

昭和31年1月24日第三種郵便物認可 平成28年9月5日発行（隔月1回5日発行）「燈光」第61巻・第5号

燈光



9

東京湾の一元的な海上交通管制の構築にかかる VHF無線電話のあり方

海上保安庁交通部航行安全課交通管理室

宮本長宣



はじめに

海上保安庁では、新東京湾海上交通センター（仮称）の平成29年度中の運用開始に向けて、関係機関等と連携し、ハード面及びソフト面の両面から整備に取り組んでいる（昨年度の燈光9月号にも航海学会の講演内容として、取り組みの概要を紹介）。

海上交通センターが使用するVHF無線電話について、過去にも、現在にもその使用方法に疑問を持っている方々は非常に多く、本施策を進める上でも、関係者との説明に時間を費やしている事項の1つとなっている。

本誌の愛読者も同様の思いを持っているのでは、との認識から、現時点の本庁交通部での整理・作業を通じて、個人的な見解と位置付けた上で、海上交通センターが使用するVHF無線電話について、次のとおり考察したので目を通していただければ幸いである。

1 現行の電波法令上の制度

電波法施行規則によると、数ある無線局の種別について、「無線航行陸上局」とは、「移動しない無線航行局」とあり（第4条第17項）、「無線航行局」とは、「無線航行業務を行う無線局」とあり（第4条第16項）、「無線航行業務」とは、「無線航行のための無線測位業務」とあり（第3条第10項）、「無線測位業務」とは、「無線測位のための無線通信業務」とあり（第3条第9項）、「無線測位」とは、「電波の伝搬特性を用いてする位置の決定又は位置に関する情報の取得」とあり（第2条第29項）、「無線通信」とは、「電波を使用して行うすべての種類の記号、文言、影像、音響又は情報の送信、発射又は受信」とある（第2条第15項）。

海上交通センターを「無線航行陸上局」として説明は、先ほど列記した項目を遡ると、「レーダーによる船舶の位置に関する情報の取得」を「無線測位」

とし、「VHF無線電話による船舶局との無線通信」を「無線通信業務」と整理して、「無線測位業務」であり、無線航行のために無線測位業務を行う「無線航行局」であり、さらに、「移動しない無線航行局」であるため、「無線航行陸上局」となる。

平たく解釈すれば、「レーダーによる測位を行って、無線航行業務（VHF無線電話等を用いて）を行う移動しない無線局」と言えば、少しはわかり易いのではないか。参考として、「海岸局」とは、船舶局又は遭難自動通報局と通信を行うため陸上に開設する移動しない無線局」とある（第4条第5項）。

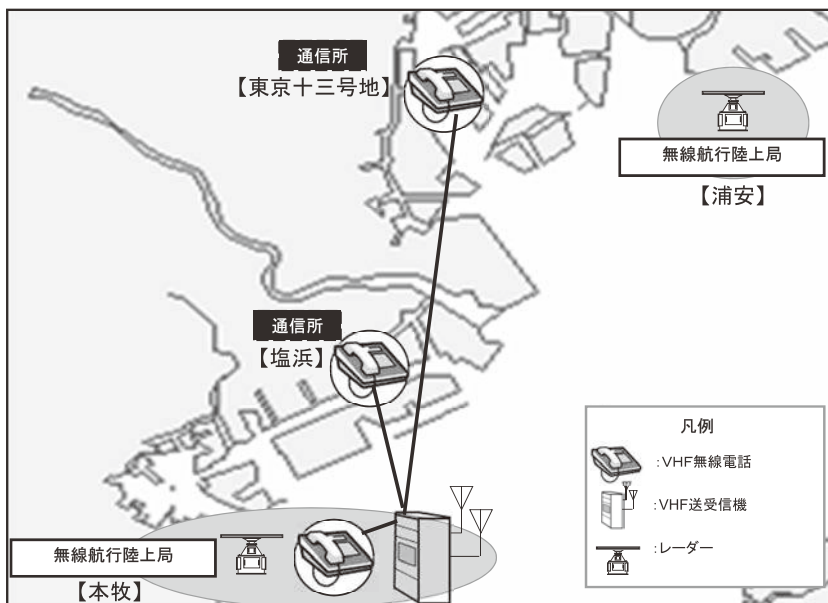
2 海上交通センターの無線局種別の経緯

(1) レーダーと国際VHF

昭和56年当時、レーダー局も無線局の種類としては「無線航行陸上局」、国際VHF局も「無線航行陸上局」と整理され、その以前、本牧にレーダーもVHFも両方を整備していたことから包括して1つの「無線航行陸上局」としていたが、浦安レーダーが新設され、東京十三号地にVHFが新設された際、次のとおり整理されている。

レーダー局と国際VHF局が同じ設置場所にある場合、1つの無線航行陸上局
・レーダー局と国際VHF局が異なる設置場所にある場合、2つの無線航行陸上局
・レーダー局と国際VHF局が異なる設置場所にあるが、国際VHF局が他の無線航行陸上局と同じ場合（又は設備を共用する場合）、国際VHF局については、既設の無線航行陸上局の通信所

なお、平成9年6月、瀬戸内海海上交通情報機構（来島海峡地区）整備、すなわち、来島海峡海上交通センター整備において、郵政省（現総務省）側からの助言もあり、「国際VHFは、主としてレーダー映像等から得られる通航船舶の位置情報を通信する手段として整備していることから、レーダー局と国際VHF局は無線航行業務を行うためのシステムとして一体のものであり、どちらが欠けても成り立たないもの」として、レーダー局＋国際VHF局（合わせて、特別業務の局の中短波放送も）で無線航行陸上局と再整理された。



レーダー局と国際VHF局の無線局種別（昭和56年当時）

(2) AISの導入

平成16年7月、東京湾海上交通センターに船舶自動識別装置（以下、AISという。）を導入した運用を開始した。第三管区海上保安本部が担当する海域としては、初年度、東京湾内としたが、現時点、小笠原諸島海域等を除く沿岸海域までに拡大している。AISという無線局は、海事分野では国際的に「船舶局」と「海岸局」の種別しかなく、東京湾海上交通センターで整備されるAIS陸上局も海岸局として、無線航行陸上局とは別の免許が与えられた。遭難通信等の重要通信を扱わない、音声通信でなく全てデータ通信としての特異な海岸局である。

ここで着目しておくべきことは、海上交通センターの業務において、レーダー海域内は船舶とVHFでの音声通信（無線電話）が可能だが、レーダー海域外はAISによるデータ通信しかできないことである。

海上交通センターの話から逸れるが、このAISは、一部海域を除き、日本沿岸の船舶動静を把握できるように90箇所を超えるAIS陸上局を整備し、海上交通センターが配置されていない管区は、管区海上保安本部交通部において（航行）安全課にAIS運用官を置き、AIS情報から船舶動静を監視して、AISのメ

ツセージ送信機能を使用した情報提供業務を展開している。このメッセージ送信は通信操作として、第三級海上無線通信士以上の資格が必要とされるが、A I S送信機能を制御するA I S情報管理装置のある局（集中管理場所）に有資格者を配置することで、「簡易な操作」の無線局として整理され、A I S情報管理装置を置かない、第二、第八、第十一管区のA I S運用官は、有資格者でなくともA I Sメッセージ送信の操作が可能とされた。

3 海岸局と無線航行陸上局の使い分け

(1) A I Sによる船舶動静監視

レーダーが捉える船舶のターゲット（エコー）は、偽像を除けば、その方位と距離に船舶等の物標が必ず存在するが、A I Sから入手するターゲットは、船舶局が送信する情報を電子海図上にそのまま表示しているもので、その情報が誤っていても他の情報源がなければ、正しいものと認識することとなる。海上交通センターのレーダー海域内では、レーダーターゲットと重畳し、また、A I S情報もA I S陸上局から、G N S S補正のコマンド信号を送ってA I S船舶局の位置情報の精度を高めている。しかし、レーダー海域外で

は、そのような対応を行っていないが、A I S情報を万能なものとして、一般的に認識されている状況である。

そのレーダー海域外のA I S情報をもって、船舶の乗揚監視や走錨監視を実施しているが、その監視の結果から船舶に伝える情報は、A I Sメッセージであることから、効果は限定的（送信情報は、文字数の限られた英文であり、船舶側の受信設備によつては、速やかに認識し辛いものもある。）で、やはり、V H F無線電話での直接通信による情報提供が不可欠となる。

しかし、無線航行陸上局によるV H Fはレーダーとのセットであり、レーダー海域外はV H F無線電話の使用ができない。このことから、重要通信を扱う海上保安業務を通信事項とする海岸局（**ほあん）に通信設定を行っていただき、船舶局とのV H F通信を確保する対応をとっている。

(2) 海岸局の第二通信所

レーダー海域外における情報提供業務について、一定期間、上記の対応で運用したが、海岸局に通信設定を行って船舶局とV H F通信を確保する対応では、時間的にいとまがない場合の懸念が払拭できず、平成21年3月、各海上交通センターを管区海上保安本部に置

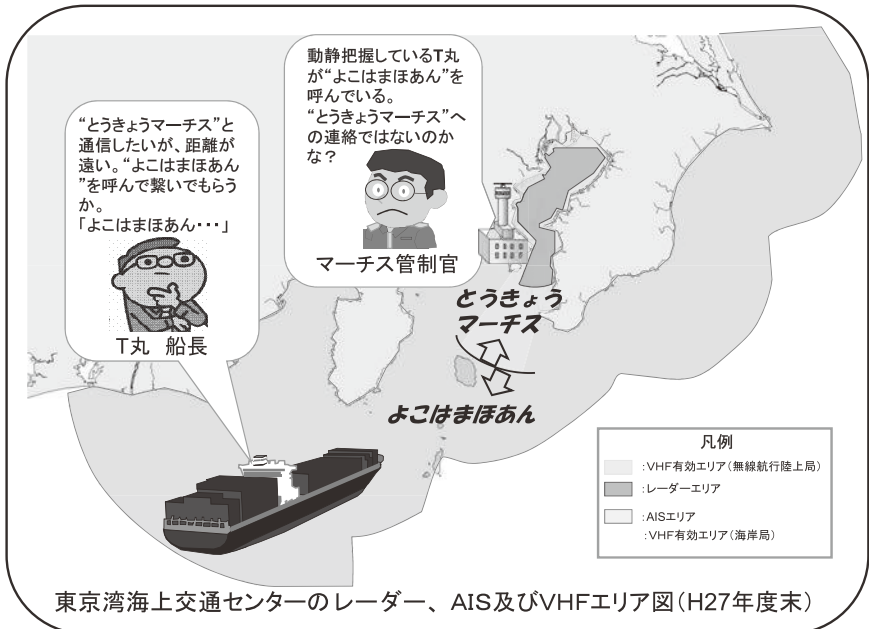
かれた重要通信を扱う海上保安業務を通信事項とする
海岸局（**ほあん）の第二通信所に整理された。

この海岸局を用いて通信する場合、重要通信を取り
扱う無線局であることから、無線従事者の主任者制度
を適用できないため、有資格者でなければならないが、
一定の資格者の確保及び所要の設備整備を行い、当面
の課題は解決させた。しかし、船舶局から呼ばれる場
合は、海上交通センターの無線航行陸上局としての呼
出名称「**マーチス」や「**ハーバーリーダー」
ではなく、海上保安庁の「海岸局」「**ほあん」で
呼ばれるため、一義的には海上交通センターがそれに
直接応答することはできず、所要の時間を費やすこと
には変わりなかった。

※マーチスとは、Maritime Traffic Information Service
の頭文字

(3) 平成21年の法改正における変化

第171回国会において「港則法及び海上交通安全
法の一部を改正する法律」（平成21年法律第69号）が
成立した。その中に新たな制度として「海上保安庁長
官が提供する情報の聴取義務」がある。特定船舶と定
義された船舶が省令で定める海域において、省令で定
める情報を聴取することに義務を課したものである。



特定船舶が有する船舶局の免許には、通信相手に無線航行陸上局「(マーチス)」はないため、その整理として、この通信を目的外通信として定義づける次の総務省令の改正がなされた。

○電波法施行規則の一部を改正する省令

電波法施行規則(昭和二十五年電波監理委員会規則第十四号)の一部を次のように改正する。

第三十七条の見出しを「(免許状の目的等にかかわらず運用することができる通信)」に改め、同条第九号を次のように改める。

九 港則法(昭和二十三年法律第七十四号)

又は海上交通安全法(昭和四十七年法律第一百十五号)の規定に基づき行う海上保安庁の無線局と船舶局との間の通信

(4) 当面の課題の決着

海上交通センターのレーダー海域外の通信を海岸局の第二通信所として、また、レーダー海域内に設定した情報聴取義務に係る船舶局から見た通信相手の整理を目的外通信として、無線局としての一定の収まり所を得た。これらの施策は、海上交通センターの統括運

用管制官の配置による定員増や運用管制官資格認定制度導入等もあつて、施設の一部二重化を含めた機能強化により、海難を大幅に減らす成果を得た。

4 第3次交通ビジョン

(1) 東京湾の一元的な海上交通管制

平成25年10月、第3次交通ビジョンの答申を得る。目玉は、東京湾の一元的な海上交通管制の構築であり、「国土強靱化(ナショナル・レジリエンス(防災・減災))」に登録される等、最重要な施策と位置づけられた。そして、新海上交通センターにおいて、船舶と通信するVHF無線電話のチャンネル増を求めて、総務省に相談を持ちかけ、結論及び見通しは別として、当庁の施策への協力と理解を得た。

他方、船舶の安全確保に向けた権限強化の制度面の必要性の検討も進め、平成27年5月22日諮問第217号「船舶交通の安全・安心をめざした第3次交通ビジョンの実施のための制度のあり方について」を諮問して、翌年1月に答申を得た。答申の内容等については、海上保安庁のホームページ等を参照願いたい。

(2) 海上交通センターの海岸局と無線航行陸上局

少し電波法の話から逸脱したが、再び話を戻すべく、

平成28年1月28日の答申内容から次の3つを取り出して整理してみた。

① 非常災害発生時に指定海域及び指定港全体に情報聴取義務海域を拡大する。

② 三大湾に展開することを踏まえ、指定海域及び指定港は、「レーダーその他の設備により当該海域における船舶交通を一体的に把握できる状況にある海域とする。

③ A I S等を活用した乗揚げ防止等について、現行の情報聴取義務制度の対象港を拡大する。

海上交通センターをはじめとして、交通部業務において、V H F無線電話による情報提供業務の比重が上がるということが読み取れる。船舶側に聴取の義務を課す情報提供業務は、これまで航路標識法に基づく業務から海上交通安全法や港則法に基づく業務となり、これまで機器故障等による「業務休止」は、周知すれば一定程度許されていたものが、許されないレベルに引き上げられることを意味する。これまでのV H F無線電話を使用する交通部業務は格段に責務性が高められたと言える。

そこで、海上交通センターがV H F無線電話を使用できる電波法上の整理について、平成21年の法改正時における当時の総務省の見解を『無線航行陸上局における指示・勧告等の通信の扱いについて』から改めて調べてみると、概ね、次のような内容で整理されていると推察され、すなわち、海上交通センターの業務は、海岸局が行う業務を含んでいることは従前から承知されている。

『無線局の免許は、無線局の業務種別毎にそれぞれ申請・免許することが基本であり、海上交通センターにおいては、船舶と通信を行う「海岸局」、レーダーによる測位を行う「無線航行陸上局」の2つの免許が本来付与されると思料するところであるが、無線局免許規則において、「無線測位業務を併せて行う場合はこの限りではない」との規定があり、海上交通センターにおいては、かかる海岸局業務を包括した無線航行陸上局と解することができる。このため法改正に伴う指示・勧告等の通信にかかる海上保安庁との取り交わしは基本的に必要無いと考える。(無線局免許手続規則第二条(免許の単位))』

(3) 一元化後の海上交通センターに求められる電波法上の措置（方向性）

① 通信周波数の増波

平時においても、港内（京浜港）の管制水路及びその周辺海域に情報聴取義務を設定するため、それに対応したVHF無線電話の通信量が増える。現状においても、けいひんハーバーレーダーのチャンネル14は、塩浜船舶通航信号所（川崎港内交通管制室）が主に使用し、本牧船舶通航信号所（横浜港内交通管制室）は港務通信（よこはまこうなひあん）を使用している。ちなみに、東京十三号地船舶通航信号所（東京港内交通管制室）は船舶電話を使用している状況である。さらに、このチャンネル14はとうきょうマーチス及びちばハーバーレーダーとの共用であることから、すでに、通信チャンネルが足りている状況にない。

よって、1波でも新たな通信周波数の確保が必須な状況にある。

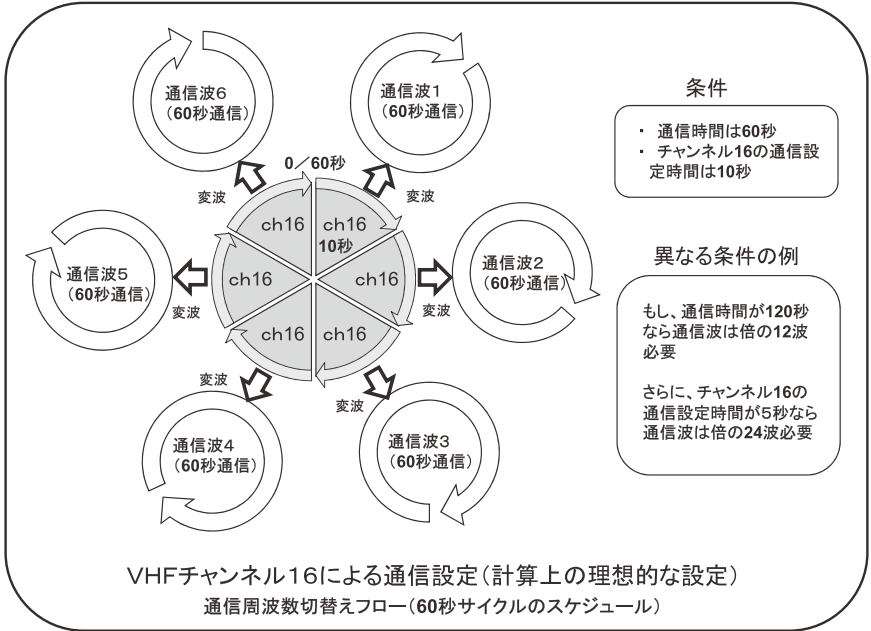
② 非常災害時における通信周波数枠の確保

非常災害時は、東京湾の指定海域（海交法海域）及び指定港（京浜港、横須賀港、千葉港、木更津港及び館山港を想定）の全域が情報聴取義務の対象海域となると考えられている。

また、船舶に移動命令等を指示する手段としてのVHF無線電話の使用は、相当な回数になると想定される。VHF無線電話の同報通信、中短波を利用した臨時放送等は十分に活用するとしても、VHF無線電話の通信周波数が1波増で足りるとは言い難い。では「何波必要なのか？」との疑問が生じる。そこで、VHF無線電話の仕組み上、通信周波数が最大何波必要なのかを算出して見る。

VHF無線電話の通信は、まず、チャンネル16で呼出・応答を行った後、通信周波数に切替え（変波）連絡を取り合うが、その一連に要する時間を10秒とすれば、1分間に6局との通信を設定できる。次に1回の通信時間については、現場の複数の運用管制官から情報を得ると、概ね60秒であることから、チャンネル16で次の1分間（2順目）で7局目と通信設定する場合、都合よく最初の通信が終えるため、その通信周波数を充てればよく、理想的な通信設定を行うのであれば、通信周波数は6波で足りる計算となる。

このことから、通信周波数6波に対応できる環境を整え、非常災害時において、電波法の「臨機の措置」が得られる様に手続等の詳細を詰める予定である。



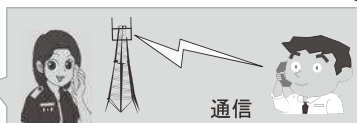
- ③ レーダー範囲に限定されたVHF無線電話の使用範囲の解除
- レーダー海域の南への拡大に向けて、釧埼にレーダーを新設するが、それでも、浦賀水道航路の円滑な入航調整を行う上では、レーダー海域の可能な限り外側の遠方から、船舶と連絡を取り合う環境の整備が求められている。また、非常災害時には、東京湾口のレーダー海域外の船舶が指定海域に入域しようとする場合に入域制限に対応した通信が必要となる。従来から、無線による航路通報を受けない整理（船舶からの通報先は、海岸局**ほあん）は、この有効範囲の限界にも一因する。
- レーダー海域に制限を受けず「マーチス」のVHF無線電話の通信が可能となれば、より円滑な対応が可能となる。
- 現在、海上交通センターに代表される船舶通航信号所のVHF無線電話を無線航行陸上局ではなく、海岸局として局種を変更するための調整を進めており、これが実現すれば、前述の課題への対応以外にも、さらなる交通部業務拡大が見えてくる。
- (4) AISを活用した乗揚げ防止等の措置
- 平成28年1月28日の答申内容の3つのうちの1つ、

(マーチスの業務)

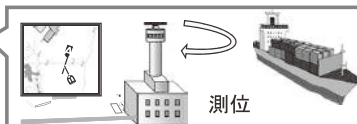
1 海岸局
VHFによる船舶との無線通信 (ch13,14,22)

2 無線航行陸上局
レーダーによる船舶の測位業務

海岸局と無線航行陸上局を、単一の無線局免許申請は可能
(根拠:無線局免許手続規則第二条)



通信



測位



海保交通部は、無線航行陸上局として申請

【今後】海保交通部は、海岸局として申請する方向

- ・ 主任者制度は存続する
- ・ 呼出名称は現行を継続する

【無線航行陸上局】
レーダーによる船舶の測位業務

VHFによる船舶との無線通信
(ch13,14,22)



【海岸局】
VHFによる船舶との無線通信
(ch13,14,22, α※)

レーダーによる船舶の測位業務

※東京湾においては管制一元化に対応するため通信チャンネルを増波

無線局種の変更案(平成28年6月現在)

5 おわりに

第190国会において「海上交通安全法等の一部を

「AIS等を活用した乗揚げ防止等について、現行の情報聴取義務制度の対象港を拡大する。」について、これまで、ふくそう海域のない管区において、VHF無線電話を使用した情報提供業務を実施している箇所は、「くしろハーバーレーダー」を廃止した現在は1つもない。これまで、多額な整備費用を要するレーダーとセットが条件であったため、施策の展開が容易ではなかったが、情報提供業務を行う船舶通航信号所が、レーダーと無関係にVHF無線電話を使用できる海岸局となれば、VHF等の施設整備が整うことで、例えば、第一管区を例にとると「おたるマーチス」として、AISで得られる船舶動静情報から、VHF無線電話による情報提供を船舶に行うことができ、安全対策もより強化されると思料する。これがAIS情報での船舶動静予測機能の導入等から港則法の情報聴取義務に適用情報提供と整理ができれば、現AIS運用官も海上交通センターの運用管制官のように資格認定が必要となるであろうし、海上保安学校で新設が進められている「管制課程」(仮称)の重要性も高まることとなろう。

改正する法律」(平成28年法律第42号)が平成28年5月12日(この日は海上保安の日でもある)に成立した。公布(5月18日)から2年を超えない範囲の施行(一部を除き)が約束され、平成29年中に東京湾で一元化マーチスが運用開始する計画である。

この運用に向けた電波法上の整理について、庁内のVHF無線電話の呼出名称の「こうないほあん」、「ハーバーリーダー」等の整理も合わせて進めることとし、庁内はもちろん、総務省とも綿密な調整を継続して我々も全力で取り組んでいる現状である。

以上、ここまで個人的な期待を込めた方向性で長々と、この本文を記載してきたところであるが、現時点では言わば半ばであり、別の形で決着することも否定できない。結論の無いままに締めることに申し訳ない気持ちを抱きつつも、もし、想定外の展開となるのであれば、機会を捉え、改めて進捗を報告することとしたので、ここで筆をおく事にご容赦願いたい。

最後に、本考察をまとめるにあたり、旧灯台部電波標識課の時代に電波法をご担当された諸先輩方から多種の情報をいただいた。この紙面をお借りして感謝申し上げると同時に、誤った解釈があればご指摘いただければ幸いである。



「国生みの島あわじ」のイベントに参加！ 淡路市夏まつりに初出展

大阪湾海上交通センター

当センターでは、毎年恒例となっていた夏季一般公開に代わり、もつと地元に着し広報拡大するため、7月24日(日)に開催された地元のイベント「淡路市夏祭り」に参加しました。

当センターの立地条件からして、なかなか一般の方が来所するには厳しい道のりであり、今まで来場者も限定されてきました。このことから、地元の方や観光立国淡路島へ来られる観光客との親善のため、海上保安業務や海難防止運動ができないか思案していたところ、淡路市の広報を目にして、「これだ！」と決断したのでした。

さあ、それからが山あり谷ありの汗水たらしながらの作業。

展示ブースは、テント一張で実施することに。また、この展示会場は通常、国営明石海峡公園駐車場スペースとして使用している場所で、海上保安庁以外の展示団体として以前から警察や消防、自衛隊が参加しており、それぞれの業務車両(要はパトカー、白バイ、消

防車など)への乗降も可能という子供にとつては、うれしい限りの出し物です。

問題は山積していて「展示どないする?」との意見。今までは、当センターでの一般公開を実施していたので、まず、資料収集・確認及び整理を行ったのですが、「ちと古くない?専門的すぎない?」等と暗くなる職員顔をみて、よし、ここはと次長自ら今までの豊富な経験知識を発揮、幾度の打ち合わせをおこなった結果、海上保安業務写真展示や海洋情報部の3D海底地形図の展示をしようと英断。

方針が決定し早々、関係本部等に対し情報収集、協力要請等を実施、随時資料作成を開始。開催まで怒涛の約1ヶ月間での手作業を行いました。

また、3D海底地形図にあつては、第五管区海上保安本部海洋情報部の協力により、「それじゃどうぞ、お使いください」ということで大判の地形図をいただきました。さらに展示するには、補強して見やすくし

ようということ、セロハン等の貼り付け手作業を実施、結果、業者も驚嘆する出来栄とあいなりました。

(自己満足…)

このほかにも海上保安業務関連資料を第五管区海上保安本部総務部からさらに四月に発生した熊本地震の援助活動に関する写真を第十管区海上保安本部の協力により入手することもでき、合同写真展示が可能となりました。

さて、開催当日、気温30度越す真夏の太陽燦燦照り続ける中、無事イベント終了。夜には、花火大会のほか、別イベントとして淡路島在住のゆるきゃら集合なるものがあり、もちろん、うみまる・うーみんも参加！大



うみまる、うーみんとの記念撮影

モテの兄妹でした。

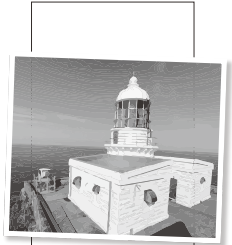
主催者側発表によると入場者数5万人、海上保安庁ブースには793名の来訪者を迎えることができ、海上保安業務、大阪湾海上交通センター業務について、満足のいく周知活動ができました。



ゆるきゃらステージ



3D海底地形図展示



経ヶ岬灯台に行ってきた (情報システム課程第24期初の校外実習)

海上保安学校航行援助教官室

6月15日(水)、16日(木)、海上保安学校情報システム課程第24期生(2年生、15日:19名、16日:20名)は、舞鶴海上保安部の協力を得て丹後ディファレンシャルGPS局及び経ヶ岬灯台での校外実習を行いました。

丹後ディファレンシャルGPS局では、空中線や送信機を目にしながら説明を受け、また、経ヶ岬灯台では、灯台で使用している機器類の説明を受けるとともに、和歌山に里帰り中の友ヶ島灯台初代レンズよりも更に大きい一等レンズを見て驚きの声を上げていました。

15日は好天に恵まれ炎天下の中の実習に、16日の実習は梅雨時らしい大雨の中の実習となりました。それでも両日とも将来自分が従事することになる業務に関する実習ということで真剣に取り組み、授業で学んできたことの更なる理解に努めていました。

情報システム課程第24期生は、この実習を皮切りに

多くの実習を行う予定になっています。実習にあたり、訪問先の部署のご協力が必要不可欠であり、多大なご迷惑をおかけしますが、海上保安庁の将来を担う若者たちの育成のため、ご支援のほどよろしく願います。

最後に、今回参加した学生の



写真-1



写真-2

15日(写真-1)は青空が広がり、16日(写真-2)は雨の中での実習となりました。(丹後ディファレンシャルGPS局での一コマ)

レポート（抜粋）を紹介して本記事の締めくくりとさせていただきます。

情報システム課程第24期ある学生のレポート

ディファレンシャルGPS局及び経ヶ岬灯台の施設内外に落雷があれば、何か施設に影響が及んでいないかを目視や臭いや音などといった自分の五感を使って調べ、異常があれば修理にあたる。また、その異常に

気付くためには正常を知っておかなければならず、それを知っておくには普段から何がどのように繋がれ、どういう部品なども使われているのかを知ることが大切である事に気づいた。施設には度々落雷があり、まずは自分の身を守ることで、そして施設を守らなければならない。落雷があればどう対処すればよいのか日頃から考えておかなければ咄嗟に動く事はできないと思うので、現場に出るその対処法についても現場の上司に相談をし、自分でも勉強して備えておきたい。



写真-3 丹後ディファレンシャルGPS局舎での送信設備の説明



写真-4 経ヶ岬灯台一等レンズの説明を受ける学生

(中略)
灯台記念日には経ヶ岬灯台に200〜300名程度の来場者が訪れるそうで、私自身、足場の悪く険しい山道を抜け灯台まで辿り着くのは想像していた以上に体力が必要なものであった。そのような場所まで訪れる来場者のためにも施設をきちんと整備し、また来場者に自分で施設の説明ができるように日頃から学ぶ事や自分で経験をする事を忘れず勉強を続けたいと思う。

舞鶴海上保安部の方がおっしゃられていた
 「答えてではなく、道筋・過程を覚え勉強するのだ。」
 という言葉を忘れず、現場を意識し、自分から勉強する癖をつけ日頃の授業そして今後の、現場を知る貴重な研修の機会を与えて下さる教官方に感謝をして残りの半年の学校生活を大切にしたい。



写真-5 情報システム課程第24期、敬礼!!
 (背景は経ヶ岬灯台の一等レンズ)

平成28年度の入道埼灯台の参観について

入道埼灯台(秋田県男鹿市)の参観業務は、11月6日(日)までとなっております。

皆さまのご訪問をお待ちしています。

日本海に突出した男鹿半島は、なだらかな起伏をもった草原の台地で、「なまはげ」や「男鹿ブリコ」などで知られており、入道埼灯台は、その北西端に位置し、芝草に覆われた緑のスロープの中心に建っています。



▶お問い合わせ先

燈光会入道埼支所
 燈光会事務局

☎ 090-1931-9706

☎ 03-3501-1054

Eメール info@tokokai.org



第四管区の灯台巡り

一般会員 不動 まゆう

素敵な灯台たち！

伊勢・志摩・三重には、魅力的な灯台が沢山あります。三島由紀夫著「潮騒」の舞台として有名な神島灯台や、ブランドン灯台の中でも異例のシルエットを誇る菅島灯台。参観灯台として観光大使のような役目を担う大王埼灯台と安乗埼灯台。地元の人々から愛される野間埼灯台は、その証拠に野間小学校の児童が「灯台の歌」まで作っています。(インターネットで「輝け野間灯台」と検索してみてください。とっても可愛い歌声をYouTubeで聞くことができます。)そしてかねてより伊良湖岬灯台は日本の灯台の中で最もフォトジェニックなのではないかと私は思っております。

そこで決めました！第2回灯台女子会はこの地で決行しよう！

灯台女子?!

灯台女子とはお察しの通り、灯台が好きで情熱を傾けている女性のことです。前号の燈光でも掲載させていただきましたが、私は灯台のフリーペーパー「灯台どうだい?」を発行し、この冊子をきっかけにして日本全国の灯台が好きな女性と仲良くなることができました。昨年(2015年)9月に「第1回灯台女子会」という名称で横浜港の灯台クルーズを企画したところ、全国から10名の灯台女子が集まってくれました。そろそろ第2回灯台女子会の企画を考えなくては、と思っていた際、まさに渡りに船。第四管区海上保安本部の高瀬さんから、「第四管区の灯台を灯台女子に紹介したい」とありがたいお話をいただいたので

灯台ツアーのプラン

5月某日。高瀬さんから灯台ツアーのスケジュール案が届きました。灯台女子のことを気遣っていただき、早めにお宿についてゆつくりできるプランのご提案。しかし訪問できる灯台は少なめ…。灯台女子にとつての喜びは灯台に会えること！この際、温泉は我慢します！とお伝えし、少しでも多くの灯台を訪問したい気持ちを伝えました。そうしたところ、船とフェリーの時間を巧みに計算していただき、1泊2日で、大王埼、安乗埼、菅島、伊良湖岬、野間埼灯台を訪問し、さらに博物館明治村にて展示されている品川灯台、菅島灯台官舎、小那沙美島灯台まで見学できるとつても魅力的なプランを打ち出してくださいました。前回の灯台女子会に参加してくださった方にまず連絡をしたところ、すぐに皆さんから参加のお返事があり、あつという間に定員となるほどでした。

明治村に移築された品川灯台

今回、東京、神奈川、埼玉、茨城、京都、山口から集まった灯台女子たちは、「博物館 明治村」の品川灯台から旅をスタートさせました。品川灯台はヴェル

ニーが設計に関わった灯台として唯一その姿をとどめている灯台です。これが台場の人工島に建っていたとは…。この季節、お台場の海には色とりどりの屋形船が集まってくると思います。10や20じゃ数えきれません。数十隻は集まると思います。提灯の明かりが水面に映つてとても綺麗ですが、1870年〜1957年までの90年弱の間は灯台の明かりが映っていたのでしょうか。今回は特別に灯台の中に入れていただきました。小さな階段と灯室。

女性でもきついぐらいです。「太っていたら灯台守にはなれないんだね。気をつけなきゃ」そんな声が聞こえます。現在、第四管区にはレンズを現役で使っている灯台はありません。レンズ好きである私と



品川灯台の前で灯台女子集結

しては辛い気持ちですが、この品川灯台のレンズを間近で見ることができてとても嬉しかったです。ガス灯器で光を放っていた様子を想像してみます。

品川灯台の移築工事について

それにしても、この灯台を東京から運ぶのは大変だったのではないでしょうか。どのくらい元の建材が生かされているのか興味がありましたため、後日、「明治村建築物移築工事報告書 第二集」を取り寄せました。明治村が1976年に発行した報告書です。(古本屋さんにて4000円で購入しました)それによると、1923年の関東大震災で観音埼灯台、野島埼灯台が倒壊し鉄筋コンクリートで再建された。品川灯台も付属官舎を失ったが、灯台のみ残って、この時点では現存する最古の灯台となっていた。廃灯後、東京都にて解体保存されたものを明治村が払い下げを受け、使用できる建材をトラックで輸送し、移築工事を行った。

移築にあたって変更となった内容は、

1. 従来「ヨコスカ製鏡所」のレンガで造られていた灯塔の壁は、レンガへのモルタル付着が良すぎ取り外して再利用することが不可能であり、また、建設当初より白漆喰仕上げであったことが判明したた

め、安全と長期保存の見地より鉄筋コンクリート造とした。

2. 解体された頃は下屋根(上から見たときに半円状に見える「鍋島灯台」のようなシルエットだったみたい)がついていたが、規模形式や沿革が不明確だったため、灯身のみを復元した。

3. 基壇を新設しその上に灯台を構築した。

こうしたことから読み取ると、壁の部分は新しいけれど、それ以外の部分の多くは従来の建材を使っているんですね。解体当時は下屋根がついていたけれど、それは再現していなくて、むしろ建築当時のシルエツ



とっても可愛い品川灯台

ト（3代目歌川広重の浮世絵に描かれているシルエツト）に近づけた。ということでしょうか。取り壊されてそのまま無くなってしまおうのではなく、今の時代を生きる私たちに残してもらえた事が本当にありがたいです。なので、私たちも次の世代に多くの素晴らしい灯台を残しておきたいと思うのです。

品川灯台のレンズについて

さらに報告書を読み進めるとレンズについても記述があります。灯器はフランスから取り寄せたもので、レンズはプリズムの一部が亡失し、欠損箇所もみられました。とあります。そして不明瞭なレンズの銘版の写真にはキャプションにて「HENRY—LEPALLE」と書かれていました。フランス製のレンズとして「ソーターハーレー」や「バビエ」が思い浮かびますが、この名前は初めて聞きました。インターネットで検索してみるとLEPALLEでは検索できません。さらに検索を続けた結果、LEPALLEではなく、LEPAUTEであることがわかりました。英語のサイトだったので英語読みかもしれませんが「ルポータイ」と発音するみたいです。時計屋さんとして当時フランスでとても有名だったようです。1825年からレン



品川灯台のレンズ

ズの発明者である物理学者オーギュスタン・ジャン・フレネルと一緒に仕事をはじめたとのこと。レンズが大好きでフレネル氏を神とあがめる私としては、このメーカーのレンズのことをもっともっと知りたくくなりました。

灯台守気分でレンズ磨き

品川灯台を堪能した後は、菅島官舎内に展示してある神島の旧レンズを見学します。ここで大変うれしいイベントが待っていました。なんとレンズを磨かせてくださるといいます。まさに憧れの灯台守気分。プ

リズムをひとつづつ、心をこめて磨きます。でもなかなかキレイになりません。おかしいなあと思っっていると名古屋海上保安部の片野次長からアドバイスがありました。

「リズムは3面あります。内

側の面も磨いてみてください。」私は手前の面だけを磨いていたようです。さっそく内側も磨いてみました。するとどうでしょう！すべての面のホコリがとれた。リズムは一気にピカピカと輝きました。灯台女子たちは、「私が磨く部分も残しておいてよ！」とうずうずして順番待ちをしています。同じものを愛せる仲間っていいなあ。なんだかうれしくなって順番を変わりました。



レンズ磨きでしあわせな気持ちに

大王埼灯台

レンズ磨きのあと小那沙美島灯台を見学しました。小さいながらも洒落た姿をしていました。瀬戸内の海にこうした灯台が点在していた風景は素敵だっただろうな。

我々は明治村を後にし、3時間近くかけて大王埼灯台へ到着しました。もうすでに参観時間は過ぎていて、まもなく点灯の時間。間に合ってよかった。沈む夕日を見て、灯台を見て、を繰り返して、今か今かと点灯を待っていました。そのとき携帯にメールが届き、ふと



大王埼灯台のおめざめ

目を落とした瞬間、「あ！点灯した！」の聲が聞こえました。視線を上げると、灯台はすでに目を覚ましていました。ああ……またやってしまった。私はいつもその瞬間を見逃してしまふのです。ふと他の場所に視線を移した時や、話しかけられたときに限って点灯するんです。これは灯台のいたずらでしょうか。空の色が夜に移り変わる中で、大王埼灯台の瞳は赤く輝き、とても凛々しく感じました。

安乗埼灯台

宿泊は、海上保安部の方がよく利用されるという灯台守御用達の「ささち」というお宿を予約していただきました。正直に言うと、入った瞬間その古びた様子にちよつと驚いたのですが、立地は安乗埼灯台に近く、そして夕食の品数がとつても多くて、おかみさんからは優しいおもてなしを受けて旅の疲れを癒すことができました。夕食後は私の部屋に集まり、貴重な資料や羅州丸の映像などを拝見し、灯台談義に花が咲きました。

翌日、私は4時半に目覚ましをかけ、ひとりで灯台まで歩いていきました。安乗埼の消灯の瞬間に立ち会いたかったのです。立地的に遮蔽版のある後ろ姿しか

見えませんでした。まばたきをすることもためらいつつ見つめておりました。

安乗埼灯台は四角くて、細長く切ったお豆腐みたい。日本の沿岸灯台は白いものが多くて、みんな似ていると言われる事がありますが、でもよく観察すると、それぞれに個性があつて、とても面白いと思います。旧安乗埼灯台は現在お台場の「船の科学館」にあります。旧安乗埼灯台は旧安乗埼灯台の「船の科学館」にありますが、旧と新でぜんぜん違うデザインだなあと思つて見つめていました。そして灯台はふつと光を消しました。お勤めおつかれさまです。おやすみ灯台。

菅島灯台

灯台女子にはそれぞれ灯台の好み（異性のタイプのよなもの）があり、その人気はシルエツトがすらすらとした灯台に集まっているようでした。そのため菅島灯台が好きで灯台に挙げられることはあまりなかったように思います。（たぶん太めのボディが3枚目キアラに思われるからだと思います）でも実物の菅島灯台を目の前にして灯台女子たちの目は輝きました！実物はこんなに素敵だったんだ！安定感のある立ち姿から揺るぎのない自信を感じます。灯台ハグと称し、灯塔に抱きついてみると、樹齢の長い大木のような貫禄が



菅島灯台にハグ

あり、とても安心した気持ちになりました。今回の旅で灯台女子からの人気が一気にあがったのではないのでしょうか。

伊勢湾海上交通センターと伊良湖岬灯台

フェリーで伊良湖岬にわたり、小高い丘を登っていくと伊勢湾海上交通センターにたどり着きます。まずは海上交通センターの役割について教えていただき、管制室では実際にお仕事をされている様子を拝見しました。一日の船舶の通行量を目で見えるように地図上に表したデータを拝見し、その多さに驚愕。情報提供

と航行管制が重要だということがよく分かりました。その後、特別に屋上へ登らせていただきレーダーの近くに行くと、私の身長より高い場所であわっているのですが、頭上にくるとつい身を屈めてしまうものですね。高いところが怖い私ですが、眼下の伊良湖岬灯台をみてその可愛らしい姿に心ときめいておりました。

伊良湖岬灯台

それにしても伊良湖岬灯台の扉はなぜ高い場所についているのでしょうか。潮位があんなに上がることはなさそうだけど…。中に入る「前」にハシゴを登るなんて他の灯台であまり経験をしないことなので緊張しま



伊良湖岬灯台登る！

した。(外にハシゴが付いている防波堤灯台はもっと怖いですが)中にはいるとステップの小さなグレーの階段が弧を描いていました。参観灯台にはない雰囲気。プロ使用というか、こういう簡素な内装にゾクゾクします。LED灯器はセナー&バーンズ社のものでした。これまで日本光機製のものが多かったので、新鮮な気持ちで見つめました。

おわりに

本当は、このあと野間埼灯台に行きたかったのですが、ちょうど花火大会があるということで渋滞が予想され、また人が多い中で我々だけが灯台に入らせていただくのも申し訳ないということで、今回は我慢する



伊良湖岬灯台

事にしました。夏の灯台めぐりは、ハチや蛇、熊との遭遇の他に、花火大会と日程がかぶっていないか注意する必要がありますね。

最後になりましたが、今回の大変充実した旅を企画し、支えてくださった、第四管区海上保安本部の高瀬さま、沖野さま、浅見さま、名古屋海上保安部の片野さま、岡島所長ほか伊勢湾海上交通センターの皆さま、明治村の皆様、本当にありがとうございました。



集合写真

ハワイ・オアフ島の灯台を訪ねて

普通会員 鷹見哲郎



2016年ゴールデンウィーク。私は妻と一緒に、世界各国からの観光客でごったがえすハワイ・オアフ島のホノルル国際空港に降り立った。5月の連休の1

週間という短期間ではあったが、休暇を海外で過ごす娘夫婦に同行し、ハワイの灯台（写真―1）を訪ねるためである。

日本の集約管理前の「名灯台」を訪ね歩くことをライフワークにして

いる私は、次第に海外の灯台にも目をむけるようになり、これまでニュージーランド南島（2003～2004年）、オーストラリア東海岸（2011～2012年）、ポルトガル（2013年初頭）、南アフリカ共和国（2013年）の名灯台を訪問してきた。どの場所においても、美しく厳しい環境の下、船舶の航行の安全のために、灯台守が文字通り「この世の光」（ヨハネ伝8章）として、家族と苦勞と喜びを分かち合いながら、誠実に働いていた形跡をたどる経験は、私たちの大きな喜びとなってきた。

【ハワイ・オアフ島】

ハワイは元来、独立したポリネシアの王国であった。しかし1898（明治31）年に米國に併合され、1959（昭和34）年に50番目の州となった。ハワイ州（州都ホノルル）の中で3番目に大きいオアフ島は、長さ約71キロメートル、幅約48キロメートル、人口約90万人、同州の政治、経済、観光の中心となっている。



写真―1 ハワイの主要観光地にあるダイヤモンドヘッド灯台



写真―2 7つの国や地域の文化が興味深い
ポリネシア文化センター

シア文化センター（写真―2）などいろいろ見所があるが、私の年代で強く印象に残っているのは、何よりも真珠湾（パールハーバー）である。

【真珠湾の思い出】

1941（昭和16）年12月7日朝（日本時間8日未明）、旧日本軍は真珠湾に停泊中の米太平洋艦隊の戦艦を攻撃し、アリゾナを含む戦艦8隻などを撃沈し、甚大な被害を与えた。当時、小学生（当時は国民学校と言っていた）だった私は、中学入試で校長自ら「大詔奉戴日（12月8日）はどういう日であるか？その日は皆、何をして過ごすのか」と質問されたことを今で

オアフ島にはビーチで有名なワイキキ、ライオン

植物園、ハワイ・タヒチ・サモアなどのポリネシアの7つの国や地域の文化を楽しめるポリネ

も鮮明に覚えている。私を含め、当時の小学生は皆軍国少年だったので、「大東亜戦争の開戦の日です。近くの神社に参拝し、出征兵士の武運長久を祈ります」と答えたものだ。

真珠湾攻撃によって米側の死者は計2400人以上（今も浅瀬の海中にその姿をとどめるアリゾナ艦内に取り残された1000人以上が眠っているという）のほり、ルーズベルト米大統領は、「リメンバー・パールハーバー（真珠湾を忘れるな）」を合言葉に、対日開戦を宣言、太平洋戦争に突入した。1945（昭和20）年8月、トルーマン米大統領は「パールハーバーでの無警告攻撃」を理由の1つに、広島と長崎へ原爆を投下した。それから71年。2016年5月、アメリカの現職大統領として初めて広島を訪れたオバマ大統領は、「戦争の苦しみを知った私たちは、一緒に勇気を出して、平和な核兵器のない世界を追求していきましょう」と訴えた。テレビのニュースを見ながら、私はこの長くもあり、短くもある歳月の流れをかみしめた。

真珠湾は、かつて敵同士で今は同盟関係にある日米両国が、ともに「アロハ」（聖なる神様からの息吹を分かちあい、幸せ、喜びの経験を今、分かちあい、共

存する)を祈る場所となっている。



【ハワイの灯台】

ハワイにおいて1930年代までに住居付き灯台が整備されたのは以下の9基である。(1909(明治42)年オアフ島・Makapū u lighthouse、1909年モロカイ島・Kalaupapa lighthouse、1910(明治43)年オアフ島・Pearl Harbor lighthouse、1912(明治45)年オアフ島・Barbers Point lighthouse、1914(大正3)年ハワイ島・Hilo lighthouse、1915(大正4)年カウアイ島・Kilauea lighthouse、1917(大正6)年オアフ島・Diamond Head lighthouse、1929(昭和4)年ハワイ島・Cape Kumukahi lighthouse、1932(昭和7)年カウアイ島・Nawiliwili lighthouse)である。

私たちは今回、オアフ島の沿岸にある6基の灯台のうち、アロハタワー、マカプウ灯台、ダイヤモンドヘッド灯台の3基を訪ねることが出来た。



【アロハタワー】(写真—3)

現代においてハワイへの交通手段は飛行機であるが、それ以前はハワイの玄関口はホノルル港であった。

1851

(嘉永4)年

にハワイ議会はホノルル港に灯台を建設する法律を通過させたが、施行されなかった。1862(文久2)



写真—3 アロハタワーの前に妻と立つ筆者

年から1863(文久3)年にかけてキャプテン・クックを称える為に、ホノルル港に灯台を建設する募金活動が行われたが、これも失敗に終わった。実質的に進展があったのは1869(明治2)年、ハワイ政府が灯台建設の為にホノルル港に小さな島を購入してからである。同年8月2日に、灯台長のマクレガー氏が鯨油を使い、フレネルレンズで点灯したという記録がある。1875(明治8)年、米国との自由貿易協定が批准され、船舶の航行が増えるにつれ、より大きな灯台へと変遷していった。

現在、ホノルル港に建つ灯台、地上高55メートルのアロハタワーは1926(昭和元)年に完成した。港

のマスター、パイロット、税関職員のおフィスなども備えた12階建てのスペイン様式のタワーは、当時ホノルルで一番高い建物だった。航空機が発達する前、ハワイ航路でホノルル港に近づくと船上から、港の入り口にそびえるように見えたという。かつてホノルルへの移民や多くの旅人を見守ってきたアロハタワーは、現在でもホノルル港の管制塔として機能している。アメリカ合衆国国家歴史登録財にも登録されている歴史的建築物で、最上階には無料展望台もある。我々は、雨が降っていたので、外から見ただけにとどめた。



【マカプウ灯台】

*1909（明治42）年建設、1974（昭和49）年自動化、地上高14メートル（写真―4）。

ハワイの高速道路は片側4車線あるが、朝はラッシュがあるというので、我々は早朝7時に宿を出発した。所々、渋滞はあったが、順調にマカプウ灯台へ至るハイキングコースの入り口についた。駐車場から約2キロメートルの灯台までの坂道は、ベビーカーでの通行もできるカジュアルなハイキングコースとなっている。



写真―4 1等レンズがおさめられているマカプウ灯台



写真―5 妻とマカプウ灯台までの道を歩く

る。幅3メートルあまりの舗装されたこの道は、元々灯台を管理する沿岸警備隊の車用に作られ、一般車両は利用できないようになっていた。目指す頂上は標高200メートルだ。

我々は道の左手に丘陵、右手に海をみながら進んだ（写真―5）。通常徒歩40分の所要時間らしいが、我々は1時間ほどかけた。ゆるやかな坂道であったが、南国故に暑さがこたえるためだ。所々に石で作った休憩所のベンチで休む。12月から4月までザトウクジラな

ど、このハイキングコースからホエールウォッチングが楽しめる。我々が行った時は、時期的に少し遅く、クジラたちはもう既にアラスカに去った後だった。そういうえば、南アフリカ共和国のデンジャー岬灯台に向かう途中の街ハマナスでも、遊歩道からホエールウォッチングを楽しんだことを思い出した。

周囲の景色は素晴らしかった。基本的に、岩石の山で草木はあまり成長していないが、灯台に近づくにつれ、小鳥などの姿も見られ、ジャンボサボテンも頂上付近に多数あった。

頂上近くで、道は二手に分かれ、1つは灯台へ、1つは宿舎跡（写真16）に行く。灯台と宿舎の距離は約400メートルで、3軒の宿舎は強く吹き続ける風を防ぐ為に、頂上のくぼ地に位置していた。非番の灯台職員を呼ぶためのベルが灯台と各宿舎を結んでいたそう。宿舎建物自体は1987（昭和62）年に撤去され、現在はその跡しか残っていない。宿舎は玄武岩とモルタル造り、2つの居間、2つの寝室、台所、風呂、玄関という構成で、庭もあったという。灯台職員とその家族はマカプウ頂上から一番近くの町までは、徒歩なし馬にのって、約8キロメートル下っていかなければならない。1930年代になるとホノルル

まで、舗装されたハイウェイを使ってオートバイで約2時間で行けるようになったという。1950年代

における、マカプウ灯台勤務は4家族14名（大人8名、子ども6名）だった。これらの灯台職員家族も1974（昭和49）年、灯台が自動化され、常駐はなくなった。

頂上付近には柵や階段、展望台が設けられている。目の前は360度の太平洋がひらけている。私は水平線を見渡し、再び陸地目を戻して、今回の旅のハイライトともいえる、マカプウ灯台の美しい円筒形の白い塗装、その中の1等レンズをしっかりと目に焼き付けた。

灯台は断崖絶壁に立っている。丁度、南アフリカの



写真16 灯台職員の宿舎があった跡周辺



写真-7 オイルハウス



写真-8 写真も豊富でわかりやすい解説板

喜望峰灯台のようだ。日本でいえばチキウ岬灯台（北海道室蘭市）、小泊岬南灯台（青森）などと同じようなロケーションであろう。日本でいう神子元島や佐多岬、烏帽子島などにおける灯台建設と同様、ここではさぞかし難工事であったことだろう。1等レンズは船でどうやって運んだのだろうか、そんな疑問を解決してくれたのが、丁寧な解説板であった。そこには、海が穏やかになるのを待って直下にある小さな岸壁から荷をつり上げたと書いてある。

今でも当時の灯台守の暮らしを偲ぶ跡が周囲に残されている。道路脇のモルタル柱はがけへの落下を防ぐ1930年代に作られたガードレールの跡である。1909（明治42）年に建てられた「オイルハウス」（写真-7）は道沿いに今もある。このような当時の灯台職員の生活や、歴史を伝えるこのような分かりやすい写真入りの解説板は日本の「名灯台」にもあってもいいのではないかと思った。



以下は解説板（写真-8）の一部抜粋である。

1888（明治21）年、船舶会社はカウアイ—モロカイ海峡（26マイル）を夜間、航行する船のために、政府にマカプウ岬に灯台建設を請願した。マカプウ灯台建設が始まったのは1906（明治39）年、257人が乗った貨物船マシチュリア号がマカプウ岬近海で座礁した直後であった。高さ46フィート（14メートル）のコンクリート製の灯台は1908（明治41）年に完成した。灯台建設委員会はレンズをフレネルレンズに決定していたが、レンズ本体と灯室がまだ届かなかつたため、しばらく建物が空状態にあった。なお、このマカプウ灯台のレンズは、

現在も運用されており、アメリカ合衆国に6つある最も大きいレンズの1つである。幅9フィート（2・74メートル）、高さ12フィート（3・65メートル）のレンズと灯室は、崖下の海面から引き揚げられた。荒れ狂う波、突き出た岩、15〜30ノットの風が吹きやまない中での引き揚げ作業は、悪夢のような作業だった。油を蒸気にしたランプはレンズ内に取り付けられ、蒸気化された石油をマントルの下で燃やした。燃料の石油は火事を防ぐため、コンクリート製の厚い壁がある「オイルハウス」に備蓄された。そして1909（明治42）年10月1日、25マイル先の海を照らすレンズが初点灯した。

「火のそばで見張り、燃やし続ける」。この言葉は、1925（大正14）年にマカプウ灯台で悲劇が起こったあとに、灯台守たちの座右の銘となった。当時、灯台守のアレキサンダー・トゥミールとジョン・カオヒマウヌはランプをあたためようとアルコールを使った。蒸発した燃料が部屋に充滿し、擦られたマツチに引火し爆発した。レンズは被害を受けなかったが、トゥミールは死亡し、カオヒマウヌは大火傷を負った。灯台守の仕事は時に危険をとまなう。このような事故を通して、灯台守の仕事は徐々に改善され、1930（昭和5）

年代に電氣化された。

1927（昭和2）年、2基の無線標識（ビーコン）がマカプウに設置された。無線信号は、200マイル伝達された無線信号はアメリカ西海岸からくる船に用いられた。木造の無線室はコンクリート床で、無線機器、エンジン、発電機が備え付けられた。1932（昭和7）年に光源が電氣になったとともに、灯台守の仕事は大きく変化した。かつては多くの時間を灯台で過ごしていた灯台守は、無線室で過ごすことが多くなった。マカプウ灯台は1974（昭和49）年に自動化された。レンズは今も当時のままで使用されている。

◇ 【ダイヤモンドヘッド灯台】

*1899（明治32）年建設、1917（大正6）年再建設、地上高17メートル（写真19）。

ダイヤモンドヘッドは海岸までせまり、頂上には観光客が多数訪れるハワイでも有数の観光地である。灯台は、道路のすぐ脇にあり、付近は素晴らしい眺望で、ハワイでも有数の高級住宅地となっている。灯台構内には住宅があり、沿岸警備隊関係者が住んでいるという。

何かいい出会いがあればと祈っていると、丁度、職



写真—9
ダイヤモンドヘッド灯台で米沿岸警備隊の灯台部門で働くマルコス氏に
出会った

員が車庫から車を出すところだった。早速、娘婿が声をかけてくれた。すると彼は灯台関係の仕事をしているマルコス氏（写真—10）であった。短時間であったが、私も挨拶をし、娘婿のフレンドリーな英語にも助けられ、あれよあれよといううちに、友達になった。マルコス氏は上司に掛けあって、灯台（ダイヤモンドヘッド）の見学、そして先日訪れたマカプウ灯台の中も上司の許可が出れば案内しますよ、と言ってくれた。こんな夢のようなことが実現したら実に素晴らし



写真—10 マルコス氏のシャツについていたワッペン

いのだがと思っていたが、我々の滞在が1週間という短期間でもあり、結局、マルコス氏の上司からの許可が出ず、マカプウ灯台の内見学は出来なかった。残念ではあったが、致し方有るまい。日本へとつながっている太平洋の真ん中のこのハワイで、火を守り続けた「仲間」が確かにいたことを確認して、私の心は満たされた。



今回、ハワイ行きを前にアメリカ合衆国灯台協会（United States Lighthouse Society）に入会した。会員専用の米国内外の灯台ツアー、訪れた灯台のスタンプを押すことが出来る専用バスポート、宿泊可能な灯台のリスト提供、ツアーの割引等、いろいろ特典があるらしい。体調が許すならば米西海岸の名灯台や、日本の灯台の父ヘンリー・ブラントンが育った地のスコットランドの灯台も訪れてみたいとも思うが、これは体力と要相談である。



いれでべつだいら(灯台)！ 応募写真より

～父のような灯台(野島埼灯台)～

東京都在住 尾崎賢次



平成28年6月15日に、大好きだった父(尾崎友保)が、約2年間の闘病の末に80歳で亡くなりました。父は、野島埼灯台のあるこの地を気に入っており、闘病生活の最中、今年の1月4日にも、母と2人で訪れていました。夕暮れ時の灯台の写真などが、実家に残されています。



神道で50日というひとつ区切り(忌明け)の今日8月3日、母(73歳)と、私の家族4人(私達夫婦と小6の長女、小4の長男)で、1月4日に父が過ごしたルートと同じように辿りました。父を偲びながら、切なさも覚えながら、皆で楽しんで周りました。通りかかったヤシの木達と背後の野島埼灯台に、私達と父の姿を思わず投影しました。空に向かって思い思いの方向に伸びるヤシの木は、まるで私達のように感じました。父を感じた灯台は、死して尚、私達の後ろで私達のことを見守りながら、時にその道を照らし、時に道標となる存在です。父の存在感が大き過ぎた分、喪失感も大きく、いまだに辛くはありますが、父の存在をずっと身近に感じています。私達家族を、今後も見守っていてくれるはずです。父を目標に、しっかりと自らの人生を歩んで参ります。これからも時間を作って、家族と共に、野島埼灯台を訪れたいと思っています。

帝政ロシアの文豪が見た日本



日本渡航記（その12）

徳力 真太郎 訳

本の高官のところまで午さんをして過ぎたのだ。そこでの見聞を細かく記述しよう。輝かしい色彩と奇異に充ちたあの状況を、私は心の奥だけに匿っておくことに耐えられないのだ。見たことを有りのまま記述することを約束しよう。

午前十一時にフレガート艦を出発することになっている。しかし一般に訪問の時間というのは、その時間からどれ位遅れて行けばよいかを知るためにあるようなものである。上流の社会では少なくともそのような慣わしがある。我々もその社会に属する者としての慣わしに従うことにし、十二時半に出かけた。

九隻のボートが一露里（約一キロメートル）程の列になって進んでいる。順番は前の上陸の時と同じ、すなわちパシエート海軍少佐が提督用の快速艇に乗って先頭にいる。彼は陸上で我々を迎え、また護衛兵の配置にあたることになっているのだ。次の大型艇には護衛兵五十名が乗っている。続く艇には軍楽隊員、その

第八章

一八五四年（安政元年）

故国ではどのように旧い年をおくり新年を迎えているだろう。いつもの年のように、ダンスをしたり、賑やかに集い騒いだり、カルタに興じたり、遊び呆けた果ては何度も欠伸をして、真夜中の爆発的なあの瞬間お互い杯を挙げて新年の祝いを叫び合う瞬間の来るのを待っていた五年前、十年前と同じであろうか。

私の生涯で初めて旧い年の最後の日を、これまでとは全く似つかわず送ることになった。その日を私は日

次の艇には椅子と従卒達が乗っている。次の二隻には各艦の士官約十五名がいる。それに続くのが提督艇で、提督自身と各艦の司令官、すなわちウンコーフスキー、リムスキーコルサコフ少佐、ナジモフ、フルゲーリム並びに男爵クリドネル中尉、支那語通訳ゴシケビッチと私が乗っている。その後は、二隻のウエリボート（軽い長形のボート）と快速艇でいずれも幾人かの士官が乗っている。

艦上では水兵が舷に整列してウラーの三唱で見送った。前の時と同じく、色々の色彩の旗はまるで抛りあげた花束のように一斉に翻りはじめた。国歌が稜稜と響く。感銘の深さは前回に劣らない。

私は息をつめて号砲のを待っている。これは今度初めてのことだ。日本人はどんなに驚くか！その顔が見たい。

記述が前後するが、予定の時間の半時間程前に、やはり前回のように入席が、全権が待っていることを知らせに艦に来た。彼の尻には、いつものように各階級の役人達がぞろぞろとくっついて来た。次席は茶と、ブランドーを二杯飲んで帰った。

日本人達が舟に移りかけた時、提督はパシエートを呼んで、日本の役人に、艦の近くに集まっている舟に

遠ざかることを命ずるよう、伝えさせた。礼砲が正に発射されようとしているのだ。しかし提督はこのことを予め日本人に知らせようとしなかった。きつと奉行の側から発射しないよう反対や、懇願がでることを見越したためだ。役人は礼砲発射のことを告げられたとき驚いて目を丸くした。彼は帰り際で、まさにタラップに足をかけようとしていたが、足をあげたままの姿勢でぼう然としてしばし動かず、彼の後に続く者達も止まったままでいる。奉行次席は既に舟に乗って待っているというのに。ハッと我に返った役人は急いで上役のもとにかけつけてこのことを伝えたが、またすぐにタラップを上って来て、「奉行に知らせるまで、何卒、砲の発射を待ち下さい」と哀願する。

——そんな時間はない、早く行きなさい！我々ももう出発するのだ

と彼等をせきたてた。しかし動かず、タラップに立ちつくしたままで哀願を続ける。

我らには日本人のこの狼狽振りは予期していたことであって可笑しさを耐えられ切れなかった。通訳のしやべっているうちに和蘭語の「誤解」という言葉が耳に入ったので何の話をしているかと近づいてみた。

日本人通訳は、要塞ではこの通告を受けていないか

ら礼砲の発射を誤解する恐れがある。多分要塞からも砲撃してくるだろうと言っている。

——かまわない、撃たしておけ。礼砲に答礼はつきものだ！

と言った。しかし彼等はなお撤去を決しかねている。

——もう時間ですよ！大砲を撃ちますよ、ご覧なさい、さつきからもう配置についているのだ！

タラップに藁製のサンダルの音が入り乱れようやく日本人が立ち退くまでに、何回かこれを繰り返しせき立てたことか。彼等は近くに螺旋集していた日本舟を引きつれて帰った。

我が方のボートも出発だ。ボートの列がフレガート艦の舳先を離れるや否や、舷側にパツと一団の白煙がたつたと思うとダンと轟音が鳴った。周囲の山々もこの響きで、突然眠気からさめたように一斉にこだまとなって鳴りだした。それは何かの巨人が駆けまわって哄笑している様にも似ている。第二の発射が続いた。

ついでコルベート艦からも砲撃が起こった。再びフレガート艦から、また彼方からと轟音が交互し、それにつれて山々の哄笑はますます激しくなっていた。時には二つの艦から同時に発射され、また発射音に発射が追っかけ交錯し、これにに応じて山々はまるで狂気し

たようにわめき猛った。奉行はおそらくそれ以上に肝をつぶしたことであろう。

奉行が、前の会見のときに告白したように、日本人には自国の港に錨を下している異国の船の姿を見ることは残念に耐えないと言うのなら、この大砲の響きは一層のことで、耳を覆いたくなることであろう。日本の大砲は小さいのでその発射は山を呼び覚ますほどの威力はない。

私は日本の舟や要塞を見渡した。どこにも何の動きもない。二匹の犬が前に後にと身を隠す場所を求めてうろろろと駆け回っていた。ドンと轟くと山へ駆けようとする。と、だまが彼を下へ追い戻す。

発射は終わって、大砲は沈黙した。山々は再び眠りにつき、犬は平静を取り戻した。小高いところでは長い裾を引きずった日本人がようやくあちこちと姿を現してきた。

水兵達は物も言わずオールを胸に強くおしあてて漕いでいる。もうかなり湾の奥に進んでいた。大砲の硝煙は未だ海面をただよってゆるやかに外海へ動いている。遠く先頭の艇が奏でている音楽がかすかに聞こえてくる。

既に馴染んだ湾、丘や岩や林を配したすばらしい風

景が展開している中をボートの列は気持ちよい速力で進んでゆく。私は前回と同じ感慨に耽っていた。この丘や木立のある風景に寺院や別荘や四阿、彫像を配する。湾には蒸気船が浮かんでおり船の檣を林立している。陸上にはヨーロッパ人が居住している。私の眼前には公園の小径を騎乗している婦人の乗馬服姿がひらめき、町の外廊に立ち並んでいるロシアやアメリカやイギリスの代理店の商館が浮かんでいる。

たくさんの日本の舟が後をつけている。我々を追い越そうと、特に町に近づいてくると、懸命になっているが前のようにやはり力が及ばない。水夫達は黙って漕いでいるかと思うと、突然死に物狂いになって、オッシャン！ オッシャン！ とかけ声を出して漕ぐ。こちらの水兵も知らず知らずに感染して、掛け声を出していきがしくオールを漕ぎはじめたが、やがて我にかえって、また静かに波をかき始めた。

到着の時間が迫っている、夢想に耽ってばかりいられない。日本では、世界から遠く隔たっているお陰で、未だに昔の言い伝え入話は口から口へ羽が生えたように伝えられる。しかしこれが実行されるには長い時間が必要だVということが、そのまま真实性をもって通用している。この諺は日本か、その近くの国に生まれ

て、その外のいろいろの物語と同様に、東洋に隣接している我が国へ伝わったのだ。しかし、その後我が国は生長しているので、この諺はいまや古い物語の世界でしか存在してない。

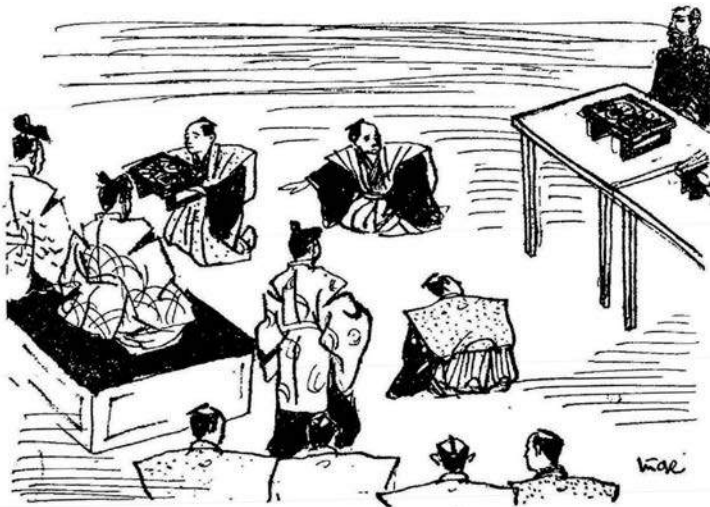
日本では未だ現今にいたっても、事を早く処理する習慣はない。そのうえこんな才能もった者は煙たがれるのだ。艦から長崎までは水上たつぷり二十分はかかる。日本人は頻繁に我々を訪れるのだから、交通に要する時間を節するため我々を待ち逗留させればいいと思うのだが、それが出来ない。何故出来ないか？ 最高会議（老中）へ伺をたてなければならぬ。会議は將軍へ、將軍は帝に使者を派遣したうえでないとは決められない。

日本の舟どもは相もかわらず皆が皆、是が非でも我々と同じく岸につけることを欲している。この結果はどんなことになるか想像してもみよ！ たくさんの舟が混みあい、くつつきあって、お互いに舳先を切っているから、いま仮に我々を上陸させるなど命令されたとしても、我々を上陸させるためには、いまやっているよりよい方法はあるまい。

前のような順序で事は運んでいった。音楽隊と護衛兵の隊はそれぞれの位置に整列し、日本の兵は道の両

側に配置されていた。三角帽子に、袋に入った銃（或は擬銃かも知れない）を肩にして、足を開き膝を前に出している。馬もいたというが、前回もそうであったが、私は気付かなかった。乗り物がある。厚ぼったい眼蓋の眠たげな目付をした老人と通訳や役人が大勢いる。我々より先に邸につくため彼等はいつもの儀式張った態度を振り捨てて、飛ぶように、草履の脱げたのもかまわず我々の後から駆けだした。

邸の玄関では前のような面々が踵に尻をつけて座っていた。そして階段には約定のとおり、頭に奇妙な飾りをつけた全権の一人が立っていた。彼をよく見るいとまもない間に先に立って歩き出したので、我々もそれに続いた。奥の方までぶち抜きの細長い部屋には、配置されている役人は前に比べると少ない。我々は一団となって広間へ入っていった。こ



の静かな廊下には、今まで人の動く布ずれの他は物音はしなかった。白い足袋を履いた役人はまるで影のよう

に音もなく這い動く。いまやまたまたそこに力強く踏ん張った足音が響いているのだ！

我々が広間へ入ると同時に、正面の衝立が舞台の画割のようにするすると傍へ動いて、奥から全権が静かにつきつぎと姿を現してきた。幾分腰の曲がった老人は老齢のためか口のしまりがなく半ば開いている。彼につづくのは、年齢四十五歳位、おきな茶色の眼の聡明で大胆な顔立ちの男だ。三番目は瘦せた、色の浅黒い鳥に似た顔つきの老人で、生涯を隠遁して暮らしてきたとでもいうように、うつ向いて目を伏せている。四人目は、中年の日本人によくある平凡な

り物事を考えることをしなさいということがすぐ読める。

四人は並んで立ち我々とお辞儀を交わした。全権の右側に兩名の長崎奉行が位置しており、左には江戸から来た高官らしいのが四人る。全権の背後に太刀持ちが高価な刀を捧げている。左手の窓際に一列に並んでいる役人は江戸から来たのであろうか、彼等の中に顔を見知ったのが一人もいない。四人の全権は模様のある絹地の上衣を来ている。絹地はほとんど駿も出来ないうちに厚い。袖は驚く程に広く、顎から膝へ同じ布地の胸当てが垂れ下がっている。上衣の下に普通の着物と袴（勿論いずれも絹である。）を着けている。老人の着衣は灰緑色、次のは白地に僅かに縞が見える。四人の全権と奉行の頭には鬘栗珠飾けしたまかざりを逆さにしたような、稜線のくつきりした黒い小さな冠をつけている。全権の左の二人の役人の冠は全権と同じで、それに続く二人のうち一人は三角形の、他のは四角形でいずれも平たい。上席の者の冠には白色、下位のものには黒色の紐がついていて、顎に垂れている。これらは特に異とするに当たらないかも知れないが、三番目の全権と二人の奉行、その他上席役人の履いている絹のズボンは一アルシン（約二・五尺）ばかりも足より長く後に引きずっている。奉行は足をあげるだけでも難儀そう

で、辛うじて歩を運んでいる。

この衣服はそれぞれ位や役職を表わしている。一般にこの服装は我が国の大礼服に相当するもので儀式用だ。この上衣を着て、額の上に箱のようなものを冠り、長々と引きずるズボンを履いた礼装姿で首を前に屈めている日本人の恰好を見ると、昔、ある悪戯者がふと、人間に歩いたり走ったりすることはおろか、身動きすることさえ出来ない着物を着せてやろうと考えついた：「といったような物語がふと思いつく。日本人はそういうような、身動きすらも困難な服装をしている。この服装はじつと座っていて威厳をつけるよう考案されている。踵に尻をつけて座っている日本人を見ると、これは座った姿勢で奇妙な偉さと美しさを保つためには最上の武装であろう、と言う外ない。幾重にもぜい沢に重ねて体を包んでいるこの高価な絹の布切れは、怠惰な肉塊を、彫像のように毅然として動じないものに見せかけることに見事に成功している。

しばし黙ったままで、お互い相手の足の爪先から頭のとっぺんまで目測するように眺めた。我々の旧知大沢豊後は、つい先頃まではあんなにも自信と誇をもつて我々に臨んでいたのに、もう主役の座をすべり落ちている。彼は老人のすぐ傍に立って身動きもせず目を

伏せているが、時々こちらを横眼で盗み見する。その意味は、とにかく一カ月そこいらで江戸へ帰れるというときに我々が突然現れたお陰で一年間も長崎にいる結果になり、なお後いつまでおらなければならぬか分らない、とか思っただいよう、もう一人の奉行水野筑後は、聡明な顔立ちではないが誠実な人柄がうかがえるようだ。

全権が話を始める合図をすると、とっさに両隅から栄之助と吉兵衛が二匹の蛇のように彼の足もとに這い寄った。彼等は額を床にすり付けたままの姿勢で、身動きもせずに聞いている。

我々皆の目は話している老人に集中された。我々は最初からこの老人の顔に見惚れていたのだ。この種の老人はどの国にも見られる。目や口のまわりに幾重にも深い皺が刻まれ、その目や声や、容貌の全体が長年の生涯と実際上の知識の結果、老人特有の聡明さで行いの正しさで輝いている。この老人を見れば誰でも、自分にこんな伯父さんがあればと思うに違いない。彼の振る舞いは深い正統な教養をもっていること露している。彼は話しているが唇と舌はもう力がなくなつて、ゆっくりと話す。あたかも器の液体を静かに他の器に移すように。

吉兵衛はキッと頭を上げた。しばらく息を溜めてからおもむろに老人の挨拶を通訳し始めた。老人は提督の到着を慶び同時に健康を願っているという。提督が同じような挨拶でこれに応えようと、吉兵衛は床に頭をつけてからこれを通訳した。老人はまた同様の形式的な挨拶を艦の司令に述べた。こんな形式的な感情の表現は、大沢は実に見事にやつてのけるが、この老人は何となくごちない。老人は我々を親しげに見つめ、こんな挨拶より何か他にもっと真実味のある話をしたげな様子であった。そして後で実際にそうしたのだが、今はなおこの挨拶を続けている。通訳の役目を引き受けているパシエートや、遂には士官全員にまで。

老人の挨拶が終わるとすぐ、式部官の役人が小さな声で「栄之助」と呼んで、二番目の全権の方を示した。栄之助はすり足で全権の足下に這い寄って床に頭をつけた。この全権は同じような挨拶を同じ順序で述べた。つづいて三番目、四番目の全権のもとにそれぞれ別の通訳が這い進み、最後に両奉行も挨拶を述べた。彼の挨拶の中でごちない口調でロシア人の名前を発音するのが私の耳に入った。我々全員に示された丁寧な挨拶に対して提督から答辞があった。

この会見は全員が立ったままで行われた。日本人は

皆盛装で依然絹の袴をつけている。集まりは彼等にとつて最大の儀式のようだ。吉兵衛や栄之助も絹の衣服を着ている。背中と肩のあたりに白い紋章のついた縮緬地の黒や空色の上衣に絹の着物、袴をつけ白木綿の足袋を履いている。

挨拶が陳べられている間、私は前回の奉行との会見のときと同じく、自分を忘れて見惚れていた。こんな見物は二度目であるが、しかし今回のほうが色彩も一層鮮やかで、依然驚きを新たにした。私は夢を見ているのではないか？　これが現実とは信じられない。昔、幼い頃に保母が知らない遠い国の人々の不思議な物語を話してくれた。私は彼女に懐かれたまま眠ってしまった。夢の中に物語りの不思議な人々が出てくる…、とそんなことがあったが、いったい自分はどこにいるのだろう。ここにいるのはどんな人物だ。額を剃りあげ、木乃伊のように黒ずんだ顔、細い目をして、だぶだぶのひきずるような衣服におさまっている。結んだ唇はほとんど動かないが、たまにピクピクと動くと思うとおしころしたような、我々に理解できない虚ろな声がひびく。これは千年も昔も墓場から抜け出てきた死骸の集いではないのだろうか。彼等は果たして歩けるか？　笑えるか？　歌えるか？　踊れるか？　我々

と同じく人間らしく生きているのだろうか。悲しみや喜びを感じているのだろうか。或は長い長い眠りのため人間の生き方を全く忘れてしまったのではないのか。これはどういう家だろう。紙を貼り付けた窓、墓穴のようにほの暗くしめっぽく、まわりに長寿の象徴とかいう鶴を描いた金屏風が立めぐらしてあるこの部屋。白木のままの四角の柱が並んで屋根を支えているこの家。削った板の天井がなければ、この家は彼等の先祖が考案したそのままの原始建築だ。私はいったいどんな世界に迷い込んだのであろう？

幻想に耽っていたのも束の間、その古代人のうち最も年長の老人が懐中から薄い紙の束を取り出し、その一枚をとって鼻をかんだ。そして紙を底知れぬ深いたもとの中に投げ入れた。アッ！　これは生きているぞ！

我々に、昼食の整うまで休憩し、その間に茶を供したいという。ああ有難い。我々はやはりやり生きた人間の間に居ったのだ。彼等も物を食うらしい。

日本の料理！　嘗て私が如何に熱中して異国の食物の本を貪り読み、その細かいことにまで関心をもったか。如何に支那や日本の料理を試食したいと願っていたか。そして私の願いは遂にかなえられるのだ。私は

ロンドンから江戸まで何処でもお客になつて食事をすることが大好きだ。どんな食物が、どんな風に出されるか、我々はみんな好奇心でみちていた。

休憩の間に茶が運ばれてきた。そして特に注意して味わつて頂きたいと注文する。それは碾茶の最上級品であった。この茶は或る山に産する（その詳しくはケンフェルの記述がある）。この茶の最上級のものは宮廷と將軍の用で、これに次ぐ品質のものは高官達に当てられる。碾いて粉末にした茶を茶わんに入れて熱湯を注ぐと、これですぐ飲めるのだ。茶は濃く、芳香があり上質のものだった。しかし、我々には申分がないとはいえない。何となれば砂糖が入っていない。だが、非常に結構なものだとその品質を賞めちぎった。

ついで煙草とさせる出され、なお菓子が出た。前回のように滑らかにけずった松の木箱に入っている。箱の角をみると接合したあとはない、まる材から作つたものだ。仕上げの綺麗なこと、細工の入念さは驚くばかりだ。しかしこの箱は僅か数分間の使用に役立つだけ、中に菓子を入れて客に出すと、客は家に持ち帰り空箱に捨ててしまうのだ。菓子はザラメの砂糖と、またしても人参——多分そうだと思う——と、魚やりんごの形を白米の粉で型どつたものがあつた。

我々の傍らに、通訳が坐つて床に頭をつけている。役人の間に萩原と大江三郎助の顔だけが目についた。彼等は江戸から全権が派遣されるまでは、奉行の傍らにあつて我々を見ることも恐れていた。我々を尊敬していたとは夢にもいえない。それが江戸が我々に礼儀をつくして盛大に接待しているいまはどうだ。辺りの者がちよつと動く気配でもすると、そわそわと落着かず、手のやり場にこまつて握りしめ、追従笑いをうかべて欲待振りを示そうとしている。

半時間程たつた頃、式部官が来て午さんの準備ができたことを知らせた。彼は、場所が狭いため我々が一緒に食事が出来ないことを詫び幾つかのグループに分別の場所へ案内すると言う。提督、ウンコーフスキー、パシエート及び私は再びもとの広間に導かれた。全権達のうち2人の老人が我々と同席することになつており、他は別の場所へ去つて行つた。この広大な広間では裕に60人位の食卓は用意出来ると思われるが、日本では我々一人ひとりに別個の食卓を設ける。全権は高い台上に登り、そこへ皿が運ばれるのだ。

客と同数の6人の給仕が、めいめい何か紙に包んだもの（私には魚のようにみえた）を入れた盆を捧げて入つてきた。彼等は盆を客の前に置くと、すぐに立去

つたが、再び現れその盆を持って出ていった。我々の前には何もものつていないテーブルが空しくあるだけである。杉の木で拵えたテーブルは特にこの接待用に造つたものだ。このやり方は客のもてなしとしては、心のこもつたものとは思えない。いったい何を意味するものか？ 私には分からない。

——この物を入れた皿をこに出し、直ちに下げるのは、我が国の習慣でこの物は友誼のシンボルです

と老人は説明する。品物は、思つたような魚ではなく。何か平たい紐のような外形をしていた。ロシアのちよう鮫の骨の乾燥（前菜用）に似ており、或は海藻ではないかと思つたが、その正体は或種の貝が岩肌に乗着するための弁膜であつた。見たとおり、これが彼等の友誼の、そのものずばりを言うならば、膠着性のシンボルであるという。

お伽噺の登場人物のような6人組の勇士が再び現れた——と、少して彼等にきりつとしたところがあれば、そお言いたいところだ。そんなに大きな注文をつけていない、私は謙虚に物を言っているのだが、座にいる彼等には我々の観念で男性美らしきものは全くない。ただ、老人は枯淡さと、知恵と善良を宿した魅力のある顔立ちで一番美しくみえる。もう一人の全権も聡明

さと俊敏な顔立ちで先ず好ましく思える。大沢も思慮と、感情——当然我々を好ましく思つてはいまい——をためたときの顔だちはまず立派にみえる。その他の顔はみな……たとえ見てないにしてもだ。だが、栄之助は美男だ。彼の顔立ちはヨーロッパ人に似ている。知恵と教養の光を帯びている。しかし、可哀そうに！彼は吉兵衛と同様に我々と全権の間で2匹のセッターのように伏せている。今にも飛びつき喰いつきそうな恰好で——いやそうではない、通訳の姿勢だ。

（以下次号）

燈光俳壇



坂正直選

海の日や皆皺深き功労者

東京 山本 五風

七変化今朝は切られてあたりけり

評 七変化はあじさいである。色が次第に青から赤紫へ

変化するのでそう呼ばれる。今朝はどんな色合いかなと立ち寄って見たら切り取られて片付いていたのである。

注目しているのがいい。
受賞するどなたもが深い皺を蓄えていたという点に

ヨット統ぶオーナー然と同級生

自転車に乗れたと幼髪に汗

評 暑い中自転車乗りの練習をし、ようやく乗りこなせた少女。大急ぎでそこから家族のところへ帰り、「できたよ」と報告しているのだ。その努力振りを、よく伝えているのが「髪に汗」なのである。

名古屋 豊藏 十四三

笑顔の児満てり海の日巡視船

評 これは海の日に行われた海保の行事の一場面であろう。巡視船に笑顔の子供たちがいっぱい乗っていたということであるが、海保の未来が明るいとも伝え

鉛色にハジャイの宿の竹婦人

評 竹婦人は竹や藤を円筒形に編んだ籠で、寝る時に抱いたり阿蘇を乗っけたりして涼をとるもの。中国伝

着ぐるみを脱ぎし汗顔へと拍手

評 着ぐるみひとつのショーを終え、やれやれと面部分を脱いだところ、出てきた汗まみれの顔に観客の拍手

見した驚きが伝わる。アジア共通の文化を発

手がわいたという。ありがとうの拍手である。着ぐる

るみは海上保安庁のうみまる君だろうか。

噴水がタワーに負けじと飛沫上げ

評 何のタワーか知らないが、それと重なるように噴水があるであろう。そのため噴水の穂がタワーと高さを競っているように見えたのだ。噴水の勢いが表れてきている。

雲の峰睨み鯨銚尾を立てり

灯台の灯うるませ梅雨に入る

南さつま 坂本 さだを

被災地のブルーシートや梅雨に入る

評 熊本の地震は震度の高い余震が何回も発生したことにより多くに家が損壊したと聞く。地域によつてはブルーシートだらけだったのかもしれない。そういった地域にも梅雨は容赦しない。

日の出前には済ませたし草むしり

評 今年は関東の梅雨も雨が多かったので雑草の成長が早いには手を焼いた。九州にあつてはなおのことであろう。草むしりを日の出前には済ませたい気持ちにはよくわかる。

くつついたままで日傘の立ち話

評 奥様方達であろう。道でゆき逢つて一声交わす積り

が終りを知らないのである。「くつついたままで」が秘密めているのも楽しい。

風通るここが一番午睡とせん

評 三十何度となると家のどこが一番涼しいかがわからなくなり、探すこととなるが「風通るここが一番」はいい表現である。

苦瓜の花覗く窓風の道

荒梅雨や波打ち際の昼暗し

近詠

坂本 正直

朝食のすももと思ひ出のすもも
照れくさき紫陽花越しの顔と顔
イギリスは後悔先に立て酷暑

兼題

秋彼岸・名月・その他当季

燈光歌壇



桜沢 っや子 選

横浜 宮田 昭

葉山 長島 博子

○「あきつしま」にすべて委譲の「つしま一世」転成の固き握手を交す

○「あきつしま」フラッグ・シップの矜持ありて先駆「二世」の船首像掲ぐ

○「あきつしま」一世の夢を引き継ぐか前途は勇まし冒険譚ありや

○憧憬と希望に満ちている新船の東京湾出航の真白き飛沫

評 「つしま二世誕生」とある一連の海上交通に深く係

わって来た作者の拘りの作品である。海上保安の新船が出来その「あきつしま」との交代が済み委譲転成の握手が力強い。旗船のフラッグ・シップに前船の矜持を思い船首像に新しい船の前途の躍進を思う根っからの船の男の生き様をみる。

○牛若の走り抜たる道ならむ鞍馬下りて足を取らるる
○雨上り貴船神社の川床は畳をあげて晴れ間いそがし
○五月末旬の短い実山椒京都の八百屋に見付て嬉し
○久々に逢えるうれしさ京都駅に不安そうなる顔を見つける

評 京都の貴船神社は祈雨止雨の神を祀る。また川床は

鴨川沿いの茶屋料亭で「ゆか」と呼び納涼で賑わい祇園祭や大文字の頃は特に賑う。その川床が畳を上げて晴れ間を忙しくしている状態がよく見える。夏のうちには青山椒というが秋に熟して赤くなり裂けて黒い光沢のある種子が山椒の実小粒でびりりと辛い。

川崎 吉田 公一

○病室に見舞の吾を迎えたる妻の目愛しかすか微笑む
○スーパーに買いしサラダを食べながら朝餉を終える
独りは淋し

○予期せざる食事の支度に疲れたるわが身をいとい病む妻おもう

○「全日海」の囲碁大会の今日朝餉たつぷりと

評 当然のように出て来る食事を自分が作らなければならぬ事態、妻の存在に気付く。中年男性の日常が寂しくも暖く詠まれている。「妻の目愛し」と詠み、「独りは寂し」と言い病む妻を思うのである。

東京 しらたきよう子

○牧場の柔らかな草をのんびりとサラブレッドの母子が食めり

○警戒か興味か日傘さす吾に競走馬の目が大きく開く

○濃密な海霧と日高の山霧に目守られ北の樹木は育つ

○無遠慮に春蟬の声が轟く北の大地は自然が主役

○ここからの景色が好きと牧場に生まれし姪はトトロの世界

評 広い牧場で競走馬の親子が草を食べている風景が目の前に現れる。走る芸術品とも呼ばれるサラブレッドの大きな目に日傘の女はどう映ったか。海から発する霧と山からの霧が混ざり合う特殊な自然条件で北海道の木は育っているという発見が貴い。

北九州 土谷 文夫
○一九六〇年離島のはずれの岬には文明届かず明治そのまま

○灯台の石油灯器を予熱の海は暮れゆく電気が欲しい
○生温き潮味の天水の日々は蛇口の冷たき水が恋しい
○仄々と淡いランプの灯にて無線の本は積ん読のまま
評 昭和三十五年高度成長路線が走り始めたが電気の無い灯台がありました。天水で色のついたご飯を炊いたり苦難の生活でした。電気が欲しいは離島の灯台守の切実な声です。また、灯台職員として無線士の資格をとるための本も読めず勉強することもできなかったのです。積ん読のままは切ない事実。

近 詠

桜 沢 つや子

○植ゑられしばかりの苗が山深き棚田の風にあそばれて

○山深き北の棚田に育ちゆく苗がみどりを濃くしてそよぐ

○最終のドラマをふいにして来しも相殺菖蒲園風の紫

横浜北水堤灯台点灯120周年記念 特別講演会

～ 現存する東京湾最古の灯台に学ぶ！ ～

○特別講演会 **聴講無料!** 約100名

日時：平成28年11月1日(火/灯台記念日) 13:00～16:00

場所：横浜マリンタワー3階ホール【横浜山下公園前】

題目：1. 横浜港の灯台と横浜北水堤灯台

星野 宏和【横浜海上保安部交通課長】

灯台内部の映像と貴重な写真などを通して、点灯120周年を迎えた横浜北水堤灯台の知られざる事実と横浜港の灯台の変遷を紹介

2. 灯台と灯台レンズの魅力

不動 まゆう【音楽系博物館学芸員(灯台女子)】

灯台と灯台レンズに魅了され、日本はもちろん海外各国の灯台も訪れ、その素晴らしさと魅力、楽しみ方を今話題の灯台女子が熱く語る



3. 灯台に見る日本の近代

藤岡 洋保【東京工業大学名誉教授】

日本の近代建築史の権威が語る、灯台の建築史から見える日本の近代化、注目すべき技術、優れた灯台技術者の功績等を貴重な資料を用いて紹介



同時開催 ○海上保安写真展 **入場無料!**

期間：平成28年10月29日(土)～11月6日(日)

場所：横浜マリンタワー2階 展示会場



共催：横浜海上保安部、横浜マリンタワー
後援：横浜市、(公社)燈光会、(公財)海上保安協会横浜支部

お問合わせ：横浜海上保安部交通課 Tel. 045(212)3502

燈
光

昭和三十一年一月二十四日第三種郵便物認可
平成二十八年九月二十五日發行(隔月一回五日發行)
平成二十八年九月号



「燈
光」

Sep. 2016

九月号 第六十一卷 第五号