

国際自動車工学科の設立から廃科まで

吉田 立

本年3月の6期生の卒業を待って、国際自動車工学科は廃科となる。この間に217名の学生が入学し、100名の学生が卒業していくことになる。この間の顛末をまとめておくのも、今後の資料になると考え、論叢の誌面をお借りすることとした。

1. 設立までの経緯

今年で設立50年となる本学では、設立当初からアジアからの留学生が入学していたが、特に1990年代になってからは、学生数が伸びてきた。初期の頃は、日本語の能力の高い学生が多かったようで、日本人に混ざっての講義にも付いて行ってくれたが、留学生数の増加に伴い語学能力の低い学生も混ざってくるようになって、不都合な点が生じてきた。(残念ながら、筆者は1992(平成4)年に赴任したので、伝聞のところがある。)

留学生は、①日本語のハンディキャップがあり、かつ習慣や文化的背景が異なる。②思考パターン・行動パターンに差異が生じやすい。という欠点があるが、卒業してくれば、「2ヶ国語以上を話し、社会で活躍するリーダー的人材となる可能性が高い」こととなる。このために、留学生向けに特別な教育するという考えがもとよりあって、日本語教育に特化した留学生別科が2005(平成17)年に設置され、9月から学生が集まっている。留学生を意識した学科の設置も、設立準備が2007年から学長室を中心に本格化したようで、2007年11月21日の教授会には、学長室からの報告として、「教育課程の見直し」があり、その中の「新学科案」として

(1) モータースポーツ学科 (3年制, 定員50名)

自動車工学科の「モータースポーツの分野」を発展させ、2級自動車整備士資格とモータースポーツについて深く学ぶ。

(2) 国際自動車ビジネス学科+自動車ビジネス専攻科(留学生対象, 3年制+1年制, 定員50名)

アジア各国に進出する日系企業のニーズに応えるため、自動車技術、ビジネス知識及び語学力を兼ね備えた留学生の人材育成をする。また、専攻科も含め4年とし4年制大学との併修をし、短大と4大の同時卒業を目指す。これは、多くの留学生のニーズに合致するものである。将来は日本人学生も対象とする4年制大学へ発展させる。

を設置したい構想が披露されている。年度の替わった、2008年4月17日の教授会には、桜谷学長

2007(平成19)年
・11月21日教授会 学長室からの報告
「教育課程の見直し」

2008年
・4月1日教授会 桜谷学長の報告
プロジェクトチーム設置の報告
・4月17日教授会 桜谷学長の報告
プロジェクト・チームの検討結果・改組を提案
・4月28日教授会
改組の概要について説明
・5月20日教授会
改組転換のための「学則の一部変更」提案可決
・6月 文科省へ届け出

図1 設立までの経緯

から

「本学教育体制の改革について、プロジェクト・チームを中心に検討してきた結果、以下の概要にて、改組を提案したい。」として、モータースポーツエンジニアリング学科とともに、

〔名称〕 国際自動車工学科

〔入学定員〕 50名 〔収容定員〕 150名

〔開設年度〕 平成21年度 4月

〔教育課程の概要〕 国際教養科目と専門応

用科目の一部を新規に開講する。主要工学科目は自動車工学科との共通科目とし、1年次後半から3年次前半に履修する。3年課程とし、修了時に、ガソリンおよびディーゼルの二級自動車整備士の受験資格を取得する。技術と国際教養を兼ね備えた国際自動車産業分野のリーダーとなりうるような人材を育成する。」

が、審議事項として提案された。さらに、

「*上記の概要について4月3日、文科省に事務相談を行った。新設2学科について、同一分野内での設置により届出申請でよいことを確認した。」と注釈が付いているので、既成のこととして、かなり以前から設立準備が進んでいたと推測される。

第3回教授会(4月28日)にも改組の概要について説明があった。全文を掲げると：

「・国際自動車工学科(3年)設立趣旨

本学は長年にわたり、日本人学生とともに多くの留学生を受け入れ、輩出してきた。特にアジアの留学生を受け入れ自動車工学を教育する意義は昨今ますます高まってきており、本学の留学生教育が、アジア諸国の技術教育に対する貢献、また日本の自動車産業界に対する貢献の一端を担っていると自負している。

国際自動車工学科においては、従来の自動車工学科で学ぶ自動車工学に加え、国際教養と応用工学(自動車環境工学・自動車開発)を学び、アジア社会で自動車工学分野の仕事に従事するための総合力を養成し、現代アジア自動車産業界に貢献しうる人材を輩出することを目的とする。

技術は社会から独立したものではなく、アジア社会から要請されている自動車工学技術を教育することは、大学が社会から求められている課題であると考え。特にアジア社会が解決を求めている急務の課題は自動車環境問題である。国際自動車工学科において学生は、既存の学科に開設されている自動車工学科目に加え、環境問題を解決するための自動車工学を学び、理解を深める。

さらに、自動車に精通した技術者となるために、整備分野と同時に開発分野の知識と技術を修

基本計画書

基本計画書						
事項	記入欄					備考
計画の区分	短期大学の学科の設置					
設 置 者	ゴッコウホウジン シンノガタエン 学校法人 神野学園					
フ リ ガ ナ	ナカニホンジドウシヤタンキダイガク					
大 学 の 名 称	中日本自動車短期大学 (Nakanihon Automotive College)					
大 学 本 部 の 位 置	岐阜県加茂郡坂祝町深置1301番地					
大 学 の 目 的	本学は教育基本法及び学校教育法の精神に則り、広く知識を授けるとともに、深く自動車工学に關する専門の学術を教授研究し、その応用能力とすぐれた人格を養成し、もって社会に有用な実働能力に富む人材を育成することを目的とする。					
新設学部等の目的	モータースポーツエンジニアリング専攻 自動車整備技術に加え、モータースポーツを通じて高度な自動車技術を修得し、技術者として最先端技術社会に貢献し得る人材を育成する。					
	国際自動車工学 自動車工学と国際教養を身につけ、国際社会における自動車産業の分野の実践的リーダーとなる人材を育成する。					
新設学部等の名称	設置 年次	入学 定員	編入学 定員	学位又 は称号	開設時期及 び開設年次	所 在 地
新設学部等の 概要	3	50	—	150 短期大学士 (自動車工学)	第 年次 平成21年4月 第1年次	岐阜県加茂郡坂祝町深置1301番地
国際自動車工学 の概要	3	50	—	150 短期大学士 (自動車工学)	平成21年4月 第1年次	
計		100		300		
第一設置者内における	既設の自動車工学科の定員変更（入学定員600人から300人に変更）を平成20年6月学期変更届出					

図2 基本計画書の写し（部分）

得する。

また、企業から留学生に期待されていることはアジア各国で活躍することであり、国際社会で能力を生かすために必要な、異文化コミュニケーション能力・国際マナー・多言語テクニカルターム・国際経営学等の教養科目を修得する。

国際自動車工学科は、自動車工学専門知識と技術、広い視野と教養のある人格、社会人としての実践力を兼ね備えた国際自動車産業分野のリーダーとなるべき人材を育成する。まさに本学の建学の精神『技術者たる前によき人間たれ』を具現化するものである。」

長文となってしまったが、「今回の提案で決定というものではなく」と言いつつ、「スケジュールとしては、文部科学省へ5月に届出を行い、7月の募集開始に間に合うよう準備したい。」と急いでいる。

実際、5月20日の第4回教授会で、改組転換のための「学則の一部変更」が提案可決された。理事会の可決を経て、6月には届け出がなされた。事務局に残っていた計画書の一部を図2に示した。学科名称の英文表記が“Department of International Study and Automotive Engineering”とされているのは、設立趣旨を反映してのことと思われる。専任教員は、教授2人、准教授5人を自動車工学科から裂いている。

2008年12月19日にも、「2009年度教育実施に関わる中間報告」が教授会でなされ、「2009年度から自動車工学科・モータースポーツエンジニアリング学科・国際自動車工学科の3学科体制に移行するに伴い、教育実施に関わる課題とその対応について学長室会議及び作業チーム等で検討あるいは意見交換した結果を中間報告する。」とあって、カリキュラムの案が提示された。

晴れて、2009（平成21）年、入学生数35で、新学科がスタートした。

2. カリキュラム

教育方針としては、3年制とし、各学年の目標は

- ① 1年次春学期 言語と工学の基礎
- ② 1年次秋学期 自動車工学の学習開始
- ③ 2, 3年次 社会人基礎力と国際性
- ④ 3年次 国家資格受験対策

とした。具体的には、2年制課程の自動車工学科（62単位）に表1に示したような独自科目を加えて、93単位としてある。

当初は、1年次を日本語の準備期間として捉え、例えば「基礎自動車工学」科目で、部品名などの専門用語の座学教育と、引き続いた実習の時間で講義内容の現車での確認・基本作業の習得などをゆっくりやり、2・3年次になって本科と同様の2級整備士に関わる実習・講義を行うように考えて

いた。しかし、入学生の一部（新疆の自動車科出身など）から不満が出たため、半年繰り上げ、翌年度から上記のような進展となった。これらの変遷は、後記の年譜や第三者評価で公表した報告書¹⁾に詳細の表を掲げたので、割愛する。

カリキュラムポリシー（教育課程の編成方針）など、3つのポリシーの策定は2010年にあり、国際のカリキュラムポリシーは、独自性を出して：

教育理念・教育目標を実現するため、次のことを意図してカリキュラムを組み立てている。

1. 豊かな人間性を涵養し、全人格的な成長の基礎を築くため、教養科目として、一般教育科目、外国語科目、保健体育科目及びキャリア開発科目を配置している。これらを通して学習に必要な基礎学力の習得を可能にする。また自分の意志で成長し自主的、継続的に学習していく「人間力」やコミュニケーション能力などの「社会人としての基礎力」を身に付けるとともに、広い視野から専門領域を超えて問題を探求する姿勢や態度を育成する。
2. 専門科目では、自動車の技術・用語に関する基礎科目から始め、自動車工学科と同じ内容での自動車工学・自動車整備科目を配置している。これらの学習を通して自動車技術者として十分な知識を持ち、その分野の問題解決に応用する力を育成する。この中に配置されている二級自動

	授業科目	単位数			卒業要件 単位数	備考
		1年	2年	3年		
国際 教養 科目	日本語Ⅰ	1				留学生指定科目
	日本語Ⅱ	1				留学生指定科目
	国際関係論			②		
	異文化理解	②				
	自動車産業論			2		
	工業英語			1		
	日本事情概説	2				留学生指定科目
	コミュニケーション論Ⅰ		2			
	コミュニケーション論Ⅱ		2			
	ビジネス日本語Ⅰ	1				留学生指定科目
	ビジネス日本語Ⅱ	1				留学生指定科目
	ビジネスマナー演習Ⅰ			①		
	ビジネスマナー演習Ⅱ			①		
基礎自動車工学		④				
専 門 応 用 科 目	多言語自動車用語	①				
	自動車と環境		②			
	環境法規			2		
	材料リサイクル論			2		
	クリーンエネルギー論			2		
	単位数の合計	23	32	35		
単位数の合計	48	49	50	93		
単位集計		147				

表1 追加の独自科目

車整備士の養成に関わる科目（以下二級認定科目という）を修得することにより二級自動車整備士の受験資格を得ることができる。

3. 留学生に対しては、日本語表現力の向上を目指した特別カリキュラムの設置のみならず、日本語での技術表現が出来るように、更には他国（第三国）の言語でも技術資料が読めることを目標に、自動車に特化した専門用語の語学科目を提供する。

4. 一般教育科目に加え国際社会におけるビジネス能力を高める国際教養科目を編成し、さらに自動車環境技術や省エネ技術・開発技術などを習得させ、とりわけアジア地域で自動車産業界に貢献し国際社会に通用する人材を育成する。と、定めた。

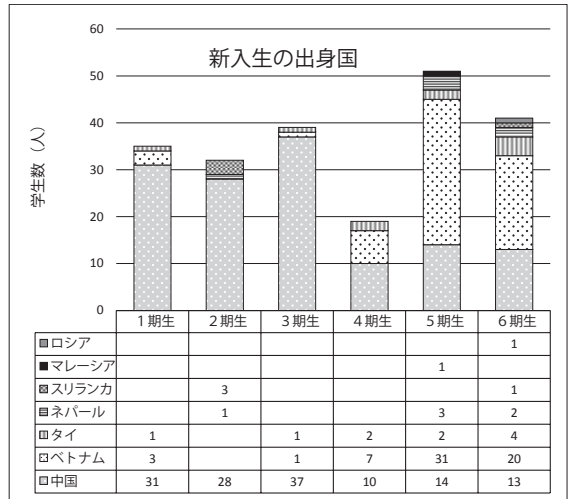


図3 新入生の出身国

3. 学生統計と関連した出来事

図3に、入学した学生の国別の内訳を示した。4期生の所で大きな違いが出ている。実は、4期生の落ち込みは、2011年3月の東北大震災による原発の事故（図5）で流出したとされる放射線の影響を多くの留学生が心配して、帰国した・来日を見合わせたことによる。

1～3期生は、中国からの留学生が大多数で、協定校となっていた新疆農業大学など出身の学生が、別科を半年あるいは1年経由して進学してきている。国際自動車工学科は4月入学のみとしているため、10月に来日し半年別科で準備して、翌年春に入学する流れを定着させるように、授業料の負担を低減する、別科と国際の単位を融合するといった対応が取られた。さらに、来日前の事前教育・本学のPRを兼ねて、新疆まで教員を派遣した。

良好だった日中関係が硬化したのは、尖閣諸島付近の領海侵犯事件で、これが設立2年目の9月に漁船の衝突事件となり、暮れ頃にその映像が公開されて、陰悪になった。4年目には、島を買い取って国有化したことに反発

2009(平成21)年 1年目
8月26日 大同大学との編入学に関する協定調印
12月18日 教授会 別科生の検定料(3万円)免除 別科生が国際自動車工学科に入学した場合、1年次春学期授業料の全額(45万円)免除
12月24日 国際自動車工学科教育課程の見直し(中間報告) 国際と別科の教育課程を一元化
2月22日 留学生学費等の取扱い 中国留学生に対しては、上海事務所を通じて親に通知する
3月7日～14日 《日本語教育プログラム》新疆農業大学 古川別科主任を派遣

図4 経緯 1年目

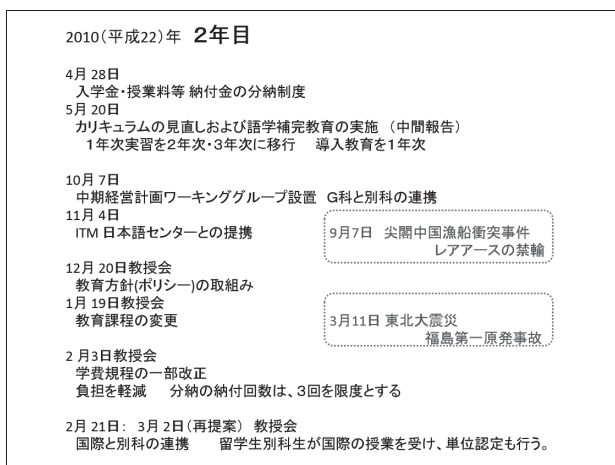


図5 経緯 2年目

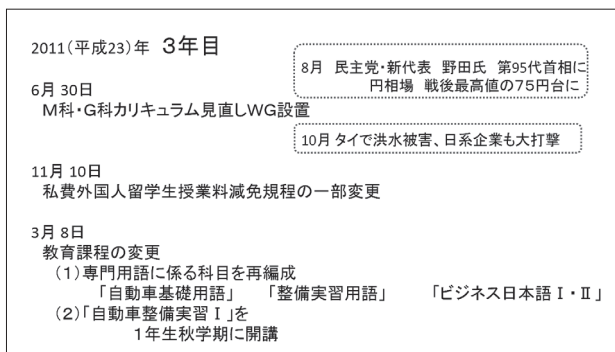


図6 経緯 3年目

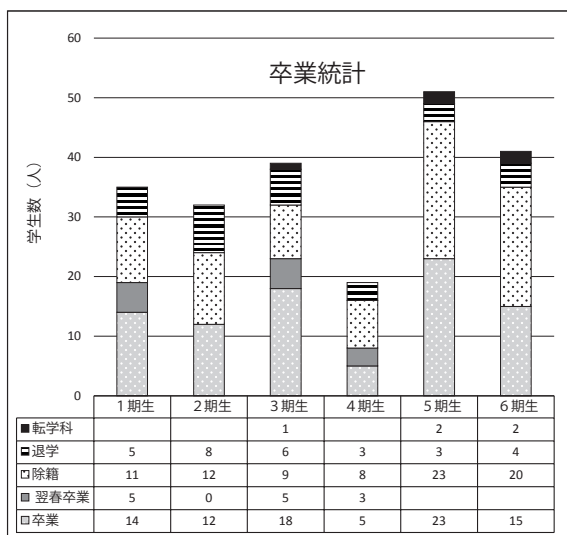


図7 卒業統計

して、反日デモが頻発した。これらで、日本に留学する学生が激減した。

東北大震災は発足2年目の春休みで、中国の学生の多くが帰国していた時期だった。そのまま帰国を見合わせた者も多く、休学の扱いや、寮の扱いを緩めたこともあって、「地震・原発事故の影響が心配なため」という理由の休学(半年間あるいは1年間)を求めた学生が22名あり、そのまま戻ってこなかった者も多い(15名)。復学した場合には卒業が翌年の9月(春学期卒業)に遅れたり、翌年の3月だったりしている。(図7では「翌春卒業」とまとめた。)

この学生減を救ってくれたのが、ベトナムからの留学生だった。ハノイのITM社¹⁾からの留学生が大挙来日した。日本語レベルが低かったので一旦別科に入学し、2012年の4期生から国際に進学し始めた。

4期生は選抜され語学力が高い学生が主だったが、5期生ともなると不十分なまま進学し、さらに授業料未払いとなった者も多くなった。彼らの中には学費の支弁能力が低い家庭の出身の者が多く、秋学期になると学費の支払いができず、除籍となる者が続出する事態となった。除籍で帰国してくれれば良いが、中には不法残留をする者も出て、学生部の職員には、大変迷惑を掛けた。学費未納による除籍者が多

*1 ITM : Information Technology Manpower Joint Stock Company, Hanoi

2012(平成24)年 4年目	
7月 11日 ベトナムITMに対しての教育支援 ① 現地留学生センター教員への指導を実施 ② 秋入学生(ひらがなも難しい)へ集中教育 ③ 保護者への実情説明	高瀬 准教授 ハノイ派遣 8月10日 李 韓国大統領 竹島上陸 9月11日 尖閣諸島購入、日本国の所有に 9月15日 反日デモが中国各地で発生
11月 1日 国際入学者への育成 ① 学生の日本での学習期間を短縮し、経済的負担を減らす ② 日本語能力を高めることにより、日本での生活やバイトに早期適応 ③ 直接ベトナムからの大学進学(別科・日本語学校以外)を可能にする ④ 別科から国際という二段構えの煩雑な学習・進学スタイルを減らす。	清水講師 ハノイ派遣 2回 12月18日～1月9日 2月19日～3月17日
12月 13日 ベトナムでの合併会社設立と日本語学校の運営	
3月 7日 転科志望の学生(国際→自動車)	

図8 経緯 4年目

2013(平成25)年 5年目	
4月 11日 1日付け 入学手続き金(分納3分割の1回目含む)未納のままの者を仮入学 17名	3月14日 習近平総書記が国家主席に
5月 22日 5月 1日付け 留学生の学費及び寮費 納付書を本人及び保護者に配布	
7月 18日 教授会 留学生学費及び寮費納付に関する取扱要領 在学生の学費:協定校経由で保護者あてに学費(寮費)請求書を送付する。 その際に分納(3回)願いも同封する。	秋学期 未納51名 国際で
9月 7日-8日 教育懇談会国外(ベトナム)開催 74名在籍 5名の教員派遣	
12月12日 教授会 ベトナム合併会社JIC設立 経緯説明	
12月18日 教授会 分納回数を2回までに制限	

図9 経緯 5年目

2014(平成26)年 6年目	
5月8日 教授会 廃科の提案 中日本自動車短期大学学則の一部変更 改正の事由 定員の確保が今後も見込めないため、国際自動車工学科の募集停止 及び留学生別科の定員減を行う。 改正の時期 2015年(平成27年)4月1日	4月 消費税8%スタート
7月30日 留学生受入れ状況等について名古屋入国管理局へ説明	
9月17日 文科省でヒアリング	
10月9日 PLC開校	3月 ロシアがクリミア併合 イスラム国が台頭 中国経済の減速鮮明に

図10 経緯 6年目

かった5期生では、卒業率が45%に低下してしまっ(図7)。日本語が話せない、アルバイトが見つからないの悪循環で、日本に行けばアルバイトで月額20万は稼げるなどと、間違っ情報を受けて来日したなど留学目的を間違っていた場合が多かったようだ。別科受験の入試面接では、学生の語学力が低いため、学費支弁のような経済状況まで問はず、また受験生には面接官の真意がどれほど伝わったかが、教員としての反省点である。語学力がそのまま、卒業/除籍の選択の道を決めてしまった。

4期目には、ベトナム生の日本語レベルを少しでも上げ、日本人による日本語に触れる機会を作ろうと、教員の派遣を3度行っ。ITM社からも日本語研修の先生が来たりして、人脈が作られ、受験生・在学生の親元の経済状況なども調べられるようになったし、丁寧な学校案内を施行できるようになり、質の良い受験生が受験してくれるようになった。これを進めて、法人本部はITM社と協力して、ハノイ市内に日本語学校を設立しようと準備を始めたが、許認可にかなり時間が掛かり2014年開校した。

本学でも、別科の在学期間が長くなって進学意欲が低下してしまう・他の進学先(専門学校など)への希望者が増えるなどを防ぐため、別科在学時でも本科の講義の一部を飛び級的に受講し、単位認定できるような措置を

2015(平成27)年 7年目	
5月24日	4月25日 ネパール大地震
国際交流スポーツ大会開会式 駐日ベトナム大使が来訪	
8月29-31日	中国で教育懇談会 上海・新疆会場
10月	武漢でも教育懇談会
	10月29日 中国「一人っ子政策」廃止 11月13日 パリ同時テロ

図11 経緯 7年目

取った。授業料の支払いについても、一括納入が難しい場合にこれを2～3回に分割して納入するのを認める、その納入状況を事務局が定期的に教授会で報告し情報共有して学生指導を徹底するなど、硬軟取り合わせた対応を行った。

しかし、5年目の秋学期では11月の段階で、5期生を中心に51名(全学で103名)の学生が、授業料の全部ないし一部を未納

(本来は前納)する状況となり、この時期で20名近くの除籍者を生み出してしまった。このこともあって、6年目の5月ついに国際の募集停止が決められた。入国管理局から入学後の状況の説明を求められたり、文科省にも学生部長が向いて在籍管理の状況を説明して、理解を得た。

7年目・8年目には表だった事件も無く、平穏な状態となってきた。授業料の納付が遅れる学生が幾らかいるだけで、膿を出し切った状況にある。

卒業後の進路については、2級整備士試験合格の見込みが不確かなため国内で採用される者は少なく、5期生までの累計で日本国内で就職：23名、帰国して就職：45名、進学(専攻科含む)：8名、進路不明：24である。成績優秀で単位包括認定を受け、大同大学に進学できた学生もいた。

2級の資格取得(ガソリンのみの受験が多い)者は、累計37名である。非漢字圏の学生では、受験直前になって漢字の読解力が不足しているのが暴露して、結果不合格という悲しいケースが多かった。

4. 学科として何ができたか

学科設立に携われた教員が退職希望で就任されなかったため、筆者が学科長を仰せつかることになり、8年が経過した。教授4、准教授3、講師2、助教2でスタートしたが、今は教授4、准教授2と、退職・昇進・転出があった。科員の平均年齢は、順調に増加している。

教員の活動は、クラス担任(2人制としていた)としての指導・キャリアデザイン科目の担当でコミットするのに加えて、1～2科目は国際のクラスの講義を担当することで、学生とのコミュニケーションが十分図れたと思われる。国際生向けにわざわざ、専門科目の講義資料を工夫して作って下さっている担当教員が多い。実習でも、指示が伝わったのか不安で、進度をゆっくりとやっていたように思われる。それらの意見を参考に、カリキュラムの再編も行った。担任は、別途「担任会」「学習支援センター」の組織にも入っていて、学生への連絡、学力の不足を補う補習をすることになっている。さらに国際発足に合わせて、「留学生センター」の組織と専用の部屋ができた。留学生の生活支援と、学習支援を目指した組織で、国際の教員はほぼ全員が兼務

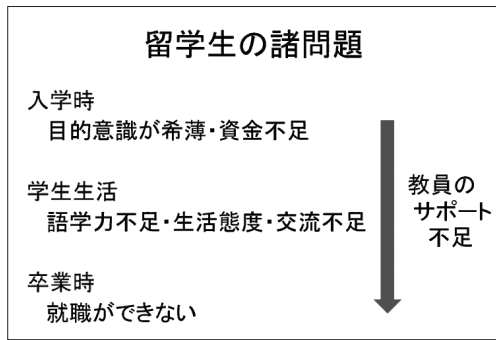


図12 反省と改善（大項目）

の形で参加している。日本語の教員は、合わせて留学生別科の授業をも受け持っていることで、いくつもの組織に属していることになって、教員間の情報共有は十二分にあった。研究室がワンフロアーにほぼ揃っていたことも、幸いした。科員への連絡は最低限とし、学内メールで済ますことが多かった。学科活動は、ホームページ²⁾で活動の画像を中心に流している（筆者が管理している）。

初年度には、日本語の堪能な国内応募の留学生が入学してくれムードメーカーになってくれたが、学生同士での日本語での交流を通して、能力アップを図ることには、結果失敗した。加えて、入試委員会で、日本語能力の得点で「本科不合格、国際合格」というレッテルが付いてしまい、低得点の留学生の受け皿となってしまったことは、否めない。半年や1年間の専門用語などの日本語教育も付け焼き刃的で、限界があった。

国外での広報や学生募集は、法人本部（海外戦略室（現在名：企画推進部））経由で、上海事務所やハノイのPLC²⁾の担当者が行っている。国際情勢の影響を受けやすいため、募集活動は苦勞が多いと思われる。入試事務局などの入試関係に国際所属の教員がいるので、試験会場に向くことはあるが、面接で門地や経済状態を尋ねることはあまり歓迎されない（深く尋ねないことと面接の申し合わせには決めてある）。願書の付属資料にも親の職業欄はあっても、収入欄までではない。面接では会話能力を評価するだけで、実家からの仕送りが期待できるものとして、受験生は主に日本語試験成績で合格が決められている。従って、ITM 経由で入学してきた別科生が、開口一番に「アルバイトを斡旋して欲しい」と言いだしたのは、大変に驚かされた。

学費の督促を行っていただけの8年間だったようにも思えるが、母国からの仕送りも円の為替レートに影響されるし、学生本人のアルバイトのみでは金額的にキツイ。欠席がちになった学生に連絡しようにも、料金不払いで、携帯が繋がらないケースが多く、学生寮まで学生を探しに行くということまでした。除籍後の帰国指導も同様だった。当初は学生同士の傷害事件があったり、不慣れな運転で交通事故はよく起こしてくれたり、学生部の皆さんには後の処理で多々ご迷惑を掛けた。これらの負担までして、国際の定員を確保するは大変だということで、募集停止が決まった。

各方面で皆さまには、大変な負担を掛けるばかりの国際自動車工学科であったが、得られた留学生指導の手法は今後も使える財産となることを祈っている。この場をお借りして、お礼を申し上げる次第である。本稿は、2014年2月に行ったSD・FD研修の報告に加筆したものである。

*2 PLC：Pacific Language Center パシフィック日本語学校

引用文献

- 1) <http://www.nakanihon.ac.jp/nacinfo/commons/doc/jtenken2012.pdf>
- 2) <http://www.nakanihon.ac.jp/kokusai/> 廃科に伴いトップページからの直接リンクが切られている。[/kokusai/](#) を続けて入力していただくと、当分の間は閲覧できる。