

第13回 スタートアップ・イノベーションワーキング・グループ
議事概要

1. 日時：令和5年4月27日（木）10時00分～11時51分

2. 場所：オンライン会議

3. 出席者：

（委員）武井一浩（座長）、御手洗瑞子（座長代理）

（専門委員）井上岳一、落合孝文、後藤元、竹内純子、堀天子、宇佐川邦子

（事務局）辻次長、松本参事官

（ヒアリング対象者）

野津 真生 国土交通省 自動車局 次長

佐橋 真人 国土交通省 自動車局 整備課長

佐藤 康夫 東京工科自動車大学校 中野校世田谷校校長 兼 運営本部長

影山 裕介 東京工科自動車大学校 学校法人小山学園広報本部長 兼

成長戦略推進本部長

4. 議題

（開 会）

議題. 自動車整備士人材の多様化・増加に向けた自動車整備士養成施設でのオンライン授業活用

（閉 会）

5. 議事概要

○松本参事官 定刻となりましたので、ただいまから、規制改革推進会議第13回「スタートアップ・イノベーションワーキング・グループ」を開催いたします。

委員の皆様におかれましては、御多用中、御出席いただきまして、誠にありがとうございます。

初めに、事務局から、会議に関する連絡事項を申し上げます。

本日は、オンライン会議となりますので、画面共有はいたしますが、あらかじめ送付しました資料を御準備いただきますようお願いいたします。会議中は、発言者の声がクリアに聞き取れるよう、通常、皆様には、画面左下のマイクアイコンでミュートにしてください、発言される際にミュートを解除して御発言ください。発言後は、またミュートに戻していただくよう御協力をお願いいたします。

また、本ワーキング・グループでは、後日、議事録を公開するとともに、会議終了後、事務局から記者ブリーフィングを行うこととしておりますので、御承知おきください。

続きまして、本日のワーキング・グループの出欠状況について、御報告いたします。構成員の委員、専門委員につきましては、大槻委員が御欠席、また、構成員の皆様に加え、宇佐川専門委員が御参加でございます。

以後の議事進行につきましては、武井座長にお願いいたします。

武井座長、よろしく申し上げます。

○武井座長 それでは、「自動車整備士人材の多様化・増加に向けた自動車整備士養成施設でのオンライン授業活用」について、議論をしたいと思います。

本件につきましては、まず、学校法人小山学園東京工科自動車大学校様から、ヒアリングを行いたいと思います。

本日は、御説明者として、東京工科自動車大学校中野校・世田谷校校長兼運営本部長でいらっしゃる、佐藤康夫様にお越しいただいております。

本日は、お忙しい中、お越しいただきまして、誠にありがとうございます。

それでは、御説明をお願いいたします。

○東京工科自動車大学校（佐藤校長） 画面を共有させていただきます。それでは、発表いたします。

まず、私は、国土交通省の指定を受けた自動車整備士を養成する専門学校、東京工科自動車大学校校長の佐藤です。自動車整備業界では、現在、自動車整備士の需要が非常に高いにもかかわらず、整備士資格を新たに取得する方が減少し、整備士の数が不足していることが大きな課題となっています。自動車整備士資格は、その仕事に従事しながら、実務経験を積み、段階的に高いレベルの資格取得を目指すことができますが、そのルートでチャレンジする方も今は少なく、また、合格率も低いことから、若者が整備士になる道筋としては、確実に整備士資格合格につながる整備専門学校への入学が主流になっています。整備士を増やすためには、整備専門学校で学ぶ若者や社会人を増やす必要がありますが、本日は、彼らが興味を持ち、分かりやすく学び、卒業するための仕組みや、その工夫につながるオンライン教育にどのような期待・効果があるかについて、報告させていただきたいと思います。

まず、実務経験を要さず資格取得につながる専門学校、我々一種養成施設の教育内容と条件について、説明いたします。自動車整備士は、道路運送車両法という道路を走る車の安全を守る法律の中に位置づけられており、その仕事に必要な車の主要構造から法律に至るまで、多岐にわたる教育を行っています。また、実習授業は学科授業の2倍の時間となっており、実践的な能力を教育することにウエートが置かれ、これにより、卒業生は、国家試験の実技試験免除が与えられています。2級整備士を例にすると、2年間で学科と実習合わせて1800時間の教育が必要とされ、その教育時間は、計画時間ではなく、養成施設の基準を満たした学校施設で実質的な出席を必要とする訓練時間という位置づけであり、基本的にオンライン授業は認められていません。

そういった中、コロナ禍をきっかけに、コロナ感染の影響で教育時間の補完が必要になり、オンライン授業が認められる処置が取られました。在校生が訓練時間を満たし卒業できるよう、各自動車整備専門学校はオンライン授業に初めてトライしました。JAMCAという組織での取組状況が、このアンケートの結果です。学科授業を中心に取り組んだことが分

かりますが、既に大学等で行われている本格的なオンライン授業の水準とは言えず、暫定的な取組と言わざるを得ない状況だったと思います。これらの取組の質を上げ、継続していくためには、実習授業の一部や学科授業についてオンライン化を認めるといった規制の緩和が最初に行われることが必要であり、それによって様々な取組や工夫が生まれてくるものと思います。

また、オンライン教育の導入により、自動車整備専門学校が、より学びやすく、自動車整備士資格を取得できる学校になることにより、その入学者が増し、整備士増につながるものが考えられます。整備専門学校への入学者の減少傾向は、大学進学率の倍増と反比例している傾向があります。文科省が報告している大学へ進学をした方々の卒業後の進路動向の円グラフを見ると、多くの方が確固たる職業に就けていないことが分かります。車やバイクが好きで、将来は自動車業界への就職を考えていた方々も、大学では資格が取れず、自動車整備士については専門学校に入り直す必要があることをそこで知り、その道が途絶えている方もおります。整備専門学校への入学者の中には大学卒業生もおり、進路選択の際に整備専門学校の存在を知らなかったという方も少なくはありません。

業界から大変期待されている自動車整備士資格を取得し、安定的な就職に結びつけていくためには、若者や社会人が学びやすいカリキュラムや就学環境とすることが必要です。オンライン授業の実現は、学び方を変えるきっかけとなり、従来整備専門学校になかなか入学してこない層、例えば、大学卒のフリーター層あるいは社会人、また、企業の社員で整備士資格取得を目指す方、大学在学生のダブルスクール、こういった方々に就学の機会を与える可能性も生まれることにもなります。

このような方々の就学ニーズについては、一例として、私どもの東京工科自動車大学の夜間課程の入学者の状況があります。従来は、高校卒業後、学費の工面が困難な方を対象とし、我々は3年課程としていましたが、大学進学増や奨学金制度の充実などもあり、徐々にこの3年課程への入学者が少なくなっていました。逆に、整備専門学校の新卒者をなかなか採用できない企業が、自らの社員を学校に通わせ、整備士資格を取らせるといったニーズが出てきました。また、一度社会に出て自動車業界への転職を考える方々のニーズも増えていることを受け、我々は、その課程を3年制から2年制に切り換えました。夜間の時間で、2年間で1800時間を修了するためには、夏休み・冬休みの長期休みをなくし、社会人、つまり、会社の稼動と同じ開講日とする必要があります。そういったタイトなカリキュラムにもかかわらず、社会人・企業のニーズがあり、入学者は倍増しました。また、入学者の属性のグラフから分かるように、高校卒ルート以外が大半で、整備士の純増につながっているものと言えます。しかし、大変時間的にきつい就学となるため、オンライン授業が可能になれば、学び方の工夫ができ、さらなる入学者増につながるものと思います。

また、一種養成施設の入学資格については、こちらの図に書いてあるように、現在、2級課程では、高校卒業を条件として、3級整備士を飛び越え、2級整備士養成への入学を

認めていますが、同様の考え方で、1級課程への入学を大学工学部の卒業者とすることができれば、大卒後、整備士を目指し、自動車業界への就職を目指す層が増え、高度化する自動車整備技術に対応できるレベルの高い整備士の増加にもつながります。また、1級整備士資格の位置づけも高まることとなります。

さらに、外国人留学生を入学促進するための学びのサポートや中学・高校生に対する自動車の学びや業界への興味を醸成するための情報提供など、今後、整備専門学校授業のオンライン化を推進することにより、そのコンテンツの充実がもたらす効果は、自動車整備士を目指し、学校に入学する方々を増やし、ひいては、産業の期待する自動車整備士の増加に貢献するものと考えております。

以上、私からの発表を終了いたします。ありがとうございました。

○武井座長 佐藤様、誠にありがとうございました。

続きまして、国土交通省さんから、ヒアリングを行いたいと思います。

本日は、御説明者として、国土交通省自動車局次長、野津真生様にお越しいただいております。

本日は、大変お忙しい中、お越しいただきまして、誠にありがとうございます。

それでは、御説明をよろしく願いいたします。

○国土交通省（野津次長） 皆さん、こんにちは。自動車局で次長をしております、野津と申します。

お手元の資料に基づきまして、御説明申し上げます。

めくっていただきまして、自動車整備について、言わずもがなでありますけれども、的確な整備作業を通じて、自動車の安全確保、環境保全を図るという意味で、大変重要な役割を果たしていただいております。事業者数ですけれども、国の認可を受けた認証工場数が全国に9.1万工場ございます。そこで働く関係の従業員の方は54.5万人で、そのうち約40万人が実際の整備作業に携わる方になっております。事業者の規模別の状況が円グラフでありまして、8割以下が10人以下の工場になってございます。

次のページをお願いします。このグラフを主に見ていただきたいのですが、棒グラフがございまして。保有台数は、7900万台から、そんなに激増しているわけではありませんが、8217万で、やや増加の傾向にあります。ただ、そんなに遠くない将来には頭打ちをして減っていくということが一説には言われております。整備の要員の数であります、40万人ほどでこの数年はずっと推移しているということでございます。有効求人倍率については、他の職種に比べて圧倒的に高く、ここ数年、4.5ぐらいでございまして。整備の専門学校への入学者数でありますけれども、この15年ほどで12,000人余りから6,500人と約半減している状況でございまして。円グラフにあります工場側での不足感でありますけれども、約6割の工場は整備士が不足していると答えております。平均年齢も46.7歳と上がってきておりますので、いかに若い方に整備士になっていただくかということが重要だと考えております。

次のページ、その人材確保について、昨年来、ワーキング・グループにおきまして、有識者の方あるいは業界の関係者に入らせていただいて、対策を検討してまいりました。従来からやっていますようなPRの強化とか、②では、【新規】と書いてあるのですが、高校生に実際に整備工場に夏休み等を使ってインターンをしてもらって、整備作業を体験してもらうような取組を、今回、新しく始めております。③、職場ガイドラインを作成して整備工場の働きやすさ等を評価することを考えておりまして、評価指標としては、賃上げの計画、冷暖房完備、あるいは、働き方の多様性が考えられることとなります。経営者向けのセミナーも、いろいろなテーマで行っております。⑤になりますけれども、整備事業者が最近の先進技術にキャッチアップをしていくために合同で行うような研修でございますけれども、そういったものへの支援をしたり、整備士の専門学校で、先進的な、例えば、VR教材を入れたり、最新車両を導入したりということについても、支援をさせていただきます。

次のページは、先ほど佐藤先生からお話があった部分と重複いたしますけれども、①とありますものが、いわゆる整備専門学校に入って整備士になる流れでありまして、1級コースは、2級課程を前半の2年で行ってその段階で2級整備士を取って、後半の1級取得課程の2年を終えて最後は1級の整備士になるというコース、あるいは、2級コースは、2年で2級整備士になります。整備工場働きながら経験を積んで、3級整備士や2級整備士、場合によっては1級整備士、主にこのような流れでございます。各種資格の取得に際しては国の検定試験に合格する必要があるございまして、整備専門学校を卒業する場合にはその実技試験が免除になるという仕組みになっております。

次のページをお願いします。こちら先ほどの佐藤先生の話にも出てまいりましたけれども、整備士養成施設でございますけれども、整備専門学校のほかに、3級を取れるような高等学校あるいは職業能力開発校など、現在、全国で234か所がございます。下の表に「基準（一例）」と書いてありますが、各養成施設の要件は私どもで決めておりまして、例えば、2級のコースであれば、修業年限2年以上、教育時間は1800時間、教材としては、例えば、車両の数を決めたり、指導員については1級の資格を持ってくださいといったことを定めたり、あるいは、教室の広さも規定してございます。

整備専門学校におけますオンライン授業ということで、従来は認めていなかったわけですが、コロナの問題が出てまいりまして、ある意味、緊急避難的に、これを認めるという措置を講じました。在宅学習での課題提出や多様なメディアを通じた授業が可能になってございます。円グラフにありますように、実際にオンライン授業を実施したところは全体の61%になっています。いろいろと経験された学校に評価や課題を聞きますと、学生の表情が見えにくい、対面に対して習熟度が低いのではないかと、実技はなかなか難しい、学生の側でWi-Fiの環境が十分でない、あるいは、パソコンの確保も重荷になるといった課題がございます。先生の側では、オンライン授業のためにそれなりの準備をする必要がありますので、それが手間である、遠隔授業ではやり切れないことがある、あるいは、場合

によっては学生の満足度も下がる場合もあるという課題もある一方で、多様な学び方を検討できるように学科については認めてほしいという御要望も受けております。

私どもといたしましては、ここで挙がっていないような顕在化していない課題ももちろんあり得ると思っておりますけれども、実現に向けて検討を進めてまいりたいと考えております。

以上でございます。

○武井座長 御説明、誠にありがとうございました。

それでは、質疑応答に入りたいと思います。

御意見、御質問等がある方は、Zoomの「手を挙げる」機能で、よろしく願いいたします。

まず、佐藤さんから、今の国交省さんの御説明をお聞きになって、何か補足とかはございますでしょうか。大丈夫でしょうか。

それでは、進めます。

竹内専門委員、お願いします。

○竹内専門委員 御説明いただきまして、ありがとうございました。

こういった学びの機会を増やしていく、学び方について入り口を広げていくということは、基本的に非常に重要なことです。今、政府を挙げてリスキリングということをおっしゃっておりますけれども、要は、スキルを高めていく手法は広く認められるべきであって、コロナをきっかけにして起きた変化をポジティブな方向にさらに発展させていくということで、小山学園の佐藤校長からいただいた御提案はポジティブに受け止めさせていただきました。

最後に国交省さんから幾つか懸念もお示しいただいて、検証しながらやっていくということも極めて重要だと思うのですが、1点、佐藤校長にお伺い申し上げたいことが、サンプル数がまだ十分ではないと思うのですが、コロナ禍でトライアルとして学科のオンラインはやられていたということだと思うのですが、今、その方たちが既に現場で働き始めている中で、オンライン授業で卒業されて実際に就職された整備士さんたちを採用された工場さんから、通常入ってくる整備士さんよりも、要は、ある意味、習熟度が低いといった御意見等が実際に上がっているかどうかといったところについて、もし把握しておられたら教えていただきたいと思っております。

国交省さんにお伺いしたいことは、先ほどの資料で抽出されておられました懸念点について、ちょっと習熟度が低いという話がありました。どのような習熟度の低さか、今回は学科授業のオンライン化というお話だと思いますので、実技の部分は話を除いていいのかなと思っておりますけれども、学科の部分についても習熟度が低いといったところについて、何かもう少しフォローがありましたら教えていただきたいということが1点。

もう1点が、これよりもさらに大きな話として、今、自動車業界は非常に大きな変化のときにあり、これは多分多くの委員の皆さんが御関心を持っておられる点かと思っております。

れども、EV化や燃料電池自動車と新しい技術がどんどん入ってきている中で、もともとの資格を取ってしまった方たちはずっとその資格で整備士をすることができるといって、それこそ新しい技術への対応といったスキルをどうやって確保していくか、そこについての御意見をいただければと思います。

私からお伺いしたいことは、以上でございます。

○武井座長 ありがとうございます。

まず、佐藤先生から、お願いできますでしょうか。

○東京工科自動車大学校（佐藤校長） 御質問をありがとうございます。

オンラインの実施について、企業さんの反応、就職後の卒業生の実力等、そういう課題があるかどうかという御質問だと思いますが、私どもがこのオンラインの授業に取り組んだきっかけは、先ほどもお話ししましたように、コロナ禍が非常に大きな要因です。2020年度のスタートで、4月と5月、この間整備専門学校に登校しないことになりました。要するに休校したのです。それによって訓練時間が完全に足りなくなるという前提で、それに対する緊急避難的な課題ということで、我々は取り組みました。その後もコロナ禍は続いたわけですが、先ほど資料でもお示ししたように学制的な授業を中心として、その補完をしていたわけですが、ただ、最終的に、2年間、卒業時に、国家試験の対策等を行うことについては、特に大きな問題は発生せず、資格合格率の取得についても数字的な変化はございませんでしたし、就職後についても、企業さんから「どうも習熟ができていない」といったお声も聞いておりませんので、特に問題はなかったかと思えます。

我々としては、そういった大きな変化があるだけのオンライン教育への取組が実はできておりません。つまり、緊急避難的なトライを一部やったにすぎないので、今後、このオンライン化がもしできないのであれば、規制が続く中積極的に取り組む学校はきっと生まれません。ただ、オンライン化が可能であるということになれば、恐らく工夫がスタートするだろうと。スタートすれば、今出ているいろいろな課題が解決される方向に行くのではないかと、この辺のところを先ほどは説明させていただいた次第です。よろしいでしょうか。

○竹内専門委員 ありがとうございます。

おっしゃるとおりで、特にこれから地方で整備士さんの減少が深刻になってくる中で、通いづらいところこそこういったサービスが生まれてくるとか、学びの機会が生まれてくるということかと思えます。これからの変化が中心ということで、コロナの緊急避難のものは規模が小さかったこともあって、少なくとも今のところは影響が見られていないという御結論かと理解させていただきました。

○武井座長 国交省さん、お願いできますでしょうか。

○国土交通省（佐橋課長） 整備課の佐橋でございます。

今の御質問に対して、私からもお答えさせていただきたいと思えます。

1点目、オンライン授業によって習熟度が下がったというアンケート結果が出ていたと

ということに対して、どの程度下がったかというお話なのですけれども、今回我々が専門学校さんをお願いしてやった調査はアンケート調査でやっております。自由記述の欄に、先生方から、こういう習熟度が下がっていたということが懸念されますみたいな記述があったというところがございます。このため、我々としても、どの程度習熟度が下がったかという量的なデータは持っていないところがございます。ただ、皆さんにヒアリングをしていますと、先生方のお話は、オンライン授業ではやはりちょっと足りていないといった子たちの補講、フォローアップが結構大変というか、そちらで何とかカバーしたとはお聞きしております。質問の1点目は、以上でございます。

2点目の新技術に対しての教育をどうするかということなのですけれども、今、国の認証を取りました整備工場の方は、年に1回、研修を受けないといけないことになっておりまして、これは学科の研修と実技の研修がございます。こちらで、EVや最新の自動運転新技術について、学科においても、また、実技においても、研修をしていただいていると。実技は、自動車ディーラー、専門家の方とかに来ていただいて、個々の車、それぞれの車について、教えていただいているといった取組をしております。また、我々、国だけではなくて、こういう研修は、業界の中でも新技術に対しての研修なり講習が行われておりますので、そういったところに対しての費用負担支援みたいなことは、国としてもやらせていただいております。

以上でございます。

○竹内専門委員 ありがとうございます。

その研修は、必ず受けなければいけないということで、徹底されて運用されているということでしょうか。

○国土交通省（佐橋課長） はい。国の研修は、年に一度、受けなければならないというルールになっております。

○竹内専門委員 ありがとうございます。

○武井座長 よろしいでしょうか。

続きまして、井上専門委員、お願いできますでしょうか。

○井上専門委員 御説明をありがとうございます。

自動車整備士の問題は、自動車産業が基幹産業と言っている日本において、非常に大きな問題だと思っております。先ほど、整備士がだんだん高齢化して減っており、人手不足感が出ているというお話がありました。絶対的に必要な整備士がいて、人手不足感があるということは、給料は上昇傾向にあるのか低下傾向にあるのかという意味で言うと、国交省さん、そこはいかがなのか。もし給料がそんなに上がっていないのだとすると、なぜそういう人手不足の業界で給料が上がらないような形になっているのか。そもそもなり手がいないということは、若い人たちがこの業界に未来を感じられるような状態にないのかとすると、そこについては、先ほどの竹内専門委員の話にも通じますけれども、今後、EV化や自動運転というモビリティの世界が大きく変わってくる中において、この自動

車整備士をどのように国交省さんは位置づけていって、なり手が継続的に出てくるような世界にされようとしているのかということの絵を少しお伺いしたいと思っています。私は、もともと農林水産省でした。農林水産業は、ずっと若者の参入がなくて、どんどん衰退してきた。イメージもよくなかったし、給料もなかなか取れないしということで、そうやってきたという状態があるわけですがけれども、この運輸の世界が農林水産業と同じように衰退していかないようにしていただきたいと思っております、そこら辺の国交省としての見解をお伺いしたいということが1つです。

佐藤校長にお伺いしたいことは、今、若い人たちが入ってくるに当たって、どんな人たちとか、どんな夢を持って、どんな希望を持って、皆さんは入ってこられているのか、少しお伺いしたいと思っております。

以上です。

○武井座長 ありがとうございます。

まず、国交省さん、お願いできますでしょうか。

○国土交通省（佐橋課長） 佐橋から、答えさせていただきます。

まず、1点目の給与の件でございます。整備士の給与は、若干といえますか、他の業界と同じ程度に伸びておるところでございます。ただ、非常に中小の事業者が多いので、決して給与が高いとまでは言えないだろうという認識ではおります。伸びているというところでは。ちなみに、ディーラーとかの給与は、今、年収480万ぐらいで、対前年とかでいうと2.6%ぐらいの増という状況でございます。また、今後、EV化とかをしていくに当たって、どうやって整備士を増やしていくのかということでございますけれども、これまで、自動車の整備はエンジン車を中心とした整備が中心だったのです。整備士資格制度自身も、昨年度、改正いたしました、電子制御の知識も要るような資格にするという改正をしております。整備士自身が求められる能力も、今後は、EVや電子制御技術を中心にやっていくことになっていくと思いますので、資格制度自身もそちらに移行しているところがございます。整備士自身、給与の問題はあると思いますけれども、何とか増やすという観点で申し上げますと、今働いておられる環境が、他業種に比べて、どうしても工場の中で働くというところで、冷暖房とかもないような、夏は非常に過酷で冬は非常に寒いところで働くといった、働く環境自身も決していいとは言えないと思っておりますので、そういったところの改善にも、できる限り我々としては支援していきたいと思っております。

○国土交通省（野津次長） 次長の野津です。

補足させていただきますと、EV化をすれば、例えば、エンジンがなくなるとか、いろいろな構造的な変化はもちろんございます。一方で、先進安全技術はいろいろなものが登場して搭載されていくということで、新たな仕事が出てきます。そういった仕事は、逆に、油まみれですのような仕事とは違って、ちょっとホワイトな仕事になるとか、将来、本当に自動運転が実現するとなると、今まではドライバーが負っていた責任が基本は車のほうに来ることになります。そういった意味で、メーカーもそうですが、その機能を維持する

整備士さんの重要性は高まっていくというところがあります。学生さんたちにも、仕事の内容が、ある意味、非常にクリーンになっていくことや、自動車の進化に伴って重要性も増してくる、そういう大切な職業なのですよというところをPRしているところがございます。

○武井座長 井上さん、いかがでしょうか。

○井上専門委員 今の点で、少し疑問なのですけれども、電子制御とかが中心になってきていますので、今、実際に町の整備工事に持ち込んでも、このユニットは直せないのディーラーに持ち込んでくださいと言われ、部品を丸ごと替えるしかなくてそこはディーラーしかいじれないみたいなものが増えてきていて、どんどんディーラーに集約されていくような形になってしまってきているのかなと思っています。一方で、データを見ると、整備工場はどんどん零細化していて、小さな整備工場が増えている。先ほどの給料のお話でも480万円のディーラーというお話がありましたけれども、ディーラーに雇われれば、ある程度、環境とかもいいのかもしれないけれども、一方で、零細化しているという、この矛盾というか、今の業界構造として、ここら辺はどう考えたらいいのですか。国交省さんとしては、これをどうされようとしていますか。小さな一人親方的な人たちを増やしていく方向、そういう人たちが生き生きとしていくのがいいのか、それとも、ディーラーのところに技術的にも集約していく形で技術レベルを担保していくのか、どんなふうにお考えでしょうか。

○武井座長 国交省さん、お願いします。

○国土交通省（佐橋課長） 国家交通省でございます。

今の御質問なのですけれども、最近、本当に自動車の技術がどんどん進歩して複雑化してきて、また、EVやFCVとさまざまな新技術が出てきて、メカニズム自身も複雑になって多様化してきておるところでございます。我々は、町の零細な事業者が全ての車に対応することが非常に困難になってきておるという認識でおります。このため、我々が整備業界に説明しておりますことは、今後、できる限り、ほかの地域といいますか、他の事業者と連携するような取組をしていかないと、ちゃんと事業として生き残っていけないのではないかと考えております。もちろん、事業統合みたいなことも、今、国としてもM&A税制とかを導入しておりますし、そういったことも一つの解決策だと思っておりますが、それだけではなくて、ちゃんと自分のところで事業をやっていくにしても、ディーラーなり、メーカーなり、周りの車体整備事業者なり、そういった方々ときちんと連携を取りながらやっていかないと、今後は事業を継続できないのだろうと考えております。

○武井座長 井上さん、いかがでしょうか。

○井上専門委員 分かりました。

この業界は、いろいろな問題があると思っていますのです。単純に大規模化すればいいとか、ほかの産業とくっつけばいいとかではなくて、ディーラーと町の整備工場の違いとか、町の整備工場の人たちがどんな思いを持って働いているのかまで含めて、きちんと実態を

把握した上で、この産業をどうしていくのか、真剣に戦略を描いてほしいし、検討してほってほしいと思います。

佐藤校長、お願いいたします。

○東京工科自動車大学校（佐藤校長） 御質問をありがとうございます。

私は、学校にもう40年近くいますので、その違いを肌で感じているわけですが、昔は、車やバイクを高校生のときからいじっている方が入学してきました。そこで、油まみれになって自分で分解するのが好きだ、自分で本当に直したい、直すための知識を得たい、そして、整備士になって将来は働きたいという方が多く入ってきました。今もそういった方がいないわけではありませんが、最近では、自分でバイクを持っている、車を持っているという方もなかなかいらっしやらないし、車好きな親の影響を受けてという方も少ない関係で、将来、就職をする上で、車が好きなので車の専門知識を得たい、資格を取りたいという、結構ドライな方が多いです。そのきっかけとしては、映画、漫画、あるいは、ゲーム、要するに、車を対象に興味を持つきっかけは多様化してしまっていて、そういった中で、車が好きで、将来は車に接して仕事をしたいという若者が増えていると思います。また、機械が好き、ものづくりが好きということで、自動車を学びたいという方は今でも多いと思いますが、昔は機械が好き、ものづくりが好きという方は、大学に行く場合に、大学入試のハードルを越えなければいけないということで、そのハードルを越えたくない方が専門学校に来ていたわけです。20%ぐらいの大学進学率だったわけですから、多くの方が進路の選択肢として整備専門学校を選んでいたわけです。今は、50%、60%の大学進学率ということで、機械が好き、ものづくりが好き、車の勉強しようという方が、高校の進路相談の際に「あなたは文系ではないから理系ですね」という形で大学進学を勧められて、それが整備専門学校への入学生が減っている一つの要因になっているのではと思います。

私は、以上です。

○井上専門委員 ありがとうございます。

○武井座長 よろしいですか。

では落合先生、お願いします。

○落合専門委員 どうもありがとうございます。

私からも、何点かと思っております。

まず、全体としては、オンライン授業ができるようにという提案は、非常に重要なことだと思いますし、私もデジタル臨調という作業部会に入っていますけれども、デジタル臨調で行っている一括見直しの中でも、こういった講習の部分のオンライン化は重点的なテーマになっておりますので、できる限り早く進めていただきたいと思います。

また、先ほど井上委員におっしゃっていただいた内容を少し敷衍するとすれば、国土交通省様で、産業政策として全体として業界をどういう形で持っていられるのか、その中に人材政策をしっかりと位置づけてほしいということだと思います。これは、ほとんど井上専門委員の繰り返しだと思うので、特に追加での意見というわけではないです。そのほか、

私から伺いたい点を幾つか国土交通省さんに御質問できればと思っております。

まず、1つ目が、今回はオンライン授業ということでお話がありますが、さらに、修業年限に関する点も重要ではないかと思っております。令和4年10月の規制改革推進会議の本会議で重要課題としている中でも、共通課題対策について、資格取得に係る学歴・経験要件の見直しということで記載されており、こういったいろいろな経験年数を形式的に設定していることについて横断的に見直しをしていくべきという方針を示している部分にも関わってきます。大学の設置基準の中でも修業年限の記載が卒業の要件から外れるといったこともあるかと思っておりますので、自動車整備士の養成に関しても、必要な授業時間を受ければ卒業できるようにすることもしっかりと御検討いただければと思っておりますが、いかがでしょうかということが1つ目です。

もう1点について、先ほど井上専門委員からもお話がありましたが、新しい技術変化に対応して行って、仕事をつくっていくことが大事だと思っております。その中で、新しいことを学んでもらう、それを実践してもらおうという中で、一度学習して、それだけで基本的にずっとそのままでいいのかというと、技術的に必要なことが変わってくる部分もあると思いますので、例えば、資格の更新をするかどうかまではともかくとしても、新しいことを行っていただくに当たって必要な学習や技能の取得がしっかりと実施されるような形で、取組をより強化していただくことが大事ではないかと思っておりますが、いかがでしょうか。

以上、2点になります。

○武井座長 お願いいたします。

○国土交通省（佐橋課長） 国土交通省でございます。

まず、1点目の修業年限の話でございますけれども、今、この養成施設での2級課程で申し上げますと、1800時間以上、かつ、2年以上という期間を設けておるところでございます。年限を設定しない場合は、過度な詰め込み授業を誘引することになって、専門学校で、教育の質ではなくて、どちらかというと、早く取る、受講させることを競って、質が下がるおそれがあるのではないかと思っております。学生が過度な負担を強いられる事態を避けるために、このような2年という期間を設定しておるところでございます。また、我々は今お話のございました大学修業年限は原則4年という認識なのですけれども、それでも、3年以上で、かつ、大学で優秀な成績と認められる者は、4年にかかわらず卒業できるようになっているという認識でおります。自動車整備士について想定した場合に、国家試験の実施時期とかのことを考えると、1年で2級整備士検定試験に合格すれば優秀な成績である者と解されるわけなのですけれども、今の1800時間を1年でやるということ自身が現実的ではないのかなと思っております。その2年というところを取っ払った場合に学生の方にとってそれほどメリットがないと思っておりますので、ここについては慎重な検討が必要ではないかと認識しております。

2点目の新技術の教育という話なのですけれども、現在、自動車整備士の資格について

は、更新制は取っていません。さすがに自動車整備士の方の負担もあるかと思って、今、そこまではかけていないのですけれども、確かに、先ほどの井上先生もそうですけれども、非常に新技術が進歩してきておりますので、我々としては、今いる整備士の方々を、再教育といいますか、いかに新技術に対しても対応できるようにしていくかと、そういう教育の機会を、できる限り、我々としても見ていくというところでございます。

○落合専門委員 御説明をありがとうございます。

2点目は、実際、車の構成も変わっていくと思いますので、今のタイミングよりも今後はさらに激しい変化が起こってくる可能性もあると思います。その点は、しっかりと状況も見ながら先手を打っていかないと、どうしても産業全体としても遅れてしまうおそれもあると思いますし、業界に対する魅力も高まらないと思います。そういった点はぜひフォローアップをお願いしたいところです。

一方で、1点目の修業年限に関する点については、実際に学生の要望をどのように捉えるかという側面もあるように思います。この点について、佐藤校長から、学生のほうでは、この辺りで、どのような考えがありそうか、影響がありそうかについて、お話を伺えればと思いますが、いかがでしょうか。

○東京工科自動車大学校（佐藤校長） 御質問をありがとうございます。

国土交通省様からお話が合ったとおり、我々、教える立場として、この2年・4年というものは、資格取得者として、実際に社会に出て就職をする際に技術的な仕事がちゃんとできるということが担保されていないといけませんので、そういう意味では、先ほど国土交通省様のお話もあったように、現在の期間はそう短縮はできないのではないかという気がします。詰め込み教育になるという懸念も、同様でございます。ただ、教育のやり方については、先ほどからお話ししているように、オンラインなどの教育を導入することでいろいろな工夫ができるのではないかと思います。特に、今、学校に来なければ出席にならない、大学のように休んでも試験に合格すれば単位が取れるといったものと違って、私どもの学校の出席率は学生が95%ぐらい出席しています。それ以上欠席すると、必ず補習を受けなくてはいけないのです。それは、先ほど言った時間数の制限があるからです。そういった規制をある程度緩和することで見直しができるのではないかとはいえますが、年限そのものを縮小するという考えにはまだ至りません。

そういったところです。

○落合専門委員 ありがとうございます。

今、実際の状況をお伺いして、そうすると、今おっしゃっていただいた補習については、具体的にどういう部分が整備されるといいかでは、いかがでしょうか。例えば、どの基準をどのくらいにするとか、何かそういうものはありますでしょうか。

○東京工科自動車大学校（佐藤校長） 基準については私はまだ考えが整理できておりませんが、要するに、学校に来ないと補習と認めないことになるわけですので、そういったことをオンラインでやって、その成果として、例えば、試験をちゃんと学校でやって、そ

の習熟度を確認できるということであれば、必ずしも学校で授業をしなければいけないということではなく、いろいろな教材で、時間がかかる人もいる、逆に短時間で分かる方もいらっしゃるということで、そういう学びの多様化につながっていけばいいとは思っております。

また、教員の関係もありますね。必ず、一括で授業して、補習する場合には一人一人の補習になりますので、先生方の負担もかなりあります。そういったところを、例えば、オンラインで、ある程度、効率的にやっていくことも考えられます。その分、ほかの教育の質を上げていくことにもつながるのではないかと。今、いわゆる具体策は申し上げられませんが、そういう工夫が生まれてくると考えております。

以上です。

○落合専門委員 分かりました。少なくとも補習の部分についてもオンラインは併せて整理していただくことが最低限重要であるという部分は、固まったお考えとして、あるのかなとは思いました。その辺りを調整することによって、オンラインでできる範囲を限定せずにしっかりと整理していく中で、まずは通いやすさを確保していくということと理解しました。どうもありがとうございます。

○武井座長 ありがとうございます。

続きまして、後藤専門委員、お願いいたします。

○後藤専門委員 御説明をどうもありがとうございました。

まず、オンライン化を含めて、自動車整備士の教育という観点でいろいろと取り組まれていることに敬意を表したいと思います。私自身、大学に勤めておまして、コロナが始まってから3年間、オンライン講義を様々な形で体験しました。国交省さんの最後の評価で、懸念や課題もないわけではないという御指摘がありましたが、確かにオンラインだけで、およそ対面で接する機会がないということになると、フォローアップもしにくいし、また、ほかの学生との交流の中で疑問を解決する機会がないということは大きなマイナス要素であるとは思っていたのですけれども、そこさえ解消できれば、非常に多様な学び方につながるということを実感しているところです。例えば、講義が録画されていたら、分からないところを何度も見るとか、そういうこともできますので、工夫次第でかえってプラスの効果が大きくなったのではないかと感じております。私の専門は法律ですので、自動車整備とは大分違う世界かとは思いますが、オンラインの活用が、今後、非常に大きな課題になるということは変わらないかと思えます。オンラインだけにするという話ではなく、実技で恐らく対面で接する機会は必ずあるのしょうから、むしろその貴重な時間を実際に会って手を動かさなければいけないところに活用できるよう、オンライン化は積極的に進めていただければと感じたところでございます。

その上で、そのように学びやすさをどんどん上げていったとしても、それだけでこの人手不足が解消できるのだろうかというところについて、国交省さんにお伺いをしたいと思います。先ほど自動車整備士の給料もほかの業種と同じように上がっていているという

お話がありましたけれども、国交省さんの資料の3ページでお示しになっている有効求人倍率を見ると、全職種が1.05倍に対して4.55倍という非常に大きな数値が出ているわけです。そうだとすると、ほかの業種に比べて速いペースで給料が上がっていかねばいけないはずであり、ほかの業種と一緒にということはむしろ低過ぎることになるのかなという気がしています。いろいろな要因があるのかもしれませんが、例えば、同じようなことが言われる職種ですと、業界は全然違いますが、保育士さんも、給料がなかなか上がらない一方で、人手不足だということが社会的な課題になっているかと思います。保育士については、保育所の主な収入源は国・自治体からの補助金であり、他方で、施設によっては利用者が払う金額がコントロールされているというところで、競争状態で求人倍率が多いからといってすぐには給料が上がらないという要因があることが指摘されているかと思います。この自動車整備業界で、そういったことがあるのでしょうか。あまりあるようには私には思えないのですけれども、もしそういう制約がかかっているのであれば、教育面をやりやすくする以外にも、業界の収入の入り方の構造についても何らかの規制改革が必要ではないかとも思いますし、また、そうではないにもかかわらず上がっていかないのであれば、先ほどの井上専門委員からの御指摘にもありましたけれども、どういう構造要因があって、それに対してどういう取組ができるのか、そこは個々の業者では何ともしがたいところがあるでしょうから、国交省さんに、原因をもっと明らかにして、そこに積極的に取り組んでいただければと思うのです。よろしくお願いします。

○武井座長 お願いいたします。

○国土交通省（野津次長） 国土交通省でございます。

給料の話もあるのですけれども、例えば、整備士の定着率みたいなものを考えたときに、休みが土日に取りにくいという環境面への不満も結構ございます。給料はもちろんなのですが、そういうほかのところを改善するような取組を進めていくことが大事だと思っています。

収入を上げるという意味では、生産性の向上が非常に重要だと思っています。事業を再構築するための補助、生産性を向上させるような機器の導入の支援、M&Aを実施したときの税制上の優遇、事業者団体が行うような生産性の向上の取組支援という形でやっておりまして、なるべくそういうものが待遇面の改善にもつながればいいという考えで、現在、進めております。

○後藤専門委員 御回答をどうもありがとうございます。

御指摘のように、多分様々な問題があるでしょうから、取組は進めていただければと思うのですけれども、1点だけ、気になりましたので、追加で申し上げたいと思います。職場環境が割ときつところがあるというのは、多分そのとおりかなとも思いますけれども、もしそうだとすると、一番の処遇は、そのきつさに見合った報酬を払うことではないかと思います。これは、別の問題ではなく、根は一緒であって、職場環境がきついにもかかわらず報酬がそこまで上がっていない、だからこそ、ほかの職種に移るかということを考え

てしまう可能性があるわけです。もちろん職場環境の改善自身も大事かとは思いますが、職種上の性質上、土日でもやらなければいけないとか、肉体的に大変とか、なかなか全部は解消できるものではないとすると、それに見合った報酬を払う、それをどのように可能にするかということは、両方を進めなければいけないことであって、片方だけやれば良いということではないのではないかという気がいたしました。もちろん職場環境の改善自体はぜひ進めていただければと思いますけれども、全てのポイントについて何かをやっていかなければいけないのかなという気がしたところでございます。またいろいろと考えていただければと思いますので、よろしく申し上げます。

○武井座長 国交省さん、今の点はいかがでしょう。

○国土交通省（野津次長） おっしゃるとおりだと思います。一例ではありますが、事故をしたときの車体の修理をするときに、自動車事故の保険を使うわけなのですが、そのときに保険会社から整備工場に支払われる額が小さいという問題が国会でも指摘されておりまして、監督官庁は金融庁になるのですが、その辺りの単価の見直しという動きも現に出しております。これは一例でありますけれども、そういうこともございます。

○後藤専門委員 どうもありがとうございます。

そういったところも含めて、ぜひほかの省庁とも連携を取りながら考えていただければと思います。

○武井座長 ありがとうございます。

続きまして、堀専門委員、お願いいたします。

○堀専門委員 御説明ありがとうございます。

東京工科自動車大学校の佐藤校長からの御説明、大変よく理解させていただきました。自動車大学校への入学者数が減っているのに対して、新しいニーズが出てきているというお話だったと思います。社会人での学び、企業からの派遣というニーズ、大学生のダブルスクールといったニーズが既に確認されているということは、日本における基幹産業である自動車業界を支える人材を呼び込むという観点から、非常に重要であると思います。夜間で実績が出ているということですので、オンラインが進めば、これも高い効果が期待されるということだろうと思います。様々な方々に学んでいただく環境を整えるという観点から、オンライン化については重要な御提案であると思っております。

これに対して、国土交通省の最後のページを拝見しまして、確認をさせていただきたいのですが、いろいろな評価や課題があるということでもありますけれども、東京工科自動車大学校のニーズとしては、学科だけではなく、実習科目の一部もオンライン化を希望されると書かれていると思います。一方で、国土交通省の御検討の状況の中では、どちらかというと、実習に関しては否定的、学科については認めることを検討されるという方向性での御検討ということによろしいのでしょうか。東京工科自動車大学校の資料の3ページにも、コロナ禍で実習についても一部オンライン化を行った実績があるという校数も表れておりますので、実習だからオンライン化不可ということではなく、内容によって実

習の一部もオンライン化ができるのではないかという検討も併せてしていただきたいと思うのですけれども、こちらについても現在のお考えをお聞かせいただきたいと思います。なお、学科だからといって全てをオンライン化することもまた不相当な場合があり得るかと思えます。学科であっても、もしオンライン化を認めるのであれば、これまで以上に細かく、例えば、小テストのようなものは学校に来てやっていただく、幾つかのステップを設ける、フォローについては対面で行うといったことも必要だろうと思っておりますので、学科のみならず実習の一部も検討対象とした上で、効率的なオンライン化が可能になる施策を御検討いただいたほうがよろしいかと思うのですけれども、7ページ目の資料から読み取れなかったものですから、今後の検討の方向性についてお伺いしたいと思っております。

また、もう1点、東京工科自動車大学校の最後のページに、④、⑤、⑥という人材増加策への案が記載されておまして、1級整備士養成課程の入学資格変更による自動車整備士増加策として、大学卒の方が増えていることに対応して、1級課程につきましては、大学の工学部を卒業されている場合には、1級課程の入学資格を認めるという御提案も出ています。また、外国人留学生の専門学校への入学を促進することによる整備士増加策も非常に大事だと思えますし、中高生に向けたコンテンツの作成も大事だという御提案があります。この辺りについても御検討いただけるということでもよろしいのかどうか、こちらも国交省様に併せてお伺いしたいと思っております。国交省様の資料の7ページ目で、通信環境に係る評価で、学生側で、留学生を含む通信機器・パソコンの確保が困難だという御意見が出ていることが紹介されておりますけれども、それであればなおさら、だからオンライン化をやらないという理由ではなくて、留学生を含め、こうした通信機器やパソコンの確保が困難な方に対しては貸与するなど、どうしたら前向きに進められるのかということも併せて施策を検討していただくことがよろしいかと思えます。日本語学習サポートも併せて行うことによって、外国人留学生が確実に整備士になっていける道筋を設けていただくことは、国としても必要なサポートになるのではないかと考えています。したがって、東京工科自動車大学校の最後のスライドにありました御提案について、国土交通省様のお考えをお聞かせいただきたいと思えます。

以上、2点でございます。

○国土交通省（佐橋課長） 国交省から、お答えさせていただこうと思えます。

まず、1点目の東京工科大学校様のアンケートで、実習もやられていて、今回、学科だけではなくて、実習についてもオンライン化を考えていくのかという話でございます。我々は、専門学校の実習の授業でやられているものは、東京工科自動車大学校様も含めて、実習授業の初めの説明部分といいますか、そういった座学でやるような実習のところについてやられていたという認識です。アンケート結果から見ると、実習についてはさすがになかなか難しいという意見が多かったということもあります。実習の授業のうち、そういった座学でやられているところについて、学科と同様にオンライン化ができるのではないかと、恐らく御要望だと我々は認識しておりますので、そういったことも含めて、今回、オ

ンライン化について検討を進めていきたいと考えてございます。また、学科も、オンライン化したときの問題点は、出席状況の確認、学生さんの理解度・習熟度でどれくらい達成しているかといったところが課題としては残ってくるだろうと思っていますので、そういったところの解決策は、今後、専門学校さんとかと一緒に制度設計を検討していきたいと考えております。

東京工科自動車大学校さんの資料の最後、④、⑤、⑥についてでございます。まず、1点目の1級課程の入学資格の変更という話でございますけれども、今、1級整備士の養成施設に入るのは、2級コースを卒業して2級を取った方が行かれているところでございます。今回は大学を卒業された方が1級課程に入れるようにという御要望でございますけれども、今回の御提案はこれまでになかったような御要望でございます。2級を合格してきた方、2年の2級コースを卒業して2級整備士を取得された方の知識や技能と、その大学を卒業された方の能力が、本当に同じレベルなのかといったところなどの検証も必要だとは思っておりますけれども、できるだけ人材を増やしていくことを我々としても目的としてはございますので、この点に関しても検討を進めていきたいと思っております。⑤、外国人の専門学校の入学を促進するためのサポート、日本語能力の向上のためのサポートについて、外国人が専門学校の学生さんのうちの相当数を割合として占めてきているところもありますし、外国人の一番の課題として、日本語をいかに学んでいただくかといったところは、我々も同じ問題意識を持っております。専門学校さんとともに、何ができるのか、国として何が支援できるのかといったことを検討していきたいと思っております。最後の、中高生に対する自動車業界の情報、学びや仕事の魅力を伝えるコンテンツも、我々としても、動画を作成して、先ほど一番初めで御説明しましたけれども、高校生などを対象に実際に企業の職業体験みたいなことも今年度はやらせていただこうと思っております。中学生・高校生に対して、できる限り、整備業界、整備士という仕事を知っていただくことが非常に重要だと思っておりますので、ここについても、専門学校さんをはじめ、整備業界全体で一緒に取り組んでいきたいと思っております。

よろしいでしょうか。

○堀専門委員 いずれも前向きに御検討いただけるという力強いお言葉だったと思います。よく自動車大学校の皆様とニーズを確認しながら、また、どのようなことがあり得るのかということをお議論いただきながら、ぜひ進めていただければと思います。特に④の1級整備士養成課程の入学資格について、大学卒業からの1級課程を認めるということについては、先ほど落合先生から御質問のありました、2級課程の修業年限が2年間というものは動かせないのだということであるとすると、なおさら大事なパスになるかと思っております。もし大学工学部でも足りないものがあるのであれば、それを補足的に何時間補うということがあり得てもいいと思うのですけれども、年数を重ねなければ大学を卒業しても1級が受けられないという待機期間のようなことにならないように、効率的に進める、それによって若い学生も呼び込めるということだと思っておりますので、ぜひ御検討いただければ

と思いました。

以上です。

○武井座長 ありがとうございます。

お願いします。

○国土交通省（野津次長） 補足をさせていただきます。

私どもの最後のページは、課題ばかりを書いている、検討に対して消極的な印象を与えてしまったかなと反省しておりますけれども、実際にオンライン授業をやった学校に伺っているとお話を聞きますと、オンライン、プラス、コンピューターを使う、iPadのようなタブレットを使うということ、全てなのですけれども、いろいろとネットで調べることができるか、外国の方だと翻訳して言葉の確認をすることができるか、実技の場合に、たくさんの方が一遍にすることはできないので、どうしても待ち時間ができるのですけれども、その間に、映像を見て予習して確認して、あるいは、手元の作業の部分を映像化してそれを見ることもできるというメリットがあります。意外と学校に通うのは楽だと思ってもらって、それで学生が引きつけられるとか、今は小・中・高でもパソコンを使った授業は普通になっていますので、そういうものに親しんだ子たちはそういうものが使える専門学校に魅力を感じるという声も聞いていますので、そういういろいろなメリットがあると思っています。確認テストをするときに、先生の集計作業が圧倒的に楽になるという声も聞いていまして、そういった教員の先生方の負担を軽減して、できない子といえますか、ちょっと遅れている子のケアに充てられるといういろいろなメリットもあることも承知しております。そういった意味で、姿勢としては、今までの教育の質を下げない、むしろ上げるぐらいの形で、うまくオンライン化を実現していきたいなど。その際に、出席、受講の確認をどうやって取るかといったテクニカルな問題もございますので、そういったものを併せて検討していくことが必要かと思っております。

以上です。

○武井座長 よろしいでしょうか。

佐藤先生、今の一連の件について、何かコメント等はございますでしょうか。

○東京工科自動車大学校（佐藤校長） 私は、補足というか、これは自分の意見になるわけですが、1級の入学について、私の資料を出せますか。

先ほど、国土交通省様から、大学工学部卒業生が2級の整備士相当の実力を持っているかどうかという比較というお話がございました。確かにそういう検討も考えなければいけないことは重々承知しておりますが、現在、専門学校の2級課程は、高校卒業で入学になっています。そのときに3級相当の実力があるかどうかという比較はしておりません。つまり、2年間で3級と2級を含めた2級整備士の合格ができる教育を専門学校でやっているという形でございますので、2級レベルが大学工学部卒にあるかどうかという比較よりは、大学工学部の優秀な方々、また、そういった知識を持った方が、1級のカリキュラムに親和性を持ち、非常に優秀な1級整備士が生まれるという、前向きな取組としていただ

ければ、幸いです。

以上でございます。

○武井座長 ありがとうございます。

続きまして、宇佐川専門委員、お願いできますでしょうか。

○宇佐川専門委員 本日は、いろいろとお話を伺わせていただき、ありがとうございます。

私は、国土交通省さんとも、この自動車整備の人手不足解消の観点で、以前より協働しております。

その中で、意見を1点、質問を2点、もし時間があるようであれば、井上さんがおっしゃられていた給与が上がらない理由や人が採れない理由は何かに触れさせていただければと思います。

まず、意見です。オンラインやリアルという話の前提として、そもそも人の安全はとても重要な仕事であるため、自動車整備をできる人、必要な技術は分けて考えたほうがよいと思います。1つは、意欲、性格的な特性も含め、安全管理意識があるかどうか。2つ目、知識。3つ目が、実務的な要素も含む技術があるか。この3つは、どのような基準で、どうやってチェックするか、仕事を遂行する上で必要な要件は何なのかを明確にした上で、この3つぐらいのカテゴリー別に、それぞれの取得方法、リアルでないと無理なのか、オンラインでも可能か、むしろハイブリッドがよいのではないか、補習などは多分ハイブリッドのほうがよい気もします。例えば、こういった手法を検討いただく。加えて、それらが実際に取得できているかを適切にはかる方法、これが多分試験だと思えます。この3つのカテゴリーで検討いただくのがよいかと思えます。コロナ禍で、オンラインで学ぶことに、先生や学生さんが慣れてきた。併せて、それをよりよく進めるための技術開発も進みました。eラーニング、オンライン授業の在り方も、すごく進みましたし、先ほど出ておりました通信環境の問題、タブレットの配付といったものについても、行政支援を受けやすくなっています。我々が思っている以上に使い勝手がよくなっています。当社のスタディサプリを授業に導入してもらった小学校に取材した際に、先生がおっしゃっていたことがあります。自分よりも上手にオンラインで教えることができる先生の動画を見てもらい、ある程度の知識を伝える、上手に引きつけることは、ノウハウみたいなものがあり、カリスマ先生とか言われていますが、自分よりも伝え方がうまいので、長けた人の動画を見てもらって、自分は、サポート・補習が必要な子はいないか等を、その場で顔色や動作を見て、足りないと思ったらすかさずフォローに入るやり方が、非常によかったとおっしゃっておられました。先生の労働負荷も非常に高くなっており、先生もなり手が減っているという課題があります。先生の労働負荷を極力減らし、先生にしかできないことやリアルでしかできないことに集中してもらうことで、よりよい学び環境をつくる取組が、この2～3年で生まれていますので、佐藤先生や、現場を見ていらっしゃる方に体感いただき、活かせることを探っていただきたいです。

質問は、2点、あります。

1点目は、賃金がどうすれば上がるのだろうか。自動車整備ディーラーの年収480万円は全体平均年収よりも上回っているが、資格習得後、あまり上がらない。経験に比例して賃金が上がる職種も多いが、比較的自動車整備の年収は、ある程度までは若くても上がるが、その先は横ばい、上がりにくい傾向がある。何をすれば賃金は上がるのか。どの資格や経験があれば上がるのか。事業者が給与をあげるために必要な生産性向上とリンクするのは資格なのでしょうか。例えば、不慣れなときは対応できる車検数は少ないが、慣れると一定数まで増加するが1年ぐらいで上限に達してしまうという声も聞きます。そうすると、その後の賃金は上がらないのか。他に、部品やオプションを販売する、追加サービスで付加価値をつけ利益を確保できる工夫をし、賃金にリンクさせる方法はないのか。賃金が上がる資格、経験、工夫等を分かれば教えてほしい。

2点目の質問は、少子化が非常に進み、かつ大学進学率も6割という実態がある。今後、社会人にも整備士になってもらうことが重要ではないかと思っています。異業種・異職種の社会人にもっと自動車整備の資格を取得してもらうために必要な工夫は何か。増やすための要望など、佐藤先生にお伺いしたいです。

賃金が上がる構造と、社会人に振り向いてもらうにはどうすればよいかを教えてください。

○東京工科自動車大学校（佐藤校長） 御質問をありがとうございます。

まず、賃金については、専門学校の卒業生のほとんどが自動車ディーラーに行きます。自動車の専門さんには賃金格差がありまして、ディーラーのほうが、給与や条件が、いろいろな意味でいいのです。そういう意味でディーラーに行くわけですが、自動車業界全体としては専門さんのほうが足をちょっと引っ張っているような関係で、非常に給与が安いというイメージが一般に伝わっているようです。先ほど国土交通省様からのお話があったように、ディーラー様に関してはかなり上がっています。大学卒業生、短大、高卒よりは、要するに、十分に初任給が高い業種になっています。ただ、御質問のように、その後はどうするのか、要するに、それ以上に上がっていくのかという話があります。現在、卒業生の状況等を見ると、以前と比べて、自動車ディーラーの会社の業態がどんどん整備側に移動しています。つまり、新車を販売する自動車ディーラーが、販売業というよりは整備業に変わっている。割合として、6：4で整備のほうが今は上でしょうかね。昔は、その逆でした。営業マンはどんどん給与が上がってくる、また、課長や係長といったものも営業マンが中心に上がっていくということがあったわけですが、今は、うちの卒業生などを例にすると、整備で入って整備でどんどん会社の上の立場になっていく。整備が分からないと、ディーラー全体の仕事を切り盛りできないからです。そういった役職に就いていくことで、今、普通に給与が上がっていく状況は見ております。資格をさらに取っていくというよりは、その会社の中でのキャリアやスキルを上げて、会社の中で重要なポストに就いていくことになろうかと思っています。そういう場合には、一生整備士ということができな

いかかもしれません。以前とはだんだんイメージが変わってきているのかなとは思いますが、会社によって違うので、一概に全部そうだとは言えません。

外国人や社会人を増やしていくためにどうしたらいいかということについては、彼らが入学しやすい学校になる。例えば、学校としても授業内容ばかりではなくて、奨学金をどうするかとか、企業さんと連携するか、そういう努力をしながら外国人や社会人を入れていく方法を考えるということが必要になります。

また、社会人が自動車整備士になるために資格を取ろうという場合に、先ほど私からお話ししたように、資格を取得するためのプロセスとして就業を実際にして実務経験を得ることが必要となり、それからやっていくとなると何年もかかるので、学校に入ることが最短ルートとなります。しかし学校へ入ると、今の仕事を辞めなければいけないとか、生活を変えなければいけないということになるので、例えば、夜間課程のように学びやすい環境があることが重要になっていくのではないかと思います。現に、先ほど説明したように、そういった方々が今は入り始めています。1つの方法として、オンライン化ということで、学校に必ずしも来なくても勉強が進むという環境をつくってあげれば、より学びやすい環境になるのではないかと考えております。

今のところ、私はそういう考えでございます。よろしいでしょうか。

○宇佐川専門委員 ありがとうございます。

オンライン化が、まずは外国の方々の日本語の取得、社会人が仕事をしながら知識から学びはじめることにつながると思います。自動車整備学校でも、異業種の社会人が学ぼうと思ったときに、今のカリキュラムの順番でいいのか、場合によっては、自動車整備に本気で入職するか分からながらも、まずは知識面だけでも、例えば、安全面の意識醸成カリキュラムだけでも、できるだけ早めに少しだけでも受講してもらう、取り組みやすさをぜひ検討しておいていただけるといいのではないかと思います。

○武井座長 御手洗委員、お願いできますでしょうか。

○御手洗座長代理 皆様、御説明いただいて、ありがとうございました。

まず、もともとの議題であった授業のオンライン化について、技術変化、産業構造の変化が大きい時代であることから、社会人になってからも、学び直す、リスクリングして、キャリアアップする、キャリア変更をすることが重要であることは、広く認識されているかと思います。政府としてもリスクリングを支援する方針を打ち出しているところですから、企業派遣や別の仕事をしながら学ぶ人のためにも、オンライン化は必須かと思えます。先ほど次長から前向きな御返答をいただいたので、心強く思っているところではありますけれども、同時に、出欠確認について課題だというお話などもあったかと思います。私たちが今出ているこの規制改革推進会議も、オンラインで行っていますけれども、出欠確認などは造作もないことで、その点は全く課題にならないのではないかと考えております。そうした細かなテクニカルな課題は現場の先生方でこれまでも解決してきていることだと思いますので、ぜひ国交省さんとしては大所高所を見据えて、オンライン化は進めていた

だければと思います。

加えて、私から、2点、質問です。

1つは、給料が見合わない、人手不足なのに給料が上がらないという背景に、自動車整備士数に対して、自動車整備工場の数が零細化して増えていて過当競争になっているのではないか、一社一社の規模が小さくかつ過当競争気味でそこに勤める人の給料が上がりにくいという構造になっているのではないかと推察されます。先ほどディーラーのほうで給料がいいというお話もあったかと思いますが、そうした事実を踏まえても、過当競争なのかなということが推察されます。そうすると、規制の観点からできることとしては、自動車整備士の育成の促進に加えて、自動車整備工場の設置要件が適切なのかも、併せて、見直していく、確認していく必要があるかと思います。そうでないと、地場の自動車整備工場に勤める人にとっては、仕事の過酷さに比べて給料が見合わないということが持続してしまい、結果として、自動車整備士数の不足が解消されないということになるかと思います。事業所の設置要件についても適切かどうかの検討が必要かと思うのですが、これについて、国交省さんのお考えを聞かせていただければと思います。

2点目です。複数の委員から御指摘のあったことですが、自動車側の技術の進化は非常に早く、既にハイブリッドやEVも出てきているところかと思いますが、先ほど、整備士資格を得るために電子系統の科目を追加したということだったかと思うのですが、過去に整備士資格を取得した人の技術変化のキャッチアップはどのように考えていらっしゃるのでしょうか。整備士資格を一度取得すると、今、これは一生使える資格ということになっているかと思いますが、技術変化に随時キャッチアップしていくためのリスキリング、繰り返し学んでいく仕組みを導入していく必要があると思うのですが、どのようにお考えでしょうか。

よろしく願いいたします。両方、国交省さんでお願いします。

○国土交通省（佐橋課長） 国土交通省でございます。

1点目の整備工場の設置要件の話なのですが、整備工場の国の認証の要件も過去から見直してきていて、それに伴って、現在は91,000工場がございますけれども、どんどん増えてきたという状況でございます。それに伴って、そもそもの売上高自身は横ばい状態だということもあるものですから、工場が増えるにつれて、それだけ総売上げも上がれば大丈夫なのですが、それが比例していればいいのですが、収入は一定の割に工場が増えていったということが現状だと認識しております。

○御手洗座長代理 今回のポイントで、確認ですが、自動車整備工場の設置要件を見直してきたということは、要は、設置しやすい方向に、緩和する方向に見直された結果、事業者数が増え、過当競争になっているのではないかとということですね。

○国土交通省（佐橋課長） その可能性はあると思っています。

○御手洗座長代理 分かりました。そうだとすると、売上げが横ばいの中で事業者数が増え過ぎるとこうした結果になることは分かっていることなので、設置要件についても併せ

て見直すべきではないかということが私からの意見なのですけれども。

○国土交通省（佐橋課長） 今の見直すということで、もちろん今の技術に対して必要な整備は何なのかという観点で設置要件を見直すということはぜひやっていくべきだという認識で我々はおりますが、過当競争になったので、需給調整のためにといたしますか、そのために厳しくするとか、そういう観点は、我々としては、見直しは難しいだろうなと思っております。

○御手洗座長代理 分かりました。先ほどの私のコメントの2点目に通じるところなので、すけれども、技術変化が非常に早い領域ですので、自動車整備士さんの力量だけではなくて、自動車整備に必要な設備などもこれから変わっていくかと思えます。技術要件という意味でも、設備要件という意味でも、設置基準は見直されていくと思えますので、その際に、現状は過当競争になっている可能性があることを頭に置いて、設置要件を考えていただくというのではないかと思います。他の業界でも、似たようなことが起こっていることがあります。サービスが差別化しにくい業態で、事業所数が増え一個一個が零細になってしまって、勤めている限りは全然給料が上がらないから独立しようと、みんなが独立していった結果、さらに零細化と過当競争が進み、そこに勤める人の給料が上がらないというスパイラルに陥ってしまう例はまああると思うのです。自動車整備もそういう業界なのかなという感じがするので、もちろん需給調整のための設計要件の見直しは難しいかもしれませんが、今後の見直しの際にぜひ念頭に置いていただけたらと思います。

○国土交通省（野津次長） 補足といたしますか、今、「過当競争」という言葉がございましたが、整備工場も、結局、キャパはそれぞれで、小さな工場や大きな工場等があるので、整備工場の数を論じるやり方ももちろんあるとは思うのですけれども、全体のサービスの供給量を見ることも大事かと思っています。私どもの資料で、車の台数が微増の中で整備の要員数は横ばいだというお話を差し上げたかと思うのです。地域ごとに差はあるのですけれども、例えば、整備工場に入庫したいのだけれども結構予約が取りづらいということが起きているところもあります。その「過当競争」という言葉がこの整備業界に当てはまるかどうかということは、もうちょっと細かな分析が要る気がしております。むしろ人材不足で供給キャパがなかなか足りていないので、そこを残業して補っているという姿がありますので、そのように思いました。

○御手洗座長代理 それは別の話で、全体のキャパシティーの話と事業者数の話はちょっと違うのですよ。先ほどの例で言うと、ディーラーに勤めた場合の自動車整備士さんの給料と、例えば、10人以下の自動車整備工場に勤めた場合の整備士さんの給料の差はどこから生まれてくるのだろうかということを考えられると、割と明白かと思うのです。なかなか差別化がしにくい領域で、同じキャパシティーの中でも、比較的集約化せず零細化していくと、お客さんの取り合いで、どうしても単価が下がってってしまう、サービス単価が下がってってしまうということはやはりあると思うので、そこは、トータルのキャパシティーだけではなくて、事業者数は影響するはずで。現状、全体のキャパシティーを

主に見ていましたということであれば、そこを詳しく分析していただけたらと思います。

○国土交通省（野津次長） もう1点、ありますことは、新しい車ほどディーラーに入庫しやすいという傾向があります。大体高年式車になると専門の工場に入るという傾向がありまして、そういう意味で、新しい車には結構お金をかけるという側面があることと、古い車になるとそうでもなくなるみたいな傾向もありますので、そういった観点も考える必要はあるかと思います。

○御手洗座長代理 それは、データがないと分からないかと思います。車検のときは古い車のほうがいろいろと直すところが出てきて単価も上がってくると思うので、単純にディーラーは新しい車だから云々ということではないと思います。私は法人でも個人でも車を所有しているので、ディーラーでの整備と民間の整備工場での整備を使い分けており、車検もそれぞれに入れるのですけれども、単価は結構違います。この差は、部品代ではなくて、整備費のほうです。古い車はお金をかけないから云々ということではなくて、同じ整備をした場合に取っている整備費が違うはずですから、それは単にディーラーではない工場のほうは古い車が来ているから売上げが低いんだということではなくて、きちんと分析していただいたほうがよいと思います。

○国土交通省（野津次長） かしこまりました。使っている部品も、純正だったり、非純正だったり、いろいろなことがありますので、御指摘を踏まえて考えてみたいと思います。ありがとうございます。

○御手洗座長代理 私が言っていることは、部品代ではなくて、人件費に違いがあるということです。部品代と整備費は別々に請求書に記載されますから、それは明細で分かるものです。部品が純正かどうかではなく、ディーラーと民間の自動車整備工場では人件費が違うはずなので、これはきちんと分析していただいたほうがよいかと思います。従業員数が少ない自動車整備工場で従業員の給料が上がりにくいという傾向は恐らくあると思いますので、そこは今軽々に発言できないということなら、きちんと実態を見て分析していただくとういことかと思ひます。

○国土交通省（野津次長） かしこまりました。

○武井座長 よろしいでしょうか。

○御手洗座長代理 2点目の、自動車整備士の資格を1回取った後、技術をキャッチアップしていくためのリスクリングの仕組みをどう入れるのかということについて、時間が延びている中で申し訳ありませんけれども、御返答いただいていないかと思ひます。

○国土交通省（佐橋課長） 国土交通省から、お答えします。

先ほどほかの先生からも同じような御質問がございましたけれども、既存の整備士に対するリスクリングや教育は、ルール上、年に1回、研修を受けないといけないといったことがございますので、そういったところで知識面や技術面について教えているということがございます。また、既存の整備士の方に対する研修は業界独自でもやられておりますので、そういった独自の取組に対して我々も支援をさせていただいているということで、そ

ういった更新制みたいなことは取り入れていませんけれども、今いる整備士の方の技術力を上げていっていただかないといけないということは、我々としても、同じ思いであります。

○御手洗座長代理 ありがとうございます。

座長、長くなって申し訳ありませんでした。

○武井座長 ありがとうございます。

それでは、お時間になりました。

佐藤先生から、全般にわたってでも構わないですが、最後に何かコメントをお願いできますでしょうか。

○東京工科自動車大学校（佐藤校長） ありがとうございます。

今日、発表させていただいて、またいろいろな御質問もいただきながら、日本全体で、非常にいろいろな観点で検討がされているということについて、大変心強く思いました。

私どもは学校という立場での意見でございますが、恐らくそれは国全体の施策にも関わっているということで、ぜひ前向きにいろいろなものについて取り組んでいきたいと思えます。

以上です。

○武井座長 ありがとうございます。

国交省様も、最後に何かございましたら、お願いできますか。基本的に前向きな御回答だったと思いますけれども。

○国土交通省（野津次長） 今日、オンラインにもかかわらず、オンラインに限定せず、いろいろな意見を頂戴しまして、ありがとうございます。今日のテーマのオンライン化については、まさに前向きに検討してまいります。多少細かい部分も申し上げましたけれども、質の確保あるいは向上を担保しながら、オンライン化でより魅力ある学校ができるという方向に持っていきたいと思っております。

ありがとうございます。

○武井座長 ありがとうございます。

では締めますけれども、本日は、「自動車整備士人材の多様化・増加に向けた自動車整備士養成施設でのオンライン授業活用」その他の形で、御議論いただきました。本当に多岐にわたる重要なテーマが御議論されましたけれども、今日は全般的に前向きな議論ができたと思っております。

まさに少子化で高卒人口も減少が進む中、さらなる人材確保を進めるため、転職需要の取り込み等により、入職者のポートフォリオの多様化も重要です。また、AR等の学習効果を向上し得る新技術やデジタルの活用も進めていく必要がございます。

国交省様におかれましては、オンライン授業の活用その他につきまして、本日各委員から御意見をいただきました事項も含めまして、具体的かつ実効性のある制度改革の実現に向けて、速やかに結論を出していただきますよう、何とぞよろしく願いいたします。今

日、議論が出ましたけれども、整備士人材の不足の背景にございます業界全体の生産性の話、整備士の賃金状況につながるような施策の検討、その他、いろいろな論点につきまして、現在の人材確保のワーキングもしくはその後継のワーキング等で継続的に御議論いただければと思います。よろしく申し上げます。必要により、後日、検討状況をご確認させていただければと思っております。

今日は、学校法人小山学園東京工科自動車大学校の佐藤先生、国土交通省の皆様には、大変お忙しい中、御丁寧に御説明及び質問にお答えいただきまして、誠にありがとうございました。

今日の議事は、これで終わりたいと思います。

本日のワーキングを終わります。

次回については、また事務局から追って御連絡いたします。