

船舶海洋工学科

九州大学工学部

NAMS

Naval Architecture and
Marine Systems Engineering
Kyushu University

INFINITE

SEA

POTENTIAL

海からの発信

海洋は地球環境の観点から最も重要性が高い主要な空間であり、同時に宇宙と並んで人類に残されたフロンティアです。船舶海洋工学科では、海洋空間の有効利用と保全、防災を対象として、船舶工学・海洋工学およびこれらを統合したシステム技術を探求し、人類の生活基盤を多面的に支える技術を提供することを目的としています。

この目的を実現するために、海洋工学・船舶工学に係わる要素技術ならびに機器運航制御技術などの周辺技術を深く追求するとともに、各種の要素・周辺技術の学問的成果を横断的に総合して、海洋のもつ流通、生産、利用空間などの機能を活用するためのシステムの構築および船舶・海洋機器の開発に関する高度な専門知識と総合計画能力を持つ技術者と研究者を育成することを教育と研究の目標としています。

伝統の継承  Transcendence





船舶海洋工学科の理念・教育と研究の目標

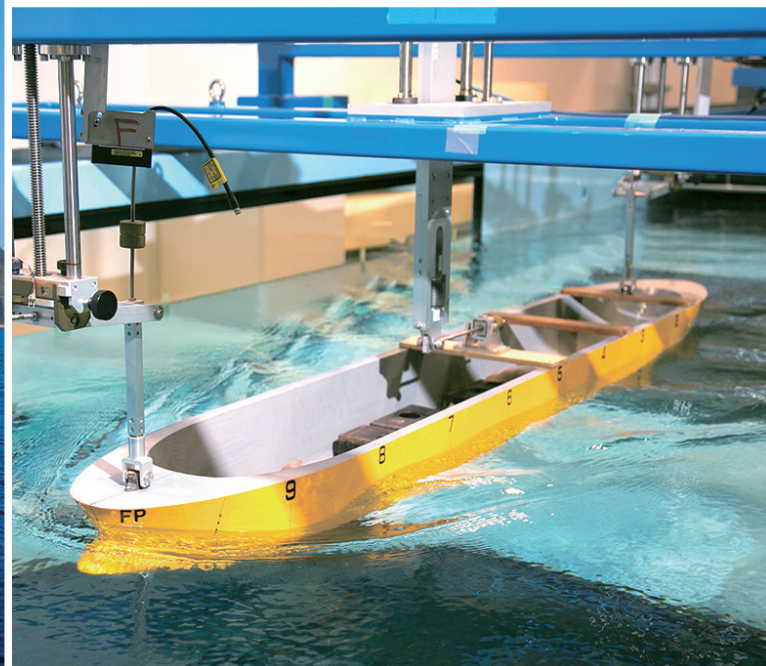
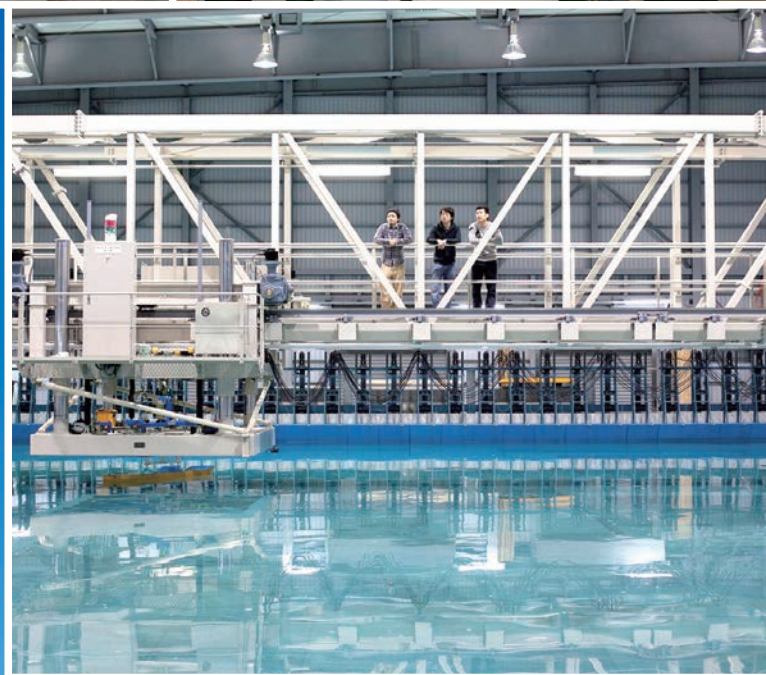
船舶海洋工学は、船舶による海上交通や海洋輸送の活用、海洋に存在する再生可能エネルギーや鉱物資源の開発等、海洋環境の保全を図りつつ海洋の持続的な開発および利用を可能とする技術の発展を追求する学問であると同時に、異なる研究分野の間に共通する概念・手法・構造を抽出することで分野間の知の互換性を確立し、普遍的な知の体系を作り上げる「知の統合」を生み出す総合工学の一つの分野でもあります。

船舶海洋工学科では、自然法則の基礎理論を理解し、グローバルな価値観に基づき海洋と人類の共生に貢献することを目的として、造船技術の継承・発展を図る能力、ならびに持続的な海洋開発を担い得る総合工学的な広い視野を持った技術者・研究者を育成することを教育目標とします。

新たなるフロンティアの創出  Inspire



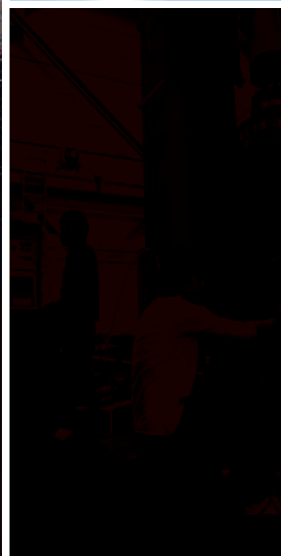
photo/ Fumio Hashimoto



次代を担う人材の育成



Next generation



Index

- 01 伝統の継承
- 03 新たなるフロンティアの創出
- 05 次代を担う人材の育成

研究室案内

07 ■ 船舶海洋流体工学研究室

船やその推進装置の流体力学的な性能向上のため、理論と実験の両面から研究に取り組んでいます。

08 ■ 船舶海洋運動制御工学研究室

船舶や浮体構造物の流体力学的特性と運動性能の推定法の確立を目指した研究を行っています。

09 ■ 機能システム工学研究室

海洋のもつ輸送、生産、利用空間などの機能を最大限に利用するための機能システムの設計の教育と研究。

10 ■ 構造システム工学研究室

材料力学や構造力学に基づく解析技術を携え、船舶や海洋構造物など大型構造物の安全性を見極める。

11 ■ 生産システム工学研究室

最先端の鋼構造物建造技術に取り組みつつ、破壊力学的手法による構造強度評価手法を構築する。

12 ■ 船舶設計・海洋環境情報学研究室

船舶の設計と海中ロボットの開発をとおり、海洋機器の運動の解析と制御について研究します。

13 ■ 海洋エネルギー資源工学研究室

海洋再生可能エネルギー利用・深海底エネルギー資源開発のための基盤技術の開発に取り組めます。

14 ■ 船舶海洋人材育成寄附講座システム計画学研究室

最適化理論に加え、最新のITやロボット技術による造船工程の作業支援や設計自動化を模索しています。

- 17 カリキュラム
- 21 進学の流れ
- 22 年間スケジュール
- 23 実験施設紹介
- 27 卒業研究(卒業論文)
- 28 進学・就職状況
- 29 OB&OG message

地球に優しい船を 目指して



Marine Hydrodynamics Laboratory

船舶海洋流体工学研究室

船は、大量の物資を世界中に運ぶことができる巨大な輸送機関であり、その輸送効率（例えば、1トンの貨物を1km 運ぶために必要なエネルギーがどれだけ少なくて済むか）は自動車や飛行機に比べて桁違いに優れています。そうはいっても、船にも燃料が必要ですから、これまでずっと、主に経済性の観点から燃費性能の向上が求められてきました。最近では、地球温暖化が深刻化して、船舶からの二酸化炭素排出量も厳しく制限されるようになり、燃費性能、すなわち推進性能の重要性が益々増えています。船が海を進むとき、船は水から前進を妨げる

力、つまり抵抗を受けます。まずは、抵抗が小さい船の形（船型）を開発する必要があります。さらに船を推進させるプロペラや船の操縦に必要な舵の形を最適化することも推進性能上、とても大切です。

私たちの研究室では、船やその推進装置の流体力学的な性能向上のため、コンピュータによる数値計算および高速回流水槽での模型試験から、流れと流体力の解明と流体力学的形状最適化に関する研究を行っています。

地球環境に優しい船、それが私たちの目指すところです。

【学びのキーワード】

船型、プロペラ、舵、抵抗、推進性能、流体力、流れ、流体力学、キャビテーション、数値計算、模型試験、形状最適化



安東 潤 あんどう じゅん
教授
● 専門分野/船舶流体力学



金丸 崇 かねまる たかし
准教授
● 専門分野/船舶流体力学、数値シミュレーション



吉武 朗 よしたけ あきら
助教
● 専門分野/船舶流体力学、水槽模型試験

VOICE



小川 統矢

船舶海洋工学専攻
修士課程1年

主に高速回流水槽を用いた水槽模型試験に取り組んでいます。高速回流水槽は九州大学でも有数の大型設備です。船の省エネ化を目指して、プロペラ等に作用する流体力や、取り巻く流場を計測し、性能を調査しています。広々とした実験室や、やすらぎのある研究室で優しい先輩方や個性豊かな仲間と学んでいます。

自律航行船舶の 開発を目指して



Marine Dynamics and Control Laboratory

船舶海洋運動制御工学研究室

船舶の安全航行に必要な運動性能（保針・変針性能、旋回性能、停止性能、復原性等）は船舶の種類（タンカーやコンテナ船等）や水面下の船体の形状によって大きく異なります。また、同一の船舶であっても航行海域の水深や水路幅の違いによる船体周りの流れ場の変化、積載貨物の重量や配置の違いによる船体姿勢の変化、さらには風や波、潮流等の外乱によって運動性能は大きな影響を受けます。従って、さまざまな環境条件下において船舶を安全に運航し、海難事故による人命の損失や地球環境の汚染を防止するためには、これらの影響を正確に推定・評価し、

優れた運動性能を有する船舶を設計・建造することが極めて重要です。

船舶海洋運動制御工学研究室では、流体力学や制御工学を基礎とする理論計算ならびに模型船曳引車と造波装置を備えた船舶運動性能試験水槽（長さ 38.8m × 幅 24.4m × 深さ 0.2m ~ 2.0m）において実施する模型試験に基づいて、船舶や浮体構造物の流体力学的特性と運動性能の推定法を確立するための研究を行っています。さらに、それらを応用することにより、周囲の環境条件に基づいて運動を適切に制御し、自律航行する船舶の開発を目指しています。

【学びのキーワード】

船舶の操縦運動の計測・推定、船舶の運動制御、船舶に作用する流体力の計測・推定、船舶運航の自律化、浮体構造物の係留・定点保持制御



古川 芳孝 ふるかわ よしたか
教授

● 専門分野／船舶操縦性、
浮体の係留・定点保持、
船舶運航の自律化



茨木 洋 いばらぎ ひろし
助教

● 専門分野／船舶操縦性、
船体動揺、高速船の運動
安定性



梅本 航汰

船舶海洋工学専攻
修士課程 2 年

船舶の運動性能は船舶の種類や船体形状によって大きく異なり、航行海域の環境や風や波等の外乱の影響を大きく受けます。さまざまな環境条件下において船舶を安全に運航し、海難事故や地球環境の汚染を防止することは非常に重要です。そこで、大型試験水槽で実施する模型試験や流体力学を基礎とする CFD 計算に基づき、運河のような狭く浅い水路を航行する船舶の運動性能を把握するとともに、推定する方法に関する研究に取り組んでいます。

船舶・海洋を 機能システムから思考する



Functional Systems Engineering Laboratory

機能システム工学研究室

船舶・海洋構造物、海洋システム機器は、使用目的に合致した移動、位置の検知と保持、積荷の品質保持と積卸し、姿勢制御、操舵、安全などの機能が必要です。

この機能創成には、熱工学、流体力学、力学、設計工学など工学基礎をベースに、種々の設計要因の組合せと設計条件を満足させながら機能設計を行い、その性能の評価を行う必要があります。また、国連 (United Nations) の専門機関である IMO (International Maritime Organization) では、船舶の運航安全、船舶からの海洋環境汚染の防止等の国際条約が定め

られ、国際ルールの遵守が求められ、国際ルール作成の国際貢献も求められています。また性能の規定以外にはクルーズ客船等の快適空間を創出する感性設計も重要です。さらに、海洋のもつ輸送、生産、利用空間等の機能を最大限に利用するために、機能がシステム全体で融合する最適設計も不可欠です。

研究室は船舶・海洋機器の利用形態に合致した機能システムの設計および海洋システムが持つべき機能の最適設計と評価に関する教育・研究を担当しています。

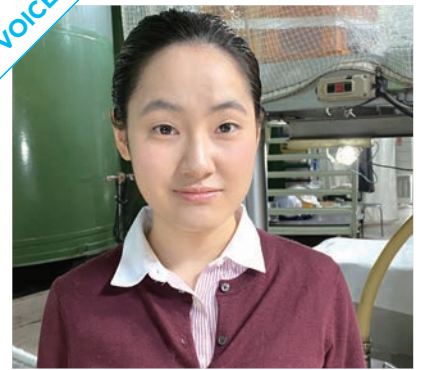
【学びのキーワード】

私達の研究室では、船体艦装分野を担当しています。これは船舶や海上構造物などの人工物を機能システムとして設計・計画して、製品の価値創成が目的です。研究テーマは「安全環境」「環境保全」「物流機能」「艦装設計」「生産技術」の五つの大柱を据え、工学知識を基礎に Challenge Creation を学びます。



田中太氏 たなか たかし
准教授
● 専門分野 / 造船工学、
機能システム工学

VOICE



藪田真以

船舶海洋工学専攻
博士後期課程3年

私は濾過処理技術を利用したバイオ燃料用海洋珪藻プランクトンの回収技術を研究しています。研究室の中には現在6つの研究グループがあり、海に関わるシステムの機能設計、環境設計に幅広く取り組んでいます。

当研究室には留学生も多く、国際的な視点を取り入れることができます。また、新聞の講演会を通じての情報収集や、英語学習にも積極的に取り組んでおり、学生が成長できる環境が整っています。

大型構造物の 安全性を見極める



Structural Systems Engineering Laboratory

構造システム工学研究室

船舶や海洋構造物は、過酷な気象、海象に遭遇して大きな波力、水圧、風力を受けるだけでなく、例えば船舶が波浪中を航行する際には、運動加速度による船倉内の貨物からの変動荷重など、様々な静的荷重、および動的荷重を受けます。従って、船舶や海洋構造物はこれらの荷重に十分耐える構造強度を有することが求められます。このためには、材料力学、構造力学、動力学の他に、材料工学や計測工学などの基礎的な学問を発展させながら、その応用として構造物の強度解析技術を構築するとともに、構造の静的、動的特性

の把握と評価手法を確立しなければなりません。一方で、安全性を検討するためには、船体や海洋構造物に作用する荷重がどんなもので、どの程度の大きさなのかを十分に調査し、さらには予測することも重要になります。また、安全性や経済性に優れた新しい最適な構造様式を検討し、工作のし易さまで考慮して、理想的な機能、特性を持った構造を提案することも必要となります。このような背景のもと、構造システム研究室では「大型構造物の安全性を見極める」研究を日々進めています。

【学びのキーワード】

材料力学、構造力学、構造解析、有限要素法 (FEM)、衝突・衝撃解析、構造最適化、構造信頼性解析、構造流体連成解析、構造応答に基づく荷重推定、船舶積荷の液状化問題、繊維強化複合材 (FRP) 構造



柳原大輔 やなぎはら だいすけ
教授
● 専門分野 / 船体や海洋構造物の構造強度評価



藤 公博 とう きみひろ
助教
● 専門分野 / 船体構造力学



櫻井 翼

船舶海洋工学専攻
修士課程1年

当研究室では、船体構造の強度評価を主軸に研究を行っており、私は構造解析ソフトを用いて、船体縦曲げ最終強度に関する研究に取り組んでいます。自身のペースで主体的に研究を進められる環境と、熱心で専門的な知識を持つ先生方の丁寧な指導が魅力で、個性豊かな仲間たちと互いに協力し、刺激し合いながら研究を進めることで、知識や技術を身に着けるとともに、日々新たな発見を追及しています。

大型構造物の 構造強度健全性を 守る



Fatigue, Fracture, Welding Mechanics and Production Systems Laboratory

生産システム工学研究室

船舶や海洋構造物、橋梁、鉄骨建築、パイプライン、自動車、航空機、鉄道車両などに代表される種々の大型構造物や輸送機器の建造では、建造コストの最適化を考慮した工程管理計画の策定を行い、溶接、熱切断、塑性加工などにより生じる強度的劣化を最小限に抑え、検査工程を含めた工数削減に資するデジタル生産技術を導入することで、高効率かつ高品質な建造を達成できる生産システムを確立することが重要です。

加えてこれらの大型構造物や輸送機器では、経済的な観点から供用期間の長期化が避けられないため、設計時点では予測し得ない

損傷事故の報告が増加しています。したがって、部材強度特性の的確な把握と破壊管理制御法の研究が必要不可欠です。

当研究室は、鉄鋼等の金属材料を用いて建造される大型構造物や輸送機器を主な対象として、(i) 合理的な生産計画構築、先進的接合・加工技術、製造後検査工程の無人化など、生産工程の上流から下流まで一貫した新しい生産技術、(ii) 構造物で生じる疲労・破壊現象の解明と破壊力学的アプローチに基づく「次世代型」破壊管理制御手法の構築、に取り組んでいます。

【学びのキーワード】

金属及び溶接継手の疲労及び破壊現象、溶接・接合、WAAM (Wire Arc Additive Manufacturing)、熱切断、浮体係留鎖の摩耗評価、デジタル生産・建造システム

VOICE



井上雄介

船舶海洋工学専攻
修士課程2年

私はアーク溶接を応用した金属 3D 造形技術を確立する研究を行っています。新しい分野の研究である為、道に迷う事も多々ありますが先生・先輩の力を借りて研究を進めております。

また当研究室では企業との共同研究も活発であり、様々な人と一緒に最先端の技術を研究出来る事が魅力の一つです。研究室での繋がりも非常に強く、プライベート・研究の両方で切磋琢磨する日々を過ごしています。



後藤浩二 ごとう こうじ

教授
● 専門分野/疲労・破壊力学、溶接工学・造船工作



松田和貴 まつだ かずき

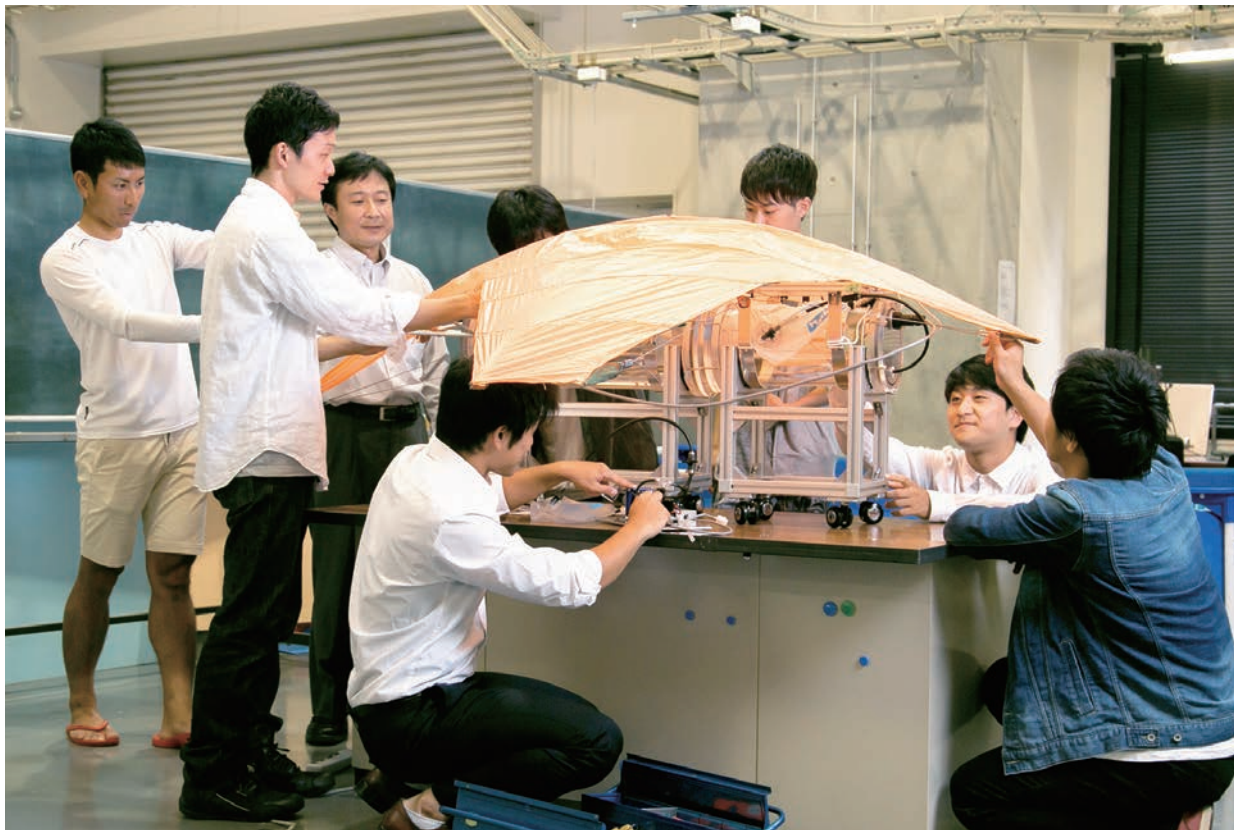
准教授
● 専門分野/疲労・破壊力学、溶接工学



大久保友結 おおくぼ ゆい

助教
● 専門分野/造船工程管理、デジタル生産技術

海洋機器の 開発と設計



Ship Design and Maritime Intelligence Technology Laboratory

船舶設計・海洋環境情報学研究室

人間が消費する人工的エネルギー（石油・石炭の化石燃料など）と地球全体におけるエネルギー循環との関わりが、いわゆる地球環境問題と言えます。海洋はこのエネルギー循環の動態に大きな役割を担っています。

私たちの研究室では、人類が地球の自然環境と調和共存するための方策の探求を海洋の視点から工学・科学技術的アプローチによって追究することを目標としています。すなわち、船舶および海洋構造物の設計学を基本として、船舶設計法、海洋環境情報の収集・伝送・処理技術および海洋開発に関する教育と研究を

担当します。

具体的な研究テーマには以下のようなものがあります。

- 海底資源探査用ビークルの開発
- 波浪中船体運動の解析と制御
- IT技術に基づく船舶設計法の開発
- セーリングヨットの運動解析
- 海洋掘削船、オフショア支援船の運動制御に関する研究
- 生物模倣型ロボットの開発

【学びのキーワード】

IT技術に基づく船舶の設計、海中ビークル・ロボットの開発、海底資源探査機器の開発、ジャッキアップ船・オフショア支援船による海洋開発、3次元CAD・CFD計算プログラムの活用、運動制御システムの設計、生物模倣型ロボットの開発



山口 悟 やまぐち さとる
准教授
● 専門分野/船舶設計、海洋工学

VOICE



長崎 楓

船舶海洋工学専攻
修士課程2年

私は研究内容と研究室の雰囲気の魅力を感じこの研究室を選びました。研究内容は水中ビークルの開発研究や経路計画、小型船の制御の研究など多岐にわたり、それぞれに興味を持った内容を研究しています。研究室は自由で温かい雰囲気、些細なことでも気軽に相談できるため、個々が成長することができる環境となっていると感じます。制御工学、流体力学、情報工学と幅広い分野を学ぶことができる私たちの研究室でお待ちしております！

海洋開発を通じた 低炭素社会実現への挑戦



Ocean Energy Resources Laboratory

海洋エネルギー資源工学研究室

資源小国のわが国ですが、わが国周辺海域には、様々な海洋エネルギー資源が賦存しています。特に、洋上風力エネルギーのポテンシャルは膨大であり、2050年のカーボンニュートラルに向けてわが国においても本格的な導入が進められようとしています。一方、海外に目を向けると、海洋温度差発電にも極めて大きなポテンシャルがあります。

そこで本研究室では、1) 浮体式洋上風力発電、2) 浮体式海洋温度差発電、の2つを主な対象領域として、その技術開発(実用化研究)を推進しています。

【学びのキーワード】

海洋開発、浮体構造物、海洋再生可能エネルギー、洋上風力発電、海洋温度差発電、深海底エネルギー資源開発、海底下 CCS

主な研究テーマ

- 浮体式洋上風力発電施設の設計ツール開発
- 浮体式洋上風力発電施設の係留構造物に関する研究
- 浮体式洋上風力発電施設の構造モニタリングに関する研究
- 浮体式海洋温度差発電施設の動的応答と設計法に関する研究
- 浮体式海洋構造物の施工シミュレーションに関する研究

VOICE



養田康平

船舶海洋工学専攻
修士課程2年

この研究室では主に浮体式洋上風力発電や海洋温度差発電をテーマに、設計・施工・メンテナンス手法の開発などを行っています。近年、「浮体構造物の大型化」や「再生可能エネルギー」に注目が集まる中、その根幹となる理論やシミュレーション技術を学ぶことができます。

海洋浮体構造物の技術は様々な分野の理論や経験の結晶です。何か好きな分野があるのであれば、それをどう活かすことができるのか研究してみませんか。

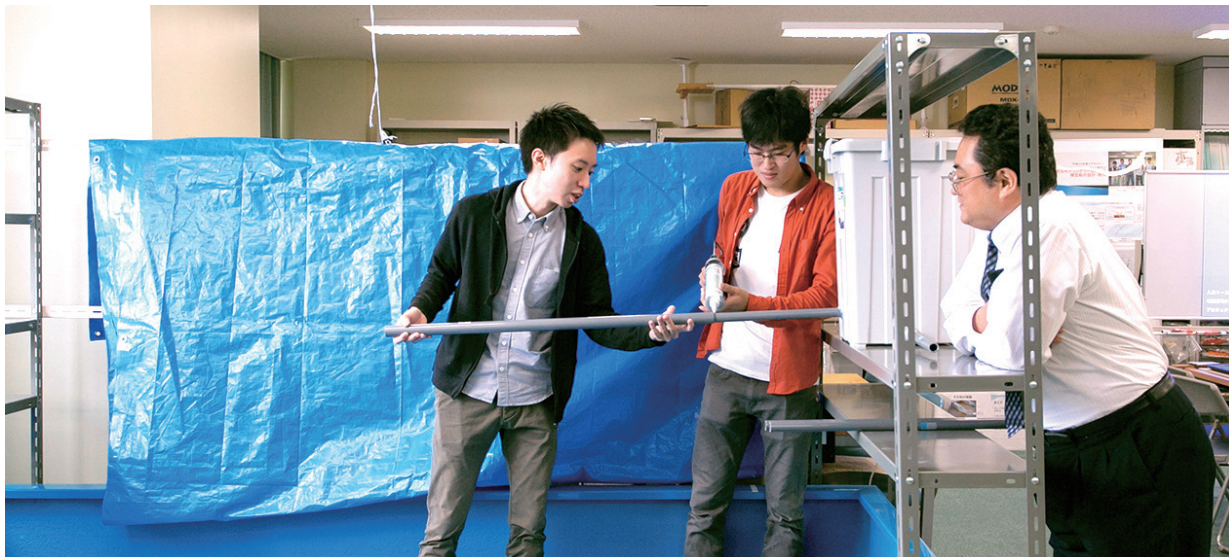


宇都宮智昭 うつのみや ともあき
教授
● 専門分野 / 海洋エネルギー資源工学



久松稜弥 ひさまつ りょうや
助教
● 専門分野 / 海洋構造物、海洋温度差発電

課題解決のため アイデアを尽くせ!



Systems Planning Laboratory in the endowed course of Naval Architecture and Marine Systems Engineering Human Resource Development

船舶海洋人材育成寄附講座システム計画学研究室

株式会社大島造船所の協力を得て、我が国における船舶・海洋教育の将来への継承化と造船学の発展のための人材育成および船舶・海洋教育で重要な実践的教育を実施するために創設した講座です。本研究室は、海洋システム工学分野において提案される様々な計画案のフィジビリティ・スタディに基づいて、システム計画学の方法論の確立を目指しています。そのアプローチとして、システム理論と最適化をベースとし、人工知能の技術・情報技術 (IT)・ロボット技術を用いた船舶海洋分野における計画・作業支援システムの構築を行っています。船舶は受注生産であるため、自動車のように大量生産を行う製造工程が存在しない

【学びのキーワード】

最適化、システム工学、人工知能 (AI)・統計分析・機械学習、情報システム・IoT、設計支援 (自動設計)、造船工場における作業支援、スケジューリング、ロボティクス

め、ロボット化が難しい問題があります。そこで私たちは最新のITやロボット技術による作業支援や自動化を模索しています。設計作業については3D-CADの導入が進み、作業効率が大幅に向上したものの、作業自体はベテラン技術者の技能や経験に大きく依存しています。私たちはそれら設計問題を最適化問題として定式化を行い、ベテラン技術者による設計作業を最適化理論の立場から理解した上で、最適化手法や人工知能を組み合わせた設計支援や自動化に取り組んでいます。さらに、今後我が国が排他的経済水域に眠る海底鉱物資源を利用していく時代に備え、海底での作業に適したロボットシステムの検討を行っています。



荒川 惇熙

船舶海洋工学専攻
修士課程1年

研究室のゼミでは、最新の話題について教科書を分担して読んで内容を分かりやすく紹介したり、テーマを決めて文献を探して紹介したりするほか、ネットワークやIoT・プログラミング・電子回路工作についての講習や組込用PCを用いたサーバ構築実習、XMLによるデータ表現の講習、X 3Dによる3次元モデル表現の講習および各自で作成した3Dモデルの品評会などで研究に必要なスキルを身につけることができます。



木村 元 きむら はじめ
教授

● 専門分野/知能システム
工学、統計学、ロボティクス



NAMS

Naval Architecture and
Marine Systems Engineering
Kyushu University

INFINITE SEA POTENTIAL

海は好きですか？

とても身近な存在ですが、海はあなたの知らない可能性をたくさん秘めています。日本の造船技術、海洋技術は世界最先端。船舶の性能向上、海洋開発のニーズはさらに高まる一方です。

九州大学海洋システム工学部門は、全国でも数少ない造船・海洋技術者養成機関として、2020年に創立100周年を迎えました。就職率は毎年ほぼ100%。世界トップレベルで活躍する卒業生や業界が、あなたという貴重な人材を待っています。工学の基礎から超巨大構造物の設計まで、実用に即した学習はおもしろく、また、社会で重要な協調性、積極性を育てる楽しいイベントも色々と用意されています。

海が相手のスケールの大きな仕事を、その先頭に立ってやってみませんか。

カリキュラム

船舶海洋工学科の学生に特に必要な科目は、数学・力学・製図の3本柱ですが、船舶海洋工学に関連する範囲は極めて広いので、低学年時には工学の基礎としての物理学・化学などの自然科学および海外文献の理解と国際交流のために語学の履修が必要です。さらに、船舶や海洋構造物の設計・建造のためには、全体的な視野に立ち物事をまとめ上げる能力が要求されます。従って、本学科では構造、流体、熱、材料、制御などの工学をしっかりと学び、それと同時に巨大な船や海洋構造物を実際に設計・建造するためのシステム工学を身につけられるようなカリキュラムが編成されています。また、船や海洋構造物の計画・設計、生産管理にはコンピュータが全面的に利用されていますので、プログラミング言語、数値解析、シミュレーションに関する教育も取り入れられています。

専攻教育科目においては、工学部の一般講義で学んだ内容を基礎として船舶海洋工学科の各専門授業科目を履修することになっています。船舶海洋工学科の授業科目は1年生春学期に開講される工学倫理、秋冬学期に開講されるデータサイエンス序論から成る工学部共通必修科目計3単位、2年生春夏学期に開講される工学概論等の学科群共通必修科目の計12単位に加えて、学科内必修科目54.5単位、学科内選択科目から10単位以上、さらに船舶海洋工学卒業研究6単位の合計85.5単位を修得しなければなりません。選択科目の選定にあたっては、学科で定めた「要求科目表」(本ページ、および右ページ)を参照し、その要件を満たすように修得しなければなりません。また、船舶海洋工学科における講義・演習・実験・製図だけでは、船舶・海洋構造物の実態を知り、実際の設計・建造の過程を学ぶには不十分であるため、3年度生に造船所における夏期工場実習が課され、必修に準ずる扱いとなっています。これは、船舶・海洋構造物の設計・建造という具体的な目的をもった船舶海洋工学科の性格によるものですが、船と海に対する情熱とロマンを抱く学生にとって、青春時代の忘れえない思い出ともなっています。

専攻教育要求科目表 (2025年度入学生用)

区分	授業科目		単位	割当時間																備考	
	番号	名称		1				2				3				4					
				春	夏	秋	冬	春	夏	秋	冬	春	夏	秋	冬	春	夏	秋	冬		
工学部共通必修科目	COM2111J	工学倫理	1	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	工学部共通。 全ての単位を修得のこと。
	COM2211J	データサイエンス序論	2	-	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
		計(2科目)	3	2	-	2	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
学科群共通必修科目	ZZD2111J	常微分方程式とラプラス変換	2	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	第IV群共通。 全ての単位を修得のこと。
	ZZD2121J	複素関数論	2	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	ZZD2311J	固体力学	2	-	-	-	-	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	ZZD2211J	地球環境総合工学	2	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	ZZD2131J	フーリエ変換と偏微分方程式	2	-	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	ZZD2411J	工学概論	2	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	計(6科目)	12	-	-	-	-	8	12	2	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
学科必修科目	NAO2141J	電子情報工学基礎Ⅰ	1	-	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	これらの全ての単位を 修得のこと。
	NAO2142J	電子情報工学基礎Ⅱ	1	-	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	NAO2143J	電気工学基礎Ⅰ	1	-	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	NAO2144J	電気工学基礎Ⅱ	1	-	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	NAO2145J	機械工学大意第一	2	-	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	NAO2421J	空間表現実習	1	-	-	-	-	-	-	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	NAO2211J	流体力学第一および同演習	1.5	-	-	-	-	-	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	NAO2422J	船舶設計	2	-	-	-	-	-	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	NAO2411J	材料力学および同演習	1.5	-	-	-	-	-	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	NAO2311J	船舶算法および同演習	1.5	-	-	-	-	-	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	

区分	授業科目		単位	割当時間																備考
	番号	名称		1				2				3				4				
				春	夏	秋	冬	春	夏	秋	冬	春	夏	秋	冬	春	夏	秋	冬	
学科必修科目	NAO241J	船舶復原性および同演習	1.5	-	-	-	-	-	-	-	4	-	-	-	-	-	-	-	-	
	NAO221J	流体力学第二および同演習	1.5	-	-	-	-	-	-	-	4	-	-	-	-	-	-	-	-	
	NAO243J	自動制御工学	2	-	-	-	-	-	-	-	4	-	-	-	-	-	-	-	-	
	NAO235J	材料加工学	2	-	-	-	-	-	-	-	-	4	-	-	-	-	-	-	-	
	NAO331J	弾性力学	2	-	-	-	-	-	-	-	-	4	-	-	-	-	-	-	-	
	NAO342J	船舶海洋製図第一	1	-	-	-	-	-	-	-	-	5	-	-	-	-	-	-	-	
	NAO322J	船舶海洋流体力学第一	2	-	-	-	-	-	-	-	-	4	-	-	-	-	-	-	-	
	NAO344J	機能設計工学	2	-	-	-	-	-	-	-	-	4	-	-	-	-	-	-	-	
	NAO332J	構造力学第一および同演習	1.5	-	-	-	-	-	-	-	-	4	-	-	-	-	-	-	-	
	NAO371J	計算工学演習第一	1	-	-	-	-	-	-	-	-	4	-	-	-	-	-	-	-	
	NAO323J	船舶運動論	2	-	-	-	-	-	-	-	-	4	-	-	-	-	-	-	-	
	NAO332J	構造力学第二および同演習	1.5	-	-	-	-	-	-	-	-	4	-	-	-	-	-	-	-	
	NAO342J	船舶海洋製図第二	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	9	-	-	-	-	-	-	
	NAO315J	情報処理概論	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	-	
	NAO332J	船舶海洋構造力学	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4	-	-	-	-	-	-	
	NAO322J	船舶海洋流体力学第二	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4	-	-	-	-	-	-	
	NAO333J	船舶海洋振動学第一	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4	-	-	-	-	-	-	
	NAO334J	材料強度学	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4	-	-	-	-	-	-	
	NAO323J	運動制御工学	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4	-	-	-	-	-	-	
	NAO344J	環境設計工学	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4	-	-	-	-	-	-	
NAO343J	システム設計工学	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4	-	-	-	-	-	-		
NAO413J	船舶海洋工学実験	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	-	-	-	-	-		
NAO461J	船用機関	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4	-	-	-	-		
	計 (33 科目)	54.5	0	0	0	0	0	0	22	24	21	17	27	23	3	7	0	0		
学科選択科目	NAO211J	工学力学	2	-	-	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-	この内から 10 単位以上を修得のこと。	
	NAO311J	工学力学演習	1	-	-	-	-	-	-	-	4	-	-	-	-	-	-	-		
	NAO351J	海洋環境情報学	2	-	-	-	-	-	-	-	-	4	-	-	-	-	-	-		
	NAO352J	海洋機器工学	2	-	-	-	-	-	-	-	-	4	-	-	-	-	-	-		
	NAO333J	船舶海洋振動学第二	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4	-	-	-	-	-		
	NAO445J	工業マネージメント	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4	-	-	-	-		
	NAO471J	計算工学演習第二	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4	-	-	-	-		
	NAO472J	構造解析演習	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4	-	-	-	-		
	NAO412J	船舶海洋工学特別講義第一	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-	-	-		
	NAO412J	船舶海洋工学特別講義第二	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-	-		
	NAO412J	船舶海洋工学特別講義第三	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-		
	計 (11 科目)	16	0	0	0	0	0	0	2	2	4	8	0	4	12	2	2	2		
卒業研究	NAO481J	船舶海洋工学卒業研究	6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	24	-	-	-	卒業研究	
		計 (1 科目)	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	24	-	-		
参考		国際イノベーション入門	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
		国際オープンマインド入門	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
		国際コラボレーション入門	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
		計 (3 科目)	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		0

進学の流れ



船舶海洋工学を学びたい受験生の方

「海洋システム工学部門」とは、教員やスタッフからなる組織の名称です。大学を受験するみなさんは、工学部 IV 群の「船舶海洋工学科」を、大学院では「船舶海洋工学専攻」を目指してください。

大学院へ進学される方は

入学前年の 8 月に、修士課程の入学試験があります。「船舶海洋工学専攻」を志望してください。船舶海洋工学科の学生だけでなく、船舶海洋系以外の他学科、他大学出身の方も歓迎します。

高校生・大学受験生のみなさん

工学部を受験する時に、IV群を志望してください。学部一括の VI 群に入学した後、1 年終了時に IV 群を選択することも可能です。また、船舶海洋工学科として実施する総合型選抜の定員は 5 名です。詳しくは、本教室ウェブページの入試情報をご覧ください。

工学部IV群では1年後期の「先端技術入門」、2年前期の「工学概論」で各学科がどのようなことをしているのか理解します。2年前期(8月頃)に学科志望届を提出する際に「船舶海洋工学科」を希望選択してください。その後、実習、インターンシップなどの専門教育を経て、4年時に卒業研究を行います。卒業後は、就職または大学院への進学を選びます。他の専攻、他の大学院にも進むことはできますが、船舶海洋工学科の多くの学生が船舶海洋工学専攻に進学します。

年間スケジュール

4月	3年生 4年生 4年生 修士1年生	進級オリエンテーション 卒業研究テーマ説明会 研究室配属 大学院オリエンテーション
5月		
6月	4年生以上	研究室対抗ソフトボール大会 (中武杯)
7月		
8月	2年生 3年生 4年生	学科志望届提出 夏期工場実習 (造船所でのインターンシップ) 大学院修士課程入学試験
9月	2年生 3年生	配属学科決定 製鉄所見学
10月	2年生 2年生以上 2年生以上	学科配属オリエンテーション 2年生歓迎会 伊都研修
11月	全学年 2年生 2年生以上	九大祭 造船所見学 学年対抗ソフトボール大会 (上野杯)
12月	大学院生	工学府大学院対抗駅伝大会
1月	2年生以上 3年生 修士1年生	追い出しコンパ 業界説明会(各企業)
2月	3年生 4年生 修士1年生 修士2年生	進路面談 卒業研究試問 進路面談 修士論文試問
3月		

VI群 (一般選抜)			
基幹教育科目・工学部共通科目 2月頃 学科群志望届提出			
			他学群
8月頃 学科志望届提出			
	土木工学科	地球資源システム 工学科	

就職



様々な実験を可能にする充実した研究施設。
九州大学船舶海洋工学科の保有する実験施設を紹介します。

船舶運動性能試験水槽

概要

船舶運動性能試験水槽とは、船舶や海洋構造物等の浮体の運動に関する実験を実施するための実験設備です。模型船曳引車により船舶や浮体構造物の模型を曳引することにより、運動中の浮体に作用する流体力を計測したり、水槽内で模型を自由に運動させることにより、静水中や波浪中における浮体の運動を計測することが可能であるため、浮体の運動メカニズム理解のための教育に適しています。

船舶運動性能試験水槽は、水槽本体と模型船曳引車、プランジャー型造波装置によって構成されています。水槽本体は長さ38.8m、幅24.4m、水深0.2m～2.0mです。水槽底部を高精度で平坦に仕上げたことにより、世界的にも数少ない浅水域を対象とした浮体運動の実験が実施可能な水槽となっています。

実施試験

拘束模型試験 浮体に作用する流体力は、模型船曳引車を用いた拘束模型試験によって計測されます。平水中あるいは波浪中において模型船を様々な姿勢で曳航することにより、航行中の模型船の船体や舵等に作用する流体力を計測することができます。

自由航走模型試験 浮体に作用する流体力の計測とともに、模型船を無線コントロールによって自由に航走させ、運動履歴を解析する実験（旋回試験、Z操縦試験）も行われます。模型船の位置は模型船曳引車に設置された CCD カメラにより模型船を追尾することによって計測します。また、模型船の回頭角の検出にはジャイロコンパスを利用しています。



高速回流水槽

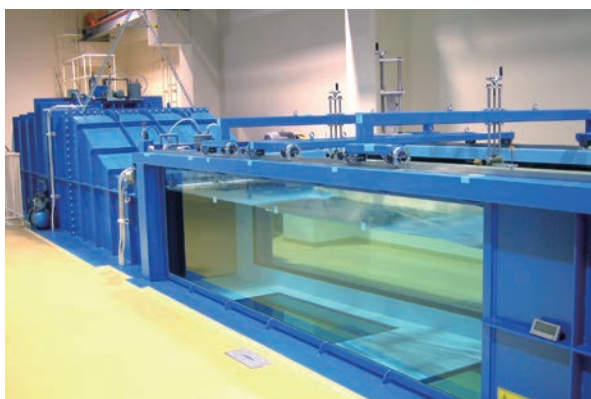
概要

回流水槽とは、閉管路内の水をインペラで循環させることにより流速を発生させ、観測部として閉管路上部に設けられた開口部に模型船などの実験対象となる物体を固定して、物体まわりの流場および物体に働く流体力の計測を行う実験設備です。回流水槽においては、船の運航経費に関わる船の抵抗・推進性能に関する実験の他、多様な流体実験が実施可能であり、流れの観察が容易に行えるため、流体现象理解のための教育に適しています。

高速回流水槽は、長さ21m、幅約3m、高さ約7m（観測部は長さ6m、幅約2m、水深約1m）であり、高速船の研究にも対応できるように、最大流速を国内最高レベルの3.3m/secと設定しています。

実施試験

抵抗試験	船体に働く抵抗を計測する
プロペラ単独試験	一様流中でのプロペラの推力、トルクおよび効率を計測する
自航試験	模型船に装着したプロペラを回転させるとともに、模型船を曳航し、模型船が自力で航行する状態を作り出すことにより、船の推進性能を求める
波形解析	模型船が造る波の高さを計測し解析することにより、船体に働く造波抵抗を求める
伴流計測	船尾に装備されたプロペラが作動する流れ場を知るために、模型船船尾付近の流速分布を計測する



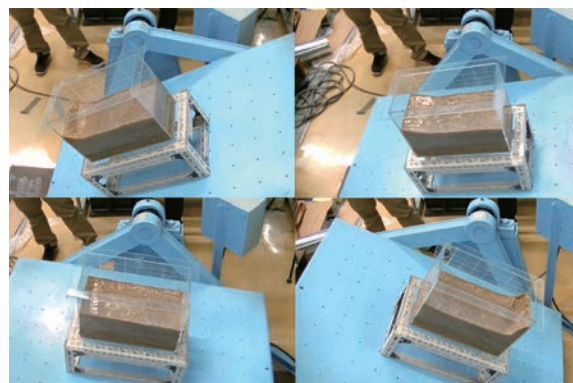
大型構造試験用 2,000kN 載荷装置

近年の計算機技術の発展により、数値シミュレーションに基づく強度や崩壊メカニズムの調査が行われ、その信頼性も十分に認められるようになってきていますが、最終的な安全性の担保には、強度試験による検証がまだまだ必要と言えます。船体のような大型構造では、実物を対象とすることができないため、模型を使用した強度試験が行われますが、実物の特徴をより正確に考慮するためには、その模型も大型にならざるを得ません。本装置は、最大 2,000kN の荷重に対応可能な門型フレームを有した載荷装置であり、これまでに数多くの大型構造の強度試験に使用されています。写真は船体を模擬したボックスガーターの4点曲げ試験の様子です。



船艙模型動揺試験装置

船艙（船の中で荷物を積む区画）内に液状の貨物が積まれると、船体の動揺に合わせて船艙内の貨物も運動し、時として船艙内の壁に衝撃的ぶち当たることがあります。この現象をスロッシングと言い、船艙構造の破損に繋がる危険な事象のひとつになります。また、水分を含んだ粒状貨物では、船艙内の貨物の運動が液状化を起し、液状化した貨物がスロッシングを起こす危険性もあります。この試験装置では、船艙を模擬したタンク内に液体や粒状物を入れ、これのある周期で傾斜させることで、スロッシングや液状化の再現が可能になります。写真は液状化の再現試験の様子です。



片持ち式高速回転曲げ疲労試験機

金属材料の疲労強度を検証するために使用されます。従来の回転曲げ疲労試験機と比べて高速（最高 4,000 rpm）での繰返し負荷が可能です。また、一度に 4 本の試験片に異なる負荷を与えて試験が可能です。



鎖間摩耗試験機

浮体係留時に生じる係留鎖の摩耗挙動を評価するための試験機であり、本部門においてそのコンセプトが立案されたものです。

試験部への注水量を調整することで、大気環境及び没水環境での摩耗試験が可能です。

本試験機の活用により、浮体式洋上風力発電施設の商用化に向けて係留コスト削減のための基礎知見を蓄積しています。

試験機仕様

- ・供試鎖：直径 60mm
- ・鎖間最大張力：100kN
- ・鎖間最大摺動角度：±15°



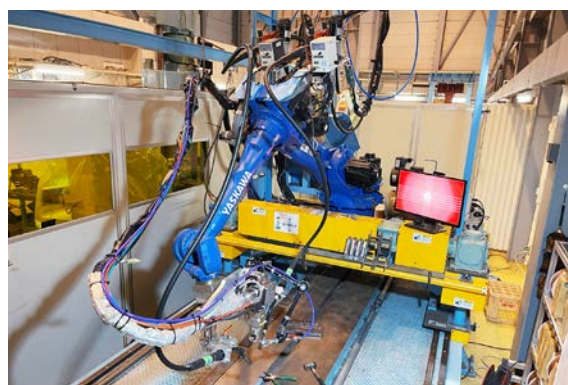
レーザ・アークハイブリッド溶接実験装置

レーザ・アークハイブリッド溶接は、高エネルギー密度であるため溶接変形の低減と高速施工可能なレーザ溶接と、施工裕度が大きく豊富な施工実績を有するアーク溶接の、相互の利点を採り入れかつ欠点を解消できる新しい溶接法として、船舶や海洋構造物に代表される大型溶接構造物の建造工程への導入が期待されています。

本装置は、この溶接法を大型構造物建造工程へ導入するために必要な溶接施工技術の研究に活用されています。

装置仕様

- ・20kW CW レーザ発振器 (YLS-20000 S2 (IPG Photonics))
- ・デジタルインバータ制御式 CO₂ /MAG 自動溶接機 (Welbee M500, P500L II (ダイヘン)) (アーク溶接 2 電極同時施工可能)
- ・最大施工可能溶接長 5,000mm



動的・疲労試験装置

鉄鋼を中心とする金属材料及びその溶接継手や構造物の疲労・破壊強度を検証するために使用されています。試験に要する負荷容量や評価対象の寸法などに応じた、3 台の試験機を所有しています。

装置仕様

- | | |
|-------------|---|
| 最大負荷 / 強制変位 | 50kN / 110mm (試験機 1) |
| | 100kN / 110mm (試験機 2) |
| | 200kN (動的) ・ 300kN (静的) / 100mm (試験機 3) |



卒業研究(卒業論文)

卒業研究は4年生の春学期始めに指導教員と論文題目が決定されます。ただし、卒業までに修得すべき専攻教育科目の総単位の約75%以上を第3年度の冬学期(後期)試験終了時までに修得していない学生には、卒業研究の着手を認めていません。

卒業研究は1名または2名の学生を1組として実施され、各分野の内容に関連した特定のテーマについて研究を実施しています。学生が希望するテーマがあれば、特に差し支えない限りこれを認めており、学生が特に希望するテーマを持たないときは、各教員が提示したテーマの中から選択してもらいます。

参考のために、2024年度の卒業研究題目を下表に示します。

研究室	研究題目
船舶海洋流体工学研究室	3D プリンタ製小型模型船による抵抗試験の計測精度に関する研究
	プロペラ後流中に置かれた翼端板付舵の横力に関する実験的研究
	非ステレオ型新形式 PIV を用いたプロペラおよびフィン付舵まわりの流れに関する実験的研究
船舶海洋運動制御工学研究室	ノズル舵・プロペラシステムの数学モデル構築に関する研究
	重合格子法を用いた船体周りの流れ場の推定に関する研究
	PMM 試験に基づく操縦流体力微係数の同定に関する研究
構造システム工学研究室	GNSS を用いた船舶の前後喫水ならびに曲率変形計測に関する研究
	波浪中浮体の繰り返し折損崩壊挙動に関する研究
	船体に働く縦曲げモーメントや外水圧の時刻歴を考慮した強度評価
	全船荷重・構造一貫解析による波浪中船体に生じる応力応答
生産システム工学研究室	船体設計における疲労亀裂伝播評価のための荷重履歴モデル設定法に関する研究
	ビルドアップタイプ形鋼製造時の座屈発生に及ぼす溶接入熱影響に関する数値検討
	過大荷重負荷による疲労亀裂伝播遅延現象に及ぼす亀裂先端近傍の応力場および亀裂開閉口挙動の影響に関する数値検討
	WAAM による部材製造技術に関する基礎検討
船舶設計・海洋環境情報学研究室	テンセグリティ構造を用いた魚類型ロボットのための運動制御手法の調査
	システム同定に基づく小型艇の運動モデル推定の高精度化
	船舶の水中検査を対象とした SLAM の適用に関する検討
機能システム工学研究室	アンモニア燃料船に向けた機関室内のガス拡散に関する研究
	造船 DX のための DNN による物体検出を用いた作業評価法に関する研究
海洋エネルギー資源工学研究室	PreCICE を用いたソルバー連成解析手法の基礎検討
	取水中の深層水取水管の強制振動の水槽試験システムの構築
	水平矩形断面部材に働く流体力の調査－曳航状態および規則波中の場合－
	MBDyn シェル要素を用いた直接応力解析の検討
システム計画学研究室	永久磁石を用いた無電源マテリアルハンドリング機構
	永久磁石型壁面吸着ユニットと空気圧アクチュエータによる鋼板壁面移動ロボットの天井面への適用
	配管経路自動生成システムにおける干渉体積計算のためのモンテカルロ積分の効率化
	配管自動設計アルゴリズムの検討

進学・就職状況

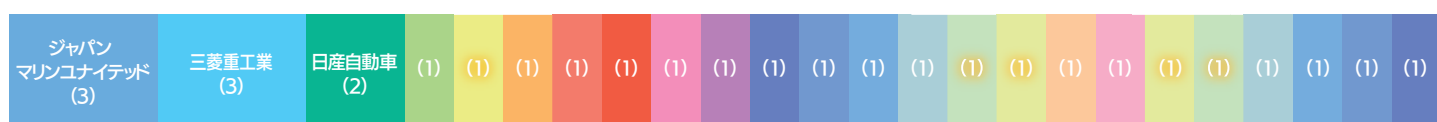
本学科の卒業生に対する官界・民間企業側からの評価は高く、就職時における求人数は常に卒業生の数を大幅に上まわっています。この主な要因は、個々の卒業生が流体・構造・機能・情報処理などの広い知識と、多くの要求を満たしながら巨大な船舶・海洋構造物を造ってゆくシステム技術的な考え方を持っているという点にあります。また、輸送機器、重機・重工業からの求人以外にも、多様な業種・企業からの求人があります。「船舶海洋工学科」「船舶海洋工学専攻」の教育と研究内容を考えると、今後の企業からの求人数は、いっそう増加するものと思われます。

就職実績[2024年度卒業・修了]

▶ 学部卒業生 [大学院進学: 27名 / 就職: 5名 / 未定: 2名]



▶ 大学院修了生 [修士課程] [就職: 28名 / 未定: 1名]



▶ 大学院修了生 [博士後期課程] 日本海事協会 (1) / オーシャンネットワークエクスプレスジャパン (1)

就職実績[2023年度卒業・修了]

▶ 学部卒業生 [大学院進学: 23名 / 就職: 3名]



▶ 大学院修了生 [修士課程] [就職: 26名 / 未定: 1名]



▶ 大学院修了生 [博士後期課程] 九大学術研究員 (1)

就職実績[2022年度卒業・修了]

▶ 学部卒業生 [大学院進学: 27名 / 就職: 7名]



▶ 大学院修了生 [修士課程] [博士後期課程進学: 1名 / 就職: 26名]



▶ 大学院修了生 [博士後期課程] 九州大学助教 (1)

川崎重工業、名村造船所、三井海洋開発、ヤマハ発動機、IHI、JFEスチール、日産自動車、豊田自動織機、日揮、川崎汽船、ドーヴァルSCタンカーズ、関西設計、コーラスエナジー、海上自衛隊、特許庁、日鉄日立システムエンジニアリング、コーソル、伊藤忠商事、東急不動産、パイロット

旧地球環境工学科 船舶海洋システム工学コースを卒業して、社会でそれぞれ活躍する先輩たち。未来の学生にそれぞれの思いを語ってくれました。

未来を進む先輩たちから



株式会社 OWC Japan

地球環境工学科船舶海洋システム工学コース卒業
(2016年)
建設システム工学専攻 修了 (2018年)

中川将孝さん

やる気次第で 無限の可能性!? 浮体式洋上風力は 今がチャンス!

私は英国に本社を置く洋上風力に特化したコンサルティング会社の日本支社で働いております。洋上風力に興味を持ったきっかけとしては、学生時代に浮体式洋上風力に関する研究に取り組み、またノルウェーにある国営石油会社のインターンシッププログラムに参加したことで、研究および実務の両方を通じて、その無限の可能性に触れることが出来たからです。

現在は国内外のお客様に対して基礎設

計(着床式・浮体式)やウィンドファームの事業性検討、案件・会社買収に伴う技術デューデリジェンス、公募入札に向けた支援、マリンワランティサーバイ等といった幅広い業務を提供しております。

日本の洋上風力発電産業、特にこれから需要が急拡大すると想定される浮体式洋上風力発電における大きな課題の1つに人材不足が挙げられますが、九州大学船舶海洋システム工学コースは日本でも数少ない“浮体”を専門で学ぶ部門です。浮体式洋上風力はまだまだ黎明期であるため、産業界では皆さんのように専門的に海洋工学を勉強した人材は非常に重宝され、やる気さえあれば若いうちから最前線で活躍することが可能です。是非、一緒に洋上風力発電産業を盛り上げていきましょう!



日本シップヤード株式会社 設計本部 基本設計部 流力性能グループ

地球環境工学科船舶海洋システム工学コース卒業
(2019年)
海洋システム工学専攻 修了 (2021年)

細井友花里さん

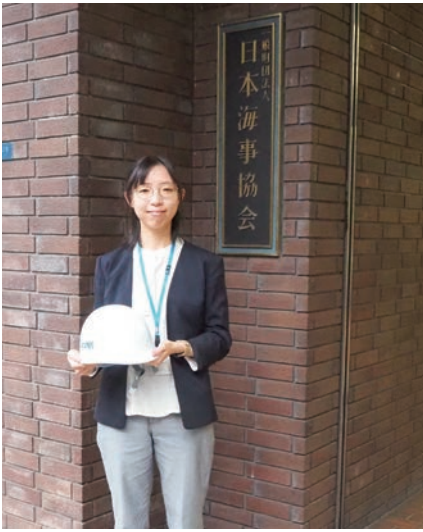
大学での経験を 未来の自分へ

私は造船会社で船舶の設計に携わりたいという将来の目標を持ちながら、九州大学で船舶海洋工学を学びました。

船舶海洋工学専攻を修了後、目標通り造船会社に入社して、日々新しい技術に挑戦しながらより燃費性能の良い船舶を造るために尽力しています。オフィスで設計業務を行うだけではなく、時には実験水槽での模型試験の立ち会いや、海上試運転等で実船に乗船する事もあります。学

生時代に受けた講義の内容はもちろんのこと、研究室での水槽試験結果の解析、CFD(数値流体力学)解析の経験は今の業務に直接活かされています。また、研究室で培った船舶の操縦性能に関する知識を活かして、今では設計業務として開発船舶の操縦運動の推定を行っています。大学の講義で習った理論を基に、自分で設計した船が実物になって世界中で活躍していく事で、大きな達成感ややりがいを感じることが出来ます。

社会人となった今でも海洋システム工学部門の先輩・同期・後輩と社内外で関わることも多く、大学時代の人脈が続いています。学生時代の経験や人脈は必ず自分の将来に繋がっていくので、皆さんも大学で様々なことに興味を持ち、積極的にチャレンジしてみてください。



一般財団法人 日本海事協会 技術研究所

地球環境工学科船舶海洋システム工学コース卒業 (2019年)
海洋システム工学専攻 修了 (2021年)

立和名若葉さん

変革する世界へ、 新技術とともに 挑む

工学部に入学した切っ掛けは趣味の工作でした。そして最長 400m 程の巨大な船を海に浮かべて運搬できる技術って凄いなあ!と興味を惹かれ、コースを選びました。卒業後、日本海事協会に就職して船の安全性を評価する研究を行っています。

本会は船の品質を認証する機関です。その一環として船の設計のための規則開発、設計図の審査、建造・運航中に検査し、船

の一生をサポートします。世界中で物を運ぶためには軽くて丈夫な船が必要です。約 25 年の船の寿命までに壊れないように、設計では荷重を高精度に推定し、合理的に補強されています。色々な分野の知識が求められる複雑な課題に対して、技術研究所では統計データや数値解析、模型や実船での計測など最新技術を駆使して挑んでいます。船の一生に携わること、習った学問が活かせることにワクワクする日々です。

近年の海事業界では脱炭素社会に向けて大きな変革が訪れています。船舶海洋工学コースで学んだ知識を活かして、社会に大きなインパクトを与えられることができます。世界をフィールドに活躍したい、船・洋上風車等の構造物や大きな機械、データサイエンスに魅力を感じる — このような皆さんにおすすめです!



株式会社大島造船所 基本設計部 基本設計1課 船体計画四係

地球環境工学科船舶海洋システム工学コース卒業 (2019年)
都市環境システム工学専攻 修了 (2021年)

岡本颯斗さん

一流の エンジニアを 目指す 同志たちへ

私は船の基本設計を担当しています。基本設計は、お客様の要望に沿った船を提案し、技術交渉を重ねながら、お客様と共により満足のいく船を作り上げていく仕事です。また、技術交渉で決定した内容について、詳細設計が円滑に進むように方針を取りまとめて、指示を出します。

加えて、新しい船の開発も行っています。最近では、将来求められる船を探るために、国内はもちろん、アジアやヨーロッパ

のお客様も訪問し、どのようなコンセプトの船の需要が高まっているのか調査に向きました。その結果をもとに、より多くのお客様に満足して頂ける船を開発し、今はその船の完成の日を待ち望んでいます。

学生時代には造船工学の勉強を通じて、エンジニアとしての基礎知識や大事な考え方を学びました。さらに、卒業研究では、共同研究先の企業との面談や、先生・先輩への相談を通じて、対話力と問題解決力を得ました。これらの知識や経験は、造船エンジニアとして技術交渉や海外でのヒアリングの場に臨む際に、まさに現場で活かしていると実感する日々です。

「将来は一流のエンジニアになりたい」と思っている方は、その基盤を築くことができる九州大学船舶海洋工学科に進んでみてはいかがでしょうか。

〒 819-0395 福岡市西区元岡 744
九州大学大学院工学研究院海洋システム工学部門事務室

☎ 092-802-3442

📠 092-802-3368

✉ office@nams.kyushu-u.ac.jp

<http://www.nams.kyushu-u.ac.jp/>

