

第2章 見直し分野と特徴

調査研究報告書

第2章 見直し分野と特徴

第1節 見直し分野の変遷と自動車分野の概要

1-1 見直し分野の変遷

平成18年度から、表2-1及び表2-2に示す各分野について見直しを行ってきたが、すべての分野が複数回の見直しを行ったことから、令和2年度より、当センターや厚労省で毎年実施する調査等で意見・要望の多かった分野を対象とすることとし、令和4年度は「自動車分野」を対象とした。

表2-1 年度別見直し分野の変遷

平成18年度	電気・電子分野
平成19年度	建築・土木、非金属加工分野
平成20年度	情報・通信、サービス、食品分野
平成21年度	サービス（介護）、農林、繊維・繊維製品、デザイン、化学、医療分野
平成22年度	金属・機械、運搬機械運転分野
平成23年度	電気・電子、非金属加工、情報・通信、繊維・繊維製品分野
平成24年度	建築・土木分野
平成25年度	金属・機械、運搬機械運転、情報・通信分野
平成26年度	農林、化学、医療、デザイン、サービス、食品分野
平成27年度	電気・電子、非金属加工、繊維・繊維製品、情報・通信分野
平成28年度	建築・土木分野
平成29年度	金属・機械、運搬機械運転、情報・通信分野
平成30年度	農林、化学、医療、デザイン、サービス、食品分野
令和元年度	電気・電子、非金属加工、繊維・繊維製品
令和2年度	情報・通信分野
令和3年度	建築施工系
令和4年度～5年度	自動車分野

表2-2 分野別基準見直しの年度表

	平成18年度	平成19年度	平成20年度	平成21年度	平成22年度	平成23年度	平成24年度	平成25年度	平成26年度	平成27年度	平成28年度	平成29年度	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度
1 農林				○					○				○					
2 機械・金属					○			○					○				●	●
3 電気・電子	○					○				○				○				
4 繊維・繊維製品				○		○				○				○				
5 非金属加工		○				○				○				○				
6 デザイン				○									○					
7 食品			○						○				○					
8 建築・土木		○					○				○							
9 運搬機械運転					○			○					○					
10 化学				○					○				○					
11 サービス			△	▽					○				○					
12 医療				○					○				○					
13 情報・通信			○			○		○		○		○			○			

注) △:介護サービス科を除く、▽:介護サービス科

注) ◆:令和3年度:建築施工分野

注) ●:令和4年度、令和5年度 自動車分野

分野によっては設置科が少ない、あるいは設置科がない訓練科もあるが、これらの科の将来性も検討しながら、技能検定や指導員免許等と関連している場合もあることからこれらの科も審議対象としてきた。

1-2 自動車分野における訓練科の概要

見直し対象の自動車分野は、表 2-3 にある 2 系 4 科で構成される。第一種自動車系は自動車製造科と自動車整備科、第二種自動車系は自動車整備科と自動車車体整備科から成る。

また、第一種自動車系は訓練時間 1,400 時間以上(訓練期間 1 年)で、第二種自動車系は訓練時間 2,800 時間以上(訓練期間 2 年)である。一種、二種は訓練時間で区分けしてある。

表 2-3 は、自動車分野 2 系 4 科の設置状況で、今回は平成 29 年度に見直しを実施しているので、その時の設置数の比較も併せて表示している。今回、自動車整備科の認定校がなくなり、全体の設置数は減少した。入校者が少なく、募集を急遽停止している科もあるため、設置数は変動する。

定員は普通課程と短期課程を合わせて 1,589 名で、参考値の専修学校全体の約 13%規模である。1 年課程の自動車整備科が 105 名、2 年課程の自動車整備科が 1,389 名、自動車車体整備科は 95 名で、設置科数も定員も自動車系のほとんどが「自動車整備科」である。

企業の認定訓練施設である自動車製造科は、日野工業学園(60 名)とトヨタ工業学園(120 名)で実施している。

表2-3 令和4年度見直しの専攻科設置数と定員

(普通職業訓練/普通課程)		平成29年度			令和4年度			定員(名)
訓練系	訓練科	公立校	認定校	計	公立校	認定校	計	
第一種自動車系	自動車製造科	0	2	2	0	2	2	180
	自動車整備科	4	1	5	5	1	6	105
第二種自動車系	自動車整備科	66	4	70	64	2	66	1,389
	自動車車体整備科	4	0	4	4	0	4	95
		74	7	81	73	5	78	1,769

(参考) 専修学校 自動車整備科 11,775

※専修学校の定員は文科省の学校基本調査による。

以下、自動車分野の訓練科の特徴をあげる。

- 設置科の所属として自動車製造科以外の3科はすべて都道府県の設置である。機構には自動車系の訓練科設置校はない。
- 自動車製造科を含む、自動車系全科は道路運送車両法第55条に基づく国土交通省令「自動車整備士技能検定規則」第6条の18「自動車整備士養成施設の指定等」や通達等に基づき、養成施設の指定を受けている。よって国土交通省(以下、「国交省」という。)の基準に適合しなければならないことになる。国交省の養成施設の指定がない場合は、自動車整備士、自動車車体整備士の免許の取得のためには課程修了後、新たに実務経験を要することとなる(技能検定規則第18条第一項第1の2号及び同項第3号)。これにより、厚労省の基準と国交省の基準の2つに適合しなければならないダブルスタンダードの基準が存在することとなる。これは、別表第二に規定されている普通課程の他科と比べて大きな違いであり制約でもある。
- そのため、自動車整備科等を実施する都道府県立の能力開発施設では、国交省の基準と厚労省の基準の対比表を作成して相互の訓練計画のチェックを行う必要がある。
- 職業能力開発促進法施行規則の基準は元々、自動車整備士等の養成を対象としていないので、国交省の基準との間に教科名等に相違があり、未だに訓練現場に混乱があるが、時間の経過とともに両者の基準の差異は小さくなっている。
- 自動車整備士や自動車車体整備士を実質習得目標とする自動車分野の科においては、課程の修了前に実施する「技能照査」合格時の「技能士補」に意味を感じていない。これらに該当する職業能力開発促進法上の技能検定はなく、将来的に技能検定を受験することはないからである。自動車車体整備科における板金、塗装、溶接の領域においても、将来的な技能検定受験は視野にない。

1-3 自動車分野の業界の概要

自動車分野を構成する4訓練科は、就職先などは、ほぼ「自動車整備業」であるので、自動車整備業界の概要について次に示す。

- 厚労省職業分類(令和4年改正)では、「大分類 12 製造・修理・塗装・製図等の職業」の「中分類 075 機械整備・修理工」の「小分類 075-03 自動車整備・修理工」に分類され、小分類の説明には、「自動車(二輪自動車を含む)のエンジン、操縦・制動・排気装置、電装品などの点検、破損・摩耗した部品の交換及び修理の仕事に従事するものをいう。」とあり、職種としては、自動車エンジン整備工、自動車修理工、自動車整備工、自動車整備士、自動車電装品整備工、車検係(バス会社)、車検係(民間車検場、整備工場)、トラック修理工、二輪自動車整備工、バス修理工、メカニック(自動車修理)等がある。

- 自動車整備業の総売上高は、5兆5,510億円(令和2年度)で、日本のGDPの約1%を占め、544,670人(令和2年度)が就業する規模である。
- 整備(売上高)の種類は、図2-1及び表2-4のとおり、車検整備、定期点検整備、事故整備、その他の整備である。

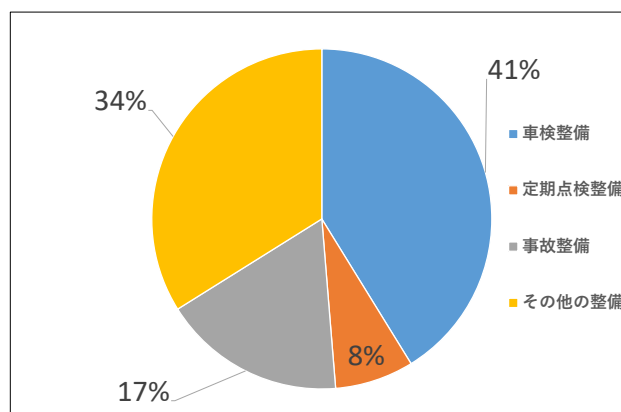


図2-1 整備の分野割合

表2-4 整備の分野別売上高

区分	売上高	傾向
車検整備	2兆2,871億円	2年車検が72.1%、業態別では、専業・兼業が1兆2,536億円、ディーラーが9,326億円、新型コロナウイルス感染症の拡大を受けて、輸送需要が落ち込み、貨物車の新車代替が停滞、年式の古い車両の車検依頼先としてディーラーを選択しないケースが増加したと考えられる。
	前年度比+2.6%	
	5年連続増加	
定期点検整備	4,164億円	新車代替が進まなかったことにより、ユーザーが車両を継続的に使用したため、定期点検入庫車台数が増加し、古い年代の車両入庫先としてディーラーを避け、専業・兼業事業所に流れたことによると考えられる。
	前年度比+2.3%	
	5年連続増加	
事故整備	9,659億円	近年、ASVの普及により、レーダーやカメラなどの高額部品の交換、エーミングやアライメント調整が必要となるケースもあり、整備単価は上昇傾向にある。しかし、ドライバーの安全運転に対する意識向上や衝突被害軽減ブレーキ搭載車等の普及で、人身事故に係る交通事故件数は令和2年で前年比-18.9%の30万9千件となった。令和2年以降は、新型コロナウイルス感染症の拡大を受けて、人々が外出を控えた影響から事故件数が更に減少し、事故整備の売上高を一層下げたものと考えられる。
	前年度比-7.7%	
	大幅減少	
その他の整備	1兆8,816億円	オイル交換、消耗品交換、ボディコーティング等のカーケアサービスの拡販、アイドリングストップ車用やEN規格バッテリー、省燃費オイル等の高単価商品の売り上げ増加。
	前年度比-4.7%	
	5年ぶりに減少	

出典：(一社)日本自動車整備振興会連合会編「令和2年度実績による自動車整備白書」

➤ 自動車整備士を取り巻く、各種指標数値(令和2年度実績)は表2-5のとおりである。

			令和2年度
保有車両数	82,078千台	前年比+0.3%	+245,550台
事業場数	91,454事業場	前年度-0.09%	-79事業場
整備業従事者数	544,670人	前年度比+1%	+5,584人
整備要員数	398,952人	前年度比-2.5%	-9973人
整備士数	334,319人	前年度比-1.6%	-5,274人
女性整備士	10,930人	前年度比-1.8%	-198人
男性整備士	323,389人	前年度比-1.5%	-5076人
整備要員の平均年齢	46.4歳	前年度比+0.7歳	
ディーラー	36.4歳		
専業・兼業	50.8歳		
整備要員の年間給与	3,987千円	前年度比+0.6%	
ディーラー	4,685千円	前年度比+0.5%	
専業・兼業	3,674千円	前年度比+0.6%	
全業種平均年間給与	4,331千円	前年度比-0.8%	

出典：出典：（一社）日本自動車整備振興会連合会編「令和2年度実績による自動車整備白書」

➤ 図2-2のとおり、自動車整備士になるためには、自動車整備士技能検定(国交省)に合格しなければならない。多くは、国土交通大臣が指定した養成施設(一種又は二種養成施設)で学び、修了を条件に国交省に実技試験の免除を申請するとともに、国交省の登録を受けた試験機関(一般社団法人日本自動車整備振興会連合会(以下、「日整連」という。))の学科試験を合格し、併せて国交省に学科の検定試験の免除申請を行い、学科、実技の検定免除で合格証の交付を受け、自動車整備士となる。

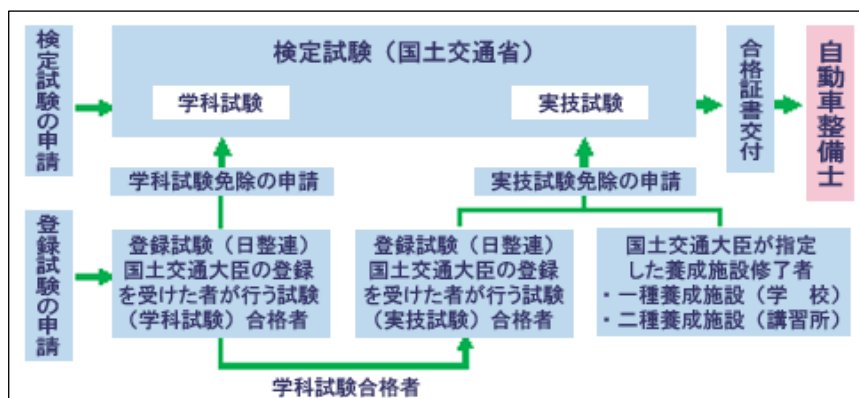


図2-2 自動車整備士取得フロー

(出典：（一社）日本自動車整備振興会連合会HP <https://www.jaspa.or.jp/mechanic/faq/>)

- 自動車整備業の課題としては、表 2-5 各種指標数字でも明らかなように、主に以下のとおりとなる。
- ・ 整備要員の高齢化
 - ・ 少子化の上に大学進学率の向上及び若者のクルマ離れによる入職者激減
 - ・ 低賃金や過重労働、3K等の劣悪環境イメージの定着
 - ・ 悪質中古車販売会社の報道による整備士評価の低下
 - ・ 車が「コンピュータの塊」へと変貌しており、その上、日々進化する先進技術への対応に苦慮
特に⑤については、日整連の「自動車整備白書」令和 3 年度版によると、調査対象事業所の約半数の 51%が、HVやEV、衝突被害軽減ブレーキやレーンキープアシスト等のASV「先進安全技術対応」で「困っている」と回答し、その内訳として、
- ・ 対応できる機器設備がない(52.3%)
 - ・ 対応できる人材がない(35.7%)
 - ・ 新技術の研修を受ける機会がない(26.4%)
 - ・ 必要な整備情報が入試できない(24.2%) 等
- と先進技術対応に整備の現場が苦慮している実態が明らかになっている。

第2節 自動車分野各専攻科の特徴

2-1 自動車製造科（第一種自動車系）

自動車製造科は自動車メーカーが設置運営する認定校で、普通課程（中卒訓練）のトヨタ自動車株式会社トヨタ工業学園と日野自動車株式会社日野工業高等学園の 2 校がある。この両校は中卒対象に高等学校卒業資格が取得できる高校連携システムを採用しており 3 年制となっている。日野工業高等学園は、卒業時三級自動車整備士が取得できる。

株式会社スバルが運営する校（群馬県）は自動車整備科であるが、2021 年 2 月に廃校となった。両校が高校連携システムを採用した 3 年制であるので、1 年制である別表の「自動車製造科」は準拠していないと思われるが、職業能力開発促進法施行規則第 10 条第 1 項第 4 号により準拠範囲内であることがわかる。

基準時間は、770 時間で、訓練時間の 55%で、地域ニーズ等の割合は 45%となる。

2-2 自動車整備科（第一種自動車系、第二種自動車系）

自動車整備科は第一種自動車系と第二種自動車系にそれぞれ存在し、第一種自動車系は訓練期間1年の三級自動車整備士養成、第二種自動車系は訓練期間2年の二級自動車整備士養成に該当する。全国に都道府県立が69校設置されており、第一種自動車系が5校、第二種自動車系が64校である。自動車整備科は自動車分野3科の9割以上を占め、入校率は各校とも厳しい状況が続いている。

国交省の養成施設の区分けが、一種養成施設(主として自動車の整備作業に関しての実務経験がない者を対象)と二種養成施設(主として自動車の整備作業に関して実務経験がある者を対象:整備要員の資格取得)に分かれており、厚労省との区分けが煩雑である。全施設とも国交省の一種養成施設の指定をもらえずに受けている。

自動車整備士が不足状況の中、現場の悲惨で過酷な就業状況について、令和4年1月23日朝日新聞「けいざい+」「細る自動車整備士」で描かれている。

訓練基準で定められている訓練時間は、第一種が940時間(国交省新基準830時間)、第二種が1,840時間(国交省新基準で1,715時間)で総訓練時間の67%、地域ニーズの割合は33%前後となる。

2-3 自動車車体整備科（第二種自動車系）

普通職業訓練普通課程で国交省の「自動車車体整備士」の資格が取得できる施設は、全国に5校(東京都立板橋校、大阪府立南大阪校、岡山県立北部美作校、熊本県立校、鹿児島県立吹上校)設置されており、第二種自動車系自動車車体整備科に関連する科が4校、金属加工系塑性加工科に関連する科が1校(鹿児島吹上校)ある。自動車車体整備科に関連する4校は、すべてが職業能力開発促進法施行規則別表第二第二種自動車系自動車車体整備科に準拠する科ではない。

自動車車体整備科は、本来別表第二では2年制(2,800時間)であるが、現実的には別表が期待している運用はされていない。国交省の通達の運用が主となっており、ここに現在の別表の存在意義が問われる理由がある。全くこの訓練基準が使われていないのである。

2校が2年制、2校が3年制である。4校とも国交省の通達に基づく、自動車整備士既取得者のための特例1年制(自動車車体整備科の期間短縮コース)である。

具体的には、実際の訓練現場(4校)では国交省の道路運送車両法に基づく自動車整備士技能検定規則の通達「自動車整備士養成施設の指定等の基準の取扱い」の特例を適用して、2年制の2年部分(三級自動車整備士課程+自動車車体整備士課程)、及び3年制の3年部分(二級自動車整備士課程+自動車車体整備士課程)の1年間で自動車車体整備科の訓練を実施している。

国自整第97号通達「自動車整備士養成施設の指定等の基準の取扱い」(旧自整第158号)のI-4「自動車車体・電子制御装置整備士の養成課程」のI-4-1「修業年限及び養成を受け

ようとする者の資格のただし書きに「養成を受けようとする者の資格を、次に掲げる者とする養成課程にあっては、修業年限を1年以上とすることができる。」とある。

- (1) 一種養成施設において二級自動車整備士(総合)の養成課程を修了した者
- (2) 一種養成施設において三級自動車整備士(総合)の養成課程を修了した者
- (3) 自動車に関する学科を有する大学であって国土交通大臣が定めるものにおいて二級自動車整備士(総合)の養成課程を修了した者
- (4) 自動車整備技術の教育を行う機関であって国土交通大臣が定めるものにおいて三級自動車整備士(総合)の養成課程を修了した者

また、I-4-2 教育計画においては、「ただし、I-4-1の規定のただし書きによる養成課程においては、教育計画は次によることができる。」とある。

- (1) 養成を受けようとする者の資格をI-4-1の(1)又は(3)とする養成課程の科目は、学科の車枠及び車体の構造、車枠及び車体の整備並びに実習の車枠及び車体の整備作業とし、教育時間数を学科 230 時間以上、実習 670 時間以上とすること。
- (2) 養成を受けようとする者の資格をI-4-1の(2)又は(4)とする養成課程の科目は、学科の車枠及び車体・電子制御装置の構造、車枠及び車体・電子制御装置の整備、自動車検査並びに実習の車枠及び車体・電子制御装置の整備作業、自動車検査作業とし、教育時間数を学科 235 時間以上、実習 690 時間以上とすること。(三級養成課程に「電子制御装置」は含まれていない。)

この項目によって、自動車整備士と自動車車体整備士の複数を養成する課程が可能となり、重複した教科を削除、不足教科を追加として、最終的に自動車整備士養成と自動車車体整備士養成を4年掛かるところを3年で、3年を2年で可能としている。自動車車体整備科4校の訓練概要を示したのが図2-3である。

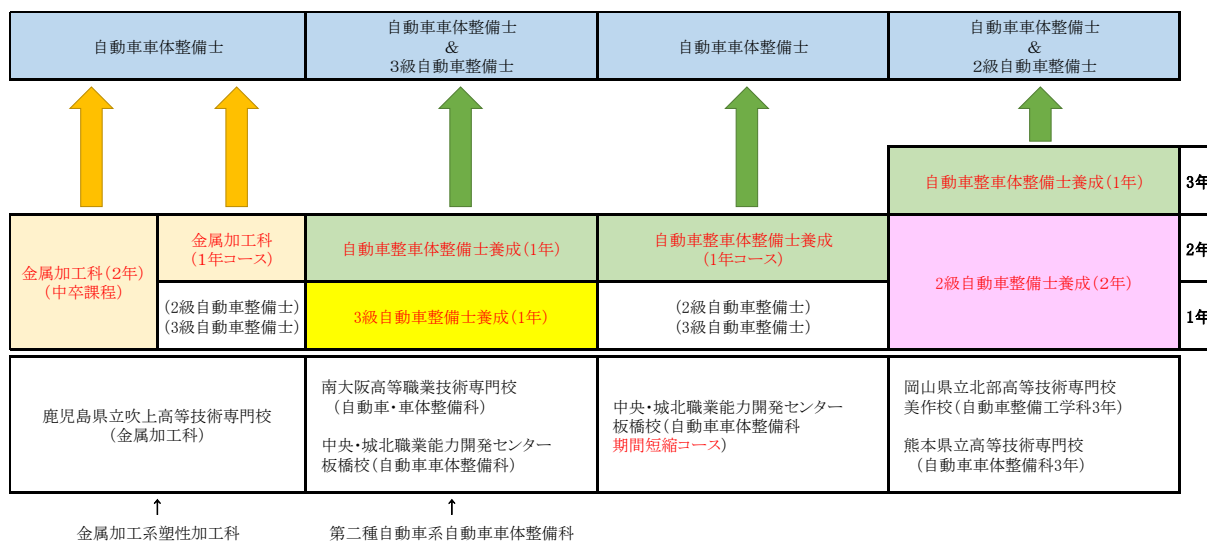


図2-3 各校の自動車車体整備科の訓練内容

東京都立板橋校は別表第二を必須とするが、それ以外の公立校は今回のような訓練基準の見直しに左右されないこととなる。

このような実態を背景に、別表第二に因る自動車車体整備科を実施する東京都立板橋校からは苦しい現実から脱却できるための現実的で有意義な新たな別表第二の「第三種自動車系自動車車体整備科」案が基礎研究会に提案された。(表 2-6)

表2-6 新しい自動車車体整備科の提案（板橋校）

訓練科		自動車車体整備科		
教科の科目		新別表	現別表	教科の細目
系基礎 学科	1 自動車の構造・性能	120	240	自動車の性能、ガソリンエンジン構造、ジーゼルエンジン構造、シャシ構造、電装品構造、二輪構造、ハイブリッド自動車(HV)、電気自動車(EV)
	2 自動車の力学・数学	20	40	基礎的な原理法則、自動車の諸元
	3 電気・電子理論	20	40	電気基礎理論、半導体、電子回路、論理回路
	4 材料	10	10	金属材料、非金属材料、表面処理、熱処理、塗料
	5 燃料・潤滑剤	10	10	燃料、潤滑剤
	6 自動車関連法規	15	20	道路運送車両法、自動車点検基準、道路運送車両保安基準、NOx・PM法
	7 安全衛生	10	10	産業安全、労働衛生、労働災害、関係法規
	系基礎学科合計	205	390	生産工学(10)と製図(10)は無し
系基礎 実技	1 工作作業	20	20	手仕上げ工作作業、機械工作作業
	2 測定作業	20	40	基本計測作業
	3 安全衛生作業	20	20	安全衛生作業法、整理整頓、応急処置
	系基礎実技合計	60	80	
専攻 学科	1 自動車整備	90	45	エンジン整備法、シャシ整備法、電装整備法、二輪整備法
	2 機器の構造・取扱い	15	10	整備作業機器、計測及び点検機器
	3 車わく及び車体の構造	30	30	材料、力学、構造、機能
	4 車わく及び車体の整備	200	200	整備、板金、塗装、損傷診断
	5 自動車検査	5	5	自動車関連法規に基づく自動車検査法、電子制御装置検査法
	専攻学科合計	340	290	
専攻 実技	1 自動車整備作業	560	190	エンジン整備作業、シャシ整備作業、電装整備作業、二輪整備作業
	2 車わく及び車体整備作業	670	670	点検、分解、組立、調整、検査、板金、塗装、損傷診断
	3 自動車検査作業	20	20	自動車関連法規に基づく自動車検査作業、電子制御装置検査作業
	専攻実技合計	1250	880	
総訓練時間		1855	1640	

表2-7 基準別の訓練時間と提案の内容

基準区分	No	訓練科	系基礎学科	専攻学科	系基礎実技	専攻実技	合計
施行規則 別表第二 (厚労省)	①	第二種自動車車体整備科(2年制)	390	290	80	880	1,640
			680		960		1,640
	②	第一種自動車整備科(1年制)	218	108	60	560	946
			326		620		
	③	第三種自動車系自動車車体整備科(2年) 板橋校提案	205	340	60	1,250	1,855
			545		1,310		
養成施設の 指定等の基準 (国交省)	④	自動車車体整備科(2年制)	400		900		1,300
	⑤	三級養成課程修了者が受ける車体整備科(1年)	235		690		925
	⑥	三級養成課程	270		560		830
	⑦	三級養成課程(1年)+車体整備科(1年)	505		1,250		1,755
	⑧	二級養成課程修了者が受ける車体整備科(1年)	230		670		900
	⑨	二級養成課程(2年)	572		1,143		1,715
	⑩	二級養成課程(2年)+車体整備科(1年)	802		1,813		2,615

表 2-7 は自動車車体整備科に係る厚労省の基準と国交省の新基準の訓練時間の一覧と板橋校提案との関係を示す表である。現行の①に基づく訓練をしている板橋校は、国交省の特例の⑦に近い形の③を提案している。①は第二種自動車系に属するため、2年制の同系の自動車整備科と同じ系基礎学科と系基礎実技を実施しなくてはならない。そのため、必要のない基礎科目(自動車整備)を省き、必要な基礎(板金・溶接・塗装)を増やすことが必要であり、それを具体化したのが提案の③である。系を変えなければ系基礎を変えることができないため第三種を提案している。

現状の別表第二にある第二種自動車系自動車車体整備科はその存在意義はなく、より現実近づけるには、活用される板橋校の提案か、特例の1年制を新たに作成し、現行の基準と入れ替える必要があると考える。

蛇足ながら、自動車車体整備士が取得できる文部省系の教育機関については、全国に専門学校が24校(定員735名)設置されており、メーカーの日産系の専門学校が2校、トヨタ系の専門学校が2校ある。全校が、「自動車整備士養成施設の指定等の基準の取扱い」(国自整第97号)の特例に、準拠した1年コースである。

車体整備士の業界での位置づけを考えると、自動車整備士の取得は最低条件となっているようで、2年間で車体整備士のみの仕上がりでは市場の価値が見いだせない状況である。

第3節 自動車整備士資格制度の改正

3-1 改正の背景

(1) 自動車技術の高度化に対応した整備士の必要性

近年、自動ブレーキ等の自動車技術の高度化・実用化やHV・EVの普及が急速に進展してきている。自動車技術の先進技術は、幅広い車種まで搭載が進んでおり、今後も格段の普及が予想される。衝突被害軽減ブレーキや車線維持支援装置及び自動運行装置等の電子的に制御されている先進技術について、整備作業が適切でない場合、機能が発揮されないばかりでなく、事故につながる恐れがあることから、電子制御装置の整備技術を持つ整備士の必要性が高まり、整備士の不足と長年の課題などに対応した改正が可及的速やかに求められることとなった。また、令和2年4月以降、事業として電子制御装置の整備を行う事業主は、国の認証を取得することも必要となった。

【従来の分解整備】+【電子制御装置整備(新設)】= **特定整備**

(2) 電子制御装置の整備対象

- ① 衝突被害軽減ブレーキや車線維持支援装置の作動に影響を及ぼす整備・改造
- ② 上記に係るカメラやレーダー等が取り付けられている車体前部(バンパやグリル)や窓ガラスの脱着
- ③ 自動走行装置の取り外しや作動に影響を及ぼす整備・改造

3-2 改正の内容¹

上記の改正の必然性から、令和4年5月25日、「自動車整備士技能検定規則等の一部を改正する省令」が公布され、一部を除いて令和9年1月1日に施行となった。施行日以降に実施される自動車整備士技能検定試験は、新資格対応で実施されることとなった。昭和26年8月に制定されて以来、資格体系や養成課程の72年ぶりの大幅改正である。

- (1) 自動車技術の高度化や進展に対応する自動車整備士資格とするため「電子制御の内容を含む資格」とするなどの見直し
- (2) EV車等の普及を踏まえた場合、燃料や装置の種類による分類が合わなくなることや、特定整備上役割において各整備士の種類が明確になっていなかったことから、整備士の種類を統廃合し名称を変更
- (3) 受験に必要な実務経験の柔軟な運用や電気・電子系学科卒者の受験に必要な実務経験期間の短縮等人材不足解消にも期待

¹ 表2-8から表2-10は、令和5年度基礎研究会国交省説明資料(巻末資料6)より

表2-8 自動車整備士の名称変更と電子制御装置担当

改正前		改正後	
	自動車整備士の種類 (※電子制御の内容を含む資格)		自動車整備士の種類 (※電子制御の内容を含む資格)
一級	一級大型自動車整備士 (※)	一級	一級自動車整備士 (総合) (※)
	一級小型自動車整備士 (※)		一級自動車整備士 (二輪)
	一級二輪自動車整備士		
二級	二級ガソリン自動車整備士	二級	二級自動車整備士 (総合) (※)
	二級ジーゼル自動車整備士		二級自動車整備士 (二輪)
	二級自動車シャシ整備士		
	二級二輪自動車整備士		
三級	三級自動車シャシ整備士	三級	三級自動車整備士 (総合)
	三級自動車ガソリン・エンジン整備士		三級自動車整備士 (二輪)
	三級自動車ジーゼル・エンジン整備士		
	三級二輪自動車整備士		
特殊	自動車電気装置整備士	特殊	自動車電気・電子制御装置整備士 (※)
	自動車車体整備士		自動車車体・電子制御装置整備士 (※)
	自動車タイヤ整備士		自動車タイヤ整備士

出典: 令和5年度基礎研究会国交省説明資料より(巻末資料6)

(4) 知識・技能の水準について

- ・ 各資格に求められる技術水準の違いを表 2-9 のとおり整理。
- ・ 一級から三級の自動車整備士(総合)には、二輪を含めた自動車全般の知識・技能を求める。
- ・ 自動車電気・電子制御装置整備士や自動車車体・電子制御装置整備士には、電子制御装置に係る知識・技能を求める。
- ・ 電子制御装置の点検整備検査に携われるのは、専門的な知識・技能として一級自動車整備士、一般的な知識・技能として二級自動車整備士及び自動車電気・電子制御装置整備士や自動車車体・電子制御装置整備士である。

表2-9 整備士毎の知識・技能水準

	求められる知識・技能の水準
一級	▶ 自動車の点検・整備・検査に係る <u>専門的な知識及び技能 (自動車整備士 (総合) は電子制御装置に係る内容を含む)</u> を有する者 ▶ 各種の整備用診断機器を用いて応用的な故障探求ができる水準
二級	▶ 自動車の点検・整備に係る <u>一般的な知識及び技能 (自動車整備士 (総合) は電子制御装置に係る内容を含む)</u> を有する者 ▶ 単独で特定整備作業が行える水準
三級	▶ 自動車の点検・整備に係る <u>基礎的な知識及び技能</u> を有する者 ▶ 上位 (一級、二級自動車整備士) の指示に従って、1人で整備が行える水準
特殊	▶ 自動車の各々の分野に係る <u>一般的な知識・技能 (自動車電気・電子制御装置整備士及び自動車車体・電子制御装置整備士は電子制御装置に係る内容を含む)</u> を有する者

出典: 令和5年度基礎研究会国交省説明資料より(巻末資料6)

3-3 自動車整備士養成施設の指定等の基準等の改正

自動車整備士の技能検定の改正、養成施設の指定基準の改正及び教育内容の標準時間等について新しく2つの通達が発出された。

- ・ 令和5年8月28日国自整第97号「自動車整備士養成施設の指定等の基準について」等の改正について(以下、「通達第97号」という。)
- ・ 令和5年9月14日国自整第109号「自動車整備士技能検定規則の細目」の取扱い及び業務取扱いについて(以下、「通達第109号」という。)

- ① 従来、「自動車整備士養成施設の指定等の基準について」の各自動車整備士養成課程の教育内容における教科が職業能力開発促進法施行規則別表第二の各科の教科としてそのまま引用されている。この度の新しい通達では、二級自動車整備士課程、三級自動車整備士課程については教科目が整理統合されて、教科目が減少した。自動車車体整備士の養成課程は、新たに「電子制御装置の構造」、「電子制御装置の整備」が従来の教科名の中に追加された。
- ② 技能検定及び登録試験の各整備士試験分野が変更された。
- ③ 附則3で、新自動車整備士養成課程でも、従前の指導員が引き続き指導が行えるようにした。また、電子制御装置整備に必要な知識・技能については「運輸監理部長若しくは運輸支局長が行う講習又はこれと同等の学習内容とされた。
(参考 電子制御装置整備の整備主任者等資格取得講習テキスト <https://www.mlit.go.jp/jidosha/content/001331469.pdf>)
- ④ 一種及び二種養成施設の教育時間数が削減
- ⑤ 教育計画の内容の整理・統合(機器の構造・取扱い、工作作業、測定作業の削減)
- ⑥ 自動車整備士技能登録試験日及び合格発表日の前倒しについて調整中

3-4 養成施設の新資格対応スケジュール

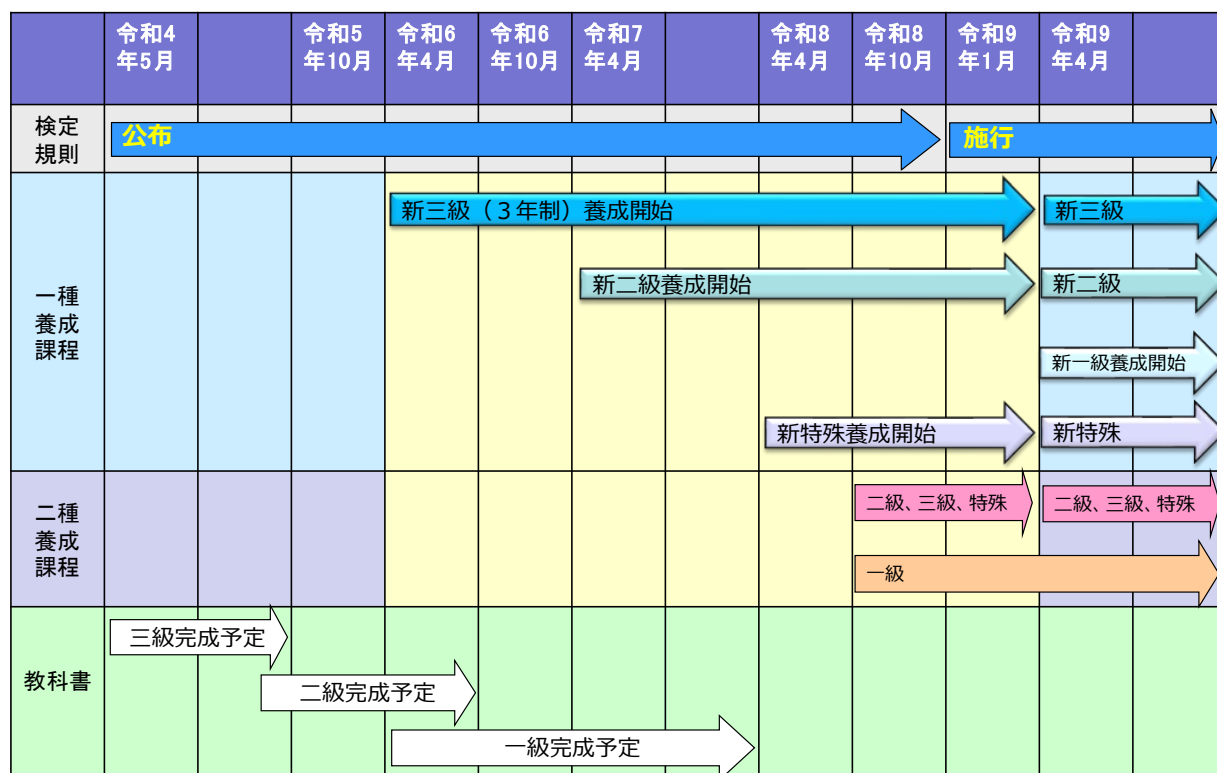
国交省が示すスケジュールは国交省の標準教科書の作成時期に準拠している。また、表2-10より職業能力開発促進法上の公立校における新資格対応訓練の開始時期は以下のようになる。

- ・ 第一種自動車系自動車整備科(三級整備士総合課程 訓練期間:1年)は、令和8年4月
- ・ 第二種自動車系自動車整備科(二級整備士総合課程 訓練期間:2年)は、令和7年4月
- ・ 第二種自動車系自動車車体整備科(自動車車体・電子制御装置整備士課程)

2年制について、令和7年4月からこの課程の訓練を開始する施設は、現時点でない。

特例による+1年制[※]について、車体整備科を令和8年4月に開始場合は先に開始する二級、三級整備士課程は旧資格対象となってしまうため、実質、令和9年4月開始から新資格の対象となる。

表2-10 各施設の対応スケジュール



※ 新三級(3年制)は、養成施設として認定されている工業高校

※ 国交省の一種養成施設(一養)とは、実務経験のない者の養成施設

※ 国交省の二種養成施設(二養)とは、実務経験者を養成する施設

出典: 令和5年度基礎研究会国交省説明資料より(巻末資料6)

表2-11 基準改正のスケジュール

	令和4年	令和5年	令和6年	令和7年	令和8年	令和9年	令和10年	令和11年	
改正省令 (国交省)	新資格制度関連 省令公布 5/25	通達① 第97号	通達② 第109号 (3級)	第109号改 (2級)			新資格制度関連 省令施行 1/1		旧資格試験 廃止
			新3級 教科書	新2級 教科書	新1級 教科書				
公共職業能力開発施設	旧資格の2級整備士又は3級整備士					一養車体・電子制御 装置整備士課程 10月	新資格制度試験	一養一級 総合課程	新資格制度試験
				総合課程 (第一種2級) 4月	一養車体・電子制御 三種総合課程(第一種) 4月	新資格制度試験 3月	一養車体・電子制御 装置整備士課程 4月		
基礎研究会 (厚労省)		基礎研究会	厚労省 改正省令 通達	新カリキュラム教科書編成 及び機器整備	新カリキュラム教科書編成				

通達① 国自整第97号「自動車整備士養成施設の指定等の基準について(依命通達)等の改正について
 通達② 国自整109号「自動車整備士技能検定規則の細目」の取扱い及び業務取扱いについて

職業能力開発促進法上の公立校が新課程に準拠した訓練を開始できるよう準備期間を考慮すると訓練基準が改正されていない時期は、

- ・ 第一種自動車系自動車整備科(三級整備士総合課程)は、令和7年4月
 - ・ 第二種自動車系自動車整備科(二級整備士総合課程)は、令和6年4月
 - ・ 第二種自動車系自動車車体整備科(自動車車体・電子制御装置整備士課程)
 2年制については令和6年4月、特例による+1年制[※]については令和7年4月又は令和8年4月
- ※ 通達第97号 別紙2「自動車整備士養成施設の指定等の基準」I-4-1の特例

