

【用途特集】自動車

世界に歓迎される、人に愛される人づくり 整備のプロから開発者まで輩出する Honda イズムの学び舎

学校法人ホンダ学園 ホンダ テクニカル カレッジ関西

休日になると水道ホースを使って洗車をし、ボンネットを開けてウォッシュ液やバッテリー液の残量、エンジンオイルの色、タイヤの空気圧などを確かめる。クルマのある暮らしの中で、私たちが思い浮かべるこうした風景は、実はすでに過去のものとなってしまっているのだという。EV シフトによって車からエンジンがなくなりつつあるほか、マイカーを所有する若い世代が減っていることがその理由である。

スポーツカーから軽自動車まで、二輪から四輪まで、街乗りから世界最高峰のレースまでカバーし、世界のあらゆるモーターシーンを彩る本田技研工業㈱。CASE (IoT 化、自動運転化、カーシェアリング、EV 化) と称される、百年に一度の大変革の波が押し寄せつつある自動車業界において、その Honda が創設し運営する自動車大学校では、どのような未来を描いた教育と運営が行われているのか。国内外から集まった若者たちが切磋琢磨する大阪府大阪狭山市の学校法人ホンダ学園 (ホンダ テクニカル カレッジ関西) を訪問し、学務室 主任の住吉 学氏に話を伺った (文中敬称略)。



一級自動車研究開発学科の授業風景

本誌一学校の紹介からお願いします。

住吉一 Honda の創業者である本田宗一郎が創設した学校です。1976 (昭和51) 年に埼玉県でホンダテクニカルカレッジ関東が、1981 (昭和56) 年に大阪府でホンダ テクニカル カレッジ関西 (編注: 以下、関西校) が開校しました。

一般的な自動車専門学校と比べて、私たちの一番の特徴は自動車整備士の輩出に特化していないということです。ほかの自動車メーカーの専門学校は、自社のディーラーへ整備士を輩出することが目的になっていると思いますが、私たちはそうではありません。ホンダ学園は建学の志として、「チャレンジ精神にあふれた、世界に歓迎される人間、真の技術者の育成」を使命としています。

現在、本校で学ぶ学生の大半は、高校を卒業して進学してくる方たちで、その他には専門学



ホンダ テクニカル カレッジ関西 外観

校や大学からの進路変更および留学生の方たちとなります。最近は女子も増えてきてはいますが、やはりメインとなるのは男子学生ですね。出身は関東と関西できれいに分かれていて、関西校へは西日本から学生が集まってきています。留学生の場合は、日本語学校を卒業してからになりますので基本20歳以上です。

本誌—各専攻について紹介してください。

住吉—自動車整備科（2年制）は最短の2年で、二級自動車整備士の資格取得を目指すコースで、卒業時に「専門士」の称号が与えられます。

一級自動車研究開発学科（4年制）は1・2年次で二級自動車整備士資格を取得し、3・4年次はそこから一級自動車整備士の資格取得を目指すコースと、開発・設計エンジニアを目指す自動車研究開発コースに分かれます。また、卒業時には大卒と同等の「高度専門士」の称号が与えられます。

先ほど、ホンダ学園は整備士だけを育成する学校ではないと言いましたが、こうした開発系の研究者も育成することが大きな特徴です。自動車研究開発コースの卒業者は整備関連ではなく、Honda や関連会社の開発現場、一次サプライヤー企業などへ進み、モノづくりのプロフェッショナルを目指します。

また、関西校にのみ留学生専用の自動車整備留学生科（3年制）があります。1年次はしっかりと自動車の専門用語を学んでいただいて、まずは三級自動車整備士を、2・3年次は自動車整備科と同様に二級の取得を目指して勉強していくことになります。

本誌—現在の整備士の就職状況はどのような感じでしょうか。

住吉—どの自動車専門学校を卒業しても、ほぼ正規に就職することができるでしょう。一人当たりの求人企業数も大変多く、学生は自分たちで就職先企業を選べる状況です。



今日では、20歳での自動車運転免許取得率が57%で2人に1人が持っていない、それくらい若い人たちの自動車への興味関心が離れてしまっています。それも理由なのか、『13歳のハローワーク』という中学生が将来就きたい仕事に関するランキングがあるのですが、自動車整備士はなかなか上位に入ってきません。

本誌—本当ですか？ オイルの付着した白い作業着で工具を手にした姿なんて、メカニックマンのカッコいい姿として憧れました。

住吉—自動車に対しての価値観は、世代間で大きなギャップがありますし、特に私たち大人の固定観念は非常に強いものがあると感じます。例えば、本校へ入学して来る学生の8割は、高校の普通科出身です。これはおそらくどこの自動車専門学校でも同じです。工業高校出身の方は少なくなっています。もちろん、普通科出身となると高校の時に自動車の勉強をしませんので、知識がゼロの方でも学べる環境を整えています。

本誌—数多くある自動車専門学校の中から、ホンダ学園を選択する学生側のメリットは。

住吉—メリットという言葉は、価値やベネフィット（恩恵）という言葉に置き換えてみてください。それは人それぞれで異なります。例えば親子でも、親は大企業に就職し、安定した生活が送れるかどうかを気にしますし、子どもは楽しい学園生活を送りたいことを優先に考え



ていたりします。進学先を単純にお金の高い安いで選ぶ人もいれば、自宅から近い遠いで選ぶ人もいでしょう。

しかしここに“Honda”というブランドが存在し、そのブランドアイデンティティが長年培ってきた Honda に対する確固としたイメージがあります。その一つがレース活動で、レースにかかわりたい、レース関連の仕事に就きたい学生には非常に魅力的なはずで

また、自動車整備の国家資格取得には、バイクの整備実習は本来、必要ありません。しかし Honda はバイクをつくっている企業ですので、あえて授業にバイクの整備などを組み込んでいます。選任の先生もいますからこのことに価値を見出して、バイクを学びたくて来る人もいます。

本校の先生方は皆、実際に Honda の現場の最前線で活躍をされていた方たちです。自動車の研究開発をはじめ、ものづくりの現場に、またお客様の二輪・四輪車の整備士として、またレースのメカニックなどに携ってきた経験と知識に触れられる得難いチャンスであるでしょう。本誌－確かに、その辺りはメーカーの学校ならではの強みですね。

住吉－そして、ホンダ学園の魅力はなんといっても規模の大きさと先進技術の導入です。教材が豊富なのは当たり前で、ガソリンもディーゼルもハイブリッドも電気も水素もすべてのラインアップの自動車揃うのが Honda です。将来を見据えた時に、すべてのラインアップの勉強ができる、これからの時代を考えると、ガソリン車だけの整備ができては仕方ないのです。

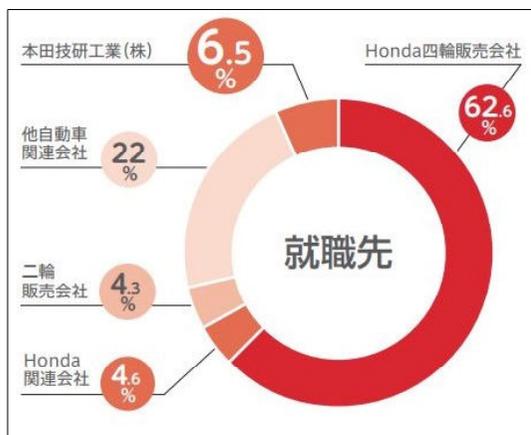
整備士は、お客様を選ぶことができません。ギアミッションだろうとオートマだろうと旧車だろうと新車だろうと、すべての車を整備できなくてはならないのです。それが、整備士に対して現場が求めている力です。すべての動力源、いろいろな車の勉強ができて実際にそれを整備できる実践力を養えることが他校との違いです。本誌－卒業生の方の就職先は。

住吉－先ほどホンダ学園の建学の志を紹介しましたが、私たちの卒業生が世界で歓迎されるエンジニアになってくれることです。

実際、Honda や Honda 関連企業以外の会社へ就職する方もいらっしゃいます。彼ら自身が進みたいところへ自由にチャレンジさせてあげたい。もちろん、Honda で活躍してほしいという思いはありますが、同じ自動車業界で活躍してくれればいいと思います。

本誌－実はホームページで資料を拝見していて、進路先で Honda や Honda 関連企業への就職率が約8割程度なことに驚いたのですが、そういうことなのですね。

住吉－本田宗一郎の言葉に「いいものはいい人からしか生まれない」というものがあります。自らが自動車業界で活躍できる人を育てる、その強い想いでつくったのがホンダ学園になります。その育成方針としてマナーとマインドを磨くこと、実践第一の技術力を学び取ること、社会の貢献の心と行動力を育むことを重視しています。



関西校の過去5年（2017-2021）の就職先内訳

本誌—ここは技術だけを教えるのではなく、人間をつくる学校なのです。

住吉—実際、^{しつけ}躰やあいさつなどは丁寧に指導しています。メーカー校はほとんどそうではないでしょうか。今の若い人たちには普通のファッションやアクセサリでも、それで仕事場に行った時に社会で通用するかどうか。

本校を卒業したらすぐ就職です。最初に言いましたように、その人が世界から歓迎され周囲の人たちに愛されるかどうか、お客様が乗っている車をあなたに任せたいと思ってもらえるか。そのために、口うるさいかもしれませんが、まずはマナーやマインドをしっかりと磨いてもらいます。そして実践第一の技術力。それから社会貢献の心を持つことです。思っても行動が伴わなければ意味がないので、行動力を育むような教育を行っています。

本誌—自動車を構成する個々の素材について、学校では何か教えておられますか。

住吉—整備で重要なことはお客様が安心して、安全なカーライフが送れるかどうかで、素材などはモノづくりの現場である Honda の研究所の役割になりますね。ただ、本校も研究開発者を育成しているのです、そうした視点は持っています。

例えば、5月に横浜で開催された「人とするまのテクノロジー」展へ参加しましたが、技術革新のスピードは著しいものがあります。車は2～3万点の部品で構成されていますが、どこでこういった部品がどのように使われていて、どのような性能効果を発揮するものなのかという観点での教育は行っています。

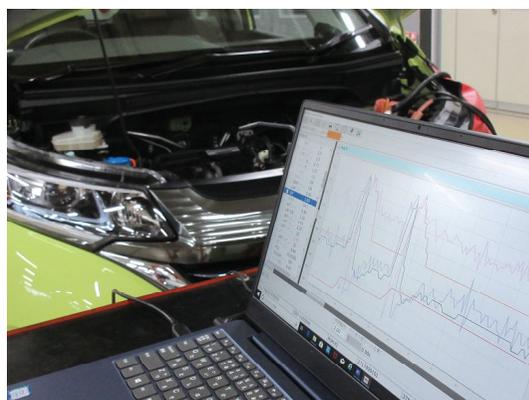
本誌—今日の自動車は駆動から制動、空調などまでほとんどが電子制御になっています。

住吉—車の故障は部品を交換するだけではなく、コンピューターのアップデート等を行うことも増えてきました。例えば、今の車はメーカーの故障診断機を使えないと、故障個所の特定やアップデートができません。

二級自動車整備士資格を取得するための授業だけでは、このような高度な知識や技術を教えることができないのが実情です。

本誌—整備に求められる技術、習得していなければならない技術は増える一方なのです。

住吉—今の学生たちは大変だと思いますよ。昔はガソリンとディーゼルだけでしたが、今は違います。Honda も他社も売れ筋の車はハイブリッド車ですから、ハイブリッドの勉強もなくてははいけません。さらに、あと10年もすればEV 中心の時代がくるでしょう。学生たちが勉強する範囲も広く深くなっています。



高度診断技術

さらに毎年、新しい機能が搭載された車が発売され、その中でも自動運転に関する技術のアップデートはすごいです。ですから、これらに追従できる教育環境が整っているメーカー校は大変有利だと感じてます。

本誌—今後の展望についてお願いします

住吉—若い人の自動車離れが顕著なことなど、自動車をとりまく状況はかなり厳しいと感じています。これから自動運転技術が実用化されてくると、車内はリビングのような生活空間になり、EV シフトが進んで家庭での充電が珍しくなくなれば、家とクルマの新たな繋がりができてきます。移動と暮らしのもたらす豊かな社会の実現に向けて Honda の自動車大学校ならではの教育をやり続けること。それにより、人に喜ばれて社会に貢献する人材を輩出していきたい。中長期のビジョンとしては、Honda のフィロソフィー（企業理念）を今後も大切にしていきたいと思います。



すでにインターネットで車を買うような時代になり、環境と安全技術、自動運転の進化とともに自動車は今後も大きく変わっていくことでしょう。しかしこの変化に対応できず、過去の価値観や固定観念にずっとしがみついているはどこかで行き詰ってしまいます。時代にあった現場対応力や技術力を身に付けるため、私たちも常に変化し続ける必要があります。そのために先生方や教材、教育内容などをしっかり私たちが担保し、グローバルに活躍できる技術者を育成し続ける。これが私たちのこれまでも、これからも変わらないことです。

変化が激しい時代ですが、変えないといけないものは変えないといけないし、変えてはいけないところは変えない。今回のコロナ禍で結構大きな変化があり、よい勉強になりました。今後も大きな変化が訪れるでしょうが、これに追従できるよう学校を運営していかななくてはと思っています。

本誌—最後に、学生たちに望むことは。

住吉—2050年の達成目標となっていますが、Honda は自社製品を使った国内での事故をゼロにするという目標を掲げました。移動する喜びがある一方で、事故により不幸になっている人がいるのもまた事実です。いまテレビコマーシャルで「難問を愛せ。」とメッセージが流れています。事故ゼロもものすごい難題ではありますが、それに向かってチャレンジしています。

学生たちには、学校の授業も放課後の部・同好会活動でも頑張っていて、社会に出たときに通用する力、社会人基礎力を養ってほしい。そして“自走人”、自らが走り出せる人にぜひなっていただきたいと心から願っています。

