

燈光



7

「海上交通安全法等の一部を改正する法律」が成立

海上保安庁交通部

1 はじめに

第204回通常国会において、「海上交通安全法等の一部を改正する法律」（以下「改正法」という。）が令和3年5月25日に成立しました。

今般の法改正によって、異常気象等に伴う船舶事故の未然防止策の充実強化のため、湾外避難などの勧告・命令制度などが創設され、令和3年7月1日から施行されます。また、持続可能な航路標識の管理体制の充実強化のために創設された航路標識の復旧のための施行命令、原因者負担金制度などについては、令和3年11月1日から施行されます。

本稿では、

- ・異常気象等に伴う船舶事故の未然防止策の充実強化

- ・持続可能な航路標識の管理体制の充実強化

について、海上交通安全法、港則法及び航路標識法

改正に至る経緯やその内容などについて紹介します。

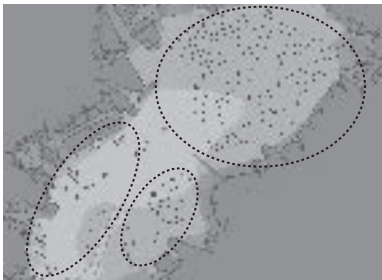
2 異常気象等に伴う船舶事故の未然防止策の充実強化について

(1) 改正に至る背景

近年、台風などの異常気象が頻発化・激甚化するなか、大阪湾や東京湾といった船舶交通がふくそう



台風時の走錨により関空連絡橋に衝突したタンカー（平成30年）



令和元年台風第15号来襲時の東京湾における船舶の錨泊状況

する海域において、走錨した船舶が臨海部の海上施設に衝突し、船舶交通の安全が阻害され、人流や物流に大きな影響をもたらす事故が続けて発生しました。

このような状況を踏まえ、海上保安庁では、走錨に起因する事故の再発防止策として、海上空港などの臨海部に立地する施設の周辺海域において監視を強化し指導を行うことや錨泊を制限する、特に勢力の強い台風が接近する際に船舶が湾外に避難などすることを推奨するなどの対策を講じてきたところであります。一方で、湾外に避難などすることの推奨については行政指導に留まり、多様な関係者が足並みを揃えることは困難であるという指摘などもありました。

このため、令和2年6月に交通政策審議会船舶交通安全全部会に対し、湾外避難などの勧告・命令制度の法制化などについて諮問がなされ、令和3年1月に答申を得るとともに、同制度の運用面に関する基本的考え方について、学識経験者、海事関係者などとの間でより専門的・実務的観点から検討が行われました。

これらを受けた今般の改正法については、東京湾、

(2)

改正法の概要

今般の改正法は、異常気象時などにおける走錨に起因する事故防止のため、

- ・一定の大型船を対象とする湾外避難、湾内の錨泊制限などの勧告・命令制度
 - ・海上空港などの臨海部に立地する施設の周辺海域における走錨事故など防止のための海上交通センターからの情報提供、危険回避措置の勧告制度
 - ・臨海部に立地する施設への衝突防止のためのバーチャルAIS航路標識の緊急表示に係る手続緩和及び海上保安庁による代行表示制度
- などを創設し、異常気象時などにおける船舶の走錨に起因する重大な事故の発生を防止することとしているものです。

(3) 改正法の具体的内容

イ 湾外避難、錨泊制限などの勧告・命令制度

湾外などの安全な海域への避難の勧告・命令制度の運用に当たっては、船舶とその運航者の安全を第一に考え、十分な時間的余裕をもって、安全な海域に無理なく避難できるよう、慎重かつ的確に運用することが重要であると考えています。具体的には、特に勢力の強い台風（令和元年房総半島台風（台風第15号）などのような最大風速40m/s以上のものを一定の目安と考えています。）が三大湾等を直撃すると予想される場合、一定の大型船（主に船体の形状や大きな風圧面により風の影響を強く受ける船であり、目安としては長さ160メートル以上の自動車運搬専用船、コンテナ船、タンカー、長さ200メートル以上の貨物船などを想定しています。）に対し、台風の強風域が到達する2日ほど前から湾外などの安全な海域への避難を勧告することとしています。

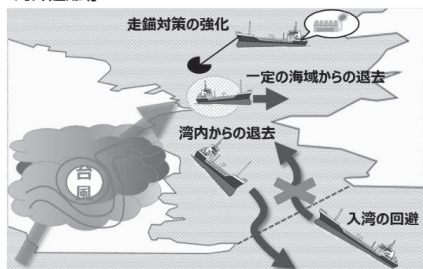
また、湾外避難の勧告に併せて、大型船など一定の船舶を対象として三大湾等への入湾の回避も勧告することとしています。

さらに、海上交通安全法が適用される海上空港な

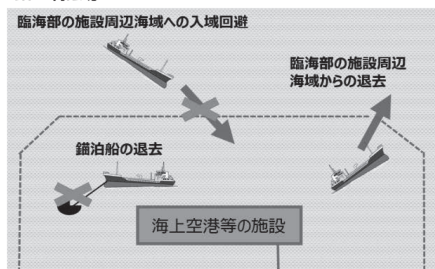
どの臨海部に立地する施設の一部分については、異常気象時などに、その付近で錨泊する船舶に対し、走錨に起因する事故を防止する対策を強化するために、錨泊中にエンジンを直ちに使用できるようにしておくことなど必要な措置を勧告したり、周辺海域への入域回避やその海域からの退去を勧告することとしています。

加えて、湾外などへの避難を実施するにあたっては、対象となる船舶だけではなく、様々な関係者との連携や協力が必

・湾外避難等



・錨泊制限等



湾外避難、錨泊制限などの勧告・命令制度（イメージ）

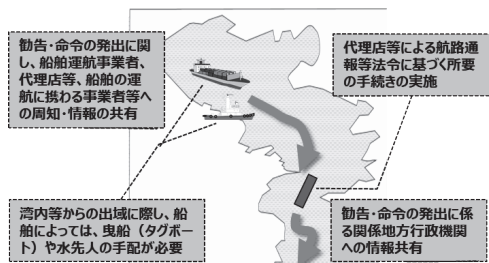
要となります。このため、海上保安庁長官（管区本部長）の主催により、海事・港湾関係者、行政機関で構成する協議会を湾ごとに設置（東京湾、伊勢湾にあっては1つずつ、大阪湾を含む瀬戸内海にあっては3つ程度に分割して設置することを想定しています）。し、上記イで述べた避難の対象となる台風、避難の時期や方法、対象となる船舶などについて、あらかじめ決めておくこととしています。この協議会を通じ、関係者の皆様には、納得のいくルール作りを事前に行って頂き、予見可能性を持って避難行動をとって頂けるものと考えています。

□ 走錨事故等防止のための海上交通センターからの情報提供、危険回避措置の勧告制度

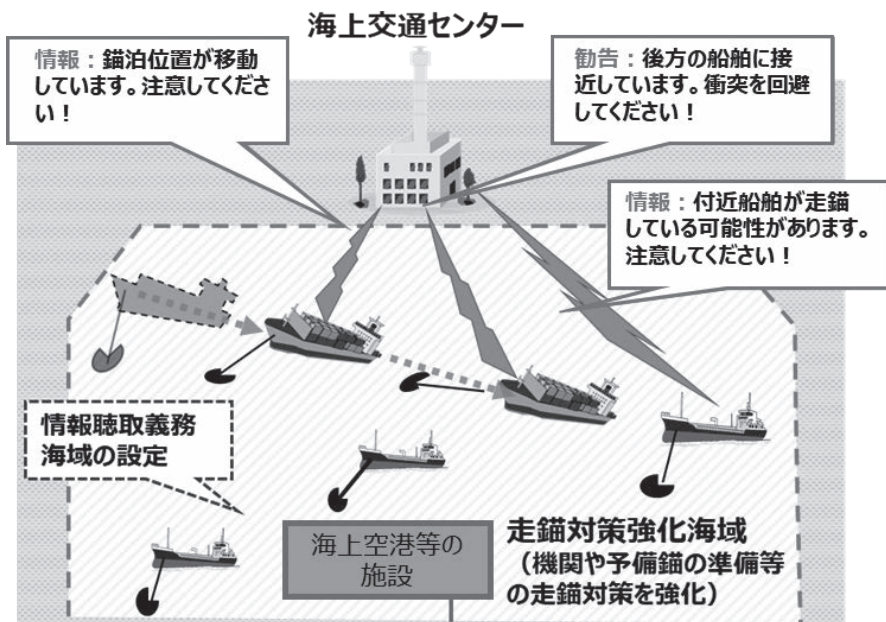
台風などの異常気象時などにおいては、一定の船舶を湾外に避難させるなどの措置を講じたとしても、錨泊船が滞留することにより船舶交通の混雑が発生し、海上空港などの臨海部に立地する施設や他の船舶への衝突事故が発生するおそれのある海域があります。このような海域においては、船舶に対し、安全な航行や錨泊などに資する情報を提供し、船舶の航行などにおける判断の支援を的確に行うこと

が、船舶の衝突や走錨に起因する事故の防止に有効であり必要です。

そのため、海上交通安全法及び港則法の改正により、臨海部に立地する海上空港などの施設の周辺海域に錨泊または航行する船舶に対し、海上交通センターから船舶の走錨のおそれなど走錨に起因する事故を防止するために必要な情報を提供し、当該情報の聴取義務を課すとともに、船舶が臨海部に立地する施設や他の船舶に著しく接近するなどの危険が生じ



協議会における調整事項など（イメージ）



走錨事故等防止のための情報提供、危険回避措置の勧告制度（イメージ）

るおそれがあると認められる場合には、危険を回避するための措置を講じるよう勧告し、必要があればその船舶がとった措置について報告を求めることとしています。

情報聴取義務を課す海域については、東京湾アクアライン周辺海域や京浜港の横浜・川崎沖を予定しており、さらに関西国際空港周辺の異常気象時などに錨泊を制限する海域の外側の海域についても、同空港などへのレーダー新設などによる監視体制強化後（令和4年度中の予定）に予定しています。

ハ 臨海部に立地する施設への衝突防止のためのバーチャルAIS航路標識の緊急表示に係る手続緩和及び海上保安庁による代行表示制度

異常気象時などにおいて、視界の悪化が見込まれる場合、臨海部に立地する施設などの施設管理者が、AIS信号所に加え、その周辺の海域にバーチャルAIS航路標識（AIS信号所から電波を発し、ブイなどとは異なる位置にあたかも航路標識が存在するようなマークを船舶の航海用レーダー画面上に表示させるもの。）を一時的に表示することにより、その施設の存在をアピールすることで、付近航行中

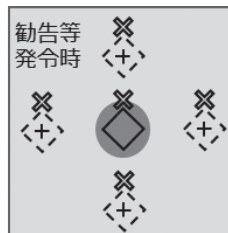


電波を送信

AIS信号所が設置されているシーバースの例



AIS信号所のみが表示された状態



バーチャルAIS航路標識も表示された状態

レーダー画面のイメージ

の船舶の衝突防止を図るものであり、改正前の制度では、航路標識法に基づく変更許可が必要となり、手続上、迅速な対応ができないため、本改正で届出に緩和するものです。

また、AIS信号所を設置していない施設管理者にあつては、バーチャルAIS航路標識の表示を海上保安庁へ委託し、手数料を支払うことにより、海上保安庁が代行して表示する制度を創設することとします。

3 持続可能な航路標識の管理体制の充実強化について

(1) 改正に至る背景

海上保安庁の管理する航路標識について、船舶の衝突により損傷が発生するなど、船舶による航路標識への接触事案が過去5年(平成27年から令和元年)で262件発生しています。航路標識は、航行上の障害物の位置を示すなど、船舶交通の安全の確保に必要不可欠なものです。近年、航路標識の復旧にあたり、原因者から賠償の合意が得られないケースが発生しています。

法改正前の制度においては、航路標識法に賠償な

どに関する特段の規定がないことから、民法の不法行為として原因者に賠償を求めていたところですが、原因者が過失を認めない、負担額に異議があるなどにより交渉が難航し、復旧に長時間を要するケースがありました。

このため、今回の法改正によって、航路標識の損傷などにより生じた航路標識に関する工事などを原因者に行わせるとともに、当該工事に要する費用を原因者に負担させることで、航路標識の迅速な復旧を図ることとしました。

また、航路標識の老朽化及び台風等の自然災害の激甚化により航路標識の事故が多数発生しており、海上保安庁の限られた人員や予算では、航路標識の十分な点検、補修等が困難になってきています。さらには、ボランテアで敷地の清掃を行う団体や灯台を一般公開する団体から、イベントなど様々な形で灯台を活用したいという要望があるなか、これに応えられていないという状況にありました。

そこで、海上保安庁が管理する航路標識について、海上保安庁長官の承認を受けた地方公共団体や民間団体などに対し、敷地の整備や補修などの工事又は維持を認めるとともに、こうした活動が継続的に実

施されるよう民間団体などを航路標識協力団体として指定する制度を創設しました。

(2) 改正法の概要

今般の改正法は、持続可能な航路標識の管理体制の充実強化のため、

- ・航路標識の復旧のための施行命令制度及び原因者負担金制度
 - ・承認工事制度及び航路標識協力団体制度
- などを創設し、船舶交通の安全を確保しようとするものです。

(3) 改正法の具体的内容

イ 航路標識の復旧のための施行命令制度及び原因者負担金制度

法改正前は、原因者が航路標識の復旧費用の負担に応じない場合は、粘り強く復旧に係る交渉を行い、その復旧に長期間を要していました。

今般の法改正によって、原因者に対して工事の施行を命ずる規定や、強制徴収手続を含む費用の負担を義務付けることにより、負担の公平性を確保するとともに、迅速かつ確実な航路標識の復旧を図るこ



船舶の接触による損傷

とができます。

口 承認工事制度及び航路標識協力団体制度

全国の灯台の中には、灯台を地域のシンボルや観光資源として考え、敷地の清掃・草刈り等の環境美化に取り組んで頂いたり、また、灯台に関する資料の収集・調査・保存、さらに、灯台を活用した地域イベントの開催といったボランティア活動に取り組んで頂いている民間団体が多数あります。

これらの民間団体からは、地域の活性化を図るため、灯台の錆落としや塗装、灯台内部の手すりや階段等の軽微な工事であれば、自らの費用負担により行ってもよいとの意向が寄せられています。

しかしながら、現行法では航路標識の維持管理は海上保安庁が行うこととされており、民間団体がこれらの工事を自ら行うことが認められていません。

今般創設する承認工事制度及び航路標識協力団体制度は、このような団体の活動を法律上明確に位置付け、灯台の錆落としや塗装といった軽微な工事や維持に係る活動を可能とするものです。

航路標識の承認工事制度については、

- ・ 工事が、海上保安庁の行う航路標識の管理及び

船舶交通の安全に支障がないこと

- ・工事の設計が、灯台の機能及び構造に支障を与えるものではないこと

- ・申請者が、工事を行うことができる能力を有すること

を満たしていれば、民間団体などにも灯台等の軽微な工事などを認めることとします。これにより、海上保安庁の航路標識の維持管理の負担の軽減に資することにもなります。

なお、灯台の光源の管理や、土台の修復のための土木工事など本来の機能の維持そのものに係る工事は、従来どおり海上保安庁が工事を施行します。

また、ごみその他の廃物の除去や草刈りなどの小規模な維持については、承認を必要としないこととしており、草刈り等のボランティア活動について承認を受けなくとも活動することは可能です。

航路標識協力団体が行う航路標識に関する工事又は維持活動については、航路標識に関する工事などの承認の特例として、申請の手続が簡略化される制度となっています。

さらに、海上保安庁は、同団体が行う航路標識の工事・維持、調査研究、普及啓発などの活動に関して必要な指導や助言を行うこととなっています。例

えば、航路標識協力団体は、工事を行う際に必要な情報として、航路標識の構造及び設計の図面などの情報提供を海上保安庁から受けることができます。

これら制度を活用頂くことにより、民間団体の活動の幅も広がることから、その活動が活性化することが期待されます。加えて、これらの活動は、海上保安庁にとっても航路標識の維持管理に有益であり、航路標識管理体制の強化にも資するものと考えられています。

5 おわりに

今般の改正法に基づく制度の運用に際しては、船舶運航者のみならず、船舶を利用する様々な企業や荷主の皆様の十分なご理解とご協力を頂くことが必要となります。引き続き、海上保安庁においては、今年の本格的な台風シーズンからの円滑な実施に向け、改正法の内容について広く周知[※]することに努め、本制度の普及と定着を図ることとしています。

また、持続可能な航路標識の管理体制を充実強化するための制度についても、海上保安庁のホームページ、リーフレット、各種メディアなどを通じて、国民の皆様に対して広く周知を行い、新しく創設した制度の活

用を促進していきます。

本稿により、関係者の皆様の理解がより深まり、法の各規定が順守されることにより、船舶交通の安全性が向上することを期待しています。



航路標識協力団体の清掃活動（イメージ）



走錨事故防止ポータルサイト

（海上保安庁交通部航行安全課）

<https://www.kaiho.mlit.go.jp/mission/kaijyoukoutsu/soubyo.html>

走錨事故防止に役立つ以下のような情報を掲載しています。

- ・台風進路図、外洋波浪予想図
- ・東京湾、伊勢湾、瀬戸内海の錨泊船舶の状況図
- ・灯台等で観測した風向・風速等に関する情報
- ・投揚錨作業と事故防止、台風を錨泊避航した状況等、船員教育に役立つ動画情報 等々

※走錨事故防止に役立つ情報

西郷岬灯台100周年記念行事

「フォトコンテスト・パネル展を開催」

境海上保安部交通課



境海上保安部交通課と隠岐海上保安署では、西郷岬灯台（島根県隠岐の島町）が令和3年3月31日で点灯100周年を迎えることから、記念行事としてフォトコンテストを開催しました。

このフォトコンテストでは、隠岐の島町観光協会（共催）の協力を得て、「西郷岬灯台の魅力を伝える写真」をテーマに、ホームページ等で募集を行った結果、地元隠岐の島町在住者16名のほか、島根県松江市から2名、県外からは滋賀県と千葉県各1名と、20名の方から計44点の応募がありました。

応募作品は、どれもレベルが高いものばかりでしたが、職員等による上位10点の絞り込み、写真



西郷岬灯台と三分咲さくら

専門家による上位10点の順位付けを経て、境海上保安部長賞、隠岐海上保安署長賞、隠岐の島町観光協会会長賞の入賞作品3点を決定しました。

この入賞者3名は、いずれも隠岐の島町在住の方であつたため、現地での表彰式を開催すべく準備を進め、100周年3カウントに入つた3月27日、天候晴・風少々、桜3分咲きと、まあまあのコンディションの中、無事、灯台前での表彰式を執り行うことができました。また、同日から4月25日までは、島根県隠岐の島町



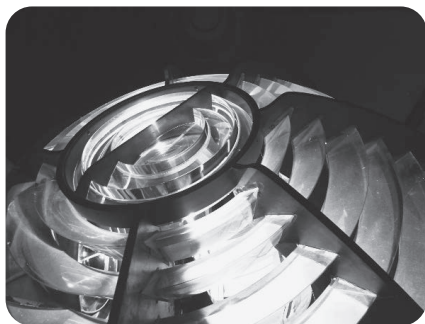
表彰式

前列左から：隠岐海上保安署長、保安部長賞受賞者、署長賞受賞者、隠岐の島町観光協会会長

後列左から：境海上保安部、隠岐海上保安署、隠岐の島町観光協会の皆さま



フォトコンテスト写真パネル展



国産第一号フレネルレンズ

の「西郷港フェリーターミナル」において、フォトコンテストの応募作品上位10点の写真パネル展示を行いました。(オンライン写真展については開催中!!)

そのほか、100周年記念事業としてパンフレットやクリアファイル、マスク、YouTube用記念動画を作成するなど、コロナ禍に屈することなく、100年に一度の大イベントにおいて地域の活性化に寄与できたものと思料します。

引き続き、海上交通安全思想の普及啓発のほか、地域の観光振興支援も重要な任務として努めてまいります。



オンライン写真展案内

○西郷岬灯台について

西郷岬灯台は、島根県隠岐の島町の西郷港の入口にある白埼という岬に建設され、大正10年（1921年）3月31日に初点灯しました。

使用しているレンズは、国産第一号の大型フレネルレンズ（第4等）で、現在も現役で使用しています。また、灯塔は、中世ヨーロッパのお城を思わせるような全国でも珍しい造りとなっており、まわりの樹々とマッチしたモダンな雰囲気을漂わせています。

大正時代に建設された灯台は全国に39基ありますが、建設当時の姿が残されている貴重な灯台です。

みちのく灯台プロジェクト

大間埼灯台100周年記念関連事業のご紹介

青森海上保安部交通課

青森海上保安部では、大間埼灯台が本年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、各種の大間埼灯台点灯100周年記念関連事業を実施しますので、その概要を次のとおりご紹介します。

●「灯台絵画コンテスト2021」青森特別賞

青森海上保安部では、公益社団法人燈光会が主催する「灯台絵画コンテスト2021」の開催にあわせ、同コンテスト入賞作品以外の作品のうち、「大間埼灯台のある風景」を描いた作品の中から、特に優れた作品を選定のうえ表彰することとしました。

授賞式は本年11月1日に大間崎で開催予定の大間埼灯台点灯100周年記念式典にて実施し、入賞者には賞状及び副賞を贈呈いたします。また、対象作品を提出された方には、お礼として粗品（大間埼灯台点灯100周年記念缶バッジ）を進呈いたします。

●大間埼灯台カードデジタルの提供開始

電子データで提供中の灯台カードDigitalに
関し、新たに大間埼灯台カードDigitalの提供
を開始しました。

大間埼灯台は本州最北端の大間崎から約600メートル沖合の弁天島に位置しており普段は同島に行くことが出来ませんが、大間埼灯台カードは、大間埼灯台が視認できる場所にある大間崎レストハウスや津軽海峡フェリー大間ターミナルのほか、大間埼灯台で使われていたフレネルレンズが展示されている大間町の北通り総合文化センター内に掲示されている二次元コードを適宜の方法で読み込み、専用ページにアクセスして電子データをダウンロードし、入手することができます。

● 大間埼灯台点灯100周年記念パネル展

「航路標識の歴史と大間埼灯台100年の歩み」津軽海峡を照らして100年」と題したパネル等を作成、青森海上保安部庁舎、大間町役場、津軽海峡フェ

リー大間ターミナルのほか北通り総合文化センター内に展示し、多くの来庁者の方々に見ていただいております。

青森海上保安部は、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。



パネル展の状況（青森海上保安部庁舎）



パネル「大間埼灯台点灯100周年」

航路標識の歴史と大間埼灯台100年の歩み

反江

明治

A vertical timeline illustrating the Meiji Restoration. It features a central vertical axis with a wavy line representing the sea. The timeline is divided into two sections by this line. The top section, labeled '明治' (Meiji) on the right, includes the years 1860, 1870, 1880, and 1890. The bottom section, labeled '明治' (Meiji) on the left, includes the years 1820, 1810, and 1800. A small black dot is placed on the timeline at the year 1868, corresponding to the Meiji Restoration. The timeline is flanked by two vertical bars, one on the left and one on the right, both labeled '明治' (Meiji) at the top.



「世界の灯台」
発行所：成山堂
写真の出展
(フランス)
コルドアン灯台

一六二二年
フランス西海岸に、現在で
も最も美しい灯台の1つに数
えられているゴルドアンの灯台
が建設された。

一八三三年
ツルネルンズが考案され
る。

第1号灯器

の出展
：「世界の灯台」
所：奥成山堂書店



一八五三年
ペリー提督率いる米国軍艦
4隻が浦賀に入港。

一八五八年
アメリカ、オランダ、ロシア、
イギリス、フランスと修好通
商条約を締結。神奈川、長崎、
函館、兵庫、新潟の5港を開
港。

一八六六年
アメリカ、イギリス、フランス、オランダと江戸条約締結。
江戸幕府は、この条約で外航船の安全の確保のため、灯台の設置を約束。



【初代】
観音崎灯台
(神奈川県
横須賀市)】



ランソウ
レオン・
ガエルニー]

一八六八年(明治元年)
ヴェルニエを技師長とする
フランス人技術者集団により
観音堂に我が国初の洋式灯
台の建設が始まる。



【神子元島灯台
(静岡県下田市)】

一八七〇（明治三）年
イギリスの技術者フランク・スミスにより、30基の灯台が建設され、我が国の灯台創世記の基礎を作る。

一八八四年(明治一七年)
初の日本人技術者による灯
台が鞍碕に建設される。

一九〇四年(明治三十七年)
日露戦争勃発。

一九一四年(大正三年)
第一次世界大戰勃發。

一九二〇年(大正九年)
大間埼灯台の建設が始まる。

提供：【(初)

大間埼灯台
(青森県下北郡大間町)
旭光会 昭和7年ころ撮影

一九二一年(大正一〇年)
大間埼灯台初点灯。
大間埼霧信号所業務開始。

日本初の電波の灯台である
無線標識局が尻屋崎、恵山
岬、鉦ヶ崎に設置。

大間崎無線方位信号所(中
波)を設置。



【カムフラージ
室戸岬灯台

【一九三九年(昭和十四年)
第二次世界大戦勃発。】

一九四五年(昭和二〇年)
第二次世界大戦終戦。
大間崎灯台、戦災により大
破。



【大久保初代長官
による庁旗掲

一九五二年(昭和二十七年)
大間埼灯台、十勝沖地震により被災。

一九五三年(昭和二八年)
二代目となる現在の大間埼
灯台に建て替え。

大間埼灯台において船舶気象通報業務開始。

一九五六年(昭和三十一年)
日本初の無人灯台(伊島灯台)完成。

一九六四年(昭和三九年)
大間崎灯台の管理を滞在管
理(四人が一週間交代)に移
行。

大間崎無線方位信号所
(リーダービーコン)を設置。



白熱電球を光源にLED光源の省エネルギーの太陽電池

一九八九年(平成元年)
灯台にLED灯器を使用。

一九九一年(平成三年)
大間埼灯台の管理を見回
り管理(無人化)に移行。

大間埼灯台に「J-M」灯器
を使用。(白熱電球をメタル
ハライドランプに変更。)

二〇〇六年(平成一八年)
大型太陽電池設置により全
国の灯台における滞在勤務
が全て解消。



メタルハロゲンランプに
た光源にした
太陽電池作



ドランプを使用し、光源を採用し、

二〇〇九年(平成二十一年)
大間埼灯台にLED灯器を
使用。
大間埼霧信号所を廃止。



新しい電源を

二〇一八年(平成三〇年)
灯台一五〇周年。

【ライトアップ】

Year	Number of people aged 65 and over (million)	Period
1960	10.5	平成
1970	12.5	
1980	14.5	
1990	16.5	
2000	19.5	令和
2010	22.5	
2020	25.5	

灯台をめぐるまなざしの変遷

— 犬吠埼灯台を事例に — (13)

The Transitions of the Tourist Gaze around Lighthouse: A Case Study of Inubosaki Lighthouse

一般会員 關 愛里

本原稿は、一般会員の關愛里様が獨協大学外国語学部交流文化学科在籍中に観光研究ゼミに所属され、灯台と観光について調査研究をされた論文で3回に分けて掲載します。

第1章 はじめに

1. 研究の背景と目的

1990年代後半以降、日本において産業遺産の観光資源化が高まっている。近年においては、「富岡製糸場と絹産業遺産群」(2014年)や「明治日本の産業革命遺産 製鉄・製鋼、造船、石炭産業」(2015年)が世界遺産に登録されるなど、産業遺産が観光対象とされる動きがみられる。産業遺産は、国際産業遺産保存委員会(TICCIH)が2003年に採択したニジニ・タギル憲章において、「歴史的、技術的、社会的、建築学的、あるいは科学的価値のある産業文

化の遺物から成る。これらは、建物や機械類、作業場、工場及び製造所、炭鉱及び処理精製場、倉庫や貯蔵庫、エネルギーを製造し、伝達し、消費する場所、輸送とその全てのインフラ、そして住宅、宗教礼拝や教育のような産業に関する社会的活動のために使用される場所から成る」(TICCIH 2003)と定義されている。この定義から考えると、産業遺産には、かつて炭鉱の島として機能していた軍艦島などの鉱業に関する施設から、現在も機能するダムなどのインフラ施設まで、様々なものが含まれるといえる。そのような産業遺産を観光対象とする観光形態は、「産業観光」と呼ばれる。産業観光とは、日本国内では早くからその価値に着目した須田によれば「歴史的文化的価値のある産業文化財(古い機械器具、工場遺構等のいわゆる産業遺産)、生産現場(工場、工房、農・漁場等)、産業製品を観光対象(資源)として人的交流を促進す

る観光活動」(須田 2015, 8)と説明されている。

産業遺産は、本来観光の対象として建設されたものではない。ではそれらが観光対象とされていく過程で、どのように価値づけや意味づけが行われているのだろうか。すでに産業遺産をめぐる価値づけや意味づけに関しては、様々な研究が行われている。しかし、これらの既存研究では、主に炭鉱や鉱山など鉱業の遺産を対象として、本来の役割や機能を終えた施設をめぐる価値づけや意味づけについて論じられてきた。先述のとおり、産業遺産にはかつて機能していたものだけではなく、現在も機能し役割を果たしている多種多様なものも含まれるが、それらをめぐる価値づけや意味づけについての研究は十分に行われていない。

そこで本稿では、これまで研究されてこなかった、現在も機能し役割を果たしている建造物が産業遺産とされている事象を対象とし、それらをめぐる価値づけや意味づけについて論じる。観光研究においては、観光対象となる事物に対して社会的に価値づけや意味づけが行われることについて、アリーの「観光のまなざし」論をはじめとして様々な研究が蓄積されてきた。アリーは、観光の体験の一部はまなざしを投げかけることであり、このような観光のまなざしは、社会的に

構造化され組織化されると述べている(Urry, 1990/1995 加太訳)。本研究は、このような議論を参照しつつ、現在も機能している産業遺産をめぐるまなざしの変遷を追うことで、これまでの研究にはない産業遺産の価値づけや意味づけについて明らかにすることを目的とする。これらの作業を通じて、産業遺産と観光をめぐる研究に新たな視点をもたらすことを試みたい。

1 文化庁HP「日本の世界遺産一覧」(最終閲覧日2020年12月28日)

[https://www.bunka.go.jp/seisaku/bunkazai/shokai/sekai_isan/ichiran/]

2. 研究の対象

本研究では、現在も機能している産業遺産のうち、近年、観光資源として活用する動きが強まっている灯台を対象として取り上げる。灯台は、船舶交通の安全を守る航路標識の1つであり、それらは海上保安庁によって管理されているが、GPS等の航海計器の発達等による航路標識としての必要性の低下によって、現在灯台の存在意義は薄れつつあると言われている。²こ

のような背景のもと、灯台の価値を再認識し、観光資源として活用する動きが強まっている。海上保安庁は、2018年4月「第4次交通ビジョン」において、灯台の歴史的・文化的価値を改めて認識し、地方公共団体などによる灯台の観光資源としての活用等を積極的に促す「灯台観光振興支援」が掲げられたと述べている（海上保安庁 2019）。さらに、自治体による灯台の観光資源として活用の動きもみられ、2018年11月に「灯台ワールドサミット」が三重県志摩市で初開催された。ここでは、歴史的灯台の観光資源の活用を促進し、その灯台を次世代に引き継ぐために連携する旨の覚書が、志摩市、御前崎市、出雲市、そして、銚子市の4市長によって結ばれたという（海上保安庁 2019）。このように、近年灯台は、観光資源としての活用の動きが高まっているのである。

本研究では、産業遺産としての観光資源化が進む灯台のなかでも、犬吠埼灯台を対象にする。犬吠埼灯台は、1874年に千葉県銚子市に建設され、現在も航路標識としての機能を持つ灯台である。2008年度に、経済産業省が公表した「近代化産業遺産群 続33」において、「安全な船舶交通に貢献し我が国の海運業等を支えた燈台等建設の歩みを物語る近代化産業

遺産群」として近代化産業遺産に認定された（経済産業省 2008）。また詳しくは後述するが、日本全国に16基ある見学できる灯台の1つであり、その16基のうち、ほぼすべての年度において年間参観者数が最多となっている。さらに地元銚子市をはじめとした自治体や市民団体によって、観光資源としての活用や保存の取り組みが行われている。例えば銚子市は、先述の「灯台ワールドサミット」において覚書を結んでおり、また市民団体である犬吠埼ブランドン会は、犬吠埼灯台の保存や活用のための活動を行っている。

このように、犬吠埼灯台には毎年多くの観光客が訪れ、自治体や市民団体による観光資源としての活用の取り組みが積極的に行われている。その意味で産業遺産化と観光資源化が進む全国の灯台の代表例ともいえ、この灯台に対する様々な意味づけや価値づけを考察することは、本研究の目的においても興味深い事例を提供してくれると考えられる。

2 日本財団HP「海と灯台プロジェクトとは」（最終閲覧日2020年12月11日）

[<https://toudai.unihijp/project/>]

3. 研究の方法

研究の方法は、犬吠埼灯台周辺でのフィールド調査、関係機関へのインタビュー調査、そして新聞記事の内容分析である。まず、犬吠埼灯台および併設されている灯台資料展示館周辺におけるフィールド調査を行った。そしてインタビューでは、灯台の公開に関する業務を行っている(公社)燈光会、犬吠埼灯台の保存・活用などの取組を行う市民団体「犬吠埼ブランドン会」、犬吠埼灯台のある銚子市の観光に関する事業を行っている銚子市役所観光商工課と(一社)銚子市観光協会を対象に、犬吠埼灯台についての情報を収集した。新聞記事の内容分析では、「ヨミダス歴史館」(読売新聞)と「聞蔵Ⅱビジュアル」(朝日新聞)の2つの新聞記事データベースを用いて、キーワード「犬吠埼灯台」を含む記事を検索し、抽出された新聞記事の記述内容の分析を行った。新聞記事の内容分析は、同じ媒体での長い年月を通じた比較が可能であることから、犬吠埼灯台をめぐるまなざしの変遷を捉えるのに適していると考えられる。

以下本論文では、第2章で、産業遺産という概念について整理するとともに、既存研究について紹介する。第3章と第4章では、フィールド調査やインタビュー

調査で収集した情報をふまえて、灯台の概要、そして銚子と犬吠埼灯台の概要について整理する。また第5章では、新聞記事の内容分析を行い、その結果から犬吠埼灯台をめぐるまなざしの変遷について考察する。そして第6章では、本論文全体のまとめと結論を述べる。

第2章 産業遺産について

1. 産業遺産という概念

まず本章では、産業遺産という概念について整理していく。産業遺産という概念は、元々はイギリスにおいて提唱された概念である。木村によると、1973年にイギリスで開かれた第1回「産業遺産保護のための国際会議」において、産業遺産という概念が公式の場で提唱され、それをうけて、産業遺産の保護などを目的とした国際産業遺産保存委員会(TICCIH)が設立されたという(木村 2009)。また安村によると、イギリスの政府や自治体、観光や教育を目的とした産業遺産の活用を狙って、ヘリテージ・パークを創設したことをきっかけに、「産業遺産観光」がイギリス全土に流行し始めたという。主に産業遺産は、博物館化やホテル・飲食施設への再利用が行われ、ま

た、新施設やアトラクションとの組み合わせなどにより、学習・体験型施設として活用された（安村 2011）。その後、イギリス国内外でも、産業遺産は観光対象として活用され始めた。

日本では、1980年代前後に産業遺産や近代化遺産といった概念が用いられ始めた。木村によると、1977年に産業考古学会が設立され、1980年前後には市民レベルでの産業景観の保存運動が起り始めたが、この時点では、産業遺産と近代化遺産の両方が用語として用いられていたという（木村 2009）。森嶋によると、産業遺産は、欧米で広まった industrial heritage の概念を日本に持ち込んだものであり、近代化遺産は、1990年に文化庁によって用いられ始め、日本で生まれ広まった概念であるという。また、それらが表すものは似ているが、特定の産業に結び付かない建造物も含めて、「日本の近代化」の文脈から価値づけたものが近代化遺産であるとされている（森嶋 2011）。

その後、それらの概念は、1990年代後半以降に社会的に広く知られるようになり、2000年代後半以降、社会的関心が高まっている。それは、産業遺産や近代化遺産に関する新聞記事数の分析において明ら

かにされている。木村によると、それらの記事数は、1980年代から登場し、1990年代後半から増加し始め、2000年代前半には若干落ち着くが、後半には大幅に増加しているという（木村 2014）。

また木村は、それぞれの記事が登場し、増加した背景について明らかにしている。産業遺産に関する記事は、1997年に設立された産業考古学会に関する記事を中心に1980年代から登場した。そして、経済産業省が近代化産業遺産の認定の取り組みを行ったことなどにより、2000年代後半において、その記事数が大幅に増加している。一方で、近代化遺産の記事は、文化庁が近代化遺産という造語を作り、「近代化産業遺産総合調査」が開始された1990年から出現した。そして、1996年に文化財保護法の改正により、明治以降の近代建築物が届出に基づいて登録できるようになったことで、その記事数が増加したと述べている（木村 2014）。このように、産業遺産や近代化遺産に関する新聞記事は、経済産業省による近代化産業遺産の認定や文化財保護法の改正などを背景として、1990年代後半から増加し始め、2000年代後半には大幅に増加したのである。このことから、産業遺産や近代化遺産といった概念が、1990年代後半以

降に社会的に広く知られるようになり、2000年代後半以降に社会的関心が高まっているといえる。一方で、それらへの関心は、文化庁や経済産業省などの中央行政によってのみつくられたわけではない。木村は、早い地域では1980年代から、産業遺産を活かした「産業観光」によるまちづくりなどが行われており、

中央行政の動きは、地方や民間の地道な取り組みを後押ししていくものであったと述べている（木村 2014）。つまり、中央行政の動きに加え、地方や民間の取組によって、それらの概念への社会的関心が高まっているのである。

ここまで整理してきたように、産業遺産という概念は、元々はイギリスにおいて提唱され、そして観光や学習を目的とした産業遺産の活用が行われた。その後、イギリス国内外でも観光対象として活用されるようになった。日本では、1980年代前後から産業遺産や近代化遺産といった概念が用いられるようになり、市民による産業景観の保存運動が起こり始めた。そして、それらの概念は、文化財保護法の改正や近代化産業遺産の認定などの中央行政による動きに加え、地方や民間の取組によって、1990年代後半以降に社会的に広く認知され、2000年代後半から社会的な関心が

高まっている。産業遺産や近代化遺産といった概念の社会的認知や関心の高まりは、犬吠埼灯台をめぐるまなざしの変遷において、産業遺産としてのまなざしを向けられるようになったことに影響を与えているのではないかと考えられる。

2. 産業遺産の価値づけに関する諸研究

次に、産業遺産をめぐる価値づけや意味づけに関する諸研究について述べる。既存研究では、主に炭鉱や鉱山などの本来の機能を終えた施設をめぐる価値づけや意味づけについて論じられてきた。例えば木村は、軍艦島の意味づけをめぐる変化の背景に、どのような社会的な力学が作用しているのかについて明らかにした（木村 2007）。その中で、「まなざし」の概念を用いて、軍艦島をめぐる多様な意味づけを分析し、様々なまなざしの主体の中には、軍艦島に対して「産業遺産としての軍艦島」や「故郷としての軍艦島」といった幾通りものまなざしが存在し、軍艦島の活用において時には戦略的に異なるまなざしを取り込むなど、様々なまなざしのヘゲモニーをめぐる葛藤を経験していることを明らかにしている（木村 2007）。また平井は、日本の産業遺産がいかなる社会的文脈の下で、

どのような形態をもって観光資源化されてきたのかについて、複数の炭鉱や鉱山の遺構の事例を取り上げ比較研究し、通時的なプロセスとして明らかにしている（平井 2017）。炭鉱や鉱山の閉山直後は、経済的価値を重視した観光資源化が行われていたが、1990年に入り、文化庁による近代化遺産関連の施策によって、それらの文化的価値が地域社会に伝えられた。

その結果、観光は、それらの保存のための手段や、地域社会内部における保存のための合意形成を図る手段として位置づけられるようになり、その中で、多様な文化的価値がナショナル、ローカル双方のレベルにおいて構築されるようになったという（平井 2017）。

これらの既存研究では、炭鉱や鉱山などの産業遺産が本来の機能を終え、保存・活用されていく過程における、価値づけや意味づけについて論じている。一方で、第1章で述べたように、産業遺産にはかつて機能していたものだけではなく、現在も機能し役割を果たしている多種多様なものが含まれる。それにもかかわらず、現在も機能している産業遺産をめぐる価値づけや意味づけについての研究は十分に行われていない。本研究において、現在も機能している産業遺産である、

犬吠埼灯台をめぐるまなざしの変遷を追うことにより、これまでの研究にはない産業遺産の価値づけや意味づけについて明らかにすることは、産業遺産と観光をめぐる研究に新たな視点をもたらす上で意義があるといえる。

第3章 灯台の概要

1. 灯台の歴史と現在

(1) 灯台建設のはじまり

前章では、産業遺産という概念について整理し、産業遺産の価値づけに関する既存研究について述べた。本章では、灯台の概要について整理する。まず、日本における洋式灯台建設のはじまりについて述べていく。現在、岬や港湾などでみられる洋式灯台が建設されたきっかけは、日本が開国されたことにある。藤岡によると、1854年の日米和親条約で鎖国が終わり、下田・函館の開港が、1858年の日米修好通商条約で神奈川・長崎・新潟・兵庫の開港が決定し、外国船が往来するようになったことが、日本における洋式灯台建設に関係しているという（藤岡 2015）。開国後に起こった下関事件の收拾のために結んだ条約によって、洋式灯台の建設が決定した。開国された日本

国内では、西洋人の来航に対する攘夷があり、1863年に長州藩が関門海峡を通行する列強の商船を砲撃する下関事件が起こった。その収拾のため、1866年に徳川幕府とフランス・オランダ・アメリカ・イギリスの間で改税約書（江戸条約）が結ばれ、列強によって佐多岬・伊王島・潮岬・檜野崎・神子元島・観音崎・劔崎・野島崎の8箇所で灯台の建設が求められたという（藤岡 2015）。

改税約書で灯台の建設が決定したが、当時の日本には洋式灯台建設のための技術はなかったため、フランスやイギリスの技術を導入した。西協によると、幕府は灯台建設の決定後、フランスに灯台機械の発注、イギリスに灯台機械の購入と技術者招聘の斡旋を依頼したという（西協 2015）。その後、お雇い外国人であるフランス人やイギリス人らによって、洋式灯台の建設が進められた。徳川幕府の崩壊後は、明治新政府がこの事業を継承し、1869年2月11日にフランス人のヴェルニー、フロラン達によって、日本最初の洋式灯台として観音埼灯台が完工した。その後、フランス人によって4基の灯台が建設された他、ブラントンを中心とするイギリス人技術者によって灯台が建設されていたという（西協 2015）。

このように、現在みられる洋式灯台は、開国後に結ばれた改税条約において建設が求められたことがきっかけとなり、イギリスやフランスの技術を導入して建設され始めたのである。

(2) 灯台建設の活発化

幕末から明治の初めにかけて、改税条約の求めにより西洋技術を導入した洋式灯台が建設され始めたが、その後、日本は灯台の重要性を認識し、より多くの灯台を建設するようになった。藤岡によると、灯台は、日本の富国強兵や殖産興業にとっても重要であると考え、明治新政府は1870年創設の工部省に灯台寮（のちの灯台局）を設け、1870年から78年までの工部省の年間予算の20%から45%が灯台建設に割り当てられていたという（藤岡 2015）。多くの予算が灯台建設に当てられ、政府により灯台の建設が推進されていく中で、地域などからの要望で灯台が建設されるようにもなっていた。経済産業省によると、西洋諸国からの要求で大型船舶の航路に沿って洋式灯台の整備が進められ、海運の発展による振興を願う地域からの陳情、海軍の要請、海運業者の要望などによって、全国的に洋式灯台の建設が進み、官設の灯台だけでなく、民間による灯台建設も行われたという（経済産業

省（2008）。その後、日本の海運が発展したことにより、灯台の建設がさらに進んでいった。西脇によると、日本は、1905年には世界第6位、1919年には世界第4位、翌1920年には世界第3位の海運国に進出し、それに伴い灯台建設は活発化し、日本の沿岸灯台網の骨組みがおおよそたちづくられたという（西脇 2015）。

このように、灯台の重要性を認識した日本は、多くの予算を割り当て灯台の建設を推進した。また、政府によってだけでなく、民間による灯台建設も行われるようになった。さらに、日本の海運の発達に伴って、灯台の建設はより活発化していったのである。

(3) 灯台の現在

ここまで整理してきたように、改税条約による洋式灯台の建設後、多くの灯台が建設されていたが、現在、灯台の必要性は低下している。大槻らによると、1980年代からGPSの開発が急激に進んでいることにより、新設される灯台は減り、2000年代以降に新設された灯台は1基のみであるという（大槻 2006）。新設される灯台が減少するだけでなく、航海計器の発達・普及などの環境変化に対応し、効率的な予算の執行のために必要性が低下した灯台の廃止も

行われており（海上保安庁 2016）、今後2024年までに約300基の灯台が廃止されることが決定しているという³。

このような状況の中、先にも述べたが、2018年4月に海上保安庁の今後の海上安全政策の方向性等を示す「第4次交通ビジョン」において、海上安全思想の普及を図るために地域の灯台の果たしてきた機能などを紹介することは、少なからず地域の観光振興にも寄与するとして、「灯台観光振興支援」が今後重点的に取り組むべき事項の1つに掲げられた（海上保安庁 2019）。「灯台観光振興支援」では、灯台の歴史的、文化的価値を改めて認識し、地方公共団体等と連携して、灯台の公開の拡大を図り、また、灯台の歴史等の情報発信などを推進するなど、灯台の観光資源としての活用などを積極的に促すことが目指されている（交通政策審議会 2018）。またそれによって、海上安全思想の普及を図り、これにより地域活性化にも一定の貢献を果たしていくとされている。加えて、2018年11月には、歴史的な灯台を観光振興に活かす方策を議論することを目的に「灯台ワールドサミット」が三重県志摩市で初めて開催された。そこでは、志摩市、銚子市、静岡県御前崎市、島根県の出雲市の市

長によって、歴史的灯台の観光資源としての活用を促進し、その灯台を次世代に引き継ぐために連携する旨の覚書が結ばれたという（海上保安庁 2019）。

このように現在灯台は、GPS等の航海計器の発達などによって、新設される灯台数の減少や灯台の廃止がみられ、航路標識としての必要性が低下している。

そのような状況の中で、「灯台観光振興支援」が海上保安庁の今後取り組みべき事項とされ、また「灯台ワールドサミット」が開催されるなど、灯台の観光資源としての活用が注目されているのである。灯台が観光資源として活用されている事例については、次節で詳しく述べていく。

3 日本財団HP「海と灯台プロジェクトとは」（最終閲覧

日2020年12月11日）

[<https://toudauminohi.jp/project/>]

2. 灯台と観光

(1) 灯台の公開

灯台が観光資源として活用されている事例には様々なものがあるが、その1つが灯台の公開である。海上保安庁によると、現在は地方公共団体等による灯台の

一般公開や、のぼれる灯台として全国16箇所の灯台を公開している灯台参観事業が、（公社）燈光会によって行われているという（海上保安庁 2019）。（公社）燈光会は、1915年、航路標識事業の発達の助成や航路標識に関する知識の普及を図ることを主目的に設立され、灯台に関わる多くの事業を行っている⁴。

灯台参観事業の歴史は古く、洋式灯台が建設された当初から行われていたとされている。（公社）燈光会によると、灯台の参観は、灯台で勤務する職員が案内する形で明治初期から行われていたという。第二次世界大戦後には、一般の観光熱の高まりとともに灯台の参観者数も急増し、灯台職員が灯台参観の対応をすることによる本来の業務への支障が懸念された。そのため、1948年4月から、航路標識事業の周知広報業務の一環として、（公社）燈光会が灯台参観業務を行うことになり、その職員をおいて犬吠埼・観音崎・城ヶ島の3灯台で参観業務を行ったという（公社）燈光会 2015）。その後、参観灯台の箇所数は増減し、現在では全国16箇所で開催されている。

全国の灯台参観者数の推移は、図表3-1の通りである。この図をみる際、考慮すべき点が2つある。1つ目は、全国の参観灯台の箇所数が年度ごとに増減し

ている点である。参観灯台の箇所数について、1949年度は14基、1955年度は7基、1959年度は12基、1963年度から1974年度までは11基、1975年度から1995年度までは10基と増減している。一方で、1996年度から2000年度までは11基、2001年度から2003年度までは13基、2004年度から2006年度までは14基、2007年度から2017年度までは15基、そして2018年度から2019年度までは16基であり、参観灯台の箇所数は増加している。このような年度ごとにおける参観灯台の箇所数の増減によって、参観者数も変動しているといえる。また考慮すべき点の2つ目は、参観者数の計上方法である。2007年12月までは、参観者数に大人と小人を計上していたが、2008年1月以降は大人のみを計上している。そのため、2008年1月以降の参観者数は、それ以前と比べて少なくなっていると考えられる。

これらの点を考慮しつつ図表3―1をみていくと、1949年以降、参観灯台の箇所数は増減しているものの、参観者数は大幅に増加している。そして、1974年の約180万人をピークに微減し、1992年以降は減少傾向にある。1996年以降、参観灯台の

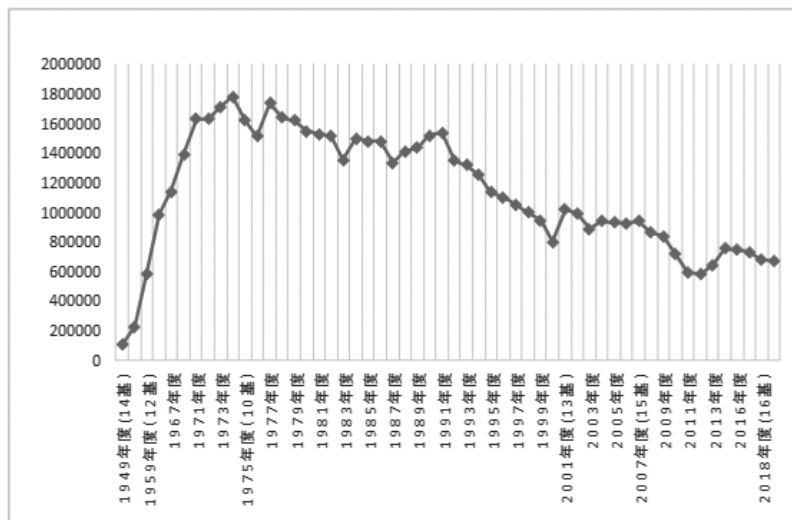
箇所数は5基増加しているにも関わらず、参観者数は減少し続けているのである。一方で、国土交通省がインフラ施設を観光するインフラツーリズムとして捉えた全国のインフラ施設には、2017年に約160万人が訪れ、このうち、灯台は約47%（約75万人）であり、ダム（約29万人）や港湾（約39万人）を上回り最多となっている（国土交通省 2018）。インフラ施設の中では最も多くの人が訪れる、人気の観光施設である。

参観者数の推移は、日本の国内観光の流れとおおよそ関連している。日本の国内観光は、観光の大衆化を意味するマスツーリズムが始まったとされる第二次世界大戦後の1955年以降急成長した。手島によると、国内観光は1955年以降に飛躍的に成長した。1970年代には新幹線網の拡大やマイカーの増加による高速道路網の整備、1980年代には交通等インフラ整備がさらに進んだことなどが背景となって、国内観光客数は漸増していった。しかし、1990年代に入り国内宿泊者数は漸減傾向となり、2000年代以降においては、景気の影響や国際観光へのシフト、団体旅行の減少などが要因となって、国内観光は低落傾向にあり、国内旅行延人数や観光消費額、宿泊回数ほど

れも漸減傾向となっているという（手島 2008）。

このような日本の国内観光の流れを踏まえて、参観者数の推移について考察すると、1955年以降の国内観光の急成長とともに、参観者数は大幅に増加した。その後、国内観光はインフラ整備などによって1970年代、1980年代と順調に成長していったが、参観者数は、1974年をピークに微減し、1992年以降はさらに減少していった。1996年以降、参観灯台の箇所数は5基増加しているが、参観者数は減少し続けている。1990年代から国内宿泊者数が漸減し、2000年代以降は国内観光が衰退したが、その影響を受けているのではないかと考えられる。これらのことから、参観者数の減少と国内観光の衰退の時期には違いがみられるものの、参観者数の推移と国内観光の流れはおおよそ関連しているといえる。

また、全国の参観灯台のうち12箇所の灯台には、（公社）燈光会によって整備された灯台資料展示室が併設されている。ここでは、灯台のレンズ等の展示に加え、灯台の役割や歴史などの説明がされている。（公社）燈光会によると、灯台資料展示室は、航路標識の周知広報事業の一環として、日本財団からの助成を受け、地元の要望を考慮し、また地元の協力を得ながら整備さ



図表 3-1 灯台参観者数の推移

※カッコ内の数値は参観灯台の箇所数である。

また、参観者数は2007年12月までは大人と小人、2008年1月以降は大人のみを計上。

（出典：『燈光会百年の歩み』、『燈光 5・7月号』を基に筆者作成）

れたものであり、1996年度の出雲日御碕灯台を皮切りに整備が進められてきたという。この整備は、灯台等航路標識の歴史や役割についての理解、そして、航路標識の重要性等の認識によって、航路標識に関する知識の普及を図るうえで大きな成果があるとされている。最近では、特に子供たちをターゲットとした参加体験型による航路標識の周知啓蒙を目指しており、地元の紹介コーナーを設けるなど地域との連携や交流にも配慮した展示室の整備を進め、今後も地域との交流の場もしくは教育・学習の場として有効に活用されていくものとして期待しているという（公社）燈光会2015）。

これまで、灯台が観光資源として活用されている事例の1つである、灯台の公開について述べてきた。灯台参観事業は、洋式灯台が建設され始めた明治初期から行われていた。つまり、灯台の航路標識としての役割が低下し、観光資源としての活用が注目される以前から行われていたのである。また全国の灯台参観者数の推移は、日本の国内観光の流れとおおよそ関連している。1955年以降に国内観光が飛躍的に成長したことに伴って、参観者数は大幅に増加した。その後、国内観光は1970年代から1980年代までインフ

ラ整備などにより順調に成長していったが、参観者数は1974年をピークに微減し、1992年以降はさらに減少した。1996年以降、参観灯台の箇所数は5基増加しているが、1990年代から国内観光の衰退がはじまり、2000年代に入ってからさらに衰退が進んだ影響を受けて、参観者数は減少し続けている。参観者数の減少と国内観光の衰退の時期には違いがみられるが、参観者数の推移は国内観光の流れとともに変動しているのである。現在、参観者数は減少傾向にあるが、インフラリズムの施設の中では人気の観光施設となっている。また1996年度以降は、参観灯台に資料展示室が併設されるなど、観光資源としての活用に加えて、教育や学習の場としての活用が期待されている。

4 （公社）燈光会HP「燈光会とは」（最終閲覧日2020年12月10日）
[<https://www.tokokai.org/about/>]

(2) その他の活用事例

灯台が観光資源として活用されている事例は、灯台の公開の他にも様々なものがある。例として、地方公共団体が無人となった灯台官舎や灯台周辺の敷地を利

用して、観光資源として活用していることがあげられる。海上保安庁によると、島根県にある美保関灯台では、無人になった官舎を地方公共団体が整備し、レストランとして活用しているという。また、愛知県の野間埼灯台では、地元自治体が灯台の官舎跡地を公園として整備した。そして、恋人たちの間で灯台周辺のフェンスに南京錠をかけるおまじないが流行していたことから、そこには南京錠を掛けるためのミニメントが設置されている（海上保安庁 2019）。

また、「デザイン灯台」も灯台が観光資源として活用されている事例の1つといえる。「デザイン灯台」は、海上保安庁が地方自治体などと連携し、地域の観光資源や特産品などをモチーフにデザインした灯台や、港周辺の歴史的な街並みとの協調を図ることを考慮しデザインした灯台のことである（海上保安庁 2019）。それらには、地元名産の小田原提灯をイメージした小田原港二号防波堤灯台（神奈川県）や、周辺の観光戦略に合わせてレトロ風塔屋をイメージした門司西海岸五号防波堤灯台（福岡県）、そして、名勝地に配慮し展望施設を併設した門脇埼灯台（静岡県）などがあり、全国で39基の灯台がデザイン化されている⁵。

さらに海上保安庁は、平成30年10月より「灯台カー

ド」の提供を行っている。「灯台カード」は、灯台の広報や海の事故防止の啓発を図ることを目的として、歴史的価値が高い灯台を中心に150基の灯台に関する諸情報をデジタル画像としてカード化し、海上保安庁のHPから電子データによって提供されるものである（海上保安庁 2019）。「灯台カード」は、灯台の門扉などに提示されている二次元コードを読み込み、専用ページにアクセスして電子データをダウンロードすることで入手できる⁶。

加えて、「恋する灯台プロジェクト」も灯台が観光資源として活用されている事例の1つである。このプロジェクトについては、日本財団のHP「恋する灯台プロジェクト」を参考に説明していく⁷。「恋する灯台プロジェクト」は、（一社）日本ロマンチスト協会と日本財団により実施されているプロジェクトである。灯台を「ふたりの未来を見つめる場所」と定義し、「ロマンスの聖地」へと再価値化していき、日本全国の灯台から、ロマンスの聖地にふさわしい灯台を「恋する灯台」として、灯台がある地域を「恋する灯台のまち」として認定するというものである。それにより、地域の観光資源としての灯台の価値を見直し、灯台に訪れる人々を増やして海への関心を高めていくことが目的

とされている。2016年度から認定が始まり、現在は49基の灯台が「恋する灯台」に選ばれている。

2017年には「恋する灯台サミット」が開催され、「恋する灯台のまち」認定自治体や観光業界などの関係者が集まり、これまでにない灯台の活かし方や新たな発想についてパネルディスカッションなどが行われた。また、2018年には「恋する灯台キャンペーン」が実施された。これは、全国の「恋する灯台」をふたりに訪れて、記念撮影をし、その写真を各地に設置されたロマンステーションで見せると記念バッチがもらえるキャンペーンで、「恋する灯台」に訪れる人々を増やすための取り組みであった。「恋する灯台」として認定された灯台では、様々なイベントが行われることもある。例えば、2018年度に認定された千葉県飯岡灯台では、灯台とその周辺がライトアップされる「恋するライトアップ2020」が、2020年12月15日から2021年2月14日まで行われている⁸。このように、「恋する灯台プロジェクト」では、灯台に「恋する灯台」という新たな価値づけを行うことで、地域の観光資源としての灯台の価値を見直し、灯台に訪れる人々を増やすための取組が行われている。他にも、地元の企業や観光協会が主体となって、灯台を巡

るツアーが実施されるなど、灯台の観光資源として活用には様々なものがみられる。

これまで、灯台が観光資源として活用されている事例について整理してきた。その代表例ともいえる灯台の公開は、洋式灯台が建設された当初から行われており、国内観光の流れに伴って参観者数は増減してきた。また灯台の公開の他にも、無人となった灯台官舎や灯台周辺の敷地が公園やレストランとして活用されている例や、「デザイン灯台」のように灯台がデザイン化されている例もみられる。近年始まった灯台の観光資源としての活用事例には、2016年度から認定が始まった「恋する灯台プロジェクト」や2018年から始まった「灯台カード」の提供があげられる。このように灯台は、様々な方法で観光資源として活用されているのである。GPS等の航海計器の発達などによって、灯台の航路標識としての必要性が低下し、灯台の観光資源としての活用が注目される中で、灯台はさらに多種多様な方法で観光資源として活用されていく可能性があると考えられる。

5 海上保安庁HP「デザイン灯台一覧」(最終閲覧日2020年1月2日)

[<https://www.kaiho.mlit.go.jp/soshiki/koutsuu/design-top.html>]

6 海上保安庁HP「灯台カードDigital」(最終閲覧日2020年1月2日)

[<https://www.kaiho.mlit.go.jp/soshiki/koutsuu/toudai/card/>]

7 日本財団HP「恋する灯台プロジェクトとは」(最終閲覧日2020年12月9日)

[<https://romance-toudai.uminohi.jp/about/>]

8 日本財団HP「飯岡灯台(千葉県旭市)で『恋するライトアップ2020』スタート!バレンタインデーまで開催!」(最終閲覧日2020年1月2日) [<https://toudai.uminohi.jp/report/post-4072/>]

— 明治の灯台の話 (66) —

室戸岬灯台

灯台研究生

落成時の記録

室戸岬灯台は、高知県の南東端に立つ四国を代表する灯台です。明治32（1899）年4月1日の点灯開始以来、改築の記録はなく、明治期の鉄材が120年以上使われている鉄造の大灯台です。

設置当時は、日本一の高所（約145メートル）に建てられた灯台でした。灯台が高すぎると、灯火が雲



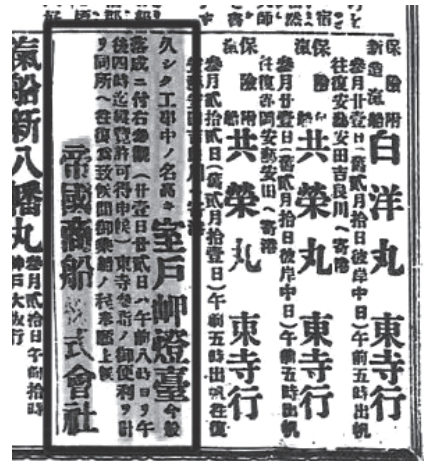
写真－1 室戸岬灯台
（令和元年11月撮影）

海や霧など気象の影響を受けやすく、最適な高さに設置すべきですが、「室戸岬燈臺は地勢上止むを得ず該位置に建築した」と、明治37年発行の航路標識管理所作成の写真集「燈臺要覧」に、高所設置の理由が明かされています。

建設の記録は、明治32年度の通信省の報告「通信省第十四年報」航路標識工事の報告に、明治30年10月1日起工、同32年3月25日竣工と見られます。建設の詳細な記録は、これまで紹介してきたように、灯台が出来た当時の地方紙に、建設現場の報告記事として数多く残されています。室戸岬灯台の建設当時、高知県には高知新聞の前身である土陽新聞が発行されていました。高知県立図書館「おてびあ」には、明治期の土陽新聞のマイクロフィルムが所蔵されていますが、室戸岬灯台の建設時期は残念ながら欠落しており、点灯開始直前の数日間のみわずかに残っていました。

まずは明治32年3月19日付け土陽新聞の第5面に、室戸岬灯台の参観の広告（資料1）が次のとおり見られます。

久シク工事中ノ名高キ室戸岬燈臺 今般落成ニ付
右参観（二十一日二十日八午前八時ヨリ午後四時迄



資料-1 明治32年 3月19日付土陽新聞
(高知県立図書館おーてび蔵)

縦覧許可を得可(候) 東寺参詣ノ御便利ヲ計リ 同所へ
往復爲致候 間 御乗船ノ程奉願上候

帝國商船株式會社

室戸岬灯台は点灯開始10日前の2日間、彼岸の中日に合わせ、記録上は竣工前ですが、灯台落成記念の特別公開を行っていたことが、この広告から判明しました。広告に書かれている東寺とは、室戸岬灯台に隣接の四国八十八ヶ所霊場の二十四番札所最御崎寺です。室戸岬では東西に対峙している最御崎寺を東寺と呼び、二十六番札所の金剛頂寺を西寺と今でも呼んでいます。

ます。

この2日後の3月21日付の第5面にも同じ広告が載せられ、灯台参観者のための臨時便航行の紹介記事が次のとおり見られます。

●共榮丸の航海 本日は 東寺祭に加へて室戸燈臺落成に付き 参詣かたがた見物に赴き 尚ほ明日も遅れて行く者多かるべければ 是等の人々の便利を計りて 帝國汽船會社の共榮丸は臨時航海を爲す由なり

記事の東寺祭とは、彼岸の法会(彼岸会)と考えられます。土陽新聞の記者は、臨時便に招待され、室戸岬灯台の特別公開を取材していました。長文の取材記事が、3月24日付の紙面に次のとおり掲載されています。

室戸紀行(上)

螺川

月の二十一・二の両日は 東寺詣でを兼ねて室戸岬の燈臺を見んとて 人々の往くこと極めて夥しければ、予もまた其見物がてら室戸二日の旅をなしぬ。

(中略)

午后一時津呂港に入る、一族の漁戸山下の小丘を擁するの辺より蘆荻の間を縫ふて東郷台の下に至るの間、戸々の酒旗春風に翻り、寸馬豆人相追随して、其様蟻蟻の群がり行くが如く、一幅の画図既に眼前に展く。衆客即ち勇躍先を争ふて陸に上り予等の一行亦相競ふて過ぐ、既にして燈臺の下に到れば、後は懸崖数百尺、危岩道を圧して墜ちんとし、前は即ち山脈の余勢迸つて遠く海中に斗出し、奇岩、怪木其間に蟠り、形勢すべて雄偉、実に得難きの絶勝なり。歩いて弘法大師一夜造りの観音に至る、これより足指漸く仰ぎ、更に上るに従つて路益々険にして、後人の頭は前人の趾を戴き、紅襪は烏帽に接し、行人皆な氣息奄々、魚貫して過ぎ、九折して漸く燈臺の所に達す。

燈臺は即ち山半にありて其地点は海面を抜くこと四百六十三呎（一呎は三尺ばかり）其位置は北緯三十三度十四分四十二秒東経百三十四度十分三十秒の所にあり。燈臺の高さは基礎より燈火まで三丈四尺四寸あり。蛇目傘大の凸面鏡二面を備へ附け其の回転は廿秒時間に一回にして明煌々たる燈光を発射すること十秒時間に一回然も其燈光の及ぶ所三十海里の遠きに達し、経費は最初六万三千圓の予定なりしも総計



資料一 土陽新聞（3月24日付）記事挿絵（高知県立図書館おてびあ蔵）

八万余圓に達すべく凸面鏡一面の費やす所にても実に一万二千圓を要せりといふ。而して一切の器械は英国ボルミンハム市のチャンス會社の製造に係り巧人目を驚かしむるに足る。之を銚子の犬吠崎、丹後の経ヶ崎等有名な燈臺に比するに其燈光の達する里程は遙かに之に勝れりといふ、以て其構造の如何に大なるかを知るべし。

燈臺地より更に上る事数十歩にして望楼あり、これ即ち軍事上の必要に依じて造る所、海軍省より特に人を派して主管せしむ。予は燈臺局の応接室に於て先発せる沖野、小倉の二氏に会し、相擁して再び燈臺及び

望楼を一周し南海の眺望を縦にし 前路に依つて再び山を下り、行人雑踏の處、露店軒を列ねて村娘の茶を売り 狸々、手踊り等の見世物ありて 客を引くの聲頗る喧囂を極めたる間を過ぎ、海濱を逍遙し、曩きに谷河知事等が泊したる旅館福光に投じ、ここに半日勞餘の脚を休めぬ

(附記の図は一秋子が実地に就て臨写したる所のものにして 第三楼の上に蜘蛛の巢の如きものあるは即ち英国製蛇目傘大の凸面鏡なり)

難解な表現や語彙が多くありますが、記事には確かに室戸岬灯台落成記念特別公開の詳細な様子が綴られています。臨時便が寄港した現在の室戸岬港から灯台まで、延々と続く蟻の行列の如く、大勢の人達が息を切らしつづら折りの急坂を登り灯台に訪れていたこと、街道沿いには彼岸詣と灯台参観者目当ての露店や見世物まで出て大盛況であったこと、英国製の一等レンズと機械の精巧さに皆が驚嘆していたこと、記事に灯台の詳細な事項が書かれていることから灯台でそれらの説明があったことなどが記事から読み取れます。

記者から、蜘蛛の巢の如き英国製蛇の目傘大の凸面鏡と特筆されたチャンスブラザーズ社製の第一等単閃光

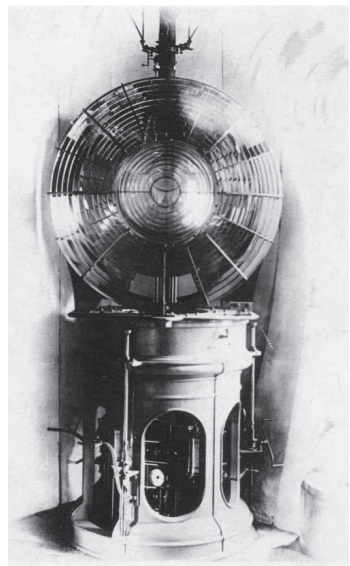


写真-2 室戸岬灯台の初代一等レンズと回転機械（燈臺要覧）

レンズは、回転機械も含め本邦初採用で、当時の灯台関係者からも注目されており、設置前に撮影された機構の全容（写真2）が前記の燈臺要覧に掲載されています。

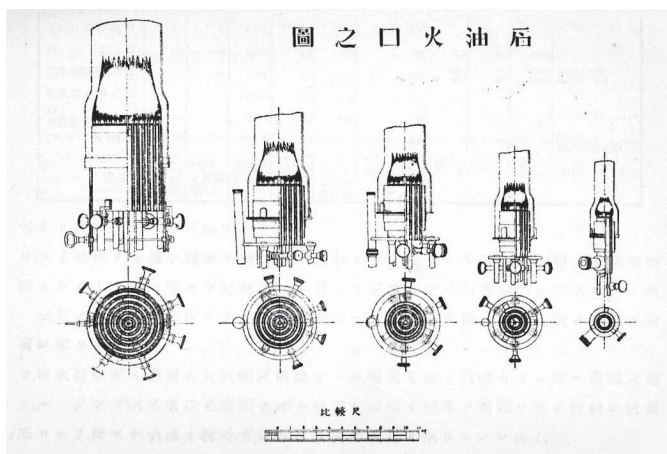
このレンズにより放たれた光は、記事のとおり海上遙か30海里（約56キロメートル）にも達し、その光達距離は日本一でした。室戸岬灯台は、設置場所の高さも機械も光達距離もみな日本一で、当時日本最強の灯火を放つ灯台でした。

灯器の変遷

この一等レンズの中にも、日本一がありました。当時最強の光を発した六重心石油灯器が設置されていた

のです。それは後にも先にも室戸岬灯台にだけ設置された最上級の石油灯器でした。

当時の石油灯器は、光を灯す^{とも}芯が単心から六重心までであり（資料3）、大型灯台にはそれまでほとんど四重心灯器が設置されていました。室戸岬灯台は、その



資料-3 単心（最右）から六重心（最左）までの火口の図（大正3年発行「燈臺」の掲載図より）

上の五重心灯器を飛び越して、六重心灯器が採用されていたのです。灯心の直径は、四重心灯器が79ミリメートルに対し、六重心灯器は132ミリメートル、炎の高さも四重心は90ミリメートルに対し六重心は152ミリメートルと約1・7倍の灯火が灯されました。

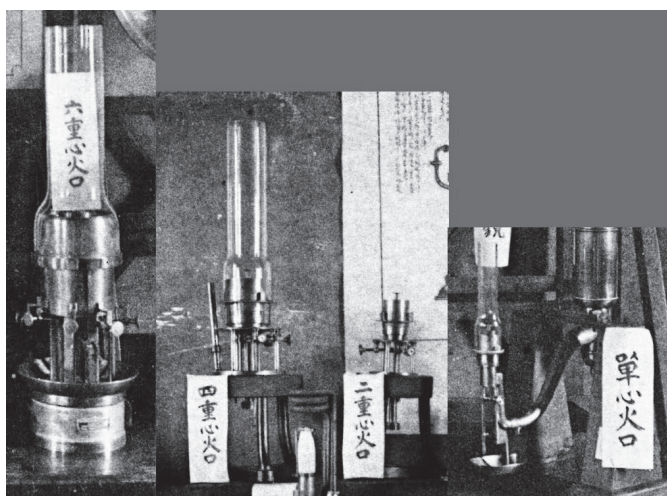


写真-3 単心から六重心灯器までの火口（明治37年発行「燈臺要覧」の掲載写真より）

灯火の熱量も同じで、燈籠内は高温と酸素不足に絶えず注意を要していたはずです。この灯火を維持するために安定した大量の給油を要し、これも初採用のポンプ式給油装置が備えられていたことが、室戸岬灯台経歴簿に記録されています。

この最強の灯器は、わずか10年で交換されていました。明治42年3月に交換された灯器は、ルックス式石油蒸発白熱灯器という最新の石油灯器でした。油の消費量は少なくつていますが、灯火は22万5千燭光から50万燭光と倍以上の明るさになっています。同年1月に輸入されたばかりで、室戸岬灯台のほか神子元島、野島埼の両灯台にも同じ3月に設置されています。

石油蒸発白熱灯器は、熱と気圧を掛けガス化させた

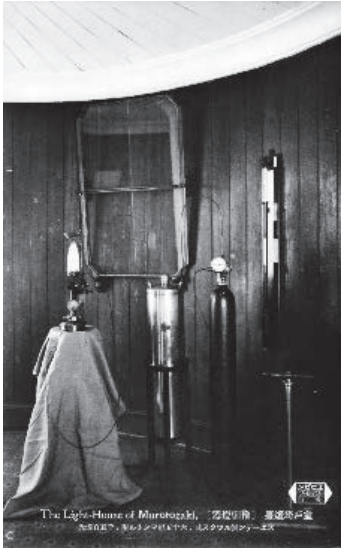


写真-4 室戸岬灯台のルックス式
石油蒸発白熱灯器（当時の絵葉書）

石油をマントル（ガス燈などの点火口にかぶせ、熱すると白光を発生する網状の筒）に吹きかけ、そのマントルを燃焼白光化させたものを光源とする石油灯器です。日本では明治37年に水ノ子島灯台ほかで採用され、室戸岬灯台のルックス式は、その改良型でした。しかし、これも8年後の大正6年12月に電球に交換され、明るさは150万燭光と3倍に増えています。ただし、当時の電力事情は今のようには安定しておらず、非常時用として灯台に残された石油灯器が、頻繁に再使用されていた事実は、当時の燈光記事に多く見られます。

写真4の絵葉書に写る室戸岬灯台のルックス式灯器も、大正期に横浜の工場でマントル上部の蒸熱器が渦巻き状に変更された改良型であることから、電球を採用していた時期の非常時用灯器と見られます。

レンズの変遷

室戸岬灯台は、レンズも次々と交換され、現在のレンズは3代目です。ただし、交換の理由は灯器のように改善されていくのではなく、不遇の交換ばかりです。

最初の交換は、昭和9（1934）年9月21日に室戸岬を襲った台風の大被災による交換でした。被災直後の室戸岬灯台の惨状が、燈光昭和9年12月号に掲載の

灯台視察記事「視察旅行日記」に次のとおり見られます。

9月28日 金曜日 晴

普段なら、あの強大な百五十萬燭光の大光芒が見える筈であるが・・・何だか不安である。本船は用心深く徐行しつゝ、室戸埼に近付く。黎明の薄明かりにやつと黒々とした全岬を見付けることが出来た。夜が次第に明けて燈臺直下に近付いて見れば玻璃板がメチャメチャになって居るのが見える。燈のない燈臺。何だか薄氣味悪く一脈の鬼氣を覚える。

午前六時室戸岬町（舊名 津呂）に上陸した。想像以上の惨状で、コンクリート造の頑丈な防波堤の一部は倒壊流失し、海岸寄りの家屋は殆んど流失若しくは倒壊して居る。山手寄にある家屋で外観無事なものも浸水しなかつた家は一戸もなく、家財道具は滅茶々々である。聞けば高知県で百幾名かの死亡者中六十幾名は此の町から出したといふ。流れ残つた僅かな家財や濡れた衣類等を淋しげに干して居るのを見ては同情の涙が湧く。海岸の樹木は勿論幾百年の齡を想はせる大きな松の木が一本残らず中途から捻切つた様になつて折れて居る。西國二十四番東寺の大伽藍も実に慘澹たる被害である。

午前七時臨臺、燈臺は玻璃板四十二枚の中二十三枚破損し、レンズの突縁は鋸の齒の様に壊れて居る。太さ一尺三四寸もある鐵製圓柱の旗竿は地上二三尺の所からポッキリ折れて、燈臺貯納室の屋根を壊して倒れて居るし、百葉箱や參觀人心得揭示板等何處へ飛んだやら跡形もない。退息所屋根瓦の大半は飛散し上から見れば廢屋の様である。當時は下の山から大きな木の枝がポンポン飛んで来るし、その物凄さは言ひ表はせぬとの事だつた。當時當直中であつた蘇鉄本さんは燈臺外廊に出る扉に押さえられて股に負傷して居られた。風速六十五米。世界記録にも未だ嘗て見ざる暴風で、當時の氣圧は六七六・一耗（中央氣象臺室戸岬觀測所の觀測も同一）で、之亦有史以来の低氣圧であつて、中央氣象臺から間違いないかと電報で照会して来た程だといふ。「氣圧がこの様に降つた時は一同耳鳴りがして頭痛を覚えた。それは高山に登つた時と同じだそうな」と、看守長金子さんは當時の物凄さを語られるのであつた。燈臺は鐵造であり退息所は石造であつて、孰れも頑丈に出来て居た爲、詰員諸氏御家族ともににお負傷なく家財其の他被害の無かつた事は何よりの幸であつた。金子さんを先頭に蘇鉄本岩堀の両氏頗る熱心に勤めて居られる様子であるが、此の復舊作業

は容易ではあるまい、玻璃板交換の爲僕等と一緒に出張した技工清水さんは僕等と同行の技工石川、吉田、両氏の応援と、羅州丸船員三人の手伝いにより早速工事に取り掛った。

視察を了へて日本八景室戸岬に下りる。此処は弘法大師由縁の地、奇岩絶壁、池沼溪澤に富んでは居るが、それに副ふるに樹があり草があればこそ眺望絶佳として八景に加はった筈であるが、枝振よき老松（こまつ）悉く倒れ流石の南洋樹物（ようしゅうのきりぎりすのまゝも）榕樹（じようじゆ）林や橋ともまがふ松並木が枯木を並べた様になつてしまつては天下の名勝形無しである。燈臺直下の海岸に天然の美と人口の美と誇つて居た室戸岬保勝會の建物も滅茶々に破損して惨状正視に堪へない状態である。嗚呼（ああ）惜しい哉（かな）と三嘆（さんたん）之を久しふしたのであつた。自然の偉力の前には人力等問題にならない。併し人の力は又頼もし、（みちみち）歸る途々見れば早くも復舊の意氣盛にバラックの土ならしをやつて居た。町役場や郵便局に立寄り見舞の言葉を呈して午後五時帰船した。本船は錨地の関係で室戸町沖に廻航碇泊した。

この時の灯台視察船は、予定の9月26日午前に横浜港を出港し、2日後の未明には室戸岬沖に到着してい

ます。出港前に室戸岬灯台点灯不能の一報が届き、復旧工事を急ぐため、途中の各灯台の視察は配給品だけを下ろし、室戸岬へ直航していたのです。室戸台風と命名された、この時の台風は日本の気象事業始まって以来最も猛烈な台風で、室戸岬では陸上で観測された最低の気圧911・9mmを記録し、大阪湾では高さ約4メートルの高潮が起こり、沿岸の工業地帯に大きな被害を与えました。死者2702人、行方不明者334人、家屋被害43万9928戸、船舶被害2万7594隻の甚大な記録が残されています。

後年の燈光には、室戸台風時の灯台玻璃板やレンズの破損は、飛び交った退息所屋根瓦の激突も原因であ



写真-5 室戸台風調査報告
高知測候所編より（国会図書館蔵）

ったとの回顧談が見られます。鋸の歯のようにギザギザに傷付いたレンズは、実は灯台設置前から既に台風に関わる記録が、国立公文書館所蔵の明治31年の公文類聚に見られます。明治31年11月、室戸岬灯台へ器械やレンズを輸送中の灯台視察船「新発田丸」が、台風に遭遇し、船内各所が大破した記録が残されています。誕生前から続く、室戸岬灯台と台風との縁は、終生途切れることはないように思われます。

また、灯台職員池田孝氏の回想録「燈臺」（昭和17年10月愛之事業者発行）には、この台風のさ中、室戸岬町には何度も津波が押し寄せていた事実が記されていました。文の中で、被災当時の郵便局長の談として、二度、三度と恐ろしい津波が襲い、第一回目の津波で鉄筋コンクリートの防波堤が破壊されていたこと、その後の壊滅していく町の惨状、阿鼻叫喚の光景、津波後の酷（むご）すぎる記述は、悲惨極まる内容でした。

室戸岬灯台の本格的な復旧工事は、同年12月から翌年の昭和10年3月まで実施し、灯台レンズの新替、退息所屋根瓦のスレートへの交換、旗竿井戸屋形の改築などの実施項目が、昭和11年3月刊行の第九回燈台局年報に記されています。この時の二代目のレンズは、日本光機が作製した日本製のレンズとなった事実は、

高知海上保安部保管の燈台局から室戸埼燈台長宛ての当時の公文書にも明記されています。

この二代目のレンズは、わずか10年の寿命でした。昭和20年、室戸岬灯台は米軍機の度重なる襲撃を受け大きな被害が出ています。前記の経歴簿には、戦災被害調査記録と題した詳細な記録が綴られ、襲撃状況が次のとおり見られます。

被襲状況

昭和二十年四月十五日午前十一時頃 敵艦載機 F
F 6 二機 南方洋上ヨリ侵入シ来リ 構内外ニ数十発
ノ銃撃ヲ受ケ 燈台胴壁ニニヶ所ノ弾穴ヲ生ズ 之実
ニ當台トシテ今次開戦以来最初ノ空襲ナリ
全年七月十七日午前十時頃 敵B 24 一機 當台北方
室戸岬測候所ヲ空襲シ 次デ最御崎寺ヲ襲ヒ 最後ニ
當台ヲ空襲 機銃掃射ノ上 南方洋上ニ脱去ス 此ノ
空襲ニ依リ 第一第二倉庫及便所ニ被害アリ
同年七月廿四日午後二時頃 敵艦載機 F 6 二機
室戸岬測候所及最御崎寺ヲ空襲後 又當台ヲ襲ヒ 数
十発ノ機銃掃射ヲナシ 南方洋上ニ脱去ス 燈台屋根
玻璃板及レンズニ若干ノ被害アリ

全年七月廿五日 第一次 午前十時頃 敵艦載機 F

F6五機及七機編隊ヲ以テ濃霧雨中ニ拘^{つか}ラズ突然侵入シ来タリ 主トシテ當台ノミヲ目標トシ 連続数回旋回機銃掃射ヲナス 之^{これ}ガタメ燈台屋根、胴壁、玻璃板、レンズ、其他被害ハ全般ニ及ビタリ

全年全月全日 第二次 午後二時頃 敵艦載機F6六七機 室戸岬測候所及最御崎寺ヲ空襲後 當台ヲ襲ヒ南方洋上ニ脱去ス 第一次ニ比シ 機数少ナク且ツ襲撃モ短時間ナリシタメ被害割合ニ少ナシ

右空襲中 所員ノ内 当直者ハ主トシテ 警報係トシテ電話ニ依ル情報ヲ得ルニツトメ 非番者ハ屋外ニアリテ之^{これ}ガ情報ニ依リ上空及海上ヲ監視シテ 重要物品及書類ノ保護或ハ家族ノ避難等ノ指揮監督ニ當リタリ 之^{これ}ガ為メ幸ニシテ物品書類ハモトヨリ 家族中ニモ一人ノ被害者モ生ゼザリキ

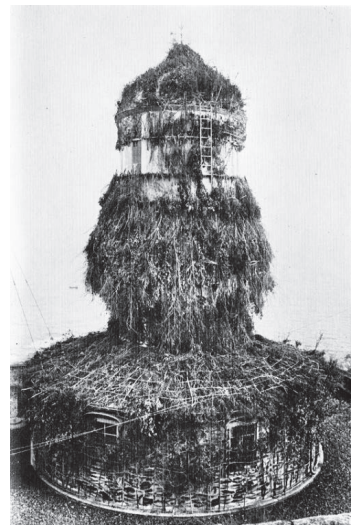
當時ノ在勤者及居住家族一覽

燈台長	標識技手	町田茂雄	五十二才
	妻	町田淑子	四十六才
	長男	町田明士	十一才
所員	標識技手	沼野 彰	五十一才
	妻	沼野ミツエ	四十七才
	長女	沼野千代子	二十才

其ノ他参考トナルベキ事項

當台上方ニアリシ陸海軍施設ハ 規模小ナリシタメカ 度々ノ空襲ニモ少シノ被害モ蒙^{モウ}ラズ ソレヨリ稍^やヤ北方ニ在ル室戸岬測候所及最御崎寺ハ建物大ナルタメカ 空襲ノ都度目標トナリ 機銃掃射ノミナラス 数個ノ爆彈ヲモ蒙^{モウ}リ被害最モ大ナリ

執拗な襲撃による室戸岬灯台の主な被害は、灯台屋根と本体への五十三発の弾穴、玻璃板四十二枚ノ内三十七枚が破損、予備硝子は保管品六枚全損、灯台レンズ數十ヶ所の脱落と損傷、回転機械への銃彈突入一ヶ所、貯油缶の上部径約三寸ノ彈穴、退息所の三十発の彈穴 瓦百四十枚 硝子戸四枚 天窓硝子二枚破損ほ



写真一6 カモフラージュされた
室戸岬灯台（灯台文化90年史）

か、倉庫等各施設の屋根スレート破損脱落に及び、被害後には職員による雨風を防ぐ程度の応急処置が取られていた記録が見られます。

写真6は、太平洋戦争中にカモフラージュした室戸岬灯台の有名な写真ですが、実際は米軍機の標的にされ5回にも及ぶ襲撃を受け、灯台は大被災していたのです。

この被災により戦後数年間は、傷付いたレンズにより灯をともしていた事実が、昭和23（1948）年10月29日付け高知新聞の灯台訪問記事に次のとおり見られます。

怒濤岩を嘯む台下の風情、南海情緒豊かなソテツや密樹のたたずまいは昔のままに変らねど、室戸埼灯台は戦争の犠牲と重なる震災の被害に、いまは痛々しい姿を四国の最南端にさらしている。米軍の機銃掃射を受けた燈籠の外ガラスは半ば、板で代用され残ったガラスの間には、無数の弾こんど亀裂がはいり、すぎに戦いの名残りどどめ、その内部には雨もりを防ぐための懸けトタンが訪れる人に無量のわびしさを與える。かんじんの水銀桶また南海地震の一ゆれに水銀をまきちらし、以後燈台の首はまわらない。回転不能で光達

距離わずか十マイル、これが明治卅二年四月一日、第一等回転燈台としてさっそうと登場、暗夜の南海洋上三十マイルに百五十万燭光の光を投げ、暗礁多い室戸埼沖のよき道案内役を果たしてき

た室戸埼燈台の変わり果てた姿なのだ。

燈台長は室戸町出身町田茂雄さん（五五）で昭和十八年七月沖ノ島燈台から転任してきた人、町田さんの室戸埼燈台での五年あまりは、二十八年の燈台生活中最も恐ろしい体験を経たわけだが、同時に五十年の歴史を誇る室戸埼燈台の受難時代でもあった。海上保安廳の計画では二十四年度中に完全復興の胸算用だが、工費は未知数、資材難の現状では、よほど復興に腰がいらねば夢に終わりそうで、室戸埼燈台の前途は決して明るくない。灯台守の相棒は森貞好さん（四二）で

（読取不能）
〇〇〇三人詰が欠員のまま、従って年中無休、連日十

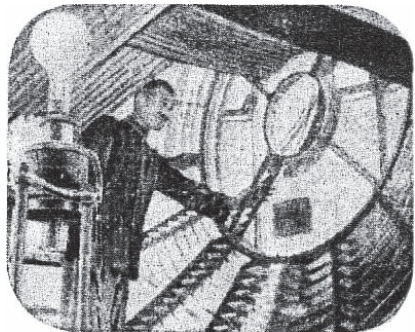


写真-7 トタン葺きの二代目レンズと町田茂雄燈台長（高知新聞 掲載写真）

二時間労働で闘い光を守っている。

記事にある南海地震とは、昭和21（1946）年12月21日に起きた昭和南海地震です。震源地は室戸岬の東方の海上となる潮岬南西約50キロメートルで、マグニチュード8・0の揺れは、室戸岬の地盤を約1・27メートル隆起させ、地震による大津波が各地にまた大きな被害を及ぼしていました。高知海上保安部の保管資料には、この南海地震による灯台の被災は記録されていませんでしたが、水銀が飛散し回転機械が完全停止していた被害が、新聞記事から明らかになりました。

この記事の翌年の昭和24年9月から待望の復旧工事が行われ、同年11月に今ある日本光機製の一等レンズが設置され、震災震災を乗り越えて再び室戸岬灯台の光達距離日本一の灯火がよみがえっています。

贅沢な造り

機器の改良や震災自然災害で、室戸岬灯台は各部が次々と交換されていきましたが、灯台も退息所も外観は、設置当初から今日までほとんど変わっていません。それは、これまで灯台職員が丹念に保守管理してきたことと、費用をかけて頑丈に造られていたことが、当

時の灯台視察員が証言しています。燈光大正15年11月号の「続視察の追憶(1)」に、大正6年の室戸岬灯台の視察の様子が見られます。記事の作者である高井恵作氏は、明治35年から航路標識管理所に勤務の古参の職員で、同視察記事の中で室戸岬灯台を次のように形容しています。

此の燈臺も豊富な豫算により、金にあかして建てられたことは、恰も塩屋埼あかと同一徹である。石材などは立派のものが、諸処に惜し氣もなく使用され、宛然城郭の観がある。

室戸岬灯台や塩屋埼灯台が建てられた明治30年代の灯台・退息所は、視察が行われた大正期の灯台に比べると、その違いは歴然です。大正3年に建造の隣の足摺岬灯台は、室戸岬灯台と同じ断崖上に建てられています。室戸岬灯台より低いコンクリート造で、退息所は木造建てでした。日清戦争以降、日露開戦までの明治30年代、潤沢な建造費により日本各地に大規模な灯台や立派な退息所が次々と建てられていきました。室戸岬灯台と同年の塩屋埼灯台は、高さ35メートルにも及ぶレンガ造日本一の灯台で、退息所は、室戸岬灯

台と同型の石造の退息所でした。岬の先端に聳え立つ巨大な灯台と堅固な造りの官舎は、高井恵作氏に強い印象を与えていたようです。

室戸岬灯台で同氏が特に取り上げたのは、惜し気もなく使用されている石材でした。城郭のようだと言える程、退息所をはじめ、囲障や石垣に大量の石が使われています。明治37年発行の写真集「燈臺要覧」の室戸岬灯台の写真(写真8)は、谷積みの石垣越しに灯台が撮影されています。室戸岬灯台は、構内に多くの石造建築が見られることから、なぜ灯台だけが鉄造で造られたのか疑問に感じる程です。

金にあかして建てられたことは、装飾にも残されています。退息所の窓に、他の時代には見られないギリシャ建築のコリント式の円柱が施されています(写真



写真-8 明治期の室戸岬灯台
(明治37年発行「燈臺要覧」掲載)

9)。それは、当時の多くの絵葉書にも写されており、今は撤去されている瀟洒な玄関の庇にも同じギリシャ建築のドリス式の円柱が建てられています(写真10)。

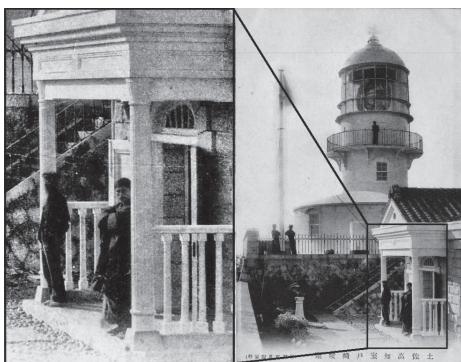


写真-10 退息所玄関庇のドリス式円柱
(設置当時頃の絵葉書より)



写真-9 退息所窓のコリント式円柱 (令和元年11月)

半菊の飾り

装飾で最も目を引くのは、灯台入口上部の半菊の飾り（写真11）です。灯台入口に半菊の飾りがあるのは、この室戸岬灯台だけです。なぜ、この目立つ場所に、菊の装飾があるのか、記録もなく全く不明です。古い写真や絵葉書には、飾りを囲む鉄板の底は写されていますが、この飾りまでは確認できず、設置時期も不明です。明治期、菊の家紋と思しきデザインは、花弁の数が異なるものも、皇室の家紋に類似するとして使用を厳しく禁じられていました。同じような菊の装飾は、能登禄剛埼灯台の記念額や回廊の支え金具（写真12）にも見られます。

すが、こちらにも付けられた意図が不明です（拙稿52「禄剛埼灯台」記事参照）。



写真11 灯台入口上部の半菊
（令和元年11月撮影）

に、点灯開始の日付が刻まれた鋳鉄製の記念額が備え付けられています。室戸岬灯台の記念額は、この入口の奥の右側扉の上部に取り付けられています。取り付けられた時期は、灯台設置の翌年の明治33年12月であることが高知海上保安部保管の国有財産台帳に記録されています。室戸岬灯台の記念額は、入口の半菊を避けるように奥に取り付けられたとしか考えられません。室戸岬灯台と同型の付属舎が円形の鉄造灯台を調べて見ると、写真13・14のように、灯台入口上部に、記念額が確かに取り付けられています。佐渡の姫埼灯台のような付属舎が六角形の鉄造灯台は、写真15・16のとおり入口上部の記念額は見当たりませんが、同場



写真12 禄剛埼灯台の記念額と
回廊支え金具の菊の装飾
（平成24年11月撮影）



写真-15 旧長崎鼻灯台（明治30年）



写真-13 旧稚内灯台（明治33年）



写真-16 大濱灯台（明治35年）

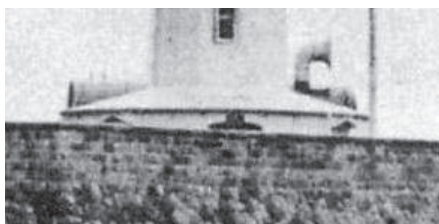


写真-14 旧鯉ヶ埼灯台（明治35年）

所のスペースが狭いため、姫埼灯台の記念額のように、やむを得ず入口奥に取り付けられたと考えられます。室戸岬灯台の場合、他のどの鉄造灯台にも見られない鉄板の底がなければ、入口上部に記念額は十分に取り付けられたはずで。

西洋の灯台には、点灯の日付が刻まれた記念額も、それが灯台入口に取り付けられている例もほとんどありません。この日本固有の灯台のスタイルは、日本最初の観音埼灯台から見られ、最初は石で作られ、灯台本体に埋め込まれていました。灯台設置に関わった横須賀製鉄所のフランス人と旧幕臣たちが、日本最初の灯台と証明できる点灯の日付を、目に付くようにとの目的で、灯台入口上部に取り付けたものと愚生は推測しています。その後、燈台寮の明治政府の役人とブラントンもこれに追従し、灯台設置後の後年に鋳鉄製で後付けしていき、灯台入口上部の目立つ場所に取り付けることが慣例化したものと見てきました。しかし、目立たない場所に取り付けられた一部の鉄造灯台の記念額は、これに矛盾します。一体、記念額とは、当時どういう意図で取り付けられていたのでしょうか？ 室戸岬灯台の入口の半菊の飾りは、何の目的で、なぜこんな目立つところに付けられたのでしょうか？ な

ぜ丸菊ではなく、半菊なのかも知全くの謎です。設置者の気まぐれで菊の家紋のような飾りを付けることは、当時の世相からは考えられません。

今回の調べでひとつ分かったことは、他のどの鉄造灯台にもない室戸岬灯台の庇^{ひし}は、この半菊を守り続けてきたことです。本来庇とは、窓・縁側・出入口などの上に設けて日光や雨を防ぐためのものです。鉄造灯台の場合、共通してある入口奥のスペースが、灯台本体への出入りの際の庇の役目を果たしています。室戸岬灯台の異例の小さな庇は、人の出入りには用を足しておらず、半菊への日光・雨を防ぐために付けられたとしか見えません。この観点から禄剛埼灯台の菊の記念額を見ると、入口上部の雨ざらしを避け、日光・雨を防ぐため、回廊や支え金具に覆われる、異例のこの高い場所（写真12）に取り付けられたように見えてきます。両灯台の菊は、覆いを設けられ秘かに守られているように愚生には感じられます。

この両灯台に共通するのは、「日本が誇る」というワードです。禄剛埼灯台は、当時の記録から見ると、日本人技術者だけで作り上げた最初の洋式灯台です。室戸岬灯台には、当時多くの日本初や日本一があります。両灯台は、設置当時、日本が世界に誇る灯台だ

ったはずです。ただし、これ以外にも日本が誇る灯台は数多くありますが、菊の飾りはありません。しかも、一方は丸菊でもう一方は半菊です。様々な憶測はできますが、灯台の菊の謎については、今もまだ分かっていません。

灯台への道

室戸岬灯台は、「むろとみさき」灯台とは読まず、「むろとざき」灯台と読みます。明治の点灯開始当時は、室戸埼灯台と称し、同じく「むろとざき」灯台と読んでいました。室戸埼が岬に変わったのは、国土地理院と海上保安庁水路部との協議による第三回地名決定の昭和42年11月です。灯台の埼から岬への変更は、北海道の多くの灯台にも見られます。襟裳岬灯台は襟裳埼灯台、恵山岬灯台は恵山埼灯台ほか、弁慶岬、白神岬、稲穂岬灯台など明治期の北海道の灯台もほとんど点灯開始当時は埼の字が使われていました。ただし、岬に変更後は、「みさき」とそのまま読み、室戸岬灯台のような「ざき」と読ませる灯台はありません。灯台がある室戸岬町が「むろとざきちょう」と呼ばれており、地域の呼び名に合わせ、「むろとざき」灯台の呼び名になったとの推論が、燈光1995年5月号記事「室

戸岬』はなんて読むの？」に見られます。

そんなこともまだ知らなかったコロナ禍前の令和元年11月、灯台記念日の特別公開の2日目に、愚生も室戸岬灯台を訪ねました。四国北西端の今治市を朝出発し、途中各地のイベントの渋滞に何度も阻まれ、もう間に合わないかとハラハラしながらの道中を経て、四国南東端に着いたのは公開終了間際でした。幸いにも短時間だけでも見られたのは、灯台のすぐ近くまで車で行けるようになったおかげでした。今は室戸スカイラインと称する海岸からの車道が出来るまでは、前記の土陽新聞のとおり、息が切れる坂道を歩いて登らなと灯台へは行けませんでした。灯台の家族は、室戸岬町（旧津呂村）までの買い出しが大変だったことが、当時の新聞や雑誌に多く見られます。また、灯台の子供たちは、大人でも大変な急坂を上り下りし津呂小学校まで毎日歩いて通っていました。前記の池田孝著の「燈臺」には、室戸岬灯台に異動してきて間もない頃の子供たちの様子が次のとおり記されています。

亜熱帯とかいっているが、なるほど日中の暑いのは驚いた。寒暖計は毎日三十七度から上に昇っている。この炎天に四百六十尺の坂道を往復する学校の子供



写真-17 買い出しから帰宅する
室戸岬灯台の家族（昭和29年写）

は、少し可哀そうである。一年生の萬里子などはくたくたになって帰って来る。

来てまだ一週間とたたないが、毎日の汗で子供等はアセモがいっぱいできた。うちの子もおとなりの子も、皆な天花粉^{てんかふん}で真白にまぶれながら走り廻っている。

あの子可愛や この子可愛や 天花粉

今回、拙稿執筆にあたり、高知海上保安部にお願いし、灯台巡回に合わせての室戸岬灯台の施設見学調査と保安部保管の記録資料の閲覧調査を予定していましたが、県外との不急不急の往来の自粛の要請（愛媛県

新型コロナウイルスまん延防止等重点措置）により断念せざるを得ませんでした。いつの日か、皆様の苦勞を偲びながら、汗を流して通った坂道をたどり、室戸岬灯台の未解明の数々を調査できる日々が来ることを、願ってやまない今日この頃です。

（明治の灯台の話 66 室戸岬灯台）

室戸岬灯台に関する多くの貴重な記録を提供いただきました高知海上保安部の土居健治次長に対しまして、この場を借りて改めて深謝いたします。



二 管 区

地元小学生が鼠ヶ関灯台で

地域学習

「灯台は漁師にとって大切」

5月20日、鼠ヶ関小学校の2年生10名、6年生6名が鼠ヶ関灯台で地域学習をしました。

本学習は、昨年度からの継続開催であり、2年生は「町探検」6年生は「灯台を鼠ヶ関の活性化に役立てることはできないか?」との視点で行われるもので、まさに「灯台活用による地域観光振興支援を通じた海上交通安全思想の普及啓発」とリンクしており、酒田海上保安部交通課としても全面に協力することとしました。

前半は、2年生に対して海上保安庁の仕事や灯台の役割を説明し、「うんこ」「海の安全ドリル」を用い、海水浴場での安全な行動をするよう呼び掛けたところ、興味津々で大盛り上がり、「事故はおこさないのじゃ!」と固い約束をしてしてくれました。

後半は、6年生に対しても海上保安庁の仕事等の説明を行ったのちに、縦梯子しかない鼠ヶ関灯台を踊場まで昇降してもらい、灯台の役割を肌で感じてもらうこととし、引率の先生と協力して6名全員が安全に昇降することができました。踊場からの眺望を堪能しつつ「遠くまで見える!」「灯台は漁師たちにとって大切な役割を果たして



灯台の役割を学び、眺望を楽しむ6年生



真剣に「海の安全ドリル」を解く2年生

いることが分かった!」等とそれぞれが地域学習の成果を感じていました。両学年とも説明者が困るような質問をしてくる等、真剣に地域学習に取り組んでおり、この児童の皆さんのアイデアにより鼠ヶ関灯台が地域の活性化に役立つとともに、海上保安庁のことももっともっと知って欲しい!願わくば、将来は海上保安官に成って一緒に仕事がしたいと思ったらしいです。

(酒田海上保安部交通課)

鯉のぼりが登れる灯台で

元気に泳ぐ！

鳥羽海上保安部は、登れる灯台（参観灯台）を2基保有しています。このゴールデンウィークにおいては、安乗埼灯台において、沢山の鯉のぼりに泳いでいただき観光に貢献していただきました。

これは、（公社）燈光会安乗埼支所の方が、毎年ゴールデンウィーク期間に鯉のぼりを安乗埼灯台に泳がせ、コラボさせていただいているもので、訪れ



泳げ！鯉のぼり君！



安乗岬園地にて

る観光客にとって、インスタ映えすることとで、大変好評となっています。

初代安乗埼灯台は、ブランドン灯台の1つで、初点灯から148年目であり、現在の2代目は登録有形文化財の登録を受けるなど歴史的・文化的価値も高く、年間約1万3千人の方が登られる名所となっています。

「今般は、コロナ禍にて灯台に登れる方が少ないのでは？」と同支所の方に伺ったところ、訪れる方の人数は、例年と変わらないとのことと、その人氣ぶりは健在のようです。

（鳥羽海上保安部交通課）

灯台活用のヒントのために

講演会「そうだったのか！

日本の灯台！」

鳥羽海上保安部は、令和3年6月9日（水）に志摩市役所会議室にて志摩市灯台活用推進協議会委員等11名に「そうだったのか！日本の灯台！」という演題にて講演会を行いました。

同協議会は、志摩市観光課を事務局として、「大王埼周辺地区活性化協議会」、「ありの有志会」及び「燈光会」のメンバーにて構成され、「灯台を活用した周辺地域の活性化と歴史的価値のある灯台を後世に引き継ぐことを目的とした事業を実施する。」を目的とする会で、灯台周辺への看板等の設置や灯台周辺地域にて月1回程度、マルシェ（売店）などを開催し、地域の活性化に尽力されています。

令和3年4月30日の第1回目の同協議会会議の際に、現在の交通担当次長が平成30年6月に横浜市で開催された



志摩市灯台活用推進協議会委員等に灯台に関する講演を行う交通担当次長



令和3年第2回志摩市灯台活用推進協議会議題審議中の模様

(7) 灯台の成り立ちと歴史
講演会は、約50分で、その後の質問時間10分の予定のところ、質疑応答が20分となり、特に今年11月に改正予定の航路標識法における「航路標識協力団体」に興味を持たれ、同協議会会長から「今回

「灯台フォーラム」及び11月に志摩市にて開催された「灯台ワールドサミット」で基調講演を行った経緯から、次回協議会前に改めて灯台を勉強するため、灯台に関する講演を行ってほしいとの要望があり、講演会を行うことになったものです。
今回の講演内容については、主に同協議会委員からの質問に答える形での講演会となりました。
同協議会委員から事前に出された質

- 問は、以下のとおりです。
- (1) 灯台の形について（筒状が多いのはなぜ？変わった形もあるのか？）
 - (2) 大王埼灯台のミニギャラリーはどういった意図で作られたか？
 - (3) 参観灯台として選ばれた理由？
 - (4) 安乗埼灯台、大王埼灯台の共通事柄は？
 - (5) 灯台を活用した地域活性化の成功例
 - (6) 今後の灯台存続について
 - (7) 灯台の成り立ちと歴史

の講演は、灯台活用のヒントを得る貴重な機会となった。」とのコメントがありました。

当部は、同協議会にはオブザーバーとして参画しており、今後とも灯台を活用した観光振興支援、地域連携を推進していくこととしています。

（鳥羽海上保安部交通課）

第6弾

のぼれる灯台(16基) スタンプラリー達成者



参観中止期間がある中、計画を立てて頂き、のぼっていただき、ありがとうございます。達成者の皆様、おめでとうございます！

第36号

みゆき 様(55歳)東京都町田市在住

- ☆ スタンプラリー開始年月日 令和元年6月9日 出雲日御碕灯台
- ☆ スタンプラリー達成年月日 令和3年1月16日 御前埼灯台

☆ スタンプラリーを始めたきっかけ

初回に行った出雲日御碕灯台でスタンプラリーがあるのを知り巡ってみようと思いました。

☆ 16か所巡った感想

日本全国灯台に行くのを目的に巡る事が出来て楽しかったです。御前埼灯台は、3度目の正直で登ることが出来てうれしさ倍増です。

第37号

西岡 亨 様(62歳)千葉県大網白里市在住

- ☆ スタンプラリー開始年月日
平成31年1月18日 犬吠埼灯台
- ☆ スタンプラリー達成年月日
令和3年2月20日 塩屋埼灯台

☆ スタンプラリーを始めたきっかけ

ダム巡りのついでに始めました。

☆ 16か所巡った感想

何回でもまわりたいです。



第38号

手島 譲 様(58歳)愛知県西尾在住

- ☆ スタンプラリー開始年月日 令和元年7月21日 出雲日御碕灯台
- ☆ スタンプラリー達成年月日 令和3年3月5日 平安名埼灯台
- ☆ スタンプラリーを始めたきっかけ
バイクツーリングの目的の一つとして
- ☆ 16か所巡った感想
ライダーの大好きな先端にあるので、到達した喜びは半端ない。
沖縄の2基はレンタルバイクで到達しました。

第39号

Y.W 様(46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2年1月25日 潮岬灯台
- ☆ スタンプラリー達成年月日 令和3年3月13日 平安名埼灯台
- ☆ スタンプラリーを始めたきっかけ
潮岬灯台に行った際にスタンプラリーを知ったため
- ☆ 16か所巡った感想
どこも大変良い灯台でした。

第40号

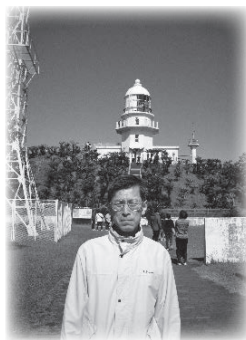
押谷 俊吾 様(40代)神奈川県在住

- ☆ スタンプラリー開始年月日
令和元年3月16日 犬吠埼灯台
- ☆ スタンプラリー達成年月日
令和3年3月29日 残波岬灯台
- ☆ スタンプラリーを始めたきっかけ
灯台参観の際に告知ポスターを見て



那須 元彦 様(50代)愛知県海部郡蟹江町在住

- ☆ スタンプラリー開始年月日 平成31年2月23日 残波岬灯台
- ☆ スタンプラリー達成年月日 令和3年5月2日 都井岬灯台
- ☆ スタンプラリーを始めたきっかけ
スタンプラリーが始まり再訪したかったから
- ☆ 16か所巡った感想
行きにくい所に灯台がある（先端）、達成感がある。



ぢゅんちゃん 様(60代)茨城県取手市在住

- ☆ スタンプラリー開始年月日 平成30年12月15日 潮岬灯台
- ☆ スタンプラリー達成年月日 令和3年5月19日 出雲日御碕灯台
- ☆ スタンプラリーを始めたきっかけ
灯台150周年記念
- ☆ 16か所巡った感想
時間がかかったけど達成感は素晴らしかった。

尻屋埼灯台参観業務開始延期のお知らせ

尻屋埼灯台における今年の灯台参観（見学）業務につきましては、灯台参観事業に係る準備が整わないため、当分の間、参観業務の開始を延期しているところです。現在、鋭意準備を進めているところですが、今年（令和3年）中の参観再開は困難な見込みとなりましたので、お知らせします。

なお、参観開始の時期が決まり次第、改めてお知らせします。ご了承ください。

昭和三十一年一月二十四日第三種郵便物認可
（隔月一回五日発行）

「燈光」

七月号 第六十六卷 第四号

募集要項 2021 /

灯台絵画コンテスト2021



♀ 2020 国土交通大臣賞



♀ 2020 海上保安庁長官賞



♀ 2020 燈光会会長賞



♀ 2020 小学生高学年金賞



♀ 2020 小学生低学年金賞



♀ 2020 中学生金賞

応募資格 全国の小学生・中学生 **応募締切** 令和3年 9月8日(水) (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

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、10月中旬、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・各部門全賞の方は、東京において開催（11月1日（月）予定）する灯台記念日の式典に保護者同伴で招待し授賞式を行います。

賞

- 国土交通大臣賞**
賞状及び副賞（図書カード） 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） 全作品から1名
- 燈光会会長賞**
賞状及び副賞（図書カード） 全作品から1名
- 金賞**
賞状及び副賞（図書カード） 各部門から1名
- 銀賞**
賞状及び副賞（図書カード） 各部門から2名
- 銅賞**
賞状及び副賞（図書カード） 各部門から5名

- ▲ 応募上の注意事項**
- ① 応募作品の製作にあたっては、新型コロナウイルス感染症への感染防止のため、3つの密（密閉、密集及び密接）を避けるなど感染対策の基本的事項を遵守して頂くとともに、過去における灯台のある風景写真やネット上の画像等も積極的に利用などの工夫をお願いします。
 - ② 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。
 - ③ 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。
 - ④ 応募作品の版權・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。
 - ⑤ 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。
 - ⑥ 応募された方には、ご応募のお礼として組品（鉛筆3本セット）を進呈します。



主催 公益社団法人 燈光会

後援 海上保安庁