

沼津市木負沖に係留されていたスカンジナビア（旧ステラ・ポラリス）の軌跡

—日本の船舶海洋文化のあり様と継承に関連して—

信州大学 伊藤 稔
スカンジナビア資料館 前島希久也

第一章 はじめに 一クルーズ客船の誕生—

今から20~50年ほど前、静岡県沼津市西浦の駿河湾に面した木負（きょう）海岸の沖合に、図1に示す「スカンジナビア」という名の海に浮かぶホテル兼レストランがあったことを覚えている読者もおられるだろう。本稿では、クルーズ産業界において「伝説」として語り継がれているこの船の数奇な運命（軌跡）について記述・紹介するとともに、わが国の船舶海洋文化のあり様についても少し触れてみたい。

人力・馬力とともに風力・水力といった従来の自然の力と違って、イギリスのジェームズ・ワットが熱エネルギーを蒸気力に変換する蒸気機関を開発・発明（1769年）すると、機械制工場の導入や蒸気力の利用により世界的・飛躍的な技術革新がはじまる。この「産業革命」を主導したイギリスにあるグレート・ウェスタン社

は、19世紀中頃になると大型鉄造船グレート・ブリテン（排水量3,618トン）を建造し、それまでの木造帆船にかわって大陸間を移動する長距離航路の客船として登場させた。そして19世紀末には、蒸気機関よりさらに強力なタービン機関やディーゼル機関が発明される。

20世紀に入ってから第一次世界大戦までは、世界的に海運不況の時期にあったけれど、イギリスの造船界は艦艇の需要に助けられ業績は順調で、その造船量は世界の他の国々の合計を上回っていたという。当時、大西洋などを横断する定期航路に就航していた客船（オーシャン・ライナー）には、クイーン・メリー（イギリス）、ノルマンディ（フランス）、ブレーメン（ドイツ）、リヴァイアサン（アメリカ）といった5万トン以上の巨船があり、これらの巨船は一等船客を乗せながらも移民する人々や荷物



図1 沼津市西浦木負沖に係留されていた純白のスカンジナビアの麗姿

や郵便物も運んでいた。このように広く普及しつつある船舶を、大多数の海運会社が物資輸送あるいは人的輸送手段として提供している一方で、何社かは娯楽・レジャー用のクルーズ船として考えていた。その背景には、ヨーロッパの王族や富裕層が移動や社交の場として利用するために建造していたロイヤルヨットに起源があったといえるだろう。クルーズ指向の流れには二つの方向性があったようである。ひとつは大型客船に豪華な一等船室を設けて大衆の願望に応える、もうひとつはヨット・タイプの小型客船による比較的少人数の乗客の満足感を充足させる、といった実現方法である。

第一次世界大戦後のヨーロッパは、戦争による荒廃から次第に回復し、海運船舶産業も急速に拡大していく。近代洋式帆船の基となったヴァイキング船を世に送り出し、14世紀にはハンザ同盟の重要な一翼を担った古都ベルゲンに本拠地を置くノルウェーの船会社ベルゲンライン社の専務クヌート・シンメル (Knud Zimmer) は、1925年に「オスローの連中が我が目を疑うような、海に浮かぶシャトーのような豪華な船。つまり、西ノルウェーの自慢、ベルゲン市民の誇りになる船、素晴らしい旅のできる船」の建造を決意する。図2にシンメルの写真を掲載。かくして誕生した「ステラ・ポラリス (北

極星)」はクルーズ船として35年間の運航の後、日本の沼津市西浦の木負の沖合に係留され、船名を「スカンジナビア」と変えて、2006年に海に浮かぶホテル/レストランとして一生を終えることになる。

第二章 七つの海の白い女王「ステラ・ポラリス」時代 一建造・活躍・売却—

1851年創業の老舗船会社であるベルゲンライン社のシンメルが自ら設計者として、1925年8月4日にスウェーデンのイェーテボリにあるイェータ・ヴェルケン造船所に新しい船（建造費400万クローネ）を発注したとのニュースは、たちまち一大センセーションとして世界の海運業界に伝わった^{(1), (2)}。高価な木細工やインテリアデザインなどは下請けに出さざるを得なかつたけれど、造船作業は順調に進み、1926年9月11日に進水式が挙行された。船名は、デザインのモデルになったクルーズ専用小型客船「メテオール（流星）」に因んで「ステラ・ポラリス（北極星）」と名付けられた。進水に成功したのに引き続いて艤装作業が開始される。就航当時のステラ・ポラリスの秀麗な姿と、その船内の豪華な音楽サロン（オーロラーム）をそれぞれ図3と図4に、そして青焼きの船体構造図を図5として示す。



図2 ベルゲンライン社の専務 K. シンメル

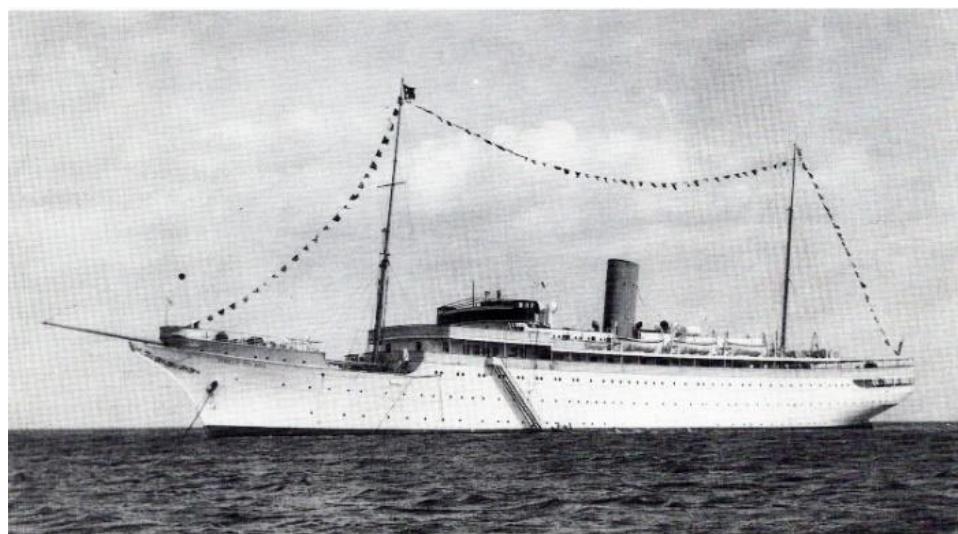


図3 就航当時のステラ・ポラリス

航洋クルーズ船ステラ・ポラリスは、帆船のようなクリッパー・バウ型の優美な外形を残しながらも、蒸気機関が全盛の時代にあってディーゼル機関という燃料消費の少ない新技術を採用しているという点で画期的であったといえる。竣工時のデータによれば、容量5,056総トン、バウスプリットを含む全長130.4m、垂線間長118.7m、幅15.4m、主機B&Wディーゼルエンジン2基・2軸、出力5,200馬力、航海速度15ノット、乗客収容人員（一等ワンクラス）198名。

4,000総トン前後の姉妹船メテオールの船体よ



図4 就航当時の音楽サロン（オーロラーム）の内装

り一回り大きいにもかかわらず、その乗客定員が300名から200名以下に減少したことからも、ステラ・ポラリスがいかに豪勢な船であったかがうかがえる。そのヨット型船体の外観は輝くような純白で、上部構造は2本のマストと黄色の高い煙突からなる美しく均整がとれた姿に仕上がっており。ブリッジデッキはむき出しのままながら磨き上げた真鍮とチーク材の床からなっており、その下のAデッキには9隻の救命ボート（うち2隻はモーター付き）が装備されていた。Aデッキ後部には9室の客室キャビンとジムがあり、Bデッキは遊歩道、喫茶室、音楽サロン（オーロラーム）など多くの共用スペースに充てられていた。さらに一つ下のCデッキには214席のグランドダイニングルームと幾つかの客室キャビンとともに理髪室や医务室といった設備が整えられていた。DやEデッキにも上階に比べて豪華さの点で多少は見劣りするものの客室キャビンがあった。乗務員数は130名。

1927年2月26日に試験航海を無事に終えると、最初の寄港地であるロンドンの外港チルベリーで多くの客を乗せ、リスボンをはじめ幾つ

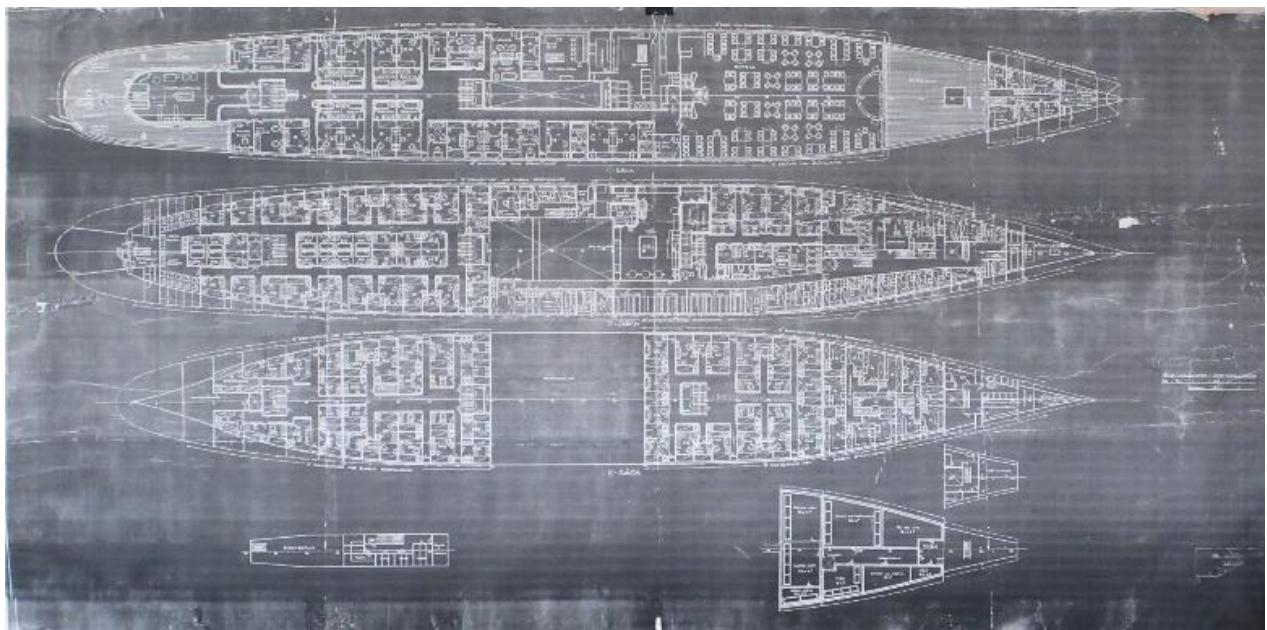


図5 ステラ・ポラリスの青焼き船体構造図

かの地中海の港町を巡る旅に出航した。ステラ・ポラリスの就航を報ずる1927年2月25日付けの「ベルゲン新聞」を図6に掲載する。

その後はノルウェー船籍の船としてベルゲンを母港に、春と秋は地中海を抜けて黒海のオデッセイまでクルーズした。寄港したのは、アドリア海、エーゲ海、アフリカ北部沿岸、イタリア、南フランス、スペインといった風光明媚なリゾート地が多い。夏はバルト海、北海、フィヨルドクルーズ、そして北緯80度に位置するスピッツベルゲンまで就航した。冬は西インド諸島や南太平洋。これら以外に、ニューヨークを1月に出航し、カリブ海からパナマ運河を通って南太平洋、インド洋、南アフリカ喜望峰を回って大西洋へ出て、アフリカ大陸西岸を北上してイギリスのサザンプトンまでの約5ヵ月間の世界一周航海も実施した。この間の乗客のほぼ90%は、世界の富が集中していたアメリカ人だったといわれている。

このような順風満帆の航海を続けていたステラ・ポラリスを突然不幸が見舞った。1937年6

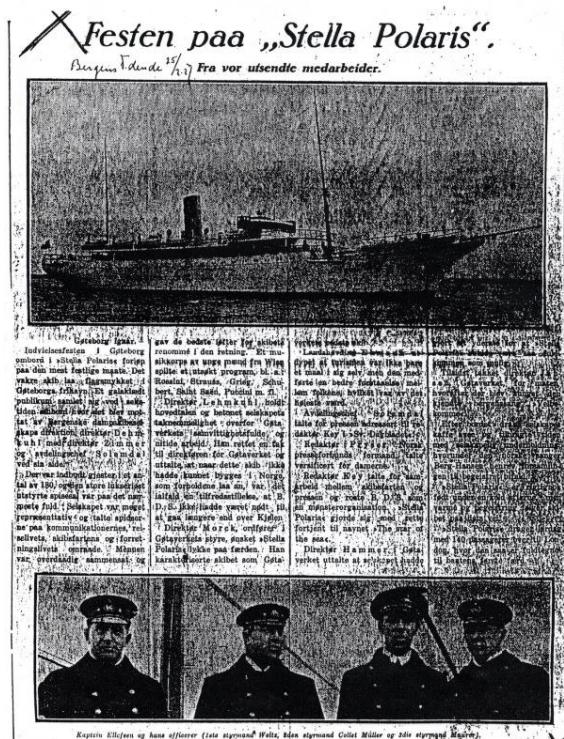


図6 就航を報ずる1927年2月25日の「ベルゲン新聞」



図7 接触事故により損傷したエンジンテレグラム

月11日、ノルウェーの蒸気船ノーベルが適切な操舵を怠り、彼女の進路に侵入して両船は衝突。ダイナマイトを発明したアルフレッド・ノーベルの名前を冠したこの蒸気船は、なんとダイナマイトと弾薬を輸送中だったという。しかし幸いにしてノーベルが海底まで沈んだため、爆発の危機は回避された。とはいえ、ステラ・ポラリスは船首とバウスピリットに損害を受け、短くなったバウスピリットはその後元通りに直されることはなかった。図7は接触事故により損傷したエンジンテレグラムである。

衝突事故後2年間は順調に航海を続けたけれど、1939年9月1日に勃発した第二次世界大戦が彼女の人生を大きく狂わせることになる。その日ストックホルムからオスロに帰港したステラ・ポラリスは、そのまま係留され1940年4月9日にドイツ軍がノルウェーに侵攻してくるまでそこに留まることを余儀なくされた。ベルゲンライン社は彼女を守るべく、ベルゲンの北にあるオスターフィヨルドに移すも、同年10月30日にドイツ軍によって没収されてしまう。そしてノルウェー西海岸北部のナルヴィク港に係留して、潜水艦Uボートの士官用接待施設（クラブ）として使用された。図8に示すように、この接收期間中に、ステラ・ポラリスの船体はグレーに塗られ、かつての美しかった白い船体はサビで覆われた。そして船尾のフラッグポールにはナチスの旗が掲げられた。第二次世界大戦が連合国側の勝利に終わると、イギリス戦時輸送省に引き渡され、在ノルウェーのソ連軍捕虜

の輸送に使われたりする。本来の所有者であるベルゲンライン社に彼女が戻ったのは1945年11月7日であった。多くの連合国側の僚船が兵力の輸送船や病院船として使われ、航海途中にUボートによって撃沈されたことを思うと、Uボートの士官クラブとして使われたステラ・ポラリスが戦後に残ったことは歴史の皮肉といえるかもしれない。

ステラ・ポラリスがかつての優美さを失っていたとはいえ、ベルゲンライン社は彼女がまだ十分な用途性をもっていると判断して、大々的な改修工事のため生まれ故郷のイエータ・ヴェルケン造船所へ送り出した。むき出しのブリッジは屋根で覆われ、近代的なナヴィゲーションシステムが備え付けられ、ダンスホールや換気装置が新設された。グリルやオーロラルームも改装。これらの改修に要した費用は建造費を上回ったとすらいわれているが、乗客収容人員は189名と若干減少した。1946年8月10日にニューヨークを出航し、カリブ海を巡る戦後初の航海を行った。その後ヨーロッパに戻り、1948年の夏季オリンピックの際には開催地のロンドンとベルゲンの間を往復もしたし、134日間で世界一周旅行などもしたことがある。しかし戦後のノルウェーの国力は疲弊していたため、ベル

ゲンライン社はステラ・ポラリスの維持は難しいと考えて売却先を探し始めた。そして1951年春にスウェーデンのクリッパーライン社と450万クローネで売却契約の合意に至る。

クリッパーライン社はステラ・ポラリスを再びイエータ・ヴェルケン造船所に送り包括的な改修工事に取りかかるも、契約条項に従って、その工事に先立って多くの芸術的細工品や他の装飾品が取り除かれた。このときのように船の船籍が変わったときには、通常は内装も大きく変更されるものだが、兄弟国ノルウェーに敬意を表して、喫煙室からダンスホールに続く通路を新設し、スウェーデンの歴史を刻んだガラスのレリーフを飾るだけにとどめた。その後はスウェーデンのマルメを母港に、夏季は欧洲海域クルーズ、冬季はカリブ海クルーズを繰り返すことで、クリッパーライン社は順調に業績を伸ばし毎年巨額の収益を上げた。これらの活躍を通して、ステラ・ポラリスはいつしか「七つの海の白い女王」と称えられるようになる。この間にドイツのブレーメンとスウェーデンのマルメにある造船所で、ディーゼルエンジンの多くの部品が取り換えられただけなく、客室キャビンを広げてバスルームを備えるような改装工事をしたため、乗客収容人員は100名にまで減

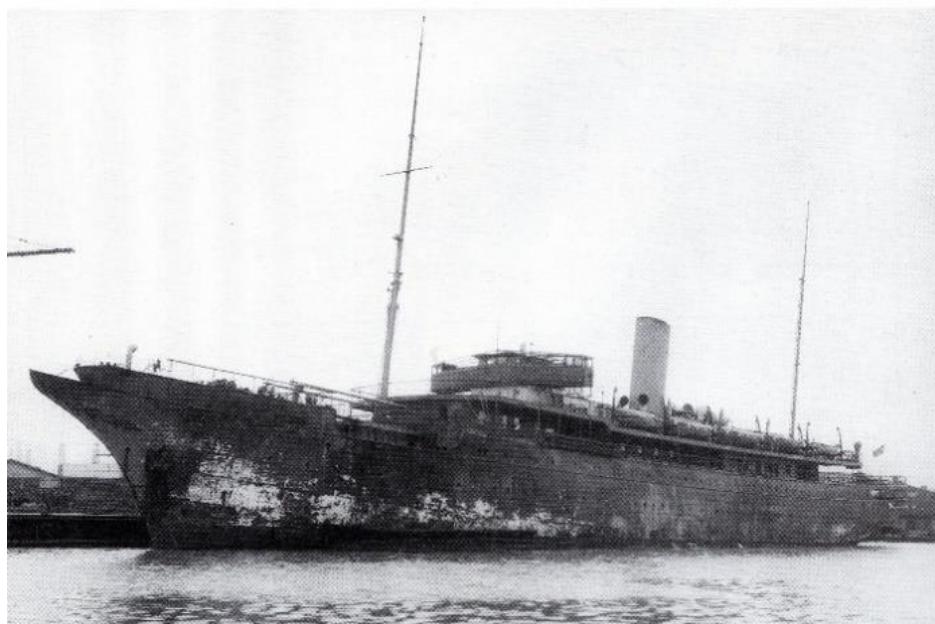


図8 第二次世界大戦直後のステラ・ポラリス

少した。

しかしこれらの船内環境の改善にもかかわらず、1965年以降、大陸間を飛び交うジェット機による旅客輸送が主流を占めるようになると、客船の活躍の場はますます縮小され、クルーズ産業はありふれた海上のレジャーとなっていく。そのような時代趨勢の中で、1912年に起ったタイタニック事故を契機に締結された「海上における人命の安全のための国際条約(SOLAS条約)」の一部改正が行われた。この1969年に施行された条約改正(SOLAS69)により、建造後30年を経過していたスラテ・ポラリスは大規模な改修をしない限りアメリカへの入港が許可されなくなり、当時の乗客の大半をアメリカ人が占めていたため採算面で致命的な打撃を受けることになる。かくして彼女は引退(売却)に追い込まれていった。

第三章 日本に引き継がれた経緯

クリッパーライン社がステラ・ポラリスの売却先を探しているという話は日本にも伝わっていた。当時の日本は、1970年に開催された大阪万博(EXPO'70)に象徴的に見られるように、高度経済成長に支えられて娯楽・レジャー産業が活発化しつつあった時代である。そのような世情の中で、ホテルを建てるにしても土地が高くてコストがかかるので、ヨーロッパの寿命の終わりそうな古い豪華なヨットを買い取って、それを海辺に停泊させてレストランやホテルにすれば利益が出るに違いない、とのアイディアにヤナセの梁瀬次郎社長が興味を抱いた⁽³⁾。そこで彼は、この分野に影響力のある西武(国土計画)の堤義明社長と建築家の黒川紀章夫妻とともに1969年夏にスウェーデンに飛び、クリッパーライン社のエイナー・ハンセン(Einar Hansen)社長と直談判を行った。ハンセン社長のもとにはアメリカから300万USドルで買いたいとのオファーもあったようだが、彼は梁瀬の熱意にほだされて、その1/3の100万USドルで日本に譲ることを承諾した。最終的な契約

額は85万USドル(1USドル=360円)で、ヤナセの子会社のインターナショナルハウスが買い取る。このとき、以下の3点が売却にともなう附帯条件として交わされた。(1)船体の原型を維持する、(2)エンブレムを使用しない、(3)ステラ・ポラリスの船名を使用しない。この条件(3)を尊重して、搖籃期の豪華なクルーズ船の雰囲気を伝える貴重なステラ・ポラリスは、その誕生の地を記念して「スカンジナビア」と改称された。

当初、梁瀬らはステラ・ポラリスを大阪湾に停泊させ、万博を見学に訪れる外国の若い人たちに安い宿泊料金のホテルとして提供してはと考えていたようである。しかし大阪府知事にこの話をもっていったところ、大阪湾は狭く船舶の航行に支障をきたすというので実現しなかった。次に三浦半島西海岸の油壺(あぶらつぼ)が候補地になったようだが、やはり地元の反対のため断念する。そこで伊豆箱根鉄道(堤義明社長)へ5億円で転売し、西伊豆海岸の沼津市西浦に固定してホテルとして営業することを計画する。とはいえ、民間の一企業である伊豆箱根鉄道が営利目的のために公的な海を使ってホテル経営をするには、静岡県や沼津市の関係部署(水産課など)、そして地元の内浦漁協から承諾を取り付けるという難題をクリアする必要があった。駿河湾に面したこの辺りは、渋沢敬三の編集による「豆州内浦漁民史料」で知られているように⁽⁴⁾、むかしから「豆州内浦六ヶ村」といって漁業の盛んなところである。これらの交渉過程において、国や県といった行政にたいする西武グループの影響が絶大な力を発揮したことは間違いないだろう。最終的に内浦漁協にたいしては、木負湾内でのマダイやハマチなどの養殖業を保護する目的で、沼津市により全長310メートルの消波堤防を赤崎の岬の先端に新設することで妥結したようである。このように地元の行政や漁協との折衝が、わずか数ヵ月という短期間で決着をみたことは驚くほかない。

新しくスカンジナビアと命名された船は、

1969年10月28日、日本国旗を掲げてポルトガルのリスボンを出航し、パナマ運河を経由して12月13日横須賀に到着した。日本へ向けて最後の航海をするステラ・ポラリスの雄姿を図9に示す。最後の回航時の船長の名はレンナット・

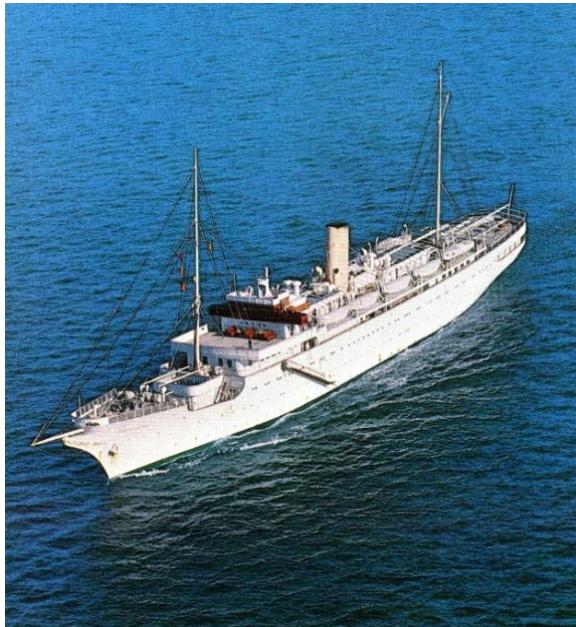


図9 日本へ向け最後の航海をするステラ・ポラリス



図10 船長 L. ニールセンと安楽博忠支配人

ニールセン (Lennat Nielsen)。このとき同行した一人が、アメリカでホテルマンをしていた安楽（あんらく）博忠で、彼はのちにスカンジナビアの支配人となる。図10は彼ら二人の写真である。翌1970年7月に横浜の浅野船渠で、船としてではなく建造物として分類することで納税金額を低く抑えるため、2基のスクリューとシャフトを撤去し、さらに船内を元の姿に残しつつ老朽化した家具は新しいレプリカと取り換えられた。そして新しい係留地である沼津市西浦木負



図11 富士を背景に木負沖に浮かぶホテル「スカンジナビア」

767番地の沖合までタグボートで曳航された。

第四章 フローティングホテル「スカンジナビア」時代—復活・再生・沈没—

初期の計画段階では、スカンジナビアを中心とし、水族館などを併設する構想もあったようである。だがしかし、近くの沼津市内浦長浜にアシカやイルカのショーで知られた三津（みと）シーサーパラダイスがあることも考慮して、秀峰富士を背景にした西浦木負の綺麗な入江において、ステラ・ポラリスは海に浮かぶ豪華客船を利用したホテル「スカンジナビア」として復活することになった。開業当初のスカンジナビアを中心とした施設全体の写真を図11として示す⁽⁵⁾。

開業は1970年7月25日。船体と陸上とは海

底に支柱で固定された桟橋で結ばれ、陸地側には黒川紀章事務所の設計によるボーリング場やファミリー・プールといった娯楽施設が造られた。当時のわが国は5,000トンクラスの大型船を沖合に係留した経験に乏しく、営業開始直後の8月20日過ぎに襲来した台風10号による波浪の影響で船体は大きく揺れ損傷を受けてしまう。そのため改めて海外の実例を調査し、係留の仕方を改善する必要があったという。

スカンジナビアの運営は西武グループ傘下の伊豆箱根鉄道が担当。すでにプリンスホテルなどを経営していた西武グループの強みを生かした高級なサービスやレストラン部門の充実によって、多くの利用客に親しまれるようになった。スカンジナビア船内の様子を撮った写真を



(a) フロント



(b) ダイニングルーム



(c) 螺旋階段



(d) 個室

図12 スカンジナビアの船内

図12に掲載する。レストランでは地元の新鮮な魚を使った北欧料理がヴァイキング形式で提供されたそうである。この海上ホテルのオープンを報じた7月26日付けの「沼津毎日」の記事によれば、大小合わせて150ある客室の一泊二食付きの宿泊費は、シングル6,000~8,000円、ツイン16,000円、二人用特別個室20,000円とのこと。ピーク時の1990年度には、船内のレストランだけで年間に約6万人が利用し、約10億3,000万円の売り上げを記録したという。そして「ウルトラマンA」「西部警察」「ぼくらの野球探偵団」「シベリア超特急」「虹色定期便」「サザエさん」といった幾つものテレビドラマに登場するなどして、広く日本国内で知られるようになっていく。

しかし1990年代に入ってバブル景気がはじけた後、消費低迷やリゾート不況の影響でホテル部門・レストラン部門ともに稼働率が低下し始めたため、人員削減をはじめとしたリストラなどの経費節減が実施された。そして開業してから29年目の1999年に、ホテル部門の営業終了が発表され、ホテル主体の事業からレストラン専業に業態が変更された。その5年後の2004年12月26日に、伊豆箱根鉄道は有価証券報告書虚偽記載を理由に東京証券取引所第二部から上場廃止とされ、さらに同じような西武鉄道の虚偽報告書問題に関連して堤義明会長が辞任する。これらの事態を受けて2005年になると、コクド（旧国土計画）をはじめとした西武グループの事業再編がはじまり、スカンジナビアもその対象となった。それと同時に、建造後70年以上が経過し老朽化の激しい船体の維持管理も困難になってくる。様々な生き残り政策にもかかわらず、ついにレストラン部門の閉鎖と船体の売却方針がマスメディアに発表された。

そのような動きにたいして、地域住民の有志から「1920年代に建造された5,000総トンを越えるクルーズ型大型客船が現存したという意味で、スカンジナビアは世界的に稀有な海の歴史的遺産であり、このまま地元に残すべきであ

る」といった意見が多く集まり、シンポジウム開催や保存運動が実施された。さらに、スカンジナビアの所有者である伊豆箱根鉄道や地元の沼津市にも保存を要望する陳情なども行われた。しかしながら同年3月31日に至って、多くの人たちに惜しまれつつレストラン営業は終了した。営業終了までに最終的には350万人がスカンジナビアを利用したそうである。

かくしてスカンジナビアは売りに出され、複数の国のバイヤーとの交渉がはじまった。イギリス領ヴァージン諸島のクルーズ会社であるランティーBVI社との間で売買交渉が持たれ、修理のため日本を離れて上海に向かうとの報道もあったようだが、最終的にこの交渉は成立しなかった。その不成立をへて、スカンジナビアを使ってストックホルムで海上ホテル兼レストランとして営業する計画を立てていたスウェーデンのペトロ・ファースト社への売却が決まった。

2006年8月31日、伊豆箱根鉄道の渡辺寿男社長や斎藤衛沼津市長らが見守る中、スカンジナビアは長崎市の昭英海運の第十英祥丸（299トン、3,600馬力）に曳航され木負沖を離れた（予定では上海までの曳航距離は約1,690キロ、所要日数は約10日間）。駿河湾を曳航されて進むスカンジナビアの最後の姿を図13に示す。

翌9月1日午後9時頃、天気は良好で波高2メートルのなか、曳航される船体が15度ほど



図13 曳航されて駿河湾を進むスカンジナビア最後の姿

左傾しはじめた。そこで急遽、潮岬の西側の入り江にある袋港に一旦避難しアンカーを打つも、浸水は止まらず傾斜はますますひどくなつた。緊急事態を回避するため再び沖へ向かうも状況は改善されることなく、深夜午前2時2分に和歌山県串本町の沖合約3キロの海底72メートルに沈没した⁽⁶⁾。かくして、クルーズ船として35年間の運航の後、ホテル/レストランとして36年間駿河湾の風物詩の一つとして親しまれてきたスカンジナビアは、再び建造されたスウェーデンの地に戻ることなく、その数奇な運命(軌跡)を閉じることになった。

売却先のペトロ・ファースト社は、西伊豆から上海まで曳航してからエンジンなどの整備を行い、自力でスウェーデンに向かう予定だったようだが、超骨董品的な船を本気で再生する気だったのかはなはだ疑わしい。実際、長年の係

留のため、船体の鋼板の一部がかなり薄くなっていたとの証言もある。そのため保険金目当てに自沈覚悟で曳航させたのではないかといった憶測が飛び交うことになった。ペトロ・ファースト社からは何ら説明はなく、浸水・沈没の本当の原因は今日に至るも不明のままである。

沈没した翌年にイギリスのアンダーウォーターアイメージ社によって、串本沖に沈むスカンジナビアの潜航調査が実施された。そのとき潜水夫らによって貴重な映像が撮影・記録された⁽⁷⁾。それら記録された映像の一部を図14として示す。これらの映像によれば、船首付近に「STELLA POLARIS」との文字が読めるし、船体やブリッジなどもほぼ原形をとどめているようである。これ以外にも、静岡市の測量会社ワインディーネットワークが、特殊な超音波装置を使った調査を基に、ほぼ水平に海底に沈んでいる船体を



(a) 船首舷側



(b) 通気口



(c) 揚錨機



(d) ブリッジ付近

図14 海中撮影された沈没したスカンジナビアの船体

コンピュータグラフィックスで再現した 3D 画像を公開している。それを図 15 として示す。

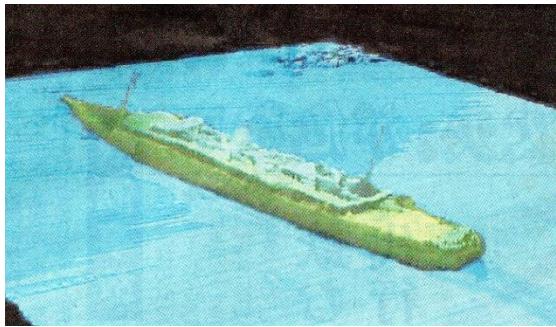


図 15 CG で再現された海底に座すスカンジナビア=2006 年 9 月 21 日付け「静岡新聞」掲載

第五章 その後 一わが国の船舶海洋文化—

スカンジナビアが売却されるらしいとの話が広がると、三島市の IT 関連ソフトメーカーの大田黒敦雄社長と木負湾の東側海岸で喫茶店を経営する著者の人（前島）によって、「海洋文化財としてこのまま地元に残すべきである」として「保存会」が発足し、船体を買い取るトラスト運動などを展開した。

沼津を出航後、和歌山沖での沈没が報じられると、前島は 2007 年 2 月 24 日に、自らの喫茶店の一角に「スカンジナビア資料館」をオープンする。そして、スカンジナビアが豪華客船ステラ・ポラリスとしてヨーロッパを拠点に世界を巡っていた時代の資料を中心に、現役最後の地中海航海を記録した航海日誌や機関制御部の部品、マスト灯、救命艇のコンパス、船体の 1/100 模型など計約 100 点を公開・展示した。これらの中には、スカンジナビアに 30 年以上にわたり勤務した安楽博忠が、知人のニールセン元船長はじめヨーロッパの関係者から入手した多くの資料や、沈没時に和歌山県串本町の漁師が海に浮かんでいるのを発見・回収したプロムナードデッキの木製ハッチ（約 1 メートル × 0.8 メートル）といった貴重品なども含まれている。

図 16 に示すように、スカンジナビアの「航跡」を後世に伝えるとともに、その文化遺産的

意義を検証するシンポジウムが、保存会の人たちによって 2016 年 2 月に開催されている。さらに同年夏に、沼津市内浦地区を舞台にしたアニメ「ラブライブ！ サンシャイン!!」がテレビ放映されると、それに触発されてスカンジナビアは若者の間で広範な人気を博すようになり、今に至るも彼らラブライバーの木負湾および資料館への訪問が後を絶たない。2023 年には、沼津市制百周年を記念して改選された「ぬまづの宝 100 選」の一つに選ばれている。

日本船舶海洋工学会が、日本の歴史的に価値ある船舶およびその関連施設を社会に広く周知し、次世代に文化遺産の一形態として伝えようとして「ふね遺産」認定制度を発足させたのは、スカンジナビアが没してから 11 年後の 2017 年のことである。それ以来、日本丸（横浜市）、ガリンコ号 1（紋別市）、氷川丸（横浜市）、海王丸（射水市）、千山丸（徳島市）、雲鷹丸・明治丸（東京海洋大）、第五福竜丸（東京都）などが現存する船として、鳳凰丸（浦賀）、ヘダ号（戸田）、第十とよた丸（川崎）などが非現存船として認定してきた。スカンジナビアの売却が報道されたとき、地元でその保存を訴えた人たちが考えたことは、「世界的に貴重な資産である船を次の世代に伝えること



図 16 スカンジナビアの文化遺産的意義を検証するシンポジウム開催を報ずる 2016 年 2 月 24 日付けの「静岡新聞」

は、われわれに課せられた使命ともいえる」というものだった。外国船か国内船かの違いはあるにせよ、その主張は日本船舶海洋工学会のそれと完全に重なる。スカンジナビアに関しては、民間営利企業による船の保存の難しさについての指摘もある⁽⁸⁾。

四面を海に囲まれた日本において、船や海に関する興味が低調なのは何故だろう。高層ビルに囲まれ、日がな一日携帯のスマホ画面を眺めて暮らす現代人には、広い海やそこを行き交う船はもはや視界（意識）に入らなくなってしまったのだろうか。しかしながら、海運よりも航空機による人的・物質的輸送が盛んになり、インターネットにより海外との結びつきが容易になつたとはいえ、月や火星の探索といった宇宙開発が喧伝（けんてん）される一方で、地球の約70%を占める海洋の開発、例えば鉱物資源が豊富だと予想されている深海探索に人々の目が向かないのは不思議ですらある。海洋プレートの移動にともなう地殻の歪が、甚大な地震津波災害をもたらす日本において、より広範囲で組織的な海洋底の調査研究は急務ではないのか。さらに、わが国の貿易に占める海上貨物（海運）の割合が、トン数ベースで99.5%（2021年時点）にものぼることをどれだけの日本人が認識しているだろうか⁽⁹⁾。

オスロのヴァイキング船博物館やストックホルムのヴァーサ号博物館、ロンドンの海事博物館、リスボンの海洋博物館のように、見学者が後を絶たない船の博物館（資料館）がヨーロッパには数多くある。一方、日本で同じように人気の高い船の関連施設は、戦艦大和の1/10模型を展示する広島県呉市の大和ミュージアムと戦艦三笠を係留する神奈川県横須賀市の三笠公園くらいしかないのでかもしれない。宮城県石巻市の慶長遣欧使節船サン・ファン・バウティスタ号の復元船は解体が決まった⁽¹⁰⁾。

すでに別の本で触れておいたように⁽¹¹⁾、中世を経て近代の主権国家形成期に「大航海時代」を迎えたヨーロッパにおいて、それぞれの博物

館で保存・展示されている船（模型）は、その国の「建国の礎（いしづえ）」であると国民の間で広く認識・尊重されているけれど、そのような建国に重要な役割を果たしたと評価される船は日本を含めて東洋には皆無に近い。このような歴史的背景の差異が、洋の東西の船にたいする人々の興味（思い入れ）の違いを生み出す大きな理由になっているのだと思う。さらに言えば、巨大なユーラシア大陸の西側が、地形的に、北海や地中海といった（航行が比較的容易な）中規模の海洋域を内包する海岸線をもつ国々からなるのに対して、ユーラシア大陸の東側は長く連なる単調な中国沿岸と島国（日本）が、太平洋という地球上で一番大きな海洋に面していることと無関係ではないのかもしれない。このような海洋と地形の違いが、洋の東西における船体の構造や海運の発展に決定的な影響を与えたのだろうし、西洋では考えられなかった「鎖国」政策を、東洋で採用できた理由のひとつだったのではないだろうか。

もちろん地政学的なもの以外にも、それぞれの地域の民族構成や精神的・文化的な伝統が大きな影響をもつことはあっただろう。あまりよく知られていないかもしれないけれど、同じ鎖国政策でも中国（明朝/清朝）と日本（徳川幕府）とではキリスト教にたいする態度にかなりの違いがあった。全面的で厳格な禁止を唱えた日本と違って、東洋の盟主を任ずる中国は、布教こそ禁じていたものの、キリスト教などに教化されるものかと自信たっぷりにイエズス会宣教師を受け入れ、彼らの学問と芸術の才能を利用しようとした。たとえばイタリア人宣教師のジュゼッペ・カステリオーネは、ルネサンス期のイタリアで広まった絵画の遠近法を、18世紀はじめに中国に伝えている。

自然科学の未発達であった日本において、江戸時代中期以降に西洋の影響をいち早く受け入れたのは、医学とともに絵画の分野だったといってよいのではないだろうか。西洋画法を習得した中国の沈南蘋（しんなんびん）は、1731年に長

崎に来日し約2年間滞在している。伊藤若冲、丸山応挙、喜多川歌麿など、彼の伝えた西洋の遠近法や自然主義に影響された日本の画家は多い。一方、江戸石川島の旭日丸や豆州戸田村のヘダ号の建造のように、西洋の造船術が導入されたのは1850年代半ばであり、それは日本絵画が遠近法を取り入れたのよりもかなり後になつてからである。ともに技（わざ：skill）をベースにした創造的嘗為でありながら、洋式造船術といった技術（technique）のわが国への導入と受容は、絵画のような芸術（art）よりも時間的に大きな遅れをとった。その理由として、(1)近代的な自然科学（とりわけニュートン力学）の形成が、画法上の発見以上に時間を要したことにより、それらの日本への伝来に時間差が生まれた、(2)それぞれの技が個人的・感性的なものか集団的・科学的なものかの違いが影響した、さらには(3)幕府により500石積み以上の大型船（荷船を除く軍船の規制が目的だったけれど、立法趣旨が不徹底だったため、すべての船が対象だと拡大解釈されたようである）の建造が禁止されていた、などの諸事情が関係していたと思われる⁽¹²⁾。

スカンジナビア問題は、波乱に富んだ秀麗なクルーズ客船への追慕といった側面だけではなく、船舶海洋文化のあり様とその継承に関連して、われわれに多くのことを問いかけてくる。読者諸氏がこの問題に关心をもっていただければ望外の喜びである。

謝辞 — スタジオミルスキーの中本和宏氏、株式会社サンプラムの太田黒敦雄氏、ホテルマンの山本孝氏、沼津市在住の杉山毅氏、東海大学の中見隆男氏には、ステラ・ポラリス時代およびスカンジナビア時代の数多くの貴重な資料を提供していただきました。そして沼津郷土史研究談話会の長谷川徹氏には地元の新聞記事などの情報を紹介していただきました。これら皆さんに厚くお礼を申し上げます。

参考文献

- (1) 山田廸生：「フローティング・レストラン『スカンジナビア』閉店！ —西伊豆の元祖クルーズ・ヨット海外売却へ—」（世界の艦船、第646集、114頁、2005年）。
- (2) 武田忠治：「STELLA POLARIS 豪華客船＜ステラ・ポラリス＞の物語」（海へ Sea Dream、第18巻、42頁、2013年）。
- (3) 梁瀬次郎：「ヤナセ85年の歩み⁽¹⁷⁾ —第17回『ステラ・ポラリス』—」（株式会社ヤナセ創立85周年記念誌、2頁、2000年）。
- (4) 渋沢敬三編著：「豆州内浦漁民史料（全4巻）」（アチック・ミューザム、1937年～1939年）。
- (5) 1970年の開業時には、沼津市と地元漁協との間で合意された赤崎岬の先端の堤防は、まだ基礎工事に取りかかっていなかったことがわかる。
- (6) 伊豆箱根鉄道声明文「スカンジナビア沈没について」（伊豆箱根鉄道株式会社、2006年9月3日）。
- (7) Dan Burton、Axel Scholler、田中光嘉、榎本広志、島野利之：「ステラ・ポラリス（スカンジナビア）号潜航調査報告 [STELLA POLARIS EXPEDITION 2007]」（underwaterimages.co、2007年）。
- (8) 合田浩之：「日本の保存客船の過去と未来 —主にステラ・ポラリス号での経験から—」（日本クルーズ＆フェリー学会論文集、第12号、9頁、2022年）。
- (9) 日本海事広報協会編：「日本の海運 SHIPPING NOW 2022-2023」（日本船主協会、26頁、2022年）。
- (10) 平山次清：「慶長遣欧使節船サン・ファン・バウティスタの再建と保存を巡る状況」（海事技術史研究会誌、第22号、78頁、2021年）。
- (11) 伊藤稔：「日本近代造船の礎 —ヘダ号の建造—」（羽衣出版、18頁、2020年）。
- (12) 伊藤稔：「なぜ江戸時代初期の洋式造船術は継承されなかったのか」（海事技術史研究会誌、第22号、9頁、2021年）。