

【帆船日本丸が国の重要文化財に指定】



帆走する日本丸（1970 年代）

帆船日本丸は、2017(平成 29)年 3 月 10 日に開催された文化庁文化審議会文化財分科会の答申を受け、9 月 15 日に国の重要文化財として指定を受けました。海上で保存されている帆船としてはわが国初の重要文化財指定となります。

帆船日本丸が係留されている、旧横浜船渠株式会社第一号船渠は 2000(平成 12)年 12 月 4 日に国の重要文化財に指定され、2007(平成 19)年 11 月 30 日には経済産業省の近代化産業遺産に認定されました。

帆船日本丸が評価された点について

帆船日本丸は、次の 4 点が評価され、国重要文化財に指定するよう答申されました。

1. 約 11,500 人の船員養成と国際親善や海事思想の普及に貢献



実習生が生活した部屋

日本丸は 1930(昭和 5)年に竣工し、1984(昭和 59)年までの 54 年間にわたり、約 11,500 人の船員を養成した。



実習生がワシントン市内を行進しているところ 1960(昭和 35)年

また、1960(昭和 35)年の日米修好通商条約百年祭記念航海をはじめ、国際親善行事等にも数多く参加し、外交や海事思想の普及に大いに貢献した。

2. 現存船が極めて少ないリベット構造、鋼材の残存率が7割



船外から見たリベットの様子

日本丸は、^{よころっこつ}横肋骨方式リベット構造、^{よんしょう}四櫓バーク型で、各鋼材をリベットにて接合している。また、船底は区画式二重船底や水密隔壁を6箇所^{6箇所}に設ける等国際条約に先取りした安全対策を講じている。



船内のリベットの様子

リベット構造の保存船が極めて少ないため、希少性が高く、外板も建造時の鋼材を7割残すなど鋼材の残存率の高い。

3. 比類ない使用実績を有する国産初の大型ディーゼル機関



現在の日本丸のディーゼル機関

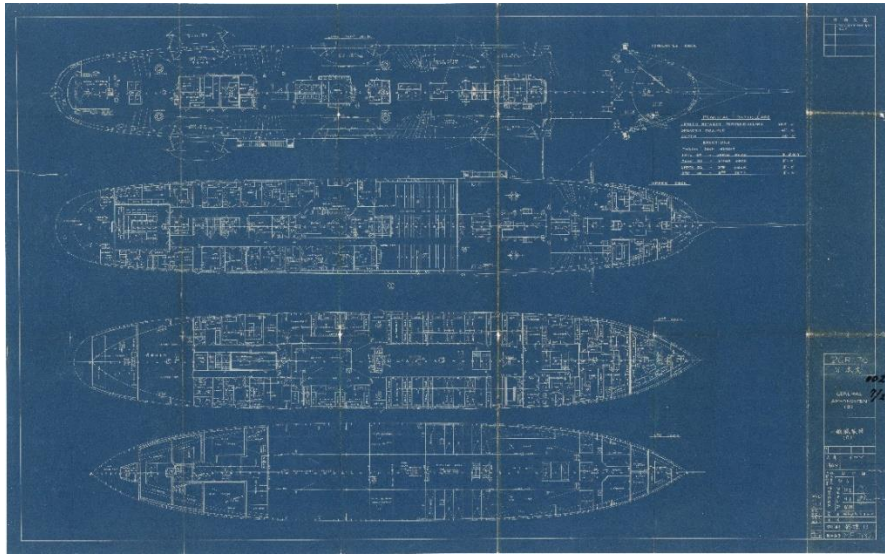
国産初の大型船用ディーゼル機関として特筆されることに加え、54 年間の長期間にわたり、延べ約 7 万時間にも及ぶ比類ない使用実績を有する。



現在の日本丸の投錨機

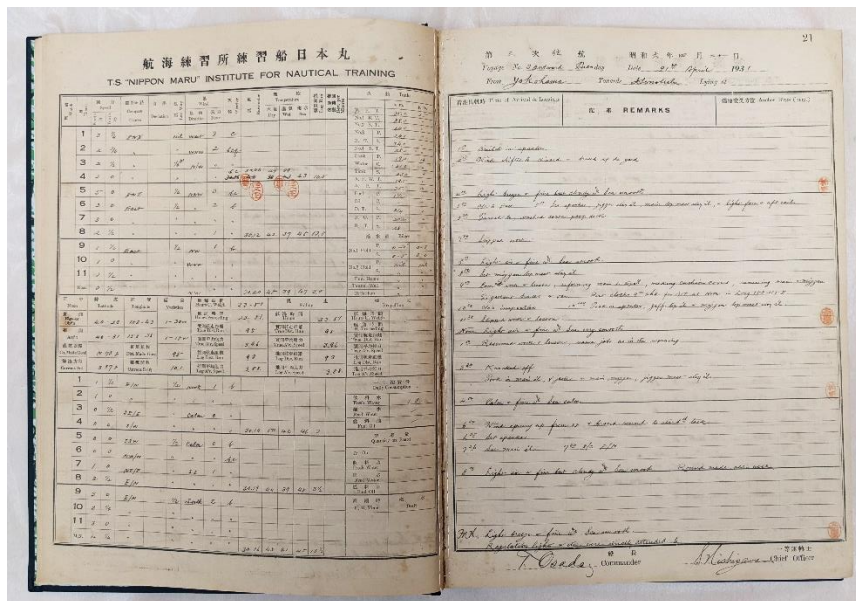
現在も建造時の位置に据え付けられており、専用工具、予備部品類が保存されることなども本機関の資料価値を高めている。主機関以外の機械類も、揚
びょうき
錨機及び操舵機等多くが残っている。

4. 概ね全期間の日誌が残されており、工事関係図面類が多数残存



日本丸の一般艤装図

日本丸には、日誌類や来歴簿等の文書及び記録類と、建造及び修理工事関係図面類が、多く残っている。



重要文化財に指定された日誌類の内訳は、航海日誌 70 冊、機関長日誌 78 冊、機関撮要日誌 3 冊、無線日誌 12 冊、その他記録類 18 冊である。概ね全期間の日誌が残されている点が特筆され、日本丸の当時の航海や機関の運転状況等を具体的に跡付けることが出来る基礎資料となっている。