

『海事科学部・海事科学研究科ファクトブックⅡ』

(沿革・構成編)

1. 沿革・設置目的	・・・ P 1	9. ミッション (教育研究上の目的・設置の趣旨目的)	・・・ P 9
2. 研究科長・学部長	・・・ P 6	10. ディプロマ・ポリシー	・・・ P 9
3. 副研究科長	・・・ P 6	11. アドミッション・ポリシー	・・・ P 12
4. 構成	・・・ P 6	12. カリキュラム・ポリシー	・・・ P 13
5. 取得可能な学位	・・・ P 8	13. 教育上の取り組み	・・・ P 13
6. 専任教員数	・・・ P 8	14. 学生に関すること	・・・ P 14
7. 予算規模	・・・ P 8	15. 就職	・・・ P 14
8. 校地・校舎等の状況	・・・ P 8	16. 教育研究の活動状況等	・・・ P 14

1. 沿革・設置目的

◆大正6(1917)年 私立川崎商船学校設立

《設置目的》

川崎造船所の創立者川崎正蔵は、我が国における海運の重要性を認識し、造船造艦の技術を十分に活用する優秀な船員を養成する必要があることから、従来の教育を排した新たな商船学校の設立を遺志として残した。その子川崎芳太郎は、父の遺志を受け「士魂商才」の船員を養成することを目的として、設立資金 180 万円（現在のおよそ 90 億円）を出資し、大正 6 (1917) 年 9 月、私立川崎商船学校が設置された。校地選定の際には大阪府浜寺から兵庫県明石に至る海岸線が実地踏査され、大阪湾内で最も内陸に湾入した白浜青松の海岸である深江の地に白羽の矢が立った。教育方針としては、「所要の科目中、英語に重きを置き、実物教育を施すことに務め、かつ人格高尚、志操堅実にして、商船に適切なる職員を養成することを目的とする」と掲げられていた。

◆大正9(1920)年 私立川崎商船学校廃止し、官立の神戸高等商船学校設置

《設置目的》

当初は中等学校程度であったが、東京高等商船学校との格差を是正するための運動を展開し、3年後の大正9(1920)年8月に私立川崎商船学校は設立者川崎家の申し出によって廃校となり、その校地と施設一切をそのまま継承してわが国2番目の官立高等商船学校である神戸高等商船学校に昇格した。国家に献納された私財は総額約330万円（現在のおよそ170億円）であった。

◆昭和20(1945)年 神戸高等商船学校・東京高等商船学校・清水高等商船学校統合し、清水市に高等商船学校設置。高等商船学校神戸分校が設置され海技専門学院新設・併置

《設置目的》

昭和18(1943)年に3番目の官立高等商船学校として清水高等商船学校が開校すると、政府の方針によって高等商船教育の統合がめざされることになり、昭和20(1945)年に神戸高等商船学校・東京高等商船学校・清水高等商船学校を統合して、清水市に高等商船学校が設置された。この時、神戸高等商船学校の土地・施設は高等商船学校神戸分校となり、海技専門学院が新設・併置された。昭和21(1946)年3月、高等商船学校神戸分校が廃止された。

◆昭和27(1952)年 国立神戸商船大学設置

《設置目的》

戦後新しい学制のもとで、海運の再建は優秀な商船隊の保有と優秀な海運人によって可能となることから船員教育の高度化を目的とした商船大学設置の機運が高まり、兵庫県・神戸市・神戸商工会議所等の支援の下で議員立法により設立が可決され、昭和27(1952)年に兵庫県内で2番目の国立大学として歴史ある深江の地に神戸商船大学が設置された。昭和30(1955)年代には高度成長に伴って日本商

船隊充実のため定員が増員された。

【参考：入学定員】

昭和 27(1952)年 航海科 60 名，機関科 60 名

昭和 34(1959)年 航海科を航海学科に，機関科を機関学科に改称
航海学科 70 名，機関学科 70 名

昭和 37(1962)年 航海学科 80 名，機関学科 80 名

◆昭和 47(1972)年

原子動力学科設置

《設置目的》

在来船舶用機関の原子力化により革新された商船隊を中核とする新しい海運時代の到来に対応するため，原子力船を対象にプラント工学を基礎とした原子動力工学の教育研究を行う原子動力学科が新設された。

【参考：入学定員】

昭和 47(1972)年 航海学科 80 名，機関学科 80 名，原子動力学科 40 名

◆昭和 49(1974)年

大学院商船学研究科（修士課程）設置

《設置目的》

大学創立後約 20 年間は学士教育のみであったが，昭和 39(1964)年に大学卒の海技従事者の再教育に寄与する専攻科が設けられ，昭和 49(1974)年に念願の大学院修士課程が新設され，教育研究の活性化の面で大きな影響を与えるようになった。

【参考：入学定員】

昭和 49(1974)年 航海学専攻 15 名，機関学専攻 15 名

◆昭和 49(1974)年

修業年限が 4 年半から 4 年に改正（昭和 51(1976)年入学者より適用）

《設置目的》

大学の基本理念に沿った教育をより強く実施するために，修業年限をこれまでの 4 年半から 4 年に改正する改革を行った。この制度は昭和 51(1976)年入学者から適用され，学年進行によって昭和 55(1980)年度に修業年限 6 か月の乗船実習科が設置されることになった。産業社会の構造が変化し，陸上進出者が増大したこともあり，一般大学と同様に 3 月に卒業することにより就職の選択枠が広がり，大学院への進学も容易になった。

◆昭和 54(1979)年

航海学科を航海学科（60 名）と輸送科学科（20 名）に改組

機関学科を機関学科（60 名）と海洋機械管理学科（20 名）に改組

《設置目的》

ドルショック（昭和 46(1971)年），第一次・第二次石油ショック（昭和 48(197

3)年・53(1978)年)を契機とした日本経済の構造変革は、海運界においても船舶の高度自動化、省力化の急速な進展をもたらした。そのため、学科改組の検討が進められ、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として輸送科学科及び海洋機関管理学科を分離させ、質的転換を図った。

【参考：入学定員】

昭和 54(1979)年 航海学科 60名, 輸送科学科 20名, 機関学科 60名,
海洋機械管理学科 20名, 原子動力学科 40名

◆昭和 55(1980)年

乗船実習科設置

《設置目的》

昭和 51(1976)年度入学者から、4年6カ月の修業年限を学部4年とし、海技免許取得を希望する者は、卒業後引き続き6カ月の乗船実習科に進学するよう改正されたことに伴い、乗船実習科が設置された。

◆平成 2(1990)年

商船学部5学科を4課程に改組

《設置目的》

昭和 50年代後半には、日本海運の国際競争力回復と向上を目指し、高度合理化船を少数精鋭の乗組員で運航させようとする「船員制度の近代化」の動きが進んだ。これに伴い、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性が生じた。この対応により、平成 2(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)、輸送情報システム工学課程、海洋電子機械工学課程及び動力システム工学課程の4課程に改組した。なお、従来の学科制と異なり、教育研究組織である課程と教官組織である講座とに分離したものであり、博士課程の設置をより容易に実現する狙いもあった。平成 12(2000)年には、船舶職員養成課程 90名、非船舶職員養成課程 110名となっており、船舶のみならず、海洋、物流、エネルギー分野への教育研究の枠を拡げた。

【参考：入学定員】

平成 2(1990)年 商船システム学課程 110名, 輸送情報システム工学課程 40名,
海洋電子機械工学課程 40名, 動力システム工学課程 30名

平成 12(2000)年 商船システム学課程 90名, 輸送情報システム工学課程 40名,
海洋電子機械工学課程 40名, 動力システム工学課程 30名

◆平成 9(1997)年

大学院商船学研究科(博士課程)設置

《設置目的》

博士課程の対象分野は、これまでの改革と教育研究の成果をもとに、「安全、

省資源、環境保全の視点にたつて地球規模の輸送に関するモノ、情報、エネルギーを対象にした輸送システムを創造する総合化技術に関する学問分野」とした。博士課程には、海上輸送システム科学専攻及び海洋機械エネルギー工学専攻の2専攻を設けた。海上輸送システム科学専攻には、海事科学と輸送科学、海洋機械エネルギー工学専攻には、機械システムと動力工学の講座を設けて海上輸送を中心とした輸送機能に関わる技術分野をカバーすることとした。地球規模の輸送は、国際輸送であり、周囲を海に囲まれた我が国では海上輸送が中心となる。このため、この教育分野に対する国際的な要望を世界各国からのアンケートによって具体化して、国際コースを設置した。同コースでは、英語による教育研究を行い、教育研究対象の国際化と共に教育研究方法、学生集団も国際化することを目指した。また、社会人が入学しやすいように特別入試や昼夜開講生を導入した。

【参考：入学定員】

平成9(1997)年 海上輸送システム科学専攻 4名、海洋機械エネルギー工学専攻 4名

◆平成15(2003)年

神戸商船大学と神戸大学が統合し、神戸大学に海事科学部・乗船実習科設置自然科学研究科に博士課程前期課程（海事技術マネジメント学専攻、海上輸送システム学専攻、マリンエンジニアリング専攻）及び博士課程後期課程（海事科学専攻）、設置

《設置目的》

こうした背景に加えて平成10(1998)年代の国立大学改革の流れの下で「個性豊かな、海に開かれた総合大学」としてさらに発展することを目的として平成15(2003)年10月に神戸大学と統合し、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問題が必要なことから、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。このため従来の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、近年特に重要に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に据えた。

【参考：入学定員】

平成15(2003)年 海事技術マネジメント学課程 90名、海上輸送システム学課程 50名、マリンエンジニアリング課程 60名

◆平成16(2004)年

国立大学法人神戸大学発足（神戸商船大学廃止）

◆平成19(2007)年

自然科学研究科を改組し、海事科学研究科（博士課程前期課程海事科学専攻、博士課程後期課程海事科学専攻）を設置

《設置目的》

それまで理学部，工学部，農学部及び海事科学部の教育研究分野を包含する形となっていた大学院自然科学研究科は，大学院教育の実質化と重点融合的科学技術の展開を目指して4つの研究科（理学研究科，工学研究科，農学研究科及び海事科学研究科）及び自然科学系先端融合研究環に発展・改組した。

◆平成 20(2008)年

3 課程を 3 学科に改組

《設置目的》

平成 2(1990)年に導入された課程制の要因の一つである海技士免状に関する航海・機関の両用教育が平成 11(1999)年に廃止され，その後の教育的フォローも終了し，課程制の使命を果たしたと判断して，教育の特色の明確化とより専門的な教育研究の実施のために，平成 20(2008)年に学科制に変更した。

【参考：入学定員】

平成 20(2008)年 海事技術マネジメント学科 90 名，海洋ロジスティクス科学科 50 名，マリンエンジニアリング学科 60 名

◆平成 25(2013)年

海事科学部 3 学科のうち 2 学科を廃止し，2 学科を新設

《設置目的》

近年の海事社会の急激な変化，海洋基本計画・新成長戦略・科学技術基本計画などの新しい方向付け，大学教育の実質化やグローバル化などに対応するとともに，学内における教育研究改善の動きを実質化させるため，総合大学のメリットを生かしながら，より学際的・総合的な教育研究を行えるような体制を整備するとともに，より効果的なカリキュラムに改訂した。具体的には 1) 学科構成を変更する（海事技術マネジメント学科及び海洋ロジスティクス科学科を廃止し，グローバル輸送科学科及び海洋安全システム科学科を新設。存続するマリンエンジニアリング学科及び新設のグローバル輸送科学科は各々 2 コース），2) 海事社会からの要請に応えるため，海技者養成教育を高度化。（入試方法及び学科選択時期の一部変更等），3) 学生自らが選択できる機会（学科，コース，少人数教育科目，特別研究等）を数多く提供，4) 効果的なカリキュラムに改訂（学部共通科目の変更等）。

【参考：入学定員】

平成 25(2013)年 グローバル輸送科学科 80 名，海洋安全システム科学科 40 名，マリンエンジニアリング学科 80 名

2. 研究科長・学部長 (H27. 10. 1)現在

◆内田 誠 (専門：船舶機関工学航海学)

任期：1 期目 (H27. 10. 1 ~ H29. 9. 30)



3. 副研究科長 (H27. 10. 1)現在

◆嶋田 博行 (専門：認知心理学・安全工学基礎論)

任期：1 期目 (H26. 4. 1 ~ H27. 9. 30)

任期：2 期目 (H27. 10. 1 ~ H29. 9. 30)

◆阿部 晃久 (専門：船舶海洋工学・流体力学)

任期：1 期目 (H27. 10. 1 ~ H29. 9. 30)

4. 構成 (H27. 5. 1)現在

◆海事科学部

学科名	入学定員	備考
グローバル輸送科学科	80	
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	
合計	200	(3年次編入 10)

◆海事科学研究科

専攻名	入学定員		備考
	(M)	(D)	
海事科学専攻	60	11	
合計	60	11	

◆部局内センター

○ 海技教育センター

昭和 58(1983)年 5 月設置，平成 22(2010)年 4 月改称

- ・目的 研究科内における海技教育や実習，実験はもとより，社会連携や地域連携，国際交流活動を支援し，小中高生から一般社会人，他学部・他大学の学生等を対象に船と船艇や海洋の実体験と啓発の場を提供する。

設置時の名称は，海技実習センターであったが，平成 22(2010)年 4 月海技教育センターと名称

が変更された。

- ・業務 研究科の練習船、実習船及びその他の舟艇並びに海岸設備の管理、これらの教育研究利用に関する運営及び海技に関する教育

○ 海事博物館

昭和 33(1958)年設立，昭和 42(1967)年・平成 16(2004)年 10 月改称

- ・目的 広く海事に関する参考資料を収集し，展示して，教育・研究の資に供し，併せて海事思想の普及に寄与する。
- ・業務 所蔵品は，教育・研究の一環で収集・分析する海事関連資料を広く社会に解説を添えて公開展示しており，西洋型帆船模型・航海用器具・レシプロ機関模型等各分野にわたっている。中でも大小約 20 隻の和船模型をはじめとする和船関係資料は，すでに姿を消してしまった和船の部分品の実物，船大工の画いた板図あるいは道具類，船頭達の使用した器具，航路図等は他に類例を見ない蒐集品である。

◆部局附属の教育研究組織

○ 附属国際海事研究センター

平成 15(2003)年 10 月設置，平成 21(2009)年 10 月・平成 24(2012)年 4 月改組

- ・目的 海事に関する先端的な教育・研究を行うとともに，積極的な情報発信により国際海事社会の発展に寄与する。
- ・業務 (1)国際海事教育プログラムの研究及び開発
(2)国際海事情報ネットワークの研究及び開発
(3)海上交通の安全と海洋環境の保全についての調査及び研究
(4)学生及び社会人に対する教育，研修及び研究指導
(5)国際機関等との研究交流及び情報交換

○ 附属練習船深江丸

昭和 62(1987)年 10 月竣工

- ・目的 研究科及び学部学生の実習，教育，研究の他，小中高生から一般を対象にした海事の啓発と体験や校外学習，他学部や他大学学生の教育と研究，海事関連企業や団体の船上研修等，多様化する社会の要望に対応するための広い展開スペースを確保する。
- ・業務 (1)教育活動（学内船舶実習，船舶実験，学内船実習）
(2)研究活動（研究航海，受託研究，災害時医療支援船構想）

◆関係する大型研究プロジェクトの遂行上不可欠な組織

なし

◆関係する学内共同利用施設等

なし

5. 取得可能な学位

◆海事科学部

学士（海事科学）

◆海事科学研究科

○博士課程前期課程：修士（海事科学）

○博士課程後期課程：博士（海事科学）

博士（工学）

博士（学術）

6. 専任教員数

(H27. 5. 1)現在

→海事科学部・海事科学研究科
ファクトブックⅢ(データ・
資料編)のとおり

7. 予算規模

平成 26 (2014) 年度	運営費交付金等	2,033 百万円
	外部資金	252 百万円
	総計	2,285 百万円

※1 各部局における予算執行額を予算規模としている（ただし、設備整備費補助金・施設整備費補助金及び目的積立金は除く）。

※2 百万円未満を四捨五入して計上。

8. 校地・校舎等の状況

(H27. 5. 1)現在

◆建物の延べ床面積

41,604 m²

◆教室等

・講義室 17 室、 演習室 8 室、 実験実習室 96 室

情報処理学習施設 2 室（補助職員 2 人）、語学学習施設 2 室（補助職員 0 人）

◆専任教員研究室

77 室

9. ミッション（教育研究上の目的，設置の趣旨目的）

◆海事科学部

○グローバル輸送科学科

人間活動を支える地球規模の物流の基盤を支える輸送体系の高度化に貢献する人材を育成することを目的としています。

○海洋安全システム科学科

地球の70%を占める海域の健全性の維持と、四面を海に囲まれた我が国の持続的発展に不可欠な海洋の開発・活用・保全及び海域にかかる安全・安心社会の維持に貢献する人材を育成することを目的としています。

○マリンエンジニアリング学科

広い知識を授けるとともに、船舶をはじめとして海洋に関するメカトロニクス技術、環境保全技術、省エネ・新エネ技術等に関する教育研究を行い、海洋機械・構造物の高効率かつ環境に配慮した運用・管理を実現するための実践的な問題解決能力を身につけた人材を養成することを目的とする。

◆海事科学研究科

海・船を舞台にした地球規模の人間活動に関わる輸送・情報・エネルギー・環境保全等の問題を、自然科学と社会科学を高度に連携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した教育研究を行っています。

○前期課程

創造性豊かな高度専門職業人を養成することを目的としています。

○後期課程

創造性豊かな思考、実践的能力と研究開発能力を持った研究者や、高度専門職業人を養成することを目的としています。

10. ディプロマ・ポリシー

◆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、創造性なら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、創造性ならびに専門性を豊かに向上させる。

【2013年度以降入学者】

○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。

【2012年度以前入学者】

○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、海運業および産業全体の発展、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。

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、航海分野およ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・評価およ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・評価し、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力、先端技術を備える。

◆海事科学研究科（学位授与に関する方針）

神戸大学大学院海事科学研究科は、海事に対する深い理解を育むと共に、国際性、人間性、創造性なら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、本研究科は、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。

本研究科に所定の期間在学し、修了に必要な単位を修得し、本研究科が定める審査に合格する。

本研究科の教育課程を通じて、国際性、人間性、創造性ならびに専門性を豊かに向上させる。

○博士課程前期課程

以下に示した方針に従い、修士の学位を授与する。

独創性と創造性のある研究が行える専門的能力を修得する。

○博士課程後期課程

以下に示した方針に従い、博士の学位を授与する。

独創性や創造性の高い研究課題を自ら設定し、遂行することができる専門的能力を修得する。

◇海事科学研究科における学位論文評価基準

神戸大学大学院海事科学研究科は、学位論文について、研究科のディプロマ・ポリシーに基づき、以下の基準により総合的に評価する。

○修士論文の評価基準

修士論文の審査にあたって、学位論文の専門性を次の観点に基づき評価する。なお、各分野における研究手法や特殊性についても考慮する。

1. 研究内容に独創性と創造性が認められること。
2. 課題設定が明確かつ適切になされていること。
3. 先行研究の検討と吟味が適切になされていること。
4. 論旨の明確性と一貫性が認められること。
5. 論文体系及び論文体裁の妥当性が認められること。

○博士論文の評価基準

博士論文の審査にあたって、学位論文の卓越した専門性を次の観点に基づき評価する。なお、各分野における研究手法や特殊性についても考慮する。

1. 研究内容に卓越した独創性と創造性が認められること。
2. 課題設定が明確かつ適切になされていること。
3. 先行研究の検討と吟味が十分になされていること。
4. 論旨の明確性と一貫性が認められること。
5. 論文体系及び論文体裁が十分に整っていると認められること。

11. アドミッション・ポリシー

◆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。

○海事科学部の求める学生像

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、理数科目および語学力（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

◆海事科学研究科

○博士課程前期課程

学部教育での基礎知識及び実践的・体験的学習を基盤に、専門分野ごとに研究内容を発展・深化させるため次のような学生を求めています。

- ・ 海事に関する専門的・複合的領域の学術の修得、海事関連企業、行政機関、海事教育研究機関を横断した、複合的な企画や研究開発などに取り組もうとする学生
- ・ 輸送・物流における安全性、効率・経済性、環境に関わる様々な問題を解決できる能力を有し、研究開発に取り組もうとする学生
- ・ 海洋環境のグローバルな視点から先端的な要素技術、メカトロニクス及び環境エネルギー科学の研究開発に取り組む指導的、高度専門職業人を目指す学生

○博士課程後期課程

博士課程前期課程における専門分野ごとに、研究内容をさらに発展・深化させるため、次のような学生を求めています。

- ・ 海事関連の国際的企業や国際機関を含めた諸行政機関、教育研究機関などにおいて、企画推進・開発研究・教育研究・組織連携などの様々な活動で主導的な役割を果たしたい学生
- ・ 安全性、効率・経済性、環境の視点から総合的に輸送・物流システムの調査・分析・評価、あるいは境保全技術の設計・開発を行い、新たな課題を発見し新分野を開拓したい学生
- ・ 次世代の機械・動力エネルギーシステムを対象に、最先端要素技術を駆使して、安全・効率・環境の視点から専門家としての研究を行いたい学生

1 2. カリキュラム・ポリシー

→海事科学部・海事科学研究科
ファクトブックⅢ(データ・資料編)のとおり

1 3. 教育上の取組

- ◆多様な学習の機会 (英語授業, ボランティア活動, 海外留学等)
- ◆ボランティア活動, 海外留学の教育的効果を高めるための、単位認定以外の特別な取組 (例えば TOEIC 受験など)
- ◆ダブルディグリープログラム受入れ・派遣学生数
- ◆協定に基づく海外留学者数
- ◆4月以外の入学者状況
- ◆ナンバリング導入状況

→海事科学部・海事科学研究科
ファクトブックⅢ(データ・資料編)のとおり

14. 学生に関すること

◆入学者数等 (H27. 5. 1 現在) (入学状況等調査のデータを引用)

◆留学生の出身地域内訳

◆日本人学生の海外派遣人数内訳

→海事科学部・海事科学研究科
ファクトブックⅢ(データ・
資料編)のとおり

15. 就職

◆就職率 (各年 5 月 1 日現在、5 年分、就職率=就職者/就職希望者)

	平成 22 年度	平成 23 年度	平成 24 年度	平成 25 年度	平成 26 年度
学部	100.0%	100.0%	100.0%	97.8%	95.1%
博士前期課程	100.0%	97.3%	100.0%	100.0%	98.6%
博士後期課程	—	33.3%	100.0%	87.5%	100.0%

◆就職先

◆博士課程後期課程の就職先 (H27. 5. 1 現在)

◆日本国内における外国人留学生の就職先

→海事科学部・海事科学研究科
ファクトブックⅢ(データ・
資料編)のとおり

16. 教育研究上の活動状況等

16-1 科研費等

◆科学研究費補助金(補助金分・基金分)

◆共同研究, 受託研究, その他外部資金

16-2 研究業績の状況

→海事科学部・海事科学研究科
ファクトブックⅢ(データ・
資料編)のとおり

16-3 その他の教育研究上の活動状況等

◆海外において通算して1年以上教育研究に従事した日本人教員の在籍状況

海事科学研究科	23人
国際海事研究センター	2人

◆国外で学位を取得した日本人教員の在籍状況

Master/修士	3人	PhD./博士	0人
-----------	----	---------	----

◆ベンチャーの実績

○平成27(2015)年

(LLC) 合同会社神戸海事センター

海事科学研究科 村井 康二 准教授、藤本 昌志 准教授
操船シミュレーター運用事業

○平成21(2009)年

(株) E S 研

海事科学研究科 福田 勝哉 教授

熱工学に関する学術研究で獲得したノウハウや技術を活用した省エネルギーコンサルティング事業

○平成14(2002)年

・ (有) イー・エム・エム・ティ

海事科学部 久保 雅義 教授

海上輸送からみた静脈物流の事業化の推進

・ (株) 神戸商船開発

海事科学研究科 齋藤 勝彦 教授

海上輸送からみた静脈物流の事業化の推進