


「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「摩周丸」 所有者：函館市（特定非営利活動法人語りつぐ青函連絡船の会）	
2. 対象物の作成・存在時期	三菱重工神戸造船所で 1964 年 12 月 2 日に起工、1965 年 6 月 15 日に竣工した。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 世代青函連絡船の一隻として建造された。1965 年 6 月 30 日の函館発青森行き 20 便から青函連絡船として運航され、1988 年 3 月 13 日に青森から函館へ最後の航海を行なった。改修工事後、1991 年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、青函連絡船当時の乗船場である函館駅近くの旧函館第二岸壁に係留保存されている。 総トン数 8328 トン、全長 132m、幅 17.9m、深さ 7.2m、旅客定員 1200 名、搭載車両 48 両、主機 12800PS のディーゼル機関、航海速力 18.2 ノット、青森函館間を 3 時間 50 分で結ぶ。	
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) 膨張式シューターなどの救命設備が初めて搭載された。 (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」に八甲田丸と共に認定され、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。	
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) 庄司邦昭：海事遺産としての青函連絡船摩周丸の特徴について、日本船舶海洋工学会講演会論文集第 28 号、2019 年 6 月（添付） (2) 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 (3) 青函連絡船 100 年、特定非営利活動法人語りつぐ青函連絡船の会、2016 年改訂版 2 刷	

(*) 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。