

はじめに

明石海峡から大阪湾に至る地域は、古代「津の国」と呼ばれていた。当時の都であった大和地方と九州との間の当時の日本の最大流通経路であった瀬戸内海航路の東のターミナル、つまり「津」がこの神戸の地であったことに由来している。以後、神戸は港湾都市として発展するとともに、1868年の開港以後は国際性が加わり、一大商業都市となった。こうした背景の下にこの地に官立商業学校が設立され、これが神戸大学のルーツとなっている。一方、神戸にはもうひとつの教育の流れ、つまり海事教育 (Maritime Education and Training) があり、これが神戸高等商船学校、後の神戸商船大学であり、平成15年(2003年)の統合により現在の神戸大学海事科学部となっている。

平成25年(2013年)10月、海事科学部は創立10周年を迎える。平成15年(2003年)の大学統合に始まり、平成16年(2004年)4月からの法人化、平成19年(2007年)4月の大学院海事科学研究科の発足(大学院自然科学研究科の改組)と深江キャンパスはかつてない大きな変革を経験した。さらに、平成19年(2007年)の海洋基本法の施行をはじめ、国内港湾行政の変革やグローバルな海運界の動向など海事社会の大きく激しい変化を受け、総合大学の中の特徴ある一学部としての位置づけと今後の役割を改めて見直す必要が生じている。

本報告書の目的は、第2期中期計画期間(平成22年度～27年度)の前半(平成22年度～24年度)に行った諸活動の自己点検及び自己評価を行い、期間後半(平成25年度～27年度)にすべき活動の具体的目標を明確にすることである。その本論に入る前に、海事科学部/海事科学研究科のミッションを再確認する上でも、神戸商船大学の歴史から第1期中期計画期間までの動きを簡単に振り返っておくことは意味があるであろう。

戦後の復興のために不可欠であった日本商船隊の確保のために、昭和27年(1952年)、運航要員養成を目的とした神戸商船大学が設置された。当初は航海科及び機関科各60名であった入学定員は、高度成長に伴って昭和37年(1962年)には各80名に増員されるとともに、昭和47年(1972年)には我が国唯一の原子動力学科40名が新設(純増)され、合計200名となった。この後、昭和46年(1971年)のドルショックや昭和48年(1973年)のオイルショックを契機とした日本海運産業の構造変化に対応するため、昭和55年(1980年)及び昭和56年(1981年)に航海学科・機関学科から海技免状取得を目的としない学科(輸送科学科及び海洋機械管理学科、各々20名)を分離させ、質的転換を図った。

1980年代後半には、運輸省(当時)の「近代化船」構想が出され、運航技術の横断化や専門知識の相互乗り入れのため航海・機関の互いの教育の一部を提供する「両用教育」の必要が生じた。この対応により、平成2年(1990年)に学科制から課程制に変更し、商船システム学課程(航海学コース及び機関学コース、計90名)、輸送情報システム工学課程、海洋機械工学課程及び動力システム工学課程という4課程に改組した。この時点で船舶職員養成課程90名、非乗船系課程は110名となっており、船舶だけでなく、海洋、物流、エネルギー分野へと教育研究の枠を拡げつつあった。

このような背景に加えて2000年代の所謂「遠山プラン」に始まる国立大学改革の流れの

下で、平成15年（2003年）神戸大学と統合し、海事科学部が設置された。近年の海事社会では総合的な観点から種々の課題に取り組む人材が必要なことから、神戸商船大学が長年にわたって蓄積してきた海事科学技術分野における実績と、総合大学である神戸大学が有する幅広い分野にわたる知的財産を連携させるという目的を掲げていた。このため4課程を、海事技術マネジメント課程、海上輸送システム学課程及びマリンエンジニアリング課程の3課程とし、近年特に重要となってきた海事安全管理、効率的な物流システム、総合的な技術管理を各々の課程の中心課題に据えた。

第1期中期計画期間（平成16年度～21年度）中、平成19年（2007年）には「海洋基本法」が施行され、翌年から具体的な施策が始まった。また、平成20年（2008年）のリーマンショックに伴う世界経済状況の悪化、平成21年（2009年）のわが国の政権交代など、大学を取り巻く環境の変化が極めて激しい時期であった。さらに、統合直後に所属していた大学院自然科学研究科（当時）の改組／大学院重点化に伴い、平成19年（2007年）に「海事科学研究科」が独立して設置されるとともに、平成20年（2008年）には両用教育への廃止措置の完了に伴い学部課程制から学科制へ変更した。

こうした海事科学部／海事科学研究科の、ある意味では外的な変化が落ち着き、また第1期中期計画の自己点検作業を行う中で、こうした外的変貌と実際の教育成果・研究業績とのギャップの指摘、即ち内的変質の必要性に関する議論が起こった。そのまま教員個人の判断に任してほとんど改革できなかった場合、何年か後に外部から指摘されることは、海事科学部／海事科学研究科の存続問題に発展する可能性があるとの強い危機感から、組織的な対応をすべきであると判断した。

そこで、総合大学の中の学部としての役割、海事社会に結びついた数少ない学部としての役割、大学院を中心とした組織（重点化大学院）として相応しい研究レベルなど、海事科学部／海事科学研究科に課せられた使命を改めて自問自答した。平成21年度後半には、教員全員に対するアンケートの実施や各教員グループ内での議論に加え、研究科運営委員会内のワーキンググループでの意見集約と原案作成を経て、「学科改組」を第2期中期計画期間中の最大目標として掲げることにした。以後、およそ2年半かけて具体的内容（各論）の議論を続けた結果、平成25年度より新学科体制で臨むことになった。

神戸商船大学時代から、従来の改組の大半は主に外的要因に起因しており、中には切羽詰った改革もあったように推察される。しかしながら、今回の学科改組は、平成24年度に文部科学省から「ミッション再定義」が打ち出される前に、海事科学部／海事科学研究科が周りの状況を見ながら自主的判断の下で行った改革であるという意味で、大きな特徴がある。表現が適切ではないかも知れないが、一種の自浄機能が働いた上での自己改革であることも言えよう。

本報告書は、第2期中期計画期間の前半、平成22年度からの3年間の海事科学部／海事科学研究科の活動内容をまとめたものである。

第一編では、この期間において最も多くのエネルギーを費やして実現した「学科改組」の内容を紹介する。この中では、学部を取り巻く環境とその対応についても記載した。

第二編では、改組以外の内容を含むすべての年次計画を39項目にまとめ、各々の項目について、掲げた目標と3年間（第2期中期計画期間前半）の対応状況及び期間後半に残された課題を要約した。

この自己評価に用いた根拠データを含めた活動内容、即ち、学部における教育活動、大学院における教育活動、研究活動、国際交流活動、社会連携、高大連携活動の詳細及び諸活動を実践する上での各種委員会の活動と附属センターの活動を第三編にまとめた。