

# 関西船舶流力研究会（KFR）32年

姫野 洋司

## 1. はじめに

今、筆者の手に「KFR20年のあゆみ」と題した1989年（H元）12月発行の小冊子がある。そのいきさつは、筆者がKFR会長をしていた平成元年に、当時幹事の長谷川和彦先生が翌年1月でKFRが満20年になることをたまたま「発見」したことが発端であった。そこで、幹事会で協議して、12月に20周年記念例会と記念出版を行うこととし、初回から211回例会（1989年12月）までの講演表題目録、会員名簿や資料、それに記念講演（森正彦氏）や特別寄稿文（田中一朗先生、高木又男氏、岡本洋氏、烏野慶一先生）などを綴って小冊子としたものである。

この冊子はおそらくKFRの関係者だけにしか配布されておらず、一般会員の目には触れることはさほどなかったものと思われるが、これを読むとそれまでのKFRの活動が大変良く分かる。

そこで本稿では、この冊子からKFRの設立当時の状況や20周年に寄せて特別寄稿された方々の寄稿文を再録するとともに、その後の活動を簡単に紹介することとした。

## 2. KFRの概要

関西船舶流力研究会（Kansai Fluid-dynamics Research Group）は、1969年（S44）12月27日（なんと、年の暮れではないか！）に大阪大学造船学科の会議室において、設立準備会を開催している。名称・略称を定め、毎月第4土曜日を定例会とし、毎回2編程度の論文を解説、会場は日立、阪大、川重、三菱で持ちまわり、会員は大学20名、企業16名程度を予想、組織として笹島秀雄会長、高木又男代表幹事、さらに6名の事業所幹事を定め、例会の準備日程、文献の範囲選択、初回の予定、などかなり詳細な事項を取り決めている。このようにして第1回KFRは1970年（S45）1月31日（土）2:00-5:00pmに開催された。1990年（H2）1月で20年（211回）、2002年（H14）1月で32年になる。

会員数は、1971年（S46）1月に47名、1989年

（H元）12月で65名、2001年（H13）1月現在で113名となっている。参加者数は、当初は約30名程度、その後一時中だるみで10名以下のときもあったようであるが、運営方針の転換等により再び活性化し、現在でも毎回40-60名程度である。

KFRは初代会長故笹島秀雄先生、そして故高幣哲夫先生、田中一朗先生で20年間続けられ、その後、筆者姫野洋司、一色浩氏、内藤林先生、池田良穂先生などのもとで、船舶流体力学に関する様々な活動を行ってきた。

最初は、高木又男氏の発案で、仕事に忙殺されて最近の論文を読む機会の少なかった流力関連の造船設計者、研究者の悩みを解消する目的で、年間12回とし、1回あたり2、3編ずつの論文を読む勉強会としてスタートした。その後、諸先生方による特別講演会が企画され、ついで、回数を減らしてその分内容の濃いシンポジウムやフォーラム、製品展示会の併用、さらに、韓国ソウル大の流力研究会との共催による「日韓合同ワークショップ」の開催、そして最近では、集中討論会など、イベントを重視する内容に変わってきている。

この間、関西造船協会からも支援を受けるようになり、KFRは初期の勉強会からイベント指向の研究会として、関西における船舶流体力学の活動の中心母体に成長してきた。また、大阪大、大阪府大、神戸商船大の船舶工学関連学科の学生・院生諸君で自主的に運営するKFR-Juniorなる団体も1998年に発足し、3大学の院生・学生諸君の交流の場として、サッカー大会や懇親会を持つなどの独自活動のほか、KFRと協調してスチューデントパネルを実施するなどの大変有意義な活動を行っている。

これらの活動は、会長のほか、若手世代の幹事、1年交代の事務局担当者たちの尽力に負うところが極めて大きい。特に彼らの発案による「とおきシリーズ」は、会員の参加意識の向上、流体力学の展開、小さな問題の発掘などの点において誠に楽しい良質な企画であると思う。

発足当時の経緯については筆者が述べるよりは、前述の「KFR20年の歩み」に掲載された4氏の寄稿文に詳述されているので、まずはそれらを紹介しよう。

### 3. KFR20周年特別寄稿再録

#### KFR20年を振り返って

(田中一朗)

このたび関西船舶流体力学研究会（KFR）が発足以来満20年を迎えることになったことはまことに御同慶の至りであり、会員諸兄と共に大いに寿ぎたい。私は前会長として一筆書いて欲しいと依頼されたので、半ば義務として、しかし喜んでお引き受けした次第である。会長交代の御挨拶も兼ねて書かせていただく。

私は初代 笹島秀雄先生、二代目 高幣哲夫博士の後をうけて僭越ながら9年間にわたり会長を勤めさせていただいた。どの程度会の運営と発展に貢献できたかを考えると内心忸怩たるものがあるが、会員諸兄の絶大な御協力を得て、KFRを何とか現在のような活動レベルにもってきた上で、現会長 姫野洋司教授に引き継ぐことができたのは誠に幸いである。この機会にあらためて会員諸兄と代々の幹事諸氏の御努力に感謝申し上げる次第である。ただ、一つ残念なことは、笹島先生も高幣博士も共にすでに故人となられ、20周年の記念すべき日を御一緒に祝っていただくことができないことである。KFRの今日あるのは実に両会長の築かれた礎があったればこそであり、ここであらためて両会長の御業績をたたえたいと思う。

笹島先生は初代会長として意見をまとめて会を発足されると共に、初期の成長期を築いていかれた。当時大阪大学工学部造船学教室には流体関係の分野では中村彰一先生、野本謙作先生も勿論在任中であり、教育と研究に活躍しておられた。また、大阪府立大学では菱田敏男先生、田口賢士先生、田中紀男先生が同様に御精励であった。ただ御存知の通り、大学というところは基本的には縦型社会であり、流体関連分野の似たような研究・教育を行っているとはいっても、中々相互に勉強を共にするということがなかった。また大学と造船所の間でも研究の面での交流は重要であると言われながら、個々のテーマについて必要に応じて実施されているだけで、一般的な、また基礎的な研究についてはほとんど共通の場がなかった。こ

ういう状況の中で、いわば横型の組織を作り、会社と大学の研究関係者が一緒に参加、勉強できる形のものほしいとの提案が日立造船の高木又男博士からなされ、賛同を得て昭和45年に本会の発足となった次第である。ただし最初はテーマを決めない勉強会、すなわち文献抄読会であり、外国文献を皆が読んで内容を紹介するというものであった。TINA, TSNAME, JSTG等を中心に年代を遡って読んで行きながら討論を行った。

このスタイルは何年かは定着して続いたが、そのうちに読む論文がなくなり、徐々に運営に対する次の案を考えるようになって来た。運営法として別な方法を熱心に唱えられたのは最初は川崎重工(株)技研の渡辺四郎氏であり、後で高幣前会長も会長時代に色々実行された。筆者は渡辺氏と例会の後何度も討論、相談をさせていただいたことを覚えている。そのような動きの末、テーマを決めて関係論文を読むとか、何らかの方針の下に論文を選定し、紹介するというように会の内容が変わっていった。そのころ川重におられ、明石船形研究所(ASMB)の建設に日夜頑張られた、現在横浜国立大学の池畑光尚教授がFroudeの論文の連続紹介をされたのも、このような新しい考え方によるものであった。

渡辺氏が事務局を担当されている頃から会の運営についてももう一つの変化があり、数人の幹事会組織で運営を検討していくという、今日の会の形態と同じものが作られた。また、この頃笹島会長が関西造船協会の会長も勤めておられたこともあり、KFRは関西造船協会と相互協力、補完していくのが双方に有益であるとの認識の下に、関西造船協会は会場費等若干の会の運営費を受け持ち、一方KFRは活動報告として勉強した論文のリストを関西造船協会誌に掲載し会員の参考に供するという事になった。これも今日まで続いている。

歴史が20年も続くとその間色々なことが起こるのも当然である。例の昭和48年並びに昭和52年頃の二度にわたるオイルショック以降の景気の沈滞、下落が必然的に各方面の活動に影響を与えたことは周知のことである。KFRにおいても勿論しかりであった。私が会長をお引き受けした昭和55年はすでにその影響が現れていた時期で、会社の研究関連部門では厳しい企業環境の中で次第に生産直結の研究活動の割合が増え、基礎的研究のゆとりがなくなりかけていた状態であったようである。そのためKFRへの出席が次第に困難になり会

の活動レベルは減少していった。その前年の昭和54年の夏、当時の高幣会長から今年度限りで会長を辞任して筆者に後をたのみたいというお話があった。その時は、それは困るのもっとやって下さいと続投をお願いした。その後12月の例会で(私は他用のため欠席していたが) 会長交代の審議があり、その結果12月24日クリスマスイブに高幣会長からお電話をもらい、会長の交代が決まったのでよろしく頼むというお話で、結局私がお引き受けすることとなった。

お引き受けした以上は微力とはいえ会の発展を図るべく努力する覚悟であったことは勿論であるが、研究環境が次第にゆとりを失っていきつつある時期であったので、会の活性化のために二つの方針を立てた。まず一つは、会への出席が負担になってはいけなと考へ、多忙な時期とか夏休みの時期の例会を中止し、年間の開催回数を減らすことであった。もう一つは内容の問題で、他の研究者の論文を読むこと間接的であるのであまり生きたものがない。またこれは個人的にでもできることであり、特に、論文を選定した紹介者とそれを聴講する出席者の興味が異なることが往々にしてあるので、必ずしも皆にとって有意義とはいえないと判断した。むしろもっと会員自身の研究を紹介してじかに討論を行うとか、皆の関心の高まっている分野の専門家の講演会を催すとかという方が、血の通った研究会になると考へ、そのような形式に変えていくことにした。

このような方針に対して幹事会の人達からは全面的な賛成と協力を得、徐々に、しかし着実に会の内容は変化していったと思う。その頃私としては、会が活性を失うと存在意義がなくなるのでその時は解散せざるを得なくなるが、そのようなことはなんとしても避けなければならない。折角出来た組織は大変貴重であるので是非継続していかなければならない、と考へていた。そのため会が何とか順調に活性化されるまでは会長として頑張り、目処がつけばその時次に交代しようとひそかに期していた次第である。幸い昭和54年頃を境に私の見るところでは会の活性化は一応成功したように思う。それから5年たち、KFRの活動は近年特に目覚しい。最近の例を見ても、数値流体力学のフォーラムのようにオーソドックスのものから、ニューコンセプトシリーズ、とっておきシリーズ等々硬軟両様の例会を開催し、大変自慢できる内容になったと思う。また、特別講演の講師、ある

いはシンポジウムの参加者の中にはITTCとか共同研究等で来日した外国の学者も含み、国際的な視野での研究会という意味合いも根付いてきたと思う。そういう点では、今流行の国際化という言葉はわがKFRでは既に不用であるというべきであろう。いずれにしてもKFRは今や大変活発に、ダイナミックになった。これは私の慾目だけではないと思う。是非この勢いを更に伸ばして生き生きとした研究会として益々発展してもらいたいと思う。

ただ、次のような注意も必要ではなからうか。これは会員の主体が関西地区の造船関連流体力学研究者であるということである。これは当然会員が固定化し、かつ人数も余り多くならないことを意味する。このことは会の運営上は大きな利点であるが、一方において、お互いに顔も研究内容もよく知り合っているということから安易に流れる傾向が出るかも知れない。これを防ぐため、是非他分野からの刺激を随時注入して活性化エネルギーの導入に努めてほしいと思う。もう一つの性格として会員数がそう多くないということは、うっかりすると活動レベルの低下につながるの注意しなければならない。しかし、勿論私は会員数の増大を図るべきであるといっている訳ではなく、むしろ次のように考へている。会の意義は本質的には会員数には関係がない。人数が少なくとも、会員がお互いの討論を通じての研鑽の場として会を活用すれば、研究会の目的は十二分に達成される。このためには会員が互いに熟知しており、人数も中規模であるという性格はむしろ利点であるともいえるので、どうかこの点を十分に生かしていただきたいと思う。

幹事諸氏は、多忙な時間を割いて代々非常な努力を払われ、会の運営と発展に大きな貢献をされた。特に最近の活動はその方々のアイデアと熱意に負うところが大変大きい。ここにあらためて深く感謝すると共に今後ともKFRのために御努力いただくようお願いしておきたい。関西造船協会にも長年御支援いただき大変ありがたく、現会長中村彰一先生に御礼申し上げる次第である。(平成元年12月)

#### KFRの思い出

(高木又男)

KFR 現会長姫野教授から KFR の思い出について何か書いて欲しいとのご依頼を頂いた。KFR に

については設立提案者としていろいろの思い出があるから、設立の経緯を記して責をふせぎたい。しかし、すでに20年前のことであり、最近とみに記憶力が衰えているので、思い違いが多々あるかも知れないが、年に免じてお許し頂きたい。

当時、コンテナ船や肥大船に関連して抵抗推進関係では、船首バルブなどに関する造波抵抗理論、1+k や船尾伴流の推定に関する肥大物体流場理論、耐航性関係では、波浪荷重、船体運動などの推定に関するストリップ法を中心とする耐航性理論、又、操縦性関係では、操縦性微係数や舵性能の推定に関する斜航船体流場理論などなどの文献が、国内外で多数発表されていた。

これらを個人または単一の組織で吸収するのは大変困難と考え、関西地区の大学・造船会社のこの方面の関係者から、それぞれの専門分野の文献を紹介しあうことで、情報収集の効率化を計ることを考え、関西流力研究会の結成を提案した。筆者の提案については、種々の意見があったが、故笹島先生が賛意を表してくださり、とにかく月1回の割合で始めることになった。始めたからには途中で止めることのないようにとの笹島先生のご意向で、大変盛会となり、関西の地に一つの研究の輪ができたことを大変嬉しく思ったことを思い出す。

初代会長が笹島先生で、第2代高幣先生、第3代田中先生と引き継がれ、現会長姫野先生に至っているわけであるが、途中やや低調になったときもあった。熱しやすくさめ易い筆者は、一応の役割を果たしたのであるから、解散も止むなしと思ったが、田中先生が笹島先生のお考えを引き継いで熱心に継続を計られ、再び今日の隆盛に至っている。最近はずっかり世代交代が行われ、若い先生方が新しい企画を考えて熱心に会の運営を続けておられることに深い敬意を感じている。KFRのますますの発展を心から祈念して筆をおくことにする。

## KFR 20周年に思うこと

(岡本 洋)

事務局の資料を拝見して、KFRの活動の20周年をレビューし、これまでの関係者の努力に敬意を払うものである。KFR20年の大きな流れを見ると、大雑把に3つの機関に分けられる様な気がする。即ち、初期・中期と現在を含む後期である。

初期は、矢張り、発足に当っての思い入れもあり、運営の具体的内容を模索しながらも大いに盛り上がろうとしていた時期である。発足は、昭和45年であるから石油ショック（第1次、昭和48年）の前で、世の中は好況で、昭和44年は戦後最長の43ヶ月連続のいざなぎ景気と言われていた折、日本造船業も真に隆盛の上り調子の時である。後で記す様に、私自身を含めてKFRの関係者それぞれが、未経験の建造船の技術的な課題や関連の問題をかかえ、その解決に取り組んでいた時期に当たると思う。又、ぼりばあ丸、かりほるにあ丸が相ついで野島崎東方海上にて、大波浪の中、船体破損によって沈没したのは、前年の昭和44年1月、45年2月の事であった。この様な技術的な背景がKFR発足の潜在的な動機付けであったであろう。この様な時期だから、文献紹介を中心とするKFRの活動は、会員に幅広い情報を提供し充分設立の趣旨に沿った貢献をしたと評価できる。

私は基本設計部において、性能計画・設計を通じて流力問題に関係を持ち、偶々KFRの初期の立ち上がり期に運営に関係した。船舶の大型化、高速化に当たって、構造・強度と共に船型性能に対する要求が強く求められていたのが、この初期の時期に当たると言えよう。川崎重工・日立造船が共同で船型試験を行う機関として、(株)明石船型研究所が設立されたのは、昭和46年11月であるので、正にこの時期である。

設計の立場より流力問題に関連をもった仕事をしてきた自分としては、特定の問題点を解決し、より良い性能の船型、プロペラの開発を目指していたので、関連の分野について広く知識と情報の入手を望んでいた訳であるが、これは個人や、少数の人数では出来ることは限られている。KFRにおける文献紹介はこの様なデマンドを直接満たしてくれる有力な手段であったに違いないし、又同じ様な仲間との集まりは恰好の情報交換の場となる訳である。当然この事は現在も同様であるが、特にKFR初期の数年はこの点の貢献が大きかったように思えてならない。

中期としては、昭和50年頃より数年間であろうか。KFRとしても、中だるみとは言い過ぎだが模索の時期であろう。昭和50年に日本の船舶建造量はピークを打ち、昭和54年に向けての奈落の底に落ち込んでいく時期である。従って、昭和51年には巨大船時代は終わった。100万Tタンカーの建造を目前にして、巨大肥大船の船型性能問題、航

行安全に関連して操縦性の問題は、いかにあるべきかと言った技術的諸問題等々は、過去のものとなって、新たに発生した石油価格の高騰（石油ショック）によって、省エネ（船型）研究がクローズアップして来た。又この時期より、海洋構造物の紹介が増えているのが印象的である。造船業界では、いくつかの造船会社の会社更生法申請、主要造船所40社への運輸大臣の第一次操業短縮の勧告（昭和51年）、希望退職の募集の、造船日本数年前の栄光はいずこ、と嘆かざるを得ない苦難の時代の始まった時期である。

しかし、数年に亘る上記の様なトンネルも近年では、様相が好転し、受注量・船価も明るさが見え、多くの造船所では、当分の間船台は満杯の状況にあると聞く。KFRでも、この数年は、中期の停滞より、新しい活躍の時期に入ってきた感を強くする。とっておきシリーズ、よく判るシリーズ、フォーラム、企画ものシリーズ等と、新しい企画が推進されているのは、造船新時代に対応して好感が持てる。初期の文献紹介が中心であったのとは一味違って居り、むしろ、この方が自然の成り行きの様に見える。

世間では、日米摩擦・技術摩擦が折にふれ報道され、すでに日本は外国より学ぶことはないと言った様な事がある。吾々の、KFR に関した分野ではどうであろうか。浅学の自分にはこれを論断する資格はないが、自分の直接関係する分野では、常にその気概で仕事をしなければならないが、KFR の精神に立ち返れば、やはり虚心に情報を集めると言う事、交換する事はいつになっても必要ではないかと思われる。一人よがりになってしまうと物が正しく見えなくなるのではなからうか。

KFR 発足の初期（昭和45年～）は、自分自身にとっても、駆け出しの時期で、思い出も多い。私が川重の性能班を故安井三郎氏より引き継いだのは、昭和41年であったからである。川重坂出工場が完成したのが昭和42年10月で、大型建造船時代がここから始まる。昭和45年12月には、ノズルプロペラ付きの20万トンタンカー ゴーラーニチュー号を引き渡している。高速船では、当時としては画期的な2軸2舵・サービス24Knotの豪華フェリー サンフラワー号を昭和47年1月に完成。2軸計8万馬力のコンテナ船ベラザノブリッジを昭和48年7月に完成している。又、この時期、吾が明石船型研究所は、昭和48年12月営業運転を開始している。

特殊船としては、自動車専用運搬船として、吾国最初で且最大級である第15とよた丸を完成引き渡したのは昭和45年7月である。どの程度の風圧側面積の大きさが、実用限界であるか、出入港時低速時の操縦性、係留時の振れ回り等色々先駆船としての設計に苦労したのは、今となっては懐かしい思い出である。

KFR に直接関係ない事を色々書いてしまったが、KFR 発足当時の技術的なバックグラウンドとして、ご参考になればと思う。

さて、企業の寿命30年説と言うのがあるのをご存知の方も多いと思う。富国強兵一本槍で、明治以来発展してきた多くの企業が、ここに来て、貿易摩擦より内需要点に変革を余儀なくされていると言う環境の大きな変化に遭遇している。過去の実績を調べると、ある時期の優良企業も、多くは30年でそのランキングが入れ替わり、過去の主力商品一本にすがっている所は没落していると言う。環境変化に対応を怠ると、こうなると言う企業輪廻の実態を言ったものである。従って、常に研究開発、新製品の開発・商品化、人材のリフレッシュによって、前向きな経営をさとして居る様に理解される。造船業も構造不況と言う大きな試練の時期にある訳である。

ひるがえって、KFR は、初期の時代より、次々の新しい会長・幹事がその時々新しいアイデアで運営を企画して来た実績と最近の動きをみると、勿論この30年説など取るに足らない。今後、次の30年に向けて、過去にとらわれず新しいアイデアのもと KFR が今後も継続し、会員相互メリットの実をあげる様に期待するものである。（平成元年10月5日）

## KFR と私

（烏野慶一）

忘れもしない第1回 KFR は、昭和45年1月31日だったと思います。天気の良い日でした。その時、私は就職して1年目、何でも見たい、聴きたい、知りたいたい、血気盛んで、会に出席しました。ところが講演内容は大変難解で、気負って参加した私の頭をガンと殴られたような思いで家に帰ってきました。その夜、最初の子が誕生し、その子もまもなく成人式を迎えます。

これまで、毎年毎年、数々の講演発表がなされ、先輩各位の御指導を戴きながら、幹事・事務局・

会員各位の御努力によってKFRも成人式を迎えると思うと誠に感慨深いものがあります。ここに改めて関係各位に御礼を申し上げたいと思います。研究者として私も20年目、その間、私の研究はと問われれば実にお恥ずかしい限りですが、先輩諸兄の御指導で何とかその入り口のようなものを見出したような気がします。

KFRは、当時から新進気鋭の理論家である現会長、姫野先生から私に「設立準備会に出席しろ」とのお誘いの電話を頂いて発足しました。首から上のことより、首から下の事が得意で実験などは大好きですが、文献読破など大の苦手な私にとって、勉強になるぞと思ったものの、年1回程度廻ってくる講演義務も悪戦苦闘でした。未だに文献翻訳は上手にはなれませんが、何とかできるのはこのおかげであると思います。

当時、紹介された数々の文献の内容も私にとっては、これまた大変難しいものでした。しかし、当番の方の御努力により、私にも何とか理解できると面白いものです。何よりも専門の違った分野の各人が、それぞれに興味をもつ点、視点の位置、考え方、受取りかた、などが異なっていて勉強になり、大いに刺激を受けました。

昭和57年4月私は函館へ転勤してきました。私がおちらに来てからのKFRはますます意欲的にアトラクティブなイベントを次々行っているようで、なんとも羨ましく思います。時々、参加しては意欲的になって帰函するが、なかなか刺激が乏しく、すぐゆったりした気分になりがちです。

今、わが国だけでなく、世界の技術革新は日々驚異の進歩をとげており、造船界も新しい分野に目を向けて飛び立とうとしています。この時に臨み、この研究会がますます発展し、若い探求者の芽を育て、また私のような頭が硬化しつつある者の刺激となることを願って、お祝いの言葉にかえさせていただきます。

#### 4. 日韓合同ワークショップ

筆者は1989年(H元)に田中一朗先生から引き継いで数年間KFR会長を務めた。その間、ずっと主幹事の長谷川和彦先生と二人三脚でやっていたが、記憶に残る行事は前掲の20周年特別企画と、これから述べる日韓合同ワークショップである。

あるとき幹事会で今後の方針を議論していたと

き、偶々「一度KFRを外国でやってみたいなあ」と発言したら、「それ、面白いですね。」と長谷川先生が即座に応じてくれた。他の幹事の方々はおそらく「えらい事になりそうやな。」とむしろ戦々恐々となったのかも知れない。しかしとにかく話はトントン拍子に進んだ。まず長谷川先生が知り合いのソウル大学Hyochul Kim先生と連絡し合い、1990年9月マドリッドで開催された19th ITTCの時、ソウル大のK. J. Bai, H. Kim, Y. R. Choi先生たちと姫野、長谷川らが話し合って正式合意に至った。

第1回日韓合同ワークショップ(KOJAM91: Korea-Japan Joint Workshop on Hydrodynamics in Ship Design)はソウル大船舶流体力学研究会(SSHR)と我がKFRの共催で、ソウル大付属の宿舎兼会議場のHoam Hallで、1991年6月26日-28日の3日間開催された。組織委員はJ. Bai, H. Kim, D. Y. Kim, 姫野、長谷川、戸田先生らであったが、実際にはソウル大の学生諸君が献身的にお手伝いしてくれていた。参加者には、日本から高木又男さん、仲渡道夫先生、森正彦さん、Hwang先生、C. M. Lee先生、K. S. Minさんたちの重鎮のほか、我々と同年代そして若手の研究者・学生たちが両国内から多数出席した。もともと会の目的に若手研究者・学生たちの交流を挙げていたのでそれも良かったのであろう。約30篇の論文、約60名の参加者があって、ワークショップというよりはむしろミニ国際シンポジウムになった。

昼間の講演会はもとより、昼食・夕食、施設見学、ツアーに至るまで、韓国側の歓迎ぶりは大層なもので、参加者全員が快く交流の輪を広げることができた。筆者の印象に残るのは、韓国の若手研究者が、多くは欧米での留学経験を積み英語が極めて達者でかつ英語での討論にも慣れていること、また研究内容もさほど遜色がないことであった。「韓国の若手、恐るべし。」筆者にとってはこのことは、約10年後の今日、韓国造船界の隆盛を見るにつけ、わが国の人材育成の重要性を痛感する端緒になったことではある。

その2年後、第2回のワークショップ(JAKOM 93)が大阪府立大で開催された。主催は同じくKFRと前述のSSHRである。組織委員にはH. Kim, K. P. Rhee先生、筆者、池田先生のほか、当時のKFRの幹事全員が当たった。このときも講演45件、参加者は70名程度の盛会であった。苦労したのは唯一非公式の歓迎費用であった。韓国の先生方、学

生たちが交流するのに資金が足りない。仕方なく、日本側の出席者で有志の方々に訴えて、飲み会の費用をご寄付頂いたことを覚えている。筆者はこれで JAKOM/KOJAM が軌道に乗ったものと判断し、このワークショップ終了時に KFR の会長を一色浩さんに交代したのだった。

日韓ワークショップはその後、ご存知のように、韓国造船学会、日本造船学会の共催する所となり 3、4 回目を実施した。さらには、共催機関を学会から独立した委員会に変更し、対象地域をアジア圏に拡大し、新たに APHydro と改称して更に発展する予定で、その初回を関西造船協会の 90 周年記念事業の一環として開催することとなっている由である。これは、ひとえに内藤林先生と Y. R. Choi 先生のご尽力によるものである。「日韓ワークショップ」のこのような健全かつ着実な発展を、最初の企画に携わったものの一人として誠に喜ばしく思うと同時に、その益々の発展を大いに期待したいと思う。

## 5. KFR の現在

現在 (2001 年 1 月), KFR は池田良穂会長の下、幹事 5-6 名、事務局 1 名という以前と同じ体制ではあるが、幹事会に加えて関西造船協会のインターネットサーバーを用いたメーリングリストを活用することで幹事会運営の効率化や会員への周知を図っているとの事である。

KFR ホームページを作ることが目下の課題だそうだが、近々には完成するものと期待される。

一方、KFR の活動自体は、前にも述べたが極めて活発である。KFR Junior との連携で、学生・院生諸君の出席もあり、また、企業の若手の研究者も多数参加され、更にシニア会員の参加が多く見られる由、誠に喜ばしい限りである。イベントの企画は基本路線として現在も継承されている。

KFR は現在も年 5 回のペースで開催されている。1 月は退官教授による特別講義、4 月はスチューデントパネル、7 月は基礎講座、10 月は客員による特別講演か基礎講座、12 月は幹事会企画のイベントものである。

このうち 4 月のスチューデントパネルは、KFR Junior との共催で、各大学の学生諸君による、前年度の卒業研究のパネル発表あるいは学生諸君による講演である。これは大変面白い。指導教官の意思よりは、学生諸君の意欲が直に伝わってきて、発表者にとっても聴く側にとっても大変有意義な企画である。KFR オリジナルのこの企画が、最近大阪南港で行われた 2000 年秋の造船 3 学会連合大会において日本造船学会主催で実施されて、これも大変好評であった。

また、12 月の幹事会の企画も依然好評のようである。筆者は誠に残念ながら欠席したが、2000 年 12 月のテーマは、「今、船舶海洋流体力学に何が求められているか」で、計算流体力学 (CFD) の功罪について大いに議論が盛り上がったそうである。

このように、現在 KFR は極めて健全かつ活発な活動を展開しておられる。敢えて呈すべき注意点、苦言も見当たらない。長期的観点からの KFR の会員補充も KFR Junior という頼もしい予備軍の存在がある。さらに、シニア会員の参加という誠に喜ばしい面もある。産業界が厳しい状況にあり、学会活動においても各種委員会の衰退が伝えられる中で、KFR のこの隆盛は不思議なほどである。

人は面白いところに集まる。人が集まれば何かが生まれる。KFR の今後に大いに期待するものである。

### 著者プロフィール

#### 姫野 洋司

1941 年生  
大分県臼杵市出身  
最終学歴：  
大阪大学大学院工学研究科  
博士課程 (造船学専攻)  
1969 年 大阪府立大学助手  
1971 年 同 講師  
1975 年 同 助教授  
1985 年 同 教授  
現在に至る

