

第5回ふね遺産認定のお知らせ

2021年7月

ふね遺産認定実行委員会

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ため、日本海洋船舶工学会はふね遺産認定事業を発足させました。

5月18日に実施したふね遺産審査委員会での審議により、認定基準(2019年9月20日改定)に従い第5回ふね遺産認定案件として下記7件を決定しましたので、以下の通りお知らせいたします。

審査委員会委員(順不同、敬称略)は次の通りです。

日本船舶海洋工学会会長(当時)	三島 慎次郎(委員長)
日本航海学会会長	庄司 るり
日本マリンエンジニアリング学会会長	畔津 昭彦
日本海事史学会会長	安達 裕之
東京大学大学院 新領域創成科学研究科 准教授	福永 真弓
日本船舶海洋工学会 理事	山本 敦
ふね遺産認定実行委員会 委員長	小嶋 良一

第5回認定案件	所有者
有人潜水調査船「しんかい2000」 深海の調査研究に多くの成果をあげ、「しんかい6500」建造のための基礎技術を確認した有人潜水調査船	国立研究開発法人海洋研究開発機構(JAMSTEC)
曳船「第一芝浦丸」 大正期の船舶建造技術を今に伝える曳船	東京都東京港建設事務所
移動図書館船「ひまわり」 全国にも例を見ない離島の人々の為の移動図書館船	尾道市
「三重津海軍所跡」 幕末の我が国の造船事情を今に伝える遺構群	佐賀市(資産管理者)
コンテナ専用船「箱根丸」 海上輸送効率化を実現した我が国初の新造コンテナ専用船	非現存船(日本郵船株式会社、三菱造船株式会社に認定書贈呈)
練習船・帆船「進徳丸」 大正から昭和にかけて多くの海技者育成に寄与した国内建造最大級の帆装を有する練習船	非現存船(神戸大学 海事科学研究科 海事博物館に認定書贈呈)
「咸臨丸」 日本人がその太平洋横断航海に大きく寄与した我が国初のスクリュ一推進式蒸気機関を備えた帆船	非現存船(咸臨丸子孫の会、横須賀市、木古内町に認定書贈呈)

＜現存船＞

(1) 有人潜水調査船「しんかい 2000」

ふね遺産第 33 号（現存船第 12 号）：深海の調査研究に多くの成果をあげ、しんかい 6500 建造のための基礎技術を確立した有人潜水調査船

所有者 国立研究開発法人 海洋研究開発機構
(JAMSTEC)

保管場所 新江の島水族館
1981 年に三菱重工神戸造船所で建造された。相模湾・初島沖で沈み込帯におけるシロウリガイを中心とした化学合成生態系の世界初の発見や沖縄トラフの熱水噴出孔の発見など、日本の深海研究進展に大きく貢献した。本船によって培われた技術や運用ノウハウは有人潜水調査船「しんかい 6500」などその後の深海探査技術の開発に活かされた。チタン合金製の耐圧容器、日本初のシタクティックフォーム浮力材、大容量の均圧型酸化銀亜鉛電池、インバーター制御による電動機など、当時の技術の粋が集約されている。



(2) 曳船「第一芝浦丸」

ふね遺産第 34 号（現存船第 13 号）：大正期の船舶建造技術を今に伝える曳船

所有者 東京都東京港建設事務所

保管場所 東京港建設事務所前

大正 15 年 10 月に横浜の浅野造船所で建造された。総トン数 37.74 トン、長さ 18.29m で、関東大震災後の東京港建設の際に、浚渫船団の曳船として活躍した。昭和 49 年に引退するまで長期間にわたり使用された。

船体はリベット接合で、機関は船舶の推進機関として初めて使用された蒸気往復動機関、鶴見三連成レシプロエンジンと石炭炊きボイラー（昭和 33 年に重油炊きに改装）の採用など当時の船舶造船技術の粋を集めた高性能の蒸気船であった。



(3) 移動図書館船「ひまわり」

ふね遺産第 35 号（現存船第 14 号）：全国にも例を見ない離島の人々の為の移動図書館船

所有者 尾道市

保管場所 尾道市 B&G 海洋センター

瀬戸内海の離島を巡回した広島県立図書館の図書館船である。全長 14m、幅 3.65m、深さ 1.76m、総トン数 19.75 トン、速力約 12 ノットの木造船で、宇品港を拠点に 19 の島々に 2 か月に一度寄港した。移動図書館船として江田島造船所にて建造され、昭和 36 年に進水し、昭和 56 年まで 20 年にわたり活躍した。約 1500 冊の書籍や映像フィルムを保管し、約 45 万人が利用、約 70 万冊の本の貸出があった。航行距離は約 9 万キロに及んだ。



＜船舶の建造施設＞

(1) 三重津海軍所跡

ふね遺産第 36 号（船舶の建造施設第 6 号）：幕末の我が国の造船事情を今に伝える遺構群

所有者 佐賀市（資産管理者）
 保管場所 発掘調査で確認した遺構群は、保存のため地下に埋め戻し済

幕末、佐賀藩が海軍伝習とともに、洋式船の修理等を行う施設として、「御修覆場（ドライドック）」や「製作場」を整備したのが本施設である。ドックは土と木で作られた我が国で現存する最古のものである。発掘した遺構や遺物等の分析から、伝統的な鍛冶や鋳物の技術が用いられていることも判明した。1865 年には、日本初の実用蒸気船「凌風丸」を本施設で完成させた。また、蒸気軍艦「電流丸」の修繕や軍艦「千代田形」のボイラー製造も行われた。



＜非現存船＞

(1) コンテナ専用船「箱根丸」

ふね遺産第 37 号（非現存船第 7 号）：海上輸送効率化を実現した我が国初の新造コンテナ専用船

所有者 非現存船
 保管場所 —

昭和 43 年（1968 年）8 月 27 日に三菱重工神戸造船所で竣工した。日本初の設計建造されたコンテナ専用船で、積載能力は 752TEU であった。コンテナ荷役により寄港地での停泊日数が激減し、従来 1 航海に約 80 日かかった太平洋航路が約 30 日で運航可能となるなど、大幅な効率化につながった。高速化のための船型や、それに関連する主機関及び軸系プロペラなどが開発され実用化された。また大開口を有する船体構造の開発もこれに寄与した。



(2) 練習船・帆船「進徳丸」

ふね遺産第 38 号（非現存船第 8 号）：大正から昭和にかけて多くの海技者育成に寄与した国内建造最大級の帆船を有する練習船

所有者 非現存船
 保管場所 —

海技者育成（総航程：帆船 30 万 8 千裡、汽船 22 万 1 千裡、総実習生：11,900 名）および陸置後の青少年向け海洋訓練施設（宿泊延べ 146,954 人泊）としての実績がある。1924 年三菱・神戸造船所で帆船として竣工し、神戸高等商船学校に引き渡された本船は数少ないパーカントーン型帆船としても貴重な存在である。ジガーマスト、蒸気レシプロ機関等の一部は現在神戸大学深江キャンパスに展示されている。



(3) 咸臨丸

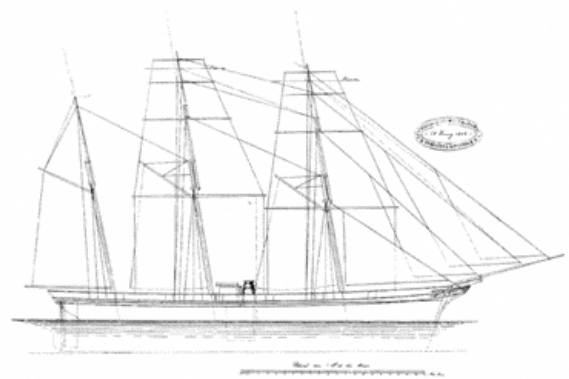
ふね遺産第 39 号 (非現存船第 9 号) : 日本人がその太平洋横断航海に大きく寄与した我が国初のスクリュー推進式蒸気機関を備えた帆船

所有者 非現存船

保管場所 ー

1854 年に幕府から発注されオランダにて建造、1857 年 2 月に竣工し、同年 8 月に長崎に回航された。1871 年北海道木古内沖にて座礁沈没した。

歴史上はじめて太平洋横断を行った我が国所有の船である。特に米国からの帰航ではほとんど日本人のみで運航したとされる。また、本船には引き上げ式のスクリュー推進器 (我が国所有船初) や伸縮式の煙突などユニークな装備が採用されている。



オランダに現存する咸臨丸 (Japan) の帆装々置図