

保存船舶の保存場所について

正会員 庄 司 邦 昭*

Preserved Situation of Preserved Ships

by Kuniaki Shoji, Member

Key Words: preserved ship, preserved situation, ship heritage

1. 緒 言

現在、国内外には様々な種類の船舶が保存されている。それらを本研究では一つの試みとして Table 1 に示すように分類してみた。

まず保存場所として、陸上、ドック内、水面と3か所に分けたが、ドック内は陸上と水面の中間的な位置付けである。またそれぞれの保存場所について、特徴的な保存状態に対する区別を分類し、状態として示した。陸上に保存されている船舶は地表面に対しどの位置に保存されているか、ドック内に保存されている船舶についてはドックに水を入れた状態か、水の無い状態か、水面に保存された船舶については囲いがあるか否かについて分類した。さらにそれぞれの保存状態に対し、風雨に対しての遮蔽物という意味で、屋根の有無について分類を加えた。水面に保存されている船舶でも仕切られた港湾区域に保存されているものもあるが、分類としては水面という分類で示すことにした。

全体的には、分類番号の数字の小さいほうが良好な保存場所と考えられる。また分類番号の数字の大きいほうがより就役時に近い保存場所といえる。

Table 1 classification of preserved situation

保存場所	状態	屋根	分類
陸上	地表面上	屋根あり	①
陸上	地表面上	屋根なし	②
陸上	地中	屋根あり	③
陸上	地中	屋根なし	④
ドック内	水なし	屋根あり	⑤
ドック内	水なし	屋根なし	⑥
ドック内	水あり	屋根あり	⑦
ドック内	水あり	屋根なし	⑧
水面	囲いあり	屋根あり	⑨
水面	囲いあり	屋根なし	⑩
水面	囲いなし	屋根あり	⑪
水面	囲いなし	屋根なし	⑫

* NPO 法人 江東区の水辺に親しむ会

原稿受付 平成30年3月23日

春季講演会において講演 平成30年5月21, 22日

©日本船舶海洋工学会

2. 保存場所についての考察

Table 1 に示す分類に沿って国内外の保存船舶の例を取り上げ分類番号を付記したものが Table 2 および Table 3 である。^{1)、2)、3)}

分類①、③に区分される陸上で室内に保存されている船舶としては、国内では第五福竜丸、浪華丸、海外ではフラム、バイキング船、クフ王の船などがある。これらを見ると150総トン、長さ50m程度の大きさの船までが室内に保存されている。

最近では、カティールサークやグレートブリテンにも屋根がつけられている。これらの船は長さ100m近くあり、マストの高い帆船だが、室内に保存されている。室内保存の一つの問題は帆船のマストである。フラムはマストを下におろしているし、カティールサーク、グレートブリテンはマストを囲わずに船体部分のみ屋根がつけられている。このような場合には本来の船の姿とは見え方が異なってくることになる。船の保存と見え方との選択は今後の保存に対する問題点の一つである。

ドック内で保存されている船舶は比較的良好な保存場所といえる。ドック内に水を入れていない、カティールサーク、グレートブリテンなどに対し、日本丸、ゴールデンハインドなどは水を入れているが、この方が船として揺れを感じることができる。一方で船底まで見せようとする意図がある場合には水を抜いた状態とすることになる。日本丸やグレートブリテンのように保存されているドックが歴史的価値のあるものや保存船との一体感が強いものは、ドックと保存船がセットで保存されることは好ましい。

水面に保存されているものでも、海王丸、ゾイテディーン、クイーンメリーのように周囲を囲まれていたり、港湾内の囲まれた領域で保存されている場合には、水を入れたドック内で保存された船舶とほぼ同じ状態といえる。岸壁に係留された保存船は現役時の状態に近い保存となっている。

3. いくつかの保存例

Table 2、Table 3 に示したいくつかの保存船の例を写真で示す。

Fig. 1 に示す明治丸は陸上に保存されている例である。架台の上に置かれているが船体下部は地中に埋められているので、保存状態を確認することができない。腐食も進行しており、周囲を掘って船体を見えるようにしたり、屋根を付けるなど早急な対策が望まれる。

Fig. 2 に示す第五福竜丸は陸上に保存され、さらに建物内に保存されている。保存場所としては良好な状態といえるが、保存された船舶が木造船のため、特に室内の湿度、温度などの環境状態には注意する必要がある。

Fig. 3 に示す宗谷は水面上に保存された例である。三

方が囲まれた水域に保存されているので波の影響はかなり緩和されている。新しい栈橋を建設するためにもとの係留場所から対岸に移動させた。水面上に浮かんだ状態で保存されているため、比較的容易に移動可能であった。

Fig. 4 に示す初代の日本丸はドック内に保存されている例である。周囲に水を入れた状態で保存されているが、物理的には検査の時に水を抜いて調べることができる。日本丸が置かれているドックも、1898年に完成した旧横浜船渠の第一号船渠で国の重要文化財に指定されており、保存船とドックの両方で価値を高めあっている。日本ではドック内に保存された船舶の数少ない一隻である。今後、使用されなくなった建造ドックを保存船舶のために有効に利用することを考えてもよいのではないか。

Fig. 5 に示す氷川丸は、宗谷と同様に水面上に保存されている例である。栈橋に係留されているため、現役就航時に最も近い状態で保存されているといえる。港湾内にあるので波の影響は比較的少ないが、付近を通航する船の航走波の影響をうけている。周囲を囲った国内外の例もあるので、貴重な北太平洋航路の貨客船として長期保存のための対策を検討することも望まれる。

Fig. 6 に示す初代の海王丸は日本丸とともに船員教育に貢献した練習帆船で水面上に保存された例である。ドック内に保存されていないが、周囲を囲っているため波の影響は少ない。周囲の囲みは水面下に開口部があるため、船体は揺れを感じるし、内部の水の循環にもよい。岸壁に係留され就航時に近い状態で保存されている。立山連峰を背景にした海王丸は新たな景観美を作り出している。

Fig. 7 に示す浪華丸は陸上の室内に保存されている例である。室内に保存されている船舶としては第五福竜丸と同程度であるが最大規模のものである。江戸時代の船舶を復元した貴重な船舶なので長期的な保存を検討すべきである。空間におかれたような状態のために、船底部からも見ることができるという特記すべき良好な展示になっている。

Fig. 8 に示すフラムは室内に保存された例である。建物の高さを抑えるためか、マストを途中から下におろして展示されているが、室内に保存されている船舶の全景をどのように見せるかについては検討が必要なのではないかと思われる。

Fig. 9 に示すパウルコッセルはエンジンを付けた初めてのコンクリート船である。陸上の地表面上に架台を置いて保存された例である。

Fi. 10 は水を入れないドック内に保存されたカティークである。この写真は修理前の状態で広場の端から全体像を見ることができたが、修復後には船体部分だけ覆いがつけられた。このような例はグレートブリテンにもみられる。マストは外に出し、船体部分のみ屋根を付ける方法には、外観を眺めるときに違和感がないように工夫が必要である。

Fig. 11 はカイロ郊外のギザのピラミッド脇に保存されているクフ王の船である。やや余裕のある室内に保存されており、全景をみるときにも問題はない。実際にナイル川で使用されたのかどうかは定かではないが現存する最古の実物の一つであろう。

Fig. 12 に示すペキンは水面上に保存された例である。ニューヨークのフルトン魚市場跡の船着場に数隻の船と共に保存されている。

Fig. 13 はロングビーチに係留されたクイーンメリーで

ある。水面上に保存された例だが、周囲は石積みで囲われている。

Fig.14 に示すトゥイは陸上に保存された例である。陸上で架台の上に置かれているが、水際におかれているために満潮時には海水に囲まれた状態になるのが特徴的である。



Fig.1 Meijimaru (Koto-ku)



Fig.2 Fukuryumaru No.5 (Koto-ku)



Fig.3 Soya (Shinagawa-ku)



Fig.4 Nipponmaru (Yokohama)



Fig.5 Hikawamaru (Yokohama)



Fig.6 Kaiwomaru (Imizu)

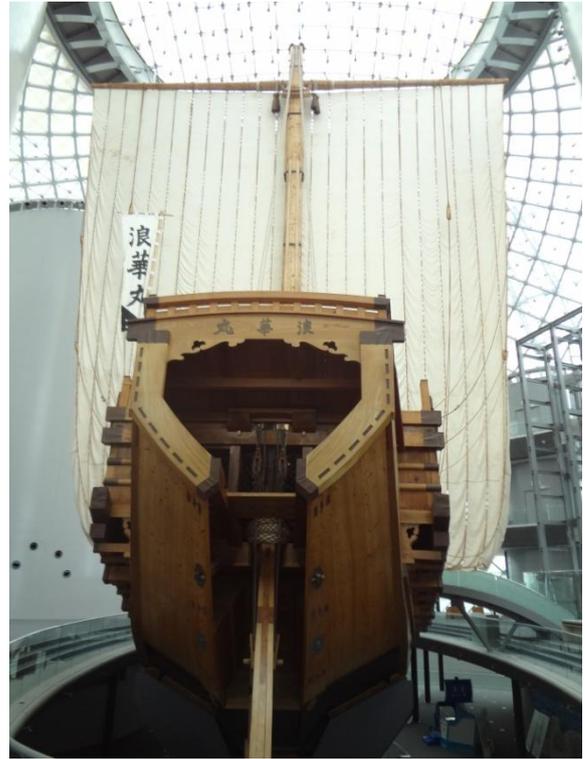


Fig.7 Naniwamaru (Osaka)



Fig.8 Fram (Oslo)



Fig.9 Paul Kossel (Bremerhaven)



Fig.12 Peking (New York)



Fig.10 Cutty Sark (Greenwich)



Fig.13 Queen Mary (Long Beach)



Fig.11 Cheop's solar Boat (Cairo)



Fig.14 Tui (Paihia)

3. 結 言

本論文では保存船舶の保存場所について考察した。

保存船舶は、陸上に保存されたもの、水面上に保存されたもの様々であるが、それぞれ利点欠点を持っている。

- (1) 陸上に保存された船舶は、良好な保存状態を保ちやすい。屋根を付けることにより保存状態も向上する。しかし景観的には現役状態からは遠いものとなる。さらに博物館内で展示された船舶は写真撮影が制限される懸念が生じる。
- (2) 水面上に保存された船舶は、定期検査などで、海水による腐食など常により細やかな補修が必要である。しかし船体の揺れを実感でき、より現役時代に近い保存方法といえる。
- (3) ドックは船舶の建造などに使われていたが、船舶を保存する場所としては船体検査や見学上のメリットから、さらに利用されることが望まれる。

- (4) 老朽化する保存船に対しては、陸上で屋根つきの保存方法が好ましいと思われるが、今後1万総トンクラスの保存船を陸上屋根つきで保存することも考えることが必要になるのではないか。

参 考 文 献

- 1) 庄司邦昭：ショージ先生の船の博物館めぐり 海外編、春風社、2003.
- 2) 庄司邦昭：ショージ先生の船の博物館めぐり 国内編、春風社、2000.
- 3) 「海の日」特別行事実行委員会：写真集 日本の海事遺産、2015.

Table 2 Example of Preserved Ship in Japan

船名	場所	総トン数	長さ	建造年	備考	分類
初代ガリンコ号	紋別	39GT	24.9m	1981	砕氷観光船、ふね遺産	②
摩周丸	函館	8327.71GT	132.0m	1965	青函連絡船	⑫
八甲田丸	青森	8313.75GT	132.0m	1964	青函連絡船	⑫
みちのく	宮古	8.99GT	10.76m	1978	救難船	②
サンファンパウティスタ	石巻	387DT	55m	1993	帆船	⑧
第十六利丸	石巻	758.33GT	68.37m	1958	捕鯨船	②
男鹿の丸木舟	秋田	—	5.75m	1970		①
第五福竜丸	江東区	140GT	30m	1947	木造漁船	①
明治丸	江東区	1027.57DT	68.6m	1874	鉄船、重文	④
宗谷	港区	2800DT	82.3m	1938	南極観測船	⑫
第一芝浦丸	港区	37.74GT	18.29m	1926	曳船	②
雲鷹丸	港区	444.25GT	41.51m	1909	漁業実習帆船	④
海苔舟	大田区	—	13m	—		①
氷川丸	横浜	11622	163.3m	1930	重文	⑫
日本丸	横浜	2278GT	97m	1930	重文、ふね遺産	⑧
三笠	横須賀	15140DT	131.7m	1900	戦艦	④
長舟	十日町	—	8.71m	1966		①
越山丸	能生	437.41GT	49.4m	1980	漁業実習船	②
海王丸	射水	2238.40GT	97.05m	1930	練習船	⑩
ふじ	名古屋	5250DT	100m	1965	南極観測船	⑫
浪華丸	大阪	173DT	29.88m	1999	ふね遺産	①
第一京丸	太地	812.08GT	69.15m	1971		②
千山丸	徳島	—	10.44m	1857	重文	①

(DT =排水トン、GT =総トン、— =不明)

Table 3 Example of Preserved Ship in Overseas

船名	場所	トン数	長さ	建造年	備考	分類
フラム	オスロ	402DT	39m	1892	北極探検船	①
ゴクスタッド船	オスロ	11DT	23.24m	AD900	バイキング船	①
灯台船17	コペンハーゲン	—	—	1895		⑫
U-995	ラボエ	769DT	67.1m	1943	潜水艦	②
リックマ-リックマ-ス	ハンブルク	1980GT	97.0m	1896	帆船	⑫
パウルクッセル	ブレーマーハーフェン	18.5GT	15.00m	1920	エンジン付最初のコンクリート船	②
ゾイテディーン	ブレーマーハーフェン	814GT	75.7m	1939	木造帆船	⑫
ルートホーフ	レーゲンスブルク	—	61.55m	1923	外車船	⑫
アジールロタン	パリ	—	80m	1917	コンクリート船	⑫
ゴールデンハインド	ロンドン	305DT	37m	1973	復元船	⑧
カティーク	グリニッジ	963GT	85.34m	1869	木鉄交造帆船	⑤
グレートブリテン	ブリストル	3270GT	98.1m	1845	鉄製スクリュー船	⑤
タービニア	ニューカッスル	44.5DT	30m	1894	世界初のタービン船	①
クフ王の船	カイロ	45GT	43.3m	BC2500	レバノン杉の木船	①
ペキン	ニューヨーク	3150GT	115.06m	1911	帆船	⑫
バルクルーサ	サンフランシスコ	2600DT	91.00m	1886	帆船	⑫
クイーンメリー	ロングビーチ	81235GT	311m	1936	旅客船	⑩
スターオブインディア	サンディエゴ	1318GT	84.8m	1863	浮いている最古の帆船	⑫
ポリウッドサイド	メルボーン	678GT	70m	1885	帆船	⑥
トウイ	ケリケリ	—	—	1917	帆船	①

(DT = 排水トン、GT = 総トン、— = 不明)