

平成22年度

広島国際学院大学自動車短期大学部と  
愛知工科大学自動車短期大学との  
相互評価に関する報告書

**愛知工科大学自動車短期大学**

広島国際学院大学自動車短期大学部と愛知工科大学自動車短期大学との  
相互評価に関する報告書

目 次

I.	まえがき	1
	広島国際学院大学自動車短期大学部	学長 奥田 勉
	愛知工科大学自動車短期大学	学長 内田 高峰
II.	相互評価実施にあたって	3
	相互評価実施要領	
	協定書	
III.	広島国際学院大学自動車短期大学部での会議	6
	会議次第（日時・場所・メンバー）	
	愛知工科大学自動車短期大学よりの質問および回答	
	評価・改善指摘事項	
IV.	愛知工科大学自動車短期大学での会議	16
	会議次第（日時・場所・メンバー）	
	広島国際学院大学自動車短期大学部よりの質問および回答	
	評価・改善指摘事項	
V.	相互評価を終えて	27
	広島国際学院大学自動車短期大学部	短大部長 知名 宏
	愛知工科大学自動車短期大学	自動車工業学科長 中島 守
VI.	あとがき	30

## I. まえがき

### 相互評価を実施して



広島国際学院大学  
自動車短期大学部  
学長 奥田 勉

広島国際学院大学自動車短期大学部は、昭和 39 年広島電機学園短期大学として創設されて以来、一貫して技術者養成に当たり、自動車工業界へ有能な人材を送り続けて、社会の要請に応えてきました。

平成 3 年に大学設置基準が大幅に改正され、大綱化と同時に自己点検・評価が全国規模で推進される中で、本学も平成 4 年から学内において、その作業を続けてきました。

相互評価は、短期大学基準協会及び向上充実委員会が平成 11 年に提案した「短期大学相互評価の実施」に基づいており、本学は「ご縁があって」、大学も短期大学部も構成がよく似た愛知工科大学自動車短期大学と相互評価を行う幸運に恵まれました。平成 14 年度に第 1 回の相互評価を行い、「学生の受け入れ」、「教育内容」、「進路指導」に重点を絞って意見交換を実施しました。

その後、本学は平成 18 年度に、愛知工科大学自動車短期大学は平成 20 年度に短大基準協会の第三者評価を受審し、今年度に第 2 回の相互評価を行うことになりました。このように、両短大とも自己点検評価だけでなく、相互評価、第三者評価を重ねて教育内容と教育環境の改善に取り組み、学生定員充足に向けた地道な努力を続けています。現在少子高齢化の中での短大離れという同じ悩みを抱えておりますので、今回愛知工科大学自動車短期大学との率直な意見交換と情報交換を行うことにより、本学が相手校から学ぶべき点や改めるべき点が明確になりましたので、今後の改革改善に生かして行きたいと思っております。また、今後も両短大が共に協力し合い、発展していくことを確認できたことは大きな成果であったと思っております。今回の相互評価にご協力いただきました皆様に深く感謝いたします。

## 相互評価を実施して



愛知工科大学  
自動車短期大学  
学長 内田 高峰

広島国際学院大学自動車短期大学部と愛知工科大学自動車短期大学は、平成22年度に第2回の「相互評価」を実施しました。第1回は平成14年度に実施されていますが、その後、両短大はそれぞれ平成18年度と平成20年度に財団法人短期大学基準協会の第三者評価を受審し、いずれも「適格」であるとの認証を得ています。したがって、今回の相互評価では、それぞれの認証評価後の改革・改善や、今後の両大学の発展、とりわけ自動車工業の将来に適応する整備士養成の在り方などに関心が寄せられました。残念ながら、現下の自動車工業界の状況は不透明な部分も多く、両大学にとっては、教育・研究ばかりでなく、組織・運営にも多大の影を落としています。しかし、一方では自動車整備士を短大教育の中で育成するという両大学共通の課題は、将来も失われることはないと思います。むしろ、ますます高度化する自動車技術に対応できる有為の整備技術者を養成し続けるために、混沌の現代だからこそ、両大学は相互に評価・啓発を重ね、更には、連携や協働を続けることが必要と考えます。今回の「相互評価」を通じて、両大学にはそのような取り組みを行うことができる素地がさまざまな場所・場面で存在するのように感じています。今回の「相互評価」実施の成果が、それぞれの短大にとっての啓発であったことはもちろん、両大学の結びつきをこれまで以上に進展させるものでありたいと切に希望しています。

## Ⅱ．相互評価実施にあたって

### 相互評価実施要領

#### 1．相互評価の目的・趣旨

広島国際学院大学自動車短期大学部と愛知工科大学自動車短期大学（以下「両学」という。）は、短期大学基準協会より平成18年と平成20年にそれぞれ適格認定されました。その後の改善改革が行われているか検証することを目的に、両学の教育研究水準の向上を図り、社会的使命を達成するため、両学における教育研究活動の現況について相互に点検及び評価を行う。

#### 2．相互評価の実施校と対象学科

広島国際学院大学自動車短期大学部 自動車工業科  
愛知工科大学自動車短期大学 自動車工業学科

#### 3．評価項目

短期大学基準協会より示されている下記の10項目の中から、教育内容、教育活動及び学生に関わることを中心に相互評価を行う。

- (1) 建学の精神・教育理念、教育目的・教育目標
- (2) 教育内容
- (3) 教育の実施体制
- (4) 教育目標の達成度と教育の効果
- (5) 学生支援
- (6) 研究
- (7) 社会的活動
- (8) 管理運営
- (9) 財務
- (10) 改革改善

#### 4．相互評価委員

《広島国際学院大学自動車短大学部》

奥田 勉 学長  
知名 宏 教授（学部長）  
濱谷 克則 准教授（A L O）  
竹中 常雄 学事課長  
楠木 良治 助教

《愛知工科大学自動車短期大学》

内田 高峰 学長  
中島 守 教授（学科長・A L O）  
森 勝行 教授（教務委員長）  
高田 富男 教授（学科長補佐）  
竹内 嗣昇 講師（自動車課主任）

## 5. 評価実施方法

- (1) 関係資料（自己点検・評価報告書他）の交換をする。
- (2) 自己点検・評価報告書に記載されている内容についての相互点検・評価を行う。
- (3) 自己点検・評価報告書に記載されている内容について書面で質問を送付する。
- (4) 現地調査のため、相互に相手校を訪問する。
- (5) 訪問（質疑応答）および質問への回答書を通じて、相互評価報告書を作成する。
- (6) 財団法人短期大学基準協会に相互評価報告書を提出し、公表する。

## 6. 相互評価日程

		広島国際学院大学自動車短期大学部	愛知工科大学自動車短期大学
H20	6/4	2回目の相互評価について双方の意向を確認。 実施に向けて、日程調整していくことを確認。	
H22	1/29		協定書、相互評価実施要領を提示
	2/4	修正案回答	改定案作成
	4/22		相互評価実施スケジュール案提示
	4/23	修正案提示	
	5/14	郡山市での会合にて ①「協定書」の原案を確認。 ②相互評価スケジュール日程調整。 ③相互の訪問調査日の調整。（広島：9月初旬、愛知：12月初旬実施）	
	6/23	自己点検・評価報告書を送付	
	7/21		書面調査し質問事項（14項目）を送付
	8/23		自己点検・評価報告書送付
	8/27	質問事項への回答	
	9/9, 10	広島国際学院大学自動車短期大学部が訪問調査を受ける	
	10/23	書面調査し質問事項（9項目）を送付	
	11/15		質問事項への回答
	12/8, 9	愛知工科大学自動車短期大学が訪問調査を受ける	
H23	1/31	相互に評価・改善事項の指摘	
	2/3		相互評価報告書原案の提示
	2/16	加筆、修正案の提示	
		相互評価報告書の作成	
		相互評価報告書の公表	

## 協定書

広島国際学院大学自動車短期大学部と愛知工科大学自動車短期大学（以下「両学」という。）は、両学の教育研究水準の向上を図り、社会的使命を達成するため、両学における教育研究活動の現況について相互に点検及び評価を行うため、以下のとおり協定を締結する。

1. 相互の点検・評価  
両学の相互点検・評価を行う。
2. 相互評価の報告書  
相互評価について報告書を作成し、財団法人短期大学基準協会に提出するとともに、社会に対して公表する。
3. 相互評価に係る費用  
相互評価に係る費用は、双方で協議する。
4. 本協定書に定めのない事項については、必要に応じて両学が誠意をもって協議する。
5. 本協定書の有効期間は、締結の日から始まり、平成 23 年 3 月 31 日をもって終了する。

### 附則

1. 本協定書は 2 通作成し、両学長が署名押印のうえ、各 1 通を保管する。
2. 相互評価実施要綱については、両学で協議し、別に作成する。

平成 22 年 5 月 21 日

広島国際学院大学自動車短期大学部学長

愛知工科大学自動車短期大学長

奥田 勉 ⑩

内田 高峰 ⑩

### Ⅲ. 広島国際学院大学自動車短期大学部での会議

#### 会議次第

実施日	平成 22 年 9 月 9 日 (木) ～10 日 (金)		
時 間	9 日	14:00～14:30	両学長挨拶
		14:30～15:30	学内見学
		15:30～17:00	愛知工科大学自動車短期大学からの質問 および回答
	10 日	9:30～11:30	愛知工科大学自動車短期大学からの質問 および回答

場 所 広島国際学院大学自動車短期大学部 6 号館 1 階 会議室  
出席者 愛知工科大学自動車短期大学

内田	高峰	学長	
中島	守	教授	(自動車工業学科学科長)
高田	富男	教授	(学科長補佐)
森	勝行	教授	(教務課長)
竹内	嗣昇	講師	(自動車課主任)

広島国際学院大学自動車短期大学部

奥田	勉	学長	
野村	建明	事務部長	
知名	宏	教授	(短大部長)
林	忠之	教授	(入試委員長)
谷岡	彰	教授	(教務委員長)
木村	一彦	教授	(広報委員長)
前田	徹	教授	(FD委員長)
野吹	幸男	准教授	(資格取得事務局長)
越智	三千彦	准教授	(学生生活指導委員長)
半田	譲治	准教授	(予算担当)
佐々木	博和	講師	(学生生活指導委員)
竹中	常雄	学事課長	
川口	修三	就職課長	
松田	宣弘	庶務課長	
濱谷	克則	准教授	(AL O)





相互評価会議風景



短期大学部正面風景

◆ 愛知工科大学自動車短期大学よりの質問および回答

質問 1 :

本科の入学定員に対する充足率が落ちていることに対して、何か効果的な手段や対策をお考えですか。また、専攻科（1級）への希望者は今後増加傾向と見られていますか。

回答 1 :

I) 学生募集活動に一層の精力を傾注している。従来から全教職員参加で、オープンキャンパス、体験入学、高校教員への説明・交流、職業理解、出張講義などを実施しているが、平成 21 年度以降は、①訪問先に女子高、定時制を追加 ②就職率の良さを積極的に P R ③入学金減免、奨学制度の P R ④対象を絞ったオープンキャンパス開催（出前オープンキャンパス、高校 2 年生対象、女子生徒対象）などを行っている。また、入試も、受験しやすい時期、回数となるように見直しをしている。この結果、平成 22 年度入学生は前年より増加し、減少傾向に歯止めがかかった。

II) 専攻科希望者は今後もほぼ定員（10 人）程度で推移するものとみている。

参考：自己点検・評価報告書 P3、表 3

質問 2 :

入学前通信添削教育において、7 回の実施にも拘わらず高い提出率となっていますが、これはご担当の先生方のご努力もあるとは思いますが、入学予定者の十分な理解を得られないとこのような結果にならないと感じます。どのようなご説明をされていますか、お教えてください。また、近年、全く提出しない入学予定者の割合が若干増加する傾向にあります。何か対策を考えておられますか。

回答 2 :

入学内定通知時に、事前教育実施の旨を本人及び学校長に周知している。短大入学後の授業で計算力の必要性と、習熟度別クラス編成に活用することを説明している。最近、未提出者増加傾向については、学生の能力レベルと未提出に相関があるように感じている。計算能力レベルの低いものは毎回低い点数が返却され、独力で向上活動ができていないため、途中で提出を断念してしまうのではないかと推定される。添削教育を通して、計算力向上のためのアドバイスや具体策が、未提出者減少のための施策のひとつと考えている。すなわち、添削教育を受けることによって「自分に得になる」ことを実感させることが、現時点での課題となっている。

参考：自己点検・評価報告書 P21

質問 3 :

外国人留学生に対する「事前面談」について、通知方法やその内容等の具体的な実施方法をお教えてください。また、外国人留学生を対象とした奨学制度について、具体的な内容等をお教えてください。

回答 3 :

「事前面談」は、入試要項の内容を説明したうえで本人の希望を確認し、日時を決めている。通知方法は、直接口頭（来校の場合）または電話による通知である。面談は、短大部長と入試委員長が行い、①日本語能力（会話、文書の読み取り）②入学希望の意思 ③学業継続の可能性（主として経済的な状況）を確認し、受験の可否を判定している。

奨学制度については、入学金、学費、施設設備費について6割減免と入学時に1割給付（106,000円）、2年次には成績により1割給付、2割給付、給付ゼロといった奨学制度を設けている。

参考：自己点検・評価報告書 P53、P64

質問 4 :

下宿生支援奨学制度の効果はどうか。（同制度により他校進学から貴校入学に変わったと思われる数はどの程度でしょうか）

回答 4 :

奨学制度によって、進路を変更したかというデータは取っていないので分らないが、県外から入学する学生が減少する中で、県内学生の利用が増え、毎年、2割近い1年生が下宿生支援制度を利用している。

参考：自己点検・評価報告書 P59

質問 5 :

近年、退学・留年比率が大幅に改善されています。（08年度：17%⇒09年度：6%）欠席状況表の活用やチューターによる指導もきめ細かく取り組まれています。その他にどのような向上策を取られたのか、お教えてください。

回答 5 :

学事課としても毎週出欠状況のチェックを行い、チューターと連携しながら、2回以上欠席の学生について、保護者宛への警告文の早期発送をお願いしている。

参考：自己点検・評価報告書 P7、P43

質問 6 :

卒業までの選択科目の授業時間割表を入学時に学生に提示されていることは、大変良い方法と思います。種々の制約がある中で、2ヶ年の授業時間割をどのように策定されているのでしょうか、お教えてください。

回答 6 :

カリキュラムは、前期と後期に分けて編成する。各期ともに、カリキュラムは1週間の授業時間表と年間時間割表が作成される。1週間の授業時間割表が基本授業計画であり、まとまった時間が必要な自動車実習の授業をコアとして設定される。この1週間の授業時間割表をベースに年間計画が編成され、休日、祭日が加味された時間割表となる。各科目ともに15回の授業を消化するために期末に緻密な調整がされる。この緻密な時間割り調整の作業が重要である。

参考：自己点検・評価報告書 P15

質問 7 :

習熟度別クラス編成による授業の場合の最終到達目標の設定等はどのようにされているのでしょうか、お教えてください。

回答 7 :

習熟度別クラス編成は、1年生は基礎数学、数学Ⅰ、工学演習の3科目、2年生は工学演習の科目で編成される。1年生は、入学前通信添削教育をベースとした数学の統一試験を入学直後に行い、その点数によって、5段階にクラスを編成する。主な狙いは、工学の基礎力である計算力の強化にあるわけで、教材は全クラス同じ本学独自の教本を使っている。各クラスの特徴に応じて教え方を工夫しており、能力の到達目標は、すべての教科と同様、中間及び期末試験で習熟度基準に到達しているか否かで判定している。習熟度基準に到達していない学生は、再履修により基準達成に挑戦することになる。再履修のカリキュラムは、時間割表に予め設定されている。

参考：自己点検・評価報告書 P20

質問 8 :

二級自動車整備士の資格取得については、大変高い合格率を維持されていますが、ガソリンに比べジーゼルの受験者が約半数なのはなぜでしょうか。指導力が高い体制であれば、両種目とも全員に取得させられるのではないかと推測しますが。

回答 8 :

2G 講習会（3 組編成）実施時間を 124 時間と振興会基準（115 時間）よりも多めに設定している。平成 13 年度より 2D 講習会を実施しているが、講師の負担を考慮し、選抜して 1 組（約 50 名）編成としている。平成 8 年度に 2G 合格率が大幅に低下したことを懸念し、徹底した指導体制や模擬試験の充実など整備士教育の改善に取り組んだ。この結果は全自短協会研究発表会で報告（28 号，29 号）し、各短大から高い関心を得ている。その後、この教育体制は浸透し高い合格率を維持できている。国家試験前の 2、3 月は休日返上で個人指導が行われており、この体制で学生全員をガソリン、ジーゼル両方の登録試験受験指導をきめ細かに実施するのは困難と考えている。

参考：自己点検・評価報告書 P44

質問 9 :

年次の進行と共に授業及び修学の満足度が向上しておられることは、大変素晴らしいことと思います。FD 活動が義務化されましたが、授業アンケート（授業改善計画書作成を含む）以外に行っている FD 活動はありますか。あれば、どのような取り組みでしょうか。

回答 9 :

・短大部 FD 委員会はこれまで板書やパワー・ポイントの使い方等の改善活動を行ってきたが、過去の振り返りの中から、今の課題は、いかにして学生のところに勉強意欲の火を灯すかであるとの認識で機をとらえて議論している。少人数教育をさらに拡充することも検討中であるが、具体化には至っていない。

・FD 委員会の活動

板書法や他大学の良い方法の回覧、複数教員担当授業のレベル合わせ会、講義要領の公開、配布資料の充実化、学外研修会への参加とその報告、地場企業への教材協力依頼 などである。

参考：自己点検・評価報告書 P41

質問 10 :

進路先からの要望で「しつけ教育」の必要性を感じられておられますが、「しつけ教育」について、具体的な方法を検討されていますか。また、主要就職先企業の人事責任者等との年 1 回の交流会とはどのようなものか、お教えてください。

回答 10 :

進路先からは「挨拶、社会マナー」を総称して「しつけ教育」と表現され、その向上を要望されている。具体的には、授業の開始、終了時の挨拶や来訪者、教職員に対しての挨拶の励行を指導している。また社会マナーに関しては外部講師を招いて「面接時のマナー、電話での応対など」を就職支援の授業の中で指導している。

採用担当者との交流会は、会社説明会が終了した後、本学に求人をしている主な企業を招いて「次年度の採用計画、採用時期、未就職者の受け入れ可否など」ざっくりばらんな情報交換を行うものである。企業側からの本学への要望なども聞くことができる利点もあり、相互の信頼関係の構築に有効である。

参考：自己点検・評価報告書 P46

質問 11 :

短大分館の蔵書収容能力（3.5 万冊）に対する現有書籍数（4.9 万冊）について、その過不足分をどのように判断されていますか、お教えてください。また、図書館利用において「今後更なる改善が必要と考える」は、具体的にどのような内容でしょうか、お教えてください。

回答 11 :

・蔵書収容能力は計算上は 3.5 万冊になるが、実際上は現有書籍 4.9 万冊に対し余裕がある状況になっている。また、利用率が少ないものは別の保管室で保管しており当面現状で対応可能である。

・「更なる改善」とは「利用率」の向上のことである。今年度は、図書館に関心を持ちまずは来館してもらうため、①企画展(テーマに沿った本を展示)開催 ②希望図書の購入 ③良質のコミックの購入を行っている。

参考：自己点検・評価報告書 P33、35

質問 12 :

学友会主催の「卒業記念パーティー」について、その内容や参加学生の実情等をお教えてください。また、同窓会組織とのつながりはいかがでしょうか。

回答 12 :

理事長、名誉学院長、学長、同窓会長等、来賓の方を招待して、会費制で行っている。1年生学友会員の司会進行で開催され、恒例のビンゴゲームなど、豪華な賞品が参加者に渡るような企画もある。パーティーは、2級整備士の国家試験日の夕方としているので、ほとんどの卒業生が参加している。

参考：自己点検・評価報告書 P57

質問 13 :

これからの大学は特に地域に対する社会貢献が不可欠と思います。若者が減少する中であって、地域からイベント等に学生への参加・協力要請が高まっていますが、ボランティアを募ってもなかなか難しい状況にあります。貴学では学友会が中心になって活動しているようですが、特に力を入れたい活動分野は、どのような面でしょうか。

回答 13 :

学友会役員は、4大（中野キャンパス）での大学祭実行委員に合同参加して地域貢献活動を行っている。今年度は、各種イベントやものづくり体験などを盛り込んだ自短祭（第2回）で、地域の方との交流や近隣の小学生のものづくりのサポート役として、一般の学生、学友会役員や自動車部のメンバーにボランティアとして参加し活躍してもらった。ただし、パンフレットなどによる学内でのボランティア参加呼びかけにはなかなか応えてもらえてないのが現状で、地域貢献活動に注力するには学友会組織の体制が十分でない。

参考：自己点検・評価報告書 P70、P71

質問 14 :

平成 18 年度に第三者評価（（財）短期大学基準協会）を受審され、「平成 18 年度第三者評価結果報告書」中の「向上・充実のための課題」として、①「専任教員の論文など外部に向けた一層の研究業績への取組みの活性化が望まれる」とありました。その後の取組みはいかがでしょうか。また、21 年度から個人研究費の一律支給を廃止され、学部としての計上に改正されましたが、その効果はどの程度でしょうか。

回答 14 :

・現在は自動車短大協会の研究発表が主で、複数の教員が共同で教育研究を遂行する体制をとっている。また、短大協会で発表した論文は内容追加を行って再構成し大学の研究報告へ投稿するように推奨しているがまだ実績は無い。

・個人研究費は一括管理という形態となり、学会費および学会参加費以外には使用できず、従来行ってきた教育用の物品購入への使用は困難となっている。

教材に係る物品購入は「教材費」の名目で処理を行っており、教育活動上の制約は少ないと考える。ただし、きちんとしたテーマでの継続的な研究への取組みがまだ十分でなく、したがって個人研究費としての使用実績はまだ発生していないのが実情である。

参考：自己点検・評価報告書 P66、P67



◆ 評価・改善指摘事項

相互評価における愛知工科大学自動車短期大学からの評価・改善指摘事項

① 質問 1・質問 2 に関して

入学予定者全員を対象にした入学前通信添削教育を平成 9 年度から実施継続されていることに大変な熱意を感じました。この取組みは入学予定者にとっては基礎学力向上のため大変有効と思いますが、反面、費用も教職員の負担もかなり大きいのではないかと思います。入学定員の充足に対する費用対効果や対象学生、回数、内容等を見直されたらどうかと考えます。

② 質問 5 に関して

生活、学習の両面においてチュータによる指導が徹底されており、教員、職員が一体となって連携し、日頃から学生の出席状況を掌握されています。きめ細かな指導の結果が退学・留年の大幅減少につながっているものと思いますので、本学でも貴学を参考に出欠の管理システムを検討したいと思います。

③ 質問 11 に関して

図書館入館者数（1 日約 20 名）、館外貸し出し数（1 日約 2 冊）は、本学に比べ非常に高い数値であり、「利用率」向上への努力が窺えました。本学も貴学を参考に「利用率」向上の方法を検討したいと思います。

④ 質問 10 に関して

主要就職先企業との懇談会を開き、企業からの要望を吸い上げておられることは大変有効な方法と思いますが、就職先企業を後援会組織として結成されると、さらに協力を得やすいのではないかと考えます。

⑤ 質問 12 に関して

ほぼ全員参加の学友会主催の「卒業記念パーティー」の実施は母校との繋がりをより強固にできるすばらしい取り組みと思いました。本学も貴学を参考に校友会との連携を密にして、さらなる充実を図りたいと考えます。

⑥ 質問 14 に関して

教育用シミュレーションなど、学生への実習教材提供を中心に研究活動され教育効果を上げておられることに感銘しました。しかしながら、全体的にみると研究業績が少ない傾向がみられましたので、推奨されているように大学紀要等への投稿を積極的に行っていかれてはどうかと考えます。

#### IV. 愛知工科大学自動車短期大学での会議

##### 会議次第

実施日	平成 22 年 12 月 8 日 (水) ～9 日 (木)
時 間	8 日 14 : 00～14 : 30 両学長挨拶及び自己紹介等 14 : 30～16 : 00 学内見学 16 : 00～17 : 00 広島国際学院大学自動車短期大学部からの 質問および回答
	9 日 9 : 30～11 : 30 広島国際学院大学自動車短期大学部からの 質問および回答

場 所 愛知工科大学自動車短期大学 7号館9階 会議室  
出席者 広島国際学院大学自動車短期大学部

奥田 勉 学長  
知名 宏 教授 (学部長)  
濱谷 克則 准教授 (A L O)  
竹中 常雄 学事課長  
楠木 良治 助教

##### 愛知工科大学自動車短期大学

内田 高峰 学長  
中島 守 教授 (学科長・A L O)  
橋本 孝明 教授 (入試・広報委員長)  
河合 末利 教授 (学生生活指導委員長)  
森 勝行 教授 (教務委員長)  
高田 富男 教授 (学科長補佐)  
永田 英雄 教授 (教務課主任)  
鈴木 宏和 教授 (資格取得指導委員長)  
竹内 嗣昇 講師 (自動車課主任)  
奥野 輝夫 事務局長  
中島利喜夫 学務課長  
坂倉 洋治 会計課長  
佐野 光男 広報課長  
松本 吉生 庶務課長 (兼：法人本部)



相互評価会議風景



新自動車棟風景（平成 22 年 11 月完成）

◆広島国際学院大学自動車短期大学部よりの質問および回答

質問 1 :

平成 19 年度以降入学定員に対する充足率が落ちていることに対して、何か効果的な手段や対策をお考えですか。

回答 1 :

近年、充足率が 80%に落ち込み大変危機感を持ちその対応策に苦慮しています。実のところ、劇的に充足率を上げられる方策がないというのが偽ざるところです。現在、取り組んでおります方策としては、以下の 5 項目になります。

- (1) 入学対象者に対するの接触度（直接面談すること等）を増やすことを最優先に取り組んでいます。また、業者企画の会場相談会及び、高等学校での相談会に積極的に参加しています。さらには、大学案内や本学オリジナル・マガジンとは別に、自動車整備士（1 級・2 級）の合格状況をリーフレットにして、相談会・高校訪問等にてアピールしています。
- (2) 同一キャンパス内にある愛知工科大学の 1 級自動車整備士養成課程への 3 年次編入制度を有効に活用していただけるよう「学士＋1 級コース」のアピールに努めています。
- (3) 新自動車棟の完成とともに、中期計画に沿った実習車両と実習機器の新規購入等を行い、教育環境の充実を図っています。
- (4) 高大連携として東三河地区の高等学校と連携し、夏期大学体験講義を分担して、地域に対する本学の存在を強くアピールしています。
- (5) 大学入試センター利用奨学金制度・選抜奨学金制度をはじめ、昨今の諸事情を考慮して、入学後の奨学制度をより一層充実するよう努めています。

参考：・平成 21・22 年度自己点検・評価報告書 P3

- ・ 2011 学生募集要項
- ・ 制作リーフレット
- ・ AUT j c マガジン

## 質問 2 :

入学者の選抜方法として大きく7種類に区分けされておられますが、それぞれの入学者の比率がどうなっているのかお教えてください。また、高卒程度認定試験合格者（旧「大検」）、定時制高校卒業者、通信制高校卒業者、中等教育学校卒業生に対する入学試験はどのような扱いにされているのかお教えてください。

A0 入学試験において、オープンキャンパスの「A0 入試対応コース」に参加することを条件としておられますが、A0 入試対応として実施されている講義・実習の内容をお教えてください。また、A0 入試対応の講義・実習を実施することで、A0 入試の判定にどのような効果があったと考えておられますか。

## 回答 2 :

(1) 平成 22 年度の入試選抜 7 区分における入学者の比率について

入試選抜 7 区分における入学者の比率は以下の通りです。

A0 : 33%      指定校推薦 : 25%      公募制推薦 : 12%      自己推薦 : 11%

一般入学試験 : 12%      センター利用入学試験 : 4%      社会人入学試験 : 3%

自動車整備という特色もあり、推薦入試区分での占有率が高くなっています。

(2) 定時制高校卒業者、通信制高校卒業者、中等教育学校卒業生に対する入学試験について

いずれの卒業生に対しても、通常の高등학교と同じ扱いで選考しています。

なお、高卒程度認定試験合格者（旧「大検」）につきましても、出身学校長の推薦書が必要な一般推薦入学試験以外の入試区分での受け入れをしていますが、特に不利になることのないように配慮しています。

(3) A0 入学試験対応の講義内容について

A0 入試対応コースでの講義・実習では、自動車工学の基本的な内容を受講させ、これを基に実車を使った走行性能実験（データの測定、評価、分析）を行い、そのデータから課題に対するレポートを作成させ、後日に提出させます。その後、このレポートの完成度、面接（講義の理解度、進学動機等）、実習での受講態度等を総合的に判断し、出願可否についての審査を行います。

この一連の流れにより、個人の「自動車に対する思いや能力」を引出すことができ、A0 入学試験での合否判定に必要な要件を充分満たしているものと考えています。

参考 : ・平成 21・22 年度自己点検・評価報告書 P42

・平成 22 年度 A0 入試コース資料

質問 3 :

平成 20 年度に受審された第三者評価での助言をもとに選択科目の単位数を卒業要件に義務付けられましたが、その効果はいかがでしょうか、お教えてください。また、どのような視点で効果を検証されたのか、あるいは検証されようとされているか、お教えてください。

回答 3 :

(1) 卒業要件変更に伴う効果について

平成 19 年度までは、必修科目のみの 66 単位を卒業要件にしていますが、第三者評価での助言をもとに、必修科目単位数を 60 単位、選択科目単位数を 5 単位とした卒業要件に変更しました。配当履修科目での選択科目総単位数は 31 単位となっています。また、卒業要件変更前後の選択科目を含めた単位取得率を学年平均で算出した結果は、平成 18 年度：108%、平成 19 年度：105%、変更後の平成 20 年度：108%、平成 21 年度：105%となっています。

従って、選択科目を卒業要件に義務付けた平成 20 年度以降と以前では、卒業時の平均単位取得数に、ほとんど変化はありませんが、平成 20 年度からは各自の進路に応じた科目選択の自由度を増すことができるようになったのではないかと考えています。しかしながら、提供する側としては、多面にわたる学習を期待していますので、選択科目への履修率を鋭意上げるために、シラバスの工夫や新規の教材・教具の導入を検討し、学習意欲の喚起に繋がりたいと考えています。

参考：・平成 21・22 年度自己点検・評価報告書 P13

質問 4 :

習熟度別授業において、使用教材、試験問題は各クラス同一でしょうか、クラス別でしょうか、本学は同一教材・同一試験で習熟度別授業を実施しており、上位クラスは余裕で勉強にモチベーションを持ち難いと感じておりますが、貴学の状態をお教えてください。

最終到達目標の設定、成績評価等で工夫されていることがあれば、お教えてください。

期の途中でのクラス移動等の変更はどのように配慮されているか、お教えてください。

回答 4 :

(1) 使用教材・試験問題等及び学生のモチベーションについて

本学での習熟度別授業科目は「数学Ⅰ」と「工学基礎」の2科目を設定しています。両科目とも、使用教材及び試験問題は各クラス同一にしています。試験問題の難易度は中レベルやや下を設定し、習熟度別での評価判定が不公平にならないよう配慮しています。また、授業内容は習熟度別クラスのレベルに合わせて実施していますので、上位クラスにおいては、できる者は逐次進歩を進めますので、クラス別に伴う学生のモチベーションについての問題は現在のところないと考えています。

(2) 最終到達目標の設定、成績評価等について

両科目とも、最終達成目標に対する担当者間での共通理解を得るため、1回目の授業開始前に科目担当者全員で定期試験問題を作成しています。これを基に最低限の到達目標を設定しています。成績評価は定期試験結果と平常点で評価しています。

(3) 期の途中でのクラス移動等の変更について

現在は、両科目とも期の途中でのクラスの変更は行っていません。これは、教務上の出席簿管理のシステムの点から行っていませんが、今後は、履修中間点での学生希望調査を検討する必要があるのではないかと考えています。

参考：・平成 21・22 年度自己点検・評価報告書 P20

質問 5 :

一般に基礎学力低下が指摘されている中で、科目ごとの成績を見ると優、良の割合が多く、感銘をうけました。とくに数学Ⅰ、物理学、工学基礎、自動車電気基礎などの基礎科目ではかなりの学生が再試受検者でありながら、最終的に単位取得できなかった学生を少なくできていることに感銘しました。基礎学力不足の学生の指導方法で工夫されている点をお教えてください。

回答 5 :

(1) 基礎科目の単位取得状況について

学科の方針として、各教科とも定期試験でのクラス平均点が概ね評価区分「良」(70点～79点)の範囲になるように、出題や講義内容を工夫するように申し合わせをしています。進級要件は、1年次科目は全て合格することになっていますので、合格しないと進級できないこともあります。学生はそのことをよく理解

しており、概ね7割から9割の学生は再試験までに合格しています。残念ながら、再試験でも合格できなかった者は、学年末に実施される単位認定試験での取得となりますが、教科担当者は、単位認定試験対策用の補講を必ず実施するようにして、不合格者がでないようにしています。

(2) 基礎学力不足の学生指導について

基礎学力不足の学生に対しては、「数学Ⅰ」の授業に対してのみ、授業の一環として補習を強制実施しています。具体的には、授業回数の3・6・9・12回目の授業において、後半の15分間を使用して小テストを実施し、それまでの修得度を個人別に把握しています。従って、その都度の小テストで修得レベルに達しなかった者に対しては、次週の木曜日に補習時間帯が設けてありますので、教科担当者及びクラス担任がほぼマンツーマンで指導に当たっています。

参考：平成21・22年度自己点検・評価報告書 P33

質問6：

工学実習について、各学年ともA～Dの組に分けておられますが、実際のローテーションはどのようにして実施しているのでしょうか（前期、2日間、9日間のローテーションについて）、お教えてください。

実験・実習は、30時間の実験・実習を1単位として、授業回数の4/5以上の出席が必要とおられますが、出席が足りない場合には、補講等を行われるのですか。あれば、どのように行われるのでしょうか。お教えてください。

回答6：

(1) 工学実習におけるローテーションについて

自動車工学実習Ⅰにおける1年前期分を例にしますと、導入実習として、2日間毎で終了する実習を4項目（基礎Ⅰ～基礎Ⅳ）〔延8日間〕実施し、その後、9日間毎で終了する実習を4項目（エンジンⅠ～電装Ⅰ）〔延36日間〕実施しています。従って、前期中に提供する実習日数は総計44日となります。このシステムは、学年のクラス編成を4クラス（A～D）体制にしているからです。

さらに、学期末には前期中の学習内容から出題する「技能検定試験」（学科・実技）を実施し習得度の把握に努めています。この習得度を基に、次回への改善に生かすようにしています。

(2) 実験・実習における出席日数不足の学生に対する補講について

実験・実習における出席日数不足の学生に対する補講については実施していません。これは、欠席した学生個々の状況が多岐にわたるため、その補講内容が一



元的に決められない点と、年間行事日程における補講日数を確保することが難しい点からです。ただし、出席日数は満たされているが、学力的に合格点に到達できなかった者に対しては、救済処置としての再試験が1回だけ年度末に受験できるように配慮しています。この再試験に対しても、必ず補講を受講することを義務付けています。

参考：・平成 21・22 年度自己点検・評価報告書 P16

- ・平成 22 年度 前後期 自動車工学実習 I 計画表
- ・平成 22 年度 前後期 自動車工学実習 II 計画表
- ・平成 22 年度 自動車工学実習 I・II 前期カリキュラム
- ・平成 22 年度 自動車工学実習 I・II 後期カリキュラム

質問 7：

ほぼ全員が 2 級ガソリンと 2 級ジーゼルの両方の登録試験を受験しておられますが、成績下位の学生に対する受験指導は大変大きな負担となっていると拝察いたします。整備士登録試験の受験対策指導のやりかたについて、具体的にお教えてください。

2 級ガソリン、ジーゼルの両者の実技免除講習会を実施されていますが、その時間数（実技、学科）や時期はどのようにされているのかお教えてください。

回答 7：

(1) 整備士登録試験の受験対策指導について

受験対策指導は、通常の授業と同じ 4 クラス体制で実施しています。指導者は 1 クラスあたり、担任を中心に 5 名の教員を割り当てています。各クラスとも、成績下位の学生には、2～3 名に対して 1 名の教員を、また成績上位の学生に対しては、十数名に 1 名の教員を割り当てています。それ以外の対策方法としては、本学独自で開発したパソコンによる自主学習トレーニングツール「TIES」や携帯電話を利用した「コーカくん」等での「eラーニングによる個人学習」や本学が編集した模擬問題集（過去問）を提供して指導しています。

(2) 実技免除講習会について

講習会の時期は、2 級ガソリンを 12 月上旬から 1 月まで、2 級ジーゼルを 2 月から 3 月上旬まで実施しています。（平成 21 年度実績）講習の時間数は、各都道府県の整備振興会で異なりますが、本学は愛知県自動車整備振興会の規程により、各講習とも 132 時間（実技 36 時間、学科 90 時間、試験 6 時間）を実施しています。

参考：・平成 21・22 年度自己点検・評価報告書 P6、38  
・平成 22 年度 前後期 自動車工学実習 I 計画表  
・平成 22 年度 前後期 自動車工学実習 II 計画表

**質問 8：**

2 年次に 1 泊 2 日の国内研修を実施されており素晴らしい行事だと思います。国内研修の内容と費用、学生の参加率、学生の反応などを具体的にお教えてください。

**回答 8：**

(1) 国内研修の内容と費用について

社会研修会は、学生時代の思い出づくりの一つとして、2 年次に実施しています。近年の研修先は、東京スペシャルインポートカーショー(東京ビッグサイト)、東京モーターショー(幕張メッセ)、自動車技術展「人とくるまのテクノロジー展」(パシフィコ横浜)等です。費用は 25,000 円から 29,000 円程度です。宿泊ホテルは比較的高级でホテルマナーの学習も兼ねています。なお、費用の徴収については、2 年次への進級時に授業料と一緒に行事費として全員に納付していただいています。参加できなかった者に対しての精算は年度末に行っています。

(2) 学生の参加率、学生の反応について

原則として全員参加としていますが、研修実施日に採用試験や体調不良の者などもあり、出席率は 85%から 95%程度となっています。卒業生からは、在学中の一番の思い出になったと好評を得ていますが、研修会後には、学生間の信頼関係がさらに密になったことによるグループ学習の姿も散見でき、当初の目的以上の効果になっていると考えています。

参考：・平成 21・22 年度自己点検・評価報告書 P21、49  
・平成 22 年度社会研修会実施要領

質問 9 :

当初は整備士を目指して入学してきた学生でも、途中で整備士以外の就職を希望する学生が見られます。大半が整備士に就職しておられますが、途中で進路を変更し、整備士以外の就職を希望する学生に対して何か特別な配慮を考えておられますか。

回答 9 :

(1) 整備士以外への就職を希望する学生に対する指導について

整備士以外への就職を希望する学生に対しては、「就職対策講座」の中で個々の希望に対応できるような指導を実施しています。特別な科目を履修させるような指導は行っていませんが、一般企業への就職を目指す者に対しては、推奨科目として CAD システムなどの選択科目があることを入学時のガイダンスで紹介しています。また、早期から各自の将来設計を考えさせたい観点から、進路に対する選択科目の履修モデルを「科目間の関連」資料として提示しています。また、本学内で実施する企業説明会は整備士を対象としたディーラー中心の説明会とメーカー及び一般企業を中心とした企業説明会(工学部と合同で実施)とがあり、どちらへも参加できるようになっています。しかし、最近ではメーカーの就職が厳しいため、整備士として就職する者の割合が急増しています。整備士以外の職に就く学生に対しても、整備士資格は必ず取得するように指導しています。とりわけ、愛知県は自動車産業を中心とした製造業が大変盛んな地域です。従って、多くの自動車関連の製造業からも生産関係職としての求人があります。本学では、自動車整備を中心とした自動車全般の技術を教育していますので、企業の採用担当者からは、「入社後の教育において、工業高校や大学の工学部の出身者よりも自動車の全体像を理解しているので教育効果が高い」とか、「整備士資格を持っているので完成車の検査業務を任せられる」といった声が聞かれます。

参考：・平成 21・22 年度自己点検・評価報告書 P39

◆ 評価・改善指摘事項

相互評価における広島国際学院大学自動車短期大学部からの評価・改善指摘事項

① 質問 1、2 に関して

社会人の受け入れを始め、多様な学生に対応しておられ、特に A O 入試の対応は非常に参考になりました。本学においては、年間数人ではありますが、留学生の入学があります。今後留学生を受け入れられる可能性があるのであれば、予め対応を検討しておかれてはいかがでしょうか。

② 質問 3 に関して

O M S という実習系ゼミナールで実施されている内容は非常に参考となりました。しかしながら、選択科目であり、2 年生後期に実施されていることから受講する学生が限られているようです。受講学生数を増やすための追加の方策を検討されてはいかがでしょうか。

③ 質問 7 に関して

2 級ガソリン、2 級ジーゼルの登録試験の受験対策としてパソコンや携帯を使った e ラーニングを実施されておられ、興味深くお話を聞かせていただきました。この e ラーニングの効果と費用について検討され、機会を設けて紹介いただくようお願いいたします。

④ その他に関して

新年度からは新しい建屋、設備が稼働されるわけですが、大きな教育成果をあげられますよう期待しております。

## V. 相互評価を終えて

広島国際学院大学  
自動車短期大学部  
短大部長 知名 宏

今回、愛知工科大学自動車短期大学と2回目となる相互評価を行いました。平成14年に第1回目を実施し、折しも第一ステージの第三者評価が始まる前で、その時点で行う相互評価は本番も意識した事前の準備という位置付けであったであろうことが推察されます。その第一ステージが一巡し、両校とも第三者評価を受審した結果、適格と認定されました。これは、両校の全教職員が努力して実施してきた教育活動が外部に認められたこととなります。

今回の相互評価は第三者評価受審後、見えてきた問題点を短期間ではありますが意識して活動してきた結果を検証するものであらうと思います。すなわち、第一ステージの評価項目に沿ってまとめを行い、これまでの総括と、次の第二ステージへ上がるための新たな一歩と考えます。第二ステージでは評価基準の見直しがあり、現在進めている教育活動をその評価基準と対比させながら新たに自己点検のやり方を検討していくこととなります。

愛知工科大学自動車短期大学は系列の大学があり、その構成が本学と似通っているため、抱えている、あるいは発生する問題は共通のものが多いと思います。従って、お互い率直に意見交換や情報交換ができる場が持てるということは、ともすれば当事者が気付いてない面を別の角度から見つめることができるということからも非常に有意義な相互評価になったと考えます。

本学の教育活動は今日に至るまでに先人の努力と試行錯誤の積み重ねの結果、安定して推移しているように見えますが、ややもすると結果に安住してしまい、マンネリに陥っている可能性があります。その意味では外部からの評価は自分たちのやり方を外部の目で見ってもらうことで、隠れていた問題点を洗い出すきっかけになりました。今回、双方の学校を訪問しての評価会ではそれぞれの有している問題点を相手はどのように対処しているだろうかという率直な疑問を投げかけ、直接担当の方から生の声での回答を得ることで、各々が持っている問題点解決の糸口にしようとすることに力点が置かれたように思われます。然しながら限られた時間内での質疑であり、不完全燃焼のような状態で推移していますので、お互い完全に答を見出すにはまだまだ先は長く、今後も地道な努力を続けて行く必要があります。

愛知工科大学自動車短期大学は現在、新規に実習場を構築して、今までの実習教育で培ったノウハウを盛り込んだ新しい実習教育を開始する体制です。現場見学からは効率的な動線や設備の配置等を考慮し、教育効果が大いに上がるようなやり方を進めて行こうという意気込みが感じ取れました。その教育成果は本学は

もちろんのこと、全国の自動車短大にとっても参考になるものですので研究発表の場で積極的に報告していただきたいと思います。

お互い多忙な日程を調整しての評価会であり、担当していただいた関係者には多大なご苦勞をおかけ致しました。ここにお礼を申し上げるとともに、この次の第三者評価に向けて更に緊密に情報交換を行い適格の評価を得るべく教育活動の向上に努力していきたいと思います。

## 相互評価を終えて

愛知工科大学自動車短期大学  
自動車工業学科長 中島 守

今回の広島国際学院大学自動車短期大学部との相互評価では、様々な観点から教育研究活動等の検証、意見交換ができ、今後の短期大学教育指針に対して示唆に富んだ知見も得られ、大変有意義なものになったと思います。

両校の相互評価の端緒は平成14年に遡りますが、当時の先達が取り組んでこられた教育研究活動等への改革・改善をより時代の趨勢に合ったものにしていきたいとの相互の思いもあり、今回で2回目の実施となりました。広島国際学院大学自動車短期大学部は開設以来46年の歴史を持ち、早くから自動車整備士教育の先陣としての役割を果たされて来ました。また、自己点検評価活動においても、広島国際学院大学自動車短期大学部は、公表が義務化される前の平成4年から着手され、その豊富な経験を通して纏められた報告書等は、本学にとって多面に亘り有益なものとなりました。

今回の相互評価を終えて感じたことは、評価のための評価ではなく、交流のための評価という面が大きかったように思います。つまり、短期大学基準協会の第三者評価におけるピアレビューの精神による相互発展を期するものであったと感じます。特に双方の訪問調査では、両校が抱えている課題や特色ある教育研究活動等について、本音の部分も熱く語る事が出来たことは、大変意味深いものとなりました。本学へいただきました改善指摘事項は、検討のうえ、順次改善、対応をして行く所存です。

さて、現在、自動車短期大学は、自動車社会における市場シフト・電動化・電子化といった構造的な大変化の渦中にあります。加えて、少子化による入学生確保や基礎学力低下への対応など多種多様な問題を抱えていますが、将来の自動車産業のニーズに応えるためには、自動車教育の質の保証を図り、次世代自動車分野の将来を担う自動車技術者の育成が重要であると考えます。

また、短期大学基準協会の第三者評価は、平成24年度からの第2周期への準備に入っていますが、同協会に加盟する両校としても、評価10領域から4基準へと大幅に見直されましたので、今後の自己点検評価活動は、機関全体で学習成果を向上・充実させている状況を明確に示すことが必要になります。

今後も両学が独自の特色を打ち出し、効果的な連携のもと、質の保証への不断の点検評価活動を継続したいと思います。

今回の相互評価を実施するにあたりご尽力いただいた方々にお礼を申し上げますとともに、より一層、社会に貢献できる学生の育成に尽力したいと思います。

## VI. あとがき

今回で両学の相互評価も2回目を無事終えることができました。これもひとえに相互評価に携わった両学の教職員のお陰であると感謝申し上げます。今後も両学は一層の交流を深め、自動車短期大学としての社会的責任を果たすとともに、教育の質の保証に向けた取り組みに努力していきたいと思います。

### ◆広島国際学院大学自動車短期大学部

#### 自己点検・評価委員会

委員長	奥田 勉	学長
副委員長	知名 宏	短大部長
委員	鶴 素直	理事長
委員	野村 建明	事務部長
委員	谷岡 彰	教授
委員	木村 一彦	教授
委員	前田 徹	短大分館長
委員	林 忠之	実習場長
委員	竹中 常雄	学事課長
委員	川口 修三	就職課長
委員	松田 宣弘	庶務課長
委員	濱谷 克則	A L O

### ◆愛知工科大学自動車短期大学

#### 自己点検・評価委員会

委員長	内田 高峰	学長
委員	中島 守	学科長
		(A L O)
委員	橋本 孝明	教授
委員	河合 末利	教授
委員	森 勝行	教授
委員	永田 英雄	教授
委員	鈴木 和宏	教授
委員	奥野 輝夫	事務局長
委員	中島利喜夫	学務課長
委員	坂倉 洋治	会計課長
委員	佐野 光男	広報課長
委員	松本 吉生	法人本部
委員	高田 富男	教授
		(A L O 補佐)



広島国際学院大学自動車短期大学部と愛知工科大学自動車短大との  
相互評価に関する報告書

---

発行日：平成 23 年 6 月

発行：愛知工科大学自動車短期大学

〒443-0047 愛知県蒲郡市西迫町馬乗 50-2

TEL 0533-68-1135（代表）

印刷：ひまわり印刷株式会社

〒736-0063 広島県安芸郡海田町東昭和町 1-57-5

TEL 082-824-3703

---