2023年3月9日

2022年度　第二回愛知校教育課程編成委員会 「車体」 会議報告書

1. 開催日時　　2023年2月17日（金） 13:30－15:30

2. 開催場所　　日産愛知自動車大学校　多目的ルーム

3. 出席者

（学校外委員）	日産自動車代表	大森　一也　様	日産自動車株式会社 グローバルアフターセールスエンジニアリング部
	団体代表	正治　博史　様	愛知県自動車車体整備協同組合　専務理事
	企業代表	小出　学　様	日産東海テクノ株式会社　工場長
（学校内委員）	部長代理	鈴木　貴久	教育部
	課長	加藤　敏彦	教育部、学務部
	統括	中務　健之	教育部　上級課程担当
	統括	上谷　晃一	教育部　一級自動車工学科3年生、カーボディマスター科担当
	上級主事	今野　雄一	学務部　就職担当

4. 議題

・ご挨拶
1. 日産資格試験結果報告
2. 国家試験学習進捗状況
3. 自主性・主体性の評価（一級自動車工学科3.4年生の取組）
4. コロナ禍からの脱却
5. 24/4入社就職状況
6. 知識・技術力向上の取組み
7.提供教材の活用
8. 今後の市場の動きと落とし込み
9. 東京オートサロン出展車両見学

5. 議論

1）意見交換と質疑応答　　いただいた貴重な意見・指摘については、今後の授業に反映していく。

種別	項目	所属	質問者	主な意見
1	日産資格試験結果報告	説明内容		・各資格の合格率は、2年生「日産整備士3級：99.2%」、一級3年生「日産フロント3級：100%」、一級4年生が「日産整備士2級：100%」となった。 その他、カーボディマスタ科においても「車体整備士3級：100%」、「塗装士3級：100%」となり、高い合格率を達成することが出来た。
2	国家試験学習進捗状況	説明内容		「2年生　自動車整備科　国家試験対策」 年々平均点が下がる傾向にある。日産5校統一試験の平均点や前年度同時期の模擬試験結果と比較しても結果が悪い。 留学生増加により（2年生全体の7割が留学生）国家試験対策の進捗が遅れることを見込んで例年より早い4月から国家2級学習を開始。 成績のランク別にクラスを作り、時間や学習内容を管理し、低位層には、指導教員を多く配置して対応。 また、留学生の成績低位者には別途対応を強化し、学力向上を目指す。 「3年生　カーボディマスター科　国家試験対策」 日産校では愛知校と京都校だけ車体整備士のコースがある。 模擬試験の結果については前年度との比較すると概ね良好であるが、平均点と最低得点を比較すると大きな乖離がある。また昨年度は、1名の不合格者が出ていることから、例年2回だった日産校統一試験を4回へ増やし、更に学生の苦手な個所を洗い出すことでフォローの強化を図る。 「4年生　一級自動車工学科　国家試験対策」 平均点は直近4年間と同程度。また日産5校統一試験においては、5校平均より高い得点で推移している。 しかし、得点分布をみると中間域学生が少なく学力が二極化。高得点の学生が多くを占めるが一部低位の学生が目立ち、今後重点的にフォローしていく。 今後は、模擬試験を繰り返し行い、見直しとして教科書の読み込みを重視するよう指導。更に得点率の低い問題を洗い出し、一つ一つを完全に潰し込むことで、全体得点を持ち上げていく。
		日産自動車	大森　様	テキストの更新は毎年できない。実技は学科よりしっかりした理解が必要とされる。理解ができていないと試験に影響し学科と実技に差がでてしまう。
		東海テクノ	小出　様	居残り等のフォローは学校のみか、宿題等はないのか。 →学科も居残りでフォローをする。解説ができるまで身につくように指導している。実習も技術が追いついていない場合も実習場でフォローをしている。
		車体組合	正治　様	留学生に低位が多いという裏付けはあるのか。言葉の問題だけなのか。
		学内		愛知校の留学生は、概ねコミュニケーションは取れるが、漢字の読み書きが苦手な学生が多い。そのため問題が読めずに低得点につながっている。
3	自主性主体性の評価	説明内容		一貫性を持った学生育成 PROG（成長度合い判定）とルーブリック評価を繰り返し、面談等を経て継続的なアドバイスを行い、学生個々の自主性・主体性を育成する。 特に上級課程では評価内容の充実化を図り、さらなる成長を促す。卒業後の就職先での販売会社アンケートに繋げていくことを目指す。 行動の改善がみられる学生はPROGの診断も各ポイントが上がり改善が窺える。 ルーブリック評価を活用した学生指導では、日々の行動や社会人としてのあるべき姿について、意識ある行動に変わりつつあるが、PROGとルーブリック評価の連動性が活用に向けて未完成の状態。自主性主体性に結びつくアイテムになるよう取り組みを続けたい。 ルーブリック評価の指導内容は、担任と副担任で精査したもの。卒業生等から声を聴き作成した。
4	コロナ禍からの脱却	説明内容		新型コロナウイルスの影響を受け3年、様々な環境に変化が訪れ、特に学校行事のほとんどが中止になったが、今年度より感染症対策をしながら徐々に学校行事を再開。 ①2年生カート大会の実施 ・昨年実施できなかったカート大会を2年生の3クラスが日を分けて実施。 ②1年生では産学連携授業の実施し、2年生は国内研修も実施。一級の学生はサービスブロック大会にも参加した。 中部ブロック大会が愛知校にて開催、一級3.4年生がスタッフとして参加することで、日産自動車や販売会社の方々と連携を取りながら準備、設営、当日のフォロー、片付けの中で多くの学びを得られた。また一級科学生の日産販売会社の就職希望率の向上にもつながった。 ③学園祭の実施、学生実行委員会が主体となり運営。
5	24/4入社就職状況	説明内容		23/4就職対象は152名。内、留学生は87名と過去最多の人数であった。 24/4就職対象は87名と大きく減少した。要因は、留学生入学者が昨年87名に対して今年29名と、コロナの影響で留学生の数は大幅に減少したことが要因。 コロナによる入国制限が緩和されてきたため、24/4入学の留学生は、また増加して、60名ほどに戻るとみている。
		日産自動車	大森　様	就職後の定着率については何か把握しているか。日本人の定着率の低さがどの販売会社でも深刻な問題となっている。

		学内		定着率は把握していないが、留学生のなかでは帰国を選択するものもいる。末永く日本で働きたいという留学生と数年したら帰国したいという留学生が二極化している。
6	知識・技術力向上の取組	説明内容		・スポンサー企業による環境配慮型材料の提供いただき、東京オートサロンにも利用。 従来のものと使用感を比較でき実習にも使用した。 ・ロックペイント様による水性塗料講座を実施。 昨年度コロナ禍で見送っていた上記講座を実施。油性塗料と水性塗料の違いを学んだ。
7	提供教材の活用	説明内容		卒業生からのヒヤリング内容に対し、委員皆様のご支援・ご協力を頂きながら車体修理の専門性を理解する授業ができた。その中でも本年度は、車体計測を重点課題として授業運営を行った 新たな取組として実際の車両を使った板金修理する事ができた。
		日産自動車	大森　様	水性塗料の使用率は高くない、外国産の車では一部利用。 欧州等では環境問題で塗料の指定があるが、国内では普及が進んでいないためまだ課題もある。しかしながら、従来塗料と水性塗料の違いやトレーニング教材として知識を得る事は非常に良い。
		東海テクノ	小出　様	
8	今後の市場への動きと落とし込み	説明内容		令和9年度より資格制度変更に伴い、今後、弊校においてもカリキュラム変更が必要。 特に電気回路・安全システムの理解などは必須であると思われる。 就職に向け、取得が望ましい資格やカリキュラム変更についてご意見を伺う。 ①車体整備士として電気系統の知識や電子機器の知識はどの程度必要か（電気的な概要まで制御内容に特化して、等） ②民間の車体整備工場でのHV車やEV車の対応と字術者対応について ③EV車、e-power車の板金作業はどのように行っているか ④EV車のバッテリー取り外しはどのように行っているか
		車体組合	正治　様	①修理箇所ごとに確認をしながらの作業が基本となるため修理書や解説書などの読み込みが必須 ②EVバッテリーを外す場合はバックアップを取る
		日産自動車	大森　様	EV車は制約が多いため、今後整備を行う上で資格が増えるかもしれない。
9	東京オートサロン出展車両	説明内容		1月に開催される東京オートサロンに向け、6月中旬には、コンセプト立案講座を受講し車両企画の立案や制作準備、カスタム内容の議論を開始。 車体制作は学生主体で行うようにし、教員側から技法のアドバイスやフォローを実施。学生同士で意見を出し合い自ら考えて制作に取り組んだ。 実際の東京オートサロンでは、多くのメディアに掲載いただき、また学生たちが、自身らで制作したカスタムカーをお客様に説明したことも良い経験となった。