



「ふね遺産」（推薦様式）：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	対象物：青函連絡船メモリアルシップ八甲田丸 所有者：青森市（事業主体）、 NPO 法人あおもりみなとクラブ（管理運営）	
2. 対象物の作成・存在時期	新三菱重工業神戸造船所で 1964 年（昭和 39 年）4 月 15 日に進水、1964 年 7 月 31 日に竣工、8 月 12 日から運航を開始した。1954 年の台風による洞爺丸事故のあと、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 8313.75 トン、全長 132m、幅 17.90m、深さ 7.20m、旅客定員 1200 名、搭載車両 48 両、主機は川崎 MAN ディーゼル機関 8 基で 12800PS、4 翼のスクリュープロペラ 2 器、航海速力 18.2 ノット、青森函館間を 3 時間 50 分で結んだ。1988 年（昭和 63 年）3 月 13 日に青函連絡船として最後の航海を行なった。歴代青函連絡船の中で最長の 23 年 7 ヶ月運航された。1990 年（平成 2 年）7 月 16 日からメモリアルシップとして公開され現在に至っている。船体や船橋などほぼ就航当時のまま保存されている。	
3. 現状（写真添付）	現在、青森港内に係留保存され、スクリューは取り外され、ホーサーにより岸壁係留されている。船内の車輛甲板がそのままの状態に残され、「控え車」とともに公開展示されている。	
4. ふね遺産認定基準の該当項目(**)	【認定対象】 (1) 人や物資を輸送する船舶のみならず、作業船、艦艇、実験船、調査船、海洋構造物などを含む浮体構造物全般 【認定基準】 船舶海洋技術の発展に対して； (1) 独創的または新規の技術を与えたもの 平和・社会・文化・経済・生活・教育に対して； (7) ふね関連技術と社会・文化の関係上重要な、初めて、または最古のもの	現存船
5. 歴史的・工学技術的意義	(1) 海難事故の教訓をもとに建造された青函連絡船として、より安全性が考慮されて建造された。 (2) 二重船殻構造を持つ初期の船である。 (3) 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。 (4) 車両甲板など最も就航時のままの船内が残されている。 (5) 八甲田丸で採用された係船機器などが第 4 船以降の大雪丸、摩周丸、羊蹄丸などにも採用され、長く使用される一因となった。 (5) 運航記録、建造記録写真、図面、取り扱い説明書などが保存されている。 2008 年に経済産業省の近代化産業遺産「海峡をつなぎ人々や物資の往来を支え続けた鉄道連絡船の歩みを物語る近代化産業遺産群」に摩周丸と共に認定され、また 2011 年に日本機械学会の機械遺産第 44 号「青函連絡船及び可動橋」として認定された。	 船尾より
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) 竹田太樹：シリーズ／日本の保存船 (8) 八甲田丸／摩周丸、関西造船協会らん第 34 号、1997 年 (2) 保存船舶研究会、保存船舶 Vol.2、39P.、2008 年 4 月	

(\*) No.は学会で記載します。

(\*\*) ふね遺産認定基準の【認定対象】と【認定基準】の項目の内、該当する最もふさわしい項目一つを、文頭の番号で記載して下さい。