

# ふね 遺産

The Ship Heritage



(2017 - 2023)



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」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。

2017～2023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(5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, 2017):**  
**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, 2017):**  
**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, 2017):**  
**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, 2017):**  
**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, 2017):**  
**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, 2017):**  
**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, 2017):**  
**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, 2017):**  
**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, 2017):**  
**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, 2018):

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—

昭和5(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, 2018):

海王丸 <公益財団法人 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—

日本丸とともに昭和5(1930)年に日本で建造された現存する最古の洋式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, 2018):

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, 2018):

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。昭和19(1944)年に竣工後、昭和25(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, 2018):

川崎造船(株)第1ドック <川崎重工業(株) 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(1902)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。

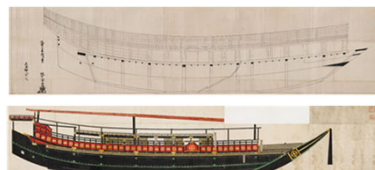


ふね遺産第15号(造船関連資料第2号, 2018):

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, 2018):

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子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(1817)年と天保2(1831)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, 2018):

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—

昭和2(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, 2019):

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, 2019):

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)年に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(1875)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, 2019):**

**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(1853)年に浦賀(神奈川県)にて建造が開始され、嘉永7(1854)年5月に竣工した、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, 2019):**

**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(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, 2019):**

**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)で、川崎重工業(株)神戸工場が建造した。岸壁積込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。

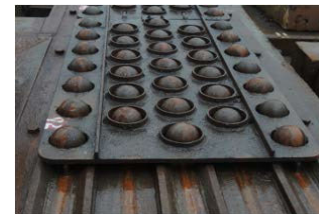


**ふね遺産第23号(船舶の建造施設第4号, 2019):**

**ポール進水設備 <三菱造船(株) 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(1947)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, 2019):**

**長崎小菅修船場 <三菱重工業(株) 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(1868)年12月に竣工し、大正9(1920)年頃まで修船場として、また明治8(1875)年頃から明治20(1887)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。



**ふね遺産第25号(現存船第9号, 2020)**

**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昭和22(1947)年に進水した後、昭和26(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。本船は昭和29(1954)年にビキニ環礁水爆実験で被災した。



**ふね遺産第26号(現存船第10号, 2020)**

**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—

一般的にディング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、サンフランシスコの国立海洋博物館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、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, 2020)**

**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—

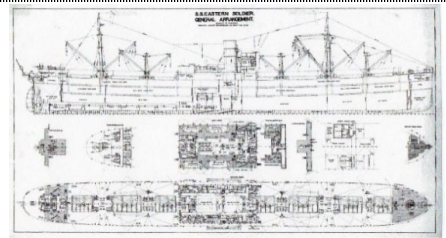
石炭輸送手段であった本船は河川専用の浅喫水船で、状態よく保存されており、当時の産業インフラとして重要な役割を担った歴史を今に伝えている。積載量は大型で9トン、標準型で6トン、小型で3トンであった。天保年間(1830-1844)には5,000隻、明治18(1885)年には8,800隻の存在が記録されているが、明治24(1891)年に鉄道が敷設されたことにより急激に隻数を減じ、最後の1隻が昭和14(1939)年に姿を消した。



ふね遺産第28号 (造船関連資料第5号, 2020)

日米船鉄交換船“Eastern Soldier”の図面原紙 <(株)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—

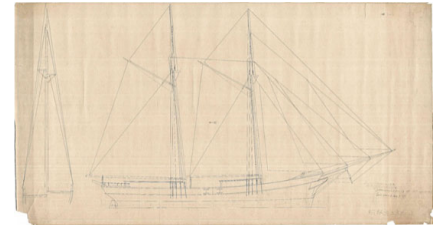
播磨造船所にて、大正9(1920)年5月に完成した載貨重量10.625トンの貨物船“Eastern Soldier”の基本設計図面原紙一式が100年余りを経て保存されている。当時の造船設計能力や鋸接船の構造などの詳細を知ることができる。大正7(1918)年の日米船鉄条約に基づき、その対象となった対米輸出船45隻の中の一隻が本船である。日米船鉄条約を具体的に示す歴史的意義をもつ貴重な遺産でもある。



ふね遺産第29号 (造船関連資料第6号, 2020)

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(1858)年から昭和53(1978)年までの62080点の資料である。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(1878)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, 2020)

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—

昭和43(1968)年に起工、同44(1969)年進水、平成3(1991)年に竣工した本船は、平成7(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、解役方法、放射性廃液除去等、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, 2020)

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つ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船を認定した。昭和47(1972)年に川崎重工業(株)神戸工場で竣工した同船は長さ170m、航海速度24ノット、パウスラスターやフィンスタビライザーを装備した高性能船で、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, 2020)

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パイオニア—

昭和5(1930)年三菱造船(株)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。



ふね遺産第33号 (現存船第12号, 2021)

有人潜水調査船「しんかい2000」  
<国立研究開発法人海洋研究開発機構 (JAMSTEC)>  
—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—

昭和56(1981)年三菱重工業(株)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繩トラフの熱水噴出孔の発見等、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。新江ノ島水族館で保管展示されている。



ふね遺産第34号 (現存船第13号, 2021)

曳船「第一芝浦丸」 <東京都 東京港建設事務所>  
—大正期の船舶建造技術を今に伝える曳船—

大正15(1926)年に横浜の(株)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時、浚渫船団の曳船として活躍し、昭和49(1974)年まで使用された。船舶に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ポイラー -昭和33(1958)年に重油炊きに改装- など当時の技術の粋を集めた蒸気船であった。東京港建設事務所前に保管展示されている。



ふね遺産第35号 (現存船第14号, 2021)

移動図書館船「ひまわり」 <尾道市>  
—全国にも例を見ない離島の人々の為の移動図書館船—

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。江田島造船所にて建造され、昭和36(1961)年に進水し、昭和56(1981)年まで活躍した。約1500冊の書籍などを保管し約45万人が利用、約70万冊の本の貸出があった。尾道市瀬戸田B&G海洋センターで保管展示されている。



**ふね遺産第36号(船舶の建造施設第6号, 2021)**

**三重津海軍所跡 <佐賀市(資産管理者)>  
—幕末の我が国の造船事情を今に伝える遺構群—**

幕末、佐賀藩が海軍伝習所とともに、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、伝統的な鍛冶や鋳物の技術も用いられた。慶応元(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。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。現在は保存のため埋め戻されている。



**ふね遺産第37号(非現存船第7号, 2021)**

**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—**

昭和43(1968)年に三菱重工業(株)神戸造船所で竣工した日本で設計建造された初めてのコンテナ専用船で、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日で運航可能となり、大幅な効率化につながった。高速化のための船型や主機関及び軸系プロペラなどが開発され実用化された。大開口を有する船体構造の開発もこれに寄与した。



**ふね遺産第38号(非現存船第8号, 2021)**

**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—**

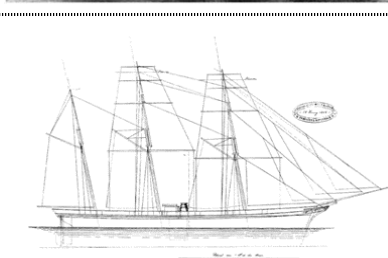
海技者育成(総航程:帆船30万8千哩、汽船22万1千哩、総実習生:11,900名)および陸置後の青少年向け海洋訓練施設(宿泊延べ146,954人泊)としての実績がある。大正13(1924)年三菱造船(株)神戸造船所で帆船として竣工し、神戸高等商船学校に引き渡された本船は数少ないパーカントーン型帆船としても貴重な存在である。ジガーマスト、蒸気レシプロ機関等の一部は現在神戸大学深江キャンパスに展示されている。



**ふね遺産第39号(非現存船第9号, 2021)**

**威臨丸  
—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ー推進式蒸気機関を備えた帆船—**

幕府から発注されオランダにて建造された本船は、安政4(1857)年2月に竣工し、同年8月に長崎に回航された。明治4(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。



**ふね遺産第40号(現存船第15号, 2022)**

**大阪市の渡船 <大阪市建設局及び大阪港湾局>  
—水都大阪の交通を支えてきた渡船システム—**

江戸時代から始まった大阪の渡船は生活に欠かせない交通手段の一つで、動く橋として今なお親しまれている。8箇所の渡船場で15隻の船が運航され、橋より通行に便利なこれらの渡船は年間約150万の人々によって利用されており、認定道路の一部ともなっている。現在、天保山、千歳、甚兵衛、船町、落合上、落合下、千本松渡船場は大阪市建設局、木津川渡船場は大阪港湾局によってそれぞれ管理されている。



**ふね遺産第41号(現存船第16号, 2022)**

**全軽合金製15m型巡視艇「あらかぜ」 <公益財団法人 琴平海洋会館>  
—わが国で初めて軽合金を全面採用した高速船—**

「あらかぜ」は昭和29(1954)年、三菱造船(株)下関造船所にて建造された我が国で初めて耐食性と溶接性に優れた軽合金が全面的に使用され大幅な高速化・軽量化が達成された巡視艇で、主要寸法は全長15.00 m、幅 4.20 m、深さ 2.00 m、吃水0.596 mである。

本船を契機に、多くの造船所で軽合金船の製造が可能になり、その隻数は漁船など3,000隻を超え、船舶のみならず陸上設備などの分野にも耐食・溶接軽合金の採用・使用が拡大した。現在、香川県の琴平海洋会館で保管、展示されている。

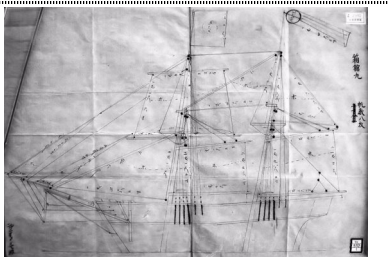


**ふね遺産第42号(非現存船第10号, 2022)**

**箱館丸  
—日本人が建造したスクーナー型西洋帆船の先駆け—**

箱館丸は安政4(1857)年に箱館港内築島造船場で日本人船大工によって完成された箱館奉行所の船である。建造者、続豊治は外国船を独自に調査した結果に基づき、ヘダ号より一回り大きく(バウスプリットを除く全長29.6m、幅7.06m、深さ3.75m)、8枚展帆できる箱館丸を設計した。スクーナーはその良好な帆走性能が特徴である。

続豊治が建造に関わった類型船は15隻に及び本船はその嚆矢となった。弘前市立弘前図書館には津軽家古文書の中に「箱館丸」に関する資料が数多く残されている。



**ふね遺産第43号(現存船第17号, 2023)**

**南極観測船「宗谷」 <公益財団法人 日本海事科学振興財団>  
—耐氷性、砕氷性を有する昭和期の南極観測船の嚆矢—**

昭和11(1936)年にソビエト向け耐氷貨物船として建造され、日本鋼管(株)浅野船渠が改造を行い、昭和31(1956)年から南極観測船として使用された。現在、船の科学館にほぼ当時のままで係留されている。

本来の耐氷船構造を生かすとともに、安定性を考慮した船側部、減揺タンク、分割型のビルジキール等の特徴を備えている。海上保安庁の巡視船として氷海中での漁船の救助にも貢献するとともに、その後に建造された南極観測船に多くの示唆を与えた。



#### ふね遺産第44号(現存船第18号, 2023)

##### 青函連絡船「八甲田丸」 <青森市>

###### —安全性を重視した戦後二世代の青函連絡船の先駆け—

新三菱重工業(株)神戸造船所で昭和39(1964)竣工した。昭和29(1954)年の洞爺丸事故のあと、安全性をより高めた戦後の第2世代青函連絡船の二隻目として建造された。総トン数8,313.75トンで、歴代青函連絡船の中で最長の23年7ヶ月運航された。

平成2(1990)年からほぼ就航当時のままで、車両甲板に「控え車」を展示した状態で青森港内で公開されている、現存する青函連絡船2隻のうちの1隻である。二重船殻構造を持ち、可変ピッチプロペラやサイドスラスタが採用された初期のフェリーである。



#### ふね遺産第45号(現存船第19号, 2023)

##### 青函連絡船「摩周丸」 <函館市>

###### —安全性を重視した戦後二世代の青函連絡船の先駆け—

三菱重工業(株)神戸造船所で昭和40(1965)年に竣工した。昭和29(1954)年の洞爺丸事故のあと、安全性をより高めた戦後の第2世代青函連絡船の一隻として建造された。総トン数8,328トンで、昭和63(1988)年まで運航された。

平成3(1991)年から、ほぼ就航当時のまま函館港で保存・公開されている、現存する青函連絡船2隻のうちの1隻で、二重船殻構造を持ち、可変ピッチプロペラやサイドスラスタが採用された初期のフェリーである。膨張式シューター等も保存されている。



#### ふね遺産第46号(非現存船第11号, 2023)

##### 新愛徳丸

###### —機主帆従方式による我が国初の低燃費船—

機主帆従方式(通常はエンジン駆動で帆の推力が増加した場合は機関の出力を低減させる制御方式)による省エネルギーを図ったタンカーで、昭和55(1980)年に竣工した。

鋼製の矩形フレームに帆布を張り、展縮・施回機構を装備した帆装置により、燃料消費量の低減、減揺効果による耐航性の向上、それに伴う稼働率の増加等、波及効果も明らかになった。本船は類型船16隻の先駆けとなるとともに、2022年に至って、新たなコンセプトの帆装商船の建造再開に結びついた。



#### ふね遺産第47号(非現存船第12号, 2023)

##### サン・ファン・パウティスタ

###### —江戸初期の遣欧使節派遣に用いられたわが国建造の唯一の洋式帆船—

慶長18年(1613)7月竣工。太平洋を2往復した後、マニラで売却された。我が国からの使節をヨーロッパに派遣するために建造された洋式帆船としては最初の船である。

本船自体の情報については、若干の古文書と絵画が残されていただけであるが、寶田直之助氏の時代考証により、その仕様が研究され実物大復元船の建造に至った。

日本船舶海洋工学会も同復元船の保存を働きかけた経緯があったが、令和4(2022)年に解体された。現在、その詳細な時代考証資料が保管されている。



#### ふね遺産第48号(船舶の研究関連設備, 機器第3号<非現存>, 2023)

##### 船舶航海性能試験水槽

###### —世界初の耐航性・操縦性実験用角水槽—

東京大学に設けられた、コンピュータ制御によるX-Y曳引電車を装備した世界で初めての角水槽であり、今日の船舶海洋水槽の礎を築いた。船舶の航海性能や各種海洋構造物の開発・研究に貢献したが、特に操縦性の分野ではそれまでの円形水槽に代わるCMTと呼ばれる画期的な試験法が開発され、今日では標準的な試験法になっている。

船舶工学における流体力学の確立・発展に加えて、船舶・海洋構造物の技術開発や教育・人材育成に多大な貢献をしてきた。1970年3月竣工され、2022年解体された。



(注)ふね遺産の推薦は毎年12月に応募を締め切り、審査を経て、認定結果は翌年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。





# 公益社団法人 日本船舶海洋工学会

造船産業と船舶海洋工学をリードする技術者集団

## 学会について

日本船舶海洋工学会は、船舶および海洋工学に関する専門知識や技術をもつ、技術者、研究者、教育関係者の学会です。船舶・海洋工学に関する学術発展、船舶の性能および安全性向上、海洋の開発・利用や環境保全を目的として、さまざまな活動を行っています。

- (1) 学術講演会、講習会・シンポジウム等の開催
- (2) 学会誌や論文集等の発行
- (3) 最先端の調査・研究、国際学術協力
- (4) 人材育成と船舶海洋工学に係る啓発・広報

### 会員特典：

- (1) 学会誌「KANRIN」が隔月配布されます。また学会誌に投稿できます。
- (2) 講演会、シンポジウム等に参加し研究発表できます。
- (3) 論文集や刊行物に論文や記事を発表できます。また会員価格で購入できます。
- (4) 優れた論文、研究および技術業績に対する表彰制度があります。

### 入会手続：

学会ホームページより入会申込書をダウンロードしてお申込み下さい。

正会員（入会金：1000円 年会費：8500円）

学生会員（入会金：なし 年会費：2000円）

<https://www.jasnaoe.or.jp>

### 沿革：

1898年11月 （社）造船協会として発足、1968年1月に（社）日本造船学会と改称

1912年5月 造船協会阪神倶楽部設立、1943年1月に関西造船協会と改組

1924年1月 九州造船会設立、1949年4月に西部造船会と改称

2005年4月 日本造船学会、関西造船協会、西部造船会が統合し、（社）日本船舶海洋工学会として発足

2010年11月 公益社団法人 日本船舶海洋工学会として設立登記

