

「ふね遺産」(応募様式) : A4 一枚に収め、それ以上は別途資料添付して下さい。

No.(*)	内容	備考
1. 対象物・資料の 名称・所属 または所有者	<p>名 称 長崎小菅修船場</p> <p>所 属 三菱重工業(株)長崎造船所</p>	<p>○ユネスコの世界遺産「明治日本の産業革命遺産 九州・山口と関連地域」、日本機械学会の「機械遺産」、日本埋立浚渫協会の「港湾遺産」に認定されている。</p>
2. 対象物の 作成・存在時期	<p>○竣 工 明治元年(1868)12月</p> <p>○存在時期 大正9年(1920)頃まで修船場として、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。</p>	<p>○大正14年頃より舟艇工場となり、第2次大戦後は小型漁船の建造などを行った時期もあるが昭和28年に閉鎖された。</p> <p>○現在は一般に公開されている。</p>
3. 現状 (写真添付)	<p>○ 修船架を持つ修船場としてほぼ完全な姿で保存されている。</p> 	<p>○修船架は、就航した船の船底に付着するふじつぼや海藻などを除去したり船底を修理するために、船を修船架に載せて、海に向かった斜面に敷設されたレールの上を畜力、人力、蒸気駆動などの原動機付きウインチで引揚げる設備である。</p> <p>○乾船渠と比較して、築造の費用や期間が格段に少なく済み、上架に要する時間は乾船渠のドライにする時間よりも少なく小型船向きの設備で、1819年に実用的な船修架が考案されて以来、世界に広く普及した。</p>
4. ふね遺産 認定基準の 該当項目(**)	<p>【認定対象】 (2)</p> <p>【認定基準】 (12)</p>	<p>○乾船渠、浮船渠と並ぶ修繕船設備。</p> <p>○初期の状態を良く留め、1800年代の遺構としても世界的にも重要。</p>
5. 歴史的・ 工学技術的意義	<p>○ 我が国近代造船業最古の遺構であり、修船架の遺構としても最古の遺構。</p> <p>○ 本修船架は世界的にみて高仕様で稼働期間が長い。</p> <p>○ 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。</p>	<p>○長崎小菅修船場の修船架を始め幕末・明治初期に築造された修船架や乾船渠が、開国により優れた技術を持って来日して開業した外国人による造船所や鉄工所が中国で大きく発展したようになるのを阻止し、早々に廃業に追い込んだ。その遺構でもある。</p>
6. 参考資料・文献 (本表に収まらない場合は別途添付する)	<p>○ 次の資料を参照ください。 ふね遺産応募申請添付資料「長崎小菅修船場」</p>	