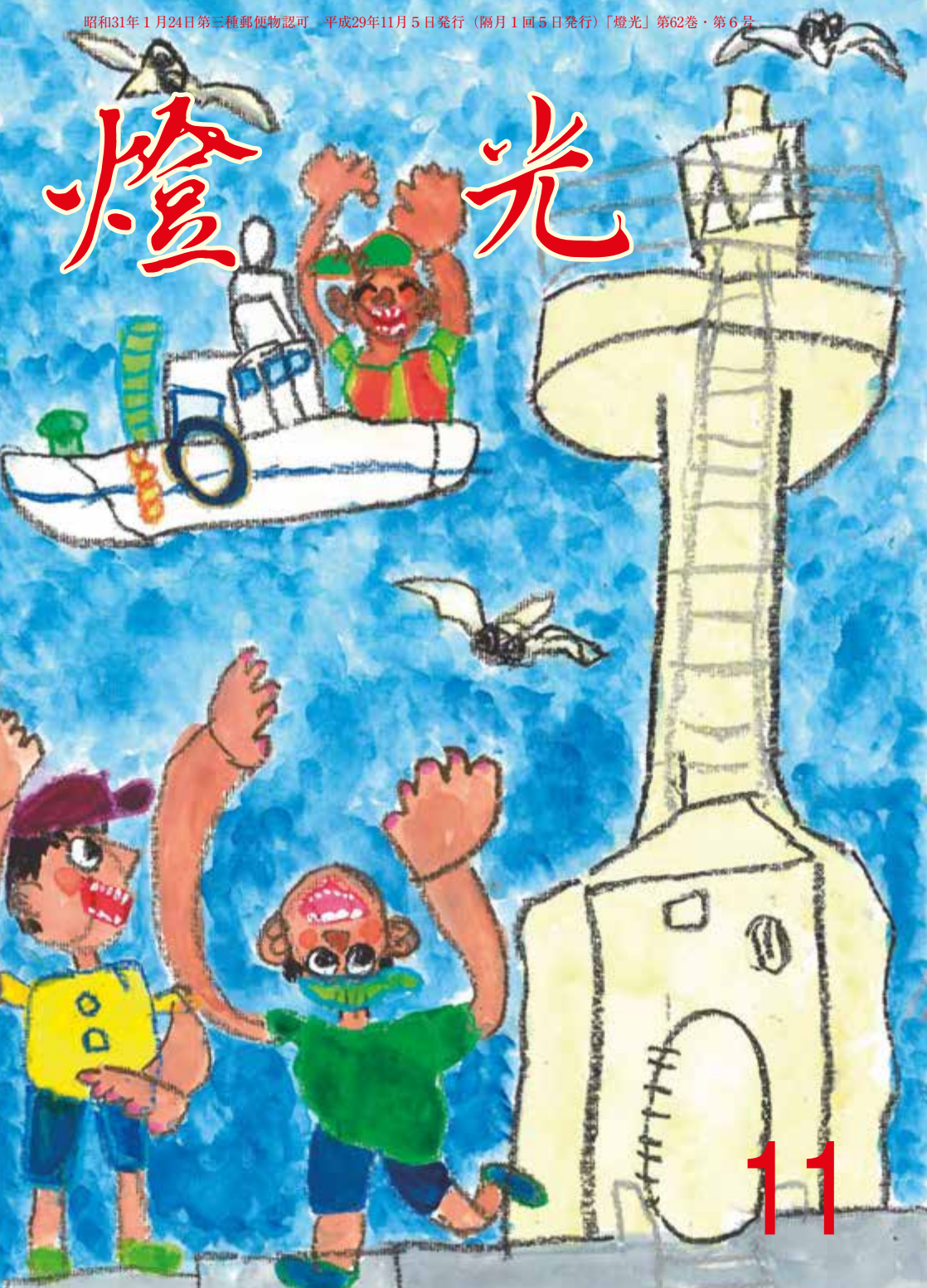


# 燈光



# 「灯台絵画コンテスト 2017」入賞作品

● 金 賞 (小学生高学年の部)



「ゆうぐれの江ノ島灯台」

渡部 朔矢 君

埼玉県上尾市立西小学校 5 年

● 金 賞 (小学生低学年の部)



「櫻野埼灯台の写生」

三原 菜結 さん

和歌山県日高川町立三百瀬小学校 3 年

●金 賞（中学生の部）



「極寒の灯台」

桂 大知 君

北海道釧路市立鳥取中学校 3 年

表紙：「灯台絵画コンテスト 2017」海上保安庁長官賞受賞作品

「にぎやかな おもいでのとうだい」

松山 海秀 君（鹿児島県始良市立松原なぎさ小学校 1 年）

評：灯台と笑顔が 1 つの絵にしっかりと凝縮され、赤いライフジャケットには船舶交通の安全の確保が啓蒙されている。



●銀賞（小学生低学年の部） 2点



「雑賀崎灯台」

中津 凜香 さん

和歌山県日高町立内原小学校 3年

●銀賞（小学生高学年の部） 2点



「檜野崎灯台」

東原 百伽 さん

和歌山県日高町立川原河小学校 6年



「潮岬灯台」

大藤 愛叶 さん

和歌山県日高町立内原小学校 3年

●銀 賞（中学生の部） 2 点



「青空と灯台」

三國谷 桃加 さん

北海道釧路市立鳥取中学校 3 年

●銀 賞（小学生高学年の部）



「潮風（茨城県大洗灯台）」

中村 青空 さん

長崎県佐世保市立日宇中学校 2 年



「夕日にうかがふ御前埼灯台」

指村 菜月 さん

愛知県知立市立知立小学校 4 年

●銅 賞（小学生低学年の部） 5 点



「灯台と海」

西 悠斗 君

埼玉県川越市立高階西小学校 1 年



「大島の檜の埼灯台」

竹村 光永 君

和歌山県御坊市立塩屋小学校 3 年



「赤穂のとう台」

大西 茅花 さん

兵庫県赤穂市立尾崎小学校 3 年



「魚つり」

西 陸斗 君

埼玉県川越市立高階西小学校 1 年



●銅 賞（小学生低学年の部）



「わたしのすきな塩屋埼灯台」

大場 なずな さん

福島県いわき市立豊間小学校 3 年

●銅 賞（小学生高学年の部） 5 点



「思いを託す野間ざき灯台」

村上 心奈子 さん

愛知県あま市立伊福小学校 4 年



「錦江湾を見守る桜島と灯台」

山下 嵩太 君

鹿児島県始良市立松原なぎさ小学校 5 年



「灯台とひまわり」

岡崎 礼奈 さん

愛媛県八幡浜市立神山小学校 4 年



「ぼくの町の灯台」

木谷 利来 君

兵庫県赤穂市立坂越小学校 4 年

● 銅 賞（中学生の部） 5 点



「日ノ御埼灯台新築祝」

鈴木 はな さん

和歌山県御坊市立御坊中学校 2 年



「灯台さんありがとう」

野崎 蓮音 君

鹿児島県鹿児島市立吉野小学校 4 年



●銅 賞（中学生の部）



「BLUE」

寺原 ねね さん

神奈川県横須賀市立公郷中学校 2 年



「潮風の吹く佐田岬灯台」

井上 英梨華 さん

愛媛県宇和島市立城北中学校 2 年



「初夏の佐田岬灯台」

木下 理子 さん

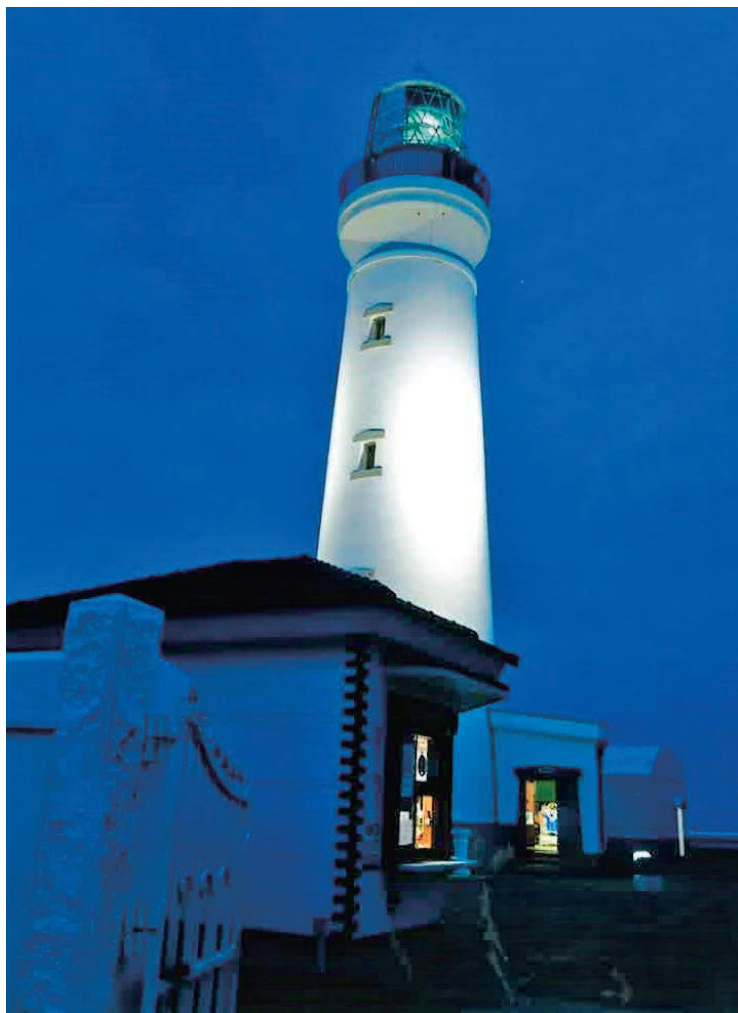
愛媛県宇和島市立城北中学校 3 年



「夕日のなかの灯台」

成田 実由 さん

北海道釧路市立鳥取中学校 3 年



この犬吠埼灯台の写真は平成29年8月23日に写したもので、私が会員になっている犬吠埼ブラントン会が銚子海上保安部交通課のご協力を得て、通常は午後4時に閉門になるところ、この日は午後7時30分まで公開して多くの観光客や市民に喜ばれました。私は特にやることもないので、暗くなった灯台の写真をストロボもない小さなデジカメで、暗く撮れるかな？ 駄目で元々！ と撮りましたが、ご覧のように空の青さがよく出て、我ながら傑作写真となりました。

(千葉県銚子市在住：宮内與四郎)

(参考：本誌P74 「のぼれる灯台introduction☆犬吠埼灯台☆」)

表紙／にぎやかな おもいでのごとうだい 松山 海秀  
口絵／「灯台絵画コンテスト2017」入賞作品

# 目次

平成29年度航路標識整備事業実施計画の概要について

海上保安庁交通部企画課

2

秋田の鬼達が躍動した男鹿半島入道埼の夏！

秋田海上保安部交通課

13

四日市港の発展を担った四日市燈台について

四日市海上保安部交通課

17

灯台愛が創る木工灯台模型（椋剛埼灯台）情熱大陸編

第九管区海上保安本部交通部企画課

豊田 洋士

25

聖地巡礼 ～灯台3大聖地（記念碑編）～

海上保安庁交通部企画課

西 雄二

29

海上保安学校の出来事（その1）

海上保安学校航行援助教官室

41

明治の灯台の話<sup>(55)</sup> — 稲穂岬灯台

灯台研究生

43

航路標識と気象観測（その4）

普通会員 門田 雅康

59

連載 船頭重吉の太平洋漂流記（その10）

京都市在住 佐藤 節夫

65

のぼれる灯台 introduction ☆犬吠埼灯台☆

燈光会事務局

71

## 燈光壇

桜沢 ちや子 選

74

・灯台の貴重な空撮ビデオを紹介します

会務日誌より

24

・燈光会会員募集

会員の入会

64

・特別講演会「灯台に見る日本の近代」

慶 弔

64

・第29回危険業務従事者叙勲受章者

表 3

編集余滴

表 3

編 集 余 滴



# 平成29年度航路標識整備事業実施計画の概要について

海上保安庁交通部企画課

平成29年度予算（一般会計総額97兆4547億円、東日本大震災復興特別会計総額2兆6895億円）が平成29年3月27日に成立したことを受け、平成29年度航路標識整備事業実施計画について、財務大臣の承認を受けましたので、その概要をお知らせ致します。

## I 政府の経済財政政策（政府方針）

一億総活躍社会の実現に向けて、「希望を生み出す強い経済」、「夢をつむぐ子育て支援」、「安心につながる社会保障」からなる「新・三本の矢」を一体的に推進し、成長と分配の好循環を強固なものとしていく。

## II 平成29年度予算の概算要求にあたっての基本的な政府方針

平成29年度予算要求を行うにあたっては、「経済

財政運営と改革の基本方針2016」（平成28年6月2日閣議決定）を踏まえ、引き続き、「経済財政運営と改革の基本方針2015」（平成27年6月30日閣議決定）で示された「経済・財政再生計画」の枠組みの下、手を緩めることなく本格的な歳出改革に取り組む。歳出全般にわたり、平成25年度予算から平成28年度予算までの安倍内閣の歳出改革の取組を強化するとともに、施策の優先順位を洗い直し、無駄を徹底して排除しつつ、予算の中身を大胆に重点化する。との基本方針が示されたうえで、概算要求は次により行うよう方針が示されました。

### 1 要求・要望について（抜粋）

○義務的経費については、前年度予算額と同額を要求。（中略）

聖域を設けることなく抜本的な見直しを行い、可

能な限り歳出の抑制を図る。

○東日本大震災復興特別会計への繰入は、財務大臣が、既定の方針に従って所要額を要求。

○その他の経費については、前年度予算額の百分の九十の範囲内で要望基礎額として要求。

○予算の重点化を進めるため、「ニッポン一億総活躍プラン」、「経済財政運営と改革の基本方針2016」、「日本再興戦略2016」等を踏まえた諸課題（「公的サービスの産業化」、「インセンティブ改革」、「公共サービスのイノベーション」を中期的に進めることを含む）について、「新しい日本のための優先課題推進枠」を設け、各省は前述の要望基礎額の百分の三十の範囲内で要望。

## 2

予算編成過程における検討事項

○要求・要望について、これまでの安倍内閣の取組みを基調とした効率化を行う。その上で、「新しい日本のための優先課題推進枠」において要望された経費については、「安倍内閣のこれまでの3年間の取組では一般歳出の実質的な増加が1.6兆円程度となっていること、経済・物価動向等を踏まえ、その基調を平成30年度まで継続させていくこととする。」との「経済・財政再生計画」に

おける国の一般歳出の水準の目安を踏まえ措置する。

○消費税率引上げと併せ行う充実等その他社会保障・税一体改革と一体的な経費については、社会保障改革プログラム法28条に規定する消費税・地方消費税の収入及び社会保障の給付の重点化・制度の効率化の動向等を踏まえ、予算編成過程で検討する。

### III 航路標識整備事業費概算要求の概要

#### 1 航路標識整備事業概算要求の基本方針

平成29年度概算要求においては、政府が掲げる前述の基本方針に沿うとともに、一般の厳しい予算事情に配慮し、効果的、効率的な事業に重点化するとともに、「社会資本整備重点計画」（平成24年8月31日、閣議決定）及び「第3次交通ビジョン」（平成25年10月3日、交通政策審議会答申）に基づき、メリハリの効いた整備を行うことを基本方針とし、概算要求を行いました。

### IV 航路標識整備事業費実施計画の概要

#### 1 航路標識整備事業費実施計画（別紙1、2参照）

航路標識整備事業費における実施計画額は、政府決定額一般会計89億3900万円のうち、改良改修257箇所、実施計画額81億9738万円（公共事業担当職員の給与等からなる航路標識整備事業工事諸費7億4162万円を差し引いた経費）について、財務大臣から承認を受けました。

## 2 主な事業内容

### ・東京湾における一元的な海上交通管制の構築（別紙3参照）

大規模災害発生時においては、船舶への警報等の伝達、避難海域等の情報提供を迅速確実に実施し、平時においては、船舶の運航効率の向上を図るため、東京湾における海上交通センターと4つの港内交通管制室を統合のうえ、これら業務を一元的に実施する体制を構築する。平成29年度予算は、次世代型管制支援業務システム等関連装置の設置、船舶動静監視カメラ装置及び管制信号装置の購入及び設置等を実施する。

### ・科学技術重要施策

AIS（船舶自動識別装置）を始めとした新たな情報技術を活用して海上交通基盤の充実強化を図

り、安全性と効率性が両立した船舶交通環境の維持・向上を図る。

### ・航路標識の防災対策（別紙4、5参照）

今後予想される大規模地震・津波等の災害発生時において、海上輸送ルートの安全確保を図るため、船舶の安全な航行に不可欠な航路標識の耐震補強、耐波浪補強、LED灯器の耐波浪化等を実施する。

1箇所 5000万円

64箇所 4億4681万円

### ①耐震補強、耐波浪補強

地震等災害において、船舶交通の安全を確保するため、耐震補強、耐波浪補強の整備を進め、平成32年度までに完了させる。平成29年度においては、「航路標識関係施設耐震調査計画」（平成18年保交整第16号）及び「外洋に面した防波堤灯台の予防保全的な補修対策計画の策定」（平成20年保交計第320号）に基づく未整備標識を対象とする。

### ②LED灯器の耐波浪化

スパー台風等の襲来において、灯台、灯標等の被害の極小化を図るため、耐波浪性能を向上させたLED灯器の整備を行う。平成29年度におい



ては、製造後15年以上経過したもののうち、外洋に面した標識を対象とする。

・航路標識の機能維持等（別紙6～11参照）

航路標識は船舶交通の安全確保に欠かせない社会インフラであり、常に標識機能を果たし続ける必要があることから、老朽化した施設・機器の補修や更新整備、定期的な灯浮標の交換等を実施する。

また、船舶の通航実態、港湾整備の進捗等を踏まえ、航路標識を適地に移設するなど航路標識の機能を最適な状態に保つほか、必要性の低下した航路標識の廃止、撤去等を実施する。

220箇所

61億9274万円

①光波標識の最適化整備

「光波標識の廃止推進要綱実施細目」（平成26年保交計第214号）に基づき、必要性が低下しかつ廃止しても安全性に影響がないと評価される光波標識を廃止する。また、港湾整備の進捗により標識機能が低下している箇所については、配置・機能の最適化を図る。

②航路標識等の機能維持

・法令に基づき、整備が必要とされる機器等の整

備を行う。

・船舶通航信号所の空中線回転機構部については、安定運用を目指し5年毎の定期整備を行う。  
・定期交換が必要な灯浮標等及び資機材の整備を行う。

③長寿命化対策

「航路標識等の長寿命化計画」（平成27年保交計第150号）に基づき、重度劣化に区分された標識及び平成28年度に点検、診断を実施した標識のうち、早急に当該対策が必要な標識の整備を行う。

④定期的に維持が必要な機器等

経年劣化により障害発生 の蓋然性の高い航路標識機器・施設については、保守業務の省力化及び安全性の確保等を考慮し整備を行う。

⑤保守省力化標識への対応

現在、LED化及び太陽電池化が図られている光波標識のうち、保守省力化標識として整備が完了していない標識の補液型蓄電池の解消整備を進める。

・航路標識の維持管理

航路標識の保守・点検に必要な管理経費や電力料

など航路標識の継続運用に必要な維持経費については、これまで社会資本形成に直接支出しておらず、かつ海上交通の安全確保を図るため必要な経費であるとの観点から、非公共予算として整理し運営してきたところである。

しかしながら、昨今の公共施設老朽にかかる社会問題化とともに公共インフラの維持管理の重要性が高まる中、航路標識においても施設の計画的な予防保全を実施することにより、施設の長寿命化及びライフサイクルコストの低廉化を図ることが求められている。

このため、これらの予算を安定的に確保するため、非公共予算にあった維持・管理経費を平成29年度から公共事業関係費に移し替え、航路標識の維持と改修を一体的に実施していくこととなった。

9億7492万円

なお、平成29年実施計画概要説明等を行った際の資料を巻末に掲載していますのでご参照いただければ幸いです。

## V その他

東日本大震災によって被災した航路標識の復旧を

行う経費については、平成23年度補正予算から継続して予算計上されており、平成29年度は、東日本大震災災害復旧等事業費（東日本大震災復興特別会計）1800万円が計上されています。東日本大震災により被災した航路標識の復旧は平成28年度末で97%となり、平成29年度予算においては、防波堤等の復旧に伴い、施工が可能となった1基の復旧を実施します。

（平成29年度予算）

東日本大震災災害復旧等事業費（復旧）

1箇所

1800万円

## VI おわりに

政府全体として経済財政政策についての改革が進められているところ、航路標識の整備事業費の要求にあつては、船舶交通の安全確保は勿論のこと、政府が定める各種政策・方針と紐付け、平時・災害時における海上物流の確保・経済成長への貢献を説明し、必要な予算の確保に努めているところです。

平成25年度より整備を進めてきた東京湾における一元的な海上交通管制の構築については、平成30年1月（新）東京湾海上交通センターの運用開始を予

定しております。

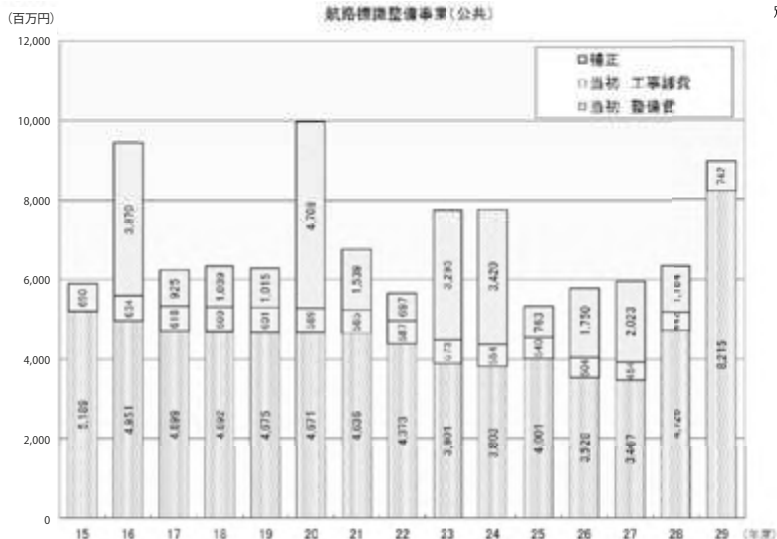
今後は伊勢湾、大阪湾における一元的な海上交通管制の構築の調査に必要な予算及び平成32年度末に完了目標の航路標識の防災対策の整備に必要な予算の確保に努めていく所存です。

一方、これまで整備してきた航路標識の老朽更新等については、必ずしも必要な予算が確保されてきたとは言いがたく、法定耐用年数を超える施設、機器の整備をどのように進めていくかが喫緊の課題となっているところ です。これらについても、限られた予算の中で、効率的に整備を進めていくため、努力していく所存でありますので、今後とも、ご支援、ご協力のほどよろしくお願いいたします。

## 航路標識整備事業費の推移



別紙 1



(單位：基)

| 区 分           | 平成28年度末 | 平成29年度増(△)減 |       |       | 平成29年度末 |
|---------------|---------|-------------|-------|-------|---------|
|               |         | 新 規         | 改 良 等 |       |         |
| 光波標識          | 5,175   | 0           | △ 28  | 5,147 |         |
| 夜 標           | 5,131   | 0           | △ 28  | 5,103 |         |
| 灯 台           | 3,199   | 0           | △ 18  | 3,181 |         |
| 灯 標           | 530     | 0           | △ 1   | 529   |         |
| 照 射 灯         | 141     | 0           | △ 1   | 140   |         |
| 導 灯           | 47      | 0           | △ 1   | 46    |         |
| 指 向 灯         | 17      | 0           | 0     | 17    |         |
| 灯 浮 標         | 1,197   | 0           | △ 7   | 1,190 |         |
| 昼 標           | 44      | 0           | 0     | 44    |         |
| 立 標           | 22      | 0           | 0     | 22    |         |
| 浮 標           | 22      | 0           | 0     | 22    |         |
| 電波標識          | 67      | 0           | △ 4   | 63    |         |
| ディファレンシャルGPS局 | 27      | 0           | 0     | 27    |         |
| 無線方位信号所       | 26      | 0           | △ 10  | 16    |         |
| AIS信号所        | 14      | 0           | 6     | 20    |         |
| その他の標識        | 42      | 0           | △ 1   | 41    |         |
| 船舶通航信号所       | 35      | 0           | △ 1   | 34    |         |
| 潮流信号所         | 7       | 0           | 0     | 7     |         |
| 合 計           | 5,284   | 0           | △ 33  | 5,251 |         |

 **海上保安庁**

東京湾における一元的な海上交通管制の構築

大規模災害発生時において、海難発生 の 極小化、海上輸送機能の確保及びサプライチェーンの寸断の防止を図る  
⇒ 災害発生時の海上交通機能の維持、ダメージの最小化

⇒ 国際競争力の向上を実現

### 平成29年度主要整備内容



➤ 新海上交通センターへの  
次世代管制支援業務システム  
整備



次世代管制支援業務システム

➤デジタルレーダー、高機能追尾型  
監視カメラの設置 等



デジタルレーダー



### 高機能追尾型監視カメラ

平成30年1月 (新) 東京湾海上交通センター運用開始 (予定)



# ○航路標識の耐震補強・耐波浪補強

自然災害に耐える改修を行うことにより、標識機能を確保する。

## <耐震補強>



▲補強前



▲鉄筋コンクリートを用い  
建物及び基礎の補強を実施



▲補強後

## <耐波浪補強>



▲航路標識の基礎を補強

# ○LED灯器の耐波浪化

旧型LED灯器のフードが破損し消灯事故が発生する事例が認められることから、耐波浪性能を向上させたLED灯器への整備を行う。



(破損状況)

高波等の影響により、灯器フードが破損し、灯器内部に海水が浸入することにより消灯事故が発生。

▲現状（旧型）



〔効果〕  
・見付面積の低減化  
（約72%減）  
・低廉化  
（約13%削減）  
・低消費電力化  
（約65%減）

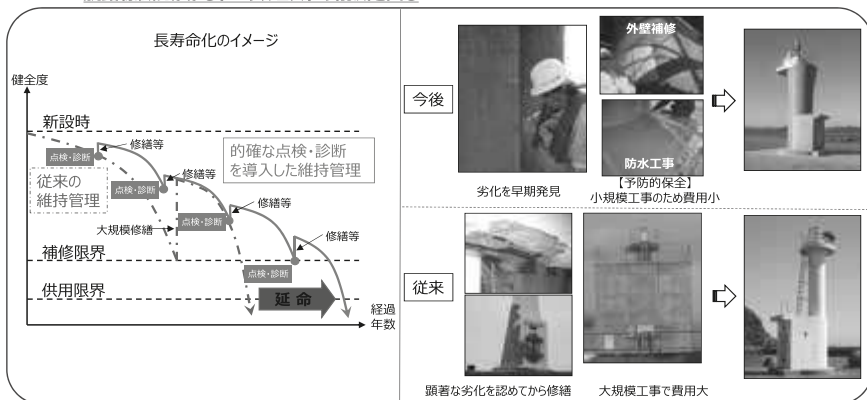
▲耐波浪化対策

# ○航路標識の長寿化対策

従来、航路標識を含む社会インフラは、構造物の表面に劣化（亀裂、変形等）が顕著に現れた段階（補修限界時）において、修繕を行い、耐用年数まで使用してきた。しかしながら、社会インフラの事故（中央自動車道笹子トンネル天井板落下）を契機にインフラの維持管理のあり方に注目が集まり、インフラ老朽化対策の推進に関する関係省庁連絡会議等が開催され、インフラ施設の**点検・診断・修繕・更新等の確実な実行、新技術の積極的推進**が提言されるなど、社会インフラの維持管理のあり方が見直されている。

海上保安庁においても従前の維持管理方針を見直し、**的確な点検・診断**を実行し、**長寿化工**を実施する。

⇒ 航路標識にかかるトータルコストの削減を図る



## ○浮標整備

灯浮標の定期交換は4年ごとに必要で、これにかかる経費を平準化するために年間約300基ずつ実施している。  
灯浮標の定期交換を怠ると、灯浮標と海中の鍾（おもり）を繋ぎ止める係留具の磨耗が進んで切断に至る恐れがあり、  
場合、灯浮標が流出し航路等を明示する標識としての機能を果たさなくなるばかりか、障害物となり船舶の航行に重大な危険を及ぼすほか、定置網や養殖筏に漂着した場合は甚大な被害を与える。  
また、搭載している機器の整備やバッキン等の交換を怠れば、消灯や沈没に至る恐れがある。

### 機器

常に潮風や波を被る環境下にあるため、塩害による腐食が著しく、端子やケーブルが腐食すると消灯する。  
また、プラスチックやゴム製の部品は紫外線によって劣化し、劣化した部品に波の強い力が加わると破損する。



塩害によって腐食した端子板



劣化して破損したフード

### 標体

海洋生物が付着すると重さで標体が沈下して波を被りやすくなり、点検業務に危険を伴う。

また、防水バッキンの劣化によって浸水が発生し、放置すれば沈没する。



↑ ↓ 海洋生物が付着した標体



### 係留具

鉄鎖等の係留具は、磨耗や腐食によって細くなり強度が低下、切断に至る。



強度が低下した鉄鎖



流出して漂着した灯浮標



## ○法定点検（気象観測機器、浮標基地）

### ●気象測器の更新



船舶の安全航行には気象情報の把握が不可欠であることから、海上保安庁では灯台等で観測した気象情報を提供している。気象業務法に定められている気象測器の検定期間を迎えることから、検定済の気象測器と交換する。

#### 根拠：気象業務法第九条

第六条第一項若しくは第二項の規定により技術上の基準に従つてしなければならない気象の観測に用いる気象測器、第七条第一項の規定により船舶に備え付ける気象測器又は第十七条第一項の規定により許可を受けた者が同項の予報業務のための観測に用いる気象測器であつて、正確な観測の実施及び観測の方法の統一を確保するために一定の構造（材料の性質を含む。）及び性能を有する必要があるものとして別表の上欄に掲げるものは、第三十二条の三及び第三十二条の四の規定により気象庁長官の登録を受けた者が行う検定に合格したものでなければ、使用してはならない。

#### 根拠：気象測器検定規則

第十五条（検定の有効期間）

- ・電気式気圧計 10年
- ・風車型風速計 5年

### ●浮標基地クレーンのオーバーホール



浮標基地に設置しているクレーンの法定点検を実施する。

#### 根拠：クレーン等安全規則第七十六条

事業者は、移動式クレーンを設置した後、一年以内ごとに一回、定期に、当該移動式クレーンについて自主検査を行わなければならない。ただし、一年をこえる期間間使用しない移動式クレーンの当該使用しない期間においては、この限りでない。

○航路標識の機器等（豪雨等対策）

別紙 8

船舶通航信号所のレーダーに豪雨による反射映像が映りこみ、局地的に船舶の動静把握ができない事態が発生している。

豪雨等による異常気象発生時においても、航行援助機能の喪失を防止し、船舶交通の安全を確保するため、高性能デジタルレーダーの早急な整備に必要な経費を要求する。

○ 海上交通管制の豪雨等対策 ⇒ 3ヶ所において整備実施

**現 状：**豪雨による反射映像が映りこみ、レーダー映像が一部消失し、局地的に船舶の動静把握ができない事態が発生。

**対 策：**豪雨等の影響を低減等可能な（探知性能を向上させた）高性能デジタルレーダーに換装。



豪雨による反射映像が映りこみ、局地的に船舶の動静把握ができない事態が発生



門司船舶通航信号所（厚狭レーダー施設）



千歳船舶通航信号所（浦安レーダー施設）



伊豆湖岸船舶通航信号所

○航路標識機器等（航行援助システムの老朽装置更新）

別紙 9

通航船舶への航行の安全に関する情報の提供や船舶の航行管制に使用している装置等のうち、メーカーによる部品供給等サポート期間を越え、老朽化している装置の更新費用の要求を行う。

これら航行援助システムの障害、機能停止は、船舶交通の安全に大きく影響を及ぼすことから、早期な対応が必要。

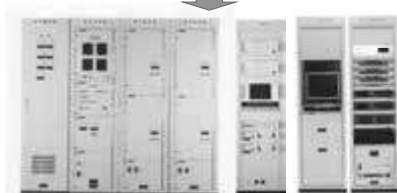
⇒船舶交通流の混乱により事故の蓋然性が高まる。更に事故が発生すれば、国際物流への影響あり。



制御装置



運用管制卓



○航路標識機器等（光源のLED化）

航路標識の光源に白熱電球を使用している箇所について、光源のLED化を実施し、機能の向上を図るとともに、維持経費の削減を図る。

白熱電球使用灯器



LED灯器



機能性の向上

- 明暗明瞭による標識判別度向上
- 障害減少による指標喪失の低下

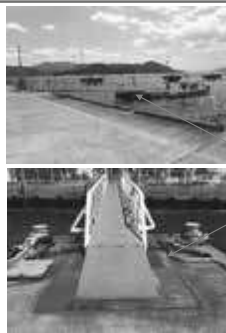
維持経費の削減

- 光源電球調達費用の削減
- 消費電力減少による電力料の削減
- 保守省力による維持経費の削減

○船着施設、航路標識施設等

別紙 1 0

不用となった浮栈橋や不用施設の撤去、劣化の著しい航路標識施設の修繕等を行い、財産管理の適正化、維持管理費の低減及び職員や保守委託業者の安全確保を図る。



航路標識業務用船の集約や民間委託に伴い、不用となったままの浮栈橋（鋼製）を撤去等

○特別修繕費

別紙 1 1

航路標識整備事業において、航路標識の光度、光達距離等の機能を維持するために行う軽微な修繕等を行う経費である。

【特別修繕で実施する内容】

- 計画的に実施する軽微な修繕（部品交換、配電線の修繕、灯塔の塗装、設備の修繕など）
- 緊急的に応急の必要がある軽微な修繕（災害により被災した標識等の応急復旧、故障した機器修理、破損した灯浮標の復旧など）

施設修繕

例：塗装



F R P 造（施工前）



足場組立・養生



下地処理（クレン）



上塗り塗装



修繕工事完了

機器修繕

例：事故対応



沿岸灯台



分電盤交換



電力計交換



ハリ板損傷



落雷により機器焼損・ハリ板損傷



応急復旧（夜灯設置）



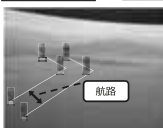
ハリ板損傷部閉塞



復旧完了

灯浮標

例：事故対応



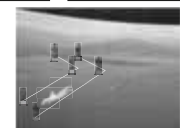
灯浮標で航路を明示



台風で灯浮標が移動



位置復旧工事



復旧完了



# 秋田の鬼達が躍動した男鹿半島入道埼の夏！

秋田海上保安部交通課

燈光愛読者の皆さんこんにちは。

全国に15ヶ所ある「のぼれる灯台（燈光会支所の置

かれた参観灯台）」の中

で、入道埼灯台が最も高

緯度（北緯40度）に位置

することをご存知でしょ

うか？

「参観灯台の北限（？）」

とも言われるこの灯台

は、秋田県のほぼ中央か

ら日本海に突き出し動物

のサイの角に似た形に見

える男鹿半島の先端に、

明治31年に建造された大

型沿岸灯台です。

現在の灯台は、戦後の

再建による二代目で、昭

和26年以降、白と黒の横縞模様に塗り分けられ、今やすっかり地元のシンボルの地位を得ています。

さて、男鹿半島と言えば、重要無形民俗文化財の「な

まはげ」で知られており、皆様の脳裏には、藁ででき

た衣装を上下に身に付け、両手に包丁と桶を持ち、ド

スの効いた低い声で「悪い子はいねーガ」と叫びな

がら子供達の目の前に迫る「青鬼と赤鬼の怖い姿」を

思い浮かべるのではないでしょうか。

さらに、半島の中程には、山岳信仰の霊山である「真

山、本山、毛無山」が鎮座し、また、周囲の海辺には、

切立つ崖と変化に富んだ奇岩が数多く存在する色彩豊

かな場所です。

今年の夏、8月19日、20日の2日間、秋田海上保安

部では、地元の男鹿市、男鹿市観光協会などの団体と

連携し「入道埼灯台まつり」を行いました。

実は、昨年の同時期にも保安部独自で「入道埼灯台

サマードイベント」として行っており、昼間は、各種お



写真－1 広々とした入道埼灯台の周辺

楽しみコーナー、夜間の灯台ライトアップ、さらに灯台に通じるS字に湾曲した通路にはベットボトルを改造したキャンドルライトを多数並べて幻想的な「キャンドルロード」を作り出し、多くの来場者から好評を得ました。

そして、1年が経ち、男鹿市や観光協会に対して「これまで以上に地元のシンボルである灯台を観光の目玉の1つとして柔軟に活用して欲しい」、「わが町の灯台としてもっともっと灯台を愛する気持ちを高めて欲しい」との願いを込めて、昨年のイベントをリニューアルしつつ、より地元色が出るような斬新なアイディアを盛り込めるようあれこれと思案しました。

今や全国津々浦々で、各地のシンボリックな灯台を地域観光支援の一環として活用する動きが広まりつつあります。

東北の秋田においても何かしらの協力ができないものかとの思いを強く持つようになり、今年のコネクトを次のとおりとしました。

- ・入道埼を訪れる観光客の動きの中に灯台を上手く溶け込ませる
- ・灯台を訪れたことで「地元の郷土文化を観る・知る・感じるシーン」を創出する

- ・イベント実施主体を「自治体、観光協会、保安部」の三者一体とする

・泥臭い演出になろうとも来場者には笑顔で接し灯台への関心を引き立てる

さて、あらためて入道埼灯台についてですが、これまでに「日本の灯台50選」及び「恋する灯台」の2つの冠を持っており話題も豊富なことから、旅好きの方、船の運航者、灯台マニアなど多くの方々に東北の日本海側を代表する灯台として知られ、そして愛されています。

灯台の周囲には、青々とした緑地帯が広がり雄大な日本海が目の前に展開され、海岸に下りれば美しい海を周遊する観光船が走り、黄昏が迫れば水平線に真っ赤な太陽がゆっくりと沈む、その



写真－2 夕日を見ながら夜の灯台に向かう人々

いずれのパーツもレベルの高い観光資源と言えます。

このため、真夏のハイシーズンには、全国から多くの観光客がひっきりなしに訪れます。

このような素晴らしい条件と環境が整っているため、この灯台は、これまでに幾度となく観光用のポスター、パンフレットに登場してきましたが、その半面、灯台そのものが十分に活用されて来たとは言い難い状況でした。

今夏の秋田保安部のイベントは、灯台を少しでも地元へ溶け込ませ、地元の方々に灯台を活用する意識を高めてもらうことへの挑戦となりました。

さて、コンセプトのひとつに掲げた「実施主体の三者一体化」ですが、これは、一筋縄では行きませんでした。

全国的に止まることのない人口減少の問題は、特に地方の市や町には死活問題となりつつあることは言うまでもなく、市役所、町役場の体制が縮小する傾向にあり、観光振興を担う組織においても、良かれと思えるイベントになかなか職員を送り出せません。

同様に、地元の観光協会やNPOにおいても観光振興に専従させる職員不足には悩みが尽きません。

このため、今夏の取組みの中で最も苦労したが、

男鹿市と男鹿市観光協会と認識を協調すること、人員や経費の分担でうまく協調することとした。

次に、コンセプトの一つである「地元の郷土文化を観る・知る・感じるシーン」の創出についてもなかなか方策を見出せずに悩みましたが、調整を進めて行く中で、全く想定になかった地元の秋田県立男鹿海洋高校の郷土芸能部から、「是非、総員30名で「なまはげ太鼓」のライブを入道埼灯台でやらせて欲しい」との申し出を受けました。

高校生部員達30名を学校から灯台まで移動させる手段には、安全を考慮して専用バスをチャーターするのになりました。

その後もこれまでに経験のない準備作業があれこれと発生し、実質2ヶ月間において、PR用の横断幕、のぼり旗、スタッフTシャツ等の物



写真－3 勇壮ななまはげ太鼓

品類の製作・手配、日程及び人員の調整、安全面の確認等々の全てをやり遂げ、どうにか当日を迎えることができました。

東北でも今年の夏の気候は極めて不安定で曇りと雨の日が長期にわたって続きました。

ところがイベントの当日は、これまでの秋田保安部の地道な努力に男鹿半島の氏神様達が味方するかのように晴天に恵まれ、心地よい真夏の青空の下、灯台をバックに高校生が扮した様々な鬼達が元氣よく躍動し郷土芸能「なまはげ太鼓」を精一杯演じきってくれました。

演奏を終え、部員から「地元のシンボルのこの灯台で演奏でき感激しています…」などの感想が保安部職員に届けられたことは、大きな達成感につながりました。

全体を総括すれば、実に泥臭くはあるものの、多くの来場者の笑顔が溢れるほのぼのとした内容となり、2年目となった入道埼灯台の夏のイベントは、着実に地元で認知され始めています。

まだまだ、地元との意識の融合、企画面での連携は、緒に就いたばかりですが、秋田保安部では今後の飛躍に向けて地道に地域連携を続けて行くこととしていま

## 灯台の貴重な空撮ビデオを紹介します

空撮を趣味とされる丸屋空撮(ペンネーム)様から、ラジコンヘリ(マルチコプター)で撮影された灯台の動画を改めて紹介させていただきます。

鳥になった気分で、白亜の灯台周辺の空中散歩を堪能ください。

なお、燈光会ホームページでも紹介されていますので、併せてご覧ください。

記

### 金華山灯台



<https://www.youtube.com/watch?v=6Pskftq30Y>

### 入道灯台



<https://www.youtube.com/watch?v=rXQfXBnb0ok>

### 太東埼灯台



<https://www.youtube.com/watch?v=fCbTVJciHOM>



す。  
最後になりましたが、今夏のイベントに後援団体として多くの協力をいただきました燈光会事務局及び現地で様々な支援をしてくださった燈光会入道埼支所の佐藤支所長にこの場をお借りし深く感謝申しあげます。

# 四日市港の発展を担った四日市燈台について

四日市海上保安部交通課

## 1 はじめに

四日市市は、全国で45番目の市として明治30年8月1日に市制施行され、今年で120周年を迎えました。また、明治32年8月4日には、四日市港が開港し、今年で118年となりました。118は、海上保安庁に縁がある数字であり、この機会に明治期の四日市港について調べてみることにしました。

この頃には、四日市港には、唯一「四日市燈台」が存在していましたが、約90年前の昭和3年に廃止されたことから、保有する情報は極めて少ない状況でした。

断片的な情報を集め、整理して行くうちに、四日市燈台の点灯日及び光源変更日が偶然にも8月1日で、四日市市制施行日と同じであることが判明しました。

何か縁があるのか、わざと日を合わせたのかは分かりませんが、何か関連を感じつつ調査を進めて来ました。四日市燈台の全容が分かる写真の発見もあり、後世に

残せる資料として纏まりましたので、本紙をお借りして紹介したいと思います。

## 2 四日市港の歴史

四日市燈台の話を進める前に少し、四日市港の歴史を紐解いてみたいと思います。

江戸時代の終わり頃から明治の初めにかけて、四日市港は伊勢湾における最大の商業港として大変賑わいました。それは、四日市の海岸が天然の水深と波静かな入江に恵まれ、また東海道五十三次の宿場町でもあり、江戸と上方を結ぶ中継地として非常に便利な土地だったからです。明治3年には、四日市と東京を結ぶ定期貨客船が就航し、四日市港は飛躍的に発展しました。

しかしながら、次第に土砂に埋まり、汽船の入港が困難になってきたため、四日市港で廻船問屋（かいせんどんや）を営んでいた稲葉三右衛門翁（写真―1）が、



石油化学コンビナートの立地に伴って典型的な工業港へと発展し、平成23年には国際拠点港に指定されています。



四日市港の図（明治中期）『神宮文庫蔵』



写真－1 稲葉三右衛門翁

資料－1 四日市旧港

明治6年、私財を投じて四日市港の改修工事にとりかかり、明治17年に現在の四日市旧港（資料－1）の基礎を作り上げました。

明治32年8月4日に開港した四日市港は、主に羊毛、綿花の輸入港として栄え、昭和27年には外国貿易上、特に重要な港として特定重要港として指定され、

### 3 四日市港における灯台管理に係る組織の変遷

ここで、四日市港における灯台管理に係る組織の変遷について記載させていただきます。

- 明治19年8月1日 通信省燈台局四日市燈台（四日市市稲葉町）

- 昭和2年9月2日 通信省燈台局四日市港防波堤燈台

- 昭和23年2月 運輸省燈台局四日市港防波堤燈台

- 昭和28年8月1日 四日市港航路標識事務所発足

- 昭和37年1月16日 標識事務所を四日市市高砂町に移転（保安署同居）

- 昭和37年4月1日 四日市海上保安部発足（事務所と保安署統合）

- 昭和42年3月29日 保安部を港湾合同庁舎へ移転（四日市市千歳町）

### 4 四日市燈台について

四日市港には、明治19年8月1日に通信省燈台局により四日市燈台が設置され、首員ほか補員2名が配置されました。昭和2年に四日市港防波堤燈台を三重県から移管したことを受け、四日市燈台は昭和3年に廃

止されましたが、42年間、四日市港の発展を支えました。

四日市旧港が明治17年に完成し、2年後に四日市燈台が設置されていますが、明治19年頃には全国で灯台は年2基程度しか建設されていまして、いかに四日市港に灯台設置の需要が高かったかが伺えます。

四日市燈台は、稲葉町の四日市旧港の防波堤根元に設置されていたことが、昭和3年頃の海図（資料―2）に燈台跡として確認することができます。

四日市燈台の初点時においては、六等レンズ、不動白光にて燃料は石油が使用されていました。

明治44年3月5日、日本で初めて商用電源が利用され、大正4年12月に水銀槽式回転機械が導入され、10秒に3閃光の灯質となり、大正12年8月1日にニトラ200W電球に光源変更され、灯質も10秒に1閃光に



資料―2 昭和3年頃の四日市旧港

変更されました。

なお、保安部交通課の資料を捜していたところ、四日市燈台の鮮明な画像（写真2／4）を発見することができました。これは、平成21年に鈴鹿市在住の川西康仁氏に提供いただいたとの記録があり、この写真により灯台の構造を細部まで知ることが可能となりました。基礎部から灯火までが30尺の記録及び遠方水平方向からの写真により、縮尺定規にて各部の長さが判明し、縮尺1／100にて正確な図面（資料―3）をCADで再現しました。また、写真の解像度が良かったことからパソコンで拡大することにより、各部にさりげない装飾が施されていることが解明でき、CAD図面に正確に反映することができました。

当時、11・5海里的の光達距離を有する大型灯台の出現は、驚きの存在であり、四日市港にとって重要施設であったことからポストカードに採用されたものと思いますが、明治44年頃のものとして推定され、保存状態が良く画像が鮮明であることから、四日市燈台及び四日市旧港の歴史を知る上で、極めて貴重な資料であると言えます。

明治19年頃、鉄は非常に貴重なものであり、八幡製鉄所が建設される明治34年頃までは鉄が安定的に生産

写真－2～4 四日市燈台ポストカード

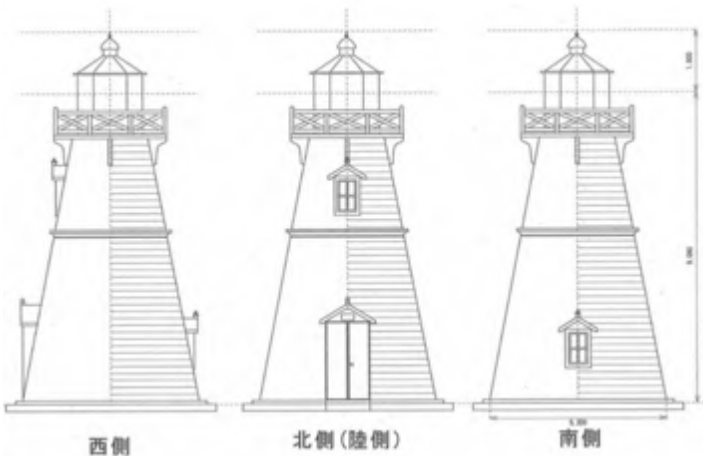
写真  
— 2



写真－3



写真－4



資料－3 四日市燈台図面

できなかったことから、鉄製品等はヨーロッパから輸入しており、四日市燈台頂部の灯ろうについては、傘を開いたような形（寄棟）であることからフランス製と推察されます。

四日市燈台のハリハン（ガラス部分）は八角形が採用され、陸側には3枚暗弧板が張られています。灯塔は、日本古来よりある灯明台を模したと思われ、稲葉翁が計画した灯台絵図（資料―4）の八角形構造や出窓、踊場手すりのクロス構造のデザインも取り入れられたと思われます。

なお、この灯台絵図は、初代潮岬灯台（写真―5）を参考にしたと考えられます。四日市市立博物館展示の説明資料では、この灯台絵図は明治6年頃と記されており、潮岬灯台は明治6年から明治11年までは木造灯台であったことから、時期的に合致します。廻船問屋を営んでいた稲葉翁が上方への船上から潮岬灯台を



資料―4 灯台絵図  
（四日市市立博物館）



写真―5 初代潮岬灯台

ら明治17年3月に灯台建築は西洋式とする旨の通達が出されています。

一方、四日市燈台においては、灯明台を模したと思われる日本建築で設置されています。この時期においては、西洋式で建築すべきところですが、日本建築とした理由は以下の3点が考えられます。

1点目は、四日市燈台の「建築費は、該港人の献金による」との記録があることから、地元の要望が取り入れられたと考えられます。特に稲葉翁の影響が大きかったと思われます。

2点目は、安価で短期に建設する必要があり、材料が入手・加工しやすい木材を使用したことから日本建

見たか、船頭等からの情報を元に考案したのではないかと考えています。明治8年には、日本の灯台の父と呼ばれるブラントンが帰国し、灯台の設計・建設は、明治10年頃より、日本の技手（ぎて）等に移行しています。

また、通信省燈台局か

築としたのではないかと思われます。

3 点目は、現在の高砂町にある「波止場改築記念碑」の位置付近に、かつて天保時代に建てられた「大神宮常夜奉灯」という灯明台が存在しましたが、明治6年に稲葉翁による湊修築工事によって、この灯明台を取り壊しています。この灯明台は、名古屋―四日市間の海上を結ぶ「十里の渡し」で利用されたもので、木造3階建で、基礎部はかなりの高さのある石造であったことから、防波堤修築工事に、この石が流用されたのではないかと考えます。稲葉翁は、同年に「当港波止場建築灯明台再興之御願」の文書にて、港の修築と灯明台の再興を三重県に願ひ出ています。これは、灯明台を取り壊したものの資金不足から灯明台が再建できなかったことから、灯明台再興の思い入れが強かったと考えられます。

## 5 四日市旧港の防波堤

四日市燈台を調べる上で、切り離せないのが、四日市旧港の防波堤の存在です。特に、写真―3に写っている防波堤根元部は、稲葉翁が築造した丁寧な石積みが確認できる極めて貴重な写真と言えます。

現在の旧港にある防波堤は、「潮吹き防波堤」と呼

ばれ、明治21年の暴風雨や翌年の台風によって稲葉翁が築造した防波堤の先端部が破損し、港内に石が散乱し、船が通航できなくなったため、明治26年10月から翌年4月まで県営事業「四日市港波止場修築工事」にて再興されました。

工事は、左官の伝統技法「たたき」から「人造石（花崗岩＋石灰等の混合）」を発明した服部長七が請け負いました。このため、潮吹き防波堤部の石積みは、目的地を詰める工法であったため、石積みが荒いことが分かります。

オランダ技師ヨハネス・デ・レーケの設計にて、高さ4・7mの大堤と3・7mの小堤が平行する二列構造をとり、港内側の大堤には49箇所にわたって五角形の水抜き穴が設けられています。港外からの波が小堤で弱められて大堤で受け止められる構造で、小堤を越えた海水は両堤の間の溝を流れて、水抜き穴から港内へ流れ出す仕組みになっています。

この様子から「潮吹き防波堤」（写真―6）と呼ばれ、全国的に類例がなく、平成8年12月に港湾施設としては初めて国の重要文化財の指定を受け、また、平成21年2月に四日市の近代化を語る象徴的な存在であるとし、経済産業省から近代化産業遺産に認定されています。



潮吹き防波堤付近は、「稲葉翁記念公園」として四日市市により整備され、潮吹き防波堤の模型（写真―7）が設置されており、スイッチを入れると波が発生する仕組みのため、その構造をよく理解することができます。

## 6 おわりに

四日市燈台は遠い昔に廃止された灯台ではありませんが、四日市港の発展、歴史を語る上で、欠かせない存在であることは間違いありません。



写真―6 現在の四日市旧港の潮吹き防波堤



写真―7 稲葉翁記念公園における潮吹き防波堤模型



写真―8 ペーパークラフト

2年後には四日市港開港120周年を迎えることから、その頃には盛り上がりが想定され、四日市港を支えた四日市燈台の話題が挙がることを祈りつつ、この度、資料として纏めさせていただきました。

なお、今回の調査により、四日市燈台の全貌が明らかになったことから縮尺1／70のペーパークラフト（写真―8）にて約90年ぶりに四日市燈台を再現することができました。形状が単純であることからパーツも5点しかなく、簡単に作成することができそうですので、四日市港まつりなど各イベントにて配布したところ、

多くの関心が寄せられ非常に好評でした。今後、パークラフトのデータは、HP等にて提供させていただくこととしておりますので、興味のある方はダウンロードして作ってみてください。

参考資料…日本燈台史（燈光会）

燈台の歩み100年（燈光会）

航路標識の始まりと明治維新前の灯台

（第四管区海上保安本部）

航路標識経歴簿（四日市海上保安部）

四日市みなとマップ（四日市港管理組合）

# 灯台愛が創る木工灯台模型

## （緑剛埼灯台）

### 情熱大陸編

第九管区海上保安本部交通部企画課

豊田洋士

はじめに

本年4月に一本の電話があつた。愛知県東海市在住の久保氏から「灯台ファンです。現在、木工で灯台模型を趣味で制作しています。緑剛埼灯台を制作したく、各細部の寸法が分かる図面の提供をお願いします。（72歳）」との内容であつた。

その電話から全てが始まつた。図面の搜索、情報セキュリテイの検討、久保氏のこだわりから木工埼灯台（緑剛埼にかけて！）の頂きを目指し、その完成品を第九管区へ寄贈するに至る経緯を本紙面で紹介させていただきます。

## 木工職人からの電話

今年度4月某日、隣の新人が電話にて「えっと、それは……」「うーん……、担当者と代わります」と、



写真－1 左：神子元島灯台、右：御前埼灯台

代わつた電話は変わつた内容であつた。電話内容をかいつまむと、愛知県在住の方からの問合せ。「若い頃は、

バイクで色々な灯台を巡っていたが、年も重ね体力的にきついのでバイクでの灯台巡りは止めて、時間があるのでこの灯台愛を木工灯台模型の制作に捧げている。現在まで、2基を制作し、1基目が御前埼灯台、2基目が神子元島灯台。3基目を作成途中」制作するにあたり各保安部へ図面の提供依頼をするが多少時間が掛かるので、「そうか！直接、管区本部へ問合せてみよう！その方が早いな」との事で今回の対応となりました。（後日、手紙の送付があり詳細も判明。制作品の写真も添付あり）

## 木工職人への情報提供

まずは、図面の搜索から開始した。設置点灯が1883年（明治16年）7月10日なので、当時の図面が残っている訳もなく、どうしたものかと悩んでいたところ、（自称…元）建築士の課長補佐から「うーん「各部の寸法が分かる図面の提供」だな、ここの寸法も必要だな、久保さんは、現場行かれたことあるのかな？制作するなら写真も必要だな」と頼もしい発言。課長補佐有難うございます。図面等書類の用意が来たので、さて、送付するかと準備していたところ、セキユリティ担当者たる課長から「情報を庁外の者に提

供する場合、手続きが必要だよ。」と、情報？設計図書ですが……「セキユリティポリシー実施手順書をよく読むように！」何を！読めだと、灯台ファンが趣味で灯台模型を制作するための資料を送付するだけなのに。まあしょうがない、読むか。と、読んで見るとうーん、確かに記載されている。危ない、もう少しで、セキユリティ違反を犯すところだった。課長へ「情報運搬許可申請書」を提出し許可を頂き4月末に郵送。よし、終了。と思っていた矢先。また、灯台愛の詰まった手紙の送付があった。

## 木工職人のこだわり

6月中旬に、再びの手紙。内容は、「1/25スケールで制作しました。付属舎の屋根、建物の裾の色が同じ色がでませんでした、ホール・倉庫のドアの一部の色を意識的に変えました」うーん、拘ってるな、「灯ろうのガラス部分をステンドグラスの手法で作りました」バランスが悪い！再度正確に作りたい！灯ろうガラス部の三角形ガラスの底辺と上中下の高さの寸法！レンズも作りたく図面ありましたらお願いします。」とのことでした。ステンドグラスの手法？拘ってますねと電話連絡したところ、木工灯台模型職人と

してのこだわりと熱意を感じた。ステンドグラスの手法については、教室に通い先生にご教授頂き制作したとのこと。制作写真を拝見すると想像していたものよりも重厚感があり立派な模型であった。これは、灯台記念日等のイベントで展示すれば広報活動の一助になるのではない、その旨を話したところ寄贈していただけることとなった。（灯ろうの図面等は、再び課長補佐の努力とこだわりにより揃い送付）



写真－2 2等不動レンズ  
細かい作業で完成

## 木工職人の来新

7月下旬に、久保氏からの電話。

「完成しました。新潟まで持って行きます。いつがよろしいですか？」と連絡を受け、「折り返し連絡します」と電話を切った。新潟～東海市間が距離して490km（車で5時間50分・電車で5時間30分）これ



写真－3 交通部長室にて受領





写真－4 交通部長室にて収納ケースとともに

を木工灯台模型職人（72歳）である久保氏に来て頂くのは酷だな、と、そこで第四管区海上保安部交通部へ電話連絡し、本件を説明し久保氏から禄剛埼灯台の木工模型を受領していただくよう依頼したところ快諾して頂きました。よし、これで安心・安全に事がすすむと、久保氏に「第四管区交通部職員が伺いますので」と連絡したところ、「せっかくなので新潟へ行きたい。妻と行く。監理係長と木工灯台模型制作の苦勞話を

したい。」とのことで「では、日時を調整しお待ちしております。お気をつけて」と電話を切りました。

8月18日晴天、久保夫妻、来部。

禄剛埼灯台の木工模型は、写真で見ると迫力があがり、細部に拘った成果品で特に付属舎壁面の石造り感が映えて、また、灯ろう内のレンズも精巧に作られ、さすが木工灯台模型職人。制作苦勞話は、技術者つながりの課長補佐と大いに盛り上がりました。

## おわりに

現在、禄剛埼灯台の木工模型はケースに収納し、交通部長室に常設。本年の灯台記念日展示会（於…新潟県立自然科学館・期間11月1～5日間）で一般展示を実施します。

（補足…新潟へは、娘さんがご両親の長距離移動を心配し、同行され家族旅行となりました。）

# 聖地巡礼

## 「灯台3大聖地」

### （記念碑編）

海上保安庁交通部企画課

課長補佐

西

雄

二



#### 1. 本編「灯台3大聖地」

「聖地巡礼」という言葉を聞いて、皆さんは何を連想するでしょう？

我々中年層の人間が素直に連想するのは、メッカやガンジス川を聖地として祈りや沐浴を行うといった宗教上の厳かな行為を連想するのではないだろうか。日本でも宗教上の聖地として「比叡山」、「高野山」、「伊勢神宮」を挙げる本もよく見かけます。

一方、若者層においての「聖地巡礼」といえば、アニメや漫画などの舞台、ゆかりの地を聖地として、その作品のファンが実際にそこを巡ることを指す言葉として定着しているのではないだろうか。閑散としていた商店街に毎週末、数百〜数千の若者が急に押し寄せるようになったというニュースが、よくテレビで流れます。

それでは、灯台の3大聖地を決めるとしたらどこに

なるのか。

明治天皇皇后両陛下による初めての行幸啓を賜った地「六連島」、西洋式灯台第1号の地「観音崎」、最後の灯台守滞在の地「女島」、ブランドンの最高傑作とする御影石灯台の建つ「角島」、神話の里に日本人のみで巨大灯台を建てた「出雲」など、灯台事業の聖地を問われた際の答えは、まさに三者三様、十人十色、特に長きにわたり灯台業務に従事された先輩諸氏にいかれては、各々にそれぞれ特別の地があるのではないのでしょうか。

最近ではBSでの灯台番組の放送や灯台を拠点にした民間活動の活発化などにより、灯台ファンの方々も徐々に増えてきているように感じており、「この方々が選ぶ聖地とは？」と考えてみるととても興味が湧くところだ。

灯台の聖地、なかなか一概には決められないとは思いますが、以前、テレビ番組で司会者と視聴者の独

断と偏見で、特定の分野における「新3大〇〇」を勝手に決める番組があったことを思い出し、また、第三管区海上保安本部勤務時の思い出も重ねて、誠に勝手ながら「記念碑」に着目した、「灯台の3大聖地（記念碑編）」として次の3箇所を推薦したいと思います。

### ①第1…灯台発祥の碑が建つ地Ⅱ横浜元弁天

明治2年、我が国灯台事業を担う役所となる「灯明台局（灯明台役所）」が置かれ、明治7年には灯明番（灯台守）の教育と建設する灯台の試験調整を行う「洋式試験灯台」が建てられた場所である「横浜元弁天（横浜市中区北仲通6丁目）」に、この事実を後世に伝えるため、平成27年、灯台発祥の地を



写真－1 灯台発祥の地記念碑



写真－2 明治天皇行幸碑

示す記念碑を横浜市のご協力のもと製作し、設置することができました。

明治天皇皇后両陛下による行幸啓の誉に浴した地でもあり「灯台の3大聖地（記念碑編）」の1丁目1番地、当然の地として推薦します。

### ②第2…明治天皇行幸碑が建つ地Ⅱ横浜海上保安部

明治7年、「灯明台局」及び完成したばかりの「洋式試験灯台」をご覧になるため、明治天皇皇后両陛下の行幸啓を仰いだ栄誉を記念して製作された「明治天皇行幸碑」を、平成25年、横浜海上保安部玄関前に公開設置することができました。

当時の設置場所からは若干離れた場所での公開設置となっていますが、横浜の航路標識事業を担う最前線の事務所にして、今後、碑を詣でる地としての定着を願い「灯台の3大聖地（記念碑編）」第2の地として推薦します。

### ③第3…灯台管理所門柱が建つ地Ⅱ海上保安試験研究センター

明治2年に設置された「灯明台局」が、明治24年、通信省所管となったことに合わせて「航路標識管理



写真－3 航路標識管理所門柱

所」となった際に設置された門柱を、平成28年5月、海上保安試験研究センター玄関前に公開設置することができました。

当時の設置場所からは相分離した場所での公開設置となっていますが、現在の試験研究センターの前身が航路標識管理所であったことを思えば当然の設置場所であり、今後、碑を詣でる地としての定着も願います。

我が国灯台事業も間もなく150年を迎えようとしています。

これまでの多くの先人の並々ならぬ努力によって発展してきた灯台事業を、次の150年に確実に引き継ぐためには、我々現職の努力、海事関係者との連携は言わずもがな、灯台事業への多くの理解者（灯台ファン）を得ることも重要であります。

「灯台の3大聖地（○○編）」は？  
レンズ編、灯塔編、サンライズ／セット編、ブライ

ダル編：など、個人的独断編なども加えれば、多くの○○編が存在するように思います。

灯台の存在と役割、そこに秘められた非常に高い建築技術と歴史的価値を広く知らしめ、それらが多様な形で世の中に共有され活用されながら、同時にレガシーとしての価値も徐々に醸成されていく。そんなことも想像しながら、灯台事業の理解者（灯台ファン）の増加を期待するところです。

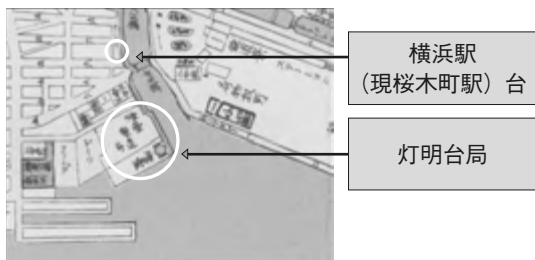
今回紹介した記念碑は、勤務時間外は直接手で触れることが出来ないといった碑もありますが、施設の一般開放時等も利用しての聖地巡礼（記念碑編）はいかがでしょうか。

・・・・・・・・・・・・・・・・

## 2. 詳細解説 ～ 設置のいきさつ ～

### ① 灯台発祥の地の記念碑設置

我が国開国とともに西洋各国から海上交通の要衝への灯台設置を要請された幕府は、改税約書（江戸条約）の締結において、税率改定のほか、灯台や灯船の設置を約束しました。その後、時代を引き継い



資料－１ 横浜市提供の明治10年の古地図：「灯台」と「灯台製造局」が記載



写真－４・５ 明治10年ごろの灯明台局の写真



写真－６ 明治７年の横浜駅と試験灯台（右奥）の図



写真－７ 当時の横浜駅（現桜木町駅）

だ明治新政府は、神奈川奉行所を横浜裁判所とする  
とともに灯台事業の実施を命じ、外国人技術者を招  
聘して事業の推進に取り掛かり、「横浜元弁天（横  
浜市中区北仲通６丁目）」に工場用地、外国人技師  
の住居用地を整備しました。そして翌明治２年この  
地に、我が国近代化のための灯台事業を所管し、技  
術者養成、機器試験調整等を担う灯明台局が設置さ

れました。

灯明台局のその後の変遷は次のとおりです。

○明治２年 灯明台局

○明治３年 工部省（鉄道・製鉄・造船・通信な  
どを所掌）灯明台掛

○明治１１年 工部省灯台局

○明治１８年 通信省（郵政・通信などを所掌）灯  
台局

○明治２４年 通信省航路標識管理所





写真－8 大震災での被災状況：  
敷地



写真－9 大震災での被災状況…  
試験灯台

このように、灯台事業の行政事務の中心は海上保安庁発足により東京に移転されますが、それまでの約80年に亘り、横浜において我が国の海上交通の要衝における灯台整備事業を成し遂げ、海洋立国日本の礎が築かれました。

平成5年の庁舎移転後、しばらく灯台発祥の地は空き地となっていました。が、平成15年に民間へ売却され駐車場と整備されました。しかし、平成24年に特定都市再生緊急整備地域として指定され、ここに横浜市による公園が整備されるとの計画が発表されたことを受け、これが整備される平成26年度までの間、横浜市への協力要請を重ね、平成27年3月「灯台発祥の地記念碑」を設置することができたものです。

（●大正12年関東大震災）

○大正14年 通信省灯台局

○昭和16年 通信省海務院航路部

○昭和18年 運輸通信省海運総局海運局

○昭和19年 運輸通信省灯台局

○昭和23年 海上保安庁発足に伴い中枢事務は本

庁所掌となり組織は第三管区海上保安本部灯台部工務課（灯台）工場に改組

○昭和47年 灯台工場は、海上保安試験研究セン

ターに改組

○平成2年 海上保安試験研究センター立川へ移転

○平成5年 第三管区海上保安本部が現庁舎へ移転



写真－10 平成24年当時の洋式  
試験燈台跡地



写真－11 奥が記念碑、手前が  
当時の洋式試験灯台  
の基礎ブロック4つ  
（実物）

# ◆記念碑銘文◆

交易船舶の安全のため、西洋諸国から灯台の建設を求められた明治政府は、外国人技師を招聘し、明治2年に灯台事業を担う役所として「灯明台

(とうみょうだい)局」を、更に、明治7年には「灯明番(とうみょうばん)」(いわゆる灯台守)の教育及び建設する灯台の試験調整を行うための「洋式試験灯台」を、ここ、横浜元弁天(現在の中区北仲通6丁目)に設置しました。

「洋式試験灯台」の完成時には、明治天皇皇后陛下の行幸啓を仰ぐ榮譽にも浴した由緒ある地でもあります。

「灯明台局」は、昭和23年、海上保安庁灯台局として東京に移転しますが、それまでの約80年にわた



写真-12 灯台発祥の地記念碑  
(腐食防止材で加工)



写真-13 洋式試験灯台の8角形の基礎部を再現

り、日本の灯台事業を全国展開し、また、最先端の西洋技術を習得した多くの灯台守を全国へ送り出すなど、まさにこの地を起点として、我が国海上安全の礎が築かれていきました。

この地が日本の近代化に大きく貢献した灯台事業発祥の地であることを後世に伝え、また、先人の偉業を称えるため、「洋式試験灯台」の基礎として使用していた当時のレンガをその証とし、記念碑を設置します。

平成27年3月 海上保安庁第三管区海上保安本部 ※なお、現在、横浜市庁舎の建替工事が実施されており、この防護壁に洋式試験灯台の写真が使われていましたので紹介します。



写真-14  
ランドマークタワーとの位置関係

## ②明治天皇行幸碑建立

文化の進展に御心を注がれていた明治天皇は、明治5年6月12日、六連島灯台（山口県）を行幸され、その翌々年の明治7年3月18日、皇后陛下とともに灯明台掛にお成りになり、3月12日に完成したばかりの洋式試験灯台とこれに組み立てた犬吠埼灯台第一等8面フレネル式閃光レンズを御覧になる行幸啓がなされました。

その榮譽を浴した証として当時は、銘文を刻した木柱が建立されていましたが、この榮譽を後世までしっかりと残したいと、一般人からの記念碑の寄贈があり、昭和30年11月11日、高松宮殿下、島居長官、山崎運輸大臣ご臨席により行幸碑除幕式がおこなわれ



写真-15 建替工事防護壁  
「横浜弁天橋より灯台を望む 大正初期」の表題と写真



写真-16 上記試験灯台の画像拡大

ました。  
その後、  
「灯台発祥の地記念碑」の項で記述とおりの組織改編、土地

開発等も進み、この行幸碑もしばらくは、横浜海上保安部の倉庫で保管していたところでしたが、平成24年度の第三管区海上保安本部内において、これの公開設置による後世への保存に係る方針がまとまったことから、財産化の手続き等も完了した平成25年3月、横浜海上保安部玄関前に「明治天皇行幸碑」が公開設置されるに至りました。



写真-18 行幸碑と説明板



写真-17 除幕式

◆説明文◆

この碑は明治7年3月当時我が国において灯台事業を担っていた工部省灯台寮（横浜市中区北仲通6丁目付近）及び完成直後の洋式試験灯台へ明治天皇皇后両陛下の行幸啓を仰ぎその確固たる証として昭和30年11月同地において高松宮殿下御成りの式典のもと広く披露された記念の碑である

その後北仲通地区の土地区画整理に伴い灯台（航路標識）事業を担う横浜海上保安部のこの地に移設したものである

平成25年3月吉日

第三管区海上保安本部長

三木基実



写真-20 定期清掃の様子

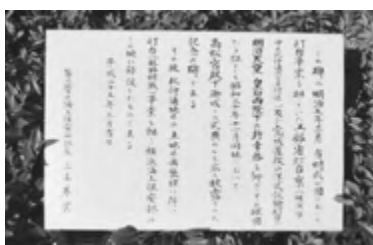


写真-19 説明板拡大

（補足1）

完成したばかりの洋式試験灯台に組み立てた犬吠埼灯台第一等8面フレネル式閃光レンズは、戦災のため一時撤去され、しばらくは博物館明治村で展示されていましたが、銚子市の強い働きかけにより、現在では犬吠埼灯台の霧笛舎に里帰りし、展示されています。

また、昭和30年の行幸碑除幕式の際、明治5年に建築された木造の（旧）安乗埼灯台をこの地に移築し、試験灯台としての点灯式も行われましたが、この灯台は昭和40年から船の科学館（閉館中）に移築され現在も当時の姿を見ることができます。



写真-21 明治天皇皇后両陛下にご覧いただいたフレネルレンズ



写真-22 試験灯台復元の様子



写真-23 横浜弁天橋から復元試験灯台を望む

### (補足2)

明治天皇におかれては明治9年、奥羽・北海道への巡幸のお帰りは灯台業務用船「明治丸」をご利用され、これの横浜港到着が7月20日であったことを所以として、昭和16年に「海の記念日」(平成8年からは「海の日」として祝日となる)が制定されました。

### ③ 灯台管理所門柱建立

「灯台発祥の地記念碑」の項で記述したとおり、明治24年に設置された灯台管理所の門柱でありましたが、このたび、諸兄のご尽力により海上保安試験研究センターに公開設置となりました。

その経緯は、平成29年燈光7月号「蘇る門柱 ― 航路標識魂立川移転1周年 ―」で詳しく紹介されたため、ここでは割愛させていただきます。

## 3. 終わりに

四面環海の我が国は、古くから漁業や海運の場として栄え、また日本海を越えた西方との海路を開き、海を通して様々な恩恵を受けて近代日本の繁栄に至っています。

灯台は来年で事業開始150年の節目を迎えます。

我が国を支える海上交通がある限り、これの安全を支える灯台もその岬に立ち続けるものと信じていますが、近い将来、自動運航船ばかりが航行し、灯台本来の役割が低下するような時代が到来したとしても、先人の努力、技術、知恵が存分に注ぎ込まれた灯台の勇姿は、海洋国家として開国発展してきた我が国であるからこそ、次の150年先の未来人にも確実に引き継ぐべきと思うところです。

## 4. 特別添付資料

今回の記事の随所に行幸啓のことを記載しています。そもそも、皇室と航路標識事業にはどういったつながりがあったのか。

世代も徐々に代わり、そのことを知らない方々も多くなってきたと思いますので、次の資料にて若干説明させていただきます。



## 1. 灯台への行幸啓の始まり

明治5年6月12日、明治天皇陛下が京阪、山陽、西海巡幸の折、六連島灯台（山口県）を行幸されたのが始まり。

明治7年3月18日には、竣工したばかりの洋式試験灯台、犬吠埼灯台用のレンズなどをご視察。

なお、天皇皇后両陛下による灯台等への行幸啓等は、平成7年までに33箇所にのぼる。



明治天皇陛下



現在の六連島灯台

## 2. 記念式典へのご臨席

昭和43年11月1日、灯台百年記念式典へ今上天皇皇后両陛下にご臨席頂いた。



灯台百年記念式典

昭和62年3月12日、東京湾海上交通センター設立10周年記念式典へ今上天皇皇后両陛下にご臨席頂いた。



海上交通センター10周年記念式典

### 3. 永年勤続職員の陛下拝謁

昭和26年から、航路標識業務に従事する永年勤続者の皇居内拝謁が許可(昭和30年から夫人同伴)された。

以後毎年、拝謁をいただく誉に浴したが、航路標識の自動化、無人化が進められたことを背景に、平成15年をもって拝謁の辞退を申し入れて終了した。

なお、拝謁資格基準は、年齢55歳以上、航路標識事務所勤務が通算30年以上の現職職員で、かつ、大臣表彰受賞者としていた。



永年勤続航路標識職員

### 4. お茶会

平成15年11月、最後の拝謁の際、天皇后両陛下からお茶を賜る旨の内示をいただいた。

平成16年11月1日、両陛下とのお茶会が催され、退職者68名が参加。

また、平成27年、燈光会百年を機に同様のお招きを受け、12月3日、両陛下とのお茶会が催され、退職者等60名が参加させて頂いた。



平成27年 お茶会

## 5. 貞明皇后陛下からのお慈悲

大正12年5月4日、観音埼灯台行啓の際、灯台職員  
の生活に深く同情され、職員慰安のための御下賜金  
を貞明皇后陛下から賜る。

これを基金に職員の福利厚生を目的に大正4年に  
創立していた「燈光会」を、大正13年「社団法人燈光  
会」として設立した。

その後も、幾多の御下賜金や御慈悲を陛下から賜  
り、全国各地の灯台へのラジオの配布、灯台済育会  
の創立、全国各地の灯台への花瓶の配布等がなさ  
れた。



灯台に配布されたラジオを囲む



灯台に配布された花瓶

## 6. 多摩東陵勤労奉仕

貞明皇后陛下からの灯台職員への幾多の  
お慈悲に対する感謝の念を、今後とも末永く  
絶やさぬよう、皇后陛下のご命日(5月17日)  
の前に、燈光会職員及び有志の交通部職員  
(年次休暇取得者)によって、毎年、勤労奉仕  
による御陵の清掃活動を行っている。

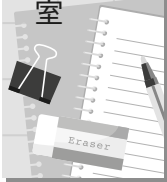


平成29年度の清掃活動



# 海上保安学校の出来事（その1）

## 海上保安学校航行援助教官室



みなさまご無沙汰しています。海上保安学校です。  
暑い夏が終わり、朝晩が冷え秋の気配を感じさせるようになってきました。今日この頃、いかがお過ごしでしょうか。

海上保安学校では、8月の夏季特別日課（いわゆる夏休み）以降、様々な出来事がありましたので、ご挨拶がてらご紹介させていただきます。

### 1 今年もまた快挙達成

夏期特別日課（いわゆる夏休み）明けの8月21日（月）、海上保安学校航行援助教官室に一通の郵便物が届きました。差出人は公益社団法人日本無線協会。気になる中身と言いますと、夏期特別日課前の7月13日、14日の2日間にかけて海上保安学校を試験会場として行われた平成29年度7月期第二級陸上無線技術士国家試験の試験結果の通知です。

ここで説明をすると、海上保安学校情報システム課

程の学生は2年間の修業期間があり、この2年間で国家資格である「第二級陸上無線技術士」資格を取得させる資格として位置付けられています。彼らは、入学後から海上保安官として必要な知識の修得・訓練に励む傍らで無線に関係する勉強を行っています。

さて、この第二級陸上無線技術士の資格試験ですが、在学中は3回の受験機会があり、3回目までに合格することを目標に勉強しており、受験した情報システム課程第25期の学生は2回目の挑戦ということになります。

話は戻りますが、試験結果通知を受け取った教官室では早速受験した学生たちに内容を確認させ、結果を報告させました。すると、次々と帰ってくる報告は「合格です。」「合格しました。」「と合格の山。そして最後の学生からも「合格です。」「と回答があり、なんと7月期試験で受験者全員が合格するという快挙を達成したのです。

実は、7月期試験での全員合格は今回が初めてではありません。彼らの1期先輩である情報システム課程第24期生が、海上保安学校の長い歴史の中で初めて達成しています（燈光平成28年11月号参照）。とは言え、今回の全員合格も快挙には間違いなく、さらには2期連続というおまけがついてきました。

合格発表通知を確認したとき、学生たちはとても喜んでいましたが、それ以上に喜んだのは授業を担当してきた情報通信・航行援助両教官室の教官です。試験前は、「今年度はどうだろうか、難しいかな。」と話していたのですが、ふたを開けてみれば心配は杞憂に終わりました。

更に喜ばしいのが、この7月期試験では、上位資格である第一級陸上無線技術士に7名が受験し、内3名が見事合格を果たしています。



国家試験当日の様子（この15分後試験に臨みました。）



## 燈光会会員募集

燈光会では、下記の会員がごぞいます。

- ・普通会員：航路標識事業に従事されている職員の方  
および過去に従事されていた方
- ・一般会員：航路標識事業に関心のある方
- ・団体会員：同上（企業）
- ・賛助会員：本会の支援者になってくださる方

会員の皆さまからの、勧誘、紹介も歓迎いたします。  
詳細は、当会事務局までお問い合わせください。

燈光会事務局第二事業部（担当者：鈴木）  
電話番号 03-3501-1054 /  
FAX 03-3507-0727  
Eメール : jigyos2@tokokai.org  
ホームページ : <http://www.tokokai.org>

今回25期生全員が現場で必要となる国家資格を取得したわけですが、現場で活躍するためにはまだまだ備えなければならぬ知識はいっぱいあります。半年後の現場赴任に向け、資格取得に驕ることなく日々の訓練・教育に励んでいきます。



— 明治の灯台の話 (55) —

## 稲穂岬灯台

灯台研究生

### 灯台の建設記事

稲穂岬灯台は北海道奥尻島の北端の灯台です。点灯開始は、明治24（1891）年12月1日です。その8年前の明治16年7月28日付の官報の燈台局灯台視察報告には、奥尻島での測量の実施と灯台の必要性について次のとおり見られます。

奥尻島 奥尻島ノ近海ハ 潮流疾速ナルヲ以テ 暗夜動スレハ 船舶ノ針路ヲ失シテ 災害ニ罹ルモノ往々之アリ 既ニ先年英國軍艦「アイロン、ヂューク」号降霧ニ遭遇シ為メニ 災害ニ罹レリ 又同島南端青苗岬及北端稲穂岬ノ二ヶ所ニ各一箇ノ燈臺ヲ要ス 今般右両所トモ測量セリ

奥尻島近海は、北海道の玄関口であった函館から、

小樽方面へ海路往来する際、降霧や潮流の影響で海難が多発する海の難所でした。この報告書が書かれた明治16年の10月15日、小樽港に日和山灯台が設置されました。奥尻島への灯台の建設は、この頃からすでに要されていました。

明治20年代、北海道は灯台の建設ラッシュでした。北海道庁の経費を以って、各地に次々と灯台が設置されています。その渦中の明治23年3月1日付けの函館新聞には、いよいよ次の記事が見られます。



図－1 稲穂岬灯台位置図

○燈臺燈竿 波島國奥尻郡稲穂崎に二等燈臺を 釧路國釧路郡釧路崎に六等燈臺を 石狩國石狩郡石狩川々口に燈竿を建設することを何れも此程許可せられたりといふ

海難を防ぎ、海上輸送を促進させ、地域に大きな利益をもたらした灯台の設置は、地元の大々な関心事でした。当時の函館新聞には、北海道各地の灯台建設の記事が多数記され、稲穂岬灯台関連の記事も含まれています。稲穂岬灯台が点灯開始した明治24年度の逓信省第6年報には、同灯台は明治23年3月起工し24年12月1日竣工したと概略されていますが、明治24年2月25日付の函館新聞には、稲穂岬灯台の工事の進捗状況が次のとおり見られます。

○燈臺建築 来明治二十四年度に於て起工さるべき本道中の工事は 豫算未だ決定せざるを以て之を知るによしなきも主務課に就て聞く處によれば 二十四年度に於て航路標識の爲め起工すべきものは 燈臺建築事業にして一箇所を設置する豫定なり 而して一は後志國奥尻郡稲穂崎にして 一は千島國々後郡ケラモイ崎なりと云ふ 今まず要項を聞くに左の如し

稲穂崎燈臺 稲穂崎は後志國奥尻郡釣掛村の北端にあり北緯四十二度十四分東経百三十九度三十五分の處に位し 地質岩石なり 燈質は第四等不動白色にして 建築費凡そ二万圓なるが 此の工事は二十三年度よりの継続にして廿四年度に於て完了するものなり 航路を標識するは重に函館小樽間の航海にありと云ふ

稲穂岬灯台の建設工事は、明治23年度は他の灯台と同じように、横浜の燈台局の工場にて部材の製作と仮組立が行われ、稲穂岬での建設開始は明治24年度であったことが、次の記事からも容易に推測できます。

○相澤技手 横濱燈臺局技手相澤宇三郎氏は 奥尻島稲穂崎燈臺局に出張の爲 工夫十名引率し 昨五日和歌浦丸にて来函 岡方へ投宿せり

(明治24年5月6日付)

○明治丸 逋信省附屬船明治丸は 稲穂崎燈臺建築用の器械積込横濱より同所へ向て航海の途 昨日午後二時當港に寄せたるか 本日午後同所へ出帆 夫より小樽石狩地方へ航海し横濱に帰航の由

(明治24年6月7日付)

明治24年、北海道の遅い春を待ち受け、奥尻島へ灯台建設従事者や建設資材が現地入りしていた事実が見られます。相澤宇三郎技手は、前回（燈光平成29年7・9月号「明治の灯台の話」）の葛登支岬灯台でも工事監督を務めています。同技手は、このほか白神岬、福山、室蘭、恵山岬ほか各地の北海道の灯台も、工事監督を務めていた記事が見られます。この記事でも分かるのとおり、相澤技手という題目で記事が書かれているほど、函館新聞の読者には当時彼の名は知れ渡っていたようです。

稲穂岬の現地の工事の様子は、次の記事に見られます。

○奥尻郡近況 奥尻郡稲穂岬灯台も去五月中着手人夫五六十人に過ぎざるも着々其歩を進め 當時宇菰淵より稲穂岬へ鉄軌を敷き 明治丸が積来りし用品を運搬す 之を見んと村内の男女集ひ又は工夫の為露店を開き日用品を商ふ者五六戸あり

(明治24年7月10日付)

前記の運び込まれた灯台建築用の器械には、建築資

材とともに、記事にある「れーる」と仮名が振られた鉄軌が含まれていました。レールが敷かれた菰淵は、当時の稲穂の古い地名であることが、ふるさと奥尻通信（平成25年6月28日付）に見られます。辺境の稲穂岬に、灯台へ資材を運ぶレールが敷かれ、多くの工事作業員や村からは見物人が押し寄せ、いくつもの露店が出るなど、工事期間中は活気に満ちていた様子が同記事から分かります。



写真-1 津初代稲穂岬灯台  
(明治～大正期頃の絵葉書)

初代稲穂岬灯台は、高さ18・2メートルを有した比較的大型の鉄造の灯台でしたが、工事は順調に進み、灯台建設は短期間で完成予定だったことが次の記事から分かります。

○稲穂崎燈臺 奥尻島なる同燈台の建築工事も追々捗取り 本月中には落成するの見込みなりと云ふ

(明治24年9月22日付)

稲穂岬灯台設置に関する函館新聞の記事は以上です。ちょうど灯台が完成し、灯器設置後の試験点灯していた時期に、内地で大地震が発生し、紙面は連日関連記事に占められています。同年10月28日午前6時40分に発生した、明治期最大級の広範囲に被害を出した濃尾大地震です。地震の揺れは東北から九州にまで到り、家戸全潰14万2千戸、死者7千2百人を超え東京も余震が終日21回も続き安政の大地震の再来かと報道されています。その渦中の11月6日に、稲穂岬灯台の点灯開始の告示が、次のとおり官報に公布されています。

逋信省告示第二百四十三号

今般北海道後志國奥尻郡奥尻島ノ北端稲穂崎ニ建設シ

タル燈臺ニ於テ 第三等回轉白色ノ燈明ヲ設ケ 明治二十四年十二月一日以降毎夜点火ス

明治二十四年十一月六日 逋信大臣伯爵 後藤象二郎

一 該燈臺ノ位置ハ 水路部出版第九十三号ノ海圖ニ  
掲レバ 北緯約四十二度十四分四十秒ニシテ 東經  
百三十九度三十三分十秒ニ當ル

一 該燈臺ハ 鐵柱造六角形ニシテ 中心ニ圓筒ヲ設  
ケ黑白ノ横線ニ塗り 基礎ヨリ燈火マデ高サ六丈  
(約18・2 m) ナリ

一 該燈火ハ 真方位南八十二度西ヨリ南十一度五十  
分東マデ二百六十六度十分ノ間ニ於テ 十五秒時毎

ニ一閃光ヲ発ス

但 右方位ハ燈臺ヨリ測定ス

一 該燈火ハ 水面ヨリ高サ十五丈(約45・5 m) 其  
光達距離ハ晴天ノ夜十八海里トス

9月末の竣工予定から12月の点灯開始まで少し遅れが見られますが、その原因は、稲穂岬灯台の等級が次々と変更されていることも関係していると推測されます。前記のとおり、23年度当初は二等であったものが、同年度末には四等不動、最終的には三等回轉(閃光)

と毎回発表内容が変更され、レンズを含む灯明機械の調達に、多少なりとも影響していたことは容易に考えられます。

### 爆発霧信号装置

点灯開始からちょうど13年後の明治37（1904）年12月1日、稲穂岬灯台に霧信号装置が設置されました。前年に日本に始めて導入したばかりの爆発霧信号装置です。明治36年6月10日の野島埼灯台を皮切りに、福山、室蘭、稲穂岬と北海道各地の灯台に設置されていきました。この爆発霧信号装置については、灯台解説書「燈臺」に次のとおり見られます。

英国「ビシヨップロック」ノ附近ニ於テ 六ヶ年間  
二六艘ノ汽船座礁セリ、是ヨリ先「トリニチーハウス」

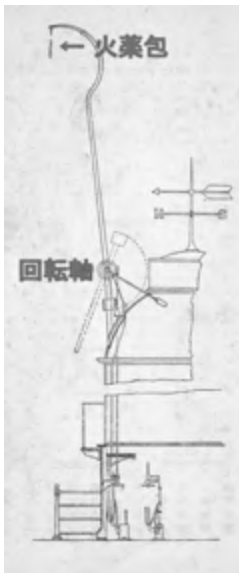


図-2 英国の灯台設置の図（「燈臺」添付図より）

ハ、夙ニ此處ニ霧信号装置ノ必要ヲ認メ、千八百八十七年霧信号ノ目的ヲ以テ試験ノ為メ、鐵柱上へ綿火薬四「オンス」ヲ架シ、電気ニヨリテ爆発セシメシニ、其成績甚タ有効ナリシヲ以テ、之ヲ霧信号ノ用ニ供スルニ至レリ。

爆発霧信号装置は、当時英国で開発された新しいタイプの霧信号装置でした。日本に導入されたものについては、航路標識管理所第1年報の霧警號進歩ノ概要の項に次のとおり見られます。

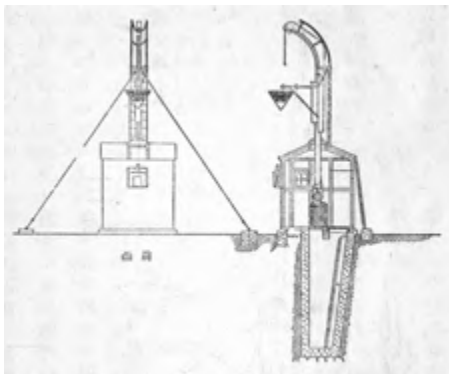


図-3 自動爆発霧信号装置断面図  
（灯台解説書「燈臺」掲載図より）

明治三十五年英国「エキ  
スプローシー  
ヴ、フォッグ  
シグナル」會  
社ヨリ 綿火  
薬爆発霧警號  
機ヲ購入シ  
翌年之ヲ東京  
湾口野島崎燈  
臺ニ設置ス。



本邦ニ該機ヲ採用セシハ是ヲ以テ嚙矢トス 該機械ノ特色ハ 綿火葉ヲ銅線ニテ吊リ之ヲ竿頭ニ釣り上ケ電流ヲ以テ爆発セシメ 其音響劇烈ニシテ 而モ之ガ建設費及維持費共從來ノ霧警號ニ比スレバ極メテ少額ナルニアリ

明治36年10月7日付の燈台公報には、同装置の取扱いに關する爆發霧警號取扱心得が記され、手動と自動の二種類の装置があつたことが分かります。野島埼燈台は手動装置、稲穂岬は自動装置であつたことは兩燈台の経歴簿等から確認できます。装置の構造は、分銅の動力を利用し、爆發させる火薬包みを竿頭まで自動で吊り上げるか、手動で吊り上げるかの違いです。

爆發の間隔は、当初15分ないし20分に1回でしたが、明治41年5月には全て10分に1回到短縮されています。明治43年12月に北海道白神岬燈台に予備の霧信号装置として設置されたのを最後に、同装置は以降日本国内どこにも設置されませんでした。

大正15年10月に発行された燈台解説書「燈臺」の改訂版には、設置されなかつた理由と、その後の爆發霧信号装置について次のとおり見られます。



写真-2 自動爆發霧信号装置(室蘭燈台絵葉書より)

爆發信号ハ、大洋中岩礁上ノ燈臺ニ於テハ其效果アルモ、岬角ノ地点ニ於テハ、風ノ方向ニヨリテハ霧砲(大砲を用いた霧信号装置)ニ於ケルト同シク、其音達距離非常ニ短縮セラレ、殆ント其用ヲナサ、ルモノアリ。大正二年五月及六月我國ニテ野島埼、室蘭、稲穂埼、福山ノ四ヶ所ニ於ケル爆發霧信号ノ試験ノ結果ニヨレハ、其音達区々ニシテ、時ニハ八哩以上達スルコトアルモ、漸ク一哩ニ達セサルアリ。要之爆發信号ハ、亦其音響一瞬間ニシテ、信號所ノ方向測定ニ困難ナルノミナラス、船中ニ於ケル雑音ト紛レ易キ等ノ不備免レ難キヲ以テ、岬角地ニ於ケル霧信号トシテ適當ナリト言フヲ得サル為メ、大正十二年福山爆發信號ヲ、大正十四年野島埼爆發信號ヲ、大正十五年室蘭爆發信號ヲ孰レモ霧笛ニ変更セリ。

記載のとおり、爆発霧信号装置が各所次々と霧笛に代えられていく中、稲穂岬灯台だけは継続運用されました。燈光昭和3年5月号には、稲穂岬灯台で同装置の稼働中に目の前で、船の座礁沈没事故が起きていた事実、また昭和3年2月25日の時点で、稲穂岬灯台付近ですでに3件の沈没座礁事故が発生し、当時の稲穂岬灯台職員からの悲痛な訴えが次のとおり見られます。

以下 忬筆に鞭うって記す處は 沈没船を目前に眺めて 若し標識が完備して居ったとすれば 斯うした惨事を或は未然に防ぎ得たのではなからふかと言ふ愚痴と不完全標識に対する恨みとである。

其れは大正十四年六月、私が葛登支から稲穂に赴任してから間もない時である。二昼夜に亘る濃霧襲來の為に 吾等の不眠の努力も甲斐なく吉辰丸一〇〇〇噸が燈臺より僅か三四丁にして座礁したのである。當時看守長は病氣療養中なので今退職のM氏と私の二人で精根の限りの勤務であつた。たつた二昼夜の勤務がと嗤ひ給ふ勿れ、各自の責任と全神経を聴覚に集めての勤務は、疲労に於て、困憊に於て経験せざるものに語る可からずである。然らば吾等の勤務又は処置に於て最善であつたにも拘はらず、如何にして吉辰丸は座礁し

たか、固より座礁すべき運命でもあつたであらふ、濃霧中航走する吉辰丸の船長及び當直者にも落度はあつたであらふ、が然し何よりも真先に私の心に鞭打つたものは稲穂の霧信號である。

### (中略)

皮肉にも吉辰丸が座礁してから約二三十分にして、濃霧は瞬時淡霧となり船の傷ましき遭難姿を判然吾等に見せた。オオー傷ましき受難の吉辰丸！ 今の今まで汝は大海を吾物顔にして航走しありしに、不幸今や亡き数に入るとは。

斯くして吉辰丸は 座礁の位置より約二丁（一丁は約109m）計り離れて十四五尋（一尋は5〜6尺）の海底深く遂に其の姿を没したのである。時に大正十四年六月四日午前三時。私は此の時程幻滅の悲哀と、霧信号の使命の重大さを痛感した事はない。如何に憂き世とは言へ、尊き幾多の人命と貴重の財産とを安んじて托せるものが、忽然として目のあたりより永久に姿を消すとは、余りにも恨事の限りであつたと全時に之が霧笛であつたなら、斯うした不祥事を未然に防ぎ得たのではあるまいかと思ふ実感に迫られたのである。然して私の茲に力設する一事は、予算の關係は固より無視出来ないが是非共成さねはならぬ本臺霧信

号の改造問題である。

即ち爆発霧信号は

第一、効果少ナキヲ

第二、取扱危険デアルヲ

第三、維持費ノ意外ニ嵩ムヲ

他にまだ故障や、其の他の理由で改造は事実<sup>しやうび</sup>焦眉の問題であらねばならぬ。室蘭も福山も共に爆発は改造された。残るは本臺<sup>もとだい</sup>のみである。通過船舶も南に函館北に小樽の二大港を持つ奥尻水道である。年六千乃至八千隻の通過船数は、決して北海では少ない部ではあるまい。本年の如きも既に坐礁沈没の三隻は上述の通りである。思へば完備せる霧信号の増設は北海に於ては如何に<sup>いかに</sup>刻下の急務であり、且つ其の使命の重大であるかが痛切に感じられるのである。

吉辰丸が座礁沈没した稲穂岬灯台の北方海域は浅瀬が広がり、古くから海難が絶えず、同地区の海岸は灯台が出来る前から、亡くなった人を弔う賽の河原と称した霊場とされてきました。この記事が書かれた昭和初期には、賽の河原はすでに灯台とセットで奥尻島の観光名所になっていました。

幸いにもこの時吉辰丸には、犠牲者は1人も出てい

ません。記事を書いた立山一九（中田久一）氏は、座礁した吉辰丸を発見するやすぐにM氏に霧信号の執行を任せ、用便を起こし村人をすぐ集めさせ、救助の船を出せたため、船長及び船員各自の付属品から犬猫に至るまで全部上陸させたと、海難救助の快挙をなし遂げています。

この燈光記事の2ヶ月後に、爆発霧信号に関する本局からの真摯な回答記事が掲載され、稲穂岬灯台だけ交換が遅れた内情が次のとおり見られます。

先年 室蘭がまだ此の信号の時代、十分時を五分おきに変更の陳情を再三受けたが、維持費の嵩むといふ理由で採用されなかった。然し<sup>しか</sup>室蘭は給炭港で船の出入頻繁である、霧笛改設の促進運動旺となり、輿論は高調されて漸く<sup>ようよく</sup>現在の新装備が成った。又福山は、室蘭や稲穂岬に比すれば、緩急の度合いは自ら明らかであるが、火葉の始末が、取締法規に觸れ、警察関係の問題となり、道庁との交渉も遂に不調に帰した為、遇然の機会を得て割合に早く改設された。故に稲穂は福山ほど緊急でないといふ譯ではない。

此の外には野島埼であるが、図らずも震災復舊<sup>ふきゅう</sup>工事により新式の霧笛が完備し、残るは稲穂だけとなった。



写真-3 霧笛が新設された稲穂岬灯台(燈光会保管写真より)

尤も白神埼の予備信號も此の火葉で、場所が不備であり、不発も多く冬季は殊に取扱が困難である相だ。

この翌年の昭和4年に、稲穂岬灯台の爆発霧信号装置は廃止され、同年12月25日、野島埼灯台と同型の霧笛がようやく新設されました。また、この工事に合わせて、木造の古びた官舎も、コンクリート製に建て替えられています。これらの工事の詳細が、昭和5年5月号の燈光に、落成当日の竣工写真を添えて、工事を担当した甲良史郎技手により報告されています。

稲穂岬の霧信号装置は、その後昭和50年9月まで、半世紀にわたり運用されました。そして昭和58年4月

には滞在勤務も解消され、現在稲穂岬灯台は無人の灯台になっています。しかし、昭和46年9月に灯台に併設された稲穂岬北方照射灯により、吉辰丸が座礁沈没した海域は照らし出されており、稲穂岬灯台は霧笛も人も居なくなつた今も、しっかりと稲穂岬の海を見守り続けています。

### 真冬の稲穂岬灯台

前記の古びた木造官舎の頃の、真冬の稲穂岬灯台の様子が、大正10年3月号の燈光に見られます。職員が転勤し次の職員が来るまでの約1ヶ月の調整期間に、臨時で稲穂岬灯台に勤務した横浜本所職員の報告記事です。(長文のため所々割愛した)

稲穂へ着いたのは暮の十七日だった。

其夜から私は當直に服して先ず第三直を勤めた。

チャンス(灯器)も轉轆回轉(回転装置)も爆発警號も海洋観測も、貧しいながら皆経験があつたので、私は初めての當直にも少しの不安も困難もなく勤めることが出来た。

それは烈しい西風が折々吹雪を誘ひ来て、痛いほど寒い朝だった。多くの村人に送られ濛々と降り頻る吹

雪の中を、草鞋<sup>わらじ</sup>脚絆<sup>きゃはん</sup>に身を固めて発<sup>た</sup>って行く小島氏(灯台長) 夫妻を、私は門口に立つて見送った。そして、その後影が村の山陰に消えた時、別離の悲哀とも取り違<sup>のこ</sup>される自身を憐れむ涙ともつかぬものが、睫<sup>まつげ</sup>に沁<sup>にじ</sup>むのを覚えるのであった。

其<sup>その</sup>日から私の覚束ない自炊生活が初まると共に、私達はいよいよ二人の勤務に服さねばならなかった。

寒さが第一に私を困<sup>こま</sup>じさせた。

横濱に住みながらも、多少の訓練をせぬではなかったが、初めて遭遇する北海の激寒は先ず私を委縮させずには置かなかつた。私は昼も夜も職務遂行の外は全く爐邊をはなれることが出来なかった。

温度は兎<sup>と</sup>もすると零下を八九度も降った。不意のこと、て防寒の用意が整はなかつたのと、官舎の豫想<sup>予想</sup>以上に粗造<sup>粗造</sup>なのが私の眠りを妨げることも屢々<sup>しばしば</sup>であった。私は何時<sup>いつ</sup>もシャツやツボンを重ねたまゝ、戦場にあるやうな思ひをして眠りに就くのが常だった。

一夜激しい風が起った。強烈風は連日のこと、て、少しく風に慣れては居たが、其夜<sup>そのあや</sup>のものは実に恐るべき狂暴<sup>狂暴</sup>さであった。恰度<sup>ちょうど</sup>夜半の交代をすませてやつと眠りに就いたばかりの私は、枕元に近い玄関の玻璃戸が突然破れるやうに鳴り出したので、吃驚<sup>きつきよう</sup>して飛び起



写真-4 初代稻穂岬灯台、木造官舎及び爆発霧信号装置(灯台右)(坂井絵葉書コレクションより)

きた。見ると玄関の外戸が一枚今正に吹き抜けやうといふ瞬間だった。私は弾かれたやうに駆け出して、その戸を支へたけれど、兎もすると私自身が押し返へされるのであった。中村氏が来て支<sup>さ</sup>をしたり釘を打ったりしてくれるまでに、私の四肢<sup>しはい</sup>は殆ど知覚を失ってしまった。狂暴な風は更に勢を増して私の室の雨戸を二枚吹き掃<sup>はら</sup>つてしまった。玻璃<sup>はり</sup>戸の隙を潜る吹雪が、まるで落花<sup>はな</sup>のやうに吹き入ると共に、私の座して居る畳が舟のやうに揺<sup>ゆ</sup>ぎ初めた。

その瞬間に私は官舎の倒壊と死といふことを考へ初めた。私自身を磨くが為に勇躍して遙々と此処へ渡ったことが沁<sup>しみ</sup>々と悔やまれて、好んで免れ難い運命の渦に陥ったといふ感がした。



けれども其は杞憂に過ぎなかつた。暁近くなるに従ひ風はその勢ひを収めて、翌朝夜の明け離れたとき、戸外には死んだやうな沈静が漂つて居た。思つたほどの被害もなく、四五日ぶりの珍しい陽光が萬物を甦せるやうにウラウラと照り輝いて居るのであつた。

交通の不便も私の豫想を裏切るもの、一つであつた。函館から月八回の船便は荒天其他の事情によつて、平均五六回に過ぎぬといふのに、動もすると郵便を搭載せぬ場合があつて、前後十二日全く内地からの通信を受取ることが出来ぬ時とへあつた。

けれども待たる、ものは矢張り汽船の入港だつた。村の人々に依つて汽船の入港が伝へらる、翌日には、必ず一背負の郵便物を配達してくるのが常だつた。一葉の端書や一片の新聞紙の尊さもしみじみと感謝されて、ひまさへあれば私自身もよく手紙を書いた。

覆い被さるやうな低い雲が連日空を埋めて、強烈な西風がよく吹雪を誘つて来た。激しい吹雪の日には、勝手へも廊下へも只濛々と吹き入つて、天地は晦暝の姿に化した。燈臺では折々あの凄まじい爆発警號を試みる日があつた。その自動爆発は單に名のみで、冬季は全くそれを使用し得ぬのであつた。石の飛ぶやう

な強風雪を銜いで火薬の爆発作用を繰り返すことは、殆ど命懸けの仕事であつた。

やがて島の一月が来た。村の人達も新暦を用ふといふことではあるが、彼等の一月は酒を呑み雑煮を食ふことの外は何等変わったこともないのであつた。

燈臺では只二人の詰員であり、子供達は皆学校の拝賀式へ行つてしまつたので殊にさびしい日であつた。

それは私にとつて生まれて初めてのとさびしい元日であり、恐らく一生を通じての侘しい新年であらうと思ふ。

村の人達は一月になつてからよく遊びに来た。燈臺の下には只四戸ぎりの村があり、その四戸の一戸は用便であり一戸は小使であつた。盡く一族の關係があるといふので燈臺も亦外戚に等しい交情があるといふ。青年も老人も燈臺へ話しに来ることが彼等の楽しみの第一であるやうにも見られた。

日々の勤務も決して呑気なものではなかつた。夕方四時から燈火を点じて夜半の交代までには、八時間の勤務があり、更に警號を執行する為には連続勤務の止むない場合もある。海洋観測も風雪狂暴の朝には可なりな苦痛であるし、日間には矢張り相當な見張りの時間がある。

私はそうした勤務の間には何時も爐を擁して、横濱



の生活を思ひ、其處に残した二人の愛児の上を思った。この頃から私は私自身の落寞な生活に倦み初めたことを自覚した。

七草を過ぎて後の私は帰所の空想を慰めの第一に数へるようになって居た。愛児の上をも思った。愛児とやさしいもの、上をも思った。一月の賑ひ、一月の催しごと、空想は次第にその翼をひろげて行つた。

一月十日激しい吹雪を犯して板谷氏が着任した。それは稀に見る猛烈さでいよいよ交通途絶の機が近づくの報ずるもの、やうであつた。私はこの恐るべき自然の猛威と、忘じ難い愛着の種々に侘しい二日を送らなければならなかつた。

十二日午後、帰所の電命を受けて其夜全く日の没した後、小使兄弟に送られ二十九日の思ひ出を残して燈臺を後にした。いよいよ村を離れるとき、はるかに帯のやうな燈臺の光芒を望んで、私はやはり懐かしいものに別る、やうなわびしさを感ずるのであつた。

燈光会保管の稲穂岬燈台経歴簿の職員在勤記録には、大正9年12月17日に横浜本所から転入し、翌年の大正10年1月14日に帰所（横浜本所へ帰る通称）と記された菱沼廣三郎氏の臨在記録が見られます。菱沼氏

は、大正期から昭和初期まで長く灯台養成所の教官を勤め、歴代の燈光に卒業生とともに写る記念写真に、清々しい面影が確認できます。

菱沼氏の稲穂岬灯台での生活は、1ヶ月にも満たないわずかな期間でしたが、同氏の記事には、真冬の稲穂岬灯台の過酷な生活や勤務の実態が明解に記されています。また、灯台を教授する横浜に住む都市生活者の目線で書かれているため、灯台職員が取り上げるまでもない日頃目にし体験していた自然の猛威や強烈な孤独感がリアルに描写されています。

しかし、灯台の暮らしには、ここには記されなかつた更に過酷な条件が常に存在し、稲穂岬灯台もその厳しさに耐え忍ぶ生活が強いられていました。

### 命の水

燈光大正11年7月号には、「命の水」と題した稲穂岬灯台の水にまつわる記事が次のとおり見られます。

燈臺生活の中で、何が一番困難だと言へば、云ふ迄もなく水の不足位辛ひ事はない、或燈臺に於ては、一人分一日何程と割當て使用する箇所もある様です、本臺も其規に漏れず、夏期早魃の際には、電報にて飲料水



写真—5 灯台への飲料水運搬  
(燈光会保管写真)

の購買認可を仰ぐ始末にて、幼児携帯者の困難は実に想像以外です、尤も、是迄の在勤者に於ても其解決には随分腐心せし方もあった様ですが、斯る不便の片田舎とて、井を掘る専門の職人はなし、水の湧くか湧かぬもわからないし、其上工事の出来上りが悪ひとか又は設計が拙ひとか云って、視察の際、御小言を聞くは、餘り香ばしき事でもない、一日半荷の水で間に合わせ、誰一人井を掘る杯と叛逆心を起した方はな

い様でした。僕杯は一日半荷、一ヶ月一回や二回の入浴にては、逆も我慢しきれず、詰員協議の上愈々場所を撰定して、本所の認可を仰ぐことにした。幸ひ日ならずして認可の電報が来た、そこで愈々掘方に着手せんとせしとき、受負人用便方に於ては、怪我人の出ない様と又善き水の湧き出づる様にと、態々三里餘の釣懸村より、神官を頼んで来て、祈禱造して呉れた。そして掘り初めてより十二尺の所に、早くも水は出たが其下は全部花崗岩の事とて、如何に努力しても、普通井戸掘人夫にては、到底掘下げる事は出来なかつた。受負者は一生懸命東奔西走、幾日かの後、漸く坑夫上りの其道に経験ある者を連れ来り、堅くして鶴嘴の立たぬ所は、ダイナマイトで、どかんどかんと打碎き、柔き箇所は、鶴嘴や槌を揮ひ、下向いた儘、エイツエイツと、泥塗れになり掘りつづけた。地上に於ては、手伝人夫か、滑車にかけた、綱をゆるめては、桶を下して岩屑と水とを汲み上る、汲んでは掘る、掘つては汲む、汲んでばかりゐては掘れない、掘り続けると、水がたまる、エイツエイツと、叫ぶ聲に苦しさうな息づかいが交つて来た、斯くして数日を掘り続けた。深くなるに従つて、水の出方が多くなった。時は大正十年十月二十四日、北海にては、うら寒き風の身にしむ

時節、彼は半身泥水に浸って、エイツエイツと、薄暗き井の底に働きつづける。井杯を掘る為には、何程金がか、つても安ひものだ、況んや、井戸梓共合計金壹百八拾七圓四拾四錢に於ておやである、假令工事の出来上がりは悪くとも、泥水が沸き出るとも、設計は拙くとも、上官より御小言一つ頂く責は毫もなからうと、彼が掘り上げて地上に現れたとき「旦那い、井が出来ましたぞ、岩石の間より来る水なれば、少しも濁りなく、夏は冷たし、寒中には温かし、どんな旱天にも涸る心配はありません」実に奥尻第一等の井ですと満足的笑みをもらした。只惜しむらくは、彼の男の名を書き留め置かなかつたが、水を呑む都度あの日（十月二十四日）の光景は、僕の頭に浮かぶのである。僕は勿論詰員諸君に於ても同様であらうと信ずるのである。而も此井の水は、稲穂岬燈臺のあらん限り、地球上に人の住む限り、地變のなき限り、恐らく、永久に滾々と湧き出づるのであらふ。

終に臨み、私も能き記念を當所に残せしものと、心から嬉しく思ふのである。

稲穂岬灯台の経歴簿には、大正10年10月25日付で、確かに井戸の設置が記録されています。それまでは、

天水の水をろ過煮沸して飲料に使用していた事実も記されています。

稲穂岬灯台は現在、昭和57年に改築されたコンクリート造の灯台が立つだけで、官舎も霧笛舎も灯台のレンズも、古いものは何も残されていません。愚生はそれを知っているながら、平成25年夏、初めての北海道灯台調査巡りの際、稲穂岬灯台を訪れました。古いものは全く残されていない、アクセスも悪い稲穂岬灯台を選んだのは、この命の水の記事に感銘を受け、いつか必ずこの奥尻第一等の井戸を見に行こうと決めていたからでした。歴年の燈光を読み進めていくと、灯台の生活に水がどれだけ貴重であったかが身にしみて伝わってきます。その中で、この記事は異色で痛快でした。稲穂岬灯台に行けば、何も見るべきものは無くても、命の水の井戸がある。ただ見たいという思いに何のためらいも疑いもありませんでした。事前調査も確認もせず、この記事だけを一途に胸に秘め、今思えば無謀すぎる訪問でした。

島に着いて、灯台の調査で訪れたことをホテル送迎の運転手に告げると、奥尻町教育委員会の稲垣学芸員を紹介され、同氏を介して、すぐに水野哲雄氏に巡り会えたことは、今となれば奇跡としか考えられません。



写真-6 井戸跡付近からの現在の稲穂岬灯台（平成25年8月撮影）

水野氏は、井戸掘りの職人を探し出し、神官に祈祷させた稲穂岬灯台用の三代目の方で、現在も灯台の監視協力者を務めており、稲

穂岬灯台の井戸を誰よりも知っている方でした。以前は、灯台のすぐ下に居を構えており、井戸のことを尋ねると、自宅のすぐ近くにあったこと、直径約2m、深さは10mぐらいで、年に1回灯台職員と水野さんや使用していた住人達総出で掃除をしていたことを話していただきました。そして平成5年7月12日の北海道南西沖地震で、稲穂地区は9mの大津波に襲われ、水野さんの旧宅とともに全てが流されなくなってしまうことも。津波の跡、同地は地ならしされ、現在構造物は何もなく、井戸も地中に埋もれてしまっていました。

それでも何か痕跡はないかと、生い茂る夏草を掻き

分け掻き分け時折小雨も降る中、暗くなるまで探しましたが、とうとう何も見付けることはできませんでした。永久に湧き出ずるはずだった稲穂岬灯台の井戸は、巨大な自然の猛威を受け、この世から完全にその姿を消し去っていました。

今回、改めてこの井戸を調べたところ、水野氏が言っていたように、井戸はかなり以前から使用していなかった事実も判明しました。燈光昭和30年3月号の「稲穂岬だより」の記事には、次の一文が見られます。

稲穂岬の飲料水は各待機所に水道コックまで取付てあるが、飾りだけでこの工事竣工当初から全然使用できないというのはどうしたのであろうか。又昔からの井戸水も濁水で、濾過装置も不完全で、而も飲めたものではない。本部へは、五〇〇米離れた東海岸山麓の清水溜りから引水工事を要求しているけれども、予算獲得に本部もまた努力して戴いてる<sup>いたた</sup>そうであるが、まだ実現しない。

井戸が掘られて30年余りで、井戸水は濁水で飲めないと酷評されていました。

稲穂岬灯台の滞在勤務が解消され、無人の灯台にな



写真-7 津波来襲前の稲穂岬灯台の航空写真  
(丸印が水野氏らが居た灯台下の集落)

る昭和58年4月当時、奥尻航路標識事務所に勤務していたOBの藤原潔様に確認したところ、滞在時は町から引いた上水道を使用しており、井戸があったことは聞いたことがないとのことでした。

太平洋戦争後、社会は大きく発展し、人々の暮らしは向上

し、耐え忍ぶ灯台の暮らしもそこに住む人たちの考えも、当然便利と豊かさを求め大きく変化していきました。そして、平成の現在は、便利すぎる生活が、もう当たり前になっていきます。命の水の話は、何十年前から職員にも忘れ去られ、今はその痕跡さえも残され

ていない離島の灯台の古過ぎる話でした。ただ、この話を単なる不便な灯台の昔話だと切り捨ててしまうことが、愚生にはどうしても出来ません。過去にとらわれず更に豊かな未来を目指し向上していくことは社会の必然ですが、不便な時代を思い今の生活に活かしていくことも、忘れてはならない大事なことだと信じています。激動する今の時代だからこそ、伝え残していくべきもの、本当に大事なものの、その見極めが肝要になっているとも思われます。私の井戸探しは、稲穂岬灯台で見付けられなかったあの時以来、今もまだ生い茂る夏草の中でずっと続いているような、そんな気がします。

ただひとつだけ、いつの頃からか愚生は、水を使う際にしばしば、命の水の話を思い出し、水を大切に思うことが、自分の中にしっかりと根付いていることを自覚しております。

稲穂岬灯台 完

今回の函館新聞記事は、OB山本雅晴様（北の灯霧研修生）から頂いた個人調査資料を参照いたしました。この場をお借りして、ご報告と謝辞を述べさせていただきます。



# 航路標識と氣象觀測（その4）

普通會員 門田雅康

## 5 船舶氣象通報の無線電話化

最初は無線電信により行っていた船舶氣象通報は、無線電信の装置を持たない船舶のため、昭和29年6月4日開始の足摺岬及び都井岬の局からは無線電話（中短波、A 3 30 W 2 0 1 7・5 K C 足摺岬は毎時の37分から39分、都井岬は毎時の39分から41分まで）

による通報を追加して氣象通報を開始、昭和30年6月1日から潮岬を無線電話化、昭和30年7月1日から大王埼及び女島、昭和32年1月1日に潮岬、室戸岬、昭和32年5月1日から八丈島、昭和36年2月1日から舩倉島で中短波の無線電話による通報を開始し、昭和36年4月15日から大王埼、潮岬、室戸岬、足摺岬、都井岬の周波数を変更（SSB化）、昭和37年3月20日から女島の周波数を変更（SSB化）、昭和40年5月1日から積丹岬及び龍飛埼で、昭和41年4月20日から鉾ヶ埼及び野島埼で、昭和42年4月20日から松前、尻屋

埼、金華山、八丈島をそれぞれ無線電話化し、昭和42年5月1日からは大阪港で無線電話による業務を開始した。さらに昭和43年5月1日から恵山岬、昭和44年2月10日からは襟裳岬、犬吠埼、石廊埼、昭和44年4月10日からは大間埼を無線電話化した。

この大間埼の電話化で全ての船舶氣象通報が無線電話化された。

これまでの改正で従来の規程を書き直すと、

### 船舶氣象通報規程

（目的）

第1条 この規程は、航路標識の付近の氣象及び海上の状況を航路標識から無線電話により船舶

に通報することによって、船舶の航行の安全を確保し、あわせてその運航能率の増進に資することを目的とする。

（通報事項）

第2条 通報事項は航路標識において観測した左の事項とする。

- 1 観測時刻 24時間制（日本標準時）
- 2 風 向 16方位
- 3 風 速 1秒間メートル
- 4 天 気 気象庁天気種類表による
- 5 視 程 メートル
- 6 風 浪 気象庁風浪階級表による
- 7 うねり 気象庁うねり階級表による
- 8 流水の状況

（通報箇所、呼出名称）

第3条 気象通報を行う航路標識及びその通報に使用する呼出名称、電波の型式、空中線電力、周波数、通報時刻は別表のとおりとする。

別表

| 航路標識名          | 呼出符号 | 電波の型式 | 空中線電力 | 周波数           | 通報時刻                |
|----------------|------|-------|-------|---------------|---------------------|
| 襟裳岬無線<br>方位信号所 | えりも  | A 3 H | 50 W  | 1670.5<br>K C | 毎時の<br>32.5<br>33.5 |
| 恵山岬無線<br>方位信号所 | えさん  | 〃     | 〃     | 〃             | 28.5<br>29.5        |
| 松 前無線<br>方位信号所 | まつまえ | 〃     | 20 W  | 〃             | 22.5<br>23.5        |

| 航路標識名          | 呼出符号        | 電波の型式 | 空中線電力 | 周波数           | 通報時刻         |
|----------------|-------------|-------|-------|---------------|--------------|
| 積丹岬無線<br>方位信号所 | しゃこた<br>ん   | A 3 H | 20 W  | 1670.5<br>K C | 12.5<br>13.5 |
| 龍飛埼無線<br>方位信号所 | たつび         | 〃     | 〃     | 〃             | 24.5<br>26   |
| 大間埼無線<br>方位信号所 | おおま         | 〃     | 50 W  | 〃             | 20.5<br>21.5 |
| 尻屋埼無線<br>方位信号所 | しりや         | 〃     | 〃     | 〃             | 26.5<br>27.5 |
| 鮎ヶ埼無線<br>方位信号所 | とどがさ<br>き   | 〃     | 〃     | 〃             | 43.5<br>45   |
| 金華山無線<br>方位信号所 | きんか         | 〃     | 〃     | 〃             | 41.5<br>42.5 |
| 犬吠埼無線<br>方位信号所 | いぬぼう        | 〃     | 〃     | 〃             | 39.5<br>40.5 |
| 野島埼無線<br>方位信号所 | のじま         | 〃     | 〃     | 〃             | 37.5<br>38.5 |
| 八丈島無線<br>方位信号所 | はちじょ<br>うじま | 〃     | 〃     | 〃             | 31.5<br>32.5 |
| 石廊埼無線<br>方位信号所 | いろう         | 〃     | 〃     | 〃             | 33.5<br>34.5 |
| 大王埼無線<br>方位信号所 | だいおう        | 〃     | 〃     | 2019<br>K C   | 27.5<br>29   |
| 潮 岬無線<br>方位信号所 | しおのみ<br>さき  | 〃     | 〃     | 〃             | 26.5<br>27.5 |
| 室戸岬無線<br>方位信号所 | むろと         | 〃     | 〃     | 〃             | 24.5<br>26   |

| 航路標識名          | 呼出符号                 | 電波の型式 | 空中線の電力    | 周波数         | 通報時刻                     |
|----------------|----------------------|-------|-----------|-------------|--------------------------|
| 足摺岬無線<br>方位信号所 | あしずり                 | A 3 H | 50 W      | 2 0 1 9 K C | 23 〳 24・5                |
| 都井岬無線<br>方位信号所 | とい                   | 〃     | 〃         | 〃           | 21・5 〳 23                |
| 女 島無線<br>方位信号所 | めしま                  | 〃     | 〃         | 〃           | 20 〳 21・5                |
| 舳倉島無線<br>方位信号所 | へくらじ                 | 〃     | 〃         | 〃           | 10 〳 11・5                |
| 大阪港レーダー局       | おおさか<br>ハーバー<br>レーダー | F 3   | 50 W 10 W | 1 5 6・7 M C | 4 時 〳 20 時の<br>29 〳 30・5 |

その後、昭和44年6月1日から舳倉島の周波数、電力を1670・5 K C、50 W に、呼出名称を「へくらじま」から「へぐら」に変更し、昭和44年に至り、八丈島と襟裳岬及び襟裳岬と石廊崎の通報時刻が部分的に重なっていること、逐次気象専用周波数として1670・5 K C に変更する方針であることから、通報時刻を見直した。

昭和46年4月1日には萩航路標識事務所管理の見島灯台のデータを無線回線で事務所に送信し、音声データとして見島灯台に送り返し通報する自動気象観測装置を整備した。

これは遠隔で操作する集中化船舶気象通報の最初である。

この整備に伴い、船舶気象通報規程を一部改正する必要が生じたため、第2条、第3条及び別表を従来の通報と新たな通報に分けた改正を行った。

## 昭和46年3月13日 海上保安庁告示第67号

（気象通報を行う航路標識の名称等）

第2条 気象通報を行う航路標識の名称、気象通報に使用する呼出名称、電波の型式、空中線電力及び周波数並びに通報時刻は、別表第1及び別表第2のとおりとする。

（通報事項等）

第3条 通報事項は、次のとおりとする。

一 別表第1に掲げる航路標識にあつては、次に掲げる事項

|   |      |              |
|---|------|--------------|
| イ | 観測時刻 | 24時間制（日本標準時） |
| ロ | 風 向  | 16方位         |
| ハ | 風 速  | 1秒間メートル      |
| ニ | 天 気  | 気象庁天気種類表による  |
| ホ | 視 程  | メートル         |
| ヘ | 風 浪  | 気象庁風浪階級表による  |

ト うねり 気象庁うねり階級表による  
チ 流水の状況

二 別表第2に掲げる航路標識にあつては、次に掲げる事項

イ 観測時刻 24時間制（日本標準時）  
ロ 風 向 16方位  
ハ 風 速 1秒間メートル  
ニ 気 圧 ミリバール  
ホ 波 高 メートル  
ヘ 風 浪 気象庁風浪階級表による  
ト うねり 気象庁うねり階級表による  
チ 流水の状況

2 気象通報は、前項に掲げる事項をそれぞれ同項に掲げる順序により符号又は略号を用い、いで和文をもつて2回くり返して行うものとする。

別表を別表第1とし、同表の次に次の1表を加える。

別表第2

| 航路標識名 | 呼出符号  | 電波の型式 | 空中線電力 | 周波数    | 通報時刻       |
|-------|-------|-------|-------|--------|------------|
| 見島灯台  | はぎみしま | A3H   | 50W   | 1670.5 | 毎時の48〜49.5 |

昭和47年2月1日には萩での編集に若宮灯台を追加し、昭和47年12月1日からは三島灯台を追加した。

昭和49年6月1日から、小樽航路標識事務所で積丹岬及び焼尻島のデータを編集し、積丹岬及び焼尻島から中短波で通報を開始した。

焼尻島では波高を通報しないため、船舶気象通報規程の改正を行った。

昭和49年5月22日 海上保安庁告示第120号

船舶気象通報規程の一部を改正し、昭和49年6月1日から施行する。

第2条中「及び別表第2」を「、別表第2及び別表第3」に改める。

第3条第1項に次の一号を加える。

3 別表第3に掲げる航路標識にあつては、次に掲げる事項

イ 観測時刻 24時間制（日本標準時）  
ロ 風 向 16方位  
ハ 風 速 1秒間メートル  
ニ 気 圧 ミリバール

別表第1積丹岬無線方位信号所の項を削る。

別表第2見島灯台の項の前に次のように加える。

積丹岬無線方位信号所　しゃこたん　50 W　1 6 7

0・5 k H z　毎時の36分30秒から38分まで

別表第2の次に次の1表を加える。

別表第3

| 航路標識名      | 呼出名称 | 空中線電力 | 周波数       | 通報時刻             |
|------------|------|-------|-----------|------------------|
| 焼尻島無線方位信号所 | やぎしり | 50 W  | 1 6 7 0・5 | 毎時の38分から39分30秒まで |

その後、昭和50年10月1日から釧路港で中短波による通報を開始し、昭和52年3月25日から室戸岬及び足摺岬、昭和52年7月1日から鮎ヶ埼における気象通報を自動化、昭和54年6月1日から米子ロラン局において編集し、多古鼻において三度埼の気象状況の通報を開始、昭和57年10月8日から新潟ロラン局において編集し、粟島において弾埼の気象状況を、昭和60年4月1日からは入道埼において中短波による気象通報をそれぞれ開始した。

平成元年4月1日から弾埼を沢崎鼻のデータ補完のために追加し、平成2年3月6日から積丹岬及び焼尻島で個々に実施していた気象通報をとりまとめ、小樽において編集し、各箇所において2箇所分の通報を行

うこととした。

平成8年度航路標識整備事業費において、船舶気象通報の整備を運輸省の重点事項として決定し、沿岸海域全般に船舶気象通報を展開することとなり、まず、平安名埼（平久保、池間島での観測）の整備に着手し、平成9年4月1日から通報を開始し、また、使用する周波数を従来の1 6 7 0・5 k H z及び2 0 1 9 k H zから1 6 7 0・5 k H zのみの周波数に統一し、通報時刻も西から東に順送りするように変更することとした。

毎時0分から　平安名埼、都井岬、足摺岬、室戸岬、大阪港、潮岬、大王埼、石廊埼、八丈島、野島埼、犬吠埼、金華山、鮎ヶ埼、尻屋埼、襟裳岬、釧路埼、まで太平洋側を回り、次いで、女島、若宮、琴埼、見島、多古鼻、越前岬、舳倉島、粟島、入道埼、龍飛埼、積丹岬、焼尻島まで日本海側を上り、1時間かけて日本周辺海域に通報するようにした。

平成11年には、慶佐次ロランC局からも通報を開始し、通報局の名称変更などもあり、宮古島D G P S局、慶佐次ロランC局、都井岬無線方位信号所、足摺岬無線方位信号所、室戸岬無線方位信号所、大阪港船舶通航信号所、潮岬無線方位信号所、大王埼無線方位信号



所、石廊埼灯台、八丈島無線方位信号所、野島埼無線方位信号所、犬吠埼無線方位信号所、金華山無線方位信号所、鮫ヶ埼灯台、尻屋埼無線方位信号所、襟裳岬無線方位信号所、釧路埼無線方位信号所、女島灯台、若宮灯台、琴埼灯台、見島灯台、多古鼻灯台、越前岬灯台、舩倉島無線方位信号所、粟島灯台、入道埼無線方位信号所、龍飛埼灯台、松前無線方位信号所、積丹岬無線方位信号所、焼尻島灯台の30箇所で実施していた。



連載

## 船頭重吉の太平洋漂流記（その十）

京都市在住 佐藤 節夫

### 第三章

四、いよいよ帰国へ

文化十三年（一八一六）の五月末、海の水が解けてきて、帰国の時期が迫ってきた。五月二十八日、ペトロパブロフスクの湊に帆柱が二本ある二千石積ほどの帆船が入ってきた。前年に薩摩の三人を帰国させるのに失敗したパーウエル号である。乗船していた船頭も同じスレズニ（ワシリイ・スレドニー）であった。この船に魚を取る時に用いる長さが二丈、幅が四尺、深さが二尺ほどの丸木舟を積み込んだ。風向きが悪いため、パーウエル号は湊に六日間碇泊していた。その後、順風が吹いてきたので、督乗丸の船頭・重吉、水主の音吉と半兵衛、永寿丸の船頭・喜三左衛門と水主の角次と佐助、ホーストン号の船頭・ペゲツと右筆のバネ

ツ、黒人の水主一人、そのほか便乗するオロシヤ人の男女を合わせて六十八人が乗り込んだ。この時、喜三左衛門と半兵衛は重病であったから、熊の皮に乗せて船に運び上げた。

出帆後、半兵衛の病状はいっそう悪化し、ペゲツが薬を飲ませてくれたが、六月十一日に半兵衛はあえなく死んでしまった。「遺体をどのように始末したらよいのだろうか?」。重吉は落胆してペゲツに相談した。「日本ではこのような場合にはどうしているのか?」。ペゲツが聞き返した。「近くの湊に入って陸に上げて葬ることにしている」。重吉は答えた。「この近くには湊はない。日本ではそのような場合にはどうしているのか?」。ペゲツは再度聞き返した。「オロシヤではどうしているのですか?」。重吉はスレズニに尋ねた。「オロシヤでは水葬にする」。スレズニが答えた。「それならオロシヤの作法で取り計らってください」。重吉は言った。

この船の水主たちはすぐに船底から大きな石を持ってきて半兵衛の死骸に縛り付け、梯子のようなものに乗せた。そして、皆がお経のようなものを唱えてから梯子と共に半兵衛の死骸を海の中に沈め、梯子だけは船の上に引き上げた。重吉と音吉は肩を震わせて嘆いた。「ここまで連れて来て、もう少しで日本へ送り届けてやれるところであつたのに本当に残念だ」。ペゲツが言った。

船はエトロフ島とクナシリ島の間の沖合まで来て間切り走りをした。「この向うにエトロフ島があり、あちらにクナシリ島がある」。船頭のスレズニが指差しながら重吉に説明したが、海上は濃霧が立ち籠め、島も海もまったく見分けがつかない。「この霧では地方へ寄るのは難しい」。スレズニはつぶやくように言った。パーウエル号は南へ数日走って東蝦夷の沖合まで来た。海上には霧はなく、一里ほど向うに地方が見えた。「あちらにエトモ（室蘭）という湊があり、ここから松前へもそれほど遠くはない」。スレズニは重吉に海の彼方を指差して言った。「ここからエトモは近いけれどもそこへ行くための書付（命令書）がないからクナシリへ引き返す」。スレズニは薩摩の三人に説明した。船を反転させる時、二隻の和船が見えた。近くの

一隻はオロシヤの船に驚いたのか後方へ退き、別の一隻とこの船の後ろからついて来た。しかし、翌日には二隻とも姿を消していた。

重吉はスレズニから松前へも近いと聞かされ、日本の船も見たので、望郷の念がいっそう強くなった。そして、「丸木舟を借りて我々だけで上陸させて欲しい」と頼んだが、スレズニは「お前たちをクナシリ島で下すように命じられているからここで下船させることはできない」と言い張った。船は再びクナシリ島とエトロフ島の間の沖合まで戻ってきたが、やはり煙霧に包まれて何も見えず、しかも逆風であつたから間切り走りをした。「この霧では地方へ寄るのは危険だ。クナシリ島のケラムイ崎はこの方角にあるはずだが」。スレズニは重吉につぶやくように言った。船は煙霧がかかったり夜になつたりすると、座礁を恐れて沖へ退いた。夜が明け、霧が晴れると再び島に寄せるが、やがて霧が出てきたり、日が暮れたりして沖へ離れるのである。ペゲツはこの様子を見て、重吉に言った。「オロシヤの船頭は操船に鍛錬していないからこのようにいつまでたつても埒が明かないのだ。我が国の船ならとくに島に着いている。エウロウバ（ヨーロッパ）の船が里程や海底の深さを測量するのは暗夜や煙霧の

中でも無難に目指すところへ行くためなのだ。オロシヤ船のこのような乗り方ではだめだ。見ていてもお前たちが気の毒でいらいらするばかりだ」。ペゲツは自分の部屋に戻って横になった。パーウエル号は海岸まで二、三里ほどのところへ近づくと、乗組員は今にも座礁するかのごとく大騒ぎをして島から退くのであった。

船はエトロフ島とウルップ島の間まで戻った。「海上で手間取っている間に薪も水も食べ物も乏しくなっていました。あと十日か十五日くらいは食べ物ならあるが、それを過ぎてから日本へ到着しても日本側が食料や薪や水を快く与えてくれるかどうか知らない。ぐずぐずしていると再び海が凍ってしまう。だからこの船はこれからカムチャツカへ戻り、お前たちを下船させてからオホーツカへ行くつもりだ。来年には食料も薪も水もたくさん積み込んで必ずお前たちを日本へ送り届けてやる」。スレズニは重吉らに向かって説明した。「再びカムチャツカへ戻って来年の夏まで雪の中で暮らすことになれば、我々はみな死んでしまうだろう。松前までそれほど遠くないのであるから、どうか我々に小舟を一隻下さい」。重吉はスレズニに言った。「お前たちを小舟に乗せて行かせることはできない。この海を小舟で渡るには危険すぎる」。スレズニ

は重吉に言った。

重吉は困ってペゲツに相談した。しかし、ペゲツもまた五人が小舟に乗ってエトロフ島に上陸することに反対した。「あれこれと言いつている場合ではない。それよりは私と一緒に私の国に来なさい。南京、広東、天竺、紅毛、そのほか色々な珍しい国々へ連れて行ってやろう。そして、七年目には必ずお前を日本へ帰らせてやろう」。重吉はペゲツの意外な提案に驚いた。

重吉はペゲツを信頼していたから、それもよいかもしれないという気になり、音吉に言った。「お前はもう一年カムチャツカに留まり、来年の夏に薩摩の三人と一緒に帰国しなさい。わしはこれからペゲツに同行してまだ見ぬ国々を見物して七年後に帰国するから」。

音吉はびっくりして重吉の手を取った。「そなたが私を捨てて去ってしまったら私はいったい誰を頼りに年を越したらよいのか。どうか私も一緒に連れて行ってくれ」。重吉はそれも道理だと思い、ペゲツに音吉も一緒に連れて行ってくれと頼んだ。しかしペゲツは重吉一人を連れて行こうと考えていたから難色を示した。結局、この話は頓挫し、重吉は再びスレズニに小舟をもらって上陸したいと言いつ張った。

薩摩の三人は、前年にこのあたりまで来て風向きが

悪いとか何とか言われて引き換えし、今年もまた食料が尽きたから引き返すと言ひ出したのには訳があるに違いないと疑っていた。現在は日本とオロシヤは仲が良くなったというけれど、以前にはオロシヤ人が松前に三年ほど囚われていたから、スレズニたちは今度は自分たちが囚われることになるのではないかと恐れているのではなからうか。重吉もそう考えたからこそ、小舟に乗って自分たちだけエトロフ島に上陸しようと言ったのである。

「それならばお前たちは小舟に乗って島に向かい、万が一風波で転覆して水死してもかまわないのだな?」スレズニはとうとう根負けして念を押した。「それは元より覚悟の上だ。だから我々に小舟を下さい」。重吉は言った。ペゲツも諦めて重吉に同意した。「それならば仕方がない」。スレズニは不承不承応じ、水主たちに命じて五人の手荷物や食料を丸木舟に積み込ませた。重吉はこれで永遠にペゲツと別れることになるのかと思い、胸が締め付けられて目から涙があふれ出た。ペゲツの目も真赤になり、涙が流れた。バネツと召使の黒人も同様に泣いていた。

「エトロフ島に渡ったら、滝が見えるところからおよそ四十里ほど行ったところに村がある。そこから役

所がある村まではかなり遠いが、その村に達者な者を差し向けたなら、一日で役所に着く。そうすれば蝦夷人が役人が迎えにくるであろう」。スレズニが薩摩の喜三左衛門に言った。「道は山道なのか、それとも海岸に沿った道か?」。喜三左衛門が訪ねると、スレズニは「それは知らない」と答えた。オロシヤの四十里は日本の十一里に相当する。五人の日本人はスレズニに感謝の言葉を述べて小舟に乗り込んだ。六月二十八日の未の刻(午後二時頃)のことであつた。

五人は櫂を使って全力で漕ぎ出した。やがて、エトロフ島まで一里ほどのところまで近づいた時、急に強い逆風が吹き出して波が高くなった。重吉が後ろをふり返ると、パーウエル号の姿はすでになかった。五人は神仏に無事を祈りながら必死になって漕いだが、エトロフ島に寄せるのは難しいと判断し、ウルップ島へ針路を変えた。海流が強くて舟を漕ぐのに苦勞し、今にも転覆するのではないかと心配したが、その夜の戌の刻(午後八時頃)にウルップ島の北東の砂浜に着くことができた。

五人は力を合わせて手荷物を陸揚げし、丸木舟も砂浜に引き上げた。それから砂浜を掘り、その上に屋根のように丸木舟をひっくり返して覆った。五人はその

下に入って野宿をするつもりであった。一息つくとも、急に空腹をおぼえたので、オロシヤ人にもらった豚肉を煮始めた。すると、その匂いをかぎ付けたらしく、熊がたくさん集まってきた。五人が舟の下に身を隠している、熊は舟の上に這い登って爪でガリガリと掻き始めた。舟をひっくり返されたなら、自分たちが熊の餌にされかねないと思い、食事どころではなくなった。重吉はペゲツから鉄砲を二挺もらっていたので、一晩中これを発砲して熊を追ひ払った。

夜が明けてから五人が舟の下から出てみると、砂浜は熊の足跡だらけであった。まず、五人は食事を取り、それから周辺を見回ったが、熊の足跡ばかりで、人の姿は見当たらなかった。海はまだ荒れており、丸木舟に乗って移動するのは無理であった。そこで彼らは浜に打ち上げられている木を集め、日が落ちてから舟の周囲で焚火をして熊が来るのを防いだ。

あくる日、この砂浜はエトロフ島へ渡るのに不都合なため、五人は舟に乗って島の西南へ移動した。そこは入江で、四つか五つの穴居が見つかったが、住人はいなかった。それから二、三日後、ラシヨウ島の島民が十二、三人ばかり小船に乗ってやってきた。重吉が彼らに身振り手振りで尋ねると、ここはクニナウとい

うところだと教えられた。ラシヨウ島の島民たちはここに一晩泊まり、翌日には何事もなかったかのように島を去った。

七月七日、辰巳（南東）の風が吹き、天気は良好であったが、霧が深かった。それでも海が穏やかであったから、磁石を頼りに申西（西南西）の方角に丸木舟を漕ぎ出し、夜の戌の刻の半ばにエトロフ島の北東の端に着岸した。この島は日本の領土だから、五人はもう安心だと手を取り合って喜んだ。ここから北西の方角へ一里ほど舟を進めて砂浜が二、三十町ほど続いているところに着き、舟を引き上げた。そして、豚肉を煮ていると、ウルップ島の時と同じように熊が出てきた。今度の熊は大きさが牛ほどもあった。五人は肝を潰してひっくり返した舟の下へ逃げ込んだが、熊は舟を引き起こそうしてガサガサと爪音をたてた。五人が鉄砲を絶え間なく撃ち続けているうちに、夜が白々と明けてきた。その日は東風が吹いて舟を漕ぎ出すのが難しいので、流木を拾い集めた。夜になり、舟の周りで焚火をしていると、熊は恐れて近寄って来なかった。

七月九日、天気が良く、辰の刻（午前八時頃）に舟を漕ぎ出した。オロシヤ人から教えられていた通り、北西の方角へ一里ばかり海岸に沿って進むと、高い山



があつて滝が流れ落ちていた。滝は高さが三十間ほど、幅が十三、四間あり、岩の上から岸を離れて海面にほとばしり落ちていた。オロシヤ船は十四、五里先からこの滝を目印にして航海するのだと重吉は聞いている。この滝の下を岸に沿って通り抜け、申の刻（午後四時頃）には十二、三里ほど進んだ。五人はこの辺りで上陸してしばらく休息したいと思つたが、また熊が出てくるのではないかと恐れ、人家を求めてさらに西へと漕いでいった。

やがて、彼らは小屋を一軒発見した。急いで舟を進めると、岸边におよそ人間とも思えない、鳥の羽の衣を身につけ、ひげを長く伸ばした者が立っていた。重吉と音吉はその異様な姿に驚いて声も出なかった。しかし、薩摩の三人は蝦夷の人であるうと思ひ、話しかけると相手はどうにか理解したようであつた。五人は上陸して彼の小屋に入り、自分たちは日本人であると打ち明け、一晚泊めてくれと頼んだ。すると、蝦夷の人は「わしは遠見に出ている者だ。ここから日本人がいる番屋までは近いからそこへ行きなさい。わしが案内する」と言つた。五人は彼と一緒に丸木舟に乗り、岸に沿つてさらに西へ一里余り進んで突端を回ると、家が三、四十軒ばかり見えてきた。

舟を岸に止め、蝦夷の人だけが下りて番屋へ走つた。一時ばかり経て、二人の同心がやつてきた。二人は舟の中の五人がオロシヤの衣服を着ているのに驚いた様子であつた。「お前たちはいったい何者だ？」と聞かれたので、重吉が尾張船の二人と薩摩の三人だと説明した。「本当にそうなのだな？」。二人は念を押してから、迎への舟を用意した。五人はその舟に乗り移つて一町ばかり行き、シベトロというところに着いた。

シベトロには調役下役の村上貞助、同心・木村十助、同じく同心・小山倉之助らがいて、五人を一通り取り調べてから日本の衣服を与えて着替えさせ、粥を一盛ずつ食べさせた。村上貞助は五人が持参した品物を一つ一つ改めて封印を付け、再度詳しく五人を吟味した。この時、重吉は「私と音吉は助けられた当初からアンゲリヤ（イギリス）の船に乗つておりましたから、オロシヤの言葉はまったく知らず、カムチャツカに滞在中は薩摩の者たちと同居しておりましたから、オロシヤの言葉を覚えなくとも不自由せず、始終アンゲリヤの言葉ばかり使つていてオロシヤの言葉はわかりません」と嘘をついた。夜が明ける頃、ようやく吟味が終わった。

（以下次号）

# ★ のぼれる灯台 introduction ★



今月は…

## ★ 犬吠埼灯台 ★

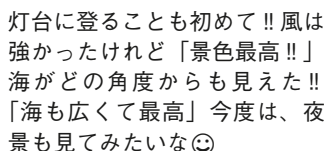
犬吠埼灯台は関東の最東端、太平洋に突き出した銚子半島の先端に位置し、海流の影響により1年を通して温暖な気候です。我が国の洋式灯台の始まりは、慶応2年徳川幕府がアメリカ、イギリス、フランス、オランダの4か国と「江戸条約」を結び8灯台の建設を約束しました。しかし、この条約に犬吠埼灯台は入っていませんでしたが、アメリカから、横浜～北米航路間の貿易船に対して何よりも犬吠埼灯台は必要な個所として要求がありました。そして、明治5年9月にイギリス人技師のブラントン設計、監督により着工しました。レンガは当時輸入して、とても高価なものであったため、灯台寮技師中沢孝政氏が国産レンガを主張し地元の良質な土を発見し土地の旧藩士に製造法を伝授し苦心の末良質なレンガを得ました。平成20年に近代化産業遺産、平成22年には、登録有形文化財に選ばれ、また、明治期の灯台では評価「Aランク」であり、歴史的文化的にとっても価値が高い灯台です。今年には点灯より143周年を迎えます。霧笛舎には、初代レンズが展示されており資料館には沖の島灯台で使用されていた国産第1号のレンズが展示されています。迫り満点な犬吠埼灯台へ訪れてみてはいかがでしょうか！

### ＊＊ 概 要 ＊＊

|          |                                   |
|----------|-----------------------------------|
| 所在地      | 千葉県銚子市犬吠埼9576                     |
| 位置       | 北緯35-42-28 東経140-52-07            |
| 灯質(光り方)  | 単せん白光 毎15秒に1せん光                   |
| 光度(光の強さ) | 1,100,000カンデラ                     |
| 光達距離     | 19.5海里(約36キロメートル)                 |
| 高さ       | 地上～灯塔頂部 31.0メートル 平均水面～灯火 52.0メートル |
| 塗色・構造    | 白色 塔形 レンガ造                        |
| レンズ      | 第一等4面フレネル式せん光レンズ                  |
| 灯器       | 水銀槽式回転機械                          |
| 設計       | リチャード・ヘンリー・ブラントン                  |
| 着工       | 明治5年9月28日(1872年)                  |
| 竣工       | 明治7年11月15日(1874年)                 |
| 初点灯      | 明治7年11月15日(1874年)                 |
| 参観開始     | 昭和23年4月1日(1948年)                  |
| アクセス     | 電車：JR総武本線 東京駅～銚子駅～銚子電鉄犬吠駅         |

♪ 犬吠埼灯台の思い出 ♪

夜明け前から日の出、さまざまな絶景を楽しめました。銚子の親切なおじさんにガイドをして頂いて、犬岩なども拝見しました。この場で御礼申し上げます。



高校野球部の名門、銚子商業高校の校歌にある犬吠埼灯台に来て良かったです!!

第1等フレネルレンズ、すきまから見  
えました！とっても美しい★3つの窓  
がかわいらし灯台ですね。何度来ても  
ステキな灯台です。管理おつかれさま  
です。

サッカーできたえた足で、3往復した。意外と短かったのもう1往復したいと思います。

2017ロンドン世界陸上すごかった。これからも日本が勝てるように選手を支えるコーチ・先生になれるようにがんばりたい。高校でも続けてかちたい！そう、思わせてくれる場所でした。

## ◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇ ～犬吠埼灯台展示レンズ～ ◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇

沖ノ島灯台初代レンズ「第一等3面フレネル式せん光レンズ」



大正11（1922）年から平成19（2007）年の間、沖ノ島灯台にて玄界灘を照らしてきました。当時、大型回転用レンズは輸入しておりましたが西郷岬灯台に使用の第四等レンズの国産化が成功していたので、沖ノ島灯台でも国産レンズの製作に挑みました。そしてこれが、国産第1号の一等レンズとなりました。片面は1面、片面は2面と珍しい設計になっていますが、これは出雲日御碕灯台（現用レンズ）のフランス製レンズをモデルとしています。（当時の灯質、光度：連せん赤白互光25秒をへだてて10秒に白2せん光更に25秒へだてて赤1せん光、460,000カンデラ）

犬吠埼灯台初代レンズ  
「第一等8面フレネル式せん光レンズ」



東京灯標初代レンズ  
「第三等小型4面フレネル式せん光レンズ」



明治7（1874）年～昭和26（1951）年まで、途中戦災で破壊し仮復旧しながら銚子の海を照らし続けてきました。（当時の灯質、光度：せん白光毎15秒に1せん光、67,500カンデラ）（本誌「聖地巡礼」P35～P36参考）

昭和44（1969）年から平成22（2010）年の廃止されるまで東京湾を照らし続けてきました。（当時の灯質、光度：群せん白光12秒をへだてて8秒間に3せん光、1,200,000カンデラ）

# 燈光歌壇



## 桜沢 っや子 選

横浜 宮田 昭

○探さねどこかにぞある老残の魂あそばす感傷の海  
○虚と実のあいだ彷徨うわが過去の思いは次第に懺悔  
の海へ

○驕りつつ生を讀へることもあり拒みがたきは海に流  
して

○徒らに妖女を長く培養し傘寿の男涙で別るる

○寂寥は知遇の故か未だ明けぬ海のささやき哀しく唱  
う

○眩暈に今なお日々を惑わされ「夢幻航海」果てしな  
く続く

評 互いの計略の秘術をつくして戦いあそんだ感傷の

海、また虚々実々の間に生きた人間の過去。「驕り  
つつ生を讀へることもあり」と詠みたる人生、懺悔  
の海に流した過去の感傷、そして長く付き合った妖  
女たちとの別れ等、而して果てしなく続く夢幻航海  
に遊ぶ作者の今後に期待したい。

東京 しらたきよう子

○長年のガラケー暮らし終わったり叩くスマホは何と  
も便利

○初めての稽古に通う電車内不慣れな時の時間はなが  
し

○深夜にも早朝も筆を持つことを目標とせしことにも  
馴れて

○線を見て筆の返しに満たされる出勤直前の今日の収  
穫

○来年の予定を書きし神無月またたく間なり今年も終  
らむ

評 最後まで頑張ったガラケーも時の流れに逆らえず、

叩くスマホは何とも便利の一言に尽きた感じです。  
書家の作者が毎日筆を持つことにし新たに書道教室  
に通うという。そして出勤前の短い時間や深夜の練  
習、ひとつの線より学ぶ筆の返しそれに満たされる  
純粹さ、一つのことを極めようとする真摯さが一首

に現れていて尊い。

川崎 吉田 公一

○書家のわが友は達人今日もまた朝早くより健筆ふるう

○すいすいと走るあなたの筆先は草原を往く駿馬のごとし

○色紙に筆走らせる友の手の力はつよく仁王のごとし  
○毎日を高校野球のテレビ見てときめきもありし二週間なり

間なり

評 書家である友人と側で眺めている作者、筆の流れを

駿馬のごとしと言い、また仁王様のような手の力だ

ともみるやさしい思いが作品に流れている素朴な一連でした。高校野球は応援するチームがあつての一

喜一憂ときめきに胸をふくらませて興奮の二週間でした。

## 近 詠

桜 沢 つや子

○音たてて櫟青葉を打つ雨に閉ぢ込めらるるバス停留所

○そよりともせぬ公園の櫟青葉今日も朝よりやはり熱暑

○暑いから外へ出るなよ起こされし従兄九十の声の明るき



大阪港開港150年記念・149周年灯台記念日  
特別講演会「灯台に見る日本の近代」

## 特別講演会(聴講無料)

※ 聴講には事前の申込みが必要です(下記参照)。募集人数100名

日時:平成29年11月25日(土)13:30~16:30(13:00開場)

場所:海遊館ホール(大阪市港区海岸通 1-1-10)

題目:1 灯台に見る日本の近代

ふじ おか ひろ やす

藤岡 洋保(東京工業大学名誉教授)

日本の近代建築史の權威が語る、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を貴重な資料を用いて紹介



題目:2 大阪港と天保山灯台

かた の ひろ ゆき

片野 広之(大阪海上保安監部次長)

大阪港が開港した直後の明治4年から明治43年までの間、点灯していた幻の灯台「天保山灯台」を紹介

主催:大阪海上保安監部

後援:大阪港開港150年記念事業推進委員会

(公財)海上保安協会・大阪支部

(公社)燈光会



旧大阪港北突堤灯台

※ 聴講ご希望の方は往復はがきにてご応募ください。送付先、記入要領等は当部ホームページをご参照ください。往復はがき印刷用のテンプレート(ワード版)もあります。

なお、応募者多数の場合には抽選とさせていただきます。

<http://www.kaiho.mlit.go.jp/05kanku/osaka/index.html>

問合せ先:大阪海上保安監部管理課 電話 06-6571-0221



# 日本の灯台

JAPANESE LIGHTHOUSES

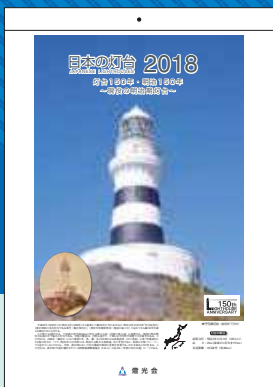
2018  
平成30年

## カレンダー

販売価格 **600 円 (税込)** (送料・振込手数料 実費)

★会員の方には 1 部贈呈致します

神子元島灯台  
(静岡県下田市)



菅島灯台 (三重県鳥羽市)



潮岬灯台 (和歌山県東牟婁郡串本町)



金華山灯台 (宮城県石巻市)



水ノ子島灯台 (大分県佐伯市)



犬吠埼灯台 (千葉県銚子市)



石狩灯台 (北海道石狩市)



男木島灯台 (香川県高松市)



御前埼灯台 (静岡県御前崎市)



姫埼灯台 (新潟県佐渡市)



屋久島灯台 (鹿児島県熊毛郡屋久島町)



角島灯台 (山口県下関市)



出雲日御碕灯台 (島根県出雲市)

申込先

公益社団法人  
**燈 光 会**

〒105-0003 東京都港区西新橋 1 丁目 14 番 9 号 西新橋ビル 3F  
TEL (03) 3501-1054 FAX (03) 3507-0727  
E-mail: info@tokokai.org

昭和三十一年十一月二十五日  
発行 (隔月一回五日発行)

「燈 光」

十二月号 第六十二卷 第六号