

10. まとめと今後の課題

はじめに述べたように、第1期中期計画期間は、その直前の大学統合があったため、他大学・学部と同様な法人化に伴う諸制度の改革に加えて、神戸大学全学との整合性に配慮しながら新学部の基礎固めを行うという、海事科学部にとって激動の時期であった。また、学部年次計画が統合直前の騒動の中で、かつそれまでの一大学としての意識の下で策定されたという背景から、諸活動のための予算や人的パワー等の厳しい制約条件を逸脱した高い目標となっていた。それらすべての項目は第2節に示したとおりであるが、限られた枠組みの中で、我々は我々なりに多くのチャレンジを行ってきたつもりである。

平成16年に海事科学部1期生が入学し、課程（学科）を分けない一括入試、六甲台での全学共通授業、1年次に必修である導入科目と夏季休暇中にはほぼ全員が参加する乗船実習、2年次の課程配属、教員1名当たり学生2～3名が受講する総合科目、など多くの教育活動が初めての経験であり、途中顕在化した履修上の問題点やカリキュラムの接続性など、試行錯誤の連続であった。課程当たり2名の学級指導教員（クラス担任）、教学委員会及びFD部会によるアンケートや直接の対話を通じた学生の意見を踏まえて早速検討し、当面の重要課題は平成18年度入学者から改善するような措置を取った。

就職については、もともとクラス担任が面倒をみるという体制であったが、教学委員会の下に就職・インターンシップ部会を設け、教職員一体となって支援を行ってきた。平成22年3月には1期生が大学院博士前期課程を修了したが、その成果は就職率や就職先に現れたと考えている。

一方、研究面では、若手研究者への支援、いくつかのプロジェクト研究の立ち上げ、学内外共同研究の推進等、一定の成果はあげられたと思われる。特に、平成20年度からの大型研究（文科省教育研究特別経費）「輸送の三原則を統合した国際海上輸送システム創出の研究」は、自然科学系研究科だけでなく社会科学系研究科の協力得て実施した最大の成果であった。

しかしながら、我々が置かれている立場と平成19年度に施行された「海洋基本法」や激しく変化する国際海事社会等の流れを改めて考えると、一歩や二歩進んだ研究成果を出す必要があったのではないかと思われる。昨今の一層厳しくなった業績評価システムでは、最低限の業績に加えてそれらの質（インパクトファクターや引用頻度）や、さらには個人だけでなく組織としての成果が重要視されている。教員で言えば、個別専門テーマでの論文発表と、グループまたは講座や学部内の連携による海事科学部の特徴を発揮できる新規テーマの提案・実施の2つを同時に行う必要があるが、この組織的な取組みについては、成果も含めて反省すべき点は多い。

その他の活動で特筆すべきは、積極的な国際交流・社会交流活動である。学部の特徴から、商船大学時代より海外の海事系大学との交流が活発であったが、それらの連合体である国際海事大学連合（IAMU）の創設校（他のひとつはイスタンブール工科大学）であることもあって、現在 43 大学に増えたメンバーの中の幹事校（及びアジア・パシフィック地区代表）として指導的役割を果たしてきた。また、大学間交流協定についても、第 1 期中期計画期間中に、済州大学校（平成 16 年）、カーディフ大学（平成 17 年）、フィリピン大学（平成 17 年）、中国海洋大学（平成 18 年）との協定締結に加えて、締結は平成 22 年となってしまったが、高雄海洋科学技術大学及び上海大学との交流協定の準備を行った。これら協定校とは、カリフォルニア海事大学への派遣（平成 20 年）やスラバヤ工科大学からの受入れ（平成 21 年）など 10 人程度の学生交流等を企画した。

統合直前の学部広報が不十分であったことは、そのまま入試倍率に影響を与えることになった。この反省を踏まえて、平成 16 年度からはオープンキャンパス内容の刷新、高校訪問・学部説明会の増加等、「海事科学」という新しい学部名の広報に労力をかけた。これらは入試倍率の増加と偏差値上昇に寄与したものと解釈している。また、本学部が所有している練習船深江丸や大型ヨットは、青少年や一般の方々に対する海洋教育のためには有効なツールであることから、例年数回以上の出動を確保してきた。国立大学には珍しい「海事博物館」の展示・企画、地元神戸市東灘区との連携による海洋実習等を含めて、社会貢献は今後も責務のひとつとして継続する予定である。

以上、第 1 期中期計画期間中の神戸大学海事科学部／海事科学研究科の諸活動を概観した。繰返しになるが、統合により神戸大学の一員となって全学との調整を行いながらの基礎作りであった 6 年間であった。しかし、次の 6 年間が海事科学部の将来にとって最も重要な期間となることは間違いない。つまり、このまま神戸大学の中の一学部として終わるか、或いは国際港湾都市である神戸にある大学の中で如何に特徴を発揮できるか・・・。

このためには、7 年前の大学統合の理念、その後の国際社会や国内の動向、神戸大学の将来ビジョンなどすべての流れを踏まえた上で、今後の進むべき航路を我々自身で決定しなければならない。

こうした覚悟の下、平成 22 年度において、本報告書をまとめて自己点検・自己評価を行う一方、今後の進め方に関する議論を開始した。現時点では途中段階であるが、海洋基本法に沿った教育研究体制の確立のために、学部教育組織（現在 3 学科）と教育組織（現在 3 講座）の見直しを図ることとしている。海洋基本法（平成 20 年）では、「海洋に関する様々な政策課題に対応するためにも、科学的知見を充実させるためにも、また、国際競争力のある海洋産業を育成していくためにも、必要な知識及び能力を備えた優秀な人材を育成することが重要である。また、海洋に関わる事象は相互に密接に関連していることから、海洋立国を支える人材には、多岐にわたる分野につき総合的な視点を有して事象を捉えることのできる幅広い知識や能力を有する者を育成していくことが重要である。このため、

大学等において、学際的な教育及び研究が推進されるようカリキュラムの充実を図るとともに、産業界とも連携しながらインターンシップ実習の推進や、社会人再教育等の取組を推進する。」と謳っており、『海運／海上輸送を含めた海事科学を展開できるのは、総合大学である神戸大学である。』との強い決意の下で、様々な関連科学技術の統合や経済・経営等社会科学分野との融合領域を担当する人材の養成のために必要な組織構成の構築に向けて、現在も熱い議論を重ねているところである。

また同時に、「輸送の三原則」の後に続く大型プロジェクト研究に立ち上げも重要な課題であり、この実現には学内他研究科や他大学・学外研究機関、企業の協力が不可欠である。このための一貫として、従来の研究科附属「国際海事教育研究センター」を、より研究に特化するとともに、より外部との連携のプラットフォームの役割を鮮明化させるために、平成 21 年度に、5 研究分野から成る「国際海事研究センター」に拡充改組した。この成果は第 2 期中期計画期間中に確実に現れるものと期待している。

なお、同センターの「教育」に関する機能は、それまで練習船・小型船舶の運航スケジュール管理が主であった海技実習センター「海技教育センター」としてに組み込み、教育プログラムの開発、船齢 22 年を超えた深江丸の代替船建造の準備、他大学等の共同利用体制の整備、教育施設拠点化構想の準備等の大きな役割を任せることにした。

以上述べたように、第 2 期中期計画では学部/研究科の飛躍的發展を目指しており、平成 22 年度では、学内センターの一部改組と学部改組のための議論等、その準備を始めている。本報告書がそのための礎となることを期待し、まとめとする。