

令和元年度 第1回

# 教育課程編成委員会 議事録

学校法人 五大

横浜テクノオート専門学校



# 令和元年度 第1回 教育課程編成委員会 議事録

記録：飯田 知久

- 1, 開催日 令和元年7月18日(水)
- 2, 開催時間 16:00~
- 3, 開催場所 横浜テクノオート専門学校 第1校舎501教室

## 4, 参加者

[外部委員] 7社2団体 計12名様 (※企業名の50音順)

(企業)

- ・ 神奈川県スバル株式会社  
営業本部 取締役 サービス・部品部 部長 横山 良夫 様
- ・ 神奈川県ダイハツ販売株式会社  
総務部 採用グループ 次長 清 宏一郎 様
- ・ 神奈川県三菱ふそう自動車販売株式会社  
経営管理部 部長 野田 誉雄 様
- ・ 株式会社 関東マツダ  
サービス営業部 技術グループ グループ長 井上 裕朗 様
- ・ 株式会社 湘南マツダ  
常務取締役 関野 智玲 様  
採用担当 課長 石塚 圭一朗 様
- ・ 株式会社 スズキ自販神奈川  
サービス部 部長 山口 学 様  
総務部総務課 採用担当 高橋 未華 様
- ・ 横浜日野自動車株式会社  
技術部 技術グループ マネージャー 浦西 利雄 様  
管理部 人事グループ マネージャー 小林 俊明 様
- (団体) ・ 神奈川県自動車整備商工組合  
経営委員 安西 重昭 様
- ・ 一般社団法人 神奈川県自動車整備振興会  
鎌倉支部 第2ブロック長 中西 洋次 様

[内部委員] 10名

- ・校 長 佐藤 健一郎 (教育課程編成委員会 委員長)
- ・副校長 岩永 剛 (教育課程編成委員会 副委員長)
- ・教 頭 久留島 勲
- ・教務部 部 長 中村 利之
- ・自動車整備科 科 長 佐藤 勇伸
- ・1級自動車整備科 科 長 布川 義明
- ・钣金塗装科 学科主任 久慈 卓
- ・国際エンジニア科 学科主任 小林 聡一郎
- ・学務部 次 長 飯田 知久 (進行・記録)
- ・学務部 課 長 鈴木 誠

総勢 21名

## 5, 委員会次第

### 1) 開会挨拶 委員長である佐藤校長の開会挨拶にて開会

- ・教育課程編成委員会も4年目に入りました。昨年までとほぼ同様のメンバーで開催できるとに感謝申し上げます。
- ・すでにご案内もお送りしておりますが、6月1日より学校法人五大の理事長を務めることになりました。改めまして宜しくお願い申し上げます。また学校内も「教務部」と「学務部」とし、それぞれ責任者を設けました。教務部部長に中村、学務部次長に飯田を置きます。
- ・いよいよ「大学入試改革」の新制度が2021年より始まります。専門学校にも試験実施時期やAOの取り扱いなどの影響が考えられます。試験内容も従来の選択肢から選ぶものから記述式のものが多くなり、筆記試験以外に面接やプレゼンテーションなどが採り入れられます。これは、これからの時代を生き抜くための①十分な知識と技能、②それを基にした問題解決能力、③主体性を持ち、多様性のある人たちと協力していく力の3つに重点をおいた教育にシフトしていくということです。これらは私たち専門学校が以前から取り組んできたことでありますし、企業様が望む人材像もこういった人なのではないかと思えます。横浜テクノオート専門学校が、今後どうやって具体的にこれらに取り組んでいくか、本日のテーマにも繋がってまいります。
- ・国際エンジニア科1期生が卒業し、自動車整備科1年次に上がって日本人と共に学んでいます。馴染めるか、ついていけるか不安もありましたが、彼らの明るさもありすっかりクラスメイトとも打ち解け、勉強も頑張っています。そういう先輩を見て、現在2期生も頑張っています。授業に日本の文化を採り入れるレクリエーション的なことも採り入れ毎日励んでいます。
- ・来年4月より钣金塗装科の形を変え、ボディ・エンジニア科にリニューアルします。従来の钣金塗装に関する技術はそのままに、先進安全自動車(ASV)に対応するカリキュラムをプラスしていきます。そのあたりについて委員の皆様からご意見をいただければと思います。
- ・本日も忌憚のないご意見をお聞かせください。宜しくお願いいたします。

## 2) 学校からの報告事項

### (1) 昨年度実績と今年度進捗について 【自動車整備科・1級自動車整備科共通議題】

・パワーポイント資料、および「平成30年度自己点検・評価報告書」、官公庁ホームページより抜粋した資料に基づき説明。

#### ① 平成30年度の実績報告

卒業生数 退学者数(率) 就職率 就職先業種別構成比、傾向 国家試験合格率

#### ② 令和元年度の進捗報告と展望

入学者数 退学者数(率) 就職内定率 就職内定先業種別構成比、傾向

#### ③ 学生募集

来校者ベースでは昨年度を下回るが、出願確度で挽回しほぼ昨年同レベル。

臨時追加イベント DM等の施策

#### ④ 学事紹介

年間行事をスライドで紹介

#### ⑤ 官公庁の動き

ア) 文部科学省の動向

##### A. 専門職大学

・2019年開学は3校。2020年開学に向け申請中が15校。看護・福祉・農業・情報分野。自動車系ゼロ。要件(「教授」の人数等)が職業教育の本質と合っていないと考え見送り。

##### B. 大学定員厳格化

・定員オーバーに対して補助金カット等。今まで高等学校に割り当てていた指定校推薦枠が減少。→専門学校進学に変更する生徒も。  
・大学のAOエントリー時期が後ずれになっていることに伴い、高等学校側から専門学校も追従を迫られる事例も。→募集活動の長期化、それに備えた施策必要に。

##### C. 高等教育実質無償化

・新たに制度ができ、2020年度入学生から対応。(在校生も対象になる)。住民税非課税世帯の生徒を対象に、最大授業料の半額を免除、同時に給付型奨学金を支給する。機関要件を満たしている学校であることの確認申請を神奈川県に対し行っている。

##### D. 高等学校教育現場の現状

・教員の世代交代が進む。進路指導を長年務めていた教員が定年を迎え、若い世代が進路指導担当になるが、大学新卒数年の方が多く、専門学校教育への理解が低い。理解を深めていただくためのコミュニケーション、啓蒙を行う。就職に直結する「企業推薦」は先生も興味を持っていただける。

##### E. インクルーシブ教育を行う公立高校が増加(3校→14校に)

・知的障害(B2)、療育手帳を持つ生徒が一般生徒共に学ぶ環境。そこから自動車整備をやりたいという生徒が実在すること。  
・「外国に繋がりのある」生徒(「日本人の配偶者等」「家族滞在」などの在留資格を持

つ留学生ではなく日本語を母語としない生徒)が増加している。一部授業での通訳同伴などはあるが、基本的には日本人と同じ授業を受けている。今後も県内公立高校で受け入れが広がっていく。

#### イ) 国土交通省の動向

##### A. 「道路運送車両法の一部を改正する法律」が施行

- ・自動運転に備えるための法改正であるが、今までの「分解整備」の定義を広げ「特定整備」に。カメラやセンサー類の調整を行うには新たな認証が必要。

→整備士養成の学校としてはカリキュラムに採り入れたい

##### 【テーマ1. 钣金塗装科の科名・カリキュラム変更について】

#### ウ) 法務省(出入国在留管理庁)の動向

##### A. 入管法改正

- ・「入国管理局」から「出入国在留管理庁」へ。増加する訪日外国人の管理体制強化(職員の増員、在留管理の強化)

##### B. 日本語学校設置基準厳格化

- ・東京福祉大学の問題から規制強化。在留管理厳しく。
- ・文化庁(文科省)からも「外国人採用企業の責務」あり。

##### 【テーマ2. 今後の留学生・外国籍エンジニアの課題について】

### 3) 委員の皆様よりご意見

#### (1) 改正道路運送車両法「特定整備」への対応について

##### ～钣金塗装科の名称変更について～ 【1級・自動車整備科共通議題】

#### [校内委員：久慈(钣金塗装科学科主任)]

##### ① 「钣金塗装科」を「ボディ・エンジニア科」にリニューアル

###### ア) 名称変更の目的、背景

- ・2000年に設立。県内の钣金塗装専門工場様から意見を聞きカリキュラムを構築。卒業生の評判も上々であった。
- ・先進安全自動車(ASV)の発展により、钣金塗装士でも装備についての知識と技術が必要になる。
- ・「钣金塗装士」＝「職人仕事」という図式を払拭したい。仕事のイメージアップを図りたい。
- ・钣金塗装科のある「総合整備士コース(3年制)」の希望者が減少傾向にある。

###### イ) 変更後カリキュラムの概要

- ・従来のしっかりとした基礎技術習得は変えず、ASV関連知識・技術や顧客への説明力をつける授業などを増設。試験内容には「発表会」形式のものも採用。
- ・同時に科目の名称を従来の漢字表記から英単語(カタカナ)表記とし、若者に親しみやすさを持ってもらう。(钣金をボディ・リペア、塗装をペイントなど)
- ・頻度が高い作業としてドアなど部品の建付けも採用。

- ・科目数が増えているように見えるが、今まで大きな枠で括られていた授業を細分化したもので、総時間数は変更していない。
- ・実習場の改装を行い、イメージアップを図る。「工場」「作業場」から「研究室」「ラボ」のようなイメージに。勉強する（仕事をする）場所への誇りや整理整頓の意識向上を図る。

### <委員の皆様からのご意見>

- エーミングの知識や、ASV 関連技術に、見積もり等に接する機会を持つことは良いことだと思が、ほかの授業を削って「広く浅く」になり、今までの钣金塗装科カリキュラムの良いところ、特長が無くなってしまわないようにしてほしい。（自動車整備振興会：中西委員）
- いずれは「特定整備」認証に向けて動かなくてはならないと感じているが具体的には動いていない。メーカーや車種によって機材（ターゲット等）が異なるため外注に出している。予約が長いとお客様に迷惑がかかるため対策したい。（自動車整備振興会：中西委員）
- 特定整備については特に具体的な動きはない。工場の規模によっては対応できず外注に委託することもある。（スズキ自販神奈川：山口委員）
- 钣金の仕上げやガラス交換等エーミングはどうしても必要。それまでは外注に出したりしていたが、2年ほど前に钣金工場で「アイサイト」搭載車両の整備に対応できるようにしている。（神奈川スバル：横山委員）
- 「特定整備」についてはまだ動いていない。スマートアシスト1・2・3搭載車両のエーミングについては各店舗で対応している。（神奈川ダイハツ販売：清委員）
- 大型車両についても「特定整備」の枠に該当し、その認証を取らなければならないのか、工場の改装や機材の手配など、設備投資にも関わることなので国土交通省にもヒアリングをしているが明確な返答が得られていない。（神奈川三菱ふそう自動車販売：野田委員）
- エーミングは钣金工場で実施している。ターゲットについては全店で配備している。それ以外の高価な機材（ドップラーシミュレーター等）についてはメーカーから借り受けて実施することもある。（関東マツダ：井上委員）
- エーミングは全店でできる状態にはなっている。カメラやセンサーが搭載された車両のガラス交換やバンパー交換はエーミングが必要になる。外からの依頼についても受注している。（横浜日野自動車：浦西委員）
- 商工組合にはまだそういった話は来ていない。町工場ではほとんど対応できない。外注に頼る他はないのが現状。時間がかかりお客様に迷惑をかけてしまっている。メーカー、車種ごとの情報が降りてこない。（自動車整備商工組合：安西委員）
- メーカー、車種ごとに何を交換したらどういう作業が必要になるかが異なる。そのデータを一覧にまとめることができれば資料として貴重なものである。毎年増やして改訂していくことができれば宝になる。まとまったものがあれば欲しいくらいだ。（自動車整備振興会：中西委員）
- メーカーから弊社に対して情報は来るが、具体的ではなく「工場に無線 LAN はあるか？」

という問い合わせであったりする。メーカーの技術の進歩が速くて対応が後手になっている感がある。これから新店舗に工場を建設する際に、エーミング等の専用ストールが必要になるのかなど、我々も情報が欲しいところである。  
(神奈川スバル：横山委員)

#### **【校内委員：久留島（教頭）】**

- ・JAMCA（全国自動車大学校・整備専門学校協会）の総会が行われた際、国土交通省の自動車課課長からこの説明を受けた。そもそもは小規模な钣金專業工場等、「指定」「認証」など何も取得せずに営業していたところが、先進安全自動車（ASV）の作業後の有事に対して責任の所在もわからなくなってしまうことから、新たに「特定整備事業認証」を設定し、「車体整備士」資格を所持している従業員がいれば営業できるようにした制度。今まで「野放し」だった無認可工場にもメスが入れられるようにしたという意味合いもある。
- ・国主導で钣金塗装業界が動いていくのであれば、学校としてもできるだけタイムリーに追随したいというのもありカリキュラムに採り入れたいと考えた。若者に受け入れられやすいという観点から用語を英単語（カタカナ）表記にするなどしている。近年钣金塗装科の在籍者が減少傾向にあるためその打開策としてもこれをチャンスと捉えた。
- ・さらに、ASV 関連技術作業については終了後にお客様にわかりやすく説明する必要があり、現在の学生はそれが不得手な者が多い。安全装備であるからこそお客様に安心感を持っていただける説明力が必要と考え、それもカリキュラムに落とし込んでいきたいと考えている。まずは ASV に対して整備作業を実施した時には最後に何か作業が必要だという認識を持たせることから始めていく。

#### **（2）外国籍の留学生、エンジニアの課題について【自動車整備科議題】**

##### **【校内委員：久留島（教頭）】**

- ① ・東京福祉大学に在籍する留学生の管理が杜撰（教育内容が不明瞭、入学者の日本語能力確認が不十分等含む）であったことから不法在留者、不法就労者が多数いたことが発覚。今後管理が厳しくなっていく。この通達文は文部科学省と出入国在留管理庁(法務省)が連名で出したもの。今まではこの2つの役所が連携することはなかった。新たなフェーズに入ったと思われる。
  - ・2011年に受入れを開始し現在までに23名が卒業。1名は帰国して母国で働いているがそのほかは国内で自動車関連の仕事をしている。
- ② ・文化庁が発出した文書にて、「外国人を雇用する企業（事業主）は日本語の習得を支援する責務がある」
  - ・専門学校は企業との連携をしなければならない。
- ③ ・日本人スタッフに対して「外国籍の人と共に働く環境について」レクチャーの機会を作る。（テクノの卒業生ベトナム人などに話をしてもらう等）
  - ・既存の外国籍スタッフに対して「仕事で使う日本語」についてレクチャーする機会（最初は食事会等）を企画してもよいのではないか。
- ④ ・国際エンジニア科入学生の8割方は在校生や卒業生からの紹介。身元の信頼感があるた



め在留管理もしやすい。他校では逃亡の心配をしたりしている。

- ⑤ ・現在各委員企業で就労している外国籍スタッフの方への対応で苦勞している点や課題となっているところなどをお伺いしたい。

#### <委員（外国籍スタッフが在籍している）の皆様からのご意見>

- 技術的な研修についてはすべて日本人と同じ環境で受講させている。保険募集人資格の試験にも合格できた。特に問題ない。（神奈川ダイハツ販売：清委員）
- 採用後にすぐに店舗に配属すると（ダイハツはお客様と接する機会が多いため）日本語でのコミュニケーションが難しく感じさせてしまう恐れがあるため、中津オペレーションセンターでの重架装・軽架装等の作業を通じて仕事、神奈川ダイハツ、日本語に慣れてもらう期間を作っている。3年間オペレーションセンターにいた方が店舗に異動になったり、2年目から钣金担当になったり、日本語が流暢な方については初年度から店舗に配属したりと、臨機応変に行っている。（神奈川ダイハツ販売：清委員）
- 人柄については素直でよくやってくれているので問題ないが、同じ整備学校から採用した3名が、それぞれ在留期限が1年、3年、5年とバラバラであり、今後の管理が煩雑になりそう。また地方によって入管の対応が異なり東北のある支局だと行政書士に委託して書類の厚みがすごいことになる場合もあれば、東京だと必要最低限の書類ですんなり通ることもある。（神奈川ダイハツ販売：清委員）
- 外国籍スタッフの居住地について、県内各所の店舗に行けるよう県央に住んでもらい異動できるようにしている。何年か経つと「車を所有したいから駐車場付きの物件に引っ越したい」等の相談が出てくる。（神奈川ダイハツ販売：清委員）
- 入社の際の保証人をどこまでしっかり立てるかも課題。今までは在日の友人などに頼んでいたが、万一の病気や手術等に備えるため連絡先として母国の家族・親族の署名ももらうようにする。（神奈川ダイハツ販売：清委員）
- 日本語能力が人によって差がある。面接時は問題なくてもいざ仕事が始まると日本語の理解力不足で指示が分からないなどがある。（神奈川三菱ふそう自動車販売：野田委員）
- 少し年齢が上の人を採用すると在留期限が1年しか出なかったりする。（神奈川三菱ふそう自動車販売：野田委員）
- 「クルマ好き」ではない留学生が多い。職業として「大型車の整備士は残業がいっぱいできてお金が稼げる」といったような噂が広まっているようだ。面接はそこに重点をおいて行うようにしている。テクノの学生は「クルマ好き」が多いのでそこは安心できる。企業に対してもアピールできる部分。（神奈川三菱ふそう自動車販売：野田委員）
- 自動車整備は年齢が上でも就労ビザが下りやすい、等もコミュニティの中で噂として広まっているようだ。（神奈川三菱ふそう自動車販売：野田委員）
- 現在まだ留学生採用は行っていないが、2021年度からは採用する方向で話は進んでいる。（関東マツダ：井上委員）
- 技能実習生はいるが留学生は採用していない。技能実習生は3年（5年）ごとに受け入れを行っている。（横浜日野自動車：浦西委員、小林委員）

■特定技能 I 号と留学生の棲み分けが難しくなるのではないかと？

(神奈川三菱ふそう自動車販売：野田委員)

[校内委員：久留島(教頭)]

- ・仰ったとおり憂慮している。現在ベトナムでは、「働きたい人は技能実習へ」という方針で技能実習希望者の審査が緩くなっている。本当に日本語の勉強がしたいという人は極端に減ってしまった。

■技能実習 3 年で、特定技能 I 号への切替え要件である日本語能力 N3 相当を満たすことになっているが、現在 2 年いる外国籍スタッフがその域に達してはいない。当事者の外国籍スタッフからすれば出ていくお金も減りメリットがあるのであろうが、雇用している側としては期待しているエンジニア像とは程遠い。本来の、日本語教育を受けた方が日本の自動車整備専門学校で学んで日本語で整備士資格を取得して、といったあるべき姿とはかけ離れてしまうため、「優秀なエンジニアを採用したい」企業の思惑と、特定技能とが入り交ざり複雑な状況になっている。(神奈川三菱ふそう自動車販売：野田委員)

[校内委員：久留島(教頭)]

- ・現地でもニーズとギャップがある。特定技能は試験があるから受けたくない、5 年も要らない、3 年でいい、などの声もあり、送り出し期間もいざ希望を取ったら想定より少なかったということが起きている。
- ・本気で勉強したい人が少なくなっている中、日本語学校にたくさんの留学生がいるのはそれぞれの国で日本語学校がお金をかけた営業をやっているから。ベトナム人が多いのはベトナム人が勉強熱心であるだけでなく営業活動をベトナムで積極的に行った結果である。
- ・今後本当に勉強したい学生が減っていく中、人数のことはもちろんどこの国から来た人に入ってもらいかも課題である。企業様がどこの国の人を採用したいという方針をお聞かせいただければ、学校としてはその国の人に入ってもらって教育するという手法もある。
- ・国によって在留資格認定が下りやすい、下りにくいがある。ベトナムの交付率が 9 割を超えているのに対しスリランカやネパールは 1 割未満だったりする。日本語学校としては交付率が悪いところだと欠員のリスクがありビジネスにならないため交付率が高い国から呼び込むようにしている。
- ・最近ウズベキスタンからの来日が多いという話も聞く。イスラム教徒であり様々な宗教的な習慣を持つ人もいるため、企業様の考え方などもうかがいたい。

■イスラム圏からの入社希望者がいるが、ラマダンやお祈りなどへの対応が出来かねるため採用に二の足を踏んでいる。テクノオートには入学希望者はいるのか？

ちょうど真夏の暑い時期のラマダンで、飲まず食わずで仕事を続けて体調を崩したりする可能性もある。

(神奈川三菱ふそう自動車販売：野田委員)

■毎年ベトナムに行っているが経済成長が目覚ましく、わざわざ日本で仕事を探すまでもなく国内で完結してしまう日も遠からず来ると予測できる。ここ1年でドン/円レートで15%くらい円の価値が下がっている。高級車も目に付くようになってきた。国籍問わず優秀なエンジニアを採用していくうえで「ネクスト ベトナム」を考えなければならない。それが会社のテーマにもなっている。(神奈川三菱ふそう自動車販売：野田委員)

#### [校内委員：飯田]

- ・イスラム圏からの入学希望者は複数名いる。日本語学校からの情報やネットワークで就労ビザが下りやすいという話が出ているのかもしれない。
- ・日本語学校の先生から聞き及んだレベルではあるが、来校しているウズベキスタンの方は、お祈りやラマダンに対して厳しくなく、融通が利くようである。
- ・最終的に就職斡旋が出来なければ彼らに対して責任を負えないため、学校としても入学に対し積極的に踏み込めていないのが現状である。

■テクノオートが、ラマダンやお祈りに関して本人に責任を持って確認したうえで入学させるのであれば、企業としても連携して採用を前向きに考えられるのではないかと思う。

(神奈川三菱ふそう自動車販売：野田委員)

#### 4) 閉会挨拶 副委員長の岩永副校長による閉会挨拶

- ・横浜テクノオート専門学校中期計画では、「自動車専門学校 新時代への挑戦」を掲げております。冒頭あったように現在自動車業界も教育業界も急速に大きな変革を遂げようとしています。そういった時代の流れにしっかりと対応できるよう、ボディ・エンジニア科の立ち上げや、質の良い留学生の確保に取り組んでまいります。
- ・「特定整備」の詳細が不明確な中でも先行してやっというのが一つの「挑戦」です。試行錯誤にはなろうと思いますがいろいろな意見をヒアリングして取り入れていきたいと思っております。JAMCA内でもこれに取り組むのはテクノオートだけなので注目されています。
- ・まずは日本人学生をしっかりと募集することが前提ですので、国際エンジニア科は定員通り20名、本科に定員80名の日本人を集めます。
- ・留学生がますます増加していく中で、弊校は数に頼らず教育の質にこだわりを持って意欲の高い学生を育成していきます。留学生向けの経済的な支援策なども含めてご検討をいただければと思います。
- ・本日も長時間にわたり貴重なご意見をお聞かせいただき有難うございました。引き続きよろしくご指導をお願いいたします。

以上