

## **第6章 内部質保証等実態調査委員会活動について**

1. ヒアリング調査1 新潟国際自動車大学校  
(資格試験高合格率達成のための取り組み)
2. ヒアリング調査2 日産京都自動車大学校  
(複数校共通カリキュラム運営の取り組み)
3. ヒアリング調査3 東京工科自動車大学校  
(授業評価と履修管理の取り組み)



## 第6章 内部質保証等実態調査委員会活動について

検討委員会により JAMCA 会員校の中で選抜された三校についてヒアリング調査を行った。この実態調査は、訪問校ごとに内部質保証等実態調査検討委員会委員より調査委員3名、内部質保証等検討委員会委員より3名を派遣することを基本とし、訪問により説明を受けるかたちをとった。

また、ヒアリングは内部質保証等実態調査検討委員会で決められた項目を基に進められた。以下、訪問校ごとに①実施要領②ヒアリング内容のまとめ③説明資料④質疑応答内容をまとめる。

### 1. ヒアリング調査 1 新潟国際自動車大学校(資格試験高合格率達成のための取り組み)

#### ① 実施要領

- 1) 日時 平成 29 年 10 月 16 日 (月) 午後 1 時 00 分～午後 3 時 30 分
- 2) 場所 新潟県新潟市中央区 学校法人国際総合学園専門学校新潟国際自動車大学校
- 3) メンバー： 第三者評価・内部質保証等検討委員会委員

専門学校東京工科自動車大学校校長 佐藤康夫  
専門学校日産横浜自動車大学校学長 今西朗夫  
専門学校日産京都自動車大学校学長 川上宏美  
内部質保証等実態調査委員会委員

専門学校東京工科自動車大学校校長 佐藤康夫  
専門学校読売自動車大学校校長 榎本俊弥  
専門学校東京自動車大学校副校長 高橋博  
第三者評価・内部質保証等研修委員会委員

横浜テクノオート専門学校教頭 久留島勲  
実態調査受審校

専門学校新潟国際自動車大学校校長 大橋健次  
専門学校新潟国際自動車大学校 教務部 部長 小泉恵之  
専門学校新潟国際自動車大学校 教務部 主任 吉田豊  
専門学校新潟国際自動車大学校 教務部 樋口剛  
専門学校新潟国際自動車大学校 留学生教務部 科長 大瀧哲也  
専門学校新潟国際自動車大学校 自動車整備科 科長 田村貴志

#### 4) 内部質保証の取り組みについての説明

国家試験(1級)高合格率達成のための取り組みについて、専門学校新潟国際自動車大学校大橋校長、小泉教務部部長、吉田教務部主任、樋口先生、大瀧留学生教務部科長、田村自動車整備科科長による説明が行われた(説明資料参照)。

## ② ヒアリング内容のまとめ

### 1) 目的又は方針(学内でコンセンサスを取っているもの)について

学校の教育方針をさらに具現化した、資格合格に向けた授業の運営方針が存在している。

- ・目的～1級小型自動車整備士技能試験 100%合格
- ・方針～集合学習を基本とするが個々の習熟度に合わせ個別の対応を確実に実施する

これらは、校長指示のもと教職員に展開・共有され、学校の姿勢として学生にも伝えられ、学生自身の数値的な目標にもなっている。

### 2) 内部質保証システムに関わる規定(内規)について

1級自動車整備士合格に向けての授業カリキュラム作成や授業の進め方に関する規定が下記のように決められている。

#### (1) 電気の基礎知識習得を徹底

電気・電子制御回路知識が重要な1級の学習のためベンチ・エンジン作成がカリキュラム化されている。

#### (2) 習熟度の把握と個人のフォローを実施

修了テスト以外に、セクションごとに小テストを実施し、70%未満の学生に対する理解度確認に関しては個別指導を徹底している。実習については個別に100%の修得まで実施している。

#### (3) モチベーション維持の教科を実施

知識・技術の確実な修得に必要な前向きな考え方や、やり遂げる力を育成するためにモチベーションをアップする教材(実践行動学)を導入し、科目として実施している。

その他、期末試験合格基準60点以上、出席率100%の科目合格基準が展開・共有されている。

### 3) 実施体制及び責任体制のしくみについて

学校としての運営組織の他に、1級自動車整備科として管理職及び教員に至るまでの国家試験対策における運営業務の分掌が決められ、担当内容・責任体制が明確となっている。

また、それらは教員の国家資格取得レベルや教務経験年数が十分に考慮されたものになっている。

実施体制としては、卒業や国家試験受験の最終段階に向けた3年次からの科目履修を経て、仕上げとなる4年次の12月以降に三つのステップで対策が実施され、模擬試験の内容も下記のように段階的に区別して進められている。

#### (1) 各セクションの模擬試験 中心

#### (2) 通し問題(過去問題+JAMCA模試過去問題)の模擬試験 中心

#### (3) 通し問題(改造問題:過去の国家試験出題問題を改造したオリジナル問

題)を中心とした模擬試験

1級自動車整備士の国家試験合格ラインが80%以上の正解率となっているため、それまでの学内試験の合格基準ではなく、正解率80%を目標として対策授業を進めている。

国家試験は四者択一問題形式であるが、過去問題の暗記による成績向上のデメリットを見極めるため、○×問題や穴埋め問題などの実際の国家試験とは異なる問題も多用し、工夫している。

#### 4) 成果(学習成果等)の把握の仕方について

複数回の模擬試験実施により、個別(学生)課題、全体(運営)課題を把握し、対応している。

- ・誰がどの問題を間違えたか、どの問題を何人間違えたか、集計した後に優先順位をつけて解説。
- ・平均点数が低い時は、該当部分の授業をやり直す。
- ・各問題において、正解率80%未満の学生については、フォローアップ後に再試験を実施。

1級整備士試験問題は、高難度な整備に対する診断や判断を問う問題が中心となるため、出題される問題の文章読解力も求められることになり、正解が得られない要因は単に知識理解不足だけではない傾向がある。それらを考慮し、80%未満の正解率の学生の未達要因を下記のように分析し、それぞれに応じた学習成果達成までのプロセスを用意している。

- ・内容を理解していないために間違った場合
- ・よく読んでいなかった(読解できなかった)ために間違った場合

#### 5) 定期的な見直しの仕方について

4年次12月からの対策期間に実施された模擬試験結果から学生の弱点を分析し、さらに直近で出題されている国家試験問題の傾向を分析することで、より国家試験に近い効果的で実践的な模擬試験の作成に努めている。

このように、教育結果を基にした新たな課題や試験問題の作成を定期的に行い、最終段階での教育効果を上げている。

#### 6) 自動車産業界や行政等のステークホルダーに関わる成果について

1級自動車整備士試験は実務経験を経たからの受験も可能であるが、その合格率の全国平均は30%に届いていない。平成14年からスタートした1級自動車整備士の合格者の多くが専門学校での1級自動車整備士課程の卒業生で占められており、その合格率を80%台に乗せてきている。

新潟国際自動車大学校は、その専門学校の中でも100%に近い合格実績を持ち、自動車の高度化が急速に進む自動車整備業界の期待に大きく応える実績を上げている。

自動車産業界や行政等のステークホルダーに関わる成果は数値的にも高いと言える。

#### 7) その他

ステークホルダーに認められている学校であり、学校の教育の質の保証に関わる取り組みとその成果を実績として上げていることについて、企業側の具体的な評価や意見についての公表は、まだ控えめであるとのことであった。

自己点検の評価内容や学校関係者評価委員会への報告等、企業の評価を得られる機会があり、専門学校が使命感を持って努力していることを社会に示すために、実施している取り組みの結果と社会の評価をさらにアピールし、質の保証につなげられる可能性は高い。

### ③ 説明資料

## 内部質保証についてのヒアリング

1. 目的または方針（学内でコンセンサス取っているもの）について
2. 内部質保証システムに関わる規定（内規）について
3. 実施体制及び責任体制のしくみについて
4. 国家試験対策の実施体制及び責任体制のしくみについて
5. 国家試験対策の成果（学習成果等）の把握の仕方について
6. 国家試験対策の定期的な見直しの仕方について
7. 自動車産業界や行政等のステークホルダーに関わる結果について
8. その他（質疑応答）

専門学校 新潟国際自動車大学校

## 1. 目的または方針(学内でコンセンサスを取っているもの)について

### 目的

1級小型自動車整備士技能試験 100%合格

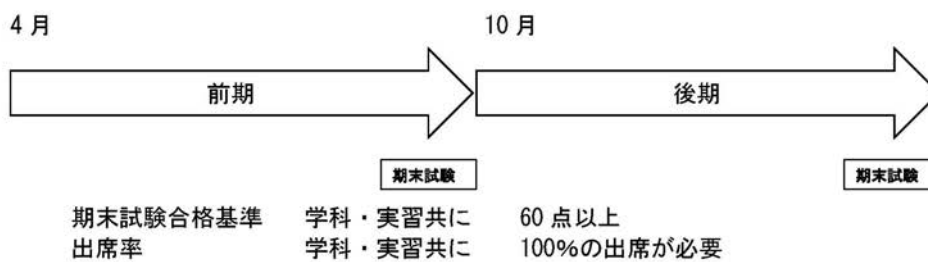
### 方針

集合学習を基本とするが個々の習熟度に合わせ個別の対応を確実に実施する

1

## 2. 内部質保証システムに関わる規定(内規)について

### 全体のスケジュールと進級基準



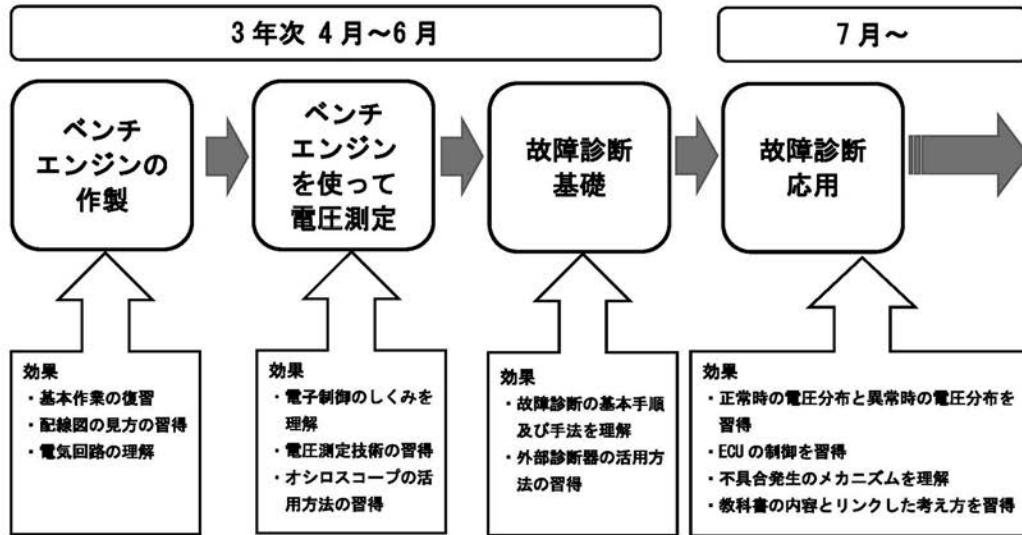
### 1級授業カリキュラム作成や授業進め方の規定

- ① 電気の基礎知識習得を徹底
- ② 習熟度の把握と個人のフォローを実施
- ③ モチベーション維持の教科を実施

2

## 2-①電気の基礎知識習得の徹底

1級課程は、すべての教科を通して電気の知識が必要となる。ベンチエンジン作製において、電気の基礎知識を習得させ、電子制御回路の理解を深める。



3

## 2-② 習熟度の把握と個人のフォローを実施

	学科	実習
学習の目標	<ul style="list-style-type: none"> <li>教科書のセクション毎に小テストを実施。正解率70%以上が目標</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>各実習の課題を100%習得する。1人で作業を行う実習を基本とし習熟度を上げる。(故障診断は確実に不具合箇所を特定できるまで行なう。)</li> </ul>
未達成者の対応	<ul style="list-style-type: none"> <li>個別指導</li> <li>70%未満の学生に対し補習を実施</li> <li>理解ができていない部分をマンツーマンで分析し学生の理解度が深まるまで対応する</li> <li>補習完了後に小テストを再度行い100%の正解が確認を行う</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>個別指導</li> <li>課題に対して教員が学生個人の習熟度を把握</li> <li>放課後などに未達成部分の補習を行う。</li> </ul>

4



## 2-③ モチベーションアップの教科を実施

前向きな考え方、やり遂げる力を育成するためにモチベーションアップの教科を採用している。

科目名：「実践行動学」

### Part1 「意欲的な心構え」

■使用時期：入学後／授業時間：8時間

学生生活のスタートラインに立っている時期に、事例を通して過去の自分を振り返り、現在・近未来の自分について考えながら短期目標を設定する。

### Part2 「自分の可能性を広げよう」

■使用時期：2年次前半／授業時間：8時間

入学してから現在までを振り返り、自らの成長の足跡を確認する。そのうえで、自己の潜在的な能力や可能性を引き出すための考え方や意識の持ち方に気づきを与え、自立に向けた技術・方策を学ぶ。

### Part3 「社会へ出る準備を始めよう」

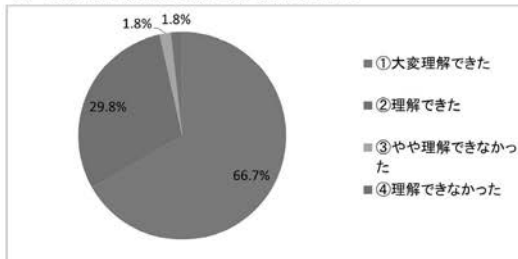
■使用時期：卒年次／授業時間：8時間

これまで学んできたことをベースに、自信や希望をもって就職などに臨んでいくための意欲・意識付けを行う。困難が予想される就職活動や国家試験に主体的に立ち向かうとともに、勉学、各種活動への前向きな姿勢を維持させる。

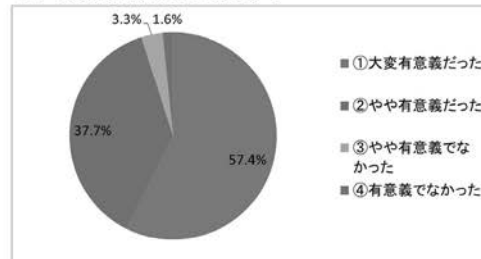
5

## 実施の効果（アンケート結果）

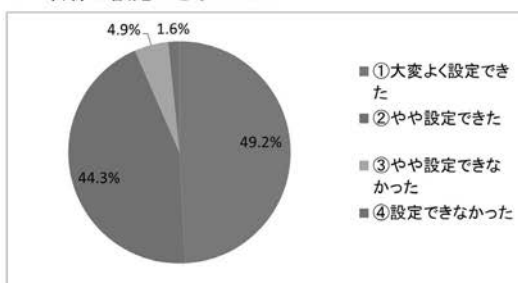
### 1. 目的や内容は理解できましたか？



### 2. 授業は有意義でしたか？



### 3. 目標は設定できましたか？



### 4. 授業を受けてみての感想や意見

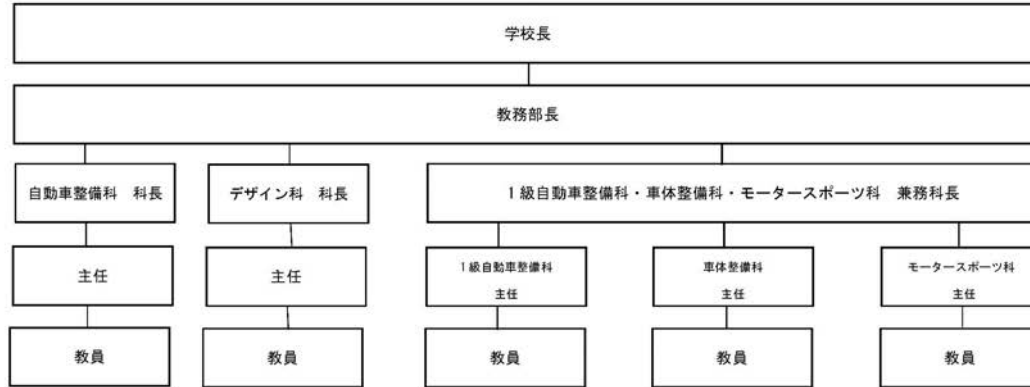
自分の人生を形成している時とても楽しかった  
非常に有意義な時間でした。ありがとうございました。  
いろいろな人の話を聞けてよかった  
とても充実していました。  
いろいろな意見や考えを聞けてよかった  
自分の人生なのでしっかりプランを考え、前向きにいきます。  
自分の知らないところや自分の性格などいろいろ知れたのですごく役に立ちました。  
自分の成長したこと、成長していきたいこと、過去の自分と将来の自分を考える機会は普段の生活の中ではあまりないのでこういった授業はとてためになりました。

実践行動学を実施した後は前向きな学生が増え目標を意識するようになった。

6

### 3. 実施体制及び責任体制のしくみについて

新潟国際自動車大学校 組織図



7

1級自動車整備科 組織図



8

#### 4. 国家試験対策の実施体制及び責任体制のしくみ

4-1 対策対象：1級自動車整備科4年 定員25名

H28年度対象学生17名

対応教員2名

教員A：教務経験10年以上  
取得資格1級小型自動車整備士

教員B：教務経験3年未満  
取得資格1級小型自動車整備士

教員1名が1日交代で国家試験対策授業を担当

9

#### 4-2 対策実施開始時期



- ① 各セクションの模擬試験 中心
- ② 通し問題（過去問題＋JAMCA 模試過去問題）の模擬試験 中心
- ③ 通し問題（改造問題）の模擬試験 中心

注）改造問題とは、過去問題を改造した問題。

10

#### 4-2-① 各セクションの模擬試験

目標：過去問題の内容が理解でき、正解率 80%以上を目標とする。  
(未達学生の対応は「5 成果の把握の仕方について」にて説明)

1 日の授業の流れ(例)：2 パターンあり

	1～2 限	3 限	4～5 限	6～7 限
パターン1	口述対策	法令数字もの穴埋め	エンジンセンサーの過去問題 + 期末試験	
パターン2	法令○×問題	CVT の過去問題	A/T の過去問題 + 期末試験	

※口述対策は、週に 2～3 回の実施。口述対策を実施しない日は他のセクションの復習となる。

※各セクションの復習では、過去問題 (4 択)、○×問題、期末試験、穴埋め問題などを使用する。

※過去問題の問題覚えにならないように、○×問題、期末試験、穴埋め問題なども使用している。

##### 使用問題について

- ・○×問題はオリジナルに作成したものもあるが、過去の JAMCA 模試の 4 択問題を分解して○×問題に加工して行わせている。
- ・期末試験は、ほぼ教科書の内容のみで作成しており、期末試験の内容で正解率 80%以上点数が取れていれば教科書の内容は理解したと判断している。

11

#### 4-2-② 通し問題 (過去問題+JAMCA 模試過去問題) の模擬試験 実施

目標：通し問題 (過去問題)「50 問」を通して、実際と同じ時間(100 分)で  
正解率 80%以上獲得できること。

1 日の授業の流れ(例)

1～2 限	3～4 限	5 限	6～7 限
口述対策	H22.3 過去問題 (100 分)	ハイブリッド○×問題 (各セクションの復習)	H25.3 過去問題 (100 分)

※口述対策は、週に 2～3 回の実施。口述対策を実施しない日は各セクションの復習を行う。

※各セクションの復習では、過去問題 (4 択)、○×問題、定期試験、穴埋め問題などを使用する。

※過去問題だけを行うと (例えばハイブリッドなどは)、1 日 2 回分の過去問題では不足なのでセクション毎の復習を最低 1 限は行っている。

##### 使用問題について

- ・使用過去問題は、最新の問題から過去 10 年まで合計約 20 回分実施。  
(使用過去問題について旧教科書の範囲は、新教科書に対応できるように改訂してある)
- ・過去問題の回数が進んでいく中で、学生が問題を「やりっぱなし」にならないように、誤答が多い問題のみを抽出した問題を作成。
- ・JAMCA 模試の過去問題については、本番の JAMCA 模試前までに過去 3～4 年分を各 1 回実施。

12

#### 4-2-③ 通し問題（改造問題）の模擬試験 実施

目標：改造された初見の問題でも、実際と同じ時間(100分)で正解率 80%以上獲得できること。

1日の授業の流れ（例）

1～2 限	3～4 限	5 限	6～7 限
口述対策	H22.3 改造問題 (100分)	CVTO×問題 (各セクションの復習)	H25.3 改造問題 (100分)

#### 使用問題について

- ・使用問題は、各年度の過去問題を改造して作成。
- ・改造問題の中に、今まで実施した JAMCA 模試で誤答が多い問題も盛り込んで作成。
- ・改造問題の回数が進んでいく中で、学生が問題を「やりっぱなし」にならないように、誤答が多い問題のみを抽出した問題を作成し実施。

13

### 5. 国家試験対策の成果（学習成果等）の把握の仕方について

#### 5-1 問題実施後の対応

- ・誰がどの問題を間違ったか、どの問題を何人間違えたか、集計した後に優先順位をつけて解説。
- ・平均点数が低い時は、該当部分の授業をやり直す。
- ・各問題において、正解率 80%未満の学生については、フォローアップ後に再試験を実施。  
(5-3、5-4 にて説明)

14

## 5-2 各問題において、正解率が80%以上の学生の対応

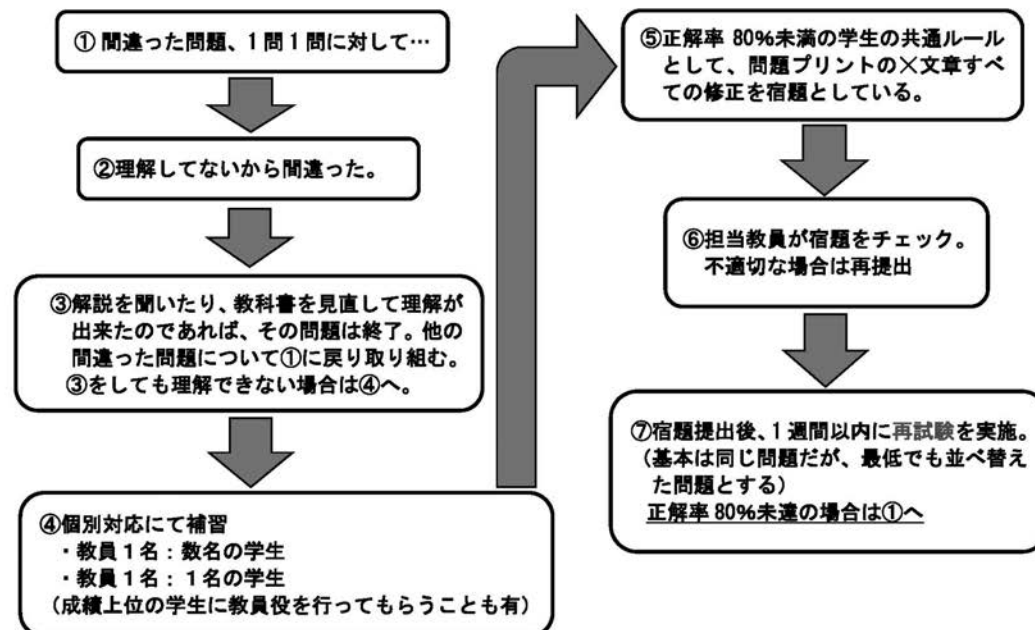
正解率 80%以上の学生

- ・基本的に自己学習。
- ・ただし正解した問題のうち、理解不足でありながら運良く正解した問題については、必ず復習をしてもらい、特に何が分かっていなかったから迷って回答したのかを把握させる。
- ・余力がある学生においては、正解率 80%以下の学生の先生役になってもらうこともある。

15

## 5-3 正解率 80%未満の学生についてのフォローアップ①

◎理解していないから間違った場合の方法

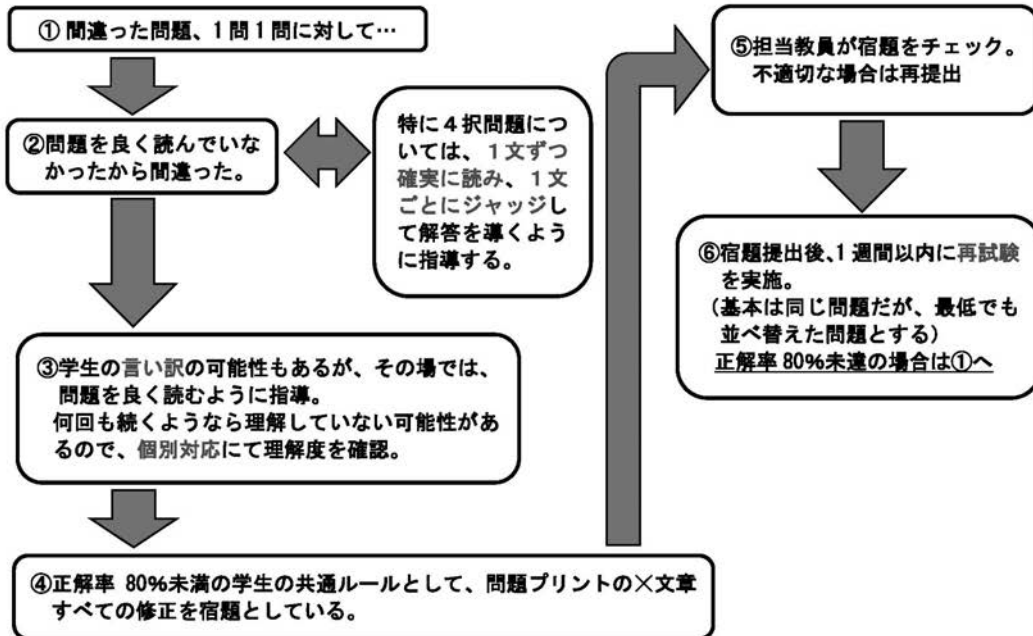


16



## 5-4 正解率 80%未満の学生についてのフォローアップ②

◎良く読んでいなかったから間違った場合の方法



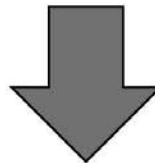
17

## 6. 国家試験対策の定期的な見直しの仕方



### 6-1 問題の分析と作成

- i 最新問題の分析
  - ii 学生の弱点を分析
- 新しい通し問題（改造問題）の模擬試験を作成。



③の時期に新問題を使用して、学生へ模擬試験を実施

18

### 6-1-i 最新問題の分析ポイント

- ・初見問題の出題傾向
- ・問題の文章（言い回し）
- ・4 択問題における選択肢の文節
- ・法令問題の出題傾向

### 6-1-ii 学生の弱点を分析するポイント

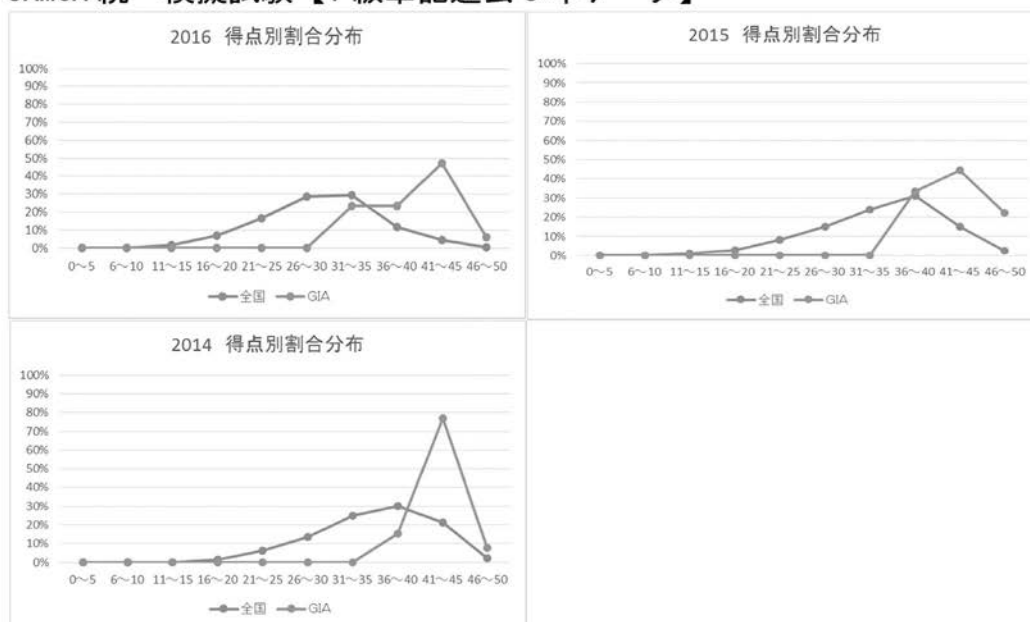
- ・対策で使用した模擬問題において、誤答が多かった問題を中心に集計

### 6-2 新しい通し問題（改造問題）の模擬試験を教員が作成するポイント

- ・「適切なものは次のうちどれか」という問題の割合を多く作成。
- ・4 択問題の選択肢の文節の数を増やすことを意識して作成。

## 添付資料

### JAMCA 統一模擬試験【1 級筆記過去 3 年データ】





## 7 自動車産業界や行政等のステークホルダーに関わる成果について

### 7-1 新潟国際自動車大学校にとってのステークホルダー

- ① 自動車整備業界
- ② 国土交通省

### 7-2 ステークホルダーの求める成果

- ① 自動車整備業界  
人材の確保 ・ 内定者の資格取得
- ② 国土交通省  
自動車業界の活性 ・ 資格の取得

21

### 7-3 求められる成果に対する教育実績

#### ① 資格の取得

自動車整備士取得に対する実績は出ている。

種目	西暦	2012	2013	2014	2015	2016
1級小型		100%	100%	92%	100%	94%
2級ガソリン		100%	100%	100%	100%	100%
2級ジーゼル		100%	100%	100%	100%	100%
3級ガソリン		該当無し	該当無し	100%	100%	100%
特殊車体		100%	89%	100%	100%	100%

#### ② 自動車業界への人材輩出

18歳人口の減少、若者の自動車離れから入学者は減少しており業界への人材輩出は十分ではない。

しかし、当校での教育活動の中では業界就職率は高く推移しているためある程度の成果はある。

#### ③ 自動車業界の活性

成果の測定が難しいため判断がしにくい。

22

## 7 その他(質疑応答)

ご清聴ありがとうございました

23

### ④ 質疑応答内容

- ・ 個別指導（補習）を行うのは、いつか  
→ 放課後などの授業外の時間に実施する。
- ・ 1級課程は、希望者なのか、選抜するのか  
→ 選抜はしていない。2年から3年になるときに進路相談をするが、大体は進級する。  
1級整備課程と自動車整備課程が並列で、入り口から分けている。2級課程の生徒には、就職活動が始まる時に、1級課程に編入できることを案内し、希望者は1級課程に進級する。
- ・ 1級の生徒が、ガソリン自動車整備士、又はジーゼル自動車整備士のいずれかの試験に不合格だった場合は、車体整備科に進むのか  
→ 原則は留年であるが、今までに該当者はいない。該当者がいた場合は、車体整備科3年課程に編入することも想定している。

- ・ 4年制の2年で辞める生徒は、他の学科で卒業させることはないのか
  - 1年から2年へ進む段階で、進路相談を実施して決定している。年度途中の転科は認めていない。
- ・ 4年制から2年制へ転科するのは、どのような生徒か
  - 稀ではあるが、留学希望や、疾患、学費の面での転科である。
- ・ 電気の基礎知識習得において、スキャンツールはどの程度使用して、どの程度教えるのか
  - 「故障診断の基礎」から外部診断器の活用として習得してゆく。最初は自己診断のかけ方、データモニタの見方を学習し、応用時にも、続けて使用する。ただし、メーカー専用のオートマやABSなどには診断器を使えないため、車載故障診断装置を使用している。故障診断と名のつくものは、スキャンツールを使用している。
- ・ 故障診断には、どのくらいの時間をかけているのか
  - 3年次は7月末から実施し、4年次はほとんどの実習中に行う。
- ・ 卒業検定はするのか
  - しない。
- ・ 1級課程で留学生はいるのか
  - 今まで在籍したことはない。今後は、日本語能力が高ければ受け入れる。
- ・ モチベーションアップの教科は、3年次以降は1回しかないのか
  - 2年課程であれば圧縮して、4年課程であれば伸ばして、期間を合わせて実施している事により3年次以降は1回となっています。
  - 3つのパート（パート1：動機付け、パート2：障害への対処、パート3：目標や困難な事柄に対して、どのように立ち向かうか）があり、必要な時期にそれぞれを実施している。
- ・ モチベーションアップ教科の効果としての手応えはあるか
  - 教える先生はインストラクターの有資格者であるが、指導経歴の長い先生の指導を受けた生徒の方が効果としての手応えがある。
- ・ モチベーションアップ教科いつ頃から実施しているのか
  - 15年ほど前から実施している。
  - 過度に実施して逆効果になった事もあったため、現在の教育時間を適正として実施しており、生徒達も受け入れ易くなっているようである。
  - この科目のシラバス内容は、時代にあった表現や例えなど良いものを取り入れ、更新され実施している。

- ・先生は実践行動学のインストラクターの資格を取得しているのか  
→ 全員取得している。
- ・セクションごとの小テストでの正解率の目標と個別指導における正解率の関係性はどのようになっているのか。全体像はあるのか  
→ 学校全体の定期考査の合格正解率は60%です。それを授業でどのように実施するかを検討した際に、小テストは70%で合格として、対象生徒に周知しており、国家試験の80%の体制へ導いている。(1級課程のみ)
- ・70%未満の生徒が100%習得するまで補習が終わらないのはなぜか  
→ 問題を変えられて出題されると同じ点数を取るの難しいので、同問題では100%正解まで習得するという考え方によります。
- ・補習は、1年から4年まで行うのか  
→ 欠席による補習は全学年同一です。1級整備士の国家試験対策として3年次から取り組んでいます。
- ・セクションごとの小テストのスパンはどれ位になるか  
→ 1日で終わる授業であれば、その日の内に完結するようにテストを実施する。長い期間の授業になるものは、その都度、区切りのいいところで小テストを実施する。
- ・小テストは、どれ位の頻度で行うのか  
→ 前期は、ひとつの教科が終了したときに実施する。学科終了後の実習に入る前に行うため、学科期間中の2週間に1回の頻度。
- ・何人の先生がどのように分担しているのか  
→ 1級4年課程の3、4年次で学年1クラスを、3人の先生が担当している。
- ・学生のスキルアップについて  
→ 学生同士で、理解できない学生のフォローをしている。理解している学生が、理解できていない生徒に教えることによって、お互いのスキルアップにつながっている。
- ・指導側の学生を作るために、どのようなことをしているのか  
→ 積極的な学生を先生役として数名指名して育てる。その学生には、先生ミーティングの一部にも同席させている。授業が進み理解度が向上した学生を、数名からどんどん増やしてゆく。  
優秀な学生を指導する先生の援護につけ、積極的に頼めるような環境作りをする。また、指導側になる学生は自ら多く学習する環境になる事が自分にとって有利であることを説明し納得を得ている。

- ・試験問題を理解していないから間違った場合とよく読んでいないから間違った場合は、どのように区別しているのか
  - 問題の答え合わせするときに集計を採るので、誰が何の問題を間違えたか、すぐわかるようになっている。
  - 問題をよく読むように指導するが、個別ヒアリングにて区別している。
  
- ・問題によって間違えるケースが違うと思われるが、1人に対してバラバラの対応をするのか
  - それぞれの問題で全員同時解説をして理解すれば終わるが、足りない場合は個別対応する。
  
- ・1級課程に入学する人は、どれくらいの割合か
  - 2年制2級、3年制車体、4年制1級の全新入生合計の2割程度。
  
- ・最新問題と学生の弱点を分析して問題を作成するのはいつか
  - 3月本試験の3ヶ月前から模擬テスト結果より学生の弱点を分析し、補完する独自の問題を作成実施しています。
  
- ・学生の弱点は、模擬試験の結果から把握するのか
  - その通りです。問題別に誰が、何人、誤答したかを集計結果し、傾向を判断し、問題を作成する。
  
- ・個別の集計を取っているのか
  - 問題ごとの集計は取っているが、積み上げた集計はしていない。
  
- ・模擬試験は、2月～3月までに何回実施するのか
  - ステップ2では20回、ステップ3ではそれ以上実施する。
  - ステップ1では、過去問題の理解を目標としている。ステップ1で理解していれば、ステップ2の正解率も上がる。
  
- ・ステークホルダーに認められている学校であることを示すために、学校関係者評価の企業評価はどうか。企業に示すことができているか
  - それらを公表して企業にアピールできていない部分が多いのではないかと思われるので、今後の課題である。学生を見ると挫折する生徒はいないので、その面でのメリットもある。しかし、その結果をどのように示すか難しい。
  - 専門学校が使命感を持って努力していることを社会に示すために、実施している取り組みの結果と社会の評価をつなげなければならない。そのためにエビデンスを示す必要があり、他の学校と共有して質の高い学校を目指すことを目的としてJAMCAの委託事業に参加している。それらをもっと全体で共有する必要がある。

卒業生調査を実施して満足度を調査したり、企業へ入社した卒業生が優秀であることを求人票で示すことではなく、できればそれを企業が明確に外部へ発信してもらうこと、それらがエビデンスになる。

## 2. ヒアリング調査 2 日産京都自動車大学校(複数校共通カリキュラム運営の取り組み)

### ① 実施要領

- 1) 日時 平成 29 年 10 月 24 日 (火) 午後 1 時 00 分～午後 3 時 30
- 2) 場所 専門学校日産京都自動車大学校 (京都府久世郡久御山町林八幡講 27-6)
- 3) メンバー： 第三者評価・内部質保証等検討委員会

専門学校東京工科自動車大学校校長 佐藤康夫  
専門学校北九州自動車大学校副校長 清末裕貴  
専門学校 YIC 京都工科大学校担当課長 野上悟  
内部質保証等実態調査委員会委員  
専門学校関東工業自動車大学校事務局マネージャー 合津正彦  
専門学校トヨタ東京自動車大学校教育部主査 藤川龍彦  
第三者評価・内部質保証等研修委員会委員  
専門学校静岡工科自動車大学校常務理事 平井一史  
実態調査受審校  
専門学校日産自動車大学校学長 今西朗夫  
専門学校日産京都自動車大学校学校長 川上宏美  
専門学校日産京都自動車大学校 教育部 部長代理 中村光之  
専門学校日産京都自動車大学校 教育部 課長 吉澤英行

#### 4) 内部質保証の取り組みについての説明

教育活動の中の教育方法、評価等の内部質保証について、専門学校日産京都自動車大学校 今西学長、川上学校長、中村教育部部長代理、吉澤教育部課長による説明が行われた (説明資料参照)。

### ② ヒアリング内容のまとめ

#### 1) 目的又は方針(学内でコンセンサスを取っているもの)について

全国 5 校の「学科」「実習」「人間性・社会性」各教育の共通方針が存在し、共有されている。全国にある 5 校が連携し、日産・自動車大学校は、同じ理念と教育方針を掲げて、社会に貢献する人財育成に取り組んでいる。

### 〈理念〉

つねに時代をリードする人間力・技術力を兼ね備えた自動車エンジニアを育成し、自動車業界及び社会の発展に貢献する。

### 〈教育方針〉

- ・幅広い自動車技術とプロを目指すための実践力を習得させる。
- ・お客さまに感謝されることを喜びとするマインドとコミュニケーション力を育成する。
- ・社会人として愛され信頼される豊かな人間性と、たゆまぬ向上心を育む。
- ・それらを「クルマの持つ魅力・可能性・人との係わり」の学びを通して実現する。

また、学科科目と実習科目それぞれに目標とする知識と技術の習得レベルを明確にし、さらに人間性教育も含めてカリキュラム開発や指導にあたっている。

### 〈学科（方針）〉

- ・国家1級、2級、及び日産整備士2級、3級レベルの知識習得⇒国家資格、日産資格の合格

### 〈実習（方針）〉

- ・日産販売会社での新人業務レベルの技術習得及び、国家2級レベルの知識の補完⇒日産3級技術能力要件の習得と、国家試験の合格

### 〈人間性・社会性（方針）〉

- ・自主性（主体性）の育成⇒リーダーシップ、チームワーク、コミュニケーション力などを学ぶ機会としての行事实施。

## 2) 内部質保証システムに関わる規定(内規)について

「学科」「実習」それぞれに共通のカリキュラム及び評価基準があり運営されている。

### 〈学科〉

#### （学科標準カリキュラム）

- ・日整連のテキストを四半期ごとに区切り、教える項目と授業時間を定めたもの。

#### （学習のポイント）

- ・国家試験の出題頻度を参考に、日産校で共通して教える内容を選出し、体系的に一覧表に整理したもの。

#### （学科期末試験）

- ・四半期ごとに期末試験を実施。整備科（2級課程）合格点は60%。工学科（1級課程）は70%。不合格者は再試を受験。再試不合格の場合は、

補習を行った上、判定試験を受験。

(日産校統一試験)

「学科標準カリキュラム」「学習のポイント」に従って教えた内容の理解度を測るために、日産5校共通で半期ごとに行う試験。

〈実習〉

(実習標準プログラム)

- ・日産3級整備士として求められる技術項目を基本に置き、合わせて国家2級資格取得に必要な知識の理解を補完する日産校共通のプログラム。学生が学びやすいように項目を体系的に一覧表に整理したもの。実習授業は「実習標準プログラム」に沿って、四半期に4教科を実施する。

(実習期末試験)

- ・四半期に4回の実習試験を実施。(約10日で1回の試験)整備科(2級課程)合格基準は60%。工学科(1級課程)は70%。不合格者は再試を受験。再試不合格の場合は、補習を行った上、判定試験を受験する。

(技術能力要件)

- ・日産3級整備士取得に当たり、実務として習得しておかなければならない技術内容。  
法定点検や外部診断機(コンサルト)取り扱いなど17項目。

### 3) 実施体制及び責任体制のしくみについて

5校全体の中に教育企画部を設け、そこを主軸として各項の横断会議にて調整され運営を実施しており、各校の中にそれを受け止め教育を実施する体制を構築している。

#### ① 教育企画部

- ・日産5校の「学科標準カリキュラム」などの最終とりまとめ。日産校統一試験問題の作成、集計。(横浜校内)

#### ② 教育横断会議

- ・各校の教育責任者(部・課長)が参加。整備科横断会議より提案された「学科標準カリキュラム」などについて審議をし、決済する。

#### ③ 整備科横断会議

- ・教育企画部担当者と各校の担当統括の間で「学科標準カリキュラム」などの内容修正、変更について検討する。

#### ④ 各校担当統括

- ・日産校の「学科標準カリキュラム」などを自校の中で展開し、調整を図る。大きな問題が生じた場合は、5校の整備科横断会議にて修正提案を出し、審議を依頼する。



#### 4) 成果(学習成果等)の把握の仕方について

履修試験の他に、5校統一試験を実施。結果を学校別、問題別に分析し、各校及び全体の成果と課題の把握につなげている。

- ・学科期末試験で、学生の理解度を確認する。低正答率問題を洗い出し、授業改善と「学習シート」の見直しにつなげる。
- ・統一試験では、日産5校間で同じ問題を実施することで、5校間で学生の理解度を比較し、理解度が高い学校をベンチマークし、授業や教材の改善につなげる。

#### 5) 定期的な見直しの仕方について

データによる要因分析、授業内容、教員スキル等の課題を見つけ、教育改善、教員研修へつなげている。

各校の「担当統括」と「教科リーダー」が授業運営の計画や進捗管理の中心となり、成果や課題等を基に次の改善に向かう重要な役割を担っている。

##### ・担当統括

「学科標準カリキュラム」「学習のポイント」など日産5校での共通内容を自校中で展開して、調整を図る。大きな問題が生じた場合は、5校の整備科横断会議にて修正提案を出して、審議を依頼する。

##### ・教科リーダー

担当統括と共に教科の年間授業計画を作成し教員へ展開する。授業進捗の把握、授業内容、教材のメンテナンスを行う。調整、修正が必要な場合は、担当統括と相談し対応する。

#### 6) 自動車産業界や行政等のステークホルダーに関わる成果について

学生の就職先企業の期待値として自動車整備士資格の取得があるが、これについては毎年高い合格率実績を挙げており達成していると判断できる。

その他、即戦力としての知識・技術の企業側の評価については、就職先の販社へアンケートを実施しており積極的に出口の意見を教育に反映しようとする姿勢がうかがえる。

系列販社との結びつきが強い中、2010年よりアンケート調査を開始以降、現在まで教育企画部で意見がまとめられ適切に対応されてきている。新入社員を対象とし、入社半年後に、入社時の評価を企業に答えていただくアンケート内容で、特にフリーコメント欄が参考になり、要望に応じた授業内容の検討や指導内容に反映するための検討が行われている。

この就職先へのアンケート結果は、学校関係者評価委員会や教育課程編成委員会において意見交換の材料としているが、あくまで、日産校の教育内容の改善と販売会社との意見交換のベース資料と考えているため、自己点検評価報告書に記載し外部には公表することはしていない。

## 7) その他

就職先企業がほぼ同じメーカー系列の会社であることから、学生自身の目標はもちろんのこと企業の求める卒業生スキル・人材像が明確になっている。

その教育内容や成果をよりレベルの高いものとするため、本校単独ではなく相互に連携した組織で教育の質向上に取り組んでいる事例の確認ができた。すなわち、各校における授業改善のPDCAと5校規模での大きなサイクルのPDCAが存在し、ダブルで質の保証を確保していることが大きな特徴である。また、自動車整備士は自動車技術の進歩が著しく、その技術・知識の習得は入社後も継続して求められてくる。企業も社内資格・社内教育制度を設け社員のスキルアップに取り組んでいる。

その一つである日産3級整備士資格の受験要件となる17項目を「実習標準プログラム」に織り込み、実習授業にて習得し実習試験により評価するなど、社会からの人材ニーズを意識し社会との接続をより効果的にするための工夫がされていると言える。

これらの特徴的な取り組みや成果については、学校としてだけではなく、専門学校全体としても大きなアピールになるので、今後外部への公表を検討してほしい。

## 教育活動の中の教育方法、評価等の 内部質保証について

### 日産京都自動車大学校

#### 1. 目的または方針(学内でコンセンサスを取っているもの)について

##### 【日産校方針】

##### ～教育理念～

「つねに時代をリードする人間力・技術力を兼ね備えた自動車エンジニアを育成し、  
自動車業界および社会の発展に貢献する。」

##### ～教育方針～

1. 幅広い自動車技術とプロを目指すための実践力を習得させる。
2. お客さまに感謝されることを喜びとするマインドとコミュニケーション力を育成する。
3. 社会人として愛され信頼される豊かな人間性と、たゆまぬ向上心を育む。
4. それらを「クルマの持つ魅力・可能性・人との係わり」の学びを通して実現する。



## 1. 目的または方針(学内でコンセンサスを取っているもの)について

### 【学科】

#### (方針)

国家一級、二級、及び日産整備士2級、3級レベルの知識習得

⇒国家資格、日産資格の合格 ※自動車工学科は国家一級、日産2級

※自動車整備科は国家二級、日産3級

### 【実習】

#### (方針)

日産販売会社での新人業務レベルの技術習得及び、国家二級レベルの知識

の補完 ⇒日産3級技術能力要件の習得と、国家試験の合格

### 【人間性・社会性】

#### (方針)


自主性（主体性）の育成

⇒リーダーシップ、チームワーク、コミュニケーションなどを学ぶ機会としての

行事実施。 Ex.スーパー耐久レース、学園祭

## 2. 内部質保証システムに関わる規定(内規)について

### 【学科】

(学科標準カリキュラム) 資料 

日整連のテキストを四半期ごとに区切り、教える項目と授業時間を定めたもの。

(学習のポイント) 資料 

国家試験の出題頻度を参考に、日産校で共通して教える内容を選出し、体系的に一覧表に整理したもの。

(学科期末試験)

四半期ごとに期末試験を実施。

整備科（二級課程）合格点は60%。工学科（一級課程）は70%。

不合格者は再試を受験。再試不合格の場合は、補習を行った上、判定試験を受験する。

## 2. 内部質保証システムに関わる規定(内規)について

(日産校統一試験) 資料 

「学科標準カリキュラム」「学習のポイント」にしたがって教えた内容の理解度を測るために、日産5校共通で半期ごとに行う試験。

※日産5校がそれぞれ「標準カリキュラム」をベースに年間の授業計画を作成しているため、試験範囲が揃う。

※他校比較、昨年比較により判明した低正答率の問題（理解度が低い項目）は、他校の授業内容、教材などをベンチマークし、自校の授業改善、補習に活かす。

資料 

資料 

## 2. 内部質保証システムに関わる規定(内規)について

【実習】

(実習標準プログラム) 資料 

日産3級整備士として求められる技術項目を基本に置き、合わせて国家2級資格取得に必要な知識の理解を補完する日産校共通のプログラム。 学生が学びやすいように項目を体系的に一覧表に整理したもの。

実習授業は「実習標準プログラム」に沿って、四半期に4教科を実施する。

(実習期末試験)

四半期に4回の実習試験を実施。（約10日で1回の試験）

整備科（二級課程）合格基準は60%。工学科（一級課程）は70%。

不合格者は再試を受験。再試不合格の場合は、補習を行った上、判定試験を受験する。

## 2. 内部質保証システムに関わる規定(内規)について

### 【実習】

(技術能力要件) 資料 ▶

日産 3 級整備士取得に当たり、実務として習得しておかなければならない技術内容。法定点検や外部診断機（コンサルト）取り扱いなど17項目。

※この17項目は「実習標準プログラム」に織込み、実習授業にて習得し、その習得度合いを実習試験により確認する。この17項目の習得は日産3級整備士資格の受験要件であり、合格基準は80%。

(日産整備士資格) 資料 ▶

日産販売会社で働く整備士が技術習得のためにチャレンジする資格。

1級から4級がある。他にエンジン、シャシ、電装の専門的な高度技術を測る「ハイテクマスター」資格、国家一級資格も要件とした「マスターテクニシャン」などの上級資格がある。

## 3.教育カリキュラム(学科・実習)の実施体制及び責任体制のしくみについて

### 3-1 日産校体制



①教育企画部……日産 5 校の「標準カリキュラム」などの最終とりまとめ。日産校統一試験問題の作成、集計。(横浜校内)

②教育横断会議……各校の教育責任者(部・課長)が参加。整備科横断会議より提案された「標準カリキュラム」などについての審議し、決着する。

③整備科横断会議…教育企画部担当者と各校の担当統括の間で「標準カリキュラム」などの内容修正・変更について検討する。

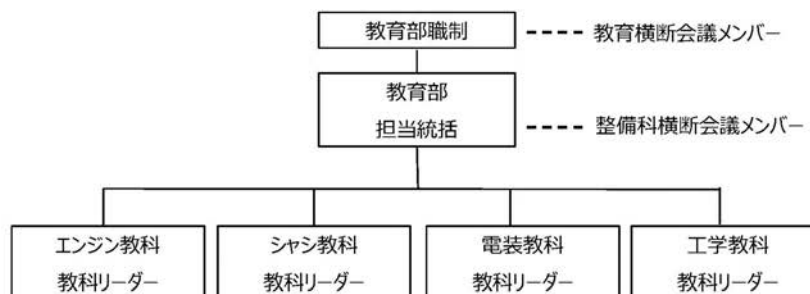
④各校担当統括……日産校の「標準カリキュラム」などを自校の中で展開し、調整を図る。大きな問題が生じた場合は、5校の整備科横断会議にて修正提案を出し、審議を依頼する。

①～④が連携して、授業にて教える内容、時期、教材、方法などの修正・変更を実施する。



### 3.教育カリキュラム(学科・実習)の実施体制及び責任体制のしくみについて

#### 3-2 当校体制



担当統括……「標準カリキュラム」「学習のポイント」など日産5校での共通内容を自校中で展開して、調整を図る。大きな問題が生じた場合は、5校の整備科横断会議にて修正提案を出して、審議を依頼する。

教科リーダー……担当統括と共に教科の年間授業計画を作成し教員へ展開する。授業進捗の把握、授業内容、教材のメンテナンスを行う。調整、修正が必要な場合は、担当統括と相談し修正する。

### 3.教育カリキュラム(学科・実習)の実施体制及び責任体制のしくみについて

#### 3-3 学科の年間スケジュール

(1年生)

(2年生～)



#### 1) 標準カリキュラム

A～D巡毎の教える項目及び授業時間を定めている。

#### 2) 学習のポイント

国家2級試験、国家3級試験での出題頻度を参考に決め、日産5校で共通して教える内容で、教科書の章順（標準カリキュラム順）に整理している

#### 3) 学習シート

資料

「学習のポイント」ごとの解説書

#### 4) 学科期末試験

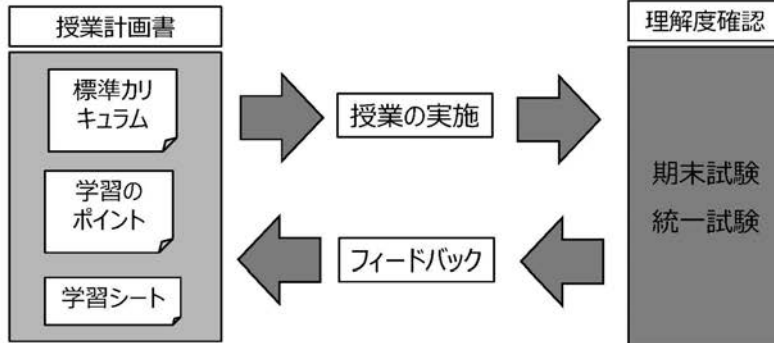
教科ごとの履修試験。「標準カリキュラム」「学習のポイント」に沿った問題を出題する

#### 5) 統一試験

「標準カリキュラム」「学習のポイント」に沿った同一問題(総合問題)を日産5校で実施

### 3.教育カリキュラム(学科・実習)の実施体制及び責任体制のしくみについて

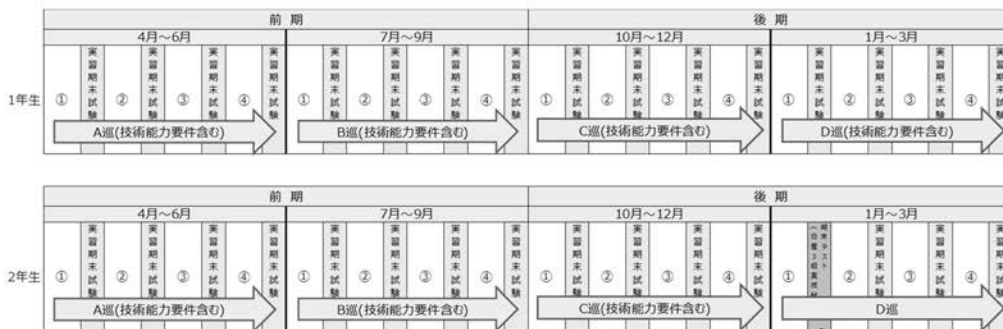
#### 3-4 学科の組み立てと流れ



- ・『標準カリキュラム』『学習のポイント』『学習シート』をもとに、各巡教科の授業計画書を作成する。
- ・『学習のポイント』『学習シート』を参考にして授業を実施する。
- ・学科期末試験で、学生の理解度を確認する。低正答率問題を洗い出し、授業改善と「学習シート」の見直しにつなげる。
- ・統一試験では、日産5校間で同じ問題を実施することで、5校間で学生の理解度を比較し、理解度が高い学校をベンチマークし、授業や教材の改善につなげる。

### 3.教育カリキュラム(学科・実習)の実施体制及び責任体制のしくみについて

#### 3-5 実習の年間スケジュール



##### 1) 実習標準プログラム

日産3級整備士として求められる習得項目を基本に置き、合わせて国家2級に必要な知識の理解を補完する日産校共通のプログラム。学生が学びやすいように項目を体系的に整理してある。

##### 2) 技術能力要件

日産3級整備士取得に当たり、実務として習得しておかなければならない技術要件。法定点検や外部診断機（コンサルト）取り扱いなど17項目について、習得内容と合格レベルを定めている。

日産3級  
実技試験



### 3.教育カリキュラム(学科・実習)の実施体制及び責任体制のしくみについて

#### 3) 実習期末試験

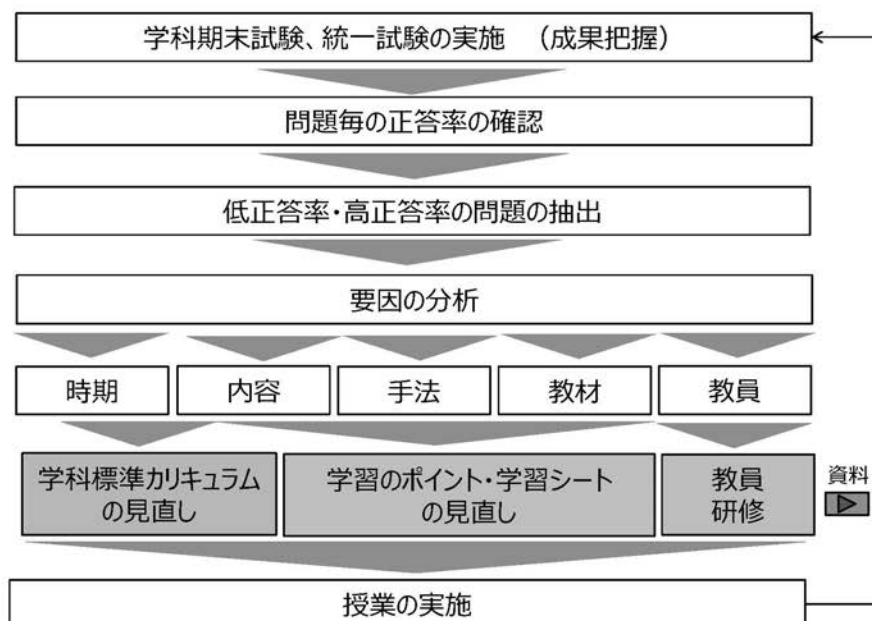
教科ごとの履修試験として、「実習標準プログラム」に合わせて問題を出題する。「日産3級技術能力要件」の内容に該当するものは、その内容を実習期末試験に織り込み評価する。

#### 4) 日産3級整備士実技試験

日産技術修得制度に則り、エンジン・シャシ・電装・お客さま対応の4分野にて、日産3級実技試験を実施する。2年生のD巡（1月～3月）の間の実習試験として実施している。

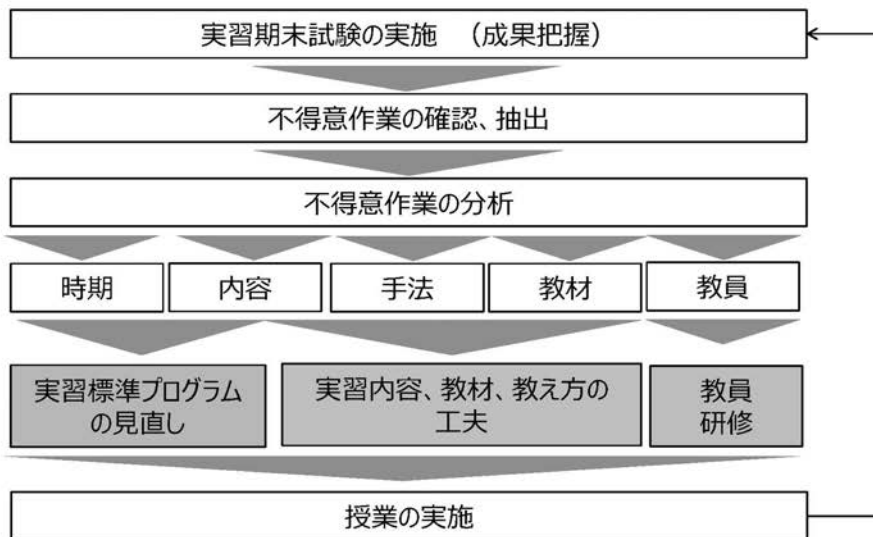
### 4.学習成果の把握と見直し

#### 4-1 学科の成果把握と改善



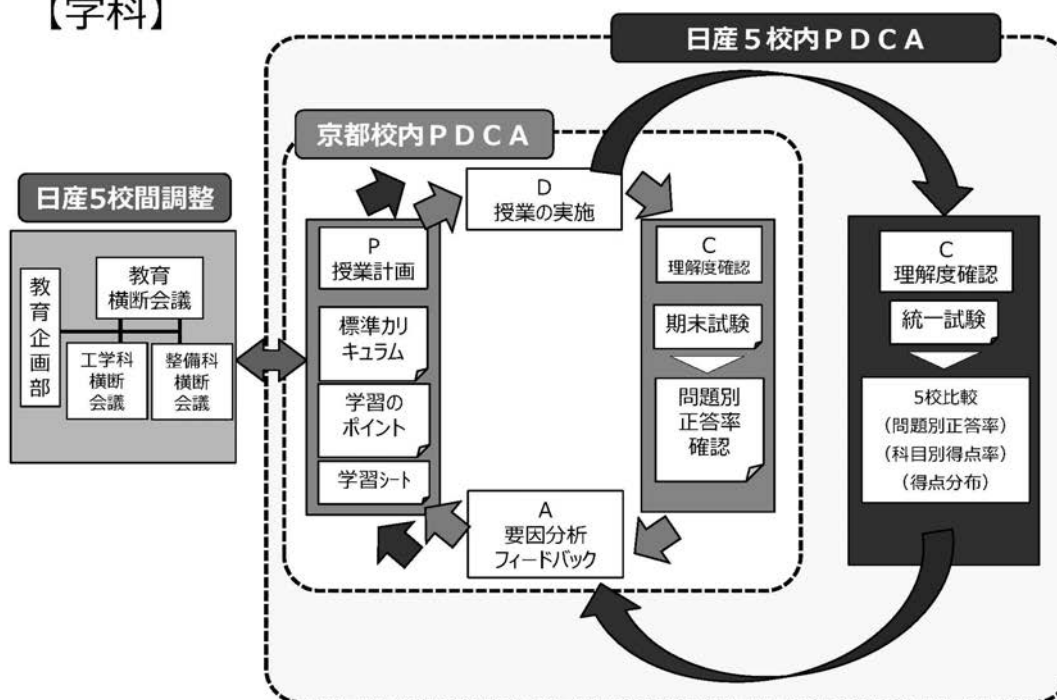
#### 4.教育カリキュラム(学科・実習)の成果(学習成果等)の把握と見直し

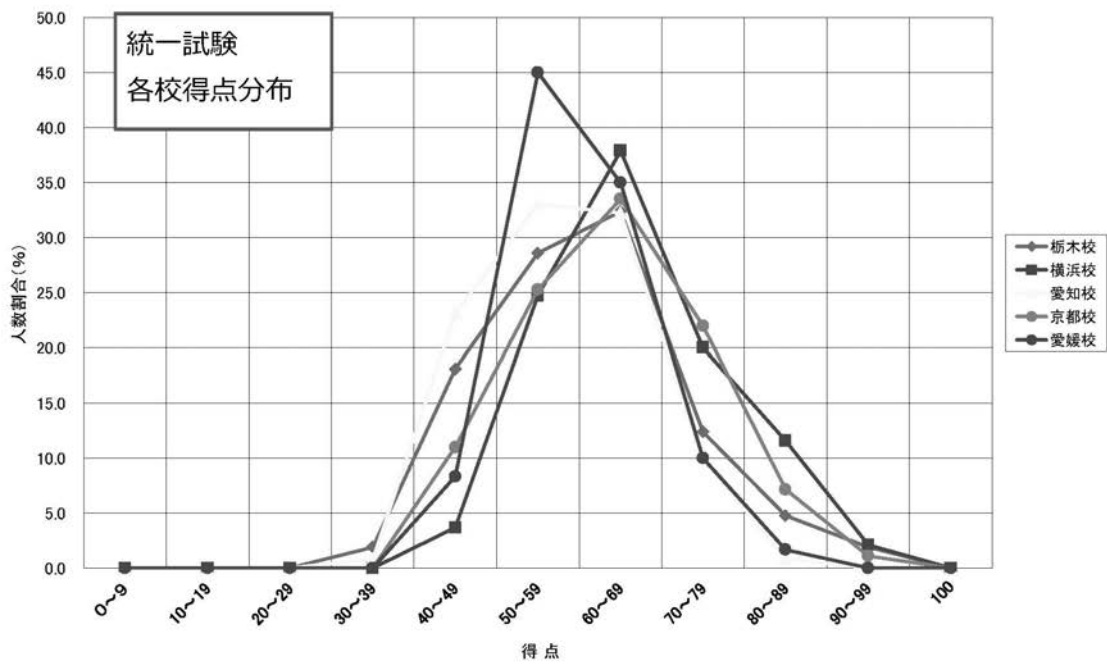
##### 4-2 実習の成果把握と改善



#### 4.教育カリキュラム(学科・実習)の成果(学習成果等)の把握と見直し

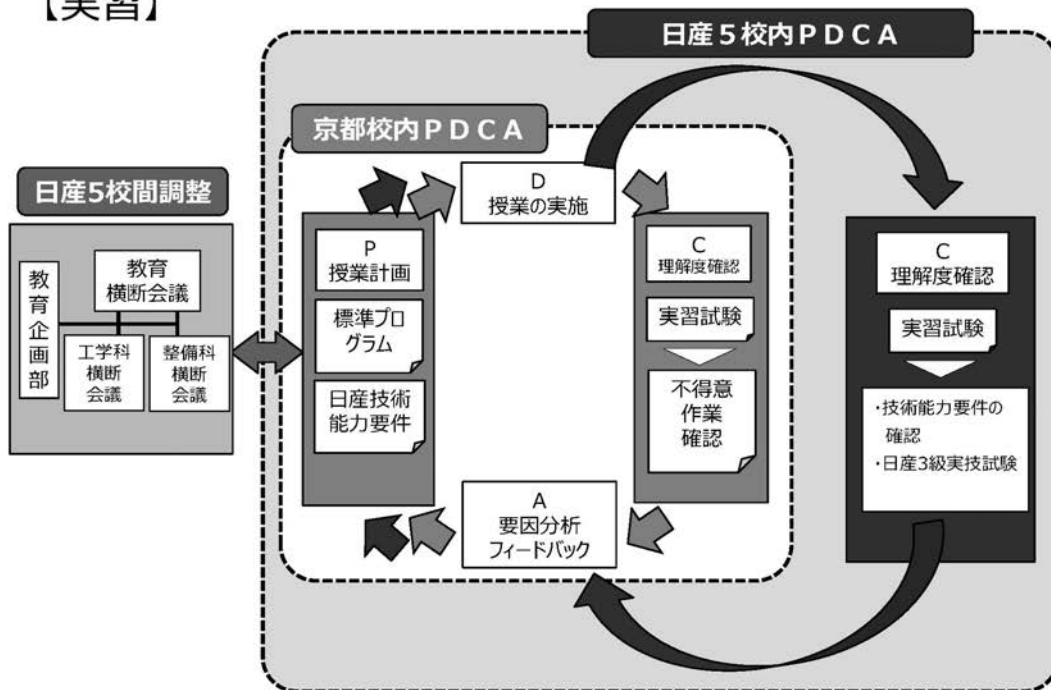
##### 【学科】





#### 4.教育カリキュラム(学科・実習)の成果(学習成果等)の把握と見直し

##### 【実習】



## 2. 内部質保証システムに関わる規定(内規)について

### 【人間性・社会性】

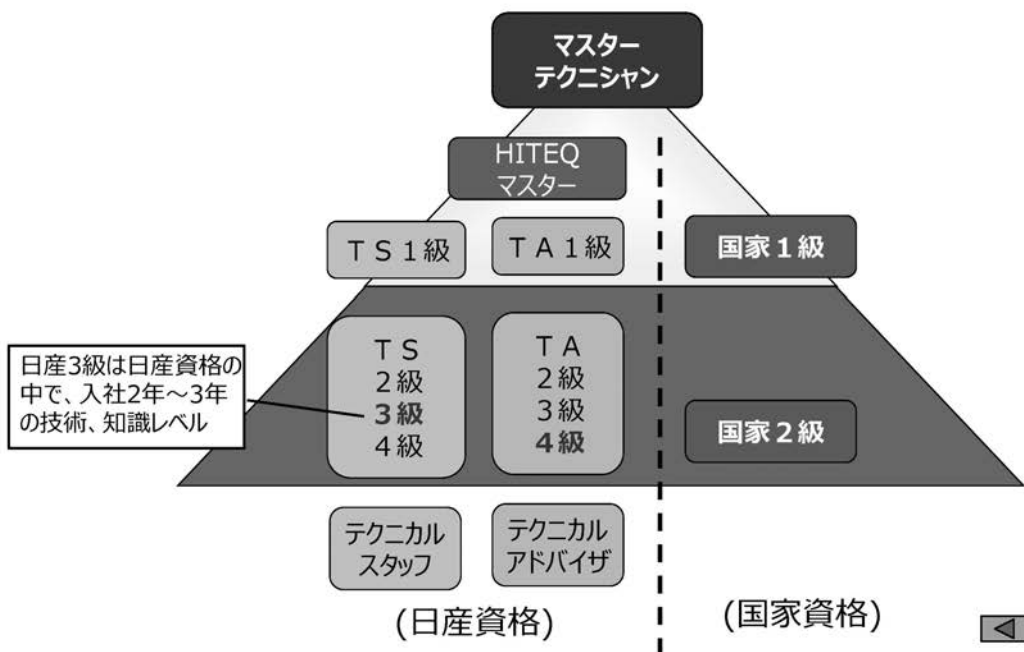
(スーパー耐久レースへの参戦)

スーパー耐久レースとは、「S耐」の名で親しまれている全国転戦型のツーリングカーの耐久レース。年間5戦から6戦。毎年、京都校は岡山戦を担当。

学生達はメカニック、マネジメント、広報としてグループを組織し、学生統括リーダーのもと近藤真彦監督率いるKONDOレーシングと共に勝負の世界に関わる。プロフェッショナルとの仕事を通して、組織の中で働くための社会的スキルを学ぶ。



### (日産整備士資格)



## インストラクション向上研修概要

### ■ 研修概要

教員のインストラクションスキルの向上を図り、授業をよりよくすることを目的とする。主な内容は、「個々の授業に対する学生のモチベーションをどのように上げさせるか」、「よい話し方はどのようなものか」、「どうすれば、わかりやすい説明になるか」、「学生の集中力を維持するにはどうすればよいか」、「掲示資料はどのように作り、使用すれば効果的か」等。これらの内容を、実習を通じて体得する。

### ■ 講師： 外部講師

■ 研修日時： 2017年8月1日(月)～8月2日(火) 9:00 - 17:00 (両日)

■ 受講人数： 12名

■ 会場： N B C 横浜

## コーチング研修概要

### ■ 研修概要

「コーチング」とは相手の自発的行動を促すコミュニケーションスキルです。自発的な行動は、受身的な行動に比べてはるかに疲労が少なく、大きなパフォーマンスを生み出すと言われています。

この研修では、コーチングスキルの中でも特に「聴く」「効果的な質問」「承認」に重点を置き、上司⇔部下、教員⇔学生、社員⇔社員間の双方向のコミュニケーション力を向上させることを目的としています。

やる気を引き出すための有益なコミュニケーションスキルをぜひこの機会に身につけてください。

■ 講師：外部講師

■ 研修日・時間：2016年12月22日(木) 9:00 - 18:00

■ 受講人数：30名

■ 会場： N B C 横浜

#### ④ 質疑応答内容

- ・ **学生アンケートを実施しているのか。**
  - 学科は四半期末に実施。実習は四半期内で4つの実習を4クラスでローテーションしながら実施してゆくが、どの実習もアンケートは二クラス目で行い、それ以降のクラスで改善を図る。
- ・ **アンケート結果と試験結果の分析は行っているか**
  - 学校として分析は行っていないが、アンケート目的が教員の授業改善であるため、教員によってはアンケート結果と試験結果の付き合い合わせを行っている。
- ・ **就職先へのアンケート項目は、どこで検討したのか**
  - 2010年頃に販売会社から意見を聞き、草案を作る。その後、販売会社と各校でやり取りを行いながら今の形になってきた。毎年、質問項目については、各校からの要望があるため、教育企画部で調整をしている。アンケートの中では、フリーコメント欄が参考になり、それにより、要望に応じた授業を取り入れることができる。
- ・ **就職先へのアンケートの評価対象は実習した年の新入社員限定なのか**
  - 新入社員が対象。入社半年後に、「入社時はどうでしたか？」という内容のアンケート。
- ・ **就職先へのアンケート結果は学校関係者評価委員会や教育課程編成委員会、自己点検評価報告書などで外部に公表しているのか**
  - 意見交換はしているが、外部には公表していない。
- ・ **公表していない理由は？**
  - 販売会社へは公表している。あくまで、日産校の教育内容の改善と販売会社との意見交換のベース資料と考えているため、販売会社以外への公表については考えていなかった。
  - 学校での取り組みや、検討／改善策などは外部へのアピールになるので、今後外部への公表は検討したい。
- ・ **カリキュラムの実施体制と責任体制の仕組みの中で期末試験／統一試験があるが、学生の履修評価はどこでつけるのか**
  - 期末試験で評価する。統一試験は、成績に関係なく学生の実力を知るための位置付け。試験範囲が広いため学生の真の実力を図ることができる。
- ・ **日産3級の資格を100%取得しているが、卒業要件に入っているのか**
  - 卒業要件ではない。以前は、学科試験は全員受験であったが、現在は日産販売会社内定者及び上級課程進学者が受験している。



受験しない学生には、この日産資格のための補修期間を国家資格対象に充てている日産校もある。

実技試験に関しては就職先に係わらず、日産資格同等の実技を習得させるために全員受験としている。

・ 1 級自動車工学科の会議もあるのか

→ ある。国家試験の合格率を上げるために、試験対策や問題分析を行っている。

・ 外部に対しての質保証の取り組みの資料は、以前からあったのか

→ 2007 年から取り組みが始まり、10 年で現在の形になった。今回の資料は過去の資料を見直して、改めて作成したもの。初心に返って整理することができたので、良い機会になった。趣旨や考え方をきちんとした形で紙面に残すことができた。

・ 各学校内でのカリキュラムの実施、評価、補習などのルーティンがあり、さらに 5 校の中で評価する大きなルーティンもあるということか。

→ 授業改善を継続的に行うという発想から、短サイクル PDCA（各校内）と大きなサイクルの PDCA（5 校内）を回すようにしている。

・ 日産統一試験が、○×形式の問題作りをしている理由は何か。また、統一試験の効果は何か。

→ 国家試験は 4 択問題であり○×問題ではないが、4 択問題では学生が正解項目だけを覚え、不正解項目を切り捨ててしまうので、1 つ 1 つの項目を考えさせるためにあえて○×問題にしている。

統一試験を実施することによって、学生が理解不足の内容を把握できる。通常エンジン分野、シャシ分野、電装分野を試験範囲とした統一試験以外にも、工学分野のみを試験範囲とした統一試験を実施している。その結果を踏まえて補習を行い、1 年生の間に計算問題を克服し、2 年生ではエンジン、シャシ、電装、各分野の国家試験対策が十分できるようにしている。

→ 教えた先生が試験問題を作成すると、問題の傾向が偏り、難易度に濃淡が出てしまうことがあり、学生の理解度が判断できない。統一試験は教育企画部で作成するため、学生の理解度をより客観的に判断できる。

教育企画部で作成した統一試験は、授業担当の先生も問題を知らない。期末試験では、勉強のツールとして学習プリントを配るため、学生はそれのみを学習する傾向がある。それに対して統一試験は勉強のツールがないため、真の理解がないと問題は解けない。

・ 期末試験と統一試験の結果に得点の開きがあるのは仕方ないと思うが、学習分野での得点の開きはあるのか

→ 学習分野で得点の開きがある場合もある。ある学習分野で低い結果が出た場合は、教科担当が結果を分析して対策を検討する。

・ 2007 年以前はどのような状況だったのか

→ 2007 年に横浜に教育企画部が立ち上がる以前は、各校が独立してやっていた。教育の内容や教材も違っており、各校のコミュニケーションがとれていなかった。

教育内容を統一して、教育全体の改善を図ろうとの方針があり、5 校のノウハウを集結してカリキュラム、授業内容を精査した。

→ 立ち上げ当初は、バラバラだったものを統一するため現場の先生が疲弊してしまった経緯がある。現在の標準カリキュラムは、あまり統一の規則で縛らないようにし、教育現場からもフィードバックできるようになっている。先生の体制、実習場の大きさ、実習車両数、教材数などの違いがあり、カリキュラムにある程度柔軟性を持たせた方が良い面が出ている。

・ 今の体制のメリット、デメリットは何か、この体制は長い期間で完成したものか

→ 統一化、標準化が不自由、窮屈と思う学校がある反面、やりやすいと考えている学校もある。統一する内容は 5 校で意見を揃えるのは難しいので、各校意見を聴きながら教育企画部が中心となって、最終的に教育横断会議で決定する。体制は 2007 年より、いくつかの変更を経て現在の形になっている。

・ 日産の販売会社は日産校の取り組み、授業内容を理解しているのか

→ 同じ教育を実施していることは伝えてあるので、理解している。

・ 日産の新入社員の教育期間は短いと聴いているが、日産校の教育システムの影響があるのか

→ あるかもしれない。日産校の教育内容を日産販売会社では理解しているため、新人の技術力を信頼し、新人教育を短縮していることも考えられる。

→ 5 校の標準化の前に各校で取り組んできた実習が、標準化により削除されたものもある。常に現状把握をし何がベストかを思案しつつ、各校の先生の実力を高めながら全体が強くなってゆくことが重要と考えている。

・ 期末試験は各学校が作成し、統一試験は教育企画部が作成しているとのことであるが、各期末試験を 5 校で統一する構想はあるのか

→ 四半期ごとの学科期末試験を 4 回の統一試験として行うことを昨年検討したが実施には至っていない。低位の学生も期末試験では合格して自信をつけることができるが、統一試験では不合格となり、学生が自信をなくしてしまうという心配がある。また、教員の授業効果として学生理解度の把握をしたく、教えている教員自身が問題を作りたいという要望もある。更に教員の試験問題を作成するスキルの向上も図りたい。統一試験が多いと、



フォローする教員工数も多くなる。期末試験の統一化については、今後、更なる情報交換と検討が必要と考えている。

### 3. ヒアリング調査 3 東京工科自動車大学校(授業評価と履修管理の取り組み)

#### ① 実施要領

- 1) 日時 平成 29 年 11 月 8 日 (水) 午後 1 時 00 分～午後 3 時 30
- 2) 場所 専門学校東京工科自動車大学校 (東京都中野区中野 6-21-16)
- 3) メンバー： 第三者評価・内部質保証等検討委員会委員  
専門学校日産横浜自動車大学校 今西朗夫 学長  
専門学校広島自動車大学校 古澤幸治 校長  
専門学校岡山自動車大学校 原田公德 校長  
(専門学校東京工科自動車大学校 佐藤康夫 校長)  
内部質保証等実態調査委員会委員  
専門学校群馬自動車大学校 吉田宏 副校長  
熊本工業専門学校 遠藤禮一郎 副学長  
第三者評価・内部質保証等研修委員会委員  
(専門学校東京工科自動車大学校世田谷校 小林完 校長)  
実態調査受審校  
専門学校東京工科自動車大学校 佐藤康夫 校長  
専門学校東京工科自動車大学校世田谷校 小林完 校長  
JAMCA 事務局  
大西純一 事務局長

#### 4) 内部質保証の取り組みについての説明

教育活動の中の教育方法、評価等の内部質保証について、専門学校東京工科自動車大学校 佐藤校長、世田谷校 小林校長による説明が行われた(説明資料参照)。

#### ② ヒアリング内容のまとめ

##### 1) 目的又は方針(学内でコンセンサスを取っているもの)について

「建学の精神」「koyamaway」等の教職員の共通認識により授業運営の質向上を目標としている。

##### ● 建学の精神

「技術者を目指す全ての人の夢を受け止め、高い技術力と豊かな人間性を備えたプロフェッショナルを育成し、社会に貢献する」

● THE KOYAMAWAY

－学生・保護者の皆様とともに

私たちは、全ての学生の「学びたい」という気持ちに真摯に応えることを誓います。

－企業の皆様とともに

私たちは、技術力と人間力に優れた学生を企業社会に送り出すことを誓います。

－社会とともに

私たちは、社会のルールを遵守し、社会から信頼される教育機関となることを誓います。

－教職員とともに

私たちは、学生の模範となるべく、自らの専門分野の研鑽と教育の研究に努めることを誓います。

教育改革（履修改革）は、我が国の職業教育を担う専門学校にとって教育の質保証に関する重要なテーマであるとして学園独自の取り組みとして平成12年よりスタートしているもの。

基本的な考え方としては、卒業生の社会への接続と企業・社会への貢献に応えられる教育とその成果を達成するため、限りある在学期間のカリキュラムや一つ一つの授業を質の高いものとしてゆくというものである。

また、個々の授業の教育成果は、単純に履修判定試験の合格、進級や卒業、就職等の指標で一元的に量れるものではなく、アウトプットの成否を決める要素、言い換えれば教育品質のバラツキに影響を与えるプロセスを管理する必要がある。そのためには、評価の客観性を確保し改善目標を立て易くする定量評価のシステムと評価の可視化が必要である。そして、この取り組みが継続的に実施されることであるとしている。その考え方の共有と活動を通して、第三者からの指導ではなく、教員自らが授業を自発的に改善する文化が醸成されてきている。

2) 内部質保証システムに関わる規定(内規)について

授業の「目標と評価」を最重要課題とし、教育目標の明確化及びそれに基づく授業内容や運営の仕方を明確にするとともに、学生の理解度確認等の進捗管理について詳細に整理され、コマシラバス作成とコマごとの履修管理等のシステムとして構築されている。

<コマシラバス> 1時限（コマ）ごとのアウトカムズを記載

「コマシラバス」は、授業（時限＝コマ）ごとの学習テーマや内容、重要項目、到達度（できる目標＝アウトカムズ）が記載され、教員と学生との間で授業の目的を共有化することが可能となっている。

学生はどのタイミングでどのような勉強をするのか、どのような準備が必要か、他の科目との関連はどうかといったことを自発的に考えるようになる。

<今日の授業シート> その時限（コマ）の目標値を示す

コマごとの授業のタイトルや教科書のページがわかっているにもかかわらず、学生はどこが重要なポイントか、どこまで理解が必要なのかが曖昧なまま進行すると授業成果だけではなく達成感も得られない。

全てのコマごとに授業の“お品書き”である「今日の授業」を作成し、毎授業開始前に学生全員に配付し教員と共有している。

記載内容は、授業内でのキーポイントが授業の流れに沿って 10 項目掲げられ、同時に参照資料も明示するルールで、学生はこの授業シートをナビゲーターとして授業中はもちろん、復習や試験勉強の際にも活用することによって効率的に学習することが可能となっている。

<授業カルテ> 「今日の授業」の項目ごとの理解度確認

学生の「今日の授業」内容の理解度を評価する「授業カルテ」システムは、形式的には小テストであるが、このカルテの点数は学生の成績には一切反映されない。学生が自分の到達度や躓き個所を確認し、教員は自らの授業の成否や個別学生の進捗を確認、また次回の授業や次年度の同一科目の授業計画に役立てるものとなっている。

これらの授業ツールの作成や運用、そして結果の入力等についてルールが定められ、これが教員の日々の授業においてルーティン化され機能している。

### 3) 実施体制及び責任体制のしくみについて

学園(四校)全体の取り組みであり、一般の教職員から校長まで授業の進捗やその成果について一元管理できるようシステム化され、各数値結果がデータベース化されている。履修に関する責任体制についてはそれぞれ下記の役割を担っている。

#### ・校長

校長は、教務と学務を統括し、学校設置基準、学則等を順守し、学校を代表する立場として、各期の各科授業運営全般について責任を持ち、履修結果については、校ごとにその結果をまとめ履修判定校長会で報告し、その承認を基に成績公示をする。

#### ・副校長

副校長は、カリキュラム、シラバス等の改善改革に努め、それを定め実行する。また、教材等を点検、判定試験問題等を認可・承認し教務全

般を運営管理する。また、履修システムデータ等から毎年各科の課題を発見し、その改善を指示、指導する。

・科長

科長は、シート、カルテ、教科書、サブテキストを点検するとともに教員・非常勤講師等を指導して下授業運営を実施する。個別の学生の進捗管理、補習の推進を行い、教務上の改善課題を実行する。

・教員

教員は、当該科の授業における出席管理・履修管理データ入力を行い、学生の履修に向けての授業運営を行う。また、科長の指導に則り、シラバス・コマシラバス・授業シート・授業カルテ・テキスト又はサブテキスト等、授業に必要な資料を作成する。

4) 成果(学習成果等)の把握の仕方について

コマごとの学生の理解度測定とその対応については、個々の授業カルテによる躓き発見とその早期フォロー実施、授業評価システムが基本となる。

履修判定試験までの授業の進捗状況、個別の学生の理解度は、担当する教員に委ねることが一般的だが、それは授業の密室化を招き、学校としての質保証が機能しているとは言えない。また、学生個々の躓きが放置されると判定試験後の不合格者に対する追試験、再試験が定常化し、履修の形骸化を招く。それらを防ぐため、独自の指標で授業の成否や問題点を数値化することを試みた。

<AG 評価の開発>

1 時限ごとにある問題を表面化するために考えられたのが、学生の出席率、授業終了直後に実施する「授業カルテ」などを代用特性として使用する<AG 評価>システムである。

この<AG 評価>は、欠席率やカルテ不合格者数、カルテ点数、その平均点、得点の乖離率、教員自らのアンケートなど 11 の評価基準によって算定される定量的な評価システムであり、全ての授業で算出されるため、クラスごとや教員ごとの傾向が分析可能である。

この評価指標は判定試験に至るまでの途中の段階で、カリキュラム問題、教材問題、授業の指導方法の問題等、どこに課題があるかを探すきっかけとなるものである。また、履修判定試験結果との比較において長期的な観点からの課題の発見にもつながる。

5) 定期的な見直しの仕方について

学期制については、5 期制を実施している。これは、学生の授業での躓きをいち早く察知しながらフォローしてゆく方法を探るためロングスパンの教

科ではなく、低い階段を確実に少しずつ登り詰めて確実に知識、技術を高めてゆく発想から行っている。

#### <履修判定校長会>

校長会は学園の運営における最高決議機関会議であるが、同メンバーで別途「履修判定校長会」を実施している。期ごとの履修判定試験結果から、我々の教育運営がうまく機能しているか、学生のせいにしていないかを数値的データを基に検証し、授業内容、教材、教員スキル等の課題を見つけ、教育改善につなげている。この会議の決定を以って期ごとの履修判定試験結果の公示に至る。

#### <授業アンケート>

<AG 評価>は、簡便かつ定量的に評価することが出来るが、その仕組み上、学生が日々の学校生活や授業運営について抱いている不満を直接的に表現することは出来ない。これを補完するチェック機能として、本校では10年前から年2回の<授業アンケート>を実施している。

アンケートの本編部分は四者択一方式で、計20問で構成されており、自由記述欄も設けられている。アンケートの設問内容は授業運営に主眼を置き、以下の4つのカテゴリーに大別される。

- ・ 授業環境（出欠管理、授業時間、教場・教材準備など）  
カテゴリー①設問 1～6
- ・ 授業内容（授業の方法、試験の管理など）  
カテゴリー②設問 7～14
- ・ 授業指導（教員の専門性、実習管理、授業内指導など）  
カテゴリー③設問 15～19
- ・ 全体の満足度  
カテゴリー④問 20

#### 6) 自動車産業界や行政等のステークホルダーに関わる成果について

社会のニーズに合った人材目標を達成するためにカリキュラム改善は必須の課題として学園の後援会企業の方を委員に加えた「専門部会」を平成19年より運営している。

「専門部会」により、卒業生の動向調査や学生ヒアリング、授業見学、課題講評などを通して、カリキュラムや授業内容、演習課題、教材開発などについて意見を頂戴している。

なお、この「専門部会」は、現在職業実践専門課程の「教育課程編成委員会」として再編成し、現在は新技術等を中心に企業の協力を得ながら新たな教育を試みるなどの活動が加わり産学連携が進んでいる。また、自己点検評

価の実施により年度ごとの履修管理結果について評価報告を行い、学校関係者の評価の中にも項目として反映している。これらは、卒業生の就職に直結する自動車業界の外部からの信頼を得るために役立っている。

## 7) その他

教育の質保証とそれに伴う社会からの信頼を得るため、特徴的な取り組みを実施しているが、その成果に対する社会的な評価については、まだ数値化される調査を実施しているとは言えない。

3年前から実施している卒業生調査の項目の中には、本校の履修によって得られた成果や社会で活躍する上での優位性についての質問がありこれによると、カリキュラム内容や指導上の熱意等について高い評価を得ているが、評価システムの存在そのものを理由とするものではない。

授業の成果を向上させ、質を高めてゆく取り組みは当たり前のものであり、その取り組みの中でより効果的に得られた知識や技術が個々の学生の自信となりさらに向上心が育まれる結果となるものと考えられる。資格取得や就職の実績等については、目標に向けた到達度の結果如何によって差が出るものであり、この部分を外部から客観的に第三者評価されるレベルに押し上げ、公表することが課題と捉えている。

③ 説明資料

## 教育活動の中の教育方法、評価等の 内部質保証について

東京工科自動車大学校

1

### 1. 目的または方針(学内でコンセンサス を取っているもの)について

1. 目的または方針(学内でコンセンサスを取っているもの)について
2. 内部質保証システムに関わる規定(内規)について
3. 実施体制及び責任体制のしくみについて
4. 成果(学習成果等)の把握の仕方について
5. 定期的な見直しの仕方について
6. 自動車産業界や行政等のステークホルダーに関わる成果について

2

## 本校の教育理念

### ●建学の精神

「技術者を目指す全ての人の夢を受け止め、高い技術力と豊かな人間性を備えたプロフェッショナルを育成し、社会に貢献する」

### ●THE KOYAMAWAY

－学生・保護者の皆様とともに

私たちは、全ての学生の「学びたい」という気持ちに真摯に応えることを誓います。

－企業の皆様とともに

私たちは、技術力と人間力に優れた学生を企業社会に送り出すことを誓います。

－社会とともに

私たちは、社会のルールを遵守し、社会から信頼される教育機関となることを誓います。

－教職員とともに

私たちは、学生の模範となるべく、自らの専門分野の研鑽と教育の研究に努めることを誓います。

※ 自立した職業人を目指す学生の向学心を信じ、分からないことを学生の所為(せい)にしない

3

## 教育の質保証に関する本校の基本スタンス

- ◆教育改革（履修改革）平成12年スタート
- ◆“教育の質保証”に関する本学独自の取り組み
- ◆構築には、多くの時間かけ論議を繰り返し、全教職員が一丸となって推進してきた一大事業
- ◆“教育の質保証”へのこだわりは、「我が国の職業教育を担う専門学校にとって欠くことの出来ない重要なテーマ」

4



## 授業運営に関する教育の質保証

- ① 改善の余地が無い授業は存在しないと仮定する。
  - ② 単純に授業や教員の善し悪しを論じるのではなく、問題を発見することに重きを置く。
- ◆ この考え方は、組織全体が徹底した理解が必要。
  - ◆ その結果、第三者からの指導ではなく、教員が自らの授業を自発的に改善する文化が醸成される。
  - ◆ そのためには、評価の客観性を確保し改善目標を立て易くする定量評価のシステムと評価の可視化が必要がある。
  - ◆ そして、最も重要な事は、この取り組みが継続的に実施されることである。

5

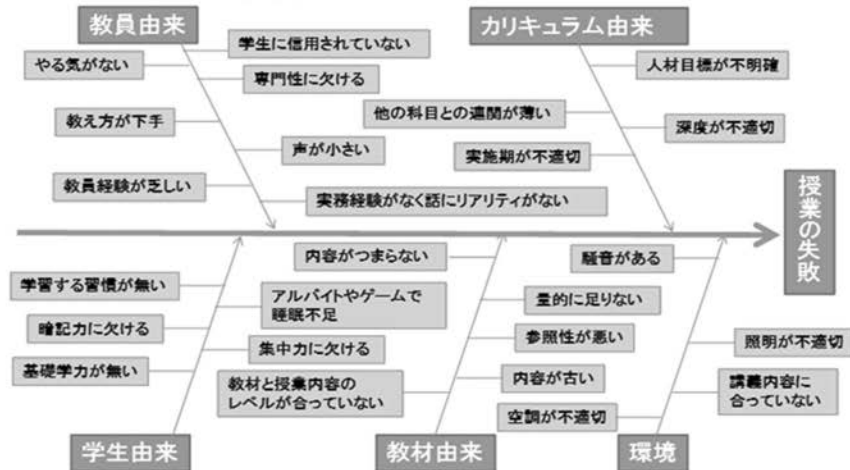
## 授業運営に関する教育の質保証

- ◆ 授業の成否とは何か？
- ◆ 授業の成否は、一元的な指標だけで量れるものではない。
- ◆ 単純には履修判定試験の合格、進級や卒業、就職がその指標
- ◆ しかし、アウトプットの段階で成否が分かってても、遅い
- ◆ 最悪は落第や退学に至る
- ◆ このことを解消方法は、
- ◆ アウトプットの成否を決める要素、言い換えれば品質のバラツキに影響を与えるプロセスを管理する。

6

## 授業運営に関する教育の質保証

### ◆日々の授業が失敗する要因



7

## 2. 内部質保証システムに関わる規定(内規)について

1. 目的または方針(学内でコンセンサスを取っているもの)について
2. **内部質保証システムに関わる規定(内規)について**
3. 実施体制及び責任体制のしくみについて
4. 成果(学習成果等)の把握の仕方について
5. 定期的な見直しの仕方について
6. 自動車業界や行政等のステークホルダーに関わる成果について

8

## 授業運営に関する教育の質保証

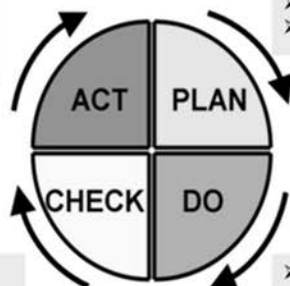
### ◆ 本校における教務PDCA

- ◆ 履修管理システムは、個々の授業の目標を明確にし、「一定のプロセスに従って行われた仕事の結果は一定の分布に従う」という統計的な因果律に基づく。

- コマ補習（担当）
- 授業シートの見直し（担当）
- カリキュラムの見直し（CL）

授業毎の確認カルテ（小テスト）により、つまづきの早期発見と復習を促す。

- カルテの実施（担当）



- コマシラバスの作成（CL）
- 授業シートの作成（担当）

授業計画・内容をあらかじめ明示することにより、文献調査などの予習を促す。

- 授業の運営（担当）

9

## カリキュラムに関する教育の質保証

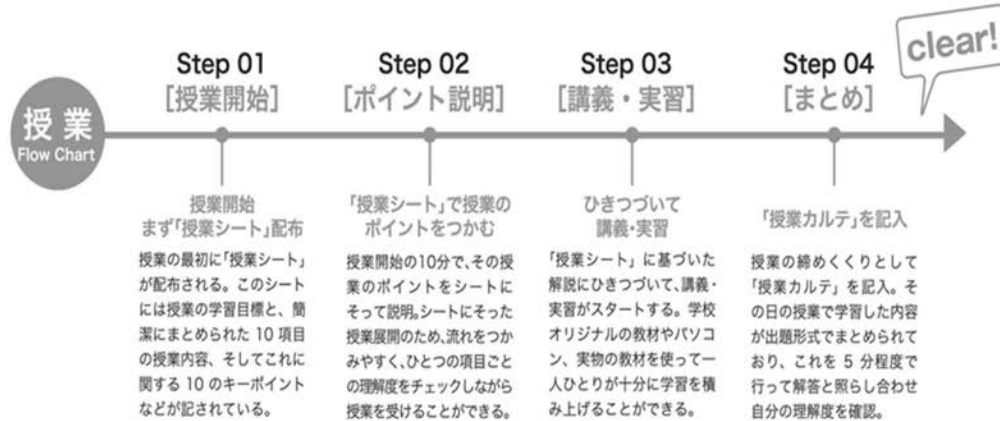
- ◆ 1年間を5期に分け段階的に修得する履修科目を配置
- ◆ 各期、約7科目を履修する
- ◆ 日々の履修状況により、学生個々の履修上の躓き(つまづき)を把握

※授業シート・カルテを用いたステップクリア授業は、後処理回避、履修状況の把握方法として効果

10

## 「ステップクリア授業」

### ◆ 1 時限（コマ）の中で内容を段階的に修得



11

## 「5期制の採用」

### ◆ 各期、短い内容で集中的に学ぶ体制

細分化されたサイクルで「学び残し」を出さない **5 期制の採用**



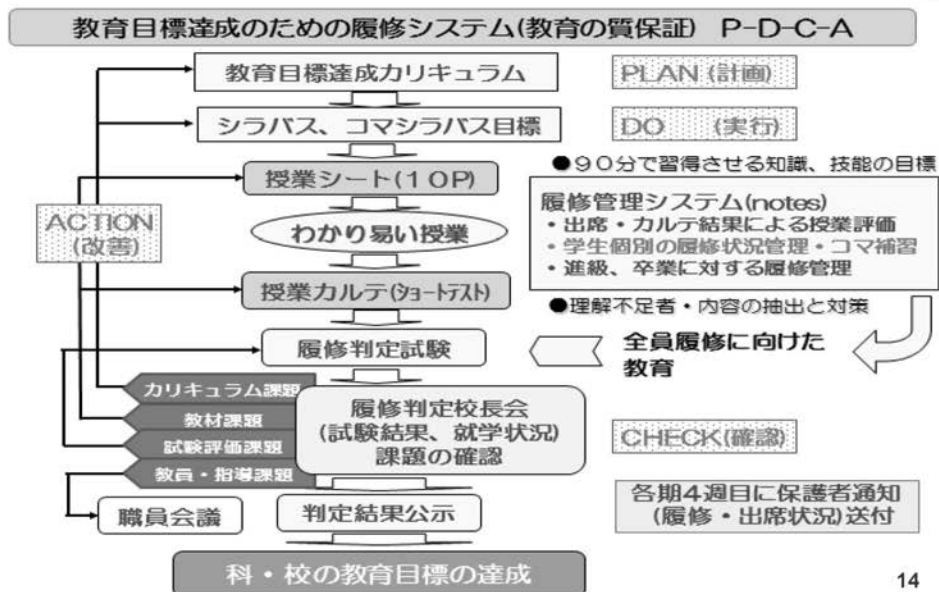
<b>1 期</b> [4月中旬～/ 5週]	コマシラバスに書かれた目標を確実に達成するために、当校では「5 期制」を採用しています。一般的な大学や専門学校では前期・後期制（約16週×2）を採用していますが、当校の「5 期制」では1年間を5期に分けて、5週×1期（各学年の導入教育期）、7週×4期（メインの学期）の体制としています。これは、7週くらいの短い内容であれば集中的に学べるので、確実に学習内容を理解することができからです。また、授業の内容がわからなくなってしまう学生や、計画通りに進んでいない授業の早期発見にもつながります。
<b>2 期</b> [5月中旬～/ 7週]	
<b>3 期</b> [8月下旬～/ 7週]	
<b>4 期</b> [10月下旬～/ 7週]	
<b>5 期</b> [1月中旬～/ 7週]	

12

### 3. 実施体制及び責任体制のしくみについて

1. 目的または方針(学内でコンセンサスを取っているもの)について
2. 内部質保証システムに関わる規定(内規)について
3. 実施体制及び責任体制のしくみについて
4. 成果(学習成果等)の把握の仕方について
5. 定期的な見直しの仕方について
6. 自動車産業界や行政等のステークホルダーに関わる成果について

### 「実施体制及び責任体制のしくみ」について





## 「カリキュラム・チャート」

- ◆カリキュラム・チャートにより複雑な編成を把握
- ◆専門的な教科を細かく分節化した科目構成。科目数が多く試験の回数は増えるが、試験範囲が小さくなり、履修しやすい。

15

## 4. 成果(学習成果等)の把握の仕方について

1. 目的または方針(学内でコンセンサスを取っているもの)について
2. 内部質保証システムに関わる規定(内規)について
3. 実施体制及び責任体制のしくみについて
4. **成果(学習成果等)の把握の仕方について**
5. 定期的な見直しの仕方について
6. 自動車産業界や行政等のステークホルダーに関わる成果について

16

## 教育の質保証システム

### ◆ 本校における教務面の品質管理ツール

- ◆ 要因を分析した特性要因図を見ても、それぞれが複合的に絡まり合っているため、改善しようにも複雑すぎて分析できない。これを放置すると、当事者の言い訳や管理者の放置の温床になってしまい、かくして我々が最も恐れる「授業の密室化」が進行していく。
- ◆ 「授業の密室化」を防ぐためのツールの一つが、右記の本校独自の教育システムである。

1. コマシラバス
2. 授業シート
3. 授業カルテ
4. 解答・解説

## 教育の質保証システム

- ◆ コマシラバス = 1時限（コマ）毎のアウトカムズを記載

コマ	授業内容	到達目標	評価方法
1	基礎知識の習得	基礎知識の習得	授業中の質問応答
2	基礎知識の習得	基礎知識の習得	授業中の質問応答
3	基礎知識の習得	基礎知識の習得	授業中の質問応答
4	基礎知識の習得	基礎知識の習得	授業中の質問応答
5	基礎知識の習得	基礎知識の習得	授業中の質問応答
6	基礎知識の習得	基礎知識の習得	授業中の質問応答
7	基礎知識の習得	基礎知識の習得	授業中の質問応答
8	基礎知識の習得	基礎知識の習得	授業中の質問応答
9	基礎知識の習得	基礎知識の習得	授業中の質問応答
10	基礎知識の習得	基礎知識の習得	授業中の質問応答



# 教育の質保証システム

◆授業シート =  
その時限（コマ）の  
目標値を示す

教科名	自動車整備	1年2期
科目名	動力伝達装置しくみ	2-1
期	(2/10金) 日 月 日	
講義名	今日の授業：クラッチの構造と作動	
シラバス	<p>エンジンで発生した動力は、クラッチ、トランスミッション、プロペラシャフト、ファイナルギヤを介してタイヤに伝えられます。このように動力伝達装置は自動車の中でもたいへん重要な役割を担っています。この科目ではこれらの動力伝達装置の中から、①クラッチの構造と作動、②トランスミッションの構造と作動、③クラッチ及びトランスミッションの整備方法について学びます。</p>	
今日の授業：クラッチの構造と作動	<p>●キーポイント</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>① 小型自動車</li> <li>② 鋼板をプレス加工</li> <li>③ 受動部</li> <li>④ 全長約10cm</li> <li>⑤ 滑らかな表面仕上げ</li> <li>⑥ 摩擦係数</li> <li>⑦ ばね力</li> <li>⑧ スプリング先導部</li> <li>⑨ 大型自動車 二輪車</li> <li>⑩ 協任式、摩擦式</li> </ul>	
参照資料	<p>① 3輪自動車シャシ P17                  ② 3輪自動車シャシ P18                  ③ シャシ構造1 p13                  ④ シャシ構造2 p13                  ⑤ 3輪自動車シャシ P18                  ⑥ 3輪自動車シャシ P18                  ⑦ 3輪自動車シャシ P19                  ⑧ 3輪自動車シャシ P18                  ⑨ 3輪自動車シャシ P20                  ⑩ 3輪自動車シャシ P21</p>	
授業コメント	<p>現在クラッチを装備した乗用車はオートマチック・トランスミッションに押され年々減る傾向にありますが、ダイヤフラム式のクラッチはこの自動車運転免許でも使用されていますので、クラッチの構造や作動を確認しましょう。</p>	

# 教育の質保証システム

◆授業カルテ =  
「今日の授業」の  
項目毎の評価確認

教科名	自動車整備	1年2期
科目名	動力伝達装置しくみ	2-2
期	(2/10金) 日 月 日	
講義名	授業カルテ：クラッチの構造と作動	
担当	クラス	出席番号
氏名		
問1	<p>次の図の中から最も適切な答えを一つ選びなさい。</p> <p>ダイヤフラム・スプリング式クラッチの構造を示したもので、主に、( ) などに広く用いられておるクラッチ本体と操作機構に大別される。</p> <p>イ、駆動    ロ、大型トラック    ハ、乗用車や小型トラック    ニ、小型二輪自動車</p>	
問2	<p>クラッチ・カバーは鋼板をプレス加工したものでダイヤフラム・スプリングやプレッシャ・プレートが組み付けられクラッチ・ディスクを挟んで( )に取り付けられエンジン側のクラウンシャフトと共に回転している。</p> <p>イ、フライホイール    ロ、シリンダー    ハ、カムシャフト    ニ、駆動バルブ</p>	
問3	<p>クラッチ・カバーから( )に動力を伝達する方式は、ボス・ドライブ式、同軸駆動式、ストロップ・ドライブ式、摩擦駆動式の4種類があり、コイル・スプリング式クラッチに比べてボス・ドライブ式が多く採用される。</p> <p>イ、ダイヤフラム・スプリング    ロ、クラッチ・ディスク    ハ、レリーズ・ベアリング    ニ、プレッシャ・プレート</p>	
問4	<p>ダイヤフラム・スプリングはばね特性をプレス成形処理したもので構造が乗用車と比べて( )動いているため、プレッシャ・プレートにひずみが生じない。</p> <p>イ、全周にわたって    ロ、左側に    ハ、右側に    ニ、下部に</p>	
問5	<p>プレッシャ・プレートは摩擦板でフライホイールと摩擦、その摩擦室は( )室仕上げられ同時にフライホイールが回転している。</p> <p>イ、凹凸なし    ロ、滑らかに    ハ、やすり状に    ニ、円筒状に</p>	
問6	<p>クラッチ・ディスクの( )はエンジン又は駆動軸からのトルクが摩擦に伝えられた場合、その衝撃を吸収緩和するようになっている。</p> <p>イ、リベット    ハ、クラッチフェーシング    ロ、ダンパー・スプリング    ニ、ベアリング</p>	
問7	<p>クラッチ後継機にはクラッチ・ディスクはダイヤフラム・スプリングのばね力でプレッシャ・プレートが押しつけてフライホイールへ強く押し付けられ、( )と共に回転し、常にクラッチからの動力をトランスミッションに伝えている。</p> <p>イ、レリーズ・ベアリング    ロ、プロペラシャフト    ハ、カム    ニ、フライホイール</p>	
問8	<p>からのかはレリーズ・ベアリングに伝わるダイヤフラム・スプリングの( )が押される。</p> <p>イ、縦と部分    ロ、先端部    ハ、中央部    ニ、外周部</p>	
問9	<p>コイル・スプリング式クラッチは主に、( )やバスなどに用いられておる。クラッチ本体と操作機構とに大別される。</p> <p>イ、軽自動車    ロ、二輪自動車    ハ、中・大型トラック    ニ、小型自動車</p>	
問10	<p>レリーズ・シリンダはマスター・シリンダで発生した( )をクラッチに伝えるもので、クラッチの遊びを調整する機構が内蔵されている摩擦式と自動調整機構が内蔵されている摩擦式とがある。</p> <p>イ、駆動    ロ、トルク    ハ、負圧    ニ、油圧</p>	

教育の質保証システム	
<p>◆解答・解説 = 理解度の確認ツール</p>	
<p>新科目：自動車整備 1年2期                  科目名：動力伝達装置しくみ 2-3                  層（2/10）：部 基礎部（7月1日）迄                  講義名：カルテ解答・解説：クラッチの構造と作動</p>	<p>次の図の中から最も適切な答えを一つ選びなさい。</p> <p>問1 解説 大型トラックや大型特殊車両ではコイル式が使われる。                  解答 ハ、乗用車や小型トラック</p> <p>問2 解説 フライホイールの表裏は後ろに、平差加工されている。クラッチが滑った場合、表裏が硬化し一部で摩擦係数が変化することがある。                  解答 イ、フライホイール</p> <p>問3 解説 ストラップ・ドライブ式滑動式はダイヤフラム・スプリング式に多く使用される。                  解答 ニ、プレッシャー・プレート</p> <p>問4 解説 ダイヤフラム・スプリングは、金属に力が掛かるので、共振時のクラッチの繋がりもスムーズである。                  解答 イ、全周にわたって</p> <p>問5 解説 プレッシャー・プレートは、摩擦面で摩擦量は後ろに平差仕上げられ、回転に対するバランスが取られている。                  解答 オ、溝らかに</p> <p>問6 解説 クラッチ・マスのダンパースプリングはゴムやスプリングで出来ており、エンジン又は駆動軸からのトルクが急激に与えられた場合、その衝撃を吸収緩和するようになっている。                  解答 オ、ダンパースプリング</p> <p>問7 解説 クラッチのダイヤフラム・スプリングのばね力が低下するとプレッシャー・プレートを介してフライホイールへ強く押し付けられる力が弱くなる原因となる。                  解答 ニ、フライホイール</p> <p>問8 解説                  解答 オ、先端部</p> <p>問9 解説 コイル・スプリング式のクラッチはスプリングの硬さによりプレッシャー・プレートの圧力を大きく出せる。                  解答 ハ、中・大型トラック</p> <p>問10 解説                  解答 ニ、適任</p>

## 5. 定期的な見直しの仕方について

1. 目的または方針(学内でコンセンサスを取っているもの)について
2. 内部質保証システムに関わる規定(内規)について
3. 実施体制及び責任体制のしくみについて
4. 成果(学習成果等)の把握の仕方について
5. 定期的な見直しの仕方について
6. 自動車産業界や行政等のステークホルダーに関わる成果について

## 教育の質保証 <AG評価>システム

### ◆ <AG評価>の開発

- ◆ 1時限毎にある問題を解決するために我々が考えたのが、授業中の学生の態度（居眠り、私語など）や次回以降の出席率、授業終了直後に実施する「授業カルテ」などを代用特性として使用する<AG評価>システムである。
  
- ◆ この<AG評価>は、欠席率やカルテ不合格者数、カルテ点数、その平均点、得点の乖離率、教員自らのアンケートなど11の評価基準によって算定される定量的な評価システムであり、全ての授業で算出されるため、クラス毎や教員毎の傾向が分析可能である。

## 教育の質保証 <AG評価>システム

### ◆ <AG評価>各項目の意味

入力する項目は、  
1時限（コマ）毎

- ◆ 出席状況
- ◆ カルテ点数
- ◆ 教員アンケート

補習実施者数  課題  評価

カルテ分布	評価基準	ポイント
有効在籍者数 18	1欠席率>5%	0
カルテ提出者数 18	2欠席率>10%	0
100点 6	3欠席率>15%	0
90点台 3	4欠席率>20%	0
80点台 6	5不合格者>5%	0
70点台 2	6不合格者>10%	0
60点台 1	7不合格者>20%	0
59点以下 0	860点台>20%	0
満点 100	970点>平均点>85点	1
満点率 60	10カリテ率>75%	0
カルテ平均 86	11教員アンケート<80	0
標準偏差 12.08		
コマアンケート 75		
未提出者数 0		

教員アンケート	未提出者氏名	不合格点数:氏名
出席状況 100	1	11
欠席者数 0	2	2
遅刻者数 0	3	3
早退者数 0	4	4
欠次者数 0	5	5
就職活動者数 0	6	6
欠席+就職 0	7	7
出席率 100%	8	8
遅刻率 0%	9	9
	10	10

※出席率 = (有効在籍者数 - 欠席者数 - 就職活動者数) / 有効在籍者数  
 ※カリテ平均 = (提出者数の下位10%を除いた最低点) + 最高点  
 ※遅刻率 = カリテ集計実行されないため表示されません。

## 教育の質保証 <AG評価>システム

### ◆ <AG評価>各項目の意味

評価項目	備考
欠席率	5、10、15、20%を下回った場合にそれぞれ1点ずつ減点（計4点）
カルテ点数(1)	カルテ不合格者が5%、10%、20%を上回った場合に1点ずつ減点（計3点）
カルテ点数(2)	カルテ60点台人数が20%を上回った場合に1点減点
カルテ点数(3)	カルテの平均点のレンジ（幅）が70点～85点から外れた場合に1点減点
カルテ点数(4)	カルテの点数上位者と下位者の乖離率が75%を下回った場合に1点減点
教員自己評価	教員アンケートが80点未満の場合に1点減点。

25

## 教育の質保証 <AG評価>システム

### 科目評価票

学科:201.自動車整備科

行番	組	科目番号	科目名	教員名	進捗		平均出席率	AG評価	発生課題	課題残		
					現全	AG-課						
001	1A	1021301	自動車の仕事と出力		4	10	95%	C+ 5 -1	18%	1.5	18%	1.5
002	1A	1021501	サスペンションのメカニズム		4	10	96%	B 5.5 -.8	14%	.7	14%	.7
003	1C	2021201	メルセデス・ベンツメンテナンス&サービス実習Ⅱ		4	20	90%	C 4.5 0	18%	.1	12%	.4
004	1B	2021401	バイクの点検整備		4	20	85%	D+ 4 .8	13%	-.8	13%	-.8
学年平均					16	60	91%	C 4.75#-1	16%	# 2	14%	# 2
005	2A	1031002	ブレーキの安全装置		4	10	100%	A 6.75 -.1	0%	0	0%	0
006	2B	1031002	ブレーキの安全装置		4	10	95%	D 3.5 1.4	20%	1.2	5%	.4
007	2C	1031002	ブレーキの安全装置		6	10	C 1 96%	B 5.5 -.3	4%	0	4%	0
008	2A	1031202	検査法規		4	10	100%	E+ 6.25 .5	1%	-.3	0%	0
009	2B	1031202	検査法規		4	10	75%	E+ 3.25 1.5	28%	-1.7	25%	-1.4
010	2C	1031202	検査法規		4	10	98%	B 5.75 -.1	7%	-.3	2%	.4
学年平均					26	60	C+ 1 94%	C+ 5.19 #2	7%	#-2	4%	#3

26

## 教育の質保証 <AG評価>システム

### ◆ <AG評価>の使い方

- ◆ 日々の教育活動の成否を定量的に表すシステム
- ◆ その分析は、カリキュラムや教材開発、授業の成否を中長期的な観点から評価
- ◆ 更に1年間で5期に細分化し、推移を細かなチェックによって逐次的なフィードバック
- ◆ 状況に応じたに軌道修正が可能

27

## 授業アンケート

### ◆ 授業アンケートの概要

- ◆ <AG評価>は、簡便かつ定量的に評価することが出来るが、その仕組み上、学生が日々の学校生活や授業運営について抱いている不満を直接的に表現することは出来ない。これを補完するチェック機能として、本校では10年前から年2回の<授業アンケート>を実施している。
- ◆ 本アンケートは毎年2期末（夏休み前）と4期末（冬休み前）に、学内ネットワーク（Lotus Notes）を利用して全学生を対象として実施している。アンケート方式は無記名式であるが、提出したか否かはオンライン上で把握出来るため、回収率はほぼ100%である。
- ◆ アンケートの本編部分は四者択一方式で、計20問で構成されており、自由記述欄も設けられている。アンケートの設問内容は以下の4つのカテゴリーに大別される。

28



## 授業アンケート

- ◆ 授業環境（出欠管理、授業時間、教場・教材準備など）
  - ◆ カテゴリー①設問1～6
- ◆ 授業内容（授業の方法、試験の管理など）
  - ◆ カテゴリー②設問7～14
- ◆ 授業指導（教員の専門性、実習管理、授業内指導など）
  - ◆ カテゴリー③設問15～19
- ◆ 全体の満足度
  - ◆ カテゴリー④問20

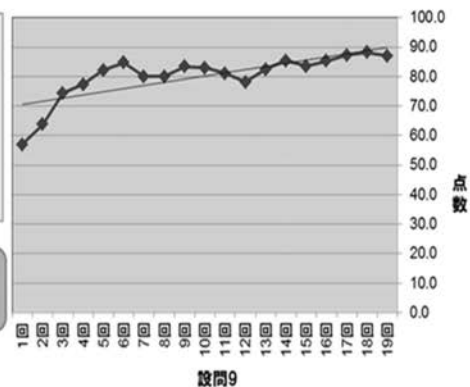
## 授業アンケート

### ◆ 授業アンケートの推移分析

【設問9】授業開始時、授業シートを使った授業の概観(授業シートを使った前回の授業の復習、今日の授業の全体の説明など)が行われていますか。

- ① ほとんどおこなわれていない
- ② 復習・概観はあるが、シートを使っての復習・概観はない
- ③ ほとんど毎回シートを用いての説明がある
- ④ 毎回必ずシートを使った説明がある

・授業の冒頭はその授業の内容を説明しているか否かに関する質問であり、設問8と同様、教務上の基本原則に関する指標である。



## 6. 自動車産業界や行政等のステークホルダーに関わる成果について

1. 目的または方針(学内でコンセンサスを取っているもの)について
2. 内部質保証システムに関わる規定(内規)について
3. 実施体制及び責任体制のしくみについて
4. 成果(学習成果等)の把握の仕方について
5. 定期的な見直しの仕方について
6. 自動車産業界や行政等のステークホルダーに関わる成果について

31

## 産学連携によるカリキュラム開発

- ◆ 社会のニーズに合った人材目標を設定するためのカリキュラム開発は使命である。
- ◆ 学園の後援会企業の方を委員に加えた「専門部会」を平成19年より運営している。
- ◆ 「専門部会」により、卒業生の動向調査や学生ヒアリング、授業見学、課題講評などを通して、カリキュラムや授業内容、演習課題、教材開発などについて意見を頂戴している。
- ◆ なお、この「専門部会」は、現在職業実践専門課程の「教育課程編成委員会」として再編成している。

32



## 授業運営に関する教育の質保証

- ◆ 授業運営に関する点検・評価は、リアルタイムな計測が望ましい。試験や進級・卒業の段階で発見されても、遅すぎて意味が無い。
- ◆ 授業運営に関する点検・評価として重要な2つの考え方
  - ① 改善の余地が無い授業は存在しないと仮定する。
  - ② 単純に授業や教員の善し悪しを論じるのではなく、問題を発見することに重きを置く。

33

## ステークホルダーに関わる成果

- ◆ 教育課程編成委員会において、各科カリキュラムの検証
- ◆ 学校関係者評価委員会において、改善項目やそのレベルを確定
- ◆ 自己評価報告書において、現状の取組とその成果の確認
- ◆ 上記内容は、HPにおいて情報公開

34

#### ④ 質疑応答内容

##### ・ シラバス、コマシラバス、授業シートのアップデートはどのように行うのか

→ 試験問題は、コマシラバス内容に基づいて作られている。変更、修正等については副校長レベルのカリキュラムリーダーが管理し行う。教材、問題の変化によって科長レベルが作業に加わるが、担当者が勝手に変更することはない。シート・カルテは、授業担当が必要に応じて変更する。教科書の改訂によって、その都度変更もある。大きな改訂については、日数（工数）がかかるので、3校で分担しながら変更する（共通しているところが多いため）。

##### ・ 共通科目の担当は固定されているのか、セクションごとに分かれているのか

→ 20年位前は、エンジン、シャシなどで先生の専門グループができていたが、今はそのようなグループ分けはない。1学年、2学年など、年度ごとに担当している。科目が多いため、全ての先生が担当できることを目指している。

##### ・ 学年は変わるのか

→ 教員の担当は、年度ごとに変わることがある。

##### ・ 教員の仕事量は増えたか

→ コマシラバス作成や科目の見直し、カルテ・シートの作成等、改革スタート時は一時的に増えたが3校で協力し対応した。

##### ・ AG 評価は5期か、1期ごとか

→ もっとタイムリーなものであり、年間、期ごとの集計結果が出る。システムができあがるまでに5年かかった。システムのアプローチは、自校の考え。システム室でデータを一元管理して皆が見えるようにした。先生は、出席とカルテの情報のみを毎回入力する。あらゆる指標がデータ化され、結果を見ることができる。

##### ・ 科長から校長への情報の報告（共有）は

→ 報告が無くても各先生が学内ランで見ることができる。履修判定試験で良好な結果が出ることを目的とし日々の授業で取り組み、試験前の事前の課題の発見や、履修結果が悪かった時の問題を分析して、それを掘り下げるためのデータとして使用する。それらを最終的に履修判定校長会でチェックする。

- ・各コマで理解度を把握した上で、科目の欠席やレベルに達していない学生へのアフターフォローはどのように行うのか
  - 授業以外（放課後）に先生（科目担当）がカルテ不合格者や欠席した学生をフォローする。学生が理解したところで終了とし、データベースにチェックすることより履歴として「課題残」となっているところを「消化」していく。
- ・実感として、退学率の減少などの効果はあったか
  - 退学率そのものは大きく変わっていない。要因としては、経済的理由、病气（精神的なものも含む）、学校がおもしろくない（学校側の教育に起因する場合）などがある。それら要因のうち、学校側の教務的課題を要因とする比率が減っている実感はある。
- ・コマシラバスなどは、学科と実習は違うものを使用しているのか
  - 書式は一緒だが、内容は異なる。実習は連続性が必要なため、2コマ連続でカルテを1回としている。
- ・90分の学科は、学生が続くか
  - 学生は、授業で先生が教えること、どこまで理解すればいいのか、学習のポイントなどがわからない。それらをなくすために、今日の授業シートが始まった。スタート時のシート配付と説明、終了時のカルテ実施により実際の授業は70～75分位になる。
- ・AG評価の良かった場合のマイナスポイントは何を想定しているのか
  - 成績が良すぎた場合は問題が安易すぎたと考え、ポイントとしては低下するしくみ。上位・下位の点数乖離も要素に含めている。A評価は困難で、良い場合のマイナスはない。
- ・授業カルテは回収するのか
  - カルテ成績を確認したのち、学生が持って帰り復習の材料にする。
- ・次年度下級生に参考にされることはないのか
  - 試験問題にはカルテ問題をそのまま使わないルールとなっている。
- ・履修試験までに3%以下に残課題をpushし込んでいなければどうなるのか
  - 理解不足が放置されることになり、試験で合格しても課題を残す学生が多くなる。
- ・コマシラバスと授業シートはいつ配付するのか
  - コマシラバスは科目授業開始の最初に配付する。学生は、カルテは見られないが、コマシラバスと授業のシートは見られるようになっている。コン

コンピュータを活用するために学生全員がノートパソコンを持ち、授業の展開も行っている。

- ・ **先生方はシステムの運用にどれ位の時間をかけるのか**
  - ベースを作る期間で、4、5年要した。現在はある程度のベースがあるので、今は総合的に当たり前のルーティンになっている。ただし、教科書が変わるなどカリキュラムを変更する場合には改訂に時間を要することになる。
- ・ **1級も同じシステムか**
  - 同じである。
- ・ **国家試験に向けての対策は**
  - 別の扱いで、対策授業を行っている。2級課程であれば2年生5期が対策期間とし、4期まではこのスタイルで行っている。
- ・ **1年の初めから積み上げて、対策もしやすいか**
  - 対策しやすい部分もあるが、忘れていた部分もある。学力が伸びる学生は伸びる。忘れていても思い出す材料となる。
- ・ **授業中の学生の態度（居眠り、私語）は、どのように洗い出すのか**
  - 居眠りなどは数値化できないため、していない。先生の自己評価は、授業シート（カルテ）の配付、説明、時間厳守したかななどの項目である。
- ・ **AG 評価が終わって「A」判定が続いたときは、その科目の合格率は高いか**
  - その傾向が結果に表れている。理解度が高い学生が多いということになる。
- ・ **授業カルテは、先生が作成するのか**
  - 元々データがあるが、先生が修正しても構わない。
- ・ **一つの教科は同じ先生が教えるのか**
  - 同じ先生が教え、時限ごとに変わることはない。
- ・ **先生方は時間内に合わせられるのか**
  - 実習作業等は予期せぬこともありうるので、難しい場合がある。合わせられなかった場合は、カルテのみ次の時間に持ち越すことなどある。基本的には時間内に終わらせる。
- ・ **最初に授業シートを配付して最後にカルテを行えば、先生は、その他の70分内は自由に授業を行うのか**
  - 授業は先生が自由に行う。先生ごとにオリジナル資料を用意したりするなど、独自性を持っている。
- ・ **即戦力としての変化はあったか**
  - 就職先で使えない、基本を知らない、ということが少なくなってきた。

教育課程編成委員会でも、コマシラバス内容について議論する場合もあり、企業の要請で内容を見直すケースもある。



## **第7章 今年度事業まとめ**

1. 今年度事業結果
2. 事業内容から得た今後の課題





## 第7章 今年度事業のまとめ

### 1. 今年度事業結果

事業結果は平成29年度に実施された職業実践専門課程の第三者評価フォーラムにて報告された資料(以下パワーポイント)を以って報告とする。

平成30年2月

平成29年度「職業実践専門課程等を通じた専修学校の質保証・向上の推進」事業  
Ⅲ.「職業実践専門課程」に係る取組の推進 (ii) 第三者評価の研究等を通じた質保証・向上の推進

「職業実践専門課程の第三者評価フォーラム」

自動車整備専門学校における  
職業実践専門課程の第三者評価について

「成果報告（概要）」

全国自動車大学校・整備専門学校協会

事業責任者  
(JAMCA) 副会長  
学校法人 土岐学園  
専修学校中部国際自動車大学校  
理事長 齋木 寛治

## 1. 平成26～28年度事業の概要

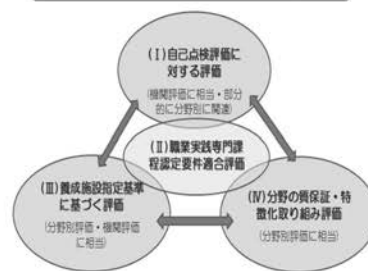
### (1) 事業の経過概要 (h29事業計画書より)

これまで3年間の事業実施により、自動車整備専門学校における職業実践専門課程及び第三者評価の目的・意義に対する各校の認識は深まる。

(認定35校/会員校50校 70%)

今後は、各校において内部質保証の意味やそれを学内で精査するPDCAサイクル等について理解を深める。

JAMCA第三者評価項目の構成(改)



### (2) JAMCA第三者評価項目の考え方

- ① 自己点検評価項目に分野別専門教育に関わる内容を混在させず区別する。
- ② 自動車整備士の養成施設基準(国土交通省)について認定基準として捉えるべきであり、別項目で扱う。
- ③ 教育の質保証や、教育の成果向上については、各学校の特徴を自ら公表し、それを評価するものとする。

※職業実践専門課程の認定要件の適合評価を含め4つの柱とする。

## 2. 第三者評価における内部質保証の必要性について

### (1) JAMCA第三者評価項目と観点

- (I) 文科省および私立学校等評価研究機構等の自己点検評価項目に基づき実施された各校の自己評価内容について第三者として客観的に評価を行う。  
(機関評価・一部分野別評価)
- (II) 職業実践専門課程認定要件への適合を第三者として評価する。  
(機関評価)
- (III) 国土交通省自動車整備士一種養成施設指定基準に基づく評価。  
(分野別機関評価)
- (IV) 自動車整備士分野の教育の質保証・特徴化に向けた取り組み内容の評価  
(分野別評価)

### (2) 内部質保証への取り組みの必要性について

- (I) 自校の教育の質向上に向け教職員全体で取り組み、PDCAサイクルを回す。
- (II) 教育に対する取り組みについて入学者に安心感を与え、特徴づけとなる。
- (III) 取り組みの見える化により自己点検評価・第三者評価等のエビデンスとする。
- (IV) 自動車分野の特定の業種への就職から企業側からの評価や協力も期待できる。

職業教育に求められる分野別評価を含めた、特徴ある第三者評価へ

### 3. 平成29年度事業計画の概要

#### (1) 主な事業内容

##### ①内部質保証への取り組み事例の实地調査の実施

- ・ 資格試験高合格率達成のための取り組み 新潟国際自動車大学校 10/16
- ・ 複数校共通カリキュラムの運営管理の取り組み 日産京都自動車大学校 10/24
- ・ 授業評価と履修管理の取り組み 東京工科自動車大学校 11/8

##### ②内部質保証システム構築の意義を伝える研修会実施の実施 12/14

- ・ JAMCAにおける第三者評価と内部質保証の考え方を啓発する。
- ・ 職業実践専門課程認定校のさらなる拡大。
- ・ 先行的取り組み事例を知ること、学内の教育の質向上及び特徴化に繋げる。

##### ③JAMCA独自の第三者評価システム及び組織の検討

- ・ JAMCA会員校を中心とした自動車整備教育分野における第三者評価組織検討
- ・ 他の分野(コンソーシアム連絡調整会議)との連携を考慮して進める。

### 4. 内部質保証の定義および訪問調査の内容

#### 【JAMCAにおける内部質保証の定義】

自動車整備士養成の教育機関において、自動車産業界や行政等のステークホルダーから求められている自校の諸活動が、必要な水準に達していることを自らの責任で保証するための教育プログラムの方針やシステムを言う。

#### 【内部質保証システム】

上記で定義される内部質保証を継続して行うための学内の方針・手続き・体制等の仕組み。

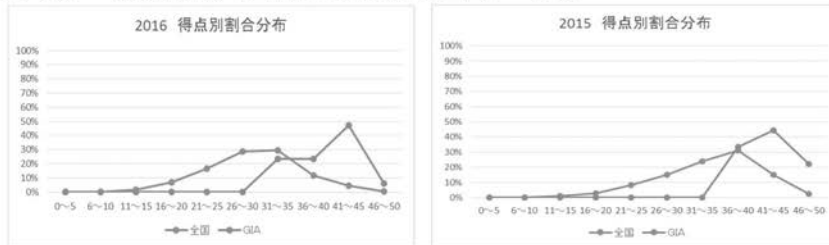
#### 【内部質保証についてのヒヤリング項目】

- ・ 目的または方針(学内でコンセンサスを取っているもの)について
- ・ 内部質保証システムに関わる規定(内規)について
- ・ 実施体制及び責任体制のしくみについて
- ・ 成果(学習成果等)の把握の仕方について
- ・ 定期的な見直しの仕方について
- ・ 自動車産業界や行政等のステークホルダーに関わる成果について
- ・ その他

## 5-1 訪問調査1 新潟国際自動車大学校

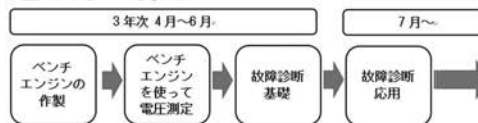
～資格試験高合格率達成のための取り組み～

### ●JAMCA統一模擬試験【1級筆記過去3年データ】



### ●1級授業カリキュラム作成や授業進め方の規定

#### ①電気の基礎知識習得を徹底



#### ②習熟度の把握と個人のフォローを実施

- ・「学科」教科書セクションごとに小テスト実施、70点未満フォロー
- ・「実習」課題100%習得（故障診断は不具合箇所特定まで）未達成をフォロー

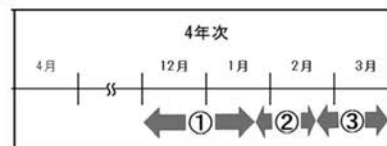
#### ③モチベーション維持の教科を実施

- ・前向きな考え方、やり遂げる力を育成する教材活用。「実践行動学」

6

### ● 対策実施開始時期と内容

- ① 各セクションの模擬試験 中心
- ② 通し問題（過去問題+JAMCA模試過去問題）の模擬試験 中心
- ③ 通し問題（改造問題）の模擬試験 中心  
注）改造問題とは、過去問題を改造した問題。



### ● 問題実施後の対応

#### 5-2 各問題において、正解率が80%以上の学生の対応

正解率80%以上の学生

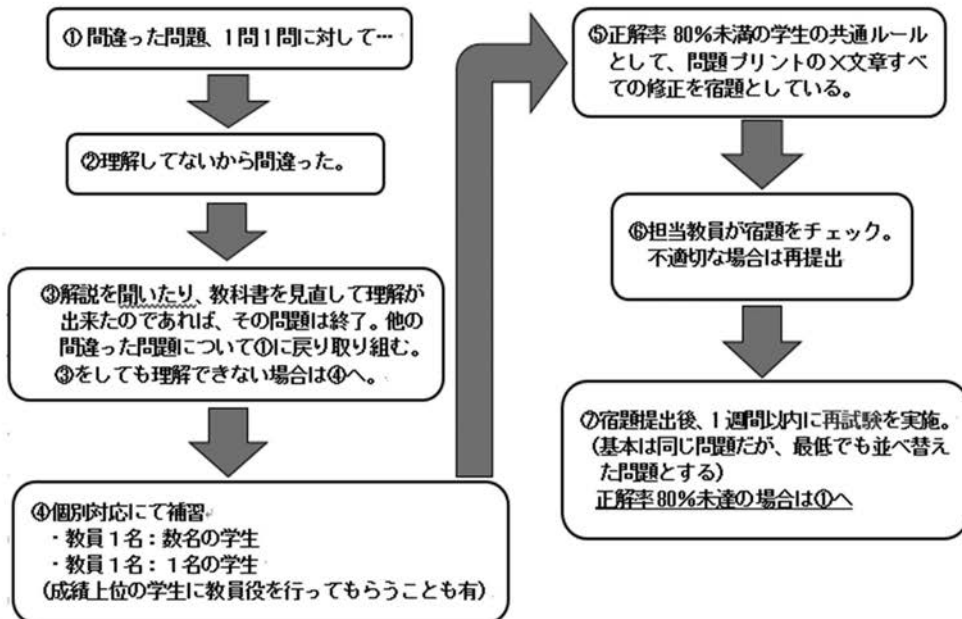


- ・基本的に自己学習。
- ・ただし正解した問題のうち、理解不足でありながら運良く正解した問題については、必ず復習をしてもらい、特に何が分かっていなかったから迷って回答したのかを把握させる。
- ・余力がある学生においては、正解率80%以下の学生の先生役になってもらうこともある。



### 5-3 正解率 80%未満の学生についてのフォローアップ①

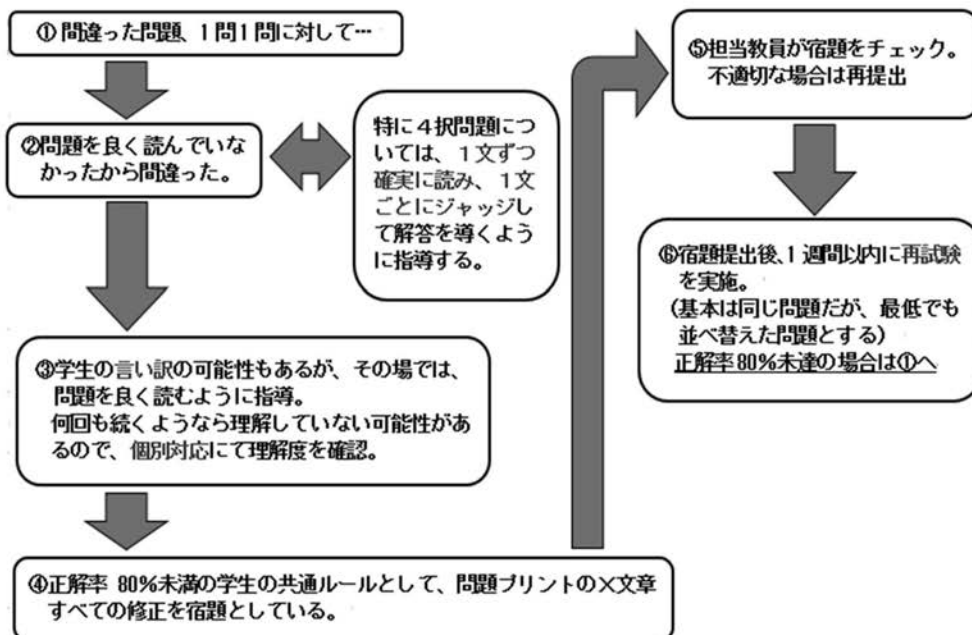
◎理解していないから間違っただけの方法



8

### 5-4 正解率 80%未満の学生についてのフォローアップ②

◎良く読んでいなかったから間違っただけの方法



## 5-2 訪問調査2 日産京都自動車大学校

～複数校共通カリキュラムの運営管理の取り組み～

### 【学科科目】

(学科標準カリキュラム)

日整連のテキストを四半期ごとに区切り、教える項目と授業時間を定めたもの。

(学習のポイント) 国家試験の出題頻度を参考に、日産校で共通して教える内容を選出し、体系的に一覧表に整理したもの。

(学科期末試験) 四半期ごとに期末試験を実施。再試不合格の場合は、補習を行った上、判定試験を受験する。

(日産校統一試験)

「学科標準カリキュラム」「学習のポイント」にしたがって教えた内容の理解度を測るために、日産5校共通で半期ごとに行う試験。

※「標準カリキュラム」をベースに年間の授業計画を作成しており、試験範囲が揃う。

※低正答率の問題（理解度が低い項目）は、他校の授業内容、教材などをベンチマークし、自校の授業改善、補習に活かす。

### 【実習科目】

(実習標準プログラム)

日産3級整備士として求められる技術項目を基本に置き、合わせて国家2級資格取得に必要な知識の理解を補完する日産校共通のプログラム。

(実習期末試験)

四半期に4回の実習試験を実施。（約10日で1回の試験）

整備科（二級課程）合格基準は60%。工学科（一級課程）は70%。

(技術能力要件)

日産3級整備士取得に当たり、実務として習得しておかなければならない技術内容。法定点検や外部診断機（コンサルト）取り扱いなど17項目。

※この17項目は「実習標準プログラム」に織込まれ、合格基準は80%。

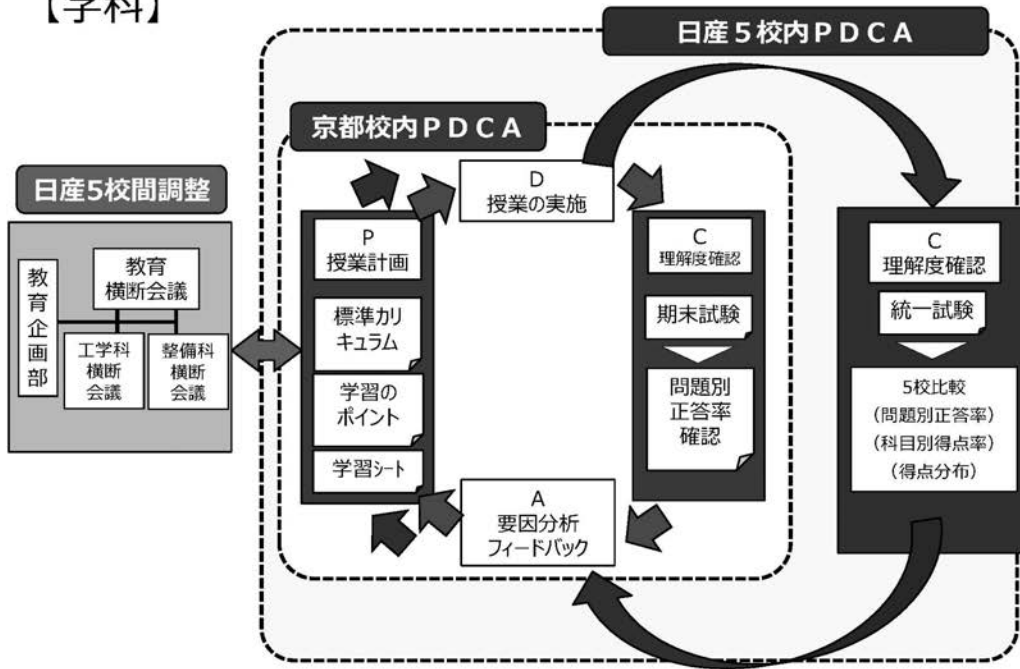
注）日産整備士資格とは

日産販売会社で働く整備士が技術習得のためにチャレンジする資格。

1級から4級がある。他にエンジン、シャシ、電装の専門的な高度技術を測る「ハイテクマスター」資格、国家一級資格も要件とした「マスターテクニシャン」などの上級資格。

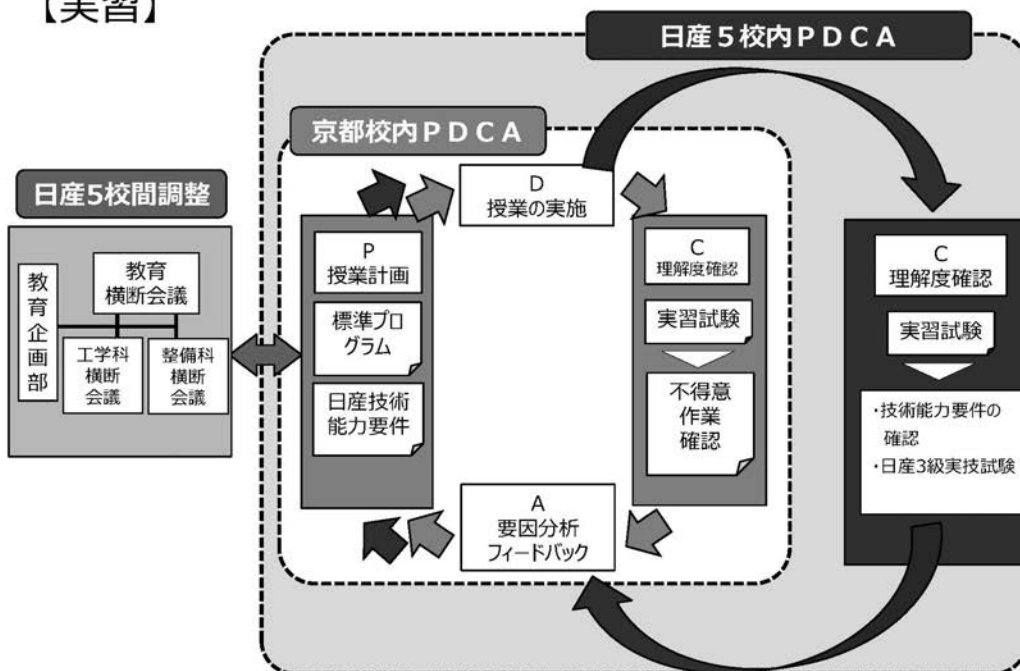
●教育カリキュラム(学科・実習)の成果(学習成果等)の把握と見直し

【学科】



●教育カリキュラム(学科・実習)の成果(学習成果等)の把握と見直し

【実習】





## 5-3 訪問調査3 東京工科大学 東京工科大学 ～授業評価と履修管理の取り組み～

### ◆授業の成否とは何か？

- ◆ 授業の成否は、一元的な指標だけで量れるものではない。
- ◆ 単純には履修判定試験の合格、進級や卒業、就職がその指標
- ◆ しかし、アウトプットの段階で成否が分かっても、遅い
- ◆ アウトプットの成否を決める要素のプロセスを管理する。



14

## ① コマシラバス

科目概要		シラバス (概要)	
系	自動車系	エンジンで発生した動力は、クラッチ、トランスミッション、プロペラシャフト、ファイナルギヤ、を介してタイヤに伝えられます。このような動力伝達は自動車の中でも大変重要な役割を担っています。この科目ではこれら動力伝達装置の中から、①クラッチの構造と作動、②トランスミッションの構造と作動、③クラッチ及びトランスミッションの整備方法について学びます。	
社	101. 中野自動車整備科		
年度	平成23		
学年	1年次		
期	3		
教科名	自動車整備		
科目名	動力伝達装置のしくみ		
単位	1		
履修時間	20		
回数	10		
必修・選択	必修		
履修区分	02. 自動車整備		
授業形態	講義	評価方法	
作成者	羽鳥 芳浩	筆記試験 100点満点中60点以上を合格とする。	
教科書			

コマシラバス			
90分/コマ	コマのテーマ	項目	内容
1	動力伝達装置の構造を知り、クラッチの必要性について考える	1. シラバスとの関係	この授業を始めるに当たり、まずは動力伝達装置全体の構造を見てからクラッチがなぜ必要なのかについて考えましょう
		2. コマ主題	クラッチの必要性
		3. コマ主題項目	①動力伝達装置の構成 ②自動車の駆動方式について ③クラッチの目的 (必要性) ④クラッチの種類
		4. コマ主題項目原	①FR車を例にとりエンジンからタイヤまでどのような装置があり、どのようにして動力が伝えられるのかについて触れる (1期「自動車の構造を知る」の復習) ②FR、FF、4WDの各駆動方式について紹介程度に触れておく ③内燃機関の特徴に触れながらクラッチの必要性について説明する。
		5. 次コマとの関係	クラッチの必要性についてよく抑えて次の駆動式クラッチの構造について学びましょう
2	コイル・スプリング式クラッチ及びダイヤフラム式クラッチの作動について理解する	1. シラバスとの関係	クラッチ・カバの構造を理解し、どのようにしてエンジンの動力の所駆を行うのか、クラッチの作動について学習します。
		2. コマ主題	コイル・スプリング式及びダイヤ・フラム式クラッチの構造と作動について
		3. コマ主題項目	①駆動式クラッチの原理 ②コイル・スプリング式クラッチのクラッチ・カバの構造について ③ダイヤフラム式クラッチのクラッチ・カバの構造について ④各クラッチ換装時の各部の動きと動力伝達について
		4. コマ主題項目原	①駆動力と駆動係数及び歯車力との関係について解車 (駆動力は駆動係数と歯車力に比例する) に触れておく ②コイルスプリング式クラッチのクラッチ・カバの構造と作動について説明 ③コイルスプリング式クラッチのクラッチ・カバの構造と作動について説明

## ② 今日の授業シート・カルテ

2年2期	
教科名: 英語(英) (03)	
科目名: 動力伝達機構のしくみ	
第 ( 5 / 全8 ) 回 開講日 ( ) 月 ( ) 日	
講師名: 三嶋 健一	
今日の授業: <b>タイヤ・ホイールの種類と構造</b>	

●シラバス

自動車性能の悪い進歩と、道路の整備とあいまって、自動車は益々高速化されてきました。自動車の性能と密接な関係にあるタイヤは、ホイールと一体となって回転し、路面からの衝撃を吸収すると共に、制動力、駆動力および旋回時の遠心力を効率的に路面のグリップ力が基本的な役割です。走行性能として、大切な役割を担う要素として、基本的な事項を学んでいきます。

●今日の授業: タイヤ・ホイールの種類と構造

<ul style="list-style-type: none"> <li>○ ホイールの構造(wheel 車輪)</li> <li>○ ホイールの基本構造</li> <li>○ ホイール各部の名称</li> <li>○ ホイールの呼び</li> <li>○ ホイールの種類</li> <li>○ リムの種類と規格(幅・高さ、ペリ)</li> <li>● タイヤの基礎知識(we have)</li> <li>○ タイヤに要求される機能</li> <li>○ タイヤ各部の構造</li> <li>○ タイヤのレッド: パターン(road pattern 接地面模様)</li> <li>● タイヤの種類</li> <li>○ 主要諸元</li> <li>○ タイヤの呼び</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●キーポイント</li> <li>○ リム部とディスク部</li> <li>○ オアセット・PCDの意味</li> <li>○ リム径、リム幅、フランジ形状</li> <li>○ 鋼製、鍛造、合金製、ワイヤボウ</li> <li>○ JIS規格による分類</li> <li>○ 対荷重、衝撃吸収、動力伝達等</li> <li>○ ボム車、カーカス、プレード、ビード</li> <li>○ リブ型、ラグ型、リブラグ型、ブロック型</li> <li>○ 断面種、断面高さ、強度、偏平比等</li> <li>○ JISの方式が主流</li> </ul>
---	--

●参照資料

○ シェン構造Ⅱ	p81
○ シェン構造Ⅲ	p82
○ シェン構造Ⅳ	p83
○ シェン構造Ⅴ	p84
○ シェン構造Ⅵ	p85
○ シェン構造Ⅶ	p86
○ シェン構造Ⅷ	p101
○ シェン構造Ⅷ	p102
○ シェン構造Ⅷ	p106

●授業ポイント

ホイールとタイヤの基礎的な知識を学習します。形状などによる分類、JISによる分類など規格面が統一されている部分があるので簡単に理解しておきましょう。また、タイヤ交換、ホイール交換を行うときにはこのような基礎知識が無いと誤った選択を行ってしまいます。実習では3物の車両検査実習を行います。

2年2期	
教科名: 機械図の図(03)	
科目名: 動力伝達機構のしくみ	
第 ( 5 / 全8 ) 回 開講日 ( ) 月 ( ) 日	
講師名: 三嶋 健一	
今日の授業: <b>探索カルテ: タイヤ・ホイールの種類と構造</b>	

●今日の授業: タイヤ・ホイールの種類と構造

●キーポイント

○ リム部とディスク部

○ オアセット・PCDの意味

○ リム径、リム幅、フランジ形状

○ 鋼製、鍛造、合金製、ワイヤボウ

○ JIS規格による分類

○ 対荷重、衝撃吸収、動力伝達等

○ ボム車、カーカス、プレード、ビード

○ リブ型、ラグ型、リブラグ型、ブロック型

○ 断面種、断面高さ、強度、偏平比等

○ JISの方式が主流

●探索カルテ

ホイールとタイヤの基礎的な知識を学習します。形状などによる分類、JISによる分類など規格面が統一されている部分があるので簡単に理解しておきましょう。また、タイヤ交換、ホイール交換を行うときにはこのような基礎知識が無いと誤った選択を行ってしまいます。実習では3物の車両検査実習を行います。

## ③ AG評価システム

### ◆ <AG評価>各項目の意味

入力する項目は、1時間(コマ)毎

- ◆ 出席状況
- ◆ カルテ点数
- ◆ 教員アンケート

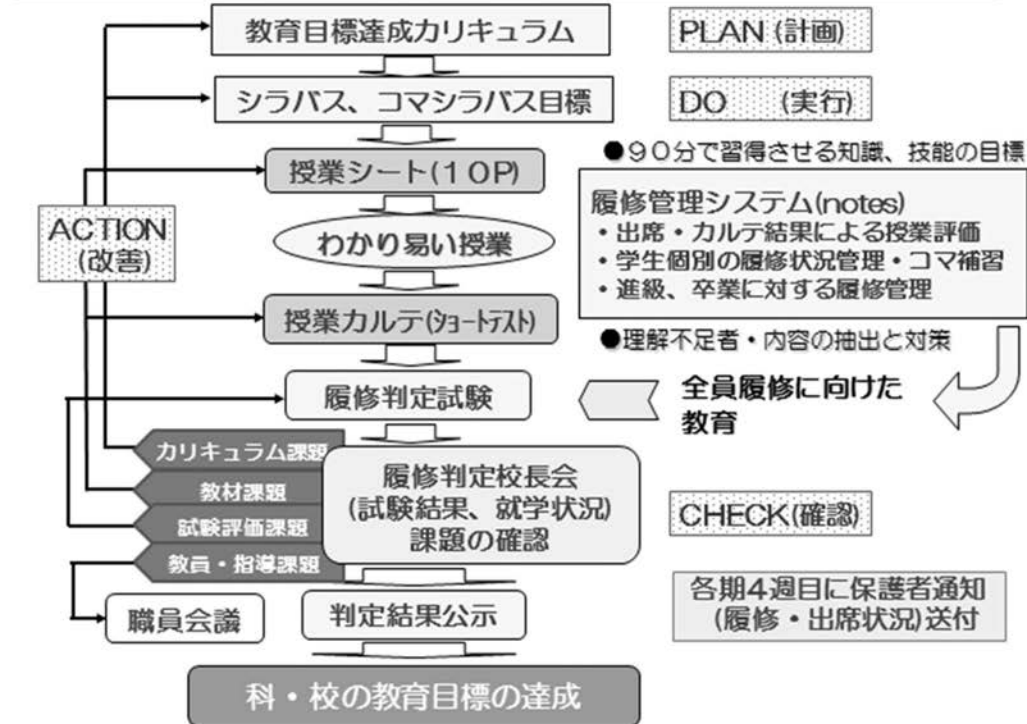
補習実施者数	0	課題	0	評価	B
カルテ分布				評価基準	ポイント
有効な採番数	18			1次合格率>5%	0
カルテ提出者数	18			2次合格率>10%	0
100点	0			3次合格率>15%	0
80点台	3	****		4次合格率>20%	0
80点台	0	*****		5次合格率>5%	0
70点台	2	**		6次合格率>10%	0
60点台	0	*		7次合格率>20%	0
50点以下	0			80点台>20%	0
総高点	100			90点/平均点>85点	1
最低点	60			100% (100%) 75%	0
カルテ平均	86			11教員アンケート<80	0
標準偏差	12.00				
コアアンケート	75				
未提出者数	0				

教員アンケート	100	出席状況		未提出者氏名		不合格点数:氏名	
出席状況		1		1			
欠席者数	0	2		2			
遅到者数	0	3		3			
早退者数	0	4		4			
公欠者数	0	5		5			
敬請活動者数	0	6		6			
欠席率	0%	7		7			
出席率	100%	8		8			
遅到率	0%	9		9			
早退率	0%	10		10			

※出席率 = (有効な採番数 - 欠席者数) / 総採番数 \* 100  
 ※欠席率 = (欠席者数 / 有効な採番数) \* 100  
 ※遅到率 = (遅到者数 / 有効な採番数) \* 100  
 ※早退率 = (早退者数 / 有効な採番数) \* 100  
 ※敬請率 = (敬請活動者数 / 有効な採番数) \* 100

評価項目	備考
欠席率	5, 10, 15, 20%を下回った場合にそれぞれ1点ずつ減点 (計4点)
カルテ点数(1)	カルテ不合格者が5%, 10%, 20%を上回った場合に1点ずつ減点 (計3点)
カルテ点数(2)	カルテ60点台人数が20%を上回った場合に1点減点
カルテ点数(3)	カルテの平均点のレンジ(幅)が70点~85点から外れた場合に1点減点
カルテ点数(4)	カルテの点数上位者と下位者の乖離率が75%を下回った場合に1点減点
教員自己評価	教員アンケートが80点未満の場合に1点減点。

## 教育目標達成のための履修システム(教育の質保証) P-D-C-A



## 6. ヒヤリング項目まとめ

ヒヤリング項目と内容のまとめ			
h29訪問調査実施校	新潟国際自動車大学校	日産京都自動車大学校	東京工科大学
ヒヤリング項目/テーマ	資格試験合格率達成のための取り組み	複数校共通カリキュラムの運営管理の取り組み	授業評価と履修管理の取り組み
・目的または方針(学内でコンセンサスを取っているもの)について	資格合格に向けた、授業の運営方針が存在し、展開・共有されている。	全国5校の「学科」「実習」「人間性・社会性」各教育の共通方針が存在し、共有されている。	「建学の精神」「Koyamaway」等の教員員の共通認識により授業運営の質向上を目標とする。
・内部質保証システムに変わる規定(内規)について	資格対策授業の進め方、科目合格基準が設定され、展開・共有されている。	「学科」「実習」それぞれに共通の標準カリキュラムおよび評価基準があり運営されている。	授業の「目標と評価」を重要課題とし、コマシラバス作成とコマ毎の履修管理等のシステム構築
・実施体制及び責任体制のしくみについて	資格対策授業運営の組織と担当内容・責任体制が決まられている。	5校全体の中に教育企画部を設け、そこを主軸として各課の横断会議にて調整され運営を実施。	授業担当から校長まで、履修に関わる役割と責任を明確化、期毎成績結果は校長会で確認される。
・成果(学習成果等)の把握の仕方について	複数回の模擬試験実施により、個別(学生)課題、全体(運営)課題を把握し、対応。	共通カリキュラム毎の試験結果から習熟度を把握し数値的な比較実施、さらに統一試験実施。	学生個々の授業カルテによる置き見せとその早期フォロー実施、授業評価システムが基本。
・定期的な見直しの仕方について	学生の弱点問題および最新問題とを合わせ改造問題を作成し、タイムリーに活用。	データによる要因分析、授業内容、教員スキル等の課題を見つけ、教育改善、教員研修へつなげる。	期毎の履修判定試験結果から、授業内容、教材、教員スキル等の課題を見つけ、教育改善につなげる。
・自動車業界や行政等のステークホルダーに変わる成果について	資格合格者の業界への輩出は見える化が可能であるが、業界制の評価測定は今後の課題。	資格合格、就職は達成。就職先の版社へアンケート実施、その評価がフィードバックされている。	自己点検評価により年度ごとの履修管理結果について評価報告。学校関係者の評価にも反映。
・その他		・日産社内整備士資格制度に規定された技術・知識スキルとの整合 ・教員のインストラクション研修、コーチング研修等の実施	



## 7. 第三者評価・内部質保証等研修会（12月14日実施）

### 【主な内容・次第】

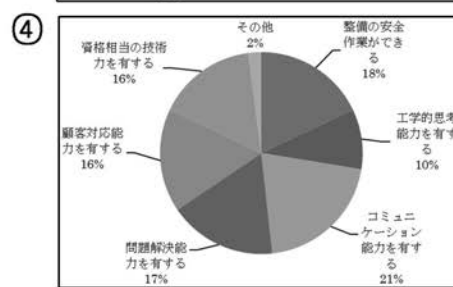
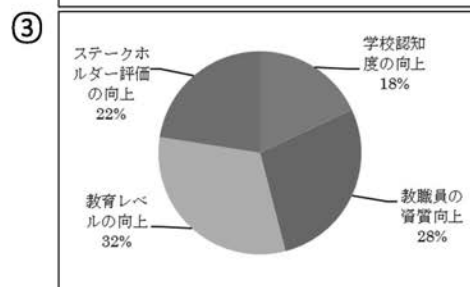
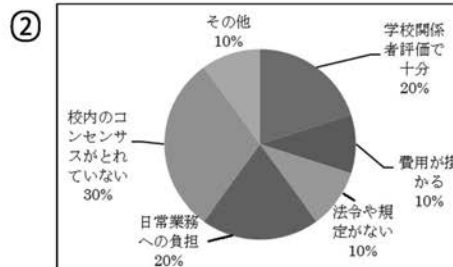
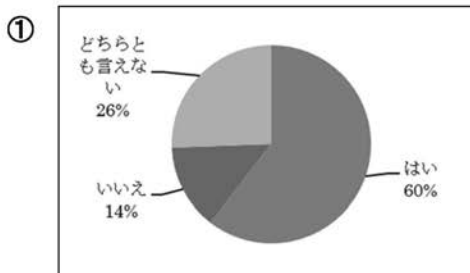
- ・来賓挨拶 文部科学省 生涯学習政策局 生涯学習推進課  
専修学校教育振興室 室長補佐 星川正樹 様
- ・第三者評価（内部質保証・PDCAサイクル）の概要について  
講師 静岡工科自動車大学校 平井一史
- ・第三者評価の受審に向けて（第三者評価ガイドブック）  
講師 ホンダ テクニカル カレッジ 関東校 山口靖之 関西校 本多章浩
- ・内部質保証へのJAMCA会員校の取り組み  
講師 東京工科自動車大学校 佐藤 康夫

全参加者：54名  
 会員校（委員含）+全体委員=40名 文科省 1名  
 非会員校 10名  
 コンソーシアム 3名



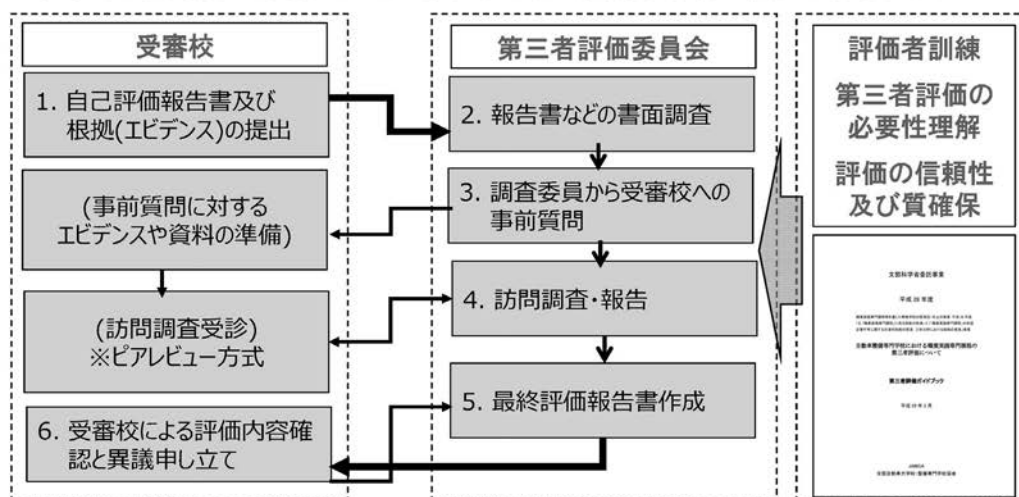
### （研修参加者アンケート結果）

- ① 今後「第三者評価」をできれば受審したいとお考えですか？
- ② 「いいえ」と回答した学校は、その理由を選択してください
- ③ 「第三者評価」を受審した場合、どのような効果を期待しますか？
- ④ 自動車整備士養成の学校として必要と思われる卒業生像を挙げてください



## 8. まとめ～本事業により得られた成果

- (1) 分野別評価を含めた特徴ある第三者評価項目の構築(4つの柱による整理)
- (2) 第三者評価と受審体制のシステム構築と実証実験(会員校5校)
- (3) 第三者評価啓蒙と職業実践専門課程認定校の拡大(会員校70%)
- (4) 第三者評価受診準備と評価者訓練を目的としたガイドブック作成
- (5) 分野別評価の意義と目的を検証する内部質保証事例の検証(会員校3校)



## 9. 今後の課題

### (1) 職業実践専門課程の次の課題としての第三者評価の理解

職業教育における「教育の質保証」の具体的な体制として生まれた職業実践専門課程の「大学」「専門職大学」との競合が始まる

### (2) 職業教育における質保証を担保するための「分野別評価」の確立

すでに大学、専門職大学において分野別評価の検討が進む。  
専門学校として卒業生の就職先業界との連携や、卒業生に対する具体的な評価・フィードバックを得られるメリットをいかに活かすか

### (3) 自律的に教育の質を向上させる「内部質保証」の在り方

第三者による評価を項目毎のエビデンス提出と検証の体質では、受審側・評価側相互に疲弊する。解り易い取り組み課題とP-D-C-Aシステムとその成果を軸にすべきであり、その理解と構築要

### (4) 第三者評価組織の構築と自立的かつ継続的な運営

助成事業としてではなく、受審依頼に応えられる体制作りと相互協力による持続可能な組織作り

- ・会員校の声を基にした協会組織判断
- ・国家資格の養成施設としての省庁(国土交通省)との連携

## 2. 事業内容から得た今後の課題

### 1) 「職業実践専門課程」の次の課題としての第三者評価の理解

高等教育は社会への接続という意味で重要な段階であることから、職業に必要な能力を習得できる環境を充実してゆくことが必要になっている。現在の高等教育における職業教育の位置付けや課題、実践的な知識・技能を有する人材の育成ニーズへの対応等、高等教育機関が職業教育において果たす役割への期待は高い。

それを背景に、文部科学省を中心として高等教育における職業教育を充実させるための方策が検討され、その一つとして、職業実践的な教育のための「新たな枠組み」を整備することが決められた。

専門学校においては、その趣旨を専門課程に活かしてゆく先導的試行として、企業等との密接な連携により最新の実務の知識等を身につけられるよう教育課程を編成し、より実践的な職業教育の質の確保に組織的に取り組む専門課程を文部科学大臣が「職業実践専門課程」として認定し、奨励することとされた。

スタートより4年目となる平成29年度には、初年度認定された職業実践専門課程を含め、改めて認定要件や公開情報である様式4の書式も改訂され、各認定要件に関する実施状況のほか、基本情報として「定員」、「教員数」、「学期制度」、「成績評価」、「卒業・進級条件」、「生徒指導」、「課外活動」、「就職等の状況」、「中途退学の現状」等が公表項目として定められている。

教育の高度化と改革を目指す質の高い専門学校の取り組みとして位置付けてゆく中、取り組み充実の一層の具体化に向けて、認定要件等の見直しが図られたのである。

このように、職業実践専門課程に対する社会の期待や高等教育機関として果たすべき教育の質保証に対する考え方は今後さらに変化してゆくことが予想され、学校関係者評価による外部評価も、次の段階としていずれ第三者評価となる可能性も高い。

一方「新たな枠組み」の趣旨で大学・短期大学のいわゆる一条校においても職業教育の機能について議論が進められた結果、質の高い中堅人材養成を目的とした高等教育における職業教育の充実を図ることを目的として平成29年5月に学校教育法の一部を改正する法律が成立し、平成31年4月1日より専門職大学・専門職短期大学が制度化されることになった。

今後は、職業教育においても専門職大学や既存の大学との競合が進み、より一層教育内容やその成果を基にした社会的信頼が問われるようになる。

それゆえ、専門学校は第三者評価について大学には無い特徴を活かした評価項目や体制を築き実践してゆかなければならない段階にきている。

委託事業を通して第三者評価に対する啓発やその体制作りを進めてきたが、しくみの精査を進めるだけでなく、実際に第三者評価を実施する動きが何より必要であると考えられる。

## 2) 職業教育における質保証を担保するための「分野別評価」の確立

大学においては第三者評価の受審が義務付けられており、大学機関別認証評価で質保証が保たれている。この機関別評価は個別の学部研究科ではなく大学全体として教育の改善をどのように行っているかという観点、つまり大学の運営あるいは教育体制等が評価されるものとなっているが学士を授与する高等教育機関として、それぞれの分野において教育研究の手法や内容が異なるため、各教育研究分野の事情に合った質保証の在り方が検討されており、それは「分野別質保証」と言われている。

つまり「分野別質保証」において提供される教育課程が、「学士」の知識・能力獲得に適切な体系性と構造をそなえているかを確認するものであると言える。

これらの分野は、卒業生が就職する業界に直結した分野ではなく、あくまで「学士」としての各研究分野となっている。

これに対して専門学校における分野は、研究分野ではなく職業分野と直結しているのだからわかりやすい。このように専門学校の「分野別評価」に関する捉え方や評価に対する観点は大学とは異なることに注目すべきと考える。

具体的には、専門学校を「職業分野＝就職分野」と見なすと、卒業後の企業との関連性が強いことから、職業教育の成果や評価を企業関係者からフィードバックが得られ、卒業生の社会でのキャリアアップも把握しやすいという特徴がある。

これは、専門学校の大きな強みであり、このように分野別評価には、就学期間内の教育システムの質保証だけではなく、社会の評価を受け止めつつ教育改善を行っているサイクルを取り入れているという利点があり、今後特徴ある分野別評価として活かしてゆくことが必要と考える。

## 3) 自律的に教育の質を向上させる「内部質保証」の在り方

JAMCA 会員校は、自動車整備士教育について、社会で活躍できる人材を輩出して社会から一定の評価を得ていること、かつ国家資格取得等国が求める教育を行うことにより国の発展に寄与しているという自負を持っている。

これを具体的にアピールしていきたいという考え方からその1つのステップとして、内部質保証を今年度の事業テーマとして取り組み、JAMCA における内部質保証システムの方針(定義付け)や内部質保証の項目(7項目)を定め、分野別評価項目における特徴的な取り組み事例についての訪問調査(ヒヤリング)も、この項目に沿って実施した。

また、第三者評価の評価項目は今後の普及拡大に向け、できるだけシンプルにするという考えで整理しているため、分野別評価の項目については、教育の質と成果を向上させるための取り組みとして、学校の中で普段から質保証(内部質保証)を高めるためのシステムである PDCA がどのように回っているかを例示していただくことで対応している。

このように内部質保証のシステムと実績がわかれば、細かい項目で評価する必要はない、とする基本的な考え方でまとめている。この考え方は例えば、一種養成施設の指定校としての国土交通省の定期監査(実地調査)は、施行規則により定められた教育に関わる条件や成果の確認がなされていることで質保証が担保されている、ということからもお分かりいただけるものと思う。

一般に、多くの大学の内部質保証の考え方の中には大学卒業後の進路(業界)把握や活躍のフィードバックなどは含まれていない。

従って今後、専門学校の社会的評価を高めるためには内部質保証について大学との差別化を図り、その優位性を明確にする必要がある。今年度は、内部質保証の取り組みとして具体化できるものについて3校のヒヤリングを実施した。

今回のヒヤリング結果は、外部からの評価についてはまだ具体的に進んでいない(受審)校や、取り組みや成果について公表されていない(受審)校も見受けられた。今後さらに改善を加えていってほしい。なお、JAMCA 会員校においても教育の質や成果を向上するための取り組みを是非とも質の保証レベルまでシステム化し整理することを心掛けてほしいと考える。

#### 4) 第三者評価組織の構築と自立的かつ継続的な運営

昨年度事業により作成した「第三者評価ガイドブック」については、広く各校の教職員に対して第三者評価の内容や必要性の理解を深めることを目的に作成され、自動車整備専門学校として特徴ある第三者評価の考え方、評価の進め方等についてまとめられている。

今年度事業において、この「ガイドブック」を使用した研修会を実施したが、第三者評価の必要性はもとより、受審側としてあらかじめ用意すべきもの、評価者としての訪問調査の進め方、第三者評価の流れ等について説明が行われたことは大変意義があることと考える。

研修会参加者の反応からも、初めて聞く第三者評価の話にもかかわらず、ある程度受審校としての準備ができ上がっているという感触が得られた。事実、参加者アンケートで「今後第三者評価を受審したいか」という質問に対し60%が「はい」と答えていることから、義務化によって実施するのではなく、それ以前でも自発的に受け入れる学校の存在も見えてきている。

JAMCA 組織としても、アンケート結果について理事会に報告し検討していくことになっているが、今後は会員校の意見も吸い上げながら、委託事業としての活動だけではなく、受審依頼に対し独自に実行できる組織的な体制作りをしてゆかなければならないと考える。この評価組織についての考え方としては、①機関別評価と分野別評価を一体にした考え方のほか、②機関別評価は従来からある評価機構で実施し分野別評価について分野ごとに評価団体を立て実施する方法、あるいは③既存の評価機構が機関別評価を中心に分野別について各分野とコンソーシアム(共同事業組織)を組み相互の協力で実施する方法等様々なケースが考え



られる。

まずは第三者評価実施の実績を重ねることに重点を置くのか、今後の組織的な動きを考え独自の体制の準備を進めるかについては、まだ決定に至っていないが、受審校が拡大し持続的な第三者評価を位置付けるためには、効率化（評価期間の短縮、訪問調査の重複化の回避等）と経費の節減に配慮する必要がある。したがって、今までの事業で提示した受審校の人的・経済的負担も少ない機関別評価・分野別評価を一体とした JAMCA 第三者評価（4つの評価項目で構成されピアレビュー方式で相互協力）を実施する体制の検討をさらに進め、それに向けて段階的には現在あるコンソーシアムのつながりは保ってゆきたいと考える。なお、リハビリ作業療法士養成課程では、厚生労働省が関係する各高等教育機関に対し第三者評価を受けるよう取り決めをしたという動きを受け、我々としては今後、国土交通省とも連携し、自動車整備士教育の質保証に対する考え方を検討していきたいと考えている。

## 第 8 章 今後に向けての考察・講評

1. 考察・講評
2. 謝辞



## 第8章 考察・講評

### 1. 考察・講評

人材需要の高度化、職業の多様化等が進む中、我が国の雇用の中心をなしているのは、サービス業を中心とした中小企業であり、これに応えるための若者のキャリア形成は産業界で必要となる実践的な知識や技術を学び続けてゆくことであり、このことが我が国の成長・発展につながるものと考ええる。一方、企業においては、厳しい経済状況を背景に正規職員以外の就業形態で働く若者が増加すると共に、新入社員教育の短期化に見られるように企業が人材育成にかかる費用を縮小している傾向にある。その結果、企業の人材ニーズが「即戦力」という言葉で代表されるように、高等教育機関の卒業生像に職業的な実践力を求める傾向が高まっている。

また、現在の日本における高等教育への進学率は年々高くなっており、特に大学・短大への進学率は平成28年度で56.8%にもなっていることから分かるように高校生の進路指導も大学一辺倒の傾向にあり卒業後の進路に対する情報提供の不足が若者の将来選択に影響しているといえる。

大学は「学術の中心として、広く知識を授けるとともに、深く専門の学芸を教授研究し、知的、道徳的及び応用的能力を展開させること」を目的とし、学術研究の成果を基盤とすることが本来の目的とされている。しかし全入化が進む中、将来の職業的な自立を意識して自らのキャリア形成を目的に進学をするのではなく、「自分探し」という名目でモラトリアムに陥ってしまい現実から逃避する若者も少なくない。

各種専門学校は、それぞれの産業から求められる要望(ニーズ)に特化した職業能力をカリキュラム化し、実践的かつ体験的な学習のもと各業種の即戦力として活躍できる能力を育成し実績を上げている。

特に、我々の自動車整備専門学校は、日本の基幹産業である自動車業界において自動車の安全・安心を守る技術的な知識技能を備えた技術者を養成しており、社会的に必要な即戦力となり得る人材教育を行っている。今後自動運転などの自動車技術の高度化が進むものと思われるが、人間の感性までは機器類でフォローできず、結局は技術者による点検整備の必要性が高まることとなり、AIの進歩ではカバーできない人材として重要な位置付けとなってゆくものと考えている。

「職業実践専門課程」はまだスタートしたばかりであるが、先を見据えて「先導的試行」をさらに形の見えるものにしてゆく必要がある。自己評価の義務化も平成18年の学校教育法改正によりスタートしてからすでに10年が過ぎた。

今後、我々専門学校の価値を広く社会に伝えてゆくために、なにかんづく高校生の進路選択にあたって専門学校における職業教育の価値と信頼が如何に高いかということ認識してもらうためにも、学校自身による教育の質の点検・評価と改善に関

する主体的な取り組み（内部質保証）を進めることが重要であり、職業実践専門課程認定後の取り組みの最重要課題として第三者評価の導入を進めてゆくことが必要であると考えます。

その際の第三者評価の基本的な考え方は前章で記した通りであるが、今後学修成果をより意識し、就職先の企業等との連携、卒業生のキャリアアップ等、より実効性のある評価システムを構築してゆくことが期待されており、大学と差別化したより専門学校の特徴・強みを活かしたものとしてゆかなければならない。

## 2. 謝辞

今回の事業も、JAMCA 会員校において職業実践専門課程認定校に多くの協力を賜りました。特に、内部質保証の取り組み事例として訪問調査にご協力、ご対応いただいた新潟国際自動車大学校、日産京都自動車大学校、東京工科自動車大学校の各校先生をはじめとする教職員の皆様には多大なご協力を賜り感謝申し上げます。さらに就職企業の皆様にも貴重なご意見を頂戴し、ありがとうございました。

このように大変多くの皆様のご理解とご協力により委託事業を実施することができ、この事業を通して会員校における職業実践専門課程の認定推進及び教育の質保証に対する考え方を広めることができました。来るべき将来の第三者評価の受審に対してもその意識が高まってきていることは明らかです。

現在はまだ JAMCA 独自の第三者評価の体制が出来上がっているわけではなく、概念や基礎的なシステムがまとめられたに過ぎない段階であると考えます。新たな評価機構等の組織的な構築に向けては、まだ準備段階ですが、今後各方面のご理解ご協力を賜りながら、会員校と結束して進めてまいりたいと思っておりますので、今後ともご指導ご鞭撻の程よろしくお願いいたします。

文部科学省 平成 29 年度委託事業

職業実践専門課程等を通じた専修学校の質保証・向上の推進  
平成 29 年度「Ⅲ.「職業実践専門課程」に係る取組の推進  
(ii) 第三者評価の研究等を通じた質保証・向上の推進」事業

自動車整備専門学校における職業実践専門課程の  
第三者評価について

報告書

平成 30 年 3 月

全国自動車大学校・整備専門学校協会

連絡先： 〒160-0015 東京都新宿区大京町 31 番地 ヴィップ新宿御苑 1101 号  
Tel:03-3356-7066 Fax:03-3356-7370

\*本書の内容を無断で転記、掲載することは禁じます。

