

## 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. 教育の理念と特徴

神戸大学海事科学部は、神戸大学教育憲章を規範として、自らの目標を実現でき、海事社会の発展に寄与できる人材の輩出を目指して、「海に対する深い理解を持ち、幅広い教養を備えた国際人」を育成するために、国際的に卓越した教育の提供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、理工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を目指す学際的学問分野である。神戸大学海事科学部では、海事への理解を通じて、国際性、人間性、創造性並びに専門性豊かな人材の育成を行っている。

海事科学部がある神戸大学深江キャンパスは、国際港湾都市神戸の東部（東灘区）に位置する。深江キャンパスは南地区に港を有しており、附属練習船深江丸を始めとする大小様々な船艇が係留されている。キャンパスが海に面していることにより、キャンパスでの学びを海での実習や応用に直接結びつけることが可能であり、まさに基本理念の実践に適した環境がある。

### 1.2 各学科及びコースの概要

海事科学部では、1.1において示した教育理念に基づき、グローバル輸送科学科、海洋安全システム科学科、及びマリンエンジニアリング学科の3つの学科を設置しており、安全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充実した教育研究カリキュラムを実施している。3学科のなかで、海技士（航海・機関）の養成は、基本的に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）が担っている。

#### (1) グローバル輸送科学科

グローバル輸送科学科は、航海マネジメントコース及びロジスティクスコースの2コースから構成されており、グローバル化に対応した国際物流の基盤を支える輸送体系の高度化に貢献するための教育・研究を実施している。

グローバル輸送科学科の学生は、航海マネジメントコース又はロジスティクスコースのいずれかを2年次を選択する。航海マネジメントコースは、海技士（航海）の養成教育を担っているほか、物流・経営・海事政策など幅広い分野で活躍できる海技者の養成を行っている。一方、ロジスティクスコースは、従来の輸送科学分野に加えて、経済・経営学的見地からグローバルな物流・輸送を教授している。

#### (2) 海洋安全システム科学科

自然科学と社会科学の観点から、海事・海洋分野における環境、エネルギー、安全（防災・減災）に貢献するための総合的かつ体系的な教育・研究を実施している。

#### (3) 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、機関マネジメントコース及びメカトロニクスコースの2コースから構成されており、船舶を始めとする機械・構造物の管理・運用や海事分野におけるエネルギー利用、メカトロニクスなどの技術に関する教育・研究を実施している。

マリンエンジニアリング学科の学生は、3年次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いずれかを選択する。機関マネジメントコースは、海技士（機関）の養成教育を担っているほか、海事分野の幅広い産業で活躍できる海技者の養成を行っている。一方、メカトロニクスコースは、機械及び電気系の専門を中心として工学分野で活躍できる知識を教授している。

### 1.3 学科構成及び教育体系

#### 1.3.1 学科構成

本学部の学科構成と定員を表1-1に示す。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・海洋環境保全分野等で活躍・貢献する人材養成に資する専門知識を教授することを目指して学科を編成している。

学部定員は200人であるが、学部課程後に進む乗船実習科の定員（90人）を超えないように、かつ、海技士（航海・機関）の資格取得を目指す学生の志向に合わせて柔軟に対応できるように仕

組みを整えている。

表 1-1 学科構成と定員

学科 (定員)	コース (定員:*は最大数を意味する)
グローバル輸送科学科 (80)	航海マネジメントコース (50*)
	ロジスティクスコース (50*)
海洋安全システム科学科 (40)	
マリンエンジニアリング学科 (80)	機関マネジメントコース (40*)
	メカトロニクスコース (55*)
学部定員 (200)	

### 1.3.2 教育体系 (4年間の教育の流れ)

4年間の教育の流れを図1-1に示す。入学後、1年次学生は、週4日間、主に六甲台地区鶴甲キャンパスにおいて全学共通科目(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。課外活動も含めて様々な価値観を持つ他学部学生と交流が可能である点は、総合大学が有する強みの一つであるが、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も貴重な機会となっている。

1年次は、週のうち1日、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よって、1年次の学部共通科目から「海・船に親しむ」や「アクアティックスポーツ」など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」等の科目により、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、海運経済等の海事関連の教養的知識を教授している。

外国語科目では、学部独自の英語教育を強化するために、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)の必要単位数を4単位に留め、学部共通科目の英語科目(コミュニケーション英語Ⅰ及びⅡ、ライティング英語Ⅰ及びⅡの追加)を実施している。なお、英語に関する取組みとして、学外の英語専門講師による課外授業「TOEIC受験対策講習会」を、海事科学部学生後援会(学生の保護者により運営)からの経済的支援を受けて開講している。

2018(平成30)年度は、神戸大学全学で2016(平成28)年度から導入された2学期クォーター制が3年目を迎えたことにより、1～3年次学生はクォーター制、4年次以降の学生は Semester制で授業が実施された。2学期クォーター制は、前期・後期をそれぞれ2分割し、8週間で定期試験を含めて1講義を完結する制度である。したがって、前期授業が第1クォーター(1Q)及び第2クォーター(2Q)、後期授業が第3クォーター(3Q)及び第4クォーター(4Q)に分割されるが、履修登録や成績登録等の教務手続きは、基本的に前期・後期で行われる。例えば、学生の履修申請は、前期1Q及び2Qの科目履修申請を4月にまとめて行なう必要がある。一方で、成績発表はクォーター毎に行われるが、単位の認定は学期末に行われる。

クォーター制科目は、基本的に従来前期または後期で開講されてきた2単位の講義「〇〇学」を単純に2つに分け、それぞれ1単位科目として開講する。講義内容の連続性が重要な科目については「〇〇学1」及び「〇〇学2」のように数字を付し、連続性を問わない科目については「□学A」及び「□学B」のように英字を付す表記としている。

なお、大学院海事科学研究科においては、2017(平成29)年度に大学院改編を実施したことから、2017(平成29)年度入学生が2学期クォーター制カリキュラムの初年度生であり、平成30年度で、修士2年次までの授業が原則クォーター制となっている。

また、平成28年度のクォーター制導入とともに全学の授業における改革として開設された新入生の全学共通1Q授業科目「初年次セミナー」が2018(平成30)年度で導入3年目となった。「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。また、学部にある各種施設(図書館、海事博物館、練習船深江丸、運航シミュレータ)の見学の機会を設け、学部施設の有効活用を促す要素を本年度の講義から新たに導入した。本講義では、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」を担当している。全学では少人数クラス（約30人目安）での実施が推奨されているが、本学部では基本的に1クラス25名で実施している。アンケート調査によると、少人数クラスでの実施は、学生と教員双方にとって効果的と評価されている。

「高度教養科目」は、国際教養教育院及び各学部が提供する授業であり、卒業要件として4単位以上の修得を必要とする。基本的に他学部科目の履修が推奨されるが、本学部は遠隔地キャンパスであるため、自学部提供科目の履修が認められている。本学部で提供している高度教養科目は、「海事を科学するⅠ」（英語で学ぶ授業）、「海事国際法1」「海事国際法2」「気象学1」「気象学2」「経済学Ⅲ-1」「経済学Ⅲ-2」の7科目である。

学科の配属は、学生の希望、学業成績（GPA）、取得単位、TOEIC（IP）スコア等を参考に1年次終了時に実施され、2年次から3学科にそれぞれのカリキュラムに沿った科目を受講する。グローバル輸送科学科については同時にコース配属も実施される。2年次に開講される特徴的な科目としては、教員一人当たりの学生を数名以内とする少人数教育で実施される学科共通の選択必修科目「基礎ゼミ1」（前期開講）、「基礎ゼミ2」（後期開講）がある。「基礎ゼミ1」「基礎ゼミ2」では、学生は、所属学科に関わらず学部の全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。

前述のとおり、学生は2年次以降、配属された学科・コースにおいて、主として各学科の専門分野の科目を学修することになるが、自ら選択した学科／コースの変更について学生から申請があった場合、一定の条件の下で転学科／コースを認め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、2年次に海技教育機構の練習船で行う一ヶ月間の乗船実習が必修科目となる。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を選択し、後期から配属されたコースのカリキュラムに沿って専門科目を履修する。3年次以降の乗船実習は学科の選択科目であるが、原則として機関マネジメントコース所属学生しか履修できない。

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年次の「特別研究」に繋がる科目として位置付けられる。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、特別研究の指導を受ける。「総合ゼミ」による3年次後期からの研究室配属により、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が円滑になっている。学生生活や進路に関する相談等にも対応できる体制としており、学級指導教員だけでは把握しきれない事項にも注意が行き届くように配慮している。

図1-1 入学から卒業までの教育の流れ

1年次	鶴甲キャンパスでの週4日の全学共通科目＋深江キャンパスでの週1日の学部共通科目				
2年次 基礎ゼミ1 基礎ゼミ2	学科配属				
	グローバル輸送科学科		海洋安全システム	マリンエンジニアリング学科	
3年次 総合ゼミ	航海マネジメント コース	ロジスティクス コース	科学科	機関マネジメント コース(3年次配属)	メカトロニクス コース(3年次配属)
	学科共通科目 第一専門科目 他学部開設科目	学科共通科目 学科専門科目 他学部開設科目	学科専門基礎科目 学科専門科目 他学部開設科目	学科共通科目 第一専門科目 第二専門科目 他学部開設科目	学科共通科目 第一専門科目 第二専門科目 他学部開設科目
4年次 特別研究					
	↓	↓	↓	↓	↓
	(就職・乗船実習科・大学院)	(就職・大学院)	(就職・大学院)	(就職・乗船実習科・大学院)	(就職・大学院)

### 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うち、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】

本学部・学科のカリキュラムでは、学生に対して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「基礎ゼミ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、所属学科・コースに関わらず学生個々の関心に応じた自由な選択を可能とした上で、少人数教育を実施している。また、3年次後期の「総合ゼミ」では、研究室配属を3年次後期に行うことで、特別研究指導教員を早期に決定し、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っている。

その他、就学指導や就職対応などの学生指導のため、学科当たり2～4名の学級指導教員を配し、入学から就職に至るまで学生のケアを行っている。

### 【海事科学に関する基礎知識の修得】

一般選抜で入学してきた学生に対して、入学後に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開設している。「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」など、理系コースとして入学以前に触れる機会が少なかったと考えられる社会科学系科目の導入を図っている。これらの科目と、「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を合わせて開講することによって、海事科学分野の技術者として必要になる幅広い基礎知識の修得を促している。

### 【他学部開設科目の充実】

海事科学部は対象とする学術分野が広いため、他学部の協力により、予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。

前述のカリキュラムの工夫は、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関心を持った専門分野について、一層の深化を図る目的によるものである。実際の受講は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は、一部で能力別クラス分けを行い、教育効果の強化を図っている。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」におい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の実用英語教育を導入している。航海マネジメントコースでは「海実用英語A, B」、機関マネジメントコースでは「海事機関英語1, 2」などを開講している。また、本学部で提供している高度教養科目としては、「海事を科学するI」があり、学部学生が英語で学ぶ授業として開講している。

なお、これまで行ってきた課外の英語学習への支援では、TOEIC講習会を継続的に実施しており、学生に対して、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の認識の醸造と意欲向上を図っている。また、学生を選抜して実施している海外研修については、平成28年度からオーストラリアのタスマニア大学UTAS(AMC:オーストラリアンマリタイムカレッジ)での研修を実施している。また、国際インターンシップとして、タイやシンガポールでの企業研修やフィリピンでの国際海技キャリアプログラムなどを実施し、学生を派遣した。

## (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（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、本学部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カ月の乗船実習を行う。したがって、乗船後のほぼ2カ月で後期分の講義を実施するために、科目につき週平均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」と称する。）を導入している。

また、海洋安全システム科学科では、カリキュラムの適正化、クォーター制の有効活用、集中授業による学習の効率化のために一部で月制集中授業を実施している。

マリンエンジニアリング学科では、機関マネジメント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を実施している。

### 1.4 学生の受け入れ

#### 1.4.1. アドミッション・ポリシー

優秀な学生を募集するために掲げている本学部のアドミッション・ポリシーは、以下のとおりである。

---

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・環境・エネルギー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ユニークな教育体系に基づき、海・船や環境・エネルギーに関する深い理解と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。

#### 海事科学部の求める学生像

1. 海・船への憧れとともに、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、問題を発見し解決する力を身につける意欲のある学生
3. 海・船を通して国際社会で積極的に活動する意欲のある学生
4. 基礎学力を備えるとともに、理数科目の学力及び語学力（英語）とそれによるコミュニケーション力の向上に意欲のある学生

---

以上のような学生を選抜するために、海事科学部では、大学入試センター試験により総合的な基礎学力を測り、個別学力検査では「数学」「理科」「外国語」（後期日程にあつては、「数学」「外国語」）を課すことにより、自然科学分野における幅広い教養と深い知識とともに、理解力、読解力、語学力等を測っている。

また、一般入試以外では、アドミッション・オフィス入試、「志」特別入試や推薦入試（大学入試センター試験利用）など、適性を重視した多様な入試を実施している。

アドミッション・ポリシーの広報について、優秀な学生を募集するためにオープンキャンパスを毎年開催している。オープンキャンパスでは、学生及び保護者の海事科学部に対する理解を深めるために、学部・入試説明会、学科・コース別説明会を複数回開催している。また、海事科学部の魅力を伝えるために、研究紹介、研究室訪問ツアー、深江丸洋上ゼミ、入試・学生生活相談コーナー、業界相談コーナー、海事博物館・図書館の公開を行っている。また、平成25年度から女子高校生の進学を促す目的で、男女共同参画推進室と連携し「理系志望の女子向けオープンキャンパス」を開催している。海事科学部に在籍する女子学生が深江キャンパスにおける学び・学生生活の情報を提供する本イベントは、参加生徒から好評を得ている。

これまで毎年度の入学者数に占める女子学生数の割合は10%程度で一定であったが、2018年度入学生で初めて20%を超える女子学生の入学があった。女子高生への広報活動の成果が現れていると考えられる。

#### 1.4.2. 入学試験制度

海事科学部の入学者選抜は、一般入試、「志」特別入試、推薦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。第3年次編入学試験では、「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3教科4科目、後期日程で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〔5教科7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, 簿, 情報から1)の2
理科	物理と(化学, 生物, 地学から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〔3教科4科目〕

(前期日程)

数学	数学(理系)
理科	物理と(化学, 生物, 地学から1)の2
外国語	英

(後期日程)

数学	数学(理系)
外国語	英

##### (2)特別入試

###### ・「志」特別入試

前年度まで実施されてきたアドミッション・オフィス(AO)入試に代わり、神戸大学は、人材育成の展開の一環として、それぞれの分野のリーダーとなって21世紀の人類社会に大いに貢献したいという、高い志をもつ学生を見出すために、新たな「志」特別入試を導入した。平成31年度入学者に対しては、学内に設置されたAOセンターによって実施される第1次選抜の合格者に対して各学部で実施する最終選抜を経て、大学入試センター試験を利用せずに合否を決定した。本学部では、これまでAO入試を実施してきたグローバル輸送科学科航海マネジメントコースが「志」特別選抜に継続移行した。さらに、新たにグローバル輸送科学科ロジスティクスコース及び海洋安全システム科学科が「志」特別選抜の導入を決定した。マリンエンジニアリング学科は、大学入試センター試験が課されないため受験生の基礎的学力が担保されないとして導入を見送り、今後の入学者状況を注視して検討を続けることとされた。

各学科の募集人員は以下のとおりである。

グローバル輸送科学科(航海マネジメントコース)	: 5人
グローバル輸送科学科(ロジスティクスコース)	: 1人
海洋安全システム科学科	: 1人

「志」特別入試で掲げられた各学科のアドミッション・ポリシーを以下に示す。

###### ■グローバル輸送科学科(航海マネジメントコース)

本コースでは、船舶職員に求められる能力を基礎として、国際海事社会の中で先頭に立って活躍できる人材を育てることを目指しています。そのため、本コースでは、船舶・運航に関する実践的な知識・技術・手法を広く学びます。したがって、本コースで学ぶ学生には、海・船の活用技術に対する興味やマネジメントに関する勉学への意欲が求められるとともに、集団の中でトップとして活躍するために必要なチャレンジ精神、行動力並びに協調性が強く求められ

ます。このような人材を広く積極的に求めるために、アドミッション・オフィス入試を実施します。

#### グローバル輸送科学科・航海マネジメントコースの求める学生像

- 【人間性】豊かな教養と高い倫理性を身に付け、自立した社会人として行動する意思のある学生
- 【創造性】自ら課題を設定して創造的に解決しようと努力する学生
- 【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ようとする学生
- 【専門性】(1)海技者養成カリキュラムを修得し、海事関係の産官学のトップを目指す強い指向を有する学生
- (2)学際的な教育を通じて、気高い「品格」、豊かな「完成」、リーダーとしての「行動力」を修得する強い意欲のある学生
- (3)地球規模の物流・輸送活動や交通運輸関連企業の経営に興味がある学生

以上のような学生を選抜するために、海事科学部グローバル輸送科学科航海マネジメントコースでは書類審査、模擬講義・レポート、総合問題、(模擬実習・面接・口頭試問)により、学生の知識・技能、思考力・判断力・表現力、主体性・多様性・協働性を多面的に評価します。

#### ■グローバル輸送科学科 (ロジスティクスコース)

ロジスティクスコースは、地球規模でのヒト・モノ・情報の流れに関して、学際的な視点(工学・情報学・経済学・経営学)から教育・研究を行うコースです。本コースでは、多面的な視野を持つ、複数の分野の架け橋となれるような人材を育てることを目的として次のような学生を求めます。

#### グローバル輸送科学科 ロジスティクスコースの求める学生像

- 【人間性】豊かな教養と高い倫理性を身に付け、自立した社会人として行動する意思のある学生
- 【創造性】自ら課題を設定して創造的に解決しようと努力する学生
- 【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ようとする学生
- 【専門性】幅広く、豊かな教養とともにロジスティクスに関して学際的な視点からの専門的知識を身に付け、さらには社会の様々な出来事を多方面から分析し、論理的・創造的に思考すべく努力する学生

以上のような学生を選抜するために、海事科学部グローバル輸送科学科ロジスティクスコースでは、書類審査、模擬講義・レポート、総合問題、外部検定試験、個別面談(口頭試問)により、学生の知識・技能、思考力・判断力・表現力、主体性・多様性・協働性を多面的に評価します。

#### ■海洋安全システム科学科

海事科学部海洋安全システム科学科は、地球表面の70%を占める海洋の環境保全、四面を海に囲まれた我が国の持続的発展に必要な海洋の開発と活用、及び、海域において安全で安心できる社会の実現を理念としています。これに基づき、地球環境保全・エネルギーの安定確保・海域における防災と減災に関する基本的哲学と素養、研究開発のための能力と技術を身に付けた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。

#### 海洋安全システム科学科の求める学生像

- 【人間性】様々な人と主体的かつ協働して学ぶ意思のある学生
- 【創造性】自ら思考する力を養い、新たな発想を表現しようと努力する学生
- 【国際性】国際的に活躍するため英語などの外国語を進んで習得し、多様な異文化を理解しようとする学生
- 【専門性】幅広く、豊かな教養とともに理工学を基盤とした専門的知識を身に付け、社会の様々な出来事を分析し、論理的・創造的に思考すべく努力する学生

以上のような学生を選抜するために、海事科学部海洋安全システム科学科では書類審査、模擬講義・レポート、総合問題、小論文、面接・口頭試問により、学生の得意とする分野あるいは最も力を入れてきた活動とその成果、知識・技能、思考力・判断力・表現力、主体性・多様性・協働性を多面的に評価します。

### (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。本学部の募集人員は、3名である。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。

### (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、学力試験によるものと推薦によるものの2種類を実施している。「学力試験による入学者の選抜」では、数学、英語、物理学の3教科により選抜している。その一方で、「推薦による入学者の選抜」では、出身学校調査書、小論文及び面接・口述試験により選抜している。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。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ている。

なお、商船系高等専門学校の商船学科では、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。そのため、商船系高等専門学校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4年次に実施している。

#### 1.4.3. 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1-2は、2014年度から2018年度までの最近5年間における一般入試及び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,後期日程等)毎にまとめて示している。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。

2017(平成29)年度まで実施されてきたA0及び推薦入試において、実質倍率が高い傾向になっている原因は、両入試ともに入試判定基準をクリアする受験者が少なく、合格者数が定員を大きく下回っているためである。このため、2017(平成29)年度入学分から、これまでのA0入試の募集人員を20名から10名へ(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)、また、推薦入試の募集人員を20名から3名に減じる変更を行った。

推薦入試においては、高等学校等1校につき各学科1名を推薦することができるとしている。2018(平成30)年度からA0入試に代わり開始した「志」特別入試では、大学入試センター試験を課さずに合否判定を行うことから、募集人員を7名に削減している。「志」特別入試は新しい試験制度であるため、志願倍率が少なくなったと考えられる。

前期日程入試では、志願倍率は、ほぼ3.0強の値を維持しているが、やや変動が見られる。一方、実質倍率で見ると、約2.4倍を中心として安定していると判断している。後期日程入試では、2018年度に倍率の低下が見られるが、概ね志願倍率は約8~9倍で安定していることがわかる。

全体として、一般選抜入試は高い倍率を維持できており、今後もこの状況を持続できるように、広報活動を継続する必要がある。一方、特別入試については、実質倍率が高い状況を改善し、定員を充足することが課題である。

表1-2 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〕
入試年度	入学年度	選抜方法								
2013 (H25)	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		3	3	1	0	1	0.00	3.00
		小計	200	900	722	236	32	204	4.50	3.06

2014 (H26)	2015 (H27)	A0	20	33	33	8	0	8	1.65	4.13
		推薦	20	28	28	3	0	3	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		2	2	2	0	2	0.00	1.00
		小計	200	731	562	238	34	204	3.66	2.36
2015 (H27)	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	66	28	39	9.40	3.21
		私費外国人		1	1	1	0	1	0.00	1.00
		小計	200	871	694	240	40	201	4.36	2.89
2016 (H28)	2017 (H29)	A0	10	36	36	5	0	5	3.60	7.20
		推薦	3	24	24	1	0	1	8.00	24.00
		前期日程	140	460	440	172	10	162	3.29	2.56
		後期日程	47	278	138	57	20	37	5.91	2.42
		私費外国人		0	0	0	0	0	0.00	0.00
		小計	200	798	638	235	30	205	3.99	2.71
2017 (H29)	2018 (H30)	A0	10	24	24	2	0	2	2.40	12.00
		推薦	3	8	7	1	0	1	2.67	7.00
		前期日程	140	398	390	173	6	167	2.84	2.25
		後期日程	47	391	199	52	19	33	8.32	3.83
		私費外国人		2	2	1	0	1	0.00	2.00
		小計	200	823	622	229	25	204	4.12	2.72
2018 (H30)	2019 (R元)	「志」	7	7	6	1	0	1	1.00	6.00
		推薦	3	19	19	2	0	2	6.33	9.50
		前期日程	143	456	451	170	5	165	3.19	2.65
		後期日程	47	286	156	57	24	33	6.09	2.74
		私費外国人		1	1	1	0	1	0.00	1.00
		小計	200	769	633	231	29	202	3.85	2.74

※ 上記合格者数には、追加合格者を含まない。

※ 2016年度入学（2015年度実施）の後期日程入学者数には、追加合格者1名を含む。

※ 私費外国人には、マレーシア政府派遣私費外国人留学生特別選抜試験を含む。

## （2）3年次編入学試験

表1-3は、最近5年間の学部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を入試年度、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）ごとに示している。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。前述したとおり、2006年度編入学試験から、高等専門学校の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いる。

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。2018年度は、例年よりも志願倍率の低下が見られるが原因は不明である。

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、短大卒業生など、広範な編入学希望者に対する入学機会の提供を、今後も継続していく必要がある。

表 1-3 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											
2013 (H25)	2014 (H26)	推薦	商船		9	9	6	0	6		1.50	
			他		0	0	0	0	0		-	
		学力	商船		0	0	0	0	0		-	
			他		0	0	0	0	0		-	
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	11	6	0	6		1.83	
	小計				10	27	26	17	0	17	2.7	1.53
	2015 (H27)	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		-	
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		
小計				10	17	16	11	2	9	1.7	1.45	
2015 (H27)	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		-	
		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		
小計				10	22	21	13	1	12	2.2	1.62	
2016 (H28)	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		-	
		推薦	商船		1	1	1	0	1		1.00	
			他		4	4	2	0	2		2.00	
学力		商船		0	0	0	0	0		-		
		他		11	11	6	1	5		1.83		
小計				10	25	25	13	1	12	2.5	1.92	
2017 (H29)	2018 (H30)	推薦	商船		5	5	3	0	3		1.67	
			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		2	2	2	0	2		1.00	
学力		商船		0	0	0	0	0		-		
		他		7	4	1	1	0		4.00		
小計				10	14	11	6	1	5	1.4	1.83	
2018 (H30)	2019 (H31)	推薦	商船		6	6	6	0	6		1.00	
			他		0	0	0	0	0		-	
		学力	商船		2	2	2	2	0		1.00	
			他		0	0	0	0	0		-	

## 1.5. 教育内容及び方法

### 1.5.1. 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点が挙げられる。

#### (1) 小人数教育ときめ細やかなサポート体制

少人数教育の実施及び学級指導教員制による入学から卒業までのきめ細やかなサポート体制を構築している。

#### (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及び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教授している。

#### (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。現在は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209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27校にのぼる（表1-4参照）。これらのネットワークを生かしたさまざまな国際交流活動への積極的な参加が可能である。

表1-4 海事科学研究科が締結している国際交流協定校一覧

協定大学名	国名	協定・細則種別	協定年月日
世界海事大学	スウェーデン	大学間協定	2003(H15).10.01
メイン海事大学	アメリカ合衆国	大学間協定	2003(H15).10.01
カリフォルニア海事大学	アメリカ合衆国	大学間協定 学生交流細則(海事)*1	2003(H15).10.01 2008(H20).09.30
タスマニア大学 (オーストラリア商船大学)	オーストラリア	大学間協定 学生交流細則(全学)	2003(H15).10.01 2003(H15).10.01
上海海事大学	中国	大学間協定 学生交流細則(全学)	2003(H15).10.01 2003(H15).10.01
大連海事大学	中国	大学間協定 学生交流細則(全学)	2003(H15).12.01 2003(H15).12.01
国立台湾海洋大学	台湾	大学間協定 学生交流細則(全学)	2003(H15).10.01 2003(H15).10.01
国立群山大学校	韓国	大学間協定 学生交流細則(全学)	2003(H15).10.01 2003(H15).10.01
木浦海洋大学校	韓国	大学間協定 学生交流細則(全学)	2003(H15).10.01 2003(H15).10.01
韓国海洋大学校	韓国	大学間協定 学生交流細則(全学)	2003(H15).10.06 2003(H15).10.06

スラバヤ工科大学	インドネシア	大学間協定 学生交流細則(全学)	2003(H15).12.29 2003(H15).12.29
イスタンブール工科大学	トルコ	大学間協定 学生交流細則(全学)	2004(H16).01.15 2004(H16).01.15
国立済州大学校	韓国	大学間協定 学生交流細則(全学)	2004(H16).04.08 2004(H16).11.15
カーディフ大学(カーディフビジネススクール, 社会科学部, 工学部)	イギリス	部局間協定	2005(H17).08.01
中国海洋大学 (海洋発展研究院)	中国	大学間協定 学生交流細則(海事)	2006(H18).09.06 2006(H18).09.06
国立高雄科技大学(管理学院, 海事学院, 海洋工程学院)	台湾	部局間協定 学生交流細則(海事)	2010(H22).04.14 2010(H22).04.14
上海交通大学(船舶海洋・建築工程学院, 機械・動力工程学院)	中国	大学間協定及び部局間協定 学生交流細則(海事)	2009(H21).04.09 2010(H22).05.10
ストラスブール大学	フランス	大学間協定	2013(H25).03.14
ダナン大学	ベトナム	大学間協定(国文+経済+工学+国協+海事)	2013(H25).08.07
ブラパ大学 (ロジスティックス学部)	タイ	部局間協定 学生交流細則(海事)	2013(H25).09.02 2013(H25).09.02
フィリピン大学ディリマン校	フィリピン	大学間協定(国協+理学+海事)	2014(H26).08.25
オタワ大学	カナダ	大学間協定 学生交流細則(全学)	2015(H27).01.13 2015(H27).01.13
インサリヨン工科大学	フランス	部局間協定 学生交流細則(海事)	2015(H27).07.02 2015(H27).07.02
ランブン大学	インドネシア	大学間協定(工学+理学+農学+海事+システム情報学+研究環)	2015(H27).07.10
リエカ大学	クロアチア	部局間協定 学生交流細則(海事)	2016(H28).02.29
タスマニア大学 (オーストラリア商船大学)	オーストラリア	部局間協定	2016(H28).07.01
ロバート・ゴードン大学	イギリス	部局間協定	2018(H30).06.06
スラカルタ・ムハマディア大学	インドネシア	部局間協定	2018(H30).11.16

\*1 学生交流細則(交換留学に関する規則)は現在停止中

## (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いる。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。

### 1.5.2. カリキュラム・ポリシー

2017(平成29)年度から, 神戸大学全学の表記基準が見直され, カリキュラム・ポリシーの改定が行われた。神戸大学の教育課程の編成・実施の方針(カリキュラム・ポリシー)及び海事科学部のカリキュラム・ポリシーは, 以下のとおりである。

神戸大学は, 本学の「教育憲章」及び「学位授与に関する方針(ディプロマ・ポリシー)」に基づき, 学士課程においては「全学共通授業科目」及び各学部・学科に設置する「専門科目」を大きな柱とし, それぞれの学部・学科の教育目標にあわせたカリキュラムを次の方針に則り体系的に編成する。

1. 「人間性」「創造性」「国際性」を学生に身につけさせるため, すべての学生が履修する共通の科目として, 基礎教養科目, 総合教養科目, 高度教養科目, 外国語科目, 初年次セミナー, キャリア科目, 情報科目, 健康・スポーツ科学及びその他必要と認める科目を開設する。各科目の主な学修目標は次のとおりとする。

- 複眼的に思考する能力を身につけることができるよう、基礎教養科目を開設する。
  - 文化、思想、価値観の多様性を受容するとともに、多分野にまたがる地球的課題を理解する能力を身につけることができるよう、総合教養科目を開設する。
  - 他の分野の人々と協働して課題解決にあたる能力を身につけることができるよう、高度教養科目を開設する。
  - 異なる文化の人々と外国語で意思を通じ合える能力を身につけることができるよう、外国語科目を開設する。
  - 自ら主体的に学修する態度とそれに必要な能力を身につけることができるよう、初年次セミナー、キャリア科目、情報科目、健康・スポーツ科学を開設する。  
なお、これらの科目は、講義・実技・実習等の授業形態に応じて、アクティブラーニング、体験型学習などを適宜組み合わせで行う。学修成果の評価は、学修目標に即して多元的、包括的な方法で行う。
2. 深い学識を涵養し、専門的能力を育成するため、各学部・学科に専門科目を開設する。

### 【海事科学部のカリキュラム・ポリシー】

上述した神戸大学のカリキュラム・ポリシーに基づき、海事科学部は以下の方針に則りカリキュラム・ポリシーを編成する。

1. 「人間性」「創造性」「国際性」を学生に身につけさせるため、すべての学生が履修する共通の科目として、基礎教養科目、総合教養科目、高度教養科目、外国語科目、初年次セミナー、キャリア科目、情報科目、健康・スポーツ科学及びその他必要と認める科目を開設する。
2. 深い学識を涵養し、「専門性」を学生に身につけさせるため、以下の専門科目を開設する。(共通専門基礎科目及び学部が開設する高度教養科目を含む)

#### グローバル輸送科学科

- 地球規模での交通・物流活動に関わる基礎から応用までの能力を身につけることができるよう学科共通科目必修科目を開設する。
- 安全で効率的な交通・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能力を身につけることができるよう学科共通科目選択科目を開設する。

なお、これらの科目は、講義・実技・実習等の授業形態に応じて、アクティブラーニング、体験型学習などを適宜組み合わせで行う。学修成果の評価は、学修目標に即して多元的、包括的な方法で行う。

#### (航海マネジメントコース)

- 国際海上輸送活動に関わる基礎から応用までの能力を身につけることができるよう第一専門科目を開設する。
- 安全で効率的な国際海上輸送ネットワークを構築するために、国際海上輸送分野のグローバルリーダーとしての能力を身につけることができるよう第二専門科目を開設する。

なお、これらの科目は、講義・実技・実習等の授業形態に応じて、アクティブラーニング、体験型学習などを適宜組み合わせで行う。学修成果の評価は、学修目標に即して多元的、包括的な方法で行う。

#### (ロジスティクスコース)

- 国際経済・交通・物流活動に関わる問題を経営数理的視点から解決する能力を身につけることができるよう経営数理分野科目を開設する。
- 地球規模の交通・物流システムの設計/構築・評価、管理運用に関わる問題を計画論的視点から解決する能力を身につけることができるよう輸送計画分野科目を開設する。
- 経営数理的視点と計画論的視点とを統合して問題を解決する能力を身につけることができるよう演習科目を開設する。

なお、これらの科目は、講義・実技・実習等の授業形態に応じて、アクティブラーニング、体験型学習などを適宜組み合わせで行う。学修成果の評価は、学修目標に即して多元的、包括的な方法で行う。

#### 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できるよう学科共通科目必修科目を開設する。
- ・ 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能力を身につけることができるよう学科共通科目選択科目を開設する。

なお、これらの科目は、講義・実技・実習等の授業形態に応じて、アクティブラーニング、体験型学習などを適宜組み合わせる。学修成果の評価は、学修目標に即して多面的、包括的な方法で行う。

#### 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学力、基礎的知識を身につけることができるよう学科共通科目を開設する。
- ・ 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技術を理解し、活用・発展できる能力を身につけることができるよう、第一専門科目、機関マネジメントコース・メカトロニクスコース第二専門科目を開設する。
- ・ 技術的観点からシステム全体を把握し、管理・評価できる能力を身につけることができるよう、第一専門科目、機関マネジメントコース・メカトロニクスコース第二専門科目を開設する。

なお、これらの科目は、講義・実技・実習等の授業形態に応じて、アクティブラーニング、体験型学習などを適宜組み合わせる。学修成果の評価は、学修目標に即して多面的、包括的な方法で行う。

---

#### 1.5.3. ディプロマ・ポリシー

2017（平成29）年度から、神戸大学全学の表記基準が見直され、学位授与に関する方針（ディプロマ・ポリシー）の改定が行われた。神戸大学の及び海事科学部のディプロマ・ポリシーは、以下のとおりである。

---

神戸大学は、開放的で国際性に富む固有の文化の下、「真摯・自由・協同」の精神を発揮し、個性輝く人間性豊かな指導的人材の育成を通して、学問の発展、人類の幸福、地球環境の保全及び世界の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、本学では、教育課程を通じて授与する学位に関して、学部及び大学院において国際的に卓越した教育を保証するため、以下に示した2つの方針に従って当該学位を授与する。

- ・ 学部あるいは研究科に所定の期間在学し、卒業並びに修了に必要な単位を修得し、当該学部あるいは研究科が定める審査に合格する。
- ・ 卒業あるいは修了までに、本学学生が、それぞれの課程を通じて身につけるべき能力を次のとおりとする。

「人間性」豊かな教養と高い倫理性をそなえ、知性、理性及び感性が調和し、自立した社会人として行動できるようになるため、次の2つの能力を身につける。

- 様々な場面において、状況を適切に把握し主体的に判断する力
- 専門性や価値観を異にする人々と協働して課題解決にあたるチームワーク力

「創造性」伝統的な思考や方法を批判的に継承し、自ら課題を設定して創造的に解決できるようになるため、次の2つの能力を身につける。

- 他の学問分野の基本的なものの考え方を学び、自らの専門分野との違いを理解する力
- 能動的に学び、新たな発想を生み出す力

「国際性」多様な価値観を尊重し、多文化社会のより深い理解に努め、優れたコミュニケーション能力を発揮できるようになるため、次の2つの能力を身につける。

- 複数の言語で異なる文化の人々と意思を通じ合うことができる力

- 文化、思想、価値観の多様性を受容し、地球的課題を理解する力
- 「専門性」それぞれの職業や学問分野において指導的役割を担えるように、学士課程にあつては、幅広い知識とそれを基盤とした専門的能力を、また大学院の各教育課程にあつては、深い学識と高度で卓越した専門的能力を身につける。
- それぞれの課程で身につける専門的能力は各学部・研究科が定める。

---

上記の神戸大学のディプロマ・ポリシーに基づき、海事科学部は以下の方針に則り学位授与を行う。

---

### 【海事科学部の学位授与方針（ディプロマ・ポリシー）】

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じて、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的としている。

この目的を達成するため、以下に示した方針に従って学士の学位を授与する。

**学位：学士（海事科学）**

#### グローバル輸送科学科

神戸大学のディプロマ・ポリシーに基づき、海事科学部グローバル輸送科学科は以下に示した方針に従って当該学位を授与する。

- ・本学部に4年以上在学し、履修要件として定めた所定の単位以上を修得すること。
- ・神戸大学のディプロマ・ポリシー定める能力に加え、卒業までに、本学科学生が、身につけるべき能力を次のとおりとする。
- ・地球規模での交通・物流活動に関わる基礎から応用までの知識と技術を修得する。
- ・安全で効率的な交通・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基礎的・専門的能力を身につける。

#### （航海マネジメントコース）

神戸大学のディプロマ・ポリシーに基づき、グローバル輸送科学科航海マネジメントコースは以下に示した方針に従って当該学位を授与する。

- ・本学部に4年以上在学し、履修要件として定めた所定の単位以上を修得すること。
- ・神戸大学のディプロマ・ポリシーに定める能力に加え、卒業までに、本学科学生が、身につけるべき能力を次のとおりとする。
- ・国際海上輸送活動に関わる基礎から応用までの知識と技術を修得する。
- ・安全で効率的な国際海上輸送ネットワークを構築するために、国際海上輸送分野のグローバルリーダーとしての専門的能力を身につける。

#### （ロジスティクスコース）

神戸大学のディプロマ・ポリシーに基づき、グローバル輸送科学科ロジスティクスコースは以下に示した方針に従って当該学位を授与する。

- ・本学部に4年以上在学し、履修要件として定めた所定の単位以上を修得すること。
- ・神戸大学のディプロマ・ポリシーに定める能力に加え、卒業までに、本学科学生が、身につけるべき能力を次のとおりとする。
- ・国際経済・交通・物流活動に関わる基礎から応用までの知識と技術を修得する。
- ・安全性、効率性、環境保全の視点から、地球規模の交通・物流システムを設計／構築・評価、管理運用できる専門的能力を身につける。

#### 海洋安全システム科学科

神戸大学のディプロマ・ポリシーに基づき、海事科学部海洋安全システム科学科は以下に示した方針に従って当該学位を授与する。

- ・本学部に4年以上在学し、履修要件として定めた所定の単位以上を修得すること。

- ・ 神戸大学のディプロマ・ポリシーに定める能力に加え、卒業までに、本学科学生が、身につけるべき能力を次のとおりとする。
- ・ 基礎から応用までの理工学分野の幅広い知識を修得する。
- ・ 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

神戸大学のディプロマ・ポリシーに基づき、海事科学部マリンエンジニアリング学科は以下に示した方針に従って当該学位を授与する。

- ・ 本学部に4年以上在学し、履修要件として定めた所定の単位以上を修得すること。
- ・ 神戸大学のディプロマ・ポリシーに定める能力に加え、卒業までに、本学科学生が、身につけるべき能力を次のとおりとする。
- ・ 持続可能な社会の実現に不可欠な工学に関する基礎学力を修得する。
- ・ 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技術を理解し、活用・発展できる能力を身につける。
- ・ 技術的観点からシステム全体を把握し、管理・評価できる能力を身につける。

#### 1.5.4. 開講科目構成

神戸大学全学の教養科目の改変及び高度教養科目の設定などの科目改定に伴い、平成28年度以降の入学者の開講科目構成及び卒業所要単位数は、表1-5に示すとおりである。

表1-5 開講科目構成及び卒業所要単位数

全学・学部・学科	授業科目の区分等	必要修得単位数	開講単位数
全学共通授業	基礎教養科目	4	26
	総合教養科目	4	96
	外国語第Ⅰ	4	6
	外国語第Ⅱ	4	22
	情報科目	1	1
	健康・スポーツ科学		5
	高度教養科目	4	7
	共通専門基礎科目	10	11
海事科学部授業	学部共通科目	24	66
○グローバル輸送科学科	学科共通科目	18	27
航海マネジメントコース	第一専門科目	34	60
	第二専門科目	7	27
ロジスティクスコース	輸送計画分野	40	76
	経営数理分野		
○海洋安全システム科学科	学科専門基礎科目	42	70
	船舶安全・エコ技術分野	12	40
	環境評価・分析分野		
○マリンエンジニアリング学科	学科共通科目	18	22
機関マネジメントコース	第一専門科目	21	31
	第二専門科目	10	25
メカトロニクスコース	第一専門科目	21	31
	第二専門科目	10	20
各学科（コース）の卒業に必要な合計単位数		130	

#### 1.5.5. 卒業及び修学等に関する単位数制限

表1-6のとおり、海事科学部は、進級、卒業などに係る修学上の制約を設けている。それらの目的及び条件は以下のとおりである。

### (1) キャップ制（履修科目の登録数の上限）

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に、キャップ制を導入しており、履修（卒業）要件科目を対象として1年間で履修登録できる単位数に上限（現在の上限は52単位）を設定している。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た履修を認めることがある。

### (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に行うために、2年次までの総取得単位数及び全学共通授業科目の取得単位数による、3年次進級判定を行っている。具体的には、2年間在学し、卒業するために必要な単位数のうち54単位以上を修得し、かつ全学共通授業科目の卒業に必要な単位数を全て修得した者に対して3年次進級を認めている。

全学共通授業科目の取得単位数による制限は、深江キャンパスが遠隔キャンパスであることに伴う措置である（全学共通授業が行われる鶴甲キャンパスは六甲地区にあり、キャンパス間の移動に片道約1時間必要である。）

### (3) 特別研究の履修許可判定

3年次から4年次への進級に単位数等の制限を設けていないが、4年次開講の必修科目である「特別研究」（卒業研究）の履修登録について、前年度修了時の取得単位数による制限を設けており、卒業に必要な単位数のうち100単位以上の修得をもって履修登録を認めている。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ための制度である。

### (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。

表 1-6 卒業及び修学等に関する単位数制限

入学年度	年間履修 上限単位数	3年次進級必要単位数		特別研究履修 必要単位数	卒業要件 総単位数
		全学共通科目	総数		
2012 (H24)	52	31 / 31	54	100	130
2013 (H25)	56	31 / 31	54	100	130
2014 (H26)	52	31 / 31	54	100	130
2015 (H27)	52	31 / 31	54	100	130
2016 (H28)	52	27 / 27	54	100	130
2017 (H29)	52	27 / 27	54	100	130
2018 (H30)	52	27 / 27	54	100	130

#### 1.5.6. 3年次への進級判定結果の推移

表 1-7 は、過去5年間の学生の3年次進級状況を示している。最近5年間の進級率は平均87%とほぼ安定しており、2018(平成30)年度では90.4%に達している。これは、学科制改組後のカリキュラムに沿った教育が安定して実施されている状況を表すものと考えられる。また、学生への修学指導や全教員による教育カリキュラムの改善に関する取組（FD活動）が進級率の向上につながっていると考えられるが、修学指導やFD活動には今後も維持・向上を図る必要がある。

表 1-7 3年次進級判定結果の推移

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
2014(H26)	233	198	35	0.850
2015(H27)	231	201	30	0.870
2016(H28)	222	187	35	0.842
2017(H29)	226	200	26	0.885
2018(H30)	219	198	21	0.904
累計	1131	984	147	0.870

#### 1.5.7. 特別研究の履修許可判定結果の推移

表 1-8 は、過去5年間の学生の4年次特別研究の履修許可者数の状況を示している。最近5年間では、90%前後と安定した傾向を示している。これは、総合ゼミにより、3年次後期から研究室配属を行なっていることにより、学級指導教員だけでなく研究指導教員による教育面のケアが

充実してきた結果を示していると考えている。本学部の修学指導体制及びFD活動が充実しつつある結果でもある。

表 1-8 特別研究履修許可判定結果の推移

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
2014(H26)	242	210	32	0.868
2015(H27)	225	202	23	0.898
2016(H28)	232	205	27	0.884
2017(H29)	210	196	14	0.933
2018(H30)	221	206	15	0.932
2007年以降の累計	1130	1019	111	0.902

### 1.5.8. 卒業判定結果の推移

表 1-9 は、過去5年間の学生の卒業判定結果の状況を示している。最近5年間では、卒業許可率は約89%と比較的高い割合であるが、それに対して卒業率は約80%弱となっている。また、卒業率は若干低下している傾向が見られる。2015(平成27)年度入学生から開始された2学期クォーター制により、試験回数が増え、留年生の履修に影響が出ている可能性がある。今後も引き続き、このような学生に対するケアを行う必要がある。

表 1-9 卒業判定結果の推移

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
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
2017(H29)	257	224	202	55	0.786	0.902
2018(H30)	251	217	195	56	0.777	0.899
累計	1270	1138	1008	262	0.794	0.886

### 1.5.9. 学部教育における特徴ある授業

#### (1) 基礎ゼミ1, 2

第2学年の選択必修科目である「基礎ゼミ1」(前期)及び「基礎ゼミ2」(後期)は、少人数での実験、演習、英語購読などのゼミ形式により、海事科学分野の幅広い知識を修得しながら研究の面白さに触れることを通じて、専門科目への関心・理解を深めることを目指した授業である。少なくともいずれか1科目の履修が必要であるが、ゼミの実施方法や学生の希望によって両科目を履修することも可能である。

学生の配属は、希望及び教員1人当たりの学生数を2~3名とする条件の下で行われる。近年5年の各科目の履修申請学生数を表1-10に示す。学生の履修の仕方に偏りは無く、多くの学生が両科目を履修している様子がわかる。

表 1-10 「基礎ゼミ1」及び「基礎ゼミ2」の配属学生数

年 度	基礎ゼミ1	基礎ゼミ2
2014(H26)	176	135
2015(H27)	152	117
2016(H28)	172	150
2017(H29)	161	154
2018(H30)	145	160

#### (2) 総合ゼミ

2013(平成25)年度以降の入学生のカリキュラムにおいて、第3学年後期に「総合ゼミ」を開設した。「総合ゼミ」は実質的には研究室配属に等しい扱いとしており、3年次の学生は、配属された各研究室で実施する「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」、「船舶実習2」及び「船舶実習3」

- ・「船舶実習1」： 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マネジメント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」： 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が共同生活を通して涵養される。履修学生は、第3学年のグローバル輸送科学科航海マネジメント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」： 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」： 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日で実施される短期乗船実習である。

### 1.5.10. 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り、以下に示す教育方法の改善に関する取組を企画し、全教員が参加する体制で継続的に実施している。

#### (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。さらに、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。

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」から全学と同様の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」の目的を全学的に見直し、内容を改めて新たに「授業振り返りアンケート」として実施することになり、現在に至っている。

#### (2) 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実施してきた。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た。今後は、さらなる教育の改善を促進していく。

#### (3) FDシンポジウム

過去5年間に実施されたシンポジウムの講演テーマを表1-11に示す。最近5年間の状況では、2年に1回の頻度で学部教員に対してFDシンポジウムを開催している。FDシンポジウムでは、以下に示すテーマによる講演を行うことにより、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。

2018(平成 30)年度は、クォーター制が導入されて 4 学年までの全てがクォーター制授業となることから、学生の就学状況及び今後の就学指導における注意点などが示された。また、9 月に完了した 2 号館の耐震改修工事の後の教室状況についての情報の共有が図られた。

表 1-11 FD シンポジウム講演テーマ一覧

年度	講演テーマ
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)	
2016 (H28)	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
2017 (H29)	
2018 (H30)	クォーター制導入後のカリキュラム設定・履修状況と耐震工事後の深江キャンパスの教室状況等の報告

## 1.6. 教員組織

### 1.6.1. 学部教育における教員構成

海事科学部の学生教育は、海事科学研究科の専任教員 75 名（平成 30 年 5 月 1 日現在）が担っている。学科と講座の対応並びに各講座の教員構成を表 1-12 に示す。各学科の教育目的の特徴を活かしつつ責任を持って効果的な教育を実現するために、海事科学研究科の各講座の研究基盤をなす専門科目から構成されるカリキュラムに基づき実施している。

表 1-12 教育実施体制（学科と講座の対応及び教員構成：平成 30 年 5 月 1 日現在）

学 科	入学 定員	講 座	教員構成数				計
			教授	准教授	講師	助教	
グローバル輸送科学科	80 名	グローバル輸送科学講座 (主に航海マネジメントコース担当)	5	8	0	0	13
			0	2	0	0	2
		グローバル輸送科学講座 (主にロジスティクスコース担当)	5	8	0	0	13
			0	1	1	0	2
海洋安全システム科学科	40 名	海洋安全システム科学講座	8	6	2	2	18
			0	2	0	0	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講座	11	10	2	0	23
			0	0	0	1	1
		特任	0	1	0	0	1
			0	0	0	0	0
※上段は男性，下段は女性						75	

### 1.6.2. 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、学科の教育カリキュラムを担当する該当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 3 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（活動報告は前掲 1.5.10.）。

#### (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。

### 1.6.3. 学生に対する修学指導体制

学級指導教員が、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・各学科につき各 2 名配置されている。学級指導教員は学生の学年進行とともに

に4年間持ち上がりで担当する。また、留年生に対しては、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うことにより、指導継続の維持を図っている。

## 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、全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、開講科目名、主担当教員、科目分類、開講年次、授業形態、単位数、授業のテーマと到達目標、学生へのメッセージ、成績評価方法と評価基準、教科書・参考書、オフィスアワー等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対して意識付けている。1年生に対しては、2年次の学科配属のための情報提供として、海事科学通論の授業において各学科が専門とする内容の理解を促進するほか、学科紹介や研究紹介イベントの情報提供などを行い、学生が自身の進路を検討する機会を設けている。

### (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、1.6.2 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、教務学生グループと協力して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。最近5年間のインターンシップ参加学生数及び企業数は表 1-13 のとおりである。

表 1-13 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	参加企業数等
2014(H26)	96	43
2015(H27)	88	43
2016(H28)	86	43
2017(H29)	94	42
2018(H30)	81	44

### (3) 「こころの病」の未然防止対策

近年、修学、友人、生活など幅広い悩みを抱える学生が少なくない。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して見られる。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「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）年度からメンタルケアアンケートを実施している。チェックされた項目の数によって学級指導教員又は研究指導教員が個別に面談し、「こころの病」未然防止に努めている。また、必要に応じて保健管理センター「こころの相談室」に関する情報を提供している。

### (4) ハラスメントの未然防止対策

大学では、教員-職員-学生の間において、様々な形のハラスメントが起り得る。ハラスメントの発生・放置は、当事者のみならず職場環境や教育環境を悪化させ、パフォーマンスの低下や組織の崩壊を招く恐れがある。海事科学部では、全学的なハラスメント相談員制度の元で相談窓口となる教員を設定しているほか、学部独自にハラスメント防止のための講演会を断続的に開催するなどにより、ハラスメントの未然防止に努めている。

ハラスメントの被害相談は、研究科HP、学生便覧、ハラスメント防止パンフレット等で学内に公開されている「ハラスメント相談員名簿」の相談員に対してだけでなく、保健管理センター「こころの健康相談」カウンセラーなど全学に配置されている多数の相談員に対して可能である。

### (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」である。表 1-14 が示すように, SA の活用は現在のところ少ない状況である。

表 1-14 SA の採用状況

年 度	S A
	学部生
2016 (H28)	10
2017 (H29)	4
2018 (H30)	10

### 1.8. 就職ガイダンス等の概要

海事科学部の学生の就職活動を支援するために、大学院生及び学部生を対象とした就職ガイダンスを実施している。2018 (平成 30) 年度のスケジュールを表 1-15 に示す。例年、8～9 回の就職ガイダンスを行っているが、3 月上旬に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) を主催している。参加学生 (例年 220～230 人) と企業の懇談の場を設けており、学生が企業等と就職関連情報を活発に交換し把握する機会となっている。説明会には、企業・団体の人事担当者に加えて、卒業生に説明担当者として毎年継続的に参加していただくケースが多く、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、卒論指導などを通して、教員と学生との間で十分なコミュニケーションをとっていることがプラスに作用していると考えられる。

表 1-15 2018 (平成 30) 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：2020 (令和 2) 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 30 年 4 月 11 日 (水) 15:10～16:40 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 30 年度海事科学部就職支援行事等説明 ーキャリア・インターンシップガイダンス等ー	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 30 年 5 月 9 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 ー海運, 物流, 製造, 業界担当者の話 (業界紹介と求める人材像等) ー	講師：業界担当者
第 3 回	平成 30 年 12 月 5 日 (水) 16:50～18:20 総合学術交流棟 梅木 Y ホール	講演：「就職活動の進め方と就活対策講座」 ～最新の就活環境, 全体のスケジュールと就活準備で大事なことをお伝えします～	講師：(株)リクルートキャリア
第 4 回	平成 30 年 12 月 12 日 (水) 16:50～18:20 4 号館 4301 教室	筆記試験対策：「SPI テスト」受検	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 5 回	平成 31 年 1 月 9 日 (水) 16:50～18:20 総合学術交流棟 梅木 Y ホール	講演：「エントリーシート・面接対策講座」 ～伝える内容を理解し, 書ける・話せるようになる 90 分～	講師：(株)マイナビ
第 6 回	平成 31 年 1 月 23 日 (水) 16:50～18:20 総合学術交流棟 梅木 Y ホール	講演：「本番直前! 就活総まとめ講座」 ～残り 1 カ月でやるべきことを確認してください!～	講師：(株)リクルートキャリア

第7回	平成31年3月4日（月） 海事科学部体育館	合同会社説明会	
-----	--------------------------	---------	--

各学科では2～4名の担任が入学から就職まで指導するほか、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を取っている。これらの就職支援体制によって就職率（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1-16に示す。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。

表1-16 学部卒業生の進路

年度	卒業生	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		
2014(H26)	201	94	94	90	4	0	46.8	13
2015(H27)	208	92	98	89	9	0	44.2	10
2016(H28)	211	109	93	85	8	0	51.7	9
2017(H29)	202	118	79	74	5	0	58.4	5
2018(H30)	195	104	83	81	2	0	53.3	8

### 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、海事科学部にお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した後、引き続いて乗船実習科へ進学する。

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。

なお、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っていたが、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た。

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1-17「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年次科目「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 1-17 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）

検査項目	身体検査基準
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は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ものの、景気等による海運産業界の求人動向は変動している。表1-18によると、最近の5年間の平均充足率は、約50%で安定している。海運業界企業の経営状況は、リーマンショック後からゆっくりと回復・好転しているが、海運市場における世界的競争激化により厳しい状況が続いており、外航船員の求人枠の拡大は見込まれず、依然として限定されている。充足率が高められていない主な理由として、乗船実習科に進学する学生は、基本的に求人数が少ない外航の志望者が多いこと、航海・機関ともにライセンスを取得しなくとも海事クラスター企業への就職が叶う状況であること（表1-19参照）、学部卒業者を求める企業の求人数が多いこと、一般的に新卒者の10月採用に対応する企業が少なく（乗船実習科へ進学すると9月修了となるため10月入社での採用が望ましい）などが挙げられる。加えて、研究科が大学院進学者の増大に注力していることも一因と考えられる。

充足率の適正化のための方策としては、1年次の授業「海事科学通論」や課外で開催している学科説明会、年度始めに実施している学年別ガイダンス、海運企業の協力のもとに実施される海運業界の説明会などがある。これらの取組みを通して、海運業界の情報を引き続き積極的に提供し、海技士資格のカリキュラムに対する理解を深めることのほか、海事クラスターに留まらない幅広い業界に対して、乗船実習科修了後の大学院進学者や大学院修了後の乗船実習科進学者も含めて乗船実習科において身に付く知識や実践力の可能性や魅力を広報し、多くの企業に新卒者の10月採用枠の拡大を求めることなどが考えられる。

表 1-18 乗船実習科入学（進学）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
2014(H26)	90	42	0.47
2015(H27)	90	44	0.49
2016(H28)	90	45	0.50
2017(H29)	90	41	0.46
2018(H30)	90	45	0.50

表 1-19 2018(平成 30)年度乗船実習科進学者の就職先業種内訳

業 種	航海	機関	計
船 舶 職 員	24(2)	5	29(2)
造船・輸送機械	1	0	1
運 輸・物 流	3	1	4
官庁・公的機関等	1(1)	1	2(1)
大学院進学	0	1(1)	1(1)
計	29(3)	8(1)	37(4)

※人数の( )内は女子を内数で示す。

#### 1. 10. 第一級海上特殊無線技士長期型養成施設の指定の廃止について

平成 30 年 7 月 16 日大阪湾でのカッター巡航訓練において平成 20 年 10 月に免許が切れていた無線機器を誤って使用し、近畿総合通信局から違法使用の通知を受けた。調査の結果、本学による電波法違反として簡易無線局 1 局の運用停止処分を受けたことにより、11 月 30 日付で「第一級海上特殊無線技士長期型養成施設（一海特長期型養成施設）」の指定を廃止した。乗船実習科に進学し、練習船における無線関係の訓練を修了するには、「第一級海上特殊無線技士」または「第三級海上無線通信士」の国家試験に合格し、免許証を取得していなければならない。「一海特長期型養成施設」の廃止により、「第一級海上特殊無線技士」の資格取得を予定していた学生には、外部機関での講習に切り替えることで対応した。従来、基本的に「第三級海上無線通信士」の資格を取るよう学生へ指導していたことから、代替措置対応を要した学生は 1 名に留まった。なお、今回、無線業務に従事する可能性の高い学生の教育機関である海事科学研究科において、免許切れの無線局を使用していたことの重大性に鑑み、再発防止策として、海事科学教育開発センターと事務部との連携を徹底し、全ての無線局管理を行うこととした。

## ※学部における教育活動に関する評価

以下の事項を総合的に判断し、平成 30 年度自己評価を【Ⅲ】とする。

プラスの評価として、

- ・「初年次セミナー」「英語での能力別クラス分け」「基礎ゼミ」「総合ゼミ」等、少人数で実施する科目を開講している。
- ・「海事を科学するⅠ」などの英語で学ぶ授業が道入され始めている他、課外の TOEIC 講習会やオーストラリアタスマニア大学(UTAS)での海外研修、タイやシンガポールでの企業研修やフィリピンでの国際海技キャリアプログラムなどの国際インターンシップによる英語学習の機会と支援を提供している。
- ・海技者養成コースにおいて、3級のみならず上級の海技免許筆記試験の受験を積極的に促している。
- ・男女共同参画推進室との協力により、女子学生の入学生増加へ向けた広報活動を推進し、その効果が得られ始めている。
- ・大学入試センター試験を課さずに可否を決定する「志」特別入試を開始し、学生の多様化を積極的に図っている。
- ・学級指導教員制による学生の就学指導体制が整っている。
- ・練習船等の大型設備を保有し、実機を用いた実践的教育が実施されている。
- ・他学部の開設科目の履修が可能なカリキュラムとなっている。
- ・海事科学部が中心となって交流している海外交流提携大学が 27 校あり、積極的な海外ネットワークの利用が可能である。
- ・キャップ制、3年次進級判定、特別研究履修許可判定、卒業判定により、学生の修学状況が適切に管理されている。また、それらの進級率、許可率、卒業率などは高い数値で安定している。
- ・授業振り返りアンケート、教員のピアレビュー、FD シンポジウムなど、授業の実質化へ向けた点検・改善がなされている。
- ・適切な数の専任教員により講義が提供されている。
- ・学生のメンタルケアやハラスメント防止のための体制が機能している。
- ・SA の活用により、教育面での実践的経験の機会を提供している。
- ・専門部会により、就職ガイダンスの実施や就職情報を学生へ提供し、学生の就職活動を積極的にサポートしている。

などが挙げられる。一方、マイナス面として、カッター巡航訓練において免許が切れていた無線機器を誤って使用し、第一級海上特殊無線技士長期型養成施設の指定が廃止されたことは、一部の在學生に不利益を与える結果となり、海技士教育を担っている教育機関として十分に反省すべき事案であった。