

船の科学館 資料ガイド12

船の科学館

MUSEUM OF MARITIME SCIENCE



はじめに

船の科学館は、「臨海副都心」という言葉や周辺の建物、さらには住所も無かったこの東京港の埋立て地に、昭和49年(1974)7月20日開館しました。

開館から37年が経過し、施設と展示、特に本館の老朽化が著しく、次世代の海洋教育拠点へのリニューアル準備のため、平成23年(2011)9月30日をもって本館と“羊蹄丸”の展示を休止することになり、これを機に船の科学館そのものを資料ガイドとしてまとめることにしました。

この資料ガイド「船の科学館」は、当館が所蔵する展示資料を解説した過去11冊の資料ガイドとは少し趣を変え、船の科学館を皆様の記憶の中にいつまでも留めていただけるように編集しました。

船の科学館がこれまで行って来た展示や活動はもちろんのこと、豪華客船を模したユニークな建物の誕生秘話や“宗谷”“羊蹄丸”の保存・展示など、様々なエピソードも併せて紹介します。

この資料ガイドで、船の科学館の新たな発見があることを期待します。



CONTENTS

船の科学館は、海と船の文化をテーマにした海洋博物館です…… 3

船の科学館

(2011年現在)	
全体構成	4
各階構成	6
展示船(“宗谷”“羊蹄丸”)	13
屋外展示物	14

第1章 開館まで

1 海事博物館構想誕生の背景	17
2 「海事博物館建設」へ	18
3 建設規模及び建設予定地の調査	20
4 英豪華客船の引退と壮大な夢	21
5 船の科学館の建設計画と概要	25
6 展示工事について	29

第2章 開館後

1 ついに船の科学館オープン	32
2 開館時の展示構成と主な展示物	34
3 宇宙科学博覧会の開催	39
4 南極観測船“宗谷”	40
5 二式大型飛行艇	41
6 展示改装	42
7 青函連絡船“羊蹄丸”	44
8 北朝鮮工作船の一般公開	46
9 につぼん海コーナーの新設	47
10 各種イベントの開催	48

船の科学館 年表…… 52

船の科学館 施設データ…… 55

表紙：現在の船の科学館

船の科学館は、海と船の文化を テーマにした海洋博物館です

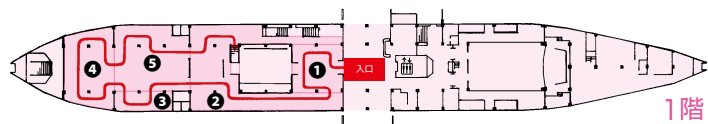


四面を海にかこまれた日本は、古来、海を利用し、海に資源を求めて海洋国として発展してきました。今日、わが国が世界の中で重要な役割を果たしているのも、海運・造船をはじめとする様々な海事産業の発達が基盤になっているといえるでしょう。今後、日本が経済だけでなく文化的にもさらなる飛躍を遂げ、世界に貢献するためには「海洋」が一層重要になります。「海に守られた日本」から「海を守る日本」へ、今、未来へ向けた「海洋」への取り組みが始まっています。

船の科学館 (2011年現在)

全体構成

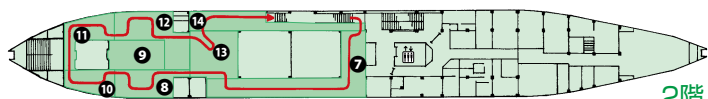
- 1階 — [① シンボルホール
② 船のあゆみ
③ 船のしくみ
④ 船をうごかす
⑤ 船をつくる]
- B1階 — [⑥ 海をひらく]
- 2階 — [⑦ 船がはこぶ
⑧ 船と港
⑨ にっぽんの海
⑩ 船と魚
⑪ 海の安全
⑫ 海をまもる
⑬ Q&Aシアター
⑭ 海に親しむ]
- 3階 — [⑮ マリタイムサルーン(企画展示室)
⑯ 和船コーナー
⑰ 読書ルーム
⑱ ラジコン船コーナー
⑲ 海上保安庁 東京港内交通管制室]
- 6階 — [⑳ 海をわたる]
- 展望塔 — [㉑ 展望室]



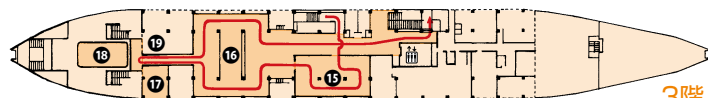
1階



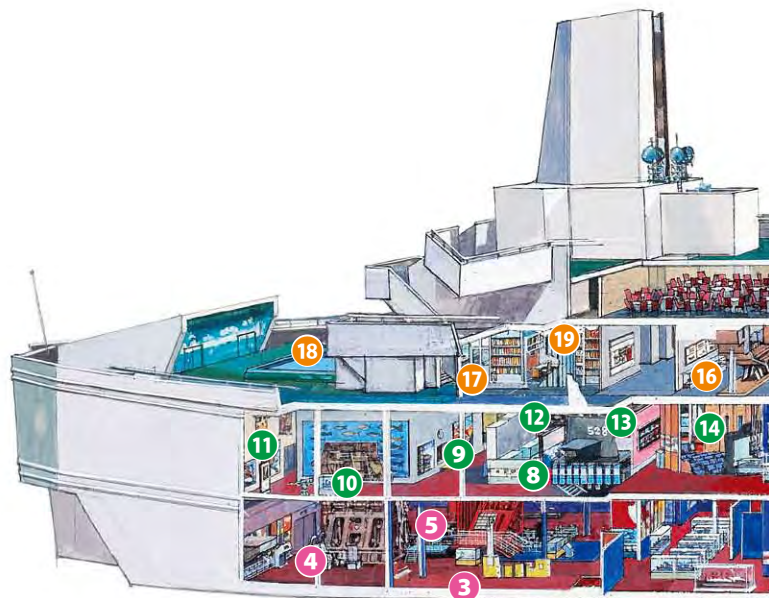
B1階



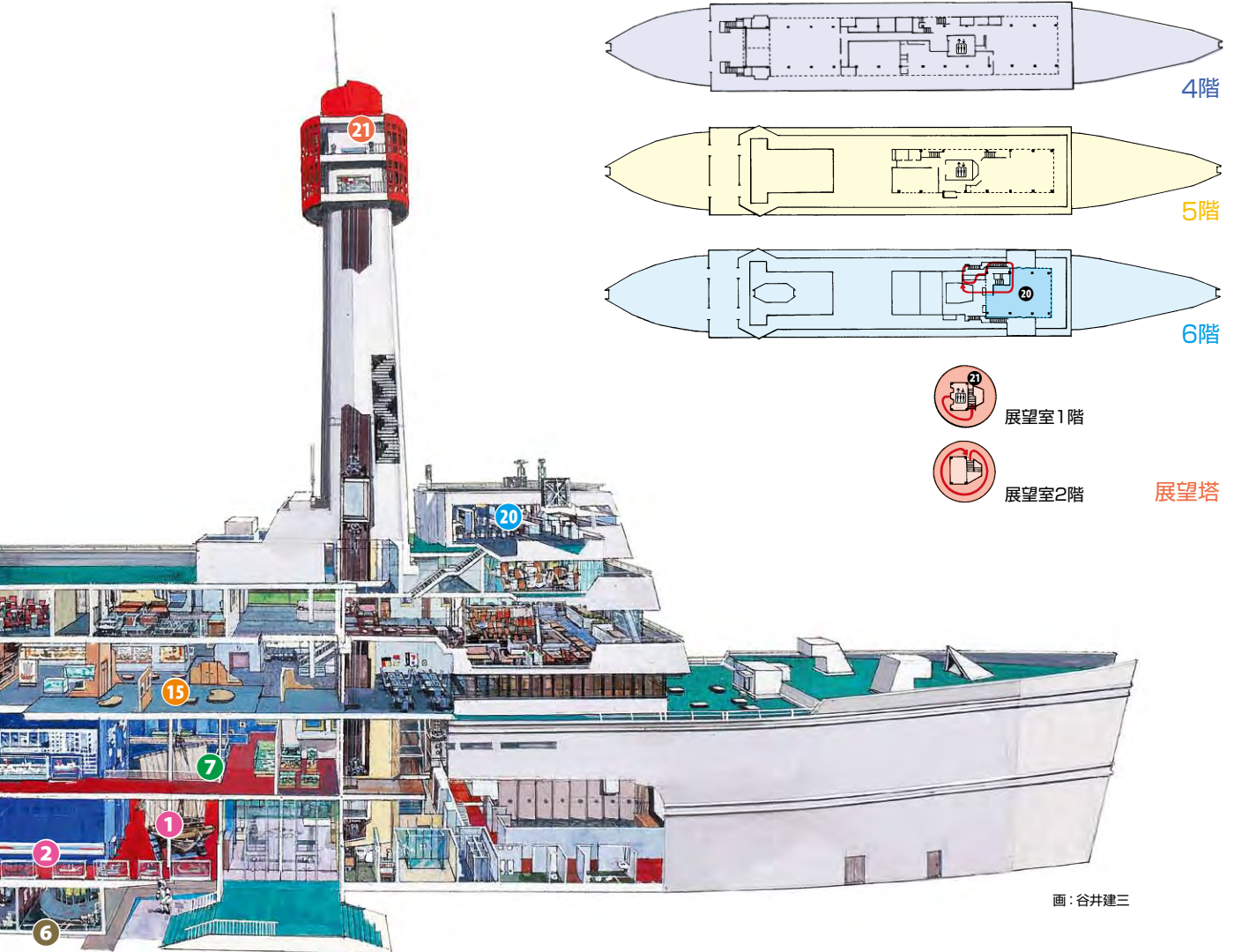
2階



3階



名称	船の科学館(ふねのかがかん)
英語名	Museum of Maritime Science
敷地面積	46,000㎡
建築面積	4,990㎡
延床面積	16,870㎡
展示場面積	6,094㎡
本館	全長210m、幅26m、高さ70m(尖頭部90m)

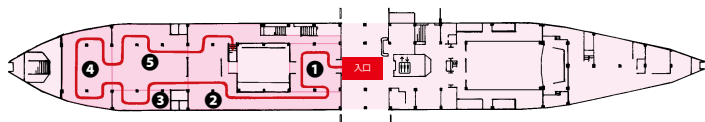


画：谷井建三

各階構成 1階・B1階 展示場

人類と船の歴史、船の構造・特性、船の動力、造船等について展示しています。

1階



① シンボルホール

入口正面の吹き抜け空間の壁面に「世界地図」、中央には江戸時代の荷船「樽廻船」模型(縮尺1/5)を展示して、シンボルホールとしています。

② 船のあゆみ

丸木舟から帆船、汽船、超電導電磁推進船まで、船の発達史を精密な模型等で紹介しています。

③ 船のしくみ

船の全体像、船の諸元を示す基本要目、復元性や強度等の船の基本原則について、実験水槽等で紹介しています。

④ 船をうごかす

わが国初の国産船用大型ディーゼル実験機関の実物をはじめ、ガスタービンなど各種の機関やスクループロペラ等を紹介しています。

⑤ 船をつくる

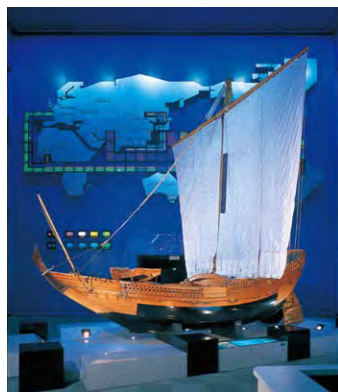
造船所のパノラマ模型、大型貨物船の実物ブロック、船体外板に用いる鋼材の実物サンプル、自動切断機の実物等で、船ができていく過程を紹介しています。



油彩画「サウサンプトンを出航する『タイタニック』」
(画：野上隼夫)



切り絵「未来の船」(画：柳原良平)



① シンボルホール「樽廻船 模型(縮尺1/5)」

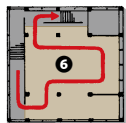


② 船のあゆみ「客船『モクタニア』模型(縮尺1/50)」



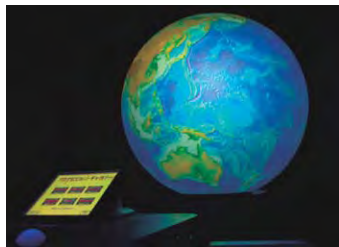
③ 船のしくみ「水槽実験装置」

B1階



⑥ 海をひらく

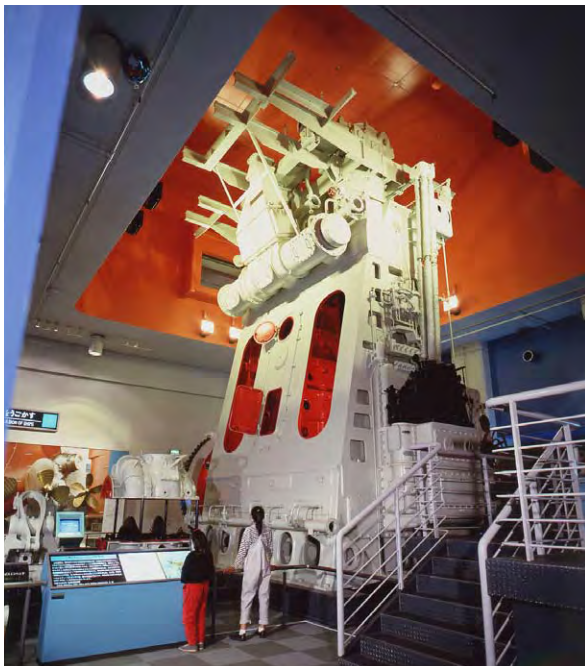
海洋開発をテーマに、潜水の歴史、海中都市、資源エネルギーの活用等について展示しています。



⑥ 海をひらく「アクアビジョン」



⑥ 海をひらく「深海潜水調査船」



④ 船をうごかす「三菱UEディーゼル実験機関」

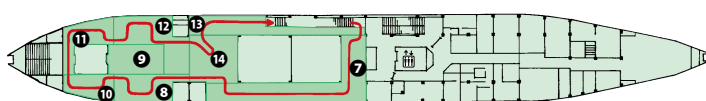


⑤ 船をつくる「貨物船実物ブロック」

2階 展示場

各種産業を支える船舶、港湾、日本の領土・領海、海上保安庁や海上自衛隊の船艇・艦艇、マリンレジャー等について展示しています。

2階



7 船がはこぶ



8 船と港

7 船がはこぶ

私たちの生活を支えている船が、何を運びどのようにして私たちの生活と関わっているのか、各種船舶模型等で紹介しています。

8 船と港

東京港の変遷、港の機能、港で活躍する各種船舶について模型と映像で紹介しています。

9 につぼんの海

日本の領土・領海、国境に位置する島しょ、排他的経済水域について、そこで実際に起きている問題・課題も併せて紹介しています。



9 につぼんの海

10 船と魚

日本の水産業について、漁具や魚譜等で紹介しています。

11 海の安全(海上保安庁)

海上交通秩序の維持、海難防止、災害救助、海洋汚染の防止等に活躍する海上保安庁の業務を紹介しています。

12 海をまもる(海上自衛隊/日本海軍)

海のみもりに日夜活躍する海上自衛隊と所属する艦艇の役割を紹介します。潜水艦コーナーでは潜水のしくみを学んだり、潜望鏡の模擬体験もできます。また、戦艦“大和”など日本海軍に所属した艦艇の模型も展示しています。

13 Q&Aシアター

各コーナーで得た海と船の知識をたしかめるため、ゲーム感覚で楽しく復習できる参加型のコーナーです。

14 海に親しむ

マリナーやマリンスポーツについて、パワーボートや船の用品等で紹介しています。



10 船と魚



11 海の安全



12 海をまもる「潜水艦コーナー」



12 海をまもる「戦艦“大和”模型(縮尺1/50)」



13 Q&Aシアター



14 海に親しむ「パワーボート」

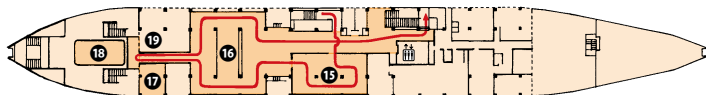


14 海に親しむ「小型船舶の法定船用品」

3階 展示場

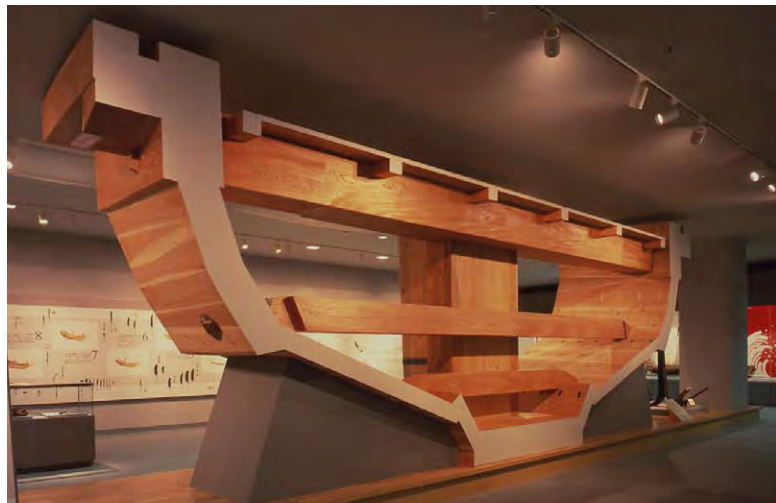
常設コーナーでは和船を中心に展示しており、その他に海上保安庁の東京港内交通管制室、ラジコン船コーナー、マリタイムサルーン(企画展示室)、読書ルーム等があります。

3階



16 和船コーナー

日本における独自の進化を遂げた和船について、変遷(古代・中世・近世)や江戸時代の海運、和船の建造等について各種模型等で紹介しています。



16 和船コーナー「弁才船の船体中央部」



ペリー艦隊の黒船来航ジオラマ 【船の科学館資料ガイド4 黒船来航】



油彩画「將軍御座船「天地丸」」(画:谷井建三)



16 和船コーナー「川船」



16 和船コーナー「和船の歴史」

15 マリタイムサルーン(企画展示室)

休憩コーナーや企画展、各種体験教室等の会場として使用しています。

17 読書ルーム

海や船に関する図書の収蔵と公開をしています。

18 ラジコン船コーナー

ラジコン船による操船体験ができます。

19 海上保安庁 東京港内交通管制室

海上保安庁により実際に行われている東京港内の船舶の交通管制業務が、展示場より見学できます。



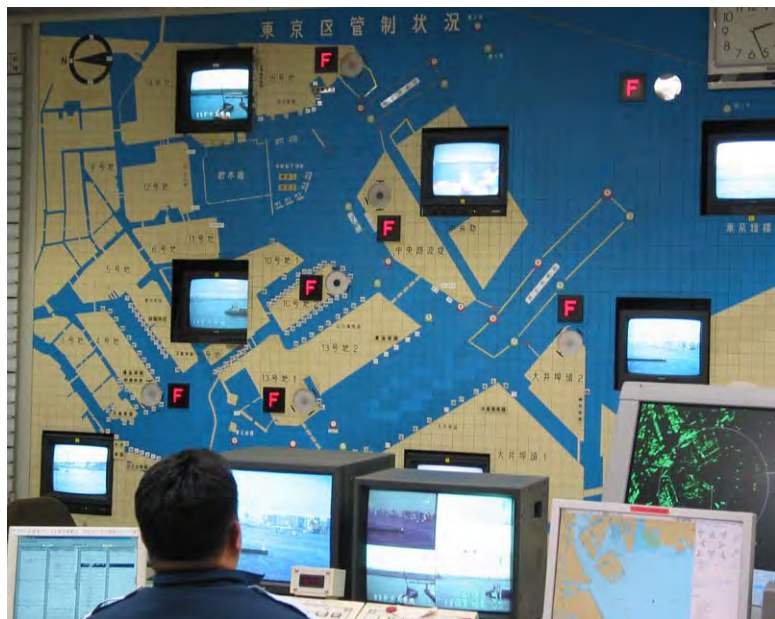
15 マリタイムサルーン(企画展示室)



17 読書ルーム



18 ラジコン船コーナー



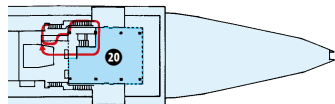
19 海上保安庁「東京港内交通管制室」

6階 展示場・展望塔

6階展示場は、船の航海(航海術・航海計器)と船員教育について展示しています。

展望塔は、高さ70mの展望室から東京港と臨海副都心の景観を一望することができます。

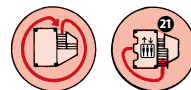
6階



20 海をわたる

操舵室(6万トン級の客船の航海船橋を再現)、各種航海計器、通信機器、操船シミュレーション等で船の航海について紹介しています。

展望塔



⑩ 海をわたる「操船シミュレーション」と船員教育のコーナー
【船の科学館資料ガイド8 練習帆船「日本丸」「海王丸」】



油彩画「帆船「海王丸」(II)」(画:鈴木政輝)



⑪ 海をわたる「操舵室」



展望塔外観とUW旗(安航を祈るの意)



展望室からは、360度の視野で東京港を見渡すことができます



展望室内の様子

展示船

船の科学館の前面水域では2隻の船舶を係留展示しています。

初代南極観測船 “宗谷”



“宗谷”「操舵室」



大きさ……… 2,736総トン
最大速度……… 12.3ノット
全長……… 83.7メートル
乗組員数……… 94名

青函連絡船 “羊蹄丸”

大きさ……… 8,311総トン
最大速度……… 21.2ノット
車両積載数……… 48両
旅客定員……… 1,200名



“羊蹄丸” 船内「青函ワールド」



屋外展示物

船の科学館の敷地、屋外には、大型の資料を展示物として設置しています。



① 戦艦「陸奥」主砲

昭和18年(1943)6月8日に爆沈した、戦艦「陸奥」に装備されていた40cm主砲です。



② 九十九里の木造漁船

昭和40年代(1965)の千葉県九十九里浜の漁船、平成13年(2001)、寄贈していただきました。



③ 大型スクリーブローバ

平成13年(2001)、ナカシマプロペラ機75周年記念事業の一環として、寄贈していただきました。



④ ロシア装甲巡洋艦「アドミラル・ナヒーモフ」主砲

明治38年(1905)対馬沖(長崎県)で沈没した「アドミラル・ナヒーモフ」に装備されていたもので、昭和55年(1980)頃引き上げられました。



⑥ 海底ハウス“歩号一世”

昭和43年(1968)、海底に沈設し3年3ヶ月の居住実験等に使用され、笹川良一会長(当時)がジャック・マイヨール氏とともに訪問したこともありました。



⑦ 左：深海用有人潜水具JIM(模型) / ⑧ 右：深海潜水艇PC-18(模型)

昭和56年(1981)、開催中の「ポートピア'81」(兵庫県神戸市)みどり館において三和グループの展示品として出品されました。展示用に製作された模型です。

⑨ 潜水調査船“たんかい”

大陸棚調査のために使用された調査船で、日本鋼管㈱から寄贈していただきました。



⑨ 超電導電磁推進装置

平成元年(1989)に建造された、超電導電磁推進実験船“ヤマト1”搭載の、2基の超電導電磁推進装置のうち右舷側(東芝製)の1基です。



⑩ 半没水型双胴実験船“マリンエース”

昭和52年(1977)10月に完成した日本初の半没水型双胴船の実験船で、各種試験の実施後に三井造船㈱から寄贈していただきました。



⑪ 安乗埼灯台

あのりきま
明治5年(1873)、安乗埼(三重県)に設置・初点灯された木造灯台で、昭和48年(1973)から当館で保存されています。灯台の形状は保存していますが、建造当時の実物は一部分のみとなっています。



⑫ 大瀬崎灯台

明治12年(1879)の大瀬崎灯台(長崎県五島列島)の灯籠部分と、明治33年(1900)の稚内灯台回転灯器(レンズ及び回転台)の寄贈を受け、展示用の模擬灯台としたものです。



⑬ 東京灯船の灯器

昭和22年(1947)に建造された東京灯船の灯器と灯柱部分です。東京灯標の完成を機に引退、船の科学館に寄贈していただきました。

第1章 開館まで



■ 海事博物館構想誕生の背景

モーターボートによる競走で公営ギャンブルを行うことは、故 笹川良一会長がA級戦犯として巣鴨プリズンに収監されていた頃、米国の雑誌「ライフ」の記事を読んで発案したとされています。そ

の後、戦犯の容疑は晴れ無罪放免となった笹川良一会長の働きかけにより、昭和26年(1951)6月、「モーターボート競走法」が国会で可決され制定布告されます。モーターボート競走法の狙いは「海国日本を復興し、併せて地方財政

の困窮を救う」というもので、売上金の3%を国庫に納付することになりました。

法律施行以来、娯楽が少なかった当時、ボートレースは爆発的な勢いで人気を博して庶民に受け入れられ、事業は拡大の一途をたどりました。

こうしたなか、売上げの3%の益金を世のため人のためにより適切に使うことを考慮し、新たに資金の受入れと振興事業を行う財団の設立が望まれるようになってきました。

昭和37年(1962)10月、モーターボート競走法の一部が改正され、日本船舶振興会(現:日本財団)が設立されると、同財団は公益法人としてモーターボート競走事業の交付金の受入れ及び振興事業を行うことになりました。

振興事業の対象は、当初は造船及び関連工業の振興事業に限られていま



海事博物館建設専門委員会の委員長を中心とした総合計画委員会

したが、海難防止事業、海事思想普及、観光、体育、文教、社会福祉と広がり、さらにその他、公益を増進する事業といった幅広い分野にまで拡大されて行きました。

昭和38年(1963)5月、日本船舶振興会(現:日本財団)はその拠点とも言える船舶振興ビル(現:海洋船舶ビル)の完成に見通しが立つと、続いてモーターボート競走事業を恒久的に顕彰する有益な次期事業の調査・検討に着手しました。

当時検討された具体的な事業は大別して以下の3種類でした。

- ①青少年の海事教育・訓練を目的とした客船の建造。
- ②造船技術革新に対応した船舶技術試験設備の拡充又は研究所の建設。
- ③海事博物館の建設。

3つの案を調査検討した結果、わが国は昭和31年(1956)から造船世界一となったにも関わらず、欧米先進国に比べ海事思想や海事科学を普及啓発する施設が非常に少ないことから、一般特に次代を担う青少年に海事思想や海事科学を普及啓蒙する「海事博物館の建設」事業が最もふさわしいということになり、第5回日本船舶振興会理事会(昭和38年9月30日)において海事博物館建設の基本方針が決定しました。

2 「海事博物館建設」へ

日本船舶振興会(現:日本財団)の方針は決定しましたが、これを実現させるには造船・海運及び関係業界からの絶大な支援が是非とも必要との判断から、関係各位の意向を確認するため、「海事に関する博物館の建設について」と題した懇談会を開催することになりました。

この会合は「海事博物館建設懇談会」として、昭和39年(1964)1月13日、造船等海事に関する学識経験者及び業界代表者21名に呼びかけ、パレスホテルにて開催されました。懇親会では海事博物館建設に全員の賛同が得られただけでなく、その実現に対して強い要望が出されました。

この懇談会の意向を踏まえ、第6回日本船舶振興会理事会(昭和39年1月30日)において「海事博物館建設計画」を報告すると共に、国内のみならず欧米を中心とした海外主要海事博物館の視察を行うため、当時(財)日本海事協会

会長の山県昌夫氏を団長に6名の調査団を組織し、昭和39年(1964)10月24日から12月7日まで45日間に亘って欧米8カ国32の博物館等施設の視察・調査を実施しました。

こうした調査検討の結果、第7回日本船舶振興会理事会(昭和40年2月22日)にて「海事博物館(仮称)建設事業計画」が採択され、これを運輸省(現:国土交通省)に申請し、同年4月に「建設する博物館は、昭和40年より6ヵ年計画で昭和45年度末の竣工を期待し所要資金は概ね30億円とする」との概要で同省より認可を得ることが出来ました。

認可を受けて6月には、展示の基本的な構想を取りまとめるため、航海、歴史、船舶、機関、海運、漁船、港湾、艦艇の8部門について「海事博物館建設専門委員会」を発足させ、翌7月には専門委員会の委員長を中心とした「総合計画委員会」も設置・開催、展示計画についての調査検討と策定を始めました。



財団設立披露パーティーで挨拶する徳川良一会長



海外調査(サンフランシスコ海事博物館)

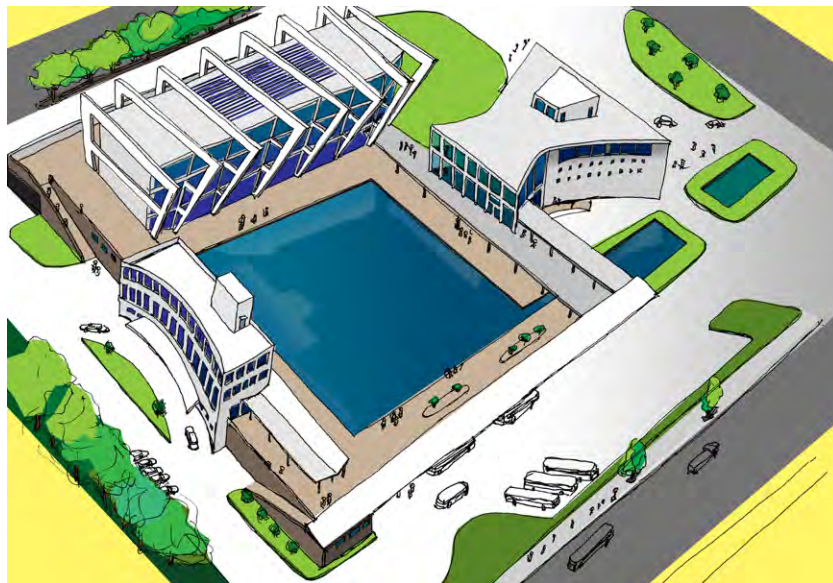
調査団の調査経路図
(1964.10.24~12.7)

3 建設規模及び 建設予定地の調査

昭和40年(1965)6月以降専門委員会等の会議は延べ百数十回に及び、昭和41年(1966)4月1日、日本船舶振興会(現:日本財団)内に新たに「海事博物館建設準備室」が設けられ、委員会の開催業務等の事務局機能を受け持つことになりました。同年5月に「海事博物館展示計画試案」を策定、昭和41年(1966)8月12日の「第9回 総合委員会」においては「海事博物館(仮称)展示計画」が決定しました。

その後、第17回日本船舶振興会理事会(昭和42年1月27日)にて、海事博物館の建設並びに運営の主体に関する基本方針について審議され、博物館は「過去2、現在3、未来5」の比率による未来志向の展示内容とし、費用総額は50億円にのぼるものとなりました。

また、本理事会で、海事博物館の建設と運営に当たる組織の設置に関して新たに財団法人を設立することを議決、昭和42年(1967)3月11日に設立発起人会が開催され、第19回日本船舶振興会理事会(同年3月30日)において新財団の設立について報告、同年3月16日に運輸大臣宛に法人設立許可申請書を提出し、同年4月1日をもって設立の許可を受けました。(設立時:会長 笹川良一、理事長 山下正雄)



候補地のひとつ砧公園(東京都世田谷区)における完成イメージ図

財団法人 日本海事科学振興財団 設立趣意書 1967.4.1

わが国は、古来海に資源を求め、海を利用し、海洋および船舶の恩恵にあずかるどころ、まことに大なるものがあり、これがわが国経済文化の発展の上に大きな影響を与えてきましたことは、多言を要しないところであります。

資源に乏しいわが国が、現下の国際環境の下において、ゆるぎない自立経済体制を確立するためには、まず国際貿易の伸張を図ることが何より大切であります。この間に処して、大量の原材料物資および製品の安定的輸送の確保並びに国際収支の改善のために、わが国海運・造船その他の海事産業の果たすべき役割が、いかに重要であるかは、識者のひとしく認めるところであります。

しかしながら、このような海事産業の重要性にもかかわらず、これに対する一般国民の認識は、遺憾ながらいまだに十分とはいえない実状であります。

従って、わが国経済における基幹産業が、今後更に大きく発展して行くためには、新しい角度から海事に関する科学知識の普及及び啓蒙活動を展開し、もって一般国民の深い理解と強力な支持を得るとともに、ここに将来をにうべき青少年の海事に対する関心を高めることが肝要であります。

このような目的のため、財団法人日本船舶振興会においては、かねてから海事博物館(仮称)の建設計画を樹立し、運輸大臣のご認可を得て、今日までその準備業務を行ってこられたのでありますが、この事業を強力かつ効果的に推進するためには、新たに専門の法人を設け、その事業を引き継いでこれが建設および運営に当たることが、最も適切な方法であると信ずるものであります。

このような見地から、ここに財団法人日本海事科学振興財団の設立を発起しました次第であります。

そうして、財団は、発足と同時に造船・海運並びにこれらに関する海事産業について、科学的見地に立脚したいいわゆる「科学館」的性格の博物館の建設計画を遂行し、世人特に青少年に対して、海事産業についての興味を呼び起こさせ、その科学知識を深め、科学する精神の涵養に資し、未来に対する夢を与えようとする計画であります。新財団は、この「科学館」において、上述の構想のもとに、時代の進歩に即応し、かつ調和のとれた展示を行うばかりでなく、更に必要な組織・施設を設けて、館の内外を通じて社会教育活動を積極的に実施し、もってその設立の使命を全うせんとするものであります。

こうして、海事博物館の建築計画を推進する(財)日本海事科学振興財団が誕生しました。財団では、設立当初の第1回理事会により計画の概要を全般的に見直し、「建物延床面積20,000平方メートル、昭和47年度末竣工予定、所要資金50億円」と修正しました。当財団の設立趣意書を左に記します。

一方、建設用地の獲得については、国有地、公有地、私有地等近県を含み40数箇所の候補地を実地に調査・検討しましたが、立地条件、交通事情、価格等の関係から建設用地を確保するには到りませんでした。

<建設用候補地の例>

東京都大田区南六郷	10,000坪
東京都渋谷区原宿3丁目 (旧海軍館)	8,662坪
東京都品川区北品川4丁目	9,553坪
東京都世田谷区砧(砧公園内)	24,000坪
神奈川県横浜市本牧4丁目 前面埋立地	10,000坪
神奈川県横浜市山下公園内東部	4,600坪
神奈川県横浜市本牧三溪園 前面緑地	10,000坪
千葉県船橋市 (船橋ヘルスセンター近く)	20,000坪
千葉県千葉市稲毛海岸埋立地	50,000坪

4 英豪華客船の引退と 壮大な夢

(財)日本海事科学振興財団の設立から僅かに1ヶ月、昭和42年(1967)5月、英国キユナード社の豪華客船“クイーン・メリー”(81,237総トン)及び“クイーン・エリザベス”(82,998総トン)が相次いで大西洋航路の定期航路を退き、売りに出されると言うニュースが世界に報じられました。

“クイーン・メリー”は、昭和11年(1936)就航、全長311メートル、8万総トンを超える巨船で、贅を尽くした内装は豪華客船の名に恥じない芸術品ともいべき船で、“クイーン・エリザベス”はそれを

上回る文字通り世界最大の豪華客船でした。

この話を伝え聞いた笹川良一会長は、「わが国造船界の今日の隆盛は、主に伝統ある造船王国の英国に学ぶところが多かった。ところが、その象徴的存在である“クイーン・メリー”、“クイーン・エリザベス”がスクラップになってしまう。これを、黙って見捨てるわけに行かない、是非日本に持って来たい。」と考え、太巻光吉常務理事を伴って6月24日～7月6日に調査団を組織して急遽英国に出張、豪華両姉妹客船の現地調査を行うと共にキユナード社副会長と会談し、構想中の海事博物館に世界最大級の豪



“クイーン・メリー”の前に立つ笹川良一会長

華客船を併設する計画の検討を開始しました。

こうした検討の結果、世界的な名船である豪華客船を海事博物館と共に設置すれば、多数の見学者の来訪が期待でき、船内の各種施設を通じて海事知識の普及啓蒙を行うとともに、青少年の宿泊施設としても利用できる、他に例を見ない効果的な施設が構築できるとの結論に至りました。

また、曳航方法、係留方法等の検討も行い、設置場所についても東京都と協議を重ね、さらに大阪で開催されることになった「日本万国博覧会」（昭和45年（1970）3月～9月）に協賛し神戸港で洋上ホテルとして使用し博物館建設資金を獲得した後、東京港に回航して海事博物館に併設しようという大胆な構想も生まれました。

そして、“クイーン・メリー”を取得すべく入札に参加、7月20日、笹川会長と担当係員は落札したときに読み上げる声明文を手手に英国に向かいましたが、到着した直後に届いた知らせは「米国ロングビーチ市が落札した」という残念な結果でした。

第4回 常任理事会（昭和42年9月7日）において、“クイーン・メリー”入札については、当財団は7億5千万円で応札したが、ロングビーチ市が12億3千万円で落札したこと、もともと“クイーン・メリー”

は予備的なもので本命は昭和43年（1968）9月限りで引退・売却される“クイーン・エリザベス”であることが報告されました。

この方針を受けて、今度は“クイーン・エリザベス”の基礎情報を得るため、山下正雄理事長が造船技術者2人を伴い、昭和42年（1967）10月6日～10月20日、実際に一等船客として“クイーン・エリザベス”に乗船、サウサンプトン（英国）からニューヨーク（米国）までの5日間の航海を通じて船内をくまなく調査し、改造及び船内の利用計画の基礎情報の収集を行いました。この実船調査の後、

第5回 常任理事会（昭和42年（1967）10月27日）では、“クイーン・エリザベス”併設の海事博物館建設計画について審議され、

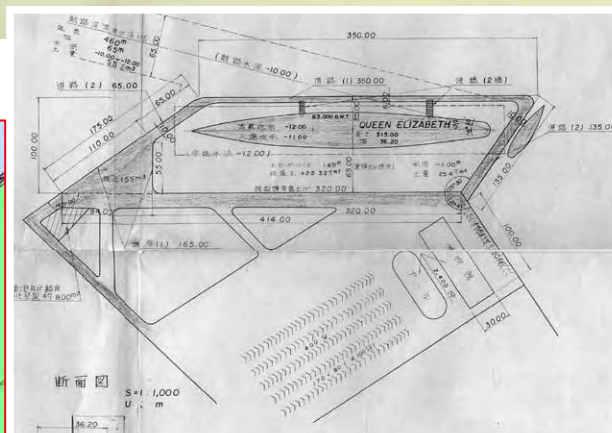
- ①売却価格は20億円程度と見込まれ、これを購入・回航した後、係留・改造工事を実施、13号埋立地の海面約8,000坪とこれに隣接した陸地約25,000坪を建設用地として予定する。
- ②展示は、“クイーン・エリザベス”約1億円、海事博物館約6億円を要する。
- ③“クイーン・エリザベス”は実物教育として利用すると共に、学校団体及び一般客に低料金で宿泊できる施設と



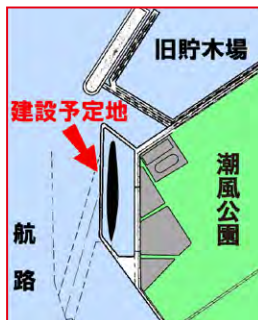
“クイーン・エリザベス”の調査を行う関係者一行



“クイーン・エリザベス”を併設した海事博物館の構想図



“クイーン・エリザベス”を併設した海事博物館構想の平面図



配置図



“クイーン・エリザベス”の船尾側

して、船内の一部をホテル業者に賃貸する。

④建設資金としては、“クイーン・エリザベス”購入・回航・係留・改造費に約49億2千万円、科学館建設費として約24億6千万円を要する。

⑤資金調達計画は、建設費74億円のうち50億円は日本船舶振興会(現:日本財団)に助成を依頼、残り24億円は“クイーン・エリザベス”事業の収益によってまかなう。

といった方針が示されました。

これを受けて、神戸港に係留する場合の係船場所・方法、所用経費の算定等についての調査及び客船を併設する博物館に関する調査を行い、「QE号の神戸係留に関する調査研究報告書」(神戸海難防止研究会、1968年2月)並びに、「クイーン・エリザベス号併置の船の科学館に関する調査報告書」昭和43年(1968)3月 日本港湾コンサルタント)として報告を受け、様々な検討を行いました。

さらに、最終係船場所の東京港においても、東京都との折衝を重ね、水深等を調査し技術的にも経費的にも出来るだけ航路に近い場所が良いとの見解が示され、東京港第1航路(西航路)に面した13号地その1の埋立地が最適と判断しました。

ところで、“クイーン・エリザベス”の落

札予想価格は当初8億円程度とされていましたが、“クイーン・メリー”をロングビーチ市が12億3千万円で落札したことから改装を終えたばかりとの理由で3倍近くに跳ね上がり、日本船舶振興会(現:日本財団)は550万ドル(約20億円)を準備して、キュナード社の合意をほぼ取り付けるまでに到りました。

しかしその矢先、国際収支の悪化から「日本は今外貨を確保する必要があるので計画を断念してほしい」と、当時運輸大臣だった中曽根康弘氏より重大な要請がありました。これを受け第6回常任理事会(昭和43年(1968)2月19日)にて経過が報告され、最終的には計画を断念、新たに船の科学館の建設計画

のみを推進することになった旨を説明し、承認を得て、昭和43年(1968)2月27日購入計画断念の表明をしました。

当財団が購入を断念した2年後の昭和45年(1970)、本船はアイランド・ナビケーション社を所有する香港の海運王C.Y.トン氏に320万ドル(約11億円)で買い取られることになりました。

本船はその後、香港で洋上大学船“シーワイズ・ユニバーシティ”として改装工事を行っていましたが、昭和47年(1972)1月にビクトリア港外で艀装工事の最終段階に大火災を起し、無残にも転覆・全損してしまいました。船の科学館の建造工事が進んでいる最中の出来事でした。



香港沖で炎上する“クイーン・エリザベス”

5 船の科学館の 建設計画と概要

こうして、世界最大の豪華客船“クイーン・エリザベス”を東京港に浮かべ、海事博物館に併設して展示・公開し、ホテルとしても活用しようとする壮大なアイデアは夢物語として消滅しました。

しかし、計画断念直後の3月には海事博物館の名称を「船の科学館」とすることを正式決定、東京港13号地その1の埋立地を建設地にする計画もそのまま進められ、土地購入についても東京都との折衝を継続することとしました。この土地は、公園としての活用が検討されていたこともあったためか、用地の取得は難航しました。

しかも、豪華客船への捨てきれない夢もあり、どうしても海に面したこの土地が良いと執着した笹川良一会長に対して、当時の役員及び関係者はこぞって反対しました。確かに交通手段もない地の果て、足元もぬかるむ荒地を購入して博物館を建てようなどということは、当時としてはどう見ても無謀としか言いようがありませんでした。

しかし、それから40年、今日このように臨海副都心として注目される場所に発展したことは、土地選定に関して笹川良一会長に卓越した先見の明があったと言わざるを得ません。

さて、土地については粘り強い交渉が

行われ、ついに払い下げが実現しましたが、予算の関係から面積を46,000平方メートルに縮小、場所も北側の一面に移されました。昭和43年(1968)秋に、基本設計図書を添付した土地の譲渡依頼を東京都知事宛に提出、翌年3月の定例都議会の審議を経て当財団への払い下げが承認され、同年12月に土地の売



建設用地として購入した13号地の調査を行う関係者



昭和45年頃の建設用地



昭和40年代の東京港と広がる埋立地 ○印は現在の船の科学館の位置

(提供：東京都港湾局)



各種委員会は延べ百数十回にも及んだ

買契約が締結されました。なお、売買価格は、6億6千7百万円(平方メートル単価1万4,500円)でした。

この用地の取得に時間がかかったこと、時期的には大阪万博終了後に建設工事に着手するほうが建設費の削減が図れるであろうと見込んだことなどから、建設計画及び工程を一部変更しました。

船の科学館の施設計画については、東京工業大学 清家清教授を中心に、東京都関係部局及び東京工業大学 鈴

木忠義教授等と必要な協議を行って設計の基本的事項をとりまとめ、昭和43年(1968)7月1日に設計に関する委託契約を、(株)森京介建築設計事務所及び、(株)三橋建築設計事務所と締結しました。

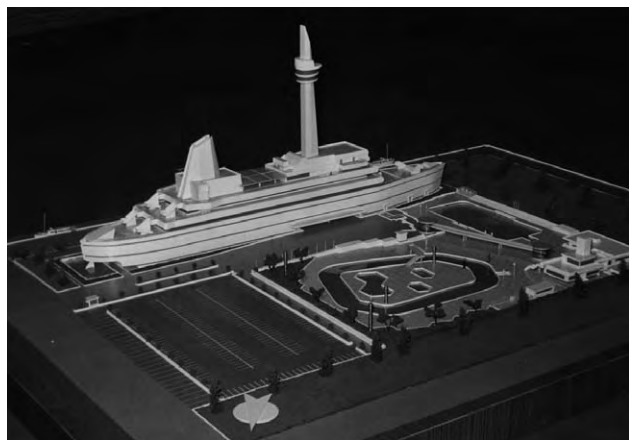
両者は、設計業務を分担して実施しましたが、その後(株)森京介建築設計事務所の設計に対する基本的な考えが当財団と一致しないため、話し合いの上円満に業務を解除し、事後の業務は(株)三橋建築設計事務所が単独で行うこととなりました。

また、用地購入契約締結に先立って建設用地の土質調査が必要となり、東京都の許可を得て必要最小限度の範囲で、成和機工(株)による土質調査を実施しました。この調査結果から、土質は予想以上に軟弱であること、基礎とすべき

地盤の深度も深く約40メートルもあることが判明したことから、用地購入契約締結後も更に東京都港湾局より種々のデータの提供を受けると共に梶谷調査工事(株)でさらなる地盤状況の詳細調査を実施しました。

第13回 常任理事会(昭和44年(1969)10月23日)においては、建物の基本設計について審議され、設計主旨として建物形状に船舶のイメージを取り入れるものとする、来館者の動線及び安全を特に配慮すること、更に設計概要では、展望塔の高さ96メートル、延床面積18,866平方メートル、展示室にはエスカレーターの設置も計画されることが報告されました。

基本設計は、昭和44年(1969)6月28日に完了するところまで進み、建築及び



完成予想模型(当初案)



完成予想模型(最終案)



昭和45年(1970)12月に行われた船の科学館新築工事地鎮祭

設備の基本設計図、基本計画書、並びに工事概算書が提出されました。

しかし、この基本設計に対し、建築基準法に基づく高層建築物構造審議会からは、建設用地の地盤が軟弱であることから展望塔の地震に係る動的解析については、400ガルの加速度を与えて検討するようとの指示があり、建物の構造強度をさらに高めることが求められました。

これらのことから、工事費の積算は18億円を上回ることになったので、建物規模を約11パーセント縮小、柱間隔の変更、展望塔の高さを5メートル低くするなど、工事費の削減に努めることとし、第15回 常任理事会(昭和45年(1970)3月

31日)において報告・承認されました。

こうして、建物の幅は28メートルから26メートルに縮め、吹抜け空間やエスカレーターを廃止するなど計画変更を行って、最終的な形ができました。

なお、建築工事に伴う関係官庁に対する許認可関係としては、建物の高さについて31メートルを超えるときは許可を受ける必要(建築基準法第57条第1項)があるので、昭和44年(1969)10月30日に申請し翌年3月24日に許可を受けました。

また、展望塔など特殊構造の部分は、建築基準法に基づき建設大臣(当時)の承認を得る必要があったため建築センターの評定を受け、昭和45年(1970)7月10日建設大臣宛に認定申請書を提出し、



鉄入れを行う笹川良一会長



杭が打設された建設用地

同年9月8日認定証が発給されました。

建築確認については、昭和45年(1970)6月30日に申請し、建築関係は同年12月2日に、設備関係は翌年4月7日に確認が得られ、工事着手の運びとなりました。

丁度この時期、建築基準法の一部が



船の科学館の鉄骨構造



鉄骨のみの船の科学館・空撮



笹川良一会長の現地視察



建設が進む船の科学館の空撮(プール工事に着手)

改正され、昭和46年以降に着工の場合には改正後の新法が適用されることになりました。新法が適用されると、新法に対応した設備変更が必要になり、工期等の大幅な変更が必要になるため、建設工事については年内に着工することとし、昭和45年(1970)12月25日付で工事請負契約を締結しました。

なお、建設工事に先立つ、昭和45年(1970)7月27日～12月20日の期間、軟弱

な埋立地の地盤改良を目的とした、サンドコンパクションパイル工法による地盤改良工事を、不動建設(株)にて実施しました。

サンドコンパクションパイル工法とは、直径400ミリのケーシングパイルを打設して砂を詰め、その後パイルを抜き取り、砂杭を作って水の表面張力により地中の水を排水しようとする工法で、地盤改良として今日でも一般的に行われている工法の一つです。

地盤改良工事を行った後に建築工事に着手しましたが、工事費の削減を図るため、工区を8工事に分けて発注することとし、契約は「総括契約」と「年度毎の契約」、また収益施設(展望塔、スケート、プール等)と非収益施設(本館等)に分けて行われました。

建物の規模は、全長210メートル、幅26メートル、展望塔高さ70メートルとなり船の大きさに例えると約6万総トンの大きさに



外壁ができ形が整いはじめた船の科学館



完成直後の船の科学館

相当し、建築費総額は約40億4千7百万円(地盤改良を含む土地購入費約6億9千4百万円、建築費約25億2千6百万円、展示費約8億2千7百万円)となりました。

施工については、不動建設(株)が担当して昭和45年(1970)12月26日に起工式を行い、昭和46年(1971)10月には鉄骨工事が完了して上棟式を実施しました。

6 展示工事について

海事博物館の展示計画の策定については先に述べたように、昭和40年(1965)6月、日本船舶振興会(現:日本財団)内に「海事博物館建設専門委員会」として、斯界の権威ある学識経験者をもって航海、歴史、船舶、機関、海運、漁船、港湾、艦艇、の8部門の「専門委員会」を組織し、更に各専門部会における思想の統一と調整のため各専門委員会の委員長と博物館のエキスパートによって構成す

る「総合計画委員会」が設置されました。

各専門委員会の開催は延べ数百回にも及び、翌7月には第1回の総合計画委員会が開催され、回を重ねて昭和41年(1966)8月12日の第9回総合委員会において、展示計画が策定され「海事博物館(仮称)展示計画」(昭和42年(1967)4月1日)として取りまとめが出来ました。

「総合計画委員会」及び各専門委員会の構成委員の方々を以下に示します。

<総合計画委員及び各専門委員会の構成>

総合計画委員会	委員長 山県昌夫 委員 関谷健哉 (航海専門委員会委員長) 委員 須藤利一 (歴史専門委員会委員長) 委員 吉識雅夫 (船舶専門委員会委員長) 委員 藤田秀雄 (機関専門委員会委員長) 委員 吉田俊朗 (海運専門委員会委員長) 委員 比田 正 (港湾専門委員会委員長) 委員 高木 淳 (漁船専門委員会委員長) 委員 牧野 茂 (艦艇専門委員会委員長)	船舶専門委員会 委員長 吉識雅夫 委員 菅 四郎、平木文男、 杉野 茂、元良誠三
		機関専門委員会 委員長 藤田秀雄 委員 原 三郎、鶴岡信夫、 松崎豊三、大江卓二、 小泉磐夫
		海運専門委員会 委員長 吉田俊朗 委員 今井金矢、宮本清四郎、 米里正明、松本一郎、 土井智喜、矢部正信
		港湾専門委員会 委員長 比田 正 委員 奥村武正、大石信二、 松本 清、新妻幸雄、 笠原 宏、高橋登一
航海専門委員会	委員長 関谷健哉 委員 鮫島直人、上坂太郎、 茂在寅男、鞠谷宏士、 森田富士助、西山安武、 西部徹一	漁船専門委員会 委員長 高木 淳 委員 田口喜三郎、清水龍男、 佐立正明、山口芳男、 深津吉郎、小島誠太郎、 浜田 正、中部謙次郎、 江口次作、村上 栄
歴史専門委員会	委員長 須藤利一 委員 石井謙治、山高五郎、 南波松太郎、田中健夫、 桜田勝徳、小川博	艦艇専門委員会 委員長 牧野 茂 委員 矢幡孝一、堀 元美、 緒明亮午、福井静夫、 松井基徳



建設前に据付けられたUEディーゼルエンジン



UEディーゼルエンジンの据付と同時期に設置した実物ブロック

本展示計画書では、展示の基本的な考え方として、「本博物館は船舶並びにその関連産業について、一般社会人特に青少年に認識を与え、海事思想の普及及び教育目的を達成しようとするものであるから、最近の技術及び産業の実状を説明するに止まらず、その進歩及び発展を理解させ、現状の理解と将来の発展について夢を与えようとするものである」としています。

この日本船舶振興会(現:日本財団)の「展示計画」を受け、当財団設立後初の第1回 常任理事会(昭和42年(1967)4月14日)にて新たに当財団内に、船舶専門部会、海運・港湾専門部会、船員・航海専門部会、海上保安専門部会(艦艇を含む)、歴史専門部会、の5部門について学識経験者による「展示専門部会」が設置され、笹川良一会長の構想として未来に重点を置き「未来5、現代3、

過去2」の割合で子どもに科学する心を起こさせ、その関心を伸ばして未来について夢を持てるようにするという画期的な基本方針が示されました。

実際の展示設計については、昭和45年(1970)6月10日、大阪万博のシンボルゾーンの展示設計を担当した(株)現代芸術研究所と契約を締結し、平野繁臣氏をプロデューサーとして専門部会にも出席し、展示におけるエキスパートとして意見を述べるとともに、各委員の意見を総合して基本設計及び実施設計の策定に取り掛かりました。

各展示専門部会の委員会は延べ10数回も開催され、これをとりまとめて展示の基本は館内をシンボルホール等19のコーナーに分けて、遊びながら学べる未来志向とし、翌年2月20日に「展示基本設計」が完成しました。

「展示実施設計」は、昭和46年(1971)

9月に第1次設計案が作成され、翌年6月に策定を完了しました。

そして、展示工事が開始され、その進捗に伴い展示内容を再検討した結果、青少年に興味と魅力を与える展示とするには、操船シミュレーター等の展示内容の充実を図る必要が生じ、これに要する費用として1億1千万円が見込まれ、展示工事費の総額を6億7千6百万円に改めました。

実際の展示工事施工業者については、博物館の展示施工に実績を有する展示業者5社を選び、昭和47年(1972)8月に工事の見積り合せを行うとともに、更に数次に渡って折衝を行った結果、(株)乃村工藝社他3社と、昭和47年(1972)11月15日に工事請負契約を締結し、工事に着手しました。なお、展示工事は2年間に渡るため、契約は総括契約及び年度契約に分け、また補助金工事と寄

付工事に分けて行われました。

寄付の大口は、造船工業会関係でしたが、寄付方法としては現金ではなくそれぞれの造船会社の最も得意とする分野の展示工事をお願いする形で実施されました。その分担は以下の通りです。

会社名	展示品名
三菱重工業(株)	海を拓くコーナー
石川島播磨重工業(株)	ガスタービンエンジン
日立造船(株)	コンテナ船“東米丸”模型
三井造船(株)	ホバークラフト模型
川崎重工業(株)	UR型タービン模型
日本鋼管(株)	ブロック建造
佐世保重工業(株)	半没水式石油掘削リグ模型
住友重機械工業(株)	ラッシュ船模型

その他の寄付者及び展示品名は以下の通りです。

寄付者名	展示品名
(財)海事財団	船を学ぶコーナー

なお、寄付募金の目標額の増額に伴い、展示内容を魅力溢れるものにするため、衛星航法、ナビゲーションコーナー、原子炉模型、海難救助模型等の追加展示工事を行い、最終的な展示工事は8億2千7百万円となりました。

ところで、展示資料の中でも突出して大きく重い(重量195トン、高さ9.5メートル)三菱UEディーゼル実験機関及びブロック建造については、躯体鉄骨が組まれる前の昭和46年(1971)7月に、搬

入・設置を行いました。この巨大なUEディーゼル実験機関及びブロック建造が設置された後、この周りを囲うように鉄骨が生まれ建物が建設されました。従って、本実験機関やブロック建造は建物を壊さない限り外には出せません。

建物がほぼ完成し、電気・水道が使用可能な状態になった昭和48年(1973)8月、財団事務所を船の科学館内に移設、翌昭和49年(1974)4月には開館に向けて財団の組織改変を行い、5月5日子供の日に開館を目途に準備を進めていました。しかし、展示物の調整等諸般の事情で準備が整わず、開館は7月20日「海の記念日」(現在の「海の日」は7月の第3月曜日)とすることに変更されました。



第2章 開館後



■ ついに船の科学館オープン

総ての展示工事が完了し機器の調整も終了した6月4日、マスコミ関係者を招いて内覧会を実施するとともに、プレス発表が行われました。

そして、7月20日の一般公開に先立つ7月18日の午前9時30分、「竣工修祓式」が執り行われ、これに続く10時30分より常陸宮殿下・同妃殿下のご臨席を仰ぐとともに、他に多数来賓をお迎えして、「開館記念式典」が挙行されました。

続いて、1階シンボルホール入口前において常陸宮妃殿下によるテープカットが行われ、館内をつぶさにご見学になりました。午後からは「祝賀パーティー」が開催され、翌19日のパーティーも合わせて両日で約3千人の来賓が出席されました。



開館記念式典



常陸宮妃殿下によるテープカット



常陸宮殿下・同妃殿下をご案内する、笹川良一会長

こうした祝賀行事を経て、昭和49年(1974)7月20日「海の記念日」(現:海の日)に無事開館しました。当日は中学生以下については入館無料としたため早朝より多数の人々が詰め掛け列を作り、1階講堂では「開館ビッグプレゼント」として映画や人形劇、剣道・空手の演舞、ドイツ少年使節団の合唱等多数の催物も行われたため、開館当日は1万3千人もの来館者が訪れました。

翌21日(日)はプール開きが行われ、午前10時のテープカットに続き、日本泳法の実演、ちびっ子競泳、シンクロナイズドスイミング等のオープニングセレモニー後の11時から一般にオープン、この日も中学生以下無料とあってプールは終日子ども達でにぎわい、初日を上回る1万

6千人の方々が来場され、プールも5千人を上回る入場者となって大賑わいとなりました。

このように、船の科学館は順調にスタートを切ることができたのですが、この日を迎えるために昭和38年(1963)9月の海事に関する博物館の基本方針が示されてから実に11年の年月が経過していたのです。



プール開きで挨拶する笹川良一会長

以下に、船の科学館の開館に際して示された「建設の目的」を記します。

建設の目的

四面海に囲まれた日本は、古来海に資源を求め、海を利用し船舶による物資の輸送によって、国民幸福を図ってきた。海運、造船その他の海事産業は、日本にとって欠くことのできない重要産業であるが、これに対する一般国民の認識は、残念ながらまだ十分とはいえない。

「船の科学館」は、「世界は一家、人類は兄弟姉妹」の理念の下に、日本国民、とくに未来をになう青少年に対して、海事産業についての興味を呼びおこさせ、その科学知識を深め、未来に対する夢を与えようとするものである。

昭和49年7月 財団法人日本海事科学振興財団 会長 笹川良一



2 開館時の展示構成と 主な展示物

船の科学館の、開館時における展示の特色やコンセプトは、以下のようなものです。

- ① 青少年を主な対象としている。
- ② 従来の博物館にありがちな、いたずらに細部にわたる複雑な羅列的展示手法を避け、原理原則、重要な興味ある事項のみを取り上げて解説する。

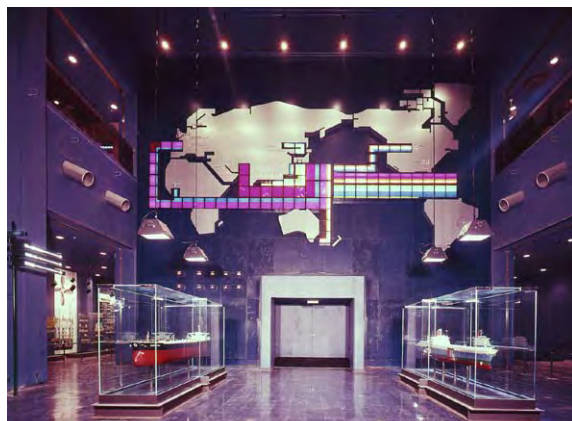
③ 展示の比率は、「過去2、現在3、未来5」を目標とした未来志向型の科学館にする。

④ すぐれた新しい展示方法として、音響・映像を駆使するとともに参加体験型の展示を多く取り入れる。

こうした展示の特色やコンセプトは、それぞれの階に以下のような展示コーナーを設けて具現化しました。



20 船橋「模擬ブリッジ」



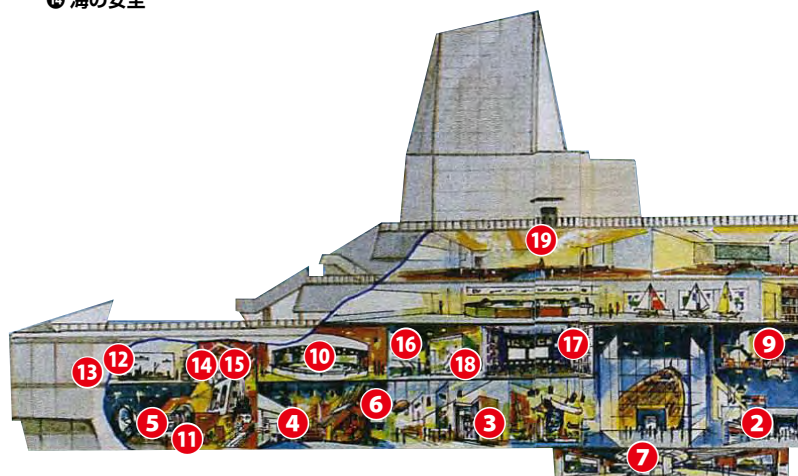
1 シンボルホール



14 海の安全



10 港のやくわり



開館当時の本館の展示構成

- 1階 —
- ① シンボルホール
 - ② 装置空間(新しい世界を求めて)
 - ③ 船のすべて
 - ④ 船をつくる
 - ⑤ 船をうごかす
 - ⑥ 船の未来

- 地下1階 —
- ⑦ 海をひらく

- 2階 —
- ⑧ 船のあゆみ
 - ⑨ 世界を結ぶ海運
 - ⑩ 港のやくわり
 - ⑪ 思い出の軍艦
 - ⑫ 海のみもり
 - ⑬ 海の幸を求めて
 - ⑭ 海の安全
 - ⑮ 海をわたる
 - ⑯ 船を動かす人々
 - ⑰ 船をまなぶ(ティーチング・マシン)
 - ⑱ 海に親しむ

- 3階 —
- ⑲ ナビゲーション・コーナー、特殊展示場

- 6階 —
- ⑳ 船橋



⑳ 船橋「一日船長コーナー」



⑱ 海に親しむ



また、制作及び寄贈を受けた主な展示・収蔵資料は以下の通りです。

① UEディーゼル・エンジン

実験機関(実物)

三菱造船(株)(現:三菱重工業(株))によって、昭和28年(1953)わが国で初めて開発された船用大型ディーゼル機関の実験機で、同社より寄贈を受けたものです。重量195t、高さ9.5m、3気筒、筒径

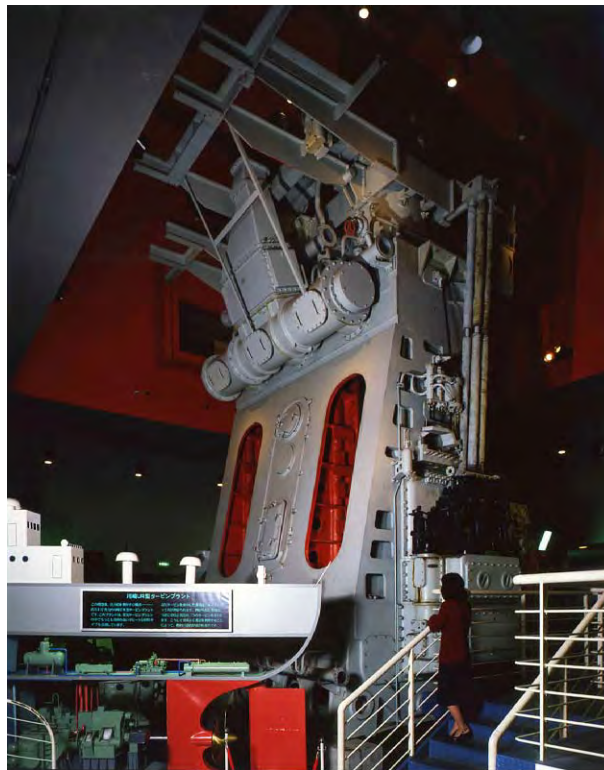
720mm、行程1,500mm、出力3,300馬力で、非常に巨大で重量があるため、運搬船に分割して積込まれ、長崎より海上輸送し東京港13号ふ頭にて大型フローティング・クレーンを使って陸揚げの後、陸上輸送して鉄骨が組み上がる前の基礎部分(現在の位置)に据え付けられたものです。

② 軍艦“咸臨丸”模型(縮尺1/50)

在日オランダ大使館を通じ、同艦の建

造時の図面を保有している同国プリンスヘンドリック海事博物館へ模型の制作を依頼、同館学芸員W.ラップ氏の指導の下、ロッテルダム在住の模型製作者M.トクソパス氏が制作を担当しました。

なお、各マストのシュラウド基部のデッドアイが、日本側資料により新式のターンバックルに変更されていたことが判明、直ちに模型も改装されました。今日においても、数ある“咸臨丸”の模型の中で



UEディーゼル・エンジン実験機関(実物)



軍艦“咸臨丸”模型(縮尺1/50)



戦列艦“ヴィクトリー”模型(縮尺1/50)



帆船“カティーンサーグ”模型(縮尺1/50)

最も正確に実船を再現しています。

【船の科学館資料ガイド7 幕末の蒸気船
“咸臨丸”】

③ 戦列艦“ヴィクトリー”、

帆船“カティ・サーク”模型(縮尺1/50)

“ヴィクトリー”はポーツマス軍港に、“カティ・サーク”はグリニッジの乾ドックに、いずれも英国内に実船が保存・展示されています。



客船“浅間丸”模型(縮尺1/65)

そこで、この2隻の模型制作は在英国大使館を通じて本国における制作業者を問い合わせたところ、国防省に工房を持つ模型制作者ジュリアン・グロサップ氏の推薦を受けたので、同氏に発注しました。製作途中、不幸にして同氏が亡くなるというアクシデントに見舞われましたが、約1年制作期間を延長して完成納品を受けることができました。

④ 客船“浅間丸”模型(縮尺1/65)

ロンドンのジャパン・シップ・センターが、同地の古美術店「ラングフォード・シルバー・ギャラリー」に大阪模型製作所製の“浅間丸”模型が売りに出ているのを発見、写真を付けて報告してくれたので、検討の結果、購入することとなりました。本模型は、ロンドンから日本郵船(株)のコンテナ船に搭載され東京港に到着しました。

⑤ 戦艦“陸奥”主砲(実物)

重さ102トン、全長18.8メートルある戦艦“陸奥”の40cm主砲は、爆沈を起こして沈没した同艦の引き揚げ作業を行った深田サルベージ(株)より、寄贈を受けたものです。広島県江田島より海上輸送し、大型のフローティング・クレーンで吊上げ、昭和49年(1974)5月22日陸上に用意された架台に設置されました。

⑥ 戦艦“敷島”模型(縮尺1/48)

英国のテームス造船所にて製作された本艦建造時の竣工模型で、いわゆるビルダーズモデルと呼ばれているものです。

もともと、ポーツマスの海軍戦勝記念センターに置かれていたものを、イギリス国防省から昭和46年(1971)1月付で寄贈いただいたもので、昭和47年(1972)11月に日本に到着しています。



戦艦“陸奥”主砲(実物)



戦艦“敷島”模型(縮尺1/48)

⑦ 貨客船“新田丸”模型(縮尺1/50)

本模型は、日本郵船(株)本社の2階役員室前に展示してあったもので、当財団役員一行が同社を尋ねた折、本模型をじっと凝視していたのを見とめられ、必要なら寄贈しても良いということになって寄贈を受けたものです。本船竣工時(1939年)に初山艦船模型製作所にて制作されたビルダーズモデルです。

【船の科学館資料ガイド5 戦前日本の最

優秀客船“新田丸”】

⑧ 旧逋信博物館からの譲渡資料

日本船舶振興会(現:日本財団)は、昭和41年(1966)2月、船の科学館の建設に際して、運輸省(現:国土交通省)から旧逋信博物館所蔵の海事関係展示資料を譲り受けており、その主なものは、御座船“泰宝丸”模型、貨客船“うめが香丸”模型、船鑑、日本型北前船図、弁

才型荷船設計図、八王子信松院^{しんしゅういん}模型図その他江戸期の絵図、古文書類です。

また、同じく日本船舶振興会(現:日本財団)に寄贈された「元海軍従軍美術家絵画」240点も併せて船の科学館が譲り受け、収蔵及び展示することになりました。



貨客船“新田丸”模型(縮尺1/50)



御座船“泰宝丸”模型(縮尺1/13.5)



貨客船“うめが香丸”模型(縮尺1/50)

COLUMN 1

<世界海洋少年団>を結成

昭和49年(1974)7月

「見学研修会」「洋上研修」等の活動を行い、訪米見学研修も行って話題を集めました。昭和63年度をもって休会となりました。



3 宇宙科学博覧会の開催

船の科学館が開館して間もない、昭和51年(1976)、(財)日本科学協会は、宇宙をよりよく知ることをねらいとし、さらに、「子どもたちよ、豊かな未来を約束してくれる宇宙に目を向けよう」と語りかけることを基本理念とした、宇宙科学博覧会(以下「宇宙博」)の開催を決定しました。

宇宙博の準備は、昭和52年(1977)9月28日に発足した宇宙博組織委員会が行っていましたが、翌年2月1日、(財)日本科学協会と(財)日本海事科学振興財団が設立した宇宙科学博覧会協会(以下「宇宙博協会」)が引き続き宇宙科学博覧会の準備・運営を受け持つこととなりました。

宇宙博を具現化する道のりは決して平坦ではありませんでした。なかでも最も大きな困難は、NASA(国立航空宇宙局)に申し出ている展示品の貸与について、米国内の各博物館及び国民を説得できないというメッセージがもたらされたことと、開催の為に会場用地の確保が難航していたことの2つでした。

昭和52年(1977)6月、NASAをはじめとする米国側は、国内の博物館と国民の説得には、宇宙博が日米両国政府間の傘下で行われる必要がある、展示品貸借契約の日本側当事者が日本政府であることが望ましいと主張して来

ました。誠意を持って米国側と交渉した結果、日本政府関連省庁から米国関連省庁に宇宙博を支援する旨の文書が発信されることを条件に、原計画どおり推進の合意に至りました。

最後まで懸案として残ったのは会場問題でした。宇宙博の会場用地として、宇宙博協会は前身の宇宙博組織委員会から、船の科学館隣接の都有地(東京都江東区有明地先)を借用すべく昭和52年(1977)5月から東京都と交渉を重ね、様々な困難を克服し、翌年2月16日に賃貸借契約を締結することが出来ました。米国からの展示品第1号、ジェミニ宇宙船が到着したのはその2日後、ぎりぎりのタイミングでした。

宇宙博は、昭和53年(1978)7月から昭和54年(1979)9月にかけて2期にわたり開催されました。「宇宙—人類の夢と希望」をテーマに、第一期は昭和53年(1978)7月16日から昭和54年1月15日ま



船の科学館内に展示された月の石

で183日間開催され、見学者は約551万人にのびりました。第二期は「国際児童年」に協賛し、昭和54年(1979)3月24日から9月2日まで開催され、見学者は約562万人にのびりました。



夕陽に浮かび上がった船の科学館とロケット



開会式にご来臨いただいた常陸宮殿下・同妃殿下

4 南極観測船“宗谷”

“宗谷”は、今から73年前の昭和13年（1938）年2月に旧ソ連向けの耐水貨物船として進水し、特務艦として第二次世界大戦を生き抜き、戦後の昭和31～37年に初代南極観測船として活躍した名船です。

昭和53年（1978）、海上保安庁の巡視船としての退役時に、官界、経済界、政界、民間の各層から、“宗谷”の保存を望む声が沸き起こりました。

笹川良一会長は、“宗谷”を「不可能を可能にした奇跡の船」と絶賛し取得することを決め名乗りを挙げました。

昭和53年（1978）10月、海上保安庁から保存先として指名され、宇宙博第一期開催中の同年5月1日から船の科学館での一般公開が開始されました。

平成14年（2002）9月には、乗船見学者数600万人を突破し、また、平成18年（2006）11月には、南極観測50周年を記念した昭和31年（1956）当時の出航



南極観測船時代の“宗谷”



一般公開のテープカット



一般公開を開始した“宗谷”

COLUMN 2

船の科学館前面水域で

「潮干狩り」が大人気 昭和55年（1980）5月

かつて船の科学館前面水域にあった自然の砂州に、あさが大発生し、潮干狩りの絶好のポイントになりました。たくさんの人々が賑わいましたが、新しい都市に変貌するとともに、こういった光景も失われて行きました。



式を再現した式典を実施し、平成20年(2008)には生誕70周年を記念した古希祭も行われ、今日に至っています。

【船の科学館資料ガイド3 南極観測船“宗谷”】



南極観測50周年を記念して実施した出航式の再現

5 二式大型飛行艇

二式大型飛行艇は、昭和15年(1940)12月初飛行し、昭和17年(1942)2月に日本海軍に制式採用された、当時世界一の高性能を誇った大型飛行艇です。

終戦後の昭和20年(1945)11月、本機の高性能に注目した米海軍が詫間基地(香川県)から横浜まで空輸し、種々の性能テストと飛行テストを行った後に、バージニア州ノーフォーク海軍基地で保存されていましたが、昭和53年(1978)

6月、米海軍省は経費削減からスクラップを表明、これを聞いた笹川良一会長が、資金提供と受入を表明、同年10月には米合衆国下院において正式に返還許可が議決されました。

昭和54年(1979)4月、「二式大艇里帰り実行委員会」が発足、ノーフォーク海軍基地では笹川会長も出席した返還式が実施されました。

同年7月に日本に帰還し、翌昭和55年(1980)には、「二式大艇復元実行委員



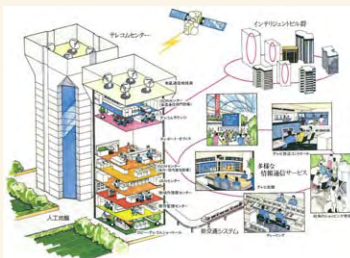
米国ノーフォーク海軍基地での返還式

COLUMN 3

「東京テレポート構想」生まれる

昭和60年(1985)4月

鈴木東京都知事(当時)により発表された構想で、埋立地を国際的な情報の受発信基地にしようというもので、未来都市が誕生するような構想でした。現在の東京臨海副都心としての発展の原点とも言えるでしょう。



会」が組織され、本格的な復元作業が実施され、一般公開を続けてきましたが、平成15年(2003)12月、防衛庁(現:防衛省)に譲渡し、現在は海上自衛隊鹿

屋航空基地に移送され展示公開されています。

【船の科学館資料ガイド2「二式大型飛行艇」】



一般公開開始



見学通路があり、間近で見学できた



防衛庁への譲渡式

6 展示改装

船の科学館開館から10年が経過した昭和50年代後半(1980年)頃から、科学技術の目覚ましい進歩により、時代に即応しない展示内容や老朽化して十分に機能しない機器が随所に見られるようになりました。全体的にも経年による退色、汚損が激しく、展示効果を著しく損ねているとして、開館10年を契機として昭和61年(1986)から同63年(1988)にかけての3カ年計画で船の科学館展示改装整備を行いました。

このような大規模展示改装以外にも、平成3年(1991)に2階展示場の「Q&A」コーナー機器の一部にレーザーディスクなどの先端機器を導入、翌年の平成4年(1992)には同じく2階展示場の「船と港」コーナーを当時の先端映像であったホロスコープを導入し、展示装置の改造を行いました。

平成9年(1997)には、3階展示場の「日本の船」コーナーを「和船」コーナーへ改

COLUMN 4

「レインボーブリッジ」開通

平成5年(1993)8月

陸の孤島であった臨海部と対岸の芝浦ふ頭を結ぶ「レインボーブリッジ」が開通しました。自動車によるお台場地区へのアクセスがより便利になりました。



装するとともに、企画展会場を兼ねた「マリタイムサルーン」を整備しました。このサルーンは、企画展開催期間以外は、柳原良平氏のイラストによる船の歴史年表を眺めながら休憩できるようになっていました。

平成13年(2001)には、海上交通秩序の維持、海難防止、災害救助、海洋汚染防止などの海上保安庁の業務を中心に紹介する2階「海の安全」コーナーを海上保安庁の協力を得て全面改

装し、続く平成19年(2007)には、わが国の海と、そこでおきている諸問題について紹介する「にっぽんの海」コーナーを新設しました。

昭和61年(1986)

潜水艦コーナーの新設



改装前

昭和62年(1987)

シンボルホール樽廻船(模型)の設置



昭和63年(1988)

操船シミュレーションへの新替え



改装後



COLUMN 5

「世界都市博覧会」開催を中止!

平成7年(1995)5月

平成8年(1996)3月からの開催が予定されていた「世界都市博覧会」が、都市博中止の公約を掲げて当選した青島東京都知事(当時)により中止されました。建設中止となった施設も多く、開催されていれば今とはまた違った臨海副都心が創造されていたかもしれません。



7 青函連絡船“羊蹄丸”

“羊蹄丸”は、昭和40年(1965)に青森と函館を結ぶ鉄道連絡船として建造され、船名も北海道の羊蹄山にちなんで名付けられました。

昭和63年(1988)7月、青函航路廃止に伴って引退、北海道旅客鉄道(株)(JR北海道)より取得しました。しかし、係留地に予定していた船の科学館の前面

海域を含む臨海副都心開発工事の遅延などにより、同船は三井造船(株)千葉事業所に係留されることになりました。造船所に係留中であった平成3年(1991)6月、日本政府よりイタリア・ジェノバで開催される「国際船と海の博覧会」へ日本政府のパビリオンとしての出展要請を受け、同博覧会協会へ貸出すことになり、平成4年(1992)5月15

日～8月15日にジェノバで開催された博覧会では、日本政府館として見学者約70万人を迎えました。

博覧会終了後、船内の改装を行い、平成8年(1996)3月より、フローティングパビリオンとして船の科学館前面海域に係留し、一般公開を開始しました。

平成15年(2003)11月、船体色を青函連絡船としての現役当時の船体色に



現役時代の“羊蹄丸”

COLUMN 6

新交通「ゆりかもめ」開業

平成7年(1995)11月

「レインボーブリッジ」開通から2年後、臨海副都心を走る公共交通機関として「ゆりかもめ」が開業しました。新橋～有明間で開通し、臨海副都心地区へのアクセスが飛躍的に向上しました。



復元する作業を実施し、平成20年(2008)3月7日には、青函連絡船100周年記念行事として、昭和63年(1988)3月13日の最終上り便の出航・入港を再現したイベントを実施しました。

【船の科学館資料ガイド 青函連絡船“羊蹄丸”】



ジェノバへの移送中の“羊蹄丸”



国際船と海の博覧会にて



華やかに行われた一般公開の開始イベント



青函連絡船100周年記念行事として行った最終便の再現イベント

COLUMN 7

復元船“サン・ファン・パウティスタ”来航、一般公開

平成8年(1996)5月

今から約400年前、仙台藩の遣欧使節団を乗せてヨーロッパに向ったガレオン帆船の復元船で、竣工後に船の科学館前で一般公開され、多くの人々が見学のため訪れました。その後、宮城県石巻市で一般公開されていましたが、平成23年(2011)の東日本大震災で、大きな被害を受けました。



8 北朝鮮工作船の一般公開

平成15年(2003)5月31日から翌年2月15日までの256日間、船の科学館において北朝鮮の工作船の一般公開が、財団法人海上保安協会の主催、日本財団の協力により行われました。

同船は、北朝鮮の工作船で、平成13年(2001)年12月23日に九州南海域において発生した巡視船による不審船追跡事件の当該船舶であり、巡視船との

交戦の末、自爆・自沈したものです。平成14年(2002)9月11日に引き揚げられ、海上保安庁による検証終了後、スクラップされる予定でしたが、日本財団の資金提供により移送され、船の科学館での公開に至りました。船の科学館での公開中の見学者数は約163万人にのぼりました。

平成16年(2004)12月10日からは、海上保安庁の横浜海上防災基地に移送され展示されています。



北朝鮮工作船の搬入設置作業



一般公開中の全景



見学のため来館した小泉首相(当時)

9 につぼんの海コーナーの新設

平成19年(2007)7月、「海洋基本法」の施行にあわせて、本館2階展示場「船と港」コーナーを一部改装し、日本の領海・排他的経済水域(EEZ)、大陸棚や領有する島しょについて解説・紹介する、「につぼんの海」コーナーを設置公開しました。

船の科学館では、開館当初より、日本の海事産業の基盤である造船・海運をはじめとする海事諸産業に関する展示コーナーを主に設置してきましたが、近年、海洋環境の悪化、海洋資源の減少、近隣諸国との諸問題等、わが国をめぐ

る海にさまざまな問題が生じていることもあり、また、こうした状況に対応するため、わが国も「海洋基本法」を策定し総合的な海洋政策をすすめていこうとの機運の高まりを受け、本コーナーを開設したものです。

【船の科学館資料ガイド11 につぼんの海】



見学のため来館した海上保安庁長官(右より2人目)



につぼんの海コーナー

COLUMN 8

夏の風物詩「シーサイドプール」

模型船等実験プールとして設置した当館のプールは、開館以来、夏季は遊泳施設として開放してきました。

流れるプール(回流プール)と子供プール、静水プールと3つのプールがあり、潮風を感じて遊泳できるプールとして好評を博してきました。

長年親しまれて来たプール施設も、平成11年(1998)地盤沈下等による劣化のために静水プールを撤去、平成20年(2008)には、回流プール・子供プールも遊泳施設としての使用を終了することになりました。その後は、カヌー等の体験教室を行う「体験教室プール」として活用しています。都内に位置するプールということもあり著名人も訪れ、オリンピック水泳競技の金メダリスト北島康介選手は、「生まれて初めて体験したのが船の科学館のプール」と自著で語っています。

遊泳施設としての賑わいを見せてきたシーサイドプールですが、実は昭和49年(1974)～同54年(1979)の間、冬季にはアイススケート場としても開放してきました。



回 各種イベントの開催

船の科学館は、海事思想の普及啓発のため、展示活動の充実のみならず、ヨットやカヌーの体験教室、企画展・特別展の開催、海の日(海の記念日)関連行事や大型連休等の期間中に開催するワールドシーワールドといった各種催事、水上バス貸切による港内見学会等の実施を行ってきました。

また、かつては、カーフェリーや客船の貸切による洋上研修会、海事広報車による全国各地での活動等にも取り組んで来ました。

【開催した主な行事】

- 体験教室
- 企画展と特別展
灯台展、沖縄ミニ海洋博展、
カレンダー展
- うみ・ふねセミナー
- 船舶模型工作コンクール、
海と船の工作ひろば
- マリンフェスティバル、海の防災ペー
ジェント、ワールド・シーワールド(WSW)
- 東京港見学会、シップウォッチング in 東京湾
- 海事広報車による巡回教室
- 洋上スクール・研修関連
- その他
君も一日海上保安官になろう、
こども館長



見学研修会で来館した子どもたちに語りかける笹川良一会長



シーカヤック(船の科学館前面水域にて)



エンジン付ゴムボート(体験教室プールにて)



水質調査等を行う海洋教室



海・船セミナーの開催状況



シップウォッチング in 東京湾(使用船は“海舟”)



シップウォッチング in 東京港(荷役作業中のコンテナ船を間近で見学)



森田文憲館長(中央)と、博物館活動を体験した小学生によるこども館長たち



練習帆船「海王丸」出航時の登艦礼



洋上スクールでの海上保安庁の訓練



海の男のギャラリートーク（「宗谷」船内にて）



読書ルームで行ったお話し会



華やかなワールド・シー・ワールド(WSW)の入口装飾



海上保安庁 特殊救難隊の救助訓練(WSWにて)



「君も1日海上保安官になろう」に参加した子どもたち



特別展 「灯台展」の開催の様子

COLUMN 9

船の科学館ボランティア 平成8年(1996)4月

平成8年(1996)よりボランティア制度を開始、旧東海銀行OBで組織する「東友会」、旧商船大学等OBで組織する「海洋会」などに、個人での登録も加えて、平成22年度(2010年度)で、215名の方が登録されています。

活動内容は、読書ルームでのレファレンス活動、展示場の説明や館内案内のほか、“宗谷”“羊蹄丸”をはじめとする船舶の元乗組員による解説イベント等、多岐にわたっています。



船の科学館 年表

昭和38年(1963)

- 9月 財団法人船舶振興会はモーターボート競走の収益を世のため人のために生かす事業として、海事科学の普及を目的とした博物館建設の基本方針を決定

昭和39年(1964)

- 10月 海外海事博物館調査を実施
(期間:10.24~12.7)

昭和40年(1965)

- 4月 海事博物館(仮称)事業計画を実施、運輸大臣の許可を取得

昭和41年(1961)

- 4月 財団法人船舶振興会内に海事博物館建設準備室を設置
8月 海事博物館展示計画を決定

昭和42年(1967)

- 4月 博物館事業を実施、運営する団体として財団法人海事科学振興財団を設立
5月 豪華客船“クイーンエリザベス”を取得し、東京港に浮かべて博物館とする構想が浮上

昭和43年(1968)

- 2月 豪華客船“クイーンエリザベス”の取得が不可となり、同構想を断念
3月 博物館の名称を「船の科学館」と決定
船の科学館建設用地を東京港13号その1埋立地に内定、建設事業計画を作成

- 8月 「元従軍美術家記録作品展覧会」を東京・三越で開催

昭和44年(1969)

- 4月 「元従軍美術家記録

作品展覧会」出品作品240点を日本船舶振興会より一括寄贈

- 8月 寄贈を受けた「元従軍美術家記録作品」による「美術展」を大阪・三越で開催
12月 船の科学館建設用地を取得
(東京都江東区有明一丁目南西側地先13号その1埋立地)

昭和45年(1970)

- 12月 「船の科学館建設工事」の地鎮祭の実施、同工事に着手

昭和46年(1971)

- 7月 三菱重工株式会社より寄贈された三菱UE型ディーゼルエンジン実験機関の据付を完了

昭和48年(1973)

- 8月 財団の事務所を船の科学館に移転

昭和49年(1974)

- 3月 船の科学館本館完成
7月 船の科学館一般公開、プール開業、世界海洋少年団結成
12月 船の科学館アイススケート場を開業
(期間:S49~S54)

昭和50年(1975)

- 9月 船の科学館友の会を設立(世界海洋少年団を愛称に変更)
(期間:S50~S63年度)

昭和51年(1976)

- 8月 「訪米見学研修団」を米国建国200年記念祭へ派遣
(期間:8.15~23)
10月 「第1回船舶模型工作コンクール全国大会」を開催
(期間:S51~S54)



1974年7月
開館時の様子 装置空間



1974年7月
プール全景



1975年9月
友の会設立 友の会ニュース(船の科学館報)



1976年10月
第1回船舶模型工作コンクール

昭和53年(1978)

7月 「宇宙・人類の夢と希望」をテーマに、船の科学館及び周辺会場で「宇宙科学博覧会」を開催(見学者数約551万人)
(期間:S53.7.16~S54.1.15)

10月 元南極観測船“宗谷”を取得

昭和54年(1979)

3月 国際児童年に協賛し「宇宙科学博覧会」を再開(見学者数約561万人)
(期間:3.24~9.2)

4月 米国ノーフォーク海軍基地で「二式大型飛行艇」の返還式を開催

5月 元南極観測船“宗谷”の一般公開を開始

昭和55年(1980)

7月 「二式大型飛行艇」の展示公開を開始

5月 船の科学館全面水域で潮干狩りが大人気となる

昭和56年(1981)

6月 本館3階に図書室を新設、本館3階屋外に「ラジコン船コーナー」を増設

7月 「海の防災ページェント」を開催
(期間:S56~H元)

昭和57年(1982)

1月 元南極観測船“宗谷”及び「二式大型飛行艇」の修復整備工事を実施
(期間:1.18~3.11)

3月 “宗谷”及び「二式大型飛行艇」の修復竣工式を実施、一般公開を再開

昭和58年(1983)

2月 船の科学館の所在地の行政区画が決まり、住居表示決定(東京都品川区東八潮3番1号)

昭和60年(1985)

4月 東京都が「東京テレビポート構想」を発表

6月 本館3階展示場を改装・公開

昭和61年(1986)

12月 本館2階展示場を改装・公開

昭和62年(1987)

9月 風力推進船“アルシオン”来航

12月 本館1階展示場を改装・公開

昭和63年(1988)

7月 元青函連絡船“羊蹄丸”を取得

本館6階展示場を改装・公開

平成2年(1990)

8月 “宗谷”船内に「南極の氷」展示コーナーを新設公開

平成3年(1991)

6月 “羊蹄丸”を「国際船と海の博覧会」への貸出出展の承諾を、(財)国際船と海の博覧会協会へ回答

平成4年(1992)

3月 本館2階展示場「ティーチングマシン」を「Q&Aシアター」に改装・公開

5月 “羊蹄丸”がイタリア・ジェノバ市で開催された「国際船と海の博覧会」に日本政府館としてを出展(見学者数:約70万人)
(期間:5.15~7.15)

平成5年(1993)

8月 本館2階に恒温恒湿の資料収蔵庫を設置

「レインボーブリッジ」開通



1978年7月
「宇宙博」が開催



1979年5月
“宗谷”の一般公開を開始



1985年4月
東京テレビポート構想が発表



1987年9月
風力推進船“アルシオン”来航

平成7年(1995)

- 5月 東京都が「世界都市博覧会」の開催中止を決定
- 7月 笹川良一(初代館長)逝去
- 11月 新交通システム「ゆりかもめ」が開通

平成8年(1996)

- 2月 船の科学館宅地内共同溝整備工事完工
- 3月 フローティングバピリオン“羊蹄丸”の一般公開を開始
- 5月 復元船“サン・ファン・パウティスタ”が来航し、一般公開を実施(現在は宮城県石巻市で一般公開)
- 7月 海洋ウィークフェスティバル「ワールド・シー・ワールド」を開催

平成9年(1997)

- 5月 お台場地区に「フジテレビ」本社ビルが完成、開業



1995年11月
「ゆりかもめ」開通

- 7月 本館3階「和船」コーナー及び「マリタイムサルーン」を新設し、公開

平成11年(1999)

- 3月 船の科学館ホームページを一般公開
静水プール撤去改修整備工事を実施

平成13年(2001)

- 3月 本館2階展示場の「海の安全」コーナーを改装し、公開
- 5月 東京都港湾局が「東京港開港60周年・国際帆船バレード」を開催
- 12月 ナカシマプロペラ株式会社より寄贈されたモニュメント用大型プロペラを設置

平成14年(2002)

- 2月 本館3階の図書室を改装、「読書ルーム」として公開



1997年5月
フジテレビ本社ビル完成

平成15年(2003)

- 5月 「北朝鮮工作船」を一般公開(見学者数約162万人)
(期間:5.31~平成16.2.15)
- 11月 “羊蹄丸”の船体を青函連絡船当時の色に復元する作業を実施
- 12月 「二式大型飛行艇」の防衛庁への譲渡式を実施

平成16年(2004)

- 4月 海上自衛隊鹿屋航空基地資料館にて、「二式大型飛行艇」を一般公開
- 7月 船の科学館開館30周年記念式典の実施
- 12月 本館地下1階展示場の「海をひらく」コーナーを改装公開

平成18年(2006)

- 11月 “宗谷”船上で「南極観測50周年を記念



2008年2月
“宗谷”「古希祭」を実施

した出航式の再現式典」を実施

平成19年(2007)

- 7月 「海の記念日」(7.20)に船の科学館を無料開館
本館2階展示場に「にっぽんの海」コーナーを新設公開

平成20年(2008)

- 2月 “宗谷”の生誕70周年を記念して、「古希祭」を実施
- 3月 “羊蹄丸”で青函連絡船100周年記念行事として、昭和63年(1988)3月の「最終便の出港・入港の再現イベント」を実施
- 8月 「シーサイドプール」の遊泳施設としての使用を終了

平成23年(2011)

- 9月 (本館)展示の休止



2011年9月
展示休止を迎える船の科学館本館

船の科学館 施設データ

敷地面積 / 46,000㎡ (約14000坪)

船の科学館本館 / 長さ	210m
幅	26m
高さ(軒高)	32.6m
高さ(最高)	48.5m
建築面積	4,990㎡
延べ床面積	16,870㎡

展望塔 / 高さ	70m
高さ(尖頭部含む)	90m
有効面積	168㎡
定員	300名
エレベーター数	2基

展示施設 / 6,094㎡	
B1展示室	622㎡
1階展示室	1,935㎡
2階展示室	1,538㎡
3階展示室	1,184㎡
(マリタイムサルーン297㎡含む)	
6階展示室	350㎡
展示室	168㎡

教育施設 / 2,537㎡	
オーロラホール	1,092㎡
定員	530名
マリンホール	800㎡
定員	600名
マーメイドホール	365㎡
定員	250名
読書ルーム	140㎡
海上保安庁 東京港内 交通管制室	140㎡

収蔵庫・倉庫 / 250㎡	
収蔵庫	80㎡
学芸倉庫	170㎡

来館者便益施設 / 1,673㎡

エントランスロビー	600㎡
レストラン海王	1,073㎡
定員	300名

プール / 回流プール(体験教室プール)

面積	1,930㎡
幅	10m
周長	193m
深さ	1.1m
流速	0.7m/秒

レストハウス / 749㎡

灯台 / 安乗埼灯台 / 高さ	12.63m
大瀬埼灯台 / 高さ	19.35m

マリンショップ / 350㎡

駐車場 / 駐車能力 普通乗用車 400台

本館構造 / 本館

基礎 鉄筋コンクリート PCコンクリート杭
(上部補強コンクリート杭)

地盤改良 サンドドレーンによる地盤改良(建物
及び周囲)

骨組種別 B1階 / 鉄筋コンクリート
1~3階 / 鉄筋コンクリート(軽量コ
ンクリート)
4~6階 / 鉄骨造、耐火被覆

展望塔

基礎 鉄筋コンクリート 22.5m×25.6m
PCコンクリート杭

地盤改良 サンドドレーンによる地盤改良(建物
及び周囲)

骨組種別 鉄骨造



日本財団
助成事業

船の科学館

MUSEUM OF MARITIME SCIENCE

船の科学館 資料ガイド12

船の科学館

平成23年8月26日発行

編集・発行：(財)日本海事科学振興財団 船の科学館

〒135-8587 東京都品川区東八潮3番1号

TEL：03(5500)1111

URL <http://www.funokagakukan.or.jp>

印刷：大日本印刷株式会社



© MUSEUM OF MARITIME SCIENCE 2011

