

現況調査表

教 育

平成22年6月

九州大学

目 次

32. 統合新領域学府

32 . 統合新領域学府

統合新領域学府の教育目的と特徴	32- 2
分析項目ごとの水準の判断	32- 4
分析項目Ⅰ 教育の実施体制	32- 4
分析項目Ⅱ 教育内容	32-12
分析項目Ⅲ 教育方法	32-23
分析項目Ⅳ 学業の成果	32-34
質の向上度の判断	32-40

統合新領域学府の教育目的と特徴

- 1 統合新領域学府は平成21年4月に設置された。その教育目的は、学問の細分化によって生み出された膨大な知を再編成し、統合的な新しい科学的な知や価値を追求して、現代の科学や社会が抱える重要課題の解決に取り組むことのできる高度な専門的人材の育成を図ることである。
- 2 本学府は、ユーザー感性学専攻及びオートモーティブサイエンス専攻の2専攻からなる。
- 3 本学府の教育目的を達成するため、以下のアドミッションポリシーのもと入学者を受け入れている。専攻の専門に係わる諸問題を学際的に解決し社会に成果を還元したいという意欲を有していること、②社会において先導的役割を果たしたいという意欲を有していること、③柔軟な発想力、基本的なコミュニケーション能力、幅広い教養を有していること、④社会人にあつては、企業や地域社会での経験、問題意識を大学において理論的に進化・体系化させたいという意欲を有していること。
このアドミッション・ポリシーに沿って、修士課程では一般選抜試験、社会人特別選抜試験、外国人を対象とした外国人留学生特別選抜試験を実施し、博士後期課程では一般選抜試験、社会人特別選抜試験、外国人を対象とした外国人留学生特別選抜試験（4月・10月入学の2回実施）など、多様な入学者選抜試験を実施している。
- 4 本学府修士課程では、2年以上在学し、ユーザー感性学専攻にあつては36単位以上、オートモーティブサイエンス専攻にあつては38単位以上を修得し、かつ、必要な研究指導を受けた上、本学府教授会の行う修士論文の審査及び最終試験に合格することを修了要件としている。
また、オートモーティブサイエンス専攻に置かれている博士後期課程では、博士課程に5年（修士課程に2年以上在学し修了した者は、当該2年の在学期間を含む）以上在学し、53単位以上（他の専攻、学府又は他の大学院の修士課程を修了した者は博士後期課程において15単位以上）を修得し、かつ、必要な研究指導を受けた上、博士論文の審査及び最終試験に合格することを修了要件としている。
以上を基本方針とし、明確かつ厳正な単位認定を行い、今後学位を授与していく予定である。
- 5 ユーザー感性学専攻は、知の活用主体であるユーザーの観点から、また感性を基盤とする人間理解の上に立って感性価値の創造を推進する我が国初の大学院である。本専攻では、感性を「科学」「コミュニケーション」「価値クリエーション」の3つの視点から捉えた教育研究を展開している。特に、「プロジェクトチーム演習（PTL）」では、企業、行政及び地域社会と協働し、実社会が抱える現実的な課題にチームで取り組み、問題発見・仮説設定・集団的な知識創造・解決策提示のプロセスを実践し、推進していく能力を養成している。また、「感性」を多面的に捉えることができる人材を養成するため、主指導教員・副指導教員制度を導入しており、副指導教員は学生が履修するコース以外の教員が担当している。
一方、オートモーティブサイエンス専攻は、自動車という視点から、自動車と先端技術、自動車と人間や社会、自動車と環境・エネルギーなどの先端的で複合的な課題を解明し、新しい自動車社会を創造する我が国初の大学院である。本専攻では、自動車を「先端材料科学」「ダイナミクス」「情報制御」「人間科学」「社会科学」の5つの視点から捉えた教育研究を展開している。特に、修士課程の必修科目として配置している「インターンシップ」では、3ヶ月という長期間にわたり学生を企業に派遣し、本専攻で修得した専門的な知識を実践的な知識に変換し、新たな知を主体的に創造することができる研究能力を養成している。また、「(上級)国際コミュニケーション演習」では、学生自身が本専攻において行う研究活動を英語で発表させており、国際的にも活躍できる人材を育成している。

- 6 これらの取組により、本学府の教育目的を実現しているが、今後も、学内外の変化に対応して教育目的の着実な実現を図るために、引き続き教育体制、教育内容、教育成果、学生支援などの改善・向上を図っていく。

[想定する関係者とその期待]

本学府においては、留学生や社会人を含めた在校生・受験生及びその家族、自治体、関連団体、及び関連企業から「ユーザー感性学」及び「オートモーティブサイエンス」に関する高度な専門的人材を育成することが期待されている。

分析項目ごとの水準の判断

分析項目 I 教育の実施体制

(1) 観点ごとの分析

観点 基本的組織の編成

(観点到に係る状況)

本学府は、ユーザー感性学専攻とオートモーティブサイエンス専攻の2専攻から編成されている。本学府では、学府の教育目的を踏まえて各専攻の教育目的を定め、それに沿ったコースや分野を設定している。(資料1-1-A)

また、学府及び各専攻の教育目的は、九州大学学則第6条第2項の規定に基づき、「大学院統合新領域学府における教育研究上の目的に関する内規」として規定し、本学府のホームページでも公開している。

資料1-1-A 学府・専攻の教育目的

	コース/分野	教育目的
学府	—	科学的な知の統合と創造を通じて、現代の科学や社会が問いかける複合的かつ根源的な課題の究明に取り組み、その知的成果を社会に還元するとともに、自らそのような知の担い手として活躍する高度な専門人材を組織的に養成する。
ユーザー感性学専攻	感性科学コース、感性コミュニケーションコース、感性価値クリエーションコース	知の活用主体であるユーザーの視点から、また感性を基盤とする深い人間理解の上に立って、感性価値の創造を推進する高度なプロデューサー型の専門人材を養成する。
オートモーティブサイエンス専攻	先端材料科学分野、ダイナミクス分野、情報制御学分野、人間科学分野、社会科学分野	オートモーティブという視点から自動車と先端技術、自動車と人間や社会、自動車と環境・エネルギーなどの先端的で複合的な課題を知の統合によって解明し、新しいオートモーティブ社会を創造する高度な人材を養成する。

URL : http://www.ifs.kyushu-u.ac.jp/pages/ifs_01.html (学府)
http://www.ifs.kyushu-u.ac.jp/pages/ifs_01_02.html (ユーザー感性学専攻)
http://www.ifs.kyushu-u.ac.jp/pages/ifs_01_03.html (オートモーティブサイエンス専攻)

専攻別の修士課程及び博士後期課程における学生定員並びに現員は資料1-1-B及び資料1-1-Cに示すとおりであり、充足率を適切に満たしている。

資料1-1-B 修士課程の専攻別の学生定員と現員 (平成21年11月1日現在)

	平成21年			備 考
	定員	現員	充足率	
ユーザー感性学専攻	30	37 (2) [12]	123.3%	平成20年10月末に本学府の設置が認可された後、本学府の新規開設及び学生募集に係る様々な広報活動を行った。広報期間を十分に確保した後、平成21年2月及び3月に入学試験を実施した。時期的に学内外の他の大学院が行う入学試験からは大きく遅れをとったにもかかわらず、各専攻共に入学定員を大幅に超える志願者からの応募があり(ユーザー感性学専攻60名、オートモーティブサイエンス専攻31名)、本学府が教授する新たな学問分野に対する社会的期待及び人材育成に係る社会的ニーズの高さが示されたものと考えている。 学府開設前の選抜試験であったため、合格者の入学/辞退の動向を可能な範囲で推測し、本学府のアドミッションポリシーに叶う志願者59名を合格とした。結果として充足率が100%を超えているが、本学府における教育遂行上の支障はなく、学府及び各専攻の目的に沿った人材育成が展開されている。今後は、志願者及び入学者の動向を注視しつつ適正な定員管理を行っていく。
オートモーティブサイエンス専攻	21	26 (8) [0]	123.8%	
計	51	63 (10) [12]	123.5%	

※ () は外国人留学生数、[] は社会人学生数であり、いずれも内数。

ユーザー感性学専攻の現員には、転学府者4名(うち外国人留学生1名)を含む。

資料 1-1-C 博士後期課程の専攻別の学生定員と現員（平成 21 年 11 月 1 日現在）

	平成 21 年			備 考
	定員	現員	充足率	
オートモーティブサイエンス専攻	7	9 (5) [2]	128.6%	平成 20 年 10 月末に本学府の設置が認可された後、本学府の新規開設及び学生募集に係る様々な広報活動を行った。広報期間を十分に確保した後、平成 21 年 2 月及び 3 月に入学試験を実施した。その結果、入学定員を超える 9 名の志願者があった。また、優秀な人材を確保するため 10 月入学の対応も行い、1 名の志願者があった。これは、本学府が教授する新たな学問分野に対する社会的期待及び人材育成へのニーズの高さが示されたものと考えている。 学府開設前の選抜試験であったため、合格者の入学／辞退の動向を可能な範囲で推測し、本学府のドミッションポリシーに叶う 9 名を合格とした（4 月入学者 8 名、10 月入学者 1 名）。結果として充足率が 100%を超えているが、学府における教育遂行上の支障はなく、学府及び本専攻の目的に沿った人材育成が展開されている。今後は、志願者及び入学者の動向を注視しつつ適正な定員管理を行っていく。
計	7	9 (5) [2]	128.6%	

※（ ）は外国人留学生数、[]は社会人学生数であり、いずれも内数。

大学院重点化している本学では、学校教育法第 66 条ただし書きにもとづき、平成 12 年度に全国初となる「学府・研究院制度」を設けた。これは、大学院の教育研究組織である「研究科」を大学院の教育組織としての「学府」と教員の所属する研究組織である「研究院」とに分離して、相互の柔軟な連携を可能にする制度であり、本制度を整備したことで本学では研究院の枠を超えた多様な教員が学府教育に参画することが可能となった。

前掲資料 1-1-A に示した学府及び各専攻の教育目的を達成するため、本学府は「学府・研究院制度」を積極的に活用し、専門分野を異にする様々な教員が専任教員として参画する体制をとっている（資料 1-1-D）。また、本学府の運営は構成員からなる学府教授会において行われている。

なお、本学府を担当する研究指導教員数及び研究指導補助教員数は、資料 1-1-E に示すとおりであり、大学院設置基準を満たしている。

資料 1-1-D 専任教員の所属研究院等

専 攻	所 属 部 局
ユーザー感性学専攻	人間環境学研究院（5 名）、医学研究院（1 名）、芸術工学研究院（8 名）、工学研究院（2 名）、システム情報科学研究院（1 名）、農学研究院（1 名）、総合研究博物館（1 名）
オートモーティブサイエンス専攻	経済学研究院（2 名）、工学研究院（9 名）、システム情報科学研究院（4 名）、先導物質科学研究所（1 名）、システム LSI 研究センター（1 名）

資料 1-1-E 研究指導教員等の配置状況（平成 21 年 5 月 1 日現在）

専 攻	課程区分	大学院指導教員数							大学院設置基準上の必要教員数	
		研究指導教員数					研究指導補助教員数	合計		
		教授	准教授	講師	助教	計				
ユーザー感性学専攻	修士課程	10	4	0	0	14	0	14	6	3
	博士後期課程	—	—	—	—	—	—	—	—	—
オートモーティブサイエンス専攻	修士課程	8	6	0	0	14	1	15	10	5
	博士後期課程	6	6	0	0	12	2	14	10	5
計	修士課程	18	10	0	0	28	1	29	16	8
	博士後期課程	7	7	0	0	14	2	16	10	5

本学府に配置されている専任教員数は、資料 1-1-F に示すとおりである。専任教員一人当たりの学生数からみて、教育課程の遂行に必要な教員を十分に確保している。

資料 1-1-F 担当教員配置状況（平成 21 年 5 月 1 日現在）

	専任教員				計	学生数	専任教員 1 人当 り学生数
	教授	准教授	講師	助教			
修士課程	20	12	1	2	34	63	1.85
ユーザー感性学専攻	10	6	1	2	19	37	1.94
オートモーティブサイエンス専攻	9	6	0	0	15	26	1.73
博士後期課程	9	6	0	0	15	9	0.52

ただし、学生数は平成 21 年 11 月 1 日現在の在籍者数を記載。

また、本学府には、専門領域が専任教員と異なる学内教員や他の国公立大学の教員及び企業等の外部講師も多数参画している（資料 1-1-G）。これは、各方面で優れた実績を有する講師を本学府に迎え、学際的かつ多面的な教育研究活動を展開し、本学府の特徴である「科学的な知の統合と創造」に取り組んでいくためである。

特にオートモーティブサイエンス専攻においては、出口を「自動車」に特化し、常に「企業」を意識しながら、工学から人文社会科学にまたがる実践的な教育研究活動を展開している。このため、本学において自動車を研究対象としている教員はもとより、国内有力自動車メーカーの取締役や技監を始め、各方面の第一線で活躍されている方々を非常勤講師に迎えている。これにより、学生は、本専攻において高度な専門知識を修得し、その専門知識を実践的な知識に変換すると共に、新たな知を主体的に創造する研究能力を鍛錬している。

資料 1-1-G 非常勤講師配置状況（平成 21 年 5 月 1 日現在）

	非常勤 講師 (学内)	非常勤講師（学外）					合計
		企業	他大学	官公庁・ 自治体	研究機関	小計	
ユーザー感性学専攻 (修士課程)	9	2	1	1	1	5	14
オートモーティブサイエ ンス専攻（修士課程）	24	13	13	1	0	27	51
オートモーティブサイエ ンス専攻（博士後期課程）	0	2	0	0	0	2	2

観点 教育内容、教育方法の改善に向けて取り組む体制

(観点に係る状況)

本学府における教育上の課題は、学府教授会、学府長・専攻長会議、各専攻の専攻運営会議、入試WG及び教務WGにて扱われている。

学府教授会では、学年歴の策定、入学試験の実施、学位授与方針、研究生の受入れ、奨学金の取扱い方針決定など、学府に共通する課題に関する協議がなされている。

また、本学府で行われる教育研究活動は、各専攻がそれぞれ自律的に展開していることから、授業科目の実施方法や授業の改善に向けた検討等は各専攻の専攻運営会議において協議されている。具体的には、ユーザー感性学専攻では、実社会が抱える現実の課題に対してその解決策にチームで取り組む「プロジェクトチーム演習(PTL)」のテーマ策定や実施方法をはじめとする様々な検討を行っている。一方、オートモーティブサイエンス専攻では、本専攻で行う教育研究活動を常に企業を意識しながら展開していくために入学直後に開講している「オートモーティブサイエンス概論(修士課程)／特論(博士後期課程)」や長期にわたる企業への「インターンシップ」に係る授業科目の充実をはじめとする様々な検討を行っている。その他、入学試験に係る実務的な対応は入試WG、カリキュラム等教務に係る実務的な対応は教務WGにおいて検討を重ねている。

なお、本学府では、専攻間の調整を図るために、月に1回程度、学府長・専攻長会議を開催している。本会議においては、例えば、平成22年度に新たに開講した「学府共通科目」の教育内容や担当教員の選定を行うなどの取り組みを行っている。その他、各専攻が開講するインターンシップの実施方法や学生の就職対応に関する意見交換等を行っている。これにより、専攻間にまたがる課題の実務的な対応を図ると共に、情報共有による円滑な学府専攻運営を行っている。

以上のとおり、本学府では教育内容や教育方法の改善に向けた実施体制を組織的に構築しており、学府及び専攻の教育の質の向上に向けた取り組みを行っている。(資料1-2-A)。

また、本学府におけるFDは、各専攻において計画し実施されている。各専攻は「感性」又は「自動車」を専門とする理系及び文系の関係教員から構成されており、文系と理系の両方の性質を合わせ持つ文理両棲の性格を有している。このため、平成21年度は専攻内における「学問分野の統合」を図ることを念頭にFD活動を行った。

具体的には、ユーザー感性学専攻にあっては、専門分野が異なる教員相互の教育スタイルを学びあったり、教員と学生による直接的なコミュニケーションの場を設け、学生の意見等を本専攻の教育研究活動に積極的に取り入れる体制を構築したりした(資料1-2-B)。

一方、オートモーティブサイエンス専攻においては、専門分野が異なる本専攻5分野間の情報共有や理解促進を図るための研究会を開催し、また、英語力の向上に係る取り組みを行った(資料1-2-C)。

資料 1-2-A 教育内容、教育方法の改善に向けた取組

	教育上の課題	実施目的	改善に向けた実施体制と取組	実施実績
学府	学府共通科目の新規開講	学府共通科目を新たに開講することにより、教育目的である「科学的な知の統合と創造」を行うプロセスを修得し、その能力を養成する。また、専攻にとらわれずに学生が交流する協働環境を醸成・発揮する。	<p>[協議の実施体制] 学府長・専攻長会議 学府教授会</p> <p>[取組み] 学府長・専攻長会議において教育目的や内容の精査、担当教員の選考を行い、学府教授会において審議した。</p>	<p>平成 22 年度に学府共通科目「科学の統合方法論」（必修科目）を新規に開講することを決定した。</p> <p>対 象：修士課程 1 年 開講時期：前期 教育内容：学府の教育目的を達成するために、科学的な知の研究手法や知の統合のあり方に関して、科学的探求の仕組みとそのプロセス、異なる科学的探求の方法や知の転換・統合について講義を行うと共に、一部演習形式も取り入れることにより、両専攻の学生による協働環境を整える。本学府教員 3 名が担当する。</p>
ユ－ザ－感性学専攻	PTL (プロジェクトチーム演習) の充実	PTL は、本専攻における教育目的を達成するために開講している演習である。本科目は、実社会の問題解決に教員の指導のもと学生がチームで取り組み、知識を知恵に変換して生の喜びと社会の満足を協力して創造していくことを目的に開講しており、他の大学院でも類を見ない、本専攻の特徴的なカリキュラムの一つである。	<p>[実施体制] ユ－ザ－感性学専攻運営会議</p> <p>[取組み] 実社会で現実や課題に対して、その解決を目指すためにチームで取り組む PTL(プロジェクトチーム演習)を行っている。当該 PTL は今年度から実施している教育方法であり、今後、更なる充実発展のため、専攻運営会議主導のもと、全教員・全学生が集まり検討するラウンドテーブルを定期的に行い、改善に取り組んでいる (資料 1-2-B)。 本ミーティングでは、PTL 以外の授業等の教育内容、方法においても今後の更なる発展のため、検討を行っている。</p>	<p>本専攻は社会人学生が多数在籍しており、時間の制約等もあり、次年度以降は、社会人学生に配慮したカリキュラム、内容等に改善し、更なる充実を図る予定である。</p>

オートモーティブサイエンス専攻	<p>「オートモーティブサイエンス概論／特論」の充実</p> <p>修士課程 1 年及び博士後期課程 1 年を対象に開講している必修科目 (1 単位)。自動車メーカーのトップを講師に迎え、オムニバス方式により 4 月上旬に集中講義を行う。</p>	<p>本科目は、学生自身が本専攻において、常に「企業」を意識しつつ、今後本専攻において行っていく研究活動等を企業の現状や将来展望と直接的にリンクさせるために、入学直後に開講している。</p>	<p>[実施体制] 教務 WG オートモーティブサイエンス専攻運営会議</p> <p>[取組み] 平成 21 年度は、トヨタ自動車の技監及び日産自動車の取締役を非常勤講師として迎え、各企業の実情及び次世代自動車の開発に向けた各社の取り組み等について講義を行った。この講義を通じ、学生は「実務」を意識することになるが、国内の有力メーカーによる企業活動を幅広く理解するために、講義日程を確保し、招聘する講師を追加すべく、教務 WG 及び専攻運営会議において検討を重ねた。</p>	<p>平成 22 年度は、トヨタ自動車及び日産自動車に加え、本田技研工業の名誉顧問を非常勤講師として招聘することを決定し、より幅広い実践的な知を教授することとした。</p>
	<p>「インターンシップ」(修士課程・必修／博士後期課程・選択)の充実</p>	<p>本科目は、自動車産業の「現場」を意識しつつ、現場で活かせる専門知識や現場の感覚を学生に身につけさせるために行う 3 ヶ月の長期インターンシップである。学生は、指導教員のもと事前に研究テーマを設定した上で、インターンシップを行っている。</p>	<p>[体制] オートモーティブサイエンス専攻運営会議</p> <p>[取組み] 平成 21 年度は、25 名の修士課程の学生をトヨタ自動車、日産自動車、日産化学工業、本田技術研究所、マツダ、ダイハツ九州に派遣した。</p> <p>今後、長期インターンシップの内容を来年度さらに充実させるため、インターンシップ終了直後となる 11 月 26 日に学府長・専攻長・教務担当教員と参加学生 25 名が一堂に会した会合 (レビュー) を開催した。</p> <p>更に、12 月 14 日に本専攻教員とインターンシップ受入企業 5 社との懇談会を行った。</p> <p>この結果、学生の選択肢を満たし、企業側の負担を減らすためにも、受け皿の拡大が大きな課題として浮かび上がった。派遣先企業としてどのような企業が良いか、専攻運営会議にて協議を重ねた。</p>	<p>平成 22 年度は、今年度学生を派遣した企業に加え、サプライヤーを含む他の企業にも派遣できるように、現在派遣先企業の開拓を進めることとした。</p>

資料 1-2-B ユーザー感性学専攻における F D の開催実績（平成 21 年度）

<p>1. オリエンテーション：2回（H21.4.8、H21.4.10） 参加者：全教員（参加率 100%） 内容：全教員の参加による学生との懇談や教育方針のディスカッションやファシリテーターによる相互対話を行っており、直接的なコミュニケーションによって教員間及び教員と学生との意思疎通を図るなど共同実践的な F D 研修の仕組みを構築している。</p> <p>2. プロジェクトチーム演習：開講後、随時開催 参加者：全教員（参加率 100%） 内容：本専攻の特色ともなっている「プロジェクトチーム演習」において、ワークショップ型のチーム授業を行い、教員相互の教育スタイルを学び合う体制を取っている。</p> <p>3. 教員と学生との合同懇談会（ラウンドテーブル）：3回 参加者：各回約 15 名（参加率約 90%） 内容：学生の意見や要望を教育研究活動に反映していくために開催しているもの。PTL 演習の実施方法、インターシップの実施方法、専攻教育全般についての学生からの意見の聴取とそれへの対応、修士研究の基本方針と指導の体制などについて協議している。</p>

資料 1-2-C オートモーティブサイエンス専攻における F D の開催実績（平成 21 年度）

<p>1. オートモーティブサイエンス・コンソーシアム：2回 これまであまり交わることが無かった本専攻の 5 分野の統合を図るための研究会「オートモーティブサイエンス・コンソーシアム」を平成 21 年度に組織し、オートモーティブを巡る各分野の課題や将来展望について情報共有を図ると共に、出口を自動車に特化した本専攻における人材育成のあり方等について、自動車メーカーを交えて議論を行い、理解を深めた。詳細は次のとおり。</p> <ul style="list-style-type: none"> 平成 21 年 12 月 13 日開催分 参加者：教員約 10 名（参加率約 70%） 内容：トヨタ、日産、ホンダ、ダイハツ、マツダの開発担当者と共に、本専攻が実施した長期インターシップを梃子に、今社会で求められる高度な研究開発人材を明らかにしつつ、本専攻における人材の育成をめぐる課題と今後の展望を検討した。 平成 22 年 3 月 5 日開催分 参加者：教員約 10 名（参加率約 70%） 内容：本専攻各分野の教員による講演を通じて、自動車産業の未来像や自動車産業が今抱えている社会的・技術的課題を様々な角度から議論し、共通認識を深めた。 <p>2. （上級）国際コミュニケーション演習 参加者：全教員（参加率 100%） 内容：修士課程及び博士後期課程の学生が全員参加し、各自の研究成果を英語で発表した。指導教員も全員参加し、英語による研究指導やコメントがなされた。本演習を通じて、院生のみならず教員もオートモーティブサイエンスの異分野の研究について相互に理解を深めることができた。教員にとっては、異分野の研究を英語を通じて知ることができたばかりでなく、教員の英語力の向上への強い動機付け効果が得られた。</p>
--

資料 1-2-D 全学 F D の実施状況

	テーマ
平成 21 年度	新任教員の研修、体験活動を通じた学習成果の達成、学習成果達成のための教育プログラム開発

(2) 分析項目の水準及びその判断理由

(水準) 期待される水準にある。

(判断理由)

本学府は、ユーザー感性学専攻及びオートモーティブサイエンス専攻の 2 専攻から編成され、学生の在籍状況は修士課程及び博士後期課程共に充足率を超過しているものの、学生は本学府において何ら支

障なく教育研究活動を行っており、教員の指導のもと、学府及び本専攻の教育目的に沿った人材育成が展開されている。また学府の教育方法を改善するため、教授会及び各専攻に置かれる各種会議において検討がなされており、教育目的を達成するために平成22年度に新たな授業科目の開講を決定するなど、機能的な教育組織が編成されている。

分析項目Ⅱ 教育内容

(1) 観点ごとの分析

観点 教育課程の編成

(観点に係る状況)

本学府では、養成する人材像と学問分野・職業分野の特徴を踏まえて教育目的（前掲資料1-1-A）を設定し、資料2-1-Aのように学府規則において修了要件を定め、授与する学位として、ユーザー感性学専攻にあつては修士（感性学、芸術工学、工学）、オートモーティブサイエンス専攻にあつては修士（オートモーティブサイエンス、学術、工学）、博士（オートモーティブサイエンス、学術、工学）を定めている。

資料2-1-A 修了要件

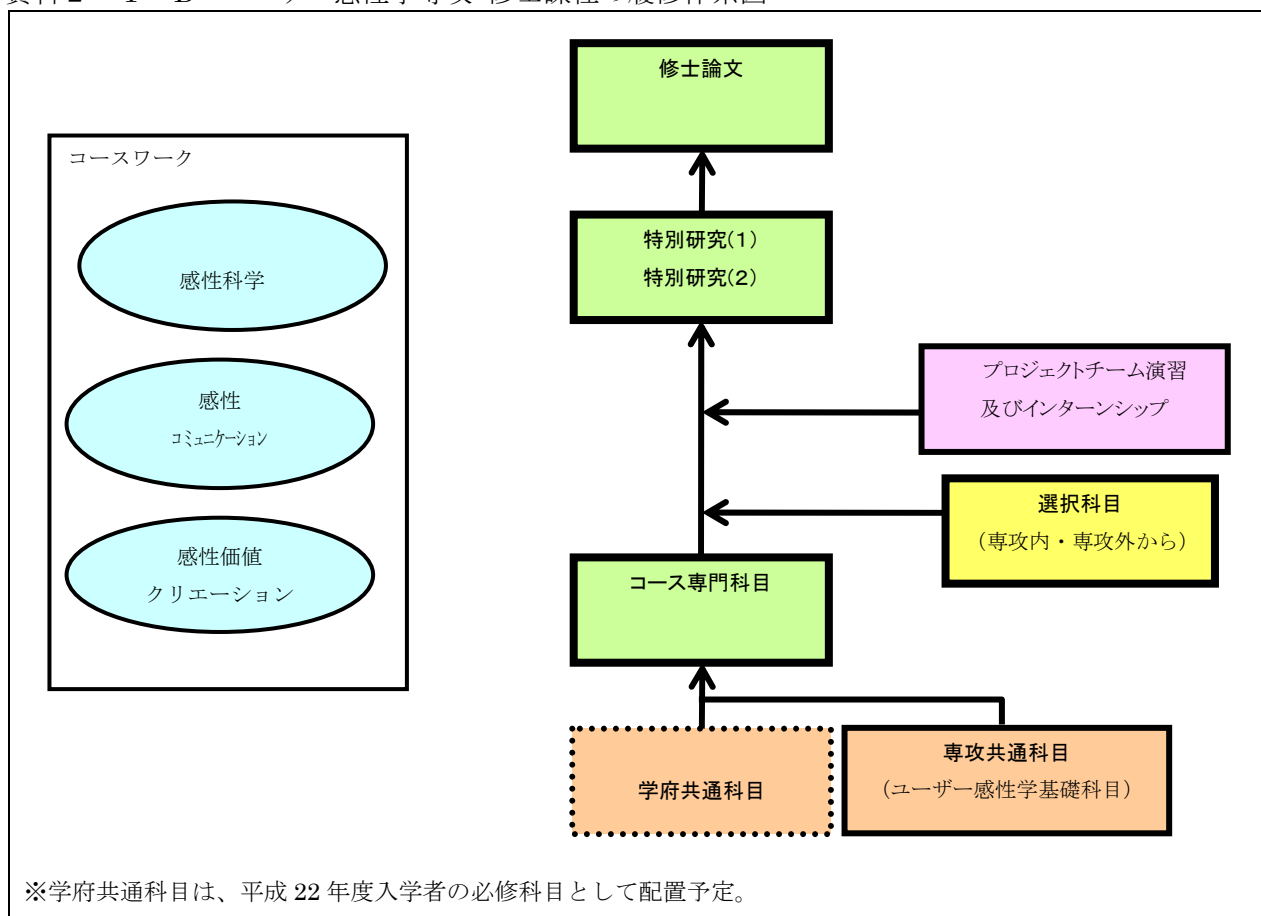
	修了要件
ユーザー感性学専攻 修士課程	<p>修士課程に2年以上在学し、平成21年度入学者にあつてはⅠの1から5、平成22年度入学者にあつてはⅡの1から6に掲げる単位を含む36単位以上を修得し、必要な研究指導を受けた上、本学府教授会の行う修士論文の審査及び最終試験に合格すること。</p> <p>(平成21年度入学者)</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 科目区分「特別研究」について2科目6単位 2. 科目区分「ユーザー感性学基礎」について2科目4単位 3. 科目区分科目区分「PTL・インターシップ」について3科目6単位 4. 科目区分「コース専門科目」のうち、自らが履修するコースの科目について5科目10単位 5. 次に掲げる科目について10単位以上（ただし、(2)及び(3)の授業科目で課程修了の要件となる単位に含めることができるのは、6単位までとする） <ol style="list-style-type: none"> (1) ユーザー感性学専攻の授業科目（ただし、上記1から4までの単位として修得した単位を除く） (2) 本学府他専攻の授業科目 (3) 他学府の授業科目（大学院共通教育科目を含む） <p>(平成22年度入学者)</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 科目区分「学府共通科目」について1科目1単位 2. 科目区分「特別研究」について2科目6単位 3. 科目区分「ユーザー感性学基礎」について2科目4単位 4. 科目区分「PTL・インターシップ」について3科目6単位 5. 科目区分「コース専門科目」のうち、自らが履修するコースの科目について5科目10単位 6. 次に掲げる科目について9単位以上（ただし、(2)及び(3)の授業科目で課程修了の要件となる単位に含めることができるのは、6単位までとする） <ol style="list-style-type: none"> (1) ユーザー感性学専攻の授業科目（ただし、上記2から5までの単位として修得した単位を除く） (2) 本学府他専攻の授業科目 (3) 他学府の授業科目（大学院共通教育科目を含む） <p>ただし、本学府教授会が認めるときは、在学期間に関しては、優れた業績を上げた者については、修士課程に1年以上在学すれば足りるものとする。</p>
オートモーティブサイエンス専攻 修士課程	<p>修士課程に2年以上在学し、平成21年度入学者にあつてはⅠの1から3、平成22年度入学者にあつてはⅡの1から4に掲げる単位を含む38単位以上を修得し、必要な研究指導を受けた上、本学府教授会の行う修士論文の審査及び最終試験に合格すること。</p>

	<p>(平成21年度入学者)</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 科目区分「専攻共通科目」について7科目16単位(ただし、オートモーティブサイエンス演習Ⅰ～Ⅳ又は経営管理演習Ⅰ～Ⅳについては、いずれかの4科目8単位を履修する) 2. 科目区分「分野専門科目」のうち、自らが履修する分野について7科目14単位(自らが履修する分野の概論科目1科目2単位を含む) 3. 次に掲げる科目について8単位以上(ただし、(2)及び(3)の授業科目で課程修了の要件となる単位に含めることができるのは、4単位までとする) <ol style="list-style-type: none"> (1) オートモーティブサイエンス専攻の授業科目(ただし、上記1及び2の単位として修得した単位を除く) (2) 本学府他専攻の授業科目 (3) 他学府の授業科目(大学院共通教育科目を含む) <p>(平成22年度入学者)</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 科目区分「学府共通科目」について1科目1単位 2. 科目区分「専攻共通科目」について7科目16単位(ただし、オートモーティブサイエンス演習Ⅰ～Ⅳ又は経営管理演習Ⅰ～Ⅳについては、いずれかの4科目8単位を履修する) 3. 科目区分「分野専門科目」のうち、自らが履修する分野について7科目14単位(自らが履修する分野の概論科目1科目2単位を含む) 4. 次に掲げる科目について7単位以上(ただし、(2)及び(3)の授業科目で課程修了の要件となる単位に含めることができるのは、4単位までとする) <ol style="list-style-type: none"> (1) オートモーティブサイエンス専攻の授業科目(ただし、上記2及び3の単位として修得した単位を除く) (2) 本学府他専攻の授業科目 (3) 他学府の授業科目(大学院共通教育科目を含む) <p>ただし、本学府教授会が認めるときは、在学期間に関しては、優れた業績を上げた者については、修士課程に1年以上在学すれば足りるものとする。</p>
オートモーティブサイエンス専攻 博士後期課程	<p>博士後期課程に3年以上在学し、次の1から3に掲げる単位を含む1.5単位以上を修得し、必要な研究指導を受けた上、本学府教授会の行う博士論文の審査及び最終試験に合格すること</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 科目区分「専攻共通科目」について「上級国際コミュニケーション演習」2単位 2. 科目区分「専攻共通科目」について「オートモーティブサイエンス特論」1単位 3. 科目区分「特別研究」について1科目1.2単位 <p>ただし、本学府教授会が認めるときは、在学期間に関しては、優れた研究業績を上げた者については、博士課程に3年(修士課程に2年以上在学し、当該課程を修了した者)にあっては、当該課程における2年の在学期間を含む。)以上在学すれば足りるものとする。</p>

出展：大学院統合新領域学府規則

本学府の教育課程は、修士課程と博士後期課程からなる。ユーザー感性学専攻にあっては知の活用主体であるユーザーの視点から、また感性を基盤とする深い人間理解の上に立って、感性価値の創造を推進する高度なプロデューサー型の専門人材の育成を行うため、資料2-1-Bに示す履修体系に基づき、資料2-1-Cに示す授業科目を配置している。一方、オートモーティブサイエンス専攻にあっては自動車と先端技術、自動車と人間や社会、自動車と環境・エネルギーなどの先端的で複合的な課題を知の統合によって解明し、新しいオートモーティブ社会を創造する高度な人材の育成を行うため、修士課程においては資料2-1-Dに示す履修体系に基づき資料2-1-Eの授業科目を、博士後期課程においては資料2-1-Fに示す履修体系に基づき資料2-1-Gの授業科目を配置している。

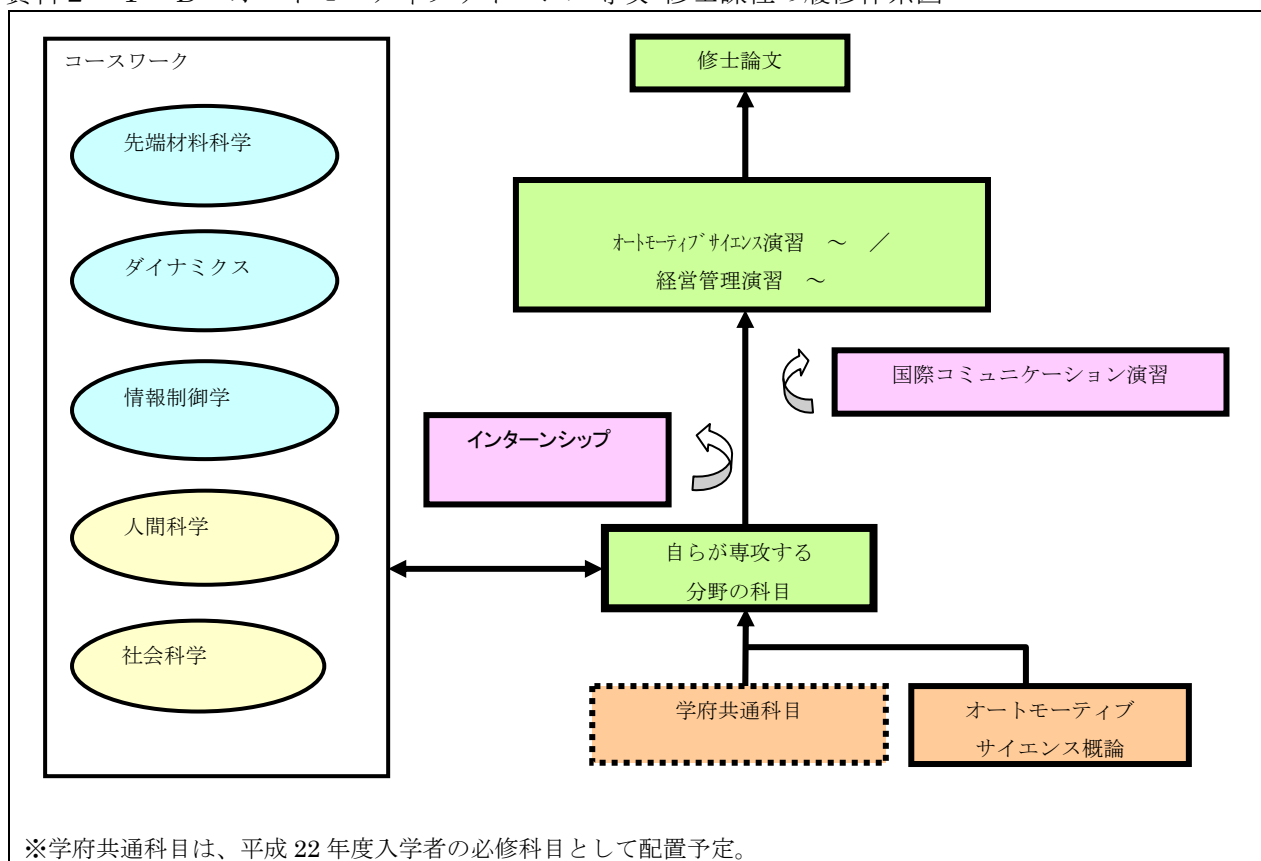
資料 2-1-B ユーザー感性学専攻 修士課程の履修体系図



資料 2-1-C ユーザー感性学専攻 修士課程の科目構成

科目区分	授業科目の名称	必修・選択	授業形態
学府共通科目	科学の統合方法論 [1 単位] ※平成 22 年度入学者対象	必修	講義
専攻共通科目	特別研究	特別研究 (1) [2 単位]、特別研究 (2) [4 単位]	必修 演習
	ユーザー感性学基礎	感性科学概論、感性コミュニケーション概論、感性価値クリエーション概論 [各 2 単位]	選択必修 講義
	PTL/ インターンシップ	ユーザー感性学 PTL (1)、ユーザー感性学 PTL (2)、ユーザー感性学 PTL (3)、ユーザー感性学 PTL (4)、ユーザー感性学 PTL (5)、ユーザー感性学 PTL (6)、インターンシップ [各 2 単位]	選択必修 実験・実習
コース専門科目	感性科学コース	感性人類学、人間発達学、心理物理学、感覚生理心理学、感情生理心理学、適応行動論、感性生理学、感性心理学、美学、感性哲学、感覚生理心理学演習、感情生理心理学演習 [各 2 単位]	選択 講義/演習
	感性コミュニケーションコース	生涯発達心理学、認知体験過程論、異文化間コミュニケーション論、感性表現論、実践子ども学、現代子ども文化論、小児家族看護学、チャイルド・ライフ・スペシャリスト論、小児・家族コミュニケーション演習、ファシリテーション演習、実践形成型ワールドワーク演習、創造的ディスカッション演習 [各 2 単位]	選択 講義/演習
	感性価値クリエーションコース	次世代感性産業論、ブランド価値創成論、情報価値編集論、関係のデザイン論、景観価値形成論、自然環境価値形成論、地域文化デザイン論、クオリティカルテ価値評価論、プロジェクトマネジメント論、感性価値認知論、ユーザー参加型デザイン論、感性価値抽出論、感性マーケティング論 [各 2 単位]	選択 講義

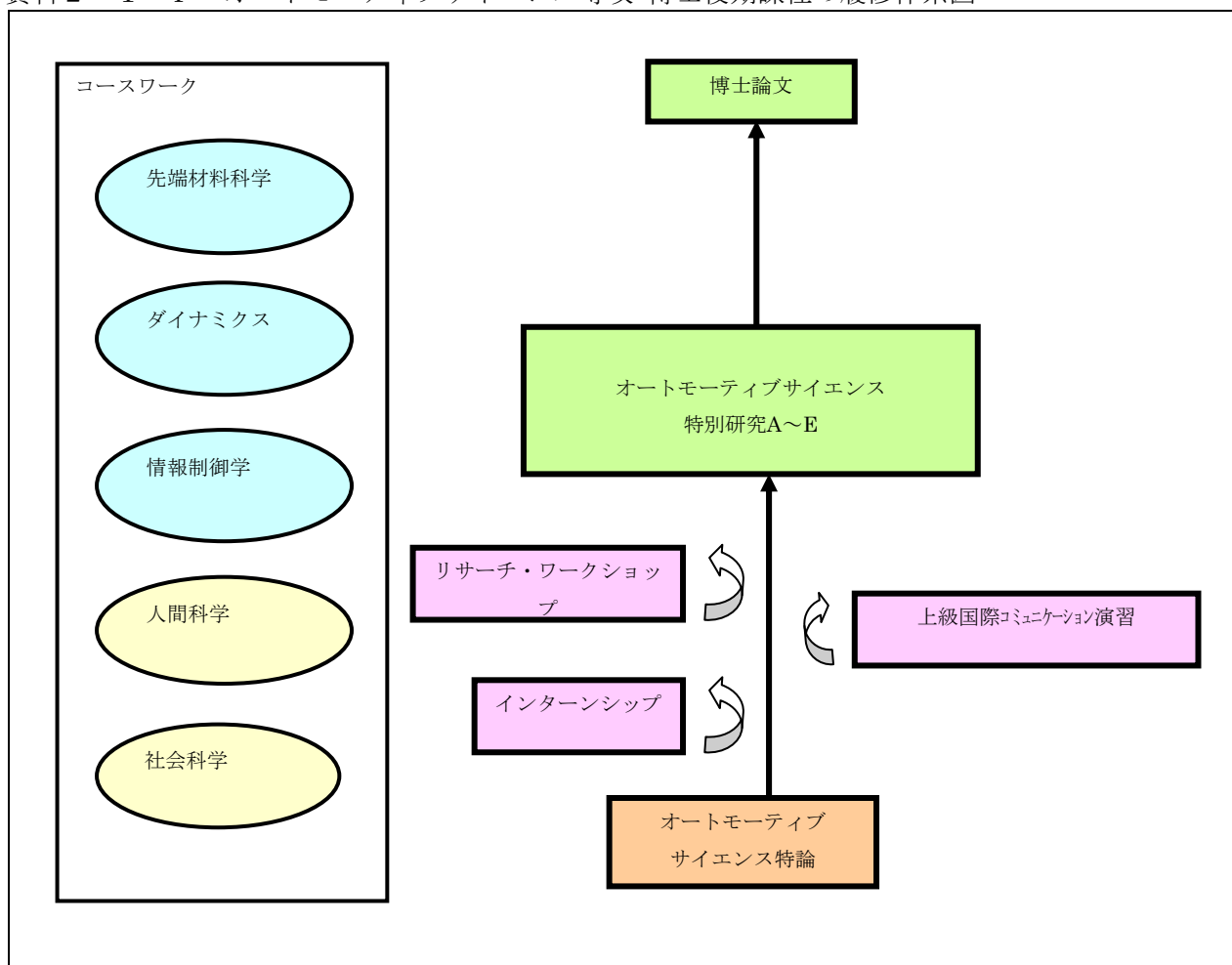
資料2-1-D オートモーティブサイエンス専攻 修士課程の履修体系図



資料2-1-E オートモーティブサイエンス専攻 修士課程科目構成

科目区分	授業科目の名称	必修・選択	授業形態
学府共通科目	科学の統合方法論 [1単位] ※平成22年度入学者対象	必修	講義
専攻共通科目	オートモーティブサイエンス概論 [1単位]、インターンシップ [2単位]、オートモーティブサイエンス演習Ⅰ～Ⅳ [各2単位]、経営管理演習Ⅰ～Ⅳ [各2単位]、国際コミュニケーション演習 [4単位]	必修	講義/演習/実験・実習
分野専門科目	先端材料科学分野 オートモーティブ先端材料科学概論、自動車用鉄鋼材料学、自動車用材料の接合および複合学、塑性変形学、自動車用非鉄金属材料制御学、エネルギー材料科学、自動車用高分子材料学、セラミック材料物性学、自動車用触媒科学、オートモーティブ環境科学Ⅰ、自動車用表示材料特論 [各2単位]	選択	講義
	ダイナミクス分野 オートモーティブダイナミクス概論、構造・動力学特論、構造・動力学演習、自動車空気力学特論、自動車空気力学演習、自動車動力源特論、自動車動力源演習、モビリティ環境科学、自動車強度学特論、高剛性自動車構造学特論 [各2単位]	選択	講義/演習
	情報制御学分野 オートモーティブ情報制御学概論、制御理論、組込みハードウェア特論、組込みソフトウェア特論、計算機シミュレーション特論、移動体通信特論、自動車センサシステム特論、自動車パワーエレクトロニクス特論、自動車情報計測制御演習、自動車情報計測制御実習、自動車電子デバイス特論 [各2単位]	選択	講義/演習/実験・実習
	人間科学分野 オートモーティブ人間科学概論、エクステリア・エアロデザイン、インテリア・インターフェースデザイン、自動車感性評価学、交通心理学、自動車安全文化論、自動車応用利用論、車と人間、海外都市計画、交通情報・誘導学、交通流工学、オートモーティブ環境科学Ⅱ [各2単位]	選択	講義/演習
	社会科学分野 自動車産業概論、経営管理特論、企業戦略マネジメント、イノベーションマネジメント、プロダクション・マネジメント、市場システム分析、グローバル経営、エコロジーの経済、交通の経済学、産業法規特論 [各2単位]	選択	講義

資料2-1-F オートモーティブサイエンス専攻 博士後期課程の履修体系図



資料2-1-G オートモーティブサイエンス専攻 博士後期課程科目構成

科目区分	授業科目の名称	必修・選択	授業形態
共通科目	上級国際コミュニケーション演習 [2単位]、 リサーチ・ワークショップ [2単位]、 インターンシップ [3単位]、 オートモーティブサイエンス特論 [1単位]	必修 選択 選択 必修	演習 演習 実験・実習 講義
特別研究	オートモーティブサイエンス特別研究 A~E [各 12 単位]	選択必修	演習

学府及び各専攻の教育目的を達成するため、各専攻は共に特徴的な教育課程を編成している。

即ち、ユーザー感性学専攻においては、感性価値の創造を推進する高度なプロデューサー型の専門人材を養成するため、感性を「科学」「コミュニケーション」「価値クリエーション」の3つの視点から捉え、「コース専門科目」において各コースにおける高度な専門知識を教授するだけでなく、実践的な知識の修得を図るために、「専攻共通科目」において大学と社会の連携による実践型教育を実施している。実践型教育の一環として、社会現場が抱える課題にリアルタイムに取り組み「感性」を実践的に活用しながら課題の解決を図るチーム演習「ユーザー感性学 PTL」を配置しており、学期別に異なる課題を取り扱っている。これにより、学生は表現力・対話力・共感力・発想力・構想力・チーム協働力・実践力といった総合的な能力を高度に修得している。また、本専攻には、多様な専門性と背景を持った学生が在籍していることから、「特別研究」においては、主指導教員・副指導教員制度を導入し2名の教員が指導にあたっている。なお、副指導教員は学生が履修するコース以外の教員が担当し、「感性」を多

面的に捉えることができる能力の養成を図っている。

一方、オートモーティブサイエンス専攻においては、新しいオートモーティブ社会を創造する高度な人材を養成するため、自動車を「先端材料科学」「ダイナミクス」「情報制御」「人間科学」「社会科学」の5つの視点から捉え、「分野専門科目」において各分野における高度な専門知識を教授するだけでなく、「専攻共通科目」において産官学連携による教育研究活動を展開している。特に、「オートモーティブサイエンス概論／特論」においては、国内の主要自動車メーカーの重役を講師として招き、学生が常に「企業」を意識しながら本専攻において研究活動を展開していく意識をも養い、また、3ヶ月にわたる長期インターンシップにより本専攻で修得した専門知識を実践的な知識に変換し、新たな知を主体的に創造する研究能力を養成している。その他、英語によるプレゼンテーション及びディスカッションを行う「(上級)国際コミュニケーション演習」が必修科目として配置されており、国際的に活躍できる人材を併せて育成している。(資料2-1-H)

このように、各専攻においては、大学院生に求められる知識や理論を理解し、高度な専門知識と実践的な研究能力を養うことができるように教育課程が編成されている。

資料2-1-H 各専攻の教育課程編成の特徴

	教育課程編成上の特徴
ユーザー感性学専攻	<p>本専攻では、広範な分野の大学卒業生・大学院の修了者及び企業・行政・NPOの実務に携わっている社会人など、多様な専門性と背景を持った人材を受け入れ、実践的な知の修得を促すこととしている。このため、以下の特徴ある教育課程を編成している。(社会人学生にあつては、自治体、病院、航空会社、通信会社、建築事務所、食品会社、フィットネス業界、学校教師など様々なバックグラウンドを持つ社会人学生21名が本専攻に在籍している)</p> <p>学生一人ひとりの出身分野や関心領域に応じてきめ細かい履修指導ができるよう、主指導教員・副指導教員を配置する。(多様で重厚な研究指導を行うため、主指導教員は学生が在籍するコースの教員が担当し、副指導教員は学生が在籍するコース以外の教員が担当している。)</p> <p>「PTL(プロジェクトチーム演習)」や「インターンシップ」を科目として取り入れ、企業や行政等の社会が抱える現実の課題に対して、問題発見、仮説設定、知識創造、解決策提示のプロセスを実践・推進できる人材育成を図る。</p> <p>学外から様々な著名な有識者を招き、「感性」に着目した人間の本質や根源により深くアプローチし探求する特別講演を行う。加えて、特別講演の企画段階から学生を参加させることで、マネジメント能力等、実践的な知の修得を促す。</p> <p>平成21年度開催実績(2回)： 魔女の宅急便原作者 角野栄子氏による特別講演(12月1日) サクラダファミリア教会主任彫刻家 外尾悦郎氏による特別講演(12月19日)</p>
オートモーティブサイエンス専攻	<p>本専攻では、出口をオートモーティブに特化し、以下の特徴のある教育課程を編成している。</p> <p>①主専攻分野・副専攻分野の導入 主専攻分野と隣接する副専攻分野を学ぶことにより、高度な専門性を実践場で活かす弾力的な思考と洞察力を育成する。</p> <p>②産学官からなる教授陣 本学のみならず、政府・地方自治体・民間企業に在籍する自動車研究のエキスパートが教育にあたる。</p> <p>③実践志向の教育 次世代自動車の開発は快適で安全で効率的な自動車をめぐる課題に焦点をあてて、実践型の演習や講義を行う。</p> <p>④長期インターンシップ 自動車産業の場で専門性を磨き、研究テーマを掘り下げるために、自動車メーカー等で3ヶ月のインターンシップを行う。</p> <p>⑤グローバル化を見据えた人材育成 合同発表の場である国際コミュニケーション演習(修士課程)／上級国際コミュニケーション演習(博士後期課程)において、自身の研究について英語でプレゼンテーションとディスカッションを行うことにより、英語によるコミュニケーション能力を育成する。</p>

本学府では、設置初年度となる平成21年度は、専攻別に異なる授業科目を開講した。これは、各専攻の特色を活かしつつ学府及び各専攻の教育目的に沿った独自の教育研究活動を展開するためである

が、学府の教育目的に謳う「科学的な知の統合と創造」を図るためのプロセスやその仕組みについては、学問体系としては必ずしも学生に教授していなかった。このため、本学府の教育目的に叶う人材を養成するため、平成 22 年度に、学府共通科目として修士課程 1 年次を対象に「科学の統合方法論」（必修科目；1 単位）を新たに開講することとした。

本科目の目的や講義内容は資料 2-1-I に示すとおりであるが、本科目を履修することにより、学生は、「知の統合と創造」を図るための科学的探求の仕組みとそのプロセスや、異なる科学的探究の方法や知の転換及び統合について理解し修得することができる。また、本科目において一部演習形式を取り入れることにより、両専攻の学生が交流し協働する環境をも整えることができ、専門分野が異なる学生間の知の交流をも図ることができる。

資料 2-1-I 学府共通科目「科学の統合方法論」

講義の目的	本学府は複合的で学際的な新領域の課題を解決するため、細分化された専門的な知を統合し新たな科学を創成することを目的として設置されており、各専攻ともに文理両棲の科目によって編成されている。このことを踏まえて科学的知の研究手法や知の統合のあり方について理解しておくことは重要である。そのためにここでは、科学的探求の仕組みとそのプロセスや、異なる科学的探究の方法や知の転換および統合について理解し修得することを目指す。
講義の内容	科学的探究の思想とステップは専門領域を問わず共通する点が多いが、具体的な研究手法は各領域で異なる。そこで、それぞれの研究方法について理解をして、知の統合と新たな知を創造する方法を学ぶ。まず、ユーザー感性学におけるヒトの感覚・情動研究の方法論（実験計画法、測定法など）や研究事例、また人間理解のための研究方法である観察法について体験的理解を深める。続いて自動車を対象にして、科学的な知の発想とそれを活かす知の具象化に至る一連の知の応用と転換のプロセス、さらに知の可視化とその管理（知財管理）を学ぶ。

観点 学生や社会からの要請への対応

(観点に係る状況)

本学府には、ユーザー感性学専攻とオートモーティブサイエンス専攻が置かれているが、各専攻の設置にあたっては、時代の要請に適合した教育課程を編成するため、先ず産業界や自治体を始めとする多方面のニーズ調査（資料2-2-A）を行った。

資料2-2-A ニーズ調査の結果

	調査概要	調査結果
ユーザー感性学専攻	<p>[対象機関] 地元の民間企業 TOTO、電通九州、JR九州、リクルート九州支社 経済団体 福岡県中小企業経営者協会、福岡ベンチャーシステム研究会 コンサルタント会社 ビジネスセンター桑原英治事務所 人材育成機関 九州アジア経営塾、博多織ディベロップメントカレッジ 地方自治体 福岡県、福岡市</p> <p>[実施時期] 平成19年6月～7月</p> <p>[実施方法] 対象機関を訪問し、面接形式によるヒアリングを実施した</p>	<p>【感性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・これからのものづくりには「感性」や「心」の部分が大事。 ・若い人は「肌」で感じることを知らず、線が細くなっている。 ・「伝統」の価値を理解し、説明できる人間が少なくなった。 ・大人になっても有効な感性教育プログラムを期待している。 <p>【教養】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・企業人も目先の成果主義で大局観を失っている。 ・企業は学業に＋する人間力をもった人材を求めている。 <p>【教育プログラム】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・大学教員の従来型の講義の寄せ集めでは実践型とはならない。 ・「学びについて学ぶ」「学びのセンスを磨く」ことが大切。 ・実習／現場演習で「原体験」をつかませることができれば効果大。 ・やりがいや達成感、学びの楽しさを体得するプログラムにすべき。 <p>【表現力・対話力・共感力】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「身体でわかる」「肌で感じる」能力が企業現場にも求められるようになった。 ・職員資質として市民本位とコミュニケーション力を求めるようになった。 <p>【発想力・構想力】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「現場にふれる」「地域から学ぶ」ことがますます重要になった。 ・経営はサイエンスでありアートである。 <p>【チーム協働力】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・場のマネジメント能力が重要。 ・ダイバーシティー（多様性）への対応力があるかどうか。 ・関係性を創り出す能力があるかどうか。 ・異分野を人的につなぐことのできる人材。 <p>【実践力】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自らの学びとして何をつかんできたかが重要。 ・自らの守備範囲を超えた課題にどう立ち向かうかが大きな課題。
オートモーティブサイエンス専攻	<p>[対象機関] 自動車関連企業 トヨタ自動車、日産自動車、ダイハツ九州 経済団体 九州経済団体連合会 行政 福岡県、福岡市、九州経済産業局</p> <p>[実施時期] 平成19年10月～2月</p> <p>[実施方法] 対象機関を訪問し、面接形式によるヒアリングを実施した</p>	<p>【企業が抱える課題】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・生産現場で活躍するもの造り人材の養成は一定の成果をあげているが、自動車への技術や経営のセンスをもつ高度な人材の養成は（企業では）難しい。 ・今後、BRICs等での自動車生産が高まると予想される中、グローバルに活躍できる技術の分かる経営幹部が不足している。 ・新たに雇用した大学院修了者の育成に相当の時間を要し、また、大学院での専門性にこだわって弾力的な思考が出来ないものが少なくない。 <p>【企業が大学院修了者に求める資質】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「自動車」に対する総合的な理解やセンス ・大学院での専門にとらわれない柔軟な思考と適応力 ・グローバル化する我が国の自動車産業を担う即戦力となり得る高度な人材 <p>【専攻設置の期待】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自動車産業がGDPの10%を占める最大の産業セクターの一つとなっているにも関わらず、自動車に特化した専門教育が体系的に実施されてこなかった。これに応えるべきである。

資料2-2-Aに示されるとおり、ユーザー感性学専攻にあつては、これまでの専門知識に加えて表現力・対話力・共感力・発想力・構想力・チーム協働力・実践力といった総合的な力が求められており、社会が求める人材像の中核として、豊かな「感性」や「教養」が重要視されてきている。

一方、オートモーティブサイエンス専攻にあつては、自動車に対する複眼的な視野を磨き、柔軟な思考と応用力のある専門性を兼ね備えた人材、そして実践的な専門性を体得した人材が求められていることが分かる。

このため、各専攻ではこれらのニーズを十分に踏まえ、①教育内容、②指導体制、及び③就学環境の向上に反映させるなど、特徴的な教育体制を編成している（資料2-2-B）。

資料2-2-B 社会からの要請等に応じた教育課程

教育内容

	社会のニーズ (資料2-2-A)	対応科目	概要
ユーザー感性学専攻	<ul style="list-style-type: none"> ・肌で感じることを知らない ・従来型の講義の寄せ集めでは実践型とはならない ・実習/現場演習で原体験をつかませることができれば効果大 ・やりがいや達成感、学びの楽しさを体得するプログラムにすべき ・身体でわかる、肌で感じる能力が企業現場にも求められるようになった。 ・現場にふれる、地域から学ぶ重要性 ・場のマネジメント能力が重要 	ユーザー感性学 PTL	<p>3コースに関連する生きた演習プログラムで、社会現場の課題にリアルタイムに取り組み、表現力・対話力・共感力・発想力・構想力・チーム協働力・実践力といった総合的な能力を高度に実践的に習得する。平成21年度の具体的なテーマは以下のとおり。</p> <p>【感性科学コース】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・西鉄バス那の津営業所仮眠室・休憩室改善のための調査 <p>【感性コミュニケーションコース】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・絵本カーニバルの企画運営 ・アトリエHプロジェクト ・病院に居る子どもの環境設置に関する研究 <p>【感性価値クリエーションコース】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・唐泊地区ブランディング ・イグサ商品ブランド形成 ・九州の河川環境向上に向けてのデザイン提案 ・アーバンツーリズム(福岡・釜山における両都市が連携した企画)
オートモーティブサイエンス専攻	<ul style="list-style-type: none"> ・大学院での専門性にこだわって弾力的な思考が出来ないものが少なくない。 ・「自動車」に対する総合的な理解やセンスが求められる ・大学院での専門にとらわれない柔軟な思考と適応力が求められる 	オートモーティブサイエンス概論(修士)	国内有力自動車メーカーのエクゼクティブクラスによる企業の現状や将来展望に関する講義。入学直後となる4月に必修科目として開講し、全学生に履修させる(博士後期課程の社会人学生を除く)ことで、学生に「企業」の状況を熟知させると共に、本専攻において常に「企業」を意識しながら研究活動を展開させる契機とする。
		オートモーティブサイエンス特論(博士後期)	
		インターンシップ	
	<ul style="list-style-type: none"> ・グローバルに活躍できる技術の分かる経営幹部が不足している。 ・グローバル化する我が国の自動車産業を担う即戦力となり得る高度な人材が必要 	国際コミュニケーション演習(修士)	学生自身が行う研究成果を英語で発表し、質疑応答等を通じて教員の指導を受ける。英語のプレゼンテーション能力の錬磨を通じてグローバルに活躍できる人材養成を図るのみならず、異なる専門分野の知識をぶつけ合うことにより知識の統合的な理解を促進する。
	上級国際コミュニケーション演習(博士後期)		

指導体制

	社会のニーズ (資料2-2-A)	対応	概要
ユーザー感性学専攻	<ul style="list-style-type: none"> ・ダイバーシティー（多様性）への対応力 ・関係性を創り出す能力 ・自らの守備範囲を超えた課題にどう立ち向かうか 	主指導教員・副指導教員制度の導入	多様な専門性と背景を持つ人材を念頭においたきめ細かい個別の研究指導体制を確保するため、各学生に主指導教員・副指導教員を配置している。主指導教員は学生が在籍するコースの教員が、副指導教員は学生が在籍するコース以外のコースの教員が担当している。
オートモーティブサイエンス専攻	<ul style="list-style-type: none"> ・大学院での専門性にこだわって弾力的な思考が出来ないものが少なくない。 ・「自動車」に対する総合的な理解やセンスが求められる ・大学院での専門にとらわれない柔軟な思考と適応力が求められる 	主専攻分野・副専攻分野制の導入	特定分野の専門的知識に縛られず、柔軟で弾力的な思考ができる人材を育成する制度。自らが専攻する分野（主専攻分野）から12単位を履修し、主専攻分野と関連のある一分野（副専攻分野）から6単位以上を履修させる。これにより、主専攻分野における高度な専門性を確保しつつ、副専攻分野における専門知識の広がりや専門知識の弾力的な統合を図ることが可能となる。
	<ul style="list-style-type: none"> ・自動車への技術や経営のセンスをもつ高度な人材の養成は（企業では）難しい。 	産学官からなる教授人	本学のみならず、政府・地方自治体・民間企業に在籍する自動車研究のエキスパートが教育にあたる。

就学環境の向上

	社会のニーズ (資料2-2-A)	対応	概要
学府	<ul style="list-style-type: none"> ・身体でわかる、肌で感じる能力が企業現場にも求められるようになった。 	長期履修制度による社会人就学の支援体制	特にユーザー感性学専攻においては、現に職を有する社会人が、より高度な実践的な専門知識等を修得するために本専攻に就学するケースが多い。このため、本学府において「長期履修制度」を整備し、職を有しながら確実に就学・修了できる環境を整備している。ユーザー感性学専攻に在籍する社会人学生のうち、平成21年度は12名中3名、平成22年度は9名中3名が本制度を利用している。

さらに、本学府では、特定の専門事項に係る研究を目指す者1名を研究生として受け入れている。

(2) 分析項目の水準及びその判断理由

(水準) 期待される水準を上回る。

(判断理由)

本学府が社会のニーズを調査した結果、現代社会が求める人材像として、①これまでの専門知識に加え、表現力・対話力・共感力・発想力・構想力・チーム協働力・実践力といった総合的な能力を有した人材、自動車に対する複眼的な視野を磨き、柔軟な思考と応用力のある専門性を兼ね備えた人材、実践的な専門性を体得した人材、が挙げられることが判明した。このため、本学府では、これらの社会ニーズに十分に応えるため、高度な専門知識を修得する講義科目のみならず、社会との連携により実践的な知識を修得する演習科目を充実させ、複眼的な視野を磨くための指導制度を導入し、また、社会人

学生が就学しやすい環境を整備している。

また、学府及び各専攻の教育目的を達成するために、開講科目の見直しを行うと共に、「学府共通科目」「専攻共通科目」「コース／分野専門科目」の区分を設け体系的な教育課程を整備している。

分析項目Ⅲ 教育方法

(1) 観点ごとの分析

観点 授業形態の組合せと学習指導法の工夫

(観点に係る状況)

本学府では、学府及び専攻の教育目的（前掲資料1-1-A）を達成するために、高度な専門的知識を教授するだけでなく、実践的な知識を修得するためのインターンシップやフィールドワークなど授業形態上の特色を取り入れながら（資料3-1-A、B、C）、各専攻における学問の特性を重視し、授業科目を資料3-1-Dのとおりバランスを考慮して配置している。

学生はこれらの科目を体系的に履修することにより、高度な専門知識を修得するだけでなく、実社会が抱える現実の課題に直面し、その課題を複眼的な視点で解決していく能力をも修得していく。

資料3-1-A 授業形態上の特色

	授業形態	特色
ユーザー感性学専攻	特別研究	感性についての広い視野の下に、自主的な課題設定、課題解決のための仮説考察、検証方法の決定、これらの指導教員への説明等を行い、知的能力やコミュニケーション能力等を高め、論文、成果発表等により本専攻で涵養した能力を総合的に発揮していく。このため、主指導教員・副指導教員制度を導入している。平成21年度入学者の研究テーマ(例)は以下のとおりである。本専攻の教育課程における特徴を十分に活用した、文理両棲の性質を持つ研究テーマや実践的な研究テーマが多く見受けられる。 [感性科学コース] ・日本人の美意識を脳活動から解明 ・共感が生じる際の生理反応に関する研究 ・情動誘発時の生理反応の個人差に関する研究 ・幸せ、喜びという情動が免疫系に及ぼす影響 [感性コミュニケーションコース] ・医療現場における絵本カーニバルに関する実践研究 ・教育を目的としたゲームソフトによる対人相互作用の促進に関する研究 ・廃材プロジェクトによる地域におけるアートとまちづくりの連結 ・ボードゲームによる障がいを持つ子ども達と大人とのコミュニケーションの場の研究 [感性価値クエーションコース] ・ミュージックシネマにおける新しいインターフェイスの提案 -感性コミュニケーションの視点から- ・現代における”トキワ荘”の意義と役割 -イラストレーターのコミュニティ形成- ・数学及び数学教育における感性 ・ユーザーの感性に立脚した不動産ビジネスの研究開発 ・都心部フィットネス構想 ・子どもにおける構想力の自由さについて
	チーム演習	「ユーザー感性学 PTL」で実施する授業形態。3つのコース（感性科学、感性コミュニケーション、感性価値クエーション）に関連する生きた演習プログラムで、社会現場の課題にリアルタイムに取り組み表現力・対話力・共感力・発想力・構想力・チーム協働力・実践力といった総合的な能力を実践的に修得する（資料3-1-B）。
オートモティブサイエンス専攻	インターンシップ	現場で活かせる専門知識や現場の感覚を身につけるため、修士課程の全学生が自動車メーカー等での長期インターンシップ（3ヶ月）を行う。専門的な知識を実践的な知識に変換し、仕事の場でそれを駆使しながらチームワークの基本とリーダーシップを学ぶ（資料3-1-C）。 なお、オートモティブサイエンス専攻が中心となり発足させた「オートモティブサイエンス・コンソーシアム」において、大学関係者（学生を含む）、自動車関連企業、一般市民等

		<p>に対し、学生によるインターシップ報告を行った（平成21年12月13日）。トヨタ自動車、日産自動車、本田技術研究所、マツダ自動車及びダイハツ九州に派遣された学生7名が、各社の社風や社員の意識、社員に対する安全教育や情報の取扱いなど、大学とは異なる「現場」の報告を行った（機密事項に関わるため、施設や研究内容の報告は行わなかった）。来場者からは、以下のコメントが寄せられ、本専攻が3ヶ月という長期インターシップを行う意義について、関係者の理解を得る機会にもなった。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・インターシップは社会人としての貴重な経験を実感されたと感じた。 ・企業側の熱い思いが、学生に伝わっている。よいインターシップであったと感じた。 ・インターシップでの「気づき」（学生が学んだこと）の部分が非常に良かった。 ・九州大学オートモティブサイエンス専攻院生と各自動車企業とのインターシップによる交流は学生の社会へ進出する際にとっても良い体験になっているように感じられた。 ・インターシップを行う目的を持ち、学生と技術者が熱くなれる場、学生が現場から学び取ることが重要だと改めて思った。
	国際コミュニケーション演習（修士）／上級国際コミュニケーション演習（博士後期）	<p>学生自身が行う研究成果を英語で発表し合い、質疑応答等を通じて教員の指導を受ける。英語でのプレゼンテーション能力の錬磨を通じてグローバルに活躍できる人材養成を図るのみならず、異なる専門分野の知識をぶつけ合うことにより知識の統合的な理解を促進する。</p>

資料3-1-B ユーザー感性学専攻における「ユーザー感性学PTL」の実績（平成21年度）

実施形態	<p>教員指導のもと少人数で構成されるチームを編成して、自治体や企業等が直面する課題に対し、具体的なテーマを設定して、自治体や企業等と連携しチームでその課題解決にあたる。本演習を通じ、学生は社会のニーズ把握→テーマ設定→プロジェクト推進→社会への提案という一連のプロセスを学ぶと共に、チームで実践的に推進し、知の体系化を図ることによって、社会性などの総合的な人間力の向上や職業的自立に必要な能力を養成する。</p>
テーマ例、連携先、演習内容	<ul style="list-style-type: none"> ・ [] 仮眠室・休憩室改善のための調査 [連携先： []] 教員の指導のもと、学生が主体となって調査した現状を踏まえて企業側と協議した結果、「中長距離バス運転手の職場環境改善」をテーマとして設定した。その後、運転手に対するアンケート調査、聞き取り調査及び、仮眠室等の現地調査（温度・湿度・照度などの環境データ計測等）を行い、施設等のハード面、勤務に対する精神的な疲労（神経過敏、憂鬱）のソフト面から課題を抽出し、仮眠室等の環境改善及び運転手の勤務環境に関する課題解決に係る提案を行った。本学からの提案に対し、企業からは、当事者（運転手）以外からデータ等に基づく客観的な提案を受け、職場の環境改善等につなげることができ、非常に有意義であった旨の評価を得た。 ・ 唐泊地区ブランディング [連携先： []] 唐泊漁港をモデルに、ユーザーの視点にたった「港と漁業」のブランドづくりを行った。当初は、唐泊の「えびす牡蠣」のブランドづくりをテーマとして設定していたが、プロジェクト進行のなかで、牡蠣を育てている「ひと」や港の「文化」に力点をシフトし、最終提案は、漁師の生き方や人間的魅力に焦点をあてて、『唐泊漁師物語』を編集・制作（1万部を印刷）し、「カキ小屋」の期間中、小屋において配布され、好評を得た。本PTLがきっかけとなり、福岡県、福岡商工会議所、マスコミ、金融機関（日本政策投資銀行）などを巻き込むかたちで、平成22年1月末にニューヨークの有名レストランで開催された「FUKUOKA フェア」において、唐泊の魚が食材として利用されることとなり、国外への情報発信につなげていくことができた。フェアには、漁協支部長も参加し、海外の反応に直接ふれることで、唐泊地区活性化に大いに役立った。唐泊の漁協関係者からは、「大学のPTLとして取りあげられたことで、新しい視点で、漁業・漁港の魅力を取りあげてもらい、関係者の自信につながり、ブランドづくりについても勉強になった」との評価が得られた。また、福岡県の水産行政部局からは、「本PTLが海外でのマーケティング活動につながるなど、予想外の展開となり、水産行政としても新しい発想をつかむことができた」との評価が得られた。 ・ 伊予商品ブランド形成 [連携先： []] 筑後地域（大木町、柳川市、大川市を中心とした4市3町）のい草メーカー地元有力企業4社に対して、商品ブランド開発の提案を行うことを目的に実施。商品開発のための前提条件整理として、①既存文献の研究、②各社の既存商品紹介を行い、各社のヒアリングを実施した。商品開発等を各社と検討し、商品開発提案書のプレゼンテーションを行った（2回実施（1回目：商品

	<p>開発立案者による各社へのプレゼンテーション及び各担当からの評価、2回目：各担当からの評価を受けて修正案の提案)。提案内容等について連携先から以下の評価を受けた。</p> <p>「今後も本 PTL を継続したい」 「PTL という新しい手法は評価できる」 「社会人、学生といった多様な視点からの提案は高く評価する」 「学生（若者）や出身学部別の多様な視点から提案は非常に役立つ」</p> <p>・九州の河川環境向上に向けてのデザイン提案 〔連携先： ██████████〕 九州地区に所在する河川空間に着目し、河川空間が抱える課題を導きだし、各自が導き出した課題改善に向けたデザイン提案を行うことを目的に実施。遠賀川をケーススタディとして検討を行うために、遠賀川を訪れ、遠賀川河川事務所職員から事務所の取組を、遠賀川水辺館を拠点に活動を行う NPO 団体から遠賀川における地域住民の取組について話を伺うとともに遠賀川の現状についてのフィールド調査を実施した。学生は、これらの経験に基づいて各自が課題・テーマ設定を行い、新たな河川環境についてのデザインを検討した。検討した提案内容については、██████████を対象に、学生が各自の提案をプレゼンテーションし、現場で活動をしている立場からの意見・感想をもらった。相手先からは、プレゼンテーションで以下のような意見・感想を得た。</p> <p>「現場にいる職員では発想出来ない提案を多くもらった」 「実現性の高い提案も多くあるように思う」 「今後も、このような機会を設けお互いに勉強できればと思う」 「ケースとした ██████████でも NPO の方々等を対象にぜひこのような会を設けてほしい」</p> <p>・アーバンツーリズム(福岡・釜山における両都市ガイドブック作成)〔連携先：福岡市、釜山市〕 福岡市・釜山市の共同事業「福岡・釜山超広域経済圏協力事業」の一つとして行われている両都市への観光客誘致促進事業「釜山・福岡アジアゲートウェイ 2011」の取組みの一環として、自治体と連携し、ガイドブックを作成した。ガイドブックを作成するにあたっては、掲載項目に関し、学生が利用者の視点から抽出・選択した福岡・釜山両市に係る項目を自治体に対してプレゼンを行うなど、企画段階から関わった。また、教員指導のもと、学生自身で取材、執筆、編集及びデザインを行い、ガイドブックを作り上げた。学生が、企画段階から出版に至るまでの一連の実務的な作業に携わることで、より実践的な知識を修得することが出来た。自治体からは、完成したガイドブックは行政が作成していた従来ものとは異なり、利用者（ユーザー）をより意識した内容・構成となっている点について、高い評価が得られた。また、学生が現地取材も試みたことで、国際的な相互理解が促進されたなど、国際交流の一助としての評価も得られた。</p>
学生による評価	<ul style="list-style-type: none"> ・自分ひとりの思考には限りがある。人と交わり議論することで創造性が育まれる。 ・チームでものを進めることの難しさがわかった。 ・まちづくりが及ぼす住民への影響力の大きさと、成功した時の幸せの広がり方を実感した。 ・「伝える」ではなく、「伝わる」話し方をすることが大切であることを感じた。 ・自分の強み、弱みがわかった。 ・議論スキルの必要性を感じた。 ・課題の成果物に、自他ともに確かな達成感を味わうことができた。人のやる気と自信回復は、この達成感の積み重ねであると再認識した。 ・同じテーマに前期・後期と継続して取り組めないか。 ・前期 PTL と後期 PTL に「基礎編」「応用編」のような差異をもたせられないか。 ・負担が大きい（研究とのバランスに悩み）。 ・社会人と学部進学生との間に認識や取組姿勢のギャップがあるように感じられる。 ・成果を社会にどう着地させるのか。

資料3-1-C オートモーティブサイエンス専攻における「インターンシップ」の実績（平成21年度）

派遣人数	修士課程の学生 25名
派遣期間	平成21年8月又は9月から3ヶ月
派遣企業	<p>トヨタ自動車(株) [REDACTED]</p> <p>[REDACTED]</p> <p>日産自動車(株) [REDACTED]</p> <p>日産化学工業(株) [REDACTED]</p> <p>(株)本田技術研究所 [REDACTED]</p> <p>マツダ(株) [REDACTED]</p> <p>ダイハツ九州(株) [REDACTED]</p>
研究テーマ(例)	<p>[先端材料科学分野]</p> <p>車体接着技術の評価解析/リチウムイオン電池負極材料の検討/燃料電池用電極触媒の研究/ボデーロボットシミュレーションを使用した、バーチャル動作検討および実機確認/SOFCの特許調査、整理、動向まとめ/貴金属使用量低減触媒の活性点開発/半導体材料の電気測定による特性評価</p> <p>[ダイナミクス分野]</p> <p>生産技術(生産準備)業務とSE活動の理解/操縦安定性・乗り心地向上システムの開発/車両床下の空気抵抗低減の検討</p> <p>[情報制御学分野]</p> <p>Control of Autonomous Vehicles/車両モデルの作成とドライビングシュミレータを用いた動作確認/太陽光発電システム搭載自動車の有効性の検討ツールの作成/磁場解析によるモータの特性計算とその考察</p> <p>[人間科学分野]</p> <p>車両と歩行者との事故低減を目指したV2V協調 ITS 安全運転支援システムの開発業務/生体信号を用いたドライバ状態評価</p> <p>[社会科学分野]</p> <p>#1プレスライン段取り作業の改善・より速く、楽に、高品質、安全な仕事へ・少人数いかに、高効率な仕事へ/ブラッキング工程の稼働率向上・トリム5工程のZ51生産効率向上・特別点検の効率向上</p>
学生による評価	<p>自分のインターンシップ全体に関する感想(抜粋)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・私の場合、見学だけでなく、実際に実験を行ったり内容検討のミーティングに参加させていただいたりと会社員生活に近い状況で研修が行えたので、企業で働くということを十分に体験できたと思う。 ・自分の研究分野と同じ研究グループに配属され、デスクワークだけでなく研究もやらせていただいた。自分の感想としては、もう少し自分がやった実験の結果についてグループ内で話し合いたかったと思うが、インターンシップ全体を通しては満足している。 ・まず、本当に長期のインターンシップを一流企業でできた事に感謝する。本当に学ぶべき・見習うべき事がたくさんあった。当初の目的は企業を知る事だったが、それ以上にインターンを通して本当に成長できた部分があると思う。 ・今回のインターンシップでは多くの事を学ぶことができとても充実していたのでよかった。 ・大学で行っている研究と企業の研究の違いや社会人の姿を実際に見たり、感じる事ができた。 ・学生の中に社会人として3ヶ月も経験を積むことが出来るということは非常に貴重な体験だった。私の研修先は現在の研究と違う分野だったが、異なる視点から自動車を見ることにより、考え方が変わるきっかけとなった。総合的に満足を得られるものだった。今後の自動車業界を担う人材を育成するのであれば1つの部署だけでなく様々な部署や企業で行うことが本専攻の目的に合致しているのではないかと思った。 ・3ヶ月という長期間、会社ではたらくという具体的な将来像が持てたことが良かった。 ・会社とはどのような感じかよく理解できた。特に、就職活動を始める学生にとって、いい経験である。 ・私の場合は、非常にマッチングがよくてこれからの研究のシミュレーションとなった。 ・鉄のコイルから、できあがった車まですべての工程を見学させてもらった。特に、日頃に見られない所まで案内してもらい、詳細な説明があり、本当に得たものが多かった。

	<p>インターンシップで最も印象に残った点 (抜粋)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 時間に対するメリハリをきちんとつけて全ての物事を進行させること。 ・ 企業でも自分の意思で研究できる部署があるという点。部署によって個人への負担が異なるという点。 ・ 企業ではより効率的に物事を進めていく必要があり、限られた就業時間内に多くの結果が求められるやりのある環境であると思った。 ・ チームワーク、コミュニケーション。メンバーたちとよく意見を交換しなら仕事するのがポイント。 ・ 企業理念。目的意識。 ・ 企業の方の研究者としての姿勢。 ・ 自動車会社で行われている研究内容が非常に多分野であったこと。 ・ 社会人は時間や気力・体力が限られており、如何に考えて行動するかが重要になると感じた。 ・ 学生と社会人の違いが最も印象に残った。 ・ 会社が社員を守っているということ。 ・ 仕事の厳しさ、忙しさ。個人の能力の高さ。 ・ 安全・機密管理。 ・ 車造りの現場。 <p>企業と大学との相違点 (抜粋)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 安全と機密に対する意識、効率の良い実験計画、他部門との折衝。 ・ 研究に対し利益を第一に考えている点。時間の縛り(就業制限)がある点。 ・ 大学では比較的一人で考え、一人で実験などの研究を進めていくのに対し、企業ではグループ全体で研究方針を展開していくところ。 ・ 企業で働いている社員は仕事時間が効率よく仕事して、毎日ちゃんと計画を立てて仕事をしている。 ・ 企業理念。目的意識。 ・ 実験の計画性と短時間の間に実験をやってしまう集中力。 ・ 時間のやりくりや実際の製品を推定しての広範囲に及ぶ研究開発 ・ 企業や社会、人に対しての責任や義務。 ・ コスト意識と安全意識。 ・ 自己マネジメント力。 ・ 企業では教わるのではなく自分で学ばなければならないことが多い。 <p>今後、インターンシップの体験をどのように役立てるか (抜粋)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 今後の研究活動においてより効率良く実験を行っていくことに役立てたい。 ・ 計画的な時間の使い方をを行う。進路決定の際に企業での研究と大学での研究を比較する。 ・ 研究室のメンバーとのコミュニケーションを密にとつていき、充実した研究ができるように組織を少しずつ良い方向に持っていきようリーダーシップを取っていきたい。 ・ 最先端のソフトを使わせていただいて、現代科学技術の発展の早さに驚いた。これから、時代に遅れないように、勉強し続けるのが重要。 ・ 目的意識。目標設定。 ・ 本体験を通じて感じたことや学んだことを自分なりに噛み砕き、学生時代のうちからできることにチャレンジしたい。 ・ 研究に活かせるような知識を基に研究を充実させる。就職後のビジョンがより明確になったので、これを就職活動に活かす。 ・ 自分の能力が未熟であることを努力で養い、自分が仕事することをイメージしながら勉学に励みたい。 ・ 自分の問題解決に対する姿勢や上司(先生、先輩)との研究のやり取り。 ・ これからの論文のまとめに役立てる。 ・ 少しでもプロの視点で研究を考える。
企業による評価	<p>学生に対する総合所見 (抜粋)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 現場とうまくコミュニケーションをとりながら課題にもよく取り組んでいた。分からないことは積極的に質問して解決していた。

	<ul style="list-style-type: none"> ・技術を修得しようという意欲が感じられた。責任感もあった。ただ、データ分析結果の数値の入力ミスなど、それによって判断が異なってしまうような内容のミスが見受けられた。高い意欲を継続することで、能力的な課題を改善して、企業にとっての戦力になりえる人材だと感じた。 ・自ら進んで関連する論文を多く調査していた。こちらからの指示に謙虚に従いつつ、そこから貪欲に学ぼうとする姿勢を感じた。 ・難しい実験であったが、技術員の指導の下、柔軟に実験に対応し、ふさわしい実験結果を得ることができた。実験・研究のPDCAサイクルを回すことに関しては優れた能力を発揮していた。 ・社会に出て働く上で、協業、分業していてもお互いの連携やコミュニケーションが十分に行われていると、仕事がかまくま回ること気づいた。 ・いろいろな技術に非常に興味を持ち、最後までやり遂げようとする気持ちをもっていた。 ・実車テスト、ドラバベンジシミュレタによる被験者テストを実施してもらったが、計画的に取り組むことができていた。ただ、目的意識がやや低かったかもしれない。 ・提示したテーマに対して綿密な実験計画を立て、都度見直しやり遂げた。後半に体調を崩したが、ストレス耐性を高めていってほしい。 ・教えたことに対する飲み込みが早く、自ら進んで実施していた。また、改善点の提案も積極的に出すなど、やる気を感じた。今回のインターシップを通じて更に成長できたのではないかと思う。 ・生産現場で起こりがちな突発的な現場対応業務などにも、正社員に混じって精力的に参画し、きちんと業務をこなした。業務を遂行する中で、相手の話を聞くばかりでなく、内容を理解した上で自分の意見も述べるような積極的な一面もあり、これから社会人となる上での心構えはできていると感じた。 ・成果発表、プレゼンは非常に質の高い発表を行うことができた。学生の技術レベル、研究レベルの高さを感じた。 ・決して受け身にならず、最後まで自分の意志をもって業務を遂行した。技術的な課題に直面し、予定通りに進まないこともあったが、粘り強く対応していた。周囲とのコミュニケーションもしっかり図ることができていた。 ・エンジニアとしては有望な人材であると判断する。しかし、几帳面さにやや欠ける面や謙虚すぎる面が見受けられた。行動力やリーダーシップについて、今後の成長を期待したい。
--	---

資料3-1-D 学府教育科目の授業形態別配置数（平成21年度）

	講義	演習	実験・実習	合計
ユーザー感性学専攻	34	8	7	49
オートモーティブサイエンス専攻 (修士課程)	47	14	2	63
オートモーティブサイエンス専攻 (博士後期課程)	1	7	1	9
合計	82	29	10	121

担当授業科目に関しては、教授・准教授は主要授業科目を含めた科目を、講師・非常勤講師は主要授業科目以外の科目を担当している。本学府では、「感性」及び「自動車」という学問分野に対して、学際的かつ多面的な教育研究活動を展開し、「科学的な知の統合と創造」に取り組んでいくために、専任教員の他、専門領域が重なる学内教員や国公立大学連携及び産学官連携に基づいた学外教員からなる教員組織を編成している（前掲資料1-1-G）。このため、オートモーティブサイエンス専攻では、国内有力自動車メーカーの取締役や技監などの非常勤講師が、専攻における重要科目の一つである「オートモーティブサイエンス概論」（修士課程）及び「オートモーティブサイエンス特論」（博士後期課程）を担当している。

また、本学府各専攻のシラバスは資料3-1-E及び資料3-1-Fに示すとおり作成しており、学内から閲覧可能なホームページ上で公開している。

資料3-1-E ユーザー感性学専攻におけるシラバス (例)

授業科目区分	専攻共通科目 (ユーザー感性学基礎)	授業対象学生	1年次 選択
授業科目名	感性科学概論		
講義題目			
授業方法及び開講学期等	前期 月曜日 3時限	単位数	2単位
通常授業・集中講義・臨時	通常授業		
担当教員 綿貫茂喜、森周司、樋口重和、金亮奎 watanuki@design.kyushu-u.ac.jp	履修条件 当概論は感性科学コースに所属する学生は必ず受講すること。また、他コースの学生であっても、感性を理解する基礎科目であるため、履修することが望ましい。		
授業の概要 感性科学とは、人間の心の重要な特性でありながら、科学の対象から外されていた感性を、主に生理心理学的手法を用いて科学する学問をいう。その際に、生物としてのヒトを視座し、感性は“うまく生きる”ための進化適応上の心の機能として捉える。本講義では、感性の進化的意義を学び、感性計測の基礎から応用まで学習し、感性科学を視座した高付加価値製品の開発事例を通して、今後のもの作りの在り方について理解する。			
全体の教育目標 感性は自然科学の対象から外されていた。その結果、高度な技術化社会が形成されたが、一方人間性の否定等、人間疎外の社会も形成されてしまった。そこで本授業では、安全・安心で心豊かな社会を構築するために感性とは何かを知り、その重要性を意識させ、感性科学の今後の発展性、および感性を重視した製品開発やコミュニケーションのあり方を理解させる。			
個別の学習目標 感性とは何かを理解し、感性を科学することの重要性を学び、感性科学に基づく技術開発の有用性を知る。			
授 業 計 画 (第1回) : 感性とは何か (綿貫) (第2回) : 感性研究による新しい世界観の創造 (綿貫) (第3回) : 感性に関するグループディスカッション (綿貫) (第4回) : ヒトの感性と進化 (樋口) (第5回) : ヒトの感性と適応行動 (樋口) (第6回) : ヒトの感性の多様性 (樋口) (第7回) : 感性の進化的意義に関するグループディスカッション (樋口) (第8回) : 心理測定的基础 (森) (第9回) : 感性と生理反応 (綿貫) (第10回) : 感性と脳機能 (金) (第11回) : 感性計測に関するグループディスカッション (森・綿貫・金) (第12回) : 感性と高付加価値製品の開発 (綿貫) (第13回) : 感性とコミュニケーション (樋口) (第14回) : 感性科学に関する総合ディスカッション (綿貫・森・樋口・金) (第15回) : まとめ			
キーワード 感性、進化、心理生理反応、コミュニケーション			
授業の進め方 通常の授業形態で行う。			

教科書及び参考図書 教科書は特に指定しないが、適宜資料を配布する。
学習相談 直接の相談が必要な場合は、電子メールで相談の希望日時、相談内容を連絡の上、予約すること。
試験・成績評価等 (評価方法) 本授業では授業計画に示すように、4回のグループディスカッションを行うが、その発言内容や、ディスカッション後に提出するレポート、および試験によって評価する。 (評価基準) 評価基準の割合は設けず、出席状況、ディスカッションでの発言内容、レポート、学習態度、および試験の成績で評定する。
その他 特になし

URL : http://www.ifs.kyushu-u.ac.jp/kss_classes/index/current (ユーザー感性学専攻)

資料3-1-F オートモーティブサイエンス専攻におけるシラバス (例)

授業科目区分	分野専門科目 (人間科学分野)	授業対象学生	1年次 選択
授業科目名	交通心理学		
講義題目			
授業方法及び開講学期等	前期 月曜日 5時限	単位数	2単位
通常授業・集中講義・臨時	通常授業		
担当教員 志堂寺 和則	履修条件		
授業の概要 自動車事故の原因は、そのほとんどが人的要因にあるといわれており、運転者の心理や行動特性を理解することが事故防止に必須である。また、これらの理解は、魅力的な自動車、快適な自動車を作る上でも重要である。この講義では、運転者の情報処理特性、運転態度と運転行動との関係、運転行動のモデル、危険知覚、危険を受容する心理と行動、飲酒や疲労、ストレスが運転者に及ぼす影響、社会的行動としての運転(カーコミュニケーション、攻撃性)等について解説し、運転者の心理と行動についての理解を深める。			
全体の教育目標 自動車事故の原因は、そのほとんどが人的要因にあるといわれており、運転者の心理や行動特性を理解することが事故防止に必須である。また、これらの理解は、魅力的な自動車、快適な自動車を作る上でも重要である。本講義では、運転者の情報処理特性や運転行動のモデル等を学び、運転者の心理と行動についての理解を深める。			
個別の学習目標 運転者の情報処理特性、運転行動のモデルなど交通心理学のキー概念について習得する。			
授業計画 (第1回) ガイダンス (第2回) 運転者の情報処理特性1 (知覚) (第3回) 運転者の情報処理特性2 (認知) (第4回) 運転者の情報処理特性3 (運転時の注視特性と注意) (第5回) 運転者の情報処理特性4 (判断, 操作) (第6回) 運転者の情報処理特性5 (高齢者) (第7回) 運転態度と運転行動 (第8回) 運転行動のモデル1 (心理学的モデル) (第9回) 運転行動のモデル2 (工学的モデル) (第10回) ハザード知覚とリスク知覚			

(第1 1回) リスクテイキング (第1 2回) 運転におよぼす飲酒、疲労の影響 (第1 3回) 運転時のストレス (第1 4回) 社会的行動としての運転 (第1 5回) まとめとディスカッション
キーワード 運転者の情報処理特性、運転行動のモデル、リスクテイキング
授業の進め方 PC画面の投影を中心に配布資料を使って講義をおこなう。
教科書及び参考図書 教科書：必要に応じてプリントを配布する。 副読本・参考書：適宜、講義中に紹介する。
学習相談 随時可能。事前にメールで予約してください。
試験・成績評価等 (評価方法) 定期試験により評価する。 (評価基準) 出席2 / 3以上。基礎的な事項の理解が得られているかにより評価する。
その他

URL : http://www.ifs.kyushu-u.ac.jp/ams_classes/index/current (オートモーティブサイエンス専攻)

本学府においては、科学的な知の統合と創造を通じて、現代社会が抱える複合的かつ根源的な課題に対し、自らそのような知の担い手として活躍する高度な専門人材を組織的に養成するために、各専攻において特徴的な研究指導が行われている。

ユーザー感性学専攻では、学生一人ひとりの出身分野や関心領域に応じてきめ細かい履修指導ができるよう、指導教員・副指導教員を配置している。これは、自らが履修するコースの切り口のみから「感性」を捉えるのではなく、他のコースの切り口からも捉え、多角的な視点から「感性」を科学していく多様で重厚な研究指導を行うために実施している体制であり、指導教員は学生が在籍するコースの教員が担当し、副指導教員は学生が在籍するコース以外の教員が担当している。

また、オートモーティブサイエンス専攻では、学生は指導教員が有する実験室において研究テーマに沿った実験等を繰り返しているため、教員が指導する他学府の学生も混在している状況にあり、相互に刺激し合いながら交流を図り知見を広めていくことができる環境の下に置かれている。また、インターンシップを通じ、本専攻において修得した知識を実践的な知識に変換すると共に、現場で必要とされる実践的な研究テーマ等を体感することができている。

このように、本学府においては、研究指導上の多様な工夫がなされた研究指導が日常的に行われている。

また、学生の教育研究能力の向上を図るためにTA制度を活用している。平成21年度におけるTAの採用状況は資料3-1-Gに示すとおりである。

資料3-1-G TAの採用状況 (延べ人数)

	平成21年度
ユーザー感性学専攻	9
オートモーティブサイエンス専攻	6
合計	15

観点 主体的な学習を促す取組

(観点に係る状況)

本学府では、学生の自主的な学習を促すために、シラバスに自主学習に有用な情報を記載して公開(前掲資料3-1-D)すると共に、資料3-2-Aに示すとおり各専攻において院生室を整備している。

また、本学府及び各専攻は、その学問分野において我が国においても類を見ない大学院である。このため、入学直後に新入生オリエンテーションを開催し、本学府及び各専攻の特徴等を学生に説明し、学生が今後本学府各専攻において展開する教育研究活動の動機付けを行っている。また、併せて履修ガイダンスを行い、学府における教育研究活動にスムーズに取り組んでいくことができるよう、授業科目の体系や履修方法、修了要件などについて説明している。更に、ユーザー感性学専攻においては、入学直後に特徴的なカリキュラムの一つである「ユーザー感性学 PTL」の研究テーマ等を決定し、入学直後から学生自身がテーマを持って主体的に活動していくことができる環境を整えている(資料3-2-B)。

また、学生の主体的な学習を促す取組みとして、ユーザー感性学専攻にあつては、全コースの学生が集う院生室を一カ所に設け、自由な創造活動を促す環境を整備すると共に、学生担当教員を配置し、学生が行う教育研究活動の相談を随時受け付けている。その結果、九州大学の院生や学部生が自ら企画するユニークな研究・調査プロジェクトをサポートする学内事業「チャレンジ&クリエイション(C&C)2009」に、2件の事業が採択されている(全体の採択件数は12件)。また、各学生には、主指導教員及び副指導教員が配置されており、論文作成を見据えた研究指導が随時行われている。

一方、オートモーティブサイエンス専攻にあつては、学生は、入学直後となる4月上旬に、「オートモーティブサイエンス概論」(修士課程)又は「オートモーティブサイエンス特論」(博士後期課程)を受講することを必須としている(前掲資料1-2-A)。これにより、自動車業界の最近の動向やトレンドを学ぶと共に自らの専門性のあり方を考え、今後本専攻において行っている研究活動の動機付けとしている。また、学生は、本専攻において指導教員が有する実験室において研究テーマに沿った実験等を繰り返し行っている。教員が指導する他学府の学生も混在している状況にあり、日常的に相互に刺激し合いながら交流を図り知見を広めていくことができる環境の下に置かれている。また、指導教員による論文作成を見据えた研究指導が随時行われている。

このように、本学府においては、各専攻で学生が自ら主体的に学習することができる取組みを実施している。

資料3-2-A 院生室の整備状況

	自習室数	設備
ユーザー感性学専攻	4室(ユーザー感性学専攻棟7階)	情報コンセント、パソコン、プリンター等
オートモーティブサイエンス専攻	3室(総合学習プラザ2階(2室)、ユーザー感性学専攻棟5階)	情報コンセント、無線LAN、プリンター等

資料3-2-B 新入生オリエンテーション・履修ガイダンスの実施状況

種別/実施組織	実施時期	実施対象者	実施内容
オリエンテーション/学府	平成21年 4月8日	1年	・本学府及び各専攻の特徴を説明した。
履修ガイダンス/各専攻	平成21年 4月8日	1年	・入学式終了後に、専攻毎にオリエンテーションを行った。(授業科目の履修方法、学生相談、各種手続き、奨学援助等)

履修ガイダンス/ ユーザー感性学専攻	平成 21 年 4 月 10 日	1 年	・授業科目「ユーザー感性学 PTL」に関するオリエンテーションを行った。 (実施方法、チーム別け、テーマ設定の方法等)
-----------------------	---------------------	-----	--

(2) 分析項目の水準及びその判断理由

(水準) 期待される水準を上回る。

(判断理由)

本学府では、学府及び各専攻の教育目的を達成するために、高度な知識を教授する講義科目と実践的な知識を教授する「ユーザー感性学 PTL」や「インターンシップ」などの演習科目を積極的に組み合わせることによって、全体としてそれぞれ特徴ある教育方法を実現している。また、教育課程の編成の趣旨に沿って適切なシラバスが作成され、活用されている。研究指導方法や研究指導に関しては、学生一人ひとりの興味・関心・進路に応じたきめ細かな指導が適切に行われている。

学生の主体的な学習を促すために院生室を整備すると共に、今後各専攻において教育研究活動を行っていく動機付けとなるオリエンテーションを実施している。

分析項目Ⅳ 学業の成果

(1) 観点ごとの分析

観点 学生が身に付けた学力や資質・能力

(観点到に係る状況)

本学府の平成21年度の単位取得状況は、資料4-1-Aに示すとおり修士課程にあつては96.3%、博士後期課程にあつては100%となっている。また、休学率は、資料4-1-Bに示すとおり修士課程にあつては1.5%、博士後期課程にあつては0%である。

また、前掲資料1-1-Aに示す教育目的を達成するため、本学府の学生は、講義等を通じて各専門分野における高度な専門的知識を修得するだけでなく、「ユーザー感性学PTL」や「インターンシップ」などの実践的な演習科目を通じて、実社会における実務的知識をも修得している（前掲資料3-1-B及び3-1-C）。これにより、講義等を通じて様々な専門的知識を修得するばかりでなく、専門的知識と実務的知識を統合させ、社会の変化に対応しうる実践的な高度な知識へと再編成していく能力も併せて養成している。

上記のとおり、平成21年度に本学府に入学した1期生は、全般的に学力を適切に身に付けていると判断される。

資料4-1-A 単位取得状況

		平成21年度		
		履修登録者数	単位取得者数	単位取得率
修士課程	1年	997	960	96.3%
	2年			
	全体	997	960	96.3%
博士後期課程	1年	24	24	100%
	2年			
	3年			
	全体	24	24	100%

履修登録者数・単位取得者数ともに延べ人数、単位取得率：単位取得者数を履修登録者数で割った比率

資料4-1-B 休学状況（平成21年11月1日現在）

		平成21年度
修士課程	休学者数（休学率）	1(1.5%)
博士後期課程	休学者数（休学率）	0(0%)

※休学者1名は社会人学生であり、職務の都合によるもの

観点 学業の成果に関する学生の評価

(観点到に係る状況)

学業の成果に関する学生の評価は、日常的な指導教員による聞き取りや授業アンケートなどにより得られ、これらの結果から満足度を評価するとともに、教育改善のためのデータとして活用されている。

本学府における授業アンケートは、専攻別に資料4-2-A及び資料4-2-Bのような内容で実施されている。このうち、到達度や満足度を示す項目についての集計結果を、ユーザー感性学専攻が行った授業アンケートについては資料4-2-Cに、オートモーティブサイエンス専攻が行った授業アンケートについては資料4-2-Dに示す。

アンケート結果からも、両専攻の学生は高い授業の到達度や満足度をもっていることが分かる。また、半数以上の学生が「専門領域についての知識が得られた」「将来役に立つと思った」と回答していることから、学生は「感性」や「自動車」に係る専門知識を着実に修得していると言える。なお、授業に対する改善・要望意見については、各専攻の教務WG及び専攻運営会議等において取り上げ、次年度以降の授業に反映させることとしている。

資料4-2-A 授業アンケートの内容（ユーザー感性学専攻）

目 的	授業の質の向上に資するため、授業科目毎に学生による授業評価を行う。
実施対象	ユーザー感性学専攻 大学院生（回収率 21.4%）
実施時期	授業期間終了後から2週間以内に提出
内 容	<p>1. この授業に関するあなた自身について</p> <p>(1) この授業はあなたの専攻分野ですか？ ①はい ②いいえ</p> <p>(2) 欠席は何回ですか？ ①欠席なし ②欠席1～3回 ③欠席4回以上</p> <p>(3) 授業1回あたり予習・復習をどの程度しましたか？ ①1時間以内 ②30分から1時間 ③30分以下 ④まったくしなかった</p> <p>(4) シラバス（授業計画）を利用しましたか？ ①かなりした ②ある程度した ③あまりしなかった ④シラバスのことを知らなかった</p> <p>(5) 授業内容が分からないときどうしましたか？（複数回答可） ①教員に質問した ②友人・先輩に質問した ③自分で調べた ④何もしなかった ⑤その他</p> <p>(6) 授業の内容は理解できましたか？ ①よく理解できた ②ほぼ理解できた ③あまり理解できなかった</p> <p>2. この授業について</p> <p>(1) 授業内容はシラバスに記載された内容と一致していましたか？ ①よく一致していた ②ほぼ一致していた ③一致していなかった ④シラバスを利用していない（あるいは覚えていない）のでわからない</p> <p>(2) 授業の進み具合はどうでしたか？ ①速い ②ちょうどよい ③遅い</p> <p>(3) 授業内容の理解を助けるための教科書や教材、スライド、配布資料は適切でしたか？ ①そう思う ②どちらとも言えない ③そう思わない</p> <p>(4) ノートは取りやすかったですか？ ①そう思う ②どちらとも言えない ③そう思わない</p> <p>(5) 内容は理解しやすかったですか？ ①そう思う ②どちらとも言えない ③そう思わない</p> <p>(6) 多くの新しい知識、考え方を学ぶことができましたか？ ①そう思う ②どちらとも言えない ③そう思わない</p> <p>(7) クラスの受講態度はよかったですか？ ①そう思う ②どちらとも言えない ③そう思わない</p> <p>(8) 教員と学生間のコミュニケーションはうまくいっていたと思いますか？ ①そう思う ②どちらとも言えない ③そう思わない</p> <p>(9) 教員は授業の準備をよくしていたと思いますか？ ①そう思う ②どちらとも言えない ③そう思わない</p> <p>(10) 教員は学生に興味を抱かせるような努力をしていたと思いますか？ ①そう思う ②どちらとも言えない ③そう思わない</p> <p>(11) 総合的に判断して、この授業の満足度はどうですか？ ①高い ②普通 ③低い</p>

	<p>3. この授業を受けてよかったと思うこと（複数回答可）</p> <p>専門領域についての知識が得られた 将来役に立つと思った</p> <p>関連する領域に興味を持つようになった 将来の進路を決めるうえで役に立った</p> <p>勉学に対する意欲がわいた 先生に対する親近感がもてた</p> <p>その他（以下に記入してください）</p>
	<p>4. この授業の改善について要望したいこと（複数回答可）</p> <p>もっとレベルの高い授業をしてほしい 授業内容をもっと易しくしてほしい</p> <p>授業に演習をとり入れてほしい 授業テーマ・目標を明確にしてほしい</p> <p>授業内容をもっと精選してほしい もっと幅広い内容を扱ってほしい</p> <p>学生の理解度を把握ながら授業を進めてほしい 理解できるように説明に工夫がほしい</p> <p>授業の準備をもっとしてほしい 成績の評価基準を示してほしい</p> <p>授業に教科書や資料を使ってほしい 視聴覚機器を活用・改善してほしい</p> <p>シラバスに沿って進めてほしい シラバスの内容を充実してほしい</p> <p>教室の隅まで声が届くようにしてほしい 読みやすい字で板書してほしい</p> <p>板書量を少なくしてほしい 板書量を多くしてほしい</p> <p>授業の開始・終了時間を守ってほしい 休講・補講を少なくしてほしい</p> <p>その他（以下に記入してください）</p>

資料4-2-B 授業アンケートの内容（オートモーティブサイエンス専攻）

目 的	授業の質の向上に資するため、授業科目毎に学生による授業評価を行う。
実施対象	オートモーティブサイエンス専攻 大学院生（回収率 36.2%）
実施時期	（前期）最終講義終了日から2週間以内に提出 （後期）各授業終了後2週間以内
内 容	<p>1. この授業に関するあなた自身について</p> <p>（1）この授業はあなたの専攻分野ですか？ ①はい ②いいえ</p> <p>（2）欠席は何回ですか？ ①欠席なし ②欠席1～3回 ③欠席4回以上</p> <p>（3）授業1回あたり予習・復習をどの程度しましたか？ ①1時間以上 ②30分から1時間 ③30分以下 ④まったくしなかった</p> <p>（4）シラバス（授業計画）を利用しましたか？ ①かなりした ②ある程度した ③あまりしなかった ④シラバスのことを知らなかった</p> <p>（5）授業内容が分からないときどうしましたか？（複数回答可） ①教員に質問した ②友人・先輩に質問した ③自分で調べた ④何もしなかった ⑤その他（ ）</p> <p>（6）授業の内容は理解できましたか？ ①よく理解できた ②ほぼ理解できた ③あまり理解できなかった</p> <p>2. この授業について</p> <p>（1）授業内容はシラバスに記載された内容と一致していましたか？ ①よく一致していた ②ほぼ一致していた ③一致していなかった ④シラバスを利用していない（あるいは覚えていない）のでわからない</p> <p>（2）授業の進み具合はどうでしたか？ ①速い ②ちょうどよい ③遅い</p> <p>（3）授業内容の理解を助けるための教科書や教材、スライド、配布資料は適切でしたか？ ①そう思う ②どちらとも言えない ③そう思わない</p> <p>（4）ノートは取りやすかったですか？ ①そう思う ②どちらとも言えない ③そう思わない</p> <p>（5）内容は理解しやすかったですか？ ①そう思う ②どちらとも言えない ③そう思わない</p>

	<p>(6) 多くの新しい知識、考え方を学ぶことができましたか？ ①そう思う ②どちらとも言えない ③そう思わない</p> <p>(7) クラスの受講態度はよかったですか？ ①そう思う ②どちらとも言えない ③そう思わない</p> <p>(8) 教員と学生間のコミュニケーションはうまくいっていたと思いますか？ ①そう思う ②どちらとも言えない ③そう思わない</p> <p>(9) 教員は授業の準備をよくしていたと思いますか？ ①そう思う ②どちらとも言えない ③そう思わない</p> <p>(10) 教員は学生に興味を抱かせるような努力をしていたと思いますか？ ①そう思う ②どちらとも言えない ③そう思わない</p> <p>(11) 総合的に判断して、この授業の満足度はどうですか？ ①高い ②普通 ③低い</p> <p>3. この授業を受けてよかったと思うこと（複数回答可） 専門領域についての知識が得られた 将来役に立つと思った 関連する領域に興味を持つようになった 将来の進路を決めるうえで役に立った 勉学に対する意欲がわいた 先生に対する親近感がもてた その他（以下に記入してください）</p> <p>4. この授業の改善について要望したいこと（複数回答可） もっとレベルの高い授業をしてほしい 授業内容をもっと易しくしてほしい 授業に演習をとり入れてほしい 授業テーマ・目標を明確にしてほしい 授業内容をもっと精選してほしい もっと幅広い内容を扱ってほしい 学生の理解度を把握ながら授業を進めてほしい 理解できるように説明に工夫がほしい 授業の準備をもっとしてほしい 成績の評価基準を示してほしい 授業に教科書や資料を使ってほしい 視聴覚機器を活用・改善してほしい シラバスに沿って進めてほしい シラバスの内容を充実してほしい 教室の隅まで声が届くようにしてほしい 読みやすい字で板書してほしい 板書量を少なくして欲しい 板書量を多くして欲しい 授業の開始・終了時間を守ってほしい 休講・補講を少なくしてほしい その他（以下に記入してください）</p>
--	---

資料4-2-C 授業アンケートの結果（ユーザー感性学専攻）

質問項目	回答
授業の内容は理解できましたか。	良く理解できた+ほぼ理解できた 85.7% あまり理解できなかった 12.3%
総合的に判断して、この授業の満足度はどうですか？	高い+普通 91.9% 低い 6.1% 無回答 2.0%
この授業を受けてよかったと思うこと（複数回答可）	専門領域についての知識が得られた 54.1% 将来役に立つと思った 55.1% 関連する領域に興味を持つようになった 59.2% 将来の進路を決めるうえで役に立った 23.5% 勉学に対する意欲がわいた 20.4% 先生に対する親近感がもてた 44.9% その他 1.0%
この授業の改善について要望したいこと（複数回答可）	もっとレベルの高い授業をしてほしい 1.0% 授業内容をもっと易しくしてほしい 5.1% 授業に演習をとり入れてほしい 5.1% 授業テーマ・目標を明確にしてほしい 15.3%

	授業内容をもっと精選してほしい 11.2% もっと幅広い内容を扱ってほしい 0.0% 学生の理解度を把握ながら授業を進めてほしい 12.2% 理解できるように説明に工夫がほしい 8.2% 授業の準備をもっとしてほしい 4.1% 成績の評価基準を示してほしい 1.0% 授業に教科書や資料を使ってほしい 7.1% 視聴覚機器を活用・改善してほしい 5.1% シラバスに沿って進めてほしい 1.0% シラバスの内容を充実してほしい 0.0% 教室の隅まで声が届くようにしてほしい 1.0% 読みやすい字で板書してほしい 0.0% 板書量を少なくして欲しい 0.0% 板書量を多くして欲しい 2.0% 授業の開始・終了時間を守ってほしい 1.0% 休講・補講を少なくしてほしい 1.0% その他 18.4%
--	--

資料4-2-D 授業アンケートの結果（オートモーティブサイエンス専攻）

質問項目	回答
授業の内容は理解できましたか。	良く理解できた+ほぼ理解できた 92.4% あまり理解できなかった 2.5% 無回答 5.1%
総合的に判断して、この授業の満足度はどうですか？	高い+普通 96.2% 低い 2.5% 無回答 1.3%
この授業を受けてよかったと思うこと (複数回答可)	専門領域についての知識が得られた 70.9% 将来役に立つと思った 50.6% 関連する領域に興味を持つようになった 46.8% 将来の進路を決めるうえで役に立った 19.0% 勉学に対する意欲がわいた 40.5% 先生に対する親近感がもてた 49.4% その他 31.6%
この授業の改善について要望したいこと (複数回答可)	もっとレベルの高い授業をしてほしい 10.1% 授業内容をもっと易くしてほしい 0.0% 授業に演習をとり入れてほしい 5.1% 授業テーマ・目標を明確にしてほしい 7.6% 授業内容をもっと精選してほしい 10.1% もっと幅広い内容を扱ってほしい 2.5% 学生の理解度を把握ながら授業を進めてほしい 7.6% 理解できるように説明に工夫がほしい 2.5% 授業の準備をもっとしてほしい 2.5% 成績の評価基準を示してほしい 2.5% 授業に教科書や資料を使ってほしい 1.3% 視聴覚機器を活用・改善してほしい 1.3% シラバスに沿って進めてほしい 2.5% シラバスの内容を充実してほしい 1.3% 教室の隅まで声が届くようにしてほしい 1.3% 読みやすい字で板書してほしい 1.3%

	板書量を少なくして欲しい 1.3% 板書量を多くして欲しい 6.3% 授業の開始・終了時間を守ってほしい 1.3% 休講・補講を少なくしてほしい 1.3% その他 17.7%
--	---

(2)分析項目の水準及びその判断理由

(水準) 期待される水準を上回る。

(判断理由)

本学府では、修士課程及び博士後期課程共に単位取得率が極めて高く、休学率は極めて低い。

また、学生アンケートの結果に示されるように学生は高い授業の到達度や満足度をもっており、「感性」や「自動車」に係る専門的知識を着実に修得し、自らが「知の統合と創造」をなしえる基盤を醸成していると言える。更に、ユーザー感性学PTLやインターンシップなど実践的な演習科目を通じて、実践的な知識も修得している。

このように、学生の学業の成果・効果が総合的にあがっていることが認められ、本学府及び各専攻の教育目的を達成する教育活動が十分に展開されていると考えられる。

質の向上度の判断

①事例1 「『オートモーティブサイエンス概論／特論』の充実」(分析項目)

(質の向上があったと判断する取組)

オートモーティブサイエンス専攻では、学生自身が本専攻において常に「企業」を意識し、入学後本専攻において行っていく研究活動等を企業の現状や将来展望と直接的にリンクさせるために、入学直後となる4月上旬に「オートモーティブサイエンス概論」(修士課程)及び「オートモーティブサイエンス特論」(博士後期課程)を必修科目として開講している。

平成21年度は、トヨタ自動車及び日産自動車においてリーダー的役割を果たしておられる方を非常勤講師として本学に招き、各企業が置かれている状況や今後の展望及び次世代自動車の開発に向けた取組み等の講義を行ったが、これに加え、平成22年度は本田技研工業の方も本専攻に迎え、我が国の自動車産業を支える国内の主要3企業から各社の現状や将来展望、次世代自動車の開発に向けた取組み等について講義を行うことにしている。

特に、本講義においては、一般的な講演会等では聞くことができない一歩踏み込んだ各社の取組み等にまで言及され、学生にとっては、本専攻において「企業」や「実務」を意識した研究活動を展開していく十分な動機付けとなるなど好評を博しているため、平成22年度は本田技研工業の講師を招へいすることにより、より一層の教育の充実を図ることができる。

講義科目の充実を図ったことにより、本専攻の教育の質が向上した。