

## 2021年度 第1回 日産京都自動車大学校教育課程編成委員会「整備」会議報告書

1. 開催日時 2021年7月9日(金) 10:00-12:00
2. 開催場所 日産京都自動車大学校 (新型コロナ対応により一部オンラインにて参加)
3. 出席者
- (学校外委員) 団体代表 乗地 博之 京都府自動車整備振興会 教育課 課長代理(一級工学科、自動車整備科兼任)  
 企業代表 秋山 浩志 兵庫日産自動車株式会社 執行役員 (一級工学科担当)  
 企業代表 平松 由揮 滋賀日産自動車株式会社 栗東店 副店長 (自動車整備科担当)
- (学校内委員) 学校長 田中 篤司  
 教頭 鳥井 英雄  
 課長 加藤 敏彦 教育部  
 課長代理 武内 健二 教育部 自動車整備科  
 課長代理 清水 昭一 教育部 自動車整備科、国際自動車整備科  
 課長代理 大村 哲嗣 教育部 一級工学科
- (オブザーバー) 学長 本廣 好枝 日産自動車大学校 (オンライン参加)  
 部長 中村 光之 日産自動車大学校 教育企画部 (オンライン参加)

## 4. 議題

- 挨拶
- FY20会議リマインド
  - ・FY19卒業生アンケートからの課題(学生の多様性対応) ・国家試験対策 ・国際自動車整備科新設
- FY20卒業生アンケート結果
- 多様化する学生対応 (FY20継続)
- 国家試験結果報告 (FY20継続)
- 国際自動車整備科について (FY20継続)
- トピックス
  - ①新たな学生育成評価基準の検討と学びの改革
  - ②ICTの導入
- 意見交換

## 5. 議論

- 結論 今回の教育課程編成委員会にて、議題4点について全委員からご意見をいただくことができた。いただいたご意見をよく検討し、次年度の授業内容、教育方法などに織り込みながら教育の質の向上を図っていく。
- 意見交換と質疑応答

議題区分	議題番号	項目	所属	質問者	主な意見
3)	—	FY20卒業生アンケート結果	整備振興会	乗地 様	・一級卒は期待値が高いこともあり厳しめで評価されて、プラスαもできるだろうという視点で見られるので厳しい結果となっているのではないかと考える。ここ3年くらい前から、整備振興会でも新人が入ってくるが、指示したことはできる。ただその目的に対してできていないことが多い。例えば、掃除についてもやるのが目的になって綺麗になったかどうかは気にしていない。一つ言えば他についても先読みをしての行動を期待するが、これは二種養成講座に参加している生徒さんと同様に苦慮して。中学、高校などで一時期そういった指導を緩めたが厳しくなりつつあると聞いている。
			兵庫日産自動車	秋山 様	・雰囲気的な部分については、19年4月入社までの学生は研修の中で直ぐに一級卒は流石という感じで、はっきりわかったが、20年4月入社に関しては、一級工学科卒業生と二級課程卒業生との差があまり無いように感じる。 ・実務的、技術的な部分では、一級卒は違いはある。 ・今回の対象者が初めての混成クラスとなったということは今回知った。 ・このような傾向は、整備を目指すものはかりでなく、4年制大学を出た人材も同様で、出来ない場合が多い。 ・実際の実務では入社直後にあるわけではないが、整備科での間診系について研修期間中に感じているのは、もう少しレベルが欲しいこと。一級課程との差があり過ぎると感じている。
			滋賀日産自動車	平松 様	・整備の技術力については、定額作業(応用、故障診断など以外)については学校の指導によってあがっている。 ・定額以外の評価については、低く出ているが、社内でも出ていないところがある。新人ができていないというより、新人に付くメンターについても新人より少し長く経験している状態であり、店舗として出ていないとも言える。
			学内		・整備の世界はまだまだ厳しい世界。日産校でレースに参加しているが、その現場でも「ごみ箱を片づけるよう指示されたときに指示されたごみ箱のみを片づける。ほかのごみ箱には気が回らない状態。言われた事しかできないのが現状。 ・目的、目標を意識した行動については、学生の自主性・主体性育成に絡めて、ルーブリック評価、PROGテストを活用して取り組んでいく。 ・現状の2年生までは混成クラス、3年生から一級課程単独クラスという環境の課題を踏まえて、4年間としての育成を検討していく。
4)	—	学生の多様性対応	整備振興会	乗地 様	・言われたことしかできない、目的を意識して行動ができないということも発達障害系の特性も影響しているように感じ、先生方のご苦労が感じらる。
			学内		・発達障害を抱えている学生、またはその傾向が強い学生については、いづれも自身の特性を認識していないケースが多く、なぜ失敗を繰り返してしまうのか、コミュニケーションが上手く取れないのか悩んでいる状態。 ・教職員全体で、学生の困り感を発見できる目を持ち、早期からカウンセラーと協業で学生育成を考えていくことで、学校からの離脱を防ぐとともに、卒業後、より円滑な社会生活を送れるように指導し好事例が出た。 ・教員がメンタルヘルスの知識を身につけ、発生時に正しい初期対応が取れる力をつける為に、昨年度末に専門の外部講師を招いて教員全員が2日間の講習を受講した。これを活かして、「見つける目」と専門家に「つなげる手」のロジックを意識して継続取り組んでいく。
5)	—	国家試験結果報告	整備振興会	乗地 様	・技能実習生の在留期間延長のための試験ではレベルを上げているが、国家試験においては現在対応していないのが現状。
			学内		・FY19では留学生3名が日本語力の問題で不合格となった。 ・FY20は、対応策として1回/週の日本語力の底上げ勉強会の継続により、留学生含めガソリン・ジーゼルとも100%合格となった。 ・FY21では、引き続き実施するとともに留学生育成プログラムを構築していく。 ・極めて厳しいレベルの学生に関しては、スクールカウンセラーとの面談、連携により、合格に導くことができた事例があるため、今後、その学生個々の特性を理解したうえでスクールカウンセラーと連携を取り、指導方法や学習方法のアドバイスから、個々にあった指導を行う。
6)	—	国際自動車整備科進捗状況	整備振興会	乗地 様	・技能実習生の管理団体(京都府自動車整備商工組合)においても外国人と関わる機会があるが、非常にハイスペックな外国人が多い。残念ながら5年で帰国してしまう。現在、他メーカーにおいては人材不足から、多くのニーズがあり、この管理団体から技能実習生を紹介している。非常に真面目に働く評判が良いのが現状。このようなコースからの人材は引く手あまたになると思う。
			兵庫日産自動車	秋山 様	①入学する留学生は、それまでに日本語学校に通っているのかどうか。 ②留学生は日本でどれくらいの期間働きたいと考えているのか。 現在、今後の留学生採用を覗み、留学生を1名、採用担当として採用している。関西の大学出身で非常に優秀である。国民性の違いがあり、失敗を認める、謝るなど「おれ」「お詫び」の習慣が日本と比べて少ないが、仕事に対し勤勉であると聴いている。 ・国際科の育成には期待をする。 ・運転免許に関しては、整備士である以上一番の必修となる。女子CAIに関しても入社前に取得している。入社後に取得ということは現状厳しい。
			滋賀日産自動車	平松 様	・留学生採用に関しては、現在実績がないが、お客様で外国人の方が来店される場合がある。家族や同じ国のネットワークや、同じ工場勤務の外国人の同僚など、日本語ができるお客様を中心に多くの外国人のお客様を紹介いただくケースが多い(新車1台販売するとそこから多くの外国人を紹介いただく)ことから、外国人の整備士についても効果が見込めると感じている。
			学内		①日本語学校で1年半ほど日本語を勉強して入学する。 ②留学生は一概に日本は良い国と捉えている。個別面談で確認した結果、経済的、安全な生活環境などから、8割~9割の留学生は、一生日本に住みたいという希望を持っている。裕福な学生などは、5年~10年間日本で働き、技術をもって、母国に帰国して独立を希望している。 ・過去には漢字圏からの入学が多かったが、現在は非漢字圏からの留学生が多くなり、従来の自動車整備科では授業についていくことが非常に厳しい状況となったことから、国際自動車整備科の1年次に日本語能力及び自動車の基礎知識を学ばせようとして、2年課程の自動車整備科1年生のカリキュラムつなげるべく、3年間課程として新設した。 ・昨年度までは日本語力のバラツキがあっても自動車整備科に入学して苦労する学生もいた。現在日本語力が高い学生は自動車整備科に入学、低い学生は国際自動車整備科に入学とすみ分けをしている。 ・学生寮費の割引、寮での自炊用キッチン、個別シャワールーム設置など対応しているが、コロナの影響もあり、学費、運転免許取得等、経済的な課題がある。 ・ほとんどの学生が真面目で明るく非常に良く、日本語をクリアすれば非常に良い人材。 ・就職については、企業様にご理解をいただいて、良い人材を採用して成功体験をして欲しいと考えている。
7)	①	新たな学生育成評価基準の検討と学びの改革	学内	日産校で取り組んできた自主性・主体性に関する評価手法についてFY19からPROGテストを用いて見える化に取り組み中。授業、イベントを含めた学校生活の中での活動が育成にどのよう効果があるかを検証しつつ、改善に取り組んでいく。また、現在ルーブリック評価を導入して、まずは1年生学生のレポート作成における評価基準を教員、学生の双方での共有を行うことでクオリティ向上を図っている。今後、自主的な行動を訓練することに焦点をあて、ルーブリック評価基準を策定し実習などに導入していく。	
7)	②	ICTの導入	整備振興会	乗地 様	①オンデマンドの割合はどれくらいか? ②オンデマンドの授業については、保護者から何か問い合わせなどないか? ③学習進捗状況は? ④次年度以降も同様に遠隔授業を続けるか。一種養成施設は法的に問題ないか。二種養成施設では現時点、生徒と監督者が集合して講師のみ遠隔でのオンデマンド講座までとなり完全な遠隔での講座が認められていないのが現状。
			滋賀日産自動車	平松 様	ICTについては、企業でもPC導入により、従来の業務がPCに移管してきている。ただ全てをPCに移管する傾向にあり、整備が不十分なところは、それにより手間が増えることもある。(例えば、お客様の来店時の登録ナンバー読み取り~PC運動などできていない)
7)	②	ICTの導入	学内	①オンデマンドの割合は学科授業についてすべて行っている。 ②コロナの影響もあるが、基本的に教育の質を上げることを狙いとして、保護者あてにはオンデマンド授業導入についてレターを送付した。現在のところ問い合わせは来ていない。 ③学習進捗状況については、現在のところ要所の試験結果(例えばシヤン構造)から昨年度に比べ総体的に向上が見られる。ただ、低位学生のなかでは計算問題については、オンデマンドで理解できない場合があり、居残りでの対面にて指導が必要となっている。 ④一種養成施設としての当校については、文科省についてはコロナに関わらず法的に可能であるが、国交省では現在明確となっていないため、状況に応じて対応していく。オンデマンド授業などマイナス要因に対して学習メリットは大きいことから認めてもらいたいと考えている。 ・昨年度からのコロナの影響もあり、オンデマンド授業にも取り組んでいる。現在、対面での実習を終え、自宅でのオンデマンド授業という組み合わせでの授業形態に取り組んでいる。対面での授業で聞き流しなどに比べてオンデマンドでは繰り返し視聴できることから、学習効果が期待できる。ただ、学生のレベルによっては、厳しい場合があることから、学校に残し、教員が対応してフォローする体制もとっている。 ・次年度新入生には、一人1台のPC端末を持たせて、グループクラスルームをベースにICT化に取り組んでいくため、Wi-Fi環境も事前に整備していく。	

## 2021年度 第1回 日産京都自動車大学校教育課程編成委員会「車体」会議報告書

1. 開催日時 2021年7月9日(金) 14:00-16:00
2. 開催場所 日産京都自動車大学校 (新型コロナ緊急事態宣言により一部オンラインにて参加)
3. 出席者
- (学校外委員) 団体代表 清水 正美 様 京都府自動車車体整備協同組合 副理事長(ボディリペア科、カスタマイズ科兼任) \*オンライン参加  
 企業代表 高橋 治彦 様 日産自動車株式会社 グローバルアフターセールス事業本部 (ボディリペア科担当) \*オンライン参加  
 企業代表 中村 達也 様 京都サービス株式会社 吉祥院工場 工場長 (カスタマイズ科担当)
- (学校内委員) 学校長 田中 篤司  
 教頭 鳥井 英雄  
 課長 加藤 敏彦 教育部  
 課長代理 清水 昭一 教育部 自動車整備科、国際自動車整備科  
 課長代理 大村 哲嗣 教育部 ボディリペア科、カスタマイズ科、一級工学科  
 統括 山瀬 匡隆 教育部 カスタマイズ科
- (オブザーバー) 学長 本廣 好枝 日産自動車大学校 \*オンライン参加  
 部長 中村 光之 日産自動車大学校 教育企画部 \*オンライン参加

## 4. 議題

- 1) 挨拶
- 2) FY20会議リマインド  
 ・東京オートサロンへの参加 ・カスタマイズ科学生の人財育成 ・ボディリペア科の新たな教育内容
- 3) カスタマイズ車両制作を通しての人財育成 (FY20継続) \*説明後に実習場にて作業状況見学
- 4) ボディリペア科の新たな技術教育の取り組み (FY20継続)
- 5) トピックス  
 ① 国家試験結果報告  
 ② 国際自動車整備科について  
 ③ 多様化する学生対応  
 ④ 新たな学生育成評価基準の検討と学びの改革  
 ⑤ ICTの導入

## 5. 議論

- 1) 結論 今回の教育課程編成委員会にて、議題5点について委員からご意見をいただくことができた。  
 いただいたご意見をよく検討し、次年度の授業内容、教育方法などに織り込みながら教育の質の向上を図っていく。
- 2) 意見交換と質疑応答

種別	項目	所属	質問者	主な意見
3)	カスタマイズ車両制作を通しての人財育成	日産自動車	高橋様	・学校での教育として社会へ出てから役立つプレゼン能力、コミュニケーション力を身に付けさせることは素晴らしいことだと考える。 ・今年度製作車両のムラーノベースでシーマのフェンダを合わせた件、ムラーノのフロントフェンダを入手してシーマのフェンダをつき合わせて加工するという手法もどうか。何れにしても難易度が高いと思う。
		学内		・1)チームワーク育成、2)ショーでの高評価を狙った車両製作、3)外部への情報発信の3つの柱をもとに、自主性・主体性育成に取り組む。 ・今年度から学生が自ら立ち上げたYouTubeチャンネルにて、出演車両の企画、プレゼン、製作プロセスの動画を制作し毎週配信するなど、新たな取り組みにも挑戦する。 ・高橋様からいただいた、製作車両の加工方法についてのアドバイスを参考に取り組む。
4)	ボディリペア科の新たな技術教育の取り組み	車体協同組合	清水様	・専門業者では、特定整備について「認証」とり対応することになっているが、現状はバンパー補修含めて影響を受ける作業実施の際は、ディーラーに持ち込み調整を依頼している。
		日産自動車	高橋様	ボディリペア科でのオンデマンド動画にあった、材料の授業の中で、「熱間圧延」「冷間圧延」の鋼板についてあったが、現在他メーカーともに自動車に多く採用されている「高張力鋼板」についても授業の中に取り入れてはどうか。硬い素材のため、修理の場面では、延ばす、切る、スポット溶接などが困難となる。そのあたりについては、知識として車体整備では必要であると思う。(日産E13ノートなど多く採用) 必要に応じて資料も提供できる。
		学内		・フロントカメラユニットのエーミング、アラウンドビューモニターキャリブレーションについて、昨年度から整備科(2年生)で実施を開始した。 現在のボディリペア科3年生は、2年次で受講しているが、今後、総合実習(卒業実習)にて卒業前の復習として実施する。 ・高橋様から頂いた、「高張力鋼板」についての授業への反映について、情報をいただきながら進めていく。
5)	① 国家試験結果報告	学内		・国家車体整備士試験については、継続的に全員合格となっている。引き続き全員合格に向けて、指導していく。 ・国家二級整備士試験においては、FY19では留学生3名が日本語力の問題で不合格となった。 ・FY20は、対応策として1回/週の日本語力の底上げ勉強会の継続により、留学生含めガソリン・ジーゼルとも100%合格となった。 ・FY21では、引き続き実施するとともに留学生育成プログラムを構築していく。 ・極めて厳しいレベルの学生に関しては、スクールカウンセラーとの面談、連携により、合格に導くことができた事例がある。今後も学生個々の特性を理解したうえでスクールカウンセラーからアドバイスをいただき指導を行う。
5)	② 国際自動車整備科について	車体協同組合	清水様	・整備業界でも車体整備組合、整備振興会などで外国人の採用について2年くらい前から取り組みを行っている。受け入れている現場に聞いても現実には非常に採用が難しい状況。コミュニケーションを取ることが先生にとって大変だと思うが、日本の生活習慣などを学校で指導してもらえれば良いと思う。 ・車体整備の講習参加者で学国人車体整備士は今のところ実績はない。
		日産自動車	高橋様	①京都だけでなく、日産他校も設置しているか？ ②日本語検定についてはどんなレベルがあるのか？ ③卒業後は日本で就職するのか母国に帰るのかどうか？ ④就職先へのサポートは学校でやるのか？受け入れ状況はどうか？ ⑤日産の販売店などに就職するのか？ 以前に地方の日産販売会社で技能実習生の受け入れがあり、働く姿を見たことがあったが、非常に真面目で黙々と仕事をしている印象であった。 ⑥日産校がすべて国際科を設置とするのか。愛知校は設置しないのか？ ・日本人の人財に頼っているだけでなく、ますます人財が不足することから、企業の存続を考えても、真面目な外国人の受け入れを進めていく必要がある。 ・BP職の求人については、表立った形でなく個人間、口伝などで人財が動くように感じる。
		京都サービス	中村様	④⑤会社の解体部門においては、現在半分以上が外国人、ベトナム、ネパールの方が働いている。日産の販売会社での採用状況はどうか？
		学内		①日産校では、栃木、愛媛、京都の3校が設置している。 ②2回/年に日本語能力試験がありN1～N5まであり、N2を合格することで日本語コミュニケーションが取れるとして就職には有利という認識がされている。 ③留学生は、日本は安全でお金が稼げるとして、ほとんどの学生がまずは日本で就職を希望している。中でも8割～9割は一生日本で働きたいという希望を持っており、残りの学生は、5年～10年間日本で働き、技術を身につけてその後母国へ帰って起業を希望している。 ④就職の斡旋、フォローが学校が行っている。現在のところ関東方面では留学生の受け入れは進みつつあるが、関西ではまだ進んでいないので今後お願いしたいと考えている。 ⑤ほとんどの学生が日産の販売会社に受け入れていただいている。 ⑥愛知校は京都、栃木に比べて先行して留学生の受け入れを始めた。日本語力を含めてレベルは高く、国際科の3年コースは設置していない。 ・日本人含めて日産販売会社のBP部門での採用に限られていることから、専門業者への就職する傾向となっている。積極的に受け入れをお願いしたいと考えている。
5)	③ 多様化する学生対応	日産自動車	高橋様	・昔と違って、今の時代、学生も多様化していることから、学生カウンセラーや、それぞれの対応など、先生もしっかりと研修を受けているのは良い。それでないと先生方も参ってしまうと思う。
		学内		・発達障害を抱えている学生、またはその傾向が強い学生については、いづれも自身の特性を認識していないケースが多く、なぜ失敗を繰り返してしまうのか、コミュニケーションが上手く取れないのか悩んでいる状態。 ・教職員全体で、学生の困り感を発見できる目を持ち、早期からカウンセラーと協業で学生育成を考えていくことで、学校からの離脱を防ぐとともに、卒業後、より円滑な社会生活を送れるように指導し好事例が出た。 ・教員がメンタルヘルスの知識を身につけ、発生時に正しい初期対応が取れる力をつける為に、昨年度末に専門の外部講師を招いて教員全員が2日間の講習を受講した。これを活かして、「見つける目」と専門家「つなげる手」のロジックを意識して継続取り組んでいく。
5)	④ 新たな学生育成評価基準の検討と学びの改革	学内		・日産校で取り組んできた自主性・主体性に関する評価手法についてFY19からPROGテストを用いて見える化に取り組んでいる。 ・授業、イベントを含めた学校生活の中での活動が育成にどのよう効果があるかを検証しつつ、改善に取り組んでいく。 また、現在ルーブリック評価を導入して、まずは1年生学生のレポート作成における評価基準を教員、学生の双方での共有を行うことでクオリティ向上を図っている。今後、自主的な行動を訓練するという点に焦点をあて、ルーブリック評価基準を策定し実習などに導入していく。
5)	⑤ TCTの導入	車体協同組合	清水様	・車体整備業界も人財が少なくなり技術講習を受ける人も減ってきている状態。車体整備士の技術教育についてビデオ化などいろいろ取り組んでいるが、今回のオンライン授業に関しては、実際に手を動かしての部分は難しいが学科などについては良いと思う。
		日産自動車	高橋様	・このようなオンライン授業についてはNBCでも1年半の間取り組んできた。最初はやるのか不安な部分があったが、このようなオンライン会議などやってみると良いところもある。教育内容に応じて進めていくのが良いと思う。
		学内		・昨年度からのコロナの影響もあり、オンデマンド授業にも取り組んでいる。現在、対面での実習を終え、自宅でのオンデマンド授業という組み合わせでの授業形態に取り組んでいる。対面での授業で聞き流しなどに比べてオンデマンドでは繰り返し視聴できることから、学習効果が期待できる。ただ、学生のレベルによっては、厳しい場合があることから、学校に残し、教員が対応してフォローする体制もとっている。 ・次年度新入生には、一人1台のPC端末を持たせて、ゲーグルクラスルームをベースにICT化に取り組んでいくため、Wi-Fi環境も事前に整備していく。