

燈光



目次

みんなに愛される灯台(残波岬灯台)	—— 那覇海上保安部交通課	西村 玲奈	2
船舶気象通報業務の思い出			6

第一管区海上保安本部	小坂 和彦……………7	名古屋海上保安部	片野 広之……………14
第一管区海上保安本部	村井 明子……………8	姫路海上保安部	伊藤 幸夫……………16
釧路海上保安部	中川 司……………9	第七管区海上保安本部	松下由紀香……………17
釧路海上保安部	乙川 吉信……………10	浜田海上保安部	上村 公一……………20
留萌海上保安部	吉本 昭雄……………11	第十一管区海上保安本部	荒 伸哉……………21
銚子海上保安部	瀧野壮一郎……………13		

明治の灯台の話(53)	—— 宗谷岬灯台	灯台研究生	22
-------------	----------	-------	----

造林鎌(長柄鎌)	はるかな旅路	普通会員 岩尾 亮二	37
----------	--------	------------	----

48年ぶりの顔「同期会」		海上保安学校灯台科17期生	43
--------------	--	---------------	----

思い出の地を訪ねて		普通会員 石田 哲生	45
-----------	--	------------	----

のぼれる灯台 introduction	☆平安名埼灯台☆	燈光会事務局	51
---------------------	----------	--------	----

燈 光 俳 壇		坂 正直 選	58
------------------	--	--------	----

- ・ 賛助会員へのお誘い……………55
- ・ 平成29年度の入道埼灯台の参観について……………57
- ・ 灯台グッズのご紹介……………62
- ・ 平成29年度 奨学生の募集……………64

今月の表紙……………60
会員名簿の追加……………60
慶 甲……………61
会務日誌より……………61
編集余滴……………表3

みんなに愛される灯台（残波岬灯台）

那覇海上保安部交通課 西村玲奈



残波岬灯台は沖縄県中頭郡読谷村の東シナ海に突出する岬の先端に立ち、31メートルもの高さで40年以上前からあかりを灯し続ける白亜の大型灯台です。灯台は一般参観可能で、岬周辺は海岸国定公園に指定されており琉球石灰岩が広がる雄大な景観が見られるこの場所には地元の方をはじめ多くの観光客で賑わっています。

「残波（ぞんぱ）」という言葉はみなさんどこかで聞いたことがあるのではないのでしょうか。灯台の名前だけでなく、お酒好きの人には泡盛の銘柄としても、最近では石垣海上保安部所属の巡視船の名前としても耳にしたことがある方もいると思います。そんな沖縄で馴染みある「残波岬灯台」をテーマとしたフォトコンテストを那覇海上保安部では毎年実施しており、今年で7回目の開催となりました。テーマは2種類「残波岬灯台」と「美ら海」です。「残波岬灯台」は被写体に灯台が含まれ、残波岬の魅力を伝えること、「美ら海」

は第6回から設けられた新たなテーマで、読谷村周辺の海で働く人々、船舶、マリネレジャー等を題材とした美ら海の魅力を伝えることをテーマとしています。このコンテストは2つのテーマを通して海上交通の安全の確保や、海上物流を支える航路標識への理解を深めるとともに、海上における船舶及び人身の事故の防止、また防止への意識を高めることを目的に実施しています。毎年沖縄県の方はもちろんのこと観光に來られた他県の方からも多くのご応募を頂いています。

私は今年の4月から那覇海上保安部の交通課に來ました。交通課に來るまではフォトコンテストが開催されていることも知りませんでした。（怒られるかもしれませんが）そして、私がフォトコンテストの業務に関わることになったとき一番に思ったことは、「ひとりでも多くの人にこのコンテストを知ってほしい」ということでした。それからは募集締め切りまでの間、残波岬灯台をはじめ、読谷村周辺の飲食店やホテル、

観光客の出入りの多い空港周辺のレンタカー会社、写真部のある高校や大学へポスターの掲示とリーフレットの配布依頼作業を行いました。また、インターネットサイト・雑誌・新聞等への掲載依頼を実施しました。広報活動を行う中で、「毎年応募しています」「去年も応募したけど、ダメだったんだよね…」などと言う声を聞きました。その時は、この灯台はいろんな人に見守られているのだと思うと共に、いろんな人から多くの日にさまざまな時間帯の顔を見てもらえてい

主催・共催：那覇海上保安部・読谷村
 後援：読谷まみたん、沖縄県、（一財）沖縄観光コンベンションビューロー、（本財）海上保安協会沖縄地区支部、（公社）在米、（一社）読谷村観光協会、読谷村商工会（協賛）

残波岬灯台と美ら海

テーマ①：残波岬灯台 テーマ②：美ら海

フォトコンテスト



【募集期間】平成28年6月20日（月）～平成28年9月20日（火）必着
 【テーマ】① 残波岬灯台：残波岬灯台が被写体に含まれ、残波岬の魅力を伝える作品
 ② 美ら海：読谷村周辺の海で働く人々、船舶、マリネジャー等を題材とした美ら海の魅力を伝える作品（サブテーマ：①安全 ②自然（環境の保全））

【応募形態】プリントまたは画像データ
 【応募方法】①作品のタイトル ②応募テーマ（残波岬灯台or美ら海） ③作品のコメント ④撮影場所 ⑤撮影時期
 ⑥氏名 ⑦年齢 ⑧住所 ⑨連絡先（電話番号・E-mail）を応募用紙に記載し、プリントの場合は作品の裏面に貼り付け、データの場合は添付し応募して下さい。

【応募先】持参又は郵送の場合：那覇海上保安部交通課まで
 〒900-0001 沖縄県那覇市港町4-6-5 電話098-951-3855
 Eメールの場合 zampo-touda@yomitan.jp
 ※詳しくは、[那覇海上保安部](#) でチェック!!

船舶事故・海浜事故に遭わないために！（詳しくは那覇海上保安部ホームページ）
 ○ 海で遊ぶ場合は、事前に天気（気象・海象）の情報を確認し、悪天候が予測される場合は、中止する勇気を持ちましょう。
 ○ 船舶事故
 ・ モーターボート船長は、運航前に発航前点検の励行をお願いします。
 ・ シーカヤック所有者は、天気にご注意するとともに、船体管理の徹底をお願いします。
 ○ 海浜事故
 ・ 水遊び・遊泳では若年層及び高齢者の事故が増えています。父兄の監視等をお願いします。
 ・ シュノーケリングでは、正しい技術の習得、ライフジャケットの着用をお願いします。

写真-1 フォトコンテストポスター



写真-2 準備作業の様子

選出後、それぞれの作品講評を聞く中で作者のこだわり、灯台の見方や思い、沖縄の海の美しさが作者のアイデアや撮影方法で伝わるすばらしさを知りました。また、講評を聞く中で私は、写真の奥深さを知り、見方や着眼点に変化が生まれました。その後、共催の後援を頂いた関係機関による選考を経て応募作品122点の中から、入賞12作品が決定し、入賞者へ連絡をすることになりました。受賞を伝える連絡をしていく上で、作者の驚きや喜びの声を聞くことが出来たとき

るからこそたくさんさんの作品が集まり、このフォトコンテストは成り立っているのだと思います。応募期間が終わり、沖縄県写真協会会長による一次審査が実施されました。入賞候補作品の

一生懸命広報活動してきて良かったなと思うと共に、「この灯台は本当に幸せ者だな」と感じました。表彰式は11月19日に開催し、県外から足を運んでくださる方もいて、受賞者の半分以上の方が参加して下さいました。その後、入賞作品については地元の方や観光で訪れた方々に広く見ていただくために11月21日から12月9日まで過去の入賞作品も含め読谷村地域振興センターや村役場のロビーに展示しました。残波岬灯台とその周辺の自然のすばらしさを作品の観賞を通して感じて頂けたものと思います。今年と昨年の入賞作品は、残波岬灯台の展示室に常設していますので、近くに来られた際は是非ご覧になって下さい。今年のフォトコンテストへの応募は終わりましたが、私の投稿を見てくださった方が少しでもこのコンテストに関心を持ち、一度は残波岬灯台に行ってみたいと思って頂けると幸いです。

皆さんの地元にも「みんなに愛される灯台」があると思います。その灯台は地元の方をはじめとした沢山の人に見守られていて、少しでも航路標識に関心を持ってもらうことで海の安全にも繋がっていると思います。そして、



写真-3 雷雲去って星空広がる



写真-4 ゴジラVS灯台

たまには近くの灯台に行き写真撮ってみて下さい。

あなたの知らない新しい灯台の顔が発見できるかもしれませんよ？

少しだけ：今年度の受賞作品を紹介します！（受賞作品については那覇保安部HPへ）

追記 ～表彰式及び展示会 無事に終了しました!!～

11月19日 表彰式の様子



写真－5 表彰状授賞式風景



写真－6 受賞者集合写真

11月21日～12月9日

読谷村地域振興センター及び読谷村役場への展示状況



写真－7 読谷村地域振興センター



写真－8 読谷村役場



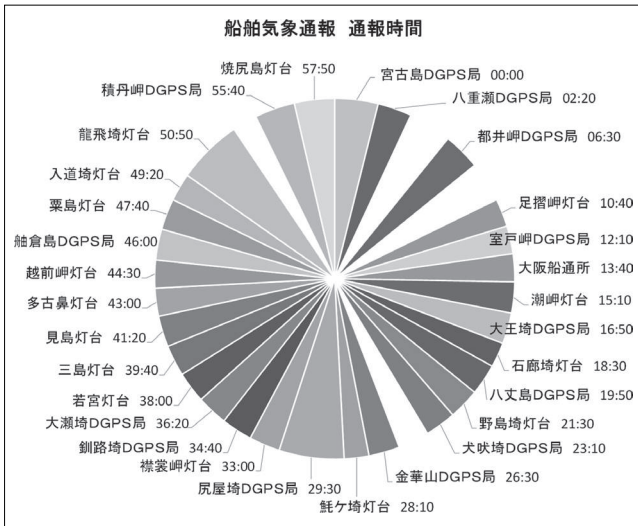
写真－9 残波岬灯台展示室 常設 入賞作品



平成28年9月30日、無線による船舶気象通報業務は、インターネットの普及等に伴う情報提供手段の多様化により、全国一斉に終了いたしました（「燈光」平成28年11月号参考）。船舶気象通報は、1時間に1回、毎時00分の沖縄県宮古島DGPS局から57分50秒の北海道焼尻島灯台までの全国29箇所（通称「燈台」）の無線で観測した気象現況をラジオ放送で提供してまいりました。

また、管区本部及び海上保安部等におかれましては放送を聞かれた方から、「受信報告」が届き、受信したことを証明する「受信証（ベリカード）」の送付も行っております。

ここで、当時、業務に携われた方々の思い出を多数お寄せいただきましたので紹介させて頂きます。



図ー1 無線電話による各地の船舶気象通報タイムスケジュール

船舶気象通報に係わるエピソード

第一管区海上保安本部交通部企画課

小坂 和彦

平成10年3月に保安学校を卒業し、初任地の日高航路標識事務所で襟裳岬灯台の滞在業務に就きました。

通常は運用卓のボタンを操作して、機械のアナウンズで無線放送を行っていましたが、ある朝寝ぼけ眼で当直交代のために運用室に入ると、前直の方が運用卓の裏側で何やらごそごそと作業をしている様子。

「何かありましたか?」と聞くと、運用卓が動かなくなっただこと……。

確かに運用卓のボタンパネルの電気が何も点灯していません。

それまでこれといったトラブルにも会ったことがなく、機械のことなど考えたことが無かった私はどうすれば良いかわからず、他の滞在者のお二人が復旧作業をしている姿を、後ろから眺めるばかりでした。

そんな私の唯一の仕事が、肉声での無線放送でした。

当時の襟裳岬ではテレホンサービスを肉声で録音していたため、放送文を読み上げるのはお手のものでし

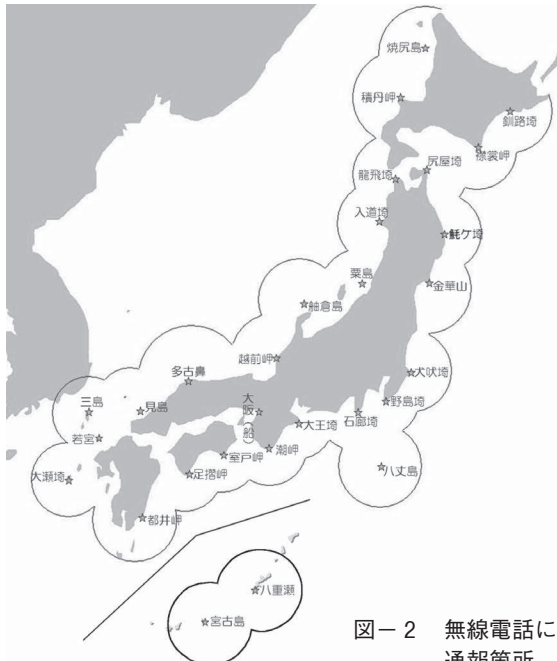


図-2 無線電話による船舶気象通報箇所

たが、自分の声をモニタリング用のラジオで聞きながら放送するのは、ちよつと恥ずかしく感じたことを記憶しています。

結局、その滞在班では運用卓を復旧することができず、日中は放送担当として運用室に詰めていました。その後、その運用卓はパソコンに変わり、肉声でのテレホンサービスの録音もなくなり、どんどんと自動化されていく機器を見ながら、ただただ技術の進歩は凄いものだなあと、相も変わらず危機感もなく漠然と感じていた自分を懐かしく思います。

業務の話、苦労話、失敗談、

地元に着かれたこと

第一管区海上保安本部海洋情報部監理課

村井明子

保安学校を卒業して直ぐに赴任した小樽航路標識事務所で、船舶気象通報の放送をしていました。

卒業したての自分に直ぐに出来た仕事（毎朝8時30分過ぎに小樽測候所と小樽観光振興公社（だったかな？）から来る積丹岬の気象を照会する電話に答えることと、この放送でした。

当時はテレホンサービスというものが存在しておらず、また船舶気象通報もマイクに向かって自分の声で喋っていました。1時間に1回送られて来るデータ音（タイプライターの印字音？）がガチャガチャと不気味に鳴り響く真夜中は庁舎が古かったこともあり、かなり恐怖的でした。

4時5時なんぞは（明け方）眠いのもあり、2回原稿を読むのですが、1回目を読んでいるのか2回目を読んでいるのか解らなくなるため、指を折って喋った回数を数えていました。

喋る時間帯が決まっていたので（2分30秒？位？）原稿を3回読み上げたことは多分無いと思っています。

職員の多くが男性であったため、「女性の声は聞きやすい」と言われたり、ベリカードにそのことが書いてあった時は、嬉しく思いました（他管区でも女性保安官が放送していたかもしれませんが）。

赴任した翌年の2月（3月？）に船舶気象通報が自動化され、音声も機械の合成音となりました。

以後マイクに向かって原稿を読む必要が無くなりましたが、少し寂しく思った事を覚えています。

船舶気象通報に係わるエピソード

釧路海上保安部 中川 隆 司

●船舶気象通報についての勤務経験

昭和57年～61年 むつ航路標識事務所にて大間

埼、尻屋埼の滞在勤務

大間埼はボイス、尻屋埼はボイスの後、磁気ドラムの合成音声に改修

昭和61年～平成3年 男鹿航路標識事務所にて2GHz

回線経由での入道埼船舶気象通報運用（合成音声ROM）

以下略

●エピソード1

平成になってから、津軽海峡の船舶気象通報システムは龍飛埼、松前、大間埼、恵山、尻屋埼の気象をまとめて放送する仕組みになったようですが、それまでは個別の順繰り放送でした。

津軽海峡では、天気が西から東に変化する傾向が顕著で、また、現在と違い気象情報の入手方法も限られていたことから、船舶気象通報は地元フェリー、漁

業者に非常に頼りにされていました。

でもそれを通して聞くと10分近くを要し、操業中の漁船にしてみればかなりの負担。

昭和50年代終わりごろ、青森県大畑町（イカ釣り船の一大基地）の漁業無線局で話を聞いたら、当直者が各灯台の船舶気象通報を聞いて、まとめて漁業無線で一括放送しているとのこと。

「なるほど……」ということでは早速本部に。

そのせいかどうかわかりませんが、10年後位？に、津軽海峡の船舶気象通報システムが集約再編され（大間埼の滞在解消が契機？）、MICS整備時もその考え方が継承されていました。

利用者から学ぶべきですね。もっと早く。

●エピソード2

昭和50年代終わりごろ、大間埼灯台の滞在勤務で当直をしていた時のこと。

直前の龍飛埼灯台の放送で、放送者の訛りが酷く、発声もガラガラ。

標準語に近い私としては、「もう少しなんとかならないものかな？」と思っていたところ、地元漁師さん（と思われる人）から、「なにを言っているんだか判らない。しつかりやれ！」的な電話が大間埼灯台に。

これもまた訛りが酷く、最初、問い合わせなのかクレームなのか判らないような状態でなんとか治まったところ。

「これだけ訛っているのに、あの訛りが判らないのか？」と疑問でしたが、数年暮らして判りました。

青森県は西半分の津軽と東半分の南部で対立意識が強く、お互いの言葉の汚さを貶し合っている土地柄。

龍飛埼灯台当直者はたぶん津軽出身者だったのでしよう。南部である大間の漁師さんには判らないはずです。

今なら研修でもするのでしょうか、大らかな時代でした。

●エピソード3

昭和60年代初め頃、入道埼灯台の風速値が大きすぎるとクレーム電話あり。

入道埼灯台の風向風速計は、30m型鉄塔の上であり、確かに地上10m値よりは強くなるんだろうと想像はつきませんが、沖合いの吹きっさらしの状況と丁度同じ按配ではないかと勝手に良しとしていたところでした。

事実、漁師さん等からのクレームは無く、そもそも灯台の風速値は「小さい」というクレームがほとんど。

船舶気象通報の利用目的について訊ねたところ、男

鹿半島の付け根にある寒風山というなだらかなハゲ山の中腹からハンググライダーで離陸するときに参考にしているとのこと。

船舶気象通報の目的を丁寧に説明したつもりですが、なかなか納得してもらえず往生しました。

気のせいでしょうか。その頃から当庁内で「船舶気象通報は局地気象」という言葉が多く聞かれるようになったように感じます。

船舶気象通報に係わるエピソード

釧路海上保安部交通課 乙 川 吉 信

●エピソード1

平成17年頃だったと思いますが、釧路埼灯台の気象観測項目に天気、波、うねりがあったときに、観測入力を遠隔入力装置（操作卓？）から行っていました。

観測時刻が来まして外へ出て空を観測、部屋に戻りおもむろに入力しようとしたのですが、1時間前まで出来ていたのに、まったく反応しません。

ボタン選択か画面タッチか忘れましたがまったく出来なくなりました、あれ、あれと思って触っているうちに入力締め切り時間は過ぎるは放送開始時間とな

り、あせて送信機前まで行きマイクを手に取り、プレスボタンを押しました。

この時の放送を聴いていた方は、お姉さんの声と期待していたところに、親父の息切れ声が飛び出しびっくりしたと思います。

●エピソード2

平成10年か11年頃、八丈島に居たときに台風が来ました。風が強い台風だったのですが過ぎ去っていきやれやれと思ったときです。

一本の電話がありました。

「灯台の風向がぜんぜん変わらないんだよね……。」

風向風速値は出ているし、機械は壊れていないようだしなんだろ？

見つけました！

飛行機（発信機）のしっぽ半分がなくなっていました。

接近に伴い強風が吹き荒れ飛行機が半分になった頃に、台風が通過、吹き返しに変わっても、180度違う風向を放送していました。

夜勤明けの若者と20mのマストでっぺんに登り予備の発信機と交換しました。

工夫して端子接続、取り付け、早期復旧することが出来て充実感が今でも残っています。

非番の相棒に感謝。

船舶気象通報業務の思い出

留萌海上保安部 吉本 昭雄

昭和52年入庁以来、船舶気象通報業務のある箇所での勤務は2回あります。

一度目は、平成2年4月から北陸デッカ航路標識事務所（当時）の三国デッカ局から放送していた「えちぜんみさき」（越前岬灯台―三国航路標識事務所所管）、二度目は、平成13年4月から室蘭海上保安部の「えりもみさき」（襟裳岬灯台）でした。日高航路標識事務所が保安部に統合した最初の年です。

最初の三国デッカ局にあった運用卓は、観測も放送音声の送出手も完全な自動運用でした。

業務としては、放送時刻になると「ピキピキ」と電子ブザーが鳴り、ディスプレイに表示されたデータを確認し、放送音声が正常送出されているかをモニターで確認するというものでした。故障などの緊急用として、卓にはマイクが付いていましたが、幸いにして使った事はありませんでした。観測所のトラブルなどで欠測が出た場合には、テープレコーダで繰り返し同じメ

ッセージを流せるようになっていたと思います。

その頃、気圧の単位が「mBar」（ミリバール）から「hPa」（ヘクトパスカル）に変わることで、装置のメーカー技術者がROMライターを抱えて、来局して改修していたのを覚えています。「ミリバール」は長音を含めて、5音でしたが、これを「ヘクトパスカル」の7音にする訳ですが、限られたタイムスロットの中に違和感なく、入れ込むのに苦労されて、何度も書き換えておられました。結局、わずかに早口になってしまったようでした。

この音源になった女性のアナウンサーは船舶気象通報の廃止によりご自分の声が全国から消えてしまうことをどう思われているのか、興味深いところです。

二度目に運用卓と出合ったのは、平成13年4月の襟裳岬灯台でした。船舶気象通報の放送種目は、「天気、風向、風速、気圧、波、うねり、視程」で、たしか、観測所付近に海水があるときだけ「その他」という種目を加えていたと記憶しています。自動観測種目以外の「天気、波、うねり、視程、海水」は、人が観測して手動で運用卓に入力しますが、当直室の窓は、海とは反対の北側を向いているため、毎観測時、居住区との渡り廊下の出入口から外に出て海が見えるところま

で行っていました。

襟裳岬は通年風が強いところで、だいたい20m/s以上の風が吹いているのが普通で、10m/sを下回ると「今日は風いでいる」という言葉が出るような場所です。したがって、建物の窓枠は、開閉レバーを操作すると枠の複数個所がロックする特殊なアルミサッシが使われており、もちろんガラスも複数層でした。ところが、この渡り廊下の出入口の、扉ときたら1枚ガラスで華奢なアルミ枠の汎用品が使われており、ドアチェックも付いてましたが、10m/s以上の風ではなんら役には立たないものでした。

さて、冬になると低気圧が連続して来襲し、30m/sを超える風が頻繁に吹きます。その時に、この扉を開閉するには、とても神経を使いました。不用意にドアノブを回すとドアもろとも外に吸い出されますので、ドアノブを両手で握り、右膝を扉枠にかけて、体を固定した状態で待機し、風の息が弱くなった一瞬をついて、ノブを回し外に出て、すぐさま背中ドアを押し付けるように閉める訳です。ドアを開けた時に強風でアルミ枠がわずかに変形するのが、目で見て判ります。枠の中にはガラスが入っていますので、割れるのではないかとハラハラします。

強風が吹きぬける構内を約10mほど歩くと、岬の東側、西側の海が見通せる所に行けます。メガネを吹き飛ばされないように両手で押さえ、海を一瞥し視程目標を確認したら、逃げるように建物の陰に入り、先ほどの出入口に戻ります。そして再び、ドアノブとの綱引きが待っている訳です。

襟裳岬は南向きに太平洋へ突き出した岬です。太平洋の遙か彼方に台風が発生すると南東方向から大きなうねりが来ます。これは風の影響を受けませんので、「今日は風いでいる」と言うような日で、風波も無く海面は滑らかなときでも、崖下の海岸で「ドドン」と大きな音を立てて、うねりだけが激しく打ち付けることとなります。しかし、岬の反対側にはこのうねりは届きません。なので、岬の北西側のえりも港の沖はベタ風状態で、この風に騙されて船を出して襟裳岬をかわした途端、このうねりに遭遇するわけです。年に数回しか起こらない珍しい海象ですが、有人観測だったがために、船舶気象通報を聞いている西側の人たちの役に立っているという印象を持ちました。

※襟裳岬の旧観測種目である「天気、風向、風速、気圧、波、うねり、視程、その他（海水）」はデータベースに資料がありませんでした。海水（流水）の

項目が「その他（海水）」であったか、単に「海水」であったか調べようがなく、正確ではないかも知れません。

女島灯台の思い出

銚子海上保安部 濱野 壮一郎

私が滞在勤務していた女島灯台は、長崎県の離島（五島市）から南西約80kmの男女群島に位置し、古くは珊瑚漁で賑い、台風等の大時化で多くの漁船が遭難した海域でもあります。

そのような海域ですので、女島灯台の船舶気象通報は、地元の漁師さんから大変頼りにされていました。

なかには、金刀比羅宮参りならぬ女島灯台参りに来られる漁師さんもあり、重い荷物を担いで高さ約110m、長さ約1kmの坂道を汗だくで登って来られ、「灯台さん、お疲れ様。今朝も気象を聞いたよ。いつもご苦労様」と怖い顔から優しい声を掛けて下さる笑顔に「今日も聞いてくれていて良かった。これからも頑張ろう」と気持ち新たにしています。

さて、女島灯台での船舶気象通報業務は、当時滞在职員4名が365日24時間交代勤務で自慢の肉声にて

1時間に1回、現地観測した気象情報を付近船舶に放送していました。

毎時33分頃の気象を慌しく観測するとアンテナ切替器の轟音が「ガツチャン！」と響き、夜中などは、少し怖くなり緊張しながらマイクのプレスボタンを押したものです。

また、放送する時に見える窓の外の景色は、四季折々で夏の美しい海、春先には夢の中にいるような真つ白な濃霧、少し澱んだ黄砂、春秋に飛来する烏帽子のついた綺麗な野鳥、冬場に集まる悪戯好きな猫達と今ではどれも懐かしい光景です。

こうしたなか、大型台風の襲来に4人で怯えながら宿直室で一夜を過ごしたり、頭上で閃光が走るような雷雲の下で無線舎に落雷しないよう祈りながら放送したり、20年に一度と言われた大雪では手が凍りそうになりながら雪落としをしたりと、暑い日も寒い日も4人で苦楽を共にして日々船舶気象通報を放送し続け、長いようで短かった5年間の女島灯台滞在勤務が終わりました。

今では、気象情報の提供は「海の安全情報」となり、これからも全国の利用者に愛され続けていくと思いません。



写真-1 女島最高峰の電探山から撮影



写真-2 女島灯台に職員集合
(設標船「かいおう」による燃料運搬時)

羽越地区船舶気象通報の思い出

名古屋海上保安部 片野 広之

昭和57年10月に正式運用を開始した羽越地区船舶気象通報は、佐渡島の弾埼灯台で観測した気象データを島対岸の角田岬灯台を経由して新潟市内にある新潟口ラン局運用室で編集し、白鳥山中継所を経由して新潟沖の粟島灯台を放送所として中短波放送を行っていました。灯台に滞在して観測し、灯台において放送して

いた他の船舶気象通報局とは異なり、観測場所と放送場所が異なり、そのデータの編集を行う場所も異なっており、職員の肉声ではなく女性の合成音声で放送する当時としては新しい形態でした。

船舶気象通報の新たな局は東日本では久しぶりということもあり、試験電波を出すと、新たに「28番目の船舶気象局開設」とラジオ関係本等にも掲載され、受信レポートが多数届きました。試験電波発射中に届いたレポートでは、「あわしま」という局名しか判らず粟島灯台あてに手紙を出し、回り回って灯台を管理していた新潟航路標識事務所経由で新潟ロラン航路標識事務所へ無事に届く事例もありました。

届いた受信レポートに対して受信確認証を出して欲しいというリクエストが記載されているのですが、本来の業務でもなく予算もない状況で当初は返信していませんでした。しかし、なんとかかしたいということで、当時のロラン局にはロラン波形を撮影するために白黒写真の現像装置一式がありましたので自費でポストカードの印画紙を購入し返信をすることとしました。自費の手作りカードということで、財政的に大変でしょうとフィルムやポストカード用紙を送ってこられる方もありました。

受信証の写真は、概ね2ヶ月毎に切り替え、各施設5箇所の写真と事務所にあつた回線系統図模型の写真と計6枚で1年間としました。これは、受信レポートのリピーターを狙ったところでもありました。

この時期の受信証を受け取られた方には非常に印象を与えたようで、資料が残っている方で10年後(資料が残っていない方では約30年経過の平成25年頃に)に再度送られてきた受信レポートに

船舶気象通報局
あわしま

No. 0011

貴方の 2013年 6月 22日 01:47~01:49 の受信報告が
当局のものと相違ないことを証明します。

2013年 6月 28日
新潟海上保安部 交通課

船舶気象通報装置  

識別信号	: あわしま
周波数	: 1670.5kHz (H3E)
送信出力	: 50W
空中線位置	: 38° 27' 15" N 139° 14' 18" E
空中線形式	: 逆L型空中線
放送時間	: 毎時 47分 40秒から 49分 20秒

粟島灯台

写真-1 (参考) 新潟海上保安部発行 受信確認証

「当時の職員の方はどうされていますか？」と問い合
わせがあり、その手紙の内容を転勤先にまで連絡いた
だき感激したものでした。

開局以来1年間の受信レポートの状況については
「羽越地区船舶気象通報の受信報告書について」と題
して、昭和58年11月号の「燈光」に掲載しました。送
ってきた方の年齢層は学生が2/3占めること、都道
府県別では東京都・神奈川県と続き地元新潟県は数の
上では3位だったこと、受信時刻は1時を中心とした
深夜が多かったことなど記載されています。

船舶気象通報に係わるエピソード

姫路海上保安部交通課 伊藤 幸夫

船舶気象通報業務に係るエピソードについて、思い
出すことを述べさせていただきます。

今から3、4年前のことです。私が大阪海上保安監
部交通課に勤務しているときのことでした。ご存知の
ように大阪には「おおさかハーバーレーダー」があり、
船舶気象通報送信装置の保守は、交通課で行っていま
した。

1ヶ月に1通ほど、受信報告というものが届きます。

これは放送を聞いた人から（船舶関係者に限らず誰で
も）いつ、どこで、あなたの局の電波を受信しました。
そのときの内容はこんなもので、受信状況はこんな具
合でしたと知らせてくれます。

報告内容が正しければ、受信したことを証明する「受
信証」を送ってくださいというもので、各無線局はデ
ザインに工夫を凝らし、絵はがきのようにきれいな景
色を印刷したものや、一枚一枚コールサインを手書き
したものなど、報告者に半ばお礼のような感じで答え
るもので、灯台放送に限らず、アマチュア無線、一般
の短波や中波のラジオ放送等、義務ではありませんが、
正規に免許を受けた世界中の無線局のほとんどが実施
している無線の世界の常識みたいなもので、放送局発
行の受信証を「ベリカード」と呼んでいます。

中には無免許で放送している通称「海賊局」と呼ば
れる海外の違法局が「ベリカード」を発行していた時
代もありました。私が無線の世界に興味を持ったのも、
やはりこれが初めて最初は家にあったポロポロの真空
管ラジオで夜な夜な海外からの日本語放送を聞いて受
信証を集めていました。モスクワ、ペキン、オースト
リア、バチカン等の放送が自宅で聴けることに感動
したものでした。50代の方はクラスメイトに一人や二

人はこれを趣味にしている者がいたものです。

そんなある日、大阪海上保安監部交通課に1通の受信報告が届きました。

私と同年代の方からでした。リーダー画面と大阪港の写真をデザインしたカードと当庁のパンフレット、うみまるのステッカーを同封して返信したのですが、半月ほど経った頃、その方から丁寧なお礼状が送られてきました。

自分は医師で、毎日人の命を預かる仕事をしていきます。海上保安庁の方も同様に毎日重要な任務に当たられており、感謝しております。子供の頃無線に興味を持ち始めたのですが、いつしか無線から遠ざかって長い月日が経過しました。最近また無線に興味が出てきましたし、時間を見つけてはラジオを聞いて受信報告を送っていることと書かれています。船舶気象通報は長い間、気象原稿を肉声で読み上げて放送していました。読み上げるスピードや、読み手の訛り、声のトーンなど、人によってそれぞれで、どこか「人間臭さ」を感じる事ができました。

最後の放送は、機械が合成音声で自動放送する味気ないものですが、それでも、どこかでそれを聞いてくれていることに感動せずにはいられませんでし

た。

お互い顔を見たこともない、声を聞いたこともない人間同士が、無線という通信手段を通じて心を通わせることができたことを本当にうれしく思いました。そんな船舶気象通報もなくなり、新たなコミュニケーション手段に取って代わられるのですが、どんなに手段は変わろうと、送り手と受け手はどちらも人間です。どこかに「人間臭さ」を見つけて、きつとまたノスタルジーに浸るのでしょうか……。

船舶気象通報最後のお仕事〜七本部苦労話〜

第七管区海上保安本部交通部安全対策課

松下 由紀香

ラジオ放送を聞いたので証明書を発行してください。というお手紙は陸上の方々ばかりで、事務をしていると「あ、また○○さんだ」という風に、常連さんを覚えてしまいます。

平成24年度から、本部で対応していますが、平均すると1年間で70通の証明書を発行してきました。

当直の合間に、担当者1名で十分に対応できていましたが、28年度は違いました。

いつ頃終了の情報を入手されたのか、7月末には28通でしたが、8月末には計61通。あれ？増えてきた？いままでの1年分くらいもう処理したよね？と思っっているうちに、次々と手紙が届き始め9月だけで約120通。廃止後も勢いはとまらず、10月だけで約150通。11月にもぼつぼつ届き、結果、8ヶ月間に例年の約5倍、339通の処理を行ったのでした。

机の上に積みあがる封筒。担当者が「処理終わったー。」と思っつて帰宅し、次に出勤すると「ええ、またある。」という状態。

第七管区では、受信報告書の内容を確認し、内容に間違いが無ければ「受信証明書」、何か間違いがあれば「一部受信確認書」として、ハガキに「受信者の氏名」・「受信年月日・時間」・「受信地」・「確認年月日」・「その時の放送文」を印刷したものをダブルチェックしてから返送していたので、1通作成に意外と時間がかかりました。(誰だ、こんなに手間のかかる方法にしたのは！)

1通の手紙に、複数回の報告があれば、その回数分の証明書(確認書含む)を作成して返送します。

北は北海道(北見、石狩、浦河)から、岩手、福島、宮城、石川、長野、東京、奈良…南は福岡まで、趣味

で聞いている陸地からの受信報告です。

いや、海関係ない方やん！という突っ込みをいれつつ、とても担当一人では手に負えない！なので、手分けして作業を進めます。

報告書の中には、

アマチュア無線に夢中になった中学生時代によく聞いていたけれど、今回廃止の情報を聞き、懐かしくなり周波数をあわせました。廃止されるのは寂しいです。というコメントが書いてあったり、

受信を試みたけれど上手く受信できず、標識名のみを記入し、受信証明書を送付して下さい！という内容だったり、

ラジオ放送廃止となる日まで、頑張つて受信を試みたものの、結局一度も聞くことができなかったの、標識の写真、パンフレット及び受信証明書のフオーマットを送つて欲しい。といった特殊なオーダーもありました。

当直中に夜な夜な、証明書を作る日々が続きました。

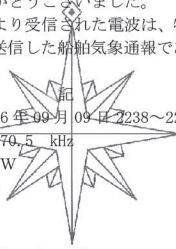
なるべく早く早く返送してあげようと思っついても、事件・事故が発生すれば作業は出来ず、また、海上安全情報官も各部署から承認されてくる海難調査票の確認作業等を行っていたため、業務の優先順位から、どう

受信証明書

殿

受信報告書ありがとうございます。
あなたが下記より受信された電波は、特別業務の局
(わかみや) から送信した船舶気象通報であることを証
明します。

受信年月日: 2016年09月09日 2238~2239 (JST)
周波数: 1,670.5 kHz
空中線電力: 50 W
電力の型式: H3E
受信地:



平成 年 月 日

第七管区海上保安本部交通安全対策課長



若宮灯台と若宮VHFアンテナGPS局



沿岸域情報提供システム(MICS)ウェブサイト
<http://www6.kaiho.mlit.go.jp/kisyuu.html>

(宛 名)

放送文

2016年09月09日(金)22時38分00秒(日本時間)放送開始分
各局、各局、各局、こちらは、わかみや、わかみや、わかみや
海上保安庁が、若宮灯台の気象状況をお知らせします。

※→
時刻 22時 25分、

風弱く、気圧 1011hPa、波の高さ 0.6m

←※
おわり。こちらは わかみや くり返します。
※~※ (くりかえし)
おわり。こちらは わかみや きょうなら。

写真一、二 第七管区海上保安本部発行受信証明書 (左:裏面・右:表面)

- その他のコメント(抜粋)
 - 長年の運用お疲れ様でした。他局を含め気象通報がもう聞くことができないのは非常に残念です。(群馬県・会社員S氏)
 - 海の安全を守る灯台放送に係る業務を長年に渡り遂行して頂きありがとうございます。国民の一人として改めて感謝と労いの意を表させていただきます。(東京都・会社員N氏)
- 受信証に「放送終了日の受信」と明記願います。(仙台市・M氏)

しても証明書作成作業が後回しとなる場合もありました。そうすると、返送までに時間がかかってしまい、処理中の方から同じ受信内容で再び手紙が届いたりもしました。(マニアの方側からは、あまりにも返信がないことから報告書が届かなかったのかもしれない!もう一回送ろう!ということになったのでしょうか。)

他課からの「毎日毎日、何を印刷してんの?」という呆れ顔を横目に、残業での対応もして、なんとか12月上旬には、全ての返送を終えたのでした。

恐るべきマニアパワー。放送を聞いてくれて嬉しいのですが、ちょっと今回は参りました。

● 地元の漁師さんは、その昔「実況」と言っていていつも聞いていました。

これも時代の流れでしょうが、長きに渡る運用お疲れ様でした。(北海道・会社員T氏)

● 元日の00時00分から2〜3時間ほど船舶気象通報を受信して、新年早々に日本一周をすることを20年近く楽しんでいたので、9月30日での廃止をとっても残念に思います。(金沢市・T氏)

● 業務終了の件は日本アマチュア無線連盟のメルマガなどでも案内されており受信報告が集中していないか心配ですが、マニアの楽しみにご理解をいただければ幸いです。(神奈川県・O氏)

船舶気象通報に関するエピソード

浜田海上保安部交通課 上村 公一

● いつもありがとう

女島灯台で深夜、船舶気象通報放送後、しばらくして『聞き逃したのですが、気象状況を教えてもらえますか?』と、電話があり、放送内容をお知らせしたところ、『いつもありがとうございます。女島の気象情報は、船舶を運航するうえで、とても助かっていま

す。深夜までおつかれさます。』と感謝の言葉をかけられた事があり、その際はとてもうれしかったし、大切な仕事なんだと実感しました。(電話の相手は瀬渡し船の船長だったと記憶しています)

※女島灯台では、滞在勤務者が肉声で放送していた。福江航路標識事務所・平成14年4月〜平成16年3月まで勤務、平成15年6月1日気象庁長官表彰受賞

● 上対馬、三島灯台のベリカード

無線愛好家から、たまにベリカード(受信証)を送って下さいと封書が送られてくることがあり、他の箇所(萩見島)では作成されていることから、上対馬でも作ろうということになり、企画立案作成し、送付しました。(当時は、パソコン等普及している訳ではなかったたので、手作り原案を写真撮影し、ポストカードで作成)

後日、無線の雑誌(ラジオライフ)で、自分が作ったベリカードが掲載されているのを見て、ちょっと恥ずかしくなった記憶があります。

上対馬航路標識事務所・昭和62年4月〜平成2年3月まで勤務

襟裳の春2004

第十一管区海上保安本部交通企画課

荒 伸 哉

「各局、……。こちらは、えりも、……。」ここは、最後、室蘭保安部の日高地区事務所（浦河所在）で滞在を行っていました。

「襟裳の春は〜♪」でお馴染みですが、滞在している者としては、春のみならず、年中、何も無いところ
です。

風が強い所として有名で、「風の館」という20m/sの風を体験出来る施設がありました。外の風の方が強いことも、しばしば。

さて、そんなところで滞在をしていた時のこと。

「ドーン！ゴロゴロ」雷が何度も鳴っていたところ、「ズドドーン！！ゴロゴロ」ひと際大きな爆撃音と地響きが起こり、一瞬、直下型地震が起こったように滞在舎が揺れた直後、「ピー・ピー・ピー」とアラームが鳴った。「まさか……」。慌てて、中短波のアンテナを確認しに行ったところ、下にあるボックスが焼け焦げており、煙が出ていました。

岬の先端の何も無いところにある高いアンテナ。雷が落ちる事は何の不思議も無く、直撃を受けてしまいました。

中短波のほか、ホームページへのアップも不能。すぐに、事務所から応援を呼ぶとともに、状況調査を開始。ホームページ用の回線については、N T Tに回線の確認をしましたが、回線に異常は無く、ルーターから焦げた臭いが……。

予備品が無く、本部に手配を掛けました。

函館海上保安部管内の灯台に予備品があり、翌日、函館海上保安部、室蘭海上保安部、日高地区事務所
400 km程をリレーで陸送し、復旧させました。

中短波については、ボックスの中身を予備品と交換しましたが、復旧せず。

ようやく、無線舎（滞在舎）にある送信機の基板も焼けていたのが判明。

こちらも予備品の手配をし、数日後に復旧となりました。

— 明治の灯台の話 (53) —

宗谷岬灯台

灯台 研究生

急がれた灯台の設置

宗谷岬灯台は、日本最北端の灯台です。現在のコンクリートの灯台は3代目です。初代の鉄造灯台は、明治18(1885)年9月25日に設置されました。点灯開始の告示は次のとおりです。

工部省第貳拾五號告示

今般札幌縣北見國宗谷郡宗谷村ノ内 宗谷岬ニ建設シタル燈臺ニ於テ 第一等旋轉白色ノ燈明ヲ設ケ来ル九月廿五日已降 毎夜日没ヨリ日出マデ点火ス

- 一 燈臺ノ位置ハ海軍省水路局出版第百四拾壹号ノ海圖ニ拠レバ 北緯約四拾五度三拾壹分ニシテ英國「グリ井ニツチ」ヨリ東経百四拾壹度五拾五分ニ當ル
- 一 燈臺ハ八角鐵造ニシテ白色ニ塗り 三條ノ黒横線

ヲ画シ 基礎ヨリ燈籠ノ中央マデ高サ五丈四尺(約十六・四m)ナリ

一 燈火ハ真方位ニテ 南七拾七度西ヨリ南七拾四度東マデノ方位ニ於テ閃光ヲ放チ 半分時毎ニ一閃光ヲ発ス

一 燈火ハ海面ヨリ高サ拾三丈貳尺(約四十m)ニシテ 其光達距離ハ晴天ノ夜拾七海里(約三十一・四km)トス

一 降霧或ハ溟濛ナル天候ニハ 一分時毎ニ拾貳声宛ノ號鐘ヲ打鳴ス

一 毎年十二月一日ヨリ翌年三月三十一日マデノ間ハ 点火號鐘共ニ停止ス

右告示 候事

明治十八年八月廿五日 工部卿伯爵 佐々木高行



写真-1

初代宗谷岬灯台と霧鐘(踊場下)
(明治期発行の宗谷岬灯台絵葉書より)

北海道の航路標識は、明治4（1871）年7月に函館灯船、翌年の明治5年6月に根室弁天島に灯竿、同年7月に納沙布岬に灯標（後年双方ともに灯台に改築）と各種の標識が明治初期に設置された後、10年以上のブランクを経て、明治16年設置の木造日和山灯台に続き、北海道の本格的な灯台として宗谷岬灯台が設置されました。この日和山灯台を皮切りに、明治26年11月竣工の汐首岬灯台までの11年間に、実に22基もの灯台が北海道の各地に次々と建設されました。明治24年編纂の逋信省第5年報には、北海道各地の灯台の竣工報告の冒頭に次の記載が見られます。

近時北海道地方ニ於テハ 開拓植民ノ業 大ニ進ミ 物貨ノ運輸亦盛ニシテ 随テ船舶ノ往来頻ニ頻繁ニ赴キ 燈標ヲ設クルノ必要倍相迫レリ 而シテ左ノ各燈臺ハ 其所在地共ニ要處ニ当レルヲ以テ 北海道庁ノ上請ヲ允可シ 該庁ノ經費ヲ以テ建設シ落成ノ上 本省ヘ引渡サレタルモノトス

北海道各地の灯台は、北海道の開拓に伴い設置されたと明記されています。しかし、宗谷岬灯台の設置は、北海道の開拓に伴うという理由だけではありません。

した。明治21年8月編纂の工部省沿革報告の燈台局報告の中で、宗谷岬灯台の設置が次のとおり紹介されています。

明治十八年 九月廿五日 北見國宗谷岬ニ燈臺ヲ築キ 第二等旋転機器ヲ装置シ 本日ヲ以テ点火シ 又霧鐘ヲ設ケ 降霧或ハ天氣溟濛ノ際 之ヲ撃ツコト一分時毎ニ十二點ト定ム 該岬ハ北海道ノ最北端ニシテ露西亞領「サガリン」島ノ「クリ、ヨン」岬ト相對シ潮流急激ナルノミナラス 岩礁ノ基布スルアリテ航路危險ノ處トス 頃 日 露西亞政府ニ於テ「クリ、ヨン」岬ニ燈臺建設ノ挙アリ 因テ本邦ニ於テモ亦其設

ケナカルベカラズ 是レ該燈ヲ設クル所以ナリ

宗谷岬灯台

は、対岸のロシア領サハリンにクリリヨン岬灯台が建設された



図-1 宗谷岬灯台とクリロン岬灯台位置図

ことを機に設けられたと、灯台設置3年後の報告書に記されています。同年に海軍水路部が刊行した實瀛水路誌第2巻第2版には、クリリヨン岬灯台が日本名に置き換えられ次のとおり紹介されています。

ノトロ岬 一名『クリロン』

樺太島ノ南角ヲ「ノトロ」岬ト曰フ。「ノトロ」岬上ニ建設セル高サ三十尺ノ一燈臺ニ不動燈ヲ點ス。(中略) 燈ノ高サハ海面上ニ百三十五尺ニシテ晴夜光達十三里ナリ

該燈臺近傍ニハ逢霧信号ノ爲メ 鐘及ヒ大砲ヲ備フ

また、明治23年1月調査海軍水路部発行の「東洋燈台表」には、同灯台が宗谷岬灯台点灯3年前の明治16(1883)年初点灯となっています。現在、ロシアのインターネットサイトを見ると、同灯台はクリロン岬灯台 (Myska na Myse Krilyon) と称し、1883年5月13日着工、同年6月24日に不動灯の木造灯台が点灯開始したと確かに見られます。

この灯台は、後に煉瓦造の堅固な構造に改築され、日露戦争後にサハリンの南半分が日本領となった際に「西能登呂岬灯台」と改名され、その後、常駐した日

本の灯台職員と家族の
数多くの苦難の記録が
残されています(拙稿
明治の灯台の話(19)西
能登呂岬灯台参照)。

今回更に調査したと

ころ、国立公文書館保
管の明治16年の記録
に、なんとロシア政府
からの宗谷岬灯台設置
要望書が次のとおり保管されていました。



写真-2 西能取呂岬灯台
(燈光会所蔵写真)

手紙ヲ以テ啓上致候 陳ハ我東洋諸港長官ヨリ書翰
ヲ以テ 今般我政府ニテ ラペルザ海峽(宗谷海峽)
ニ於テ 航海安全ノ爲メ サハリン島之クリルル岬
ニ 燈明臺ヲ設置致候 旨 我レヘ申越シ候 且右
海峽ニ於テ 航海スル船舶ノ中 日本船ハ尤モ多分ナ
ルヲ以テ 燈明臺ノ設置ナキ爲メ 貴国船ニ於テ
尤モ其不便ヲ感ジ居候 由 依テ該海峽之航海ヲ全ク
安穩ナラシメンガ爲メ 貴国政府ニ於テモ 蝦夷島宗
谷岬ニ燈明臺ヲ設置有之度旨 申越シ候
尚 前文ニ附加シ 該長官ヨリ申越シ候ハ 宗谷岬ニ

信号砲一門並ニ霧鐘備付ノ燈明臺ヲ設置有之度 且ツ該燈明臺ハ、クリルヨン岬ノ燈明臺ト誤認ノ憂ナカラシメンガ爲メ、廻転燈之装置ニ致度候 蓋シクリルヨン岬ノ燈明臺ハ、白色ノ光明ヲ平ラニ照ス故ナリ 若シ廻転燈ヲ宗谷岬ニ設置方御不都合ニ候ハ、綠色燈ヲ御設ケ相成度 而シテ右綠色燈ノ光明ハ、Wヨリ(SOTO)マデニシテ 十二若シクハ十五マイルノ距離ヲ照シ 而シテ一條ノ赤色光線ヲ危石ト名ツケタル岩礁ニ向ケ照ス様致度旨 申越候 右之段 閣下へ申上候 間 前文ノ件ヲ貴國工部卿 御照會之上 我東洋諸港長官へ報告之爲メ何分之御回答被下度 相願 申候 敬具

明治十六年十一月五日

露國特命全權公使

ダウイドフ

外務卿 井上馨 閣下

ロシア国公使からの要望書には、宗谷岬灯台の細かな装備まで提案されていました。この要望書を受けた明治政府は異例の早さで対応します。太政官は大蔵省に対し、翌月の明治16年12月20日付けで、宗谷岬灯台の設置費用を明治17・18年の予算に編入するよう命じ

ています。これまでの各地の灯台の設置に至る長い過程を思えば、信じがたい短期決定です。大國ロシアと対峙する宗谷岬への灯台設置は、内外の船舶が次第に増加する北海道において、どの灯台よりも緊急に設置が認められたようです

日本は、アジアの南下を押し進めていく大國ロシアに対し、この20年後に宣戦布告し日露戦争が勃発します。明治政府にとって、この頃から既に、大國ロシアは無視できない存在であったことも、宗谷岬灯台の設置の記録から知ることができます。

宗谷岬灯台の建設記録

前記の宗谷岬灯台設置の命を受けた翌年となる明治17年8月5日付けの官報には、燈台局長藤倉見達の復命書と題して、各地の灯台の視察報告が掲載されています。その中で宗谷岬灯台については、次のとおり記されています。

宗谷岬燈臺ノ建築ハ、明年実地起工スベキヲ以テ今回再ビ全地ニ至リ 其ノ準備ヲナセリ 此ノ地ハ建築用ニ充ツベキ材料ニ乏シキノミナラズ 使役ノ人夫ヲ得ルコトモ亦難シ故ニ 建築ノ資材及職工人夫ニ

至ルマデ 総テ内地ニ仰ガザルヲ得ズ 且冬季ニ至リテハ 積雪ノタメ工業ニ従事スル能ハザルヲ以テ 本年本局ニ於テ 建築資材ノ切組ヲナシ 明年融雪ノ候ヲ待チテ 之ヲ輸送シ 全年秋季ヲ期シ 全ク工ヲ竣ルノ予算ナリ 而シテ此ノ地ニ一箇ノ霧笛ヲ設置スルノ見込ナリシガ 居民ノ云フ所ニ依レバ 降霧常ニ稀ニシテ 偶ニ之アルモ甚夕濃厚ナラズト故ニ 姑ク霧笛ニ換フルニ霧鐘ヲ以テシタリ

宗谷岬灯台は、現地での建築資材及び工事作業員の手配が困難なため、横浜の燈台局で灯台を組み立て、作業員も横浜で集め、雪解け後に現地へ資材を運び入れる計画であると記されています。また、霧笛の設置は、霧が少ないことから霧鐘に変更するとされています。翌月の官報明治17年9月13日付けの燈台局報告には、燈台局の工場で鉄道宗谷岬灯台の製造（铸造）が開始されたことが次のとおり記されています。

宗谷岬 北見國宗谷岬燈臺ハ 铸造ニシテ 八月一日ヨリ当局工場ニ於テ 鍍柱等ノ下拵ニ着手シ 同月中ノ工程ハ僅十厘位ニ至ラス 其ノ他 資品類需給中ナリ

この頃の官報には、毎月の燈台局報告の記事の中で、宗谷岬灯台の進捗状況が記され、官舎等も含め建物全般が、工場で組み立てられていたことが次のとおり見られます。

（明治17年11月15日付官報第四百十六号）

宗谷岬燈臺 北見國宗谷岬燈臺鍍柱等 铸造ノ工事ハ 本月廿三日 铸造済ノ部分ヨリ漸次假組立ニ着手シ 其ノ鍍柱ノ铸造及中眞圓筒柱ノ鍍細工 外側鍍羽目板等ハ 目下施工中ニシテ 本月三十一日迄ノ工程 凡貳分五厘トス

●同燈臺附守燈方官舎ハ木造ニシテ 本局工場ニ於テ 全月一日ヨリ下拵ニ着手シ 屋根小屋組ノ假組立中ニアリ 其ノ工程全卅 一日迄ニテ凡二分ニ至レリ ●物置処ハ木造ニシテ 本局工場ニ於テ全月十八日ヨリ下拵ニ着手シ 柱桁等ノ木材調理中ニアリ 其ノ工程全卅 一日迄ニテ凡壹分五厘ニ至レリ

一年が明けた明治18年も、工場での組み立て工事が、着々と進んでいたことが、次のとおり見られます。

（明治18年1月20日付官報第四百六十四号）

宗谷岬燈臺 前月報告書ニ記載シタル北見國宗谷岬燈臺鏡柱ノ假組立 其ノ他中眞圓筒柱ノ鏡細工 外側鏡羽目板等ノ工程ハ 本月二十七日迄ニテ 凡七分ニ至レリ

●守燈方官舎内部ノ造作 敷居鴨居天井等下拵ノ工事ハ本月廿日竣成シタリ

●物置処内部ノ造作木材ノ調理ハ 本月廿五日竣成シタリ

(明治18年3月23日付官報第五百十四号)

宗谷岬燈臺 前月報告書ニ記載シタル北見國宗谷岬燈臺中眞圓筒柱ノ假組立ハ 本月十日其ノ工ヲ畢リ 続キテ内部造作ノ下拵ニ着手シ 此ノ他 猶ホ 外側鏡羽目板等ノ施工中ニシテ 其ノ工程 同廿八日ニテ 凡九分ニ至レリ

そして、いよいよ明治18年の春、宗谷岬灯台の組み立て工事は完了し、建設担当者が現地へ向かった報告が以下のとおり見られます。

(明治18年4月24日付官報第五百四十一号)

宗谷岬燈臺 前月報告書ニ記載シタル北見國宗谷岬燈

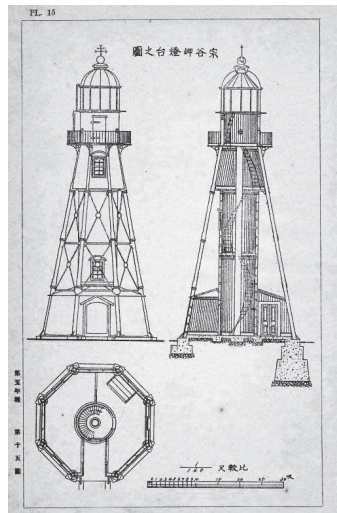


図-2
2代目宗谷岬灯台の図
(初代とほぼ同寸)
(航路標識管理所第5年報付図)

臺内部造作ノ下拵及 外側鏡羽目板張等ノ工事ハ本月廿七日竣成シタリ 続キテ解放ニ着手シ 同三十日ニ其ノ工ヲ畢リタリ 該処燈臺建築トシテ 五等属今武高光 七等技手大澤正業 備畔柳勘造ヲ 本月廿二日出張セシム 未ダ実地到着ノ報ヲ得ズ

約半年を費やし横浜の燈台局工場にて組み立てられた宗谷岬灯台は、完成後すぐに解体されています。現地に出張した今武高光は、御前埼灯台を始めブランドン時代から各地の灯台工事記録に名前が見られ、大澤正業は、明治30年に台湾総督府に灯台技師として招かれた、両者とも歴年の灯台建設記録にその名が残る燈

台局専属の技術者です。

また、同官報には、霧鐘に関する以下の報告が記されています。

宗谷岬燈臺とうだい附属霧鐘 北見國宗谷岬燈臺とうだいへ懸設けんせつノタメ本局工場ニ於テ製造セル霧鐘ヲ 本月十八日ヨリ凡七日間 試ニ打鳴うらなラシタリシニ 音響上充分ノ結果ヲ得タリ

宗谷岬灯台に設置される霧鐘も、燈台局の工場で作られ、1週間試験点灯ならぬ試験鳴動を行ったとあります。横浜の街中にあつた燈台局で打ち鳴らされた霧鐘の響きは、如何だつたでしょうか。

以降の官報にある燈台局報告にも、宗谷岬灯台建設記録が以下のとおり続きます。

(明治18年5月13日付官報第五百五十七号)

宗谷岬燈臺とうだい 前月報告書ニ記載シタル北見國宗谷岬燈臺とうだい建築トシテ出張セル 五等属今武高光外ほか貳名ハ本月十三日実地ニ到着シ 爾後じご工事着手ノ準備中ニシテ未ダ起業ニ至ラス

同月廿一日 横濱出帆ノ明治丸 東北海岸諸標巡回

便ヲ以テ 職工拾余名ヲ 該燈臺建築処とうだいへ出張セシメタリ

(明治18年6月18日付官報第五百八十八号)

宗谷岬燈臺とうだい 前月報告書ニ記載シタル北見國宗谷岬燈臺とうだい建築ノ工事ハ 用地ヲ去月十五日 札幌縣さっぽろヨリ假リニ領収シタル迄ニテ未ダ起業ノ報ヲ得ズ

東北海岸諸標巡回トシテ去月廿一日 横濱ヲ出帆シタル明治丸ハ 本月九日 該処ニ着シ 翌十日ヨリ搭載セル該燈臺建築用ノ石材 鐵物 其ノ他諸品等ノ陸揚ヲナシ同十五日其ノ業ヲ畢リタリ

燈台局工場で分解された宗谷岬灯台は、横浜で募つた工事作業員とともに、灯台視察船明治丸で宗谷岬に届けられ、現地での建設工事が開始されます。

(明治18年8月19日付官報第六百四十一号)

宗谷岬燈臺とうだい 前月報告書ニ記載シタル北見國宗谷岬燈臺とうだい建築地処開拓ノ工程ハ 去月三十日迄ニテ凡七分ニ至レリ

●燈臺基礎たな三和土たノ築立及基礎石据着ノ工事ハ 去月一日ヨリ着手シ 同月三十日其ノ工ヲ畢フ 又鐵柱

組建ノ工事ハ 同月廿六日ヨリ着手シ 其ノ工程同月三十日迄ニテ凡四分ニ至レリ

●守燈方官舎ノ基礎三和土ノ築立及基礎石据着ノ工事ハ去月十八日ヨリ着手シ 同月三十日其ノエヲ畢リ 続キテ柱桁等組建ノ施工中ニシテ 其ノ工程同月三十日迄ニテ凡五分ニ至レリ

(明治18年10月廿一日付官報第六百九十三号)

宗谷岬燈臺 前月報告書ニ記載セル北見國宗谷岬燈臺建築地所開拓ノ工事ハ 去月三十一日竣成セリ

●燈臺並ニ貯納室鐵板張ノ工事ハ 去月十二日其ノエヲ畢リ 続キテ燈籠ノ組立並ニ 外椽手欄ノ取付方ニ着手シ 同月三十一日落成ス 又旋転機械ノ組立ハ 同月二十五日其ノエヲ始メ 同三十日竣成セリ 此ノ他燈明器ノ装置ハ 同月三十一日ヨリ霧鐘及器械ノ取付ハ 同月二十六日ヨリ着手シ 其ノ工程同月三十一日迄ニテ凡八分ニ至レリ

●物置所屋根ノ葺立並ニ間内天井床板張其ノ他 内部造作ノ工事ハ 去月一日ヨリ漸次施工シ 同月三十一日全ク落成セリ

●構柵並ニ土手築立ノ工程ハ 去月三十一日迄ニテ凡八分ニ至レリ

現地での工事は順調に進み、遂に完成です。

(明治18年11月19日付官報第七百十七号)

宗谷岬燈臺 前月報告書ニ記載セシ北見國宗谷岬燈臺燈明器械ノ装置ハ 去月十三日竣成 引続キ機械磨拭等點燈ノ準備ヲナシ 同月二十五日夜ヨリ初メテ點火セリ 又霧鐘及器械ノ取付ハ 同月二十五日落成セリ

●薪炭置所ハ柱据込建ニシテ 去月一日起工シ 同二十五日落成セリ

●構柵並ニ土手築立ノ工事ハ 去月十五日落成セリ
●因ニ云フ本臺建築ノ資材切組等ノ下拵ハ 昨十七年八月一日ヨリ本局工場ニ於テ着手シ 本年三月三十日此ノエヲ畢リ 爾後解放シテ 明治丸ニ搭載シ 同四月二十一日横濱港解纜 五月九日該所ニ着シ 翌十日ヨリ陸揚ヲナシ 同十五日其ノ業ヲ畢レリ 又実地起業ハ 四月十五日ヨリ 地開ヲ始トシ 漸次工ヲ施シ 九月二十五日ヲ以テ全部落成セリ 今 起工ヨリ落成マデノ日数ヲ算ズレバ四百二十一日ニシテ 実地施工ノ日数ハ百六十四日ナリ



写真-3 初代宗谷岬灯台と灯台退息所
(明治期発行の宗谷岬灯台絵葉書より)

年にも満たない工事期間で完成させていますが、実際は横浜での仮組立の時期を含めると421日という鉄造の灯台でありながら1年以上もの精力を傾けて設置された灯台でした。

大寒波と大火災

初代宗谷岬灯台は、この後に紹介する災禍が原因で、運用開始当時の詳細な記録がほとんど残されていません。その中で航路標識管理所第1年報には、初代宗谷岬灯台に関する数少ない貴重な記録が残されています。

初代宗谷岬灯台

は、北海道最初の本格的な灯台であり、大國ロシアと対峙する国境の灯台として、重要且つ早急な設置が要求された灯台でした。そのため燈台局は、前年から横浜で入念な仮組立を行い、翌年に現地

す。灯台に設置されていた特殊な給油装置です。

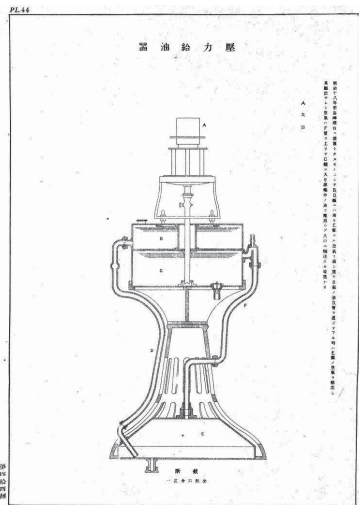


図-3
初代宗谷岬灯台設置の圧力給油器
(航路標識管理所第1年報付図)

初代宗谷岬灯台は、油を燃焼した灯火による灯台でした。灯器に油を給油する装置は、当時最も多く使われていたタイプは、灯火（灯器）よりも高い場所に設置して、落差を利用するものでした。それと、分銅を利用してポンプ（当時は唧筒そくとうと呼ばれた）を動作して給油するタイプに大別されていたことが、同第1年報に記されています。初代宗谷岬灯台のものは、これらとは全く異なり、装置内の油本体の重量による圧力を利用してのもので、最も特殊な種類という注釈が加えられ、次のような説明が見られます。

(明治) 十八年宗谷岬ニ使用シタルモノナルガ 最モ特殊ナル種類ニ属シ(給油器内の)一 鐘^{かん} 中ノ油ノ重量ニヨリテ 空気が圧シ^{その} 其圧力ニヨリ 他鐘中ノ油ヲ火口ニ輸ルモノニシテ 其装置甚^{はな}ダ簡、其結果極メテ良好ナリ

構造が簡素で動作は極めて良好と、この給油装置は高く評価されていました。この優秀な給油装置が、機能しなくなる程の猛烈な大寒波が、明治37年1月に日本各地の灯台を襲っています。同年3月11日付け燈台公報第40号には、この時の大寒波と闘った宗谷岬灯台職員の記録が次のとおり記されています。

宗谷岬燈臺 一月廿四日ヨリ寒氣ノ襲来甚シク 温度非常ニ下降シ 燈油並壓油トモ氷結シテ 黄白色ノ濃液ト化シ 其状恰モ横蠟ノ如シ 壓油ハ通油管ニ氷着シテ其効ヲナサズ 燈油モ亦火口ノ通油管ニ凝着シテ 油ノ疎通ヲ閉止セントスルノ状ヲ呈シ 燈火収縮ノ傾向アリ 依テ非番一同ヲ呼招シ 炭火ヲ運ヒ 閏節部ニ熱氣ヲ與ヘ 一方壓油ヲ啞沸メ注入シ 或ハ布片ヲ以テ油輪器及通油管ヲ温袍シ 其後燈器全部ヲ掃除シ 且予備器械ト交換ヲナス等 防護ノ技ヲ盡シ

廿四日二十五日兩夜ノ如キハ 一同手ヲ盡シテ 燈火ニ異常ナキヲ得タリ 而シテ當時ノ最低温度ハ 攝氏0以下十九度五分ニシテ 二十六日ニ至リ温度上昇 燈器復舊セリ

大寒波に見舞われた宗谷岬灯台で、油が寒さで氷つていく中、当直非番の者も呼び出し、全職員で器械を温め、灯火を消さないよう死守した記録でした。

この7年後の明治44(1911)年5月、今度は炎に襲われます。この時の詳細は、同年7月20日付け燈台公報第131号に次のとおり見られます。

宗谷岬燈臺焼失被害概況 本年五月十日前後ヨリ北海道到ル處 山火事ヲ起シ 漸次延燒シツツアリシ處 該地方ハ去ル四月二十三日以來降雨ナク 早魃ノ折柄 火勢ハ五月十七日 南ノ烈風ニ煽ラレ 午後二時三十分頃 燈臺附近原野ニ幕進シ 一面ノ火焰トナリ 遂ニ燈臺南側土塀(高約八尺)ノ枯草ニ燃付キ 之ニ最接セル井戸屋形及退所軒庇ニ移リ瞬間渡廊下ニ飛火シ 燈臺入口ヨリ火焰ヲ吹キ込ミ 營造物ヲ全燒(旗竿ノミハ異常ナシ)セリ 此日ハ南ノ烈風ニ加フルニ 地物乾燥シ火勢迅速ニシテ消防ノ暇ナク 辛フジテ搬出

セシ公文書器物ノ一部モ安全ノ場所ニシカリシ為メ
 遂ニ之ヲ焼失シ 詰員ハ濛々タル黒煙ニ包圍セラレ
 動作意ノ如クナラズ 消防等其他家族ノ避難ニ忙殺奔
 命ニ勞レ 且狼狽衷心ノ極 終ニ私有品ハ一物モ取出
 ス能ハズ 讒ニ身ヲ以テ逃レタリト云フ 残留品トシ
 テハ燈臺鐵部(鑄鐵柱十本ハ猛火ノ為メ 膨脹収縮
 ニ基因シ 所々横断セリ) 其他貯油鑛貯水鑛ノ外 何
 物ナク 唯變色セシ廢殘ノ燈塔一基燒原ニ聳立セルノ
 ミ 詰員家族ハ差当リ海軍望樓ニ收容セラレ 五月三
 十日ニ至リ北海道廳ニ於テ 羅災者 救恤ノ為
 メ 假設セシ小屋ニ移住シ 二日間同廳ヨリ救助米ノ
 施與ヲ受ケ雨露ヲ凌ギタリト
 又 燈臺所在地タル尻臼村戸數約百二十ノ内 僅ニ七
 八戸ヲ餘スノ外全燒シ 大火災ノ當時ハ 火勢猛烈一
 体ノ火焰トナリ 被害民ハ逃ルルニ所ナク 多クハ海
 中ニ飛入 頭部ノミヲ出シテ 讒ニ避難生命ヲ全フシ
 得タリト云フ 實ニ悲惨ノ極ト云フベシ

明治が終ろうとするこの時期に、北海道各地に起き
 た山火事の勢いは、野火となり北海道最北端の宗谷岬
 を襲い、職員の為す術もなく、初代宗谷岬灯台は退息
 所もすべてが炎に包まれ、26年の短い生涯を終えてい

ます。

それから2年後の大
 正元(1912)年10
 月1日、初代の焼け残
 った灯塔を再利用し
 (燈光大正15年3月号
 記事 視察の追憶(4)に
 記載)、形状もサイズ
 も初代とほぼ同型の2
 代目鉄造宗谷岬灯台が
 誕生しました。霧鐘は
 霧笛に代り、昭和初期
 には無線局も開設し、
 電波・音波・光波の各標識を取り揃えた灯台ステーシ
 ョンとして、北の国境の海を守り続けてきました。平
 成の現在、霧笛も無線局も廃止撤去され、人も去り、
 昭和29年に建て替えられたコンクリートの3代目の灯
 台が立っているだけとなりました。

初代宗谷岬灯台の忘れ形見

4年前の夏、その3代目の灯台に愚生も訪れました。
 現在、宗谷岬灯台には、初代の灯台を偲ぶものは、焼



写真-4 3代目宗谷岬灯台と海軍望樓跡(右奥)
 (平成25年8月撮影)

け出された時に救護所となった海軍望楼が傍らに残るだけで、明治の頃の面影は何も見当たりません。稚内海上保安部の坂本主任官(当時)に案内していただき、灯台の内外をくまなく探しましたが、古いものは構内に散在する煉瓦の破片と、2代目の灯台から使われている第3等フレネルレンズだけでした。

しかし、宗谷岬から遠く離れた石川県の能登半島に、初代の灯台に設置されていた2等フレネルレンズが今も残されています。灯塔とともに焼け残されたそのレンズは、大正9(1920)年11月に点灯開始した猿山岬灯台に設置され、平成18年の地震被災で取り外された後、今は同灯台近くの道の駅「赤神」にて展示保



写真-5
宗谷岬灯台の3等フレネルレンズ
(平成25年8月撮影)

管されています。このレンズには、次のような知られざる日本の灯台レンズ史にかかわる秘話が、燈光昭和29年3・4月号に残されています。

猿山岬の灯台 まさか、あんな所迄、空襲に及ばなかったとは思いますが、幸いにして今もなお健在であるとしたら、その猿山のレンズこそ、私共(私と、日光弁で有名な〇君)に取って、忘れ得ぬ懐かしい存在なのである。というのは、此のレンズこそ、言わば吾々二人が手塩にかけて育て上げた、愛とし子だからである。当時(大正七、八年)は、未だ国内では斯んな大型のレンズは出来なかったのは勿論で、沖の島灯台の一等レンズが、初めて今の日本光機の前身工場で造られたのも、それからづつと後の事である。新しく国外へ注文するとなると、莫大な費用と日時を要するので結局、その頃横浜の航路標識管理所の試験場に格納されて居た在庫品で、元、今度返還された奄美大島の曾津高埼灯台用だったものを改修して、此の猿山へ再用する事になった。此の曾津高のレンズは第二等の連閃光で、一度震災に会い毀損物品として返納されていたものだけに、表面一体に暗紫色のフィルムが膠着(ごうくわく)して(曾津高埼灯台は、明治44年6月の震災で、3等レン

ズに交換されているが、取り外されたレンズは1等不
動レンズで且つ火災の記録もないため（詳細は拙稿明
治の灯台の話(50)曾津高埼灯台参照）、筆者の思い違い
と判断される。火災で取り外された2等の連閃光のレ
ンズは、この当時宗谷岬灯台の他にはない）、すつか
り磨き直し、反射面の欠損部分を補填、骨子の一部を
新換しなければ使用に堪えないのであるが、大型レン
ズの出来ない当時の事とて、磨き上げる設備だけ持っ
た工場は何処にも無かったので、修繕請負に外へ出せ
ば、設備費や何かも含めてウンと吹きかけられるのは
必定なので、結局本所の工場で作る事になり、○君と
僕の二人が主となり、修繕計画を立てたのである。

当時本所工場も、未だ元の特別会計だった逋信省電
信灯台用品製造所横浜製作場という法勝寺入道式の名
前から、管理所の作業課に改められた許りなので施設
も、木工、鍛冶、铸造、銅工、製缶、機械、仕上と一
通り揃って居り、大型のシヤリングポンチや、ステー
ムハンマーも有り、一等の水銀槽まで削れるフエース
レース（その頃斯んな大きな旋盤は未だ外では鳥渡見
られなかった）なども備え、委託造修予算というの
有り、部外の注文にまで応じ得た位で、今諸所に建っ
ている彼の紅いポストなんかも、最初此処で造られた



写真-6上：大正期の航路標識管理所と工場(左奥)
写真-7下：町野無一氏(最右)と岡本一郎氏(最左)

のである。従って灯台用品である限り、大概な事は自
給自足出来たのであるが、レンズ工場だけは無かった
ので、初めて手がける此のレンズ磨きには一寸参った
が、二人共持ち前の負けず嫌いから、商人に足許を見
られるのもシヤクだ何糞ツという訳で、此の難作業と
取っ組んだのである。職工なども矢張り皆無経験な
んだから、結局すっかり解体の上、二人で毎日試験場
と称した試験灯台下の暗室に閉じ籠もり、真つ赤にな
って手磨きを始めたものだ。真つ赤になるのも道理で、

磨き粉に俗にいう紅がら、即ち酸化鉄を使ったからである。ご承知の通り、レンズを磨くには金剛砂の荒いのから、順次細かいのへと数十種を使い、最後の仕上げに紅がらと云うことになるが、この場合、表面のフィルムを磨き落とすだけなので、金剛砂を使用すれば却って傷がつくので、専ら紅がらだけに頼るので、こびり着いているフィルムは生はんかの事では中々落ちないので、原始的だが桐の木の子を採ら求め、先の尖ったのや、平たいもの、孤形のものなど、いろいろの形を作り、水をつけては手でゴシゴシ朝から晩まで根気よくやったものである。一本の断片を磨くにも数日かかるので、あの大きな四連の全部面を仕上げするには、実に数ヶ月を要したのである。丁度夏の事ではあり、その頃お役所は半休というのが有った。のん気な時代とて、他の連中は泳ぎに行ったり、碁将棋に熱中しているのを他所に、二人は夢中で此の赤化工作（今なら問題だ）を続けたのである。汗が流れて来る頭や顔を手で触れると、其処が直ぐ赤くなる。小便に行けば×迄という訳で、事業服は勿論、シャツから襦袢まで、全く何処から何処迄真つ赤になり、退庁に際して幾ら洗っても綺麗には落ちないので、電車の中などは、鳥渡きまりの悪い思いをした。夜は女房から

同×を断られるなどの一こまも有って、兎に角苦心惨憺の結果何うやら、完全に光線を透かし得るまでに磨き上げたが、矢張り普通のものとは比べると、一度熱を食ったものだけに、生地にしリンを流したような処もあり、多少の難点の有るのは致し方無い次第だったが、爾来灯台現地で、代々の詰員諸氏の撓まざる努力と手入れて、今では完全なものとなり、其後自分が視察に行った折は、最う見違える許り立派なものとなり、往時を追懐して感慨無量なるものが有った。

この記事の作者である町野無一氏は、大正期から航路標識管理所の工場で灯台技手として勤務する傍ら、伝習生の教官としても熱弁を振るい、燈光には同氏が記した多くの玉稿が見られます。本記事にある「日光弁で有名な〇君」とは、岡本式日光弁を発明した岡本一郎氏であると思われます。灯台のレンズがすべて輸入に頼っていた時代、2人の灯台技術者により再生されたこのレンズは、国産第一号の灯台レンズに匹敵するものです。焼け焦げたレンズを復活させようと、試験灯台で真つ赤になりながら、職人魂を掛けて、磨き上げていた2人の姿を思い浮かべると、なぜだか胸に熱いものが込み上げてきます。

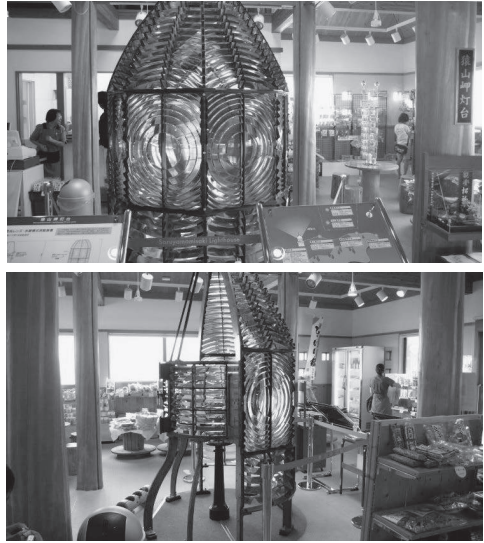


写真-8、9
道の駅「赤神」に展示の猿山岬灯台レンズ
(平成21年8月撮影)

初代宗谷岬灯台の唯一の忘れ形見でもあるこの猿山岬灯台のレンズは、今は静かに能登の道の駅で余生を過ごしていますが、明治の初頭、日本最北端の灯台に設置され、ロシアとの国境を行き交う船を見守り、大寒波にも大火災に見舞われ、その後名代なだいの灯台職人の手により息を吹き返され、長く北陸の海を照らし続けてきたその変遷をたどると、正に超1級の灯台レンズに愚生には感じられます。

最近、このレンズの展示コーナーが、別の位置に新

設されたと聞きました。目を凝らして、今もレンズを覗けば、その片隅に火災の跡や赤い粉が残されてはいないでしょうか。

平成も間もなく終わりになることが、今報道されています。明治がまた更に遠ざかっていく気がします。次の時代にも残されていくこれら明治の灯台レンズ。日本の海を守り続けた灯台の文化遺産として、いつまでも暖かく見守っていきたいと思います。

(完)

平成25年の夏、宗谷岬灯台を案内していただいた現在第一管区海上保安本部の坂本安全対策課長には、改めてこの場を借りてお礼を申し上げます。



造林鎌（長柄鎌）はるかな旅路

普通会員 岩尾 亮 二

熊本県は全国的な視点で見ますと、農林業の県として位置づけられることが多いようですが、天草と島原半島に囲われた有明海、八代海は漁業を中心に海事関係の産業も古くから根をおろしています。

皆さんご存知のようにこの海域は世界的にも干満の大きいことで有名、加えて遠浅の海。

一般的には、港と言う概念で見ますと八代は縁遠い地域と思われるようですが、歴史的には四百年ぐらいさかのぼって安土桃山時代に港が開かれ交易がおこなわれてきた地域です。

航路標識を古語で表現しますと漣標ですよね。

八代地域ではその言葉が今でも残って使われているくらいです。

遠浅の海で漁や遊漁をしますと深みを辿って沖に出ることになります。

各々の船溜まりから沖合への深みが航路となりますので、深みを示すためにモウソウダケを3本組んで櫓

として航路筋に立てていくのです。

その作業を漁業組合が行うのですが、必要経費を関係者から徴収します。

その必要経費の事を「漣代」と言って集めて回ります。

海との係わりを脈々と受け継いで来ている八代です。今では熊本県海への玄関として10万トンのクルーザーも寄港する八代外港が整備され熊本経済に無くてはならない港に発展してきています。

航路標識に関しても明治初期から整備が進められ数多く整備されて来ました。

当然、灯台を管理していた航路標識事務所も八代航路標識事務所として所在していました。

遠浅の海ゆえに灯浮標も沢山設置されて来ている、灯浮標の整備も必要でした。

事務所と一体に浮標置き場、専用岸壁も整備され、浮標置き場は浮標基地に近い機能も備えています。

航路標識事務所は無くなりましても浮標置き場は今でも存続して、熊本海上保安部の職員、第十管区海上保安本部交通部整備課の職員の姿が見え作業を進めています。

その浮標置き場から私の自宅は約1キロメートル余



写真-1 八代浮標置き場
(奥の建物は元八代航路標識事務所)

り、趣味として、興味と持っている自転車でのツーリングで前を通りま

す。

懐かしくてよく立ち寄るのです。(実は、本音は立ち寄るのではなく行きたくなるのです) 3年ぐらい前でした。

天気の良い日、自宅から4キロメートルくらい先の今では10万トンクルーザーが寄港している八代外港までのツーリングの予定で浮標置き場の前を通りました。すると門があいており、チラッと見ますと、いつもの浮標整備とは違う作業が見えます。

本部職員らしい人影と、リフト車の動き。思わず門をくぐります。

広場には、古錆びた家電製品、ドラム缶に無造作に

入れられた鉄クズや、測定機などの無線用具も見えます。

よく見ますと、エンジンのオーバーホールの際によく使用していた、部品などの厚みや直径を正確に計測するマイクロメータが汚れも目立たずころがっています。

思わず、本部職員に「この鉄くず類はどこから来たのですか」と尋ねました。

曰く「臥蛇島灯台です」

「改修しまして、鉄くず類は現地処分が出来ませんので、船で運び、荷揚げ場所、置き場所がこの浮標置き場が適していましたので、ここで荷揚げ売却処分したところです」との事。

思わず、マイクロメータを手に取りました。

まだ、きれいで、使えます。

「これ、もったいないな、記念に欲しいな」と言いますと。

リフト車を運転している、鉄くずを買い取られた業者の方が「処分も大変なんです、ドウゾ」との事。ドラム缶を見ますと、柄の折れた造林鎌も見えます。私の退職後の課題の中心は先祖から引き継ぎまし

た、山林の管理。

私の田舎では杉、檜等植林しますと以後10年以上にわたってこの鎌で下草を払います。

造林鎌は日常的に使う農機具です。現職時、事務所では長柄鎌とも言っていた記憶が残ります。

ついつい、凶々しく「この鎌もいいですか」

「ドウゾ、ドウゾ」の返事

八代外港まで行く予定を中断し、家路に。

早々に、鎌を砥いでみます。

銘が見えてきまして、「人吉、友光、○特性」、人吉の鍛冶屋さんで号が「友光」紋が○。



写真-2 造林鎌



写真-3 人吉○友光 特性の刻印

人吉で鍛えられた造林鎌が、何故「臥蛇島から」ふと思い起こしました。

第十管区海上保安本部灯台部監理課に在勤中、昭和53年か54年当時だったと思いますが、臥蛇島灯台を管理していました元鹿児島航路標識事務所から造林鎌の購入要求が度々来まして、発注しました事を。

臥蛇島灯台は当時、職員3名が15日間の滞在交代制で管理していました。

船着場から灯台までの2キロメートルに及ぶ道の管理が大変で、特に竹が茂ってきて竹を刈るのに苦労しているとの事。

その竹は、特に南西諸島一带に激しく生育している琉球観音竹、九州、本州に繁茂している真竹に似た竹で、タケノコは灰汁が少なく生で食べられ美味なのですが、何せ生育の勢いは尋常ではないとの事。

臥蛇島は鹿児島から230キロメートル以上離れた吐喝喇列島の間、西の端に位置し平家の落人伝説が残る島で、灯台が建設された昭和15年当時は20所帯ほどの住民が居住していた島。

燈台の管理は吏員退息所が鹿児島市内に整備され、初点灯当時から滞在交代で管理する灯台でし

た。

先の大戦では壊滅的に壊れ、戦後も昭和28年末まで米国統治が続き燈火の復旧は昭和30年10月。

滞在職員と島民の方々との家族同様の協力の基、灯台の維持管理が続けられていることを昭和45年当時、ロラン局の当直につきながら先輩から耳にしています。

島民の生活基盤は磯からでも釣れていたカツオ漁。

取れたカツオを加工し、鰹節として販売、江戸時代は年貢として鰹節を納めたという記録もあります。

しかし、臥蛇島は地質学的には元火山島で海から直ぐに断崖絶壁ばかり、臥蛇島灯台の遠景の写真でもわかりますように浜はありません。

港はなく、艇中心での荷揚げ、荷降ろし、暮らしぶりは大変であったようです。

昭和45年には行政が中心となって、当時残っておられた10所帯ばかりの島民の方々の移住をはかります。

小学校もあり、当時「にゅうどう先生」と呼ばれ鹿児島では話題になっていた比地岡校長先生と子供が定期船で島を後にする姿がテレビで放映され、ロラン局の当直時に見たことが鮮明に思い出されます。

住民の方々が島を後にしまして、10年も経たない間

に2キロメートルの灯台への道は竹の成長で管理に困難を極めるようになったのでしょうか。

私も、昭和55年の春であったと思います、現場の勉強で島に上陸しました。

まだ、住民の廃屋、小学校の運動場は面影を残していました。

心にジーンと来るものを感じながら灯台に入ります。

島へは早朝の上陸で滞在職員はまだ朝食前。朝食を一緒に食べました。

その食卓には、琉球観音竹のお刺身が添えられ、食べますと、柔らかく、竹の風味と微かな甘さが口に広がり、元島民の方々と灯台職員の方々との温かい交流を髣髴させる朝食であったことが記憶に残ります。

当時、船着場から灯台への資材の運搬は、船着場から索道で約100メートル引き揚げ、2キロメートルの山道を耕運機付きのリヤカーで運搬する方策。

その道の路肩は竹の切り株だらけで、連日交代で造林鎌を手にして作業を進めておられたのでしょうか。滞在職員の苦勞が伺われました。

造林鎌も鹿児島を旅立ち、燈台見回り船「ずいん」でこの島に到着し、30数年、いや若しくは私が担当す



写真-4 現在の臥蛇島灯台 周辺に琉球観音竹



写真-5 臥蛇島灯台遠景

る前の先輩の方が購入手続きされたもので、約40年か
もされませんが、この臥蛇島灯台に滞在し、幾多の職員
の方々の手元のもと活躍の末、八代の地に着いたので
しよう。

造林鎌が鍛えられた人吉は人吉藩として700年以
上の歴史があり、水がきれいで別名「小京都」と呼ば
れ、皆さんよく御存じの「五木の子守唄」の故郷です。
五木も平家の落人伝説で有名ですが、山あいの五木

から城下町「人吉」の町屋に子守として働きに来た少
女が赤ちゃんを背にして故郷を唄んで歌った子守唄で
す。

伝統工芸が盛んでして、「東のこけし、西のキジ車」
と言葉が伝承されるくらい、本来は子供の遊び道具だ
ったのですが今では装飾品として観光客に親しまれ、
お土産屋さんで広く販売されています。

当然、伝統工芸として沢山の鍛冶屋さんか今でも
色々な金物を鍛造しておられます。

人吉藩を治めた相良氏は農林業の
振興を奨励し農機具を作る鍛冶屋さ
んを沢山育て、戦の時は武器製造に
あたらせました。

長い旅の末、八代に帰ってきた造
林鎌「友光」を鍛えられました鍛冶
屋さんを探してみました。

人吉の町中に寛政年間から200
年以上の歴史のある鍛冶屋さんで九
代目「蓑毛 稔」さんが今でも、包
丁、ナイフ等を中心にハンマーをふ
るっておられます。

蓑毛さんは、「造林鎌は昭和50年



写真-6 キジ車



地図

代に沢山作りました、昭和54年あたりをピークに注文が少なくなり今はほとんど作っていません」とのこと。草刈りなどの作業が鎌からエンジン付き刈払機へ移行していった時代の流が読み取れます。

今、臥蛇島から海路、八代に上陸しました造林鎌は錆を落とされ、鋭い刃となり、そして柄を挿げられ立派な姿に戻り私と共に働いています。

約40年前、人吉で誕生し陸路100キロ、鹿児島へ

旅立ち、そして燈台見回り船「ずいうん」で海路230キロ、臥蛇島へ、そして今、400キロの海路を経て臥蛇島から八代へ、そして私の山仕事の手伝いをしてもらっています。

大切に、大切にに使わせていただき、私が体力的に山仕事から身を引くときは、そんなに遠くはないでしょう、誕生の地「人吉」へ、そして自宅へ「養毛鍛冶屋」さんへの里帰りを果たしてやろうと思っています。

48年ぶりの顔「同期会」

海上保安学校灯台科17期生



2016（平成28）年11月27日 千葉県木更津市で海上保安学校灯台科17期の同期会を開きました。10名が参加し卒業時以来の48年ぶりの顔もありました。

会の始めに、心ならずも先立った友の冥福を祈り黙とうしましたが、まぶたの裏に半世紀前の皆の若き顔々がうかんできて、少しホロリとしてしまいました。その後姿容は変われども心は二十歳の青年になりじつに楽しい酒宴となりました。

灯台科17期生は1967（昭和42）年4月入校、1969（昭和44）年3月卒業の29名です。

その当時の世情は東京オリンピックから3年が過ぎ、日本の経済は成長を続けていましたが、ベトナム戦争は泥沼化し反戦運動が起こり、また大学紛争も吹き荒れ、同世代の若者が荒々しい自己主張をしていました。

それでも舞鶴の保安学校に集った同期の若者はおもともと考え方が違ったのか、寮での学生生活に集中していたためか、大学紛争など、さめた眼でみていたよう

に思います。そうはいつても、世間の若者と同じように「少年ジャンプ」や「少年マガジン」などいつも寮のどこかにありました。もちろんそれだけではなく、亀井勝一郎や小林秀雄らの「青春論」「恋愛論」「人生論」も密かな愛読書でした。

本業の勉学は、教官方も皆若く、不出来な生徒たちを見捨てることもなく愛情と根気をもって指導してくださり、我々学生は初めての専門的な科目に戸惑いながら、対応力、成果に差ははるものの皆懸命に努力しました。

今振り返ると、数々の楽しかったことだけが思い出される2年間でした。

卒業後は全国の航路標識事務所、保安部灯台課に配置さ



写真-1 集合写真

れ、それぞれの灯台守人生が始まりました。それから40年、時代に応じて進化する多種で多岐にわたる航路標識関係の施設、機器の計画、整備、運用、保守の分野に同期生各人は、時々、それぞれの立場で全力を傾けました。学生のとときは違い苦しい出の方が多いです。その間多くの方にお世話になりましたが、同期生にはいろんな面で助けてもらいました、ありがとうございました。

われ等同期生は保安学校教育理念のもと、卒業後も品性を高め学術の習得につとめ規律と責任をもって船舶の安全、運転能率の向上に寄与したと自負しています。(あくまでも自負です)

定年が近づいた頃に灯台部が交通部となり、航路標識事務所の名称が消えました。

定年・退職(燈台守を辞める)ときはいろんな思いが去来しましたが、言い尽くせぬ程の感謝の職場でした。

同期会を実施することについては、申し合わせての区切りを設けていたわけではなく、定年から8年以上経過し70歳前後になり、卒業以来数名の同期生には一度も顔を合わせていないこともあり、皆と会いたいものとは思いつつ半ば諦めていたところ、首都圏に住む

同志が発起し、幹事役を引き受けてくれた井原氏の骨折りにより約1年がかりで実現しました。本当にお世話になりました。

今回の同期会会場への足は近辺者を除いて飛行機でした。羽田から木更津までは田舎者の度肝を抜く東京湾アクアライン経由で30分。50年前舞鶴の保安学校へ入校するときは全員が列車を乗り継いでであり、北海道からは連絡線に乗り換えてからであったことを思えば時代の変化を感じました。

おいしいお酒を飲みすぎた翌朝、東京湾越しに雪をかぶった富士山を観て、皆の変わらぬ健康と、今回諸事情のため参加できなかった友にも、次は会えることを期しての別れとなりました。

なお、今回は北海道の同志が担当のくじを引き当てました。

今回の参加者

井潤 悟、井原 清、遠藤俊平、上出憲幸、宍戸 健、中尾信幸、中西 彰、向井田裕司、山根武司、吉田忠久 10名

筆・中西(薬を常飲していない事を理由に皆に指名されませんでした)

思い出の地を訪ねて

普通会員 石田 哲生



《プロローグ》

昨年（平成28年）、3月末で38年間に亘る公務員生活を終え、この機会にどうしても、再び訪れて見たい所があった。そこは、大阪市港区港晴2丁目のリーダー所宿舎があった所である。その宿舎は、大阪海上保安監部リーダー所（平成15年度に航行援助センター設置に伴い廃止）の職員用に建てられたもので、海上保安学校を昭和53年3月に卒業した私の初任地であり、転勤が多かった海上保安庁生活の中では、最長となる5年間で過ごした所でもある。そのリーダー所宿舎は、既に廃止されていると聞いていたが、私にとっては、結婚や長男の誕生とともに、海上保安庁での仕事のスタートだった。職場であったリーダー所は、私の最後の勤務場所となった海上保安庁交通部交通管理室（Vessel Traffic Management Office）が担当するVTS（船舶通航業務・海上交通センター等における情報提供などの航行援助業務や航路管制など航行管制業務

をいう。）を我が国に導入するための重要な役割を果たした事務所（我が国最初のリーダー局は昭和37年の釧路港リーダー局で、次いで昭和39年に大阪港リーダー局を設置、いずれも航行援助業務のみ。※組織名では「リーダー」、標識名では「レーダ」が使用された。）でもあり、私にとっては、その後、三管本部、五管本部、六管本部又は本庁におけるVTSとの関わりの始まりの地でもあったからだ。

《思い出の地へ》

退職から少し経った4月の中旬、予てから家内には、退職後には大阪に行つて見たいことは伝えてあり、折角の機会なので、家内が行きたいと言っていた大阪の次の勤務地である神戸の近くにある有馬温泉に一泊してから大阪港に向かうことにした。旅行初日は、日本最古の温泉と言われる有馬温泉の含鉄泉に浸かり、翌日、神戸から大阪へは、できる限り海沿いの景色を見ながらと思い神戸三ノ宮駅から阪神電車に乗って阪神梅田駅経由で大阪に着いた。大阪駅前からは、市営バスに乗りリーダー所宿舎の近くにある八幡屋バス停を目指すこととした。大阪駅前から家内と二人でバスに乗って先ず初めに話題となったのは、昭和59年3月の

「江崎グリコ社長誘拐事件」のことである。当時、私の長男は、家内の実家にある病院で昭和59年1月に生まれ、2か月後の3月に大阪に来ることとなり、生後間もないこともあって、大阪駅からタクシーに乗って宿舍まで帰ってきたのであるが、その車中で江崎グリコ社長が解放されたというニュース速報が流れ、宿舍に着くまでの間、ずっとこのニュースを聞いていたことを思い出したのである。そんな話をしながら、バスは八幡屋に到着した。バスを降りて、最初に向かったのは、八幡屋商店街（写真①、②及び③）である。商店街の入り口には、今でも当時のパチンコ店はあるもの



写真③ 宿舍側入口



写真② 正面入口



写真① 正面入口

シャッターが閉まり営業している様子はなかった。昭和55年当時は、大変に賑わいのある商店街であったと記憶しているが、少し寂しい思いがした。商店街の中心を右に曲がりリーダー所宿舍側にある商店街口を出ると、すぐ左手に今でも港晴小学校があった。学校前の通りを抜けると市営住宅が見えて来た。当時の市営住宅は内風呂がないためバスタブをベランダに置いてある家が多かった古い住宅であったと記憶している私の想像と大きく違い、そこには高層マンション風の10階建て市営住宅（写真④）が並んでいた。その先に、リーダー所宿舍があるはずであった。その時、ドドドド、ガガガガという工事の音が聞こえてきた。音の方向に近づいていくと、何と、今まさに、リーダー所宿舍の解体作業をしている真つ最中であった。その日から解体が始まったらしく正面階段部分からパワースヨベルによる取壊し（写真⑤）が行われており、



写真④ 市営住宅

このようなシーンに出会うことなど思いもよらず、昭和60年4月、転勤のためここを出て以来31年ぶりの訪問で、運命的な巡り合わせを感じずには居られなかった。その様子を家内と二人で、複雑な思いで見ながら何か記念になるものをと
 思い、幸いにして工事が
 始まったばかりで、宿舍
 名の入った門柱(写真⑥)
 が残っていたので、その
 写真を撮影することにし
 た。今回の会誌「燈光」
 への投稿については、こ
 ういった偶然に巡り合
 い、昭和39年から約50年
 間に亘り、多くのレーダ



写真⑥ 宿舍側入口



写真⑤ 重機による解体

ー所職員とそこご家族を迎え、そして見送ったレーダ
 ー所宿舍の最後の様子を関係の皆さんにもお伝えする
 必要があると思ったことにはほかならない。私が住んで
 いた頃には、前庭の隣には、旧保安監部長用の戸建宿
 舎と海交クラブが、後庭の隣には、日本農産の社宅が
 あったが、いずれも新しい住宅(写真⑦)に建て替わ
 り、当時の面影を残すものは何も見つけることは出来
 なかったが、当時、毎年4月の異動時期には、当直者
 を除く職員総出の荷出しや荷入れの様子、また、宿舍
 には、住居スペースだけでなく、国際VHF ch14、ch
 16及びch22用の送信装置室及びアンテナがあり、そ
 の定期点検をしていたこ
 となどが走馬灯のように
 思い出された。家内と二
 人で、呆然と解体作業の
 様子を眺めていたが、帰
 りの電車の時間もあり、
 後ろ髪を引かれる思いを
 しながら、次の目的地で
 あるレーダー所のあつた
 大阪港まで足を延ばすこ
 とにした。



写真⑦ 分譲中の宿舍跡地

《大阪港レーダ局（標識）の跡地へ》

自分の家族生活をスタートさせたレーダー所宿舍の解体作業を目の当たりにした複雑な思いを胸に、市バスの天保山行に乗り大阪海上保安監部レーダー所（標識名・大阪港レーダ局）のあった大阪港の中央突堤を目指すことにした。

ここで少し大阪港レーダ局の経歴を説明すると、大阪港レーダ局は、昭和39年6月、釧路港レーダ局に続く2番目のレーダ局として設置され、昭和60年4月に標識種別の変更（レーダ局から船舶通航信号所へ）に伴い名称を変更、その後、「テクノポート大阪計画」による地下鉄中央線の延長によるレーダー塔の撤去（鉄塔下にトンネルを掘るため鉄塔下にある約50メートルの基礎杭が支障）に伴い、平成2年11月1日に運用室を現在の大阪海上保安監部のある合同庁舎へ、また、レーダー塔を沖合の大阪北港南地区埋立地へと移設し、長く中央突堤公園のシンボルとなっていた地上高約54メートルあった紅白のレーダー鉄塔が姿を消すことになった。

私たちが乗ったバスが天保山バス停に着くとそこには、天保山ハーバービレッジ（平成2年開館）が広が

り、海遊館（水族館）、大観覧車、シヨッピングセンターなどが建ち並び、私が勤務した当時、天保山公園しかなかった頃とは、全く異なる街並みとなっていた。そういつた中で、大阪海上保安監部の入っている合同庁舎（写真⑧）や天保山と桜島を結ぶ天保山渡船場（写真⑨）が、当時と変わらない姿で残っているのには、少しホットする思いがした。最終の目的地である中央突堤先端にあるレーダー所跡地については、交通手段もないため保安監部前から遠目で眺めてみたが、当時の大阪港レーダ局の鉄塔に代わり、現在では、地下鉄中央線の地下トンネル用の換気塔が建てられ、中央突



写真⑧ 大阪港湾合同庁舎



写真⑨ 天保山渡船場



おおさかハーバーレーダー

写真⑪ 当時の中央突堤



写真⑩ 中央突堤上屋

堤両側にあった上屋のうち左側（写真⑩）が残っており、それ以外大きく変わった様子はなかった。昭和56年頃に、私がアマチュア無線愛好家から送られてくる受信証明カードとして作成した当時の航空写真（写真⑪）とデジタルアースで見た映像（写真⑫）とを比べると一目でその変化を見



写真⑫ 現在の中央突堤

ることが出来る。その後、家内と海遊館、シヨッピングセンターなどを見ながら、天保山渡船場から無料の船渡で、五管本部の大阪浮標基地のある桜島に渡り、子供連れの家族などで賑わうUSJ（ユニバーサル・スタジオ・ジャパン）平成13年3月開業）を横に見ながら環状線の西九条駅經由で新大阪駅に出てから新幹線に乗り、私の思い出の地を訪ねる旅が終わった。

《エピソード》

昨年（平成28年）は、観音埼に我が国最初の洋式灯台を建設するための工事が始まってから148周年目を数え、もうすぐ150周年目の節目を迎えることとなり、灯台に代表される航路標識を取り巻く状況も大きく変化している。私が入庁した昭和53年からの38年間で、航路標識事務所は無くなり、大規模電波標識と言われたロランA局、オメガ局、デッカ局、ロランC局などカタカナやアルファベットの入った標識がなくなる一方で、ディファレンシャルGPS局やAIS信号所など新たな標識も誕生している。特に、私が初任地で携わった大阪レーダ局などのVTSと呼ばれる業務は、現在では、船舶通航信号所（海上交通センター並びに一部の管区海上保安本部及び海上保安部が運用する標識）として大きく拡充され、その昔、灯台守が1年365日、休まず灯台の火を灯し続け航海の安全を見守ったように、海上交通センターの運用管制官などは、現在の灯台守として、24時間・365日、休むことなく船舶の動静を見守り、海難を未然に防止するための情報を船舶に提供するなどして、安全な航行を支援する業務を行っており、その果たす役割は、益々

大きくなっている。灯台に代表される航路標識の仕事は、技術革新とともに大きく変化してきており、特に、情報通信技術（ICT）の発達により、今後、その変化のスピードは更に加速されることになると思う。そういった変化の中で、組織の名称が「灯台部」から「交通部」になり、また、「航路標識事務所」がなくなっても、船舶交通の安全を確保し、運航効率の増進を目指す航路標識の役割は、今後とも、海洋立国の日本にとって、非常に重要な業務であり続けると思っている。

今回、退職という節目に計画した思い出の地を訪ねる旅では、偶然にも、自分の初任地で家族生活をスタートさせたリーダー所宿舎の取り壊しの場面に遭遇し、一つの時代の終わりを自分に重ねるとともに、過ぎて行った時代の変化の速さを、改めて思い起こす機会となった。

最後に、今回の会誌「燈光」への投稿にあたり、旅先で撮り損ねた写真を提供して頂いた大阪海上保安監部の長谷川交通課長、大阪レーダ局の経歴資料を提供して頂いた海上保安庁交通部企画課の二瀬業務係長に、この場お借りしてお礼を申し上げ、「思い出の地を訪ねて」を終わりたいと思います。

のぼれる灯台 introduction



今月は…

★ 平安名埼灯台 ★

平安名埼灯台は、沖縄本島からさらに南西約300km先に宮古島が位置し、その最東端の東平安名埼に位置します。当時、大型貨物船や地元漁船の海難事故が多発していたことから、地元海運関係者の強い要望を受け、日本政府援助により、琉球政府が建設しました。そして、沖縄本土返還以前の昭和42年3月27日に「東平安名埼灯台」の名称で設置点灯されたのです。その後、昭和47年5月15日本土復帰に伴い海上保安庁が引き継ぎ、同年10月14日に名称を「平安名埼灯台」に変更して現在に至っております。灯台のある岬一带は、「日本の都市公園百選」に選ばれており、海を分け入るように突き出した長さ2キロメートル幅約200メートルの細長い岬は、右を太平洋、左を東シナ海に分け視界が360度広がる雄大なパノラマが楽しめます。また、テッポウユリの咲く4月下旬頃は、国際的規模のイベントである「全日本トライアスロン宮古島大会」が開催され、スイム→バイク→ランの3種目で競い、平安名埼灯台は折り返し地点になっており、参加者並びに観光客でひときわ賑わいます。そして今年は、沖縄本土復帰から45年、初点から50年という節目の年にぜひ平安名埼灯台へ訪れてみてはいかがでしょうか！

** 概 要 **

所在地	沖縄県宮古島市城辺町字保良1221-14
位置	北緯24度43分10秒 東経125度28分07秒
灯質(光り方)	単閃白赤互光 毎20秒に白1閃光赤1閃光
光度(光の強さ)	白光290,000カンデラ 赤光250,000カンデラ
光達距離	白光18海里(約33キロメートル) 赤光18海里(約33キロメートル)
高さ	地上～灯塔頂部 24.50メートル 平均水面～灯火 43.0メートル
塗色・構造	白色 八角型 コンクリート造
レンズ	LU-M型灯器 (Lighthouse Unit Metalhalidelamp)
設計者	琉球政府
着工	(不明)
竣工	昭和42年3月27日
初点灯	昭和42年3月27日
参観開始	平成8年11月1日
アクセス	車：宮古空港～灯台 約30分

◇◇◇◇◇♪平安名埼灯台の思い出♪◇◇◇◇◇

灯光会
マスコットキャラクター
☆ピカリン☆



～最高!! さいこー!! 315ー!! 編～

風は強かったけど、こっちは太平洋、こっちは東シナ海、こっちは台湾と知らないおっちゃんに説明頂き360°の景色とはるか向こうの台湾等を思い浮かべると感慨深く感じました。水平線も見れて最高の気分でした。

宮古島の海315ー！（さいこー）ぜひのぼってみてください。損はない、海、きれいですよ！！

最高。これ以上の言葉なし。晴れた日に来て家族にこの風景を見せてあげたい。また来よう。

宮古に惚れて……早10年。10回目の宮古。今年も宮古はサイコーでした(^^)

奈良県桜井市から来ました。宮古へは今年で5回目です。宮古島サイコー!! この美しさがいつもでも残りますように……。

青い空、青い海、青色ファンタジー、夢の島☆宮古島サイコー!!

香川からダイビングに来た夫婦です。レンタカーで宮古島1周している途中で寄りました。せっかくの天気が……。でも、景色……絶景です。最高……。



ダイビングで海に来たけれど、灯台の上から見るとこ～んな広い海あの辺に潜ってたんだなあと、大感動でした。最高!!!

～ダイビング編～

宮古島に初めてきました。ダイビングと沖縄料理三味さいこーに楽しくのんびりできました!! 宮古の人々のお陰様です。

台風でダイビングできず! 灯台から見た「青い海」に潜りたかったよ～!



～ 留まりたい編～

地球が丸かったです!! 下りるのがもったいなかった。

海ってすばらしい。心が落ち着く。東京に帰りたくない。ずっと海に囲まれていたい。



～ 海の色編～

緑の草原にまっ白な鉄砲百合の群生。春の宮古の海はマリブルーにどこまでも澄みわたる。

ブルーとグリーンの海の色がすごくきれいなところに感動しました。日本にもこんなきれいなところあったんですね。

今年で3回目の宮古島。いつも変わらぬエメラルドグリーンの海が迎えてくれる宮古島。ありがとう。来年もきってきます。

風が強かったけど雨もやみ、なんとか灯台の上から海、海、海を見ました。エメラルドグリーンのをナマで見たのは初めてだったので感動しました。宮古島にまた来ます!!

東京から来たよ! 海がガリガリ君色でした☆

こんなきれいな海を見せていただいて、涙が出そうです。もう一度来られるといいなと思いながら心の中にコバルトブルーの色を刻みました。

～ 同級生編～



私と同じ年の灯台と聞いてびっくり。長い間お疲れさま。これからもがんばろうね。宮古島さいこーです。

私は平安名埼灯台と同じ昭和42年3月27日生まれです。毎年同級生に会いに来る気持ちでこの場所に訪れています。人生も海と同じように荒波の日もあります。お互いいつまでも元気に頑張っていきたいです。

◆◆◆ 平安名埼灯台着工から竣工の様子 ◆◆◆

平安名埼支所より着工当時の写真が見つかりましたので紹介いたします。



写真-1 平安名埼灯台建設中1



写真-2 平安名埼灯台建設中2



写真-3 名盤



写真-4 灯台の前にて



賛助会員へのお誘い



燈光会事務局

燈光会では、公益法人に認定された平成27年度の総会決議で賛助会員制度を導入しましたが、特に目立つたりクルート活動も行わなかったため、会員の加入者も少なく、この場を借りて、改めて賛助会員の宣伝をさせていただきます。（現在の燈光会は、税額控除対象法人ではないため、当面、以下の1.2.を当ホームページに掲載します。）

1. 正会員（一般会員及び団体会員）と賛助会員の主な違い

賛助会員 (寄附金)		正会員 (義務的経費)		会 員 の 定 規
団体	個人	団体	一般	
1万円以上	3千円以上	1万円	5千円	会 費 額
議決権無		議決権有		総 会
出席可		出席可		灯 台 記 念 日
HPにて 閲覧可		配布		燈 光 誌
購入		配布		灯 台 カレンダ-
発行 (1年間有効)		なし		会 員 証 (寄附金証明)

正会員と賛助会員の定款上の違いは、会費が義務的経費か任意の寄附金かの違いと、総会における議決権の有無です。

2. 賛助会員のメリット

燈光会では、賛助会費である寄附金を納めた方には、寄附金受領証明書として寄附金納付日から1年間有効な賛助会員証を発行します。

各参観灯台では、参観業務等を実施するために必要な寄附金を参観者にお願いをしていますが、賛助会員証（寄附金受領証明書）を提示することで、改めての参観受付での寄附金のお願いは行いませんので、賛助会員は、寄附金を事前納入した燈光会支援者の立場で、参観灯台を訪れることができます。

賛助会員募集□□□□のお願ひ

燈光会の事業のうち公益目的事業の運営資金は、ほ
ぼ灯台参観者からの貴重な参観寄附金で成り立ってい
ますが、残念ながら多くの寄附金支援者がいる証であ
るPST要件*を満足する税額控除制度*の対象法人
とは認められておりません。

賛助会員が毎年100名以上集まれば、PST要件
を満足する税額控除対象法人となることができ、賛助
会員が税額控除のメリットを受けられるようになりま
す。（*については以下参照）

1. 寄附文化、税額控除制度と賛助会員制度

欧米では一般的に浸透している寄附文化ですが、日
本では一般的ではありません。

このため、我が国でも寄附文化を広めようとして平
成23年度に、公益法人を対象とする税額控除制度が作
られました。

この制度を公益法人となった燈光会でも活用するた
め導入したものが賛助会員制度です。

2. 税額控除制度について

【内閣府：税額控除に係る証明し申請の手引き】から

これまで、個人が、公益社団法人・公益財団法人へ
寄附金を支出した場合、「所得控除制度」（所得税率が
高い高所得者の方が減税効果が大い）が適用され
ていました。

新たな「税額控除制度」は、「所得控除制度」に比べ、
特に小口の寄附金支出者への減税効果が高いことが特
徴です。減税効果が高まる結果、これまで以上に多く
の寄附金を支出される寄附者や、新たに寄附金を支出
される方が増えることにより、公益社団法人・公益財
団法人の公益活動の主要な原資である寄附金収入が拡
大することが見込まれます。

3. 税額控除対象法人へ寄附した場合のメリット

個人が支出した寄附金について、確定申告時に「税
額控除制度」の適用を選択した場合、以下の算式によ
り算出された額が、所得税額から控除されます。

（寄附金12000円）×40%

＝控除対象額（所得税額の25%を限度とする）

4. PST要件

税制控除制度を受けるためには公益法人であることに加え、一定の要件を満たす必要があります。この要件はPST（パブリック サポート テスト）要件といい、以下のいずれかを満足する必要があります。

△要件1▽ 3000円以上の寄附金を支出した者が年に100人以上いること

（注意）

- ① 寄附者本人と生計を一にするものを含めて、一人と判定します。
- ② 申請する法人の役員である者は、寄附者としてカウントできません。
- ③ 法人の社員（燈光会の場合正会員）の会費は、寄附金として認められません。

△要件2▽ 経常収入金額に占める寄附金等収入の割合が、20%以上であること。

※ 燈光会の経常収入の大半は参観寄附金なので、容易に△要件2▽を満足できそうですが、千円未満の寄附金や氏名不詳者からの参観寄附金は、この要件上の寄附金から除外されるため、従来の燈光会の寄附金収入は、0円となり、現状の燈光会が△要件2▽を満足することはできません。

平成29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）は、
4月15日（土）から11月5日（日）の間、
参観業務を行います。
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

燈光俳壇



坂 正直 選

東京 山本 五風

流行語生まれ捨てられ十二月

評 十二月になると、「今年の流行語大賞」にどんな言葉

が毎年注目する行事となっている。昨年は「神つてる」が選ばれた。それは広島カープの緒方監督が鈴木選手活躍を評して使ったことが受けた言葉であったと覚えているが、その前年の流行語は？さらにその前年は？と問われるとほとんどの人は思い出せない。流行語のはかなさという真理を衝いた句である。

いつまでも映画の余韻寒昂

評 感動する映画を見たときは、かなり時間が経つても

その感動から離れられない時がある。この句も電車を降りて、自宅に向かう途上と想像されるが、「寒昂」を仰ぎつつ余韻の中だったという。

鯛焼きの眼は天空を向ひてをり

評 鯛焼きは一年中売られているけれども、冬に好まれるので冬の季語となっている。その愛らしさは、「お

よげ、たいやきくん」のように人気をさらった歌もあるが、この句も眼が天空に向いている点を捕らえて夢を描く鯛焼き君に詠い上げた。

風呂吹きや妻の褒め時逸したり

評 冬においしくなる大根や蕪の旬を生かす料理で、素

材を茹でて味噌をかけ、香を散らし熱いうちに食べる。夢中で口に運び続けてしまい、絶品！と褒めるタイミングを忘れてしまったのだ。

木枯しや朽ちかけてあり舐ひ舟

名古屋 豊蔵 十四三

木枯しや少し猫背の人の列

評 「人の列」は、何か同じ目的があつて順番を待って

いるのである。「少し猫背」になっているのが発見で、目的達成のため木枯しの寒さに耐えて達成したい目的は何なんだろうという疑問がユーモアで伝わる。

江戸恋し「もう初雪」の騒ぎ聞き

評 この冬、十一月に降った東京の初雪は、五十四年振

りの早い初雪だったという。勤務のため東京を離れて暮らす作者はこのニュースをテレビで知り、東京の留守宅を思っているのであろう。郷愁を「江戸恋し」とテレなく詠んだ率直さがいい。

年賀状束ねるや空白々と

評 出すべき年賀状の数が並大抵ではないのかも知れないが、事情もあって締切りぎりの仕上げとなつて徹夜の作業だったのだらうと思われる。

子に孫に八十路の母の雑煮かな
初夢や目覚むる間に忘れけり

南さつま 坂本 さだを

山の端のとつぷり暮るる冬茜

評 夕焼と言えば夏の季語。一時輝いてたちまち薄れてしまふ冬の夕焼の美しさを詠みたい時「冬夕焼」或いは「冬茜」を用いる。「とつぷり」が効果を上げている。

初参り真新しきは日章旗

評 初参りはその年の恵方に当たる方角の神社仏閣をお参りし、新しい一年の息災を祈願するわけである。その途上か目的地で、新しい日章旗を眼にし、その清々しさに感動しているのだ。

不老橋春の川面を輝かす

評 「不老橋」とは、詩になる呼び名である。古くて頑丈そうな橋と想像され、その橋の下を流れる川の輝きを引き立たせている。すばらしい春の讃歌となつてゐる。

日溜まりや老蠅の面構え

爪先を突つ掛けどきん年の暮れ

近詠

坂正直

きたかぜが北見失ふ高層街
寒の雨広がり止まぬ電飾街
紅椿樹上に百花地に一花

「燈光俳壇」休止のお知らせ

「燈光俳壇」は、投句者の減少により平成29年5月号より当面の間休止とさせて頂きます。投句下さっている方には誠に申し訳ございませんが、再開の際は紙面にてお知らせいたします。

燈光歌壇

(今月号は都合によりお休みします。)



= 今月の表紙 =

むろとざき

室戸岬灯台 (高知県室戸市)

室戸岬灯台は、明治32 (1899) 年4月1日初点。現存する鉄造りの灯台としては、姫埼灯台について2番目に古い歴史ある灯台です。

当時、建設資材は帆船で室戸岬の沖まで輸送し、舢舨で月見ヶ浜に陸揚げ後、海岸からレールを敷設し蒸気釜を設けて蒸気の力により現在の灯台まで運び上げ建設されました。

光達距離は26.5海里 (約50キロメートル)、日本一遠くまで光を照らし、高度160万カンデラの強い光を出しているのは、第1等フレネル式閃光レンズです。また、明治期の灯台では評価「Aランク」、そして日本を代表する景勝地「日本八景」にも選ばれています。

** 概要 **

位置	北緯33度14分50秒	東経	134度10分32秒
光り方	単閃白光	毎10秒に1閃光	
光の強さ	1,600,000カンデラ		
光の届く距離	26.5海里 (約50キロメートル)		
高さ	地上~灯塔頂部	15.4メートル	平均水面~灯火154.70メートル

(燈光会事務局)



灯台グッズのご紹介



燈光会が参観業務を行っている灯台（15か所）では、次のようなグッズを販売しています。参観記念にいかがでしょうか？



ピンク ブルー クリア

限定品 灯台ストラップ

立体ガラスのなかに3Dレーザーで参観灯台を忠実に彫刻しているストラップです。その場所の参観灯台のものだけを販売している限定品です。

サイズ：1 cm×1 cm×2 cm
種類：ピンク、ブルー、クリア
販売価格：各400円（税込）



限定品 絵ハガキ「塩屋埼灯台」 （5種類）

白砂青松の美しい海浜が連なる「いわき七浜」の中心に少し突出した大きな岬に建つ白亜の灯台で、美空ひばりさんの名曲「みだれ髪」でも有名な灯台です。塩屋埼灯台のみで販売している限定品です。

サイズ：ハガキサイズ
種類：5種類（ばら売り）
販売している参観灯台：塩屋埼灯台
販売価格：100円（税込）／枚



限定品 絵ハガキ「野島埼灯台」 （5枚入り）

南房総南端に位置する野島埼灯台のダイナミックな写真です。参観灯台のなかでも1、2位を争う人気のある灯台で、野島埼灯台のみで販売している限定品です。

サイズ：ハガキサイズ
種類：5枚入り／セット
（ばら売り不可）
販売している参観灯台：野島埼灯台
販売価格：500円（税込）／セット



限定品 絵ハガキ「平安名埼灯台」
(5枚入り)

沖縄県宮古島の最東端に位置する平安名埼灯台は、東シナ海と太平洋を切り裂くように突き出た岬に建っています。毎年4月に開催される宮古島トライアスロン大会の折り返し点にもなっています。平安名埼灯台のみで販売している限定品です。

サイズ：ハガキサイズ
種類：5枚入り/セット
(ばら売り可)

販売している参観灯台：平安名埼灯台
販売価格：500円(税込)/セット
100円(税込)/枚



限定品 ピンバッジ

6か所の白亜の参観灯台(塩屋埼灯台、犬吠埼灯台、野島埼灯台、潮岬灯台、出雲日御碕灯台、都井岬灯台)をピンバッジにしました。その場所の参観灯台のものだけを販売している限定品です。

サイズ：2.2cm×3cm
種類：6か所の参観灯台
販売価格：150円(税込)/個



限定品 缶バッジ

燈光会マスコットキャラクター「ピカリン」をバッジにしました。4ポーズ5色で、参観灯台15箇所にて販売中です。

サイズ：直径3.7cm
種類：オレンジ、ピンク、緑、水色、白
販売価格：150円(税込)/個

★上記の参観記念グッズのほかに、例年11月頃には灯台カレンダーも販売します。

昭和三十一年三月二十五日
第三種郵便物認可
（隔月一回五日発行）

「燈光」

三月号 第六十二卷 第二号

