

1. はじめに

平成 15 年（2003 年）10 月の大学統合，平成 16 年（2004 年）4 月からの法人化，平成 19 年（2007 年）4 月の大学院海事科学研究科の発足（大学院自然科学研究科の改組）と深江キャンパスはかつてない大きな変革を経験してきた。特に統合直後は，神戸商船大学として入学した学生と神戸大学海事科学部入学生が混在する中で，従来の教育を継続しながら，新しい学部の枠組みを確立していくという困難な局面が続いた。

本報告書の目的は，第 1 期中期計画期間（平成 16 年度～21 年度）中に行った諸活動について自己点検及び自己評価を行うことであるが，その前に，「統合・法人化」という激動に至る神戸商船大学の歴史を簡単に振り返っておくことは，統合後の海事科学部の活動を理解する上でも参考になろう。

戦後の復興のために不可欠であった日本商船隊の確保のために，昭和 27 年（1952 年），運航要員養成を目的とした神戸商船大学が設置された。当初は航海科及び機関科各 60 名であった入学定員は，高度成長に伴って 1962 年には各 80 名に増員されるとともに，1972 年には我が国唯一の原子動力学科 40 名が新設（純増）され，合計 200 名となった。この後，1971 年のドルショックや 1973 年のオイルショックを契機とした日本海運産業の構造変化に対応するため，1979 年～1980 年に航海学科・機関学科から海技免状取得を目的としない学科（輸送科学科及び海洋機械管理学科，各々 20 名）を分離させ，質的転換を図った。

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

こうした背景に加えて 2000 年代の国立大学改革の流れの下で，2003 年神戸大学と統合し，海事科学部が設置された。近年の海事社会では総合的な観点から種々の課題に取り組む人材が必要なことから，神戸商船大学が長年にわたって蓄積してきた海事科学技術分野における実績と，総合大学である神戸大学が有する幅広い分野にわたる知的財産を連携させるという目的を掲げていた。このため 4 課程を，海事技術マネジメント課程，海上輸送システム学課程及びマリンエンジニアリング課程の 3 課程とし，近年特に重要となってきた海事安全管理，効率的な物流システム，総合的な技術管理を各々の課程の中心課題に据えた。以上が，第 1 期中期計画のスタート時点までの経緯の概要である。

中期計画期間中、平成 19 年には「海洋基本法」が施行され、翌年から具体的な施策が始まった。また、平成 20 年のリーマンショックに伴う経済状況の悪化、平成 21 年の政権交代など、大学を取り巻く環境の変化が極めて激しい時期であった。

我々としても、統合後に所属した大学院自然科学研究科（当時）の改組／大学院重点化に伴い、平成 19 年に「海事科学研究科」を設置するとともに、平成 20 年には学部課程制から学科制へ変更した。

本報告書は、平成 16 年度からの 6 年間の海事科学部／海事科学研究科の活動内容をまとめたものである。第 2 節では、すべての年次計画の項目について、掲げた目標とそれへの対応及び課題を要約した。以降の各節では、この自己評価に用いた根拠データを含めて活動内容、即ち、学部における教育活動、大学院における教育活動、研究活動、国際交流活動、社会貢献・高大連携活動の詳細を紹介している。また第 8 節では、諸活動を実践する上での各種委員会の活動を、また、第 9 節では附属センターの活動を付け加えた。