

第5章 おわりに

第5章 おわりに

第1節 まとめ

1-1 各科における見直し論点の審議結果

令和4年度、新型コロナウイルス感染症の第七波、八波の感染症拡大の最中ではあったが、基礎研究会を4回開催し、自動車分野2系4訓練科に係る「別表第二」及びそれに基づく「教科の細目」、「設備の細目」並びに「技能照査の基準の細目」について、見直しの意見要望139項目の審議を行い整理した。「設備の細目」の中には機器の削除について再審議、再々審議が必要な機器もあり、慎重な議論が行われた。

令和5年度に発出された国交省の「自動車整備士技能検定規則の改正」に係る2つの関連通達(基準)が職業能力開発促進法の基準に与える影響について、令和5年度の基礎研究会では61項目について審議し、令和4年度の整理に追加した。国交省からの通達が未発出の課程もあり、国交省への確認が今後も必要となる。

なお、今回の見直し対象は近年になく幅広く、全国の自動車分野の指導員の関心も高く、訓練施設に与える影響も大きいと予想されるので、できるだけ早い改正通達の発出を厚労省に望むものである。基礎研究会の見直し案を厚労省に提出後、専門調査会及び労働政策審議会の承認を得て改正される。令和7年度に新訓練がスタートする多くの訓練施設にとって、ぎりぎりのタイミングである。

2年間の審議の主な論点と審議結果を科毎に表5-1から表5-4に示す。(赤字は国交省の通達による見直し)

表5-1 第一種自動車系自動車整備科の審議結果

◆別表第二

見直しは特になし

◆教科の細目(主なもの)

系基礎学科 2自動車工学①自動車の構造及び性能	・「ガソリン機関、ディーゼル機関、モータ」(以下「エンジン等」という)で整理。 ・「二輪車」を追加。 →資格が3級又は2級自動車整備士(総合)に変わること、国土交通省の養成施設の指定基準「教育計画」に二輪車の内容が含まれるため、二輪車を追加と修正。また国交省の追加の見解によるもの。 ・電気装置を電装に揃える。
系基礎実技 3安全衛生	「応急処理」→「応急処置」へ修正
専攻学科 1自動車整備法	・「エンジン整備」→「エンジン等整備」へ修正 ・「二輪車整備」を追加
専攻実技 1自動車整備実習	・「エンジン整備」→「エンジン等整備」へ修正 ・「二輪車整備」を追加

◆設備の細目(主なもの)

教室	20㎡増加(電子・電気系に揃える) →教科書のA4版化、コロナ反省からのディスタンス確保、PC、タブレットの使用 等より
実習場	100㎡増加(リフト2台分) 摘要追加→二輪置き場、整備場も含む
完成検査場	摘要追加→シャシダイナモメータもしくは走行試験環境を含む
リフト	2台増設 →EV車等低床の車種の増加により、ガレージジャッキの使用不可の状況が発生、訓練生の待ち時間の発生 より
外部診断機の増設	6→12 10→20 倍増
バッテリーテスタ	数量2/2→3/5へ
ハンドドリル	二種に合わせて数量5/8へ
削除の機器等	シャシダイナモメータ、バルブシートグラインダ、バルブリフェーサ、ユニバーサルテストベンチ、噴射ポンプテスタ、スプリングテスタ、ブレーキ倍力装置テスタ、エンジンダイナモメータ、ロードメータ、燃料消費計等
追加の機器等	整備情報検索端末、二輪車、二輪車用リフト、リジッドラック、コンプレッションゲージ(ガソリン用、ディーゼル用)、タイヤゲージ、タイヤデプスゲージ、トーインゲージ等3種、ガス溶接機、エーミング作業用工具類、安全衛器工具類等
機器の名称変更	モノレール→ 吊上機器 、オイルバケツポンプ→ 給油器具 、シャーシブリケータ→ 給脂器具 、エンジンアナライザ又は外部診断機→ 外部診断機 、温水ワッシャ→ 洗車器具 、タイミングライト→ タイミングテスタ 、ディーゼルアナライザ→ ディーゼルエンジン回転計 、ホイールアライメントテスタ→ 四輪アライメントテスタ 、空気圧縮機→ エアコンプレッサ

◆技能照査の基準の細目(主なもの)

全体的に	細目が多く、教科の細目に合っていないものを統合
安全の細目について	基礎、専攻に関わらず、修得度を深くするため「よく」を付記する。
教科の細目との整合	品質管理を生産工学に修正、自動車の力学の整合や教科の細目に無い「顧客管理」や「見積もり」「機械要素」の削除
「よく知っている」「よくできる」の表記	一律、専攻学科、専攻実技及び「安全」科目に付記
前回の修正ミスの修正	電気理論及び電気機器のダブりの削除
意味が不明な用語、適切でない用語の整理	「簡単な」や「付属装置」、削除、「潤滑剤」修正、「電装」統一等

表5-2 第一種自動車系自動車製造科の審議結果

◆教科の細目(主なもの)

系基礎学科 2自動車工学①自動車の構造及び性能	<ul style="list-style-type: none"> ・「ガソリン機関、ディーゼル機関、モータ」(以下「エンジン等」という)で整理。 ・「二輪車」を追加。 →資格が3級又は2級自動車整備士(総合)に変わること、国土交通省の養成施設の指定基準「教育計画」に二輪車の内容が含まれるため、二輪車を追加と修正。また国交省の追加の見解によるもの。 ・電気装置を電装に揃える。
系基礎実技 3安全衛生	「応急処理」→「応急処置」へ修正

◆設備の細目(主なもの)

見直しは特になし

◆技能照査の基準の細目(主なもの)

全体的に	細目が多く、教科の細目に合っていないものを統合
安全の細目について	基礎、専攻に関わらず、修得度を深くするため「よく」を付記する。
教科の細目との整合	品質管理を生産工学に修正、自動車の力学の整合や教科の細目に無い”顧客管理”や”見積もり”の削除
「よく知っている」「よくできる」の表記	一律、専攻学科、専攻実技及び「安全」科目に付記
前回の修正ミスの修正	電気理論及び電気機器のダブりの削除
意味が不明な用語、適切でない用語の整理	”簡単な”や”付属装置”、削除、”潤滑剤”修正、”電装”統一等

表5-3 第二種自動車系自動車整備科の審議結果

◆別表第二

専攻学科 2自動車整備法	通達第109号(改)により、「電子制御装置」が含まれることとなったので、訓練時間を+2(180+2=182)とし、専攻学科の計を232Hとする。
専攻実技 ○3 故障原因探求実習	削除(-70)とし、○1 自動車整備実習に統合する。その結果、訓練時間(1,020+70=1,090)は増加する。
専攻実技 ○1 自動車整備実習	通達第109号(改)により、「電子制御装置」が含まれることとなったので、訓練時間を+3(1,090+3=1,093)とし、専攻実技計を1,143Hとする。

◆教科の細目(主なもの)

系基礎学科 4自動車の構造及び性能	<ul style="list-style-type: none"> ・「ガソリン機関、ディーゼル機関、モータ」(以下「エンジン等」という)で整理。 ・「二輪車」を追加。 →資格が3級又は2級自動車整備士(総合)に変わること、国土交通省の養成施設の指定基準「教育計画」に二輪車の内容が含まれるため、二輪車を追加と修正。また国交省の追加の見解によるもの。 ・電気装置を電装に揃える。
系基礎学科 6製図	用器画法、機械製図、CAD概論を削除し、自動車部品図を追加
系基礎実技 1測定基本実習	排気、振動、動力、騒音、照度、電気装置測定を削除 →ダブりのため
専攻学科 2自動車整備法	<ul style="list-style-type: none"> ・「エンジン整備」→「エンジン等整備」へ修正 ・「二輪車整備」を追加 ・「電子制御装置」を追加←通達109号改による
専攻実技 1自動車整備実習	<ul style="list-style-type: none"> ・「エンジン整備」→「エンジン等整備」へ修正 ・「二輪車整備」を追加 ・故障原因探求を追加 ・訓練時間1,090へ変更 ・「電子制御装置」を追加←通達109号改による
専攻実技 2検査実習	・シャシ整備→シャシ検査へ、電装整備→電装検査へ
専攻実技 3故障原因探求実習	この欄削除

◆設備の細目(主なもの)

教室、倉庫	20㎡増加(電子・電気系に揃える) 教科書のA4版化、コロナ反省からのディスタンス確保 PC、タブレットの使用 等より
実習場	100㎡増加(リフト2台分) 摘要追加→二輪置き場、整備場も含む
完成検査場	摘要追加→シャシダイナモメータもしくは走行試験環境を含む

リフト	4台→8台 6台→12台 →EV車等低床の車種の増加により、ガレージジャッキの使用不可の状況が発生、訓練生の待ち時間の発生 より
外部診断機の増設	6台→12台 10台→20台 倍増
点溶接機	点溶接機は必要数へ
削除の機器等	シャシダイナモメータ、バルブシートグラインダ、バルブリフェーサ、ユニバーサルテストベンチ、噴射ポンプテスト、スプリングテスト、ブレーキ倍力装置テスト、エンジンダイナモメータ、ロードメータ、燃料消費計等
追加の機器等	整備情報検索端末、二輪車、二輪車用リフト、リジッドラック、コンプレッションゲージ(ガソリン用、ディーゼル用)、タイヤゲージ、タイヤデプスゲージ、トーインゲージ等3種、ガス溶接機、エーミング作業用工具類、安全衛器工具類等
機器の名称変更	モノレール→吊上機器、オイルバケットポンプ→給油器具、シャシブリケータ→給脂器具、エンジンアナライザ又は外部診断機→外部診断機、温水ワッシャ→洗車器具、タイミングライト→タイミングテスト、ディーゼルアナライザ→ディーゼルエンジン回転計、ホイールアライメントテスト→四輪アライメントテスト、空気圧縮機→エアコンプレッサ

◆技能照査の基準の細目(主なもの)

全体的に	細目が多く、教科の細目に合っていないものを統合
安全の細目について	基礎、専攻に関わらず、修得度を深くするため「よく」を付記する。
教科の細目との整合	品質管理を生産工学に修正、教科の細目に無い”顧客管理”や”見積もり”の削除、”故障原因探求”の移動、”自動車部品図”、”力学”追加、”機械要素”、”登録”削除
「よく知っている」「よくできる」の表記	一律、専攻学科、専攻実技及び「安全」科目に付記
意味が不明な用語、適切でない用語の整理	”簡単な”や”付属装置”、削除、”潤滑剤”修正、”電装”統一等

表5-4 第二種自動車系自動車車体整備科の審議結果

◆別表第二

「訓練の対象となる技能及びこれに関する知識の範囲」 専攻の部分	「自動車の車枠及び車体・電子制御装置の整備及び検査における技能及びこれに関する知識」へ修正
教科名 専攻学科	「○1 車枠及び車体・電子制御装置の構造」 「○4 車枠及び車体・電子制御装置の整備」へ修正
教科名 専攻実技	「○2 車枠及び車体・電子制御装置の整備実習」へ修正
専攻実技の時間	第97号により実技時間が20時間不足するので、現在の880時間に+20時間で900時間と修正

◆教科の細目(主なもの)

系基礎学科 4自動車の構造及び性能	<ul style="list-style-type: none"> ・「ガソリン機関、ディーゼル機関、モータ」(以下「エンジン等」という)で整理。 ・「二輪車」を追加。 <p>→資格が3級又は2級自動車整備士(総合)に変わること、国土交通省の養成施設の指定基準「教育計画」に二輪車の内容が含まれるため、二輪車を追加と修正。また国交省の追加の見解によるもの。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・電気装置を電装に揃える。
系基礎学科 6製図	用器画法、機械製図、CAD概論を削除し、自動車部品図を追加
系基礎実技 1測定基本実習	排気、振動、動力、騒音、照度、電気装置測定を削除 →ダブりのため
専攻学科 1車枠及び車体・電子制御装置の構造	「車枠及び車体並びに電子制御装置の材料、力学、構造、機能」へ修正←通達97号による
専攻学科 3自動車整備法	<ul style="list-style-type: none"> ・「エンジン整備」→「エンジン等整備」へ修正 ・「二輪車整備」を追加
専攻学科 4車枠及び車体・電子制御装置の整備法	「車枠及び車体並びに電子制御装置の整備、板金、塗装、損傷診断」へ修正←通達97号による
専攻実技 1自動車整備実習	・「二輪車整備」を追加
専攻実技 2車枠及び車体・電子制御装置の整備実習	「車枠及び車体並びに電子制御装置の点検、分解、組立、調整・工作、検査、板金、塗装、損傷診断」へ修正←通達97号による。
専攻実技 2車枠及び車体・電子制御装置の整備実習の訓練時間	第97号により20時間を増加。内容は電子制御装置と思われる、現状670時間→690時間と修正。

◆設備の細目(主なもの)

教室	20㎡増加(電子・電気系に揃える) 教科書のA4版化、コロナ反省からのディスタンス確保 PC、タブレットの使用 等より
実習場	100㎡増加 摘要追加→ 二輪車置き場 、整備場も含む
外部診断機の増設	1台→6台
追加の機器等	二輪車 、 二輪車用リフト 、 リジッドラック 、 スタッド溶接機 、 トーインゲージ 等3種、 エーミング作業用工具類 、 安全衛器工具類 等
削除の機器等	ブレーキ倍力装置テスタ
機器の名称変更	モノレール→ 吊上機器 、オイルバケットポンプ→ 給油器具 、シャールブリケータ→ 給脂器具 、温水ワッシャ→ 洗車器具 、ホイールアライメントテスタ→ 四輪アライメントテスタ 、空気圧縮機→ エアコンプレッサ 等

◆技能照査の基準の細目(主なもの)

全体的に	細目が多く、教科の細目に合っていないものを統合
安全の細目について	基礎、専攻に関わらず、修得度を深くするため「よく」を付記する。
教科の細目との整合	品質管理を生産工学に修正、教科の細目に無い”顧客管理”や”見積み”の削除、”自動車部品図”、”力学”” 電子制御装置 ”の追加、”機械要素”、”登録”削除
「よく知っている」「よくできる」の表記	一律、専攻学科、専攻実技及び「安全」科目に付記
意味が不明な用語、適切でない用語の整理	”簡単な”や”付属装置”、削除、”潤滑剤”修正、” 電装 ”統一等

1-2 今後の課題

今回の調査研究を通じての反省点と今後の課題について以下に記す。

〈基礎研究会の委員〉

- 基礎研究会を構成する委員について、可能であれば見直し対象の各科の審議の深さを揃えるため、分野を構成する各訓練科から委員を最低 1 名以上選任した方が良い。今回の委員は、全員第二種自動車系自動車整備科の指導員(管理職)で、自動車製造科と自動車車体整備科については委員がいない状態であった。委員のいない科(特に自動車車体整備科)の意見については当該校にヒアリングを行って意見をいただき、基礎研究会に諮ることとなり、科別の進捗にタイムラグが生じた。自動車製造科については事業内認定校が 2 校あるが、トヨタ工業学園については、業務多忙のためご意見をいただけなかった。

〈基礎研究会の委員の認識共有〉

- 基準の見直し審議の前に、全国の「訓練の現状と課題」に係る意見を踏まえてディスカッションを行い、委員が業界の動向と訓練現場の課題について共通認識に立って審議を開始できたのは良かった。委員会のアイスブレイクを兼ねて今後も実施したい。

〈アンケート調査の回答について〉

- アンケート調査の結果、回収率 96%と非常に高かった。偶然にも国交省の自動車整備士資格の省令改正が 72 年ぶりに行われる情報があった年で、訓練担当者の関心は非常に高かった。その結果、平成 25 年、平成 29 年の過去 2 回の同分野の見直しを上回るご意見・要望をいただくことができたが、レアケースであろう。また、昨年度「建築施工系」のアンケート調査のご意見に「基準に係る日頃の印象や思いなどを探る質問がアンケートにあっても良かった。」があり、イメージ調査を併せて実施することができた。続けて行くことが必要である。

〈各基準の混同について〉

- 職業能力開発促進法施行規則別表第二と各基準の細目の関係性について、回答者が混同した可能性の回答があった。昨年度の反省から、別表第二と各基準の細目間関係についての説明と併せて該当科の別表第二と各基準の細目を添付したので、混同は少なくなったと思う。丁寧な説明を続けて行く必要がある。

〈職業能力開発促進法施行規則別表第二の審議〉

- 別表第二の改正は省令改正であり、その他の細目(教科の細目、設備の細目、技能照査の基準の細目)が課長通達で変更が周知されるのとは違い、多くの省内手続きが必要になる。

今回は、第二種自動車系自動車整備科の専攻実技「故障原因探求」を「自動車整備実習」に統合するために教科の削除と変更、および第二種自動車系自動車車体整備科の複数の教科目に「電子制御装置」を追加するため教科名や時間数の変更が必要となり、別表第二に影響を与えることとなった。

〈設備の細目の審議〉

- 設備の細目の審議において、「設備の細目」に載っている機器等は「揃えなければならない必須の機器か否か」について大きな議論となった。特に「シャシダイナモメータ」等使用しない大型機器の「設備の細目」からの削除の審議において、厚労省と議論が交わされた。巻末の「シャシダイナモメータの審議」にその詳細が記されている。また、今回は国交省の自動車整備士資格の省令改正に係る「自動車整備士養成施設の指定等の基準」別表の機器の存廃に準じて存廃したケースが多かった。国交省に養成施設の指定を得るために機器は指標となるためである。その意味で国交省の設備の基準はmustである。
- また、教室、実習場の広さの増加についても今回審議をした。教材車種の変化に伴うリフトの増設により実習場の床面積の増加が必要となることについて議論をした。実習場、教室などの基準変更は、その新基準に揃えるまでに相当な時間と費用がかかることになるが、将来の良好な訓練環境のために厚労省の理解を得て提案とした。決して既存の不適合施設を作り出すことが目的ではない。
- 委員の長年の懸案として、設備の数量の基準に「訓練生の定員」がある。中学校卒業生、高校卒業生で、それぞれ「30人を1訓練単位として訓練を行う場合」と「50人を1訓練単位として訓練を行う場合」の2パターンがある。実際、自動車分野の公共職業能力開発校の内、定員が30名と設定してあるのは8校のみで、大半が20名である。定員50名は1校もない。定員20人の数量は、定員30人の2/3とする都道府県が多いようである。この際、実態に合わせて基準定員50名は廃止とし、基準定員20名とした方が妥当である。

〈技能照査の基準の細目の審議〉

- 技能照査の基準の細目の到達水準の表記について、「よく知っている」「よくできる」の「よく」の付記に関する意見も多かった。これについては根拠整理を継続的に行う必要がある。これは、「二級技能士の試験の基準に準拠」との見解もあるが、すべての細目について技能士との適合と確認を行うのは現実的ではない。特に今回は、自動車整備士に該当する技能士がなく、その結果準拠ができない。

今回は、安全衛生の学科と実技及び専攻実技と学科については、その教科の性質上、各訓練科の細目にすべて「よく」を付記した。いずれにしても、「よく知っている」と「知っている」、及び「よくできる」と「できる」の区別については、分野、系を越えてどの基準でどこまで再精査できるか、二級技能士の試験基準の妥当性も踏まえて、さらに検討する必要がある。

〈見直し全体〉

- 平成 29 年の見直し同様、用語の統一や誤字・脱字・記載ミス等についてもチェックしたが、すべてにわたると膨大な量となるので今後も継続して確認していく必要がある。
- 教科の細目と技能照査の基準の細目について、細目間の重さの調整や運輸系間への影響や平仄をそろえる範囲等について検討が必要であった。その他現行においても、細目の軽重が散見される。

〈自動車製造科の課題〉

- 自動車製造科については、日野自動車の日野工業高等学園とトヨタ自動車のトヨタ工業学園と連絡を取ってヒアリングをお願いしたが、トヨタ工業学園については業務多忙により協力が得られなかった。基礎研究会に出席いただくことは困難であったため、第一種自動車系として「教科の細目」と「技能照査の基準の細目」が見直される可能性があり、事前に説明する必要性があった。日野工業高等学園は修了時に三級整備士を受験させるとのことである。
- 自動車製造科の「設備の細目」は未だ作成されていない状況で不具合等はないのであろうか。このような状態で放置されていることは問題である。日野工業高等学園からは「設備の細目」の作成を望まれている。

〈自動車車体整備科の課題〉

- 別表第二に規定されている科として別表第二やその他の基準の使用実態がない科の存在は、大きな問題である。早急に実働している実際の科に合わせる必要がある。使用されない科のスクラップ&ビルドが必要ではないだろうか。

今回の見直しにおいて、自動車車体整備科を実施している4校を訪問し、具体的な意見をヒアリングした。(巻末資料8参照)

4校とも、国交省通達の「自動車整備士養成施設の指定等の基準」の特例で1,400時間、訓練期間1年に沿って「自動車車体整備科」を実施しており、職業能力開発促進法施行規則別表第二の「自動車車体整備科:2,800時間訓練期間2年」で実施している校はなかった。国交省においても2年の基準はあるが、実際には存在しないので自動車車体整備士養成は1年を考えているとのことであった。しいて言えば、東京都立板橋校は規則別表第二の基準に準拠して実施していると見られる。

- 現状としては、
 - ① 2,800時間は必要ない。つまり、2年間で自動車車体整備士を育成し、車体整備士のみを仕上げりとした訓練生には市場価値はほぼない。
 - ② 今後も、国交省の特例に基づき、パターンA:二級自動車整備士課程(2年)+車体整備士課程(1年)又はパターンB:三級自動車整備士課程(1年)+車体整備士課程(1年)の訓練が実施される。民間の専門学校においても同様である。

③現在、自動車車体整備科は第二種自動車系であり、系基礎学科と系基礎実技が「自動車整備科」の基礎科目を中心として配置されており、車体整備科としての基礎学科、基礎実技の時間が不足する状況である。

よって、現在の別表第二「自動車車体整備科」は今後も使用されない状況が続くことになる。

➤ 対策としては、

①現状に即して 1,400 時間、訓練期間 1 年の「自動車車体整備科」の別表第二を作成する。

ただし、パターンAの場合は、二級整備士(総合)の課程で「電子制御装置」を習得しているので、車体整備士課程(1年)に進級した時に「電子制御装置」の習得は必要としないことに留意できる別表第二が必要である。

②現状に即した「自動車車体整備科」の別表第二を作成する場合、第三種自動車系として単独の系とし、系の基礎学科、基礎実技は車体整備に真に必要な教科にする必要がある。

この辺りについては、東京都立中央・城北職業能力開発センター板橋校から別表案の提案(27 ページ)をいただいている。

➤ 現状に即した新しい別表第二を作成するためには、実施 4 校が集まって作成するのが妥当で、今後の課題となった。

➤ 使用されていないとしても、現存する別表第二のメンテナンスは必要である。今回の通達第 97 号では、自動車車体・電子制御装置士養成の教育内容から「測定基本」「工作基本」が基準から削除となり、結果的に浮いた実技の 20 時間を、新たに「電子制御装置」が組み込まれた実技に仮に追加することにした。今後も国交省からの通達(令和 8 年予定)の確認が必要となる。

(国交省の通達の影響)

➤ 令和 4 年 5 月 25 日、道路運送車両法 55 条に基づく自動車整備士技能検定規則の一部を改正する省令が公布された。これにより自動車整備士の資格は 72 年ぶりに改正されることとなった。事前に情報をキャッチした訓練施設は、どのような改正になるのか、訓練にどのような影響があるか、設備機器は訓練に間に合うのか等、期待と不安の中、情報が開示されるのを戦々恐々として待っている。当初から調整をしていた国交省自動車局整備課担当者 3 人全員が令和 5 年 4 月に交代したことや改正通達発出時期情報が二転三転するなど混乱が続く中、令和 5 年 8 月 28 日に通達第 97 号「自動車整備士養成施設の指定等の基準について(依名通達)」が、令和 5 年 9 月 14 日に通達第 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」が、省令改正後 1 年半たって発出された。

ただし、教育内容(教科の細目に該当)の標準時間が定められているについては、三級

自動車整備士(総合)は通達第 109 号、二級自動車整備士(総合)は令和 6 年 1 月 23 日に通達第 109 号(改)として発出されたが、残りの車体整備士は令和 8 年頃の発出となると国交省から連絡があった。車体整備士の教科の細目と技能照査の基準の細目は、教科名の変更によりほぼ確実ではあるが、今後も国交省への確認が必要である。

- 職業能力開発促進法上の公立校は国交省の自動車整備士の一種養成施設としても認定されているため、自動車整備士技能検定規則とその関連通達に準ずる必要がある。国交省の通達と厚労省の基準の対応関係は、通達第 97 号「自動車整備士養成施設の指定等の基準について」は、職業能力開発促進法施行規則「別表第二」と訓練基準の「設備の細目」が対応する。通達第 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は、訓練基準の「教科の細目」と「技能照査の基準の細目」が対応する。基礎研究会としては、通達第 97 号に基づき 4 科の「別表第二」と「設備の細目」の見直しを検討し、通達第 109 号に基づき車体整備科以外の「教科の細目」と「技能照査の基準の細目」について見直しの検討を実施した。残りは、第二種自動車車体整備科の訓練基準「教科の細目」と「技能照査の基準の細目」となる。
- 令和 5 年度第三回の基礎研究会時にオブザーバーとして参加いただいた国交省担当官の質疑の回答から、通達第 109 号において二級自動車整備士(総合)と車体整備士の教育内容(教科の細目に該当)に「電子制御装置」が含まれることが明らかになったので、教科の細目と技能照査の基準の細目の該当箇所へ追加したが結果として、令和 6 年 4 月予定の厚労省改正通達までの期限と見比べながらの右往左往する状態が続いていた。
- 自動車分野の訓練科は、自動車製造科を除いて、国交省の整備士資格の受験資格を満たし、修了後資格を受験し取得できないと訓練を実施する意味がないので致し方ない。一種養成施設の指定を受けないと実務経験が必要となる。
- 公立校は、職業能力開発促進法の基準により画一的に訓練を実施するため、基準の整備が必須である。民間の各種学校や訪問した専門学校は文科省の基準はなく、国交省の基準(通達)に準拠して施設独自に動けるため、全く焦りはないと話していた。
- 当初、予想された自動車整備士技能検定規則の改正が職業能力開発促進法の職業訓練基準に与える影響は思ったより大きくなかったことは幸いである。国交省は、説明時、今回の資格制度の変更について、できるだけ教育現場に物心両面ご迷惑を掛けないことを第一義的に表明していた。

(登録試験の前倒し)

- 国交省は今回の自動車整備士技能検定規則の改正において養成課程修了年度内(3 月内)に整備士資格を取得できるように教育時間数を削減しながら登録試験を前倒して実施し、3 月内に合格発表が可能となるよう調整しているものと思われる。

文部科学省系の専門学校などは 2 月に授業を終了し、課程の修了証書を持って登録試験に臨むことができる。

一方、職業能力開発促進法の基準に沿う職業訓練施設は、1年1,400時間、2年2,800時間は必須であるため3月まで訓練が続くため、修了予定証明書をもって登録試験に臨むこととなる。よって、国交省は職業訓練施設にとって不利益にならないよう対応し、その旨を通知する必要がある。

(職業訓練基準とは何か)

- 厚労省は職業訓練基準を「職業訓練を効果的かつ段階的に実施するための重要な指針で標準的な内容で、かつ訓練を実施するための最低限の内容」と定義する。全国各地で実施される訓練の水準を保ち、これを公開することにより関係者の評価に資することができる。
- 基礎研究会における職業訓練基準の見直し審議において、必ず議論になるのが、基準は「必須」(must)か否かである。「最低限の内容」の位置づけより、必須であるとの理解は正しい。しかし、予算の絡む「設備の細目」については、簡単に「必須」であると厚労省は明言しない。「訓練を実施するための最低限の内容」との位置付けは変わらないが、「設備の細目」について厚労省は、「必須」(must)の位置付けではなく、「望ましい姿を現したもの」で、訓練施設も都道府県の財政当局もこれに縛られるものではないとの認識である。訓練実施者は「教科の細目」を実施するための「設備の細目」であるので「必須機器」であるはずの認識は強く、それを財政当局との交渉の切り札として使用するのが通常である。しかし、厚労省は「できるだけ整備が望ましい」との判断をせざるを得ないところに乖離がある。今回の「設備の細目」の見直しにおいては、国交省の関連通達に係る基準の見直しは「必須」に値するものの、実習場や教室などの床面積増やリフトや検査機器、情報端末の増設に対しては、「(将来的に)できるだけ整備が望ましい」とのスタンスで見直しを提案した。

1-3 謝辞

令和5年は前年に引き続き、新型コロナウイルス感染症の感染拡大の影響が危惧されたが、5月に5類感染症に移行され後、幸運にも全員対面での出席が可能となった。

世界的なEV化の潮流や高度に進展する先進技術、また72年ぶりの国交省肝いりの整備士資格制度改正にも対応できる職業訓練基準が提案できたのではないかと思う。整備士の人気がなくなり、工場に整備士が不足している状態が続き、科は定員割れが続いている。中古車会社の不祥事が更に追い打ちをかけている。この新しい職業訓練の基準が改善の一助となることを期待する。

座長の効率の良い的確な議事進行に感謝を申し上げるとともに、委員の皆様が積極的で前向きに審議にご参加いただいたこと、研究会の後先に、メールや電話による細かい確認の積み上げにご尽力をいただいたこと、また、全国の自動車分野の訓練科を設置運営している皆様には御多忙の中、アンケート調査等にご協力いただいたことに感謝申し上げます。更に御多忙中にもかかわらず基礎研究会にご出席いただき質疑に真摯にご対応いただいた国交省の担当官に重ねて感謝申し上げます。