

# 鉄道省勤務の若年労働者の学びと教育情報 ——『鉄道青年』の分析を手がかりに——

三上敦史

Atsushi MIKAMI

学校教育講座

## はじめに

本稿は、近代日本の国有鉄道（1909年「鉄道院」→20年「鉄道省」→45年「運輸省」と変遷、以後は特別な場合を除き鉄道省と表記）の若年労働者を対象とする受験雑誌の中で最も威信のあった『鉄道青年』の掲載記事ならびに受験質疑欄を中心に分析を行い、鉄道省の若年労働者あるいは鉄道への就職——あるいは鉄道教育機関への進学希望者——が求めている学びと教育情報にどのような特徴あるいは歴史的変遷があったのかについて考察する。

鉄道省は、現在でいえばJR各社および多くの関連企業、国土交通省鉄道局、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構（旧日本鉄道建設公団）を統合した巨大な組織であった。業務の柱は国有鉄道・船舶・自動車の経営と私鉄への許認可だが、他にもジャン・ツーリスト・ビューロー（JTBの前身）を通じた外貨獲得、外地官庁・鉄道会社への出向による運輸統制、陸軍鉄道連隊に対する技術支援など多岐にわたる。

また、現業中心の機関のため、大量の労働力を必要とした。相当の専門性が必要となるため雇員・判任官として遇される職種——例えば、駅員・車掌・機関士など——はもちろん、単純労働に従事する者——例えば、駅・機関区内の掃除や雑用（駅手・庫内手）、線路保守作業（線路工手）など——も十万人単位で必要だった。こうした非熟練労働者は、一般に高等小学校卒業程度の採用試験により、傭人として採用していた。

しかし鉄道省の場合、同じく現業中心の通信省・陸軍省・海軍省などにはない三つの特色があった。

第一に非熟練労働者の多くがいわゆる階梯職で\*1、選考または試験によって上級職種へ、身分も傭人から雇員、判任官（職種によっては高等官\*2）へと昇格できたことである。その試験は現場で得られるさまざまな職業上のノウハウや規程・技術に関する知識ばかりでなく、中等程度の国語・算術・英語・作文といった一般教養に関する科目が必ず課されていた。

第二に鉄道局所在地、すなわち札幌・仙台・東京・名古屋・大阪・門司の6ヶ所に設置した部内教育機関（Off-JT）である鉄道局教習所専修部に入所して3～6ヶ月の転換教育を受けることで、その階梯を進むスピードを促進できたことである\*3。募集規模は科によるが、一般に年2～4回、それぞれ数十名単位と相当な数になる。いわゆるクールアウトなどではなく、独学によって昇進していくことを奨励していたといえる。

第三に1922年以降は官費で中学校から大学までの教育を与え、それぞれ相当の学歴として遇する制度をとったことである。しかもその多くは鉄道省に勤務していなくても受験でき、合格すれば入学できる——同時に就職でもある——ということになった。

この結果、鉄道省に勤める膨大な数の若年労働者は、総じて勤務の傍ら学ぶ形をとることになった。職階と学習とがリンクした鉄道省は、高度に「学校化」した社会である。入職した職種は仮の姿で、試験によって人生を切り拓いていけるし、そうせねばならない。

一方、経済的に恵まれず、上級学校進学がかなわぬ者には、給料を得ながら勉強ができる進路として注目を集める機関でもあった。その場合、勉強することこそ鉄道入りした本来の目的ということになる。

そうしたさまざまな学習の需要に応えたのが『鉄道青年』『鉄道知識』『鉄道受験界』『驀進』『鉄道』といった数々の鉄道受験雑誌であった。

このうち『鉄道青年』は最も早い1909年に創刊され、雑誌統制によって43年に終刊となるまで35年にわたって刊行された。若干の欠落はあるものの、09～11年分は東京大学、16年分は同志社大学、17～33年分は北海道大学、24～43年分は国立国会図書館が所蔵している。これに筆者の所蔵分を加えると、全409巻のうち74.6%にあたる305冊の分析が可能である。創刊直後の12～15年が欠落しているのは残念だが、この前後で誌面の傾向に大きな変化はみられないことから、書誌的分析は可能だと思われる。

## 1. 鉄道青年会と『鉄道青年』の誕生

『鉄道青年』は、鉄道勤務の若年労働者の修養を主目的とする鉄道青年会の機関誌である。同会は、東京基督教青年会宗教部主任だった益富政助が主唱し、発起人代表に江原素六（初代会長）・新渡戸稲造（顧問、のち第二代会長）・大隈重信（顧問）らを迎えて1908年12月6日に発会式を行った。ただし、同会は募集要項に「基督教徒たらねばならぬ義務はありません」\*4とうたう通り、宗教色はない\*5。この経緯について、同誌の記事を追うことでやや詳細にみておきたい\*6。

同年2月、鈴木才次郎（飯田町駅長）は東京市神田美土代町の東京青年会館において、東京基督教青年会の講演会に出席していた。講師は益富政助（東京基督教青年会宗教部主任）。その内容に感銘した鈴木は、益富に管下の飯田町駅員約150名に対して講話を行うよう依頼した。益富はこれを快諾、以降、飯田町駅で月2回の出張講話を行うことになった。

翌3月、山本邦之助（東京基督教青年会主事）は欧米の基督教青年会の視察から、矢沼伊三郎（元日本鉄道社員、実業家）はアメリカの鉄道事情の視察からそれぞれ帰国した。二人はアメリカ滞在中にそれぞれ米国基督教鉄道青年会の活動の活発さ、またその活動が鉄道経営に大きく貢献していることを知り、偶然知己となつてからは帰国後に必ず日本でも同様の組織を立ち上げるよう誓い合っていた。

益富が飯田町駅に赴いていることを知った二人は、鉄道青年会の萌芽だとして喜び、帝国鉄道庁、東京付近の各駅・私鉄各社を歴訪して、その重要性を訴えた。若年労働者に対する精神的なフォローに異存があらうはずもなく、合計約6,000名を対象に飯田町駅と同じ出張講話が実施されるようになった。11月からは毎月1～2回、「鉄道従事員慰労会」と銘打って東京青年会館の図書室・遊戯室・浴場・理髪室・屋上運動場・娯楽室を開放、弁当を実費提供して好評を博した。

東京基督教青年会ではこれを独立の事業とすべきとの機運が高まり、益富・山本・矢沼のほか、井深梶之助（明治学院教授）・江原素六（麻布中学校長）・新渡戸稲造（第一高等学校長）・留岡幸助（家庭学校長）・井上敬次郎（東京鉄道株式会社取締役）・元田作之進（立教学院教授）ら教育関係者ならびに私鉄各社の幹部らを発起人代表として12月6日、発会式を行った。式には1,500名もの現業従事員が集まった。

鉄道青年会は現業機関での修養講話会を業務の中心とし、他に社会事業（殉職者遺児養育・公傷者職業再教育など）・福利厚生事業（田端簡易ホテル経営・臨海学校など）を幅広く行うこととした\*7。会則によれば、会員は「鉄道軌道又は之に関係ある業務に従事

する者」\*8で、賛助会員（月額20銭以上）と普通会員（同5銭）があり、前者は部内外の有志者から、後者は「全国の鉄道軌道其他運輸業に関係ある方々主に国鉄部内の青少年」から広く募集した。国有鉄道ならびに他の私鉄各社とは直接関係のない団体とはいうものの、発起人代表の顔ぶれなどから同会が官私鉄を問わず重要視されていたことは疑いない。

ちなみに鉄道青年会が発足した1908年は、日本の鉄道史上の一大画期となる年であった。この年、帝国鉄道庁は幹線系鉄道17社を版図に収めて路線延長を1,500マイルから4,400マイルへと3倍増させ、12月5日から名称を「鉄道院」へと改めた。いわゆる鉄道国有化であるが、鉄道青年会の発会式が行われたのは、その翌日である。準備不足の荒療治ゆえに出身会社ごとの気風・職制・賃金体系をすぐには統一できなかったから\*9、その意味からも鉄道青年会に対する鉄道院の期待は大きく、通信大臣兼鉄道院総裁後藤新平は鉄道院による保護を申し出た。益富は御用団体に墮するのを恐れて拒絶したというが\*10、これ以降、一貫して鉄道院総裁（のち鉄道大臣）を顧問に迎えており、両者の精神的な紐帯は堅固だった。

鉄道青年会は順調に発展を遂げ、会員数は1909年末には早くも約2万名\*11、16年6月末には32,684（うち国鉄24,114、私鉄9,974、軌道6,415、その他1,181）名に達する\*12。25年6月の頃には35,000名を超えたとの記述もあるが\*13、会務報告を見る限り、概ね30,000名で毎月500名内外が出入りという状況だった。

また、その活動内容が評価された結果、宮内省・内務省・東京府・東京市からの助成金を受けるようになったほか、1923年には震災救護事業に対して皇室から1,000円の御下賜金を受けている\*14。

『鉄道青年』の発行は、修養講話会と並ぶ鉄道青年会の基幹事業として1909年9月に始まった（ちなみに教習所の発足もこの年）。「発刊の辞」には、発刊の目的が以下のように記されている。

此雑誌を通して普く全国の鉄軌道従事員諸君とお近付になり、親しく交際がしてみたいのが一つ。東京近辺の鉄道軌道従事員諸君とは何時も御目にかゝってお話は申して居れど、地方の方々には、さう度々は会はれないのがつらさに、せめては手紙——即ちこの雑誌で、互ひに消息を知らしたり、知らされたりしたいのが一つ。かくて親愛なる諸君の朋友となり、互に相助け相励まして、人生最貴最要の精神修養、品性陶冶といふ事に努力したいのが一つ。更に進んでは智識の研磨、或は心身の慰楽といふ事にも、及ぶだけ力を尽して見たし、又別欄にも記載して置きました通り、人事上百般の相談相手ともなり、お困まりの方のため

には医療、救済の道をも講じ、要するに如何にもして諸君の幸福と利益とを増進したいといふのが本会の目的であり、又本誌の使命であるのです。<sup>\*15</sup>

なお、創刊号は会員用以外に1万部を印刷したが、鉄道院がすべて買い上げて現業機関に配布したため、さらに「南滿鉄道、韓国統監府鉄道、台湾総督府鉄道、内地各私設鉄道会社、並に東京、京浜、横浜、大阪、京都、阪神、京阪、名古屋等の重なる各鉄道会社の現業及び運輸従事員諸君の爲め」さらに1万部を増刷した。定価は5銭で、普通会员の会費と同額である。

## 2. 修養雑誌としての『鉄道青年』

1909年の第1巻第1号は、表紙最上部に誌名を横書きで記載し、その下に「精神の修養・智識の研磨・心身の慰安」とうたった。

誌面構成は表1に示す通りで、巻頭の戊申証書を筆頭に、少々抹香臭い記事ばかりが並ぶ。受験情報はなく、読者参加のページも「娯楽」欄のみ。後の時期に比べると修養雑誌という性格が濃い。本体のページ数もわずか36ページに過ぎない。

その後、表2に示すように、翌1910年の第2巻第3号までには英単語・英会話の独習に応ずるための「英文欄」を創設した。また、雑録の一トピックという扱いだが、「東部管理局地方教習所懇話会」のように教習所の学習・生活について紹介する記事も掲載が始まる。記事は、寄宿舎で「毎月一回各教師及生徒一同が茲に会合し晚餐を共にし懇談会を開き、終了後は「余興に移り」楽しい時間を過ごすことを報じている。家族的な雰囲気の中で勉強三昧の日々を送る様子は、苛酷な労働に勤しむ若年労働者たちにとってある種の羨望をかき立てずにはいなかったはずである。

これ以降も「東部地方教習所教務一斑」(同第5号)、

表1 『鉄道青年』第1巻第1号(1909年6月1日発行)の構成

<ul style="list-style-type: none"> <li>○戊申詔書</li> <li>○詔書略解</li> <li>○発刊之辞(幹事長益富政助)</li> <li>○祝辞及び謝辞(鉄道院副総裁平井晴次郎ら)</li> <li>○我国鉄道の由来(大隈重信公爵)</li> <li>○鉄道青年会の目的(農博・法博新渡戸稲造)</li> <li>○鉄道青年会の事業</li> <li>○本会の経営に関して鉄軌道関係者諸君に訴ふ(益富政助)</li> <li>○唯愛あるのみ(鉄道院総裁後藤新平)</li> <li>○上下一心論</li> <li>○忠実論</li> <li>○忠実の模範</li> <li>○六郷川の如き椿事に際し乗務員は何を最も注意すべきか(平岡新橋運輸事務所長)</li> <li>○鉄道員の心得             <ul style="list-style-type: none"> <li>・鉄道員一般の注意</li> <li>・旅客の取扱方に就て</li> <li>・身辺を綺麗にせよ</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○お客様の取扱ひ方</li> <li>○車掌評判記</li> <li>○殉職者の遺族を憶へ</li> <li>○家庭             <ul style="list-style-type: none"> <li>・七日に一度位は落ち着いて考へよ(蠻骨)</li> <li>・家庭感話 華を去り実に就き 夫婦の和合 親の子孝行 節酒と禁酒</li> </ul> </li> <li>○娯楽             <ul style="list-style-type: none"> <li>・夜[小説](山内秋生)</li> <li>・蜀山人の狂歌</li> <li>・一口噺</li> <li>・和歌</li> <li>・都々逸</li> <li>・読者文芸募集</li> </ul> </li> </ul> <p style="text-align: center;">[日記文、一口噺、狂句、都々逸、謎、和歌、俳句]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○鉄道青年会の由来</li> <li>○鉄道青年会会員名簿</li> </ul>
---	--

表2 『鉄道青年』第2巻第3号(1910年3月1日発行)の構成

<ul style="list-style-type: none"> <li>●口絵及巻頭</li> <li>○中部鉄道管理局(写真版)</li> <li>○中野氏井上氏安藤氏肖像(写真版)</li> <li>○忠実の模範募集(広告)</li> <li>○購読者諸君へ謹告</li> <li>○投稿募集</li> <li>●修養             <ul style="list-style-type: none"> <li>○鉄道の恥辱 鉄道の名誉(会説)</li> <li>○何故に勤勉忠実なれと云ふか(会説)</li> <li>○生活問題に就て(顧問・伯爵大隈重信)</li> <li>○品性は成功の根底なり(評議員・衆議院議員根本正)</li> <li>○如斯心持にて世を送りたし(評議員・実業之日本社長増田義一)</li> <li>○ハートの人後藤総裁(台湾総督府土木部長長尾半平)</li> <li>○月給十円の社員より東鉄重役となりし安藤保太郎氏(春光生)</li> <li>○部下の見たる安藤重役(部下の一人)</li> </ul> </li> <li>●論説             <ul style="list-style-type: none"> <li>○余が見たる米国の交通機関(東京商業会議所会頭中野武磨)</li> <li>○東部管理局の消息(東部鉄道管理局長谷川謹介)</li> <li>○救済組合に就て(鉄道院保健課長井上正進)</li> <li>○青年現業員諸君に望む(九州管理局門司駅長渡邊六一郎)</li> <li>○北海道の現業員に同情す(吉川敬治)</li> </ul> </li> <li>●學術             <ul style="list-style-type: none"> <li>○鉄道概説(鉄道院参事・法学士笈正太郎)</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○駅夫必携(九管門司駅長渡邊六一郎)</li> <li>○余が実務上の経験(各会員)</li> <li>●雑録             <ul style="list-style-type: none"> <li>○三十六年前の回顧(中管新橋機関庫主任日下輝造)</li> <li>○同情深き乗客の実例(MA生)</li> <li>○井深先生を訪ふ(一記者)</li> <li>○我駅の気風(東管上野駅長村越嘉一郎)</li> <li>○汐留官舎の一夕</li> <li>○東部管理局地方教習所懇話会</li> <li>●家庭             <ul style="list-style-type: none"> <li>○逆境感想録(笠松慎太郎)</li> <li>○我父の家には第宅多し(益富政助)</li> <li>○母親の為(益富きの子)</li> </ul> </li> <li>●娯楽及会報             <ul style="list-style-type: none"> <li>○講談</li> <li>○会員の領分</li> <li>○読者歌壇</li> <li>○青年会報</li> <li>○会員名簿</li> <li>●英文欄             <ul style="list-style-type: none"> <li>○鉄道用語</li> <li>○英語会話</li> <li>●付録             <ul style="list-style-type: none"> <li>○鉄道青年会員忠実日記</li> </ul> </li> </ul> </li> </ul> </li> </ul> </li></ul>
--	--

「中央教習所第一回教習の成績」(同第6号)、「算術試験問題解答」(同第7号,同第9号,同第11号,同第12号)、「鉄道にて立身せんと欲する青年の注意すべき要項」(同第10号)、「東鉄車掌運転手の採用法と其待遇」(同第11号)といったように、受験案内や鉄道で立身出世を果たした者に関する記事を頻りに掲載する\*16。読者に受験への意識を高める効果は少なからずあったろう。総ページ数も62ページと、創刊号に比べるとほぼ倍増している。

また、1910年の第2年第5号の「算術試験問題解答」から、早くも同誌の特色である本省・鉄道局の各業務担当者、教習所教官、現場幹部などの執筆記事が登場した。この記事は前年9月に施行された判任官機関手採用試験の算術の問題解説で、担当したのは東部鉄道管理局平機関庫主任(現在のJR東日本いわき運輸区長)平岡三郎右衛門である。この形式が、教習所や各職任用試験を受験しようとする者に大きな励みとなることは疑いない。

1916年までには「身の上相談」(のち「読者の質問」)が登場、会と会員とのキャッチボールが始まる。当初は受験相談と生活相談(衛生・法律・共済など)が半々であったが、次第に受験相談の比率が高まってゆく。

だが、受験に関する記事はあくまでも単発の企画であったし、受験相談もさまざまな相談の一部であった。同誌の性格は未だ修養雑誌の域にとどまる。

この間に総ページ数は52ページへ、さらに同年の第8年第5号からは40ページへと減少している。第一次世界大戦中の物価高騰のさなかでもあり、ページ数を維持するのは負担が重過ぎたのだろう。それでも1919年には会費を倍額に値上げ(5→10銭)して約70ページへ戻しており、誌面の質・量を維持しようという意欲が強かったことがうかがわれる。

### 3. 受験雑誌としての『鉄道青年』

鉄道院が鉄道省に昇格した1920年の第12年第3号から、「試験問題及解答」が常設欄として登場した。

同年第6号では、紙価の騰貴による会の経営逼迫を助けるため、「東京付近の会員有志一同」から会費・ページ数のさらなる倍増(10→20銭,約70→130ページ)が提案され、会員に投票を呼びかけた。この結果、「大凡賛成三,反対一の割合」で8月号から実施となった。これによって明らかに誌面は大幅な充実を見た。表3に示すように、読者参加ページの増大はもちろんだが、受験体験記や教習所・任用試験の問題解説を毎月必ず掲載するようになったことに注目したい。すなわち単なる修養雑誌から、受験雑誌としての性格をもあわせもつようになったのである。

この背景には、1922年から鉄道省が教育制度の大改革を実施予定だったことが見逃せない。その概要は

表4に示すが、以下、若干補足しておく。

①は教習所の新学科である。札幌・仙台・東京・名古屋・大阪・門司の各鉄道局教習所(局教)では、従来の転換教育を行う学科を「専修部」と命名し、中等程度の「普通部」を増設した。学科は文系の業務科、理系の電気科・機械科・土木科の4科である。

さらにこれとは別に、東京に設置していた転換教育のための中央教習所を鉄道省教習所(省教)に再編し、「普通部」で専門学校程度、「高等部」で大学程度の教育を行う。いずれも文系の行政科、理系の電気科・機械科・土木科の4科を設置、いずれも教育水準は文部省所管の高等・専門教育機関に比肩するほど高かった。例えば、省教高等部行政科では1期生11名全員が在学中あるいは卒業後に難関の文官高等試験(高文)行政科に合格している\*17。

これらは部外からの受験も可能だった。それはすなわち官費で——「教習所への入学=鉄道省への就職」となる——中等程度から大学程度まで学べる文部省所管外の総合教育体系の誕生であった。

②は指定する官立大学・専門学校(高等学校はなし)の入試に合格した職員を在籍のまま派遣する給費生制度である。文部省所管の学校に派遣されるので、大学を希望するものは高等学校・専門学校の、専門学校を希望する者は中学校・実業学校などの卒業学歴(または検定合格)が必要である。また、卒業すれば自動的に派遣先の学歴を持つことになる。

③は局教に鉄道中学(夜間中学=各種学校)\*18を附設するもので、部外からの受験も可能であった。

なお、①③の卒業者は鉄道部内に限り、対応する文部省所管の学校の卒業学歴に準じて取り扱われたことを特に明記しておきたい。例えば、小学校卒業の学歴しかなくても局教を卒業すれば中学校・実業学校の卒業者と同格、すなわち文官普通試験(普文)合格とみなして処遇されたのである。

さらに「局教→省教」「鉄道中学→(検定試験)→給費生」\*19,のようにこれらを組み合わせた進学も可能である。経済的に恵まれない者からは、鉄道は苦学による立身出世の道と目されるようになった。

「誌上鉄青教習所」はこれらさまざまな教育機関・制度の試験に対応し、受験記事は一挙にそのバリエーションを増やす。幹部・関係者が執筆した受験案内を読み、試験問題を解き、出題者でもある教習所教官が執筆した問題解説によって自己採点し、細かい受験情報はハガキで質問すれば本省人事課職員が回答してくれるという同誌の特徴はこの時期に確立された。

また、部外からの教習所受験も可能になったため、『鉄道青年』の読者層は広がったとみられる。その影響は「読者の質問」欄に顕著で、「大日本通信鉄道学校高等研究科の講義録によって勉強して居りますが、同校を卒業した者は鉄道省では雇員に無試験で採用さ

れますか」(1922年, 第14年第3号, 不可と回答), 「師範学校講習科を卒業して現在尋常小学校正教員ですが雇員に無試験で採用されますか」(同第7号, 小学校本科正教員以上の免許状を所持していれば可と回答), 「鉄道職員でない者が局教習所普通部, 電信科に入学すれば給料何程ですか」(同第9号, 在学中日給85銭と回答)といった部外からの質問が毎号何点も掲載されるようになった\*20。他にも通信講習所など他の文部省所管外学校卒業者や, 下士適任証を持って満期除隊してきた者(無試験で雇員採用可)が鉄道に

就職したいといった質問・相談も頻繁にみられる\*21。

恐らくはこうした受験関係の質問が殺到するようになったのであろう。1923年の第15年第7号からは「読者の質問」を「受験質疑」に特化させ, 生活相談は必要に応じて掲載することにした。

1924年の第16年第6号からは会費を10銭値上げして30銭とし, 約200ページへと拡大した。理由の筆頭に「業務研究欄の拡張」「受験講義欄の拡張」「文芸及び雑誌欄の拡張」を挙げており, これによって同誌が「謂はゞ『簡易教習所』」の役割を果たすことをう

表3 『鉄道青年』第12巻第8号(1920年8月1日発行)の構成

<ul style="list-style-type: none"> <li>○(巻頭言)一掬の涼味謙遜の自覚</li> <li>○元田鉄道大臣の訓辞を読む</li> <li>○雑誌拡張会費二十銭案決議公表(発起者一同)</li> <li>○貧困の価値(法学博士山脇玄)</li> <li>○軌道変更を要せず(建設局長大村錦太郎)</li> <li>○基督教の三大精神(早大教授内ヶ崎作三郎)</li> <li>○社会の旅人生の旅(法学士山村草堂)</li> <li>○現業委員会について             <ul style="list-style-type: none"> <li>・優秀なる成績を挙げよ(上野運輸事務所長大河内一要)</li> <li>・良心より其の信ずる処を(両国保線事務所長岩井宇一郎)</li> <li>・生気に充ちた人格者(上野機関庫主任佐藤信雄)</li> <li>・委員会と労働組合(東京機関庫機関手田中利三郎)</li> <li>・幹部諸公に望む(札幌有田恵郎)</li> </ul> </li> <li>○読者論壇             <ul style="list-style-type: none"> <li>・感ずべき鉄道番(浜松保線・風戸生)</li> <li>・痛ましき犠牲者(彼の同僚)</li> <li>・如斯事奈何(会津若松・憤慨生)</li> <li>・昇格と吾人の覚悟(沼津・馬力好)</li> <li>・労働組合の団結権(一会員)</li> <li>・乗務員の苦心(桐生機関庫・D生)</li> <li>・判任機関手待遇論(門鉄・一機関手)</li> <li>・救済範囲の拡張を(夕張駅・森浩)</li> <li>・普通選挙論(一宮駅・伊東圓一)</li> <li>・転轍手の優遇を(宇島駅・鼓堂生)</li> <li>・事故反省の記帳(直方機関庫・緒方生)</li> <li>・我が友と時の声(大宮公園駅・一塞生)</li> <li>・生命の信頼(検車手・H I生)</li> <li>・噫貴き模型(新橋保線事務所・木村健一)</li> <li>・割増運賃徴収(三国駅・山崎留吉)</li> <li>・死!(新橋駅・横山生)</li> <li>・手を失って(上野連結手・柴田芳松)</li> <li>・万骨枯る(元浜山谷駅・古宮生)</li> <li>・花より団子(三原駅・森本正助)</li> </ul> </li> <li>○尼港問題夜話(益富政助)</li> <li>○普通選挙の話(明治大学教授石井宗吉)</li> <li>○社会小観             <ul style="list-style-type: none"> <li>・両陛下の御下賜金</li> <li>・世界日曜学校大会</li> <li>・敵国賠償金の割当</li> <li>・労働法案に就ての建議</li> <li>・労働局の設置</li> <li>・怠業はゆるさず</li> <li>・生活改善問題</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◇食物欧米風</li> <li>◇世界的禁酒運動決議</li> <li>◇米価如何</li> <li>◇総理大臣の労働</li> <li>◇代議士の年齢と職業別</li> <li>○新著所感             <ul style="list-style-type: none"> <li>◇小林鉄太郎氏著「近時の社会問題」を読む(MI生)</li> <li>◇石井満氏著「鉄道と社会」を読む(SY生)</li> </ul> </li> <li>○軌道営業法注釈(鉄道省参事官喜安健次郎)</li> <li>○列車通信取扱心得略解(東京鉄道局参事官建部元吉)</li> <li>○湊町運輸事務所の発行週間</li> <li>○異議ある線路巡回(行橋保線区吉武義造)</li> <li>○鉄道時事             <ul style="list-style-type: none"> <li>・城東線払下問題</li> <li>・成田中越鉄道買収</li> <li>・満鉄事業計画</li> <li>・東京横浜直通列車</li> <li>・東京下関間時間短縮</li> <li>・旅客道徳向上の為</li> <li>・悲しむべき記事</li> <li>・米国鉄道王逝く</li> <li>・長田君の犠牲</li> </ul> </li> <li>○旅客百態(茶目夫人)</li> <li>○家庭欄             <ul style="list-style-type: none"> <li>・胃腸の潰瘍に就て(鉄道青年会囑託医今野幸吉)</li> <li>・家庭と病氣及其手当(高橋里子)</li> <li>・百病の手療治法</li> <li>・糖尿病の新療法</li> <li>・回虫と十二指腸虫</li> <li>・子どもの消化器病</li> <li>・虎疫に就いて</li> <li>・パタの栄養分</li> <li>・ナメクジ, 油虫, 蠅の退治法</li> <li>・主婦主人訓</li> </ul> </li> <li>○伝説 お芳ヶ池物語(草野青一)</li> <li>○戯曲 天来夢明月</li> <li>○読者文芸</li> <li>○鉄道省教習所入所作文を採点して(試験委員)</li> <li>○算術試験答案の書き方に就て(東京鉄道局教習所講師沢村大宇)</li> <li>○試験問題解答</li> <li>○英語の研究(東京鉄道局教習所講師赤司繁太郎)</li> </ul>
--	--

表4 1922年から発足した鉄道教育制度

区分	名称	教育程度	年限	受験資格	部外受験	備考
①	鉄道省教習所高等部	大学	3年	部内者は不問, 部外者は中卒程度 <sup>i</sup>	可	修業年限3年, 授業料無償, 給与支給
	同 普通部	専門学校	3年	部内者は不問, 部外者は中卒程度 <sup>i</sup>	可	修業年限3年, 授業料無償, 給与支給
	鉄道局教習所普通部	実業学校	3年	不問	可	修業年限3年, 授業料無償, 給与支給
②	鉄道省給費生	-	-	勤続3年 <sup>ii</sup>	不可	派遣先の授業料等は鉄道省が負担, 給与支給
③	東京鉄道中学	中学校	5年	不問	制限 <sup>iii</sup>	夜間中学(各種学校), 部内者には授業料補助

※i; 部外者は中学校・甲種実業学校(商業・工業)の卒業者または専門学校入学者検定試験(専検)合格者。ii; 指定学校の受験に必要な学歴を有することが前提。iii; 部外者は職員子弟のみ受験可。

たった\*<sup>22</sup>。同誌の場合、こうした謂いもあながちオーバーとは言えない。鉄道省幹部が毎号執筆者に名を連ねたうえ、受験問題の解説には教習所教官が、採用・昇進に関する質疑応答には人事課職員が回答しており、その信頼度は他の受験雑誌と比較にならなかった。

なお、4年前のような「投票」方式はとっていないが、第16巻第3号の誌面において会費の値上げと誌面充実に関する計画を発表し、「どうぞ速かに御意見を御聞かせ下さい。(何等御意見の開陳のない方は、御異議のない方と認むることを御許し下さい。)」と付

記している。わずか5年の間に会費は3倍となるが、物価の騰貴は周知のことであつたし、例えば『中央公論』が80銭だった\*<sup>23</sup>のように、雑誌としては高い金額ではない。この誌面拡張は計画通り実施となった。

その後、一大伽藍を構築した鉄道省の教育制度はわずか3年後の1925年、看板ともいえる省教高等部を失う。普通部は東京鉄道局教習所に統合して「専門部」と改称、部外受験を不可とした\*<sup>24</sup>。それでも会員数に大きな変動はみられない。省教高等部は一般に高等学校卒業程度で採用される若年労働者にとっては学力的にあまりにも遠い学びの場であつたのだろう。

表5 『鉄道青年』第18巻第7号(1926年7月2日発行)の構成

<ul style="list-style-type: none"> <li>○「親切の種」を蒔け(益富政助)</li> <li>○鉄道旅行の印象雑感(元総裁後藤新平, 北大総長佐藤昌介ら)</li> <li>○文学に現れたる鉄道旅行</li> <li>○汽車に乗りて(文学博士上田敏)</li> <li>○道徳の第一階段(トルストイ)</li> <li>○社会教育者としての鉄道職員(私立三輪田高女校長三輪田元道)</li> <li>○己に克ちて後世に克て(小豆沢英男)</li> <li>○新鉄道大臣井上子爵</li> <li>○労働法制の問題(社会局河原田稼吉労働部長)</li> <li>○豪州の鉄道(女子大学生江孝之教授)</li> <li>○小さく生きる(松本すなを)</li> <li>○乗客百姿百態番付(長谷川千鳥)</li> <li>○国有鉄道公傷者の統計図表(K生)</li> <li>○時事解説(鉄硯生)</li> <li>○最近思潮(HK生)</li> <li>○七月の歴史(白丘)</li> <li>○時事漫画</li> <li>○東鉄野球大会</li> <li>○御親切様[漫画](下川凸山)</li> <li>○実験上の健康法[投書発表]</li> <li>○軌間の話(矢口一)</li> <li>○鉄道読本を讀みて(益富政助)</li> <li>○列車電灯と其取扱方(小野寺長)</li> <li>○鉄道運賃の基礎たるべき貨物等級の研究(後屋敷保啓)</li> <li>○現業管理に対する私の信念(大垣駅長津田立根)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○鉄道と警察(法学博士松井茂)</li> <li>○サボタージュの法律(法学博士末広厳太郎)</li> <li>○健康保険法と共済組合(鉄道省保健課杉山龍)</li> <li>○無題録(素風生)</li> <li>○偽らざる生活手記</li> <li>○第十一回東鉄現業委員会傍聴記</li> <li>○人間の需給問題(法学博士下村博)</li> <li>○生活戦の第一線に立ちて[当選生計表]</li> <li>○国民礼法</li> <li>○普選的編集法実行に就き会員諸君へ</li> <li>○博学問答</li> <li>○新しき会員</li> <li>○魔の誘惑[戯曲]</li> <li>○当選小説 落花[一等]</li> <li style="padding-left: 2em;">彼等の良心[二等]</li> <li style="padding-left: 2em;">選後評</li> <li>○読者文芸[小品, 短歌, 俳句, 川柳, 小曲]</li> <li>○談話室</li> <li>○共済問答</li> <li>○法律問答</li> <li>○衛生問答</li> <li>○仙鉄車掌試験の講評</li> <li>○受験質疑応答</li> <li>○本部だより</li> <li>○試験問題及び解答</li> </ul>
---	---

表6 『鉄道青年』第21巻第3号(1929年3月1日発行)の構成

<ul style="list-style-type: none"> <li>○春笑み初めぬ[巻頭言](ウィルム・ブレーク)</li> <li>○国際人と世界人(新渡戸稲造)</li> <li>○政治家と評論家(鶴見祐輔)</li> <li>○如是我観(益富政助)</li> <li>○洪茶独言(正富壽)</li> <li>○新興独逸の青年運動(石田友治)</li> <li>○第五十六回議會の一日(速水信)</li> <li>○靖献遺言に通ずる新京(西田知一)</li> <li>○解説と講座 問題解説・両税委議案に就いて(木村慶二)</li> <li style="padding-left: 2em;">経済講座・鉄道会計の話(高森新二)</li> <li style="padding-left: 2em;">法律講座・親族法の大體(岩本紫郎)</li> <li style="padding-left: 2em;">常識講座・外交官の話(中山俊雄)</li> <li>○現業委員会に対する所感(風満楼主人)</li> <li>○国有航路の沿革と現状(森澤徳太郎)</li> <li>○将来の汽車(元吉理)</li> <li>○岡本米蔵氏と其鉄道観(岡村浩)</li> <li>○合衆国鉄道の閑談(益子梓)</li> <li>○点呼をして意義あらしめよ(HI生)</li> <li>○なめる・なめられる[現業漫談](奇水生)</li> <li>○斯う云ふ危険は止めなさい(熊谷綾雄)</li> <li>○新しい鉄道唱歌</li> <li>○新しい客車と貨車(一記者)</li> <li>○分り易い機関車問答(編集部)</li> <li>○東鉄管内の貨物より観た年中行事(山崎千穂)</li> <li>○ユーモア・パレス</li> <li>○漫談(天道公平)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○共済質疑(回答者:杉山龍)</li> <li>○法律相談(回答者:大槻弘道)</li> <li>○親切な車掌さん(幹塔生)</li> <li>○街の喜劇</li> <li>○偽らざる生活手記(読者諸君)</li> <li>○沼津駅の活劇猛火と闘ふ女丈夫(一記者)</li> <li>○新入学の児童を持つ家庭へ(松山みどり)</li> <li>○三月の行事</li> <li>○主婦の常識</li> <li>○噫!悲しき殉職を憶ふ(須藤吉之助)</li> <li>○東京駅地階の夢の殿堂(今野賢三)</li> <li>○小説・羽子[一等当選](上野龍三)</li> <li>○小説・雪の朝[二等当選](坪内清)</li> <li>○小説・創作の選後に(沖野岩三郎)</li> <li>○雑まつりと子等(若山貫志子)</li> <li>○短歌に志す人のために(尾崎孝子)</li> <li>○読者文芸(短歌・短文・俳句・川柳・ものは付)</li> <li>○誌上鉄道教習所             <ul style="list-style-type: none"> <li>・受験者に与ふる注意</li> <li>・鉄青国語講座(秋本富士雄)</li> <li>・代数・英語・幾何学講座</li> <li>・最近施行された入学試験問題</li> <li>・受験質疑及受験日誌(回答者:猪川清)</li> <li>・生徒募集</li> </ul> </li> <li>○鉄道青年会報</li> <li>○編集雑記</li> </ul>
---	---

なお、1926年の第18巻第7号の構成は表5の通りで、鉄道に関する一般的な知識や、受験関係の記事が大きな比重を占めていることがわかる。

#### 4. 講義録としての『鉄道青年』

1927年の第19年第3号から「懸賞誌上模擬試験」(のち「鉄青模擬試験」)欄を新設した。教習所教官が算術・国語を数問ずつ出題して解答を募るもので、当初は次号で正解を掲載するだけ(正解者のうち10名に賞品を贈呈)だったが、やがて問題解説と優秀者の氏名・所属を掲載する形に変更した。

また、翌28年の第20年第10号からは、同様の形式で「課題作文」が始まる。いずれも講義録\*<sup>25</sup>形式で学ぶだけの不安を和らげるとともに、会と会員とのコミュニケーションをとる回路である。その講義録の部分も次第に充実する。既存の「鉄道英語講座」「算術自習室」「新聞辞典」に加え、同第11号から「代数学講座」、第12号から「幾何学講座」、1929年の第21年第2号から「鉄青国語講座」を追加した。この結果、約200ページ中40ページが受験記事となり、講義録の性格をもあわせもつようになったといえよう。

さらに、受験雑誌としての充実ぶりも見逃せない。1927年の第19年第7号から各界著名人の訓話や専検受験案内などを掲載する欄を設け、「誌上鉄道教習所」と命名した。この欄は通例、24ページを占めた。なお、1929年の第21巻第3号の構成を表6に示す。

この時期は省教高等部に続いて局教普通部が廃止され、部外からの教習所受験が原則不可能になった\*<sup>26</sup>時期(1932~39年)を含む。官費の中等教育を望んでいた者にとっては痛手であったろうが、会員の学習意欲は衰えをみせない。局教専修部や各職任用試験は存続したし、いったん就職してしまえば廃止を免れた専門部・給費生や、転換教育を行う専修部を受験することは可能である。俄然注目が集まったのは高小卒程度の傭人採用試験で、受験者に中等学歴を持つ者が殺到、傭人の高学歴化が進み、中等学歴による各職任用上の優遇措置が撤廃される結果となった\*<sup>27</sup>。

それに加えて新しい傾向がみえる。第一に、鉄道中学のみならず夜間中学・夜間実業学校に関する質問が増えたことである。教習所縮小の影響を受けたのが中等程度の学びを求める者であったこと、1932年から夜間中学の専検指定\*<sup>28</sup>が始まったことが理由だろう。

第二に、希望進路の鉄道部外への拡大である。代表的なものを列挙すれば、職業資格である高文・普文・裁判所書記採用試験(普文と同程度)・文部省教員検定試験(文検)・私設無線通信従事者資格検定試験、進学資格であり一部の職業資格を兼ねる専検や高等学校受験資格検定(高検)、教習所同様に文部省所管外の官費学校である通信官吏練習所や陸海軍学校、中等学歴のみで入学できる帝大・官公私大の選科、学歴不

問の私大・専門学校別の科、各種学校、外地鉄道や私鉄の就職情報などがある。会員の多くが小学校卒業程度の学歴しか持たないことを反映し、質問は中等程度の教育機関・検定試験に集中している。『受験と学生』『受験界』『考へ方』といった一般の受験雑誌の質疑応答欄と同様の傾向にあるとあってよい。その上、例えば「東京市内に何か歯科技工術の学校がありますか」(1931年、第24年第5号)といった少々お門違いの質問にも調査のうでで回答しており、新たな目標へ進もうとする者の不安を軽減したことであろう。

第三に、廃止になった省教や局教普通部に関する質問はその後引き続き存在し、そのたびに「既に廃止済み」「専門部は部外からの受験不可」といった回答がなされていることである。鉄道部内の情報に接する機会の少なさもあって、「鉄道=苦学者の目標」というイメージは廃止後も維持され続けたのであろう。

こうしたことを裏付けるのは、『鉄道知識』(日本交通学会、1926年創刊)、『鉄道受験界』(交友社、1935年創刊)、『驀進』(東教社、1937年創刊、42年から『国鉄教養』と改題)、『鉄道』(鉄道合同雑誌社、1941年創刊)など鉄道受験雑誌が次々に創刊となることである。ただし、その多くは60~90ページ程度、記事も受験案内と問題解説がほとんどで、希望者全員に無料で通信添削を行った『鉄道受験界』以外は差別化・個性化できておらず、老舗の『鉄道青年』あるいは一般の受験雑誌を前に、さほど出版部数を伸ばすことはできなかったと思われる。

その『鉄道青年』も戦時体制の深化には抗し得なかった。1942年の第34年第1号からは112ページ、同第6号からは96ページ、翌43年の第35年第2号からは64ページへと漸減、同年第6号をもって終刊となった。廃刊の辞には、鉄道省が財団法人陸運協力を創設、「鉄道界に於ける報道、指導、教育の唯一の機関たらしめ、斯くして斯界の新聞雑誌の統一を図」\*<sup>29</sup>するため解散とある。最終号だけは72ページであった。

#### おわりに

以上、鉄道勤務の若年労働者の修養雑誌として始まった『鉄道青年』の内容分析を通じて、彼らにもたらされた教育情報のありようを概観した。ここからは次の三点が指摘できよう。

第一に、修養団体の機関誌として始まった『鉄道青年』は、1920年代に入ると受験雑誌へと変貌を遂げ、さらには20年代後半に講義録の役割をも果たすようになったということである。つまり、以下のように概括することができる。

1909～20年；「修養雑誌」期  
 1920～27年；「修養雑誌+受験雑誌」  
 1927～43年；「修養雑誌+受験雑誌+講義録」期

一貫して会員との交流、あるいは意見のキャッチボールを重視していた同誌であってみれば、この変化は単に編集方針の変化というだけではとらえきれない。鉄道省では1910年代までに最下層を含む強固な学歴社会が形成されており、会員間には編集部に対してより充実した受験情報の提供を望む広汎な世論が存在していたことを受けて雑誌の性格も次第に変化していったという説明の方が妥当性が高いだろう。

第二に、同誌が提供した教育情報は多岐にわたるが、中等程度の教科の学習内容あるいは教育機関・資格に関するものが多いことである。各職任用試験や教習所入試では規程・技術といった専門科目のほかに国語・算術・英語・作文といった一般教科が必ず課される。職務に伴って得られるノウハウや付け焼き刃の知識だけでは太刀打ちできず、中等程度の一般教養を身につけることがどうしても必要なのである。このように職階と学習とがリンクした鉄道省は、高度に「学校化」した社会であるといつてよい。仮に安定のみを願って就職した者がいたとしても、まもなく「万年庫内手」「万年駅手」ではなく機関士や駅員になりたいといった意識に染められたであろう。

第三に、教習所制度の変化によって読者の学習熱が変化したようには見受けられないことである。多くの読者は現存する制度の中で向上の道を探り続けた。目指すべき目標を失った層は鉄道部内外の新たな目標を探し、そちらに照準を定めることになったのだろうが、その際、同誌はその手引きともなった。もちろん目標を専検に定めれば『中学世界』、教員検定に定めれば『文検世界』というように、それぞれの専門雑誌に移行していった者もいたであろう。だが、未だ目標が定まらない段階では『鉄道青年』にとどまり、鉄道に関する様々な情報を得つつ目標を探すということになった者が多いと思われる。受験質疑欄の多様な質問内容は、その反映でもあろう。

なお、本稿ではふれられなかったが、鉄道省勤務の若年労働者の教育について考えるうえでは、中等程度の教育機関（実業補習学校を含む）、通信官吏練習所・陸海軍学校など他の文部省所管外学校、大企業を中心に行われていた坐学形式の企業内教育、社会教育など他のさまざまな学びの場の普及度やそれとの関係、また専検・文検をはじめとする各種検定試験へ向けた独学の実態にも目を配ることが不可欠である。これらを含めた総体を明らかにすることで、鉄道勤務の若年労働者についてはもちろん、さらに近代日本の青少年の学びの多様なありよう、とりわけ従来は「無学

歴者」とみなされていた者たちの学びの実態を浮かび上がらせることができるはずである。こうした点は今後の課題として、さらなる研究の深化を期したい。

(注)

- \*1 例えば、列車を運転する機関士は傭人採用試験（国語・算術・作文）でまず庫内手に採用される。ススと油にまみれながら一日中機関車を清掃する日々を10ヶ月以上送り、区長の推薦を得て機関助手採用試験（算術・技術・規程）を受験する。合格すれば機関助手見習となり、3ヶ月以上勤続して実地試験に合格すれば機関助手（雇員）に昇格する。機関車にシャベルで石炭をくべる重労働に2年6ヶ月以上勤続し、区長の推薦を得て機関士採用試験（算術・技術・規程）を受験、合格すれば3ヶ月以上の機関士見習および実地試験を経て、機関士に昇格する。ここまで最短でも3年10ヶ月を要するが、実際には上がつかえており、10～15年程度はかかった。その後は機関士として2年勤続で判任官機関士採用試験（算術・法規・技術）の受験資格、5年勤続でその無試験任用資格が生じる。なお、各職任用試験の詳細については、広田照幸・吉田文編『職業と選抜の歴史社会学——国鉄と社会諸階層』（2004年、世織書房）掲載の河野誠哉論文を参照。
- \*2 駅関係の場合、東京・横浜・京都・大阪・広島・下関・門司などの一等駅の駅長は奏任官であり、文官高等試験（高文）を経ずに任用された。これが「現場上がり」の経歴のみで到達する最高位である。
- \*3 前述の機関士の例では、庫内手勤続7ヶ月で「機関助手科」（入試科目は国語・作文・算術、修業期間は4ヶ月）が受験でき、修了後は機関助手見習となる。同様に機関助手勤続1年10ヶ月で「機関士科」（国語・作文・算術、4ヶ月）を経て機関士見習となる。さらに機関士勤続2年で「機関士高等科」（国語・数学・英語・規程・技術、6ヶ月）を経て判任官機関士の資格が得られる。こちらは機関士まで最短3年7ヶ月だが、各職任用試験による昇進とは違って推薦による受験制限はない。学科中心の入学試験、専門に関する卒業試験、見習終了の際に共通の実地試験に合格しさえすれば、最短年数で機関士となることも可能だった。なお、教習所の詳細は前掲書掲載の拙稿を参照。
- \*4 「賛助普通会員募集」（『鉄道青年』第1年第1号、1909年、表紙見開き）。
- \*5 創刊号の記事「本会の経営に関して鉄軌道関係者諸君に訴ふ」には、「何か基督教会からの後援でもあるかとお思ひの方もございませうが、失礼ながら事実一厘の補助をもうけては居りません。（中略）或る親切なる米国の友人から『こちらで寄付金を集めてやるから会の概況を書いて送れ』と申し参ったこともありました。然し考へて見れば我鉄道青年会は、純然たる基督教徒の団体ではない。又基督教の説教をする会でもない。（中略）というやうな訳で外国人からは、一厘も寄付金をねだらぬ事に致しました」とある。
- \*6 「鉄道青年会の由来（其一）」『鉄道青年』第1年第1号、1909年、34ページ。
- \*7 ただし、社会事業に関しては発会当初からのスタートとはならず、1914年からとなった（益富政助「鉄道青年会の使命いよゝゝ重大」『鉄道青年』第16年第3号、1924年、5ページ）。
- \*8 「鉄道青年会の由来」『鉄道青年』第1巻第1号、1909年、35ページ。
- \*9 青木槐三「鉄道を育てたひとびと」日本国有鉄道総裁室修史課編『日本国有鉄道百年史』別巻（1973年）。青木はジャ



- パン・ツーリスト・ビューロー文化部長、華北交通東京支社長などを歴任。『日本国有鉄道百年史』は1969～74年にかけて発行された国鉄の正史で、全19巻。
- \*10 益富政助「後藤伯と鉄道青年会」『鉄道青年』第21年第6号、1929年、14ページ。
- \*11 「青年会員現況」『鉄道青年』第8年第1号、1916年、37ページ。
- \*12 「会員募集」『鉄道青年』第8年第8号、1916年、29ページ。
- \*13 村上義一「間口より奥行に」『鉄道青年』第17年第6号、1925年、24ページ。村上は鉄道省文書課長。
- \*14 益子梓「鉄道青年会の功績及び其使命」『鉄道青年』第16年第7号、1924年、44ページ。益子は仙台鉄道局文書掛長。
- \*15 「発刊の辞」『鉄道青年』第1年第1号、1909年、3ページ。
- \*16 なかでも注目すべきは「上野駅駅夫藤川福衛君の奮闘的生活」(同第9号)で、尋常小学校(4年)卒の上野駅駅夫が夜間中学で学びながら地方教習所に入学、このたび首席卒業に至ったとの記事である。この後、藤川は省教高等部へと進学し、1922年の高文行政科に合格、多くの鉄道受験雑誌に登場して教習所の威信を飛躍的に高めることになる。
- \*17 青木槐三『国鉄繁盛記』、1952年、108ページ。
- \*18 おそらく財政的な理由であろうが、結果的には東京以外には設置されなかった(鉄中育英六十五周年記念事業委員会編『鉄中育英六十五周年 1922-1986』、1986年、19ページ)。
- \*19 鉄道中学は正規の中学校ではなく各種学校であるから、上級学校(高等学校・専門学校など)を目指す場合は文部省が実施する高等学校入学者検定試験(高検)・専門学校入学者検定試験(専検)などの検定試験に合格して中学校卒業程度の資格を得る必要があった。夜間中学に関しては、拙著『近代日本の夜間中学』(北海道大学図書刊行会、2005年)を参照。
- \*20 ただし会則の改正は行われていないので、全くの部外者がどのようにして入会したのかは不明である。
- \*21 ちなみに、前者は電信科卒であれば無試験で電信掛(雇員)に採用可。後者は無試験で雇員に採用されうる資格なので、傭人としての最下層(例えば機関庫なら庫内手、駅なら駅手)の勤務をパスして各職の見習(同じく機関助手見習、車掌見習など)として採用、見習としての勤務を経て実地試験に合格すれば雇員である当該職(同じく機関助手・車掌)に昇進する。
- \*22 「鉄道青年会の大拡張計画」『鉄道青年』第16年第4号、

- 1924年、2ページ。
- \*23 週刊朝日編『値段の明治大正昭和風俗史』朝日新聞社、1981年、13ページ。
- \*24 前掲『日本国有鉄道百年史』第7巻(1971年、351ページ)によれば、「講師や生徒に要する費用は年々膨大な額にのぼった。その後一般に高等教育が普及し、鉄道に志願する公私立の専門学校・大学の卒業生が急激に増加した。加えて、鉄道50年祝典記念事業として設けられた給費生制度による専門学校および大学の卒業生が復職してきた。そのため鉄道はわざわざ膨大な費用をかけてまで、必要以上に高等教育をほどこす必要がなくなった」とある。
- \*25 日本の遠隔教育の初期的形態で、毎月各教科の教材が合冊で送られてくるものの、現在の通信教育のように添削はなく翌月に解答が添付されるという形態が一般的。ただし、一般の学校の校友会誌に相当する会報がついているものが多いこと、郵送による質問を受けつけるものがあることなど、単なる教材の通信販売とは様相を異にする。詳しくは菅原亮芳「日本の近代化過程にみる講義録の世界——『少年園』掲載講義録広告の整理を通して——」(『日本私学教育研究所調査資料』第168号、1992年)を参照。
- \*26 局教専修部電信科のみ受験可。電信技術の習得は適性の有無が決定的に重要だったため。
- \*27 例えば機関士養成コースでは、機関助手見習として採用、必要な勤続期間も短縮していたが、1930年頃からは小学校卒業者と同様に庫内手採用となった。
- \*28 1903年3月31日文部省令第14号「中学校ニ類スル各種学校卒業生ノ専門学校入学者検定規程」第11条により文部大臣から学校指定を受けることで、その学校の卒業生全員に無試験で専検合格の資格が付与される制度。宗教教育を行うため中学校に準ずる各種学校となることを選んだ私立中等学校の救済のために発足したが、徐々に範囲が拡大し、実業学校や一部の文部省所管外学校・夜間中学などにも及ぼされた。
- \*29 益富政助「発刊の辞」『鉄道青年』第35年第6号、1943年、3ページ。

※本稿は文部科学省科学研究費補助金による研究成果の一部である。

(平成17年9月16日受理)