位数の合計が卒業に必要な単位数を満たせば卒業が認められる。現在、県下には県立2校、名古屋市立・豊橋市立各1校が設置されている。
- 25 県立高等学校教育推進基本計画では  
 ①各地域の商工会議所や地元企業等の協力のもと、産業現場との連携プログラムや、長期間の現場実習、民間の技術者を社会人講師とする授業等を通して、実践的な技術・技能の習得を図るとともに、産業ニーズに合わせた教育課程の開発を進める。  
 ②職業学科の生徒が、それぞれの分野の専門家から指導を受け、実践的な技術・技能を身に付けることができるよう、県産業労働部の協力を得て、産業現場の第一線で活躍した経験をもつ人材を職業学科における実

- 習サポーターとして活用する「ものづくりサポーターバンク制度」の導入を検討する
- ③職業学科における学校見学会や体験入学などの機会を一層充実させるとともに、小・中学校教員の職業学科についての理解を深めるため、教員対象の説明会や見学会等を積極的に開催する。
- ④普通科コース制は、教育課程に体験的・実践的な学習を行う専門科目等を取り入れることで生徒のニーズや関心に応じてきたが、時代の変化を踏まえ、コースの改廃や新設を積極的に進めていく。
- ⑤地域環境についての基礎知識と、防災や減災についての実践的な知識や行動力を身に付け、将来地域の防災リーダーとして活躍できる人材を育成するため、「環境防災コース」を設置するとされる。
- 26 「管理主義」的手法があるとしたら、現在では何も愛知県に限ったことではない。校門前で遅刻指導と称して、チャイムが鳴った段階で入校を制限させて反則切符を出し、それが3回になると保護者召還という事例は今もよく聞く。染髪防止策として、生徒の入学時に「地毛証明書」なるものを提出させ、それに従って真面目に指導している事例が、最近東京都や大阪府の公立高校で紹介されたが、この学校の指導を真顔で正当化・擁護している教育長の言動はもはや滑稽ですらある。学校側には荒れた時代のトラウマはまだあるだろうが、世間からの常軌からは考えられないことでもやれるのは、学校というところが閉鎖的であると共に、教職員集団の方でも「みんなであれば」という意識が働いていることは確かである。
- 参考文献**
- 愛知県教育委員会『県立高等学校教育推進実施計画（第1期）』2016年
- 赤堀芳和『共生の「くに」を目指して』講談社、2015年
- 乾彰夫『日本の教育と企業社会——一元的能力主義と現代の教育—社会構造』大月書店、
- 岩木 秀夫『ゆとり教育から個性浪費社会へ』ちくま新書、2004年
- 宇沢弘文『日本の教育を考える』岩波新書、1998年
- 内橋克人・宇沢弘文『始まっている未来-新しい経済学は可能か』岩波書店、2009年
- 内橋克人『共生経済が始まる—一人間復興の社会を求めて』朝日文庫、2011年
- 後藤道夫・木下武男『なぜ富と貧困は広がるか——格差社会を変えるチカラをつけよう』旬報社、2008年
- 斎藤貴男「教育改革と新自由主義」、子どもの未来社 2004年
- 櫻井善行「トヨタが地域社会に与えた影響——西三河地域の変容についての考察」『中京企業研究 37号』2015年
- 櫻井善行「企業の論理と人材育成—トヨタのめざす労働者像と教育」『中京企業研究 29号』2007年
- 櫻井善行「トヨタシステムの教育への浸透」、猿田正機編『トヨタ企業集団と格差社会』ミネルヴァ書房、2008年
- 櫻井善行「トヨタの企業福祉」、猿田正機編『トヨタ企業集団と格差社会』ミネルヴァ書房、2008年
- 佐藤学・勝野正章『安倍政権で教育はどう変わるか』岩波書店、2013年
- 猿田正機「管理教育と労務管理——トヨタ「企業城下町」を事例として」中京経営研究、創立記念号、1992年
- 猿田正機『トヨタウェイと人事管理・労使関係』税務経理協会、2007年
- 手島純『格差社会にゆれる定時制高校——教育の機会均等のゆくえ』彩流社、2007年
- 寺田盛紀『日本の職業教育—比較と移行の視点に基づく職業教育学—』見洋書房、2009年
- トヨタ自動車、「Toyotaway 21」トヨタ自動車広報部、2006年
- トヨタ自動車株式会社、『Sustainability Report

2010』、2010年

原正敏・藤岡貞彦『現代企業社会と生涯学習』大  
月書店、1988年

増田ユリヤ『新しい「教育格差」』講談社、2009  
年