



燈光

7

令和5年度航路標識等整備の概要について

海上保安庁交通部企画課

I. 令和5年度船舶交通安全基盤整備事業概算要求

概算要求の基本方針

令和5年度船舶交通安全基盤整備事業における航路標識等整備については、今般の厳しい予算事情を考慮し、「第4次交通ビジョン」（平成30年4月20日交通政策審議会答申）並びに「国土強靱化基本計画」（平成30年12月14日閣議決定）及び「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」（令和2年12月11日閣議決定）を踏まえた施策等、真に必要な事業に重点化するものとして概算要求を行いました。

II. 令和5年度航路標識等整備予算の概要

1. 防災・減災、国土強靱化（別紙1から6参照）

「防災・減災、国土強靱化のための3か年緊急対策」が平成30年12月14日に閣議決定され、令和2年度まで防災・減災、国土強靱化の取組が実施されてきたところですが、各課題への備えは未だ十分ではないとして「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」が令和2年12月11日に閣議決定され、防災・減災、国土強靱化の取組の更なる加速化・深化を図り、災害に屈しない強靱な国土づくりを進めることとされ、航路標識に対しては、「走錯事故等防止対策」、「航路標識の耐災害性強化対策」、「航路標識の老朽化等対策」を講じることとされました。激甚化・頻発化する気象災害や切迫する大規模地震へ備えるため本施策に基づく整備を実施します。

2. 海上交通基盤の充実強化（別紙7参照）

海上交通安全法や港則法に基づく航路入航前の通報については、主に電子メールで行われていますが、ユーザー側及び当庁側双方の業務の迅速化、利便性の向上を図るため、ウェブで通報することができます。システムの整備に着手します。

3. 航路標識の機能維持

船舶交通の安全を確保し、運航能率の増進を図る役割を担う航路標識の機能を維持するため、法令に基づく点検整備、灯浮標の標体及び資機材の定期整備、船舶通航信号所の空中線回転機構部の定期交換などの整備を実施します。

4. 航路標識等の維持管理

航路標識等を適切に維持管理するため、諸資材の購入、測定器の運搬、保守業務の民間委託等を行います。

Ⅲ. おわりに

船舶交通安全基盤整備事業費にあつては、政府全体として経済財政政策についての改革が進められており、引き続き厳しい予算事情です。このため、政府が定める各種政策・方針のほか、海上保安庁が行う海上安全行政の基本的な方向性及び具体的なあり方を示す「第5次交通ビジョン」（令和5年3月28日交通政策審議会答申）に沿った施策への予算配分を重点化し、限られた予算の中で効率的に整備を進めて参ります。航路標識等整備を通じ、平時・災害時における海上物流を確保し、我が国経済の成長に貢献すべく、必要な予算の確保に努めていく所存でありますので、今後とも、ご支援、ご協力のほどよろしくお願いいたします。

平成30年9月、台風の強風等により、油タンカーが関西国際空港連絡橋に衝突し、通行止めになるなど、人流・物流に甚大な影響が生じたことから、臨海部施設周辺海域、特定港及び船舶がふくそうする海域等にレーダーや監視カメラを設置し、海域監視体制の強化を図り走錨等に起因する重大事故を未然に防止するものです。



関西国際空港連絡橋被害状況

関西国際空港連絡橋の完全復旧まで、7か月を要した。

走錨事故等防止対策



発電所 大型タンカーバース その他海上施設

海域監視体制の強化が必要な海域について、レーダー、監視カメラを整備していきます。

- ・臨海部施設周辺海域
- ・特定港等船舶交通がふくそうする海域

<監視カメラ>



夜間の動静把握も可能

<レーダー>



（例）錨を下ろしたまま風に流される船舶の監視

令和元年東日本台風の影響により、沿岸部に設置された灯台が倒壊し、原因を調査したところ、亀裂から海水が浸入し、コンクリート内部やアンカーボルトが腐食したものと判明したことから、航路標識の基礎部や外壁等に海水等が浸入する環境を遮断することによりコンクリートの劣化及び内部の鉄筋やアンカーボルトの腐食を防ぎ航路標識の倒壊を防止するものです。



台風通過後



令和元年東日本台風の影響により、灯台が倒壊しました。

海水浸入防止対策

- FRP灯台（基礎部のステンレスアンカーボルト等の腐食が著しい場合）



FRP灯台を一時撤去し、基礎部を新設する。



FRP灯台を再設置する。

- コンクリート製灯台（灯台や基礎部に亀裂が生じている場合）



亀裂部の補修を行い、海水や雨水の浸入を遮断する。



令和元年房総半島台風や令和2年の台風の影響により長期停電が発生し、主要な灯台や船舶通航信号所が運用不能となったことを踏まえ、予備電源の整備又は主電源の太陽電池化による電源喪失対策を講じることで、長期停電による航路標識の消灯等の未然に防止し、航路標識の安定運用を図るものです。

対策内容

航路標識の安定運用のための予備電源などの整備を行うものです。



老朽化発電機の換装



蓄電池の増設



太陽電池化

対策を講じる主な航路標識

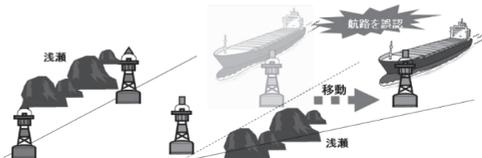
- 船舶通航信号所等
レーダー・AISなど海上交通センターに必要な情報収集装置が設置された箇所
- 沿岸灯台
全国の沿岸灯台のうち変圧点にある電源喪失対策が必要な箇所



令和元年房総半島台風や令和2年の台風の影響により、浮標等が流出し航路障害物となるなど海上交通の安全に支障が生じたことから、航路標識の事故・障害に起因する二次被害（船舶海難）を引き起こすことが無いよう、航路標識の状態（消灯、移動、流失等）を的確に把握するための監視装置を整備し、自然災害時等における情報提供体制を強化するものです。

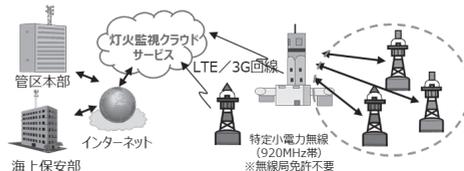
航路標識障害時の懸念

台風等の影響により、浮標等が消灯、移動、流出することで、航路障害物となり、付近通航船の海難を引き起こす可能性があります。



監視装置の設置、情報提供迅速化

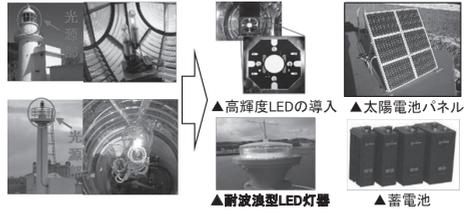
クラウド監視装置を航路標識に取付け、航路標識に異常が発生した場合等、クラウドサービスを通じ、管区本部や保安部に通知します。



令和元年房総半島台風や令和2年の台風の影響により、航路標識の消灯事故等が多発したことを踏まえ、航路標識に使用している機器等について、災害等における安定運用が可能な機器等への換装を実施するものです。

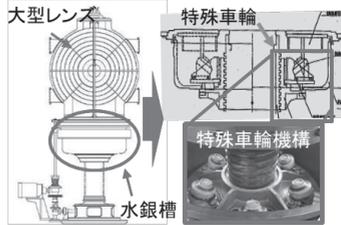
光源のLED化等整備

台風などの自然災害時における機器等の信頼性を向上させるため、高輝度LEDを活用した機器、耐波浪型LED灯器、無保守型蓄電池などの整備により、機器等の強靱化を図るものです。



水銀槽の解消

大型灯台用レンズは重さが数トンあるため、水銀槽に浮かべることで回転抵抗を軽減していますが、地震による水銀槽の損傷や、水銀漏出に備えるため、特殊車輪機構に換装するものです。



航路標識の長寿命化のための整備を着実に実施し、老朽化に起因する倒壊・損壊の防止及び長期にわたる安定的な運用を図るものです。

老朽化等対策工事（イメージ）

インフラの機能が長期にわたって安定的に発揮されるよう、ライフサイクルコストを意識した修繕を適時に実施

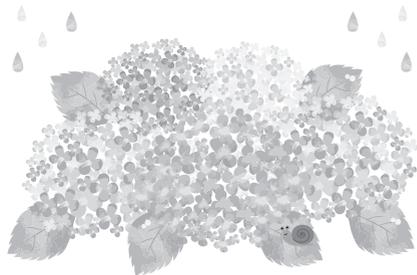
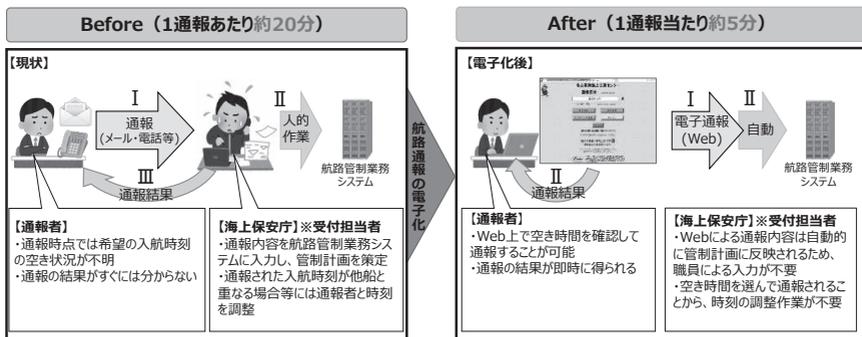


劣化を早期発見



小規模修繕（部分修繕/防水、タイル修繕等）

海上交通安全法や港則法に基づく航路入航前の通報については、主に電子メールで行われていますが、ユーザー側及び当庁側双方の業務の効率化、利便性向上を図るため、ウェブで通報することができるシステムの整備に着手するものです。



I 頁	訂正
(表紙タイトル) 佐田岬灯台	正
佐多岬灯台	誤

訂正

とおり訂正いたします。
 皆様にご迷惑を申し上げます。
 令和5年5月号に、誤りがございましたので、次の

訂正とお詫び

大阪湾海上交通センター移転、開所式等を行いました！

第五管区海上保安本部交通部企画課

パトロールなどを行いました。

〈移転の背景・経緯〉

五管区海上保安本部では、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、大型の台風をはじめとした異常気象の頻発・激甚化に伴い、船舶交通の安全や臨海部における施設の機能が阻害され、人流・物流に甚大な影響を及ぼすような事故が発生していることを受け、同空港周辺海域を含む大阪湾北部海域において、荒天時

3月12日、大阪湾海上交通センターが兵庫県の淡路市から神戸市中央区のポートアイランドに無事移転しました。同月23日には開所式を行い、新しい庁舎の愛称「マリインタクトK O B E」を命名した田中靖様（神戸市在住、会社員）をお招きし、本部長の感謝状贈呈式、一日センター所長任命式のほか、施設視察や海上



記念撮影



感謝状贈呈式



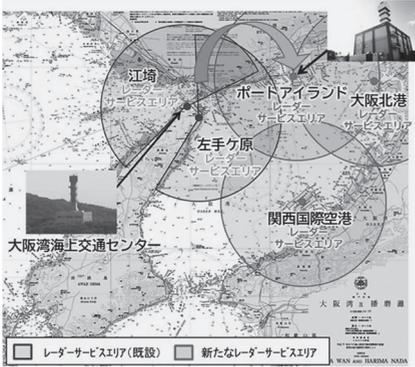
施設視察

型の台風をはじめとした異常気象の頻発・激甚化に伴い、船舶交通の安全や臨海部における施設の機能が阻害され、人流・物流に甚大な影響を及ぼすような事故が発生していることを受け、同空港周辺海域を含む大阪湾北部海域において、荒天時

の走錨等に起因する事故の再発防止のほか、海域の監視・情報提供体制を強化するなど、安全対策の強化に取り組んできました。大阪湾海上交通センターの移転もこの一環であり、レーダーや高機能カメラを新たに整備するなど、大阪湾北部海域の海上交通の安全を支える体制を整えました。

〈開所式〉

開所式では、服部真樹本部長と田中一幸所長が除幕式を行い、続いて本部長がセンター職員を前にこれまでの歩みを振り返りながら「職員が一丸となって船舶



本部長訓示



除幕式

交通の安全確保に万全を期していただきたい」と訓示しました。

〈感謝状贈呈式等〉

愛称「マリインタクトKOBÉ」

センターの移転に先立ち、広く国民の皆様へ海上保安庁の業務を知って頂くとともに、地元にも長く愛される施設を目指すという趣旨で、新庁舎の愛称を募集したところ、数多くの御応募の中から地元に着した愛称選考委員会により最終的に「マリインタクトKOBÉ」という愛称が決定しました。

この愛称には、海上交通センターが船を正しく導く様子をオーケストラで指揮者がタクトを振る姿になぞらえ、航路の「ハーモニー」を奏で続けることを願う作者の想いが込められています。

名付け親である田

中靖様には、開所式に併せ服部本部長から感謝状を贈呈したほか、一日センター所長として施設視察や海上パトロールなどを行って頂きました。

〈大阪湾海上交通センター新庁舎〉

新しい庁舎は3階建てで延べ床面積は約1,800平方メートル、運用管制室は最上階にあり、約360平方メートルのワンフロアで、壁面には縦1.4メートル×横3.6メートルの多画面装置、更にその左右にはそれぞれ10面のモニターを整備しました。

これにより全ての管制卓のモニターをこの壁面モニターに映し出すことができ、緊急時の状況を即時共有することができるようになりました。



菊妻管制官



新庁舎全景

〈終わりに〉

「マリインタクトKOBÉ」という愛称に込められた想いに恥じぬよう、これからも所長を筆頭に職員が一丸となって正しくタクトを振り、海上交通の安全確保に取り組んでいきます。

「大きな責任と緊張を伴う仕事ですが、その分やりがいを感じわくわくします。新しい機器を活用して細やかで丁寧かつ、ニーズに応じた情報提供を心掛けていきます。」と話す菊妻みなみ管制官。



菅島灯台150年目の奇跡〜幻の煉瓦職人は実在した〜

鳥羽海上保安部

三重県鳥羽市の離島にある菅島灯台は、明治6年7月1日の初点灯から本年150周年を迎える歴史ある灯台であり、現存する最も古い煉瓦造りの灯台で国内の煉瓦造建築物としても最古級であることから、文化庁にその貴重さを認められ、令和4年9月20日に国の重要文化財に指定されました。

その灯台の建材として使用されている煉瓦については、地元菅島以外では製造者が「山千」の刻印で知られている現在の志摩市渡鹿野島出身の竹内仙太郎とされています。

竹内仙太郎については、現在まで残る資料があり、日本の灯台の父であるR・H・ブラントンから煉瓦製造の技術指導を受けて、安乗埼灯台官舎や菅島灯台の煉瓦を製造した職人であるとともに、R・H・ブラントンが日本で最後に手掛けた角島灯台の煉瓦を製造するために、工部省燈台寮の依頼により招聘されています。

当時の辞令については、三重県志摩市渡鹿野島の生家に保管されており、大阪工業大学助教授の堀口甚吉氏が昭和36年に「明治五年に建築された三重県安乗埼燈台官舎に用いられた煉瓦について」と題して日本建築学会の大会にて発表されました。

では、地元の菅島ではどのように伝えられているのかご存じでしょうか？

2017年の朝日新聞の記事を引用させていただくと「島っ子の意外な一言」と題し、

「三重県鳥羽市の菅島灯台にタイムカプセルを納める菅島小学校の児童たちが、卒業式を終えてやってきた。「島っ子ガイド」をするとき、観光客に灯台をどう説明しているのか実演してもらった。「ブラントンはイギリスから煉瓦を輸入したかったのですが許されなかったのです、志摩地方を調査して現在の志摩市阿児町神明の土で煉瓦造りに成功し、神明で瓦製造業をしていた山崎さんに造り方を教えて造らせたそうです」



菅島燈台、職員官舎は昭和39年8月明治村に移築された



灯台（懐しの官舎）

Mさん（12）が暗記している説明はこうだった。「山崎さんじゃなくて竹内仙太郎じゃないの」と私が尋ねるとMさんは「いえ、山崎さんです」と不思議そうにしている。「島っ子ガイド」顧問のHさん（48）が、島の文献に「山崎某」と書かれていたのを参考にしたと話してくれた。その文献は1979年に発行された「ふるさと菅島」という郷土史の本だった。」

と記されています。

「島っ子ガイド」は、菅島の歴史や名所を紹介する菅島小学校の児童で、古くから鳥羽海上保安部と交流があり、昨年の新型コロナ禍でも菅島灯台の特別公開や当保安部の出前授業などで交流を深めています。

また、郷土史「ふるさと菅島」は、鳥羽市菅島町が志摩国郷土史、阿児町史、志摩の民俗などの文献から菅島に関する内容を編集したものです。

昭和54年に発行された「ふるさと菅島」（鳥羽市菅島町）の「洋式灯台の完成」には、次のように記されています。

「菅島灯台が初めて点灯されたのは完成の年（西暦1873年、和暦明治6年）7月1日である。洋式の灯台として立派に完成したが、灯台建築には当時の我國の建設資材といえば木材ぐらいで、建設資材の大半

を占めているのはレンガであり、日本にはレンガがなく、ブラントンは必要なレンガをイギリスより輸入するように上申したが、政府は許さなかった。そして、政府は志摩地方で製造することを命令した。さっそくブラントンは、志摩地方全域にわたって調査し、志摩郡阿児町神明の土がもっとも適していることがわかり、試作を行った結果成功したので、瓦屋職人山崎某にその製法を教え、煉瓦を製造させた。また、渡鹿野にも良質の土が発見され、その土も使用した。」

この中に記されている「瓦屋職人山崎某」は、あまり多くの方には知られておらず、その素性は長い間謎とされておりました。

本当に山崎某は、実在して灯台煉瓦を製造していたのでしょうか？

まずは、灯台史の定番である昭和44年発行の「日本灯台史」には、明治6年完成の欄に安乗埼灯台及び菅島灯台が記されており、菅島灯台については「煉瓦」項に記載がありました。が、「レンガ造燈台でなお現存する主な燈台」の項には、残念ながら記載がありませんでした。

また、昭和33年に菅島灯台85周年記念に鳥羽市が発行した「菅島灯台八十五年のあゆみ」（第四管区海上

保安本部監修、菅島灯台八十五周年記念式典協賛会刊行）には、「当時我が国には建設資材の大半を占める煉瓦がなく、ブラントンは英国より輸入せんことを上申したが政府は之を許さず志摩地方で造ることを命じた。ブラントンは止むなく付近一帯を調査し、現在の阿児町神明の土質が之に適しているのを知り試作した。成功したので、同部落で瓦製造業を営む山崎某にその製法を教え之を使用した。また、渡鹿野にも良質の土があり、煉瓦として之も使用した。」と記されています。

昭和33年当時は、現在とは逆で「神明部落の山崎」までは判っているが、「渡鹿野島」は誰だか判らないと読み取れます。

さらに、この当時の航路標識事務所長（旧灯台長）には、昭和33年6月までは西村藤七所長、そして7月からは「灯台の光よ永遠なれ」の著者でも有名な田中鉄繁所長が昭和35年3月から勤務されており、さらには第四管区海上保安本部が監修された菅島灯台の出版内容に、私共としては意見をはさむ余地がありません。その最後のくだりには、次のように記されておりま

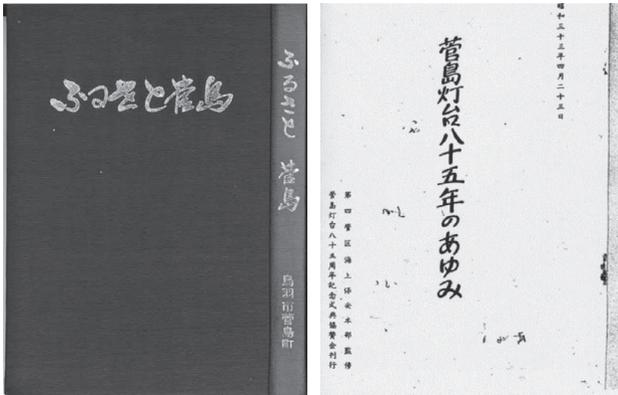
す。
「菅島灯台八十五年の長い歴史によってつちかわれ

た精神は、今や鳥羽航路標識事務所職員に引継がれ、灯台業務執行に当り確固たる信念となつている。〔中略〕

西村所長は、奇しくも菅島の出身で、灯台生活三十二年のベテランであるが八十五年祭をその灯台の長として迎えたことは、感無量なものがある。八十五年を迎えるにあたり初点灯以来この島に在勤した多くの職員に對し心から敬意を表する次第である」

ドラマチックな事実であり、地元出身の西村所長との巡り合わせに本書への熱い思いが込められているように感じました。

私達は、その思いに感動し、山崎某を捜さなければと思ひ立った次第です。



先ず手元の灯台説明資料の整理から始め、当保安部の対外的な菅島灯台の説明資料を調べたところ、驚くことに平成26年まで「竹内仙太郎」の名前は一切見当たらず、「山崎某」の名前しか記されておりませんでした。

竹内仙太郎の名前が登場したのは、平成27年からで次のとおり山崎某と併記されておりました。

「ブランドンは、煉瓦をイギリスから輸入しようとして政府に申請しましたが、明治政府はこれを許さず、志摩地方で製造することを命じ、ブランドンはやむなく志摩地方全域を調査し、志摩市阿児町神明の土が最も適していることが判明。試作を行ったところ、レンガ製造に成功したので、瓦屋職人の山崎某にその製造法を教え、レンガを製造させました。また、志摩市の矢湾の渡鹿野島にも良質の土が見つかり、その土も使用されました。渡鹿野島のレンガは瓦屋竹内仙太郎によって焼かれ、そのレンガには山に干という文字が見えます。」

この追記は、当時、都市環境ゼミナールの学習会で「現存する日本最古のレンガ造り灯台(菅島灯台)」の視察用に作成された対外的な説明資料です。

ここまでの間、幾度となく「燈光」、「明治期灯台

の保存調査記録、「本庁灯台部の発表資料」等にて竹内仙太郎が菅島灯台の煉瓦を製造したと公表しているにも関わらず、頑な迄も「山崎某」と言う謎の人物で押し通していたのは、何故でしょうか？

正直なところ、最初はなかなか理解できませんでしたが、多くの部内資料や文献などを調べていくうちに、諸先輩や地元郷土史家の確固たる思いを感じるようになりました。

それでも、渡鹿野島の竹内仙太郎については、現存する多くの煉瓦に「山千」の刻印が多く残されていて、堀口甚吉氏の渡鹿野島調査にて「山千」の刻印煉瓦が確認されており、工部省燈台寮が竹内仙太郎を角島灯台に招聘した際の辞令も発見されていた事実と上野公園で開催された第二回内国勸業博覧会に竹内仙太郎が製造した煉瓦が出品されていたとの記録等も残されているのに、なぜ、山崎某には何も残されていないのか、のでしょうか？

正直なところ、山崎某に関しては、煉瓦に関する公的な記録書を未だに発見することができておりません。

その理由については、後述することとして、今回の判明に至った運命的な出会いからご紹介させていただきます。

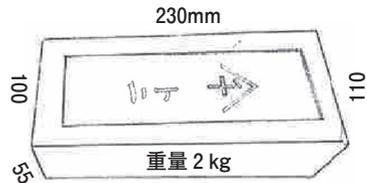


菅島灯台のレンガ



明治政府から竹内仙太郎に宛てられた角島灯台建築の令状

菅島灯台のレンガ寸法



※灯台の丸みに応じ、微妙に縦横の大きさが違うレンガ

きます。

赴任して早々の昨年4月に一念発起したのは良いのですが、当初は部内資料や地元郷土史を調べるも出口の無い迷路に入り込むばかりで、明るい兆しは見えず、「山千」の刻印は山崎某の「山」と竹内仙太郎の「千」の合作ではないかとの妄想に駆られる日もあり、抜け道に向かつて足掻く日々を送っております。

そんな初夏のある日、菅島灯台の重要文化財指定記念展示会を開催していた鳥羽市立図書館から、一本の電話がありました。

内容は、「鳥羽市内の椎木さんと言う方から、菅島灯台の資料を持っておられるので、現在展示している資料と一緒に展示してもらえないか」と言うものでした。

地元からの協力を喜びと期待を感じながら連絡したところ、椎木さんは鳥羽市の「ガイドセンター」に所属する鳥羽郷土史会の方で、展示物は「滋賀県が発効した菅島灯台の点灯予告」と判りました。

早速、椎木さんに会って菅島灯台の歴史などについて語り合っていたところ、過去に菅島灯台の煉瓦について、郷土史会で調査報告書を発表された伊藤正さん（94才）の話がでた瞬間、何とも言えない運命的なも

のを感じ、すぐさま、椎木さんの紹介で伊藤さん宅を訪れることとなりました。

この時は、伊勢志摩地方の和式灯台の歴史に詳しい郷土史家の江崎満さんも加わって3名での訪問となりました。

伊藤さんのお話では、昔は当保安部ともお付き合いがあり、若手職員の下宿先などを紹介したり、旧鳥羽航路標識事務所の中川所長とも親しい間柄だったそう、灯台関係の資料提供なども協力して貰ったとのことでした。

以下、伊藤さんの「菅島灯台レンガ製造と瓦屋山崎の調査日記」の「神明調査」からの抜粋です。

「神明に行って「瓦屋をしていた山崎さんはどこの家ですか」と尋ねるが、村中は山崎姓だらけ、朝弁当を持って仕事に出かけるといえば「瓦を焼ぎに」と言うくらい瓦屋も多くあったくらいで特定できない。途方に暮れることになる。そこで思い出したのが、昭和50年代の頃短歌に興味を持っていた山崎長平氏のことである。その時彼が詠んだ短歌を見せてもらったことがあり、それにはレンガを詠んだものがあつたからである。数十年前（当時）真珠業をしていた山崎長平氏が先祖から聞いた当時を偲び、瓦屋を職業として焼い

た灯台レンガが岬の崖に波しぶき受けている淋しい短歌を彼の作品として5首ほど見せてもらった。

第二回内国勸業博覧会が明治十四年に開催された。

それには神明の瓦職人山崎清十郎は唐草瓦、竹内仙太郎（的矢）がレンガを出品していることが記述されている。山崎清十郎はレンガは出品していないのである。また問題に突き当たる。」

そして、「平成25年再調査」には、

「あれ以来数十年は経過している、もう少し早く宿題事項を解決しておけばと後悔の念は去らず思い当たる所へと再訪した。短歌の主、山崎氏の名前を思い出せない。以前訪れた家の場所は全く変わっていた。大きな木造の家並みは新型建築になっており、屋敷辺り生えていた樹木は無くなり保育所や公共の建物となっていた、また何処へ行っても同姓の多いには困りはた。でも、尋ねている間みんな親切な方ばかりであった。その所で捜し当てた。以前お話を聞いた山崎長平氏は96才、とてもお元氣そうで耳は少し難聴気味だが庭の草むしりをしていた。話は通じ、短歌の主にやっとなえて嬉しかった。話している間に勤めから帰った長男の克彦氏に、かつて長平氏が詠んだ短歌を入手したく伺ったことをお伝えした。そして探してもらうよう

御願ひした。

「岬の灯 山崎長平」

赤埴のもろき岬のきりぎしに崩れつつゆかむ
灯台の跡

退りつつ灯台みたび建てしとふ浸食はげし安
乗岬は

祖父よりかかはりあると口伝ての灯台の跡今
日は尋ねつ

み祖らの焼きし煉瓦か二つ三つ灯台跡の窪に
瘦けある

校庭の金網越しに丈ひくく灯台は立つ付属の
ごとく

「み祖らの焼きし煉瓦か二つ三つ灯台の跡の窪に瘦ける」

この短歌は安乗埼灯台であるが、建設時代は重なり安乗埼灯台の官舎にレンガを使っている。一連の調査内容を六郷氏に報告したが、その後山崎長平氏の仏壇

の位牌の中から山崎清十郎の名が見つかった。第二回
国内勸業博覧会に瓦を出品した清十郎が長平氏の二代



昔島灯台レンガ製造と瓦屋山崎の調査日記

伊藤 正

― 掘いの土が解に死を予記 ―

葺者が瓦屋に興味を持ったのは『ふるさと管絃』に昔島灯台レンガを焼いたのは「山崎某」といった記述を目にしてからである。その山崎の名前の瓦屋が地元安楽島にあったことから、何らかの関係があるのではと思ひ、長く気になっていた。明治の初期、当時は物資の運搬は馬路であったことから製作していたのは近くの集落であらうと推察できた。R.H.ブランドン技師の指導でレンガを焼くにもかなりの量と人材が要求される。そこで、一番近くの瓦屋から島羽市内、磯部町と近隣の瓦屋を片々端から調べて廻ることにした。昭和50年代のことである。



昔島灯台 (昭和50年4月10日撮影)



安楽島の舞台 (芝居小屋)
使っていた刻印「一」印の瓦が近隣で広く

前の先祖と考えて間違いないこととなった。ということとは、瓦だけを焼いていたのだけではなくレンガも焼いていたことになる。」
この報告を受けて新聞掲載したが、冒頭で紹介した「島つ子ガイド」の記事を書かれた元朝日新聞論説委員の六郷孝也さんです。
当時の神明地区には数十軒の半農瓦屋が存在し、そのほとんどが山崎性であったと言われています。また、神明地区の

古書や記録を保存していた役所や漁協などは、昭和29年の火事で全て焼失してしまい、調査できる戸籍、古文書などの資料が殆ど無くなってしまったうえ、古民家も代替わりとともに新築されたことなど、竹内仙太郎のように煉瓦に関する公的な記録が残されていませんでした。

参考までに、当時の渡鹿野島の瓦屋は4軒、竹内仙太郎の屋号は「瓦屋」でした。

当時の状況から、渡鹿野島は神明地区に比べて煉瓦を焼成した職人を特定することが容易であったと思われません。

さらに、山崎清十郎は弘化3年(1846年)生まれ、竹内仙太郎より23歳年下で、明治26年3月16日(1893年)に48歳の若さで他界されました。

竹内仙太郎(享年74歳)に比べて惜しいほど短命であったと言わざるを得ません。

その後、山崎家は長四郎(明治元年〜昭和27年、享年84歳)、楠松(明治26年〜昭和41年、享年73歳)、長平(大正6年〜平成26年、享年97歳)、そして克彦さんへと代は続いています。が、職業は瓦屋から海軍のパイロット、真珠養殖業などと変遷しており、生家も建替えや増改築などで記録が残っていませんでした。

令和4年11月に山崎克彦さんを訪ねた際のお話では、祖父の代まで先祖が焼いた灯台煉瓦があったようですが、現在は行方不明になっているそうです。

令和5年2月の再訪問では、山崎克彦さんのご自宅にて故山崎楠松の唐草瓦を見せていただき、瓦に「丸丁」の刻印が打たれているのを確認しました。

その後、克彦さんのご紹介で当時瓦を焼いた可能性のある神明浦地区の聞き取り調査を行ったところ、付近住人の方から、護岸工事とそこに繋がる道路工事が行



神明浦の窯跡（山崎家）



窯跡周辺（瓦の破片が散乱）

われた際に、工事現場から煉瓦や瓦が出土したとの情報を得ることができました。

さらに、道路付近の雑木林に瓦を焼いていた窯跡（窪地）と井戸が2か所あるとの情報があり、雑木林を調査したところ、瓦を焼いていたと思われる窪地と周辺に瓦の破片を見つけることができました。（刻印なし、煉瓦片と思われる小石程度の塊あり）

その周辺の海底や海岸には、住人の方の証言どおり、瓦の破片が散在していました。

今回調査した海岸、道路及び雑木林の土地は、嘗ては全て山崎家の土地であったとのことでした。

つづいて、安乗埼灯台に移動して現地調査したところ、灯台敷地内の2か所から煉瓦や瓦を発見しました。

このうち、3個の煉瓦には、竹内仙太郎が焼成した煉瓦に四角枠「しまの瓦屋仙」と大文字の「山千」と小文字の「山千」の刻印がありました。

また、上記3個とは全く形状が異なる煉瓦2個も発見されました。

ひとつは、両面に溝がなく平坦で「丸

「」の刻印がある煉瓦で、もうひとつは他の煉瓦よりも溝が狭くて深い刻印なしの煉瓦です。

発見された場所は、いずれも古い文献や写真などに記されていた煉瓦造りの旧官舎の跡地や灯台周りの崩れた斜面でした。

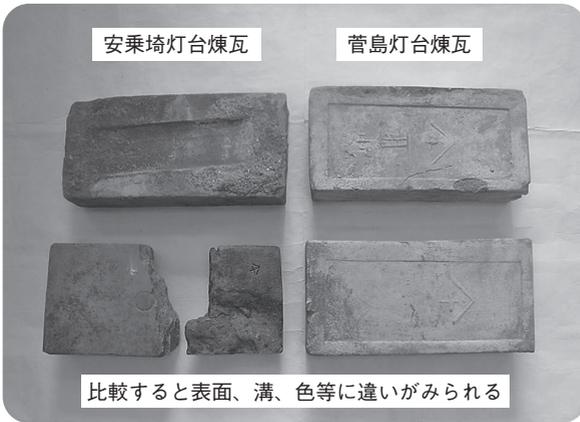
まだ、現段階ではご披露できないのが残念ですが、煉瓦に関する素晴らしい見もありましたので、いつの日かご報告できたらと思います。



灯台煉瓦の刻印（4種類、安乗埼灯台調査）



形状の違う灯台煉瓦
(安乗埼灯台調査)



比較すると表面、溝、色等に違いがみられる

さらに、2週間ほど前に鳥羽郷土史会の江崎さんから「山千」の刻印のある瓦が見つかったと情報提供のあった鳥羽市内の「金胎寺」に移動して調査したところ、境内から「山千」、「山十」及び先程、安乗埼灯台で発見した「丸一」の刻印のある各1枚の瓦を確認することができました。「山千」及び「丸一」の刻印は、安乗埼灯台にて発見した煉瓦の刻印と文字及び大きさ

が類似していました）

なお、金胎寺は、平成7年、1995年の火災で本堂が焼損しており、境内に残されている瓦はその残骸とのことでした。

また、金胎寺は明治元年の全国の寺社廃止後、稲垣家（鳥羽藩主）により「群馬の金胎寺」と「鳥羽の観音院」が合祀されて現在の「慈眼山 金胎寺」となっており、明治の初めに増改築された可能性が高いとの



金胎寺（鳥羽市）



金胎寺の瓦刻印（山千、山十、丸一）

ことでした。

江崎さんのご説明によると、当時の陸路は非常に狭くて整備されておらず輸送には適していないことから、神明浦〜渡鹿野島〜鳥羽の海路が輸送の主流だったそうです。

参考までに、鳥羽藩は、明治4年に廃藩置県で鳥羽県となっており、金胎寺の瓦もこの時期の瓦である可能性が高いとのことでした。

もしかしたら、竹内仙太郎と山崎清十郎は、第二回内国勧業博覧会に共に唐草瓦を出品していたように、共同して瓦を焼いて金胎寺に奉納されていたかもしれません。

今回、郷土史や各種資料と現地調査などから、神明神社付近で瓦屋をしていた「山崎清十郎」が「山崎某」であると判明したことに私達一同驚いている次第です。

しかしながら、まだまだ状況的な確認しかできておらず、山崎家の煉瓦の行方、神明浦釜跡の煉瓦（現在、不動産会社の管理地のため発掘調査が困難な状況）な

ど、確認しなければならぬことが多くあり、今年度計画している菅島灯台の重要文化財記念プレート披露式、安乗埼灯台と菅島灯台の150周年記念式典など、鳥羽保安部主催の行事が目白押しの状態でどこまで対応できるのか不安が尽きませんが、少しずつ努力して行けば、いつかは光明が差しけると信じております。

私達は、これからも郷里を愛する鳥羽郷土史会の方々との運命的な出会いを大切にしながら共に歩んで行きたいと思えます。

最後になりましたが、郷土史、古文書、写真等の資料をご提供及び現地調査のご協力をいただいた伊藤正さん、江崎満さん、椎木眞夏さん、六郷孝也さん及び山崎克彦さんに、この場をお借りして深く感謝申し上げます。

(参考文献)

- 渡鹿野郷土史（平成22年11月11日、2010年）渡鹿野区発行
- 新版 阿児町史（平成12年3月15日発行）阿児町発行
- 鳥羽郷土史考「菅島灯台レンガ製造と瓦屋山崎の調査日記」（平成27年）伊藤正

- 「旅人、海へ」朝日新聞夕刊（平成25年）六郷孝也
- 「ふるさと菅島」（昭和54年7月11日）鳥羽市菅島町
- 「菅島灯台八十五年のあゆみ」（昭和33年4月23日）菅島灯台八十五周年記念式典協賛会刊行

「安乗埼灯台150周年記念式典」

「150年目の奇蹟」

鳥羽海上保安部

鳥羽海上保安部は、桜咲く春晴れの安乗岬において、「安乗埼灯台150周年記念式典」を開催しました。

「安乗埼灯台」は、明治6年4月1日に日本の灯台の父と呼ばれるR・H・ブランドンにより建設され、当時は木造八角形の灯台でしたが、現在は昭和23年に建替えられた鉄筋コンクリート造の白い四角形の二代目灯台となっています。



安乗埼灯台



御祝酒の献上



部長挨拶

記念式典は、尾崎賢一・鳥羽海上保安部長の挨拶と中村滋・志摩市灯台活用推進協議会会長のご祝辞で始まりました。

そして、灯台煉瓦を焼成した地元瓦職人のご紹介：安乗埼灯台の旧官舎は、R・H・ブランドンが日本で初めて建設した煉瓦造の西洋式官舎で、そこに使用された煉瓦は、お二人の地元瓦職人が焼成したものだ

とされています。

その煉瓦は、今年150周年を迎える菅島灯台にも使用されています。

煉瓦を焼成した瓦職人は「山千」で知られる渡鹿野島の竹内仙太郎が有名ですが、菅島灯台では、もう一人の瓦職人「山崎某」が地元ガイドにも紹介されるほど有名です。

鳥羽海上保安部では、昨年4月から幻とされていた「山崎某」の調査を行い、鳥羽郷土史会のご協力を得て、150年目にして奇蹟的にその瓦職人の氏名を判明することに成功したのです。

「山崎某」は、本名「山崎清十郎」、阿児町神明村の瓦職人で明治14年に開催された第二回内国勸業博覧会に竹内仙太郎とともに、唐草瓦を出品した方でした。

今回は、玄孫の山崎克彦氏が式典に出席され、保安部から記念品の贈呈を受けられたあと、偉業を成した祖先への感謝、当庁や鳥羽郷土史会へのお礼を述べられました。

また、式典では本年2月の現地調査で発見した竹内仙太郎の「しまの瓦屋、仙太郎」の刻印入り煉瓦の150年ぶりの里帰りやお祝いの献酒などの記念行事を行い、最後はお決まりの記念撮影で閉会しました。

閉会後は、NHK、読売新聞、中日新聞から取材攻勢を受け、約40分の取材タイムを経て解散となりました。

今回の150周年記念式典は、コロナ禍の中で小規模な式典となりましたが、交通課職員の奮闘により、充実した内容となり、万国旗や紅白幕で飾られた安乗埼灯台も、春の暖かい日差しを受けて微笑んでいるようでした。



集合写真



― 明治の灯台の話 (番外編) ―

ブラントン後任のお雇い外国人技師 「ジェームス・マクリッチ」

灯台 研究生



前回の御前埼灯台 (前編) で紹介したブラントンの後任のお雇い外国人技師「ジェームス・マクリッチ」 (James MacRitchie 以下、マクリッチ) は、日本ではほとんど知られていませんが、シンガポールでは彼の功績を称える記念のプレート (図1) が存在する程その名が歴史に刻まれた優秀な技師でした。

マクリッチの情報は今日、ネット上の Wikipedia でも経歴や多くの功績が確認できます。また、彼の記録は英国土木学会の正会員として死亡時に作成された詳細な経歴が同会



図1 James MacRitchie Memorial Panel (シンガポール ナショナルギャラリー)



図2 マクリッチの足跡図

に保存されています。今回はその経歴に、日本に於ける彼の知られざる功績を交えて、ジェームス・マクリッチの生涯を見ていきたいと思います。

1847年9月26日、イギリス南部の港湾都市サウサンプトンに生まれる。父はP&O汽船の監督エンジニアでした。(ブラントンは1841年イギリス北部

アバディーン生まれ)。エジンバラ大学を卒業後、グラスゴウのベルとミラーの両氏にエンジニアとしての訓練を受けます。訓練中にグリーンノックの港及びスリップドックの設計や建設の助手を務め(グリーンノックはグラスゴウ近くの港町)、グリーンノック港事務所に雇われます。その後、グラスゴウ港の鉄道旋回橋、コーリング・クレーン、いくつかの埠頭の建設の設計と監督を務めます。

1867年1月、インドカルカッタの水道事業建設のアシスタントエンジニアになりますが、翌年末には体調を崩し帰国し、ベルとミラー氏のもとに戻ります。

その後、ベルとミラー氏の指示のもと、グラスゴウのケルビン川に掛かるベルモント橋(図3)の工事監督、そしてグラスゴウ吊り橋を再建する常駐エンジニアに任命され、1871年5月に同橋を完成させました。

1871年6月、中国に渡り、中国税関の灯台役所のアシスタントエンジニアに任命されます。翌年5月、日本の灯台役所にて、ブランドンの補佐役となる同じアシスタントエンジニアに就き、1873年にはチーフアシスタント、その3年後の1876(明治9)年にチーフエンジニアに就任しました。

日本での活躍は、日本にある記録文書等から見ていきます。

マクリッチの日本への入国記録が、1872年3月30日付け英字新聞ジャパン・ウィークリー・メールの乗船者名簿から確認できます。上海から横浜港へ入港のCosta Rica号にて、同年3月27日に来日しています。和暦では明治5年2月19日です。その一ヶ月後の同年3月17日(1872年4月24日)、横浜港出港のフランス汽船Pacific号にて、ブランドン一家が一時帰国している乗船記録も、同年4月27日付けの同紙に見られます。

マクリッチの日本に於ける雇用記録は、何点か確認できます。国立公文書館所蔵「公文録工部省之部 明

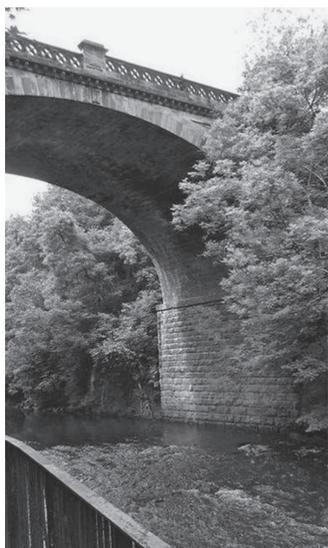


図3 ベルモント橋
(geograph.org.ukより)

治五年自五月至六月」には、明治5年4月13日付け工部少輔山尾庸三から明治政府へ採用伺い書(図4)が出されています。

この要望書では、マクリッチの名がマックツツチと記されています。同伺い書が承認後、翌月続けて以下の伺い書が出されています。

英人マックツツチ儀 燈台寮へ御雇過日伺済相成候處
右一ヶ年ノ期限ニテ 御問合ノ趣 致承知候 右ハ當
四月ヨリ来酉三月中一ヶ年期限ニ有之候此段及御答候
也

壬申五月三日

山尾工部少輔

マクリッチは、来日約一ヶ月後の明治5年3月末に仮採用され、5月初めには4月に遡って燈台寮に一年契約の正式採用となつていきます。その後、英国土木協会の記録のとおり、アシスタントエンジニア(築造方補員)

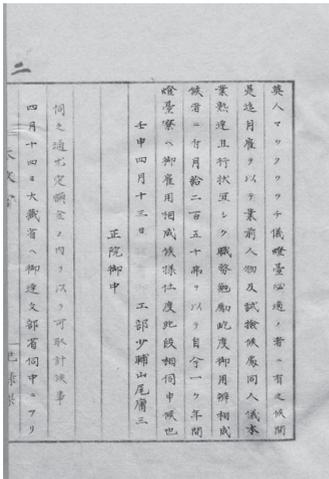


図4 マクリッチの燈台寮への採用伺い書

であった事実は、明治8年6月付の燈台寮御雇外国人名簿(図5)に見られます。マクリッチがアシスタントエンジニアからチーフエンジニアになっていく過程は、香港で刊行されていた歴年のジャパン・ディレックトリ―(幕末・明治の在日外国人・機関名鑑、横浜開港資料館蔵)にて確認できます。まずは1873(明治6)年1月付(図6)の横浜燈台寮の外国人名簿に、Chief Engineerのブランドンの次にAssistant Engineer

としてマクリッチの名が見られます。この時期はブランドンが一時

支	燈台寮御雇外国人 築造方首負	英國人 アイムコリ、アフトン	同ニ尋補員 ヒエームス、マクリッチ	書記兼會計方 ヒエームス、ウエストワット	技師職 ヒエームス、ウエストワット	工部省 ヒエームス、ウエストワット	鐵道工監督方 ヒエームス、ウエストワット	職工類形並監督方 ヒエームス、ウエストワット	石工監督方 ヒエームス、ウエストワット	主計監督方 ヒエームス、ウエストワット	繪圖員 ヒエームス、ウエストワット	支那人 アフトン
---	-------------------	-------------------	----------------------	-------------------------	----------------------	----------------------	-------------------------	---------------------------	------------------------	------------------------	----------------------	-------------

図5 明治8年6月付 燈台寮お雇い外国人名簿 (国立公文書館蔵)

PUBLIC WORKS DEPARTMENT.	
Lighthouse Section, Benten, Yokohama.	
Chief Engineer—	Brunton, R. Henry (absent)
Assistant do.—	Fisher, Stirling; McRitchie, J.; Parry, Samuel
Secretary and Accountant—	Wautchope, G.
Assistant Accountant—	Page, R.
Godown Keeper—	Urguhart, A.
Superintendents of Works—	Hardman, J.; Simpkins, William; Pearce, J.; Oastler, James
Lightkeepers—	Charleston, George; Dick, Joseph; Murray, John; Harris, Charles; Egart, H.; Forrest, Thomas; Hurdle, William; Claussen, E.; Bowers, W.; Payne, H.; Clark, Rowland; Legge, H.; Smyth, Wm. Alex.
Lighthouse Tender, S.S. "THABOR."	
Captain—	Brown, A. R.
Chief Officer—	Allen, A. F.
2nd do.—	Brooke, C. A.
Chief Engineer—	McNab, A. F.
2nd do.—	Jones, J.
3rd do.—	

図 6 JAPAN DIRECTORY 1873
燈台寮お雇い外国人在籍記録

帰国中で absent と付記され、Assistant Engineer がマクリッチの他、Fisher Stirling Parry Samuel の 2 名も登録されています。

ちょうどこの時期、マクリッチは点灯開始した御前埼灯台を管理していたとの逸話が、燈光昭和 4 年 7 月号に掲載の「御前埼灯台の今昔」に次のとおり見られます。

(前略) 其の四月から建築に着手し、満二箇年を経ても明治七年五月に漸く竣工し同七月より点燈することになった。即ちそれが現在の(御前埼)燈臺で、我が國の一等燈臺の列に加はって居る。しかも當時我が國

人の技術は頗る幼稚なもので、其の管理も月々四百五十圓といふ多額の費用を拂つて英國の技師に委ね、ばならなかった。當時の英國技師ジェムス・マグリッチといふ名も、此の地方の老人の間には記憶に残っている筈である。

この燈光記事には、御前埼灯台を工事監督したと伝えられるブランドンの記述はなく、お雇い外国人はマクリッチの逸話のみ記されています。

昭和 4 年 3 月発行の図書「我等の燈臺守」には、御前埼灯台訪問記事の中で、マクリッチが次のとおり紹介されています。

燈臺のある御前埼は、輕鉄藤相線の終点地頭方村から、稍急な坂路を登り詰めた、高臺の最南端にあった。其土地全体がテーブル型の岡で、村は中央に群れ、燈臺は村から十町離れた松林の端づれにあつて、明治七年英國技師ジェムス、マグリッチが三萬三千餘圓で建てた煉瓦造りである。最初の燈臺守がマグリッチであった。そのマグリッチから照明器の運転を習ったのが、今の燈臺看守長森茂氏の嚴父森茂直氏であつたのも不思議である。

外國人の珍しいその頃、こんな田舎に英國人を招くには、いろいろな話題を残した。マグリッチは月給四百五十圓だった。その頃、村から人夫を頼むと一日七厘、一人前の職人が六錢、村では燈臺が出来てから急に海が明るくなつて、魚が獲れなくなつたと、マグリッチを怨んでゐた時もある。

驚くべきは此のマ技師が設計した照明器だ。五十五年使ひ続けてきたに一秒も狂はず、正確に卅秒毎に一光を閃かし、燈火の直下に掛つてゐるロンドン製の柱時計も、五十五年間働いて今に正確の時を守つてゐる。

この記事では、御前埼灯台はマクリッチが建てた灯台だと紹介されています。レンズ（照明器）の設計や取扱い方法を教えたのもマクリッチとされ、ブランドンの名は出てきません。今日伝えられている御前埼灯台のブランドンの逸話は、昭和初期までは、今ではほとんど知られていないマクリッチ技師であつたと推測されます。

マクリッチは、日本に来日するまでの経歴を見ても、御前埼灯台に勤務した灯台職員ではなく、燈台寮に採用された技師として御前埼灯台の工事監督のみを務めたと考えられます。清水保安部保管の御前埼灯台旧経

歴簿の職員在籍記録にマクリッチの名は記されていません。明治初期、外國人を見たことのない地頭方村の人々にとつて、洋風の御前埼灯台を建設したマクリッチの存在は強烈な印象で記憶され、半世紀を経た昭和初期には、御前埼灯台のすべてにマクリッチが関連付けられていたのではないのでしょうか。昭和9年の御前埼灯台60周年祭を境に、マクリッチの灯台からブランドンの灯台へと改められ、同じように御前埼灯台の逸話すべてにブランドンが関連付けられたように思われます。

横浜の燈台寮の Assistant Engineer はその後、年を経るごとに減員され、明治9年1月付ではマクリッチ1名となり、前記の燈台寮お雇い外國人名簿の記述と合致します。同年3月にブランドンが離日し、マクリッチの Chief Engineer への就任は、1877（明治10）年1月付（図7）に掲載されます。なお、彼の名前の後の A I C E とは英國土木学会準会員（Associate Institution of Civil Engineers）の略称です。同会の記録では、1883年5月に正会員（M I C E）に選出されています。

御前埼灯台の監督以降、各地の灯台視察や補修工事に携わっていたことが、工部省考課状の出張記録から

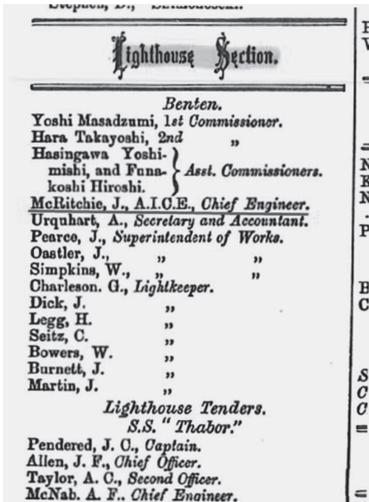


図7 JAPAN DIRECTORY 1877
燈台寮お雇い外国人在籍記録

確認できます。そして、ブランドンの後任として Chief Engineer (築造方首員) 就任後は、明治丸の灯台巡行に毎回同乗して各地の灯台を視察し、補修工事の指示や新設灯台の場所選定を行っていた事実が、明治丸航海記録に添えられたマクリッチ報告に明記されています。マクリッチが Chief Engineer に在籍時に点灯開始した灯台は、明治10年2月の新潟灯台から同12年の大瀬埼灯台までの8基です。ただし、灯台の場所選定や灯塔構造の指示を行った灯台を含めると立石岬灯台までの計11基(図8)となります。

マクリッチが設置した灯台は、前任のブランドンの灯台とは異なる特徴が見られます。ブランドンの灯台



図8 マクリッチが設置した灯台

の多くは、上にすばまった円筒の灯塔に半円形の付属舎がある構造ですが、マクリッチの灯台には、その構造の灯台はありません。図8のとおり多様な構造であることが、マクリッチの灯台の大きな特徴です。この違いについては、明治17（1884）年5月に刊行の「工部統計誌 燈台之部」に記された燈台の構造の説明の中で、次のとおり紹介されています。

「ブラントン」在職中に建築せるもの、多くは蘇國の結構＊に摸せり（自ら城櫓の觀を呈す）。「ブラントン」去つて後、「マクリッチ」其職を襲＊ぐ。「マクリッチ」の建築する所、亦蘇風を交えたりと雖も、従前と異なり。同人解雇以来は、其計畫大に折衷する所あり。

蓋し「ウエルニー」並に「ブラントン」在職の日は、敢て工費を吞むおことなし。故に其結構完全なるもの多し。「マクリッチ」襲職の頃より燈台の工事務めて実用の部分に着目するに至れり。

*注 結構…構え作ること、組み立てること

城櫓…じょうろう、お城の櫓やぐら

襲ぐ…つぐ、世襲

ブラントン、マクリッチらお雇い外国人灯台技術者が去つて間もない時期に作成された編纂資料の中で、両者の灯台は同じスコットランドの様式（蘇風）でありながらも、工費を惜しまず作られたブラントンの灯台に対し、マクリッチは実用的であると、違いが明記されています。そのマクリッチの灯台の中で潮岬灯台（図9）は、最大の規模を有し、設置当時の姿を留めていることから、ブラントンの灯台との違いを今も確認することができます。前記のマクリッチ報告の中で、点灯開始約半年後の潮岬灯台について、マクリッチは次のとおりその違いを自ら述べています。



図9 潮岬灯台

潮岬（明治十一年十月二十日）

現今全く落成に及びたる 當所石造の新塔は尤も善良にて誠に巧妙なる工術の一端なり 経画は各所の燈臺より異なり 貯納室 細工所等は各所より余程広大にして便利好し 通気孔の設け方も他の燈臺よりは全く異にして 燈臺より直に新鮮なる空気を容れずして石壁の間の空所と石壁を透過して外氣と流通する 燈臺の羽目板より吹き入り 空所上の網より燈籠室に通ずる方法にて大に工合好し 燈明番等現今 不動完全の火焰を保ち得る旨を申出る 最前の模様にては通氣方の工合好らず 燈籠内に吹入ること烈しきが故 暴風雨の夜は火焰の動揺と発煙を防ぐこと容易ならざる旨にて燈明番の苦情と為し居れり

*注 経画…くみたてて見つもりすること

（明治期に使用の言葉）

マクリツチは、付属舎も含めこれまでの石造灯台の構造とは大きく異なる潮岬灯台を絶賛しています。特に通気孔を取り上げて、暴風風の夜は通気が激しく灯火の保持に支障をきたす程だと報告しています。海辺に立つ灯台の内部は常に多湿の状態で、羽目板や機械



図10 潮岬灯台内部の通気孔 最右；支柱の通気孔

の劣化を早めるため、通気は非常に有効です。この通気孔は図10のとおり今も顕在です。驚きは灯台の中央に立つ支柱にまで施されていることです。支柱にまで見られる通気孔の異常な多さは、他の灯台では見たことがありません。

この他、潮岬灯台にはブラントンの灯台にはほとんど見られない次の特徴があります。

- 灯塔の窓が入口側の北面にある
- 外廊下部に装飾のマチコレーションがない
- 付属舎に暖炉がない
- 灯台のらせん階段が反時計回り



図11 御前埼灯台

これらの特徴がすべて揃っているブラントンの灯台が、ただ一つだけあります。御前埼灯台です。前記のとおり、マクリッチが監督した灯台です。潮岬灯台と御前埼灯台は、全く異なる灯台に見えますが、他の灯台にはあまり見られない多くの共通点を持つ兄弟のような灯台です。

マクリッチが手掛けた唯一の鉄造灯台である大瀬埼灯台も、図12のようにブラントンの4基の鉄造灯台とは全く異なる構造です。鉄板一枚一枚を繋ぎ合わせた多角形の造りではなく、付属舎も含め丸みを帯びた形状が大きな特徴です。

この大瀬埼灯台には、明治23年に作成された燈台局の工場の沿革（燈光会保管）の中で、次のように特筆される記録が残されています。

本局工場の沿革は前記の通りにして、明治二年仮設以来、明治二十三年三月に至る二十二年間に於て、建造せる航路標識の数は燈台四十七、燈竿灯船各三、浮標十八、立標九、合計八十箇所とす。又機械は、明治十年六月根室國納沙布埼の霧鐘機械を製作せしを以て始めとし、全十一年十月肥前國五島大瀬埼燈台の燈明回轉機械を製作せしを以て第二とす。爾後航路標識の建



大瀬埼灯台 明12(1879)年12月



伊玉島灯台 明治4年7月



佐多岬灯台 明治4年10月



羽根田灯台 明治8年3月



鳥帽子島灯台 明治8年8月

図12 鉄造大瀬埼灯台とブラントンの4基の鉄造灯台

築に供する大小の機械及点燈上に要する諸般の器具は総て該工場に於て製作し、一も外國より購収せざるに至れり。然れども曲射玻璃（レンズ）の如きは仏國特有の製品にして、本邦二三の硝子製造所ありと雖も、未だ製出するに至らざる

大瀬埼灯台の回転機械が、灯台局工場の二番目に作られた機械で、その後はレンズを除き灯台の諸般の器具は総て工場で作られていたと記されています。マクリッチ報告には、建設中の大瀬埼灯台で鉄の部材が足りなくなり、すぐに工場から供給するよう指示されています。最初の納沙布岬灯台の霧鐘の製作が明治10年6月であることから、マクリッチがChief Engineerに就任後すぐに燈台局工場が飛躍的な改革を遂げていたことが分かります。このようにブラントンの時代とは大きく異なる日本の洋式灯台の新たな形を、マクリッチは約4年の就任期間にしっかりと残していました。明治12年12月に燈台局を解雇され、同13年1月5日に日本を離日した記録は、1880年1月10日付ジャパン・ウィークリー・メールの乗船者名簿に記されています。

その後のマクリッチの動向は、再度英国土木学会の

死亡記録を参照していきます。

マクリッチは一時帰国後、翌年1881年にブラジルに渡り、サントス市の開発企業のAlfred Rumballの下で、常任技師として都市開発に携わります。給水システムの完備、新しいガス工場、都市から海岸リゾートのバラまでの路面電車の路線などを設計し建設しました。

1983年5月、シンガポールに移り、都市建設技師 (Municipal Engineer) に任命され、同年9月24日に就任します。市町村の道路、橋梁、市場、食肉処理



図13 記念プレートのリード橋 (上) と
1908年頃のリード橋 (下)

場、照明施設、給水施設、衛生設備の建設において、彼が作成した重要な計画は全て市の委員会に認められ、多くの工事を手掛けました。優れた耐久性をもつ道路が、彼により再建され、多くの橋梁も架け替えられています。彼がシンガポールに came 時、運河に架かる鉄橋は2つしかなく、他は老朽化し通行に適さない木造の橋を、強度に見合った最小の深さで設計し、すべてのボートが通過できる高さの堅固な橋に次々と改築しました。彼の逝去後に作られた記念のプレートには、1889年に設置の二代目リード橋 (図13) とキムセン橋が見られます。また、マクリッチは多くの市場を再建しました。いくつかの新しい鉄製の市場が建設され、テルクアイヤーマーケットは東部で最大かつ最良の市場の一つとなりました。1989年にラオパサマーケット (Lau Pa Sat market) と改名されたこの市場の建物 (図14) は、マクリッチが設計した八角形の特徴的な構造で、歴史的建造物として今日シンガポールの国定記念物に指定されています。

彼の最も困難な仕事の一つは、ヨーロッパの原則に基づいた食肉処理場の導入でした。プ라우 サイゴンとジャラン ベサル (Pulau Saigon, Jalan Besar) の食肉処理場は、大規模で設備の整ったもので189

3年に彼によって完成されました。

マクリッチが最も勢力を注いだのは、水道と衛生設備でした。水道は完成しましたが、ゴミ処理と町の下水処理に関する彼のプロジェクトは未完に終わりました。彼がシンガポールに来たとき、人口は約10万人で、水の消費量は1日あたり140万ガロンでした。1895年には、人口は約14万5000人、毎日の水消費量は340万ガロンでした。彼は、貯水池、水路及び運河の配置が非効率で、1日あたり100万ガロンの量が漏水していることを発見しました。彼はこれらを



図14 ラオパサ マーケット
(ウィキペディアより)



図15 記念プレートのブキティマ上水道施設(上)と現在の同施設の内部(下)

改善し、無駄を防止するためのさまざまな方法を使用して大成功を収めました。最終的に1891年に貯水池を6500万ガロンに拡大し、フィルターで浄化した水を供給する計画を提示し、委員会に承認され、1894年の秋にはすべて完成しました。彼の逝去後の記念プレートには、図15のようにこの貯水施設が示され、マクリッチ貯水池 (MacRitchie Reservoir) と名付けられました。施設は今も稼働しており、周辺は公園に整備され市民の憩いの場となっています。

市の衛生と下水処理の問題について、マクリッチは

時折委員会に報告し、低地で潮の干満がほとんどないシンガポールに最も適したシステムを開発することを視野に入れていました。1892年、彼は委員会からビルマとインドの主要な町を3ヶ月間調査するように任命され、その衛生状況を報告しました。彼の調査は徹底的な報告書に詳述され、それにシンガポールの計画を追加し、町の廃棄物を炉で焼却し、し尿を肥料に製造することを考案しました。それを容易にするために、彼は町を地区に分割し、それぞれに独自の廃棄物焼却炉と肥料工場を設置し、空気圧システムによってし尿が肥料工場に運ばれるようにすることを提案しました。

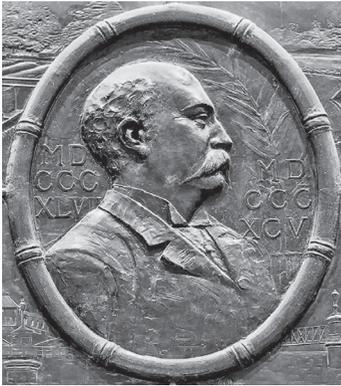


図16 記念プレートのマクリッチの肖像

このようにシンガポールの市民のために精力的に活動していた最中、マクリッチは急逝します。喉頭炎から悪化した気管支炎の発作により、脳溢血を引き起し、1895年4月26日に亡くなりました。享年48歳です。彼の早すぎる死とシンガポールに於ける多くの偉大な功績に対し委員会は、彼の肖像を囲む彼の主要な仕事を示すブロンズの記念プレート(図1)を作製し、シンガポール市庁舎に設置しました。縦8フィート(24センチ)、横9フィート(27センチ)のこの記念プレートは現在、シンガポールナショナルギャラリーにて展示保管されています。

マクリッチの短い生涯に於いて、彼が灯台事業に携わったのは、中国に渡った1871年6月から日本の工部省燈台局を解雇される1879(明治12)年12月までの8年6ヶ月でした。その期間に手掛けた御前埼灯台ほか数基の灯台は、今もなお設置当時の雄姿を留め、現役で稼働しています。歴史に名を残すジェームス・マクリッチが建設した日本の灯台が、今後はシンガポールのみならず世界からも注目されることを期待してやみません。

(ブランドン後任のお雇い外国人技師

「ジェームス・マクリッチ」)

日本統治時代台湾での避難港建設に関する一考察

— 琉球嶼避難港調査を中心に —

常磐会学園大学 井上敏孝

著者略歴

1984年神戸市生まれ。奈良大学文学部史学科卒業。兵庫教育大学大学院（修士課程）修了。兵庫教育大学大学院（博士課程）博士号（学校教育学）を取得。兵庫教育大学（現在に至る）及び姫路大学等での非常勤講師等を兼ねつつ、大阪の常磐会学園大学専任講師として、保育士・幼稚園・小学校・中学校の教員養成に携わり現在に至る。研究テーマは台湾史・日本近代史・土木史・教科教育学・社会科学教育等。中でも戦前の台湾を始めとしたアジア地域におけるインフラ建設の歴史と採用された技術の伝播に関する研究を進めている。近年の主要な著書は『日本統治時代台湾の築港・人材育成事業』晃洋書房（単著）、『日本統治時代台湾の経済と社会』晃洋書房（共著）、『中国の政治・文化・産業の進展と実相』晃洋書房（共著）、『軍港都市史研究 要港部編』清文堂出版（共著）等

1 はじめに

本稿では戦前の台湾を始めとしたアジア各地で建設された港湾の歴史と築港工事の特徴、さらには用いられた技術の位置づけ等について明らかにする研究の一環として、同時代における台湾南部の島に建設された避難港にスポットを当てるものである。

本稿で分析対象とするのは、台湾本島の南西の海上に位置する琉球嶼という名の一島嶼である。同島は周辺海域における航海上の要衝であったことから、古くから同島の存在はオランダを始めとした欧米の航海者の間で、その存在が知られていた。そして、日本統治時代になると、同島において灯台建設を及び港湾整備のための築港工事が実施され、同島における一連の港湾整備工事は、周辺海域における同島の位置づけ及び役割を拡大することにつながることとなった。

しかしながら、こうした点について従来の研究では

同島において灯台建設や港湾整備が行われていたことに着目し、工事内容の詳細や歴史的意義について明らかにした研究は多くないのが現状である。

台湾における琉球嶼の存在について分析対象とした研究は、金岡丈夫・国分直一「小琉球嶼に於ける先史遺跡」(1)や片倉佳史『古写真が語る台湾日本統治時代の50年1895-1945年』(2)があるものの、いずれの研究においても同島で灯台建設や港湾整備工事が計画され、実施されていたことを示す記述や分析はなされていない。また日本の近代化の過程における日本内地・外地で建設された灯台の歴史についてひも解いた海上保安庁灯台部『日本燈台史——100年の歩み』(3)や谷川竜一『灯台から考える海の近代』(4)等でも、同島で建設された灯台の特徴等については触れられていない。

以上のことを踏まえて、本稿では戦前の台湾琉球嶼で実施された灯台建設と港湾整備を巡る歴史に着目し、各工事が与えた影響及び効果の歴史的意義について解明することを目指す。

2 琉球嶼沿革

本稿で分析対象とする琉球嶼は戦前の台湾高雄州東

港から西方海上約15キロメートルの位置にある島嶼であった(5)。もともと小琉球とは中国大陸から台湾の歴史的呼称のひとつで、大琉球(沖縄)に対して使用されたものであった。琉球嶼という名前は、諸説あるものの、その当時の名残を止めたものとも伝えられている(6)。同島は台湾で唯一の珊瑚礁の島であり、北東から南西に広がる島の面積は約6・8平方キロメートルでその周囲は約12キロメートル、表面は全体的にやや平坦で平均の高さは75メートル内外。その地質は第三紀層に属するサンゴ石灰岩で成り立っていた。島内には白砂尾・杉船路・大藁・天台の4つの集落があり、1933年の時点で総戸数は800余りで人口は約4,800人に上っていた。その住民は半農半漁を業としていたものの農業水不足のための農業は振るわ

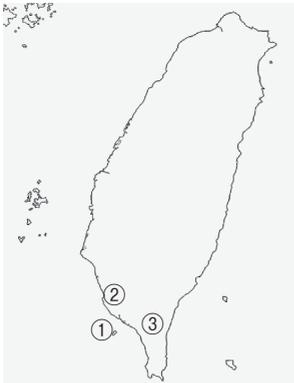


図1 台湾地図

注) 図中①②③はそれぞれ琉球嶼・東港・高雄を指す。

ず、近海が好漁場となっていたことから漁業が盛んで、その年産額は約20万円に達していた(7)。

こうした本島における漁業は近海では竹筏で、遠洋では発動機船を使用し、1933年の時点で島内には47隻の発動機船が在籍していた。しかし本島には白砂尾に私設修繕所が1か所ある以外に漁港設備として「見ルヘキモノ無ク」同島在籍の発動機船は、平時は各集落地先の海岸を利用して停泊し、強風の際は風を避けるため島の周囲を巡り、転錨していた(8)。そして暴風の際は遠く、東港あるいは高雄港への避難を余儀なくされるため、その期間中就業ができないことが少なくないという状況であった(9)。

3 民間による灯台建設

先述した通り、東港からは約15キロメートル、高雄港からは約33キロメートルの地点にあった琉球嶼は本島航路の要衝にも位置することから台湾総督府は早くから同地への灯台建設の必要性を認めていた(10)。

また琉球嶼を含む台湾南部の地域では漁業が旺盛であり、フィリピン群島付近まで出漁するとともに、同島は特に高雄港を拠点とする漁船の「往復の衝路」に当たる場所であった(11)。また沿岸航路の道筋にも当

たっている場所であり、上述した通り航海者にとっての重要なところであった。ただし、同島は標高が低いために濃霧の際等には遠距離から同島を発見することが困難となり、往来する漁船が座礁し、損害を被ること

表1 琉球嶼灯台の諸元

位置		北緯22度19分48秒 東経120度21分55秒
構造		コンクリート造、円形白色
灯高	基礎から灯火	10m
	平均水面から灯火	88.33m
等級及び灯質		第4等閃白光毎秒に1閃光を発する
アセトン瓦斯		
明孤		海上から灯台に向かって測定した方位 216度から207度までの351度間
燭光数		1,000燭光
光達距離		晴天の夜で約37km
経営		高雄州水産会

出所) 海防生「琉球嶼燈臺に就て」『台湾通信協会雑誌』85号、1928年、漁郎「琉球嶼行」

とが少なくなかった。

こうしたことから、一般漁業者は同島に灯台の建設を切望するところとなり、高雄水産会では同島への灯台建設を総督府に「稟請した」こともあったものの、「豫算の關係上」長らく実現に至らなかつた(12)。しかし、「何時迄も之を放置する」ことはできないとして、「航行の安全を期する」ことを目的として高雄州水産会では1928年3月に同会通常総会において独力で同島



図2 琉球嶼灯台

出所) 勝山吉作『台湾紹介最新写真集』、1931年から転載したもの。

に灯台を建設することを決定(13)。このことを総督府に出願し、許可を得たことで、工費1万数千円を投じて建設に着手することとなった(14)。工事は1929年1月14日に開始され、同年3月15日に完成した(15)。同灯台の諸元及び外觀は表1及び図2をそれぞれ参照されたい。

完成した同灯台には看守等は常置せず「太陽弁」の装置により昼間は消火し、夜間は点火する仕組みとなっていた。同灯台の新設により従来のように漁業者が暗礁に乗り上げるといった事故の「憂ひを除き得る」とともに、一般航行者にとっても「多大の利益を得る」ことになると大いに期待された(16)。

こうして同地の地理的特徴を鑑みて建設された琉球嶼灯台であったが、ここで特筆すべき点は、上述した通り同灯台が民間の手によって建設されたことであつた。

元来、日本においては徳川時代には私人が建設・経営したものがあった。ただ、明治時代になると建設の奨励政策が採られるようになったことで、経費を補うために直接入港船から料金を徴収する者が出てくるなどの弊害が生まれた結果、1885年6月太政官布告を以て同制度は廃止されることとなった。その後は、

灯台の建設は国家によって経営すべき性質のものであるとして「日本政府が灯台建設を主体的な近代化事業の柱の一つとして、中央集権的に進めた」ことから、日本内地だけでなく朝鮮及び満州においても私設の許可はなされてこなかった(17)。

しかし台湾においては1898年5月に制定された台湾航路標識規則により「個人又は公共團體に於て燈台を建設せんとするときは總督の許可を得べし」との規程が定められていた(18)。そして先述した通り本稿で取り上げる琉球嶼で建設された灯台は、民間により建設されることとなった。同灯台は台湾航路標識規則に基づいて公共団体によって建設された初の事例となった。

さらには近代以降、民間によって建設された日本統治下の台湾で初めての灯台であったと位置づけることができる。加えて同灯台の建設以降、戦前においては台湾同様、大日本帝国下にあった朝鮮や樺太等でも同様の事例はなかったことから、同時代における唯一の灯台であったと指摘することができよう。したがって、本灯台の建設を巡る動きは、従来の灯台建設の役割と定義を揺さぶるものであると指摘することができよう。

ちなみに同灯台は現在においても建設された当時の

場所で灯台としての役割を担い続けている(19)。

4 築港計画と工事

(1) 計画立案の経緯

琉球嶼に漁船の避難港を建設することは地方漁民はもちろんのこと、高雄港を根拠として南方漁場で活躍する漁業者にとっても「齊しく要望するところであった」(20)。

本島は海岸線に恵まれず、沖合約100メートルは暗礁が散在して船舶の停泊及び着岸に適していなかった。わずかに白砂尾・杉船路・大藁・天台等の海岸は湾入箇所があり、上陸が比較的容易な状況に過ぎなかった(21)。そうしたことから、総督府ではこれらの海岸の中で避難港の建設予定地として最適な場所を選定するべく以上の4つの海岸における詳細な港湾調査を実施した。

各海岸において、避難港築造の計画工法等を比較考究した結果、白砂尾海岸が最適であるとの結論が出された。このことを受けて同地では、さらに地形・地質・気象・潮汐及び潮流・漂砂等の詳細な調査が実施。同調査結果に基づいて実際の避難港築造のための計画が立案されることとなった。

(2) 計画概要

総督府によって立案された同計画の概要は以下の通りであった(22)。また同計画図は図3を参照されたい。

- ① 第1防波堤延長185メートル・第2防波堤延長80メートルを築造。

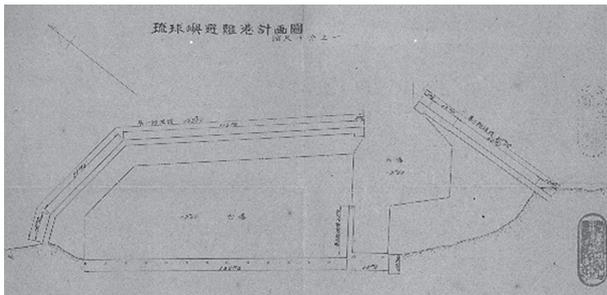


図3 琉球嶼避難港計画図

出所) 台湾総督府交通局道路港湾課『琉球嶼避難港調査書』、1933年から転載したもの。

② 両防波堤の内部に8,100平方メートルの錨地を整備

③ 第3防波堤延長25メートルを築造。

④ ②で得られた錨地を2分し、5,800メートルを内港に、2,300メートルを外港と位置付ける。

同計画区域内の海浜は海上約100メートルにわたって岩礁が広がり、水深干潮面近いものまであった。そのため以上の第1・2・3防波堤はこれらの岩礁を基礎として築造できる点が利点であるとされた。

まず第1防波堤は主に北ないし東からの波浪を防止する目的で建設されたが、同防波堤の基礎を成す岩礁は、堤の外まで広がっており、堤頭部において25メートル、根部においては約100メートル沖合まで及んでいた。そのため堤体に向かって襲来する波浪はいつたん、これらの岩礁によって破碎され、堤体はわずかにその余勢を受けるにすぎない状態であった。そのため第1防波堤は頭部を、やや強固な構造にすれば根部においてはやや軽少な構造としても、十分防波堤としての目的を達することが可能とされた。

つづいて第2防波堤は主に北東ないし東南から襲来する波浪を防止することを目的とし、第1防波堤同様

外側に相当の岩礁が横たわっていた。ただ当該堤に向かつて襲来する波浪は暴風時には相当強いものがあるころから、その頭部は水深2・6メートルに達する位置に築造する必要があり、「最強剛ナル」構造を必要とした(23)。第3防波堤は暴風時に第1・第2両堤間の水路を通過してくる波浪を遮断・防止して内港を静穏に保つこと目的とするともに平穏時には荷役用に使用するや役割も担うこととされた。

そして第1・第2両堤頭間に幅25メートルの水路を設置し漁船の出入口とし、内港の錨地約5,800平方メートルにおいて本島在籍の発動機船47隻を収容し、さらに外港錨地約2,300平方メートルでは他港在籍の漁船が避難することが可能となっていた。

在籍漁船の喫水に対しては、錨地水深1・8メートルで足りるとされていたものの、暴風時における港内波動の影響を考慮してない外港共に標準水深を干潮面以下2・4メートルと定めることとなった。

加えて、入港漁船の荷役並碇泊等の便を図り、なおかつ水深維持の目的を達することから護岸及び土留工園長160メートルを築造することとした。こうして防波堤によって囲まれた船溜は、ジャンク船等の常泊地となるだけでなく、上陸する上でも「便セシム」こ

とが期待されることにもなった(24)。

以上のように同島に漁港及び避難港を建設することは地方漁民はもちろんのこと、高雄港を根拠として南方漁場者も「齊しく要望する」所であったことから、高雄州当局においても、実現を期すべく1933年から活動を続けてきたが、同港建設も先述した灯台建設の時と同様「予算の関係上」すぐに実現に至ることはなかった(25)。

しかしながら、同島は南洋漁場に通じる要地であるだけでなく、高雄港を根拠とする漁船が頻繁に往来していたことから、これらの漁船にとって同島に避難港があれば「絶対安全を保たれることが出来」た(26)。さらには70隻余りの地元漁船も暴風雨の時、遠く離れた東港や高雄港等に避難し、その途中で遭難する憂いがなくなることから、「漁業南進の大局」から見ても同島に避難港を建設することは「多分の必要性を有し」た事業であるとして、その実現を求める声が同島内外で高まることとなった。そのため高雄州水産会では、次年度は総督府からの補助を仰ぎ、同計画を実現するべく総督府高雄築港出張所に委嘱して漁港築造の計画図を作成し、補助申請の手続きを取ることとなった(27)。

こうした動きが功を奏し、総督府からの補助を得た同島築港計画は、1936年度高雄州の予算に計上され、同年11月25日に起工の運びとなった(28)。

そして同日、総督府から殖産局長代理、州からは内海知事・高橋警務部長・鈴樹地方課長・家村勸業課長・関口技師・築港からは山下所長・日岡技師・大塚技師・、地方からは東港郡守・琉球庄長・その他古賀日本食料高雄出張所長・高添高雄漁業協同組合専務理事・村井海人草組合専務理事等、約70名が列席し、起工式が開催された。

同年に完成した第1・2・3防波堤及び港湾設備は、1945年に日本が敗戦した後80年以上を経た現在でも現存し、同島白沙尾漁港として漁港としての役割を果たしている(29)。

5 おわりに

ここまで戦前の台湾における琉球嶼で建設された灯台と避難港としての設備についてスポットを当て、その詳細について考察を行ってきた。

本研究の成果として挙げるができるのは、大きく次の3点である。

まず1点目は、琉球嶼で建設された灯台の歴史的意

義について明らかにできた点である。周辺海域を航行及び操業する船舶の安全を確保する目的で同島に設置されることとなった灯台は、民間の手によって建設されたものであった。そして、当時において近代化の一環として国家事業で進められていた灯台建設事業の中で、民間によって建てられた本灯台は日本統治下の台湾で初となる事例であった。同灯台は現在においても、その役割を変えることなく、同海域を航行する船舶の安全な航行に寄与している。

2点目は、同島で進められた漁港・避難港建設計画の詳細と工事内容について明らかにできた点である。同島では、漁港として、さらには避難港としての役割を担うべく、同地の自然地理状況を詳細に調査して上で、同地に適した築港計画が立案され、工事が実施されていた。

さらに同港築港計画は、予算の都合で実現が延期されていたものの、同島の地理的条件を鑑みて、その必要性を見出していた高雄州水産会等が補助金の申請や予算獲得のための調査実施及び計画立案を行ったことが、実際工事実現に少なからずつながったと指摘することができる。この点は、上述の灯台建設と共通していたといえよう。これらの点についても従来の研究で

は明らかにされていない点である。戦前に建設された同港施設は、現在においても現存し、漁港としての機能を果たしている。

ただし、同島で灯台建設や築港計画の立案や建設に携わった技術者や組織に関しては、本稿では明らかにすることはできなかった。さらには、同地における灯台建設及び築港経験が、戦後の台湾や、さらには日本で、どのように捉えられているのか否かという点についても、解明に至らなかった。こうした点については今後の研究で明らかにしていきたい。

注

- (1) 金岡丈夫・国分直一「小琉球嶼に於ける先史遺跡」『水産講習所研究業績』第208号、1957年、p.p.41-46
- (2) 片倉佳史『古写真が語る台湾日本統治時代の50年1895-1945年』、2015年、p.p.213-214
- (3) 海上保安庁灯台部『日本燈台史——100年の歩み——』、1969年
- (4) 谷川竜一『灯台から考える海の近代』京都大学学術出版会、2016年

- (5) 前掲論文(1)、p.41
- (6) 日本離島センター広報課『しま』30(1)(118)、1984年、p.71。同島の標高が低く、同島が波間を漂流する球のようであったことから「琉球」との名がつけられたとの説もある『台湾燈台図鑑』、p.118。
- (7) 台湾総督府交通局道路港灣課『琉球嶼避難港調査書』、1933年
- (8) 同上
- (9) 同上
- (10) 海防生「琉球嶼燈臺に就て」『台湾通信協会雑誌』85号、1928年、p.128
- (11) 漁郎「琉球嶼行」『高雄州時報』6号、1929年、p.43
- (12) 同上
- (13) 前掲記事(10)、p.120
- (14) 同上
- (15) 漁郎「琉球嶼行」『高雄州時報』6号、1929年、p.47
- (16) 同上
- (17) 前掲書(4)、p.56
- (18) 前掲記事、p.p.120-121

- (19) 中華民国交通部觀光局ホームページ（令和5年4月7日閲覧）
<https://jp.taiwan.net.tw/ml.aspx?sNo=0003122&id=A12-00140>
- (20) 『きこ』第203号、1922年2月4日、p.6
 前掲書(7)
- (21) 同上
- (22) 同上
- (23) 同上
- (24) 海軍省水路部『台湾南西諸島水路誌』、1941年、p.214
 前掲記事(20)、p.6
- (25) 同上
- (26) 同上
- (27) 高雄水産会『高雄州水産会報』、第15号、1936年、p.65
- (28) 中華民国交通部觀光局大鵬灣國家風景區管理處ホームページ（令和5年4月5日閲覧）
<https://www.dhnsa.gov.tw/Scenery-Content.aspx?lang=1&sno=04006723>

「のぼれる灯台」サポーター募集

全国賛助会員〔年会費 3,000円〕
 全国16ヶ所の「のぼれる灯台」年間パスポート

地域賛助会員〔年会費 1,000円〕
 「のぼれる灯台」1ヶ所限定年間パスポート

のぼれる灯台(野島埼灯台)



「灯台のことなら」
 公益社団法人 燈光会

住所：〒105-0003 東京都港区西新橋1-14-9西新橋ビル3F
 電話：03-3501-1054



屋久島灯台での出合

(2) 地域の絆が導いた

屋久島灯台点灯百周年記念式典

普通会員 岩尾 亮二

私達戦後生まれの世代が燈台官吏養成所の伝統を繋いでいる海上保安学校灯台科一七期生が二年間の教育を終え卒業し各管区の航路標識事務所に赴いたのは昭和四十四年の春、灯台の歴史では大変な節目の年であったことを海上保安庁灯台部での職を勤め上げ十六年を経過し今になって強く認識しているのかもしれない。

我が国が江戸時代の幕末から明治維新の激動期を乗り越え、当時の人類文化の先進地と言える西洋諸国に「追いつけ追い越せ」で始まった明治維新であり洋式灯台の整備がその施策の一つであったことは十分学んできていて「100年のあゆみ」の元年は洋式灯台の第1号、観音埼灯台の初点灯明治二年一月十日を始まりとして「日本燈台史」が編集発刊されています。

明治初期には先ほどにも表現しました「西洋に追い付け追い越せ」の政策のキャッチフレーズの元、西洋

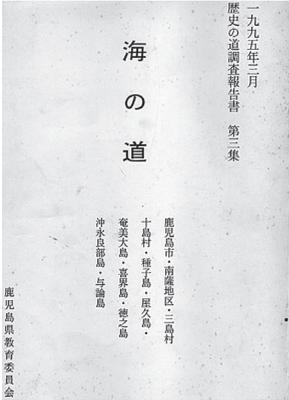
文化の導入の理念が強く求められ、西洋文化の通り道としての安全な海上航路を確保するため西洋式大型灯台（洋式灯台）が整備されていきます。

洋式灯台が西洋文化の導入と言う意味合いでもあったわけでしょう。時代的には「黒船来航」の時代でもあり当時の明治政府は厳しい判断が求められる中で「西洋に追い付け追い越せ」の施策でもあったわけでしょう。そのような国際情勢、環境の元に弓なす日本列島から列島周辺の各諸島に大型灯台が整備されていきます。

本誌令和5年5月号の屋久島灯台との出合(1)にも紹介しましたが本州の中央の観音崎に始まり、九州西岸海域から南西諸島にかけまして日清戦争後の戦後処理での台湾航路開設のために奄美沖繩を経由する我が国への主要航路の一つであった南西諸島海域に沢山の大型沿岸灯台が整備されていきます。

そして、またまた、御縁と言うか偶然のめぐりあわせの流れの中で、私が海上保安学校を卒業し各管区、航路標識事務所の転勤を重ね第十管区海上保安本部灯台部監理課に籍を置きました。

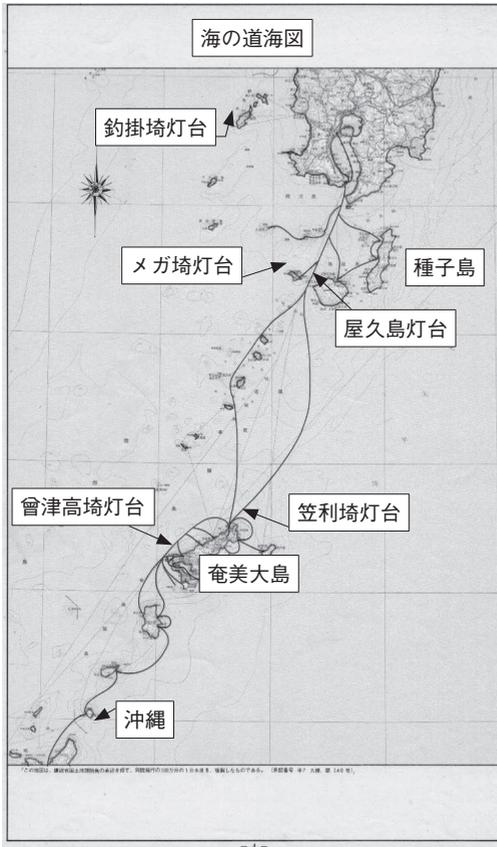
責任ある職責につきましてから四年目にあたる平成八年には日清戦争後の戦後処理での台湾航路開設のた



海の道書籍写真

めに九州西岸海域から奄美沖繩を經由する我が国への主要航路の南九州から南西諸島海域に沢山の沿岸標識として整備された大形沿岸標識としての灯台が点灯百周年を迎えています。

当時、鹿児島県行政は離島振興に力を入れており、同県の教育委員会は「歴史の道調査報告書 第3集、海の道」を編集し出版しています。当調査報告書は、国庫補助の基に鹿児島県が歴史的に進められてこられた経済、文化の流れを文書化する目的で始められ、宮崎県、熊本県からの陸路を超えての調査でした。「海の道」ですから、当然第十管区海上保安本部灯台部へも考え方や航路整備の歴史、灯台の整備の歴史等について教育委員会か



海の家図

ら相談があり、全面的に協力させていただきました。

当書籍は鹿児島市から十島村 種子島 屋久島 奄美大島 喜界島 徳之島 沖永良部島 与論島への航路が紹介され各島の港湾すべてが紹介されている二百七十ページに及ぶ書籍です。

十管区内で点灯百周年を迎えた大型灯台は、甌島列島の釣掛埼灯台、南西諸島の屋久島灯台、そして奄美本島西岸の曾津高埼灯台が該当します。点灯から百年の間、絆が十分に育まれ私達世代は様々な交流や話題、

灯台と地域との絆は聞き及んでいました。また当時、私達の航路標識業務では海の情報発信業務が新たな業務として開始され気象・海象情報や海上工事、漁船の操業状況など海の安全情報、潮汐や「日の出・日の入情報」のほか、海難発生状況や海上での避難勧告、航路標識の異常などをインターネットや携帯電話で知ることが出来る海の情報発信業務がMICS業務と命名されスタートしました。

当時、MICS業務の開始に当たっては本庁、管区本部での業務研修等でも広く取り上げられ様々な機会において研修も行われる等、航路標識業務の質の向上の為に取組んだ記憶が残ります。これまで各職員が広報広聴業務として努力義務であった業務が、航路標識行政システムとして整備され時代の流に沿った高度な海の広報広聴が求められる時代になったと言えるのではないでしょうか。灯台部監理課が中心となつて取組む所掌業務でもあり、地域行政等との係わりも重要な業務として位置づけられておりました。地域大型灯台の点灯百周年記念式典は、地域行政と肩を組んで進めるのにも最も適切な事項であると関心を抱いていました。

当時は年間行事として、航路標識事務所長会議が年に一回の計画で開催されており、航路標識業務を所掌

している保安部には燈台課があり、航路標識事務所長会議には灯台課長が出席していましたが、当然に近く予定される事務所長会議には保安部長さんの出席を御願ひし議論してもらいました。燈台が立地する地方行政から「記念式典」をとの声が管区本部へ直接届き、屋久島灯台、曾津高埼灯台は地元地方行政である上屋久町、瀬戸内町が中心になって沢山の来賓の皆様方をお迎えして立派な記念式典の開催となった事が思い出されます。

この記念式典については令和元年七月号の本誌に「曾津高埼燈台との出合」(その5)において「曾高埼燈台点灯百周年」と題し、屋久島灯台の式典についても紹介済みであり、今回は屋久島燈台点灯百周年記念式典を地元上屋久町が中心になって燈台と地域の絆が導き実施に至った点を「絆」を中心に紹介させて頂きます。

航路標識事務所長さん、保安部長さんは灯台部の広報広聴業務の展開の必要性を十分理解しておられ地域行政等との打ち合わせ、摺合せを進めていただきました。特に屋久島灯台の立地する上屋久町からは鹿兒島県とも連携して海事関係諸団体等の参加の基に「協賛会」を設立し取組みたいと言う声が返ってきました。協賛会には、先ず鹿兒島県行政の漁港課、水産振興課、

鹿児島県漁連、そして、奄美沖繩航路に就航している定期旅客船フェリーを中心とする海事関係団体から参加の申し出の電話があり、検討する時間も許さないほどトントン拍子で進んでいきました。

鹿児島県漁連からは近日に開催が予定されている漁業施策説明会に、近隣の各漁協組合長にも記念式典の開催について協賛会から説明することについて快諾をいただくほどでありました。

管区本部としては協賛会の中心を上屋久町総務課にお願いし本部は支援する形としました。上屋久町は海上保安庁の考えを十分に理解していただき、沢山の方々地域と家族との絆を保ち今があることを少しでも知ってもらいたい事を中心に、式典の準備を進めていただきました。案内状等については協賛会関係者や地元の方々については協賛会で事務手続きを進めていただき、協賛会以外の行政機関等については十管安本部灯台部が行うこととして、これまで屋久島灯台で勤務された先輩職員、本庁灯台部、燈光会については十管本部総務部の了解を得て進めました。記念式典の事務局である協賛会を上屋久町にお願したのは大正解でした。海上保安庁の組織、航路標識事務所、海上保安部の組織に協賛会の事務局を置いた場合には海事関係

の諸団体の協賛は広がりを感じますが県行政、地方自治体関係の協賛には限りがあったでしょう。本当に上屋久町には感謝、感謝の思いで進めて行ったことが思い出されます。記念式典は大勢の方が集うことを中心に宮之浦港から灯台までの陸路の往復の交通便を準備し出席者の方々が困られないようにしました。結果沢山の出席があり、宮之浦港と屋久島灯台間の移動手段に上屋久町及び海保の車だけでは、やりくりがつかずマイクロバスを準備した記憶が残ります。記念式典は屋久島灯台の待息所跡地がかなり広く残されており、其処にテントを張り当時、同灯台を管理していた鹿児島航路標識事務所、そして上屋久町の職員の方々がてきばきと進行作業を進めておられた様子が思い出されます。

屋久島の燈台きずな集い来て

磯の山並み喜びむかえし

今になって当時の状況を振り返ってみると屋久島灯台と地元行政、特に地域との絆は特別な力強さがあったことに気付かせていただきます。特に「屋久島灯台との出合(1)で紹介しました国立電波高校を卒業され昭和三〇年代に屋久島灯台で勤務され昭和四十四年に私が海上保安学校を卒業し初任の地「野間池口ラン



屋久島灯台近年の写真
待息所跡地は舗装され駐車場になっている

これまでの各地転勤での出合、絆の語らいとなり、幸せな眠りにつかせていただきました。そして、私の記憶も薄らいで来ていまして、電話で当時の事を確認して記述しているのですが、式典から二十年近く過ぎ

局」での勤務で同勤した先輩の方で私の指導教官であった先輩も式典に出席されました。その出席の際、先輩は出身地九州中部からマイカーで来島され屋久島灯台に着かれました。何と車には沢山のお土産が。つまり、昭和三十年代に独身の身で屋久島灯台に勤務され、約四十年以上も経過した後の来島であり、当時お付き合いのあった方々との交流が続いていて、お土産を持参しての記念式典出席であったわけです。式典が終了し先輩とは永田集落での民宿で同室での宿泊となり眠

りにつきながら、

た今になって、先輩には屋久島灯台で結ばれた絆で屋久島特産のミカンが送られてきたり屋久島灯台点灯百周年記念式典が「新たな絆」の始まりとなった旨の話が届いています。先輩灯台守の方々が築き結んでこられた「灯台と地域の絆」は色々な形で結ばれ、そして様々な形で時代を超えて現在でも実在していることを私の初任のロラン局で指導教官であった先輩から導いて頂く「屋久島燈台点灯百周年記念式典」でした。

振り返って見ますと灯台で作業を進めている時に、私達には地元の方から良く挨拶を頂きました。当時はあまり深く考えることもなかったのですが灯台と地域の絆が結び育んだ挨拶であったのではと思います。

これまで私が仕事で関係させてもらった各灯台での出合を振り返りながら記憶をたどり燈光誌上に紹介させて頂きました。振り返りますと灯台と地域の方々との「絆」が自然に思いの中に強く出てきて主題みたいになっていったようです。「絆」と言う言葉は私達が家庭の中で普段使う言葉としては「親子の絆」「夫婦の絆」等が浮かびます。意味合いとしては広辞苑を開いてみました。漢字はまず「絆」「縶」の二つがありました。またそのほかにも旧字体もあり「きずな」には奥の深い使い方が眠っているようです。辞書での「絆」の意

味は、動物をつなぎとめる綱、「継」は断つにしのびない「恩愛」離れがたい恩愛とありました。確かに普段の使い方として「強い繋がり」「生涯切っても切れない関係」等の表現に使っていると思いますが「灯台と地域のきずな」は灯台の管理業務を生涯の仕事にしていた私が考えることではないような気がしますが「離れがたい恩愛」に近い意味合いになるのでしょうか。先輩灯台守の方々が海で働く方々の安全を確保する一途な心で信頼できる灯台の灯火を守りながら海上での航路の安全を保つために灯台の機能を守ってきた結果、地域の方々との間に結ばれた「絆」です。

これまで平成十七年の「熊本百年の燭光と二つのユネスコ世界文化産業遺産候補」の投稿を皮切りに、転勤を重ねる中での灯台との出会いを二〇回以上にわたって投稿してきました。燈光会におかれましては私の勝手な思いを、私が勤務した事務所が管理する灯台で経験した事柄を「○○灯台との出合」のタイトルで原稿を書き会誌に掲載いただき感謝申し上げます。

次には「みおつくしと地域の絆」と題しまして、私の現場業務での体験を通じて心にとどまった絆をまとめて紹介してみようと思います。

「みおつくしと地域の絆」に続きます。



…一管区…

石狩灯台名誉灯台長

令和5年6月5日の晴れ渡る青空の下、石狩灯台の知名度向上に多大な貢献をしたとして、萩中広樹小樽海上保安部長から「石狩灯台お兄さん」に対し、同灯台の名誉灯台長の称号を授与しました。

石狩灯台お兄さんは、石狩灯台の妖精が高木順平氏の体を借りて降臨した姿とのことで、灯台の一般公開に姿を現したり、メディアに取りあげられたりする等、活動は多岐に渡ります。

高木氏は平成29年の石狩



左から：うみまる、小樽海上保安部長 萩中広樹、石狩灯台お兄さん 高木順平、石狩灯台お兄さん協力者 野村彩夏、小樽海上保安部次長 峯吉栄治

灯台125周年スペシャルバスツアーをきっかけに、平成30年から活動を行っており、自作した灯台風の被り物を着け、顔を赤白に塗り、赤白のTシャツを着て一般公開などに登場してきました。活動開始当初は石狩市の商工労働観光課職員だったという高木氏。てっきり仕事の一環なのかと思いきや、実際にはプライベートな時間を使っているというのですから頭の下がる思いです。勤務先が図書館となった今でもその活動方針は変わらないどころか、手作り缶バッジを一般公開に来た方々に配るなど、より精力的な活動を行っています。

特に目を惹く赤と白の横縞メイク



「赤白つけようぜ」

は、もちろん石狩灯台のカラーリング。昭和32年に映画『喜びも悲しみも幾年月』のロケ地に選ばれた同灯台は、カラー映画の走りとしての視覚効果を狙って、当初の黒白から赤白に塗り替えられました。その後、降雪時の視認性が良いとして、順次、他の灯台も赤白に塗り替えられるようになりました。そんな、当時の最先端だった灯台は、現在では道内で唯一、明治に建てられた燈塔を残す灯台です。

新旧感慨深い配色である赤白を「妖精降臨の儀」として高木氏にメイクするのは、石狩観光協会の野村彩夏氏。同氏は石狩灯台お兄さんの公式イラストも担当するなど、多様な才能を持つ

今年も始まった灯台一般公開

野間埼灯台の航路標識協力団体（一社）美浜まちラボ」が地域振興のため、昨年から一般公開を行っていましたが、風の強い冬季は冬眠（一般公開の中止）状態となっていました。やっと暖かさが戻ってきたGWに何とか目覚め、今年も活動を始めました。

今年の灯台一般公開は小雨が降る中、4月30日の地元ライオンズクラブから灯台前の公園（美浜町所有）にベンチ寄贈の式典から始まりました。今までは、海岸に向いた背もたれのあるベンチが4脚設置されていましたが、腐食し危険となった2脚について代替え寄贈されたものです。そのベンチは樹齢800年以上のキバの木をタテに切ったもので、道路側を向いて座り灯台をバックに自撮りをする若者にはと

方です。他にも複数の協力者によって実現している同活動は実に6年目を数え、今なお人気は衰えていません。最初は奇抜な出で立ちに驚くかもしれませんが、話が話してみれば物腰柔らかく人当たりも丁寧で、笑顔がチャーミングな灯台お兄さんの人柄に惹かれてファンになる方も多いようです。

名誉灯台長の称号はこれまで、灯台守に食料や機材を届けていた漁業者や、手紙等を届けていた郵便職員等、灯台の維持管理等に貢献してきた方に対して授与してきたもので、今回の授与はやや異色と言えます。しかし、地元石狩市民や一部灯台ファンからの支持は厚く、石狩灯台の知名度向上に寄与した功績は大きなものであり、今回の授与となりました。

石狩灯台お兄さんの、今後益々の活躍を祈念し、結びとさせていただきます。（小樽海上保安部）



ベンチ寄贈式



自転車置き場



はいポーズ



こいのぼりと灯台



参観者でにぎわう

でも評判が良かったです。

また、知多半島は自転車ツーリングのメッカとなっていて、週末にもなると灯台に多くのツーリング者が立ち寄ります。自転車置き場に困っていると話を聞き、まちラボは助成金を使用

し、公園の片隅に自転車スタンドを置くことにしました。うわさが広がり、さらに多くの人たちが灯台に集まることを期待します。

さらに、5月5日の「こどもの日」にちなみ、野間埼灯台前の公園に「こいのぼり」を設置しました。訪れる人はいつもと違う景色を写真に収めていました。特に子供連れの家族に人気があり、何回もポーズを変え写真を撮っていました。

名古屋保安部交通課職員は、今後も参観者の安全第一を図りつつ、灯台を愛する人々に寄り添っていければと思っています。

(名古屋海上保安部交通課)

「灯台参観・見学者の安全のために」 〜伊勢志摩編〜

鳥羽海上保安部は、ゴールデンウィーク前の4月11日に航路標識協力団体を対象とした一般公開等に関する安全

点検を実施しました。

今回対象となった協力団体は、「大王埼灯台」の(公社)燈光会、(一社)じやまてらす及び志摩市灯台活用推進協議会並びに「安乗埼灯台」の(公社)燈光会及び志摩市灯台活用推進協議会です。

当日は、晴天に恵まれ(あまりの暖かさに季節外れの蝉が鳴いていました)、少し強い海風を受けながら、参加者全員による危険個所の確認、昨年から改善点、夜間公開時の安全対策の強化等について検討を行いました。

今回の安全点検は、新人のS官の現場デビューとなり、連日の安全管理や昨年の点検時の注意事項などの詰め込み研修を受け、いざ現場へ…

最初は緊張して臨んだものの、安乗埼灯台での雰囲気は、華麗な白い灯台の姿に魅了されたかのように、終始和やかな雰囲気で行われ、少し緊張が解れたようでした。

安乗埼灯台の点検では、施設の危険



大王埼灯台安全点検ブリーフィング



新人自己紹介



安乗埼灯台安全点検



大王埼灯台安全点検

個所や破損の確認、参観中止基準や緊急時の連絡体制の確認、安全管理要員の体制の聴取を実施しました。

また、大王埼灯台の点検では、前記の点検内容に加え、新たに発見した突起物への危険表示を実施しました。

特に夜間の一般公開を対象とした安全点検は、昼の安全点検とは一味違う内容となり、暗闇での安全対策の難しさを感じる貴重な体験となりました。

最後に鳥羽海上保安部は、これからも灯台を訪れる方々の安全確保のため、航路標識協力団体と連携して、地域に根差した活動を継続していきます。
(鳥羽海上保安部)

十管区

奄美の海開き

海への感謝と二年の安全を願って

4月22日、奄美市笠利町用安のぼしや山村と奄美市小宿の大浜海浜公園で、海開きの式典が行われました。

自然豊かな奄美大島は、スノーケリングやダイビングなどのマリンスポーツが盛んで、島外から多くの人々が訪れ豊かな自然を楽しみます。式典では、海への感謝とマリンスポーツなどの一年の安全への願いを込めて、神事、奄美三線の調に鳥唄奉納や海開き宣言などが行われ、ぼしや山村に部長が大浜海浜公園に次長が出席しました。



海開きの神事



初節句の赤ちゃんの健やかな成長を願って

あわせて、旧暦の3月3日（サンガツサンチ、今年は旧暦の2月が閏月で新暦で比べると昨年より約20日遅くなりました）に初節句を迎えた子供の無病息災を願って足を海水に浸す「ウナグヌセック」の慣習に、赤ちゃんを伴った多くの家族が子の健やかな成長を願いました。昔は、村中の人々が海岸に出て、「ウナグヌセック」を祝い、全員で美味しい食事などを楽しんだそうです。

奄美海上保安部は、美しい青い海と空と緑の大地、自然豊かなこの奄美群島で地域の皆様との絆を大切に、安全安心に努めます。

（奄美海上保安部）

名瀬港台風津波対策委員会

〈台風シーズン前に安全対策を確認〉

6月16日、名瀬港台風津波等対策委員会を開催、名瀬港の関係者が安全対策等を確認しました。台風接近や津波

発生時の情報伝達手段についての規則も改正、これまでのFAXから電子メールに変更して確実性と利便性を向上させました。

名瀬測候所の池内予報官が「奄美地方の台風と津波」と題して講演、聴講の会員各位の知識が向上しました。新聞1社が取材、広く報道されました。

（奄美海上保安部）



名瀬測候所の予報官による講演



名瀬港台風津波等対策委員会

第15弾

のほねる灯台(16基) スタンプラリー達成者



全国北から南までの16灯台巡っていただき、誠に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11号

松原 優花 様(21歳)東京都在住

- ☆ スタンプラリー開始年月日
令和3年3月24日 野島埼灯台
- ☆ スタンプラリー達成年月日
令和4年11月6日 犬吠埼灯台
- ☆ スタンプラリーを始めたきっかけ
たまたま参観した1つめの灯台でスタンプラリーを知り、自転車で日本一周をするのと共に全て集めてみようと思った。
- ☆ 16か所巡った感想 達成感！



第112号

石山由紀枝 様(64歳)・克彦 様(63歳)ご夫婦
神奈川県横須賀市在住

- ☆ スタンプラリー開始年月日
令和4年1月23日 初島灯台
- ☆ スタンプラリー達成年月日
令和4年11月9日 犬吠埼灯台
- ☆ スタンプラリーを始めたきっかけ
夫が定年退職したのでどこかへ行こうと思っているとき、テレビで登れる灯台が紹介されていたため。
- ☆ 16か所巡った感想
最高に良かったです!!



第113号

北條 明 様(30代)静岡県在住

- ☆ スタンプラリー開始年月日 令和2年12月26日 安乗埼灯台
- ☆ スタンプラリー達成年月日 令和4年11月11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
- ☆ 16か所巡った感想 楽しめました。ありがとうございました。

第114号

Mick 様(60歳)神奈川県足柄上郡開成町在住

- ☆ スタンプラリー開始年月日 令和2年8月3日 入道埼灯台
- ☆ スタンプラリー達成年月日 令和4年11月12日 観音埼灯台
- ☆ スタンプラリーを始めたきっかけ 入道埼旅行中知った。
- ☆ 16か所巡った感想 北海道と四国がなくて助かった。

第115号

柴崎 利文 様(48歳)神奈川県横浜市在住

- ☆ スタンプラリー開始年月日
令和1年5月1日 観音埼灯台
- ☆ スタンプラリー達成年月日
令和4年11月13日 角島灯台
- ☆ スタンプラリーを始めたきっかけ
灯台に登って見る景色に感動したため。
- ☆ 16か所巡った感想
風雨が強くて登れないことも何度かありましたが、あきらめないで良かったです。



第116号

高橋 俊彦 様(64歳)神奈川県在住

- ☆ スタンプラリー開始年月日 令和1年5月20日 平安名埼灯台
- ☆ スタンプラリー達成年月日 令和4年11月19日 初島灯台
- ☆ スタンプラリーを始めたきっかけ
HP「灯台のことなら」を見て興味を持ったから。
- ☆ 16か所巡った感想
天候不良で参観中止とか、苦労もありましたが、達成してみるとすべ
て良い思い出です。

第117号

松村 健太郎 様(44歳)神奈川県横浜市在住

- ☆ スタンプラリー開始年月日
令和3年6月20日 犬吠埼灯台
- ☆ スタンプラリー達成年月日
令和4年11月19日 角島灯台
- ☆ スタンプラリーを始めたきっかけ
二人でのスタート
- ☆ 16か所巡った感想
色々な場所をまわられて、すばらしい風景をみれて癒されました。



第118号

たけちゃん 様(50代)千葉県千葉市在住

- ☆ スタンプラリー開始年月日
令和4年7月23日 塩屋埼灯台
- ☆ スタンプラリー達成年月日
令和4年11月20日 角島灯台
- ☆ スタンプラリーを始めたきっかけ
私は元々旅好きで、灯台を目的地にして岬巡りを楽しんでいましたが、コロナ禍で旅を自粛していたところ久しぶりに地元の犬吠埼灯台を訪れ、スタンプラリーの存在を知りました。なぜかその時はスタンプ帳を購入せず帰ったのですが、夏休みに東北の温泉巡りと併せて塩屋崎→入道崎→尻屋崎と回ったのがきっかけでスタンプラリーを始めました。
- ☆ 16か所巡った感想
灯台の歴史や美しさに魅かれ、生まれて初めて宮古島(平安名埼灯台)を訪れ、綺麗な珊瑚礁や宮古そばの美味さに感動し、各地の温泉や食事も堪能することができ、今年は思い出深い濃い一年となりました。今度は、「日本の灯台50選」を訪れたいと思っています。●おまけ(俳句を一つ) 燈光は心も照らすよ夏嵐





書籍紹介

普通会员 山本雅晴



■著者ふたりからのコメント

戦時中昭和18年5月から戦後昭和24年7月の6年間、北海道根室の弁天島灯台で灯台守である父と母姉姉との5人の生活を描いた幸枝さんからの聞き書きをもとに構成された物語です。

■作画担当の木村曠人からのコメント

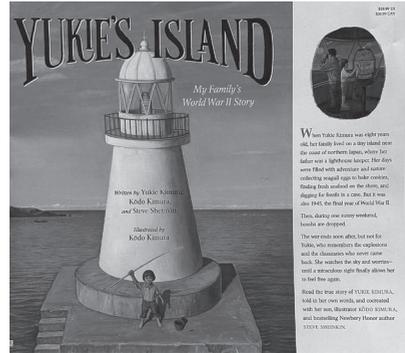
絵本ではそのうち特に昭和20年7月の根室空襲を中心とした終戦前後の時期をとりあげています。今年の7月にアメリカのマクミラン／ロアリング・ブルック社より刊行される事になりました。

■紹介者山本雅晴コメント

太平洋戦争末期の昭和20年7月15日根室空襲で弁天島灯台は倒壊しましたが職員家族は難を逃れ幸いでした。合掌

■著者紹介

- ・木村 幸枝：現在北海道伊達市に在住、昭和18年から24年まで根室弁天島灯台に勤務され、汐首岬灯台を最後に退職された鈴木重義氏の次女にあたります。「根室弁天島灯台の日々」（著者：天明安枝）の安枝さんはお姉さんです。
- ・木村 曠人：木村幸枝さんの長男にあたり平成4年に渡米し米国コロンビア大学図書館に勤務しながらニューヨークをはじめアメリカ各地で絵画作品を発表しています。
- ・スティーヴ・シャンキン（Steve Sheinkin）：アメリカの作家で、主に青少年向けの近現代史に関するノンフィクションを舞台として活躍しています。数々の受賞歴があり、アメリカのその世界では第一人者と言っても過言ではありません。現在「原爆を盗め」を含めた2冊が日本語で翻訳出版されています。



Yukie's Island
(My Family's World War II Story)

2023年7月18日出版

灯台フォーラム 2023
祝！フレネルレンズで実用化200周年



**2023年7月15日（土） 正午
アーカイブ配信開始！**

灯台の光を遠くまで届ける役割を持つフレネルレンズ。
今年は実用化されて200周年のアニバーサリーイヤーです。
そこで、「灯台フォーラム」でもフレネルレンズに焦点を当てた
トピックを配信します！

オフ会も開催します！7月29日（土）17時 @横浜
コロナ禍でしばらく中止となっていた灯台ファン同士の交流の場（懇親会）です。
詳細は「灯台どうだい？」ウェブサイトをご覧ください！

昭和三十一年一月二十四日第三種郵便物認可
令和五年五月五日發行(國分)第五日發行

一冊五元

七五頁 表紙十八頁 裏紙四頁

