

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」を育成する為に、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。海事への理解を通じて、国際性、人間性、創造性なら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地区キャンパス（以降、深江キャンパスと称する。）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で、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.の教育理念に基づき、グローバル輸送科学科、海洋安全システム科学科、およびマリンエンジニアリング学科の3つの専門学科を設置し、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充実した教育研究カリキュラムを実施している。このうち、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）で担っている。グローバル輸送科学科で学ぶ学生は、航海マネジメントコースまたはロジスティクスコースのどちらかを2年次に選択する。また、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どちらかを選択する。

(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およ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。

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他、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）に関する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およ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。

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他、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、機械およ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人であり、各学科の定員は表1-1に示す通りである。コース定員は、海技士（航海・機関）の資格取得を目指す学生総数が学部へ続く乗船実習科の定員である90人を超えないように、学生の志向に合わせて学科の定員内で柔軟に対応できる仕組みである。

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第1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として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となっている。

週の内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、海運経済等の海事関連の教養的知識を教授している。

外国語科目では、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、学部独自の英語教育の強化のため、学部共通科目として英語科目(コミュニケーション英語1及び2、ライティング英語1及び2の追加)を実施している。なお、英語については、課外授業として学外の英語専門講師による「TOEIC受験対策講習会」を学生の父兄で運営されている海事科学部学生後援会から経済的支援を受けて継続的に開講している。

2017(平成29)年度は、神戸大で2016(平成28)年度から導入された2学期クォーター制が2年目を迎えたことにより、1年次および2年次学生がクォーター制、3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様々な教務手続きは、基本的に前期・後期で行われる。例えば、学生は、前期1Q及び2Qの科目履修登録を4月にまとめて行なう必要がある。一方、成績発表はクォーター毎に行われるが、単位の確定は学期末となる。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単位で開講する科目で構成している。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。

尚、大学院海事科学研究科においては、2017(平成29)年度の大学院改編に合わせて、2017(平成29)年度入学生から2学期クォーター制カリキュラムへ移行した。

平成28年度のクォーター化と共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」が導入2年目となった他、2年次以降で履修する教養科目として「高度教養科目」が開講された。「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」を担当している。全学的には少人数クラス(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名で実施した。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であったことが、アン

ケート調査から得られている。

「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、本学部生は六甲台地区から離れた遠隔地キャンパスでの修学が主であることから、自学部提供科目の履修が認められている。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。

前述の通り、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ことになるが、万が一、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なされた場合、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われる一ヶ月間の乗船実習が必修科目となっており、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が行われ、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されており、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、卒業研究の指導を受けることになる。「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を円滑にし、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。

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

図1-1 入学から卒業までの教育の流れ

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】

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「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、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う。

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】

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」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。これらの科目に、「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修得を促している。

【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、他学部の協力により、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。現在、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は、一部の能力別クラス分けなどを行い、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」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。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では、TOEIC講習会について継続しており、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）での語学研修が実施されている。

（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（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、科目当たりに週平均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、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が実施されている。

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、本学部のアドミッション・ポリシーを、以下のとおり公表している。

『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、語学力等を測ります。』

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、アドミッション・オフィス入試、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

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

(前期日程)

数学	「数学I」, 「数学II」, 「数学III」, 「数学A」及び「数学B」（「数学B」では、「数列」及び「ベクトル」の2分野）
理科	（「物理基礎・物理」）と （「化学基礎・化学」, 「生物基礎・生物」, 「地学基礎・地学」から1）の2
外国語	英語（コミュニケーション英語基礎・コミュニケーション英語I・コミュニケーション英語II・コミュニケーション英語III・英語表現I・英語表現II・英語会話）

(後期日程)

数学	「数学I」, 「数学II」, 「数学III」, 「数学A」及び「数学B」（「数学B」では、「数列」及び「ベクトル」の2分野）
外国語	英語（コミュニケーション英語基礎・コミュニケーション英語I・コミュニケーション英語II・コミュニケーション英語III・英語表現I・英語表現II・英語会話）

(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。

(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。

(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教科で選抜し、「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。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。

(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）年度に高大接続研究入試が実施された。高大接続研究入試は、神戸大学附属中等教育学校と神戸大の間で実施される特別な入試である。入試の流れは、まず、神戸大学附属中等教育学校が主導して行うグローバルアクションプログラム（GAP）における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、最終的に大学入試センター試験を受験せずに年内11月下旬に合否が発表される。本入試で合格した生徒は、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、4月から始まる入学後の大学での学習に備える。開始初年度は1名の受験者があったが、2017（平成29）年度は、本学部の受験希望者はなかった。本高大接続研究入試は、平成29年度が最終年度であったため、次年度以降の実施はない。

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AO入試

表1-2は、2011年度から2017年度までの一般入試及びAO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（AO、前期日程、後期日程）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。

受験倍率に注目すると、志願倍率、実質倍率ともに安定傾向が窺え、高校訪問、高大連携による模擬講義の実施、オープンキャンパス等の広報活動などの効果が現れていると考えられる。2012（平成24）年度前後で倍率変動が見られるが、これはセンター試験の難易度変動の影響と考えている。加えて、前年度倍率の高低変化による影響とも考えられる。2013（平成25）及び2014（平成26）年度AO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、AO入試判定基準を満たす受験生が少なく、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。また、2013（平成25）年度にAOの定員を41名から20名（グローバル輸送科学科航海マネジメント

トコースのみの募集)に減じ、推薦入試(20名: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)を開始した。しかしながら、合格基準に達する受験生が少なく、定員を満たせない状況が続いたことから、AO入試入学定員は、2017(平成29)年度から、これまでの20名募集をさらに10名(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)に減じ、推薦入試入学定員を20名から3学科で3名の募集に変更した。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としている。

表1-2 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〕	
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
	小計	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
	小計	200	848	630	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
小計	200	853	674	245	41	204	4.27	2.75	
2014 (H26)	AO	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	—	—
小計	200	898	720	235	32	203	4.49	3.06	
2015 (H27)	AO	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	—	—
小計	200	729	560	236	45	191	3.65	2.37	
2016 (H28)	AO	20	39	39	12	1	11	1.95	3.25
	推薦	20	22	22	0	0	0	1.10	—
	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	—	1.00
小計	200	871	694	241	40	201	4.36	2.88	
2017 (H29)	AO	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	—	—
小計	200	798	638	235	30	205	3.99	2.71	

※ 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1-3は、最近の数年間の学部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)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。表1-4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は、今後も続けていく必要がある。

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											
2012 (H24)	2012 (H24)	推薦	商船		0	0	0	0	0		-	
			他		3	3	3	0	3		1	
		学力	商船		0	0	0	0	0	0		-
			他		7	6	3	0	3		2	
	小計				10	19	18	11	0	11	1.9	1.6
	2013 (H25)	2013 (H25)	推薦	商船		8	8	8	0	8		1
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		-	
小計				10	19	19	11	1	10	1.9	1.7	
2013 (H25)	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		-	
		推薦	商船		2	2	2	0	2		-	
			他		3	3	3	0	3		-	
小計				10	27	27	17	0	17	2.7	1.6	
2014 (H26)	2015 (H27)	推薦	商船		5	5	5	1	4			
			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				
小計				10	17	16	11	2	9	1.7	1.8	
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	
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		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	
2017 (H29)	2017 (H29)	推薦	商船		1	1	1	0	1			
			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
	2018 (H30)	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			

表 1-4 第 3 年次編入学試験における志願者・入学者数等の分別累計

学部 3 年次編入学 累計 (H16~H29 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	231	222	121	16	105	1.83	1.66
	翌々年	99	98	72	1	71	1.36	
選抜方法	推薦	189	189	151	4	147	1.25	1.66
	学力	141	131	42	13	29	3.12	
出身学科	商船	168	164	108	4	104	1.52	1.66
	他	162	156	85	13	72	1.84	

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 点が上げられる。

(1) 少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。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。

1.5.2. 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・ポリシーの改訂が行われた。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）および海事科学部のカリキュラム・ポリシーは、以下の通りである。

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。

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】

上記の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。

（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。

（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。

[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）の改訂が行われた。神戸大学のおよび海事科学部のディプロマ・ポリシーは、以下の通りである。

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。
 - 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訂に伴い、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用単位数

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
合 計		130	

1.5.5. 卒業及び修学等に関する単位数制限

海事科学部では、進級、卒業などに係る修学上の制約があり、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、履修科目の登録に上限を設けている。

履修（卒業）要件科目を対象として1年間に履修登録できる上限単位数が設定されており、平成29年度入学者の場合、52単位である。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。

(2) 3年次への進級判定

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が3年次への進級を認められる制度である。

3年次以降の専門科目の修学を効果的に行うため、2年次までの修学状況で3年次への進級に制限を与えている。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地キャンパスであるが故の措置である（全学共通授業が行われる鶴甲キャンパスは六甲台地区にあり、キャンパス間の移動に片道約1時間必要であるため。）

(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付ける「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		
2004 (H16)	46	28 / 38	60	100	130
2005 (H17)	52	28 / 38	60	100	130
2006 (H18)	52	31 / 31	54	100	130
2007 (H19)	52	31 / 31	54	100	130
2008 (H20)	52	31 / 31	54	100	130
2009 (H21)	52	31 / 31	54	100	130
2010 (H22)	52	31 / 31	54	100	130
2011 (H23)	52	31 / 31	54	100	130
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

1.5.6. 3年次への進級判定結果の推移

2013（平成25）年度以降の進級率は80%を超えており、2017（平成29）年度では88.5%で平成18年度以降の数値としては最高となっている。2006（平成18）年度の進級率が高いが、これ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、旧神戸商船大学の在學生と区別して算出した値であるため、判定対象者は入学後2年を経た者に限定され、既留年者が存在しない特殊な状況であったことによるものである。したがって、統合後の進級率は、70%台後半で推移してきたが、課程制から学科制へ改組した平成20年度の改編が波に乗ってきた時期の平成25年度から80%台に上昇してきている。平成20年度入学生学級指導教員が中心となった学生に対する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。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
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
2017(H29)	226	200	26	0.885
累計	2865	2319	546	0.809

1.5.7. 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 85%程度から増減を繰り返しつつも増加傾向で推移し、2017（平成 29）年度は 90%を超えた。本学部の修学指導体制および FD 活動が充実してきていると読み取れる。

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
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
2017(H29)	210	196	14	0.933
累計	2451	2174	277	0.887

1.5.8. 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ったが、2015（平成 27）年度から伸びが顕著となり、2017（平成 29）年度は 90%を超えた。過年度学生に対する修学指導の効果が出てきていると考えられる。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
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
2017 (H29)	257	224	202	55	0.786	0.902
累計	2655	2413	2105	550	0.793	0.872

1.5.9. 学部教育における特徴ある授業

(1) 基礎ゼミ 1, 2

平成 25 年度以降入学生のカリキュラムにおいて、第 2 学年の選択必修科目として「基礎ゼミ 1」（前期）および「基礎ゼミ 2」（後期）が開設された。学生は、最低どちらか 1 科目を履修せねばならないが、ゼミの実施方法や学生の希望によって「基礎ゼミ 1」と「基礎ゼミ 2」の両方を履修することも可能である。各科目の履修申請学生数を表 1-10 に示す。

学生の配属は、学生の希望および教員 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。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た授業である。

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
2013 (H25)	212	212
2014 (H26)	176	135
2015 (H27)	152	117
2016 (H28)	172	150
2017 (H29)	161	154

(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」が開設された。「総合ゼミ」は実質的な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」、「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、全教員が参加する体制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、効果的に改善へ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割と高かった。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た。

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」を授与してきた。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)を強く促した。

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及び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。次ページ表1-11に開催し

た FD シンポジウムの講演テーマを示す。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)年度分の実施が 2016 年度の開催となったが，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。その後，ピアレビューの実施の強化に重点が置かれ，FD シンポジウムの開催頻度について検討されている。

表 1-11 FD シンポジウム講演テーマ一覧

年度	講演テーマ
2004 (H16)	「大学教育センターにおける取り組み」 「1 年次深江キャンパス開講科目を終えて」
2005 (H17)	「2 年次開講科目」 「海事科学部一期生 —この 2 年間で振り返って—」
2006 (H18)	『環境総論』実施の取り組みと事後評価 「海事科学部一期生の特別研究配属を終えて」 「SPP を実施して」
2007 (H19)	「北米調査団報告」 「海事科学部一期生の進路」 「SPP を実施して」 「Web による授業アンケートと今後の FD 活動」
2008 (H20)	「全学共通教育における FD の取組み」 「発達科学部におけるリサーチ・マインド醸成の試みとマリラボ」 「海事科学部における TOEIC 講習会の取組み」 「海事科学部における FD 活動状況」
2009 (H21)	「Recent Lectures on Fundamental Mathematics in English」 「Recent Lectures on Oral English」 「海事セキュリティー管理と実用英語に関する特別研修」
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)	未実施
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)	未実施

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 80 名（平成 29 年 5 月 1 日現在）で学生の教育を担っている。その上で，各学科の教育目的の特徴を生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 3 つ講座に所属する教員が，各講座の研究基盤をなす専門科目でカリキュラムが構成されている学科の教育を担当している。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。

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 29 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	11	17	0	0	28
			0	3	1	0	4
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	9	7	2	2	20
			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	14	9	2	0	25
			0	0	0	1	1
		特任	0	0	0	0	0
			0	0	0	0	0
※上段は男，下段は女							80

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。

(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。

(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行とともに 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。

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、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、学生担当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 1-13 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
2004(H16)	47	20
2005(H17)	62	27
2006(H18)	56	27
2007(H19)	76	36
2008(H20)	83	37
2009(H21)	81	36
2010(H22)	84	36
2011(H23)	83	37
2012(H24)	73	38
2013(H25)	94	38
2014(H26)	96	43
2015(H27)	88	43
2016(H28)	86	43
2017(H29)	94	42

(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，在学生に不足する社会人能力の認識を促すことが行われてきた。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が，その後の大学予算削減の影響により，PROG の実施は平成 28 年度で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あるい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。

(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。2017（平成 29）年度の SA 採用数は4名であった。表 1-14 に示されるように，現在のところ，教員による SA の活用は，まだ少ない状況である。

表 1-14 SA の採用状況

年 度	SA
	学部生
2016(H28)	10
2017(H29)	4

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，大学院生および学部生を対象とした就職ガイダンスを実施している。2017（平成 29）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、最終回に当たる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）を主催しており、参加学生（例年220-230人）と企業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が図られながらの指導がプラスに作用していると考えられる。

表1-15 2017(平成29)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：2019(平成31)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29年4月12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 スタートアップガイダンス」 平成29年度海事科学部就職支援行事等説明ー就職・インターンシップガイダンス等ー	講師：(株)リクルートキャリア 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29年5月10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29年12月6日(水) 16:50~18:20 2号館2304教室	講演：就職活動直前講座 ～残り3ヶ月間の準備と企業情報最前線～	講師：(株)マイナビ
第4回	平成29年12月13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29年12月20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6回	平成30年1月10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：「選ばれる！エントリーシート対策講座」	講師：(株)リクルートキャリア
第7回	平成30年1月17日(水) 16:50~18:20 総合学術交流棟 梅木Yホール	講演：面接対策講座 ～自由・推薦のどちらでも答える志望動機について～	講師：(株)マイナビ
第8回	平成30年3月5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他、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更に増える。

表1-16 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		
2005(H17)	223	97	112	111	1	0	43.5	14
2006(H18)	229	101	122	118	4	0	44.1	6

2007 (H19)	175	103	72	67	5	0	58.9	0
2008 (H20)	190	100	90	85	5	0	52.6	0
2009 (H21)	190	141	49	47	2	0	74.2	0
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	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

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1-17「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「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ことと認められること。

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に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の変動がある。表1-18から最近の5年間の平均充足率は，約50%で安定している状況である。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で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せず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，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を通して海技士資格のカリキュラムの理解や海運業界情報の提供などを引き続き積極的に実施する他，海事クラスターに留まらず幅広い業界へ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の採用も含めて乗船実習科を経た学生が身に付ける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
2004(H16)	90	63	0.70
2005(H17)	90	41	0.46
2006(H18)	90	56	0.62
2007(H19)	90	48	0.53
2008(H20)	90	34	0.38
2009(H21)	90	45	0.50
2010(H22)	90	56	0.62
2011(H23)	90	51	0.57
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
2017(H29)	90	41	0.46

表 1-19 2017（平成 29）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	26(1)	10	36(1)
造船・輸送機械	0	1	1
運 輸・物 流	2	0	2
官庁・公的機関等	1	0	1
計	29(1)	11(0)	40

※人数の()内は女子を内数で示す。