

第二編

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ぶように、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「工学基礎科目の強化」を行った。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。

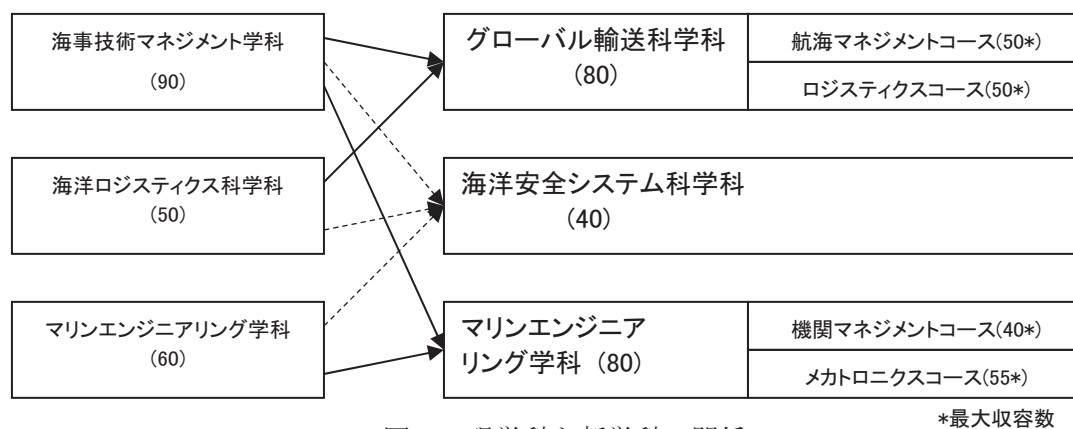


図1-1 現学科と新学科の関係

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の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の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（基礎・総合教養、外国語、共通専門基礎科目等）を他学部学生と共に学ぶ。課外活動も含めた様々な価値観を持つ他学部学生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海事科学部学生にとって貴重な機会である。

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。2013（平成25）年度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「アクアティクススポーツ」の体験型科目を専門科目に移行し、「海事科学通論」、「海事社会学」、「地勢学」等で海事科学の成り立ちや他の分野との関係、海事史、海事行政、海運経済等の基礎を概観する。

また、全学共通科目の英語科目（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、学部共通科目の英語科目（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「英語サテライト教室」や「TOEIC受験対策講習会」などの経済的支援を継続している。

一方、2016（平成28）年度から神戸大全校で2学期クォーター制が導入された。2学期クォーター制は、前期・後期をそれぞれ2分割し、8週間で定期試験も含めて1講義を完結する制度である。本学部では、基本的に従来前期・後期で行われてきた2単位の講義「〇〇学」を単純に「〇〇学1」及び「〇〇学2」あるいは「〇〇学A」及び「〇〇学B」のように2つに分け、それぞれ1単位で開講する方法としている。2学期クォーター制たる所以は、授業は、前期が第1クォーター（1Q）及び第2クォーター（2Q）、後期が第3クォーター（3Q）及び第4クォーター（4Q）に分割されるものの、教務上の様々な手続きや対応は、基本的に前期・後期のセメスター型で扱われる点にある。例えば、学生の履修申請については、前期1Q及び2Qの科目履修

申請は4月にまとめて行なう必要があり、成績発表はクォーター毎に行われるが、単位の修得確定は学期末となる。尚、大学院 海事科学研究科においては、大学院の改編時期を考慮して1年ずらし、2017（平成29）年度入学生から2学期クォーター制を導入することとした。

クォーター化と共に、全学の授業において新たな改革が行われ、平成28年度入学生から、新入生に対する全学共通の1単位授業科目として「初年次セミナー」が新たに開設された他、平成28年度入学生が2年生以降に履修せねばならない科目のカテゴリーとして新たに「高度教養科目」が設定された。

「初年次セミナー」は、教員や他の学生との対話を通して、大学生として必要となる自律的な学びの姿勢を育むことをテーマとして、神戸大学の使命と「神戸スタンダード」の概要、学部の使命、カリキュラムポリシー及びディプロマポリシー、大学生としての倫理や規範、アカデミックリテラシーの基本、能動的な学習スタイルについて理解し、学修や学生生活に適応する上で必要なコミュニケーション能力を養うという到達目標を掲げた授業である。全学共通のテキスト及びスライド資料や副教材が用意され、1年生は教務システムBEEFを介して電子ファイルを適宜ダウンロードして授業に臨む。本学部では、副研究科長（教育担当）の統括の下で1年生の学級指導教員8名が「初年次セミナー」を担当した。特に、1クラス25名の少人数対応で学生と教員間のコミュニケーション機会を高めることを意識して講義が実施された。

「高度教養科目」は、国際教養教育院および各学部が提供する授業であり、卒業要件として4単位以上の修得が必要である。基本的に他学部科目の履修が推奨されるが、本学部生は遠隔地キャンパスであることから、自学部提供科目の履修が認められている。

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)	
	<ul style="list-style-type: none"> ・全学共通科目(基礎・総合教養, 外国語, 共通専門基礎) (他学部学生と一緒に学ぶ, 総合的な視点を育む) 	
学科・コース選択 基礎ゼミ選択	学部共通教育 at 深江キャンパス(週1日)	
	<ul style="list-style-type: none"> ・海事科学部に関する基礎知識(初年次セミナー, 海事科学通論, 海事社会学-1,-2, 海洋学 1,2, 地勢学 A,B など) ・コミュニケーション英語 A,B,C,D, ライティング英語 A,B など 	
2年次前	専門科目(学科共通科目)	
	基礎ゼミ(学部共通科目) <ul style="list-style-type: none"> ・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 	
マリンコース選択	2年次後期	専門科目
転学科/コース 総合ゼミ選択 研究室選択	3年次前	専門科目
研究室選択	3年次後	専門科目(第二)
		研究室仮配属, 総合ゼミ <ul style="list-style-type: none"> ・進路決定アドバイス ・就職活動の支援
進路選択(進学/就職)	4年次	特別研究

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

学科の配属は、1年次終了時に実施され、学生の希望、学業成績（GPA）、取得単位、TOEIC（IP）スコア等を参考に3学科に配属する。2年次には、学科共通科目として、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1,2」（選択必修，平成24年度入学生以前は「総合科目」）が開講されている。「基礎ゼミ1,2」では，学生は所属学科に関わらず，全学部教員が募集するテーマの中から自由に受講テーマを選択し，応募することができる。

学生は，2年次以降，配属された学科・コースにて，各学科の専門分野の科目を主として学修する。なお，学生の申請により，選択した学科／コースが不適切と判断された場合，一定の条件の下で転学科／コースが認められる制度が設けられている。

マリンエンジニアリング学科に配属された学生は，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のコース選択の希望申請が行われ，後期からそれぞれのコースに配属されて専門科目を履修する。

すべての学科・コースの学生は，3年次後期に学部共通科目「総合ゼミ」（必修）を履修する。「総合ゼミ」は，実質的に4年次に履修する「特別研究」に繋がる科目として位置付けされていることから，学生は基本的に所属学科を担当する教員の研究室に配属され，4年次の特別研究を見据えた指導を受けることになる。「総合ゼミ」により3年次後期から研究室に配属することにより，研究指導教員や研究室の上級生とのコミュニケーションを円滑にし，学生生活指導や進路に関する相談などにも対応できる体制とすることで，学級指導教員だけでは把握しきれない事項にも対応が行き届くように配慮されている。

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】

図1-2で示すとおり，本カリキュラムでは学生の選択の機会を多く設けている。特に2年次の「基礎ゼミ1及び2」は，ほぼ全ての教員がゼミの内容を示して学生募集を行い，学生たちが個々の興味に応じて所属学科・コースに関わらず自由に選択し，少人数教育を実施する。また，3年次後期の「総合ゼミ」では，従来4年次で行っていた研究室配属を3年次後期に早めることで，特別研究指導教員を早期に決定し，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とともに，きめ細かい学生指導を行うことができる。

その他，就学指導や就職対応などのきめ細かい学生指導のため，学科当たり2～4名の学級指導教員制度の下で，入学から就職まで学生のケアを行ってきている。

【海事科学に関する基礎知識の習得】

学科別でなく一括の一般選抜で入学してきた学生に対して，入学後に学生自らで修学すべき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」群の中に，海に関する基礎知識を教授する科目を加えた。

「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-1,-2」（海事史，海事行政，海運経済等），「地勢学A,B」や「実験心理学1,2」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の導入を図っている。これらの新設科目に，従来から開設している「経済学I-1,-2」，「海事国際法I,II」などや，数学・物理・化学等の理系基礎科目と合わせることで，海事科学分野の技術者としての幅広い基礎知識の修得を目指す。

【他学部開設科目の充実】

海事科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海事科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。

2016（平成28）年度のカリキュラムでは，法学部提供科目5科目10単位，経営学部4科目8単位，経済学部2科目4単位，理学部6科目6単位，工学部2科目4単位の計5学部19科目30単位

の授業提供を受けている。

このような科目の設定は、学生が学科選択後、海事科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年次であり、海事科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を行っている。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、実用英語教育を導入してきている。2016（平成28）年度のカリキュラムでは、航海マネジメントコースでは「海事実用英語A, B」、機関マネジメントコースでは「海事機関英語1, 2」が開設されている。

なお、これまで行ってきた課外の英語学習への支援の内、英語サテライト教室については、授業の提供母体の企業の業績悪化に伴い平成28年度から実施できなくなった。TOEIC講習会については継続するとともに、TOEICスコアの利用（学科選択、特別研究配属、大学院入試）に伴う英語学習の重要性と学生の意欲向上を図っている。また、学生を選抜して実施してきている海外研修については、平成28年度より従来実施してきたCMA（カリフォルニアマリタイムアカデミー）での研修からAMA（オーストラリアマリタイムアカデミー）での語学研修に変えて継続している。

（2）海技者養成コース共通の特色

海技者養成コースは、グローバル輸送科学科の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の機関マネジメントコースの2コースである。両コースに共通する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免許必修科目の一部を卒業必修科目から外し、基礎科目の強化と関連科目の系統化に重点を置いている。

なお、本学生の三級海技士免許の取得については、筆記試験が免除され口述試験のみとなるが、希望者に対して課外の受験対策を実施している。また、学部在学中に三級より上級（二級，一級）の海技免許筆記試験の受験が可能であることから、積極的な受験を促している。

【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。）を導入している。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なる。

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 78 名（平成28年5月現在）に特任准教授 1 名、協力教員として先端融合研究環教員 1 名が加わり、全 80 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当たっている。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、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2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)教育検討部会

連携講座や関西海事教育アライアンスなど、他機関や他大学との連携による講義などの対応や検討に関する業務を行う。【H28 年度後期に設置】

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学生生活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名の学級指導教員が配置されている。学級指導教員は学生の学年進捗とともに4年間持ち上がりで担当する。また、留年生に対する指導継続性の維持のために連絡会を設け、学年の異なる学級指導教員間で情報の引き継ぎを行っている。

表 1-1 教育実施体制
(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		
海洋安全システム科学科	40名	海洋安全システム系	9	5	2	2
				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	9	2	
		特任		1		

(平成 28 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	10	1	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	10	13	2	
				3	1	
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	13	8	1	1
		特任		1		

(平成 28 年 5 月現在)

※上段は男、下段は女

1.5. 学生の受け入れ

1.5.1. アドミッション・ポリシー

本学部のアドミッション・ポリシーは、以下の通りである。

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」
地歴公民	「世B」, 「日B」, 「地理B」「倫」, 「政経」 から1
数学	(「数I・数A」)と (「数II・数B」, 「工」, 「簿」, 「情報」から1)の2
理科	(「物I」)と (「化I」, 「生I」 から1)の2
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)の2
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 (AO 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み、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 (AO 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。

【AO 入試入学定員／学部入学定員】は、平成 28 年度実施分から、これまでの 20 名募集を 10 名に変更された。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点に変更はない。

(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、これまで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 名の計 20 名で実施してきたが、平成 28 年度実施分から、3 学科で 3 名の募集に変更された。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 年前倒して実施している。

(5) 神戸大学高大接続研究入試 (AO 入試)

文部科学省が取り組んでいる高大接続改革実行プランによるとセンター入試は 2019 (平成 31) 年度実施を最後に廃止となり、新たな試験制度が導入される。そのひとつに「特別入試」(センター試験を課さずに、大学のアドミッションセンターによる選抜試験と学部で実施する最終選抜試験によって合否を決定する) があり、神戸大学は 2018 (平成 30) 年度からの実施を検討している。その試金石として 2016 (平成 28) 年度に実施されたのが、高大接続研究入試である。この入試は、まず、神戸大学附属中等教育学校が主導して行う GAP と呼ばれる卒業研究プログラムに本学部教員がアドバイスやコメント等で生徒の指導にある程度関与する。その後、生徒が受験を希望した場合、生徒は神戸大学アドミッションセンターによる一次試験を 9 月に受験する。一次試験に合格した後、部局独自で 10 月に実施する最終選抜試験を受け、最終的に年内 11 月下旬に合格発表となる。すなわち、センター試験の実施前に合格発表となるこれまでにない選抜試験である。合格者は、中等教育学校を卒業するまでの間に、神戸大学アドミッションセンターが開催する講習会に参加し、補習を受けることとなる。今期、1 名の生徒がグローバル輸送科学科 (航海マネジメントコース) の受験を希望した。本研究入試の実施へ向けて、入試委員会の多くの審議に加えて、高大研究入試実施のための WG チームが構築され、最終選抜試験の実施内容について多くの時間を費やして万全の準備を整えて最終選抜が実施された。受験者は合格し、2017 年度の入学が予定されている。

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2016（平成28）年度の13年間の4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、実質倍率ともに1期から3期に増加し、4期で安定する傾向が窺え、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現れたものと考えられる。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、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）並びに2014（平成26）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、合格者数が定員を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（右肩上がり）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、A0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)	A0	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)	A0	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)	A0	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)	A0	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
2014 (H26)	A0	20	39	39	8	0	8	1.95	4.88
	推薦	20	19	19	2	0	2	0.95	9.50
	前期日程	120	460	445	164	13	151	3.83	2.71
	後期日程	40	379	216	61	19	42	9.48	3.54
	私費外国人	—	1	1	0	0	0	—	—
	年全数	200	853	674	245	41	204	4.27	2.75
2015 (H27)	A0	20	33	33	8	8	0	1.65	4.13
	推薦	20	28	28	3	3	0	1.40	9.33
	前期日程	120	348	336	162	9	153	2.90	2.07
	後期日程	40	320	163	63	25	38	8.00	2.59
	私費外国人	—	0	0	0	0	0	0.00	0.00
	年全数	200	729	560	236	45	191	3.65	2.37
2016 (H28)	A0	20	39	39	12	1	11	1.95	3.25
	推薦	20	22	22	0	0	0	1.10	0.00
	前期日程	120	433	420	161	11	150	3.61	2.61
	後期日程	40	376	212	67	28	39	9.40	3.16
	私費外国人	—	1	1	1	0	1	0.00	0.00
	年全数	200	871	694	241	40	201	4.36	2.88
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
2010-2012 小計		600	2,526	1,924	711	112	611	4.21	2.73
2013-2016 小計		800	3,306	2,602	967	167	800	4.13	2.69
累 計		2,600	10,061	7,508	3,102	477	2,655	3.79	2.42

※ 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 年間の乗船実習の前の高専 4 年次に受験し、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的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 編入学		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)	年全数		10	25	24	15	1	14	2.50	1.60
2009 (H21)	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		
2010 (H22)	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		-		
2011 (H23)	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		
2012 (H24)	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		-		
2013 (H25)	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		-	

2014 (H26)	2014 (H26)	推薦	商船		2	2	2	0	2		1.00	
			他		3	3	3	0	3		1.00	
		学力	商船		1	1	0	0	0		-	
			他		12	12	6	0	6		2.00	
	年全数				10	27	27	17	0	17	2.7	1.6
	2015 (H27)	推薦	商船		5	5	5	1	4		1.00	
他				0	0	0	0	0		-		
学力		商船		0	0	0	0	0		-		
		他		0	0	0	0	0		-		
2015 (H27)	2015 (H27)	推薦	商船		0	0	0	0	0		-	
			他		4	4	4	0	4		1.00	
		学力	商船		0	0	0	0	0		-	
			他		8	7	2	1	1		3.50	
	年全数				10	17	16	11	2	9	1.7	1.8
	2016 (H28)	推薦	商船		6	6	6	0	6		1.00	
			他		0	0	0	0	0		-	
		学力	商船		1	1	0	0	0		-	
他				0	0	0	0	0		-		
2016 (H28)	2016 (H28)	推薦	商船		0	0	0	0	0		-	
			他		4	4	4	0	4		1.00	
		学力	商船		0	0	0	0	0		-	
			他		11	10	3	1	2		3.33	
	年全数				10	22	21	13	1	12	2.2	1.62
	2017 (H29)	推薦	商船		7	7	4	0	4		1.75	
			他		0	0	0	0	0		-	
		学力	商船		2	2	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~H28 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	215	206	112	15	97	1.84	1.64
	翌々年	90	89	68	1	67	1.31	
選抜方法	推薦	177	177	144	4	140	1.23	1.64
	学力	128	118	36	12	24	3.28	
出身学科	商船	158	154	103	4	99	1.50	1.64
	他	147	141	77	12	65	1.83	

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。2016（平成 28）年度のカリキュラムでは、法学部提供科目 5 科目 10 単位、経営学部 4 科目 8 単位、経済学部 2 科目 4 単位、理学部 6 科目 6 単位、工学部 2 科目 4 単位の計 5 学部 19 科目 30 単位の授業提供を受けている。

(5)国際交流活動

神戸大学の海外交流提携大学 136 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 23 校にのぼり、これら海事科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る。

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策定された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）は以下の通りである。

【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。

- 本学部に所定の期間在学し、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発揮できる。
 - ・「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策定されたディプロマ・ポリシー(学位授与に関する方針)は以下の通りである。

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の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障するため、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)	
航海分野		37 (37)	} 一方を } 選択
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>
		<u>() は内数で必修</u>
合 計	130 以上	

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	74
○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	27
第一専門科目	34 以上	60
第二専門科目	7 以上	27
ロジスティクスコース		
専門科目		
学科共通科目	18 以上	27
輸送計画分野	} 40 以上	76
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	70
学科専門科目		
船舶安全・エコ技術分野	} 12 以上	40
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	22
第一専門科目	21 以上	31
第二専門科目		
機関マネジメントコース	10 以上	25
メカトロニクスコース		
専門科目		
学科共通科目	18 以上	22
第一専門科目	21 以上	31
第二専門科目		
メカトロニクスコース	10 以上	20
合 計	130 以上	

また、平成 28 年度以降の入学者からは、教養科目の改変及び高度教養科目の設定に伴い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		
基礎教養科目	4 以上	
総合教養科目	4	
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		
高度教養科目	4	
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	24 以上	66
○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	27
第一専門科目	34 以上	60
第二専門科目	7 以上	27
ロジスティクスコース		
専門科目		
学科共通科目	18 以上	27
輸送計画分野	} 40 以上	76
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	70
学科専門科目		
船舶安全・エコ技術分野	} 12 以上	40
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	22
第一専門科目	21 以上	31
第二専門科目		
機関マネジメントコース	10 以上	25
メカトロニクスコース		
専門科目		
学科共通科目	18 以上	22
第一専門科目	21 以上	31
第二専門科目		
メカトロニクスコース	10 以上	20
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ともに、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、すべ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付ける「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

平成26～27年度入学者

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28年度入学者

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 27 / 27	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）年度以降 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。

2006（平成 18）年度に示す高い進級率は、海事科学部初年度（2004（平成 16）年度）入学生対象の結果であり、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
2014(H26)	233	198	35	0.850
2015(H27)	231	201	30	0.870
2016(H28)	222	187	35	0.842

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 年間にお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
2014(H26)	242	210	32	0.868
2015(H27)	225	202	23	0.898
2016(H28)	232	205	27	0.884

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ともに、許可率が低減する傾向が読み取られ、2011（平成 23）年度を底に、80%台中半から微増傾向にある。

これまで、再度あるいは再々度にわたって判定を受ける、即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
2014(H26)	245	232	197	48	0.804	0.849
2015(H27)	254	233	207	47	0.815	0.888
2016(H28)	263	232	207	56	0.787	0.892

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、英語購読などをとおして、海事科学分野の幅広い知識の修得と研究の面白さをゼミ形式で学び、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 年度以降入学生対象)

	基礎ゼミ 1	基礎ゼミ 2
2013 (H25)	212	212
2014 (H26)	176	135
2015 (H27)	152	117
2016 (H28)	172	150

(2) 総合ゼミ

2013 (平成 25) 年度以降の入学生に対して、第 3 学年後期に「総合ゼミ」が開講されている。「総合ゼミ」は実質的な研究室配属を伴うゼミであり、3 年次の学生は、配属された各研究室で実施される「4 年次の特別研究 (卒論)」につながる研究活動に着手する。

(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練習船 深江丸で行われる「学内船舶実習」と独立行政法人海技教育機構が所有する練習船で行われる「船舶実習 1」、「船舶実習 2」及び「船舶実習 3」がある。

船舶実習 1, 2, 3

「船舶実習 1」は、2013 (平成 25) 年度入学生以降、第 2 学年のグローバル輸送科学科航海コースの学生とマリンエンジニアリング学科の学生が履修する科目と位置付けており、船舶職員養成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 1 ヶ月の乗船を実施している。

「船舶実習2」は、船舶運航に関する航海学並びに機関学に関する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。履修学生は、第3学年のグローバル輸送科学科航海コースの学生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学生に限定され、実施時期は、10月～11月の約2ヶ月間である。

「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。履修学生は「船舶実習2」の履修者に限定され、実施時期は第4学年の1月～3月の約3ヶ月間である。

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 深江丸で行われる。学科・コース毎に特徴のあるメニューに基づいて1泊2日や3泊4日などで実施される乗船実習である。

1.6.10. 学部教育における教育方法の改善に関する取組

教学委員会の下に置かれた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い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。

2015(平成27)年度には、「授業評価アンケート」の全学的集計の都合上、これまで学部独自で続けてきた紙媒体アンケートの見直しをせざるを得なくなり、前期の「授業評価アンケート」から全学同様のWebでの回答に切り替えた。さらに、後期からこれまでの「授業評価アンケート」の目的が全学的に見直しされ、内容が改められて新たに「授業振り返りアンケート」として実施されることになった。アンケートをWeb回答に変更したこととアンケート内容が改められたことにより、学部における「ベストティーチャー賞」の選出根拠データが失われたため、平成27年度の教員表彰は、3年次学生を対象として実施した「学部改組後のカリキュラムに関するアンケート調査」を用いて、学生が評価した「就学および学生生活において優れた学生指導を行った教員」のデータを基に実施した。各学科・コースから獲得ポイント1位の教員5名を選出し表彰した。

2016(平成28)年度には、所属学生の学修時間を把握するため、学年・学科・コース毎の「学修の記録」集計を実施した他、授業振り返りアンケートの回答状況の改善のため、回答呼びかけを実施し、回答状況が大幅に改善された。

(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で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い、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。2015（平成 27）年度は、近年ますます重要視されてきている学生のメンタルケアに関する講演の他、2013 年度の入学生から実施されている学部改組後のカリキュラムに関する調査結果報告が行われた。結果的に、カリキュラム調査の取りまとめに時間が必要であったため、年度を越えたシンポジウムの開催となったが、有意義な講演・報告会となった。カリキュラムの評価については次年度も継続し、改善に関する検討がなされる予定である。

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」
2014 (H26)	「情報リテラシーと家庭、学校、企業の教育について」 「CAE 業界の技術者から見た大学教育について」
2015 (H27)	「海事科学部改組後のメンタルケアとアンケート結果報告」
2016 (H28)	未実施

1.7. 学生支援活動等（学習指導・相談）

(1)学習情報提供

海事科学部では、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。入学時だけでなく、毎年 4 月の授業開始直前の時期に学年ごとに学級指導教員による履修ガイダンスを実施し、履修上の諸注意などを含めて、その年の学習計画について学生に

意識付けを行っている。1年生については、2年次の学科配属のための情報提供の意味も含めて、海事科学通論の授業を通して、各学科内容の理解を促進する他、学科紹介や研究紹介イベントの情報提供などを行い、学生自らが自身の進路を検討する機会を与えている。

(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、1.4.2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いる。具体的な活動内容は、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、改善点についての調査）等のケアである。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
2014(H26)	96名	43
2015(H27)	88名	43
2016(H28)	86名	43

(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、大学での学びのより主体的な取り組みを促すため、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學生と比較することで、在學生に不足する能力の発見とこれを補うための具体策について検討が行われる。加えて、学部改組後のカリキュラムで学ぶ2013年度入学生について入学時と3年時の結果の比較が可能となった。2016（平成28）年度までの実施によって、2013年度入学及び2014年度入学の学生について、入学時のスキルと3年次のスキルの比較データを得ることができた。これら2ケースのデータを得ることができ、また、大学予算削減の影響から、PROGの実施は平成28年度を持って終了することとなった。

(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1,129名、後期1,108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。

(5) スチューデント・アシスタント (SA) 制度の導入

2016 (平成 28) 年度からスチューデント・アシスタント (SA) 制度が全学で新たに設けられ、これまで大学院生に限られていた教育補助業務や学修支援業務が、条件により学部生でも認められるようになった。本学部における SA の職務内容は、「授業担当教員の指示の下に行われる、学部 1, 2 年生の講義, 実験, 実習, 演習等における教育的効果を高めるための教育補助業務, 及び, 船舶実習等の運航補助」とされている。本年度の SA 採用数は 10 名であり, 業務の多くは実験・演習の補助であった。

表 2-6 SA の採用状況

年 度	学部学生
	SA
2016(H28)	10

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。企業側の海事科学部の学生に対する評価として, 「現場の経験を厭わない」, 「人間関係のコミュニケーション能力が高い」という声がある。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。2014(平成 26)年度は, 就職・求人活動の協定見直しに伴い, 合同会社説明会の開催を従前に比べ約 1.5 か月ほど遅い 3 月上旬に変更して開催している。

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更に増える。

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%を超えて安定している。

学部卒業生の進路を表 1-14 に示す。

表 1-13 2016(平成 28)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: 2018(平成 30)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	平成 28 年 4 月 21 日 (木) 16:50~18:20 総合学術交流棟 梅木 Y ホール	講演:「就職活動 スタートアップガイダンス」 平成 28 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)マイナビ 説明: インターンシ ップ・就職対策 専門部会委員
第 2 回	平成 28 年 5 月 11 日 (水) 15:10~16:40 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3回	平成28年12月7日(水) 16:50~18:20 2号館2304教室	講演:「2018年卒就職活動の流れ・全体像」 -最新の企業動向,全体のスケジュール,今から準備すべきこと(自己PR,筆記試験対策等)-	講師: (株)マイナビ
第4回	平成28年12月14日(水) 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5回	平成28年12月21日(水) 16:50~18:20 4号館4301教室	筆記試験対策:「SPIテスト」受験	支援: 神大生活協同組合 ※学生後援会未加入者と院生は有料(千円)
第6回	平成29年1月11日(水) 16:50~18:20 総合学術交流棟 梅木Yホール	就職試験対策 講演:「エントリーシートの書き方及び面接対策」	講師: (株)リクルートキャリア
第7回	平成29年1月18日(水) 16:50~18:20 総合学術交流棟 梅木Yホール	講演:就職活動キックオフ ~企業理解のコツ教えます!!~	講師: (株)マイナビ
第8回	平成29年3月8日(水) 海事科学部体育館	合同会社説明会	

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
2014(H26)	201	94	98	94	4	0	46.8	9
2015(H27)	208	92	98	89	9	0	44.2	10
2016(H28)	211	109	93	85	8	0	51.7	9

1.9. 乗船実習科の概要

海技免許（終身資格）を証明する海技免状（5年間有効）取得を希望する者は、海事科学部に於いて海技免状の取得に必要な所定の科目・単位を修得して卒業後、引き続いて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が可能となっている。

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。

注）身体検査の各項目について身体検査基準に該当した者が身体検査を受けた日からそれぞれ1年以内又は3月以内に海技試験の申請をした場合には、国土交通大臣は、認定により、その者に対する身体検査を省略することができる。

【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
2014 (H26)	90	42	0. 47
2015 (H27)	90	44	0. 49
2016 (H28)	90	45	0. 50