ふね遺産

The Ship Heritage

(2017 - 2019)

公益社団法人 日本船舶海洋工学会
The Japan Society of Naval Architects and Ocean Engineers

2017年に日本船舶海洋工学会は創立120周年を迎えるにあたり、「ふね遺産」認定制度をスタートさせることといたしました。歴史的で学術的・技術的に価値のある船舟類およびその関連設備を「ふね遺産」(Ship Heritage)として認定し、社会に周知し、文化的遺産として次世代に伝えるとともに、「ふね遺産」を通じて、国民の「ふね」についての関心・誇り・憧憬を醸成し、歴史的・文化的価値のあるものを大切に保存しようとする気運を高め、我が国における今後の船舶海洋技術の幅広い裾野を形成することを目的としています。

2017-2019年度に、認定したふね遺産を以下にご紹介します。見学が制限されている遺産もありますが、可能な限り皆様の目でご確認いただければと思います。また、募集要領や見学情報など、ふね遺産関連情報は日本船舶海洋工学会ホームページ(http://zousen-shiryoukan.jasnaoe.or.jp/funeisan/)に掲載されておりますので、アクセスいただけますようお願いいたします。

ふね遺産第1号(現存船第1号):
日本丸　＜横浜市(帆船日本丸記念財団)＞
—機関搭載浮揚状態で現存する最古の日本建造練習帆船—

昭和5(1930)年に進水した、現存する日本で建造された航行可能な最古の帆船。練習船として多くの船員を育成してきた。現在も海洋教育の場として活用されている。

ふね遺産第2号(現存船第2号):
ガリンコ号1　＜紋別市＞
—スクリュープロペラの原型である螺旋スクリュー推進流氷海域遊覧船—

一般的な砕氷船と異なり、アルキメディアンスクリュー(円筒フロートの外周に螺旋状ブレードを巻きつけたもの)が回転し、氷板に食い込むことによって得られる反力により、砕氷して進む世界的にも希少な流氷海域遊覧船。

ふね遺産第3号(復元船第1号):
復元菱垣廻船「浪華丸」　＜大阪市＞
—江戸時代の海運で活躍した菱垣廻船の唯一忠実な実物大復元船—

江戸期の経済を支えた弁才船(いわゆる千石船)の実物は一隻も現存しない中で、形状，構造，材料から工法に至るまで可能な限り忠実に復元され、また試験航海が行われ弁才船の性能が明らかにされた。

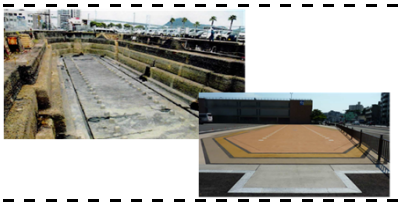
ふね遺産第4号(船舶に搭載された機器、設備第1号):
金華山丸のブリッジ設置機関制御コンソール　＜(株)商船三井＞
—機関自動化の先駆け金華山丸のブリッジ設置制御コンソール—

ブリッジコントロール方式と、機関部の監視や制御を機関室下段のコントロールルームで集中的に行う集中監視制御方式を採用した世界最初の自動化船「金華山丸」のコンソール。

ふね遺産第5号(船舶の建造施設第1号):
旧浦賀船渠(株)のドック　＜住友重機械工業(株)＞
—明治期(1899年建設)のユニークな煉瓦積みドック—

浦賀船渠(株)のドライドックは明治32(1899)年に建造されたレンガ積み(側壁)構造で、船渠底まで確認可能となっているのは、我が国では本ドックのみであり、歴史的に貴重な遺産。

ふね遺産第6号(船舶の建造施設第2号):
下関旧第四港湾建設局船渠　＜下関市＞
—我が国残存の最古級(1914年建設)コンクリート製ドック—



それまでの石造りに対して、本ドックは大正3(1914)年に竣工した、我が国に現存する最古級の無筋コンクリート製ドライドック。現在、本ドックは埋め立てられて駐車場となっているが、その外形形状が残るよう整地されている。

ふね遺産第7号(船舶の研究関連設備、機器第1号):
東京大学船型試験水槽　＜東京大学＞
—我が国最古(1937年竣工)の大学船型試験水槽—

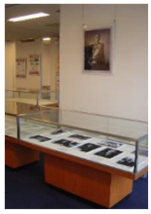
昭和12(1937)年に建設された、国内の大学が所有する現存船型試験水槽としては最も古い水槽であり、世界中の船舶に影響を与えた船首形状の開発をはじめ数々の先進的な研究成果を生み出すなど、造船工学に大きく寄与した。

ふね遺産第8号(船舶の研究関連設備、機器第2号):
船舶搭載型航海性能計測コンテナ　＜横浜国立大学＞
—世界に先駆けたオール・イン・ワン型実船計測システム—

昭和46(1971)年に開発された、コンテナを利用した実船試験用計測装置。ブリッジからの遠隔操作も可能。実船試験の効率化に大きく貢献した。

ふね遺産第9号（造船関連資料第1号）：
平賀譲文書　＜東京大学＞
―明治・大正・昭和に亘る40000点に及ぶ造船技術資料―

東京帝国大学総長平賀譲博士が残した、明治23（1890）年頃から昭和18（1943）年頃までの資料で、海軍軍艦の図面、技術報告書、写真、東京帝国大学の経営に関する書類、個人の日記書簡など40000点に及ぶ。平賀譲デジタルアーカイブとしてインターネット上で公開されている。



ふね遺産第10号（現存船第3号）：
氷川丸　＜日本郵船（株）＞
―昭和初期の技術を今に伝える現存貨客船―

1930年に、当時の最新技術を導入して建造され、現存し一般公開されている唯一の実船。

ふね遺産第11号（現存船第4号）：
海王丸　＜（公財）伏木富山港・海王丸財団＞
―現存する最古の日本建造練習帆船―

日本丸とともに1930年に建造された現存する最古の帆船で図面や航海の記録など多くの資料を保存している。

ふね遺産第12号（現存船第5号）：
徳島藩御召鯨船「千山丸」　＜徳島市立徳島城博物館＞
―江戸時代に建造された、現存する唯一の、大名の船―

安政4（1857）年に建造された徳島藩の御召鯨船。現存する江戸時代の唯一の大名の船。

ふね遺産第13号（現存船第6号）：
コンクリート貨物船「第一武智丸」および「第二武智丸」
＜広島県西部建設事務所呉支所＞
―我が国初の自航式コンクリート貨物船―

我が国で建造された自航コンクリート貨物船4隻の内の2隻。1944年に竣工後、1950年に呉市安浦漁港に防波堤として沈設され現在も供用されている。

ふね遺産第14号（船舶の建造施設第3号）：
川崎造船第1ドック　＜川崎重工業株式会社　神戸工場＞
―難工事を克服した、日本人技術者による神戸港初のドライドック―

明治35年に完成した、純日本人技術者による石造ドックで、111年間稼働後そのままの形で埋め戻された近代造船ドックの先駆け。

ふね遺産第15号（造船関連資料第2号）：
大日本海志編纂資料　＜東京大学駒場図書館＞
―江戸・明治期の造船、海事に関する歴史的資料―

明治政府が起案し、海軍を経て東大が所蔵する大日本海志の編纂資料。明治以前の水軍書、船関係資料等820点が現存する他に例を見ない我が国の海事資料。デジタルアーカイブ化されており、インターネットでアクセス可能。

ふね遺産第16号（造船関連資料第3号）：
粟崎八幡神社の船絵馬　＜粟崎八幡神社（石川県金沢市）＞
―弁才船の構造や航行の模様を精緻に描いた船絵馬の秀作―

文化－天明期の船絵馬の秀作が残されており、特に文化14年と天保2年の幅1.7mを越える大絵馬は日本の船舶画の傑作といわれている。

ふね遺産第17号（造船関連資料第4号）：
練習船「霧島丸」の遭難碑　＜鹿児島大学水産学部＞
―練習船の革新を促した海難事故を今に伝える―

1927年、県立鹿児島商船水産学校の練習船『霧島丸』は、犬吠埼沖で遭難し、53名が殉職した。この事故により、練習船「日本丸」、「海王丸」が建造され、旧航海訓練所が設立されるなど日本の近代練習船教育の礎となった。

ふね遺産第18号（現存船第7号）：
雲鷹丸　＜東京海洋大学　品川キャンパス＞
－漁業の発展に貢献した現存する最古の国産鋼船－

明治42（1909）年5月に建造され、水産講習所の練習船として活躍した。世界で初めて船上でのカニ缶詰製造に成功し、大型蟹工船の先駆けとなった。昭和4（1929）年に引退するまで36回の航海を行い、約600人の実習生が乗船した。

ふね遺産第19号（現存船第8号）：
明治丸　＜東京海洋大学　越中島キャンパス＞
－鉄船時代の英国造船技術を今に伝える我が国に現存する唯一の帆船－

明治7(1874)年 英国で建造された補助帆付き双螺旋推進の鉄製汽船で、明治8年に日本へ回航された。明治天皇の御召船等に使用された後、明治29(1896)年、商船学校に譲渡され、昭和20(1945)年までの間に約5000人の船員を育てた。船内の明治天皇御座所周辺の豪華な装飾もほぼ当時のまま残っている。

ふね遺産第20号（非現存船第1号）：
幕末建造木造帆装軍艦　鳳凰丸
－我が国の技術役人と船大工によって建造された大船建造解禁後初竣工の洋式帆船－

嘉永6年（1853）年に建造が開始され、嘉永7年5月（1854）年に竣工した、我が国の技術役人と舟匠の創意により建造された洋式帆船である。技術官僚であった浦賀奉行の監督のもと、船大工が見分した洋式帆船をもとに建造した。和釘の使用など　和船技術の応用も見られる。

ふね遺産第21号（非現存船第2号）：
幕末建造スクーナー型木造帆船　ヘダ
－ロシア人技術者指導の下、我が国の船大工が建造し、その後の洋式船建造の礎となった帆船－

幕末に遭難したディアナ号の乗組員帰国のため、ロシア技術将校が洋式帆船として設計し、日本人船大工により建造されて、安政2年（1855年）に進水した。
建造技術を学んだ関係者は、その後、操船・造船技術の教育や、蒸気船千代田型の建造に携わるなど我が国の造船分野の発展に貢献した。

ふね遺産第22号（非現存船第3号）：
第十とよた丸
－我が国初の外洋航行型自動車専用運搬船－

従来の外洋航行型自動車運搬船は、ばら積み兼用船で往航は自動車、復航はばら積み貨物を搭載し運航したが、初めて復航は空載とする本格的な自動車専用運搬船として誕生した。岸壁積込みや船内移動は全て自走方式で、PCC(Pure Car Carrier)と呼ばれる船型の先駆けとなった。

ふね遺産第23号（船舶の建造施設第4号）：
ボール進水設備　＜三菱造船株式会社 下関江浦工場＞
－進水作業の効率化を実現した日本発祥の設備－

昭和22年12月三菱日本重工業(株)横浜造船所にて考案、実用化された世界初の進水方式であり、現在も国内9造船所の12本の船台で活用されている。従来のヘット進水等に比較し、摩擦係数の変動が少なく、作業性も向上し、進水作業の効率化に大きく寄与した。

ふね遺産第24号（船舶の建造施設第5号）：
長崎小菅修船場　＜三菱重工業株式会社　長崎造船所＞
－我が国近代造船業の黎明期に活躍した最も古い遺構－

明治元年(1868)12月に竣工し、大正9年(1920)頃まで修船場として、また明治8年頃から20年頃までは新造船建造場としても稼働した。初期の状態を良く留め、我が国近代造船業最古の遺構であり、また1800年代の修船架としてほぼ完全な姿で残る世界唯一の遺構である。