

令和4年度第1回自動車学部・教育課程編成委員会 会議要旨

- 1 日 時：令和4年5月25日（水） 16：00～17：15
- 2 場 所：日本工科大学校会議室
- 3 出席者：兵庫県自動車整備振興会 松尾貴宏、(株)スズキ自販兵庫 井戸孝幸
(株)神戸マツダ 内田雅幸
日本工科大学校 片山俊行、力丸進、西本成孝、永城孝記、濱哲也、
稲岡正人、中山善博
- 4 テーマ ①「企業と連携した職業実践教育の今後について」
②「自動車業界におけるDX（デジタルトランスフォーメーション）に
求められる知識や技能について」

5 会議要旨

(1) 教育課程編成委員会自動車整備技術部会委員紹介

- ・業界代表委員松尾様
- ・企業代表委員井戸様、内田様

(2) テーマについての意見交換

①「企業と連携した職業実践教育の今後について」

株式会社スズキ自販兵庫の井戸委員より発言

- ・まずは今実施しています夏季インターンシップについてお話させていただきます。
当社に内定を頂いている学生を対象に短期のインターンシップを実施させていただいています。

実施拠点では、先輩方の作業を見ているだけでは、なかなか難しいため、何か作業をさせてあげたいのだがお客様のお車を作業させるには少し抵抗があるため、社用車等を準備して作業をさせているのだが、果たして満足のいくインターンシップができているのか不安である。

そのあたり他社様はどうしているのでしょうか？

また貴校が望まれるインターンシップの在り方を聞かせて頂ければと思います。

株式会社神戸マツダの内田委員より自社の取り組みについて発言。

- ・当社では学校では実習等ではやりにくい基本作業の反復作業を重点的に実施しています。

それには出来るだけ先輩メカニックを指導係として配置し、基本作業の徹底に時間を割くようにプログラムしています。

特に点検に付随するオイル交換作業や、タイヤ交換作業を中心に実施しています。

司会より

学校側からは具体的にこのようなことについて実施してほしい等のお願いはしていませんでしたのが現状です。

自動車整備振興会の松尾委員より発言

現状は実施していません。新型コロナ感染症が蔓延する前は、高校生を受け入れていましたが、振興会では実際の整備作業をすることが難しいため、取りやめてしまいました。

インターンシップを考えるに、学生が実際の生の現場に入って、学校とは違う雰囲気を感じてもらうことが大切で、作業云々はあまり気にしなくていいのではないのでしょうか？実際の現場ではイレギュラーなことも起こりえるので、そんな体験が現場研修では大切なのではないのでしょうか。

整備工場に入ってくる車って実習車両と違って、汚れがひどく、ボルトやナットが緩まないこともあると思います。そういった体験が必要ではないのでしょうか。

力丸委員よりインターンシップに参加した学生の感想について

昨年度に参加した学生について、参加後に聞いた内容ですが、まず洗車をよくしたと言っていました。それとオイル交換や軽作業も何回か体験しました。

学校側からしても実際に作業をすることで、迷惑がかかる場合も想定していますので、企業側の雰囲気が肌で感じられればいいのではないのでしょうか。

その中でこれからの学生生活の中で何が課題なのかが分かっただけでも収穫があったのではないのでしょうか。

司会よりインターンシップについてまとめさせていただきます。

参加する学生への作業について各社様苦勞されているのが現状と見受けられます。

先ほど内田委員様から発言ありましたように、簡単な作業で反復が学校ではしにくい作業について、今後お願いしたいと思います。また各企業様の雰囲気を肌で感じてもらうことを重視したいとも思いますので、今後のインターンシップを盛り上げていきたいと思います。

司会より今学校内で実施しています、校内企業研修についてご意見うかがいます。

株式会社スズキ自販兵庫の井戸委員より発言

校内研修を実施している担当者に聞き取りすると、時間的な制約と参加学生の参加人

数が多い場合はどうしても学生が理解しているかどうか心配になることがあると言っていました。

司会より研修日程について、もう少し回数を増やしたり、人数を絞ったりすることはか
のうでしょうか？

株式会スズキ自販兵庫の井戸委員より発言。

昨年度までは私が中心となって研修を実施していましたが、本年度からは担当者を2
名に増やしましたので、対応可能かと思えます。

株式会社神戸マツダの内田委員より発言

当社も技術講習をさせて頂いてますが、毎回参加人数が60名程度で、3班に分け
て頂いて1班20名になります。

20名ですと一回の時間が限られますので、学生一人一人に実習をさせることが難
しくなります。

また、現在2名で担当させて頂いてますが、今後どうなるかわからない部分もある
ので、サービス部門に移行も考えていかないといけないのかもしれないかもしれません。

自動車整備振興会の松尾委員より発言

県内の整備専門店向けに年70～80回程度の研修をしていますので、今後学生向
けに研修依頼を頂ければ実施は可能と思えます。

通常は平日お昼から4時ごろまでになりますので、時間的にも可能かと思えます。

司会より2級課程の学生は難しいかもしれませんが、一級課程の学生向けに今後考
えるといたしましょう。

最後に研修後のアンケート等についても複数研修日の設定や少人数に分けての研修な
どに即した内容に変えていく必要があると思えますので、今後の課題とさせて頂きます。

令和4年度第2回自動車学部・教育課程編成委員会 会議要旨

- 1 日時：令和4年11月22日（水） 16：00～17：15
- 2 場所：日本工科大学校会議室
- 3 出席者：兵庫県自動車整備振興会 松尾貴宏、カローラ姫路㈱ 小林弘章
㈱神戸マツダ 内田雅幸、
日本工科大学校 片山俊行、力丸進、西本成孝、永城孝記、濱哲也、
稲岡正人、中山善博
- 4 テーマ ①「学生が取得する資格について」
②「留学生整備士に望む技能や知識について」

5 会議要旨

(1) 教育課程編成委員会自動車整備技術部会委員紹介

- ・業界代表委員松尾様
- ・企業代表委員小林様、内田様

(2) テーマについての意見交換

①「学生が取得する資格について」

●カローラ姫路㈱ 小林委員より発言（以下、発言者のお名前のみ記載）

- ・過去に受検実績があった損害保険募集人資格は必要だと思う。あるエンジニアが知り合いから保険について尋ねられたとき、自分の会社でも保険を取り扱っていることを伝えるだけでも保険を募集していることになる。

カローラ姫路では全員に損害保険募集人資格を取得させている。こんなケースはディーラー、専業に関係なくあり得る落とし穴で、車の仕事に従事する際には保険は必ず付いてくるものなの必要だと思う。

あと、以前取らせていた資格のうち、ガス・アークの資格は車体整備士には必要がない資格でしょうか。

○司会

以前は長期休暇に自動車の学生を対象に取らせていました。現在はどうしていますか。

○稲岡委員

希望者が少ないため、現在は実施していません。

●小林委員

その仕事に従事するためには必要ない資格ですか。

○稲岡委員

従事するには安全衛生法上、必要です。

○司会

損害保険募集人資格を受験しようとしたとき、本校の学生が断られたことがあると聞いたことがあるが。

○稲岡委員

保険会社と代理店契約をしていないので、本校では取れません。メーカー系整備学校は代理店契約をしているので受験可能です。以前確認したことがあるが断られた経緯があります。

○司会

難しいかもしれませんが、再度方法がないか検討しましょう。

○稲岡委員

ある企業では内定者を卒業前に受検させています。内定者を内定企業様で受験させてもらうことが良いのではないのでしょうか。

●(株)神戸マツダ 内田委員

なぜビジネス能力検定を受けさせているのでしょうか。一級であればいいかもしれませんが、二級には必要ないかなと思う。希望者だけでもいいのではないのでしょうか。自由研削砥石特別教育は是非取らせて欲しい。弊社では店舗に必ず担当者を置く規定にしている。

車体工学科ではガス・アークは必須にしてほしい。危険物の有機溶剤と絡めて持っておいて欲しい。保険募集人資格は学校に在学中に基礎だけでも取っていてくれると助かる。あと、タイヤ空気充填特別教育も入れといて欲しい。

○司会

砥石は以前取らせていましたね。ビジネス能力は三級を一年に取らせており、社会人になるための基本的なマナーや一般常識としてとらせています。

●松尾委員

自動車工学科では危険物乙4とタイヤ空気圧充填資格は必須と思っている。
車体工学科ではアーク・ガス溶接は必須と感じている。あと、令和九年の一月から変わるが、二級を取得した車体の学生には電子制御装置整備の整備主任者の資格取得講習の実習の部分だけ自主講習だけ学校で済ませて、あとは国が出張で来てくれれば電子制御装置整備の資格取得講習をされてはどうかと思う。
また、車体の学生には車両系建設機械の特別教育はどうかと思います。

○司会

危険物講習は昨年度から希望者に対して行っています。

○稲岡委員

ただ、短期の講習なのでなかなか合格率が上がっていません。

○司会

継続して取り組んでいきたと思います。

②「留学生整備士に望む知識や技能について」

○本校では留学生がかなり増えそれぞれ就職していますが、日本人とは違った問題があると思いますので、各企業では留学生に対してどう感じているかをお話し下さい。

●松尾委員

留学生の七～八割は日本国内での就職を希望していると聞いたことがあるが、そのうち四割程の留学生は国内で就職できているが、残りの留学生は自国に帰っていることが実情であると聞いた。地元に戻って仕事をするのであれば切れたパイプや千切れたボルトを溶接して直すといった仕事が日本に比べて圧倒的に多いのではないかと思うので、ガス・アーク溶接の資格を持たせてはどうかと思う。
また、コミュニケーションがなかなか取りにくく日本語に不自由されている方が多いと思うので、中学生レベルの文章検定を学ばせてはどうかと思う。
あるメーカー系整備専門学校では、一級を受験する学生に文書検定の二級を受けさせていると聞いたことある。留学生には四級レベルを学ぶことでコミュニケーション能力が身に付き、話すことに生かせないかと思う。

○内田委員

卒業までにN1チャレンジしてほしい。以前留学生の受け入れを始めた頃はとても日本語が上手な印象があったが、最近はレベルが落ちている感じがする。

面接をすると質問に対して解答がずれている人が多い。普段から友達と外国語で話し、日本人の友達と日常会話を話す機会が少ないとの事。

あと、整備専門学校留学生に限ったことではないが、自転車のマナーが悪いと感じる。希望者だけでも構わないので、マナーを学ぶ授業があってもいいのかなと思う。また、留学生は免許を持っていても金銭面の問題もあり、普段から車を運転できない人が多く運転に慣れていないのでお客さんの車に乗せられない。夏休みなどを使って教習所のような運転の練習をできる機会を作ってあげて欲しい。

○濱委員

確かに国際自動車の留学生は、日本人がいないので留学生同士で会話をすると母国語で話すことが多く、日本人と話すことが少ないことが考えられると思います。

日本語のレベルを上げることが重要だと思います。

●小林委員

日本語が分からずメーカーの修理書が読めない留学生が多い。こちらは作業はやらせたいし留学生もやりたいが、先輩エンジニアが横について作業するには時間の制約がある。

弊社には二名の留学生がいるが、二名とも修理書は読めない。修理書を読める方法を考えていかないといけない。学校ではどのように修理書を説明していますか。

○濱委員

修理書はメーカーのものを使っていますが、漢字にフリガナを付けています。それでも分からない者には体を使うなどして別に説明しています。ただ、読んでいだけで内容は理解出来ていないです。

●松尾委員

ファイネスには各メーカーからの修理書をそのまま載せているだけです。

○司会

言っていることが理解できずに作業するため、指示した以上に作業を進めていることが多いです。

気づいたら指示していないところまで作業をしてしまっています。

○濱委員

配線図は文字がないので配線図は読めるようです。

●内田委員

最近修理書で言語切り替えができるものがあるが、英語などメジャーな言語のみで、

ベトナム語などはないです。

ただ、メーカーの作る試験では問題文にルビを振ってくれるようになりました。

今回も貴重なご意見誠に有難うございました。今後の本校の教育の参考にさせていただきます。

来年度も継続してお願いしたいと考えていますので、是非貴重なご意見を宜しくお願い致します。