

「ふね遺産」(応募様式) :

No.(*)	内容	備考
1. 対象物・資料の名称・所属または所有者	“さんふらわあ” 最初の高速豪華大型旅客カーフェリー。 船主：日本高速フェリー株式会社 同型5隻* 以後現在まで“さんふらわ”の冠名カーフェリー 30 余隻、(今後継続増加予想)	初のクルーズ・レジャー豪華カーフェリー。 名古屋-高知-鹿児島を結ぶ長距離外洋航路に就航する日本を代表する長距離フェリー。高性能と船腹の”さんふらわあマーク”からレゾナント的カーフェリーとなる。
2. 対象物の作成・存在時期	起工 1971年01月28日 川崎造船所(神戸) 進水 1971年09月06日 同上 竣工 1972年01月18日 同上 引退 1998年、2000年韓国へ売船、	全5隻建造。(川重2隻、函面供与により新来島どっく 3隻*) *一部設計変更 2005年北朝鮮に売却、以後不詳。
3. 現状 (新造時 写真添付)	 旅客(人):特別 38、1等 414、特エコノミ 308、エコノミ 364 車両(台) トラック 84、カー 200.	Loa = 185.00 m Lpp = 170.00 GT = 11,311.99 T Bmld = 24.00 DW=3,831 kt D = 15.608.40 サービス速度 24 節 dext = 6.317 主機 川崎 MAN V6V 40/54 型 高速 Diesel x 4 基 2 軸 出力 4 x 6,500 BHP x 400rpm 軸出力 12,840 PS x 188 rpm x 2 乗員(士官+船員) 36 人 船主 3 Steward 51 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) 1. 日本最初のクルーズ・レジャー大型豪華高速カーフェリー。旅客重視設備、高性能、船腹サンフラワーマーク	2. 同型・後続多数船、カーフェリー界の歴史の象徴船 3. 「さんふらわあ」を冠する船名の後続船・広義「さんふらわあ」の存在、今後も建造継続(登録商標)
5. 歴史的・工学技術的意義	歴史的：日本最初(大型、トラック+旅客重視、高性能、船腹マーク)/業界代表の歴史船(4.備考。参照)/広義「さんふらわあ」船の存在と継続 工学技術的：①高度な流力設計的条件と最新の日本造波抵抗理論の援用— [やせ形、高速、外洋航行、2軸・2舵]+ [旅客重視カーフェリー] etc の下で好成績。 ②[高速ディーゼルx4基x2軸(Twin Screw) x 可変ピッチプロペラ]+[収納式フィンスタビライザー] x ⇒ 右欄へ	(左欄から続く) x パウラスター x Twin-Ruder]等の条件下で推進抵抗運動の好成績。 、③[高速ディーゼル2基 x CPP]軸駆動] TwinScrew 方式における加減速・回頭時/緊急停船時の総合制御などを成功させた最初事例等で好成績を得た一などの先駆的成果。
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.「さんふらわあ」関西造船協会誌 142号 1971年11月 4.「CPP 装備船の後進性能」関西造船協会誌 140号(1971.6)、144号(1972.6)、⇒続く	5.「カーフェリー 40年史」、別添資料 I、II、III

(*) 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、該当する項目を、文頭の番号で記載して下さい(複数項目可)。