



# 鴟朋

KEKIHO 第17号



## 特集: 船の旅

- 巻頭言 ベランダから見るいつもの風景 / 三宅 成司郎 ..... 1
- クルーズの楽しみ / 池田 良穂 ..... 2
- 大阪—釜山往復フェリークルーズ体験を通して  
~「クルーズ」としての定期フェリーの可能性を考える~ / 菅田 航平 ..... 4
- パリシップ 2011 / 大高 千尋 ..... 7
- 大学1期同窓会 / 池島 彊 ..... 8

## 学内情報

- 新任のご挨拶 / 三宅 成司郎 ..... 10
- 新任のご挨拶 / 井畑 里和 ..... 11
- 新任のご挨拶 / 伊藤 真介 ..... 12
- ハワイ記 ISOPE2011 / 榎田 浩也 ..... 14
- OMAE2011 in ロッテルダム / 小野林 祐典 ..... 17
- 青少年サマーセミナー2011  
「トレジャーハンター〜海は宝の山だ〜」開催! / 桃木 勉 ..... 20
- 今治造船2011年度報告会を終えて / 三宅 成司郎 ..... 21
- 今治造船報告会〜造船所から見た報告会〜 / 清水 信行 ..... 22
- 今治造船報告会〜大学から見た報告会〜 / 井畑 里和 ..... 24

## 小企画: 企業報告会

## 報告

- 大地震津波を受けた二、三の港湾を見て / 定兼 廣行 ..... 26
- 「報告」工学部同窓会理事会  
校友会評議員・理事会 / 定兼 廣行 ..... 28
- 事務局からのお知らせ ..... 30
- 平成21年度海洋システム工学科  
修士論文ならびに卒業論文のテーマ ..... 31
- 会員録 update ..... 33
- 編集後記

## ◆表紙絵◆

「イタリア ベニス」

池島 彊(大学1期)

## ◆表紙デザイン◆

平岡 良介(大学49期)

「鷗朋」編集委員 岸 光男(大学25期) 竹田 太樹(大学30期) 三宅 成司郎(大学30期) 野口 利仁(大学33期) 池田 和外(大学35期)  
有馬 正和(大学37期) 新里 英幸(大学44期) 中谷 直樹(大学45期) 松山博志(大学45期) 奥村 英晃(大学46期)



編集委員長 三宅 成司郎(大学 30 期)

朝起きて、いつものようにベランダに出てみる。直下の道路を見下ろすと、いつものように重そうな鞆を右肩にぶら下げた若者(であろう)が、いつものごとく小走りに駆けて駅の方に向かっていく。「もう少し、早起きして出掛ければ、そんなに急ぐことはないのに・・・。」と思いつつも、いつも見る風景に少し安堵する。

川向こう、良くもまあ、たくさんの屋根があるものだ。黒い屋根は言うに及ばず、緑の屋根、朱色の屋根が、曲がりくねった小道に沿って配置されている。この個々には無秩序に配置された屋根群も、ベランダからパノラマ的に眺めてみると結構きれいに見えるから不思議である。無秩序の美、とでも言えば良いのであろうか。

ベランダ正面の向こうには、伊丹の飛行場が広がっている。私と飛行場の間には高いビルが存在せず、飛行機の離発着がはっきりと見える。あれれ!? 今日、離陸と着陸の方向がいつもとは逆だ。ふむふむ、今日は風向きが南東か。なるほど、さもありなん。

マンションの 6 階に住む私は、このように仕事に飽きたときなどに、折に触れて外を眺める。道端には、犬の散歩をしている人々。川の堤防には、そこに座り込んで日向ぼっこ(?)をしているおじさん。橋の下では、日差しを避けて一服している近くの現場の作業員たち。時が過ぎていく!

眼下に見える川は、その幅が 10m 足らずでいつもの水嵩は足首程度までしかない小さな川である。最近、その川の真ん中が徐々に盛り上がり、あれよあれよという間に立派な中洲となった。上流から運ばれてきた砂が、何故かしらそこに堆砂したのだ。そこでは流れが左右に分かれ、中洲の後方にて回り込む。まさに、円柱回りの剥離流れの再現である。綺麗な流れの様子を上から眺めると、大学の友人の問いかけの言葉を思い出す。『流体力学を実践している身近な場所は、何処か知ってるか?』、『それは、梅田の地下街にある丸い柱の回りだ。その柱の回りの人の動きを眺めていると、流れの可視化をしている

ごとく、サラリーマンは柱を避けてそこを回り込んで歩いて行く。まさに完全流体力学の実践だ。』

インターネットの天気予報・雨雲の動きによると、北側に雲がわき出したようだ。早速、ベランダに出て雲行きを見てみる。確かに、北側にある遠くの山が雲にてかすみ出した。そろそろ、このあたりも雨が降り出すのだろう。

仕事にはすぐ飽きが来ても、この何とはないほんの日常の一コマをベランダから眺めているのは飽きないものである。いつも見る風景が、ほっとさせてくれる。

さて、今号の特集は、『船の旅』としました。脚光を浴びつつある「クルーズ;船の旅」について、日本クルーズ&フェリー学会会長でもある池田良穂教授に執筆頂きました。クルーズ船との出会いや現状が、興味深く描かれています。また、池田先生が学生さん達を引率して、韓国と今治へそれぞれフェリーで旅されました。その旅の感想を学生さん(菅田さん、大高さん)に執筆頂きました。

大学 1 期生の方々は、一泊旅行の同窓会を毎年恒例として開催されているようです。今回は、同時に海洋システム工学科を訪問されました。大学 1 期生の幹事をされている池島様と服部様に、同窓会と大学訪問の様子を執筆頂きました。

8 月 19 日に、今回で 20 回目となる青少年サマーセミナーが開催されました。41 名の小学生達の参加があったそうで、皆が目を輝かせ活気のみなぎるセミナーの模様を、桃木先生に執筆頂きました。後日、参加された小学生さんからお礼の絵手紙が届きました。

海外で論文発表をしてきた報告を榎田さんと小野林さんに、企業と連携して実施した研究の報告会について清水さんと井畑さんに、それぞれ紹介頂きました。企業との研究報告会は、ますます盛んになれば良いと感じました。

最近、海洋システム工学科関係の記事が雑誌に結構掲載されています。事務局で把握した最近の記事を、まとめてみました。それでは、賜冊 17 号をお楽しみ下さい。



# クルーズの楽しみ

大学 21 期 池田 良穂

学生時代から、時代を切り開く斬新な船が好きだった。1970 年初頭の当時は、フルコンテナ船の登場、そして大型の旅客カーフェリーが華々しく登場して、私は彼女らにぞっこんという状況であった。ちょうど客船は航空機にその役割を譲って、クルーズの世界に進出していたが、そのほとんどは成功せずいつの間にか姿を消していた。定期船とクルーズ船のあいの子船として「クイーンエリザベス 2」が登場したが、それには余り興味を持たなかった。池田勝先生や柳原良平さんの影響を受けて、何隻かの客船には乗船したものの、彼女たちには時代の流れからは外れたうら悲しさを漠然と感じていた。ドイツに留学中に 2 回現地のクルーズに乗船したが、いずれも従来型の船旅で、むしろ当時バルト海に登場した斬新な「クルーズフェリー」の方が私を魅了した。

そんな私にとって、まさに目から鱗だったのが、1986 年に家族で乗船したカリブ海クルーズ客船「ソング・オブ・アメリカ」であった。カリブ海では、これまでの伝統的客船ビジネスとは全く違った大衆レジャーとしてのクルーズが、新しいビジネスモデルとして開花していたのである。クルーズ会社やマイアミの港湾局も訪問して、いろいろな情報を入手することができ、ますます「客船の世界に新しい時代がやってきつつある」という確信を抱くに至り、それ以来、クルーズ客船も私の興味の中心に取り込まれることとなった。

この新しいタイプのクルーズを、私は「現代クルーズ」と呼んでいる。一般の人々が気軽に乗れるように期間も短く価

格も安いのが、サービスはかつての豪華客船の雰囲気も残っていて、優雅でリッチな気分も味わえるというもの。ターゲットとするのが年収 3 万ドルからの現役世代というのにも驚いた。飛行機との連携、複数船運航によるコスト削減、定点定期運航にして旅行社が売りやすくして、全米各地域でのマーケット開拓の最前線を担ってもらうマーケティング手法など、これまでの客船ビジネスとは一線を画したビジネスモデルであった。

この翌年には、7 万総トンの新造船「ソプリン・オブ・ザ・シーズ」が登場して、クルーズマーケットを爆発的に増加させ、以来、続々と大型船が毎年 8~12 隻建造されて、今では 7 万総トン以上の船が 100 隻を超え、22 万総トンの世界最大のクルーズ客船が、6000 人の乗客を乗せて日夜カリブ海を周遊している。この 22 万総トンの「オアシス・オブ・ザ・シーズ」は建造費 1300 億円という高船価船だが、すでに姉妹船も完成してカリブ海で一緒に活躍している。こうして世界の現代クルーズは、年間 2000 万人が乗船する 5 兆円産業にまでなり、その高価格船の建造はヨーロッパの造船所が一手に引き受けている。

この現代クルーズというビジネスモデルは、アメリカで花開いた後、欧州でも爆発的に成長し、さらに南米、オセアニア、東南アジアでも成長が始まっている。唯一の空白地である東アジアにも同モデルが進出しつつあるが、そのターゲットとして選ばれたのは中国マーケットで、上海および天津を起点とする定点定期クルーズが 3~7 万総トンのクルー

ズ客船によって実施されている。こうした船が中国人を満載して九州の港に寄港して、大きな経済効果をもたらしていることは、マスコミ報道でも周知のとおりである。1泊あたりの料金は1万円程度からで、4〜7泊程度の短いものがほとんどだ。

今の私の夢は、この現代クルーズを日本および東アジアで根付かせて、そこで使用する大型のクルーズ客船を日本の造船所に建造してもらうことだ。きっと10万総トン級のクルーズ客船が毎年数隻は建造され、そのまわりに新しい船

用工業産業が形成されることだろう。そうした日本製のクルーズ客船の船旅を、近い将来、ぜひとも楽しんでみたいものだ。

最後に、日本クルーズ&フェリー学会の紹介をしたい。この学会は、海洋システム工学分野の池田研究室内に昨年10月に設立され、クルーズ客船やフェリーを運航する会社、造船所の方々や、客船の旅を楽しむユーザーの人々にも開放された開かれた学会として活動している。ぜひ一度、学会のホームページを訪問していただきたい。



7月にクルーズを楽しむために訪れたローマの外港「チビタベッキア港」は大型のクルーズ客船で賑わっていた  
(筆者撮影)

# 大阪-釜山往復フェリークルーズ体験を通して

～「クルーズ」としての定期フェリーの可能性を考える～

博士前期課程 1年 菅田航平

去る 2011 年 6 月 17 日(金)～20 日(月), 池田良穂教授, 船舶系研究室の学生ら 14 名で, 週末を利用し, 大阪-釜山間往復フェリー旅行に参加させていただきました。

パンスターライン社のフェリー「パンスタードリーム」は, 大阪-釜山間を週 3 往復しており, 大阪南港を週末に出航する便では, 釜山で 1 泊するスケジュールで運航されています。大阪を月曜と水曜発の便では釜山で 5 時間ほどしか停泊していないので, ほぼとんぼ返りとなりますが, 金曜発の便では釜山到着の土曜日から次に出航する日曜日まで 1 泊 2 日を釜山で過ごす事となり, 復路もフェリーを利用する場合は, 乗客はその時間を韓国観光に充てることができます。今回は, この旅行で体験したことから, これからの定期フェリーはどうあるべきか, 私が考えたことを書かせていただきます。

我が国のクルーズ人口(邦人のクルーズ旅行利用者数)は, 外航クルーズの利用者が約 10.2 万人, 国内クルーズの利用者が約 8.6 万人, 合計約 18.8 万人(国土交通省 2010 年統計より引用)。

その数は横ばいではありますが, 外国船利用者の占める割合は徐々に増えているようです。

その理由は, 客船会社のアピール合戦, コースの多様化にあります。また, 「1 泊 1 万円」といった手頃なクルーズの登場により, もはや「クルーズ＝高い」といったイメージ

が変わりつつあることが大きな理由としてあげられるでしょう。

そのような流れに後押しされるように, 国際フェリーもクルーズ色の強い戦略を打ち出している会社が見受けられます。今回, 利用させていただいたパンスターラインもその一つで, 従来のフェリーの概念に囚われない, クルーズ客船で提供されるような, しかし, フェリーでは目新しいサービスで乗船客を楽しませてくれます。「パンスタードリーム」はもはや単なる移動手段ではなく, クルーズ客船のように, 「移動そのものを楽しんで頂く」というビジネスモデルになっています。



パンスターラインの「パンスタードリーム」

## ・クルーズ客船にも劣らないサービス

パンスターラインは、乗客が快適に過ごせるように、客室や船内施設を充実させています。船内で特徴のあった施設を2つほど紹介します。

まず、デッキ上に海を眺めるラウンジがあります。ここでは、海を眺めながら、美味しい料理やお酒を味わう事ができます。料理の品数も豊富であり、乗船中何度も利用させて頂きましたが、飽きる事無く楽しめました。海を眺めながら、船上で飲むビールもまた格別。日頃の疲れも吹き飛びます。



デッキ上にある綺麗なラウンジ「夢」



ラウンジで注文したソーセージ盛り合わせ。  
韓国の hite ビールと共に。

2つ目として、船内にエステルームを備えているのが印象的です。エステルームは、クルーズ船にとってもはや備え付けられているのが当たり前前の施設ですが、フェリーに設置されているのは、日本国内を発着する航路の中では画期的ではないでしょうか。女性の方々にも喜ばれる施設となっています。

この他にも、様々な施設があり、クルーズ客船に劣る事のない、様々なサービスが提供されていました。さらに、今航海中も船首の展望ラウンジの増築が行われており、こういった魅力的な施設を進んで導入するなど、パンスターラインには積極的に乗客を楽しませる姿勢が見受けられました。



船内のエステルーム

また、船内の施設設備以外でのサービスも忘れてはなりません。夕食後のレストラン内ステージにて行われるステージショーでは、サクスの演奏、マジックなど、韓国語が通じなくても十分楽しめる内容でした。また、もう一つ、私にとって嬉しかったのは、航海中も常に船内で無線 LAN が使用できるということでした。近年の iPad やその他のタブレット端末の普及により、これからも乗客がそれらを船内に持ち込むこともあるでしょう。そういった点からも無線 LAN 設備は、乗客にとっても喜んでいただけるのではないのでしょうか。こういった細かい心配りにも感心させられます。

## ・定期フェリーを利用した気楽なクルーズ

今回乗船した「パンスタードリーム」は、以前、東京～南紀勝浦～高知を結んでいたフェリー「さんふらわあくろしお」として活躍した船であり、その船の内装を改装して使用されているものです。確かに、クルーズ客船と比較すると、お世辞にも大きいとは言えない船かもしれません。総トン数は1万トンほどでしょうか。それ故に、世界の名立たるクルーズ船のように大きな施設を備えることや大々的なサービスを行うということではできません。しかし、航海日数が1泊2日、乗客も400人程度という点から考えれば、船が小さい故、全てのサービスがコンパクトに纏められており、非常に利用しやすく感じました。これ程の規模であれば、船社からしても、従来のフェリーから少しの改造で済み、より多くのお客様に楽しんでもらえるのではないかと考えます。

また、自動車航送料金を除く旅客運賃だけで言えば、パンスターラインでは片道16,000円(食事付)から用意されており、週3便定期運航されています。普段船に乗る事のない方は勿論、クルーズ客船は高い、時間がなくて乗れないといった方にも気軽に楽しむ事ができます。こういった理由から、クルーズ客船とはひと味違う、気取りのない手軽なクルーズとしての、「フェリー」という手段があってよいのかもしれない。

フェリーという交通手段は、世間一般では、時間がかかるなどの理由によって、他の交通手段と比較すると何かと敬遠されるのが現状です。さらに、日本国内では、高速道路無料化の影響により、フェリー航路はもはや絶滅寸前といったところまで追いつめられています。しかし、今回の「パンスタードリーム」乗船を通じて、従来の旅客フェリーにスパイスを少し加えるだけで、航海中も十分楽しめる「クルーズ」としてのフェリーという、新たなビジネスモデルの可能性を見たような気がします。



# バリシップ2011

そもそも船とあまり関わりのない生活を送っていた私にとって、このバリシップこそが、船の道へ進もうと思ったきっかけである。

バリシップとは、海事都市今治で開催される国際海事展で、いまばりの「ばり」と「船」とを組み合わせた愛称である。

初めてこのバリシップに参加したのは、2年前のこと。私は2回生で、船舶工学科を前身とする海洋システム工学科で1年と少し学んではいるものの、船はあまり身近なものに感じることはなく、自分の進路に関しても、まだぼんやりとイメージしていた時期だった。参加の募集があったとき、何かのきっかけにはならないかと、すぐに参加を決めた。そのバリシップで目の当たりにしたのは、「船」というもの、「船を造る」ということ、スケールの大きさである。小さな観光船や、カーフェリー、高速船に乗ったことはあれども、タンカーやバルクキャリアといった大きな船を目の当たりにしたのは初めてで、その時、船にある種の一目ぼれをしたのである。



それから2年が経過した、今回のバリシップ。前回からは、船や造船に関する知識は、かなり増えている(と、思っている)。前はただただ驚くばかりだったけれど、今度は一体何を思うだろう、何を感じることができるのだろう、あの頃から少しは成長できているだろうか、と、愛媛県の東予港へ向かうオレンジフェリーに大阪南港より乗り込んだ。

やはり、船は大きい。

今度はそれだけでは終わらなかった。建造中の船内を見学させていただいているうちに、好奇心旺盛な性質もあって、どんどん出てくる疑問・質問。まだまだ知らないことばかりだと感じると同時に、細かいところまで目を向けられる自分にうれしくもあった。

今回のバリシップの楽しみはそれだけではない。1, 2回生の反応も、楽しみの一つである。彼ら、彼女らは、いわば2年前の私である。大阪を発つオレンジフェリーで、出航前のエンジンの振動に驚いたり、甲板に出て風の強さに歓声を上げたり、翌日早起きして後部甲板で朝日を待ったり。おそらく初めて訪れるだろう造船所に興味津々で、初めて見るジブクレーンを見上げていたり、スクリューの思いの外の大きさに思わず感嘆の声を上げたり、一見無造作に置いてあるブロックに不審な目を向けてみたり、留めてある自転車を見て、「まさかー」と笑って、「広いから自転車で移動するんだよ」と聞いて、またまた驚いて。今まで持っていた「工場」への印象とまったく違う「造船所」に、驚くばかり。

「やっぱり、びっくりするよね！」

なんて、来た時よりもおそらく一層輝いた笑顔で、私たちは大阪へと帰ったのである。





# 大学1期 同窓会

## 大学1期 池島 彊

我々大学一期生23名は1949年に船舶工学科に入学、1953年に卒業すべく全員が設計製図、船体強度、推進抵抗の3グループに分かれて卒業研究を発表した。互助精神と、『第一期生は全員留年させずに卒業させる！』との岩佐教授の強烈な御指導のもと、全員無事に卒業はしたものの朝鮮戦争後の造船業界の不景気により就職には多大の苦勞が付き纏った。

2001年会報“鷗朋新生号”に、我々の第一回同窓会実施の記事と写真を掲載して頂いてから早くも10年が経った。その後は、老い易い身として毎年同窓会開催という意志を貫き、年一回の一泊の会は春と定め、秋には夕食会あるいは昼食会をも挟みつつ、今もずっと続けている。

九州～関東に散らばっている同期生の為に、西は宮島、倉敷、神戸、京都、和歌山、東は伊豆箱根と各地の観光地を巡り、幹事も持ち回りにして同窓会を行ってきたが、80歳を超えて最近是不参加者が増えてきている。しかし戦前、戦中派として苦勞を乗り切ってきただけに相当元気者が揃っていて、これまで有馬温泉、倉敷美観地区、明石大橋、神戸メリケンパーク、京都嵐山、安芸の宮島、箱根、伊豆、白浜温泉、神戸花鳥園を訪れた。

そして、今年は5月9日難波高島屋前集合、8名の参加で取り敢えず難波プラザホテルにチェックイン、その後NGK(吉本難波グランド花月)にて吉本喜劇で大笑いし、夕食は“がんこ難波店”で飲み且つ食べながら近況報告。食後に千日前通りをぶらぐり、コーヒー店で又駄弁ってからホテルに入った。このホテルは最初は連れ込み宿ではなかろうか?と思わせるような周辺の佇まいだったが、れっきとしたビジネスホテルであり軟派なところでは無く、静かな夜を過ごせた。

明けて5月10日、私用で抜けた2人を除く6人が南海高野線で白鷺駅下車、母校まで歩く。サッカー部OBとして正月の初蹴り会、春秋の大学サッカーリーグ戦などで度々訪校している池島が案内役で母校の海洋システム工学部学舎を訪ねた。途中グラウンド、同窓会館、試験水槽建屋を見



た後事務局の案内で会議室に入ったが、そこには池島の亡父勘治郎の水彩画(卒業時に寄付したもの)が壁に掛けていて、昔を思い出す一刻があった。

この日の案内・説明役の山田助教先生から、まず初めに海洋システム工学分野の内容と活動状況の説明を受けた。質問時間も取って頂いていろいろお聞きしたが、我々の時代の授業内容からの大きな変化に驚かされた。次に、曳航抵抗水槽を見学し、回流水槽ではプロペラを回転させての観察までも実施して頂いた。その時の話では過日、橋本大阪府知事が府大を視察した際に水槽建屋が余りにもオンボロで雨漏りがすると説明したことで、屋根の取り換え・板壁補修工事がすぐに実施されたとの由であった。抵抗水槽で実験し卒業した同窓は、昔とあまり変わっていないな一と懐かしさにしばし感じ入った様子であった。山田助教先生には、ご多忙中にも拘らず熱心に丁寧に案内して頂いたこと、文中をお借りして厚く御礼を申し上げます。

先生とお別れた後、丁度昼時であったので学食を訪ねたが、立派な設備と献立の豊富さ、値段の安さに驚きつつトンカツ定食、うどん定食など思い思いに昼食をとる。我々の時代は木造校舎6号棟が船舶工学部の校舎で、2階が製図室兼娯楽室でトランプ、将棋や囲碁の息抜きのもでもあった。この隣の棟の階段教室の一角に“ロゴス”なる民間業者の食堂があり、うどんやカレーライス等の小規模な食事は出来たのだが、今から想えばお粗末なものであった。

海洋システム工学々舎玄関に飾られた小型アンカー(佐野安船渠寄付)、プロペラ(中島プロペラ寄付)も我々の時代には無く卒業生の努力が偲ばれた。

卒業時23名だった同窓も物故者/音信不通者が5名、身体の不調者は毎度発生しているが鍛えられる時代に生きてきただけに元気に頑張っている。『これからも年1回の一泊同窓会は続けていこう!』が全員の意向である。



<昭和28年 船舶工学科 第1期卒業生と諸先生方>

■ 後列左より

金森 渡宣 服竹 浦高 山口 坂小  
 沢井 辺原 部内 田瀬 口口 林

■ 2列左より

高岡 田田 山口 川城 井西 安古 塩  
 松村 中口 口上 上田 永山 田  
 先生 先生 先生 先生 先生 先生 先生

■ 前列左より

外菱 福岩 赤宮 池山 山口  
 山菱 本佐 崎富 島崎 口  
 先生 先生 先生 先生 先生 先生



平成 23 年 4 月 1 日に、今治造船次世代船舶技術寄付講座に非常勤講師として着任しました三宅成司郎です。現在、本学科学研究棟の 3 階(309 号室)にて週二回勤務しております。

私は、昭和 57 年 3 月に本学の船舶工学科を卒業(大学 30 期)、昭和 59 年 3 月に修士課程を修了しました。昭和 59 年 4 月に、日立造船株式会社に就職しました。日立造船では、海洋構造物の品質保証業務(溶接施工管理・構造検査等)を行う部門にて 3 年間勤務の後、技術研究所に異動し、船舶・海洋構造物・水門・ダム・橋梁・遊戯施設・環境等の流体性能に関する研究・開発に 14 年間従事しました。日立造船と日本鋼管の造船部門が合併してユニバーサル造船が設立されるのを期に退職しテクノ遊を起業、現在に至っております。その間の主な研究は、船舶の実海域中推進性能、水中翼付き高速双胴船の運動性能と実船実験、石油貯蔵船の運動特性と実証観測、浮体式橋梁の波浪中模型実験、二段式水門に作用する波浪衝撃荷重実験、潮汐流中の温排水拡散シミュレーション、などです。

テクノ遊を起業してから 9 年が経ちますが、日立造船時代の経験とそこで築いた人脈を生かして流体関係のプログラム開発や実験計測・解析等の請負業務をやっております。二年前に日立造船の同期生から、『製氷装置のシーケンサー制御のプログラムを作って!』と依頼を受けましたが、『経験ないので無理やで。』と断りました。『まあ、そう言わずに、簡単やから、とにかくやってみて!』と再度要請され、『簡単なら自分でせいや。』とは言わずに引き受けました。シミュレーションや実験装置とは違う実際の製品を動かす初の仕事で、しかも未経験のシーケンサー制御プログラミングということもあり、製作途中のプログラム

の不具合でちょっとだけ部品が壊れましたが、無事に納品できました。実際のモノがプログラムのとおり自在に動く様を見ることができ、良き経験をさせて頂きました。

現在、当研究室は池田・深澤先生が常勤教授として 5 名の学生を指導され、珠久教授と井畑助手と私が非常勤でサポートしています。現在、この 5 名の学生は、新船型開発・運航経済性評価・操縦性能・最適制御、等の研究を行っています。我々のサポートは、学生の研究をスムーズに進める環境を作り、学生とともに考えた研究の方向に対して具体的に指示することです。そこに、経験を生かしたいと思っています。また、心がけている事は、一方的に指示するのではなく、学生の知識吸収力の大きさに掛けて、まずは考えさせる・一緒に考える、ということです。

以下、プライベートなことを 3 つほど。平成 18 年に、同窓会誌「鴉朋」の編集委員長を拝命しました。この 5 年間、現編集委員や事務局とともに鴉朋 9 号〜今号 17 号、会誌 10 号を編集してきましたが、ネタも枯渇してきましたので、お役ご免の時期も近いだろう、と思っています。

折に触れて、妻と二人でちょこちょこ旅行をしています。ここ数年は、あっちで一泊・こっちで一泊の有名な観光地を駆け巡るようなハードな観光旅行はやめて、一つの宿を拠点にその周辺をのんびり散策するような一日を穏やかに『ゆるゆる・のんびり』と過ごせる慰安の旅です。

23 年前に 26 フィートの中古のクルーザーヨットを共同購入し、適度にセーリングを楽しんでいます。当時は、私も含めてメンバーはまだまだ若かったので、酷暑・極寒にかかわらず良く乗ったものです。メンバーの平均年齢が 57 歳にもなると、少し足が遠のくのも無理はないか。まあ、ぼちぼちですが、今も皆さんは洋上宴会を楽しみ、私は操船を楽しんでいます。なお、現ヨットは 12 年前に購入した 27 フィートの結構ゆったりとした艇です。波もない風もない穏やかで静かな海面を、ゆるゆると漂うのもなかなか乙なものです。要は、ゆるゆる・のんびりが命題です。

## 新任のご挨拶

今治造船次世代船舶技術寄付講座 助手 井畑 里和

今年の四月より、今治造船次世代船舶技術寄付講座海洋システム工学分野の非常勤助手に着任いたしました井畑里和(いばたさとわ)と申します。この場をお借りして、簡単ではございますが自己紹介をさせていただきます。

**生い立ち**

両親の実家のある山口で生まれ、10歳まで愛知県豊田市で育ちました。

母親が気付くと、玄関にランドセルを脱ぎ捨てて既に遊びに行った後、いろいろな年齢の子と暗くなるまで遊ぶという毎日を過ごしていました。

そんな豊田市から、祖父母の世話のために山口県の大島に引っ越したのが小学5年生の時。海に山に、外遊びには事欠かない環境でのびのびと育った子供時代でした。高校を卒業するまでこの島で過ごしました。

**船との出会い**

幼稚園の卒園時、好きな本をもらって帰れるというので、“しんかんせん”という本を持って帰ったくらい、女の子の割に工学的なことに興味はあったと思います。

高校生の頃だったと思います。過疎化の最先端に行くさびしい大島では、もともと利用者が少ない路線バスはどんどん便数が減っていきます。もっと行き来しやすい交通網があって、人の流れを作り出すことができれば、大島にも何か産業が生まれ、活性化できるのではないかと、そんな思いから交通機関に興味を持つようになりました。高2の夏に、本で読んだ新幹線開発の話に感動して、乗り物を造りたいと思うようになりました。また、その本には“次は海洋の時代が来る、今ではなく30年後を考えよ”とあり、大



島、交通機関、海洋これがピタッとハマり、船の世界を志したのです。

**学生生活**

1993年(平成5年)に海洋システム工学科に入学。海洋システム工学科としては1期生になります。クラスで女子は一人、女子ならではの苦労もありましたが、先輩方にもお世話になり、楽しく過ごすことができました。

部活はアーチェリー部に所属していました。今はすっかり有名になった作家の東野圭吾さんも、アーチェリー部だったそうです。府大池の横にガリレオの道なるものが出ていました(写真)。

大学院では池田先生のご指導の下、興味があった高速船のフィジビリティスタディを研究テーマとしました。就航している高速船をモデルに抵抗試験を行い、そのデータをもとに、需要予測も含めた採算性を検討した総合的な経済性から、その実現性を探るといった研究を行いました。

## 造船所の4年間

日立造船(現ユニバーサル造船)に入社し、有明事業所の構造設計部計画課で約4年間勤務しました。VLCC, BC, FPSO, セミサブリグなどの重査や試運転などの試験と計算書の作成が主な業務でした。有明で女性として初めて試運転に乗るということで、上司の方にはいろいろご配慮いただきました。多くの人たちとの出会い、いろいろなことを教えていただきました。

## 近況

退職後、結婚して大学の近くに住んでいます。4人のお姉ちゃん、今年2歳になった末っ子の長男の5児の母として、家事に育児に奮闘する毎日。仕事とはまた別種の大変さがあります。育児は育自とはよく言ったもので、自分も進化しないと子供の成長に追いつかれそうです。子供たちが元気に学校、保育園に通ってくれていることに感謝したいです。

大学では、“ノンバラスト PCC 非損傷時の復原性”、“居住区の風圧抵抗”などを研究しています。

## 最後に

造船所での業務を経験した後に、再度大学で研究できる機会を頂いたことは本当に幸運だと思っています。ブランクもありまだまだ勉強することばかりですが、精一杯努力して参ります。御指導御鞭撻の程、宜しくお願い申し上げます。



## 新任のご挨拶

特認准教授 伊藤 真介



7月1日より大阪府立大学大学院工学研究科特認准教授に着任致しました、伊藤真介(いとうしんすけ)と申します。この場をお借りし、簡単ではございますが、賜朋会の皆様に自己紹介をさせて頂きたく存じます。

## 略歴

平成10年3月 広島城北高等学校 卒業  
平成14年3月 大阪大学工学部 地球総合工学科工学科 船舶海洋工学コース 卒業  
平成16年3月 大阪大学大学院 工学研究科 博士前期課程 船舶海洋工学専攻 修了  
平成16年4月 株式会社 日本エル・シー・エー 入社  
平成17年10月 大阪大学大学院 工学研究科 博士後期課程 地球総合工学専攻 入学  
平成20年9月 大阪大学大学院 工学研究科 博士後期課程 地球総合工学専攻 修了 (博士(工学)取得)

平成 20 年 10 月 大阪大学大学院 工学研究科 溶接保全共同研究講座 特任助教

平成 23 年 7 月 大阪府立大学 大学院 工学研究科 特任准教授

### **生まれ・育ち**

私は、昭和 54 年広島県に生まれ、高校卒業まで広島におりましたので、普段は海とは縁遠い生活をしておりました。ただ、祖父母が、山口県豊浦郡豊北町(現在は下関市に合併)におり、小学生時代の夏休みには、1ヶ月程度、祖父母宅で過ごしておりました。祖父母の家は、道路を渡ればすぐ日本海であり、雲丹(ウニ)やサザエ、そして河口部で採れる青のりが名産でした。祖父には船で海に連れていってもらい、漁をしている周りでひたすら泳いでおりました。また、叔父が、船舶機関長をしており、様々な土産話を聞いておりましたので、日常的ではないにしろ、海は身近なものとして存在しておりました。

### **大学時代**

平成 10 年 4 月に大阪大学船舶海洋工学科に入学し、広島を離れての生活が始まりました。4 年生になりますと、船舶海洋工学コースの協力講座である接合科学研究所村川英一研究室に配属になりました。そこでは、本学科の柴原正和准教授が当時博士後期課程 3 年生としてご活躍されており、公私共々大変お世話になりました。学生生活を共にしたのは1年間でしたが、その後も、度々ご相談に乗って頂き、博士前期課程 2 年時の夏に ISOPE2003 で訪れたハワイでの一週間は、一生ものの思い出となっております。その縁もあり、この度、柴原研究室にて独自開発の数値解析技術を学び、また、学生たちと共に切磋琢磨しながら自分を磨いていく所存でございます。

### **職歴**

学位取得後の平成 20 年 10 月から 2 年 9 ヶ月間、大阪大学大学院工学研究科溶接保全共同研究講座の特任助教として主に溶接残留応力の解析しておりました。こ

の共同研究講座では、私の他に 2 名の特任助教が専属として常勤しており、溶接を研究しながらもこれまで馴染みの薄かった材料や組織についても理解を深めることができました。また、船舶だけでなく、建設機器や压力容器の溶接変形・残留応力問題についても検討を行うことにより、産業界の幅広い見識を得ることができ、また、これまで行ってきた解析スキルがあらゆる分野に通用するという自信を得ることができました。

### **趣味**

中学・高校時代は少林寺拳法部に所属しておりましたが、将棋にも大変興味があり、部に所属していないものの、将棋部員とともに大会に出場したこともありました。今となつては少林寺拳法以上に馴染み深い趣味となっております。最近では、指す将棋ファンというよりも、観る将棋ファンとして、時間がある折には NHK やインターネットなどにて観戦しております。とはいうもの、NHK 連続ドラマ小説「ふたりっ子」(1996 年度)の舞台となった天下茶屋や新世界も近くにありますので、一度は将棋道場にて腕試しをしてみたいと思います。

### **最後に**

大阪府立大学へ赴任して、まず驚いたことは海洋システム工学科の学生の元気の良さ、そして、大きな声で挨拶をする礼儀正しさでした。この風土は、昨日今日でできることではなく、海洋システム工学科に受け継がれた伝統に基づくものだと思います。この素晴らしい風土にいち早く馴染み、少しでもお力になれるよう、精一杯努力して参りたいと存じますので、ご指導ご鞭撻のほど、宜しくお願い申し上げます。



# ハワイ記

博士前期課程2年 榎田浩也



平成 23 年 6 月 19 日午後 9 時に大阪を旅立って 8 時間、私はホノルル空港に降り立った。つまり、ハワイに来たのだ。出発前はハワイの存在すら疑っていた私がハワイにいる。夢ではないのだ。その証拠に長時間座りっぱなしのお尻が痛い。眠い目をこすりながら入国審査を突破。無事アメリカに入ることができた。だが、まだ油断はできない。まだ乗り継ぎというミッションが残っている。親父のお古のキャリーバッグをガラガラと押しながら、国内線乗り場へ。あれ？どこに並べばいいの？とか呟きながら、英語でしゃべっているおっさんの後ろに並ぶ。10 分くらいしてようやく私の番に。英語聞き取れるかな～。するとお姉さんが日本語で「フィリピン行きますか？」…行きません。並ぶ列を間違えたようだ。今度はちゃんと確認して並び、無事カフルイ行きの航空券を入手。これでミッションコンプリート！！あとは飛行機の時間まで本を読んだり、写真を撮ったり。1 時間待って、搭乗。さすがハワイアン航空だけあって、搭乗員はみんなアロハシャツ。それからお尻の痛みを我慢すること 1 時間弱、カフルイ空港に到



着。ここで断っておくが私は痔ではない。決して痔ではない。話は逸れたが、ハワイ時間 13 時にカフルイ空港到着。そこで昨年度まで、同じ部屋で研究をされていた藤原さんと合流。本当にほっとした。それから、シャトルバスでホテルへ。私が宿泊したのは「ハイアット・リージェンシー マウイ」。言わずと知れた高級リゾートホテルである。フロントからいたる所にシャンデリアがぶら下がり、色鮮やかな植物や鳥が生息。まさに楽園であった。もちろん部屋も超豪華。1 人には広すぎる部屋に、ソファ、机、ベッド。枕が 6 つもあり、どうやって寝ればよい





のか少し悩んだ。荷物を整理して、ゆっくりしているともう18時。そろそろお腹もすいてきたが、どこで食べればいいのか。フロントに聞くと、コンシェルジュに聞けと言う。コンシェルジュはとてもイケメンで、丁寧にお勧めのお店を教えてくれた。さらに親切なことに予約まで。イケメンのコンシェルジュの地図に従って歩いていくと、ホエーラーズビレッジというショッピングモールに到着。予約をしてくれたという店を発見。店員さんらしきお姉さんに「I caught the reservation…」と尋ねてみると、「No reservation.」。予約なんてありませんでした。コンシェルジュの嘘つき！！でも、空いている席があったようで、着席、注文。ようやく、夕飯だ。夕飯は極太サンドイッチとキャベツの炒め物。予想よりおいしかった。ホテルに帰り、前日の分もしっかり睡眠。

朝起きて、買ってきたパンと水で朝飯。ホテル内カフェで食べればと思うかもしれないが、ホテル内の物価はホテル外の約3倍。

庶民の私にはホエーラーズビレッジのABCストアがお似合いである。その日の昼一番が私の発表時間に当たっていたため、スーツに着替えて発表練習。出国前に何度も練習したが、やはり緊張する。緊張をほぐすためにTVを付けたが、英語で内容が分からず、緊張はほぐれなかった。そうこうしているうちに、発表時間。発表については、ポイントを忘れた以外は練習どおり上手く出来たと思う。その発表論文のタイトルは「A Feasibility Study on Containerization of a Pure Car Carrier」で、あらかじめコンテナに搭載しておいた自動車をコンテナのまま運搬するといったコンセプトのコンテナ化した自動車運搬船(PCC)のフィージビリティ・スタディについてであった。発表後の質疑で1つ質問が来た。答えられなかった。固まっていたところを先生に助けて頂いた。英語を勉強しよう。そう思えたことも大きな収穫。

発表後は発表を見に来ていた藤原さんと壺井氏らとともにホエーラーズビレッジで昼食。大衆向



けの中華料理屋でチャーハンを食べた。やっぱり米は日本人の故郷だな。ホテルに帰って、壺井氏と藤原さんとホテルのプールで遊んだ。さすがは高級ホテルのプール。プールは全長 80m以上あり、洞窟や滝、吊り橋、バスケットゴール、石造りのウォータースライダーまで。至れり尽くせりのプールで遊んだ後、ホテルから徒歩 5 秒の距離にある海にも入った。日本より水温が高く気持ちよかった。ハワイを満喫した後、コンシェルジュ曰く『ホテル内で最もリーズナブルなお店』へ。ここではサンドイッチと肉料理を。ピクルスが 1 本出てきた以外は大満足の夕食だった。

その次の日からは、朝から学会発表を聞き、昼飯を挟んで、プールと海で遊び、晩飯を食べて寝る。という生活を 4 日間続けた。藤原さんが帰国してしまったため、そのうち 3 日間は 1 人でハワイを満喫。日本にはない、緩やかな雰囲気。心からのんびり。ふと先日、発表会場で会った大塚先生の言葉がよぎる。「学生が初めての学会でこんなハワ

イなんか来たら、おかしなる。」大塚先生の言葉どおり、自分はおかしくなったのか。そんなことはどうでもいいや。ハワイはただの楽園だった。

ハワイに到着して 7 日目の早朝、ホテルをチェックアウトしてカフルイ空港へ。空港へ向かうシャトルバスで色々考えた。チップは 5 ドルでいいよな。観光らしい観光は 1 つもしなかったな。こんなんでも同窓会誌に 2000 字も書けるのかな。空港では並ぶ列を間違えながらも、ホノルル行きのに乗る。さらにホノルルから関空へ。こう書くと 1 行にも満たないが、計 10 時間以上の移動で太平洋を横断、帰国。1 週間ぶりの日本の空気は想像以上にモワッとした。ハワイはあんなにカラッとしていたのに……。こうして私のハワイは幕を閉じた。

最後に本学会 (ISOPE2011 @マウイ) で発表するにあたり、的確な指導をして下さった指導教員の皆様、そして、日々の研究活動を温かくご支援くださった今治造船株式会社の皆様に厚く御礼申し上げます。本当にありがとうございました。



# OMAЕ2011 in ロッテルダム

博士前期課程2年 小野林 佑典



2011年6月19日から6月24日まで、オランダのロッテルダムで開催された国際会議「OMAЕ 2011: the 30th International Conference on Ocean, Offshore and Arctic Engineering」に参加し、発表してきました。その様子とおランダでの生活を写真を交えながら紹介したいと思います。

まず、ロッテルダムについて少しお話ししたいと思います。ロッテルダムはヨーロッパにおいて主要な港町の一つで、観光地というよりも産業の街で

す。緯度が高く、6月というのもあり、夜の10時ぐら  
いまで暗くなりませんでした。日本では経験すること  
がないので、変な気分でした。そして、印象的だ  
ったのが、建物の形です。日本では考えられない  
ような、頭でっかちな建物や、本当に人が住めるの  
か疑ってしまうような、とても芸術的な建物が多く  
建っていました。また、街中には市場も出ており、  
魚介類やチーズや衣類など様々な物が販売され  
ており、非常に賑わっていました。



ロッテルダムの街並み

OMAЕ は、海洋開発に関  
する国際会議で、1982年に  
アメリカで第1回が開催され、  
以降、世界中の様々な都  
市で毎年行われています。今  
回の講演会場は World  
Trade Centre Rotterdam  
というところで、大小様々な30  
近い部屋で発表が行われまし  
た。私は、この学会が初の海  
外での英語による発表でした。  
参加するまでは少し不安があ  
りましたが、期待の方が大きく  
楽しみにしていました。しかし、  
開会式は1000人近く収容で

きる大きなホールで行われ、私は本会議の規模の大きさに驚き、同時にこの学会で自分の発表が十分にできるのか心配になりました。その影響もあり、私の講演は3日目午前のセッションの1つにプログラムされておりましたが、2日目はほぼ1日中発表の練習をしていました。発表当日、会場の部屋は小さめの部屋で、約40名の聴衆の前で講演しました。発表を待つ間は非常に緊張していましたが、いざ発表が始まると緊張はさほどしませんでした。しかし、なぜか発表中に頭が真っ白になり、事前に考えていた通りに発表できず、散々内容になってしまいました。しかも、質疑応答も質問内容は聞き取れたのですが、うまく答えることができず、初めての海外での英語による発表は目を覆いたくなるような結果になってしまいました。



発表会場

また、本学会は食事やバンケット、観光ツアーも非常に充実しており、楽しいものでした。昼食は写真に示すような会場においてbuffestailで振



昼食会場



バンケットの様子

る舞われ、料理は毎日異なり、デザートまで用意されていました。夜は、情報交換会ということで、ビールやワインといった飲み物と、ダッチスタイルのおつまみであるチーズや揚げ物が用意されていました。3日目の夜にはディナークルーズがありました。このクルーズは船に乗って食事をしながら2時間程度

でロッテルダムの街並みを見てまわるものでした。最初にも述べましたが、ロッテルダムは大きな港町のため水上には大小様々な船が行きかっていたり、造船所も多くあり、敷地内にはリグも多数見られました。デッキからの眺めは最高で、風も気持ち良く、また、今回の食事はお寿司や焼き鳥などもあり、久しぶりの日本食を楽しみながらのクルーズは最高でした。4日目の夜はバンケットがあり、講演会場の近くの海洋博物館で行われました。海洋博物館はロッテルダムが港町として成り立っていくまでの歴史や船舶の発展など様々なものが、趣向を凝らして展示されていました。食事は次回のOMAE開催がブラジルということもあり、ブラジルの伝統料理が用意されたり、港町だけあってアジのマリネや生ガキなどもあり非常に美味しかったです。また、バンケットの始まりにあたっては余興が行われたり、バンケット中は生演奏やコーラスなども行われましたし、最終日の夜には生でサンバも見ることができました。改めて、本学会のスケールの大きさに感動しました。

観光ツアーでは、ハーグとデルフトに行きました。ハーグではフェルメールで有名なマウリッツハイス美術館を訪れ、生でフェルメールの真珠の耳飾りの少女を見ることができました。デルフトでは、デルフト焼きの工房を訪れ、デルフト焼きの歴史や製作の工程を見学しました。

学会で、このような観光ツアーに参加できると思っていなかったのがよかったです。

またオランダにせっかく来たということで、ツアーとは別でキンデルダイクを訪れて、風車を見学に行きました。風車は灌水用に建てられたもので、中には居住空間もありました。現在は動いていないのですが、約20基もの風車が田園風景の中に立ち並んでいる景色はとても勇壮でした。

今回の学会では発表で上手くいかなかった部分もありましたが、とても貴重な経験をさせていただくことができました。

最後になりましたが、このような機会を与えてくださった山崎先生、新井先生、本当にありがとうございました。



キンデルダイクの風車

# ＝「トレジャーハンター～海は宝の山だ～」開催！＝

桃木 勉

本年も去る8月19日(金)に大阪府立大学中百舌鳥キャンパスA5棟大講義室において、「青少年サマーセミナー2011」を開催しました。小学校高学年生を対象として海洋の科学や技術に興味をもってもらうとともに、ものづくりの楽しさを伝えることを目標にしてきた本セミナーですが、今年で20回目の開催となりました。当日は朝から生憎の雨模様となりましたが、小学生高学年を中心に41名の参加がありました。



**チューブに空気を送り込んだらチューブ内の水面はどうなるかな？**



**エアリフトポンプを作るぞ！**

今年のテーマは「トレジャーハンター～海は宝の山だ～」と題しまして、博士役の大塚耕司先生とアシスタント役の大森達也君、内海聖恵さん、リーダー・実験・工作担当の学生スタッフ5名、一班に1名のお兄さん・お姉さん役の学生15名が一緒になって取り組みました。午前中は海底鉱物資源の重要性や、その回収方法の一つにエアリフトポンプがあること、またエアリフトポンプの仕組み等について、実験を交えながらクイズ形式の講義を行いました。午後からは、子供たちにエアリフトポンプを実際に工作してもらい、水底にあるBB弾やビー玉の回収に挑戦しました。



**BB弾やビー玉が幾つ取れるかな？**

参加した子供たちは、午前中の講義でエアリフトポンプの実験に目を輝かせたり、午後からの工作で完成させた自作のエアリフトポンプを用いて水底からとれたBB弾やビー玉の数に一喜一憂したり、楽しい時を過ごしました。どうすればたくさんBB弾やビー玉が取れるか考え、熱心に工作物を改修している姿を見ておきますと、「科学」や「ものづくり」に対する彼らの知的好奇心には目を見張るものがあり、子供たちの「理科離れ」を防ぐ一助となったのではないかと思います。

このように今年の青少年サマーセミナーも、各テーブルから子供たちの笑い声があふれ、盛況のうちに無事終了することが出来ました。本紙面をお借りしまして、本会の開催にあたりご尽力いただいた関係各位に御礼申し上げますとともに、ご報告いたします。

「青少年サマーセミナー2011とても楽しかったです。またあったらいいです」と、かわいいお礼のお葉書が届きました！





## 今治造船 2011 年度報告会を終えて

大学 30 期 三宅 成司郎

2011 年 7 月 1 日に、今治造船にて研究報告会を行いました。本年 4 月に今治造船次世代技術寄付講座に着任した私も、その報告会に初めて同行しました。報告会等の詳細については、今治造船側の窓口を担当頂いた清水信行さん(大学 42 期)と府立大学側窓口の井畑里和非常勤助手(大学 45 期)に譲るとして、企業・大学間のこのような研究報告会についての意義を考えてみました。お二人のお考えと重複する点があるかと思いますが、ご容赦下さい。

従来は、産・官・学が連携して新規技術の研究開発をしてきた。それは、[官]調整・主導のもと、多くの企業と大学が集まりお互いに知恵を絞って新規研究開発テーマを推進するというものであった。その場では、造船会社の若手技術者の教育・育成が自ずと行われ、大学側は造船所のニーズに応えるべくターゲットを絞った研究に取り組んだ。その切磋琢磨の連携が、造船業界の技術力を支えていたのは言わずもがなである。

その後、官がその表舞台から手を引き、企業は大学を頼りにならない存在と決めつけ、大学はたこつぼに引きこもり、お互い疑心暗鬼の状態が一時期続いた。最近、企業側の技術力向上の必要性の再認識と大学側の企業ニーズも考慮した長期的な研究継続への意欲がマッチし始め、各企業と各大学間の個別の連携が始まった。本寄付講座は、この時流の先駆けともいえるべき存在だと考える。

このような連携においては、現状技術の延長線にある改良的な開発がターゲットではなく、近未来の技術を模索することに重きを置いている。すなわち、10～15 年先を見越した先行投資的な研究開発を行う。企業にとっては近い将来の商売につながるシーズを拾い上げる場所であり、大学に

とっては自由に研究が行える研究開発費を確保できる場所である。ただし、そこは『企業の抱えている課題に対応した研究テーマを如何に提案できるか』、といった大学個々の力量が試される厳しい場でもある。

ここで大きく関わってくるのが、学生である。大学において、研究を実際に担当するのは学生である。教員の強力な指導の下に、学生のバイタリティー・持続的な考察に基づき、研究が進められていく。学生は、この研究を通じて多くのことを学び・身につけて、やがて企業を活躍の場として巣立っていく。

学生が研究を遂行する上で重要なのが、社会・企業が大学に望んでいることを積極的に受け止めることである。単なる技術や教養の習得だけではなく、要望に対応する術(すべ)を身につけることだと思う。そういう面で、近年の産・学の連携はそれらを具現する格好の場であると考えられる。このような企業との報告会を通して、学生は企業の考えや思いを肌で強く感じることができる。また、成果を通して自分を学外にアピールすることもできる。

一方、企業にとっては報告される研究成果をじっくりと聞き、抱えている課題を学会のような公開の場ではできないほど深く掘り下げた議論が可能な絶好の場である。また、これから社会に出る学生と直接にコミュニケーションができ、学生気質を知る良い機会でもある。

今後も、このような企業と大学間の研究報告会は、双方向の技術情報の共有や人的な交流を深める上でも活発に行うべきものと考えます。それでは、調整役で当日の司会進行役としてご苦労されたお二方に、当日の様子を紹介して頂くことにしましょう。

今治造船報告会 ～造船所から見た報告会～



大学42期 清水 信行

平成8年に大学院を修了した後、今治造船に入社し、香川県丸亀市で勤務して既に15年が過ぎた。キャンプなどアウトドアを趣味としてきたが、最近は2人の幼い娘と公園に出かける事が多い。先日は会社の援助を受けて東日本ボランティアに10人一組の交代で志望者が送り込まれ、のべ100人近くが岩手県で作業を行ってきた。私も参加したが非常に得難い経験となり、会社に感謝している。

入社当初から艦装設計の中で色々と経験した後、2年前に出来た新規開発に関連した部署にいる。コンセプト船の開発や自然エネルギーの利用など、それまでとは打って変わった業務内容で、未だに新人状態に陥ることが多く、硬くなりつつある自分の思考回路に苦戦している毎日である。

海洋システム工学科には、寄付講座として今治造船次世代船舶技術研究室を開設している。この寄付講座と関連研究室の学生に造船所まで来てもらい、研究の報告会を年度明けに行っている。今年は、遅めの7月1日に丸亀事業本部にて行うことが出来た。

今回の研究報告会には、大学側との調整役として参加させて頂いた。以下、その報告会について述べる。

寄付講座等ではバトックフローという船尾が切れ上がった船型を主テーマとして、複数の学生がそれに関連した基礎から将来の可能性までの様々な角度から同時に研究を行い、すべてを通して聞くとかなり聞き応えのある内容となっていた。

また構造関係では、造船所がよく見かける部材を例にした研究テーマを採用されており、我々も興味深く聞くことが出来る内容であった。質疑応答も活発に行われ、報告会後の懇親会を通して交流を深める事が出来たと思う。

府大側の窓口をして頂いた井畑さん(大学45期)は造船所の仕事を経験された後、現在は非常勤助手として府大に身を置かれている。海洋・造船に関係する仕事をしていれば、いつか何処かで関わりが出るというのは嬉しいことである。盛り沢山のスケジュールであったが、井畑さんの見事な進行により無事終える事が出来た。卒業以来の再会であったが、寄付講座では既に頼れる存在となっていた。

三宅先生には今回初めてお会いしたが、研究者としても教育者としても素晴らしい方に寄付講座に来て頂いたと実感した。今後の寄付講座の行く末を非常に楽しみにしている次第である。

大学で行われる研究に対して求めることは、俗な言い方をすれば、若さあふれる学生の柔軟な思考による大胆な発想と問題の解決方法である。その過程では幾つかの想定・仮定が含まれるのだが、それが余りにも企業の現実と離れてしまうと我々の興味は薄れてしまう。学生の研究の質に貢献する為にも、企業側からは実際の状況や問題点を大学に伝える義務が有ると考える。

学生が造船所にとっても有意義な研究を行って、その成果を存分に活用すべく造船業界に就職して活躍してもらいたい。そこそ我々の願いである。

船舶工学に端を発する今の海洋システム工学科だが、ともすれば造船所を訪れる事も無く他の業種に就職される学生も少なくない。実際のところ造船所との結びつきが昔ほど無いのが現実である。研究所も持たない弊社は、将来の為の研究よりも目先の船を造ることに集中してきた時代が長かった。その状況を打開する寄付講座に対して、社内からリクルートの効果を求める声が上がること当然だが、私として



は本来の目的はそうでは無く、大学と我々造船所が常日頃から研究を通じて交流を深め、お互いの姿を認識し、意見を交わす場として有るべきだと考えている。そうすれば我々が魅力的な仕事をしている企業である限り、自然と造船所に就職される学生も増えてくるだろう。

今回の報告会では、弊社の専務も参加した。途中退席の予定であったが、興味深い報告が多かったせいか、予定を変更して最後の締の挨拶までしてもらった。「船本来の役割を今一度思い出して頂き、研究に励んで欲しい」という言葉は学生さんにどう伝わったのだろうか。

最後に報告会に参加した弊社の府大 OB である島田紀行さん(大学 49 期)、のコメントを掲載させて頂く。

#### ① 発表への感想

- ・「プレゼン能力の高さに、非常に驚かされました。社会人になると、相手は国内にとどまらず海外の国々と戦わなければならない。更に一歩進んで、自分の

オリジナリティをちょっとでも研究の中に取り入れて頂きたいと思います。例えば成功を求めるだけでなく、敢えて失敗を目指してみれば、そこには学べるがたくさんあるはずです。」

#### ② 懇親会の学生

- ・お酒の席では、色々な経験を持った人・価値観の違う人・全く違う仕事をしている人などと、屈託なく本音で語りあい、また意見を戦わす事で学びを得ることのできる非常に有意義なコミュニケーションの場です。

特に、海事関係の会社での飲み会は非常に熱いという事を多方面から耳にします。府大海洋の学生は先生方との飲み会が多いせいか、我々の話真剣に耳を傾け、何とか吸収しようと食らいついてきてくれる姿勢を既に身につけています。

それにプラスして、自分の意見(研究内容や将来の事、一般的な話でも全然構いません)をもっと積極的に話せるようになるともっと素敵だと思います。





## 今治造船報告会 ～大学から見た報告会～

大学45期 井畑 里和

7月1日 今治造船にて今治造船次世代船舶技術寄付講座 平成23年度第1回報告会が行われた。本講座から今治造船に対し通例年2回行っている研究成果報告会であり、今回は今年度の第1回目の報告会である。昨年度の成果発表と今年度の研究概要の紹介を行うため、学生11名、教員5名の計16名での訪問となった。

せっかく府大に寄付講座があるのだから、もっと学生との交流に生かせないものかとの要望を会社の若手の方々から頂き、技術企画課長の清水信行さん(大学42期)と連絡を取りながら報告会までの準備を行った。清水さんは大学時

代のアーチェリー部の先輩でもあり、こんな形で一緒にするのは思ってもみなかった。お陰で、調整もスムーズに行うことができた。

当日、8:27分新大阪発、岡山で特急しおかぜに乗り換え、瀬戸大橋の下に川崎重工の坂出工場を見ながら10:20丸亀着。学生も、皆ここに集合した。計画課の島田紀行さん(大学49期)が、マイクロバスで丸亀駅まで出迎えて下さった。丸亀工場まで車で約15分。生憎の雨で、丸亀工場はバスで工場内を見学させていただく。岸壁にPCC、ドックにバ



ルクキャリアなど、建造、艤装中の船がこの工場だけで4隻あり、さすが世界第5位の竣工量を誇る会社だと感じる。900トンの船首ブロックを4基のジブクレーンで吊る、という今治造船でしか行われていないというブロック搭載の様子も車中から見る事ができた。

その後、多度津工場に移動。OGの堀川まさみさん(大学56期)と少しお話ししてから作業服に着替え、試運転を終えたばかりのPCCの船内見学をさせていただく。ユニバーサル造船の有明事業所では主にVLCCの建造に携わっていたので、PCCに乗り込むのは初めての経験だった。まずは岸壁から外板のマークなど説明を受ける。船尾のトランサムが波打った不思議な断面形状をしていたのに興味を持った。同じ岸壁に、2隻のプロダクトタンカーが停泊していた。

船体中央部のランプウェイから乗り込み、可動式の車両甲板や2万馬力のエンジン、ロールスロイス製のジェネレーターなどの説明を受けながら船内を回る。思ったより薄い上甲板を通り、船首側にあるブリッジへ。操舵機、エンジンコントロールパネル、ジャイロ、船速、風向、風速を示す様々な計器、久しぶりに見るブリッジだ。視界のよい窓越しに先程のプロダクトタンカーが見えた。そろそろ時間がという言葉に、急いでバスに戻る。あっという間の見学会だった。

今治造船のビデオを見ながら、準備して頂いた昼食をいただいでから報告会の会場へ。昨年度の成果発表4件に続き、研究室ごとに指導教員から研究室の紹介があり、その後に各学生が各自の研究に対する現在までの成果やこれからの研究方針や概要について発表を行った。役員会にも使わらしい立派な会議室で20名を超える今治造船の方が見守る中での発表に学生も少々緊張気味だったが、初めての発表となる4回生も含めて皆しっかりと発表し、また多くの質問にも答えていた。最近の学生は…なんて声もあるが、なかなかしっかりしていると感心した。こういった発表の機会や多くの人との交流を経験することによって、確実に得るもの

があると思う。第2回の報告会が楽しみだ。学生の報告と同時に、今治造船の方から、開発技術などについての発表も頂いた。学生にとっては、製品に最も近い開発現場のお話を聞くことができたことは近い将来きっと何かしらに役立つものと思う。また、清水さんの依頼で事前に発表資料を配布していたこともあり、質疑応答も活発に行われて時間いっぱい有意義な報告会であった。



自動車運搬船のブリッジ内の見学風景

報告会の後、宇多津のホテルにて懇親会をしていただき、多数のOB/OGとの交流を楽しんだようだ。残念ながら私自身は参加できなかったのですが、詳細は清水さんにお任せした。余談だが、十数年ぶりに再会した清水さんに、「大きくなった?」と言われたが、どういう意味だったのだろうか。レディの扱いがなっていないのは、相変わらずなようである。

# 大地震津波を受けた二、三の港湾を見て

会長 定兼廣行(大学 15 期)

宮城県沖で発生した東日本大地震(3月11日)は、私は離れた大阪で異常な揺れ方をする地震だなと感じただけでしたが、この地震がもたらした大津波の破壊力は凄まじく、マスコミ報道を通して知る被災の状況は目を疑うばかりの激しさと惨状でした。

西日本では、近い将来に南海・東南海地震の発生が想定されており、これの地震津波による四国・紀伊半島等の太平洋岸や大阪湾岸の港湾や工業施設等の被災が懸念されます。海や船に関わった者として、東日本の大地震津波による船舶、港湾等の被災状況をその一部分でも実見しておきたい衝動に駆られました。被災直後の現地に行くことに不謹慎、躊躇の思いがありましたが、別の気配もあり、東京出張を機に思い切って出かけました。5月5日福島市内に宿泊し、6日に仙台塩釜港と石巻港、そして7日に釜石港を訪ねました。

## 仙台塩釜港

JR 仙石線の多賀城駅で下車し、タクシーで仙台港区と塩釜港区を回った。なお、気象庁発表による当地の地震の震度と津波の高さは、6強と7.2m(痕跡推定)。以下にメモを摘記。

- ・岸壁接岸部分の被害はほとんど無く、ヤード面に地震による亀裂等が見られた。
- ・コンテナ用のガントリークレーン等の荷役設備に倒壊・損傷の被害は見られなかった。(岸壁に耐震工法が施されていたのかも知れない。)
- ・火災を起こした漁船や、無傷の大型フェリー(津波襲来前に港外に避難したとか)が岸壁に

係留されていた。

- ・倉庫等の建屋は、外見からは被害は軽微に見えた。しかし損壊の建屋もあった。
- ・エネルギー基地の周辺では、火災の痕跡が見られた。
- ・岸壁の広いヤードに金属、木材の廃材が分別されて幾つも小山のように積み上げられていた。倉庫内部の機材等の廃棄物か。
- ・港湾奥の岸壁に5~6千トンの外国船が打ち上げられていた。その際に、船首部が倉庫建屋の屋根・壁に接触し、これを破損していた。(写真1)
- ・防波堤の決壊や倒壊の様子は見られなかった。

次の石巻港へは、JR 東塩釜駅より先は鉄道が不通のため、代替バスで松島町と東松島市を通って JR 石巻駅まで行き、駅前からタクシーで旧北上川沿いに下って港に向かった。



(写真 1)

## 石巻工業港

石巻市には、工業港と漁港がある。工業港には製紙、木材、製缶等の工場があり、また漁港には水産加工場や冷凍倉庫がある。気象庁発表による当地の震度と津波高さは、6強と7.7m(痕跡推定)。以下にメモを摘記。

- ・工業港の岸壁そのものの被災状況は仙台塩釜港と同様であり、これの被害は意外にも少なかった。
- ・港の奥の岸壁に千トン程の日本船籍の一般貨物船が打ち上げられていた。
- ・サルベージ会社のクレーン船が海底や岸壁施設の復旧に活躍していた。

## 釜石港

釜石市には新日鉄の釜石製鉄所があり、港にはばら積船等の出入りがある。釜石港は釜石湾の地形を活かした良港であるが、奥が深いこともあって、しばしば大津波の襲来を受けて来た。このため、釜石湾の湾口部(幅約2.3km)に強固な湾口防波堤が設置されている。湾口中



(写真2)

央付近の水深は60数mあり、最も深い場所に設置されている防波堤としてギネスブックに登録されているとのことである。気象庁発表の当地の震度と津波高さは、6弱と9.3m(痕跡推定)。以下にメモを摘記。

- ・湾口防波堤の赤灯台側(外洋に向かって左側)の堤は、先端に行くほど決壊・倒壊が顕著であり、赤灯台は大きく傾斜して半没状態になっていた。(写真2)
- ・市街地を守るため道路沿いに防潮堤(路面上高さ約2.0m)が港を囲むように設置されているが、これの海側に建つ魚市場建屋の1,2階は津波に撃ち抜かれていた。津波はこの防潮堤を乗り越えて市街地に広く、激しく流れ込んだ。
- ・港内北側の岸壁に、6~7千トンの外国船籍の船舶(軽荷喫水6m弱)が船首船底部と防潮堤が交差するように乗り上げていた。結果的にこの防潮堤がこの船舶の市街地への乱入を防いだことになる。

釜石に行った別の動機は、この地に当会会員石村栄太郎氏(大学院修了)実家の造船工場があり、被災されているとの情報が同期生の渡辺数雄氏(大24期)から届いていたことです(この情報は聴朋会のホームページに掲載)。工場は市街地から離れて湾口に近い場所にありますが、工場は奇跡的にしっかりと残っており、遠目に建屋の造船所名を見出したときは一安堵しました。しかしやはり、建屋1階の工作作業場は激しく被災して道具や装置類が冠水散乱して使用不能となった由、ただ幸いにも2階の設計室等は大きな被災を免れたとのことでした。またご家族や従業員の皆さんは無事であったそうです。そして、被災の直後から漁船の修理依頼があり、忙しく気丈に対応しておられる様子でしたので心強く思いました。

同期生はじめ、皆さんから励ましや支援があったことを石村さんから聞いて、大変ありがたく思いました。

開催の日時・場所：平成 23 年 2 月 5 日，海洋システム工学科会議室

1) 報告（平成 21, 22 年度の事業関連と会計の報告）

(1) 21 年度

事業関連：

- ・ 総会開催：平成 21 年 11 月 1 日，大講義室・食堂
- ・ 理事会開催：平成 22 年 2 月 20 日
- ・ 学業優秀者（10 分野の修了院生）の表彰：副賞(ペン皿)の贈呈

会計報告：繰越金・収入:1805 万円，支出:198 万円

(2) 22 年度

事業関連：

- ・ 総会(第 2 回)：平成 22 年 6 月 5 日，学術交流会館，出席者 80 名.  
特別記念講演「大阪府立大学の改革の状況について」，講演者；奥野学長，  
カクテルパーティー
- ・ 単位同窓会への援助：
  - ① 同日総会開催の 4 単位同窓会に開催費と案内状送料
  - ② ホームカミングデー同時開催の 3 単位同窓会に案内状送料
- ・ 学業優秀者（10 分野の修了院生）の表彰，副賞(ペン皿)の贈呈
- ・ 理事会開催：平成 23 年 2 月 5 日 ・ ホームページの充実：毎月更新

会計中間報告 繰越金・収入：1626 万円，支出：162 万円

2) 協議事項と内容

(1) 理事・役員の交代

- ・ 副会長：西川嘉康(機械)退任
- ・ 理事：小野尚史(経営)→菅田勝，西川嘉康(機械)→東本暁美，山下勝己(中百舌鳥電気)→堀中博通
- ・ 監事：菅田勝(経営)→古野弘(数理)
- ・ 庶務理事：市橋秀友(経営)→井上博史(金属・材料)
- ・ 会計監査：小野尚史(経営)→定兼廣行(海洋)

(2) 副会長の選出 室津義定(航空)会長

(3) 2012 年度事業計画・予算案

・ 事業案

- (1) ホームページの充実
- (2) ホームカミングデーに協賛の単位同窓会への補助
- (3) 理事会の開催

- (4)その他 (単位同窓会の会誌の収集・保存)  
・予算案 管理費 54.4 万円, 事業費 85.0 万円

## □ 校友会評議員・理事会

開催の日時・場所：平成 23 年 6 月 12 日, 中百舌鳥 C1 棟学術交流会館多目的ホール

議事 (1) 新規加入同窓会

琴栄会キンエイカイ(総合リハビリテーション学部栄養療法学科同窓会)

会長：前田留梨子 会員数：150 名

- (2) 評議員の交代 学生センター長：寺迫正廣→竹内正吉, 工学研究科長：辻川吉春→池田良穂,  
中百舌鳥電気クラブ：山下勝己,  
斐文会：高橋充子・田中和美・伊藤百合→井本蓉子・中嶋順子・坂口永津子
- (3) 校友会副会長 津戸正弘(陵友会(経済学部)会長)
- (4) 会則の一部改正 第 16 条関連など
- (5) 入会状況 4 月入学者の入会率：各单位同窓会 40.4~79.8%(H23.3.31 現在)
- (6) 平成 22 年度事業・収支決算

事業：

- ① 校友懇話会 4 回開催
- ② 卒業生による就職セミナー開催 2 回
- ③ 大学ホームカミングデーを共催
- ④ 白鷺賞を 26 名に授与

収支決算：会費収入約 997 万円, 支出 492 万円

(7) 平成 23 年度事業計画

- ① 第 2 回ホームカミングデーの共催
- ② 校友懇話会の開催
- ③ 卒業生による就職セミナーの開催
- ④ 白鷺賞副賞の贈呈
- ⑤ 地域同窓会への支援
- ⑥ 有名卒業生による講演会(仮称)の開催
- ⑦ その他

(8) 平成 23 年度予算 収入：会費 917 万円 支出：771 万円 (繰越金約 1624 万円)

(9) 大阪府立大学創基 130 周年 2013 年 創基 130 年事業記念基金の説明

(10) その他 校友会グッズ企画委員会の設置

議事終了後, 林 元日古新会長(工学部同窓会)から就任挨拶があり, 続いて井本一幸前会長の顧問就任が委嘱された承された。

# 事務局からのお知らせ

## 平成23年度分会費納入のお願い

同窓会費をまだ納付されていない方は、お手すきの時結構ですので同封の払込取扱票にて納入下さいますようお願い申し上げます。

毎回催促がましくご請求申し上げ誠に心苦しいのですが、何分本会は皆様からの会費のみで運営いたしております。なにとぞご協力のほど、よろしくお願い申し上げます。

## 故正岡先生遺児育英基金募金のお願い

今回、故 正岡孝治先生遺児育英基金募金趣意書と払込取扱票を同封しております。

皆様のご賛同とご協力を賜りますよう、よろしくお願いいたします。

※今回、郵便払込取扱票は会費納入用と募金用の2通を同封しております。ややこしくて申し訳ありませんが、お間違いなきよう、何卒よろしくお願い申し上げます。

## 鷗朋18号への原稿募集

来春、鷗朋（けきほう）第18号を発行の予定です。みなさまからのご投稿が主役です。

ぜひご応募ください。

## ホームページをぜひご覧ください

鷗朋17号は、モノクロです。今回は、特にたくさんの写真を掲載しました。ホームページでは、フルカラーの鷗朋がご覧いただけますので、是非、ホームページの方にもお気軽にお立ち寄り下さい。

<http://www.marine.osakafu-u.ac.jp/~web01/ob/index.html>

大阪府立大学工学部同窓会で検索 ⇒ 学内同窓会 ⇒ 鷗朋会からも検索できます。

## 直通の電話・FAX がつきました

鷗朋会事務局 TEL/FAX 072-254-7461

従来の電話番号（海洋事務室）も使用できます。お気軽にご連絡ください。

## ホームカミングデーの日に同窓会をしましょう！

皆さん、ホームカミングデー開催日に同窓会をしますと、大学から最大10万円の補助が出ることをご存じでしょうか？集まる人数等の必須条件を満たす必要はありますが、『みんなで集まって補助金獲得を目指す』というのは如何でしょうか？是非、同窓会開催についてご検討下さい。今年はダメでも、来年があります！皆さん、とにかく集まりましょう！同学年だけでは人数が不足する場合などは、学年をまたいで集めましょう！

なお、同一学科にて複数の同窓会が行われた場合は、頭割りとなります。悪しからず、ご了承下さい。条件等については、鷗朋会の事務局までお気軽にお問い合わせ下さい。







修士論文 (博士前期課程)

(指導教員)

生島 一樹	(柴原)	GPU 並列化を用いた理想化陽解法FEMによる大規模溶接力学解析システムの構築
池本 昌仁	(山崎)	海底熱水鉱床開発における環境影響評価のための化学合成細菌の動態に関する基礎的研究
大西 星輝	(桃木)	船舶に働く風圧力および風力の有効利用に関する研究
岡部 直樹	(有馬)	ヒューマン・モニタリングシステムの開発 -表情の計測・解析・評価システム-
恩田 尚拓	(柴原)	三次元画像計測を用いた高精度溶接固有変形同定システムの開発
片山 卓也	(馬場)	湧昇システムによる成層流体の混合に関する研究
後藤 康二	(山崎)	コバルト・リッチ・クラスト開発の経済性向上に関する基礎研究
杉原 拓匡	(池田)	船首区画浸水時における耐航性能の評価に関する実験的研究 -客船船型での海水打ち込み発生予測法-
辰巳 貴俊	(池田)	ノンバラスト水&K0 タンカーの開発 -ノンバラスト船の抵抗性能とスラミング対策-
土橋 知幸	(柴原)	パイプ板継ぎ溶接問題における3次元溶接高温割れ解析手法の確立
西澤 浩司	(池田)	電気推進ノンバラストタンカーのフィージビリティスタディ
西津 雄太	(坪郷)	自由表面条件を満足する Green 関数を用いた定常造波問題に関する研究
藤原 英雄	(坪郷)	浮体式洋上風力発電における風車の回転慣性と浮体運動の相互作用と波漂流力について
堀 友則	(柴原)	3D 陽解法 MLPG(メッシュレス法)の開発と溶接移動熱源問題への応用
南 雄介	(柴原)	理想化陽解法FEMによる大規模構造物の弾性固有ひずみ解析
三谷 俊輔	(大塚)	沿岸域における物質濃度分布の画像計測手法に関する研究
山田 阿門	(山崎)	海流を利用したマンガン団塊開発システムの概念構築
吉岡 祐貴	(片山)	非定常横揺れ減衰力に関する実験的研究-ビルジキール成分について-

★三谷 俊輔君は【海洋システム工学分野 最優秀論文賞】【日本船舶海洋工学会奨学褒賞】を受賞しました。

★生島 一樹君、池本 昌仁君は【海洋システム工学分野 優秀論文賞】を受賞しました。

## 卒業論文

(指導教員)

乾 ゆか	(中谷)	エクセルギーを用いた物質循環システムの評価手法に関する基礎的研究
井上 直	(深沢)	嵐モデルを用いた船体疲労強度における応力応答関数の検討
岩本 拓也	(柴原)	ISM(反復サブストラクチャー法)を用いた溶接組立構造の変形解析
大橋 岳尋	(片山)	船舶の波浪中復原性に関する研究－浅喫水とウエザークライテリオン－
大森 達也	(大塚)	過栄養海域の浄化を目的とした海藻の大量培養に関する基礎研究
岡島 沢哉	(有馬)	ソーラー水中グライダーの設計と製作
岡田 崇志	(柴原)	パイプ構造多層溶接継手の残留応力解析
奥井 良輔	(馬場)	振動流における砂粒子群の挙動に関する基礎的研究
五島 健太	(有馬)	MEMS 技術のヒューマン・モニタリングシステムへの応用 –ラージモデルによる検証–
菅田 航平	(池田)	強風下でのチップ船の風圧力影響とその要因について
鈴木 一鷹	(池田)	運動計測装置と波浪観測装置を用いた操船支援システムに関する開発研究
高木 聖和	(桃木)	高効率平板翼の開発
塚原 洋平	(中谷)	海底堆積物中における無機化過程に関する実験
寺嶋 一二	(山崎)	画像解析を用いたバクテリアマットの消長の把握
富田 愛華	(池田)	ノンバラスト&K0 タンカーの開発
長野 弘和	(山崎)	紫外線蛍光センシング技術の海底熱水鉱床開発への適用に関する基礎研究
橋本 翼	(片山)	滑走艇の空力特性に関する実験的研究
春木 大典	(深沢)	線状加熱の自動化を目的とした船体任意形状外板加工システムの開発
堀井 龍	(池田)	トリマラン型カーフェリーの損傷時復原性に関する研究
八木 利起	(大塚)	広域海面画像を用いた流場計測のための画像処理法の検討

★富田 愛華さんは【白鷺賞】を受賞しました。

★塚原 洋平君は【海洋システム工学分野 最優秀論文賞】【日本船舶海洋工学会奨学褒賞】を受賞しました。

★大橋 岳尋君、長野 弘和君は【海洋システム工学分野 優秀論文賞】を受賞しました。

## 編集後記

### 雑誌に掲載された海洋システム工学科に関する記事について



最近、海洋システム工学科に関係した記事がいくつかの雑誌に掲載されました。事務局で把握できているものについて、下表にまとめてみました。興味がありましたら、事務局までご連絡下さい。メールによるコピーの配信ならば、可能かと思えます。

編集委員長 大学 30 期 三宅 成司郎

掲載雑誌名 (発行所)	掲載月	タイトル	内 容
テクノオーシャン・ ニュース NO.41 (テクノオーシャン・ネット ワーク)	2011 年 4 月	次世代エコシップのコンセ プト・デザイン	池田先生が、省エネ船開発の現状の概説および府立大学のノンバラスト船開発の取り組みを紹介し、海運会社や造船所から提案された省エネコンセプト船について整理概説されています。
海運 (社)日本海運集会所)	2011 年 5 月	特集:海事大国夢を創る 『次世代省エネ船開発の最 前線』	池田先生が、省エネ船開発の現状について解説されました。海運会社・造船所・大学の個々の取り組みについて説明され、「次世代型超省エネ船舶が誕生する新しい時代の幕が上がりつつあるようだ。」と締めくくられています。
コンパス 7 月号 (海事プレス社)	2011 年 7 月	ニッポン造船の技術力 第 33 回『来年度から学域 制スタート大阪府立大学』	来年度からスタートする学域制では、航空宇宙・海洋システム・機械の 3 学科にて、機械系学類を形成します。海洋システム工学科は産官学連携の時代を過ぎて、個々の企業と 10~15 年先の次世代船舶の研究に取り組むことへと方向性を進化させています。それら共同研究の形態について、解説されています。
サンケイリビング堺版 (サンケイリビング新聞社)	2011 年 7 月 23 日	What's 府大 『読者が工学部研究室を訪 ねました』	今治造船次世代技術寄付講座にて研究をしている 3 名の学生さんへのインタビュー記事です。インタビュアーの「何故、海洋システム工学を選んだの? 大学生活・就職活動・将来の夢は?」という質問に、真面目に答えております。

鷗朋会ニュース「鷗朋」第17号

2011年11月1日

発行：鷗朋会（けきほうかい）

〒599-8531 堺市中区学園町1-1

大阪府立大学大学院工学研究科

海洋システム工学分野気付

TEL/FAX072-254-7461

Email: doso@marine.osakafu-u.ac.jp

<http://www.marine.osakafu-u.ac.jp/~web01/ob/index.html>

郵便振替口座番号 00970-7-126500

りそな銀行深井支店 普通口座番号 0060109

加入者名「鷗朋会」

印刷：(株)春日