

海事遺産としての第五福竜丸の特徴について

正会員 庄 司 邦 昭*

On the Characteristics of Fukuryumaru No.5 in View of Maritime Heritage
by Kuniaki Shoji, Member

Key Words: Wooden Ship, Fishing Boat, Maritime Heritage

1. 緒言

東京都立第五福竜丸展示館に保存されている第五福竜丸は和歌山県東牟婁郡古座町の古座造船所で鯉漁船第七事代丸として1947年3月20日に進水した。その後、清水市の金指造船所で鮪延縄漁船に改造され船名も第五福竜丸となる。1954年焼津港から出漁し、ビキニ環礁における水爆実験に遭遇する。

ここでは、造船史の観点から第二次大戦後の初期に建造された木造漁船としての特徴と現状について考察する。建造後70年を迎え、各所に腐食などがみられ、早急に修理が行なわれることの必要性についてもあわせて見て行きたい。1)、2)、3)

2. 第五福竜丸の船歴と諸元

第五福竜丸の船歴をTable 1に示す。また古座造船所で第七事代丸として建造された時と金指造船所で第五福竜丸として改造された時の主要目をTable 2に示す。

Table 1 History of Fukuryumaru No.5

1947年3月	和歌山県古座造船所で鯉船第七事代丸として進水する。
1951年	静岡県金指造船所で改造工事、鮪延縄船第五福竜丸となる。
1953年6月	初航海で焼津港を出港する。
1954年3月1日	第5次航海で水爆実験に遭遇する。
1954年8月	東京へ曳航される。
1955年	東京水産大学で放射線の検査測定
1956年8月11日	三重県大湊の強力造船所で練習船に改造され、はやぶさ丸となる。
1967年	廃船処分され東京の夢の島に放棄される。
1969年4月	保存委員会が発足する。
1972年	船体を陸上固定化する。
1976年6月	都立第五福竜丸展示館が開館する。
1985年	大改修保存工事開始

Table 2 Principal Dimensions of Fukuryumaru No.5

要目	鯉船	鮪延縄船
登録長さ	26.67m	28.56m
型幅	5.76m	5.91m
登録深さ	3.06m	3.06m
総トン数	100トン	140.86トン
登録トン数	99トン	—
主機	ディーゼル	ディーゼル
馬力	250馬力	250馬力

3. 第五福竜丸の船型の特徴

第七事代丸は第二次大戦後の漁船が不足していた時代に100トン前後の木造船が数多く建造された時代の一隻である。そのため第七事代丸としての図面は残っていない。そのことがこの時代の代表的な船型であることを示しているといえよう。

その後数年で鮪漁船に改造されるが、魚槽は4槽になり、延縄を巻き上げるラインホーラーが取り付けられた。1952年にサンフランシスコ講和条約が発効し、マッカーサーラインが撤廃され、沿岸漁業から沖合漁業へ、沖合漁業から遠洋漁業へという合言葉のもと、遠洋マグロ漁の時代へと移行する時代であった。

1953年6月に第一次航海に出たが、1954年の第五次航海で水爆実験に遭遇し、第五福竜丸として鮪漁に出たのはわずか一年足らずであった。水爆実験で被災した後は除染作業が施され、東京水産大学の所属船となった。船上では金魚を飼い、朝顔を栽培するなど生物実験をしながら放射能の測定を行なった。

1956年5月17日、勝鬨造船所で放射能に対する安全性を確認し、三重県伊勢市の強力造船所で練習船に改造された。魚槽の一部を学生室として内張り板を撤去し、上部船室やブリッジを鋼製にし、甲板を張り替えて、1956年8月11日にははやぶさ丸として披露された。現在、このはやぶさ丸の状態が保存されている。

船型は低船首楼を持つ長船尾楼船で、船体は一層甲板、上甲板下には船尾側から、艙庫、後部船員室、機関室、魚艙の一部を改造した学生室、魚艙、タンク室、艙庫、錨鎖庫が設けられ、上甲板上には船尾から、賄室、士官室、無線通信室、低船首楼内には前部船員室、さらに無線通信室の上部に船長室と操舵室を有している。

第七事代丸の建造当時の状況は、昭和20年末に木造船は100トン未満に限り連合軍総司令部の許可なしで建造できた。農林省では標準型鯉釣漁船の一般配置図を示しているのもこのような状況による。

第七事代丸、第五福竜丸、はやぶさ丸の一般配置図を、Fig.1、Fig.2、Fig.3に示す。また鮪漁船に改造後の第五福竜丸をFig.4に示す。

* 国土交通省運輸安全委員会

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

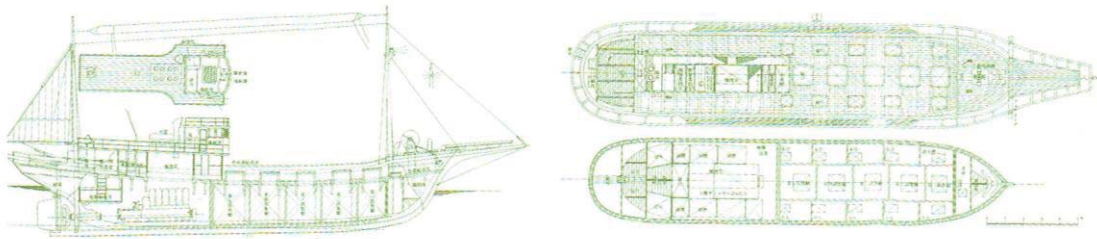


Fig.1 General Arrangement of Kotoshiromaru No.7

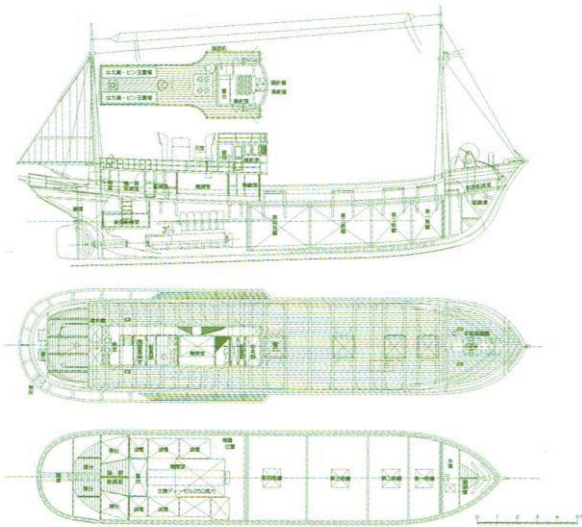


Fig.2 General Arrangement of Fukuryumaru No.5



Fig.4 Fukuryumaru No.5

4. 第五福竜丸の現状

1967年3月、はやぶさ丸は廃船となり、東京都のゴミの埋立処分場であった第14号埋立地(夢の島)に係留、放置された。その後、保存運動が起きたが、その声は主として原水爆禁止に向けた呼びかけであった。1972年1月から船体を陸上に固定する工事が始まり、1976年6月10日に、第五福竜丸展示館が開館した。

現在は船体が老朽化し痛みが激しく、大規模修繕が必要な状況である。外板の損傷の状況を Fig.5、Fig.6に、最近の船体、エンジンの状況を Fig.7、Fig.8、Fig.9に示す。

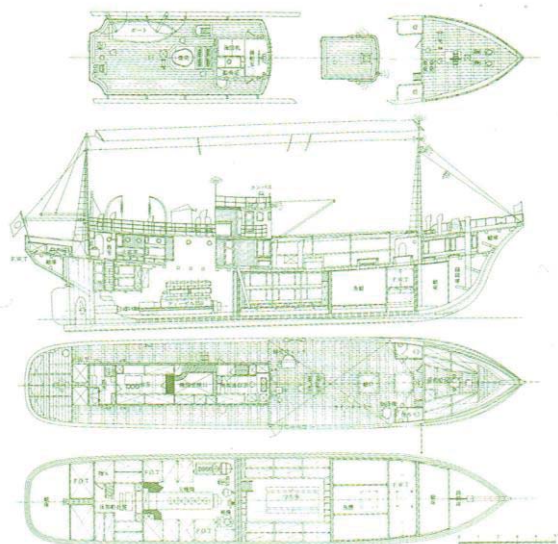


Fig.3 General Arrangement of Hayabusamaru

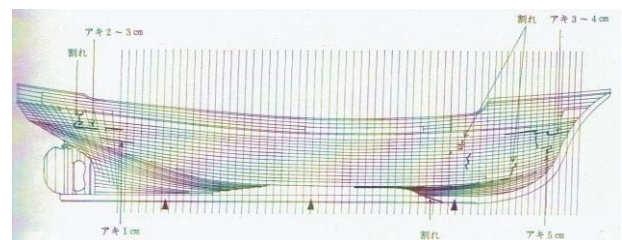


Fig.5 Side and Bottom Plating (starboard)

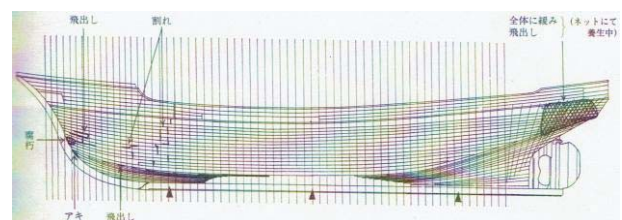


Fig.6 Side and Bottom Plating (port)



Fig.7 Stern View of Fukuryumaru No.5



Fig.9 Main Engine of Fukuryumaru No.5



Fig.8 Propeller Aperture of Fukuryumaru No.5

5. 結言

1947年に進水し、2017年で70年を迎える第五福竜丸は様々な歴史を伝えて現在に至っているが、造船学的にみると次のようなことが言えよう。

- (1) 現存する唯一の遠洋漁業用の木造漁船である。
- (2) 第二次大戦後に数多く建造された漁船の代表的な船型である。
- (3) 西洋型の木船の構造様式を伝えるものである。
- (4) 船体とエンジンが保存されている。

本稿では、第五福竜丸について、原水爆禁止の平和運動の観点からではなく、造船史的な観点からその特徴と価値について検討したが、著者が先に考察した日本丸⁴⁾などとともに是非保存したい船の一つであると言える。

参考文献

- 1) 公益財団法人第五福竜丸平和協会：都立第五福竜丸展示館40年のあゆみ、2016年6月。
- 2) 財団法人文化財建造物保存技術協会：第五福竜丸保存工事報告書、1989年3月。
- 3) 公益財団法人第五福竜丸平和協会：この船を知ろう 第五福竜丸建造70年の航跡、2016年12月
- 4) 庄司邦昭：海事遺産としての帆船初代日本丸の特徴について、日本船舶海洋工学会論文集、第20号、pp.97-100, 2015.