



海神会だより



夕映えの海神丸



- 2頁 ごあいさつ 会長 早光 篤彦
- 2頁 心に残るイベント3つ
- 3頁 令和6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 平山 勝敏
- 頑張る学生たち
- 4頁 「深江祭」を終えて
2024年度深江祭実行委員会 実行委員長 3回生 山室 怜大
- 5頁 The 18th YISUNSIN CUPに参加して
海洋政策科学部 4回生 山田 美桜
- 6~7頁 令和5(2023)年度 能登半島沖調査航海実施概要報告書
海神丸 船長 藤本 昌志
- 新たな研究拠点と施設の紹介
- 8頁 水素・未来エネルギー技術研究センター(HyTec)設立について
神戸大学 水素・未来エネルギー技術研究センター長 武田 実
- 9頁 KOBE UNIVERSITY SPORTS FIELDの紹介
ミズノスポーツサービス株式会社運営本部 事業開発推進部 稲濱 裕士
- 国内外で活躍する卒業生
- 10~11頁 フィリピンにおける同窓生の様子及び船員教育の状況について
MOL Magsaysay Maritime Academy 引間 俊雄
- 12~13頁 海運を支えるおもしろい話 -内航海運の現状-
正隆丸 船長 三原 康作
- 14頁 ベトナムのニャチャンでの単身赴任生活あれこれ
アメリカの船級協会 梶 洋彰
- 研究室紹介
- 15頁 「第29回大気化学討論会」開催報告
海洋政策科学部 海洋基礎科学領域 准教授 山地 一代
- 巣立つ若者!
- 16頁 次世代機関士への挑戦 日本郵船株式会社 山口 航輝
- 17頁 カッター部と社船実習 日本郵船株式会社 長尾 公太郎
- ホームカミングデイ特集
- 18頁 ホームカミングデイの実施報告
神戸大学大学院海事科学研究科・広報委員長 西村 悦子
- 18~19頁 海へのロマン ~日本最大の洋上風力発電事業を実現しよう~
株式会社グリーンパワーインベストメント 代表取締役副社長 幸村 展人
- 20~21頁 海洋から海外へ ~海事科学部から外務省へ~
外務省中南米局中米カリブ課 八木 翼
- 海洋政策科学部1期生 その思い
- 22頁 やらめ後悔よりやる航海
海洋政策科学部 機関学領域 4回生 齊藤 光雪
- 22頁 慌ただしい編入学生の毎日を過ごして感じたこと
海洋政策科学部 海洋ガバナンス領域 4回生 岡本 愛
- 23頁 多種多様な学び
海洋政策科学部 海洋応用科学領域 4年生 谷垣 幹
- 23頁 はじまりの場所、深江。
海洋政策科学部航海学領域 4回生 佐伯 美喜子
- 24頁 フィールドワークの楽しさ
海洋政策科学部基礎科学領域 4回生 長谷川 風華
- 「かもめ会」の活動
- 24頁 深江キャンパス・ボランティア活動について 滝本 純治
- 25~28頁 女子カッター部、女子端艇部、神戸大学深江祭実行委員会
ラブビー部、カヌー部、オフショアセーリング部他
- 集う仲間たちと支部活動
- 28頁 神戸商船大学5期生卒業64周年記念同窓会
- 29頁 神戸商船大学剣道部OB会の活動報告
- 30頁 航海学科9期生卒業60周年記念クラス会
- 30頁 神戸商船大学N・E26期A6期卒業40周年クラス会報告
- 31頁 神戸商船大学卒業40周年記念同窓会報告
- 32頁 卒30周年神戸商船大学39期航海学科・機関学科同窓会
- 32頁 海神会関東支部活動報告
- 33頁 霧島丸遭難碑の清掃活動及び懇親会
- 34頁 関西支部報告
- 35頁 関門支部活動報告
- 35頁 神戸大学校友会 三重県支部総会への参加について
- 36頁 2024年度 総会報告・役員改選・決算・予算
- 37頁 寄付者一覧、物故者、総会開催予定、先生方の新任、退職
- 38~39頁 2024年度 合同企業説明会の参加企業紹介
- 40頁 事務局からのお知らせとご案内 数独バズル



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。2003年10月に神戸商船大学は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、2024年2月に海事科学部同窓会「海神会」が発足しました。早いもので本年（2024年）2月に「海神会」は設立20周年を迎えました。

さて、本年の特記すべき出来事を4点報告致します。

1点目、3月26日神戸大学令和5年度学位記授与式がワールド記念ホールで行われました。学長の式辞に始まり、各学部の代表が学位記の授与を受け、最後に学生が答辞を述べる段になりました。代表として呼ばれたのは海事科学部の井上莉沙希さんでした。

六千人を超える出席者の前で、実習などを通じて得た知識・経験をもとに、新たな世界に挑む決意を堂々と述べられました。その姿に胸が熱くなりました。

2点目、9月25日実習科修了証授与式です。30名の学生が新たに社会に巣立ちました。授与式終了後、海神会主催でささやかにティーパーティを催しましたが、皆、素晴らしい若者でした。皆さん、誇るべき後輩達が巣立っています。

3点目、2024年1月に発生した能登半島地震の被害調査

の為、海洋探査機能、災害支援機能等の多機能を備えた“海神丸”が2月22日から約1か月の間、能登半島沖の海底調査を行いました。十分に成果があったと聞いております。

4点目、2024年3月に神戸大学の総合研究拠点として、「水素・未来エネルギー技術研究センター」（深江キャンパス）が設立され、キックオフシンポジウムが開催されました。産学共同での新たな研究拠点ができ、その発展を大いに期待するところであります。

本年（2025年）3月には、海洋政策科学部の1期生が巣立っていきます。

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。

「海神会」としては、今以上に学生と卒業生との交流・親睦が図れるよう支援を行うと共に海洋政策科学部・海事科学研究科のさらなる発展に寄与して参りたいと考えております。

会員各位のご支援・ご協力をよろしくお願い申し上げます。

心に残るイベント 3つ

2月22日
“海神丸”能登向け出港！



9月25日
実習科修了式
ティーパーティー



3月25日
学位記授与式
井上莉沙希さん答辞を詠む





令和6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 **平山 勝敏**



はじめまして。先代の学部長および研究科長である阿部晃久教授のあとを引き継いで2024年4月から学部長および研究科長を務めている平山と申します。昨年度に引き続き本年度もホームカミングデイを10月26日(土)に対面実施できたことを大変うれしく思います。卒業生、修了生、同窓会の皆様には、本学部・研究科へ日頃より様々な面からご支援を賜っておりますことに対しまして、本部局の教職員を代表して、心よりお礼申し上げます。

今年度のホームカミングデイでは、昨年度と同様に、午前中に神戸大学出光佐三記念六甲台講堂にて全学式典が開催され、午後からは部局ごとの式典が開催されました。本部局においては、13時45分からの学部長挨拶に始まり、2011年3月に海事科学部海上輸送システム学課程を卒業した八木 翼様(在チリ日本国大使館)による記念講演1「海洋から海外へ～海事科学部から外務省へ」、海事科学研究科博士課程後期課程2年に在学中の郭 玉鳳さんによる研究発表「大規模災害発生後における支援物資の分配スケジュールリング」、1990年3月に神戸商船大学商船学部海洋機械管理学科を卒業した幸村展人様(株式会社グリーンパワーインベストメント)による記念講演2「海へのロマン-日本最大の洋上風力発電事業を実現し今思うこと-」の3つの講演に続き、海神会会長である早光篤彦様によるご挨拶、海神会評議委員会の開催を経て、最後は抽選会で締めるという構成で実施されました。本稿では、今回のホームカミングデイにおける学部長挨拶の中でご紹介させていただいた「学部・研究科の近況報告」の概要を文章としてまとめます。

まず、冒頭で一部述べた通り2024年4月から研究科執行部が新体制となりました。研究科長に私が着任し、副研究科長(研究担当)兼 評議員に佐保博章教授が、副研究科長(教育担当)に藤本岳洋教授が着任いたしました。また、教員の異動についてですが、2024年3月末で内田 誠教授、梅田民樹准教授、岡田順子准教授の3名が退職され、同年4月1日付で杉村佳寿教授、高見朋希准教授、前島康光准教授の3名が新規採用教員として着任し、さらに同年10月1日付で池野なつ美准教授が同じく新規採用教員として着任いたしました。また、同年4月1日付で井尻 暁准教授が教授へ、公江仁一特命助手が特命助教へそれぞれ昇任しました。さらに、大学院海事科学研究科に協力講座としてあらたに「海洋底システム学講座」が設置され、神戸大学研究基盤域に所属する石橋純一郎教授、中田達也准教授、松野哲男准教授の3名の教員が同講座に配置されました。

2024年4月には、海洋政策科学部第1期生が4年生に進級しました。海洋政策科学部では、4年生前期に特色ある科目の一つである「海のBDL」(必修2単位)が開講されます。「海のBDL」では、約200名の学生が4つのテーマに分かれ、それぞれのテーマにおいて領域横断的な班を形成し、各テーマに関係する課題の抽出および解決に向けて班ごとに取り組みます。今年度設定されたテーマは、1) SDGs 達成に向けた Maritime Action Plan の提案、2) 海洋プラスチック問題への対策をめぐる科学・技術・政策、3) 海の

脱炭素化 多学問分野からのアプローチ、4) 交通産業における労働力不足と乗務員の効率的な配乗施策に関する研究プロジェクト、でした。また、いわゆる「卒業研究」に相当する「特別研究A, B」および「海技士総合ゼミ」も4月からスタートしており、各研究室に配属された4年生は論文提出および発表会での口頭発表に向けて、鋭意、それぞれの研究テーマに取り組んでいるところです。

以下、2024年に起こった学部・研究科に係る代表的な出来事をいくつか箇条書きで紹介いたします。

- 2024年2月に約半年に渡る5号館(1985年建築)改修工事が無事完了しました。昨年、2号館南棟の改修工事が完了しましたが、それに続く2年連続の大きな改修工事となりました。
- 2024年2月から3月にかけて、神戸大学海洋底探査センターの協力を得て附属練習船「海神丸」が能登半島沖調査航海を行ないました。なお、本航海は、神戸大学海事科学部創基100周年記念事業募金からの支援を受け実現したものです。
- 2024年3月に神戸大学学位記授与式がワールド記念ホールにて開催されました。海事科学部の卒業生は203名、海事科学研究科博士課程前期課程の修了者は80名、海事科学研究科博士課程後期課程の修了者は2名でした。なお、学位記授与式では海事科学部グローバル輸送科学科航海マネジメントコース4年の井上莉沙希さんが卒業生代表として答辞を述べました。
- 2024年5月に深江祭2024が開催されました。昨年10月のホームカミングデイの開催日に4年ぶりに深江祭2023が開催されたことは記憶に新しいところですが、2年連続での開催となりました。次年度以降も引き続き開催できるよう学生諸君のさらなる奮起を期待したいところです。
- 2024年8月に海洋政策科学部開設後2回目となる対面かつ従来規模でのオープンキャンパス2024が開催されました。父兄等保護者を含めた参加者数は、昨年度の約30%増となり623名でした。
- 研究科執行部として国内外から多数の賓客をお迎えしました。代表的なものとして、2024年2月に国際海底機構(ISA)事務局長のマイケル・ロッジ様、2024年5月にマサチューセッツ海事大学の教員および学生各位、2024年5月に台湾全国海事水産技能競技大会表彰者各位、2024年6月に内閣府総合海洋政策本部参与会議メンバー各位、2024年11月に韓国海洋大学校練習船HANBADA号の船長他乗組員各位、2024年11月に上海海事大学の副学長他各位、等からのご訪問を受けました。

以上が学部・研究科の近況報告となります。

今後も、卒業生、修了生、同窓会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。引き続き変わらぬご支援とご鞭撻を賜りたく、何卒よろしくお願ひ申し上げます。

頑張る学生たち
深江祭を終えて



2024年度深江祭実行委員会 実行委員長 3年生 山室 怜大 海洋2期



今年度の深江祭のテーマである「進航」は、昨年度に再開できた深江祭を引き続き開催し、盛り上げていこう！という決意からイメージしました。今回の深江祭では、今まで通りの深江祭を続けるのではなく、さらなる発展を目指しました。実行委員で協力しながら、少しは進歩した深江祭を開催することができた感じています。

今年度（2024年度）の深江祭は新入生の勧誘から始まりました。深江祭を再開して間もないことから、実行委員会の知名度は高くありませんでしたが、それでも新1年生に入会してもらうことができました。また、深江祭が今後も続くように、開催資料を残しつつ、実行委員全員で深江祭を開催させることができました。日々の準備には大変苦労しましたが、無事に開催日を迎えることができました。

- 今年の深江祭では、新しい企画として、
- ・ オフショアセーリング部のヨット試乗会
 - ・ ペアで楽しむことができる講堂企画
 - ・ 機関室シミュレーターの公開
 - ・ 研究室公開

などを行いました。また、クライナーベルク（大型ヨット）とカッターの試乗会も昨年に引き続いて開催いたしました。今年度の深江祭には、1000名以上の方々にご来場いただくことができ、多くの企画で来場者の皆様にご満足いただけ

た様子を見て、大変うれしく思います。開催後には、大きな達成感を感じたことを鮮明に覚えています。

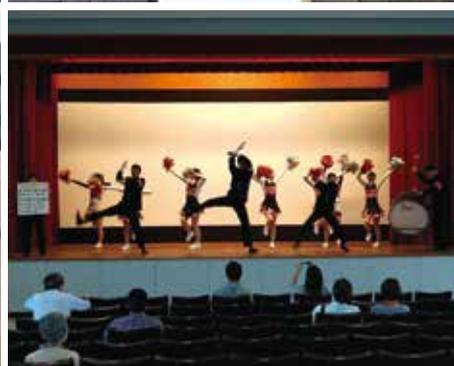
今回の深江祭が無事に開催できたことは、海神会事務局の池田様をはじめ、ご協力くださいました大学関係者の方々、協賛していただいた企業の皆様、ご寄付いただいた皆様、来場いただいた皆様のおかげです。この場を借りてお礼を申し上げます。誠にありがとうございます。

来年度（2025年度）も、深江祭実行委員として、新しい実行委員長の沖青くんをはじめとした後輩を支えたいと思います。さらなる発展していく深江祭を、期待し見守って下さい。

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、深江祭実行委員会の各種 SNS・メールまでご連絡お待ちしております。

深江祭が再開して間もないことから深江祭実行委員会は高くありませんせんが、伝統ある深江祭を守り、次世代に繋ぐ活動を目指しています。

来年度（2025年）以降の深江祭開催に向け、11月より活動を始めています。



深江祭インスタ



深江祭 HP



頑張る学生たち

The 18th YISUNSIN CUP に参加して

11月6日～11日の6日間、韓国トンヨン市で行われた第18回李舜臣杯国際ヨットレースに参加してきました。昨年に続いて2度目です。

(1)参加のきっかけ

2024年3月に参加した学生マッチという大会で、偶然韓国人アンパイアのMr.Sungchulと再会しました。昨年のYISUNSIN CUPで奮闘していた姿を覚えて下さり、「ぜひ今年も招待していただきたい」とお願いしたところ、快く承諾してくださいました。

(2)準備・練習期間

チームが結成されてから8月～10月の3か月間は基礎の徹底を行いました。いつも同じことができるように何回も何十回も同じ練習を繰り返しました。また、練習以外にもクルーは多くの時間を韓国遠征のために割いてくれました。5人全員で協力してユニフォーム作成や資金調達、ブログ投稿を行いました。

クルーを紹介します。

スキッパー 山田 美桜 (海洋4年)
トリマー 野村虎太郎 (海洋2年)
ピットマン 白井 美怜 (農学2年)
マストマン 島田 悠生 (海洋3年)
バウマン 櫻井 空弥 (海洋4年)

(3)いざ韓国遠征

11月6日

ついに私たちは韓国に到着しました。長い間心待ちにしていた瞬間でした。空港から車でヨットハーバーまで移動し、お借りする船の確認作業を行いました。昨年友達になった男の子たちにも再会し、夜は一緒にビールとチキンを楽しみました。韓国文化体験も今回の国際レースで楽しみにしていたことの一つでした。

11月7日：練習日

艇を陸から海へ降ろし、練習を行いました。実際のレース海面を走り、周りの地形がどう風に影響してくるのかを丁寧に確認しました。また、日本で行っていた動作練習も何度か繰り返しました。晩ご飯はヨットハーバーのBOSSに参鶏湯をご馳走していただきました。胃に優しく、疲れた体に染み渡る味でした。

海洋政策科学部 4回生 山田 美桜 海洋1期

11月8日－レース1日目－

前日に練習した通りの海面で、風があるところを走り、1位で終わることができました。また、この日はオープニングセレモニーが行われ、盛大な音楽が奏でられる中で美味しい料理を楽しみました。

11月9日－レース2日目－

この日は前日より風が上がりハードな中、5レースをこなすことができました。結果は3→3→2→2→3で3位に順位を落としてしまいました。

11月10日－レース3日目－

最終日は1レースを行いました。結果は2位でしたが、最終順位は3位で終わることとなりました。

11月11日：韓国滞在最終日

仲良くなった男の子が観光に連れて行ってくれました。ロープウェイで山に登り、ゴーカートを楽しみました。また、BOSSがキムチチゲをご馳走してくれました。とても辛かったです。

(4)レースの感想

昨年の反省を活かしたジェノアでの走り方を実践し、ボートスピードは他艇に引けを取らないものでした。しかしながら特にレース数の多い2日目で、大小様々なミスが目立ちました。何十回何百回と練習してきた上マーク回航、ジャイブでのミスはととても悔しかったです。レースを終えるたびに全員でのミーティングを行い、ひとつずつ問題を解決していきました。このプロセスを積み重ねたことで、私たちのチームは着実に強くなっていったと思います。しかし初日の1位を守り抜けず、最終成績3位で大会を終えました。

(5)まとめ

「世界で戦えるオフショアセーリング部」になることを目指して、優勝を目標に掲げて練習に取り組んできた私たちにとって、3位という結果はとても悔しいものでした。また、来年招待していただけるよう、今後もひたむきに練習し、成長し続けます。

最後になりますが、今大会に招待して下さったMr.Sungchul、大会出場に向けてご支援いただきました皆様、現地で私たちを助けてくださった韓国人セーラーの皆様、そして練習への協力、日本からの応援をしてくれた部員みんなに心から感謝申し上げます。





令和5（2023）年度 能登半島沖調査航海実施概要報告書



神戸大学大学院海事科学研究科 附属練習船 海神丸 船長 藤本 昌志

1. 概要

阪神港神戸区～瀬戸内海～関門海峡～能登半島沖～伏木富山港～津軽海峡～三陸沖～福島沖～伊豆大島沖～遠州灘～熊野灘～潮岬～紀伊水道～大阪湾～阪神港神戸区

神戸大学深江キャンパスポンド発：2月22日08：45

神戸大学深江キャンパスポンド着：3月17日10：05

<航海時間> 279時間10分

<航走距離> 2858.2海里

<燃料消費> 主機47438ℓ 発電機原動機21800ℓ

2月22日～3月8日

主機24910ℓ 発電機原動機14820ℓ

伏木富山港停泊中 発電機原動機3356ℓ

3月13日～3月17日

主機22528ℓ 発電機原動機3624ℓ

<補油量> 28000ℓ

<清水使用量> 51.0トン

<清水補給量> 26.0トン

(別途、造水器にて16トン造水)

<錨泊時間> 174時間55分

油谷湾 37時間05分

舞鶴港内 22時間40分

七尾南湾① 64時間30分

七尾南湾② 40時間40分

<停泊時間> 110時間45分 伏木富山港 新湊地区

<乗船者> 2月22日～3月9日：総員15名

(乗組12名 研究者3名)

3月10日～3月17日：総員12名

(乗組12名)

船長 藤本昌志 機関長 尾崎高司

一等航海士 松井将揮 一等機関士 黒木直義

次席一等航海士 広野康平 二等機関士 土屋 歩

二等航海士 北島圭裕 機関員 岩崎 詩

三等航海士 青山克己 研究員 井上卓彦

次席三等航海士 猪野杏樹 杉岡裕子

甲板員 石本翔子 佐野 守

司厨長 小原一彦

2. 航海概要

<往路>

22日深江発、翌23日午後に関門海峡を通過後、山口県西端を日本海に向け航行するも、折からの北東の風・波がひどく、油谷湾に避泊。油谷湾へのアプローチに際し、船体横から波を受けるととなり、最大傾斜右舷28度となった。



図1 深江～瀬戸内海～関門海峡～油谷湾～日本海西航行～舞鶴港内仮泊までの航跡<能登半島沖調査>

28日7時前に舞鶴港を抜錨、バイアス試験海域に向かい、17時頃からの当試験を経て、21時30分から本番の測線(KJ-NT-000)観測航行を開始。

28日21時30分に開始した測線観測航行を29日終日継続。

3月1日は15時まで能登半島海域において、北西あるいは西の風30～35ノットの荒天が予想されていたため、1日09時に全航程369.3NMのところ、306.8NMまでを踏査

したところで中断、七尾南湾への荒天回避に移行。15時15分に湾内に避泊。2日、3日の両日は終日の避泊。

4日08時前に七尾南湾を抜錨し、12時20分から後半の測線(KJ-NT-002e)観測航行を開始。明けて本日5日の06時50分に測線(KJ-NT002e)の観測(171NM)を終了、すぐさま、次の測線(KJ-NT003e)観測の航行に移行(開始時刻は07時00分)。しかしながら、三陸沖の高気圧と南シナ海を東に進む低気圧の関係から、以後、北東から北の風が卓越し、再び荒天が予想されることから、09時で測線航行(19NM)を中断し、再度、七尾南湾内への避泊へ移行。15時05分に3月1日と同じ錨地に避泊。

7日07時過ぎに七尾南湾を抜錨し、11時30分から測線(KJ-NT-004)観測航行を開始。同日18時10分に測線観測(69NM)を終了、すぐさま、次の測線(KJ-NT-005ee)の観測航行に移行(開始時刻は18時25分)。

8日12時08分に測線(KJ-NT-005ee)の観測(194NM)を終了、南シナ海を東に進む低気圧の動きが早く荒天が予想されることから、急遽8日夕刻までに伏木富山港に入港することし、17時05分、無事に入港着岸した。

9日12時ごろ、益社団法字人伏木富山港・海王丸財団常務理事(帆船海王丸船長)大藤高広氏を訪問挨拶、15時ごろ、富山高等専門学校校長国枝佳明先生が訪船、見学。

11日10時06分から11時26分の間、補油(28Kℓ)。

12時ごろ、公益社団法字人伏木富山港・海王丸財団常務理事(帆船海王丸船長)大藤高広氏ほか2名が訪船、見学。12日08時35分から10時15分の間、給水(26トン)。



図3 バイアス試験海域及び測線航行全体図

<復路>

13日07時50分伏木富山港出港。復路は、出港当日での太平洋上の低気圧、東シナ海の高気圧の配置と以降の推移を鑑み、日本海北上、津軽海峡経由の東回りとした。17時00分佐渡島東側中央部付近通過。

14日08時38分鱸作(へなし)埼灯台通過。12時20分から16時35分の間、津軽海峡通狭(12時20分龍飛岬灯台通過。大間埼灯台14時35分通過。16時35分尻屋埼灯台通過)。同海峡通狭時、西からの最大5ノットを超える潮流により、数秒間であったが対地船速17ノットを記録。

15日02時25分鱸(とど)ヶ(が)埼(さき)灯台通過。09時25分金華山灯台通過。正午頃に相馬港沖、14時半頃に福島原子力発電所沖を航行(10NM沖合)。23時20分犬吠埼灯台通過。

16日03時50分勝浦灯台通過。06時15分野島崎灯台通過。09時27分利島灯台通過。10時50分種子元島灯台通過後、気象・海象状況に恵まれ、一直線に、遠州灘、熊野灘を横断。黒潮のワイ潮(黒潮の本流の流れの傍を本流と反対方向に流れる潮流)に押され16時から20時にかけて平均船速13ノット超えて航行。

17日00時45分潮岬灯台通過。04時40分紀伊日御碕灯台通過。06時48分友が島灯台通過。10時05分深江ポンド着。



図9 航行全体航跡(2月22日～3月17日)

謝意

今航海実施にあたり、阿部研究科長、古川事務長、最上事務長補佐をはじめ事務方の方々には、関係各所との調整・連絡、諸準備にご尽力いただき、滞りなく出港できましたこと、お礼申し上げます。

また、上乘りとしての広野先生、猪野先生及び乗組員の絶大な協力の賜物によって、今航海を完遂することができました。ここに記して謝意を示させていただきます。

資料編



図1
深江～瀬戸内海～関門海峡～油谷湾～日本海西航行～舞鶴港内仮泊までの航跡

図2
舞鶴港内仮泊～バイアス試験海域～測線航行～七尾港内仮泊までの航跡

図3
バイアス試験海域及び測線航行全体図

図4
測線航行拡大図

図5
伏木富山港～津軽海峡～三陸沖～福島沖までの航跡

図6
福島沖～伊豆大島までの航跡

図7
伊豆大島～潮岬までの航跡

図8
潮岬～紀伊水道～大阪湾～ポンドまでの航跡

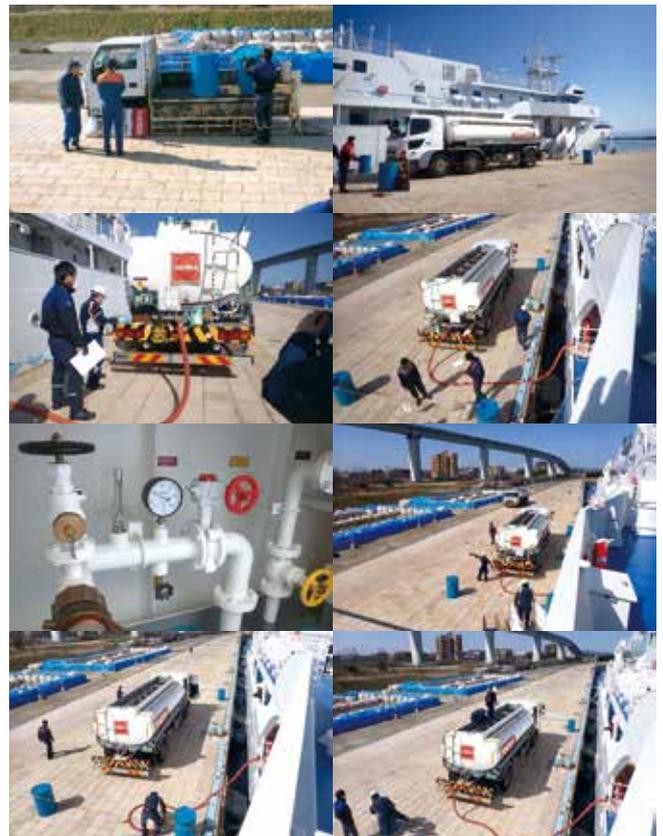
図9
航行全体航跡



伏木富山港（新湊）での補油状況写真



オイルフェンス展張作業



伏木消防署による積み込み前の設備準備等の検査

新たな研究拠点と施設の紹介 水素・未来エネルギー技術研究センター (HyTec) 設立について

神戸大学 水素・未来エネルギー技術研究センター長 **武田 実** A9期 (29期)

1. はじめに

海神会だより (Vol.19, P.14, 2022) にて、「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」と題して研究紹介を行いました。これは、2021年10月30日(土)オンライン (Zoom) 形式にて開催された、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で研究発表した内容をまとめたものです。この中で研究の舞台となる2つの実験棟を紹介しました。ひとつは、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年に再建された極低温実験棟です。もうひとつは、液体水素(沸点-253℃ = 20 K)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水素実験棟です。水素は究極のクリーンエネルギーとして知られていますが、貯蔵・輸送効率の観点から液体水素が有利であると考えられています。私たちは、約20年前から液体水素の研究を始めていますが、これまでの極低温・超伝導・液体水素などの先端研究が高く評価され、神戸大学附属のセンターとして「水素・未来エネルギー技術研究センター (HyTec)」が設立されましたので、その概要を紹介したいと思います。

2. HyTec 設立までの経緯

世界的な地球温暖化の影響を最小限に抑え、2050年までに「カーボンニュートラル社会」を実現することが喫緊の課題となっています。私たちは、神戸大学先端融合研究環の重点研究チーム(2014~2018年度、海洋再生可能エネルギーと水素エンジニアリングへの展開)、開拓プロジェクト(2019~2021年度、海洋再生可能エネルギーによる発電・水素製造システムの研究開発)の活動を通じて、液体水素技術や洋上風力エネルギー評価技術等に関する教育研究を推進しました。また、オープンイノベーション事業(2019~2023年度、海事・エネルギー分野)の支援を受けて共同研究・受託研究等の活動を強化するとともに、水素技術勉強会(現在、水素・未来エネルギー技術勉強会)との連携



図1 HyTec 設立までの経緯図

を通じて産官学コンソーシアムの拡大に注力しました。そして、水素を主要なエネルギーキャリアと捉え、多様性の観点から革新的「未来エネルギー技術」を総合的に研究する「神戸大学 水素・未来エネルギー技術研究センター (HyTec: Research Center for Hydrogen Energy Technology, Kobe University)」が、2023年11月1日に設立されました。図1は、HyTec 設立までの経緯図です。

3. HyTec の部門構成と役割

私たちは、「未来エネルギー」を未来の「カーボンニュートラル社会」を実現するために必要なエネルギーと捉え、再生可能エネルギー、水素エネルギー、電気エネルギー、熱エネルギー、振動エネルギー等の革新的「未来エネルギー技術」の創出と世界的規模での社会実装を目指します。そこでHyTecは、神戸大学のコア技術である、海洋気象学に始まる再生可能エネルギー技術、極低温技術に始まる水素

エネルギー技術、電気工学・熱工学等の多様なエネルギー基盤技術に基づいて、「再生可能エネルギー技術研究部門」、「水素エネルギー技術研究部門」、「マルチエネルギー技術研究部門」の3つの研究部門(各部門4名)を配しました。各部門には、主に海事科学研究科と工学研究科の教員が所属しています。図2は、HyTec 概要図です。

「再生可能エネルギー技術研究部門」では、洋上風況マップの高精度化、洋上風況調査手法の確立、浮体式洋上発電・水素製造モデルの検討、むつ小川原洋上風況観測試験サイトにおけるオープンラボラトリー活動等を行います。「水素エネルギー技術研究部門」では、液体水素用計測機器(液面計、流量計など)の開発、小型水素液化機/再凝縮機およびオルト・パラ水素変換触媒の開発、液体水素の熱流動特性の解明、深江キャンパス・液体水素試験サイトにおけるオープンラボラトリー活動等を行います。「マルチエネルギー技術研究部門」では、再生可能エネルギー由来水素(グリーン水素)の製造および利活用に関するパワーエレクトロニクス回路・応用電源技術の開発、災害時のレジリエンス機能強化、マルチエネルギーシステムの最適化等を行います。



図2 HyTec 概要図

「再生可能エネルギー技術研究部門」では、洋上風況マップの高精度化、洋上風況調査手法の確立、浮体式洋上発電・水素製造モデルの検討、むつ小川原洋上風況観測試験サイトにおけるオープンラボラトリー活動等を行います。「水素エネルギー技術研究部門」では、液体水素用計測機器(液面計、流量計など)の開発、小型水素液化機/再凝縮機およびオルト・パラ水素変換触媒の開発、液体水素の熱流動特性の解明、深江キャンパス・液体水素試験サイトにおけるオープンラボラトリー活動等を行います。「マルチエネルギー技術研究部門」では、再生可能エネルギー由来水素(グリーン水素)の製造および利活用に関するパワーエレクトロニクス回路・応用電源技術の開発、災害時のレジリエンス機能強化、マルチエネルギーシステムの最適化等を行います。

4. HyTec の強み・特色

HyTecの強みは、共同研究・社会実装等を通じた産官学連携を強力に推進する、オープンラボラトリー体制として、むつ小川原洋上風況観測試験サイトおよび深江キャンパス・液体水素試験サイトを有していることです。前者は日本初の洋上風況観測専用利用施設で、後者は国内の大学では唯一の液体水素専用実験施設です。また、水素を主要なエネルギーキャリアと捉え、水素の製造、貯蔵・輸送、利活用の全てを対象として、多様性の観点から「未来エネルギー技術」を総合的に研究する組織は、世界的に見ても非常にユニークです。

HyTecの特色は、神戸大学カーボンニュートラル推進本部やSDGs推進室との連携のみならず、オープンラボ・国際規格化推進や社会システム評価技術研究等により、文系・理系の垣根を越えて、神戸大学が目指している「知と人を創る異分野共創研究グローバル拠点」の構築に大きく貢献することです。また、水素・未来エネルギー技術勉強会(産官学の会員約80)を主宰し、研究会・セミナー・シンポジウム・国際ワークショップの開催等を通じて産官との連携や共創の環を広げ、「水素・未来エネルギー技術」の世界的研究拠点を目指した種々の準備活動にも着手しています。

5. おわりに

HyTecの組織的活動は未だ始まったばかりですが、むつ小川原洋上風況観測試験サイトおよび深江キャンパス・液体水素試験サイトにおける現場レベルでの研究活動が進展しており、各方面からのニーズが急拡大しています。そのため、早急に「オープンラボ・国際規格化推進部門」を設置し、オープンラボの立上げおよび管理運営体制の構築を進める必要があります。既に種々の準備活動にも着手していますが、新たな部門の設置に向けて鋭意活動して参りますので、皆様のご支援・ご協力を賜りますようお願い申し上げます。



2024年4月1日に「KOBE UNIVERSITY SPORTS FIELD」が、国立大学法人神戸大学深江地区青木テニスコートの跡地にオープンしました。

当施設整備は神戸大学の学生の課外活動施設の充実及び教職員の福利厚生サービスの向上を目的とし、また神戸大学の課外活動支援等を図ることを目標としており、神戸大学とミズノスポーツサービスが協力し合い、スポーツ活動の場、人材育成の場、そして地域防災に役立つ場として、大学の特色を活かした地域連携の観点もふまえた施設運営を目指しています。

当施設では、平日昼間は神戸大学の学生・教職員が利用し（神戸大学の使用時間帯）、平日夜間はミズノスポーツサービスが一般向け施設利用やスクール、運動プログラムなどで利用する（一般利用の時間帯）というようなタイムシェアでの運営を行う新しい取り組みを実施しております。災害時には屋根付き人工芝スペース、駐車場、クラブハウスを利用した一時避難場所や物資の集積場としての機能を有し、地域の指定緊急避難所としての役割を担います。

オープンから約1年が経過するにあたり、改めて施設のご紹介をさせていただきます。

当施設はこれまでに多くの方々にご利用をいただいております。全面屋根付きの人工芝コートであるため、天候を気にすることなくご利用いただける施設であり、夏場は直射日光を防げることなどから、熱中症リスク低減にも繋がっております。

神戸大学の使用時間帯では多目的のスポーツ施設として、サッカー、フットサル、ラクロス、タッチフットボール、野球、トレーニングなどでのご利用をいただいております。最近では防球ネットを増設したことなど、さらに多目的での利用を見込めるような施設運営に取り組んでおります。

なお、女子ラクロス部の皆様が、公式試合の前日に天候不良で練習会場が使用出来なかったため、当施設を練習会場として急遽ご利用をいただき、入替戦に見事勝利され、1部リーグ昇格を決められたことは、施設にとりましても非常に嬉しい出来事となりました。

一般利用の時間帯では、コートレンタルだけでなく、個人参加フットサルや、フットサル大会、その他イベントの開催、子ども向けにミズノサッカースクールも開校しております。

個人参加フットサルのプログラムでは、初心者の方向けのプログラムから、経験者の方向けのプログラム、40歳以上の方限定のプログラムまで、幅広い層の皆様にご参加いただけるように取り組んでおります。

また、企業運動会や日本代表選手によるサッカー教室といったイベント会場としてのご利用もいただきました。

また、留学生や地域企業への就労者の方など、多くの外国人の方にもご利用をいただき、日々賑やかで明るい印象の施設であると感じております。

その他、幼児、小学生年代の子どもたちに向けては、ミズノサッカースクールを開校しています。ミズノサッカースクールでは初めてボールに触れるお子様から、既にチームに所属しているお子様まで、サッカーを通じて「からだを動かす楽しさ」「出来なかった事が出来るようになる楽しさ」「仲間に認めてもらう楽しさ」「ゲームを通じて勝利する楽しさ」を経験していただくことを第一に、自身も元プロ選手であったチーフインストラクターを中心に、経験豊富なコーチ陣が指導にあたっています。

地域貢献の面では、本庄小学校2年生の生活の授業で、

ミズノスポーツサービス株式会社運営本部 事業開発推進部

開発推進課 施設運営西日本エリア 稲濱 裕士

地域の「まち探検」でお越しいただき、施設の紹介や子どもたちからの質問インタビューに応えるといったことも行っております。

今後は近隣の幼稚園・保育園・こども園との取組みを計画しており、大学の多目的スポーツ施設であることはもとより、地域の皆様にとっても身近な存在として、貢献することが出来ればと考えております。



ミズノコート（外観）



ミズノコート（内観）



プレー画像



ミズノHP



ミズノ施設



ミズノサッカースクール



MOL Magsaysay Maritime Academy 引間 俊雄 E21期

1. はじめに

まずは自己紹介からさせていただきます。1976年9月、機関科21期卒業の引間です。卒業後、約16年間を海運会社において海上及び陸上勤務を経験し、その後、海事教育機関に移り30年以上を教育の現場で若い学生達に囲まれ勤務していました。その後、フィリピンに新設された海事大学で勤務しております。

この度、神戸大学海洋政策科学部同窓会の会誌である「海神会だより」へ寄稿させていただくことになり、今まで日本のみならず海外においても長く携わっている海事教育について、また現在勤務しているフィリピンの状況についても書かせていただく事にします。

2. マニラ海神会会員の状況

フィリピンは世界最大の船員供給国で、現在、18名の会員が主にマンニングや船舶管理業等で勤務しております。日本と比べ治安が悪いので、移動の手段として公共交通機関は使用せず、必ず会社の車等を使用するように言われています。そうすると平日は歩くことはほとんどなく、運動不足に陥ってしまっていますが、南国なだけに一年を通し温暖で、毎週末には会員との親睦と健康維持を兼ねてゴルフやソフトボール等のスポーツをして楽しんでいます。中には当地のダイビングスポットへ潜りに行くグループもあり、海洋会会員と共に仲良く汗を流しております。

フィリピンにおいては、2020年3月に始まったCovid-19によるロックダウンで、外出が制限された影響が治安はかなり良くなっていたのですが、最近、夜間に歩いていて金を取られる事件が発生しているようです。海神会会員は歩くことがほとんどないので、被害の話は聞いておりませんが、12月に入るとクリスマス、忘年会シーズンが始まりますので、会員間で常に各種情報を共有し、安全に乗り切らなければならぬと感じております。

3. フィリピンにおける船員教育

1990年当時の運輸省（現、国土交通省）所管の海技大学校機関科教官に大阪商船三井船舶（株）（現、（株）商船三井）から出向派遣されたのが、海事教育へ携わる第一歩でした。その後、1999年旧運輸省から国際海事機関（International Maritime Organization：IMO）がスウェーデン王国マルメ市に設立した世界海事大学（World Maritime University：WMU）の海事教育学科（MET）に准教授として派遣され、4年近く教鞭をとらせていただきました。2002年の帰国後には、元の海技大学校へ教授として戻り、国際協力機構（JICA）プロジェクト等に関わり、短期専門家としてイスタンブール工科大学海事学部（トルコ）、ベトナム海事大学海事学部がJICAプロジェクトで納入された教育機材を用い、授業や実習等に携わる教員の指導を担当いたしました。

そして2018年3月をもって（独）海技教育機構（Japan Agency of Maritime, Education & Training for Seafarers：JMETS）上級教育・国際担当理事を退任したのですが、これにて海事教育とも縁が切れるかと思っていた所、タイミングの良いことに同年7月に（株）商船三井がフィリピンのマニラ近郊に海事大学を新設開校するというので、急遽、5月からその新設大学であるMOL Magsaysay Maritime Academy（MMA）において大学立上げの業務をすることになり、今までの日本、海外における海事教育現場での経験が大いに役立つことになりました。まだ業務は継続していますが、これら全ての期間も含めると、海事教育に携わった期間は延べ35年に及ぼうとしています。

これまでもフィリピンには船員への講習等で度々訪れて

いましたが、改めて目にしたこの新設大学は、日本の海事系学校以上の素晴らしい教育機材が並び、以前のフィリピンの教育現場を知っている者にとっては、驚きの連続でした。今後はフィリピン人教員が、いかにこれらの教育機材を使いこなし、学生を育てていけるかが大きな課題となるであろうと感じています。

3.1 フィリピンの教育制度

フィリピンにおける学校教育制度を紹介させていただきますと、2012年までのフィリピンはアジアで唯一、初等教育が6年間、中等教育が4年間の6-4制で、その後は大学などの高等教育機関への進学となっていました。日本の6-3-3制度と比べると、基礎教育（初等・中等教育）が2年間短かく、年令でいうと高校卒業時に16歳、4年制大学に進学した場合も、20歳で大学の学部卒業となっていました。この制度には学力等で大きな問題点があったと言うことで、2012年にフィリピンの学校教育制度は、K-12制度と言われる日本と同じ計12年間に変更されました。初等教育である6年間のPrimary School、中等教育である4年間のJunior High School（JHS）及び2年間のSenior High School（SHS）の3段階、通算12年間に変更されました。

義務教育に関しフィリピンと日本を比較すると、フィリピンは幼稚園1年、小学校6年、そして4年のJHS及び2年のSHSの合計で13年間となります。日本の小学校6年、中学3年の義務教育期間9年と比べると4年間も長いこととなります。

新たにK-12制度になり、この制度で設置されたのが2年間のSHSであり、そのため教室不足や教員不足の問題が起っています。それらを補うために午前、午後等の2部制や早朝から夜間までの3部制で授業を行っている学校が多く存在しています。また全国の大学も基礎教育期間が10年から12年と延長された影響で、2年間は入学生が全くいない状況となったため、学生確保のために大学付属のSHSが多く誕生しました。

2018年に商船三井がフィリピンに新設した海事大学には、K-12制度を修了した第1期生が航海科150名、機関科150名の計300名入学し、全員が学内の寮で生活しています。女子専用の部屋も設けているので、航海科：5名、機関科：1名の計6名が第1期生として入学してきました。そして徐々に増加しているため、女子区画を拡張しました。在学している5、6、7期生の40名が勉学、学内実習及びクラブ活動に励んでいます。そして最終学年の4年生になれば学生寮を退寮、1年間の乗船実習に行くこととなります。

3.2 日本人船員及びフィリピン人船員

日本人外航船員数は、図1に示すように1973年の第1次、1980年の第2次オイルショック以降、急激に減少し、近年は2,000人台で推移しています。

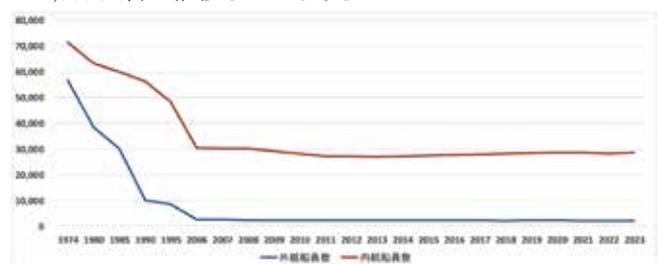


図1. 外航及び内航における日本人船員数の推移 (1)

この間、欧州の海運先進国では、自国の外航海運の国際

競争力を高めるため、いろいろな施策を講じ、特に1996年以降は、トン数標準税制の導入が相次ぎました。(参考文献(2))

日本においては国土交通省の基本方針において、外航日本船舶を5年間で2倍程度に、外航日本人船員(海技者)を10年間で1.5倍程度にするという目標を掲げ、日本籍船舶・日本人船員の計画的増加を促進するためトン数標準税制を2008年に導入しました。図1の我が国における50年間の外航及び内航船員数では、2008年からの10年間で1.5倍の目標であったトン数標準税制の効果が顕著に表れているとは言えませんが、ほぼ横ばいで推移しています。

3.3 国際マーケットにおけるフィリピン人船員

2020年のBIMCO/ISF(3)の推計では、世界の船員数は、およそ189万人で、7,400隻以上の船舶運航に従事していると言われていて、そして2015年以来、船舶職員の供給が10.8%増えたものの、2021年の時点で26,240人の船舶職員が不足しており、その5年後の2026年には船腹量の拡大に伴い船舶職員の不足を回避するために少なくとも、89,510人の新たな船舶職員を訓練・雇用する必要があるということです。

船員数の国別データではフィリピンの全船員数は約252,000人、その内職員は約81,000人、部員約171,000人であり、これは外航船舶に雇用できると想定される船員数で、内航の船員を含めるとこの数字は約2倍になると推測されています。いかに世界中でフィリピン人船員の需要が高いか理解できると思います。その理由としては、1. 英語が堪能、2. 性格的に柔軟性があり寛大、3. 海外へ出での労働文化、4. 7,000以上の島で成り立つ国であるのでその島国精神、5. 若者の将来性を約束の5点と言われています。以前は給料の面でも船員の国際マーケットにおいて大きな魅力が有りましたが、現在、質の良い船員は給料も高くなり、給料面での国際的な利点はなくなると言えるでしょう。

表2. 世界の外航船員供給国

順位	全船員	職員	部員
1	フィリピン	フィリピン	フィリピン
2	ロシア	ロシア	ロシア
3	インドネシア	中国	インドネシア
4	中国	インド	中国
5	インド	インドネシア	インド

フィリピンには船員教育を行う高等教育機関が83校あり、多くは軍隊式で教育が行われています。MMMAの入学試験の最終面接も担当していますが、受験生に志望動機について質問をすると、ほぼ全員が一番に船員の給料の高さ、二番は無料で海外に行ける事と答えます。そして多くの商船大学、商船学部の入試倍率の高さからも、いかに船員という職業の人気の高いかが理解できます。

3.4 MOL Magsaysay Maritime Academy (MMMA)

MMMAは、商船三井が、フィリピンにおける最大級の船員配乗会社でパートナーである、Magsaysay社と共同で設立を行い、マニラから南に30km程離れたDasmariñas市に2018年9月に海事大学として開校いたしました。商船三井はこれまで、船舶運航での高い安全基準を支えるフィリピン人船員の育成を目的に、自社訓練船での専属講師と乗組員による訓練航海や、フィリピン政府の推進する産学連携制度のもとに、提携商船大学から選抜した3年生を対象に自社グループ施設での教育及び訓練を実施する「職員候補生プログラム」を実施してきましたが、2018年に開校したMMMAは、このプログラムを通じて培った実績と知見をもとに、発展的に拡張し、さらに高い水準の船員を安定的に育成する事を目指しています。

フィリピンにおいては、世界中で脅威をふるったCovid-19の影響により2020年3月から全国で外出禁止のロックダウンが行われ、全ての教育機関はオンラインでの授業に切り替えられました。MMMAもほぼ2年間、全学

生を自宅に帰し、キャンパスから学生の姿が消えました。その後、対面での授業が再開になり、コロナの影響で2年遅れましたが、2024年2月に無事乗船実習を終えた1期生の卒業式を行い盛大に祝いました。

MMMAの最大の特長は訓練施設である実習棟「Ship in Campus」を外観だけではなく、実習を行う設備の配置も可能な限り乗船する実船に近づけることで、即戦力養成につながる訓練が行えるようにしたことです。操船シミュレータ、機関室シミュレータ等の各種シミュレータのみならず、2気筒のみですが、2ストローク電子制御エンジン、ウィンドラス、救命艇等の実機も備えており、実船同様の教育訓練を行うことができます。

また卒業時には、学士の証であるBachelor of Science(BSc)を取得できることから、今後は学生へのリサーチワーク、卒業研究の指導にも力を入れて行かなければなりません。そのため若手教員のレベルアップも図らねばならないことから、日本を含む海外の大学との教員レベルの国際交流や共同研究等も進めていければと考えております。

開学してから卒業生もまだ1期生のみで、大学としての伝統も同窓生のつながりもありませんが、時間をかけて徐々にフィリピンのみならずアジア1を目指して取り組んでいきます。



図2. 大学全景 (A: 運動場, B: 学生棟, C: 学生寮, D: 実習棟, E: 教室棟)



図3. 実習棟全景と内部機関室に設置された2ストロークME型電子制御エンジン

4. さいごに

最新の教育機材で海事教育訓練を受けるフィリピン人学生は、本当に恵まれていると感じると同時に、彼らをより良い船員に育てるという大きな使命がのしかかってきます。またこの大きなプレッシャーを背負って教育することに、最大の喜びと誇りを感じています。

まだ色のついていない高校卒のフレッシュな学生ばかりに囲まれ、自分の50年前を思い出しながら初心に帰る大切さをも痛感しています。

今までお世話になった諸先生、諸先輩、後輩から受け継いだ情熱、知識及び技能等をここフィリピンで若い学生達に引き継いでいきたいと思っています。また、楽しく仕事ができるという喜びに浸りながら、フィリピンの海事社会を見守っていきたくと切に感じています。

参考文献

- (1) 数字で見る海事2024、第3章船員分野 Page50、国土交通省、海事：海事レポート2024・数字で見る海事2024について - 国土交通省 (参照日2024年11月18日)
- (2) コラム-国土交通省、コラム トン数標準税制(参照日2024年11月18日)
- (3) BIMCO/ISF: Baltic and International Maritime Council / ISF (国際海運連盟) International Shipping Federation (参照日2024年11月28日)
- (4) Capt. 赤塚、IFSM 便り、NO. 78、BIMCO/ICS: 船員労働需給報告書、一般社団法人日本船長協会 (参照日2024年11月28日)

正隆丸船長 三原 康作 N20 期

1. 3つの日本一の貨物船！

私は、2024年8月21日、日本一の船に乗りました。何が日本一かと言うと船の設備や性能ではありません。私を含めた乗組員がすごいのです。次の3点が高いのです。

- ①年齢が高いこと
- ②資格免状が高いこと
- ③学歴が高いことです。

1. 平均年齢が73.4歳である
2. 学歴も神戸商船大学卒業生が3名乗船している
3. 免状の大きさも半端ではない
1級(1) 2級(2) 3級(1) 4級(1) である
それでは日本一の乗組員を紹介しよう。

船長(三原康作)72歳：

2級海技士(神戸商船大学20期航海科)香川県
二等航海士(榎柴敬三)73歳：

1級海技士(神戸商船大学20期航海科)福岡県
機関長(戸田宏)73歳：

2級海技士(神戸商船大学20期機関科)奈良県
この3名が神戸商船大学卒、昭和46年(1971年)入学
の20期である。

一等航海士74歳：3級海技士(某海員学校)山口県

三等航海士75歳：4級海技士(某海員学校)福岡県

2名の乗組員は派遣船員である。

派遣船員の相場は1日3万～4万円だそう。これは、派遣会社に支払う金額で本人は手取りで約45万程度だそう。聞くところ、船長などの派遣料は1月120万円以上だそう。それでも、人がいないので派遣してもらえないのが現状である。健康であれば80歳でも引き合いはあるそう。この船の必要法定免状は5級海技士である。このメンバーは万トン級の船を動かせられる資格の持ち主というわけである。

ここで、本船の明細を紹介しよう。

船名：正隆丸(せいりゅうまる)

ばら積船、船籍港：北九州市

進水年月：2020年3月

総トン数：499トン、積みトン数：1,600トン

機関馬力：1,000馬力

全長：75m

型幅：12m

満載喫水：4m15cm



航路は九州から北海道まで日本全国、主な積荷は製鉄所や火力発電所などから出る産業廃棄物の高炉ガスや石炭灰、そして、セメントの原料の石灰石、燃料用の石炭やコークスである。積荷港は福山や大分などの製鉄所。石炭は佐伯、宇部、大阪などである。揚荷港はセメント工場、大船渡と函館へは月一程度で航海している。帰り荷はスクラップやチップそして材木などである。

2. この船を引き受けることになった経緯を申し上げる。

2024年問題として、トラック運転手の労働時間規制や人手不足が盛んに取り沙汰されているが、現在の内航海運業界は陸上業界よりもはるかに人手不足で危機的な状況なのである。

ご存知ない人が多いのだが、国内輸送の約40%は本船のような国内船が受け持っているのである。地球環境やトラック問題、そして道路の混雑を考えると、ますます、内航船が重要な存在となってきている。

この正隆丸は船齢4年、これから先20年近く稼がなければならぬ船である。新造から今年までは某会社が船舶管理(マンニング)をしていたが、突然返船すると元請オペレーターである本船の船主に申し入れがあり、返船されても人をあてがうこともままならぬ状況に陥ってしまった。このままでは停船するしかなかった。このような状況下元請運送会社の船主は、セメント会社の荷主さんなどに多大な迷惑をかけるとともに信用を無くしてしまう。

知人である船主M氏から「誰かマンニングをしていただける人はいないでしょうか」と相談されていた。

私の三原汽船も人出不足ですので、「お互い大変ですね」と同情していた矢先に、突然、当社にも在籍していた商船大学の同期の機関長の戸田君から「どこか、乗る船はないか」と電話がきた。彼が機関長で乗ってくれば、私が船長で乗船すればあとは何とかかなりそうなので動いてみることを話した。これで、ひとまずは停船だけは免れることができるので船主は一安心した。そこで乗組員は船主のM氏と私で協力して集めることにした。しかし、今時、そう簡単に人は集まりません。そこで、私は商船大学の同期生にお願いすることにしました。取り急ぎメンバーをそろえた結果、上のような日本一の船が出来ました。

上のメンバーにはもう一人商船大卒同期の20期航海科O君がいましたが、体調を崩して参加できなくなったのは残念です。

榎柴君は海上を離れて30年以上になり、しかも大型カーフェリーの航海士の経験しかなく、小型鋼船は初めてです。ロープワークもしたことのない彼は一生懸命メモを取りながら私と戸田君に食らいついて頑張っています。



正隆丸 榎柴・三原・戸田

読者の皆さん、ご自身または知人で小型鋼船で稼ぎたい人があれば紹介してください。未経験者、年齢は問いません。条件は健康とやる気だけです。免状が使えればありがたいですがなくても差し支えありません。機関部職員は大歓迎です。ちなみに本船はA重油専焼ですので安心してください。

入出港のS/B配置は、船長が船橋、一等航海士と二等航海士が船首、機関長が船尾配置です。

甲板航海当直は3交代で一日2回です。機関当直は機関長が一人で時間計画を立て、気楽にやっています。食事は各自が一日1,500円の食糧費と1万円の手当をいただいでやっています。

慣れれば、好きな時間に好きなものを食べれるので気楽でいいです。栄養のバランスは自己責任です。

私は、明治のおいしい牛乳、バナナ、野菜ジュースは欠かさず積み込んでいます。メニューを考え買い物をするのも楽しいものです。1回に1週間分は購入します。時々は、たくさん作って皆さんに食べてもらっています。

私は、焼きそばとマーボー豆腐そしてホットケーキを、戸田君の肉じゃがと特性カレーは絶品です。樋柴君はほとんど何もできません。カップ麺と缶詰が主食です。ひたすらゴチになっています。その分、居住区と便所の掃除そして軍手の洗濯をしっかりとやってくれています。航海当直はさすが1級持ちだけあってすぐに勤が戻って、鳴門、来島、関門海峡以外はばっちりです。

仮バースをしたら、観光やパチンコをしたりして遊んで、その日は外食することもあります。

3.乗船直後の航海及び大船渡と函館への航海を紹介しよう。

8/21 大竹（山口県）乗船

タイヤチップ揚荷、貨物艙掃き掃除。真夏の貨物艙はサウナ風呂のごとく乗船早々バテバテだった。出港後も船体全体を総員で海水洗浄後清水洗浄。疲れた。

8/22 広畑鉄鉱スラグ積荷（サーベヤー協定）

ロープシフトあり

8/23 岡山揚荷

ヘルプー等航海士（K氏）乗船元本船乗組員

航海水路に浅瀬あり、満ち潮を待ち、時間調整し慎重に操船した

8/24 休日

ごっすり睡眠

8/25 福山、大船渡向け高炉ダスト積荷

最低な積みバース

ロープシフト5回、極めつけは船を反転する（ダンプカーからシューターで落とすが船の沖側まで積めない）

8/26～9/1まで 台風避難（福山沖）

9/4 大船渡揚荷

久しぶりの買い出し上陸、初物さんま刺身、塩焼きを食す

揚げ切後ホールド（貨物艙）を清水洗いし、ビルジ（残水）をバキュームカーで吸い上げて陸揚げした。（産業廃棄物を残水含めて陸揚げ処理を完了した証明書が必要である）

翌日石巻からスクラップを積載して南へ下った。

9/14 福山、函館上磯向け高炉ダスト積荷

18：20 出港（日本海経由）

夏の日本海は穏やかでうねりもなく（太平洋は常にうねりがある）すれ違う船も少なく快走した

9/18 函館上磯入港

さすがに涼しい。最低温度10度、最高温度23度

08：00 直行接岸、揚荷

18：40 石狩（スクラップ積み）向け出港

9/19 石狩入港（初入港）

14：30 直行接岸 同期生3人で飲み食べ放題の海鮮レストランで酒盛り

9/20 積荷（スクラップ）

荒天待機

9/21 06：30 石狩出港

08：30 小樽入港（自力接岸：船員が飛び上がり綱を取る。私は結構得意である） 荒天避難小樽運河など観光：外国人が多い

9/22 17：00 小樽、（田原：愛知県）向け出港

台風明け、うねり高く船は少なかった

9/25 田原入港

仮バース、買い出し

9/29 05：45 揚げ切り川崎向け田原出港

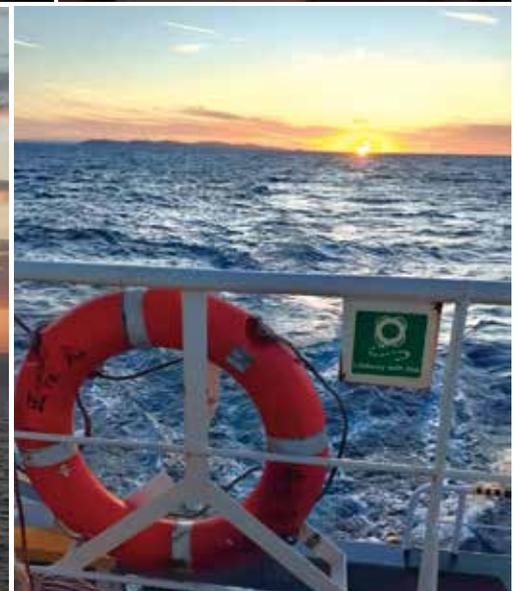
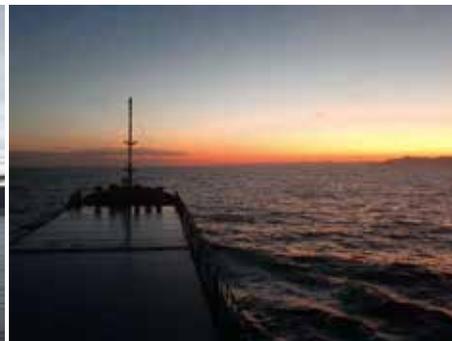
夏場の北航路は快適であった

11月20日松浦九電火力発電所、戸田機関長休暇下船12月

25日乗船予定

11月23日高砂、期待の新人航海士27歳乗船

平均年齢も下がってきた。



ベトナムのニャチャンでの単身赴任生活あれこれ



アメリカの船級協会 梶 洋彰 E36期

はじめまして。小生は神戸商船大学機関学科36期の梶洋彰と申します。

同学科を1992年に卒業して、アメリカの船級協会の就職して、現在に至っております。

職種としましては、船の造船時及び就航時の船級検査及び条約関連規則の検査をしております。

2024年3月よりベトナムの南部のニャチャンと言う街に新造船立会い検査のために単身赴任で常駐しております。今回はベトナムでの生活を皆様にご紹介したいと思います。

ベトナムは日本から西へ2時間の時差があり、インドシナ半島に位置し国土は南北に長く(南北約1600km、東西約600km)、長い海岸線の地形を有してしています。北部に首都のハノイ、南部にはホーチミンと言う大都市を構えております。ただこれらの大都市は河川沿いに位置しており、それぞれの近郊のハイフォンおよびブントアと言う都市があり海運や造船の機能を有しております。単身赴任している町ニャチャンはカナンホア県に位置し歴史的にはフランス統制時から避暑地として有名な場所です。街には白砂のビーチが約6kmも続きベトナムで1番のビーチと古くから言われております。最近ではダナンという街もビーチが綺麗で有名になっております。またニャチャンは北に比べて寒くもなく、南に比べ程よい湿度を理由として、ベトナムで1番気候の良い地域とも言われています。

気候は乾季と9月から12月までの雨季で構成されていて、日本のような四季はありません。11月からは台風が多い時期になります。台風の経路はフィリピン周辺からそのまま西へ直進するため、日本で見られるような右へシュートするような進路で近づいて来ません。台風上陸の予測図がとてもシンプルです。多くの台風はベトナム中部より北側に上陸し、ここニャチャンでは最後の台風上陸はおおよそ7年前との事です。

ベトナムの人々に関しては、日々の生活で出会うベトナム人は基本的に優しい人が多い印象があります。日本に対しては多くのベトナム人は友好的な態度で接してくれていると日々感じております。ただ最近では日本での外国人の国別犯罪件数においてベトナムが1位にランキングされている事も耳にしております。

ベトナムの商船大学はハイフォンとホーチミンに2校あります。



現地の同僚で日本船社の奨学金を受けながら商船大学で勉強して、卒業後に日本の船に乗っていたベトナム人がいます。色々と上司から教えてもらったと言っております。

滞在中のニャチャンの様子

ニャチャンでの産業は主に観光業が主流であり、造船業や漁業も主な産業に挙げることが出来ます。多く

の旧ロシア連邦の人々や韓国の旅行者がニャチャン市街をバケーションで楽しんでおります。

ベトナムで気になる産業の1つとして沿岸での海上原油生産を上げることが出来ます。主にベトナムの南部が海底油田の産地になっております。ブントアの海岸で海水浴をしていた時に遠い岸に海上原油精製施設を見る事が出来ました。

造船に関しては、駐在先のニャチャンに加えニンホアやブントアにも造船所があります。主に原油生産施設へのサポート船等の造船をしています。小生が駐在している造船所は韓国の現代木浦造船所が親会社の現代ベトナム造船所です。合併前はビナシン造船所といい修繕船ドックとして有名でした。今日は現代木浦造船所と同型の船を建造しております。

造船所は正確にはニンホアという街に位置しニャチャン市街から約50km、車で約1時間の距離です。

造船所の近くにはウッドチップ積み付け港があります。丸太をチップに加工する工場は積み付け桟橋から少し離れた場所に位置して、チップを大型トラックで桟橋まで移動させてます。日本船社のファンネルの船が連続して入出港しております。

海産物の生産に関しましては、豊富な海岸線により取れる海産物も多く市場や路上販売で販売されております。川魚の養殖もニャチャン周辺で盛んに行われております。過去に日本人が海ぶどうの生産を立ち上げたそうで、現在でも海ブドウを店頭で見ることが出来ます。伝統的に海ツバメの巣などの健康食品も盛んに生産されております。

ベトナムのグルメに関しては、ホォーやバイミーなど日本でもよく耳にするとします。ここベトナムでは手軽に食べられる食品で街の至る所で店や路上販売で手にすることが出来ます。シンプルな味ですがとても美味しいです。またコーヒーショップも多く、紙フィルターを使わないで濾過した濃い目のコーヒーをコンデンスミルクと共に飲むのがこちらでのスタイルです。甘いコーヒーでメタボの小生は糖分が気になりおかわりをする事が出来ませんが美味しいコーヒーです。

あと、ニャチャンから山岳に150km離れたダラットという街ではワインの生産を行っており中々のクオリティのワインを楽しむことが出来ます。ベトナム産ビールの品数も多くアルコール類を楽しむことが出来ます。

まだ1年もベトナムで生活していませんが日本の官庁や一般企業が過去に行った功績を感じる事が出来ます。

今後も友好的な関係が続けばと思います。単身赴任生活を楽しんでおります。





研究室紹介

「第29回大気化学討論会」開催報告

第29回大気化学討論会は、2024年10月9日（水）から11日（金）までの3日間、神戸市ポートアイランド内にある神戸大学統合研究拠点コンベンションホールにて開催されました。本討論会は名古屋大学宇宙地球環境研究所および日本大気化学会が主催し、神戸大学大学院海事科学研究科ならびに近畿大学理工学部が共催、さらに海神会の協力を得て実施されました。なお、神戸での開催は今回が初めてとなります。

参加登録者は、一般99名、学生37名、映像視聴1名（事前登録）で、これに加え、招待講演者や神戸大学および近畿大学の協力学生を含めた合計149名が参加しました。

大気化学討論会は大気圏と成層圏における大気物質の発生・輸送・消滅に関わる化学・物理過程、さらに、大気圏と他圏（生物圏・水圏・海洋・陸面など）との相互作用に関する最新の研究成果や今後の研究計画を発表する場です。十分な時間をかけた討論や意見交換を目的に、毎年開催されています。また、討論会では、学生を含む若手からシニアまでの国内の大気化学研究者が一堂に会し、シングルセッションでの口頭講演やポスターセッションを通じて研究成果が発表され、自由に活発な議論・意見交換が行える場として設けられてきました。

初日は、開催地を代表して、神戸大学大学院海事科学研究科長の平山勝敏教授より、神戸市や神戸大学、海事科学研究科の概要紹介に加え、海事・海洋分野と大気化学研究の接点およびその将来性についてのご講演をいただきました。

その後、2日目の午前中にかけて、学生・若手による19件の口頭発表が行われました。本研究科からは、博士前期課程2年西山朋輝君が、「2015年北極圏BC(ブラックカーボン・黒色炭素)濃度に対するバイオマス燃焼起源排出の影響」というテーマで発表を行いました。本研究は、温暖化物質の一つであるBCに焦点をあて、気候影響リスクが高い北極海を中心とした北半球高緯度域の大気質に対する、森林火災や野焼きといったバイオマス燃焼の影響



第29回大気化学討論会ご案内

海洋政策科学部 海洋基礎科学領域 准教授 山地 一代

を定量的に評価しています。発表では、BCの発生源や輸送過程に関する質問が参加者より寄せられました。さらに、発表後も複数の研究者から質問やアドバイスをいただき、これらの経験は今後の修士論文作成においてにおいて大いに役立つものとなったことが伺えました。

初日の夕刻には、ポスター発表が開催され、学生からの応募17件を含む合計64件の発表が行われました。

2日目午後には、関連分野の3名の先生をお招きし、それぞれ、「鉱物エアロゾルが関わる有機化合物の大気反応」、「領域化学輸送モデルを用いた日本におけるO3およびPM2.5汚染の解析」、「Studies of short-lived climate forcers using a chemistry-climate model」について、ご講演いただきました。同日午後には、オプション企画として理化学研究所計算機センター「富岳」の見学会を実施しました。この企画は参加者の皆さんから大変好評をいただきました。

最終日には、口頭およびポスター発表を行った学生の中から6名が学生優秀発表賞を受賞しました。受賞賞品は、海神会よりマグカップをご提供いただきました。受賞者たちは大変喜ばれ、この場をお借りして、改めて海神会の皆様にお礼申し上げます。



博士前期課程2年西山朋輝君の講演



理化学研究所計算機センター「富岳」の見学会より



日本郵船株式会社 山口 航輝 海事 17 期 2024 年実習科卒

はじめに

日本郵船株式会社 3 等機関士の山口航輝と申します。この度はこのような機会をいただき、大変光栄です。今回は、私の大学生活を振り返り、特に印象に残った 2 つの経験と私の目指したい機関士像についてお話しさせていただきます。

韓国留学編

1 つは韓国海洋大学への留学です。大学 4 年時の夏休みを利用して、釜山にある韓国海洋大学へ留学しました。私は大学入学当初から、大学生時代に留学を経験したいという強い思いがありましたが、新型コロナウイルスの影響でなかなか実現させることができずにいました。コロナもようやく落ち着き、4 年生になった時、大学の掲示板で韓国海洋大学への留学プログラムの応募案内を見つけ、その瞬間に思いが再燃しました。アジアの国際物流の重要拠点である韓国を訪れ、世界有数の海事国家である韓国の海事産業について実際に学び、肌で感じたいと思い、参加を決意しました。

韓国海洋大学では、アカデミックな学びが豊富でした。特に印象に残っているのは、マリンバイオテクノロジーの講義です。海の微生物が人間にとって有益な様々な利益をもたらすことを知りました。例えば、 -30°C という過酷な環境でも生きる微生物の研究です。この微生物は血が凍らない性質があり、その特性を活用して人の血液の保存を可能にしようという研究です。医療界への貢献が期待される研究であり、非常に興味深く感じました。私はこれまで、海や船舶に関連する学問を学んできましたが、留学を通じて、物事を多角的に学ぶ重要性を実感しました。1 つの分野にこだわらず、広い視野と柔軟性をもって、物事を考える思考力を養うことができました。

また、韓国人学生との交流を通じて、異文化で育った人々との違いを感じました。例えば、日本人は自己主張が少ない印象ですが、韓国人は自分の意見をはっきりと表現することが多い印象を受けました。自分のキャリアについてしっかり考え、他者に伝え、自分の道を自身で切り開いていく強さを感じました。こうした経験を通じて、国際社会



韓国海洋大学の授与式



韓国海洋大学練習船

で活躍するためには、彼らと対等に渡り合うバイタリティが必要だと再認識しました。凝り固まった価値観がほぐされた瞬間でした。

長期インターン編

もう 1 つは海事系スタートアップ企業でのインターン経験です。私は株式会社 MarinSL で約 1 年間、海事 DX に関連するリサーチ業務に携わりました。MarinSL は神戸に拠点を置く海事産業のデジタル化を推進するスタートアップ企業で、「デジタルなカルチャーを共に創る」をミッションに掲げ、海事クラスターの課題解決に取り組んでいます。私は大学の講義を通して、海事産業の実態を学んでいくうえで、他業界と比較してデジタル化が遅れていることを課題に感じていました。ニュースや講義等を通して、海事産業の実態を表層的に学ぶだけでなく、海事産業のデジタルに関わる領域をもっと深層的に学びたいと思い、海事業界のデジタル領域の事業に取り組んでいる会社でインターン

をしようと思いに至りました。その中で、出会った企業が MarinSL でした。ありがたいことに MarinSL では、さまざまなリサーチ業務を任せていただきました。その中の 1 つに国内海事×IT カオスマップの作成があります。パリシップ 2023 を訪問し、各社が提供する IT 関連サービスをリサーチし、類似サービスをカテゴリーに区分しました。国内だけでもさまざまなサービスが提供、開発され増加していることを確認できました。しかし、そのようなサービスがユーザー側で有効的に利用されているのか。また本当に現場視点を理解したサービスとなっているのか。新たな問いも生まれました。インターンを通して、海事業界にはニッチな課題が山ほど潜在していることを実感しました。昨今、StarLink のような衛星通信サービスにより、船上でも陸上と同等のインターネット環境が構築されつつあり、さらなる IT 活用の増加が見込まれます。これからの海事産業では、人と IT が共存し、互いの強みを活かし合うことが求められます。五感や柔軟性といった人間の長所を最大限に活かし、IT によるデータ分析等を上手に活用することが、今後ますます重要になると考えるようになりました。



そしてこれから

パリシップ 2023 インターン経験

私は学生時代のさまざまな経験を通して、機関における専門的な知識と海事産業全般や DX に関する知識を広く持ったスペシャリストとジェネラリストの両方の要素を兼ね備えた次世代型機関士を目指したいと思うようになりました。私はこれからの日本人機関士には T 型人才としての能力が求められると考えています。この考えには 2 つの理由があります。1 つは、近年、高いスキルを持つ外国人船員が増加しており、日本人船員にはそれに加えて、異なるスキルや視点を持つことが求められるようになってきているからです。もう 1 つは、自動運航船の技術革新が進み、さらなる船舶の省人化が考えられているためです。これらの背景から、将来的には船舶内で機関作業に従事する日本人機関士は需要が薄れ、一方で陸上から複数の船の機関状態を管理できる機関士が求められてくると考えています。そんな機関士を目指すべく 2 つのスキルを磨かなければならないと考えています。第 1 に、機関士としてのスキルを備えていることは前提の上、陸上支援センターから海上の外国人船員と円滑にコミュニケーションをとれるスキルが必要です。相手国の文化や習慣の理解をベースに意思を伝える語学力、問題を分析して解決へと向かわせる多角的な思考力がより重要度を増します。第 2 に、デジタル領域の知識とデータ活用のスキルが必要です。省人化された船舶ではビッグデータを活用し機器の保守管理をする能力や、サイバーセキュリティ対策も行える機関士が求められます。これから私は、この 2 軸のスキルを兼ね備えた唯一無二の海技者を目指したいと思っています。

最後に

学生時代には、卒業生の皆様や大学関係者の皆様、海事業界に携わる多くの方々のご協力もあり、様々な経験と成長の機会をご提供いただきました。この場をお借りして、感謝を述べさせていただきます。誠にありがとうございました。これから、海事業界を牽引するリーダーとして、社会貢献できる海技者になるべく、日々励んで参りたいと思います。



巣立つ若者！

カッター部と社船実習

日本郵船株式会社 長尾 公太郎 海事 17 期 2024 年実習科卒

海神会だよりに寄稿する機会をいただき、大変嬉しく思います。大学時代は様々な経験を積むことができた貴重な時間でした。数多くの思い出の中で、今回はカッター部の活動と社船実習についてお話ししたいと思います。

<カッター部での活動>

私がカッター部に入部したのは2020年の秋でした。当時はコロナの影響で、なかなか部活動ができない時期でした。ようやく練習ができるようになって、なかなか大会を開催することができず、初めて大会に出場することができたのは2022年の夏でした。それまでの2年間の日々は私だけではなく、部員全員が苦しい時間を過ごしたと思います。大会が開催されるかわからない中で、朝5時からの練習を続けました。コロナが再流行したことにより、直前で大会が中止になった年もありました。練習の成果を発揮する場もないまま、引退していった先輩たちの姿も見てきました。そんな苦しい状況でも努力を続けてきた先輩たちのおかげで、今もカッター部の伝統は受け継がれているのだと思います。冬には体力作りの一環として、保久良山をダッシュで駆け上がります。カッター部のジャージを着用して走ると、登山中のご年配の方から声をかけていただくことが多々ありました。商船大学時代から続くカッター部が地域の方からも愛されていると感じると同時に、応援してくれている人たちのためにも頑張ろうという気持ちになりました。

最終年は主将となり、チーム運営を行いました。それまでは競技に集中することが主でしたが、練習の管理から部員のモチベーションの維持、外部との連絡などを経験することでマネジメント力が身についたと思います。全日本大会優勝を目指して4年間努力してまいりましたが、最後の大会では3位に終わり、優勝には届きませんでした。それでも、チーム一丸となって厳しい鍛錬に励み、メンタル面でもフィジカル面でも成長できたことは、大学生活の中で最も大きな思い出となり、これからも私の心に残り続けると思います。カッターは非常にマイナーなスポーツです。

私もこの大学に入学しなければ、その存在を知ることはなかったでしょう。しかし、船乗りにとってカッターは訓練の一環として受け継がれてきた伝統スポーツです。この伝統のバトンを途切れさせないように、後輩たちには優勝を目指して日々鍛錬に励んでほしいです。現役部員はポンドで日々頑張っていますので、ぜひ応援をよろしくお願いいたします。また、これから入学する後輩の皆さんにもこの伝統を受け継いで欲しいと思いますので、ぜひカッター部の活動を体験してみてください。カッター部の活動は、海神

会の援助により成り立っています。この場をお借りして、皆様にお礼を申し上げます。今後とも変わらぬご支援をよろしくお願いたします。

<社船実習>

2024年の4月から9月までの半年間、社船実習に取り組みました。2隻の船に乗船し、1隻目は自動車船でした。サンフランシスコから乗船し、ロサンゼルス、横浜、名古屋、台湾、タイ、シンガポール、中東という航路を航海しました。各港で同期と上陸し、船乗りの醍醐味を味わいました。特に、サンフランシスコでは船のスケジュールが遅れたため、1日中上陸することができました。同期とゴールデンゲートブリッジやピア39、アルカトラズ島を訪れた思い出は今後も忘れないと思います。

2隻目はLNG船に乗船しました。実習生という立場であったのですが、シンガポールの西航時（Hoursbugh～Singapore Anchorage）に船長監視のもと、操船を任せて頂きました。操船にあたり、入念な準備をしました。主要物標の確認だけではなく、増減速やAstern testのタイミングなどもあらかじめ計画を立てました。当日は予定よりも遅くHoursbughに到着しましたが、問題なく対応することができました。「経験を知識でカバーしなければならない」と船長から教わり、どんな事態にも準備があれば臨機応変に対応ができることを実感しました。反省点として、Astern test後の左回頭に気づくのが遅れたことが挙げられます。船長により補正されましたが、左後ろから追い越し船が来ていたため、事故につながる可能性があった危険な見落としでした。後進をかけると右回頭すると思っていたのですが、強い潮流により左回頭したと考えています。船長からは「Routineを作ることで、ミスや抜け漏れを防げる」とアドバイスをいただきました。見落としを防ぐためには、自然と自分の体にしみこむまで反復して、Routineを確立しておくことが重要だと学びました。

社船実習の良さは少人数実習であるため、手を出して実習する機会が多い点だと思います。積極的に実習に取り組むほど成長すると思います。後輩の皆さんもぜひ積極的に実習に励んでもらいたいです。また、上記のエピソードからもわかる通り、先輩方は非常に教育熱心な方が多いです。業務で忙しい中、多くの時間を私の教育に割いていただきました。このように素晴らしい人達と実習・仕事ができる環境があります。多くの後輩が弊社への入社を希望し、ともに乗船できる日がくることを心から願っています。



深江ポンド



ドバイにて



同期とシンガポールにて

ホームカミングデイ特集

第18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実施報告

神戸大学大学院海事科学研究科・広報委員長 西村 悦子 BT3期 (41期)

2024年10月26日に第18回神戸大学ホームカミングデイが開催されました。当日午後からは学部企画の開催となっており、神戸大学深江キャンパスにて、海事科学部・海洋政策科学部企画が実施された。学部企画における実施内容の詳細や講演者の選出などは、4月から大学事務局ならびに海神会事務局池田様との打合せを重ねながら調整してきた。



幸村 展人氏

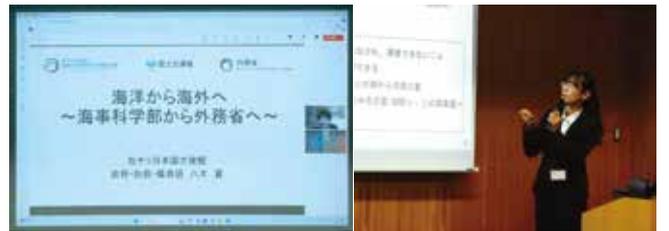
本年度の学部企画では、3件の記念講演が行われた。幸村展人氏（株式会社グリーンパワーインベストメント、K7期）には、「海へのロマンー日本最大の洋上風力発電事業を実現し今思うこと」と題してご講演いただいた。詳細は、別ページをご参照頂きたい。

八木翼氏（在チリ日本国大使館勤務、海事4期）には、「海洋から海外へ～海事科学部から外務省へ～」と題してご講演頂いた。チリからのリモートでの講演であったため、時差12時間でのチリ現地の深夜にご講演いただくことになった。学部卒業後に国土交通省入省され、その後外務省に移られるまでの経緯や、国土交通省および外務省での各業務内容、在外生活での様々な経験などについて情報共有が行われた。在学生の進路選択の参考となるような貴重な話題提供であり、直接、在学生に聞いてもらいたいと感じた。

郭玉鳳氏（神戸大学大学院海事科学研究科 D2）には博士課程後期課程での研究内容である「大規模災害発生後における支援物資の分配スケジューリング」と題してご講演頂いた。避難所などで物資不足が発生する時期を対象とし、支援物資の種類を考慮した支援物資の分配計画のモデル化と分析結果について情報共有が行われた。意見交換の中で、

他の研究者の研究も含め学術研究で取り上げられている範囲と実社会で起こっている課題範囲との差を埋めるために検討すべき課題についても明らかとなった。

特に卒業生のご講演は、在学生へのメッセージ、進路選択に必要な情報が豊富であり、大好評であった。在学生の参加を促す仕組みを検討したい。



八木 翼氏（チリからリモートでの講演）

郭 玉鳳氏



参加者による集合写真

ホームカミングデイ特集

海へのロマン
～日本最大の洋上風力発電事業を実現し今思うこと～

株式会社 グリーンパワーインベストメント

代表取締役副社長 幸村 展人 35期 海洋機械管理学科7期生

はじめに

自己紹介と経歴を紹介する。1965年4月生まれの59歳、出身は東京都八王子市で、父は画家であった。経歴は、1986年神戸商船大学 海洋機械管理学科に入塾学し、1990年総合商社 株式会社トーメン（現 豊田通商株式会社）に入社。1995年から6年間、米国西海岸のロスアンゼルス（人口規模で全米6番目の都市）の南に位置するサンディエゴに駐在し、2001年帰国する。学生時代から35歳で起業をする意志を貫き、風力発電所の開発を行う株式会社ウイネックスを商社時代の仲間3人とで立ち上げた。そして、2004年に現在の株式会社 グリーンパワーインベストメント（GPI）を起業し、現在に至る。

学生時代

海へのロマン、勝海舟と坂本龍馬の神戸海軍操練所の設立があった。海舟は、従来の幕府や諸藩の垣根を越えた日本の「一大共有の海局」を作りあげるといふ壮大な構想を抱き、「人生で大事なものは何をやりたいか」との思いで神戸商船大学に入学した。

当時は、女子にも門戸が開かれていたが、蛮カラの風情

を残す中、白鷗寮で過ごす。

部活動は、ボート部に属し、早朝より練習に励み、大会で準優勝した時は友と喜びを共にした。また 深江丸の航海実習し、余暇にはクルージングを楽しみ、ゼミは香西先生の気象学を選んだ。

今般のホームカミングデイ（2024年10月26日）講演に先立って学舎内を散策した。学舎の風景は変わっていたが、慣れ親しんだポンドを訪れた時、当時、茶色の海と比べれば青く澄み渡っていたが、「海の香りは変わっていない」と感慨を受けた。



昔懐かした喜びを友と



商社時代（1990年～2001年）

「即席メンからロケットまで」と何でも取り扱うという商社マンにあこがれ総合商社のトーマンに入社。

世界を股に掛ける商社マンに憧れて入社したものの、最初の配属は、出張すらろくになく、学生時代の経験もまったく生かされない経理であった。しかし、その経験がその後、起業をするに当たり大いに役立つこととなる。正にステイブジョブスがスタンフォード大学の卒業式に行ったスピーチに出て来るコネクティング・ドットだ。

米国駐在中、大陸のダイナリズムを体験し、幅広いビジネスを学び、35歳での起業を決意した。

起業創生期（2001年～2004年）

起業一社目、父の言葉「一度きりの人生、真にやりたい事に全力を尽くせ」に導かれ、共に戦う仲間3人で起業する。議論の場所は、もっぱらファミリーレストランやカラオケボックスで、連日集まっては夢を語り、ビジネス戦略を語り、実に活発な議論を行った。ある日、あまりにも長時間の滞在に店長からおしぼりを投げつけられる事件が起きた。その時他のお客さんも居るなか「おれの大切なビジネスパートナーに何をするか」と助け舟を出してくれた同僚の行動が今も忘れられない。

その後商社時代の上司と2社目を起業し、大企業からの出資を得たものの、何度も倒産の危機に直面するなど困難の連続だった。しかし、人生とは皮肉なもの、今思えばその時の経験が自分を成長させ、今の会社の基礎をなしている。

2011年3月11日の東日本大震災の津波による原子力発電所の事故を契機に再生エネルギーの導入が加速していった。

2004年に起業した株式会社グリーンパワーインベストメントは、2023年にNTTとJERAが当社を3,000億円で購入、資本力が更に強化され今日に至る。今年で創業20周年を迎え、日本最大の洋上風力発電所が石狩湾新港に完成し、2024年1月に商業運転を開始した。

日本最大の石狩湾新港洋上発電所の開発の経緯 着手から完成まで17年の歩み

当然最初は、一年を通じて安定的、且つ良好な風が得られる地点を選定することから始まる。そこで海の上の風況をどう把握するのか、という課題に直面した。そこで思い付いたのは、卒論ゼミでお世話になった香西先生の存在だ。

先生は自分が学生であった時代から、衛星画像から海上の気象状況を解析する研究をされていた。卒業後十数年振りに香西先生に電話して相談にのって頂くことになった。更に幸いだったのは、三重大学から香西先生の元に移り、洋上風力向けの洋上気象解析を研究し始めていた大澤先生にも出会うことができた。



- ・2007年 日本における洋上風力の実施性検討を開始
- ・2009年 好風況と将来の拡張性の観点から石狩湾新港を特定
- ・2010年 各種開発行為を開始
- ・2011年 風況観測について、本学（学部）の香西克俊先生、大澤輝夫先生に相談、

- 風車初となる防波堤上の風況観測機設置
- ・2012年 国交省港湾局が港湾区域内への洋上風車導入マニュアル公表
- ・2015年 石狩湾新港管理組合が事業者公募を実施
- ・2015年 当社が事業実施候補者として正式に選定を受ける
- ・2018 - 2019年 系統連系権利・FIT単価確定 北海道電力と連携協定書と締結
- ・2020年 陸上部分から先行工事に着手
- ・2022 - 2023年 洋上での杭工事、ジャケット設置、風車据え付けを実施
- ・2024年 商業運転開始

GPI HP : <https://greenpower.co.jp/>



日本最大の洋石狩湾新港洋上風力発電所 ～施設概要～

2020年から陸上部分の工事にとりかかり、2022-2023年にかけて洋上でのジャケット設置、風車据え付けを実施、2024年1月1日付けで商業運転を開始した。

ブレードの長さは(84m)、国立競技場のトラックをイメージすると、ちょうど直線走路に相当する巨大なブレードである。

現発電所の所長は、神戸商船大学機関学科卒業生の27期生稲田氏が務める。

- ・発電規模：
 - 出力 8,000 kW X 風車 14基 = 112,000 kW
 - (一般家庭 約 83,000 世帯分の発電量)
- ・蓄電池の施設
 - 蓄電池：180MWh 敷地面積：2ha (20,000㎡)
- ・風力発電の概要
 - 風車（上部構造）
 - タワー高
 - 約 90m タワー径 φ 6m ブレード長 約 84m



これまでの人生を振りかえって今思うこと

勝海舟と坂本龍馬のチャレンジ精神に心を打たれたのは、良い意味で「普通ではない」ということ。しかし、この国はいつからか皆が同じようになった。「日本人の多くが無意識に持つ横並び意識」、それが日本から活力を奪っていると感じる。

新しい日本の将来を切り拓くのは、事実上もそうであった様に「少し変わった〇〇」などと言われる様な存在が必要であり、日本で語られている多くの「普通」は、本質に目を向け、見極めることを邪魔するあしき常識論、それが「普通」となっている。前例主義や横並び意識を捨てて、人生を掛けてやるべきこと、やりたいことを見つけ、それを人生最後の一瞬まで諦めず、とことん新たなチャレンジをし続けることが大事だ。

神戸商船大学という存在は、良い意味で変わっている。「普通ではない」そんな我々こそが日本の将来を切り拓く存在たりうるのではないかと！

海洋から海外へ ～海事科学部から外務省へ～

外務省中南米局中米カリブ課 八木 翼 海事4期（56期）



1. はじめに

この度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。平成23年（2011年）3月に神戸大学海事科学部海上輸送システム学課程（当時）を卒業した八木翼と申します。今般は、私のこれまでの職務経験が読者の皆様、特に現役学生の皆様の進路検討の際の材料の一つになればと考えると同時に、様々な経験を有されている先輩方が、神戸大学海事科学部出身の若輩者が、同学での経験を活かし、現在外交の世界で頑張っているということを少しでも感じて頂ければと考え、同学卒業後のこれまでの経験を本寄稿に記載させていただきます。

2. 国土交通省港湾局における経験

平成23年（2011年）3月に国土交通省近畿地方整備局港湾空港部において国家公務員としての勤務を開始し、後述するメキシコにおける約10ヶ月間の語学研修を挟み、平成27年（2015年）8月まで同部に所属しておりました。私が国土交通省港湾局を進路として選択した主な理由は、神戸大学海事科学部における学びを通じて日本は海上貿易無しでは生きていくことがほぼ不可能であり、その海上貿易の維持・促進に向けて、国家行政という大きな視点から日本に貢献したいと考えたからです。

私の同部における配属先は、港湾物流企画室であり、主たる業務としては神戸港及び大阪港における欧米に向けた基幹航路の維持に向けた内航フィーダー網の強化に向けたモデル事業の実施、並びに、主に神戸港及び大阪港の主要ターミナルへの出入管理情報システムの導入でした。これらの政策の実施に際しては、港湾関係者や物流関係者等との間で様々な意見交換を実施する必要性がありましたが、デスクワークでももちろんですが、特に関係者と対話を行う際には、神戸大学海事科学部を通じて得た知識や経験を活かすことができた場面が多々ありました。

次に平成27年（2014年）8月には異動となり、国土交通省港湾局港湾計画課における勤務を開始することになりました。同課における担当業務は、主に港湾計画の改訂や一部変更でした。港湾計画に関する詳細な説明は本会報では割愛させていただきますが、私が同課に在籍した平成27年8月から平成29年（2017年）3月の間に日本全国の様々な港の港湾計画に携わりました。

当時の国土交通省港湾局の重要政策の一つは神戸港や大阪港をはじめとする国際コンテナ戦略港湾の強化であり、前述した一部変更においても大型コンテナ船の着岸を念頭においたコンテナターミナルの増深や臨海道路の渋滞緩和といった輸送面の強化が主たる論点となっておりました。従って、この国土交通省港湾局計画課における業務においても海事科学部において学んだことが活かされる結果となりました。

3. 海外勤務への関心の発端

これまでの私の業務内容の紹介からは少し脱線しますが、私が外務省における勤務を開始するにあたって言及しないことは不可能な転機に言及したいと思えます。それは、国土交通省近畿地方整備局における勤務開始直後に訪れました。

オフィスで私の斜め向かいに座っていた先輩は、少し前まで在フィジー日本国大使館に国交省からのアタッシュェとして勤務していました。同先輩からは、仕事面のみならず、私生活面における在外公館における勤務の素晴らしさを常に教えてもらいました。個人的にも海外勤務をいつか行いたいというざっくりとした考えはありましたが、その先輩

の経験談を聞き、この海外勤務への希望はより一層大きなものになりました。その先輩からは本当に様々な助言を頂戴しましたが、その中の一つに海外に関係するものには全て手を挙げろというものがありませんでした。この全てに手を挙げろというのは、海外勤務への関心を表明するのみならず、国土交通省関連の英語文書の抄訳等の業務への参加も含まれます。私は、小学校、中学校、高校、大学を通じて、理系生徒であり、国語や英語といった文系科目は苦手分野でしたが、海外勤務という目標を叶えるためにも英語の勉強を開始しました。

同先輩からの助言を忠実に聞き、海外に関係する全てのものに手を挙げていたところ、平成26年（2014年）前半に上司からの電話があり、日墨戦略的グローバル・パートナーシップ研修計画（日墨研修）というものに関心があるかという質問でした。「日」は当然日本を指します。一方、当時の私は、「墨」がどの国を指すのかということも知りませんでした。ここで断ると海外への道が途絶えたと考え、この質問に対し



メキシコ旧市街

しずぐさま「関心があります」と回答しました。この回答をした後、「墨」とはどこを指すのか調べ、これはメキシコを指すということを知りました。メキシコは、スペイン語を母国語とする国であるということもこのタイミングで知りました。

語学が苦手だった私が、スペイン語に関する知見を有していたはずはなく、スーパーでの買い物を含めた日常生活もまともに行うことはできませんでした。一方、海事科学部、特に乗船実習を通じて学んだ何事にも真摯に諦めずに取り組むという精神の下、この約10ヶ月のメキシコにおける留学を通じて、メキシコ人とある程度の会話ができる程度のスペイン語レベルにまでは到達することができました。この約10ヶ月間の留学はおそらく人生で最も苦勞をしたと言える期間でした。また、それと同時に言葉が全くできない私に対し、忍耐強く優しく対応してくれるメキシコ人の心の広さに感銘を覚えた期間でもありました。この留学を通じてスペイン語はもちろんですが、メキシコをはじめとした中南米の文化を好きになり、もっと知りたいと心から思うようになると同時に、この中南米と日本のさらなる関係深化及び中南米のさらなる発展のために自分にできることはないのかと考え始めることになりました。そして、この目的を達成するためには、国土交通省ではなく、外務省へ移った方が良いのではと考えるようになりました。

4. 外務省における経験

平成27年（2015年）7月上旬にメキシコから日本に帰国し、この考えを実行に移すために外務省専門職試験の勉強を開始しました。一方、私は、平成24年（2012年）には結婚し、平成25年（2013年）には長男が誕生していたため、国土交通省を退職して外務省専門職試験に専念するほどの余裕はなく、国土交通省港湾局で勤務しながら同試験に向けた勉強を行うことになりました。さらに、幼少期の息子と過ごす時間の重要性を考慮すると何年も勉強することは現実的ではなく、平成28年度（2016年度）外務省専門職試験を目指し、これで不合格となれば外務省への道は諦めるという決心をしました。

詳細は割愛しますが、外務省専門職試験は、国家公務員試験において課される基礎能力試験に加えて、当時は国際法、憲法、経済学、時事論文及び外国語試験といった科目がありました（現在は、経済学若しくは憲法のどちらかを選択する方式）。理系であった私にとって憲法や国際法は、あまり親しみのない分野でしたが、海事科学部海上輸送システム学課程においてマクロ経済及びミクロ経済の授業を受けていたので、経済学についてはそこまで勉強する必要はありませんでした。外国語試験は、英語で受験する必要はなく、私の場合はスペイン語を選択しました。家族の多大な協力もあり、平成28年度（2016年度）外務省専門職試験に晴れて合格し、さらに私が希望していたスペイン語を専門言語として割り当てられることとなりました。これにより、平成29年（2017年）3月31日をもって国土交通省港湾局を離れ、同年4月1日から外務省に入省することが決まりました。私にとっては、将来的に日本から長期的に離れて暮らすことが決定したのみならず、18歳の頃から慣れ親しんだ海洋分野から離れることを意味すると覚悟しました。

しかし、私と海洋の縁は不思議と切れず、外務省入省後最初に配属された部署は、総合外交政策局海上安全保障政策室でした。同室における業務は、「海洋国家である日本、さらには国際社会全体の平和と繁栄に不可欠な法の支配に基づく海洋秩序に支えられた『自由で開かれ安定した海洋』を維持・発展させていくために、各国や国際機関と協力して海上交通の安全確保や海洋安全保障協力の取組を推進していく」というものです。外務省入省後においても日本の海上交通に引き続き関与しており、私のこれまでの人生においては、本寄稿文のタイトルにもさせて頂いた「海洋から海外へ」という移行期において非常に重要な役割を担った部署となりました。当然、外務省の部署ですので、外交的視点から海洋を見る、それと同時に、海洋という私が慣れ親しんだ、さらには海上交通の安全確保等の海事科学部



アンドレス・ベジョ・カトリック大学（ベネズエラ）における講義でも学習した知見を活かすことができる部署となりました。

同部署における勤務後、平成30年（2018年）7月よりスペインにおける在外研修（外務省総合職及び専門職の職員は、2年間（研修語によっては3年間）、研修語を母国語とする国へ留学する）に出発することになりました。スペインにおいて約2年間研修した後、令和2年（2020年）9月より、在ベネズエラ日本国大使館で勤務し、その後、令和4年（2022年）9月より、在チリ日本国大使館で勤務することになりました。ベネズエラにおいては、総務・政務・儀典・広報文化を担当し、チリにおいては、総務・政務・儀典を担当致しま



チリ大学における講義

した。

各国において、どのようなニーズがあるのか、どのような問題を抱えているのかについて、現地の関係者としてしっかり対話し、それに対して日本国大使館としてどのような協力ができるのか考えることは容易ではありませんでしたが、私がメキシコへの留学を通じて感じ、外務省へ移るきっかけとなった中南米と日本のさらなる関係深化及び中南米のさらなる発展への貢献に関し、まだまだ微力であり、大きく不足している面はありながらも少しは達成できたと感じております。

さらにスペインにおける研修並びにベネズエラ及びチリにおける勤務を通じて、各国の素晴らしい景色や観光地を見ることができたのはもちろんのことですが、各国において多くの素晴らしい友人を作ることができたのは私にとって非常に大きな財産となりました。

5. 最後に

私は、ここまで記載した通り海洋に関係がある仕事ばかりに関与してきたわけではありません。しかし、在外公館において勤務している際にも私の過去の経歴を見た関係者が港湾に関する講演をして欲しいや日本の港湾の状況を教えて欲しいというような依頼を多々受けることができました。

私は大学時代決して真面目に全ての授業を受けていたとは言えません。寧ろいかに楽に単位を取るかに焦点を当てていくだけの学生でしたが、神戸大学海事科学部を卒業以降、これまでの様々な場所における勤務を通じて感じたことは、同学部において経験したことは、社会人になってから様々な場所で生きるということでした。私自身、海事科学部においては、乗船実習をはじめとし学生が自ら挑戦する機会が与えられることが多いと感じております。これは、普通の大学の学部とは異なる点であると思います。このような失敗を恐れない授業を通じて大人になってからも様々な勤務場所において挑戦を行うことができたと感じております。

本年11月9日をもって在チリ日本国大使館における勤務を終了し、日本へ帰国することになりました。スペインに向けて出国してから約6年4ヶ月の海外における生活を終え、11月13日からは、外務本省において勤務しております。今後も引き続き日本と中南米の関係深化等には何らかの形で関与していければと考えております。しかし、これまで経験したことのない分野・場所における勤務を行わなければならない状況になったとしても海事科学部において学んだ挑戦する精神をもって、様々な業務に前向きに取り組んでいくことができると考えております。

最後になりましたが、この場を借りて私の学生生活時代にご指導頂いた教授及び海事科学部・海洋政策科学部関係者の皆様へ謝意を表明するとともに、改めて本会報に寄稿させていただく機会を頂戴したことに謝意を表明したいと思います。



チリの友人（智日友好議連に所属する国会議員）

海洋政策科学部 1 期生 その思い やらぬ後悔よりやる航海

11月現在、12月の卒論発表に向けて研究に追われています。そして1月から最後の乗船実習に臨み、春からは海事科学部の大学院へと進みます。

この4年間を振り返ると、常に時間に追われた4年間だったと思います。学部での授業、船舶実習、それから研究に部活、バイトと常に何かをしていた気がします。それでも僕はそんな日々が大好きでした。忙しさは充実の裏返しだと思っています。大学生活は何もしないようにしたらそうできるし、しようと思えばいくらでも経験できる、それだけの時間と身体をもつ時期だと思います。仮に忙しくも充実した日々を過ごしたいなら、船にも乗れて研究もできる機関科はぴったりです。

海洋政策科学部1期生の同期は10人しかいません。学部が200人以上いるにもかかわらずです。おそらく多くの人が「なんか船乗るの大変そう」「別に船乗りに興味ないしな」「必修いっぱい面倒くさそう」みたいなマイナスな考え方で避けたんじゃないかと思っています。同期を見ると、機関士になるのが小さい頃からの夢だったという人と同じくらい「なんか面白そう」とか「せっかくだし船に乗らないと損やん」みたいな考えの人がいます。かくいう僕も、応用と機関科で迷っていたとき教授に相談して、「応用でできることは機関科でできるけど、船には機関科じゃないと乗れないよ」という言葉に後押しされて機関科を選択しました。10人の中で船員になるのは6人、それ以外も船に関わる仕事にだいたいが就いています。それだけ船員という仕

海洋政策科学部 機関学領域 4 回生 齊藤 光雪
事が、船という乗り物が魅力的なんだと思います。

僕は同期で唯一の院進ですが、機関科を選んだことを後悔していません。最初から最後まで船員に興味を持たなかった自分でも機関科でよかったと思えます。それは乗船実習がとても楽しかったこと、機関科の同期と出会えたこと、これらが理由です。乗船実習に行くときは部活に行けなくなるのが嫌で仕方がなかったですけど、始まってみれば、実習は新鮮な毎日、学びの連続で楽しかったです。同期ともそれまではただ授業が一緒の子らって印象でしたが、3か月の船内生活を経て“仲間”へと変わっていきました。楽しかった思い出はもうここでは書ききれないです。

今これを読んでいる学部生の子が、船員に興味ないけど機関科に行くのいいかもと、そう思ってくれたら嬉しいです。限られた学生生活、どんな日々にするかは自分次第です。機関科へと進めば、充実した3年間になることは間違いないです。僕が保証します。



海洋政策科学部 1 期生 その思い 慌ただしい編入学生の毎日を過ごして感じたこと

海洋政策科学部 海洋ガバナンス領域 4 回生 岡本 愛 海洋1期(70期)

私は、船舶運航を利用した物流に興味を持ち、その道に進みたいと思い、大島商船高等専門学校の航海コースから海洋政策科学部海洋ガバナンス領域に3年次編入学をしました。本稿では、海洋ガバナンス領域に編入学して感じた魅力や大変だったこと、さらに後輩に伝えたいことについて述べたいと思います。

まず、海洋ガバナンス領域の魅力は、物流の知識だけではなく、それらに関わる政策・経済・経営・法学など幅広い分野の知識を学べることだと思います。もちろん、大島商船で海運や海事のことを広く浅く学んでいたのですが、大学で学ぶこれらの学問はどれも1つのことについて深く学ぶため新鮮でした。また、これらの様々な学問を学ぶことによって、ある物事を考える際に、政策や法律、ロジスティクスなどを踏まえた多角的な視点で考えられるようになったと感じます。さらに、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も魅力の1つだと思います。私は、交通システム研究室に所属しているのですが、3回生の時に毎週自分が興味のあることをプレゼン資料にまとめて発表したことや、同じゼミ生と協力し合って「災害時、物流を止めないためにはどうすべきなのか」をテーマに、大学合同ロジスティクス研究会で企業の方々の前で発表したことが、現在の卒業研究の基礎になっていると感じています。

次に、大変だったことは、編入学だったこともあり3回生は単位取得のため、毎日、授業の課題やゼミ課題の提出に追われて時間の余裕がなかったことです。思い返せば、3回

生の時にやるが多すぎて、編入学してまでやりたかったことは何だろうと思った時期がありました。しかし、先生やゼミを通じてできた友人に「貴方は頑張っているから大丈夫だよ」と励まされ、なんとか乗り切ることができました。そして現在は、これまでに得た知識や能力、経験をもとにしながら、卒業論文を作成しています。(結局、ずっと忙しい)また卒業後は、物流分野の企業に就職することが決まったので、本学部で得た知識を活かした物流のプロになりたいと思っています。

最後に、後輩に伝えたいことは、編入生はずっと忙しいですが、その分、力が身につきます。諦めないで自分の不甲斐なさや向き合ってください。きっと卒業時には能力も向上しているし、いい思い出にもなります。そして、もし海洋ガバナンス領域に進むかどうか悩んでいるなら、様々なことが学べ、自分の興味のある分野を発掘でき深めることができるこの領域をお勧めします。



海洋政策科学部 1 期生 その思い 多種多様な学び

選択した領域の事由、領域の楽しさ、目指したい事

私が海洋応用科学領域を選択した事由は一回生時に様々な分野の教養科目、海洋政策科学部で開講された海洋リテラシー科目を履修し、学修した上で「ものづくり」や「技術開発」といったものに興味を持ったからです。この領域の楽しさといえば海洋の利用と開発に関する基盤となる技術やそれらを応用させた技術の創造と発展を行うことがテーマとしてあり、その中でも伝熱工学や流体力学、プログラミングなど幅広い選択肢の中から自分が興味を持った分野について学修し、研究室配属されてからはより専門的に研究することができる点であると思います。研究では既存の論文等から知見を得て、これまでに学修した分野と複合させることも可能です。実際に私が研究している内容は流動沸騰に関するものであり、主に伝熱工学をより専門的に扱うものですが、実験の際のデータを数値解析ソフトに入力、実験の様子をハイスピードカメラでコマ送りし、それらを画像解析することで予測が行えます。この場合伝熱工学の知識だけでなく、プログラミングの知識も必要となり、多角的に研究できると言えます。このように海洋応用科学領域における研究では他の領域、他の学部とは違った方針があり、それらに取り組みことは視野が広がり、とても楽しいことであります。私は大学院に進学し、熱工学研究室に在籍します。研究を具体化していくとともに世の中にある製品への応用例についても詳しく知り、それらを改良するためにはどのような条件下に置くことが良いのかについて理解していくことが目標です。

海洋政策科学部 海洋応用科学領域 4 回生 谷垣 幹 後輩へ伝えたいこと

学生ライフは限られているということです。これは私が神戸大学海洋政策科学部に四年間在学して勉学や部活動、バイトなど様々なタスクをこなしていく上で実感したことです。自分が社会人になった時にこうしとけば良かったと思わないように今ある限られた時間を大切にしていってほしいと思います。

心に残った言葉

「文武一道」です。これは学問も武道も突き詰めていくと行きつく境地が一緒であることを意味しており、異なる二つの領域にそれぞれ精進して極めていく「文武両道」とは相違があります。前者について知ってからは時間を有効に使えるようにするにはどうすれば良いのか考えられるようになり、勉強や部活動で成果を出しやすくなったように思います。私は大学院に進学してからこの言葉を大切に、忙しい環境下でも確かな成果を出せるようにしたいと思います。



海洋政策科学部 1 期生 その思い はじまりの場所、深江。

私は入学前から航海学領域を志望していました。それは、航海士として働くという夢が決まっていたからです。そのため、入学後の日々はただまっすぐに夢を追うための時間となりました。もちろん初めて出会う学問分野に四苦八苦したことを覚えています。

コロナ禍に苦しんだ1回生の時期を乗り越え、無事に航海学領域に配属が決まった2回生。最初は知り合いが少なく、とても不安に思っていました。しかし、 Cutter 実習や多くの必修授業を一緒に受けるうちにだんだんと仲良くなり、今では仲間でありライバルでもあるかけがえのない同期たちだと思っています。中でも2回生の時に印象に残っているのは、9月に行われた海神丸乗船です。行先は呉の予定でしたが、台風で入港できなくなり、実習を行った5日間をずっと船内で過ごすこととなりました。その際、一緒に乗船した同期たちとたくさん話をしたり遊んだりして、一気に心の距離が縮まったことを今でも覚えています。そんな仲間たちと一緒に勉強し、たくさんの思い出も共有できたことは私の大学生活での最高の財産です。

3回生ではCutter実習で指揮者の立場になり、後輩たちとコミュニケーションを取る機会も増えました。そして迎えたJMETSでの乗船実習。最初は3ヶ月も船に乗り続けることに対して不安に思っていたのですが、最初の1ヶ月の実習が終わった時、まだ船を下りたくないという気持ちが自分の中に生まれていました。それほど実習期間は充実しており、何よりも一緒に過ごした仲間たちの存在に励まされ

海洋政策科学部 航海学領域 4 回生 佐伯 美喜子

れてきました。それに続いた2ヶ月の乗船も無事に終わり、再びまだ下船したくないという気持ちを抱えながら、私の3ヶ月間の実習が終わりました。

そして迎えた4回生。就職活動を乗り越え、私が後輩たちの相談を受ける立場となっていたことに年月を感じました。自分自身の大学生活が残り少なくなっていく中、改めて航海士として働くことへの自覚など、自分と向き合う機会も増える一方です。

今年の春、私は念願だった航海士としての一步を踏み出します。将来像を周囲に否定されたこともありましたが、今の私は当時から描いていたルートを確実に歩むことができている。いまだ実感が湧かない部分もありますが、この気持ちを初心としてずっと大切にしたいと思っています。

大学卒業後も航海士として叶えたい夢は尽きません。不安もありますが、それ以上にこれからの人生が楽しみです。大学に入学するまでは、航海士になる夢を追うと決心するまでは、こんなに将来に希望を持てるなんて思っていませんでした。大切な仲間たちと過ごした思い出とこの学部で身に着けた知識・経験を抱えて、これからも自分らしく夢を追いつけていきたいと思っています。願わくは、後輩たちにもこの学部の良い伝統が引き継がれますように。



海洋政策科学部 1 期生 その思い フィールドワークの楽しさ

私が基礎科学領域を選んだ理由は二点あります。一点目は、気象学や海洋学、海洋生物学など、この学部ならではの海に関する学問を多く学べるからです。海にまつわる学問を学べる環境は決して多くありません。ここに私は大きな魅力を感じました。

二点目は、フィールドワークのある研究室が比較的多いからです。

私は海洋政策科学部に入学したからこそ、この環境でしかできないことを行いたいと考えていました。この環境でしかできないこと、それはフィールドワークです。特に船に乗って調査を行うことは他領域ではなかなかできません。実際に、私は現在、地球化学研究室に所属し、小豆島沖の気泡湧出現象について研究しています。実際に小豆島沖まで船で行き、試料を採取し、神戸大学やほかの研究機関で分析しています。フィールドワークは日程調整や、試料の採取、分析が大変ではありますが、一連の研究を教授や研究室の先輩方の力をお借りしながら行うことができ、分析して新たな事実が判明したときの喜びはとても大きなもの

海洋政策科学部 海洋基礎科学領域 4 回生 長谷川 風華

です。

また、フィールドワークを通じて実感したことがあります。それは「百聞は一見に如かず」です。文献や先行研究を調べることもとても重要ですが、実際に自分の目で見て、自分たちで採取、測定・分析、考察の一連の流れを行うことで、さらに理解を深めることができると実感しました。

1 回生の方々は、自分が何に一番興味があるか、2・3 回生の方々は、研究でどんなことをしたいか、これらのことを考えながら、日々の講義を受けていただけたらいいなと思います。



「かもめ会」の活動 深江キャンパス・ボランティア活動について

1995 年 1 月に発生した阪神淡路大震災により甚大な被害を受けたキャンパス諸施設の内、海事資料館の膨大な所蔵品を、2002 年秋頃より機関科 1 期生三浦敏夫氏の呼びかけに、関西在住の高崎 紳氏、中村正人氏、芝 直延氏、5 期生松浦 昇氏、天野敏夫氏が呼応し、震災後急設されたプレハブ倉庫の中で埃まみれになりながら整理されたことが深江キャンパスでの博物館ボランティアの成り立ちとなっております。

一方清掃ボランティアの立ち上げについては、2009 年 4 月海事博物館館長を兼務していた機関科 17 期の石田憲治教授がキャンパスを綺麗にする会「かもめ会」を立ち上げ大学内外の清掃、キャンパス内の植栽、退官・卒業記念樹の剪定手入れ、4 3 号線沿いの生垣剪定、養正館の除草剪定等景観作業に加え、卒業式・深江祭・ホームカミングデイ前には卒業生・来訪者、父兄に深江キャンパスの素晴らしさをアピール出来ていると思っております。

神戸商船大学が神戸大学と統合されるまでは、大学教官・大学事務局及び在学生全員を対象とした構内清掃除草作業を実施し、六甲台キャンパスより数倍の敷地面積のキャンパス全体の美観維持に努めてきましたが、時代の趨勢か教官・学生共々研究領域・履修科目の増加に対応しづらくなっているのでしょうか？

そもそも小生が清掃ボランティアに参加したのは、現役退職後の 2011 年秋、航海科 4 期の岡本泰一さんのお誘いか



滝本 純治 N17 期

らです。岡本さんとの親交は長く 2000 年白鷗会に参加するようになってからです。岡本さんは海神会神戸支部の運営、海神会総会・懇親会には飄々として会式のスケジュールを進めて貰いヘルプの女子学生にも細やかな心配りをされる先輩でした。

忘れてならないのが女医梅木信子さんです。神戸商船大学～神戸大学海事科学部～神戸大学海洋政策科学部の期間に亘って、梅木ホールなど大学設備への多額の寄付、また梅木信子奨学金や梅木靖之記念在財団奨学金の設立は、乗船実習科に進み船舶職員を目指す奨学金制度で、在学生の応援に尽くされました。

梅木信子さんは、養正館に対する故梅木靖之さんの思い出が深く、養正館の保存を強く願っていましたが、神戸大学は養正館周辺を売却する方針との事、神戸高等商船学校時代の施設が無くなるのが寂しい限りです。

最後に地球温暖化の影響か樹木や雑草の成長が顕著となっており、キャンパス内外の植栽も見上げる程の成長しております。また日本南方海域の表面海水温度も 2℃ 程高くなっており巨大台風の来襲で樹木の倒壊により施設の損壊が危惧されます。国道 4 3 号線沿は高木の伐採や植え替えで側道の安全が確保され、景観の維持がなされております。深江キャンパスも来訪者に素晴らしい環境と感じて貰えるよう、ボランティア活動を継続しようと思っております。



深江キャンパス 部活動の紹介



同窓会「海神会」は、深江キャンパスを拠点する部活動を支援しています。
創部100周年を迎えた「体育会ラグビー部」、世界大会優勝の「オフショアセイリング部」、全日本優勝の男子端艇部等由緒ある部活を紹介いたします。
コロナ禍の中、休部を余儀なくされた「女子カッター部」は活動を再開しました。復活した「神戸大学深江祭実行委員会」も3年目を迎えます。
新入生諸君、チャレンジしてみませんか！

女子カッター部

こんにちは！女子カッター部です。文房具のカッターではないですよ！カッター（端艇）とは、手漕ぎの船です。艇長1人、艇指揮1人、漕ぎ手6人の計8名で行います。エンジンも付いていないので、全身の筋肉を奮い立たせながらオールで漕ぐ競技です。ここまで聞いた感じ、「めっちゃ体育会系やん、私体力に自信ないスポーツやったことないしな」と、思った皆さん、大丈夫です！これを書いている筆者自身、大学に入るまでスポーツ経験ゼロで、運動神経もあまり良くない人間です。そして現在の部員全員、カッターを大学から始めています。また、カッターをするにあたり必要な道具等はありません。そう、あなた自身がいれば大丈夫です！

コロナ過や部活離れということもあり、現在部員は3回生5名のみです。あれ？この人数じゃ足りなくない？と思った皆さん、正解です。現在部員大募集中であります。現部員それぞれ個性が豊かで、筆者が今まで出会った中でも群を抜いて面白いメンバーが集まっています。練習中も楽しく、爆笑しながら漕いでいます。部員が少ないので、漕ぎ手だけでなく、艇長、艇指揮としての役割も果たせて、操船というなかなか体験できないこともできちゃいます。練習日程なんかも個々の予定を聞いて合わせるので、バイト

海洋政策科学部 4回生 主将：花田 心里

や学業と両立しやすいです。まだまだ良い事続きます。

試合について、例年5月、10月に神戸と大阪で市民大会のカッターレースが行われます。全国的にカッター競技者が少ないということもあり頑張り次第では優勝も狙えます！実際、我が部も今年（2024年）の神戸と大阪のレースに出場しました。神戸では初戦敗退でしたが、大阪ではなんと優勝できました！皆経験が少ないからこそ、成長スピードがすさまじいのです。この成長を感じ、部員と共有できるのも魅力です。

体育会系の部としてはとてもアットホームです。初心者ばかりなので、カッター初めての人の気持ちも理解しやすく、優しく、丁寧に教え合っています。海の上では練習はもちろん、雑談、音楽流す、好き放題にやっています。

ここまで聞いてみてどうでしょう。ちょっと興味ありませんか？一度でもいいので女子カッター部に足を運んでいただけたら嬉しいです！是非お待ちしております！



男子端艇部

我々男子端艇部は現在、三回生8人、二回生6人、一回生4人の合計18人で活動しております。2024年度の全日本大会は水産大学校であり、結果は四位でした。欲を言えば東京海洋大学との因縁の旧商船大学対決は勝ちたかったのですが、負けてしまいました。しかし、去年の雪辱を晴らすため、部員全員でカッターを漕ぎ続け、来年度の全日本大会は優勝できるようにしたいです。

さて、話は変わり、今年の新入生の話ですが、僕が男子端艇部に入ってきてから最低人数となる4人となりました。これは由々しき事態であると僕は考えております。なのでこの冊子を見てくれた海洋政策科学部のみなさん、興味があれば是非とも男子端艇部の部室に足を運んでいただき、航海科のみなさん以外全く触れたことのないであろうカッターという乗り物を体感していただき、もし良ければ、我々の一員となっていただけることを願っています。カッターという乗り物は言葉では表すことの決してできない不思議な魅力を持った乗り物です。また、男子端艇部にはあまり普通の人間はおらず、個性豊かな仲間たちが

海洋政策科学部 3回生 主将：太田 拓希

おり、とても楽しく、しかし勝ちにはこだわって、カッターを漕ぎ続けています。そのような仲間と一緒に過ごす残りの大学生活はあなたにとって、かけがえのないものとなるでしょう。



神戸大学深江祭実行委員会

こんにちは！新入生のみなさん、深江祭をご存知ですか？深江祭とは神戸商船大学の開学記念日（5月28日）にあわせ、毎年行われる海洋政策科学部の学部祭です。

海事科学部学生自治会とその傘下の深江祭実行委員会は、2021年6月に解散し、2023年7月に伝統を守るべく学生有志により新たに“神戸大学深江祭実行委員会”を設立致しました。

2023年10月に、コロナ禍でしばらく開催されていません

海洋政策科学部 1回生 実行員長：沖 青

でしたが、学生はもとより卒業生と地域住民に親しまれてきた深江祭を4年ぶりに開催し、復活を遂げました。2024年には例年通りの5月開催が叶い、いよいよ深江祭も本来の姿を取り戻してきました。

学部生から院生まで全員海洋政策科学部生で構成されており、時には雑談や授業の質問など会議と関係ないことを話したりしながら楽しく活動しています。

2025年春、新生“神戸大学深江祭実行委員会”に皆さんが

参加する日をお待ちしております！

【活動日時】

毎週金曜 15:00 頃～ 19:00 頃 途中参加・途中退出可

【活動場所】

深江キャンパス 学生会館 食堂棟3階 中集会室

深江祭 HP : <https://fukaefestivalcommi.wixsite.com/fukaefes>

深江祭Instagram : https://www.instagram.com/fukae_fes/profilecard/?igsh=bjB2cW5xaDc0ZjBw



ラグビー部

【部員数】48名

選手41名(院生1名、4年生8名、3年生6名、2年生15名、1年生11名)

マネージャー7名(4年生3名、3年生1名、2年生1名、1年生2名)

【所属】関西Bリーグ

【活動場所】神戸大学 深江キャンパス 芝生グラウンド

【活動日時】火水金：17:30-19:30

土日祝：9:00-11:00 (試合の日は変更あり)

月木：OFF

【年間スケジュール】

定期戦：東京海洋大戦、甲南戦、三商大戦

8月菅平での合宿 関西リーグ戦：9月～12月

【リーグ戦 戦績】

2021年度：Bリーグ11位 2022年度：Bリーグ10位

2023年度：Bリーグ10位 2024年度：Bリーグ6位

今シーズンは、関西の国公立大学の雄の京都大学には、順位決定戦(5位・6位)で互角の戦いをし惜しくも競り負けましたが、次ぐ2位と健闘しました。

【最後に】

ここ数年はBリーグ12チーム中10位以下で低迷しており、毎年Cリーグとの入れ替え戦に出場していました。し

経営学部 3回生 主将：陶山 翔翼

かし今年になって人数も増え、Bリーグ6位という成績をおさめることが出来ました。昨年度100周年を迎えた弊部では、OBの方々のご支援もありクラブルームや芝生の整備などの部の環境が整ってきました。

弊部はこれから確実に強くなります。しかし、更なる高みへ行くためには皆さんの力が必要です。ラグビー経験の有無は問いません。実際に大学からラグビーを始めた部員も複数人います。私立大学が上位を独占しているBリーグの中で、国立大学である弊部が優勝するのはワクワクしませんか？熱い思いをもったみなさんを待っています！



HOMEPAGE



GORCAS.KOBE INSTAGRAM

カヌー部

こんにちは！私たち体育会カヌー部は、深江キャンパスを拠点に【カヌースプリント】と呼ばれる競技をしています。「レジャーカヤック」や「カヌースラローム」とは一味違う、静水の直線距離を漕ぐ速さを競います。その迫力、スピードから「水上のF1」とも呼ばれています。200m、500m、1000m、10000mと漕ぐ距離は様々で、ちょっとした漕ぎの違いで舟の進みが変わるんです。知れば知るほど面白い、奥深いスポーツです。

また、神戸大学では大学から競技を始める人がほとんどの中、毎年インカレ、カンカレでは好成績を取っています。新しいことに挑戦するには大きな勇気が要りますが、そこには成長する嬉しさ、面白さがあります。共に熱い青春を過ごしましょう。

*カヌー部のこと

部員：プレイヤー21名(男女比15:6)

マネージャー3名(男女比1:2)

活動場所：深江キャンパス、芦屋浜

活動頻度：週3回～

工学部 3回生 主将：宮本 泰幸

雰囲気の良い自慢のチームです。気になった方はお気軽に各種SNSからご連絡下さい！

*新歓のこと

4月の土日に、カヌー試乗会を行います。

カヌースプリント独特の「スプリント艇」を体験できます。運が良ければペア(2人乗り)やフォア(4人乗り)も体験できるかも？！

*2024年度戦績：

全日本大会 新人の部

JK-2 500m 5位 JC-1 500m 2位、3位、4位

JC-2 500m 1位 JC-1 200m 3位、4位、5位

関西学生大会

K-4 5位 C-4 5位 C-1 Relay 5位



Ameablog



INSTAGRAM



HP

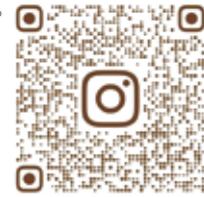
オフショアセーリング部

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。ヨットに馴染みのある人は少ないかもしれませんが、ヨットとは風を帆で受けて、風の力のみを使って進む船のことを指します。私自身も大学生になるまではヨットに触れたことはありませんでしたが、大学生でその魅力を知りました。

オフショアセーリング部ではクルーザーヨットを使い、レースやクルージングといった活動を行っております。レースでは、他の艇よりも早くゴールを目指します。気象状況や他艇との位置関係は刻一刻と変わっていきます。そのなかで適切な判断を下してゴールへ向かうことは、技術だけでなく知力、ときには運も試され、大変面白いと思います。

2023年に行われた学生間でのクルーザーヨットの大会では優勝、2024年に韓国で開催されたイスンシンカップでは3位という結果を残すことができました。今後も大会優勝に向けて練習に励んでいくつもりです。

クルージングではヨットに乗って拠点の神戸から目的地



①KUOSC_SAILING

水泳部

*戦績

競泳:

・関西国公立男女アベック優勝・関西学生選手権男子2部総合3位 女子2部総合優勝
・全国国公立男子総合7位 女子総合4位

水球:

・関西学生リーグ1部5位

*各面について

・競泳面

5月から10月は深江キャンパスのプールを、11月から4月はトライアックス甲南山手やセントラル六甲道をお借りして活動しています。神戸大学深江キャンパスのプールは、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。2024年夏シーズンは神大水泳部史上最高成績を残し、大学水泳最高峰の舞台インカレにも多数の選手が出場しました。一方で初心者部員も在籍しており、回生関係なくアドバイスし合うことでどんどん自己ベストを更新しています。気になる方はぜひ新歓にいらしてください!



海洋政策科学部弓道同好会

こんにちは、弓道同好会です!

私たちは深江キャンパス内の弓道場にて、毎週2日、約2時間ほど活動しています。週2回というほどよい頻度で、自分のペースを大切にしながら練習に取り組めるのが魅力です。弓道部の目標は「段位の取得」。今年度は1名が新たに2段を取得し、11月には明治神宮での大会にも出場しました。年2回(3月・9月)行われる審査会に向けて、練習で

海洋政策科学部 3回生 主将:佐野 裕紀

へ海を通して移動します。そしてそこで海水浴やバーベキューを楽しんだり、宿泊を伴う場合はヨットの中で寝泊りすることもあります。昨年の夏休みには、2泊3日で徳島県や和歌山県に行きそこで観光をしたりもしました。クルージングでは仲間と忘れられない思い出を作ることができるでしょう。オフショアセーリング部ではレースを中心に楽しむ人、クルージングに熱を入れる人と、楽しみ方は様々です。オフショアセーリング部の仲間になってくれたなら自分にあった楽しみ方を見つけられたらと思います。大学生で何か新しいことに挑戦したい、特別な体験してみたい方にはとてもいい部活だと思います。興味がある人はぜひ新歓などで足を運んでみてください。

オフショアセーリング部 OBG 会の皆様へ: 日頃より多大なるご支援をいただき、誠にありがとうございます。おかげさまで部員一同オフショアセーリング部の活動を存分に楽しんでおまわっています。これからもどうぞよろしくお願いたします。

経営学部 3回生 主将:遠藤 力人

・水球面

水球って聞いたことありますか? 私たちは、夏は六甲台第一キャンパスのプール、春秋は深江キャンパスのプール、冬は外部のプールをお借りして、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はぜひ一度遊びに来てください! 元々入部す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、一度水球面の新歓や練習に足を運んでいただきたいです!

*連絡先

X 競泳面 @kobeswim 水球面 @kobe_waterpolo
Instagram 競泳面 @kobeswim_kyoei 水球面 @kustpolo-shinkan2024

海洋政策科学部 2回生 副主将:天野 太郎

は一射一射を大切にしながら、それぞれのペースで技術を磨いています。

弓道と聞くと「難しそう」「敷居が高そう」と思う方もいるかもしれませんが、でも実際は、初心者でもすぐに始められる武道なんです。最初は道具の名前を覚えたり、弓の構え方を学んだりするところからスタートします。経験者もいるので、わからないことがあればすぐに教えてもらえる

環境です。一歩ずつ成長できる安心感があります。

普段の練習は「硬すぎず緩すぎず」というメリハリのある雰囲気です。部活開始時は和やかで、笑い声が飛び交うこともあります。いざ射場に立つとみんな真剣です。集中して弓を引くと、雑念が消えていく感覚があります。これが弓道の不思議な魅力です。練習の終わりには「今日はどこが良かったかな?」とお互いにフィードバックをしようことも。先輩後輩関係なく、アドバイスを送り合える雰囲気は弓道部の自慢です。

弓道の魅力は、的に当たった瞬間の爽快感だけではなく、一射に集中する時間や、礼儀作法を通じて身につ

く凛とした心構え。そして何より、仲間と一緒に成長していけるところです。初心者も経験者も関係なく、みんなで楽しめるのが弓道部のいいところだと思います。

「弓道、ちょっと気になるかも」と思った方は、ぜひ一度見学に来てください。お待ちしております。

※練習曜日は未定

※部費は1年生1000円×2回、2年生2000×2回、3年生以上3000×2回の年2回制。入部して半年は徴収ありません!

※部内では弓・矢は、共同で使用するので購入の必要はありません!



集う仲間たちと支部活動 卒業64周年記念同窓会(5期生)

神戸商船大学1960年(昭35年)航海学科 **高田 哲夫** 5期
神戸商船大学1960年(昭35年)機関学科 **寄高 進** 5期
神戸商船大学1960年(昭35年)機関学科 **住本 泰三** 5期

前回同窓会卒業55周年記念同窓会(於:有馬温泉兵衛向陽閣)での中締めで、約束した“次は60周年同窓会で会いましょう”があった。色んな会社OB関連の会合が消えてゆくなかで2023年秋ごろから世話人3人が集まり3~4か月に1度の間隔で“Lunch & drink会”を始めた。かねてからわれわれ同窓の中には何かと面倒見の良い郷 拓郎君(航海学科卒)がいた。彼は数年前に旅立ったが、常に“同窓会は終わりまでやるぞ!”と述べ同窓を大事に思い過去5年ごとの同窓会を主催し企画する中心にいた。卒業60周年記念同窓会は2020年秋に南あわじ市“うずしお温泉・魚料理のうめ丸”で開催すべく郷 拓郎君を中心に進めていた。然しながら“COVID19”の出現により開催を断念した経緯があった。

今回無事に“卒業64周年記念同窓会開催”に至ったことは世話人3人の大変な喜びであります。

準備に関しては、変更・訂正を加えていない名簿を正確には無理としても、ある程度正確にアップデートする必要があり、世話人高田 哲夫氏、寄高 進氏は電話・メールで聴取・伝聞・追跡を繰り返し、ある程度以上の全貌が把握できた。両世話人の努力に拠るところが大であった。

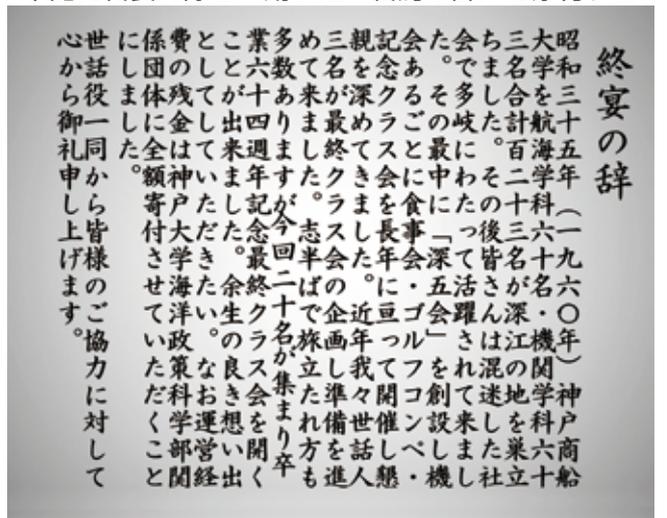
開催時期、参加可能かどうか、大学訪問の希望の有無、等の集計、開催直近の“リマインダー(ど忘れ防止の葉書送付)”等、出来る限りきめ細かいアプローチを実施した。最終的に航海学科卒8名、機関学科卒12名計20名が参加し、深江祭初日2024年5月25日(土)訪問後に“神戸ベイシェラトンホテル”で終宴が開催出来た。終宴は数十年のときを超え、現時点の年齢86歳超を忘れて、全く楽しい瞬間であった。あの様な良い笑顔は忘れられない。物故者50名超に黙祷の礼を捧げ想いを寄せたことも良い事と喜ばれた。

宴会には車椅子の岡室 文雄君が付き添いのご子息・息女2名兄・妹共々参加された。両ご子息・息女は宴会中卒業50周年記念同窓会(於:箱根プリスホテル2010年5月)及び卒業55周年記念同窓会(於:有馬兵衛向陽閣2015年4月)のビデオを流していた中からご自分のお父様をいち早く見つけて歓声をあげられていたのが大いに印象的であった。

最後になるが、2024年5月25日(土)午後深江祭訪問時での配慮及び記念品の贈呈を頂き我々神戸商船大学5期生参加者一同大変な厚遇に感謝しています。そして、海神会の今後ますますのご発展を祈念するものであります。

(文責:住本泰三)

下記に終宴に際し、用いた“終焉の辞”を添付する



神戸ベイシェラトンホテルでの終焉



卒5期集合写真



ポンド

集う仲間たちと支部活動 神戸商船大学剣道部 OB 会の活動報告

神戸商船大学剣道部 OB 会は、昭和 48（1973）年に結成され、2 年後に規約の承認で正式発足して以来、現在まで永らく活動を続けてきました。なお、神戸商船大学剣道部 OB 会は、平成 25（2013）年に会則により「剣鷗会」と称することになりました。

さて、令和 6 年（2024 年）5 月のゴールデンウィークの華やかな余波が収まりつつある 5 月 18 日（土）午後、深江キャンパスの体育館において恒例の年に 1 回の稽古総見が行われました。稽古には名越（1N）、村井（13N）、奥村（15E）、瀬戸口（21N）、福田（21N）、西浦（24N）の各氏と児島師範（元兵庫県警剣道師範）の 7 名が、見学には高山（13N）、三原（15E）、山田（17N）、島村（17E）、中野（20N）、西山（24E）、谷（26N）の各氏と杉田（10E）の 8 名が参加しました。稽古は 92 歳の名越さんを筆頭に若手も 70 歳前後という高齢者同士で行われたが、さすが 6 段 7 段の高段者の稽古は気合い鋭い激しい打ち込みがあり、見学していてもその迫力に圧倒されました。名越さんの隙の無い青眼の構えをご覧ください（写真 1）。稽古総見は 1 時間余りで終わりました。稽古前には参加者全員で記念撮影を行いました（写真 2）。なお、今回の稽古総見では、海神会事務局長の池田さんに大変お世話になりました。

引き続き、車を連ねて定期総会会場のホテル、ザ・グランリゾートプリンセス有馬へ向かいました。ホテルで伯野さん（13E）が合流されました。温泉にゆっくりと浸かりながら稽古総見での汗を流したあと、総会に名を借りた宴会に突入しました。酒の肴には剣道談義も多く、やはり主役は 92 歳というご高齢ながら現在も時々道場で腕をみがいておられる名越さんです。しっかりした竹刀さばきを身振り手振りで披露しながら宴を盛り上げてくれました（写真 3）。

翌日は朝の温泉に浸かり、バイキング形式の朝食を終えて、前夜の二次会の疲れを見せずにホテルフロントに集合し、総員 14 名が並んでの記念撮影です（写真 4）。児島師範と瀬戸口さんは稽古総見のみの参加でした。後日、高山さ

杉田 英昭 E10E 期
んが今回の稽古総見・総会の様子を動画も含めてブログで公開されました。海神会の皆様、是非一度ご覧下さい。

さて、剣鷗会の活動は毎年、稽古総見・総会をはじめ新年会、暑気払い、忘年会などで旧交を温め、会長と幹事による年報の発行、会員のお祝いやご不幸の対応、会員名簿の改訂等を行っています。

神戸商船大学剣道部の発足は、2 期生が入学した昭和 28（1953）年に遡ります。当時の学生課長の平先生に竹刀 10 本買っていただいたのが始まりで、顧問教官は元学長の後藤先生でした。このあたりの詳細については平成 17（2005）年 3 月発行の「神戸大学史紀要」第 6 号の「神戸商船大学開学当時の思い出」というテーマの座談会で、名越さんが詳細に述べられています。剣道部の顧問教官は後藤先生から杉田が引き継ぎ、その後、片木（24E）、高木（40BE）両先生にお願いすることになりました。顧問教官は OB 会の幹事も兼任しました。初代 OB 会会長は名越さん、2 代目会長は川崎さん（4N）、そして 3 代目剣鷗会会長は村井さん、幹事は高山さんで、名コンビのこのお二人が剣鷗会を盤石のものにされました。そして、昨年令和 5（2023）年から会長は島村さん、幹事は谷さんにバトンタッチされました。

神戸商船大学剣道部は平成 15（2003）年に神戸大学と統合した時点で廃部となりました。したがって、剣鷗会会員 219 名（物故者を含む）は今後決して増えることはありません。これからの剣鷗会は、新任の島村会長・谷幹事を中心として、限りある期限まで会員一人一人が神戸商船大学剣道部部員であったことに誇りを持ち続けていけるさらなる力になれることを願っています。

URL :

<https://at47500824.blog.fc2.com/>



ブログ QR コード



写真 1



写真 2



写真 3



写真 4

日本のユースドカーを全世界へ

中古車輸出のセカイとミライの架け橋となる

ECL LOGISTICS, LTD.

ECL-物流株式会社

東京本社 〒110-0027 東京都中央区日本橋2-15-3 平和ビル4F 4階
TEL: 03-5204-0253 FAX: 03-5204-0254

神戸製鋼グループの国内・海外輸送を担う総合物流企業

HP : <https://www.kobelco.logis.co.jp/>
〒651-0073
神戸市中央区船浜海岸通2-2-4
TEL : 078-262-3910
E-Mail : logis.jinji@kobelco.com

思いに応えるロジスティクス
神鋼物流株式会社

集う仲間たちと支部活動

航海学科9期生 卒業60周年記念クラス会 (神戸商船大学1964年(昭和39年)卒業)

幹事 森川 修 N9期

私達が卒業した1964年は東京オリンピックが開催され東海道新幹線が開業し、日本の高度成長の最盛期でありました。お陰様で就職の心配もなく、大手の船会社からは卒業前から紐付の奨学資金を頂けるような幸せな時代でありました。

今回は10年前の50周年のクラス会の時に60周年もやるから、みんな健康に留意して「再会しようぜ」の約束した60周年のクラス会を奈良公園の春日大社参道脇にあります明治40年創業の江戸堀3丁目から名を取った「江戸三」と言う屋号の由緒ある料理旅館で開催致しました。鹿が宿の側までくる様な場所で、ここは志賀直哉、小林秀雄、藤田嗣治、小出楯重、鈴木慎太郎など文人、墨客や画家の方々に愛された宿でしたので趣は60周年のクラス会を催すには最適の場所で参加した皆の良き思い出となりました。

私達航海科9期生は入学時63名でしたが既に天国へ18名が旅立ち、参加者は当初21名の予定でしたが今夏の異常な暑さの為に開催当日の10月23日には17名の参加となりました。

卒業以来、初めて顔を合わせる者もいて、感激の涙を流す友や全寮制の白鷗寮での懐かしい昔話や武勇伝を語り合ひ夜の更けるのも忘れて語り合いました。

人気のない深夜に東大寺南大門へ散歩、運慶快慶作の金剛力士像(仁王像)と相對しての思い出作りなどを行い、

翌朝に奈良公園を散策し散会と致しました。

早朝の人気の無い奈良公園を山崎君がU-tubeで撮影Upしていますので興味のある方は、https://youtu.be/QTbM0w_svRoで開いてください。

また元気な84歳の昔の元気者5名がもう一泊との事で翌24日は唐招提寺に薬師寺から法隆寺を拝観して信貴山観光ホテルで温泉三昧、25日は飛鳥村へ観光と大いに楽しみました。

尚、九州から事情があって参加できなかった3名の友の為に西濱、塚原両君が博多で今クラス会の報告会を26日開催してくれた。以上が深江を巣立ってから60年経った航海科9期生のあらかたの報告であります。

海神会事務局のN20期生の池田隆宏様に商船大学から神戸大学への変遷と現況を書いて頂きありがとうございます。これを読んだ老友たちは大学の変化にはなかなか着いて行けない様でありましたが、ただ母校の変化の大きさに驚くばかりでした。

次回のクラス会は2年後くらいに開催しようかと幹事の森川は考えていますが、先の事は保証の限りではありません。死ぬまでお前が幹事をやれと無責任な声が飛びかかっていましたが、なんとかその声に応えたいものです。



集う仲間たちと支部活動

神戸商船大学N・E26期 A6期 卒業40周年クラス会報告

1981年(昭和56年)3月に深江キャンパスを巣立った若者たちがその後40数年の歳月を経て2024年(令和6年)1月27日(土)に再会した。

入学したころは第2次オイルショックの影響をまともに受けて、先輩たちの就職活動は困難を極めていたが、その反動もあってか我々の時にはそれまでと打って変わって就職先に恵まれた。

今回のクラス会はコロナの影響で少しタイミングが遅れてしまったが、神戸在住の谷君が声をかけてくれて有志が集まり幹事:A赤松、E岸田、N谷。世話人:E内田、奥田、山腰で半年ほど前から準備を始めた。

当日、2時過ぎから続々とやってくる顔ぶれは、どの顔もかつての無邪気な雰囲気を残しつつも味わい深い笑顔で登場。

午後4時からの懇親会受付開始に先立ち、3時より希望者が海事博物館や操船シミュレータなどを内田君の案内で

本会世話人代表 山腰(土井)敏生 E26期見学して廻った。

懇親会には、来賓として杉田英昭先生と鈴木三郎先生をお迎えし、集った卒業生は最終的に47名(N22名/E16名/A6名)であった。

受付・会計は岸田君。開会に先立ち総合司会赤松君のもと物故者への黙祷、お世話になった先生よりご挨拶をいただき、ポケモンズメーリングリストで長年学内から情報発信をして同期の結束を固めてくれた内田君の挨拶と発声による乾杯で懇親会がスタートした。

会場の正式名は茅渟乃海会館生協食堂とのこと。立食形式ではあるものの、適度に椅子も配置され、各自が思い思いに歓談の輪を巡りスナップを撮ったり、名刺交換をしたりしながらかつての思い出や近況を報告し合った。

奥田君の手配で横断幕や顔写真入りの式次第が配布され、赤松君が編集したそれぞれの近況報告(新旧顔写真付き)や卒業アルバムなどの懐かしい写真のスライドが何度もプロ

ジェクタ上映され歓談に華を添えた。

途中航海科乾君の懐かしくも渋い自己紹介も飛び出し、全員が楽しい時間を過ごした。

会の終盤に入り、次回の予定を話し合う中で、幹事は原始動力赤松君、機関科板谷君と内田君、航海科伊藤嘉人君が選任された。

尚、当日の様子を赤松君がユーチューブにアップロードしてくれている。

https://youtu.be/YZ0DTihIqYs?si=YVGY5D7ZF_WzLURC

また、年初に起こった石川県能登半島地震により被災された方々のことを思い、わずかではあるが会計より「石川県令和6年能登半島地震災害義援金」へ寄付した。

当日参加してくれた面々はもちろんのこと今回は都合がつかなかった者も含め、再会を誓って7時過ぎに閉会、其の後は飲み足りない面々がそれぞれのグループに分かれて神戸の街に消えていった。



集う仲間たちと支部活動

神戸商船大学 卒業 40 周年記念同窓会報告 (航海学科第 27 期生・機関学科第 27 期生・原子動力学科第 7 期生)

幹事 見上 憲男 N27 期

は強く、いかにして参加者を募るかが大きな課題でしたが、同イベント会社が本同窓会のホームページを作成し、ここに出欠、連絡先、一言コメント等を入力してもらうことにより、日々、参加予定者の把握ができるようになり、幹事の仕事は、このホームページの URL を同窓生に拡散するのみでありました。

既に卒業から 40 有余年、連絡先も不明となった同窓生も多い中、全幹事が個々の人脈をフル活用し、凡そ 80 名の参加希望を得ることができた次第です。

当日は、さすが船乗り、5 分前精神どころか開催時刻 10 分前には、ほぼ全員が会場に参集し、卒業以来、初めて顔を合わす同窓生も多く「ところで誰？」との一言が最初の挨拶となる場面もありましたが、N 大藤学生お手製の名札（学籍番号、氏名とともに卒業アルバムの個人写真を貼り付け、全員分を作成してくれました。感謝！）のおかげで「あ～っ〇〇！昔と全然変わらん～。」などと、気持ちは一気に学生時代に戻りました。

宴会は、3 時間にわたる長期戦、60 オーバーの体力も心配され、乾杯の際にも「入寮コンパじゃないんだから！笑」と注意がなされましたが、立食形式のパーティーながら終始盛況で会話が途切れることはなく、「常に気力と体力を」のモットーは今も実践されておりました。

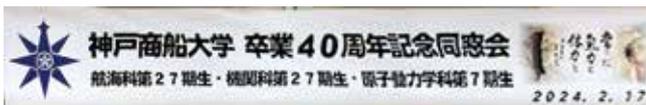
また、スクリーンには現在の深江界隈、寮周辺、大学内の様子、卒業アルバムの写真を映写しつつ、参加者による近況報告が行われ、なかでも学生当時の外套と学帽のいでたちで登壇した A 井上学生には、その熱い心意気に惚れ惚れとしたものでした。

楽しい同窓会も終盤となり、寮歌合唱、全員集合写真撮影により閉幕となりました。

会計収支のわずかばかりの剰余金は、能登半島地震で被災されたみなさまへお渡しすることで本同窓会を終了し、参加者の約半数が二次会へと移動し、以後の記憶は筆者も定かではありません。

以上、海神会様ご支援のお礼方々、同窓会開催のご報告まで。

次回同窓会の開催を祈念しつつ。 幹事一同記



能登半島地震で幕を開けた 2024 年、被災された皆さまには、心よりお見舞い申し上げます。

予てよりの念願の企画でありました 神戸商船大学 卒業 40 周年記念同窓会（航海学科第 27 期生・機関学科第 27 期生・原子動力学科第 7 期生）を 2 月 17 日土曜日、神戸市内にて開催することができました。

同窓会の開催にあたりましては、海神会様から多大なご支援を賜り、この場をお借りして厚くお礼申し上げますとともに、開催状況等をここにご報告いたします。

発端は、遡ること半年前、神戸市 JR 三ノ宮駅東にある居酒屋では、近郊在住の同窓生数名がほぼ定期的に、店名にちなんだ「ZAKOBA 会」なる飲み会を開き互いの近況を連絡しつつピッチャーの生ビールやハイボールを飲み干しておりましたところ、誰からともなく「そろそろ同窓会を」という話となりました。

このメンバーが後の同窓会の幹事役を担うこととなるのですが、その後、同窓会開催に向け課題を検討する、としたお題目のもと「そろそろザコバる？」などと、ZAKOBA 会の頻度が一挙に高まったことは言うまでもありません。

(もともと、1 時間半の宴会のうち打合せは長くて 5 分程度でしたが… 苦笑)

さて同窓会の開催で最も頭を悩ますのが、どうやって人を集めるの？ 何人来るかなあ？といったところですが、代表幹事の A 東尾学生（親しみを込めて学生と記します、以下同じ。）から、同窓会の運営を行うイベント会社があるが頼んでみては？との提案があり、まさにこれが功を奏し、面倒な出欠確認はじめ同窓会当日の受付、司会進行、写真撮影に至るまで、幹事のおじさんたちの手を一切煩わすことなく同窓会を開催することができました。

また、一人でも多くの同窓生に来て欲しい、との思い



集う仲間たちと支部活動

卒30周年神戸商船大学39期航海学科・機関学科同窓会

神戸商船大学を卒業してから早や30年、「39期生の連中は今何をしているんやろうか?」と、隔々仕事で一緒になった同期数名による、とある居酒屋での会話がきっかけとなり、航海学科と機関学科との限定ではありましたが、2024年11月23日土曜日、神戸市のシーサイドホテル舞子ビラ神戸スカイバンケット「ザ・ヒルズ」に於いて同窓会を開催の運びとなりました。

当日は交通トラブルにより東海道新幹線の運転見合わせ・遅延が発生し、新幹線で来阪するメンバーは名古屋や米原で在来線に乗り換えて神戸に向かうという波乱があり、やむなく開始を一時間遅らせることとなりました。しかしながら、九州や甲信越、関東方面からも続々と同期生が集まり、航海学科20人、機関学科18人の総勢38名が久しぶりに顔を合わせる事となりました。

舞子ビラ神戸という、明石海峡を一望できる素晴らしいロケーションの中、機関学科の俣木氏の快活な乾杯の音頭により祝宴が始まり、会場は一気に30年前にタイムスリップしたかのような賑やかな雰囲気になりました。



集う仲間たちと支部活動

海神会関東支部活動報告

昨年(2023年)、海洋会本部が麴町海事センタービルから東京海洋大学越中島キャンパス内に移転してからは、活動の拠点、帝劇ビルB2Fの神戸大学六甲クラブとしています。関東支部では「関東支部だより」を近年は年一回発行していて、今年は関東在住の会員約1,100名に郵送しました。例年、印刷・袋詰め・配送を海洋会本部の一室をお借りして役員が作業を行ってききましたが、昨年から一貫して業者に委託しています。しかし、郵便料金の値上げや会員数の増加による経費増、六甲クラブへの海洋政策科学部同窓会としての役割分担などもあり、本部から支援金増の配

参加者代表 谷尾 博史 BT39期

会場では、航海学科の江崎氏・南屋氏、機関学科の石塚氏・木村氏・清原氏が中心となって製作したスライドを投影。参加メンバーの近況紹介や在学時代の乗船実習や六甲登山・白鷗寮での生活風景のスライドに一同が当時を懐かしみました。最後は全員で白鷗寮寮歌を大声で大合唱。海神会から贈呈されたマグカップを手に笑顔での散会となりました。

一次会では物足りない猛者たち。二次会は明石市駅前のカラオケボックス「ジャンカラ」に21名が参加、三次会は明石市相生町のアイリッシュバー「MURPHY'S」に15名が参加、四次会は7人が「もっこす」に流れ込み、「10年後、全学科が集まるの同窓会を行うことが出来れば」との期待を胸に、39期航海学科・機関学科同窓会の長く短い夜は終焉を迎えました。

苦楽を共にした仲間たち。今後とも「常に気力と体力を」を胸に、永きにわたり友情を温めていきましょう。皆さん、お疲れさまでした!



関東支部長 神田 一郎 E20期

慮を頂けることになりましたが、関東支部独自の経費節減方策の検討は急がれます。また、慣れ親しんできた帝劇ビルのリニューアル工事により、六甲クラブ事務所が有楽町駅前の有楽町電気ビルB1Fに移転することになりました。2月を移転期間として、3月から新事務所での活動を開始予定です。以下、今年の活動した主な内容を紹介します。

- ・海神会本部理事会・総会(5月25日)に支部長、副支部長、事務局長を派遣。ホームカミングデイ(10月26日)評議委員会に支部長、監事を派遣。
- ・第168回六甲クラブ木曜会講演会(6月13日)は海神会が

担当、神戸大学名誉教授の矢野吉治氏に「神戸大学深江キャンパスと深江丸／練習船深江丸の新たな挑戦」としてご講演いただきました。対面及びリモートによる参加を頂き、聴講者の中には戦中戦後の深江に関する貴重な話をされる方もあり、母校の知りえなかった歴史に触れる貴重なひとときでした。

・関東支部便り No.22 発行(約 1,150 通)、総会案内、MY 近況掲載、連絡先確認。返信データを基に会員名簿の整備を行い、メール連絡方法等の取り組みを検討します。

・関東支部事務局長として長年誠心誠意貢献していただいた田中貴雄事務局長 (E13) は、総会後に、須藤信行 (A06) 氏 (新事務局長) と業務引継ぎを行い、今後、顧問としての立場で御助言を頂くことになりました。なお、六甲クラブの副理事長としての役割は継続されます。

・関東支部定時総会、懇親会開催 (9月28日) : 18名の参加でしたが、初めての老若男女の参加者となり、全員の自己紹介 (伝統的方式ではありません) を行って、懇親会は大いに盛り上がりました。来年は、新たな有楽町電気ビル B1F の六甲クラブで同窓に広く声をかけて再会しようと、

それぞれが「気力と体力の維持に励む」ことを誓って、名残惜しんで解散しました。総会及び懇親会 (於：帝劇ビル地下2F、六甲クラブ) の様子を一部紹介します。



集う仲間たちと支部活動

霧島丸遭難碑の清掃活動及び懇親会 (令和6年11月4日)

海神会鹿児島支部支部長 角 健二 N23期



本年5月 海神会総会で鹿児島支部設立のご承認をいただきました。事務局並びに海洋会鹿児島支部のサポートもいただきながら、先ずは、近隣の方々に支部発足のご連絡と題記活動の案内を行いました。

1. 霧島丸遭難碑の清掃作業 (11月4日 9時～12時 於：鹿児島大学水産学部キャンパス内)

鹿児島大学水産学部の前身である鹿児島県立商船学校の練習船「霧島丸」(996トン)は、昭和2年3月9日、千葉県犬吠埼沖で台風に遭遇して遭難し、船長以下乗組員23名、実習生30名、合計53名全員が犠牲となる日本の練習船史上最大の海難事故となりました。この痛ましい事故の慰霊として、昭和4年6月に東郷平八郎元帥の揮ごう『壮烈』が刻まれた記念碑が建立され、そして、この事故が大きな引き金となり、昭和5年大型練習帆船「日本丸」“海

王丸”が建造され、またその運航を管理する航海訓練所が新設されました。

絶好の秋晴れの下、鹿児島支部会員及びその家族等15名と、大島商船同窓会鹿児島小松会3名の計18名が、各々道具を持参して、大きな蘇鉄と桜に囲われた遭難碑周りの清掃作業を行いました。

清掃作業後、参加者全員で、遭難碑に合掌。毎年参加されている元航海訓練所練習船機関長神田氏(神戸E20)が、『霧島丸遭難碑』が建立された経緯等を説明され、「我々は、霧島丸の犠牲を決して忘れてはならない。100周年に向けて気運を高めよう。」と熱く語られました。

綺麗になった『壮烈』の碑を前にして、改めて、97年前の悲しい海難事故が、大型練習船建造の機運と安全運航の啓蒙に大きな役割を果たしたと思う次第でした。

2. 懇親会 (11月4日 18時～ 於：美華園 鹿児島店)

海洋会も含めて、遠路 海神会関東支部長 神田さん、熊本から木之田さん迎え、久しぶりの懇親会で、皆さんの近況報告とか四方山で大いに盛り上がりました。

とりわけ、清掃作業をお手伝いいただいた奥様方は元気いっぱいでした。

今後とも、懇親の場を設け支部活動に励んでまいります

角 健二 (神戸N23) 記





海神会参加者
 追立（神戸 N20）、神田（神戸 E20）、今村（神戸 E21）、
 木之田（神戸 N21）、肥後屋（神戸 A3）、角（神戸 N23）、
 吉田（神戸 N25）、白尾（神戸 T5）

集う仲間たちと支部活動 関西支部報告

第40回白鷗杯ゴルフ大会

令和6年10月10日（木）、垂水ゴルフ倶楽部（神戸市垂水区）で開催致しました。

今年は好天を期待して選んだ10月10日、当日はまさしく絶好のゴルフ日和となり、アウト、インそれぞれ2組16名が熱戦を展開しました。

プレー終了後、倶楽部ハウスにて表彰式と懇親会を執り行いました。

上位成績者は次の通りです。

優勝 21N 久富央治 グロス 77 HCP 8.2 NET 68.8

準優勝 20N 山田哲也 グロス 84 HCP 14.0 NET 70.0

三位 16N 森口俊樹 グロス 84 HCP 12.8 NET 71.2

BEST GROSS 賞 21N 久富央治 77

表彰式後コンペルームで全員そろって写真に納まりました。



関西支部の主な年間行事

関西支部では、5月の海神会総会時の懇親会の主催、8月の納涼ビアパーティ、10月の白鷗杯ゴルフ大会を関西在住の同窓生を対象に共通感があり年齢枠を超えて交流できる集いの場を続けています。

今年度の行事は以下の通りでした。

5月の海神会総会後の懇親会では、立食パーティのサービスを、大学生協が手一杯で受けてもらえず、初めて一般のケータリングサービス会社に頼みました。

懇親会では、新旧交流をはかる為、深江祭開催中のその

関西支部長 稲岡 秀昭 E16期

実行委員会のメンバー4名を招待し、女子学生に司会進行をお願いし、早光会長、平山研究科長、山室深江祭実行委員長、同窓会設立以来初めての参加となる海事科学部卒業生、8期生猪坂さんと1回生澤部さんの5人による乾杯に始まり、豪華賞品の当たるビンゴゲームに移り、寮歌斉唱と楽しく進めることができました。



今回、卒業生の参加者は39名と最近の会としては多く、これは海神会事務局の呼びかけによると思われます。1～19期12名（内一般会員5名）20期以降27名（内一般会員6名）でした。

8月の納涼ビアパーティでは、総会・懇親会参加者にも案内状を送りました。参加の回答者は12名でした。幸か不幸か開催直前に、当日台風が直撃する（実際はるか西方にそれました）との予報があり、今後もこれらの会を続けて行くには残念でしたが、中止にしました。

3つの会の継続には参加者の増加、確保が最重要と考えています。クラス幹事を通じて案内を送っていますが、届いていないこともあると思います。そこでこの紙面を借りてゴルフをする人、「白鷗杯ゴルフ大会」に参加してみようと思われた方、納涼ビアパーティに参加してみようと思われた方をお願いします。「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。次回から直接案内を送ります。

宛先：（関西支部）

集う仲間たちと支部活動 関門支部活動報告

酷暑が続いた今年（2024年）も、11月に入りやっと過ごしやすいく気候となり秋の気配が感じられるようになりました。地球温暖化の影響で毎年秋の時期が短くなっているように感じる今日この頃で、温室効果ガス削減に向け再生可能エネルギー事業の推進が、大きく取り沙汰されることもあらためて納得するところです。

さて、コロナ禍も終息しましたので、本関門支部も通常活動に戻っており、新しい行事が何か出来ないか模索しているところです。以下に今後の予定を含み報告いたします。

1. 7月11日に山口の「厚狭ゴルフクラブ」にて海洋会関門支部と合同で、春季ゴルフコンペ開催を予定しておりましたが、開催前日までに九州と山口を襲った大雨の影響



響で交通大渋滞となり、参加者（11名）はすでに移動を開始していたものの、ゴルフ場へ行き着くことが出来ず、当日の朝に開催を断念しております。天候や災害状況も確認して開催を決定したものの、突発の交通渋滞には及ばず残念でした。

2. 9月6日に北九州の「小倉飯店」にて支部総会を開催しております。会員65名 出席者13名 支部長への委任45名にて、総会は成立しております。今回本部から、会長の早光様と事務局長の池田様にご参列いただき、ご挨拶・本部事業など説明していただきました。海神会発足20周年の記念品も配布いただき、有難く頂戴しております。

集う仲間たちと支部活動

神戸大学校友会 三重県支部総会への参加について

神戸大学校友会・三重県支部は、県内在住の各学部の同窓生が参加し、毎年5月に津市内で総会を開催しています。2024年度は下記の通り開催されました。

日時：2024年5月19日（日）

場所：プラザ洞津（津市）／出席者：21名

海神会より4名出席：S54 卒・三輪嘉久様、

H12 卒・山本智仁様、

H12 卒・福永幸紘様、

H10 卒・辻 浩之

講演：「神戸大学の今と昔」

神戸大学・大学文書史料室室長補佐／野邑理栄子様

講演では、神戸高商創立から始まり、学舎の集約、総合大学化・大学院の設置など神戸大学の歩みを貴重な写真と合わせてご披露いただき、大学関係者のご尽力を知るとともに、大学に息づくチャレンジ精神の源泉も感じる機会となりました。

その後の懇親会では、食事をしながら参加の皆様のご活躍や近況の話に花が咲きました。

関門支部長 石井 秀夫 N20 期

総会終了後、最長老の高祖様（N7期）に乾杯のご発声いただき、懇親会を開催しております。久々の顔を合わせたの会食となり、コロナ禍当時状況や会員の近況などの会話で大変盛り上がりおりました。支部副会長の永野様（N20期）の締め挨拶にて、総会・懇親会ともに、盛会のうちに終了しております。

3. 11月21日に山口の「厚狭ゴルフクラブ」にて合同で秋季ゴルフコンペを開催しております。開催を断念した春季コンペとは打って変わり、絶好のゴルフ日和となりました。前回中止の鬱憤を晴らしつつも和やかな交流の場となりました。プレー終了後、成績発表と懇親会を行っております。参加者13名でした。

4. 12月6日に北九州市門司港の「中国料理あかしや」にて、合同で忘年懇親会を開催する予定となっております。昨年同様、海上保安大学校OB会である若葉会も参加となっております。

5. 令和7年1月には、北九州門司港にて合同の賀詞交換会の開催する予定となっております。

以上来年もご支援・ご指導のほど宜しくお願いいたします。



三重支部長 辻 浩之 BN43 期

地元の四日市港に纏わる話などもお聞きすることができ、有意義な時間となりました。



令和6年度海神会総会報告

令和6年度の総会は、2024年5月25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40名を迎え梅木Yホールで開催致しました。

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

再 任: 会長 早光篤彦(N20期)

新任理事: 副会長 平山 勝敏研究科長 副会長 神田 一郎(E20期) 関東支部長丸山 博史(E21期)

関東副支部長 角 健二(N23期) 鹿児島支部長 江見 裕明(E25期) 稲田 亮(E29期)

北海道支部長 梶 洋彰(E36期)

新任評議員: 山田哲也(N20期) 山田洋平(海事16期) 山口航輝(海事17期)

退 任: 理事 赤井勝義(E12期) 亀山春夫(E14) 福田勝哉(A1期) 井川博雅(A4期) 中村安宏(N25期)

相 談 役: 小見山純郎(N17期) 顧問: 田中淳夫(N2期) 神吉行彦(E13期)

第4号議案 基金規定について(新設)

基金の規定は特に無く、基金の有効な利用を行う為、基金の規定を定めた。

第5号議案 事務職員の時間給の改定

諸物価高騰と賃金上昇、人手不足の状況から@¥1,200/hr.に改定する。

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5年度 海神会 収支決算書

(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	6,000,000	2,580,000	-3,420,000	新入生・在学者32名卒業生45名
2.雑収入	1,000,040	837,496	-162,544	延べ60名企業7社
当期収入合計(A)	7,000,040	3,417,496	-3,582,544	
II.支出の部				
1.事業費				
(本) 総会、関連団体等	1,150,000	986,577	-163,423	90万円神戸大学基金へ寄付、総会費用等
(甲) 会誌、支部・クラブ支援等	3,110,000	2,931,999	-178,001	支部支援、記念クラス会(18期、26期、27期)
(乙) 学部・部活支援、会員誌等	1,185,000	997,320	-187,680	オープンキャンパス、HCD 記念品、部活支援等
小計(a)	5,445,000	4,915,896	-529,104	
2.管理費				
人件費・会議費	1,800,000	1,576,430	-221,570	事務員交代 総運営委員会3回
HP関連経費・名簿システム	930,000	931,810	1,810	年間委託料
通信費・什器備品等	155,000	86,747	-68,253	電話代、切手、プリンターインク等
賃借料・光熱費	115,000	103,685	-11,315	事務所賃賃料、光熱費
振込手数料・雑費	50,000	19,010	-30,990	会費納入の加入者負担の振込料を含む
小計(b)	3,050,000	2,717,682	-332,318	
当期支出合計(B=a+b+c)	8,495,000	7,633,578	-861,422	
当期収支差額(C=A-B)	-4,316,082			

令和5年度余剰金処理	
令和4年度前期繰越金	7,590,307
令和5年度収支差額	-4,316,082
次期繰越金	3,274,225

現・預金内訳	
現金	19,258
普通預金	2,470,574
当座預金	784,393
合 計	3,274,225

令和6年度 海神会 収支予算書

(単位:円 令和6年4月1日から令和7年3月31日まで)

科 目	令和5年度決算額	令和6年度予算額	差 異	備 考
I.収入の部				
1.会費収入	2,580,000	7,760,000	5,180,000	入学生8名制度見込、毎年25名程度見込
2.雑収入	837,496	700,100	-137,396	寄付金(企業含む) 利息
当期収入合計(A)	3,417,496	8,460,100	5,142,804	
II.支出の部				
1.事業費				
(本) 総会、関連団体経費等	986,577	250,000	-736,577	関連団体無し。総会費用
(甲) 会誌、支部・記念クラス会支援等	2,931,999	3,130,000	198,001	会誌100万円、記念クラス会30万円、支部支援等95万円
(乙) 学部・部活支援、会員誌等	997,320	1,590,000	592,680	HCD、新入生支援、卒業式、修了式記念品、献血
小計(a)	4,915,896	4,970,000	54,104	
2.管理費				
人件費、会議費等	1,576,430	1,800,000	223,570	通常勤務
HP関連経費・名簿システム	931,810	1,100,000	168,190	年間委託料
通信費、什器備品等	86,747	455,000	368,253	スマホ通信料、切手、郵送料、PC買い替え
賃借料・光熱水費	103,685	110,000	6,315	事務所賃賃料、光熱費
振込手数料、雑費	19,010	25,100	6,090	会費納入の加入者負担の振込料を含む
小計(b)	2,717,682	3,490,100	772,418	
予備費(c)	0	0	0	
当期支出合計(B=a+b+c)	7,633,578	8,460,100	826,522	
当期収支差額(C=A-B)	-1,494,960	0		

令和6年度期末残高見込み	
前年度繰越金	3,274,225
令和5年度収支差額	0
次期繰越金見込み	3,274,225

令和5年度 海神会 基金 決算書

(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 額	備 考
I.収入の部				
原 資	861,275	861,275	0	普通預金と現金
預金利息	1,900	1,753	-147	定期・普通預金利子
収入合計(A)	863,175	863,028		
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	0	-50,000	該当なし
支出合計(B)	550,000	0		
次期繰越金(A)-(B)	313,175	863,028	549,853	

* 定期預金: 28,000,000円

令和6年度 海神会 基金 予算

(単位:円 令和6年4月1日から令和7年3月31日まで)

科 目	令和5年度決算額	令和6年度予算額	差 額	備 考
I.収入の部				
原 資	861,275	861,275	0	普通預金と現金
寄 付	0	3,206,918	3,206,918	海事科学部後援会より寄付
預金利息	1,753	1,600	-153	定期・普通預金利子
収入合計(A)	863,028	4,069,793		
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	0	50,000	50,000	
予備費	0	1,000,000	1,000,000	
支出合計(B)	0	1,550,000	1,550,000	
次期繰越金(A)-(B)	863,028	2,519,793	1,658,518	

* 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。

2024 年度合同企業説明会の参加企業紹介

業種	企業・団体名	ひとこと
海事	旭タンカー株式会社	OB・OGは船乗りのプロとして、石油類全般の輸送を内航船・外航船の双方で行い、活躍しています！
海事	MO Lマリン&エンジニアリング株式会社	神戸で培った知識と価値観を大切に、就活に取り組んでください。皆様のご活躍を応援しています。
海事	川崎近海汽船株式会社	近海部門、内航部門、フェリー部門、OSV部門の4部門を柱に事業を展開している川崎近海汽船です。
海事	川重マリンエンジニアリング株式会社 明石船型研究所	当所は、船舶等の模型試験を通じて国内造船各社と共に最高最新の推進性能を追求する会社です。
海事	関西設計株式会社	「技術で社会に貢献」している風通しの良い会社です。私達と一緒に働きましょう。待っています。
海事	共栄タンカー株式会社	スターリンク導入しました。
海事	近海郵船株式会社	皆さんの若い活力と柔軟な発想力を活かして、日本の物流に貢献しませんか。
海事	ケイラインローリーバルクシップマネジメント株式会社	川崎汽船グループの中核企業として自動車運搬船、ばら積み船などの船舶管理を行っています。
海事	正栄汽船株式会社	「今治船主」の誇りを胸に、世界の海をつなぐ。
海事	株式会社商船三井	商船三井は創業140周年を迎えました。今後もご愛顧賜りますようお願い申し上げます。
海事	株式会社新来島サノヤ造船	貴校OB社員も弊社の第一線で活躍しており、貴会を通じて親睦を深める機会となれば幸いです。
海事	国立研究開発法人水産研究・教育機構	挑戦を恐れず、大学で学んだ知識と技術を活かし、水産業を共に支えていきましょう。
海事	株式会社東栄ジャパン	卒業生が多数、和気藹々と活躍しております。
海事	東洋建設株式会社	海洋土木を中心とした総合建設会社です。自社ケーブル敷設船を建造、洋上風力事業へ進出。
海事	内海造船株式会社	国内フェリー、各種貨物船、作業船、調査船、実習船、艦艇、など他社を圧倒する多彩なラインナップで日本の海に貢献しています。
海事	西芝電機株式会社	同窓生の皆様とのつながりを大切に、共に成長していくことを願っています。これからも変わらぬご支援とご協力をお願い申し上げます。
海事	日本小型船舶検査機構	海の知識を多くの分野で活かれます！船舶、海洋開発、環境技術など幅広く活躍出来る企業です。
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。
海事	防衛省自衛隊 兵庫地方協力本部	広い海のどこかで勤務している自衛官の皆さん。お元気ですか？学部生後輩の勧誘をお願いします！
海事	柘本海運産業株式会社	創業150年を超える歴史と伝統を誇る独立外航船オーナーです。
海事	明海グループ株式会社	卒業生は海運輸送で世界中の人や物をつなぎ、海上・陸上でグローバルに活躍しています。
海事	リベラグループ株式会社	海からはじまり、世界に幸せをという企業理念の下、一歩先の海上物流に挑戦し続けています。
製造	株式会社アルトナー	エンジニアの多種多様なキャリアやライフスタイルに応じた活躍の場をご用意しております。
製造	MHIソリューションテクノロジーズ株式会社【三菱重工グループ】	三菱重工グループ会社です。幅広い分野の最先端技術に携わることができます！
製造	川崎重工工業株式会社	陸・海・空、はるかな宇宙から深海にまで。グローバルに事業を展開する総合エンジニアリング企業です。
製造	株式会社京都製作所	機械を自らの手で作り上げたいというチャレンジ精神に溢れた方をお待ちしております！
製造	株式会社神戸製鋼所	海の知識を多くの分野で活かれます！船舶、海洋開発、環境技術など幅広く活躍出来る企業です。
製造	コベルコ・コンプレッサ株式会社	当社にはOBも多数在籍しておりますので、是非一度お話を聞いていただければ嬉しいです！
製造	株式会社ジャパンエンジンコーポレーション	アンモニア・水素を燃料とした次世代脱炭素燃料エンジンの実用化を先導するファーストムーバー
製造	株式会社ダイキンアプライドシステムズ	ダイキングループの空調・冷熱エンジニアリング会社です。ものづくりをサポートしています。
製造	株式会社東芝	東芝では、神戸大出身者70名以上が多様な事業・研究領域で活躍中です。
製造	フードテクノロジーエンジニアリング株式会社	人の生活に欠かせない「食」をものづくりと冷熱技術で支えています。会社見学も随時受付中です！
製造	ベニックスソリューション株式会社	川崎重工を核に外部のお客様へもリアルフィールドで培ったシステム導入から運用・更改までトータルソリューションを提供
製造	ボルカノ株式会社	省エネルギー・カーボンニュートラル・資源リサイクル・低環境負荷・安全に取り組んでいます。
製造	株式会社前川製作所	OBが活躍しております。
製造	三菱重工業マリンシステムズ株式会社	「海神丸」は弊社で製造いたしました。神戸大学出身の社員も多数在籍し、会社の更なる発展にご尽力いただいております。
製造	三菱電機株式会社	当社の事業内容の幅広い社会貢献性を知っていただきたく、ぜひ話を聞きに来てくださいね。
製造	株式会社 菱友システム技術	約400名弱の社員の内、5名のOB・OGが弊社で活躍しております。
物流・サ	いであ株式会社	「自然と社会とが調和した未来」をめざす社会基盤の形成と環境保全の総合コンサルタント
物流・サ	スジャータめいらくグループ（大阪めいらく）	食と美と健康+環境へも配慮した商品作りを実践しております。
物流・サ	株式会社上組	創業150年以上の歴史を持ち、世界を舞台にデザイン物流を手がける、総合物流企業です。
物流・サ	神戸トヨベツト株式会社	弊社の代表取締役専務は神戸大学OBです。ぜひお車のご購入を検討の際はお立ち寄りください！
物流・サ	株式会社サカイ引越センター	今だから出来ることがたくさんあります！心が躍る方に進んでほしいと思います！一緒に頑張らしましょう！
物流・サ	JFE物流株式会社	産業界と地域社会の 未来のために。～JFE物流は企業価値を高める物流ソリューションをご提案します～
物流・サ	神鋼物流株式会社	神戸製鋼グループの「物流」を手掛ける私たち。鉄鋼をメインに重量物輸送で社会に貢献！
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、住友倉庫です。
物流・サ	センコー株式会社	我々は今後時代を先取りする変革と挑戦を続けてまいります。ご支援を宜しくお願いいたします。
物流・サ	大栄環境株式会社	関西エリアではお馴染みの「パンダ×シロクマ」のテレビCM「ぐるぐる♪」の会社です！
物流・サ	株式会社 辰巳商会	昨年入社した神戸大学（海事科学部）出身の新入社員は陸運部に配属となり、活躍しております。
物流・サ	株式会社日新	当社は社会に必要な不可欠なインフラである物流にフォーワードと携わっております。
物流・サ	日本貨物鉄道株式会社（JR貨物）	全国規模のレールネットワークを活用して、「ヒト」ではなく「モノ」を運ぶ国内唯一の企業です！
物流・サ	藤原運輸株式会社	役員も含めて卒業生が在籍。社長から若手社員まで、気軽に話すアットホームな社風が特徴です。
物流・サ	三菱重工パワーメンテナンスサービス株式会社	2000年に三菱重工より独立し、ガスタービン及び蒸気タービンのアフターメンテナンスに特化した専業会社となりました。
海事	NSユナイテッド海運株式会社	弊社は鉄鋼原料及び製品、その他多種多様なばら積み貨物を世界中へ輸送する外航海運会社です。
海事	NYKバルク・プロジェクト株式会社	ハンディサイズバルカー・在来船・重量物船・モジュール船で輸送サービスを展開しております。
海事	NYK LNG シップマネジメント株式会社	NG（液化天然ガス）を安全に輸送するために、多岐にわたる船舶管理サービスを提供しています。
海事	MHIパワーエンジニアリング株式会社【三菱重工グループ】	冬季就業体験から全16コースを用意！是非この機会に当社の設計・エンジニアリング体験にご参加下さい！
海事	独立行政法人海技教育機構	当機構は、学校教育及び航海訓練を通じ、船で働くプロを育てる船員教育機関です。
海事	鹿児島船舶株式会社	よろしく申し上げます。
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	神戸商船大学、神戸大学のOBが地球深部掘削船「ちきゅう」で、船長、航海士/機関士として活躍しています。
海事	株式会社三和ドック	因島に拠点を持つ国内最大の船舶修繕会社。充実した研修と福利厚生で新たな仲間をお待ちしています！
海事	ジャパン マリンユナイテッド 株式会社	JMUは海運業界における革新的な技術と高品質な船舶の提供に取り組んでおります。
海事	商船三井テクノトレード株式会社	海事分野でNo.1の技術商社を目指すため、海事系知識を持つ皆様を心よりお待ちしております。
海事	昭陽汽船(株)/(株)キャプテンライン	新卒採用の社員は入社後、個人の能力に合わせて研修を行います。じっくりと教育を行い、共に手を取り合って活躍できる人材を募集しております。
海事	第一中央汽船株式会社	120年の長きに亘り培ってきた技術力。バルクキャリアの総合船社、それが第一中央汽船です。
海事	常石造船株式会社	広島県福山市を本拠地とし、国内外の生産拠点を船舶の建造および修繕を行っています。
海事	トコフジ海運株式会社	世界の港へ完成車海上輸送を行うグローバルでスケールの大きな会社です。
海事	日本サルヴェージ株式会社	海難救助と海洋工事を行います。創業以来130年にわたり培った技術をもって社会の要請に応えます。
海事	株式会社フジトランス コーポレーション	船舶、港湾、陸運、航空等をフィールドに事業展開している会社です。OBも活躍しています。
海事	株式会社マキタ	香川県で船用ディーゼルエンジンの製造・販売・アフターサービスを行う世界トップシェアメーカー
海事	眞鍋造機株式会社	MANABEは人を大事にしたい。MANABEの想いに共感できる人を私たちは求めています。
海事	三菱自動車工業株式会社	「未来のクルマづくり」で世界に貢献、挑戦し続ける唯一無二の自動車メーカーです！たくさんOBOGが活躍しています！
海事	ユニトラ海運株式会社	常に気力、体力の精神を忘れずに頑張っております。
海事	レインボーマリンタイム株式会社	社内半分が神大卒業生！NYKグループの撤積船を専門に管理している神戸の船舶管理会社です！
製造	今治造船株式会社	【瀬戸内で暮らす、ワークライフバランス＜キャリア採用も積極推進＞】女性総合職を積極採用。来るべく外航船の大規模需要に向けて人材の確保を推進中。
製造	株式会社きんでん	「必ずやり遂げる精神」のもと、明るく豊かな未来の実現に貢献しています。

2024 年度合同企業説明会の参加企業紹介

業種	企業・団体名	ひとこと
製造	原子燃料工業株式会社	エネルギーの安定供給の一端を担う弊社において、多数のOBが重要なポジションで活躍しています。
製造	株式会社JMUアムテック	「播磨船」のDNAを継承し進化を続けるJMUアムテック（ジャパン マリンユナイテッドグループ）。相生市を本社に、海洋関連事業を中心に幅広く事業を展開しています。
製造	J R C S株式会社	搭載実績8,000隻以上の船用機器メーカー国家プロジェクトへ技術提供している会社です
製造	株式会社神鋼環境ソリューション	“陸上の船”とも言える「プラント」で、人々の当たり前の生活を支える仕事をしていませんか？
製造	新晃工業株式会社	世界中の“空気”をデザインする会社です。
製造	スズキ株式会社	自動車業界には様々な分野に活躍の場があります。一緒に新時代を切り拓いていきましょう。
製造	住友化学株式会社	私達と一緒にあくなき探求心と絶えざる技術革新で新しい価値を創造する事業に挑戦してみませんか
製造	株式会社帝国機械製作所	明治42年の創業以来、ポンプ一筋で創業115年を迎えました。ポンプのバイオニア企業として、次の100年に向け歩み続けます！
製造	Design City Japan株式会社	「+αへのこだわり」を胸に、確かな技術力で世界中のプラント建設に貢献する機械設計の会社です。
製造	BEMAC株式会社	BEMACは、船舶電気機器を提供し、海洋分野で活躍する企業です。
製造	ピューテック株式会社	社長はじめ若手まで26名の神戸大学OBが国内外で活躍しています。
製造	株式会社三井E&S	日本初号機以来の神戸港クレーン、瀬戸内沿いの巨大船舶用エンジン工場…実は神戸・海洋と縁深い企業！
物流・サ	株式会社コア	夢を理想に、理想を現実へ 技術でこたえる独立系ICT企業
物流・サ	鴻池運輸株式会社	「技術で、人が、高みを目指す」を2030年ビジョンとして掲げ、積極的に新たな取組を行っています。
物流・サ	旭運輸株式会社	名古屋港を中心に港湾運送事業を行う日本郵船グループの会社です。OBOGも多数活躍しています！
物流・サ	株式会社宇徳	重量物輸送の先駆者として1890年に創業し、「モノを動かす」に関連するサービスを提供しております。
物流・サ	SBS東芝ロジスティクス株式会社	4PLソリューションを武器にメーカー物流ならではの視点でお客様とロジを共創しています。
物流・サ	MDロジクス株式会社【セイノーHDグループ】	MDロジクスは、セイノーホールディングスと三菱電機の2社持株企業で、ロジスティクス事業を展開する会社です。
物流・サ	山九株式会社	旧神戸商船時代から繋がりが深く、神戸大学卒業生が現役で65名活躍しています。現在の神戸支店長も海洋政策科学部の出身です。
物流・サ	昭和日タン株式会社	現在、神戸大学海事科学部を2022年度のOGと2024年度卒のOGが2名在籍しております。船会社の当社としては、今後も神戸大学の方を優先的に採用していきたいと考えております。
物流・サ	株式会社ニチレイロジグループ本社	貴校と弊社事業は親和性も高く今年も新入社員として入社いただきました。毎年とても深い縁を感じておりますので引き続きよろしくお願いたします。
物流・サ	日鉄物流株式会社	2つの鉄の鉄を運び技術を活かした重量物輸送を得意とする物流会社です！
物流・サ	丸全昭和運輸株式会社	丸全昭和運輸は、横浜に本社をかまへ、昭和6年の創業以来一貫して物流業を営んでいる会社です。
物流・サ	三菱倉庫株式会社	当社は国内外に140の拠点をもち、4つの事業をバランスよく行い社会の経済活動を支える総合物流企業です。
物流・サ	ヤマト運輸株式会社	「運送業」から、物流の枠を超えた「運創業」になるために、さまざまな挑戦をしています。
物流・サ	郵船ロジスティクス株式会社	最適な物流ソリューションを提供するサプライチェーン・ロジスティクス企業！
海事	旭海運株式会社	日本郵船グループ会社であり、大型L1000船門の外航海運会社です。日本の電力会社の燃料炭を1ヶ月あたり約6000トン輸送しております。
海事	飯野海運株式会社	「常に気力と体力を」今後も安全運航へ注力致します。
海事	出光タンカー株式会社	出光タンカーは出光グループのタンカー会社として、安全安定低廉な石油輸送に従事してまいります。
海事	上野グループ	上野グループはエネルギーに関する事業を様々展開し、人々の当たり前の暮らしを支えています。
海事	ENEOSオーシャン株式会社	長年培ったエネルギー技術のノウハウを活かし、新時代エネルギー輸送にも率先して取り組みます。
海事	国立研究開発法人海洋研究開発機構	JAMSTECでは、研究者・船員・技術職・事務職 など多くの職種があり、様々なバックグラウンドを持つ方々が働いています。ぜひ一緒に働いてみませんか？
海事	川崎汽船株式会社	海運業界の発展と安全運航のため、川崎汽船は皆様と共に歩んでまいります。
海事	国土交通省神戸運輸監理部	船舶の安全や海洋環境を守るエキスパート！安定した海上輸送を確保し、国民の生活を守ります。
海事	三翔海運株式会社	岡山を中心に船舶管理をしています。共に働ける方を随時募集していますので、興味のある方はご連絡をお待ちしています。
海事	株式会社新来島どっく	当社は愛媛県今治市に本社を置く造船専門メーカーです。お客様の想いに沿った船を開発・設計・建造しています。
海事	新日本海フェリー株式会社	日本最大級のフェリー「O'DENSHU」を10隻所有・運航。新潟・北陸・北海道・沖縄で日本最大の船隻「22kt~30kt」を行っています。日本のみならず海外でも20ヶ所以上で活躍しています。
海事	辰巳マリン株式会社	化学品、油脂類の輸送を行うオペレーターです。顧客との信頼関係と効率運航を大切にしています。
海事	田淵海運株式会社	弊社は今年10月に関連会社と統合し新会社になりました。新しい会社と一緒に頑張ってもらえる方をお待ちしております。
海事	株式会社ナカタ・マックコーポレーション	造船・海運にかかわる塗装部門、船用部門、海運部門を中心に、事業展開しています
海事	新田汽船株式会社	～ 神戸から世界の海へ。信頼と実績の70年 ～ “愚直に、地道に、船主業。－ 新田汽船株式会社”
海事	一般財団法人日本海事協会	同窓生を含む海事産業に関わる方々に貢献できるよう日夜努力してまいります。
海事	一般社団法人 日本海事検定協会	日本の貿易を100年以上サポートしている当協会。職員一人一人がプロとして活躍しています。
海事	日本郵船株式会社	日本郵船は創立から約140年にわたる人々の暮らし、世界の経済活動を支え続け、これからも世界を前に進める新たな価値を創造していきます。
海事	日本海洋事業株式会社	ぜひ、一緒に未知なる世界の最前線で“探求”しませんか？
海事	一般財団法人日本海洋レジャー安全・振興協会	指定試験機関として、小型船舶操縦士の国家試験や更新講習を全国各地で開催しています。
海事	原田産業株式会社	エレクトロニクス・通信、建設・造船、食品などを手掛ける総合貿易商社です。
海事	Bureau Veritas（フランス船級協会）	条約や規則の動向など、気になることがあれば、お気軽にご相談ください。
海事	富士貿易株式会社	船に携われ、世界を舞台に活躍できる環境があるということが、弊社の魅力です！
海事	美須賀海運株式会社	船舶管理のスペシャリストを養成するため、乗船実習など社員教育に力を入れています。
海事	三菱鉱石輸送株式会社	安全な海上輸送で、世界貿易と環境保護に貢献
製造	明石機械工業株式会社【ダイハツ工業グループ】	～自動車【走る】「曲がる」を支える～ 駆動系・シャフト系基幹部品の開発メーカーです！
製造	株式会社ササクラ	「水・熱・音」の3つの領域の環境保全機器の設計・製造・販売を行っているメーカーです。
製造	株式会社清水設計事務所	鉄道車両設計・航空機関連設計文理・専攻にこだわらず独自の感性を持つ神大卒業生たちが活躍中！
製造	新菱冷熱工業株式会社	OBOGの方々は全国で数多くのビッグプロジェクトに携り活躍中です！
製造	ダイハツディーゼル株式会社	1907年の創業以来、ディーゼルエンジンを製造している船舶用・陸上用エンジンメーカーです
製造	株式会社タクマ	環境プラント納入実績No.1！長年培ってきた技術力が強みの関西の企業です。
製造	株式会社椿本チエイン	創業から100年以上培った技術力で世界トップシェア商品多数保有！世界の“動く”を支える。
製造	株式会社デンソーテン	クルマをもっと「わくわく」させよう！ICTでクルマを安全、そして快適なものに。
製造	株式会社名村造船所	世界の物流を支える全長300mを超えるような大型商船を開発・設計・建造しています！
製造	日新興業株式会社	サンマからロケットまで、冷凍・冷蔵・空調装置のことなら何でもお任せください！
製造	日本油化工業株式会社	“進取の気象”をモットーに、新しい製品・技術開発に挑戦する会社です
製造	榑福井製作所	これからも海事産業の発展と貴校卒業生の益々のご活躍を祈念いたします。
製造	福伸電機株式会社	年間休日122日！転勤なし兵庫県内のみ！「本物の」技術者になれる！価値を創造する福伸電機！
製造	三浦工業株式会社	ミウラでは17名の神戸大学出身の先輩方が活躍しています！
製造	三菱電機エンジニアリング株式会社	三菱電機のパートナー企業として、幅広い事業領域で製品・システムの開発設計を担っております。
製造	ヤンマーホールディングス株式会社	「グローバルなフィールドで活躍したい！」「世界に通じる技術確立したい！」その情熱で、一緒にヤンマーを動かしませんか！？
物流・サ	ECLエージェンシー株式会社	ECLエージェンシーは、中古車輸出の海上輸送プロフェッショナル企業。国内シェアはNo.1！
物流・サ	鈴木株式会社	Next 220 ～共に挑み、次代へ。
物流・サ	株式会社ニチレイ・ロジスティクス関西	派手さはないものの堅実に物流と向き合う優良企業です。低温で運ぶ案件ありましたらご用命ください。
物流・サ	三菱商事ロジスティクス株式会社	神戸大学の卒業生様に生き生きと活躍頂けるフィールドの一つと成れば幸いです。今後とも宜しくお願い致します。
物流・サ	名港海運株式会社	国内外からの物流を支える存在として、港の最前線で活躍しています！
物流・サ	ヤンマーエンジニアリング株式会社	世界の船のホームドクターを目指してます！陸から船の心臓部を診る仕事は機関士より面白いかも。
物流・サ	株式会社ユー・エス・イー	ITコンシェルジュとして、お客様の事業の目的や本質的な課題を共に考えます。
物流・サ	ロジスティード株式会社	3PLの国内No.1企業として、海外事業の拡大とさらなる成長を目指して進化を続けています。



海神会事務局からのお知らせとご案内

2025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。）

同窓会は、「会員相互の交流・親睦ならびに母校の教育・研究への援助を行い、以って海事科学 技術などの発展に寄与する。」目的達成の為、次の事業を行っています。

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きます。

海神会を末永く維持、発展する為、皆さまのご理解賜りご協力をお願いいたします。

- ・会費未納の方は、**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。
- ・会費完納の方は、**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：（完納、分納、未納）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。

- *振込手数料の関係上、「払込取扱票」対応のATMからの振り込みをお願い致します。寄付であっても、終身会費に満たない場合は、優先して会費に充填致します。

【銀行ATM（ゆうちょ銀行含む）インターネットバンキングの場合】

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：コウバ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

他行から振込の場合は、振込手数料をご負担ください。会費完納された方には、会員証を送付いたします。

2. 2025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,E20期生）40周年（N,E30期生 A10期 T3期 K2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 海神会 HP から住所変更届ができます。

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：2025年3月31日必着

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