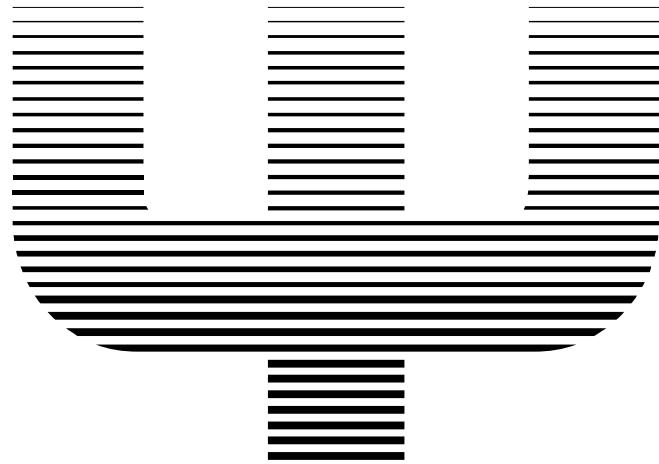


調査研究報告書 No. 191
2024



職業訓練基準の分野別見直しに係る基礎研究
(普通課程) 自動車分野

—EV化、先進技術、資格改正への対応—

独立行政法人高齢・障害・求職者雇用支援機構

職業能力開発総合大学校基盤整備センター

職業訓練基準の分野別見直しに係る基礎研究
(普通課程) 自動車分野

—EV化、先進技術、資格改正への対応—

独立行政法人高齢・障害・求職者雇用支援機構

職業能力開発総合大学校基盤整備センター

はじめに

職業能力開発促進法に規定されている職業訓練の基準(以下「基準」という。)は、我が国の職業訓練の水準の維持向上のため、段階的かつ体系的に訓練が実施できるよう統一的に設定された指針であり、わが国で実施されるすべての訓練課程を包括している。この基準は広く公開されており、多くの関係者の要請と評価に耐えうるため、技術革新や社会情勢の変化及び関連法令改正等を的確に捉え、不断の見直しを行う必要がある。

基盤整備センターでは、平成 18 年度から順次、普通課程普通職業訓練の基準を分野別に見直しを行っており、基礎研究会において厚生労働省が省令改正等を検討するための素案として基礎資料を作成している。

令和 4 年度は平成 29 年度以来、5 年ぶりに自動車分野(2 系 4 科)の基準を見直しの対象とした。自動車分野単独で見直しを行うのは初めてのことであり「自動車分野の基準に対する意見・要望」調査の結果を基に、全国から選任された職業訓練指導員や職業大教員等で構成する基礎研究会において審議をお願いした。

自動車整備士資格制度の国土交通省令改正(令和 4 年 5 月 25 日)が 72 年ぶりに行われ、この改正が訓練にどのような影響を及ぼすのか、全国の職業訓練現場においては大きな関心と不安が渦巻く中、国土交通省令改正と意見・要望調査の両面から基準の見直しを審議するという、非常にハードで注目された研究会であった。

また、自動車整備士資格制度改正の関連通達の発出が年度を越えたため、令和 4 年度と令和 5 年度の 2 年に亘る基礎研究会となった。基礎研究会には国土交通省物流・自動車局より逐次、担当官に参加いただき、資格制度改正の目的とねらい及び関連通達(基準)の内容説明の機会を得た。国土交通省の担当部局と担当官に改めて感謝を申し上げる。

今般、自動車業界においては自動車整備士の不足が喫緊の課題となっており、令和 4 年 5 月下旬、朝日新聞の「けいざい+」の連載“整備士が足りない”でも指摘されたように、有効求人倍率 4.5 と非常に高い中においても、整備士が現場にいない状態が顕著となっている。自動車の保有台数は 8,000 万台と高止まりの中、整備士不足は不正車検に至る要因とも報道されている。

整備士不足の要因が整備士を取り巻く待遇などの労働環境にあるようで国土交通省と自動車関連団体は整備士を確保するために「自動車整備人材確保・育成推進協議会」を立ち上げてあらゆる手段で整備士育成や若年者確保のプロモーションを展開中であり、今回の自動車整備士資格制度の省令改正もこの流れのひとつである。

自動車業界を取り巻く 2035 年に向けた“EVシフト”や“ASV”等の先進安全技術、及び百年に一度の“CASE”の潮流は、今後の自動車及びその関連技術に大きな影響を与え、今後ますます整備士への要求が高度になることが予想される中、基礎研究会としても、その潮流に対応した基準に改正され、結果的に訓練施設等が行う将来を見据えた整備士の育成・確保に寄与できればと思う。

委員各位には施設の訓練の合間に精力的にご参加いただき、専門家の知見を駆使して白熱した議論の基、見直し案として素晴らしい基礎資料を作成していただいた。委員及び委員を支えていただいた所属施設に感謝申し上げます。

厚生労働省の審査を経て、見直し結果は基盤整備センターの HP から情報発信を行う予定なので、是非、訓練計画や訓練カリキュラムの策定等にご活用いただけたらと思う。

2024年3月

職業能力開発総合大学校
基盤整備センター
所長 高井 宏幸

職業訓練基準の分野別見直しに係る基礎研究（自動車分野）

令和4年4月～令和6年3月

○委員（順不同、敬称略、※座長）

氏名	所属	役職
平賀 豪	宮城県立気仙沼高等技術専門校 自動車整備科	技術主査
荻原 健一	千葉県立市原高等技術専門校	訓練第二課長
高宮城 浩	東京都立多摩職業能力開発センター 八王子校 自動車整備工学科	課長代理
池森 正幸	和歌山県立田辺産業技術専門学院	訓練課長
宮原 明広	福岡県立田川高等技術専門校	副校長
市川 修※	職業大 メカトロニクスユニット	教授

○国交省オブザーバー（令和4年度）

高久 浩一	国交省自動車局整備課	人材政策企画官
佐藤 昌也	国交省自動車局整備課	整備要員第一係長
菊野 樹	国交省自動車局整備課	高度整備情報係長

○国交省オブザーバー（令和5年度）

金子 真志	国交省物流・自動車局自動車整備課	整備要員第一係長
佐竹 竣平	国交省物流・自動車局自動車整備課	係員

○厚労省オブザーバー

諸井 博之	厚労省人材開発統括官付訓練企画室	室長補佐
北崎 弘勝	厚労省人材開発統括官付訓練企画室	職業能力開発指導官
山野 梢	厚労省人材開発統括官付訓練企画室	指導員・基準係

○事務局

安達 明史	基盤整備センター開発部	部長
磯部 真一郎	基盤整備センター開発部教材開発室	室長
佐藤 一晃	基盤整備センター開発部教材開発室	開発研究員
樹神 歩夢	基盤整備センター開発部教材開発室	開発研究員
金城 圭一	基盤整備センター開発部	相談役

目 次

第1章 職業訓練と基準	3
第1節 職業訓練の概要	3
1-1 職業訓練の種類と概要	3
1-2 学校教育と職業訓練の関係	4
1-3 職業訓練制度の変遷	5
1-4 普通職業訓練の普通課程と短期課程	6
1-5 認定職業訓練	10
第2節 職業訓練基準の概要	11
2-1 職業訓練基準に関する法的背景	11
2-2 別表第二（厚生労働省令）	12
2-3 職業訓練基準の各細目（通達）	13
2-4 職業訓練基準改正の流れ	16
第2章 見直し分野と特徴	19
第1節 見直し分野の変遷と自動車分野の概要	19
1-1 見直し分野の変遷	19
1-2 自動車分野における訓練科の概要	20
1-3 自動車分野の業界の概要	21
第2節 自動車分野各専攻科の特徴	24
2-1 自動車製造科（第一種自動車系）	24
2-2 自動車整備科（第一種自動車系、第二種自動車系）	25
2-3 自動車車体整備科（第二種自動車系）	25
第3節 自動車整備士資格制度の改正	29
3-1 改正の背景	29
3-2 改正の内容	29
3-3 自動車整備士養成施設の指定等の基準等の改正	31
3-4 養成施設の新資格対応スケジュール	32
第3章 基礎研究会における審議と結果	37
第1節 アンケート調査と結果	37
1-1 調査の概要	37
1-2 アンケートの回収状況	41
1-3 集約された意見要望について	42
第2節 基礎研究会の実施	55
2-1 基礎研究会の概要	55
2-2 第一回 基礎研究会（令和4年7月25日）	57

2-3	第二回	基礎研究会（令和4年8月25日）	59
2-4	第三回	基礎研究会（令和4年9月22日）	59
2-5	第四回	基礎研究会（令和4年10月27日）	59
2-6	第五回	基礎研究会（令和5年8月25日）	59
2-7	第六回	基礎研究会（令和5年10月6日）メール審議	60
2-8	第七回	基礎研究会（令和5年11月10日）	60
2-9	第八回	基礎研究会（令和5年12月1日～）メール審議	60
2-10	第九回	基礎研究会（令和6年1月23日～）メール審議	60
第3節 令和4年度基礎研究会の審議結果			61
3-1	別表第二の論点と審議結果		61
3-2	教科の細目の論点と審議結果		63
3-3	設備の細目の論点と審議結果		66
3-4	技能照査の基準の細目の論点と審議結果		72
3-5	その他の意見要望について		75
3-6	令和4年度の審議結果の中間意見集約について		75
第4節 令和5年度 基礎研究会の審議結果			76
4-1	国交省改正通達からの見直し論点の整理と審議		76
4-2	各科の審議結果		83
4-3	令和4年度からの継続審議項目の審議結果		87
4-4	厚労省全国調査の結果の審議		88
第5節 令和4年度、令和5年度基礎研究会のまとめ案			89
5-1	各科毎の見直し案		89
5-2	技能照査の基準の細目と教科の細目の対応表		89
第4章 自動車分野の訓練の現状と課題			93
第1節 ディスカッション「訓練の現状と課題」			93
第2節 自動車整備科の現状と特徴ある取り組み			99
2-1	宮城県立気仙沼高等技術専門校	自動車整備科	99
2-2	千葉県立市原高等技術専門校	自動車整備科	101
2-3	東京都立多摩職業能力開発センター八王子校	自動車整備工学科	103
2-4	和歌山県立田辺産業技術専門学院	自動車工学科	106
2-5	福岡県立久留米高等技術専門校	自動車整備科	108
2-6	福岡県立田川高等技術専門校	自動車整備科（三級整備士課程）	111
2-7	専門学校トヨタ東京自動車大学校		114
2-8	学校法人ホンダ学園	ホンダテクニカルカレッジ関東	117
第3節 自動車車体整備科の現状と課題			120

3-1	東京都立中央・城北職業能力開発センター板橋校	120
3-2	大阪府立南大阪高等技術専門校 自動車・車体整備科	124
3-3	熊本県立高等職業技術専門校 自動車車体整備科	129
3-4	岡山県立北部高等技術専門校美作校 自動車整備工学科	132
第4節	自動車製造科の現状と課題	134
4-1	日野自動車株式会社 日野工業高等学園 自動車製造科 精査中	134
4-2	トヨタ自動車株式会社 トヨタ工業学園 自動車製造科	135
第5節	訓練現場の現状と課題について（アンケート調査から）	136
5-1	「訓練現場の現状と課題」に寄せられた意見について	136
5-2	教科書の使用状況について	137
5-3	基準に対するイメージについて	138
第5章	おわりに	143
第1節	まとめ	143
1-1	各科における見直し論点の審議結果	143
1-2	今後の課題	150
1-3	謝辞	156

巻末資料:

- 資料 1 第一種自動車系自動車整備科訓練基準見直し(案)新旧対照別表第二、教科の細目、設備の細目、技能照査の基準の細目
- 資料 2 第一種自動車系自動車製造科訓練基準見直し(案)新旧対照別表第二、教科の細目、設備の細目、技能照査の基準の細目
- 資料 3 第二種自動車系自動車整備科訓練基準見直し(案)新旧対照別表第二、教科の細目、設備の細目、技能照査の基準の細目
- 資料 4 第二種自動車系自動車車体整備科訓練基準見直し(案)新旧対照別表第二、教科の細目、設備の細目、技能照査の基準の細目
- 資料 5 「教科の細目」と「技能照査の基準の細目」の対応表
- 資料 6 自動車整備士資格改正説明資料(国土交通省)
- 資料 7 自動車整備士資格改正 質疑応答記録(国土交通省)
- 資料 8 自動車整備士資格改正に伴う関連通達に係る意見(自動車車体整備科実施4校)
- 資料 9 厚労省全国調査意見要望に対する対応状況
- 資料 10 シヤシダイナモメータ審議経過
- 資料 11 訓練現場の現状と課題(アンケートより)
- 資料 12 自動車整備科床面積提案資料
- 資料 13 訓練基準見直し対象施設一覧
- 資料 14 「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(抜粋版)
- 資料 15 自動車整備士養成施設の指定等の基準新旧対照
- 資料 16 「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の一部改正について(抜粋版)

参考文献等

- ・自動車整備士資格制度等の見直しについて(令和4年5月国土交通省報告書)
<https://www.mlit.go.jp/jidosha/content/001489710.pdf>
- ・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>
- ・三級自動車整備士(総合) 一般社団法人日本自動車整備振興会連合会出版教科書
- ・三級自動車整備士(二輪) 一般社団法人日本自動車整備振興会連合会出版教科書

第 1 章 職業訓練と基準

調査研究報告書

本報告書は、職業能力開発促進法に規定されている「職業訓練基準」のうち、普通職業訓練普通課程「自動車分野」(2系4科)の見直しについて、「職業訓練基準の分野別見直しに係る基礎研究会」(以下、「基礎研究会」という。)で審議した経過を記録し、まとめたものである。

第1章 職業訓練と基準

第1節 職業訓練の概要

1-1 職業訓練の種類と概要

表1-1は職業能力開発促進法施行規則第9条にもとづく職業訓練の種類と概要である。大きくは普通職業訓練と高度職業訓練に分けられる。実施主体は①都道府県及び市町村、②認定職業訓練を行う企業、団体、③高齢・障害・求職者雇用支援機構(以下、「機構」と言う。)である。その数は、短期課程まで含めると全国で膨大な数となる。①及び②が実施する職業訓練については各自自治体が職業訓練の実施に係る条例を策定し、これに従って実施できることとなっている。国が示す職業訓練の基準は、自治体が条例を策定する際の基準となるものである。

表1-1 職業訓練の種類と概要

職業訓練の種類	課程	訓練の概要	訓練期間及び総訓練時間
普通職業訓練	普通課程	中学校卒業生又は高等学校卒業生等に対して、将来多様な技能・知識を有する労働者となるために必要な基礎的な技能・知識を習得させるための長期間の課程	高等学校卒業生等 1年 総訓練時間 1,400 時間以上 中学校卒業生等 2年 総訓練時間 2,800 時間以上 1年につき概ね 1,400 時間
	短期課程	在職労働者、離転職者等に対して、職業に必要な技能(高度の技能を除く)・知識を習得させるための短期間の課程	6 月(訓練の対象となる技能等によっては 1 年)以下 総訓練時間 12 時間以上 (管理監督者コースにあっては、10 時間以上)
高度職業訓練	専門課程	高等学校卒業生等に対して、将来職業に必要な高度の技能・知識を有する労働者となるために必要な基礎的な技能・知識を習得させるための長期間の課程	高等学校卒業生等 2年 総訓練時間 2,800 時間以上 1年につき概ね 1,400 時間
	応用課程	専門課程修了者等に対して、将来職業に必要な高度で専門的かつ応用的な技能・知識を有する労働者となるために必要な技能・知識を習得させるための長期間の課程	専門課程修了者等 2年 総訓練時間 2,800 時間以上 1年につき概ね 1,400 時間

高度職業訓練	専門短期課程	在職労働者等に対して、職業に必要な高度の技能・知識を習得させるための短期間の課程	6月(訓練の対象となる技能等によっては1年)以下 総訓練時間 12時間以上
	応用短期課程	在職労働者等に対して、職業に必要な高度で専門的かつ応用的な技能・知識を習得させるための短期間の課程	1年以下 総訓練時間 60時間以上

1-2 学校教育と職業訓練の関係

職業能力開発促進法第3条の2によれば、「職業訓練は、学校教育法による学校教育との重複を避け、かつ、これとの密接な関連の下に行われなければならない」としている。ここでいう「学校」とは、学校教育法第1条による小・中学校、高等学校、高等専門学校、短期大学、大学である。専修学校、各種学校は、学校教育に類する教育を行うものとされている。図1-1は、学校教育制度と職業訓練制度を対比したものである。

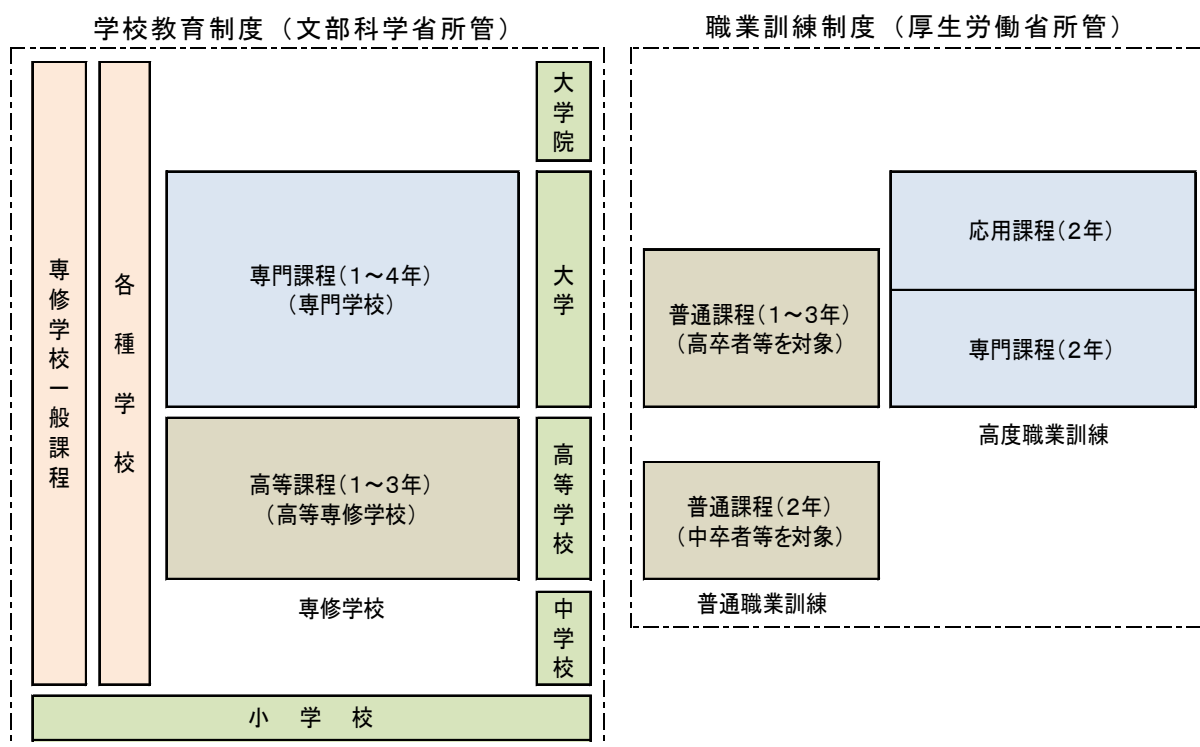


図1-1 学校教育制度と職業訓練制度

1-3 職業訓練制度の変遷

現在の職業能力開発促進法は、1958年(昭和33年)に(旧)職業訓練法として制定された法律を、1969年(昭和44年)に新たに(新)職業訓練法として制定された後、1985年(昭和60年)に職業能力開発促進法と改名して成立して現在まで改正を繰り返し、現在の2022年(令和4年)改正の現行法に至っている。

職業訓練制度は、表1-2に示すように幾多の改正による変遷を経てきている。昭和53年の改正では、それまでの法律(基準)に沿った「法定訓練」から、法律(基準)に準じた「準則訓練」に変更となった。いわゆる職業訓練の弾力化である。これに伴い、普通訓練課程の教科、訓練期間、設備等については「最低限必要なもの」から「標準として示すもの」となった。現在の職業訓練制度のベースは、1992年(平成4年)に制定されたものである。学卒者等の訓練は、普通課程の中卒者訓練から高卒者訓練の専門課程へ、さらに高度な応用課程へと変遷している。

表1-2 職業訓練制度の改正による変遷の概要

イ) 職業訓練法 昭和44年制定(法定訓練)

区分	訓練課程	期間(対象者)	施設名称
養成訓練	専修訓練課程	1年(中卒者等)	専修職業訓練校
	高等訓練課程第I類	2年(中卒者等)	(総合)高等職業訓練校
	高等訓練課程第II類	1年(高卒者等)	

ロ) 職業訓練法 昭和49年制定(法定訓練)

区分	訓練課程	期間(対象者)	施設名称
養成訓練	専修訓練課程	1年(中卒者等)	専修職業訓練校
	高等訓練課程第I類	2年(中卒者等)	(総合)高等職業訓練校
	高等訓練課程第II類	1年(高卒者等)	
	専門訓練課程 (旧特別高等訓練課程専門)	2年(高卒者等)	職業訓練短期大学校 (旧職業訓練大学校附属短期学部)

ハ) 職業訓練法 昭和53年制定(準則訓練)

区分	訓練課程	期間(対象者)	施設名称
養成訓練	普通訓練課程第I類	2年(中卒者等)	職業訓練校
	普通訓練課程第II類	1年(高卒者等)	
	専門訓練課程	2年(高卒者等)	職業訓練短期大学校

二) 職業能力開発促進法 平成4年制定(準則訓練)

区分	訓練課程	期間(対象者)	施設名称
普通職業訓練	普通課程	1～3年 (中卒者等は2年)	職業能力開発校
高度職業訓練	専門課程	2年(高卒者等)	職業能力開発短期大学校

ホ) 職業能力開発促進法 平成11年制定(準則訓練)

区分	訓練課程	期間(対象者)	施設名称
普通職業訓練	普通課程	1～3年 (中卒者等は2年)	職業能力開発校
高度職業訓練	専門課程	2年(高卒者等)	職業能力開発短期大学校
	応用課程	2年(専門課程卒等)	職業能力開発大学校

1-4 普通職業訓練の普通課程と短期課程

普通職業訓練には普通課程と短期課程がある。普通課程は「職業に必要な基礎的な技能・知識」を習得させるため、中学校又は高等学校卒業生等を対象にした長期の訓練課程である。訓練科で実施されていない訓練科は全体の約1/3で、休止科を入れるともっと多い。今年度見直し予定の自動車分野では、自動車製造科の設置校が極端に少ない。

表1-3は、普通課程144科(職業能力開発促進法施行規則別表第二による。以下、「別表第二」という。)の一覧と職業訓練の基準見直し年度である。「年」は高等学校卒業生等を対象とした場合の訓練期間を表す。中学校卒業生等を対象とする場合は原則として2年である。

表1-3 普通課程の訓練科144科一覧（青枠は今回の見直し対象科）

大分類	中分類	訓練系	科no.	訓練科名	年	年度		
1 農林	1 農林	1 園芸サービス系	1	園芸科	1	H21		
			2	造園科	1	H26		
		1-2 森林系	3	森林環境保全科	1	H30		
2 金属・機械	1 金属	2 金属材料系	4	鉄鋼科	1	H22 H25 H29		
			5	铸造科	1			
			6	鍛造科	1			
			7	熱処理科	1			
			8	塑性加工科	1			
			9	溶接科	1			
			10	構造物鉄工科	1			
		3 金属加工系	11	めつき科	1			
			12	陽極酸化処理科	1			
			4 金属表面処理系	13	機械加工科		1	
				14	精密加工科		1	
				15	機械製図科		1	
	2 機械	5 機械系	16	機械技術科	2			
			36	時計修理科	1			
			37	光学ガラス加工科	1			
			38	光学機器製造科	1			
			39	計測機器製造科	1			
			40	理化学器械製造科	1			
		13 精密機器系	118	義肢・装具科	1			
			14	製材機械系	41		製材機械整備科	1
			15 機械整備系	42	内燃機関整備科		1	
				43	建設機械整備科		1	
	16 縫製機械系	44	農業機械整備科	1				
45		縫製機械整備科	1					
3 機械保全	4 運輸	8 第一種自動車系	28	自動車製造科	1	R4 ~ R5		
			29	自動車整備科	1			
		9 第二種自動車系	30	自動車整備科	2			
			31	自動車車体整備科	2			
	10 航空機系	32	航空機製造科	2				
		33	航空機整備科	2				
		11 鉄道車両系	34	鉄道車両製造科	1			
			35	造船科	1			
12 船舶系	138	メカトロニクス科	2					
	54	メカトロニクス系	2					
3 電気・電子	1 設備・機器	6 電気・電子系	17	製造設備科	1	H18 H23 H27 R1		
			18	電気通信設備科	1			
			19	電子機器科	1			
			20	電気機器科	1			
			22	電気製図科	1			
			27	電気設備管理科	1			
	2 電力	7 電力系	23	発電電科	1			
			24	送配電科	1			
			25	電気工事科	1			
			26	電気設備科	1			
	3 通信	44 通信系	119	電気通信科	2			
			4	制御	6		電気・電子系	21
	4 繊維・繊維製品	1 織物	17 製織系	46	織布科		1	H21 H23 H27 R1
47				織機調整科	1			
18 染色系			48	染色科	1			
			2 縫製	19 アパレル系	49	ニット科	1	
50		洋裁科			1			
51		洋服科			1			
52		縫製科			1			
20 裁縫系		53	和裁科	1				
		54	寝具科	1				
3 帆布		21 帆布製品系	55	帆布製品製造科	1			

調査研究報告書

大分類	中分類	訓練系	科no.	訓練科名	年	年度
5 非金属加工	1 木材	22 木材加工系	56	木製科	1	H19 H23 H27 R1
			57	木工科	1	
			58	工業包装科	1	
	2 紙	23 紙加工系	59	紙器製造科	1	
			63	プラスチック製品成形科	1	
	3 プラスチック	25 プラスチック系	64	靴製造科	1	
			65	鞆製造科	1	
	4 レザー	26 レザー加工系	66	ガラス製品製造科	1	
			67	ほうろろ製品製造科	1	
	5 ガラス	27 ガラス加工系	68	陶磁器製造科	1	
			69	石材加工科	1	
6 窯業	28 窯業製品系	107	木材工芸科	1		
		108	竹工芸科	1		
		109	漆器科	1		
		110	貴金属・宝石科	1		
		111	印章彫刻科	1		
6 デザイン	1 印刷	24 印刷 製本系	60	製版科	1	H21 H26 H30
			61	印刷科	1	
			62	製本科	1	
	2 塗装	41 塗装系	112	金属塗装科	1	
			113	木工塗装科	1	
			114	建築塗装科	1	
	3 デザイン	42 デザイン系	115	広告美術科	1	
			116	工業デザイン科	1	
			117	商業デザイン科	1	
	4 写真	47 写真系	127	写真科	1	
7 食品	1 食品	30 食品加工系	70	製麺科	1	H20 H26 H30
			71	パン・菓子製造科	1	
			72	食肉加工科	1	
			73	水産加工科	1	
			74	発酵製品製造科	1	
	2 調理	51 調理系	133	日本料理科	1	
			134	中国料理科	1	
8 建築・土木	1 躯体施工 (建築設計)	31 建築施工系	75	木造建築科	1	H19 H24 H28 R3
			76	枠組壁建築科	1	
			77	とび科	1	
			78	鉄筋コンクリート施工科	1	
			79	プレハブ建築科	1	
			80	建築設計科	1	
	2 外装施工	32 建築外装系	81	屋根施工科	1	H19 H24 H28
			82	スレート施工科	1	
			83	建築板金科	1	
			84	防水施工科	1	
			85	サッシ・ガラス施工科	1	
	3 内装施工	33 建築内装系	86	畳科	1	
			87	インテリア・サービス科	1	
88			床仕上げ施工科	1		
89			表具科	1		
4 仕上げ施工	34 建築仕上系	90	左官・タイル施工科	1		
		91	築炉科	1		
		92	ブロック施工科	1		
		93	熱絶縁施工科	1		
		94	冷凍空調設備科	1		
5 設備	35 設備施工系	95	配管科	1		
		96	住宅設備機器科	1		
	37 設備管理・運転系	100	ビル管理科	1		
		101	ボイラー運転科	1		
6 土木	36 土木系	97	さく井科	1		
		98	土木施工科	1		
		99	測量・設計科	1		
		102	クレーン運転科	1		
9 運搬機械運転	38 揚重運搬機械運転系	103	建設機械運転科	1	H22 H25	
		104	港湾荷役科	1	H29	
		105	化学分析科	1	H21、H26	
10 化学	39 化学系	106	公害検査科	1	H30	

大分類	中分類	訓練系	科no.	訓練科名	年	年度
11 サービス	1 オフィス	45 オフィスビジネス系	120	電話交換科	1	H20 H26 H30
			121	経理事務科		
			122	一般事務科	1	
			123	OA事務科	1	
	2 流通	46 流通ビジネス系	125	ショップマネジメント科	1	
			126	流通マネジメント科	1	
	3 対人	48 社会福祉系	128	介護サービス科	2	H21
			49 理容・美容系	129 理容科	2	H20 H30
			130 美容科	2		
		50 接客サービス系	131	ホテル・旅館・レストラン科	1	
	132		観光ビジネス科	1		
	4 装飾	53 装飾系	137	フラワー装飾科	1	
52			保健医療系	136 臨床検査科	3	H21,H26,H30
12 医療						
13 情報・通信	55 第一種情報処理系	139	OAシステム科	1	H20	
		140	ソフトウェア管理科		H23	
		141	データベース管理科	1	H25	
	56 第二種情報処理系	142	プログラム設計科	2	H27	
		143	システム設計科	2	H29	
		144	データベース設計科	2	R2	

図1-2は、設置されている訓練科の数を多い順に並べたものである。木造建築科が一番多く、機械加工科、自動車整備科と続く。

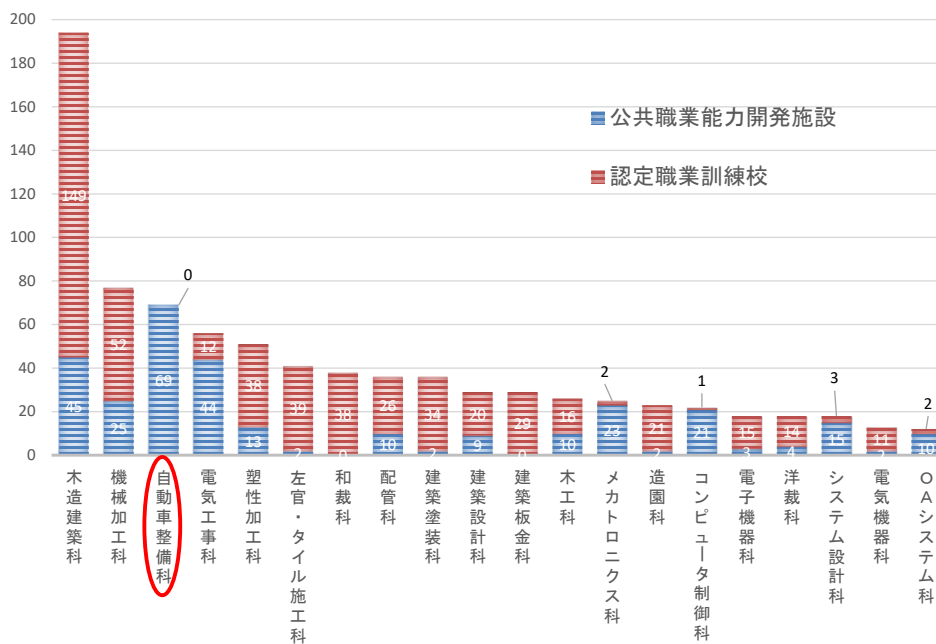


図1-2 普通課程設置科の状況

普通課程は主に都道府県の職業能力開発校(以下、「公立校」という。)又は都道府県知事が認定した認定職業訓練校(以下、「認定校」という。)で実施されている。機構では、関西職業能力開発促進センター大阪港湾労働分所と中部職業能力開発促進センター名古屋港湾労働分所に港湾荷役科が設置されている。普通課程の訓練時間は、義務教育終了(中学校卒業)した者等にあつては、標準2年2,800時間(50分を1時間とする)以上、高等学校卒業等者等にあつては標準1年1,400時間以上としている。受講料については、公立校の場合には

各都道府県で定める額としており、多くの都府県では月額 9,900 円の年間 118,800 円を課している。年間 118,800 円と異なる北海道、栃木県や無料の石川、福井等の県もある。ただし、他に教科書、実習負担金等を別途要する。なお、機構は両施設とも月額 9,600 円の年間 115,200 円としている。

普通課程には、高等学校卒業生等を対象とした場合、訓練期間 1 年が通常だが、訓練期間 2 年のメカトロニクス科、第二種自動車系自動車整備科、システム設計科、介護サービス科や理容科、美容科もある。この他、設置している施設はないが訓練期間 3 年の臨床検査科もある。一方、訓練期間 1 年の訓練科であっても 2 年に延長して実施している場合が多い。企業単独又は複数の企業によって共同で運営されている認定校の中には、中学校卒業生等を対象に訓練期間を 3 年に延長すると共に高等学校の通信制を併用し、工業高等学校の卒業資格を取得しているところもある。例えば自動車製造科のある日野工業高等学園、トヨタ工業学園高等部がある。

運営費、施設・設備費については、職業能力開発促進法施行規則別表第二に沿った訓練科(教科、設備、訓練時間等)であれば、公立校の場合、国から 1/2 が補助される。

短期課程は在職労働者、離転職者等に対して、職業に必要な技能(高度の技能を除く)・知識を習得させるための短期間の課程で訓練期間は、12 時間以上 6 か月(実施が困難な場合は 1 年)以下となっている。離転職者を対象とした 3 か月、6 か月コースの他、在職者を対象とした 12 時間以上の訓練も短期課程に位置付けられている。短期課程の職業訓練基準は規則別表第三(監督者訓練)、第四(職種 25 科)、第五(技能士)に定められている。自動車分野としては定められていない。短期課程の「教科の細目」、「設備の細目」については定められていない。技能照査の対象課程ではないので、「技能照査の基準の細目」はない。短期課程は雇用情勢や訓練ニーズに柔軟に対応できるため、都道府県をはじめ、機構においても積極的に実施されている。

1-5 認定職業訓練

認定職業訓練とは、事業主又は事業主の団体若しくはその連合団体、職業訓練法人、都道府県職業能力開発協会、若しくは一般社団法人、一般財団法人、法人である労働組合等)が、そこで雇用している労働者に対して必要な技能及びこれに関する知識を習得させ、又は向上させるために行う職業訓練のうち、教科、訓練期間、設備等が厚生労働省令で定める基準に適合していることを都道府県知事が認定した職業訓練のことである。(職業能力開発促進法第十三条、第二十四条他)認定を受けている事業主の多くは中小企業である。認定の効果としては、実施する訓練が法に基づく職業訓練の基準に適合した訓練であることを公に認めることであり、公立職業訓練と同水準のものと位置づけられる。事業主等が認定職業訓練を行う場合、国や都道府県が定める補助要件を満たせば、国及び都道府県からその訓練経費等の一部につき補助金を受けることができる。例えば、施設の運営費や施設・設備費については、国

から1/3、都道府県から1/3を上限とする補助金を受けることができる。そのほか、普通職業訓練普通課程の認定職業訓練において修了時の技能照査に合格すれば「技能士補」と称することができ、訓練科に該当する職種に係る技能検定の学科試験の免除や職業訓練指導員（以下、「指導員」という。）の免許を取得する場合に有利に取り扱われること等のメリットもある。現在認定校は、全国で1,100校程度あるが、年々減少の傾向にある。今年度、基礎研究会で見直しを行った普通課程の自動車分野では、自動車製造科を設置する自動車メーカー系認定校が2校ある。

第2節 職業訓練基準の概要

2-1 職業訓練基準に関する法的背景

職業訓練の基準（以下、「訓練基準」という。）は、職業能力開発促進法第19条及び職業能力開発促進法施行規則第10条～15条、同施行規則別表第二～第七に定められている。ただし、各自治体が行う職業訓練については、地域ニーズ等を勘案し、弾力的に実施できることとしている。

別表第二は、主要な産業分野に関する普通課程の訓練科を実施するにあたっての標準的な内容を示すと共に訓練を実施する際の最低限の内容を示している。別表第二で定める訓練時間は、総訓練時間の約6割であり、残り4割の時間については、地域ニーズや企業ニーズ等を勘案し、訓練実施者が自由に教科等の設定をすることができる。普通課程の訓練期間は、原則として中学校卒業者等を対象とする場合は2年（2,800時間）、高等学校卒業者等を対象とする場合は1年（1,400時間）である。訓練科の名称は、修了証等の証明書類の交付においては別表で定める訓練科名を使用する必要があるが、これ以外、例えば募集等においては任意の訓練科名（募集科名）を使用することができる。別表に因る訓練を修了し、かつ技能照査に合格することで技能士補が付与される。

職業能力開発促進法（職業訓練の基準）

第十九条 公立職業能力開発施設は、職業訓練の水準の維持向上のための基準として当該職業訓練の訓練課程ごとに教科、訓練時間、設備その他の厚生労働省令で定める事項に関し厚生労働省令で定める基準に従い、普通職業訓練又は高度職業訓練を行うものとする。

2 前項の訓練課程の区分は、厚生労働省令で定める。

3 都道府県又は市町村が第一項の規定により条例を定めるに当たっては、公立職業能力開発施設における訓練生の数については同項に規定する厚生労働省令で定める基準を標準として定めるものとし、その他の事項については同項に規定する厚生労働省令で定める基準を参酌するものとする。

以下、別表第二、教科の細目、及び設備の細目、並びに技能照査の基準の細目について概要を記す。

2-2 別表第二（厚生労働省令）

表1-4 別表第二（第二種自動車系自動車整備科の例）

訓練科		訓練の対象となる技能及びこれに関する知識の範囲	教科	訓練期間及び訓練時間（単位は時間とする。）	設備	
訓練系	専攻科				種別	名称
9 第二種自動車系	自動車整備科			訓練期間 2年 訓練時間 総時間 2,800	建物その他の工作物	教室 実習場
					機械	自動車整備用機械類
					その他	器具類 計測器類 製図器及び製図用具類 教材類
			一 系基礎	390		
			1 学科			
			○1 生産工学概論 ○2 電気及び電子理論 ○3 材料 ○4 自動車の構造及び性能 ○5 自動車の力学 ○6 製図 ○7 燃料及び潤滑油 ○8 安全衛生 ○9 関係法規			
2 実技	80					
○1 測定基本実習 ○2 工作基本実習 ○3 安全衛生作業法						
二 専攻	230					
1 学科						
○1 機器の構造及び取扱法 ○2 自動車整備法 ○3 検査法						
2 実技	1,140					
○1 自動車整備実習 ○2 検査実習 ○3 故障原因探究実習						

各教科の時間、細目は通達で定める。（表1-5を参照）

設備の名称や数量は通達で定める。（表1-6を参照）

表1-4に普通課程の訓練基準の例として別表第二(自動車整備科)を示す。自動車整備科では、総訓練時間2,800時間の66%に当たる1,840時間を訓練基準として定めている。教科については、学科、実技毎の教科名と系基礎、専攻単位の時間数を示している。また、設備については、教室や実習場、整備用機械類、器工具類等を示すにとどめている。そのため、教科別の時間数や内容(細目)、設備の具体的な名称、数量等は通達で示すこととしている。

2-3 職業訓練基準の各細目(通達)

(1) 教科の細目

表1-5は、自動車整備科の教科の細目の例である。黒字は別表第二で規定された箇所、青字は細目として通達で定めている箇所である。見直しを審議する基礎研究会では、主に青字で示された各教科の時間や教科の細目について審議を行い、必要があれば黒字の教科の科目名についても見直しの審議が可能であるが、その場合は職業能力開発促進法施行規則別表第二(省令)の改正が必要となる。

表1-5 教科の細目(第二種自動車系自動車整備科の例)

教科の細目			
訓練科		第二種自動車系 自動車整備科	
教科の科目		訓練時間	教科の細目
系基礎学科	1	生産工学概論	10 作業改善、作業効率、在庫管理、品質管理
	2	電気及び電子理論	40 電気回路、半導体、論理回路
	3	材料	10 金属材料、非金属材料、表面処理、熱処理、塗料
	4	自動車の構造及び性能	240 自動車の性能、ガソリン機関、ディーゼル機関、ハイブリッド(HV)、電気自動車(EV)、フレーム及びボデー、動力伝達装置、サスペンション及びアクスル、ステアリング装置、ブレーキ装置、電気装置、ホイール及びタイヤ、ホイールアライメント、電子制御装置
	5	自動車の力学	40 基礎的な原理解、自動車の諸元
	6	製図	10 製図一般事項、用器画法、機械製図、自動車配線図
	7	燃料及び潤滑剤	10 燃料と燃焼、潤滑と潤滑剤
	8	安全衛生	10 産業安全、労働衛生、労働災害、関係法規
	9	関係法規	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、自動車NOx・PM法
	系基礎学科合計		390
系基礎実技	1	測定基本実習	40 寸法測定、排気ガス、動力、騒音、電気測定
	2	工作基本実習	20 板金加工、溶接、塗装、研磨、作業用機器と用具の取扱い
	3	安全衛生作業法	20 安全衛生作業、保護具、整理整頓、応急処置
	系基礎実技合計		80
専攻学科	1	機器の構造及び取扱法	30 整備作業機器、計測及び点検機器、エンジン関係機器、電気関係機器
	2	自動車整備法	180 エンジン整備、シャシ整備、電装整備、故障原因探究
	3	検査法	20 自動車関連法規に基づくエンジン検査、シャシ検査、電装検査
	専攻学科合計		230
専攻実技	1	自動車整備実習	1,020 エンジン整備、シャシ整備、電装整備
	2	検査実習	50 自動車関連法規に基づくエンジン検査、シャシ整備、電装整備
	3	故障原因探究実習	70 エンジン、シャシ、電気装置、コンピュータ診断
	専攻実技合計		1,140

(2) 設備の細目

表1-6は、自動車整備科の設備の細目の例である。黒字は別表第二で規定された箇所
で、青字は通達として定めている箇所である。これらの面積や台数等は、国から補助を受け
る際の算定基準となる。数量は対象が高等学校卒業者と中学校卒業者で違う。これは、訓
練期間が高等学校卒業者等は1年(1学年)、中学校卒業者等は2年(2学年)の違いによ
るものである。この表は高等学校卒業者を対象とした第二種自動車系自動車整備科である。

表1-6 設備の細目例(自動車整備科抜粋)

第二種自動車系 自動車整備科		設備の細目				
種別	名称	摘要	数量			
			高等学校卒業者等 30人を1訓練単 位として訓練 を行う場合	50人を1訓練単 位として訓練 を行う場合	中学校卒業者 30人を1訓練単 位として訓練 を行う場合	50 位を
建物その他の の工作物	教室		60 m ²	100 m ²		
	実習場		700 m ²	900 m ²		
	完成検査場		100 m ²	100 m ²		
	噴射ポンプ試験室	防じん構造とする。	20 m ²	20 m ²		
	充電室	換気装置を含む。	10 m ²	10 m ²		
	空気圧縮機室		7 m ²	7 m ²		
	工具室		25 m ²	33 m ²		
	更衣室		25 m ²	38 m ²		
	危険物貯蔵倉庫	消防法の条件を備えること。	7 m ²	7 m ²		
	倉庫		80 m ²	100 m ²		
	車両置場		180 m ²	240 m ²		
	リフト		4 式	6 式		
	モノレール	ホイスト付き。	1 式	1 式		
	検車設備	ビット式又は検車台	1 式	1 式		
	洗車設備	給・排水設備を含む。	1 式	1 式		
	排気ガス排出装置		1 式	1 式		
	排水処理装置	標準形	1 式	1 式		
機械	コンロッドアライナ	コンロッド径16~76mm	1 台	1 台		
	ピストンヒータ	1kW	1 台	1 台		
	バルブシートグラインダ	0.4kW	1 台	1 台		
	バルブリフェーサ	湿式、チャック能力5~15mm	1 台	1 台		
	ブレーキ踏力計	0~500N	1 台	1 台		
	ガレージジャッキ	1~5t	4 台	7 台		
	油圧ジャッキ	5t	1 台	2 台		
	ミッションジャッキ	0.8t	3 台	5 台		
	オイルバケツポンプ	容量18ℓ	2 台	3 台		
	オイルチェンジャ	容量18ℓ	2 台	2 台		
	シャーシブリケータ		1 台	2 台		
	温水ワッシャ	スチームクリーナを含む。	1 台	1 台		
	部品洗浄機	35w、50w	2 台	3 台		
	き裂探傷器	磁気式又は浸透式	1 台	1 台		
	噴射ポンプテスト	2~8気筒	1 台	1 台		
	スプリングテスト	0~1200N	2 台	2 台		
	ノズルテスト	0~50MPa	2 台	2 台		
	エンジンタコテスト	エンジンアナライザ等に含まれている場合は除く。	3 台	5 台		
	バッテリーテスト	DC12V	3 台	5 台		
	タイミングライト	エンジンアナライザ等に含まれている場合は除く。	3 台	5 台		
	エンジンアナライザ又は外部診 断機		6 台	10 台		
	ディーゼルアナライザ	回転計、噴射圧計等 エンジンアナライザ等に含まれている場合は除く。	1 台	1 台		
	ユニバーサルテストベンチ		1 台	1 台		
	スピードメータテスト		1 台	1 台		
	プラグクリーナテスト		1 台	1 台		
	ラジエータキャップテスト	0~200kPa	1 台	1 台		
	ブレーキテスト	シャーシアナライザに含まれている場合は除く。	1 台	1 台		
	ヘッドライトテスト	車検用、自動式	1 台	1 台		
	ホイールアライメントテスト		1 台	1 台		
	ホイールバランス	普通車又はトラック用	1 台	1 台		
	サイドスリップテスト	車検用	1 台	1 台		
	ブレーキ倍力装置テスト	携帯用	1 台	1 台		
	排気ガステスト	3種	1 組	1 組		
	オシロスコープ		5 台	8 台		
	シャーシダイナモメータ	軸重2,000kg	1 台	1 台		
	エンジンダイナモメータ	標準形	1 台	1 台		
	ロードメータ	携帯用400~10,000kg	1 台	1 台		
	黒煙測定器	ろ紙反射式	1 台	1 台		
	オバシメータ	光透過方式	1 台	1 台		
	騒音計	31.5~8,000Hz	1 台	1 台		
	燃料消費計		1 台	1 台		
	自動車	教材用各種(HV車等含む。)	12 台	20 台		
	自動車エンジン	教材用各種(HV等含む。)	12 台	20 台		
	タイヤ交換機	リム径10~20インチ程度	1 台	1 台		

(3) 技能照査の基準の細目

表1-7は、自動車整備科の技能照査の基準の細目の例である。教科の細目に沿ったものであり、技能照査試験を行う際の実施範囲を示している。細目すべてが通達で示される。学科の場合は「・・・について知っていること」、実技の場合は「・・・ができること」の表記で記述している。特に重要である項目については、「よく知っている」、「よくできる」としてある。この違いについては、次のとおりである。

① 学科の到達水準

- ・ 「・・・についてよく知っていること」とは、詳細かつ正確な知識として知っていなければならない事項。
- ・ 「・・・について知っていること」とは、正確でなければならないが、その概要を知識として知っていなければならない事項。

② 実技の到達水準

- ・ 「・・・がよくできること」とは、作業の段取り、手順等については、上司又は指導員の細かな指示を受けなくても、自らの判断によって作業が遂行できる程度に習得していなければならない作業要素。
- ・ 「・・・ができること」とは、作業の段取り、手順等について上司又は指導員の指示、説明等を受けることによって作業の遂行が可能であるか、又は熟練者の補助的な作業を遂行できる程度に習得していなければならない作業要素。

到達水準の程度については、基準の細目毎に判断していかざるを得ないが、該当職種の2級技能検定の試験の細目が参考になる。

ただし、安全衛生については、特に重要である項目として、「よく知っている」「よくできる」に位置付ける。

表1-7 技能照査の基準の細目例（自動車整備科抜粋）

訓練科 第二種自動車系 自動車整備科	
学科	実技
<p>系基礎</p> <p>1品質管理について知っていること。 2電気及び電子理論について知っていること。 3自動車用材料の種類、性質及び用途について知っていること。 4自動車の種類及び型式について知っていること。 以下 省略</p>	<p>系基礎</p> <p>1簡単な測定作業ができること。 2簡単な工作作業ができること。 3安全作業及び衛生作業ができること。</p>
<p>専攻</p> <p>1整備用機械、器工具の種類、構造及び使用法についてよく知っていること。 2計測器の種類及び用途について知っていること。 3エンジン及びエンジン付属装置の種類、構造及び機能についてよく知っていること。 4シャシの構造及び機能についてよく知っていること。 以下 省略</p>	<p>専攻</p> <p>1整備用機械、器工具及び計測器の取扱いがよくできること。 2エンジン及びエンジン付属装置の分解、組立て及び調整がよくできること。 3シャシの装置について分解及び整備がよくできること。 4車体及び付属装置の修理ができること。 以下 省略</p>

2-4 職業訓練基準改正の流れ

厚生労働省設置法第九条の規定では、法律又は省令改正等の重要事項については「労働政策審議会」において審議することが定められている。厚生労働省(以下、「厚労省」という。)は、「労働政策審議会」で訓練基準の省令改正について審議する際に事前の調査が必要なことから厚労省人材開発統括官の下に「職業能力開発専門調査員会(以下、「専門調査員会」という。)」を設置することとしている。また、職業能力開発総合大学校(以下、「職業大」という。)基盤整備センターでは訓練基準の見直しに関連した諸々の調査研究を行うと共に「訓練基準の見直し提案」に関する報告を専門調査員会に提出することとしている。

そのため、基盤整備センターに基礎研究会を設置し、訓練基準の見直しについて検討を行ってきたところである。図1-3に基本的な訓練基準改正までの流れを示す。

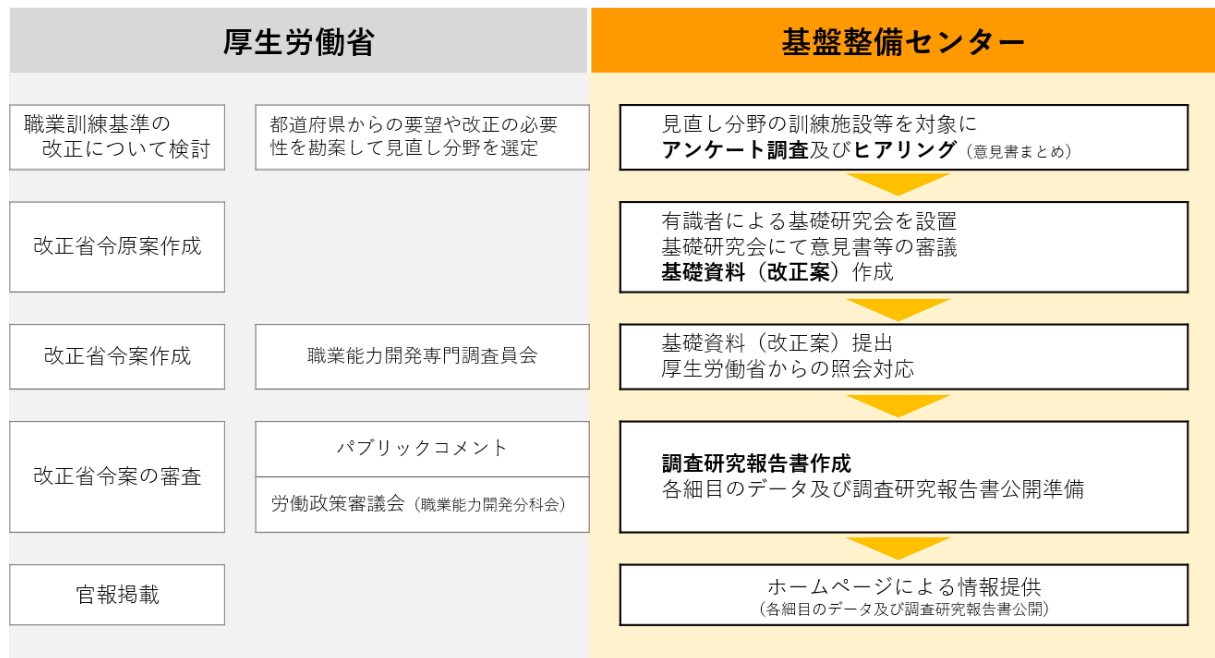


図1-3 基準改正の流れ

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。

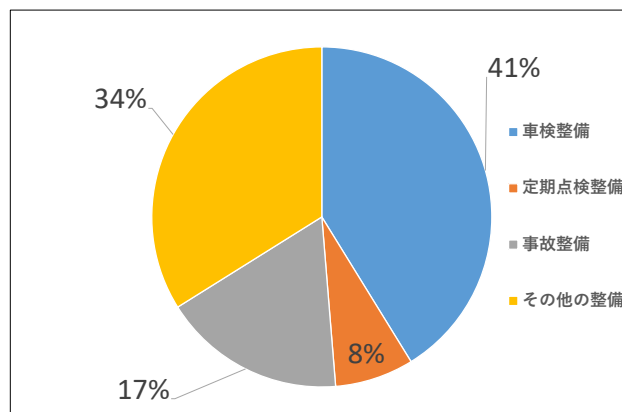


図2-1 整備の分野割合

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、貨物車の新車代替えが停滞、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。

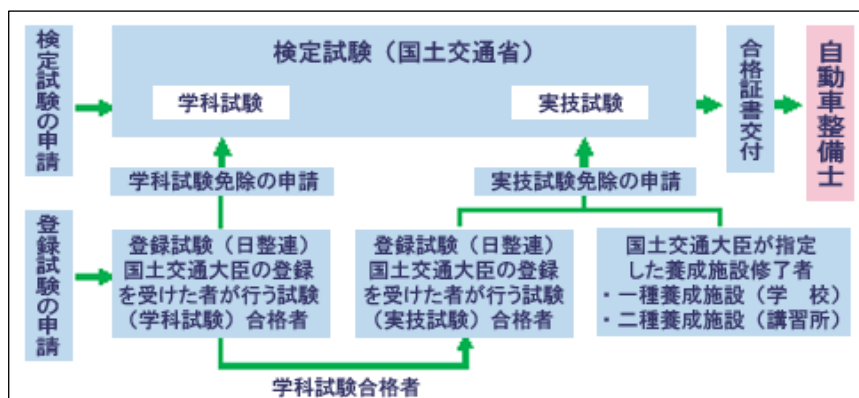


図2-2 自動車整備士取得フロー

(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。

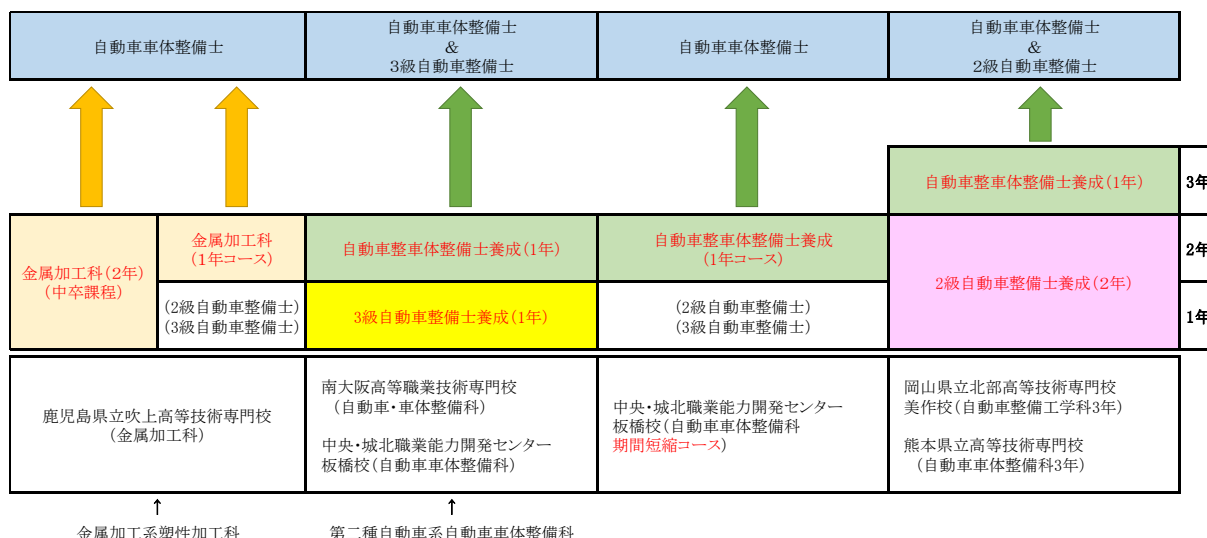


図2-3 各校の自動車車体整備科の訓練内容

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、ディ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

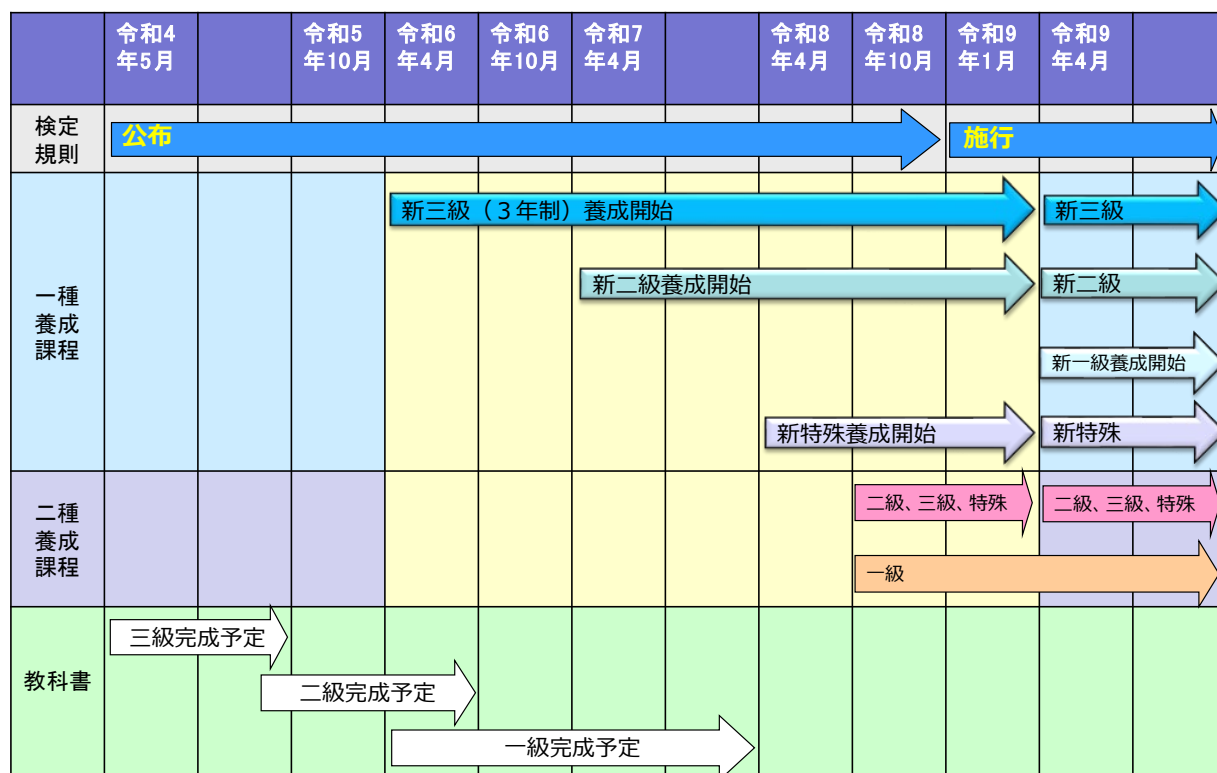
3-4 養成施設の新資格対応スケジュール

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

第3章 基礎研究会における審議と結果

調査研究報告書

第3章 基礎研究会における審議と結果

第1節 アンケート調査と結果

1-1 調査の概要

(1) 目的

基礎研究会の討議に資することを目的に、自動車分野の訓練基準の見直しに係るアンケート調査を行った。この調査は、厚労省が前年度に各都道府県の主管課に対して行っているため、今回の調査は、訓練基準の見直しに係るより詳細な調査とするほか、訓練実施全般に対しての課題や使用教科書等も調査した。

(2) 調査対象

令和3年度に自動車分野の科を設置している施設、総計78校に調査用紙を送付した。

表3-1 アンケート調査票発送数

(普通職業訓練/普通課程)		公共校	認定校	計
訓練系	訓練科			
第一種自動車系	自動車製造科	0	2	2
	自動車整備科	5	1※(0)	6
第二種自動車系	自動車整備科	64	2※(0)	66
	自動車車体整備科	4	0	4
計		73	5	78

※は調査の結果、廃校3校

(3) スケジュール

令和4年2月1日(火)～3月31日(木)

(4) 調査票と作成上の留意事項

- ① 意見・要望の有無選択について、選択肢を設けた。
- ② 記入場所を間違えないように矢印で誘導した。
- ③ 「別表第二」、「教科の細目」、「設備の細目」、「技能照査の基準の細目」の問いをそれぞれに分けて項目を起こした。
- ④ 教科書については、販売されている認定教科書を明記し、選択肢とした。
- ⑤ 参考として適宜、基盤整備センターのHPに誘導した。配布したアンケート調査票を次項に示す。

令和4年度 職業訓練基準の見直しに係るアンケート調査票 (第一種自動車系、第二種自動車系)

施設名: _____

訓練科名: _____

ご記入者(役職): _____

ご多忙中誠に恐縮ですが、下記のアンケートにご協力をお願いします。選択肢がある場合は該当に○印を付けてご対応ください。提出は3月18日(金)までに本票を返信用封筒にて郵送、又はメールでお送りください。メールの場合は、**下記アドレス宛てにご連絡いただければ電子データをお送りします**。記入しきれない場合には、枠を広げてご記入いただくか、別途任意の用紙にご記入をお願いします。別添として、「別表と各細目の関係性」と各細目を添付しておりますのでご活用ください。

1. 訓練基準についてお伺いします。

普通課程の訓練基準は、職業能力開発促進法施行規則第10条第2項より、その別表第二にて各専攻科の「技能及び知識の範囲」、「教科」、「訓練時間」、「設備」等が定められ、具体的には厚生労働省通達等にて、より詳細な「教科の細目」、「設備の細目」、「技能照査の基準の細目」が定められています。なお、別表第二では総訓練時間の約6割に相当する教科目を標準として規定しています。

(1)ご担当の訓練科に該当する「別表第二」の各項目、「技能及び知識の範囲」、「教科」、「訓練時間」及び「設備」についてそれぞれ修正、追加、削除などのご意見がございましたら、その項目と理由を下記にご記入をお願いします。この項目については添付の別表第二(ご担当科)をご参照ください。

※別表第二の「技能及び知識の範囲」、「教科」、「訓練時間」及び「設備」について

- ①意見はとくにありません ②意見があります



知識の範囲 技能及び	<項目>	<理由>

(2)ご担当の訓練科における厚生労働省通達の「教科の細目」、「設備の細目」、「技能照査の基準の細目」についてそれぞれ修正、追加、削除などのご要望がございましたら、その項目と理由を下記にご記入をお願いします。

なお、次のURLより職業大基盤整備センターのデータベースから各細目をご覧になれます。

※https://www.tetras.uitec.jeed.go.jp/database/futsuu/info_all 「8 第一自動車系、9 第二自動車系」

ア.「教科の細目」について

- ①意見はとくにありません ②意見があります



教科の細目	<項目>	<理由>

イ. 「設備の細目」について

- ①意見はとくにありません ②意見があります



設備の細目	<項目>	<理由>
-------	------	------

ウ. 「技能照査の基準の細目」について

- ①意見はとくにありません ②意見があります



技能照査の 基準の細目	<項目>	<理由>
----------------	------	------

(3) 訓練基準に係るその他のご要望・ご意見などがございましたら、下記にご記をお願いします。

- ①とくにありません ②あります



ご意見等	<ご意見・要望>
------	----------

2. 訓練の現状と課題についてお伺いします。

現在の訓練実施状況や訓練を実施する上で苦労されている点、工夫されている点、その他、訓練全般についてご意見や課題等がございましたら、下記にご記入をお願いします。

- ①とくにありません ②あります



<現状と課題>	
---------	--

3. 訓練に使用されている教科書についてお伺いします。

(1) 訓練で使用されている教科書はどのようなものですか。(複数○可)

- ア. 厚生労働省認定教科書 イ. 市販教科書 ウ. 自作テキスト エ. その他

(2) 上記問において、ア 又は イを選択された方で、差し支えなければ、実際に使用されている教科書名を教えてください。

① アの厚労省認定教科書をご使用の場合には、下枠から選択して下さい。(複数○可)

・自動車実技教科書 ・機械測定法 ・機械加工実技教科書 ・機械製図[基礎編] ・機械製図[応用編] ・機械工作法 ・生産工学概論 ・安全衛生 ・板金工作法及びプレス加工法 ・溶接実技教科書 ・材料力学 ・電子測定法及び試験法 ・金属塗装法 ・塗装実技教科書 その他()
--

② イの市販教科書について、差し支えなければ下欄にご記入をお願いします。

<訓練科名>	<教科名>	<教科書名>

(3) 訓練を実施するに当たり、必要となる(欲しい)教科書がありましたら教科書の具体的内容を下記にご記入をお願いします。

① とくにありません ②あります



[教科目名]	[教科書内容又は教科書名]

4. 最後に、「各訓練基準」についてどのようなお考えや印象をお持ちか、お伺いします。(番号に複数○可)

ア, 満足している ①訓練の道しるべであり重要 ②基礎的な教科、設備でありどれも必要 ③訓練に欠くべからざるもの イ, 満足していない ④就労現場と齟齬がある ⑤内容が時代遅れである ⑥意見を言っても反映されない ⑦もう少し自由度が欲しい ウ, わからない ⑧普段あまり意識したことが無い ⑨基準について良く知らない ⑩担当ではないので エ, その他()

アンケートは以上です。ご記入いただいた内容について、ご記入者の方に補足で問い合わせをさせていただくことがありますのでご了承ください。なお、ご記入いただいたご意見等は、(独法)高齢・障害・求職者雇用支援機構の個人情報の管理に基づいた対応を行うと共に、個別の施設名やご担当等を公表すること及び本調査以外の目的で利用することはありません。ご協力いただき、ありがとうございました。

【調査期間:2022.2.上旬～3.18】

<問合せ・送付先>	職業大 基盤整備センター 開発部 教材開発室 〒187-0035 東京都小平市小川西町 2-32-1 TEL : E-Mail :
-----------	---

1-2 アンケートの回収状況

アンケート調査票の回収状況等を表3-2から表3-7に示す。

(1) 回収率

アンケートの回収率は、公立校、認定校とも高く、表3-2のように全体で96.2%であった。アンケート調査票を送付後、調査票のデータ請求が31校あり、すべてメールでの回答となった。また、回収の結果、廃校が明らかになったのは認定校3校で、3校すべて自動車整備科であった。

科別では、表3-3のように各科とも回収率が比較的高かった。回収率が高率になった理由としては、令和4年度に「新しい自動車整備士資格制度」の道路運送車両法の改正が行われることが既に周知されていたことにより、関心が高かまったことによると思われる。

表3-2 アンケート調査票の回収率（施設別）

	配布	回収	回収率%
公立校	73	71	97.3%
認定校	5	4	80.0%
総計	78	75	96.2%

表3-3 アンケート調査票の回収率（科別）

	配布	回収	回収率
第一種自動車製造科	2	1	50.0%
第一種自動車整備科	6	6	100%
第二種自動車整備科	66	64	97.0%
第二種自動車車体整備科	4	4	100%
総計	78	75	96.2%

※配布した件数には既に廃科となった施設数が含まれる。

(2) 意見・要望の傾向

集約された意見要望は総数114件あり、傾向としては表3-4から表3-6のように、公立校の自動車整備科の意見・要望が108件と意見全体の9割を超えた。また、自動車車体整備科も6件あった。

基準の内容別にみた場合、表3-6のように「設備の細目」に係る意見要望が41件(約36%)と多く、他の「別表第二」、「教科の細目」、「技能照査の基準の細目」もそれぞれ20件を超えるものであった。「設備に細目」の機器等や建物関係については、訓練の実施に直接影響を与えるので関心が高いことがわかる。

表3-4 意見・要望の出た施設数（施設別）

	配布	意見要望	意見割合
公立校	73	52	71.2%
認定校	5	0	0.0%
総計	78	52	66.7%

表3-5 意見・要望の数（科別）

科名	意見要望数	割合%
第一種自動車製造科	0	0.0%
第一種自動車系自動車整備科	5	4.4%
第二種自動車系自動車整備科	103	90.4%
第二種自動車系自動車車体整備科	6	5.8%
計	114	100%

表3-6 意見・要望の数（基準別）

意見要望の内容	意見要望数	割合%
別表第二	24	21.1%
教科の細目	26	22.8%
設備の細目	41	36.0%
技能照査の基準の細目	23	20.2%
計	114	100%

1-3 集約された意見要望について

基礎研究会では、この集約された114件を同じような内容や理由が違うため重複しているものを整理し、併せて基礎研究会の審議の中で、各委員の専門家としての知見による見直し論点を追加して139件の論点として整理した。

表3-7 意見・要望の数（基準別）

見直し論点箇所	論点数
別表第二	18
教科の細目	31
設備の細目	57
技能照査の基準の細目	33
計	139

以下に別表第二、及び各細目ごとにアンケートの意見・要望の内容を記す。

(1)別表第二

表3-8にある別表第二に関する意見の約半数が、国交省の省令改正に時期を逸せず対応して欲しいとの要望であった。また、自動車車体整備科を実施する施設から新しい「第三種自動車系 自動車車体整備科」の提案があった。そのほか、新しい資格制度に対応するための訓練時間の弾力化や国交省の基準との整合性を要求する要望があった。

表3-8 別表第二の意見要望

別表第二に係る意見・要望	
1	令和4年4月に新自動車整備士技能検定規則が公布され、令和9年3月から新自動車整備士試験が行われる予定である。公共職業訓練施設のすべてが自動車整備士養成施設となっており、令和7年4月には国土交通省指定の自動車整備士養成施設としての訓練基準の改正をしなければならないスケジュールとなる。同タイミングで厚生労働省基準も見直さなければ、ダブルスタンダードの基準となり、国土交通省基準と厚生労働省基準を満たす基準を作るのは大変なことになると考えられる。現時点では、その基準は決まっていないため、その基準が明らかになった時点で厚生労働省基準を見直す必要があると考える。
2	国土交通省の自動車整備士技能検定規則改正に伴い、令和9年度に現行の自動車整備士の種類が変更されます。そのためカリキュラムの変更が予想されますので、令和9年度までに教科及び訓練時間の変更が必要と思われる。
3	自動車車体整備科は第二種自動車系に属しているため、2年次の訓練内容が異なるにもかかわらず、系基礎学科・系基礎実技（以下、系基礎科目）の基準時間が自動車整備科と同様となっている。そして、この細目は自動車整備士に求められる要素が多く、自動車車体整備士に求められる要素は少ない。現に、第一種自動車系の自動車整備科の系基礎科目は、おおよそ半分の基準時間である。現在、東京都における自動車車体整備科では、2年過程の1年次で三級整備士（車体整備には自動車整備の知識が必要であることから）、2年次で車体整備士の過程（自動車整備士一種養成施設の養成課程）を修了する基準となっており、細目の内容から系基礎科目の殆どを1年次の三級過程で履修している。そのため、同じ第二種自動車系に属する東京都の自動車整備工学科1年次と比較しても系基礎科目は約80時限多く、訓練内容としては同じであるべき第一種自動車系自動車整備科との比較になると、約200時限も多く履修している実情がある。（他府県の自動車車体整備科も三級+車体で実施しているのと同様であるとされる。） 自動車車体整備科は、科目名称からも自動車板金・塗装業を職業とする自動車車体整備士を養成する訓練科目であるべきだと考える。しかし、現在の自動車整備科と同じ系基礎科目の基準時限数では、1年次の系基礎科目以外の訓練時限数に影響を及ぼすだけでなく、自動車車体整備士を養成するために必要な職業訓練を、1年次に実施できなくなってしまう。このままでは、専門的な訓練時限数が不足し、今後ますます高度化、複雑化する自動車車体整備技術に対応できなくなる恐れがある。そこで、系基礎科目の時限数を減らすことを前提にした訓練基準の見直しや、新たな系を新設（例えば第三種自動車系 自動車車体整備科）し、自動車整備科とは違う自動車車体整備に特化した訓練基準を作成するべきであるとする。
4 追	現行の第二種自動車系は、二年制のいわゆる二級自動車整備士の養成を想定しており、二年間での整備の訓練を実施する内容になっているが、自動車車体整備科は一年目に自動車整備に関する教育を行い、二年次に板金・塗装を行う体系になっている。（国土交通省の自動車整備士養成施設としての指定による） 第二種自動車系の系基礎学科と系基礎実技が、自動車整備に関する科目しかないという二年制の自動車整備科に偏った科目設定のため、自動車車体整備科では、一年次に実施する学科が多すぎる状況になっている。自動車車体整備科の一年次は、第一種自動車系自動車整備科とほぼ同じ教育内容であると考えられるので、同様な系基礎学科・系基礎学科の時間設定で良いのではないかと考える。但し、自動車整備士技能検定規則が変わり、自動車整備士資格も自動車整備士養成施設の指定基準も変わることが予定されており、実際の学科・実技の内容、設備基準等については、国交省の通達が出ないと検討することが出来ないと考えている。
5	現在は変更見送り
6	カリキュラム、設備などについては自動車整備士制度の改正内容が示されてからの検討が必要だと考えます。
7	教科について、国土交通省で定める自動車整備士養成施設の指定等の基準が変更された際に、別表第二の教科や訓練時間を即座に変更して欲しい →現時点では問題ないが、厚労省の基準の他に、国交省自動車整備士養成施設指定等の基準もクリアする必要があり、教科の項目に相違があると管理が非常に煩雑になるため。（R9 頃自動車整備士技能検定規則の大幅な見直しが行われる予定。これに伴い養成施設指定等の基準が見直された場合は即座に欲しい）

8	令和4年4月に新自動車整備士技能検定規則が公布され、令和9年3月から新自動車整備士試験が行われる予定である。これに向けて当校の訓練基準を改定する必要があるが、厚生労働省と国土交通省の基準の両方を満たすものでなくてはならない。そのため、各省が新基準を策定する際に同じタイミングで同等の内容にしていいただきたいと考えております。
9	国交省の養成施設基準にほぼ準拠している。 令和9年に整備士資格が再編されるため、上記の基準が変更になった場合は速やかに対応し合わせるべき。
10	自動車整備士資格制度等見直しにより、自動車整備士養成施設のカリキュラム等も変更される予定なので、これらの内容を反映した変更をお願いします。
11	基準では、総訓練時間数が1年間1,400時間、2年間で2,800時間となっているが、各都道府県並びに各訓練科の事情を鑑み、弾力的な総訓練時間数（ある一定時間の増減を可能とするなど）の設定が可能となる基準にしていいただきたい。 特に自動車整備科では、国土交通省の自動車整備士養成施設の基準にも適合する訓練計画を作成しており、弾力的な基準設定とすることで、より魅力ある訓練日程を構築できるものとする。
12	訓練時間について →令和9年の自動車整備士技能検定規則等の改正に基づき登録試験実施日が前倒しされるため1年間1400時間の訓練時間の確保が厳しくなると考えられる
13	訓練時間（現状は問題ないが、将来的に） →自動車整備士養成施設の基準で、二級ガソリン、二級ジーゼル、二級二輪自動車の資格がまとめて二級自動車整備士になった際、現在の訓練時間では、不足する可能性がある。
14	可能ならば、国土交通省の基準の教科科目の順番にしてほしい→年間訓練計画を作る際に、国交省用と厚労省用の2つを作成する必要があり、科目の順番が同じになると、年間訓練予定表などの作成の効率が上がる。
15	全体を通して→本校では自動車整備士養成施設として、国土交通省の自動車整備士養成施設として諸規定に従わないといけなことも多いため、教科名を国土交通省の教育科目等と名称及び設備基準の統一化を図って頂きたい。
16	国土交通省との整合性。内容が同じならば教科の名称、訓練時間等を統一することは出来ないでしょうか？（例）自動車検査・自動車整備に関する法規（国交省）⇔検査法・関係法規（厚労省）等 添付あり
17	訓練時間の見直し→総訓練時間を2500時間程度に圧縮し年間スケジュールの柔軟性を向上する。
18	第二種自動車系自動車整備科専攻実技3「故障原因探求実習」1「自動車整備実習」に統合して3「故障原因探求実習」欄を削除。1「自動車整備実習」の訓練時間は70時間増えて1,090時間。

また、以下の意見要望については、別表第二の審議項目とせず、該当細目に移動した。

19	その他 製図器及び製図用具類 就労現場では、図面が読めることは必需ではないものの有していた方が良い知識ですが、図面を書くことはありません。製図用具については現状の自動車整備では必要ないと考えます。	設備の細目32へ移動
20	生産工学概論→自動車整備において、特に必要ないと思われる。	教科の細目11へ移動
21	生産工学概論 →営業やフロント業務の内容に変更 →教科の細目との混同	教科の細目12へ移動
22	教科の細目 →生産工学概論の時間は必要ないと思います。運輸局の一養時間に生産工学はないので、別の教科にあてて欲しい。	教科の細目13へ移動
23	・電気及び電子理論を「電気、電子理論及び低電圧装置」 →「電気、電子理論及び低圧電気装置」に変更。EV、PHEV、HV車などに特化した名称を追加する。 ・建物その他工作物の教室、実習場に追加して「電気実習室」を追加 →上記の低圧電気回路を含めた電気、電子実習室を新たに追加する。空調設備及び防塵設備を備えた実習室が必要と考えられる。 ・建物その他工作物の教室、実習場に追加して「測定実習室」を追加 →現在、測定基本実習は実習場で実施しているが、基本的に測定関係は空調設備を備えた専用の実習場が必要と考えられる。	教科の細目17へ移動
24	自動車工学の電気及び電子理論の20時間は少なすぎる。→教科の細目との混同	教科の細目17へ移動

(2) 教科の細目

表3-9の意見要望を整理すると次のとおり

- ① 新しい資格制度の法律改正にタイムリーに対応を求む要望
- ② 系基礎学科「製図」の削除要望、細目の「CAD 概論」削除要望
- ③ 「生産工学概論」の削除要望
- ④ 国交省との訓練時間、教科名の整合要望
- ⑤ EVの推進に伴う、低圧電気の訓練時間の増加及び「原動機」の名称変更要望

表3-9 教科の細目の意見要望

※はR4の厚労省基準の見直しに係る調査の意見又は再掲

教科	対応	教科の細目に係る意見・要望
1 第二種自整系基礎学科 製図 細目 CAD概論	削除	<ul style="list-style-type: none"> ・自動車整備士の実務で製図の作成の要求は低い。CADを使用することもほほないものと思う。 ・二級自動車整備士として、整備現場で活用する機会がなく、CADの知識の必要性を感じないため、削除を依頼したい。 ・製図のCAD概論を削除→製図のテキストにCAD理論がないため ・製図の細目でCAD概論は不必要。作図するわけではないので。
2 系基礎学科 製図	削除	<ul style="list-style-type: none"> ・自動車整備士の実務で製図の作成の要求は低い。CADを使用することもほほないものと思う。 ・二級自動車整備士として、整備現場で活用する機会がなく、CADの知識の必要性を感じないため、削除を依頼したい。 ・10時間の訓練時間は中途半端であるため、廃止してはどうかと考える。 ・製図について前項にも申し上げたが、自動車整備科としては設計者養成ではないため細目にある項目は必要なのか。製図より図面を見取る力で十分である。
3※ 系基礎学科 製図 細目※	細目の整理	<ul style="list-style-type: none"> ・訓練時間10時間に対し、細目が多すぎると考えます。二級自動車整備士において、図面が書ける能力よりも自動車電気配線図が読める能力が必要とされるため明確化して頂きたい。 ・用器画法・機械製図・CAD概論の削除を希望
4 系基礎学科 製図 細目	名称変更	<ul style="list-style-type: none"> ・製図→「製図」とは広辞苑では「図面を描くこと」となっているが、「製図」ではなく、「図面」で良いのではないかと。現状の自動車整備業では製図は行わず、図を読むことが主である。しかし、自動車工学科では必要かもしれない。国土交通省の自動車整備士養成施設教育科目の基準では「図面」となっている。（別表第二の意見：第二種自整）
5 系基礎実技 2工 作基本実習 塗 装	削除	<ul style="list-style-type: none"> ・塗料中のエチルベンゼン等を含有した屋内塗装作業は特定化学物質としての規制の対象となることから、現在塗装に関する授業を実施しておらず、今後も局所排気施設等の設置も検討していないため、削除を依頼したい。
6 系基礎実技 1 測 定基本実習	設備との対応の整理	<ul style="list-style-type: none"> ・系基礎実技1測定基本実習の教科の細目欄において「振動」と記載されておりますが、設備の細目には振動測定器等の設定が無く、どのように測定し評価すればよいのか戸惑っております。
7 系基礎実技 1 測 定基本実習	内容整理	<ul style="list-style-type: none"> ・教科の細目欄において、様々な項目が記載されていますが、「測定基本実習」との名目から見ると、“基本”を超えた細目まであるものと読めます。また、自動車整備実習や検査実習においても測定実習は行われることから、次案ではいかがでしょうか？ →案：【一般計測器及び自動車用計測器による基本的な測定】
8 専攻学科 検査 実習	修正	<ul style="list-style-type: none"> ・検査実習については、専攻学科の検査法と同じで良いと思います。
9 系基礎学科 生 産工学概論	追加	<ul style="list-style-type: none"> ・生産工学概論に整備見積を追加 →技能照査の実技の基準に、「修理、整備の見積もりができること」とありますが、教科の細目には記載されていないため。
10 系基礎学科 生 産工学概論※	変更又は削除	<ul style="list-style-type: none"> ・生産工学概論→自動車整備において、特に必要ないと思われる。（自動車整備には特に必要ないと思います） ・編成内容が生産現場よりであるため、各業界にあった内容に変更 ・生産工学概論の時間は必要ないと思います。運輸局の一養時間に生産工学はないので、別の教科にあてて欲しい。（別表第二の意見より：第一種自動車整備科） ・生産工学概論→自動車整備において、特に必要ないと思われる。（別表第二の意見より：第二種自動車整備科）
11 系基礎学科 生 産工学概論	削除又は変更	<ul style="list-style-type: none"> ・生産工学概論 →営業やフロント業務の内容に変更 →教科の細目との混同（別表第二の意見より：第二種自動車整備科）
12 系基礎学科と技 能照査の基準の 細目との整合	整合を取る か教科の追 加	<ul style="list-style-type: none"> ・【追加】機械工学概論→「技能照査の基準の細目 系基礎 学科 8 機械要素について知っていること」とあり、それに対応する教科がないため。
13 教科の順番	並び替え	<ul style="list-style-type: none"> ・可能ならば、国土交通省の基準の教科科目の順番にしてほしい →一年間訓練計画を作る際に、国交省用と厚労省用の2つを作成する必要があり、科目の順番が同じになると、年間訓練予定表などの作成の効率が上がる。
14 教科名の整合※	変更	<ul style="list-style-type: none"> ・国土交通省との基準時間を合わせる必要があると考えます。せめて科目名だけでも合わせる必要があると考えます。 ・国土交通省との整合性。全体→仕上がり、授業内容が同じならば教科の名称、訓練時間等を統一できないでしょうか？
15 系基礎学科 自 動車工学 電気 及び電子理論	教科名と時 間の変更	<ul style="list-style-type: none"> ・名称を「電気、電子理論及び低圧電気装置」に変更し、現在の40hから60h程度に訓練時間を増やす →「低圧電気回路」と「EV等蓄電池」を細目に追加し、EV、PHEV、HV車などの構造・性能を理解するために、訓練時間を20h程度増やす。なお、「自動車の構造及び性能」の240hから20h減らすことにより実施する。

調査研究報告書

16	系基礎学科 自動車工学	細目の変更	<ul style="list-style-type: none"> 電気及び電子理論を「電気、電子理論及び低電圧装置」→「電気、電子理論及び低圧電気装置」に変更。EV、PHEV、HV車などに特化した名称を追加する。（別表第二より第二種自動車）
17	系基礎学科 自動車工学 電気及び電子理論	細目の削除	<ul style="list-style-type: none"> 論理回路→電子的な理論までは自動車整備を行うにあたりそれほど必要ではないと感じる。
18	系基礎学科 自動車工学 電気及び電子理論	訓練時間の増加	<ul style="list-style-type: none"> 自動車工学の20時間は少なすぎる。（別表第二の意見より：第一種自動車整備科）
19	系基礎学科 自動車の構造及び性能	細目の追加	<ul style="list-style-type: none"> 教科の細目に「二輪車の構造・性能」を追加 →整備士資格制度の見直しにより、二輪車の教科が追加される見込みであるため。
20	系基礎学科 自動車の構造及び性能	細目の追加	<ul style="list-style-type: none"> 教科の細目のガソリン機関、ディーゼル機関の名称を「内燃機関」に変更 →整備士資格制度の見直しにより、ガソリン、ディーゼル機関を統一して、「内燃機関」に一本化する。
21	専攻学科、専攻実技	すべての教科の細目の変更	<ul style="list-style-type: none"> 専攻学科、専攻実技の1、2、3内のエンジン関係、エンジン整備、エンジン検査の項目をすべて「原動機関係」「原動機整備」「原動機検査」へ変更 →EV、PHEV、HV車の習得内容を増やすため、「エンジン」の名称をすべて「原動機」に変更する。
22	専攻実技	細目の追加 訓練時間の増加	<ul style="list-style-type: none"> 専攻実技の3 故障原因探究実習の細目に、「パソコン（コンピュータ）を使った修理要領検索」の項目を追加。また、訓練時間を120h程度にする。 →自動車整備振興会のFAINES等の活用、また、各メーカーの修理書のデジタル化に対応する故障探究を訓練内容に明確に記載し、実施する。また、これにより訓練時間の延長が必要となるため、自動車整備実習の1020hより、50h程度故障探究実習の時間に置き換える。
23	全体	国交省基準に変更※	<ul style="list-style-type: none"> 全体を通して→国土交通省の自動車整備士養成施設の基準に準じて頂きたい。
24 追	全体	重なるの修正	<ul style="list-style-type: none"> 教科の細目内にかぶっている文字があるので削除。文字が同じでも内容が違うのであれば内容を詳細に書く。
25	専攻学科 検査法	廃止	<ul style="list-style-type: none"> 機器の取扱いや整備法、法規等と共通項目が多く、構造や取扱い等を説明しながら検査法も説明すると理解度も高まるため、検査法の内容を他教科で行うことで検査法を廃止する。
26	系基礎学科 自動車の力学	追加	<ul style="list-style-type: none"> 「自動車機械要素」のみでは不十分ではないか？力学・数学に関する文言を入れた方が良いのでは。
27	系基礎学科 自動車の構造及び性能	専攻実技への発展	<ul style="list-style-type: none"> 系基礎学科の細目にはハイブリッド車や電気自動車等の項目がありますが、実技の項目には関連する科目や細目の記載がないため、専攻実技等への上記の項目の追加は必要ではないかと考えられます。
28	全体的に		<ul style="list-style-type: none"> 厚労省独自で基準を決めても、国家整備士資格を管轄しているのは国交省のため、国交省の基準に準じてもらえないのでは、厚労省で独自の整備士の資格を作るのであれば別であるが、(技能士補)の資格を取っても意味がない。国土交通省で令和3年10月から「自動車整備士 技能検定規則」の大規模な改訂が提案されているためその基準がハッキリしてから、それに準じて、厚労省独自性を出せるよう基準を決めるべき。
29 ※	系基礎実技 ICT教科※		<ul style="list-style-type: none"> 業界のニーズとして、パソコンやタブレットの基本操作が求められているため、系基礎実技の教科科目としてICT基本操作実習を追加して欲しい
30 追 ※	工作基本実習の細目欄にある「溶接」「塗装」「板金」削除		<ul style="list-style-type: none"> 自動車整備士の現場ではほとんど必要がないため。（板金塗装職に必要なスキル）
31 追 ※	第二種自動車系自動車整備科 専攻実技3「故障原因探究実習」		<ul style="list-style-type: none"> 1「自動車整備実習」に統合して3「故障原因探究実習」欄を削除。1「自動車整備実習」の訓練時間は70時間増えて1,090時間。

(3) 設備の細目

表3-10の意見要望を整理すると次のとおり

- ① 使用しない大型機器の削除(シャンダイナモメータ、エンジンダイナモメータ、ユニバーサルテストベンチ、ディーゼルアナライザ等)
- ② 先進安全技術(ASV)対応機器や器具類の要望(エーミング用、整備情報の検索機器、外部診断機の増設等)
- ③ 使用しない機器の設置部屋の削除(充電室、噴射ポンプ室等)
- ④ 自動車のEV仕様による車体の変化(ジャッキが掛からない)によるリフトの増設
- ⑤ 製図道具の削除
- ⑥ 実習場の拡幅
- ⑦ 国交省の基準(特に名称)との整合

表3-10 設備の細目の意見要望

設備機器	対応	設備の細目に係る意見・要望
1	EV車	追加 ・自動車の電動化が今後進むと思われるので、EV車での訓練が必要となる
2	PC	追加 ・自動車整備業界において、顧客管理、車検システム、部品管理、見積り、車両データ、整備マニュアルなど全て電子化・電算化されており、Wi-Fi環境とともにパーソナルコンピュータ及びタブレット端末は必須アイテムである。又、CADの教科もありパーソナルコンピュータは一人一台整備する必要がある。 ・「先進技術自動車等に特化した整備機器」を追加。
3	インターネット	追加 ・オンライン訓練(同時双方型訓練)の導入や故障診断機のタブレット化が進み、ソフトの更新などにインターネット環境が必要であることと、サービスマニュアルなどがインターネットによる検索等が必要となっており、通常訓練のデジタル化も踏まえて、インターネット環境が必要であるため。
4	エーミング	追加 ・エーミング作業は、今後標準になる作業と思われるため。(ターゲットボード) ・エーミング作業は、今後標準になる作業と思われるため。(水準器) ・機器の追加 ・改正後、電子制御装置のエーミング作業などが教科の細目になることが予想されることから、それを搭載した教材車、外部診断機等の設備が必要になると考えられる。また、二輪自動車の訓練も新たに必須となるため、同様に教材車等が設備として必要になると考えられる。 ・特に設備において電子制御装置のエーミング作業などが訓練の項目になることが予想されるため、機器が必要になると考えられる。 ・道路運送車両法一部改正より、特定認証制度開始に伴い、訓練の中に取り入れる必要があるため。 ・「先進技術自動車等に特化した整備機器」を追加。
5	エンジンアナライザ	見直し ・エンジンアナライザは現時点で入手が困難であり訓練用教材に対応していない。現在の主流は外部診断機の名称で販売されているものがほとんどである。また、数量は30人につき6台であるが、小型、複雑化が進んでいるため、30人に10台、つまり、3人に1台程度の配置が望まれる。さらに、外部診断機はパソコンと接続して使用するものが多いため、同台数のパソコンが必要となる。
6	エンジンコテスタ	削除 ・現在の機械としては、必要性が少なく新時代の車に合わないため。
7	オイルバケツポンプ	削除 ・現在の機械としては、必要性が少なく新時代の車に合わないため。
8	外部診断機	台数追加 ・電子制御装置が重要な時代になってきた。5人に1台は少ない。
		追加 ・「先進技術自動車等に特化した整備機器」を追加。
9	エンジンダイナモメータ*	削除 ・使用頻度が低い(無いに等しい)割に購入価格が高額で更新が難しいため。 ・教科書及び国土交通省の定める一種養成施設の実習用機械設にも指定されておらず、訓練において必要性を感じないため削除依頼したい。 ・占有面積、設備設置費用、使用時間など、費用対効果が得られない事や、シミュレーションや映像での代替が可能。 ・現状の二級整備士の内容から外れるため削除 ・エンジンダイナモメータは自動車工学の観点から必要であると考えられていたが、今後の自動車業界の動向から考えると、この機器については役目を終えたと思われる。また、機器の維持も部品の調達が困難となっており、廃止が望まれる。

10	教室面積	面積増加	No22に統合
11	コンロッド アライナ*	削除	<ul style="list-style-type: none"> 削除希望の理由 現在の車両にそくわない設備であるため。 現在の車両整備には使用しないため。国交省の養成基準にもない。特定認証に必要なため。 現在の整備工場では、使用されていない。 左記エンジン関係の機械類は自動車整備の現場で使用することはなく、希に入庫したとしても外注。これに加えブレーキ倍力装置テスタ及び燃料消費計は現在の車両にそくわない機器。 就職先、整備工場での使用頻度が非常に少ないため、削除。 現在の機械としては、必要性が少なく新時代の車に合わないため。
12	き裂深傷器*	削除	<ul style="list-style-type: none"> 道路運送車両法第57条認証基準第80条施行規則別表第5（作業機械等）から2機種が削除されていること。 運輸局の設備からき裂探傷器は必要なくなったので除いて良いかと。 現在の機械としては、必要性が少なく新時代の車に合わないため。 現在及び将来において必要としないと思われるため、必要とする設備から外す 現在及び将来において必要としないと思われるため、必要とする設備から外す
13	シャーシダイナモ メータ	削除	<ul style="list-style-type: none"> 使用頻度が低い（無いに等しい）割に購入価格が高額で更新が難しいため。 現状の二級整備士の内容から外れるため削除 教科書及び国土交通省の定める一種養成施設の実習用機械設にも指定されておらず、訓練において必要性を感じないため削除依頼したい。 占有面積、設備設置費用、使用時間など、費用対効果が得られない事や、シミュレーションや映像での代替が可能。
14	充電室	面積増加	充電室10㎡→20㎡
		削除	現在、市場に主として流通しているMFバッテリーの充電方法は、ガスが異常に発生する方式ではないため、バッテリーの充電の際は、作業場での実施で十分安全と判断します。
15	電気実習室 測定実習室 (別表第二の意見：第 二種自整)	追加	<ul style="list-style-type: none"> 建物その他工作物の教室、実習場に追加して「電気実習室」を追加 →上記の低圧電気回路を含めた電気、電子実習室を新たに追加する。空調設備及び防塵設備を備えた実習室が必要と考えられる。 建物その他工作物の教室、実習場に追加して「測定実習室」を追加 →現在、測定基本実習は実習場で実施しているが、基本的に測定関係は空調設備を備えた専用の実習場が必要と考えられる。
16	真空掃除機	削除	<ul style="list-style-type: none"> 就職先、整備工場での使用頻度が非常に少ないため、削除。
17	製図器、製図用具	削除	<ul style="list-style-type: none"> 現状の二級整備士の内容から外れるため削除 現状の二級整備士の内容から外れるため削除 CADが主流であるため。 就労現場では、図面が読めることは必需ではないものの有していた方が良い知識ですが、図面を書くことはありません。製図用具については現状の自動車整備では必要がないと考えます。 (別表第二の意見：第二種)
18	赤外線乾燥スタンド	削除	<ul style="list-style-type: none"> 「教科の細目」(3)の理由「塗料中のエチルベンゼン等を含有した屋内塗装作業は特定化学物質としての規制の対象となることから、現在塗装に関する授業を実施しておらず、今後も局所排気施設等の設置も検討していないため、削除を依頼したい。」により塗装作業を実施しないことから削除依頼したい。教科の細目(3)塗料中のエチルベンゼン等を含有した屋内塗装作業は特定化学物質としての規制の対象となることから、現在塗装に関する授業を実施しておらず、今後も局所排気施設等の設置も検討していないため、削除を依頼したい。 削除希望の理由 現在の車両にそくわない設備であるため。 現状の二級整備士の内容から外れるため削除
19	倉庫面積	面積増加	25㎡から60㎡程度、80㎡から120㎡へ広げる。→現在までの内燃機関中心の訓練から、新たにEV、PHEV、HV車の訓練機器、更に二輪自動車の訓練機器が加わることになり、工具、訓練機器の増加が見込まれ、教材等の確保と保管のために必要になると思われる。
20	タイミングライト*	削除	現在の機械としては、必要性が少なく新時代の車に合わないため。
21	タイヤ交換機	仕様変更	乗用車のホイールサイズが、19インチ、20インチ、21インチと大型化してきているのと、ランフラットタイヤの交換の訓練も必要となってきているため。
22	教室 (No10を統合)	面積増加	<ul style="list-style-type: none"> 今後の訓練のIT化、訓練教材のA4判化などを考慮すると、まず机が狭すぎる。机の大型化を進め、これに伴い教室の面積を増やすべきである。このことは、教科書のA4判化（2012年頃）から申し上げていたが、いまだに実行されていない。また、今後はデジタル化（タブレットの使用）などが進むことも考慮しておくべきである。
	建物その他工作物		<ul style="list-style-type: none"> 教室面積を大きくしてほしい、定員に対して面積が小さく、コロナ対策でディスタンスが確保できない コロナでディスタンスをとるのが難しい
23	タブレット	追加	<ul style="list-style-type: none"> 通常訓練のデジタル化、オンライン訓練（同時双方向型訓練）を導入するために必要であるのと、導入後、機器の更新の際に基準にあると更新予算の確保のための根拠となるため。 自動車整備業界において、顧客管理、車検システム、部品管理、見積り、車両データ、整備マニュアルなど全て電子化・電算化されており、Wi-Fi環境とともにパーソナルコンピュータ及びタブレット端末は必須アイテムである。又、CADの教科もありパーソナルコンピュータは一人一台整備する必要がある。

24	ディーゼル アナライザ	削除	・電子制御コモンレール式では、外部診断機が対応できるため不用と考えられる。
25	ディーゼル スモークメータ	削除	・現状にあわない
26	点溶接機	削除	・削除希望の理由 現在の車両にそくわない設備であるため。 ・教科書にこれらの機械の取り扱いに係る記載がなく、指導を行っていないことから、設備の細目からの削除を求めます。 ・現在の車両整備には使用しないため。国交省の養成基準にもない。特定認証に必要なため。
27	塗装用工具	削除	・現状の二級整備士の内容から外れるため削除
28	二輪自動車設備、教材	追加	・二輪自動車の訓練も必須となり設備として必要になると考えられる。 ・国交省で自動車整備士資格制度の見直し議論が進んでおり、二級自動車整備士養成課程で二輪車整備の訓練が必要となるため。
29	燃料消費計*	削除	・整備作業としては、最近行われないもの。ただし、(一社)日本自動車整備振興会編自動車整備士養成課程教科書に合わせて検討が必要である。 ・左記エンジン関係の機械類は自動車整備の現場で使用することはなく、希に入庫したとしても外注。これに加えブレーキ倍力装置テスト及び燃料消費計は現在の車両にそくわない機器。 ・削除希望の理由 現在の車両にそくわない設備であるため。 ・現状にあわない
30	ノズルテスト	削除	・現在の車両整備には使用しないため。国交省の養成基準にもない。特定認証に必要なため。 ・道路運送車両法第57条認証基準第80条施行規則別表第5(作業機械等)から2機種が削除されていること。 ・就職先、整備工場での使用頻度が非常に少ないため、削除。
31	排気ガステスタ	再確認	・摘要欄に「3種」と記載されてるが何をさしているか不明である。例えば3種類のカス(CO, HC, CO ₂)を測定できるものか、あるいは精度等に関するもの等の注釈・説明があると助かります。
32	バッテリーテスト	摘要追加	・アイドリングストップ用バッテリーなどが、CCA値での良否判定となっているため。
33	バルブシート グラインダ	削除	・整備作業としては、最近行われないもの。ただし、(一社)日本自動車整備振興会編自動車整備士養成課程教科書に合わせて検討が必要である。 ・左記エンジン関係の機械類は自動車整備の現場で使用することはなく、希に入庫したとしても外注。これに加えブレーキ倍力装置テスト及び燃料消費計は現在の車両にそくわない機器。 ・削除希望の理由 現在の車両にそくわない設備であるため。 ・教科書にこれらの機械の取り扱いに係る記載がなく、指導を行っていないことから、設備の細目からの削除を求めます。 ・バルブシートグラインダについては、現在のバルブシートは精密に研磨され、超硬加工されているため研磨修正は行っておりません。 ・現在の機械としては、必要性が少なく新時代の車に合わないため。 ・就職先、整備工場での使用頻度が非常に少ないため、削除。
34	板金用工具	削除	・現状の二級整備士の内容から外れるため削除
35	ハンドドリル	削除	・就職先、整備工場での使用頻度が非常に少ないため、削除。
	ハンドドリル13ミリ	摘要変更	・ハンドドリル13mmについては、現在初めてドリルを持つ訓練生にも使いやすい、小型のハンドドリルを使用しております。13mmのチャックのついたハンドドリルは大型のため、その大きさでの加工は安全のため、ボール盤を使用します。
36	ピストンヒータ	削除	・現在の機械としては、必要性が少なく新時代の車に合わないため。 ・就職先、整備工場での使用頻度が非常に少ないため、削除。
37	部品洗浄機	摘要変更	・部品洗浄機は一般的に自動で洗浄・乾燥を行う機器を示すため、国土交通省一種養成施設実習用機械設備を準拠し「部品洗浄槽」とし、摘要「35w、50w」は削除していただきたい
38	バルブリフェーザ*	削除	・現在の機械としては、必要性が少なく新時代の車に合わないため。 ・バルブは交換することが多く、修正作業は時代に合わなくなっていると考え ・整備作業としては、最近行われないもの。ただし、(一社)日本自動車整備振興会編自動車整備士養成課程教科書に合わせて検討が必要である。 ・左記エンジン関係の機械類は自動車整備の現場で使用することはなく、希に入庫したとしても外注。これに加えブレーキ倍力装置テスト及び燃料消費計は現在の車両にそくわない機器。 ・削除希望の理由 現在の車両にそくわない設備であるため。 ・設備など細かく指定されているが、現行の自動車では使用されていない機器や現在入手困難な機器(バルブリフェーザ等)が含まれているため、精査する必要があります。また、国土交通省が定める自動車整備士養成施設の指定等の基準と同等でも良いかと思います。 ・現在の車両整備には使用しないため。国交省の養成基準にもない。特定認証に必要なため。 ・就職先、整備工場での使用頻度が非常に少ないため、削除。
39	プラグクリーナ テスト*	削除	・スパークプラグが消耗品となっている。また、専用のテストが無くても目視の他電圧など良否判定が可能のため削除。 ・現在の機械としては、必要性が少なく新時代の車に合わないため。

40	ブレーキ倍力装置 テスト	削除	<ul style="list-style-type: none"> ・左記エンジン関係の機械類は自動車整備の現場で使用することはなく、希に入庫したとしても外注。これに加えブレーキ倍力装置テスト及び燃料消費計は現在の車両にそぐわない機器。 ・削除希望の理由 現在の車両にそぐわない設備であるため。 ・現在の車両整備には使用しないため。国交省の養成基準にもない。
41	プレス35トン	摘要変更	<ul style="list-style-type: none"> ・サイズが大きすぎて、取り扱いが難しい。
42	噴射ポンプ試験室※	削除	<ul style="list-style-type: none"> ・使用頻度が低い（無いに等しい）割に購入価格が高額で更新が難しいため。 ・ディーゼルエンジンのコモンレール化が進んでおり、噴射ポンプは教科書にも載っていないことから、噴射ポンプの必要性を感じないため、削除依頼したい。 ・自動車に搭載される燃料装置の主流がコモンレール方式に移行し、日本自動車整備振興会連合会発行の教科書からも旧式ディーゼル機器の整備方法が削除されて数年たつことから不要と考えます。（国土交通省の基準では、現状でも存在しています） ・ディーゼルエンジンでは、コモンレール式など電子制御化に伴い、噴射ポンプの使用がないため削除。 ・現在のディーゼルエンジンはコモンレール式が主流となっており、機械式噴射ポンプは、今後は教科書からも削除されると思われる。また、搭載車両の減少により、訓練教材の確保が年々難しくなっている。なお、コモンレール式の試験室に変更することも考えられるが、電子制御化されているため、メーカーごとの仕様異なる試験機が必要となる見込みである。 ・現在及び将来において必要としないと思われるため、必要とする設備から外す
43	リフト	摘要変更	<ul style="list-style-type: none"> ・リフト4式/30人→6式/30人 ・リフト 基準数量の不足。乗用車では、低床となっていてガレージジャッキが入らないなどリフト使用が前提になっている車両が多い。基準数に合わせ設備を整備しているため、現在の数量では訓練に支障をきたしているので増やして頂きたい。30人1訓練単位8台 50人1訓練単位13台（4人で1台）を希望します。 ・30人に4式のところを12式に増やす。→新たな新型車では、ジャッキの使用ができない車両がある。今後は多くなっていくことが見込まれ、リフトの設置が必須となる。訓練の実施状況を考慮すると、12式程度が必要と考えられる。また、大型車や二輪車に対応するリフト、検車装置も検討しなければならない。
44	ロードメータ	削除	<ul style="list-style-type: none"> ・教科書及び国土交通省の定める一種養成施設の実習用機械設にも指定されておらず、訓練において必要性を感じないため削除依頼したい。
45	噴射ポンプテスト※	削除	<ul style="list-style-type: none"> ・使用頻度が低い（無いに等しい）割に購入価格が高額で更新が難しいため。 ・ディーゼルエンジンのコモンレール化が進んでおり、噴射ポンプは教科書にも載っていないことから、噴射ポンプの必要性を感じないため、削除依頼したい。 ・コモンレールが主流、噴射ポンプを入手するのが困難。 ・左記エンジン関係の機械類は自動車整備の現場で使用することはなく、希に入庫したとしても外注。これに加えブレーキ倍力装置テスト及び燃料消費計は現在の車両にそぐわない機器。 ・削除希望の理由 現在の車両にそぐわない設備であるため。 ・機械式ポンプは2級整備士の試験範囲からも外れ、実習も最低限しか実施していないため、基準から外しても良いと思われる。※ ・自動車に搭載される燃料装置の主流がコモンレール方式に移行し、日本自動車整備振興会連合会発行の教科書からも旧式ディーゼル機器の整備方法が削除されて数年たつことから不要と考えます。（国土交通省の基準では、現状でも存在しています） ・ディーゼルエンジンでは、コモンレール式など電子制御化に伴い、噴射ポンプの使用がないため削除。 ・国交省の養成基準からも外れているため、また時代にそぐわない。 ・現在及び将来において必要としないと思われるため、必要とする設備から外す ・コモンレール式燃料装置の普及により日本自動車整備振興会連合会発行の教科書「二級ディーゼル自動車」から従来型の記述がなくなり、国土交通省の定める自動車整備士養成施設指定等の基準にある別表1からも削除されたため。 ・燃料噴射ポンプを採用しているディーゼル車がほとんどないため。 ・ほとんどのディーゼル車が、コモンレール式となりインジェクタとなっているため ・現在の機械としては、必要性が少なく新時代の車に合わないため。 ・就職先、整備工場での使用頻度が非常に少ないため、削除。 ・現在及び将来において必要としないと思われるため、必要とする設備から外す

46	ユニバーサルテストベンチ	削除	<ul style="list-style-type: none"> 使用頻度が低い（無いに等しい）割に購入価格が高額で更新が難しいため。 作動方法は別の方法で可能。 オルタネータ、スタータ・モータについては車上的における点検整備が通常（一般的）であること。また、ディストリビュータが搭載されている車両の整備は皆無に等しい。更には、ユニバーサルテストベンチそのものの調達が難しく、メンテナンス（修理）を請け負う業者を探すことも難しい現状であること。 削除希望の理由 現在の車両にそぐわない設備であるため。 現在の車両整備には使用しないため。国交省の養成基準にもない。特定認証に必要なため。 現状の二級整備士の内容から外れるため削除
47	全体意見 (委員)		設備の細目全体意見： 現在の車両の整備には使わない、そぐわないという理由で、削除するのはどうかと思います。新しい車両を頻繁に導入できる所はいいかもしれませんが、そのような現状ではない。また、必要であるか無いかはしっかり吟味する必要があり、学校でしかできないこともあると思います。就職して使うことがない、時代にそぐわないからという理由で訓練の基準を決めると、薄っぺらい内容で、面白くなく、自動車整備士の魅力がなくなるように思います。
48	使用頻度の低い機器の 削除※		設備の細目について、自動車整備現場において使用頻度が低いものが細目に設定してあるが、最低限の精査をお願いしたい。理由：今の整備現場に合う設備が必要で随時更新を行っているが、使用頻度の少ない設備が細目にあるため処分する事が出来ず、物が増える要因となっている。
49	設備基準が古い※		設備基準が古いので現行車両にあったように変更して欲しい。
50	自動運転用機器※		近年の自動車は、最新スキャンツール、エーミングターゲット類が無いと、自動運転装置の整備ができないため自動運転に係る機器等を設備の細目に導入してほしい。
51	教材提示用機器※		図や動画の活用等、視覚情報をおとしての訓練の幅を広げると共に理解度を向上させるため、教示用OA機器は設備基準として必要なものである。設備の細目に教示用のOA機器（パソコン・プロジェクター・大型スクリーン等）の追加をいただきたい。
追 52 ※	デストリビュータ テスタ※※※	削除	<ul style="list-style-type: none"> 自動車技術の進展により、現在、販売されている自動車には、デストリビュータを搭載していないため 教科書から削除されている。現在の整備作業に合っていないため。
追 53 ※	エアフィルタエレメン トテスタ※※	削除	実際の自動車整備作業で使われることがなく、当テスタの販売もされていないと思われるため
追 54 ※	ドエルテスタ	見直し	現在は使用しない機器が含まれている。
追 55 ※	全体	見直し	設備基準の中でも社会ニーズに合わない項目、費用対効果が得られない項目があるため、施設や地域ニーズに対応できる柔軟な基準が望ましい。
追 56	黒煙測定器	削除	オパシメーターによるスクリーニングにより黒鉛測定器の用途は事実上終了してしまっていること。
第2回審議より			
追 57	振動計	追加	第二種自動車系系基礎実技1測定基本実習に「振動計」の追加を考慮（第一種は？）

(4) 技能照査の基準の細目

表3-11の意見要望をまとめると次のとおり

- ① 全体的に細目の項目が多すぎる。
- ② 教科の細目に記載されていない事項の整理(修理見積や顧客管理等)
- ③ 表現の修正(簡単な工作、簡単な修正等)
- ④ EV対応のため、エンジン表記を電動機に変更
- ⑤ 細目の到達度「よくできる」「よく知っている」の整理

表3-11 技能照査の基準の細目の意見要望

	教科	対応	技能照査の基準の細目に係る意見・要望
1	全体	見送り	現在は変更見送り
2	全体	詳細が分からない	全体的に漠然としているので、もう少し詳細がわかると良い。
3	全体	修正	整備士国家試験に沿った内容に変更 →技能照査実施時期が国家試験対策の重要な時期と重複してしまうため。
4	専攻実技全体	見直し(修理の項目として)	→項目が多い。簡単な部品修正・自動車の修理車体及び付属品の修理など修理の項目として統一してはどうか。教科の細目がない修理見積なども同様。
5	全体	表現の再検討又は変更	学科実技全般の表現 ・「知っていること、よく知っていること」「できること、よくできること」の細かい区別は不要ではないかと思いました。特に専攻学科2と専攻実技7では同じ計測器同士で「よく」の表現に差があります。 ・文章中の「できる・知っている」、「よくできる、よく知っている」の標記が有るが、具体的にどう違うのが疑問です。
6	第一種、第二種系基礎1生産工学概論	細目の検討	1. 「品質管理について知っている」 →自動車整備にとって品質管理とは？照査問題基準に不適切ではないでしょうか。
7	第一種、第二種系基礎実技2工作基本実習2	疑問	2 簡単な工作作業ができること。 →自動車整備において技能照査で簡単な工作作業とは何でしょうか？
8	第一種、第二種系基礎実技1測定基本実習1	修正と疑問	・「簡単な測定作業ができること」を「測定作業が(よく)できること」と記載 ・自動車整備において技能照査で簡単な工作作業とは何でしょうか？
9	第二種自整備専攻学科3検査法7及び専攻実技2検査実習9、第二種車体専攻学科5検査法12及び専攻実技3検査実習11	削除	「顧客管理法・修理見積について」 ・学科の中で教えているが、必ずしも就職してすぐに必要になるものでもないため、削除してはどうか。 ・専攻学科に対応する教科がない ・修理及び整備見積もりの理解度判断となると、疑似見積システム等での項目選択が適切にできるかなどを確認する必要があるが、訓練生の就職先で利用している見積システムが企業ごとに異なるなど多岐に渡り、就職後に混乱する恐れがある。市場の見積システムを統一することは困難であることから、考え方を教科内で指導することに留めた方がよいと考えます。 ・技能照査の 専攻実技9に整備見積り がありますが、別表第二の教科や教科の細目に見積りについての科目がなく整合性がとれていないと思われます。 ・時間単価や標準作業時間から仕事などの程度の見積り(金額)になるのが概算でとらえる知識は必要と認識していますが、実技「見積りができること」は見積書が作成できると同意なのか、同意とすれば現状の整備業界であれば見積システムの設備など新たな整備が必要と考えます。 整備士人材の育成であれば、自動車の修理ができることは当然ながら、 実技において「整備の見積りができること」は、特に実技の技能照査の項目には適さない と考えます。学科においても、「顧客管理法及び修理見積の仕方について知っていること。」は到達水準としては高い要求です。したがって、技能照査の項目には 不要 と考えます。 ・顧客管理法及び修理見積の仕方について試験問題には 不適切 ではないでしょうか？修理見積とは品番、価格、標準時間による工賃などではなく、修理に必要な部品リストのことを表しているのですか。教科の細目や別表にないのに突然現れるのですか？(2校) ・別表第二及び教科の細目がないため(第一種整備科) ・ 専攻学科7「顧客管理法及び修理見積の仕方について知っている」及び、専攻実技9「自動車の修理、整備の見積もりができること」について、これは必要か。 →就職後に関しては必要となる項目ではあるが、「教科の細目」としては項目にないため削除が望ましいのではないかと。必要と考えるのならば、細目に示し、基準となる教科書を作成していただきたい。
10	第一種自整備専攻実技1自動車整備実習5、第二種自整備専攻実技1自動車整備実習4	疑問	4. 簡単な部品修正ができること →部品修正とは、整備では修理または調整、交換のことですか、整備に修正と言う言葉は使わないと思います。
11	第一種自整備専攻実技1自動車整備実習7第二種自整備専攻実技1自動車整備実習6	追加	「電子制御装置の点検整備ができること」を追加 →特定整備制度が始まり、電子制御整備が追加されているため。

12	第一種自整専攻学科1 自動車整備法1 第二種自整専攻学科2 自動車整備法3	修正	教科の「自動車の整備法」に対応した→「種類・構造及び機能」については「点検・及び整備の方法」が良いのではないか
13	第一種自整専攻学科1 自動車整備法1 第二種自整専攻学科2 自動車整備法3	修正	専攻学科2の3「エンジン及びエンジン付属装置の種類、構造及び機能についてよく知っていること」のうち、エンジン及びエンジン付属装置を「 <u>原動機及び原動機付属装置</u> 」に変更。→EV、PHEV、HV車への対応を含めた内容とするため。
14	第一種自整系基礎学科2の①及び第二種自整4	修正	系基礎学科「自動車の構造及び性能」に対応した→技能照査の基準の細目に「～について知っていること」を「～についてよく知っていること」と記載の方が良いのではないか
15	第二種自整系基礎学科6製図の9（3校）	修正	・系基礎学科9「機械製図及び電気製図」「機械図面及び電気配線図」に変更。 →現状の自動車整備業では製図は行わず、図を読むことが主である。また、他の科目において習得内容が高度化する中、製図の習得まで必要なのか。
16	第一種自整専攻実技1 自動車整備実習6 第二種自整専攻実技1 自動車整備実習5	内容の疑問	・専攻実技5「車体及び付属装置の修理ができること」の車体修理とはなにか。これは必要なのか。 →この項目において、車体修理となると車体整備科ではないのか。教科の細目には車体整備も車体修理もしくはボデー修理などのカリキュラムがない。シャシ整備は車体修理となるのか。
17	第一種、第二種系基礎実技1と第一種自整専攻実技1の4、第二種自整専攻実技2の7	内容の疑問	「簡単な測定ができること」及び「部品の測定及び良否の判定がよくできること」について、整合性を保つこと。 →部品の測定と良否の判断がよくできないとならないのに、簡単な測定作業ができればよいとはどういうことなのか。それならば、系基礎実技では、「測定作業ができること」でよいのではないか。
A校「自動車車体整備科」からの要望			
18	第二種系基礎学科4 自動車の構造と性能の4、6、7	削除	4「自動車の種類及び型式について知っていること。」 6「自動車の付属装置について知っていること。」 7「電気装置の構造及び機能について知っている事こと。」 は5「自動車各部の名称、構造及び作動原理について知っていること。」に含まれるため、4、6、7を削除する。
19	第二種自整系基礎学科6製図の9（3校）	修正	機械製図及び電気製図について知っていること。」は自動車車体には製図は必要ないことから、「図面について知っていること。」に変更する。
20	第二種車体専攻学科5 検査法13	削除	「車検、登録の手続きについて知っていること。」は教科の細目に無いため、削除する。
21	第二種車体専攻実技3 検査実習10	削除	「定期点検ができること。」は教科の細目に無いため、削除する。
審議中の追加			
22	第一種系基礎学科2自動車工学②自動車の力学6、第二種系基礎学科5自動車の力学8	修正	機械要素について知っていること。
23	第一種自整専攻学科2機器の構造及び取扱法5、第二種自整専攻学科1の2、第二種車体専攻学科2の4	統一	計測器の種類及び用途について知っていること
24	第一種自整専攻実技1自動車整備実習	統一、削除、見直し	1 整備用機械、器具及び計測器の取扱いがよくできること。 2 エンジン及びエンジン付属装置の分解、組立て及び調整がよくできること。 3 シャシの装置について分解及び整備がよくできること。 4 部品の測定及び良否の判定がよくできること。 5 簡単な部品修正ができること。 6 車体及び付属装置の修理ができること。 7 電気装置の整備がよくできること。 8 定期点検がよくできること。
25	第二種自整専攻実技1自動車整備実習	整理	1 整備用機械、器具及び計測器の取扱いがよくできること。 2 エンジン及びエンジン付属装置の分解、組立て及び調整がよくできること。 3 シャシの装置について分解及び整備がよくできること。 4 簡単な部品修正ができること。 5 車体及び付属装置の修理ができること。 6 電気装置の整備がよくできること。
26	第二種自整専攻実技2検査実習	整理	7 部品の測定及び良否の判定がよくできること。 8 定期点検がよくできること。 9 自動車の修理、整備の見積りができること。
27	第一種系基礎学科2の4 第二種系基礎学科4の6	意味調査	自動車の構造及び性能 6自動車の付属装置について～は削除（第一種も同じ）、
28	第二種自整専攻学科3の8、車体専攻学科5の13	修正	車検、登録等の手続きについて知っている

調査研究報告書

29	第二種自整専攻用語	修正	故障原因の 探究
30	第二種車体専攻実技1 自動車整備実習の細目	修正	電気装置の整備ができること。
31	第二種車体専攻実技 2車枠及び 車体整備実習3	削除	3シャーシの装置について分解、整備ができること
32	第二種車体専攻実技3 検査実習の細目	修正	9, 10, 11を点検
事務局追加			
33	第一種及び第二種 安全教科	追加	安全に関する学科、実技は基礎、専攻に関わらず「よく」を表記する。

第2節 基礎研究会の実施

2-1 基礎研究会の概要

基盤整備センターでは基礎研究会を立ち上げ、審議した結果を見直し案として厚労省人材開発統括官付訓練企画室に提出し、その後厚労省の専門調査員会において審議され、改正省令案となる。

令和4年度における普通課程普通職業訓練の基準の見直し「自動車分野」の基礎研究会委員は、公立校指導員5名、職業大の教員1名の計6名の構成となった。

また、令和4年度に新しい自動車整備士資格制度に係る国交省の省令及びその関連通達(基準等)の発出により養成課程の教科の内容と設備機器等が変更となったことを受けて、基礎研究会では訓練基準の見直しを行うこととした。

しかし、自動車整備士資格制度の改正省令は令和4年5月25日に公布されたものの、令和4年度中に国交省から発出される予定であった関連通達が年度を越えたため、基礎研究会では令和5年度にその対応を継続することとなった。

(1) 令和4年度の基礎研究会の内容と流れについては、以下のとおりである。

- ① 全国アンケート調査からの意見要望の集約と論点の整理
- ② 「訓練上の課題」からの論点の集約と整理
- ③ ①と②を中心に訓練基準の見直しに向けた審議
- ④ 見直し案の作成

新型コロナウイルス感染症の第七波の中、基礎研究会については、当初計画された4回について全回、対面で開催することができた。第一回目には国交省自動車局整備課(当時)から担当官に出席をいただき、自動車整備士資格制度の改正について説明をいただくことができた。

毎回、基礎研究会でまとめた内容は各委員に後日、メールで確認してもらいながら進めた。行きつ戻りつの再々審議もあり、委員に十分に納得していただきながら進めていった。

審議をまとめた第3回の見直しの方向性については、第4回までの間に全国31の施設から意見をもらうことができた。

(2) 令和5年度基礎研究会の主な審議内容としては以下のとおりである。

- ・ 自動車整備士資格制度改正に係る見直し論点の抽出と審議
- ・ 令和4年度からの継続審議項目の審議
- ・ 厚労省全国調査からの意見要望の審議(巻末資料9参照)

令和5年4月を過ぎても、自動車整備士資格制度改正の関連通達の発出時期は、国交省に問い合わせてもなかなか見えない状況が続いた。

令和5年6月、厚労省から改正通達は「6月末から7月末に発出」との情報を得て、令和5年度の第一回基礎研究会(通算5回目)を令和5年8月25日に開催と定めた。

その後も国交省の情報も輻輳し「三級の改正通達を先に発出する。」など混乱の中、国交省から入手した改正通達案を活用して作成した新旧通達案で、第一回基礎研究会を開催した。

開催後、8月28日に通達第97号が発出され、通達案とほぼ同じであることが確認された。

この通達で各課程の教科目と設備が確認できた。ただ、この通達では、教科の標準内容(細目)の確認ができず、次の通達発出を待たなければ教科の細目の見直しができないこととなった。

令和5年9月14日に通達第109号が発出されたが、三級(総合)課程に係るものと限定された。二級整備士(総合)課程や自動車車体整備士課程にの範囲については、年内に発出の予定となった。

厚労省から二級整備士(総合)課程の標準時間等の通達の発出が間に合わない場合は、三級整備士(総合)課程(第一種自動車系)を先んじて確定して、厚労省から三級(総合)課程(第一種自動車系)の改正基準として来年4月に発出したいとの方針が示された。

第二回基礎研究会(令和5年10月6日:通算6回目)は、第一回のまとめの確認をメール審議の形で行うこととなった。併せて、国交省から提供のあった、通達第109号についての確認もお願いをした。ここで、委員から三級整備士課程(第一種自動車系)の設備の細目及び継続審議である実習場の考え方について追加・修正案が提出された。

第三回基礎研究会(令和5年11月10日:通算7回目)は、国交省の担当官からの新しい自動車整備士資格制度に係る説明と質疑応答があった。(巻末資料7参照)

委員から提出のあった三級整備士(総合)課程(第一種自動車系)の設備の細目及び継続審議である実習場の考え方についての追加・修正案を審議するとともに通達第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(三級課程)から未だ発出のない二級整備士(総合)課程、車体・電子制御装置整備士課程の教科の細目を予想して今後の対応をすることとした。

第四回基礎研究会(令和5年12月1日:通算8回目)は、第三回のまとめの最終確認をメール審議で行うこととなった。また、令和6年1月23日に「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の一部改正について(以下、「通達第109号(改)という。）」が発出され二級整備士養成の教育内容の標準時間が規定されているため内容を審議し見直し案へ反映した。

2-2 第一回 基礎研究会（令和4年7月25日）

〈討議内容〉

- ① 訓練基準の見直しに係る留意事項
 - ・ 見直しに係る留意事項(厚労省の説明)
 - ・ 事務局からの見直しに係る留意事項の補足(表3-12)
- ② 新しい自動車整備士資格制度について(国交省の説明)
- ③ 基礎研究会の進め方について
 - ・ 事務局から基礎研究会の進め方と成果物について説明
- ④ アンケート調査結果概要について
 - ・ 事務局から今回のアンケート調査の内容と集約について説明
- ⑤ 見直し協議について
 - ・ アンケート調査で集約した各施設の「訓練の現状と課題」について、委員で現状を共有するためディスカッションを行った。
 - ・ 別表第二と教科の細目について審議。



図3-1 基礎研究会風景

表3-12 見直し方針補足（事務局より）

職業訓練基準（普通課程）自動車分野の見直しについて（補足）	
	基礎研究会事務局
1	<p>見直しの範囲</p> <p>職業能力開発促進法第19条（職業訓練の基準）及び同施行規則第10条（普通課程の訓練基準）並びに同施行規則別表第二で規定されている普通職業訓練 普通課程のうち、自動車分野を対象とした以下のものとする。</p> <p>(1) 施行規則別表第二8第一種自動車系2専攻科及び9第二種自動車系の2専攻科における「訓練の対象となる技能及びこれに関する知識の範囲」、「教科」、「訓練期間及び訓練時間」、「設備」</p> <p>(2) (1)を補足する「<u>教科の細目</u>」（労働省職業能力開発局職業能力開発課長通達）</p> <p>(3) //を補足する「<u>設備の細目</u>」（同通達）</p> <p>(4) //を補足する「<u>技能照査の基準の細目</u>」（同通達）</p>
	<p>※施行規則第10条（普通課程の訓練基準）本文 第一項第1号～9号 「訓練の対象者」、「教科」、「訓練の実施方法」、「期間」、「訓練時間」、「設備」、「訓練生の数」「職業訓練指導員（の数）」「試験の実施」については見直しの対象ではない。</p>
2	<p>見直しに係る留意事項</p> <p>(1) 見直しの審議対象項目については、次のとおり。</p> <p>① 当室が行った見直しに係る要望意見調査結果（別表第二、各細目）。</p> <p>② 当室が行った見直しに係る要望意見調査結果（各校の訓練の現状と課題）とディスカッション（訓練の現状と課題）の結果、審議が必要と思われる項目。</p> <p>③ 自動車整備士技能検定規則省令改正に伴う通達「養成施設の指定等の基準」等の変更に伴い、追加・削除等の審議が必要と思われる項目。 ただし、通達が本年度の基礎研究会開催時に間に合わない場合は、別途協議する。</p> <p>④ その他、委員の専門家としての見地から見直し項目の追加提案も可。</p> <p>(2) 上記1(1)の各項目については、それを補足する通達の各細目に大きく影響を与えるため、見直しや変更は厳しいが、<u>技能・技術の変化や関連法規の改正等に応じて、現状ではギャップが大きく、見直しが必要と判断される場合は、理由を明確に示し、見直しの要望として提出することを妨げない。</u></p> <p>(3) 厚労省から提示のあった、「検討における留意事項」に留意すること。</p>
3	<p>その他</p> <p>見直し審議結果については、11月下旬までに取りまとめ、当該分野の見直しに係る提言として厚労省人材開発統括官付訓練企画室に提出する。</p>

2-3 第二回 基礎研究会（令和4年8月25日）

〈討議内容〉

①見直し項目の審議

- ・ 教科の細目及び設備の細目について審議
- ・ 今回、審議の対象となった「機器や設備、工具類」などは、委員から提供された写真データを投影しながら審議を行った。
- ・ 厚労省が併せて実施した訓練基準の全国調査の結果も論点に追加した。
- ・ 前回、平成29年時の研究会のまとめを配布して参考とした。

②次回までの作業の確認

2-4 第三回 基礎研究会（令和4年9月22日）

〈討議内容〉

①第二回のまとめの修正

②見直し項目の審議

- ・ シャシダイナモメータの再審議→第二回で「残す」となったシャシダイナモメータについて、再度審議の申し入れ→審議の結果、設備に細目から「削除」
- ・ 真空掃除機の仕様について
- ・ 実習場、教室について次回まで根拠の提出
- ・ 東京都立板橋校「自動車車体整備科」からの要望について

③次回までの作業の確認

2-5 第四回 基礎研究会（令和4年10月27日）

〈討議内容〉

①見直し項目の再々審議

- ・ シャシダイナモメータの再々審議→第三回で「削除」となったシャシダイナモメータについて、再々審議の申し入れ→審議の結果、「建物」完成検査場の摘要に残し、「機械」からは「削除」（巻末資料10参照）
- ・ 教科の「測定基本実習」の細目に「振動」が追加されたのに伴い、設備の細目に追加する「振動計」の使用について協議
- ・ 実習場、教室について委員の資料により協議

②全国意見集約の結果の報告

③各委員の所属校の紹介と特徴ある取り組み

④今後の基礎研究会の予定について

2-6 第五回 基礎研究会（令和5年8月25日）

〈討議内容〉

- ① 自動車整備士新資格の改正通達の発出状況について説明
- ② 改正通達案から作成した新旧通達案からの見直し論点の審議(資料 15)
- ③ 昨年度継続審議項目について審議
- ④ 次回までの作業の確認

2-7 第六回 基礎研究会（令和5年10月6日）メール審議

〈審議内容〉

- ① 第一回のまとめの確認、委員からの修正意見
- ② 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」の確認(教育内容の標準時間)

2-8 第七回 基礎研究会（令和5年11月10日）

〈討議内容〉

- ① 国交省担当官による改正通達の考え方及び質疑応答(巻末資料7参照)
- ② 委員から提出のあった三級整備士課程(第一種自動車系)の設備の細目及び継続審議である実習場の考え方についての追加・修正案を審議
- ③ 自動車分野(2系4科)の訓練基準の見直し案について確認
 - ・ 第一種自動車系自動車整備科
 - ・ 第一種自動車系自動車製造科
 - ・ 第二種自動車系自動車整備科
 - ・ 第二種自動車系自動車車体整備科
- ④ 未だ発出されていない二級整備士以降の国自整第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」の扱いについて

2-9 第八回 基礎研究会（令和5年12月1日～）メール審議

〈審議内容〉

第三回のまとめの最終確認をメール審議

2-10 第九回 基礎研究会（令和6年1月23日～）メール審議

（審議内容）

令和6年1月23日に通達第109号(改)が発出された。これは、令和5年9月14日に発出された国自整第109号の追加版で、二級整備士養成の教育内容の標準時間が規定されている。この内容から、自動車整備法と自動車整備実習に「電子制御装置」が組み込まれており、それぞれ訓練時間が学科+2、実技+3の増加となったことが明らかとなり、その修正について委員の審議をお願いし、了承を得た。

第3節 令和4年度基礎研究会の審議結果

「別表第二」、「教科の細目」及び「設備の細目」並びに「技能照査の基準の細目」の審議結果を次のようにまとめた。

3-1 別表第二の論点と審議結果

別表第二については、審議の結果、表3-13のとおり、意見要望からの見直しはすべて見送りとなったが、「教科の細目」の審議の中から教科の統廃合がまとまり、結果として別表第二の修正の必要が生じた。

- ① 具体的には第二種自動車系自動車整備科専攻実技3「故障原因探求実習」を1「自動車整備実習」に統合して3「故障原因探求実習」欄を削除。結果的に1「自動車整備実習」の訓練時間は70時間増えて1,090時間となる。
- ② 国交省の基準にタイムリーに対応することの要望については、関連通達の発出を待って適切に基礎研究会で審議することとなった。
- ③ 自動車車体整備科の新しい別表第二案は関連する4校で協議となった。
- ④ 自動車整備士資格改正対応のための訓練時間の弾力化は同じく関連通達の発出を待って適切に基礎研究会で審議することとなった。
- ⑤ 国交省の基準との整合(文言統一等)については、「訓練に支障があるとは言えない」として見送ることとなった。

表3-13 別表第二審議結果

第二種自動車車体整備科		※はR4の厚労省基準の見直しに係る調査の意見又は再掲			
教科等	対応	別表第二に係る意見・要望	審議経過	結果	
1	見直し※	タイムリーに基準の見直し	令和4年4月に新自動車整備士技能検定規則が公布され、令和9年3月から新自動車整備士試験が行われる予定である。公共職業訓練施設のすべてが自動車整備士養成施設となっており、当校においても令和8年4月には国土交通省指定の、三級自動車整備士および自動車車体整備士養成施設として、訓練基準の改正をしなければならないスケジュールとなる。同タイミングで厚生労働省基準も見直さなければ、ダブルスタンダードの基準となり、国土交通省基準と厚生労働省基準を満たす基準を作ることは困難になると考えられる。現時点では、その基準は決まっていないため、その基準が明らかになった時点で厚生労働省基準を見直す必要があると考える。(同意見整理)	同意	-
2	見直し	タイムリーに対応	国土交通省の自動車整備士技能検定規則改正に伴い、令和9年度に現行の自動車整備士の種類が変更されます。そのためカリキュラムの変更が予想されますので、令和9年度までに教科及び訓練時間の変更が必要とされます。(同意見整理)	同意	-
3	自動車車体整備科全体的に※	抜本的な改正	自動車車体整備科は第二種自動車系に属しているため、2年次の訓練内容が異なるにもかかわらず、系基礎学科・系基礎実技(以下、系基礎科目)の基準時間が自動車整備科と同様となっている。そして、この細目は自動車整備士に求められる要素が多く、自動車車体整備士に求められる要素は少ない。現に、第一種自動車系の自動車整備科の系基礎科目は、おおよそ半分の基準時間である。現在、東京都における自動車車体整備科では、2年過程の1年次で三級整備士(車体整備には自動車整備の知識が必要であることから)、2年次で車体整備士の過程(自動車整備士一種養成施設の養成課程)を修了する基準となっており、細目の内容から系基礎科目の殆どを1年次の三級過程で履修している。そのため、同じ第二種自動車系に属する東京都の自動車整備工学科1年次と比較しても系基礎科目は約80時限多く、訓練内容としては同じであるべき第一種自動車系自動車整備科との比較になると、約200時限も多く履修している実情がある。(他府県の自動車車体整備科も三級+車体で実施しているのと同等であると考えられる。)自動車車体整備科は、科目名称からも自動車板金・塗装業を職業とする自動車車体整備士を養成する訓練科目であるべきだと考える。しかし、現在の自動車整備科と同じ系基礎科目の基準時限数では、1年次の系基礎科目以外の訓練時限数に影響を及ぼすだけでなく、自動車車体整備士を養成するために必要な職業訓練を、1年次に実施できなくなってしまっている。このままでは、専門的な訓練時限数が不足し、今後ますます高度化、複雑化する自動車車体整備技術に対応できなくなる恐れがある。そこで、系基礎科目の時限数を減らすことを前提にした訓練基準の見直しや、新たな系を新設(例えば第三種自動車系 自動車車体整備科)し、自動車整備科とは違う自動車車体整備に特化した訓練基準を作成するべきであると考えられる。	南大阪高等技術専門学校他2校と調整	-

第二種自動車車体整備科

	教科等	対応	別表第2に係る意見・要望	審議経過	結果
4 追加	自動車車体整備科全体的に※	抜本的な改正	<p>現行の第二種自動車系は、二年制のいわゆる二級自動車整備士の養成を想定しており、二年間での整備の訓練を実施する内容になっているが、自動車車体整備科は一年目に自動車整備に関する教育を行い、二次に板金・塗装を行う体系になっている。(国土交通省の自動車整備士養成施設としての指定による)</p> <p>第二種自動車系の系基礎学科と系基礎実技が、自動車整備に関する科目しかないという二年制の自動車整備科に偏った科目設定のため、自動車車体整備科では、一年次に実施する学科が多すぎる状況になっている。自動車車体整備科の一年次は、第一種自動車系自動車整備科とほぼ同じ教育内容であると考えられるので、同様な系基礎学科・系基礎学科の時間設定で良いのではないかと考える。但し、自動車整備士技能検定規則が変わり、自動車整備士資格も自動車整備士養成施設の指定基準も変わることが予定されており、実際の学科・実技の内容、設備基準等については、国交省の通達が出ないと検討することが出来ないと考えている。</p>	南大阪高等技術専門学校と調整中	—

第二種自動車整備科

	教科等	対応	別表第2に係る意見・要望	審議経過	結果
5	見直し	見送り	現在は変更見送り	適切なタイミングで見直し	—
6	見直し	時期を見る	カリキュラム、設備などについては自動車整備士制度の改正内容が示されてからの検討が必要だと考えます。	適切なタイミングで見直し	—
7	見直し	タイムリーに対応	<p>教科について、国土交通省で定める自動車整備士養成施設の指定等の基準が変更された際に、別表第二の教科や訓練時間を即座に変更して欲しい</p> <p>→現時点では問題ないが、厚労省の基準の他に、国交省自動車整備士養成施設指定等の基準もクリアする必要があり、教科の項目に相違があると管理が非常に煩雑になるため。(R9頃自動車整備士技能検定規則の大幅な見直しが行われる予定。これに伴い養成施設指定等の基準が見直された場合は即座に欲しい)</p>	適切なタイミングで見直し	—
8	見直し	タイムリーに対応	令和4年4月に新自動車整備士技能検定規則が公布され、令和9年3月から新自動車整備士試験が行われる予定である。これに向けて当校の訓練基準を改定する必要があるが、厚生労働省と国土交通省の基準の両方を満たすものでなくてはならない。そのため、各省が新基準を策定する際に同じタイミングで同等の内容にしていってほしいと考えております。	適切なタイミングで見直し	—
9	見直し	速やかに	<p>国交省の養成施設基準にほぼ準拠している。</p> <p>令和9年に整備士資格が再編されるため、上記の基準が変更になった場合は速やかに対応し合わせるべき。</p>	適切なタイミングで見直し	—
10	見直し	時期を逸しないよう	自動車整備士資格制度等見直しにより、自動車整備士養成施設のカリキュラム等も変更される予定なので、これらの内容を反映した変更をお願いします。		—
11	訓練時間	弾力的に	<p>基準では、総訓練時間数が1年間1,400時間、2年間で2,800時間となっているが、各都道府県並びに各訓練科の事情を鑑み、弾力的な総訓練時間数(ある一定時間の増減を可能とするなど)の設定が可能となる基準にしていきたい。</p> <p>特に自動車整備科では、国土交通省の自動車整備士養成施設の基準にも適合する訓練計画を作成しており、弾力的な基準設定とすることで、より魅力ある訓練日程を構築できるものとする。</p>	1,400時間、2,800時間の総訓練時間の弾力化は難しい。	×
12	訓練時間の確保 厳しい	対応できるか?	<p>訓練時間について</p> <p>→令和9年の自動車整備士技能検定規則等の改正に基づき登録試験実施日が前倒しされるため1年間1400時間の訓練時間の確保が厳しくなると考えられる</p>	詳細な養成施設の指定の基準(通達)の発出まで後回し	—
13	訓練時間の確保 厳しい	対応できるか?	<p>訓練時間(現状は問題ないが、将来的に)</p> <p>→自動車整備士養成施設の基準で、二級ガソリン、二級ジーゼル、二級二輪自動車の資格がまとめて二級自動車整備士になった際、現在の訓練時間では、不足する可能性がある。</p>	詳細な養成施設の指定の基準(通達)の発出まで後回し	—
14	教科目の順番	国交省に準拠して欲しい	可能ならば、国土交通省の基準の教科科目の順番にしてほしい→年間訓練計画を作る際に、国交省用と厚労省用の2つを作成する必要があり、科目の順番が同じになると、年間訓練予定表などの作成の効率が上がる。	訓練に支障があるとは思えない	×
15	教科目の名称※	国交省との整合	全体を通して→本校では自動車整備士養成施設として、国土交通省の自動車整備士養成施設として諸規定に従わないといけないことも多いため、教科名を国土交通省の教育科目等と名称及び設備基準の統一化を図って頂きたい。	訓練に支障があるとは思えない	×
16	教科目の名称※	教科名の国交省との整合	国土交通省との整合性。内容が同じならば教科の名称、訓練時間等を統一することは出来ないでしょうか?(例)自動車検査・自動車整備に関する法規(国交省)⇔検査法・関係法規(厚労省)等 添付あり	訓練に支障があるとは思えない	×

	教科等	対応	別表第2に係る意見・要望	審議経過	結果
17	訓練時間	弾力的に対応可能か？	訓練時間の見直し→総訓練時間を2500時間程度に圧縮し年間スケジュールの柔軟性を向上する。	1,400時間、2,800時間の総訓練時間の弾力化は難しい。	×
第二回の審議より					
18 追	第二種自動車系 自動車整備科 専攻実技3「故障原因探求実習」	教科の統合	1「自動車整備実習」に統合して3「故障原因探求実習」権を削除。1「自動車整備実習」の訓練時間は70時間増えて1,090時間。	教科の削除と統合	

3-2 教科の細目の論点と審議結果

表3-14にある教科の細目の主な審議論点と結果については次のとおり。

- ① 新しい資格制度の法律改正に伴い、タイムリーな対応を求む。
- ② 系基礎学科「製図」の削除要望、細目の「CAD 概論」削除要望。
→ 規則別表の教科にある「製図」の必要性はあるものの、教科の細目から「用器画法」「機械製図」「CAD 概論」を削除し、新たに「自動車部品図」を追加する。
- ③ 「生産工学概論」の削除要望。
→ 「生産工学概論」の必要性はあり削除しない。修理、整備のための見積については該当の技能照査の基準の細目から削除する。
- ④ 国交省との訓練時間、教科名の名前や順番の整合の要望。
→ 訓練の実施に影響はないため見送る。
- ⑤ EVの推進に伴う、低圧電気の訓練時間の増加及び「原動機」の名称変更要望
→ 新しい自動車整備士資格制度の関連通達発出を待って、検討審議。
- ⑥ 「電気及び電子理論」の教科名変更と訓練時間の増加については、新しい自動車整備士資格制度の関連通達発出を待って、検討審議する。
- ⑦ 工作基本実習の「板金、溶接、塗装」は削除。
→ 整備の関連要素として必要であり訓練生に興味を持たせるためにも必要である。また、同じ第二種自動車系自動車車体整備科にも影響があるため削除は見送る。

表3-14 教科の細目審議結果

※はR4の厚労省基準の見直しに係る調査の意見又は再掲

教科	対応	教科の細目に係る意見・要望	審議経過	結果	
1	第二種自整系基礎学科 製図 細目 CAD概論	削除	・自動車整備士の実務で製図の作成の要求は低い、CADを使用することもほほないものと思う。 ・二級自動車整備士として、整備現場で活用する機会がなく、CADの知識の必要性を感じないため、削除を依頼したい。 ・製図のCAD概論を削除→製図のテキストにCAD理論がないため ・製図の細目でCAD概論は不必要。作図するわけではないので。	製図の削除はせず、細目の削除と追加	製図の細目から「用器画法」、「機械製図」、「CAD概論」を削除し、「製図一般事項」、「自動車配線図」に新たに「自動車部品図」を追加する。 ※「CAD概論」はH25削除済
2	系基礎学科 製図	削除	・自動車整備士の実務で製図の作成の要求は低い、CADを使用することもほほないものと思う。 ・二級自動車整備士として、整備現場で活用する機会がなく、CADの知識の必要性を感じないため、削除を依頼したい。 ・10時間の訓練時間は中途半端であるため、廃止してはどうかと考える。 ・製図について前項にも申し上げたが、自動車整備科としては設計者養成ではないため細目にある項目は必要なのか。製図より図面を見取る力で十分である。	製図の削除はせず、細目の削除と追加	製図の細目から「用器画法」、「機械製図」、「CAD概論」を削除し、「製図一般事項」、「自動車配線図」に新たに「自動車部品図」を追加する。 ※「CAD概論」はH25削除済
3	系基礎学科 製図 細目	細目の整理	・訓練時間10時間に対し、細目が多すぎると考えます。二級自動車整備士において、図面が書ける能力よりも自動車電気配線図が読める能力が必要とされるため明確化して頂きたい。 用器画法・機械製図・CAD概論の削除を希望	製図の削除はせず、細目の削除と追加	製図の細目から「用器画法」、「機械製図」、「CAD概論」を削除し、「製図一般事項」、「自動車配線図」に新たに「自動車部品図」を追加する。 ※「CAD概論」はH25削除済
4	系基礎学科 製図 細目	名称変更	・製図→「製図」とは広辞苑では「図面を描くこと」となっているが、「製図」ではなく、「図面」が良いのではないかと。現状の自動車整備科では製図は行わず、図を讀むことが主である。しかし、自動車工学科では必要かもしれない。国土交通省の自動車整備士養成施設教育科目の基準では「図面」となっている。（別表第二の意見：第二種自整）	製図の削除はせず、細目の削除と追加	製図の細目から「用器画法」、「機械製図」、「CAD概論」を削除し、「製図一般事項」、「自動車配線図」に新たに「自動車部品図」を追加する。 ※「CAD概論」はH25削除済
5	系基礎実技 2工作基本実習 塗装	削除	・塗料中のエチルベンゼン等を含有した屋内塗装作業は特定化学物質としての規制の対象となることから、現在塗装に関する授業を実施しておらず、今後も局所排気施設等の設置も検討していないため、削除を依頼したい。	塗装や板金は訓練生のモチベーション向上に有効に機能することもあるため、現状維持。	×
6	系基礎実技 1測定基本実習	設備との対応の整理	・系基礎実技1測定基本実習の教科の細目欄において「振動」と記載されておりますが、設備の細目には振動測定器等の設定が無く、どのように測定し評価すればよいのか戸惑っております。	測定基本実習の教科の細目はH25年度に新たに整理されたが、今回それを改めて再整理する。「振動」と「照度」の追加を検討し、国土交通省の基準の設備に「振動計」もあつたので「振動」を無くす。「振動」はレベルが高いとの意見もあつたが、基礎的な内容に限る。「照度」は適さない。	教科の細目に「振動」を追加。基本的なレベルの範囲。今回、設備の細目検討時、「振動計」を考慮する。※第二種自動車系のみ
7	系基礎実技 1測定基本実習	内容整理	・教科の細目欄において、様々な項目が記載されていますが、「測定基本実習」との名目から見ると、「基本」を超えた細目まであるものと読めます。また、自動車整備実習や検査実習においても測定実習は行われることから、次案ではいかがでしょうか？ →案：【一般計測器及び自動車用計測器による基本的な測定】	具体的な測定項目が必要であろう。	×
8	専攻学科 検査実習	修正	・検査実習については、専攻学科の検査法と同じが良いと思います。	検査実習と検査法の細目の文言を一致させる。	検査実習の文言の修正 シャシ整備→シャシ検査 電装整備→電装検査
9	系基礎学科 生産工学概論	追加	・生産工学概論に整備見積を追加 →技能検査の実技の基準に、「修理、整備の見積もりができること」とありますが、教科の細目には記載されていないため。	生産工学に「整備見積」は必要ではない。 一技能検査の基準の細目で検討	×
10	系基礎学科 生産工学概論	変更又は削除	・生産工学概論→自動車整備において、特に必要ないと思われる。（自動車整備には特に必要ないと思います） ・構成内容が生産現場よりあるため、各業界にあった内容に変更 ・生産工学概論の時間は必要ないと思います。運輸局の一貫時間に生産工学はないので、別の教科にあてて欲しい。（別表第二の意見より：第一種自動車整備科） ・生産工学概論→自動車整備において、特に必要ないと思われる。（別表第二の意見より：第二種自動車整備科）	前回（H29）の見直しの際に、生産現場の項目を削除した経過がある。生産工学としては最低限の項目が入っているため、これは必要である。	×
11	系基礎学科 生産工学概論	削除又は変更	・生産工学概論 →営業やフロント業務の内容に変更 →教科の細目との混同（別表第二の意見より：第二種自動車整備科）	前回（H29）の見直しの際に、生産現場の項目を削除した経過がある。生産工学としては最低限の項目が入っているため、これは必要である。	×
12	系基礎学科と技能検査の基準の細目との整合	整合を取るための教科の追加	・【追加】機械工学概論→「技能検査の基準の細目 系基礎 学科 8 機械要素について知っていること」とあり、それに対応する教科がないため。	機械要素については、いろいろ項目が含まれていると解釈	×
13	教科の順番	並び替え	・可能ならば、国土交通省の基準の教科科目の順番にしてほしい →一年間訓練計画を作る際に、国土交通省と厚労省用の2つを作成する必要があり、科目の順番が同じになると、年間訓練予定表などの作成の効率上がる。	体制に影響はないので対応表があれば良いのでは 変えなければ訓練ができないというレベルではない。	×
14	教科名の整合	変更	・国土交通省との基準時間を合わせる必要があると考えます。せめて科目名だけでも合わせる必要があると考えます。 ・国土交通省との整合性。全体→仕上がり、授業内容が同じならば教科の名称、訓練時間等を統一できないでしょうか？	体制に影響はないので対応表があれば良いのでは 変えなければ訓練ができないというレベルではない。	×
15	系基礎学科 自動車工学 電気及び電子理論	教科名と時間の変更	・名称を「電気、電子理論及び低圧電気装置」に変更し、現在の40hから60h程度に訓練時間を増やす →「低圧電気回路」と「EV等蓄電池」を細目に追加し、EV、PHEV、HV車などの構造・性能を理解するために、訓練時間を20h程度増やす。なお、「自動車の構造及び性能」の240hから20h減らすことにより実施する。	ここであえて変える必要も訓練時間を増加する必要もない。低圧電気装置は別で実施している。	×
16	系基礎学科 自動車工学	細目の変更	・電気及び電子理論を「電気、電子理論及び低圧電気装置」に変更。EV、PHEV、HV車などに特化した名称を追加する。（別表第二より第二種自動車）	ここであえて変える必要も訓練時間を増加する必要もない。低圧電気装置は別で実施している。	×
17	系基礎学科 自動車工学 電気及び電子理論	細目の削除	・論理回路→電子的な理論までは自動車整備を行うにあたりそれほど必要ではないと感じる。	削っては不可。逆に増やす必要があるかも。	×

第3章 基礎研究会における審議

18	系基礎学科 自動車工学 電気及び電子理 論	訓練時間の 増加	・自動車工学の20時間は少なすぎる。(別表第二の意見より：第一種自動車整備科)	増やす必要があれば施 設で増やすことが可能 である。	×
19	系基礎学科 自 動車の構造及び 性能	細目の追加	・教科の細目に「二輪車の構造・性能」を追加 →整備士資格制度の見直しにより、二輪車の教科が追加される見込みであるため。	国交省の基準(通達) 待ち	後回し
20	系基礎学科 自 動車の構造及び 性能	細目の追加	・教科の細目のガソリン機関、ディーゼル機関の名称を「内燃機関」に変更 →整備士資格制度の見直しにより、ガソリン、ディーゼル機関を統一して、「内燃機関」に一本化する。	国交省の基準(通達) 待ち	後回し
21	専攻学科、専攻 実技	すべての教 科の細目の 変更	・専攻学科、専攻実技の1、2、3内のエンジン関係、エンジン整備、エンジン検査の項目をすべて「原動機関係」「原動機整 備」「原動機検査」へ変更 →EV、PHEV、HV車の習得内容を増やすため、「エンジン」の名称をすべて「原動機」に変更する。	国交省の基準(通達) 待ち	後回し
22	専攻実技	細目の追加 訓練時間の 増加	・専攻実技の3 故障原因探究実習の細目に、「パソコン(コンピュータ)を使った修理要領検索」の項目を追加。また、訓練時 間を120h程度にする。 →自動車整備検定会のFINE S等の活用。また、各メーカーの修理書のデジタル化に対応する故障探究を訓練内容に明確に 記載し、実施する。また、これにより訓練時間の延長が必要となるため、自動車整備実習の1020hより、50h程度故障探 究実習の時間に置き換える。	確かに故障原因探究実 習は時間数が少ない。 自動車整備実習の中で 運用するのがベターで はないか。国交省の基 準ではまとめている。 よって、自動車整備実 習の中に(教科の細目 に)故障原因探究を入 れて1.090時間とす る。コンピュータ診断 の用語は設備の基準で 反映。	故障探究実習の欄を削除し、自動 車整備実習に統合する。 故障探究を求の字に修正する。 (第二種自動車系のみ) なお、国交省の基準が変わればそ れに追従する。
23	全体	国交省基準 に変更*	・全体を通して→国土交通省の自動車整備士養成施設の基準に準じて頂きたい。	その通り	その通り
24 追	全体	重なるの修正	・教科の細目内にかぶっている文字があるので削除。文字が同じでも内容が違うのであれば内容を詳細に書く。	見つけて削除する。 該当箇所に確認する。	○
25	専攻学科 検査 法	廃止	・機種の取扱いや整備法、法規等と共通項目が多く、構造や取扱い等を説明しながら検査法も説明すると理解度も高まるため、 検査法の内容を他教科で行うことで検査法を廃止する。	国交省の基準に「検査 法」があるので残し ます。	×
26	系基礎学科 自 動車の力学	追加	・「自動車機械要素」のみでは不十分ではないか?カチ・数学に関する文言を入れた方が良いのでは。	技能照査の項目であ る。数学又は算数を入 れるべきか。現状で包 括されている。	×
27	系基礎学科 自 動車の構造及び 性能	専攻実技へ の発展	・系基礎学科の細目にはハイブリッド車や電気自動車等の項目がありますが、実技の項目には関連する科目や細目の記載がない ため、専攻実技等への上記の項目の追加は必要ではないかと思われます。	学科にあるので実技に もあつた方が良い。自 動車整備実習に原動機 別に書き込む?ハイブ リッド車や電気自動車 等を書き込むと設備と して必ず用意しないと いけなくなる。	後に回す(国交省の基準を待つ)
28	全体的に		・厚労省独自で基準を決めても、国家整備士資格を管轄しているのは国交省のため、国交省の基準に準じてもらえないので は、厚労省で独自の整備士の資格を作るのであれば別であるが、技能士補の資格を取っても意味がない。国土交通省で令和3 年10月から「自動車整備士 技能検定規則」の大規模な改訂 が提案されているためその基準がハッキリしてから、それに準じ て、厚労省独自性を出せるよう基準を決めるべき。	その通り	その通り
29 ※	系基礎実技 ICT教科*		・業界のニーズとして、パソコンやタブレットの基本操作が求められているため、系基礎実技の教科科目としてICT基本操作実 習を追加して欲しい	設備を整備するための 要領であろう。科目と しては特に対応しない が、設備で考える。	×
30 追 ※	工作基本実習の細目欄にある 「溶接」「塗装」「板金」 削除		・自動車整備士の現場ではほとんど必要がないため。(板金塗装職に必要なスキル)	板金を外してしまうと 機器が要らなくなっ てしまう。生徒には興 味が無い。車や授業 に興味を持たせるた めにできれば残して欲 しい。車体整備科にも 影響が及ぶので難しい。	残す
31 追 ※	第二種自動車系自動車整備科 専攻実技3「故障原因探究実 習」		・1「自動車整備実習」に統合して3「故障原因探究実習」欄を削除。1「自動車整備実習」の訓練時間は70時間増えて1.090 時間。	○	○

3-3 設備の細目の論点と審議結果

表 3-15 にある設備の細目への意見要望は多く、審議に時間を要した。主な審議論点と結果は次のとおり。

- ① 使用しない大型機器の削除(シャシダイナモメータ、エンジンダイナモメータ、ユニバーサルテストベンチ、ディーゼルアナライザ、噴射ポンプテスト等)
→ 使用しない、又は使用頻度の低い機器については削除。
特にシャシダイナモメータについては、再々審議まで行い、最終的に機械としてのシャシダイナモメータは「削除」とし、「建物その他の工作物」完成検査場の摘要欄に「シャシダイナモ若しくは走行試験環境を含む」と残すこととなった。(巻末資料 10 参照)
噴射ポンプテストについては、新しい自動車整備士資格制度の関連通達発出を待って、検討審議。
- ② 先進安全技術対応機器や器具類の整備要望(エーミング用、整備情報の検索機器と情報環境、外部診断機増設等)
→ 「その他」にエーミング作業用器工具類として新設。
整備用情報検索端末については、その必要性から PC 又は端末を「機械」に新設し外部診断機の併用可。
- ③ 使用しない部屋の削除(充電室、噴射ポンプ室等)
→ 充電室は必要、噴射ポンプ室は、噴射ポンプテストと併せて、新しい自動車整備士資格制度の関連通達発出を待って、検討審議。
- ④ 自動車のEVによる車体の変化とリフトの必要性
→ リフトは増設の方向。
- ⑤ 製図道具の削除
→ 削除はせず、施設対応。
- ⑥ 実習場の拡幅
→ 拡幅の方向で議論。最終的には新しい自動車整備士資格制度の関連通達発出を待って、必要な機器が固まった後で検討審議。
- ⑦ 二輪用の教材の追加
→ 自動車整備士資格改正の関連通達発出を待って、検討審議。

表3-15 設備の細目審議結果

※はR4の厚労省基準の見直しに係る調査の意見又は再掲

	設備機器	対応	設備の細目に係る意見・要望	審議経過	結果
1	EV車	追加	・自動車の電動化が今後進むと思われるので、EV車での訓練が必要となる	今後の動向としてEV車のみで良いのか？EV車、PHV車、HV車、FCV車(燃料電池車)を含めた「電動車」の表現が良いのでは？	教材用各種（HV車等含む）のカッコ書きを→（電動車等含む）へ修正（第一種自動車系も同じ）
2	PC	追加	・自動車整備業界において、顧客管理、車検システム、部品管理、見積り、車両データ、整備マニュアルなど全て電子化・電算化されており、Wi-Fi環境とともにパーソナルコンピュータ及びタブレット端末は必須アイテムである。又、CADの教科もありパーソナルコンピュータは一人一台整備する必要がある。	自動車系にP.CIは現状、設備の細目に無い。パソコンの基礎教育用ではなく、整備情報検索用であろう。P.CでなくてもタブレットでOK。	P.Cは要らないが、タブレットは設備で考慮
			・「先進技術自動車等に特化した整備機器」を追加。	エーミング作業用機器を示している。エーミング作業用器具類で「その他」に追加してはどうか。自動震出し器を含む。自動車製造科を除く3科。に追加。必要数で。 ◆10/27 全国問合せ結果を受けて再審議 変更なし	エーミング作業用器具類（水準器、ターゲット等）で「その他」に追加（第一種自動車系も同じ）
3	インターネット	追加	・オンライン訓練（同時双方型訓練）の導入や故障診断機のタブレット化が進み、ソフトの更新などにインターネット環境が必要であることと、サービスマニュアルなどがインターネットによる検索等が必要となっており、通常訓練のデジタル化も踏まえて、インターネット環境が必要であるため。	整備情報検索端末として必要である。1台/5人程度 ◆10/27 全国問合せ結果を受けて再審議 外部診断機と共用可 台数変更なし	整備情報検索端末（ネットワーク環境及び契約を含む）1台/5人（第一種自動車系も同じ）
4	エーミング	追加	・エーミング作業は、今後標準になる作業と思われるため。（ターゲットボード） ・エーミング作業は、今後標準になる作業と思われるため。（水準器） ・機器の追加 ・改正後、電子制御装置のエーミング作業などが教科の細目になることが予想されることから、それを搭載した教材車、外部診断機等の設備が必要になると考えられる。また、二輪自動車の訓練も新たに必須となるため、同様に教材車等が設備として必要になると考えられる。 ・特に設備において電子制御装置のエーミング作業などが訓練の項目になることが予想されるため、機器が必要になると考えられる。 ・道路運送車両法一部改正より、特定認証制度開始に伴い、訓練の中に取り入れる必要があるため。 ・「先進技術自動車等に特化した整備機器」を追加。	2の通り ◆10/27 全国問合せ結果を受けて 再審議	エーミング作業用器具類で「その他」に追加（第一種自動車系も同じ）
			見直し	・エンジンアナライザは現時点で入手が困難であり訓練用教材に対応していない。現在の主流は外部診断機の名称で販売されているものがほとんどである。また、数量は30人につき6台であるが、小型、複雑化が進んでいるため、30人に10台、つまり、3人に1台程度の配置が望まれる。さらに、外部診断機はパソコンと接続して使用するものが多いため、同台数のパソコンが必要となる。	5年前の「エンジンアナライザ又は外部診断機」を「外部診断機」に修正。 ◆10/27 全国問合せ結果を受けて 再審議
6	エンジンタコメータ	削除	・現在の機械としては、必要性が少なく新時代の車に合わないため。	削除、国交省もいらない	○第一種及び第二種自動車系
7	オイルバケットポンプ	削除	・現在の機械としては、必要性が少なく新時代の車に合わないため。	残す。 18Lは要らない。限定しなくても良い。オイルチェンジャー18L以上とする。 （第一種自動車系自動車整備科及び第二種自動車系自動車整備科も同じ）	×
8	外部診断機	台数追加	・電子制御装置が重要な時代になってきた。5人に1台は少ない。		No5と同じ
		追加	・「先進技術自動車等に特化した整備機器」を追加。		
9	エンジンダイナモメータ*	削除	・使用頻度が低い（無いに等しい）割に購入価格が高額で更新が難しいため。 ・教科書及び国土交通省の定める一種養成施設の実習用機械設にも指定されておらず、訓練において必要性を感じないため削除依頼したい。 ・占有面積、設備設置費用、使用時間など、費用対効果が得られない事や、シミュレーションや映像での代替えが可能。 ・現状の二級整備士の内容から外れるため削除 ・エンジンダイナモメータは自動車工学の観点から必要であると考えられていたが、今後の自動車業界の動向から考えると、この機器については役目を終えたと思われる。また、機器の維持も部品の調達に困難となっており、廃止が望まれる。	削除	○
10	教室面積	面積増加	No22に統合		
11	コンロッドアライナ*	削除	・削除希望の理由 現在の車両にそぐわない設備であるため。 ・現在の車両整備には使用しないため。国交省の養成基準にもない。特定認証に必要なため。 ・現在の整備工場では、使用されていない。	使っているところがあるので、残す。	×
			・左記エンジン関係の機械類は自動車整備の現場で使用することはなく、希に入庫したとしても外注。これに加えブレーキ倍力装置テスト及び燃料消費計は現在の車両にそぐわない機器。 ・就職先、整備工場での使用頻度が非常に少ないため、削除。 ・現在の機械としては、必要性が少なく新時代の車に合わないため。		

調査研究報告書

12	き裂深傷器*	削除	<ul style="list-style-type: none"> 道路運送車両法第57条認証基準第80条施行規則別表第5（作業機械等）から2機種が削除されていること。 運輸局の設備からき裂深傷器は必要なくなったので除いて良いかと。 現在の機械としては、必要性が少なく新時代の車に合わないため。 現在及び将来において必要としないと思われるため、必要とする設備から外す 現在及び将来において必要としないと思われるため、必要とする設備から外す 	使っているところがあるので、残す。	×
13	シャーシダイナモメータ	削除	<ul style="list-style-type: none"> 使用頻度が低い（無いに等しい）割に購入価格が高額で更新が難しいため。 現状の二級整備士の内容から外れるため削除 教科書及び国土交通省の定める一種養成施設の実習用機械設にも指定されておらず、訓練において必要性を感じないため削除依頼したい。 占有面積、設備設置費用、使用時間など、費用対効果が得られない事や、シミュレーションや映像での代替えが可能。 	<p>8/25 大がかりな工事となる。高価。4500万円くらい。常時使っているものではない。時速180km以上も出すので危険。ただし、故障探究の現象探究にも可能。「残す」。</p> <p>9/22 該当授業科目がなく、「削除」</p> <p>◆10/27 全国問合せの結果を受けて審議「削除」</p>	10/27再々審議の結果 削除し、設備の細目の「建物その他の工作物」の「完成検査場」の概要に「シャーシダイナモメータもしくは試験環境も含む」に追加
14	充電室	面積増加	<ul style="list-style-type: none"> 充電室10㎡→20㎡ 	ガスが出るバッテリーはまだ売っている。残す方向へ。EV用充電室でも使用。現状維持で。	×
		削除	<ul style="list-style-type: none"> 現在、市場に主として流通しているMFバッテリーの充電方法は、ガスが異常に発生する方式ではないため、バッテリーの充電の際は、作業場での実施で十分安全と判断します。 		×
15	電気実習室 測定実習室 (別表第二の意見：第二種自整)	追加	<ul style="list-style-type: none"> 建物その他工作物の教室、実習場に追加して「電気実習室」を追加 →上記の低圧電気回路を含めた電気、電子実習室を新たに追加する。空調設備及び防塵設備を備えた実習室が必要と考えられる。 建物その他工作物の教室、実習場に追加して「測定実習室」を追加 →現在、測定基本実習は実習場で実施しているが、基本的に測定関係は空調設備を備えた専用の実習場が必要と考えられる。 	電気系の教科が増えている状況にはないので。	×
16	真空掃除機	削除	<ul style="list-style-type: none"> 就職先、整備工場での使用頻度が非常に少ないため、削除。 	使っているので残す。「真空」を取り、1kwも取る。9/22再審議	金属アーク溶接等の健康障害防止措置の対象かどうか？対象であるなら掃除機はHEPAフィルター付真空掃除機が必要。要確認 →本部確認後必要はないとのこと。
17	製図器、製図用具	削除	<ul style="list-style-type: none"> 現状の二級整備士の内容から外れるため削除 現状の二級整備士の内容から外れるため削除 CADが主流であるため。 就労現場では、図面が読めることは必需ではないもの有していた方が良い知識ですが、図面を書くことはありません。製図用具については現状の自動車整備では必要がないと考えます。(別表第二の意見：第二種) 	「製図」がある限り必要。どこまで用意するのは各施設の判断で。	×
18	赤外線乾燥スタンド	削除	<ul style="list-style-type: none"> 「教科の細目」(3)の理由「塗料中のエチルベンゼン等を含有した屋内塗装作業は特定化学物質としての規制の対象となることから、現在塗装に関する授業を実施しておらず、今後も局所排気施設等の設置も検討していないため、削除を依頼したい。」により塗装作業を実施しないことから削除依頼したい。教科の細目(3)塗料中のエチルベンゼン等を含有した屋内塗装作業は特定化学物質としての規制の対象となることから、現在塗装に関する授業を実施しておらず、今後も局所排気施設等の設置も検討していないため、削除を依頼したい。 削除希望の理由 現在の車両にそぐわない設備であるため。 現状の二級整備士の内容から外れるため削除 	教科の細目から「塗装」は削除されないので必要機材として残す。	×
19	倉庫面積	面積増加	<ul style="list-style-type: none"> 2.5㎡から6.0㎡程度、8.0㎡から12.0㎡へ広げる。→現在までの内燃機関中心の訓練から、新たにEV、PHEV、HV車の訓練機器、更に二輪自動車の訓練機器が加わることになり、工具、訓練機器の増加が見込まれ、教材等の確保と保管のために必要になると思われる。 	特に起因となるものが無い限り倉庫の面積を増やすのは難しい。	8/25はここまで
20	タイミングライト*	削除	<ul style="list-style-type: none"> 現在の機械としては、必要性が少なく新時代の車に合わないため。 	教科書に記載があるので、残す	×
21	タイヤ交換機	仕様変更	<ul style="list-style-type: none"> 乗用車のホイールサイズが、19インチ、20インチ、21インチと大型化してきているのと、ランフラットタイヤの交換の訓練も必要となってきたため。 	大型化に対応のため リム径10~23インチ程度に変更	○
22	教室 (No10を統合)	面積増加	<ul style="list-style-type: none"> 今後の訓練のIT化、訓練教材のA4判化などを考慮すると、まず机が狭すぎる。机の大型化を進め、これに伴い教室の面積を増やすべきである。このことは、教科書のA4判化(2012年頃)から申し上げていたが、いまだに実行されていない。また、今後はデジタル化(タブレットの使用)などが進むことも考慮しておくべきである。 	意見： ・30人を1訓練単位として規定されているが、ほとんどの施設は20人。その場合、2/3と算定されるので、20人を1訓練単位として現実的に適用される面積が欲しい。「厚労省は2/3にしない」とは言っていない。県による。安全に訓練ができるようにとお願している。	前回同様、面積の増加は難しいと判断される。他科にも影響を及ぼすことになるため難しい。
	建物その他工作物		<ul style="list-style-type: none"> 教室面積を大きくしてほしい、定員に対して面積が小さく、コロナ対策でディスタンスが確保できない コロナでディスタンスをとるのが難しい 	<ul style="list-style-type: none"> 全科に影響することでもある。国交省1.2m²よりは広い。ただし、電気通信設備科の事例はどういうことか？80m² ※調査の結果、令和元年度の基礎研究会で電気電子系6科が教室60m²→80m²へ、100m²→130m²へ変更になり改正された。併せて更衣室も15m²→20m²、22m²→35m²へ。 増加の理由：30名定員に必要な広さを要望 	※これを踏まえると実習場と併せて再審議の可能性あり。具体的な数字を示す必要あり。

第3章 基礎研究会における審議

23	タブレット	追加	<ul style="list-style-type: none"> ・通常訓練のデジタル化、オンライン訓練（同時双方向型訓練）を導入するために必要であるとの、導入後、機器の更新の際に基準にあると更新予算の確保のための根拠となるため。 ・自動車整備業界において、顧客管理、車検システム、部品管理、見積り、車両データ、整備マニュアルなど全て電子化・電算化されており、Wi-Fi環境とともにパーソナルコンピュータ及びタブレット端末は必須アイテムである。又、CADの教科もありパーソナルコンピュータは一人一台整備する必要がある。 	上記3による。	○
24	ディーゼルアナライザ	削除	<ul style="list-style-type: none"> ・電子制御コモンレール式では、外部診断機が対応できるため不用と考えられる。 	一巻の基準にあるため、今後の国交省の通達待ち	△
25	ディーゼルスモークメータ	削除	<ul style="list-style-type: none"> ・現状にあわない 	一巻の基準にあるため、今後の国交省の通達待ち	△
26	点溶接機	削除	<ul style="list-style-type: none"> ・削除希望の理由 現在の車両にそぐわない設備であるため。 ・教科書にこれらの機械の取り扱いに係る記載がなく、指導を行っていないことから、設備の細目からの削除を求めます。 ・現在の車両整備には使用しないため。国交省の養成基準にもない。特定認証に必要なため。 	<ul style="list-style-type: none"> ・系の基準なので。自動車車体整備科は必要。教科の細目で溶接・塗装は残ったので対応機器のため必要である。残すことに。 ・必要数に変更 	×
27	塗装用工具	削除	<ul style="list-style-type: none"> ・現状の二級整備士の内容から外れるため削除 		
28	二輪自動車設備、教材	追加	<ul style="list-style-type: none"> ・二輪自動車の訓練も必須となり設備として必要になると考えられる。 ・国交省で自動車整備士資格制度の見直し議論が進んでおり、二級自動車整備士養成課程で二輪車整備の訓練が必要となるため。 	教科の細目、設備の細目、併せて今後の国交省の通達待ち。	△
29	燃料消費計*	削除	<ul style="list-style-type: none"> ・整備作業としては、最近行われぬもの。ただし、（一社）日本自動車整備振興会編自動車整備士養成課程教科書に合わせて検討が必要である。 ・左記エンジン関係の機械類は自動車整備の現場で使用することはなく、希に入庫したとしても外注。これに加えブレーキ倍力装置テスト及び燃料消費計は現在の車両にそぐわない機器。 ・削除希望の理由 現在の車両にそぐわない設備であるため。 ・現状にあわない 	使用していないので削除	○
30	ノズルテスト	削除	<ul style="list-style-type: none"> ・現在の車両整備には使用しないため。国交省の養成基準にもない。特定認証に必要なため。 ・道路運送車両法第57条認証基準第80条施行規則別表第5（作業機械等）から2機種が削除されていること。 ・就職先、整備工場での使用頻度が非常に少ないため、削除。 	ディーゼルエンジン用3級ディーゼルの教科書にある。農業機械の実技の問題として残っている。今後の国交省の通達待ち。	△
31	排気ガステスト	再確認	<ul style="list-style-type: none"> ・摘要欄に「3種」と記載されているが何をさしているか不明である。例えば3種類のガス（CO、HC、CO2）を測定できるものか、あるいは精度等に関するもの等の注釈・説明があると助かります。 	摘要の「3種」を削除。	文字修正
32	バッテリーテスト	摘要追加	<ul style="list-style-type: none"> ・アイドリングストップ用バッテリーなどが、CCA値での良否判定となっているため。 	DC12V→CCAへ修正 第1種自動車系 自動車整備科の数量を3、5へ変更。	摘要変更と数量変更科の数量を3、5へ変更。
33	バルブシートグラインダ	削除	<ul style="list-style-type: none"> ・整備作業としては、最近行われぬもの。ただし、（一社）日本自動車整備振興会編自動車整備士養成課程教科書に合わせて検討が必要である。 ・左記エンジン関係の機械類は自動車整備の現場で使用することはなく、希に入庫したとしても外注。これに加えブレーキ倍力装置テスト及び燃料消費計は現在の車両にそぐわない機器。 ・削除希望の理由 現在の車両にそぐわない設備であるため。 ・教科書にこれらの機械の取り扱いに係る記載がなく、指導を行っていないことから、設備の細目からの削除を求めます。 ・バルブシートグラインダについては、現在のバルブシートは精密に研磨され、超硬加工されているため研磨修正は行っていません。 ・現在の機械としては、必要性が少なく新時代の車に合わないため。 ・就職先、整備工場での使用頻度が非常に少ないため、削除。 	バルブシートグラインダ→バルブシートカッターに変更（国交省の基準に合わせて）	×
34	板金用工具	削除	<ul style="list-style-type: none"> ・現状の二級整備士の内容から外れるため削除 	教科の細目で溶接・塗装は残ったので対応機器のため必要である。残すことに。	×
35	ハンドドリル ハンドドリル13ミリ	削除 摘要変更	<ul style="list-style-type: none"> ・就職先、整備工場での使用頻度が非常に少ないため、削除。 ・ハンドドリル13mmについては、現在初めてドリルを持つ訓練生にも使いやすい、小型のハンドドリルを使用しております。13mmのチャックのついたハンドドリルは大型のため、その大ききでの加工は安全のため、ボール盤を使用します。 	13mmは相当のトルクがかかる。 10mm程度に変更 1種 5/8へ変更	×
36	ピストンヒータ	削除	<ul style="list-style-type: none"> ・現在の機械としては、必要性が少なく新時代の車に合わないため。 ・就職先、整備工場での使用頻度が非常に少ないため、削除。 	型が古い教材車のピストンを抜くときには必要なので、残す。	×
37	部品洗浄機	摘要変更	<ul style="list-style-type: none"> ・部品洗浄機は一般的に自動で洗浄・乾燥を行う機器を示すため、国土交通省一種養成施設実習用機械設備を準拠し「部品洗浄槽」とし、摘要「35w、50w」は削除していただきたい 	部品洗浄槽に変更。認証基準にある。摘要「35w、50w」は取る。	○
38	バルブリフューザ*	削除	<ul style="list-style-type: none"> ・現在の機械としては、必要性が少なく新時代の車に合わないため。 ・バルブは交換することが多く、修正作業は時代に合わなくなっていると考え ・整備作業としては、最近行われぬもの。ただし、（一社）日本自動車整備振興会編自動車整備士養成課程教科書に合わせて検討が必要である。 ・左記エンジン関係の機械類は自動車整備の現場で使用することはなく、希に入庫したとしても外注。これに加えブレーキ倍力装置テスト及び燃料消費計は現在の車両にそぐわない機器。 ・削除希望の理由 現在の車両にそぐわない設備であるため。 ・設備など細かく指定されているが、現行の自動車では使用されていない機器や現在入手困難な機器（バルブリフューザ等）が含まれているため、精査する必要があります。また、国土交通省が定める自動車整備士養成施設の指定等の基準と同等でも良いかと思えます。 ・現在の車両整備には使用しないため。国交省の養成基準にもない。特定認証に必要なため。 ・就職先、整備工場での使用頻度が非常に少ないため、削除。 	相当昔の機械。国交省の基準にないので削除。	○

調査研究報告書

39	プラグクリーナ テスト*	削除	<ul style="list-style-type: none"> ・スパークプラグが消耗品となっている。また、専用のテストが無くても目視の他電圧など良否判定が可能のため削除。 ・現在の機械としては、必要性が少なく新時代の車に合わないため。 	車種により使用するため残す。	×
40	ブレーキ倍力装置 テスト	削除	<ul style="list-style-type: none"> ・左記エンジン関係の機械類は自動車整備の現場で使用することはなく、希に入庫したとしても外注。これに加えブレーキ倍力装置テスト及び燃料消費計は現在の車両にそぐわない機器。 ・削除希望の理由 現在の車両にそぐわない設備であるため。 ・現在の車両整備には使用しないため。国土交通省の養成基準にもない。 	国土交通省の基準にないので削除。	○
41	プレス35トン	摘要変更	<ul style="list-style-type: none"> ・サイズが大きすぎて、取り扱いが難しい。 	15t程度とする。 35t→15t 車体整備科は確認する。板橋校了承10/3	○
42	噴射ポンプ試験 室*	削除	<ul style="list-style-type: none"> ・使用頻度が低い（無いに等しい）割に購入価格が高額で更新が難しいため。 ・ジーゼルエンジンのコモレール化が進んでおり、噴射ポンプは教科書にも載っていないことから、噴射ポンプの必要性を感じないため、削除依頼したい。 ・自動車に搭載される燃料装置の主流がコモレール方式に移行し、日本自動車整備振興会連合会発行の教科書からも旧式ディーゼル機器の整備方法が削除されて数年たつことから不要と考えます。（国土交通省の基準では、現状でも存在しています） ・ジーゼルエンジンでは、コモレール式など電子制御化に伴い、噴射ポンプの使用がないため削除。 ・現在のディーゼルエンジンはコモレール式が主流となっており、機械式噴射ポンプは、今後は教科書からも削除されると思われる。また、搭載車両の減少により、訓練教材の確保が年々難しくなっている。なお、コモレール式の試験室に変更することも考えられるが、電子制御化されているため、メーカーごとの仕様が異なる試験機が必要となる見込みである。 ・現在及び将来において必要としないと思われるため、必要とする設備から外す 	今後の国土交通省の通達待ち。	△
43	リフト	摘要変更	<ul style="list-style-type: none"> ・リフト4式 /30人→6式 /30人 ・リフト 基準数量の不足。乗用車では、低床となっていてガレージジャッキが入らないなどリフト使用が前提になっている車両が多い。基準数に合わせ設備を整備しているため、現在の数量では訓練に支障をきたしているので増やして頂きたい。30人1訓練単位8台 50人1訓練単位13台（4人で1台）を希望します。 ・30人に4式のところを12式に増やす。→新たな新型車では、ジャッキの使用ができない車両がある。今後は多くなっていくことが見込まれ、リフトの設置が必須となる。訓練の実施状況を考慮すると、12式程度が必要と考えられる。また、大型車や二輪車に対応するリフト、検査装置も検討しなければならぬ。 	4、6 → 8、12へ 4人で1台 従来型のリフトでは幅の広い車種に対応できない。幅の広い車種対応のリストは5m×8mの広さが必要。 現状の700m ² では無理。訓練を有効に機能させるためには実習場の拡張が将来的に必要。八王子校は何か現状で納めている。 1年、2年共用は不可能。リフトを占有するから、共有はできない。リフトは訓練の中心で、安全面でも十分に熟練する必要がある。 必要な面積の算出は次回までの課題。エーミングは完成検査場が兼ねることが出来る。 現状より200m ² 増やすのが妥当か。 ◆10/27 全国問合せの結果を受けて再審議 変更なし	○ リフト増設 実習場拡張の必要性を 要望として書き込む 削る部分・機器もある。
44	ロードメータ	削除	<ul style="list-style-type: none"> ・教科書及び国土交通省の定める一種養成施設の実習用機械設にも指定されておらず、訓練において必要性を感じないため削除依頼したい。 	削除	○
45	噴射ポンプテ スタ*	削除	<ul style="list-style-type: none"> ・使用頻度が低い（無いに等しい）割に購入価格が高額で更新が難しいため。 ・ジーゼルエンジンのコモレール化が進んでおり、噴射ポンプは教科書にも載っていないことから、噴射ポンプの必要性を感じないため、削除依頼したい。 ・コモレールが主流、噴射ポンプを入手するのが困難。 ・左記エンジン関係の機械類は自動車整備の現場で使用することはなく、希に入庫したとしても外注。これに加えブレーキ倍力装置テスト及び燃料消費計は現在の車両にそぐわない機器。 ・削除希望の理由 現在の車両にそぐわない設備であるため。 ・機械式ポンプは2級整備士の試験範囲からも外れ、実習も最低限しか実施していないため、基準から外しても良いと思われる。* ・自動車に搭載される燃料装置の主流がコモレール方式に移行し、日本自動車整備振興会連合会発行の教科書からも旧式ディーゼル機器の整備方法が削除されて数年たつことから不要と考えます。（国土交通省の基準では、現状でも存在しています） ・ジーゼルエンジンでは、コモレール式など電子制御化に伴い、噴射ポンプの使用がないため削除。 ・国土交通省の養成基準からも外れているため、また時代にそぐわない。 ・現在及び将来において必要としないと思われるため、必要とする設備から外す ・コモレール式燃料装置の普及により日本自動車整備振興会連合会発行の教科書「二級ジーゼル自動車」から従来型の記述がなくなり、国土交通省の定める自動車整備士養成施設指定等の基準にある別表1からも削除されたため。 ・燃料噴射ポンプを採用しているディーゼル車がほとんどないため。 ・ほとんどのディーゼル車が、コモレール式となりインジェクタとなっているため ・現在の機械としては、必要性が少なく新時代の車に合わないため。 ・就職先、整備工場での使用頻度が非常に少ないため、削除。 ・現在及び将来において必要としないと思われるため、必要とする設備から外す 	国土交通省の通達待ちで、噴射ポンプテストと室でセットで検討。教科書から削除されたいらない。	△

第3章 基礎研究会における審議

46	ユニバーサルテストベンチ	削除	<ul style="list-style-type: none"> 使用頻度が低い(無いに等しい)割に購入価格が高額で更新が難しいため。 作動方法は別の方法で可能。 オルタネータ、スタータ・モータについては車上における点検整備が通常(一般的)であること。また、ディストリビュータが搭載されている車両の整備は皆無に等しい。更には、ユニバーサルテストベンチそのものの調達に難しく、メンテナンス(修理)を請け負う業者を探すことも難しい現状であること。 削除希望の理由 現在の車両にそぐわない設備であるため。 現在の車両整備には使用しないため。国交省の養成基準にもない。特定認証に必要なため。 現状の二級整備士の内容から外れるため削除 	使ったり、使わなかったり。これが無くなればリフトを置く場所ができる。 削除	○
47	全体意見(委員)		設備の細目全体意見： 現在の車両の整備には使わない、そぐわないという理由で、削除するのはどうかと思います。新しい車両を頻繁に導入できる所はいいかもしれないが、そのような現状ではない。また、必要であるか無いかはしっかり吟味する必要があり、学校でしかできないこともあると思います。就職して使うことがない、時代にそぐわないからという理由で訓練の基準を決めると、薄っぺらい内容で、面白くなく、自動車整備士の魅力がなくなるように思います。		考慮する。
48	使用頻度の低い機器の削除*		設備の細目について、自動車整備現場において使用頻度が低いものが細目に設定してあるが、最低限の精査をお願いしたい。 理由：今の整備現場に合う設備が必要で随時更新を行っているが、使用頻度の少ない設備が細目にあるため処分する事が出来ず、物が増える要因となっている。		考慮する。
49	設備基準が古い*		設備基準が古いので現行車両にあったように変更して欲しい。		考慮する。
50	自動運転用機器*		近年の自動車は、最新スキャンツール、エーミングターゲット類が無いと、自動運転装置の整備ができないため自動運転に係る機器等を設備の細目に導入してほしい。		考慮する。
51	教材提示用機器*		図や動画の活用等、視覚情報をおとしての訓練の幅を広げると共に理解度を向上させるため、教示用OA機器は設備基準として必要なものである。設備の細目に教示用のOA機器(パソコン・プロジェクター・大型スクリーン等)の追加をいただきたい。		この基準にふさわしくない
追52*	ディストリビュータテスト***	削除	<ul style="list-style-type: none"> 自動車技術の進展により、現在、販売されている自動車には、ディストリビュータを搭載していないため 教科書から削除されている。現在の整備作業に合っていないため。 	40年前の車種などに使用。ほぼ使わないのでユニバーサルテストベンチと同様に削除 H25に削除済	
追53*	エアフィルタエレメントテスト*	削除	実際の自動車整備作業で使われることがなく、当テストの販売もされていないと思われるため		H25に削除済
追54*	ドエルテスト	見直し	現在は使用しない機器が含まれている。		H29に削除済
追55*	全体	見直し	設備基準の中でも社会ニーズに合わない項目、費用対効果が得られない項目があるため、施設や地域ニーズに対応できる柔軟な基準が望ましい。		考慮する。
追56	黒煙測定器	削除	オバシメーターによるスクリーニングにより黒鉛測定器の用途は事実上終了してしまっていること。		→国交省の基準待ち
第2回審議より					
追57	振動計	追加	第二種自動車系基礎実技1測定基本実習に「振動計」の追加を考慮(第一種は?)	未審議 ◆10/27 審議	最終的に国交省の関連通達の振動計を見て判断

3-4 技能照査の基準の細目の論点と審議結果

表3-16にある技能照査の基準の細目の主な審議結果は、次のとおり。

- ① 全体的に細目に項目が多すぎる
 - ・ 各細目が多い点については各項目で点検
 - ・ 第一種自動車系自動車整備科「自動車整備実習」を修正
 - ・ 第二種自動車系自動車整備科「自動車整備実習」を修正
 - ・ 第二種自動車系自動車整備科「検査実習」を修正
- ② 教科の細目に記載されていない事項が含まれている(修理見積や顧客管理等)。
 - 「顧客管理法・修理見積」については削除
- ③ 表現について(簡単な工作、簡単な修正等)
- ④ EV対応のため、「エンジン及びエンジン付属装置」を「原動機及び原動機付属装置～」に変更
- ⑤ 細目の到達度「よくできる」「よく知っている」の整理
- ⑥ 「品質管理」を「生産管理について知っている」に修正
- ⑦ 「製図」の細目→教科の細目で修正された内容に合わせる。
- ⑧ 第二種自動車系自動車整備科 「探求」の修正→「探究」を「探求」へ修正。国交省の基準に準拠。
- ⑨ 各科とも懸案事項である→到達の程度、「知っている」「良く知っている」「できる」「よくできる」の全体的な確認。
 - 専攻学科、専攻実技は原則「よく」に統一する。ただし、安全については系基礎においても「よく」を表記する。「できる・知っている」、「よくできる、よく知っている」の表記については、「技能照査学科試験問題作成の手引き」等を参考とした。

表3-16 技能照査の基準の細目審議結果

教科	対応	技能照査の基準の細目に係る意見・要望	審議経過と結果
1	全体	見送り	現在に変更見送り
2	全体	詳細が分からない	全体的に漠然としているので、もう少し詳細がわかると良い。各項目毎確認をする
3	全体	修正	整備士国家試験に沿った内容に変更 →技能照査実施時期が国家試験対策の重要な時期と重複してしまうため。国交省の通達「養成施設の指定の基準」の発出時に確認をする。
4	専攻実技全体	見直し(修理の項目として)	一項目が多い。簡単な部品修正・自動車の修理車体及び付属品の修理など修理の項目として統一してはどうか。教科の細目にない修理見積なども同様。各細目が多い点については各項目で点検
5	全体	表現の再検討又は変更	学科実技全般の表現 ・「知っていること、よく知っていること」「できること、よくできること」の細かい区別は不要ではないかと思いましたが。特に専攻学科2と専攻実技7では同じ計測器同士で「よく」の表現に差があります。 ・文章中の「できる・知っている」、「よくできる、よく知っている」の表記があるが、具体的にどう違うのが疑問です。 ・専攻学科、専攻実技は原則「よく」に統一する。ただし、安全については系基礎においても「よく」を表記する。 ・「できる・知っている」、「よくできる、よく知っている」の表記については、「技能照査学科試験問題作成の手引き」等で説明。
6	第一種、第二種系基礎 1 生産工学概論	細目の検討	1. 「品質管理について知っている」 →自動車整備にとって品質管理とは？照査問題基準に不適切ではないでしょうか。教科の細目との整合により「生産工学について知っていること」に修正。 第一種及び第二種も同じく修正
7	第一種、第二種系基礎 実技2 工作基本実習2	疑問	2 簡単な工作作業ができること。 →自動車整備において技能照査で簡単な工作作業とは何でしょうか？ 「簡単な」の表記は不明瞭でふさわしくないため、「簡単な」を削除して「工作作業ができること」に修正。 他の訓練科との整合性を取る。(調査の結果「基本的な」を使用する場合はあった) 第一種及び第二種も同じく修正
8	第一種、第二種系基礎 実技1 測定基本実習1	修正と疑問	・「簡単な測定作業ができること」を「測定作業が(よく)できること」と記載 ・自動車整備において技能照査で簡単な工作作業とは何でしょうか？ 「簡単な」を削除して「測定作業ができること」に修正。 簡単なふさわしくない。

第3章 基礎研究会における審議

9	第二種自整専攻学科3 検査法7及び専攻実技2 検査実習9、 第二種車体専攻学科5 検査法12及び専攻実技 3検査実習11	削除	<p>「顧客管理法・修理見積について」</p> <ul style="list-style-type: none"> • 学科の中で教えているが、必ずしも就職してすぐに必要になるものでもないため、削除してはどうか。 • 専攻学科に対応する教科がない • 修理及び整備見積りもりの理解度判断となると、疑似見積システム等での項目選択が適切にできるかなどを確認する必要があるが、訓練生の就職先で利用している見積システムが企業ごとに異なるなど多岐に渡り、就職後に混乱する恐れがある。市場の見積システムを統一することは困難であることから、考え方を教科内で指導することに留めた方がよいと考えます。 • 技能照査の専攻実技9に整備見積りがありますが、別表第二の教科や教科の細目に見積りについての科目がなく整合性がとれていないと思われ。 • 時間単価や標準作業時間から仕事ごとの程度の見積り(金額)になるのが概算でとらえる知識は必要と認識していますが、実技「見積りができること」は見積書が作成できること同意なのか、同意とすれば現状の整備業界であれば見積システムの設備など新たな整備が必要と考えます。 • 整備士人材の育成であれば、自動車の修理ができることは当然ながら、実技において「整備の見積りができること」は、特に実技の技能照査の項目には適さないと考えます。学科においても、「顧客管理法及び修理見積の仕方について知っていること。」は到達水準としては高い要求です。したがって、技能照査の項目には不要と考えます。 • 顧客管理法及び修理見積の仕方について試験問題には不適切ではないでしょうか？修理見積とは品番、価格、標準時間による工費などではなく、修理に必要な部品リストのことを表しているのですか。教科の細目や別表にないのに突然現れるのですか？(2校) • 別表第二及び教科の細目がないため(第一種整備科) • 専攻学科7「顧客管理法及び修理見積の仕方について知っている」及び、専攻実技9「自動車の修理、整備の見積りができること」について、これは必要か、一就職後にしては必要となる項目ではあるが、「教科の細目」としては項目がないため削除が望ましいのではないかと。必要と考えるのならば、細目に示し、基準となる教科書を作成していただきたい。 	第二種自整専攻学科3の7、車体専攻学科5の12「顧客管理法・修理見積について」は削除 第二種自整専攻実技2の9、車体専攻実技3の11「自動車の修理、整備の見積りができること」については、教科に合わせた技能照査の基準の細目の整理により削除
10	第一種自整専攻実技1 自動車整備実習5、第二種自整専攻実技1 自動車整備実習4	疑問	4. 簡単な部品修正ができること 一部品修正とは、整備では修理または調整、交換のことですか、整備に修正と言う言葉は使わないと思います。	意味が不明のため、教科の細目との整合により削除
11	第一種自整専攻実技1 自動車整備実習7 第二種自整専攻実技1 自動車整備実習6	追加	「電子制御装置の点検整備ができること」を追加 →特定整備制度が始まり、電子制御整備が追加されているため。	電気装置を「電装装置」に変更して対応。
12	第一種自整専攻学科1 自動車整備法1 第二種自整専攻学科2 自動車整備法3	修正	教科の「自動車の整備法」に対応した「種類・構造及び機能」については「点検・及び整備の方法」が良いのではないかと	第一種自整専攻学科1自動車整備法においてはずべてを削除し「自動車の整備法及び故障診断についてよく知っていること。」に修正。 第二種自整専攻学科2自動車整備法においてはずべてを削除し「自動車の整備法及び故障原因の探求法についてよく知っていること。」に修正。なお、国庫省の基準に合わせて「探査」を「探求」に直す。
13	第一種自整専攻学科1 自動車整備実習1 第二種自整専攻学科2 自動車整備法3	修正	専攻学科2の3「エンジン及びエンジン付属装置の種類、構造及び機能についてよく知っていること」のうち、エンジン及びエンジン付属装置を「原動機及び原動機付属装置～」に変更。EV、PHEV、HV車への対応を含めた内容とするため。	未審議 国交省の通達(基準)待ちでよい。
14	第一種自整系基礎学科2の①及び第二種自整4	修正	系基礎学科「自動車の構造及び性能」に対応した一技能照査の基準の細目に「～について知っていること」を「～についてよく知っていること」と記載の方が良いのではないかと	専攻について原則「よく」を表記、基礎系は「よく」を付けないで整理。
15	第二種自整系基礎学科6 製図の9(3校)	修正	• 系基礎学科9「機械製図及び電気製図」「機械図面及び電気配線図」に変更。 →現状の自動車整備業では製図は行わず、図を讀むことが主である。また、他の科目において習得内容が高度化する中、製図の習得まで必要なのか。	教科の細目の修正に合わせて「自動車配線図及び自動車部品図面について知っていること」に変更。22も同じ。
16	第一種自整専攻実技1 自動車整備実習6 第二種自整専攻実技1 自動車整備実習5	内容の疑問	• 専攻実技7「車体及び付属装置の修理ができること」の車体修理とはなにか。これは必要なのか。この項目において、車体修理となると車体整備科ではないのか。教科の細目には車体整備も車体修理もしくはボデー修理などのカリキュラムがない。ジャシ整備は車体修理となるのか。	意味が不明のため、教科の細目との整合により削除。
17	第一種、第二種系基礎 実技1と第一種自整専 攻実技1の4、第二種自 整専攻実技2の7	内容の疑問	「簡単な測定ができること」及び「部品の測定及び良否の判定がよくなること」について、整合性を保つこと。 一部品の測定と良否の判断がよくなることにならないのに、簡単な測定作業ができればよいとはどういうことなのか。それならば、系基礎実技では、「測定作業ができること」でよいのではないかと。	系基礎実技1「測定基本実習」の簡単な測定作業ができることを「簡単な」を削除。

A校「自動車車体整備科」からの要望

18	第二種系基礎学科4 自動車の構造と性能 の4、6、7	削除	4「自動車の種類及び型式について知っていること。」 6「自動車の付属装置について知っていること。」 7「電気装置の構造及び機能について知っていること。」 は5「自動車各部の名称、構造及び作用原理について知っていること。」に含まれるため、4、6、7を削除する。	6「自動車の付属装置について知っていること。」を付属装置の内容が不明なため削除
19	第二種自整系基礎学科6 製図の9(3校)	修正	機械製図及び電気製図について知っていること。」は自動車車体には製図は必要ないことから、「図面について知っていること。」に変更する。	上記No.15と同じ
20	第二種車体専攻学科5 検査法13	削除	「車検、登録の手続きについて知っていること。」は教科の細目に無いため、削除する。	「車検等」の手続きについて知っていること。」に修正
21	第二種車体専攻実技3 検査実習10	削除	「定期点検ができること。」は教科の細目に無いため、削除する。	検査実習の技能照査の基準の細目9～11を削除し、「自動車の検査がよくなること」に修正

審議中の追加

22	第一種系基礎学科2 自動車工学②自動車の力学6、第二種系基礎学科5 自動車の力学8	修正	機械要素について知っていること。	→教科の細目との整合により「自動車の力学について知っていること」に修正
23	第一種自整専攻学科2 機器の構造及び取扱法5、第二種自整専攻学科1の2、第二種車体専攻学科2の4	統一	計測器の種類及び用途について知っていること	計測器の種類及び用途についてよく知っていることに修正。専攻については原則「よく」を表記して整理。
24	第一種自整専攻実技1 自動車整備実習	統一、削除、見直し	<ol style="list-style-type: none"> 1 整備用機械、器具及び計測器の取扱いがよくなること。 2 エンジン及びエンジン付属装置の分解、組立て及び調整がよくなること。 3 ジャシの装置について分解及び整備がよくなること。 4 部品の測定及び良否の判定がよくなること。 5 簡単な部品修正ができること。 6 車体及び付属装置の修理ができること。 7 電気装置の整備がよくなること。 8 定期点検がよくなること。 	<ul style="list-style-type: none"> ※細目が多く、教科の細目に沿うように修正 1 整備用機械、器具及び計測器の取扱いがよくなること。 2 エンジン及びエンジン付属装置の分解、組立て及び調整がよくなること。 3 ジャシの装置について分解及び整備がよくなること。 4 部品の測定及び良否の判定がよくなること。 5 簡単な部品修正ができること。 6 車体及び付属装置の修理ができること。 7 電気装置の整備がよくなること。 8 定期点検 故障診断がよくなること。

調査研究報告書

25	第二種自整 専攻実技1自動車整備 実習	整理	1 整備用機械、器工具及び計測器の取扱いがよくなること。 2 エンジン及びエンジン付属装置の分解、組立て及び調整がよくなること。 3 シャシの装置について分解及び整備がよくなること。 4 簡単な部品修正ができること。 5 車体及び付属装置の修理ができること。 6 電気装置の整備がよくなること。	※細目が多く、教科の細目に沿うように修正 1 整備用機械、器工具及び計測器の取扱いがよくなること。 2 エンジン及びエンジン付属装置の分解、組立て及び調整がよくなること。 3 シャシの装置について分解及び整備がよくなること。 4 部品の測定及び良否の判定がよくなること。 4 簡単な部品修正ができること。 5 車体及び付属装置の修理ができること。 5 電気 電装整備がよくなること。 6 故障原因の探求がよくなること。
26	第二種自整 専攻実技2検査実習	整理	7 部品の測定及び良否の判定がよくなること。 8 定期点検がよくなること。 9 自動車の修理、整備の見積りがよくなること。	※細目が多く、教科の細目に沿うように修正 ※修理、整備の見積りもは教科の細目に無い。 7.部品の測定及び良否の判定がよくなること。 →専攻学科1へ移動 7 定期点検がよくなること。 9 自動車の修理、整備の見積りがよくなること。
27	第一種系基礎学科2の4 第二種系基礎学科4の6	意味調査	自動車の構造及び性能 6自動車の付属装置について～は削除（第一種も同じ）、	意味が不明なため 削除
28	第二種自整専攻学科3 の8、車体専攻学科5の 13	修正	車検、登録等の手続きについて知っている	一登録を削除し、 車検等 へ修正。
29	第二種自整専攻 用語	修正	故障原因の 探求	国交省の基準に合わせて「 探求 」に変更
30	第二種車体専攻実技1 自動車整備実習の細目	修正	電気装置の整備ができること。	教科の細目に合わせて修正 1シャシ 整備 がよくなること 2 電装整備 がよくなること に修正
31	第二種車体専攻実技 2車枠及び 車体整備実習3	削除	3シャシの装置について分解、整備ができること	1専攻実技1自動車整備実習に含まれるので 削除
32	第二種車体専攻実技3 検査実習の細目	修正	9、10、11を点検	9、10、11を削除し、1 自動車の検査 がよくなること に統合し修正
事務局追加				
33	第一種及び第二種 安全教科	追加	安全に関する学科、実技は基礎、専攻に関わらず「 よく 」を表記する。	

3-5 その他の意見要望について

別表第二及び各細目に係る意見要望の他に、「その他」の意見要望を28校からいただいたので、以下に示す。

- ・ 国交省の法令改正に、「迅速」かつ「柔軟」に「早い時期」に、「余裕をもって」、「時期を逸しないよう」に「早めに」対応して欲しい。(10校)
- ・ 国交省の一養の基準との統一性や整合を強く望む。基準が簡素で明確となってほしい。(6校)
- ・ 実習車両、外部診断機等の基準数が少ない。(4校)
- ・ 1訓練単位の数が30名、50名では現実を反映していない。せめて1訓練単位10名の設定を望む。県の財政当局との折衝に、1訓練単位数の30名、50名が大きな弊害となっている。(4校)
- ・ 設備の細目の見直しにおいて、必要なものを削除しないで欲しい。
- ・ 設備の細目の見直しにおいて、十分に余裕を持った基準として欲しい。
- ・ 社会人や他の校で履修した内容の認定をお願いしたい。
- ・ 一級自動車整備士の基準の対応が必要になってくる。等

3-6 令和4年度の審議結果の中間意見集約について

アンケート調査からの見直し論点について基礎研究会で審議し、各基準について一定の見直しの方向性を得た。今回の見直しについて、たたき台として厚労省に提出するに際し、ある程度訓練現場の妥当性を含めた意見を確認しておくことは重要であると基礎研究会からの意見も踏まえ、意見集約を令和4年10月に行った。対象は令和4年2月のアンケート調査時、メールでの回答があった31校(実施校の約40%)を対象にした。回答は14校からあった。

意見は「設備の細目」に関する内容が多く、主に以下のとおりである。

- ・ シャンダイナモメータの存廃について
- ・ 整備情報検索端末の追加
- ・ エーミング作業用工具の追加
- ・ 外部診断機の追加
- ・ リフトの追加
- ・ 教室、実習場への意見 等

回答は概ね妥当であったので、第四回基礎研究会にその旨報告をした。

第4節 令和5年度 基礎研究会の審議結果

4-1 国交省改正通達からの見直し論点の整理と審議

自動車整備士資格制度改正に係る通達第 97 号「「自動車整備士養成施設の指定等の基準について」等の改正について」及び通達第 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」の発出が職業能力開発促進法上の基準に与える影響について検討し、その対応について審議をした。ただし、公立校で実施していない一級自動車整備士(総合)と(二輪)及び二種養成(在職者対象)については、検討の対象としない。

審議の論点としては、

(1) 通達第 97 号について

この通達と職業能力開発促進法施行規則別表第二の「教科目」と関連通達の「設備の細目」が対応する。

① 技能検定の試験分野について

- ・ 二級自動車整備士(総合)と自動車車体・電子制御装置整備士の試験分野の学科に「電子制御装置」が入ったこと。
- ・ 三級自動車整備士(総合)、二級自動車整備士(総合)、自動車車体・電子制御装置整備士の試験分野の実技試験に、教育内容から削除された「基本工作」や「工具の取扱い」が残っていること。

② 電子制御装置の教育内容について

附則3「電子制御装置整備に必要な知識及び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を行うこと。」と規定。

③ 二級整備士(総合)、三級整備士(総合)課程の標準時間が削減となったこと。

- ・ 三級自動車整備士(総合)課程 学科 30 時間減、実技 40 時間減
- ・ 二級自動車整備士(総合)課程 学科 28 時間減、実技 57 時間減
- ・ 自動車車体・電子制御装置整備士課程 学科 増減なし、実技 増減なし

④ 特殊以外の課程の教育科目が整理統合されたこと。

学科:「機器の構造・取扱い」を削除、実技:「工作作業」と「測定作業」を削除

表3-17 新旧通達の教育時間比較

養成課程		1級(総合)	2級(総合)	3級(総合、二輪)	特殊
学 科		280時間以上	600→572 時間以上	300→270 時間以上	400時間以上
実 習		465時間以上	1,200→1,143 時間以上	600→560 時間以上	900時間以上
実務 実習	体験実習	200→140 時間以上			
	評価実習	550時間以上			
合 計		1,800→1,600時 間以上	1,800→1,715 時間以上	900→830 時間以上	1,300時間以上

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3-18 新旧通達の教科の統廃合

現行			改正後
学	自動車工学	教育科目の整理・統合	自動車工学
	自動車整備		自動車整備関連
科	機器の構造・取扱い		自動車の整備に関する法規
	自動車の整備に関する法規		
実 習	工作作業		自動車整備作業
	測定作業		
	自動車整備作業		

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)

- ⑤ 自動車車体・電子制御装置整備科の教科目が修正されたこと。
 学科：ウ「車枠及び車体の構造」→「車枠及び車体・電子制御装置の構造」
 :エ「車枠及び車体の整備」→「車枠及び車体・電子制御装置の整備」
 実習：イ「車枠及び車体の整備作業」→「車枠及び車体・電子制御装置の整備作業」
- ⑥ ガソリン機関、ディーゼル機関及びモータをまとめて「エンジン等」と表現していること。
- ⑦ 設備の表の機器にかなりの増減があること。

(2) 通達第 109 号及び通達第 109 号(改)について

令和 5 年 9 月 14 日通達第 109 号の教育科目別教育内容と標準時間は三級自動車整備士(総合)のみの掲載で、それ以外は後日とのことであった。これは、併せて動いている国交省教科書の発行時期と連動している。

その後、令和 6 年 1 月 23 日に通達第 109 号(改)が発出され、二級自動車整備士(総合)の教育科目別教育内容と標準時間が追加で示され、残りの自動車車体整備士について国交省へ確認したところ後日になるとのこと。

教育科目別教育内容と標準時間は職業能力開発促進法の基準では「教科の細目」と「技能照査の基準の細目」に準拠する。

- ① 二級自動車整備士の学科教科目「自動車整備関連」の教育内容に「電子制御装置」が追加されたこと。
- ② 二級自動車整備士の実習教科目「自動車整備作業」の教育内容に「電子制御装置」が追加されたこと。

よって、二級自動車整備士課程(第二種自動車系自動車整備科)の該当する「教科の細目」と「技能照査の基準の細目」に「電子制御装置」を追加することが必要である。

なお、現時点で掲載されていない「自動車車体・電子制御装置整備士課程の教育科目別教育内容と標準時間」は未定ではあるが、既に通達第 97 号で教科目に「電子制御装置」が追加されているため、教育内容にも追加が必要となる。

以上、2つの通達から見直しの論点を整理して、新たに基礎研究会へ提示した見直し論点数と各科毎の見直し内容を次に示す。(表3-19から表3-22)

表3-19 関連通達からの審議項目数(基準別)

見直し論点箇所	論点数
規則別表第二	4
教科の細目	8
設備の細目	45
技能照査の基準の細目	4
合計	61

表3-20 通達からの審議項目(第一種自動車整備科)

第一種自動車系 自動車整備科
【別表第二】

項目	内容	詳細又は理由	委員意見
1	特に追加変更の項目はない		

【教科の細目】

教科	対応	詳細又は理由	委員意見
1 教科の細目 ・系基礎学科 2 自動車工学の①自動車の構造及び性能の細目 ・専攻学科 1 自動車整備法の細目 ・専攻実技 1 自動車整備実習の細目	二輪車の学科と実技を明記	<ul style="list-style-type: none"> ・3級自動車整備士(総合)は、自動車の装置に関する基礎知識と上位の整備士の指示に従って1人で整備が行える技能を有する資格者であり、二輪車を含むため、学科と実技の教科の細目に二輪関係の訓練も明記することが必要。 ・新免許制度の考え方として、国交省[※]は「一級から三級の自動車整備士の種類については、車種や燃料の種類により分かれているが、近年、EVやFCVなど新たな動力源を搭載した様々な自動車普及していることを踏まえるとともに、各級の自動車整備士の種類における役割に差がないことや三級から一級まで体系立ててステップアップすることを見据えて、これまで細分していた種類を統合し、二輪自動車を含めた自動車全般に係る知識や技能を総合的に有する資格とし、自動車整備士(総合)とする。」と二輪を(総合)に含めることを明記している。また、自動車整備士技能検定の試験範囲として「一級から三級の自動車整備士(総合)については、自動車の種類を全ての自動車とし、二輪自動車の整備等に際し必要な知識・技能を求め。」と明記している。 ※「自動車整備士資格制度の見直しについて」報告書令和4年5月 	<ul style="list-style-type: none"> ・今までうやむやにしていた二輪車をはっきり位置づけるためにも必要。 ・新しい3級総合の教科書にも二輪が追加されることとなった。 ・系の基礎に追加した場合は、自動車製造科も揃える。 ・追加する場所は、 ①3級課程の系基礎学科2自動車工学の①自動車の構造及び性能の細目に「 二輪車 」を追加→自動車製造科の系基礎も同様 ②3級課程の専攻学科1自動車整備法の細目に「 二輪車整備 」を追加 ③3級課程の専攻実技1自動車整備実習の細目に「 二輪車整備 」を追加
2 教科の細目 ・系基礎学科 2 自動車工学の①自動車の構造及び性能の細目 ・専攻学科 1 自動車整備法の細目 ・専攻実技 1 自動車整備実習の細目	原動機の表現の整理	<ul style="list-style-type: none"> ・EV化に伴い、原動機にモーターを追加し、R5国交省の通達に従って、「エンジン等」と表記する。 	追加と整理

【設備の細目】

機器名	対応	詳細	委員意見
1 ジャッキ	すべての課程に追加	二輪用リフト、二輪用スタンド追加	欄を追加して明記する。数量は必要数とする。 「二輪用リフト(二輪用スタンドも可)」 「二輪用リフト又はスタンド」
2 リジッドラック	すべての課程に追加	うま機器ではなく、作業用工具で追加?	ジャッキの下に追加、必要数
3 二輪車	追加	標準として設備の細目に追加するか?	自動車の下に欄を追加して明記する。数量は必要数とする。3級課程と2級課程と)自動車車体整備科の3科 台数の設定→必要数に決定
4 給脂機器	3級にも必須		ジャシルブリーナーで既存(2級も3級も)
5 リフト	3級にも必須		既存(2級も3級も)、増設で検討

第3章 基礎研究会における審議

6	タイヤゲージ、タイヤデフスゲージ、ホイールバランス	3級にも必須		追加 機器の空気圧縮機の下に「タイヤゲージ」、「タイヤデフスゲージ」を必要数で追加
7	ダイヤルゲージ付トースカン	削除		元々現基準にない
8	スプリングテスタ	削除	第一種(3級)及び第二種自動車整備科(2級)に現存	新基準にないので削除
9	ハルプシートカッター	削除	R4研究会→ハルプシートカッターに名称変更 第一種(3級)及び第二種自動車整備科(2級)に現存	新基準にないので削除
10	エンジン診断機器	削除	エンジンアナライザ、エンジンチューナ等エンジンの診断や調整ができるもの→エンジンダイナモメータは? R4研究会→外部診断機に変更 第一種(3級)及び第二種自動車整備科(2級)に現存	R4研究会→外部診断機に変更
11	噴射ポンプテスタ	削除	R4研究会→国交省の通達待ち 第一種(3級)及び第二種自動車整備科(2級)に現存	新基準にないので削除→「噴射ポンプ試験室」はどうか?→何かに有効に使えないか?溶接で利用か、工作室、二輪整備室、倉庫等20㎡は有効利用を。
12	ジーゼル・エンジン回転計、ジーゼル・エンジン用コンプレッション・ゲージ	すべての課程必須		機械の「ディーゼルアナライザ」をディーゼルエンジン回転計に変更。必要数「ジーゼル・エンジン用コンプレッション・ゲージ」をコンプレッションゲージ(ガソリン用、ディーゼル用)必要数で補って追加
13	エンジンタコテスタ、タイミングテスタ	すべての課程必須	R4研究会→廃止 第一種(3級)及び第二種自動車整備科(2級)に現存	タコテスタは残す。必要数とする。 タイミングライトはタイミングテスタに名称変更
14	ホイールアライメントテスタ	名称変更	四輪アライメントテスタ 第一種(3級)及び第二種自動車整備科(2級)に現存	四輪アライメント・テスタ名称変更、数量そのまま
15	振動計	2級3級は特に整備しなくても良い	R4研究会→最終的に改正通達を見てから。	振動計は基準としないことに。 測定実習の基準の細目に「振動」を追加したものを削除
追加16	電子制御装置整備専用実習場?	点検作業場と車両整備作業場、完成検査票と兼用可能となっている	3級は整備しなくても良い	3級は整備しなくても良い
追加17	整備用スキャンツール	電子制御装置整備の認証要件となっている	OBD検査の対象となる「検査用スキャンツール」との併用は可能? 3級は整備しなくても良い	外部診断機と同じものなので、要らない
追加18	インパクトレンチ	すべての課程必須	現在、第一種、第二種自動車整備科には無	基準に追加しない。

【技能照査の基準の細目】

	項目	内容	詳細又は理由	委員意見
1	二輪の教科対応	二輪訓練の到達度	教科の細目で追加の場合	今までもあったので、あえて追加しない。明記しない。

表3-21 通達からの審議項目（第二種自動車整備科）

【別表第二】

項目	内容	詳細又は理由	委員意見
1	「電子制御装置整備に必要な知識及び技能について」表現する必要がある？	免許取得後、「電子制御装置整備に必要な知識及び技能について」は修得済みとなるので、今回仕上がり像で表現する必要がある？	仕上がり像に加えるほどではないため、見送り

【教科の細目】

教科	対応	詳細又は理由	委員意見
1 教科の細目 ・系基礎学科 4 自動車の構造及び性能の細目 ・専攻学科 2 自動車整備法の細目 ・専攻実技 1 自動車整備実習の細目	二輪車の学科と実技を明記	・2級自動車整備士（総合）は、自動車全体に関する一般知識と単独で分解整備作業が行える技能を有する資格者であり、二輪車を含むため、学科と実技の教科の細目に二輪関係の訓練も明記することが必要。 ・今まで明確に二輪車を位置づけていなかったため。 ・新免許制度の考え方として、国交省※は「一級から三級の自動車整備士の種類については、車種や燃料の種類により分かれているが、近年、EVやFCVなど新たな動力源を搭載した様々な自動車が増加していることを踏まえるとともに、各級の自動車整備士の種類における役割に差がないことや三級から一級まで体系立ててステップアップすることを見据えて、これまで細分していた種類を統合し、二輪自動車を含めた自動車全般に係る知識や技能を総合的に有する資格とし、自動車整備士（総合）とする。」と二輪を明記している。また、自動車整備士技能検定の試験範囲として「一級から三級の自動車整備士（総合）については、自動車の種類を全ての自動車とし、二輪自動車の整備等に際し必要な知識・技能を求め。」と明記している。 ※「自動車整備士資格制度の見直しについて」報告書令和4年5月	・新しい3級（総合）の教科書にも二輪が適宜追加されているので、2級（総合）の新しい教科書にも追加される予定。 ・2級（総合）免許取得者には二輪の知識・整備はできて当然。 ・追加する場所は、 ①2級課程の系基礎学科4「自動車の構造及び性能」の細目に「二輪車」を追加 ②2級課程の専攻学科2「自動車整備法」の細目に「二輪車整備」を追加 ③2級課程の専攻実技1「自動車整備実習」の細目に「二輪車整備」を追加 ④自動車車体整備科の系基礎及び専攻も同様に追加
2 電子制御装置の構造と整備の教科が必要か？	第二種自動車系自動車整備科（2級のみ）	教科の細目に追加が必要か？今回の改正の目玉でもあるので、97号通達の「指定等の基準」p11教育計画には追加されていないが、「自動車整備士技能検定規則の細則」2.1 試験分野 2級自動車整備士（総合）の学科試験p3 に③電子制御装置の分野がある。内容は、「電子制御装置整備の整備主任者等資格取得講習」同等。	教科の追加見送り ・97号通達の教育計画の教科目に追加されなかったため。 ・教科の細目4自動車の構造と性能の細目に「電子制御装置」が入っているので、現行で対応できるので追加はしない。 ・国交省も自動車整備士技能検定の学科試験及び実技試験の科目については、 現行の科目においても電子制御装置に係る内容を含むことができる ため、科目の変更の必要はないものとした。 ・2級（総合）の教育科目別教育内容やその標準時間などが規定されている旧154号の発出の結果、教育科目別教育内容やその標準時間に電子制御装置が追加になっていたら、該当教科の細目に「電子制御装置」を追加する。
3 ・専攻学科2自動車整備法 ・専攻実技1自動車整備実習	細目に「電子制御装置」を追加	通達第109号改 別表1（その2）教科目「自動車整備関連」の教育内容に「電子制御装置」が追加	専攻学科2自動車整備法及び専攻実技1自動車整備実習の教科の細目に「電子制御装置」を追加
4 教科の細目 ・系基礎学科 4 自動車の構造及び性能の細目 ・専攻学科 2 自動車整備法の細目 ・専攻実技 1 自動車整備実習の細目	原動機の表現の整理	・EV化に伴い、原動機にモーターを追加し、R5国交省の通達に従って、「ガソリン機関、ディーゼル機関、モーター」を「エンジン等」と表記する。	「エンジン等」で整理

【設備の細目】

機器名	対応	詳細	委員意見
1 ジャッキ	すべての課程に追加	二輪用リフト、二輪用スタンド追加	欄を追加して明記する。数量は必要数とする。「二輪用リフト（二輪用スタンドも可）」 「二輪用リフト又はスタンド」
2 リジッドラック	すべての課程に追加	「うま」である。機器ではなく、作業工具で追加	ジャッキの下に追記、必要数
3 二輪車	追加	標準機器として設備の細目に追加するか？	自動車の下に欄を追加して明記する。数量は必要数とする。3級課程と2級課程と自動車車体整備科の3科台数の設定は必要数に決定
4 給脂機器	3級にも必須		ジャシンプリクレーターで既存（2級も3級も） 国交省の表記に揃える
5 リフト	3級にも必須		既存（2級も3級も）増設で検討
6 タイヤゲージ、タイヤデフスグージ、ホイールバルancer	3級にも必須		追加 機器の空気圧縮機の下に「タイヤゲージ」、「タイヤデフスグージ」を必要数で追加
7 ダイヤルゲージ付トースカン	削除		現行設備の細目にないので影響なし
8 スプリングテスタ	削除	第一種（3級）及び第二種自動車整備科（2級）に現存	新基準にないので削除

第3章 基礎研究会における審議

9	バルブシートカッター	削除	R4研究会→バルブシートカッターに名称変更 第一種（3級）及び第二種自動車整備科（2級）に現存	新基準にないので削除
10	エンジン診断機器	削除	エンジンアナライザ、エンジンチューナ等エンジンの診断や調整ができるもの→エンジンダイナモメーターは？ R4研究会→外部診断機に変更 第一種（3級）及び第二種自動車整備科（2級）に現存	R4研究会→外部診断機に変更
11	噴射ポンプテスト	削除	R4研究会→国交省の通達待ち 第一種（3級）及び第二種自動車整備科（2級）に現存	新基準にないので削除→「噴射ポンプ試験室」はどうする？→何かに有効に使えないか？溶接で利用か、工作室、二輪整備室、倉庫等20㎡は有効利用を。
12	ディーゼル・エンジン回転計、ディーゼル・エンジン用コンプレッション・ゲージ	すべての課程必須		機械の「ディーゼルアナライザ」をディーゼルエンジン回転計に変更。必要数「ディーゼル・エンジン用コンプレッション・ゲージ」をコンプレッションゲージ（ガソリン用、ディーゼル用）必要数で欄を作って追加
13	エンジンタコメータ、タイミングテスト	すべての課程必須	R4研究会→廃止 第一種（3級）及び第二種自動車整備科（2級）に現存	タコメータは残す。必要数とする。 タイミングライトはタイミングテストに名称変更
14	ホイールアライメントテスト	名称変更	四輪アライメント・テスト 第一種（3級）及び第二種自動車整備科（2級）に現存	四輪アライメント・テストに名称変更、数量そのまま
15	振動計	2級3級以外の課程は必須	R4研究会→最終的に改正通達を見てから。	振動計は基準としないことに。 測定実習の基準の細目に「振動」を追加したものを削除
16	トーイングゲージ、キャンバキャストキングピンゲージ、ターニングラジアスゲージ	備考が追加	四輪アライメント・テストを有する場合は不要	四輪アライメント・テスト複数台入れられないので、これらのゲージを使って実習する班もある。認証基準でもある。今までの教科書に両方併記 四輪アライメント・テストの下に欄を作って追加。 「四輪アライメント・テストを有する場合は不要」は入れない。
追加17	電子制御装置整備専用実習場？	点検作業場と車両整備作業場、完成検査票と兼用可能となっている	リフトを増やすと平坦なところがどんどん無くなる。 エーミングはどうするか？	兼用可能であり、新たに必要はない。
追加18	整備用スキャンツール	電子制御装置整備の認証要件となっている	OBD検査の対象となる「検査用スキャンツール」との併用は可能？	外部診断機と同じものなので。要らない
追加19	インパクトレンチ	すべての課程必須	現在、第一種、第二種自動車整備科には無	追加しない

【技能照査の基準の細目】

	項目	内容	詳細又は理由	委員意見
1	二輪の教科対応	二輪訓練の到達度	教科の細目で追加の場合	今までもあったので、あえて追加しない。
2	電子制御装置整備関係	電子制御装置習得の到達度	教科の細目で追加の場合	2級（総合）の教育科目別教育内容やその標準時間などが規定されている109号改の発出の結果、教育科目別教育内容やその標準時間に電子制御装置が追加になったので、4自動車の構造及び性能の細目に「電子制御装置」を追加する。

表3-22 通達からの審議項目（第二種自動車車体整備科）

【別表第二】

項目	内容	詳細又は理由	委員意見
1	専攻科名の変更 自動車車体整備科 ↓ 自動車車体・電子制御装置整備科	自動車車体整備士から自動車車体・電子制御装置整備士へ資格名称が変更となったため。	4校意見調整 別表の科目名については「自動車車体整備科」のままで良い。
2	専攻の仕上がり像 「訓練の対象となる技能及びこれに関する知識の範囲」の修正	自動車の車枠及び車体の整備及び検査における技能及びこれに関する知識 ↓ 自動車の車枠及び車体、並びに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	4校意見調整
3	教科の追加 「電子制御装置」の教科を新設又は追加	R5改正通達の教育計画で、 ・学科「車わく及び車体構造」→「車枠及び車体・電子制御装置の構造」 「車わく及び車体整備」→「車枠及び車体・電子制御装置の整備」 ・実技「車わく及び車体の整備作業」→「車枠及び車体・電子制御装置の整備作業」に変更のため、別表第二の専攻の学科と実技の教科に新設又は追加内容は、「電子制御装置整備の整備主任者等資格取得講習」同等か？	4校意見調整

【教科の細目】

項目	内容	詳細又は理由	委員意見
1	教科の追加 「電子制御装置」の教科を新設又は追加	教科の細目に追加が必要か？今回の改正の目玉でもあるので。 R5改正通達案の「指定等の基準」p16 教育計画の学科と実習に追加されているし、「自動車整備士技能検定規則の細則」2.1 試験分野 自動車車体・電子制御装置整備士の学科試験p4 ③電子制御装置の分野 がある。	修正案： ・専攻学科「車枠及び車体の構造」→「車枠及び車体・電子制御装置の構造」 ・専攻学科「車枠及び車体の整備法」→「車枠及び車体・電子制御装置の整備法」 ・専攻実技「車枠及び車体の整備実習」→「車枠及び車体・電子制御装置の整備実習」
2	細目の追加 「電子制御装置」の細目を追加	・車体整備科の教育科目別教育内容やその標準時間などが規定されている109号改の発出がないが、教科名を「電子制御装置」を追加して変更するので、細目にも「電子制御装置」を追加する。	・専攻学科「車枠及び車体・電子制御装置の構造」 ・専攻学科「車枠及び車体・電子制御装置の整備法」 ・専攻実技「車枠及び車体・電子制御装置の整備実習」 以上3つの教科の細目に「電子制御装置」を追加

【設備の細目】

機器名	対応	詳細	委員意見
1	リジッドラック	すべての課程に追加 うま 機器ではなく、作業用工具で追加？	ジャッキの下に追記、必要数
2	ダイヤルゲージ付トースカン	削除	現行設備の細目にないので影響なし
3	二輪車	追加 標準機器として設備の細目に追加するか？	自動車の下に欄を追加して明記する。数量は必要数とする。3級課程と2級課程と自動車車体整備科台数の設定→必要数に決定
4	外部診断器	追加 現在→無	追加
5	サイドスリップテスタ	備考の変更 四輪アライメントテスタを有する場合は不要	備考の変更
6	ホイールアライメントテスタ	名称変更 四輪アライメントテスタ	四輪アライメントテスタに名称変更
7	トーインゲージ、キャンバ キャストキングピンゲージ、 ターニンググラジアスゲージ	備考が追加 四輪アライメントテスタを有する場合は不要	備考を追加
追加8	インパクトレンチ	すべての課程必須 現在、無し	追加しない

【技能照査の基準の細目】

項目	内容	詳細又は理由	委員意見
1	電子制御装置整備関係 教科の細目で追加の場合		車体整備科の教育科目別教育内容やその標準時間などが規定されている旧154号が発出され、教育科目別教育内容やその標準時間に電子制御装置が追加になっていたら、細目の該当箇所に「電子制御装置」を追加する。

4-2 各科の審議結果

各科の審議結果については、巻末資料 1~4 を併せて参照。

(1) 第一種自動車系 自動車整備科

① 別表第二については特になし。

② 教科の細目

- ・ 通達第 97 号の表記に従って、系基礎学科自動車工学の細目にあるモータを含めた原動機全体「ガソリン機関、ディーゼル機関、モータ」を「エンジン等」に整理した。
- ・ 今回の新資格の技術水準の考え方「一級から三級の自動車整備士の種類については、車種や燃料の種類により分かれているが、近年、EV や FCV など新たな動力源を搭載した様々な自動車が増加していることを踏まえるとともに、各級の自動車整備士の種類における役割に差がないことや三級から一級まで体系立ててステップアップすることを見据えて、これまで細分していた種類を統合し、二輪自動車を含めた自動車全般に係る知識や技能を総合的に有する資格とし、自動車整備士(総合)とする。」と二輪を(総合)の資格に含めることを明記している。また、自動車整備士技能検定の試験範囲として「一級から三級の自動車整備士(総合)については、自動車の種類を全ての自動車とし、二輪自動車の整備等に際し必要な知識・技能を求める。」²と明記していることにより、系基礎学科 自動車工学の細目に「二輪車」を、専攻学科 自動車整備法及び専攻実技自動車整備実習に「二輪車整備」を追加し、いままで明確ではなかった二輪車を位置づけた。

また、令和 5 年 11 月第三回基礎研究会における国交省との質疑応答で、「各級(総合)の教育内容には、二輪自動車の内容を含むこととしてください。定量的な時間数は示しませんが、各養成施設にてご判断ください。」との方針が示されている。

③ 設備の細目:原則、通達第 97 号の設備基準(別表 1 と 3)の追加、削除に準拠する。

【追加】

二輪用リフト、リジッドラック、コンプレッションゲージ、二輪車、情報検索端末、タイヤゲージ、タイヤデプスゲージ、ガス溶接機、エーミング作業用器具工具類、安全衛生器具工具類等

【削除】

噴射ポンプテスト、噴射ポンプ室、バルブシートカッター、スプリングテスト、ユニバーサルテストベンチ、ブレーキ倍力装置テスト、シャシダイナモメータ、エンジンダイナモメータ、ロードメータ、カット噴射ポンプ模型等

² 「自動車整備士資格制度等の見直しについて」国交省令和4年5月報告書
(<https://www.mlit.go.jp/jidosha/content/001489710.pdf>)

【設置数増加】

リフト(教材車種の低床化等により増加:1.5 倍)、外部診断機等(2 倍)、ディーゼルエンジン回転計(必要数へ)、点溶接機(必要数へ)、バッテリーテスタ(3/5 台増設)、ハンドドリル(5/8 台増設) 等

【機器名の変更】(国交省の基準に合わせた)

モノルール→吊上機器、オイルバケットポンプ→給油器具、ディーゼルアナライザ→ディーゼル回転計、ホイールアライメント→四輪アライメント 等

【摘要変更又は削除】

ガレージジャッキ 1t~5t→1t以上、バッテリーテスタ→DC12V をCCAへ、交流アーク溶接機と点溶接機(摘要削除)、プレス→35tを 15t程度。

④ 技能照査の基準の細目

関連通達からの見直しは特になし

(2) 第一種自動車系 自動車製造科

① 別表第二

関連通達からの見直しは特になし

② 教科の細目

通達第 97 号の表記に従って、系基礎学科自動車工学の細目「ガソリン機関、ディーゼル機関、モータ」を「エンジン等」に整理した。

③ 設備の細目

特になし

④ 技能照査の基準の細目

関連通達からの見直しは特になし

(3) 第二種自動車系 自動車整備科

① 別表第二

令和 6 年 1 月 23 日通達第 109 号(改)により、各教科群の標準時間が明らかになったことに伴い、学科で 2 時間、実技で 3 時間、標準時間が不足することがわかった。不足時間は新規に追加された「電子制御装置」に係る時間増である。

そのため、新規に追加された「電子制御装置」が含まれる専攻学科の「自動車整備法」を 2 時間、専攻実技の「自動車整備実習」を 3 時間増加させた。その結果、専攻学科の合計は 230→232 時間、専攻実技の合計は 1,140→1,143 時間に変更となる。

② 教科の細目

- ・ 通達第 97 号の表記に従って、系基礎学科 4 自動車の構造及び性能 の細目にあるモータを含めた原動機全体「ガソリン機関、ディーゼル機関、モータ」を「エンジン等」に整理した。
- ・ 系基礎学科 自動車工学 の細目に「二輪車」を、専攻学科 自動車整備法及び専攻実技 自動車整備実習に「二輪車整備」を追加し、いままで明確ではなかった二輪車を位置づけた。理由は、(1)②と同じ。
- ・ 上記①のように二級自動車整備士(総合)の標準時間については、通達第 109 号(改)が発出され、専攻学科及び専攻実技の細目に「電子制御装置」が追加されたので、専攻学科の「自動車整備法」を 182 時間(+2 時間)、専攻実技の「自動車整備実習」を 1,093 時間(+3 時間)に変更した。

③ 設備の細目

(1)③とほぼ同じ。ただし、リフトは現行の 2 倍とする。

④ 技能照査の基準の細目

通達第 109 号(改)が発出され、二級整備士(総合)の専攻学科と専攻実技の細目に「電子制御装置」が追加されたので、該当箇所に「電子制御装置」の習得内容を追加した。

(4) 第二種自動車系 自動車車体整備科

自動車車体整備科については、現在訓練を実施している次の 4 校の意見を集約し、基礎研究会に諮った。(巻末資料 8 参照)

- ・ 東京都立中央・城北職業能力開発センター板橋校 自動車車体整備科
- ・ 大阪府立南大阪高等技術専門校 自動車・車体整備科
- ・ 岡山県立北部高等技術専門校美作校 自動車整備工学科
- ・ 熊本県立高等技術専門校 自動車車体整備科

① 別表第二

- ・ 専攻の仕上がり像「訓練の対象となる技能及びこれに関する知識の範囲」を「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」に修正
- ・ 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法」に修正
- ・ 専攻実技「○2 車枠及び車体・電子制御装置の整備実習」に修正
- ・ 通達第 97 号では測定基本実習(10 時間)と工作基本実習(10 時間)が基準から外れたものの、「電子制御装置」が追加された「車枠及び車体・電子制御装置の整備実習」を 20 時間増とする。

- ・ 通達第 109 号(改)では車体整備士養成部分について触れられていないため、国交省からの発出(令和 8 年予定)後に確定することになるが、通達第 97 号に基づき専攻実技の総計を 880→900 時間とする。

② 教科の細目

- ・ 通達第 97 号に従って系基礎学科 4「自動車の構造及び性能」にあるモータを含めた原動機全体「ガソリン機関、ディーゼル機関、モータ」を「エンジン等」に整理した。
- ・ 専攻学科 3 自動車整備法及び専攻実技 2 自動車整備実習に「二輪車整備」を追加し、いままで明確ではなかった二輪車を位置づけた。理由は、(1)②と同じ。
- ・ 別表第二の教科目の変更により、
専攻学科 1「車枠及び車体・電子制御装置の構造」に修正
専攻学科 4「車枠及び車体・電子制御装置の整備法」に修正
専攻実技 2「車枠及び車体・電子制御装置の整備実習」に修正
- ・ 上記①より、車枠及び車体・電子制御装置の整備実習」は 670→690 時間と修正。

③ 設備の細目

- 【追加】・・・二輪車用リフト、リジッドラック、二輪車、スタッド溶接機、エーミング作業用器工具類、安全衛生器工具類 等
- 【削除】・・・ブレーキ倍力装置テスタ 等
- 【設置数増加】・・・外部診断機(1 台→6 台) 等
- 【機器名の変更】・・・(国交省の基準に準拠)モノレール→吊上機器、オイルバケットポンプ→給油器具、ホイールアライメント→四輪アライメント 等
- 【摘要変更又は削除】・・・ガレージジャッキ 1t～5t→1t 以上、交流アーク溶接機と点溶接機(摘要削除)、プレス→35t を 15t 程度等

④ 技能照査の基準の細目

- 専攻学科 1、4 と専攻実技 2 に該当する細目に「電子制御装置」を追加

4-3 令和4年度からの継続審議項目の審議結果

(1) 設備の細目(教室)

訓練のDX、訓練教材のA4判化などを考慮すると、現状の机が狭すぎる。机の大型化が必要で、これに伴い教室の面積を増やす必要がある。このことは、教科書のA4判化から議論となっているが改正はされていない。また、今後はデジタル化(タブレットの使用)などが進むことも考慮しておくべきである。

基礎研究会としては、すでに令和元年度に改正が行われている電子・電子系の基準に揃えることを提案する。

○30人を1訓練単位として訓練を行う場合… 60㎡→80㎡

○50人を1訓練単位として訓練を行う場合… 100㎡→130㎡

(2) 設備の細目(実習場)

自動車のEV化に因る教材車の低床化のため、ガレージジャッキでの車体昇降は難しい状況となっており、また、リフトの使用のため空きの確保を待つ訓練生の時間待ちが発生し、訓練が効果的に実施できない状態になってきた。今回、リフトの2台の増設を求めることもあり、リフト2台分(100㎡)の実習場の床面積の増加を提案する。(巻末資料12参照)

(3) 設備に細目(倉庫)

増加する検査機器などの保管の状況から20㎡の増加を提案した。噴射ポンプテストの廃止に伴い、将来的に空きとなる「噴射ポンプ室」の再利用も考慮する。

(4) 設備の細目(振動計)

令和4年度の基礎研究会では振動計の追加の方針であったが、通達第97号に二級、三級課程は必須ではなくなっていたので追加はしないこととなった。

(5) 設備の細目(訓練単位)

現在、30名と50名を1訓練単位として設備の細目に設定されているが、ほとんどの施設の訓練単位は20名である。その場合、高卒者で2/3と修正されるので、現状に合わせて20名を1訓練単位として変更したほうが良い。

(6) 用語の統一

教科の細目と技能照査の基準の細目にある、「電装」と「電気装置」について、国交省の新しい通達第109号に基づき、「**電装**」で統一した。

※ 電装:電気装置、電気系統部品や装備、自動車に装備される電気関係の機器のこと。

(7) その他

基礎研究会の各回で委員から随時、追加で各基準の訂正要請もあり、審議し追加した。

4-4 厚労省全国調査の結果の審議

令和4年度、令和5年度に厚労省が全国の公立校に対して実施した訓練基準の調査の要望・意見(巻末資料9参照)について基礎研究会で審議した結果、主な内容は以下のとおりである。

(1) 第一種及び第二種自動車整備科

① ICT基本操作への対応

パソコン、タブレットの基本操作については、訓練基準外(各都道府県の判断)で対応して欲しい。

② 溶接、塗装の細目の削除

溶接、塗装を基礎知識として位置づけている施設があるため、削除はしなかった。

③ 国交省の基準時間、教科名の完全準拠

自動車整備士等の受験の担保のための科目管理が難しいとのことであるが、少しずつ、国交省の基準に近づきつつある。

④ 生産工学の廃止

技術者、技能者の基礎知識として必要であるので削除はしない。

⑤ 製図の削除

これも技術者、技能者の基礎知識として必要であるので削除はしない。ただし、内容を検討し、用器画法、CAD概論等、必要性の低い細目を削除し、機械部品図等を追加した。

⑥ 提示用のOA機器の追加

図や動画等の活用については、視覚情報をとおしての訓練効果を高めるとともに理解度向上に資するものであるが、設備の細目として馴染まないため追加できなかった。

(2) 自動車車体整備科

① 設備の細目の機器が時代に合っていない(遅れている)。

今回も多くの機器の仕様を現況に合わせて見直した。

② 自動車車体整備科訓練基準と実態との乖離

この点については、実施している4校とも同じ意見である。この点については、改善の必要があり後述する。

第5節 令和4年度、令和5年度基礎研究会のまとめ案

5-1 各科毎の見直し案

第3節 令和4年度基礎研究会における審議結果と第4節 令和5年度基礎研究会における審議結果を統合した訓練基準の見直し案を最終版としてまとめたものを各科毎に巻末資料1～4に示す。

巻末資料1に第一種自動車系自動車整備科、巻末資料2に第一種自動車系自動車製造科、巻末資料3に第二種自動車系自動車整備科、巻末資料4に第二種自動車系自動車車体整備科を示す。

なお、基礎研究会開催と国交省通達及び基礎資料(見直し案)作成までのスケジュールは、以下の表3-23とおりである。

表 3-23 調査・開発スケジュール

令和4年 2～3月	4～6月	7月	8月	9月	10月	11,12月	令和5年 1～3月
アンケート調査	委員委嘱 事前調査 「自動車整備士技能検定規則の一部を改正をする省令」公布 5/25	研究会 7/25 厚労省 アンケート調査	研究会 8/25 国交省 通達延期	研究会 9/22 ヒアリング	研究会 10/27 審議結果の 確認 (国交省からの通達待ち)	審議結果 整理 ヒアリング	中間報告書 国交省 通達延期 (本テーマ継続決定)
令和5年	4～7月	8月	9月	10～12月	令和6年1～3月		
(国交省からの通達待ち)	委員再委嘱 ヒアリング 厚労省 アンケート調査	研究会 8/25 「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 【国自整第97号】 8/28	審議結果整理 (国交省通達内容含む) 「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(3級課程) 【国自整第109号】 9/14	研究会 10/6,11/10,12/1 ヒアリング 審議結果整理 (国交省通達内容含む) (国交省からの通達待ち)	国交省通達内容の反映 調査研究報告書まとめ 厚労省へ基礎資料提出 「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【国自整第195号】1/23		

※国自整第195号は国自整第109号の一部を改正した通達第109号(改)であること。

5-2 技能照査の基準の細目と教科の細目の対応表

「技能照査の基準の細目」が、技能照査において確認すべき技能と知識の内容と到達水準であるので、その内容が「教科の細目」と乖離しないように対応して配置する必要がある。表3-25は「教科の細目」の見直し案と「技能照査の基準の細目」の見直し案を両方含むものの抜粋である。

自動車分野4つの訓練科の「技能照査の基準の細目」を「教科の細目」に対応させた詳細は巻末資料5に示す。

表 3-24 教科の細目と技能照査の細目の対比表（一部抜粋）

第二種自動車系 教科の細目と技能照査の基準の細目 審議結果対比表 赤字は修正 青字は追加

教科の科目		訓練時間	教科の細目	技能照査の基準の細目
第二種自動車系 系基礎学科	1 生産工学概論	10	作業改善、作業効率、在庫管理、品質管理	1.品質管理について知っていること。 1.生産工学について知っていること。
	2 電気及び電子理論	40	電気回路、半導体、論理回路	2 電気及び電子理論について知っていること。
	3 材料	10	金属材料、非金属材料、表面处理、熱処理、塗料	3 自動車用材料の種類、性質及び用途について知っていること。
	4 自動車の構造及び性能	240	自動車の性能、「ガソリン機関、ディーゼル機関、モータ」(以下「エンジン等」といふ)、ハイブリッド(HV)、電気自動車(EV)、 二輪車 、フレーム及びボデー、動力伝達装置、サスペンション及びアクスル、ステアリング装置、ブレーキ装置、 電装 、ホイール及びタイヤ、ホイールアライメント、電子制御装置	4 自動車の種類及び型式について知っていること。 5 自動車各部の名称、構造及び作動原理について知っていること。 6.自動車の付属装置について知っていること。 2.6 電装の構造及び機能について知っていること。
	5 自動車の力学	40	基礎的な原理法則、自動車の諸元	8.機械要素について知っていること。 7 自動車の力学について知っていること。
	6 製図	10	製図一般事項、 用器画法、機械製図 、自動車配線図、 CAD概論 、 自動車部品図	9.機械製図及び電気製図について知っていること。 8 自動車配線図及び自動車部品図について知っていること。
	7 燃料及び潤滑剤	10	燃料と燃焼、潤滑と潤滑剤	9 燃料及び燃焼について知っていること。 10 潤滑剤の種類及び性能について知っていること。
	8 安全衛生	10	産業安全、労働衛生、労働災害、関係法規	11 安全衛生についてよく知っていること。
	9 関係法規	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、自動車NOx・PM法	12 関係法規について知っていること。
	系基礎学科合計		390	
系基礎実技	1 測定基本実習	40	排気、振動、動力、騒音、照度、 電気装置測定 、寸法測定、排気ガス、動力、騒音、電気測定、 振動	1 簡単な測定作業ができること。
	2 工作基本実習	20	板金加工、溶接、塗装、研磨、作業用機器と用具の取扱い	2 簡単な工作作業ができること。
	3 安全衛生作業法	20	安全衛生作業、保護具、整理整頓、応急処置	3 安全作業及び衛生作業がよくできること。
	系基礎実技合計		80	

第4章 自動車分野の訓練の現状と課題

調査研究報告書

第4章 自動車分野の訓練の現状と課題

訓練現場の現状と課題の把握と認識共有のため、基礎研究会の冒頭、委員全員でディスカッションを行ったのでその概要を示す。また、委員所属施設の紹介とその他の自動車分野各科の訪問報告も併せて掲載する。

第1節 ディスカッション「訓練の現状と課題」

Z: それでは私が進行を務めさせていただきます。

ここではまずディスカッションということで特にアンケート調査からの意見要望に関してということではなく、まず先生方の訓練現場がどういった現状なのか、あるいはどんな課題を持っていらっしゃるのかということフリーディスカッション形式でご意見をいただければというふうに思っております。まず、職業大の方から現状報告させていただきます。

冒頭私もちょっとお話をしましたが、過去に産業機械工学科、運輸装置科、自動車整備の指導員免許を出す課程が職業大にありましたが、それがもうだいぶ昔に廃止をされました。昔は訓練大の中に車検の設備もあったのですけれどもそれもなくなりまして、かなり心もとないというかちょっと自動車整備に関してはあまり貢献できてないのが現状です。

細々と自動車整備に関する指導員の研修を実施しておりまして、それを私とあともう1人とメカトロニクスユニット全体で指導員研修のコーディネートをしている状況なもので、なかなか先生方のお力になれずに心苦しい思いをしております。

指導員研修にいらっしゃる先生からたまに現状のお話は伺っているところではありますけれども、まず、先生方順番にどんな状況かどんな課題があるのかということをお話いただければと思います。

O: まず訓練生の確保に追い風の「整備士の不足」というのもありますが、それでも正直入校数は減少する傾向であります。

今年は定員が23名ですが、なんとか23名確保できましたが、既に1名退校して22名、昨年まで2年間、定員割れするような状況にありました。あと入校生の学力の低下の問題は確かにありまして、極端に四則計算も厳しくなっている子が多く割り算がわからない、分数が全く理解してないような子が入って来ているような状況です。推薦入校選考と一般入校選考がありますが、推薦入校で落ちた子が一般で再試験できるので、応募率は実質1.3倍とか1.4倍ぐらいになります。実は複数カウントしているので、大体今回23名に対して25~6名が応募して、3人ぐらいが不合格となるような状況です。

また、学力の低下というのが顕著になっていると思います。懸念としては履修するのにたくさん時間がかかってしまって、補習対応しないと先に進めないという現状です。

施設の設備面では最近車を買えているので、設備的には問題はないのですが、最近の車はジャッキアップがすごく難しい「低床」になっているので、フロアジャッキが入らないことが多い。ということで基本的にメーカーの車、乗用車でやるとリフトを使って作業するのが前提ってところで、

そこがリフトの台数が少ないものですから、リフトを使う班と、ジャッキアップして作業する班と訓練の時間的なずれがすごく大きくなって、授業を運営するのが難しいところがあります。

Z: 昔は自動車科っていうと結構訓練生が集まってきたようです。

O: 実は私が専門校にいた時は、大体3倍から4倍ぐらい応募倍率がありました。1年課程だったので、30名のところに100名近く応募があった時代だった。もうそんなことはないです。

T: 全くOさんと同じで、まずは入り口の部分で訓練生の獲得に苦労しています。

10年ぐらい、10数年前までは我々も一緒に高校生を対象にした推薦選考と離転職者を対象とした一般選考があり、推薦選考は10年ぐらい前だと枠が5人。あと定員が30名ですけど、25名は一般選考ということで、高校生が5人しか取れないので、学校の先生からは「推薦出しても落とされますからね。」ってよく言われていました。

最近は本当にもう一般でも人が来なくなりまして、現場も苦労しています。推薦でできるだけ高校生を取ろうということで、今、推薦でも15、6人ぐらいとっています。半分以上を高校生、あと残りを一般で採ります。

一次募集、二次募集っていう感じで、30名全員集まるときもあれば定員を割る時もあります。非常に苦労しています。我々としてはできるだけ高校生を取りたいところです。隣接県の高校生も推薦で受付できるというようにしましたが、あまり機能してないというか思ったよりも増えないです。

ところでやはり、どこの学校さん、大学さんも含めて少子化ですから、かなり希望者が減って来ていまして、ましてや自動車整備を志そうという若者が減って来ており、我々のところに来る生徒も減ってきているのが現状です。これが入り口側の課題が一つと、あとは入ってきた生徒を今度、出口のところ、Oさんもおっしゃっていたように非常に学力が低下しているところが課題の二つ、あとは支援を要する子たちもやっぱり入ってくるようになりました。

昔はちょっとこういう言い方あれですけど、計算できなくても手先は器用で作業はできる、というところでいろいろ鍛え甲斐はあったけど、今はそこに対してもなかなか反応がないとか、技能技術ではなかなか身に着けるのには非常に苦労しているところが課題の三つ目です。

なかなか訓練生の仕上がり像としても、ちょっと我々としては苦慮しているところです。

I: 先ほどお話がありましたが、わが県はかなり田舎ですので、訓練生の確保では非常に厳しい状況にあります。

私は3月まで別の訓練校に5年おりましたけども、定員を実は地域の要請がございまして定員を5名ちょっと増やして、定員20名に増やしてまだ3年、4年ぐらいしか達っておりませんが、それでも定員の半分以下ぐらいの充足率しかないような状況です。あと特に少子化というものもあると思いますが、高校生が毎年その地域で1クラスずつ減っていくような少子化の現状があつて、なかなか高校生だけに頼るっていうのはなかなか難しいものです。

先ほどTさん、できるだけ高校生の確保っておっしゃっていましたが、数が少なくなっているの、そこだけ満たすわけにもいかないから、若年者のもう少しちょっと年齢が上がるころまで確保しに行かないといけないということで、今ちょっと取り組みを始めています。OさんTさんもおつ

しゃっていましたように、やっぱり学力の低下というのは基本同じで、あとは今まで私もちょっと長年やってきて思いますが、10年、20年ぐらい前ですと、やっぱり車が好きで触るような子が多かったと思いますが、今は「全く触ったことありません」という子がどんどん増えてきている現状があると思います。技術技能を身に付けさせるっていうのを苦慮されているっていうのはもう本当に私も同じようなことを感じています。あと、これはわが県だけかもわかりませんが、施設がやっぱりなかなか車の進化に対して追いついていかないっていうところもありまして、教材車の整備を少しずつはやってはいますが、なかなか新しいところを、今回多分基準が見直されたとしても教材車や新しい設備を整備するっていうことになった時、どうしようかっていうふうになっていくと思います。先ほどの厚労省の方からもお話ありましたように、2分の1の補助をいただきながら整備はしていますが、基準が大きく変わって、新しい機材をどうにか導入しないと訓練できませんよっていうことになった時、わが県も非常に厳しいと感じています。

あと、指導員の方の確保に関しては、修了生が指導員になってくれる場合が結構ありますので、その辺についてはできつつあるのかなと思います。

職業大の研修というのが今、自動車の関連で割と細々というお話もありましたが、ちょっと今後大きく車が電動化に変わったときに、どうやって指導員を育て、能力を上げていこうかっていうのが、県としても課題が出て来ていまして、指導員の育成についてもこれから考えていかなければいけない大きな課題と考えています。

O:研修も年々数が減ってどこにお願いしたらいいのかなっていう結構悩んでおります。

T:そのお話ですが、我々としてはできれば自動車メーカーの、例えば開発とか何かそういうところの話、いわゆる突っ込んだ話に答えてくれそうなところをお願いしたいなっていうのは思っていて、わが県もいろいろ研修、独自で実施しており、大体お願いするところがディーラーですが、やっぱりディーラーさんですと、要は制御とかその辺の部分も限られた情報しかないんで、突っ込んだ質問をしても回答が返って来ません。メーカーに聞いてもメーカーは回答を出してくれないっていうような状況です。そういうところに来てもらうと多分あの職業大のEVとかの研修やられて、メーカーの開発の人が来てもらったときには、ある程度そういった突っ込んだ質問に対しても何か回答があった記憶があるので、そういう話が我々としては、できる場があるといいなって思っています。

Z:日産の研修です。

T:日産です。あとトヨタもプリウスを開発していた方がやっていた(研修)があったと思います。

Z:なかなか開発の側だと情報を出してくれないっていうか、向こうは向こうで喋れないようです。そこがまた、難しいところです。

T:そういうのは常に思っています。

O:いやむしろ整備に直結しているディーラーに近いところの方がいいのかなというふうに思っていたのですが、必ずしもそうでもないようです。

T:もっと突っ込んだ話を聞きたいなっていうところも結構あります。

Z:むしろ研究開発しているようなところがいいのでしょうか。

T:そうです。

Z:わかりました。ちょっとそれも候補で考えてみます。

M:他の皆さんの県と同じような感じです。うちの県の方もやっぱ若者の車離れが深刻です。県内4校自動車整備科ありますけれども、県都中心にあります校だけが定員達しているだけでよその3校すべて、私の校も定員に達していない状態です。定員に達しない状態でスタートしたにもかかわらず1年目の夏ぐらいにはボロボロ辞めて行くような状態です。今2名の指導員で担当していますが、半分の10名しかいない状態です。元々来る生徒さんが車の免許を取得する予定もなければ取るかどうか分からない、そんな状態で自動車整備科に来られて、本当にその車の勉強をするのですか、という逆に質問してみたいぐらいです。

いわゆる入校選考の時に落とすことができませんので、ここを受けていただいた方はもう全て入校するという形に持っていかないと定員割れが解消しないので、1人でもすくい上げるということではほぼ全員入校しております。

自動車整備に元々興味がない子が入っても続かない、というのが問題の一つです。

それと、Tさんがおっしゃっていましたが、推薦は3年前からやっと初めまして、他の県からも遅れてスタートしたのですが、当然うちの自動車整備科も、推薦入試をやるつもりで準備をしていたのですが、県都校は非常に私立の整備専門学校の数が多いところで、その協会さんに一応「推薦入校制度をやりたい」という話をしたのですが、一蹴されました。そんなことをしてもらくと、うちの学校に入ってくる生徒が少なくなってしまうということで、自動車整備科は推薦入校なしとなりました。協会の承諾が取れなかったということで他にも電気設備科とか建築科の一部にも他の専門学校との取り決め上、推薦ができないという科もあります。

推薦入校が取れないので、いわゆる学卒の方、新規学卒の方の数の減少が著しい状態です。もうこうなってくると、転職者をどうにかして取り込むしかない、ということでいろんな手を打っています。Uターン、Iターンです。中部・関東方面に高校卒業してそのまま就職された方が大体2~3年目ぐらいになってくると辞めたいとの話をしてくれるので、その話が入ってくるのは卒業した高校の先生の方に相談されるようです。

だからそこに話をしたいということで、高校の先生に当然新卒の3月卒業される方へのPRですが、UターンIターンで、もし相談があった場合にはうちの校を相談窓口として一つの候補として挙げてもらえないかということでチラシを作ったり、いろんな手を打ったりしておりますが、あまり思わしくありません。

オープンキャンパスも毎週毎週実施していましたが、今も日曜日だけうちの校は日曜日だけの実施ということで日曜日に職員が何名か出勤してオープンキャンパス実施を交代でやっている状態です。

それから生徒のやる気の無さは、いわゆるスマートフォンが一番大きな要因ではないかというのが私の見方としては一番ですが、これを何とか訓練に目を向けさせるために魅力を持たせたい。後ほど設備の関係とかのところでお話があるとは思いますが、塗装設備です。うちの県で言うと本校だけが塗装を残そうというふうな話で思っていますが、なぜか生徒は、塗装に興味を示します。ちょっとやってみよう。基礎的な感じの下塗りと、上塗りのソリッドカラーというぐらいのことをしようとする

ると「これ面白い」と今までとまた違うことをやっているに興味を持ちます。

また、今回の改正で整備士の資格の中に二輪が入りそうですが、できれば、二輪の車両も入れて、学科実技等をして教科書に載せていただいて、設備として二輪が買えるならばそれをまたPRの一つとして興味がある生徒、新しく入った生徒にここの学校に入ると二輪もできるぐらいの感じですか。訓練生への売りが何とかできれば、そのようなことも必要です。

せっかく今、塗装は残っていますので時間として残っておりますので、もう本当ちょっと基礎的なところで良いので残していただいて、職業大で研修をしていただいて昨年度水性塗料の研修に行こうと思って張り切っていたのですが、コロナでちょっと行けなくなりまして、今年の研修の本を見たら水性塗装は今年なくなってしまい非常に残念です。できればシンナーがない水性塗料の訓練を取り入れてそんなちょっと生徒が興味を持ちやすいものを残してもらえないかという意見も出してみようかなと考えています。

うちの県の今の時点で、大きな変化というと、日産のリーフと、トヨタのMIRAIを1台ずつ、昨年度末に整備しまして、日産リーフは新車で入れましたけど、トヨタのMIRAIは中古車価格で購入いたしました。それを、購入したディーラーさんに研修付きで、指導員向けの研修を2日間と生徒1年生と2年生向けの研修を1日ずつ、その現場のサービスマンの方に来ていただいて、実際現場でどんなことをやっているかというのを含めて、研修をするというのが条件で購入しました。来月8月に指導員向けで、9月、10月にまた各学校を回っていただいて、生徒向けの研修をしていただく。いうふうなことでお話をさせてもらっています。

リーフとMIRAIを4校に1台ずつ入れました。皆さんの校もされていると思いますが、特定整備の認証取得と、それとあと未来の方は水素ボンベが入っていますので、ボンベの点検ができるような設備を付けて、ボンベの点検までできるように消防署の方に許可を取ろうということで、今年度準備しています。

H: わが県も皆さんと同じように、訓練生の確保に問題がありまして、当県内で自動車整備科があるのは3校ですが、都市部は何とか定員毎年届くような形ですけども、本校が少し寂しいです。本校は各学年の定員15名ですが、現在1年生が5名、2年生が8名っていう状態で、毎年ちょっと定員届かないような状態です。都市部の方もなんとか毎年頑張っているような状態ですので、ちょっとその部分が課題かなと思います。入学試験は推薦と一般があり、大体推薦で定員の6割ぐらいを確保しようというような状態です。何とか一般も1回だけではなかなか難しいので2次、3次まで行っているような現状です。

あと、学生の学力のお話がありましたけれども、推薦入試と一般入試やっていますが、推薦と一般入試は、推薦がどちらかというところできる子が入ってくるイメージですけども、ちょっと最近では逆です。一般入試の子は普通に学力試験がありますから、一般の方で入ってきた子の方が実は学力が高いこともあります。

先ほどもお話ありましたが、やっぱり発達障害、学習障害を持っている学生の方が来られたりしますので、そんなに多くはないのですが、訓練についてこられず辞めてしまうという問題があります。

そういった部分で苦勞している面があります。あと学力についてですが学力も本当に追いつかなくて、うちの学校ではないのですが、他校だと4人、5人が2年生に上がる前に辞めてしまうといった状況があります。状況は皆さんのところと同じかなというような思いもあります。

設備の方は、何とかなっているような形ですけども実習車も実際、県の公用車の払い下げっていうか使わなくなったのを活用している状態ですけども、まあ何とかそれでしのいでいるような感じですか。新しい車両であれば夏にプリウスが結構、30系プリウスが多めに払い下げになりましたので、それを各校で分け合っているような状況ですし、設備の方も我々の県内には訓練校が5校ありますが、それを統合するという計画が今、進行中でして我々もう次の現状、次の新しい建物ができるときにどのような設備が必要なのか検討しているところです。

【ディスカッションのまとめ】

- 職業大が自動車分野の研修をリードできずにいる。新技術に係る研修の要望も多い。今後の自動車の先進技術に対して指導員の能力向上の機会に不安を感じる。
- 各校とも訓練生の募集に苦慮。特に都市部以外は定員が割れている。
- 訓練生の学力の不足、興味の無さ、国家試験の難しさに因る中退者の増加、支援を要する訓練生が増加している。
- 車種(EV化)の変化や新技術に対応する訓練設備の整備や現状の不備。それに伴う予算増への対応が難しい。予算のかかる科に対する批判に苦しむ。訓練基準の見直しに因る設備の増加に対応できない。
- 募集方法に対する地域団体との軋轢や調整に苦勞している。18歳のパイの奪い合い。
- 訓練生のモチベーション向上や興味を持続させるための工夫が必要。

第2節 自動車整備科の現状と特徴ある取り組み

2-1 宮城県立気仙沼高等技術専門校 自動車整備科

1. 施設、訓練科概要

(1) 施設概要

宮城県が設置運営している職業能力開発校は、気仙沼市、大崎市、石巻市、仙台市、白石市に5校あります。

その中でも最も県北に位置する気仙沼高等技術専門校は、昭和37年に宮城県気仙沼職業訓練所として開設され、機械科および溶接科の2科で訓練を開始しました。昭和49年に現在地に移転、昭和53年に校名が宮城県立気仙沼高等技術専門校と改称されました。

その後、訓練科の新設・廃止を経て、現在、普通課程2年制の自動車整備科と1年制のオフィスビジネス科、短期課程6か月制の溶接科3学科が設置されています。



図4-1 気仙沼校 玄関

(2) 訓練科概要

ア) 自動車整備科の特徴

自動車整備科は昭和49年に1年課程の自動車整備技術科として開設されました。その後平成3年に高卒2年課程に切り替えられ今に至ります。

イ) 訓練対象者

学校教育法による高等学校卒業資格等がある方(卒業見込みの方を含む)

ウ) 訓練内容

学科では、自動車工学、自動車整備、機器の構造・取り扱い、自動車検査、自動車に関する法規などを学びます。実技では、工作作業、測定作業、自動車整備作業、自動車検査作業などを学び、二級自動車整備士として必要な技能を習得します。

2. 在学中に取得可能な資格

修了すると、二級自動車整備士技能登録試験の実技試験が免除になります。また、ガス溶接技能講習修了証、研削といし・アーク溶接特別教育修了証、電気自動車等の整備の業務特別教育修了証など、関連する資格が取得できます。

3. 訓練科の仕上がり像と訓練カリキュラム

(1) 仕上がり像

自動車の整備に必要な、機械・器工具並びに検査機器の取扱い及び自動車の構造・機能の知識、整備技能(受入検査、分解、点検、組立、調整、故障診断、完成検査等)の習得とともに、

サービスマンとして必要な知識、接客の心構えなどを訓練しながら、二級自動車整備士の資格を取得し、将来職場の中堅幹部となる人材を育成します。

(2) 訓練科カリキュラム

	学科・実技	訓練時間	教科の科目
学 科	普通学科	229	社会 総合学習
	系基礎学科	694	生産工学概論 電気及び電子理論 材料 自動車の構造及び性能 自動車の力学 製図 燃料及び潤滑剤 安全衛生 関係法規
	系専攻学科	304	機器の構造及び取扱法 自動車整備法 検査法
実 技	系基礎実技	188	測定基本実習 工作基本実習 安全衛生作業法
	系専攻実技	1,429	自動車整備実習 検査実習 故障原因探究実習

4. 特徴ある取り組み

学生の技能習得意欲の増進と、技術水準の向上及び学生相互の親善を図るため、県立校の自動車整備科主導のもとで令和元年より実行委員会を組織し、「みやぎ学生自動車整備技能コンクール」を実施しています。このコンクールは自動車整備科1年生を対象とした技術大会で、出場選手は県立の高等技術専門校3校(仙台・石巻・気仙沼)及び仙台市内の私立の自動車整備専門学校1校から選抜されます。昨年度は各校より計12名の選手が出場しました。宮城運輸支局様・宮城県自動車整備振興会様・日本自動車販売協会連合会宮城支部様の後援をいただき現在までに3回実施され、今年度も11月に実施予定です。



図4-2 みやぎ学生自動車整備技能コンクール風景（令和3年度大会）

2-2 千葉県立市原高等技術専門校 自動車整備科

1. 施設、訓練科概要

(1) 施設概要

千葉県立市原高等技術専門校(以下、ちばテク市原校)は昭和34年に五井市原職業訓練所として開所し、板金科、溶接科、電気機器科が設置されました。

昭和38年6月に市原市、市制施行により施設名称が市原職業訓練所に改められ、翌39年4月自動車整備科が設置されました。その後、いく度かの名称改変を経て、市原高等技術専門校となり、平成元年4月自動車整備科が普通課程(2類)2年制に改められ、現在に至ります。



図4-3 市原校 玄関

現在、ちばテク市原校には普通課程3科、電気工事科(1年)、自動車整備科(2年)、溶接非破壊検査科(1年)、短期課程2科、塗装科(1年)、ビルメンテナンス科(6か月)がありますが、溶接非破壊検査科については、令和5年度の募集を停止し訓練の内容を検討しているところです。

(2) 訓練科概要

ア) 自動車整備科の特徴

昭和39年4月専修課程1年訓練でスタートした自動車整備科は、昭和42年9月に一種自動車整備士養成施設の指定を受け三級自動車整備士の養成を行い、平成元年に二級自動車整備士の養成課程へ変更し、現在に至るまで1,170人の修了生を輩出し地域産業に寄与してきました。

千葉県では、4校に自動車整備科を設置していましたが、平成16年に館山校の廃校により3校に、その後、我孫子校の自動車整備科の廃科があり、現在旭校との2校で自動車整備士の養成を行っています。なお、館山校の廃校にともない、市原校の定員を20名から23名に増員しています。昨年までの2年間定員割れをしましたが、令和4年度入校生は23名と定員を充足しました。

また、県内には県立高等技術専門校2校以外に民間の専門学校が3校の他、二養の施設など自動車整備士の養成環境には恵まれています。

イ) 訓練対象者

高等学校卒業と同等以上の者で、年齢制限は設けていません。また、高等学校卒業と同等以上とは、文部科学省の定める基準としています。

ウ) 訓練内容

ガソリン・エンジン及びジーゼル・エンジンの二級自動車整備士資格を取得するために、厚労省の基準と国交省の一種養成施設の指定基準に基づき訓練を実施し、自動車整備士として必要な知識と技術を習得します。

令和3年度修了生の技能登録試験の合格率はガソリン・ジーゼルともに100%で、就職率も100%になりました。

2. 在校中に取得可能な資格

- ・ ガス溶接技能講習、アーク溶接特別教育
- ・ 電気自動車等の整備の業務に係る特別教育
- ・ タイヤの空気圧充填業務特別教育(令和2年からコロナ禍のため、実施事業者の都合により未実施)

3. 訓練科の仕上がり像と訓練カリキュラム

(1)仕上がり像

二級自動車整備士試験に合格する知識・技術の習得のほか、

- ・ EV、HVを活用した訓練を実施し、高電圧を使用する車両の整備に慣れていること。
- ・ 市場ニーズの高いコンパクトカーを中心とした実技訓練を行い、確実な整備が行えること。
- ・ 自動車特定整備事業に対応するために、エーミング作業を理解していることなど、就業において知識・技術の不足がないように訓練を行っています。

また、自動車ユーザーのためのサービス業であるという意識を持ち、社会に出てどのように働いていくのか、会社に入って何がしたいのかを在校中から考えるよう指導し、職業人としての自覚を養います。

(2)訓練カリキュラム

	学科・実技	訓練時間	科目
学 科	普通学科	79	社会
	系基礎学科	665	自動車の構造及び性能 力学 電気電子理論 材料 燃料潤滑剤 関係法規
	専攻学科	458	自動車整備法 機器の構造取扱 自動車検査法 新機 構総合溶接法
実 技	系基礎実技	123	工作基本 測定基本
	系専攻実技	1,475	自動車整備実習 自動車検査実習 故障原因探求実習 溶接実習

4. 特徴ある取り組み

人材力向上の目的で、外部講師を招いたセミナーや企業(ディーラー)の新人教育を導入したセミナーを実施。また入校後早い時期に就業のイメージを持つため、近隣のカーディーラーへの見学会を行っています。

実習では、JAFのレッカー作業やキーのインロックに対応する開錠作業、フォークリフトの年次点検や油圧機構の作業講習、各メーカーの新機構技術講習など、企業の協力を得て実施しています。

2-3 東京都立多摩職業能力開発センター八王子校 自動車整備工学科

1. 施設、訓練科概要

(1) 施設概要

東京都が設置運営している職業能力開発施設は、4センター、8校のあわせて12施設となります。その他に国立・都営の東京障害者職業能力開発校があります。

八王子校は、昭和34年4月八王子市に、職業訓練所として開設し、平成4年4月に現在の校舎へ建替えました。現在、八王子校には、若年者を対象とした普通課程2年制訓練2科と1年制訓練1科、短期課程6か月訓練3科が設置されています。



図4-4 八王子校 玄関

(2) 訓練科概要

ア) 自動車整備工学科の特徴

環境性能や省燃費性を追求したエコカーが販売の主流となっている昨今、自動車整備士に求められる知識や技術・技能は一層高度化しています。このような状況を踏まえて、当科では自動車整備の基本からハイブリッド車のような最新技術まで幅広く習得し、企業で即戦力となる二級整備士の養成を目標としています。

イ) 訓練対象者

高等学校卒業又はこれと同等以上で、原則35歳以下の方。

ウ) 訓練内容

ユーザーの多様化志向と、車両の高性能化、エレクトロニクス化等の技術革新が進むなか、ユーザーニーズと技術の変化に的確に応えられるように広範、高度な専門的知識・技術・技能と工場管理等も学び「判断力」や「適応力」を備えた企業の中堅的役割を担える二級整備士としての素養を身に付けます。

2. 取得できる資格等

○技能士補[国:第二種自動車系自動車整備](技能照査合格者)

○労働安全衛生規則による特別教育修了証

(アーク溶接特別教育修了証、電気自動車等の整備業務に係る特別教育修了証)

〈受験資格〉

○二級ガソリン自動車整備士(実技試験免除)

○二級ジーゼル自動車整備士(実技試験免除)

○二級二輪自動車整備士 (実技試験免除)

3. 訓練科の仕上がり像と訓練カリキュラム

(1) 仕上がり像

自動車整備に関する実践的技術者として必要な知識・技能・技術を習得させるとともに、技術の変化への適応性を養います。

(2) 訓練科カリキュラム

区分		標準時限数		教科目	教科目(一養)
		1年	2年		
学科	普通	100	100	社会、体育	
	系基礎	316	228	自動車の構造・性能、自動車の力学・数学、電気・電子理論、燃料・潤滑剤、材料、図面	自動車工学
		32	12	法規	自動車の整備に関する法規
		36	—	生産工学、安全衛生	
	専攻	132	116	自動車整備(エンジン、シャシ、電装、故障原因探求)	自動車整備
		60	—	機器の構造・取扱い(整備作業機器、測定機器・工具、検査機器、基本工作法)	機器の構造・取扱い
		—	32	自動車検査	自動車検査
	独自	20	20	総合演習	
学科系		696	508		
実技	系基礎	16	16	安全衛生作業	
		32	—	工作作業(手仕上げ作業、機械作業)	工作作業
		60	—	測定作業	測定作業
	専攻	664	868	自動車整備作業(エンジン整備作業、シャシ整備作業、電装整備作業、二輪自動車整備作業、故障原因探求作業、自動車点検作業)	自動車整備作業
		—	68	自動車検査	自動車検査作業
	独自	132	100	総合演習作業、社会人基礎	
学科系		904	1052		
合計		1,600	1,560		
2年合計		3,160		※1時限45分	

4. 特徴ある取り組み

毎年自動車系3校による「ものづくり競技会(自動車整備部門)」を12月に実施しています。1年生は3校から各5名程度選出し、合計16名で単体競技として実施。2年生は2校から2名1組の各7チーム程度選出し、合計15チームで定期点検競技として実施。

1年生の単体競技については、翌年度開催される「職業能力開発協会主催の若年者ものづくり競技大会」の予選を兼ねており、上位入賞者の中から1名を選手として出場させています。

単体競技 (1年生)



定期点検競技 (2年生)



図4-5 八王子校 実習風景

2-4 和歌山県立田辺産業技術専門学院 自動車工学科

1. 施設、訓練科概要

(1) 施設概要

和歌山県が設置運営している職業能力開発校は和歌山市と田辺市に2校あります。

昭和21年和歌山市に、昭和32年田辺市において公共職業補導所として開所し、昭和43年に和歌山高等技能学校、田辺高等技能学校、平成4年に和歌山高等技術専門校、田辺高等技術専門校、平成19年に和歌山産業技術専門学院、田辺産業技術専門学院に改称され、現在に至って



図本-6。田辺校 全景

現在、田辺産業技術専門学院には、主に新規学卒者などの若年者を対象とした普通課程2年制訓練「自動車工学科」「情報システム科」と、1年制訓練「観光ビジネス科」の3学科が設置されています。

(2) 訓練科概要

ア) 自動車工学科の特徴

自動車工学科は、昭和38年4月に、自動車整備科として三級自動車整備士養成課程としてスタートし、地域の整備士人材のニーズを勘案し、平成10年に二級整備士養成課程に移行し、以降、自動車整備業界で即戦力として活躍できる自動車整備士の養成を行っています。

イ) 訓練対象者

高校卒業者でおおむね40歳以下の求職者(年3回の入学試験のうち、10月選考のみ)
高校卒業者(1月選考、3月選考)

ウ) 訓練内容

二級自動車整備士をはじめ、関連する各種の資格取得を目指すと共に、自動車整備士として必要な専門的な知識と技術を習得します。

2. 在学中に取得可能な資格

- ・ 中古自動車査定士(小型車) ・乙種第4類危険物取扱者
- ・ 各種技能講習(ガス溶接、フォークリフト運転、玉掛け、小型移動式クレーン運転)
- ・ 各種特別教育(アーク溶接、小型車両系建設機械運転、低圧電気取扱、研削砥石の取替え等)
- ・ 和歌山県技能士補など、関連する多くの資格を取得

3. 訓練科の仕上がり像と訓練カリキュラム

(1) 仕上がり像

自動車整備における一連の業務等を総合的に理解し、自動車の点検・整備から故障探求までの知識と技能・技術を習得するとともに、将来の中堅幹部としての素地を与え、職業人としての自覚を養います。

(2) 訓練科カリキュラム

	学科・実技	訓練時間	教科の科目
学 科	普通学科	65	社会 体育 物理・化学
	系基礎学科	652	生産工学概論 電気及び電子理論 材料 構造・性能 自動車の力学 製図 燃料及び潤滑剤 安全衛生 関係法規
	系専攻学科	332	機器の構造及び取扱法 自動車整備法 検査法
	応用学科	46	国家試験対策
実 技	系基礎実技	116	工作基本実習 機械操作実習 測量基本実習 安全衛生作業法
	系専攻実技	1428	自動車整備実習 検査実習 故障原因探求実習
	応用実技	189	その他(講習・試験・電子工作・行事等)

4. 特徴ある取り組み

自動車特定整備認証工場として、実習において、車検整備を行っており、点検・整備完了後、出張検査場にて、訓練生が検査ラインを通すことを行っています。

また、県内自動車ディーラー等に依頼し、最新自動車の点検整備やエーミング等の実技訓練を行っていただいております。

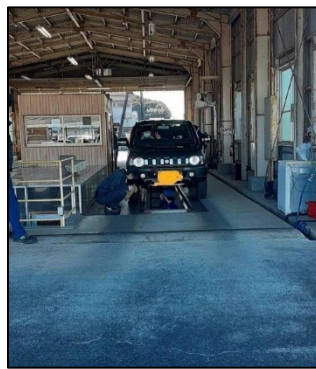


図4-7 実習風景

2-5 福岡県立久留米高等技術専門校 自動車整備科

1. 施設、訓練科概要

(1) 施設の概要

福岡県が設置運営している職業能力開発校は、福岡校(福岡市東区)、戸畑校(北九州市戸畑区)、小竹校(鞍手郡小竹町)、久留米校(久留米市)、大牟田校(大牟田市)、田川校(田川市)、小倉校(北九州市小倉南区)の一般校7校と国立県営の福岡障害者校(北九州市若松区)の計8校があります。



図4-8 久留米校 全景

この8校のうち、自動車整備科は、福岡校、久留米校、小竹校、田川校の4校にあります。

各校の訓練期間は、福岡、久留米、小竹校が2年課程(二級整備士養成訓練)、田川校が1年課程(三級整備士養成訓練)となっています。

これらの4校は、地域ニーズに応じた科目の検討、変更などを繰り返し現在に至っていますが、その1つである久留米校は、昭和35年4月に久留米職業訓練所として設立し、自動車整備科の前身である自動車整備工科が昭和39年4月から始まりました。その後、昭和44年に福岡県立久留米専修職業訓練校に改称、昭和62年に福岡県立久留米高等技術専門校になりました。

現在、ものづくり×プログラム科(2年訓練定員20名)、自動車整備科(2年訓練定員20名)、建築科(1年訓練定員30名)、介護サービス科(6か月訓練定員30名)の4科で訓練を実施しています。なお、介護サービス科につきましては、介護職の専門性を高め、地域から求められる質の高いサービスを提供できる人材育成を目指した訓練内容とするため、来年度(令和5年度)より訓練期間を6か月から1年に変更します。

また、久留米校では、訓練生の登校における利便性(通勤通学時間帯の交通混雑回避、子供の保育園等の送りの時間的余裕の確保など)の向上を図るため、来年度(令和5年度)より訓練開始時刻の変更(8時40分→9時00分)を試行することとしております。

(2) 訓練科概要

ア) 自動車整備科の特徴

久留米高等技術専門校 自動車整備科は、平成3年4月からそれまで実施していた1年訓練の三級整備士養成課程から2年訓練の二級整備士養成課程の訓練科になりました。

二級自動車整備士の資格取得を目指し、自動車整備工場の中核となる整備士の育成を行い、自動車の基本構造から電子制御化された自動車について、学科と実技を関連づけながら技術を習得できるように訓練を実施しています。

また、内燃機関から電気へと大きな転換期を迎えた自動車業界の流れに対応できる整備士に必要な新技術の基礎を学ぶことができるように、トヨタMIRAIと日産LEAFの2台を実習車に導入して今年度から訓練を実施しています。

イ) 訓練対象者

高等学校等卒業生で18歳以上30歳以下の新規学卒者及び離転職者

ウ) 訓練内容

二級ガソリン自動車整備士、二級ジーゼル自動車整備士の取得を目標に、学科、実技訓練を行い、就職活動等を通じて社会人としての基本とマナーを身に付けることができます。

2. 在学中に取得可能な資格

- ・ 電気自動車等の作業に係る特別教育
- ・ (修了時)二級ガソリン自動車整備士、二級ジーゼル自動車整備士受験資格(実技免除)

3. 訓練科の仕上がり像と訓練カリキュラム

(1) 仕上がり像

二級整備士の資格取得はもちろんですが、訓練生の主な就職先である近隣の自動車整備工場、各社自動車ディーラーの方々から「久留米校の修了生は、非常に定着率が高い。」とお褒めの言葉を頂いています。また、多くの修了生が第1線で活躍し、社内コンクール等の全国大会出場(令和2年度第1回全国トヨタ販売店サービス技術コンクール全国大会準優勝(技術力No.1トヨタディーラーに!!))をしています。このように長く勤務でき、即戦力として活躍できる人財こそが、本校修了生の仕上がり像だと考えます。

(2) 訓練科カリキュラム

訓練科名及び技能の範囲

職業訓練の種類	訓練課程	訓練系	専攻科	訓練期間	訓練時間
普通職業訓練	普通課程	第二種自動車系	自動車整備科	2年	2824 時間
訓練系の技能の範囲	自動車の整備及び検査における基礎的な技能及びこれに関する知識				
専攻科の技能の範囲	自動車の整備及び検査における技能及びこれに関する知識				

教科の科目		訓練時間			教科の細目
		1年次	2年次	計	
系基礎実技	1 工作基本実習	40		40	板金加工、溶接、塗装、研磨、作業用機器と用具の取扱い、作業用機器と用具の取扱い、リサイクル機器の取扱い、外部診断器の取扱い
	2 測定基本実習	40	40	80	寸法測定、排気ガス、動力、騒音、電気測定
	3 安全衛生作業法	15	15	30	安全衛生作業、保護具、整理整頓、応急処置
	計	95	55	150	
専攻実技	1 自動車整備実習	612	613	1225	エンジン整備、シャシ整備、電装整備、車体整備、次世代先進技術自動車(HV・BEV・FCV・ASV)
	2 検査実習	30	70	100	自動車関連法規に基づくエンジン検査、シャシ検査、電装検査、車体検査、OBD検査、ASVエーミング
	3 故障原因探究実習		140	140	エンジン、シャシ、電気装置、コンピュータ診断、次世代先進技術自動車(HV・BEV・FCV・ASV)
	4 技能照査		7	7	実技試験(修了試験)
	計	642	830	1472	
系基礎実技と専攻実技の計		737	885	1622	
総訓練時間		1415	1409	2824	

※1年次(令和4年度)、2年次(令和5年度)

教科の細目

教科の科目		訓練時間			教科の細目
		1年次	2年次	計	
普通 学科	1 社会	39	41	80	行事、生活指導
	2 職業基礎	46	38	84	キャリアコンサルティング、コミュニケーション能力向上、履歴書・職務経歴書の作成、コンピュータ操作
	3 体育	6	6	12	球技等
	4 工場見学	7	7	14	自動車製造工場、自動車整備工場等の見学
	計	98	92	190	
系基礎 学科	1 生産工学概論	10	10	20	作業改善、作業効率、在庫管理、品質管理、産業廃棄物
	2 自動車の構造及び性能	223	127	350	自動車の性能、ガソリン機関、ディーゼル機関、フレーム及びボデー、動力伝達装置、サスペンション及びアクスル、ステアリング装置、ブレーキ装置、電気装置、ホイール及びタイヤ、ホイールアライメント、電子制御装置、次世代先進技術自動車〔ハイブリッド車(HV)、バッテリー電気自動車(EV)、燃料電池自動車(FCV)、先進安全自動車(ASV)]
	3 自動車の力学	40	10	50	基礎的な原理法則、自動車の諸元
	4 電気及び電子理論	30	30	60	電気回路、半導体、論理回路
	5 材料	10	10	20	金属材料、非金属材料、表面処理、熱処理、塗料
	6 燃料及び潤滑剤	30		30	燃料と燃焼、潤滑と潤滑剤
	7 製図	20		20	製図一般事項、用器画法、機械製図、自動車配線図
	8 関係法規	17	23	40	道路運送車両法、自動車点検基準、道路運送車両保安基準、自動車NOx・PM法
	9 安全衛生	20		20	産業安全、労働衛生、労働災害、関係法規
	計	400	210	610	
専攻 学科	1 自動車整備法	140	170	310	エンジン整備、シャシ整備、電装整備、故障原因探究、次世代先進技術自動車整備(HV・BEV・FCV・ASV)
	2 検査法		40	40	自動車関連法規に基づくエンジン検査、シャシ検査、電装検査、OBD検査、ASVエーミング
	3 機器の構造及び取扱法	40	10	50	整備作業機器、計測及び点検機器、検査機器
	4 技能照査		2	2	学科試験(修了試験)
	計	180	222	402	
系基礎学科と専攻学科の計		580	432	1012	
総訓練時間		1415	1409	2824	

4. 特徴ある取り組み

学科訓練では、パソコンとプロジェクターを用いて、プレゼンテーション方式の授業を多く取り入れ、写真や動画を使ってより多くの情報と新技術を交えたカリキュラムで授業を行うことで訓練生の理解度を上げるように取り組んでいます。また、定期試験と個人面談を繰り返し実施することで訓練生のレベルと理解度を把握し、指導員間でも情報を共有し、一人一人に合った就職先の斡旋や生活指導を行っています。

実技訓練では、1年次には学科の授業とリンクした部品ごとの分解、測定、調整、組立などを行い、2年次には車両を用いた点検、分解調整、組立、保安基準適合性の確保など総合実習を主に行います。また、次世代自動車の基礎を学べるようにFCVとEV及びHVを実習車に導入しています。

2-6 福岡県立田川高等技術専門校 自動車整備科（三級整備士課程）

1. 施設、訓練科概要

(1) 施設の概要

福岡県が設置運営している職業能力開発校は、福岡校(福岡市東区)、戸畑校(北九州市戸畑区)、小竹校(鞍手郡小竹町)、久留米校(久留米市)、大牟田校(大牟田市)、田川校(田川市)、小倉校(北九州市小倉南区)の一般校7校と国立県営の福岡障害者校(北九州市若松区)の計8校があります。



図4-9 田川校 玄関

この8校のうち、自動車整備科は、福岡校、久留米校、小竹校、田川校の4校にあります。

各校の訓練期間は、福岡、久留米、小竹校が2年課程(二級自動車整備士養成訓練)、田川校が1年課程(三級自動車整備士養成訓練)となっています。

これらの福岡県立高等技術専門校は、地域ニーズに応じた科目の検討、変更などを繰り返して現在に至っていますが、その中の1つである田川校は、昭和24年に田川公共職業補導所として田川郡添田町に設立し、昭和34年には炭鉱離職者臨時措置法により田川分校(田川市大字伊田)を追加設立しました。

この時に新たに訓練を開始したのが自動車整備科でした。また、中津原分室を昭和39年に設立し、自動車運転科を訓練科目としました。その後、この3校は数回の名称変更と統合を行い、平成2年に福岡県のほぼ中央、現在の田川市大字糶2059番地に福岡県立筑豊東高等技術専門校として新築開校しました。この地域は、筑豊炭鉱の中心地にあり、周囲には「霊峰 英彦山」「香春岳」「福智山」が臨め、自然豊かな環境の中にあります。また、平成5年に田川高等技術専門校に名称を変更し現在に至っています。

田川校は、普通課程のOA事務科、短期課程の電気工事科、自動車整備科、木工家具科、エクステリア左官科の5科で訓練を実施しています。中でも、木工家具科は福岡県内唯一の科目であり、手工具(かんな、のみ、のこなど)を用いた手加工を主体とした訓練を基礎とし、木工機械の取扱いと家具製作などを学び、家具製作関連企業への就職を目指す科目となっています。

また、訓練期間は5科目共に1年訓練で、現在までに多数の若年者から中高年者の方々が技術を習得、資格を取得し、修了者の方は主に筑豊地域で活躍されています。

(2) 訓練科概要

ア) 自動車整備科の特徴

田川高等技術専門校は、同じ筑豊地区で、自動車で30分程度の場所に小竹高等技術専門校があり、両校に自動車整備科があります。本校は1年訓練で三級整備士養成、小竹校は2年訓練で二級整備士養成と、訓練課程には違いがありますが、ほぼ同じような訓練を実施している状況です。

大きな違いは、二級整備士(2年訓練)と三級整備士(1年訓練)ですが、これ以外にも応募要件があり、小竹校は高等学校等卒業以上で年齢が入校時に30歳までと制限があり、田川校は学歴、年齢ともに制限はありません。このような違いから、田川校では中高年者の離職者の方からの問い合わせ、そして応募、入校が多くなっています。

最大4種類の三級自動車ガソリンエンジン、三級自動車ジーゼルエンジン、三級自動車シャシ、三級二輪自動車の資格取得を最終目標としながら、自動車整備工場での主力として活躍できる整備士の育成を行い、自動車を基礎から習得できるカリキュラムを実施しています。

また、実習車としてトヨタプリウスを始めとして、日産リーフ及びトヨタミライを導入し、電子制御装置や、駆動又は駆動の補助にモータを用いた先進自動車の基礎も取得できるようにしています。

イ) 訓練対象者

学歴と年齢に制限はありません。定員は30名です。

ウ) 訓練内容

三級ガソリンエンジン、三級ジーゼルエンジン、三級シャシ、三級二輪自動車の取得を目標に、学科、実技訓練を実施し、就職活動、人権・同和問題研修、環境講話などを通じて社会人としての更なる基本とマナーを身に付けることができます。

2. 在学中に取得可能な資格

電気自動車等の整備作業に係る特別教育

(修了時)三級ガソリンエンジン、三級ジーゼルエンジン、三級シャシ、三級二輪自動車

3. 訓練科の仕上がり像と訓練カリキュラム

(1) 仕上がり像

三級整備士資格の取得が最終目標ですが、学科、実技の訓練時に先進技術搭載車に触れることで、今後の自動車の未来と整備技術の変化を予感することができる自動車整備士を目指します。

また、自動車ユーザーが車に対して何をメリット、デメリットと感じているのか考えられ、搭載された新技術の目的と正しい知識を学び続けていける自動車整備士を理想としています。

(2) 訓練カリキュラム

訓練科名及び技能の範囲

職業訓練の種類	訓練課程	訓練科名	訓練期間	訓練時間
普通職業訓練	短期課程	自動車整備科	1年	1,411時間
訓練科の技能の範囲		自動車の整備における技能及びこれに関する知識		

教科の細目

教科の科目		訓練時間	教科の細目
普通 学 科	1 社会	40	オリエンテーション、人権・同和問題研修、環境整備、消防訓練 健康診断、環境講話、就職相談
	2 体育	12	疲労と体育、体育実技
	3 職業基礎学科	10	キャリアコンサルティング、コミュニケーション能力
	計	62	
専 門 学 科	1 自動車の構造及び性能	224	ガソリン・エンジン、ジーゼル・エンジン、シャシ、次世代先進自動車
	2 自動車の力学	30	機械要素、自動車の諸元、内燃機関の性能、試験
	3 電気及び電子理論	18	電気・電子理論、試験
	4 材料	10	鉄鋼、非鉄金属、焼結合金、非金属材料、試験
	5 燃料及び潤滑剤	10	燃料、潤滑剤、試験
	6 関係法規	22	総則、自動車の登録、道路運送車両法及び保安基準、道路運送車両の整備 道路運送車両の検査、自動車の整備事業、自動車リサイクル法、試験
	7 機器の構造・取り扱い	22	整備作業機器、測定機器、検査機器、リサイクル機器、試験
	8 自動車整備法	166	整備の概要、ガソリン・エンジン、ジーゼル・エンジン、シャシ、次世代先進自動車
	9 安全衛生	9	安全衛生の総説、災害の原因と安全心得、緊急処置及び疾病の防止
計	511		
実 技	1 測定基本実習	30	基本計測作業
	2 機械操作基本実習	2	外部診断器の取扱い
	3 工作基本実習	28	手仕上げ工作作業、機械工作作業
	4 自動車整備実習	749	エンジン基本整備作業、シャシ基本整備作業、 電気装置基本整備作業、次世代先進自動車の整備作業、試験
	5 安全衛生作業法	10	安全作業、衛生作業
	6 職業基礎実技	19	Windowsの基本操作、ワープロ基本操作、表計算基本操作
計	838		
総訓練時間	1,411		

4. 特徴ある取り組み

学科訓練では、パソコンとプロジェクターを用いて、プレゼンテーション方式の授業を行うことで、写真や動画などを使って多くの情報と新技術、新機構を交えたカリキュラムで授業を実施し、訓練生の理解度と自動車への興味を上げるように取り組んでいます。

また、定期試験を各章ごとに実施し訓練生の学習レベルと理解度を把握し、個人面談を適宜繰り返すことで訓練生一人一人に合った就職先の斡旋や生活指導を行い、指導員間でも情報を共有するようにしています。

実技訓練では、学科の授業内容とリンクした各部品の分解、測定、調整、組み立てなどを行います。また、次世代自動車の基礎を学べるように燃料電池自動車、電動自動車、ハイブリッド車を揃え、その次世代自動車に対応する外部診断器、高電圧に対応した各種テスト、絶縁工具なども準備して訓練に取り入れています。

2-7 専門学校トヨタ東京自動車大学校

対応者：理事・学生部長・総務部長 若林 良弘氏
 教育部 自動車整備科 課長 加納 拓実氏

1. 施設と訓練科の概要

(1) 施設概要

- ・ トヨタ直営の学校教育法の専門学校で創立 70 年を迎える。
- ・ 沿革
 - 1954年(昭和29年)立川市 トヨタ直営「日本自動車学校」に三級課程発足
 - 1976年(昭和51年)学校教育法 専門学校「日本自動車整備専門学校」改称
 - 1989年(平成元年)専門科定員500名に増員
 - 1997年(平成9年)車体整備士養成施設
 - 2002年(平成14年)一級整備士コース新設
 - 2006年(平成18年)4年制一級整備士課程開設。
 - 2007年(平成19年)専門学校 トヨタ東京自動車大学校 改称
 - 2011年(平成23年)2級整備士対象に1年課程ハイブリッド・EV科新設
 - 2014年(平成25年)ハイブリッド・EV科を2年制スマートモビリティ科に変更
 - 2019年(平成31年)2級整備士対象に2年課程トヨタセールスエンジニア科新設
- ・ キャンパスは東京都八王子市にあり、1号館～5号館までのキャンパスで東京ドーム2個分の広さで、約11万m²。
- ・ 敷地内に走行道路や校内サーキット、オフロードコース等完備。

(2) 設置科

訓練科名	資格	訓練期間	定員	訓練対象者
1級自動車科	1級自動車整備士、高度専門士	4年	120	高卒
自動車整備科	2級自動車整備士、専門士	2年	240	
国際整備科	2級自動車整備士、専門士	3年	40	
1級専攻科	1級自動車整備士、専門士	2年	40	2級資格者以上 自動車整備科からの内部進学者
スマートモビリティ科	大学併修(学士)、第二種電気工事士	2年	40	
トヨタセールスエンジニア科	大学併修(学士)、中古車査定士、ビジネス検定	2年	20	
ボディクラフト科	車体整備士	1年	40	
ボディクラフト研究科	学士	1年	10	ボディクラフト研究科からの内部進

(3) 訓練の概要

- ・ 1学年の定員は、400名。一時期定員の4倍の1,600名の応募があったが、最近では定員を割っている状況。在校生は約1,000名。整備士の志望者が減少しているのを実感している。それでも日本人が最も集まっている学校でもある。ここ数年は、入学生300～350名で女子が10～20名。上級生ほど女子学生の割合が少し高いので女子の割合は5%程度。
- ・ 入試での不合格者は少数。10月までの入試で大部分を獲得し、あとは毎月の入試で少しずつ合格させている。
- ・ 4年コースの場合、産業能率大学と大学連携をしており、通信教育を併用することで学士が取得できる。
- ・ 実習は原則、班ごとに作業を行う。2週間で1科目を集中して試験まで行い、科目ごとに班の組み換えを行い、マンネリ化も防止している。1教室担任2名学生40名程度、最大12班48名。
- ・ 実習車300台以上(当然トヨタ車でレクサス含む、国家試験用に日産やホンダ車もある)、二輪車(13台)、ベンチエンジン(250台以上)、リフト82基、学費に見合う素晴らしい教育環境を用意している。
- ・ 講師は全員が一級自動車整備士で胸に資格が表示されている。教員は学生25名に1名、学科は50名まで1名が基準。
- ・ 校内いたるところにエンジンのカットモデルや水素自動車のカットモデル、教材車がある感じ。日本一の規模と自負している。
- ・ 学生は、マルチサーキットテスターは各自持ち、外部診断機は各グループ(4人)1台。
- ・ トヨタ東京自動車大学校は前からホイールアライメントテスタを四輪アライメントテスタと表示している。
- ・ 教室は専用の教室で、学生は毎朝着席する自分の机があり、使いまわしはしない。
- ・ 学費は、入学金24万円、授業料年間108～132万円
- ・ 就職は、トヨタ自動車、トヨタ系ディーラー、トヨタ系関連会社でほぼ決まり。(92%)
- ・ トヨタ系ディーラーの整備士は民間整備工場に比べて給料が良い。
- ・ 一級自動車整備士、二級自動車整備士、自動車車体整備士の取得率は、ほぼ100%
- ・ 課題としては、過去と比較し、応募者、入学生の減少が大きい。
「整備専門学校にとっては、メーカー校も民間校も、入学者の減少＝経営赤字化に直結。学生確保が大きな課題。大学進学一辺倒に見える高校の進学指導は、メーカー校にとっては、車の販売と整備は両輪でお客様に安心してお乗りいただき、また買っていただくことにつながるので、入学者減少は整備士不足に直結する。よって、最大の課題は、若者に自動車の魅力を理解してもらうこと。他にも細かい課題はありますが大きな課題ではないと思っている。」
- ・ 当校のメインのリフトは1階の埋め込み式(パンタグラフ、新型2柱)。校舎建設時にはこのタイプ。リフトを後から増設する時にはパンタグラフ式で増設。リジッドラックも勉強のため多用している。

- ・ 1, 2 年生は学年ごとにつなぎを色分けし、3,4 年生は上級課程として同色。科の違いはネームプレートで分け。

2. 今回の自動車整備士資格改正について

- ・ 今回の自動車整備士技能検定規則の改正についての通達等の情報は公開情報以外は得ていない。トヨタのような大企業だからこっそりと得ているようなことはない。
- ・ どこからも公開以外の何の情報も得ていない。JAMCA(全国自動車大学校・整備専門学校協会)から公開情報は来ている。
- ・ 教科書を作っている日整連が一番情報を持っているのではないか。
- ・ ファイネスは認証工場でないと加入できない。
- ・ 公立の職業訓練校の指導員資格は見直した方が良い。二級自動車整備士→二級自動車整備士(総合)改正。職業能力開発促進法の改正が必要ではないか？
- ・ 職業大が作っている自動車整備の実技教科書は、認められているのか？日整連の作ったものしか国交省は認めてないのでは？
- ・ 通達第 109 号の三級の内容から今後発出される二級や車体整備士の取扱い通達の内容を想像するにあまり変化がないように思える。
- ・ 車体整備士養成は、教科目が変わったので変える必要があるかもしれない。
- ・ シャンダイナモメータは走行性能のデータを得ることができるが、走行コースが校内にあるので、使用する必要がなくなった。実習場ではシャンダイナモメータは現在は使っていない状況。
- ・ 電動車両や電子制御装置の整備のための絶縁工具を揃えている。

感想:

- ・ 学生は全員、背中に「TOYOTA」のロゴが入ったツナギを着て授業を受けている。モチベーションが違う。
- ・ エンジン→通達第 109 号に基づいて「エンジン又はモータ」で整理。
- ・ トヨタ東京自動車大学校は単独なので、令和 7 年 4 月の新しい資格の授業開始まで十分に時間があるので、焦ってはいない。設備機器は十分にあるため。

学生部長の思い:

自動車業界まで白物家電と同様に海外勢に負けた時には日本の若者は悲しいと思うので、元気なまま今の若者たちにバトンタッチしたいですね。私たちは、自動車業界で働く550万人の仲間の一員であり、未来ある若者を育てる幸せな仕事をさせていただいている仲間でもあります。若者たちの未来の幸せのため、日本の自動車業界が100年に1度の変革期を過ぎても日本の基幹産業であり続け、日本が振興を続けていけるよう、微力ながら尽力を続けたいと思います。トヨタは全方位戦略を取っております。レクサスはBEV化を急速に進めますが、全世界の人々に幸せの大量生産をすることがトヨタの目標です。先進国から発展途上国まで、全方位に必要な車(=売れる車)を作り続けます。卒業生の就職などでもお世話になるとは思いますが、ぜひ、よろしく願いいたします。

背中に「TOYOTA」を背負って！

2-8 学校法人ホンダ学園 ホンダテクニカルカレッジ関東

応対者：校長 勝田 啓輔氏
 教務部 部長 達富 由樹氏
 教務部 サービスエンジニア1課課長 茂野 泰士氏
 教務部 サービスエンジニア2課 課長 中野 健二氏
 教務部 運営管理Gr 鳴 健司氏

1. 施設と訓練科の概要

(1) 施設概要

- ・ 学校法人ホンダ学園が埼玉県ふじみ野市に設置し運営するメーカー直轄の専門学校で、姉妹校として大阪狭山市にホンダテクニカルカレッジ関西がある。
- ・ エントランスのディスプレイは、クルマ好きにはたまらない装飾。本田宗一郎氏の建学の精神が掲げられている。
- ・ 沿革
 昭和51年2月 埼玉県知事各種学校認可ホンダインターナショナルテクニカルスクール
 昭和51年4月 第一期生入学(普通課程三級、高等課程二級)
 昭和54年4月 三級課程廃止、高等課程を専門課程へ
 平成5年4月 自動車整備科定員320名へ
 平成29年2月 創立40周年
 令和4年4月 自動車整備科をサービスエンジニア学科と改称

(2) 設置科と教育の概要

学科名	取得資格	修業年限	定員	応募資格
サービスエンジニア学科	二級自動車整備士	2年	100名	高卒
一級自動車整備学科	一級自動車整備士	4年	75名	
研究開発学科	二級自動車整備士	4年	85名	

- ・ サービスエンジニア学科を二級自動車整備学科としなかった理由は、校内にヒエラルキーを持ち込みたくなかった。二級は一級の下という考え方はしていない。
- ・ 実習担当の教員は25名に1名(国交省の基準)
- ・ 学生数は約600名、女子学生は約5%
- ・ オンデマンドの3Dビジュアル教材
- ・ 学年は、作業着の襟の色、学科は名札の色で分けている。
- ・ クラブ活動を重要視し、学生の7割が活動している。
- ・ 教材車ガソリン車:110台 電動車:31台(BEV:3台 HEV:28台)他にディーゼル車と二輪車70台

- ・ 二級課程の中で、二輪車の学科、実習の時間は、合計で 30 時間程度。
- ・ 自動車車体整備科の必要性は、現在はない。
- ・ 就職率は 100%HC (ホンダカーズ)を中心とした就職実績。重視するのは、第一志望への内定。研究開発学科は自動車の分かる(二級整備士を取っている)ものづくり者。企業から高い評価を受けており、開発・製造系企業への就職が多い。
- ・ 普通高校卒が 70%を占める。
- ・ 旋盤、フライス、マシニングセンタ、溶接の設備は整っている。研究開発学科が特に使用する。研究開発学科の 4 年次は職業大が行う開発課題を行っていた。
- ・ 電動工具は 1 年生では使わない、2 年生以上で使用する。
- ・ 2 輪販売会社就職を目指す学生に対し、社内資格を取得する特別講座と実践実習がある。
- ・ メーカー直結校だから、現場の経験豊富なさまざまなプロフェッショナルな講師から知識、技術が習得可能。
- ・ リフトの形式は、パンタ式:37 基 アーム式 6 基。
- ・ 入学時に学生にデジタルマルチメーターを購入してもらおう。
- ・ EV車整備のため、絶縁工具を完備。労働安全衛生法の労働安全衛生規則(特別教育規程)に準じ必須機材として導入。
- ・ 研究開発学科用の旋盤、フライス、ボール盤等工作機械が沢山あり、自らモノが作れる体制がある。

2. 今回の自動車整備士資格改正について

- ・ 自動車整備士技能検定規則の改正に係る通達に係る情報は得ていない。
- ・ 新制度の二級自動車整備士課程は7年度スタート。
- ・ 通達第 97 号で、各整備士教育時間が減少したのは、3 月の検定(登録)試験のためで、2 月に授業を終えることが可能となる。
- ・ 一級自動車整備士課程があるので、二級自動車整備士課程の設備が通達で変化しても十分に対応できる。
- ・ 電子制御装置整備は、二級課程では既に実施している。
- ・ 今後の二級自動車整備士課程の標準時間などの取扱い通達を想像するに、大きな変化はないだろうと想像できる。

本田宗一郎の「建学の精神」とともに「HONDA」の名前を背負うモチベーション。



図4-10 玄関



図4-11 建学の精神



図4-12 二輪車整備

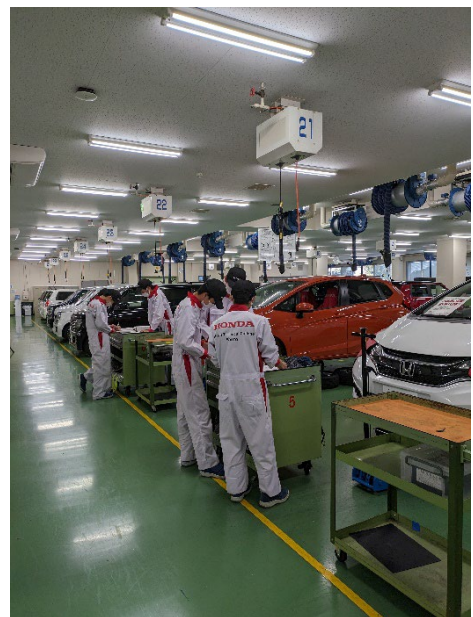


図4-13 四輪車整備

第3節 自動車車体整備科の現状と課題

3-1 東京都立中央・城北職業能力開発センター板橋校

令和4年9月7日（水） 令和4年11月30日（水）

対応者：自動車車体整備科1年担当 主任指導員 大西和弘氏
2年担当 主任指導員 亀崎昌夫氏
2年担当 主事 鹿毛俊夫氏

1. 自動車車体整備科 指導体制や訓練について

- ・ 指導体制
1年次(三級自動車整備士養成)…常勤2名+非常勤1名の3名
2年次(自動車車体整備士養成)…常勤2名+非常勤1名の3名
- ・ 2年次の車体整備士養成については、板金作業 1/3、塗装作業 1/3、溶接作業 1/5、残りはフレーム、ボディ修正や取り外し組付け調整等。
- ・ 前回、南大阪の車体整備科のお話を聞いて、基準に沿わない(別表に因らない)訓練の可能性を都の主管課に確認したところ、都は基準を離れること(別表に沿わない訓練)を認めないと回答を得た。板橋校は整備士取得済みの者を対象にした車体整備士養成の1年課程(短期短縮コース)も実施している。

2. 入校状況

- ・ 近年、定員 30 名を割っている状態。現在 10~15 名
- ・ 昔は自動車整備が人気職種であった。希望者も多く、優秀な子もいた。近頃は多い時で半数が卒業まで行かないでリタイヤする。最終的に国家試験が出口にあるので、そこまでの勉強に耐えられない。
- ・ 他の2校(江戸川校、八王子校)の二級整備士課程の施設の入校は良好。ほぼ定員が集まる。
- ・ それではと二級自動車整備士養成に転向することも、場所(実習場の広さ等)等の問題や大田校の自動車工学科(2年課程)を廃止した経過もあって、難しい。
- ・ オープンキャンパスに来る学生には、自動車整備を目指す場合は、板橋校の三級課程ではなく、他校の二級課程をお勧めしている。

3. 就職状況

- ・ 就職は売り手市場で良好。
- ・ 塗装、板金では板金を主とする事業所への就職する者が多い。
- ・ 企業を招いて就職説明会を実施しているが、その際、給料などの待遇改善を強くお願いしている。現在は売り手市場であり、ある程度は反映してもらえる。ここ最近、給料は上がっている状況。ディーラー間でも給料の差が年間 70 万円くらいある。大型を扱っているディーラーは給料が良い。

- ・ 就職後、技能士を取得する者はいない。通常の技能士の範疇ではなく、自動車に特化していることも、また技能士を取得する必要もないから技能士は取得しない。そのため、技能士補は意味がない。技能照査も本来の位置づけが低く、卒業試験の位置づけで実施している。

4. 設備状況

- ・ 外部診断機は古い、導入当初の診断機がある。端末をPCに接続して使用している。他の校はタブレットを入れたようだが、板橋校は入れていない。
- ・ 整備情報検索端末については、板橋校は教材車が決まっているので、整備書で充分足りる。
- ・ リフトは4台で、ジャッキが入らない車が多くなってきており、リフトが足りない。
- ・ 充電室は必要である。

5. 課題

- ・ 訓練生の確保が大きな課題である。
- ・ 令和9年以降の自動車整備士国家試験の繰り上げと訓練時間の確保が大きな関心で心配事でもある。(1,400時間確保できるか) 現在1,560時間だが、時間換算すると1,400時間ギリギリとなる。国家試験の試験日が2週間試験繰り上がると修了時間が足らなくなる可能性がある。合格発表時に訓練時間を満たすことになれば良い。
- ・ 板金・塗装・溶接を繰り返すことに限界があるので、年6台の教材車の入れ替えが必要である。そのための毎年予算(150万円)が必要で大きな課題である。
- ・ 今後、新しい資格「自動車車体整備・電子制御装置整備士」のためにどのような教科が増えるのか、二輪がどのくらいの割合で増えるのか心配である。

【3,120時限(期間短縮コース 1,560時限)】

区分	教科目名	標準時限数		訓練内容	
		1年次	2年次		
学	生産工学概論		24	生産合理化、工場管理と経営、環境マネージメント	
	自動車工学	388	38	自動車の性能、エンジン、シャシ車体構造、燃料、電気	
	安全衛生	6	6	安全衛生	
	法規	28	16	道路運送車両法、保安基準、自動車点検基準	
	自動車整備	128		エンジン整備、シャシ整備、電装整備	
	機器の構造・取扱	48	16	整備作業機器	
	車枠及び車体の構造		76	材料、力学、構造、機能	
	車枠及び車体整備法		282	整備、板金、塗装、損傷診断	
	自動車検査		12	総合検査	
	総合演習	12	20	総合演習	
科	その他の学科	100	100	社会、体育	
	実	工作基本作業	42	30	板金加工、溶接、塗装、研磨
		自動車整備基本作業	710		各種エンジン、シャシ、電気装置の整備作
		車枠及び車体整備作業		828	塗装作業、板金作業、損傷診断作業
		自動車検査作業		32	総合検査
	技	総合演習作業	24	60	技能照査、インターンシップ、ものづくり競技会
		その他の実習	74	20	機械操作基本作業、測定、安全衛生作業



図4-14 板橋校 玄関



図4-15 フレーム修正



図4-16 塗装実習風景

◆別表第二 「第三種自動車系 自動車車体整備科」の提案について

① この案に対する大阪府立南大阪高等技術専門校の意見について

東京都からの案(27ページ参照)を南大阪高等技術専門校、自動車車体整備科と調整。

○南大阪:

「板橋校の提案に賛成します」との回答があった。その背景として「本校は別表第二によらない科として運営しており、別表第二についてはいかようになろうとも関知しない立場です。」つまり、国交省の養成施設の認定の基準の緩和規程を基に計画を立て実施している。必要のない製図については、削除して実施している。主は国交省の基準である。

○板橋校:

別表に因らない訓練が可能と、はじめて聞いた。それで良ければ別表を気にすることはないと思う。最終的には都庁の主管課との調整となる。

② この案の緊急性については如何。

○板橋校:

今までのように、別表に因る訓練を前提とした場合、第二種自動車系のため、系基礎学科、実技とも同じ系の二級整備士養成を対象とした自動車整備に偏った教科の時間を長年実施している。当校は、国交省の認定では、1年次三級整備士養成、その修了を受けて2年次車体整備科を1年間の特例で実施する認定を受けている。よって、今のままの別表では、二級整備士養成を対象とした系基礎学科、系基礎実技を実施することになり、車体整備科としては「必要のない訓練」を実施せざるを得ない。一刻も早く、この基礎部分で「車体整備の基礎部分」を実施したい。今後も別表を基にする訓練を主に考えると、提案の基準(系基礎学科、実技を三級自動車整備士養成の第一種自動車系自動車整備科の系基礎学科、実技に揃え、その他の時間に「車体整備の基礎部分」を入れたい)に変えて欲しい。南大阪のように別表に因らない訓練に移行するか否か、校と主管課と調整してみる。

※ 別表第二の第二種自動車系自動車車体整備科を提案の第三種自動車系自動車車体整備科に省令改正して追加すれば、影響は板橋校 1 校のみではなく、岡山の美作、熊本高等技術専門校、南大阪の 3 校も別表に因る訓練科となる。改正は自動車車体整備科実施校の念願であろう。

※ 1年次修了時、修了試験を実施。これは、国交省の認定要件である。三級自動車整備士を修了した者に対して1年の自動車車体整備養成が実施できる特例である。実際、公共訓練で実施されている2年制の自動車車体整備科はなく、現実には国交省の特例の三級自動車整備士養成+自動車車体整備科(1年制)及び二級自動車整備養成+自動車車体整備科(1年制)のみである。

3-2 大阪府立南大阪高等技術専門校 自動車・車体整備科

令和4年12月21日(水)

応対者: 訓練課長 一見大輔氏

自動車・車体整備科 主任専門員(1年担当) 中尾健志氏

自動車・車体整備科 副主査(2年担当) 宮本雅義氏

以下の項目のヒアリングを行い、実習場、教室、設備の確認と授業の見学を行った。

1. 施設及び科の設置状況及び訓練内容(カリキュラム)

施設は大阪府の泉北地域、和泉市の広大な産業団地(テクノステージ)の中にあり、広大な敷地と近代的な建物群で構成されている。新大阪駅から2時間の所にあるが、阪和自動車道の岸和田和泉ICの側に有り、物流の利便性は高い。

テクノステージは、昭和55年の「大阪産業ビジョン80」により、関西国際空港周辺の新たな産業拠点構想からスタートし、平成10年7月から分譲開始。平成18年3月に全区画の分譲が完了した。

大阪府立南大阪高等職業技術専門校(以下、「南大阪校」という。)は平成18年4月より校の運営を開始。自動車関連科については、設立当初は2年課程の二級整備士養成課程と1年課程の車体整備士養成課程を実施。

平成28年度より二級自動車整備士養成課程を廃止し、三級自動車整備士養成課程+車体整備士養成課程の「自動車・車体整備科」(定員30名)をスタートさせた。訓練内容は、1年次三級自動車整備士養成、2年次自動車車体整備士養成となっている。

訓練内容については、国家資格取得の関係で、国交省の基準を踏まえたうえで、第一種自動車系自動車整備科を実施している。

2. 指導員体制等について

1年担当は常勤2名+非常勤1名枠(40時間以内)

2年担当は常勤2名+非常勤1名枠(40時間以内)

教科担当制ではなく、学年担当である。1年担当は自動車整備を教え、2年担当は車体整備(板金溶接、塗装)を教える

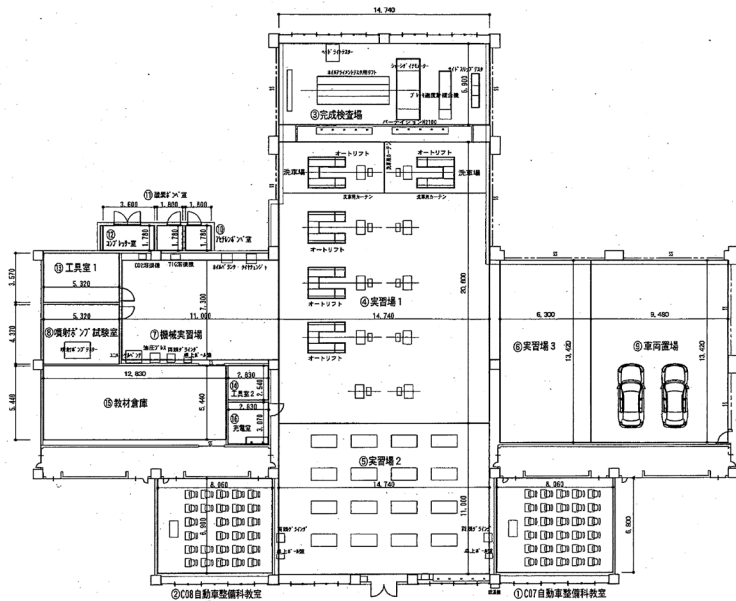
3. 実習場・教室の広さ等

- ・ 自動車整備の実習場 867.9 m² (車両置き場を含む)
- ・ 車体整備の実習場 568.1 m² (車両置き場を含む) 合計 1,436 m²
- ・ 元二級整備士養成課程と車体整備士養成課程を実施していたので十分な広さを所有している。
- ・ 教室は 55.6 m² (3教室)

No.	教室名	面積
①	C07 自動車整備科教室	8.0m × 6.9m = 55.6m ²
②	C08 自動車整備科教室	8.0m × 6.9m = 55.6m ²
	合計	111.2m ²

No.	実習場(室)名	面積
③	完成検査場	14.7m × 5.9m = 87.0m ²
④	実習場 1	14.7m × 20.9m = 306.3m ²
⑤	実習場 2	14.7m × 11.9m = 174.8m ²
⑥	実習場 3	6.3m × 13.4m = 84.4m ²
⑦	機械実習場	11.0m × 7.3m = 80.3m ²
⑧	噴射ポンプ試験室	5.3m × 4.3m = 22.8m ²
	合計	740.7m ²

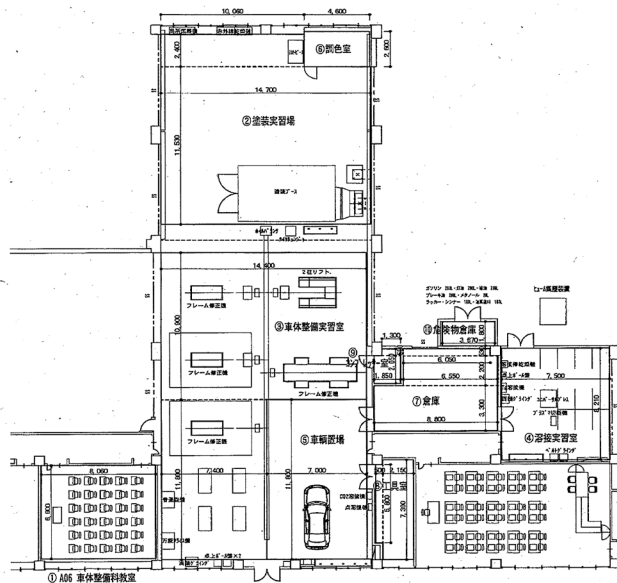
No.	実習場(室)名	面積
⑨	車検整備場	9.4m × 13.4m = 127.2m ²
⑩	ボディペイント室	1.8m × 1.7m = 3.2m ²
⑪	塗装ペイント室	1.8m × 1.7m = 3.2m ²
⑫	コックピット室	3.6m × 1.7m = 6.4m ²
⑬	工具室 1	5.3m × 3.5m = 19.0m ²
⑭	工具室 2	2.8m × 2.5m = 7.2m ²
⑮	教材倉庫	12.8m × 5.4m = 69.8m ²
⑯	充電室	2.8m × 3.0m = 8.7m ²



大阪府立南大阪高等職業技術専門学校
自動車整備科 平面図 S=1:200

No.	教室名	面積
①	A05 車体整備科教室	8.0m × 6.9m = 55.6m ²
	合計	55.6m ²

No.	実習場(室)名	面積
②	塗装実習場	10.0m × 2.4m = 24.0m ²
	合計	183.6m ²
③	車体整備実習場	14.7m × 11.5m = 169.0m ²
④	溶接実習場	7.4m × 18.9m = 139.9m ²
⑤	溶接実習場	7.5m × 8.2m = 61.5m ²
	合計	827.9m ²
⑥	車検整備場	11.8m × 7.0m = 82.6m ²
⑦	顔色室	4.6m × 2.6m = 12.0m ²
	合計	12.0m ²
⑧	倉庫	8.6m × 3.3m = 28.4m ²
	合計	46.0m ²
⑨	倉庫	6.9m × 0.5m = 3.5m ²
	合計	3.5m ²
⑩	工具室	0.5m × 3.8m = 1.9m ²
	合計	1.9m ²
⑪	コックピット室	2.1m × 7.5m = 15.8m ²
	合計	18.8m ²
⑫	コックピット室	1.3m × 0.5m = 0.7m ²
	合計	0.7m ²
⑬	危険物倉庫	1.8m × 2.6m = 4.7m ²
	合計	4.7m ²
⑭	危険物倉庫	3.7m × 1.8m = 6.7m ²
	合計	6.7m ²



大阪府立南大阪高等職業技術専門学校
車体整備科 平面図 S=1:200

図4-17 南大阪 実習場配置図

4.入校状況・就職状況について

定員 30 名に対して7年間の平均は 23 名、修了者は平均 18 名の状態。車体整備士が養成できるのは大阪府下では南大阪校のみである。

5. 技能照査、技能士の取得状況

技能照査合格実績はこれまで 91 名が受けて 89 名が合格。

6. 自動車車体整備士、自動車整備士取得状況

これまで合格状況は 91 名が受けて 83 名が合格。

7. 新しい自動車車体・電子制御装置整備士についてのご意見

車体整備にエーミング作業は必須であるので、自動車車体整備士に電子装置制御整備士が今回新たに付属したのは理解できる。しかし、養成内容の詳細が明らかにならない中で、先が見えない状態。どんな訓練内容が追加、変更されるのか早く知りたい。

また、三級課程においても二輪がどこまで追加されてくるのか。なぜ早く知らせない(関連通達が発出されないのか)

8.訓練実施における課題

- ・ フロントガラスの脱着作業にエーミング作業が必要になれば、エーミング作業の設備と機器に費用が掛かる。二輪においても同様。早く予算規模が知りたい。

9.各訓練基準(教科・設備の細目、技能照査の基準の細目)への意見について

- ・ 前回のアンケートの他に意見はない。
- ・ 訓練内容の変更がありそうと思ったので今回の改正後に近畿運輸局に問い合わせを行ったが、わかり次第報告するに留まった。

10、特徴ある取り組みについて

- ・ 大阪府内においては、自動車車体整備士の資格を取得できる、唯一の一種養成施設は南大阪校だけであるので、盛り立てて行きたい。

11.今年度の基礎研究会の概要報告に対して

- ・ 関連通達が出ないと何とも言えない。
- ・ 設備の細目については、「エーミング作業用の工具類は必須」、

12.まとめ

今回、訓練基準の見直しの対象となっている「自動車分野」は、自動車製造科、自動車整備科、自動車車体整備科で構成される。自動車分野の訓練科はそのほとんどが自動車整備科の設置が主で、自動車車体整備科は全国に4校しかない。熊本県立校と岡山(美作)県立校は3年制で、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年制)に因る科は東京都立板橋校南大阪校の2校となる。南大阪校は、職業能力開発促進法施行規則別表第二の第一種自動車系自動車整備科に因る(準拠)訓練を実施している。結果的に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」に因っていない。

結論として、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」に因る(準拠)訓練を実施しているところは東京都立板橋校のみとなり、その板橋校からも実態に合わせた新しい別表第二「自動車車体整備科」の案が提案されており、ますます現行の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」の存在意義が問われることとなる。

併せて今回、今年度基礎研究会で審議し改正の提案となっている各種基準(教科の細目、設備の細目、技能照査の基準の細目)についても説明し、ご意見をいただいた。



図4-18 南大阪 入口と全景

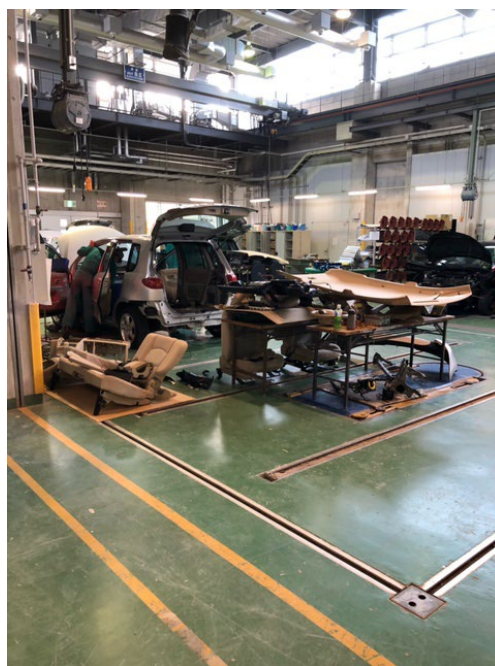


図4-19 南大阪 実習風景と担当指導員

3-3 熊本県立高等職業技術専門校 自動車車体整備科

令和5年10月26日(木)

応対者:校長 川上 伸二氏

自動車車体整備科 参事 藤島 元廣氏(自動車整備)

鶴崎 鷹翔氏(車体整備)

1. 施設、訓練科概要

(1) 施設概要

昭和21年 8月、県立特設補導所として開設。

昭和33年 7月、県立熊本職業訓練所

昭和38年10月、自動車整備工科新設

昭和44年10月、自動車整備科に改称

昭和52年 4月、自動車整備科 高等訓練課程

平成10年 4月、車体整備科新設

平成12年 4月、車体整備科 普通課程2年(三級養成+車体整備士養成)

平成16年 4月、自動車車体整備科(高卒3年)(二級養成+車体整備士養成)

現在、拠点化推進事業により全訓練科の改築工事中、完成は令和9年度

(2) 訓練課程と訓練科

	訓練課程	訓練科名	訓練期間	定員	対象
普通 職業 訓練	普通課程	自動車車体整備科	3年	15	高卒以上
		電気配管システム科	2年	20	高卒以上
		総合建築科	2年	15	中卒以上
	短期課程	総合実務科	1年(4月生)	13	
			1年(10月生)	3	

入校者

(自車) 3年間 37名(定員15名×3年=45名中)

(電配) 22名(定員20名×3年=60名中)

(建築) 23名(定員15名×3年=45名中)

(3) 訓練科の概要

- 本校自動車車体整備科は、旧国交省通達第157号「自動車整備士養成施設の指定等の基準」I-4-1「修行年限及び養成を受けようとする者の資格」(1)の特例に基づく訓練内容、期間で、2年制(二級自動車整備士養成課程17期生)+1年制(車体整備士養成課程16期生)の3年間で、2つの資格の取得を目指すものである。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時間に準拠する科ではない。過去には(平成12~16年)2年制の1年(三級自動車整備士養成課程)+1年制(車体整備士養成課程)も経験をした。

- ・ 令和 5 年度の入校生は 16 名と定員を 3 年ぶりに満たすことができた。整備士離れが進んでいるのを感じる。
- ・ 資格(二級ジーゼル、二級ガソリン、車体整備)の取得状況は、令和 4 年度以外はほぼ 100% の取得率である。

2. 今回の自動車整備士資格改正について

- ・ 今回の国交省の自動車整備士技能検定規則の改正に伴う動きに対して不安感がある。どのような方針でどこをどのように改正するのか、事前の情報もなく、級毎にじらして改正通達を不定期で出してくる。現場の混乱を招いている状況にある。
- ・ 三級から二級の取り扱い通達を予想するに、ほとんど変わりがないように思う。
- ・ 新制度への対応をいつから実施すればよいのか明確にわからない。施行時期の令和 9 年 1 月からなのか。
- ・ 本校は、職業能力開発促進法施行規則別表にある 2,800 時間の自動車車体整備科を実施していないため、厚労省の基準の見直しについては、国交省と検討してほしい。
- ・ 2(二級整備士課程)+1(車体整備)の場合、二級整備士課程で電子制御装置整備の習得の必要性があり、+1 に進級した時に習得済になる。
- ・ 1(三級整備士課程)+1(車体整備)の場合(本校ではない)、三級整備士課程で電子制御装置整備の習得は必要でないため、+1(車体整備)での電子制御装置整備の習得が必要となる。
- ・ 今回の改正通達で困ったこと(今までも)

通達第97号 I-2 二級自動車整備士の養成課程にある「I-2-5 教育を行う者の資格」

(1) 学科指導員

② 二級自動車整備士(総合)の資格(自動車整備士の種類を二輪に限定する場合にあっては、二級自動車整備士(総合)又は二級自動車整備士(二輪。))を有する者で、三級課程の学科指導員又は二級課程の学科指導員の補助として2年以上の実務経験を有する者

- ・ この規定によって、新規採用職員が 1 人でできないため、他の指導員の負担が大きくなっている。また、指導員募集を行っても応募者がいない状況にある。この規定は現場に見合っていないため、学科指導員の補助期間をなくしてほしい。
- ・ 基礎研究会で議論された「教科の細目」と「設備の細目」に「二輪車整備」を追加することについて賛成である。国交省で二輪車の整備が導入されたため必要である。

(車体整備担当より)

- ・ 車体整備科の科名を変えることには賛成しない。
- ・ 必要であれば教科目に「電子制御装置」を追加することは十分あり得る。
- ・ 電子制御装置の訓練内容が不明なので、早く教科書の中身が知りたい。
- ・ エーミングを中心とした実習などは現在でも行っている。講習を受講した人が教えられることになる。担当の先生にも講習を受講するように話を進めている。

- ・ 現状のエーミングを中心とした講習「電子制御装置整備の整備主任者等資格講習」の内容ではないのかと思う。
- ・ 今後、エーミングを中心とした実習などを行っていく予定であるが、訓練ができる指導員は講習を受講した者であるためT先生にも講習を受講するように話を進めている。
- ・ 県への機器予算申請の際には、自動車整備科の「設備の細目」ではなく自動車車体整備科の「設備の細目」を使用している。自動車整備と車体整備では設備機器が違うため。



図4-20 整備実習



図4-21 熊本校 全景



図4-22 改築工事 予想図

3-4 岡山県立北部高等技術専門校美作校 自動車整備工学科

令和5年10月31日(火)

応対者：校長 大西 崇司氏

教頭 塩田 収一氏

自動車整備工学科 主幹 守谷 昌敏氏 (自動車整備)

主任 山下 潤氏 (車体整備)

1. 施設、訓練科概要

(1) 施設概要

- ・ 県立の高等技術専門校は県内の3か所あり、南部校、北部校、北部美作校の3校。
- ・ 「晴れの国おかやまで、人生の晴れ舞台を目指して技術技能を磨く人たちを応援したい」という思いをこめて「ハレテク」の愛称で呼ばれている。
- ・ 美作校は自動車整備工学科と総合実務科の2科を有する技専校で、指導員は自動車整備工学科6名、総合実務科2名の計8名で運営している。

(2) 訓練科概要

- ・ 自動車整備工学科は1～2年次で二級自動車整備士課程、3年次の1年で自動車車体整備士養成を行う国交省通達に基づく特例の科。
- ・ 自動車整備工学科の3年制になって3年目。来年、工学科の初めての卒業生が出る。
- ・ 直近の駅(林野駅)からの交通の便が悪く、訓練生は車やバイクで通学している。寮(男女)を完備しており入寮も可能。
- ・ 訓練生の在籍数は、1年9名、2年12名、3年9名(定員は20名/学年)で定員の半数程度。
- ・ 教材車は二輪車13台、四輪車30台。
- ・ 二輪車の訓練は合計で30時間くらい実施している。50ccから400ccまで段階を経て訓練をする。教科には必ず二輪を具体的に表示している。

2. 今回の自動車整備士資格改正について

- ・ 今回の改正についてほとんど情報がなくて困っている。運輸支局や振興会から「二級整備士養成については、現場に迷惑をかけない」と国交省は言っているとのことしかなかった。また、説明会を行うとの情報もあったが、一向に説明会が設定される様子がない。
- ・ 今後、再度の運輸支局へ届け出がいつあるのかどうか心配である。
- ・ 基礎研究会の議論の方向性については概ね異論はない。二輪を教科の細目に入れることは賛成。現在、既に二輪を含めて実施している。
- ・ 設備の細目については、外部診断機が多いように思う。二輪車を含めるのは良い。エーミング用機器の追加はうれしい。
- ・ 車体整備科関連については、国交省の特例の3年次+1年間であるので、別表の2,800時間は使わないし必要ない。設備の細目は予算申請に使用している。実際車体整備科は1年

1,400 時間の訓練しかないので、実態に合う 1,400 時間の別表を作ってほしい。

- ・ 通達で車体整備科の教科目名が変わったので、別表の専攻部分の仕上がり像修正や教科の修正（電子制御装置を追加）は必要である。国交省の提出にも有効に機能しそうである。
- ・ 車体整備科の設備に「スタッド溶接機（スタッドガン等）」を追加して欲しい。へこみの修繕に使用する状況が多いため 6 台は欲しい。



図4-23 美作校 玄関



図4-24 特定整備認証



図4-25 二輪車整備



図4-26 四輪車整備

第4節 自動車製造科の現状と課題

4-1 日野自動車株式会社 日野工業高等学園 自動車製造科

令和4年4月21日(金)

応対者:学園長 小林昌則氏

企画管理室生徒育成G技能統括 佐藤 晃氏

企画管理室生徒育成G上級師範 大堀和夫氏

企画管理室統括管理G主幹 瀧澤典優氏

1. 日野工業高等学園の歴史と訓練内容

- ・昭和26年 日野市に設置

昭和48年4月 休校

平成3年 訓練再開 機械科、板金科

平成4年 自動車整備科、電気科、機械科、板金科 の4科

平成15年 自動車整備科を自動車製造科へ変更…訓練生の意識の醸成と社の方針

・日野工業高等学園は科学技術学園高校と連携して高卒の資格も取得。当初は八王子工業高校と連携していたが、通信制でないため登校の必要があったため、科学技術学園高校との連携に変更。高校課程の普通科目は、教員免許を持つ職員を登録して授業を行っている。現在、企業内訓練校として科学技術学園高校と連携しているのは、日野、トヨタ、日立、デンソーの4校のみ。

・1年は共通の授業を行い、1年の終わりに希望と適性で4科に分かれる。今年の2年生は8名。うち女性2名。

・基は海外研修センターの場所を利用している。現在海外研修センターは日野自動車21世紀センターとして八王子市みなみのに存在。

・工場機能の移転に伴い日野工業高等学園の移転も取りざたされたが、現状で変更なし。

・トヨタグループ（トヨタの子会社）なので、トヨタ学園との連携はある。

・現場実習（羽村工場、群馬新田工場、茨城古河工場）は3年間で3か月。

（旧カリキュラムで実施の生徒 ⇒ 在学中の3年の生徒が該当）

・日野工業高等学園は、現在、教育改革として現場実習における期間の延長や将来を見据えた生徒育成を行っている。

2. 指導体制

・各学年2名で計6名の指導員。現場から入れ替えもある。

・クラブ活動は週2回必須。15：30～17：30

3. 入校状況について

・定員は60名。自動車製造科20名、機械加工科20名、製造設備（電気）科10名、塑性加工（板金）科10名

昨年から定員が割れて、今年（55期生）は31名。中学校の進路指導の先生には人気があるが、中学生には人気が無くなった。ものづくりをしたいという中学生が減ってきているのか？

4. 資格取得状況

- ・自動車製造科は3級自動車整備士、それ以外の訓練生は技能検定を目指す。「内燃機関組立て1級」を取得すれば自動車製造科の指導員免許が取得できる。
- ・ガソリン、ジーゼル、シャシの3つに合格できるのは半分くらい。どれかに受かるのは8割くらい。合格率が低くなった。

5. 自動車製造科の基準について

- ・日野工業高等学園は東京都の認定職業訓練実施団体・事業所である。もともと東京都には、当初の「自動車整備科」で認定を申請し認定してもらっているので、自動車製造科の基準はあまり関係ないのかも。自動車製造科の「設備の細目」は空白の状態だが、日野工業高等学園は当初の第一種自動車系自動車整備科を運用しているので、自動車製造科の「設備の細目」が空白であっても関係がないようだ。国交省の一種養成施設の認定であり、従業員に対しては二種養成施設の認定ももらっている。

※自動車製造科の科名は、日野工業高等学園 自動車整備科の募集科名であると思われる。

- ・普通課程の職業訓練を実施する上で「ホイスト・玉掛けの資格」、「ガス溶接の資格」取得は必須となる。
- ・技能照査は必ず実施している。今回の基礎研究会からの技能照査の基準の細目の変更の情報はありがたい。
- ・令和5年10月に3級整備士（ジーゼル・シャシ・ガソリン・二輪）の統合された教科書が発行される。これに伴い、3級整備士試験（登録試験）の内容は令和10年10月までは今まで通りの種目（ジーゼル・シャシ・ガソリン）で行なわれるが、令和11年3月からは、3級整備士（総合）という内容に変わっていく。これに伴い、カリキュラムの変更届けが必要になってくる。二輪の分野も入ってきて整備士の種目も変化してくる。
- ・入学と同時に日野自動車の『学園生』という従業員となり生徒手当が支給されている。

6. 見学

- ・2年生8人が4000ccのディーゼルエンジンの分解組み立てを行っていた。
- ・安心、安全な職場づくりを目指して、「CCCC」活動に取り組んでいた。
- ・15：35分から訓練生全員が必修のクラブ活動に向かっていった。

以上

4-2 トヨタ自動車株式会社 トヨタ工業学園 自動車製造科

先方の業務多忙につき、訪問についての理解が得られなかったが定員等について情報を提供いただいた。

第5節 訓練現場の現状と課題について（アンケート調査から）

5-1 「訓練現場の現状と課題」に寄せられた意見について

アンケート調査の「訓練現場の現状と課題」に回答をいただいた件数は、38校から56件あり「自動車車体整備科」が1件、あとはすべて「自動車整備科」であった。（巻末資料11参照）

- ① 自動車の先進安全技術、高度化、技術革新のための悩み、苦勞(12校)
 - ・ 技術革新と設備、指導員の研修、予算、教材、対応できる訓練生とのギャップがあり教科書が追いついていない。
 - ・ 電子系の教材、教科書、研修(職業大)がない。
 - ・ 車種の変化でリフトが足りない。(ジャッキアップは不可能でリフトが空くまで待機)
 - ・ 予算執行の運用の弾力化(ソフトの更新契約等)
- ② 就職先企業とのマッチング
 - ・ 現場のニーズとの乖離をいかになくすか。
 - ・ 就職先の企業にアンケートやヒアリング調査を実施
- ③ オンライン訓練の悩み(3校)
 - ・ PC環境、通信環境等体制整備ができていない。理解度の把握、電子教科書がない、教科書内容の投影に苦勞する。
- ④ 訓練生の基礎学力の低下、支援を要する訓練生の増加(8校)
 - ・ 訓練生の基礎学力が低下しているため、技術革新に対応できない。
 - ・ 訓練生が卒業まで2年間もたない。
 - ・ 進級できない。進級基準が必要である。
 - ・ 能力の低い整備士の粗製乱造、現場が求めるスキルとのギャップに耐えられず辞めるケースが多い。
 - ・ ディーラーなどの就職先から(能力が足りない訓練生でも良い)という意見が大半。よって、基礎部分(ブレーキや足回り)を集中的に、ウェイトを置いて訓練している。
 - ・ 教材の工夫、視覚化、画像、動画を駆使、アニメーション教材が欲しい。
 - ・ 業界の待遇改善(賃金)が必要。
 - ・ 故障原因探求ができない訓練生が多い。
 - ・ OJTデュアルシステムが効果的である。
- ⑤ 定員割れ、応募者減による訓練生の確保(11校)
 - ・ 自動車離れ、機械離れ、ドライバーも触ったことがない訓練生多数。
 - ・ 入学後にどうやって興味を持たせるか？持続させるか？大きな問題である。
- ⑥ コロナ禍の訓練の悩み
 - ・ オンライン訓練(習得の把握が難しい)
 - ・ ソーシャルディスタンス、空間の確保が難しい、教室が狭い。
- ⑦ 使用頻度の低い実験機器的なものは不要である。 等

5-2 教科書の使用状況について

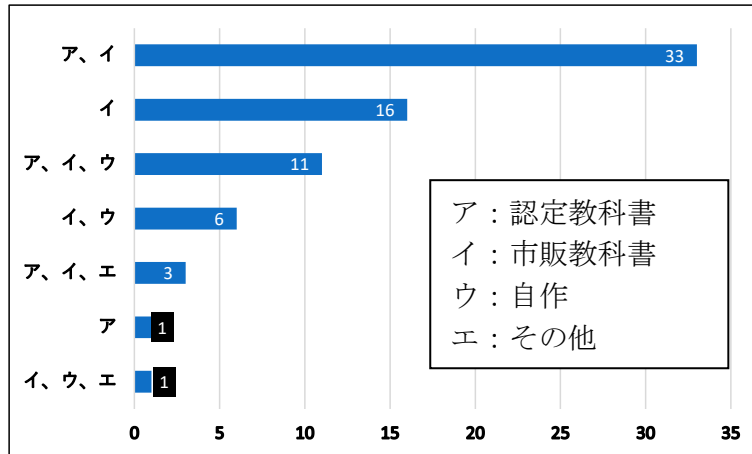


図4-27 教科書使用状況

今回、訓練基準の見直しに係るアンケート調査に併せて、訓練の現状調査のため、使用する教科書調査も行った。

- ・ 調査票を回収した 75 校中、使用教科書について回答があった 72 校のうち、認定教科書を使用している施設は、48 校 (67%) であった。
- ・ 使用する認定教科書の種類については、職業大基盤整備センター編「自動車整備実技教科書」が最も多く 41 校、認定教科書使用施設の 85% で使用されている。その他、「安全衛生」が 17 校 (35%)、「生産工学概論」が 15 校 (31%) で使用されている。

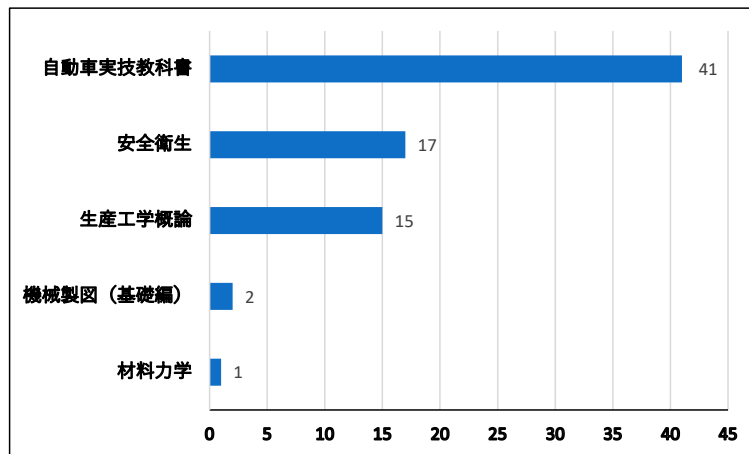


図4-28 使用されている認定教科書

また、市販で使用されている教科書を使用する施設は使用教科書について回答のあった施設のほぼ100%は、日整連が出版する教科書を使用していた。実質、登録試験を実施する機関であるため必然である。日整連は教科書を15種類、図集を8種類、その他、法令集を3種類出版している。日整連の他、全国自動車整備専門学校協会や全国自動車大学校・整備専門学校協会 (JAMCA) が出版する教科書も多数使用されている。また、専門書籍として、公論出版 (法令)、精文館、数研出版 (数学) が散見される。

5-3 基準に対するイメージについて

指導員が訓練基準に対してどのような印象やイメージを持っているのか、基準への意見要望に併せて調査した。

このイメージ調査を開始したきっかけは、毎年度、訓練基準の見直しに係るアンケート調査時、回収率が低いことや、アンケートに書かれた意見やヒアリングにおいて

- ・ 訓練基準の種類や位置づけ、役割が良くわからない。
- ・ 訓練基準が時代に合わせて見直しができることを知らない。
- ・ 訓練基準がどこでどのように決まっているのか、わからない。 等

といった意見が多かったためである。

選択肢としては、次の通り。

ア. 満足している

- ①訓練の道しるべであり重要
- ②基礎的な教科、設備でありどれも重要
- ③訓練に欠くべからざるもの

イ. 満足していない

- ④就労現場との乖離がある
- ⑤内容が時代遅れである
- ⑥意見を言っても反映されない
- ⑦もう少し自由度が欲しい

ウ. わからない

- ⑧普段あまり意識したことがない
- ⑨基準についてよく知らない
- ⑩担当ではないので

エ. その他()

図4—29、30は複数回答可能な調査の単純集計結果で、回答数の多い順に示してある。桃色の棒が基準に対して「前向き」の意見、青色の棒が基準に対して「後ろ向き」(紺色)と分けると、「前向き」(桃色)の意見が若干過半を超えていることが分かる。

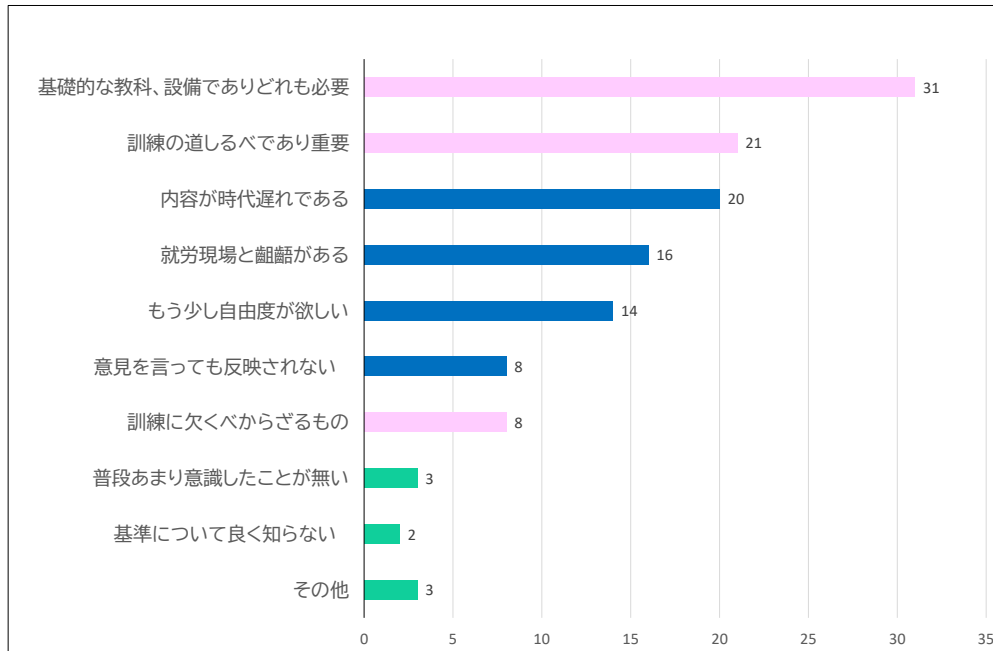


図4—29 訓練基準のイメージ1

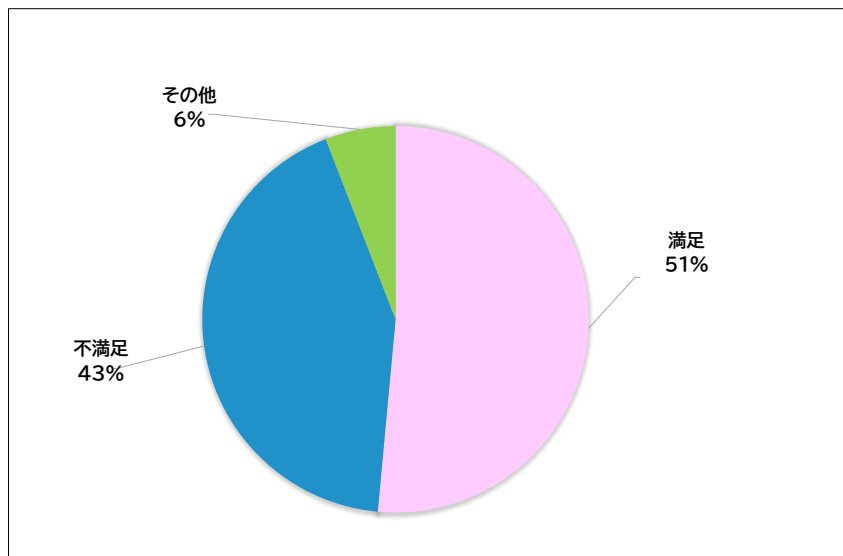


図4—30 訓練基準のイメージ2

施設の回答結果は図4-31のとおり、

- (1)ア(満足しているのみ)の回答…28施設(40.6%)
- (2)イ(満足していないのみ)の回答…24施設(34.8%)
- (3)ア+イ(満足しているところもしていないところもある)の回答…11施設(16%)
- (4)その他 の回答…6施設(8.7%)

- ・ 時代に沿った訓練を実施するために教科の細目の見直しが必要で、それに伴い必要な設備の見直しが必要となるので、5年位のサイクルで見直しをして欲しい。
- ・ 国交省の基準と厚労省の基準との連携をお願いしたい。
- ・ 国交省の基準と厚労省の基準との両立が基本と考える。

となり、(3)のように基準について満足はしているが、その反面「内容が時代遅れである」等の満足できない部分を感じている施設が11あった。

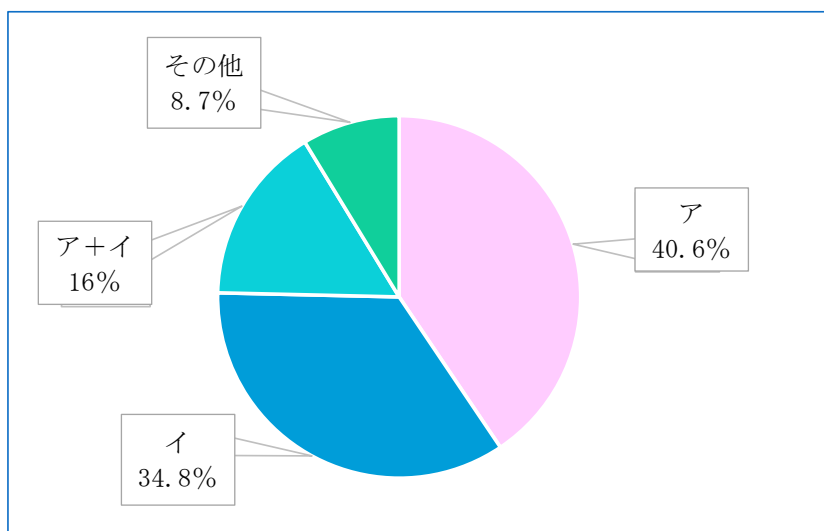


図4-31 訓練基準のイメージ3

今回の対象となった自動車分野は、職業能力開発促進法の基準の他に、国交省の基準も並立しており、実際施設では、国交省の基準の方に重きを置いている。毎年度訓練計画を立てる際、国交省の基準を軸とする場合、厚労省の基準が足かせになると感じているように思われる。

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。 <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、オイルバケツポンプ→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。 →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 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 、オイルバケツポンプ→ 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“見積もり”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。

令和5年度
第一種自動車系 自動車整備科
見直し提案(新旧対照)

- ・別表第二
- ・教科の細目
- ・設備の細目
- ・技能照査の基準の細目

本提案は基礎研究会において審議した見直し案であり、改正は本提案を踏まえ厚生労働省で審議されるものであること。

職業能力開発促進法施行規則 別表第二

訓練科		訓練の対象となる技能及びこれに関する知識の範囲	教科	訓練期間及び訓練時間(単位は時間とする。)	設備		
訓練系	専攻科				種別	名称	
8 第一種自動車系	自動車整備科			訓練期間 1年 訓練時間 総時間 1,400	建物その他の工作物	教室 実習場	
					機械	自動車整備用機械類	
					その他	器工具類 計測器類 製図器及び製図用具類 教材類	
			自動車の製造及び整備における基礎的な技能及びこれに関する知識	一 系基礎 1 学科 ○1 生産工学概論 ○2 自動車工学 ○3 安全衛生 ○4 関係法規	215		
				2 実技 ○1 測定基本実習 ○2 工作基本実習 ○3 安全衛生作業法	60		
				二 専攻 1 学科 ○1 自動車整備法 ○2 機器の構造及び取扱法	105		
			自動車の整備における技能及びこれに関する知識	2 実技 ○1 自動車整備実習	560		

自動車分野 教科の細目 新旧対照 (赤字は修正、削除、青字は追加の語句)

第一種自動車系 自動車整備科		現行(H29年度)		旧国交省 一養基準	第97号 第109号	R4及びR5基礎研究会見直し(改正通達による見直しを含む)		見直し理由	
教科の科目		訓練時間	教科の細目	標準時間	標準時間	訓練時間	教科の細目		
系基礎学科	1 生産工学概論	10	作業改善、作業効率、在庫管理、品質管理	—	—	10			
	2 自動車工学	①自動車の構造及び性能	120	自動車の性能、ガソリン機関、ディーゼル機関、ハイブリッド(HV)、電気自動車(EV)、フレーム及びボデー、動力伝達装置、サスペンション及びアクスル、ステアリング装置、ブレーキ装置、電気装置、ホイール及びタイヤ、ホイールアライメント、電子制御装置	○	a	120	自動車の性能、「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)、ハイブリッド(HV)、電気自動車(EV)、 二輪車 、フレーム及びボデー、動力伝達装置、サスペンション及びアクスル、ステアリング装置、ブレーキ装置、 電気装置 電装 、ホイール及びタイヤ、ホイールアライメント、電子制御装置	<ul style="list-style-type: none"> EV化に伴い、原動機にモータを追加し、R5国交省通達97号に従って、「エンジン等」と表記する。 資格が3級整備士(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。また国交省の「二輪車」追加の見解による。 電気装置を電装に統一。
		②自動車の力学	20	基本的な原理法則、自動車の諸元	○	b	20		
		③電気及び電子理論	20	半導体、電気回路	○	c	20		
		④材料	10	鉄鋼材料、非鉄金属材料、焼結合金材料、非金属材料	○	d	10		
		⑤燃料及び潤滑剤	10	燃料と燃焼、潤滑と潤滑剤	○	e	10		
	3 安全衛生	10	産業安全、労働衛生、労働災害、関係法規	—	—	10			
	4 関係法規	15	道路運送車両法、自動車点検基準、道路運送車両保安基準、自動車NOx・PM法	15	f	15			
系基礎学科合計		215		○180+15	—	215			
系基礎実技	1 測定基本実習	20	寸法測定、排気ガス、動力、騒音、電気測定	20	—	20			
	2 工作基本実習	20	板金加工、溶接、塗装、研磨、作業用機器と用具の取扱い	20	—	20			
	3 安全衛生作業法	20	安全衛生作業、保護具、整理整頓、応急処理	—	—	20	安全衛生作業、保護具、整理整頓、 応急処理-応急処置	適切な用語に修正	
	系基礎実技合計		60		40	—	60		
専攻学科	1 自動車整備法	90	エンジン整備、シャシ整備、電装整備、故障診断	90 故障診断含まず	g	90	エンジン等 整備、シャシ整備、電装整備、故障診断、 二輪車整備	<ul style="list-style-type: none"> 上記の理由で二輪車整備を明記 「エンジン等」に修正 	
	2 機器の構造及び取扱法	15	整備作業機器、計測及び点検機器、エンジン関係機器	15	—	15			
	専攻学科合計		105		105	abcdefg合計で270	105		
実専技攻	1 自動車整備実習	560	エンジン整備、シャシ整備、電装整備、故障診断	560故障診断含まず	560、故障診断、基本実習含まず	560	エンジン等 整備、シャシ整備、電装整備、故障診断、 二輪車整備	<ul style="list-style-type: none"> 上記の理由で二輪車整備を明記 「エンジン等」に修正 	
	専攻実技合計		560		560	560	560		

学科300 実習600 学科270 実習560 学科320 実習620 国交省新基準
 学科285 実習560 国交省新基準に対応する教科の細目

自動車分野 設備の細目 新旧対照 (赤字は修正、削除、青字は追加の語句)

第一種自動車系 自動車整備科															
現行(H29年度)				R4及びR5基礎研究会見直し(改正通達による見直しを含む)				見直しの理由							
種別	名称	摘要	数量				種別		名称	摘要	数量				
			高等学校卒業業者等		中学校卒業業者等						高等学校卒業業者等		中学校卒業業者等		
			30人を1訓練単位として訓練を行う場合	50人を1訓練単位として訓練を行う場合	30人を1訓練単位として訓練を行う場合	50人を1訓練単位として訓練を行う場合					30人を1訓練単位として訓練を行う場合	50人を1訓練単位として訓練を行う場合	30人を1訓練単位として訓練を行う場合	50人を1訓練単位として訓練を行う場合	
建物その他の工作物	教室		60 m ²	100 m ²	60 m ²	100 m ²	建物その他の工作物	教室		60 ↓ 80 m ²	100 ↓ 130 m ²	60 ↓ 80 m ²	100 ↓ 130 m ²	・電子電気系の面積に準拠する。	・訓練が安全に実施できるため ・教材や機器の仕様が変化するため
	実習場		450 m ²	600 m ²	700 m ²	900 m ²	実習場	二輪車置き場、整備場も含む	450 ↓ 550 m ²	600 ↓ 700 m ²	700 ↓ 800 m ²	900 ↓ 1000 m ²	・自動車の低床化やEV化によりリフトの増設と二輪整備場のため100m ² 増加。	・効果的な訓練の実施のため ・カリキュラムが変更になったため	
	完成検査場		100 m ²	100 m ²	100 m ²	100 m ²	完成検査場	シャシダイナモータ若しくは走行試験環境を含む	100 m ²	100 m ²	100 m ²	100 m ²	・シャシダイナモータの枠割をこちらに移行。	・効果的な訓練の実施のため	
	噴射ポンプ試験室	防じん構造	20 m ²	20 m ²	20 m ²	20 m ²	噴射ポンプ試験室	防じん構造	20 m ²	20 m ²	20 m ²	20 m ²	・R5国交省の基準から無くなったので、削除	・カリキュラムが変更になったため	
	充電室	換気装置を含む。	10 m ²	10 m ²	10 m ²	10 m ²									
	空気圧縮機室		7 m ²	7 m ²	7 m ²	7 m ²									
	工具室		20 m ²	25 m ²	25 m ²	33 m ²									
	更衣室		15 m ²	22 m ²	25 m ²	38 m ²	更衣室		15 ↓ 25 m ²	22 ↓ 38 m ²	25 m ²	38 m ²	・第二種自動車系自動車整備科及び自動車車体整備科と揃える	・訓練が安全に実施できるため	
	危険物貯蔵倉庫	消防法の条件を備えること。	7 m ²	7 m ²	7 m ²	7 m ²									
	倉庫		76 m ²	83 m ²	80 m ²	100 m ²	倉庫		76 ↓ 96 m ²	83 ↓ 103 m ²	80 ↓ 100 m ²	100 ↓ 120 m ²	・検査機器などの増加のため20m ² 増。 ・噴射ポンプ試験機の廃止後の試験室も活用	・教材や機器の仕様が変化するため	
	車両置場		120 m ²	180 m ²	180 m ²	240 m ²									
	リフト		4 式	6 式	4 式	6 式	リフト		4 ↓ 6 式	6 ↓ 8 式	4 ↓ 6 式	6 ↓ 8 式	・ジャッキが使用不可なEV等の低床車種が多くなったため、リフト使用が前提となっているため待ち時間が発生し、現在の基準では訓練が有効に機能しないため。	・教材や機器の仕様が変化するため ・効果的な訓練の実施のため	
	モノレール	ホイスト付き。	1 式	1 式	1 式	1 式	モノレール →吊上機器	ホイスト付き等	1 式	1 式	1 式	1 式	・R5国交省の表記に合致す。	・国交省の表記に揃える	
	検車設備	ピット又は検車台	1 式	1 式	1 式	1 式									
洗車設備	和・排水設備を含む。	1 式	1 式	1 式	1 式										
排気ガス排出装置		1 式	1 式	1 式	1 式										
排水処理装置	標準形	1 式	1 式	1 式	1 式										
機械	コンロッドアライナ	コンロッド径16~76mm(修正工具付き。)	1 台	1 台	1 台	1 台	機械								
	ピストンヒータ	1kW	1 台	1 台	1 台	1 台									
	バルブシートグラインダ	0.4kW	1 台	1 台	1 台	1 台	バルブシートグラインダ バルブシートカッタ	0.4kW	1 台	1 台	1 台	1 台	・現在使用されなくなったため、国交省の基準のバルブシートカッターに変更。 ・R5国交省の基準から無くなったので、削除	・カリキュラムが変更になったため	

現行 (H29年度)							R4及びR5基礎研究会見直し(改正通達による見直しを含む)							見直しの理由	
種別	名称	摘要	数量				種別	名称	摘要	数量					
			高等学校卒業業者等		中学校卒業業者等					高等学校卒業業者等		中学校卒業業者等			
			30人を1訓練単位として訓練を行う場合	50人を1訓練単位として訓練を行う場合	30人を1訓練単位として訓練を行う場合	50人を1訓練単位として訓練を行う場合				30人を1訓練単位として訓練を行う場合	50人を1訓練単位として訓練を行う場合	30人を1訓練単位として訓練を行う場合	50人を1訓練単位として訓練を行う場合		
	バルブプルーファ	湿式、チャック能力5~15mm	1台	1台	1台	1台	バルブプルーファ	湿式、チャック能力5~15mm	1台	1台	1台	1台	・相当古い機械で、現在入手も困難で必要性が無いため削除。 ・R5国交省の基準から無くなったので、削除	・カリキュラムが変更になったため	
	ブレーキ踏力計	0~500N	1台	1台	1台	1台									
	ガレージジャッキ	1~5t	4台	7台	4台	7台	ガレージジャッキ	1~5t→1t以上	4台	7台	4台	7台	・摘要修正	・教材や機器の仕様が変化したため	
	油圧ジャッキ	5t	1台	2台	1台	2台	油圧ジャッキ	5t	1台	2台	1台	2台	・摘要削除	・教材や機器の仕様が変化したため	
	ミッションジャッキ	0.8t	3台	5台	3台	5台	ミッションジャッキ	0.8t	3台	5台	3台	5台	・摘要削除	・教材や機器の仕様が変化したため	
							二輪車用リフト	スタンドも可	必要数	必要数	必要数	必要数	・二輪車の実習に使用 ・R5国交省の基準に追加されたため	カリキュラムが変更になったため	
							リジッドラック		必要数	必要数	必要数	必要数	・ジャッキによる事故を防ぐため ・R5国交省の基準に追加されたため	・教材や機器の仕様が変化したため	
	オイルバケットポンプ	容量180	2台	3台	2台	3台	オイルバケットポンプ →給油器具	容量180 →オイルバケットポンプ等	2台	3台	2台	3台	・R5国交省の表記に合わず。 ・180に限定しない。	・国交省の表記に揃える	
	オイルチェンジャ	容量180	2台	2台	2台	2台	オイルチェンジャ	容量180以上	2台	2台	2台	2台	・180以上とする。	・教材や機器の仕様が変化したため	
	シャーシルブリケータ		1台	2台	1台	2台	シャーシルブリケータ →給脂器具	シャーシルブリケータ等	1台	2台	1台	2台	・R5国交省の表記に合わず。 ・摘要追加	・国交省の表記に揃える	
	温水ワッシャ	スチームクリーナを含む。	1台	1台	1台	1台	温水ワッシャ →洗車機器	スチームクリーナ等	1台	1台	1台	1台	・R5国交省の表記に合わず。	・国交省の表記に揃える	
	部品洗浄機	35w、50w	2台	3台	2台	3台	部品洗浄機 槽	35w、50w	2台	3台	2台	3台	・部品洗浄機より洗浄槽が妥当のため。	・国交省の表記に揃える	
	き裂探傷器	磁気式又は浸透式	1台	1台	1台	1台									
	噴射ポンプテスト	2~8気筒(分配型兼用)	1台	1台	1台	1台	噴射ポンプテスト	2~8気筒(分配型兼用)	1台	1台	1台	1台	・R5国交省の基準から無くなったので、削除 ・現在及び将来において必要としないと思われるため	・カリキュラムが変更になったため	
	スプリングテスト	0~1200N	2台	2台	2台	2台	スプリングテスト	0~1200N	2台	2台	2台	2台	・R5国交省の基準から無くなったので、削除	・カリキュラムが変更になったため	
	ノズルテスト	0~50MPa	2台	2台	2台	2台									
	エンジンタコテスト	エンジンアナライザ等に含まれている場合は除く。	3台	5台	6台	10台	エンジンタコテスト	エンジンアナライザ等に含まれている場合は除く。	3台	5台	6台	10台	・現在の機械としては必要性が少なく、新しい車には合わないため。 ・研究会では廃止であったが、R5国交省の基準に残ったので残す。	・教材や機器の仕様が変化したため	
	バッテリーテスト	DC12V	2台	2台	2台	2台	バッテリーテスト	DC12V CCA測定	2 ↓ 3台	2 ↓ 5台	2 ↓ 3台	2 ↓ 5台	・現在CCA値が主流のため修正。 ・数量2種に揃える。	・教材や機器の仕様が変化したため	
	タイミングライト	エンジンアナライザ等に含まれている場合は除く。	3台	5台	3台	5台	タイミングライト →タイミングテスト	エンジンアナライザ等に含まれている場合は除く。	3台	5台	3台	5台	・R5国交省の表記に合わず。	・国交省の表記に揃える	

現行 (H29年度)						R4及びR5基礎研究会見直し(改正通達による見直しを含む)						見直しの理由			
種別	名称	摘要	数量				種別	名称	摘要	数量					
			高等学校卒業業者等		中学校卒業業者等					高等学校卒業業者等				中学校卒業業者等	
			30人を1訓練単位として訓練を行う場合	50人を1訓練単位として訓練を行う場合	30人を1訓練単位として訓練を行う場合	50人を1訓練単位として訓練を行う場合				30人を1訓練単位として訓練を行う場合	50人を1訓練単位として訓練を行う場合			30人を1訓練単位として訓練を行う場合	50人を1訓練単位として訓練を行う場合
	エンジンアナライザ又は外部診断機		6台	10台	6台	10台	エンジンアナライザ又は外部診断機		6↓ 12台	10↓ 20台	6↓ 12台	10↓ 20台	・エンジンアナライザは入手困難で、現状は外部診断機で流通している。 ・訓練の効果的な実施のため増やす ・R5国交省の表記に合わず。	・教材や機器の仕様が変化したため ・効果的な訓練の実施のため ・国交省の表記に揃える	
	ディーゼルアナライザ	回転計、噴射圧計等エンジンアナライザ等に含まれている場合は除く	1台	1台	1台	1台	ディーゼルアナライザ→ディーゼルエンジン回転計		必要数	必要数	必要数	必要数	・R5国交省の表記に合わず。	・国交省の表記に揃える	
							コンプレッションゲージ	(ガンリン用、ディーゼル用)	必要数	必要数	必要数	必要数	・R5国交省の基準で追加	・カリキュラムが変更になったため	
	ユニバーサルテストベンチ		1台	1台	1台	1台	ユニバーサルテストベンチ		±台	±台	±台	±台	・訓練での使用は無く、高価で更新が難しいため削除。 ・R5国交省の基準から無くなったので、削除	・カリキュラムが変更になったため	
	スピードメータテスト	車検用、シャーシダイナモメータを有する場合は不要。	1台	1台	1台	1台									
	ブラグクリーナテスト		1台	1台	1台	1台									
	ラジエータキャップテスト	0~200kPa	1台	1台	1台	1台									
	ブレーキテスト	車検用	1台	1台	1台	1台									
	ヘッドライトテスト	車検用、自動式	1台	1台	1台	1台									
	ホイールアライメントテスト		1台	1台	1台	1台	ホイールアライメントテスト→四輪アライメントテスト		1台	1台	1台	1台	・R5国交省の表記に合わず。	・国交省の表記に揃える	
							トーインゲージ		必要数	必要数	必要数	必要数	・R5国交省の基準で追加。	・カリキュラムが変更になったため	
							キャンパキヤスタキングピンゲージ	四輪アライメントテストを有する場合は不要	必要数	必要数	必要数	必要数	・R5国交省の基準で追加。	・カリキュラムが変更になったため	
							ターニングラジアスゲージ		必要数	必要数	必要数	必要数	・R5国交省の基準で追加。	・カリキュラムが変更になったため	
	ホイールバランス	普通車又はトラック	1台	1台	1台	1台									
	サイドスリップテスト	車検用	1台	1台	1台	1台									
	ブレーキ倍力装置テスト	携帯用	1台	1台	1台	1台	ブレーキ倍力装置テスト	携帯用	±台	±台	±台	±台	・現在の車両整備には使用しないため、削除	・カリキュラムが変更になったため	
	排気ガステスト	3種	1組	1組	1組	1組	排気ガステスト	3種	1組	1組	1組	1組	・3種の意味が不明なので摘要を削除	・教材や機器の仕様が変化したため	
	オシロスコープ		5台	8台	5台	8台									
	シャーシダイナモメータ	軸重2,000kg	1台	1台	1台	1台	シャーシダイナモメータ	軸重2,000kg	±台	±台	±台	±台	・使用頻度が少ないわりに高額で更新が難しいため削除。完成検査場の摘要に追加。 ・R5国交省の基準から無くなったので、削除	・カリキュラムが変更になったため	
	エンジンダイナモメータ	標準形	1台	1台	1台	1台	エンジンダイナモメータ	標準形	±台	±台	±台	±台	・使用頻度が少ないわりに高額で更新が難しいため削除。機器の役目は終了。 ・R5国交省の基準から無くなったので、削除	・カリキュラムが変更になったため	

現行 (H29年度)							R4及びR5基礎研究会見直し(改正通達による見直しを含む)							見直しの理由	
種別	名称	摘要	数量				種別	名称	摘要	数量					
			高等学校卒業業者等		中学校卒業業者等					高等学校卒業業者等		中学校卒業業者等			
			30人を1訓練単位として訓練を行う場合	50人を1訓練単位として訓練を行う場合	30人を1訓練単位として訓練を行う場合	50人を1訓練単位として訓練を行う場合				30人を1訓練単位として訓練を行う場合	50人を1訓練単位として訓練を行う場合	30人を1訓練単位として訓練を行う場合	50人を1訓練単位として訓練を行う場合		
	ロードメータ	携帯用400～10,000kg	1台	1台	1台	1台	ロードメータ	携帯用400～10,000kg	1台	1台	1台	1台	・訓練で使用しない機器のため削除。 ・R5国交省の基準から無くなったので、削除	・カリキュラムが変更になったため	
	黒煙測定器	ろ紙反射式	1台	1台	1台	1台									
	オパシメータ	光透過方式	1台	1台	1台	1台									
	騒音計	31.5～8,000Hz	1台	1台	1台	1台	騒音計	31.5～8,000Hz	1台	1台	1台	1台	・摘要削除	・教材や機器の仕様が変化したため	
	燃料消費計		1台	1台	1台	1台	燃料消費計		1台	1台	1台	1台	・現在の車両にそぐわなく、使用しないため削除 ・R5国交省の基準から無くなったので、削除	・カリキュラムが変更になったため	
	自動車	教材用各種(HV車等含む。)	10台	15台	15台	20台	自動車	教材用各種(HV車等含む。)(電動車等含む)	10台	15台	15台	20台	・今後の動向としてEV車、PHV車、HV車、FCV車を含めた電動車の表現に修正。	・教材や機器の仕様が変化したため	
							二輪車		必要数	必要数	必要数	必要数	・二輪車の整備を明確にするため。	・カリキュラムが変更になったため	
	自動車エンジン	教材用各種(HV等含む。)	10台	15台	15台	20台	自動車エンジン	教材用各種(HV車等含む。)(電動車等含む)	10台	15台	15台	20台	・今後の動向としてEV車、PHV車、HV車、FCV車を含めた電動車の表現に修正。	・教材や機器の仕様が変化したため	
							整備情報検索端末	タブレット又はPC。ネットワーク環境、契約を含む。外部診断機併用可。	6台	10台	6台	10台	・車種の変化に対応するための整備情報の入手と更新のため。	・カリキュラムが変更になったため	
	タイヤ交換機	リム径10～20インチ程度	1台	1台	1台	1台	タイヤ交換機	リム径10～ 20 23インチ程度	1台	1台	1台	1台	・大型化に対応するため20インチを23インチへ修正	・教材や機器の仕様が変化したため	
	卓上ボール盤	穴あけ能力13mm といし外径150～305mm	1台	2台	2台	3台									
	両頭グラインダ	といし外径100～180mm	2台	2台	2台	2台									
	エア又は電気式ディスクグラインダ	35t	1台	1台	1台	1台	プレス	35t 15t程度	1台	1台	1台	1台	・35tは大きすぎて扱わずらいので15t程度に修正。	・教材や機器の仕様が変化したため	
	プレス	250W×24球	1台	1台	1台	1台	赤外線乾燥スタンド	250W×24球	1台	1台	1台	1台	・乾燥方式の変更により摘要削除。	・教材や機器の仕様が変化したため	
	赤外線乾燥スタンド		2台	3台	2台	3台									
	充電器	(実技訓練指導時にEV車を使用する場合)	1台	1台	1台	1台									
	EV用充電機	20kVA(電撃防止器、安全ホルダー、ヘルメット、その他付属品を含む。)	3台	5台	3台	5台	交流アーク溶接機	20kVA(電撃防止器、安全ホルダー、ヘルメット、その他付属品を含む。)	3台	5台	3台	5台	・仕様変更のため摘要削除。	・教材や機器の仕様が変化したため	
	交流アーク溶接機	3.5kVA、コンデンサ形	1台	1台	1台	1台	点溶接機	3.5kVA、コンデンサ形	必要数	必要数	必要数	必要数	・仕様変更のため摘要削除。	・教材や機器の仕様が変化したため	
	点溶接機						ガス溶接機		必要数	必要数	必要数	必要数	・溶接法が増えたため追加	・カリキュラムが変更になったため	

現行 (H29年度)							R4及びR5基礎研究会見直し(改正通達による見直しを含む)							見直しの理由	
種別	名称	摘要	数量				種別	名称	摘要	数量					
			高等学校卒業業者等		中学校卒業業者等					高等学校卒業業者等		中学校卒業業者等			
			30人を1訓練単位として訓練を行う場合	50人を1訓練単位として訓練を行う場合	30人を1訓練単位として訓練を行う場合	50人を1訓練単位として訓練を行う場合				30人を1訓練単位として訓練を行う場合	50人を1訓練単位として訓練を行う場合	30人を1訓練単位として訓練を行う場合	50人を1訓練単位として訓練を行う場合		
	フロンガス回収装置		1台	1台	1台	1台									
	カークレーサーサービスキット		1台	1台	1台	1台									
	真空掃除機	1kW	1台	1台	1台	1台	真空掃除機	1kW	1台	1台	1台	1台	真空や1kwにこだわらない。	教材や機器の仕様が変化したため	
	ハンドドリル	ドリル径13mm	3台	5台	5台	8台	ハンドドリル	ドリル径13mm10mm	3 ↓ 5台	5 ↓ 8台	5台	8台	13mmは相当トルクが掛かるため10mmへ修正。 高卒数量変更。	教材や機器の仕様が変化したため	
	空気圧縮機	0.4~11kw	1台	1台	1台	1台	空気圧縮機 →エアコンプレッサ	0.4~11kw	1台	1台	1台	1台	R5国交省の表記に合致。 摘要削除	国交省の表記に揃える	
							タイヤゲージ		必要数	必要数	必要数	必要数	R5国交省の基準に追加されたため。	カリキュラムが変更になったため	
							タイヤデプスゲージ		必要数	必要数	必要数	必要数	R5国交省の基準に追加されたため。	カリキュラムが変更になったため	
その他	(器工具類)						その他 (器工具類)								
	作業用工具類		必要数	必要数	必要数	必要数									
	自動車用特殊工具類		必要数	必要数	必要数	必要数									
							エーミング作業用器工具類	水準器、ターゲット等	必要数	必要数	必要数	必要数	電子制御装置の整備に必要なため。	カリキュラムが変更になったため	
	仕上げ用工具類		必要数	必要数	必要数	必要数									
	板金用工具類		必要数	必要数	必要数	必要数									
	溶接用工具類		必要数	必要数	必要数	必要数									
	塗装用工具類		必要数	必要数	必要数	必要数									
	洗浄用工具類		必要数	必要数	必要数	必要数									
							安全衛生器工具類	スポットクレーン、溶接ヒューム対応器具等	必要数	必要数	必要数	必要数	訓練が安全に実施できるため	訓練が安全に実施できるため	
	(計測器類)						(計測器類)								
	計測器類		必要数	必要数	必要数	必要数									
	(製図器及び製図用具類)						(製図器及び製図用具類)								
	製図器及び製図用具類		必要数	必要数	必要数	必要数									
	(教材類)						(教材類)								
	カットシャシ、カットエンジン、カット噴射ポンプ、模型等		必要数	必要数	必要数	必要数	カットシャシ、カットエンジン、 カット噴射ポンプ 、模型等		必要数	必要数	必要数	必要数	噴射ポンプを削除したため	カリキュラムが変更になったため	

自動車分野 技能照査の基準の細目 新旧対照 (赤字は修正、削除、青字は追加の語句)

第一種自動車系 自動車整備科		学科		実技			
現行(H29年度)		R4及びR5基礎研究会見直し(改正通達による見直しを含む)		現行(H29年度)		R4及びR5基礎研究会見直し(改正通達による見直しを含む)	
系基礎	1	品質管理について知っていること。	品質管理について知っていること。 →削除 →生産工学について知っていること。 ※教科の内容を表すように修正した。	系基礎	1	簡単な測定作業ができること。	簡単な測定作業ができること。 →測定作業ができること。 ※「簡単な」が不明瞭でふさわしくないため。
	2	自動車の種類及び型式について知っていること。			2	簡単な工作作業ができること。	簡単な工作作業ができること。 →工作作業ができること。 ※「簡単な」が不明瞭でふさわしくないため。
	3	自動車各部の名称、構造及び作動原理について知っていること。			3	安全作業及び衛生作業ができること。	安全作業及び衛生作業がよくできること。 ※安全には「よく」を付ける。
	4	自動車の付属装置について知っていること。	4自動車の付属装置について知っていること。 →削除。 ※付属装置の内容が不明なため。				
	5	電気装置の構造及び機能について知っていること。	6電気装置の構造及び機能について知っていること。 →4電装の構造及び機能について知っていること。 ※電気装置を電装に修正する。				
	6	機械工作法機械要素について知っていること。	6機械工作法機械要素について知っていること。 →削除 →5自動車の力学について知っていること。 ※細目が適切でないため修正。				
	7	電気理論及び電気機器電気及び電子理論について知っていること。	7電気理論及び電気機器電気及び電子理論について知っていること。 →6電気及び電子理論について知っていること。 ※前回の修正ミスのため				
	8	自動車用材料の種類、性質及び用途について知っていること。	7自動車用材料の種類、性質及び用途について知っていること。				
	9	燃料及び燃焼について知っていること。	8燃料及び燃焼について知っていること。				
	10	潤滑油潤滑剤の種類及び性能について知っていること。	10潤滑油潤滑剤の種類及び性能について知っていること。 →9潤滑剤の種類及び性能について知っていること。				
	11	安全衛生について知っていること。	11安全衛生について知っていること。 10安全衛生についてよく知っていること。 ※安全には「よく」を付ける。				
	12	関係法規について知っていること。	11関係法規について知っていること。				
専攻	1	エンジン及びエンジン付属装置の種類、構造及び機能についてよく知っていること。	1エンジン及びエンジン付属装置の種類、構造及び機能についてよく知っていること。	専攻	1	整備用機械、器工具及び計測器の取扱いがよくできること。	
	2	シャシの構造及び機能についてよく知っていること。	2シャシの構造及び機能についてよく知っていること。 3故障診断及び整備法についてよく知っていること。 →1自動車の整備法及び故障診断についてよく知っていること。 ※項目1~3を削除し新たに1を追加する。細目が多く、教科の細目に沿うように修正。		2	エンジン及びエンジン付属装置の分解、組立て及び調整がよくできること。	
	3	故障診断及び整備法についてよく知っていること。			3	シャシの装置について分解及び整備がよくできること。	
	4	整備用機械、器工具の種類、構造及び使用法についてよく知っていること。	2整備用機械、器工具の種類、構造及び使用法についてよく知っていること。		4	部品の測定及び良否の判定がよくできること。	
	5	計測器の種類及び用途について知っていること。	3計測器の種類及び用途についてよく知っていること。 ※専攻については「よく」を付記。		5	簡単な部品修正ができること。	5簡単な部品修正ができること。 →削除。 ※細目が多く、意味不明なため
					6	車体及び付属装置の修理ができること。	6車体及び付属装置の修理ができること。 →削除。 ※細目が多く、付属品が不明瞭なため
					7	電気電装装置の整備がよくできること。	7電気装置の整備がよくできること。 →5電装の整備がよくできること。 ※電気装置を電装に修正する。
					8	定期点検がよくできること。	8定期点検がよくできること。 →6故障診断がよくできること。 ※教科の細目に沿うように修正する。

令和5年度
第一種自動車系 自動車製造科
見直し提案(新旧対照)

- ・別表第二
- ・教科の細目
- ・技能照査の基準の細目

本提案は基礎研究会において審議した見直し案であり、改正は本提案を踏まえ厚生労働省で審議されるものであること。

職業能力開発促進法施行規則 別表第二

訓練科		訓練の対象となる技能及びこれに関する知識の範囲	教科	訓練期間及び訓練時間(単位は時間とする。)	設備		
訓練系	専攻科				種別	名称	
8 第一種自動車系	自動車製造科			訓練期間 1年 訓練時間 総時間 1,400	建物その他の工作物	教室 実習場	
					機械	自動車製造用機械類	
					その他	器工具類 計測器類 製図器及び製図用具類 教材類	
		自動車の製造及び整備における基礎的な技能及びこれに関する知識	一 系基礎 1 学科 ○1 生産工学概論 ○2 自動車工学 ○3 安全衛生 ○4 関係法規	215			
			2 実技 ○1 測定基本実習 ○2 工作基本実習 ○3 安全衛生作業法	60			
		自動車の組立て及び調整における技能及びこれに関する知識	二 専攻 1 学科 ○1 材料力学 ○2 機械工作法 ○3 自動車組立法	150			
			2 実技 ○1 自動車製造実習 ○2 調整及び検査実習	350			

自動車分野 教科の細目 新旧対照 (赤字は修正、削除、青字は追加の語句)

第一種自動車系 自動車製造科		現行(H29年度)		R4及びR5基礎研究会見直し(改正通達による見直しを含む)		見直し理由	
教科の科目		訓練時間	教科の細目	訓練時間	教科の細目		
系基礎学科	1 生産工学概論	10	作業改善、作業効率、在庫管理、品質管理	10			
	2 自動車工学	①自動車の構造及び性能	120	自動車の性能、ガソリン機関、ディーゼル機関、ハイブリッド(HV)、電気自動車(EV)、フレーム及びボデー、動力伝達装置、サスペンション及びアクスル、ステアリング装置、ブレーキ装置、電気装置、ホイール及びタイヤ、ホイールアライメント、電子制御装置	120	自動車の性能、「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)、ハイブリッド(HV)、電気自動車(EV)、 二輪車 、フレーム及びボデー、動力伝達装置、サスペンション及びアクスル、ステアリング装置、ブレーキ装置、 電気装置 電装 、ホイール及びタイヤ、ホイールアライメント、電子制御装置	<ul style="list-style-type: none"> EV化に伴い、原動機にモータを追加し、R5国交省通達97号に従って、「エンジン等」と表記する。 資格が3級(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。また国交省の「二輪車」追加の見解による。 電気装置を電装に統一。
		②自動車の力学	20	基本的な原理法則、自動車の諸元	20		
		③電気及び電子理論	20	半導体、電気回路	20		
		④材料	10	鉄鋼材料、非鉄金属材料、焼結合金材料、非金属材料	10		
		⑤燃料及び潤滑剤	10	燃料と燃焼、潤滑と潤滑剤	10		
	3 安全衛生	10	産業安全、労働衛生、労働災害、関係法規	10			
	4 関係法規	15	道路運送車両法、自動車点検基準、道路運送車両保安基準、自動車NOx・PM法	15			
系基礎学科合計		215		215			
系基礎実技	1 測定基本実習	20	寸法測定、排気ガス、動力、騒音、電気測定	20			
	2 工作基本実習	20	板金加工、溶接、塗装、研磨、作業用機器と用具の取扱い	20			
	3 安全衛生作業法	20	安全衛生作業、保護具、整理整頓、応急処理	20	安全衛生作業、保護具、整理整頓、 応急処理 応急処置	<ul style="list-style-type: none"> 適切な用語に修正 	
	系基礎実技合計		60		60		
専攻学科	1 材料力学	30	材料の力学的性質、荷重と応力、曲げとたわみ、ねじりとひずみ	30			
	2 機械工作法	50	板金加工、溶接、塗装、機械工作法、ロボット操作	50			
	3 自動車組立法	70	自動車の組立方式、組立設備、組立方法	70			
	専攻学科合計		150		150		
専攻実技	1 自動車製造実習	250	自動車の組立て(部品加工、調整、測定等を含む)、製造、ロボット操作	250			
	2 調整及び検査実習	100	自動車の調整、検査	100			
	専攻実技合計		350		350		

設備の細目

第一種自動車系 自動車製造科

種別	名称	摘要	数量			
			高等学校卒業等		中学校卒業等	
			30人を1訓練単位として訓練を行う場合	50人を1訓練単位として訓練を行う場合	30人を1訓練単位として訓練を行う場合	50人を1訓練単位として訓練を行う場合
建物その他の工作物	教室 実習場	自動車製造科の設備の細目は現行の通達において設定されていないため、空欄であること。				
機械	自動車製造用機械類					
その他	器工具類					
	計測器類					
	製図器及び製図用具類					
	教材類					

自動車分野 技能照査の基準の細目 新旧対照 (赤字は修正、削除、青字は追加の語句)

第一種自動車系 自動車製造科			実技					
学科			実技					
現行(平成29年度)			R4及びR5基礎研究会見直し(改正通達による見直しを含む)		現行(平成29年度)		R4及びR5基礎研究会見直し(改正通達による見直しを含む)	
系基礎	1	品質管理について知っていること。	品質管理について知っていること。→削除 →生産工学について知っていること。 ※教科の内容を表すように修正した。		1	簡単な測定作業ができること。	簡単な測定作業ができること。 →測定作業ができること。 ※「簡単な」が不明瞭でふさわしくないため。	
	2	自動車の種類及び型式について知っていること。			2	簡単な工作作業ができること。	簡単な工作作業ができること。 →工作作業ができること。 ※「簡単な」が不明瞭でふさわしくないため。	
	3	自動車各部の名称、構造及び作動原理について知っていること。			3	安全作業及び衛生作業ができること。	安全作業及び衛生作業がよくできること。 ※安全には「よく」を付ける。	
	4	自動車の付属装置について知っていること。	4自動車の付属装置について知っていること。→削除。 ※付属装置の内容が不明なため。					
	5	電気装置の構造及び機能について知っていること。	6電気装置の構造及び機能について知っていること。 →4電装の構造及び機能について知っていること。 ※電気装置を電装に修正する。					
	6	機械工作法機械要素について知っていること。	6機械工作法機械要素について知っていること。→削除 →5自動車の力学について知っていること。 ※細目が適切でないため修正。					
	7	電気理論及び電気機器電気及び電子理論について知っていること。	7電気理論及び電気機器電気及び電子理論について知っていること。 →6電気及び電子理論について知っていること。 ※前回の修正ミスのため					
	8	自動車用材料の種類、性質及び用途について知っていること。	7自動車用材料の種類、性質及び用途について知っていること。					
	9	燃料及び燃焼について知っていること。	8燃料及び燃焼について知っていること。					
	10	潤滑油潤滑剤の種類及び性能について知っていること。	10潤滑油潤滑剤の種類及び性能について知っていること。 →9潤滑剤の種類及び性能について知っていること。					
	11	安全衛生について知っていること。	11安全衛生について知っていること。 10安全衛生についてよく知っていること。 ※安全には「よく」を付ける。					
	12	関係法規について知っていること。	11関係法規について知っていること。					
専攻	1	材料力学について知っていること。	材料力学についてよく知っていること。 ※専攻実技は「よく」を付記する。		1	エンジンの組立て及び簡単な調整がよくできること。	エンジンの組立て及び簡単な調整がよくできること。 →エンジンの組立て及び調整がよくできること。 ※「簡単な」は削除	
	2	工作機械の構造及び使用法についてよく知っていること。			2	駆動部品の組立て及び簡単な調整がよくできること。	駆動部品の組立て及び簡単な調整がよくできること。 →駆動部品の組立て及び調整がよくできること。 ※「簡単な」は削除	
	3	刃物及び砥石の種類、性質及び用途についてよく知っていること。			3	電気装置の組立て及び簡単な調整がよくできること。	電気装置の組立て及び簡単な調整がよくできること。 →電装の組立て及び調整がよくできること。 ※「電気装置」を「電装」、「簡単な」は削除	
	4	ガス溶接、電気溶接及びはんだ付けについて知っていること。	ガス溶接、電気溶接及びはんだ付けについてよく知っていること。 ※専攻実技は「よく」を付記する。		4	ボディ部品の取付け作業、バフ研磨作業、電気溶接、ガス溶接及びはんだ付けがよくできること。		
	5	自動車製造の工程について知っていること。	自動車製造の工程についてよく知っていること。 ※専攻実技は「よく」を付記する。		5	ボディ、シャシ及び付属品の取付け並びに簡単な調整ができること。	ボディ、シャシ及び付属品の取付け並びに簡単な調整がよくできること。 ※専攻実技は「よく」を付記する。	
	6	組立て作業に必要な機械及び器工具の種類、構造及び用途についてよく知っていること。			6	専用機による部品の切削及び研削作業ができること。	専用機による部品の切削及び研削作業がよくできること。 ※専攻実技は「よく」を付記する。	
					7	切削条件の判定並びに刃物の取替え及び寸法合わせがよくできること。		
					8	目視により製品の良否の判定ができること。	目視により製品の良否の判定がよくできること。 ※専攻実技は「よく」を付記する。	

令和5年度
第二種自動車系 自動車整備科
見直し提案(新旧対照)

- ・別表第二
- ・教科の細目
- ・設備の細目
- ・技能照査の基準の細目

本提案は基礎研究会において審議した見直し案であり、改正は本提案を踏まえ厚生労働省で審議されるものであること。

自動車分野 別表第二 新旧対照 (赤字は修正、削除の語句)

現行(H29年度)						令和5年度見直し案		理由	
訓練科		訓練の対象となる技能及びこれに関する知識の	教科	訓練期間及び訓練時間(単位は時間とする。)	設備				
訓練系	専攻科				種別	名称			
9 第二種自動車系	自動車整備科			訓練期間 2年 訓練時間 総時間 2,800	建物その他の工作物	教室 実習場			
					機械	自動車整備用機械類			
					その他	器工具類 計測器類 製図器及び製図用具類 教材類			
		自動車の整備及び検査における基礎的な技能及びこれに関する知識	一 系基礎 1 学科 ○1 生産工学概論 ○2 電気及び電子理論 ○3 材料 ○4 自動車の構造及び性能 ○5 自動車の力学 ○6 製図 ○7 燃料及び潤滑油 ○8 安全衛生 ○9 関係法規	390					
			2 実技 ○1 測定基本実習 ○2 工作基本実習 ○3 安全衛生作業法	80					
		自動車の整備及び検査における技能及びこれに関する知識	二 専攻 1 学科 ○1 機器の構造及び取扱法 ○2 自動車整備法 ○3 検査法	230					230 232
2 実技 ○1 自動車整備実習 ○2 検査実習 ○3 故障原因探究実習	1,140		1140 1,143	・故障原因探究実習は自動車整備実習の中に包括する。 ・○1自動車整備実習に「電子制御装置」が追加のため+3時間。					

自動車分野 教科の細目 新旧対照 (赤字は修正、削除、青字は追加の語句)

第二種自動車系 自動車整備科		現行 (H29年度)		旧国交省 一養基準	第97号 第109改	R4及びR5基礎研究会見直し(改正通達による見直しを含む)		見直し理由
教科の科目		訓練時間	教科の細目	標準時間	標準時間	訓練時間	教科の細目	
系基礎学科	1 生産工学概論	10	作業改善、作業効率、在庫管理、品質管理	—	—	10		
	2 電気及び電子理論	40	電気回路、半導体、論理回路	○	a	40		
	3 材料	10	金属材料、非金属材料、表面处理、熱処理、塗料	○	b	10		
	4 自動車の構造及び性能	240	自動車の性能、「ガソリン機関、ディーゼル機関、ハイブリッド(HV)、電気自動車(EV)、フレーム及びボデー、動力伝達装置、サスペンション及びアクスル、ステアリング装置、ブレーキ装置、電気装置、ホイール及びタイヤ、ホイールアライメント、電子制御装置	○	c	240	自動車の性能、「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)、ハイブリッド(HV)、電気自動車(EV)、二輪車、フレーム及びボデー、動力伝達装置、サスペンション及びアクスル、ステアリング装置、ブレーキ装置、 電気装置 電装 、ホイール及びタイヤ、ホイールアライメント、電子制御装置	<ul style="list-style-type: none"> EV化に伴い、原動機にモータを追加し、R5国交省通達97号に従って、「エンジン等」と表記する。 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。また国交省の「二輪車」追加の見解による。 電気装置を電装に統一。
	5 自動車の力学	40	基礎的な原理法則、自動車の諸元	○	d	40		
	6 製図	10	製図一般事項、用器画法、機械製図、自動車配線図、CAD概論	○	e	10	製図一般事項、 用器画法、機械製図 、自動車配線図、 CAD概論、自動車部品図	職種の業務に沿う内容に修正。用器画法と機械製図を削除し、自動車部品図を追加。なおCAD概論はH25に削除済
	7 燃料及び潤滑剤	10	燃料と燃焼、潤滑と潤滑剤	○	f	10		
	8 安全衛生	10	産業安全、労働衛生、労働災害、関係法規	—	—	10		
	9 関係法規	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、自動車NOx・PM法	20	g	20		
系基礎学科合計		390		○350+20	a+b+c+d+e +f+g=h	390		
系基礎実技	1 測定基本実習	40	排気、振動、動力、騒音、照度、電気装置測定、寸法測定、排気ガス、動力、騒音、電気測定	○	×	40	排気、振動、動力、騒音、照度、電気装置測定 、寸法測定、排気ガス、動力、騒音、電気測定、 振動	<ul style="list-style-type: none"> R5研究会8.25→振動を外す(R5国交省基準97号により2級、3級は振動が必須でないため) 重複表記を削除する。
	2 工作基本実習	20	板金加工、溶接、塗装、研磨、作業用機器と用具の取扱い	○	×	20		
	3 安全衛生作業法	20	安全衛生作業、保護具、整理整頓、応急処置	—	—	20		
	系基礎実技合計		80		60	—	80	
専攻学科	1 機器の構造及び取扱法	30	整備作業機器、計測及び点検機器、エンジン関係機器	30	×	30		
	2 自動車整備法	180	エンジン整備、シャシ整備、電装整備、故障原因探究	180	i	180 182	エンジン等整備、シャシ整備、電装整備、故障原因探究 探究 探求、二輪車整備、電子制御装置	<ul style="list-style-type: none"> 探究を探求に変更。(R5国交省通達に揃える) 上記の理由で二輪車整備を明記 「エンジン等」に修正 通達第109号改で教育内容に「電子制御装置」が追加されたので+2時間。
	3 検査法	20	自動車関連法規に基づくエンジン検査、シャシ検査、電装検査	20	20	20		
	専攻学科合計		230		230	i+20=j	232	

専攻実技	1	自動車整備実習	1,020	エンジン整備、シャシ整備、電装整備	1090 故障原因 探求を含 む	1,093	1,020 1,090 1,093	エンジン等整備、シャシ整備、電装整備、故障原因探求、二輪車整備、電子制御装置	<ul style="list-style-type: none"> 故障原因探究実習(70時間)の統合で訓練時間を1,020→1,090へ変更。 「探究」を「探求」へ修正(国交省に揃える) 上記の理由で二輪車整備を明記 「エンジン等」に修正 通達第109号改で教育内容に「電子制御装置」が追加されたので+3時間。 	
	2	検査実習	50	自動車関連法規に基づくエンジン検査、シャシ整備、電装整備	50	50	50	自動車関連法規に基づくエンジン検査、シャシ整備検査、電装整備検査	教科目に沿う細目に変更	
	3	故障原因探究実習	70	エンジン、シャシ、電気装置、コンピュータ診断	○	—	70 0	エンジン、シャシ、電気装置、コンピュータ診断	教科名「故障原因探究実習」は「自動車整備実習」に統合。この行は削除。	
	専攻実技合計		1,140		1,140	1,143	1,143			
					学科:h+j 572	学科572	うち国交省基準に対応する科目 572H(黄色網掛け) (基礎学科2~9, 専攻学科2と3)			
					実習: 1,093+50 =1,143	実習1,143	うち国交省基準に対応する科目 1,143H(黄色網掛け) (専攻実技1と2)			
					学科600 実習1,200	学科572 実習1,143	学科622 実習1,223			

	国交省新基準
	国交省旧基準から削除となった項目
	国交省新基準に対応する教科の細目

自動車分野 設備の細目 新旧対照 (赤字は修正、削除、青字は追加の語句)

第二種自動車系 自動車整備科					R4及びR5基礎研究会見直し(改正通達による見直しを含む)					見直しの理由	
現行(H29年度)					R4及びR5基礎研究会見直し(改正通達による見直しを含む)						
種別	名称	摘要	数量		種別	名称	摘要	数量			
			高等学校卒業業者等					高等学校卒業業者等			
			30人を1訓練単位として訓練を行う場合	50人を1訓練単位として訓練を行う場合				30人を1訓練単位として訓練を行う場合	50人を1訓練単位として訓練を行う場合		
建物その他の工作物	教室		60 m ²	100 m ²	建物その他の工作物	教室		60 ↓ 80 m ²	100 ↓ 130 m ²	・電子電気系の面積に準拠する。	・訓練が安全に実施できるため ・教材や機器の仕様が変化したため
	実習場		700 m ²	900 m ²	実習場	二輪車置き場、整備場も含む		700 ↓ 800 m ²	900 ↓ 1000 m ²	・自動車の低床化やEV化によりリフトの増設と二輪整備場のため100m ² 増加。	・効果的な訓練の実施のため ・教材や機器の仕様が変化したため
	完成検査場		100 m ²	100 m ²	完成検査場	シャンダイモータ若しくは走行試験環境を含む)		100 m ²	100 m ²	・シャンダイモータの枠割をこちらに移行。	・効果的な訓練の実施のため
	噴射ポンプ試験室	防じん構造とする。	20 m ²	20 m ²	噴射ポンプ試験室	防じん構造とする。		20 m ²	20 m ²	・R5国交省の基準から無くなったため。	・カリキュラムが変更になったため
	充電室	換気装置を含む。	10 m ²	10 m ²							
	空気圧縮機室		7 m ²	7 m ²							
	工具室		25 m ²	33 m ²							
	更衣室		25 m ²	38 m ²							
	危険物貯蔵倉庫	消防法の条件を備えること。	7 m ²	7 m ²							
	倉庫		80 m ²	100 m ²	倉庫			80 ↓ 100 m ²	100 ↓ 120 m ²	・検査機器などの増加のため。 ・噴射ポンプ試験機の廃止後の試験室も活用。	・教材や機器の仕様が変化したため
	車両置場		180 m ²	240 m ²							
	リフト		4 式	6 式	リフト			4 ↓ 8 式	6 ↓ 12 式	・ジャッキが使用不可なEV等の低床車種が多いため、リフト使用が前提となっているため待ち時間が発生し、現在の基準では訓練が有効に機能しないため。	・教材や機器の仕様が変化したため ・効果的な訓練の実施のため
	モノレール	ホイスト付き。	1 式	1 式	モノレール →吊上機器	ホイスト付き等		1 式	1 式	・R5国交省の表記に合致	・国交省の表記に揃える
検車設備	ピット式又は検車台	1 式	1 式								
洗車設備	給・排水設備を含む。	1 式	1 式								
排気ガス排出装置		1 式	1 式								
排水処理装置	標準形	1 式	1 式								
機械	コンロッドアライナ	コンロッド径16~76mm	1 台	1 台	機械						
	ピストンヒータ	1kW	1 台	1 台							

現行(H29年度)					R4及びR5基礎研究会見直し(改正通達による見直しを含む)					見直しの理由	
種別	名称	摘要	数量		種別	名称	摘要	数量			
			高等学校卒業生等					高等学校卒業生等			
			30人を1訓練単位として訓練を行う場合	50人を1訓練単位として訓練を行う場合				30人を1訓練単位として訓練を行う場合	50人を1訓練単位として訓練を行う場合		
	バルブシートグラインダ	0.4kW	1台	1台		バルブシートグラインダ バルブシートカッタ	0.4kW	±台	±台	・現在使用されなくなったため、国交省の基準のバルブシートカッターに変更。 ・R5国交省の基準から無くなったので、削除。	・カリキュラムが変更になったため
	バルブリフェーサ	湿式、チャック能力5～15mm	1台	1台		バルブリフェーサ	湿式、チャック能力5～15mm	±台	±台	・相当古い機械で、現在入手も困難で必要性が無いため削除。 ・R5国交省の基準から無くなったので、削除。	・カリキュラムが変更になったため
	ブレーキ踏力計	0～500N	1台	1台							
	ガレージジャッキ	1～5t	4台	7台		ガレージジャッキ	1～5t⇒1t以上	4台	7台	・摘要修正。	・教材や機器の仕様が変化したため
	油圧ジャッキ	5t	1台	2台		油圧ジャッキ	5t	1台	2台	・摘要削除。	・教材や機器の仕様が変化したため
	ミッションジャッキ	0.8t	3台	5台		ミッションジャッキ	0.8t	3台	5台	・摘要削除。	・教材や機器の仕様が変化したため
						二輪車用リフト	スタンドも可	必要数	必要数	・2輪車の実習に使用。 ・R5国交省の基準に追加された。	・カリキュラムが変更になったため
						リジッドラック		必要数	必要数	・ジャッキによる事故を防ぐため ・R5国交省の基準に追加された。	・訓練が安全に実施できるため
	オイルバケットポンプ	容量180	2台	3台		オイルバケットポンプ →給油器具	容量180 →オイルバケットポンプ等	2台	3台	・180に限定しない。 ・R5国交省の表記に合わせる。	・国交省の表記に揃える
	オイルチェンジャ	容量180	2台	2台		オイルチェンジャ	容量180以上	2台	2台	・180以上とする。	・教材や機器の仕様が変化したため
	シャールシリプリケータ		1台	2台		シャールシリプリケータ →給脂器具	シャールシリプリケータ等	1台	2台	・R5国交省の表記に合わせる。 ・摘要追加。	・国交省の表記に揃える
	温水ワッシャ	スチームクリーナを含む。	1台	1台		温水ワッシャ →洗車機器	スチームクリーナ等	1台	1台	・R5国交省の表記に合わせる。 ・摘要修正。	・国交省の表記に揃える
	部品洗浄機	35w、50w	2台	3台		部品洗浄機槽	35w、50w	2台	3台	・部品洗浄機より洗浄槽が妥当のため。	・教材や機器の仕様が変化したため
	き裂探傷器	磁気式又は浸透式	1台	1台							
	噴射ポンプテスト	2～8気筒	1台	1台		噴射ポンプテスト	2～8気筒	±台	±台	・R5国交省の基準から無くなったので、削除。 ・現在及び将来において必要としないと思われるため。	・カリキュラムが変更になったため

現行(H29年度)					R4及びR5基礎研究会見直し(改正通達による見直しを含む)					見直しの理由
種別	名称	摘要	数量		種別	名称	摘要	数量		
			高等学校卒業生等					高等学校卒業生等		
			30人を1訓練単位として訓練を行う場合	50人を1訓練単位として訓練を行う場合				30人を1訓練単位として訓練を行う場合	50人を1訓練単位として訓練を行う場合	
	スプリングテスト	0～1200N	2台	2台	スプリングテスト	0～1200N	2台	2台	・R5国交省の基準から無くなったので、削除。	・カリキュラムが変更になったため
	ノズルテスト	0～50MPa	2台	2台						
	エンジンタコテスト	エンジンアナライザ等に含まれている場合は除く。	3台	5台	エンジンタコテスト	エンジンアナライザ等に含まれている場合は除く。	3台	5台	・現在の機械としては必要性が少なく、新しい車には合わないため。 ・R4研究会では廃止方向であったが、R5国交省の基準に残ったので残す。	・教材や機器の仕様が変化したため
	バッテリーテスト	DC12V	3台	5台	バッテリーテスト	DC12V CCA測定	3台	5台	・現在CCA値が主流のため修正。	・教材や機器の仕様が変化したため
	タイミングライト	エンジンアナライザ等に含まれている場合は除く。	3台	5台	タイミングライト タイミングテスト	エンジンアナライザ等に含まれている場合は除く。	3台	5台	・R5国交省の表記に合わず	・国交省の表記に揃える
	エンジンアナライザ又は外部診断機		6台	10台	エンジンアナライザ又は外部診断機 外部診断機		6 ↓ 12台	10 ↓ 20台	・エンジンアナライザは入手困難で、現状は外部診断機で流通している。 ・効果的な訓練の実施のため増やす。 ・R5国交省の表記に合わず	・教材や機器の仕様が変化したため ・効果的な訓練の実施のため ・国交省の表記に揃える
	ディーゼルアナライザ	回転計、噴射圧計等エンジンアナライザ等に含まれている場合は除く。	1台	1台	ディーゼルアナライザ →ディーゼルエンジン回転計		± ↓ 必要数	± ↓ 必要数	・R5国交省の表記に合わず。	・国交省の表記に揃える
					コンプレッションゲージ	(ガソリン用、ディーゼル用)	必要数	必要数	・R5国交省の基準で追加。	・カリキュラムが変更になったため
	ユニバーサルテストベンチ		1台	1台	ユニバーサルテストベンチ		±台	±台	・訓練での使用は無く、高価で更新が難しいため削除。 ・R5国交省の基準から無くなったので、削除。	・カリキュラムが変更になったため
	スピードメータテスト		1台	1台						
	プラグクリーナテスト		1台	1台						
	ラジエータキャップテスト	0～200kPa	1台	1台						
	ブレーキテスト	シャーシアナライザに含まれている場合は除く。	1台	1台						
	ヘッドライトテスト	車検用、自動式	1台	1台						
	ホイールアライメントテスト		1台	1台	ホイールアライメントテスト →四輪アライメントテスト		1台	1台	・R5国交省の表記に合わず。	・国交省の表記に揃える
					トーインゲージ		必要数	必要数	・R5国交省の基準で追加。	・カリキュラムが変更になったため

現行(H29年度)					R4及びR5基礎研究会見直し(改正通達による見直しを含む)					見直しの理由	
種別	名称	摘要	数量		種別	名称	摘要	数量			
			高等学校卒業生等					高等学校卒業生等			
			30人を1訓練単位として訓練を行う場合	50人を1訓練単位として訓練を行う場合				30人を1訓練単位として訓練を行う場合	50人を1訓練単位として訓練を行う場合		
						キャンパキヤスタキングピ ンゲージ	四輪アライメントテ スタを有する場合は 不要	必要数	必要数	・R5国交省の基準で追加。	・カリキュラムが変更になったため
						ターニングラジラスゲージ		必要数	必要数	・R5国交省の基準で追加。	・カリキュラムが変更になったため
	ホイールバランス	普通車又はトラック用	1台	1台							
	サイドスリップテスタ	車検用	1台	1台							
	ブレーキ倍力装置テスタ	携帯用	1台	1台		ブレーキ倍力装置テスタ	携帯用	±台	±台	・R5国交省の基準から無くなったので、削除。 ・現在の車両整備には使用しないため。	・カリキュラムが変更になったため
	排気ガステスタ	3種	1組	1組		排気ガステスタ	3種	1組	1組	・3種の意味が不明なので削除。	・教材や機器の仕様が変化したため
	オシロスコープ		5台	8台							
	シャーシダイナモメータ	軸重2,000kg	1台	1台		シャーシダイナモメータ	軸重2,000kg	±台	±台	・R5国交省の基準から無くなったので、削除。 ・使用頻度が少ないわりに高額で更新が難しいため削除。 ・完成検査場の摘要に追加。	・カリキュラムが変更になったため
	エンジンダイナモメータ	標準形	1台	1台		エンジンダイナモメータ	標準形	±台	±台	・R5国交省の基準から無くなったので、削除。 ・使用頻度が少ないわりに高額で更新が難しいため削除。機器の役目は終了。	・カリキュラムが変更になったため
	ロードメータ	携帯用400～10,000kg	1台	1台		ロードメータ	携帯用400～ 10,000kg	±台	±台	・R5国交省の基準から無くなったので、削除。 ・訓練で使用しない機器のため削除。	・カリキュラムが変更になったため
	黒煙測定器	ろ紙反射式	1台	1台							
	オパシメータ	光透過方式	1台	1台							
	騒音計	31.5～8,000Hz	1台	1台		騒音計	31.5～8,000Hz	1台	1台	・摘要削除	・教材や機器の仕様が変化したため
	燃料消費計		1台	1台		燃料消費計		±台	±台	・R5国交省の基準から無くなったので、削除。 ・現在の車両にそぐわなく、使用しないため削除。	・カリキュラムが変更になったため
	自動車	教材用各種(HV車等含む。)	12台	20台		自動車	教材用各種(HV車等含む。)(電動車等含む)	12台	20台	・今後の動向としてEV車、PHV車、HV車、FCV車を含めた電動車の表現に修正。	・教材や機器の仕様が変化したため

現行(H29年度)					R4及びR5基礎研究会見直し(改正通達による見直しを含む)					見直しの理由	
種別	名称	摘要	数量		種別	名称	摘要	数量			
			高等学校卒業生等					高等学校卒業生等			
			30人を1訓練単位として訓練を行う場合	50人を1訓練単位として訓練を行う場合				30人を1訓練単位として訓練を行う場合	50人を1訓練単位として訓練を行う場合		
						二輪車		必要数	必要数	・二輪車の整備を明確にするため。	・カリキュラムが変更になったため
	自動車エンジン	教材用各種(HV等含む。)	12 台	20 台		自動車エンジン	教材用各種(HV車等含む。)(電動車等含む)	12 台	20 台	・今後の動向としてEV車、PHV車、HV車、FCV車を含めた電動車の表現に修正。	・教材や機器の仕様が変化したため
						整備情報検索端末	タブレット又はPC。ネットワーク環境、契約を含む。外部診断機併用可。	6 台	10 台	・車種の変化に対応するための整備情報の入手と更新のため。 ・電子制御装置の整備に必須なため追加。	・教材や機器の仕様が変化したため ・効果的な訓練の実施のため ・カリキュラムが変更になったため
	タイヤ交換機	リム径10～20インチ程度	1 台	1 台		タイヤ交換機	リム径10～ 20 23インチ程度	1 台	1 台	現状に合わせるため	・教材や機器の仕様が変化したため
	卓上ボール盤	穴あけ能力13mm	2 台	3 台							
	両頭グラインダ	といし外径150～305mm	2 台	3 台							
	エア又は電気式ディスクグラインダ	といし外径100～180mm	2 台	2 台							
	プレス	35t	1 台	1 台		プレス	35t 15t程度	1 台	1 台	・35tは大きすぎて扱いづらいので15t程度へ修正。	・教材や機器の仕様が変化したため
	赤外線乾燥スタンド	250W×24球	1 台	1 台		赤外線乾燥スタンド	250W×24球	1 台	1 台	・乾燥方式の変更により摘要削除。	・教材や機器の仕様が変化したため
	充電器		2 台	3 台							
	EV用充電機	(実技訓練指導時にEV車を使用する場合)	1 台	1 台							
	交流アーク溶接機	20kVA(電撃防止器、安全ホルダー、ヘルメット、その他付属品を含む。)	3 台	5 台		交流アーク溶接機	20kVA(電撃防止器、安全ホルダー、ヘルメット、その他付属品を含む。)	3 台	5 台	・仕様変更のため摘要削除。	・教材や機器の仕様が変化したため
	点溶接機	3.5KVAコンデンサ形	1 台	1 台		点溶接機	3.5KVAコンデンサ形	必要数	必要数	・仕様変更のため摘要削除。数量は必要数へ	・教材や機器の仕様が変化したため
						ガス溶接機		必要数	必要数	・溶接法が増えたため追加。	・教材や機器の仕様が変化したため
	フロンガス回収装置		1 台	1 台							
	カークーラーサービスキット		1 台	1 台							
	真空掃除機	1kW	1 台	1 台		真空掃除機	1kW	1 台	1 台	・真空や1kWにこだわらない。	・教材や機器の仕様が変化したため
	ハンドドリル	ドリル径13mm	5 台	8 台		ハンドドリル	ドリル径 13mm 10mm	5 台	8 台	・13mmは相当トルクが掛かるため10mmへ。	・教材や機器の仕様が変化したため

現行(H29年度)					R4及びR5基礎研究会見直し(改正通達による見直しを含む)					見直しの理由	
種別	名称	摘要	数量		種別	名称	摘要	数量			
			高等学校卒業生等					高等学校卒業生等			
			30人を1訓練単位として訓練を行う場合	50人を1訓練単位として訓練を行う場合				30人を1訓練単位として訓練を行う場合	50人を1訓練単位として訓練を行う場合		
	空気圧縮機	0.4～11kw	1台	1台		空気圧縮機 →エアコンプレッサ	0.4～11kw	1台	1台	・R5国交省の表記に合わず。	・国交省の表記に揃える
						タイヤゲージ		必要数	必要数	・R5国交省の基準に追加されたため。	・カリキュラムが変更になったため
						タイヤデプスゲージ		必要数	必要数	・R5国交省の基準に追加されたため。	・カリキュラムが変更になったため
その他	(器具類)				その他	(器具類)					
	作業用工具類		必要数	必要数							
	自動車用特殊工具類		必要数	必要数							
						エーミング作業用器具類	水準器、ターゲット等	必要数	必要数	・電子制御装置の整備に必要なため追加。	・カリキュラムが変更になったため
	仕上げ用工具類		必要数	必要数							
	板金用工具類		必要数	必要数							
	塗装用工具類		必要数	必要数							
						安全衛生器具類	スポットクーラー、溶接ヒューム対応器具等	必要数	必要数	・訓練が安全に実施できるため追加。	・訓練が安全に実施できるため
	洗浄用工具類		必要数	必要数							
	(計測器類)					(計測器類)					
	計測器類		必要数	必要数							
	(製図器及び製図用具類)					(製図器及び製図用具類)					
	製図器及び製図用具類		必要数	必要数							
	(教材類)					(教材類)					
	カットマシン、カットエンジン、カット噴射ポンプ、模型等		必要数	必要数		カットマシン、カットエンジン、 カット噴射ポンプ 、模型等		必要数	必要数	・噴射ポンプが削除されたため。	・カリキュラムが変更になったため

自動車分野 技能照査の基準の細目 新旧対照 (赤字は修正、削除、青字は追加の語句)

第二種自動車系 自動車整備科			学科		実技			
現行(H29年度)			R4及びR5基礎研究会見直し(改正通達による見直しを含む)		現行(H29年度)		R4及びR5基礎研究会見直し(改正通達による見直しを含む)	
系基礎	1	品質管理について知っていること。	品質管理について知っていること。→削除 →生産工学について知っていること。※教科の内容を表すように修正。		系基礎	1	簡単な測定作業ができること。	簡単な測定作業ができること。 →測定作業ができること。 ※「簡単な」が不明瞭でふさわしくないため。
	2	電気及び電子理論について知っていること。				2	簡単な工作作業ができること。	簡単な工作作業ができること。 →工作作業ができること。 ※「簡単な」が不明瞭でふさわしくないため。
	3	自動車用材料の種類、性質及び用途について知っていること。				3	安全作業及び衛生作業ができること。	安全作業及び衛生作業がよくできること。 ※安全には「よく」を付ける。
	4	自動車の種類及び型式について知っていること。						
	5	自動車各部の名称、構造及び作動原理について知っていること。						
	6	自動車の付属装置について知っていること。	6自動車の付属装置について知っていること。→削除。 ※付属装置の内容が不明なため。					
	7	電気装置の構造及び機能について知っていること。	7電気装置の構造及び機能について知っていること。 →6電装の構造及び機能について知っていること。 ※電気装置を電装に統一。					
	8	機械要素について知っていること。	8機械要素について知っていること。→削除 →7自動車の力学について知っていること。 ※細目が教科の細目に合っていないため。					
	9	機械製図及び電気製図について知っていること。	9機械製図及び電気製図について知っていること。 →8自動車配線図及び自動車部品図について知っていること ※教科の細目の修正に応じて変更。。					
	10	燃料及び燃焼について知っていること。	9燃料及び燃焼について知っていること。					
	11	潤滑油潤滑剤の種類及び性能について知っていること。	11潤滑油潤滑剤の種類及び性能について知っていること。 →10潤滑剤の種類及び性能について知っていること。					
	12	安全衛生について知っていること。	11安全衛生についてよく知っていること。 ※安全については「よく」習得する必要がある。					
	13	関係法規について知っていること。	12関係法規について知っていること。					
専攻	1	整備用機械、器工具の種類、構造及び使用法についてよく知っていること。			専攻	1	整備用機械、器工具及び計測器の取扱いがよくできること。	
	2	計測器の種類及び用途について知っていること。	2計測器の種類及び用途についてよく知っていること。 ※専攻には「よく」を付ける。			2	エンジン及びエンジン付属装置の分解、組立て及び調整がよくできること。	
	3	エンジン及びエンジン付属装置の種類、構造及び機能についてよく知っていること。	3エンジン及びエンジン付属装置の種類、構造及び機能についてよく知っていること。 4シャシの構造及び機能についてよく知っていること。 5故障原因の探究法及び整備法についてよく知っていること。 項目3～5を削除し、 →3自動車の整備法及び故障原因の探求法についてよく知っていること。 に修正。 ※細目が多く、教科の細目に沿うように修正。			3	シャシの装置について分解及び整備がよくできること。	
	4	シャシの構造及び機能についてよく知っていること。				4	簡単な部品修正ができること。	4簡単な部品修正ができること。 5車体及び付属装置の修理ができること。 項目4と5を削除し、4部品の測定及び良否の判定がよくできること。を7から移動。 ※細目が多く、教科の細目に沿うように修正。
	5	故障原因の探究法及び整備法についてよく知っていること。				5	車体及び付属装置の修理ができること。	
	6		4電子制御装置の構造、整備についてよく知っていること。 ※細目追加による。			6	電気装置の整備がよくできること。	5電装整備がよくできること。 ※「電気装置の」を「電装」に修正。
	7	自動車の検査法について知っていること。	5自動車の検査法についてよく知っていること。 ※専攻には「よく」を付ける。			7	部品の測定及び良否の判定がよくできること。	7部品の測定及び良否の判定がよくできること。→4に移動 →6故障原因の探求がよくできること。 ※教科の細目に「故障原因探求実習」が移動してきたため10から移動。
	8	顧客管理法及び修理見積りの仕方について知っていること。	8顧客管理法及び修理見積りの仕方について知っていること。→削除。 ※顧客管理、修理見積りは教科の細目にないため。					7電子制御装置の整備がよくできること。 ※細目追加による。
	9	車検、登録等の手続きについて知っていること。	6車検等の手続きについてよく知っていること。 ※登録を削除、「よく」を追加。			8	定期点検がよくできること。	8定期点検がよくできること。
				9	自動車の修理、整備の見積りができること。	9自動車の修理、整備の見積りができること。→削除。 ※修理、整備の見積りは教科の細目に無いため。		
				10	故障原因の探究がよくできること。	6へ移動。		

令和5年度(最終版)
第二種自動車系 自動車車体整備科
見直し提案(新旧対照)

- ・別表第二
- ・教科の細目
- ・設備の細目
- ・技能照査の基準の細目

本提案は基礎研究会において審議した見直し案であり、改正は本提案を踏まえ厚生労働省で審議されるものであること。

職業能力開発促進法施行規則 別表第二

H29年度						R4及びR5基礎研究会見直し (改正通達による見直しを含む)			
訓練科		訓練の対象となる技能及びこれに関する知識の範囲	教科	訓練期間及び訓練時間(単位は時間とする。)	設備		訓練の対象となる技能及びこれに関する知識の範囲	教科	訓練期間及び訓練時間(単位は時間とする。)
訓練系	専攻科				種別	名称			
9 第二種自動車系	自動車車体整備科			訓練期間 2年 訓練時間 総時間 2,800	建物その他の工作物	教室 実習場			訓練期間 2年 訓練時間 総時間 2,800
					機械	自動車整備用機械類			
					その他	器工具類 計測器類 製図器及び製図用具類 教材類			
		自動車の整備及び検査における基礎的な技能及びこれに関する知識	一 系基礎 1 学科 ○1 生産工学概論 ○2 電気及び電子理論 ○3 材料 ○4 自動車の構造及び性能 ○5 自動車の力学 ○6 製図 ○7 燃料及び潤滑油 ○8 安全衛生 ○9 関係法規	390			自動車の整備及び検査における基礎的な技能及びこれに関する知識	一 系基礎 1 学科 ○1 生産工学概論 ○2 電気及び電子理論 ○3 材料 ○4 自動車の構造及び性能 ○5 自動車の力学 ○6 製図 ○7 燃料及び潤滑油 ○8 安全衛生 ○9 関係法規	390
		自動車の整備及び検査における基礎的な技能及びこれに関する知識	2 実技 ○1 測定基本実習 ○2 工作基本実習 ○3 安全衛生作業法	80			自動車の整備及び検査における基礎的な技能及びこれに関する知識	2 実技 ○1 測定基本実習 ○2 工作基本実習 ○3 安全衛生作業法	80
		自動車の車枠及び車体の整備及び検査における技能及びこれに関する知識	二 専攻 1 学科 ○1 車枠及び車体の構造 ○2 機器の構造及び取扱法 ○3 自動車整備法 ○4 車枠及び車体整備法 ○5 検査法	290			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	二 専攻 1 学科 ○1 車枠及び車体・電子制御装置の構造 ○2 機器の構造及び取扱法 ○3 自動車整備法 ○4 車枠及び車体・電子制御装置の整備 ○5 検査法	290
		自動車の車枠及び車体の整備及び検査における技能及びこれに関する知識	2 実技 ○1 自動車整備実習 ○2 車枠及び車体整備実習 ○3 検査実習	880			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	2 実技 ○1 自動車整備実習 ○2 車枠及び車体・電子制御装置の整備実習 ○3 検査実習	880 ↓ 900

自動車分野 教科の細目 新旧対照 (赤字は修正、削除、青字は追加の語句)

第二種自動車系 自動車車体整備科		現行(H29年度)		国交省 一養車体 A	R5 一養基準	R4及びR5基礎研究会見直し(改正通達による見直しを含む)		見直し理由
教科の科目		訓練時間	教科の細目	標準時間	標準時間	訓練時間	教科の細目	
系基礎学科	1 生産工学概論	10	作業改善、作業効率、在庫管理、品質管理	—		10		
	2 電気及び電子理論	40	電気回路、半導体、論理回路	○		40		
	3 材料	10	金属材料、非金属材料、表面処理、熱処理、塗料	—		10		
	4 自動車の構造及び性能	240	自動車の性能、ガソリン機関、ディーゼル機関、ハイブリッド(HV)、電気自動車(EV)、フレーム及びボデー、動力伝達装置、サスペンション及びアクスル、ステアリング装置、ブレーキ装置、電気装置、ホイール及びタイヤ、ホイールアライメント、電子制御装置	○		240	自動車の性能、「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)、ハイブリッド(HV)、電気自動車(EV)、二輪車、フレーム及びボデー、動力伝達装置、サスペンション及びアクスル、ステアリング装置、ブレーキ装置、電気装置、電装、ホイール及びタイヤ、ホイールアライメント、電子制御装置	<ul style="list-style-type: none"> EV化に伴い、原動機にモータを追加し、R5国交省通達97号に従って、「エンジン等」と表記する。 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。また国交省の「二輪車」追加の見解による。 電気装置を電装に統一。
	5 自動車の力学	40	基礎的な原理法則、自動車の諸元	○		40		
	6 製図	10	製図一般事項、用器画法、機械製図、自動車配線図、CAD概論	○		10	製図一般事項、用器画法、機械製図、自動車配線図、CAD概論、自動車部品図	職種の業務に沿う内容に修正。用器画法と機械製図を削除し、自動車部品図を追加。なおCAD概論はH25に削除済
	7 燃料及び潤滑剤	10	燃料と燃焼、潤滑と潤滑剤	○		10		
	8 安全衛生	10	産業安全、労働衛生、労働災害、関係法規	—		10		
	9 関係法規	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、自動車NOx・PM法	10		20		
系基礎学科合計		390		○100+10		390		
系基礎実技	1 測定基本実習	40	排気、振動、動力、騒音、照度、電気装置測定、寸法測定、排気ガス、動力、騒音、電気測定	10	×	40	排気、振動、動力、騒音、照度、電気装置測定、寸法測定、排気ガス、動力、騒音、電気測定、振動	<ul style="list-style-type: none"> H25に削除された振動を戻す。(国交省に揃える)→R4研究会 R5研究会→第97号により振動を外す
	2 工作基本実習	20	板金加工、溶接、塗装、研磨、作業用機器と用具の取扱い	10	×	20		
	3 安全衛生作業法	20	安全衛生作業、保護具、整理整頓、応急処置	—	—	20		
	系基礎実技合計		80				80	
専攻学科	1 車枠及び車体・電子制御装置の構造	30	材料、力学、構造、機能	30		30	車枠及び車体並びに電子制御装置の材料、力学、構造、機能	<ul style="list-style-type: none"> 車枠及び車体、電子制御装置を追加 通達第97号の教科名変更により「電子制御装置」を追加
	2 機器の構造及び取扱法	10	整備作業機器、計測及び点検機器	10	×	10		
	3 自動車整備法	45	エンジン整備、シャシ整備、電装整備	45		45	エンジン等整備、シャシ整備、電装整備、二輪車整備	<ul style="list-style-type: none"> 上記の理由で二輪車整備を明記 「エンジン等」に修正
	4 車枠及び車体・電子制御装置の整備法	200	整備、板金、塗装、損傷診断	200		200	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	<ul style="list-style-type: none"> 車枠及び車体、電子制御装置を追加 通達第97号の教科名変更により「電子制御装置」を追加
	5 検査法	5	総合検査	5		5		
	専攻学科合計		290		290		290	

専攻実技	1	自動車整備実習	190	シャシ整備、電装整備	190(エンジン整備除く)	190	シャシ整備、電装整備、 二輪車整備	・上記の理由で二輪車整備を明記
	2	車枠及び車体・ 電子制御装置 の整備実習	670	点検、分解、組立、調整・工作、検査、板金、塗装、損傷診断	670	670 ↓ 690	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	・車枠及び車体、電子制御装置を追加 ・通達第97号の教科名変更により「電子制御装置」を追加 ・通達第97号の実技(+20)を追加
	3	検査実習	20	総合検査	20	20		
	専攻実技合計		880		880		900	
					学科400 実技900	学科400 実技900	学科680 実技980	参考:3級整備士+車体1年→学科235時間、実技690時間、2級整備士+車体1年→学科230時間、実技670時間 ※国交省第97号では測定基本実習(10H)と工作基本実習(10H)が基準から外れた。実習の計は900Hと同じなので、電子制御装置の細目が増えた「車枠及び車体・電子制御装置の整備実習」を20H増加させることとする。 ※学科は系基礎390H+専攻学科290H、合計680H、うち国交省基準に対応するは系基礎(2,4,5,6,7,9)360H、専攻学科(1,3,4,5)280Hの 合計640Hとなり国交省の基準を満たす。(黄色網掛け) ※実技は系基礎実技80H、専攻実技900Hの合計980H、うち国交省基準に対応するは専攻実技 900Hとなり国交省の基準を満たす。(黄色網掛け) ※第109号改には自動車車体整備科が含まれていない。
							学科640 実技900	

	国交省旧基準から削除となった項目
	国交省新基準に対応する教科の細目

自動車分野 設備の細目 新旧対照 (赤字は修正、削除、青字は追加の語句)

第二種自動車系 自動車車体整備科															
現行(H29年度)				R4及びR5基礎研究会見直し(改正通達による見直しを含む)				見直しの理由							
種別	名称	摘要	数量				種別		名称	摘要	数量				
			高等学校卒業者等		中学校卒業者等						高等学校卒業者等		中学校卒業者等		
			30人を1訓練単位として訓練を行う場合	50人を1訓練単位として訓練を行う場合	30人を1訓練単位として訓練を行う場合	50人を1訓練単位として訓練を行う場合					30人を1訓練単位として訓練を行う場合	50人を1訓練単位として訓練を行う場合	30人を1訓練単位として訓練を行う場合	50人を1訓練単位として訓練を行う場合	
建物その他の工作物	教室		60 m ²	100 m ²	60 m ²	100 m ²	建物その他の工作物	教室		60 ↓ 80 m ²	100 ↓ 130 m ²	80 ↓ 100 m ²	130 ↓ 150 m ²	電子・電気系に揃える。	訓練が安全に実施できるため 教材や機器の仕様が変化するため
	実習場		700 m ²	900 m ²	700 m ²	900 m ²	実習場	二輪車置き場、整備場も含む	700 ↓ 800 m ²	900 ↓ 1000 m ²	700 ↓ 800 m ²	900 ↓ 1000 m ²	自動車の低床化やEV化によりリフトを増設と二輪整備場のため100m ² 増加。	効果的な訓練の実施のため 教材や機器の仕様が変化するため	
	完成検査場		100 m ²	100 m ²	100 m ²	100 m ²	完成検査場		100 m ²	100 m ²	100 m ²	100 m ²			
	充電室	換気装置を含む。	10 m ²	10 m ²	10 m ²	10 m ²									
	空気圧縮機室		7 m ²	7 m ²	7 m ²	7 m ²									
	工具室		25 m ²	33 m ²	25 m ²	33 m ²									
	更衣室		25 m ²	38 m ²	25 m ²	38 m ²									
	危険物貯蔵倉庫	消防法の条件を備えること。	7 m ²	7 m ²	7 m ²	7 m ²									
	倉庫		80 m ²	100 m ²	80 m ²	100 m ²	倉庫		80 ↓ 100 m ²	100 ↓ 120 m ²	80 ↓ 100 m ²	100 ↓ 120 m ²	検査機器などの増加のため。	教材や機器の仕様が変化するため	
	車両置場		120 m ²	180 m ²	120 m ²	180 m ²									
	リフト		4 式	6 式	4 式	6 式									
	モノレール	ホイス付き。	1 式	1 式	1 式	1 式	モノレール →吊上機器	ホイス付き等	1 式	1 式	1 式	1 式	R5国交省の表記に合致す。	国交省の表記に揃える	
	検車設備	ピット式又は検車台	1 式	1 式	1 式	1 式									
	洗車設備	給・排水設備を含む。	1 式	1 式	1 式	1 式									
	排気ガス排出装置		1 式	1 式	1 式	1 式									
排水処理装置	標準形	1 式	1 式	1 式	1 式										
車体修正装置		1 式	1 式	1 式	1 式										
自動車塗装用ブース	普通自動車用作業スペース (4,400×6,880×2,500mm程度)	1 式	1 式	1 式	1 式										
機械	ブレーキ踏力計	0～500N	1 台	1 台	1 台	1 台	機械								
	ガレージジャッキ	1～5t	2 台	2 台	2 台	2 台	ガレージジャッキ	1～5t→1t以上	2 台	2 台	2 台	2 台	摘要修正。	教材や機器の仕様が変化するため	
	ミッションジャッキ	0.8t	3 台	5 台	3 台	5 台	ミッションジャッキ	0.8t	3 台	5 台	3 台	5 台	摘要削除。	教材や機器の仕様が変化するため	

現行(H29年度)							R4及びR5基礎研究会見直し(改正通達による見直しを含む)							見直しの理由	
種別	名称	摘要	数量				種別	名称	摘要	数量					
			高等学校卒業等		中学校卒業等					高等学校卒業等		中学校卒業等			
			30人を1訓練単位として訓練を行う場合	50人を1訓練単位として訓練を行う場合	30人を1訓練単位として訓練を行う場合	50人を1訓練単位として訓練を行う場合				30人を1訓練単位として訓練を行う場合	50人を1訓練単位として訓練を行う場合	30人を1訓練単位として訓練を行う場合	50人を1訓練単位として訓練を行う場合		
							二輪車用リフト	スタンドも可	必要数	必要数	必要数	必要数	・二輪車の実習に使用。 ・R5国交省の基準に追加された。	・カリキュラムが変更になったため	
							リジッドラック		必要数	必要数	必要数	必要数	・ジャッキによる事故を防ぐため。 ・R5国交省の基準に追加された。	・訓練が安全に実施できるため	
	オイルバケットポンプ	容量18ℓ	1台	1台	1台	1台	オイルバケットポンプ →給油器具	容量18ℓ→オイルバケットポンプ等	1台	1台	1台	1台	・R5国交省の表記に合わず ・18ℓに限定しない。	・国交省の表記に揃える	
	オイルチェンジャ	容量18ℓ	1台	1台	1台	1台	オイルチェンジャ	容量180以上	1台	1台	1台	1台	・180以上とする。	・教材や機器の仕様が変化したため	
	シャールシリブリケータ		1台	1台	1台	1台	シャールシリブリケータ →給脂器具	シャールシリブリケータ等	1台	1台	1台	1台	・R5国交省の表記に合わず。 ・摘要追加	・国交省の表記に揃える	
	温水ワッシャ	スチームクリーナを含む。	1台	1台	1台	1台	温水ワッシャ →洗車機器	スチームクリーナ等	1台	1台	1台	1台	・R5国交省の表記に合わず。 ・摘要修正	・国交省の表記に揃える	
	部品洗浄機	35w、50w	1台	1台	1台	1台	部品洗浄機 部品洗浄槽	35w、50w	1台	1台	1台	1台	・部品洗浄機より洗浄槽が妥当の	・国交省の表記に揃える	
	き裂探傷器	磁気式又は浸透式	1台	1台	1台	1台									
	スピードメータテスト		1台	1台	1台	1台									
	ラジエータキャップテスト	0~200KPa	1台	1台	1台	1台									
	ブレーキテスト		1台	1台	1台	1台									
	ヘッドライトテスト	車検用、自動式	1台	1台	1台	1台									
	ホイールアライメントテスト		1台	1台	1台	1台	ホイールアライメントテスト →四輪アライメントテスト		1台	1台	1台	1台	・R5国交省の表記に合わず。	・国交省の表記に揃える	
							トーインゲージ		必要数	必要数	必要数	必要数	・R5国交省の基準で追加。	・カリキュラムが変更になったため	
							キャンパキヤスタキングピンゲージ	四輪アライメントテストを有する場合は不要	必要数	必要数	必要数	必要数	・R5国交省の基準で追加。	・カリキュラムが変更になったため	
							ターニングラジアスゲージ		必要数	必要数	必要数	必要数	・R5国交省の基準で追加。	・カリキュラムが変更になったため	
	ホイールバランス	普通車又はトラック用	1台	1台	1台	1台									
	サイドスリップテスト	車検用	1台	1台	1台	1台	サイドスリップテスト	車検用、四輪アライメントテストを有する場合は不要					・R5国交省の基準に追加されたので適用を追加。	・カリキュラムが変更になったため	
	ブレーキ倍力装置テスト	携帯用	1台	1台	1台	1台	ブレーキ倍力装置テスト	携帯用	±台	±台	±台	±台	・現在の車両整備には使用しないため、削除。 ・R5国交省通達で削除。	・カリキュラムが変更になったため	
	オパシメータ	光透過方式	1台	1台	1台	1台									

現行(H29年度)							R4及びR5基礎研究会見直し(改正通達による見直しを含む)							見直しの理由	
種別	名称	摘要	数量				種別	名称	摘要	数量					
			高等学校卒業業者等		中学校卒業業者等					高等学校卒業業者等		中学校卒業業者等			
			30人を1訓練単位として訓練を行う場合	50人を1訓練単位として訓練を行う場合	30人を1訓練単位として訓練を行う場合	50人を1訓練単位として訓練を行う場合				30人を1訓練単位として訓練を行う場合	50人を1訓練単位として訓練を行う場合	30人を1訓練単位として訓練を行う場合	50人を1訓練単位として訓練を行う場合		
自動車	自動車	教材用各種	10台	15台	10台	15台	自動車	教材用各種(HV車等含む)(電動車等含む)	10台	15台	10台	15台	EV対応のため。	・教材や機器の仕様が変化したため	
							二輪車		必要数	必要数	必要数	必要数	・二輪車の整備を明確にするため。	・カリキュラムが変更になったため	
タイヤ交換機	タイヤ交換機	リム径10~20インチ程度	1台	1台	1台	1台	タイヤ交換機	リム径10~20 23インチ程度	1台	1台	1台	1台	・大型化に対応するため20インチを23インチへ修正。	・教材や機器の仕様が変化したため	
卓上ボール盤	卓上ボール盤	穴あけ能力13mm	2台	3台	2台	3台									
両頭グラインダ	両頭グラインダ	といし外径150~305mm	2台	3台	2台	3台									
エア又は電気式ディスクグラインダ	エア又は電気式ディスクグラインダ	といし外径100~180mm	5台	8台	5台	8台									
プレス	プレス	35t	1台	1台	1台	1台	プレス	35t 15t程度	1台	1台	1台	1台	・大きすぎて扱いづらいので修正。	・教材や機器の仕様が変化したため	
赤外線乾燥スタンド	赤外線乾燥スタンド	250W×24球	2台	3台	2台	3台	赤外線乾燥スタンド	250W×24球	2台	3台	2台	3台	・乾燥方式の変更により摘要削除	・教材や機器の仕様が変化したため	
充電器			1台	1台	1台	1台									
EV用充電機	EV用充電機	(実技訓練指導時にEV車を使用する場合)	1台	1台	1台	1台									
交流アーク溶接機	交流アーク溶接機	20kVA(安全防止装置、安全ホルダ、ヘルメット、その他付属品を含む。)	3台	5台	3台	5台	交流アーク溶接機	20kVA(安全防止装置、安全ホルダ、ヘルメット、その他付属品を含む。)	3台	5台	3台	5台	・仕様変更のため摘要削除。	・教材や機器の仕様が変化したため	
点溶接機	点溶接機	3.5kVAコンデンサ形	1台	1台	1台	1台	点溶接機	3.5kVAコンデンサ形	1台	1台	1台	1台	・仕様変更のため摘要削除。	・教材や機器の仕様が変化したため	
炭酸ガスアーク溶接機	炭酸ガスアーク溶接機		2台	3台	2台	3台	炭酸ガスアーク溶接機		2台	3台	2台	3台	・溶接法が増えたため修正。 ・R5国交省の表記に合致。	・教材や機器の仕様が変化したため	
							スタッド溶接機		3台	5台	3台	5台	・車体の凹みの修正に使用のため	・教材や機器の仕様が変化したため	
真空掃除機	真空掃除機	1kW	1台	1台	1台	1台	真空掃除機	1kW	1台	1台	1台	1台	・真空や1kwにこだわらない。	・教材や機器の仕様が変化したため	
ハンドドリル	ハンドドリル	ドリル径13mm	5台	8台	5台	8台	ハンドドリル	ドリル径13mm 10mm	5台	8台	5台	8台	・13mmは相当トルクが掛かるため	・教材や機器の仕様が変化したため	
空気圧縮機	空気圧縮機	0.4~11kw	1台	1台	1台	1台	空気圧縮機 →エアコンプレッサ	0.4~11kw	1台	1台	1台	1台	・R5国交省の表記に合致。	・国交省の表記に揃える	
フロンガス回収装置	フロンガス回収装置		1台	1台	1台	1台									
カークーラーサービスキット	カークーラーサービスキット		1台	1台	1台	1台									

現行(H29年度)							R4及びR5基礎研究会見直し(改正通達による見直しを含む)							見直しの理由
種別	名称	摘要	数量				種別	名称	摘要	数量				
			高等学校卒業業者等		中学校卒業業者等					高等学校卒業業者等		中学校卒業業者等		
			30人を1訓練単位として訓練を行う場合	50人を1訓練単位として訓練を行う場合	30人を1訓練単位として訓練を行う場合	50人を1訓練単位として訓練を行う場合				30人を1訓練単位として訓練を行う場合	50人を1訓練単位として訓練を行う場合	30人を1訓練単位として訓練を行う場合	50人を1訓練単位として訓練を行う場合	
	外部診断機		1台	1台	1台	1台		外部診断機		±6台	±6台	±6台	±6台	・効果的な訓練の実施のため増設 ・教材や機器の仕様が変化したため ・効果的な訓練の実施のため
その他	(器具類)						その他	(器具類)						
	作業用工具類		必要数	必要数	必要数	必要数								
	自動車用特殊工具類		必要数	必要数	必要数	必要数								
								エーミング作業用器具類	水準器、ターゲット等	必要数	必要数	必要数	必要数	・電子制御装置の整備のため ・カリキュラムが変更になったため
	仕上げ用工具類		必要数	必要数	必要数	必要数								
	板金用工具類		必要数	必要数	必要数	必要数								
	塗装用工具類		必要数	必要数	必要数	必要数								
	洗浄用工具類		必要数	必要数	必要数	必要数								
								安全衛生器具類	スポットクーラー、溶接ヒューム対応器具等	必要数	必要数	必要数	必要数	・訓練が安全に実施できるため ・訓練が安全に実施できるため
	(計測器類)							(計測器類)						
	計測器類		必要数	必要数	必要数	必要数								
	(製図器及び製図用具類)							(製図器及び製図用具類)						
	製図機及び製図用具類		必要数	必要数	必要数	必要数								
(教材類)							(教材類)							
カットマシン、模型		必要数	必要数	必要数	必要数									

自動車分野 技能照査の基準の細目 新旧対照 (赤字は修正、削除、青字は追加の語句)

第二種自動車系 自動車車体整備科		学科		実技			
現行 (H29年度)		R4及びR5基礎研究会見直し(改正通達による見直しを含む)		現行 (H29年度)		R4及びR5基礎研究会見直し(改正通達による見直しを含む)	
系基礎	1	品質管理について知っていること。	品質管理について知っていること。 →生産工学について知っていること。 ※教科の内容を表すように修正。	1	簡単な測定作業ができること。	簡単な測定作業ができること。 →測定作業ができること。 ※「簡単な」が不明瞭でふさわしくないため。	
	2	電気及び電子理論について知っていること。		2	簡単な工作作業ができること。	簡単な工作作業ができること。 →工作作業ができること。 ※「簡単な」が不明瞭でふさわしくないため。	
	3	自動車用材料の種類、性質及び用途について知っていること。		3	安全作業及び衛生作業ができること。	安全作業及び衛生作業がよくできること。 ※安全には「よく」を付ける。	
	4	自動車の種類及び型式について知っていること。					
	5	自動車各部の名称、構造及び作動原理について知っていること。					
	6	自動車の付属装置について知っていること。	6自動車の付属装置について知っていること。 →削除。 ※付属装置の内容が不明なため。				
	7	電気装置の構造及び機能について知っていること。	7電気装置の構造及び機能について知っていること。 →6電装の構造及び機能について知っていること。 ※電気装置を電装に統一。				
	8	機械要素について知っていること。	8機械要素について知っていること。 →削除 →7自動車の力学について知っていること。 ※細目が教科の細目に合っていないため。				
	9	機械製図及び電気製図について知っていること。	9機械製図及び電気製図について知っていること。 →8自動車配線図及び自動車部品図について知っていること ※教科の細目の修正に応じて変更。				
	10	燃料及び燃焼について知っていること。	9燃料及び燃焼について知っていること。				
	11	潤滑油潤滑剤の種類及び性能について知っていること。	11潤滑油潤滑剤の種類及び性能について知っていること。 →10潤滑剤の種類及び性能について知っていること。				
	12	安全衛生について知っていること。	11安全衛生についてよく知っていること。 ※安全については「よく」習得する必要がある。				
	13	関係法規について知っていること。	12関係法規について知っていること。				
専攻	1	車わく及び車体の構造、機能についてよく知っていること。	車わく及び車体の構造、機能についてよく知っていること。 →車わく及び車体並びに電子制御装置の構造、機能についてよく知っていること。 ※教科に電子制御装置が追加された。	1	電気装置の整備ができること。	4電気装置の整備ができること。 →削除 →1シャシ整備がよくできること。 ※教科の細目に沿うように修正。	
	2	車わく及び車体の整備法についてよく知っていること。	2車わく及び車体の整備法についてよく知っていること。 →10へ移動することで以下番号の繰り上げ。 →2整備用機械及び器工具の種類、構造、使用法についてよく知っていること。	2	車わく、車体及び付属装置の修理がよくできること。	2車わく、車体及び付属装置の修理がよくできること。 →付属装置を削除し、電子制御装置を追加して3へ移動。 →2電装整備がよくできること。に修正	
	3	整備用機械及び器工具の種類、構造、使用法についてよく知っていること。	3計測器の種類及び用途についてよく知っていること。	3	シャシの装置について分解、整備ができること。	3シャシの装置について分解、整備ができること。 →削除 →3車わく、車体及び電子制御装置の修理がよくできること。 ※教科に電子制御装置が追加された。	
	4	計測器の種類及び用途について知っていること。	4エンジン及び付属装置の種類、構造、機能についてよく知っていること。	4	部品の測定及び良否の判定ができること。	4部品の測定及び良否の判定がよくできること。 ※専攻については「よく」を表記する。	
	5	エンジン及び付属装置の種類、構造、機能について知っていること。	5シャシの構造及び機能についてよく知っていること。	5	切削及び研削作業による部品の修正ができること。	5切削及び研削作業による部品の修正がよくできること。 ※専攻については「よく」を表記する。	
	6	シャシの構造及び機能について知っていること。	6故障診断及び整備法についてよく知っていること。	6	ガス溶接及びアーク溶接ができること。	6ガス溶接及びアーク溶接がよくできること。 ※専攻については「よく」を表記する。	
	7	故障診断及び整備法について知っていること。	7溶接法についてよく知っていること。	7	板金加工ができること。	7板金加工がよくできること。 ※専攻については「よく」を表記する。	
	8	溶接法について知っていること。	8金属塗装法についてよく知っていること。	8	金属塗装ができること。	8金属塗装がよくできること。 ※専攻については「よく」を表記する。	

9	金属塗装法について知っていること。	9板金加工及びひずみ取りについてよく知っていること。	9 整備用機械、器具及び計測器の取扱いができること。	9整備用機械、器具及び計測器の取扱いができること。
10	板金加工及びひずみ取りについて知っていること。	10車わく及び車体並びに電子制御装置の整備法についてよく知っていること。 ※教科に電子制御装置が追加された。	10 定期点検ができること。	10定期点検ができること。
11	自動車の検査法について知っていること。	11自動車の検査法についてよく知っていること。	11 自動車の修理、整備の見積りができること。	11自動車の修理、整備の見積りができること。
12	顧客管理法及び修理見積りの仕方について知っていること。	12顧客管理法及び修理見積りの仕方について知っていること。 →削除。 ※顧客管理、修理見積は教科の細目にないため。		→9自動車の検査ができること。 ※教科の細目に沿うように9～11を削除し新たに9を追加。修理、整備の見積りについては、技能照査の細目としては適さない。
13	車検、登録等の手続きについて知っていること。	13車検、登録等の手続きについて知っていること。 →12車検等の手続きについてよく知っていること。 ※登録を削除。		

令和5年度
「教科の細目」と「技能照査の基準の細目」との対応表
(新旧対照)

- ・第一種自動車系自動車整備科
- ・第一種自動車系自動車製造科
- ・第二種自動車系自動車整備科
- ・第二種自動車系自動車車体整備科

本提案は基礎研究会において審議した見直し案であり、改正は本提案を踏まえ厚生労働省で審議されるものであること。

第一種自動車系

教科の細目と技能照査の基準の細目 審議結果対比表 赤字は修正 青字は追加

No. 8	教科の科目		訓練時間	教科の細目	技能照査の基準の細目	審議結果(理由)		
第一種自動車系	系基礎学科	1	生産工学概論	10	作業改善、作業効率、在庫管理、品質管理	1品質管理について知っていること。 1生産工学について知っていること。	教科の内容を表すように修正。	
		2	自動車工学	①自動車の構造及び性能	120	自動車の性能、「ガソリン機関、ディーゼル機関、 モータ 」(以下「エンジン等」といふ)、ハイブリッド(HV)、電気自動車(EV)、 二輪車 、フレーム及びボデー、動力伝達装置、サスペンション及びアクスル、ステアリング装置、ブレーキ装置、 電装 、ホイール及びタイヤ、ホイールアライメント、電子制御装置	2 自動車の種類及び型式について知っていること。 3 自動車各部の名称、構造及び作動原理について知っていること。 4 自動車の付属装置について知っていること。 4 電装の構造及び機能について知っていること。	4付属装置の内容が不明なため削除。 電気装置を電装に揃える。
				②自動車の力学	20	基本的な原理法則、自動車の諸元	6機械要素について知っていること。 5自動車の力学について知っていること。	教科の内容を表すように修正。
				③電気及び電子理論	20	半導体、電気回路	6 電気及び電子理論について知っていること。	前回の修正ミスのため。
				④材料	10	鉄鋼材料、非鉄金属材料、焼結合金材料、非金属材料	7自動車用材料の種類、性質及び用途について知っていること。	
				⑤燃料及び潤滑剤	10	燃料と燃焼、潤滑と潤滑剤	8 燃料及び燃焼について知っていること。 9 潤滑剤の種類及び性能について知っていること。	潤滑油を削除。
		3	安全衛生	10	産業安全、労働衛生、労働災害、関係法規	10 安全衛生についてよく知っていること。	安全に関しては重要なので「よく」を表記する。	
		4	関係法規	15	道路運送車両法、自動車点検基準、道路運送車両保安基準、自動車NOx・PM法	11 関係法規について知っていること。		
	系基礎学科合計		215					
	系基礎実技	1	測定基本実習	20	寸法測定、排気ガス、動力、騒音、電気測定	1 簡単な測定作業ができること。	「簡単な」の表現が不明瞭でふさわしくないので削除。	
		2	工作基本実習	20	板金加工、溶接、塗装、研磨、作業用機器と用具の取扱い	2 簡単な工作作業ができること。	「簡単な」の表現が不明瞭でふさわしくないので削除。	
		3	安全衛生作業法	20	安全衛生作業、保護具、整理整頓、 応急処理、応急処置	3 安全作業及び衛生作業がよくできること。	安全に関しては重要なので「よく」を表記する。	
		系基礎実技合計		60				
	28	自動車製造科 専攻						
自動車製造科	専攻学科	1	材料力学	30	材料の力学的性質、荷重と応力、曲げとたわみ、ねじりとひずみ	1 材料力学について知っていること。		
		2	機械工作法	50	板金加工、溶接、塗装、機械工作法、ロボット操作	2 工作機械の構造及び使用方法についてよく知っていること。 3 刃物及び砥石の種類、性質及び用途についてよく知っていること。 4 ガス溶接、電気溶接及びはんだ付けについてよく知っていること。	専攻には修得の深い「よく」を表記する。	
		3	自動車組立法	70	自動車の組立方式、組立設備、組立方法	5 自動車製造の工程についてよく知っていること。 6 組立て作業に必要な機械及び器具の種類、構造及び用途についてよく知っていること。	専攻には修得の深い「よく」を表記する。	
		専攻学科合計		150				
	専攻実技	1	自動車製造実習	250	自動車の組立て(部品加工、調整、測定等を含む)、製造、ロボット操作	1 エンジンの組立て及び簡単な調整がよくできること。 2 駆動部品の組立て及び簡単な調整がよくできること。 3 電装の組立て及び簡単な調整がよくできること。 4 ボディ部品の取付け作業、パフ研磨作業、電気溶接、ガス溶接及びはんだ付けがよくできること。 5 ボディ、シャシ及び付属品の取付け並びに簡単な調整がよくできること。 6 専用機による部品の切削及び研削作業がよくできること。 7 切削条件の判定並びに刃物の取替え及び寸法合わせがよくできること。	専攻には修得の深い「よく」を表記する。 電気装置を電装に揃える。	
		2	調整及び検査実習	100	自動車の調整、検査	8 目視により製品の良否の判定がよくできること。	専攻には修得の深い「よく」を表記する。	
専攻実技合計		350						

29 自動車整備科 専攻							
自動車整備科	専攻学科	1	自動車整備法	90	エンジン等整備、シャシ整備、電装整備、故障診断、二輪車整備	1 エンジン及びエンジン付属装置の種類、構造及び機能についてよく知っていること。 2 シャシの構造及び機能についてよく知っていること。 3 故障診断及び整備法についてよく知っていること。 ↓ 1 自動車の整備法及び故障診断についてよく知っていること。	1教科に技能照査の細目が多く、整理し教科の細目に沿うように修正。
		2	機器の構造及び取扱法	15	整備作業機器、計測及び点検機器、エンジン関係機器、電気関係機器	2 整備用機械、器具の種類、構造及び使用法についてよく知っていること。 3 計測器の種類及び用途についてよく知っていること。	専攻には修得の深い「よく」を表記する。
		専攻学科合計		105			
	専攻実技	1	自動車整備実習	560	エンジン等整備、シャシ整備、電装整備、故障診断、二輪車整備	1 整備用機械、器具及び計測器の取扱いができること。 2 エンジン及びエンジン付属装置の分解、組立て及び調整ができること。 3 シャシの装置について分解及び整備ができること。 4 部品の測定及び良否の判定ができること。 5 簡単な部品修正ができること。 6 車体及び付属装置の修理ができること。 5 電装整備ができること。 6 定期点検故障診断ができること。	1教科に技能照査の細目が多く、整理し教科の細目に沿うように修正 電気装置を電装に揃える。
		専攻実技合計		560			

第二種自動車系

教科の細目と技能照査の基準の細目 審議結果対比表 赤字は修正 青字は追加

資料5

No. 9	教科の科目		訓練時間	教科の細目	技能照査の基準の細目	審議結果(理由)	
第一種自動車系	系基礎学科	1	生産工学概論	10	作業改善、作業効率、在庫管理、品質管理	1 品質管理について知っていること。 1 生産工学について知っていること。	教科の内容を表すように修正した。
		2	電気及び電子理論	40	電気回路、半導体、論理回路	2 電気及び電子理論について知っていること。	
		3	材料	10	金属材料、非金属材料、表面处理、熱処理、塗料	3 自動車用材料の種類、性質及び用途について知っていること。	
		4	自動車の構造及び性能	240	自動車の性能、「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)、ハイブリッド(HV)、電気自動車(EV)、二輪車、フレーム及びボデー、動力伝達装置、サスペンション及びアクスル、ステアリング装置、ブレーキ装置、電装、ホイール及びタイヤ、ホイールアライメント、電子制御装置	4 自動車の種類及び型式について知っていること。 5 自動車各部の名称、構造及び作動原理について知っていること。 6 自動車の付属装置について知っていること。 6 電装の構造及び機能について知っていること。	6の「付属装置」の内容が不明なため削除。 電気装置を電装に揃える。
		5	自動車の力学	40	基礎的な原理法則、自動車の諸元	8 機械要素について知っていること。 7 自動車の力学について知っていること。	教科の内容に対して適切でなかったため修正。
		6	製図	10	製図一般事項、 用器画法、機械製図 、自動車配線図、CAD概論、自動車部品図	9 機械製図及び電気製図について知っていること。 8 自動車配線図及び自動車部品図について知っていること。	教科の細目の修正に合わせて修正。
		7	燃料及び潤滑剤	10	燃料と燃焼、潤滑と潤滑剤	9 燃料及び燃焼について知っていること。 10 潤滑剤の種類及び性能について知っていること。	潤滑剤を削除。
		8	安全衛生	10	産業安全、労働衛生、労働災害、関係法規	11 安全衛生についてよく知っていること。	安全に関しては重要なので「よく」を表記する。
		9	関係法規	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、自動車NOx・PM法	12 関係法規について知っていること。	
	系基礎学科合計			390			
	系基礎実技	1	測定基本実習	40	排気、振動、動力、騒音、照度、電気装置測定 、寸法測定、排気ガス、動力、騒音、電気測定、 振動	1 簡単な測定作業ができること。	「簡単な」の表現が不明瞭でふさわしくないので削除。
		2	工作基本実習	20	板金加工、溶接、塗装、研磨、作業用機器と用具の取扱い	2 簡単な工作作業ができること。	「簡単な」の表現が不明瞭でふさわしくないので削除。
		3	安全衛生作業法	20	安全衛生作業、保護具、整理整頓、応急処置	3 安全作業及び衛生作業がよくできること。	安全に関しては重要なので「よく」を表記する。
		系基礎実技合計			80		
30	自動車整備科 専攻						
自動車整備科	専攻学科	1	機器の構造及び取扱法	30	整備作業機器、計測及び点検機器、エンジン関係機器、電気関係機器	1 整備用機械、器工具の種類、構造及び使用法についてよく知っていること。 2 計測器の種類及び用途についてよく知っていること。	専攻教科には修得の深い「よく」を表記する。
		2	自動車整備法	180 ↓ 182	エンジン等整備、シャシ整備、電装整備、故障原因探究 探求、二輪車整備、電子制御装置	3 エンジン及びエンジン付属装置の種類、構造及び機能についてよく知っていること。 4 シャシの構造及び機能についてよく知っていること。 5 故障原因の探究法及び整備法についてよく知っていること。 3 自動車の整備法及び故障原因の探求についてよく知っていること。 4 電子制御装置の構造、整備についてよく知っていること。	・1教科に技能照査の細目が多く、整理し教科の細目に沿うように修正。 ・通達第109号改の教育内容に「電子制御装置」が追加されたから。
		3	検査法	20	自動車関連法規に基づくエンジン検査、シャシ検査、電装検査	5 自動車の検査法についてよく知っていること。 7 顧客管理法及び修理見積りの仕方について知っていること。 6 車検、登録等の手続きについてよく知っていること。	顧客管理、修理見積りは、教科の細目に無いので削除。
	専攻学科合計			232			

備科	専攻実技	1	自動車整備実習	1,020 ↓ 1,090 ↓ 1,093	エンジン等整備、シャシ整備、電装整備、故障原因探求、二輪車整備、電子制御装置	1 整備用機械、器工具及び計測器の取扱いがよくなること。 2 エンジン及びエンジン付属装置の分解、組立て及び調整がよくなること。 3 シャシの装置について分解及び整備がよくなること。 4 部品の測定及び良否の判定がよくなること。 4 簡単な部品修正ができること。 5 車体及び付属装置の修理ができること。 6 5 電装整備がよくなること。 6 故障原因の探求がよくなること。 7 電子制御装置の整備がよくなること。	・1教科に技能照査の細目が多く、整理し教科の細目に沿うように修正 ・通達第109号改の教育内容に「電子制御装置」が追加されたから。 ・電気装置を電装に揃える。
		2	検査実習	50	自動車関連法規に基づくエンジン検査、シャシ検査、電装検査	7 部品の測定及び良否の判定がよくなること。 8 定期点検がよくなること。 9 自動車の修理、整備の見積りがよくなること。	1教科に技能照査の細目が多く、整理し教科の細目に沿うように修正。 また、修理、整備の見積もりは教科の細目に無いため削除。
		3	故障原因探究実習	70	エンジン、シャシ、電気装置、コンピュータ診断	10 故障原因の探究がよくなること。	自動車整備実習に移動のためこの行を削除。
		専攻実技合計		1,143			
31	自動車車体整備科 専攻						
自動車車体整備科	専攻学科	1	車枠及び車体・電子制御装置の構造	30	車枠及び車体並びに電子制御装置の材料、力学、構造、機能	1 車わく及び車体並びに電子制御装置の構造、機能についてよく知っていること。	通達97号の教科名が変更になったから。
		2	機器の構造及び取扱法	10	整備作業機器、計測及び点検機器	3-2 整備用機械及び器工具の種類、構造、使用方法についてよく知っていること。 4-3 計測器の種類及び用途についてよく知っていること。	専攻には修得の深い「よく」を表記する。
		3	自動車整備法	45	エンジン等整備、シャシ整備、電装整備、二輪車整備	6-4 エンジン及び付属装置の種類、構造、機能についてよく知っていること。 6-5 シャシの構造及び機能についてよく知っていること。 7-6 故障診断及び整備法についてよく知っていること。	専攻には修得の深い「よく」を表記する。
		4	車枠及び車体・電子制御装置整備法	200	車枠及び車体並びに電子制御装置の整備、板金、塗装、損傷診断並びに整備	8-7 溶接法についてよく知っていること。 9-8 金属塗装法についてよく知っていること。 10-9 板金加工及びびずみ取りについてよく知っていること。 10 車わく及び車体並びに電子制御装置の整備法についてよく知っていること。	・専攻には修得の深い「よく」を表記する。 2を10へ移動 ・通達97号の教科名が変更になったから。
		5	検査法	5	総合検査	11 自動車の検査法についてよく知っていること。 12 顧客管理法及び修理見積りの仕方について知っていること。 12 車検、登録等の手続きについてよく知っていること。	顧客管理法及び修理見積りの仕方については、教科の細目に無く、技能照査の細目としては適さないので削除。
		専攻学科合計		290			
自動車車体整備科	専攻実技	1	自動車整備実習	190	シャシ整備、電装整備、二輪車整備	1-電気装置の整備ができること。 1 シャシ整備がよくなること。 2 電装整備がよくなること。	教科の細目に沿うように修正。 電気装置を電装に揃える。
		2	車枠及び車体・電子制御装置の整備実習	670 690	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	3 車わく及び車体並びに付属装置、電子制御装置の修理がよくなること。 3 シャシの装置について分解、整備ができること。 4 部品の測定及び良否の判定がよくなること。 5 切削及び研削作業による部品の修正がよくなること。 6 ガス溶接及びアーク溶接がよくなること。 7 板金加工がよくなること。 8 金属塗装がよくなること。	・3は1の自動車整備実習に含まれるため削除。 専攻には修得の深い「よく」を表記する。 ・通達97号の教科名が変更になったから。
		3	検査実習	20	総合検査	9 整備用機械、器工具及び計測器の取扱いがよくなること。 10 定期点検ができること。 11 自動車の修理、整備の見積りがよくなること。 ↓ 9 自動車の検査がよくなること。	教科の細目に沿うように修正。また、修理、整備の見積もりについては、技能照査の細目としては適さないので削除。
		専攻実技合計		880 900			

自動車整備士資格改正に係る説明会資料
国交省(2023.11.10)

職業大基盤整備センター基礎研究会 新養成課程説明

国土交通省 自動車局
整備課

令和5年11月10日



Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

目次



自動車整備士資格制度改正の背景	P 3
自動車整備士資格制度の改正概要	P 6
自動車整備士養成施設指定基準等の改正について	P 18
旧自動車整備士から新自動車整備士への変更届	P 27
自動車整備技能登録試験日等の前倒し	P 30
自動車整備士資格の合格番号の改正	P 32
新しい自動車整備士資格制度のスケジュール	P 34

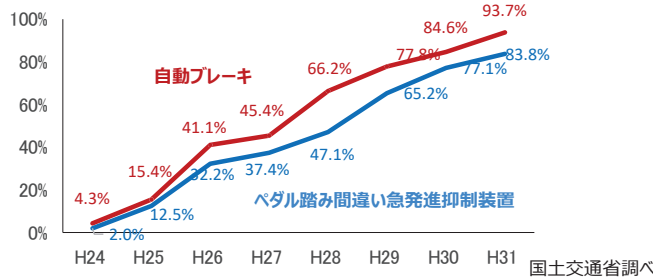
自動車整備士資格制度改正の背景

自動車整備士資格制度改正の背景（現状）

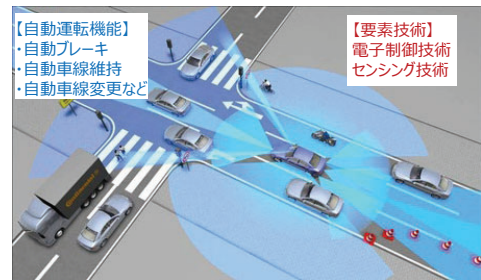
- 近年、自動ブレーキなど自動車技術の高度化・実用化やHV・EVの普及が急速に進展。
- 先進技術は、幅広い車種まで搭載が進んでおり、今後も普及が予想される。

自動車技術の高度化・実用化の状況

自動ブレーキ、ペダル踏み間違い急発進抑制装置（乗用車）搭載率



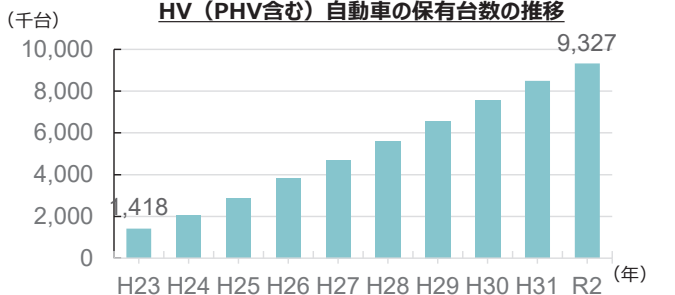
（先進技術の例）



Continental HPより

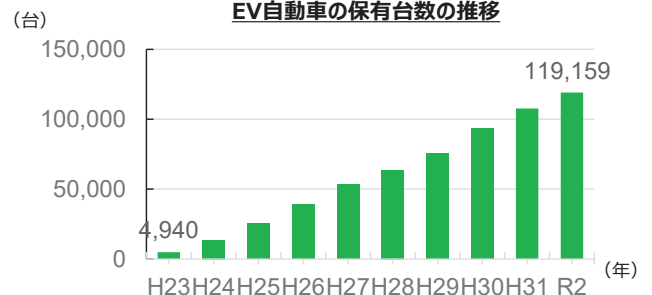
HV・EVの普及の状況

HV（PHV含む）自動車の保有台数の推移



(一社) 自動車検査登録情報協会HPより

EV自動車の保有台数の推移



(一社) 自動車検査登録情報協会HPより

制度の概要

衝突被害軽減ブレーキや車線維持支援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おそれがあることから、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場合、国の認証が必要。(経過措置:令和6年3月31日まで)

I. 従来の分解整備※ + II. 電子制御装置整備(新設) = 特定整備

※ エンジンやブレーキなど自動車の重要な保安部品を取り外して行う整備・改造

新たに特定整備の対象とする作業(電子制御装置整備)

- 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、グリル)や窓ガラスの脱着
- ③ 自動運行装置の取り外しや作動に影響を及ぼす整備・改造

電子制御装置整備の認証基準

- 寸法要件を満たした電子制御装置点検整備作業場
(点検作業場等と兼用可。離れた場所にある作業場も可。)
- 整備用スキャンツール
- 整備要領書等の点検整備に必要な情報
- 整備主任者として、1級、2級、電気装置整備士又は車体整備士
(ただし、1級(二輪を除く。)以外は、国が指定した講習が必要。)



5

自動車整備士資格制度の改正概要

▶ 自動ブレーキなど自動車技術の高度化・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を行った。

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 (※) 一級小型自動車整備士 (※) 一級二輪自動車整備士	一級 一級自動車整備士 (総合) (※) 一級自動車整備士 (二輪)
二級 二級ガソリン自動車整備士 二級ジーゼル自動車整備士 二級自動車シャシ整備士 二級二輪自動車整備士	二級 二級自動車整備士 (総合) (※) 二級自動車整備士 (二輪)
三級 三級自動車シャシ整備士 三級自動車ガソリン・エンジン整備士 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	三級 三級自動車整備士 (総合) 三級自動車整備士 (二輪)
特殊 自動車電気装置整備士 自動車車体整備士 自動車タイヤ整備士	特殊 自動車電気・電子制御装置整備士 (※) 自動車車体・電子制御装置整備士 (※) 自動車タイヤ整備士

【整備士の種類の統廃合について】
電動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、特定整備制度上の役割において各整備士資格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する。

- スケジュール**
- ◆ 令和4年5月 制度改正
 - ✓ 令和6年4月 養成施設における三級整備士の新課程開始
 - ✓ 令和7年4月 養成施設における二級整備士の新課程開始
 - ・ 令和9年3月 新試験開始
(二級整備士、三級整備士、特殊整備士)
 - ✓ 令和9年4月 養成施設における一級整備士の新課程開始
 - ・ 令和10年3月 新試験開始 (一級整備士)
- ※変更があった場合、30日以内に提出する変更届の提出が必要

その他見直し概要

- ▶ **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**
⇒ 機械系学科卒者と同様とすることで資格取得者の増加が見込まれる
 - ▶ **受験に必要な実務経験の柔軟な運用**
⇒ 実務経験の解釈を変更することにより、無資格者等が短期間で受験可能となる
(例：4月1日から実務を行った場合、当該年度末の三級整備士の試験が受験可能)
 - ▶ **一級整備士の口述試験を廃止**
⇒ 一級整備士の受験機会の増加
- ※自動車検査員の要件見直しについては、継続検討事項としている。

**自動車整備業における
人材不足解消にも期待**

新たな自動車整備士資格の名称と現行資格との比較

- ▶ 車種や燃料の種類により細分化していた種類を統合し、自動車整備士 (総合) とする
- ▶ 二輪自動車は、必要な知識・技能が異なるため、自動車整備士 (二輪) とする
- ▶ 特殊整備士は電子制御の内容を含む資格とするため、名称をそれぞれ変更する

	改正前の種類	改正後の種類	改正前との比較
一級	①一級大型自動車整備士(※)	一級自動車整備士(総合)(※)	①+②+③
	②一級小型自動車整備士(※)		
	③一級二輪自動車整備士	一級自動車整備士(二輪)	③
二級	④二級ガソリン自動車整備士	二級自動車整備士(総合)(※)	④+⑤+⑥+⑦+電子制御装置整備
	⑤二級ジーゼル自動車整備士		
	⑥二級自動車シャシ整備士		
	⑦二級二輪自動車整備士	二級自動車整備士(二輪)	⑦
三級	⑧三級自動車シャシ整備士	三級自動車整備士(総合)	⑧+⑨+⑩+⑪
	⑨三級自動車 ガソリン・エンジン整備士		
	⑩三級自動車 ジーゼル・エンジン整備士		
	⑪三級二輪自動車整備士	三級自動車整備士(二輪)	⑪
特殊	⑫自動車タイヤ整備士	自動車タイヤ整備士	⑫(見直しせず)
	⑬自動車電気装置整備士	自動車電気・電子制御装置整備士(※)	⑬+電子制御装置整備
	⑭自動車車体整備士	自動車車体・電子制御装置整備士(※)	⑭+電子制御装置整備

- ▶一級／二級／三級／特殊に求められる技術水準の違いを以下のとおり整理
- ▶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・技能を有することを求める

求められる知識・技能の水準	
一級	<ul style="list-style-type: none"> ▶自動車の点検・整備・検査に係る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）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	<ul style="list-style-type: none"> ▶自動車の点検・整備に係る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）を有する者 ▶単独で特定整備作業が行える水準
三級	<ul style="list-style-type: none"> ▶自動車の点検・整備に係る基礎的な知識及び技能を有する者 ▶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	<ul style="list-style-type: none"> ▶自動車の各々の分野に係る一般的な知識・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）を有する者

新たな自動車整備士の役割

- ▶自動車検査員、整備主任者、整備管理者及び整備士の役割について、以下のとおり整理
- ▶自動車整備士（二輪）は二輪限定の事業場で役割を担えることとした
- ▶整備主任者には、基本的に一級又は二級の資格が必要。ただし、自動車車体・電子制御装置整備士は、講習を修了した場合に原動機を除く専門認証のみの整備主任者の役割を担える。（改正前の二級自動車シャシ整備士の役割を引き継ぐ処置）

役割	事業内容	自動車検査員		整備主任者				整備管理者	整備士			
		指定整備		①分解整備		②電子制御装置整備	③分解整備＋電子制御装置整備		①分解整備		②電子制御装置整備	③分解整備＋電子制御装置整備
		全車	二輪限定	全車	二輪限定				全車	二輪限定		
一級	自動車整備士（総合）	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
	自動車整備士（二輪）	×	○	×	○	×	×	○	×	○	×	×
二級	自動車整備士（総合）	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
	自動車整備士（二輪）	×	○	×	○	×	×	○	×	○	×	×
三級	自動車整備士（総合）	×	×	×	×	×	×	○	○	○	○	○
	自動車整備士（二輪）	×	×	×	×	×	×	○	×	○	×	×
特殊	自動車タイヤ整備士	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×
	自動車電気・電子制御装置整備士	×	×	×	○	×	×	×	×	○	×	×
	自動車車体・電子制御装置整備士	×	○(※)	○	○	○(※)	×	×	○(※)	○	○(※)	○(※)

(※) 原動機を除く事業場であって、一定の講習（現行の二級自動車シャシ整備士のカリキュラムの受講及び修了試験を想定）を修了した場合に、整備主任者の役割を担える

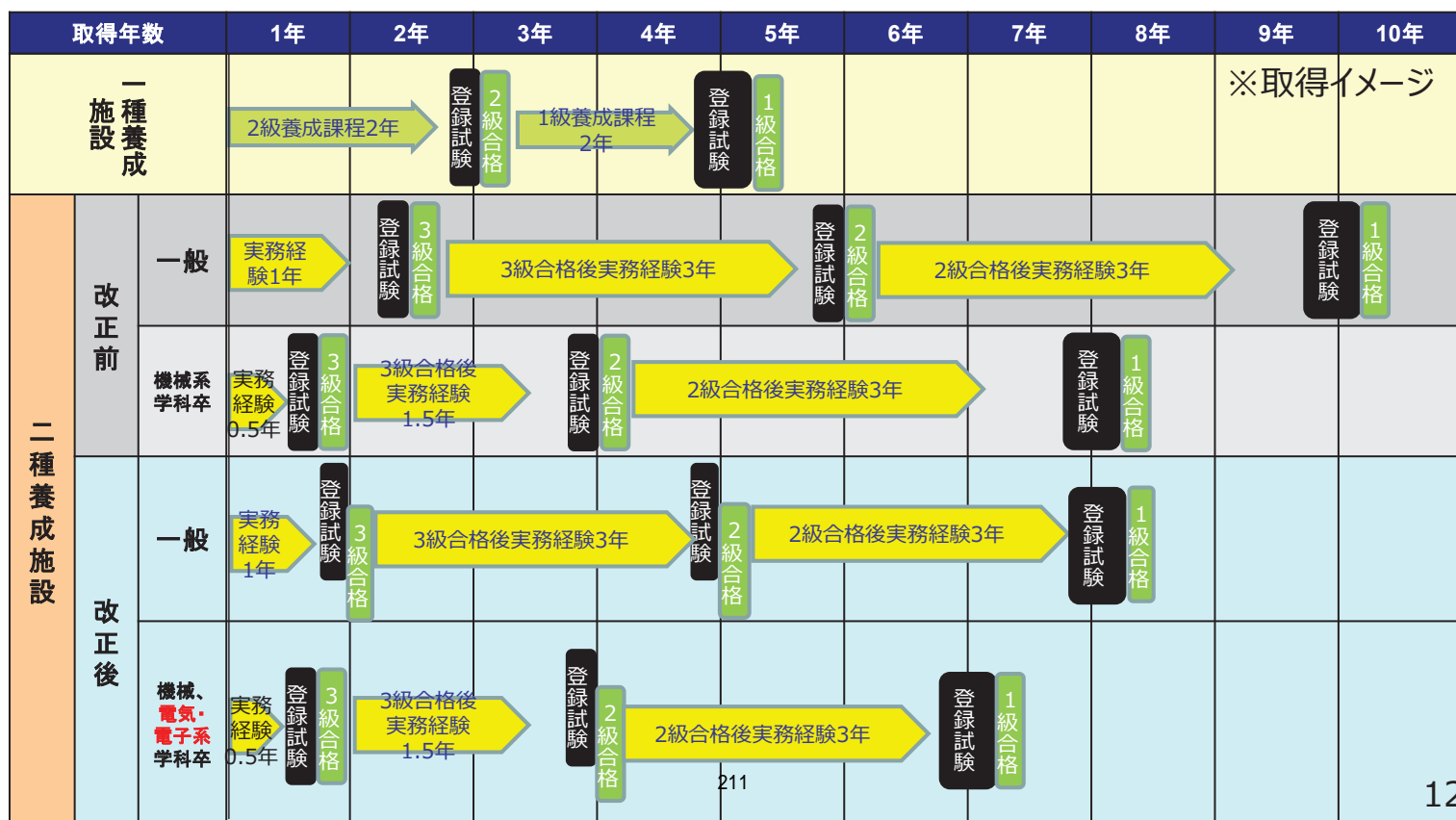
- ▶ 優良認定整備事業における役割を以下のとおり整理
- ▶ 優良認定整備事業（特殊整備工場を除く）の整備士数について、基本的に一級、二級又は三級の資格が必要。ただし、自動車車体・電子制御装置整備士は、講習を修了した場合に整備士数に含めて考えることを可能とする。（改正前の二級自動車シャシ整備士の役割を引き継ぐ処置）

事業内容	優良認定整備事業 (一種・二種整備工場)		優良認定整備事業(特殊整備工場)				
			車体整備作業 一種・二種	原動機 整備作業	電気装置 整備作業	タイヤ 整備作業	
自動車整備士数	一種:4人以上 二種:2人以上	保有割合 1/3以上	一種:2人以上	1人以上	2人以上	2人以上	
一級	自動車整備士(総合)	○	○	×	○	×	×
	自動車整備士(二輪)	○	○	×	○	×	×
二級	自動車整備士(総合)	○	○	×	○	×	×
	自動車整備士(二輪)	○	○	×	○	×	×
三級	自動車整備士(総合)	○	○	×	○	×	×
	自動車整備士(二輪)	○	○	×	○	×	×
特殊	自動車タイヤ整備士	×	○	×	×	×	○
	自動車電気 ・電子制御装置整備士	×	○	×	×	○	×
	自動車車体 ・電子制御装置整備士	○(※)	○	○	×	×	×

(※) 一定の講習（現行の二級自動車シャシ整備士のカリキュラムの受講及び修了試験を想定）を修了した場合に、整備主任者の役割を担える

電気・電子系学科卒者に対する実務経験の短縮

- ▶ カメラやセンサーなどの電子制御装置の搭載が進んでいることから、電気・電子系学科卒者は機械系学科卒者と同様に必要な実務経験を短縮
- ▶ 自動車整備士技能検定試験の受験に必要な実務経験期間の柔軟な運用により、短期間で資格の取得が可能



✓ 実技試験は、現行の口述試験の要素を含めた内容に変更（口述試験自体は廃止）

技能検定の種類	自動車の種類	学科試験の科目	実技試験の科目
一級自動車整備士 (総合)の技能検定	全ての自動車	一 構造、機能及び取扱法 二 点検、修理、調整及び完成検査の方法 三 整備用機械に関する初等知識 四 整備用の試験機、計量器及び工具の構造、機能及び取扱法 五 材料及び燃料油脂の性質及び用法 六 図面に関する一般知識 七 保安基準その他の自動車の整備に関する法規	一 基本工作 二 点検、分解、組立て、調整及び完成検査(これらの実施に必要な一般的なコミュニケーション技術を含む。) 三 修理(修理の実施に必要な一般的なコミュニケーション技術を含む) 四 整備用の試験機、計量器及び工具の取扱い
一級自動車整備士 (二輪)の技能検定	二輪の小型自動車及び二輪の軽自動車	一 構造、機能及び取扱法に関する一般知識 二 点検、修理、調整及び完成検査の方法 三 整備用の試験機、計量器及び工具の構造、機能及び取扱法に関する一般知識 四 材料及び燃料油脂の性質及び用法に関する一般知識 五 図面に関する初等知識 六 保安基準その他の自動車の整備に関する法規	一 基本工作 二 点検、分解、組立て、調整及び完成検査 三 一般的な修理 四 整備用の試験機、計量器及び工具の取扱い

✓ 二級及び三級は、自動車の種類の変更

技能検定の種類	自動車の種類	学科試験の科目	実技試験の科目
二級自動車整備士 (総合)の技能検定	全ての自動車	一 構造、機能及び取扱法に関する一般知識 二 点検、修理、調整及び完成検査の方法 三 整備用の試験機、計量器及び工具の構造、機能及び取扱法に関する一般知識 四 材料及び燃料油脂の性質及び用法に関する一般知識 五 図面に関する初等知識 六 保安基準その他の自動車の整備に関する法規	一 基本工作 二 点検、分解、組立て、調整及び完成検査 三 一般的な修理 四 整備用の試験機、計量器及び工具の取扱い
二級自動車整備士 (二輪)の技能検定	二輪の小型自動車及び二輪の軽自動車	一 構造、機能及び取扱法に関する一般知識 二 点検、修理、調整及び完成検査の方法 三 整備用の試験機、計量器及び工具の構造、機能及び取扱法に関する一般知識 四 材料及び燃料油脂の性質及び用法に関する一般知識 五 図面に関する初等知識 六 保安基準その他の自動車の整備に関する法規	一 基本工作 二 点検、分解、組立て、調整及び完成検査 三 一般的な修理 四 整備用の試験機、計量器及び工具の取扱い

✓ 二級及び三級は、自動車の種類の変更

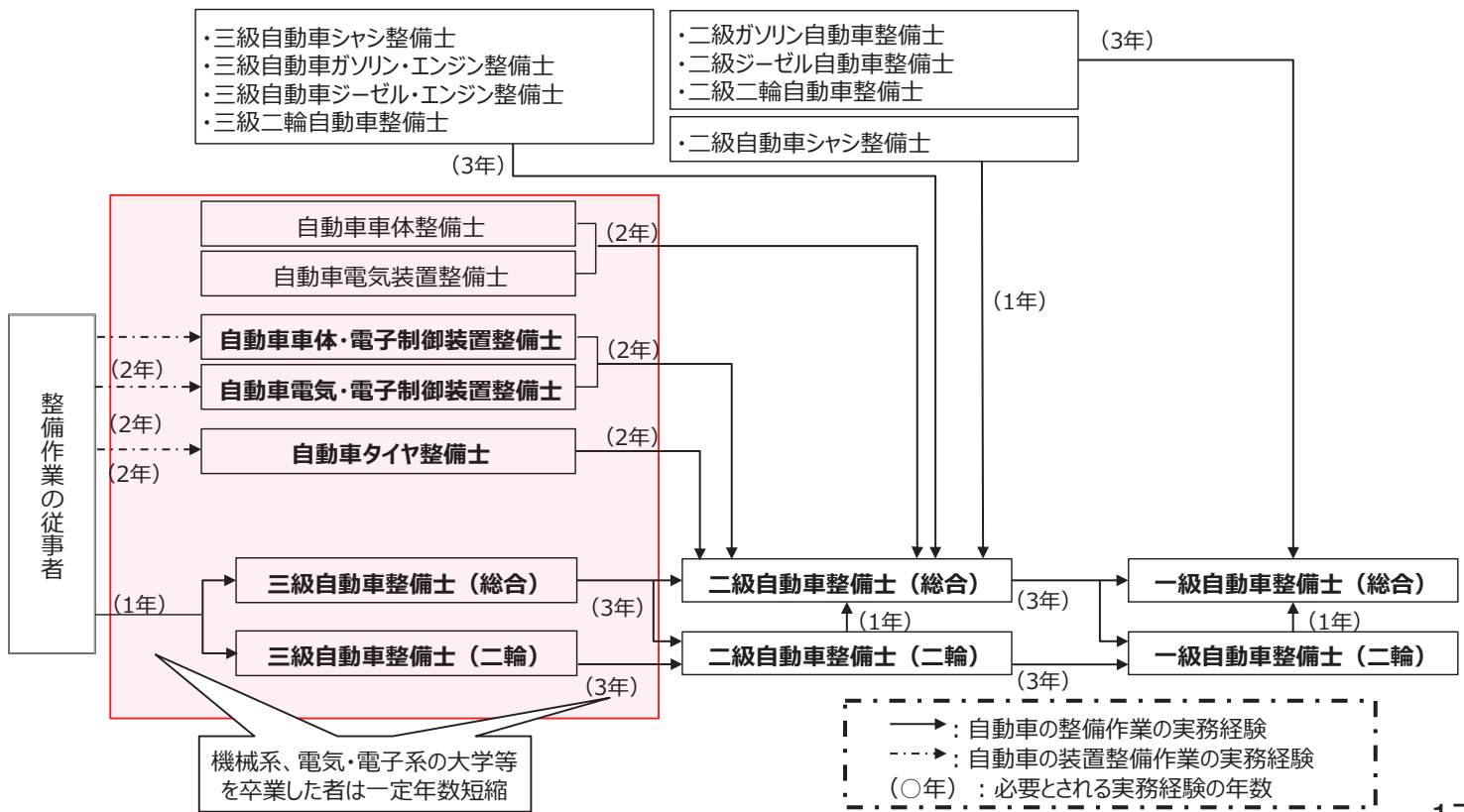
技能検定の種類	自動車の種類	学科試験の科目	実技試験の科目
三級自動車整備士 (総合)の技能検定	全ての自動車	一 構造、機能及び取扱法に関する初等知識 二 点検、修理及び調整に関する初等知識 三 整備用の試験機、計量器及び工具の構造、機能及び取扱法に関する初等知識 四 材料及び燃料油脂の性質及び用法に関する初等知識 五 保安基準その他の自動車の整備に関する法規	一 簡単な基本工作 二 分解、組立て、簡単な点検及び調整 三 簡単な修理 四 簡単な整備用の試験機、計量器及び工具の取扱い
三級自動車整備士 (二輪)の技能検定	二輪の小型自動車及び二輪の軽自動車		

特殊の試験範囲等

✓ 特殊は、自動車の装置の種類に電子制御装置を追加（タイヤ整備士を除く）

技能検定の種類	自動車の装置の種類	学科試験の科目	実技試験の科目
自動車タイヤ整備士の技能検定	タイヤ及びその附属装置	一 構造、機能及び取扱法 二 点検、修理、調整及び完成検査の方法 三 整備用機械に関する初等知識 四 整備用の試験機、計量器及び工具の構造、機能及び取扱法 五 材料の性質及び用法 六 図面に関する一般知識 七 保安基準その他の自動車の整備に関する法規	一 基本工作 二 点検、分解、組立、調整及び完成検査 三 修理 四 整備用の試験機、計量器及び工具の取扱
自動車電気・電子制御装置整備士の技能検定	電気装置及び電子制御装置		
自動車車体・電子制御装置整備士の技能検定	車わく及び車体並びに電子制御装置		

改正前のいずれの資格保有者においても、新たに設置する一級自動車整備士（総合）を最終的に目指せる仕組みとする



※海技士や航空整備士などの資格取得者に係る受験資格の取扱いは現行と同様

自動車整備士養成施設指定基準等の改正について

I-1 三級自動車整備士の養成課程

I-1-1 修業年限及び養成を受けようとする者の資格(変更なし)

(1) 修業年限 1年以上

(2) 養成を受けようとする者の資格

学校教育法による中学校若しくは義務教育学校を卒業した者又はこれと同等以上の者

I-1-2 教育計画(変更あり)

現行	
学 科	自動車工学
	自動車整備
	機器の構造・取扱い
	自動車の整備に関する法規
実 習	工作作業
	測定作業
	自動車整備作業

教科目の整理・統合

改正後
自動車工学
自動車整備関連
自動車の整備に関する法規
自動車整備作業

19

一種養成施設における教育時間数

養成課程		1級(総合)	2級(総合)	3級(総合、二輪)	特殊
学 科		280時間以上	600 →572 時間以上	300 →270 時間以上	400時間以上
実 習		465時間以上	1,200 →1,143 時間以上	600 →560 時間以上	900時間以上
実務 実習	体験実習	200 →140 時間以上			
	評価実習	550時間以上			
合 計		1,800 →1,600 時間以上	1,800 →1,715 時間以上	900 →830 時間以上	1,300時間以上

二種養成施設における教育時間数

養成課程	1級小型 (2G・2D取得)	2級	3級 (基礎・一般)	特殊
学 科	90時間以上 (70時間以上)	60時間以上 (40時間以上)		60時間以上
実 習	45時間以上 (35時間以上)	30時間以上 (20時間以上)		30時間以上
合 計	135時間以上 (105時間以上)	90時間以上 (60時間以上)		90時間以上

※教育時間数中、括弧内は（二輪を）示す。

自動車整備士養成施設の指定基準改正

I-1-3教科書(変更なし)

自動車の初等整備技術の教育に適切なものであること。

I-1-4教材(一部変更あり)

(1)車両は、同時に教育を受ける者20名に1両以上を備えること。

(以降変更点)

ただし、自動車整備士の種類を総合に限定した養成施設は、四輪車を必須とし、二輪車の部分を教育する際には二輪車に替えて二輪車特有の構造を示す教材でもよいものとする。

(2)エンジン等は、同時に教育を受ける者20名に1基以上を備えること。

(以降変更点)

また、全体の内エンジンは1基以上備えること。ただし、自動車整備士の種類を総合に限定した養成施設は、四輪車のエンジンが備えられていればよいものとする。

(ここまで)

なお、教材用の車両に搭載されているエンジン等を教材用のエンジン等の数に含めて差し支えない。

(3)なお、教材用のエンジン等関係主要部品、シャシ関係主要部品及び電気装置関係主要部品等は、同時に教育を受ける者に必要な数を備えること。

I-1-5 教室及び実習場(変更なし)

- (1) 教室及び実習場は、教育を実施するのに適切な設備を有し、かつ、環境が整備されていること。
- (2) 1 教室の定員は、原則として50人以下とし、教育を受ける者1人について、1.2 平方メートル以上の広さを有していること。
- (3) 実習場は、同時に教育を受ける者1人について、6平方メートル以上の広さを有する屋内実習場であること。

I-1-6 実習用機械設備(一部変更あり)**一部抜粋**

- ・リジッド・ラック追加
- ・スプリング・テスタ、バルブ・シート・カッタ削除

I-1-7 教育を行う者の資格(変更あり※)

・整備士の資格を新自動車整備士である、一級自動車整備士(総合、二輪)、二級自動車整備士(総合、二輪)に変更。

※「自動車技能検定規則の細目」附則3. にて、新自動車整備士の養成課程でも引き続き指導員ができるよう手当てしています。

【附則3.】別紙2に定める基準の内、I-1-7(一養三級課程)、…の規定については、当面の間、従前の規定によることができるものとする。

I-1-8 教育を行う者の数(変更なし)**(1) 学科指導員**

当該養成施設に常勤している学科指導員の数は、同時に教育を受ける者の数を50で除して得た数以上であること。

(2) 実習指導員

当該養成施設に常勤している実習指導員の数は、同時に教育を受ける者の数を25で除して得た数以上であること。

附則(令和5年8月28日付、国自整第97号)

1. 本通達は、令和5年8月28日から施行する。
2. 別添及び別紙2に定める基準にあっては、施行日以降において改正前の自動車整備士技能検定規則に定める自動車整備士の種類の登録試験及び養成を行う場合は、従前の例によることができる。
3. 別紙2に定める基準の内、I-1-7、I-2-5、I-3-5、I-4-6、II-4-5及びII-5-5の規定については、当面の間、従前の規定によることができるものとする。ただし、一級自動車整備士を除き、電子制御装置整備に必要な知識及び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を行うこと。

一種養成施設三級課程における標準教育時間（学科）

教育科目	教育内容	標準時間
自動車工学	自動車の構造・性能	180
	自動車の力学・数学	
	電気・電子理論	
	材料	
	燃料・潤滑剤	
自動車整備	エンジン	90
	シャシ	
	電装	
機器の構造・取扱い	整備作業機器	15
	測定機器	
	検査機器	
	自動車整備に関する法規	15
	小計	300



教育科目	教育内容	標準時間
自動車工学	自動車の構造・性能	270
	自動車の力学・数学	
	電気・電子理論	
	材料	
	燃料・潤滑剤	
自動車整備	エンジン	90
	シャシ	
	電装	
	自動車整備に関する法規	15
	小計	270

一種養成施設三級課程における標準教育時間（実習）

教育科目	教育内容	標準時間
工作作業	手仕上げ工作	20
	機械工作	
測定作業	基本計測	20
自動車整備作業	エンジン 点検、分解、組立、調整、検査	560
	シャシ 点検、分解、組立、調整、検査	
	電装 点検、分解、組立、調整、検査	
	小計	600



教育科目	教育内容	標準時間
自動車整備作業	エンジン又はモータ 点検、分解、組立、調整、検査	560
	シャシ 点検、分解、組立、調整、検査	
	電装 点検、分解、組立、調整、検査	
	小計	560

旧自動車整備士から新自動車整備士への変更届

27

自動車整備士養成施設の指定基準改正

自動車整備士技能検定規則

第六条の十八

4 養成施設の指定を受けた者は、第二項第一号及び第三号並びに前項第四号及び第六号に掲げる事項に変更があつたときは、三十日以内に変更届を第二項の地方運輸局長に届け出なければならない。

第二項第一号	養成施設の名称及び所在地並びに代表者の氏名
第三号	養成施設の課程の名称及び定員、当該課程において養成を受けることができる者の資格及び養成しようとする整備士の種類並びに当該課程の修業年限
前項(第三項)第四号	教育科目、時間数等教育の内容を記載した書面
第六号	教室、実習場、実習用機械設備、実習用教材等の概要を記載した書面

変更が必要な事項は

- ・養成しようとする整備士の種類
 - ・教育科目、時間数等教育の内容を記載した書面
 - ・実習用機械設備の概要を記載した書面
 - (・養成施設の課程の名称)
- 以上の変更が必要となる。

変更届に必要な書類

「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から

- ・第2号様式
- ・第3号様式
- ・その他添付資料

変更事項	添付書類
養成しようとする整備士の種類	・規則又は学則及び細則
教育科目、時間数	・規則又は学則及び細則 ・教育科目別時間配分表(添付様式3) ・教育計画表(添付様式4)
実習用機械設備	・実習用機械設備一覧表(添付様式11)
(養成施設の課程の名称)	・規則又は学則及び細則

※複数の変更事項がある場合、重複する書類は省略可

自動車整備技能登録試験日等の前倒し

▶試験日及び合格発表日を2週間程度前倒したイメージ

Mon	Tue	Wed	Thu	Fri	Sat	Sun
	3/1	2	3	4	5	6 学科試験実施
7	8	9	10	11	12	13
14	15	16	17	18	19	20 学科試験実施
21	22 学科試験合格発表	23	24	25	26	27
28	29	30	31	4/1	2	3
4	5 学科試験合格発表	6	7	8	9	10

自動車整備士資格の合格番号の改正

- 自動車整備士資格制度の改正に伴い、自動車整備士資格の合格番号の改正を行う（赤字部分）
- 改正することにより、新旧資格の判別が容易にできる

現行		見直し後		
	自動車整備士の種類	合格番号	自動車整備士の種類	合格番号
一級	一級大型自動車整備士	一お	一級自動車整備士（総合）	一A
	一級小型自動車整備士	一こ		一級自動車整備士（二輪）
	一級二輪自動車整備士	一に		
二級	二級ガソリン自動車整備士	二か	二級自動車整備士（総合）（※）	二A
	二級ジーゼル自動車整備士	二ち		二級自動車整備士（二輪）
	二級自動車シャシ整備士	二し		
	二級二輪自動車整備士	二に		
三級	三級自動車シャシ整備士	三し	三級自動車整備士（総合）	三A
	三級自動車ガソリン・エンジン整備士	三か		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	三ち		
	三級二輪自動車整備士	三に		
特殊	自動車電気装置整備士	特て	自動車電気・電子制御装置整備士（※）	特E
	自動車車体整備士	特し	自動車車体・電子制御装置整備士（※）	特C
	自動車タイヤ整備士	特た	自動車タイヤ整備士	特T

新しい自動車整備士資格制度のスケジュール

	令和4年5月		令和5年10月	令和6年4月	令和6年10月	令和7年4月		令和8年4月	令和8年10月	令和9年1月	令和9年4月				
検定規則	公布									施行					
一種養成課程				新三級（3年制）養成開始						新三級					
						新二級養成開始					新二級				
									新特殊養成開始		新特殊				
											新一級養成開始				
二種養成課程										二級、三級、特殊		二級、三級、特殊			
											一級				
教科書	三級完成予定														
				二級完成予定											
					一級完成予定										

◆ 令和4年5月25日：公布

（令和5年10月頃 三級の教科書完成予定）

✓ 令和6年4月 一種養成施設における新三級の課程開始

（令和6年10月頃 二級の教科書完成予定）

✓ 令和7年4月 一種養成施設における新二級の課程開始

（令和8年3月頃 一級の教科書完成予定）

□ 令和8年10月 二種養成施設における新資格の課程開始

◆ 令和9年1月1日：施行

• 令和9年3月 新試験開始（二級、三級、特殊の自動車整備士）

✓ 令和9年4月 一種養成施設における新一級の課程開始

• 令和10年3月 新試験開始（一級の自動車整備士）

※旧資格の試験は旧養成課程の実技免除期間（2年）が経過次第終了予定

自動車整備士資格制度改革に係る説明会
質疑応答記録
国交省(2023.11.10)

国交省 説明後の質疑応答

2023年11月10日
 第三回基礎研究会
 (○国交省、◆委員)

◆スライド 31 について

試験の前倒しを1週間するとお話がありました。本校の修了日は3月中旬です。これまでは修了式が終わった午後に振興会に修了届出をして次の日曜日に試験を受験しています。このスライドでは学科試験が3月第一日曜日になるためその前に修了しなければならぬことになります。

○これは確定ではありません。今の検討状況をお伝えしますと、この資料自体が2週前倒しのイメージで、現状は各学校さんからもご意見をいただいております、1週目はそもそも厳しい、と言う所で第二日曜日を試験日に設定するように検討しています。現状試験の前に資格要件の確認があったのですが、それを試験の合格発表と試験実施日の間に設定するように検討しています。可能な限り養成施設に負担が掛からないように検討しています。

◆スライド 26 について

1種養成施設の三級課程の標準教育時間の実習について手仕上げ作業、機械工作作業と測定作業を削除されたのですが、それらは自動車整備作業に含まれるということでしょうか。

○関係団体や学校の方にご意見を頂戴しつつ、自動車整備作業に入れ込んだということです。

◆26 ページの表に入っていないのですが、入ってなくても今、言われた通り組み込まれているということですか。

○整理した上で入れ込んだような形になっています。あくまで560時間以上ということですので、他の施設からも意見が出ていたのですが、新しい基準で授業する時も、これまでの授業内容のままで引き続き要件を満たして授業可能である学校さんもありますので、そのような学校さんであれば特に授業内容の変更はないのかなと思っております。

◆工作作業など減って560時間となっていますが、要は560時間でやるのなら工作作業をやらなくても良いということですが。

○そこは教科書との兼ね合いをみまして、学校さんごとで設定いただければと思います。

◆560時間でやるなら、工作作業、測定作業は不要ということですか。

○そうです。

◆スライド 15 ページについて

通達97号の検定規則の細目で三級の試験範囲等の実技試験の中に、「簡単な基本工作」が入っているのですが、試験には出るけど授業はしなくて良いということでしょうか。

○教科書の内容を見ながら、各学校で授業計画、内容を決めていただければと思います。各学校さんの判断が必要無いと判断されれば設定していただかなくとも構いません。

◆検定規則の試験分野は検定試験なので、そこに入っている「工作作業」は養成施設としての要件ではないということですか。

○要件ではありません。要件としては、先ほどの26ページにあります自動車整備作業として560時間やっただけということになります。

◆26 ページについて

検定試験の試験分野で「エンジン又はモータ」であるのですが、又はということは、エンジンかモータかどちらかをやればよいということですか。

○どちらかになります。先ほどのご説明と同じになりますが、各学校さんが教科書や試験内容を勘案して教育内容を計画していただければと思います。

◆スライド 22 について

指定等の基準の教材ですが、「自動車整備士の種類を総合に限定した養成施設は、四輪車を必須とし、二輪車の部分を教育する際には二輪車に替えて二輪車特有の構造を示す教材でも良いものとする。」で、教材としてということなので、実習で二輪車の実習を行わないと判断しても良いのですか。

○三級(総合)で言いますと、二輪の部分も入っていますので、やらなくて良いとは言えませんので、その部分は学校さんにお任せする形になってしまうのですが、検定試験内容や教科書にあわせて教育計画を立てていただければと思います。

◆二輪を教育すると各学校が設定した場合には、その教材が必要だという捉え方で良いですか。

○その通りです。

◆スライド 25 について

新しい基準になって標準時間が減った理由と科目の整理や教科書との兼ね合いの他にありますか。

○科目の整理に加えて、登録試験の前倒しに合わせて試験が早くなっていますので、それに伴って教育時間も減らしております。

◆スライド 22 の養成施設の変更届について

各養成課程が始まって30日以内に変更届を出さないといけない。4月から始まって30日以内に出さないといけない。先ほど二輪の教材の話があったと思いますが、「学校さんで判断してください。」が多いと思いますが、学校の方で二輪をやるカリキュラムになっていれば、当然二輪車の教材はないと養成施設の要件に合わないことになりますね。

○そうです。

◆二輪のカリキュラムがあって、二輪の教材がなかったら養成施設にならないですね。総合で二輪をやるかどうかは校の判断ということですね。

○そうです。やるかやらないかは学校さんの判断です。二輪車に替えて二輪車特有の構造を示す教材を置いていけば良いとなっておりますので、必ず二輪車バイクを1台置かなければならぬわけではありません。

後日、国交省から訂正の指示(2023年12月7日)

○当時は、「入れなくても良いです。各養成施設にて判断してください。」と回答致しましたが、「各級(総合)には、二輪自動車の内容を含むこととしてください。定量的な時間数は示しませんので各養成施設にてご判断ください。」と回答ぶりを訂正させていただきます。

- ◆例えば、二輪車特有の構造を示す教材を具体的に考えると駆動装置だとチェーンの部分、サスペンションだとフロントフォークやリアのスイングアームがありますが、それぞれ具体的なものを持ってきて教材として生徒に提示することは理解できるのですが、例えばチェーンだけ持ってきてこれを整備作業させるとするのは想像がつかないです。教材が提示できれば良いという判断で良いのか。
- それで良いと思います。そういった教材で授業が可能ですよということを提示して、各運輸支局になると思いますが、確認が取れれば認められると思います。
- ◆スライド 23 について
実習用機械設備の一部抜粋でリジッドラックの追加がありました。別表1を見ると、ジャッキの所にガレージジャッキ、エアジャッキ、二輪用リフト、二輪用スタンド等あげられています。なぜ二輪用リフトが四輪車の 2 柱リフト、4 柱リフトに入っていないで、ジャッキの所に入っているのでしょうか。
- ◆プレートリフト等、四輪用リフトであれば二輪を持ち上げることができ、作業上全く問題ありません。ジャッキの所で言うと、二輪を固定する状況を作らなくてはいけないため、それは二輪用のリフトで充分です、ということで備考としてあがっていますが、二輪用リフトは無くても良く、二輪用スタンドがあればよいと代替えられるからと勝手に捉えています。問題ないでしょうか。
- これまで二級二輪及び三級二輪の設備にはリフト及びジャッキを必要としていませんでした。今回の改正により二輪課程にもリフトを必要とすることとしましたが、負担軽減のためリフト又はジャッキいずれかを用意すれば良いこととしています。このため総合ではジャッキ欄の補足に二輪リフト、二輪ジャッキと記載をまとめております。
- ◆二輪本体は必要ないのに養成施設として二輪用リフトかスタンドかないといけないのでしょうか。
- 備考だからどれかあれば良いということであり、全部ではありません。
- ◆総合に移行しても二輪をやるかやらないかはその施設の判断になりますよということですね。二級(二輪)の指定を受けていて、総合でも二輪をやっても良いのでしょうか。
- はい。
- ◆二輪の資格が欲しいのであれば、二輪の指定を受ける必要があるのでしょうか。
- その通りです。
- ◆今でも二級ガソリン、二級ディーゼルを持っていれば二輪の整備はできるので、それは今後も総合で変わらないです。
- ◆総合の場合、二輪の内容をやらなくて良いわけではないですね。教科書にも載っているのやらなくてはいけません。実習で二輪をやるかやらないか各学校の判断でよいのでしょうか。
- それは、教科書に合わせた教育内容、計画をお願いするところです。
- ◆養成施設は実技試験が免除になるわけですが、にもかかわらず実習は各校の判断という認識が良いのでしょうか。二輪は学科だけやるなど。
- ◆二輪に関して言えば四輪に比べて構造が容易なので、四輪の勉強をしておけば二輪も対応できるという判断をされているのでしょうか。
- ◆二輪の実習をやるかやらないか、四輪をやっていれば二輪がついてくるということなのでしょうか。

- ◆スライド 9 について
「総合とは二輪を含めた自動車全般の知識・技能を求める。」と技術水準が定めてあります。よって二輪はしなければならないと思います。当校では二輪車を整備する方向で準備しています。
- ◆国交省の解釈はちよつと違うのでは。やりたくないところもあるのではないのでしょうか。
- 本来やるべきだと思います。
- ◆車体整備科を持っていて、2 年間の訓練で、1 年で三級整備士+1 年で車体整備士を取っている。通達では、三級(総合)を持っていない(修了していない)と、+1 年の車体整備科へ行けないため期間短縮はできない。国交省に問い合わせをしているが、今のところその通りの回答しかない。今回の改正において、校側や指導員に迷惑を掛けまいよう対処してもらっていますが、入ってくる生徒側にも不利益がないように考えて欲しい。
総合に入ってくる生徒に限ると、1 年間の車体整備科が成立しない。新基準では車体の中で、電子制御装置を実施するため総合としなくても良いと思うのですが如何でしょうか。
- それと、従来二級整備士や三級整備士を持っている人(既に働いている者)も受け入れており、こういう人たちが受け入れられなくなる。
- 要望を受けまして、1 年とできるよう検討させていただきます。
- ◆二級の標準時間通達はいつごろか。令和7年度からスタートするので、今年出てもらわないと困る。
- 早ければ年内にだせるかと思います。
- ◆スライド 23 について
教育を行う者の資格ですが、附則 3 で「当面の間、従前の規定によることができる。」と書いてありますが、いままでの資格の者が新しい総合の資格に移行するか取り直すのか、別の措置があるのかどうか。例えば1級小型整備士を持っている指導員がいずれは総合を取ってくださいますか。
- 移行措置はありませんし取り直す必要はありません。現在指導員をしている方に迷惑や負担を掛けることはしません。引き続き指導できるようにしておりますので、ご安心ください。ただし、新しく入って来られる先生方の資格要件は変わる可能性はあります。
- ◆スライド 27 について
整備士の資格が変わるため、全施設が変更届の対象になることでよろしいですか。
- スライド 28 の技能検定規則第6条の 18 第4項の第3号については最低限変更届が発生するものと考えます。
- ◆スライド 35 について
旧試験は 2 年続きますが変更届が間に合わなかった場合、旧制度での実施は許されるのですか。
- 二級整備士 2 年課程は令和 9 年以降新課程にしていだきたい。あくまでも令和 9 年以降の旧登録試験は、不合格の方のための登録試験です。
- ◆スライド 24 について電子制御装置の教育内容は附則 3 の内容でしょうか。
- 附則 3 の内容と同じです。
- ◆電子制御装置の扱いが、二級(総合)と車体・電子制御装置整備士とで教育計画、検定試験内容の表記に相違がある。両者の扱いにかなり違いがあります。

○電子制御装置の授業内容、授業の組み込み部分については、このあとの標準時間を決める通達の教育内容に組み込む予定です。通達(97号)には、明確に電子制御装置をやらなければいけないということが読めません。

◆車体整備・電子制御装置整備士の教育内容には、電子制御装置の構造や整備が学科や実習に3教科に追加になっていますが、二級(総合)の教育内容には全くその表記はみられない。電子制御に係る習得の割合は同じですか。

○はい。

◆二級学科指導員の資格について、2年の補助経験を付していることがネックになっている。

○これは、今までと同じ扱いで変えてはいない。

◆教科書について、これから出る二級も三級同様に1冊にまとまるのでしょうか。

○現在、日整連と我々が構成を検討していますが、考え方としては、既存のガソリン、ディーゼル、シヤシを合体しつつ、重複している内容を落としている状況です。よって図などはあまり変わっていません。今回、三級でレベルが高いものは二級に格上げしている部分があり、二級に三級部分が追加になっています。今回、電子制御装置が入るため追加で入っています。それが二級の教科書のイメージと理解していただければと思います。

◆厚くなりそうですね。

○厚くなりますけど、今回授業時間数は減っているのです、そこも加味して、二級で重い部分は1級に格上げすることを多少はしないといけないと思います。

◆3冊分を考えると、結構内容が変わるのではないですか。

○シヤシがあまり減らないが、ガソリン、ディーゼルは結構軽くなります。二輪も同様に。

◆教科書のことで、私の所は1年目に三級課程の教科書を使って基礎を勉強して2年目に二級の教科書でということをやってきました。単純に二級養成課程であれば二級の教科書を使えば良いですよ。二級の養成課程ですが、2年間で三級の教科書も使うし二級の教科書も使います。

◆みなさんのところは如何でしょうか。

(みなさん同意)これがスタンダードでしょうね。基礎知識としてはまず三級から始める。

○我々の認識はそうでは無く、二級課程は二級の教科書を使っているものと思っていました。教科書は学校さんの判断で、三級の教科書を使うことは、何ら問題は無いと思います。

◆また、質問があれば後日国交省に提出しても良いですか。

○まとめて提出いただければと思います。

以上

自動車整備士資格制度改正に係る関連通達への意見
(自動車車体整備科4校意見)

自動車車体整備科設置の4校の意見整理

校名	都立中央城北職業能力開発センター 板橋校	大阪府立南大阪高等職業技術専門学校	熊本県立高等技術専門学校	岡山県立北部高等技術専門学校美作校
科名	自動車車体整備科	自動車・車体整備科	自動車車体整備科	自動車整備工学科
訓練期間	2年	2年	3年	3年
定員/年	30	30	15	15
訓練期間 自動車整備士養成+車体整備士養成	1年(3級整備士)+1年(車体整備士)	1年(3級整備士)+1年(車体整備士)	2年(2級整備士)+1年(車体整備士)	2年(2級整備士)+1年(車体整備士)
科名変更 自動車車体整備科 ↓ 自動車車体・電子制御装置整備士	×	×	×	×
別表第二 専攻分野の仕上がり像 の変更(電子制御装置を追加)	○	○	○	○
別表第二 専攻教科目(学科実技) の変更(電子制御装置を追加)	○ 指定等の基準の教育計画に「電子制御装置の構造」や「電子制御装置の整備」が入っているという事なので、科目に追加する必要があるかと思えます。	○	○	○
現行別表第二の廃止 ・現行に合わない ・使用していない ・2800Hの科は存在しない	○ 今のままの別表では、2級整備士養成を対象とした系基礎学科、系基礎実技を実施することになり、車体整備科としては「必要の無い訓練」を実施せざるを得ない。一刻も早く、提案の基準(系基礎学科、実技を3級自動車整備士養成の第一種自動車系自動車整備科の系基礎学科、実技に揃える)に変えて欲しい。都は基準を離れること(別表に沿わない訓練)を認めないとの回答	○	○	○
現行に即した自動車車体整備科 (1400H)別表の設置	○	○	○	○
教科の細目の変更 ↓ 別表の変更に合わせて	○ 国交省が二輪について入れるのか入れないのか分かりませんが、入れた方が良いですし、少なくとも教材については、明記する必要(国交省基準の中に)を感じます。	○	・教科の科目は変更せず、細目に電子制御装置を追加するだけではないかがか。	○
設備の細目への意見	・整備情報検索端末については、板橋校は教材車が決められているので、整備書で充分足りる。 ・リフトは4台で、ジャッキが入らない車が多くなってきており、リフトが足りない。 ・二輪車の構造・整備項目も技能検定試験に出題されることから、教材としての二輪車を明記した方が良いと思います。教材車の中に含めるということになると、全体の教材車の台数の制限から必要な訓練が出来なくなるように思います。	・設備の細目については、エーミング作業用の工具類は必須である。 ・外部診断機の増設も妥当。 ・教室の広さの増加を強く望む。	・二輪車整備の「教科の細目」と「設備の細目」追加の明確化は賛成。 ・県への機器予算申請には、自動車車体整備科の「設備の細目」を使用している。自動車整備と機器が違うので。	・外部診断機の数は再考 →少なくとも良い。4名1班に1台 ・スタッド溶接機の追加→6台(30人) 回みの修正に多用のため

自動車車体整備科設置の4校の意見整理

校名	都立中央城北職業能力開発センター 板橋校	大阪府立南大阪高等職業技術専門校	熊本県立高等技術専門校	岡山県立北部高等技術専門校美作校
科名	自動車車体整備科	自動車・車体整備科	自動車車体整備科	自動車整備工学科
自動車整備士課程について (2級課程、3級課程)	・最終的には都庁の主管課との調整となる。		・二輪車整備の「教科の細目」と「設備の細目」追加の明確化は賛成。	
(11/10)国交省担当官への質問	国自整第97号の指定基準の「別紙2自動車整備士養成施設の指定等の基準」1-4-1の修業年限及び受けようとする者の資格の(1)、(2)の文言に(総合)と記載されており、非常に困ったことになる。このままでは、過去に二級、三級の養成施設を修了した者(総合ではない者)は資格要件を満たさなくなり(当校の期間短縮コース(2年次編入)に入学できなくなる)、1年(3級整備士)+1年(車体整備士)で養成施設として(総合)に変わる時に+1年(車体整備士)の課程に進む要件を満たさなく(1年次は総合課程ではないので二年目の新車体課程に進級できなくなる。そもそも(総合)を入れる必要があるのか？新二級課程は電子制御装置含んだ課程であり、新車体課程で電子制御装置を資格として取れる課程なので総合は必要が無いし、三級課程の総合も二輪が入るだけなので、新車体課程の修業の資格要件として(総合)は必要がないと思うのだが、見解を伺いたい。	・3級課程においても二輪がどこまで追加されてくるのか。なぜ早く知らせない。	・新制度への対応の猶予は？ ・通達 国自整第97号 2級自動車整備士の養成課程 1-2-5 教育を行う者の資格 (1) 学科指導員 ② 二級自動車整備士(総合)の資格を有する者で、三級課程の学科指導員又は二級課程の学科指導員の補助として2年以上の実務経験を有する者 この規定がネックで、部外講師が来ない。実技の指導員で補助期間を求めるのはわかるが。この規定は現場を無視しており、いらぬのではないかと。 ・電子制御装置の教育内容が不明	・説明会はいつでしょうか？ ・再届け出は必要でしょうか？
その他	・令和9年以降の整備士国家試験の繰り上げと訓練時間の確保(1400時間確保できるか)現在1,560Hだが、時間換算すると1,400ギリギリなので、2週間試験が繰り上がると修了時間が足らなくなる。合格発表時に訓練時間を満たすことになれば良い。	・大阪府内においては、自動車車体整備士の資格を取得できる、唯一の一種養成施設は当校だけであるので、盛り立てていきたい。 ・振興会主催の二種養成機関の会場となっている。	・電子制御装置の教科書を作成してほしい。 ・自動車車体整備科の技能照査例題集を作成してほしい。 ・電子制御装置及びそれに関する訓練の研修等を実施してほしい。 ・追加される電子制御装置の教育内容を2級課程と車体課程の教育内容を同じにしてほしい。 (内容が違った場合、教科・訓練時間が増え、特に車体課程では1年間の中で実施しなければならない内容が増えると、カリキュラムに余裕がなくなる。)また、訓練時間を純粹に増やすのではなく、合計の時間数は現状の時間になるように、他の教科を減らすなどの調整をお願いしたい。	

全国アンケート調査(厚労省)
自動車分野意見要望 対応状況

厚労省アンケート調査結果(令和4・5年度版)自動車分野訓練基準への対応状況

第二種自動車系 自動車整備科

○:対応 △:部分的に対応 ×:現行のままでよいと判断

No	都道府県	年度	見出し	内容	理由	対応の有無
1	青森県	R4	教科	系基礎実技の教科科目としてICT基本操作実習を追加して欲しい。	業界のニーズとして、パソコンやタブレットの基本操作が求められているため	×
2	岩手県	R4	教科	・2027年1月自動車整備士検定制度が改正されるため訓練基準の見直しが必要。	・2027年1月自動車整備士検定制度が改正されるため、それに合わせ、国土交通省自動車整備士養成施設基準との整合性をとり、訓練基準の見直しが望ましい。 ・設備基準の中でも社会ニーズに合わない項目、費用対効果が得られない項目があるため、施設や地域ニーズに対応できる柔軟な基準が望ましい。	○
3	富山県	R4	教科	設備基準を現行車両にあった物に変更して欲しい。□	設備基準が古いため。	○
4	宮城県	R4	教科	国土交通省の自動車整備士養成施設の指定等の基準と統一していただきたい。※令和4年度中に訓練基準の見直しが予定されています。	自動車整備士技能検定制度に基づく養成基準であり、養成を受けようとする者は当該検定を受検するため。	○
5	千葉県	R4	教科	国土交通省見直し予定の自動車整備士養成課程に準じた見直し。	自動車整備士資格体系等の法律改正(令和4年5月25日)があるため	○
6	東京都	R4	教科	①工作基本実習の細目欄にある「溶接」「塗装」削除【教科の細目】 ②製図の細目については、「自動車配線図」等の図面を読む内容に変更【教科の細目】 ③専攻実技「検査実習」の細目欄の内容を専攻学科「検査法」の細目欄の内容と文言統一【教科の細目】 ④自動車整備士技能検定制度の改正が予定されており、それに伴った自動車整備士養成施設の基準も改正されることが予想される。これらの内容を踏まえた基準改正が必要。【教科の細目】【技能照査の細目】【設備の細目】	①自動車整備士の現場ではほとんど必要がないため。(板金塗装職に必要なスキル) ②自動車整備士の現場では、図面を描く製図はほとんど必要がないため。 ③学科と実技の違いだけで、教科内容が同じであるため。 ④自動車整備士登録試験の受験資格要件を満たす必要があるため。	①× ②○ ③○ ④○
7	福井県	R4	教科	自動運転に係る機器等を設備の細目に導入してほしい。	近年の自動車は、最新スキャンツール、エーミングターゲット類が無いと、自動運転装置の整備ができないため。	○
8	兵庫県	R4	教科	教育計画、設備の細目について	自動車関連技術の進歩や資格制度の見直しにより「国土交通省自動車整備士養成施設の指定等の基準」の変更があると考えられます。その変更にもない同基準の別表1などの変更も予測されます。国土交通省の基準の変更を踏まえた更新が必要だと思われます。	○
9	和歌山県	R4	教科	訓練時間、訓練科目等国土交通省の基準に準じるよう見直しをお願いしたい。	自動車整備士養成施設との兼ね合いで国交省とのダブルスタンダードの状況で、訓練計画、修了認定等煩雑となる。	○
10	佐賀県	R4	教科	①教科名及び訓練時間の基準数を国土交通省と同じに出来ないか。	①目標時間の設定時に両方の基準数を確認する必要があり、教科名についても、内容が同じなのに、名称が違うため関係者でも困惑する。	×
11	長崎県	R4	教科	測定基本実習「教科の細目」中の重複している文言の整理。	重複している文言があるため。	○
12	鹿児島県	R4	教科	新しい「自動車整備士資格制度」に沿った見直しをお願いします。	「自動車整備士技能検定制度」の見直しが予定されているため。(令和9年1月施行予定)	○
13	沖縄県	R4	教科	生産工学の内容の見直し	各業界に合う内容(自動車の生産工程など)にしてほしい。	×
14	青森県	R5	教科	①自動車整備士技能検定制度の改正(令和4年4月公布、令和9年1月施行)に伴い、自動車整備士養成施設の指定基準等も改正されることが予想され、その内容に準ずるよう見直ししてほしい。 ②系基礎実技の教科科目としてICT基本操作実習を追加してほしい。	①自動車整備士技能検定制度及び自動車整備士養成施設指定基準の改正に伴うもの。 ②業界のニーズとして、パソコンやタブレットの基本操作が求められているため。	①○ ②×
15	宮城県	R5	教科	○教科の細目: ・系基礎学科6製図の細目の「CAD概論」	・教科の細目:少ない製図の時間にどこまで必要であるか疑問、むしろ電気配線図の見方など修理書が読めることが実務上必要であると考えます。	○
16	東京都	R5	教科	【教科の細目】 ①工作基本実習の細目欄にある「溶接」「塗装」削除 ②製図の細目については、「自動車配線図」等の図面を読む内容に変更 ③専攻実技「検査実習」の細目欄の内容を専攻学科「検査法」の細目欄の内容と文言統一【全体】 自動車整備士技能検定制度の改正が予定されており、それに伴った自動車整備士養成施設の基準も改正されることが予想される。これらの内容を踏まえた基準改正が必要。	【教科の細目】 ①自動車整備士の現場ではほとんど必要がないため。(板金塗装職に必要なスキル) ②自動車整備士の現場では、製図する機会がほぼないため。 ③学科と実技の違いだけで、教科内容が同じであるため。 【全体】 ④自動車整備士登録試験の受験資格要件を満たす必要があるため。	①× ②○ ③○ ④○

17	石川県	R5	教科	職業訓練の基準、教科の細目等についての見直し及び見直しに係る国土交通省と連携	自動車整備士機能検定期則の改正に伴い、自動車整備士資格体系の大幅な変更が予定されており、訓練内容の見直しが必要のため。 自動車整備士資格制度等について報告書(令和4年5月)では、国土交通省の第一種養成施設(本県の七尾校が該当)は、令和7年度から二級整備士の養成課程開始と示されているところであるが、以後の見直しの詳細が現状示されておらず、訓練校での見直し検討に着手できない状況であることから、国土交通省との連携をお願いしたい。	○
18	山梨県	R5	教科	自動車整備士資格が見直されるに伴う、訓練基準等の変更案を早急に示してもらいたい。		○
19	三重県	R5	教科	自動車整備士技能検定期則の一部改正(令和9年)に伴う基準の見直しをできるだけ早く対応して欲しい。	特に二輪車の整備に必要な設備や指導体制など不安要素が多く、準備期間が必要のため。	○
20	和歌山県	R5	教科	訓練科目を国土交通省の基準に準じるよう見直しをお願いしたい。	自動車整備士養成施設との兼ね合いで国土交通省とのダブルスタンダードの状況で、訓練計画、修了認定等が煩雑となりやすい。	○
21	香川県	R5	教科	教科の細目について、系基礎学科の製図を削除できないか。	求人ニーズにおける優先度が、低下したため。	△
22	佐賀県	R5	教科	教科名・訓練時間・教科の細目について。	道路運送車両法により定められた「自動車整備士一種養成施設」の教科名などと若干の違いがありカリキュラムの管理が難しい。	×
23	熊本県	R5	教科	独自の見直し案はないが、今後、養成課程の変更等による教科の細目等の見直しがある場合は早急に通知を行っていただきたい。	国土交通省において「自動車整備士技能検定期則の一部改正(令和4年5月25日付け)」が施行され、自動車整備士の資格体系や養成課程が見直されることとなっている。本校、自動車車体整備科は2級自動車整備士の養成施設であるため、国土交通省の養成課程(科目等)の変更があると考えられることから、それに伴う訓練基準(教科の細目や設備等)の見直しを早急に検討してもらう必要がある。	○
24	沖縄県	R5	教科	1. 学科科目「検査法」の廃止 2. 学科科目「生産工学」の時間数見直し	1. 「検査法」の内容は、「機器の取扱い」や「整備法」、「法規」など他の科目と重複する項目が多いため。 2. 時間数を20時間⇒10時間に変更し、その分専門科目の時間数を増やす。(高度化する整備知識の技能習得向上の為)	×
25	北海道	R4	設備	① 設備の細目について、「バルブリフューサ」については、除外してもよいと思われる。 ② 設備の細目について、教示用のOA機器(パソコン・プロジェクター・大型スクリーン等)について、内容の追加をいただきたい。 ③ 設備の細目について、噴射ポンプテスト・噴射ポンプ試験室については、除外してよいと思われる。 ④ 自動車整備士技能検定期則の改正が予定されており、教科の細目等、改正に則した検討についてお願いしたい。	① 整備としてより交換による対応が主流となり、作業頻度が少なくなっている。 ② 図や動画の活用等、視覚情報をおよぼす訓練の幅を広げると共に理解度を向上させるため、教示用OA機器は設備基準として必要ものである。 ③ 二級整備士の養成施設として、訓練で使用している現行の教科書において、噴射ポンプテストに関してはすでに除外されている状況である。 ④ 新制度が令和9年1月1日から対応と国交省からの情報として示されており、新制度に適応した2年制訓練を令和7年度から開始する必要があると考えられるため。	①○ ②× ③○ ④○
26	宮城県	R5	設備	○設備細目:(作業の必要性や使用頻度、購入や修理体制により削除したいもの) ・バルブシートグラインダ、バルブリフューサ、噴射ポンプテスト、ユニバーサルテストベンチ、プラグクリーナーテスト、エンジンダイナモメーター、黒煙測定器、燃料消費計、点溶接機	・設備細目にて、現状の車両に照らし合わせて、作業の必要性や使用頻度、また、機器の製作についても購入や修理体制が厳しい状況である。 ※必要を生じた場合であればいいと思います。	削除:バルブシートグラインダ、バルブリフューサ、噴射ポンプテスト、ユニバーサルテストベンチ、エンジンダイナモメーター、燃料消費計
27	山形県	R4	設備	①訓練機器の見直しについて ②設備基準の見直しについて	①ドレテスト、ディストリビュータテスト、エアフィルタエレメントテストなど現在使用しない機器が含まれている。 ②エンジンダイナモメータ、燃料消費計など使用しない設備基準が含まれている。	①○ ②○
28	群馬県	R4	設備	設備の細目について、噴射ポンプテストや、ディストリビュータテストなど削除できないか?	教科書から削除されている。現在の整備作業に合っていないため。	○
29	岐阜県	R4	設備	設備の細目について、ディストリビュータテストを削除していただきたい。	自動車技術の進展により、現在、販売されている自動車には、ディストリビュータを搭載していないため	○
30	岐阜県	R4	設備	設備の細目について、エアフィルタエレメントテストを削除していただきたい。	実際の自動車整備作業で使われることがなく、当テストの販売もされていないと思われるため	○
31	佐賀県	R4	設備	②設備の細目について、自動車整備現場において使用頻度が低いものが細目に設定してあるが、最低限の精査をお願いしたい。	②今の整備現場に合う設備が必要で随時更新を行っているが、使用頻度の少ない設備が細目にあるため処分する事が出来ず、物が増える要因となっている。	○
32	長崎県	R5	設備	国土交通省で行われている養成施設新課程への対応を早急をお願いしたい。特に設備については急いでほしい。	国土交通省により、令和7年4月より養成施設新課程開始がアナウンスされている。	○

33	熊本県	R4	設備	設備の細目について、コンロッドアライナー、き裂探傷、タイミングライト、プラグクリーナテストを削除できないか？	この設備の機器については、現在の自動車に使用できないものや使用していないものがあるため。	△ 削除：タイミングライト
----	-----	----	----	--	--	------------------

第二種自動車系 自動車車体整備科

34	東京都	R4	教科	①第二種自動車系から独立して第三種自動車系等系等に変更する。 ②設備基準の変更。	現行の第二種自動車系は、二年制のいわゆる二級自動車整備士の養成を想定しており、二年間での整備の訓練を実施する内容になっているが、自動車車体整備科は一年目に自動車整備に関する教育を行い、二年次に板金・塗装を行う体系になっている。(国土交通省の自動車整備士養成施設としての指定による) 第二種自動車系の系基礎学科と系基礎実技が、自動車整備に関する科目しかないという二年制の自動車整備科に偏った科目設定のため、自動車車体整備科では、一年次に実施する学科が多すぎる状況になっている。自動車車体整備科の一年次は、第一種自動車系自動車整備科とほぼ同じ教育内容であると考えられるので、同様な系基礎学科・系基礎学科の時間設定で良いのではないかと考える。但し、自動車整備士技能検定規則が変わり、自動車整備士資格も自動車整備士養成施設の指定基準も変わることが予定されており、実際の学科・実技の内容、設備基準等については、国土交通省の通達が出ないと検討することが出来ないと考えている。	×
35	熊本県	R5	技能照査	技能照査の標準問題集を作成してほしい。	技能照査試験や教材の参考として使用するため。	×
36	熊本県	R5	設備	上記自動車整備科の内容と同じ。 設備の細目について、現代の機器の仕様に修正をお願いしたい。	上記自動車整備科の内容と同じ。 赤外線乾燥スタンドの電球式は、現在ほとんど使用されていないので、電球式の表記を削除し性能表記に変更してもらいたい。炭酸ガスアーク溶接機は、炭酸ガス以外の混合ガスを使用する機種が増えてきていることから、使用ガスの表記を削除してもらいたい。	△ 乾燥方式：赤外線電球型→遠赤外線型→遠赤外線型(短波) →中波型→カーボン式

※アーク溶接の種類：
非溶極式→TIG溶接、プラズマ溶接
溶極式→被覆アーク溶接、CO₂/MAG溶接、MIG溶接、セルフシールド溶接、サブマージアーク溶接

シャシダイナモメータ審議経過

【シャシダイナモメータの2回目の審議(9/22)第三回基礎研究会】

以下〇は座長

- 〇: 前回、「設備投資が高額であり訓練で使用頻度は低いものの、使用用途に考慮する余地がある。」とのことで、一応シャシダイナモメータは「設備の基準」に残す(削除しない)ことで審議を終えましたが、今回、再審議の要望がありましたので再審議をいたします。今一度、この辺りの必要性についてご審議をいただきたい。
- 〇: 一般の整備工場には存在しないということでしょうか。
- A: 無いと思う。
- 〇: 車検場にもないのでしょうか。
- B: 馬力測定とかそういう測定をするものなので。例えば研究機関とかチューニングやっているショップなどにあります。あとは教育機関として馬力測定などで使用していた。首都圏のディーラーは持っていると思います。
- 〇: 設備の細目から外したら予算の都合上、導入することが難しくなってくるかと思われれます。完全に削除して良いかどうか検討いただきたい。使用用途は如何でしょうか。
- B: 前回、使わないという意見が大勢だったと思いますが、使用用途はあると思います。
- E: 実際使うかどうかと言われたら使用頻度はほとんど少ない。あつたら訓練としてはありがたいという程度である。
- B: 実際、ナンバーを持たない教材車の疑似的な走行が可能となる。それをどのくらい我々指導員がやるのか、必要があると思う指導員がいるのかであると思われる。
- A: 設備の細目にあっても導入されていないものもある。基準にあれば揃えようと思います。高額なこととメンテナンス費用も結構掛かってしまう。
- B: 現在、わが校でもっているプレーキテスターにシャシダイナモメータが付属している。よってシャシダイナモメータが無くなっても影響はないと思う。機器の入れ替えとか庁舎の建て替えとか、取捨選択できるのであれば必要な都道府県はあるかもしれない。
- 〇: 設備の細目にあれば原則いれなければならない。高額なものですので、基準になればまず要求しても通らない。必要なものであれば残し、必要で無いのなら削除となる。あるいは先ほどのように、他の機器に統合するなどの方法があるかと考える。
- B: (他の校へ) 皆さんありますか。
- A: 現行のものはもう使えない状態です。
- 〇: 使えない状態で、支障は無いのですね。
- B: シャシダイナモメータを削除することについて全国の指導員に使っているか使っていないか聞いては如何でしょうか。この場で議論して無くしていいものかどうか。
- A: 訓練として正直いらないと思います。該当する科目はありません。
- 〇: この審議結果について、最後にバブコメとか全施設の意見を仰ぐとか出しますか。
- D: 専門調査員会等の審議次第です。

B: 一般的にはメーカーですかね。持っているとしたら。

E: 民間の自動車整備の専門学校とかにもありますね。生徒は興味を持ちます。

〇: 専門学校にあって、訓練校に無いというのもバランスが悪いですね。ただ、使わないというご意見が大勢であれば、一旦削除したうえで、アンケートが取れると良いですね。この5校で結論を出しても良いものかどうか。

E: ただ、科目にないのですね。

F: この訓練でこう使うということが示されれば良いのですが、それがないと判断が難しい。

B: 私も技専校の出身ですが、レースのチューニングとか、チューニングショップとかある専門学校は学生が競技大会に出場したり、チューニングする用途で使っているようです。車検とかでは使わなかった。専門学校は、学生の競技大会出場のために使っているようですが、技専校の訓練では使っていないかった。訓練で必須ということではなく、学生が興味を持っているから使うという状況だと思います。

〇: 今回、説明が付かないということで「削除」としたい。

【シャシダイナモメータの3回目の審議(10/27)第四回基礎研究会】(全国問合せの結果を受けて)

○:結果をみると、大方削除が良いのではないかと、更新に苦労する意見が多い。ただ、いくつか反対意見があり、ある施設は、ローラー式ではなくハブ取り付けとして要求している。形式をハブ取り付け式に変更することにより安価になるとか、メンテナンス性が高まる。形式を変更することでこれを残すことができるか。

A:ハブ取り付け式は移動式なので、スペース的に小さくはなる。馬力を測るものだけなので、実走行の代わりに模擬走行はできない。

○:価格は。

A:抑えられます。

○:もしこれをハブ取り付け式に変更したら必要かかでしょうか。

B:当校はハブ取り付け式を入れましたが全く使用していません。

○:使わないのであれば削除で致し方ないですね。

C:再審議をお願いしたのですが、全国的に使わないという声が大勢だと思いますが、当県は特殊事情がありまして、民間の整備の専門学校が無く、当県で自動車整備士を養成しているのは我々の県立の2校しかない。シャシダイナモメータがあれば、民間の専門学校と同じレベルの教育ができることを高校生にアピールできる部分がある。「全国問合せ結果」にもあるように、設備や普通車の入れ替え等をして募集に力を入れている。全国的に生徒募集はご苦労されている。魅力的を低下させるはどうかと思います。基準にあるから整備しなければならない。Mustではなく、あくまでも最低限の設備を示したものである程度なのか。Mustであれば使わないのなら削除しなければならないだろうが。そこは各都道府県の判断でやらせてもらえればありがたい。現場の状況で整備してよいのか。もし、削除が全国的な流れなら当県は受け入れます。

○:これは最低基準ですか。

厚労:まず、教科の基準にシャシダイナモメータを使用する教科があるかどうか、それを実施するために設備が定められています。これがあるのかいないのかではなく、これを使って実施するカリキュラムになっているのかどうかを議論して欲しい。そのためにこの研究会の機会があります。カリキュラムと基準、設備がうまく整合されるように議論して欲しい。

基準は、総訓練時間の約6割が定められているので、どちらかというと最低基準の「教科の細目」、「設備の細目」になっているので、あくまでカリキュラムと対になった考え方をしていただきたい。もう使わなくなったから設備だけいらなくてと言われてカリキュラムだけ残ると現場は混乱します。

○:カリキュラムは設備に先立って検討したところですが、全然使っていないということは、カリキュラムの中に、使用する部分があったとしてもやってないということでしょうか。

(教科の細目を見ながら)該当としては、「エンジン整備」、「シャシ整備」などおおよっぱな括りなので、具体的に何をやるのか規定されていないところが判断を難しくしているところ。整備のあとに走行試験はやりませんか。

D:教科の細目では、「自動車の性能」が該当します。

○:「自動車の性能」は学科の科目です。実技科目で使うようになっていないですか。「自動車整備法」、「機器の構造」、あるいは「検査法、検査実習」で使用するかでしょうか。

C:教科の細目にはそこまで細かく示されていないので、独自の基準で+αしています。自動車整備実習のシャシ整備に「車両性能」という独自基準をもうけて、出力やエンジン消費率など時間的には16時間です。10年ぐらい前までは実施していましたが、だんだんフェードアウト今はやっていません。値を取りたいときに使用している程度です。

A:校独自ですね。

C:最低基準であり、整備の有無について選択ができるとなると、実際運用している立場からすると無くなると困る。

D:設備基準にある機器は、設備で揃えるのが前提であるとの話なので、設備の細目に入っていると非常に困ります。

C:入校率も悪く、大きな予算を必要とする科は無い方がよいという危機感がある話も正直なところ分かる。

厚労:皆さんの考えは、ここに入っていると使わなくても絶対揃えなければいけないという認識ですか。

△:そうです。

厚労:そういう認識ですか。

○:最低基準ですよね。

厚労:そうですね。実際、整備できないところがかなり多いのではないのでしょうか。確かに基準に入らないと買えないということはあると思いますが、入っていたら使わなくても絶対買わなくてはいけなくて、だから入れていたら予算がかかるので外そうというのが悩ましいところです。

○:訓練基準は訓練を実施するための最低基準であり、そこに+αするかは、施設の自由となる。最低基準のカリキュラムとそれを実施するための設備がこの設備の細目となる。よって、すべての校はまず最低基準をクリアしてなければいけないし、訓練を実施するための設備の細目にある設備は整備しなければならないことになりませんか。

厚労:カリキュラムの内容、訓練のやり方が変わってきたということでしょうか。

○:教科の細目がおおまかな括りでしかないで、内容が時代とともに変わっているため読み取れない。

厚労:ここでいうとシャシ整備とかですか。これまでシャシダイナモメータを使っていたが、使わなくてもできるようになったということですか。

E:使わなくなったというよりも、使用できる人がいなくなった。以前は職業大で研修があり、シャシダイナモもエンジンダイナモも研修があった。私たちの年齢までは使い方の研修を受けて、やるようになっていたのですが、その研修が無くなってしまい若手の指導員も使える人がいない状態です。

厚労:一般的には使いますか。

C:現場で使うことはまずないです。

D:どちらかというと基準に入っているからやりましょう。機器をそろえたからカリキュラムの中に入れて。

厚労:むずかしいですね。

○:教科の細目をもっと細かく、根拠になっているものもリストがあって、具体的にどんな実習をするかまで規定されていれば、訓練ではやらないからこの設備は不要など1対1に紐づけができるのですが。この

細目の書き方では中身が見えなく、これをやるために実際の機器を使うか、なかなか特定されない。設備があるから使わなくてはいけないうのは本来逆なのですが。

厚労:「設備の細目」にあるから導入したものの実際は使用指されていない。私たちからすれば使用しないなら買わなければ良いのではと思います。そんな無駄なことに県の予算を使うのは大変なことです。マシン整備に使うと概ね合意するなら入れておけばやれるようになるのですが、使わなければ県の中でも要りませんと買わなければよいと思う。今でも各都道府県から基準に入っているからと多くの申請がありますが、そもそも予算がなくて整備できていない状況です。基準に入っているからと絶対整備しなくてはならないとおっしゃっても、結局対応できてない。その辺も踏まえてご議論いただければと思います。

○:基準にあるけど整備しなくてもよいのですか。

厚労:少なくとも、これを整備してなくても罰則はないです。基準に台数がありますが、逆にこれ以上買っていないことでもない。都道府県主管課から質問を受ける時も、「安全上必要な台数を揃えてください、教室の面積は(一応面積は提示していますが)安全上、訓練生が快適に過ごせるように県で対応してください。」と回答しています。都道府県校の運営は条例で任されているため、国から言うことは基本的にありません。

○:整備してもしなくても良いということでしょうか。

厚労:実際訓練をする都道府県でご判断いただければと思う。

○:「整備しなくてもよい」が許容される。皆さん共通認識でしょうか。

F:実際ちゃんと揃っているところがあるのか聞きたいところです。当県はそろってないです。県当局はMustではない。望ましい基準と言っています。

B:本校は全部揃っています。

○:Mustでないなら、別によいのではないのでしょうか。

A:壊れて稼働してないですけど、処分するわけにはいかないです。修繕費用がかかるためとりあえず持っています。

B:国基準は予算要求するときに非常に重要な役割があつて、財政当局との交渉で国が定めているから必要あることを伝えます。機器の台数を要求したいから基準を使って申請することもできれば、逆に、基準に載っているけど申請にないなら要らないと言われてたりもする。とりあえず基準に示しておいて、必要な所は使ってよいと言われても、ほとんどの県は載っていたら整備しなければいけないと思っています。

厚労:都道府県から要求があるのですが、半分も対応できていない状況です。突き詰めれば皆さんのおっしゃる通りです。私としては、訓練で機器を使ってくれば、これで良いのではないかなと思います。

A:ここに(参加)出ている人は、共通認識を持っていますが、ここに出ていない人は、基準に残っているなら整備しなくてはいけないうつ。

厚労:それは、各主管課から質問があつたとき、厚労省が常々言っています。第一義的には厚労省の役割なので、こちらがやります。

○:どちらとも取れるような玉虫色の表現が一番よいかと思ひます。

D:国交省のただし書き「備えなくても良い」との表現。そんな表現でも良いのかな。欲しいところは説得して予算を付けてもらう。

○:例えば、走行試験環境と表記して、走行試験はこのシャシダイナモメータが走行試験環境に相当するように読み替えられる方が、利便性が高いのではないのでしょうか。整備後の車の確認は必要だと思います。

E:エンジンのオーバーホールの前後の馬力確認など、足回りの異音や振動音の分解整備後の確認等は走らないと確認できない整備は確かにある。しかし、ナンバー付いていないので一般道は走れない。一方、故障して30年以上前のシャシダイナモメータが修繕されてできなかったものができるようになったから訓練の内容が充実する。今まで出来なかったものが出来るようになったというプラスの面でもあるのではないのでしょうか。ただ、非常に高額で、どの都道府県でも整備できるものではない。財政当局からしたら、真に必要なのかという話になってくると思います。

A:細目に盛り込めるのでしょうか。

C:盛り込んでしまうとこれまでと同じですね。(整備が)必要になってきます。

○:走行試験用として盛り込めますか。

厚労:整備するか判断に迷うのであれば、入れておいてあとは都道府県の判断で如何でしょうか

E:対象は全科です。全科とも基準に沿って機器の購入をするので、最低限これが無いと訓練ができませんという話で作っている。曖昧に買えないなら買わなくて良いですよ、では難しいのではないかと思ひます。

H:厚労省から一本通知を出すしかないのではないですか。

○:買わなくても良いと言われたら、このリストの存在意義を問われます。

厚労:であれば、この機器を使った訓練を絶対やってください。「買わなくていいですよ。」ではなく「絶対機器を使って訓練をやってください。」としか言えない。

△:ほとんどがシャシダイナモメータ使ってないですからね。あまりにも高額な機器がやはり問題ですかね。

C:高額な機器に関しては、各都道府県の判断に任せるのは難しいのでしょうか。

○:ハブ取り付け式も需要があるみたいです。「全国問合せの結果」でシャシダイナモメータの削除に反対を付けられているところは、走行試験、実走行のための機器として使われているようです。

B:走行試験のためのものですね。「走行試験環境」の摘要欄にシャシダイナモメータでも可という書き方でしたら、駐車場等にて走行できない施設ではシャシダイナモメータを入れることができます。

C:実際、施設内での走行は10kmが限度で、30kmで走ろうと思ったらよほど広くないと不可能です。

B:前はグラウンドがあつてそこを走らせることができたが、今はどの施設も狭くなり走らせることができない。

○:走行試験といっても色々あります。時速5kmでも走行試験と言えば走行試験です。でも、全く走らせないというのどうかと思ひます。

B:シャシダイナモメータの名称を残すと、やっぱり入れなければならぬという話になります。走行試験環境としてシャシダイナモメータでも可という表記であればどちらともとれる。

C:この場にいればイメージができますが。単純にここに文字で書かれているとどうでしょうか。そのようなニュアンスで取られるのでしょうか。

- :整備終わったあとで走行試験はどうしていますか。
- C:プレーキテストであれば、5～10m の直線があればそんなにスピードを出さないので対応できます。あえて走行試験としてのイメージではなく確認のための試験です。
- :それは何の試験ですか。
- C:作業出来栄え試験です。
- B:完成検査です。
- :完成検査試験環境ですか。何か良い言葉あると良いですね。ここで走行試験をしますと言えばそれで良いのではないのでしょうか、それが走行試験だと思います。完成検査場の摘要欄に「シャシダイナモメータ若しくは試験環境を含む」、シャシダイナモメータは設備の細目の名称の項目に入れず、必要な都道府県では摘要欄に書いてあるからという説明で如何でしょうか。
- C:現場でシャシダイナモメータを完成検査で使用するところはほぼ無いのでは。
- :基本的には細目の名称の項目から削除するもの、シャシダイナモメータを残したいところが残せるように摘要欄に記載する。
- B:実際、シャシダイナモメータは怖いです。止まった状態で 80km/h オーバー、会話も聞こえないし、万が一訓練生がこけると危険極まりない。そこで 20km/h、30km/h 程度であれば良いのですが。
- :それでは、今のような方向性でよいでしょうか。
- 完成検査場の摘要に「シャシダイナモメータ若しくは走行試験環境を含む」を追加し、機器の所からシャシダイナモは削除する。
- F:可能性だけ残していただければよいです。

以上、シャシダイナモメータに関する審議終了

訓練現場の現状と課題(アンケートより)

第二種自動車整備科

訓練基準に係る意見・要望	
1	令和4年4月に自動車整備士資格の改正案が公示されるようです。今後各訓練校の養成施設は基準に合わせた準備が始まると思います。整備作業がしやすい訓練基準も見直されることを期待します。
2	国土交通省で令和3年10月から「自動車整備士技能検定規則」の大規模な改訂が提案されていて、令和4年2月末までに意見を提出することになっています。それによると令和7年4月から新制度が始まります。そのため、訓練基準の見直しはその改定の内容が決まってから早い時期が良いと考えます。
3	国土交通省にて自動車整備士資格制度が見直しになることから、養成施設の基準も見直しになるため、訓練基準等の変更に関して迅速かつ柔軟に対応していただきたい
4	設備の細目については、国土交通省の定める一種養成施設の実習用機械設備の名称及び概要等を基準とし、統一していただきたい。
5	自動車整備士制度の見直しに伴い、2級自動車整備士の役割に変化し、自動車検査員は1級自動車整備士が必要になることや、入校希望者や就職先企業の動向を考慮すると1級自動車整備士養成課程の基準整備の検討が必要。
6	設備基準については、各自治体における予算編成や国からの補助金の算定資料となるため、事実上上限値となっている。このことから設備基準は十分に余裕を持った基準を示して欲しい。(令和〇年度以降に新設される公共職業能力開発施設から適用なども可)
7	自動車整備士検定制度が大きく変わる時期で、あることから国土交通省の養成施設基準との統一性や整合性を保っていただきたい。
8	自動車整備士養成については、今後においても国土交通省の「自動車整備士養成施設の指定等の基準」と整合性をお取りいただくとともに、自動車整備業界の現状に合った訓練基準の策定をお願いしたい。
9	国土交通省の自動車整備士養成施設の指定基準と内容のすり合わせをしてほしい。 双方の基準には、教科名の相違や基準時間のずれがあるため、最小公倍数的にカリキュラムを膨らませる必要がある。
10	ガソリン自動車、ジーゼル自動車、トラック等大型車両、ハイブリッド自動車、電気自動車等多様な車両があり、多様な訓練を実施しなければならない状況のなか、訓練の核となる実習用車両の国設備基準数が少なすぎる。
11	多様な整備が求められる中、訓練に必要な車両が必須であるが、国の設備基準数が少なすぎるため、車両数の確保に支障をきたしております。車両や外部診断機など、現状の整備に必要な設備の必要数を増やしていただきたいと思います。
12	ガソリン自動車、ジーゼル自動車、トラック等大型車両、ハイブリッド自動車、電気自動車等多様な車両があり、高度化、複雑化する訓練を実施しなければならない状況のなか、訓練の核となる実習用車両や整備機器、設備等の国設備基準数が少なすぎる。
13	国土交通省の基準と厚生労働省の基準の双方を照らし合わせながら訓練カリキュラムを作成しております。 大きな違いはないですが、訓練時間やカリキュラムの違いなど、できるだけ同じようにしていただけるとありがたいです。 今後、職員の確保が困難になり、職員の異動が多くなる可能性が考えられ、そうなった時に、できるだけ基準が簡素で明確であって欲しいと思っています。
14	令和9年に資格再編され、2級ガソリン・2級ジーゼルの2種目が【2級整備士】に一本化される。これに伴い養成施設の基準も変更される可能性が高いため、そのタイミングで訓練基準も見直しが必要と思われる。
15	<p>・養成施設の一級の自動車整備士の養成課程(3年以上)と二級自動車整備士養成課程(2年以上)を参考とすると、一級課程では、サービス・マネジメントとして顧客管理などの内容の科目が規定され二級との差が明確化されています。技能照査の項目でも意見させていただきましたが、第二種自動車系の2年訓練では二級自動車整備士の養成課程の内容を加味した基準が好ましいと思われまます。</p> <p>・自動車整備士技能検定規則等の一部が改正される予定です。改正の内容を含めて訓練基準を見直して頂けると、運用がしやすいと感じます。</p> <p>・デジタル化の推進の中で、オンライン等利用した遠隔授業について、ご教授いただきたい。コロナ禍において、オンラインでの受講が一部認められましたが、今後も継続していただけるのであれば、もう少し基準を示して頂けると助かります。</p> <p>現状では1日7時間の訓練を実施していますが、実技をオンラインで行うことは困難であり、学科を7時間オンラインで行うことを試みました。双方向で7時間の実施は訓練生の集中力で難しさを感じました。</p> <p>オンラインの双方向による講義のあと、訓練生による課題の取り組みやテストの実施など訓練時間として認められる授業構成を示して欲しいです。</p> <p>※訓練基準の設備の細目 数量について</p> <p>1. 「30人を1訓練単位として訓練を行う場合」 当校は、第二種自動車系自動車整備科の定員が23人です。この場合基準数量として23/30として判断していましたが、間違えはないか。 例) 教室 30人1単位60㎡ → 23人 60㎡×23/30 46㎡ リフト // 4式 → // 4×23/30=3.06 4式</p> <p>2. 「訓練単位」について、今一度ご教授ください。(a・bどちらが正しい理解になりますか。)</p> <p>a. 普通課程 第二種自動車系自動車整備科 1単位 b. 普通課程 第二種自動車系自動車整備科 2単位(1学年、2学年) aの場合、1のように46㎡以上の教室が必要であるほか、1年次2年次が同じ時間帯に学科を行う場合2教室以上必要とする。もしくは50人1単位100㎡の46/50(92㎡)の教室が必要で2教室に分けた場合1教室46㎡が必要となる。 bの場合、設備の細目の基準数量は2単位であるため全て倍の数量が必要。</p>
16	高校在学中又は在職中に取得した資格取得などの既に履修済みの教科の科目については、訓練時間の履修を済んでいるものとみなし公欠扱いにするなどの基準を検討していただきたい。
17	本校は自動車整備士養成施設も兼ねています。 国土交通省から、自動車整備士技能検定制度の改正が行われるとの情報を得ていますが、その改正に対応するための予算措置が必要となることが想定されますので、基準等の見直しなど機器の準備が間に合うように早期対応をお願いします。

訓練基準に係る意見・要望	
18	<p>全国の第一種自動車系、第二種自動車系の科がある職業能力開発施設では、そのほとんどが国土交通省の自動車整備士一種養成施設に指定されていると思われ、国土交通省の基準(教科時間、設備など)も満たすように運営している。</p> <p>現在、国土交通省において、自動車整備士資格制度等見直しの議論が進み、自動車整備士技能検定規則等の関連する省令や通達などの改正作業が進んでいる。自動車整備士技能検定規則等の一部を改正する省令が令和4年4月1日に公布される予定であり、国土交通省の基準(教科時間、設備など)も見直しされると思われる。新たな2級整備士の教科書作成は令和5年度に予定されており、令和7年4月1日から一種養成施設において、新カリキュラムに基づく2級自動車整備士の課程開始予定である。令和4年度に職業訓練基準の見直し予定とのことであるが、国土交通省の自動車整備士技能検定規則等の関連する省令や通達などの改正の内容を踏まえ、厚生労働省と国土交通省とが情報交換しながら、次期を逸することなく自動車分野(普通課程)の職業訓練基準の見直しを行うよう要望する。</p>
19	<p>自動車関連技術の進歩や資格制度の見直しにより『国土交通省自動車整備士養成施設の規定等の基準』の変更があると考えられます。その変更にともない同基準の別表1などの変更も予測され、削除される設備や機器、新たに追加される設備や機器があると考えられます。設備の細目について、国土交通省の基準の変更を踏まえた削除や追加などの更新が必要だと感じております。</p>
20	<p>令和9年度から新整備士制度が始まるので、それに合った基準、教材、教科書等が必要となってくるので早急に整理して情報をいただきたい。</p>
21	<ul style="list-style-type: none"> ・自動車整備業界は大きな転換期を迎え、それに伴い自動車整備士の技術力向上が必要とされています。国交省も自動車整備士の資格の高度化を進めていますが、今のところ、整備士養成課程の具体的な指針は、改正スケジュール以外は示されていません。このため、早々の改正を行っても、また変更を余儀なくされる可能性があります。このことを考慮して検討していただきたいと思います。 ・すべての基準につながっていると思いますが、特に設備の基準に書かれているように、「30人を1訓練単位」「50人を1訓練単位」となっているところを、「訓練生10人当たり」などに変更できないか。指導員は訓練生10人当たり1名の配置となっているので、それに合わせての数値の方が分かりやすく、現状、第2種自動車系自動車整備科では20名1クラス単位での運用が大部分になっている。
22	<ul style="list-style-type: none"> ・現在の企業ニーズ、及び国土交通省の養成施設の基準とよく照らし合わせ、技術革新の早い現代に見合った内容となるように技能照査の細目と教科の細目が解離しているため、整合性の取れた内容としていただきたい。 ・国土交通省において、自動車整備士技能検定試験の見直しが行われることが決まっており、養成施設諸規定等も変わることが予測される。よって、慎重かつ国土交通省管轄等とも連携を取って頂き、より良い訓練基準となる様に取り進めていただきたい
23	<ul style="list-style-type: none"> ・自動車整備業界は大きな転換期を迎え、それに伴い自動車整備士の技術力向上が必要とされています。国交省も自動車整備士の資格の高度化を進めていますが、今のところ、整備士養成課程の具体的な指針は、改正スケジュール以外は示されていません。このため、早々の改正を行っても、また変更を余儀なくされる可能性があります。このことを考慮して検討していただきたいと思います。 ・すべての基準につながっていると思いますが、特に設備の基準に書かれているように、「30人を1訓練単位」「50人を1訓練単位」となっているところを、「訓練生10人当たり」などに変更できないか。指導員は訓練生10人当たり1名の配置となっているので、それに合わせての数値の方が分かりやすく、現状、第2種自動車系自動車整備科では20名1クラス単位での運用が大部分になっている。
24	<ul style="list-style-type: none"> ・自動車整備業界は大きな転換期を迎え、それに伴い自動車整備士の技術力向上が必要とされています。国交省も自動車整備士の資格の高度化を進めていますが、今のところ、整備士養成課程の具体的な指針は、改正スケジュール以外は示されていません。このため、早々の改正を行っても、また変更を余儀なくされる可能性があります。このことを考慮して検討していただきたいと思います。 ・すべての基準につながっていると思いますが、特に設備の基準に書かれているように、「30人を1訓練単位」「50人を1訓練単位」となっているところを、「訓練生10人当たり」などに変更できないか。指導員は訓練生10人当たり1名の配置となっているので、それに合わせての数値の方が分かりやすく、現状、第2種自動車系自動車整備科では20名1クラス単位での運用が大部分になっている。 ・指導員の配置について危険作業等10人に1人では少なすぎる。働き方改革の折、指導員が休暇を取ると対応できない。10人に対して1.5人としていただきたい。
25	<p>科目の標準時間数を一種養成施設の標準時間数と統一していただけると、カリキュラム作成時に科目毎の時間数が融通できる。</p>
26	<p>本校の自動車整備科は、自動車整備士養成施設として国土交通省からの指定を受けている。今回の調査により「設備の細目」の変更を行う場合は、養成施設として保有しなければならない実習用機械設備が削除されることがないように配慮していただきたい。</p>
27	<p>自動車整備士資格制度等見直しに伴い、カリキュラム等の見直しが必要と考えます。国土交通省等とも連携して、早めの情報提供をお願いします。</p>
28	<p>自動車整備士資格制度等見直しに伴い、カリキュラム等の見直しが必要と考えます。国土交通省等とも連携して、早めの情報提供をお願いします。</p>

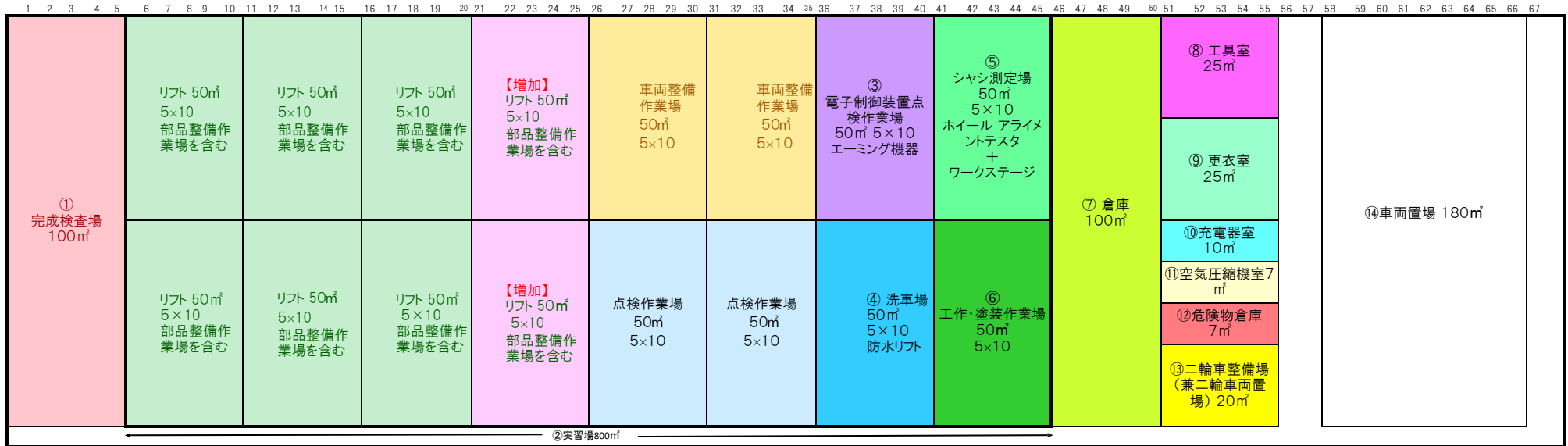
校名		訓練現場の状況
1	北海道立旭川高等技術専門学院	あまり変化しない基本的な訓練が主ではありますが、自動車の技術進歩に合わせ、PCやプロジェクタを使用した図や画像での授業展開、整備振興会のファインネス等での電子データ整備書の閲覧や自動運転装置のエーミングに対応した自己診断機による整備作業、新しい実習車両など今後の変化に対応できる訓練を実施するための予算の確保が課題である。
2	北海道立帯広高等技術専門学院	①令和4年度から道立の自動車整備科でカリキュラムの変更を検討していましたが、上記の改訂が有るのでそれが決まってからするとなりました、それらも踏まえて今回の改訂は無くすか最低限の変更とするのが良いと思います。 ②今の整備には外部診断器が必要不可欠ですが、外部診断器は購入後もソフトのアップデートが続きます。現在、北海道の物品購入の仕組みではソフトの購入費用やデータのアップデート費用を支払うことが難しいので、教材車が新しくなると対応できなくなり訓練を行うことができません。 また、教材車が変わるときに整備要領書は適宜購入していますが、自動車整備振興会で運営している「FAINES」では全メーカーの整備要領書が閲覧できるため、個別で購入するより有効に活用できます。 ソフト購入やデータのアップデート費用の支払い、またサブスクリプション契約が可能となる予算執行の運用を望んでいます。②に関しては訴える場所が違うと思いますが、苦勞している内容です。
3	宮城県立気仙沼高等技術専門校	就職先企業ニーズの把握
4	宮城県立仙台高等技術専門校	工夫している点 訓練生が就職した際に、養成施設で学んだことと、実際の自動車整備現場とで乖離をできるだけ少なくなるように(訓練生が就職先で困惑することのないように)、就職先企業及び修了後の訓練生を対象としたアンケート調査を行い、訓練に取り入れている。 【宮城県内3校の自動車整備士養成施設で実施】
5	岩手県立宮古高等技術専門校	・実際に現場で行われているであろう作業を実習として行っているため、使用頻度の低い実験機器的なもの(エンジンダイナモメータ等は不要と考える。 ・標準装備であろう各種安全装置を装備した高年式車を購入するのが予算的に厳しく難しい。
6	宮城県立石巻高等技術専門校	工夫している点:修了生及び修了生勤務先の職長さまを対象に訓練内容のアンケート調査を実施し、次年度の訓練に反省させるPDCAサイクルを回している。 苦勞している点: PCとプロジェクタ・スクリーン(オンライン訓練の場合は書画カメラ等も含む)を使用して訓練を実施する機会が増えているが、電子版の教科書が発行されておらず、教科書内容の投影に苦慮している。
7	栃木県立県央産業技術専門校	自動車技術の進歩と、それに対応できる訓練生の育成(修了までの仕上がり状況)に大きなギャップがあると年々感じています。おそらく本校だけでなく、この傾向は全国的なものかと思っています。 慢性的な人材不足のため、現時点では、ディーラー等の就職先からは(能力が達していない訓練生でも)現状維持で大丈夫だという意見が大半です。そのため、訓練では、基礎部分(ブレーキや足回り等)を繰り返して行う訓練にウエイトを置いて実施しています。ただ、現場のOBからは「もっと能力のある子を送って欲しい」という声も年々多くなっています。こうした部分は定着率にも影響しており、現場が求めるスキルとのギャップに耐えられず辞めてしまうケースを多く聞くようになりました。 現状の打開策として、個人的には整備士の待遇改善(主に賃金)と思っています。この部分は、学校や行政から何かをどうするというのが難しく、就職担当者の方と面談の中に混ぜ込んでお話しするのが精一杯です。 訓練の意見とはかけ離れてしまっていて申し訳ありませんが、現状の問題点として考えているところです。
8	群馬県立太田産業技術専門校	基礎学力の低下により、力のつり合いなどの数学を教えてもなかなか理解ができない。これは高校までそれほど勉強しなくても進級、卒業できたため学習に取り組めない生徒が増えている。
9	千葉県立旭高等技術専門校	<現状>生徒全般の理解度低下。 具体的には、教科書を読んだり、黒板を使って図を描き機器の構造や作動を説明しても、内容を理解できず、実技ではサーキット・テスタを使用した故障原因探究作業の理解度低下が顕著になりました。 <課題>アニメーション(3D含む)教材の入手、オンデマンドでのデジタル教材の提供。 生徒の理解度が低下する状況においても、自動車の高度化は進み、より理解してもらい内容が多くなることから、実際の自動車構成部品と同様の動きをするアニメーション教材を用いた授業や、さらに授業後であっても必要な時にその教材を確認できる環境を提供する必要性を感じています。
10	千葉県立市原高等技術専門校	・上記の設備の細目と重複しますが、リフトの不足により実習の進行に差が生じるため、均等な訓練ができない。 例)エンジンの脱着作業 5班に分けて実施 2つの班リフト使用、3つの班がジャッキアップ、リジトラックによる車両の支持 ← 作業手順、作業姿勢など全ての作業において差があり、作業完了までの時間に大きな差が生じてしまう。 作業のローテーションをして対応するが、時間のかかる作業では作業回数に時間的な制限ができてしまうため難しい。
11	城東職業能力開発センター江戸川校	自動車の機能が高度化しており、教材もその状況に応じて設備しなければならないが、価格も高く、なかなか予算がつかない。
12	多摩職業能力開発センター八王子校	自動車が高高度化する中、整備士を志す生徒の能力低下が顕著になってきたことが課題です。 また、整備に必要な車両や設備が高価になってきたため、購入が厳しい現状があります。

校名		訓練現場の状況
13	中央・城北職業能力開発センター板橋校	訓練の特性上、毎年教材車として中古車を購入、廃棄しているが、経済動向により価格や在庫の変動が起こるため、予算内で購入することに苦労している。
14	富山県立技術専門学院	①訓練生の自動車に対する熱意、興味が薄れてきているため、入学後に興味を持たせることが必要となる。 ②自動車整備士の勉強(科目内容)が大変なため、基礎学力のない訓練生は2年間持たない。(退学してしまう)
15	新潟県立新潟テクノスクール	<ul style="list-style-type: none"> ・若者の自動車離れの影響が、訓練生の定員確保が難しくなっている ・基本的な学力が身につけていない訓練生の入校数が増え、補講など訓練指導に時間がかかっている ・訓練生のアルバイト収入が家計を支えている家庭もあり、放課後の補習ができない訓練生が増えてきた。 ・H18よりデュアルシステム訓練を導入し、企業実習を行っているが実際現場に出てOJTすることで訓練生の意識も向上し効果が上がっている
16	長野県立飯田技術専門校	専攻実技の教科に校独自で作成した自作テキストを積極的に活用して指導している。 著作権の許す範囲でメディアやインターネットを通して画像や動画の教材を活用している。
17	岐阜県立国際たくみアカデミー職業能力開発校	外国籍の生徒や発達障害を持った生徒が入校するようになり、専門教科の指導以外に多くの時間を要するようになっている。今までできていたことが出来ず、訓練効果の低下が危惧される。指導員の定数増など早急な対応が必要。
18	山梨県立峡南高等技術専門校	近々、自動車整備士資格の見直しが行われる予定と聞いている。 資格制度の見直しに伴い、国土交通省関連の自動車整備士養成施設の基準の見直しが行われるものと考えられる。 訓練基準及び施設設備の細目等も自動車整備士養成施設の基準改正と併せて変更していくことが求められると考える。
19	滋賀県立高等技術専門校草津校	訓練生が就職先で困らないため、現場の流れ、やり方、必要な事などについて企業より情報収集しできるだけ多く訓練に取り入れている。
20	京都府立福知山高等技術専門校	新規学卒者の自動車離れにより自動車整備士志望者が減少しており訓練生の確保が厳しくなっている。 自動車技術の進歩の速さに設備の更新が追いつかず企業と連携等を行っている。
21	大阪府立南大阪高等職業技術専門校	<ul style="list-style-type: none"> ・入校者数定員を充足しない。それだけ整備士を目指す人が少ない。 ・設備や教材維持に費用がかかる。 ・現行の自動車には使われていない装置などが教科書に記載されており、訓練内容と作業内容に隔たりがある。
22	和歌山県立田辺産業技術専門学院	コロナ禍により、都道府県の施設内訓練でもオンライン訓練機器整備が進みつつあるが、オンライン訓練実施については、訓練用機器、運用など各都道府県で認識が異なり、各都道府県、各職業能力開発校の職業訓練指導員(テクノインストラクター)が手探りの状態で進めているのが現状と考える。文部科学省のGIGAスクール構想では、機器整備等にかかる標準仕様書や教育情報セキュリティポリシーに関するガイドライン、円滑な整備・運用に向けた取組として、GIGAスクールサポーターやICT活用教育アドバイザーなどの活用ができる体制が整備されており、厚生労働省のオンライン訓練実施についても、訓練現場が円滑な整備・運用ができるような体制整備をお願いしたい。
23	島根県立東部高等技術校	訓練生の応募の減少、障害のある方への訓練、この2点に特に苦労している。
24	徳島県立西部テクノスクール	教材が古くなっているので教材の整理中
25	香川県立高等技術学校高松校	定員割れ、入校生の確保。
26	広島県立福山高等技術専門校	<ul style="list-style-type: none"> ・応募者の減少。整備士を目指す学生が、年々減少傾向。 ・訓練生の基礎学力低下。基礎学力を養成するのに時間を費やしている。 ・メンタルに問題のある訓練生が増加。欠席、欠課時間増。 一度休みが続くと、長期化し規定時間を超過するため 修了できずに退校してしまう。
27	福岡県立福岡高等技術専門校	<ul style="list-style-type: none"> ・先進技術などの新技術の搭載車の登場に、実習車両の導入、設備や教科書、資料の入手、研修の受講など現場ではまったく追いついていません。職業大での研修受講、資料の作成、配布等の充実をお願いしたい。 ・訓練方法の工夫として、パワーポイント等のプレゼンテーションを利用して特に学科訓練を組み立てていますが、設備基準に視聴覚教材の明記がないと機器の購入が困難になっている。指導員1名当たりパソコン、プロジェクタ、通信機器などの指導用視聴覚機器の配置をお願いしたい。 ・入校生の減少に頭を抱えています。全国規模での職業訓練のメリットをPRするなどの対策をお願いしたい。就職先企業からの期待にまったく応えることができていません。

校名		訓練現場の状況
28	福岡県立小竹高等技術専門校	<ul style="list-style-type: none"> ・2年課程であるため、1年の成熟度を確保するために進級試験を行っていますが、現在では訓練生の質の低下に伴い、定員の半数が国家3級程度の習熟が困難であるものが多い現状である。よって進級試験と称しているが、再々試験を行ったりしており、整備士不足のため持ち上げたいが、補習を行っても学力の向上が見込めないものもいる。退校させる訳にもいかないため、苦勞している。他県では進級試験を行わない校もあると聞くが、2級過程であるため、3級程度の成熟がないのに2級のカリキュラムを教えても理解すらできないが、全国統一の基準として進級基準など設けなくてよいのか。整備士不足であるが、現在の現場では運よく得た知識の乏しい整備士が多くおり、結果仕事が続かない、様々な事故を招くなどのトラブルも聞く。人材不足の現状であるが整備士の質の向上のため、2級過程や1級過程では、確立させた進級制度が必要だと感じている。全国統一として基準の整備をお願いしたい。
29	福岡県立久留米高等技術専門校	<ul style="list-style-type: none"> ・先進技術などの新技術の搭載車の登場に、実習車両の導入、設備や教科書、資料の入手、研修の受講など現場ではまったく追いついていません。職業大での研修受講、資料の作成、配布等の充実をお願いしたい。 ・訓練方法の工夫として、パワーポイント等のプレゼンテーションを利用して特に学科訓練を組み立てていますが、設備基準に視聴覚教材の明記がないと機器の購入が困難になっている。指導員1名当たりパソコン、プロジェクタ、通信機器などの指導用視聴覚機器の配置をお願いしたい。 ・入校生の減少に頭を抱えています。全国規模での職業訓練のメリットをPRするなどの対策をお願いしたい。就職先企業からの期待にまったく応えることができていません。
30	福岡県立田川高等技術専門校	<ul style="list-style-type: none"> ・先進技術などの新技術の搭載車の登場に、実習車両の導入、設備や教科書、資料の入手、研修の受講など現場ではまったく追いついていません。職業大での研修受講、資料の作成、配布等の充実をお願いしたい。 ・訓練方法の工夫として、パワーポイント等のプレゼンテーションを利用して特に学科訓練を組み立てていますが、設備基準に視聴覚教材の明記がないと機器の購入が困難になっている。指導員1名当たりパソコン、プロジェクタ、通信機器などの指導用視聴覚機器の配置をお願いしたい。 ・入校生の減少に頭を抱えています。全国規模での職業訓練のメリットをPRするなどの対策をお願いしたい。就職先企業からの期待にまったく応えることができていません。
31	佐賀県立産業技術学院	<ul style="list-style-type: none"> ・車両の整備書、回路図等は、メーカー系の工場でのみ閲覧でき、その他の整備工場棟では、整備情報が入手しにくい。授業に使う車両のデータ等も入手し難く、授業に支障が出ている。 ・メーカー系の診断機はディーラー以外は入手できない。汎用の診断機も高額なうえに、使用料更新料が、定期的・半永久にかかり、その上モデルチェンジが早く購入できない。 ・コロナ禍に伴う、三密を回避した実習レイアウト及び授業の進行に苦慮している。
32	長崎県立長崎高等技術専門校	<ul style="list-style-type: none"> ・コロナ禍において、休校に伴う履修時間の確保が時期により非常に厳しくなる場合があるので、総訓練時間数の縛りを緩和していただきたい。
33	長崎県立佐世保高等技術専門校	<ul style="list-style-type: none"> ・以前と比較すると、入学希望者が減少している。また、自動車への関心が低い訓練生が多く、まずは自動車に興味を持たせる必要がある。
34	大分県立大分高等技術専門校	<ul style="list-style-type: none"> ・ドライバーを使用したこともない訓練生がいる時代です。自動車に限らず機械離れという課題が大きい。
35	熊本県立高等技術専門校	<ul style="list-style-type: none"> ・特定整備(エーミング作業)に係る、部品や工具を基準に設けてほしい。 ・また、電気自動車やハイブリッド車で使用する機器、工具なども必要。
36	鹿児島県立吹上高等技術専門校	<ul style="list-style-type: none"> ・急速に高度化・専門化する整備技術に訓練環境と指導体制が追い付かない。 ・訓練生の減少、能力・意欲低下が目立ってきた。
37	沖縄県立具志川職業能力開発校	<ul style="list-style-type: none"> ・実習車両や機器等が古く、現場で主流である車両や機器への更新(購入)の際、予算の関係で必要数揃えるのに苦勞している。
38	沖縄県立浦添職業能力開発校	<ul style="list-style-type: none"> ・自動ブレーキなど自動車の高度化・実用化やハイブリッド車・電気自動車の進展などへの対応のため、国土交通省が自動車整備士資格制度の見直しを進めていることはご承知かと存じますが、普通課程自動車系自動車整備科においても、新カリキュラムに基づく自動車整備士養成課程開始に合わせた教科の細目等の見直しが必要なのではないかと思えます。 ・また当校では、訓練生が上記先進技術搭載車の整備に関する知識・技術を学べるよう、電気・電子回路製作実習やマイコン制御実習等カリキュラムに取り入れています。関連する教科書や教材が乏しく、使用するテキストや教材は自作にて対応しております。近年の自動車には数多くの電子・情報等専門分野の技術が搭載されているため、担当する指導員にも幅広い知識・技術が求められますので、自動車に係るメカトロニクス関連のテキスト等があれば、当校はもちろんのこと全国の職業訓練施設の自動車整備科でも新技術への対応、指導員のより一層の知識・技術レベルの向上、並びに訓練内容の充実が図られるのではないかと思います。

自動車整備科床面積検討資料

■第2種自動車系 自動車整備科実習場(案) (30名を1訓練単位として訓練を行う場合)



名称	旧基準数量(m²)	新基準数量(m²)	摘要
①完成検査場	100	100	変更なし
②実習場	700	800	増加 40×20=800 リフト6式+(リフト2式100m²)+部品整備作業場+車両整備場+点検作業場
③電子制御装置点検作業場	0	実習場を含む	5×12=60 エーミング機器を配置
④洗車場	0	実習場を含む	5×10=50 防水リフトを配置
⑤シャシ測定場	0	実習場を含む	5×10=50 四輪アライメントテスト+ワークステージを配置
⑥工作・塗装作業場	0	実習場を含む	5×10=50 ガス、アーク溶接器、局所排気装置、赤外線乾燥スタンド等を配置
⑦倉庫	80	100	増加 20m²
⑧工具室	25	25	変更なし 5×5=25
⑨更衣室	25	25	変更なし
⑩充電器室	10	10	変更なし
⑪空気圧縮機室	7	7	変更なし
⑫危険物倉庫	7	7	変更なし
⑬二輪車整備場	0	20	増加 20m² 二輪車両置場を兼ねる→噴射ポンプ試験室(20m²)廃止の使用
⑭車両置場	180	180	変更なし
	954	1094	車両置場を除く自動車整備科面積(教室も除く)

訓練基準見直し対象施設・対象科一覧
(公共職業能力開発施設)

第一自動車系及び第二自動車系
公共職業能力開発施設及び認定訓練施設の設置科数(全国集計)

(普通職業訓練/普通課程)					訓練施設名	
訓練系	訓練科	公共校	認定校	計	公共校	認定校
第一種自動車系	自動車製造科	0	2	2		トヨタ工業学園、日野自動車(株)日野工業高等学園
	自動車整備科	5	0	5	群馬県立高崎産業技術専門学校、石川県立小松産業技術専門学校、福岡県立田川高等技術専門学校、大分高等技術専門学校、徳島県立西部テクノスクール	
第二種自動車系	自動車整備科	64	0	64	北海道立函館・旭川・北見・帯広・釧路高等技術専門学院、青森県立弘前高等技術専門学校(自動車システム工学科)、青森県立八戸工科学院(自動車システム工学科)、岩手県立千厩(自動車システム科)・宮古(自動車システム科)・二戸(自動車システム科)高等技術専門学校、宮城県立仙台・石巻・気仙沼高等技術専門学校、秋田県立秋田・鷹巣技術専門学校、山形県立山形職業能力開発専門学校(自動車科)、福島県立テクノアカデミー会津・浜職業能力開発校、茨城県立水戸・土浦産業技術専門学院、栃木県立県央産業技術専門学校、群馬県立太田産業技術専門学校、埼玉県立熊谷・春日部高等技術専門学校、千葉県立市原・旭高等技術専門学校、城東職業能力開発センター江戸川校(自動車整備工学科)、多摩職業能力開発センター八王子校(自動車整備工学科)、神奈川県立東部・西部(自動車整備コース)総合職業技術校、新潟県立新潟・上越テクノスクール、富山県立技術専門学院、石川県立七尾産業技術専門学校、福井県立福井産業技術専門学院、山梨県立峡南高等技術専門学校、長野県立松本・飯田技術専門学校、岐阜県立国際たくみアカデミー職業能力開発校(自動車エンジニア科)、三重県立津高等技術学校(自動車技術科)、滋賀県立高等技術専門学校(草津校)、京都府立福知山高等技術専門学校、兵庫県立但馬技術大学校(自動車工学科)、和歌山県立和歌山・田辺産業技術専門学院(自動車工学科)、鳥取県立産業人材育成センター米子校、島根県立東部高等技術校(自動車工学科)、岡山県立北部高等技術専門学校美作校(自動車整備工学科3年)、広島県立福山・三次高等技術専門学校、山口県立東部・西部高等産業技術学校、徳島県立南部テクノスクール、香川県立高等技術学校(高松校)自動車工学科、愛媛県立新居浜高等技術専門学校、高知県立高知高等技術学校、福岡県立福岡・小竹・久留米高等技術専門学校、佐賀県立産業技術学院(自動車工学科)、長崎県立長崎・佐世保高等技術専門学校、熊本県立高等技術専門学校(自動車車体整備科3年)、鹿児島県立吹上高等技術専門学校(自動車工学科)、沖縄県立浦添・具志川職業能力開発校	
	自動車車体整備科	4	0	4	中央・城北職業能力開発センター板橋校、南大阪高等職業技術専門学校、岡山県立北部高等技術専門学校美作校、熊本県立高等技術専門学校	
		73	2	75		

自動車整備士資格改正関連通達
【国自整第97号】(抜粋)

職業能力開発促進法施行規則別表第二及びその通達「設備の細目」に対応する
国交省の通達である。（掲載については国交省担当官より了解を得ていること）

国自整第97号の2
令和5年8月28日

一般社団法人日本自動車整備振興会連合会会長 殿

自動車局長
(公印省略)

「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

自動車整備士技能検定規則の一部を改正する省令（令和4年国土交通省令第46号）が令和4年5月25日に公布されたことに伴い、「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）」（平成8年9月4日付け自整第157号）等の改正を行い、新たに「自動車整備士技能検定規則の細目（依命通達）」を別添のとおり定めたので、了知されるとともに貴傘下会員に周知徹底方お願いします。

また、「自動車整備士技能検定規則の細目（依命通達）」の制定に伴い、下記の通達については廃止することとします。

記

1. 自動車整備士技能検定規則の取扱いについて（依命通達）（昭和46年3月13日付け自整第63号）
2. 自動車整備士技能検定規則第6条第6項の表第5号の取扱いについて（依命通達）（平成15年11月7日付け国自整第108号）
3. 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）（平成8年9月4日付け自整第157号）
4. 自動車整備士養成施設の指導について（昭和41年10月17日付け自整第142号）

別添

自動車整備士技能検定規則の細目

1. 自動車整備士技能検定規則（昭和 26 年運輸省令第 71 号）（以下、「検定規則」という。）の取扱いについては次のとおりとする。
 - 1.1. 検定規則第 18 条及び第 19 条に定める「機械、電気又は電子に関する学科」とは別紙 1 に掲げる学科をいう。なお、別紙 1 に掲げる学科以外において、当該学科が機械、電気又は電子に関する学科に該当するか否かは、卒業証書並びに履修科目表等により判断すること。
 - 1.2. 検定規則第 17 条、第 18 条及び第 19 条に定める「実務の経験」の年数には、教育・講習又は職業訓練を受けている期間を含まない。ただし、職業訓練法の一部を改正する法律（昭和 60 年法律第 56 号）による改正前の職業能力開発促進法（昭和 44 年法律第 64 号）第 24 条の認定職業訓練によって、自動車の整備に関する職業訓練を受けている期間は、「実務の経験」に含まれる。
 - 1.3. 検定規則第 18 条第 1 項第 1 の 2 号イに定める「職業訓練法の一部を改正する法律（昭和 53 年法律第 40 号）による改正前の職業訓練法第 14 条の専修職業訓練若しくは高等職業訓練校において自動車整備科を訓練科とする職業訓練の課程を修了した者」とは、改正前の職業能力開発促進法に基づく当該職業訓練の全課程を修了した者をいう。
2. 検定規則第 6 条第 6 項の表第 5 号に規定する「国土交通大臣が定める基準」の取扱いについては次のとおりとする。ただし、自動車整備技能登録試験事務規程（昭和 46 年日整連認試第 1 号）に基づく、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。）からの採点結果の報告を踏まえ、本試験の目的に照らし必要と認める場合には、当該成績の基準を変更する場合がある。

2.1. 試験分野

検定規則に定める学科試験の科目及び実技試験の科目について、自動車整備技能登録試験（以下「登録試験」という。）にて出題される学科試験及び実技試験の試験分野は、それぞれ下表のとおりとする。

一級自動車整備士（総合）及び一級自動車整備士（二輪）

試験分野	
学科試験	実技試験
① エンジン又はモータ（以下「エンジン等」という。） ② シャシ	① 基本工作 ② 点検、分解、組立て、調整及び完成検査（これらの実施に必要な、一般的なコミュニケー

③ 故障診断技術等	ション技術を含む)
④ 総合診断・環境保全・安全管理	③ 修理（これらの実施に必要な、一般的なコミュニケーション技術を含む）
⑤ 法規	④ 整備用試験機、計量器及び工具の取扱い

二級自動車整備士（総合）

試験分野	
学科試験	実技試験
① エンジン等	① 基本工作
② シヤシ	② 点検、分解、組立て、調整及び完成検査
③ 電子制御装置	③ 一般的な修理
④ 整備機器等	④ 整備用試験機、計量器及び工具の取扱い
⑤ 法規	

二級自動車整備士（二輪）

試験分野	
学科試験	実技試験
① エンジン等	① 基本工作
② シヤシ	② 点検、分解、組立て、調整及び完成検査
③ 整備機器等	③ 一般的な修理
④ 法規	④ 整備用試験機、計量器及び工具の取扱い

三級自動車整備士（総合）及び三級自動車整備士（二輪）

試験分野	
学科試験	実技試験
① エンジン等	① 簡単な基本工作
② シヤシ	② 分解、組立て、簡単な点検及び調整
③ 整備機器等	③ 簡単な修理
④ 法規	④ 簡単な整備用試験機、計量器及び工具の取扱い

自動車タイヤ整備士

試験分野	
学科試験	実技試験
① 構造・機能・特性及び材料	① 基本工作
② 取扱方法・整備及び故障探求	② 点検、分解、組立て、調整及び完成検査
③ 整備機器等	③ 修理
④ 法規	④ 整備用試験機、計量器及び工具の取扱い

自動車電気・電子制御装置整備士

試験分野	
学科試験	実技試験
① 電気理論等	① 基本工作
② 始動装置・充電装置及び点火装置	② 点検、分解、組立て、調整及び完成検査
③ 電子制御装置	③ 修理
④ 灯火装置・保安装置及び冷暖房装置等	④ 整備用試験機、計量器及び工具の取扱い
⑤ 法規	

自動車車体・電子制御装置整備士

試験分野	
学科試験	実技試験
① 車枠及び車体の構造・材料	① 基本工作
② 板金及び溶接	② 点検、分解、組立て、調整及び完成検査
③ 電子制御装置	③ 修理
④ 塗装・ぎ装及び整備用機器等	④ 整備用試験機、計量器及び工具の取扱い
⑤ 法規	

2.2. 学科試験

- 2.2.1. 一級自動車整備士（総合）及び一級自動車整備士（二輪）試験は、50点満点中40点以上の成績であって、かつ、各試験問題中のエンジン等、シャシ、故障診断技術等、総合診断・環境保全・安全管理及び法規の各区分における配点に対して、それぞれ40%以上の成績とする。

- 2.2.2. 二級自動車整備士（総合）及び二級自動車整備士（二輪）試験は、40点満点中28点以上の成績であって、かつ、各試験問題中のエンジン等、シャシ、電子制御装置（二輪を除く）、整備機器等及び法規の各区分における配点に対して、それぞれ40%以上の成績とする。
- 2.2.3. 三級自動車整備士（総合）及び三級自動車整備士（二輪）試験は、30点満点中21点以上の成績とする。
- 2.2.4. 自動車タイヤ整備士、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試験は、40点満点中28点以上の成績とする。

- 2.3. 実技試験
 - 2.3.1. 一級自動車整備士（総合）及び一級自動車整備士（二輪）試験は、40点満点中32点以上の成績であって、かつ、各試験問題中の基本工作、点検、分解、組立て、調整及び完成検査、修理、整備用試験機、計量器及び工具の取扱いの各区分における配点に対して、それぞれ40%以上の成績とする。
 - 2.3.2. 二級自動車整備士（総合）及び二級自動車整備士（二輪）試験は、30点満点中18点以上の成績であって、かつ、各試験問題中の基本工作、点検、分解、組立て、調整及び完成検査、一般的な修理、整備用試験機、計量器及び工具の取扱いの各区分における配点に対して、それぞれ40%以上の成績とする。
 - 2.3.3. 三級自動車整備士（総合）及び三級自動車整備士（二輪）試験は、30点満点中18点以上の成績とする。
 - 2.3.4. 自動車タイヤ整備士、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試験は、30点満点中18点以上の成績とする。

3. 検定規則第6条の18に規定する自動車整備士養成施設の指定にあたっては、別紙2に定める基準により指定するものとする。

4. 自動車整備士養成施設の指導について
 - 4.1. 指導方針について

立入調査により、指定及び届出に係る事項のうち次の各号に重点をおいて調査し、適切な指導を行うこと。

 - (1) 規則又は学則の遵守事項
 - (2) 教育を行う者の資格及び教育科目の担当状況

- (3) 教育科目、時間数、教育内容等の状況
- (4) 教室、実習場、実習用機械設備、実習用教材等の状況
- (5) 所定の課程の修了可否の判定状況
- (6) その他特に必要と認める事項

4.2. 立入指導の実施について

立入指導の実施計画、実施方法、執務及び報告等については、自動車運送事業等監査規則（昭和30年運輸省令第70号）に準拠して実施すること。

附則（令和5年8月28日付 国自整第97号）

1. 本通達は、令和5年8月28日から施行する。
2. 別添及び別紙2に定める基準にあつては、施行日以降において改正前の自動車整備士技能検定規則に定める自動車整備士の種類の登録試験及び養成を行う場合は、従前の例によることができる。
3. 別紙2に定める基準の内、Ⅰ-1-7、Ⅰ-2-5、Ⅰ-3-5、Ⅰ-4-6、Ⅱ-4-5及びⅡ-5-5の規定については、当面の間、従前の規定によることができるものとする。ただし、一級自動車整備士を除き、電子制御装置整備に必要な知識及び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を行うこと。

別紙1 機械、電気又は電子に関する学科

機械に関する学科		電気・電子に関する学科
機械工学科	生産機械科	電気工学科
機械材料工学科	産業機械科	電子工学科
機械物理工学科	開発機械科	電気電子工学科
機械システム工学科	建設機械科	電子機械工学科
機械システム精密工学科	農業機械科	電子物理工学科
機械電気工学科	電子機械科	電子物性工学科
精密機械工学科	原動機械科	電子情報工学科
動力機械工学科	知能機械工学科	電子制御工学科
産業機械工学科	機械知能システム学科	電子機器工学科
光電機械工学科	機械制御工学科	電子制御機械工学科
電子機械工学科	機械制御システム工学科	電気電子システム工学科
化学機械工学科	基礎機械工学科	電気情報工学科
応用機械工学科	航空工学科	電気科
生産機械工学科	航空原動機科	電気工事科
交通機械工学科	航空宇宙工学科	電子科
交通機械学科	造船科	電子機械科
機械科	船舶工学科	電子工業科
機械工作科	金属工学科	電子技術科
機械製図科	材料工学科	電子通信科
機械車両科	先端材料工学科	電子家庭科
機械システム科	機関科	情報電子科
精密機械科	生産工業科	電気デジタルシステム工学科
		電子材料工学科
		電子情報システム工学科
		電子光システム工学科
		応用電子（電子応用）工学科

別紙2 自動車整備士養成施設の指定等の基準

I 一種養成施設の指定基準

一種養成施設の指定にあたっては、次に定める基準により指定するものとする。

なお、指定にあたっては、養成しようとする自動車整備士の種類を限定することができるものとする。

I-1 三級自動車整備士の養成課程

I-1-1 修業年限及び養成を受けようとする者の資格

- (1) 修業年限は、1年以上であること。
- (2) 養成を受けようとする者の資格は、学校教育法（昭和22年法律第26号）による中学校若しくは義務教育学校（以下「中学校」という。）を卒業した者又はこれと同等以上の者であること。

I-1-2 教育計画

教育計画は、次の表に掲げる科目の学科及び実習を含み、自動車の基礎的な知識及び技能について適切な内容を有するものであること。

教育時間数は、学科 270 時間以上、実習 560 時間以上であること。

学 科	実 習
ア 自動車工学	ア 自動車整備作業
イ 自動車整備関連	
ウ 自動車の整備に関する法規	

I-1-3 教科書

教科書は、自動車の基礎的な知識及び技能の教育に適切なものであること。

I-1-4 教材

教材は、自動車の基礎的な知識及び技能の教育に必要なもので、養成しようとする自動車整備士の種類に対応した次のものが十分確保されていること。

- (1) 教材用の車両は、同時に教育を受ける者20人につき1両以上を備えること。ただし、自動車整備士の種類を総合に限定した養成施設にあつては、四輪車を必須とし、二輪車の部分を教育する際には二輪車に替えて二輪車特有の構造を示す教材でもよいものとする。
- (2) 教材用のエンジン等は、同時に教育を受ける者20人につき1基以上備えること。また、全体の内エンジンは1基以上含まれていること。ただし、自動車整備士の種類を総合に限定した養成施設にあつては、四輪車のエンジンが備えられていればよいものとする。

なお、教材用の車両に搭載されているエンジン等を教材用のエンジン等の数に含めて差し支えない。

- (3) 教材用のエンジン等関係主要部品、シャシ関係主要部品及び電気装置関係主要部品等は、同時に教育を受ける者に必要な数を備えること。

I-1-5 教室及び実習場

- (1) 教室及び実習場は、教育を実施するのに適切な設備を有し、かつ、環境が整備されていること。
- (2) 1教室の定員は、原則として50人以下とし、教育を受ける者1人について、1.2平方メートル以上の広さを有していること。
- (3) 実習場は、同時に教育を受ける者1人について、6平方メートル以上の広さを有する屋内実習場であること。

I-1-6 実習用機械設備

同時に教育を受ける者の人数に応じて適切な数の別表1に掲げる機械設備を保有すること。

なお、自動車整備士の種類を二輪に限定した養成課程にあつては、別表2に掲げる機械設備を保有すること。

I-1-7 教育を行う者の資格

(1) 学科指導員

学科指導員は、次の各号のいずれかに該当し、担当する科目について専門的な知識及び技能を有する者であること。

- ① 一級自動車整備士（総合）の資格（自動車整備士の種類を二輪に限定する場合にあつては、一級自動車整備士（総合）又は一級自動車整備士（二輪）の資格。）を有する者
- ② 二級自動車整備士（総合）の資格（自動車整備士の種類を二輪に限定する場合にあつては、二級自動車整備士（総合）又は二級自動車整備士（二輪）の資格。）を有する者
- ③ 学校教育法による高等学校（旧中等学校令（昭和18年勅令第36号）による中等学校を含む。）又は中等教育学校（以下「高等学校」という。）において機械、電気又は電子に関する学科を卒業した者
- ④ 職業能力開発促進法（昭和44年法律第64号）による自動車整備科を免許職種とする職業訓練指導員試験に合格した者（旧職業訓練法（昭和33年法律第133号）による自動車整備工を免許職種とする職業訓練指導員試験に合格した者を含む。）
- ⑤ 前各号と同等以上の知識及び技能（一級又は二級課程の学科指導員の資格を有する者（I-3-5（3）に規定した専門的な知識及び技能を有し、かつ、当該科目に関する教育、研究又は実務の経験を有する者を除く。）を含む。）を有すると認められる者

(2) 実習指導員

実習指導員は、次の各号のいずれかに該当する者であること。

- ① 一級自動車整備士（総合）の資格（自動車整備士の種類を二輪に限定する場合にあっては、一級自動車整備士（総合）又は一級自動車整備士（二輪）。）を有する者
- ② 二級自動車整備士（総合）の資格（自動車整備士の種類を二輪に限定する場合にあっては、二級自動車整備士（総合）又は二級自動車整備士（二輪）。）を有する者
- ③ 学校教育法による大学若しくは高等専門学校（旧大学令（大正7年勅令第388号）による大学又は旧専門学校令（明治36年勅令第61号）による専門学校を含む。以下「大学等」という。）又は高等学校において機械、電気又は電子に関する学科を卒業した後、三級課程の実習指導員の補助として2年以上の実務経験を有する者
- ④ 前各号と同等以上の知識及び技能（一級又は二級課程の実習指導員の資格を有する者（I-3-5（3）に規定した専門的な知識及び技能を有し、かつ、当該科目に関する教育、研究又は実務の経験を有する者を除く。）を含む。）を有すると認められる者

I-1-8 教育を行う者の数

(1) 学科指導員

当該養成施設に常勤している学科指導員の数は、同時に教育を受ける者の数を50で除して得た数（その数に1未満の端数があるときはこれを1とする。以下同じ。）以上であること。

(2) 実習指導員

当該養成施設に常勤している実習指導員の数は、同時に教育を受ける者の数を25で除して得た数以上であること。

I-2 **二級自動車整備士の養成課程**

二級自動車整備士の養成課程は、I-1-5、I-1-6及びI-1-8の各号の規定によるほか、次に規定するところによること。

I-2-1 修業年限及び養成を受けようとする者の資格

- (1) 修業年限は、2年以上であること。
- (2) 養成を受けようとする者の資格は、学校教育法による高等学校を卒業した者又はこれと同等以上の者であること。

I-2-2 教育計画

教育計画は、次の表に掲げる科目の学科及び実習を含み、自動車の一般的な知識及び技能について適切な内容を有するものであること。

二級自動車整備士（総合）の教育時間数は、学科 572 時間以上（二級自動車整備士（二輪）の養成課程に関しては 570 時間以上）、実習 1143 時間以上（二級自動車整備士（二輪）の養成課程に関しては 1140

時間以上)であること。

学 科	実 習
ア 自動車工学	ア 自動車整備作業
イ 自動車整備関連	イ 自動車検査作業
ウ 自動車検査	
エ 自動車の整備に関する法規	

I-2-3 教科書

教科書は、自動車の一般的な知識及び技能の教育に適切なものであること。

I-2-4 教材

教材は、自動車の一般的な知識及び技能の教育に必要なもので、養成しようとする自動車整備士の種類に対応した次のものが十分確保されていること。

- (1) 教材用の車両は、同時に教育を受ける者10人につき1両以上を備えること。ただし、自動車整備士の種類を総合に限定した養成施設にあつては、四輪車を必須とし、二輪車の部分を教育する際には二輪車に替えて二輪車特有の構造を示す教材でもよいものとする。
- (2) 教材用のエンジン等は、同時に教育を受ける者10人につき1基以上備えること。また、全体の内エンジンは1基以上含まれていること。ただし、自動車整備士の種類を総合に限定した養成施設にあつては、四輪車のエンジンが備えられていればよいものとする。

なお、教材用の車両に搭載されているエンジン等を教材用のエンジン等の数に含めて差し支えない。

- (3) 教材用のエンジン等関係主要部品、シャシ関係主要部品及び電気装置関係主要部品等は、同時に教育を受ける者に必要な数を備えること。

I-2-5 教育を行う者の資格

(1) 学科指導員

学科指導員は、次の各号のいずれかに該当し、担当する科目について専門的な知識及び技能を有する者であること。

- ① 一級自動車整備士（総合）の資格（自動車整備士の種類を二輪に限定する場合にあつては、一級自動車整備士（総合）又は一級自動車整備士（二輪）。）を有する者
- ② 二級自動車整備士（総合）の資格（自動車整備士の種類を二輪に限定する場合にあつては、二級自動車整備士（総合）又は二級自動車整備士（二輪）。）を有する者で、三級課程の学科指導員又は二級課程の学科指導員の補助として2年以上の実務経験を有する者
- ③ 大学等において機械、電気又は電子に関する学科を卒業した者
- ④ 高等学校の工業課程（工業実習を含む。）の教員免許を取得している者

- ⑤ 道路運送車両法（昭和26年法律第185号）第74条第1項に規定する自動車検査官の経験を有する者
- ⑥ 前各号と同等以上の知識及び技能（一級課程の学科指導員の資格を有する者（I-3-5（3）に規定した専門的な知識及び技能を有し、かつ、当該科目に関する教育、研究又は実務の経験を有する者を除く。）を含む。）を有すると認められる者

(2) 実習指導員

実習指導員は、次の各号のいずれかに該当する者であること。

- ① 一級自動車整備士（総合）の資格（自動車整備士の種類を二輪に限定する場合にあつては、一級自動車整備士（総合）又は一級自動車整備士（二輪）。）を有する者
- ② 二級自動車整備士（総合）の資格（自動車整備士の種類を二輪に限定する場合にあつては、二級自動車整備士（総合）又は二級自動車整備士（二輪）。）を有する者で、その資格を取得してから3年以上の実務経験若しくは三級課程の実習指導員又は二級課程の実習指導員の補助として2年以上の実務経験を有する者
- ③ 前各号と同等以上の知識及び技能（一級課程の実習指導員の資格を有する者（I-3-5（3）に規定した専門的な知識及び技能を有し、かつ、当該科目に関する教育、研究又は実務の経験を有する者を除く。）を含む。）を有すると認められる者

I-3 一級自動車整備士の養成課程

一級自動車整備士の養成課程は、I-1-5、I-1-6及びI-1-8の各号の規定によるほか、次に規定するところによること。

I-3-1 修業年限及び養成を受けようとする者の資格

- (1) 修業年限は、2年以上であること。
- (2) 養成を受けようとする者の資格は、養成を受けようとする課程ごとに、次の各号に該当する者であること。
 - ① 一級自動車整備士（総合）の養成課程
二級自動車整備士（総合）
 - ② 一級自動車整備士（二輪）の養成課程
二級自動車整備士（総合）又は二級自動車整備士（二輪）

I-3-2 教育計画

教育計画は、自動車の専門的な知識及び技能について適切な内容を有するものであって、次の表に掲げる科目の学科、実習及び実務実習（学科及び実習を修了してから行うものであって、道路運送車両法（昭和26年法律第185号）第78条に規定する自動車特定整備事業の認証を受けた事業場（次の表に掲げる実習を

行うために当該認証を受けた事業場を除く。)において行う実習(以下「体験実習」という。)及びその実習の効果を評価するために行う実習(以下「評価実習」という。)をいう。以下同じ。)を含むものであること。

学 科	実 習	実 務 実 習 (体験実習及び評価実習)
ア 自動車工学	ア 自動車整備作業	自動車整備作業
イ 自動車整備関連	イ 自動車検査作業	
ウ 自動車検査	ウ サービス・マネジメント	
エ 自動車の整備に関する法規		
オ 自動車概論		
カ サービス・マネジメント		

教育時間数は、次の表のとおりとする。

学 科	オ及びカを除き、280時間以上	
実 習	ウを除き、465時間以上	
実務実習	体験実習	140時間以上
	評価実習	550時間以上
合 計	教育時間数の合計は、1,600時間以上	

I-3-3 教科書

教科書は、自動車の専門的な知識及び技能の教育に適切なものであること。

I-3-4 教材

教材は、自動車の専門的な知識及び技能の教育に適切なもので、養成しようとする自動車整備士の種類に対応した次のものが十分確保されていること。

- (1) 教材用の車両は、同時に教育を受ける者10人につき1両以上を備えること。ただし、自動車整備士の種類を総合に限定した養成施設にあっては、四輪車を必須とし、二輪車の部分を教育する際には二輪車に替えて二輪車特有の構造を示す教材でもよいものとする。
- (2) 教材用のエンジン等は、同時に教育を受ける者10人につき1基以上備えること。また、全体の内エンジンは1基以上含まれていること。ただし、自動車整備士の種類を総合に限定した養成施設にあっては、四輪車のエンジンが備えられていればよいものとする。

なお、教材用の車両に搭載されているエンジン等を教材用のエンジン等の数に含めて差し支えない。

- (3) 教材用の故障原因探求関係主要部品、エンジン等関係主要部品、シャシ関係主要部品及び電気装置関係主要部品等は、同時に教育を受ける者に必要な数を備えること。

I-3-5 教育を行う者の資格

(1) 学科指導員

学科指導員は、次の各号のいずれかに該当し、担当する科目について専門的な知識及び技能を有する者であること。

- ① 一級自動車整備士（総合）の資格（自動車整備士の種類を二輪に限定する場合にあっては、一級自動車整備士（総合）又は一級自動車整備士（二輪）。）を有する者で、二級課程の学科指導員又は一級課程の学科指導員の補助として2年以上の実務経験を有する者
- ② 二級自動車整備士（総合）の資格（自動車整備士の種類を二輪に限定する場合にあっては、二級自動車整備士（総合）又は二級自動車整備士（二輪）。）を有する者で、二級課程の学科指導員として2年以上の実務経験を有し、かつ、日整連の行う指導員に関する講習を修了した者
- ③ 大学等において、機械、電気又は電子に関する博士の学位を授与された者
- ④ 機械、電気又は電子に関する科目についての大学等の教授又は准教授の資格を有する者
- ⑤ 「自動車整備事業の取扱い及び指導要領について（依命通達）」（令和2年4月1日国自整第353号）別添4整備主任者研修実施要領第2技術研修(7)の講師（以下「整備主任者技術研修講師」という。）として2年以上の実務経験を有する者で、日整連の行う指導員に関する講習を修了した者
- ⑥ 前各号と同等以上の知識及び技能を有すると認められる者

(2) 実習指導員

実習指導員は、次の各号のいずれかに該当する者であること。

- ① 一級自動車整備士（総合）の資格（自動車整備士の種類を二輪に限定する場合にあっては、一級自動車整備士（総合）又は一級自動車整備士（二輪）。）を有する者で、二級課程の実習指導員又は一級課程の実習指導員の補助として2年以上の実務経験を有する者
- ② 二級自動車整備士（総合）の資格（自動車整備士の種類を二輪に限定する場合にあっては、二級自動車整備士（総合）又は二級自動車整備士（二輪）。）を有する者で、二級課程の実習指導員として2年以上の実務経験を有する者で、日整連の行う指導員に関する講習を修了した者
- ③ 整備主任者技術研修講師として2年以上の実務経験を有する者で、日整連の行う指導員に関する講習を修了した者
- ④ 前各号と同等以上の知識及び技能を有すると認められる者

- (3) I-3-2の表に掲げる科目の「自動車概論」及び「サービス・マネジメント」を担当する者にあつては、(1)及び(2)に掲げる者のほか、当該科目について専門的な知識及び技能を有し、かつ、当該科目に関する教育、研究又は実務の経験を有する者とする。

I-4 自動車車体・電子制御装置整備士の養成課程

自動車車体・電子制御装置整備士の養成課程は、I-1-5及びI-1-8の各号の規定によるほか、次に規定するところによること。

I-4-1 修業年限及び養成を受けようとする者の資格

修業年限は2年以上、養成を受けようとする者の資格は、学校教育法による中学校を卒業した者又はこれと同等以上の者であること。

ただし、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つては、修業年限を1年以上とすることができる。

- (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つ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つ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

I-4-2 教育計画

教育計画は、次の表に掲げる科目の学科及び実習を含み、車枠及び車体、電子制御装置の一般的な知識及び技能並びに自動車の基礎整備技術について適切な内容を有するものであること。

教育時間数は、学科 400 時間以上、実習 900 時間以上であること。

学 科	実 習
ア 自動車工学	ア 自動車整備作業
イ 自動車整備関連	イ 車枠及び車体・電子制御装置の整備作業
ウ 車枠及び車体・電子制御装置の構造	ウ 自動車検査作業
エ 車枠及び車体・電子制御装置の整備	
オ 自動車検査	
カ 自動車の整備に関する法規	

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。

- (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。

I-4-3 教科書

教科書は、車枠及び車体・電子制御装置の一般的な知識及び技能並びに自動車の基礎整備技術の教育に適切なものであること。

I-4-4 教材

教材は、車枠及び車体・電子制御装置の一般的な知識及び技能並びに自動車の基礎整備技術の教育に必要な次のものが十分確保されていること。

- (1) 教材用の車両は、同時に教育を受ける者10人につき1両以上を備えること。
- (2) 教材用の車枠及び車体・電子制御装置関係主要部品は、同時に教育を受ける者に必要な数を備えること。

I-4-5 実習用機械設備

同時に教育を受ける者の人数に応じて適切な数の別表3に掲げる機械設備を保有すること。

I-4-6 教育を行う者の資格

(1) 学科指導員

学科指導員は、次の各号のいずれかに該当し、担当する科目について専門的な知識及び技能を有する者であること。

- ① 一級又は二級の養成課程（総合に限る）の学科指導員の資格を有する者
- ② 自動車車体・電子制御装置整備士として3年以上の実務経験を有した後、日整連の行う指導員に関する講習を修了した者
- ③ 自動車車体・電子制御装置整備士の資格を有する者で、自動車車体・電子制御装置整備士養成課程の学科指導員の補助として2年以上の実務経験を有する者
- ④ 前各号と同等以上の知識及び技能を有すると認められる者

(2) 実習指導員

実習指導員は、次の各号のいずれかに該当する者であること。

- ① 一級又は二級課程（総合に限る）の実習指導員の資格を有する者
- ② 自動車車体・電子制御装置整備士若しくは二級自動車整備士（総合）の資格を取得してから3年以上の実務経験を有する者

③ 前各号と同等以上の知識及び技能を有すると認められる者

以下削除

別表1 一級、二級及び三級自動車整備士（総合）の養成課程

（一種養成施設及び別紙2のⅢ-1、Ⅳ-1に掲げる大学又は機関）

機械設備の名称		備考	三級	二級	一級
作業機器	洗車機器	スチーム・クリーナ、カー・ワッシャ等			
	ドリル	電気式、エア式等			
	グラインダ	電気式、エア式等			
	プレス				
	エア・コンプレッサ				
	吊上機器	チェーン・ブロック、ホイスト、クレーン等			
	ジャッキ	ガレージ・ジャッキ、エア・ジャッキ、二輪用リフト、二輪用スタンド等			
	リジッド・ラック				
	万力				
	卓上ボール盤				
	給脂器具	シャシ・ルブリケータ、グリース・ガン等			
	給油器具	オイル・バケツ・ポンプ、オイル・ルブリケータ等			
	アーク溶接器		※		
	ガス溶接器		※		
	分解部品整理棚	キャリアを含む			
部品洗浄槽					
リフト	2柱リフト、4柱リフト等				
インパクト・レンチ					
計測及び点検機器	ノギス				
	直定規				
	トルク・レンチ				
	巻尺				
	マイクロメータ				
	シツクネス・ゲージ				
	タイヤ・ゲージ				
	タイヤ・デプス・ゲージ				
	ホイール・バランス				
	ばね秤				
	Vブロック				
	スコヤ				

	ダイヤル・ゲージ キャリパ・ゲージ 定盤 油圧計 カー・クーラ・サービス・ キット	オートマチック・トランスミッション、パ ワー・ステアリング等の油圧が測定できる もの	※		
エンジン関係機器	バルブ・リフタ シリンダ・ゲージ コンプレッション・ゲージ バキューム・ゲージ バキューム・ポンプ 燃圧計 エンジン・オイル油圧計 外部診断器 オシロスコープ ラジエータ・キャップ・テ スタ ジーゼル・エンジン回転計 ジーゼル・エンジン用コン プレッション・ゲージ	エンジンの負圧で作動するバキューム機構 の検査ができるもの（手動式でも可）	※	※	※
電気関係機器	充電器 バッテリ・テスタ サーキット・テスタ ボルト・メータ アンペア・メータ エンジン・タコ・テスタ タイミング・テスタ 比重計 温度計				
検査用機器	検車装置 ブレーキ・テスタ サイド・スリップ・テスタ 四輪アライメント・テスタ	検車台、ピット、リフト等 定置式 定置式（四輪アライメント・テスタを有す る場合は不要） 可搬式でも可	※	※	※

	スピード・メータ・テスト 音量計（騒音計） ヘッド・ライト・テスト トーイン・ゲージ キャンバ・キャスト・キングピン・ゲージ ターニング・ラジラス・ゲージ 一酸化炭素測定器 炭化水素測定器 黒煙測定器 オパシメータ	定置式（シャシ・ダイナモ・メータを有する場合は不要） 四輪アライメント・テストを有する場合は不要 四輪アライメント・テストを有する場合は不要 四輪アライメント・テストを有する場合は不要	※ ※ ※ ※ ※ ※ ※ ※ ※		
その他	振動計 高等な整備技術の養成に必要な機械設備 整備用スキャンツール	車両の振動・騒音を測定できるもの（サウンド・スコープでも可）	※ ※ ※	※	

注1 ※印は、備えなくてもよいこととできる機械設備。

注2 複数の設備を備える機械設備にあつては、その設備をもって該当する設備を備えたものとみなす。

別表2 一級、二級及び三級自動車整備士（二輪）の養成課程

（一種養成施設及び別紙2のⅢ-1、Ⅳ-1に掲げる大学又は機関）

機械設備の名称		備考	三級	二級	一級
作業機器	洗車機器	スチーム・クリーナ、カー・ワッシャ等			
	ドリル	電気式、エア式等			
	グラインダ	電気式、エア式等			
	プレス				
	エア・コンプレッサ				
	吊上機器	チェーン・ブロック、ホイスト、クレーン等			
	リフト（ジャッキ）	スタンド（フロント、リア）を含む			
	万力				
	卓上ボール盤				
	給脂器具	シャシ・ルブリケータ、グリース・ガン等			
	給油器具	オイル・バケツ・ポンプ、オイル・ルブリケータ等			
	アーク溶接器		※		
	ガス溶接器		※		
	分解部品整理棚	キャリアを含む			
部品洗浄槽					
インパクト・レンチ					
計測及び点検機器	ノギス				
	直定規				
	トルク・レンチ				
	巻尺				
	マイクロメータ				
	シクネス・ゲージ				
	タイヤ・ゲージ				
	タイヤ・デプス・ゲージ				
	ホイール・バランス				
	ばね秤				
	Vブロック				
	スコヤ				
	ダイヤル・ゲージ				
	キャリパ・ゲージ				
定盤					

エンジン関係機器	バルブ・リフタ シリンダ・ゲージ コンプレッション・ゲージ バキューム・ゲージ バキューム・ポンプ 燃圧計 エンジン・オイル油圧計 オシロスコープ ラジエータ・キャップ・テスト 外部診断器	エンジンの負圧で作動するバキューム機構の検査ができるもの（手動式でも可）	※		
電気関係機器	充電器 バッテリー・テスト サーキット・テスト ボルト・メータ アンペア・メータ エンジン・タコ・テスト タイミング・テスト 比重計 温度計				
検査用機器	ブレーキ・テスト スピード・メータ・テスト 音量計（騒音計） ヘッド・ライト・テスト 一酸化炭素測定器 炭化水素測定器	定置式 定置式（シャシ・ダイナモ・メータを有する場合は不要）	※		
その他	振動計 高等な整備技術の養成に必要な機械設備	車両の振動・騒音を測定できるもの（サウンド・スコープでも可）	※	※	

注1 ※印は、備えなくてもよいこととできる機械設備。

注2 複数の設備を備える機械設備にあつては、その設備をもって該当する設備を備えたものとみなす。

別表3 自動車車体・電子制御装置整備士の養成課程

(一種養成施設及び別紙2のⅢ-2に掲げる大学)

機械設備の名称		備考
作業 機 器	洗車機器	スチーム・クリーナ、カー・ワッシャ等
	ドリル	電気式、エア式等
	グラインダ	電気式、エア式等
	プレス	
	エア・コンプレッサ	
	吊上機器	チェーン・ブロック、ホイスト、クレーン等
	ジャッキ	ガレージ・ジャッキ、エア・ジャッキ等
	リジッド・ラック	
	万力	
	卓上ボール盤	
	給脂器具	シャシ・ルブリケータ、グリース・ガン等
	給油器具	オイル・バケツ・ポンプ、オイル・ルブリケータ等
	アーク溶接器	
	点溶接器	
	ガス溶接器	
	分解部品整理棚	キャリアを含む
	部品洗浄槽	
	リフト	2柱リフト、4柱リフト等
	インパクト・レンチ	
	車体修正機、車枠矯正装置	自動車を固定し、車体・車枠の曲がり、ねじれ等の点検、修正及び検査ができるもの
	板金用油圧機器	可搬式油圧ボデー・ジャッキ
	板金定盤	
	サンダ	板金用及び塗装用
	ポリシャ	
	塗装機器	スプレ・ガン等
	塗装乾燥装置	赤外線、ガス等の強制乾燥機 (250W×12灯クラス的能力以上)
ガス・シールド・アーク溶接機	炭酸ガス溶接機等	
	ノギス	
	直定規	
	トルク・レンチ	

計測及び点検機器	卷尺 マイクロメータ シックネス・ゲージ タイヤ・ゲージ タイヤ・デプス・ゲージ ホイール・バランサ ばね秤 Vブロック スコヤ 定盤 カー・クーラ・サービス・キット フレーム・センタリング・ゲージ トラム・トラッキング・ゲージ 調色計 膜厚計	
検査用機器	検車装置 ブレーキ・テスタ サイド・スリップ・テスタ 四輪アライメント・テスタ スピード・メータ・テスタ ヘッド・ライト・テスタ トーイン・ゲージ キャンバ・キャスタ・キングピン・ゲージ ターニング・ラジラス・ゲージ	検車台、ピット、リフト等 定置式 定置式（四輪アライメント・テスタを有する場合は不要） 可搬式でも可 定置式（シャシ・ダイナモ・メータを有する場合は不要） 四輪アライメント・テスタを有する場合は不要 四輪アライメント・テスタを有する場合は不要 四輪アライメント・テスタを有する場合は不要
その他	整備用スキャンツール	

注1 I-4-2（教育計画）の規定のただし書き（1）に基づき、実習の自動車検査作業の科目を行わない場合は検査用機器を備えなくてもよい。

注2 複数の設備を備える機械設備にあっては、その設備をもって該当する設備を備えたものとみなす。

自動車整備士資格改正関連通達
【国自整第97号】(抜粋)
新旧対照

自動車整備士養成施設の指定等基準の新旧の比較対象である。
(掲載については国交省担当官より了解を得ていること)

別添

自動車整備士養成施設の指定等の基準

1 一種養成施設の指定基準

一種養成施設の指定にあたっては、次に定める基準により指定するものとする。
なお、指定にあたっては、養成しようとする自動車整備士の種類を限定することができるものとする。

1-1 三級自動車整備士の養成課程

I-1-1 修業年限及び養成を受けようとする者の資格

- (1) 修業年限は、1年以上であること。
(2) 養成を受けようとする者の資格は、学校教育法（昭和22年法律第26号）による中学校若しくは義務教育学校（以下「中学校」という。）を卒業した者又はこれと同等以上の者であること。

I-1-2 教育計画

教育計画は、次の表に掲げる科目の学科及び実習を含み、自動車の初等整備技術について適切な内容を有するものであること。

教育時間数は、学科 300時間以上、実習 600時間以上であること。

Table with 2 columns: 学 科, 実 習. Rows include: ア 自動車工学, イ 自動車整備, ウ 機器の構造・取扱い, エ 自動車の整備に関する法規.

教育時間数は、学科 270 時間以上、実習 560 時間以上であること。

Table with 2 columns: 学科, 実習. Rows include: ア 自動車工学, イ 自動車整備関連, ウ 自動車の整備に関する法規.

I-1-3 教科書

教科書は、自動車の初等整備技術の教育に適切なものであること。

I-1-4 教材

教材は、自動車の初等整備技術の教育に必要なもので、養成しようとする整備士の種類に対応した次のものが十分確保されていること。

- (1) 教材用の車両は、同時に教育を受ける者20名に1両以上を備えること。
(2) 教材用のエンジンは、同時に教育を受ける者20名に1基以上備えること。
(3) 教材用のエンジン関係主要部品、シャシ関係主要部品及び電気装置関係主要部品等は、同時に教育を受ける者に必要な数を備えること。

I-1-4 教材
教材は、自動車の基礎的な知識及び技能の教育に必要なもので、養成しようとする整備士の種類に対応した次のものが十分確保されていること。
(1) 教材用の車両は、同時に教育を受ける者20名に1両以上を備えること。ただし、自動車整備士の種類を総合に限定した養成施設にあっては、四輪車を必須とし、二輪車の部分を教育する際には二輪車に替えて二輪車特有の構造を示す教材でもよいものとする。
(2) 教材用のエンジン等は、同時に教育を受ける者20名に1基以上備えること。また、全体の内エンジンは1基以上含まれること。ただし、自動車整備士の種類を総合に限定した養成施設にあっては、四輪車のエンジンが備えられていけばよいものとする。なお、教材用の車両に搭載されているエンジンを教材用のエンジンの数に含めて差し支えない。

I-1-5 教室及び実習場

- (1) 教室及び実習場は、教育を実施するのに適切な設備を有し、かつ、環境が整備されていること。
- (2) 1 教室の定員は、原則として50人以下とし、教育を受ける者 1 人について、1.2平方メートル以上の広さを有していること。
- (3) 実習場は、同時に教育を受ける者 1 人について、6 平方メートル以上の広さを有する屋内実習場であること。

I-1-6 実習用機械設備

同時に教育を受ける者の人数に応じて適切な数の別表 1 に掲げる機械設備を保有すること。

I-1-7 教育を行う者の資格

(1) 学科指導員

学科指導員は、次の各号のいずれかに該当し、担当する科目について専門的な知識及び技能を有する者であること。

- ① 二級自動車整備士の資格を有する者
- ② 学校教育法による高等学校（旧中等学校令（昭和18年勅令第36号）による中等学校を含む。）又は中等教育学校（以下「高等学校」という。）において機械、電気又は電子に関する学科を卒業した者
- ③ 職業能力開発促進法（昭和44年法律第64号）による自動車整備科を免許職種とする職業訓練指導員試験に合格した者（旧職業訓練法（昭和33年法律第133号）による自動車整備工を免許職種とする職業訓練指導員試験に合格した者を含む。）
- ④ 前各号と同等以上の知識及び技能を有すると認められる者（一級又は二級課程の学科指導員の資格を有する者（I-3-5(3)に規定する者を除く。）を含む。）

(2) 実習指導員

実習指導員は、次の各号のいずれかに該当する者であること。

- ① 二級自動車整備士の資格を有する者
- ② 学校教育法による大学若しくは高等専門学校（旧大学令（大正7年勅令第388号）による大学又は旧専門学校令（明治36年勅令第61号）による専門学校を含む。以下「大学等」という。）又は高等学校において機械、電気又は電子に関する学科を卒業した後、三級課程の実習指導員の補助として2年以上の実務経験を有する者
- ③ 前各号と同等以上の知識及び技能を有すると認められる者（一級又は二級課程の実習指導員の資格を有する者（I-3-5(3)に規定する者を除く。）を含む。）

I-1-8 教育を行う者の数

(1) 学科指導員

当該養成施設に常勤している学科指導員の数は、同時に教育を受ける者の数を50で除して得た数（その数に1未満の端数があるときはこれを1とする。以下同じ。）以上であること。

(2) 実習指導員

当該養成施設に常勤している実習指導員の数は、同時に教育を受ける者の数を25で除して得た数以上であること。

I-2 二級自動車整備士の養成課程

二級自動車整備士の養成課程は、I-1-5、I-1-6及びI-1-8の各号の規定によるほか、次に規定するところによること。

I-2-1 修業年限及び養成を受けようとする者の資格

I-1-6 実習用機械設備

同時に教育を受ける者の人数に応じて適切な数の別表 1 に掲げる機械設備を保有すること。なお、自動車整備士の種類を二輪に限定した養成課程にあっては、別表 2 に掲げる機械設備を保有すること。

I-1-7 教育を行う者の資格

(1) 学科指導員

学科指導員は、次の各号のいずれかに該当し、担当する科目について専門的な知識及び技能を有する者であること。

- ① 一級自動車整備士（総合）の資格（自動車整備士の種類を二輪に限定する場合にあっては、一級自動車整備士（総合）又は一級自動車整備士（二輪）の資格）を有する者
- ② 二級自動車整備士（総合）の資格（自動車整備士の種類を二輪に限定する場合にあっては、二級自動車整備士（総合）又は二級自動車整備士（二輪）の資格）を有する者
- ③ 学校教育法による高等学校（旧中等学校令（昭和18年勅令第36号）による中等学校を含む。）又は中等教育学校（以下「高等学校」という。）において機械、電気又は電子に関する学科を卒業した者
- ④ 職業能力開発促進法（昭和44年法律第64号）による自動車整備科を免許職種とする職業訓練指導員試験に合格した者（旧職業訓練法（昭和33年法律第133号）による自動車整備工を免許職種とする職業訓練指導員試験に合格した者を含む。）
- ⑤ 前各号と同等以上の知識及び技能を有すると認められる者（一級又は二級課程の学科指導員の資格を有する者（I-3-5(3)に規定した専門的な知識及び技能を有し、かつ、当該科目に関する教育、研究又は実務の経験を有する者を除く。）を含む。）

(2) 実習指導員

実習指導員は、次の各号のいずれかに該当する者であること。

- ① 一級自動車整備士（総合）の資格を有する者（自動車整備士の種類を二輪に限定する場合にあっては、一級自動車整備士（総合）又は一級自動車整備士（二輪。）
- ② 二級自動車整備士（総合）の資格を有する者（自動車整備士の種類を二輪に限定する場合にあっては、二級自動車整備士（総合）又は二級自動車整備士（二輪）の資格）
- ③ 学校教育法による大学若しくは高等専門学校（旧大学令（大正7年勅令第388号）による大学又は旧専門学校令（明治36年勅令第61号）による専門学校を含む。以下「大学等」という。）又は高等学校において機械、電気又は電子に関する学科を卒業した後、三級課程の実習指導員の補助として2年以上の実務経験を有する者
- ④ 前各号と同等以上の知識及び技能を有すると認められる者（一級又は二級課程の実習指導員の資格を有する者（I-3-5(3)に規定する者を除く。）を含む。）

I-2 二級自動車整備士の養成課程

二級自動車整備士の養成課程は、I-1-5、I-1-6、I-1-8の各号の規定によるほか、次に規定するところによること。

- (1) 修業年限は、2年以上であること。
- (2) 養成を受けようとする者の資格は、学校教育法による高等学校を卒業した者又はこれと同等以上の者であること。

I-2-2 教育計画

教育計画は、次の表に掲げる科目の学科及び実習を含み、自動車の一般整備技術について適切な内容を有するものであること。

教育時間数は、学科 600時間以上、実習 1,200時間以上であること。

学 科	実 習
ア 自動車工学	ア 工作作業
イ 自動車整備	イ 測定作業
ウ 機器の構造・取扱い	ウ 自動車整備作業
エ 自動車検査	エ 自動車検査作業
オ 自動車の整備に関する法規	

I-2-3 教科書

教科書は、自動車の一般整備技術の教育に適切なものであること。

I-2-4 教材

教材は、自動車の一般整備技術の教育に必要なもので、養成しようとする整備士の種類に対応した次のものが十分確保されていること。

- (1) 教材用の車両は、同時に教育を受ける者10名に1両以上を備えること。
- (2) 教材用のエンジンは、同時に教育を受ける者10名に1基以上備えること。
ただし、養成しようとする整備士の種類が、二級自動車シャシ整備士の場合にあっては、同時に教育を受ける者の数にかかわらず1基以上を備えること。
なお、教材用の車両に搭載されているエンジンを教材用のエンジンの数に含めて差し支えない。
- (3) 教材用のエンジン関係主要部品、シャシ関係主要部品及び電気装置関係主要部品等は、同時に教育を受ける者に必要な数を備えること。

I-2-5 教育を行う者の資格

(1) 学科指導員

学科指導員は、次の各号のいずれかに該当し、担当する科目について専門的な知識及び技能を有する者であること。

- ① 一級自動車整備士の資格を有する者
- ② 二級自動車整備士の資格を有する者で、三級課程の学科指導員又は二級課程の学科指導員の補助として2年以上の実務経験を有するもの
- ③ 大学等において機械、電気又は電子に関する学科を卒業した者
- ④ 高等学校の工業課程（工業実習を含む。）の教員免許を取得している者
- ⑤ 自動車検査官の経験を有する者
- ⑥ 前各号と同等以上の知識及び技能を有すると認められる者（一級課程の学科指導員の資格を有する者（I-3-5(3)に規定する者を除く。）を含む。）

(2) 実習指導員

実習指導員は、次の各号のいずれかに該当する者であること。

二級自動車整備士（総合）の教育時間数は、学科 572 時間以上(二級自動車整備士（二輪）の養成課程に関しては 570 時間以上)、実習 1143 時間以上(二級自動車整備士（二輪）の養成課程に関しては 1140時間以上)であること。

学科	実習
ア 自動車工学	ア 自動車整備作業
イ 自動車整備関連	イ 自動車検査作業
ウ 自動車検査	
エ 自動車の整備に関する法規	

I-2-4 教材

教材は、自動車の一般的な知識及び技能の教育に必要なもので、養成しようとする整備士の種類に対応した次のものが十分確保されていること。

- (1) 教材用の車両は、同時に教育を受ける者10名に1両以上を備えること。ただし、自動車整備士の種類を総合に限定した養成施設にあっては、四輪車を必須とし、二輪車の部分を教育する際には二輪車に替えて二輪車特有の構造を示す教材でもよいものとする。
- (2) 教材用のエンジン等は、同時に教育を受ける者10名に1基以上備えること。また、全体の内エンジンは1基以上含まれること。ただし、自動車整備士の種類を総合に限定した養成施設にあっては、四輪車のエンジンが備えられていればよいものとする。なお、教材用の車両に搭載されているエンジンを教材用のエンジンの数に含めて差し支えない。
- (3) 省略

I-2-5 教育を行う者の資格

(1) 学科指導員

学科指導員は、次の各号のいずれかに該当し、担当する科目について専門的な知識及び技能を有する者であること。

- ① 一級自動車整備士（総合）の資格を有する者（自動車整備士の種類を二輪に限定する場合には、一級自動車整備士（総合）又は一級自動車整備士（二輪）。）
- ② 二級自動車整備士（総合）の資格を有する者（自動車整備士の種類を二輪に限定する場合には、二級自動車整備士（総合）又は二級自動車整備士（二輪）。）で、三級課程の学科指導員又は二級課程の学科指導員の補助として2年以上の実務経験を有する者
- ③ 大学等において機械、電気又は電子に関する学科を卒業した者
- ④ 高等学校の工業課程（工業実習を含む。）の教員免許を取得している者
- ⑤ 道路運送車両法（昭和26年法律第185号）第74条第1項に規定する自動車検査官の経験を有する者
- ⑥ 前各号と同等以上の知識及び技能を有すると認められる者（一級課程の学科指導員の資格を有する者（I-3-5(3)に規定した専門的な知識及び技能を有し、かつ、当該科目に関する教育、研究又は実務の経験を有する者を除く。）を含む。）

- ① 一級自動車整備士の資格を有する者
- ② 二級自動車整備士の資格を有する者で、その資格を取得してから3年以上の実務経験若しくは三級課程の実習指導員又は二級課程の実習指導員の補助として2年以上の実務経験を有する者
- ③ 前各号と同等以上の知識及び技能を有すると認められる者（一級課程の実習指導員の資格を有する者（I-3-5(3)に規定する者を除く。）を含む。）

I-3 一級自動車整備士の養成課程

一級自動車整備士の養成課程は、I-1-5、I-1-6及びI-1-8の各号の規定によるほか、次に規定するところによること。

I-3-1 修業年限及び養成課程を受けようとする者の資格

(1) 修業年限は、以下のとおりとする。

- ① 一級大型自動車整備士の養成課程及び一級小型自動車整備士の養成課程は、3年以上であること。

ただし、二級ガソリン自動車整備士及び二級ジーゼル自動車整備士の両方の資格を有する者にあつては、2年以上とすることができる。

- ② 一級二輪自動車整備士の養成課程は、2年以上であること。

(2) 養成を受けようとする者の資格は、養成を受けようとする課程ごとに、次の各号に該当する者であること。

- ① 一級大型自動車整備士の養成課程及び一級小型自動車整備士の養成課程
二級ガソリン自動車整備士又は二級ジーゼル自動車整備士
- ② 一級二輪自動車整備士の養成課程
二級二輪自動車整備士

I-3-2 教育計画

教育計画は、自動車の高等整備技術について適切な内容を有するものであつて、次の表に掲げる科目の学科（カ及びキを除く。）、実習（オを除く。）及び実務実習（学科（カ及びキを除く。）及び実習（オを除く。）を修了してから行う実習であつて、道路運送車両法（昭和26年法律第185号）第78条に規定する自動車分解整備事業の認証を受けた事業場（次の表に掲げる実習を行うために当該認証を受けた事業場を除く。）において行う実習（以下「体験実習」という。）及びその実習の効果を評価するために行う実習（以下「評価実習」という。）をいう。以下同じ。）を含むものであること。

学 科	実 習	実務実習（体験実習及び評価実習）
ア 自動車工学	ア 工作作業	自動車整備作業
イ 自動車整備	イ 測定作業	
ウ 機器の構造・取扱い	ウ 自動車整備作業	
エ 自動車検査	エ 自動車検査作業	
オ 自動車の整備に関する法規	オ サービス・マネジメント	
カ 自動車概論		
キ サービス・マネジメント		

(2) 実習指導員

実習指導員は、次の各号のいずれかに該当する者であること。

- ① 一級自動車整備士（総合）の資格を有する者（自動車整備士の種類を二輪に限定する場合にあつては、一級自動車整備士（総合）又は一級自動車整備士（二輪。）
- ② 二級自動車整備士（総合）の資格を有する者（自動車整備士の種類を二輪に限定する場合にあつては、二級自動車整備士（総合）又は二級自動車整備士（二輪）の資格）
- ③ 学校教育法による大学若しくは高等専門学校（旧大学令（大正7年勅令第388号）による大学又は旧専門学校令（明治36年勅令第61号）による専門学校を含む。以下「大学等」という。）又は高等学校において機械、電気又は電子に関する学科を卒業した後、三級課程の実習指導員の補助として2年以上の実務経験を有する者
- ③ 前各号と同等以上の知識及び技能を有すると認められる者（一級又は二級課程の実習指導員の資格を有する者（I-3-5(3)に規定する者を除く。）を含む。）

教育時間数は、次の表のとおりとする。

学 科	500時間以上(一級二輪自動車整備士の養成課程300時間以上)	
実 習	1,000時間以上(一級二輪自動車整備士の養成課程600時間以上)	
実務実習	体験実習	200時間以上
	評価実習	700時間以上
合 計	2,400時間以上 (一級二輪自動車整備士の養成課程1,800時間以上)	

ただし、I-3-1(1)①のただし書きの規定による場合にあっては、次の表のとおりとすることができる。この場合に関し、一級小型自動車整備士の養成課程にあっては、学科の科目力若しくはキ又は実習の科目力を教育計画に含め、その教育時間数を合計に加えることができる。

		一級大型自動車整備士の養成課程	一級小型自動車整備士の養成課程
学 科		300時間以上	力及びキを除き、280時間以上
実 習		600時間以上	オを除き、465時間以上
実務実習	体験実習	200時間以上	200時間以上
	評価実習	700時間以上	550時間以上
合 計		1,800時間以上	1,800時間以上 (体験実習を除く教育時間数の合計は、1,600時間以上)

I-3-3 教科書

教科書は、自動車的高等整備技術の教育に適切なものであること。

I-3-4 教材

教材は、自動車的高等整備技術の教育に適切なもので、養成しようとする整備士の種類に対応した次のものが十分確保されていること。

(1) 教材用の車両は、同時に教育を受ける者10名に1両以上を備えること。

この場合において、教材用の車両(一級二輪自動車整備士の養成用のものを除く。)は、外部診断器(車載式故障診断装置(一酸化炭素等発散防止装置の機能に支障が生じたときにその旨を運転者に警報する装置)の故障検知の対象となる部品及びシステムについて外部から診断を行う機器をいう。別表1及び別表3において同じ。)を使用できるものであ

ること。

- (2) 教材用のエンジンは、同時に教育を受ける者10名に1基以上備えること。
- (3) 教材用の故障原因探求関係主要部品、エンジン関係主要部品、シャシ関係主要部品及び電気装置関係主要部品等は、同時に教育を受ける者に必要な数を備えること。

I-3-5 教育を行う者の資格

(1) 学科指導員

学科指導員は、次の各号のいずれかに該当し、担当する科目について専門的な知識及び技能を有する者であること。

- ① 一級自動車整備士の資格を有する者で、二級課程の学科指導員又は一級課程の学科指導員の補助として2年以上の実務経験を有するもの
- ② 二級ガソリン及び二級ジーゼル自動車整備士（一級二輪自動車整備士の養成課程のみを養成する場合にあっては二級二輪自動車整備士。次項第2号において同じ。）の資格を有し、二級課程の学科指導員として2年以上の実務経験を有する者であつて、かつ、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。）の行う指導員に関する講習を修了した者
- ③ 大学等において、機械、電気又は電子に関する博士の学位を授与された者
- ④ 機械、電気又は電子に関する科目についての大学等の教授又は准教授の資格を有する者
- ⑤ 「整備主任者の研修について」（平成10年11月24日自整第187号）別紙整備主任者研修実施要領第2. 2. (7)の講師（以下「整備主任者技術研修講師」という。）として2年以上の実務経験を有し、かつ、日整連の行う指導員に関する講習を修了した者
- ⑥ 前各号と同等以上の知識及び技能を有すると認められる者

(2) 実習指導員

実習指導員は、次の各号のいずれかに該当する者であること。

- ① 一級自動車整備士の資格を有する者で、二級課程の実習指導員又は一級課程の実習指導員の補助として2年以上の実務経験を有するもの
- ② 二級ガソリン及び二級ジーゼル自動車整備士の資格を有し、二級課程の実習指導員として2年以上の実務経験を有する者であつて、かつ、日整連の行う指導員に関する講習を修了した者
- ③ 整備主任者技術研修講師として2年以上の実務経験を有し、かつ、日整連の行う指導員に関する講習を修了した者
- ④ 前各号と同等以上の知識及び技能を有すると認められる者

- (3) I-3-2の表に掲げる科目の「自動車概論」及び「サービス・マネジメント」を担当する者にあつては、(1)及び(2)に掲げる者のほか、当該科目について専門的な知識及び技能を有し、かつ、当該科目に関する教育、研究又は実務の経験を有する者とする。

I-4 自動車車体整備士の養成課程

自動車車体整備士の養成課程は、I-1-5及びI-1-8の各号の規定によるほか、次に規定するところによること。

I-4-1 修業年限及び養成を受けようとする者の資格

修業年限は2年以上、養成を受けようとする者の資格は、学校教育法による中学校を卒業した者又はこれと同等以上の者であること。

ただし、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つては、修

I-4 自動車車体・電子制御装置整備士の養成課程

自動車車体・電子制御装置整備士の養成課程は、I-1-5及びI-1-8の各号によるほか、次に規定するところによること。

業年限を1年以上とすることができる。

- (1) 一種養成施設において二級自動車整備士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の養成課程を修了した者

I-4-2 教育計画

教育計画は、次の表に掲げる科目の学科及び実習を含み、車わく及び車体の専門整備技術並びに自動車の基礎整備技術について適切な内容を有するものであること。
教育時間数は、学科 400時間以上、実習 900時間以上であること。

学 科	実 習
ア 自動車工学	ア 工作作業
イ 自動車整備	イ 測定作業
ウ 機器の構造・取扱い	ウ 自動車整備作業
エ 車わく及び車体構造	エ 車わく及び車体の整備作業
オ 車わく及び車体整備	オ 自動車検査作業
カ 自動車検査	
キ 自動車の整備に関する法規	

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。

- (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、学科の車わく及び車体構造、車わく及び車体整備並びに実習の車わく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、学科の車わく及び車体構造、車わく及び車体整備、自動車検査並びに実習の車わく及び車体の整備作業、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。

I-4-3 教科書

教科書は、車わく及び車体の専門整備技術並びに自動車の基礎整備技術の教育に適切なものであること。

I-4-4 教材

教材は、車わく及び車体の専門整備技術並びに自動車の基礎整備技術の教育に必要な次のものが十分確保されていること。

- (1) 教材用の車両は、同時に教育を受ける者10名に1両以上を備えること。
- (2) 教材用の車わく及び車体関係主要部品は、同時に教育を受ける者に必要な数を備えること。

I-4-5 実習用機械設備

同時に教育を受ける者の人数に応じて適切な数の別表2に掲げる機械設備を保有すること。

I-4-6 教育を行う者の資格

修業年限を1年以上とすることができる。

- (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

学 科	実 習
ア 自動車工学	ア 自動車整備作業
イ 自動車整備関連	イ 車枠及び車体・電子制御装置の整備作業
ウ 車枠及び車体・電子制御装置の構造	ウ 自動車検査作業
エ 車枠及び車体・電子制御装置の整備	
オ 自動車検査	
エ 自動車の整備に関する法規	

I-4-3 教科書

教科書は、車枠及び車体・電子制御装置の一般的な知識及び技能並びに自動車の基礎整備技術の教育に適切なものであること。

I-4-4 教材

教材は、車枠及び車体・電子制御装置の一般的な知識及び技能並びに自動車の基礎整備技術の教育に必要な次のものが十分確保されていること。

- (1) 教材用の車両は、同時に教育を受ける者10人につき1両以上を備えること。
- (2) 教材用の車枠及び車体・電子制御装置関係主要部品は、同時に教育を受ける者に必要な数を備えること。

I-4-5 実習用機械設備

同時に教育を受ける者の人数に応じて適切な数の別表3に掲げる機械設備を保有すること。

(1) 学科指導員

学科指導員は、次の各号のいずれかに該当し、担当する科目について専門的な知識及び技能を有する者であること。

- ① 二級課程の学科指導員の資格を有する者
- ② 自動車車体整備士として3年以上の実務経験を有した後、日整連の行う指導員に関する講習を修了した者
- ③ 自動車車体整備士の資格を有する者で、自動車車体整備士養成課程の学科指導員の補助として2年以上の実務経験を有する者
- ④ 前各号と同等以上の知識及び技能を有すると認められる者

(2) 実習指導員

実習指導員は、次の各号のいずれかに該当する者であること。

- ① 二級課程の実習指導員の資格を有する者
- ② 自動車車体整備士若しくは二級自動車整備士の資格を取得してから3年以上の実務経験を有する者
- ③ 前各号と同等以上の知識及び技能を有すると認められる者

II 二種養成施設の指定基準

二種養成施設の指定にあたっては、次に定める基準により指定するものとする。なお、指定にあたっては、養成しようとする自動車整備士の種類を限定することができるものとする。

II-1 三級自動車整備士の養成課程

三級自動車整備士の養成課程は、I-1-3からI-1-5まで、及びI-1-7の規定によるほか、次に規定するところによること。

II-1-1 修業年限

修業年限は、6か月以内（基礎講習2か月以内、一般講習4か月以内）であること。

II-1-2 教育計画

教育計画は、基礎講習（自動車整備士に共通して必要な整備技術についての学科及び実習をいう。以下同じ。）と一般講習（当該養成を受けようとする自動車整備士に対応した範囲の整備技術についての学科及び実習をいう。以下同じ。）とに区分して行うこと。

(1) 基礎講習

教育計画は、次の表に掲げる科目の学科及び実習を含み、自動車の初等基礎整備技術について適切な内容を有するものであること。

教育時間数は、学科20時間以上、実習10時間以上であること。

学 科	実 習
自動車工学	ア 工作作業 イ 測定作業

(2) 一般講習

- ① 一般講習は、基礎講習を修了した者を対象として受講させるものとする。
- ② 教育計画は、II-1-2に掲げる科目の学科及び実習を含み、自動車の初等整備技術について適切な内容を有するものであること。
教育時間数は、学科40時間以上、実習20時間以上であること。

(1) 学科指導員

学科指導員は、次の各号のいずれかに該当し、担当する科目について専門的な知識及び技能を有する者であること。

- ① 一級又は二級の養成課程（総合に限る）の学科指導員の資格を有する者
- ② 自動車車体・電子制御装置整備士として3年以上の実務経験を有した後、日整連の行う指導員に関する講習を修了した者
- ③ 自動車車体・電子制御装置整備士の資格を有する者で、自動車車体・電子制御装置整備士養成課程の学科指導員の補助として2年以上の実務経験を有する者
- ④ 前各号と同等以上の知識及び技能を有すると認められる者

(2) 実習指導員

実習指導員は、次の各号のいずれかに該当する者であること。

- ① 一級又は二級課程（総合に限る）の実習指導員の資格を有する者
- ② 自動車車体・電子制御装置整備士若しくは二級自動車整備士（総合）の資格を取得してから3年以上の実務経験を有する者
- ③ 前各号と同等以上の知識及び技能を有すると認められる者

II-1-3 実習用機械設備

同時に教育を受ける者の人数に応じて適切な数の別表3に掲げる機械設備を保有すること。

II-1-4 教育を行う者の数

(1) 学科指導員

学科指導員の数は、同時に教育を受ける者の数を50で除して得た数以上であること。

(2) 実習指導員

実習指導員の数は、同時に教育を受ける者の数を25で除して得た数以上であること。

II-2 二級自動車整備士の養成課程

二級自動車整備士の養成課程は、I-1-5、I-2-3からI-2-5まで、II-1-3及びII-1-4の規定によるほか、次に規定するところによること。

II-2-1 修業年限

修業年限は、6か月以内であること。

II-2-2 教育計画

教育計画は、I-2-2に掲げる科目の学科及び実習を含み、自動車の一般整備技術について適切な内容を有するものであること。

教育時間数は、学科60時間以上、実習30時間以上であること。

ただし、養成しようとする整備士の種類が、二級自動車シャシ整備士の場合にあっては、学科40時間以上、実習20時間以上であること。

II-3 一級自動車整備士の養成課程

一級自動車整備士の養成課程は、I-1-5、I-3-3、I-3-4、I-3-5（(3)を除く。）、II-1-3及びII-1-4の規定によるほか、次に規定するところによること。

II-3-1 修業年限及び養成課程

(1) 修業年限は、以下のとおりとする。

① 一級大型自動車整備士の養成課程及び一級小型自動車整備士の養成課程は、1年6か月以内であること。

ただし、二級ガソリン自動車整備士及び二級ジーゼル自動車整備士の両方の資格を有する者にあっては、1年以内とすることができる。

② 一級二輪自動車整備士の養成課程は、1年以内であること。

(2) 養成を受けようとする者の資格は、養成を受けようとする課程ごとに、次の各号に該当する者であること。

① 一級大型自動車整備士の養成課程及び一級小型自動車整備士の養成課程

二級ガソリン自動車整備士又は二級ジーゼル自動車整備士

② 一級二輪自動車整備士の養成課程

二級二輪自動車整備士

II-3-2 教育計画

教育計画は、次の表に掲げる科目の学科及び実習（実務実習を除く。）を含み、自動車の高等整備技術について適切な内容を有するものであること。

学 科	実 習
ア 自動車工学	ア 工作作業

イ 自動車整備	イ 測定作業
ウ 機器の構造・取扱い	ウ 自動車整備作業
エ 自動車検査	エ 自動車検査作業
オ 自動車の整備に関する法規	

教育時間数は、次の表のとおりとする。

学 科	130時間以上(一級二輪自動車整備士の養成課程90時間以上)
実 習	65時間以上(一級二輪自動車整備士の養成課程45時間以上)

ただし、Ⅱ-3-1(1)①のただし書きの規定による場合にあっては、学科40時間及び実習20時間を上表から免除することができる。

Ⅱ-4 自動車タイヤ整備士の養成課程

自動車タイヤ整備士の養成課程は、Ⅰ-1-5、Ⅱ-1-4及びⅡ-2-1の規定によるほか、次に規定するところによること。

Ⅱ-4-1 教育計画

教育計画は、次の表に掲げる科目の学科及び実習を含み、タイヤの専門整備技術及び自動車の基礎整備技術について適切な内容を有するものであること。

教育時間数は、学科60時間以上、実習30時間以上であること。

学 科	実 習
ア 自動車工学	ア 工作作業
イ 自動車整備	イ 測定作業
ウ 機器の構造・取扱い	ウ タイヤの整備作業
エ タイヤ構造	エ 自動車検査作業
オ タイヤ整備	
カ 自動車検査	
キ 自動車の整備に関する法規	

Ⅱ-4-2 教科書

教科書は、タイヤの専門整備技術及び自動車の基礎整備技術の教育に適切なものであること。

Ⅱ-4-3 教材

教材は、タイヤの専門整備技術及び自動車の基礎整備技術の教育に必要な次のものが十分確保されていること。

- (1) 教材用の車両は、1両以上を備えること。
- (2) 教材用のタイヤ関係主要部品は、同時に教育を受ける者に必要な数を備えること。

Ⅱ-4-4 実習用機械設備

同時に教育を受ける者の人数に応じて適切な数の別表4に掲げる機械設備を保有すること。

Ⅱ-4-5 教育を行う者の資格

(1) 学科指導員

学科指導員は、次の各号のいずれかに該当し、担当する科目について専門的な知識及び技能を有する者であること。

- ① 二級課程の学科指導員の資格を有する者
- ② 自動車タイヤ整備士として3年以上の実務経験を有した後、日整連の行う指導員に関する講習を修了した者
- ③ 自動車タイヤ整備士の資格を有する者で、自動車タイヤ整備士養成課程の学科指導員の補助として2年以上の実務経験を有する者
- ④ 前各号と同等以上の知識及び技能を有すると認められる者

(2) 実習指導員

実習指導員は、次の各号のいずれかに該当する者であること。

- ① 二級課程の実習指導員の資格を有する者
- ② 自動車タイヤ整備士若しくは二級自動車整備士の資格を取得してから3年以上の実務経験を有する者
- ③ 前号と同等以上の知識及び技能を有する者であること。

II-5 自動車電気装置整備士の養成課程

自動車電気装置整備士の養成課程は、I-1-5、II-1-4及びII-2-1の規定によるほか、次に規定するところによること。

II-5-1 教育計画

教育計画は、次の表に掲げる科目の学科及び実習を含み、電気装置の専門整備技術及び自動車の基礎整備技術について適切な内容を有するものであること。

教育時間数は、学科60時間以上、実習30時間以上であること。

学 科	実 習
ア 自動車工学	ア 工作作業
イ 自動車整備	イ 測定作業
ウ 機器の構造・取扱い	ウ 電気装置の整備作業
エ 電気装置構造	エ 自動車検査作業
オ 電気装置整備	
カ 自動車検査	
キ 自動車の整備に関する法規	

II-5-2 教科書

教科書は、電気装置の専門整備技術及び自動車の基礎整備技術の教育に適切なものであること。

II-5-3 教材

教材は、電気装置の専門整備技術及び自動車の基礎整備技術の教育に必要な次のものが十分確保されていること。

- (1) 教材用の車両は、1両以上を備えること。
- (2) 教材用の電気装置関係主要部品は、同時に教育を受ける者に必要な数を備えること。

II-5-4 実習用機械設備

同時に教育を受ける者の人数に応じて適切な数の別表5に掲げる機械設備を保有すること。

II-5-5 教育を行う者の資格

(1) 学科指導員

学科指導員は、次の各号のいずれかに該当し、担当する科目について専門的な知識及び技能を有する者であること。

- ① 二級課程の学科指導員の資格を有する者
- ② 自動車電気装置整備士として3年以上の実務経験を有した後、日整連の行う指導員に関する講習を修了した者
- ③ 自動車電気装置整備士の資格を有する者で、自動車電気装置整備士養成課程の学科指導員の補助として2年以上の実務経験を有する者
- ④ 前各号と同等以上の知識及び技能を有すると認められる者

(2) 実習指導員

実習指導員は、次の各号のいずれかに該当する者であること。

- ① 二級課程の実習指導員の資格を有する者
- ② 自動車電気装置整備士若しくは二級自動車整備士の資格を取得してから3年以上の実務経験を有する者
- ③ 前号と同等以上の知識及び技能を有する者であること。

II-6 自動車車体整備士の養成課程

自動車車体整備士の養成課程は、I-1-5、I-4-6、II-1-4及びII-2-1の規定によるほか、次に規定するところによること。

II-6-1 教育計画

教育計画は、次の表に掲げる科目の学科及び実習を含み、車わく及び車体の専門整備技術並びに自動車の基礎整備技術について適切な内容を有するものであること。

教育時間数は、学科60時間以上、実習30時間以上であること。

学 科	実 習
ア 自動車工学	ア 工作作業
イ 自動車整備	イ 測定作業
ウ 機器の構造・取扱い	ウ 車わく及び車体の整備作業
エ 車わく及び車体構造	エ 自動車検査作業
オ 車わく及び車体整備	
カ 自動車検査	
キ 自動車の整備に関する法規	

II-6-2 教科書

教科書は、車わく及び車体の専門整備技術並びに自動車の基礎整備技術の教育に適切なものであること。

II-6-3 教材

教材は、車わく及び車体の専門整備技術並びに自動車の基礎整備技術の教育に必要な次のものが十分確保されていること。

- (1) 教材用の車両は、1両以上を備えること。

(2) 教材用の車わく及び車体関係主要部品は、同時に教育を受ける者に必要な数を備えること。

II-6-4 実習用機械設備

同時に教育を受ける者の人数に応じて適切な数の別表6に掲げる機械設備を保有すること。

III 自動車に関する学科を有する大学であつて国土交通大臣が定めるものの基準

自動車に関する学科を有する大学であつて国土交通大臣の定める場合にあつては、次に定める基準により国土交通大臣が定めるものとする。

なお、国土交通大臣が定める場合にあつては、養成しようとする自動車整備士の種類を限定することができるものとする。

III-1 二級自動車整備士の養成課程

二級自動車整備士の養成課程は、I-1-5、I-1-6、I-1-8、I-2-3及びI-2-4の規定によるほか、次に規定するところによること。

III-1-1 教育計画

教育計画は、I-2-2に掲げる科目の学科及び実習を含み、自動車の一般整備技術について適切な内容を有するものであること。

教育時間数は、学科 350時間以上、実習 450時間以上であること。

III-1-2 教育を行う者の資格

(1) 学科指導員

学科指導員は、I-2-2に掲げる科目について専門的な知識を有する教授、准教授及び講師等であること。

(2) 実習指導員

実習指導員は、I-2-5の規定に掲げる者であること。

III-2 自動車車体整備士の養成課程

自動車車体整備士の養成課程は、I-1-5、I-1-8、I-4-3、I-4-4及びI-4-5の規定によるほか、次に規定するところによること。

III-2-1 教育計画

教育計画は、I-4-2に掲げる科目の学科及び実習を含み、自動車の基礎整備技術について適切な内容を有するものであること。

教育時間数は、学科320時間以上、実習430時間以上であること。

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。

(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、学科の車わく及び車体構造、車わく及び車体整備並びに実習の車わく及び車体の整備作業とし、教育時間数を学科 160時間以上、実習 290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、学科の車わく及び車体構造、車わく及び車体整備、自動車検査並びに実習の車わく及び車体の整備作業、自動車検査作業とし、教育時間数を学科 165時間以上、実習 300時間以上とすること。

III-2-2 教育を行う者の資格

(1) 学科指導員

学科指導員は、I-4-2に掲げる科目について専門的な知識を有する教授、准教授及

び講師等であること。

(2) 実習指導員

実習指導員は、I-4-6の規定に掲げる者であること。

IV 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の基準

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場合に当たっては、I-1-1及びI-1-3からI-1-8までの規定によるほか、次の基準により国土交通大臣が定めるものとする。

なお、国土交通大臣が定める場合にあっては、養成しようとする自動車整備士の種類を限定することができるものとする。

IV-1 三級自動車整備士の養成課程

IV-1-1 教育計画

教育計画は、I-1-2に掲げる科目の学科及び実習を含み、初等整備技術について適切な内容を有するものであること。

教育時間数は、学科 300時間以上、実習 400時間以上であること。

附則（平成28年2月25日付 国自整第371号）

本改正規定は、平成28年4月1日から施行する。

別表1 一級、二級及び三級自動車整備士の養成施設（一級養成施設及び認定校）

機 械 設 備 の 名 称	備 考	3 か ち	3 か ち	2 か ち	2 か ち	2・3級 し に	1 級 お こ に
洗車機器	スチーム・クリーナ、カーワッシャー等	※	※				
ドリル	電気式、エア式等						
作 業 機 器	グラインダ						
プレス	電気式、エア式等						
エア・コンプレッサ							
吊上機器	チェーン・ブロック、ホイスト、クレーン等						
ジャッキ	ガレージ・ジャッキ、エア・ジャッキ等					※	※
万力							
車上ボール盤							
給脂器具	シャシ・ルブリケータ、グリース・ガン等	※	※				
給油器具	オイル・バケツ・ポンプ、オイル・ルブリケータ等						
アーク溶接器		※	※				
ガス溶接器		※	※		☆	☆	
分解部品整理棚	キャリヤを含む						
部品洗浄槽							
リフト	2柱リフト、4柱リフト等	※	※			※	※
インパクト・レンチ							
ノギス							
直定規							
トルク・レンチ							
巻尺							
ダイヤル・ゲージ付トースカン		※	※				
マイクロメータ							
ジックネス・ゲージ							
ダイヤ・ゲージ		※	※				
ダイヤ・デプス・ゲージ		※	※				
ホイール・バランス		※	※				
ばね秤							
Vブロック							
スコヤ							
ダイヤル・ゲージ							
キャリパ・ゲージ							
スプリング・テスタ							
定盤							
油圧計	オートマチック・トランスミッション、パワー・ステアリング等の油圧が測定できるもの	※	※			☆	※
カー・クーラ・サービス・キット		※	※			☆	※
バルブ・シート・カッター						※	
バルブ・リフタ						※	
シリンダ・ゲージ						※	
コンプレッション・ゲージ		※		※		※	
バキューム・ゲージ							
バキューム・ポンプ	エンジンの負圧で作動するバキューム機構の検査ができるもの（手動式でも可）	※	※			※	☆
燃圧計						※	

【洗車機器】（3級でも必須）

【ジャッキ】
ガレージ・ジャッキ、エア・ジャッキ、二輪用リフト、二輪用スタンド（追加）（すべての課程）

【リジッド・ラック】（すべての課程追加）

【給脂器具】（3級でも必須）

【リフト】（3級でも必須）

【ダイヤルゲージ付トースカン】（削除）

【タイヤゲージ】、【タイヤ・デプスゲージ】、【ホイールバランス】（3級でも必須）

【スプリングテスタ】（削除）

【バルブ・シート・カッター】（削除）

機	エンジン・オイル油圧計		※	※			※	☆				
器	エンジン診断機器	エンジン・アナライザ、エンジン・チューナ等エンジンの診断や調整ができるもの	※	※			※	☆				
	外部診断器		※	※	※	※	※	※				※
	オシロスコープ	エンジン・スコープを含む										
	ラジエータ・キャップ・テスト											
	噴射ポンプ・テスト		※	※	※	※	※	※				※
	ジーゼル・エンジン回転計		※	※	※	※	※	※				※
	ジーゼル・エンジン用コンプレッション・ゲージ		※	※	※	※	※	※				※
電	充電器											
気	バッテリー・テスト											
関	サーキット・テスト											
係	ボルト・メータ											
機	アンペア・メータ											
器	エンジン・タコ・テスト			※		※						
	タイミング・テスト			※		※						
	比重計											
	温度計											
検	検車装置	検車台、ビット、リフト等										※
査	ブレーキ・テスト	定置式	※	※								※
用	サイド・スリップ・テスト	定置式（定置式のホイール・アライメント・テストを有する場合は不要）	※	※								※
機	ホイール・アライメント・テスト	可搬式でも可	※	※				☆				※
器	スピード・メータ・テスト	定置式（シヤン・ダイナモメータを有する場合は不要）	※	※								※
	音量計	騒音計を含む	※	※								
	ヘッド・ライト・テスト		※	※								
	トーイン・ゲージ		※	※								※
	キャンバ、キャスタ、キングピン・ゲージ		※	※								※
	ターニング、ラジアス・ゲージ		※	※								※
	一酸化炭素測定器											※
	炭化水素測定器											※
	黒煙測定器		※	※	※	※	※	※				※
	オバシメータ		※	※	※	※	※	※				※
そ	振動計	車両の振動・騒音を測定できるもの（サウンド・スコープでも可）	※	※	※	※	※	※				
他	高等な整備技術の養成に必要な機械設備		※	※	※	※	※	※				

- 【エンジン診断機器】（削除）
- 【外部診断機】（1級で必須）
- 【オシロスコープ】（全ての課程で必須）
- 【噴射ポンプテスター】（削除）
- 【ジーゼル・エンジン回転計】【ジーゼル・エンジン用コンプレッション・ゲージ】（すべての課程で必須）
- 【エンジン・タコ・テスト】【タイミング・テスト】（すべての課程で必須）
- 【検車装置】（すべての課程で必須）
- 【サイド・スリップ・テスト】（備考の変更）
定置式（四輪アライメント・テストを有する場合は不要）
- 【ホイール・アライメント・テスト】（名称の変更）→【四輪アライメント・テスト】
- 【トーイン・ゲージ】【キャンバ・キャスタ・キングピン・ゲージ】【ターニング・ラジアス・ゲージ】の備考が追加
（四輪アライメント・テストを有する場合は不要）
- 【一酸化炭素測定器】【炭化水素測定器】（3級も必須）
- 【振動計】（1級のみが必須）
- 【高度な整備技術の養成に必要な機械設備】（3級のみが備えなくても良い）

注1 ※印は、備えなくてもよいこととできる機械設備。
 注2 ☆印は、二級整備士の養成を行わない場合は備えなくてもよいこととできる機械設備。
 注3 認定校とは自動車整備士技能検定規則第19条第1項第1号の2及び同項第7号に規定する国土交通大臣が定めたものをいう。

別表2 自動車車体整備士の養成課程 (一種養成施設及び認定大学)

機 械 設 備 の 名 称	備 考
洗車機器	スチーム・クリーナ、カーワッシャ等
ドリル	電気式、エア式等
グラインダ	電気式、エア式等
プレス	
エア・コンプレッサ	
吊上機器	チェーン・ブロック、ホイスト、クレーン等
ジャッキ	ガレージ・ジャッキ、エア・ジャッキ等
万力	
卓上ボール盤	
給脂器具	シャシ・ルブリケー、グリース・ガン等
給油器具	オイル・バケツ・ポンプ、オイル・ルブリケータ等
アーク溶接機	
点溶接機	
ガス溶接機	
分解部品整理棚	キャリアを含む
部品洗浄槽	
リフト	2柱リフト、4柱リフト等
インパクト・レンチ	
車体修正機、車わく矯正装置	自動車を固定し、車体・車わくの曲がり、ねじれ等の点検、修正及び検査ができるもの
板金用油圧機器	可搬式油圧ボディジャッキ
板金定盤	
サンダ	板金用及び塗装用
ポリシャ	
塗装機器	スプレーガン等
塗装乾燥装置	赤外線、ガス等の強制乾燥機 (250W×12灯クラスの能力以上)
ガス・シールド・アーク溶接器	炭酸ガス溶接器等
ノギス	
直定規	
トルク・レンチ	
巻尺	
ダイヤル・ゲージ付トースカン	
マイクロメータ	
シツクネス・ゲージ	
タイヤ・ゲージ	
タイヤ・デプス・ゲージ	
ホイール・バランス	
ばね秤	
Vブロック	
スコヤ	
定盤	
カー・クーラ・サービス・キット	
フレーム・センタリング・ゲージ	
トラム・トラッキング・ゲージ	
顕色計	

別表3 自動車車体・電子制御装置整備士の養成課程

【リジッド・ラック】(追加)

【ダイヤル・ゲージ付トースカン】(削除)

旧通達

膜厚計	
検査装置	検査台、ピット、リフト等
ブレーキ・テスト	定置式
サイド・スリップ・テスト	定置式（定置式のホイール・アライメント・テストを有する場合は不要）
ホイール・アライメント・テスト	可搬式でも可
スピード・メータ・テスト	定置式（シヤシ・ダイナモメータを有する場合は不要）
ヘッド・ライト・テスト	
トイン・ゲージ	
キャンバ、キャスタ、キングピン・ゲージ	
ターニング・ラジラス・ゲージ	

注1 1-4-2（教育計画）の規定のただし書き(1)に基づき実習の自動車検査作業の科目を行わない場合は検査用機器を備えなくてよい。

注2 認定大学とは自動車整備士技能検定規則第19条の2第5号に規定する国土交通大臣が定めたものをいう。

新通達

計測および点検機器 ~~【外部診断機】~~ ~~（追加）~~ 膜厚計の下

~~【サイド・スリップ・テスト】~~ ~~（備考の変更）~~
定置式 ~~（四輪アライメント・テストを有する場合は不要）~~

~~【ホイールアライメント・テスト】~~ ~~（機器名の変更）~~ → 四輪アライメント・テスト

~~【トイン・ゲージ】~~ ~~【キャンバ・キャスタ・キングピン・ゲージ】~~ ~~【ターニング・ラジラス・ゲージ】~~ の備考が追加
~~（四輪アライメント・テストを有する場合は不要）~~

自動車整備士資格改正関連通達
【国自整第109号】(抜粋)

職業能力開発促進法施行規則別表第二及びその通達「教科の細目」及び「技能照査の基準の細目」に対応する国交省の通達である。
(掲載については国交省担当官より了解を得ていること)

各地方運輸局自動車技術安全部長 殿
沖縄総合事務局運輸部長 殿

物流・自動車局自動車整備課長

「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

「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（令和 5 年 8 月 28 日付、国自整第 97 号）にて定めた「自動車整備士技能検定規則の細目」（以下「細目」という。）の取扱いについて、下記のとおり定めたので、令和 4 年 5 月に改正された「自動車整備士技能検定規則」（昭和 26 年運輸省令第 71 号）に規定する自動車整備士の種類の養成をする場合は下記によることとされたい。

記

1. 「自動車整備士技能検定規則の細目」の取扱い
 - 1.1. 教育時間
 - 1.1.1. 教育科目別の教育時間については、別表 1 の標準教育時間を参考として策定させるものとする。なお、教育時間毎の教育内容は、同表に示した項目を含んだ内容とすること。
 - 1.1.2. 細目の教育計画で定めている学科及び実習の教育時間数は、当該養成課程を修了する者が履修しなければならない時間数をいう。
 - 1.1.3. 教育時間の 1 時間は、正味教育時分が 50 分以上であること。ただし、教育時間における 1 時間当たりの正味教育時分が 50 分未満の場合には、当該正味教育時分の総計を 50 分で除して得た数を教育時間における時間数とする。
 - 1.1.4. 1 日における正味教育時分は原則として 400 分を、夜間のみ教育を実施する場合には、230 分を超えてはならないものとする。
 - 1.1.5. 教育時間には、教育効果を評価するための試験時間を含むものとする。
 - 1.1.6. 実習時間（二種養成施設を除く。）には、指導員の監督下において実施される自動車整備工場等における現場実習、車検のための持込み検査等教育科目の教育内容に合致したのものについては含めてよいものとする。ただし、自動車メーカー等の工場見学、自動車関連の各種イベントの見学等の時間は含めないこと。

1.2. 教科書

- 1.2.1. 教科書は、国土交通省物流・自動車局監修のものを使用するように指導すること。ただし、細目Ⅰ－3－2の表に掲げる科目の「自動車概論」及び「サービス・マネジメント」にあっては、その限りでない。

1.3. 教材

- 1.3.1. エンジン又はモータ及び主要部品等は、養成しようとする自動車整備士の種類が複数ある場合、それぞれについて細目に適合しなければならないものとする。ただし、教育時間が重複していない場合に限り、共用が可能なものにあっては共用することができる。
- 1.3.2. 「同時に教育を受ける者」とは、総定員をいう。ただし、実習教育については、修業年限が2年以上の養成施設であって、その教育内容が適正で、かつ、教育時間が重複していない場合に限り、1学年の定員とすることができる。なお、これは、実習場の広さ並びに指導員の数の算定にあたっては同様とする。

1.4. 実習場

- 1.4.1. 実習場とは、自動車及び自動車部品等の点検、分解、組立、調整等を行う作業場及び完成検査場等をいう。なお、教室棟等に設置されている実習用の教室については、学科教室と明確に区分されていれば実習場に含めてよいものとする。

1.5. 実習用機械設備

- 1.5.1. 実習用機械設備のうち検査用機器については、道路運送車両法施行規則（昭和26年運輸省令第74号）第57条第1項第4号の国土交通大臣が定める技術上の基準に適合するものを使用するよう指導すること。
- 1.5.2. 細目の別表1から別表8に掲げた機器については、同一機能を有するものが備付けられていればよいものとする。

1.6. 指導員

- 1.6.1. 学科指導員の機械、電気又は電子に関する学科を卒業した者とは、細目の別紙1を参考とし判断するものとする。
- 1.6.2. 学科指導員と実習指導員の両方の資格を有する者は、それぞれの指導員を兼任することができるものとする。この場合、指導員の数の算定にあたっては、教育計画の内容が適切で、かつ、兼任する指導員の教育時間が重複していない場合に限り学科指導員及び実習指導員の数にそれぞれ加えることができる。
- 1.6.3. 学科指導員の補助とは、学科指導員の監督下において生徒に対し、学科教育を行う者を、実習指導員の補助とは、実習指導員の監督下において生徒に対し、実習教育を行う者をいう。
- 1.6.4. 二種養成施設には、二級課程の学科指導員の資格及び実習指導員の資格を有する専任指導員を少なくとも1名以上置かなければならない。
- 1.6.5. 細目の附則3.ただし書きの取扱いは、運輸監理部長若しくは運輸支局長が行う「電子制御装置整備の整備主任者等資格取得講習」の修了、又はこれと同等のテキストを

用い自己で学習を行い、日時及び学習内容等の記録を保存することとする。

2. 「自動車整備士技能検定規則の細目」の業務取扱い

2.1. 申請書

2.1.1. 検定規則第6条の18第1項に規定する自動車整備士の養成施設の指定、同規則第18条第1項第7号及び第19条の2第5号に規定する自動車に関する学科を有する大学の認定並びに同規則第18条第1項第1号の2に規定する自動車の整備技術の教育を行う機関の認定（以下「養成施設の指定等」という。）の申請書は、第1号様式によること。

2.1.2. 養成施設の指定等の申請書の添付書類は、別表2左欄に掲げるとおりとし、その記載要領等は、同表右欄に掲げるとおりとする。

2.2. 変更届

2.2.1. 養成施設の指定等を受けた者が、技能検定規則第6条の18第2項第1号及び第3号並びに第3項第4号及び第6号に掲げる事項に変更が生じたときは、同条第4項の規定により第2号様式による変更届を提出すること。

2.2.2. 変更届には、第3号様式による変更事項比較表及び同表右欄に示された書類を添付すること。

2.2.3. 地方運輸局（沖縄総合事務局を含む。以下同じ。）は変更届のうち、上級の自動車整備士養成課程への変更又は上級の自動車整備士養成課程の追加等について当該届出があった場合には、届出された書類のうち第3号様式の写しを四半期毎に取りまとめ、当該四半期末の翌月末までに本省へ報告すること。

2.2.4. 2.2.3.以外の変更届は、前年度分を報告様式1「自動車整備士養成施設変更届調査票」に取りまとめ、毎年7月末日までに本省へ報告すること。

2.3. 廃止届

2.3.1. 養成施設の指定等を受けた者が自動車整備士の養成を廃止したときは、第4号様式による廃止届を提出すること。

2.3.2. 養成施設の指定等を受けたときに交付された指定書又は認定書は、前項の廃止届に添付して返納すること。

2.4. 養成施設報告書

2.4.1. 養成施設の指定等を受けた一種養成施設、自動車に関する学科を有する大学及び自動車整備技術の教育を行う機関は、第5号様式により、二種養成施設は、第6号様式により、年度終了毎に養成課程別の実績、計画等の内容を記載した自動車整備士養成施設報告書を提出すること。

2.4.2. 地方運輸局は、養成施設より報告を受けた自動車整備士養成施設報告書について、地方運輸局管内の全養成施設の前年度分を報告様式2「自動車整備士養成施設現況一覧」に取りまとめ、毎年7月末日までに本省へ報告すること。

2.5. 立入調査報告票等について

2.5.1. 地方運輸局は、細目 4.2.における立入指導の実施計画及び実施の報告等について、今年度の計画を報告様式 3「立入指導計画票」及び前年度の実績を報告様式 4「立入調査報告票」に取りまとめ、毎年 7 月末日までに本省へ報告すること。

2.6. 申請書の提出・進達等

2.6.1. 養成施設の指定等及び変更届（上級の自動車整備士養成課程への変更又は上級の自動車整備士養成課程の追加等に限る。）については、現地調査を行うこと。ただし、令和 4 年 5 月に改正した「自動車整備士技能検定規則」の改正前の自動車整備士から改正後の自動車整備士への自動車整備士養成課程の変更の場合は現地調査を省略することができる。これにより省略した場合は、細目 4.による立入調査時に確認すること。

2.6.2. 申請書、変更届及び廃止届には、陸運事務所、運輸監理部又は運輸支局（以下「運輸支局等」という。）並びに地方運輸局の受付印を押印すること。

2.6.3. 変更届及び養成施設報告書は、当該養成施設の所在地を管轄する陸運事務所長、運輸監理部長又は運輸支局長（以下、「運輸支局長等」という。）を経由して地方運輸局長（沖縄においては沖縄総合事務局長。以下同じ。）に、また、申請書及び廃止届は、当該養成施設を管轄する運輸支局長等を経由して国土交通大臣に提出すること。

2.6.4. 申請書について、申請部数は 4 部（3 部提出、1 部控）とし、細目及び「1. 「自動車整備士技能検定規則の細目」の取扱い」に適合していることを確認のうえ、運輸支局等が受付をした日から 2 か月以内に意見を添えて本省に進達すること。また、当該養成施設が既に教育を開始しているときは、遅くとも教育を開始した日から 30 日以内に運輸支局長等に提出し、本省への進達は遅くとも教育を開始した日から 3 か月以内とする。なお、この場合において、細目で定められた基準に基づき養成を行った場合については、教育時間に含めてもよいものとする。

2.6.5. 申請者が教育を開始する相当期間前に養成施設の指定等を行う場合であって、当該申請時に施設、実習用教材又は機械設備等が未完成又は完備されていない状態にあるものについては、教育を開始する日までに、細目の規定に適合する見通しが確実にある場合に限り、添付書類が一部不備であっても受理して差し支えない。なお、この場合において、申請者から工事請負契約書、工事予定表、受注書及び見積書等の提示を求め確認するとともに、教育を開始する日までに、細目の規定に適合させる旨を記載した書面を提出させること。また、現地審査は、施設等が完成した後に速やかに実施するものとし、その結果については、不備であった書類と意見を添えて本省に報告すること。

2.6.6. 変更届の部数は 3 部（2 部提出、1 部控）及び廃止届の部数は 4 部（3 部提出、1 部控）とし、その事由があった日から 30 日以内に運輸支局長等に提出すること。

2.6.7. 養成施設報告書の部数は 3 部（2 部提出、1 部控）とし、5 月末日までに運輸支局長等に提出すること。

2.6.8. 本取扱いで規定されている様式以外の提出書類の大きさは、原則として日本産業規格 A 列 4 番とすること。なお、図面等で A 列 4 番とすることが困難な場合については、折りたたんだ状態で A 列 4 番とすること。

附 則（令和 6 年 1 月 23 日付、国自整第 1 9 5 号）

（施行期日）

1. 本改正規定は、令和 6 年 1 月 23 日から施行する。

別表1 (その1)

一種養成施設の三級自動車整備士養成課程の教育科目別教育内容及び標準教育時間

教育科目		養成課程別教育内容		標準時間
		教育内容	三級 (総合、二輪)	三級 (総合、二輪)
学 科	自動車工学	自動車の構造・性能	○	270
		自動車の力学・数学	○	
		電気・電子理論	○	
		材料	○	
		燃料・潤滑剤	○	
	自動車整備関連	エンジン又はモータ	○	
		シャシ	○	
		電装	○	
	自動車整備に関する法規		○	
	小 計			
実 習	自動車整備作業	エンジン 点検、分解、組立、 又はモータ 調整、検査	○	560
		シャシ 点検、分解、組立、 調整、検査	○	
		電装 点検、分解、組立、 調整、検査	○	
	小 計			
合 計			830	

別表1 (その2)

一種養成施設の二級自動車整備士養成課程の教育科目別教育内容及び標準教育時間

教育科目		養成課程別教育内容		標準時間		
		教育内容	二級		二級	
			総合	二輪	総合	二輪
学	自動車工学	自動車の構造・性能	○	○	552	550
		自動車の力学・数学	○	○		
		電気・電子理論	○	○		
		材料	○	○		
		燃料・潤滑剤	○	○		
		図面	○	○		
	自動車整備関連	エンジン又はモータ	○	○		
		シャシ	○	○		
		電装	○	○		
		故障原因探求	○	○		
		電子制御装置	○	—		
自動車整備に関する法規	○	○				
自動車検査	○	○	20			
小 計				572	570	
実習	自動車整備作業	エンジン 点検、分解、組立、 又はモータ 調整、検査	○	○	1093	1090
		シャシ 点検、分解、組立、 調整、検査	○	○		
		電装 点検、分解、組立、 調整、検査	○	○		
		故障原因探求	○	○		
		電子制御装置	○	—		
	自動車検査作業	○	○	50		
小 計				1143	1140	
合 計				1715	1710	

以下、省略