

「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	対象物：畿内丸 所有者：株式会社商船三井	
2. 対象物の作成・存在時期	建造時期：昭和5年6月15日三菱造船長崎造船所建造 存在時期：昭和5年6月～18年5月(5月10日にグアム島沖で米潜水艦の雷撃を受け沈没)	
3. 現状 (写真添付)		本船主要目 Lpp; 135.94m Bmld; 18.44m Dmld; 12.42m 主機; 三菱 SULZER 2機2軸 (8,262 PS) G/T; 8,365 MT DWT; 10,142MT 最大出力; 18.4ノット
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】 (8) 新たな経済・産業分野の創造に寄与したもの	
5. 歴史的・工学技術的意義	「畿内丸」は当時最大級の大馬力ディーゼル機関を搭載し、日本からアメリカへの貨物輸送経路を船車連絡(船舶+鉄道)から直行ルートへ転換させ、世界恐慌時に航路経営を大きく変化させた。特に生糸のパナマ運河経由での輸出货量増大成功に導いた。 この航路では、外国船社が 13~14knots の大型ディーゼル船での運航を行っていたのに対し、従来日本船社は 10~11 knots と性能で劣る船舶を使用しており、低運賃貨物の運搬を中心に引き受けざるを得ない非常に厳しい状況に陥っていた。この状況を打開するべく、過去採用実績のない大型ディーゼルエンジンを搭載した新造船の船型開発を重ね、三菱造船長崎造船所へ発注した。この結果スピードを 18ノットまで上げ、本航路航行日数を 25 日へと大幅に短縮することができ世界の注目を集める(当時本航路優秀船 Prince Line : 平均 35 日、大阪商船平均 : 約 50 日)) と共に、本シリーズ船 4 隻を含めた計 8 隻で月 2 回の定期航路を築くことができた。これ以後日本船社が海外船社に先行して同航路において大型主機搭載船の建造を進め独断場を築くこととなり、本格的な高速ディーゼル貨物船時代をもたらしたと言える。	
6. 参考資料・文献 (本表に収まらない場合は別途添付する)	添付資料 1 大阪商船広報誌「海」第 24 号昭和 5 年 10 月 添付資料 2 三菱造船発行「創業百年の長崎造船所」(1962 年 10 月)抜粋 添付資料 3 本船 GA 添付資料 4 商船三井創業 100 年史「ニューヨーク急航線の開設」 添付資料 5 著書「喫水線下のロマン(造船設計者 和辻春樹の生涯)」 添付資料 6 造船技術協会発行雑誌「船の科学」(1979 年 7 月号) 添付資料 7 商船三井船隊史 添付資料 8 畿内丸建造の背景とその後の発展	

(\*) 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。