

«海事関連レポート»

退役した南極観測船を活用した海事文化振興について

原 田 峻 平
(名古屋市立大学)

«アブストラクト(要旨)»

本稿は、退役した南極観測船を活用した海事文化振興の可能性について検討するものである。具体的には、「宗谷」、「しらせ」、「ふじ」の3事例を取り上げ、現地視察および関係者へのヒアリングを通じて、それぞれの展示方針や運営体制、社会的役割について整理・比較を行った。各施設は、船の歴史的経緯、気象・環境との接続、周辺施設との連携といった異なる主眼をもって運営されており、海事文化の普及や次世代教育といった観点から一定の役割を果たしていることが確認された。一方で、老朽化や財政面の課題も共通しており、今後は施設間の連携を含めた持続的な運営体制の構築が求められる。

«キーワード» 退役船、南極観測船、海事文化、運営体制

目 次

1. はじめに
2. 海事文化振興と退役船活用に関する先行研究
3. 分析枠組み
4. 退役した南極観測船を係留する3事例の比較
5. おわりに

1. はじめに

近年、日本において海事文化の継承と振興の必要性が高まりつつある。その背景には、海運産業を取り巻く構造的課題、とりわけ船員のなり手不足という問題がある。たとえば、船員養成機関における志願者数や就職希望者数は長期的に減少傾向にあり、今後の海事人材の確保に対して危機感が高まっている。国土交通省の検討会が令和7年6月に出した「海技人材の確保のあり方に関する検討会とりまとめ」でも、「船員についても、近年、有効求人倍率が急激に上昇するなど、その不足が深刻化している」と指摘している¹。また、2023年の第4期海洋基本計画でも「海洋に関わる諸活動が我が国の興亡に関わるとの社会認識の醸成が必要」と明記されており、海事文化の普及と教育の役割が政策課題として明示された²。

筆者はこうした背景を踏まえ、2024年12月に東京海洋大学の海事普及会に所属する学生らとの意見交換を行った。海事普及会は、東京海洋大学に所属する学生で構成され、地

域のイベントや学童などに出向き、未就学児から小学生向けに船への関心を高めてもらうための座学と工作体験教室を行うなど、海や船について多くの人に知識を深めてもらうことを目的に活動している組織である。意見交換では、「船や海のことをあまり知らない子どもも多く、身近にあることを知ってほしい」「船長や機関士なども人手不足になっており、子どもたちに興味を持ってもらえたらいと思って活動している」といった考えが聞かれた。海事文化に触れる機会が少なく、関心が低下しているという現状認識が確認できた。

こうした中で、地域社会における海事文化資源の有効活用があらためて注目されている。とりわけ、退役船を保存・展示し、一般公開している事例は、海事文化の視覚的・体験的な普及手段として有効である。たとえば、南極観測船「ふじ」は名古屋港ガーデンふ頭（愛知県名古屋市港区）に常時係留され、一般公開されている。また、隣接する名古屋港水族館では、「ふじ」の航路を意識した海洋生物の展示が行われており、両施設が連携する形で南極地域と海洋のつながりを伝える試みがなされている。

筆者は、所属する名古屋市立大学データサイエンス学部において名古屋港水族館の来館者データを用いた要因分析を課題とした課外活動を行っている。そこに参加する学生を対象に聞き取りを行ったところ、ほとんどの学生が名古屋港水族館に行ったことはあるものの、その展示が南極観測船の航路に沿ったものとなっていることや、南極観測船「ふじ」が係留されていることを知らない、という回答であった。また、実際の来館者数を比較しても、名古屋港水族館が年間約200万人を集め一方で、「ふじ」は約15万～20万人と水族館の10分の1程度にとどまっており、周辺施設と比較して認知度や訴求力に課題があることが明らかとなった。後述するように、15万～20万人を集客する施設というのは博物館として有数の集客力であるとも言えるものの、立地上の高いポテンシャルをどのように海事文化振興につなげていけるか、という視点では課題も残されている。

本稿は、こうした問題意識のもとで、退役した南極観測船を活用した海事文化振興の可能性について検討するものである。具体的には、「ふじ」のほか、東京都に係留されている「宗谷」、千葉県で展示されている「しらせ」を対象に、それぞれの施設がどのような目的で展示を行い、どのような訴求を試みているのかを比較検討し、南極観測船という文化資源をいかに活かすべきかについて考察する。本稿の独自性は、これまで個別に扱われてきた南極観測船の保存・展示のあり方について、上記の3隻を横断的に比較し、管理主体・展示方針・財源構造・地域連携の関係を体系的に整理した点にある。

2. 海事文化振興と退役船活用に関する先行研究

本章では、海事文化振興および退役船の保存・展示に関する先行研究を取り上げ、本稿の分析対象との関連について整理する。

菅原ほか（2016）は、日本全国の海事博物館50館を対象に文献調査およびアンケート調査を実施し、展示内容、立地、入場者数、施設構成に関する基礎的特徴を明らかにしている³。対象には「ふじ」や「船の科学館」も含まれており、実物船の展示が入場者数の増加に寄与すること、ショップ・カフェなどの付帯機能が集客と関連することが示されている。また、海事博物館の定義が国内では必ずしも明確ではないことにも言及しており、展示の目的や機能を再検討する必要性が示唆されている。これらの知見は、展示方針や運

営体制を比較検討する本稿の視点と直接的に関係している。

庄司（2022）は、南極観測船「宗谷」の建造経緯および構造的特徴、ならびに複数回にわたる用途変更を整理している⁴。宗谷は、貨物船・海軍輸送船・引揚げ船・灯台補給船・巡視船などとして運用されたのち、南極観測船に転用された経緯があり、その後も展示船として保存されている。本稿では宗谷を含む複数の南極観測船の展示を対象とするため、同船の構造的背景と変遷に関する情報は、展示方針や対象来歴を比較するうえで有益な基礎資料となる。

庄司（2015）は、帆船「日本丸」の保存・展示の経緯を整理し、建造当時の技術的特徴や保存状態を記録している⁵。特に、リベット構造や国産ディーゼル機関の搭載といった技術史的観点からの意義が指摘されており、船体構造の理解と維持管理の実態が示されている。展示内容の設計において、こうした物理的制約や保存技術の課題は一定の影響を及ぼすと考えられ、本稿で扱う展示船の実態把握にも資する。

塚田（2010）は、記念艦「三笠」の保存・展示をめぐる言説の変遷を整理し、戦後の荒廃と再建、そして高度経済成長期における「記憶の場」としての再定義という過程を分析している⁶。展示船が戦争の記憶や国民的象徴と結びつきながら、その社会的意味を変化させてきたことが示されており、展示が歴史的背景と不可分であることを考察するうえで重要な視点を提供している。

以上の研究は、それぞれの立場から展示船の保存・展示の特性を明らかにしてきたが、南極観測船という特定の船種に着目し、複数の事例を通じて展示方針や訴求対象、運営体制を比較した研究は見当たらない。本稿では、宗谷・しらせ・ふじの3隻を対象に、展示目的、社会的機能、来館者への訴求などの観点から比較検討を行い、南極観測船という文化資源を活用した海事文化振興の可能性と課題について整理を試みる。

3. 分析枠組み

退役船の保存や展示は、歴史的遺産の保存にとどまらず、社会的・教育的・文化的役割を担っている。前節で紹介した研究においても、保存主体や展示方法の違いが施設の性格や持続可能性に大きな影響を及ぼすことが指摘されている。たとえば、全国の海事博物館50館を対象に調査を行い、実物船の展示やショップ・カフェなどの付帯機能を備える施設ほど入場者数が多い傾向にあることを示している。また、庄司（2015, 2022）は帆船日本丸および南極観測船宗谷を対象に、その建造経緯や技術的特徴を分析し、造船技術史上の意義と保存・維持に伴う課題を示している。さらに、塚田（2010）は記念艦「三笠」の事例から、展示船が時代や社会状況に応じてその意味づけを変化させる過程を論じている。これらの先行研究から得られた知見は、退役船の保存・展示を理解するうえで有益な視点を提供している。

以上を踏まえ、本稿では退役した南極観測船を以下の四つの観点から整理・分析する。第一の観点は、展示の焦点である。船の歴史的経緯を強調するのか、科学教育や環境問題への関心を喚起するのか、といった展示方針の違いは、来館者層や教育的効果に影響を与えると考えられる。第二の観点は、管理主体（国、自治体、公益法人、民間など）がどこか、である。保存の目的や運営方針、財源構造は管理主体の性格によって大きく異なって

おり、それに基づく整理を行う。第三の観点は、財源と持続性である。公的補助金、入館料収入、物販収益、寄付金などの財源確保策は、長期的な保存活動の持続可能性に影響を及ぼす。第四の観点は、地域連携・観光的役割である。博物館や水族館など周辺施設との連携や、観光資源としての活用は、保存船を地域社会に根付かせるうえで重要な要素である。

以下では、この分析枠組みに基づいて宗谷・しらせ・ふじの3隻を比較検討する。

4. 退役した南極観測船を係留する3事例の比較

本章では、現在日本国内において係留・展示されている退役南極観測船（宗谷、しらせ、ふじ）の実態を調査した結果を報告する。

調査の目的は、各船の保存・展示状況を確認するとともに、それぞれがいかなる意図・目的のもとで展示されているのかを明らかにすることである。また、管理主体となっている財団等へのヒアリング調査を通じて、南極観測船を活用した海事文化振興の可能性や課題についての示唆を得ることも意図した。

調査は2024年12月から2025年3月にかけて実施し、現地視察および担当者ヒアリング（オンライン会議形式での実施を含む）を組み合わせた。以下の表1に、調査実施日と内容を一覧で示す。

表1. 南極観測船に関する調査一覧

| 日時 | 調査対象 | 調査内容 |
|-------------|------------------------------------|-------------------------|
| 2024年12月12日 | しらせ (SHIRASE5002) | 現地視察 |
| 2024年12月20日 | 宗谷（船の科学館） 公益財団法人日本海事科学振興財団 | 現地視察 ヒアリング（対面） |
| 2025年1月24日 | 一般財団法人 WNI 気象文化創造センター (しらせ) | ヒアリング (オンライン会議形式で実施) |
| 2025年3月6日 | ふじ 公益財団法人名古屋みなと振興財団 名古屋港管理組合 | 現地視察 ヒアリング（対面） |

出典：筆著作成

これらの調査を通じて、各施設の展示方針、来館者特性、展示物の構成、施設の目的意識、財政面の課題などについて、多角的な知見を得ることができた。以下では、各船についての調査結果を整理し、最後に比較分析を行う。

4. 1 宗谷

(1) 現地視察

宗谷の現地視察から明らかになったことを記述する。宗谷は、東京都品川区のお台場に位置する船の科学館に係留展示されている。かつては本館および別館を備えた大規模な博

物館として運営されていたが、現在はそれらの展示は終了しており、宗谷単体での展示が継続されている。筆者が訪れた2024年12月の平日にも、内部を見学する観光客の姿が一定数見られた。

展示内容は、宗谷の船としての歩みに焦点を当てたものが中心である。具体的には、建造当初はソ連向けの貨物船として進水したが、戦時下の国際情勢により日本国内で貨物船として竣工、その後は日本海軍の特務艦として戦中の任務に従事し、終戦後には引揚げ船を経て海上保安庁の灯台補給船へと転用された後、南極観測船として改造・運用されたという複雑な経歴が紹介されている。

もちろん、宗谷が担った南極観測事業についての展示も充実しており、当時の昭和基地での生活の様子や、気象観測・物資輸送といった具体的な任務の内容も紹介されていた。また、第2次観測の失敗により南極に取り残され、1年後に奇跡の生還を果たした樺太犬「タロ」「ジロ」に関する展示も見られた。当時の船員にインタビューした映像も保存・公開されており、歴史的な価値を継承する取り組みがなされているといえる。

(2) ヒアリング調査

公益財団法人日本海事科学振興財団の担当者へのヒアリングからは、宗谷の展示が単なる南極観測船の紹介にとどまらず、より広い海事文化の普及という目的に基づいて運営されていることが明らかになった。担当者によれば、船の科学館は50年にわたり海事科学知識の普及啓発を活動の柱としており、島国である「日本」において船舶が経済や生活を支えている、という認識があるという。特に近年は船員の人材確保が喫緊の課題であり、海事分野に親しみを持つ若年層を育てるこの必要性が強調された。

担当者は、「宗谷や南極観測事業を一つのきっかけとして、最終的には海洋・地球全体や船そのものへ関心を持ってもらいたい」、「1000人に1人でも興味を持ってもらえたたら」と語っており、展示にはそうした教育的な意図が込められていることがわかる。また、観光地・お台場という立地条件から、修学旅行での船内見学も含め、お台場観光の一つとして来訪する人も多いという。さらに、視覚障がい者への配慮として、近年は触って楽しめる展示イベント「宗谷にタッチ！」を実施するなど、アクセシビリティの向上にも取り組んでいる。

なお、近年の乗船者数については、以下の表2に示したとおりである。2020年度以降はコロナ禍の影響が大きいことがわかる。また、2024年度は4月～11月の暫定値ではあるものの、船の科学館の別館での展示も終了した影響が見てとれる。

表2. 船の科学館『宗谷』年間乗船者数の推移（2012年度～2024年度）

| 年度 | 入館者数 | 備考 |
|--------|--------|------------|
| 2012年度 | 76,789 | |
| 2013年度 | 64,401 | |
| 2014年度 | 70,438 | |
| 2015年度 | 78,695 | |
| 2016年度 | 39,146 | 7か月休館 |
| 2017年度 | 58,921 | |
| 2018年度 | 61,585 | |
| 2019年度 | 33,743 | |
| 2020年度 | 11,868 | コロナ禍での休館 |
| 2021年度 | 16,702 | |
| 2022年度 | 22,284 | |
| 2023年度 | 33,381 | |
| 2024年度 | 19,950 | 4月～11月のデータ |

出典：公益財団法人日本海事科学振興財団提供資料に基づき筆者作成

※2024年度の数値は、4月～11月分の暫定値である。

さらに、宗谷という展示船そのものの保存についても言及があった。担当者からは、建造から86年が経過しており、元々頑丈に作られてはいるものの、今後の老朽化対策が必要であるとの認識が示された。このように、文化遺産としての長期保存のためには、資金面も含めて安定した維持管理体制の構築が課題であると言える。

（3）まとめ

宗谷は南極観測事業にとどまらず、戦時下からの歴史を伝える貴重な文化資源であるといえる。保存管理と展示運営の両面からみても、単なる歴史的保存を超えて、海事文化の普及や船員確保といった社会的課題への貢献も意図されていることが確認された。今後もその価値を持続的に活かすためには、老朽化対策とともに、文化遺産としての位置づけを明確化し、より広い公共的支援の可能性を検討する必要がある。

4. 2 しらせ

（1）現地視察

「しらせ（SHIRASE5002）」は、現在千葉県船橋市に係留されており、一般見学は事前予約制を主とする。筆者は2024年12月の平日にガイド付きツアーに参加したが、参加者は10名程度であった。見学料金は平日がガイド付きで1,300円、土日はガイドなしで500円とされている。

当日のガイドは、実際に海上自衛官として「しらせ」に乗船経験のある人物が務めていた。ツアーの冒頭では、「しらせ」が南極観測船として活動していた経緯、ならびにその後の保存に至る経過が紹介された。特に、当初は解体が予定されていたが、株式会社ウェザーニューズ創業者である石橋氏の提案により、同社が買い取り、現在は関連団体である一般財団法人WNI気象文化創造センターが所有・管理していることが説明された。

船内には、食堂やベッドルームなどが原形のまま保存されており、当時の観測隊の生活を垣間見ることができる。また、南極観測の意義や日本の観測隊の成果に関する展示も設けられており、たとえばオゾン層の減少に関する世界初の発見についての紹介がなされていた。船内にはグッズ売り場もあり、しらせ関連の写真や南極観測の歴史、地球環境に関するDVDなど、多数の関連グッズが取りそろえられている。こうしたグッズの充実は、宗谷や後述するふじにはあまり見られないものであると言える。

(2) ヒアリング調査

一般財団法人 WNI 気象文化創造センターの担当者に対し、ZOOM を用いたオンライン会議形式でのヒアリング調査を実施した。同財団は株式会社ウェザーニューズの関連団体であり、ウェザーニューズが元々船舶向け気象サービスから出発した企業であることから、創業者による「しらせ」保存への関与もその延長線上に位置づけられる。現在も財団として、気象や環境の象徴的存在として「しらせ」を活用したいという意図があるとのことである。

展示やイベントについては、気象に関連した内容が多く、これにはウェザーニューズの協力が得られている。係留費用については、行政機関などからの補助金ではなく、ツアー収入や物販収益、さらにウェザーニューズからの株式配当などで賄われている。また、近隣の食品コンビナートと災害時の一時避難場所として協定を締結することにより、係留費用の削減も図っているという。

広報活動としては、地域メディアでの情報掲載や SNS を通して行われている。全体として、しらせの保存・活用にあたっては、関連団体のネットワークを活かしつつ、気象・環境分野との接続を重視した運営方針が確認された。

(3) まとめ

「しらせ」は南極観測船としての歴史的意義のみならず、気象や地球環境といった分野に接続する象徴的資源として活用されている。保存管理および展示運営は、企業および関連財団によって主体的に担われており、民間主導による保存・活用の一例として注目される。財政面での工夫や地域との連携も行われており、限定的な資源の中で継続的な文化的価値の創出が試みられている点が特徴である。

4. 3 ふじ

(1) 現地視察

「ふじ」は名古屋港ガーデンふ頭に係留されており、船内は常設展示施設として一般に公開されている。筆者は 2025 年 3 月の平日に現地視察を行ったが、ツアー形式ではなく自由見学方式でありながら、一定数の来館者が見られた。

展示は、南極観測船としての「ふじ」の歴史とともに、観測隊の生活に関する内容を中心であり、ベッドルームや食堂などが保存されている。これにより、他の南極観測船と同様、当時の生活環境を追体験できる構成となっている。また、南極の生態系や食物連鎖に関するパネル展示も多く、近接する名古屋港水族館が世界で唯一繁殖に成功したナンキヨクオキアミの紹介コーナーなども設けられていた。こうした展示は、南極への関心喚起を

目的とした構成とみられる。

また、視察時には、南極観測隊の広報担当として活動した経験を持つ公益財団法人名古屋みなと振興財団の職員から、観測活動や南極での生活についての実体験を聞きながら見学する機会を得た。たとえば、ドームふじ基地で行われた深層掘削計画に関する展示の前では、観測内容や課題などについての補足説明を受けることができた。

(2) ヒアリング調査

現地視察に引き続き、公益財団法人名古屋みなと振興財団および名古屋港管理組合の担当者に対してヒアリング調査を実施した。まず、「ふじ」が船として現存し、実際に港に係留されていること自体が一つの集客装置として機能しているとの認識が示された。これは、一般的なビル内の展示と異なり、船体そのものが視覚的に訴えるものであり、周囲を歩いていて「偶然気づいて入館する」という動機があることを指摘していた。

また、図1に示した通り、ふじの来館者数は年間で15万人から20万人である。コロナ禍の影響で大きく減少したが、近年はコロナ前の水準を回復していることが見て取れる。入場者数は宗谷などと比べると大きく、日本の博物館としてはかなりの集客力を有していると言える。これは、近接する名古屋港水族館が年間に200万人を超える高い集客力を有していることに起因している部分も大きいという。ただし、水族館との展示連携は現時点では十分とは言えず、今後の課題として挙げられていた。

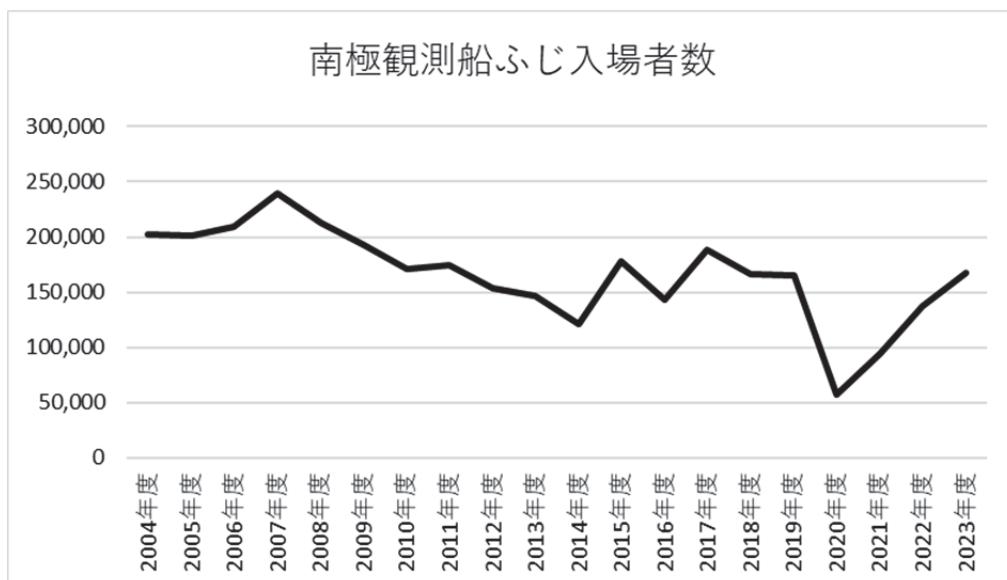


図1. 南極観測船ふじの入場者数

出典：名古屋港管理組合提供資料に基づき筆者作成

「ふじ」が名古屋港に係留された背景としては、ガーデンふ頭にある名古屋港ポートビル（海洋博物館）と一体的に運営し、海事思想の普及を図るという当初の構想が評価されたことによる。加えて、名古屋港水族館がその後開館し、「南極への旅」というテーマで、観測船の航路に沿った水族展示が展開されたことで、施設間の連携の可能性が広がってい

る。全体としては、「ふじの功績と南極の魅力」を伝えるとともに、南極を媒介として地球環境への関心を高めるという方針が確認された。

(3) まとめ

「ふじ」は、海事博物館と水族館という2つの集客施設に隣接する立地を活かし、観光資源として一定の役割を果たしている。また、南極観測の歴史のみならず、環境教育や生態系への理解促進といった多面的な価値を有する展示構成となっている。今後は施設管理と運営の両面で施設間の連携強化や認知度向上といった課題への対応を通じて、さらなる社会的価値の向上が期待される。

4. 4 事例比較

表3に示すように、3隻の南極観測船はいずれも展示内容や運営体制、連携の特徴などにおいて異なる方向性を有している。「宗谷」は船そのものの歴史を、「しらせ」は観測事業や気象環境への関心を、「ふじ」は南極と海洋環境への理解促進をそれぞれ重視しており、展示物の構成や来館者層の違いに反映されている。

表3. 南極観測船3隻の展示方針・運営体制等の比較

| 船名 | 展示の主眼 | 管理団体 | 年間来館者数 (目安) | 特徴 (連携先など) |
|-----|-----------------|------------------------|---------------------|----------------------|
| 宗谷 | 船としての歴史 海事文化 | 日本海事科学 振興財団 | 月2,000～ 3,000人 | 観光・教育利用 (修学旅行含む) |
| しらせ | 南極観測事業 気象環境 | WNI 気象文化 創造センター | 年間約1万人 (要予約) | 気象関連イベント、 環境教育 |
| ふじ | 南極と海洋環境 | 名古屋港管理組合 名古屋みなと振興財団 | 年間 15万人～ 20万人 | 名古屋港水族館との 近接・展示連携 |

出典：筆者作成

以下では、それぞれの施設がもつ特徴と共通点について、展示内容・運営主体・集客体制・来館者数の観点から比較・整理する。

まず、展示の焦点に関しては、「宗谷」が最も船そのものの歴史的経緯に重きを置いており、戦前・戦中・戦後を通じて多様な役割を果たしてきた特異な船の歩みが詳細に紹介されていた。一方、「しらせ」では、南極観測事業そのものへの理解促進が展示の中核をしており、特に気象観測や環境研究といった観測活動の意義が強調されていた。「ふじ」はこの両者の中間に位置しており、観測隊の暮らしを中心としつつ、隣接する水族館との連携を通じて南極そのものの自然や生態系への関心を高める展示が特徴的であった。

運営体制にも違いが見られる。「宗谷」は公益財団法人日本海事科学振興財団により管理され、海事科学の普及を主目的とする教育的視点が強い。「しらせ」は民間企業の創業者による買い取りを経て、関連財団が運営する形で保存されており、気象や環境問題との接点を意識した独自の展開を見ている。一方で、「ふじ」は港湾管理者と観光施設運営団体

が連携して運営しており、地域の観光資源の一つとしての性格が比較的強く表れている。

来館者数の面でも差が見られる。「宗谷」は月に2,000～3,000人程度で推移しており、立地や展示構成上、比較的落ち着いた運営がなされているのに対し、「ふじ」は名古屋港水族館の高い集客力に支えられ、年間で15万人から20万人と3施設の中でも最も多くの来館者を集めている。「しらせ」の来館者数は、年間約1万人ほどである。予約制・有料制という条件のもとで運営されており、限定的ながら深い関心層を対象とした運営形態を採っている。

このように、3施設はそれぞれ異なる主眼や運営形態を持つつ、南極観測船という共通の素材を通じて海事文化・科学技術・環境問題などの多様なテーマを社会に発信している点では一致している。いずれの施設も、展示を通じた教育的意義を重視しており、特に次世代に対して海や船、あるいは地球環境についての関心を喚起するという目的を共通にしていることが確認された。

一方で、いずれの施設も船体そのものの老朽化という課題を抱えており、安定した保存・管理体制の構築には持続的な財政的裏付けが必要であることが示唆された。さらに、立地や主催団体の違いから展示や広報戦略にもバラツキがあり、今後は3施設間の情報交換や連携の可能性を模索することで、海事文化振興のネットワーク的な展開が期待される。

4. 5 比較に基づく考察

以上の比較を踏まえ、3隻の課題と今後の展望について考察する。特に、船体の老朽化に伴う保存上の課題と、3隻の連携による教育・普及活動のさらなる発展可能性の二点に焦点を当て、南極観測船の保存と活用の方向性を検討する。

まず、退役船の保存においては、通常の建築物や屋内展示物とは異なる、船体特有の課題が存在する。海に浮いたまま保管されることによる劣化など、船として維持することには多大な経費を要する。宗谷については、建造から80年以上が経過しており、担当者からも老朽化対策の必要性が指摘された。しらせでは、実際に見学した際に塗装工事が行われていたが、こうした維持管理のための費用や係留費用の確保という課題に対しての地域との連携といった取り組みが図られていた。これらの事例は、いずれの施設も船として長期保存するための取り組みが必要とされていることを示している。

他の退役船の事例をみると、帆船「日本丸」が帆船日本丸記念財団による常時点検によって保存状態が良好に保たれているとされている（庄司, 2015）。老朽化対策については、こうした他の退役船の事例も参考になる可能性があり、調査を続けていく必要がある。

続いて、3隻の連携による教育効果の増大の可能性について検討する。3隻の展示は現段階でもいずれも教育的意義を有していると言えるが、その普及効果を高めるためにはいくつかの課題が残されている。まず、宗谷は立地上の制約から一般観光客の訪問機会が限られ、ふじは隣接する名古屋港水族館との展示連携が十分とは言えない。しらせは予約制・有料制のため、幅広い層に見学してもらうには限界がある。

これらの課題を踏まえると、各施設が独自に教育活動を行うだけでなく、相互に補完しあうネットワーク的な取組が求められると言えるだろう。具体的には、次のような方向性が考えられる。①3隻間での展示・教育連携（共通企画展、スタンプラリー、巡回パネル展の実施）、②オンライン教材やバーチャルツアー等を通じた学校教育との連携、③「南極

の日」など記念日に合わせたイベント開催や、現役「しらせ」の一般公開との協働、④国立極地研究所など関連機関との共同企画などが考えられる。また、先述の海事普及会など同様の目的を有する団体との協働も有効である。こうした多様な連携を通じて、南極観測船の展示を教育資源としてより広く活用することが可能になる。このような取り組みを通じて、3隻の連携を促進することで海事文化の普及や次世代教育に対してより大きな効果を発揮することが期待される。なお、財源や維持費など運営コストの詳細については、現時点では十分に把握できておらず、今後の課題としたい。

5. おわりに

本稿では、宗谷・しらせ・ふじの3隻の退役南極観測船に関する現地視察および関係者ヒアリングを通じて、それぞれの展示方針、運営体制、社会的役割について整理し、比較検討を行った。

3隻はいずれも、南極観測船としての歴史的価値を有しつつ、展示の主眼や訴求対象には明確な違いが見られた。宗谷は船そのものの多層的な経験を伝える文化財として、しらせは気象・環境問題への関心を喚起する科学教育資源として、ふじは水族館との地理的連携を通じて南極地域や海洋環境への理解を促す観光・教育資源として、それぞれ異なるアプローチを探っていた。

共通して確認されたのは、これらの展示がいずれも単なる船体の保存にとどまらず、海事文化の継承や次世代への教育といった社会的意義を担っている点である。一方で、老朽化に伴う維持管理の課題や、広報・連携体制の整備など、各施設が抱える実務的課題も明らかとなった。

今後は、これらの施設が個別に展示を継続するだけでなく、共通の歴史的背景をもつ南極観測船という資源を軸にした連携や情報共有を進めることで、より持続的かつ多面的な海事文化振興につなげていく可能性がある。とりわけ、展示内容の相互補完やオンライン発信の共有、教育プログラムの共同開発などは、現実的な連携の方向性として検討に値するであろう。

本稿は3隻の事例を通じて、退役船を活用した海事文化振興の多様なたちを描き出すことを試みた。今後の研究課題としては、他の展示船や博物館等との比較を通じてより一般化可能な知見を得るとともに、海事文化の保存と公共的支援の在り方について、制度的・政策的観点からの分析を深めるためさらなる調査を行っていく。本稿の中心的主張は、南極観測船という共通の文化資源を通じて、教育・観光・文化振興を横断的に連携させる枠組みの必要性を明らかにした点にある。筆者の調査結果からは、展示船の保存・運営が単なる歴史的保存にとどまらず、地域社会や教育現場と結びつくことで新たな価値を生み出し得ることが示唆された。今後は、他施設との協働体制を強化し、持続的な保存と活用の両立を図るための制度的支援の在り方をさらに検討していく。

引用・参考文献

- 1 國土交通省『海技人材の確保のあり方に関する検討会とりまとめ』、2025年6月、<https://www.mlit.go.jp/common/001897793.pdf>（最終アクセス日：2025年7月9日）。

- ² 総合海洋政策本部『第4期海洋基本計画の概要～総合的な海洋の安全保障と持続可能な海洋の構築～』、2023年4月、https://www8.cao.go.jp/ocean/policies/plan/plan04/pdf/keikaku_gaiyou.pdf（最終アクセス日：2025年7月9日）。
- ³ 菅原遼・大野真由美・畔柳昭雄、「日本の海事博物館の現状とその特徴に関する基礎的研究」『沿岸域学会誌』Vol.29 No.1、日本沿岸域学会、2016年、39頁～46頁。
- ⁴ 庄司邦昭、「海事遺産としての南極観測船宗谷の特徴について」『日本船舶海洋工学会講演会論文集』第34号、日本船舶海洋工学会、2022年、2022S-OS3-1。
- ⁵ 庄司邦昭、「海事遺産としての帆船初代日本丸の特徴について」『日本船舶海洋工学会講演会論文集』第20号、日本船舶海洋工学会、2015年、2015S-OS3-5。
- ⁶ 塚田修一「日露戦争の記憶の“敗戦後”史：横須賀・記念艦「三笠」を中心に」『社会学研究科紀要』第69号、慶應義塾大学大学院社会学研究科、2010年、1頁～13頁。