



海神会だより



- 2 頁 就任ごあいさつ 会長 早光 篤彦
- 2 頁 令和5年度のホームカミングデイの報告(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
- 3 頁 「深江祭」を終えて 深江祭実行委員長 4 回生 海野 美里
- 特別寄稿
- 4 ～5 頁 米国の尖閣政策の矛盾と危険性 尖閣諸島について
ロバート・D・エルドリッチ
- 6 頁 花毛布の歴史と継承
明海大学ホスピタリティ・ツーリズム学部 上杉 恵美
- 卒業生からの寄稿
- 7 ～8 頁 新日本検定協会の行政委託型事業について
新日本検定協会 山本 弘
- 9 頁 生活支援ロボット実現に向けて
大阪大学サイバーメディアセンター情報メディア教育研究部門 助教授 小林 聖人
- 10 ～11 頁 水先修業生から1級水先人へ、15年の軌跡
大阪湾水先区水先人 斉藤 志穂
- 12 頁 乗船実習科を終えて後輩に伝えたいこと
ENEOS オーシャン株式会社 大津 優介
- イベントコーナー
- 13 頁 体験型海洋イベント Ocean's 17
神戸大学 海事科学部・海洋政策科学部 地域連携センター 堀田 弘樹

- 14 頁 第17回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 石井 克幸
- 15 頁 企業紹介 「企業と学生とを結ぶ懸け橋」
- 15 頁 2024年度海神会総会開催予定について
- 海洋政策科学部 1 期生特集 ～未来に向けて！その思い～
- 16 頁 *海洋応用科学領域 3 回生 有川 祥平
- *機関学領域 3 回生 内山 竜志
- 17 頁 *海技ライセンスコース航海学科 3 回生 井上 咲季
- *海洋ガバナンス領域 3 回生 八原 博通
- 深江キャンパス 部活動の紹介
- 18 ～20 頁 オフショアセーリング部、神戸大学体育会ラグビー部、
海事科学部弓道同好会他
- 21 頁 産学連携 学部生が企画した商品の紹介 ～はりまるシリーズ～
3 回生 竹内 舜喜
- 22 ～23 頁 2023 年度 合同企業説明会の参加企業紹介
- 支部だより・集う仲間たち
- 24 ～25 頁 関東支部・関西支部・関門支部 18 期生
- 26 頁 2023 年度 総会報告・役員改選・決算・予算
- 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 数独パズル



会長就任のごあいさつ

海洋政策科学部同窓会 海神会会長 早光 篤彦 N 20 期

平素は、会員の皆様には、海神会の活動にご支援・ご協力を賜りありがとうございます。

2023 年（令和 5 年）5 月 27 日の総会において、前会長の片岡徹氏より海神会会長の重責を引き継ぎました神戸商船大学航海学科 20 期生の早光篤彦です。

神戸商船大学は、2003 年 10 月に神戸大学と統合され神戸大学海事科学部となりました。そして、この統合を契機に 2004 年 2 月に海事科学部同窓会「海神会」が発足しました。2024 年には、同窓会海神会創立 20 周年を迎えます。今思えば、私はくしくも神戸商船大学創立 20 周年の年に入学しました。何かと 20 に縁を感じる次第です。

さて、2021 年 4 月には、神戸という歴史・立地に恵まれた地にある総合大学としての「海の神戸大学」をブランディングとして、日本という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」に改組され、新たな時代が始まりました。2024 年度には、その 1 期生が卒業を迎えます。

また、2022 年 3 月には、海洋探査機能、災害支援機能等の多機能を備えた「深江丸」よりひと回り大きくなった新造船“海神丸”が就航致しました。学内実習はもとより内外の海事分野での研究活動に貢献できるものと期待しております。

同窓会海神会は、新型コロナウイルスの禍の中、この 3 年あまり活動を自粛せざるを得ない状況にありましたが、昨年 5 月に新型コロナウイルスが 5 類になったことから、通常の事業と支援活動を再開したところです。今後、支部活動等が盛んになり、卒業生の交流、親睦が図られることと思います。また、2023 年 10 月のホームカミングデイに併せ「深江祭」が復活いたしました。次年度からは、従来の 5 月開催と聞いております。

大学名・学部名は変わりましたが、学生の皆さんには、脈々と培われた海事分野での伝統と文化を受け継ぐと共に新たな分野への挑戦を期待いたします。



令和5年度のホームカミングデイの報告 (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

令和 5 年度になってコロナ感染対応の緩和が図られ、昨年に続き本年度のホームカミングデイも対面実施できたことを嬉しく思います。まずは、日頃から本部局の教育、研究、学生活動などに継続的にご支援とご協力をいただいております全ての卒業生・修了生の皆様に対しまして、部局の代表者として衷心より感謝申し上げます。加えて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様はじめ本部局の関係各位に感謝申し上げます。

本年度末で部局長の任期満了となる私にとりまして、今回のホームカミングデイは部局長としてご挨拶する最後の回となりました。2020 年 4 月の部局長就任と共に、コロナ感染拡大防止の対策作業に加えて、海洋政策科学部の設置作業と海神丸の建造が同時並行で進行しましたので、正に猛烈な嵐の中で難しい舵取りをしながら航海を続けてきた思いです。おかげさまで、本年度あたりからやっと安定航行ができる状況になってきた印象です。また、本年度は、コロナ感染拡大の時期から途切れてしまっていた深江祭が、ホームカミングデイの日に、学生有志等によって小規模ながらも復活されたことは嬉しいニュースでした。

さて、この度のホームカミングデイは、昨年同様に午前中に海神丸の見学会を開催し、午後の学部企画では、学部長からの近況報告、海神会会長の早光様のご挨拶に続きまして、3 名の本学部の卒業生にご講演いただきました。学部長の近況報告では、昨年のホームカミングデイから一年間の本部局の状況について、多くの教員等の活躍による外

部からの研究資金の獲得が順調であることや、2023 年 5 月の久元神戸市長による本部局の実験室見学と深江からメリケンパークまで海神丸に視察乗船されたこと、2023 年 7 月に海神丸がシップ・オブ・ザ・イヤー 2022 漁船・調査船部門賞を受賞したこと、数多くの学部生・大学院生等の受賞や教員のメディア出演等について簡単に紹介致しました。

招待講演では、大阪湾水先区水先人会の水先人としてご活躍されている斉藤志穂様、大阪大学の教員としてサイバーメディアセンターで教育研究活動をされている小林聖人様、そして、本研究科博士後期課程の大学院生として研究活動に取り組まれている近藤大祐様をお招きし、それぞれのお仕事内容や経験談、研究活動などの内容を本学での学生生活の思い出も交えてご講演いただきました。いずれも興味深いご講演ばかりで、会場からはいくつか質問もありました。講演会終了後には、集合写真撮影の他、コロナ禍のため近年中止しておりました懇親会を簡素な形ながら開催させていただき、神戸大グッズが当たる抽選会も実施するなど、お陰様で今年も盛況な催しとなりました。

今後も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、引き続き変わらぬご支援とご鞭撻を賜りたく、何卒よろしくお願い申し上げます。





深江祭を終えて

2023 年度深江祭実行委員会 実行委員長 4 回生 海野 美里 69 期 (海事 17 期)

今年の深江祭のテーマである「復航」は、コロナ禍が明け、4年ぶりの対面開催を目指す深江祭にふさわしいイメージだと思いつけました。そのテーマ通り、みんなで協力しながら企画を考案し、深江祭を創り上げることができました。

4年ぶりの深江祭復活は、1年前(2022年10月)から計画が始まりましたが、その道のりは険しいものでした。2023年6月頃からメンバーの募集を始め、7月には大学から深江祭実行委員会の活動承認をいただき、9月から本格的に開始しました。

過去資料があまり残っておらず、すべてが手探りの状態であり、当時はPCと毎日らめっこをしていました。また、テントの立て方や模擬店運営、近隣の方々へのビラ配りといった活動は日々大変でしたが、同時に徐々に開催したい気持ちが高まっていました。

開催をしてみて、ビラ配りの効果が現れたのか想定以上のお子さん連れの来場者があり、700名以上の方々にご来場いただきました。体験乗船会は2日間ともに、受付開始直後に

整理券完売の盛況で、クイズラリー、ビンゴ大会と実行委員企画も盛り上がり大満足の結果でした。感謝の気持ちでいっぱいです。

今回の深江祭が無事に開催できたことは、海神会事務局の池田様をはじめ、ご協力くださいました大学関係者の方々、ご寄付いただいた皆様、来場いただいた皆様のおかげです。この場を借りてお礼を申し上げます。本当にありがとうございました。

来年度以降はもう学生ではありませんが、今度は来場者として応援し続けたいと思います。さらに発展していく深江祭を、これからもどうぞよろしくお願いいたします。

最後に、深江祭実行委員会では新たな実行委員を随時募集しています。ご興味のある学生がいらっしゃいましたら、ご連絡をお待ちしております。



2023 深江祭 HP





米国の尖閣政策の矛盾と危険性

エルドリッチ研究所・代表 ロバート・D・エルドリッチ 1999年神戸大学法学研究科卒



はじめに

過去 10 数年、いわゆる「尖閣問題」が国内外で注目されるようになってきているが、実は、この問題が 50 年以上、存在している。そして、これは単なる日中間の問題ではなく、実は、アメリカ合衆国も深く関係している。

1972 年 5 月に沖縄が日本に復帰された際、尖閣諸島は含まれていたが、米国は日本の領有権を認めなかった。つまり、日本に施政権を返還したが、日本の主権を認めなかった。

尖閣諸島は日本の領土編入した 1895 年以降、米国は日本の尖閣諸島に対する主権を認め、1945 年から 1972 年までの 27 年間の米国による占領・統治の間、日本の南西諸島に対する「潜在主権」を認めたが、1971 年 6 月の沖縄返還協定の際、突然、米国は曖昧ないし中立政策をとるようになった。

その理由の詳細について、拙著『尖閣問題の起源—沖縄返還とアメリカの中立政策—』（名古屋出版会、2015 年）（5 頁右下略歴内）で紹介している、ここで簡単に纏めると、台湾（中華民国）と中国（中華人民共和国）のそれぞれの国は、尖閣周辺の海底で相当な資源が埋蔵していると結論した 1968 年の国連アジア極東経済委員会（ECAFE）の調査の後の 1970 年から突然、尖閣諸島の領有権を主張し始めたため、米国は、対応に困っていた。本来なら、米国は、日本の主権を再び認め、台湾や中国の主張を無視ないし取り下げろべきだったが、「施政権は日本に返還するが、主権について当事者の三か国が話し合っ決めて決めなさい」という極めて無責任な曖昧ないし中立政策をとった。

本稿は、その米国の決定や姿勢は如何に従来の政策に矛盾していると説明するとともに、その危険性を指摘する内容である。

いうまでもないが、尖閣問題の拡大と緊張をもたらした最大の責任者は中国である。領有権の根拠が全くないにも

関わらず主張し続けて緊張感を増加させているからだ。時の政権の台湾にも責任がある。そして、尖閣諸島に対して実効支配をあまり示してこられず、中国に対して「遠慮外交」を一貫してとってきた沖縄復帰後の日本政府にも大きな責任があるが、本稿はあまり知られていないアメリカの間違った政策に焦点を当てて、読者と一緒に考えるとともに改善を求めるものだ。

米国政策の問題点と矛盾

米国政府が 1971 年に採用した尖閣諸島の領有権に関する中立政策は、以下の理由で大きな欠陥と問題がある。第一に、この政策は不正確であり、尖閣に関するこれまでの立場に反していた。第二に、この地域における最も重要な同盟国である日本に悪いメッセージを送り、今日まで残る米国に対する深い不信感を生み出した（そして、尖閣諸島には二国間安全保障条約が適用されるという立場を両国の首脳が会う度に表明する必要がある）。第三に、台湾と中国の主張は容易に反論可能であった。第四に、中立の立場は結局、この地域と同盟におけるアメリカの戦略的立場を弱めることになる。第五は、尖閣有事への対応能力に関するものである。第六は、尖閣諸島に対する日本の施政に制限を加えるものである。東シナ海の現状を変えないという米国政府の要求が、日本が適切かつ自信を持って尖閣諸島の施政を行うことを妨げていることである。本節では、これらの問題点を探る。

第一は、その歴史的な不正確さである。それまでの 26 年間（1945～1971 年）、そしてそれ以前の 50 年間、アメリカの政策は、尖閣諸島は琉球諸島の一部であり、琉球諸島は日本の一部であるというものだった。サンフランシスコ講和会議で発表された対日講和条約第 3 条の解釈によれば、法的にも行政的にも、日本は琉球諸島に対して「残存主権」を有していた。したがって、もし日本が琉球諸島に対する主権を持ち、尖閣諸島が琉球諸島の一部であるならば、日本は事実上、尖閣諸島に対する主権を持っていたことになる。

第二に、米国が中立政策を採用したことは、日本政府にとって大変な驚きであり、当時の社説や日本政府高官の発言が示唆するように、日本国内に米国に対する不信感をもたらした。福田赳夫外相は参議院での質問に答え、米側の「逃げ腰の態度」に非常に「不満」であり、米政府が中立の立場を続けるなら「強い意義」と述べた。また、外務省の和田勉報道官もオフレコのコメントでアメリカの立場を「強く批判」した。そして佐藤栄作首相は、アーミン・H・マイヤー駐日米国大使の離任挨拶の際、尖閣に対する日本の主権を米国に認めさせるために、この問題を提起した。尖閣をめぐる日本、台湾、中国の政治的、外交的、軍事的緊張は、この時期から高まり始めた。

第三に、米国は、日本と協調していれば、台湾と中国の主張を全面的に否定しないまでも、反論することは可能であった。台湾と中国の主張は、当時（そして現在も）、国際法における禁反言の原則に違反するものであった。禁反言とは、政府が自らの行為、行動、虚偽の陳述によって真実として確立されたものを否定したり、それに反することを主張したりすることは許されないという原則である。すなわち、中国が作成した地図、切手、その他の公文書は、尖閣諸島が琉球の一部であり、日本のものであることを明確に示していた。そのため、米国政府は、その気になれば、1970 年頃以降、こうした根拠のない主張（尖閣の領有権）





沖縄復帰記念式典

を簡単に打ち消すことができたのである。

第四に、この政策が有害だったのは、この地域に不安定さをもたらし、複数の主張の混乱を招いたからである。このような立場は、紛争国の一方（現状変更を望む国）が軍事的に弱ければ問題なかったかもしれないが、その国、すなわち中国が強くなると、通用しなくなり、実際には非常に危険なものとなる。同盟国を守るために米国が血を流すことになり、最終的には紛争に発展するかもしれない。

第五に、日米の軍事作戦計画に不確実性をもたらす。政策の矛盾の結果、米国の政府や軍関係者が尖閣に関して度々誤った認識を示している。しかし、それ以上に憂慮すべきことがある。大きな皮肉が存在する。安保条約第5条は、米国が尖閣諸島に対する日本の主権を公には認めていないにもかかわらず、米国（と日本）に対して「自国の憲法の規定及び手続に従って共通の危険に対処するように行動する」とされている。2010年9月、ピューリッツァー賞を受賞したニコラス・クリストフ記者はこの皮肉を指摘し、「我々は、島が必ずしも日本のものであるとは認めていないにもかかわらず、島をめぐる日本が戦争をするのを助けるという不条理な立場にいる」と書いた。クリストフは、歴史的証拠が島々の領有権を持つという中国の主張を支持すると考える傾向があり、「中国の立場に同情的」であることを認めているが、1980年代からこの問題を追っており、最初にこの問題について書いたのは、1996年10月の『ニューヨーク・タイムズ』紙での論点、“Would You Fight for These Islands?”（これらの島々のために果たして戦うか？）であった。クリストフは“On the Ground”（現場で）と題したブログで、2000年の共著 *Thunder from the East*（東方からの雷）からの分析を再び紹介し、さらにこう主張している。「もちろん現実には、米国が数個の不毛の岩をめぐる条約上の義務を果たす可能性はゼロに等しい。中国のものであるかもしれない島々をめぐる、中国と核で対立するリスクを冒すつもりはない」。筆者は、クリストフ氏の尖閣諸島紛争に関する記述や理解、特に、日本の領有権主張は「疑わしい」し、中国の領有権主張の方が「おそらく強い」という主張には同意しないが、彼が情報通のアメリカ人読者のために、1960年の日米安全保障条約との関係についての上記の矛盾点を指摘することで、貴重なサービスを提供している。

最後に、尖閣諸島に対する米国の姿勢は、尖閣諸島の管理に関して日本ができることを制限するものである。すなわち、米国政府は中国の行動に関して「東シナ海における現状維持」と述べているが、論理的には、同じ制限が日本にも適用され、日本の行動の自由を制限することになる。



言い換えれば、日本が島嶼に対する施政権を強化するためには何をしようとも、それは本質的に現存する現状を変えることになるからだ。

これは非常に残念なことだ。中国がほぼ毎日のように日本の施政権を削り続けてきたのだから。少しずつ、見えないうちで静かに、日本にとって少し悪い新しい現状を作り出し、過去50年間、何の罰則もなくそうしてきた。日本は深刻な損失を被っている。例えば、過去には、漁師が嫌がらせを受けることなく漁をすることができ、科学者や政府関係者が島に上陸して調査をしたり看板を立てたりすることができ、遺族が過去の難破船のために島で式典を行うことができ、日本の政府やメディアの航空機が島の上空を妨げられることなく飛ぶことができた、などである。だが、現在それをしようとしたら、理論上、「今の」現状変更になる。ところで米国は、2012年9月のいわゆる「国有化」に至るまで、懸念を表明するなど、日本がそのような行動を取ることを以前から阻止してきた。

米軍関係者や政府高官でさえ、公式の場であれ私的な場であれ、今日、島を訪れることを躊躇している。その結果、彼らは自衛隊や防衛省とともに、第5条がカバーすると認めている島嶼防衛の準備に役立つ貴重なデータや情報を収集することができない。

実際、先に説明したように、2つの島は日米地位協定第6条に基づき、日本が米軍に射撃練習のために提供しているにもかかわらず、米国務省は1979年以来、在日米軍が使用することを禁じている。この事実は、近年機密解除された文書が発見され、共同通信が報道したことで知られるようになった。その理由は、アメリカ政府が「日中の領土問題に巻き込まれることを恐れたからだ」という。当時から米軍が射撃場を使用していないことは周知の事実であったが、裏付けとなる文書がなければ、なぜ、誰が命じたのかは不明であった。現在も不明なのは、米政府がなぜ米軍が一方的に、あるいは（射撃場を持たない）自衛隊と共同で射撃場を使用するのを阻止し続けるのか、あるいはなぜ射撃場を日本に返還しないのか、ということである。両軍の能力、そしておそらくオーストラリアなどの外部パートナーの能力は、そこでの練習が許可されることで大きな恩恵を受けるだろう。

米国に求める政策修正

本稿で説明したように、尖閣諸島に関するアメリカ政府の政策には致命的な欠陥があり、最終的には日米の人命が不必要に失われる紛争を招くだろう。アメリカ政府は、日本の主権を認めるという歴史的な政策に立ち返るべきだ。そうすることで、尖閣諸島の地位と、この問題における米国の立場を、きっぱりと世界に明らかにすることができる。日本国内だけでなく、米国内にも存在する、米国のコミットメントの度合いに関する疑念を取り除くことができる。それはさらに、日本が尖閣諸島に対する実効支配と施政権を確固たるものにするために必要なことを行うことを可能にし、同盟が2つの軍隊が行動すべきこと、つまりこの地域であらゆる事態に備えて適切な訓練と演習を行うことを可能にする。

現状では、尖閣諸島に対する米国の政策は、残念ながら矛盾の塊であり、同盟と日本が自国の領土の適切な管理に自信を持って対処する能力を低下させている。早急に変更をしなければ、アメリカの欠陥政策は同盟の重荷となり、二国間関係に深刻な打撃を与えかねない。

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





神戸における花毛布の継承活動

明海大学ホスピタリティ・ツーリズム学部 上杉 恵美



日本船伝統のおもてなし「花毛布」(別称「飾り毛布」)は、1900年頃に外洋航路客船で始まり、以来120年以上に渡って引き継がれてきました。1920～1930年代には、国内外の航路の多くの客船で花毛布が飾られていました。戦後、花毛布の伝統は商船三井客船や国内フェリー各社の船舶で継承されていましたが、1990年頃までには姿を消していきました。現在は商船三井クルーズが運航する客船「にっぽん丸」のスイートルームとデラックスルーム、鹿児島～奄美群島～沖縄を結ぶマルエーフェリーと奄美海運が運航するフェリーの上級客室など、ごく限られた船舶と客室で、そのサービスが提供されています。

「花毛布」継承活動の経緯

年々船上から姿を消していく花毛布を何とかして残しておきたいという思いから、取材と研究論文執筆と並行して、関東各地で実演会やワークショップを開催したり、大学のゼミで実習を行うようになりました。2016年には国の重要文化財「帆船日本丸」(横浜みなとみらい)において、花毛布の継承を目的とした展示活動を行う機会を得て、学生たちと共に船長室をはじめとした10室に飾り毛布を展示しました。この活動は現在も継続して行っており、多くの見学者の皆様から好評をいただいています。

毛布の折り方は先輩から後輩へ身振り手振りで伝承され、マニュアルは残されてきませんでした。そのため、国内各地で行った取材の成果をまとめて花毛布の本を2冊出版し、作品と折り方をできる限り記録に残しました。

神戸における「花毛布」の展示と継承活動

2022年春、神戸大学の新造練習船「海神丸」の見学会において、神戸大学職員の服部恵理子さん作成の花毛布が展示され、訪船された方々を歓迎しました。服部さんは以前、東京の「船の科学館」で開催した青函連絡船史料研究会の講演会に参加され、飾り毛布実演をご覧になって関心を深め、神戸でも花毛布の展示や実演ができないかという構想をあたためていらっしゃいました。

そして2023年、服部さんをはじめとして、神戸大学海事博物館の皆様、神戸大学大学院海事科学研究科の瀧真輝先生、海技教育機構練習船の元司厨長で花毛布のベテランである中村鎮生さんなど、たくさんの皆様の熱意とご尽力のおかげで、神戸において花毛布の継承活動が本格的に動き出し、広がりを見せました。以下、2023年に神戸市内で行われた花毛布のおもな展示やイベントをご紹介します。



神戸大学海事博物館企画展



夏休みワークショップ 花毛布体験 夏休みワークショップ タオルアニマル作り

(1) 神戸大学海事博物館 (深江キャンパス)

120年以上の歴史を持つ日本船の文化の紹介と保存・継承を目的として、2月より花毛布の常設展示が始まりました。7月21日からは企画展「近代日本 船のあゆみ」の開催に合わせ、花毛布の歴史を辿ることができるように、各年代を代表する作品と解説を展示しました。8月4日には夏休みのワークショップ「船のおもてなし 花毛布とタオルアニマルを作ろう」を開催し、神戸市と芦屋市から小学生のお子さんたちと保護者の方々が参加して、楽しいひとときを過ごしました。参加した皆さんは、初めて見る花毛布とタオルアニマルに目を輝かせながら、作品作りに熱心に取り組んでいました。神戸大学の4名の学生さんたちもサポーターとして大活躍しました。

「花毛布体験コーナー」も併設されましたので、見学の機会がありましたら、ぜひ実際に毛布を折って作品を作ってみてください。

(2) 練習船「海神丸」 (深江キャンパス)

5月の神戸市長見学会と6月の航海学会見学会で、「ぼたん」「くじゃく」「花二輪」など、服部さん作成の華やかな作品が訪船した方々をお出迎えしました。



練習船「海神丸」

(3) 神戸ポートターミナル (新港第4突堤)

10月から花毛布の展示コーナーが設けられ、服部さんと瀧研究室の学生さんたちが月替わりで作品を飾っています。2023年はクルーズ船の神戸寄港が急激に増え、ポートターミナルは利用客で賑わっています。クルーズ船で神戸を訪れる多くのお客様の目に触れることで、花毛布への注目がますます広まっていくことが期待されます。学生さんたちの練習の成果を発表する良い場にもなり、ここから若い世代の継承者が生まれると良いと思います。



神戸ポートターミナル

(4) 神戸海洋博物館 (メリケンパーク)

商船三井クルーズ(旧商船三井客船)は、花毛布の伝統を戦前から現在まで継承している唯一の船会社です。11月にクルーズ客船「にっぽん丸」の現役客室マネージャーが博物館を訪れ、花毛布を作成しました。その作品は館内の「にっぽん丸」の模型のすぐ傍に展示されています。「にっぽん丸」の花毛布は、船内でも限られた客室でしか見ることができませんので、非常に貴重な展示です。

このように、船上で育まれてきた花毛布を、神戸の3つの場所で見ることができるようになりました。市内散策の折には、是非お立ち寄りください。

横浜に続き、港町神戸において花毛布の継承活動に関わることをできたことを、たいへん光榮に思います。船で育まれた良き伝統が新たな折り手に引き継がれ、末永く残されていくことを願っています。



神戸海洋博物館



卒業生からの寄稿

新日本検定協会の行政委託型事業について

** 海洋汚染の防止・危険物の重大事故防止に関する公的な役割 **

一般財団法人新日本検定協会 ケミカル・エネルギーグループ

安全環境室長 山本 弘 BN44 期



このたびは海神会の会報に寄稿させていただく機会を頂戴し、誠にありがとうございます。船級協会は皆様をご存知でも、同じようにサーベイヤー（海事鑑定人）と呼ばれる検定協会の業務は、貿易や海事・港湾の実務者以外の方には、あまり認知されていないように思いますので、この場をお借りしてその一面を紹介させていただきます。

はじめに

私は、神戸で震災が起きた直後の1995年に航海学コース44期生として入学しました。深江を愛するがあまりに当地に長く留まり、下級生と共に乗船実習科を修了しました。乗船実習科を修了した当時は未だ就職氷河期が終わっておらず、身から出た錆ではありますが厳しい状況にあった私は、入学同級生の友人を頼り、内航ケミカルタンカーに約2年間乗船しました。一人前の船乗りに至らず下船することになりましたが、内航海運の現場で身をもって学び、自身の社会人としてのベースとなる経験を積ませていただきました。その後の再就職活動中には、海技大学校で非常勤講師（乗船実習補助のアルバイト）をして凌ぎながら、同校教官から紹介していただいた現在の職場である一般財団法人新日本検定協会（以下「当協会」と表記します。）に辿り着きました。

当協会は、輸出入貨物の検査・分析や、船舶・損害貨物の鑑定等の第三者証明を行うことを主要業務としている団体ですが、在学中にはその存在を知ることなく、最初の職場であるケミカルタンカーへの乗船中に、検査員の方が荷主の依頼で貨物のサンプルを採取しに来ることや、入渠中の造船所に船底やプロペラの損傷箇所を確認しに来ることがあり、その存在を認識した次第です。

当協会で私は、まず川崎事業所への配属となりました。最初の上司である事業所長が神戸商船、また課長が東京商船の卒業生でしたので、陸上での勤務経験が乏しかった私にとって、大変心強い存在でした。同所で船舶や石油化学メーカー、タンクターミナル等で輸出入貨物の検査や、タンクの計測等の業務を経験した後、東京都港区にある本部へ異動となり、現職に至りますが、本部においても多くの商船大学卒業生がおり、困ったときには必ず手をさしのべていただきました。

このように紆余曲折を経ましたが、これまで多数の商船大学卒業生に助けられ、現在においても、社内外の関係者に多くの同窓生がいて、それぞれの立場は違えども、船や港を通じた連帯感を常に感じながら、日々の業務に取り組んでいます。

新日本検定協会の概要

当協会は、1948年に海事鑑定、検査及び検量を行う公益法人として、運輸大臣の許可を受けて設立されました。全国の主要港を中心に40か所を超える検査事業所および分析拠点等を設置し、海外では中国、シンガポール、マレーシア、タイに現地法人を設立しており、国内外の物流において、公正、公平で信頼性の高い検査、分析を提供することで、商取引の円滑化や、安全、安心の確保に貢献することで、国際経済の発展に寄与することを会の目的としています。具体的には、船舶や貨物の状態、品質や数量の計測、分析や証明、またこれらに損害が発生した場合の損害額の算定や原因究明を、直接利害関係のない立場で行い、報告書を作成することを主要業務としています。

このように当協会は、港湾運送事業法の鑑定の許可に基づく第三者証明事業を中核としておりますが、下表の法律に基づく検査等について、政府からの委託を受けた登録機

関という側面を持っています。

本稿では、私が所属する部署で担当している「事前処理確認業務」と「危険物コンテナ収納検査」のふたつの行政委託型事業を紹介し、当協会が担う海洋環境保護や危険物の重大事故防止といったSDGsにも関わる役割について知っていただきたいと思います。

検査等の名称	根拠法	概要・目的
輸入食品の命令検査	食品衛生法	指定された国の対象輸入食品に対して、流通前に抜き取り採取し、抗生物質、残留農薬、自然毒、微生物などの分析を行い、食の安全に寄与する。
危険物コンテナ収納検査 危険物積付検査	船舶安全法	特に危険性の高い危険物がコンテナで海上輸送される際の収納方法や、船積みされる際の積み付け方法を検査し、これらの海上輸送における事故を防止し、海上輸送上の法令遵守を確認する。
事前処理確認業務	海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律	ケミカルタンカーで水生環境に対する有害性が高い物質を輸送したあとの、タンクの洗浄方法や発生した洗浄水の処理方法を確認し、海洋汚染の発生を防止する。
石油製品の分析	揮発油等の品質確保等に関する法律	適正な品質の石油製品（ガソリン、軽油、灯油等）の供給のための分析を行い消費者の利益を保護する。

表 新日本検定協会の実施する行政委託型事業

事前処理確認業務

海洋環境保護を目的とした国際条約「MARPOL73/78条約（1973年の船舶による汚染の防止のための国際条約に関する1978年の議定書）」には、原油等の油による汚染をはじめ、有害液体物質（化学薬品等）による汚染、船舶からの汚水、廃物、船舶による大気汚染等を防止または最小限に抑えるための枠組みが定められています。

附属書Ⅰ	油による汚染の防止のための規則
附属書Ⅱ	ばら積みの有害液体物質による汚染の規制のための規則
附属書Ⅲ	容器に収納した状態で海上運送される有害物質による汚染の防止のための規則
附属書Ⅳ	船舶からの汚水による汚染の防止のための規則
附属書Ⅴ	船舶からの廃物による汚染の防止のための規則
附属書Ⅵ	船舶からの大気汚染防止のための規則

表 MARPOL73/78条約 附属書の構成

様々な素材の原料となり、それぞれの化学的特性を利用して素材へ機能を与えるために使用される液体化学薬品を大量に輸送することができるケミカルタンカーは、近代社会において欠かすことのできない輸送手段ですが、事故が発生した場合の流出や、不正な排出が行われた場合に、大きな環境汚染につながるリスクを有しています。そのためMARPOL73/78条約の附属書Ⅱでは、ケミカルタンカーの貨物タンクの洗浄方法や設備・構造の要件、これらに関する検査、証書、記録類等に関する規則が設けられています。日本は1983年にMARPOL73/78条約に加入し、国内法令の「海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律（現在の法律名）」（以下、「海防法」と表記します。）にその規制内容を取り入れて、海洋汚染等を防止するための施策を講じています。

ケミカルタンカーの運航を端的に表わすと、特定の貨物のみを輸送する専用船を除いては原則として「積んで→運んで→揚げて→洗って」を繰り返しています。積載した貨物を目的港で荷揚げして、次の貨物を積載するまでの間に繰返し貨物タンクの洗浄が行われ、大量の洗浄水が発生しますが、そのすべてを船内に貯蔵しておくことはできません。海防法では、「何人も、海域において、船舶から有害液体物質を排出してはならない」（海防法第9条の2第1項）ということが原則として規定されており、「事前処理の方

法、排出海域及び排出方法に関し政令で定める基準に適合するものについては適用しない」(同法同条第3項)として、原則排出禁止に対しての適用除外が設けられています。つまりケミカルタンカーは、事前処理と呼ばれる、決められた方法でのすすぎ洗いとその洗浄水の除去を行い、液体化学薬品の濃度が規定値以下になったことを確実に担保した上で、以降に発生する洗浄水を所定の海域及び方法で排出できるようになっています。そのなかで特に環境有害性が高いX類物質として分類された液体化学薬品を積載した後の貨物タンクの事前処理を行う場合には、「当該有害液体物質を船舶から排出しようとする者は、その実施する事前処理が政令で定める基準に適合するものであることについて、海上保安庁長官又は海上保安庁長官の登録を受けた者(登録確認機関)の確認を受けなければならない」(同法同条第4項)とされており、当協会は1987年に海上保安庁長官からの指定を受けて以来、登録指定機関(制度の変更を経て現在は「登録確認機関」として、船上での立会い確認を実施してきました。今日も日本全国の各港で、当協会の確認員が、荷揚げが終わった内航および外航ケミカルタンカーに乗り込み、正しい洗浄方法で事前処理が行われ、事前処理で発生した洗浄水が陸揚げするために除去されたことを確認し、確認済証と呼ばれる証書を発行しています。



ケミカルタンカーでの確認
危険物のコンテナ収納検査

濃度測定法による分析

貨物の海上運送は、陸上運送や航空運送に比較して一度に大量の貨物を経済的に運送できるメリットがある一方、海上という特殊な環境下で行われるものですので、特に危険物の運送については、その安全確保のために各種の規制が設けられています。日本国内での危険物の運送や保管に関しては、消防法、毒物及び劇物取締法、高圧ガス保安法、火薬取締法及び道路法といった法律が定められていますが、国際間での運送においては、各国政府が独自の規制を行うことは円滑な流通の障害となるため、危険物の定義をはじめとする認識の違いを調和し、安全性を確保するために、国連の専門家委員会において、陸海空の全運送モードを対象とした「危険物輸送に関する勧告」(Recommendations on the transport of dangerous goods 以下「危険物勧告」と表記します。)が策定されています。危険物勧告では、危険物の等級、国連番号等による分類・識別を設け、その識別に対応する容器・包装や隔離等の輸送要件等が示されており、危険物の運送に係る遵守事項等を勧告しています。陸海空の全運送モードのうち、海上運送では、危険物勧告を受けて海事に係る国連の専門機関である国際海事機関(IMO(International Maritime Organization))において、海上運送における特殊性を考慮した危険物の取扱いの具体的要件を検討し、「国際海上危険物規程」(International Maritime Dangerous Goods Code 以下「IMDGコード」と表記します。)が策定されています。このIMDGコードは2004年以降、船舶の安全確保に係る国際条約である「海上における人命の安全のための国際条約」(以下「SOLAS条約」と表記します。)の締約国において、強制的に適用される基準となっています。

日本ではSOLAS条約及び前述の事前処理確認業務にも関係するMARPOL73/78条約のいずれについても策定から早い時期に批准しており、このような条約に基づく国際的共通ルール策定の動きに対応して、その確実な実施を図るため、船舶安全法及び海防法等の関係法令に、前述の条約及

びIMDGコード等に規定された危険物を海上運送する際に遵守すべき基準が取り入れてられています。

船舶安全法の関係省令である「危険物船舶運送及び貯蔵規則」の第112条には、荷送人が指定された危険物をコンテナに収納して運送しようとする場合、その収納方法について、船積地を管轄する地方運輸局長又は登録検査機関の検査を受けなければならないことが規定されており、当協会は国土交通大臣の登録を受け、危険物コンテナ収納検査を行う検査機関になっています。

危険物コンテナ収納検査において当協会の検査員は、主に以下の項目について規則への適合性を確認し、コンテナが閉扉される段階での最終確認を行うことで、海上輸送時の事故発生や国際規則に基づく危険物海上輸送のルールからの逸脱を防止しています。

- ・申請内容との整合性
- ・コンテナ内の危険物の収納状態・固縛状態
- ・危険物等の隔離(同一コンテナへの収納可否)
- ・危険物の容器(規則への適合性・損傷の有無)
- ・危険物への表示
- ・コンテナへの表示
- ・コンテナの定期検査の受検状況と健全性

参考:危険物の標札及び標識
https://www.sklabel.jp/pdf/danger-label-catalog_20210101.pdf



表 危険物コンテナ収納検査の主な検査項目

危険物コンテナ収納検査では、メーカーや商社といった荷送人またはその代理人である海貨業者からの申請を受け、その申請内容を確認する事前審査と、コンテナへの危険物の収納作業に立ち会う、現場確認の2段階の検査を実施しています。

多岐に渡る危険物輸送規則に精通し、様々な現場で危険物の収納方法を確認してきた検査員が、適切な助言や指摘を行うことで、海上輸送規則の遵守や荷崩れによる事故発生防止のために重要な役割を果たしています。その一方で検査のベースとなるのは申請書等に記載された情報であり、また梱包された危険物のひとつひとつを開梱して中の状態を確認することは、再梱包作業の発生や貨物の品質管理の面からも実施困難ですので、これらは申告に依るところが大きいのも事実です。そのため危険物の海上運送を安全に行うには、製造者までを含む荷送人をはじめ、すべての関係者による正確な規則・ルールへの理解、これに基づく適切な共通認識の構成が不可欠ですので、当協会では、厳正かつ的確な検査の執行はもちろんのこと、監督官庁や関係機関から支援を受け、セミナーの開催やホームページ、書籍を通じて、関係法令改正の周知をはじめ、様々な技術的情報の公開にも努めています。



参考情報

- ①新日本検定協会ウェブサイト 船と港の用語集
<https://www.shinken.or.jp/glossary>
- ②新日本検定協会ウェブサイト 港のここに！新日本検定協会
<https://www.shinken.or.jp/about/experience>
- ③書籍：危険物運送のABC
－判例・法令・保険の実務的解説－成山堂書店
<https://www.seizando.co.jp/book/5634/>
- ④書籍：図解 船舶・荷役の基礎用語－成山堂書店
<https://www.seizando.co.jp/book/10061/>





卒業生からの寄稿

生活支援ロボット実現に向けて

大阪大学サイバーメディアセンター情報メディア教育研究部門

助教授 小林 聖人 62期（海事10期）



1. はじめに

・感謝

2023年3月、神戸大学海洋政策科学部（海事科学部）同窓会 海神会様より海神会賞を頂戴し、誠に光栄に思います。私は学部3年生の後期より元井直樹准教授のモーションコントロール研究室に配属されてから自律・遠隔制御ロボットに関する研究に取り組んできました。そこから博士課程前期（修士）課程、セイコーエプソン株式会社、博士課程後期（博士）課程に進学し、生活支援ロボットを実現する事を目標に研究活動に従事しました。博士号取得後は、神戸大学での学術研究員や東京大学松尾豊研究室との業務を経て、現在は大阪大学サイバーメディアセンター情報メディア教育研究部門の助教として研究教育活動に励んでいます。



博士号授与式

・学生時代

学部生・大学院（修士）では学業・サークル・アルバイトに励んでおり、がむしゃらに大学生活を送っていました。日々の授業、週3～4でテニス、飲食店や塾でのアルバイト等、今でも色々な事が思い出されます。その中でも、大学行事であった乗船実習（銀河丸）、オーストラリアのタスマニア大学への海外研修、研究活動がとても印象深く記憶にあります。他の学部では中々体験できないことでもあるので、これら体験が私の価値観等を大きく変えたと思います。



乗船実習（銀河丸）

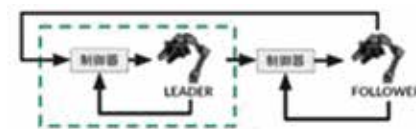


タスマニア大学

研究活動では、学部3年生の後期に元井研究室へ配属となりました。元井研究室ができて2年目だったため2期生として配属になりました。先生はもちろんのこと、研究室メンバーはとても面白く、とても楽しい研究室でした。研究を次第にしていくうちにロボットを作って動かしていく楽しさにハマりしていき、いつの間にか博士課程後期課程まで進んでいました。私は少し特殊な形で博士課程後期へ入学しており、それは企業で働きながら博士課程後期を過ごしていました。よく世間では社会人ドクターと言われるものです。社会人ドクターは企業の業務時間外で対応できる会社もありますが、私は業務時間外で博士課程後期を過ごすことにしました。そのため勤務後や休日に研究活動に取り組んでいました。身内や友人には多大なるサポートをいただいたので、とても助かっています。改めて感謝申し上げます。

2. 研究内容

私は自律・遠隔制御ロボットに関する研究にこれまで取り組んできました。学生時代の私のメインテーマは室内環境における自律移動に関する研究を行っていました。最近では飲食店等でもネコ型ロボットが食品運搬用に導入され、皆様にも移動ロボットが身近になったのではないかと思います。私の研究もそのような車輪がついたロボットを使用して研究を行っていました。特に「人のような動的障害物を考慮した移動」や「曲がり角などのセンサの死角を考慮した移動」に着目して研究に励んでいました。また最近では触覚（ハプティクス）伝送が可能な遠隔制御技術であるバイラテラル制御をロボットアームに活用した研究にも取り組んでいます。バイラテラル制御とは2台のリーダーロボットとフォロワーロボットがあり、操作者がリーダーロボットを操作することで、フォロワーロボットがその動きに追従して遠隔操作を行う技術です。ここで特徴的なのが、単にリーダーロボットの動きをフォロワーロボットが再現するだけでなく、触覚情報も共有する事が可能なのがバイラテラル制御の特徴の一つです。現在、このバイラテラル制御を活用した模倣学習の研究にも取り組んでいます。模倣学習とは機械学習の1種であり、人（熟練者）の動きをロボットが模倣するように学習する手法です。先程申しましたとおり、バイラテラル制御では触覚情報も扱えるために、人間の繊細な作業の再現も可能になってきます。これにより従来のロボットでは難しかった作業が簡単にできるようになります。人間では簡単にできてしまうことでも、ロボットにとってはまだまだ難しい事が沢山あるのが現状です。



バイラテラル制御の概要図



バイラテラル制御の動作例

3. 今後の目標

現在は大阪大学サイバーメディアセンター（基礎工学部、大学院情報科学研究科）にて教育・研究活動に励んでいます。所属している研究室の特徴的に研究・教育ではロボット、AI、XR、HCI、教育工学等の幅広い分野を取り扱っています。今後も様々な分野に手を伸ばしていければと思います。またAIロボット教育を今後学部1年生等に対象に実施していく予定です。現在色々と思案錯誤をしていますが、より良い教育活動にしていきたいと思っています。最後に学生の皆さんへ。学生生活の中ではあらゆるチャンスが巡ってきます。そのチャンスを掴むか、掴まないかは自由です。人生1度きりなので、悔いのない選択をしてください。修士・博士進学等でご興味あればお気軽にご連絡ください。



AIロボット教育の様子



大阪湾水先区水先人 齊藤 志穂 53期（海事1期）



大阪湾水先区水先人会1級水先人の齊藤志穂と申します。この度はこの様な場でお話する機会を頂き大変光栄です。早いもので、水先人の仕事を始めて13年目に突入しました。今回は水先修業生時代からこれまでの歩みを振り返りつつ、心に残っている事や考えてきた事などをお話しさせていただきます。

はじめに、水先人という仕事をご存じない方もいらっしゃるかと思いますので、簡単に紹介します。水先人とは、ひと言でいうと「船長の助言者という立場で船舶の操縦を指揮して、船や港の安全を守る仕事」です。港に出入りする外航船の船長や乗組員は、そのほとんどが外国の方ですし、多くの船が複雑に行き来する水域を安全に航行するには、そのエリアの様々な特徴や法律を熟知した専門家を雇ってサポートを受ける方が効率的です。そこで、一定トン数以上の船は（大阪湾では総トン数1万トン以上）水先人を乗船させて航行しなければならないルールになっています。そして水先人を乗船させるメリットは、実はその本船だけにとどまりません。そのエリアをよく知るプロとして、他船を含めた水域全体の船舶交通も考慮し、自分の船がどう動けば全体が効率よく回るかという視点で操船するので、公共の利益にも繋がっています。

ではここから私の事をお話しさせていただきます。実は私は高校を卒業したのち医療系の大学へ進学し、看護師として1年間働いてから神戸大学へ入学しました。高校生の時にちょっとした出会いがあって船乗りになりたいと思ったのですが、実家は深い山奥のド田舎で両親は船の世界なんて想像もつかず、しかも女の私がそんな世界に行くなんて大反対で、結局理解を得られずに第2希望の看護師の道へ進みました。でもどうしても諦められず、看護師をしながら受験勉強をし、お金も何とか自分で工面して、神戸大学海事科学部がスタートした年に1期生として入学しました。

初めは外航船の航海士を目指していたのですが、そろそろ就活を始めるという時期になって急に出て来たのが「3級水先人になりませんか？」という話でした。それまで水先人は、一定条件を満たした船で3年以上の船長経験を積まなければならないことが出来ないベテランの職業であり、非常に狭き門でした。しかし日本人船員の減少で水先人の枯渇が予想されたことから、平成19年に水先法が改正され、水先人の免許制度が1級～3級までの等級制に変わったのです。そして3級水先人は船での勤務経験ゼロの新卒者でも応募可能とのことでした。

私が初めてこの話を聞いた時、新卒で水先人なんて絶対に出来るわけない！と思いました。でも職業として考えてみると、操船に特化した職人的な働き方が出来る点は魅力的ですし、外洋よりも格段に穏やかな湾内を航行するので、船酔いが酷かった私にとっては救いの道に思えました。更に修業生である間は毎月25万円の養成手当が受けられるとのことで、授業料と生活費はそれで賄えます。悩んだ末、苦勞を承知で3級水先人に挑戦することを決意しました。そして運よく選考試験に合格し、乗船実習科修了後、3級水先修業生としての生活がスタートしました。

修業生活が始まると、前例のないことなので、色んな事が探り探り進められていくという感じでした。そして一番大変だったのは、やはり水先人会での現場実習です。周りから業界の厳しさは聞いていましたし、3級水先人制度に反対の方が大部分だとも聞いていたので、私達の心に押し

みなどという気持ちは殆ど無く、不安と緊張でいっぱいでした。いざ実習が始まると、新制度で最初に1級水先人になられた1級1期の皆さんが私達3級1期の教育係となり、服装や細かい礼儀作法から船の事まで、時には逆風の盾となりながら親の如く御指導くださいました。本当に今でも感謝で頭が上がりません。

水先の実習は、自分が実習したい船を選んで担当の水先人にお願いし便乗させていただきます。先輩方の3級を見る目はとても厳しかったのですが、新卒の私達の知識があまりに薄っぺらかったこともあり、「もう教えなきゃしょうがない」という感じで、お叱りを受けながらも色々な技術や経験談を教えてくださいました。私達は真っさらなキャンバス状態で、言われた事を何でもかんでもメモしながら教わって、少しずつ修業生として受け入れて頂けるようになって行きました。

そして2年半の水先人養成課程を修了して国家試験を受験し、2011年に大阪湾水先区水先人会へ3級水先人として入会しました。1年目は先輩の仕事に便乗して研修を行い、2年目でやっと独立、本当の意味で水先人としての業務スタートです。初めて1人で乗船した時は、視界良好、漁船も家に帰った後の超穏やかな海を、脚ガクガクで嚮導したのを覚えています。この時ウクライナ人の船長がちょっとカッコいいボールペンをくれたのですが、今もそれを初心に帰るお守りとして大事に持っています。大阪湾水先人会では、3級として5年経験すると2級へ、そして2級として5年経験すると1級進級に挑戦する資格が得られます。入会して10年経った2021年に、遂に私も1級免許を取得しました。今では新制度で2級・3級からスタートしたメンバーも増えて、若いのが事務所にいて当たり前という感じですし、水先人教育も私たちの頃より格段に洗練されています。初期の頃は若くて船長に驚かれていた私達も今や程良く味のある世代になり、同年代の船長と仕事をする機会も増えたりして、発展途上ながらものびのびと業務を行えるようになりました。

現在の強制水先の対象は総トン数1万トン以上の船舶ですが、かつては300トン以上だった時代があって、私が修業生～3級だった頃はその当時から水先人をしてきた先輩方もいらっしゃいました。今の何倍もの隻数を休憩も無くこなさなければならず、新人でも1隻1隻ゆっくり確実に…なんて事はとてもしていられなかったそうです。当時の話を聞くと、この方達はプロ中のプロだわと憧れたものです。そんな先輩方だったので、駆け出しの頃はしょっちゅう怒られながら鍛えられました。航路をちんたら走って行けば、後ろに追いついた先輩からトランシーバーで「早く行け！」と怒られましたし、効率良く操船出来ずに先輩の船の邪魔をして、事務所に帰ってからお叱りを受けるというのも日常茶飯事。でもそういう先輩方のお陰で独り立ち後もオートマティックに腕が上がっていったので、何かとハラスメントに敏感な今の時代は少し勿体ないなと思う所もあります。

先輩方には時々甘えさせてもらう事もありました。早朝に南から港に入ろうとすると、二艘引き漁船が東西にびっしり広がって通り道を塞がれる状況になることがあります。駆け出しの頃はわずかな隙間を縫ってギリギリで航行する度胸などなかったもので、もうどうしよう…となる訳です。それでどうするかと言うと、さりげなく先輩の船の後ろに

くっついて、先輩が切り開いた道を自分も金魚の糞になって航行します。普段怖めの先輩に恐る恐るついて行ったら、後で事務所で「くっついて来とったなあ」と笑われ、先輩の懐の深さに感謝しながらも自分も早く後輩に道を作れるレベルになろうと思ったのです。

ところで女性でこの仕事をしていると、男性社会の中でご苦労も多いでしょうと言われることがあります。船の仕事は大昔から男性が担って来ましたが、男性であることが絶対的に売りになるのは紛れもない事実でしょう。ではその中で女性の私はどうするか？男性の真似をして努力しなければ厳しい世界なのか？というところ、寧ろそれは逆効果。現場では女性らしさを発揮した方が断然 Win-Win の関係が築けると分かりました。ここで言う「女性らしさ」とは、見た目の華やかさや色気どうこうという事ではありません。例えるなら、家庭でお母さんが家族をサポートするような感覚です。

大阪湾は私にとって我が家のようなもの。家の中でどこに何があるとか、季節の変化と共に家の周りがどうなるか、何が必要になるかを知っているお母さんのように、大阪湾については色々知っている訳です。そこに外の海から大型船が入って来て、帰宅したお父さんのためにあれこれ動くお母さんの如く、その船の大黒柱である船長をサポートして共に目的を果たすのが私の役目。

男性同士が関係を築く場合は、同志のような感覚で船長と手を組み、目的に向かってパワフルに事が進んでいく感じがします。一方女性と男性の場合は、鍵と鍵穴のような感覚で互いの異なる強みが掛け合わさり、丸い雰囲気です。登山道は違えども頂上のゴールは一緒、それぞれの快適さや心地良さがあるのではないのでしょうか。私は「うちのことは任せて！」と大らかに船を迎え入れられる母のごとき水先人でありたいと思っています。

これまでに一度だけ、女性の船長と仕事をしたことがあります。私と同じ年齢で、当時は35～36歳位だったと思います。台湾船社の船で、会社では初の女性船長、台湾では2番目とのことでした。連絡先を交換して時々写真を送ってくれたりしたのですが、船橋では貫禄のある姐さんという感じでも、オフの時間は若い乗組員を集めて映画鑑賞会を楽しんだり、神戸寄港中はみんなを引き連れてアンパンマンミュージアムに遊びに行っていたり、とてもチャーミングな船長でみんなに慕われていました。

その後、彼女が休暇に入ったタイミングで台湾に遊びに行くという話になって、折角だから大阪湾のもう一人の女性水先人と東京湾の同期の女性水先人も誘って、台湾で女子会ということになりました。車で色んな所を案内してもらって、基隆の海洋大学にもちょっと忍び込んだりして、とても楽しい女子会でした。その後ケガで船長を辞めてしまったそうなのですが、少し前に彼女の同期だという船長に遭遇して近況を聞いたところ、どうやらアイスランドで水先人をしているとのこと。なんだかすごく嬉しくなりました。

コロナが流行する前は、時々船長のご家族が乗船されているというケースもありました。本船に乗り込んで船橋に上がると、ちょこちょこちょこ…と3、4歳位の女の子が走っていて、色んな物に興味津々。私の隣で一緒に双眼鏡をのぞく真似をする姿が本当に可愛かったです。そんな風に家族が乗船して、お父さんの働いているところを見られるって良いなと思いました。

水先人や船の乗組員以外にも、港で働いていると様々な業種の方と関わりますが、やはり危険なことも多いしセキュリティ上の理由もあるし、一般の方が容易に近づける現場ではありません。私が修業生として初めて現場に出た時に思ったのは、人目につかないところで昼夜関係なく、危険

に身をさらして働いている人達がこんなにもいたんだなということです。それと何年か前に、神戸市の小学校に招かれて港の仕事について授業をする機会があったのですが、港町神戸の子供達にとっても船や港は少し遠い存在になってしまっているんだと感じました。願わくは、奥さんや子供達が船や港で働くお父さんの姿を見られるような機会がもっと増えたらいいなと心から思います。

振り返ってみると、今回お話ししきれなかった事も含めて様々な思い出が蘇り、いかに多くの皆様に助けられてここまで来たかが身に沁みます。これからもこの感謝を胸に精進し、社会貢献出来る水先人であるよう励んで参りたいと思います。そして若い後輩の皆様のためにも何かお役に立てる存在になればと願っております。

どこかで同窓の皆様にお会いする機会がありましたら、その時はどうぞ宜しくお願いいたします。



Capt. Wang



BBC 船長



台湾



韓国水産高校練習船



乗船実習科を修了し後輩に伝えたいこと

ENEOS オーシャン株式会社 大津 優介 (2023年9月実習科卒) 68期 (海事16期)

1. はじめに

私は2023年9月に練習船での実習を終え、現在はENEOS オーシャン株式会社という会社に勤めています。私の代での機関課程乗船実習科進学者のうち、JMETS練習船での実習生は私一人だけでした。大学時代からの友達がいなかったため少し寂しい乗船実習でしたが、そんな実習での思い出を書きます。

2. 機関士を目指した理由

機関士という職業を意識し始めたのは高校3年生の春でした。特にやりたいこともなかった私は、大学選びのために様々な大学のパンフレットを眺めていた。神戸大学のパンフレットをパラパラとめくっているうちに「海事科学部」という学部ページを開きました。聞いたことがない学部だったので興味を惹きつけられ、海事科学部や船乗りという仕事について情報を様々なところから調べました。その中で、日本の生活を根っこから支える縁の下の力持ちのような仕事に魅力を感じ、また元々工学系に進もうと考えていたことも相まって、機関士を目指すようになりました。これが私の機関士への志望理由ですが、きっかけはどこにあるかわからないので、とにかく多くのことに興味を持つということは大変なことだと思います。どんな些細なことにも興味を持つということは、働く上でも

3. 乗船実習での思い出

振り返ってみると2023年の1年間の半分以上は練習船で過ごしました。3年生までの実習はコロナ禍で実習期間が短縮されたこともあり、通算1年間の乗船実習のほとんどの思い出は2023年に実施されたものと言っても過言ではありません。どの実習においても楽しいことばかりではなく、体力的にしんどいものや精神的に参ってしまいそうになるものもありましたが、いざ終えてみるとどれもいい思い出だったと感じています。

3-1. 青雲丸での実習 / 本格的な実習の始まり

大学4年生の冬、正月の楽しみも冷めないうちに、のべ9ヶ月に及ぶ実習がスタートしました。これまでの短期実習では船内生活や機関室の機器の配置に慣れるための初歩的な実習だったように思いますが、この実習からはよりレベルアップしたものであったと感じています。また、これまでと異なる点としては、他の学校の学生(特に関わりがあったのは、東京海洋大学と大手三社の自社養成)と一緒に実習を行うということです。今までは神戸大学の学生としか乗っていなかったため、すごく新鮮であり、新しい人間関係を得られたという点でも良い刺激になりました。

6人の班で行った配管調査発表会は、それぞれの役割に責任を持って進めることができ、またいろいろな意見を交わすことでお互いの理解が深まり、より深い知識を得られたとともに、仲間と協力して共通の目標を達成するという貴重な経験をすることができました。このおかげで、今までは風景として捉えていた機関室内の機器の配置や配管の繋がり方などの全体像が鮮明に捉えられるようになりました。

3-2. 海王丸での実習 / シンガポールへ向けて遠洋航海

乗船実習科に進学して最初の船は、帆船・海王丸での実習でした。この船では、神戸大学・東京海洋大学・自社養成の航海科、機関科が乗っており元々広くない居住区ということも相まって、窮屈だと感じていました。さらに、日本を離れてからシンガポールに到着するまでの1ヶ月ほど、電波がなくスマホを使う機会も大幅に減りました。しかし、そんなこともすぐに慣れ、身体的距離が近くなった分むしろ前の船では接点なかった人たちとも仲良くなれる絶好の機会となりました。「帆船に乗れるのも練習船ならではの」という感じで機関科では滅多にない帆走の体験もできました。また、4時間の当直を数日間繰り返し行うことが練習船では初めてで、加えて南下するにつれて気温がどんどん

上がっていく中で機関室の最高温度が49℃にもなりながらの当直は体力的に不安がありましたが、なんとかやり切ることができました。

他の船での実習と比べると、内容が盛りだくさんだったように思います。座学だけでなく、当直やその合間にテスト勉強、配管調査、あるいは発電機原動機のピストン抜き実習など多くの経験ができた船でもあります。

ただ、辛いことばかりではなく、楽しい思い出もたくさんありました。実習生主体で週に一回部活動のような活動、乗組員全員が参加する運動会、シンガポールに無事に到着したことを祝うパーティーなど、多くのイベントが催されました。この中で印象に残っていることは、これらのイベントを催す側に回ったことです。内容や日程などメンバーで話し合っただけ企画したものでも一等航海士に承認をもらい、許可が出れば船内に周知して開催、許可が出なければ他の案を練り直すなど、さながら会社で働くような経験をすることができました。機関士としての実務だけでなく、事務作業のようなことも少しだけですが学ぶことができたので非常に有意義な実習だったと感じています。

3-3. 青雲丸での実習 / 就職に向けての実習訓練

この実習では、あまり航海の機会がなく当直がない代わりに、機関室内の各機器の整備作業を行うという実習が多かったです。それに付随して、整備作業計画書や整備報告書の作成などの事務作業や、主機関の測定データからその性能を考察し発表、主機運転中のブラックアウト実習などより実際の現場に近いような形で実習を行いました。

4. 最後に

思い返せば実習当時はしんどいと思うことの方が多かったのですが、今では全部いい思い出で、頑張ってたかったと感じています。

私も思わぬところで機関士に魅力を感じたので、ぜひ色々なことに興味を持って、皆さんのしたい仕事に出会えることを祈っています。その中で、機関士になりたいという方が少しでもいればとても嬉しく思います。

これからも一人前の機関士になれるように頑張ります。ありがとうございました。



遠洋航海中のイベント①

遠洋航海中のイベント②



シンガポール停泊中の海王丸



企業紹介 「企業と学生とを結ぶ懸け橋」

価値を創造する エンジニア集団!

福伸電機株式会社

【本社工場】〒679-2288 兵庫県神崎郡福崎町福田447-1
TEL.0790-23-0811 FAX.0790-23-0822
<https://felco.co.jp>



海風とかなえる
カーボンニュートラル

1929年の創業から1世紀にわたり
海とともに歴史を紡いできた誇りを胸に、
「洋上風力発電」への取り組みをさらに加速し、
社会課題の解決や豊かな未来づくりに貢献します。

夢から感動へーハートテクノロジー



〒101-0051 東京都千代田区神田神保町 1-105
TEL.03-6361-5450

<https://www.toyo-cons.co.jp/>



神鋼物流株式会社 KOBELCO LOGISTICS, LTD.

神戸製鋼グループの国内・海外輸送を担う総合物流会社です!

〒651-0073

神戸市中央区脇浜海岸通2-2-4

神戸製鋼本社ビル7階

【採用担当】TEL:078-262-3910

FAX:078-262-3839

HP : <https://www.kobelco-logis.co.jp/>

会社HPはこちら↓



水平線の彼方を目指して
＝国際物流の進化・外航船主の発展へ＝

SUN OCEAN CORPORATION

株式会社サンオーシャン
〒552-0021 大阪府大阪市港区築港3丁目6番1号
TEL : 06-6572-6058
E-mail : kanri4@sunocean.co.jp



HP

ダイハツディーゼル株式会社

DAIHATSU

- 卒業生30名在籍!
- 練習船(海神丸)に当社エンジンが搭載!
- 秋・冬インターンシップ募集中!

(本社)

〒531-0076 大阪府大阪市北区大淀中1-1-30

梅田スカイビルタワーウエスト17階

TEL 06-6454-2330 FAX 06-5454-2750

HP <https://www.dhtd.co.jp/>

動画で先輩社員紹介中!

～日本郵船グループ～郵船商事株式会社

メーカー各社の知識を身につけ、よりよい製品をお客様へ提案する
あなたの強みを商社で活かしてみませんか?

- ・エンジニアリングを有する技術商社
- ・海上のみならず陸上にもプラント計装事業を展開
- ・ESGの観点からも環境に配慮した事業に積極的に活動

〒140-0002 東京都品川区東品川2-2-20

天王洲オーシャンスクエア9F

TEL : 03-6803-7901

E-mail : nykt-saiyo@nyk-trading.com

HP : <https://www.nyk-trading.com/recruit/index.html>



「明日の当たり前」をリードする

ENEOS Ocean Corporation



広告募集

85mm × 50mm

海神会だよりに掲載をご希望の方は、令和6年11月
月末までに事務局までご連絡下さい。

料金は、85mm × 50mmの大きさ一件につき、15,000円
です。

(完全 pdfDATA にて入稿ください。)

2024年度海神会 総会 開催予定について

2024年度は役員の改選の年に当たります。ご協力をお願い致します。

日時：2024年5月25日(土)

13:30-14:30 理事会

14:30-16:00 総会

16:00-17:30 懇親会

場所：総合学術交流棟 梅木Yホール並びエントランスホール 尚、「深江祭」は5月25・26日に開催が予定されています。

第18回ホームカミングデイは、2024年10月26日(土)に予定されています。



体験型海洋イベント Ocean's 17 event

～みんなで学び、体験する 水素エネルギーのある未来～

神戸大学 海事科学部・海洋政策科学部 地域連携センター 堀田 弘樹

神戸市と川崎重工業株式会社、神戸大学大学院海事科学研究科の連携イベントとして2023年8月28日（月曜）13時～18時前にかけて神戸大学深江キャンパス4号館にて、体験型海洋イベント「Ocean's 17 event」が開催され、市内19校から高校生・高専生28名が参加した。

神戸市では海洋産業の振興や海洋人材の育成を目的として、次代を担う生徒・学生を対象に、神戸の海を舞台にした職業に触れることが出来る取組みを進めており、Ocean's 17 eventはその一環として高校生を対象に始められたイベントである。17は「SDGs（持続可能な開発目標）の17個の目標」と、「高校生の将来の進路決定時期である17歳」とにちなんで名づけられている。2021年7月に第一回が本学にて開催され、今回が五回目であった。そのうち、第一回、第三回、そして今回の第五回に本学が参画し、海事科学研究科地域連携センターが本学の担当としてイベントの準備・運営を行った。

今回は、～みんなで学び、体験する 水素エネルギーのある未来～を副題として、「水素」をテーマにしたプログラムを実施した。

神戸市企画調整局中村氏の開会あいさつの後、川崎重工業株の若手社員達にバトンタッチされた。

はじめにエネルギー問題に関する説明があり、エネルギー自給率の低い日本は海からの輸入に頼らざるを得ないこと、さらに近年取りざたされている環境問題の解決には、環境負荷の小さい水素エネルギーの利用が今後ますます重要性を増していくことが説明された。続いて液体水素の運搬船に欠かせない保冷技術が紹介され、体験課題の一つ目、ものづくりワークショップへと移った。参加者が5、6名の班に分かれて、断熱性（保冷性）の高い保存容器の作製を目指して取り組みました。ウレタンシート、布タオル、アルミホイル、サーマルブランケット、気泡緩衝材（いわゆるプチプチ®）などの保冷材から、各班に配られた仮想予算の範囲内で3種を選び（材料により金額を変えている）、プラスチックボトルにそれらを重ねて巻くことで、ボトルに入れた氷水の温度が変化しにくいものを作るという課題であった。

各班で相談しながら保冷剤を巻く順番など試行錯誤を繰り返した。作製された容器は、扇風機からの風を当てたり、



湯せんによって加熱したり、さらにヒーターによる加熱を順次行い、1時間程度、温度の変化を測定した。また、天秤で重さも測りより軽い方が高得点とした。最終的に温度変化、重量、保冷材料にかかったコストを総合して班ごとに得点を競った。この日に初め

て会った生徒同士が意見を出し合って、1時間程度の時間内に一定の成果物を作り上げた様子は、参加した高校生のバイタリティーを強く感じた。

続いて本学武田実教授による「海洋と水素エネルギー」と題した講演が行われた。超電導の技術により船を動かす電磁推進船の話題から、ヘリカル型海流MHD（Magneto Hydro Dynamics）発電機の開発と、それによる水素生成について説明があった。液体水素をエネルギー源として利用するための、最近の研究成果である超電導MgB2液面センサーの開発と、それを用いて海上輸送時の液面の動きモニターしたデータなどが紹介された。講演後は、本学の施設である極低温実験棟、水素実験棟、海事博物館を順次見学した。各施設で武田教授や前川一真助教、TA（Teaching Assistant）の学生さんによる説明、さらに博物館では矢野吉治名誉教授にも案内をしていただいた。参加者は普段見ることのできない大学施設に目を輝かせていた。刺激になったと思われる。



再び教室に戻り、先のものづくりワークショップの得点が発表されたのち、最後に社会系ワークショップと題して、水素エネルギーの利用に関わる社会的課題について話し合われた。技術的な課題以外に、貯蔵や運搬にかかるコスト、水素ステーションの整備、水素社会に向けて必要な法整備など広い視点で捉える重要性に各班で議論し、最後に各班から議論の内容について発表がありイベントは終了となった。

参加者のアンケートから本イベントが楽しく有意義であったという意見が複数あった。また、本学部を希望進路と考えている参加者も複数おり、その人たちにとって本学部への興味をさらに強くさせるものであったことがうかがわれた。本イベントは元々海やそれにまつわる科学に興味をもつ高校生が集まっているが、各参加者が初めての体験をし、新たな発見とさらなる興味の喚起に役立ったと考えている。



イベントコーナー

第17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 石井 克幸

神戸大学では2023年10月28日にホームカミングデイが開催された。私は今年度のホームカミングデイに企画段階から関わることとなった。もっとも、企画・運営等に関しては海神会の池田さんと事務の小野さんが殆ど全ての作業を進められ、私自身は何もしなかったに等しい。敢えて言えば、当日の講演会の司会を務めたことくらいだ。

深江キャンパスでのホームカミングデイの企画として記念講演会があり、今年度は斎藤 志保氏（大阪湾水先区水先人）、近藤大祐氏（神戸大学大学院海事科学研究科 D1）、小林聖人氏（大阪大学サイバーメディアセンター 助教）に講演していただいた。

斎藤氏の講演では、小型船舶にも注意を払いながら操船指示を行うのはかなり大変な仕事だという印象を持った。

近藤氏には最近の御自身の研究成果を発表していただきたい。今後の活躍に期待したい。

小林氏はAIロボティクスシステムに関する御自身の研究、小型自動航行船の製作とそのロボットコンテストについてお話しいただいた。小型自動航行船についてはある意味夢のある開発と思った一方で、深江キャンパスでは海事職員の養成もしなければならず、一種の矛盾を感じつつ拝聴した。

今年はweb site からしか参加申し込みができなかったため、参加者が昨年より少なかった。この点については改善要求を本部に出すつもりである。

当日は外で深江祭が数年振りに開催されていた。小規模なものであったが、今後も開催できることを期待する。



HCD 研究科長



HCD 講演者



HCD 海事会会長



HCD 参加者



HCD 講演者



HCD 会食



HCD 集合写真

これからの未来について

海洋政策科学部海洋応用科学領域 3回生 有川 祥平 海洋1期（70期）

私は、海洋政策科学部海洋応用科学領域3回生の有川祥平と申します。さて、日本の貿易は約99.6%が海上輸送で、社会や人々の営みを根本から支えています。大学入学前はどの目標も定まっていなかったのですが、この事実を知ったとき、海に関することを学べば自身の未来が切り開けるかもしれないと思い、海洋政策科学部に進学しました。

入学した2021年は新型コロナウイルスの影響で、ほとんど大学に通うことが叶わなかったため、あまり横や縦の関係を築くことができず、残念な年でしたが、通学距離が長い私にとっては不幸中の幸いともいえます。さて勉学について、1回生では広い知識を身につけた方が将来役に立つだろうと、生物学から心理学まで、幅広く授業を取りました。そうして多様な講義を受ける中で次第に工学系の分野に惹かれ、領域選択時に海洋応用科学領域に進むことを決意しました。この領域では、工学的観点から、海洋の利用と開発に資する基盤技術や応用技術の創造と発展に貢献する能力を身につけることを旨としています。

海洋応用科学領域に所属してからは、電子回路、電気機器、伝熱工学など様々な分野の工学を学びましたが、中でもロボット工学に関心を持ちました。ロボット工学では、ロボットの手足などを構成するための機構に関する分野、外界の情報を認識・知覚するためのセンサに関する分野、ロボットの運動や行動の制御に関する分野、ロボットの知能など人工知能に関する分野などに大別されますが、特に、人とロボットの間を埋めるような分野に興味を持ちました。例えば、遠隔操作型無人探査機、いわゆる水中ドローンといったロボットは、海洋の探査や開発、保全や教育などの分野に貢献します。私はこのようなロボット工学の知識を学び、海洋に関する技術や課題に応用したいと思いました。この

寄稿文を執筆中の時点ではまだ研究室の配属先は決まっていませんが、モーションコントロール分野の研究室に所属したいと考えています。

将来の展望としては、大学院に進学し、さらに知識や経験を積み重ねてから、ロボット工学の研究者や技術者になりたいと考えています。現在は、ロボットの制御に必須であるプログラミングの知識が不足しているため、これから学びを深めるつもりです。

最後に、私は冒頭で述べた様に入学した時点では何も目標が定まっておらず、モチベーションがあまりない状態で過ごしていましたが、今は色々な経験を経て将来を見据えられるようになりました。これは、諸先輩方が築き上げて下さった商船学校時代から続く海洋政策科学部があるからだと感じています。私もその一員となれるように目標に向かって邁進してまいります。



プログラミングの様子



深江キャンパス俯瞰



ラウンジ

3か月の船舶実習体験して思うこと

海洋政策科学部 機関学領域 3回生 内山 竜志 海洋1期（70期）

私は将来船舶に携わりたいとは思っていたが、船舶職員として働くかもしくは造船分野に携わりたいかははっきりと決めることができずどちらの進路にも進むことのできる海洋政策科学部を志望しました。

入学時は航海士になるか機関士になるかそれとも造船の道に進むか明確に決めていませんでした。そんな私が機関学領域を選択した理由は船舶工学に関連する講義を履修しながらも船員になる勉強が出来る点に魅力を感じたからです。

機関学領域の一番の特色は何と言っても乗船実習で実際に船内生活をしながら、実際に使用されている船用機器について学べることです。その強みは身をもって経験することのできる点です。例えば船が航行する際は揺れることも多く特に海が荒れているときは私たちが想像しているものよりも大きな揺れが訪れます。その揺れを経験した後だと船内の至る所に手すりやロープなどのとさに掴むことのできるものが多かったり、ほとんどすべての扉に固定用のフックが付いていたりする理由にも納得がいきます。また実際に機関室の当直に入ると想像していた以上に機器は直ぐに不調を起こします。その原因を当直の機関士が系統だて推測しながら特定し機器の不調を解消する姿を見ると自分にはまだ知識も経験も圧倒的に不足していることが実感でき、下船後も学ぶ続ける必要があることを痛感さ



せられました。そして将来はこの領域で学んだことを生かして外航船で機関士として船舶の運航に携わりたいと思っています。

船内生活は陸上で生活するよりも制約は正直言って多いです。しかし自己完結が求められる人間が生存するために必要な設備がすべてそろった空間を少数の機関士たちで維持していくことから生じる達成感他は他の職業では得られないものだと思います。

また乗船実習で東京湾を訪れたときは東京スカイツリー・富士山・東京ディズニーランドを一望することができたように船内生活をしてないと見ることもできない景色を楽しむこともできます。これからは船内生活で生じる不自由さを楽しみつつ機関士として必要になる知識・技能を習得しながら目標に向かって日々精進していきたいです。

最後に機関学領域を志望する学生に向けて、この領域は得るものも失うものも他の領域に比べて多いです。しかし私の周りの学生でこの学科を選択して後悔した学生は皆無です。



海洋政策科学部 1期生特集 ～未来に向けて！その思い～

楽できないが楽しい学び

海洋政策科学部 海技ライセンスコース航海学科 3回生 井上 咲季 海洋1期（70期）

「最近どうしてるん？」

久しぶりに会った友達にそう聞かれた時、あなたは何を話しますか？かつての同窓生にこそ、少し格好をつけたいものですね。普段は少し億劫に感じる課題や実習も「大変やねんから！」なんて談笑するうちに愛おしくなり、また頑張ろうかなと思わせてくれるものです。私はまさにこのような大学生活を送っています。

私が所属する海洋政策科学部は「海の何でも屋」です。海をテーマに法律、政策、工学、力学、語学といった幅広い分野に精通しています。私が入学した2021年度からは少数ですが、文系入試もスタートし、私もその合格者の一人です。また、2年次から領域に配属される為、十分な実践と時間をもって専門分野を決断することができます。海の学部と聞けば専門性が高いと思われがちですが、実はとても広いのです。飽く事のない新たな学びが多い分、各分野を理解する多才さが求められる為、決して楽ではありません。それでもこのてくてこ舞いさが私たちの特権でもあり、自慢でもあります。

2年生から私が所属している航海学領域にはこの「楽できないが楽しい学び」が詰まっています。週初めから3コマかけてカッターを漕いだり、夏休みから3か月航海に出かけたり、かと思えば実験レポートや英語での船舶通信にいそしんだり。文理、文武を問わずどの能力も一様に有し、現場で発揮できなければなりません。特に実習では安全責任、縦、横とのコミュニケーション、集団でのリーダーシップといった資質が良質な学習の支えとなります。1隻の船を動かすということは、船員や船体、荷物の安全確保、物流に関わる人との連携、環境配慮等多くの責任が伴います。適切なシーマンシップを持った立派な海運従事者



となるにはこのような学際的な学びが不可欠なのです。このような授業で自主性と多才さを養ったからこそ、成し遂げられたこともあります。

例えば私はグローバルマリタイムフォーラムが主催する2023年未来の海事リーダーエッセイコンペティションで優勝し、グローバルマリタイムフォーラム年次サミットに出席しました。このサミットは、200人以上の業界のリーダーや組織の幹部クラスが完全招待制で参加するもので、パネルディスカッション、より良いリーダーになるためのワークショップ、25分間でプレゼンテーションをするチャットルーム等、幅広いプログラムが行われ、世界各国の産業リーダー達と交流を深めました。このような挑戦の場において授業で身につけた積極性や独創性、多才さは非常に身を助けてくれたと同時に、今を動かすリーダーを間近で感じ目指すべき将来像となりました。まずは第一歩として、来年の東京のサミットに向け、20人ほどのチームからなる将来の若者海事ネットワークのリーダーとして活動を続けていきます。



「最近どうしてるん？」

少し前に3か月航海が終わったと思えば相変わらず多岐にわたる授業で、きっと私たちはやはり「大変やねんから！」と返すでしょう。しかしそれを話す口元は口角が上がった、活き活きとした表情に違いありません。



海洋政策科学部 1期生特集 ～未来に向けて！その思い～

海事・海洋分野を、いわゆる文系的な視点から

海洋政策科学部 海洋ガバナンス領域 3回生 八原 博通 海洋1期（70期）

私は、海洋政策科学部に文系科目重視型入試で入学しました。そのため、入学当初、理科や数学科目の単位修得に大変苦労しつつも、海事・海洋分野を、いわゆる文系的な視点で見ることが好きだったので、海洋ガバナンス領域を選択しました。そして海洋ガバナンス領域で学ぶことによって、海洋や海運・ロジスティクスを巡る様々な事象を、多角的に見る視点が持てるようになってきたと感じています。また、海洋ガバナンス領域では、3回生の4月から研究室に配属されることから、現在は交通システム研究室に所属して、災害時の物流についての研究に取り組んでいます。

さらに、課外活動では、六甲祭実行委員会に所属し、新



入生歓迎祭と六甲祭の2つのイベントの運営に携わりました。前者の新入生歓迎祭では、実行委員長として100名を超える委員会メンバーを指揮し、当日、3,000名の新入生と150の大学団体の参加を得ることができました。また後者の六甲祭では、準備長として、当日使用する物品の発注から設置・撤収を指揮し、当日、20,000名の方に足を運んでいただくことができました。

そして、これらイベントでは、共通して、大勢の人と大量の物が関わることから、どのような優先順位で、いつ、どのように人や物を移動させるのかを考えることが多く、ロジスティクスへの関心が高まりました。さらに、コロナ明けのため、「委員会のメンバーが誰も体験したことのない学祭を作り上げるという難しさ」がありました。多くの人と関わり、1つの目標のために努力することは、多角的な視点を必要とする海洋政策科学部の学問に限らず、社会人になっても必要となる素養であると思います。これまでの大学生活に本当に満足していますし、卒業まで、この調子で頑張りたいです。



深江キャンパス 部活動の紹介

新入生の皆さん、同窓会「海神会」は、深江キャンパスを拠点とする部活動を支援しています。海洋政策学部ならではの、海、水に親しみ、非日常を体験して下さい。又 復活した「深江祭」も部活動として支援しますので、深江祭実行委員会にも参加してください。

オフショアセーリング部

こんにちは、オフショアセーリング部です！
オフショアセーリング部はクルーザーヨットに乗る、神戸大学体育会所属の部活です。

普段は深江キャンパスのボンドや新西、須磨のヨットハーバーで活動しています。

オフショアではレースやクルージング、整備など様々な方法でヨットを楽しむことができます。

2023年度のクルージングは淡路島や和歌山などに行き、レースでは国内だけでなく、韓国の大会にも参加しました！男女問わず楽しめる環境で、日々活動しています。大学から新しいことを始めたい人、何かに本気で打ち込みたい人、大歓迎です！

普通の大学生活では味わえない、非日常的な体験がオフショアならできます！

学年問わず新入部員募集中なので、ぜひご連絡お待ちしております♪
連絡先

Instagram の DM

2023年度のパフレットもぜひご覧ください！

(※ 2024年度の新歓情報とは異なります。SNS アカウントも変わっているので注意してください)



@KUOSC_SAILING パフレット

海洋政策科学部 3 回生 主将：山田 美桜



男子端艇部

直近の戦績：

第 68 回西日本新人カッター競技大会 (2022) 準優勝

第 67 回全日本カッター競技大会 (2023) 第 3 位

第 69 回西日本新人カッター競技大会 (2023) 準優勝

男子端艇部は西日本大会、全日本大会両大会の優勝を目標に掲げ、日々練習に励んでいる。昨年度は東京海洋大学、防衛大学校を始めとした強豪校との合同練習の機会に恵まれた。自分たちとは異なる練習方法、漕ぎ方や艇指揮にふれたことは部員一人ひとりにとって大きな刺激であり、日々の練習のモチベーション向上に確かに繋がっている。他校との交流後は毎度新たな漕法やピッチを自分たちで試し、艇上では上下回生関係なく活発に意見が交わされる。常により良い漕ぎを探索したいという強い意志を部員全員が共有しているからこそであろう。



海洋政策科学部 3 回生 主将：栗野 開

今年度はとう漕練習以外の陸上トレーニングにも力を入れている。一朝一夕に効果が出るものではないが、基礎体力・筋肉の育成が更に力強い漕ぎに直結することは確実で、それは少しずつではあるがタイムにも反映されてきている。

部外の活動では、10 月に開催された深江祭のカッター試乗会が印象深い。参加人数は想定以上で、大盛況であった。多少なりともカッターの普及に貢献することができ、嬉しい限りである。

今後の大会：

第 68 回全日本カッター競技大会
(日程・会場ともに未定)

神戸大学男子端艇部

Instagram：@cutter_kobe63



Instagram



神戸大学体育会ラグビー部

【普段の練習】

火水金:17:30-19:30 土日祝:9:00-11:00 月木:OFFの週5回、1日2時間の練習を行なっています。基本的に学生がメニューを考え、運営を行っています。学生が主体となりチームを動かせるのが弊部の特徴であり魅力です。大学からラグビーを始める選手も少なくありません。運動部に所属していなかった者も複数人います。そんな彼らも試合で活躍してくれています。

また、弊部は今年(2022年)で創部100周年を迎えました。100周年を機に、OB会のご支援もあり、部室やトレーニングマシン等の設備が充実してきています。天然芝のグラウンドも他のチームではなかなか見られないものです。興味のある方は是非一度遊びに来てください！

【戦績】

2020 Bリーグ 10位

2021 Bリーグ 11位

2022 Bリーグ 10位

Bリーグで戦い続けるのは簡単なことではありません。国公立となると尚更です。ですが、現状に満足せず、更に良い成績を残せるよう日々努力しています。

【新歓について】

練習見学／体験は基本的にいつでも大歓迎ですので、興味のある方はお気軽にSNS等で連絡ください。また、新歓期間は楽しんで頂けるようなイベントを用意しますので新歓アカウントをフォローして情報をお待ち下さい！



HP



@ORCAS_KOBE

国際人間科学部 4回生 主将：伊藤 一真



体育会カヌー部

こんにちは！体育会カヌー部です。カヌーと聞くとオリンピックでメダルを獲得した羽根田選手の影響で激流の中の川下りやレジャー用カヌーを想像するかもしれませんが、私たちカヌー部は「カヌースプリント」という競技をしています。静水面を滑走し直線のレーンを最速でゴールする競技です。

水上のF1とも呼ばれており、その迫力に圧倒されるでしょう。神戸大では大学から始める人がほとんどの中、毎年インカレで好成績を取っています。大学で何か部活を探している方はぜひ！ともに熱い大学生活を過ごしましょう。

練習日時：平日2日 17:30～20:30

土曜 09:30～12:30 14:30～17:30

日曜は自由参加（平日は自分のスケジュールに合わせて予定の合う部員で練習）

大学休業期間はほぼ毎日の練習と2週間のオフ

練習場所：深江キャンパス、芦屋浜

2023年度大会結果：インカレ新人の部

JC-1 500m F 平 1位

JWC-1 500m F 吉岡 1位

JK-1 500m F 石川 8位

JWK-1 200m F 清水端 3位

関西カヌー選手権

C-4 5位

K-4 5位

WC-2 2位

WK-2 6位



TWITTER

海洋政策科学部 3回生 主将：齊藤 光雪



神戸大学体育会水泳部

経済学部 3 回生 主将：太田 浩紀

*戦績

競泳：関西国公立男子 2 位 関西国公立女子 2 位
 全国国公立男子 7 位 全国国公立女子 8 位
 水球：関西 1 部リーグ 4 位

*新歓のこと

・競泳面

新歓の時期は、夏シーズンと冬シーズンの境目で学校のプールが使えないこともあるので、4 月の前半は主に現在お借りしているトライアックス甲南山手にて、後半からは徐々に学校のプールを利用して行います。神戸大学の所有するプールは深江キャンパスにあり、温水機能こそついていませんが、全天候対応型で水質もよい非常に泳ぎやすいプールです。

・水球面

水球って聞いたことありますか？私たちは、夏は六甲台プール、春秋は海事プール、冬は外部プールで週 4 回程度活動しています！半分以上が初心者！初心者大歓迎です！3 月には 1 か月程度の長期オフがあり、旅行に行ったりバイトに明け暮れたり自由に過ごしています！少人数だからこそそのアットホームな雰囲気個性豊かな部員がのびのび活動しています興味ある方ぜひ 1 度遊びに来てください！

元々はいる気がなかったという部員も多いところに注目です。新歓に来てみてその雰囲気に飲み込まれた部員は非常に多いです。入部の是非を問わず、一度水泳部の新歓や練習に足を運んでいただきたいです！

*ホームページ、インスタ等の QR コード

・連絡先

・ X 競泳面 @kobeswim 水球面 @kobe_waterpolo
 ・ Instagram 競泳面 @kobeswim_kyoei



@KOBESWIM_KYOEI



@KOBEWATERPOLO

海洋政策科学部弓道同好会

海洋政策科学部 3 回生 主将：木村 鎮

海洋政策科学部弓道同好会は深江キャンパスにある弓道場で週 2 回約 2 時間の練習をしています。

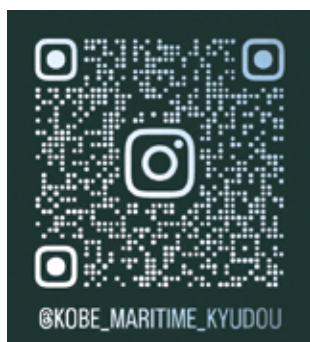
活動目的として、3 月と 9 月にある昇段審査で級位段位を取得することを掲げ、2023 年は 1 名が 1 級、2 名が 4 段を取得しました。初段をとった新成人は成人の日に京都の三十三間堂で袴を着て弓を引くイベントに参加でき、それに向けて練習に励む部員もいます。

我が同好会には有段者の上回生が指導をするので横のつながりはもちろん縦のつながりもできるので試験前は勉強でもチームワークを発揮します。また、弓道をするメリットとして、他の武道と違って怪我の心配が少ないこと、体力作りの練習がないこと、弓を通して日本の伝統や歴史を感じられること、体と精神の両方を鍛錬し健康になることが挙げられます。

部費は年 2 回の徴収で 1 回あたり 1 回生で 1000 円、2 回生で 2000 円、3 回生以上で 3000 円です。入部して半年は徴収しません！

部員のほとんどは大学から始めているので初心者でも大歓迎です！！弓、矢は貸し出しがあるので手ぶら始められます！見学に来ていただければ試射会もします！

練習日は前期後期で相談して決めたり、夏休みにみんなで旅行に行ったりと、硬くなりすぎず気楽にのびのびを motto に活動しているので、弓に興味がある方、大学でも弓道を続けたい方、ぜひぜひ一度道場まで見に来てください！！



INSTAGRAM





産学連帯の取り組み：学部生が開発した商品の紹介

農学部 X「肉吸いちょなべ」「はりまるカレー」「はりーじょ」 X 海洋政策科学部

リスクマネジメント研究室

海洋政策科学部ガバナンス領域 3回生 竹内 舜喜

海洋政策科学部リスクマネジメント研究室では、産学連携の取り組みとして昨年4月より神戸大学農学研究科附属食資源教育研究センター（加西市）で開発された新種じゃがいも「はりまる」（地域限定で販売）を使ったお惣菜商品の開発・販売を、西宮市のお惣菜販売企業「内野家」さんの協力の元で手掛けています。また新種じゃがいも「はりまる」は、播磨地域の特産品になることを目指しています。

栗の様な風味と煮崩れしにくい特徴を活かし、試作・改良を重ねた上で、食感と風味を存分に味わえる3種のお惣菜をゼミ生が開発しました。

猪肉を使用した旨味たっぷり、うどんにも合う「肉吸いちょなべ」、スパイスとはりまるの風味が効いた「はりまるカレー」、タコの食感がクセになり、パンとの相性抜群のアヒージョをもじり「はりーじょ」の3品を商品化しました。学内での販売イベント開催や、道の駅や企業様などへの販路拡大にも努めています。

近々では、10月に販売イベント@TATSUMI LAUNGE（深江キャンパス）で教職員、学生を対象に、「深江祭」の初日とホームカミングデーで来場者や卒業生に販売しました。12月に、合同企業説明会の企業様に商品を紹介し、ご購入をして頂きました。

食卓を彩る他にも、常温での長期保存が可能ですので、船内食や災害備蓄品など幅広く活用出来る3商品です。是非一度ご賞味下さい！

上記3品は内野家ホームページやアマゾン等オンラインショップからご購入頂けますのでご利用下さい。

お惣菜販売内野家監修
神大農学部×神大海洋政策科学部
コラボ商品
販売のご案内

肉吸い ちょなべ
神大を象徴する猪のうま味が味わえる湯品
うどんやミネストローネ等アレンジ多彩！
638円(税込)/256g

はりまるカレー
食材のゴロゴロ感を堪能
カレースパイスとはりまるの
甘味が絶妙！
528円(税込)/140g

はりーじょ
本場スペイン産オリーブオイル使用のアヒージョ
国産タコの食感とはりまるの風味を存分に味わえる一品！
パンにも合います！
748円(税込)/183g

海洋政策科学部リスクマネジメント研究室では、産学連携の取り組みとして昨年4月より神大農学研究科附属食資源教育研究センター（加西市）で開発された新種じゃがいも「はりまる」を使ったお惣菜商品の開発・販売を、西宮市のお惣菜販売企業「内野家」さんの協力のもと手掛けています。
栗の様な風味と煮崩れしにくい特徴を活かし、食感と風味を存分に味わえる3種のお惣菜を開発しました。学内の販売イベント開催や、道の駅や企業様などへの販路拡大にも尽力しています。食卓を彩る他にも、長期保存可能なため船内食や災害備蓄品など幅広く活用できる上記の商品は、内野家ホームページやアマゾン等オンラインショップでご購入頂けます。是非一度ご賞味ください！


「内野家」商品購入ページ

または、「内野家 はりまる」と検索！

2023 年度合同企業説明会の参加企業紹介 (2023 年 12 月 16 日)

業 種	企 業 ・ 団 体 名	ひ と こ と
物流・サ	アメリカ船級協会	世界70カ国に展開するアメリカ船級協会です、卒業生在籍！中途ウエルカムです！
物流・サ	旭運輸株式会社	名古屋港中心にNYKグループの港湾運送事業と船舶代理店業務
物流・サ	いであ株式会社	「環境」と「土木」の2つのコンサルタント事業が柱
物流・サ	SGホールディングス株式会社	ビジネスインフラとしてあらゆる業界の経営課題を解決！
物流・サ	株式会社カワサキマシンシステムズ	中小型ガスタービン国内トップシェア！
物流・サ	株式会社コア	「夢」「理想」「方向」の実現に技術で応えてきた独立系ICT企業
物流・サ	株式会社SEALS	グローバルなフィールドで、地域社会に貢献してみませんか
物流・サ	JFE物流株式会社	JFEグループの総合物流会社です
物流・サ	昭和日タン株式会社	国内有数の内航タンカーオペレーター、製油製品の海上輸送、外航部門も
物流・サ	神鋼物流株式会社	神戸製鋼グループ唯一の物流会社
物流・サ	一般財団法人新日本検定協会	国土交通省、海上保安庁、経済産業省等に登録の国際総合検定機関
物流・サ	鈴与株式会社	社会インフラたる物流を根底から支えよう！総合物流企業
物流・サ	株式会社住友倉庫	世界を舞台にロジスティクスビジネスを展開する企業！
物流・サ	ニチレイロジグループ	国内No.1,世界No.5の冷蔵設備を備え、日本と世界の食を支えています
物流・サ	日鉄物流株式会社	「重いものを運び技術」を活かし鉄道・橋梁・ロケットなど産業インフラの輸送
物流・サ	日本貨物鉄道株式会社	日本唯一の貨物鉄道会社、毎日412本の貨物列車を運行
物流・サ	藤原運輸株式会社	物流を通じて全ての世の中の人々が明るく暮らせるように、社会づくりに貢献
物流・サ	三菱重工パワーメンテナンスサービス株式会社	世界を舞台にドデカイ仕事をしてみませんか！
物流・サ	三菱倉庫株式会社	倉庫・配送センターの運営を機軸に国内外一体のロジスティクスを展開
物流・サ	三菱電機プラントエンジニアリング株式会社	私たちと一緒に社会の「あたりまえ」を守っていきましょう！
物流・サ	三菱電機ロジスティクス株式会社	総合電機メーカー三菱電機のグローバル戦略を豊富な物流ノウハウで支える
物流・サ	名港海運株式会社	名古屋港中心に港湾荷役、輸送、倉庫管理等総合的な物流ビジネスを展開
物流・サ	ヤマト運輸株式会社	便利を当たり前に変えていくことが私たちの使命です
物流・サ	郵船ロジスティクス株式会社	お客様に最善の物流サービスを提供するサプライチェーン・ロジスティクス企業
物流・サ	株式会社ロジネットジャパン	陸海空の多彩な輸送モードを有し、鉄道コンテナ取扱量は日本第2位を保持
海事	旭タンカー株式会社	内外航船舶の運航に対応でき、陸上において船舶管理等の出来る海上社員
海事	上野グループ	石油・ケミカル製品等インフラエネルギーの海上輸送を担う総合物流企業
海事	富士貿易株式会社	外航貿易船の生活必需品を世界の港、時として洋上にてサプライも
海事	ENEOSオーシャン株式会社	ENEOSグループの海上輸送を担い、数多くの日本人海技者を擁しています
海事	川崎汽船株式会社	世界の物流を最前線で支える海上職の仕事、新たなニーズに挑戦！
海事	MOIマリン&エンジニアリング株式会社	商船系学校で学んだマリンナレッジを活かせる環境です。
海事	独立行政法人海技教育機構	船員養成の学科教育と練習船による航海訓練を通じ実務教育を実施
海事	川崎近海汽船株式会社	業務は東南アジア海域の外航部門、内航部門、フェリー部門、海洋開発サポート部門
海事	川重マリンエンジニアリング株式会社	船舶や海洋構造物の模型試験を通じ、造船会社と共に最高最新の推進性能を追求
海事	キューネ・アンド・ナーゲル株式会社	本社はスイス、100カ国以上、1,300をこ超える拠点。世界をリードする物流企業
海事	株式会社グローバルオーシャンディベロップメント	地球深部探査船、など探査船で活躍する海上職員のエキスパート集団
海事	"K" Line RoRo Bulk Ship Management Co., Ltd.	自動車船、RORO貨物船、ばら積み船などの「船舶管理」また「船舶貸渡」
海事	株式会社サンオーシャン	男女を問わず長く安心して働ける職場、アットホームな雰囲気は社風です
海事	三徳船舶株式会社	フリートは約100隻あり、コンテナ船からバルクキャリアまでの船舶管理会社
海事	株式会社三和ドック	尾道市因島に所在し、修繕専門のヤード、年間修繕船は350隻を超える
海事	ジャパン マリンユナイテッド株式会社	船舶、艦船、海洋浮遊体構造物の設計、製造・販売。修理など行っています
海事	正栄汽船株式会社	今治造船グループ、多種多様な船舶100隻以上保有のシップオーナー
海事	昭陽汽船(株)/ (株) キャプテンライン	大阪港にてハーバータグ事業をはじめ、「旅客船」による「USJ」と「海遊館」を定期航路
海事	株式会社新来島サノヤス造船	船舶の建造・修繕および船用ガスタンクの製造、現在LNG燃料船の分野に注力
海事	国立研究開発法人水産研究・教育機構	日本で唯一の水産に関する総合的な国立の研究開発機関です。
海事	第一中央汽船株式会社	「バルクキャリア」の総合船社、石炭、鉄鉱石や穀物を輸送しています
海事	第一中央内航 株式会社	第一中央汽船の子会社、内航船並び外航セメント運搬船の船舶管理業務
海事	田淵海運株式会社	船舶管理船も多数あり魅力的な会社を目指す
海事	常石造船株式会社	私たちは船を造り、修繕し、色々な場面で海運を支えています
海事	株式会社椿本チエイン	理念「ものづくりにこだわり、ものづくりの先を行く」を掲げ、業界トップの技術力
海事	株式会社東栄ジャパン	「縁の下力持ち」として外航海運を支えています、航空機事業への投資も行っています
海事	日本サルヴェージ株式会社	海難救助と海洋工事を柱として、近年洋上風力発電で活躍する特殊設備を導入しました
海事	日本小型船舶検査機構	国の代行機関として小型船舶の安全を確保するための船舶検査
海事	株式会社フジトランス コーポレーション	米粒からロケットまで、いつでも、何でも、どこへでも運びます
海事	NYKバルク・プロジェクト株式会社	ばら積み船、在来船、重量物船、モジュール船の世界トップクラスで展開、外航船社
海事	防衛省自衛隊	日本の領土・領海・領空を守り、災害時の捜索・救助活動や国際平和協力活動
海事	三浦工業株式会社	熱・水・環境の分野で、環境にやさしい、きれいで快適な生活の創造に貢献！
海事	三菱鉱石輸送株式会社	大型船舶を自社保有・運行し、穀物や鉄鉱石、自動車等を運んでいます
海事	リベラ株式会社	世界を舞台にダイナミックな海運ビジネスを展開しています
海事	レインボーマリタイム株式会社	NYKグループの「Handy Bulker」を専門する神戸を拠点の船舶管理会社です
製造	明石機械工業株式会社【ダイハツ工業グループ】	スモールカーの「走る」「曲がる」に関わる製品の開発・生産しています
製造	川崎重工業株式会社	事業は陸・海・空の全方位にわたり、それぞれの技術力組み合わせ、新たな価値を創造
製造	株式会社京都製作所	生産機械を完全オーダーメイドで設計開発から製造・販売までを一貫して行ってます
製造	原子燃料工業株式会社	原子力関連のエンジニアリング事業を幅広く展開しています
製造	株式会社サクラ	海水を真水に＝船用造水機・海水淡水化プラント 廃熱を有効活用＝熱交換器
製造	新晃工業株式会社	「空気をデザインする会社です」セントラル空調のリーディングカンパニー！
製造	スズキ株式会社	「小少軽短米」のコンパクトカー、「生活の足」として世界の移動をささえています
製造	株式会社ダイキンアプライドシステムズ	工場・研究所向けの空調・冷熱設備の開発・設計・施工・システムメンテナンス
製造	ダイハツディーゼル株式会社	船のエンジン、発電用のエンジンの開発設計から製造・販売！
製造	株式会社帝國機械製作所	明治42年創業、日本最古の船用ポンプメーカー、多くの母校の卒業生が活躍しています
製造	寺崎電気産業株式会社	環境対応製品の開発設計に積極的に取り組んでいます！
製造	株式会社中北製作所	船舶、発電・製鉄・化学プラントに使用されるバルブを手掛ける「ものづくり企業」
製造	西芝電機株式会社	創業以来、陸と海の二つの分野で「ものづくり」を通じて社会貢献！
製造	株式会社フジキン	深海～宇宙、流体制御機器・装置のバルブメーカー、不動の業界トップランナー！
製造	古河電気工業株式会社	銅という素材に着目し、電力の安定供給を担う電力ケーブル等、世界の産業を支える
製造	株式会社 ヘンミ	船舶用圧力容器のトップメーカー
製造	株式会社前川製作所	世界の冷凍運搬船に搭載されている冷却プラントのほとんどを手掛けてます
製造	眞鍋造機株式会社	日本一の海事都市・今治にある船舶用機器メーカー
製造	ヤンマーホールディングス株式会社	当社のエンジン事業は農機具から、フィッシングボート、発電機と豊かな暮らしに貢献！

2023 年度合同企業説明会の参加企業紹介 (2023 年 12 月 16 日)

業 種	企 業 ・ 団 体 名	ひ と こ と
物流・サ	株式会社アルプス技研	「ものづくりに興味がある」「様々な製品に携わりたい」方、お待ちしております
物流・サ	ECLエージェンシー株式会社	仕事を通じて成長できる、やりがいのあるフィールドに期待してください
物流・サ	株式会社宇徳	京浜港を中心に港湾荷役、プラント建設や重量物輸送が得意な総合物流企業
物流・サ	SBS東芝ロジスティクス株式会社	小さな半導体から数千トンの発電設備まで幅広い製品を扱う物流会社です
物流・サ	MHIソリューションテクノロジーズ株式会社	三菱重工の技術と製品開発を支援する総合エンジニアリング会社です
物流・サ	株式会社大阪のいらく	乳業界最大の生産直販網、世界有数の無菌ロングライフ設備により、商品を届ける
物流・サ	オーシャンエンジニアリング株式会社	「海を測り、海と社会を繋ぐ」技術サービス企業です
物流・サ	株式会社上組	150年以上の歴史を持つ港湾物流のバイオニア！
物流・サ	鴻池運輸株式会社	140年の歴史があり、社会を支えるプロフェッショナル集団！物流事業は勿論
物流・サ	神戸トヨペット株式会社	全国トップクラスのトヨタ自動車販売会社で人間力向上を目指そう！
物流・サ	山九株式会社	プラント・エンジニアリング、オペレーション・サポート、ロジスティクス事業を展開
物流・サ	シーオス株式会社	社会インフラ「物流をデジタル化により革新する」ソリューションカンパニー
物流・サ	商船三井テクノトレード株式会社	船舶関連商材（燃料油、各種機器・部品等）を中心に扱う専門商社です
物流・サ	センコー株式会社	総合物流会社、グループ会社にセンコー汽船もあり、日本の物流を支えています
物流・サ	大栄環境株式会社	「廃棄物」という資源から多様な価値を創造することで、社会問題を解決に挑戦
物流・サ	株式会社辰巳商會	1920年の創業以来、総合物流企業として、刻々と変わるニーズにこたえ事業拡大
物流・サ	株式会社日新	社名の由来「日々新たに、また、日に新たなり」の通り、総合物流のエキスパートに！
物流・サ	丸全昭和運輸株式会社	横浜に本社を構え、「実直かつ誠実」物流サービスを提供する総合物流企業
物流・サ	株式会社モトックス	世界22カ国のワインを中心としたお酒専門商社、「美味しい」を世界に広める仕事です
物流・サ	株式会社 ユー・エス・イー 関西支社	創業54周年を迎えた老舗の独立系システム開発（ITサービス）の会社です。
物流・サ	ロジスティード株式会社	お客様の物流業務を一括で請け負う「3PL事業」において国内No.1！
海事	旭海運株式会社	船主、運航、船舶管理を1社で、船種はバルカーのみですが、バルクのスペシャリストです
海事	飯野海運株式会社	資源・エネルギー輸送を主力とする海運業とオフィスビル賃貸の不動産業を展開
海事	出光タンカー株式会社	出光グループのタンカー会社、原油船から製品・ケミカルタンカーの運航管理
海事	今治造船株式会社	「百聞は一見に如かず」工場見学プランも用意しています
海事	NSユナイテッド海運株式会社	海技者は、40万トン鉱石専用船からハンディバルカーに至る多様な運航に携わる
海事	NYK LNGシippマネージメント(株)	LNG（液化天然ガス）船の船舶管理会社です。日本郵船グループの一員です
海事	国立研究開発法人海洋研究開発機構	海洋に関する基礎的研究開発、未知なる海洋の学術研究を目的とした組織
海事	鹿児島船舶株式会社	自動車運搬船に特化した船舶管理及び船員管理を行う、内航・外航船が就航
海事	共栄タンカー株式会社	個々のライフワークバランスのビジョンをもって働ける職場です
海事	コベルコ・コンプレッサ株式会社	国内トップクラスのシェア、世界でも4社しか開発できない技術力！
海事	三翔海運株式会社	船舶の運航・管理・船主・船員関連業務と幅広く、ケミカルタンカーを運航
海事	丹羽汽船株式会社	岡山県日生に本社を置く船主、外航14隻、内航3隻を運航
海事	新日本海フェリー株式会社	日本最大級の大形カーフェリーを10隻所有、多数の神戸商船大・海事科学部の出身者が在籍
海事	須賀工業株式会社	建築設備業界のバイオニア！強みは「信頼」と「実績」に裏打ちされた「技術力」
海事	株式会社商船三井	世界最大級の海運会社、各種専用船、LNG船、自動車船で世界の海運をリード
海事	東洋建設株式会社	海上工事を得意とするマリンコントラクターと呼ばれる会社でもあります
海事	トヨフジ海運株式会社	トヨタグループ唯一の海運会社、自動車船で国内や海外に向け海上郵送
海事	一般財団法人 日本海事協会	日本で唯一の国際船級協会です。130以上の拠点でサービスを世界中で展開
海事	一般社団法人 日本海事検定協会	国際貿易の円滑化の為、第3社の立場から数量・品質の証明・分析を行っています。
海事	一般財団法人 日本海洋レジャー安全・振興協会	国内唯一の小型船舶操縦士試験機関です。海技士資格が活かせる専門職集団です
海事	日本海洋事業株式会社	海洋研究開発機構の所有の海洋調査船の運航し「海洋調査」の最前線で活躍！
海事	日本郵船株式会社	我が社の海上職は大型船を自ら手で運航する集団にとどまらず、陸上でもその知見を活かし活躍
海事	八馬汽船株式会社	神戸に本社を置き、「船舶管理」と「木材チップ船の運航」を行う日本郵船グループの会社です
製造	BEMAC株式会社	本社今治市、船舶の配電システムや制御システムの設計・製造・工事を行っています。
海事	Bureau Veritas（フランス船級協会）	フランス船級協会
海事	柗本海運産業株式会社	自動車専用船、バラ積専用船、メタノール専用船等多様な船体を有する外航船主です。
海事	美須賀海運株式会社	東京、愛媛、マニラ、ロッテルダムに拠点をもち、100隻以上の外航船を管理しています
海事	株式会社三井E&S	旧社名「三井造船」時代から、島国・日本に欠かせない海上物流を支えてきた総合重工メーカー
海事	ヤンマーエンジニアリング株式会社	船用エンジンの修理業、船の安全な航海を守ります。
海事	ユニトラ海運株式会社	船主業、船舶管理業、船員配乗行、船舶代理店業が主な業容としています。
海事	ワールドマリン株式会社	約20隻の外航船の船舶管理と約100隻の外国人乗組員の配乗業務を行っている船舶管理会社
製造	株式会社ナカタ・マックコーポレーション	「塗装事業部」、「装置事業部」と「船舶事業部」の3本社に造船・海運関連事業に展開
製造	木村化工機株式会社	総合プラントエンジニアリング会社です。「持続可能な社会づくり」挑戦！2024年は創業100年
製造	株式会社神戸製鋼所	鉄鋼はもとより機械・エンジニアリング・建設機械・電力と広範な分野の技術者を求めています
製造	株式会社JMUアムテック	海洋関連事業を中心に幅広く事業展開、小型船・作業船の建造、修理、鉄鋼構造物の建造
製造	JRCS株式会社	世界トップレベルの技術！国家プロジェクトにも技術提供しているメーカーです。
製造	株式会社 清水設計事務所	神戸にあり「鉄道車両の少し未来を設計する！」社会インフラを支えています、海事OGが活躍中
製造	株式会社ジャパンエンジンコーポレーション	船用ディーゼルエンジンを製造。脱炭素社会に向けたカーボンフリー燃料の研究に取り組む
製造	株式会社新来島どつく	120年以上の歴史を持つ造船事業メーカーです
製造	株式会社神鋼環境ソリューション	環境プラントの建設と産業機械の製造・販売です
製造	新菱冷熱工業株式会社	当社の仕事は「さわやかな世界」を作ること！空調設備設備から実現
製造	住友化学株式会社	5つの事業を展開し、居・食・住の身近な分野からエレクトロニクス、新素材まで研究開発
製造	中外炉工業株式会社	武器は熱技術！工業炉のリーディングカンパニー、【熱処理事業】【フランと事業】【開発事業】新技術を次々と創造！
製造	株式会社デンソーテン	100年培ったクルマづくりの技術とICTを活用し、車載器を手掛けるカーエレクトロニクスメーカー
製造	TONE株式会社	大阪本社の総合工具メーカー、ボルトの締結課題を解決しています。
製造	内海造船株式会社	国内フェリー建造実績トップクラス、自動車運搬船、コンテナ船、ケミカル船等を建造
製造	MHIパワーエンジニアリング株式会社	「火力発電プラント」等の設計エンジニアリングを通じて、技術で社会に貢献
製造	ビューテック株式会社	自動車部品の製造（樹脂部品）及び加工（ガラス組付）を中心に7カ国に拠点ががあります
製造	株式会社福井製作所	安全弁専門メーカー、LNG運搬船用安全弁世界シェア90%！グローバルニッチトップ企業
製造	福伸電機株式会社	世界に挑戦する技術力！ロボット自動化の関西トップクラス、工場内あらゆるところにロボットが！
製造	ベニックスソリューション株式会社	川崎重工の11 関連戦略子会社として設立
製造	ボルカノ株式会社	循環型社会創造の一躍を担ってきた燃焼エンジニアリングメーカーです
製造	Honda（本田技研工業株式会社）	Hondaのものづくりは、テクノロジーの進化により、大きな転換期における「これから」を伝える
製造	株式会社マキタ	高松市拠点の「船用エンジン」メーカーです、ニッチな市場で10年以上世界トップシェアを獲得
製造	三菱重工マリタイムシステムズ株式会社	潜水艦救難艦、音響測定艦は全て建造、艦船に興味のある方は当社へ
製造	株式会社メイテック	設計開発エンジニア、メーカーの設計開発現場「課題解決」行ってます
製造	株式会社菱友システム技術	発電プラント、蒸気・ガスタービン等の解析シミュレーション、システム開発を行う



支部だより・集う仲間たち

海神会関東支部の支部長に就任して

海神会 関東支部長 神田 一郎 E20 期



コロナ禍もあって、2023年10月7日に4年ぶりの開催となった海神会関東支部定時総会の前に開催された理事会で、道浦馨支部長（E15期）の後任として選出され総会で承認されました。また執行部強化策として、副支部長を置くこととして、丸山博史（E21期）が監事から理事に推薦の上承認され副支部長に選出されました。後任監事には佐田昌弘（E20期）が選出されました。

道浦前支部長には7年もの長期にわたる大変な時期に諸問題に取り組んでいただきました。コロナ禍にあっても、田中貴事務局長（E13期）との連携により、理事会の皆様をリードしていただきました。理事・監事・顧問による幹事会と称した集まりが毎月（オンライン含む）のように開催され、支部活動の在り方、支部活動の効率化及び若手会員の参加数増加への取り組み等のテーマについて話し合われましたが、今後も本部とも連携しながら進めていく所存です。

新理事は神田一郎支部長（E20）、丸山博史副支部長（E21）、田中貴雄事務局長（E13）、若林庸夫（E24）会計、三木洋（E19）、平塚惣一（N21）、木下広一（A3）、西尾幸（K2（30期））、監事には佐田昌弘（E20）、中村紳也（N24）、顧問には森本靖之（N7）、道浦馨（E15）、桑田守（E15）の構成となっています。

久しぶりの関東支部定時総会は、有楽町駅近くの帝国劇場地下2階にある「神戸大学東京六甲クラブ」を会場に関東地区会員24名の方の参加があり、本部から早光会長（20期航海科）池田事務局長（20期航海科）が遠路駆けつけていただき総勢26名となり、今後の海神会の在り方などに関してお話を伺う良い機会にもなりました。総会後には立食パーティ方式で別室で懇親会を開催しました。感染予防のために大声での会話は慎むようお願いしましたが、予想通りに結構賑やかな雰囲気、閉会宣言まで楽しい会話が継続していました。その後、感染した等の連絡は入っていませんので、皆さん無事でお過ごしのことと思います。



支部だより・集う仲間たち

2023年度 関西支部報告

1. 第39回白鷗杯ゴルフ大会

第39回白鷗杯ゴルフ大会を令和5年10月17日（火）垂水ゴルフ倶楽部（神戸市垂水区、パー70）で開催致しました。

猛暑の続いた今年も10月にはいりようやく秋らしくなり、当日は絶好のゴルフ日和に恵まれ アウト、インそれぞれ3組計18名が熱戦を繰り広げました。プレー終了後、倶楽部ハウスにて懇親会と表彰式が執行了いました。

上位成績者は次の通りです。

優勝 14E 山口幸次郎 グロス 83 HCP 12.8 NET 70.2
準優勝 10E 小林 通宏 グロス 88 HCP 16.3 NET 71.7
三位 8E 山田 嘉道 グロス 102 HDP 28.0 NET 74.0
BEST GROSS 賞 21N 久富 央治 74

新型コロナウイルスの影響で3年振りに開催となった第38回大会は参加者が激減、ゴルフ離れ進んだようです。今大会は海神会事務局の池田さんの尽力で半数が20、21期生となったがそれ以降へのアプローチが、誰がゴルフをやるのか分からないため、ほとんどできていない。そこでこの紙面を借りて「海神会だより」の読者でゴルフをやる人、白



海神会 関西支部長 稲岡 秀昭 E16 期

鷗杯ゴルフ大会に参加してみようと思われた方へお願いしたい。「クラス、お名前、（メールアドレス）」を次の宛先に送ってください。次回大会から案内が届くようにしたい。

宛先：（関西支部）sk7ki7@bma.biglobe.ne.jp

2. 忘年会

2023年12月12日（火）ニューミュンヘン神戸大使館（三宮）で開催しました。

例年8月に納涼ビヤパーティをやっていましたが、新型コロナウイルス感染症を考慮し11月10日の第2回常任幹事会にて、今年は、多くの会員が気軽に集まれ、飲食しながら、交流、親睦を深められる場として忘年会を開催することとなりました。また、学生がいるお膝元の支部であることから、今回は手始めに実習科に進む学生に声を掛けました。

海神会早光会長をはじめ80歳代の5期生、7期生から16



期、17期、20期、21期、22期生、25期生までと50歳代の36期生までの17名と4回生（69期生）4名、21名の参加がありました。4回生からは船乗りの楽しいことの希望に、つつい出てくるのはポートピアの救助とか時化とか苦労話ばかり。なかなか楽しい話が出てこないうちに時間が経過していきました。

若者から活力をもらい、楽しいひと時を過ごすことができました。



支部だより・集う仲間たち 関門支部活動報告

令和5年5月にコロナによる自粛が終了し、世の中も色々な分野で活動が徐々に回復してきております。

関門支部も活動を自粛しておりましたが、活動を始めたところでもあります。

1. 7月13日に山口のプレジデントゴルフ倶楽部にて海洋会関門支部と合同でゴルフコンペを開催いたしました。11名の参加となりました。
2. 11月2日に山口の厚狭ゴルフ倶楽部にて合同でゴルフコンペを開催いたしました。11名の参加となりました。
添付しております集合写真がその際に撮影したものです。
3. 12月1日門司港の三井倶楽部にて合同の忘年懇親会を行う予定です。今回は海上保安大学のOB会である若葉会のメンバーも参加の予定となっております。
4. 2024年1月26日には門司の赤煉瓦クラブにて合同の賀詞交換会を開催する予定となっております。

海神会 関門支部長 石井 秀夫 N20期

来年の6月頃には支部総会も再開したいと考えております。

来年もご支援、ご指導のほどよろしくお祈いします。



支部だより・集う仲間たち

神戸商船大学18期生N・E 合同卒業50周年記念同期会のご報告

1968年入学の18期生は全国の学園紛争の最中神戸商船大学に入学しました。大学は全共闘により校門は封鎖され入学試験も学外の予備校で、入学式は海洋会館にて行われ入学時の全員の集合写真も撮られず不安な気持ちのまま授業開始まで待機になりました。やっと夏になる頃封鎖が解かれ授業が始まり商船大生としての生活が送れるようになりました。

そんな我々も古希を超え様々な業界で活躍された仲間が卒業50周年を迎え学生時代を過ごした神戸の地で集まろうという話が持ち上がり今年春から準備を進めてきました。卒業45周年は東京商船と合同で横浜にて開催され、50周年は神戸でと関東在住組から依頼され、当初有馬温泉の宿で1泊し一晩飲み語り明かそうという要望があり心当たりの宿に何軒か問い合わせましたが、コロナの影響で従業員を削減し20名以上の団体には対応できないと断られ卒業40周年を行った新神戸駅のANAクラウンプラザホテルに相談しました。たまたま同ホテル内の日本料理「なだ万」さんに話した所、予算内で貸し切り対応頂ける事となりやっと会場が決まりました。

2023年10月29日（日）たまたま4年ぶりに「深江祭」が大学で開催され有志で深江駅に集合しキャンパス見学を行い午後4時ANAクラウンプラザホテル4Fロビーに全員集合、50年ぶりに再会する人もあり顔と名札を見比べながらお互いを確認し、全員で集合写真を撮りました。

午後5時に34F「なだ万」に上がりN科・E科別に記念写真を撮り着席、水先人会連合会会長 片岡君に開会の辞、吉岡君（E）に乾杯の音頭、日本船舶機関士協会会長 四方君に中締めをお願いし会食中是有志の自由挨拶としました。ただしほとんど誰も聞いていませんでしたが・・・。

N科幹事 溝下（松本）和裕
E科幹事 久木田 育穂、伊東 優

最後に荒巻君（E）の先導で寮歌を全員で合唱大いに盛り上がりしました。二次会は個々に36Fのレベル36に上がり神戸の夜景を楽しみながら話に興じました。翌日はゴルフコンペを北六甲CC西コースで平川（N）幹事のお世話で開催、好天のもと楽しい1日を過ごしました。

全員での開催はこれが最後になるかも知れませんが地域ごとの集まりは可能な限り続ける予定です。また、5年後には希望者参加で地方開催の話も出ています。同じ釜の飯を食べた仲間は特別です。これからも長く集まれることを期待しています。参加者 N科32名 E科30名



令和5年度総会報告

令和5年度の総会は、コロナ感染症の禍為4年振りの2023年5月27日に理事会を経て総会を深江キャンパス総合学術交流棟に役員、会員35名を迎え梅木Yホールで開催致しました。尚、懇親会はコロナ感染症を考慮し中止いたしました。

議案
第1号議案令和4年度事業報告、収支決算、および 監査報告について
第2号議案令和5年度事業計画（案）及び予算（案）
第3号議案 役員（会長、副会長、監事）の改選と選任について
新任：会長 早光篤彦（N20期） 副会長 神杉恵助（E21期） 監事 山田 弥（E20期）
会長の改選と役員改選を統一する為、今回特例措置として会長の任期を1期2年のところ1期1年とし、2期まで3年とした。
退任の片岡 徹会長（N18期）と滝本純治副会長（N17期）は、それぞれ相談役と顧問に委嘱した。

第4号議案 新入生の支援の新設（仮称 歓迎会）
入学年時に1クラス（50名）あたり4万円を4クラスに支援する。
上記起案は、総会参加者の賛成多数で承認されました。

令和4年度 海神会 収支決算書

(単位:円 令和4年4月1日から令和5年3月31日まで)				
科 目	令和4年度予算額	令和4年度決算額	差 異	備 考
I.収入の部				
1.会費収入	6,000,000	5,706,250	-293,750	新入生・在学者104名卒業生39名
2.雑収入	1,000,050	766,980	-233,070	延べ64名
3.仮受金(校友会)		820,000		新入生82名分
当期収入合計(A)	7,000,050	7,293,230	293,180	
II.支出の部				
1.事業費				
(本) 総会、関連団体等	1,310,000	1,212,354	-97,646	100万円神戸大学基金へ
(中) 会誌、支部・クラス会支援等	2,900,000	2,227,845	-672,155	支部支援、記念クラス会(25期、17期)
(在) 学部・部活支援、会員証等	920,000	1,101,268	181,268	計画外手提げ袋(19万円)
小計(a)	5,130,000	4,541,467	-588,533	
2.管理費				
人件費・会議費	1,730,000	1,455,820	-274,180	7月事務員交代 総合運営委員会3回
HP関連経費・名簿システム	930,000	923,450	-6,550	年間委託料
通信費・什器備品等	260,000	479,041	219,041	パソコン・電話機・PC・FAX・印刷機30万円
賃借料・光熱費	102,000	113,378	11,378	事務所賃貸料、光熱費
振込手数料・雑費	60,000	30,722	-29,278	会費納入の加入者負担の振込料を含む
小計(b)	3,082,000	3,002,411	-79,589	
3.予備費(c)	200,000	0	-200,000	
4.仮受金(校友会)		790,000		
当期支出合計(B=a+b+c)	8,412,000	8,333,878	-78,122	校友会に新入生79人分支払い
当期収支差額(C=A-B)	-1,040,648	令和4年度末現預金残		*令和4年度期末残高には、仮受金(校友会)30,000円が含まれています。

令和4年度余剰金処理	
令和4年度前期繰越金	8,660,955
令和5年度収支差額	-1,040,648
次期繰越金	7,620,307

特別会計（基金）内訳	
現 金	28,187
普通預金	421,326
当座預金	7,170,794
合 計	7,620,307

令和5年度 海神会 収支予算書

(単位:円 令和5年4月1日から令和6年3月31日まで)				
科 目	令和5年度予算額	令和5年度決算額	差 異	備 考
I.収入の部				
1.会費収入	5,706,250	6,000,000	293,750	入学生7名程度見込、既卒25名程度見込む
2.雑収入	766,980	1,000,040	233,060	寄付金（企業含む）利息
当期収入合計(A)	6,473,230	7,000,040	526,810	
II.支出の部				
1.事業費				
(本) 総会、関連団体経費等	1,212,354	1,150,000	-62,354	寄付神戸大学基金90万円
(中) 会誌、支部・記念クラス会支援等	2,227,845	3,110,000	882,155	会誌100万円、記念クラス会70万円、支部支援60万円
(在) 学部・部活支援、会員証等	1,101,268	1,185,000	83,732	HCD、新入生支援、卒業式、修了式記念品、献血
小計(a)	4,541,467	5,445,000	903,533	
2.管理費				
人件費、会議費等	1,455,810	1,800,000	344,190	通常勤務
HP関連経費・名簿システム	923,450	930,000	6,550	年間委託料
通信費、什器備品等	479,041	155,000	-324,041	スマホ通信料、切手、郵送料
賃借料・光熱水費	113,378	115,000	1,622	事務所賃貸料、光熱費
振込手数料、雑費	30,772	50,000	19,228	会費納入の加入者負担の振込料を含む
小計(b)	3,002,411	3,050,000	47,589	
予備費(c)	0	0	0	
当期支出合計(B=a+b+c)	7,543,878	8,495,000	951,122	
当期収支差額(C=A-B)	-1,494,960			

令和5年度期末残高見込み	
前年度繰越金	7,590,307
令和5年度収支差額	-1,494,960
次期繰越金見込み	6,095,347

令和4年度 海神会 基金 決算書

(単位:円 令和4年4月1日から令和5年3月31日まで)				
科 目	令和4年度予算額	令和4年度決算額	差 額	備 考
I.収入の部				
原 資	868,418	868,418	0	普通預金と現金
預金利息	1,900	2,857	957	定期・普通預金利子
収入合計(A)	870,318	871,275		
II.支出の部				
1.事業費				
学術会議学生援助	500,000	0	-500,000	該当なし
海神賞	50,000	10,000	-40,000	1名
支出合計(B)	550,000	10,000		
次期繰越金(A)-(B)	320,318	861,275	540,957	
* 定期預金：28,000,000円				

令和5年度 海神会 基金 予算

令和5年4月1日から令和6年3月31日まで				
科 目	令和5年度予算額	令和5年度決算額	差 額	備 考
I.収入の部				
原 資	868,418	861,275	-7,143	普通預金と現金
預金利息	2,857	1,900	-957	定期・普通預金利子
収入合計(A)	871,275	863,175		
II.支出の部				
1.事業費				
学術会議学生援助	0	500,000	500,000	
海神賞	10,000	50,000	40,000	
支出合計(B)	10,000	550,000		
次期繰越金(A)-(B)	861,275	313,175	-548,100	
* 定期預金：28,000,000円				
海神会基金の内、普通預金を活用し学術会議学生援助を行う。				



海神会への寄付一覧 (2023年1月1日～2023年12月31日)

2023年は 延べ45名の方から501,215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ご支援賜ります
ようお願い申し上げます。

順不同・(敬称略)

期 生	氏 名	期 生	氏 名	期 生	氏 名	期 生	氏 名
						寄 付 金 計	¥501,215 円

物故者 (2023年1月～2023年12月に届け出があった方) 謹んで、ご冥福をお祈りいたします。

期 生	氏 名			

2023年度新任の方々

牧野秀成 准教授
森 亮太 准教授
石田達朗 准教授

2023年度退職される方々

内田 誠 教 授
梅田民樹 准教授
岡田順子 准教授

編集後記

新型コロナウイルスが5類に変更になり、日常が復活し、キャンパスに活気が戻りました。

学生、卒業生の方々に何を伝えるべきか試行錯誤しながら、会誌編集に取り組んできました。文系、理系の学生が混在していることから、尖閣諸島の問題と船舶輸送に係る国際法をとり上げました。学生から夢、希望を語って頂き、船の文化、伝統は生きていると思いました。特に、伝統を守りたいとの一心でゼロからの出発！「深江祭」の復活に取り組んだ深江祭実行委員長海野さんを筆頭にその実行委員のメンバーの情熱、頑張りに敬服しました。寄稿頂いた法律学者のロバートさんは、人口減少が進む中、常々その地域の歴史を知り、伝統を守る事の重要性を発信されています。日本人が忘れがちな事、気付いていない事かもしれません。

年始早々の令和6年能登半島地震は津波が発生し、阪神淡路大震災を超える大災害であり、学部特性を生かした支援ができないものかとふと思った次第。被災された方々にお見舞い申し上げます。

【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。



海神会事務局からのお知らせのご案内

2024 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. 会費（終身）納入と寄付のお願い（会則により卒業生は皆会員です。）

同窓会の事業としては、学部と学生にはオープンキャンパス、ホームカミングデイと卒業式・修了式等の学内行事、献血活動、深江キャンパス拠点の部活動を支援し、卒業生には、支部活動、ボランティア活動と記念同窓会等を支援し、年一回会誌「海神会だより」を発行し学部等の様子を伝えています。海神会を末永く維持、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。

- ・会費未払いの方は、終身会費（40,000 円）をお納め下さい。
- ・会費分納の方は、5,000 円単位で残額をお納め下さい。
- ・会費納入済みの方は、1,000 円単位でのご寄付をお願い致します。

会員様の会費納入状況は、封書宛名書きに会費：（納入済、未払い、分納）を記載しています。ご不明な方は、事務局までお問い合わせください。

* 同封の「払込取扱票」に必要事項を記載の上、郵便局からお振込み下さい。

尚、振込手数料の係上、「払込取扱票」対応の ATM からの振り込みをお願い致します。

【他行から振込みの場合】（インターネットバンキング・銀行 ATM）

銀 行 名：ゆうちょ銀行（9900） 店名：ゼロキューキュー店 店番：099

預金種目：2 当座預金 口座番号：0269639

フリガナ：コウベダイガクカイヨウセイサクカガクブドウソウカイ

名 義：神戸大学海洋政策科学部同窓会

振込み手数料はご負担をお願い致します。会費完納された方には、会員証を送付します。

2. 2024 年度記念クラス会支援の案内

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.E19 期生）40 周年（N.E29 期生 A9 期 T2 期 K1 期）です。また 10 月のホームカミングデイの案内を送付予定です。参加の協力をお願い致します。

開催される場合は、事務局までご連絡ください。

3. 名簿システム PalSyne について

会員様向けに情報提供、利便性の向上の為、マイページを提供しています。海神会 HP からマイページの ID とパスワードの申し込みができますのでご活用下さい。

毎年会報送付時、不達が 200 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。

尚従来通り海神会 HP から住所変更届ができます。

- ・新入生 / 編入生に 7 月頃 会員証と ID とパスワードの手渡し。
- ・卒業式に記念品と共に ID とパスワードを各自に配布。

4. 会誌「海神会だより」に寄稿のお願い

身近な話題、趣味、体験談等 1,000 ～ 1,500 文字寄稿をお願いします。希望され方は事務局までお問い合わせ下さい。

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. ①と②の数字を記載して下さい。

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。

メール：almamata@maritime.kobe-u.ac.jp

Fax：078-431-6439

3. 気に入った記事を記載して下さい。（複数可）

4. 会報誌へのご希望（あれば）を記載下さい。

締め切り日：2024 年 3 月 31 日必着

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

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