

# ふね 遺産

The Ship Heritage



(2017 - 2020)



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。

2017-2020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(3ページの注をご参照下さい)。

**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水海域遊覧船—**

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水海域遊覧船。



**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):**  
**平賀讓文書 <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讓博士が残した、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。平賀讓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2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様様を精緻に描いた船絵馬の秀作—**

文化一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)年に浦賀(神奈川県)にて建造が開始され、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戸田(静岡県)にて建造され、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。



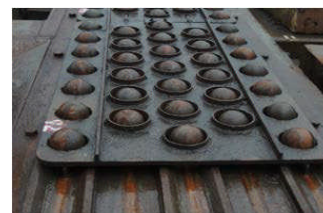
**ふね遺産第22号(非現存船第3号):**  
**第十とよた丸**  
**—我が国初の外洋航行型自動車専用運搬船—**

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。船主は川崎汽船株式会社で、川崎重工株式会社神戸工場が建造した。岸壁積み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):**  
**ポール進水設備 <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。



(注)

ふね遺産の推薦は毎年10-11月に応募を開始し、審査を経て、認定結果は7月頃に発表されます。募集要項の詳細は日本船舶海洋工学会ホームページ(<https://www.jasnaoe.or.jp>)をご覧ください。見学情報やこれまでに認定されたふね遺産の詳細および関連事項は同ホームページのデジタル造船資料館／ふね遺産のページ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。

学会ホームページのQRコードはこちらです。



**ふね遺産第25号（現存船第9号）**  
**第五福龍丸 <公益財団法人 第五福龍丸平和協会>**  
**—西洋型肋骨構造による現存する唯一の木造鯨船—**

和歌山県の古座造船所で鯨船として1947年に進水した後、1951年に清水市の金指造船所で鯨延縄漁船に改造された。戦後数多く建造された木造鯨船の中で、良い状態で保存された現存する唯一の実船である。肋骨を有する西洋型木造船の構造を今に伝えており、搭載エンジンは新潟鉄工所製250PSで、唯一現存するものとして貴重である。本船は1954年にビキニ環礁水爆実験で被災したことで知られる。



**ふね遺産第26号（現存船第10号）**  
**MERMAID <San Francisco Maritime National Historical Park>**  
**—堀江謙一氏による初の太平洋単独横断に用いられた合板製キングフィッシャー型ヨット—**

一般的にデインギーで用いられていた合板をクルーザーに使用した本船は、堀江謙一氏がそれにより初めて単独太平洋横断を果たしたことで、キングフィッシャー型船型と相まって優れた外洋航行性が証明された。現在San Francisco Maritime Museumに保存されており、航海日誌も現存する。同博物館は50年以上にわたって横山 晃氏設計のこのヨットを保管展示し、その技術的、歴史的そして社会的意義を伝え続けている。



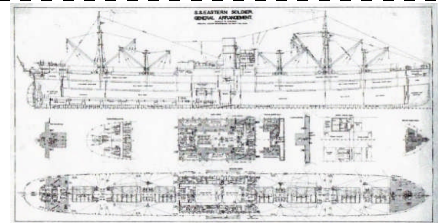
**ふね遺産第27号（現存船第11号）**  
**遠賀川五平太舟（川ひらた）<福岡県芦屋町歴史民俗資料館、県立折尾高校>**  
**—江戸から明治期にかけて遠賀川で使用され、産業発展に重要な役割を担った川平太の現存船—**

石炭輸送手段であった本船は河川専用の浅喫水船で、状態よく保存されており、当時の産業インフラとして重要な役割を担った歴史を今に伝えている。積載量は大型で9トン、標準型で6トン、小型で3トンであった。天保年間には5,000隻、明治18年には8,800隻の存在が記録されているが、明治24年に鉄道が敷設されたことにより、急激に隻数を減じ、最後の1隻が昭和14年(1939年)姿を消した。



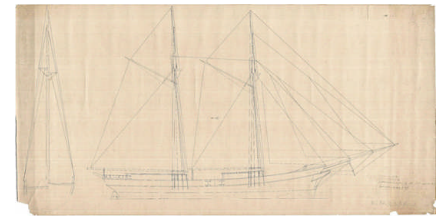
**ふね遺産第28号（造船関連資料第5号）**  
**日米船鉄交換船“Eastern Soldier”の図面原紙 <株式会社JMUアムテック>**  
**—大正期の鋼船構造および当時の建造技術を今に伝える日米船鉄交換船の基本設計図原紙—**

播磨造船所にて1920年5月に完成した載貨重量10,625トンの貨物船“Eastern Soldier”の基本設計図面原紙一式が100年余りを経て保存されている。当時の造船設計能力や銲接船の構造などの詳細を知ることができる。日米船鉄条約(1918年)に基づき、その対象となった対米輸船 45 隻の中の一隻が本船である。日米船鉄条約を具体的に示す歴史的意義をもつ貴重な遺産でもある。



**ふね遺産第29号（造船関連資料第6号）**  
**市川造船所造船資料 <伊勢市>**  
**—幕末から昭和にかけての造船技術の変遷を伝える図面、図書、工具類一式—**

伊勢の市川造船所が作成保管してきた安政5年から昭和53年までの62080点の資料である。特に明治初期に始まる帆船、補助機関付帆船、機帆船、汽船と変遷する洋式木造船に関する多くの図面、関係書類は他に例を見ない。我が国の造船技術史の流れを示す貴重な遺産である。右図は「明治11年竣工の日本初の国産洋式帆装貨物船「松阪丸」である。



**ふね遺産第30号（非現存船第4号）**  
**原子力船「むつ」**  
**—多くの技術的知見をもたらしたわが国初の原子力船—**

1968年に起工、1969年進水、1991年に竣工した本船は、1995年に原子炉室が撤去されるまで、設計/建造方法、運航方法、原子炉特性の把握、放射線遮蔽、解体方法、放射能汚染除去等、多くの技術データを残した我が国唯一の原子力船である。出港から入港まで放射性廃液を船外に排出することなく航行できることなどを実証するとともに、その安全にかかわる知見はその後の設計にも参考となるものである。



**ふね遺産第31号（非現存船第5号）**  
**さんふらわあ**  
**—わが国のクルージング・レジャー 大型豪華高速カーフェリーの先駆け—**

長距離カーフェリーはいわば陸上交通の補完として発展してきたが、本船の出現は客船なみの設備を持ったクルーズフェリーの先駆けとなった。数多くの「さんふらわあ」が建造されたが、その第1船を認定するものである。1972年に川崎重工業(神戸)で竣工した同船は長さ170m、航海速度24ノット、バウスラスタやフィンスタビライザーを装備した高性能船であった。船腹のさんふらわあマークは現在でも受け継がれている。



**ふね遺産第32号（非現存船第6号）**  
**畿内丸**  
**—昭和初期、日米航路の航海日数を大幅に削減し、本格的な高速ディーゼル貨物船時代をもたらしたバイオニア**

昭和5年三菱造船長崎造船所にて建造された。外国船社ディーゼル船の運航速度が当時13-14ノットであったのに対し、18ノットを達成して対米貨物輸送に大きな変革をもたらした。載貨重量10,142トンの本船は、日本から北米東岸への貨物輸送経路を船車連絡(船舶+鉄道)からパナマ運河経由の直行ルートへ転換させ、物流イノベーションを起こす端緒となり、本格的な高速ディーゼル貨物船時代をもたらしたと言える。

