

海神会だより



鷗童会関西支部の絵画展より

- 2 頁 伝統を受け継ぎ新たな時代へ 会長 片岡 徹
- 2 頁 知と人材を創る異分野共創研究教育グローバル拠点として
海事科学研究科・海洋政策科学部の発展を期待する
神戸大学学長 藤澤 正人
- 3 頁 令和3年度の学部・研究科の近況報告
海事科学部長・大学院海事科学研究科長 阿部 晃久
- 3 頁 海事科学研究科附属練習船「海神丸」について
建造委員会委員 准教授 藤本昌志
- 5 頁 「ありがとう “深江丸”」写真でつづる 35 年の歩み
附属練習船 深江丸 船長 矢野吉治
- 8 頁 退職後の暮らしと遊び心 花田兵六
- 9 頁 巡視船艇の武器 杉浦 宏
- 10 頁 北極海における波浪と海水に関する海洋観測的研究
内山 亮介
- 12 頁 第 15 回ホームカミングデイ特集（記念講演、研究発表）
- 15 頁 単独本州一周クルージングと社船実習を体験して
吉富 愛
- 16 頁 海外帆船実習への挑戦
航海マネジメントコース 4 回生 遠藤 奈央
- 18 頁 2021 年 2 度の航海実習を体験して
海事科学部 3 回生 山田 陽平
- 18 頁 練習船による航海実習初体験
海事科学部 2 回生 山岸 楓
- 19 頁 深江キャンパス 部活動の紹介
- 23 頁 支部だより
- 25 頁 博物館の近況、記念品 ネクタイピン、数独パズル
- 26 頁 令和3年度会計報告
- 27 頁 寄付者一覧、物故者、先生方の新任、退職
- 28 頁 海神会 事務局からのお知らせ



伝統を受け継ぎ新たな時代へ

平素は、会員の皆さまには、海神会の活動にご支援、ご協力賜りありがとうございます。

一昨年来の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、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新学部 海洋政策科学部に1期生が入学いたしました。

今年2022年度は、神戸商船大学開学(1952年)以来節目の開学70周年を迎えます。また練習船「深江丸」に代わり海洋探査機能、災害支援機能等を備えた新練習船「海神丸」が今春就航いたします。

2021年3月に懸案であった名簿管理の効率化を計る為、名簿システムを導入し、会員様への情報提供の一環として会費納入の確認、会員検索、住所変更等ができるマイペー

海神会会長 片岡 徹 N18期



ジの登録を推し進めています。このマイページ設定用のIDとパスワードを8月中旬より約8,400名に郵送致しました。その甲斐あってか会費・寄付を130名を超える方々から多額のお振込みを頂きお礼申し上げます。

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て活動しております。今後、基金を活用し、学部は元より学部生、教員への支援に取り組んでまいります。

大学、学部名は変わりましたが、70年におよぶ海事分野での培われた伝統、文化を受け継ぎ、環境、地球温暖化等新たな分野への挑戦し、皆様が多方面でのご活躍をされますことを祈り申し上げます。



知と人材を創る異分野共創研究教育グローバル拠点として 海事科学研究科・海洋政策科学部の発展を期待する

神戸大学長 藤澤 正人



海神会(海事科学研究科・海洋政策科学部同窓会)の皆さま、新たな年を迎え、穏やかな日々をお過ごしのことと存じます。

ただ、日本においては、2年にわたるコロナウイルス感染によって経済の低迷、医療の逼迫という大きな問題を抱え、社会の動きは不透明な状況が続いています。大学においても教員、学生、事務職員の教育研究活動において大きな影響を受けています。特に、学生教育への対応には多大なる配慮を要し、国際共同事業においても留学生をはじめ多くの研究者の国際交流が難しく、著しい支障をきたしています。職域において希望される学生、教職員の方へのワクテン接種が行われましたが、変異株の感染流行により収束のめどはたっていないと見られます。少しでも早く、大学における通常の研究教育活動を取り戻し、活発化させることができる日が来ることを期待しながら、先を見据えて学長として強いリーダーシップを発揮していきたいと思っています。

来年度から大学においては第4期中期目標・計画期間(令和4年~)が始まります。より一層の機能強化とSociety 5.0の実現に向けて加速している知識集約型社会への動きを視野に入れ、その社会的ニーズに応えられるよう教育研究、経営改革に取り組んでいかねばなりません。現在、第4期の大学運営費交付金の配分においては、より大学改革の成果を重視されるようになります。大学間競争が激しくなる中で、神戸大学として大学の強みをさらに活かして研究教育、経営体制の強化に取り組むとともに国内外から世界トップレベルの教育研究者を糾合し、その質のさらなる向上と機能拡充を図り、優秀な人材を育成できる、国際的な卓越研究教育拠点を目指して参りたいと思います。

さらに、研究大学として学内の潜在的な卓越した研究教育資源を効率的に活用し、地域社会を含めた異分野で、共に創る、有機的な共創研究教育基盤の強化に努め、教職員が協働して、新規性、独創性のある、そして傑出した異分野共創研究教育事業を創出、推進し、強い研究教育経営基盤を作って参ります。

今年度より海事科学部は新たに海洋政策科学部となりました。「人と海の共生」をテーマに、海の科学的知見の集積

と持続可能な海洋開発、そして、海の平和利用を目指した教育研究に取り組み、海事・海洋社会を牽引し、海洋に係る社会問題の解決に貢献できる「海のエキスパート」としてグローバルリーダーとなり得る人材の育成を期待しています。また、国際物流を支え、海運業界に貢献できる優れた「神大海技士」の育成も海洋政策科学部の大きな使命です。今後、神戸大学の特色の一つとして大きく本学部が発展していくことを大学としても願っております。昨年の秋には、練習船「深江丸」の後継となる、新しい「海神丸」の進水式が行われました。練習船としてだけでなく海洋底カルデラの探索などの海洋研究開発にも取り組める高度な研究機能を持った大型船であり、より一層海洋研究・教育の質が高まるものと考えています。

海事科学部・海洋政策科学部は、1952年の神戸商船大学の開学以来、今年で70周年を迎える伝統ある学部です。海事科学部・海洋政策科学部の益々の発展と祈念するとともに海神会の皆様方には、引き続き神戸大学の発展に向けて高所大所からご指導・ご鞭撻ならびにご支援を賜りますようお願い申し上げます。

最後に、この会報が届く頃、新型コロナ感染がどのような状況か予測がつかませんが、明るい兆しが見えていることを切に願っております。





令和3年度の学部・研究科の近況報告

海洋政策科学部長・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

令和3年度のホームカミングデイは、コロナ禍中のためオンライン配信での実施となりました。私は昨年度より部長を勤めておりますが、皆様へ直接ご挨拶できる機会がなかなか訪れず、失礼ばかりで申し訳なく存じます。卒業生・修了生の皆様には、日頃より本部局の教育、研究、学生生活などに多大なご支援とご協力を賜っていることにつきまして、本誌面をお借りして心より感謝申し上げます。2021年の暮れに向けて、コロナの感染状況は収束してきておりますが、皆様におかれましては引き続きくれぐれも油断することなく、御身ご自愛いただきたくお願い申し上げます。一方、ホームカミングデイの部局企画にご尽力いただきました海神会事務局はじめ部局関係者の皆様にも御礼申し上げます。

2. 近況報告

令和3年4月から神戸大学では武田学長から藤澤学長に代わり、新たな執行部体制が開始されております。藤澤学長は、「知と人を創る異分野共創研究教育グローバル拠点」として進化・発展し続ける長期ビジョンを掲げ、運営・経営改革を実施しています。現在は、2022年度からの第4期中期目標・計画に向けた新たな取り組みの準備が進められているところです。本部局も神戸大学の一員として中期目標・計画の達成を目指して前進する所存です。

本部局では、数年前から設置を目指して準備を進めてきた海洋政策科学部が開始されております。一般選抜入試の受験倍率は3.6倍もの高い倍率となり、204名の優秀な学生が入学しました。しかしながら、コロナ禍の状況に変わりはなく、本部局の授業は第1クォータから第3クォータの10月末日まで遠隔中心で行われました。本学で9月末日まで行われたコロナワクチンの職域接種では、学生の接種率が大学全体で60%弱に留まっている状況ですが、2021年末ま

で90±5%まで高まるとの見通しで、本部局でも11月から対面授業を開始しております。今後も学生らの期待に応えられるようカリキュラムを遂行して参ります。

9月24日には、乗船実習科修了式に引き続き「ありがと深江丸」を開催し、2021年11月に運航を終了する深江丸の航跡を振り返りました。長きにわたり船長を勤められた矢野教授に講演いただき、その後、ポンドに停泊中の深江丸の前で記念の集合写真を撮影しました。一方、海神丸の進水式が10月8日に岡山県玉野市の造船所にて行われました。海神丸は、練習船機能を向上させ、探査機能を付加し、災害支援機能を備えた多機能練習船として建造が順調に進められています。引き渡しは2022年3月下旬の予定です。来春には皆様へお披露目する機会を設けたいと考えておりますので楽しみにしてください。

また、皆様からご寄付いただいた海事科学部創基100周年記念募金により、大学会館「茅渚の海会館」の1階食堂と2階の学生談話室の改修工事を行い、11月1日からリニューアルオープンしております。食堂は、喫食面積と出食カウンターを拡張して使い勝手を向上させました。また、テーブルと椅子は海事科学部学生後援会からご支援を頂きました。広く明るい食堂に生まれ変わり、学生や教職員も喜んでおります。ご寄付及び寄贈頂きました皆様へ本誌面をおかりして心より御礼申し上げます。

海洋政策科学部は3年後に完成年度を迎え、さらに大学院へと教育研究は繋がっていきます。常にステークホルダーの皆様からの声に耳を傾けながら、本学部・研究科は今後も海事海洋分野における教育研究で優れた人材の育成と社会貢献を果たして参りますので、卒業・修了生、同窓会の皆様には変わらぬご支援、ご鞭撻を賜りたく、何卒よろしくお願い申し上げます。



海事科学研究科附属練習船「海神丸」について

建造委員会委員 准教授 **藤本 昌志** N35期

1. 建造の経緯

海事科学研究科は大阪湾を望む深江で海事・海洋にかかわる様々な問題を、理工学をベースとし、社会科学と連携した科学的なアプローチによって解決する学際的な研究を推進し、海事・海洋への理解を通して、国際性、人間性、創造性並びに専門性豊かな人事の育成を目的として教育研究に取り組んでいます。その特徴として、練習船「深江丸」での海事・海洋に関する実践的な人材育成を行っています。練習船は、動く研究室や教室であり、本学の重要な使命の一つである船舶職員養成において重要な役割を果たしています。また、海洋底探査などで積極的に活用され、大きな成果を上げています。このような大きな実績を積み重ねてきた「深江丸」も建造から34年が経過し、各部の経年劣化が顕著になってきたことと、近年の台風等の異常気象の頻発や激甚災害から国民の生命及び財産を守る防災、減災及び国土強靱化の取り組みの一環として、国立大学法人の練習船の活用が期待されています。

また、海洋の持続可能な開発・利用と海洋環境の保全、海洋産業の発展、海洋進化の科学的探求、海洋に係る法秩

序の安定、国際的協調と総合的管理に貢献できる人材の育成を目標として掲げ海洋政策学科部を設置（2021年度）しました。

このような背景から、本学が新たな人材育成の取り組みを実現するために、「深江丸」が担ってきた教育・研究及び船舶職員養成と海洋分野の教育研究機能及び災害支援機能を付加した「海神丸」を建造することになりました。



海神丸と深江丸

2. 建造経過

2019年4月より、建造委員会と一般社団法人海洋水産システム協会（コンサル）で建造仕様書の作成作業、2020年1月代船建造仕様書説明会、2020年2月入札、4月初頭に開札の結果、三井E & S造船株式会社が落札し、その後間髪入れずに2020年4月より建造委員会、コンサル及び造船所の3者で建造仕様書を基に、基本設計、詳細設計等について、新型コロナウイルスの影響により対面による打ち合わせができないことから、連日WEB会議を開催し、建造仕様書を実現する作業が続けられました。なお、この作業の中、世界的に有名な工業デザイナーのケンオクヤマ（奥山清行）氏に船体をデザインしていただきました。2021年2月19日に大学、造船所の関係者により岡山県玉野の三井E & S造船株式会社玉野艦船工場にて、起工式が挙行了されました。



起工式



進水式

2021年2月の起工から天候にも恵まれ建造作業は順調に進みました。10月1日からは三井E & S造船株式玉野艦船工場から新会社三菱重工マリティムシステムズ株式会社により、引き続き建造が進められました。

2021年10月8日には、大学、文部科学省関係者の他、ご来賓の方々及び造船所関係者にご臨席いただき、命名進水式が挙行了されました。藤澤学長による「海神丸」の命名に引き続き、学生2名による支綱切断により、「海神丸」は無事に進水しました。なお、「海神丸」の船名揮毫（きこう）は建造開始当時文部科学大臣であられた萩生田光一衆議院議員にご揮毫いただきました。

3. 主要目

「海神丸」は、「深江丸」で実施してきた船舶職員養成の機能を引き継ぐと共に、DPS（Dynamic Positioning System）や今後の船舶運航技術の高度化・自動化・自律化の進捗にも対応できる教育機能を有し、加えて最新の海洋観測機器類を装備しています。

「海神丸」は本学の学部学生・大学院院生に対する教育・

研究を行う練習船としてだけではなく、全国の海事・海洋系やその他の教育機関の教員及び学生の利用による幅広い利用にも対応可能で、更に災害発生時には被災地への支援機能も有しています。

また、女性用設備の充実と共に、感染症対策として、居室の強制排気機能を有しています。

主要目を以下に示します。

- ・船型：全通二層甲板船
- ・船種：第4種船
- ・総トン数：約889トン
- ・全長：約59.60m 幅：約11.00m
- ・航海速力（予定）：約12ノット
- ・航続距離：約5,000海里（10ノット）
- ・航行区域：近海区域（非国際航海）
- ・定員：65名（乗組員11名、教員6名、学生48名）
- ・操船設備：
 - 1軸左回りCPP（直径2,400mm）1舵（吊舵：5.55m²）
 - 船首スラスタ：54.3kN（約5トン）
 - 船尾スラスタ：29.4kN × 2（約5トン）
 - 自動船位保持制御装置（DPS Class-A 準拠）
- ・主機関：
 - 4サイクルランクピストン型ディーゼル機関：
 - 1,838kW × 750rpm 1台
 - 電動推進モーター：220kW × 139.2rpm 1台
- ・観測機器：
 - A フレーム ワイヤークーブルウインチ
 - 光電気複合アマードケーブルウインチ
 - マルチナロー測深器（海底地形探査装置）
 - 測位動揺検出装置 反射地震探査装置
 - 多層式流向流速計（ADCP） ROV（無人潜水機）
 - 海底音響測位・通信装置 採泥器
 - パラメトリックサブボトムプロファイラー
 - 多項目水質計 XCTD/XBT システム
 - 曳航式オーバーハウザー磁力計 ドレッジャー 等

4. 竣工予定

2022年3月下旬竣工予定。竣工後、深江キャンパスへ回航、回航受け取り後の初期整備（デッキ面の上塗り塗装予定）を実施し、4月より新たな機器・機能を活かした実習等を開始する予定です。



進水式



～ありがとう“深江丸”～写真で綴る35年間の歩み

神戸大学海事科学研究科 附属練習船 深江丸 第10代船長 矢野 吉治 N24期

4代目“深江丸”は1987年10月14日に就航し、2021年10月22日に鬼界カルデラの第11次海洋底探査航海を無事終え寄港し、11月4日大阪湾での大阪府立大学教育共同利用が最後の航海となりました。

就航以来、その総行程213,356海里（地球を1周 40,000Kmを約10周）を航行し、乗船者は、学生26,328名 教職員2,904名 一般34,472名と延113,823名に及びます。

この35年間の歩みを写真と共に紹介いたします。

練習船 深江丸(神戸商船大学・神戸大学)

- ・総トン数: 449.00トン ・全長: 49.95m ・幅: 10.00m ・喫水: 3.20m
- ・航行区域: 近海区域(GMDSS: A2水域<距岸150海里(277km)以内>)
- ・航海速力: 12ノット(約22km/h) ・最大搭載人員: 64人(学生48人)
- ・主機関: ディーゼル 1,500馬力(1100kW)×1基
- ・推進器: 左回り4翼可変ピッチ ハイ・スキュープロペラ(直径2.100mm)
- ・航続距離: 3,000海里(約5,500km) ・建造所: 三井造船(岡山・玉野事業所)
- ・起工: 昭和62(1987)年4月14日 ・進水: 昭和62年7月10日
- ・引渡-就航: 昭和62年10月14日 ・建造価格: 15億1,795万円

就航期間 35年





～売却準備～
令和3年11月5日～係船
煙突両舷のコンバスマーク取外し
令和3年11月10日 大学・学部名消去



深江丸 練習船活動の分類

- ◆ 学内船舶実習・実験・演習
- ◆ 研究会・研修
- ◆ 研究会・研修
- ◆ 教育関係共同利用
- ◆ 授業・セミナー
- ◆ 海事の啓発活動(航海・停泊中)
- ◆ 海洋底探査活動
- ◆ 調査・研究・依頼実験

深江丸 練習船活動の分類

- ◆ 学内船舶実習・実験・演習
- ◆ 研究会・研修
- ◆ 研究会・研修
- ◆ 教育関係共同利用
- ◆ 授業・セミナー
- ◆ 海事の啓発活動(航海・停泊中)
- ◆ 海洋底探査活動
- ◆ 調査・研究・依頼実験



令和3年度夏季研究航海
航行軌跡
(時計回り四国一周)



別府国際観光港



高知港潮江産屋



高松港サンポート

最後の研究航海
令和3(2021)年
8月21日～8月29日
寄港地: 高知・別府・高松

KOBECの海洋底探査航海(平成28年度～令和3年度)

年度	通航日数 (日)	航路距離 (海里)	航路距離 (km)
1 平成28(2016)年度秋季	15	2,047	3,791
2 平成28(2016)年度春季	10	1,423	2,635
3 平成29(2017)年度秋季	13	1,267	2,346
4 平成29(2017)年度春季	13	1,409	2,609
5 平成30(2018)年度秋季	15	1,805	3,343
6 平成30(2018)年度春季	13	1,564	2,897
7 令和元(2019)年度秋季	9	1,388	2,571
8 令和元(2019)年度春季	13	1,640	3,037
9 令和2(2020)年度秋季	15	1,767	3,272
10 令和2(2020)年度春季	14	1,633	3,024
11 令和3(2021)年度秋季	16	1,573	2,913
平成28年度～令和3年度の合計	146	17,516	32,438
平成28年度～令和3年度の平均	13	1,592	2,949

日向灘の設置例
OBEMP①: 水深1,950m
OBEMP②: 水深1,913m
・日向灘に海底電位磁力計を順次設置
・最長2年後に回収(バッテリー寿命)

鬼界カルデラ海域

KOBEC: Kobe Ocean-Bottom Exploration Center



口永良部島の噴煙

反射法地震探査
エアガン

地下構造探査画像

ハイドロフォン

KOBEC第5次探査航海 探査航路(平成30年10月)



歴代の深江丸



汽艇深江丸



深江丸Ⅱ（1958年～）



深江丸Ⅲ（1968年～）



深江丸Ⅳ（1987年～）

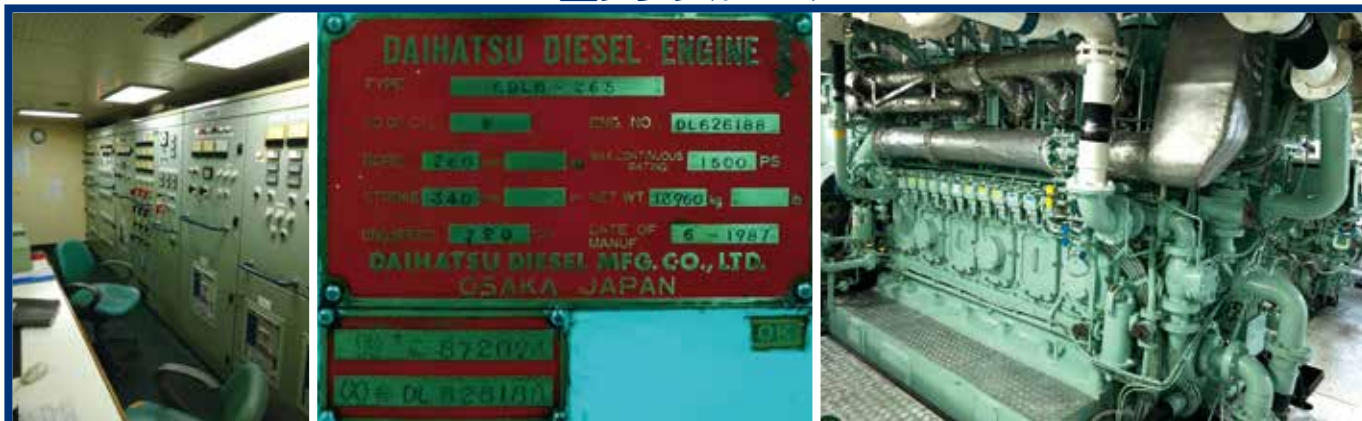
思い出の深江丸



ブリッジ



エンジンルーム



居住区



2021年10月29日撮影



退職後の暮らしと遊び心

鷗童会 会員 花田 兵六 N11期(1966年卒)



もう水先案内の仕事で退職して4年も経ったけれど、今に時々仕事の夢を見て緊張することがあります。

今思うと水先案内の仕事は結構気合の入るものであった。朝一の入港船の場合、淡路島の洲本事務所で早朝2時頃起床し入港船の動静を確認後、作業予定表を作成し、3時ごろ小さなボート（Pilot Boat）に乗り込み沖に向い4時頃大阪湾の入り口である友が島の南で本船の縄梯子を上り乗船し、船長と打ち合わせ後、プロとして船橋で操船に従事し7時頃ターミナルの荷役を待つ岸壁に着岸させ終了するものであったが、夜明けの遅い冬の六甲おろしの北風の強い時や霧が発生し視界が悪い時の迫りくる漁船群の中の操船など、相当緊張を強いられる仕事であった。

今緊張した夢から目を覚まし、再び安堵のベッドにもぐり込む時は、気楽な状況に感謝する昨今であります。

今はコロナ禍でほとんど旅行に出掛けることもなく自宅の2階の部屋と小さな庭の片隅でのモアイ像風の木彫と自由気ままな絵を描いて気楽な暮らしの日々ですが、今回、鷗童会の作品展を見た事務局長の依頼により長年趣味としてきた木彫と絵画について記載させていただきます。

<木彫について>

まだまだ若かりし頃、三等航海士でカナダのバンクーバーに寄港した際、有名なスタンレーパークに散歩上陸した折、その公園に林立する先住インディアンの大型トーテムポールの迫力に魅せられて、関連のデザインの本を買い込み、乗船中は図柄の練習をこなし、長期休暇中の際に近くの湘南海岸で見付けた大型流木を自宅の庭に持ち込み、トーテムポール作成に挑戦したものでした。



大きいものでは高さ3m位の作品を作りましたが日本の気候はカナダに比べ湿度が高い為、対策を怠りほとんど10年程で残念ながら朽ちました。最近では関西での水先人の仕事を終え神奈川県藤沢市の自宅に帰ってきたところ、商船大学のエンジンの同級生の稲垣君（彼とは私が最初の船長職で乗船した時の機関長で同乗し、共に苦労し又楽しい乗船生活を過ごしました。）が、私の木彫の趣味を覚えており、彼の友人に材木を扱う者がいるという事で、大型木材を手配してくれました。大型と言っても、私の体力のこともあり持ち運びの出来る直径35cm高さ50cm位の楠の木材を計7個、トラックに積んで持参手配を頂いた。当初、段重ねのトーテムポールを予定したのだが、その前にコロナ禍の事もありチリのモアイ像に少々興味があり病魔除けになるものと思い検索すると、モアイ像は南米チリ領イースター島にある人面を主体とした石造彫刻であり、イースター島は日本とほぼ地球の真裏に位置し、チリから3,700kmもの距離のある絶海の孤島で、現地の言葉で「ラパヌイ」（Rapanui）と呼ばれている。「ラパヌイ」とは「輝ける偉大な島」という意味で、住民たちの信仰では、このモアイ



像の存在が作物の生産を活気づけると考えられていたようです。日本でもモアイ像は人気があり、色々な場所でモアイ像風のものが見受けられます。

そんな中、宮崎の風光明媚な日南海岸には一列に並べられた7体のモアイ像があります。これらは本家モアイのアフアキビの7体をイースター島の長老会から許可を得て完全に複製させたものです。

この7体には、左から「仕事運」「健康運」「恋愛運」「レジャー運」「結婚運」「金運」「学力運」のパワーがあり、お目当てのモアイ像に抱き着くと願いが叶うとの言い伝えがあります。

さて私の場合は、まあ出来れば庭の片隅にモアイ像もどきを置く事により、少しは明るく楽しい気分になり、コロナ等からの魔除けになればと期待するところです。現在7個のモアイ像出来上がり、近隣住民や子供たちが立ち寄るパン屋の店先や整骨院の前に置き魔除けの目印にと役立させてもらっているところです。



<絵画について>

最初の船長職で乗船した時、色々個性豊かな船長と乗り合わせた経験から、自分の場合はあまり動き廻るのでなく船長室でゆっくりと腰を据えて在室し困った事があれば、いつでも乗組員が気楽に顔を出せる様にと、船長机の前に居座り以前から興味のあった絵を描いて待機する事とした。当時私の乗船した船は乗組員の大半がフィリピン人で彼らは概して音楽好であり、絵も好きであった。毎月末に船長室で各人を呼んで給与を手渡していました。そんな中私の描く絵を見て彼等は結構的確な評価やアドバイスを楽しく語りに語って行った。

その後、神戸のコンテナターミナルの仕事で陸勤の命を受け子供の学校の事もあり、単身赴任のマンション生活となり、夜は三宮のスナックに顔を出すことが多くなり、私はお酒にあまり強くなかったので調子に乗って飲み歩いては体に悪いと三宮のカルチャーセンターの絵画教室に通いはじめた。その教室の先生が大変おもしろい人で、「絵は道楽でやるのだからケチケチせずには楽に大胆に描けよ」と言って、あまり生徒の絵を直さずに個性を伸ばす教え方で生徒はそれぞれの勝手得意の絵を描いた、私の場合も「君は最初の頃の絵は良かったのに変なテクニックを身に付けたから絵が縮こまり、つまらない絵になっているでー」と言って私が何時間もかけて丁寧に仕上げた絵をバツサリとベケされてしまった。そんな事もあり私は写生ではなく自分なりの想像で絵描く事になり、上手か下手か自分でも解らない様な絵を描くことになってしまった。

そんな絵が不思議とスナックのママに気に入られボトルと交換して壁に飾ってもらった。どうもお酒に酔ってくると楽しい絵になるみたいであった。その後、幾たびの乗船を経て、最後の勤務となる大阪湾の水先人の仕事に従事し、先輩から水先の仕事かきついで奥さんと呼んだ方が良いと言われましたが、私は以前から料理、掃除、洗濯は苦になかったので西宮でとりあえず単身のマンション生活を始めました。これが意外と居心地が良く気楽に過ごし易く、特に水先の仕事は待機の時間が多く絵を描くには中々都合

の良い環境でした。そのうち海洋会の絵画班からお誘いを受け鷗童会のメンバーとなり毎年春4月の展覧会に出品することになった。

<最後に鷗童会の活動について>

鷗童会は昭和51年(1976年)旧商船大学卒業生の絵画同好者により発足され、現在のメンバーは海事関係者・その家族となっております。

同会は特に指導する先生もなく自由な発想の展覧会で個性豊かな海関係の人達の海を題の中心とした展覧会となっています。特に関西支部は絵画の他、陶芸工芸、ステンドグラス、オブジェ等の出品も可能であり、幅広い芸術展となっています。

本部は横浜で神戸に関西支部があり、本部は1月と8月に横浜で、同支部は4月に神戸元町で毎年展覧会が開催されています。

私は水先人在職中は関西支部で活動し、退職後は居を神奈川県に移した為、横浜(本部)の鷗童会に入会しています。

artgallery



巡視船艇の武器

元第六管区海上保安本部船舶技術部長 杉浦 宏 N 26 期 (1981 年卒)



はじめに

私は、昭和51年(1976年)神戸商船大学商船学部航海学科26期生として入学致し、昭和56年(1981年)同上卒業(乗船実習科修了)致しました。以後、外航船員、測量士見習い、居酒屋店主等流転の日々を経て、昭和62年(1987年)海上保安庁に入庁致しました。

海上保安庁では主として巡視船艇の建造監督及びメンテナンスを担当する部門に籍を置き、北は北海道小樽市から南は沖縄県那覇市まで全国各地の管区本部に勤務して来ました。

平成31年(2019年)第六管区海上保安本部(広島)船舶技術部長にて定年退職し、現在北海道札幌市に住んでいます。

私の勤務履歴の中には「武器技術官」という職があり、

第九管区海上保安本部(新潟市)勤務と霞ヶ関勤務時代にこの職名で職務に精励しましたが、当時日本海では不審船(工作船)事案が発生し、第九管区が最前線のような緊張感に包まれた時期でした。

現在でも我が国周辺の国境は緊張状態にありますが、一般国民の目には映らない遠隔地での出来事であり、尖閣諸島で某国と対峙する海保、緊急発進を繰り返す空自及び日本海でミサイル監視に張り付いている海自に少しでも関心を持って欲しいと、海保の武器について述べます。

なお、職務上知り得た秘密は生涯明らかに出来ませんのでボンヤリとした記述になることはお許し下さい。

1. 巡視船艇武器搭載の根拠

海上保安庁の巡視船艇には小銃、拳銃などの「携行武器」の他、船体に固定装備される武器がありますが、武器装備

の根拠は
海上保安庁法

第四条「海上保安庁の船舶及び航空機は、航路標識を維持し、水路測量及び海象観測を行い、海上における治安を維持し、遭難船員に援助を与え、又は海難に際し人命及び財産を保護するのに適当な構造、設備及び性能を有する船舶及び航空機でなければならない。」
という下線部分にあります。『武器が治安維持に適当な構造設備?』という疑問を持つ向きもありますが、憲法で戦力を保有しないと謳っているのに実質航空母艦を保有する我が国です。そのような疑問は愚問ですよ。

2. 搭載武器

実際に搭載される武器は、40 ミリ、35 ミリ、30 ミリ、20 ミリ機関砲と13 ミリ機銃のバリエーションがありますが、旧軍に詳しい方は『20 ミリが機関砲?』と思ったかも知れません。現在では自衛隊でも海保でも20 ミリは機関砲と呼んでいます。

13 ミリ機銃は、古い単銃身のものは自衛隊で12.7 ミリ重機関銃 M2 と呼ぶ第二次大戦以来使用されている伝統的機銃ですが、こちらは海保で徐々に姿を消し、米国製の GAU-19 という多銃身ガトリング機銃をベースにした武器に換わっています。元は6銃身だったようですが軽量化のため3銃身となっています。

20 ミリ機関砲は元々米国 GE 社製の M61 ガトリング砲で6銃身の回転式です。これは自衛隊でも多数使用していて、航空用のものは発射レートが毎分6,000発という猛烈なものです。海保のものは毎分600発程度に落とし、銃身の摩耗を防いで使用しています。海自でも掃海艇は除去した機雷の処分はこの20 ミリで射撃して破壊しています。かつて北朝鮮の工作船と東シナ海で交戦した監視船が使用したのがこの武器で、逃走を図る工作船に弾が吸い込まれて行く映像をご覧になった方も多いと思います。

30 ミリ機関砲は米国製 Mk44 ブッシュマスターⅡをベースにしたもので、単装砲、35 ミリ機関砲はスイス製(旧エリコン社)単装砲ですが、徐々に姿を消しつつあります。40 ミリ機関砲はスウェーデン製(旧ボフォース社)単装砲の派生型で、元は第二次大戦でも活躍した砲の改良型で対空・対水上用武器です。

3. 射撃精度

海保の武器は今や遠隔操作が主流となっていて、船内から操作してターゲットを補足し射撃を行います。射撃管制システム(Fire Control System:FCS)によって管制され、射手が見るモニター上でターゲットをロックオンすると自動的に緒元を計算して武器を指向するため高い精度で射撃が可能です。

13 ミリと20 ミリを管制しているのは RFS (Remote Firing System) と呼称する装置で FCS の簡易版とも言えるもので、海保独自のシステムとなっています。

武器の命中精度を語る場合使用するのは MIL (ミル) という用語ですが、これは 1 MIL = 1 ミリラジアン (mrad)

であり、20 ミリ機関砲 M61 の元々の精度が 6 MIL に弾着する確率が $\pm 1\sigma$ 以上 $\pm 2\sigma$ ※詳しくは秘密ですので、1000 メートル離れた直径 6 メートルの円を高い確率で撃ち抜ける事になりますが、多銃身の武器の場合「射弾散布界」で論じますので、標的を中心とした散布界が直径 6 メートルの円よりやや大きくなるということになります。

ところがここで海保特有の問題が発生します。それは海保には「威嚇射撃」があるため、揺れる洋上で射撃しても確実に「当てない」技術を要する事です。

武器のメーカーも命中精度向上の研究はしますが、確実に当てない研究はしないのです。ターゲット前方又は後方海上 50 メートルに威嚇射撃をしたつもりが一部当たってしまったのでは大変な問題になります。先ほどの 20 ミリ機関砲で 2000 メートル離れたターゲットを狙う場合、静止状態で 12m の円内に殆どの弾が収束するとは云え、揺れる洋上ではこの円が大きくなるのはやむを得ません。かといってあまり大きく外すと威嚇にならないのです。海面では跳弾もあるので安全でしかも威嚇効果を期待できる射撃・・・難しいのです。

4. 強力なる砲弾

40 ミリ機関砲で使用する砲弾に「3P 弾」という特殊弾があるのですが、これが実によく出来た優れたもので、3P というのは Prefragmented Programmable Proximity fused の三つの P を略しているのです。この砲弾は射撃の寸前にプログラミング可能で「時限発火」「近接発火」を選択可能となっています。この弾体の内部には数千発ものタングステンペレットが内蔵されているので、このペレットをターゲットの上空で散布するとか命中しなくても近づくだけで自ら発する微弱電波の反射を感知し炸裂させるといった運用が可能です。

20 ミリ機関砲の初速は約 2000 メートル毎秒、13 ミリの初速は約 900 メートル毎秒と初速に違いがありますが、弾が大きく早くとべば当然受ける抵抗も大きくなりますので減速しやすく、13 ミリの銃弾は 20 ミリに比べて減速しにくい弾道性能を発揮します。しかし運用上想定されるターゲットとの距離が違いますのでいずれの場合も秒単位での着弾は確実です。

皆様、海上において武器を搭載した巡視船艇からの停船命令を受けた場合は、素直に停船することをお勧めします。停船命令は、国際信号書による = 「L」

・発光信号「L」・・・(ト・ツー・ト・ト)
・音響信号「L」・・・(ト・ツー・ト・ト)
・旗りゅう信号「L」

ですが、それでも停船しないと次には射撃警告を数か国語で流し、更に逃走する船舶には残念ながら射撃を行う事になります。

狙えば必ず命中しますよ。

逃げられませんから！



北極海の波浪と海水に関する海洋観測的研究

東京大学 大学院新領域創成科学研究科 海洋技術環境学専攻 早稲田研究室 修士2年 内山 亮介 海事12期 (2020年卒)

自己紹介・はじめに

東京大学大学院新領域創成科学研究科の内山 亮介と申します。私は2020年3月に神戸大学海事科学部海洋安全システム科学科を卒業した後、同年4月に現所属に進学しました。

現在は同大学院の早稲田卓爾教授の研究室で、外洋で船舶が遭遇する波浪の3次元波面再構築およびその応用に関

する研究を主として進めています。また、現所属の研究室は数年前より北極・南極での現場観測へ参加しており、私自身も2021年度「みらい」北極海航海に参加し、海水を介した大気-海洋-波浪相互作用や、北極海航路を航行する船舶の安全性評価に関する研究・現場観測に携わらせていただいています。

私が大学院に進学してから新しい環境で過ごした約2年弱は、新型コロナウイルスによる世界的パンデミックの中、一時的な大学への入校制限・水際対策による留学生の来日制限・研究観測の一部中止や人数削減、といった様々な制約が課せられる中での研究生活となりました。幸い、2021年12月時点では、全国の感染者数は激減し、様々な制限が緩和され始め、対面機会が増えてきたように感じられます。その中で私は、同年8月31日から10月22日に渡って実施された2021年度「みらい」北極海航海に参加し、実際に海洋地球研究船「みらい」に乗船して、多項目にわたる海洋観測の計画・準備・実施に至るまでを実体験しました。コロナ禍の中、このような貴重な体験をさせていただいたことに感謝しつつ、今の考えや、その支えとなっている学部時代の思い出について綴らせていただきます。

学部時代の思い出について

波浪研究に興味を持ち始めた最初のきっかけは、学部時代に受講した「海事労働法」の授業の課題の中にあったように思い出されます。課題は、授業の中で1980年12月30日に発生した尾道丸（総トン数：33,833トン全長：226.4m進水：1965年10月）海難事故に関する映像資料を拝見し、それについて調べまとめるものでした。映像の中の、荒天航海中の大型貨物船の船首が真二つに折れる様子は、それまで目にしたことのない光景で、衝撃的でした。事故当時の映像資料からは波浪場の様子はよくわかりませんが、課題に取り組む中で、早稲田教授のグループが海難事故当時の波浪場を数値的に再現・解析された記事が目に入り、それには、波浪の振幅・方向・波長の分布に関するパラメータとフリーク波（三角波）の危険指標の関係から、事故発生時刻においてそれらの値に明確な特徴が見られるという解析結果が図示されていました。文献を読み進めるうちに「欠けた映像が脳内補完されていく」ような、新鮮でワクワクした気持ちになり、この解析結果の意味をもっとよく理解したいと思ったことが、波浪研究に興味を持ち始めた最初のきっかけだったのだと思います。

そうして私は「船舶・波浪・海洋物理」といったキーワードに漠然と惹かれ、学部3年生の後期に笹健児教授の研究室に配属許可いただいた後、総合ゼミや卒業研究に組み込みました。研究室では海洋波の線形理論や不規則波中の船体応答を学ぶ勉強会や、同時進行でプログラミングの勉強会を用意いただき、これらに積極的に参加しました。得られた知識は、卒業研究で取り組んだ荒天航海中のばら積み貨物船の実船計測データの解析にはもちろん、その後の修士研究でも大いに役立っています。

研究背景と北極海航海について

波浪は、海洋構造物の力学的な応答の外力であるだけでなく、海水の崩壊・生成に直接的に影響を与える要因でもあり、時には、砕破（白波）により雲の生成因子である物質を大気に放出させる気候的な要素としても振る舞い、実に幅広いスケールの問題に波浪が関わっていることに気付かされます。地球上で最も環境変動が顕著であると言われる北極では、海水面積の減退とともに海水周辺の波浪場が経年的に変化しており、最大波高・最大平均波周期の期待値が高まっていることが再解析データを用いた経年変動の解析から分かってきています。こうして変化し続ける北極海の波浪場が、海水の生成・崩壊を通じて地球全体にどのような影響を与えるのか、また、北極海航路を航行する船舶の安全性（海水が存在しない開放水面で起こる船体着氷など）に対する影響を考えることは、理学的にも工学的にも大変興味深く、今後の海事社会にとって重要なテーマであると考えています。

これらの課題意識を踏まえ、国立海洋研究開発機構（JAMSTEC）が中心となり2020年から実施されているArCS II（Arctic Challenge for

Sustainability II）プロジェクトの支援のもと、2021年の北極海航海に参加しました。

私の研究室では主に、氷縁での2回にわたるGPS波浪ブイ投入による波浪海水相互作用の現場計測や、船用X-Bandレーダー・空中ドローンによる海水観測、船用X-Bandレーダー・波高計による航行中全期間の常時波浪計測、4回にわたる波浪ブイ係留によるレーダーキャリブレーション、さらには船体着氷の主要原因となる海水飛沫量の常時計測をしました。

8月31日に清水港を出港してから約1週間でベーリング海峡を通過したのち、北極海には約1ヶ月間滞在しました。「みらい」は砕氷船ではなく耐氷船なので、砕氷機能は無く、海水と開放水域の境界線である氷縁に1NM（海里）まで接近した数時間後にはその海域を離脱します。計6回の氷縁接近機会があり、そのうち4回は天候に恵まれたため空中ドローンを用いて海水の撮影を実施することができました。取得された映像は、船用レーダーで計測された水面と海水の反射信号強度マップと人工衛星の合成開口レーダー（SAR）との比較の検証材料に用いた結果、海水空間分布について非常に良い一致が示され、さらなる解析による結果が期待されます。また、北極海を出た後はアメリカのダッチハーバーに寄港し、そこから2週間かけて日本に帰港するまでに計2回の荒天に遭遇したため、波浪と海水飛沫について豊富な観測データが得られました。

終わりに

他大学・研究所の多くの研究機関や、観測技術員の皆様、そして船員の皆様のご協力のもと実現した本航海から、研究における対面機会の大切さを再認識させられました。今後とも目の前の景色を楽しみつつ、できることを精一杯やっていきたいと考えています。



図1. 多年氷が広がる北極海の氷縁と海洋地球観測船「みらい」(撮影：内山)



図2. ベーリング海における荒天航海中の海洋地球観測船「みらい」(撮影：内山)



第15回神戸大学 海事科学部・海洋政策科学部 ホームカミングデイ

神戸大学 海事科学部・海洋政策科学部 広報・社会交流推進委員会 堀田 弘樹

2021年10月30日開催のホームカミングデイは、新型コロナウイルス感染拡大の状況に鑑み、オンラインにて実施致しました。卒業生、学生と教員合わせ50名の参加を頂きました。

当日の梅木Yホール会場の様子と記念講演者：ロバートDエルドリッチ氏、研究発表者：武田 実教授からご寄稿を掲載致します。

一日も早い、新型コロナウイルス感染症の収束を願い、日常生活を取り戻せることを願う次第です。一方で、オ

ンラインツールの発達もあり、今回は遠方でお越しいただくことが困難な方にもご参加いただくことができました。時代の流れを取り込みつつ、良いものを残していけるようにしたいと思います。

毎年、案内状は卒業10周年単位(10～60周年) (神戸商船大学含)で郵送しています。次年度もよろしくお願い致します。

会場の様子を紹介いたします。



写真左から 海事科学部/海洋政策科学部 学部長 阿部 晃久、講演者のロバート・D・エルドリッチ、教授 武田 実



(左写真) 左から 准教授 水谷 淳(司会者)、教授 堀田 弘樹、ロバート・D・エルドリッチ、海神会事務局長 池田 隆宏
(右写真) 会場の梅木Yホールの様子。会場の講演をZOOMで生配信しました。



阪神淡路大震災から東日本大震災とその後 —神戸大学のOBからのメッセージ—

1999年神戸大学法学研究科卒

エルドリッチ研究所・代表 ロバート・D・エルドリッチ



1999年3月、神戸大学大学院法学研究科博士課程後期課程から政治学博士という学位を頂き、とても誇りに思っています。何よりも、修士号を目指す博士課程前期課程の最中、1995年1月に、阪神淡路大震災が甚大な被害を受けた神戸大学の学生、院生、職員、教員、卒業生などをはじめ、地域と一丸になって復旧、復興を短い間に行い、日本や世界を驚かせました。その大学を卒業ができました。

学部はアメリカやフランスで学んだ国際関係論と違って、大学院では、日本政治外交史、とりわけ日米関係を研究しました。しかし、阪神淡路大震災を機に、日本の危機管理、防災の調査を徐々に開始し、10年後の仕事先（ハワイにある米太平洋軍の傘下にある海兵隊太平洋軍の司令部）でスマトラ地震（2004年12月）の初期対応に携わるようになり、その1年後、同様な巨大地震と津波が日本を襲った場合の政策提言を纏め、発表しました。

この報告（「日本における大規模災害救援活動と在日米軍の役割についての提言」）の5年後、2011年3月に発生した東日本大震災における在日米軍による救援活動である「トモダチ作戦」の基礎となり、私とその立案と実行に携わるようになりました。

あいにく、この5年の間、日本政府は提言を受け入れず、中身について取り組みませんでした。そのため、日米の準備がないまま、後に知られるトモダチ作戦がスタートしました。

なぜ取り組まなかったのかはいろいろ推測ができます。まず、スマトラ地震とインド洋のような津波が日本に起きず、起きてても一国で対応できるという過大自信があったのか、政治的な理由で在日米軍を防災訓練に招待しにくいとか、わかりません。何れにしても、提言を発表した2006年3月から、およそ2万人の犠牲者を出した東日本大震災が発生する2011年3月までの間を、「失われた5年」と私は呼んでいます。

幸いにも、災害派遣の経験が豊富な陸上自衛隊をはじめ、救援の要請があつてから在日米軍、特に沖縄県を拠点にしている米海兵隊は速やかに展開し、一か月以上支援活動を行いました（詳細は、拙著『トモダチ作戦』集英社、2017年）。

私が2001年から准教授として務めていた大阪大学大学院国際公共政策研究科を終え2009年より所属していた在日米海兵隊（同司令部外交政策部次長として）は、アジア太平洋地域において、91年のバングラデシュのスーパー台風の救援活動以来、様々な災害対応で沖縄から派遣されてきたので、知識やノウハウは豊かです。地域の「119」部隊と呼ばれるほど。その海兵隊を先頭に立つ在日米軍と日本の自衛隊の皆さんは「一丸」となって、東日本大震災後の救援活動を行うことができました。

トモダチ作戦は準備がないままスタートだったが、それでもかなり成功したと言えます。上記のそれぞれの組織の経験は大きかったが、他の理由もありました。その中に、社会秩序を守った日本人の国民性、我慢強い東北の方々の性格、医療・交通やその他の分野のインフラの高い整備状態、国際支援要請をした日本政府の早い決断などです。

特に私をはじめ米軍の関係者が感銘を受けたのは、自衛隊の姿です。特に陸上自衛隊の場合、地元採用が多い。ということは、東北方面隊の管轄地域で務めている自衛官のほとんどは、東北出身です。場合によって、自信の家や実家、あるいは故郷が自ら被害があつたにも関わらず、仕事に専念されていました。

もちろん、様々な課題もありましたが、重要なのは、そ

れを教訓にし、改善していくことです。それについて、拙著『次の大震災に備えるために』（近代消防社、2016年）で詳しく述べています。

最も大きな教訓は、事前に顔の見える関係をつくることです。組織の違い、文化の違い、地域性、言葉の壁、様々な課題を乗り越えないといけないが、可能な限り、早くから信頼関係の構築をつくる必要がある。

それは2006年の提言書にも書きました。トモダチ作戦は、日本での大規模災害における在日米軍は役割があることを証明し、どのように活用できるかを見せました。

だが、同報告には、もう一つの重要な提言がありました。早期信頼関係の構築につながる、「災害における日米相互支援協定」の締結です。

この協定の締結によって、自衛隊は、ハリケーンカトリヌのような北米をはじめ、ハワイ・グアムなどの太平洋諸島の米国領土に災害派遣のために送り、または、日本国内の大災害時、在日米軍も活用できます。また、それぞれの防災訓練に参加ができ、防災計画の情報共有も可能になります。

特に防災訓練の参加によって、新しい地域を訪問し、その住民との交流ができ、地理的な条件、対応能力の長点と弱点などを総合的にみることができそうです。

残念ながら日米の間ではそのような相互支援協定が締結していないが、2011年から、私を中心に、海兵隊と10ぐらいの県との間の防災協力プログラムをつくりました。南海トラフ地震などで最も被害が多いであろう地域を優先的に交流や相互訪問を開始しました。すなわち、静岡県、高知県、和歌山、三重県、愛知県、愛媛県、沖縄県、岡山県、兵庫県など。2015年に海兵隊を辞めるまで積極的にこの関係をつくっていきました。

それ以降、研究職に戻り、東日本大震災やその他の災害を風化させないよう、執筆活動、政策提言、講演会を行っています。神戸大学の恩師、五百旗頭（いおきべ）真名誉教授が監修した『防災をめぐる国際協力のあり方』（ミネルヴァ書房、2017年）をはじめ、占領軍が救援活動を行った「昭和南海地震」や「福井地震」、あるいは在日米軍が手伝った「伊勢湾台風」や「新潟地震」の歴史を紹介する「トモダチ作戦の前史」というシリーズを『近代消防』という専門雑誌にも連載してきました。

言うまでもないが、今までとこれからの防災関連の研究の原点は、神戸大学時代で体験した「阪神淡路大震災」でした。亡くなられた同級生たち、先輩たち、後輩たちの分まで今後とも頑張りたいと思っていますのでどうぞよろしくお願いします。

略歴

出身：米国ニュージャージー州

1968年生まれ（米国籍、来日1990年）

前職：米国海兵隊太平洋基地政務外交部（G-7）次長

学位：博士（政治学、神戸大学大学院法学研究科 1999年）





深江キャンパスにおける水素エネルギー研究分野への取り組み

神戸大学大学院海事科学研究科 武田 実 A9期

1. はじめに

2021年10月30日(土)14時より、第15回神戸大学海事科学部／海洋政策科学部ホームカミングデイの催し物が、オンライン(Zoom)形式にて開催されました。阿部晃久学部長の挨拶、ロバート・D・エルドリッジ氏の特別講演「阪神・淡路大震災から東日本大震災とその後～神戸大学のOBからのメッセージ」に続いて、筆者は標記題目にて研究発表を行いました。ここでは、研究発表内容の概要を紹介したいと思います。

その前に研究の舞台となる2つの実験棟を紹介します。図1の深江キャンパスマップに示すように、極低温実験棟と水素実験棟にて研究を行っています。極低温実験棟は、超伝導電磁推進船の研究を目的として1976年に完成し、阪神・淡路大震災後の1996年に再建されました。一方、図2に示す水素実験棟は、液体水素の研究を目的として、古くなった動揺試験装置棟を2015年にリニューアルしたも



図1 深江キャンパスマップ
のです。

なお紹介する研究発表内容の基礎となるのは、極低温(沸点4Kの液体ヘリウム、沸点20Kの液体水素等)、超伝導(電気抵抗ゼロ)、強磁場(超伝導磁石による数T(テスラ)以上)に関する科学技術です。



図2 水素実験棟の写真

2. 水素の製造：海流 MHD 発電・水素発生に関する研究

海流 MHD (magnetohydrodynamics: 電磁流体力学) 発電・水素発生の研究の発端となったのは、超伝導電磁推進船の研究です。超伝導電磁推進船は、フレミングの左手則を応用して、海水に働く電磁力の反作用を利用することにより推進することができます。スクリュプロベラがないので振動や騒音が少なく、スピードや進行方向のコントロールが容易で、高速化が可能であるという利点を持ちます。神戸商船大学名誉教授の佐治らによる2隻のモデル船「SEMD-1」と「ST-500」(海事博物館所蔵)の研究で得られた知見は、超伝導電磁推進船「YAMATO-1」へ結実しました。「YAMATO-1」の実証航行実験は、1992年に神戸港内で成功していますが、「YAMATO-1」の推進力および船速は、まだ小さいことが指摘されていました。これを克服するためには、超伝導磁石の強磁場化と大型化が重要となります。そこで我々は、これらの改良が可能なソレノイド型超伝導磁石に注目し、物質・材料研究機構と中国科学院电工研究所との国際共同研究の一環として、ヘリカル型超伝導電磁推進機の研究を行いました。その結果、磁場14T、電流密度約2kA/m²を印加(電気回路に電源や別の回路から電圧や信号を与える事)すると、「YAMATO-1」の10倍以上の推進力密度が得られました。さらに大型化することにより、高い推進効率を得られることも数値シミュレーション研究により明らかになりました。これらの結果に基づいて、ヘリカル型推進機の逆の原理(フレミングの右手則)を応用すれば、海流・潮流の運動エネルギーを電気エネルギーに変換する、海流 MHD 発電が実現できると考えました。

ヘリカル型海流 MHD 発電・水素発生の研究は、極低温

実験棟で行っています。図3にヘリカル型海流 MHD 発電実験装置の概略図を示します。ヘリカル型発電機は、主に同軸二重円筒状電極、ヘリカル状仕切り板、ダクト外に設置されたソレノイド型超伝導磁石(7T、液体ヘリウム冷却)で構成されています。発電機の同軸方向へ強磁場を印加した状態で、海水が電極の周りを回転運動すると誘導起電力が発生し、これが電気分解電圧を越えれば電流が流れて発電するとともに水素ガスが発生します。これまでに小型発電機を試作し、図3の人工海水フローライン

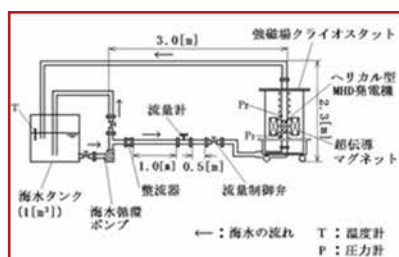


図3 海流 MHD 発電実験装置の概略図

3. 水素の貯蔵・輸送：液体水素海上輸送基盤技術に関する研究

地球温暖化やエネルギー問題を解決するために、太陽光発電、風力発電、水力発電、そして上述した海流 MHD 発電などによる再生可能エネルギー利用技術の開発が本格化しています。このような一次エネルギーは地球全体に豊富に存在しますが、エネルギー密度が小さいため、二次エネルギーに変換して消費地まで輸送する必要があります。現在、二次エネルギー媒体として環境に優しい水素が注目されています。水素を大量に貯蔵・輸送するシステムを確立するためには、貯蔵効率の高い液体水素を海上輸送する基盤技術の開発が急務となります。我々は、電気抵抗式の超伝導 MgB₂(二ホウ化マグネシウム)液面センサーの研究を行っています。このセンサーは、水素の液面以下で超伝導状態(電気抵抗ゼロ)、液面以上では常伝導状態(電気抵抗あり)を示すので、センサー全体の電気抵抗を測定することにより液面検知ができます。これまでに高精度・高速応答性の外部加熱型液面センサーの開発に成功しました。その後、この液面センサーを内蔵した小型液体水素容器を附属練習船「深江丸」に搭載して、液体水素海上輸送実験に成功しました。図4は「深江丸」後部甲板で行った海上輸送実験の写真です。得られた実験結果は、船用液体水素タンク内部におけるスロッシング(液面揺動)やボイルオフ(沸騰蒸発)を解析する計算モデルの構築に活かされています。現在、液体水素運搬船・燃料船に対する液体水素の荷役・充填基盤技術に関する研究(液面計、流量計、移送ポンプ、再凝縮機等)を進めています。



図4 深江丸による液体水素海上輸送実験の写真

4. おわりに

極低温、超伝導、強磁場の科学技術を基礎とする、水素エネルギー研究分野への取り組みを紹介しました。世界的な脱炭素社会の実現を目指して、2050年のGHG(温室効果ガス)ゼロエミッションが求められています。そのためには、再生可能エネルギー由来水素(グリーン水素)の利活用がキーポイントになります。この観点から、今後も水素エネルギー研究分野への取り組みを精力的に推進して行きたいと思っています。



単独本州一周クルージングと社船実習を体験して

日本郵船株式会社 吉富 愛 海事 16 期 (2021 年卒)

私は、航海マネジメントコース 2021 年 3 月卒業し、4 月より外航船社に勤めています。在学中、1 年間休学いたしました。この間の経験と多くの人との出会いにより、目標であった航海士として働いている自分があると思います。1 年間の休学の中で私を最も大きく成長させたのは、ヨットによる単独本州一周でした。26 フィートのヨットを使用し西宮を出発点として時計回りで本州を一周することに挑戦しました。(2019 年 7 月 21 日～10 月 8 日)



本州一周旅たちの日

本州一周を始めるにあたり多くのヨットマンの方にお世話になりました。短い距離でのクルージングは部活動を通して身につけていたのですが、長期クルージングでありシングルハンドということで学ばないといけないことが多くありました。シングルハンドということは起こりえるトラブルを全て自分自身で対処していかなければなりません。そのために船の航海、構造、計画、エンジン修理など多岐に渡って学びました。準備の段階から整備をしながら少しずつ学んでいたのですが、出港後実際にトラブルに直面し対処することで身に付けたことも多くあったと実感しました。それと同時に自分がどれだけ素人のまま旅に出たのかを思い知らされました。出港当日にエンジントラブルが起これ、整備は完璧だと思っていたのですが整備手順の間違いが原因で初日からハードなセーリングをしいられました。瀬戸内海では島々を切り抜け、潮や浅瀬に悩まされながらもなんとかスタートを切ることができました。その後も様々なトラブル、気象海象に悩まされながらも少しずつ前に進めていきました。その中で各地での景色の美しさに感動し癒され、発見と成長の日々を過ごすことができました。

また、各地で多くの温かい出会いもありました。ヨット



クルー達

マンの方々や漁港、地元の方々にたくさん支えられ、応援していただきました。そのような皆さんのお力添えもあり本州一周を達成することができました。この経験を通し自身への自信をつけ、成長につながりました。そして今、航海士という職業への思いや覚悟に繋がっています。

2021 年度入社し、4 月下旬から 9 月中旬の約 4 ヶ月半、社船で実習生として乗船しました。船種は自動車船で、中東航路に従事しました。実習の最初 1 ヶ月は座学、その後は航海当直に入直し、さらに整備作業や出入港作業にも従事しました。乗組員は士官が日本人、部員がフィリピン人で、外国人と共同で作業に従事したり、英語を喋る機会も豊富にありました。

このような社船実習で私が感じたことは主に二つあります。一つ目はコミュニケーションの難しさ、二つ目は“世界は広い”ということです。

船上ではコミュニケーションが何より重要であると実感いたしました。船上では仕事をする上での情報伝達はもちろん、日常会話を通して相手と信頼関係を築くことが必要に



屈

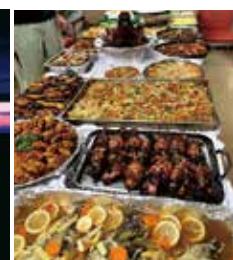
なってきます。私は、船上での様々な作業を通して、自分が考えたことをただ単に話すだけでは、思っている以上に相手に伝えたいことが伝わらないということを認識しました。また、伝わらないどころか齟齬が生じ、場合によってはそのつもりがないにも関わらず、相手に不快な思いをさせてしまう場合があります。私は相手の立場に合わせてコミュニケーションの方法を変化させることが大事だと感じました。僅かな気遣いで、情報伝達の正確さや信頼関係の構築度合いが大きく変わると認識することができました。

二つ目に挙げた世界は広いというのは、物理的にもそうですが、文化や考え方の違いといった面で私は認識を変えることができました。船上には多くの外国人がおり、彼らと一緒に作業や日常生活を共にすることで、彼らの陸上でどのように生活し、何をして、どのように考えているのかを知ることができました。多くは日本で暮らしている私たちとは大きく異なっており、毎度驚くことがあります。そのような驚きを通じて、私たちの当たり前は世界の当たり前ではなく、違いを認めて受け入れることで自分の視野をより広く持てるということがわかりました。

広い視野を持つことで相手を理解し、より相手の立場に立つことができ、一つ目に挙げたコミュニケーションを適切に行うことができると考えています。私はこれからもさまざまな経験を通して物事をグローバルに捉え、その場に適應できるコミュニケーション能力と判断力を身につけていきたいと思っています。信頼される航海士を目指しこれから精進して参ります。



夕暮れ迫る船橋より



豪華な船の食事



海外帆船実習への挑戦

航海マネジメントコース 4 回生 遠藤 奈央



練習帆船

はじめに

私は、入学当初から「在学中に海事関係で留学する」という目標を持ち、日々教務課の前を通っては、何か留学に関する情報はないかと探し続けていました。そんな中、見つけたのが「デンマーク国が東京 2020 オリンピック開催を祝し、練習帆船“DANMARK”（※）で日本に向け航海する」その航海に日本の海事系学生 4 名を招待するものでした。

2020 年 3 月から実習が始まる予定でしたが、コロナウイルスの影響を受け、実習開始 2 日目に中断が決まり、留学生も一時帰国の措置が取られました。その後、同年 6 月に再開することとなり、デンマーク近海で約 3 か月の航海を行いました。

※ DANMARK：デンマークの海事教育機関 MARTEC が運航する練習帆船

コロナ禍における実習

2020 年 6 月から実習の再開が決まった際、幸いにも「現地の再開している教育機関かつ対面のみの授業であること」という入国の条件に当てはまり渡航できました。

最初の 1 か月の陸上訓練では 4 班に分かれて食事や授業を行いました。また、乗船前に、全員がコロナウイルスの検査を受けました。そして、全員陰性であることを確認し、遂に実習が始まりました。デンマーク近海の航海となったものの、この状況下で航海できることに船全体が盛り上がりしました。

一つ目の寄港地 Mariehamn(フィンランドの島)では、入国が許可され、上陸を楽しみました。船外飲食は可能で少し緩さを感じました。ちなみに外泊はなしです。しかし、7 月下旬、運動上陸で訪れた Apple island(フィンランド)を出た頃、船内で風邪が流行り始めました。発熱者も数名。船内に不穏な空気が漂います。母港 Frederikshavn(デンマーク)入港後、すぐに発熱者はコロナ検査を受けました。結果は陽性者が一人。考えたくない事態になりました。そして、少しでも風邪の症状のある人は下船し、市内の施設で滞在することになりました。私も少し咳が出ており下船しました。ここで一度、涙の別れを迎えます。もう全員に会えないかもしれない悲しさと、この先実習がどうなるかわからない不安から涙が止まりませんでした。しかし、幸いにも、入港後に陽性反応が出た実習生の検査が誤判定だったことが判明しました。その後、全員陰性であることを確認し、無事実習が再開できました。

母港で約 1 週間中断した後の実習は、寄港地なしの航海となりました。イギリス沖に行った際は、カッターを漕ぎ陸付近まで行きました。通常であれば何とも思わないはずのことですが、崖にタッチしただけで歓声があがり喜びを分かち合いました。

コロナ禍の実習は、少し先のことがわからず、初めてのことばかりで、涙を幾度なく流しましたが、精神的に大き

く成長でき、貴重な体験ができました。

帆船教育について

ハンモック

実習生 80 名の生活空間は約 8 メートル四方の部屋二つ。ここで、食事、着替え、勉強、休憩を行います。そして、就寝はハンモック。寝る前にハンモックを取り出し、ラウンドターンツーハーフヒッチで天井のバーへ吊るします。起床後は、Chain hitch と巻結びでハンモックを小さく縛ります。毎日、行うことで船乗りにとって大事なロープワークの技術も習得できました。

また、初めの数日間は、毎朝ハンモックがしっかりと縛られているか班ごとにテストがあり、全員が合格するまで毎日行われます。ロープワークが苦手な人、力が弱い人、様々な班員がいる中で必然と班で協力する雰囲気が芽生えました。



ハンモックと私

実習のカリキュラム ー航海中ー

航海中は実習生を 4 班に分け、「①当直・デイマン②講義(座学)③講義(ロープワークやスプライス、ラッシング)④整備作業」の 4 日間のローテーションを繰り返し行います。

当直チームは、セイルハンドリングや見張り、航海当直、機関当直を行います。その当直時には私たちが船を動かしていると感じられる一日となります。また、マストに登るためには懸垂テスト(2 回懸垂)が必須であり、一回も懸垂ができなかった私でしたが、トレーニングを続けマスト登りの実習までに 2 回できるようになりました。

一方、デイマンは生活を支えるチームです。例えば、調理場で料理、皿洗いをしたり、機関士と共に機関のメンテナンスをしたり、士官の居住区を掃除したりと様々な仕事を 10 人で分担して行います。時には半日中ジャガイモの皮を剥ぎ続ける日もありました(笑)

船を動かすために必要なことを幅広く体験できるカリキュラムでした。

*船からの手紙 Ship Stamp *

寄港地 Mariehamn(フィンランドの島)から、日本の家族や友人に手紙を出しました。その時、船で Ship Stamp を押してもらいました。実はこのスタンプで、50g 以内であれば無料で世界中に送れるとのこと。「え? そんなことある?」と思いながら、ダメ元で手紙を投函しました。数週間後、船のパソコンに無事届いたとメールがあり、感動しました。もはや、魔法のスタンプです! 日本でもできるのでしょうか。もし練習船にスタンプがあれば試してみたいです。手紙という昔ながらの素敵な連絡手段にふれた一面でした。

安全教育

プログラムの中で特に印象深く残っているのが、錨泊中に行った緊急時の訓練です。救助艇が波を立て、デッキから消火用ホースで海面へ放水する中、イマーシヨンスーツを着て船首から飛び込む緊急時の訓練です。その日は班ごとに訓練が行われ、中には夜間に飛び込む班もあり、私はその夜の班でした。実際の緊急時は、想像できないほど過酷な状況だと思います。訓練の中で如何に過酷で辛い体験することは、緊急時を乗り切るために必要なことだと思います。しかし、安全の範囲で行わなければならないので、

安全と臨場感の二つを意識して操練等行う必要があると改めて感じました。

異文化にふれる

* 船内の食事 *

船での食事時間は、朝食7時～7時半、昼食12時～12時半、夕食18時～18時半で班ごとにテーブルでとります。食べ終わっても、時間内は席に座って過ごすルールがありました。集団行動を意識しての取り組みだと思いました。確かにこのルールのおかげで班で話す機会が増え、親睦が深まり班行動の質が向上したように感じました。また、日中は2回のおやつタイムがあり、夜航海時には、Night Snack（夜食）もありました。ちなみに毎食バイキング形式でした。朝食は毎日だいたい

焼き立てパン

同じです。主食（焼きたてのライ麦パンと丸パン、シリアル、オートミール）、チーズ、パプリカ、きゅうり、ハムなどです。日曜日は特別で、ヨーグルトやスクランブルエッグ、カリカリベーコンが付きます。昼食と夕食は、デンマーク料理のほか、中華料理、日本料理、メキシコ料理、イタリアンなど国際色豊かな料理が並びました。

イベントも多く、月曜日は“Meatless Monday”と言って、通称ベジタリアンの日があり、日曜日は“Sunday Funday”で手作りアイスクリームが出るなど、日本と同じように曜日を忘れない船ならではの工夫がありました。デンマークでは“Pomfritter Friday”と言って「フライドポテトの金曜日」という言葉があるそうですが、ジャガイモはほとんど毎日出ていました。

* 海洋文化 *

デンマークは風力発電が盛んで陸上だけでなく洋上にも多く見られました。航海中、レーダーに楕円形の画像が沢山集まって見える部分があり、日本の乗船実習では見たことがなかったので士官に「これは何?」と聞く。「Wind farm」とのことでした。実は、デンマークは洋上風力発電のパイオニアで、世界で初めて洋上風力発電設備を建設した国でもあります。

ここで、実習生の進路について少しお話しします。実習参加の目的は様々でした。高校卒業後のギャップイヤーとして人生経験のため、船乗りになるため等。そして、実習の終わりになると就職活動を始めます。帆船で働く、商船、オフショア支援船で働く、海事以外の仕事に就く、海軍・陸軍に入隊するなど多様でした。

実習生の進路として、オフショア支援船はメインの一つで、過酷な海域が多く大変な仕事ですが、国のエネルギーを支える大切な仕事の一つです。

実は、私も就職活動をするみんなに感化され、残りの休学期間を利用し、帆船“みらいへ”で甲板員として3か月間働きました。



デッキ掃除

* 休憩：ヒュッゲ “Hygge” *

デンマーク語：ヒュッゲ “Hygge” とは、日本語の直訳はありませんが、「楽しい時間」「居心地のいい時間」「リラックスした時間」といった意味です。デンマークにはそのような時間、空間、価値観を大切にす文化があります。船では、毎日10時と15時に15分間と30分間の船全体の休憩時間があり、「テン（スリー） プレーーク」とQ/M（クオーター・マスター）の大きな声が響きわたります。船長

以下全員が休憩します。おやつを食べながら班員と談笑したり、時にフォクスルでお昼寝をしたり、のんびりした時間を仲間と過ごします。当直班は交代で休憩です。これが世界幸福度ランキング2位の理由の一つかもしれません。

* 歌 *

毎朝8時の整列時に歌を歌う習慣があり、200曲ほどある歌集から一曲ずつ選び歌います。残念ながらデンマーク語の歌詞の意味は解りませんが、歌詞はローマ字読みで何とかなりました。また、夜に機関部主催の合唱会「エンジンクアトロ」が週1回ほど開かれ、歌いたい人が集まり合唱します。参加した際、歌詞は正しく読めない上に、音痴な私でも温かく迎え入れてくれ、その温かさに心打たれました。特に航海中最後の「エンジンクアトロ」では、つい涙が溢れ出し歌っている間涙が止まりませんでした。歌詞の意味はわからなくても、美しい歌声は人に涙を流させ、感動を与えると感じた瞬間でした。

また、その歌集の中に「蛍の光」がありました。唯一知っている歌で、この歌は多くの言語で歌われています。皆さんも海外で歌う機会があり選曲に困ったら「蛍の光」はおすすめです。日本語の歌詞をローマ字で書き、共に日本語で歌ったのが良い思い出です。現地の学生は、欧州圏の言語とは大きく異なる日本語に興味津々でした。

デンマークでは、朝に夜に、休み時間、掃除中に・・・どこからともなく歌声が聞こえます。歌うことが本当に好きな文化だなと感じました。また、バースデーソングの種類が豊富で2、3種類ありました。そのため「日本の誕生日の歌は?」と聞かれ時は、困ってしまいました。歌一つみただけでも文化の違いを感じます。

最後に

* 後輩に向けて *

「夢は想い続ければいつか叶う」と信じ、努力を続けました。この留学の選考の為、特に英語学習に力をいれました。海事科学部にはE-cafe（毎週金曜昼休み）や、大学にはEUディベートクラブ（月1回）といった、だれでも参加可能な英語学習の機会が多くあります。このような機会を利用し英語力を鍛え、海外留学を目指してみてもいいでしょう。英語力は今後の社会生活に役に立つと思います。

* 海事教育に携わる人に向けて *

学生時代海外へ行くことで、視野と人生の選択肢の幅が広がると感じました。海事教育機関でも留学のチャンスが増えることで、幅広い海事人材の育成ができると思います。ヨーロッパでは、帆船による若者向けの実習が盛んで、そのような教育機関との交流を深めるのも良いかもしれません。これからの国際海事社会を共に築いていく同世代の仲間と出会えたことは、非常に刺激的でした。

* 皆様にに向けて *

現在、コロナウイルスの影響でなかなか留学できる機会がありません。しかし、学生時代に「何かに挑戦する」ことが最も大切だと思います。些細なことでも是非何かに挑戦してみてください。きっと充実感あふれる素敵な大学生活になるはずです。



集合写真



2021年2度の航海実習を体験して

私は神戸大学航海科16期生山田陽平と申します。2020年初めより新型コロナウイルスの影響で延期になっていた本来2年次（2020年）に行うはずであった1か月の航海実習がこの2021年9月に帆船“日本丸”にて2週間に短縮され行われ、また3年次に通常行う2か月の航海実習には、海事科学部生35名が乗船し“銀河丸”にてこれもまた1か月に短縮され2021年11月に行われました。2021年は2回の航海実習を体験しました。今回は“銀河丸”実習体験について書かせていただきます。

期間は2021年11月1日神戸乗船から30日神戸下船で、高松・広島に寄港しました。瀬戸内海を主として航行したのですが、狭水道の難所来島海峡航路・明石海峡航路・備讃瀬戸東／北／南航路・宇高東／西航路といった場所は教科書の図や写真で文字を通しての知識しか有りませんでした。難所と呼ばれる狭水道は、川のように流れる速い潮流、渦巻く潮を目のあたりにし、その狭水道の航行を体験は驚きと喜びはとてつもなく大きかったです。

今回の実習では投錨／抜錨が多く、後半に差し掛かると船長役を学生がするという貴重な機会を与えていただきました。実際に操船するまでに何度も班で打ち合わせを行い、また班の枠を超えてわからないところの教え合いをしました。私は、粟島を抜錨し備讃瀬戸南航路INからしばらくの間、船長役を務めました。往来船が多い中、岩崎船長をはじめ、士官の方々にかなり助けられましたが、そのうえで当日無事に航行できた時の「自分一人だけではなく皆で、

海事科学部 3回生 山田 陽平

この時この場所でこの船を動かすことができた」という体験は忘れられません。

また、日の出や夕焼け、夜空の星座と夜航海中の移り変わる瀬戸の島々の夜景など自然が織りなす美しい風景に1か月という短い期間で幾度も出会いました。その中でも忘れられない景色が一つあります。それはあまりにも子供っぽくてお恥ずかしい限りですが…（笑）、虹の根元から50mの場所を航行したことです。その場所は来島海峡に入る直前だったので、あの時の緊張と感動が入り混じった感覚を忘れることができません。

今回の実習では新型コロナウイルスの影響で本来2か月間行われるはずだった実習期間が半分の1か月間となり、乗船する前はかなり不安を感じていましたが、いつでも熱心に親切に指導してくださる船長をはじめ乗組員に恵まれ、また課業が終了しても船橋や教室で自主的に勉強する勤勉な同期たちに囲まれ、期間こそは当初よりは短かったですがかなり充実した時間を過ごすことができました。今回の実習を通してもっと船のことを知りたい、世界の海で生きていきたいと強く感じました。



乗船式



練習船による航海実習初体験

2021年9月、帆船“日本丸”にて2週間の乗船実習を行いました。新型コロナウイルスの影響で、本来は1か月のところ、2週間に短縮されての実習でした。今回人生で初めての乗船を体験し、船内の業務や規則、暮らしなどに触れ、陸上生活とは全く違った世界に大変驚き、その素晴らしさにとても感銘を受けました。

その中でも一番印象に残っているのは、船内の規則の厳しさや細かさ、そして常にあらゆる事態を想定し行動しているところです。乗船してすぐの乗船式で整列をしたのですが、足はデッキ上の木目に合わせ、手は中指をズボンのサイドのラインに沿わせると教わりました。子供の頃は細かい指示をたくさん受けましたが、高校や大学に進むにつれて、大まかに個人の判断で済ます状況が増えました。そのような陸上の一般の生活をしてきた私にとって、これが最初に印象に残った出来事でした。他にも、教室で帽子を置くときは正面の向きを揃えること、寝具の使い方であるボンク（ベッド）メイクは毛布の端が通路側に見えないよう正しく折り畳むこと、作業着はボタン一つまで正しく着用することなど、普段の生活ではそこまでの必要があるのだろうかと思ってしまうほどでした。



日本丸ライトアップ

しかし、二週

海事科学部 2回生 山岸 楓

間の実習を終えて、そのわけが理解できたように思います。それは、日頃の生活から注意を怠らない習慣を身につけ、危険に備えて余裕のある行動をとり、同時にその意識を忘れないようにする為だということです。

洋上では常にあらゆる危険に囲まれています。そして船を動かすのは車の様にはいかず、大勢の人がそれぞれの役目をこなし、十分な時間が必要となります。そのため、常日頃から気を抜かず、余裕をもって万が一の場合に備えて行動する必要があります。帽子の向きをそろえる動作一つにしても、一見無駄のように思えるかもしれませんが、普段からプラスアルファの行動がとれる余裕ある時間管理を身につけることに繋がるのだと、教官に教わりました。私はこれを聞いてとても感動しました。私が実習で一番印象に残った規則の厳しさやあらゆる事態に備えるところは、全て、海事に携わる人間として一番に肝に銘じておかねばならない、安全な航行、ここに繋がっているのだと分かりました。

実際に自分の目で見て、自分の体で学んだことはとても貴重なものとなりました。これまで授業で学んだことの理解が、驚くほど深まり、実習の大切さを身に染みて感じました。

今、私は航海士を目指しています。責任は重く、普段の生活も制限のかかる大変な職業であるはずですが、しかしながら、その分やりがいのある魅力的な職業なのではないかと思っています。私はまだ海事社会に一歩足を踏み入れたばかりの一実習生です。今後、もし自分が仕事としてその現場に立った時、どう感じるのだろうか、これがとても知りたくなりました。将来のために、実習で学んだことを活かして日々精進していこうと思います。

深江キャンパス 部活動の紹介

新型コロナウイルスの禍から2年が経過しました。部員たちは大会や定期戦が中止のほか様々な制約を受ける中、先輩たちが培った伝統、技術を伝承すべく練習に精進しています。
チャレンジ！ 来たれ若人たち！

体育会カヌー部

文学部3回生 主将：宋 奈美季

部活動

体育会カヌー部では、毎年8月に行われる関西学生カヌー選手権、インカレで部員全員が勝つことを目標として深江キャンパスを拠点に活動しています。平日は週2回3時間、休日は10時から18時まで活動しています。大学カヌースプリントの大会には新人の部があり、大学からカヌーを始めた1年目の選手を対象としたレースがあります。私たちは、毎年この新人の部で全国トップクラスの成績を収めています。ここ3年のインカレの結果を見ても、女子カヤックシングル500m 2位、男子カナディアンペア500m 2位、女子カナディアンシングル500m 1位など、優秀な成績を収めています。また、今年は2回生以上のペア部門で、女子カナディアン500m全国3位の成績を収めました。

現在、部員のほとんどが大学からカヌーを始めており、全員が初心者からのスタートながら、関西学院大学や同志社大学といった強豪の私立大学や、同じ国公立大学の京都大学と勝負しています。入部すれば大活躍間違いなし！新しいことを始めるのには勇気が要りますが、成長の喜びや面白さがあります。

部員一丸となり、来年度も良い成績を残せるよう、精いっぱい練習に励んでいきます。今後とも応援のほど、よろしくお願い致します。入部お待ちしております！

部 費：なし（大会参加費、宿泊費別途）

連絡先

宋 奈美季

Mail : namikiii1103@gmail.com

H P : kobecanoe0329.wixsite.com

Twitter : @kobecanoe1



HP



メール



男子端艇部

海事科学部3回生 主将：小西 秀磨

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。コロナの影響で最後に大会に出場できたのは私たち3回生が1回生の時の新人戦のみでしたが、全日本大会では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。全員が初心者であり、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、是非一度男子端艇部に遊びに来てみませんか？

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いきます。

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！

コロナ禍の中、毎年3月開催予定の対東京海洋大学の定期戦は開催地も含め未定です。

最後に、新入生の皆さんへ！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！他では経験できません。

練習日程：週3日（部員の時間割をみて調整）

部費：1000円 / 月

連絡先：主将小西秀磨

1997171w@stu.kobe-u.ac.jp

Tel : 080-1514-6221

公開情報：

Instagram: https://instagram.com/cutter_kobe63?utm_medium=copy_link

Twitter: https://mobile.twitter.com/Cutter_Kobe63

P.S. 入部する気が無い方も大歓迎です！お待ちしております！



HP



instagram



mail



神戸大学体育会ラグビー部

部活動

日本代表チームの One Team を合言葉に戦った一昨年の日本で開催されたラグビーワールドカップでのラグビー熱が盛り上がり、経験未経験者を問わず多数の入部者を迎えています。目標は関西リーグ B リーグに属しその中位リーグを目指し 30 名の部員で切磋琢磨しています。

夜間照明のある深江キャンパスの芝生グラウンドと恵まれた環境で毎週火、水、金曜日 17:30 ~ 19:30 土、日曜日 9:00 ~ 11:00 に練習に取り組んでいます。

新型コロナウイルス感染禍の中、定期戦等は中止となりリーグ戦のみとなりました。

2021 年シーズンのリーグ戦の結果は次の通り (1 勝 2 敗 1 分け)

●神戸大学 31 - 45 大阪国際大学

●神戸大学 33 - 54 花園大学

△神戸大学 26 - 26 甲南大学

○神戸大学 56 - 19 大阪経済大学

例年 3 月の対東京海洋大学との定期戦は新型コロナウイルスの影響により中止が続いています。2022 年の開催は未定ですが、神戸商船大学当時のユニホームを新調し定期戦に挑みます。尚、部費は年間 2 万円が必要です。

新入生へメッセージ：

私たち体育会ラグビー部は、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、近畿国立大会に向けて日々、練習しています。

私たちの特徴は、チームの戦術から練習メニューまですべて自分たちで決め、主体的に活動していることです。部活、勉強、バイト、遊びのすべての両立が可能で密度の濃い学生生活を送るには最適です。経験者、初心者、選手、マネージャー問わず大歓迎です。是非、一度グラウンドに遊びに来てください！

経営学部 3 回生 主将：南 竜太郎

連絡先

辻 佑記 (新歓担当)

Mail : yukitsuji1226@gmail.com

Tel : 080-8728-4617

Twitter : @kobe_u_rugby

Instagram : @orcas_kobe

Facebook : https://m.facebook.com/Kobe.Univ.Rugby/



新歓メール



Insta



Twitter



Facebook



体育会水泳部

部活動

新入生のみなさん、ご入学おめでとうございます。

私たち水泳部は競泳面と水球面の 2 つから構成されています。競泳面は主に深江キャンパスの屋内プールやセントラルスポーツ六甲道店、水球面は主に六甲台第一キャンパスの屋外プールで活動しています。

部員は個人での目標以外にもチームとしての目標をシーズンごとに掲げています。今シーズン (2022 年度) の目標は、競泳面男子が「関西学生選手権 2 部 3 位・全国国公立大学選手権 8 位入賞」、競泳面女子が「関西国公立大学選手権大会団体権獲得・関西学生選手権全員決勝進出 & ベスト更新率 100%」です。昨年度 (2021 年度) は、男子は「全国国公立大学選手権 5 位」、女子は「関西国公立大学選手権大会団体権獲得」と一部の目標を達成することができました。

中高から競泳や水球をガッツリやってきた選手だけでなく、十人十色な個性を持つ部員が多く在籍しています。経験・未経験問わず歓迎します。青く輝くプールで私たちと青春しませんか？

部費は半年ごとに 6000 円を徴収しています。

私たちの活動は公式ホームページ

<https://kobe-univ-swimteam.jimdofree.com>

や各面の練習日記

<https://ameblo.jp/kobe-swimteam/>

<https://ameblo.jp/waterpolokobe/>

をご覧ください。

また、何か詳しく聞きたいことなどがあれば、

メール kobeswim@gmail.com

Twitter [@kust_shinkan22](https://twitter.com/kust_shinkan22)

の DM までご連絡ください。入部お待ちしております。



HP



メール



Twitter

理学部 4 回生 主将：松阪 竜希



オフショアセーリング部

海事科学部 2 回生 主将：山口 航輝

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型ヨットに乗って活動しています。ヨットは風の力だけで動くためセーリング中は、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。大会に関してですが、全国大会での優勝や世界大会への参加経験が多くあり、2017年にはフランスで開催された世界大会（Student Yachting World Cup）で優勝の栄誉を勝ち取りました。次にクルージングについて、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きます。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、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できます。

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？特に新入生の皆様は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。

連絡先

- ・練習場所：神戸大学深江キャンパスポンド
深江キャンパス沖
- ・練習時間：自由（放課後・授業の空きコマ・土日等）
- ・部費：月 3000 円
- 公式サイト
- ・HP：<https://kuosc2003.wixsite.com/my-site>
- ・Facebook：<https://www.facebook.com/ffshoresailingclub/>
- ・Instagram：kuosc_sailing



HP



Instagram



弓道同好会

海事科学部 4 回生 主将：崎田 楓真

部活動

我が弓道同好会は、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、礼儀を重んじる面もありますが、硬くなりすぎずみんなで楽しく活動しています。

同好会は大会に出ることはできませんが、月に一度程度同好会内で行われる的あて大会で誰が一番中てられるかを競っており、お互いに切磋琢磨しています。審査に出場して段位を取得することを目指している部員もあり、審査前は少し緊張感をもって練習に励みます。しかし、年末年始には金的と呼ばれる小さい的を狙う遊びを実施するなど、基本的に楽しい同好会です。

部員は大学から弓道を始める人も多く、初心者でも気楽に参加できるほか、入部時期も限定していないため好きなタイミングで参加できます。練習曜日も決まっておらず、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！

連絡先

崎田 楓真

練習場所：深江キャンパス 弓道場

メール：jamokun.1115.tomaton@ezweb.ne.jp

電話番号：080-6137-0581



mail



フォークソング部

部活動

我が部では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。基本的に1人~2人で、スタジオを使用し個人の技術上昇や簡単なセッション等を行うことを目的としています。また、本部活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神戸大学全学部共通の軽音サークルや音楽団体、部活動に所属しています。私自身も、別の音楽団体に所属しています。

活動状況については、2020年度から活動はまだ一度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。2021年度も未だに新型コロナウイルスの影響も大きく、課外活動の一部の制限が続いておりますが「部員が自由に、好きな時間に、好きな楽器を好きなように演奏することで上達を目指す」ことをモットーとしています。現在の課外活動の制限下において、およそ1ヶ月前から、練習予定や練習時間、練習人数の提出が徹底づけられている現状で、部員同士で議論した結果、課外活動の制限が完全に解除され、「いつでも好きなように自由気ままに部室を利用し、音楽を演奏する」ことが可能になるまでは基本的に活動は行わないとしました。現在も大学側でこの制限が続いており、我々は一刻も早い課外活動の制限の全面解除を待っています。

現在(2021年11月末)では、新型コロナウイルス感染症の拡大はかなり抑えられており、再び活動できるのではないかと考えています。制限解除後は部室の機材のアップグレード、修理等を行う予定です。また、深江祭の開催中止も続いている中で、フォークソング部活動の実績を残せるように、他団体にライブの出演等の交渉を現在行なっております。

音楽団体としては苦しい時期が続いていますが、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、厳しい部のルールなども特に設けていないので気軽にぜひご連絡ください！

部費は構内施設を利用できる



海事科学部4回生 部長：今井 克己

ようになってから2000円から2500円を目処に頂こうと考えています。年に一度払っていただければ一年中使い放題なので、少しわかりにくいかもしれませんが、例を挙げますと、三宮の音楽スタジオと比べると破格の安さです。

連絡先：海事科学部フォークソング部部長

今井克己(いまい かつき)

Twitter @Katsu66chon

Instagram @k5_6winme

のいずれかにDMをお願いします。



Twitter



Instagram



茶道部

部活動

4回生2人、1回生1人が在籍していますが、飲食を伴うためコロナ禍において活動を制限しています。それまでは茶道部は月1回のペースで活動していました。練習日は特に決まっておらず、部員で日程を合わせてそこに外部の先生をお呼びし、お点前やお作法の勉強をしています。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。

部費はありませんが、先生とお点前する際にはお菓子代などを含めて1000円徴収しています。生協・食堂のある建物の2階の和室で練習しますので、平日のみ活動となっています。

4回生が卒業してしまうので、是非新入生の皆様に入部していただきたいと思っております。初心者の方も大歓迎です！

今後活動が再開できましたら海事会の催し、ホームカミングデー時お



海事科学部4回生 部長：谷本 菜月

茶会を開きたいと考えています。

連絡先：担当者 谷本菜月

メール：sunleft_natsuki.1114@ezweb.ne.jp

電話番号：080-8535-6601



メール



2年に及ぶ新型コロナ感染の禍の中、十分な支部活動ができていません。その中で会員有志の方に投稿を頂きました。

道産子の密かな楽しみ

早朝のゲレンデ。青い空がまぶしい。昨夜から降り続いた雪がコースを深く覆っている。

気合をいれて、パウダースノーの斜面に飛び込む。板が沈まぬようスキーの先端を雪上に持ち上げると、一気にスピードが増し雪煙が左右に舞い。軽い雪の上に身体は重力から解放され、まるで雲の上を滑るような感覚に包まれます。爽快なパウダースノーの滑走です。

ここは北海道生まれの私にとって、中学生のころから、スキーの腕を磨いたゲレンデのひとつです。

さて、このパウダースノーの快感が世界の知られるところとなり、瞬く間に街の様子が変わりました。外国人が押し寄せ、多数の大型高級ホテルが続々建設されるリゾートへと変貌しています。このコロナにあっても、建設ラッシュはコロナ後を見越して続けられております。街の景色は、本当に異国の何処かのように変わってゆきます。

私は札幌オリンピックのころから、50年間、夏は登山に野趣いっぱいの温泉、冬にはスキーと、ずいぶんこの山で遊んだものです。ところがここ数年のうちに、小さな温泉宿は大きなリゾートに、古い蕎麦屋は世界のグルメに飲み



北海道支部 中村 安宏 N25期(1980年卒)

込まれています。パウダースノーは、一部の地元スキーフリークの密かな楽しみでした。今更ですが、皆さんに紹介します。標高1300mニセコのアンヌプリの4つのスキー場には、30基余りのゴンドラ、リフトの施設があり、山頂から1000mの高低差の中には、あなたを待つコースがきっとあります。楽しいこと請け合いです。

当地は令和3年まで住宅地の地価上昇率日本一を3年続けていますが、まだ記録は続くことでしょう。パウダースノーの価値は知られたばかりです。



メリケン亭情盛

当時、私たちの昭和61(1985)年度卒業生は船員制度の近代化、第二次オイルショック、あるいはプラザ合意以降急激に進んだ円高により海運・造船業界へ就職は大変厳しい状況でした。その折、恩師から推薦されたのが、神戸市の外郭団体である神戸港振興協会（現：一般財団法人神戸観光局）でした。神戸港振興というその名のとおり、セールス、リサーチ、イベント開催など業務は多岐にわたり多忙な日々を過ごしていた中、唯一の安息がメリケン波止場船客待合所で喫茶を営む老夫婦の珈琲。その一杯が人生を変えたと。

私がまだ小学生だった頃、夏になると海水浴へ家族で出かけたものだ。親になり子どもたちが波打ち際や砂浜で遊ぶ様を見ながら、海の家でジョッキを傾け、喉に流し込む。やがて酔いがまわり、ごろりとゴザを敷いた床に寝転ぶ。

神戸支部 平山 好成 N32期(1985年卒)

背中に僅かな砂を感じる。波の音と潮風を肌に浴びながら幸福感がひたひたと寄せてくるのを感じる。そしていま、私は夕暮れ時のメリケン亭にいる。場所は、神戸港の原点とも言えるメリケン波止場。砂浜はないが、メリケンの岸壁に打ち寄せる波、行交う通船やタグボート、練習船、クルーズ船、明滅する港の灯りを眺めることができる。開け放たれたドアの外から潮風が吹いてくる。店内では海事関係者はもとより、なじみのお客さんの笑顔がこぼれる。

メリケン波止場は、神戸の中でも有数の観光地。この素晴らしいロケーションにありながら、メリケン亭の料飲価格は安い。「こんなに安くて、いいの？」と良く言われる。キャッチフレーズは、「千円あれば、楽しめる!」。ビール大瓶500円、いまだき大瓶だよ。日本酒も溢れるほど注いで350円。つまみ類は150円〜。千円でもお釣りがくる安



さだ。他にも、焼酎、ウイスキー、缶詰類と揃っている。煉瓦造り風の建物の中にあるメリケン亭は、かつては、通船のための待合所であり、次に海上バスの船客待合所になったところ。閉鎖されたままになっていたこの場所を海事関係者の社交スペースとして活用したいと考え、10年前に開店した。

学校も仕事も海の関係。どこかで海とつながることをしたかった。メリケン亭のコンセプトを“都会の海の家”にした。初めての人でも、一人でも気楽に休憩してもらえるようにした。別にビールやつまみ類を無理に頼まなくても大丈夫。休憩するだけでも OK。潮風に当たるだけでも気持ちが良い。昨今のコロナ禍で人と人との関係が疎遠になっている。同窓生の皆様、一度足を運んで楽しく肩ふりしませんか。

メリケン亭

神戸市中央区波止場町 2-7 メリケン船客待合所内
営業：18:00～22:00 不定休



神戸大学学友会 三重県支部の活動について

学友会三重県支部は、凌霜会を核として、県内在住の各大学の同窓生が参加し、毎年5月に津市内で総会を開催しています。各界でご活躍の本大学に縁のある皆様からのスピーチ・講演をお聞きし、終了後に懇親会を行っています。新型コロナウイルスの影響で、2020年・2021年は残念ながら中止となり、直近2018年・2019年は以下の内容で開催されました。

・2018年度総会（講演・懇親会）：5月13日（日）・プラザ洞津（どうしん） 出席者26名。

講演内容：神戸大学の現状と今後の取組み 水谷 文俊／神戸大学理事・総括副学長（当時）

・2019年度総会（講演・懇親会）：5月12日（日）・プラザ洞津（どうしん） 出席者18名。

講演内容：アマチュア落語家による落語 可愛家ばいる様（本名：出口敦子）1985年／文学部卒・落語研究会 OG 当会から例年数名が参加していますが、更に三重県在中の海神会会員の皆さまに支部総会への参加を募っています。

今後、海事会 三重支部として神戸大学学友会と連帯し活動をしていきますのでご協力をお願い致します。

連絡先：神戸商船大学 BN43期 辻 浩之

電話：090-8197-6373

メール：ttsujih@gmail.com

以上



連絡先 mail



学友会 HP

三重支部 辻 浩之 BN43期(1998年卒)

（以下、記事ではありませんが、ご参考までにお送りします）

◆2018年度総会写真



◆2019年度総会 紹介記事

（神戸大学 学友会 ホームページ 2019年ニュース一覧）

<https://www.group.kobe-u.ac.jp/gakuyukai/news/2019/20190512.html>



海事博物館の近況

ふね遺産認定記念 “進徳丸” 企画展のお知らせ —開催中—
2021年7月30日(金)～2022年5月27日(金)

“進徳丸”は大正12(1923)年に神戸高等商船学校の帆船練習船として進水し、大正、昭和の時代に一万一千有余に及ぶ海の若人を輩出した日本史上最大のバーカンティン型練習帆船、のちに汽船練習船“進徳丸”となり神戸商船大学の8期生が最後の実習生となりました。

関東大震災(1923年)の3ヶ月後に進水し、戦禍を経て阪神・淡路大震災(1995年)に終わるといふ波乱に満ちたその生涯でした。

大正、昭和、平成の時代を経て、令和3(2021)年7月、ふね遺産第38号(非現存船第8号)に認定されました。

詳細は、ホームページのお知らせ・新着情報のふね遺産認定記念2021年度企画展「ふね遺産『進徳丸』」から、若しくは、ふね遺産進徳丸下記右QRコードから

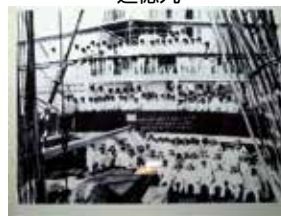
来館を希望される方は、新型コロナの感染防止の観点から、開催状況を神戸大学海事博物館にお問い合わせ下さい。

海事博物館 HP:

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



進徳丸



処女航海 サンペドロ港



神戸大学海事博物館 HP



帆走中



海事博物館ふね遺産進徳丸



神戸商船大学 開学20周年記念品のネクタイピン発見

刻印: 開学20周年 1972 銀 神戸商船大学

海神会事務局 池田 隆宏 N20期

実家のタンスから校章をデザインした開学20周年(1972年)記念品のネクタイピンが出てきました。

当時、2回生の時に開学20周年をむかえました。その記念のネクタイピンが在学生(18期生、19期生、20期生、21期生)に贈られたのかわかりません。50年前のこと、いつ、どこでもらったのか全く記憶にありません。

この度、後輩に託しました。



タイピン表裏



現役生に託したネクタイピン

8		1	5		①			
	6			4			9	
		7			6		3	8
9						3		
	8				②		1	
		3						7
3	1		8			9		
	4			7			8	
		③			1	4		2

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空いているマスに、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つずつは入ります。

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と②+③=? ①と?の数字を記載して下さい。ある記念日になります。
- 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
- 気に入った記事を1つ記載して下さい。
- 会報誌へのご希望(あれば)を記載下さい。

締め切り日: 2022年3月31日必着

【海神会だよりの送付について】

経費の都合上、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、未納者の方には、母校、学部、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

コロナ禍の中、自粛生活2年が過ぎようとしています。各種イベント等の開催が中止、縮小となり原稿集めに苦労しました。今回は神戸商船大学開学70周年を迎えるに当たり、その伝統・文化を受け継ぐ船の魅力、洋上での厳しさを後世に伝えるべく“船”をテーマにしました。ご寄稿頂いた方々にお礼申し上げます。



令和3年度会計報告

2021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の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：会則の改訂 名称の変更：海洋政策科学部同窓会
- 第2号議案：会長の改選 任期1期2年が終了し、本人の同意を得て再任と致しました。
- 第3号議案：決算、予算及び監査報告
- 第4号議案：事業計画

令和2年度 海神会 収支決算書

(単位:円 令和2年4月1日から令和3年3月31日まで)

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	4,035,000	-2,765,000	新入生68名 既卒生27名
2.雑収入	700,050	1,050,054	350,004	寄付者延64名
当期収入合計(A)	7,500,050	5,085,054	-2,414,996	

II.支出の部				
1.事業費				
(本) 総会、HP、関連団体経費	860,000	633,434	-226,566	
(中) 会誌、支部、記念クラス会支援	2,550,000	2,112,267	-437,733	支部支援 記念クラス会中止
(注) 幹部、部活動、会誌、海神会誌	1,130,000	1,144,566	14,566	新型コロナウイルス感染症緊急募金
小計(a)	4,540,000	3,890,267	-649,733	

2.管理費				
人件費、会議費等	1,900,000	1,400,680	-499,320	コロナ禍の中、出勤調整
印刷、通信、消耗品	85,000	1,160,121	1,075,121	計画外名簿システム100万円
事務費、光熱費、雑費等	240,000	253,169	13,169	
小計(b)	2,225,000	2,813,970	588,970	

予備費(c)	735,050	0	735,050	
--------	---------	---	---------	--

当期支出合計(B=a+b+c)	7,500,050	6,704,237	-795,813	
-----------------	-----------	-----------	----------	--

当期収支差額(C=A-B)		-1,619,183		
---------------	--	------------	--	--

令和2年度余剰金処理	
令和元年度前期繰越金	8,379,656
令和2年度収支差額	-1,619,183
次期繰越金	6,760,473

特別会計（基金）内訳	
定期預金	28,000,000
普通預金	866,469
合計	28,866,469

令和3年度 海神会 12月末残高

(単位:円 令和3年4月1日から令和3年12月31日まで)

科目	令和3年度予算額	令和3年度決算額	差異	備考
I.収入の部				
1.会費収入	6,800,000	3,819,500	-2,980,500	新入生26名卒業生87名
2.雑収入	800,050	931,046	130,996	延べ68名
当期収入合計(A)	7,600,050	4,750,546	-2,849,504	

II.支出の部				
1.事業費				
(本) 総会、関連団体経費	220,000	120,094	99,906	
(中) 会誌、支部、記念クラス会支援	2,425,000	325,000	2,100,000	支部支援 記念クラス会中止
(注) 幹部、部活動、会誌、海神会誌	1,030,000	837,612	192,388	プールコースロープ、修了式等
小計(a)	3,675,000	1,282,706	2,392,294	

2.管理費				
人件費、会議費等	1,780,050	1,203,040	577,010	コロナ禍の中、出勤調整
HP、印刷、通信等	2,000,000	1,617,022	382,978	8,400名郵送
事務費、光熱費、雑費等	145,000	107,190	37,810	
小計(b)	3,925,050	2,927,252	997,798	

予備費	0	0	0	
-----	---	---	---	--

当期支出合計(B=a+b)	7,600,050	4,209,958	3,390,092	
---------------	-----------	-----------	-----------	--

当期収支差額(C=A-B)		540,588		
---------------	--	---------	--	--

令和3年度中間決算(9月末)	
前年度繰越金	6,760,473
令和3年度収支差額	540,588
次期繰越金	7,301,061

特別会計（基金）内訳	
定期預金	28,000,000
普通預金	867,987
合計	28,867,987

※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。

2022年度海神会 総会 開催日時について

新型コロナウイルス感染症から2年が経過しましたが、感染力の強い変異種オミクロン株の市中感染がみられ、その感染の拡大が懸念されます。従いまして、2022年の総会開催については4月上旬にホームページにてお知らせ致します。

日時：2022年5月21日(土) 予定

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

第16回ホームカミングデイは、2022年10月29日(土)に予定されてます。



海神会への寄付一覧

2021 年 1 月 1 日～2021 年 12 月 31 日

昨年（2021 年）は延 98 名の方から 1,544,500 円のご寄付を頂きました。順不同・敬称略

	氏 名	期	卒業学科		氏 名	期	卒業学科		氏 名	期	卒業学科
1		1期	E1	31		13期	N13	61		23期	A03
2		2期	E2	32		13期	N13	62		23期	N23
3		2期	E2	33		14期	E14	63		24期	A04
4		2期	E2	34		14期	E14	64		24期	E24
5		3期	N3	35		14期	N14	65		24期	N24
6		4期	E4	36		15期	N15	66		24期	N24
7		4期	N4	37		16期	E16	67		24期	N24
8		4期	N4	38		17期	E17	68		25期	E25
9		4期	N4	39		17期	E17	69		25期	N25
10		5期	N5	40		17期	N17	70		26期	E26
11		5期	N5	41		17期	N17	71		26期	N26
12		5期	N5	42		17期	N17	72		27期	A07
13		6期	N6	43		18期	N18	73		29期	N29
14		7期	N7	44		18期	N18	74		31期	N31
15		7期	N7	45		19期	E19	75		34期	E34
16		7期	N7	46		19期	E19	76		36期	A16
17		8期	N8	47		19期	E19	77		36期	A16
18		8期	N8	48		20期	E20	78		39期	BT1
19		8期	E8	49		20期	N20	79		41期	BN3
20		8期	E8	50		20期	N20	80		41期	BN3
21		8期	N8	51		20期	N20	81		48期	BP10
22		10期	N10	52		20期	N20	82		51期	BK13
23		11期	E11	53		20期	N20	83		57期	海事5期
24		11期	N11	54		20期	N20	84		61期	海事9期
25		11期	N11	55		20期	N20	85		65期	海事13期
26		12期	N12	56		20期	N20	86		66期	海事14期
27		12期	N12	57		21期	E21	87		66期	海事14期
28		13期	E13	58		21期	N21				
29		13期	N13	59		22期	A02	寄 付 金 計		¥1,544,500	
30		13期	N13	60		22期	E22				

物故者 (2021 年 1 月～2021 年 12 月に届出があった方)

謹んで、ご冥福をお祈りいたします。

期	氏 名				
	高等商船 44 期	3 期	7 期	16 期	
		3 期	7 期	17 期	
		5 期	7 期	25 期	
	1 期	5 期	8 期	30 期	
	1 期	5 期	9 期	36 期	
	1 期	6 期	10 期	38 期	
	1 期	6 期	11 期	38 期	
	2 期	6 期	12 期	海事 4 期	
	2 期	6 期	16 期		

2021 年度新任の先生方々 (所属先については、学部 HP をご覧下さい。)

2021 年度
退職される方々



海神会事務局からのお知らせとご案内

2022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. 名簿システム PalSyne について

会員様へ情報提供、利便性の向上の為、マイページを提供し、その登録を推進しています。そのため、2021年8月中旬から9月上旬にかけ約8,400名の会員様にマイページの設定用IDとパスワードを郵送致しました。また毎年会報送付時、不達が300件程度発生し、特に近々の卒業生が目立ち住所確認に苦慮しています。

海神会 HP よりマイページにログインできますので、是非ご活用をお願いいたします。

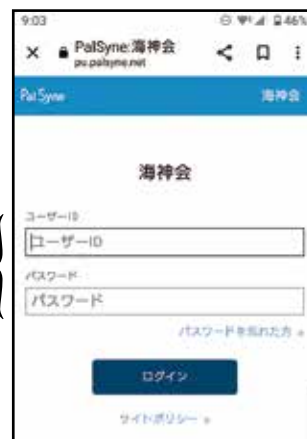
マイページの設定とIDとパスワードについて



海神会 HP トップページ

【住所変更・Palsyne 申込 / ログイン】

- ① ID とパスワードをお持ちの方は、ログインして下さい。
- ② ID とパスワードをご希望の方は、Palsyne 申込を行い、後日メールにて ID とパスワードを送信しますのでログインして下さい。



ログイン後、各自ご自身の住所、電話、メール等を確認の上、メニュー【変更・編集】より開示情報をメンテして下さい。その情報は名簿システムに反映されます。マイページは以下のサービスを提供いたします。(会員＝卒業生)

- ・会員様へのお知らせ表示
- ・自身の連絡先等の開示情報変更
- ・イベント等の参加申し込み(メニュー：各種履歴確認)
- ・会費納入・寄付履歴(メニュー：各種履歴確認)
- ・会員検索と名簿閲覧(本人が開示承諾した情報のみ)

2. 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。)

同窓会の事業は、卒業生には、年一回の“海神会だより”の送付、各支部、記念クラス会等への支援を行い、又 学部には、年間行事(卒業式、ホームカミングデイ等)、ボランティア活動を支援し、学部生には部活動の支援し、海神会賞の贈呈を行っています。

これらの事業は、会員の皆さまからの会費と御寄付によって支えられています。

海神会が末永く維持、発展する為、皆さまのご理解賜りご支援をお願いいたします。会費納入については次の通りです。

- ・会費未納の方は、終身会費 40,000 円(2019 年度より一括納入をお願いしています。)
- ・会費分納の方は、5,000 円単位での残額の納付をお願い致します。
- ・会費完納の方は、1,000 円単位のご寄付を賜りますようお願い致します。

納入状況のご不明な方は、事務局にお問い合わせください。

* 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。尚、振込手数料の関係上、便利な「払込取扱票」に対応した ATM からの振り込みをお願い致します。(現金、通帳・キャッシュカードから引き落とし可、土日振込可)

会費完納の方には、会員証を送付します。

3. 2022 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、延期ふくむ)

卒業 50 周年、40 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,E17 期生 N,E16 期生と N,E15 期生) 40 周年(N,E27 期生 A7 期生 N,E26 期生 A6 期生と 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。

神戸大学海洋政策科学部同窓会海神会

〒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

Tel&Fax : 078-431-6439

e-mail : almamata@maritime.kobe-u.ac.jp

ホームページ : <https://www.fukae.org/>



LINE



Instagram



HP