

第三編

学部・研究科における諸活動

1. 学部における教育活動

1.1. 教育の理念と目的

神戸大学海事科学部は、神戸大学教育憲章に則り、学生が個人の目標を実現して海事社会の発展に寄与できるよう「海に対する深い理解を持ち幅広い教養を備えた国際人」を育成する為に国際的に卓越した教育を提供することを基本理念としている。

「海事」とは「海洋を舞台にした人間活動」であり、「海事科学」とは海・船など海事に関わる地球規模の輸送・情報・エネルギー・環境保全などの問題を自然科学と社会科学を高度に融合させた科学的なアプローチによって解決することを目指す学際性の強い学問である。

海事科学部は国際都市神戸の東部に位置する深江キャンパスにあり、キャンパス内には練習船などを係留する港を有するなど、基本理念の実践に適した環境にある。

海事科学部では、上述した教育に関する基本理念に基づき、安全でかつ効率的な海上輸送システムの確立と海洋における環境保全に関する教育研究をより充実させるため、平成25年4月に海事技術マネジメント学科と海洋ロジスティクス科学科を一括して改組し、グローバル輸送科学科と海洋安全システム科学科を新設した。グローバル輸送科学科は、航海マネジメントコースとロジスティクスコースから構成されている。一方、マリンエンジニアリング学科の教育研究体制は改組後も継続している。当該学科には、機関マネジメントコースとメカトロニクスコースがある。

1年次終了時の学科・コース選択、2年次の「基礎ゼミ1」と「基礎ゼミ2」の選択、3年次の「総合ゼミ」配属、4年次の「特別研究」配属等、学生自らが専門を深く学ぶための多様な科目等履修が行えるカリキュラム構成となっている。

1.2 各学科及びコースの特色

1.2.1 平成25年度改組後の各学科の特色

(1) グローバル輸送科学科

航海マネジメントコースでは、【海技者養成コースの基礎科目の強化】と【月制集中授業の導入】に加えて、海技者養成教育の質の向上の一環として、物流・経営・海事政策など経済学や法学に関連した社会科学系科目を強化した。

一方、ロジスティクスコースについては、従来の海洋ロジスティクス科学科の輸送科学分野を基とし、加えて経済・経営分野の大幅な増強を図った。

(2) 海洋安全システム科学科

自然科学と社会科学の基礎科目を強化した。応用では海事・海洋分野における環境、エネルギー、安全（防災・減災）を総合的かつ体系的に学べるように、科目を配置した。

(3) マリンエンジニアリング学科

機関マネジメントコースでは、【海技者養成コースの基礎科目の強化】と【月制集中授業の導入】に加えて、工学基礎科目を強化した。3年前期までは現行のカリキュラムを共通のカリキュラムとした上で、3年後期以降は、海技者コース（機関マネジメントコース）として必要な第二専門科目を学ぶ体系にした。一方、メカトロニクスコースについては、従来のマリンエンジニアリング学科カリキュラムを継承し、工学分野の科目を強化した。

1.2.2 平成24年度以前の各学科の特色

(1) 海事技術マネジメント学科

船舶の安全運航並びに機関管理に関する内容を学修できる。船舶・運航・環境・動力・機関に関する科目及び実習、安全・品質・技術管理等に関する知識を修得し、国際海事社会で活躍できる技術及び手法を身に付けることができる。

(2) 海洋ロジスティクス科学科

輸送・ロジスティクスに関する内容を修得できる。地球規模での陸海空の輸送・物流、情報システム、環境解析・環境保全技術に関する実践的な能力を修得することができる。

(3) マリンエンジニアリング学科

エネルギー利用、環境保全、メカトロニクス技術等に関する内容を学修できる。海洋関連機械・構造物の高効率かつ環境に配慮した運転・運用を実現するための実践的な問題解決能力を身に付けることができる。

1.3 学科構成及び教育体系

1.3.1 学科構成変更の考え方

海事科学部を取り巻く状況と将来の方向性から、総合的な視点を有する海の科学技術者の養成、海事クラスター・港湾行政分野への進出、海事安全・海洋環境保全分野の教育研究体制の確立を図るために、以下のような学科編成とした。

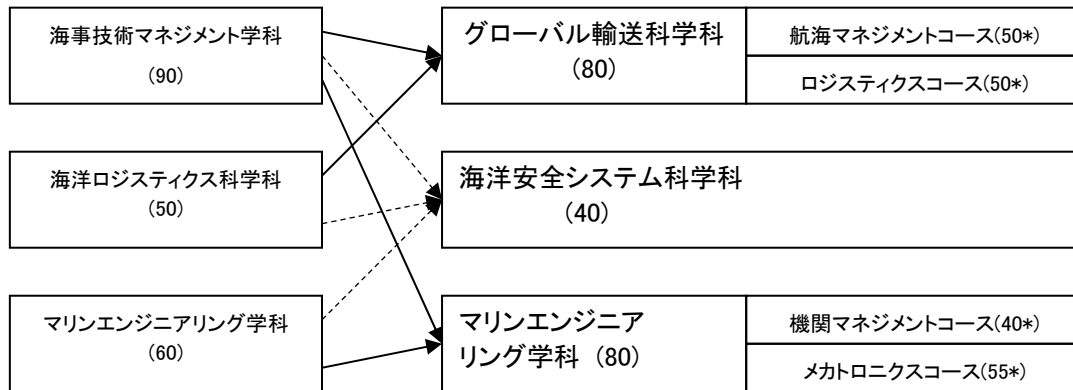


図1-1 現学科と新学科の関係

*最大収容数

海事技術マネジメント学科航海分野で行ってきた教育内容は、グローバル輸送科学科航海マネジメントコースが継承し高度化する。海洋ロジスティクス科学科で行ってきた教育内容は、同学科ロジスティクスコースが継承する。当該コースは経営分野を強化し、国際社会への人材供給を加速できる体制とした。

海事マネジメント学科機関分野で行ってきた教育内容は、マリンエンジニアリング学科機関マネジメントコースが継承し、理工学分野を強化し教育内容の高度化を図っている。

1.3.2 教育体系（4年間の教育の流れ）

新しい教育体系における4年間の教育の流れを下図に示す。なお、矢印は、学生が選択する機会を示している。

入学後、1年次は主に（週4日）六甲台キャンパスで全学共通科目（教養原論、外国語、共通専門基礎科目等）を他学部学生と一緒に学ぶ。課外活動も含めた様々な価値観を持つ仲間との交流は総合大学最大のメリットのひとつであり、海事科学という総合科学を学ぶ本学部学生にとっては貴重な機会である。

週1日は深江キャンパスにおいて学部共通科目を受講する。今回のカリキュラム改訂においては、1年次の学部共通科目を大幅に見直した。即ち、「海・船に親しむ」や「アクアティックスポーツ」の体験型科目の内容は専門科目に移行し、海事科学で何をするか、何が必要か（「海事科学通論」、技術倫理や安全工学を含む内容）を学ぶとともに、「海事社会学」という科目で海事科学の成り立ちや他の分野との関係、つまり海事史、海事行政、海運経済等の基礎を概観することとした。

また、全学共通科目の中で開講していた英語科目（英語リーディングⅠ及びⅡ、英語オーラルⅠ及びⅡ）に加えて、学部共通科目として開講していた英語科目（コミュニケーション英語1及び2）を倍増した（ライティング英語1及び2の追加）。なお、英語については、課外の「英語アフタースクール」（英語教育会社に教室を提供する）やTOEIC受験への経済的支援・受験対策特別講習を継続している。

	入試	160名一括募集(AO, 推薦除く) 物理必修 (←理系の基礎)
	1年次	教養教育 at 六甲台キャンパス(週4日) ・全学共通科目(教養原論, 外国語, 共通専門基礎) (他学部学生と一緒に学ぶ, 総合的な視点) 導入教育 at 深江キャンパス(週1日) ・海に関する基礎知識 海事科学通論, 海事社会学, 海洋学, 地勢学など ・コミュニケーション英語, ライティング英語など
→ 学科選択	2年次前	学科共通科目(専門基礎) 基礎ゼミ ・少人数教育(教員当たり2~4名の学生を指導) ・学生のケア, 幅広い知識, コース選択のアドバイス
→ 基礎ゼミ選択	2年次後期	専門科目(第一)
→ コース選択	3年次前	専門科目(第一) 専門科目(第二)
→ 転学科/コース	3年次後	専門科目(第二) 研究室仮配属, 総合ゼミ ・進路決定アドバイス ・就職活動の支援
→ 総合ゼミ選択	4年次	特別研究
→ 研究室選択		
→ 研究室選択		
→ 進路選択(進学/就職)		

図1-2 新教育体系における入学から卒業までの教育の流れ

1年次終了時に、学生の希望と学業成績（GPA）やTOEICスコア等を参考に、3学科に配属する。2年次には、海事理化学実験、海事国際法、経済学、地勢学、海洋学などの学部共通科目に加えて、学科共通科目を学ぶ。また、教員一人当たりの学生を数名以内とする少人数教育「基礎ゼミ」（平成24年度入学生以前は「総合科目」）は、約80人の教員全員が行うゼミであり、選択必修である。

2年次後期に学科・コースを選択した後は、自分が興味を持った分野の専門科目を主として学修する。なお、選択した学科/コースが適切でなかった場合、一定の条件の下で転学科/コースができるよう配慮している。

マリンエンジニアリング学科は、3年次前期に機関マネジメントコースまたはメカトロニクスコースを選択する。

すべての学科・コースでは3年次後期から「総合ゼミ」を履修し「特別研究」の前準備を行う。また、近年の就職活動の複雑化が進展していることから、担任に加え、総合ゼミ担当教員や研究室の上級生が進路に関するアドバイスや支援が期待できる体制としている。

1.3.3. カリキュラム等の特色

(1) 学部共通の特色

カリキュラム等の特色の内、学部（3学科）に共通する4項目を以下に説明する。

【学生が選択する機会の提供と学生のケア】

学科当たり2～4名の担任（学級指導教員）制度の下で、入学から就職まで細やかに学生のケアをしてきていることは、神戸商船大学時代からの伝統であり、例年開催している学部主催就職合同説明会への参加企業など学外の評価も高い。2年次には「基礎ゼミ1及び2」（旧カリキュラムでは「総合科目」としていたが、全学共通科目名称との混同を避けるため改称）において、同一時間帯にほとんどすべての教員が担当するという少人数教育を引き続き行う。

よりきめ細かい学生の指導のため、また、就職活動開始時期を配慮して、今回のカリキュラムでは、従来4年次からとなっていた特別研究指導教員の選択（研究室配属）を3年次後期に早めるとともに、「総合ゼミ」を開講し、最低週1回のゼミを通して研究準備活動の実質化を図る。

【海事科学に関する基礎知識の習得】

学科を分けず一括に行う一般選抜で入学してきた学生に対して、入学後に学習したい専門分野をイメージできるように、1年次の「学部共通科目」群の中で、海に関する基礎知識を加えた。

「海事科学通論」では、海上輸送の現状と必要性、船舶の基礎、社会の中での物流の位置づけ、基礎理工学技術やエネルギー技術など海事全般を扱い、「海事社会学」（海事史、海事行政、海運経済等）、「地勢学」や「実験心理学」など、理系コースとして入学以前には少なかった社会科学系科目への導入を行う。こうした新設科目に、従来から開設している「経済学」、「海事国際法」などに加え、数学・物理・化学等の理系基礎科目と合わせることによって、海事科学分野の技術者としての幅広い基礎知識の習得を目指す。

【他学部開設科目の充実】

本学部で対象とする学術分野が広いことから、他学部の協力を得て、あらかじめ指定した他学部開設科目を本学部の学部共通科目として認定できるようにしている。現在の指定科目は、国際経済法（法学部）、国際経済基礎論（経済学部）、国際交通（経営学部）、海洋生物学（理学部）等の4学部9科目である。

グローバル輸送科学科における交通関連科目の強化、及び海洋環境安全科学科における環境科学・安全科学関連科目の強化のために、環境経済論（経済学部）、交通論（経営学部）、海洋環境科学（理学部）、地震安全工学（工学部）などを追加し、5学部17科目とした。

このような科目の設定は、学生が学科選択後、本学部専門科目を学習しながら自らが興味を持った専門的な分野について、一層の深度化を図る目的がある。実際の受講は3年次または4年次になるので、本学部開設科目の受講を含めて、担任及び総合ゼミ・特別研究指導教員が適切に指導する。

【英語教育の強化】

学部共通科目としての英語科目（2年次に開講）は2科目から4科目へと増やすとともに、教育効果改善という観点から、一部は能力別クラス分けとする。また、海技者養成を行う航海マネジメントコース及び機関マネジメントコースでは、「海事英語」及び「機関英語」として船舶職員として必要な英語を学ぶとともに、練習船を用いた実習の一部を英語で実施するなど、英語に触れる機会を提供する。

なお、これまで行ってきた課外の英語学習への支援（英語アフタースクール、TOEIC受験等）を継続するとともに、TOEICスコアの利用（学科選択、特別研究配属、大学院入試）を進め、英語学習意欲の向上を図る。また、海外研修制度（カリフォルニア海事大学への派遣）を継続する。

（2）海技者養成コース共通の特色

海技者養成コースとは、グローバル輸送科学科航海マネジメントコースとマリンエンジニアリング学科機関マネジメントコースの2つである。上記の学部の方向性のうち両コースに共通する2項目の特色は以下のとおりである。

【海技者養成コースの基礎科目の強化】

海技者養成教育カリキュラムの高度化のためには基礎科目の強化が不可欠である。

従来のカリキュラムでは、三級海技士免許取得（筆記試験免除）のために必要な科目群（35単位）のすべてを卒業必修科目に組み込んでいた。しかしながら、卒業所要総単位数130を保ったまま、基礎科目を増やすことは極めて難しい。

そこで、質の向上の観点から、基礎科目の強化と関連科目の系統化を重視し、免許必修科目の一部を卒業必修科目から外すことにした。この結果、海技免許取得希望者が卒業要件以上に履修しなければならない単位数は（履修パターンに依存するが）、航海マネジメントコースでは26単位、機関マネジメントコースでは23単位程度となり、一週間当たり2～3か目の増であり、学生も教員も十分対応可能である。

なお、しっかり基礎科目を学んだ本学部学生は、三級より上級（二級，一級）の海技免許筆記試験に合格できる素養を持つことになるので、三級海技士免許の取得希望者には、免許取得に必要な選択科目の受講に加えて、課外授業（受験対策）によるサポートを行うことで三級海技士免許の取得は可能である。

【月制集中授業の導入】

航海マネジメントコース及び機関マネジメントコースでは、3年次に2ヵ月の乗船実習を行う。したがって、乗船後のほぼ2ヵ月で後期分の講義を実施するために、科目当たり週平均2コマ開講する月単位の集中開講システム（「月制集中授業」という。）を導入する。また、マリンエンジニアリング学科ではメカトロニクスコースとの学科共通授業が多いことから、メカトロニクスコースにおいても一部月制集中授業とする。

1.4. 教員組織

1.4.1. 学部教育における教員構成

海事科学部の教育は、学際的な学問を教授するため、海事科学研究科の専任教員70名（平成24年5月現在、特任准教授1名：講座外を含む）に、協力教員として自然科学系先端科学融合研究環教員4名（教授2，准教授1，助教1）が加わり、全74名で全ての学生の教育にあたることを基本としている。その上で、各学科の教育目的の特徴を責任持って効果的に実現させるために、海事科学研究科の教員組織としての3つ講座をそれぞれ1つの学科に対応付けて教育にあたっている。学科と講座の対応並びに各講座の教員構成を表1-1及び表1-2に示す。

1.4.2. 教育に関する審議体制

学科におけるカリキュラム体系並びに各々の授業科目における教育内容は、学科に対応する講座の教員が中心になって検討した上で、講座選出の6名（各講座から2名）の教員と役職者2名で構成される教学委員会の審議を経て、教授会で制定される。

教学委員会の下には、以下に示す4つの専門部会を設置し、教学委員の他にそれぞれ専門の部会員により構成されている。

(1)FD 専門部会

教員が授業内容・方法を改善し教育能力を高め、学生に対する教育効果の向上を図るため、FD (Faculty Development) 活動に関する業務を行う。【活動報告は後掲1.6.10.】

(2)インターンシップ・就職対策専門部会

学生の社会進出支援に関する業務を行う。【活動報告は後掲1.7及び1.8】

(3)水先教育研究専門部会

水先人（港湾水域において、船舶を安全かつ効率的に入出港させ、また、航行させるためのその港湾水域の事情に精通した専門家）の養成教育に関する業務を行う。

（参考 http://www.maritime.kobe-u.ac.jp/admission/pilot_edu.html）

1.4.3. 学生に対する修学指導体制

学生の修学や進路に関する指導と身上に関する事項の相談を担当する教員として、各学年・各学科に2名の学級指導教員を配置し、学生の学年進行とともに学級指導教員は4年間持ち上がりで担当している。

1.5. 学生の受け入れ

1.5.1. アドミッション・ポリシー

アドミッション・ポリシーは以下のホームページで公開している。

(参考 [http:// www.maritime.kobe-u.ac.jp/undergraduate/u_policy.html](http://www.maritime.kobe-u.ac.jp/undergraduate/u_policy.html))

海事科学部のアドミッション・ポリシーは、学科改組後の平成 25 年度以降も変更はない。

表 1-1 教育実施体制（平成 25 年度以後）
（学科・コースと系の対応並びに系教員の構成）

学 科	入学定員	系	教 員 構 成 数			
			教授	准教授	講師	助教
グローバル輸送科学科	80 名	航海マネジメント系	6	9		
		ロジスティクス科学系	7	8		1
海洋安全システム科学科	50 名	海洋安全システム系	9	6	2	
マリンエンジニアリング学科	80 名	マリンエンジニアリング系 (機関マネジメント系 メカトロニクス系)	14	8	4	
		特任		1		
		自然科学系先端融合研究環	2			1

(平成 26 年 5 月現在)

※上段は男、下段は女

表 1-2 教育実施体制
（学科と講座の対応並びに講座教員の構成）

学 科	入学定員	講 座	教 員 構 成 数			
			教授	准教授	講師	助教
海事技術マネジメント学科	90 名	海事マネジメント科学講座	13	8	2	1
海洋ロジスティクス科学科	50 名	海洋ロジスティクス科学講座	11	10	3	
マリンエンジニアリング学科	60 名	マリンエンジニアリング講座	11	9	1	
		特任		1		
		自然科学系先端融合研究環	2			1

(平成 25 年 5 月現在)

※上段は男、下段は女

海事科学部

人間生活に大きな恩恵をもたらしてくれる「海」。海事科学は、海・船を舞台にした人間活動に関わる輸送・情報・エネルギー・環境などの様々な問題を、科学的なアプローチで解決する学際的な学問領域です。海事科学部は、自然科学と社会科学を高度に融合させた世界的に見ても極めて独自の教育体系を持っており、海・船や環境・エネルギーに関する深い理解を持ち、幅広い教養を備えた国際的に活躍できる人材の育成を目標として、次のような学生を求めています。

求める学生像

- (1) 海・船に対する憧れをもち、幅広い分野に興味を持つことができる学生
- (2) 環境やエネルギー等の新しい分野を開拓し、問題の発見と解決の能力を身につけようとする学生
- (3) 海・船を通して国際社会で積極的に活動しようとする意欲のある学生
- (4) 基礎的・基本的学力を備えるとともに、理数科目及び語学力（英語）とそれによるコミュニケーション能力の向上に意欲のある学生

1.5.2. 入学試験制度

海事科学部の入学者選抜は、一般入試、アドミッション・オフィス入試及び私費外国人特別入試並びに第3年次編入学入試により実施している。2013(平成25)年度学科改組以降の入学者対象に、アドミッション・オフィス入試をアドミッション・オフィス入試及び推薦入試に改編することとし、2012(平成24)年度には推薦入試を新たに実施した。なお、以下の入学試験制度実績は、2013(平成25)年度以前の入学者に関する内容である。

第3年次編入学試験は、「学力試験による入学者の選抜」及び「推薦による入学者の選抜」を実施し、その募集人員は、学年で10名とし、学科を定めて入学させている。

(1)一般入試

一般入試は、分離分割方式による「前期日程」及び「後期日程」により実施している。大学入試センター試験の利用教科・科目は、5教科7科目、個別学力検査の実施教科・科目は、前期日程では3教科4科目、後期日程では2教科2科目としている。教科・科目名は以下のとおりである。

①大学入試センター試験の利用教科・科目

国語	「国語」	} から1
地理歴史	「世A」, 「世B」, 「日A」, 「日B」, 「地理A」, 「地理B」	
公民	「現社」, 「倫」, 「政経」	
数学	「数Ⅰ・数A」と 「数Ⅱ・数B」, 「工」, 「簿」, 「情報」から1	
理科	「物Ⅰ」と 「化Ⅰ」, 「生Ⅰ」から1	
外国語	「英」, 「独」, 「仏」, 「中」, 「韓」から1	

②個別学力検査の実施教科・科目

前期日程	
数学	「数Ⅰ・数Ⅱ・数Ⅲ・数A・数B・数C」
理科	「物Ⅰ・物Ⅱ」と 「化Ⅰ・化Ⅱ」, 「生Ⅰ・生Ⅱ」, 「地学Ⅰ・地学Ⅱ」から1
外国語	「英(英Ⅰ・英Ⅱ・オラコンⅠ・オラコンⅡ・リーディング・ライティング)」
後期日程	
数学	「数Ⅰ・数Ⅱ・数Ⅲ・数A・数B・数C」
外国語	「英(英Ⅰ・英Ⅱ・オラコンⅠ・オラコンⅡ・リーディング・ライティング)」

(2)アドミッション・オフィス入試(A0入試)

志願者に自己推薦を課し、論文課題及び模擬実習に取り組ませ、面接・口述試験ではこれらの内容を踏まえた質疑応答を課し、多様な素質を発掘することを狙ったアドミッション・オフィス入試(A0入試)を実施している。出願時に学科を選択して志望させ、入学後は一般入試による入学者と共通の教育課程を経て、2年次後期の学科配属時には、出願時に志望した学科に配属する。

【A0入試入学定員／学部入学定員】は【20名／200名】であり、グローバル輸送科学科航海マネジメントコースのみの募集としている。

(3) 推薦入学試験

高等学校等の長の推薦に基づき、推薦書、調査書及び自己推薦書並びに大学入試センター試験成績の総合判定による、推薦入学試験を実施している。高等学校等において特に優れた学業成績を示す人材を、積極的に確保することが狙いである。

【推薦入試入学定員／学部入学定員】は【20名／200名】であり、各学科の入学定員は、グローバル輸送科学科8名、海洋安全システム科学科4名、マリンエンジニアリング学科8名としている。高等学校等1校当たり各学科1人を推薦することができる。

(4) 第3年次編入学試験

海事科学部における3年次への編入学試験として、以下のとおり「学力試験による入学者の選抜」では3教科とし、「推薦による入学者の選抜」では出身学校調査書、小論文と面接・口述試験を実施している。なお、学力試験の「英語」は、2011(平成23)年度実施の2012(平成24)年度4月入学希望者及び2013(平成25)年度4月入学希望者に対する編入学試験から、筆記試験を廃止し「TOEIC 又は TOEFL スコアシートの提出」による評価に変更した。

学力試験による入学者の選抜	: 数学, 英語 (2010年度実施まで), 物理学
推薦による入学者の選抜	: 調査書, 小論文, 面接・口述試験

商船系高等専門学校5校の商船学科では、5年次秋から1年間の船舶実習を経て6年次の秋に卒業することから、これら卒業見込み者を対象とした翌々年度入学に係る入学試験は、1年前倒しで実施している。

1.5.3. 入学試験における志願者数、受験者数、入学者数などの推移

(1) 一般入試及びA0入試

表1-3に、一般入試及びA0入試における志願者・入学者数等並びに受験倍率について、試験種別(A0, 前期日程, 後期日程)及び実施年度毎にまとめて示す。受験倍率は、出願時における志願倍率(入学定員に対する出願者数の比率)及び実質倍率(合格者数に対する受験者数の比率)を示す。表の下段には、大学統合後の初年度2004(平成16)年度から2013(平成25)年度の10年間で3期間に分けて推移を示す。

受験倍率に注目すると、志願倍率、実質倍率共に3期間で着実に伸びており、大学教員高校訪問による情報提供、高大連携による模擬講義の実施、オープンキャンパスの広報活動などの効果が全般的に見られる。2010(平成22)年度から2012(平成24)年度にかけて倍率変動が大きいのが、これは、センター試験の難易度変動の影響と考えられる。また加えて、全体に見られることであるが、前年度倍率の高低の影響つまり反動の影響も考えられる。2010(平成22)年度及び2013(平成25)年度A0入試において、志願倍率に大きな変化が無いにも関わらず実質倍率が激増した原因は、A0入試判定基準をクリアする受験生が少なく、合格者数が定員大きく下回ったためであり、センター試験難易度変動の影響が顕著に現れたものである。後期日程入試においても倍率変動が比較的大きいが、入学定員が相対的に少ないため、前年度倍率の高低の影響が顕著に現れている。

全ての入試(年全数)に注目すると変動範囲内で確実に右上がりに伸びているものの、これを維持し拡大させるため、受験者層に対するより積極的な広報活動が必要である。

表 1-3 一般入試, AO入試等における志願者・入学者数等の推移

学部 1年次入学		入学 定員	志願 者数	受験 者数	合格 者数	辞退 者数	入学 者数	志願 倍率 〔志願者数/ 入学定員〕	実質 倍率 〔受験者数/ 合格者数〕
2004 (H16)	年全数	200	529	378	224	19	209	2.65	1.69
2005 (H17)	年全数	200	803	552	235	37	204	4.02	2.35
2006 (H18)	年全数	200	655	452	238	26	212	3.28	1.90
2007 (H19)	年全数	200	791	562	250	48	202	3.96	2.25
2008 (H20)	年全数	200	697	502	242	38	206	3.49	2.07
2009 (H21)	年全数	200	724	536	235	30	211	3.62	2.28
2010 (H22)	AO	41	72	72	13	0	13	1.76	5.54
	前期日程	119	326	316	149	19	130	2.74	2.12
	後期日程	40	274	159	93	44	57	6.85	1.71
	年全数	200	672	547	255	63	200	3.36	2.15
2011 (H23)	AO	41	87	87	41	0	41	2.12	2.12
	前期日程	119	412	375	132	6	126	3.46	2.84
	後期日程	40	505	284	53	13	40	12.63	5.36
	私費外国人	—	2	2	1	0	1	—	2.00
	年全数	200	1006	748	227	19	208	5.03	3.30
2012 (H24)	AO	41	94	90	41	1	40	2.29	2.20
	前期日程	119	312	291	131	8	123	2.62	2.22
	後期日程	40	442	249	57	21	40	11.05	4.37
	年全数	200	848	629	229	30	203	4.24	2.75
2013 (H25)	AO	20	56	56	8	0	8	2.80	7.00
	推薦	20	14	14	3	0	3	0.70	4.67
	前期日程	120	384	373	160	19	141	3.20	2.33
	後期日程	40	393	225	70	22	48	9.83	3.21
	私費外国人	—	6	6	4	0	4	—	1.50
	年全数	200	853	674	245	41	204	4.27	2.75
2004-2006 小計		600	1,987	1,382	697	82	625	3.31	1.98
2007-2009 小計		600	2,212	1,600	727	116	619	3.69	2.20
2010-2013 小計		800	3,379	2,598	956	153	815	4.22	2.72
累 計		2,000	7,578	5,580	2,380	351	2,059	3.79	2.34

※ 上記合格者数には、追加合格者を含まない。

(2) 3年次編入学試験

表 1-4 に、学部 3 年次編入学試験における志願者・入学者数等並びに受験倍率について、入試年度、入学年度（翌年入学，翌々年入学），選抜方法（推薦，学力），出身学科（商船学科，その他の学科）毎にまとめて示す。受験倍率は，出願時における志願倍率（入学定員に対する志願者数の比率）及び実質倍率（合格者数に対する受験者数の比率）を示す。

2006 年度編入学試験から，高等専門学校商船学科卒業見込み者に対しては，1 年間の乗船実習に行く前，高専 4 年次に受験して翌々年に入学出来るように制度を整備しており，表 1-4 の当該年以降，入試年度と入学年度の組み合わせが異なっている。表 1-5 には累計を示す。

推薦による入学者選抜の受験者及び入学者は，商船学科出身者が 2 / 3 以上を占める。学力試験による入学者選抜による受験者の大半は，商船学科以外の出身者であり，合格率は極めて低く，また，合格しても入学しない辞退者が多い。

3 年次編入学試験の種別が多く複雑ではあるが，商船系の高等専門学校出身者の受験及びそれ以外の高等専門学校出身者並びに大学中退者，短大卒業者など，広範な編入学希望者に対して利便性を提供するため，これら制度の維持は必要である。

表 1-4 第 3 年次編入学試験における志願者・入学者数等の推移

学部 3 年次		選抜方法	出身学科	入学定員	志願者数	受験者数	合格者数	辞退者数	入学者数	志願倍率 〔志願者数/ 入学定員〕	実質倍率 〔受験者数/ 合格者数〕
入試年度	入学年度										
2004	2004	年全数		10	21	21	17	1	16	2.10	1.24
2005	2005	年全数		10	30	28	15	1	14	3.00	1.87
2006 (H18)	2006	年全数		10	16	16	13	0	13	1.60	1.23
2007 (H19)	2007 (H19)	年全数		10	22	21	14	1	13	2.20	1.50
2008 (H20)	2008 (H20)	年全数		10	21	21	13	5	8	2.10	1.62
2009 (H21)	2009 (H21)	年全数		10	25	24	15	1	14	2.50	1.60
2010 (H22)	2010 (H22)	推薦	商船		10	10	10	0	10		1.00
			他		0	0	0	0	0		-
		学力	商船		0	0	0	0	0		-
			他		0	0	0	0	0		-
		推薦	商船		0	0	0	0	0		-
			他		3	3	3	0	3		1.00
学力	商船		0	0	0	0	0		-		
	他		12	12	2	1	1		6.00		
		年全数		10	25	25	15	1	14	2.50	1.67
2011 (H23)	2011 (H23)	推薦	商船		18	18	9	0	9		2.00
			他		0	0	0	0	0		-
		学力	商船		0	0	0	0	0		-
			他		0	0	0	0	0		-
		推薦	商船		0	0	0	0	0		-
			他		5	5	4	0	4		1.25
学力	商船		18	15	2	2	0		-		
	他		0	0	0	0	0		-		
		年全数		10	41	38	15	2	13	4.10	2.53
2012 (H24)	2012 (H24)	推薦	商船		8	8	4	0	5		2.00
			他		0	0	0	0	0		-
		学力	商船		1	1	0	0	0		∞
			他		0	0	0	0	0		-
		推薦	商船		0	0	0	0	0		-
			他		3	3	3	0	3		1.00
学力	商船		0	0	0	0	0		-		
	他		7	6	3	0	3		2.00		
		年全数		10	19	18	11	0	11	1.9	1.64
2013 (H25)	2013 (H25)	推薦	商船		8	8	8	0	8		1.00
			他		0	0	0	0	0		-
		学力	商船		1	1	0	0	0		∞
			他		0	0	0	0	0		-
		推薦	商船		0	0	0	0	0		-
			他		0	0	0	0	0		-
学力	商船		1	1	0	0	0		-		
	他		9	9	3	0	3		-		
		年全数		10	19	19	11	0	11	1.9	1.7
2014 (H26)	2014 (H26)	推薦	商船		9	9	6	0	6		1.5
			他		0	0	0	0	0		-
		学力	商船		0	0	0	0	0		-
			他		0	0	0	0	0		-

表 1-5 第 3 年次編入学試験における志願者・入学者数等の分別累計

学部 3 年次編入学 累計 (H16～H25 入学)		志願 者数	受験 者数	合格 者数	辞退 者数	入学 者数	実質倍率 〔受験者数/合格者数〕	
受験年に対す る入学年	翌年	170	163	88	12	76	1.85	1.69
	翌々年	69	68	49	0	49	1.9	
選抜方法	推薦	145	145	112	3	109	1.29	1.69
	学力	94	86	25	9	16	3.44	
出身学科	商船	134	130	82	3	79	1.58	1.69
	他	105	101	55	9	46	1.84	

1.6. 教育内容及び方法

1.6.1. 学びの特徴

海事科学部における学びの特徴として、次の 6 点が上げられる。

(1) 小人数教育ときめ細やかなサポート体制

少人数教育の実施や学級指導教員制による入学から卒業まで、きめ細やかなサポート体制を整えている。

(2) 英語力の育成やユニークな設備を用いた実践型教育

英語コミュニケーション能力の育成のためのネイティブスピーカーによる授業や、海事科学部独自の設備を用いた実験・実習などの実践的教育を実施している。

(3) 理工学や社会科学分野の幅広い専門科目を開講

海事分野に限らず、あらゆる産業分野で求められる理工学や社会科学分野の専門知識を幅広く学ぶことができる。

(4) 他学部との授業連携

平成 24 年度以前入学者は、神戸大学の他の 4 学部（理学部、法学部、経済学部、経営学部）の科目を履修することが可能である。海事科学共通専門科目として、法学部 3 科目 6 単位、経営学部 3 科目 6 単位、経済学部 1 科目 2 単位、理学部 2 科目 4 単位を指定している。

また、平成 25 年度以降入学者は、神戸大学の他の 5 学部（理学部、工学部、法学部、経済学部、経営学部）の科目を履修することが可能である。海事科学部学部共通科目として、法学部 5 科目 10 単位、経営学部 4 科目 8 単位、経済学部 3 科目 6 単位、理学部 3 科目 6 単位、工学部 2 科目 4 単位を指定している。

(5) 国際交流活動

神戸大学の海外交流提携大学 126 校のうち、海事科学部が中心となって交流している大学は 20 校にのぼり、これら本学部のネットワークを生かしたさまざまな国際交流活動に積極的な参加が可能である。

(6) ユニークな国際的資格

海事科学部及び乗船実習科は、三級海技士（航海、機関）国家試験の学科試験のうち、筆記試験が免除される船舶職員養成施設として登録されており、学部卒業後、乗船実習科で乗船実習を履修することにより、海技士国家試験の受験に必要な乗船履歴を満たすことができる。

1.6.2. カリキュラムポリシー

平成 24 年度以前の入学者を対象に全学の表記基準に則りカリキュラムポリシー並びにカリキュラムフローを策定して公表している。カリキュラムポリシーは、全学共通授業科目並びに海事科学部開設科目の全てについて、ディプロマポリシーに沿った学習目標と科目の関連を表に示したものであり、カリキュラムフローは、学科・分野毎に、学年・学期の進行に従って、科目間の関連を図に示したものである。

(参考 http://www.maritime.kobe-u.ac.jp/undergraduate/pdf/cu_policy.pdf)

表 1-6 カリキュラムポリシーにおいて設定した学習目標

対応する全学 DP	学 習 目 標	
人間性	幅広い教養	大学生として備えるべき教養を身に付ける
	技術者理論	技術者としての正しい倫理観を習得する
	リーダーシップ	様々な分野で指導的役割を担うことが出来る人間力を学ぶ
創造性	柔軟な思考	伝統的な思考や方法にとらわれず、自ら考える力を備える
	課題の発見と解決	自ら課題を見つけ、解決することができる能力を養う
	計画力	物事を多角的に把握し、解決に至る道筋を組み立てる力を養う
国際性	コミュニケーション	多様な価値観を尊重し、互いの立場を理解し相互対話できる力を培う
	プレゼンテーション	自己の考えを正しく伝え、相手の理解を導く力を身に付ける
	協調	自己に不利益な事柄を排除せず、互いに有益な結論を見出す力を養う
専門性	専門知識	各専門分野における正しい専門知識を身に付ける
	専門技術	各専門分野で必要な技術を習得する
	応用力	教養及び専門知識を自在に組み合わせ発展させる力を養う

1.6.3. ディプロマポリシー

平成 24 年度以前の入学者を対象に全学の表記基準に則り学部並びに学科のディプロマポリシー（学位授与に関する方針）を策定して公表している。

（参考 http://www.maritime.kobe-u.ac.jp/undergraduate/de_policy.html）

【海事科学部 学位授与に関する方針】

神戸大学海事科学部は、海事に対する深い理解を育むと共に、国際性、人間性、創造性並びに専門性豊かな指導的人材の育成を通して、紺碧の海を守り、海事科学の発展と国際海事社会に貢献することを目指している。

この目標達成に向け、本学部は、国際的に卓越した教育を保証するため、以下に示した 2 つの方針に従って学位を授与する。

- 本学部に所定の期間在学し、卒業に必要な単位を修得する。
- 本学部の教育課程を通じて、国際性、人間性、創造性並びに専門性を豊かに向上させる。

【海事技術マネジメント学科】

海事技術マネジメント学科は、船舶職員をはじめ、国際海事社会をリードできる管理技術者を育成し、海運業及び産業全体の発展、海洋環境の保全、国際交流を通じた世界平和に貢献することを目指している。この目標達成に向け、本学科では、国際的に卓越した教育を保証するため、以下に示した 2 つの方針に従って学位を授与する。

- 本学部で所定の期間在学し、卒業に必要な単位を修得する。
- 卒業までに、本学科学生が、達成を目指す学習目標は次のとおりとする。
 - ・「先見性」好奇心並びにチャレンジ精神をもって、未知の新しい課題に積極的に取り組むことができる。
 - ・「協調性」集団による問題解決に積極的に関与し、組織並びに社会に貢献することができる。
 - ・「国際性」多様な価値観を尊重し、異文化のより深い理解に努め、国際社会に通用する優れたコミュニケーション能力を發揮できる。
 - ・「専門性」国際海事社会において指導的役割を担えるように、海事安全・技術管理分野、航海分野及び機関分野に関する幅広い知識とそれを基盤とした専門的能力を備える。

【海洋ロジスティクス科学科】

海洋ロジスティクス科学科は、世界経済のグローバル化に伴って重要度が増して来ている地球環境に優しく効率的で安全な輸送・物流システムの設計／構築・評価及び管理運用に貢献できる人材の育成を目指している。

この目標達成に向け、本学科では、国際的に卓越した教育を保証するため、以下に示した2つの方針に従って学位を授与する。

- 本学部 に所定の期間在籍し、卒業に必要な単位を修得する。
- 卒業までに、本学科学生が、達成を目指す学習目標は次のとおりとする。
 - ・「安全性」、「効率性」、「環境保全」の視点から、地球規模の物流・輸送システムを設計／構築・評価、管理運用できる専門的能力を身につける。

【マリンエンジニアリング学科】

マリンエンジニアリング学科は、多様なエネルギー源に関する技術及び環境保全とメカトロニクス技術に関する基礎知識を身につけると共に、システム全体を構成し、管理・評価できる技術者の養成を目指している。

この目標達成に向け、本学科では、国際的に卓越した教育を保証するため、以下に示した2つの方針に従って学位を授与する。

- 本学部 に所定の期間在籍し、卒業に必要な単位を修得する。
- 卒業までに、本学科学生が、達成を目指す学習目標は次のとおりとする。
 - ・幅広い教養と優れたバランス感覚を備えた社会人として行動できる。
 - ・伝統的な思考や方法にとらわれることなく、総合的視野を持ち、幅広い応用力と開発能力を身につける。
 - ・海外の多くの大学との交流を通じて、国際性を豊かにすると共に、高いコミュニケーション能力を発揮できる。
 - ・理工学の幅広い知識とそれを基盤としたエネルギー利用、環境保全、メカトロニクス等に関する専門的能、先端的技術を備える。

また、平成25年度以降の入学者を対象にディプロマ・ポリシー(学位授与に関する方針)を策定した。(参考 http://www.maritime.kobe-u.ac.jp/undergraduate/de_policy.html)

海事科学部 学位授与に関する方針

神戸大学海事科学部は、海事に対する深い理解を育むと共に、国際性、人間性、創造性並びに専門性豊かな指導的人材の育成を通して、紺碧の海を守り、海事科学の発展と国際海事社会に貢献することを目指している。

この目標達成に向け、本学部は、国際的に卓越した教育を保証するため、以下に示した2つの方針に従って学位を授与する。

- ・本学部 に所定の期間在学し、卒業に必要な単位を修得する。
- ・本学部の教育課程を通じて、国際性、人間性、創造性並びに専門性を豊かに向上させる。

グローバル輸送科学科

地球規模での輸送・物流活動にかかわる基礎から応用までの知識を修得し、効率的で安全な輸送・物流ネットワークを構築するために、輸送分野のグローバルリーダーとしての素養(専門的能力の基礎)を身につける。

海洋安全システム科学科

基礎から応用までの理工学分野の幅広い知識を修得し、地球環境の保全並びに安全かつ安心できる海上輸送や社会基盤システムの構築に貢献できる素養(専門的能力の基礎)を身につける。

マリンエンジニアリング学科

持続可能な社会の実現に不可欠な工学に関する基礎知識の修得とともに、メカトロニクス技術や船用機関及びマリンエンジニアリング関連機器に関する専門的理解を深め、システム全体を把握し、管理・評価できる技術者としての素養（専門的能力の基礎）を身につける。

1.6.4. 開講科目構成

平成24年度以前の入学者における開講科目構成並びに卒業所要単位数は以下に示すとおりである。3つの学科における開講科目構成には大きな違いはないが、海事技術マネジメント学科における専門科目の必修科目数の比率が極めて高い。これは、船舶職員養成（海技免許取得）に必要な科目を当該学科において必修と課しているためである。

	卒業所要 単位数	開講単位数	
全学共通授業科目			
教養原論	12以上		
外国語第Ⅰ	4		
外国語第Ⅱ	4		
情報科目	1		
健康・スポーツ科学			
共通専門基礎科目	10以上		
海事科学部授業科目			
導入教育科目	10	10 (10)	
学部基礎科目	12以上	30 (3)	
共通専門科目	8以上	57 (4)	
○海事技術マネジメント学科専門科目	58以上		
海事安全・技術管理分野		40 (4)	} 一方を 選択
航海分野		37 (37)	
機関分野		39 (39)	
<u>上記2分野 専門科目合計 (航海/機関)</u>		<u>77/79 (41/43)</u>	
○海洋ロジスティクス科学科専門科目	58以上		
輸送科学分野		44 (6)	
インテリジェント交通分野		38 (2)	
<u>上記2分野 専門科目合計</u>		<u>82 (8)</u>	
○マリンエンジニアリング学科専門科目	58以上		
海洋メカトロニクス分野		42 (13/11)	
エコエネルギー分野		40 (14/16)	
<u>上記2分野 専門科目合計</u>		<u>82 (27)</u>	
() は内数で必修			
合 計	130以上		

また、平成 25 年度以降の入学者における開講科目構成並びに卒業所要単位数は以下に示すとおりである。

	卒業所要 単位数	開講単位数
全学共通授業科目		
教養原論	12 以上	
外国語第Ⅰ	4	
外国語第Ⅱ	4	
情報科目	1	
健康・スポーツ科学		
共通専門基礎科目	10 以上	
海事科学部授業科目		
学部共通科目	30 以上	
○グローバル輸送科学科		
航海マネジメントコース		
専門科目		
学科共通科目	18 以上	
第一専門科目	34 以上	
第二専門科目	7 以上	
ロジスティクスコース		
専門科目		
学科共通科目	18 以上	
輸送計画分野	} 40 以上	
経営数理分野		
○海洋安全システム科学科		
専門科目		
学科専門基礎科目	42 以上	
学科専門科目		
船舶安全・エコ技術分野	} 12 以上	
環境評価・分析分野		
○マリンエンジニアリング学科		
機関マネジメントコース		
専門科目		
学科共通科目	18 以上	
第一専門科目	21 以上	
第二専門科目		
機関マネジメントコース	10 以上	
メカトロニクスコース		
専門科目		
学科共通科目	18 以上	
第一専門科目	21 以上	
第二専門科目		
メカトロニクスコース	10 以上	
合 計	130 以上	

1.6.5. 卒業及び修学等に関する単位数制限

海事科学部での進級、卒業など修学における制約の目的及び条件は以下のとおりであり、平成18年度以降変更はない。

(1) キャップ制（履修科目の登録の上限）

過度な履修申請により、予習、復習など授業以外の学習時間が疎かになることを未然に避けるための制限である。

1年間に履修登録できる上限単位数を設定する。その対象科目は履修（卒業）要件科目である。なお、再履修者及び成績優秀者には、規定に基づいて上限を超えて認めることがある。

平成24年度以前の入学者における履修科目の登録の上限は52単位であり、平成25年度以降入学者における履修科目の登録の上限は56単位である。

(2) 3年次への進級判定

3年次以降の専門科目の修学を効果的かつ円滑に行うため、2年次までの修学状況により3年次への進級を制限する。総取得単位数による制限と共に、全学共通授業科目の取得単位数による制限を設け、移動に片道約1時間必要なキャンパス（深江：海事科学部 から六甲台：全学共通）間移動を3年次以降に避けている。

2年間在学し、卒業するために必要な単位の取得数及び全学共通授業科目の単位の取得数が一定数を超えた者を3年次への進級を認める制度である。

(3) 特別研究の履修許可判定

3年次から4年次への進級には制限を設けていないが、全ての学生が必修である4年次開講科目「特別研究（卒業研究）」の履修申請について、前年度修了時の取得単位数による制限を設け、学部教育の総仕上げとして位置づける「特別研究」における修学を効果的かつ円滑に行う。

(4) 卒業判定

海事科学部において設定したカリキュラムに則り修学したことを、その内容及び取得単位数において判定する。

平成24年度以前入学者

キャップ 年間総数	3年次進級		特別研究 総数	卒業要件 総数
	全学共通	総数		
52	全部 31 / 31	54	100	130

平成25年度以降入学者

キャップ 年間総数	3年次進級		特別研究 総数	卒業要件 総数
	全学共通	総数		
56	全部 31 / 31	54	100	130

1.6.6. 3年次への進級判定結果の推移

進級率は、77%前後で推移しているが、2013（平成25）年度では80%を超えており、学級指導教員が中心となった学生に対する修学指導と、全教員による教育方法の改善に関する取組（FD活動）が進級率の向上につながったといえる。これを維持するためにも、更なる充実が必要である。

なお、2006（平成18）年度のみ高い進級率を示すが、海事科学部初年度（2004（平成16）年度）入学生に対して行われたものであり、旧神戸商船大学における在學生との混在を避ける措置を講じたため、一過的に、判定対象者は入学後2年を経た者に限定され、既留年者を含まない。そのため、進級率は他の年度に比較して高い値を示している。

表 1-7 3 年次進級判定結果

3 年次進級判定	判定対象者数	進級許可者数	留年者数	進級率
2006 (H18)	204	173	31	0.848
2007 (H19)	229	176	53	0.769
2008 (H20)	259	200	59	0.772
2009 (H21)	251	195	56	0.777
2010 (H22)	251	193	58	0.769
2011 (H23)	262	200	62	0.763
2012 (H24)	248	191	57	0.770
2013 (H25)	249	205	44	0.823

1.6.7. 特別研究の履修許可判定結果の推移

2007（平成 19）年度の特別研究履修許可判定は、海事科学部初年度（2004（平成 16）年度）入学生を対象に行った。当初 4 年間に於いて許可率が微減傾向にあったが、2010（平成 22）年度以降は 0.87 前後で推移している。出来るだけ多くの学生が特別研究履修許可要件を満たすよう、修学指導と FD 活動の更なる充実が必要である。

表 1-8 特別研究履修許可判定結果

4 年次特研判定	判定対象者数	許可者数	不許可者数	許可率
2007 (H19)	184	168	16	0.913
2008 (H20)	201	182	19	0.905
2009 (H21)	227	203	24	0.894
2010 (H22)	231	197	34	0.853
2011 (H23)	233	207	26	0.888
2012 (H24)	237	204	33	0.861
2013 (H25)	229	200	29	0.873

1.6.8. 卒業判定結果の推移

2007（平成 19）年度の卒業判定は、海事科学部初年度（2004（平成 16）年度）入学生を対象に行った。2011（平成 23）年度までは卒業許可率も進級率及び特別研究履修許可率の推移と同様の傾向を示し、判定対象となる在籍者数の増加と共に、許可率が低減する傾向が読み取れ、80%台前半で定常していた。しかしながら、2012（平成 24）年度がピークであったのかもしれないが、それ以降卒業許可率が微増ではあるが、増加傾向にある。

これまで、再度あるいは再々度にわたって判定を受ける、すなわち留年した者が順に卒業判定許可者となり、これら過年度学生に対する修学指導の効果が出てきている。今後もこのような学生に対するケアを引き続き行う必要がある。

表 1-9 卒業判定結果

卒業判定	在籍者数	判定対象者数	卒業許可者数	留年者数	卒業率	卒業許可率
2007(H19)	183	168	155	28	0.847	0.923
2008(H20)	211	194	178	33	0.844	0.918
2009(H21)	240	215	189	51	0.788	0.879
2010(H22)	255	212	185	70	0.725	0.873
2011(H23)	269	240	196	73	0.729	0.817
2012(H24)	241	232	194	47	0.805	0.836
2013(H25)	237	231	195	42	0.823	0.844

1.6.9. 学部教育における特徴ある授業

(1) 基礎ゼミ 1, 2

平成 25 年度以降入学者を対象に第 2 学年の選択必修科目として「基礎ゼミ 1」と「基礎ゼミ 2」を開講している。各科目を履修申請した学生数を表 1-10 に示す。基礎ゼミ 1 並びに 2 を履修することもできる。

学生の配属は、教員 1 人当たり学生 2～3 名となるように、学生の希望を優先させて行った。少人数での実験、演習、英語購読などをおして、海事科学分野の幅広い知識の習得と研究の面白さをゼミ形式で学べ、専門科目の興味と理解度を深めることを目指している。

表 1-10 基礎ゼミ 1, 2 配属学生数 (平成 25 年度入学生)

	基礎ゼミ 1	基礎ゼミ 2
履修学生数	212	212

(2) 総合科目 2, 3

平成 24 年度以前入学者を対象に第 2 学年の必修科目として「総合科目 2, 3 (ゼミ)」を開講している。教員 1 人に学生約 2 名の割合で総数 50 テーマ以上のゼミを開講し、研究室での実験、演習、英語購読など、研究室単位で研究の面白さ、卒業研究に至る前段階の基礎知識を習得することを目指している。

(参考 <http://www.maritime.kobe-u.ac.jp/campus/seminar.html>)

(3) 船舶実習

海事科学部では、船舶職員に必要な技術を修得するために船舶実習を開講している。船舶実習は、海事科学研究科附属の練習船深江丸を利用する「学内船舶実習」と、独立行政法人航海訓練所の練習船を利用する「船舶実習 1」、「船舶実習 2」と「船舶実習 3」がある。

船舶実習 1, 2, 3

「船舶実習 1」は、第 1 学年の全学生が履修する必修科目と位置づけており、海事科学の教育対象の基本である「海・船」に関する基礎的知識と技術を習得し、また、共同生活を通して協調性と適応性、指導力を涵養する。実習期間は、練習船の定員及び配乗計画により夏季又は春季休業期間中に実施している。

「船舶実習 2」は、船舶運航に関する航海学並びに機関学についての知識と技術を習得することを目的とする。また、船舶職員として実務に必要とされる各種資質を共同生活を通して涵養する。実施時期は、第 2 学年の約 1 ヶ月間 (10 月) 及び第 3 学年の約 1 ヶ月間 (11 月) である。

「船舶実習 3」は、船舶運航に関する基礎から応用まで関連する知識と技術を幅広く習得し、航海学及び機関学の専門的知識と技術の修得と向上を目的とする。実施時期は、第 4 学年の約 3 ヶ月間 (1～3 月) である。

学内船舶実習

「学内船舶実習」は、海事科学研究科附属練習船「深江丸」に、2泊3日から3泊4日の間乗船して実施する実習であり、学科・分野毎に特徴を持ったメニューに基づいて実施している。

1.6.10. 学部教育における教育方法の改善に関する取組

教学委員会の下においてFD (Faculty Development) 専門部会が中心となって、以下に示す教育方法の改善に関する取組を企画し、全教員が参加する態勢で継続的に実施している。また、これら活動の年度報告を「教育改善プロジェクト報告書」としてまとめ、毎年公表している。

(1) 授業評価アンケート

学生が受講した授業に対する意見・提案・感想についてアンケート調査を行うことは、授業担当教員にとって授業改善に関わる貴重な情報を把握するために有効であるだけでなく、組織的な教育システムの向上に反映させるためにも重要な手段である。

海事科学部では、全学共通授業科目から専門科目まで、講義科目を対象に、受講学生に対し、2通りの方法で授業評価アンケート調査を実施している。全学共通システムの教務情報システム(うりぼーネット)を活用したWebアンケートは、神戸大学全学的に回答率が10%台と低く、海事科学部も同様であり多くの学生の意見を集約し効果的に改善のために反映させる手段としては不十分と考えざるを得ない。そこで、海事科学部では2009(平成21)年度以降、海事科学部開設授業科目を対象に、マークシート式選択回答及び自由記述欄を設けた紙媒体による授業アンケートを実施しており、回収率は平均7割と高い。これらアンケート調査結果は、毎年、教育改善プロジェクト報告書(FDレポート)としてまとめ、全教職員で情報共有を図り、授業担当教員に学生の学修効果向上に反映させるように努めている。

2010(平成22)年度後期から、海事科学部紙媒体アンケート結果に基づき、学生の視点による授業評価が高かった教員若干名を、教授会において公表するとともに最上位者に対して「ベストティーチャー賞」を授与している。また、2011(平成23)年度から、授業評価が低かった教員数名に対して、ピアレビューの参加(他教員の授業の聴講及び評価)を強く促している。

(2) 教員アンケート

(1)の結果に基づく教員による工夫や反省点を全教員で共有し、教育改善を図ることを目的に、教員に対するアンケート調査を、当該期間を通じ継続して実施している。回答する教員は対象者の2~3割と比較的少数であるとともに低下傾向が見られるが、貴重な意見が多く寄せられ、集計結果を共有して教育改善に反映させている。学生による授業評価アンケートの結果について、授業担当教員が自ら分析し改善反映させることは必須事項であり、更なる意思向上のための取組が必要である。

(3) ピアレビュー(授業相互評価)

教学委員会FD専門部会が中心となって、毎学期数件の授業に対するピアレビュー(授業相互評価)を継続的に実施している。2012(平成24)年度に計画立案を行った、2013(平成25)年度から2014(平成26)年度までの、2013(平成25)年度学科改組以前のカリキュラムにおける授業担当教員に対する「ピアレビュー実施計画」に基づき、ピアレビュー未実施者を減らすことを目標に担当者を決定して、順に行ってきた。これにより、全教員がピアレビューの概念と趣旨に対する理解を深めることができ、さらなる教育の改善を促進していく。

(4) FDシンポジウム

教育方法の改善に関する取組についてのシンポジウムを毎年1回開催し、以下に示すテーマによる講演を行い、情報共有と意見交換を図り、教育改善の促進に努めている。

表1-11に開催したFDシンポジウムの講演テーマをまとめる。教育関連電算システム及び教務情報システムの有効活用、ベストティーチャー賞受賞教員による講義法、教員の英語教育力向上に関する内容など、教学委員会FD専門部会がタイムリーなテーマを設定して継続的に実施している。

表 1-11 FD シンポジウム講演テーマ一覧

年度	講演テーマ
2010 (H22)	「海事情報処理教育電子計算機システムの概要について」 「システムの利用方法について」 「Web メール利用に関する補足説明」 「MSDN の利用法について」
2011 (H23)	「私の講義法－電子回路／電気電子材料学－」 「私が講義で伝えたいこと－交通計画／環境総論－」 「Web による教材配布とその効果－オペレーションズリサーチ－」
2012 (H24)	「The Teacher's Role: Connecting and Communicating with Students」
2013 (H25)	「大学における教育・研究活動と著作権」 「世界的な大規模公開オンライン講座の動向について」

1.7. 学生支援活動等（学習指導・相談）

(1) 学習情報提供

本学部では、すべての授業科目のシラバスを大学のホームページに掲載している。シラバスには、授業科目名、担当教員名、科目区分、開講時期、授業方法、単位数、授業のテーマと目標、学生へのメッセージ成績評価方法と基準、教科書・参考書、オフィスアワーなどを加えた内容を記載している。授業に係わる自主学習を促すために、科目ごとに授業内容だけでなく、履修の前提条件（必要な予備知識、前もっての履修が望ましい科目）、学習の継続に適切な科目などを掲げている。入学時及び3年次に実施するガイダンスで履修についての説明を行うなど、学習計画を立てやすくするよう配慮している。総合科目1（学科概論）の授業を1年次で行い、2年次以降で学科選択のための材料として、学生が学科の科目内容をあらかじめ概括し、各自で方向付けできるように配慮している。

(2) 社会進出情報提供

学生の社会進出に向けた準備のため、1.2.2節で述べたように、教学委員会の下に「インターンシップ・就職対策専門部会」を置き、学生係と協力した情報提供支援を行ってきた。インターンシップ受入れ企業の開拓、受入れに関する相談、終了後の訪問（実習内容や効果、改善点について）等のケアを行った。インターンシップ参加学生数及び企業数は表 1-12 のとおりである。

表 1-12 インターンシップ参加学生数・参加企業数等（学部）

年 度	インターンシップ 参加学生数（延べ数）	参加企業数等
2010(H22)	87名	36
2011(H23)	94名	37
2012(H24)	92名	38
2013(H25)	94名	38

(3) 社会人基礎力把握支援

学生が在学中から大卒者として社会で求められているジェネリックスキル（社会人基礎力）を意識し、大学での学びをより主体的に取り組むことを促すため、社会人基礎力測定試験「PROG」を2012（平成24）年度から導入した。2012（平成24）年度1月に学部3年生を対象に実施し、2013（平成25）年度からは春に、新入学生（1年生）及び3年生を対象に実施した。「PROG」では、コンピテンシー（周囲の環境と良い関係を築く力）とリテラシー（実践的に問題を解決に導く力）の2つの観点で測定され、測定結果は「報告書」として個々の学生にフィードバックされる。個々の学生の視点では、弱点や強みの把握による基礎力向上が、海事科学部の視点では、教育体系の長所・短所の客観的把握に基づく教育改善方策の構築が期待される。邦船3社に協力依頼を行い、若手船員を対象に同様の測定を行った。この結果をまとめて在学生と比較することで、在学生に不足する能力を発見し、これを補うための具体策について次年度以降で検討する予定である。

(参考 <http://www.kawai-juku.ac.jp/education-research/>)

(4) 「こころの病」未然防止助言

修学、友人、生活など幅広い悩みを抱える若者が少なくない。これは、海事科学部学生に留まらず、10代後半から20代前半の若者達に共通した傾向と見られる。海事科学部・海事科学研究科では、学生の現況を把握し悩みが重い「こころの病」へ進展することを未然に防ぐため、保健管理センター専門医の協力を得ながら「メンタル・ケア調査票」を作成し、2013（平成25）年度前期と後期に全学生対象（前期1129名、後期1108名）としてメンタルケアアンケートを実施した。回答率は前期51.6%、後期30.6%であり、昨年度は6割台であったことから、減少傾向にある。また個別相談が望ましい状況とみられる結果であった学生は、前期4.3%、後期4.7%となっており、昨年度7%に比べると減少しているが、回答率も影響していると考えられるため、アンケートの配布・回収方法に工夫が必要である。なお、個別相談が望ましい状況と判断される学生には、学級指導教員あるいは研究指導教員が声を掛け、「こころの病」未然防止のための相談並びに助言を行っている。また、必要に応じて保健管理センター「こころの相談室」に関する情報を改めて提供している。

1.8. 就職の概要

海事科学部では、表1-13のように、例年、8～9回の就職ガイダンスを行っているが、そのうち1月には最大のイベントとして学部独自の合同会社説明会（例年110-150社・団体）を主催しており、参加学生（例年220-230人）と企業との懇談の場を設けて、就職関連情報の活発な交換と把握が行われている。企業・団体からは人事担当者及び卒業生が説明担当者として例年引き続き継続的に参加するケースが多く、就職指導教員との情報交換の場としても機能している。企業側の本学部の学生に対する評価として、「現場の経験を厭わない」、また「人間関係のコミュニケーション能力が高い」という声を聞く。実験、実習、卒論指導など、教員と学生との濃密な関係がプラスに作用していると考えられる。

(参考 <http://www.maritime.kobe-u.ac.jp/job/maritime.html>)

海事科学部の就職先としては、造船・輸送機械、運輸・物流などの海事関連産業（海事クラスター）が多く、船舶職員を合わせると約半数となっている。また、一般企業にも就職しているが、その職種は、船用機器メーカーやエンジニア企業、保険会社（もともと船舶に対する保証から始まったと言われている）などが含まれているので、海事クラスター就職者の割合はさらに増える。

なお、各学科において2～4名の担任が入学から就職まで指導するとともに、就職・インターンシップ対策部会及び特別研究担当教員と協力する体制としている。このため就職率（就職者数／就職希望者数）は例年90%を超えており、平成23年には100%を達成している。

学部卒業生の進路を表1-14に示す。

表 1-13 2013(平成 25)年度海事科学研究科・海事科学部就職ガイダンス一覧
(対象：2016(平成 27)年 3 月・9 月卒業・修了予定の海事科学部生・海事系大学院生)

回	日時・場所	内 容	備 考
第 1 回	4 月 16 日 (火) 16:50~18:20 総合学術交流棟梅木 Y ホール	講演：「就職活動を始めるにあたって」 －就職環境，就職活動の流れ，心構え， ミスマッチ対策－ 「自己分析テスト」インターネット受検説明 －自己の適性・強みを知る－ 平成 24 年度海事科学部就職支援行事等説明 －就職・インターンシップガイダンス等－	講師：(株)リクルート 説明：インターンシップ・就職対策専門部会委員
第 2 回	4 月 24 日 (水) 17:00~18:30 2 号館 2304 教室	PROG 解説会 ※PROG 受験者対象。就職活動に役立つよう，強みと弱みを解説します。	講師：(株)リアセック
第 3 回	5 月 21 日 (火) 16:50~18:20 総合学術交流棟梅木 Y ホール	企業が求める人材と業界紹介 －海運，物流，製造，業界担当者の話（業界紹介と求める人材像等）－	講師：業界担当者
第 4 回	5 月 28 日 (火) 16:50~18:20 総合学術交流棟梅木 Y ホール	自己分析テスト（インターネット受検）結果の解説講座	講師：(株)リアセック
第 5 回	10 月 1 日 (火) 16:50~18:20 総合学術交流棟梅木 Y ホール	講演：「インターネット就職情報サイト活用法とエントリーシート・履歴書の書き方」	講師：(株)マイナビ
第 6 回	10 月 8 日 (火) 16:50~18:20 総合学術交流棟梅木 Y ホール	先輩の就職活動体験を聞く －就職内定した先輩の「就活体験談」を聞く－	講師：就職内定の 4 年生等
第 7 回	10 月 30 日 (水) 16:50~18:20 総合学術交流棟梅木 Y ホール	面接対策：講演「面接の心構え」と模擬面接指導	講師：(株)マイナビ
第 8 回	12 月 10 日 (火) 16:50~18:20 総合学術交流棟梅木 Y ホール	筆記試験対策：「SPI テスト」受験	支援：神大生活協同組合
第 9 回	平成 26 年 1 月 26 日 (日) 海事科学部体育館	合同会社説明会	120 社・団体

表 1-14 学部卒業生の進路

年度	卒業者	進学者	就職者	就職内訳			進学率 (%)	その他
				企業等	官公庁	教員等		
2010(H22)	187	113	69	63	6	0	60.4	5
2011(H23)	200	113	74	70	4	0	56.5	13
2012(H24)	198	108	77	72	5	0	54.5	13
2013(H25)	198	106	88	83	5	0	53.5	4

1.9. 乗船実習科の概要

海技免状の取得を希望する者は、海事科学部において海技免状取得に必要な所定の科目・単位を修得して卒業後、引き続き乗船実習科へ進学することになる。

実習生は航海課程又は機関課程に所属し、独立行政法人航海訓練所又は認定された船社の練習船において遠洋航海を含む 6 か月間の乗船実習〔航海訓練所の練習船による帆船実習（3 か月）及び汽船実習（3 か月）、又は船社の練習船による汽船実習（6 か月）〕を経て、9月に修了する。平成 26 年度から内航船社の練習船による汽船実習（3 か月）の導入が予定されている。

平成 24 年度入学生までは、海事科学部における三級海技士（航海）又は三級海技士（機関）の養成は、主に海事技術マネジメント学科で行われるが、海洋ロジスティクス科学科でも三級海技士（航海）、マリンエンジニアリング学科でも三級海技士（機関）の海技免状を、それぞれ所定の科目・単位を履修することによって取得することは可能となっている。

乗船実習科への進学は、次に示す 3 つの要件を満足する必要がある。

- ① 航海課程へ進学する学生は、学部において、三級海技士（航海）の筆記試験免除に必要な履修科目及び第一級海上特殊無線技士の免許に必要な履修科目の単位を修得していること。機関課程へ進学する学生は、学部において、三級海技士（機関）の筆記試験免除に必要な履修科目の単位を修得していること。
- ② 「船舶実習 1」（1 か月）、「船舶実習 2」（2 か月）及び「船舶実習 3」（3 か月）のすべてを履修していること。
- ③ 船舶職員及び小型船舶操縦法施行規則第 40 条に定める身体検査基準を満たしていること。なお、2012 年（平成 24）1 月に同法施行規則改正が施行され、海技士（機関）に対する弁色力の基準が導入された。（表 1.15「海技士身体検査基準表」を参照。）

乗船実習科の実習は、学部の 4 年次「船舶実習 3」の継続という形で行われるので、乗船実習科への進学についての調査は 3 年次の前期及び後期に行われ、4 年次後期の「船舶実習 3」の派遣前に入学願書を提出することになる。なお、進学希望者の最終決定は 4 年次の 2 月初旬になる。

乗船実習科の航海課程を修了した者は、海技士国家試験のうち、三級海技士（航海）の筆記試験が免除され、口述試験を受験する資格が得られる。また、同時に三級海技士（電子通信）の受験資格が得られる。

乗船実習科の機関課程を修了した者は、海技士国家試験のうち、三級海技士（機関）の筆記試験が免除され、口述試験の受験資格が得られる。

表 1-15 海技士身体検査基準表（船舶職員及び小型船舶操縦者法施行規則 別表第三）
（第 9 条の 2、第 40 条関係）海技士身体検査基準表

検査項目	身体検査基
視力 （5メートルの距離で万国視力表による。）	1. 海技士（航海）の資格視力（矯正視力を含む。以下この欄において同じ。）が両眼共に 0.5 以上であること。 2. 海技士（機関）の資格 視力が両眼で 0.4 以上であること。 3. 海技士（通信）又は海技士（電子通信）の資格視力が両眼共に 0.4 以上であること。
色覚	船舶職員としての職務に支障をきたすおそれのある色覚の異常がないこと。
聴力	5メートル以上の距離で話声語を弁別できること。
疾病及び身体機能の障害の有無	心臓疾患、視覚機能の障害、精神の機能の障害、言語機能の障害、運動機能の障害その他の疾病又は身体機能の障害により船舶職員としての職務に支障をきたさないと認められること。

【備考：船舶職員及び小型船舶操縦者法施行規則（昭和 26 年 10 月 15 日運輸省令第 91 号）
最終改正：平成 26 年 1 月 10 日国土交通省令第 1 号】

乗船実習科への進学・入学は、海技士としての社会進出が条件とはされていないものの、実態としては、進学者の大半が海事科学部在学中に海運企業へ海技士（海上技術者）として就職が内定した者である。海洋基本計画（平成 20.3.閣議決定、平成 25.4.改正閣議決定）では、日本人船員数の 1.5 倍増計画が謳われているが、海運産業界の動向を注視しながら、充足率の適正化に努める必要がある。

表 1-16 乗船実習科入学者数及び充足率

年度	入学定員	入学者数	充足率 入学者数/定員
2004 - 2006	90/年	53.3/年	0.59
2007 - 2009	90/年	42.3/年	0.47
2010 (H22)	90	56	0.62
2011 (H23)	90	49	0.54
2012 (H24)	90	48	0.53
2013 (H25)	90	48	0.53