

燈光

1



新年あいさつ

燈光会会長 岩崎 貞二

新年を祝う気分になかなか出来ませんが、今年もコロナを乗り越えた新しい年になることを祈念しながら、ご挨拶させていただきます。

コロナの状況、見通しなどは自分が述べても、意味がありませんからコメントしませんが、コロナに直面して、自分にとって昨年はより深く人生や人間社会というものを考えさせられる一年でした。自分が世の中にとって何ができるというわけではありませんが、新しい時代が切り開けるようにできることを模索していければと思っています。

さて、燈光会。自分の予想が外れました。6月以降徐々に参観いただく方が予想外に増えてきました。特に首都圏の犬吠埼灯台、野島埼灯台、観音埼灯台の3灯台は絶好調です。遠くには行きたくない、しかし密

でない空気のいいところに出かけてみたいという需要の受け皿になっているようです。GOTOトラベルが始まってからはそれ以外の灯台も、インバンド比率が高かった沖繩の残波岬灯台、平安名埼灯台の2灯台や角島灯台は苦戦していますが、比較的順調に需要が伸びています。11月下旬からまた第三波の到来なので、まるで安心できませんが。

11月までの数字ですと、参観者数は対前年度比で44%減（10月は3%減、11月はなんと8%増です）、値上げをしたので参観収入は16%減でとどまっています。雇用調整助成金などの各種の給付をいただけたこと、修繕などを先送りするなど不要不急の経費を節減したことで、このままだと、収支トントンぐらいで年度末の決算ができそうです。

今年度は何とか乗り切れても、まだまだ不透明です。

愚痴ではありませんが燈光会を運営していくのは本当に難しいです。収入は参観灯台の寄付金にはほぼ頼っている、参観者をどうして増やしていくかといっても、とりうる手段は限られている、でも何もしないと確実に減っていく……本当に微力さを感じていますが、頑張っています。

少しずつ燈光会も変わっています。燈光会のホームページを見てください。参観しようとする人にとつて見やすいものに変えてくれました。燈光会のインスタグラムも見てください。支所の職員がいい写真をアップしてくれています。カレンダーも職員が自分で写真を選んで作ってくれました。リーフレットも刷新しました。これも支所の人たちの協力をえながら、主として事務局の女性職員が若いセンスを生かしたものにしてくれました。

灯台が昨年12月に重要文化財にも指定されました。参観灯台では犬吠埼灯台と角島灯台。参観灯台以外で六連島灯台と部埼灯台が。海上保安庁も参観灯台がある市町村もこれまで以上に灯台を観光に活かすことと、灯台が歴史的価値があることを考えてくれています。燈光会の独力では難しいですが、連携するというか、

お力を貸してもらって、参観灯台に多くの人来てもらう、参観灯台を楽しんでもらう、参観灯台でいい気分度過ごしてもらう、参観灯台の歴史的価値を学んでもらうということをより積極的にやっていければ。そして参観灯台以外の灯台の歴史的資料の保存にも少しは燈光会が役に立つように。

長年灯台で苦労された皆さんにとつても、また、交通部に変わって仕事の内容も大幅に変わって新しくチャレンジしている現役の皆さんにとつても、燈光会がお役に立てるようにということも続けていきます。燈光会ができた原点ですから。会誌「燈光」で有益な情報を伝える、研究を伝える、ホットな情報を伝えるなど。できればカラーにでもしたいのですが、予算の目途がついていません。奨学金などの利用も是非。

コロナ以降灯台めぐりができませんでした。今年はまだ行っていない尻屋埼灯台をはじめいくつかの灯台に訪れられるといいなと思っています。皆さんも、コロナが落ち着いたら長年親しまれた灯台の良さを再度実感するために灯台に出かけていただければ。よい1年となりますように。



年頭のご挨拶

海上保安庁長官 奥島高弘

新年明けましておめでとうございます。

令和3年の年頭にあたり、平素から海上保安業務についてご支援・ご協力いただいておりますことに、衷心より感謝申し上げます。また、(公社)燈光会の皆様方におかれましては、全国16箇所における灯台參觀事業をはじめ、当庁の航路標識事業の周知啓発にもご尽力いただくとともに、海上交通の安全意識の向上にも貢献いただいております、重ねて感謝申し上げます。

我が国周辺海域を取り巻く情勢は、尖閣諸島周辺海域における中国公船による連日の活動、大和堆周辺海域における外国漁船による違法操業など、厳しさを増しております。これらの状況に適切に対応していくため、平成28年の関係閣僚会議で決定された「海上保安体制強化に関する方針」に基づき、海上保安庁一丸となって、巡視船・測量船・航空機の整備など、体制強

化を着実に進めているところです。

また、昨年は新型コロナウイルス感染症の拡大に伴い、東京オリンピック・パラリンピックが延期されるなど様々な行事・イベントが延期・中止になり、今に至っても国民生活に多大な影響が生じています。海上保安庁におきましても新型コロナウイルス感染症への対応として、巡視船艇・航空機の機動力を活かし、離島から陽性患者等の搬送等を行っているところです。また、通常業務においても、徹底した感染対策に加え、時差出勤やテレワークを導入するなど大きな変化を経験いたしました。

近年、激甚化する自然災害においては、昨年7月に九州から山陰、中部、北陸、東北地方の広範囲で河川氾濫、家屋の孤立などの豪雨災害が発生したところ、新型コロナウイルス感染症対策を取りつつ、海から離れた陸の被災地にも出動し、孤立者の救助や避難所へ

の物資輸送等の被災者支援に従事いたしました。

海上交通業務に目を向けますと、平成30年に発生した走錨したタンカーによる関西国際空港連絡橋への衝突事故は記憶に新しいところですが、台風等の暴風雨により、航路標識の消灯・流出事故が多々発生しています。こうした近年の台風等による災害の頻発・激甚化を受け、昨年6月、国土交通大臣から交通政策審議会にさらなる安全対策のあり方について諮問がなされました。

交通政策審議会船舶交通安全部会においては、昨年7月から審議を3回重ねる中で、異常気象等に伴う船舶の湾外避難や湾内の錨泊制限等の勧告・命令制度の創設、走錨事故等防止のための情報提供や危険回避措置の勧告制度の創設、船舶接触により航路標識の損害が発生した場合における復旧のための施行命令や原因者負担制度、航路標識の管理を充実強化するため灯台の簡易的な点検・補修等を民間団体が行える航路標識協力団体制度の創設などの新たな法制度の必要性についてご提案やご意見をいただきました。今後、答申をいただき、法制度の創設に向けた検討を進める予定です。

また、昨年12月23日、文部科学省が4基の現役灯台（犬吠埼灯台、六連島灯台、角島灯台、部埼灯台）を初めて重要文化財に指定し、ニュースや新聞などでも大きく取り上げられました。

これらの灯台は、これまでもそれぞれの地域のシンボルとして、また、観光資源としても親しまれ、地域の活性化にも貢献してきたものと思いますが、今回の重要文化財への指定により、さらに弾みが付くものと思えます。

海上保安庁といたしましても、我が国の貴重な財産でもある灯台がそれぞれの地域に益々貢献できるよう、地方公共団体や地域の皆様との連携を一層強化してまいります。皆様方におかれましては引き続きご支援・ご協力を宜しくお願い申し上げます。

結びに、我が国の航路標識事業の発展に貢献してこられた皆様のご努力に対して、心より敬意を表すとともに、今後の一層のご活躍を祈念いたしまして、私の年頭のご挨拶とさせていただきます。



新年を迎えて

海上保安庁交通部長 吉 永 隆 博

新年明けましておめでとうございます。

燈光会会員及び関係の皆様におかれましては、健やかに新年をお迎えのことと、心からお慶び申し上げますとともに、平素から海上保安業務、特に海上交通業務に深いご理解とご協力をいただき、厚く御礼申し上げます。

以下に、昨年を振り返りながら、当交通部の主な取組をご紹介します。

新型コロナウイルス感染症の影響により、例年11月に開催されてきた灯台記念日祝賀会が見合わせとなるなど、昨年は、例年とは異なる灯台記念日となりました。

しかし、そのような中ではありますが、灯台絵画コンテストには、例年どおり多数の応募があり、国土交通大臣賞、海上保安庁長官賞、燈光会会長賞、金賞の選考が予定通り行われました。

長官室等で行ってきた表彰式は見合わせたものの、受賞者の方々の地元では受賞を祝した横断幕が設置されるなど大変喜んでいただいたと伺い、喜ばしく思っております。

台風シーズンにおいては、海上空港などの臨海部の重要施設に接近した台風が6個ありましたが、周辺海域において錨泊制限等を実施し、走錨等に起因する事故は発生しませんでした。

しかしながら、昨今、台風等の異常気象が激甚・頻発化しており、更なる対策の強化のため、船舶の湾外避難や湾内の錨泊制限等の勧告・命令制度、重要施設周辺海域における走錨事故等防止のための情報提供や危険回避措置の勧告制度などの法制度創設について、現在、交通政策審議会において審議いただいているところです。

審議結果も踏まえ、湾外避難等の法制化を目指すな

ど、引き続き、走錨等に起因する事故の防止に取り組んで参ります。

平成23年3月11日に発生した東日本大震災から今年で10年目を迎えます。同震災により海上保安庁が管理する航路標識も158基が被害を受けました。

被災直後から応急復旧や仮復旧を行い、港湾施設の復旧にあわせて灯台等も本復旧を続け、震災から9年目の昨年10月20日に、宮城県南三陸町沖に歌津埼南方灯浮標を設置して、被災した全ての航路標識の復旧が完了しました。

復旧にあたっては、灯台のデザインを被災地の町民から募集して大槌港灯台（岩手県）を設置するなど、地域に寄り添った対応に務めてきました。

平成30年10月に、山口県柳井市と周防大島を結ぶ大島大橋の橋桁に外国籍貨物船のマストが衝突し、送水管等が切断され、島民生活に甚大な被害が発生したことは、ニュースや新聞などにも取り上げられたところ
です。

この事故を受け、同様の事故を繰り返さないよう、当庁では同橋を通航しようとする船舶に対して注意喚起を行ってきました。

そのような中、昨年9月11日、大島大橋を通航しよ

うとする外国貨物船が、同橋と衝突する恐れが認められたため、来島海峡海上交通センターの運用管制官が直ちに注意喚起し、同橋との衝突を未然に回避させることができました。

新型コロナウイルス感染症の感染拡大防止のため、多数の海水浴場が不開設となりましたが、このような箇所では監視員やライフセーバー等が配置されないことなどから遊泳者の事故が懸念されました。

このため、海上保安庁は、海岸関係省庁（農林水産省、国土交通省、水産庁）及び警察庁、消防庁から構成された連絡会を開催し、安全対策について検討を行いました。

これを踏まえて、各地域では関係機関による合同パトロールやメディアを活用した周知などにより危険性の排除に取り組み、不開設海水浴場での人身事故を3名にとどめることができました。

日本財団では、灯台を中心に地域の海の記憶を掘り起こし、新しい海洋体験を創造していくプロジェクトとして、昨年、「海と灯台プロジェクト」を発足させました。海上保安庁も地方公共団体等と連携し、同プロジェクトに協力するとともに、多くの方が灯台に訪れる機会を増やすため、日本財団との共催により、

昨年11月1日～8日の間、「海と灯台ウィーク」を実施しました。

これに先立ち10月26日には日本財団による発足記念イベントが行われ、日本財団笹川会長、海上保安庁奥島長官による挨拶や有識者によるトークセッションなども実施されました。

また、同ウィーク期間中は、全国42箇所灯台等一般公開やパネル展示等のイベントを実施するほか、YouTubeによる配信やオンライン講義など、工夫を凝らした取組により、多くの方々が来場、参加されました。

本年も引き続き、安全かつ効率的な船舶の運航の実現に努めるとともに、燈光会をはじめとする関係団体等の皆様と連携して灯台が地域活性化に活用されるための取り組みを推進する所存ですので、変わらぬご支援ご協力をお願い申し上げますとともに、皆様のご健勝とご発展を祈念いたしまして、新年のご挨拶とさせていただきます。

なお、当交通部の上述の取組の詳細やその他のものを以下にご紹介させていただきます。



管制課程1期生が現場赴任

船舶の輻輳する海域に設置している海上交通センターにおいて、24時間体制で情報提供や航行管制を行っている運用管制業務が、今後一層複雑化・高度化していくことを背景に、高い技能を持った運用管制官を継続的に養成するため、平成30年4月、海上保安学校に管制課程が新設されました。

管制課程の2年間の教育課程は、国際航路標識協会が定めた国際標準に準拠し、かつ実践に即したカリキュラムにより構成されており、特に、外国船舶との通信に必要な語学能力を養うため、専門的な海事英語の授業を行うほか、航海の安全に必要な情報の提供や航行管制等を適時適切に行うためのシミュレーションなどを行うことにより、運用管制官として必要な知識・技能を習得します。

この度、管制課程1期生19名が昨年3月に海上保安学校を卒業し、各海上交通センターへ配属され、約3か月間の職場研修



海上保安学校 卒業時の集合写真

後、各管区本部での認定審査を経て運用管制官として認定されました。

引き続き、新設課程である管制課程の認知度の向上を図り、運用管制官として優秀な人材を確保、育成していくこととしています。

海上交通安全基盤の拡充・強化

平成30年9月、台風21号の影響により、関西国際空港周辺海域に錨泊していた船舶が走錨し、同空港連絡橋に衝突するなど、近年の異常気象の頻発・激甚化に伴う走錨等に起因する事故や航路標識の消灯・流出事故が発生し、またAI・ドローン等の新技術が出現するなど、海上交通環境が多様化・複雑化しています。このような状況に適切に対応するため、昨年6月、国土交通大臣から交通政策審議会に新たな海上交通安全基盤の拡充・強化について諮問を行いました。

その後、交通政策審議会海事分科



新技術を活用した航路標識の点検、診断、監視業務の効率化

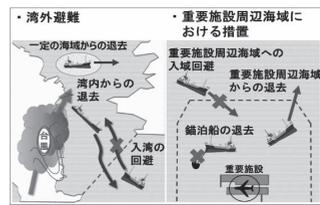
会船舶交通安全部会において、異常気象等に伴う事故の未然防止策の充実・強化及び持続可能な航路標識の管理体制の充実・強化について昨年7月から3回にわたり審議いただいています。

具体的には、異常気象等に伴う事故の未然防止策として船舶の湾外避難、湾内の錨泊制限等の勧告・命令制度の創設、航路標識への損傷等を行った原因者に対し、必要な工事の施行、又は、当該工事に要する費用負担を義務付ける施行命令・原因者負担制度の創設、また、灯台敷地の歩道整備や簡易な点検・補修などに民間団体の活動を促進し、航路標識の管理の一層の充実強化を図ることを目的とした航路標識協力団体制度の創設などを検討いただいています。

船舶交通安全部会での審議結果を踏まえ、令和2年度内に答申される予定となっております。その後、法制度の整備が進められることとなります。



航路標識協力団体の活動(イメージ)



湾外避難等の勧告・命令制度(イメージ)

不開設海水浴場に関する取組

昨年6月初旬から、新型コロナウイルスの感染拡大防止を理由に、海水浴場が不開設になるという報道を耳にするようになりました。このような不開設海水浴場では監視員やライフセーバーなどが配置されず、また遊泳区域を示すブイ等が設置されず、遊泳者とのアクティビティが混在する懸念があり、海上保安庁が全国の海水浴場を独自調査したところ、約4割が不開設を予定していることが判明しました。

このため、海上保安庁は昨年6月中旬、海岸関係省庁（農林水産省、国土交通省、水産庁）及び警察庁、消防庁から構成された連絡会を開催、不開設海水浴場における懸念を共有すると



合同パトロールの様子



関係機関打合せ会議の様子

ともに、安全対策の必要性について一致しました。

これを踏まえ、担任水域に不開設海水浴場が存在する全国の海上保安部署では地方公共団体、警察等関係機関から構成された会議を順次開催、不開設海水浴場で懸念される問題や事故防止対策等について、対策を協議し必要な措置をとるとともに、関係機関による積極的な合同パトロールを行い不開設海水浴場での遊泳者の安全確保、危険性の排除に取り組みました。

その結果、不開設海水浴場での人身事故を3名（速報値）にとどめることができましたが、このことは海上保安庁をはじめ地方公共団体、警察等関係機関が安全意識を強く持つて活動した結果であると考えています。橋梁への衝突防止対策

平成30年10月22日、山口県柳井市と周防大島を結ぶ大島大橋の橋桁に外国籍貨物船のマストが衝突し、送水管等が切断され、長期間、周防大島が断水するなど、島民生活に甚大な被害が発生しました。

この事故を受け、海上保安庁では、同種衝突事故を起させないため、平成31年2月から、同橋下を通航しようとする一定の大きさの船舶に対し、AIS等を活用して注意喚起を行っております。

また、令和元年から、順次、対策箇所を加え全国26箇所の橋梁でも、同様の注意喚起を実施しております。

この様な対策を講じている中、昨年9月11日、来島海峡海上交通センターの運用管制官が、前回甚大な被害をもたらした周防大島の大島大橋向け北上中の外国貨物船を認め、VHF無線電話によりマストの高さを聴取したところ、同橋と衝突する可能性が高かったことから、直ちに注意喚起を実施し、結果、貨物船は針路を変更し、同橋との衝突を未然に回避させることができました。

海上保安庁では、海上交通の安全及び地域住民の生活を守るため、引き続き、海難の未然防止に向けて適時適切な対策を実施してまいります。(別紙1)

現役の灯台が重要文化財に指定

昨年12月23日に、文部科学省が4基の現役灯台を日本で初めて重要文化財に指定しました。

それぞれ明治時代に設置され、150年近く当時のままの姿で、航海の安全を守り、光を放ち続けてきた歴史的価値の高い灯台であり、これからも海の道しるべとして航海の安全を守り続けます。

(以下、文化庁広報資料より)

犬吠埼灯台

〔北太平洋航路へ最初に光を投げた明治初期の煉瓦造灯台〕

明治初期に多くの灯台の建設を主導したイギリス人技師R・H・ブラントンの指導で建設された。

高さ31メートル、煉瓦造の二重壁構造で、地震の多い我が国に建設された初期の煉瓦造塔状構造物として、先駆的な技術が使われている。北太平洋航路のための最初の灯台として我が国の近代海上交通史上、高い価値が認められる。



提供：丸屋空撮

設置：明治7年11月15日

六連島灯台

〔瀬戸内海の玄関口、関門海峡に建つ明治初期の灯台〕

慶応3年の兵庫開港にとともに、瀬戸内海に整備された灯台5基の一つで、イギリス人技師R・H・ブラントンの指導で建設された。

高さ10メートルで、我が国最初期の石造灯台として貴重であ



設置：明治4年11月21日

る。

航路が屈曲し、難所となっている関門海峡の航行の安全のため設置され、我が国の海上交通史上価値が高い。

角島灯台

〔日本海側に最初に設置された石造の洋式灯台〕

イギリス人技師R・H・ブラントンの指導で建設された。

高さ30メートルで、竣工時には石造では最も高い灯台であった。

日本海側に最初に設置された様式灯台として、近代の航路標識の整備の展開を知る上で重要である。

部埼灯台

〔関門海峡の要所を守る明治初期の航路標識〕

海峡の西の六連島灯台と同時期にイギリス人技師R・H・ブラントンの指導で建設された。

高さ10メートルの石造灯台で、扇形平面の付属舎が東側から取り付いている。

航路が狭く屈曲し、且つ潮流が急な瀬戸内海及び関



設置：明治9年3月1日

門海峡に特有の航路標識として、明治42年に旧昼間潮流信号機が設置された。

腕木式の形象信号により潮流の方向と緩急を示したものであり、現在は廃止されているが灯台とともに原位置で保存が図られている。

東日本大震災で被災した航路標識の復旧完了

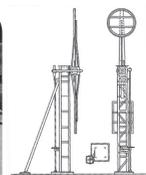
平成23年3月11日に発生した東日本大震災から今年で10年目を迎えます。未曾有の災害により、海上保安庁が管理する航路標識も東北地方はもとより北海道から四国に至る広い範囲で、倒壊、傾斜、流出するなど、合わせて158基もの航路標識が被害を受けました。

海上保安庁では、被災地の復旧・復興活動に欠かさない船舶の航行環境を確保するため、被災直後から津波の影響により傾斜した防波堤灯台に灯火を設置するなど応急復旧や仮復旧を行い、続けて、港湾施設の復旧状況にあわせ、新たに灯台を建て直すなどの本復旧作業を続けてきました。

そして、震災から9年目の昨年10月20日、宮城県南



設置：明治5年1月22日



旧昼間潮流信号機
(所有：北九州市)

三陸町沖に位置する歌津崎南方灯浮標の復旧をもって、被災した155基（3基は港湾形態の変化により廃止）全ての航路標識の復旧が完了しました。

復旧完了までの間、灯台の建て直しにあわせ、被災地の町民から募集した灯台のデザインを採用するなど、地域に寄り添った対応を心がけ、復旧した何れの灯台も、船舶交通の安全確保としての標識機能のほか、地域のシンボルとして末永く地元可愛されるものと信じています。（別紙2）

海と灯台ウィーク

日本財団では、「海と日本プロジェクト」の一環として、灯台を中心に地域の海の記憶を掘り起こし、地域と地域、日本と世界をつなぎ、これまでにはない異分野・異業種との連携も含めて、新しい海洋体験を創造していくプロジェクトとして、昨年、「海と灯台プロジェクト」を発足させました。

海上保安庁では、同プロジェクトに協力するとともに、地方自治体等と連携し、地域の方々が広く灯台に



「海と灯台ウィーク」発足記念イベント

訪れる機会を増やすため、日本財団との共催により、昨年11月1日～8日の間、「海と灯台ウィーク」を実施することになりました。

これに先立つ10月26日には、「海と灯台ウィーク」発足記念イベントが日本財団主催の下で開催され、日本財団笹川会長、海上保安庁奥島長官による挨拶、有識者等によるトークセッションが実施されました。トークセッションでは、東京工業大学名誉教授 藤岡洋保氏から「灯台の文化的・歴史的価値」について、灯台どうだい編集長 不動まゆう氏から「灯台の活用ニーズ」について等の発表がありました。

「海と灯台ウィーク」期間中、海上保安庁では、全国42箇所の灯台や施設で一般公開や、パネル展示等のイベントを開催しました。一般公開等では、新型コロナウイルス感染拡大防止のため、マスクの着用や、人と人の間隔を確保し、灯台に登る人数を制限する等の対策を取るほか、YouTubeによる配信やオンライン講義等、



男鹿市が企画販売した「縁結びわら細工」と灯台前に設置された「えんむすび台」【入道埼灯台（秋田県）】

工夫を凝らした取組により、多くの方々来参加されました。



灯台写真パネル展
【イオンモール新潟南(新潟県)】



全国から視聴可能なYouTube Live
【塩屋埼灯台(福島県)】

続 沿岸灯台等への高輝度LED導入

中・大型灯台の光源として使用しているメタルハライドランプやハロゲンランプは、白熱電球に比べてコンパクトで光力が高い一方でLEDと比べると寿命が短く消費電力が大きい特徴を持ちます。交通部では省電力化及びメンテナンス作業の効率化のため、ハロゲンランプに比べて寿命が約50倍、消費電力が約10分の1となる高輝度LEDを航路標識の新光源として採用することとし、令和元年度の釧路埼灯台を皮切りに安房埼神楽高根照射灯及び台ヶ鼻ヘタ

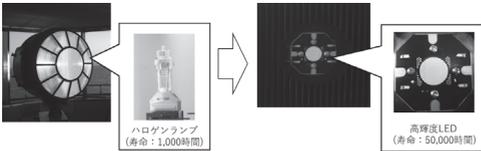


写真1 従来の光源と新型の光源(高輝度LED)

ノエグリ照射灯への整備を完了したところです。【写真1】

これまで照射灯の光源にはメタルハライドランプやハロゲンランプを使用していましたが、消費電力が大きいため電源には商用電源を使用しており、自然災害による停電等により標識機能が失われるという欠点を持っていました。しかし、高輝度LEDを使用

することで消費電力が低減されるため、電源に太陽光発電を使用することが可能となり、停電等の影響を受けない自然災害に強い航路標識とすることが出来るようになりました。【写真2】

そして令和2年度には、光源に高輝度LEDを使用した新型の回転型灯器を新たに波勝岬灯台、伊島灯台に整備します。【写真3】

更に、回転しないレンズ(不動レンズ)を使用した灯台では電球の点消灯により光の点滅をさせていましたが、高輝度LEDを光源とした実装実験を大戸瀬埼灯台で開始します。【写真4】



写真4 不動レンズ灯器への実装実験



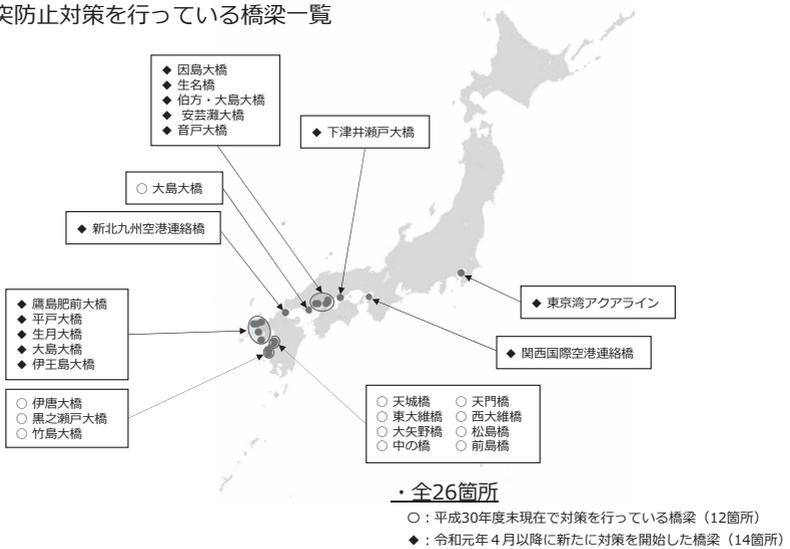
写真3 LED回転型灯器



写真2 台ヶ鼻ヘタノエグリ照射灯

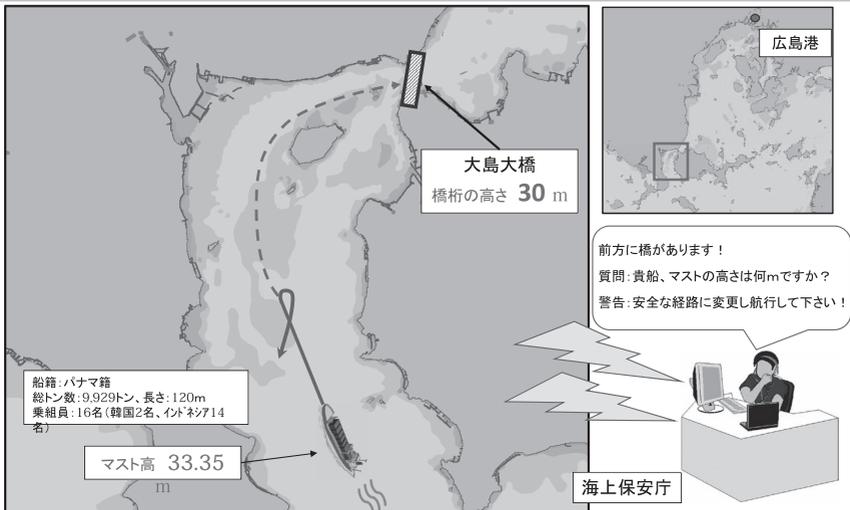
A I Sを活用した橋梁への衝突防止対策について

◎衝突防止対策を行っている橋梁一覧



橋梁への衝突回避事例

令和2年9月11日 運用管制官からの情報提供により、橋梁への衝突を回避した。



灯台の被災事例



津波及び火災により被災



防波堤ごと倒壊



ハリハン破損



外壁亀裂発生



敷地工作物破損

灯台の復旧事例

大槌港灯台（岩手県大槌港）



被災前



被災後

灯台上部が倒壊



復旧



大槌町民からデザイン募集

仙台南防波堤灯台（宮城県仙台塩釜港）



被災前



被災後



復旧

灯台記念日関連行事

島民限定「筑前大島灯台一般公開」

祝 灯台記念日行事

福岡海上保安部交通課

福岡海上保安部は灯台記念日及び灯台観光振興支援事業の一環として、11月1日(日)に筑前大島灯台の一般公開を行いました。

前回の一般公開は一昨年の「灯台150周年記念」に併せた開催でしたが、今回はコロナ禍の中での開催につき、徹底した感染防止対策を講じたうえでの実施となりました。

当日は晴天にも恵まれ、日中は20度を越える陽気の中、島民限定の告知にも関わらず、一昨年の一般公開時と同じ約150名の参観がありました。

今回の一般公開では、灯台パネル展示、日本列島を縦断して旅をする蝶(アサギマダラ^{※1})のマーキングイベント、特製缶バッジのくじ引き、記念クッキー

のプレゼント等を行いました。

それでは、各種イベント等の様子を紹介します。

写真1 秋晴れの中、

万国旗に装飾された筑前大島灯台と見学者

写真2 外れくじな

しの缶バッジくじ

引きでは、筑前大島灯台周辺をアサギマダラの飛来地にする活動を記念するとともに、北斗の水くみ現象^{※2}が見られる世界的に貴重な灯台であることを多くの方々に知っていただくため、職員の手作りによるイラストを印字した特製缶バッジ(写真2-1)をプレゼントしました。



写真1



写真3



写真2



写真3-1



写真2-1



写真4



写真4-1

写真3 マーキングイベントは、日本列島を縦断し、旅する蝶^①のアサギマダラ(写真3-1)に見立てた模型にマジックで日付と自分の名前をマーキングするものです。このイベントの参加者はこの蝶の存在と共に、筑前大島にも飛来することを初めて知った様でした。

写真4 施設内見学の最後には、地元の特産品などを練り込み筑前大島灯台等のイラストを入れたオリジナルクッキー(写真4-1)を参観いただいた方へプレゼントしました。

写真5 今回はコロナ禍

の中、開催の周知活動を限定したものの、地域にお住まいの小さなお子様から年配の方まで幅広い年齢層の方々に来場頂き、皆さん、「灯台の内部を見たのは初めてで記念になった！」

「レトロな建物にワクワク！」

と、筑前大島の大自然に囲まれながら長年、玄界灘を行き交う船の安全を見守ってきた灯台の役割に感銘されていた様子で、関心の高さが伺えました。

灯台の年齢と同じ94番目に入場された方には、サプライズで記念品を贈呈したところ、地元福岡地区の高校の先生と判明し、予期せぬリクルート活動となりました。

また、今回NHKの単独取材があり、そののうちに放送されました。



写真5

今回の筑前大島灯台一般公開は地元行政機関である宗像市役所、大島地区コミュニティセンター、ボランティア団体である宗像アサギマダラの会と連携した結果実現できたものであり、また、コロナ禍において地域住民の方々の理解と協力があってこそ無事実施できたのではないかと思います。今後も地域観光振興支援のため、より一層魅力ある灯台を目指し、地域に愛される価値ある航路標識を追求していきたいと考えています。

※1…アサギマダラは、日本中でみられる大型の蝶で、翅（ハネ）の白っぽい半透明の部分が浅葱色（薄い青緑）であることが名前の由来です。秋から冬には主に本州から四国や九州を経由し沖縄や台湾へ、春から夏には逆のルートで長距離を移動する蝶です。

※2…北斗の水くみ現象とは、9月下旬から11月頃、北斗七星が水平線の間をくぐる時、ひしゃくが海水を汲むように見えることからこの名前がついています。北緯33度付近に位置し、北に水平線がある地域でしか見えない世界でも珍しい貴重な現象です。

加佐岬灯台施設一般公開と灯台写真展

「灯台記念日企画」

金沢海上保安部交通課

金沢海上保安部は、令和2年11月1日(日)の灯台記念日に際し、石川県加賀市にある加佐岬灯台の施設一般公開及び加佐岬灯台近くのカフェ・ランチ加佐ノ岬倶楽部のギャラリーにおいて灯台写真展を開催しました。加佐岬灯台の一般公開は今年で3年連続となります。

夏頃から一般公開等の計画を立て、加佐ノ岬倶楽部に何度も通い、灯台写真展及び新型コロナウイルス感染症防止対策の打合せをしました。打合せの結果、今年は新型コロナウイルス感染症防止対策として、三密にならないように、インターネット上でストリートビューのように見ることが出来る「灯台ONEタップビュー」により加佐岬灯台を登る体験をもらうこととしました。更に会場では、来訪者に対しソーシャルディスタンスを保ちながらのマスク着用をお願いし、燈光会からの灯台周知活動費を活用し「非接触式自動温度計」を調達・設置し、来訪者の体温を測り感染防止対策の強化を行いました。



加佐岬灯台施設一般公開の様子

迎えたイベント当日は、少し風が強い中、合計148名の方が来訪されました。

加佐岬灯台では、専用タブレットを使用したLED灯器の灯質変更体験、3D海底地形図展示、インスタ映え投稿企画及び重要文化財に指定することが答申された灯台の紹介パネル展示を行い、広く海上交通安全思想の普及に努めました。特に交通課手作りのインスタ映えパネルは人気があり、多数の方がパネルを使いながら各々のインスタ映えポーズで写真を撮られています。灯台踊場へ登りたいという要望が多数ありましたが、「灯台ONEタップビュー」を紹介すると、他の灯台も作って欲しい」という要望があり、灯台への関心の深さと苦勞して作った手応えを感じました。

一方、加佐ノ岬倶楽部の灯台写真展には、石川県内在住の写真愛好家5名による四季折々の加佐岬灯台写真が約30点展示され、灯台記念日を鮮やかに演出していただきました。室内では灯台150周年の歴史のビデオ放映や、加佐岬灯台が点灯してから平成22年のLED化まで使用していた五等フレネルレンズの展示を行いました。来訪者は加佐岬灯台の時代や技術の変化に浸っていました。

今年の来訪者の中には、友の会会員の方や大阪府、長野県の遠方からも来訪され、インターネット等による周知活動が効果をもたらしました。

最後に、写真展にギャラリーを提供いただいたオーナーの宮本氏、及び加佐岬灯台を情景とする写真を提供していただいた写真愛好家の皆さんに感謝いたします。



フレネルレンズ展示及び説明の様子

宮崎海上保安部の灯台記念日

地域に密着した活動

宮崎海上保安部交通課

はじめに

今年は、新型コロナウイルス感染拡大の影響から、毎年灯台記念日に併せ実施している都井岬灯台の特別公開については、感染防止対策を徹底したうえで規模を縮小して開催することを余儀なくされました。

一方、鞍崎灯台をもっと知って欲しいと願う地元日南市の会社員が3Dプリンターを活用して同灯台の模型を製作し、地元のパランティア団体に寄贈するといった明るい話題もありました。

今年の灯台記念日前後、宮崎海上保安部ではコロナ禍にあっても工夫を凝らし地域に密着した様々な活動を展開しましたのでここに紹介させて頂きたいと思えます。

その1 鬢垂島^{びんだれしま}灯台廃止と灯火監視協力者への感謝

鬢垂島灯台は、宮崎県串間市所在の鬢垂島に昭和44年に設置されましたが、周辺海域における近年の航行環境の変化に伴い、同灯台の利用実態が設置時と比較して変わってきていることを認めため、夜間視認調査や付近航行船舶の利用実態調査を経て、利用者説明と了承を得た後、廃止することが決まりました。

廃止に際しては、鬢垂島灯台の機能を移設・補完する措置として、付近に設置されている日向福島港北防波堤西灯台の光力アップが図られました。

そして、10月28日



鬢垂島と廃止された鬢垂島灯台

に初点灯から51年間、幾多の航行船舶の安全のため光を投げかけてきた鬢垂島灯台の役目も終焉を迎えました。

廃止の日、宮崎海上保安部では、15年以上もの間、同灯台の灯火監視に協力いただいた吉田氏に対し、感謝の言葉と記念の写真等をお渡ししました。

その2 「南郷大島ミュージアム」への協力

「山の幸 海の幸 いざ神話の源流へ」をキャッチフレーズに今年宮崎県で開催されることとなっていた「第35回国民文化祭・みやざき2020」、第20回全国障害者芸術・文化祭みやざき大会」は、新型コロナウイルス感染症拡大の影響で来年へ延期されることとなりましたが、日南市などは国民文化祭のさきがけプログラムとして同市の沖合2・5キロメートルに浮かぶ大島（無人島）を会場とした「南郷大島ミュージアム」



監視協力者へのお礼



大堂津小学校の児童（36名）に対する
坂口安全対策係による灯台の説明



熱心に聞いている
北郷小学校の児童（34名）

というイベントを今年10月17日から12月6日までの間、開催することとしました。宮崎海上保安部では、当初、イベントへの協力として鞍崎灯台（登録有形文化財）の公開を予定していましたが、今夏の豪雨により同灯台へ繋がる道路の一部が崩落し通行止めとなったことにより断念、代替措置として全国の文化財灯台写真パネルをイベント会場に展示、10月29日には遠足で訪れた市内小学校2校の児童に対して灯台の歴史や役割について説

明しました。

期間中は、日南市内の全小中学校の生徒・児童等1700名以上が当地を訪れる予定となっており、宮崎海上保安部では、今後も可能な限り遠足に併せて大島に足を運び、広く航行援助業務の周知普及に努めるとともに、未来の海上保安官のリクルート活動を展開することとしています。

その3 都井岬灯台の特別公開

↳コロナ対策も万全に！

宮崎県の最南端、紺碧の海に突き出した都井岬の先端に岬のシンボリック存在の「都井岬灯台」があります。昭和4年に初点灯した同灯台は、九州（沖縄を除く）で唯一の参観灯台で、昨年には国の登録有形文化財にも選ばれており、平均水面上から灯火までの高さ（約256メートル）や光達距離（23.5海里）は第十管区海上保安部管内で第一位を誇っています。

宮崎海上保安部では、11月1日（日）の152周年灯台記念日に、新型コロナウイルス感染拡大防止対策（検温、アルコール消毒、マスク着用、灯台内部の常時換気）を徹底して、この都井岬灯台を特別公開しました。

灯台の構内では、各種パンフレット、灯台ペーパー



大盛況の様子



152番目の男の子とご家族

クラフト及び海と灯台ウィーク記念バッチの配布に加え、全国の明治期灯台・文化財灯台の写真パネル展、海上保安協会宮崎支部職員によるグッズ販売等を実施しました。

また、152番目の来場者となった男の子には記念品を贈呈しました。

当日は、あいにくの雨模様でしたが、串間市観光物産協会主催の「灯台の日ウォーキング」も行われるなど、県内外から300名もの参観者が訪れました。

参観者たちは、展示物や灯台から眼下に広がる太平洋の雄大な眺めを満喫していました。

その4 鞍埼灯台の3D模型製作者を表彰

11月6日に道の駅「なんこう」に於いて、鞍埼灯台の3D模型を自主製作された水口卓氏（44歳・会社員）に対し宮崎海上保安部長から感謝状を授与しました。

日南市の沖合いに浮かぶ大島に設置されている鞍埼灯台は、明治17年に設置された日本初のコンクリート造（無筋）の灯台で昨年3月には国の登録有形文化財にもなった歴史ある灯台です。

水口氏は、大島へ幾度となく通いドローンを使って鞍埼灯台の形状等を詳細に調べ、長時間かけて3Dプ

祝 灯台記念日

リンターで灯台模型
(縦32センチメートル・
横52センチメートル・
高さ50センチメートル)
を製作されたそうです。
模型は、灯ろう内部に
台湾から取り寄せたフ
レネルレンズを設置し、
告示どおり20秒2閃光
で回転、点灯する巧妙な造りとなっています。
完成した模型は、水口氏から大島プロジェクト会議※



鞍埼灯台3D模型



水口氏

宮崎海上保安部長



道の駅「なんごう」での表彰式

へ寄贈され、同会議が大島と鞍埼灯台のこともっと知ってもらおうと、大島を眺望できる道の駅「なんごう」へ展示されることになりました。

※大島プロジェクト会議
大島の活性化に取り組んでいるボランティア団体。灯台構内を含む大島全体の環境整備やウォーキングイベント等を通じて灯台の周知普及活動に貢献されており、平成30年に宮崎海上保安部長表彰を授与。

おわりに

表彰式当日は、地元新聞社とケーブルテレビ局の取材もあり、灯台の重要性の周知普及にも繋げることができました。

宮崎海上保安部では、今後も地域に密着した実りある活動を展開していきます。



大島

鞍埼灯台

道の駅「なんごう」から望む大島と鞍埼灯台



大間埼灯台ライトアップ（背景は函館の夜景）



大間埼灯台100周年記念ロゴ

※灯台150周年記念ロゴをベースに、
縞模様の大間埼灯台と弁天島を再現

みちのく灯台プロジェクト 大間埼灯台ライトアップ!!

青森海上保安部交通課

大間埼灯台が令和3年11月1日に点灯100周年の節目を迎えることを踏まえ、みちのく灯台プロジェクトの一環として、1921（大正10）年11月1日の初点からちょうど99年を迎えるとともに、152周年灯台記念日でもある令和2年11月1日（日）の日没から22時頃まで、同灯台を初めてライトアップしました。

大間埼灯台は、マグロで有名な青森県下北郡大間町の大間崎から約600メートル沖合にある本州最北端の弁天島に位置し、津軽海峡を航行する船舶の指標となつていきます。イベントの当日、町内放送によりイベント実施について町中に大きく響き渡り、一夜限りのライトアップを一目見ようと、多くの町民が大間崎に訪れました。徐々に訪れる夜にあわせ、灯台はだんだんと闇に浮かび上がり、普段は見ることのできない闇夜に浮かぶ白黒の縞模様は22時頃まで見ることができました。

●みちのく灯台プロジェクト

海上保安庁では、「第4次交通ビジョン」に今後重点的に取り組むべき事項の一つとして「灯台観光振興支援」を掲げているところですが、第二管区海上保安本部では、これら施策の展開が東日本大震災の復興支援の一助になればとのことで、令和元年12月、本部交通部内に「みちのく灯台プロジェクト」チーム（地域を照らし、人の心にも明かりを灯す）を発足させ、地域振

興における灯台の活用支援を積極的に推進しています。これに基づき、青森海上保安部では、大間埼灯台のほか鱸作埼灯台（青森県西津軽郡深浦町）や青森港北防波堤西灯台（青森県青森港、通称「アスパム灯台」）等県内各地の灯台でも、同プロジェクトを推進しています。

● 鱸作埼灯台一般公開

青森海上保安部では、みちのく灯台プロジェクトの推進にあたり、青森県深浦町からの依頼に基づき、鱸作埼灯台の一般公開とパネル展を深浦町とともに実施しました。

同灯台は、1941（昭和16）年9月15日に初点灯し、以来79年にわたり深浦町沖の海を照らし続けてきました。昨年には、灯台が「恋する灯台」に認定されるとともに、町が「恋する灯台のまち」に認定されたことを受け、灯台を観光スポットとして活用したいとの町からの要望があり、今般の一般公開に至ったものです。

当日の朝、海上保安部所在の青森市から約2時間30分をかけて深浦町に向け移動中、何度も前線通過に伴う激しい雨と風を受け、開催が危ぶまれるような天候でしたが、灯台に到着し、

来場者を迎え入れる時刻ともなると、これまでの荒天が嘘であつたかのように晴れ渡りました。

灯台の目の前には観光地として名高い不老不死温泉があり、GOTO キャンペーンにより都心から偶然に訪れた観光客



鱸作埼灯台一般公開



仙台基地所属航空機によるローパス



パネル展（現役灯台の重要文化財指定ほか）

や、(公社)燈光会が運営するサイト「灯台ノボリ」灯台イベント盛りだくさん」を見て遠く石川県から訪れた方など、約100名の来場がありました。

また、仙台航空基地所属機による日本海側のしょう戒業務にあわせた2度のローパスもあり、タイミングよく居合わせた来場者は、灯台とほぼ同じ高さで飛行する航空機を間近に見て大きな歓声をあげるとともに、航路標識業務はもちろん、広く海上保安業務について深く知っていただくことができました。

● 大間埼灯台ライトアップ奮闘記

大間埼灯台におけるみちのく灯台プロジェクトの推進にあたり、一般公開の実施も含めた地元大間町等との相談を始めたのは一昨年令和元年のことです。以来、何度か相談を重ねるも、弁天島にトイレが無いこと、ウミネコの繁殖地である同島内での糞爆弾への対処、ジャングルと化した巡回路の整備等々の問題点とその解決方法の案が挙げられました。一番の問題となる弁天島までの渡海手段については解決方法を見出すことができませんでした。当庁巡視船の活用を提案されるも、弁天島側の船着き場の構造や喫水の関係から使用



ジャングルと化した巡回路。下には約2メートル幅のコンクリート舗装が眠る。近くに見える灯台までの距離は長い。



除草作業により露になった巡回路

不能であり、また地元漁船をチャーターするにしても、その確保と経費はどうしたものか……。そんな時に浮上したのがライトアップでした。これならば、島に渡らずとも、多くの町民が灯台に注目してもらえる筈！

まずは巡回路の整備作業から実施しました。晴天に恵まれた令和2年10月7日、大間町職員と一緒に除草作業を実施すると、その日の夕方には巡回路が見えてきました。これで、資機材の搬入が可能になりました。そして迎えた11月1日、航路標識の応急復旧用として本部から配付された携帯用発電機2台、LED投光器3台等の資機材を持って、職員2名が灯台に向かい

ました。投光器を土嚢により所定の位置に固定し、発電機を起動させ始めた16時頃、間もなく始まるライトアップイベントを知らせる大音量の町内放送が遠くから聞こえてきました。「間もなく…大正10年の初点灯から…ちよūdō99周年を迎える…大間埼灯台が…青森海上保安部職員により…ライトアップされます…皆さま…是非ご覧ください…。」

日没まで後30分、辺りはまだまだ明るくて、輝きだした投光器は見えるものの、それにより灯台が照らし出されているのかどうかは皆目判別できません。作業が一段落し、現場に佇む職員2名の心にあるのは不安ばかり。島内の弁天様にイベント成功を祈願してから離島しました。

イベントの結果は前述のとおりです。大間崎には夜遅くまで代わる代わるに町民が訪れ、幻想的な夜の大間埼灯台を楽しんでいました。

青森海上保安部は、令和3年の大間埼灯台点灯100周年記念関連事業をはじめとした各種イベントを通じ、これからも地域の方々とともにみちのく灯台プロジェクトを推進して参りますので、今後の当部の取組みについてご期待ください。



大間埼灯台に向け照射準備万端のLED投光器



携帯用発電機を手に灯台に向かう



大間崎からライトアップを楽しむ方々



弁天様にイベント成功を祈願

野島埼灯台及び洲埼灯台で万国旗掲揚

千葉海上保安部交通課

秋篠宮さまが皇位継承順位1位の「皇嗣」となられたことを天皇陛下が広く内外に宣言される「立皇嗣宣明の儀」が行われました11月8日(日)、千葉海上保安部では所管する野島埼(のじまさき)灯台「千葉県南房総市」及び洲埼(すのさき)灯台「千葉県山口市」において、祝意を表す万国旗の掲揚を行いました。

野島埼は、房総半島の最南端に位置する太平洋に突



写真1 野島埼灯台

き出た岬で、木々の緑と青い空と海、荒磯に波が打ち寄せるなかに真っ白な灯台が溶け込む、風光明媚なエリアとなっております。初代の灯台は、1869年(明治2年)12月18日に点灯、観音埼灯台(明治2年1月1日点灯)に次いで我が国2番目に古い洋式灯台でありましたが、大正12年(1923年)9月1日の関東大震災で倒壊してしまい、現在の灯台は、大正14年8月15日に復旧されたものとなります。

一方、洲埼は房総半島の最西端にあたる場所で、館山湾に面する東京湾の入り口にあたる場所とも言えます。その地理的環境から、灯台敷地内に設置されている展望施設(ウッドデッキ)からは、東京湾に出入りする大型船舶の姿や、天気の良い日には、東京湾に沈む夕日や、海の向こうに聳える富士山を目にする事ができます。

洲埼灯台の歴史は古く、初点灯は大正8年(1919年)12月15日です。

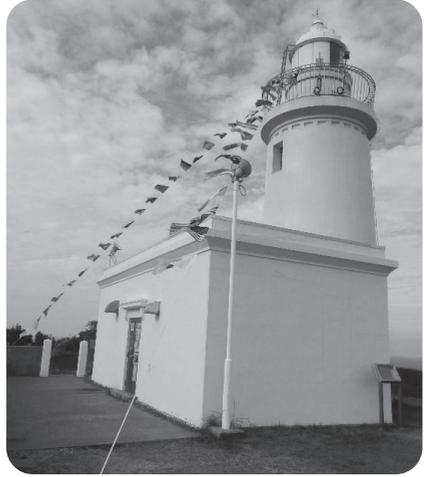


写真2 洲崎灯台

国民生活を支える海上交通の要衝、東京湾入り口の船舶交通の安全を図るといった重要な役目から、戦時には空襲を受けレンズを破損する等の被害を受けました。対岸の三浦半島にある剣埼(つるぎさき)灯台と結ぶ線が東京湾と太平洋の境界をなしており、近年では国民的アイドルグループのプロモーションビデオの撮影にも使用されています。

このように、両灯台は千葉県観光スポットとして認知されており、普段から多くの人が訪れていますが、万国旗を掲揚した当日は、白い灯台に万国旗が映え、少し離れた道路を走行中の車からもハッキリ視認する

ことが出来、万国旗が見えたので来てみましたという方も多くおられました。

限られた時間ではありましたが、灯台を訪れた方に積極的に声掛けを行い、灯台の説明に加えて、どちらから来られましたか?等の質問を行ないコミュニケーションを図ったところ、海上保安庁が灯台を管理していることを知らない方が多数おられたほか、訪れた灯台が現役であることを知り驚きを示す方もおられました。

また、万国旗掲揚の理由についても多くの質問があり、普段とは異なる一層晴れやかな姿の灯台を通じて、多くの国民に海を感じて頂くと共に、万国旗掲揚の理由(祝意)を共感していただくことが出来ました。

両灯台が存在する地域は、灯台以外にも魅力的な観光スポットが数多く点在しており、地元自治体が積極的な周知宣伝を行っています。灯台観光振興支援を進める海上保安庁としても、可能な限りの協力を行い、地域の盛り上がり、国民の海に対する関心度向上を図って行きたいと考えます。

未だ、両灯台を訪れた事が無いという方は、次の魅力紹介記事を参考として、千葉にお越しの際には是非お立ち寄りください。



写真3 洲崎灯台 (館山市提供)



海底透視船
一部ガラス張りになっている透視船で、海底を観きながら遊覧します。



白浜海女まつり
7月の海の日とその前日の土日の3日間にはわたって開催されるイベント。フィナーレは幻想的な海女の夜泳と花火。



野島埼灯台
日本最初の洋式8灯台のひとつで、明治2年12月に完成。展望台からは太平洋のバノラマが広がる。





きらりん館
灯台資料展示室。フレネル式レンズの展示や灯台の歴史や業務を紹介。



房総半島最南端の碑
白浜町出身の彫刻家太田雅典氏による碑で、素材は28トンの黒御影石。



巖島神社
野島辨財天として親しまれる神社。境内にある七福神は、石工武田石翁の作。



白浜海洋美術館
海に関する資料、伝統的な工芸品や生活用品、万祝などが展示されています。



朝日と夕日の見えるベンチ
岬突端の岩の上に設置されたラヴァーズベンチは、ロマンチックスポット。



野島海洋美術館
海に関する資料、伝統的な工芸品や生活用品、万祝などが展示されています。



野島海洋美術館
海に関する資料、伝統的な工芸品や生活用品、万祝などが展示されています。

野島崎公園 Nojimasaki Park

房総半島最南端、太平洋に突き出た岬にある公園。岩礁に囲まれた景勝地の中心には、シンボルの野島埼灯台があり、一帯は遊歩道が整備されている。アート作品や石碑、史跡などにふれ、太平洋を眺めながら散策が楽しめます。

【野島崎】(南房総市観光パンフレットより)



城山公園



館山夕日栈橋



洲崎灯台

恋人の聖地

鏡ヶ浦から富士の見えるまち 館山

NPO法人地域活性化支援センターにより「プロポーズにふさわしいロマンチックなスポット」として「恋人の聖地 鏡ヶ浦から富士の見えるまち 館山」に認定され、市内3ヶ所を特におススメな場所「聖地スポット」としてご案内しています。

おすすめスポット 3カ所



【洲崎】(館山市観光パンフレットより)

海上保安学校だより

海上保安学校 航行援助教官室
管制教官室

校外実習に行ってきました

〈大阪マーチスと造船所見学〉

管制課程第3期



海上保安学校管制課程第3期生（1年生）14名は、9月3日（木）に大阪湾海上交通センター、同17日（木）ジャパンマリンユナイテッド（株）舞鶴事業所での校外実習を行いました。

新型コロナウイルスの影響で直前まで中止の懸念がありましたが、万全の感染予防対策を実施することにより校外実習を行うことができました。

〈大阪湾海上交通センター校外実習〉

大阪湾海上交通センターでは、実際に運用している機器等を目にしながら真剣に整備課、情報課、運用管制課の説明を受けました。

中でも、いかなご漁船の密集した操業状況については、学生のみならず、大阪湾センターでの勤務経験の無い教官も驚きを隠せませんでした。

初めての現場見学だったので、皆、真剣にメモをとり、現場の雰囲気を感じる事ができ今後のモチベーションアップへつながりました。

〈ジャパンマリンユナイテッド（株）舞鶴事業所〉

ジャパンマリンユナイテッド（株）舞鶴事業所（以下、「JMU」という。）では、建造中のばら積み船の水線下（舵、プロペラ等）を見学し、艤装中のばら積み船の船橋ではドックマスター（当庁OB）から航海計器等に関する説明のほか、大型船の運動性能等の説明を受けました。また、JMUでは、来年4月で商船事業



運用管制室での実習

を撤退するという
ニュースもあり、
今年度がもしかし
たら最後の実習に
なるかもしれませ
ん。

JMUの皆様には
大変お世話にな
りました。また、
今般の実習が成功
裏に終了できたの
は、第五管区海上
保安本部交通部、
大阪湾海上交通セ
ンターのご協力の
お蔭です。この場
をお借りしまして、
御礼申し上げます。
有難うございま
した。



建造中のばら積み船の水線下
(舵、プロペラ等)の見学



艀装中のばら積み船の船橋での実習

初めての関門地区校外実習

管制課程第2期

管制課程の学生(2期生9名)は、10月5日(月)から9日(金)の5日間、門司分校及び関門海峡海上交通センターの多大なご協力の下、業務実習をいたしました。感謝とお礼を込めて概要をお知らせします。

【門司分校実習〜A I S業務を学習しました〜】

門司分校では、国際標準の運用管制官研修が体系的に実施されているほか、船舶の乗揚げ防止や橋梁への衝突防止で重要な役割を果たしているA I S業務の研修が行われています。

各学生は、門司分校の納谷教官から指導を受け、A I S訓



納谷教官(右端)の指導による
A I S業務の実習状況

練装置のセットアップから始まり、A I Sメッセージの放送及び宛先指定、メッセージ(英文)の選択、避險線及びエリア設定、対象船舶の自動選定等に係る具体的な操作実習に、真剣に取り組みました。「A I Sメッセージはすべて英文なのね! しっかり英語を学ばなくては!!」とは、ある学生の一言。大切な気づきです。

【緊迫感ある監督者研修の見学】

国際航路標識協会(I A L A)が定める運用管制官の体系的な研修と必要性について、米村教官が具体的な事例を交えながら興味深くレクチャーしてください、そのなかの一つである「監督者研修」の実習を見学する機会を設けていただきました。

監督者研修の実習シナリオにおいては、統括運用管制官に必要とされる総合的な判断力や、班員を指揮指導する能力等がチェックされる内容となっており、困難かつ危険な事案が次々と発生することから、統括官役を務める研修生の方には高い負荷がかかります。その緊迫感と緊張感は、臨場している学生にもひしひしと伝わってくるものでした。また、ベテラン管制官の方々の高い技能と指揮能力に目が開かれる機会ともな



監督者実習のコントローラ側モニタ
(手前の立列は学生と教官)



監督者研修の実習に臨場する学生
(前列右端は統括官役の研修生)

りました。

現場業務を的確に実施していくための厳しい監督者研修の場に学生を臨場させていただきました米村教官と研修生の皆様に深く感謝をいたします。

【関門海峡海上交通センターの実機と業務に触れました】

10月7日(水)と8日(木)の両日、関門海峡海上交通センターにおいて、リーダー運用卓、国際V H F、計画卓、航路通報の受付、I T V装置及びA I S運用卓等の実機の取り扱い並びに関門海峡における運用管制



松崎主任安全対策官の指導による
レーダー運用卓の実習状況

業務等の実習をさせていただきました。

関門海峡では、マ
ーチスのレーダーが
航路に沿って複数設
置され海域毎に使い
分けをしていること、
生エコーに比べGD
表示には処理時間の
遅れが生じているこ
と、ITVによる船

舶補足はなかなか難しいこと等、自分の知識が実機の操作により「腑に落ちる」経験をしました。

また的確な業務遂行のため、大きな声で隣接卓及び統括運用管制官との情報共有が絶えず図られており、極めて高いチームワークが良好に保たれていることを目の当たりにして、学生共々納得を得ました。

【チームワークを強化するV—TRM訓練】

8日には、当直明けの班員の方々が学生のため、関門海峡の事案に基づくV—TRM訓練を実施してくださり、複数事案が次々と発生するなかで、各卓の対応

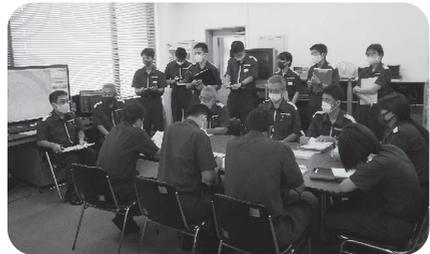
と連携、統括運用管制官への報告と情報共有等に
関する訓練が行われまし
た。

訓練終了後、直ちにデ
ブリーフィングが開かれ、
予め設定されていた訓練
の目的とコントローラに
よるシナリオの展開は適
切であったか、各々の事
案に対応した各プレイヤ

ーの情報提供、勧告等の実施状況と改善の有無、その他隣接卓及び統括運用管制官との情報共有、連携のあり方等について、訓練参加者から真剣かつ具体的な意見交換と提案が行われ、今後の業務改善を確実にすすめるための真摯な取り組みを見せていただきました。

【教官、手に汗を握る】

学生を対象としたV—TRM訓練では、杉山次長が統括運用管制官の役割を引き受けてくださり、簡潔かつ迅速な情報提供等の実施、隣接卓との情報共有、統括官への報告等、船舶の状況に応じた指示、指導をテ



V—TRM訓練後のデブリーフィングの
状況（後列は臨席する学生）



テキパキと指示をされる杉山次長(後列)と業務に追われる学生達

率教官2名は、手に汗を握りながら、心の中で「がんばれ、がんばれ」を連呼することとなりました。

学生にとっては、ハードな訓練となりましたが、現場業務の厳しさとそのための訓練を経験させていただき、それぞれの学生が自身の立ち位置を見直し、卒業までの課題に気付く大切な機会となりました。

卒業を数か月後に控え、業務実習を通して得た各学生の思いをお伝えします。

キパキとしてくださいました。各学生は、

シナリオに基づく事前の準備をしていたものの、現実に即した通信の業務量は想定を大きく超えており、隣接卓との情報共有、統括官への報告等までは手の回らない状況となり、引

【業務実習に参加した学生の思い】

安達学生



私は今実習を通して、法的根拠の必要性について学びました。特に海上交通三法、運用管制業務実施要領、告示等についての深い理解が必要です。現場に配属後、当直中に根拠を確認することはできないため、自身が担う業務がどの法令に基づいているのか、すぐに判るように整理して覚えておかなければなりません。今後の授業で法令等を学ぶ際は、条文と事例をしっかりと結び付けてインプットし、シミュレータ実習時にアウトプットすることで、自分のなかに落とし込むことができると思います。この実習を糧にして、卒業までの時間を有意義に過ごします。

内野学生



実習を終えて、各装置や海域への理解など、個人としての高い技能が求められるとともに、班で協力する力も必要不可欠であることを学びました。幸運なことに、海上保安学校の授業では、個人の能力を高めるこ

とができ、寮生活のなかでは、協調性を養うことができます。恵まれた環境に感謝して、残りの学校生活で自分を高めていきたいと思えます。



片岡学生

卒業まで半年を切りました。実際の現場を見学することのできる校外実習をこの時期に受けられたことは、今まで学んできた知識や技能と、現場から求められている部分を結びつけることによって、自分に足りない部分に気がつくことができました。

また、運用管制官の業務体制、実機の取り扱いなどの理解度も深まるとともに、現場に赴任する際の不安な点が減ったことも一つの大きな成果でした。将来の運用管制官として、一つでも多くの海難を未然に防ぐよう、管制技能や知識の習得に引き続き努めていきます。



毛戸学生

私は今回の実習で、現場の柔軟な対応力について学びました。「自分はこの業務を行えば良い」と固定観

念に捉われず、同じチームの中で情報を共有し、自分が執るべき措置はその状況によって変化してくることに気づきました。

また、「学校で勉強した知識を現場でどのように活用するか」といった、知識と運用の結び付けもできたので、残り半年間、多くのことを座学として学ぶと思いますが、現場をイメージしながら、これからの課業に臨みたいと思います。実習に参加させていただき、ありがとうございます。



佐藤学生

門司分校では統括運用管制官の研修を見学させていただきました。とても貴重な経験ができました。その研修は見学させていただいたなかで、特に勉強になったことは、「管制業務はチームワークがなければ成り立たない」ということです。海上保安学校を卒業し、運用管制官になったら、チーム全員で協力し、一つでも多くの事故を防げるよう今回学んだことを意識し、授業に取り組んでいきたいです。



篠原 伸平

私は門司分校の実習において、AISの実機操作を行わせていただきました。AISの実機操作を行い、新しく覚えた機能や、今までに使用したAIS特有の機能の重要性を十分に感じました。卒業までの残り半年間、AISを始めとする管制に関わることや、英語をしっかりと学び、現場に配属された際、活躍できるように頑張ります。



納谷 雪希

門司分校で統括運用管制官研修を見学して、自分で思ったことをすぐ英語にできる瞬間英文作文の力をもっと身に付けていきたいと思いました。

また、デブリーフィングにも参加したのですが、現場を経験した方たちが反省していた点については、私たちの今後の課題にできると思うので、参考にしていきたいです。残り半年しかないので、少しでもできることを増やし、現場に出てから「さすが管制課程の卒業生」と言ってもらえるように頑張っていきたいです。



西原 伸平

AISでのメッセージ送信は、すべて英語で行うので、しっかりと英語を勉強しなくてはいけないと思います。また、VHFだけではなく、AISでのメッセージ送信により、レーダーが届かない範囲の船舶の安全確保ができることは素晴らしいことだと思います。今回の実習で学んだことを忘れることなく、残りの半年間学業に励みたいと思います。



三谷 雪希

私がこの関門における実習で学んだことは、現場における業務がどのようなに行われているかです。実機操作や現場における業務を見学して、今まで学校で学ぶことのできなかつた様々な事柄を学ぶことができました。また、自分の課題もよく理解できたので、それらを克服していくことが、残り半年となった学校生活で取り組まなければならないことです。

【感謝と御礼】

門司分校及び関門海峡海上交通センターでの業務実

習をとおして、学生達はA I S業務の重要性と継続的な研修の必要性、運用管制業務の実務について、多くのご支援とご配慮の下に、貴重な経験をさせていただきました。複数の業務研修と並行するなかで、管制課程の学生を受け入れてくださった門司分校総務課、教務課の皆様深く感謝します。

関門海峡海上交通センターでは、実務の研修とV I R M訓練のほか、実習に係るテレビ局と新聞社への投げ込みをしていただきました。NHKは取材当日の夜に実習の様子を放映してくださり、学生にとっては、マスコミの取材準備と対応を経験する良い機会となりました。

このような一連の実習が実現できましたことは、本庁交通部航行安全課交通管理室からの予算を始めとしたご支援が大きく、コロナ対策として



門司分校の離校時、お見送りをしてくださった
監督者研修生の皆様（後列）

急遽必要となりました学生等のバス輸送につきまして
も迅速な対応をいただき、深く感謝します。
実習をお支えくださいました皆様、本当にありがとう
ございます。まもなく管制2期生が卒業し、各マー
チスで活躍することとなります。引き続きのご支援を
どうぞよろしく願います。

虹も微笑む舞鶴湾内実習

情報システム課程第28期

令和2年11月9日(月)から11日(水)の3日間、海上
保安学校情報システム課程第28期生(2年生)52名を
6分割班に分け、実習船あおばに乗船して舞鶴湾内
の実習を行いました。

本実習は、港則法に基づく航路設定状況、岸壁や荷
役設備などの港湾施設の現状のほか港内船舶の状況等
を海上側から確認することにより、航行安全の重要性
について認識を深めること、実際の光波標識及び標識
の附属設備を確認することにより、航行安全に寄与す
る航路標識の重要性や保守の必要性について認識を深
めるために行っています。

実習コースは、当校へ港内航路東端付近へ湾口地区

関西電力舞鶴火力発電所前面海域へ舞鶴港口灯浮標付近へ西港地区国際ふ頭沖へ帰校とするもので、航行しながら港内の各設備、航路標識の現状等を見学実習しました。各実習の間、天候は晴れ、曇り、雨を繰り返し返したことによる寒暖差に対応するため、雨具の着脱、記録するメモへの雨対策などに苦慮し、また、舞鶴港湾口付近では、うねりによりかなりの揺れも体験することとなりました。そのような海上模様ではありましたが、学生にとっては、海上において、各授業で学んでいることについて実物を見ながら知識を深める機会となり、大変有意義なものになりました。

また、学生は、小型教官室教官の指導の下、交代しながらのわずかな時間ですが、あおばの操船も経験することができ、本来の実習目的以上の効果も得るものとなりました。

情報システム課程第28期生は、これから現場赴任に向け多くの実習を行う予定です。実習にあたり、訪問先となる本部、部署等のご協力が必要不可欠であり、ご迷惑をおかけすることになります。が、海上保安庁の将来を担う学生の育成のため、今後ともご支援のほどよろしくお願い致します。



関西電力火力発電所の荷役設備見学



国際ふ頭のガントリークレーン見学



舞鶴港口灯浮標見学
(うっすらと二重虹が出現)

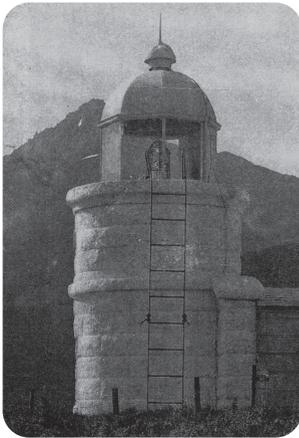


舞鶴港オノクリ灯標見学

鴛泊灯台旧回転式灯器の里帰り

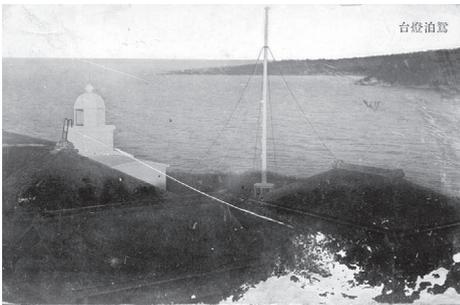
利尻富士町教育委員会次長補佐 山谷文人

利尻島の玄関口である鴛泊港は、1885（明治18）年、小樽・利尻・礼文航路の碇泊地となり、1920（大正9）年には、港整備の契機となる稚内築港工事のための石材積出施設が築設されました。港の北側に位置するペシ岬（標高93メートル）は、通称「灯台山」とも呼ばれ、鴛泊灯台はその先端に建てられています。



【写真1】初代鴛泊灯台（頂部に、灯器が写っている。）

鴛泊灯台は、利尻礼文両島初の灯台として1892（明治25）年12月15日に点灯されました。写真1・2の



【写真2】鴛泊灯台絵はがき（若林呉服店発行）

ように、当時は切石を積み上げ白く塗装された円形の石造りで、高さ約6メートル、北海道内の石造灯台としては後にも先にも唯一であったことが知られています。石材は、近傍の石が使用されたといわれています。現在の灯台は、四角形のコンクリート造で、1953

（昭和28）年9月24日に改築されたものです。高さは9.4メートル、灯高76メートル、光達距離は21.5海里（約40キロメートル）です。1976（昭和51）年までは灯台守として、職員が住み管理していました。

鴛泊灯台の旧回転式灯器は、フランスのソ

ーターハーレー社で製造されたもので、『SAUTTER HARLE Cie PARIS 1892』と刻印されています。六面構成の第六等閃光レンズと転轆式回転機械が付属されています。この灯器は、1953（昭和28）年10月まで使われ、石油ランプ等を用い、錘が下がる力で回転させていましたが、1923（大正12）年に自家発電装置により電気をつくって点灯するようになったとのことです。

役目を終えた後は、旧交通博物館に展示され、同館の移転に伴い燈光会に保管されていました。すでに灯器が現存しているとの情報は2013年頃に得ていたのですが、2020年の利尻富士町開町140周年・町名変更30周年を記念した特別展「海を通じた利尻富士町の140年」のメイン展示資料として、このたび本町カルチャーセンターに運搬し設置しました。あわせて、明治期の鴛泊灯台に関する文書を稚内海上保安部や利尻町立博物館より借用し、灯器とともに展示をしました。また、灯器の存在を知りきっかけとなった元海上保安庁の山本雅晴さんに来島いただき、本町観光協会にも参画いただきながら、灯器の間近で「おしどまり灯台トーク」を開催することができました（写真3）。

このような明治期のレンズと回転機械がともに現存し、間近で見られるのは稀有なことであり、歴史的価値も高いことから、今後まちの歴史文化遺産として、鴛泊灯台が2019年に「恋する灯台」

に認定されたことも相まって、観光面での利活用も考慮しながら、保存活用していきたいと考えています。

末尾になりますが、灯器の借用にご配慮いただいた燈光会をはじめ、常々情報をいただいている山本雅晴さん、灯器の運搬に尽力いただいた大洋機械製作所、貴重な資料を貸出いただいた稚内海上保安部、利尻町立博物館のみなさまに感謝申し上げます。

*なお、今回の灯器運搬・設置や展示、講座の開催にあたっては、公益財団法人北海道市町村振興協会の助成により実現したものです。



【写真3】旧回転式灯器とおしどまり灯台トーク

【展示施設情報】

利尻富士町カルチャーセンター

利尻富士町鴛泊字栄町

電話 話 (0163) 82-1721

営業期間 5月1日～10月31日 9時～17時

*5月と10月の毎週月曜日ほか整備休館あり

北海道の夜明け —北の燈霧(とうぎり)物語—

西洋式灯台28基 鳥になった気分で眺めてみませんか！
～北海道 明治期灯台資料展・ペーパークラフト展～

期間： 2021年1月5日（火）～1月29日（金）
9時30分～16時30分（土曜・祝日休み *1/29は15時まで）
【入場無料】

場所： 北海道立生涯学習センター「情報交流広場（まなびの広場）」
かでの2・7 9階（札幌市中央区北2条西7丁目）

主催： 北海道立生涯学習センター、札幌灯霧(とうぎり)資料調査会

主管：（公財）北海道生涯学習協会

— 明治の灯台の話 (63) —

つるしま 釣島灯台

灯台研究生

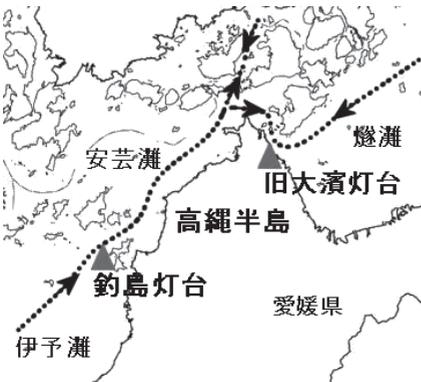
灯台建設秘話

釣島灯台は、ブラントンが瀬戸内海に設置した8基の灯台の最後の灯台です。前回の鍋島灯台と同様ブラントンの来日後に設置が決められています。ただし、当初の計画では違う場所に設置予定でした。早稲田大学図書館所蔵大隈文書にある1869年2月20日(明治2年1月10日)付ハルリーブロントンへの灯台器械購入手配書には、釣島灯台は今治灯台とされています。釣島と今治は、愛媛県の高縄半島を挟んで東西に大きく離れています。共に、瀬戸内海を航行する船舶の重要な指標ですが、釣島は、伊予灘から安芸灘に向かう際の指標とさ

れ、今治は大濱灯台が後に設置された通り、燧灘ひびつらから来島海峡へ向かう際の目標とされ、用途が大きく異なります。この変更も、ブラントンにより実施された事実が、明治37年刊行の燈台要覧の釣島灯台の説明に見られます。鍋島灯台の変更の時と同じように、灯台設置の現地調査を経て、変更されたことは容易に考えられます。釣島灯台の点灯開始は、鍋島灯台の後ですが、工事開始は、鍋島灯台よりも早い明治4年9月11日である記録が、大隈文書の灯台関係記録(燈台寮建築事務摘要明治5年10月)に見られます。



写真-1 釣島灯台
(令和2年10月撮影)



資料-1 高縄半島の東西に位置する
釣島灯台と旧大濱灯台

工事開始から2ヶ月後の釣島灯台の様子が、英字新聞 JAPAN WEEKLY MAIL の 1872 年 2 月 3 日（明治 4 年 12 月 25 日）付け灯台視察船テーパー号同乗記事に、次のとおり見られます。

釣島

灯台の建設は、テーパー号の前回の寄島の時に始められ、我々が着いた時には日本人の家屋が建てられた。丘の頂上を削って平坦にしてあり、灯台の建設のための準備は万端整っていた。灯台は、鍋島と全ての点で同じものになるようである。灯台は丘の頂上に建てられる。私の計測では、海面上、少なくとも二〇〇フィートの高さであるが、割合に良い道路が既に造成されていて、他の多くの灯台が、もっと低い所でも道が荒れていて登るのが困難であったのに比べると、ずっと楽であった。

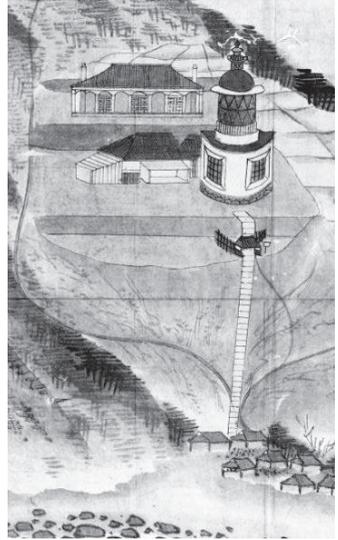
釣島自体には特に注目すべき所はない。丘の麓に、極く小さい汚れた部落があつて全住民は四十人くらいである。部落が汚れているのは、島に清水がないためと考えられる。部落や灯台で必要とする水は、近くの島から運ばれるのである。灯台を建設する石材もまた他の島から運搬するので、その費用は一フィート立方

で半分（注、一両は四分、一分は四朱）である。石材の陸揚げを容易にするため突堤を築き、そこから丘の上まで道路が通じていて石材その他重量物は巻上げ機によって容易に頂上に運搬する手筈になっている。鍋島に類似したものとなるこの灯火は、興居島と野忽那島くんなの間の水道を照らし、内海の危険な水路に不案内な航海者にとって誠に重要である。

燈光会所蔵の点灯開始直後と見られる釣島灯台の写真（写真2）には、記事に記されている灯台構内の日本人の家屋と、海岸から灯台へ至る道路が明確に確認



写真—2 点灯開始当時の釣島灯台
（燈光会所蔵写真より）



資料-2 釣島灯台絵図
(愛媛県立図書館蔵)

できます。ブラントンの多くの灯台は、お雇い外人専用の石造の官舎と、日本人灯台職員が住む木造の官舎が併設されていました。愛媛県立図書館所蔵の釣島灯台の絵図(資料2)には、今日も残る石造官舎と、日本人が居た小型の木造の官舎が同じ大きさで描かれています。

釣島灯台の石材の産地については、平成10(1998)年3月に松山市教育委員会が作成した松山市指定文化財「釣島灯台旧官舎保存修理工事報告書(以下、釣島旧官舎報告書)」に、古文書から現在の山口県大島郡橋町浮島(うかしま)をはじめ、徳山、倉橋島などの花崗岩の産地である周辺の島々から集められていたと報告されています。

鍋島灯台では、建設工事の記録が残されていませんでしたが、釣島灯台は当時の様子が燈光に記されています。釣島灯台職員が、島民から聞き出し記録した記事「釣島燈台古事記」(昭和30年5月号)には、次のとおり見られます。

燈台建設には二ヶ年の歳月を費やしたといわれるからおそらく明治三年頃の事ではないかと思われるが、旧暦六月頃、燈明丸と呼ばれる燈台補給、視察の蒸気船が釣島の沖合に現われた。部落は上を下えの大きさで、人取りが来たと皆山中に逃げこんでしまった。然し当時部落役員であった小林年松氏は事重大と察し、袴(かみしも)を着用、腰には脇差(はいとう)を佩刀して乗組員の上陸を待った。

間もなく小川某なる役人が二、三名の外人と共に上陸し「我々は島を乱す者でもなければ人取りでもない。実はこの島に燈台というものを建設したい。それは燈火を燈す建物で、これによつてこの島は勿論、近郷の船も安全に漁や航海ができるであろう」という主旨の事を説明した。

(中略)

工事には近郷近在から無数の人夫が参加し、当時七戸のみだった寒村も空前の賑わいを呈し、出店が出来遊郭まで出来るというさわぎで、人夫は部落の各戸に分宿する外、飯場を建て工事に励んだ。燈台も退息所も石造であるが、この石材は遠く山口縣徳山市或は廣島縣倉橋島から運搬され、又木材は燈台の東側で現在枇杷島になっている所に周九尺に及ぶ大檜があつて、これから一部分をとり、他は長濱、郡中等から運搬された。工事は英國人技術者が一切これを指導監督し、これから建築材を検査するために、徳山市或は郡中、長濱方面に出かけ、当時未だ発動船がない頃の事とて、傳馬船を傭船し二丁槽で出かけたものである。

作業の慎重さは粉パテを練るのに英人がつきつきりで七日間もこれを練らせ、これを以つてレンズ等の固定に使用したといわれるから、その程度も凡そ察せられるであろう。又レンズ等の運搬にはあの分解したものを、一人一個宛持たせて運搬し非常に慎重を期したらしい。

英人技師の食糧は、当時神戸から三津濱へ送られていたのであるが、資材検査のため長濱、郡中等へ出張した際、持ち帰っていたものである。若し未着の場合には、何日でも三津濱に待機し、食糧がなくても何も食べ

ようとはせず、ただ枇杷を買つて食べるのみであつた。斯うして工事は順調に進んだのであるが、これに要する用水の不足になやまされた。

元來釣島には水がなく、部落の人は僅かばかりの溜り水を飲料水として使用していたのであつて、従つて工事に要する水などあるはずがなく、やむを得ず渡海して鶯ヶ巣部落に井戸を掘り、これから船で運搬していたのであろう。後になつて釣島にも燈台専用の井戸を掘り、又それを利用する様になつて、この難問も解決されたわけであるが、建設当初、鶯ヶ巣に掘られた井戸は未だに部落に残つて感謝しつつ、使用されている。又燈台の井戸掘りを契機として、釣島部落にも井戸が掘られ、現在部落にも三ツ井戸がある。

建物は勿論洋式で石造りであるが、当所建設前に鍋島を建設し、当所が済んでから部埼の建設工事へ移動して行つたのであるが、後になつて当所に勤務した初代英國人ウトラ氏の子息が「鍋島山からノーへ……」と歌っていた由であるが、何か知ら鍋島の様子が印象に残っていたものであろう。

記事に出てくる灯台建設中に鶯ヶ巣部落(興居島)に掘られた井戸は、後年も重宝され、灯台井戸と呼ば

れて長年使用されてい
ました。令和元年7月、
愚生が同所を訪ねた時
は、使用を終えた給水
施設（写真3）に変貌
し、案内していただい
た同地区の古老からそ
の事実をお伺いしまし
た。

釣島灯台勤務の初代

英国人ウトラ氏につい

ては、当時の灯台勤務のお雇い外国人の記録（明治17
年刊行 工部統計志 燈台之部 各所燈台付属外国人一
覧）を見ても判然としませんが、この燈光記事と同じ
ような釣島灯台建設のエピソードが記された燈光昭和
52年7月号の釣島由来記には、次のとおり見られます。

本燈台と退急所の建設当時は、英国人技術者（工）、
ミッチョロ、ハリマ、ハレス、ウストラ、の四人だっ
たそうですが、中でもミッチョロは短気で人夫達を足
で蹴ることがたびたびあったそうです。また、下肥をこ
施肥すると臭いといって怒り犬を使ってけしかけるこ



写真-3 興居島 鷺ヶ巢の灯台井戸跡
(左) (令和元年7月撮影)

ともあったとか、しかし、ハリマ氏は親切で、村人や
人夫達が怪我をするやとすぐ駆けつけて介抱や治療をし
てくれたと伝えられている。

本燈台の初代燈台長は、前述のとおり英国人ハレス
氏で、同氏は非常に厳格な性格の持ち主であり、或る
日部下が燈器の調整を誤り燈火の光力が減じると、燈
室で数時間に亘り自分が調整した燈器の調整具合を監
視するよう命じたといわれております。また、反面人
情家でもあり、同氏は医療機関の全くなかった島の人
達のために、燈台備付の医薬品を惜気もなく与えたと
伝えられている。

釣島由来記は、建設当時の事情を詳しく知る島民の
手記から作成されており、前記の釣島古事記の内容と
多くが重複しています。

初代英国人ウトラとは、釣島由来記にある英国人技
術者ウストラと同一人物と考えられます。工部統計志

燈台之部 燈台局付属外国人一覧には、鉛工兼器
械取付方の職名のオーストレルという名の技術者の名
が見られます。また、石工のミッチェルという名もあ
ります。両人は、犬吠埼灯台ほか多くの灯台建設記録
に工事従事者として名前が残されており、各地の灯台

建設に携わっています。

釣島由来記の初代灯台長ハレス氏については、燈台付属外国人一覧に、三等燈明番ハリスの名が見られます。また、この一覧には、最終勤務地と見られる灯台名が記され、明治7年9月まで釣島灯台に勤務した二等燈明番エガルトの名が記されています。ちなみにハリス氏は、明治8年8月に本牧灯船で終えています。

以上を整理すると、灯台建設に従事した外国人は鉛工兼器械取付方のオーストレル (J.OASTLER) と石工のミッチェル (J.MITCHELL)、灯台職員はハリリス (C.HARRIS) とエガルト (Mr.Egart) の名が確認できます。又、釣島旧官舎報告書に掲載の当時の当直日誌には、明治6年1月に鍋島から転任のヘルドマン (J.HERDMAN・技術職)、3月に視察船テーパー号にてオーストレル、同7年5月当時勤務のバッジ (James Budge) の名も見られます。(外国人名の綴りは英字新聞記事、公文録お雇い外人雇用記録他から参照した)

釣島灯台建設には、他の灯台同様、日本人技術者も従事しています。鍋島灯台にも携わった菊地元信、そして中澤孝政の名も見られます。中澤氏の履歴書(詳細は拙稿明治の灯台の話(5) 伏瀬灯標)には、明治4

年11月から同5年2月までの短期間ですが、建設中の釣島灯台への出張記録が見られます。釣島由来記には、中澤氏が外国人一行とともに釣島に上陸し、妻を連れていた事実も記されています。

ペランダ付属の灯台官舎

釣島灯台は、英字新聞の記載通り、鍋島灯台と同型です。工事に従事したウトラ(オーストレル)は、鍋島の後、釣島を手掛けたと釣島燈台古事記に見られます。両灯台は、瀬戸内海で隣接し、建設時期もほぼ同じで、外見も全く同じですが、興味深い違いがあります。釣島灯台には暖炉があります。鍋島灯台には暖炉がありません。

ただし、官舎には双方とも暖炉が備えられています。しかし、この両官舎の形



資料-3 鍋島灯台(左)と釣島灯台(右)
(「明治期灯台の保全」掲載図より)



写真-4 釣島灯台官舎（上）と
鍋島灯台官舎（下・燈光会蔵）

状は、灯台とは違い大きく異なります。鍋島灯台は、ベランダが付属し、釣島灯台はベランダがない箱型のタイプです（写真4）。ブラントンの灯台官舎は、初期はベランダのない箱型で、後期はベランダが付属する2種類に大別されます。釣島と鍋島の官舎は、新旧のスタイルの官舎が同時期に隣り合わせて建設されていたのです。ベランダ付属の官舎は、工事の開始時期で調べると鍋島灯台の前の安乗埼灯台（明治4年9月19日起工）から始まり、その後、犬吠埼、御前埼、角島、金華山など、ブラントンの後期の灯台官舎の主流

となつていきます。ブラントン帰国後も、大瀬埼、立石岬、鞍埼、移築した友ヶ島（明治23年）まで、そのスタイルが継承されてきました。

藤森照信著「日本の近代建築」を見ると、長崎のグラバー邸を代表とするベランダ付属の洋館（写真5）は、開港したばかりの外国人居留地に沸き立つように登場し、明治以降、それを学んだ日本人が、各地でベランダ付の西洋館を試み、和洋折衷の奇怪なものまで出現します。そのブ

ームは明治10年代まで続き、明治20年以降、文明開化の熱気が収まると同時に収束していきます。今も日本各地に残されたベランダ付属の洋館は、ヨーロッパから渡ってきたと思われがちですが、パリにもロンドンにもありません。張り出した屋根で直射日光を



写真-5 長崎グラバー園のリンガー邸
（令和元年5月撮影）



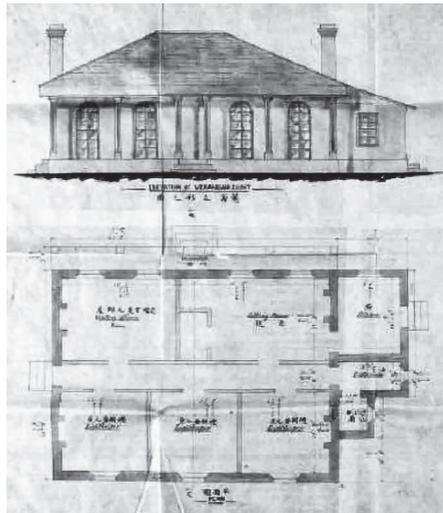
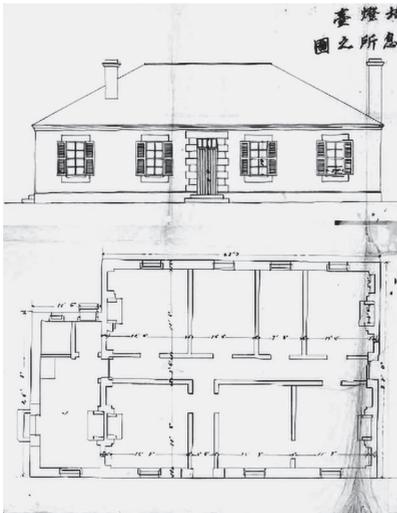
写真一六 箱型（ベランダなし）の灯台官舎（右上：檜野崎 M2、右下：潮岬 M2、
左上：神子元島 M2、左下：部埼 M3） [M_は官舎の起工年]



写真一七 ベランダ付属の灯台官舎
（右上：菅島 M5、右下：角島 M6、左上：伊王島 M10改築、左下：友ヶ島 M22改築）



写真-8 在りし日のベランダ付属の灯台官舎
 (右上：安乗埼 M4、右下：金華山 M7、左上：大瀬埼 M11、左下：立石岬 M13)



資料-4 ブラントンの灯台官舎の図
 (右：犬吠埼 M5 (国立公文書館蔵) 左：尻屋埼 M6 (八戸海上保安部保管))

防ぎ、通風をよくする大きな窓は、インド、東南アジア、香港など暑さの厳しい植民地で生まれた建築様式でした。当然、日本の特に冬が厳しい地域では、陽光が部屋に差し込まず、ただ寒いだけの吹きさらしのペランダは、敬遠されていきますが、灯台の官舎を見ると、東北の金華山灯台や豪雪地区の福井県の立石岬灯台にもペランダ付属の官舎が建てられていました。

釣島灯台と鍋島灯台の官舎は、洋館の灯台官舎が、その後次々と日本風にアレンジされていく、その最初の変換点であったように見えてきます。

停泊信号の灯台？

釣島灯台は鍋島灯台と共に、船舶を安全な停泊地まで導くために設置された停泊信号の灯台であったと、近年作成されたパンフレットや灯台関係誌には一様に見られます。しかし、明治、大正、昭和の日本燈台史が発行された頃まで、釣島灯台に関する説明文や当時の記録資料には、そのような記述は全くありません。

調べていくと、燈光昭和53年1月号に、副題が明治6年の釣島灯台の日誌からとされた、瀬戸内海の四燈台は停泊用？とのタイトルのO氏の記事が、次のとおり掲載されていました。

「日本燈台史」の編さん、校正に関係させて頂いたので、あの部厚い「日本燈台史」を三回ほど目を通して。厚いこと、完成の期限が切られていることから、それは極めて事務的で、内容を味わったり、楽しんでたりすることを許さなかったが、そのうちで、妙なことがあるものだ、いっさか腹だたしかつたのが、明治元年七月、英国軍艦マニラ号で行なわれたブラントンの瀬戸内海調査書である。

「航路標識は、船舶が安全かつ経済的に航行するために、常に自己の位置の確認又は危険な障害物の所在の把握に利用させる指標である」と信じ、それに就て事務を進めていただけに、この調査書は、瀬戸内海の沿岸燈台を全くその反対に、次のような碇泊地までの目標だけにし、夜間は航海を禁止するかのようにつめたからである。

「瀬戸内海は長さ二一五〇マイル、幅五〇マイルの内海で数千の島が散在し、船舶はその間の特定海峡を航行する。したがって、暗夜の航海を容易にするため、この所に燈台を設置することは、大事業であり、またこの効用にも疑問があると判断される。したがって船舶は夜間は碇泊地まで燈台を目標に航海し、航路の難所は夜明けを待つて通航することにすれば数基の燈台で

もこれが可能である……」

私は勤務場所のおかげで、全国の大方の燈台を見せ
て貰い、直接訪ねて知っている燈台の数は、今なお燈
台界ではナンバーワンであろうと自負しているが、残
念ながら瀬戸内海の燈台は当然ながら島々に多く、往
復に日数がかかる関係から、最も未知の燈台が多かつ
た地域であった。それが奇しくも、めぐりめぐって六
管区勤務になったので、当然ながらブランドンの調査
書どおり燈台が建設され、そのように航海されたのか
を、暇をみつけては興味深く調査をはじめた。

中略

こちらに赴任してまもなく、ひよんなことから、明
治六年（八年頃までの、釣島燈台職員の手になる毛筆
による書類、燈台日誌等の断片を手にする幸運に恵ま
れたのである。

中略

燈台日誌は以上のように、その時々思いつき形式
であるが、その中の言葉はさすが百余年前の明治一ケ
夕の初期の頃のこと、

十字五拾分、辰・己等の十千の方位、米国飛脚船、

皇国蒸気船、帝国郵便船、壳艘、馬関、西海より東海
へ、等々幕府の頃を思わせる珍らしい言葉に酔わされ
がちであるが、船舶の燈台通過時間を見ていて、意外
な発見をした。通過時間の文字のはっきりしたものを
列挙する。

東航船

午前五時四十分 電信丸下関―神戸方江

〃 四時五十分 皇国蒸気船下関―神戸方江

〃 七時 皇国郵便船神戸方江

〃 九時

〃 五時十五分 米岡飛脚船神戸へ

〃 五時三十分

〃 八時 帝国蒸気船西海より東海へ

午後四時 米国飛脚船神戸へ

西航船

午後一時四十分 米国軍艦神戸―下関へ

〃 二時十五分 皇国郵便蒸気船神戸―馬関

〃 一時 英国蒸気船馬関へ

〃 二時三十分 皇国蒸気船馬関へ

〃 五時 皇国蒸気船下関へ

午後二時二十五分 英国軍艦東海より

〃 四時 帝国蒸気船壳艇西

〃 五時 米国……下関へ

〃 十二時十五分 米国飛脚船下関へ

〃 第七時四十分 米国飛脚船一般神戸より

〃 第四時 帝國蒸汽船壹艘西海より東海へ

これでお気付きと思うが、東航船、西航船の各々が、東航船は午前、西航船は午後となつてゐることである。なぜか？

ここで思い出されるのが、前記ブラントンの瀬戸内海調査書での次のくだりである。

……したがつて船舶は、夜間は、碇泊地まで燈台を目標に航海し、航路の難所は夜間を待つて通航すれば……

中略

このようにしてみると、東航船が早暁に釣島燈台を通過したとあるのは、釣島燈台の燈光の見える近くに碇泊していたか、あるいは、関門海峡東部入口の部埼燈台下を出て夜航海して朝方、釣島燈台下を通過したとみるべきであろう。そして、その日の日中に魔の来島海峡や三原瀬戸、多島海の備後灘を抜けて午後一時〃二時頃（釣島燈台―鍋島燈台間約七五哩、七時間）鍋島燈台下を通過し、さらに明るいうちに狭水道の備瀬戸を経て小豆島を午後四時頃左手に（鍋島燈台―

小豆島地藏崎間二二涯、二時間）見て、それからオ―プンシーである播磨灘を一直線に東進し、やがて夜のどばりがおるころには、淡路島の江崎燈台の燈光が見えてくる。このように航路の難所は総て日中に通過し、安心して燈台下に碇泊し、明暁方明石海峡を通過し、神戸、大阪に入港したのであると推理すれば、ブラントンの調査書もなる程と思えるし、燈台建設のポイント選定には頭のさがるものである。

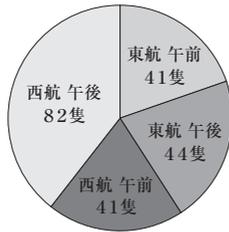
反対に西航船は、明るいうちに鍋島燈台下にたどりつき、明暁方出帆して難所を通過し、釣島燈台日誌の記事のように大方午後一時から二時に釣島燈台下を通過。その日の明るいうちに、由利島、大水無瀬、小水無瀬島や八島、祝島等をやりすごして周防灘に入り、これからは、障害らしいものないオ―プンシーを真一文字に西下し、周防灘中央あたりで日没になるとともに部埼燈台の燈光を目標にして燈台下に着き、明朝下関へ、あるいはそこを通過して中国、長崎方面へ航海したのである。江崎燈台、部埼燈台にはこの種燈台日誌がないので推論の域を出ないが、ブラントンの調査報告と考えあわせると、大きくは違つていないと思う。このことから、瀬戸内海の「数基の燈台」とは、

東から淡路島北端の江崎燈台(M四)、鍋島燈台(M五)、

釣島燈台(M六)と部崎燈台(M五)であることも、碓泊用燈台であったという稀なものであり、また、瀬戸内海の航路は今も昔も魔の航路であることがわかる。

燈台界でナンバーワンの見聞者であった大先輩O氏に対し、非常に心苦しいですが、愚生が調べた(確認できた)釣島燈台旧官舎報告書の当直日誌に書かれている、明治6年7月から同9年12月までの通行船208隻の内訳は以下の通りでした。

- 東航船 午前 41隻
午後 44隻
- 西航船 午前 41隻
午後 82隻



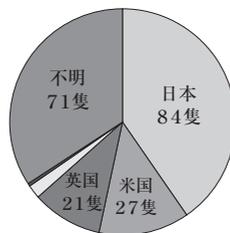
*当直日誌は、官舎の壁の下張りにて断片的に発見されたものであるため、東航西航の総隻数は一致しない

内訳は、午後の西航船が突出して多いのが特徴で、それ以外は東航西航ともほぼ同数で、O氏の調査結果とは大きく異なりました。全体を通して昼間の時間帯が比較的多いものの、真夜中から早朝までの通航記録

も多く確認できました。

国籍別で見ると、やはり日本船が圧倒的に多く、外国船はイギリスとアメリカがほとんどで、外国の軍艦が当時頻繁に航行していたことも目に付きました。

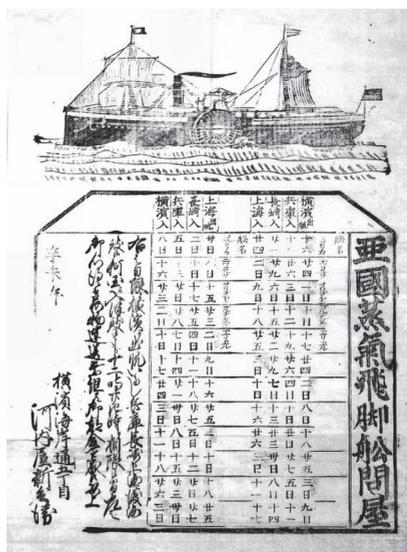
- 日本船 84隻
- 米国船 27隻
- 英国船 21隻
- ロシア船 4隻
- スペイン船 1隻
- 不明 71隻



日本船は、北前船の時代から瀬戸内海は昼夜を問わず船が行き交い、各地では北前船が立ち寄る湊が繁栄を極めていました。明治に入り、蒸気船の時代が到来しても、まだ当時は帆船が多数を占めており、釣島燈台の当直日誌にも、帆船の通行記録は内外ともに多数記録されています。

外国船も、釣島燈台の当直日誌を見る限り、昼夜に関係なく通行しています。統計上の国籍不明の船舶は、国旗が見えない夜間の通行船が多数を占めています。

E.S.モース著の日本滞在記(日本その日その日石



資料－5 明治4年のパシフィック
 メール社の横浜上海航路時刻表
 (横浜みなと博物館蔵)

川欣一訳 昭和45年10月平凡社発行) には、明治12(1879)年5月当時の、瀬戸内海の汽船の航海の様子が、次のとおり見られます。

この日の午後、我々は神戸から長崎へ向かう汽船に乗った。私は甲板から神戸と、背後の丘とを、急いで写生した。これ等の丘は九百フィートを越えぬといわれるが、汽船の船長はもっと高いと思うといった。航海はまことによかったが、瀬戸内海を通るのは夜になった。ここは世界で最も美しい航路の一とされている。夜、甲板へ出て見たら、汽船は多数の漁船の傍を通つ

ていた。漁夫たちは、我国の漁夫がブリキの笛を吹くように、貝殻の笛を吹き、燈火が無いので彼等は鉋屑かんくすを燃したが、それは海面のあららこちらで、気まぐれに輝くのであった。闇は測知し得ず、笛を吹き鳴らすことと、火光を閃めかすこととは、汽船が漁船と並行する途続けられ、そこで一つ一つ、火は消え、騒ぎがやむ。かくの如くにして前面には、ここかしこに、この沢山の笛の奇妙な騒音と、燃え上る火とがあり、後方には音も聞えねば、火も見えぬ。まるで、汽船がそれ等を呑み込んで了ったかの如くであった。我々の汽船が外輪の音をはるか遠くに立て、衝突の危険を刻々近づけながら、近づいて来ることは、漁夫達にとつては大きに危惧すべきことであらねばならぬ。汽笛を鳴らし、外輪をバシヤバシヤいわせ、湯気や煙を出し燈火を輝かして汽船は勢よく過ぎて行く。船首からは巨大な波が梯陣ていじんをなして進軍して来る。そして、このような大きな怪物と衝突することの惨めな結果を考えると、船が横を通過するという事実だけでも、これは充分驚愕に価する経験である。

翌朝は豪雨で、あらゆる物がばやけて見えた。午後二時、我々は下関海峡を通過した。

当時からすでに瀬戸内海の美しさは外国人に高く評価されていたようです。しかし変化に富んだ景観は、夜には魔の航路と化し、瀬戸内海は到るところに漁船が多く、当時も高い緊張が強いられる航海だったようです。この航海記にも停泊の事実は見られませんでした。

O氏の燈光記事では、釣島灯台ほか瀬戸内海の4基の灯台が碇泊用の灯台であつたと結論付けていますが、釣島灯台付近で碇泊した船の記録は、愚生が調べた釣島灯台の当直日誌には、灯台視察船テーポール号と明治丸、水路測量船シルビア号の3隻のみで、それ以外は通行のみの記載で、どこで碇泊したかまでは全く書かれていませんでした。

O氏の燈光記事にあるブランドンの瀬戸内海調査書とは、ブランドンの報告書「The JAPAN LIGHTS」の中の、次の下りを引用したものと思われまます。

私は瀬戸内海と、神戸・大阪航路の灯台設置に最良の場所を調査し、報告するよう命令を受けていた。この内海は本州と九州、四国を隔てた長さ約二五〇マイル、幅は所により五〇マイルあり、数千の島嶼が散在して、船舶は島の間に通じる海峡を通航している。

暗夜においてもそれら安全と認められている海峡の通航を可能にするため、内海のいたるところに灯台を設けるとすれば、それは膨大な事業となるがそんな大工事を施工してもその効用には疑問がある。それよりも適当な箇所に灯台を設けて、その導きによってある程度の海域の航行を可能にすれば、船は安全な錨泊地まで航海し、そこで夜明けを待つことになれば、数少ない灯台でも事が足りるのである。

私の提案の主旨は、

(一) 海中に突出した地形が大きくて容易に識別でき、見誤る危険のない場所には灯台は設けない。

(二) 視界不良の際に通航の困難な海峡には、船を安全な錨地まで導くための灯台を設けて、夜明けを待つようにする。もしできれば海峡の通過も可能なように灯台を設ける。

(三) 灯台を設ければ容易に通航できるか、あるいは航海者にとって数多くの島の間で自分の位置を見失いやすいような場所には灯台を設ける。

このような考慮から著者は神戸及び大阪への航路並びに瀬戸内海の最適の灯台設置の箇所として次の場所と灯台を選定した。

ブラントンの報告書には、瀬戸内海と大阪・神戸の灯台設置に関し、3つの提案をもつて場所を選定したとあります。その3つの内の2項目目に視界不良時に通航困難な海峡には、錨地まで導くための灯台を設けて夜明けを待つようにするとされています。愚生が思いつくのは、釣島灯台のため設置が見送られた今治の灯台です。霧が多発する来島海峡は、潮待ち、風待ちで、波止浜湊など周辺の湊は北前船の時代、夜明けを待つて航行する寄港地として栄えていました。帆船がまだ主流だった当時、潮流が強い瀬戸内海は、潮待ち、風待ちのために各地の湊に寄港しながらの航海でした。明治に入り動力船の時代となり、その必要はなくなり、各地の湊は廃れていきました。

釣島灯台が面する釣島水道については、海上保安庁発行の瀬戸内海水路誌では、次のように説明されています。

釣島水道は安芸灘く伊予灘間を通ずる諸水道のうち最も大きく、可航幅は約一・五Mあり、險礁は少なくおおむね水深30m以上である。

昼夜ともに大型船が通航でき、航路に沿って航行すれば左右に圧流されることは少ない。

この水道は霧が滞留しやすく、特に濃霧時には十分注意しなければならぬ。水深は深く仮泊に適さない。

O氏の調査は、わずか19隻のみの通航記録からの分析であつたため、多少強引と思われる碇泊用灯台という結論を導いたのかもしれない。平成以降に作成されたものはほとんどが、釣島灯台は停泊信号用に設置されたこととされていることから、O氏のこの燈光記事が、その根拠になつているものと考えられます。

釣島灯台の訪問

コロナの猛威が東の間収束した令和2年10月、釣島灯台を管理する松山海上保安部の交通課長に同行いただき、釣島灯台を訪ねました。今は松山市が管理する灯台官舎も、交通課長の計らいで、市の許可を取っていただき、灯台の歴史調査の趣旨で特別に見学させていただきます。

釣島灯台には、昨年の令和元年7月に訪れて以来2度目の訪問でした。その時は、かつて愛媛第一の要港であつた松山市高浜港からの便で向かいましたが、今年の7月になくなり、現在釣島へ向かう便は隣の三津浜港からの定期船のみとなつてしまいました。明治の

文豪夏目漱石も明治28（1896）年4月、松山への赴任の際に降り立った三津浜港。小説「坊っちゃん」には次のとおり当時の三津浜港が描写されています。

ふうと云って汽船がとまると舢舨が岸をはなれて漕ぎ寄せて来た。船頭は真つ裸に赤ふんどしをしめてゐる。野蛮な所だ、尤も此熱さでは着物はきられまい。日が強いので水がやに光る。見詰めて居ても眼がくらむ。事務員に聞いて見るとおれはここへ降りるのだそうだ。見る所では大森位な漁村だ。

その時、真白に塗られた木造四角形の三津浜灯台が、三津浜港の埠頭の先端で漱石先生を出迎えてくれたはずです。明治20年刊行の通信省第一年報の海路諸標工事の部には、三津浜灯台の設置記録が次のとおり見られます。

三津濱ハ中国四国間交通ノ要港タリ 近來伊豫土佐両国間ニ新道ヲ開墾シ 高知松山ヲ一體連絡スル拳アリ（中略）該港船舶ノ出入モ亦一層ノ繁盛ヲ加ウルニ（中略）愛媛県ノ修築シタル埠頭ニ燈臺ヲ定メ（明治19年）五月八日起工六月十五日功ヲ竣シ同夜始

メテ之ニ點火セリ
其ノ形質ハ木造四角
形白色燈火ハ無等不
動白色 光達距離六
海里ニシテ 建築費
壹千三百拾八圓六拾
五錢五厘 機械費百
拾圓七錢ヲ費セリ

明治19（1886）

年に点灯開始の三津
浜灯台は、瀬戸内海
では釣島灯台の次に

設置された今では知られざる灯台です。官舎は三津浜に建てられ、灯台職員は釣島灯台と同じ2名で、1名は釣島灯台兼務であった事実が、松山海上保安部に保管の三津浜灯台経歴簿に記されています。明治37年8月に釣島灯台の見回り管理となり、灯台の監視は地元の見守人が配置され、大正9（1920）年2月、三津浜港の拡張工事に伴い、埠頭が撤去され灯台も同時に廃止撤去されています。

定期船の出発まで課長と当時の写真や図を見なが

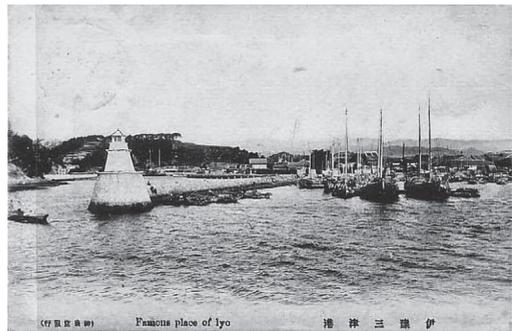
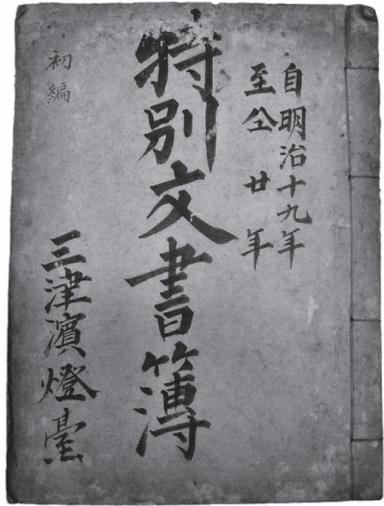


写真-9 三津浜灯台と三津浜港（当時の絵葉書）



資料-6 三津浜灯台 特別文書簿
(松山海上保安部保管)

ら、三津浜灯台と当時の三津浜港の賑わいに想いを馳せ、秋晴れの下、釣島へ向かいました。

釣島灯台ではやはり一番目を引いたのは、鍋島灯台にはなかった暖炉でした。官舎の各部屋にも備えられ、灯台と合わせ計5個の鑄鉄製の凝った装飾は、どれも同じものではなく、アーチの縁取りが大聖堂の重厚な建築のようで、すっかり魅了され、時を忘れて暖炉ばかり見続けていました。

灯台官舎は、昭和38(1963)年の灯台無人化以降荒廃し、平成7(1995)年に松山市に払い下げられ、同10年3月に修復工事が完了し、前記の釣島灯台官舎報告書が作成されています。近年は松山市民

のボランテニアによる清掃塗装活動が毎年夏に行われ、光り輝く暖炉や、清楚な官舎の姿が保持され続けています。

官舎の一室には、釣島に大勢の人が居た頃の写真が部屋一面に飾られています。今では島から居なくなつた子供たちも大勢写されており、皆の生き生きとした表情は、当時の島の繁栄ぶりを彷彿さ



写真-10 灯台と官舎の暖炉
(令和2年10月撮影)

せまず。現在、島民は50名弱で高齢者ばかりです。僅かのミカン畑が、栽培されていますが、灯台に人が居た頃の写真（写真11）とは大きく様変わりしています。それでも灯台は、島のシンボルとして今も島民たちとは切っても切れない関係でいます。前記の燈光記事「釣島燈台古事記」（昭和30.5）には、灯台と島民との深い結び付きの記録が次のとおり見られます。



写真-11 昭和35年6月の釣島灯台
(灯台研究会 畑矢健治様提供)

釣島部落は戦前までは赤貧洗うが如き状態で離島でもある関係上大正六年に分校が設置されるまでは學問のあるものはなく、食うに追われている状態であった。必然的に読み書きを覚えようと怒する者は、燈台へ来てこれを習い、希望者が増えたため後に各戸一名宛手習に来る事を許したのであるが、常時の燈台官吏は余

暇をさいては部落人に読み書き、そろばんの手ほどきをしていたのである。

もつとも、長い間には、現在では斜陽族とも呼ばれるであろう落ぶれ士族が流れついて、その役をやった事もあるが、釣島における學問は、実に燈台によって開拓されたのである。読み書きを習う以前は、文字を知る者もなく借金の督促状に到るまで読んで貰うという状態で、部落でもどんなにか不自由を感じた事であろう。

現在では青果の島として繁栄している釣島も一昔前までは、前述の様な貧乏部落で補給船による補給物品があっても先を争ってこの荷揚げを希望していたものであるが、これも遠い過去の夢物語となってしまった。

港湾の構築が計画され、燈台の電化に刺戟されて部落も自家発電を実施し近日中に點燈てんとうされる予定で文化釣島の到来も遠い夢ではなさそうである。然し八十年の昔から現在に到るまで燈台と釣島部落には切っても切れない一環した流れがある様で今昔の感に絶えない。

令和の現在、釣島に入港する定期便は、朝と夕方の二便のみで、朝、島に渡ると夕方まで定期船は来ません。多くの来島者は、灯台しかない島で時間を持て余

すようですが、愚生にはあつという間に感じられ、予定時刻ギリギリまで釣島灯台の細部を確認した後、港で待つ太公望の交通課長のもとへ坂道を急いで駆け下りていると、ミカン畑から降りて来た軽トラックが声を掛けてくれ、親切にも港まで乗せてくれました。黒く日焼けしたその初老の男性に、灯台の思い出話はないですかと尋ねてみると、「力道山を初めて見たのは灯台だったんですよ」と、満面の笑みで答えてくれました。島民と灯台との深い結び付きの事実を、燈光に書かれた記事なんかではなく、生きた言葉で強く実感した、釣島での忘れられない瞬間でした。

令和2（2020）年はコロナ禍のため、夏の清掃塗装活動は中止されました。来年の夏はコロナが収束し、多くの松山市民の手で釣島灯台官舎が、またピカ



写真-12 松山市民による釣島灯台官舎
清掃塗装活動（令和元年7月撮影）

ピカにしてもらえることを願わずにはいられない今日この頃です。

（明治の灯台の話63 釣島灯台）

休日にも関わらず釣島灯台へ案内いただいた松山海
上保安部竹永稔交通課長には、この場を借りて改めて
深謝いたします。

訂正

前回の鍋島灯台の拙稿で紹介した波節岩灯標・波節
岩灯標旧燃料庫が日本遺産に認定された年が平成元年
5月となっているのは正しくは令和元年5月の間違い
です。

燈光会インスタグラムを開設しました！ 燈光会事務局

1 はじめに

公益社団法人燈光会では、昨年8月からフェイスブック社が提供する写真共有のSNS（ソーシャル・ネットワーク）ワーキング・サービス）「インスタグラム」（ユーザーネーム：tokokai1915 資料1参照）を開設し、本格運用を始めましたので、この開設に至る経緯、運営の状況をご紹介します。

2 開設の経緯

当会では、近年、ICTを活用した事業の活性化を図ることとし、平成28年7月には、事務局と各支所の間をネットワークで結んだ事務の効率化、平成30年5月には、燈光会ホームページの改修によるリアルタイム情報提供の開始、令和元年10月には、灯台イベントポータルサイトの開設、令和元年11月には、野島埼灯台資料展示室の改修に合わせた展示説明の多言語化、更に、令和元年末までに、全国約50か所の航路標識周知板の多言語化などグローバル化、情報化に適応した

資料1



事業展開を進めておりますが、今年度は、4月1日から「インスタグラム」を事務局パソコンによる暫定的な運用を開始し、インスタグラム専用端末（iPad）の調達、支所及び事務局で連携して運用するための「燈光会インスタグラム運営マニュアル」を策定して、令和2年8月から正式運用を開始しました。

3 運営の状況

このインスタグラムは、スマートフォン、タブレット端末のほか燈光会ホームページの埋込画面（資料2）からも閲覧することが出来るようにしており、事務局PCでの暫定運用を開始した4月当初は、事務局の男性職員により写真をアップすることでコメントま



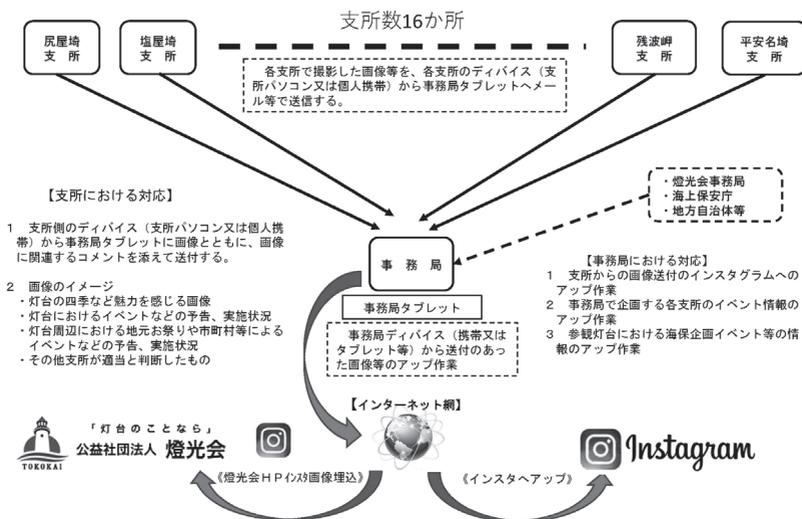
で入れる余裕もなく、灯台の名称に「#」（ハッシュタグ）を付けるのが精一杯で、「いいね！」も20件程度でしたが、事務局の女性職員による8月からの本格運用後には、各支所からイベントの様子や季節を感じさせる魅力的な写真が投稿されるとともに、女性ならではの優しいコメントも相まって、今では、「いいね！」も常時100件を超える程にまでなっています。

また、燈光会インスタグラムフォロワー数についても、暫定運用の期間中は、約50人程度だったものが、令和2年12月現在で、281人と大きく増える状況となっています。

このインスタグラムの運営マニュアルでは、別図に示すシステム構成イメージのとおりとなっております。各支所へは、次の投稿写真をお願いしているところです。

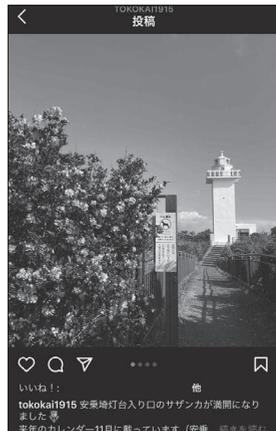
公益社団法人燈光会
令和2年8月24日

公益社団法人燈光会のInstagram開設に係るシステム構成イメージ



別図 システム構成イメージ

資料3



資料4



資料5



① 灯台の四季など魅力を感じる画像(資料3)

② 灯台におけるイベントなどの予告、実施状況(資料4)

料4)

③ 灯台周辺における地元のお祭りや市町村等によるイベントなどの予告、実施状況(資料5)

④ その他支所が適当と判断したもの

4 フォロワー、「いいね！」のお願い

このインスタグラムでの情報発信による参観事業の活性化については、先ずは、当会事務局及び支所において、魅力ある写真やコメントを掲載することが最も必要とされることとなりますが、本誌をご覧になられている会員の皆さんが燈光会アカウント(tokokai1915)をフォローして頂き、更に、「いいね！」又はコメン

トしていただくことで、参観灯台に関する情報が拡散し、参観灯台の魅力が広まることとなりますので、どうかよろしくお願ひします。

最後になりますが、前述の開設の経緯でもご説明しましたように当会におけるICTを活用したグローバル化、情報化への対応については、今後とも、その歩みを止めることなく拡大して行く必要があると考えております。現在、当会における大きな課題の一つとなっております「歴史的航路標識資料の保存・展示」事業の実施にあたっては、引き続き、ICTを活用した保存・展示のあり方を皆さんにご報告できるよう検討を進めて参りますので、今後とも、当会事業の実施にあたってのご支援とご協力をよろしくお願い申し上げます。



1 はじめに

公益社団法人燈光会では、これまで「のぼれる灯台16」の支所窓口で配布していました灯台リーフレットを令和2年10月から一新しましたので、その狙いや製作に係る経過などについて、紹介したいと思います。

2 リーフレット一新の目的

本誌燈光令和元年9月号において岩崎新会長の「会長就任にあたって」のご挨拶が掲載されたところですが、この中で、当会がかかえる課題として、全国の参観灯台を訪れる参観者がピーク時の半分約70万まで減少していることが紹介されました。当会では、こういった状況を踏まえ、令和2年4月1日から平成20年1月の改定以来、約12年ぶりに参観寄付金を200円から300円に値上げをさせていただき、財政的な課題の改善を図ることとしましたが、その一方で、これま

で参観寄付金の値上げをすると参観者数が減少するという過去の経験を踏まえ、当会として参観者を増加させるための方策を次の6つの視点から進めて行くこととしました。

- ① 「灯台のある地域へ多くの人に行ってもらおう」
 - ・ 燈光会ホームページを見直す（魅力の発信）
 - ・ 旅行雑誌に働きかける（記事に取り上げてもらう）
 - ・ 地域の市町村や観光事務所と連携する（宣伝してもらう）
- ② 「その地域に行った人に灯台に行ってもらおう」
 - ・ リーフレットを近傍のホテルや観光施設に置く（新リーフレット作成）
 - ・ 地域の市町村や観光事務所と連携する（地元情報誌への掲載）
 - ・ 参観時間を延長する
- ③ 「灯台の駐車場まで来た人に灯台まで来てもらう」
 - ・ 灯台駐車に案内板を設置する（灯台の魅力を伝える）
- ④ 「灯台まで来た人にのぼってもらう」
 - ・ 灯台入口に案内板を設置する（のぼることの魅力を伝える）

⑤ 「のぼった人」にのぼってよかったと思っ
 う」

- ・ 口コミで伝わる (SNSで発信してもらう)
- ・ トリップアドバイザーなど旅行関係Webでの
 評価が上がる

⑥ 「外国人に来てもらう」

- ・ ホームページ、リーフレットの多言語表示

これら6つの視点からの具体的な方策の実施ついては、財政的、人的に対応が出来るものから進めており、これまでに燈光会ホームページの見直し、旅行雑誌への働きかけ、参観時間の延長や灯台入口における支所職員手作りのイーゼル案内板設置などが既に実施されていますが、今回は、前記②にある「リーフレットを近傍のホテルや観光施設に置く」ための新しい灯台リーフレットの製作について紹介させていただきます。

3 新灯台リーフレットの製作

これまでの灯台リーフレットについては、資料1に示すように、一般的な、灯台の種類や歴史などの紹介、参観灯台の歴史や要目など、当会の事業目的である航路標識の周知啓蒙といったことに主眼を置いた非常に硬い内容でしたが、新たなリーフレットについては、



資料1-1：旧リーフレット 表



資料1-2：旧リーフレット 裏



資料2-1：新リーフレット 表



資料2-2：新リーフレット 裏



資料4：御前埼灯台



資料3：観音埼灯台

資料2に示すように、灯台の魅力写真を「ことば」で伝えることで、地域に來られた観光客の方々が「灯台に行ってみた。のぼってみたい」と思っただけのように、参観者の誘致、灯台まで來てもらうことに主眼を置いた興味を引く内容に大きく様変わりした。まずは、灯台を見に來てもらい、次にのぼって見たくなる思いを持っていただけるように期待して作ったものです。

また、製作に当たっては、灯台の魅力を一歩理解している各支所の職員自らが写真を撮影し、その写真を補足するコメントを考えていただき、次に事務局の女性職員が中心となって、レイアウト、文字フォントなどのデザインを仕上げて行くことで、観音埼灯台（資料3）、御前埼灯台（資料4）などの様に、これまでにない斬新で、若者から年配までの幅広い層の方々に手に取っていただけるリーフレットになったのではないかと自己満足しているところです。

4 灯台キャッチフレーズの作成

この新リーフレットの製作にあたって、灯台の魅力伝えるもう一つ大きなアイデアが参観灯台ごとに「キャッチフレーズ」を作成することでした。このキャッチフレーズについても、まずは、日々支所の受付窓口で、参観者に灯台も魅力を伝えていただいている支所職員に考えていただき、事務局とキャッチボールしながら作り上げました。このキャッチフレーズは、A4版両面印刷の三つ折りの表紙部分に共通フレーズの「のぼれる灯台16のひとつ」とともに印刷されており、観光案内所や近隣のホテルのリーフレット置き場で、観光客の方々が興味をもって手にしていただけるよう新たに工夫されたものです。それぞれのキャッチ

フリーズは、資料5のとおりとなっています。

5 リーフレットの備え置き

この新リーフレットは、これまでの周知啓蒙型から参観者誘致型に一新されたことから、備え置く場所についても、これまでの支所窓口から駅前前の観光案内所、道の駅、鉄道駅、近くの観光施設やホテルなどにシフトしなければなりませんでした。これまで支所職員は、窓口での参観寄付金の受け取りなどの受付業務や参観者が安全・安心に灯台を見学していただくための安全業務など、支所内での業務がほとんどでしたが、これからは、これら支所内業務に加え、それぞれの参観灯台の魅力を発信し、参観者を増加させるための業務が加わったのです。事務局としても、地元市町村や観光協会などの観光事務所との連携・協力を進めることで、支所における参観業務をサポートして行くこととされています。

最後に、燈光会では、前述のように令和2年4月からの参観寄付金の値上げや、灯台リーフレットの一新など参観者を増加させるための方策を進める中で、新型コロナウイルス感染症の拡大に伴い昨年2月28日か

のぼれる灯台16のキャッチフレーズ

共通キャッチフレーズ ～「のぼれる灯台16の一つ」～

灯台名	キャッチフレーズ
尻屋崎灯台	～レンガ造りでは日本一高い灯台です。
入道崎灯台	海と緑に囲まれ、黒白の横じま模様は、「のぼれる灯台」16の中でただ一つの灯台です。
塩屋崎灯台	～歌と映画の舞台となった灯台です。
犬吠崎灯台	～大海原広がる世界100選の灯台です。
野島崎灯台	～明治2年日本で2番目に点灯した灯台です。
観音崎灯台	～日本の西洋灯台の歴史がここから始まった灯台です。
初島灯台	～360°のパノラマが広がる灯台です。
御前崎灯台	～風と光の岬にそびえる灯台です。
安乗崎灯台	～芝生の先に輝く白亜の可愛い灯台です。
大王崎灯台	～海と空と山々と、絵になる灯台です。
潮岬灯台	～海と緑に囲まれた本州最南端の灯台です。
角島灯台	～日本で二つしかないページュの石が美しい灯台です。
出雲日御碕灯台	～世界100選の日本一高い灯台です。
都井岬灯台	～九州でただ一つの「のぼれる灯台」です。
残波岬灯台	～眼下に広がるコバルトブルーの海、沖縄一高い灯台です。
平安名崎灯台	～東シナ海と太平洋の波がぶつかる大パノラマの灯台です。

資料5：のぼれる灯台キャッチフレーズ

第5弾

のぼれる灯台(16基) スタンプラリー達成者



昨年は長期参観を中止しており申し訳ございませんでした。再開後訪れて頂きありがとうございました。達成者の皆様、おめでとうございます！

第24号

山本 英樹 様(32歳)神奈川県横須賀市在住

☆ スタンプラリー開始年月日 令和元年9月14日 犬吠埼灯台

☆ スタンプラリー達成年月日 令和2年9月27日 観音埼灯台

☆ スタンプラリーを始めたきっかけ

勤務先近くに観音埼灯台があり、この地が西洋灯台発祥と知り、ここで勤務した思い出にしようと思った。

☆ 16か所巡った感想

平安名埼灯台で見た日の出の瞬間がとても強く印象に残っています。

第25号

鈴木 勉 様(60歳)神奈川県相模原市在住

☆ スタンプラリー開始年月日 平成31年3月23日 出雲日御碕灯台

☆ スタンプラリー達成年月日 令和2年10月16日 尻屋埼灯台

☆ スタンプラリーを始めたきっかけ

海岸線を車で走ると、岬の灯台を見かけることが多かったのです。

☆ 16か所巡った感想

大変でしたが、設置された灯台の歴史や造りを学べて、良かった。

第26号

村田 忠次郎 様(53歳)千葉県市川市在住

☆ スタンプラリー開始年月日 平成30年12月23日 塩屋埼灯台

☆ スタンプラリー達成年月日 令和2年10月18日 都井岬灯台

☆ スタンプラリーを始めたきっかけ

銚子市役所で、のぼれる灯台のパンフレットを見つけて、16基(当時は15基)しかないなら全部行こうと思ったから。

☆ 16か所巡った感想

すでに行った所の行きなおし(スタンプをもらうため)や強風で登れないケースなど、必ずしも1回行っただけでは完了できないことが大変でした。

第27号

I.I 様(70歳)栃木県宇都宮市在住

- ☆ スタンプラリー開始年月日 令和元年5月10日 観音崎灯台
- ☆ スタンプラリー達成年月日 令和2年10月21日 残波岬灯台

- ☆ スタンプラリーを始めたきっかけ
NHKラジオを聴いている時にスタンプラリーの話をされていて興味をもち、始めました。



- ☆ 16か所巡った感想
予定は1年間で巡りたかったのですが、コロナの影響もあって1年10ヶ月かかりました。自然がいっぱいで、地域や季節で海の色が違ってとても良かったです。

第28号

島崎 祐毅 様(45歳)神奈川県川崎市在住

- ☆ スタンプラリー開始年月日 令和元年12月1日 野島崎灯台
- ☆ スタンプラリー達成年月日 令和2年11月1日 平安名崎灯台

- ☆ スタンプラリーを始めたきっかけ
たまたま立ち寄った野島崎灯台でポスターをみかけたため。

- ☆ 16か所巡った感想
16か所それぞれに立地、構造などに個性があり、楽しく巡らせて頂きました。

第29号

E 様 東京都住

- ☆ スタンプラリー開始年月日 平成31年2月2日 平安名崎灯台
- ☆ スタンプラリー達成年月日 令和2年11月4日 観音崎灯台

- ☆ スタンプラリーを始めたきっかけ
スタンプ帳があったのと、最初にのぼった平安名崎灯台が絶景だったので、他の灯台にも行ってみようと思いました。

- ☆ 16か所巡った感想
これがきっかけで灯台に対する興味が深まりました。街から離れている所も多くなり大変だったので達成感がありますが、それと同時に目標を失ったという喪失感も感じます。

あるえむ 様(30代)京都府在住

- ☆ スタンプラリー開始年月日 平成30年12月31日 都井岬灯台
- ☆ スタンプラリー達成年月日 令和2年11月10日 御前埼灯台
- ☆ スタンプラリーを始めたきっかけ スタンプラリーが好きだから
- ☆ 16か所巡った感想 全国を巡って楽しかった



澁谷 明子 様(56歳)東京都世田谷区在住

- ☆ スタンプラリー開始年月日 令和元年9月8日 尻屋埼灯台
- ☆ スタンプラリー達成年月日 令和2年11月15日 都井岬灯台
- ☆ スタンプラリーを始めたきっかけ 仕事をしながら子供4人を育て、子供がいるから旅行ができない、ではなく、子供がいるからこそ旅行をしようと思い、最初は子供と一緒に日本三景、日本三大滝、日本三名園、本州四端、20タワーめぐりをしました。最近は一人で日本100名城を制覇し、続日本100名城の浪岡城を訪れた時に尻屋埼灯台へ行き灯台スタンプ帳がある事を知りました。
- ☆ 16か所巡った感想 お城めぐりより、半島の先端にあるので達成感があります。どの灯台の方も親切でまた訪れたいと思います。

大畑 一也 様(50歳)東京都足立区在住

- ☆ スタンプラリー開始年月日 平成30年11月5日 潮岬灯台
- ☆ スタンプラリー達成年月日 令和2年11月24日 都井岬灯台
- ☆ スタンプラリーを始めたきっかけ 観音崎で見た時。はじめてのスタンプは潮岬。
- ☆ 16か所巡った感想 コロナやら台風やらで行けず、冬期の東北もダメ。いろいろ大変でした。

第33号

たけだ むねあき 様(45歳)長野県松本市在住

- ☆ スタンプラリー開始年月日 令和2年2月8日 残波岬灯台
- ☆ スタンプラリー達成年月日 令和2年11月24日 出雲日御碕灯台

☆ スタンプラリーを始めたきっかけ

一回全部まわり終わった後に始まったので、頭にきてもう1回まわりました。

☆ 16か所巡った感想

今年はコロナの影響で思ったような行程が組めずに苦労しましたが、初の尻屋埼灯台に行けたりと、まずまず楽しかったです。

(初島、都井岬、東平安名埼は大変でしたけど)

第34号

黒田 理人 様(29歳)千葉県松戸市在住

- ☆ スタンプラリー開始年月日 令和2年10月24日 初島灯台
- ☆ スタンプラリー達成年月日 令和2年12月10日 都井岬灯台

☆ スタンプラリーを始めたきっかけ

灯台と旅行が好きだったから

☆ 16か所巡った感想

どの灯台も個性があって楽しかったです。



第35号

青島 圭汰 様(24歳)神奈川県茅ヶ崎市在住

- ☆ スタンプラリー開始年月日 平成30年10月8日 犬吠埼灯台
- ☆ スタンプラリー達成年月日 令和3年1月3日 塩屋埼灯台

☆ スタンプラリーを始めたきっかけ

灯台と旅行が好きだったので。

☆ 16か所巡った感想

結構大変で時間がかかってしまいましたが、とても達成感があります。これからも色々な灯台を訪れてみたいです!!



沿岸灯台の利活用

陸中黒崎灯台で鵜鳥神楽舞う

陸中黒崎灯台は、陸中海岸国立公園内の通称「黒崎園地」と呼ばれる、国



夕闇に舞う鵜鳥神楽



①保存会による祈祷の舞



②保存会による祈祷の舞



普代村観光用動画撮影

民宿舍「くろさき荘」を中心とした、展望施設・オートキャンプ場、海釣り公園等の野外活動施設内に位置しており、北山崎と共に北部陸中海岸を代表する景勝地として多くの観光客が訪れる、普代村の中心的観光地となっています。

2019年には、日本財団「海と日本プロジェクト」の一環として、「恋する灯台」にも認定されるなど「ロマンスの聖地」として灯台に新たな魅力が付加されるなど、普代村の観光資源としての価値を高めています。

11月1日には日本財団「海と灯台プロジェクト」の事業として、陸中黒崎灯台で、普代村の卯子西山（うねとりさん）に鎮座する「鵜鳥神社」に古くから伝わる山伏神楽「鵜鳥神楽」の実演が実施され、コロナ禍により、観客が無いなかで、鵜鳥神楽保存会と、撮影スタッフなど小人数の関係者が見守るなかで、地域に伝わる山伏神楽が上演され、大漁成就・五穀豊穰・家内安全などの祈祷の舞が披露されました。

（釜石海上保安部交運課）

小学生のラジオ工作教室

♪ラジオから音が聞こえた♪



11月1日、関門海峡海上交通センターで小学生のラジオ工作教室を開催しました。無

線への興味をきっかけに、無線を使う海上交通センターの理解を深めてもらおうと、北九州市門司区などの小学生19名を対象に開催したものです。

地域の住民に広く海上交通センターを知ってもらおうと北九州市報と第七管区海上保安本部や海上交通センターのインターネット・ホームページならびに近隣スーパーマーケットでポスターを掲示して参加者を募集しました。

当初、7月に計画しましたが、新型コロナウイルス感染拡大のため2度延期、三密防止のために午前と午後に分け人数を昨年の半分とし、アルコール消毒、マスクやフェイスシールドの着用、関門

海峡の見学は屋上からだけにしました。

工作教室は、日本無線(株)のボランティアスタッフと海上交通センター職員をサポートのもとで行いました。

「電波とは何？」の解説、そして、ゴーグルや半田コテなどの安全具や工具の使い方の説明を行いました。

いよいよ、工作開始、子供達がラジオキットの箱を開くと、「ホントに作れるの?」「えー難しそう!」の声があがりました。アンテナのコイル巻きや部品の取付けを始めると、一転、工作教室は真剣な雰囲気になりました。完成して、ラジオから音が聞こえると、大満足の笑み、イヤフォンを耳にあて、



海上交通センターの大型船通航予定放送などを夢中で聞き入りました。

更に、海上交通センターの屋上から多くの船が行き交う関門海峡の雄大な景色も楽しみました。

また、北九州航空基地のヘリコプターにはしよう戒に併せ、海上交通センター付近をローパスしてもらい、子供達や父兄



ラジオを作成している子供達の様子



北九州航空基地ヘリコプターによる
ローパスの様子

らは大感激していました。
参加した子供達には、良い思い出
になりました。
付き添いの保護者にも配慮して、保
護者席も準備、巡視船などの模型も展
示しました。
社会貢献活動として教材の御提供と
ボランティアスタッフの御派遣を頂い

た日本無線㈱、子供たちへのお土産に
ノート、鉛筆と消しゴムを御提供頂い
た(二財)日本航路標識協会と不織紙バ
ッグなどを御提供頂いた(公財)海上保
安協会へ心から感謝いたします。

関門海峡海上交通センターは地域に
寄り添い、海上保安庁と海上交通セン
ターの理解促進に努めます。

(関門海峡海上交通センター)

レーダーアンテナの集中整備を実施
し海上交通システムの安定運用で
安全を支えます。

31st
KANNON MARTIS
関門海峡海上交通センター
は、10月9日、28日、30日、
11月9日、技術官らが、台場
鼻、火ノ山、厚狭、松原の4箇所のレ
ーダー局を停止して、毎年1回のレ
ーダーアンテナ回転部などの集中整備を
実施しました。

潮の流れが速く、大小多数の船が行
き交う関門海峡では、主にレーダーを

使用して24時間365日、船舶の動静
把握と情報の提供による船舶事故の防
止に努めています。このためには、レ
ーダーなどの海上交通システムを故障さ
せずに安定運用させることが重要です。

安定運用のための各レーダー局を停
止させての集中整備に際しては、事前
に代理店などへ周知し、又停止による
影響を最小限とするために、隣接レ
ーダー局の監視範囲を拡大して監視でき
ない範囲を最小にするとともに、航路



集中整備の様子

哨戒船の配置及び停止時間を最少にするために作業内容の事前検証などを行いました。

そして、11月9日、毎年1回の4箇所のレーダー局のレーダーアンテナの集中整備が安全に完了しました。

関門海峡海上交通センターの技術官からは、海上交通システムの安定運用で日々安全を支えます。

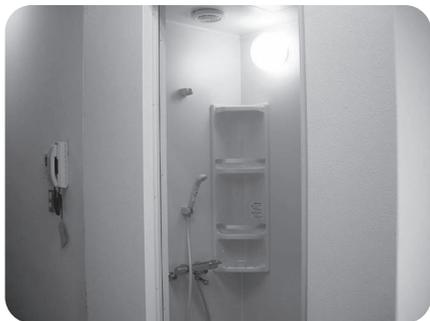
(関門海峡海上交通センター)

完成！休息設備のリニューアル！

～男性用シャワー復活～

関門海峡海上交通センターは、女性職員用の仮眠室やロッカー室などのリニューアルとパウダーコーナーの新設、休息設備の男女のエリア分けて、今年3月から一時的に男性用シャワーが無くなってしまいました。

このため、勤務や通勤などでどんなに汗をかいても、タオルで拭くしかあ



完成した男性用シャワー

りませんでした。

11月18日、男性シャワーが新たに復活しました。

これで、猛暑炎天下の作業も自転車通勤やランニング通勤の職員にも安心です。

厳しい予算事情の下、予算の確保と改修工事の実施に尽力いただいた、第七管区交通部の皆様ありがとうございました。

(関門海峡海上交通センター)

九管区

「オンラインで学ぼう！いしかわの海2020」において灯台の役割等を解説

金沢海上保安部は、10月11日(日)1300～1435、「海と日本プロジェクト in 石川県実行委員会」(事務局・石川テレビ、後援・日本財団)が主催する「オンラインで学ぼう！いしかわの海2020」に出演し、石川県内小学生に金沢港に係る解説及び灯台の役割について説明しました。

これは、日本財団が全国で推進している「海と日本プロジェクト」の取り組みの一環で、石川県内小学校高学年の児童にふるさとの海の歴史や港の歴史と今、海洋ごみの問題について学んでもらうため企画されたイベントで、YouTubeでライブ配信することにより、視聴者とオンラインのチャットでリアルタイムにて質問を受けるなど、多くの方に参加していただくプロ

グラムです。

10月5日、この番組の動画作成のため金沢港上空からドローン撮影を行うため、交通課に作業許可申請に来られた石川テレビの方が同プロジェクトにて灯台を担当しているとのことから、同課職員から「灯台のことなら次長が良くご存じです。」と伝えたとこ、同局の方が話を聞きたいとのこと、次長が灯台の話をしたところ、大変興味を持っていただきました。後日、同局の方から10月11日のテレビ収録に急遽出演してほしいと打診があり、さらにその後日、同局のトップの局長と担当の方が来部され、灯台の役割について説明してほしいとの出演依頼があり実現したものです。

スタジオ内には、石川県内の選抜小学生約10名が参加し、能登町立小木小学校から約10名が生中継にて参加のうえ、VTRや金沢港クルーズターミナルの生中継を交え、授業形式で金沢港の説明及び灯台の役割について解説を



石川テレビスタジオにて灯台の役割について説明する交通担当次長

行い、小学生からの質問に答えるという構成で、質問の中には「ガントリークレーンが赤白で塗っているのは何故か」などという所掌外の質問もあり、交通担当次長に振られ回答に苦慮する場面もありましたが1時間20分の番組であり、当庁をPRするには大変良い機会となりました。この模様は、12月29日にTV放映されたほかYouTube「石川テレビ公式チャンネル」(オンラインで学ぼう！いしかわの海20

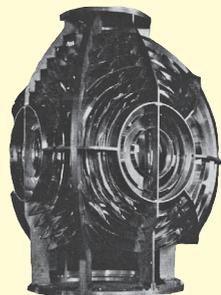
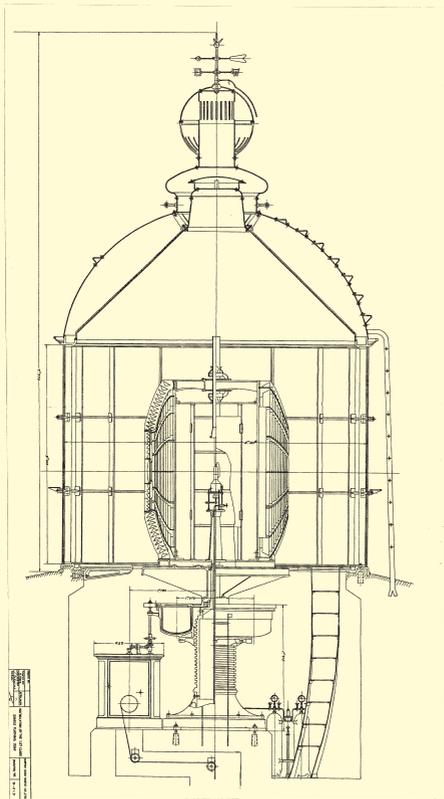


スタジオ内の収録状況

20、午後編)にて見れます。
(金沢海上保安部交通課)

謹賀新年

令和三年元旦



第四等二連閃光レンズ
(大正十年)



日本で最初の一等レンズ
都井岬(昭和四年)



日本光機工業株式会社

代表取締役 石崎 康充

創立 **100** 年
since 1919

〒236-0004 神奈川県横浜市金沢区福浦 2-7-18

TEL : 045-350-7231 FAX : 045-783-5047

(西日本事務所)

〒530-0001 大阪府大阪市北区梅田1-2-2

大阪駅前第2ビル3F

TEL : 06-6136-8616 FAX : 06-6346-5622

URL : <http://www.nipponkoki.co.jp/>

昭和三十一年一月二十五日
第三種郵便物認可
(隔月一回五日発行)

「燈光」

一月号 第六十六卷 第一号