昭和31年１月24日第三種郵便物認可　令和元年７月５日発行（隔月１回５日発行）「燈光」第64巻・第４号

燈光

7

燈光会会長が交代しました

（令和元年6月11日）

前　会長

山　田　隆　英

新　会長

岩　崎　貞　二

令和元年度船舶交通安全基盤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

当年度予算（一般会計総額１０１兆４５７１億円、東日本大震災復興特別会計総額2兆１３４８億円）が平成31年3月27日に成立したことを受け、令和元年度船舶交通安全基盤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．概算要求にあたっての基本的な政府方針

概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２０１８」（平成30年6月15日、閣議決定）で示された「新経済・財政再生計画」の枠組みの下、引き続き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、これ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。

○その他の経費については、前年度予算額の100分の90（「要望基礎額」）の範囲内で要求。

○予算の重点化を進めるため、「経済財政運営と改革の基本方針2018」及び「未来投資戦略2018」等を踏まえた諸課題について、「新しい日本のための優先課題推進枠」を設け、各省は、前年度当初予算におけるその他の経費に相当する額と要望基礎額の差額に100分の300を乗じた額及び義務的経費が前年度当初予算額を下回る場合にあっては、当該差額に100分の300を乗じた額の合計額の範囲内で要望。

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歳出改革の取組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、「新経済・財政再生計画」における、歳出改革の取組を継続するとの方針を踏まえ措置する。

○「経済財政運営と改革の基本方針2018」で示された「消費税率引上げに伴う需要変動に対して機動的な対応を図る観点から、歳出改革の取組を継続するとの方針とは別途、臨時・特別の措置を2019・2020年度当初予算において、講ずることとする。」との方針を踏まえた対応については、予算編成過程で検討する。

Ⅲ．船舶交通安全基盤整備事業費概算要求の概要

1　船舶交通安全基盤整備事業概算要求の基本方針

概算要求においては、政府が掲げる前述の基本方針に沿って、今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、「第4次交通ビジョン」（平成30年4月20日、交通政策審議会答申）、「社会資本整備重点計画」（平成27年9月18日、閣議決定）を踏まえ、メリハリの効いた整備を行うことを基本方針として、概算要求を行いました。

Ⅳ．船舶交通安全基盤整備事業費実施計画の概要

1　船舶交通安全基盤整備事業費実施計画（別紙1、2参照）

船舶交通安全基盤整備事業費における実施計画額は、政府決定額一般会計100億300万円のう

ち、改良改修４５６箇所、実施計画額91億８０９３万円（公共事業担当職員の給与等からなる船舶交通安全基盤整備事業工事諸費８億２２０７万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

・重要インフラの緊急対策（別紙３、４参照）

平成30年度の台風や北海道胆振東部地震等最近の自然災害に鑑み、「重要インフラの緊急点検」を行い、航路標識の海水浸入防止対策等の特に緊急に実施すべき対策について、３年間で集中的に整備を実施します。

① 海水浸入防止対策

灯台等を対象に、亀裂や基礎部の緊急点検を行い倒壊等の蓋然性の高い灯台等があると判明したため、これらの倒壊等を防止するために必要な緊急対策を実施します。

② 予備電源設備

船舶通航信号所を対象に、予備電源設備の状態、現状の電源保持時間について緊急点検を行い、電源保持時間の基準を満たしていない等、課題がある施設について、基準に対応した予備電源設備の整備に関する緊急対策を実施します。

１７１箇所　８億６０００万円

・海上交通基盤の充実強化（別紙５参照）

通信容量の逼迫が懸念されるＡＩＳ（船舶自動識別装置）に代わる、高速かつ広範囲な通信が可能な次世代ＡＩＳ等を開発し、海上交通の安全確保及び効率性の向上を図ります。

１箇所　８０００万円

・航路標識の防災対策（別紙６参照）

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ます。（令和２年度までに完了）

当年度においては、「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します。

25箇所　４億９２６２万円

・航路標識の老朽対策（別紙７～10参照）

劣化、亀裂等の老朽化が著しい灯台等や故障が多発し運用に支障をきたすおそれのある海上交通センターの機器等の改修を実施します。

①　長寿命化対策　　77箇所　　13億１１２２万円

「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、平成30年度までに点検、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います。

②　部品製造中止に伴う対応

白熱電球及びマグネトロンの製造中止に伴い、灯器のＬＥＤ化及びレーダーの固体化（半導体化）を行います。

③　スプリアス対策

無線設備規則の改正に伴い、新規則の条件に適合するレーダー及びレーダー波高計の整備を行います。

④　新たな技術の導入

「平成30年度から採用する新技術」（平成30年保交企第25号）に基づき、航路標識監視システム、浅海用浮体式灯標及び特殊車輪型回転装置を導入します。

⑤　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の機器・施設については、保守業務の省力化、安全性の確保等を考慮し整備を行います。また、地方公共団体等による灯台の観光資源としての活用等を支援し、海上安全思想の普及を図るための整備を行います。

●航路標識の機能維持（別紙11参照）

航路標識は船舶交通の安全確保に欠かせない公共インフラであり、常に標識機能を維持す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します。

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、撤去等を実施します。

①　既設標識の合理化　　２４９箇所　　18億８８７８万円

「航路標識の廃止要綱」（平成30年保交企第10号）に基づき、利用者の意見等を十分勘案し、安全性に影響がない航路標識の廃止を着実に推進します。

②　航路標識等の機能維持

・法令に基づき、機器等に必要な整備を行います。

・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います。

・定期交換が必要な灯浮標等及び資機材の整備を行います。

③ 保守省力化標識への対応

ＬＥＤ化及び太陽電池化した光波標識について、補液型蓄電池の解消整備を進め、保守省力化を図ります。

④ 職場環境の充実

海上交通センターにおいて、女性職員の職場環境の充実を図るための整備を行います。

・航路標識の維持管理（別紙12参照）　11億１７１６万円

老朽化した施設の割合が増加し対応が急務となっているところ、計画的な予防保全により航路標識の長寿命化を図るため、点検等の維持管理を実施します。

・巡視船等基地整備等　34億８５１５万円

「海上保安体制強化に関する方針」に基づき整備した巡視船等を確実に運用するために必要な基地整備等を実施します。

なお、令和元年度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年度補正予算から予算化されており、当年度は、被災した航路標識２基の復旧を行います。なお、被災した航路標識の復旧は、令和元年度末で97％となります。

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）　２箇所　１億２０４４万円

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、船舶交通安全基盤整備事業費の要求にあっては、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・方針に則り、平時・災害時における海上物流の確保・経済成長へ貢献するため、必要な予算の確保に努めているところです。

また、近年の気候変動の影響による自然災害の頻発化・激甚化に備える重要性が増しており、その対

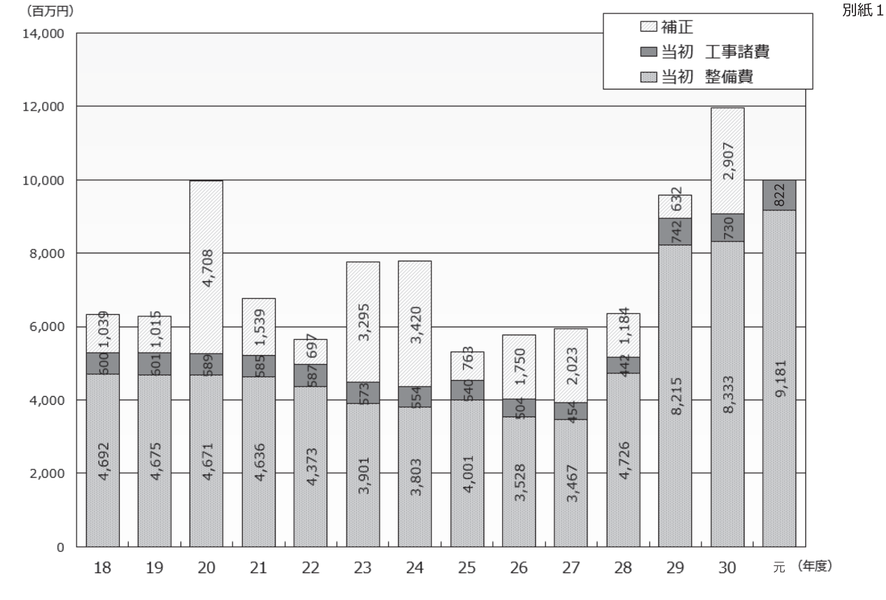
応が課題となっているところ、平成30年の台風20号等による暴風・波浪による灯台の損壊・倒壊事故が発生したほか、平成30年北海道胆振東部地震では、電力供給の停止により、船舶の交通安全に必要な情報提供が困難となりました。

　これらを踏まえ、重要インフラである航路標識が自然災害時にその機能を維持し、国民の生活や経済活動に大きな影響を及ぼすことが無いよう、平時から万全の備えを行い、３年間の達成目標を設定した上で引き続き取り組んでいく所存です。

　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難く、耐用年数を迎える施設、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。

公共予算の推移　　　JCG 海上保安庁

別紙１



航路標識基数表

（単位：基）　別紙２

区　　　分	平成30年度末	令和元年度増（△）減		令和元年度末（見込み）
		新　　規	改　良　等	
光 波 標 識	5,116	0	△ 22	5,094
夜　　　標	4,993	0	△ 23	4,970
灯　　　台	3,151	0	△ 16	3,135
灯　　　標	470	0	△ 2	468
照　射　灯	137	0	△ 1	136
導　　　灯	45	0	△ 1	44
指　向　灯	17	0	0	17
灯　浮　標	1,173	0	△ 3	1 170
昼　　　標	123	0	1	124
立　　　標	96	0	0	96
浮　　　標	27	0	1	28
電 波 標 識	63	0	△ 28	35
ﾃﾞｨﾌｧﾚﾝｼｬﾙGPS局	27	0	△ 27	0
レーダービーコン	16	0	△ 1	15
AIS信号所	20	0	0	20
その他の標識	34	0	0	34
船舶通航信号所	27	0	0	27
潮 流 信 号 所	7	0	0	7
合　　　計	5,213	0	△ 50	5,163

重要インフラの緊急対策（海水浸入防止対策）

別紙３

平成30年の台風20号、21号及び24号の暴風・波浪の影響により、神戸和田岬防波堤灯台の損壊や名瀬港西防波堤灯台の倒壊などの事故が発生したことを踏まえ、損壊・倒壊に至った原因を調査するとともに、全国の灯台2,841基の緊急点検を行い、海水等によるステンレス製ボルトの隙間腐食が確認された標識について、海水等の影響を遮断する対策方策を実施する。

○点検結果及び対策

（点検結果）

■ＦＲＰ造

・倒壊原因は取付用のステンレス製アンカーボルトの腐食（名瀬港西防波堤灯台は、16本全てに腐食が確認された）

・腐食原因は基礎コンクリートとＦＲＰベースの隙間から海水が浸入し、「すきま腐食」が発生したことによるものと推測

※すきま腐食（0.01㎜程度の隙間に海水が浸入すると、塩化イオンが作用しステンレス鋼を腐食させる）

■コンクリート造

・倒壊、損壊原因はコンクリート内部の鉄筋や接続用アンカーボルトの腐食

・腐食原因は小さな亀裂の隙間から海水が浸入し、コンクリート内部の鉄筋やアンカーボルトに塩化イオンが作用したものと推測

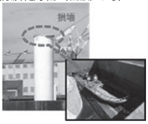
（対策）

ＦＲＰ造、コンクリート造ともに、小さな隙間に海水が浸入し、塩化イオンの作用による金属部分の腐食により、耐力が低下し、倒壊・損壊に繋がっていることから、海水の浸入を遮断（環境遮断）する必要がある。

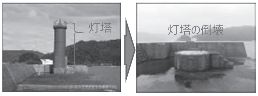
なお、すでに腐食が進行している場合は耐力が低下しているので、健全な状態に戻してから環境遮断を実施する必要がある。

<損壊・倒壊事例>

神戸和田岬防波堤灯台（台風20号）

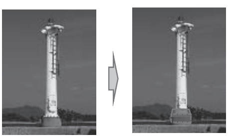


名瀬港西防波堤灯台（台風24号）



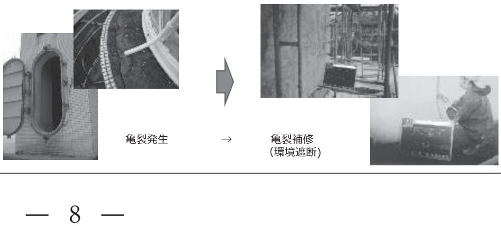
<改修方法（対策）>

ＦＲＰ造



ボルト健全　→　コンクリートで保護（環境遮断）

コンクリート造



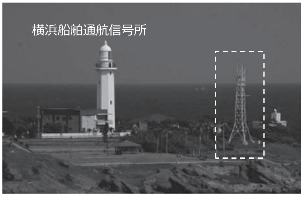
亀裂発生　→　亀裂補修（環境遮断）

重要インフラの緊急対策（予備電源設備）

海上保安庁

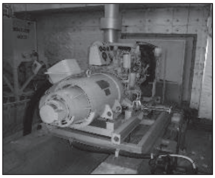
別紙４

　北海道胆振東部地震の影響により、電力会社からの電力供給が停止し、船舶通航信号所の非常用発動発電機の燃料切れにより船舶の動静把握が出来ず、船舶の交通安全に必要な情報提供が出来なくなったことを踏まえ、電源喪失時の対策について緊急点検を行い、今後の地震等の自然災害において、重要インフラの機能を確保するため必要な予備電源設備の整備を実施する。



【点検対象】
・全国の船舶通航信号所１３３箇所
【点検内容】
・予備電源設備の有無
・予備電源設備の連続運転可能時間（７２時間）
【点検結果】
・基準を満たしていない設備
（基準：官庁施設の総合耐震・対津波計画基準）
・耐用年数15年以上超過
【対応方策】
基準を満たしていない設備に予備電源設備の整備を実施

非常用発動発電機

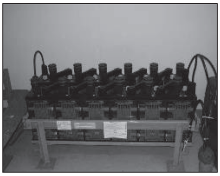


燃料タンク

【整備内容】
・長時間連続運転が可能な非常用発動発電機へ換装
・燃料タンク容量の変更

直流電源装置

蓄電池



【整備内容】
・蓄電池容量の変更
・規格変更に伴う直流電源装置の換装

海上交通基盤の充実強化

海上保安庁

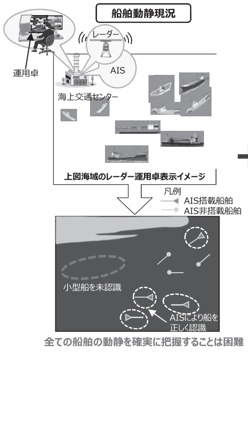
別紙５

○安全かつ効率的な海上交通に関する技術開発

現状
・海上交通センターは、航行船舶の動静を把握し、船舶の安全な航行に必要な情報の提供や、大型船舶の航路入航間隔の調整を行うとともに、巡視船艇との連携により、不適切な航行をする船舶や、航路を塞いでしまう船舶への指導を実施している。
・海上交通センターでは、船舶動静を把握する手段として、レーダーとAISを使用している。AIS搭載船舶については、AISの位置通報機能によりその動静を確実に把握することができるが、AISを搭載していない船舶の動静をレーダーのみでは確実に把握することは困難である。また、AISの利用の多様化により、AISの通信容量の逼迫が懸念されている。

解決策
・海上交通センターでAISを搭載しない船舶の動静を確実に把握するため、監視カメラの画像解析やスマートフォン等を活用した動静把握技術を開発する。
・AISの通信容量の逼迫が懸念されるため、高速かつ広範囲なデータ通信が可能な新たな通信インフラ（VDES）の運用について我が国主導で検討・国際標準化を進め、海上交通の安全確保及び効率性の向上を図る。

（現状）

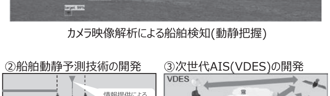


全ての船舶の動静を確実に把握することは困難

＋

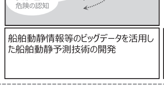
【技術開発】

①AIS非搭載船舶の動静把握技術の開発
監視カメラで認識したAIS非搭載船の位置情報・船名や、スマートフォンアプリを所持した小型船の位置情報・船名を特定して統合する技術の開発



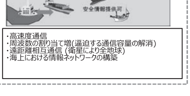
カメラ映像解析による船舶検知(動静把握)

②船舶動静予測技術の開発



船舶動静情報等のビッグデータを活用した船舶動静予測技術の開発

③次世代AIS(VDES)の開発

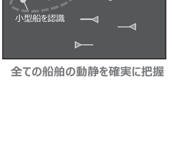


・高速度通信
・周波数の割り当て増(逼迫する通信容量の解消)
・遠距離相互通信（衛星により全地球）
・海上における情報ネットワークの構築

（期待される効果）

- カメラ画像解析等によるAIS非搭載船舶(小型船)の把握
- 広範囲において全ての船舶の動静把握が可能となり、船舶事故の発生低下に繋がる
- 高速通信及び周波数の割り当てが増え、きめ細やかな情報提供が可能(MICS情報の活用)
- 次世代AISを活用した情報提供が充実することにより、AIS搭載が促進され受信機価格が低下

船舶動静把握表示画面のイメージ



全ての船舶の動静を確実に把握

航路標識の防災対策

JCG 海上保安庁

別紙６

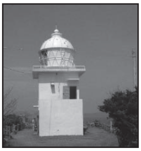
航路標識の防災対策にかかる政府方針

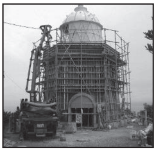
第４次社会資本整備重点計画

社会資本整備重点計画法（平成15年法律第20号）に基づき、社会資本整備事業を重点的、効果的かつ効率的に推進するための社会資本整備重点計画（第4次計画）【平成27年９月18日閣議決定】

重要目標２：災害特性や地域の脆弱性に応じて災害等のリスクを低減する

２－１　切迫する巨大地震・津波や大規模噴火に対するリスクの低減


▲補強前

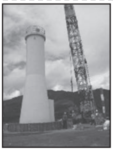

▲鉄筋コンクリート等を用い、建物及び基礎の補強を実施

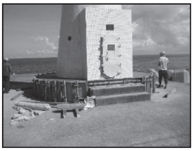
▲補強後
【航路標識の耐震補強】

２－２激甚化する気象災害に対するリスクの低減

航路標識

▲荒天時の波浪




▲航路標識の構造的弱部をコンクリートを用い補強
【耐波浪補強整備】

航路標識の老朽対策

JCG 海上保安庁

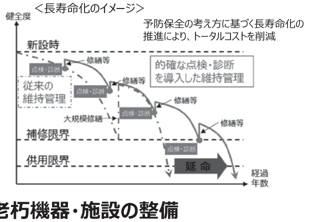
別紙７

○航路標識の長寿命化対策

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崩落）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。

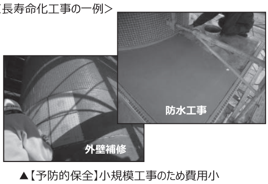
海上保安庁においても、航路標識の長寿命化計画の策定により、従前の維持管理方針を見直し、的確な点検・診断に基づく、**長寿命化工事**を実施している。　⇒ **航路標識にかかるトータルコストの削減を図る**

<長寿命化のイメージ>



<長寿命化工事の一例>

▲劣化を早期発見



▲【予防的保全】小規模工事のため費用小

○老朽機器・施設の整備

劣化、亀裂等の老朽化が著しい施設や故障が多発し運用に支障をきたすおそれのある航路標識用機器の改修を実施する。

【改修前】

灯ろう

管制器
（灯塔内部）

白熱電球
（灯ろう内）

【改修後】

LED灯器等へ代替

【改修前】

【改修後】

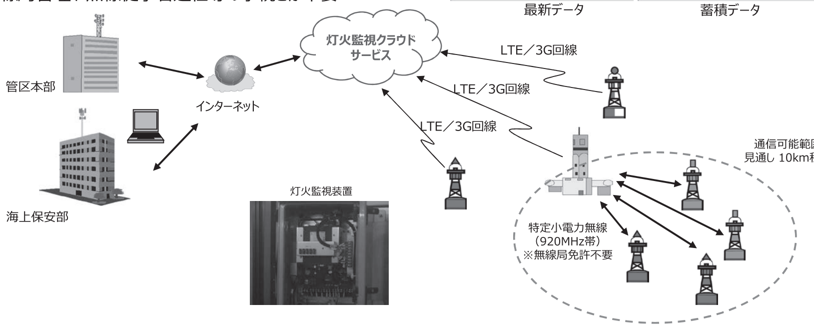
○航路標識監視システム

別紙８

経　緯

　従来の監視装置は、無線通信により保安部で遠隔監視を行っているが、厳しい予算事情から監視が必要な標識全てに設置できておらず、耐用年数を超過した監視装置の更新も進んでいない状況であったが、情報通信技術の発展に伴い、これまで不可能であった標識にもシステムの構築が可能となったことから、新たな航路標識監視システムは、クラウドサービスを活用した整備を実施する。

(メリット)
- 遠隔により灯火、蓄電池の状態、位置情報の把握が可能
- 装置単価が安価
- 監視場所の設定が自由
- 無線局管理や無線従事者選任等の手続きが不要



航路標識の老朽対策　JCG 海上保安庁

○浅海用浮体式灯標

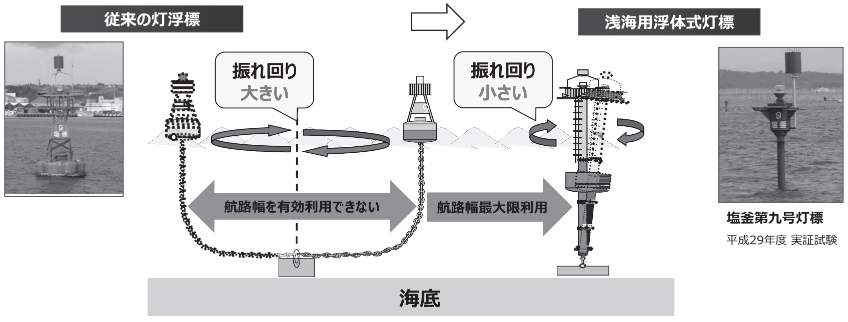
別紙９

経　緯

　平成１３年度から現行の浮体式灯標(水深10m～35m)を採用し現在に至っているが、近年、許可標識等においては、浅海域(水深7.5m～10m程度)に設置されている事例があることから、灯浮標の代替として浅海用浮体式灯標の有効性を検討するため実証試験を行い、平成30年度から導入することとしたもの。

(メリット)
- 風浪に対する動揺や振れ回りが小
- 航路幅の有効活用や航路の直線化
- ライフサイクルコストの縮減
  (灯浮標4年交換から浅海用灯標20年交換)

→ <u>保守作業の安全性の向上、維持経費の縮減</u>



航路標識の老朽対策

海上保安庁

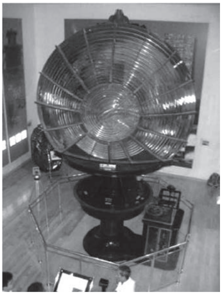
○特殊車輪型回転装置

別紙１０

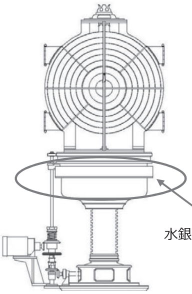
経 緯

航路標識用レンズの回転装置として、水銀槽を使用していたところであるが、地震等による水銀漏れ、参観灯台における参観者水銀接触事案などの健康被害リスク解消のため、平成28年度からの導入実験において良好な動作が確認された、水銀を使用しない特殊車輪機構を用いた特殊車輪型回転装置を導入する。

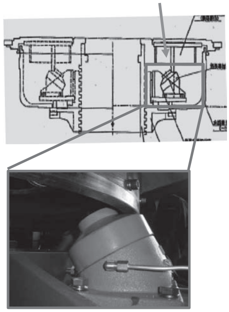
(メリット)
・健康被害リスクの解消
・６か月毎の水銀濃度測定等に必要な予算の低減
（濃度測定は不要→特殊車輪の定期点検・オーバーホール等は必要）
・保管している水銀に係る届出等の手続きが不要



レンズを回転させ灯質を作成



回転機構部



特殊車輪

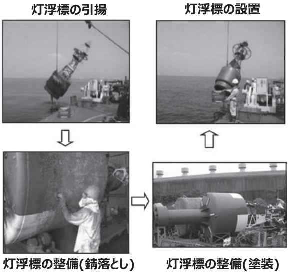
航路標識の維持機能

海上保安庁

別紙１１

耐用年数を迎えた航路標識機器の更新、定期的な灯浮標の交換等を実施する。また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、撤去を実施する。

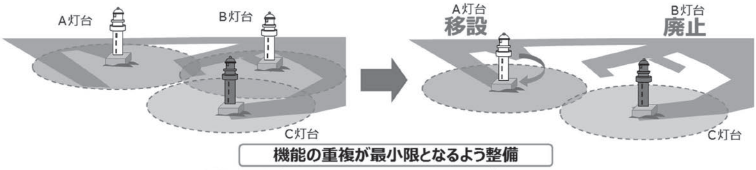
【灯浮標の定期交換 】



【灯台機器の更新 】

【気象観測機器の更新 】

【 防波堤灯台の合理化の例 】



機能の重複が最小限となるようA・B・C灯台を面的に整理しなおす

別紙１２

（目）船舶交通安全維持管理費の概要

公共インフラの老朽化対策が急務となっている現状において、海上保安庁においても、老朽化した施設の割合が増加し、課題への対応が急務となっている。
このような中、計画的な予防保全により航路標識の長寿命化を図るためには、点検等の維持管理とこれを受けた改修を一体的に実施することが不可欠であるため、平成29年度から維持管理費を非公共予算から切り出して、道路等の維持管理費と同様に、公共事業関係費において改修と一体的に実施することとしたもの

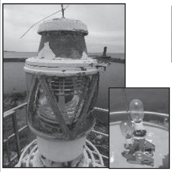
船舶交通安全基盤整備事業の目の細分は以下のとおり
(1)工事費・・・航路標識等の業務運営に必要な経費
①諸資材費　②運搬費　③委託費
(2)船舶及機械器具費・・・航路標識業務用船で使用する通信施設等の維持に必要な経費
(3)事業車両費・・・航路標識業務に使用する業務用車両の維持に必要な経費

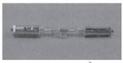
①諸資材費

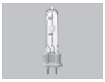
航路標識光源費

航路標識の光源に必要な電球を購入するもの。
主な光源一覧
・ハロゲンランプ
・キセノンランプ
・メタルハライドランプ
など

ハロゲンランプ


灯ろう　電球(灯ろう内)


キセノンランプ


メタルハライドランプ

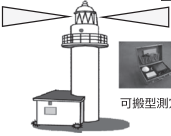
②運搬費

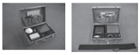
航路標識航路測定業務に必要な経費

AISの有効範囲確認、沿岸灯台の光源変更に伴う実効光度測定等、各種測定業務を航路標識測定船つしまにより実施していたが、業務の効率化のため当該測定船を平成23年度末に解役した。このため、これらの測定業務を当庁船艇と陸上職員により実施するために必要な測定機器の運搬に要する経費。

測定機器

測定状況




可搬型測定機器により測定

③委託費

航路標識保守業務民間委託

航路標識を正常に運用するための定期的な保守委託業務
・点灯動作確認・蓄電池点検・外壁点検
・敷地整備・施設劣化状況等の早期把握　など

外壁点検　点灯動作確認　蓄電池点検　敷地整備

陸上電源設備保守業務民間委託

巡視船等基地の陸上電源設備が正常に運用するための電気事業法に基づく定期的な保守委託業務
・目視点検（受電設備、受配電盤、構造物など）
・測定（電圧値、過負荷、絶縁状態など）

目視点検

測定

2019年 尻屋埼灯台参観開始について

★尻屋埼灯台は下記の通り参観いたします★

参観期間　2019年７月13日（土）～2019年11月４日（月）
参観時間　９時～16時
燈光会尻屋埼支所　☎ 0175-47-2889
燈光会事務局　☎ 03-3501-1054

最新の参観状況につきましては、当会HPをご覧下さい。
皆様のご訪問をお待ちしております。

尻屋埼灯台空撮映像
https://www.youtube.com/watch?v=Cobn1oPo7oU

燈光会ＨＰ ＱＲコード
https://www.tokokai.org

観光資源として活用される白尾灯台！

金沢海上保安部交通担当次長　藤島　充良

本年４月23日（火）に石川県かほく市の旧白尾灯台が、観光資源として第二の役割のため施設の改修（化粧直し）が行われ、これが完了したことに併せ、かほく市から維持管理する地元白尾区に引き渡す継承式が行われ、金沢海上保安部からも部長、交通課長ほかが出席しましたので、本誌をお借りして報告させていただきます。

白尾灯台は、沖行く船の指標として１０４年間使用されましたが、航海計器等の発達により、平成30年９月14日に廃止したところですが、地元の熱い要望を受け、これまでの歴史を後世に伝える施設として、本年２月に、かほく市に引き渡しています。

継承式においては、かほく市長ほか来賓の祝辞が述べられ、近藤金沢海上保安部長から、かほく市長に鍵（モニュメント）の引渡しが行われ、かほく市長から白尾区長に鍵が引き渡されました。

祝辞を述べる近藤部長

鍵の引渡しの後、地元「外日角（そとひすみ）小学校」6年生72名による校歌斉唱が行われました。

旧白尾灯台は、外日角小学校の校歌に灯台が謳い込まれており、子供たちの正しく進むべき人の道しるべに例えられ、地域のシンボルとして愛され続けてきました。

かほく市長の挨拶によれば、この校歌は昭和35年3月に採用されたもので、市長は当時同小学校4年生であったとのことで、校歌斉唱においては、市長も感慨深く校歌を歌われていました。

鍵の引渡しの模様
取材：北國新聞、北陸中日新聞、かほく市ケーブルテレビ

式典の最後に来賓者及び外日角小学生による記念看板の除幕がありました。

記念看板には、七塚町史からの抜粋として、「白尾灯台は大正３年に石川県河北郡立として白尾の海岸砂丘上に設置され、日本海沿岸を航行する船舶・漁船の航路保全と海難救助に大きな役割を果たしてきた。

記念看板除幕（来賓者及び外日角小学生）

単調な海岸線が続き、これといった岬ももたず、港湾もない白尾の海岸に灯台が置かれたことは、一見奇異な感を与えるが、加賀から口能登にかけて長い単調な海岸線のなかほどに位置して、航路標識が必要とされたことのほかに、やはり、何といっても、この土地が海に生きる漁村の村であったことが、大きな理由となっている。」と歴史が記載されていました。

白尾灯台の経歴を少し調べてみたところ、大正３年３月４日に河北郡により同郡七塚村白尾に建設され、逓信省から大正３年８月13日に白尾灯台の点灯の官報告示が出されており、基礎から灯火までの高さは約４・８ｍ、木造四角形白色の記録があり、灯明台型の灯台であったことが伺われます。

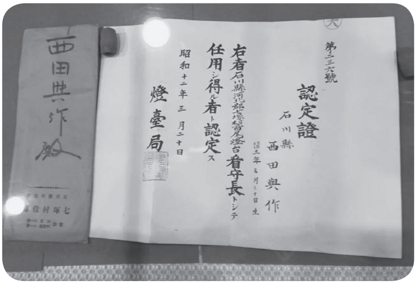
大正12年４月に河北郡から七塚村に移管され、昭和24年３月に木造にて改築され、昭和24年４月に七塚町から海上保安庁に移管されています。

現存する旧白尾灯台は、昭和42年11月にコンクリート造に建て替えられ52年間、沿岸灯台として使用されました。

なお、昭和12年３月20日付にて逓信省燈台局から白尾灯台の看守長として地元でズワイガニの底引き網漁

を営んでいた西田典作氏への認定証の原本が、かほく市の「海と渚の博物館」に保管されています。

旧白尾灯台は、日和見山の小高い丘に位置し、ロケーションが良く、鬼が山公園の観光資源として活用されることとなっています。



看守長認定証

隣接は、恵比寿大明神

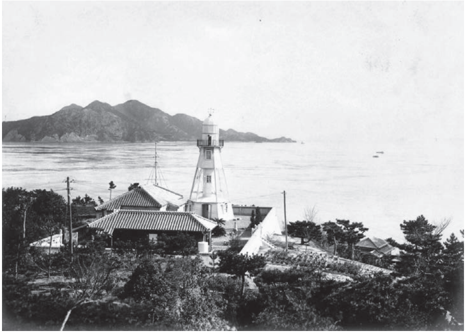
―明治の灯台の話(56)―

大濱（おおはま）灯台

灯台研究生

瀬戸内海の鉄造灯台

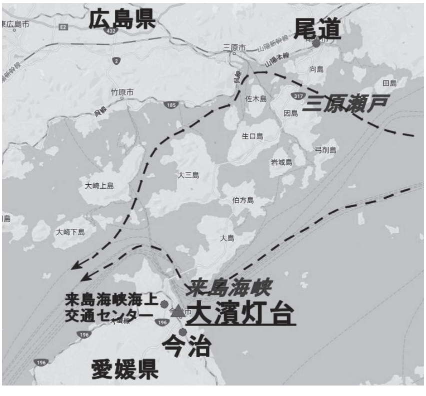
瀬戸内海最大の難所といわれる来島海峡に、明治35（1902）年4月に航路標識が二つ誕生しました。今治の丘陵に建つ大濱灯台と、海峡内の激流の中に建つコノ瀬灯標です。来島海峡には、その2年前の明治33年4月に中渡島灯台が設置され、明治期は、この3基をもって来島海峡の安全が図（はか）られていました。



写真－1　大濱灯台（大正～昭和初期頃）
（燈光会保管写真）

阪神と九州を結ぶ瀬戸内海の航路は、三原瀬戸を経由する来島海峡の迂回ルートが、古来主要航路でした。航路標識の設置もこちらが早く、明治27年5月に、百貫島灯台を始めとする8基もの灯台が、一度に点灯しています。明治30年代には、広島湾周辺にも多くの灯標が設置されていきます。これらの灯台・灯標は、瀬戸内海の良質で豊富な石材を利用して建造されています。その中で、大濱灯台だけが、唯一鉄造の灯台でした。また、ほとんどが10メートル未満の小型の形状である中、大濱灯台は丘陵にそびえ立つ15メートル近くの異例の高さでした。

なぜ、大濱灯台は、他とは異なる鉄造の大灯台として設置されたのでしょうか？



図－1　大濱灯台の位置と瀬戸内海のルート図

灯台設置の経緯

来島海峡の航路標識は、明治10年代から計画されていました。明治19年の報告となる「逓信省第一年報」には、灯台視察船により測量された航路標識設置予定地の中に、来島海峡の設置予定地も見られます。糸浦、大角ノ鼻、津ノ島の地名が記されていますが、大濱灯台、コノ瀬灯標とは別の場所です。

明治27年編纂の「予定航路標識取調書」では、来島海峡の航路標識は、次のとおり計画されています。

- 大角鼻　四等回転白色　三十秒時毎に一閃光を発す
- 津　島　無等不動白色
- 中渡島　無等不動白色
- 白　岩　六等不動白色

まだ、この時点でも大濱、コノ瀬の名は見られません。双方の名が見られるのは、明治30年代になってからです。明治32年5月に海軍大臣から逓信大臣あてに出された瀬戸内海と関門海峡の航路標識設置要望書「明治32年4月1日付　官房第二一二一号」（防衛省防衛研究所蔵）には、来島海峡の航路標識については、次のとおり要望されています。

来島海峡

乙・**中渡島の西端**と**馬島の東端**に光達三四海里の燈臺を建設し　夜間　中渡水道通航の便に供すること

・**馬島の西端**に光達三四海里の**燈臺**を建設し**コノセ**に**点灯付き浮標**を置くこと

・**波方の西方**なる四一九尺山に信号所を設け　東西方より来る船舶の水道及び其の附近に於て相会せんとするの虞あるもの　互に相知らしむること

丙・**大島の最南端**に光達十七八海里の**燈臺**を建設し東方より該海峡々口を知るの便に供すること

・**白岩**（十三尺）に光達五六海里の**燈臺**を建設し以て夜間東方より西水道に入らんとするもの及び西方より西水道を経て出でんとするものの便に供すること

・**津島の南角**に光達五六海里の**燈臺**を建設し　以て夜間西方より中渡或は西水道に入らんとするもの及び東方より両水道の一を経て出でんとするものの便に供すること

この要望書には、各地の航路標識に甲乙丙丁の設置

の優先順位が付けられ、具体的な位置や光達距離の大きさまで指定されています。

　ここで漸く、コノ瀬の名称が出てきますが、まだ大濱の名は見られません。ただし、大濱灯台から来島海峡を挟んで対岸の大島の最南端に、大濱灯台とほぼ同じ光達距離の灯台が要望されています。

　これを受けて、逓信大臣から次の回答が出され、大濱の名が初めて登場する来島海峡の航路標識の設置計画が示されています。

図－２　来島海峡北流時の通航ルートと周辺位置図

管　第六三〇号

　帝國軍艦通航の為め　内海及び下の関海峡へ航路標識設置の件に関し　客月(先月)四日付官房第二一二二号を以て御照会の趣　了承　右御表示の箇所は　大概本省に於いても　将来建設の必要を認むる地に有之(これあり)　就中甲の符号を附しあるものは　最も急設を要するものと認められ候得共(そうらえども)　本年度に於いては　経費の都合に依り　建設の運びに難相成候(あいなりがたくそうろう)に付(つき)　甲乙符号の分は明治三十三年度に建設の見込を以て　之に要する経費を〇〇概算に編入し　又丙丁符号の分は　追(おっ)て建設の計画に有之候条(これありそうろうじょう)　右様(みぎよう)御了知相成度(あいなりたく)　別紙調書相添(あいそえ)此段(このだん)及び御回答候也(そうろうなり)

　明治三十二年六月三日

　　逓信大臣　子爵　芳川顕正

海軍大臣　山本権兵衛　殿

乙・大濱　四等回転燈台　伊予國越智郡大濱の岬角へ明治三十三年度に於て建設の見込なり

・中渡島西端　無等燈台　明治三十二年度に於て建設す

・馬島東端　無等燈台　中渡島へ燈台建設のため必要なし

・馬島西端　無等燈台　大濱へ燈台建設のため必要なし

・コノ瀬　挂灯立標　明治三十三年度に於て建設

の見込なり（挂灯浮標は維持上困難に付　挂灯立標とす）

・来島海峡　信号所（記載なし）

丙・大島最南端　三等回転燈台　大濱へ燈台建設見込に付必要なし

・白岩　挂灯立標　同上

・津島南角　六等回転燈台　中渡島、コノ瀬、大濱へ建設せば必要なし

逓信大臣から海軍大臣への回答では、大濱灯台は来島海峡内で最大規模の大島最南端の三等回転燈台の代りとして掲上されています。灯台レンズの規格は、海軍の要望の三等回転より格下の四等回転ですが、設置された大濱灯台の光達距離は、海軍のほぼ要望どおりの約17海里となっています。これらの記録から大濱灯台は、光達距離を稼ぐため、灯光（灯台）の高さを計画よりも増したことが考えられないでしょうか。当初の計画では、大濱灯台は周辺の灯台と同じ10メートル以下の高さであったものが、海軍からの要望の光達距離にするため、他とは異なる高台にそびえる大灯台にしたのではないでしょうか。

その灯台を鉄造としたのは、工事を担当した技手（ぎて）と設置した時期に大きく関係しているものと思われます。燈光会保管の大濱灯台の経歴簿には、建設現場監督者は技手岡（おか）　正（ただし）と明記されています。岡正技手の名は、燈台公報明治33年7月23日付第八号の工事出張記録にも次のとおり見られます。

技手　岡　正

愛媛県下へ出張中　大濱航路標識建築工事材料既納部分検査官吏を命す（明治33年6月29日）

明治35年1月編纂の逓信省第十五年報には大濱灯台の起工は明治33年9月28日と記されています（大濱灯台経歴簿も同じ明治33年9月）。岡正技手は、工事開始の2ヶ月前に大濱灯台の建設現場へ赴いていたようです。

また、彼の名は、高知県の室戸岬灯台（明治32年）と鹿児島県の長崎鼻灯台（明治30年）の建設工事に従事していた記録が、逓信公報（明治31年2月22日付第一九五五号）の出張記録と燈光昭和10年3月号の回想記に残されています。この双方とも鉄造の灯台で、長崎鼻灯台は大濱灯台と形状も大きさも全く同じです。

写真－２　初代長崎鼻灯台
（燈台要覧　明治37.3　燈光会保管）

岡正技手にとって鉄造の大濱灯台の建設は、十分に要領を得たものだったはずです。

明治期の鉄造灯台は、室戸岬灯台や北海道の多くの灯台のように、資材の運搬に困難な高所や、工事期間が限られている建設条件が悪い灯台に多く見られます。大濱灯台の場合は、後者の限られた工事期間が考えられます。大濱灯台の建設時期に、来島海峡では、陸軍により大工事が進められていました。小島の要塞建設です。日露戦争の直前のこの時期、ロシア艦隊の備えとして、広島県竹原市の大久野島と来島海峡の小島に芸予要塞の工事が進められていました。完成は、大濱灯台と同じ明治35年です。この明治35年に、要塞の完成に合わせ大濱灯台とコノ瀬灯標も完成させ、来島海峡の対ロシアの防備と、艦船の航行の安全を確立させたようにも見えるのです。明治35年度の報告となる逓信省第十七年報の航路標識工事報告に見られる大濱灯台の報告は次のとおりです。

大濱燈臺　伊豫（予）國越智郡、コノ瀬挂灯立標　伊豫（予）國越智郡、センガイ挂灯立標　周防國大島郡ハ　三十三年度以降二箇年度ノ継続事業ニシテ孰モ三十五年三月二十六日竣工ヲ告ゲ　同年四月一日ヨリ點火セリ
即チ大濱灯台ハ　鐵造六角形ニシテ白色ニ塗リ　基礎ヨリ頂上マデ四丈八尺（約14・5メートル）ニシテ第四等連閃白色ノ燈器ヲ装置シ　毎十二秒時ヲ隔テ八秒時ノ間　三連閃光ヲ発シテ　南十五度五十五分東ヨリ南西ヲ経テ　北三十八度二十分西マデ百五十七度三十五分間ヲ照輝ス
該燈火ハ基礎ヨリ四丈一尺（約12・4メートル）水面ヲ抜クコト十一丈四尺（約34・5メートル）光カハ七千燭光ニシテ十六海里半（約30・6キロメートル）ニ達ス

愛媛新聞の前身となる南海新聞の明治35年3月26日

付の誌面には、灯台工事終了と記録された同日に、大濱灯台にて、地方の官吏及び有志を招待した灯台落成式が挙行されるとの記事が見られます。

落成式が行われた大濱灯台構内には、レンガ造りの立派な官舎が備えられ、構内を取り囲む漆喰で覆われた囲障も中はレンガが大量に使われていました。今日も残る小島の要塞には、膨大な数のレンガが使用されており、当時の南海新聞には、この要塞の建設のため、今治周辺には多くのレンガ製作場があったと記されています。大濱灯台は、このレンガも、周辺の良質で豊富な石材も使用せずに、鉄造で建造されたのです。来島海峡を見下ろす丘陵にそびえ立つ鉄造の大灯台は、以上のような歴史的な背景が産み出した灯台であったように思われます。

写真－3・4　小島要塞のレンガ建造物（令和元年5月撮影）

来島海峡の海難事故

燈光大正8年5月号には、「海難多し」と題した、大濱灯台職員による記事が掲載されています。大正5～7年の3ヶ年の来島海峡付近で発生した海難事故の一覧が発生場所の分布図とともに記されています。記録された18隻の事故の概要は次のとおりです。

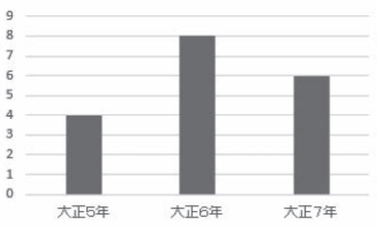
- 年毎の事故隻数は、大正5年が4隻、6年が8隻、7年が6隻、3年の平均は6隻
- 事故の原因は、濃霧が約7割（12隻）を占め、潮流が3割（5隻）、機関故障が1隻（5％）
- 事故の種別は、座礁が約7割（12隻）、衝突が3割（5隻）、漂流が1隻（5％）
- 国外船は米国軍艦の1隻のみ、他すべて日本船

・月別の発生は、10月が４件で最も多い。濃霧による事故は６～７月の濃霧が多く発生する時期に多い。

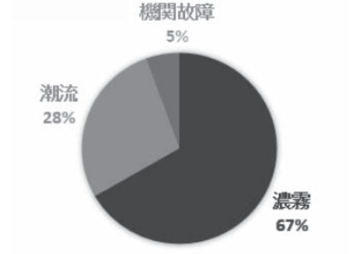
濃霧の発生時に多発している傾向は現代と同じです。意外に少ない機関故障の要因は、動力の性能が現在ほど確立していないこの時代、来島海峡を通過する船舶は、機関の整備を万全にした航行に自信のある船舶のみ通航していたことが考えられます。

来島海峡の事故の多発を受け、明治42年には中渡島灯台が、灯塔はそのままで、中渡島潮流信号所に変更され、信号業務を開始します。大濱灯台も同じように、昭和29年４月に、新たにコンクリート製の建物が築かれ、灯台は廃止

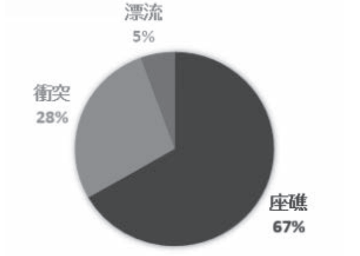
グラフ－1　事故隻数



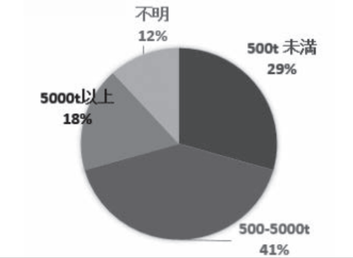
グラフ－2　事故原因



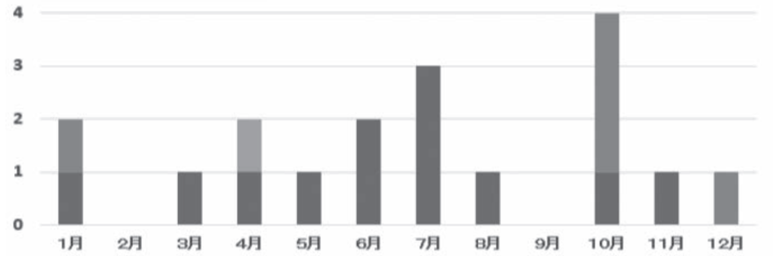
グラフ－3　事故種別



グラフ－4　トン数別



グラフ－5　月別事故隻数



表－1　燈光　大正8年5月号掲載　～大正5－7年来島海峡海難発生一覧～

來島海狹附近（自大正五年至大正七年）艦船遭難調

●印ハ燈臺近傍遭難破船報告濟

	年月日時刻	船名	船主	噸數	遭難場所	原因	遭難種別	備考
	大正五年三月五日午後三時	明海丸	明治海運株式會社	三、一八五	來島海峡中水道	濃霧	坐礁	六日離礁
	同年四月六日午後一時	第三敬神丸	尼ヶ崎汽船會社	四〇七	同西水道	機關故障	漂流	
	同年四月廿五日午後六時	第十三宇和島丸	宇和島運輸株式會社	四九九	今治海岸	濃霧	坐礁	二十六日浮揚
	同年五月九日午後十時	立神丸	日本郵船株式會社	三、〇一七	來島海峡	同上	衝突	同社近江丸（三、五八一）ト衝突後小島北方ニ座礁十八日離礁
●	六年一月廿一日午前二時	抗州丸	大阪商船株式會社	二、一四五	大濱久太郎鼻	同上	坐礁	
●	大正六年六月廿一日午後零時	北都丸	小樽板谷商船會社	二、二六〇	波方海岸	濃霧	坐礁	
	同年七月十九日午前一時	第三相澤丸	函館北上國太郎	一九八	同上	同上	同上	
	同年八月廿一日午後九時	サフライ號	―	五、〇〇〇	來島海峡東口	同上	衝突	「米國軍艦」横濱ニ向ケ航行中帆船惠比壽丸（六〇）ト衝突
	同年十月三日午後三時	海壽丸	宝崗猶崎平太	六六四	同馬島上	潮流	坐礁	
	同年十月八日―	柳川丸	深川汽船株式會社	五七八	四坂島沖	濃霧	衝突	陸軍御用船吉野丸（三、四八一）ト衝突ス
	同年十一月九日―	若宮	―	六、〇〇〇餘	波方廣瀬岩	同上	坐礁	十二日午前八時二十分離礁
	同六年十二月十一日午後一時	―	―	―	來島海峡東口	潮流	衝突	二檣大形汽船帆船星神丸（一八）ト衝突其儘通過
●	同七年一月七日午前七時	第九大連丸	兵庫西ノ宮林竹三郎	九九四	中渡島	同上	坐礁	同日午前九時離礁
	同年六月三日午前九時	春日丸	日本郵船株式會社	六、二〇〇	來島海峡	濃霧	同上	四日午前四時離礁
●	同年七月十九日午前四時	第二長仁丸	大阪電燈株式會社	三六二	馬島西端	同上	同上	同日午後四時離礁
	同年同月廿八日午後十時	瀧口丸	―	八八	四坂島沖	同上	衝突	宇和島運輸汽船會社所有第一弘運丸ト衝突
●	同年十月廿六日午前九時	平戸	―	四、九〇〇	馬島西端	潮流	坐礁	同日午後二時離礁

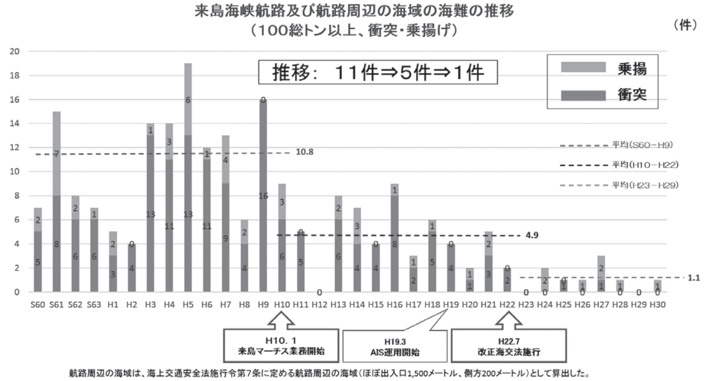
年月日時刻	船名	船主	噸數	遭難場所	原因	遭難種別	備考
大正七年十月廿六日午前十一時	明石丸	神戸尾城満三	―	大濱糸山沖	潮流	坐礁	廿六日午後二時離礁

附　東京市麻布區佐藤辰彌所有汽船神戸丸（二九二）は八年一月三十日午後七時神戸に向け航行中潮流の爲來島海峡馬島北端須の崎鼻に座礁、二月十五日離礁す

し大浜潮流信号所に生まれ変わります。来島海峡の明治の灯台は、後年には双方とも潮流信号所に変更され、来島海峡の海難事故を防いでいたのです。

その信号業務を含む来島海峡の海の守りは、令和の現在、大濱灯台から来島海峡海上交通センターに受け継がれています。

左図のとおり、センター発足の平成10年以降は、それまで多発していた海難は確実に減少し、この数年は顕著に少なくなっており、来島海峡の安全が保たれていることが分かります。



来島海峡海上交通センター業務説明資料より

今も残る明治の雄姿

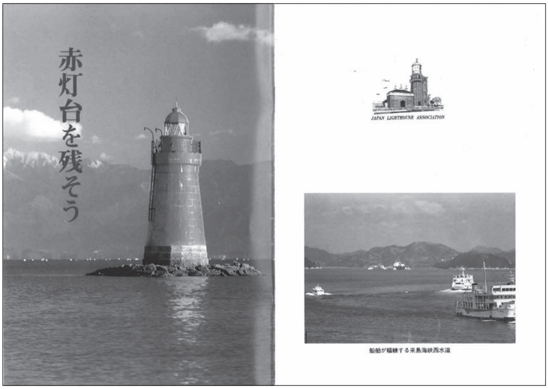
明治32年に海軍大臣から要望された来島海峡の各所の航路標識は、大正期以降に次々と設置されていきました。それらは皆、大濱灯台と中渡島灯台が保守管理していき、その後、コンクリートやＦＲＰ等に姿は変えながらも、令和の現在は今治海上保安部に引き継がれ、今日も来島海峡を見守り続けています。

しかし、大濱灯台とコノ瀬灯標は、もう来島海峡には存在しません。鉄造の大濱灯台は昭和38年４月に新たな大浜潮流信号所の建造の際に撤去され、コノ瀬灯標も鴻ノ瀬暗礁の撤去の昭和53年３月に廃止撤去されています。しかし、令和の今日も、双方の明治の雄姿は顕在でした。今治市の唐

写真－５　昭和７年の大濱灯台視察時の記念写真
（元燈台局職員　関郡次郎氏アルバムより）

子浜の沖にコノ瀬灯標が、その海岸に大濱灯台の吏員退息所が残されているのです。

コノ瀬灯標の移設保存の経緯は、燈光会作成の冊子「赤灯台を残そう」に詳細がまとめられ、当時の愛媛県公安委員長で社団法人今治地方国立公園協会会長も務められていた赤穂義夫氏が尽力し、同灯標の歌まで作られ残された事実が記録されています。同じく赤穂氏の尽力により、移設保存された大濱灯台退息所については、当時の説明文が次のとおり残されています。



写真－６　燈光会作成冊子「赤灯台を残そう」

旧大浜灯台職員官舎について

「唐子浜の海の子の家」は、来島海峡東入口にある大浜灯台（現大浜潮流信号所）の職員宿舎をそっくりそのまま復元したものである。

宿舎は、大浜灯台がつくられた明治35年（１９０２年）にできた同時代特有の赤レンガづくり、建物の土台や窓ワクには大島石を存分に使い、赤レンガひとつひとつメジでしっかり固定、海沿いの山の上にあっても、少々の雨風にはびくともせぬ重厚な建物であった。屋根瓦は、明治時代の国家の力を象徴するサクラの紋が１枚１枚に刻まれており、広さは平屋建て９０・１８９㎡（27・5坪）で、大正11年の評価で３２５９円63銭であった。

昭和54年度限りで撤去されることになり、さきに鴻の瀬灯台の撤去を惜しみ、唐子浜沖に唐子浜赤灯台として復元した鴻の瀬灯台保存会が、唐子浜パークに

写真－７　唐子浜に保存の大濱灯台退息所
（平成31年４月撮影）

呼びかけて、同灯台を指呼の間に望む唐子浜海岸に復元したものである。今治地方に遺る明治時代の建物は、この建物と小島の芸予要塞くらいしかなく、建築史上からみても貴重なものである。この海の子の家には、大浜灯台や中渡島灯台日時計などが展示されることになっており、さきの鴻の瀬灯台とともに海事思想を広める拠点として活用してゆく方針である。

工事は、今治企画株式会社指導のもとに山本工務店が施行、屋根瓦の解体は今治地方左官業者組合青年部が全面的に協力した。事業費は２５００万円である。

大浜灯台は、来島海峡では中渡島灯台（１９００年）に次いで建てられた。その後、昭和29年（１９５４年）潮流信号所が建設され、同38年日本初のビーコン信号機を備えた大浜信号所が完成、旧灯台は約目を終えた。

50年コンピューター式を導入、５つの潮流信号所を無線遠隔制御しているが、54年度に撤去されるまで80年近く同宿舎に住む職員が、内海随一の海の難所、来島海峡の航行安全を守ってきた。

大濱灯台と赤レンガの退息所があった大浜伊賀山の丘陵地は、前記のとおり潮流信号所が後に設置され、平成に入ってＤＧＰＳ局も同地に開局されました。灯台から潮流信号所、そしてＤＧＰＳ局と光から電波へと灯台の進化の過程が同地では繰り広げられていたようですが、大浜潮流信号の業務は、平成23年に来島海峡海上交通センターに移管され、ＤＧＰＳ局は今年の3月1日に閉局されました。構内には今、撤去を待つ旧ＤＧＰＳ局の建物と鉄塔が残されているだけとなっています。今年の4月、愚生は来島海峡海上交通センターに赴任し、センターすぐそばの同地を訪れたところ、石段や門柱や囲障等が、当時のまま残されている

写真－８・９　大濱灯台跡に今も残る設置当時の遺構
（平成31年４月撮影）

ことを確認いたしました。川本センター所長の計らいで、大濱灯台の詳細を、郷土史家の大成経凡氏と地域の世話役を務めるしまなみ海道を守る会の村越定信会長に、当時の写真や資料を用いて説明したところ、大濱灯台を紹介する講演会が、地元で7月に開催されることになりました。半世紀以上前に撤去された灯台のため、関係記録はほとんど残されておらず、写真も数少なく今では幻の灯台ですが、バス停に灯台下という名称が今も残されているように、地域の人にはかけがえのない存在だったようです。

　各地にある現役の明治期の灯台は、地域の歴史的遺産となり、地域のシンボルとなっているものもあります。愛する地元で自分たちの歴史を見るかのように、年を召された方々は、歩んできた人生と重ね合わせ、熱い眼差しで灯台を見つめる姿を、愚生は何度も目にしてきました。今回の講演会は、地域の重鎮である村越会長が各方面へ尽力していただき、すぐに開催が決定しました。地域の年配の方々の灯台に対する熱い思いは、保守管理している私達の心情とは、次元が全く異なる気がいたします。

　海上保安庁交通部第4次交通ビジョンには、灯台の観光振興支援が、新たな取組みのひとつに挙げられ、

しまなみ海道周辺を守り育てる会　文化講演会

発見！明治　今治大灯台を初めて語る会

～初公開の大濱灯台の写真と当時の灯台の知られざる記録～

在りし日の大濱灯台の眺望

　かつて近見地区のシンボルであった大濱灯台。
明治３５年建設当時の写真が、今回地元で初披露。
また、灯台職員による近見村に関する投稿記事や、
当時の知られざる数々の記録の講演会を行います。

日　時：7月7日（日）午後２時～午後４時
場　所：近見公民館 大集会所
講演者：大成経凡（地域史研究家）、灯台研究生（海保職員）
主　催：来島海上交通センター、しまなみ海道周辺を守り育てる会
講演後に、参加者の皆さまとの大濱灯台に関する座談会も予定しております。

近見公民館だより７月号掲載案内

今年度も各地で様々な催しが展開されるはずです。ただし、実施する現場の海上保安部交通課は、どこも少人数で、航行安全や安全対策の様々な業務を抱え、日々ほとんど余裕のない中で、この灯台観光支援の企画を検討実施している現状です。

村越会長のように灯台を通して地域を愛する方々や、各保安部で実施予定の灯台観光の企画に対し、灯台研究生が少しでもお役に立てればと思う今日この頃です。

写真－10　本邦初公開の点灯開始当時の大濱灯台写真
（燈光会保管写真より）

―樺太中知床岬灯台最後の灯台守・降籏利勝さん―

敗戦後サハリンで過ごした僕（長男）の少年時代　降籏信捷さんの手記（抜粋）

手記　降籏　信捷（ロシア語）
翻訳　小山内　道子

第1回

灯台守の父のこと

ぼく、降籏信捷（ふりはた・のぶかつ）は、１９４２年１月長野県東千曲郡洗馬村で生まれました。僕の父、降籏利勝は長野県松本市で１９１４年、勤め人の家庭に生まれました。高校卒業後、横浜の無線技術専門学校へ進学しましたが、無償で教育を受けました。そのためこの専門学校卒業後は、政府の指示によって派遣される場所で、無線技士として働かなければなりませんでした。父は学校時代はクラスの優等生で、特に数学はトップクラスだったそうです。

写真―１　生後間もない頃の僕（信捷）

父の趣味はいろいろありました。日本式チェス、すなわち碁がとても好きで、碁に関する本をたくさん持っていました。（これらの本は私がサハリンを離れるまで碁盤等といっしょにずっと保存していました。）また、家にはバイオリンがありましたが、父が時々弾いていました。父は英語も知っていました（多分、学校の教科にあったのでしょう）。父は、性格的に肉体労働よりも知的労働に向いている人間だったと思います。

ぼくはもちろん両親にこれまでの人生についてあれこれ質問したことはありませんが、これまで聞いた話

から大体推測することは出来ます。つまり、父はいろいろな場所で働かざるを得なかったのですが、例えば、最初の赴任地青森で働いていたときに僕の姉のケイコが生まれたそうで（ケイコは１９４０年４月７日に青森の大間町で生まれています、その後恐らく、さらに小樽でも働いていたと思われます。というのは、僕の名まえで貯金通帳を作っているのですが、それは小樽で作ったと母から聞いたからです。

僕は兄弟姉妹では2番目に生まれていますが、長男になります。母は僕を出産するために長野県の洗馬村へ帰ったそうです。その村でトシ叔母さん（母の姉）が産婆さんをしていたからです。（トシ叔母は１９０６年生まれで、割と最近１０４歳で亡くなりました）。僕はサハリンから初めて日本に来た１９９2年にこの叔母さんに会いました。とてもエネルギッシュで、生き生きしていて、自立心のある、何でも自分でする叔母さんでした。

母の話によると、サハリンへは僕がわずか3カ月の時に連れて行ったそうです。

サハリン（当時は樺太）は、父が転勤の辞令を受けて、普通に赴任した場所でした。前後のことから推定すると、それは１９４２年の４月ごろになると思いま

写真―２　青森、尻屋埼灯台
立っているのは母の弟

写真―３　1940年ころ頃の両親と姉のケイコ、祖母

す。日本の敗戦の3年ほど前です。

僕たちのユージィヌイ村（旧札塔）

僕が11歳まで子供時代を過ごしたユージィヌイ村（日本名は札塔）は、何かしら札幌近郊の定山渓に似ているように思えますが、サハリンのアニワ湾に面したコルサーコフ（日本時代の大泊）の町から70キロ南にありました。この村は山と山の間にある小さな漁村でした。僕たちの家は山の斜面の崖の下にありました。家の前には山から流れてくる浅い小川がありましたが、岩だらけで、澄んだ清らかな水が速い流れとなっていました。家の裏側には小さな池があり、春になるとこの池からは朝から晩までカエルの合唱が聞こえてきました。

この小川の向こう岸に学校がありました。学校は大きな平屋の建物で、校舎の横にはスポーツ用のグラウンドがあり、グラウンドはクローバーに覆われていました。もし、樺太時代の地図をひろげて、小川が流れている海岸をずっと見ていくと、そこには必ず村が連なっているはずです。そしてその村に一つの学校があると、次の村には何らかの会社や工場があり、さらに次の村は行政の中心で、役場や商店があるのです。樺太に来た両親は最初は多分新札塔という村に住んでいて、その先に灯台があり、父は灯台守でした。その村は僕たちの村札塔から南へ約3キロ行ったところにありました。戦争が終わって、ソ連軍がサハリンを占領した後、灯台は稼働しなくなりました。そこで僕たち家族は札塔の村に引っ越したのです。

灯台のあった村はこの一帯では一番大きな村で、たくさん家があり、会社や商店もありました。ソ連時代になると、ここの三つの村が合併して一つの村になり、統一の名まえは〝ユージィヌイ村〟（南村）となりました。僕たち子どもは、ソ連時代になると、元の大きい方の村の店へ買い物に行かされるようになったのです。大体はパンを買いに行きました。

パンと言えば、普通の日には黒パン、つまり酸味のあるライ麦パンで、あまり美味しくありませんでした。祭日の日だけ、美味しい白パンを売っていました。店はいつも長い行列でしたから、朝早く起きて出かけて行き、窮屈な大人の中に立って店が開くまで行列に並んで長いこと待たなければなりませんでした。

僕の大けがと日本人の引揚げ

１９４８年のことでした。ある夏の日、僕たち子ど

もは学校の横の草地で遊んでいました。そこへ馬にひかせた荷馬車が通りかかりました。馬方のおじさん(日本人)は僕たちをちょっと乗せてくれることになりました。僕たちは嬉しくなって馬車に飛び乗りました。

僕たちは４人だったと思います。姉とぼくと友達二人。この荷馬車の荷台は仕切りのない一枚の平らなテーブル状の板で、軸に鉄の輪を張り付けた直径１メートルくらいの木製の車輪が二つついていました。今ではこのような荷馬車は博物館の展示品でしか見ることは出来ないでしょう。

御者のおじさんは僕たちを隣の村へ連れていってくれると言いました。でこぼこの田舎道で、馬車はひどく揺れっぱなしでした。そして僕はある大きなくぼみのところで、疾走する馬車から落ちてしまったのです。空中に投げられたコマのように天と地がひっくり返ってものすごいスピードで地面に投げ出されました。そして車輪の下敷きになりました。ちょうど〝バクダットの盗賊〟の映画で見たお話のようでした。そして僕は意識を失いました。

僕は何も覚えていませんでした。ただ、僕が辺りを見回した時、両親が僕の上にかがんで見ていて、僕は脚が折れて、地面に横たわっていたのです。姉のケイコがどんなふうに僕をおぶって家へ向かって途中まで引きずって来たのかまったく覚えていませんでした。僕たちの村には病院はありませんでした。ましてやお医者さんもいません。それでも両親は何とかある猟人を見つけてきました。その人は動物を直した経験があって、折れた骨を治療し、まがった骨をまっすぐにすることが出来たのです。この猟人のお蔭で僕は障害者にならずに済みました。

ちょうど僕が脚を折って病気で寝ていた時、村に残っていた日本人は皆日本へ引き揚げました。僕の治療をした猟人も引き揚げましたが、出発の前に僕をわざわざ見舞って、励ましてくれました。

姉のケイコが走って帰ってきて、今祖国へ出発していった村の日本人を見送ってきたと話したのを覚えています。僕も窓から顔を出して学校の校庭を見ました。すっかり空っぽで静まりかえっていました。誰もいませんでした。走り回っている生徒たちも見えず、学校の鐘も聞こえてこなくなっていました。

僕は薄板を張り付けて固定した脚をかかえて寝床にいましたが、何カ月いたか覚えていません。２カ月か３カ月でしょうか。毎日がのろのろと過ぎていきました。夜中に夢の中でペチカに接続した寝床から落ちる

夢を見るのです。そして、ありったけの声で「落ちた！落ちた！」と叫ぶのです。すると両親はベッドから飛び起きて僕のそばへ駆け寄って、「落ちていないよ、ちゃんと寝ているよ」と言って安心させて、ベッドへ戻るのですが、同じことが何度も繰り返されたのです……。

何カ月か経って、骨が成長し、僕は歩き始めました。まるで何もなかったかのように、どこも痛くなくなりました。その代り医療用の添え木でなく普通の薄板をずっと押し当てていたため、僕にはその後ずっと今に至るまで膝の２か所に皮が擦りむけた跡が残っています。

冬の暮らしとタカ子の死

１９４８年の秋、僕はまだ脚が完全には直っておらず、痛めた脚を動かさないようにベッドにいました。母はまた女の子を出産しました。それは9月15日でした。いつものように家でお産をしました。というのも、村には産院の分院さえなかったからです。

それは丁度村から日本人が皆引き揚げていって、僕たちの家族だけが残っていた時でした。赤ちゃんはタカ子と名付けられました。しかし、赤ちゃんはほんの短い間、たった三カ月しか生きられませんでした。

とても寒い冬でした。家の中は夜はすごく寒くて、バケツに汲んでおいた水が朝には凍っていることもたびたびありました。タカ子は病気になりました。風邪を引いたのです。寒さのせいでしょう。栄養（おかあさんのお乳）も足りなかったのです。ぼくのお母さんはいつも母乳が足りませんでした。どの子どもの場合も牛乳を足していました。誰か牛を飼っている家を探して買っていたのです。タカ子は12月19日に亡くなりました。でも、タカ子はちゃんと埋葬されませんでした。薪を集めて火葬にしたのです。そして、骨を骨壺に入れて家においてありました。

僕は火葬の場へは行かず、家にいました。かなりたってから、母はタカ子の死をどんなに辛く思っていたかを話してくれました。母は子供の命を救うことが出来なかったことを悲しみ、喪に服していたのです。母はベッドで既に生命の絶えた娘の冷たくなった身体を一晩中胸に抱いていたそうです。

ロシア人と朝鮮人が移住してくる

しばらくして僕たちの村へロシア人や朝鮮人が移住

してくるようになり、引き揚げた日本人が残した家に住むようになりました。移住者たちは身の回りの必需品を入れた大きな袋を肩に担いでいるだけで、他には何も持ってきませんでした。移住者はどんどんやって来て、非常に多かったので、まったく住居が足りなくなりました。そこでロシア人たちはわずか2、3カ月の間に丸太造りの暖かい家を小川に沿って上流までずらりと建ててしまいました。そして必要な家畜、すなわちニワトリ、アヒル、ガチョウ、ブタ、ヤギ、牛などを連れてきて飼い始めました。また、処女地を開墾して畑にしました。そして、良く育つものはすべて植えていました。ジャガイモ、キャベツ、ネギ、ニンジン、カブ、大根、カボチャなどです。店にはこういう野菜はありませんでした。だから自分で栽培しなければならなかったのです。このようにどの家庭でもそれぞれ副次的な家政、つまり、畑を作り、家畜を飼うなどして生活を支えていました。

僕たちの家の隣にある家族が引っ越してきました。名字はセルビンといって、その家にはニーナとスヴェータという二人の女の子がいました。二人は僕たちの家へくるようになり、よく一緒に遊びました。クローバーの花を摘んできて、お互いにそれを交換しながら「ハナ」というと「ナ！」、つまり「あげる！もらって！」といって遊んだのを覚えています。日本語の「ハナ」という言葉はロシア語の「ナ」（あげる）に似ているので、こんな風に遊びました。こうして僕たちは少しずつお互いに言っていることが分かるようになって、いっしょに遊ぶことができました。

ロシア人が来たのと同じころ、村には朝鮮人も雇用労働者として移住してきました。（たぶん、ソ連が北朝鮮から募集したのだと思います。）どういうわけか分かりませんが、この朝鮮人には非常に病人が多くて、たびたびお葬式がありました。多くの人が死んだのです。

朝鮮人の学校が開校し、朝鮮人の先生がいて、朝鮮語で勉強していました。朝鮮人の家族は大変多く、子どもも多かったのですが、ロシア人学校へは行きませんでした。ロシア人学校へ行ったのは、僕たちの家族だけでした。

最初の頃僕たちが面白いと思って見ていたのは、朝鮮人の女の人たちが頭の上に重たい物をのせてバランスをとりながら上手に歩いて行くことでした。もう一つは、川岸で洗濯をするのですが、水に浸した洗濯物を突き棒で強くたたいて、岩の上にひろげて干すので

す。僕たちには珍しい光景でした。
一方、ロシア人たちが長いノコギリで二つの柄を持って二人で薪を切るのや、丸太を鋭い斧で2回砕いていく、つまり、最初は丸太に斧で楔を入れますが、まだ割れません。そこで2回目は丸太を裏返して頭上へ振り上げて打ち下ろして叩きつけるとそれ自身の重みで丸太が割れて四方へ飛び散るのです。斧はロシア人にとって必需品で、普遍的な万能の道具でした。小、中、大と3種あって、肉や魚を切ったり、板を削ったり、薪を割る、木や枝(そだ)を切るのです。さらに、斧は槌(つち)や大ハンマーとしての役割もこなします。斧はさらに旅の路上で泥棒や強盗に遭遇した時は武器としても役立つのです。
ロシア人は有能な民族で、手仕事の達人と言えます。誰を雇うこともなく自分の手でテーブル、椅子、ベンチなど、必要なものは何でも作るのです。自分の家の建築まで手掛けていました。

「曾津高埼灯台」との出合（その5）

普通会員　岩　尾　亮　二

平成8年　曾津高埼灯台100周年

曾津高埼灯台のヘリコプターによる定期巡回、臨時巡回で海上保安庁の航空界の事を学ばせてもらうと同時に航空基地の業務が身近になった。

第十管区海上保安本部は、皆さん知ってのとおり地方行政区域で見ると熊本、宮崎、鹿児島3県であるが担任海域は広い。

沖縄本島至近の与論島までの南西諸島の広い海域を担任海域とし、各島々の生活航路を中心に沢山の航路標識を整備し管理してきた。

調査、予算要求等で写真が必要なときは、すぐに航空基地にお願いし、快く引き受けていただいた。

多種多様な業務を進める中、やはり燃料の制約から時間が限られる。

それは、警備救難業務の場合はもっと深刻な問題であることも名瀬海上保安部時代に体験していた。

灯台の巡回業務、各種調査、視察等、業務協力を求める時、調査員の員数、携行物の重量を連絡し、搭載燃料を綿密に計算して進めたことがメモに残る。

航空基地も業務協力を進める中、灯台専用のヘリポート、各離島の緊急用ヘリポートを活用する中、南西諸島の中之島灯台の燃料庫にヘリコプター用の燃料をデポすることが可能かつ有効との判断となり、灯台部としても未使用施設が有効に活用されることに何ら問題もなく、曾津高埼灯台の絆が思わぬ面で生かされることになった。

南西諸島海域での緊急時の処置であり、この処置が生かされる事がなく、平穏であることが私達の真の意味における業務上の課題であり思いは複雑である。

加えて、1年以上経過した航空燃料は使用できないとの事。

デポした燃料は1

写真－1　中之島灯台航空写真

年以内に1回は使わなければならない。
在勤中、調査、広報を計画しておきデポ燃料の更新及び訓練に合わせ実地していただいた。
曾津高埼灯台の御蔭である。
この「曾津高埼灯台との出会い」の始まり、昭和44年は、日本が開国し改税約定の元に明治元年に観音埼灯台を建設し点灯してから100年の節目の年として、戦後海上保安庁が発足して灯台部として航路標識業務が進められるようになってから懸案であった灯台史が「日本燈台史」として編纂し発刊されている。
そして、またまた、御縁と言うか偶然のめぐりあわせであるが、第十管区海上保安本部灯台部監理課に籍を置いてから4年目にあたる平成8年には台湾航路開設のために整備された燈台群が区切りの年、100年を迎えている。
曾津高埼灯台の初点が明治28年11月、同じく釣掛埼灯台12月、屋久島灯台が明治29年1月で点灯100周年である。
所管している航路標識事務所及び海上保安部の取組を中心にしながら地元行政の協力を得て一般公開や記念式典を実施した。
釣掛埼灯台は一般公開を中心に実施し、曾津高埼灯台はこれまで紹介したように厳しい環境下にあり一般の方々が行ける灯台で無いことから、保安部及び地元の海上保安署、地元瀬戸内町の協力の元、瀬戸内町の中心の町、古仁屋で巡視艇の就役披露と合わせて記念式典が実施された。
実は、偶然な縁であるが、地元瀬戸内町の町長さんが対馬オメガ局勤務時代に始めた私の趣味の一つである詩吟の仲間で、第十管区海上保安本部長の出席を要請され、お礼の意味を込めて、私は本部長随行で出席させていただいた。
立派な記念式典となった。
屋久島灯台の記念式典は、いまは無き鹿児島航路標識事務所と第十管区海上保安本部灯台部が協力して実施した。
観光として旅人が訪れる灯台でもあり、地元上屋久町も積極的に取り組んでいただいた。屋久島灯台で家族と共に勤務された、まさに灯台守の仕事をされた先輩の方々にも案内状をだし、本庁灯台部長、燈光会幹部の方々の出席を得て、屋久島灯台での記念式典となった。
屋久島は屋久杉で世界的にも有名であり、燈光会、地元上屋久町の協力の元、屋久杉の記念品まで準備し

ていただいた。

屋久島灯台が立地している地域名は永田であることから、家族と共に屋久島灯台を守られた先輩諸氏や地元屋久島の方々は式典の中での挨拶や話の中で屋久島灯台を「永田の灯台」と言いておられたことがとても印象的であった。

正に地域の方々の支援の元、歴史を重ね、永田集落の暮らしぶりの中で守られてきた、地元の灯台であり、出席者全員が往時をしのばれていた様子が心に残るが曾津高埼灯台は地域の方々にとっては多少違ったようである。

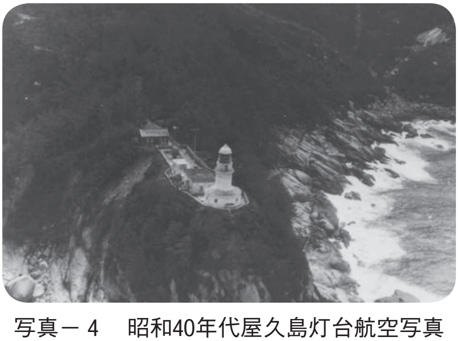
１００年の歴史の流れの中で曾津高埼灯台に関する資料は少ない。

先の大戦と米国統治のため資料が無いのは当然ながら、もともと海上保安庁が発足した昭和23年、第十管区海上保安本部は無く、昭和28年に奄美群島が日本復帰し昭和29年に名瀬航路標識事務所、鹿児島海上保安部名瀬警備救難署が発足、昭和30年に警備救難署が名瀬海上保安部に昇格している。

発足した名瀬航路標識事務所は、所長他２名の陣容

写真－２　屋久島灯台100周年記念
屋久杉のお盆

写真－３　屋久島灯台100周年記念
屋久杉のはがき



写真－４　昭和40年代屋久島灯台航空写真

でスタートしていたことが記録から読める。
そして、昭和32年には名瀬航路標識事務所が廃止され名瀬海上保安部に灯台課が発足している。
何れも第七管区海上保安本部の元での施策であり、昭和36年に発足した第十管区海上保安本部に資料は無かった。
名瀬航路標識事務所が発足した当時、所管標識は米国施策の元、琉球政府の組織としての海上保安庁（沖縄復帰の時、宮古島ロラン局の引き継ぎで琉球政府海上保安庁の方々にお世話を頂いた）が所管していた曾津高埼灯台、米国様式の梵論瀬埼灯台、古い形式の皆通埼灯台を管理していた。
加えて、昭和23年に海上保安庁が発足、燈台局として業務が展開する中、昭和24年に航路標識法が公布、海上保安庁長官が一元的に航路標識を整備管理する政策の基、地方自治体等が所管していた標識が公設移管され管理標識が一気に増えていったことが資料に記載されている。
おそらく、奄美群島の日本復帰で各島々の地方行政が設置し管理していた標識を移管し管理していったことが推測できる。
事務所としての機能も十分でなく移動手段も限られたであろう中、初代所長は曾津高埼灯台や各島々の灯台を限られた職員と共に管理する傍ら管理標識の移管手続なども進められたわけであり、その困難さ苦労は想像すらできない。
また、昭和30年初期には航路標識事務所と保安部の統合が大きく進められた時期でもある昭和33年に名瀬航路標識事務所も保安部への統合が実施され、その当時に一緒に勤務された職員の方から聞き及んだ話で、事務所廃止、保安部統合で所長は、離れた地に所在した名瀬航路標識事務所庁舎から名瀬海上保安部庁舎へ移転を大変渋られ移転しようとされなかったとの事。
事務所組織のランクと職階級の事など様々な事柄が複雑に絡む統合であったようだ。
そして奇遇であるがその初代所長の息子さんと、私が退職後、郷里熊本の八代で出会うことになる。
私が関門海峡での仕事を最後に退職し、地元熊本の八代に根をおろした自宅の傍に熊本県ボート協会の艇庫があり、高校時代、勉強よりボートクラブ活動が中心であった私は、懐かしく顔を出していた。
ある時、年配の先生らしい方が声をかけてこられ自己紹介しているうちに「私の親父も灯台守で奄美大島でも勤務していた」との事。

私の母校、八代高校の社会科の先生でボート部監督をされておられた方で、教職退職後は熊本県ボート協会の理事長を務めておられるとの事。

名瀬海上保安部勤務時代の資料を紐解いてみると、確かに初代名瀬航路標識事務所長と苗字が一致した。

その熊本県ボート協会の理事長は年齢的には私より3年ほど先輩で中学から高校にかけて奄美大島名瀬市に在住、昭和36年から熊本大学で学ばれ、ボート部に所属、卒業後は高校の社会科の教師として教鞭をとってこられたとの事。

ボート競技と言えば練習場が限られ高校のボート部は少なかった時代、私の母校には古くからボート部があり、思いがかなって指導に力を入れられ全国的にも熊本県のボート競技のレベルを高められ、熊本県等からスポーツ関係で幾つかの表彰を受けておられる方であった。

振り返ってみると、昭和35年の第15回国民体育祭の開催県が熊本県であり、ボート競技は私の中学の出身校のすぐそばを流れていた球磨川のダム湖で開催され、各大学の練習風景をみながら過ごしていた。

私も、そのような境遇を経て高校時代ボート部に入った覚えがあり、親しく話をさせていただいた。

その話の中に「私の親父はよく言っていた、左遷させられ奄美大島に来た」との事。

往時の海上保安庁灯台部の様々な事情が浮かぶ中、奄美大島が日本に返還され国の海事行政機関として警備救難部門とは別に航路標識事務所を設立させる役割であり大変な苦労をされたことが浮かばれる。

昭和30年前後と言えば車もあまり普及しておらず田舎では車の通る道さえ十分でない時代。どの様にして曾津高埼灯台まで行かれたのか想像を絶する。

同時に、初代名瀬航路標識事務所長の息子さんである県ボート協会理事も昭和44年にI君を訪れた際に泊まった宿舎で寝起きされたであろうことを思い起こし、昔からの仲間の様な気持ちでお付き合いさせてもらった。

過去のスクラップを中心に資料を集めながら書き進めている中、昭和61年の日経新聞の文化欄に当時国際観光協会理事長をされていた元本庁灯台部長の「長岡　日出雄」氏が「幸福ともる燈台記念日」と題し灯台守の永年勤続表彰での思い出を寄稿しておられる。

新聞紙面の4分の1以上を占める長文である。

同表彰が30年以上航路標識業務の現場業務を勤めら

れた方々が表彰される制度であることを紹介し、東京での祝賀会の様子を皮切りに、表彰された方々が本誌「燈光」に寄せられた喜びの声、そして、同表彰式に来賓として招かれた映画「喜びも悲しみも幾歳月」の監督「木下　恵介」氏への新しい映画作成依頼の話、そして最後に次のように結ばれている。

「守燈精神に高い技術加え」

今年、三十八回目を迎える祝賀会には、木下恵介監督をはじめ、「新・喜びも悲しみも幾歳月」に出演した植木等さんらも駆けつけてくれるそうで、賑やかな会になるに違いない。
今年は十六組の夫婦が表彰を受ける。
この機会に一つ私が声を大にして言いたいのは、いまだに「灯台守」と言う言葉があるのが残念だということ。
一つの灯台だけを守り、朝夕の灯火点滅と昼間のレンズ磨きが主な仕事だった遠い昔の言葉である。
今の灯台職員は機器の高度化に伴い、ハイレベルの技術者になっているのである。

ところで、なぜ十一月一日が燈台記念日なのか。在職当時、私が昭和二十四年の文書を調べたところ灯台建設が幕末以来、西洋文化導入の先駆けとなったということで、三日の文化の日に先立つ一日に定められたことがわかった。灯台の持つ歴史的な重みの感じられるエピソードである。

確かに昭和50年代は、ロラン、デッカ、オメガ等電波標識に加え、海上交通センターの整備が進み、航路標識業務もハイテク化の整備が頂点であった時代と言える。

確かに航路標識事務所の職員も一級、二級の無線技術士の資格を持って業務に従事していた。
そのような灯台業務で働く職員の世界を世に紹介したい旨の依頼に対し、木下恵介監督は次のように話を返されている。

「喜びも悲しみも幾歳月」の映画、私があの映画を作ったのは、厳しい環境の下で出世が目的ではなく、ただひたすら自分の業務に忠実な灯台職員の姿にかんどうしたのと、そういう目立たない純真な人たちの間に本当の人間愛が生まれ、そこに

こそ心から愛し合う理想の夫婦がいると信じたからです。
　そうした点は最近は如何でしょう。」

　そして、あの「植木　等」さん達が出演した「新・喜びも悲しみも幾歳月」の映画が完成している。
　本寄稿文における表彰者の喜びの声の中には当時の名瀬海上保安部灯台課長も永年勤続の表彰を受けられ名前も見える。
　同氏は、奄美群島が日本へ復帰した当時に整備されたスリーエンジン方式の曾津高埼灯台を管理され、広い奄美群島の島々の航路標識の維持管理に務められたことを思い起こすと、ほんとに感慨もひとしおで表彰式に臨まれたのではなかろうか。
　また、本寄稿文には紹介されていないが、この永年勤続表彰制度の中心には「天皇陛下拝謁」があった。
　この天皇陛下拝謁については、本誌では記念写真掲載で会員皆さんに大きく紹介され、航路標識業務に従事した職員にとって有終の美であった。
　しかし、「幸福ともる燈台記念日」の記述の中には陛下への拝謁は記述されていない。
　新聞、テレビ等への発表、紹介は控えて扱われていたことが読める。
　この永年勤続表彰、天皇陛下拝謁も平成20年度が最後であったと思う。
　現在は実施されていない。
　曾津高埼灯台は私が名瀬海上保安部に赴任する3年前の昭和62年に大きく整備が進められ四代目の灯台が誕生している。
　そして、先にも紹介した、ヘリポートが平成元年に整備された。
　私が着任した時は、まだ気象観測装置も未整備でヘリコプターで曾津

写真－5　現在の曾津高埼灯台
（先のヘリポート上には太陽電池パネルが見える）

写真－6　現在の曾津高埼灯台
（電力線路が無い）

高埼灯台を巡回する過程で整備されて行った。

当時の航路標識業務規則のもと利用者の安全確保と言う視点で機器の信頼性の向上、保守メンテナンスの省力化を中心に自動化の整備が大きく進められてきたことが思い出される。

曾津高埼灯台も更に電源の太陽電池化など整備が進められ、現在では発光ダイオードの灯器となり、電球交換も不要でメンテナンスフリーに近い灯台になっていることが伺える。

ハブ咬傷事故を防ぐ政策の元、ヘリポートを整備して1カ月に1回の定期巡回に力を入れて定時に電球交換を実施していた時代が夢のようである。

また、当時の事を思い起こすと次のような出来事もあった。

ヘリコプターで曾津高埼灯台へリポートに着陸し点検を開始した。

灯籠に不具合が見つかり、回廊に立ち作業していると突然爆音が。

瞬時に爆音の方へ眼を向けると米軍の迷彩色の戦闘機が灯台の回廊から見下げる高さで加計呂麻島の上空へ、そして沖縄の方へ飛び去って行った。

乗員の姿さえ確認できる距離であった。

瞬時に元の静寂に帰り、手前には私たちを運んでくれたヘリコプター、ベル212が羽を休め、西の東シナ海の海原遠く徳之島の島影が霞んで見えた。

写真－7　現在の曾津高埼灯台の航空写真

その時、時代の移りと共に、明治、大正、昭和と先の大戦時まで御地で灯火を守ってこられた灯台守、灯台で生活を共にしてこられた家族の方々が本灯台に集っておられた様子が思いに浮かんできたのも不思議である。

うみてらし守りし心永久にして
思いはるかに茜の曾津高埼（みさき）

（次号に続く）

連載

帝政ロシアの文豪が見た日本

日本渡航記（その16）

徳力真太郎 訳

中村の言では全権も驚いているという。そして

――書面には江戸から何ら指図を受けていない事項を含んでおります。

それ故に、このことでは全権が自分で貴方がたに話をもちかけているのではないか、と江戸で推量する

と言う。

我々がどうしても書面を収めないのを見て、それなら書面を御老中に宛てたものとしてくれと御願いするので、それに同意した。

提督の命を受けてパシエートが書翰に手を触れたのを見て、中村は如何に喜んだか！さわったからには即ち受け取ったのだと。喜びのあまり何時も腰にさげている青銅製の香入れ（日本の貴人はたいてい持っている）を突嗟に外して、パシエートに与えたので、これを見た皆は笑い出だした。中村の仕種は粗野なところが丸出しだ。彼の平常の動作や声は野獣に似たところがある。彼はパシエートと私に好意を寄せて、しょっちゅう私たちの肩に手をかけたり、握手を求めて手を差しだしたりする。彼が初めて艦を訪れたとき、提督室で全権とともに、我々と食事をしたことがあった。そのとき、我々皆に会って、とりわけて私に会って、嬉しいと言って乾盃を申し出たが、私達はその様子がおかしかったので笑った。私とパシエートが特に気に入ったのは、多分私達が客人を懇ろにもてなし、食事を奨めたり、シャンパンを注いだりしたが、客の中の一人が彼だったからであろう。そのとき、日本人達は「我方ではとてもこんなおもてなしはできませぬ」と羨望をまじえて言った。

また、中村は艦長室にあるピアノが非常に好きでこれを奏き始めると、目を輝かして喜び、楽器を指差して「コト！　コト！」と、とぎれとぎれに繰返した。それはグースリ（ロシア琴）の類で、外見がピアノに似た、日本の婦女が奏する楽器の名称である。

彼が持参した手紙を提督が読んでいる間、私が彼の相手をすることになった。色々の絵画、特に去年の夫人モードを広げて見せた。この絵は雑誌の綴込みになっていたが、婦人の姿態や服装が彼に非常な興味を呼び起こしたのを見たので、それを切り取って与えたら彼は喜悦して有頂天になった。その他に私がテームズ河の川底の地下道で買った18呎もあるロンドン風景の巻物を与えた。中村は非常に喜んだが、次の日に上質の煙草を入れた筐と二本の煙管と、刻煙草を入れる小さな袋を二つ持ってきた。私に手渡しながら

――タバコ！　タバコ！

と言った。ポルトガル人は煙草と一緒にこの言葉も日本に持ち込んだのだ。

このとき私はツンベルグの日本語小辞典と会話を、羅典語で書かれている日本語の字句を読みながら彼と会話を始めたのだが、信じられぬほどの爆笑が中村はじめ他の日本人の間に起こった。辞書の中に『ミスラの家は何処ですか？』という文句があったので、私は彼等はミスラの代りに奉行大沢の名を入れて訊ねると、彼等はひどく不審がったが、むしろ愕然としたと言っていい程だった。中村をはじめ他の日本人及び二人の通訳は、何故に奉行の名前がそんなところに載っているのかと、辞書の中を捜しはじめたが、私の策略だと知ると、中村は指を突出して、こいつ奴！と嚇すような顔付きをしたかとおもうと大声で笑い出した。話しているうちに、此の中村という人物は熊のような外見に似ず思慮が深く、すぐれた事務処理の才能をもっていることが分かった。

彼等のうち最も嫌な人柄を現したのは栄之助の場合である。彼は川路付の通訳であるので、交渉の最も重要な部分の通訳をつとめていた。彼はこのことを鼻にかけ、外の全権の話すことは殆ど聞いていなかった。川路のいない時には椅子に腰を下ろして伸び伸びとしており、総じて自分がえらくなったことを露骨にあらわして、交渉の終りの頃では、初めと比較して態度が非常に悪くなった。彼は遊蕩も好きで、度々シャンパンをねだった。ある時、中村の伴をして来て、盃に四盃ばかり飲んで酩酊したのか、話を通訳もせずに自分の判断で決めようとしたので、「他の通訳と代える

ぞ！」と言ってやったことがある。

吉兵衛は己の分をよくわきまえていた。部屋の隅に坐っていて例の前歯を出して、どの方へもまんべんなく追従笑を振りまいていた。「吉兵衛！」と呼ばれると突嗟に「ヘッ！」と答え、声をかけた日本人の方へ右、左と向きを変える。私は一度「吉兵衛！」と冗談に声をかけてみた。「ヘッ！」と答えた彼は私の側に寄って来たが、間違いだと分ると、人の好い笑顔をつくり後に退がった。

長崎にゆくと、我々には正午に昼食、三時にバンゲートと称して菓子と茶で接待された。我方も同じように中村と随員達をもてなしたが、彼等は艦を訪れることを喜んでいた。奉行所の役人はもう姿を見せなくなったのは、事務が全権とその役人達の手に移ったためである。彼等は特別に肉が好物で、また、ビシネフカ（桜実の果汁の入ったウォッカ）を飲んで悦に入った。幻灯を映したり、模型の汽車や軌道を見せたり、その他色々彼等を楽しませることにつとめた。汽車が蒸気を吐いて疾走するさまや、小さなオルガンでロシアの音楽が奏でられるのを彼等は口をぽかんと開けて見とれていた。中村に、「フレガート艦上で催す二度目の惜別の宴に全権達が出席されるよう希望している」と、提督の命を伝えた。

そのうちに、一月の新月で始まる日本の新年になった。露暦では一月十七日である。提督は上席の全権二人に、ビシネフカ、リキュール酒、牛肉、ピロシキ等に名刺を添えて贈り、なお後から小さなオルガンや絵画、アルバム等をも送り届けた。

露暦の一月二十日に全権は艦を訊ねると約束し、それを実行した。

彼等はタラップを登ってくると、「フレガート艦を訪問することを非常に嬉しく思っている」と挨拶した。彼等に茶を出した後、提督は用談を始めた。

昼食の前に砲甲板でまた戦闘警報の演習を見せた。彼等は恐らくは肝をつぶしたことだろう。その凄まじい光景は見馴れない者には耐え難いほどだ。突如、四百人もの兵士が現れ、太鼓の響きに合わせて各自の大砲のもとに駆け付けるが、整然として、転んだり、突倒したりするものはいない。そして砲を縛している綱を解き、移動させ、装塡し、発射した（但し着発雷管をつかっての真似事である）。その後、もとの砲甲板へ移動させたのだ。五アルシン（注＝一アルシンは〇・七メートル強）の砲身がまるで玩具のように軽々と持ち運ばれる。発射の轟音と兵士の靴音が入り乱れ、火門

針の撃発、閃光、それと号令の叫び声が交錯する。全く日本人たらずとも、見ているだけでも苦しくなるような光景だ。このもてなしは客人達に申分なく満足を与えたとは言えないようであった。筒井老人は吃驚のあまり気分を悪くして青くなったので、演習は直ちに取り止めの命令が出た。その前日の夜、彼等は栄之助を遣わしく、新式照準器の付いた小銃一挺と大砲の雷管数個を譲ってくれと頼んできた。個人的な依頼であると断っているが、勿論それは江戸の指図によるものだ。提督はこのような贈物は、最も親密でしかも長く変わらぬ間柄の者の間でのみするべきことであると言って拒絶した。

警報演習に続いて操帆訓練を見せた。数分の間に総帆を張り、また、たたんだりしたのである。

それから皆で食卓についた。もう以前のように日本人にも各々に別の卓を設けず、ヨーロッパ式に一つの卓に坐らせた。すなわち四人の全権の次に中村が並んで席につき、それに向き合って我々七人が並んだ。他の従者達には将校集会室に食卓を準備した。吉兵衛と栄之助にこれまで通り二人の上席全権の足下の床に坐っている。食事はすべてヨーロッパの習慣に従って出した。私は、川路がフォークやナイフを操ってそれを処理してゆくのを助言し、筒井にはパシエートが当たった。川路はどの皿のものも、何であるかと質問し、それぞれゆっくりと味わって食べたが、筒井はただもぐもぐと口を動かして食った。多分、何を食っているか自分でも知らずにいるのではないか。

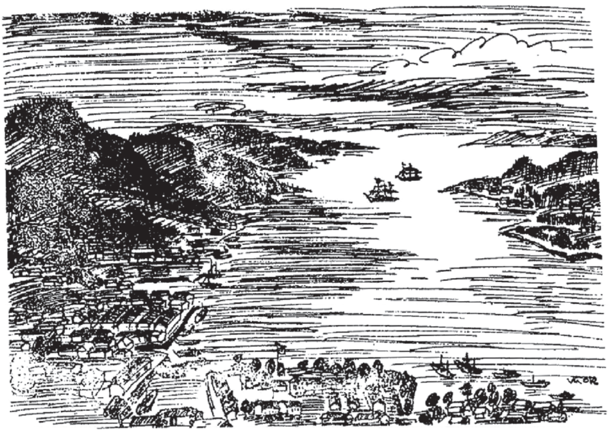
日本人は前回より余程くつろいで、盃を重ねた。我々のやるように、健康を祝して乾盃するのをすっかり習い覚えて、これを連発し、しょっちゅうこちらのや自分の盃に酒を注いだ。我々は盃に口をつけて一口飲んで卓に置くが、彼等は乾盃の度に喜んで一息に飲み乾した。

宴の中頃になると川路は幾分態度が乱れてきたが、老人は平常と少しも変わらなかった。シャンパンが出た。ポンと栓が飛んで泡が迸しるのを見て彼は目を丸くした。栄之助は経験者ぶって、すぐさま皆にシャンパンの説明をはじめている。ここで提督は「日露両国間の交渉の成功のために！」と言って乾盃を動議した。

川路は、シャンパンの乾盃に続いて三杯ほど果実酒を飲むと、俯伏せになり頭を卓にのせたまま一分間程うごかずにいたが、やがて面を上げると、眠気を振り払うようにブルッと顔を振って酔気を払うと

――提督はじめ他の方々を送別の宴にお招きしたい

が、いつお越し願いますか？
と早口に言った。
——いつでも貴方の御都合のよい日に…ただしご迷惑でなければ…
と答えたが、彼はその日を指定してくれと言うので、提督は中二日おいた日を指定した。川路は、当日までに提督からの要求のあった最後の回答書を準備しておくと言ってから
——それではいよいよお別れですね。今度はいつお会いできますか？
と何度も訊ねた。川路は我々が長崎を出帆してから、何処へ向かうか？ロシアへ帰るか、或は別の目的をもっているか、本当のことを洩らさないかと、希望を抱いている。以前に、栄之助が提督室のテーブルの寸法を測ろうとしたことがあったので、「何のあめだ？」と聞くと、
——将来また貴方がたを御招待することもあるので、その準備をしておくのです。



と答えた。こうした機会に、ふと我々が本心を洩らすことをあてにしているのだ。しかし、日本人には何も言ってない。「左様なら！」を言っただけで、何処へ！何日に！といったことは一言も言っていない。
こんな我々の態度を見て、不意に江戸に現れるのではないか？と兢々としている。そんなことにでもなれば、これまでの全権達の努力は水の泡になる。遥々長崎まで来たことが無駄となる。
何としても我々を江戸へ向かわせてはならない！とりわけて、江戸で我々がアメリカ人と落合わないことを望んでいる。若しアメリカ人と会えば、恐らくは、もう交渉も何もあったものでない、即座に通商の要求に屈しなければならなくなるだろう。読者諸君は既に新聞で知っておられるように、このとき日本はアメリカに三つの港を開いたのだ。提督は、日本の鎖国は条約締結によらなくても、やがて自身からそれの終末をつげるに相違な

いと判断していた。しかしここ当分の間は、「その機が熟しました」と言って、自分から通商の問題の解決に乗り出してはこないだろうし、これに類する一切の行為は許可したくないと考えている。そして薪、水、食糧等を供給した場合でもその代価を受け取ろうとしない。かといって捕鯨業者達は必要のあるときには日本の港に入って来ることを別に遠慮はしない。捕鯨業者にはこの方が都合がいいことだ。とりわけ薪は特別に彼等には必要な物資だ。周知のように彼等は太洋の真ん中で捕獲した鯨を煮て油を採る。最近数多くの捕鯨船が太平洋を遊弋しているが、それらの船が食糧と水の補給のため許可されている港へ入った時、目的を達すれば早々に立ち去れと言ったところで、全然交易を始めさせないようにするには、どんな方法で見張っておられるだろうか?役人は、上陸することや、品物を国内に持ち込むことを阻止するだろうが、何度となく口争や、多分喧嘩がおっ始まろう。はじめは局部的だが、その次に来るものは…。どんな結果が起こるか見えすいている。

午餐の後で、私は川路が手に持っている扇子を一寸借りて見た。棕櫚を骨にして紙を貼っただけのものである。彼に扇子を返そおとすると、栄之助の通訳で記念にとってくれと頼んだ。私は礼を言ったが、貰いっぱなしでいたくなかったので、時計の金鎖を外して彼に渡した。彼はしばし手に持ったまま、じっと通訳から私の挨拶を聞いてから、感謝を以って贈物をお受けすると答えた。それからすぐ席を立って、栄之助の耳もとで何か囁いていた。それは川路と筒井から私とパシエートに贈物として煙管の入った箱二つ宛を用意するようにということであった。金の鎖を贈られて、自分の贈物があまりにつまらぬ物であることに気付いたためであろう。このことを何も知らない吉兵衛は、食事の後、私の側へきて機嫌をとりにかかった。いつもの癖のクックッ笑いをしたりハーハーと息をきらしている。彼は何かひそかに私に話したげで、一度二度言いかけては口を噤んだが、とうとう包み切れず言ってしまった。私は私蘭語は分からないのだからどうでもいいことなのだが。

――筒井と川路のお二方が貴方とパシエート様にささやかな贈物をしたいと……

栄之助は彼に終りまで言わさず食堂へ連れ去った。私は煙管をそっくりパシエートにやった。二人分の贈物を手にして彼は私に有難うと礼を言った。

次の日、川路は私のところへ絹三反と四本の長煙管を贈ってよこした。銅の吸口と雁首はまるで金のように光っている。事実、日本の銅は多量の金を含んでいる。私は筒井に、今後も露西亜人と屡々食事をされるようにと希望をこめて、金を被せ象眼を施した銀製の匙を贈った。これで食事をすることに馴れるよう、また彼の子息にもそれを教えることも希ったのだ。この返礼に彼は二箇の筺を贈ってきた。一つは螺鈿をちりばめた漆塗のもの、他のは鮫の皮を張った木製のもので、中に小さな仕切りがある。旅行中に食物を入れておくものだ。これらは極めて特徴のある品物である。三番目の全権に、私は財布を贈ったが、煙草入れ半ダースと小刀のつばを返礼として贈ってきた。日本人は刀、とりわけ小刀には色々の象眼を施して飾っている。私に贈られた鋼鉄製のつばは花卉と鳥に日本字の署名がある巧緻な細工が施してある。中村は筆を蔵した銅製の墨壺（矢立）を贈ってきた。

（以下次号）

嘱託紹介

不動　まゆう

（東京都出身　昭和52年４月23日生まれ）

■プロフィール

灯台専門フリーペーパー「灯台どうだい？」編集発行人。本業は楽器の博物館の学芸員だが、休日は日本全国、世界各地の灯台を飛び回っている。灯台女子としてテレビ、ラジオ出演、新聞、雑誌への掲載も多い。毎年「灯台フォーラム」を企画・運営すると共に、講演等で「灯台」や「フレネルレンズ」の文化的価値を訴え、「100年後の海にも美しい灯台とレンズを残す」ことを目指して活動の幅を広げている。著書『灯台はそそる』（光文社）、『灯台に恋したらどうだい？』（洋泉社）。2018年11月１日海上保安庁長官から表彰を賜る。

いまから13年ほど前、暗い夜の東京湾に美しい閃光を見つけました。「あの光は何だろう…」と不思議に思ったのは、灯台は岬に建っているものという認識で、海上で光を放つ灯標の存在を知らなかったからです。それにしても暖かく感じる光でした。

私はその時ひどく落ち込んでいました。辛いことがあり、海で気分を慰めようと出掛けたのに、到着したころには日が沈み、暗い海を見て寂しさに拍車をかける始末。しかし見つけたその光は私の元に飛んできて、優しく語りかけてくれるようでした。閃光を繰り返すたびに、「大丈夫だよ」、「君はひとりじゃないよ」、「僕はいつでもここで見守ってるよ」と言ってくれているように感じました。幼い頃、父や母に背中をトントンとされて寝かしつけられているときのような安らぎもありました。家に帰って調べてみると、それが東京灯標という海上の灯台であると知り、あんな海の真ん中で孤高にスックと立ち、安全のために光を放ちつづけていることに強く惹かれました。それから全国の灯台をめぐるようになり、灯台の役割や歴史についても勉強しています。その間、光の色が暖かい電球色からシャープなメタルハライド電球の色に変わり、レンズからＬＥＤ灯器に変わる灯台も目の当たりにし、また廃

止される灯台に涙しました。私に灯台の魅力を教えてくれた東京灯標が取り壊されてしまったころから、このままでは将来、灯台がなくなってしまうかも。私に何かできないだろうかと考えるようになりました。灯台守の方に出会ってご経験談を伺ったことも私にとって大きな意味を持ちました。いま私が灯台を愛することができるのも、歴代の灯台守の方々が守ってきてくれたからだと感じています。灯台は航路標識であると同時に、歴史を背負った重要な建築物であり、文化財です。灯台の価値を多くの方に知ってもらい、次の世代に引き継ぎたいと感じ、灯台の魅力を記事にしたフリーペーパーを自腹で発行したり、講演活動を行ったりしています。そんな中、灯台について知りたいことがあった時に頼りにしているのは燈光会が管理する資料であり、燈光アーカイブです。燈光には当時の灯台守の方々の大変な業務や暮らし、灯台の細かな変化についても書き残されていることが多く、時空を超えて多くのことをご教授くださることに心が震えます。

　私の役割は灯台の魅力を若い世代にも広め、もっと多くの方から愛される存在にすることではないかと考えています。灯台を訪れる人が増えて、灯台のある街が活性化することができたら、灯台は昔と変わらず、これからも、その海と、そこに住む人々を優しく見守り続けることができると思っています。

　微力ではありますが、灯台をリスペクトし、愛する気持ちには自信があります！皆様のお力を頂戴しながら灯台のためにできることを常に考え、行動してまいります。

灯台にキスをしているような写真を撮って楽しんでいます！（旧堺燈台にて）

7月1日は「世界航路標識の日」！

～全国の灯台を巡って期間限定
オリジナルポストカードを手に入れよう！～

海上保安庁交通部企画課

「世界航路標識の日」（毎年7月1日）は、灯台をはじめとする航路標識の重要性と公的役割の認知度向上を目的として、昨年の国際航路標識協会（IALA）総会において世界共通の記念日として創設されました。

海上保安庁では、創設後初めて迎える7月1日の「世界航路標識の日」を広く国民の皆様に知って頂くため、期間限定のオリジナルポストカードをプレゼントする記念キャンペーンを開催しています。

この機会に、岬の先端の風景と調和し、船の安全を照らし続けている灯台を訪れてみませんか。

World Marine Aids to Navigation Day
1 July 2019
Successful Voyages
Sustainable Planet

記念ロゴマーク

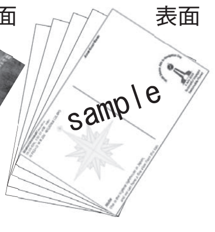
■キャンペーン概要

灯台の魅力をもっと広く知って頂くため、全国の灯台150箇所で展開している灯台カードDigitalのうち、国際航路標識番号が付与されている98箇所の灯台の中から5箇所を巡って、灯台カードDigitalをダウンロードされた方に、期間限定のオリジナルポストカードを先着200名様にプレゼントします。

※オリジナルポストカード：世界の灯台100選に選出されている日本の灯台5箇所分を5枚1組でご用意します。（神子元島灯台、出雲日御碕灯台、姫埼灯台、犬吠埼灯台、美保関灯台）

※国際航路標識番号：英国の灯台表に収録されている航路標識番号を指します。

表面



裏面

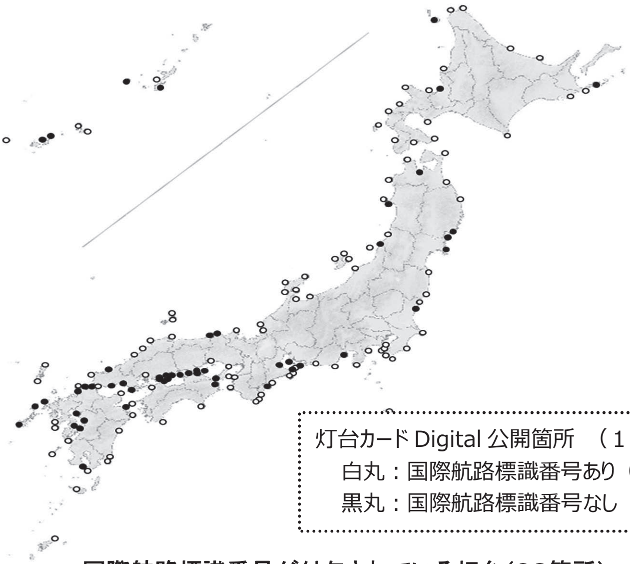
■募集期間

令和1年7月1日（月）～9月30日（月）（当日消印有効）

■応募方法及び応募用紙

郵送による申込み（応募用紙は、海上保安庁ホームページの灯台カードDigitalコーナーでダウンロードできます。）

（URL）https://www.kaiho.mlit.go.jp/soshiki/koutsu/toudai/card/



灯台カード Digital 公開箇所　（１５０箇所）
　白丸：国際航路標識番号あり（９８箇所）
　黒丸：国際航路標識番号なし（５２箇所）

国際航路標識番号が付与されている灯台（98箇所）

葛登支岬灯台	大津岬灯台	神島灯台	部埼灯台
恵山岬灯台	犬吠埼灯台	安乗埼灯台	筑前大島灯台
チキウ岬灯台	勝浦灯台	大王埼灯台	伊王島灯台
襟裳岬灯台	野島埼灯台	三木埼灯台	樺島灯台
湯沸岬灯台	洲埼灯台	経ケ岬灯台	対馬棹埼灯台
落石岬灯台	八丈島灯台	江埼灯台	豆酘埼灯台
能取岬灯台	観音埼灯台	赤穂御埼灯台	姫島灯台
紋別灯台	剱埼灯台	余部埼灯台	鶴御埼灯台
宗谷岬灯台	城ケ島灯台	梶取埼灯台	細島灯台
稚内灯台	角田岬灯台	樫野埼灯台	鞍埼灯台
増毛灯台	粟島灯台	潮岬灯台	都井岬灯台
日和山灯台	弾埼灯台	紀伊日ノ御碕灯台	佐多岬灯台
神威岬灯台	姫埼灯台	雑賀埼灯台	長崎鼻灯台
弁慶岬灯台	佐渡大埼灯台	友ヶ島灯台	釣掛埼灯台
茂津多岬灯台	生地鼻灯台	美保関灯台	屋久島灯台
稲穂岬灯台	岩崎ノ鼻灯台	出雲日御碕灯台	笠利埼灯台
鴎島灯台	能登観音埼灯台	大岬灯台	残波岬灯台
艫作埼灯台	禄剛崎灯台	石見大崎鼻灯台	平安名埼灯台
龍飛埼灯台	猿山岬灯台	白島埼灯台	池間島灯台
尻屋埼灯台	福浦灯台	西郷岬灯台	西埼灯台
鮫角灯台	越前岬灯台	宇品灯台	
陸中黒崎灯台	立石岬灯台	角島灯台	
入道崎灯台	初島灯台	釣島灯台	
酒田灯台	石廊埼灯台	佐田岬灯台	
鵜ノ尾埼灯台	御前埼灯台	室戸岬灯台	
塩屋埼灯台	舞阪灯台	足摺岬灯台	

祝！「世界航路標識の日」創設記念キャンペーン

～全国の灯台を巡りオリジナルポストカードを手に入れよう！～

この度、灯台をはじめとする航路標識の重要性と公的役割の認知度向上を目的とした世界共通の記念日として、新たに「世界航路標識の日」（7月1日）が創設されました。

令和元年7月1日が第1回目の記念日となることから、海上保安庁では「世界航路標識の日」創設記念キャンペーンとして、全国150箇所で展開されている灯台カードDigitalのうち、国際航路標識番号が付与された98箇所（別紙参照）の灯台の中から5箇所をめぐり、灯台カードDigitalをダウンロードし応募された方に、先着200名様限定でオリジナルポストカード（5枚1組）をプレゼントいたします。

この機会に岬の先端の風景と調和し美しい景観を生み出している灯台を訪れてみてはいかがでしょうか。

【応募方法】

別添の応募用紙に必要事項を記載するとともに、国際航路標識番号が付与されている5箇所の灯台カードDigitalを添付（印刷可）し、封筒の表に以下を貼り付けのうえ、郵送によりご応募ください。

〒100-8976
東京都千代田区霞が関2-1-3
海上保安庁交通部企画課　宛
世界航路標識の日創設記念キャンペーン 応募用紙在中

（問合せ先）交通部企画課業務係　電話03-3591-6361（代）

【応募資格等】

- 別紙のキャンペーン対象灯台のうち5箇所を訪問し、それぞれ灯台カードDigitalをダウンロードしてください。
- キャンペーン対象外の灯台での応募ならびにキャンペーン開始前にダウンロードされた灯台カードでの応募は無効となります。
- 賞品発送の都合上、国内に居住していることが必要となります。
- 応募はお1人様1回限りです。重複しての応募はできません。
- 当選者の発表は
  オリジナルポストカードの発送をもってかえさせていただきます。

【応募期間】

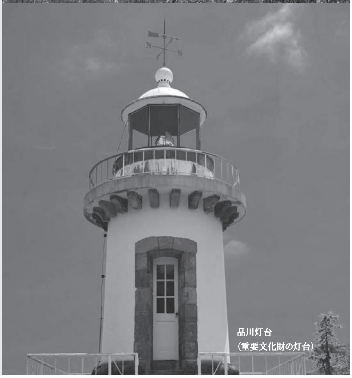
令和元年7月1日から9月30日（月）まで（当日消印有効）

燈台巡廻を通じて近代日本を支えた明治丸

第18回
明治丸
シンポジウム

観音埼灯台
（最初の洋式灯台で
明治丸が寄った灯台）

菅島灯台
（最古の煉瓦造灯台で
明治丸が寄った灯台）



品川灯台
（重要文化財の灯台）

日時

令和元年7月15日（月/祝・海の日）
13:00～16:30

入場無料
事前予約不要

場所

東京海洋大学　越中島キャンパス
越中島会館2階講堂

主催：国立大学法人東京海洋大学　協力：深川観光協会、NPO法人江東区の水辺に親しむ会

第18回 明治丸シンポジウム

燈台巡廻を通じて
近代日本を支えた明治丸

令和元年7月15日（月/祝・海の日）
13:00 ～ 16:30
東京海洋大学 越中島会館2階講堂

明治丸は145年前に、燈台巡廻船として建造されました。

明治初期に、西洋の国からDark Seaと呼ばれていた日本近海において、航海の安全を保つための燈台は必要不可欠のものでした。その燈台を巡回しながら、保守点検と安全の維持を支えた明治丸は、重要な役割を果たしてきました。

今回の明治丸シンポジウムは、①明治丸の燈台巡廻の航跡　②灯台の魅力と灯台守のいた時代　③灯台の歴史と取り巻く変化　④海難防止技術と燈台の役割　に光を当てて、燈台巡廻を通じて明治丸が担ってきた重責をあらためて見つめます。

プログラム

司会：須永 俶子（NPO法人江東区の水辺に親しむ会）

12：30　開場

13：00　開会
開会挨拶：竹内 俊郎（東京海洋大学長）
来賓挨拶：山﨑 孝明 様（江東区長）
来賓挨拶：高原 修司 様（海上保安庁交通部長）

13：20　講演Ⅰ「明治丸の燈台巡廻の航跡」
庄司 邦昭（東京海洋大学 名誉教授）

14：00　講演Ⅱ「灯台の魅力と灯台守のいた時代」
不動 まゆう 様（「灯台どうだい？」編集長）

14：40　休憩

15：00　講演Ⅲ「灯台の歴史と取り巻く変化」
向井 大幸 様（海上保安庁交通部企画課専門官）

15：40　講演Ⅳ「海難防止技術と燈台の役割」
國枝 佳明（東京海洋大学教授）

16：20　閉会挨拶：庄司 るり（ミュージアム機構長）

16：30　閉会

（プログラムの内容等について一部変更することがありますのでご了承ください）

講演者のご紹介

庄司 邦昭さん（講演Ⅰ）

東京海洋大学 名誉教授
平成4（1992）年　東京商船大学 教授
平成15（2003）年　東京海洋大学 教授
平成23（2011）年　東京海洋大学 名誉教授
元国土交通省運輸安全委員会委員

不動 まゆうさん（講演Ⅱ）

灯台専門フリーペーパー「灯台どうだい?」編集長。世界各地の灯台を取材・発行している。灯台女子としてテレビ、ラジオ出演、新聞、雑誌の掲載多数。毎年「灯台フォーラム」を企画・運営。講演等で「灯台」や「フレネルレンズ」の文化的価値を訴え、「100年後の海にも美しい灯台とレンズを残す」ことを目指す。著書『灯台はそそる』（光文社）、『灯台に恋したらどうだい?』（洋泉社）

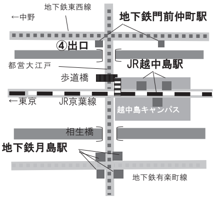
向井 大幸さん（講演Ⅲ）

海上保安庁交通部企画課専門官（三等海上保安監）
平成元（1989）年　海上保安学校灯台課程卒
平成26（2014）年　第五管区海上保安本部交通部企画課長
平成27（2015）年　第三管区海上保安本部交通部企画課長
平成30（2018）年　海上保安庁交通部安全対策課 主任海上安全情報官
平成31（2019）年　海上保安庁交通部企画課専門官

國枝 佳明さん（講演Ⅳ）

東京海洋大学教授
平成19（2007）年　航海訓練所　練習船銀河丸船長
平成20（2008）年　航海訓練所　練習船海王丸船長
平成24（2012）年　航海訓練所　航海科長
平成26（2014）年　東京海洋大学教授
平成31（2019）年　明治丸海事ミュージアム館長

（明治丸シンポジウムは、明治丸海事ミュージアム事業の一環として実施するものです）



ＪＲ京葉線・武蔵野線　**越中島駅から徒歩2分**
地下鉄東西線・大江戸線　**門前仲町駅から徒歩10分**
地下鉄有楽町線・大江戸線　**月島駅から徒歩10分**

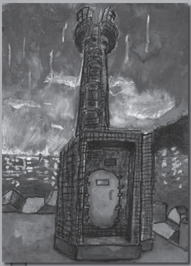
東京海洋大学 明治丸海事ミュージアム
〒135-8533　東京都江東区越中島2-1-6　TEL 03-5245-7360

灯台のある風景 募集要項 2019

「灯台絵画コンテスト2019」

2018 国土交通大臣賞

2018 海上保安庁長官賞



2018 小学生低学年金賞

2018 中学生金賞

2018 小学生高学年金賞

応募資格 全国の小学生・中学生

応募締切 2019年9月6日(金)（当日までに必着）

応募先

〒105-0003
東京都港区西新橋1－14－9
西新橋ビル3F

公益社団法人 燈光会

TEL（03）3501-1054
FAX（03）3507-0727

応募方法

- 作品は、未発表のオリジナル作品に限ります。
- サイズは、A3、B3、又はハツ切・四ツ切の画用紙とします。
- 画材は、絵の具（水彩）、クレヨン、パステル等消えにくい材料とし、鉛筆や木炭等は除きます。
- 作品の裏面に次の事項を記入してください。
  ①題名 ②氏名（ふりがな） ③性別
  ④生年月日 ⑤学年 ⑥住所・電話番号
  ⑦学校名とその所在地・電話番号

賞

国土交通大臣賞
賞状及び副賞（図書カード等）
全作品から1名

海上保安庁長官賞
賞状及び副賞（図書カード等）
全作品から1名

燈光会会長賞
賞状及び副賞（図書カード等）
全作品から1名

金　賞
賞状及び副賞（図書カード等）
各部門から1名

銀　賞
賞状及び副賞（図書カード等）
各部門から2名

銅　賞
賞状及び副賞（図書カード等）
各部門から5名

発表

小学生低学年（1年～3年）・小学生高学年（4年～6年）・中学生の各部門別に審査の上、入選作品を決定し通知するとともに、当会ホームページにて発表いたします。
国土交通大臣賞・海上保安庁長官賞・燈光会会長賞・各部門金賞の方は、東京で開催する灯台記念日の式典（11月1日(金)）に保護者同伴で招待し授賞式を行います。

⚠ 応募上の注意事項

❶ 応募者は、応募の時点で本募集要項に記載の諸条件に同意したものとします。
❷ 応募された作品は、応募を撤回された場合も含めて返却いたしません。
❸ 応募作品の版権・使用権は、(公社)燈光会に帰属し、応募者の承諾を得ることなく発表、展示、印刷及び頒布する権利を有するものとします。
❹ 当会が実施する過去のコンテストにおいて入賞した作品及び当会以外が実施するコンテストに応募中の作品は、このコンテストに応募できません。

主催 公益社団法人 燈光会　**後援** 海上保安庁

昭和三十一年一月二十四日第三種郵便物認可
令和元年七月五日発行（隔月一回五日発行）

「燈光」

七月号　第六十四巻　第四号

TOKOKAI