

# 秀麗な歴史的船スカンジナビア（旧ステラ・ポラリス）に 魅せられて

伊藤 稔 (信州大学)  
前島希久也 (スカンジナビア資料館)

Enamored by Graceful Historic Ship Scandinavia (Former Stella Polaris)  
by Minoru Itoh and Kikuya Maejima

**Key Words:** The Scandinavia, The Stella Polaris, Historic Ship, Maritime and Ship Culture, Inheritance

## 1. はじめに —歴史的船舶—

アメリカの国立海事史協会やイギリスの国立海事博物館、ロンドンに本部を置く世界船舶財団などからの全面的な支援を受け、ノーマン・ブラウワーが編纂して 1985 年に出版された「International Register of Historic Ships (歴史的船舶の国際登録)」という本がある(図 1 に表紙を示す)<sup>(1)</sup>。この本は、第二次世界大戦終の 1950 年頃までに建造された全長 40 フィートを越える船で、船体が残っている歴史的に価値や意義のある船を可能な限り登録した 321 ページに及ぶ貴重な資料であるといえる。編集にあたっては 43 カ国から 700 隻以上の情報が提供されたらしい。英語圏の国々の船が中心になっているとの感は否めないが、日本からの歴史的船舶としては、貨客船の氷川丸、帆船の明治丸、日本丸、海王丸、雲鷹丸、軍艦の三笠、南極観測船の宗谷、そして沼津市の木負(きしょう)沖でフローティングホテルとして活躍していたスカンジナビア(旧ステラ・ポラリス)の 8 隻が登録されている。

日本船舶海洋工学会は、わが国の歴史的に価値のある船を「ふね遺産」として認定する制度を 2017 年に発足させた。そして現在(第 8 回)までに認定さ

れた、現存船 22 隻と非現存船 12 隻に、上記した 8 隻のうち 6 隻が含まれており、歴史的な船舶を文化・産業遺産として大切にしていきたいとの思いで選ばれる船は世界共通のようである。「歴史的船舶の国際登録」に掲載された日本関連の船舶のうち「ふね遺産」として認定されていないのは、三笠とスカンジナビアの 2 隻のみである。これらの船も近い将来認定されるのではないかと推察される。

## 2. スカンジナビアに魅せられた人たち

昨年末に、「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—」と題したわれわれの論文が本誌第 24 号に掲載された<sup>(2)</sup>。それを知ったわたし(伊藤)の身の回りの人たちから、海に浮かぶレストラン/ホテルのスカンジナビアに自分たちも行ったことがあるし、食事をしたこともあり、美しい白い船体が残っているとの反響が寄せられた。わたしの亡くなった岳父なども船内のレストランで催された宴会に何度も出席したことがあったらしい。さらに「静岡新聞」の記者から取材を受け、図 2 に示すように、その記事が今年の 2 月 21 日に掲載された。

さらにスカンジナビアは、昨年、沼津市によって「ぬまづの宝 100 選」に選定された。そして、そのことを記念した講演会が、市内の西浦木負にあるカフェ「海のステージ」で 2 月 24 日に開催されると、店内からあふれ出んばかりの 60 余名の熱心なファンが駆けつけた。当日の写真を図 3 として掲載する。この写真の最前列には、本研究会の会員である東大名誉教授の木下健先生と洋式帆船ヘダ号の再建に取り組んでいる山口展徳さん、そして沼津郷土史研究会副会長の長谷川徹さん、さらに二列目にはスカンジナビア保存会の元代表である大田黒敦雄さんの顔も見える。和歌山県の串本沖にスカンジナビアが沈んで 18 年になるのだから、参加者は 60 代以上の男女が多かったけれど、40 歳前後の比較的若い人たちにも、わたしの講演「スンジナビアとふね遺産 —沼津の記憶遺産として—」を聞いてもらえた。

この講演会に引き続いてもたれた懇親会にも大勢の参加者が残り、スカンジナビアの懐かしい思い

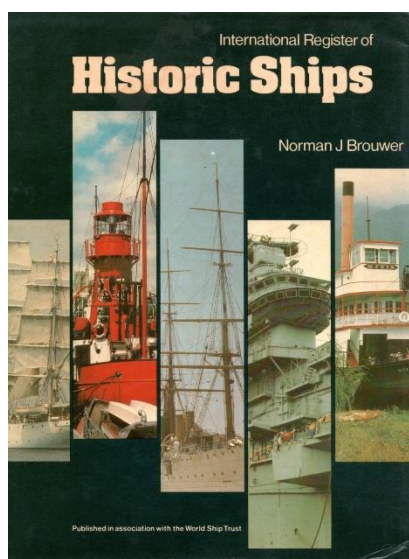


図 1 “International Register of Historic Ships”の表紙



図2 2024年2月21日付け「静岡新聞」



図3 カフェ「海のステージ」での記念講演会

出話などが盛んに交わされた。西武グループに属する伊豆箱根鉄道株式会社（伊豆箱根）が経営するスカンジナビアが、木負沖に係留されたため漁業ができなくなった父親が、伊豆箱根に雇ってもらって船の仕事に定年まで従事していたとか、自分たちの結婚式を船上で開いたとか、沼津を離れて上海へ向かう直前に、伊豆箱根が船内から何か調度品のようなものを運び出すのを見かけたとか、曳航前に船内の電源はすべて切られていたので、船体左右の安定性を保つためのバラスト水を移動するモーターが稼働できず、一旦浸水でもして傾きはじめたら、姿勢を復元するのは不可能だったに違いないとか、といった興味深い話が次々と紹介された。

### 3. スカンジナビア沈没の謎

上述した2月24日の懇親会でも、話題の中心のひとつになったのは、沈没をめぐる不可解な出来事だったといえる。購入から営業終了までの経緯は論文2を参照してもらうとして、売却交渉から沈没後までを少し詳しく見ておくことにする。伊豆箱根による2005年5月31日のプレスリリースには、「売却先のランティアーBVI社（英領バージン諸島）はこれまでも1921年建造のクルーズ船を修復した実績があり、スカンジナビア号のような歴史的価値がある船の業界にも精通しており、事業内容及び購入目的も納得ゆくものと評価し、決定致しました」とある<sup>(3)</sup>。このときの記者会見では、譲渡価格は非公開だが「譲渡益が出るような金額ではない」との説明があり、7月末までには沼津を離れる予定とのことだった。

しかしこの交渉は不調に終わったようである。一年以上も経過した翌2006年8月3日付け「朝日新聞」が、スカンジナビアを使って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不動産会社「ペトロ・ファーストAB社」が最終的な売却先として決定し、船底調査後 今月末

にも出航する予定であるとの記事を掲載した。記者会見抜きの急な展開であったにもかかわらず、地元の人たちは8月31日にセレモニーまで開いて別れを惜しんで送り出した。そのため次の日の深夜に沈没したとの報せが届いたとき、関係した人たちが事態の急変についていけず、困惑しただろうことは容易に想像がつく。スカンジナビアが串本沖で13度ほど傾いたとき、曳航していた第十英祥丸の船員から伊豆箱根に、傾斜状況を伝える連絡が入っていたらしい。

スカンジナビアの沈没後、串本海上保安署は同船からの油の流出が続いているため、ペトロ・ファースト社に回収するよう指導・要請するも、何ら対応はなかった。一方、沼津を出航した時点で所有者は相手方の不動産会社に移行したというのが伊豆箱根のスタンスだったため、沈没原因の追究はたちどころに暗礁に乗り上げてしまう。かくして様々な憶測や噂が飛び交うことになった。曳航前に鉄道側と不動産会社双方が、専門会社に検査を依頼してダイバーを船底に潜らせるなどの調査を行っていたが、専門家の間からは「老朽化した船底の調査そのものに問題があったのでは」との疑問の声が上がる。さらにはペトロ・ファースト社が、本国のスウェーデンでは悪質な不動産会社として知られているとの評判が伝えられたりした。世界的な海上保険「ロイズ」には相手にされず、名古屋にある無名の保険会社と契約していたようで、保険金目当てに故意に沈没させたのではないかといい噂が広まった。

海上保安署は海難事故を装った詐欺の恐れもあるとして、備品などがオークションにかからないかを監視したけれど、そのような形跡はなかったらしい。実際、資産価値（周辺の土地代を含めて、内部評価では8,000万円）がほとんどなかったスカンジナビアを対象に保険金詐欺を計画するのは、伊豆箱根にとってもペトロ・ファースト社にとってもほとんどメリットがないように思われる。海事ジャーナ



リストの三宅啓一氏が、希少な海事史上の資産を「沈没」させるという事態を招来したことを重く受け止めてほしいとの思いから、この問題を厳しく追及するも、伊豆箱根からは「当社には契約上の守秘義務があり、既に当社の所有物ではないこと等から、回答いたしかねます」との返事が届いただけだった。

保険金目当ての沈没ではなかったとすると、この海難事故は何だったのだろうか。曳航中に船体にかかる力や波による船体を折り曲げようとする力などにより、溶接もしくは鋸打ちした鋼板と鋼板の間に隙間や亀裂ができて浸水し、その箇所がだんだんと広がって沈没に至ったと推測するのが自然だが、問題はそのような事態が予想されたにもかかわらず、沼津から上海まで約 1,690 キロの曳航を強行したことにある。

論文 2 に記したように、1990 年代のバブル景気の崩壊とともに、西武（コクド）グループの事業再編がはじまり、さらに 2004 年末に伊豆箱根は、有価証券虚偽報告問題で東証二部から上場廃止とされた。経営不振に陥った伊豆箱根は、年間約 3,000 万円ともいわれた、船体の維持管理にかかる多大なコストを要する不採算事業としての老朽船スカンジナビアの取り扱いに困り、ペトロ・ファースト社にその処分を依頼したのではなかったのだろうか。そのように考えるとすべてが無理なく理解できる。上海（あるいはスウェーデン）まで曳航する間のどこかで沈没するだろうと考えた上での計画だったのではない。おそらく東シナ海あたりの公海上を予想していたのかもしれないが、それが日本沿岸だったことは想定外だった可能性がある。わたしには「産業廃棄物の不法投棄」と同じような発想が根底にあったように思われてならない。であれば、歴史的な船を大切にするという船舶海洋文化（思想）の欠如こそが問題の本質であるとも言える。

#### 4. 保存する会の活躍

ここで、西浦木負沖に係留されていたスカンジナ

ビアを愛し、その保存運動に取り組んだ人たちがいたことを、記録をもとに書き残しておくことはあながち無駄ではないだろう。

2005 年に入ると伊豆箱根から、スカンジナビアのレストラン部門を 3 月 31 日に営業停止し、船体を売却するの方針がマスメディアに発表された。木負海岸でカフェ「海のステージ」を運営していた著者の一人（前島）と駿河湾越しの富士山の景観をライブカメラで発信していた大田黒敦雄さんが、3 月 5 日にたまたま顔を合わせ、スカンジナビアの保存について意気投合する。そして、さっそくシンポジウムの開催が計画された。一週間後の 12 日にスカンジナビア船内のナイトスポット「北極星」で開催されたシンポジウムでは、三宅啓一氏の基調講演「スカンジナビアの価値」に続き、パネルディスカッションがもたれた。斎藤衛沼津市長、市議会議員、地元関係者ら約 60 名の参加者があり、船の価値を再認識して「保存する会」（代表：大田黒、事務局：前島）の発足が正式に決まった。

ただちに街頭とインターネットによる署名活動やスカンジナビア親子見学会などを実施。活発なメンバーは 10 名ほどだった。短期間とはいえ集まった、街頭 12,262 件、インターネット 367 件の署名をもって、4 月 20 日に沼津市長と市議会議員、22 日に三島市にある伊豆箱根の本部に署名と陳情書を提出した。サントリーの広告デザインで知られた船舶愛好家の柳原良平氏からも応援するとのメッセージが寄せられる。3 月 12 日のシンポジウムの折に、伊豆箱根は沼津市長にたいして、スカンジナビアを無料で譲ってもよいと提案したらしいが、維持費の懸念もあったのか、結局市議会に諮られることはなかった。

保存する会は 5 月 27 日に沼津市役所の記者クラブで活動内容について記者会見を開き、船を活用・運営するための新しい NPO 法人の設立を盛り込んだ事業案を提案した（図 4 新聞記事）。そして「保存する会の意向に添う譲渡先が現れず、直接われわ



図 4 2005 年 6 月 1 日付け「静岡新聞」



図 5 2006 年 1 月 30 日付け「静岡新聞」

れが買うことにした」との考えのもとに、購入申込書を持って伊豆箱根の本部へ出向く。先に記したように、その直後の5月31日にランティ―BVI社へ売却すると報道が流れた。保存する会は「会としては非常に残念だが、客船として再生するのであれば船にとっては良かったのでは」と新たな船出を祝福した。しかしその後、出航予定を過ぎた8月になっても係留されたままになっていることから、売却交渉が難航しているとの噂が広まる。それにたいし伊豆箱根は、「係留船の特殊性を考慮していなかった。認識が甘かったと言われても仕方がないが、金額面では折り合っているので売却に向けて交渉を続けている」と釈明。

そのような緊迫した状況が続く中で2006年1月29日に、保存する会はシンポジウム「よみがえれ スカンジナビア号」と現地見学会を開催した。売却先が未だ決まらない現状を憂慮して、船体の買い取りを目指すトラスト運動(目標額1億5,000万円:「夢債券」の発行)を展開することを表明(図5新聞記事)。海事史研究者の山田廸生氏によれば、2001年の秋に欧州海事遺産会議(European Maritime Heritage: EMH)の議長が来日したときの東京文化財研究所での講演会で、同行したデンマークの船舶保存財団顧問のT.ラスムセン氏から、西伊豆で朽ち果てている名船「ステラ・ポラリス」(「スカンジナビア」と改名)の日本、スウェーデン、ノルウェーの3カ国による共同保存プロジェクトが提案されたそうである<sup>(4)</sup>。さらに、豪華船を多数建造・所有するオランダの「Royal Feadship」社の日本代表者から、2〜3億円で買い取ってもよいとの話が伝わり、この話を伊豆箱根にもっていくも、すでにスウェーデンの不動産会社に売却することが内定しているとのことだった。この売却計画は8月3日にプレスリリースされる。

最悪の場合には解体処分される恐れがあるとの危機感を抱いていた保存する会は、8月31日の出航セレモニー(伊豆箱根主催)への参加を呼びかけ、翌9月1日をもって活動を一区切りとした。計画されていたトラスト運動は、実際に買い取り資金を集めるまでには至らなかったようである。一年半という短い期間ではあったけれど、世界的にも貴重な船遺産としてスカンジナビアを残したいと願う人々の熱い思いが、密度の濃い活動となったといっても過言ではないだろう。日本における船遺産の保存・継承が、多くの場合行政主導であることを考えると、今回の保存運動が地域住民の自発的な活動によって推進されたことは、特筆に値するように思われる。

## 5. 新たに明らかとなった資料

先の論考2を投稿した以降に所在が明らかとなった、ステラ・ポラリス時代とスカンジナビア時代の資料を以下に掲載しておく。

### 5.1 ステラ・ポラリス

ノルウェーの船会社ベルゲンライン社が、スウェーデンのイエータ・ベルゲン造船所に発注して建造された「ステラ・ポラリス(北極星)」の就航を記

念した船上晩餐会が、1927年2月24日に催された。その招待状の表紙を図6に示す。ここに”M/Y Stella Polaris”と記されている。一般に、船名の前にはM/SとかM/V、あるいはS/Sと表記されることが多く、M/Yは珍しい。M/SやM/VのMはMotor(内燃機関)、SはShip、VはVesselを意味しており、S/Sの前のSはSteam(蒸気)、後のSはやはりShipに対応する。ステラ・ポラリスはディーゼル機関で走っているのもMotorに対応するMは理解できる。一方、YはYacht(ヨット)を意味しており、5,000トン級の船とはいえ、王族や富裕層のためのロイヤルヨットの伝統を引き継いだクルージング船であるとの表明だろう。実際ステラ・ポラリスには、縦帆のスマール・セールの上部を張り出すための帆桁(ガフ)が後方マストに取り付けられていただけでなく、風と帆の状態を見ながら操舵していた帆船時代の名残のように、後部甲板には操舵輪が装備されていた。



図6 ステラ・ポラリス就航記念晩餐会への招待状

ステラ・ポラリスによるクルージング案内に用意されたブローチャー(小冊子)の表紙とそれ以降の3ページに掲載された船体とスイートルームの部分を図7として示す。表紙には、地中海の歴史的な青い海かノルウェー・フィヨルドの素晴らしい静寂の船旅をしたいすべての人たちのためにステラ・ポラリスは造られた、と謳われている。ここに掲載されたスイートルームの寝室や浴室、居間といった客室写真からだけでも、そのゴージャスな船内の様子が想像できるだろう。

ステラ・ポラリスの乗船客は、当時、世界の富が集中していたアメリカ人が圧倒的に多かった。乗船した著名人には、アメリカ大統領T. ルーズベルトの夫人やフランスのファッションデザイナーのココ・シャネル、東京虎ノ門生まれでハリウッド女優のジョーン・フォンテインなどの名前が新聞記事に残っている。とはいえ、1930年代に世界的な規模で



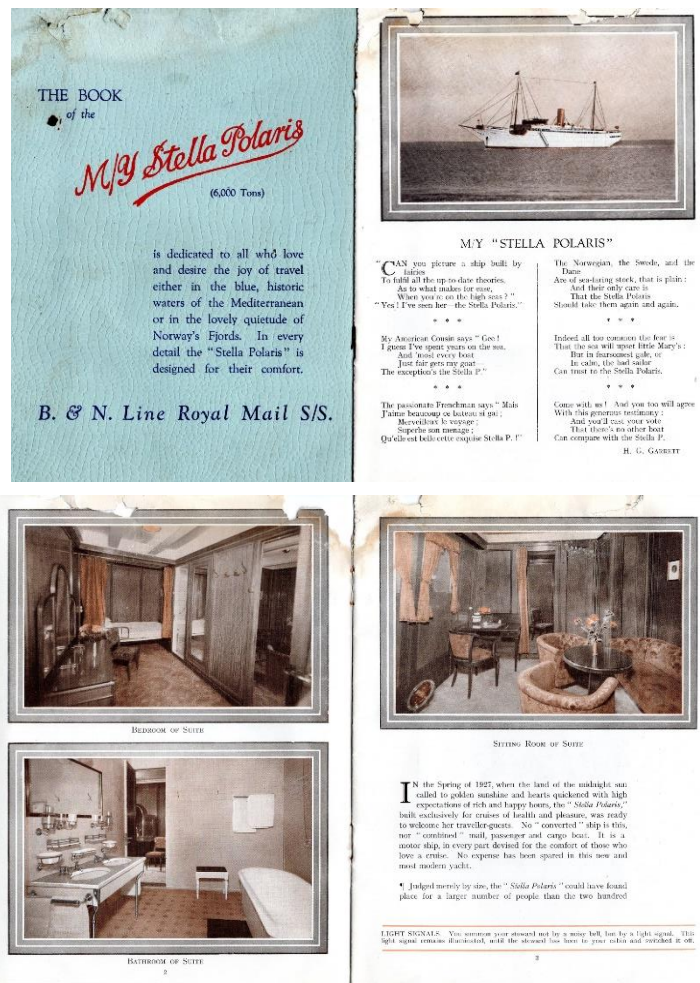


図7 クルージング案内に用意されたブローチャーの表紙とそれ以降の3ページ

M/Y "STELLA POLARIS"		PASSENGER LIST M/Y "STELLA POLARIS" CRUISE EX NEWCASTLE, JULY 24th	
<p><b>Captain and Officers:</b></p> <p>H. ELLEFSEN . . . . . Captain J. BUGGE . . . . . 1st Officer K. MAURER . . . . . 2nd Officer P. LANGE . . . . . 3rd Officer K. FUGLESETH . . . . . Chief Engineer R. ALLAN . . . . . Purser C. P. MURPHY, D.P.H., L.R.C.P. Surgeon</p> <p>K. BERGE . . . . . Chief Steward K. JENSEN . . . . . 2nd Steward HARALD DAHL . . . . . Chef</p> <p>H. SARS FLOOR . . . . . Wireless Operator</p> <p>Manager of the Travel Bureau: J. AUNE</p>		<p>Pleasure Cruise de luxe to Iceland (for Millennium Celebrations), Norway's Fjords and North Cape (for Midnight Sun), visiting also the famous Trollfjord, Geirangerfjord, Sognefjord and Nærøfjord.</p> <p>From Newcastle-on-Tyne, JUNE 22nd, 1930. 16 Days—Newcastle to Newcastle, 3,994 miles. Inclusive fare from £47 per berth.</p> <p>15 Days—Newcastle to Bergen, 3,294 miles. Inclusive fare from £47 per berth.</p> <p>Norway's Fjords and North Cape (for Midnight Sun), visiting also the famous Romsdalsfjord, Trollfjord, Geirangerfjord, Sognefjord and Nærøfjord.</p> <p>From Newcastle-on-Tyne, JULY 10th, 1930. 13 Days—Newcastle to Newcastle, 3,154 miles. Inclusive fare from £38 per berth.</p> <p>11 days—Bergen to Bergen, 2,334 miles. Inclusive fare from £34 per berth.</p> <p>Norway's Fjords, North Cape, Spitsbergen and to Ice Barrier to North Pole, visiting also the famous Trollfjord and Geirangerfjord.</p> <p>From Newcastle-on-Tyne, JULY 24th, 1930. 20 Days—Newcastle to Newcastle, 4,213 miles. Inclusive fare from £38 per berth.</p> <p>18 Days—Bergen to Bergen, 3,413 miles. Inclusive fare from £32 per berth.</p>	
		<p>Mrs. Adams . . . . . New York Mr. G. Aydin . . . . . Los Angeles Mrs. Aydin . . . . . Los Angeles Miss Aydin . . . . . Los Angeles Mrs. Aydin . . . . . Los Angeles Mlle. Maria Blaska . . . . . Berlin Mrs. H. Barthelme . . . . . Philadelphia Mr. G. Bay . . . . . New York City Mr. F. Bay . . . . . New York City Mr. K. M. Basel . . . . . Los Angeles Mrs. Basel . . . . . Los Angeles Dr. A. Beyce . . . . . London Dr. G. Beyce . . . . . London Mrs. Carey . . . . . Paris Mr. W. Charles . . . . . Philadelphia Mrs. B. G. Colver . . . . . New York Mrs. P. Corvino . . . . . Madrid Miss J. Davis . . . . . New York City Miss K. Davis . . . . . New York City Mrs. F. J. Davis . . . . . Astoria Mr. C. Dixon . . . . . Philadelphia Miss Dixon . . . . . Philadelphia Mrs. Dixon . . . . . Philadelphia Mr. Dixon . . . . . London Mrs. S. Eberberg . . . . . Kongsberg Mr. H. Ebermann . . . . . Prague Mrs. Ebermann . . . . . Prague Mr. K. Endish . . . . . <i>Sagan</i></p>	
		<p>Mrs. Faber . . . . . Paris Captain C. B. Fenton . . . . . Cristobal, Pa. Mrs. Fenton . . . . . Cristobal, Pa. Miss L. Fisher . . . . . New York Mr. M. Plack . . . . . Paris Mrs. Plack . . . . . Paris Mrs. E. M. Geiger . . . . . Los Angeles Mr. G. Gilmore . . . . . Philadelphia Mrs. Gilmore . . . . . Philadelphia Hon. Mrs. V. Gilman-Gilman . . . . . Paris Mr. J. J. Grunbach . . . . . Paris Mr. Rev. The Lord Bishop of Gail Lived . . . . . London Mrs. P. Gurney . . . . . London Mrs. B. Haig . . . . . Berckel-on-Sea Mr. J. C. Harkness . . . . . New York Mr. A. Harkness, Junr . . . . . New York Mrs. A. G. Harkness . . . . . New York Mrs. C. O. de Hufsch . . . . . Madrid Mr. R. Hufsch . . . . . Berlin Mrs. H. W. Hufsch . . . . . Zurich Miss M. Hufsch . . . . . New York Mr. M. Hufsch . . . . . Paris Mrs. Hufsch . . . . . Paris Dr. H. W. How . . . . . New York Mrs. How . . . . . New York Mr. E. Huber . . . . . Hamburg Mr. R. Joss . . . . . Bergen Mrs. Joss . . . . . Bergen Miss L. Joss . . . . . Bergen Miss A. Joss . . . . . Bergen Miss E. Joss . . . . . Bergen ✓ Mr. K. Kokubo . . . . . <i>Sagan</i> Mr. W. Scott Lewis . . . . . Palm Beach Mrs. Lewis . . . . . Palm Beach Mr. J. Leggett . . . . . Waltham Miss C. L. M. Leggett . . . . . Waltham</p>	

図8 1930年7月24日付けの船長やオフィサーのリストと旅行プラン（左）及び乗船客リストの一部

起こった経済恐慌（大恐慌）の下、アメリカでは肉やミルクといった生活必需品の入手は配給制度で規制された。そんな頃「ニューヨーク・タイムズ」の記事に、「ステラ・ポラリスに乗っていると、肉やミルクを並んで買わなくてもいいので幸せです……」といった声が掲載されたそうである。また禁

酒法時代には、ステラ・ポラリス船上ではシャンパンやワインを十分に飲むこともできたという。

1930年7月24日付けで発行された船長やオフィサーのリストと旅行プラン及び乗船客リストの一部を図8として示す。この年6-7月期のクルージングプランが三つ記載されているので、それを以下に

紹介しよう。一番目は、6月23日にイングランド北東部のニューカッスル・アポン・タイン（Newcastle-upon-Tyne）から出航して同地に戻る16日間のプラン（途中のベルゲンからの乗下船も可）。この年は世界最古の近代議会といわれている「アルシング（全島集会）」の創設1,000年祭が営まれていたので、それを見物するためアイスランドに立ち寄る。そしてノルウェーのゾグネフィヨルド（Sognefjord）など4つの有名なフィヨルドを巡り、白夜を体験するためマーゲロイ島（Magerøya）にあるヨーロッパ最北端のノール岬（North Cape）を訪れる。全行程約6,400キロ（3,994 miles）。料金は1ベッド（一人）当たり47ポンド。ちなみに1930年代半ばの1ポンドは日本円に換算すると24,300円位らしいので、1,142,100円になる。二番目は、7月10日にニューカッスルから出航して同地に戻る13日間のプラン。一番目のプランの4つのフィヨルドに加えてさらにロムスダールスフィヨルド（Romsdalsfjord）を巡り、白夜を体験するためノール岬を訪れる。全行程約5,050キロ。料金は1ベッド当たり38ポンド。三番目は、7月24日にニューカッスルから出航して同地に戻る20日間のプラン。フィヨルドとノール岬を巡り、氷の壁を見物しに北緯80度に位置するスピッツベルゲン島（Spitsbergen）と北極点を訪れる。全行程約6,750キロ。料金は1ベッド当たり58ポンド。

上記した三番目のクルージングの乗船客リスト



(1) フィヨルド奥のナルヴィク基地に係留される



(2) U ボートと舷舷相接す

図9 ドイツ軍に接収されたステラ・ポラリス

によると、定員198名（一等ワンクラス）にたいして乗客数は129名で、約半数がアメリカ人である。このリストの中に、K. Endoh, K. Kokubu, J. Watanabe という3名の日本人男性が乗船しているのが興味を惹く。第一次世界大戦後の経済的活況と国際連盟創設といった軍縮平和が追求されていた1920年代から、第二次世界大戦に至る激動の時代へと転換しつつあった1930年（昭和5年）当時、イギリスもしくはヨーロッパのどこかに滞在していた日本人の中に、豪華なクルージング船に乗ってフィヨルド見物を楽しむことができた裕福な人たちがいたということである。

第二次世界大戦がはじまって間もなく、ステラ・ポラリスはノルウェーに侵攻したドイツ軍によって接収され、スカンジナビア半島西海岸北部のオフオトフィヨルド（Ofotfjord）の奥にあるナルヴィク（Narvik）基地に係留されて、潜水艦Uボートの仕官用接待施設として使われたことは、論文2で紹介した。接収されてから2年半後の1943年5月19日に催されたドイツ士官懇親会「同輩の夕べ」の案内パンフレットに、基地内に投錨中の写真とUボートと舷側を接する写真が残されている。それらを図9(1)と9(2)として掲載するけれど、彼女の80年近い生涯において、最も不幸だった時代の写真であると言ってもよいだろう。この日のプログラムによれば、懇親会の席上で、船上音楽隊による行進曲と上官講話に続いて、ポーランド哀歌の演奏があり、アコーディオンや弦楽器チターの独奏とともに、タップダンスなども披露されたようである。

## 5.2 スカンジナビア

伊豆箱根はスカンジナビアを海に浮かぶホテル兼レストランとして経営するにあたって、あくまで

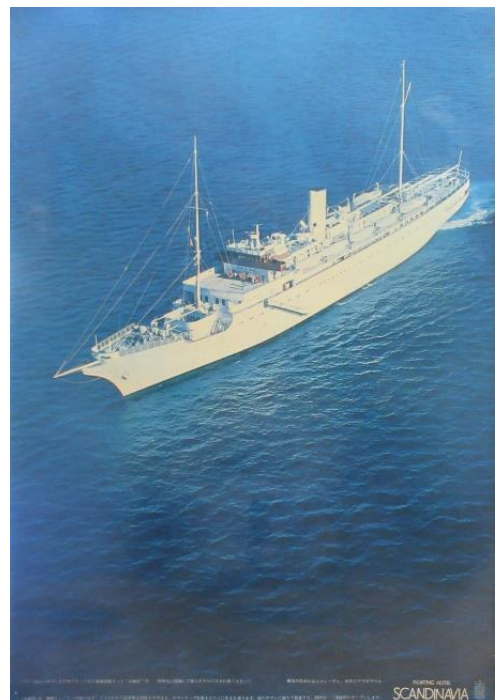


図10 営業開始時の希少な宣伝ポスター



もヨーロッパ風の高級な「会員制」クラブのようなものを目指していた。例えば、男性客は背広にネクタイの正装を要求されたい。そのため当初は、多くの人の目に触れるような一般市民向けの広報活動は一切することなく、ロコミだけで営業は始まったようである。ただし例外的に、東海地方や大都市圏の国鉄駅構内など限られたところにだけ、図 10 に示すような、下端に「バルト海からロマンをのせてやってきた豪華客船ヨット“北極星”号 西伊豆に投錨して海上ホテルに生まれ変わります」のキャッチコピーとともに、1969 年 12 月 13 日に撮影された、東京湾を自力で航行する最後の麗姿を宣伝ポスターとして貼りだした。その意味でこの PR ポスターは、綺麗だけでなく、希少価値があるといえるだろう。一般向けのコマーシャルを打つようになるのは、開業から 2～3 年ほど経ってからである。

1970 年の営業開始から 20 年以上が経過したスカンジナビアの維持保全計画が五洋建設によって立てられ、それに合わせて周辺地域のリゾート開発も計画された。その計画案を図 11 として示す。北欧の旧ハンザ同盟の港町ベルゲンを模した海辺のゾーンや中世ヨーロッパの古城を偲ばせるバロック調のホテルを新たに建設する丘の上のゾーンなど、富士山を背景に青い駿河湾に浮かぶ白い秀麗な船



図 11 スカンジナビアを核としたリゾート開発計画

体をセールスポイントにした計画案である。この当時、国立公園に指定されていた、海越しの富士山を望む絶好のロケーションである西浦や重須（おもす）の海岸周辺をマリーナ事業として広く整備するといったトヨタグループをはじめとして、大瀬崎（おせぎ）までのミカン畑をゴルフ場として再開発するといった伊藤忠商事や多くの民間企業による壮大な計画も持ち上がっていた。さらにアメリカ大統領夫

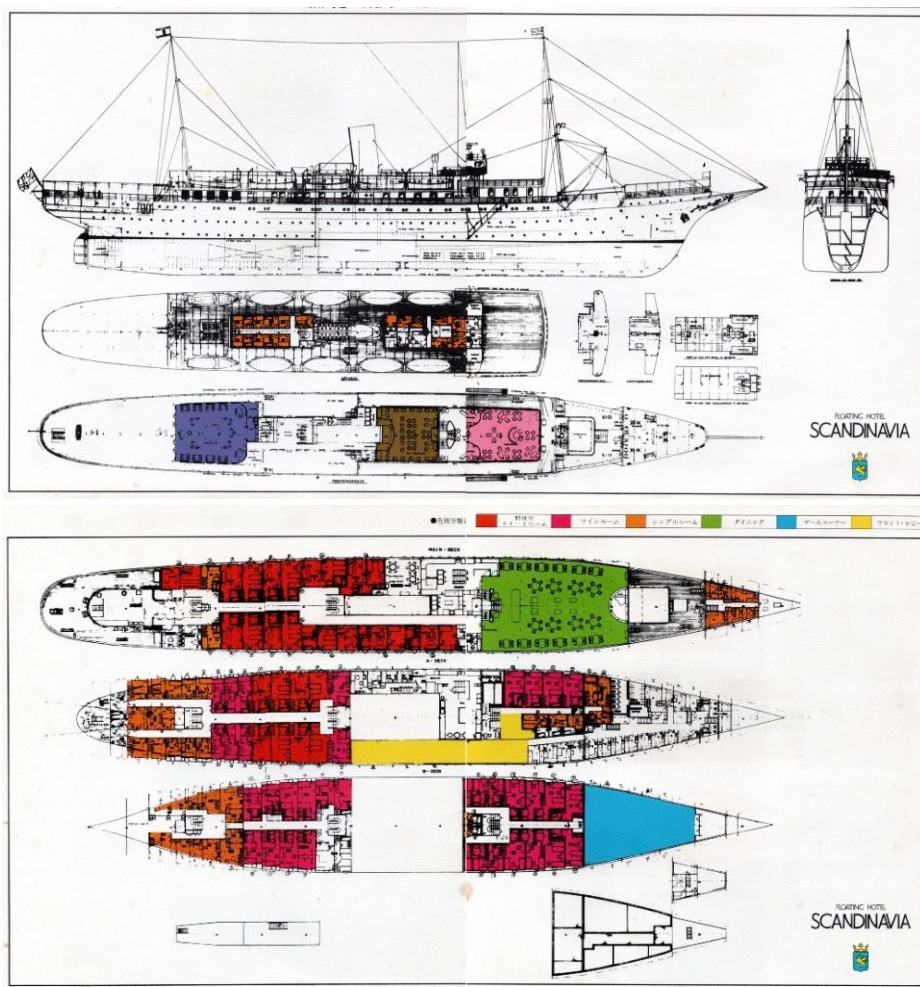


図 12 スカンジナビア船内配置図（デッキプラン）

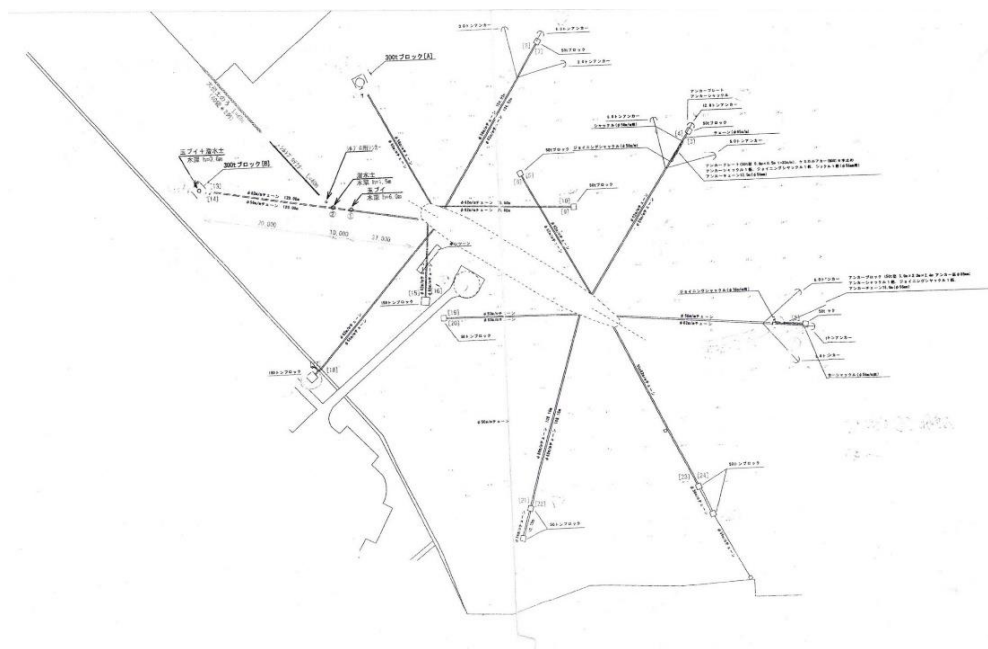


図 13 スカンジナビアの係留索配置図 (1/1500)

人が、別荘地として付近を購入したいと考えているとの噂もあったらしい。がしかし、1957年に施行された自然公園法などによる諸規制とともに、バブル景気が終焉を迎えると、これらの計画は実行されることなく終わった。

スカンジナビアの船内配置図(デッキプラン)を図12として示す。就航時のステラ・ポラリスの同様の図面は論文2の図5を参照されたい。論文2に記したように、ステラ・ポラリスは就航以降3度ほど改修工事を施されている。一度目は第二次世界大戦直後で、むき出しのブリッジは屋根で覆われ、ダンスホールや近代的な換気装置が新設され、グリルやサロンのオーロラルームも改装された。二度目はクリッパーライン社に売却されたときで、喫煙室からダンスホールに続く通路が新設されたらしい。三度目は客室キャビンを広げたため、乗客収容人員は100名にまで減少したそうである。日本へ売却されて自走してきた後、2基のスクリューとシャフトは撤去されたものの、老朽化した家具を新しいレプリカと交換した以外は、船内は元の姿のまま残したという。メインデッキのダイニングルームだけでなく、プロムナードデッキのサロン「オーロラ」やグリル「北欧」、ナイトスポット「北極星」など、懐かしい読者もおられるのではないだろうか。

わが国における大型船の係留は、1961年に横浜の山下公園前面に氷川丸を係留したのが最初のものである。しかも氷川丸については、推進能力のない浮体ということで、その係留・設置に際して何の法的規制も受けなかった。したがってスカンジナビアを係留するときにも、不十分な知識と経験のもとで木負の沖合に係留したことになる。そのため営業開始直後に襲来した台風の影響で、船体は損傷を受けてしまう。そこで改めて海外の実例などを調査して

係留の仕方を改善し、図13に示すような係留索の配置が決まった。それによると、船体の首部と尾部からそれぞれ6方向に、数10メートル~100メートル以上もあるかなり長い直径56ミリと62ミリの2本の鎖チェーンで引っ張り、それらを数10トン~数100トンのアンカーブロックで固定するという念の入れようである。この堅固な係留索の存在が、ランティエーBVI社へ売却するときの交渉が不調に終わった理由のひとつだったことは既にも書いた。スカンジナビア以降、不特定多数の人々が入り出するというので、1974年の鳥羽のぶらじの丸の係留から建築基準法が適用されるようになる。

スカンジナビアがペトロ・ファースト社に売却され、木負沖から曳航されていく前に、伊豆箱根と購入先のスウェーデンの会社は、ダイバーを船底に潜らしている。そのとき彼らは、係留索を切り離す下準備が主な任務で、沈没の原因になり得る船底の安全性の調査は二の次だった可能性がある。アンカーブロックの撤去および陸地との連絡栈橋の解体・撤去工事は五洋建設が請け負った。実際の作業は2008年12月~2009年3月にかけて実施されたらしく、上記の数100トンのアンカーブロックと連絡栈橋は撤去されたものの、マダイやマアジなどの養殖筏の下にある他のアンカーブロックはまだ海中に残されたままである。スカンジナビアに装備されていた錨(いかり)も海底の砂地に放置されており、これなどは貴重な遺産として保存するに値するだろう。

スカンジナビアを保存する会を立ち上げたとき、イラストレーターの柳原良平氏から激励のメッセージが届いたことはすでにも書いた。彼は無類の船好きとして知られており、船や港をテーマにした作品や文章を数多く発表している。この論考を終えるにあたって、彼の画集「船旅と世界の港町」の中から、



木負に係留されたスカンジナビアを描いた一枚を図 14 として掲載しておきたい<sup>(6)</sup>。手前の釣りをを楽しむ人たちとともに、観ているだけで何とも心なごむ絵である。スカンジナビアに魅せられた人々と同じように、彼にとっても彼女は、絵心を誘う船のひとつだったにちがいない。



図 14 柳原良平画集「船旅と世界の港町」より

**追記** —— つい最近になって、複数の水中探検家グループが、串本沖に沈んでいるスカンジナビアを撮影した動画を Web 上に公開している<sup>(6), (7)</sup>。論文 2 の参考文献 7 として引用した、沈没翌年に実施されたイギリスのアンダーウォーター社による潜水調査の結果に比べて、映像の画質は鮮明になっているけれど、その後成長したサンゴなどにより船体の一部は覆われ魚礁と化していた。とはいえ船体そのものは、18 年が経過した現在もほぼ完全に原形を留めており、わが国ではほとんど未開拓の分野である水中船遺産の重要な一例になりうるだろう。

### 謝 辞

保存する会の活動を支援していただいた、海の啓蒙雑誌「ラメール」の編集兼発行人である故三宅啓一氏とスカンジナビアの元支配人である故安楽博忠氏に本論考を献呈したい。

保存する会の元代表である株式会社アルガファームの大田黒敦雄氏には、その活動に関連する貴重な記録と情報を提供していただきました。ここに厚くお礼を申し上げます。またスタジオミルスキ代表の中本和宏氏には、ステラ・ポラリス時代の資料を提供していただきました。現在もスカンジナビア遺産の継承と啓発活動に尽力されている、平沢マリンセンターの朝倉一哉氏、メタル・プロの大沼守彦氏、日本ライフセービング協会の中見隆男氏、静岡新聞社の矢嶋宏行氏、沼津市在住郷土史家の杉山毅氏にも感謝の意を表します。

### 参 考 文 献

- 1) Norman J. Brouwer : International Register of Historic Ships, Naval Institute Press, New York,

1985 年。

- 2) 伊藤稔、前島希久也：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―、海事技術史研究会誌、第 24 号、pp. 84-96、2023 年。
- 3) 伊豆箱根鉄道株式会社：スカンジナビア売却に関する報告、2005 年 5 月 31 日。
- 4) 山田勉生：海事遺産に対する欧州の取り組み ―EMH のユニークな活動―、ラメール（LAMER）、第 178 巻、5、6 月号、pp. 24-25、日本海事広報協会、2006 年。

この論考において、欧州海事遺産会議（EMH）の活動が紹介されている。それによれば、ヨーロッパには現在も伝統的な歴史船（Traditional Craft）が大小取り混ぜて 5,000 隻もあり、そのほとんどは現役船で、オーナーは民間人や博物館などさまざまなこと。先人から継承したそれらの船を次の世代に伝えていこうと、1992 年に歴史船オーナーの代表がアムステルダムのオランダ船舶交通博物館に集まり会議を開いた。それ以降 3 年ごとに会議を開き、EU（欧州連合）の支援もあって、歴史船の保護と活用について大きな発言力を持つようになった。ヨーロッパの歴史船は「動態保存」を理想としており、「係留保存」ですら四苦八苦している日本とは大きな違いがある。

歴史的な船は骨董品ではなく、生きた姿で活用すべきであるが、SOLAS 条約（海上における人命の安全のための国際条約）に抵触する。そのため 1998 年の第 3 回ヘルシングア会議において、この問題が取り上げられた。翌年から数回の研究会議が開かれ、域内に共通性をもつ歴史船運航の指針をまとめて、MOU（了解覚書）として成文化した。これを守れば、SOLAS の求める改装なしに歴史船の航海が可能になるという（この改装が困難な故に、ステラ・ポラリスは日本に売却されたという経緯がある）。この MOU は 2000 年秋に開かれたドイツのヴィルヘルムスハーフェンでの会議で参加国により承認され、「ヴィルヘルムスハーフェン MOU」と呼ばれるようになる。これら一連の動きは、欧州人の伝統文化にたいする愛着を反映したものといえそうである。

歴史的な船であるスカンジナビア（旧ステラ・ポラリス）を 3 カ国で共同保存するというプロジェクトが提案された講演会場には、山田氏以外に日本のジャーナリストの姿はなかったという。どんな提案も、一般に報道されなければ反響はない。

- 5) 柳原良平：柳原良平画集「船旅と世界の港町」、講談社、pp. 72、1978 年。
- 6) <https://www.youtube.com/watch?v=Jbh6GDNiRW> M。
- 7) <https://www.youtube.com/watch?v=rFHBC3WSJoo>。