

ふね遺産認定制度発足に向けて

正会員 長谷川 和彦*

The "Ship Heritage" Registration System of Japan

by Kazuhiko Hasegawa, Member

Key Words: Ship Heritage, Social Contribution, Social Return, Maritime-friendliness Promotion, Maritime History

1. はじめに

日本船舶海洋工学会（以下、学会）では、これまで創立 120 周年の記念行事のひとつとして「ふね遺産」の認定を行うことを目的に、約 2 年間、その認定制度について検討をしてきた¹⁻⁴⁾。

本論文では、その検討の結果設置されたふね遺産認定実行委員会（以下、実行委員会）の活動とそこで議論されてきた内容についてその概要を報告する。

2. ふね遺産認定実行委員会での主な議論

実行委員会は表 1 に示す委員で構成される。これまで下記に示すように 6 回開催され、5 月 22 日に開催されるふね遺産認定審査委員会（以下、審査委員会）の審査結果を受け、同日、第 7 回を開催する。ここでは、その委員会での審議から主なものを紹介する。

（1）第 1 回実行委員会（2016 年 5 月 26 日・福岡）

内規の検討を行った。その中では、推薦案件を発掘する組織として東部、関西、西部のそれぞれに地区実行委員会を設置すること、そして、この認定制度が存続するであろう 10 年間に当面の活動期間とすることが盛り込まれた。また、遺産の名称として船や舟を使わずに「ふね」とひらがな表記することについても、ふね遺産制定検討委員会（以下、検討委員会）での議論³⁾をそのまま踏襲することとした。そして、制定検討委員会の委員長はアドバイザーとして委員に加わることも決めた。

推薦のための申請要項についての検討のため、あらかじめ用意されたたたき台をもとに、東部および関西から 1 件ずつ例が示され、その様式や内容の説明を受け、この様式を承認した。

ふね遺産認定基準（以下、認定基準）制定検討委員会の答申³⁾をもとに議論を行った。その際、議論となったのは認定の対象をどう表現するかであり、

- 現在は使用されていないが物流を担う道具または乗り物としてかつて建造され運航されたもの、およびそれらに関連する施設や技術資料のうち
 - 歴史的技術的価値が高いもの

- 現存しているが消滅の恐れのあるもの
- 担ってきた役割とそれを支えた技術や背景で後世に伝えるべきもの
- 技術的に精緻に復元され学術的価値のあるもの などとした。最終的には学会のホームページで公開されている⁵⁾ように「現存する物件を認定対象とし」
- 船舶海洋技術の発展に対して
 - 独創的または新規の技術を与えたもの
 - 大きな性能上の改善を与えたもの
 - 設計上の大きな進歩を与えたもの
 - 技術の進歩・改良の大きな段階となったもの
 - 精緻に復元され学術的価値の高いもの
 - その他の特筆に値するもの、及び消滅の恐れがあるもの

Table 1 Members of the Committee of Establishing Ship Heritage Registration (as of Mar., 2017)

氏名	所属等	特記事項
長谷川和彦 (委員長)	大阪大学 教授	2017 年 4 月より大阪大学名誉教授、北米拠点長、特任教授
内藤 林	大阪大学 名誉教授	元学会長、シニア OS「造船技術・文化の保存」共同主宰、造船資料保存委員会（関西支部）委員長
平山 次清	横浜国立大学 名誉教授	シニア OS「造船技術・文化の保存」共同主宰
庄司 邦昭	運輸安全委員会委員	東京海洋大学名誉教授
新開 明二	九州大学 名誉教授	シニア OS「造船技術・文化の保存」共同主宰
小嶋 良一	関西設計 顧問（前社長）	浪華丸復元実施、造船資料保存委員会 会員
茂里 一紘 (アドバイザー)	海上技術安全研究所 特別顧問 広島大学名誉教授 広島工業大学 元学長	復元船浪華丸の保存活動

* 大阪大学名誉教授、北米拠点長、特任教授

原稿受付 平成 29 年 3 月 24 日

春季講演会において講演 平成 29 年 5 月 23, 24 日

©日本船舶海洋工学会

- 社会・文化・経済・生活・教育に対して
 - ふね関連技術と社会・文化の関係上重要な、初めて、または最古のもの
 - 新たな経済・産業分野の創造に寄与したもの
 - 生活や利便性の向上に顕著に貢献したもの
 - 特筆に値する新たな形や方式を与えたもの
 - ふね関連技術の教育上、大きな貢献をしたもの
 - 歴史的に重要で、現在も活用中、または動態保存か初期状態を留めるもの
 - その他の特筆に値するもの、及び消滅の恐れがあるもの

となった。

認定までの大まかな日程について確認した。

なお、参考資料として機械学会の機械遺産と土木学会の土木遺産に関する資料も配付された。機械遺産と土木遺産については3.にて触れる。

(2) 第2回実行委員会 (2016年7月4日・東京)

第1回に引き続き、内規および認定基準について検討した。

東部地区委員会の委員を承認した。

各地区から推薦予定の候補について説明があり、引き続き、内容について審議した。

「浪華丸」(なにわの海の時空館所蔵)についてあったテレビ取材が紹介され、実行委員会としても調査を申し入れることにした。

学会から120周年ポスターの案が紹介され、そこでふね遺産の認定が書き込まれる。また、KANRINおよび学会ホームページへの会告についての対応を審議した。

(3) 第3回実行委員会 (2016年10月21日・大阪)

認定式と祝賀会を2017年海の日の翌日(7/18)午後、明治記念館にて開催することを決めた。認定証と記念品(プレートまたは盾)を会長から授与する。また、認定式に先立ち、特別講演を行うことを決め、候補者をあげることとした。

(4) 第4回実行委員会 (2016年12月16日・福岡)

応募件数が23件であったこと、また、申請書について認定基準に合わせ検討の結果、必要に応じ、申請者へ申請書を補強する意味での修正を求めることとなった。認定件数の問題、今年度認定から漏れたものについての取扱いなどについて議論した。

また、今後も増える申請書類などの資料の保存方法、整理について審議の結果、理事会に予算を申請の上、実施することを決めた。

(5) 第5回実行委員会 (2017年2月10日・大阪)

認定の候補について所有者の了承を取ることについて、理事会より要請があり、議論した。

国交省の「海遺産」との兼ね合いをどうするか調整あるいは事前の説明についても議論となった。

すでに存在しない船等の認定について「ふね記憶遺産」のような制度を作るかどうかの議論があり、来年度審議することになった。

推薦された案件は、審査委員会へ推薦されるもの、却下されるものの他に、調査不足や内容が曖昧、焦点が明確でない等の理由で継続審査となるものについての取扱いについて議論された。

2016年10月21日の実行委員会の前に行った「浪華丸」の調査結果について報告があった。それによると、

- 舵身木、帆桁、艫車立の胴木、包板等にひび割れの進展が認められる。
- 船体本体は平成15-16年当時の状態から大きな変化はなく、構造強度的に問題ない状態と考えられる。
- 視察時の時空館内の温度は27度、湿度は66%程度であったが、カビなどの発生は認められない。
- 帆桁、舵などの落下には特に留意すべきであるが、目視では異常は認められない。

(6) 第6回実行委員会 (2017年3月10日・東京)

引き続き、推薦案件について、補足の審議が行われ、最終的に審査委員会へ推薦する案件を決定した。

認定式における特別講演を野間 恒(ひさし)氏に依頼することになった。

関連する資料の整理保存を関西支部の造船資料保存委員会に業務委託する方向で検討することになった。

認定審査委員会の内規(案)について審議し、修正を委員長に一任した。

ふね遺産認定証の案がいくつか提示された。

(7) 第7回実行委員会 (2017年5月22日・東京)

認定式に向けた準備作業を行う予定。

3. 他学会における認定例とふね遺産

他学会の動きについては、すでに平山ら⁴⁾に詳しい。機械遺産は日本機械学会が創立110周年(2007年)の記念事業の一環として制定したものであり、当初は、この年度限りの予定で25件が認定されたが、その後も、続いており、昨年度までで76件の認定を行っている。からくり人形からウォッシュレットまで幅広い年代およびジャンルをカバーしているのが特徴であり、我々の制度も、動機から歴史的発展の過程を見る限りその認定の対象は機械遺産がいちばん近い。この中には船舶関係のものも少なくなく、あえて、そのすべてを表2に年代別に示す。先に示した認定基準はこの機械遺産のものを参考にさせていただいた。ただし、その時には気づかなかったことであるが、機械の場合は使われなくなったとしても、それを開発した企業なり関連施設が保管している場合が多い。ふねの場合は、よほど考古学的価値のあるものや保存の要請があり、それを支援する施設や団体がない限り、スクラップや、転売されるケースが多い。したがって、認定基準にある「現存する」をどうするかは賛否両論別れるところである。

これに対して、土木学会はそれに先立つこと7年前の2000年から土木遺産の認定をしている。毎年25件程度が認定されており、土木という性質上、ほぼ全国に広がっている。そういう意味で、統治時代に行なわれた台湾の烏山頭水庫(うさんとうすいこ)や台南水道も認定されている。特に前者は、最近その同像の頭部が何者かに切断され盗まれたというニュースでも話題になった八田與一の設計と施工監理で、当時アジア最大のダムであり、干ばつと洪水に悩まされ続けた嘉南平野を灌漑により一大穀倉地帯に変貌させる貢献をした(土木学会ホームページより)ものである。遺産認定はこうした事件を引き起こさないためにも、一般の人にも、その歴史的価値を知ってもらうこともひとつの重要な目的である。ちなみ

に、土木学会ではこうした遺産を視察するツアーも企画されていて新しい学会の見学会や親睦会のスタイルとなっている。表3は2000年の認定一覧である。

また、土木遺産には認定されていないが、大阪の狭山市にある狭山池は飛鳥時代に作られた日本最古のダム式のため池であり、烏山頭水庫同様、水害に悩まされていた一体を水害から守るとともにそれまで北側に流れていた大和川を西側に向ける付け替え工事とともに、地域一帯の灌漑に役立った土木施設であるが、その後、何度か行われている改修工事で現在は平成の大改修が終了し、池の周辺は市民の憩いの場となっているとともに、水中にあった堤防の遺構を実物大のまま土毎切り出し、安藤忠雄設計の大阪府立狭山池博物館の中で保存してしかも無料で展示している。廃館となったどこの博物館とは大違いである。ちなみに、遺構の保存と博物館の建設、そして、その維持費（年間約1億円）は大阪府が負担している。見学に来ている一般市民は散歩やジョギングのついでに寄ったという趣であるが、その1400年にわたる壮大な土木事業で現在の都市が成り立っていることに気づかされる。私が行ったとき(2017年3月)にはちょうど、土木遺産展も開催されていて、学会の遺産認定を市民に周知するのに役立っている。大阪府の負担は多いが、元知事を始め、ここを閉鎖するという話はないようであり、例の博物館とはどこかで目的と運営維持手段を間違ったのではないかと思う。大阪市は神戸市とともに、今年開港150周年を迎え、記念事業が行われるようである。ついでに、港つながりで言えば、大阪市はサンフランシスコとの姉妹都市締結も今年で60周年を迎える。

Table 2 Mechanical Engineering Heritage (2007-2016)
(edited from https://www.jsme.or.jp/kikaiisan/jidai_list.pdf)

江戸時代(～1868) *動態保存				
年(西暦)	No.	名称	所在地	概要
文化5(1808)	3	旧家水車庫 *	東京	江戸後期に造られた精米・製粉用の水車庫
1820年代	61	からくり人形 馬走車 *	福岡	江戸時代からくり(精巧)人形の最高傑作の一つ。輸入された機械時計を参考に、日本人を反映させた独自の技術で作られている
天保6(1835)	3	旧金屋屋敷(金丸屋)の廻り舞台と廻り機構 *	香川	わが国現存最古の劇場型木芝居小屋で、廻り舞台の廻り機構は、現在の廻り機構の発祥
嘉永4(1851)	22	万年自動機(万年時計) *	東京	「からくり鐘右衛門」と中田重久が製作した機械式時計
慶応元(1865)	58	旧横濱製鉄所 スチームハンマー *	神奈川	オランダから輸入された鍛造機械。江戸幕府の近代化政策の中で横浜東と横浜西の造船所に設置された現存する台
明治時代(1868～1912) *動態保存				
年(西暦)	No.	名称	所在地	概要
1(1868)	1	小倉造船場の生揚げ装置 *	長崎	長崎に築造された近代造船設備(現存では最初期のもの)
5(1872)	4	四谷糸巻機(糸巻機) *	長野	フランス式、廣防式糸巻機など官営官製糸巻機で使用、現存最古の製糸機械
8(1875)	3	足踏製鋼機(明治8.1875年足踏製鋼機) *	愛知	伊藤嘉平治(山形)が製作した鉄製の足踏製鋼機
12(1879)	67	「門前平削り盤」-工部省赤羽工作分所製 *	愛知	1879(明治12)年、工部省赤羽工作分所で製造された。同所の製造機械品目による赤羽が製造した北土川の船尾船尾で使われた。その後、後半立業業(後の後半立業)に赤羽の工場に保管されていた
14(1881)	3	札幌市時計台の時計装置 *	北海道	現存する国内最古の時計を駆動する機械
18(1885)	17	活版印刷機 *	東京	明治期に盛んに使われた国産の活版印刷機
21(1888)	26	三原糸巻機(糸巻機) *資料 *	宮城	日本で最初に設置された水力発電所
22(1889)	53	池貝工場製第一号旋盤(現存最古の動力旋盤) *	東京	池貝工場の創業者(池貝庄太郎・喜四郎)が日本で初めて動力式の旋盤を製作。日本の機械工業発展の礎となった記念碑
30(1897)	2	機械学会黎明期の学術図書 *	東京	機械学会誌創刊号、機械工学便覧(初版1934、昭和9)等
30(1897)	3	英国製50フィート駆車台 *	静岡	東北地方の鉄道整備に伴い導入された英国製駆車台
30(1897)	4	豊田式動力機 *	愛知	豊田依吉により発明した種船用小動力機。木鉄混製、手織り機の20倍の性能と低価格で普及
35(1902)	12	230型233号タンク式蒸気機関車 *	大阪	民間初の量産型蒸気機関車(現存最古の国産タンク式)
35(1902)	30	自動製鋼機(機械式桌上計算機) *	福岡	民間初の機械式桌上計算機
35(1902)	35	ロシア(旧国内最古の自家用乗用自動車) *	北海道	アメリカから初輸入された蒸気自動車の1台
38(1905)	27	三浦港水圧式開閉機と蒸気式クレーン *	福岡	日本の近代化を支えた石炭の積出港に設置された港湾設備
40(1907)	38	としまえん「カールセル・エドランド」 *	東京	回轉木馬として現存する国内最古の遊園機械。独で製造された。欧州、米園で巡回後、豊島園が購入し1971年から現在も可動
41(1908)	2	熊本大学の旧機械実験工場と文化財工作機械群 *	熊本	工業技術の黎明期に用いられた研究教育施設と工作機械群
41(1908)	4	陸用蒸気タービン *	長崎	国産第一号の陸用蒸気タービン
41(1908)	20	バントクワン試験機 *	兵庫	船舶や機械の重要部材の試験に使われた材料強度試験機
41(1908)	44	青函連絡船及び自動機 *	青森・函館	青函連絡船は1988年まで80年間、人員輸送と物流の大動脈。自動機は鉄道車両搭載時間を短縮した
43(1910)	31	電機事業創業期の国産蒸気機関車及び設計図書 *	茨城	電機事業創業期に純国産技術のみで設計・製造された電動機
44(1911)	7	二段強式給油用蒸気エンジン *	埼玉	小笠木清三郎が「たはな丸」(227ト)の主機関として搭載されている出力が7馬力の二段強式給油用蒸気エンジンである
45(1912)	9	ふのち式渦巻ポンプ *	愛知	井口在屋(いのちありや)が教授の発明による渦巻ポンプ
45(1912)	25	東京帝国大学水力学及び水力機械学ノート *	東京	井口在屋教授らによる水力学及び水力機械の講義ノート

大正時代(1912～1926) *動態保存				
年(西暦)	No.	名称	所在地	概要
2(1913)	66	近代を象徴した国産時計「コーロレル12型」(「近代グランドセイコー」)「コーロップ」の「ASTON」 *	東京	1913年、初代グランドセイコーは1960年、コーロップ「ASTON」は1969年に発売された。これら同時期は、日本が誇る精密機械技術の発展過程を知るための重要な遺産である
5(1918)	36	「アール」(現在最古の国産乗用自動車) *	福岡	現存最古の走行可能な国産乗用自動車
5(1918)	80	金銭記録用給紙「ロニヤキ」 *	東京	大坂の伊藤嘉商店(現御イートキ)が製造販売し、後に商標名「ロニヤキ」として大ヒットした商品の一つである。売上金額の増大に必要不可欠な小規模の機械を実現し、輸入品をはるかに下回る価格で普及させた
12(1923)	28	円木部バス(フォードT型) *	東京	関東大震災で被災した路面電車の代替で導入された現存最古のバス
13(1924)	16	無停止浮体式豊田自動機(6型)第一号機 *	愛知	豊田依吉が長年の改良により完成させた画期的な自動機
13(1924)	45	経典用電機機組ED15型 *	茨城	純国産第一号の貨物・旅客用電機機組。鉄道電化の原点に位置する。1960年に廃車まで東海道線や中央線で使用

昭和時代 戦前・戦中(1926～1945) *動態保存				
年(西暦)	No.	名称	所在地	概要
2(1927)	60	国産初の「4S1」(現存機「エルモA型」) *	愛知	手回式を採用した国産初の小型航空機で、映画文化や視覚教育の功績は大きく、映像文化の歴史的資料としても価値がある
3(1928)	15	樹子製生用環織ミシン *	愛知	樹子製生用環織ミシンに成功した妻木ら樹子製生用環織ミシン
3(1928)	14	「清水洗浄水フィルター」日本の貨物輸送を促進した海運機械 *	福岡	フィルターは荷物を吊り上げて水平レベルに吊り動かせるチェーンの一種。木枠構造で1971年まで使用された現存唯一のものである
4(1929)	52	富山山ロープウェイ *	奈良	国内最古のロープウェイであり、現役観光客や住民の交通手段として利用されている
4(1929)	10	高圧送電機 *	愛知	ヨーロッパへの長距離送電を実現した長距離送電機の心臓部
5(1930)	57	国産化黎明期の家庭用電化機械 *	神奈川	外国技術の国産化過程を示すとともに、その製品化により日本人のライフスタイルを大きく変えたことになった機器
6(1931)	70	鉄道機関車「広田機」 *	三重	四日市の千歳運河に架かる片持梁型鉄道用機関車としては現存唯一のものである
7(1932)	69	国産機械製造の旗「国産機械図集」 *	東京	国産品に対する正確な知識を一般技術者に周知し、国産品使用促進につなげることを機械工学教授上参考図書提供目的で出版
8(1933)	8	「ゼン」小型実用化に成功したディーゼルエンジン *	滋賀	世界で初めて小型実用化に成功したディーゼルエンジン
3(1870)	83	権野場灯台の光学系機械装置 *	和歌山	権野場灯台は、国内に建設された最初の基の洋式灯台のひとつで、1870年に初点灯された回折式閃光台である。水鏡構造回折鏡装置の全体像を知ることができる現役の航路標識である
10(1935)	23	「旧狭山池橋」(狭山池開港) *	福岡	東洋一の規模を誇る国内現存最古の昇降式鉄橋
11(1936)	74	小笠木式定本炭ガス機関 *	広島	戦中戦後の石油不足期に民衆動力の多くを支えた本炭ガス機関で、分動可動、石油機関転用など独自の工夫がなされている
12(1937)	42	高圧送電機「ボルト機」 *	神奈川	ターボ冷凍機(遠心式冷凍機)は圧縮機、クーラー(冷却器)、コンデンサー(凝縮器)で構成。当時の最新技術を結集
12(1937)	81	特許タンクガソリン計量機 型式25号 *	神奈川	純機械式計量機として、地下タンクガソリンを計量機の手動ポンプで上部ガソリン容器に汲み上げる商用ガソリン計量機の礎となった
18(1943)	18	「コッパ」ドローゼーG40(小笠木製本機) *	静岡	戦時下、飛行機建設等のために開発された国産初のドローゼー

昭和・平成時代 戦後(1945～) *動態保存				
年(西暦)	No.	名称	所在地	概要
21(1948)	62	「エの島」-北海道の土作りトラクターの発祥地 *	北海道	トラクターや機械式農具を系統だてて保存展示を行い、伝承すべき農業資材を学術教材(農機)によって残している
22(1947)	29	機械式通信機組(谷村株式会社製製機) *	岩手	戦後復興期の通信を支えた機械式通信機組
22(1947)	40	たま電気自動車(4S-47型) *	神奈川	戦後の石油輸入禁止期、立川飛行機(後のたま自動車)が開発し、1947年に完成の乗用車タイプの電気自動車
24(1949)	41	内燃機式フォークリフト *	滋賀	東洋造船機組(現TOM)が米国クーク社社製フォークリフトを参考に開発した、国産第一号の内燃機式フォークリフト
25(1950)	19	オリンパス「バスター」カメラGT-1 *	東京	世界で初めて内蔵レンズのカメラとなったオリンパスの試作機
25(1950)	78	国産初の複写計量機 *	兵庫	小型で安価な国産初の複写計量機である。金銭的省省力・高信頼性に貢献した
27(1952)	14	「カワチ」(ホンダ自動車補助エンジン) *	山梨	オートバイなど小型二輪車の原点となった自動車補助エンジン
28(1953)	21	「カワチ」(ホンダ自動車補助エンジン) *	東京	日本初の設計製図機械
28(1953)	34	「カワチ」(ホンダ自動車補助エンジン) *	静岡	直径5mの大歯車の歯切り加工ができる高精度歯切機の内臓部
29(1954)	59	大規模な金属加工機とGPR前歯車研削機 *	愛知	戦後日本の精密機械産業発展の礎となった機械
29(1954)	68	「ソニー」自動マシニング機 -世界初の量産型マシニングセンター *	大阪	わが国で発明された医療器械であり、国民生活とその福利厚生に大きな影響を与えた、ユニークな機械の一つである
34(1954)	75	「カワチ」(ホンダ自動車補助エンジン) *	愛知	設置面積が小さく、運転が楽で故障も安く、省エネルギーで、ボイラ技術がなくても取り扱えるため中小企業・商店に普及した
30(1955)	54	「カワチ」(ホンダ自動車補助エンジン) *	静岡	わが国の露光・現像機の一つとして、国産初の露光・現像機。当時は「リコー」が露光の代名詞となるほど普及
30(1955)	72	「ミササギ」のオートマチックトランスミッション -日本のAT車に採用されたAT(自動変速機) *	東京	国産初のオートマチックトランスミッション(流体変速機)を採用し、四輪自動車として開発された「ミササギ」に搭載されたAT(自動変速機)である
33(1958)	51	ステンレス鋼製車庫(緊急5200系と7000系) *	神奈川	鋼製車庫に代わり、難燃性でメンテナンス性を向上させ、外板にステンレス鋼を採用。7000系はオールステンレスの原型車庫である
33(1958)	78	「スズ」380-K111型 *	群馬	日本独自の自動車規格である軽自動車規格の礎を作った。軽自動車規格に採用した工芸により、大人気乗用車でも軽自動車規格を実現した。また、軽自動車規格の「スズ」380-K111型という軽自動車規格を実現した
37(1962)	50	多機能自動昇降機 *	長野	世界初の多機能自動昇降機。印刷機能により複数券発券可能にした。現在の券発券機及びの礎となった機械
38(1963)	82	移動式ブラシ付門型自動変速機 *	愛知	日本初の移動式ブラシ付門型自動変速機で、全世界に普及している自動変速機の原点である。本機シリーズ累計販売台数は国内外を合せて12万台である
39(1964)	11	東洋造船機組(現TOM)の蒸気機関車 *	埼玉	人力が力加力した原動力機。わが国国産機械化の歴史の一歩であり、小規模農業に合った生産効率の向上過程が理解できる
39(1964)	11	東洋造船機組(現TOM)の蒸気機関車 *	大阪	鉄道高速化のさきがけとなった最初の斬新な車庫
39(1964)	13	「カワチ」(ホンダ自動車補助エンジン) *	東京	戦後、航空禁止令の解除後に初めて開発された国産旅客機
39(1964)	49	「カワチ」(ホンダ自動車補助エンジン) *	富山	自社開発の誘導(むす)を開発的に結集させた機械。わが国の製品の世界的シェアを飛躍的に高めるきっかけとなった
40(1965)	48	油圧シリンダH03 *	茨城	純国産の油圧シリンダ。2ポンプシステムで旋回など複合動作が可能となり、作業性を向上させた
41(1966)	71	「カワチ」(ホンダ自動車補助エンジン) *	熊本	包造作業を機械化し、操作性と耐久性を向上させた普及型である。食品業界の近代化に貢献し世界の長寿機械としても活躍した
41(1966)	77	「カワチ」(ホンダ自動車補助エンジン) *	岩手	1966年(昭和41)年に開発された。国内初の地産地消型である。5000名を継続して生産している。再生可能エネルギー活用のきっかけとして、技術開発をリードし、様々な地産地消の課題を解決してきたことと証となる設備である
42(1967)	43	自動式機 *	京都	オムロンが独自開発した完全国産乗用車・定期券対応機、第三号の現存する最古の自動式機
42(1967)	5	10型ローターエンジン *	広島	世界で初めて実用化されたヴァンケル式ローターエンジン
43(1968)	65	南極点到達車(東K0804KD605) *	東京、秋田	第8次南極探検隊の極点到達プロジェクト(後が「探検」)で、小笠木製作所が開発された1968年12月19日南極点に到達した車庫のうちの2台である
46(1971)	7	民間航空機用FRJ10ジェットエンジン *	東京	我が国初の高バイパス比を達した国産ターボファンエンジン
47(1972)	6	「カワチ」(ホンダ自動車補助エンジン) *	熊本	日本の排ガス削減技術発展の契機となった自動車エンジン
51(1976)	56	機械式立体駐車装置 -世界唯一の営業運転中 *	東京	機械式立体駐車装置の立体駐車装置で、世界唯一の営業運転中
52(1977)	76	国産自動車用ローターエンジン *	福岡	日本国内で初めて開発・販売された自動車用ローターエンジン(後が「探検」)で、小笠木製作所が開発された1968年12月19日南極点に到達した車庫のうちの2台である
55(1980)	55	「カワチ」(ホンダ自動車補助エンジン) *	福岡	日本で一般家庭向けに温水洗浄便座を新技術により開発・販売し、日本人の生活様式や設備環境を一変させた

Table 3 Civil Engineering Heritage in 2000

平成12年度 土木学会選奨土木遺産 一覧

NO	対象構造物	受賞理由	所在地	竣工年
1	小樽港北防波堤	廣井勇による小樽築港の要となった施設 (コンクリートを用いた日本初の本格的な防波堤)	北海道	明治41年
2	野蒜築港関連事業 野蒜築港跡地 石井開門 北上運河 東名運河 貞山運河	オランダ技師の提言を受けて明治政府が実施した最初の直轄港湾事業 (現存最古の洋式開門とわが国を代表する運河群)	宮城県	石井開門、北上運河 明治13年 野蒜築港、東名運河 明治17年 貞山運河 明治23年
3	帝都を飾るツイン・ゲート 永代橋 清洲橋	近代橋梁技術の粋を集めて造られた隅田川震災復興橋梁群の中核的存在 (日本初の100m超スパンの橋と美しさを追求した特殊な吊橋)	東京都	(永代橋) 大正15年 (清洲橋) 昭和3年
4	猿島要塞	初期の代表的な軍事要塞 (環東京湾要塞で観音埼に次いで造られ、明治10年代の煉瓦構造の特徴が良く出た保存状態の良い要塞)	神奈川県	明治17年
5	木曾川ケレップ水制群	デ・レーケの木曾三川改修事業の枢要である木曾川付替えを技術的に可能にした水制工 (戦前で最大規模の水制群)	愛知県	明治44年
6	阪急大宮駅と大宮・西院間の地下線路	阪急・京都線の大宮駅～西院駅間の地下線路区間 (東京の銀座線に次いで全国で2番目、関西最初の地下線)	京都府	昭和6年
7	大川・中之島の橋梁群 桜宮橋 天満橋 天神橋 大江橋 淀屋橋	第一次大阪都市計画事業によって大川・中之島一帯に架けられた5橋 (当時最大スパンの鋼アーチ、戦前の三大カンティレバー橋の一つ、景観に配慮した三連アーチ、戦前では珍しいデザイン的一般公募の優勝作品)	大阪府	昭和5年(桜宮橋) 昭和9年(天神橋) 昭和10年 (天満橋、大江橋、淀屋橋)
8	京橋	鋼管柱橋脚を有する唯一かつ最古級の大型鋼桁橋 (明治・大正期の鋼桁の雰囲気をごく残した橋は他にない)	岡山県	大正6年
9	大谷川砂防堰堤	四国唯一の明治期の砂防堰堤 (三段で緩やかな曲線を描くデ・レーケが関与した大規模砂防堰堤)	徳島県	明治19年
10	河内(貯水池) 堰堤及び南河内橋	官営八幡製鐵所の工業用水関連施設 (戦前で最も高い貯水池ダムと現存唯一のレンズトラス橋)	福岡県	昭和2年

土木学会選奨土木遺産選考委員会

5. おわりに

実行委員会の審議内容を中心に「ふね遺産認定制度」が実施に至るまでの約1年間の活動内容を簡単に紹介した。また、他学会の例として日本機械学会と土木学会の例を紹介した。それぞれの学会で、過去に作られた歴史的価値のあるものや時代のイノベーションになったもの(IEEEのマイルストーンなどが例)など認定の対象も仕方違うが、その対象物とそれを製作・建造・実施した人の努力と業績を称えるとともに、人々の記憶に留め、それを現代に活かそうという気持ちは同じように思う。他の学会の例は、ふね遺産制度にとっても、学会活動としても示唆に富む内容が多く、ここでは、紙面の都合で紹介しきれなかったが、海外の例も含め、引き続き、動静を見ていくつもりである。引き続き、皆さまのご支援とご協力をお願いする次第である。

「ふね」は人類が誕生以来もっとも古い交通手段であり、文化である。神戸港開港150周年を迎える神戸市のキャッチコピーを最後に紹介する。

コーヒーも映画もはじめは船に乗ってやってきた

大阪市が今あるのも、船と港のお陰だと思っるのは私だけだろうか？最先端の研究も学会にとっては大事であるがこうして過去に行われた(実は大変な苦勞と失敗の連続であったであろう)できごとを先人から学ぶことは多いはずである。学会の一研究分野として確立するとともに、ぜひ、他の学会から本稿のように引用される「ふね遺産認定制度」になってほしいものである。

「ふね遺産認定制度」は、2年前の検討委員会から始まり、実行委員会を始め、理事会での様々な議論を経てようやく今年の7月18日に第1回の認定式を迎える。全国から申請があり、その申請書をひとつひとつ読ませていただいた感想としては、推薦者にはその対象物に非常に強い思い入れがあり、また、ふねの文化や歴史が至るところに残っているのをひしひしと感じた。推薦いただいた皆さまに心からお礼を申し上げるとともに、会長を始めとする理事会、そして、検討委員会、実行委員会、さらには、審査委員会の皆さまには心からお礼を申し上げます。

参考文献

- 1) 内藤林、平山次清、新開明二：平成27年春季講演会報告「OS3：造船技術、文化の保存」、日本船舶海洋工学会講演会論文集(CD)、第20号、pp.83-85、2015年5月
- 2) 平山次清：造船技術の保存—歴史的造船所・復元船の現状と「ふねの日」の提案—、日本船舶海洋工学会講演会論文集(CD)、第20号、pp.93-96、2015年5月
- 3) ふね遺産制定検討委員会：「ふね遺産制定検討委員会」発足報告と協力依頼、KANRIN、第64号、2016年1月
- 4) 平山次清、内藤林、新開明二：日本の「ふね遺産—目的・意義と事例—」、日本船舶海洋工学会講演会論文集(CD)、第22号、pp.23-26、2016年5月
- 5) ふね遺産認定基準、https://www.jasnaoe.or.jp/aboutus/pdf/notice_funeisan20160930.pdf