

「ふね遺産」(応募様式):

2016年12月11日提出 亀谷日出彦\*、岡本 洋(文責)\*\*

住所: 657-0066 \*東京都世田谷区下馬 6-16-10-803、\*\*神戸市灘区篠原中町 3-1-4

メールアドレス: \_\_\_\_\_

\*\*VEB02273@nifty.ne.jp

その他の連絡先: \*電話 03-3418-1687

\*\*電話 078-871-0523

	内容	備考
1. 対象物・資料の 名称・所属 または所有者	第十とよた丸 自動車専用運搬船(PCC*) 我が国初の RO-RO 式外航 PCC Loa=160.0m 12,517GT TyoyopetCoronaRT43-L の場合 2,082 台積み 川崎汽船 *PCC; Pure Car Carrier	9 層のカーデッキを備え、2,000 台以上の乗用車を積載。我が国初の外航自動車専用運搬船 Pure Car Carrier PCC。以後のこの形式が定着。発展。
2. 対象物の 作成・存在時期	起工 1969 年 12 月 20 日 川崎造船所(神戸) 進水 1970 年 04 月 10 日 同上 竣工 1970 年 07 月 09 日 同上 喪失 現時点不詳	本船は現存しないが、神戸海洋博物館「川崎ワールド」に写真と共にこの事実展示。この設計の発展型 PCC が現在も活躍中。文献多数
3. 現状 (新造時 写真添付)	 第十とよた丸 日本から北米(主として太平洋側)への自動車運搬に従事。	Loa = 160.00 m Lpp = 150.00 Bmld = 23.40 D = 20.40/14.30 d = 7.50/7.00 GT = 12,517 DW - 9,240 K8Z70/120E Diesel 主機 1 基 1 軸 出力 11,200 馬力 サービス速力 18.6 ノット 乗員 30 人
4. ふね遺産 認定基準の 該当項目	【認定対象】 (1)、(2)、(4) 【認定基準】 (1)、(2)、(3)、(4)、(7)、(10)、(12)	
5. 歴史的・ 工学技術的意義	歴史的意義 ①我が国初の自動車専用船。 ②自動車輸出の発展に大きく貢献 ③日本が世界第 1 位の自動車専用船(総 GT)に発展の基礎を作った。現在日本の自動車専用船総 GT は世界 1 位。  工学技術的意義 ④浅喫水瘦せ形・大風圧側面隻・薄厚板多層甲板構造の Semi 高速船の工学的問題点を実用船型として好成績に実現。  従来の混載貨物船型 Car Bulk より進化した完全自走形式。車が岸壁よりカーラダーを利用し	(左欄から続く) て直接乗り込み、更に船内ランプウェイ等の利用で最終積み付け場所に自走で乗り込む初の自動車専用船として完成。カーラダーは Dk 上に格納。運搬車の台数が倍増可能となった。輸出産業の重要な地位を占める自動車輸出の輸送改善・効率化にエポックとなる完全自走積み込み方式の船舶形態を日本最初に完成。  造船技術上の特筆すべき世界記録を樹立した造船技術遺産として重要。
6. 参考資料・文献 (本表に収まらない場合は別途添付する)	1.川崎重工業(株)社史 2.「90 年のあゆみ—川崎重工業小史」 3.「自動車専用運搬船「第十とよた丸」の運航性能と自動車積み設備について」関西造船協会誌 4.「進水記念絵葉書に見る自動車運搬船の発達」	別添 資料 I、II、III、IV。