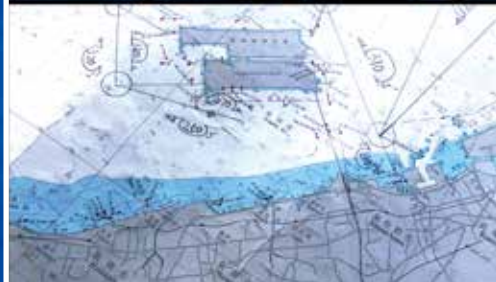




海神会だより



- 1 頁 若人よ! Try for the future!
- 2 頁 歴史を引継ぎ、未来を拓く「海洋政策科学部」へ
会長 片岡 徹
- 3 頁 コロナ禍中の海事科学部・研究科の現状と新学部について
海事科学部長・大学院海事科学研究科長 阿部 晃久
- 4 頁 「海神プロジェクト」2年目の展開について
神戸大学ブランディング・アドバイザー 岡田 一雄
- 5 頁 陸に上がった河童の半生 イソリスク総研株式会社
代表取締役 須賀 弘 N13 期
- 7 頁 港湾物流倉庫 未来への挑戦 株式会社住友倉庫
取締役常務執行役員 藤村 成一 N20 期
- 9 頁 新型コロナウイルス禍の中、その対応
ワールドマリン株式会社 船舶管理グループ 工務チーム
中島 ひろみ 海事 8 期生 (商船 60 期)
- 10 頁 チョット息抜き Tea Time
海神会事務局 池田隆宏 N20 期
- 11 頁 戦時中の神戸高等商船学校練習船「進徳丸」
—空爆と炎上の記録— 今村 正吾 E8 期
- 13 頁 深江キャンパス 部活動の紹介
- 17 頁 グローバル輸送科学科 深江丸と私 若林 教授
- 17 頁 発見の連続・わくわくする仕事! 辰口 遼
- 18 頁 4年間を振り返って 細見 尚暉
- 18 頁 グローバル輸送科学講座口
望ましいクルーズ船の誘致政策に関する研究 酒井准教授
- 19 頁 留学生としての3年間 王 子淳
- 19 頁 研究の思い出と現在の仕事 宅間 義貴
- 19 頁 海洋安全システム科学科
環境をより正確に知るための手法を開発する 堀田准教授
- 20 頁 学生生活を振り返って 橋本 勇史
- 20 頁 学部での学びを生かし、大学院へ 浅倉 奨之
- 21 頁 マリンエンジニアリング講座
沸騰を利用した冷却技術の研究について 劉教授
- 21 頁 大学生生活を振り返る 本庄 優志
- 22 頁 学生時代を振り返り、社会人となって 北野 あゆみ
- 22 頁 海事博物館の近況 特別専門員 鈴木幸希 E21 期
- 23 頁 令和元年度決算 令和2年度中間決算 報告
- 23 頁 チャレンジ! 数独バズル
- 24 頁 令和2年度 役員改選の結果
- 25 頁 令和2年度 評議員改選の結果
- 26 頁 深江キャンパスの四季
- 27 頁 海神会への寄付者一覧
- 28 頁 海神会事務局より





歴史を引継ぎ、未来を拓く「海洋政策科学部」へ

海神会会長 片岡 徹 N18期



平素は、会員の皆さまには、海神会の活動にご支援頂きありがとうございます。

神戸大学海事科学部同窓会「海神会」は、2003年10月神戸商船大学と神戸大学の統合による海事科学部の設置を受け、翌年2月に海事科学部同窓会として発足しました。さらに2007年5月には正式に「海神会」と命名され、同窓会としての活動を精力的に行う中、2017年には海事科学部と一体となって創設100周年の記念式典を執り行うなど、設立後日は経っていませんが、神戸大学の数ある学部同窓会の中では、海・船に歴史を彩られた特色ある同窓会です。

少し歴史を振り返れば、来年度(2021年度)の入学生は、開学(1952年)以来節目の通期70期生を迎えることになります。神戸商船大学時代は、白鷗寮で過ごした方が大多数を占め、社会人になってからもその経験が大いに役立った方が多数おられることでしょう。その後、海運業が不況に見舞われ、商船教育からの脱却を計り、時代に即応した人材育成への改組が行われ、昭和57年(1982年)には長かった女人禁制の時代が終わり、女子にも門戸が開放されています。

神戸大学海事科学部として船出後も、海運界、海事に携わる業界はもとより、損保、自動車業界等々、様々な分野に卒業生の活躍の場が広がっています。

今年は、新型コロナウイルス禍の中、卒業式、入学式、同窓会総会等様々なイベントが中止されました。そんな中、海事科学部は、来年(2021年)4月には、「海の神戸大学」をめざし、日本の海洋立国を牽引するグローバルリーダーの育成を目的とした「海洋政策科学部」に改編されます。

只今建造中の新造船は、港神戸の歴史を重んじ、新たな挑戦の願いを込め「海神丸」と命名されました。この練習船は、学内外実習はもとより、先進的の海域探査機能を装備した高機能練習船に生まれ変わります。

今後、海洋政策科学部卒業生の、益々多岐にわたる分野での活躍が期待されており、これらの流れを受けて、同窓会としては、卒業された多種多様な人材が、気軽に集える場を提供し、学部生にも身近に感じてもらえることを目標とします。



深江キャンパスにおける進展 — コロナ禍中の海事科学部・研究科の現状と新学部について —

海事科学部長・大学院海事科学研究科長 阿部 晃久



1. はじめに

新型コロナウイルスの感染は、令和2年11月末現在において、ヨーロッパにおいて再び拡大し、各国が外出禁止策を発動しており、日本においても北海道、東京、名古屋、大阪などで感染拡大の第3波の心配が高まっています。近隣の府県を跨いで通学する学生を抱える神戸大学では、感染拡大防止の観点から授業や課外活動などに制限を課して対応にあたってきており、今のところ学生や教職員に若干の感染発生があったものの、クラスターの発生などの重大事象には至っていません。神戸大では、独自に「新型コロナウイルス感染拡大防止のための神戸大学の活動制限指針」を制定し、研究活動、授業、学生の入構、課外活動、学内会議、出張・旅行、事務体制の項目について、レベル0(通常)、レベル1(一部制限)、レベル2(制限【小】)、レベル3(制限【中】)、レベル4(制限【大】)レベル5(原則中止)の5段階のレベル分けによる管理をしています。第1クォーター開始まではレベル4、第1クォーター開始と共にレベル3、第2クォーターでレベル2、後期の第3クォーターからレベル1と段階的に制限が緩和されてきています。レベル1では、対面授業なども認められるようになっていますが、基本的には遠隔授業を中心とした実施形態が推奨されている状況です。大学院生を中心として学部4年生についても、学位論文作成のための研究活動については、学舎使用届の提出によって入構を認めています。また、1年生は入学以来、入構ができない状況であったことから、9月末に深江キャンパスの施設見学イベントを開催した他、後期の第3クォーターから班編成をした上で、一部の授業について対面形態で実施しているところです。

本稿では、以下に海事科学部における船舶実習の対応について述べるとともに、次年度から開始される新学部についてご紹介させていただきます。

2. 海技士養成教育の対応

神戸大学は総合大学であり、医師や看護師、教職、海技士など多くの資格者の養成教育を担っております。コロナ禍中において、どの教育課程でも実習の実施に頭を悩ませる状況に陥りました。海技士養成を担う海事科学部においては、深江丸による学内船舶実習と海技教育機構に委託している船舶実習の実施が課題となりました。特に、日本国内における新型コロナウイルス感染は、2月に大型客船ダイヤモンド・プリンセス号、3月には米軍の空母での集団感染が報じられ、船舶におけるウイルス感染の危険性が大学執行部に強く印象付けられたことから、船舶実習の実施の理解を得るために非常に苦労しました。加えて、海技教育機構の船舶実習参加者の健康診断についても、全学の学生健康診断が中止された中で、特別対応を求める形となったため、大学執行部の理解と保健管理センターの協力を得る必要があり、例年と異なっており多くの手続きを要する状況となりました。しかしながら、関係各位のご理解とご協力のおかげで、なんと7月中旬に船舶実習履修者の健康診断を実施することができました。

2020年度4月からの乗船実習科の実習は、当初5月11日開始の予定でしたが、コロナ感染拡大が深刻化する中、緊急事態宣言が発出されたことにより、6月1日以降へ延期が決まりました。一方、海技教育機構は、大学・高専と情報交換しつつ、乗船履歴の特例措置について国交省海事局

海技課との交渉が進められ、5月中旬には特例措置の内諾が得られました。最終的に実習生は、4月から6月において、海技教育機構から練習船実習における座学に相当する自宅学習課題が与えられ、自宅学習成果と乗船実習成果によって規定の訓練内容の達成度を海技教育機構が評価することで、練習船実習の代替措置が認められました。乗船前の体調管理及び乗船後の船内における健康管理の徹底により、7月1日から3ヶ月間の乗船実習が無事に終了し、9月28日には深江キャンパス講堂において乗船実習科修了式を挙行することができました。例年ならば、多くのご来賓と大学教職員によってお祝いの修了式ですが、コロナ禍のため、修了生と限られた大学教職員のみでの実施となりました。

他方、海事科学部生の実習科目である海技教育機構の練習船による1ヶ月の短期実習「船舶実習1」は、船内の密を避けるため、2020年度は乗船履歴0.5月相当の自宅学習課題が2年次学生に課され、2021年度に0.5月分の練習船実習で対応することになりました。「船舶実習1」の開講方法の変更に伴い、マリンエンジニアリング学科のコース配属時期の変更対応も必要となっています。2020年度3年次に開講される2ヶ月間の「船舶実習2」も同様の措置がとられ、10月に自宅学習、11月に1ヶ月間の乗船実習が実施されました。2020年度4年次の「船舶実習3」についても同様の対応となり、乗船期間は平時(3ヶ月)の半分の1.5ヶ月となります。海事科学部4年次生の乗船期間は2021年1月から2月中下旬までの予定です。

海事科学研究科附属練習船 深江丸を用いた「学内船舶実習」についても2020年度前期は新型コロナウイルス感染防止の観点から実施できない状況でした。後期には、神戸大学活動制限指針がレベル1へ緩和され、一部の対面授業の実施が認められる状況になったことから、前期に開講予定であった実習科目を含めて、深江に停泊したままの実習もしくは日帰り運航等に対応しています。学生各位には、実習開始の2週間前から検温及び健康状態の記録を求め、感染防止に努めています。現在の深江丸は、練習船としての利用だけでなく、教育共同利用拠点として複数教育機関の利用がありますが、2020年度に関しては、コロナ禍によって大半の練習船実習は中止もしくは規模を縮小した実施(見学のみ等)に留めています。他方、大学教員主体の探査航海、研究航海については、防疫の注意や対策を講じて実施しています。

以上のように、コロナ禍の中、海技士養成のカリキュラムにおいて要となる船舶実習は、未だ予断を許さないものの、関係諸機関のご協力によって対応できる見込みですが、次年度においても本年度同様に新型コロナウイルス対策には注意を払い続ける必要があります。コロナ禍が収まることを祈りつつ、関係諸機関との連携を強め、教職員一同協力して、船舶実習を含めた教育カリキュラムが滞ることのないようにしっかりと対応していきたいと存じます。

3. 海洋政策科学部の設置について

すでにご承知の通り、2021年4月に海事科学部が海洋政策科学部に生まれ変わります。2020年4月に文部科学省へ新学部設置申請書類を提出し、7月末に設置が認可され、8月下旬からWEB上で海洋政策科学部のバーチャルオープンキャンパスを公開し、1週間限定のテレビコマーシャル放送及び2週間の受験ターゲット層スマホ向けバナー広告、有力WEB媒体向けバナー広告などの広報活動を展開しました。また、9月下旬に、神戸大学長記者会見にて新学部設置を大学として公表し(https://www.kobe-u.ac.jp/info/usr/press/press_20200925.html)、10月下旬には、新造練習船「海神丸」のコンセプトデザイン記者発表(https://www.kobe-u.ac.jp/NEWS/info/2020_11_10_01.html)も実施しました。

海洋政策科学部は、我が国の海技士養成の責務を継承しながら、「人と海の関わり」に

ついて洞察力を身につけ、海の科学的知見の集積、持続可能な開発、海の平和利用に関する教育研究を通じ、地球をOne Globeとみなして海事海洋分野で世界をリードする「海のグローバルリーダー」或いは「海のエキスパート」となり得る人材の育成を目指します。新学部では、現在の1学部3学科の海事科学部から1学部1学科へ変わります。学科内は、専門性により、一般3領域(海洋ガバナンス、海洋基礎科学、海洋応用科学)及び海技ライセンスコースを構成する2領域(航海学、機関学)の全5領域から構成されます。学生の教育体制としては、一見すると統合当初の海事科学部の課程制に近いイメージですが、教育コンセプトは専門性の横断的教育に主眼を置いており、その点で当時の考えとは大きく異なります。なお、学位については、一般3領域を修めた学生には「学士(海洋政策科学)」、海技ライセンスコースを修めた学生には「学士(商船学)」が授与されます。神戸大学との統合以来、「学士(海事科学)」に統合され、姿を消していた商船学の学位が、海洋政策科学部の新たな学位授与方針の下で復活します。

新学部の特徴ある取り組みについて以下に簡単に紹介します。

- (1) 2類型入学者選抜：本学部が取り組む学問分野は文系・理系を横断した内容であること、また、優れた人材を広範から求めるため、文系科目重視型及び理系科目重視型の入学者選抜を実施します。
- (2) 海洋リテラシー教育：海洋に関する広範な基礎教養を「海洋リテラシー」と名付け、低学年生の必修科目とし、海洋政策科学分野における学際的教育研究の広がりや理解し、分野の基本知識と海事・海洋関連産業との関係の理解から専門分野への学びに対する意識の向上を図ります。
- (3) 海のアクティブ・ラーニング：深江丸を活用して、海洋政策科学に係る社会科学から理工学にわたる幅広いテーマを船上・海上で能動的に学ぶことにより、異なる視点の認知と思考、実機による判断力の養成及び船の特殊環境における作業を通じた「主体性・多様性・協働性」の育成を図ります。
- (4) 主専門・副専門制：複雑化する海洋に関する国際的課題の解決を図るには、その課題がもつ多様な側面の包括的理解が必要不可欠です。2年次までに身に付けた「海洋リテラシー」をさらに深化させて課題解決能力を高めるために、主専門として学ぶ科目群と副専門として学ぶ科目群を自由に選択する「主専門・副専門制」を導入します。
- (5) 海のBDL (Beyond-Disciplinary Learning)：主に学ぶ領域(主専門領域)が異なる学生でグループを作り、専門の枠を超えた海洋政策科学分野における課題の抽出と解決策の検討を通して、「思考力・判断力・表現力」及び「主体性・多様性・協働性」の重要性を学び、社会倫理や技術倫理を含めた教養、知識、経験に基づく汎用的能力とリーダーシップの育成を図ります。
- (6) 海のインターンシップ：海洋政策科学分野に係るグローバルな企業や国内外の行政・研究機関等における研修・実習・就業体験を通して、実社会を学び、実践力を涵養します。

以上の詳細につきましては、海洋政策科学部のWEBサイト(<https://www.ocean.kobe-u.ac.jp>)をご覧ください。誠にありがとうございます。



現在、新カリキュラムの開始へ向けた大詰めの準備作業を部局教職員一丸となって進めております。2021年4月に開設される新学部「海洋政策科学部」にご期待いただきたく、どうぞよろしくお願い申し上げます。



「海神プロジェクト」2年目の展開について

神戸大学ブランディング・アドバイザー 岡田 一雄

「海神会だより」Vol.17 掲載の異教授の記事「海神プロジェクト始動」を受けて、2年目に入った「海神プロジェクト」の活動についてご報告いたします。今年度特に力を入れた活動は2021年4月にスタートする新学部「海洋政策科学部」の入試広報と深江丸代替船の建造に関する広報でした。

1. 「海神プロジェクト」広報・コミュニケーション展開

「海神プロジェクト」の特色は新学部の設立、研究アライアンスの設立、新練習船の建造という神戸大学の3つの戦略から派生するさまざまな活動や事象、イベントなどを「海の神戸大学」をめざす大学ブランディングという一連の文脈の中で関連づけ、位置づけたところにあります。イメージキャラクターである「海のトリトン」はそうした関連性の象徴であり、アイコンになっています。また、ブランディングのゴールを「社会の『海へのリテラシー』を向上させ、海洋立国日本に寄与する」と学内的に定めており、コミュニケーションのターゲットも受験生という従来の入試広報的な枠組みにとどまらず、広くステークホルダー全般と設定しています。一方国立大学という性格上広報予算には制限があり、ターゲットに対し効率的、経済的にリーチするために広告、広報やSNSなどの様々なメディアや手法を組み合わせた戦略的広報を実施すべく知恵を絞っています。

参考) 海神プロジェクト
サイト

<http://www.org.kobe-u.ac.jp/kaijin-pj/>

「海神プロジェクト、
出航！」ポスター



2. コロナ禍でのバーチャルオープンキャンパス

2020年初頭に端を発した新型コロナウイルスの感染拡大は社会生活や経済活動に計り知れない影響を与えています。大学も例外ではありません。後期になっても学生のキャンパスへの出入りは制限され、講義は原則リモート中心で行われています。

受験生に向けた広報活動にも大きな制約が加わりました。例年であれば8月に開催されていたオープンキャンパス。特に来年より新入生を受け入れる新学部では、志望を検討している受験生の方々に神戸深江にあるキャンパスや研究施設を見てもらい、直に触れ合って新学部のビジョンや特長を知ってもらいたいところでした。が、それも叶わぬ中、プロジェクトが出した答えは「バーチャルで行こう！」でした。それから動画制作業者の協力を得て、ドローンやVR(360度カメラ)を駆使した動画を14本作成、それらを新たに制作した新学部の特設サイト「バーチャルオープンキャンパスサイト DIVE」で公開。更に、特設サイトへのアクセスを促すため、テレビCMの放映を決定。また併せて、受験生のネット視聴行動と連動したネット広告も出稿しました。こうした集中的な広報・広告活動によって、8月24日のバーチャルオープンキャンパス開始からキャンパス期間の1週間はサイトへのアクセス数がそれ以前の10倍である2000人/日を数えることができました。同時に「国立大学がテレビCMをやってる!」とTwitter上で話題になり(再生数14000回。下のキャプチャー画像参照)、広告効果だけではない、ブランディング上の波及効果ももたらすことになりました。



Twitter上に投稿された
バーチャルオープンキャンパスのテレビCM

参考) 海洋政策科学部バーチャルオープンキャンパスサイト

<http://www.maritime.kobe-u.ac.jp/ocean/>

3. 新練習船の建造に関する広報

深江丸代替船については恐らく他の記事で詳細が書かれることになると思いますので、この稿では海神プロジェクトが関わったコンセプトデザインと広報について報告します。新造船は、「多機能練習船」として3つコンセプトを持って建造されます。第一に人材育成に不可欠な練習船機能の充実です。2番目は、海洋立国を牽引する人材の育成と先端研究を推進する「海の神戸大学」の顔として、多角的な海域探査や観測に必要な最先端の機能を充実を図ります。3つ目が、社会貢献機能の充実です。例えば巨大災害発生時に、被災地に対して水や電力の供給、支援物資の輸送などの災害支援機能を付加することです。さらにこの新造船を用いて、多くの方々の海への興味を増幅するためのアウトリーチ活動を積極的に展開して行きたいと考えています。

このような3つの特徴を持つ新練習船の建造にあたっては、必要な機能を限られた船内スペースに有効に配置することに加えて、「海の神戸大学」の顔として、学内外や一般社会の多くの人たちに「海」への期待、そして夢を広げていただくことが重要であると考えました。これらの点を考慮して、新練習船のコンセプトデザインを、世界的な工業デザイナーである奥山清行(きよゆき)氏にお願いしました。ご存知のように奥山氏は、フェラーリなどの自動車をはじめ、至高の寝台列車「トレンスイースト四季島(しきしま)」、上質なバスの旅を担う「クリスタルクルーザー」(堇(すみれ))、未来の農業を拓く「トラクター」などのデザイン、また大阪メトロの総合デザインなど、活発な活動を行なっておられます。一方で奥山氏は、現在の神戸大学海事科学部の前身である「神戸商船大学」へ入学して世界の海を駆け巡ることが夢だった、とご本人から伺い、因縁を感じたものでした。

2020年10月28日、新練習船の記者発表を海神プロジェクト主催で行いました。東京からのリモート参加を含めた20数社のメディアが見守る中、武田学長が新練習船の名称を「海神丸」と発表し、神宮前のスタジオからリモート参加された奥山氏より、「海神丸」のコンセプトデザインが初めて一般公開されました。



ケンオクヤマデザイン奥山清行氏による「海神丸」コンセプトデザイン

奥山氏のデザイン開発のモチーフとなったのは「イルカ」。海神プロジェクトのイメージキャラクターである「海のトリトン」の仲間イルカの「ルカ」からインスピレーションを得たと言われています。またイルカは流線形の機能美を持つとともに、高感度のソナーも駆使する。探査機機能を有する練習船「海神丸」には、まさにぴったりと考えます。何より航海する「海神丸」の姿を見て、子供達が「神戸大の、イルカのお船だ。カッコいい!」と言ってくれば私たちの狙いの一端は叶えられることになります。

まだまだお伝えしたいことは沢山あるのですが紙幅が尽きましたので、「海神プロジェクト」サイトに委ねたいと思います。



陸に上がった河童の半生

イソリスク総研株式会社 代表取締役 須賀 弘 N13 期



1. はじめに

最近東京の空はきれいになった。都心から離れたマンションのベランダから見ている。幸いにして、前方が開けているので6階でも遠くがみえる。正面は遠くに新宿のビルが群がり、左手には池袋のサンシャインタワーを囲んでビル群が聳え、右手には遥かに富士山が垣間見える。晴れた日は青空をバックにビルが生え、夕方には無数のネオンがまたたく、そして夕焼けを背にした富士山のシルエットも拝めることができる。この小さなベランダの片隅にある椅子に座って、季節の風を感じながら思いを巡らすのが、私の一番のお気に入りのひとときである。

海神会事務局の池田隆宏氏より連絡があった。最近の学生は、200名のうち実習科に進む学生は40名程度と海上志望が少なくなってきたとのこと。私の「陸に上がった人生」に興味があるので海神会の会報に寄稿して頂けないかという依頼であった。ちょうど雑誌「海洋」の10月号に「ISO マネジメントシステムについて」を投稿していたので、それが目にとまったのだろう。

そういうわけで、大学を卒業してから50年余りの歳月が過ぎ去ってしまったが、「陸に上がった河童の人生」を振り返ってみたい。思い返すと、いろいろ悔恨することもあったが、自由がまま生きてこれた人生だった。

2. ほろ苦い人生行路のはじまり

昭和39年(1964年)、神戸商船大学(N13期)に入学した。ご多分に漏れず、海外に船に憧れたわけである。学校生活も寮生活も練習船の実習も楽しかった。クラブ活動は、水泳・テニスクラブに在籍したが、一番印象に残っているのがマンドリンギタークラブでの活動であった。当時はフラメンコギターが流行っていて、セミプロ並みの部員もいた。神戸六大学の合同演奏会でワンステージを持つほどであった。一方、教科に興味を持ったのは、実学ではなく経済学であった。基礎を学ぶため神戸大学の第二学部の聴講生になった。卒論は「海運経済」を専攻した。「shipping is poor country business」という言葉が今でも記憶に残っている。海洋国日本では、海運事業を自由経済論理だけでなく、国策として推進していかなければいけない。という論調だったと思う。



日本丸での遠洋航海の途中ホノルルに寄港(昭和43年)

卒業当時のことを思い出すと、ほろ苦い思いが蘇ってくる。船乗りを選択しなかった慚愧の気持ちが蘇ってくる。それは、国家や同僚に対してもさることながら、変節した自分自身に対してである。当時の日本は、高度成長期の真っただ中にあり、コンテナ船やタンカーなど建造ラッシュ期を迎えていた。当然のこととして、慢性的な船乗り不足を抱えており、卒業生は支度金付きで船会社に迎えられていた。そのような時代の流れを「海のロマンがなくなる」と考えてしまった。

第一志望は商社であったが、乗船実習もあり思うような就職活動はできなかった。それでも就職担当の先生から中堅商社を紹介して頂いて面接を受けた。しかし、大手ではないというだけで躊躇してしまった。あとから思うと、この判断で海外活動の選択が閉ざされてしまったのである。結局、洗心寮長の紹介で大阪に本社のある同和火災海上保険株式会社(注1)の人事部長にお会いしたら、すぐに内定を頂いたのである。しかし、載貨論の追試が不合格となってしまった。友人から、教授の家に行き頼みこめば何とかなるよと言われたが、それをしなかった。結局、半年遅れの卒業となり、同和火災には昭和44年(1969年)の入社となった。航海科80名の中で最初から陸に上がったのは2名

だけであった。

3. 保険会社の時代(前半)

保険会社に入社当時、金融機関は国家保護の体制下にあった。保険会社も例外でなく、経営の厳しさは感じられず社風も穏やかであった。本社の海上部に配属され、貨物保険や船舶保険の支払業務に携わった。このような穏やかな会社生活に何か閉塞感を感じていたのだろう。中古のヨットを買って、大学のボンドに保留して休みの日には乗り回していた。また、2カ月間ほど休職して海外視察という名目で東南アジアやインドに旅行したが、辞めさせられなかった。まことに温情のある会社であった。

帰国したら、大阪支店の船舶営業に転出させられたが、丁度コンピュータ化時代を迎えており、各部門から若手社員が西宮にあるコンピューターセンターに集められていたので、私も船舶保険分野のメンバーで選抜された。この部門には9年間在籍し、プログラミング、システム設計、オンライン開発、そしてコンピュータ機器の導入など一連の業務を経験することができた。この間に結婚し、子供も授かり、穏やかな日々が続いた。この情報システム部での経験が、第二の人生展開で大きく役立ったことは、あとから実感することになる。

40歳で、北海道札幌の営業課に一兵卒として転出した。営業は予てからの希望であった。経験も知識もない自動車や火災のノンマリン営業であり、人脈もない北の大地である。赴任した時、山々に残雪の残る景色をみて、新天地での新しい生活に胸を膨らませた。ノンマリン営業は、金融機関・建設会社・会計事務所等の代理店を回り、保険開拓提案や本業支援の情報提供、代理店間のネットワーク化を進めることにある。札幌は本土からの人を受け入れる解放的な街であり人脈はつくりやすかった。営業数字にはあまり苦労しなかった。札幌時代の9年間を振り返ってみると、顧客先とゴルフや旅行などの写真が数多くあるのは驚くほどである。四季折々の大自然を味わい、家族ともども遊びに充実した時期であった。

会社創立50周年記念事業として、社内論文の募集があった。札幌での営業活動をテーマにした「地方都市における営業ネットワーク戦略」の小論文を投稿したら、幸運にも入選した。これがきっかけになったかも知れないが、翌年の人事異動で札幌の営業副部長から東京本社の企業営業部長に抜擢された。丁度、地下鉄サリン事件が発生した年(1995年)であった。



同和火災創立50周年での論文表彰者の記念撮影

4. 保険会社の時代(後半)

東京本社勤務はつらい日々であった。そのころ金融業界の垣根が外され、自由化の嵐が迫りつつある大変な時期であった。このような時にIP事業部の責任者に転出させられた。この部門は、損保の直販部隊で首都圏に3カ所の拠点をもち、30名程度の直販社員を抱えていた。生損保の垣根が外され、成績を上げれば脚光を浴びる部門であった。しかし、競争の激しい首都圏で、生保販売網に対抗して顕著な業績を上げることは、奇跡を期待するようなものであった。やがて、日生との経営統合が行われることになり、廃部になることが決まった。そして、所属社員の整理業務が課せられた。再雇用組、退職組、代理店として独立させる

グループ、それぞれ膝を突き合わせて選択を迫った。このような後ろ向きの仕事はだれも関わりたくないであろう、組織の持つ冷たい側面を身に染みて感じた。時を同じくして、早期退職制度が実施されていたので、直販社員の整理が終わったときに、自らその制度を選択した。

いま振り返ってみると、当時の自分には、上級管理職としてのマネジメント能力が足りなかった。現場管理者としては、顧客先との良好な関係を保ち、自部門の業績管理をすればよかった。当時の本社部長の役割は、厳しい時代背景の中で、部門の存続をどのようにするか、役員と正面から論議する必要があった。しかし、コミュニケーションを積極的にとらず、ただ時代の大きな流れの中に飲み込まれるだけであった。

5. 自立の道を進む

55歳での退職が、私の人生で最も大きな転換期となった。企業人から自立した個人事業者としての道を選択したのである。退職当初は、リスクマネジメントに関するコンサルタントを目指していたので、関連会社であるフェニックスリスク総研(株)に1年間在職していた。そこで、偶然にも、会社が国際規格(品質マネジメントシステム:以下ISOという)を取得することになったのである。人手不足であったので、時間を持てあましていた私がISOの構築メンバーに加えてもらい、ISOについて勉強する機会を与えられた。さらに、平成12年(2000年)に雪印乳業の食中毒事件が起こった。このタイミングに合わせて、会社の名前を借りて、食品安全とISOのセミナーを開催したら、十社余りの企業が集まった。そのなかの鶏卵加工会社と集団給食会社からISO認証取得の希望があり支援することになった。会社の許しを得て、二社のコンサル契約をもって独立した。ISOとの出会い、食品事故、そしてコンサル契約の締結と、たった1年間の出来事であった。

独立後もISOを紹介するためのPR冊子を作り、月刊アイソスにも投稿しているうちに、全農米穀本部からの引き合いが来た。全国の精米工場30社のISOの認証取得を支援させてもらうことになった。また、金融機関の別働隊との業務提携も確保できた。一人ではできないので、食品工場長の経験があるキリンビールOBのI氏、HACCP工場建設の経験がある大林組OBのM氏、そして同和火災OBのI氏に参加してもらいイソリスク総研株式会社(注2)を設立した。平成15年(2003年)のことであった。こうして本格的にISOコンサルタント事業に取り組むことになったのである。丁度この時期は、ISO認証取得の勃興期であった。

繁忙期は、数年でおさまった。コンサル会社の新規参入が増えて来たからであろう。時間的な余裕ができたので、食品の専門性で品質審査員の資格登録を行い、審査業務も引き受け二足の草鞋を履いた。また、ISOの取組みも、品質だけでなく環境、情報セキュリティ、食品安全、道路交通安全、プライバシーマークなど対象分野も広げた。振り返ってみると、20年間に支援した企業は120社以上及んでいる。審査員は70歳前で辞めたが、コンサルの仕事は現在も継続している。最近ではテレビ会議を積極的に利用している。この方法は、場所と時間の壁を簡単に超えられ、双方にメリットがある。事前準備やメール等で工夫すれば、活用の領域を広げることができる。



全農グループ企業先での合同内部監査員研修

つい最近、Amazonのサイトで、自作の本を出版した。題名は「経営に役立つISOマネジメントシステム」(注3)である。いままでのISOコンサルの仕事内容をまとめたつもりである。お世話になった取引先や顧客先に感謝の気持ちとして配布している。

6. おわりに

今年で私も後期高齢者の仲間入りをした。いままでの人生を振りかえって感じたこと述べて締めくくりとしたい。

★一歩進めば景色は変わる

松下幸之助翁の言葉に「一歩進めば景色も変わる」(注4)とあるが、この言葉を人生の転機に二度ほど実感した。一つは、コンピュータ部門から札幌支店への転勤である。ノンマリン営業なので、保険商品の知識もほとんどなく、全く知らない土地で一からの営業部門でのスタートであったが、仕事も家族にとっても保険会社時代では一番充実した人生であった。

二つ目は、会社を早期退職した選択であった。つらい選択であったが、自立の道を選んだことにより、次々にチャンスが巡ってきた。組織に縛られないで、大海に漕ぎ出したことにより、周りの景色がみるみる変化した。

人生で、何かつまづいたら、勇気をもって一歩踏み出すことは、新しい道を切り開く機会になることを自ら体験した。自分で選択したのであるから、必死で取組もうとするし、新鮮な気持ちでチャレンジするからであろう。

★方向が定まれば積極的な情報発信

情報の発信がチャンスをつくるきっかけになったことは間違いない。札幌時代の社内論文での投稿が、本社勤務となった。また、間隙を突いたISOのセミナー開催がコンサル業務のスタートになった。月刊ライトや月刊アイソスへの投稿が、全農や銀行などの顧客へつながった。4年前には、第一法規の月刊誌に9か月間にわたる寄稿を通じて、改正期のISOの取組みをどのように経営に生かすか提案してみたのが、Amazon本出版へのきっかけになった。

文字による情報発信は、自らの経験や考え方をまとめる絶好の機会になるとともに、自分の考え方を整理することができる。情報発信の方法は、書籍だけでなく、FacebookやYouTubeなど、SNSの分野に広がって行くことは間違いない。発信することにより、自分の不足していることを知り、課題を深めるきっかけになるのである。

★過去の経験を大切にしたい

神戸商船大学を卒業しながら船乗りにならなかったこと、保険会社を早期退職したことなど、心のどこかに後ろめたさがある。しかし、振り返ってみると、学生時代の練習船での体験が、社会に出て「負けじ魂」を発揮することができた。保険会社でのコンピュータ部門の経験が、ISOの世界に飛び込んで、システム思考を受け入れることができ、Word、Excel、PowerPointが自然と使えるようになった。

営業センスはあるとは思えない自分であるが、札幌での営業経験をしたら、独立して事業を立上げ継続することができた。また、本社勤務での上級管理者としての挫折が、マネジメント力量の重要性を気付かせてくれた。過去のつらい体験や嫌な経験も、人生の中で知らず知らずのうちに生かされていたのである。過去を大切に、関わった人々に感謝しなければいけない。人生は短い、無駄な過去はない。過去の経験を生かす知恵と未来を開拓する意気込みが、人生行路では大切ではないかと思う。

瀬戸内海を高速フェリーで縦断していた時であった。外国船とすれ違いその大きさに圧倒された。船乗りの道を進まなかった悔恨の思いがまた蘇った。添付挿絵は、その時の気持ちを友人(注5)に伝え、描いてもらったものである。絵画は、文字では表現できない場面を一瞬に表現してくれる。



(注1) 現在「あいおいニッセイ同和損害保険株式会社」
(注2) イソリスク総研株式会社 (<http://www.iso-risk.co.jp>)
(注3) Amazon本:「経営に役立つISOマネジメントシステム」写真参考

(注4) 松下幸之助の「日めくり」(1996年)より

(注5) 池田誠氏:東京農工大卒業、大手電機メーカーに勤務、ISO業務も担当する。退職後は趣味として絵画制作に携わり、当社研修資料の挿絵に数多く利用させて頂いている。



港湾物流倉庫 未来への挑戦

株式会社住友倉庫 取締役常務執行役員 藤村 成一 N20 期



1975年9月に商船学部航海科を卒業し、翌月に住友倉庫へ入社した私は、神戸支店で既定路線であるステベ（船内荷役業者）のフォアマン（荷役総指揮監督者）として在来船（本船）荷役に従事して、主として輸出貨物の本船積みを担当し、配属後、数か月を経過すると、事務所から離れた本船現場で自分の判断し荷役を進めることが増え、若い時に自ら判断をするという貴重な経験は、その後の会社人生において大いに役立っている。

その後、12年間にわたり海上業務のステベ、代理店荷捌、コンテナヤードを経験して、輸入貨物の通関・輸送手配を行う輸入荷捌を担当することとなった。外航船関係の業務を続けると思っていた私にとっては思いもよらない転機、「カッパが陸にあがる」とこととなった。しかし、海上業務担当の管理職が陸上業務の新人になって、部下の女性事務職に一から教えを乞う日々が続く中、終電近くまで事務所で働く毎日であった。月～金の勤務で蓄積した疲れを土日の睡眠で取るといった悲惨な状況が続いたため、この頃に普及し始めたパソコンを利用することで、マニュアル処理であった事務作業を機械化することにのめり込んだ記憶がある。

そして、3年8か月が経過した夏に、突然「マレーシア勤務を命ず」という辞令が下りて、海外駐在することになった。当時のマレーシアは日本の家電メーカーが海外展開する時期で、私は大手AV機器メーカーの2工場（従業員数4,000人規模）の工場内倉庫の物流担当責任者となった。倉庫会社に就職はしたものの国内では業務経験が全くない私は、再び一からの勉強することとなった。生産数量が倍々ゲームのように急拡大する中で、試行錯誤しながらも正確かつ迅速なオペレーションを確立するために、時には現地従業員と共に昼夜を問わない業務を続けることもあった。その4年後にはマレーシア現地法人の責任者となって小さいながらも会社運営にたずさわれたことは貴重な経験であった。

7年間の海外駐在を経て1998年に東京本社に戻り、首都圏を中心とした東日本地域の国内営業部門の課長として、新規顧客への営業折衝を初めて経験することとなり、東京メトロを駆使して都内を奔走する日々が始まった。この中で大手事務機器メーカーの配送センター業務を受託したことで、過去に経験のない総面積20,000坪という新センター立上げの責任者に指名されることとなった。

約1年間の準備期間にプロジェクトリーダーとして、既存センターの視察しながら調査を繰り返し、また収集した膨大な物流データをもとに業務プロセスの分析により、新センターでの業務設計と作業員教育に没頭した。5月GW



在来船荷役

を利用した貨物移管は何とか終わったものの、出荷業務に大きな混乱が発生し、正常オペレーションに復旧すべく稼働当初の約72時間は一睡もせず倉庫内を走り回ることとなった。これは私の会社生活において、体力

面というより精神面で最も苦しかった時期ではなかったかと思っている。しかし、この期間にプロジェクトメンバーと施設内で寝食を共にし、「明けない夜はない」と信じて頑張ったことで、正常オペレーションを取り戻せた時のあの安堵感は今でも忘れることができない。

その後、プロジェクト室長から海外における倉庫業務と現地輸送、NVOCC（複合貨物輸送）および国際一貫輸送に関する営業部門長に着任することとなり、国内営業とは別領域のグローバル営業を経験することとなった。コンテナ単位での輸出入される国際一貫輸送、日本を経由しない三国間輸送、コンテナ輸送できない重量物・容大物を在来船やRORO船によるプロジェクト輸送など、国内業務とは異なったスケールの大きな営業経験を行うことができた。

5年間にわたるグローバル営業部門での経験をした後、2012年に神戸支店長としてミナト神戸に戻るということとなった。正直なところ、小さくても一国一城の主、社用車付きと喜んでいたら、倉庫施設、コンテナヤードなどを如何に有効活用して利益を上げていくかという責務が重くのしかかり、月次の業績報告では「天国か地獄かは業績次第」という熾烈な世界であった。もともと海上出身である私であったが、四半世紀の年月が経過する間に、会議の席上では海上業関係の状況説明に非常に苦労したという思い出がある。

3年間、懐かしい神戸での勤務に別れを告げて、国内営業部門とロジスティクスエンジニアリング部門を統括する役員として東京本社に戻るということとなった。昨年6月に横浜支店南本牧地区で約7,000坪の倉庫が竣工して何とか垂直立ち上げを達成できたものの、次は来年(2021年)1月に神戸支店ポートアイランド地区で約12,500坪が竣工予定となっており、現在本社営業部門の集貨活動に楫を飛ばす毎日が継続している。今振り返ってみれば、「走り続けた45年2か月」ではあったが、そろそろ「会社生活のゴール」に近づいていることを感じる今日この頃である。ステベに始

在来船荷役 train for argentina

まり、コンテナヤード、通関部門、海外勤務（工場倉庫・現法本社）、国内営業部門、プロジェクトチーム、国際営業部門、支店長室、役員室と目まぐるしく居場所は変化してきたが、「本当に苦しかった記憶」が「良い思い出」に変化していることは不思議に思いながら、様々な苦難とチャンスに遭遇できた会社生活であったと懐かしく振り返ることができる。

最後に、大学卒業後の新人を一人前の社会人に育てていただいた住友倉庫へ少しでも恩返しができればとの思いで、国内営業を統括する傍ら、現在来春のプロトタイプ導入を目指してロジスティクスエンジニアリング推進室のメンバーと共に、当社の基幹WMS(Warehouse Management System)と連携する汎用版i-Warehouse®の開発に精力的に取り組んでいるお話をしたい。



港湾風景 ターミナル



住友倉庫 庫内

果たしたというものであった。携帯端末とモバイル通信を活用し、調理完了から配膳にいたるまでの作業および業務全般の「リアルタイムな可視化」により迅速かつ正確な対応を実現した。また出迎えの際には、車番から常連客の氏名や料理の好みなどを蓄積された顧客情報から呼び出して強い印象を与えることでリピーター客を大きく増やしたというものであった。

この番組を見終えた後、我々のオペレーションにも、このスキームを導入し紙媒体による指示系統をデータに変換することが可能であることを確信した。コンテナヤードではストラドルキャリア／トランステナーに端末を設置して、コントロールルームとの情報交換には「リアルタイムな可視化」は既に実現できている。しかし先進的な配送センターを除いて、一般営業倉庫では現場事務所と倉庫現場との間で作業帳票をベースとした作業情報のやりとりが主流である。また、現場での作業ログは事務所においてWMSへのバッチ処理となるため、現場作業の可視化にはほど遠い。「何故、一般営業倉庫での進化が遅れたのか？」という疑問に対する答えは、作業面積に比較して作業員数が少なく、高額なLAN環境への初期投資が必要な一般営業倉庫では従来手法から脱却する時期を逸してきた歴史がある。作業面積の割には数多くの作業員をかかえ、作業工数が膨大となる配送センターでは投資効果が見込め、また進化せざるを得ない状況であったということがこれを裏付ける。端的に言って、物流業界、特にB to B (Business to Business) の世界におけるデジタル化は非常に遅れていることは事実であり、歴史が長い倉庫事業ゆえに、新しい産業では当たり前のデータ連携によるリアルタイムな情報共有が実現できていない。私が入社した時、当社では既にWMSは導入されて物流の情報管理という面で最先端を走っていた。あれから40年、配送センター業務等でマテハン機器を取り入れるなど進展が見られたが、一般営業倉庫では「紙媒体による情報伝達」というコア部分に変化がないのが実態である。



住友倉庫 出庫

4年前のある夜、NHKの報道特集でIoTに関する興味ある番組が放送されており、この内容に強い印象を受けた私は、我々の営業倉庫にも適用させることができるのではなかったかと思った。その内容は大学卒業後に大手自動車会社に勤務していたエンジニアが、父親の急逝を機に赤字経営に陥っていた日本旅館をIoTとICTを利用して経営のV字回復を

果したというものであった。携帯端末とモバイル通信を活用し、調理完了から配膳にいたるまでの作業および業務全般の「リアルタイムな可視化」により迅速かつ正確な対応を実現した。また出迎えの際には、車番から常連客の氏名や料理の好みなどを蓄積された顧客情報から呼び出して強い印象を与えることでリピーター客を大きく増やしたというものであった。

この番組を見終えた後、我々のオペレーションにも、このスキームを導入し紙媒体による指示系統をデータに変換することが可能であることを確信した。コンテナヤードではストラドルキャリア／トランステナーに端末を設置して、コントロールルームとの情報交換には「リアルタイムな可視化」は既に実現できている。しかし先進的な配送センターを除いて、一般営業倉庫では現場事務所と倉庫現場との間で作業帳票をベースとした作業情報のやりとりが主流である。また、現場での作業ログは事務所においてWMSへのバッチ処理となるため、現場作業の可視化にはほど遠い。「何故、一般営業倉庫での進化が遅れたのか？」という疑問に対する答えは、作業面積に比較して作業員数が少なく、高額なLAN環境への初期投資が必要な一般営業倉庫では従来手法から脱却する時期を逸してきた歴史がある。作業面積の割には数多くの作業員をかかえ、作業工数が膨大となる配送センターでは投資効果が見込め、また進化せざるを得ない状況であったということがこれを裏付ける。端的に言って、物流業界、特にB to B (Business to Business) の世界におけるデジタル化は非常に遅れていることは事実であり、歴史が長い倉庫事業ゆえに、新しい産業では当たり前のデータ連携によるリアルタイムな情報共有が実現できていない。私が入社した時、当社では既にWMSは導入されて物流の情報管理という面で最先端を走っていた。あれから40年、配送センター業務等でマテハン機器を取り入れるなど進展が見られたが、一般営業倉庫では「紙媒体による情報伝達」というコア部分に変化がないのが実態である。

高機能で低廉なIoTが普及し、ICTが急速に発達する環境の中で、Logistics4.0を目指して汎用版i-Warehouse®の構築を進めているが、これを作業現場にうまく導入することができるか、これが最大かつ最終的な課題であると考えている。特に年齢層が高い港湾作業員が長年培っ

てきた自分たちのやり方を捨て、得体のしれないIoTにうまく馴染んでくれることがキープポイントとなる。このため、作業員が手にする携帯端末（タブレットとスマホ）については可能な限りアプリ化（取説不要）を進める方針で臨み、開発担当者は現場に足しげく通うことで「現場が使用したくなる端末」を目指して作り込みを進めている。汎用版i-Warehouse®が当社の各現場導入によって、事務所と現場の物理的な距離を無くし、事務作業を軽減する中で進捗管理や貨物のロケーション変更などをリアルタイムに全体共有できる「スマートな営業倉庫」が待ち遠しい毎日である。

荷主毎の個別システムに連動するi-Warehouse®は既に大阪支店の3カ所で導入済みとなっており、これらを実際使用中で発生する改善要望を汎用版の開発に活かしている。老練な港湾作業員から「初めはこんなものは役に立つのかとは思ったが、慣れてくると本当にありがたい。もう元にはもどれない」という言葉を聞くことができ、汎用版についても導入部分での問題は回避できると考えている。

また、開発当初には想像もしなかった効用が、新型コロナウイルスという大きな社会環境の変化の中で浮き彫りになってきた。つまり、帳票などの受け渡しが必要ないi-Warehouse®は、コロナ禍におけるキーワード「非接触」という観点からも、作業従事者の感染リスクをミニマイズできる有効なツールである。「ペーパーレス化」、「リアルタイムな可視化」に加えて「非接触オペレーションによる事業のサステナビリティ」については予

期せぬ効果が見えてくることになった。更に、外部（現場事務所以外）からWMSを経由して現場業務のリアルタイムに見える化が実現できれば、現場業務のテレワーク化についての可能性をも秘めていると考えられる。



住友倉庫 配送

住友倉庫では昨年に創業120周年を迎えたことを機に「長期ビジョン“Moving Forward to 2030”」を策定し、グローバル化の進展に伴い増大する各種リスクにも適切に対処しつつ、企業理念にもとづき、社会に不可欠な物流サービスの安定的な提供を通じ、当社グループが幅広いステークホルダーの皆様に対して、2030年までの10年間で果たすべき4つのミッションを定めています。

【モノをつなぐ】

物流の結節点である倉庫と港湾を主軸に更に信頼性の高い物流サービスを提供します。また、物流業以外の業種との連携を深め、デジタル技術等を積極的に導入・活用することにより、各種の変化に迅速に対応しながら、物流における新たな価値を創造します。

【世界をつなぐ】

日本、アジア、欧州、米州の四極を中心に国際物流ネットワークの更なる拡充を図り、お客様の強固で安定的なグローバル・サプライチェーン構築を支えます。

【ヒトをつなぐ】

貴重な経営資源である人材の育成を更に強化するとともに、少子高齢化等の社会の変化に対応し、柔軟で多様な働き方を導入し、ヒトを惹きつける会社であり続けます。

【時代をつなぐ】

120年を超える伝統をもつ企業グループとして、先人から受け継いだ有形無形の資産を後の世代に継承しつつ、お客様と社会の発展に貢献していきます。

なお、「住友倉庫とはどんな会社？」と興味を持たれた方は、創立120周年を記念して作成したショートムービー（YouTube）がありますので、是非右記のQRコードにアクセスをお願いします。





新型コロナウイルス禍の中、その対応

ワールドマリン株式会社 船舶管理グループ 工務チーム 中島 ひろみ 海事8期生(商船60期)



私どもワールドマリンは、独立系船舶管理会社として1972年の創業以来、国際物流の大動脈である海上物流を支える海運業界の一員として、船舶の保守や整備による船室維持、運航を支えています。国内外の船主様に船員配乗、船舶管理サービスをご提供し、海運業界の発展に努めております。現在当社の取り扱い船は約140隻、当社グループに所属する外国人船員はフィリピン人が約3600人、インドネシア人が約200人となっており、その他の国籍であってもニーズに応じ配乗できる態勢は整えています。

しかし、年初から流行している新型コロナウイルス感染症により、弊社に限らず業界内で船員配乗の業務で、非常に大きな影響を受けています。世界的に移動規制が実施されているため船員交代は停滞し、今なお同感染症以前の状態に戻ることが難しくなっています。

船員の感染防止に細心の注意を払い、フライトの状況・各国の出入国規制を踏まえて、交代を図っているのが現状です。感染状況に応じて各国の出入国規制は日々刻々と変化し、フライトでの船員の交代地への移動が難しくなり、船員交代可能な港へ船舶を直接寄港させ交代する方法が確立され始めています。中でも従来から最大の船員供給国であったフィリピンでは、マニラ港など複数の港で船員交代が可能となり、船員交代のための環境が少しずつ整備されてきています。一方、このような船員交代可能な国へ直接寄港するには、その交代地へ向かうために本来の航路から離脱しなければならなくなります。管理船や船員配乗船



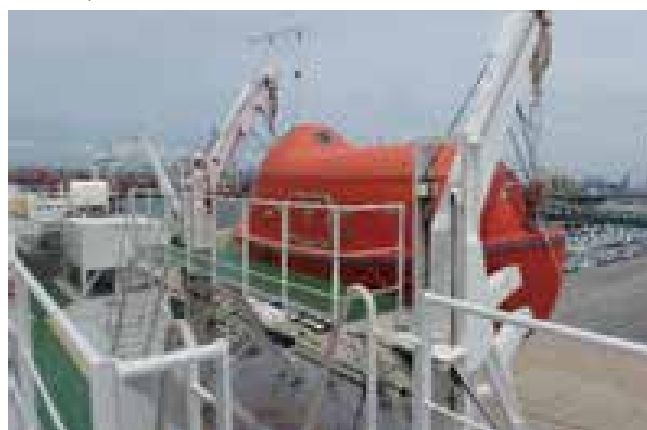
に関してましても、6月中旬頃からそれまで停滞していた船員交代を開始できるようになり、フィリピンのマニラ港へ直接寄港するケースが急激に増加しました。また、日本国内や欧州などでも船員の交代を進めていますが、いまだ契約期間を超えて継続して乗船せざるをえない船員が多く残っている現状です。コロナ禍の移動規制により、訪船活動にも支障が出ており、船内環境の把握が困難になっています。

管理船が国外の港に寄港する場合は、外部検査機関を積極的に起用するなどして、本船状況の把握をするよう工夫しています。今後も以前のような訪船活動は困難であるという前提のもとに、以前と同レベルの本船管理を行っていく手法を確立していく必要があると考えております。また、船員配乗業務において船員の感染防止対策の徹底も求められています。乗船前のPCR検査に加えて、乗船中の感染防止対策も必須です。船内で一人でも陽性者が出れば、その船舶は運航停止になる可能性があり、船内感染によるオフハイヤーが発生すると他船への影響など様々な問題が起こりうるのです。船内感染防止策として、具体的には、船員のマスク着用や船内各所へのアルコール消毒液の設置、それらを十分に完備できようように社内を上げて取り組んでいます。

新型コロナウイルス感染症の流行により、4月に発令された緊急事態宣言以降、全社員を対象に在宅勤務体制を取っています。緊急事態宣言解除後は、出社率を最大30%とした勤務体制を取っています。新たな生活スタイルの中での勤務体制のもと、様々な制限や規制が生じていますが、「新型コロナウイルス」をできない理由にせず、お客様や本船へ以前と変わらないものを提供できるよう心掛けております。このように厳しい状況下でも、その都度柔軟に対応できることが弊社の強みの一つでもあります。

弊社は若手の内から管理船の担当監督として、管理業務に携わることが出来ます。

安全運航のため物資の手配・支給をはじめ、本船上で機器トラブルが発生した際にはメーカーとも連携を取りながら、本船と原因調査の上是正に努めます。トラブルが発生した際は、慌ただしくなることもありますが、海務・工務の隔てなく問題に解決に取り組むため、無事に復旧できた時の達成感は大きなものです。私自身まだまだ未熟なところもありますが、早く一人前になれるよう日々業務に励んでいます。





チョット息抜き Tea Time



海神会事務局 池田 隆宏 N20 期



新たな世界を拓く - 脱炭素化にむけて - 岩谷産業が水素運搬船と水素燃料電池旅客船に取り組んでいます

岩谷産業は11月25日、水素を燃料とする船舶の商用化に向けた検討に関西電力などと始めると発表した。船舶は水素燃料電池を使い、航行時に二酸化炭素(CO₂)を排出しない。2025年大阪・関西万博の開催期間中に旅客船として運航し、万博会場の人工島・夢洲(大阪市)と大阪市内沿岸部の観光地などを結ぶことを目指す。

産業用水素で国内トップシェアの岩谷産業が中心となって検討を進める。関電が効率的なエネルギーシステムの開発を担うほか、名村造船所や日本政策投資銀行、東京海洋大学など計約10機関が建造や資金供給で協力する。開発する旅客船は総トン数約60トン、全長約30メートルで、100人程度を定員とする予定。令和6年から実証実験を始め、万博までに商用化の実現を目指す。将来的にはクルーズ船として長距離航行も視野に入れる。

また、同社は川崎重工で、2019年12月11日に進水した水素運搬船「すいそ ふろんていあ」の建造にもパートナーとしてかかわっています。

本船は、マイナス253℃に冷却し、体積が気体の800分の1となった液化水素を、安全かつ大量に長距離海上輸送するために開発されました。今後、播磨工場で製造している1,250m³の真空断熱二重殻構造の液化水素貯蔵タンクを搭載し、2020年秋頃に竣工の予定です。竣工後、本船は2020年度に実施される国際水素エネルギーサプライチェーン構

築に向けた技術実証試験に投入され、豪州で製造された液化水素を日本へ輸送します。

2020.11.26 付 産経新聞より



↑海上輸送用液化水素タンクの搭載の様子



←岩谷産業 HP より、水素燃料電池船の完成イメージ

お茶、コロナ無害化?! 試してみてね!

奈良県立医科大学(同県橿原市)は27日、新型コロナウイルスが市販のお茶によって無害化する効果を確認したと発表した。基礎研究段階で人での効果は未確認だが、試験管内でウイルスが1分間お茶に触れることで最大99%が感染力を失っており、感染対策の一つとして期待。商品により効果に差があり、メーカーの許可を得て商品名の公表を検討するとしている。

実験は同大の矢野寿一教授(微生物感染症学)の研究チームが実施した。実験ではペットボトル入りの緑茶や紅茶など約10商品を使用。試験管内でウイルスとお茶を混ぜ、経過時間ごとの感染力を持ったウイルスの量を検査した。

最も効果が高かったのは茶葉から淹れた紅茶で、感染力のあるウイルスは1分間で100分の1、10分間で1,000分の1以下にまで減少した。矢野教授は、人への効果について「可能性の段階」とした上で、「インフルエンザでカテキンの効果は確認されており、お茶を飲むことで同じような効果が期待される」と話した。

矢野教授によると、カテキンはインフルエンザウイルスなどの表面にある突起状のタンパク質に付着し、感染力をなくすることが確認されており、新型コロナでも同様の効果が推測されるという。

2020.11.29 付 産経新聞より

商船大生とすじモダンの店 “えっちゃん”

- HANSHIN GRAFFITI - 14 頁

<https://www.hanshin.co.jp/taisetsu/graffiti/book/2020/contall.html>



おばあちゃんが 一番幸せだった日ー “社内報を読んだ日”

「当時は近くの商船大学が全寮制で、朝の4時までうちのお店は営業していたから、学生たちが夜中に買いに来てくれた。寮に入っていた子はほとんど買いに来てくれたんよ。1995年の1月17日に阪神・淡路大震災が起こって、この周りは悲惨な状態だった。でも、奇跡的にうちはみんな無事で、学生もなんとか無事だったの。」

10年後、学生時代から来てくれていた子から、会社の社内報にお店のことを載せたいって言われてね。それから出来上がったものを見せてもらったんだけど、震災のときに練習船の船内放送で「えっちゃんは無事です…」って無線が流れたらしいの。そのときに歓声や拍手が起こったみたいで。私たちの知らないところでみんなが心配してくれてたって初めて知って感動したわ。あの社内報は私にとっていちばんの宝物なの。涙が出てきちゃうからあんま



り読めないんだけど、額に入れて大切に保管させてもらってるわ。」

ーおかみさんの深田洋子さんよりー
創業50年、地元の人から愛されている「すじモダン焼き専門店」。商船大生のごひいき店、アルバイトでお世話になった方が多数います。今でも卒業生がひょっこり現れるとか。

ご主人の深田勲さんは、六甲山系七兵衛山(462m)登山道を一人で長年整備され、76歳の今も続けられています。チャレンジ!一度登ってみてはいかがでしょう。





戦時中の神戸高等商船学校練習船「進徳丸」 －空爆と炎上の記録－

今村 正吾 E8期



1. まえがき

かつて、三菱神戸造船所出身のヨットマンと一緒に「五島・福江島一周」をした時の「四方山話」に戦時中の明石沖合で練習船「進徳丸」が米軍機に空爆されて浅瀬に乗り上げて、そして最後は炎上した時の様子を当時小学1年生だった川崎久夫少年から目撃談として聞かせて貰った。

その時の体験談を文章に書き残して頂いてあった事から、これに加えて平成元年に海文堂から出版された「練習船進徳丸史」を対比しながら本報告書を取り纏めた次第である。

この際進徳丸の歴史（戦前・戦中・戦後）をひと通り調べて見たが神戸商船大学8期生ですら知らなかった事がたくさんあった。今や船名も使われていない練習船について乗船した事も無い後輩たちに、今更何を伝えるべきかを自問自答し、確たる自信もないが「歴史の記録」だけは書き残しておくべきと考えた。

尚、少年の頃の体験談を書き残して下さった川崎久生氏は、本報告書を見る事も叶わず令和2年(2020年)6月14日に永眠されました。ここに謹んで哀悼のまことを捧げご成仏をなされますようにお祈り致します。 合掌

2. 戦時中に進徳丸への空爆を目撃していた

「川崎少年の記録」三菱神戸造船所 OB

(昭和14年(1939年)1月9日生)

このたび長崎の今村氏のヨット「ふげん」に乗せてもらい五島・福江島一周10日間のクルージングと一緒に楽しませて頂きました。神戸商船大学出身の今村氏から進徳丸の話が出て小生の終戦直前の異常な体験談を話したところ、その話をもっと思い出して書き残しておいて欲しいと言われたので以下に記します。

それは小生が小学校に上がった昭和20年(1945年)の春頃だったと思います。小生の家はその当時明石市大久保町西島の海岸に面したところにありました。この辺りはおおよそ空襲等とは無縁な田舎町でした。万葉集にも出てくる古い町で少し高いところには魚住城址があり、江戸時代は神戸の灘に対応し西灘と言われ500メートルほどの海岸線は全て造り酒屋の酒蔵が並んでいました。そしてこの地区の氏神さんである住吉神社の本殿には「応挙の絵馬」がさりげなく掲げられており、天井には小生の先祖が文化・文政時代に大型の大和船のスケールモデルを2隻奉納してあります。その事は、神戸商船大学の松本先生により正確なスケールモデルであるとお墨付きも頂いたと記憶しています。

そして親父からよく聞かされて「明石の殿様発行の酒造免許証とか沖縄航路の海図等」を見た記憶がありましたが、今は何処を探しても見当たりません。

この様な静かな町も終戦直前のある夜、家の沖合2マイルほどのところで船が一晩中真っ赤に燃えていました。近所の人曰く「あれは油送船が米艦載機にやられたのだ」と。同じ時期に家の前の200メートルほど沖で船が座礁していました。誰ともなく「あの船は商船学校の進徳丸だ」と言っていました。

それからが大変でした。当時はもう日本の防衛線も何も無くなっていたのでしょうか。自宅の大屋根の上から爆音が聞こえたらグラマンが船に向けて機銃掃射のバリバリという音が響き渡りました。外で遊んでいた我々に母親が家から飛び出してきて覆いかぶさって伏せさせました。そのときに見えた敵機パイロットの顔が印象的でした。艦載機が帰ってしまってから空襲警報のサイレンが鳴る始末でした。

次の日もしつこく来襲しました。次に爆音が聞こえた時は家の中を流れている溝が家の前の道の下の大きな土管に

つながっており、その中に逃げ込んでいました。土管の中から船とグラマンの撃ち合いの様子を恐る恐る覗いてみると、最初は高射砲らしきもので迎え撃っていましたが途中よりカタカタと音がして、弾がなくなったのだと誰かが言っていました。あとはグラマンの一方的な機銃掃射を受けていました。

敵機が帰ったあと、船からのボートが岸に着き、血だらけの負傷者を家の前を通りお医者さんに戸板の担架で運んでいました。その後はたぶん船も無人となり、グラマンの来襲も無く静かな日々が続きましたが、明石の市街地と川西飛行機工場一帯はB29による爆弾と焼夷弾攻撃により一晩中燃えていたのが印象的でした。

今から思うと彼ら戦闘機乗りが気まぐれに我々を撃たなかったものだと思います。

3. 空爆された進徳丸の史実調査

平成元年(1989年)6月10日海文堂出版の「練習船進徳丸史」に基づき川崎少年の記憶内容と照合しながら読み合わせてみたところ、実に良く符号していた。調査内容は次のとおりだった。

3-1) 空爆時の様子

(1)昭和20年(1945年)7月24

日早朝米艦載機1編隊(6機)が播磨灘北岸に停泊中の進徳丸を陸岸の山肌を背にエンジン出力を絞って超低空で機銃攻撃とロケット攻撃を繰り返してきた。

(2)7月24日 12:15頃 船体が右舷に傾きし始めた。

16:00頃 任意座礁して船体保護を施して当直員だけを残し全員避難退船。
その時の人的被害は死者6名(内1名は乗員)重傷者6名だった。
座礁位置は東二見港灯標から214度距離420m

(3)7月25日 早朝と午後の二回再空襲あり。

(4)7月28日 15:35頃 再空襲あり。

(5)7月30日 猛烈な空爆により進徳丸は遂に炎上した。

当時の地元民からは二見沖に座礁した進徳丸の為に米艦載機攻撃の危険が持ち込まれたという感情的な非難もあった。(当時三等航海士の回顧談)



「進徳丸」座礁時の貴重な写真

3-2) 地元民による救援

昭和62年(1987年)7月30日に二見町の関係者と当時の実習生及び乗員とで「遭難時の進徳丸を偲ぶ会」が開催されて地元民の救援活動などについても語られている。

- (1) 当時は漁船で負傷者を浜まで運び上げた。
- (2) 浜から病院や寺院へは、地元住民や国防婦人会の手で戸板に乗せて運び込まれた。(繁田病院とか観音寺、薬師寺などの名前が語られていた。)
- (3) 二見町だけではなく、前述少年の生家の前(西島の海岸)でも上記同様の救援活動がなされていた模様である。



昭和31年改装後の進徳丸

4. 殉職者の供養

下記の如く 練習船殉職者供養が頻繁に実施されている。
昭和20年(1945年) 進徳丸殉職者合同葬儀

	於 二見町観音寺
昭和21年(1946年)10月16日	練習船殉職者合同慰霊祭
	於 東京世田谷 豪徳寺
昭和27年(1952年)7月10日	練習船殉職者合同慰霊祭
	於 四日市市 善光寺
昭和37年(1962年)10月25日	進徳丸を偲ぶ会
	於 進徳丸船上(東京港)
昭和37年(1962年)11月13日	進徳丸を偲ぶ会
	於 進徳丸船上(神戸港)
昭和38年(1963年)11月1日	合同慰霊祭
	於 東京世田谷 豪徳寺
昭和52年(1977年)11月17日	初代大成丸 初代進徳丸合同慰霊祭
	於 西本願寺神戸別院
昭和61年(1986年)12月13日	初代進徳丸殉職者供養
	於 二見町薬師寺
昭和62年(1987年)7月30日	初代進徳丸を偲ぶ会
	於 二見町観音寺



↑筆者
遣唐使出航の地「三井楽町」にて



福江市・五島藩主隠居跡
(心字が池) 川崎さんト筆者

←奥浦町・堂崎教会
同行者の前川さんと川崎さん

5. あとがき

戦中に帆船から汽船に瀬戸内海限定の練習船に改造された。戦後に沈没した進徳丸を引き揚げて国内限定の練習船として再生された。

私達8期生が進徳丸での航海実習最後の学生になった。
(昭和36年(1961年)3年の短期実習) 石炭焚き蒸気レシプロ機関であり、教科書は小谷元学長の著書だった。寄港地での様子は同期(N8) 石田寿君によって、前述「進徳丸史」に「わが青春の進徳丸」として回顧されている。

その中で、石田君も特筆されていた長崎入港時のダンスパーティの一件は、実はその仕掛け人が私だった事をこの際だから白状しておきます。乗組員のハワイアンバンドのうまさに目をつけて、リーダーの通信士にバンド出演をお願いしたら引き受けて頂いたので、地元出身の私が「会場の手配やパーティ券の印刷」を一日で取り仕切り、あとは全員で手分けしてパーティ券の売り込みに女子大や海員組合婦人部その他へ走り回った。当日の会場係(警備要員)には、踊れない人たち(柔道部 空手部 拳法部員)に引き受けて貰った。

尚、パーティの余剰金は長崎新聞社経由原爆被災者に贈って長崎を出航した。(小生は残務整理に多忙だったのでN8 藤谷君が長崎新聞社に届けてくれた。)

今回は、一人の少年が目撃していた進徳丸の「任意座礁」と「空爆炎上」の顛末を書き残しておく為に「海神会だより」の紙面をお借りする事にしました。自分が生きている内に仕上げておきたいと願っていた一件がこれでやっと叶った次第である。

6. 追記(別件でのお願い)

昭和27年(1952年)5月新制大学発足に遅れる事3年目にしようやく神戸商船大学が開学した。当時の様子を1期生のアルバム(遺品)をお借りして別途調査中です。調査の結果は「深江の資料館」に納めさせて頂く予定です。

例えば1期生の入学当初の制帽が1年間だけは、一般大学と同じ角帽(勿論校章も)だったとか、最初の学生寮は深江の校舎を利用して30人部屋だった等と・・・これまで知らなかった事が少しずつ解かってきた。白鷗寮の段階的な建築に伴って、転居状況等知らずにいた事も、この際対象にしたいと考えます。

この会誌をご覧頂きました皆さんで、開学当時の様子をご存じの方は、手掛かりだけでも結構ですので至急お知らせ頂きたくお願い致します。

連絡先は「海神会事務局」です。私の体調に異変が無い限り、私から直ちにコンタクトさせて頂くつもりですが「いざという時」の事も考えておかねばならない年令になったようですから・・・。



深江キャンパス 部活動の紹介



男子端艇部

海事科学部3年生 主将：森 奏人

1. 部活動

男子端艇部は、カッター（端艇）とよばれる9mの手こぎの船を用いて、2000mの距離を14人で漕ぎ順位を争う競技を行っています。春の全日本大会、秋の西日本新人大会という大きな試合が年に2回あり、我々はこの試合で優勝し「日本一」になることを目指して活動しています。一昨年は4位という悔しい結果で終わってしまい、昨年度は、コロナウイルスの影響により試合は全て中止となってしまいました。しかし、十分優勝を狙えるレベルにあり、今年こそは優勝するという気持ちで部員一同励んでいます。

部員は皆初心者であり、大学から始める人がほぼ全てを占める競技であるため、上位を目指します。「日本一」の称号を手にした人は、是非一度男子端艇部に遊びに来てみませんか？

なお、端艇部の活動はこれだけではありません。大きなイベントのひとつに「巡航」があります。これは、カッターに帆をつけ、瀬戸内海を1週間ほどかけて旅をするというものです。各地の漁港などに停泊させてもらい、野宿や自

炊をしながら過ごします。夜には満天の星空が広がり、神戸では見られない景色が多く見られます。この楽しさは文章では到底お伝えしきれません。カッター部だけが体験できる素晴らしい機会だと胸を張って言えます。

これら以外にもカッター部独自の活動は多くあります。少しでも興味のある方、是非端艇部の体験に来てみてください！お待ちしております！

新入生諸君！神戸大、それも海洋政策科学部に入学したのであれば、人生の経験として一度カッターに乗ってみることをおすすめします！他ではあまり経験できません。入部する気が無い方も大歓迎で、待ってまーす！

2. 練習場所、練習時間、部費

練習場所：深江キャンパス内繋船池

練習時間：平均週3回（月水士など、日程は全員で決めます。）

部 費：¥12,000/年

3. 連絡先：男子端艇部

連絡先：海事科学部3年生 森 奏人

Mail：1877175 w @stu.kobe-u.ac.jp

Twitter：@Cutter_Kobe63

Instagram：cutter_kobe63



女子端艇部

海事科学部3年生 主将：大石 紗也

1. 部活動

私たち女子端艇部は現在、3年生5人、2年生1人の計6人で活動しています。カッター（端艇）とは、艇長1人、艇指揮1人、漕ぎ手6人合計8人でカッターと呼ばれる手漕ぎボートで1,000mをタイムで競います。例年、5月には全日本カッター競技大会、11月には西日本新人大会が開催されており、「優勝」を目標に日々練習に取り組んでいます。一昨行われた全日本カッター競技大会では5位という結果で悔しい思いをしたため、今年こそは優勝するという目標を立て部員一同意気込んでいたのですが、新型コロナウイルスの影響により開催中止となってしまいました。来年こそは優勝したいと思っています。

そのほかにも5月の神戸

港カッターレース、7月の大阪港カッターレースなど市民大会にも参加しており、優勝した際の副賞は豪華だとか。

また、全国的に見てもカッター部が存在する大学は少なく、ほぼすべての人が大学から競技を始める初心者であるため、頑張り次第では全国優勝も十分狙うことができます。

私たち女子端艇部は部員の数も少なく、先輩後輩分け隔てなく接することができる、

とてもアットホームな部です。部員は個性豊かな人たちが多くいます。誰かの誕生日にはいつも部室で誕生日会を開いたり、忘年会を行ったり、部員で旅行に行ったりもします。実際、部員のほとんどがこの部活動を選んだ最大の理由に雰囲気の良いを挙げています。このような仲の良さですが練習になると真剣に取り組み、このオンオフの切り替えが部の最大の魅力です。

是非、私たちと一緒に青春を感じながら全国優勝を目指しましょう！

2. 練習場所、練習時間、部費

練習場所：深江キャンパス内繋船池

練習時間：週3回（平日2日、休日1日の中から部員で話し合って決めます。）

部 費：¥1,000/月

3. 連絡先：女子端艇部

連絡先：海事科学部3年生 大石 紗也

Mail：saya.citron.1225@gmail.com

Twitter：@cutter_kobe

Instagram：kobe_cutter_girls



カヌー部

国際人間科学部 4 回生 主将：檜山 楽

1. 部活動

僕たちカヌー部は、夏に開催される関西選手権、インカレに向けて日々練習に励んでいます。カヌーの大会には通常部門と、カヌー経験が1年未満の選手のみが出場できる新人部門があります。神大カヌー部では新人の育成に力を入れていて、新人部門では関西選手権、インカレともに毎年入賞者を輩出し、初心者でも活躍できる場があります。また、大学からカヌーを始めた選手でも、前年のインカレで通常部門3位をとっており、新人部門以外でも頑張り、大活躍しています！

僕たちが活動しているのは、「カヌースプリント」と呼ばれるものです。かつてはフラットウォーターレーシングと呼ばれていて、9艇が一斉にスタートし、その名の通り、静



水面上を漕ぎ船の速さを競う競技です。「水上のF1」と呼ばれるほどのスピード感があり、実際に乗るとかなりの爽快感があります。また、水面が近くとても臨場感があり、水の上を滑っているかのような「非日常」を味わうことができます。

カヌー部の練習は海事科学部のキャンパスにある艇庫に集合し、近くの水路で行っています。平日は4限の授業の後に練習しています。

大学に入って、経験したことのないスポーツを始めることは少し勇気のいることですが、挑戦した人にしかわからない楽しさ、面白さ、成長が必ずあります。現部員は全員大学からカヌーを始めており、新入生の皆さんを全力でサポートします。

大学から新しいことにチャレンジしたいと思っているあなた、カヌーに興味を持ってくれたあなた、カヌーに全力を尽くしている選手たちをマネージャーとして支えたいと思ってくれたあなた、ぜひカヌー部にお越しください！部員一同、楽しみに待っています！！

2. 練習場所、練習時間、部費

練習場所：芦屋キャンナルパーク 海事科学部にある艇庫に集合してから、船で移動します。

練習時間：平日は週3回3時間程度、休日は10時から18時まで

部 費：なし 大会参加費、遠征費が別途かかります。

3. 連絡先：体育会カヌー部

連絡先：理学部3回生 大内 一慶

Mail : baykazu0115@gmail.com

電話番号：080-6386-5428

HP : kobecanoe0329.wixsite.com

Twitter : @kobecanoe1



オフショアセーリング部

海事科学部 3 回生 主将：黒飛 友貴

1. 部活動

みなさんこんにちは！神戸大学オフショアセーリング部です。

私達はクルーザーヨットと呼ばれる5人や6人、あるいはそれ以上の人数で動かす大きいヨットに乗って活動しています。ヨットはエンジンなどを使わずに風の力だけで動くことができます。そのためセーリング(帆走)中は、波の音・風の切る音・海の香りなどの自然を感じることができます。この心地よさは実際に乗ってみて、見て・聞いて・感じてみると多くの人が虜になります。

私達の主な活動としては、大会とクルージングがあります。

大会では全国大会で優勝の経験や世界大会への参加経験があり、2017年にフランスで開催された世界大会(Student Yachting World Cup)での優勝経験もあります。2020年度の全国大会優勝に向けて頑張っています。こんなことを聞くと練習はさぞかし厳しく拘束時間も長いだろう…、などと脳裏をかすめるかもしれませんが絶対にそんなことはありません。多くの体育会の部活と異なり私達は全ての練習が



自主性に任せられています。部員達は自分たちの都合の合う時間に、したい練習をしたいだけすることができます。そのため、趣味として楽しみたい人からスポーツとして極めて全国のみならず世界で勝ちたい人まで、すべてのニーズに幅広く対応することが可能です。

次にクルージングは、毎年夏になると淡路島や徳島、和歌山に部員だけでヨットに乗って遊びに行っています。いつも自分たちが住んでいる街を海から眺めたり、のどかな港町を散策したり、きれいな夕陽を見たり、星空を見ながら海辺で寝たりなど普通の大学生ではなかなか経験できないことがあります。

この他、自分たちでヨットを整備、修理したりし、部内で運動会などの楽しいイベントを行っています。

なんとなくオフショアセーリング部についてのイメージは思い描けたでしょうか？一度でいいので来て・見て・乗って・感じてみてください。深江キャンパスでお待ちしています。

2. 練習場所、練習時間、部費

練習場所：深江キャンパスポンド（繋船池）、深江キャンパス沖

練習時間：自由（授業の空きコマ等）

部 費：¥3,000 / 月

3. 連絡先：神戸大学オフショアセーリング部

連絡先：海事科学部2回生 山田 貫太郎
(新歓担当)

Mail

offshore2021shinkan@gmail.com

HP

http://kuosc-sailing.sakura.ne.jp/

Twitter

https://twitter.com/offshorewelcome

Facebook

https://twitter.com/offshorewelcome



水泳部

国際人間科学部 3 回生 主将：峯浦 楽

1. 部活動

こんにちは。私たちは、神戸大学体育会水泳部です。水泳部は、競泳面と水球面の二つで構成されており、両面ともにレベルの高い練習が行われています。今は、新型コロナウイルスの影響で、十分な練習機会が確保されているとは言えませんが、少ない練習時間の中でいかに質を高められるか、ということに重きを置き、己のレベルアップを目指して日々練習に励んでいます。

通常ですと、6月に関西国公立大学選手権、7月に関西学生選手権、8月に全国国公立大学選手権、9月に日本学生選手権と、得点レースが続くのですが、今シーズンは、新型コロナウイルス感染症の影響を受け、10月の公認記録会のみにとどまりました。来シーズンの大会もどうなるかはわかりませんが、競泳面は、関西学生選手権で1部昇格、水



球面はインカレ出場という目標を掲げて、日々精進しています。

全国トップレベルでインカレにも出場する選手、高校の時に県代表でレースに出ていた選手から、大学から水泳競技を始めた選手、マネージャーまで様々な部員がいて、とても良い雰囲気です。練習外の時間では、部員同士が遊びやごはんに行ったりと、学年を問わず仲がいいです。

水泳競技は、とてもハードな競技ですが、苦しいながらも仲間と一緒に乗り越えたときの達成感、一体感というのは、成せた者たちにしかわからない特別なものです。学生生活の4年間、私たちと一緒にやり遂げませんか。お待ちしております。

2. 練習場所、練習時間、部費

練習場所：海事科学部プール、六甲台プール、セントラルスポーツ六甲道店

練習時間：夏場：7時～10時、17時～20時（選択）

冬場：7時～9時

部 費：¥6,000／半年

3. 連絡先：神戸大学体育会水泳部

連絡先：国際人間科学部発達コミュニティ学科3回生 峯浦 楽

Mail : kobeswim@gmail.com

HP : https://kobe-univ-swimteam.jimdofree.com/

Twitter : @kobeswim

Instagram : 神戸大学体育会水泳部競泳面



体育会ラグビー部

海事科学部 3 回生 主将：川中 一慧

1. 部活動の状況（対外試合、目標等、新入生へのアピール）

深江キャンパス芝生グラウンドを拠点として、リーグ戦、三商戦、近畿国立大会の三大会での優勝を目標に活動しています。また、我がラグビー部は「学生主体」が基本の組織です。監督、コーチやOBの方々からサポートをして頂きながら、組織運営、練習メニュー等を全て選手で考えています。

2019年の日本で開催されたラグビーW杯が注目の的となった影響もあり、今年は5名の未経験者が入部、多くの未経験者も我が部で活躍し、それぞれの個性を発揮した選手に成長しています。

神大ラグビー部の練習は、自分の時間も確保し、趣味やバイトもできることから、メリハリのある学生生活が送れると思います。また、部活動には伝統があり、部員は団結し、4年間で本当の仲間が出来ると思います。

自宅生、一人暮らし、経験者、未経験者、マネージャー問わず、神大ラグビー部は大歓迎です。気軽になんでも聞いてください。

深江キャンパス芝生グラウンドを拠点にしているからこそ、特に海事科学部の新入生にはラグビー部を見に来て頂きたいです。新歓ではビンゴ大会やBBQを開催しているのではありません。是非来てください！

2. 練習場所、練習時間、部費

練習場所：深江グラウンド 六甲台グラウンド

練習時間：火、水、金、土、日

平日 17:00～19:00 土日祝 09:00～11:00

部 費：¥10,000／年

3. 連絡先：ラグビー部

連絡先：海事科学部3年生 川中 一慧

Mail : 1897045w@stu.kobe-u.ac.jp

Twitter : @kobe_u_rugby

Instagram : orcas_kobe

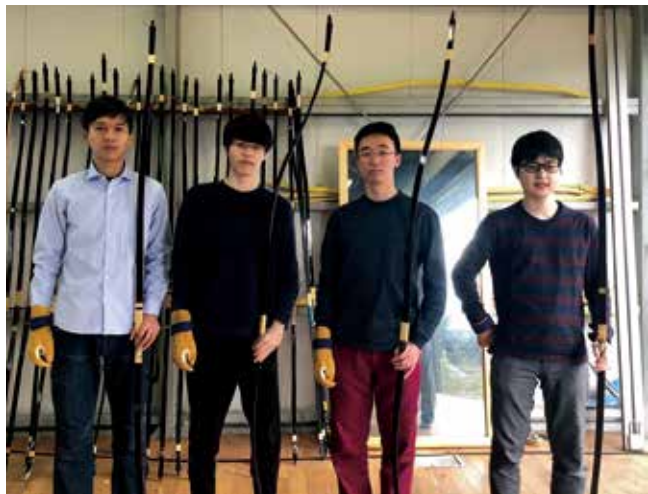


弓道同好会

海事科学部 3 回生 主将：崎田 楓真

1. 部活動

海事科学部弓道同好会は、深江キャンパスにある弓道場で週 1～2 回活動しています。弓道は「道」であるため礼儀を重んじますが、硬くなりすぎることなく気楽に練習しています。



同好会は大会に出ることはできませんが、月に一度同好会の中行う例会でだれが一番中（あ）てられるか競っており、そこでお互いに切磋琢磨しています。年末年始は小さいのを立ててだれが初めて中（あ）てられるかを争います。基本的には楽しく活動しています。しかし審査で段を取得することを目標にしている部員も多く、審査前は少し緊張感があります。



本同好会は大学から弓道を始めた人が多く、二回生や三回生から入部した人もおり、初心者でも参加しやすいです。練習曜日でも決まっておらず、クォーターごとに部員で相談して決められるため、自由度は高いです。気楽に同好会に参加したいという人はぜひ一度見に来てください。

2. 練習場所、練習時間、部費

練習場所：海事科学部 弓道場（医学部の弓道部も使用しています。）

3. 連絡先：海事科学部弓道同好会

連絡先：海事科学部 3 回生 崎田 楓真

電話番号：080-6137-0581

Mail：jamokun.1115.tomaton@ezweb.ne.jp

海事科学部フォークソング部

海事科学部 3 回生 主将：今井 克己

1. 部活動

我が部活動では基本的に大学構内のドラムセット、ギター並びにベースアンプ（総合すると一般のスタジオです）を用いてセッションやバンド活動を行っています。

2020 年は新型コロナウイルスの影響も大きく、大学構内への立ち入りが原則として禁止なために活動はまだ一回も



行えていないというなかなか厳しい状況ではあります。平時は、授業の合間や休みの日にバンドをして技術の向上を目指し、練習に励んでいます。

また、我が部では他団体との掛け持ちなどの制限はなく、実際所属しているほぼ全員が全学部共通の軽音サークルや音楽団体、部活動に所属しており、基本的には個人でスキルを磨く場所として利用しています。私自身も、別の団体でのライブのためにフォークソング部に所属して、部室を利用して練習しています。

気軽に音楽をしてみたい方、軽音部や軽音サークルに所属していて練習場所が欲しい方など、気になることがありましたらぜひご連絡ください。

厳しい部のルールなども特に設けていないので、本当に軽い気持ちでお越しください！

2. 練習場所、練習時間、部費

練習場所：深江キャンパス体育館下の会議室（部室）

部 費：¥2,000 から 2,500 円／年 見込み

従来、年に一度、フォークソング部でのライブを深江祭で行います。

3. 連絡先：海事科学部フォークソング部

連絡先：海事科学部 3 回生 今井 克己

Twitter：Katsu66chon

Instagram：k5_6winme

茶道部

海事科学部 3 回生 谷本 菜月

1. 部活動

茶道部は月 1.2 回のペースで活動しています。現在、部員 2 人で日程を合わせて外部の先生をお呼びして、お点前やお作法の勉強をしています。また、自習の時間を設けて練習の頻度を増やしそれぞれ目標を



決めて活動できたらと思っています。自分のペースに合わせて活動できるので、お免状をとったりすることも可能です。

休止していた茶道部を昨年から活動を再開し、まだまだ学ぶところが多いですが、深江祭でお茶会を開くことを目標にしています。

ただ 2020 年はコロナの影響によりまだ活動ができていない状況にありますが、男女を問わず部員を募集しています。一度、和室でお茶を一服しにお越し下さい。

2. 練習場所、練習時間、部費

練習場所：海事科学部生協横の和室

練習時間：部員の予定の合う日 2 時間程度

部 費：¥1,000 / 1 回

3. 連絡先：茶道部

連絡先：海事科学部 3 回生 谷本 菜月

電話番号：080-8535-6601

Mail：sunleft_natsuki.1114@ezweb.ne.jp

グローバル輸送科学科 航海マネジメントコース

深江丸と私

グローバル輸送科学科 教授 若林 伸和

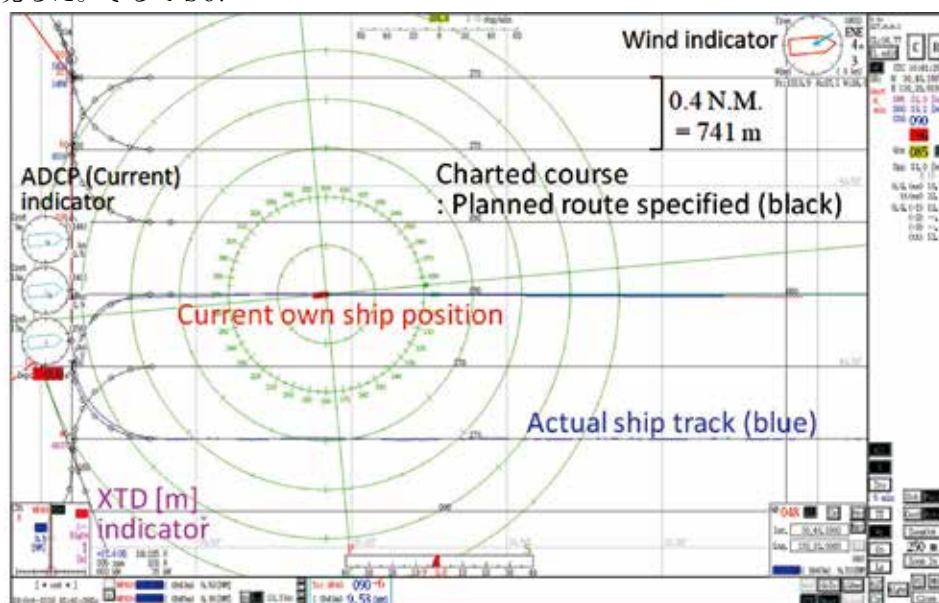
現在の練習船深江丸は1987年10月に就航してから33年が過ぎ、来年度末（2022年3月頃）には用途廃止となる。その後は新造船に代替となるが船名は変わることが決まっております、Ⅲ世まで続いた「深江丸」という名はこの船が最後になる。

私が当時の神戸商船大学に着任したのは2001年4月のことで、深江丸の新造から13～4年が経ったところであった。学生時代に電気工学と情報工学を専門として学んだ者にとって、船という新しい世界が広がった。まず、研究対象として最大限に活用することができた。深江丸は、当時、陸上でも珍しかった光ファイバーを基幹とした船内LANが建造時から装備され、様々なデータを収集する機能を有していた。これを利用して機関データも含むあらゆる航行データを収集記録するシステムを開発した。そしてS-57フォーマットのENC（航海用電子海図）データをパソコンで手軽に表示するプログラムを作成し、船内LANを利用したECS（Electronic Chart System）として航海計画や監視を行うシステムを実現した。さらにDP（Dynamic Positioning）システムやTCS（Track Control System）、また、タブレット操船システムを独自に開発して深江丸で実験を行った。この約20年、実船を利用した様々な研究成果をあげることができたのは、貴重な実験設備としての深江丸と、船長をはじめ乗組員各位の協力の賜物にほかならない。

そして私は深江丸で多くのことを学ばせてもらった。応援乗組員として実際に深江丸の運航にも携わることができ、船舶運航や海上輸送、動力システムや船体構造など、新たな知識をたくさん修得することができ

た。これをもとに「航海計器」の教科書を出版した。そして、海難防止のための研究会、重大事故の再発防止のための管海官庁における有識者検討会、新しい海洋政策提言のためのシンクタンクでの検討委員会など、多角的な活動の場を与えてもらうことができた。また、機会があればテレビや新聞等でのコメントなど、報道への対応にも努めている。

新学部を設置にともない、今後、私は船舶職員養成に直接関わることはなくなるが、残りの期間を大学教員としての仕上げの時と自覚し、可能な限り海と船にまつわる様々な分野で貢献できるよう努力したい。次の練習船では研究とくにシステム開発は難しそうな状況のようである。深江丸には感謝しかない。



深江丸でのTCSの実験結果(黒が予定航路、青が実際の航跡。ほとんど一致している)

4年間を振り返って

グローバル輸送科学科 航海マネジメントコース 4年 細見 尚暉

高校生のとき、オープンキャンパスで見た深江丸は今よりもずっと大きく見えました。学内のポンドから悠々と出航する深江丸に大きな憧れを抱き、進路選びに悩んでいた私は、この学部で「船に乗ってみよう」「船に関する勉強をしてみよう」と決心しました。そして、その思いを胸に神戸大学海事科学部に入学しました。

大学4年生となった現在、この4年間の思い返すと非常に充実していたと思います。専門科目を学び、乗船実習を経験する中で人間として大きく成長したと思っています。とくに、仲間と協力して船を動かす経験を通して、協調性や責任感、些細な失敗に屈しない精神力を身につけることが出来たと感じています。また、フィリピンの商船大学への短期留学では志を同じくする海外の仲間との交流の中で、日本人海技者の在り方や英語のスピーキング能力の重要性について再確認すること



フィリピン商船大学にて

が出来ました。

研究ゼミではExcelのVBAやプログラミング言語であるJavaを学び、現在はJavaを用いて天測計算を学習できるアプリケーションの開発に取り組んでいます。しかし、日々の何気ない日常は世界的なコロナウイルスの蔓延により突然の変化を強いられました。コロナウイルス感染拡大防止のための自宅待機や学内入校禁止により、4年生では大学に行ける機会が極端に少なくなり、授業はオンラインでの開講となりました。また、就職活動もほぼ全てオンラインとなってしまう、今までに経験のないことが多く、戸惑いました。授業や研究ゼミでは、直接会えないもどかしさやネッ

ト環境の問題により参加できないこともありました。就職活動ではPCのカメラの角度や部屋の光量を気にする必要があり、苦勞することもありました。また、隣の部屋に両親がいる中での面接等、照れくささを感じる場面も多かったです。

コロナ禍での不便さ、苦勞もある中でも無事に全ての講義の単位を取得し、志望していた外航海運会社からも内定を頂くことが出来ました。逆境にも屈せずに進み続ける「負けず魂」を胸に、無事に大学を卒業し、船舶の安全運航を担っていく所存です。



発見の連続・わくわくする仕事！

グローバル輸送科学科 航海マネジメントコース 辰口 遙 海事12期生（商船61期）

航海士として船の上で働き始めて半年が過ぎました。学生の頃、思い描いていたよりも楽しいこと、大変なことも、さまざまですが、この仕事を選んだことは間違いではなかったと改めて感じています。船に乗っていると、その学ぶことの多さに驚かされます。言ってしまうと私の職場は長さ300メートル、幅50メートルの範囲で働いている訳ですが、毎日新しい発見の連続です。これは私にとって一隻目の船だからではなく、これから何隻、何年、船に乗っても常に学ぶことがあるのだと思うと、とてもわくわくします。

大学ではそのような学びの全ての土台を築いていたのだと、働き始めて気付かされました。知識の土台はもちろんですが、大学生活や乗船実習の中で船員としての基礎を学ぶことが出来ました。なにより同じ目標を持つ同級生たちとあれほど長く密接に時間を共有することができたのは、この学科ならではの貴重な経験であったと思います。

研究室は、その土台に加えプラスαの発展的な学びや経験を得ることができる場所でした。実際にいろいろな船を見に行ったり、屋上にアンテナを設置したり、練習船深江丸には実習以外で何度も乗船させていただきました。深江丸では他大学の学生と一緒に乗ることが多く、普段この世界と関わりのない方々と船の上で交流することができたのも良い経験

になりました。

今後も大学で学んだ知識と経験の上に日々新たな学びを積み重ね、海の世界の一員として責任感を持って仕事に取り組んでいきたいです。



中国長江内の港に入港時の風景



グローバル輸送科学講座 ロジスティクスコース

望ましいクルーズ船の誘致政策に関する研究

海事科学研究科 准教授 酒井 裕規

近年、わが国の港湾に寄港する外国船籍の外航クルーズ客船（以下、クルーズ船）が大幅に増加しています。このようなインバウンドの増加を背景に、日本各地で産業・雇用の軸に「観光」を位置づける地域活性化策に大きな期待が寄せられてきています。国も「クルーズは21世紀最高の観光商品」とするとクルーズ船誘致を後押ししており、全国の自治体で誘致活動が盛んに行われています。クルーズ船というわが国の海運における新たな市場には大きな期待が寄せられる一方で、そのブームの影に隠れていますが、誘致により直面した課題やクルーズ船の負の側面については十分に認識されていないようにみえます。

そこで私は海事科学部に赴任した2014年より、クルーズ船の課題の解決と本当に地域のためになる望ましい誘致体制についての研究を進めています。これまでにクルーズ船の誘致を行う自治体に行ったインタビュー調査や日経テレコンを使った新聞・雑誌記事の調査（2014年～2016年）より、わが国のクルーズ船誘致の課題として表に示す5つをあげて研究を進め、その研究成果を学会・講演会での発表および学術論文としてまとめ、順次公開しています。現

在は、表の「（5）拠点港と立寄り港の経済効果の違い」に取り組んでおり、今後のクルーズ船誘致において最も経済効果が大きい拠点港化を目指して、飛行機とクルーズ船を合わせたフライ＆クルーズや鉄道とクルーズ船を合わせたレール＆クルーズによる拠点港化の可能性について分析を行っています。

表 クルーズ客船誘致にかかわる課題

問題	内容
(1) 地元への経済効果	外国資本による観光客の「囲い込み」により、地域経済への経済効果が小さくなる問題
(2) 誘致する自治体と観光地のギャップ	招致に関する費用負担と経済効果の帰着先の違いによる問題。特に招致活動の過少供給の問題
(3) クルーズ船による環境への影響	クルーズ船寄港による①大気汚染、②水質汚染、③生活廃棄物、汚物、騒音、④「人」による環境破壊など
(4) 寄港の季節性	需要の波動性により生じる寄港した観光地におけるキャパシティを超えた観光客の受け入れ問題
(5) 拠点港と立寄り港の違い	拠点港（発着港）にならないと経済効果が小さいという問題



留学生としての3年間

私は中国の青島大学を卒業した後、もっと広い世界で挑戦してみたいという願望が強くなり、日本に留学することを決め、2018の春に研究生として海事科学研究科に入学しました。最初の頃は日本語を早く身に付けたい、早く日本生活に馴染みたいと考えて日本に来て早々にアルバイトを始め、勉強とアルバイトを両立させる生活を始めました。留学生活では常に新しいことや挑戦が溢れていました。初めての一人暮らし、初めてのアルバイトと、慣れない環境の中でなんでも自分でやらなければならない不安もありましたが、その中で生活することの大変さを学びながら、今まで見たことのない景色が見え、また、違う文化を持ついろんな人に出会えて、新たな知識を得て視野を広げることができました。

研究生としての1年間を経て、酒井先生の交通経営論研究室での大学院生として本格的な研究生生活が始まり、今、政府の港湾政策やガバナンスが港湾の経営効率性・生産性にもたらした影響や効果について研究しています。研究が行き詰って分析がうまく行かない時も何度もありましたが、なんとか乗り越えて2020年9月には公益事業学会関西支部会で研究報告することができました。今でも発表前に酒井先生と一緒に準備をして問題を克服したこと、また発表が終わった時1つの挑戦を成し遂げたことが思い出されます。

留学生としての3年間の間も無く終わりを迎えます。こ

海事科学研究科博士課程 前期課程2年 王 子淳

の間の経験して来たこと、身につけたものはとても大切なものであり、これからの私の人生に大きな影響を与えてくれるものだと思います。これからは社会人として新しい自分を発見し、日本で頑張っていきたいと思っています。



研究の思い出と現在の仕事

私は2017年3月に海事科学部を卒業しました。大学時代は酒井先生の指導のもと、災害時の物資輸送について研究をさせていただきました。今まで、先生から教わる知識を受動的に学んでいましたので4年生時、酒井先生の交通経営論研究室に配属となり、解答のない問題に自ら能動的に取り組む研究は、初めての経験で困難でした。先生に助けられながら研究を進め、卒業直前の2017年3月には米国グアムで開催されたInternational Conference on Business, Economics and Information Technology (ICBEIT 2017)にて、英語による学会発表の機会を頂き、一生の記憶に残る貴重な経験をさせていただきました。卒業後は、名古屋市役所に就職しました。最初の3年間は区役所で健康保険や医療費助成の窓口業務にあたり、その後異動し、現在は名古屋市役所でスポーツ振興に携わり1年が経とうとしています。大学時代は、勉強や経験で学ぶことが多くあると感じていましたが、就職してからはそれ以上に比べ物にならないほど学ぶことがたくさんあります。そのストレスから挫けそうなのが多々ありますが、能動的に捉え日々自分の成長を感じています。

名古屋市役所 2017年3月卒業 宅間 義貴 海事10期生



海洋安全システム科学講座

環境をより正確に知るための手法を開発する

海洋安全システム科学講座／国際海事研究センター 准教授 堀田 弘樹

大気中の二酸化炭素濃度の増加が、地球温暖化に大きく影響しているといわれている。大気環境の温暖化のみならず、海洋に溶解する二酸化炭素濃度も増加するため海水の酸性化が起り、貝やサンゴへの影響をはじめ生態系全体への影響が懸念されている。これらを防ぐための様々な研究が行われているが、まずは、地球環境を正確に知るため

の、海水中の二酸化炭素濃度を測ることが大前提である。二酸化炭素分子(CO_2)は水中で、炭酸水素イオン(HCO_3^-)と炭酸イオン(CO_3^{2-})との間で化学平衡の状態になる(図右)。一般的には、海水を酸性にし、これらのすべてを CO_2 の状態にして、さらに海水から気体中に追い出すことで、気体中で CO_2 を測定する。この場合、海水中の CO_2 、 HCO_3^- 、

CO_3^{2-} の総量が測定されるため全炭酸と呼ばれる。この全炭酸と海水のpHから、(化学平衡の理論を用いて)海水中で CO_2 の形で溶存している濃度が“間接的”に求められる。しかし、様々な物質が溶解している海水において、常に理論的な平衡状態となっているとは限らない。私の研究室では、水中に溶存している CO_2 を、そのまま水中での赤外吸収を用いて、“直接的”に測る方法を開発している。 CO_2 が赤外線を吸収する性質を利用しているが、通常は水も赤外線を吸収するため、それによる妨害を強く受け測定ができない。これを克服したのが、水分子ははじくが CO_2 分子は透過することができる膜(テフロンAF膜など)の利用である。この膜をコートしたサファイアファイバに、赤外線を透過させる赤外光導波路分光測定装置(図下)の自作し、水中に溶存する CO_2 分子の赤外吸収スペクトル測定を実現した。現在はその検出感度を向上させるための検討を鋭意進めている。

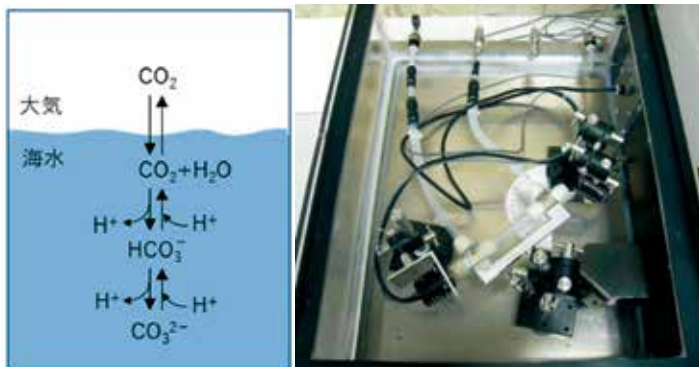


図. CO_2 の大気/海水間での化学平衡(左)、自作光導波路分光装置(右)

学生生活を振り返って

海洋安全システム科学研究科 橋本 勇史 海事13期生(商船65期)

私は2020年3月に海事科学部を卒業後、同大学海事科学研究科に進学しました。現在は、環境応用計測科学研究室に所属し、固体飛跡検出器に関する研究をしています。固体飛跡検出器とは高エネルギーイオンの通り道である飛跡を可視化し、それを分析することによってイオンの核種やエネルギーを同定する放射線検出器の一種です。高感度の検出器の開発、或いは感度を制御できる次世代型検出器の開発のために潜在飛跡形成機構の解明が求められています。私が今までで学んだ学問分野ではなかったため、当初は始めて耳にする単語や扱う装置に苦戦していました。その中で先生、先輩方のご指導の下、知識を蓄えながらわからなかった物事が段々理解できるようになっていく日々の成長をモチベーションに研究活動に取り組んでいます。学生生活を振り返ると、今まで関わることのなかった人や学問分野との出会いを通して貴重な経験をさせていただき、自らの成長を実感しています。この素晴らしい経験が出来たことは、先生方や先輩方、海神会の方々のご支援のおかげです。心より御礼申し上げます。

ます。残り少ない学生生活も多くのこと経験・吸収しこれらを活かして、卒業後は社会や人々のために貢献していきます。



図1 照射実験の様子

学部での学びを生かし、大学院へ

海洋安全システム科学科4回 浅倉 奨之 海事14期生(商船66期)

この1年は我々にとって、経験したことがない1年となったのではないのでしょうか。新型コロナウイルスの影響で、様々なことが制限され、自粛生活を余儀なくされました。研究活動も例外ではなく、4年生の前半は大学にも行くことができない日々が続きました。このような未曾有の事態が起こっているなか、私の所属している研究室では、水面下でも止まることなく、少しずつ研究を進めていきました。

皆さんは洋上風力発電と聞いて、どれくらいのイメージを持つことができるでしょうか。もしかすると、よく分からないと思う方が大半なのかもしれません。しかし、実は国も積極的に力を入れ取り組んでいる、次世代のクリーンエネルギーの1つでもあります。海の上に風車を建てることで海上の風を利用し、発電する技術です。とても将来性のある有意義な分野であるといえます。そのような分野に、私自身関わらせていただくのは、大変貴重なことであり、海事科学部という他の学部ではあまりない、海に関連する学部に入らせていただいたが故のことであると思っています。特に海洋安全システム科学科は、洋上風力や大気環境といった気象学のテーマから、化学や放射線の分野など幅広く触れることができるという魅力があります。そんな学部、学科で学べたことは大変ありがたいことであり、その結果、私はより洋上風力の分野を突き詰めたいという思いから、そのまま大学院へ進

学する道を選びました。自分が行う研究が今後の洋上風力発電事業の発展に微力ながらも役に立つよう精進していきたいと思っています。

私は海事科学部を卒業し、大学院進学という新たな道へと進み始めます。また、海事科学部も新年度より海洋政策科学部に生まれ変わり、共に新たな船出となります。これから、今まで以上に様々な分野に触れ勉強できるような学部となるよう期待し、私も引き続き、今まで学んだことを生かしながらコロナに負けず、研究に励みたいと思います。



茨城県神西市洋上風車前での1枚(本人:右)

沸騰を利用した冷却技術の研究について

マリンエンジニアリング講座 教授 劉 秋生

熱流動に関する知見は、種々エネルギー機器等の設計、性能向上及び安全確保において重要です。当研究室では、実験及び数値解析の手法でいろんな熱流動課題に取り組んでいます。近年、沸騰による冷却やヘリウムガスによる冷却を応用して、未来エネルギーの冷却システム、半導体冷却システム、船舶の排熱回収・蓄熱・冷却システムに関する研究を行っています。また、核融合炉ダイバータ高密度除熱冷却システムに関する研究も行っています。ここで、沸騰を利用した冷却技術の研究の一例を紹介します。近年、電子機器の高性能化、小型化に伴い、半導体素子の発熱量と発熱密度が増加しています。また、素子近傍の空間が狭隘化になっているために、素子冷却を取り巻く環境は年々厳しくなっています。これに対応し、高性能な冷却システムの開発の必要性が注目されています。電子機器の冷却方式には、水冷方式と空冷方式が多く採用されています。自然対流と強制対流及び沸騰・凝縮（相変化）の熱伝達係数を比較しますと、相変化を伴う沸騰・凝縮が一番高い熱伝達係数を示す。すなわち、相変化を利用した冷却システムは、大量の熱を処理することができます。このことから、冷却対策の一環として、電子機器に対して相変化を利用した熱輸送機器であるヒートパイプが開発されるようになっていきます。ヒートパイプの動作原理は、パイプの中に封入された作動流体が蒸発部で外部から熱を吸収して蒸発し、蒸気が管中心部を通過して凝縮部で凝縮することにより熱を放出します。小さな温度差で大量の熱を輸送することがで

きます。一方電子機器の冷却に水の沸騰熱伝達を利用した場合、素子冷却の観点から低沸点化を行う必要があるため、冷却システム内を低圧にして利用されます。したがってヒートパイプの性能向上に対しては、低圧における沸騰熱伝達の促進の可能性について検討が必要です。そのため、沸騰伝熱に及ぼす影響因子を詳細に調べることが重要となります。図1は表面粗さが $0.14\ \mu\text{m}$ 、系圧力が $101.3\ \text{kPa}$ 、熱流束が $100\ \text{kW/m}^2$ の条件下でリボン発熱体における水の沸騰現象を示す。当研究室では重要な影響因子である系圧力、伝熱面の表面粗さ、サブクール度等の影響を調べ、各因子の伝熱促進の効果に関する検討を行い、沸騰を利用した冷却技術の開発とエネルギーシステムへの応用を目指しています。

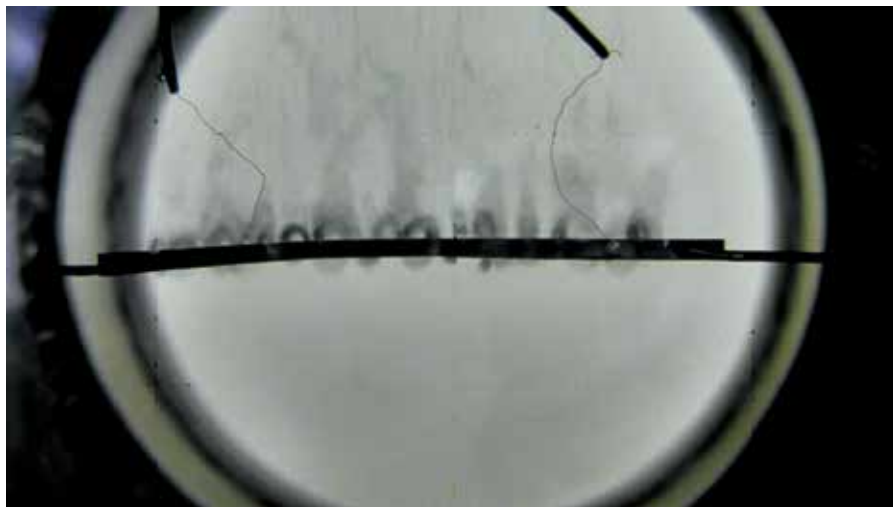


図1 沸騰現象の一例

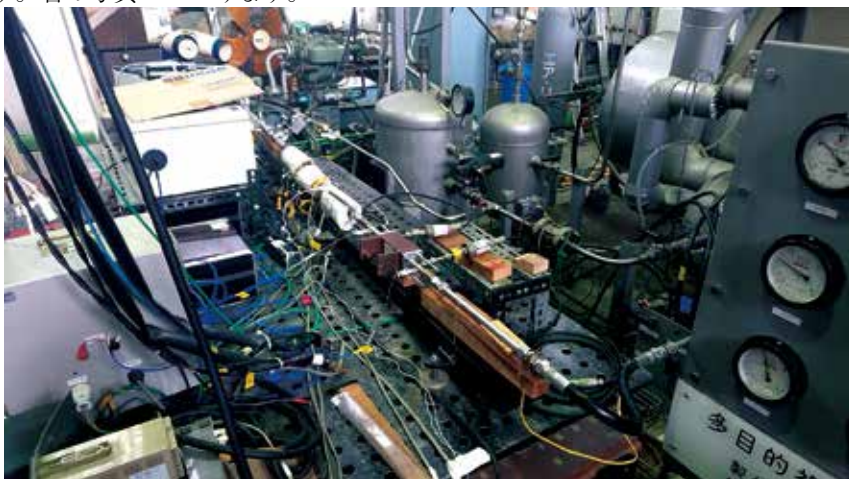
大学生活を振り返る

マリンエンジニアリング学科4回生 本庄 優志 海事14期生(商船66期)

私はマリンエンジニアリング学科の熱工學研究室に所属しています。熱工學研究室は主に伝熱現象の解明に取り組んでおり、その中で私は、ヘリウムガスを冷却材として使ったときの冷えやすさ等について研究しています。右の写真は実験装置の一部ですが全体は大きく、また計測は別の部屋で行うため、一人で実験を行うことは難しく、先輩方と一緒に実験、研究を行います。必要とされる知識は主に熱と流体力学ですが、実験装置の関係で電気回路の知識も必要になります。

当初は船員になりたいと海事科学部に入学したのですが、結局その道は選びませんでした。しかし、海事科学部にいったことに後悔は全くありません。その理由の一つは、エネルギー産業に関わりたい自分にとって、非常に興味のある研究室があったことです。京都大学や九州大学にも本学と同じような熱エネルギー変換分野の研究室がありますが、数値シミュレーションが主であったり、試験体が円管ではなかったりします。対して本学の熱工學研究室では強制対流実験装置があり、円

管も扱うという点が他にはない魅力でした。その他にも船舶実習での経験や、趣味を同じくする友人達と出会えたことなど、海事科学部にきてよかったと思える点が数多くあります。



実験装置の試験部周辺



学生時代を振り返り、社会人となって

海事科学研究科マリンエンジニアリングコース 修了(H31.3) 北野 あゆみ 海事10期生(商船62期)

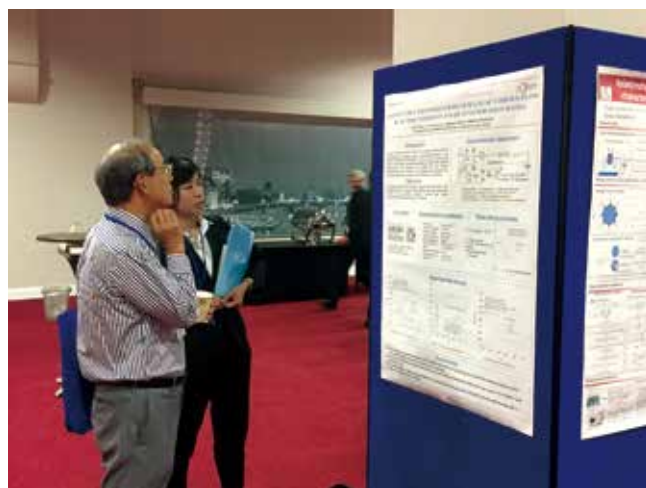
私は2019年に海事科学研究科を卒業しました。幸いにも、神戸で就職し、学生時代から慣れ親しんだ神戸で生活しています。嫌になったらすぐにやめようと思っていた仕事ですが、次の給料まで、次のボーナスまで頑張ろうと言っているうちに、社会人2年目が終わろうとしています。このエッセイでは、あわただしく過ぎ去った卒業後の約2年間で私が気付いた、海事科学部のよかった点をまとめたいと思います。

まず一つ目は、幅広い分野の授業が網羅されていたことです。船舶関係の授業はもちろん、工学や経済の授業を受けることができました。特に海運業界の授業を受講したことは貴重な経験だったと思います。私は船舶とは関係のない業界で働いていますが、それでも今年はダイヤモンドプリンセス号をはじめとした、船舶のニュースが目につきました。そんなとき、船主や船籍の話を理解していたことは、事件の問題点を理解することに役立ちました。また、工学分野の授業については、四力すべての授業を受けられたことは、本当に良かったと感じています。私は学生時代に熱工学研究室に所属していました。しかし、現在、仕事で使っているのは流力学と材力です。会社に入っていくなりボルトの強度計算の仕事を与えられたときは、頭を抱えました。大学時代に少し勉強していたことで、何とか食らい回しています。学生時代の教科書やノートに助けられることは多く、自分の専門にこだわらず、幅広い授業を取ってよかったと思います。

二つ目は、海を身近に感じられた点です。わたしは、学生時代、海事科学部のマリンスポーツの部活に所属していました。ほぼ毎日、授業の空きコマや授業終わりに時間を見つけてはボンドから海に繰り出していました。人生であ

の時より、海が身近にあることはもうないと思います。それほどまでにマリンスポーツに打ち込んでいても、社会人になると全くする機会がなくなります。学生の方は是非、大学に在るうちに何かしらマリンスポーツを体験してみてください。

今年はコロナの影響で、大きく日常が変わりました。緊急事態宣言が出されたとき、最初に思ったことは、`まだやってないことが多すぎる`でした。時間があるとき、お金があるときに挑戦しようと考え、後回しにしていたことの多くが、コロナの影響で叶えることが難しくなりました。今後は、思いついたら即行動を胸に社会人3年目に挑みたいと思います。



海事博物館の近況

「太平洋戦争と船員」2020年度ミニ企画展開催中！

海事博物館 特別専門員 鈴木 幸希 E21期

この2020年は東京オリンピックが開催され、賑々しく楽しい一年であるはずでした。それが、とんでもないコロナ禍であらゆるイベント事が中止され、大学自体も耳慣れない「テレワーク」「オンライン授業」などの連発で、博物館も煽りて休館状態に追い込まれてしまいました。

漸く11月20日から金曜日を予約者だけとの限定で開館するとの決断を頂き、現在までの「和船の活躍する時代」から新しいテーマへの変換を模索しました。

あれこれ推考・協議した結果、来る大戦後75年との区切りで、「太平洋戦争と船員」とのミニ企画展を実施する事になりました。

*展示期間は、
2020年11月20日～2021年5月28日の金曜日13:30～16:00



過去にも同様の企画展は実施されており、コロナ禍の中、出来る限りの努力・知恵の賜物と自負しています。

世間一般の方々、海軍兵学校生より商船士官の死亡率が高かったと言う事実を周知されているのでしょうか！！

昔、坂井三郎氏の「大空のサムライ」と言う著作に、単装の対空機銃の掃射には当たる感じがしない…の記述があり、甲板上に多少の対空機銃を配しても、航空機の攻撃には裸同然であり、同じく潜水艦に対しても鈍

足で潜水艦を振り切る能力の無い商船はいくらに餌食となって沈没させられました。

その無い無い尽くしの状態でも、果敢に物資輸送に奔走しなければならなかった商船の姿を、どうぞ、博物館にお運び頂き、実感して頂きたいです。

最後に、海事博物館では、卒業生のボランティアが多数頑張っており、メンバーを募っています。

和船模型（八幡丸）



神戸高等商船学校の特徴：海軍兵籍

神戸高等商船学校の生徒は、入学と同時に海軍兵籍に編入されて「海軍予備生徒」となり、卒業すれば「海軍予備員令」(大正8年勅令第267号)第4条により海軍予備少尉・海軍予備機関少尉に任用された。これは、船舶職員を海軍の予備員として確保するための制度であった。

同校の内則第1条には、「本校教育の目的は健全なる思想と完全なる常識とを涵養し、高等船舶職員たると同時に海軍予備員として職務遂行に必要な学術、技能を修得せしむるにあり」と規定され、高等船舶職員と海軍予備員の両方の養成が学校の目的とされた。海員と海兵の両方を兼ねた者を養成するため、入学試験では、海軍軍医による厳密な身体検査に合格した者だけが学術試験を受けることができた。

さらに入学後2年間の陸上課程が修了すると、全員、横須賀の海軍砲術学校に派遣されて6ヵ月間の軍事学実習を行うことが必修とされた。修業年限が4年ではなく4年6ヵ月(後に5年6ヵ月)となっているのは、この半年の軍事学実習のためであった。



航海訓練の様子 1930(昭和5)年頃



海軍砲術学校専ら記念写真 1930(昭和5)年4月17日・37期生



令和2年度会計報告

今年度の総会は、新型コロナウイルス感染症の収束が見られず、中止となりましたので、今総会は、「会則12条（会議）①総会②理事会③評議会④委員会を置く。第13条（議決）各会議の議決は出席者の過半数で決める。可否同数の場合は議長が決めるところによる。第14条（総会）総会は本会最高の決議機関であり、通常総会及び臨時総会とし通常総会は毎年1回開催し会長が招集する。」の条文に則り、役員の方々に議案資料を配布いたしご賢察頂き、その審議の結果、賛成多数をもちまして総会が成立致しました。

議案

第1号議案：令和元年度 収支決算 及び監査報告

第2号議案：令和2年度予算及び事業計画

第3号議案：役員改選（2年毎の改選期に当たります）

役員を退任される方には、長らく同窓会にご協力頂きありがとうございました。新任の方には、これからの同窓会の発展にご協力をお願いします。

令和元年度 海神会 収支決算書

(単位:円 平成31年4月1日から令和2年3月31日迄)

科 目	令和元年度予算額	令和元年度決算額	差 異	備 考
I.収入の部				
1.会費収入	6,300,000	7,636,000	1,336,000	162名
2.雑収入	700,100	1,216,036	515,936	寄附 79名
当期収入合計(A)	7,000,100	8,852,036	1,851,936	

II.支出の部				
1.事業費				
(本) 総会、HP、関連団体経費	745,000	785,479	40,479	
(中) 会誌、支部・記念クラス会支援	2,450,000	2,472,249	22,249	会報 6,100部
(他) 幹部・部会支援、会誌、海神会誌	1,040,000	1,124,725	84,725	会員証 176名分
小計(a)	4,235,000	4,382,453	147,453	

2.管理費				
人件費、会議費等	2,130,000	1,817,070	-312,930	6月～9月局長引き継ぎ重複勤務
印刷、通信、消耗品	60,000	59,977	-23	
事務費、光熱費、雑費等	234,000	245,568	11,568	
小計(b)	2,424,000	2,122,615	-301,385	

予備費(c)	341,100	0	-341,100	
--------	---------	---	----------	--

当期支出合計(B=a+b+c)	7,000,100	6,505,068	-495,032	
-----------------	-----------	-----------	----------	--

当期収支差額(C=A-B)		2,346,968		
---------------	--	-----------	--	--

令和元年度余剰金処理	海神会 特別会計(基金)	特別会計(基金)内訳
平成31年度前期繰越金	6,032,688	当期余剰金処分 令和元年度 定期預金 28,000,000
令和元年度収支差額	2,346,968	令和元年度繰越金 28,862,643 普通預金 864,567
次期繰越金	8,379,656	令和元年度収支差額 1,924 次期繰越金 28,864,567

※収支決算書並びに予算書に於いて疑問点がありましたら事務局までお問い合わせください。

※海神会 特別会計は、基金とするもので、使用目的が決定次第予算立てするものとし、決算報告は残高(内訳書)を報告するものとする。

令和2年度 海神会 中間決算書

(単位:円 令和2年4月1日から令和3年9月30日迄)

科 目	令和2年度予算額	令和2年度決算額	差 異	備 考
I.収入の部				
1.会費収入	6,800,000	565,000	6,235,000	
2.雑収入	700,050	384,000	316,050	寄付者 23名
当期収入合計(A)	7,500,050	949,000	6,551,050	

II.支出の部				
1.事業費				
(本) 総会、HP、関連団体経費	860,000	260,424	599,576	
(中) 会誌、支部・記念クラス会支援	2,550,000	650,000	1,900,000	支部支援
(他) 幹部・部会支援、会誌、海神会誌	1,130,000	232,670	897,330	新型コロナウイルス感染症緊急募金
小計(a)	4,540,000	1,143,094	3,396,906	

2.管理費				
人件費、会議費等	1,900,000	560,330	1,339,670	コロナ禍の中、出勤調整
印刷、通信、消耗品	85,000	23,939	61,061	
事務費、光熱費、雑費等	240,000	94,999	145,001	
小計(b)	2,225,000	679,268	1,545,732	

予備費	735,050	0	735,050	
-----	---------	---	---------	--

当期支出合計(B=a+b)	7,500,050	1,822,362	5,677,688	
---------------	-----------	-----------	-----------	--

当期収支差額(C=A-B)		-873,362		
---------------	--	----------	--	--

令和2年度中間決算(9月末)	
前年度繰越金	8,379,656
令和2年度収支差額	-873,362
次期繰越金	7,506,294

		A	3		9			
1		2				4		5
		9		2		3		
	9						7	
5			4		8			6
	8				B		4	
		8		7		9		
7		4				8		1
			2		5		C	

図書券ゲットチャレンジ！ 数独パズル パズル DE 能力測定

●ルール

- ①空いてるマスに、1 から 9 までの数字を入れます。
- ②タテ列(9列あります)、ヨコ列(9列あります)、太線で囲まれた3×3のブロック(それぞれ9マスあるブロックが9つあります)のどれにも1 から 9 までの数字が1つずつはいります。

正解者20名の方に図書券1,000円分を進呈致します。正解者多数の場合は、抽選と致します。

応募要領：

1. ABCに入る数字を3つ記載して下さい。ある記念日になります。
2. 氏名、住所、電話番号を記載の上、メールまたはFaxにて連絡下さい。
mail : almamata@maritime.kobe-u.ac.jp
fax : 078-431-6439
3. 気に入った記事を1つ記載して下さい。
4. 会報誌へのご希望(あれば)を記載下さい

締め切り日：2021年3月31日必着



令和2年度 海神会 役員改選の結果一覧表

2020年5月16日

役員改選の結果、新任以外の方は再任です。

特正 特別正会員
特 特別会員
*氏名 学内卒業生

	役 職	改選	期	氏 名		役 職	改選	期	氏 名
理事	会長	再任	N18	片岡 徹	理事		再任	N37	村井 康二
理事	副会長・研究科長	新任	特(30)	阿部 晃久	理事		再任	T11(38)	*秋田 直也
理事	副会長	再任	N17	滝本 純治	理事		新任	BE38	谷尾 博史
理事	// & 関東支部長	再任	E15	道浦 馨	理事		再任	BT3(41)	*西村悦子
理事	// & 関西支部長	再任	E16	稲岡 秀昭	理事		再任	W52	*三輪 誠
理事		再任	E3	蔭山 陽三	理事		新任	W04(53)	濱 幸作
理事		再任	E5	天野 俊夫	理事				
理事		再任	N7	赤塚 宏一	理事				
理事		再任	N8	頼岡 吉則	理事				
理事	信越支部	再任	N9	山崎 祐介	理事				
理事		再任	E10	安藤 雅夫	監事		再任		神杉 恵助
理事		再任	E12	赤井 勝義	監事		再任		*矢野 吉治
理事	関東支部事務局	再任	E13	田中 貴雄	監事		再任		酒井 亮一
理事		再任	E14	國塩 誠	計 49名				
理事		再任	E14	坂本 善正					
理事		再任	E14	亀山 春夫					
理事		再任	N16	白石 泰	相談役		再任	特正	三隅田良吉
理事		再任	N17	石田 廣史	相談役		再任	N13	久保 雅義
理事		再任	N17	池田 敬滋	相談役		再任	N17	小見山純郎
理事		再任	E19	三木 洋	計 3名				
理事	事務局長	再任	N20	池田 隆宏	顧問		再任	特	小田 啓二
理事	関門支部長	再任	N20	石井 秀夫	顧問		再任	N1	宮地 正俊
理事		新任	E20	山田 弥	顧問		再任	N2	田中 淳夫
理事		再任	A1(21)	福田 勝哉	顧問		再任	N7	森本 靖之
理事		再任	E21	引間 俊雄	顧問		再任	E8	山田 嘉道
理事		再任	N21	平塚 惣一	顧問		再任	E13	神吉 行彦
理事		再任	A2(22)	荒井 清明	顧問		再任	N16	鏡 敏弘
理事		再任	N23	*古莊 雅生	計 7名				
理事		再任	N23	細井 研二	退任者				
理事		再任	A4(24)	*井川 博雅	理事	北海道支部	退任	N6	安斎 勲
理事	北海道支部	新任	N25	中村 安宏	理事		退任	E7	宮嶋 昭知
理事		新任	N26	谷 一成	理事		退任	N16	江口 光三
理事		再任	E26	*内田 誠	理事		退任	N19	佐々木真己
理事		新任	N27	見上 憲男	理事		退任	N20	寺本 好廣
理事		再任	E29	*三村 治夫	理事		退任	N23	林 祐司
理事		再任	A9(29)	*武田 実	理事		退任	BN41	壬生 敬之
理事		再任	N31	濱井 司	相談役		退任	E10	西原興一郎
理事		再任	T7(33)	山田 滋己	顧問		退任	N6	原 潔
理事		再任	N36	*世良 亘	顧問		退任	E10	小林 通宏
理事		再任	T9(36)	格谷 隆	退任者 理事 7名 相談役 1名 顧問 2名 計 10名				



令和2年度 海神会改選の結果 評議員一覧表

2020年5月16日

期	改選	氏名	期	改選	氏名	学内教員
1 E1	再任	高松 邦夫	41 A6(26)	再任	赤松 泰樹	河川 信義
2 N3	再任	須貝 寿栄	42 N28	再任	浅木 健司	◎ 古莊 雅生
3 N3	再任	竹村 太志	43 N29	再任	齋藤 勝彦	◎ 矢野 吉治
4 N5	再任	余田 光男	44 E29	再任	宮内 悟	◎ 井川 博雅
5 N7	再任	柴田 康彦	45 A9(29)	再任	長谷 丈夫	◎ 内田 誠
6 N8	再任	上山 肇	46 K1(29)	再任	小玉 光良	○ 齋藤 勝彦
7 E8	再任	今村 正吾	47 K1(29)	再任	山本 文昭	◎ 三村 治夫
8 E8	再任	村田 晃	48 N30	再任	渡邊 淳司	◎ 武田 実
9 N9	再任	森川 修	49 E30	再任	火置 将一	藤田 浩嗣
10 E10	再任	伊藤 和夫	50 A12(32)	再任	小橋 修二	林 美鶴
11 N11	再任	齋藤 幸一	51 N33	再任	光長 央人	◎ 世良 亘
12 E11	再任	岩堀 宏治	52 N33	再任	山本 一誠	藤本岳洋(副学部長)
13 E11	再任	多田 勝	53 E33	再任	奥野 誠	藤本 昌志
14 N12	再任	竹口 信和	54 E33	再任	船本 和弘	○ 洲 真輝
15 E12	再任	福岡 満	55 N34	再任	小久江 尚	◎ 西村悦子
16 N13	再任	水間 範夫	56 N34	再任	櫻井 正典	◎ 秋田 直也
17 E13	再任	金澤 文作	57 E36	再任	荒木 亘	笹 健児
18 E13	再任	野倉 康夫	58 T9(36)	再任	馬越 史郎	◎ 三輪 誠
19 N14	再任	立見 五十七	59 E37	再任	柳瀬 啓	金崎 真聰
20 E14	再任	竹入 弘	60 BN39	再任	國安 慶子	前川 一真
21 N15	再任	納谷 良裕	61 BT1(39)	再任	西村 尚	柴原 誠
22 E15	再任	西岡 俊久	62 BN40	再任	洲 真輝	
23 E16	再任	有馬 卓男	63 BN41	再任	丈野 裕子	◎ 役員リストにあり
24 E16	再任	吉川 道雄	64 BE41	再任	小野 賢二	○ 評議員リストにあり
25 E17	再任	木村 隆一	65 BN42	再任	栗阪 肇	
26 E17	再任	藤原 義和	66 BE42	再任	井上 超	
27 E17	再任	井上 春夫	67 BK9(47)	再任	山田 浩之	
28 E19	再任	本郷 雄二	68 BE48	再任	河合 和弥	
29 N20	再任	富吉 祐司	69 BK10(48)	再任	浅田 允	
30 E20	再任	丸尾 賢二	70 BN49	再任	羽賀 信之	
31 E21	再任	福岡 俊道	71 O3W(52)	再任	中村(中山) 真澄	
32 A1(21)	再任	向 茂樹	72 O4W(53)	再任	吉原広太郎	
33 E22	再任	清水 博文	73 O6W(55)	再任	戸羽 政博	
34 A2(22)	再任	山本 壮	74 10W(59)	再任	中島 叡祥	
35 N23	再任	野村 嘉一				
36 A3(23)	再任	丸一 正富				
37 N24	再任	井口 敦				
38 E25	再任	古瀬 通孝				
39 N25	再任	辻 隆弘				
40 N25	再任	松嶋 勉				
計74名						
退任者 26名						
1 E1	退任	山内 秀彦	14 N21	退任	中井 秀彦	
2 E3	退任	森口 徹	15 E22	退任	石黒 一夫	
3 N4	退任	松井 武	16 A2(22)	退任	永廣 久雄	
4 E5	退任	住本 泰三	17 E23	退任	奥村 剛	
5 E6	退任	橋本 武	18 A4(24)	退任	前羽 良保	
6 E9	退任	神崎 昭広	19 N27	退任	帰山 和也	
7 N10	退任	鈴木 三郎	20 E27	退任	北嶋 幸司	
8 N11	退任	泉 亨弘	21 N30	退任	浜田 芳史	
9 E12	退任	小見山豊海	22 A10(30)	退任	山田 善夫	
10 N13	退任	村井 五郎	23 N36	退任	笹 健児	
11 N13	退任	須賀 弘	24 BE40	退任	佐々木祐一	
12 E13	退任	伯野 武二	25 BT2(40)	退任	中瀬 秀生	
13 N21	退任	杉本 良一	26 N12	退任	鈴木 由雄	



①

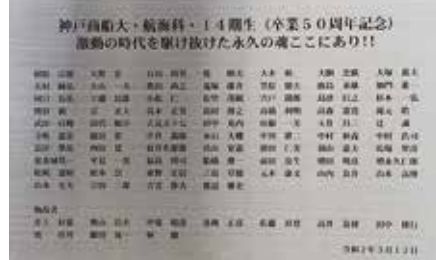
深江キャンパスの四季



②



③



④



⑤



⑦



⑥



⑧



⑨



⑩



⑪



⑫

2021年度海神会 総会 開催日時について

未だに、新型コロナウイルス感染症の収束が見られませんが、2021年度の総会を次の通り予定致します。
尚、開催の決定は、4月中旬に海神会HPにてお知らせ致します。

日 時：2021年5月22日(土)

理事会：総合学術交流棟1F 梅木Nホール 14:00～15:00

総 会：総合学術交流棟1F 梅木Yホール 15:00～16:30

懇親会：総合学術交流棟1F 梅木ホール 16:30～18:00

10月に開催予定の2021年度 第16回ホームカミングデイは未定です。



海神会への寄付一覧

2020年1月～2020年12月

延 57 名の方から 813,000 円のご寄付を頂きました。

皆様からのご支援に厚くお礼申し上げますとともに引き続きお支援賜りますようお願い申し上げます。

順不同・敬称略

	氏 名	期	卒業学科
1	西宮 悦夫	0	高等商船N44
2	中林 正人	1	E1
3	野口 晟奎	1	E1
4	須貝 寿栄	3	N3
5	田家 宗雄	4	N4
6	和具 弘之	4	N4
7	岡田 道興	4	N5
8	吉村 耕治	5	E5
9	大神弘(ご遺族)	5	N5
10	橋本 武	6	E6
11	佐藤 昭男	6	E6
12	国崎 肇	7	E7
13	吉山 敬	7	N7
14	森本 靖之	7	N7
15	齊藤 泰	7	N7
16	関 仁	8	N8
17	田中 博之	8	N8
18	神崎 昭廣	9	E9

	氏 名	期	卒業学科
19	森脇辰紀(ご遺族)	11	E11
20	花田 兵六	11	N11
21	金澤 龍夫	13	N13
22	須賀 弘	13	N13
23	水間 範夫	13	N13
24	井手 祐之	14	E14
25	宮尾 昇	15	E15
26	川畑宗一(ご遺族)	15	N15
27	重田 秀人	16	N16
28	井上 春夫	17	E17
29	藤原 義和	17	E17
30	滝本 純治	17	N17
31	池田 敬滋	17	N17
32	長濱 英文	17	N17
33	小島 照夫	18	N18
34	片岡 徹	18	N18
35	岡田 三正	19	E19
36	石井 秀夫	20	N20

	氏 名	期	卒業学科
37	池田 隆宏	20	N20
38	堀江 勝	20	N20
39	藤村 成一	20	N20
40	亀井洋(ご遺族)	21	E21
41	西重 正博	21	E21
42	横倉 浩三	21	N21
43	宮島 照仁	24	E24
44	稲葉 潔	24	N24
45	谷 一成	26	N26
46	尾形 民雄	29	N29
47	奥元 裕子	39	BT1
48	玉江 浩明	41	BN41
49	栗坂 肇	42	B N42
50	山田 愛子	43	BN50
51	石橋 通子	51	BK13
52	出口 一朗	53	海事1期生
53	十一 健太	66	海事14期生
寄 付 金 計			¥813,000

①	②	③
	④	⑤
⑥	⑦	
⑧	⑩	⑪
⑨	⑫	

深江キャンパスの四季

- ① N14期記念植樹 桜
- ② サツキ咲く海事博物館前
- ③ サツキ咲く旧本館前(1号館)
- ④ 学位授与式
- ⑤ 学位授与式

- ⑥ 乗船実習科修了式
- ⑦ 乗船実習科修了式
- ⑧ 秋の紅葉
- ⑨ 冬の水仙
- ⑩ 新懸垂幕進呈
- ⑪ 歴代門柱
- ⑫ 新懸垂幕進呈





海神会事務局からのお知らせとご案内

2021 年 2 月吉日

同窓会「海神会」を日頃よりご支援賜り、心より感謝申し上げます。

1. HP の改訂

海事会 HP は、親しみやすい情報提供を行う為、改定を行いました。学部の情報も随時トピックスで掲載しています。また、スマートフォンの SNS を利用し、住所不明者へ連絡を取り、効果を上げています。LINE、INSTAGRAM で学内行事、学内の様子、部活動の投稿を随時行っています。



2. 名簿システム PalSyne 導入について

この度、新たに名簿管理システム PalSyne 導入することになり、現在、ワンネットシステム(株)と打ち合わせを行っています(2021 年 1 月)。導入後は、会員への情報提供の一環としてマイページの提供を行います。又マイページの設定は、PC、スマートフォンより可能です。

会員マイページについて、詳しくは <https://palsyne.com/functions-list/mypage> をご覧ください。

ID/PASSWORD でログインした会員の方に以下のサービスを提供いたします。

- ・会員限定のお知らせ表示
- ・自身の連絡先等の情報変更
- ・イベント等の参加申し込み
- ・会費納入履歴の閲覧
- ・会員検索と会員名簿閲覧(本人が開示許諾した情報のみ)



マイページの設定の手続きについて

1. 会員は、海神 HP のマイページの申請フォームから必要事項を記載の上、申し込み下さい。(2021 年 3 月 1 日より入学年 学籍番号 学部/学科名 氏名 住所 携帯電話番号を記載して下さい。)
2. 海神会事務局より ID と PASSWORD を郵送致します。
3. 各自 PalSyne にアクセス頂き ID と PASSWORD を入力しマイページの設定を行い、自身の住所、電話、メール等の開示情報をチェックして下さい。

3. 終身会費納入と寄付のお願い(会則により 卒業生は皆会員です。)

同窓会海神会の事業は、主に卒業生には、年一回の“海神会だより”の送付、各支部と記念クラス会等への支援を行い、又学部には、深江祭等の年間行事、部活動、ボランティア活動を支援し、海神会賞の贈呈を行っています。

これらの事業活動は、会員の皆さまからの終身会費収入とご寄付によって支えられています。

諸般厳しい事情はあると思いますが、この同窓会を末永く維持する為、更なるご支援賜りますようお願いいたします。会費納入については次の通りです。

- ・未納の方は、終身会費 40,000 円(2019 年度より一括納入に変更)、若しくはご寄付をお願い致します。
- ・終身会費分納の方は、5,000 円単位で残額の納付をお願い致します。
- ・終身会費完納の方は、1,000 円単位でご寄付を賜りますようお願い致します。

*同封のゆうちょ銀行「払込取扱票」に必要事項を記載の上、郵便局にてお振込み下さい。又終身会費完納の方には、会員証を送付します。

4. 2021 年度記念クラス会支援の案内(新型コロナウイルス禍の中、2020 年度分は延期)

卒業 40 周年、50 周年を迎える卒業生に支援を行っています。

支援対象の期は、50 周年 N・E16 期生と N・E15 期生及び 40 周年 N・E26 期生と A6 期生 N・E25 期生 A5 期生です。開催される場合は、事務局へご連絡ください。

【海神会だよりの送付について】

現在、海神だよりは会員全員にはお届けできていません。会費完納、分納の方には毎年送付していますが、経費の都合上、未納者の方には、母校、学部の近々の情報を伝え、会費の納入を促すため一定数を毎年卒業年次単位で順次送付しています。何卒ご理解のほどよろしくお願い致します。

編集後記

今年 1 月から新型コロナ感染症の禍の為、あらゆる活動が自粛される中、発する「ことば」の重大さを痛感し、ご寄稿頂いた方の熱意を感じました。

ご寄稿頂いた方々にお礼申し上げます。

サッカー小僧の友人から賀状より、4 月には、数えの古希迎え 70 歳リーグに新人デビュー！老いも若きも何事にも TRY!TRY!

海神会事務局

神戸高等商船学校・神戸商船大学・神戸大学海事科学部同窓会

〒658-0022 神戸市東灘区深江南町5-1-1 神戸大学深江キャンパス内 海神会事務局

Tel&Fax : 078-431-6439

e-mail : almamata@maritime.kobe-u.ac.jp ホームページ : <http://www.fukae.org/>

