

燈 光



9

和歌山県潮岬沖における新たな推薦航路の運用開始

船舶交通の安全をより一層確保するために

第五管区海上保安本部交通部航行安全課

1 はじめに

令和4年11月、国際海事機関（IMO）第106回海上安全委員会において、我が国2例目となる推薦航路が採択されました。

推薦航路とは、「1974年の海上における人命の安全のための国際条約」（SOLAS条約）に基づき、IMOが航路を指定する制度のひとつで、中心線を定めることにより、対面通航を推奨するもので、和歌山県潮岬沖において、令和5年6月1日午前9時（日本時間）から運用を開始しました。

ここでは、推薦航路設定の背景や内容等について紹介いたします。

2 背景

海上保安庁では、基本的な海上交通ルールを定めた「海上衝突予防法」のほか、特別なルールとして、東

京湾、伊勢湾及び瀬戸内海に適用される「海上交通安全法」及び港に適用される「港則法」を定め、海上交通の安全確保を図っております。

一方、東京湾、伊勢湾及び瀬戸内海を結ぶ太平洋沿岸海域は、船舶交通量が多く、複雑な針路交差が生じ、重大海難が発生する蓋然性が高いことから、平成30年1月、伊豆大島西方海域に我が国初の「伊豆大島西方沖推薦航路」を設定するとともに、引き続き、船舶交通の安全性を向上させる検討を進めてまいりました。

今般、和歌山県潮岬沖における整流化方策の調査研究を行い、推薦航路を設定することにより、整流効果が図られるとの結論に至りました。

3 潮岬沖海域における整流化方策の検討

和歌山県潮岬沖の海域は、東京湾、伊勢湾及び瀬戸内海を結ぶ海上交通の要衝となっており、外国船舶を含む船舶の交通量が多く、加えて漁業活動も活発な海

域です。また、船舶の通航実態は、大型の船舶ほど沖合を航行し、小型の船舶ほど沿岸近くを航行しており、全体の約8割の船舶が潮岬灯台の南3・5海里以内の海域を航行しています。

このような通航実態や多様な社会経済活動が盛んである海域であることを考慮し、基線（中心線）により東西交通流を分離して、右側航行することで衝突リスクの軽減が図られる推薦航路を設定することにより整流化を図ることとしました。

4 推薦航路の設定に向けた検討

推薦航路の基線（中心線）は、その設定条件を、位置、角度、長さの3つの要素に分け、最も効果の得られる組み合わせを抽出しました。そして、推薦航路による整流効果を評価するため、海上交通流シミュレーションにより安全評価（反航船の衝突リスクの評価及び操船困難度の評価）及び経済性評価（航行距離を用いた評価）を行い、最適な推薦航路案を取りまとめました。

また、推薦航路を航行する船舶の対象範囲については、潮岬沖を航行する全ての船舶とした場合、沖合遠くを航行する船舶までも陸岸近くを航行することとな

るため、全ての船種を対象としつつも、潮岬灯台の南3・5海里以内を航行する船舶を対象としました。

このほか、推薦航路両端に加え、推薦航路の適用海域の範囲を示す位置（潮岬灯台の南3・5海里）を、バーチャルAIS航路標識で明示することとしました。

5 AISメッセージによるお知らせ

令和5年6月1日午前9時から推薦航路付近を航行するAIS搭載船舶に対して、以下のお知らせをしています。

(1) A線、B線、C線をこえて推薦航路に向かう船舶

【英語①】

INF: ESTABLISHMENT OF A RECOMMENDED-
ED ROUTE OFF THE COAST OF CAPE
SHIONOMISAKI AT JUNE 1 2023.

【日本語①】

情報：潮岬南方に推薦航路が2023年6月1日から設定されました。

【英語②】

INF: SHALL CROSS ON A HEADING AS
NEARLY AS PRACTICABLE AT RIGHT

ANGLES TO THE GENERAL DIRECTION
OF TRAFFIC FLOW.

【日本語②】

情報：通行路を横断する場合は直角に近い角度で横断してください。

- (2) D線、E線をこえて中心線の右側に向かっている船舶及び中心線をこえて航行しようとしている船舶

【英語③】

INF: YOU NAVIGATED ON WRONG
COURSE, RECOMMENDED ROUTE IS
STARBOARD SIDE NAVIGATION OF
THE LINE 2 VIRTUAL AIS BUOYS,

【日本語③】

情報：貴船は間違ったコースを航行中。推薦航路は
2つのバーチャルAIS標識の右側です。

6 おわりに

和歌山県潮岬の沿岸は、東京湾、伊勢湾、大阪湾などを結ぶ海上交通の要衝となっており、外国船舶を含む船舶の通航量が多く、加えて漁業活動も活発な海域

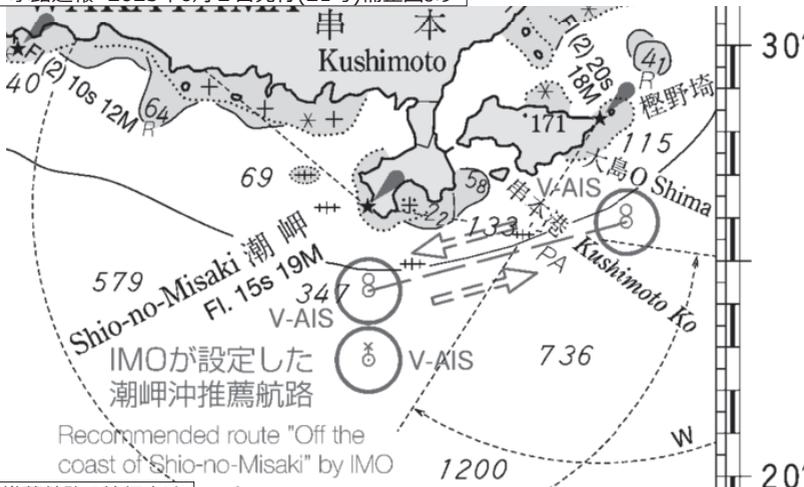
です。

推薦航路の設定により船舶交通の整流化が図られるとともに、国際的にも認知され安全性の向上が期待されます。

第五管区においては引き続き同制度に係る周知活動を実施していきますので、船舶を運航される皆様におかれましては、潮岬沖の船舶交通の安全性向上のため、「潮岬沖灯台の南3・5海里以内」を航行する際は、推薦航路を遵守していただきますようお願いいたします。

国際海事機関に採択された推薦航路

水路通報 2023年6月2日発行(21号)補正図より



推薦航路の航行方法

潮岬灯台の南3.5海里以内の海域を航行する船舶は、推薦航路中心線の右側航行をする。

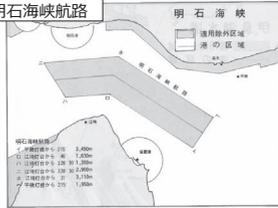
推薦航路とは

	推薦航路	航路
根拠	SOLAS条約（海上人命安全条約）	海上交通安全法（国内法）
要件	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 推薦航路等の航路指定方式を設定する場合、国際海事機関において採択を受ける旨を規定 ➢ 中心線を示した限定されない幅の航路 ➢ 我が国では準ふくそう海域※で主要な航行ルートである海域のうち、海難の発件数及び船舶の交通流が多く、整流化に適している海域に設置 	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 船舶交通が集中し、ふくそうしているほか、岬、島、暗礁等により可航水域が著しく制限され、また、屈曲し潮流が速い等により、操船の非常に困難な狭水道にその主要な流れに沿って設定 ➢ 航路の幅を規定
航法	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 中心線の右側を航行することが推奨 ➢ 船舶間の避航関係は、海上衝突予防法等の国内法の航法に従う ➢ 罰則なし 	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 一定の船舶に航路航行義務が発生する ➢ 船舶間の避航関係は、法に規定される特別の航法に従う ➢ 罰則あり

伊豆大島西岸沖推薦航路



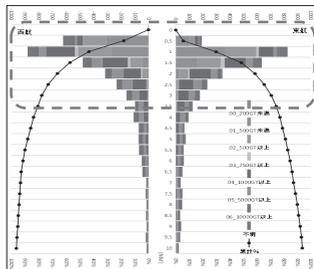
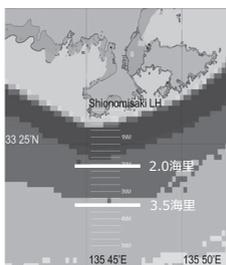
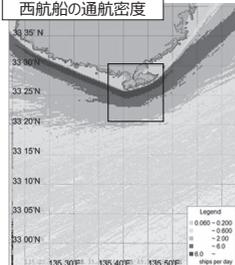
明石海峡航路



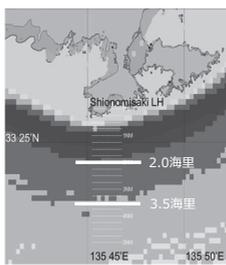
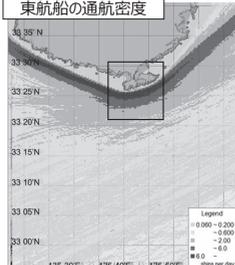
※ふくそう海域を結ぶ東京湾湾口～石廊崎沖～伊勢湾湾口～潮岬沖～室戸岬沖～足摺岬の各海域を経て瀬戸内海に至る海域

潮岬沖の船舶の通航状況

西航船の通航密度

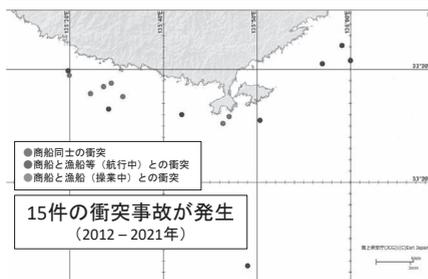


東航船の通航密度



- ▶ 西航・東航ともに、陸寄りの海域に通航密度分布が高い
- ▶ 大型船を含む様々な総トン数の船舶が潮岬灯台沖を通航
- ▶ 潮岬灯台南約3.5海里までの通航密度分布が高い

潮岬沖の衝突事故の発生状況



2012年に発生したタンカー同士の衝突

潮岬沖で衝突事故発生すると

ラムサール条約登録湿地やマグロの産卵地

マグロの産卵

衝突により沈没・破断の危険

ラムサール条約登録湿地

ウミガメの産卵地

燃料油が沿岸部に漂着

油が漂着

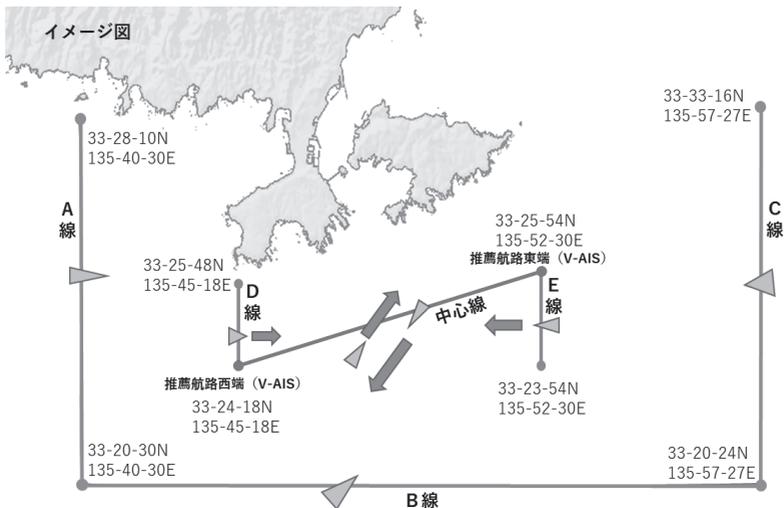
油まみれのゴミ

産卵マグロへの深刻なダメージ

油回収作業



AISメッセージのお知らせ



海上保安庁
和歌山県
潮岬の沿岸域に
“推薦航路”を設定します

開始日
2023年
6月1日
(日本時間09:00)

濃霧灯台の南3.5海里以内の海域を航行する船舶は、安全のため右側航行にご協力をお願いします。

◆推奨航路とは、SOLAS 条約に基づき、国際海事機関が指定する航路のひとつです。
◆海図に、航路の中心線及び航行方向が表示されるほか、航路の危険位置、乗組位置及び避海海域の情報を表示する装置に、AIS(船舶追跡システム)の送信機を装着することが求められます。
◆水路情報により情報を入力して海図の更新をお願いします。

水路情報 HP <https://www.kaiho.mhl.go.jp/T210/H20/yaho.htm>
問い合わせ先 第五管区海上保安部 企画課 航行安全課 ☎078-391-6551



周知用リーフレット (日・英・中・韓)

周知活動について



水先人会、船社等の海事関係者への説明会
(令和5年1月)



漁業協同組合、マリーナ等への周知活動
(令和5年2～3月)

白洲灯台フェス in 博物館 (準備編・下、企画展示部門)

若松海上保安部

5月号の本誌にてご紹介しました、白洲灯台フェス in 博物館ですが、今回は最終的な準備と7月1日から企画展示にこぎつけたところまでを順にご説明いたします。

【イベントグッズ】

○福岡県立折尾高等学校

白洲灯台をモチーフにしたお菓子を企画製作してもらいました。



写真1 第1作目



写真2 第2作目



写真3 第3作目最終決定商品

生活デザイン科の11名の生徒さんたちにより、地域の人気レストランシェフの指導を受けて、様々なアイデアを出し合って企画製作が始まりました。

第1作目はクッキーで白洲灯台を形成、第2作目ではパウンドケーキを活用して白黒灯台っぽく形成、最終的には包装したのちに風見鶏の部分のリボンで表現してみたそうです(1個500円で販売予定)(写真1〜3)。インスタグラムやYouTubeにもアップして、販促活動を始めているそうです。



写真4 生活デザイン科フードコース3年生の皆様

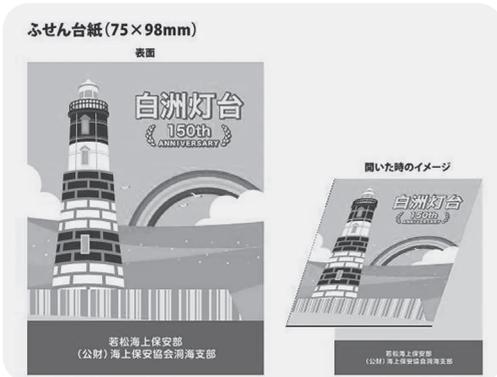


写真5 付箋台紙

※折尾高校との関係は昨年の若松保安部灯台フォトコンテストで、生徒さんへ部長賞を表彰した関係で、地域連携として継続して関係が保

たれていたことによるものです(写真4)。
 ○来場者への記念品
 白洲灯台が描かれた台紙(写真5)に様々な色や大きさの付箋を順に並べて、かわいらしく仕上げました。この手作業がとてつもなく時間がかかりました。付箋は北九州市からカンパしていただいたものを使い、ここでも地域連携が功を奏していました。



写真6 展示解説会用の品々

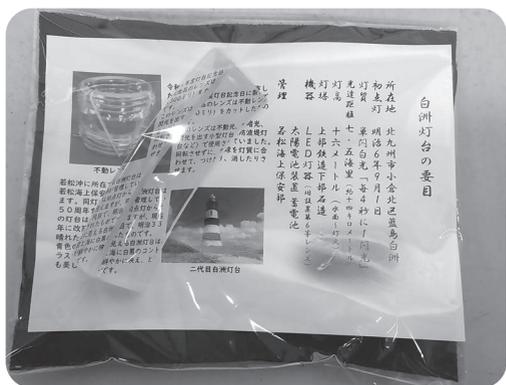


写真7 記念品のカットレンズ



写真8 お楽しみくじ引き用グッズなど



写真9 白洲灯台レターセット

○展示解説会・元灯台守のお話参加者用

展示解説会と元灯台守のお話会の両方に参加してくださった来場者への記念品として、300ミリレンズをカットしたものの(写真6・7)を用意しました。レンズが痛まないようフェルトの敷物を入れ、説明資料とともに手作業によりビニールバックに詰めていきました。

イベントのリーフレットに記載している「レアなプレゼントをご用意しています。」に反応している「レアなプ

きに来てくれる方がたくさんいらっしゃることを楽しみに製作しました。

○ミニ灯台製作用

ミニ灯台を完成させた子供たちにお楽しみくじ引きを用意しました。商品は主に貯金箱やノート類(写真8)で、これらはすべて地元郵便局からの協力によるものです。若松海上保安部では現在、白洲灯台150周年記念切手を製作中で、初点灯の9月1日に発売開

始を予定しており、その関係で日本郵便(株)九州支社北九州エリアの局長さんのご厚意により拠出していただきました。

また、白洲灯台のレターセット(写真9)を特別に作成し、参加賞として準備しました。中身は便箋、封筒、ミニカード、ミニカード用封筒、シールが入っていて、とてもかわいらしいものとなっています。

ミニ灯台製作は実質30分で完成させる予定ですので、ある程度の下準備が必要でした。LEDランプや電池ボックスなども入手し、パーツもかわいらしくできあがるよう、色画用紙などを使って準備しました。どんな出来上がりになるかは次号で紹介します。



写真10 白洲灯台模型や白洲灯台マグカップなど



写真11 白洲灯台マグカップ拡大

○俳句コンテスト受賞者用

俳句コンテスト受賞者は若松海上保安部長賞として小中高の3名を予定しています。特別に製作した白洲灯台マグカップや白洲灯台ミニチュアなどを用意しています(写真10・11)。俳句の選者は博物館の有識者にお願しております、どのような俳句が選ばれるか、楽しみなどところです。また応募作品がどのくらい届くかも不安でドキドキしています。

【展示品】

博物館側と当庁側でそれぞれ展示をしています。展示品の一部をご紹介します。

○博物館側：岩松助左衛門と白洲灯台
(写真12・21)

早速、社会科学見学の小学生たちが興味深く見入っていました。記載された古文書などは難しく筆で書かれたものですが、わかりやすい解説がされていることから、ゆっくりとみていくと十分理解できる内容となっています。

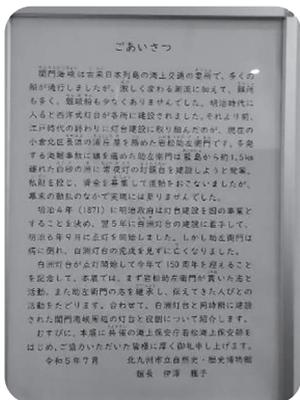


写真12 (博物館館長によるご挨拶文)



写真13 (展示スペースの説明)



写真14 (見学する小学生)



写真15 (博物館側展示全体の状況)

① 航路としての小倉・若松と関門海峡



写真16 長州下関ヨリ豊前小倉迄海上測量之図

② 岩松助左衛門の灯台建設の志①



写真17 藍島白洲ヨリ見え掛り大図

③岩松助左衛門の灯台建設の志②

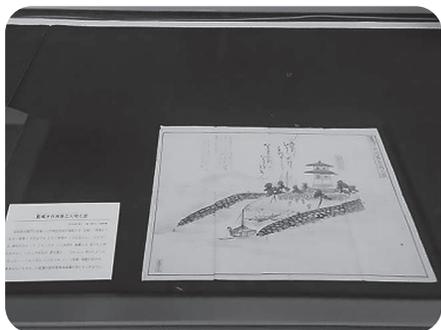


写真18 藍島沖白洲築立火明之図

④岩松助左衛門の灯台建設の志③

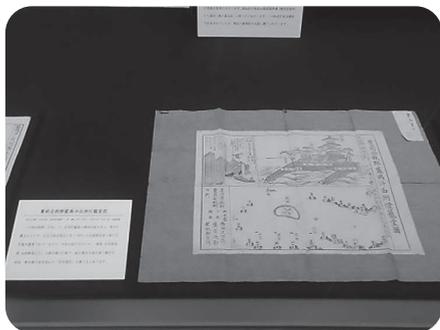


写真19 豊前企救郡藍島沖白洲灯籠堂図

⑤受け継がれる助左衛門の志

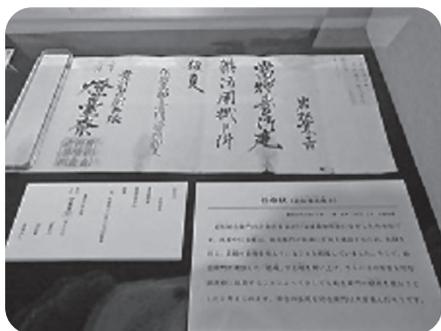


写真20 任命状（岩松栄吉宛、白洲灯台建築御用掛）

⑥伝えられる助左衛門の志

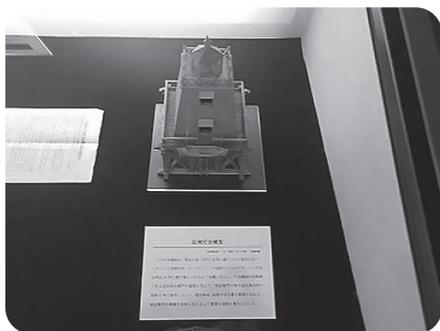


写真21 初代白洲灯台模型（岩松徳太郎製作・所蔵）

①航路標識業務



写真22 明治期の灯器など（燈光会から借用）

②灯台の光源レンズ



写真23 フィルダー、電球など

③気象観測業務



写真24 雨量計など

④灯台業務用船



写真25 明治丸模型など

⑤国指定重要文化財 日本遺産



写真26 六連島・部埼・角島灯台の紹介

⑥灯台守について

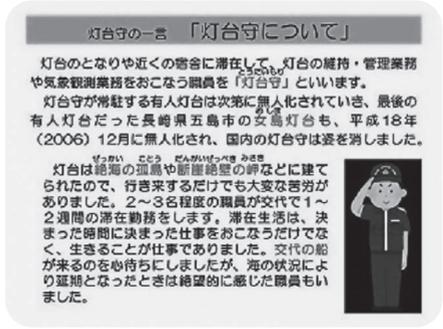


写真27 博物館によるキャプション



写真28 興味深く見学する小学生



写真29 まんべんなく見入っている小学生



写真30 ミリ単位で方向や場所決めを実施



写真31 右は博物館歴史課長

○当庁側…関門海峡周辺の灯台と役割（写真22～29）
 航路標識の変遷を実物を見ながら理解していただけるよう、博物館学芸員の方々にご指導いただきながら、灯器などを順番に展示しています。明治期に石油灯器やガス灯器に始まり、その後白熱電球に代わり、現在ではLEDということがわかるよう、コンセプトを定めて展示しました。

※参考

博物館学芸員の方々による展示手法は、大変勉強

【取材対応】

になるものでした。ストーリーを考えると、それに沿った展示品の並べ替え、キャプションや説明ボードの作成など、手が込んだものとなっております。私たちが日ごろ目に見えている灯器などがまるで博物館所蔵の宝物のように見えてきました（写真30・31は博物館学芸員による展示作業）。

○NHK北九州放送局（写真32～33）

当部交通課高村主任航行援助管理官による、インタビューを含めた灯器などの紹介がなされました。時代の変遷で灯器が順に進化している状況を説明しています。

7月5日の昼間にNHK福岡放送局、同日夕方にNHK北九州放送局で放映され、灯台の歴史を十分アピールすることができました。また全国列島リレーニュースでも取り上げられました。



写真32 NHK取材状況 1



写真33 NHK取材状況 2



写真34 毎日新聞記者への説明

○毎日新聞西部支社（写真34）

7月1日及び7月15日の朝刊にそれぞれ紹介されており、これにより多くの方々に来ていただけるきっかけになったと思われます。

展示スペースには博物館側にて、展示説明の展示解説シートも製作していただき、企画展を楽しむ方々の資料として大変好評のようです。学芸員の目線と灯台職員としての目線、それぞれが融合し、とても完成度

の高い展示となっています。展示解説シートの内容につきましては次の機会にご紹介したいと思います。

今回は7月30日実施予定のイベントについて詳しく紹介したいと思います。

この企画展示によって、灯台ファンが増えることを期待しています。（次号へ続きます。）

ニュージーランド南島の灯台巡り

紀行文 高橋伸子
写真 高橋洋二郎

2023年春、ライトハウス・ラバーズ（灯台を愛する人々の会）は、コロナ禍によりスタンバイ状態が続いていた海外の灯台巡りを再開しました。

山口義昭代表率いる参加者13名は、4月8日に成田発のニュージーランド航空でオークランドを経由し、南島の南端のインバーカーギル空港に降り立ちました。そこから、灯台と灯台をつないで途中の街に泊まるチャーターバスの旅をスタート。めざす灯台は5基ですが、海岸を散策して海鳥やオットセイ、ペンギンたちや、おいしい地元のものにも出会えるかも、と期待が広がります。

天気予報は全行程悪天候でしたが、なんと連日青空に恵まれ、降っても霧雨程度で傘いらず。「マナーキタンガ」（先住民のマオリの人々に伝わるおもてなしの心を表す言葉。自分たちのもつ最高のものを惜しげなく客人に提供するのだそうです）に感謝あるのみです。

1日目（4月9日）

最初に訪れたワイパポイント灯台は、1881年4月29日に旅客船タララアが座礁して131名が犠牲



ニュージーランド南島訪問地図



写真1 ワイパパポイント灯台



写真2 ナゲットポイント灯台

になった大惨事を受けて建造され、初点灯は1884年1月1日。草の生い茂る灯台の丘の向こうに見える海には水鳥がたくさんいるようですが、残念ながら目視することはできませんでした。

先を急ぐべく、私たちを乗せたバスはくねくね道を南緯46度27分、東経169度49分付近に存在する南島の小さな岬に向かいました。悪道に車酔いの症状が出てガマンの限界に達したところ、めざす2基目の灯台の駐車場に着きました。

そこから片道20分のところに建つナゲットポイント灯台までは坂道が続きます。強風の岬と呼びたくなるような岬の突端にある灯台の標高は約76メートル、石造の塔の高さは約9メートルで、光は約18キロメートル先まで届くとされています。多数の岩でできた小島や岩礁がマクドナルドのチキンナゲットをばらまいたがごとく点在している付近の海域は、昔から海上交通の難所で、小型船による事故が多かったとのこと。1869年から灯台の建設が始まり、初点灯は1

870年7月4日、と案内看板に記されています。ニュージーランドに現存する最古の灯台のようです。

当初は油を燃料として炎を上げて明かりとし、灯台守3人で管理をしていたのが、1949年にディーゼル発電機を電源とする電灯を光源に使用し、やがて国内の電力供給網に接続されて発電所から電力供給を受けるようになったそうです。そして1989年に自動化されて無人となったのち、2006年には光源が電燈からLEDに換えられ、さらに不時の備えとして蓄電池も設置されました。

その後、北島の首都ウエリントンからの遠隔

操作で、12秒に1回白色光のフラッシュが発せられているとか。灯台の中には入れませんでした。LED化で不要となったフレネルレンズが元の位置に設置されたままになっていると聞き、ちょっと嬉しくなりました。今回の灯台巡りのメンバーの人気投票で1、2を競ったことも付け加えておきましょう。

ナゲットポイント灯台を後にバスは進路を北東にとり、最初の宿泊地ダニーデンに到着。この街は南のエジンバラと言われ、スコットランド系の住民が多く住んでいて、歴史的建造物や博物館もホテルの近くいろいろありましたが、旅程の関係で外から見るとどめざるをえませんでした。

2日目 (4月10日)

機内泊の疲れをホテルで癒し、さわやかな朝を迎えました。日本との時差は「+3時間」とラクな状況。9時にホテルをチェックアウトして、女性陣待望のスーパーマーケットに立ち寄りしました。必需品の購入に加えて現地の食材をチェック。1ニュージールランドドル≒83円程度と好レートなので、旅の記念やお土産の購入にもラッキーです。

めざす3基目の灯台は、海岸沿いの海拔52メートル

の地にあるカティキポイント灯台。1878年に建てられ、今も現役ときいていたので、駐車場から灯台に続くプロムナードをワクワクしながら歩き出しました。すぐにニュージールランドの定番ともいえる白い木製灯台が現れましたが、有刺鉄線で囲まれ、中には入れません。周囲を散策すると、アザラシやペンギンなどの保護のための募金箱がありました。穏やかな海域のようで、海辺で遊ぶペンギンを見たとき興奮して報告するメンバーもいました。2NZ\$の寄付のご利益かもしれません。

近くのモエラキ・ポールドーズで昼食をとりましたが、海岸には巨大な丸い石がゴロゴロ。大きなものは重さ3トン、直径2メートルにも！マオリの伝説では、1000年ほど前に岸に打ち寄せられたヒョウタンだと言われていますが、実は6500万年前に微粒子の周囲に水酸化カルシウムと炭素物質が徐々に集積し、400万年を経てまん丸く形成されたモノ、というのが科学者の説。やがて丸石を含む軟らかい泥石地層が約1500万年前に海底から隆起し、風や雨、海の浸食作用によって泥石が洗い流され、丸い石だけが海岸に残されたようです。一帯に広がる幻想的な光景に、自分が悠久な旅路をいく砂粒であると感じたの



写真3 カティキポイント灯台にて



写真4 モエラキ・ボールダーズ

は、私だけでしょか。

海沿いの牧草地には羊やアルパカが放牧されていて、湿地帯には嘴が赤く脚の長い鳥ブケコを見ることができました。そこから30キロほどバスを走らせ、街中の建物が地元で採掘された白い石で作られているオアマルという街で、トイレ休憩。古い機関車や重機などで作った現代アート作品が街のあちこちにあり、月曜日なのにカフェには若い人たちの姿が多く見られました。古いものと新しいものが融合した、心地よいス

ポットでした。

バスはマオリ族が狩りをしながら暮らしていたというカンタベリー原野をさらに北へ。立ち寄りを予定していたウールショップや農協が閉まっていてがっかりでしたが、ニュージーランドで最も長い橋を渡ると、そこはクライストチャーチ。「ガーデンシティ」の愛称を持つ南島最大のその街の中心にあるホテルにチェックインし、翌日午前中の街歩きを楽しみに眠りにつきました。

3日目 (4月11日)

2011年2月22日に発生したマグニチュード6.3の直下型地震で、クライストチャーチ市が甚大な被害を受けたことは報道で知っていました。しかし、直後に東日本大震災に見舞われた私たち日本人は、同市のその後についてはほとんど情報を持つておらず、夜が明けてホテルを一步出たところで復興の遅れにショックを受けました。有名な尖塔と、ステンドグラスのバラ窓が美しい大聖堂が見当たらないのです。液状化の影響で空き地が多く、33年前に訪れたときとまるで違い、観



写真5 再建途上のクライストチャーチ

光客もまばら…。
50年前に2か月滞在した仲間も、あまりの変わりように驚いていました。

灯台がないと航海が困難なように、この街では高くそびえる尖塔がないと、街歩きもままなりません。気軽にティータイム

ムを楽しめる店も少なく、ガイドブックにあるいくつかのギフトショップは閉店状態。路面電車トラムに乗って市内巡りを楽しんだチームは、ゆったり流れるエイボン川や点在する公園など、自然の光景に目を休めたようですが、南島の旅では日本人観光客にはまったく会いませんでした。

地震被害とコロナ禍により、観光都市クライストチャーチは大きな試練に直面しているわけですが、かの大聖堂の原型の教会建設は1864年に船大工が船底

と同じ木組みで天井を作ったことに始まったとか。そう、クライストチャーチは市の中心から20分も車を走らせれば南太平洋が広がる絶景ビーチに着くほど、海にも近いのです。旅行会社は市の中心部の観光プランに固執せず、早くこの地の海や灯台の魅力に気づいて、人々をいざなうてほしいもの。それにより、2027年に予定されている大聖堂や尖塔の再建にもはずみがつくはずです。

午後はバンクス半島にある4基目の灯台に向かいました。アカロア灯台のある地区は、フランス移民によって開発されたそうです。フレンチコロニアル風の街並みで、しゃれたセーターや手袋やマフラーが買えるウールショップや素敵なレストランなどが軒を連ねています。そんな街並みにマッチする木製の六面体のアカロア灯台は、実におしゃれ。白ベースに赤のアクセントがきいたデザインです。ヨットハーバーも隣接していて、どこをバックにしても絵になります。入場料を払えば中に入れますが、1880年に建てられて1990年にここに引っ越して観光灯台化しているのので、入場はパス。ライトハウス・ラバーズのペナントを出して灯台をバックに記念撮影しようとしたところ、この灯台目的にブラジルから旅してきたという灯

台愛好カップルに声をかけられました。すぐに意気投合し、一緒に写真を撮ることに。こういう出会いは旅の醍醐味です。

予定ではその後、名物の「フィッシュ&チップス」を買い、ビーチで夕陽を観ながら食べる予定だったのですが、ドライバーのクリスマスから「別の灯台を観に行かないか。ナビで調べたから」と提案が。30分くらいで行けるというのです。古い地図では19基の灯台が南島には載っていますが、海岸浸食や地震によりいくつ残っているかは不明。倒壊寸前に釣り上げて、ヘリコプターで移転した灯台もあるようです。私たちは確認のとれた5基の灯台巡りを計画したのですが、アカロ



写真6 アカロア灯台にて

ア灯台近くにあるゴッドレイ・ヘッド灯台が地震で破損しても灯を点しているそうなので、行ってみることにしました。

19人乗りのベンツのバスは、トランクなど荷物を乗せるトレーラーを連泊予定のクライストチャーチに置いてきたので、ランドクルーザーのように頼もしい：なんて感じたのは10分あまり。その後はアップダウンの激しいオフロードのような農道を、一歩間違えば路肩から転がり落ちるのではないか、対向車が来たらどうする、とドキドキハラハラしながら進むこと20分。車窓から見えるのは羊ばかりで、天国に近い山の頂上で登ってはジェットコースタのように下る行程の繰り返しで、いつもは饒舌なクリスマスも無言でした。

やがて「この先危険、車走行禁止」の標識が現れ、ようやく方向転換もできるようになったところで、「アドベンチャーになっちゃったけど、この先に灯台がある」というクリスマスの一声で、山口代表はじめ勇敢なメンバー数名が下車して歩き始めました。20分後、陽が落ちはじめ、近くまではいけなさを確認した彼らが、ろうそくのような灯台の写真を撮って戻ってきました。あの体験はまさにゴッドレイ（直接光が雲の切れ間から漏れるときに自然界で見られる美しい錯覚）だ



写真7 私たちを乗せて走ったバス

ったのではないかと今でも思います。

一難去ってまた一難。お目当てのフィッシュ&チップスの店は19時閉店でアウト。空腹と闘いながら、クライストチャーチに戻るようになりました。途中で20時まで営業の店がみっかり、店内で黙々とフィッシュ&チップスを食べました。翌日は灯台訪問の予定はなし。自然と戯れ、ワイナリーに寄りながら、最も期待感の高い5基目の灯台があるネルソンに向けて北上です。

4日目 (4月12日)

9時に180キロ先のカイコウラに向けてスタート。イルカやオットセイと泳ぐツアーで人気の地域です。最初に立ち寄った海岸で、幸運にも数頭の野生のオットセイに出会うことができました。ランチ後に付

近を自由散策の予定でしたが、予約していたレストランが休業。手分けして捜し歩いても、全員が入れる店はなく、または食事難民に。しかたなくバラバラに食事をとることにになり、私はモエラキ・ボールダーズで食べて感動したニュージールランド名物「マッシュルームとほうれん草のパイ」をカフェで食べました。

日本と四季があべこべのニュージールランドは、夏が終わると海辺の多くのショップが春まで店をたたむのだそうです。食事場所探しで疲れてしまった女性たちは、自然散策をやめて、土産物屋や手工芸品店の閉店セールに熱中。この国はサステイナブルやオーガニックにこだわりが強く、個人商店に近い小さな事業所で丁寧にモノづくりをしています。日用品や衣類、化粧品など、生活全般がナチュラル志向で素敵なのです。

カイコウラの次に訪れたマールボロ地方のワイラウヴァレーには80以上のワイナリーがあります。訪問したワイナリー「クラウディベイ」は世界的に有名で、日本人もよく訪れるようです。ぶどうの収穫は終わっていましたが、紅葉を楽しみながらテイスティング。ワイン好きの仲間はお気に入りを買ってしまいました。

その後、風光明媚な海岸線を進み、南島北部のプレナムのホテルにチェックインし、シャワーをあびてド

レスアップ。レストランで地ビールやシャルドネを味わいながらのにぎやかなディナータイムとなりました。チキンやビーフ、ラムのステーキを注文した人が多く、セーリングを伴う灯台訪問に備えて、英気を養いました。

5日目 (4月13日)

前日までの天気予報は悪天候だったため、船を出してもらえなければ5基目の灯台訪問は6日目に変更、と覚悟していましたが、どうやらお天気はよさそう。サニーネルソンといわれるほど、ニュージーランドの中で晴天率の高いネルソンは快晴と信じ、南島北東部のブレナムをバスで出発。右手のクック海峡の向こうは北島という地域を快走し、タスマンベイをめざしました。

ヨーロッパ人で北島と南島の最小幅23キロメートルのこの海峡を最初に通過したのはオランダ人のアベル・タスマン。1642年のことでしたが、この海域は捕鯨の一大拠点で1970年代まで捕鯨が続けられていて、港町ネルソンは捕鯨船の補給地として発展したそうです。1840年のワイタング条約により、英国がマオ



写真8 ネルソン湾の砂洲



写真9 船から見たネルソン灯台

リ族から広大な土地を購入して計画的な街づくりをしたそうです。
昼前にネルソンに到着したので、私たちは翌日の自由行動に備えて市内の見どころをバスでぐるりと回り、連泊するホテルや観光センターの場所も確認して、港のレストランで海の幸のチャウダーなど名物料理を堪能しました。お天気はまぶしいほどの快晴。ハーバーには1841年に英国から最初に到着した移民家族の像やネルソンの歴史の展示などがあり、写真を撮る

などして14時の乗船を待ちました。

チャーターした船はカタマラン。揺れが少なく、広い船内とデッキで優雅なクルージングを数10分ほど楽しんでみると、長い砂洲の上に建つ白い灯台が目に入ってきました。5基目の灯台、ネルソン灯台（正式には「ポールダーバンク灯台」）です。港にはネルソン市が天の橋立で有名な京都府宮津市と1976年に姉妹都市提携したと記されていましたが、なるほどよく似た長い砂洲です。

13キロメートルもの長い砂洲に建てられているこちらの灯台は、ネルソン港に入港しようとする船の座礁が相次いで犠牲者が大勢出たために、1862年に建てられたもの。私たちはカタマランから少人数ずつテンドーボートに乗り換えて砂洲に上陸しました。

灯台の外観はニュージーランドの定番スタイルですが、玻璃板には赤い色の照



写真10 ネルソン灯台のレンズ

射板があり、特に気をつけたい場所を赤い色で指すこともできるようになっています。特別に灯台の中に入れてもらえることになり、4人ずつ交代で螺旋階段を上まで昇りましたが、今まで経験した中で一番スリム。内部の写真が撮りにくかったものの、レンズは小型のフレネルタイプでした。

予定していたすべての灯台訪問を終え、街の中心部のリバーサイドに建つスタイリッシュなホテルにチェックイン。翌日は終日自由行動後に連泊するので、ゆっくりくつろげます。ホテルデイナーはトランプで席決めをし、翌日の計画などを出し合い、メンバー同士の交流も深まりました。

6日目（4月14日）

今日も快晴！ネルソンの天気予報では「この上ない快晴。農作業や園芸、コンクリート打ちに最適の1日です」という表現になります。まずは全員が希望した豪邸とボタニカルガーデンまでバスで送ってもらいました。そこからいろんなコースに分かれましたが、遠出をいとわない人たちは、19世紀の街並みをそっくり再現し、タイムスリップして当地の歴史が学べるヘリテージ・パークへ。印刷機、蒸気機関車、プロペラ

機など産業革命の恩恵と教育制度の普及により、素晴らしい街に育ったことが理解できたとのこと。姉妹都市にちなみ、日本庭園もあったそうです。「移住するならネルソンがいい」と不動産屋で情報収集したメンバーがいるほど、居心地のいい街でした。

ホテルに戻り、翌朝4時半のチェックアウトに向けて荷物をまとめ、夜は昨日と同じレストランでディナー。旅の思い出を語りあい、次の海外灯台巡りの計画を話し合いました。

日本へ（4月15日）

朝6時、ネルソン発のニュージールランド航空で帰国の途につきました。海外の灯台巡りの旅には7年前から参加していますが、旅行会社顔負けの企画力でオリジナルの旅を作ってくださいる山口代表と、国際線の元CAで面倒見のいい山口夫人のおかげで、どの旅も素晴らしいものになっています。通訳や会計、健康管理を担当してくださった方をはじめ多彩なメンバーの貢献に、この場をお借りして感謝申し上げます。毎回新メンバーも加わっていますが、灯台を愛する人々の輪がさらに広がることを願って止みません。

2023年 尻屋崎灯台・入道崎灯台の参観について

尻屋崎灯台

青森県



尻屋崎灯台、入道崎灯台の参観業務は、**11月5日（日）**までとなっております。皆様のご訪問をお待ちしております！

燈光会尻屋崎支所 ☎ 0175-47-2889

燈光会入道崎支所 ☎ 090-1931-9706

燈光会事務局 ☎ 03-3501-1054

入道崎灯台

秋田県



最新の参観状況につきましては、当会HPをご覧ください。

燈光会HP
QRコード



<https://www.tokokai.org>

— 明治の灯台の話 (72) —

御前埼灯台（後編）

灯台 研究生

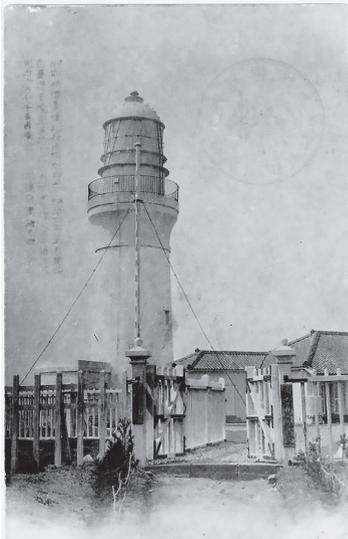
「みおつくし 御前埼燈臺」より

森灯台長ご夫妻の逸話が掲載されていた御前埼灯台の史料集「みおつくし 御前埼燈臺」（昭和61年5月発行）には、編集者松林久蔵氏自身の幼少期（大正期）の御前埼灯台の様子が次のとおり回顧されています。

此の灯台の基に生まれ育った私です。七十年の馬鞍を重ねた日々の思い出は、あんなこともあった、こんなこともあった、と次から次へと続いてきて、今は薄れがちながら脳裡の片隅から浮かびあがり、夢のような記憶となってよみがえる、そうした二、三を綴り合せて置く。

灯台の敷地の内には色々のものがあつた。大人の一抱えに余る位の太さで、左右に登る時の足掛けを取り付けた白塗りの旗棹が立つて居た。小さな子供の手足

では間隔が広く、三段か四段位までは辛うじて登つても、それ以上は足が震えて登つて行けなかつた。その旗棹の天辺には時々、色々の信号旗がひるがえつて居たことがある。時折見廻りに来る白い船が、燈明下に碇泊しては、小舟を使つて灯台で必要な物資を陸揚げして居た。その時には決まつて旗が上つて居た。その旗棹には太いワイヤを使つたハドが三ヶ所に張つてあつて、其の末端は三十センチ位の角材が控杭としてうめ込まれ、タンバツクルを使つてガツチリと締付けて有つた。信号旗を巻き上げるロープを縛り付けて置く十字架に似たピットもあり、子供達が丁度肩車に乗つた様な形で、入れ替わり立ち替わりピットに跨つ



写真—1

明治～昭和初期の御前埼灯台
（当時の絵葉書）

得意な顔で遊んだものである。日時計も据付けて有った。雨量計も有った。正門から事務所までの通路には一握り位の石が敷き詰められて居た。正門から南北に分かれてグルリと構内を取巻く形で、頑丈な木柵が巡らされて居た。高さは二米位であつたらうか。十センチ位の太さに丸く仕上げた棒が並び、二米位の間隔をおいて主柱になる大きな角材が使つてあり、子供がやつと横になつてすり抜ける位の間隔で丸棒が横に並んではめ込まれて居た。此処も旗棹同様に真白く塗られて居た。兎に角灯台内の施設は何によらず、一切が白づくめであり、其の上一般の家庭としては縁遠い大きなそして頑丈なものばかりで作られて居た。

それから灯塔入口の右側に約三^ト寸入る位の鉄製の水タンクが据付けてあつた。もつともそこだけではなくて、洋館式の官舎の周囲に三基位は有った記憶であるが、屋根からの天水を導入してあつた。島や断崖の水利の便のない所では、この様にして雨水を生活用水として使つて居るとのこと、此処にもそんな事から備蓄して有つたのでしよう。此の水タンクの底近くにコックが取り付けてあつた。六、七十年以上も前のことで一般の家庭にコックがありよう筈がない、誠に珍しいものであつた。子供達にして見れば、珍しいと言ふよ

りもむしろ不思議なものであつた。水がめから柄杓で汲むより外は知らない子供達である、横になつて居る鉄の棒の前に廻すだけで水が凄く勢いではしり出す、どうして水が出るのか、又止まるのか一向に解からない。水いたずらは子供等の大好きな遊びである。出したり止めたりの連続である。初めの内は黙つて居た灯台のおじさん達も度重なつてはたまらない、

「誰だ、水を出すのは」と事務所から大声で呼ぶので、一目散に水は出し放しにして逃げる。仕方なしに事務所から出て来て止める。少したつと又入つて水を出す。暇の上に子供の方は人数が多い。しまいには職員の人達もたまりかねて、ネ



写真-2

明治～昭和初期の御前埼灯台
(当時の絵葉書)

ジを固く締めてハンドルの動きを硬くして、子供の力では動かないようにされてしまった事などあったが、こんないたづらをした頃がなつかしい。

盆休みの夜ともなれば、気の利いた職員さんの計らいで、正門は解放され宵のひと刻は、若者達の天国と変わる。涼みがてらに灯台の芝生に混じって、若い衆が遊びに寄ってくる。藪蚊に攻められながらも仲間同志旧盆のこうこうと輝く月の光を浴びて車座になり深夜まで話は尽きなかった。

清水海上保安部保管の御前埼灯台経歴簿には、灯台構内を取り囲んでいた木柵は、昭和2年6月に鉄筋コンクリート製に改築された記録が綴られています。真白な木柵が写る古い絵葉書（写真1・2）には、松林少年たちが遊び場になっていた白塗りの旗竿、鉄製の水タンク、そして構内の芝生まで写されています。絵葉書に写る今は無きこれら御前埼灯台構内のひとつひとつに、知られざる灯台の逸話が繰り広げられていたようです。

戦災被害調査記録

御前埼灯台には、日本初の回転する一等レンズが設

置されていましたが、太平洋戦争で破壊されています。米軍機の攻撃を受ける御前埼灯台は、感動の名作「喜びも悲しみも幾年月」の映画でも描写されています。機銃掃射を受け灯台構内を逃げまどう職員たち、灯台脇の防空壕の中で攻撃に耐え忍ぶ家族たち、その渦中で同動した家族との涙の再会と戦後の離別など、胸を打つドラマに描かれています。

しかし、実際は大きく違っていたようです。御前埼



写真-3 映画 喜びも悲しみも幾年月
戦時下の御前埼灯台での歓迎会的一幕（映画宣伝用
スクール写真）

灯台経歴簿には、昭和20年12月25日作成の戦災被害の調査記録の写しが綴られています。終戦後すぐに御前埼灯台長として赴任された戸田順三氏が調査し作成したこの記録には、映画とは全く異なる御前埼灯台の戦時下の実態が記されています。

戦災被害の調査記録

當時の在勤者及居住家族一覽

燈台長 佐々木忠 独身

在勤員 田中英愛 20年7月14日召集

殉職、殉難等の事項

なし

被害回数及區別

昭和二十年七月二十四日	午前十一時	空襲
二十五日	午後〇・八時	空襲
二十八日	〇・一五時	全
〃	〃 一・四一時	艦砲射撃
二十九日	〃 一・三八時	全

被害の状況

本台の被襲は昭和十九年中以来相当ありたるものなれど、記録書類なきため、二十年中の日誌及関係者より聞知するところに依り記載す。燈台上空通過の敵機の方向は主として、東方より時に南方より進入し、全月中殆んど休みなく、その機種はB29なれど、二月十六日初めて艦載機現れ、西側海岸へ爆弾二個を落す

二月二十五日には、西方海中へ投弾、四月七日はB24は假設望樓の兵員を射撃す、此頃よりB29の外、B24、B34の大編隊となり、六月二十九日には焼夷弾を西海方海岸へ一ヶ所海中へ一ヶ所落下す

七月二十日には、西方前面へ五六十個の焼夷弾を投下したれども、何れも燈台は其難を避れたるなり

(一) (昭和二十年) 七月二十四日 午前六・一五 空襲
警報発令 午前一一・一二 超低空回機来襲 機銃、機関砲の射撃を受け、燈台玻璃板、燈塔並に官舎全般に涉り大破す

(二) 全二十五日 午前五・三六 警戒警報発令、全五・五〇空襲警報となる
午後〇・八 敵グラマン数十機 東方洋上より来襲

機関砲の射撃を受く 又爆弾の投下あり 退息所及
燈台は命中大破す

(三)七月二十八日 午前六・一三 警戒警報発令 全
六・一三 空襲警報発令 午後〇・一五 七機編隊
南方洋上より来襲 大型爆弾を数個落下 燈籠の一
部火災となり 兵員の援助を以て消火す 本日より
一般業務を停止す

(四)七月二十八日 午後一一・四一 西方海上より艦砲
射撃を受く

(五)七月二十九日 午後一一・三八頃より 駿河湾内に
て艦砲射撃を開始す
燈台に望楼設置され 兵員を配置されたる故 第一
目標と目されたる次第にて 附近の軍設備に格別の
被害なく 全部襲撃は燈台へ集中されたり

被害物件及び対策措置

燈台 倒壊せず被害大なり、胴壁大小無数の弾痕、龜
裂、中央に直径約一米砲弾痕、屋根無数の銃孔、
玻璃板全壊、骨子破損、折射玻璃全壊（骨子小
損す）、燈器全壊、回轉機かいてん小損す、手欄・廻廊
ノ一部破損、鉄開戸小損、日覆幕損失、ストロ
ンペン損失、電気通信装置損失、遮蔽装置損失、

附屬舎（貯油庫・細工室）全壊

第一退息所 中央屋根に落弾及圍障上に落弾爆風によ
り各戸類、戸柵、疊、煙突、雨樋等の従物破壊
損失す

第二退息所 銃痕やぶ稍に少きも 爆風により柱木動遙し
天井及各窓戸等 何れも破壊損失す
門及門扉 残存（門損失）

圍障 西部煉瓦石造塀（高 八丈二寸、厚 一尺三寸）
大形爆弾のため全壊四散す

倉庫（煉瓦石造）同じく全壊す

信号柱 柱木動遙し控金具、旗綱損失す



写真—4 御前埼燈台と御前崎村
（撮影時期不詳・宮内庁書陵部所蔵写真より抜粋）

貯水槽 残存す

本台の戦災は 燈台内部に一部火災発生したる形跡アルモ 他は全て爆弾及銃砲弾に依る破壊にして 財産、備品、工事材料、消耗品の全部は破損形の姿に於いて 構内に残存すべき筈なるに 僅かに以上摘記の財産、物品のみなるは當時の責任者の措置に遺憾の点ありたるを認むべし

即ち七月二十九日以後 燈台長は退去し 十一月七日後任燈台長着任迄 保管責任者として駐在澤田技手に引継ぎたることになく居れど 田中所員(七月十四日召集 九月二十五日着任) 及 附近村民により 當時の状況を聞くに 前燈台長は早く家族を疎開せしめ 燈台全壊當時は 単身赴任し居り

七月二十九日以後は 郷里より一、二回燈台へ往復し 九月二十五日引上げ(田中所員と地頭方駅にて会合す)たる模様なり

終戦発表當時 監視人のなきを見 村民等毎日車を引き 燈台物品の掠奪をなし 燈籠内は村児童の遊場所となりたる有様なりと言ふ

附近村民の庭に燈台の椅子らしきものを見、

又彼等の携帯する風呂敷に信号旗を改造したる物を見る

各整理簿及現用公文書綴は廣く探索すれど見當らず、喪失したる物品の明細は調査困難なれど 左の如し

工事材料として 各塗料、硝子類、マニラ綱、銅銭、分銅

消耗品として 一号石油百立(タンク入り)、アルコール百瓩(キロン)(容器入り)、信号旗綱、電球類、ラヂオ用電池用附屬品

備品として ラヂオ交直流各一、自転車、双眼鏡、椅子全部(本台は皇族臨台用として応接調度品高価なる物 相當ある筈なく)

各金物工具類の全部(鉄砧を残すのみ) 財産として 燈器の部分品、日覆幕、畳、附屬戸の類、棚板、雨量計、日晷儀

以上の如く、燈台、退息所共に大破し、事業は茲(ここ)に假設望楼に三百燭光假燈を点じたる貧弱なるものとなり、住居及設備、物品を奪はれたる職員は甚だ困難なる状況に身を露し、復旧に挺身専念しつゝあり

映画とは対照的な荒廢し尽くされた御前埼灯台の慘状に、戸田順三燈台長のやり切れない憤怒の思いが、報告書の端々から伝わってきます。

戦災復旧工事は急がれ、昭和24年3月24日には、現在の大光三大型レンズが設置され、御前埼灯台の大光芒はいち早く甦っています。

戦災復旧工事と関郡治郎技師

御前埼灯台の現在の三大型レンズが設置された戦災復旧工事の秘話が、工事に携わった松林久蔵氏により「みおつくし 御前埼燈臺」に次のとおり記録されています。

海の男への聖火とか、白亜の灯台と、観光御前埼の誇りとして居た灯台も、第二次大戦中の米機による攻撃目標とされて、爆撃と併せて艦載機による集中射撃を浴びて、灯塔の丸い屋根は貫通されて、蜂の巣にも似た無惨の弾痕のまま、雨ともなれば俗人の言葉に使う「ガシャ漏り」であった。

晴れの日には点々と青空を覗き見る事が出来た。そうした傷だらけの灯台でも、マッカーサーの指令に依って船舶の航行に欠く事の出来ない設備であるが為

に、早急に其の復旧と尚新設を迫られたのである。昭和二十年九月十日には辛うじて仮灯三百燭光を、続いて昭和二十二年九月一日には七百五十ワット、一萬五千燭光となったものの、かつては六十三萬燭光を誇ったフランス、ソーターハーレー社の戦前の灯質に比べれば、物事の良し悪しの譬にされて居る「月とスッポン」の言い回しにピッタリの極めて貧弱な施設であった。

灯台本部としても駿河湾の喉元にあり、且附近一帯には暗礁の散在する海の難所であり、後廻しにして置く訳には行かない、此の重要性に鑑み、昭和二十四年の早春から本格的な復旧工事に取り掛かったのである。此の工事に「資金前途官」として燈台局から関郡治郎技師が、工務課から吉田菊三郎氏を伴って約三ヶ月間の工事期間で来岬したのであった。

然し此の季節は来る日も来る日も、遠州のカラツ風が吹きまくり、思う様な作業の進捗を見る事が出来なかった。風の吹き止んだ日を見て、差し当たり着手したのは、銃弾痕の穴塞ぎから始めた。薄い銅板を銚止めにして雨漏りを止めた。此の灯上の作業は、地元の吉村正雄氏が身軽に立働けるのを幸に引き受けて修理をしてくれた。

天候もさることながら、一日一日とインフレの煽りで、物価はうなぎのぼりにはね上がって行く一方で、工事面と資金面で二重三重とのしかかって来て、責任者の関さんの心労は一方ならぬものが有った事だろう。殊に工事費として与えられた金額の枠内で完了しなければならぬ、かと言って職人や雇入れ人夫の賃金を削る事は出来ない。そんな事で経費の一部に充てる為に、旧施設の屑鉄を処分する事にした。いづれにしても用途廃棄処分のスクラップである。

解体作業は比較的順調に進んだ。灯器から一個宛に取り外しては回廊へ引張り出す。手摺を越して地面に突き落とした。何十キ口、何百キ口と云う金属が十七米の高い所から落下するので、其の地響、金属音は物凄いのであり、又痛快でもあった。隣町の屑鉄屋から受領した金で、関さんは愁眉を開いた事であったでしょう。解体には怪我もなく、まあまあ成果で



写真-5 関郡治郎技師
(関氏個人アルバムより)

済ませたが、さて機器の組立となると、前の様な乱暴な作業方法とは全く違う。余程慎重を期して行わなければならぬ。現在の様にレッカー車が有る訳ではなく、何としても人力に頼って引揚げるより外はない。回廊の手摺りに大きな木材を縛りつけて、それにブロックを取り付けるより外はない。一番重量のあるもので五百キ口位であろうか、二車二車のブロックを使って、船を曳き上げる時に使うカグラサンで巻き上げた。新品のマニラロープを一巻買って工事にかかった。風に煽られて、灯塔を摺って機材に傷をつけてはならない、上と下との連絡を充分と取り合って一個宛引き上げた。取付個所の早い順に揚げないと狭い灯室のことで、後廻しのもを入れて作業の邪魔になつてはならない。そこは其の筋のベテランの関さんのことで手抜きはない。助手の吉田さんと相談しては此が先、次にはこれといった様に順序良く取り計らうて行く。一番の職員もみんな手伝った。私共には全く未知な機械である。ハーレー社の製品とは総てが異なつて居る。関さんの指示通りに一個一個と取り付けて行く。何でもかでも重いものばかりである。何一つ組み立つにしても、チェーンブロックで吊り揚げては位置に据える。取り付けボルトの穴を合わせるのも中々思う様に合わ



写真一 6 当時の回転機器
(平成15年3月撮影)

ない。怪我のない様にと細心の注意を払いつつ回転機器(写真6)の据付を完了した。ここでひと先ず第一段階は済んだのである。明日からは最も大事なレンズの組立である。一梱包づつ人夫に雇った人達が背に負って、灯台内部の廻り階段を登ってくる。一面が十三個に分解されて居て、灯室まで全部を運び上げた時は、短い冬の日には西の空を真赤に染め、明日の天気を予知させて居る様な夕暮であつた。一夜明けた其の日は、朝からレンズの組立にかかつた。回転板とレンズの台座のボルト穴の確認、締付ボルト、コッターピンの負数確認が済んで、組立開始、鉄製品より尚一層取扱を注意しなければならぬ。何かのはずみで一寸角を当てただけでも縁が欠ける。そんな事になったら大変である。「慎重に、慎重に」の合言葉を交わし乍ら、

だんだんと組み立って行く。流石に綿密に作られて居る、百分の一のいや千分の一の誤差もない。心配はしたものの幸に何の事故もなく二面のレンズを組立つ事が出来た。張りつめた緊張が解かれて、回廊に出て吹付けた「ゴールデンバット」の味は格別であつた。

あそこ、ここと細部に亘つての微調整、締め忘れのボルトはないか、配線から電球の高さ調整に、閑さんと吉田さんは大忙しである。手のすいて居る者は、サンドペーパーで研磨されて居る部分に浮いた薄い錆を落して居る。人夫の人達が水銀の容器を一本宛担ぎ上げて来た。容器そのものが小さいので見くびつたが重いのに驚いた。一升瓶位の鉄製の容器である。それが三十キロの重量であることと二度ビックリである。水銀槽に十六本の水銀を注入することとである。水銀が入られるに従つて、一屯半の重量の灯器がだんだんと浮き上ってくる。注入が終つて全作業は完了した。

スイッチを入れた灯器は静かに回転を始めた。レンズ台は全くの無音である。ストップウォッチを片手に回転ガバナーを調整して居る。閑さん、吉田さん。戸田順三灯台長以下職員の一一人一人が、緊張から解き放たれた晴れやかな笑みを湛えながら、此れから先々の

幾星霜を廻り続けるであろう「水銀槽式回転レンズ百
十方カンデラ三等大型燈台」は完成したのである。

色々の難関にぶっつかり合った難しい工事であったにも係わらず、関さんは唯の一回も不機嫌な態度を見せる事なく、終始笑顔で私共に接し、要所要所は其の仕組、作業工程など丁寧に説明してから、其の日の作業に取りかかる事を忘れなかった。

南国の四国路には桜前線の便りもちらほらと伝えられる三月二十四日に、完成の祝宴が部落の公民館を借りて挙行された。本局からも沢山の方々が見えられ、又地元からの有志の人達も招かれて盛大な宴が開かれた。其の席で工事責任者として立った関さんの挨拶の一節に、私共の協力を讃えられた御言葉を差し挟んで戴き、内外の名士の居並ぶ中に生涯忘れる事の出来ない面目を施した事を追悼しつつ此の項を閉じる。

工事主任の関郡治郎氏は、昭和5年に燈台局工務課に採用され、戦前は機器担当技手として、当時日本最北端の国端埼灯台から太平洋南洋の灯台まで数多くの灯台設置工事に携わり、終戦時には工務課の筆頭係長でした。御前埼灯台の復旧工事にも、燈台局技師と紹介されていますが、関氏は戦後、横浜の燈台局を離れ、

昭和21年2月から同28年8月までの長期間、静岡県下田沖の神子元島灯台長を務めていた事実が、当時の職員録や関氏の個人アルバムの中の多くの写真から明らかです。神子元島灯台長を務める傍ら、かつての手腕を買われ、同じ静岡県にある御前埼灯台の復旧工事を任されていた知られざる事実でした。

関氏や松林氏らが尽力して取り付けた第三等大型フレネルレンズは、設置から74年を経た令和の今日も、太平洋を歩きかう多くの船舶に大光芒を投げ続けています。

御前埼灯台の訪問

(灯台のらせん階段の考察)

昨年4月、約20年振りに御前埼灯台を訪ねました。御前埼灯台は、平成11(1999)年4月に、構内に併設されていた御前埼航路標識事務所が、静岡航路標識事務所に集約され無人化されています。愚生が前回訪ねたのは、それから間もない頃でした。その時に比べ現在は、囲いがすべて撤去され、構内は観光客が自由に行きかう開放感のある広場に変貌していました。が、灯台や旧官舎の建物は20年前とほとんど変わらず、太平洋を望む高台に悠然と立っていました。燈光会御

前埼支所の辻岡知美様にご挨拶し、いざ灯台を上がろうとした瞬間、20年前には気付かなかった光景に足が止まってしまいました。らせん階段の向きが、他のブラントンの灯台とは異なる左回り（反時計回り）になっているのです。（次ページ「お雇い外国人の灯台のらせん階段」参照）

設置当時のらせん階段が残るブラントンの灯台は、御前埼灯台の他に、犬吠埼、角島、尻屋埼の背の高い3基のみで、らせん階段はすべて右回り（時計回り）です。ブラントンのその他の灯台は背が低く、らせん階段は無く鉄梯子が掛けられています。今回、改めてお雇い外国人の灯台を調べてみると、初期のフロランの灯台は、当時の図面や現存する品川灯台を見ても、ブラントンとは対照的な左回りであったことが分かります。興味深いのは、今回マクリッチの灯台と称した潮岬灯台も御前埼灯台と同じようにブラントンとは異なる左回りとなっていたことです。神子元島灯台のように後年にらせん階段が架け替えられたり、鉄造灯台はすべて改築されていることから、ブラントンの灯台すべてが右回りであったとは言いませんが、現存する灯台だけを見ると、担当したお雇い外国人により灯台のらせん階段の向きが明確に異なる不思議な特徴

が見えてきます。

お雇い外国人が去った以降、日本人が建設した灯台は時期に関係なく右回りと左回りが混在しているようです。そもそもらせん階段は、なぜ右回りと左回りがあるのでしょうか。

古くからある中世のお城の塔のらせん階段は、多くが左回りのようです。一段ごとの足場は壁側の方が広いことから壁側に沿い、階段を上る者は右寄りに進み、下る者は左寄りになります。つまり、塔に攻め上がるうとする敵は、右腕が壁側になるため剣を振りにくくなる。剣を振りやすくするため壁から離れて中心に寄れば、足場が狭く不安定になる。塔の上から守る側は逆に、壁側の足場が広い場所に立てば、右側に剣を振

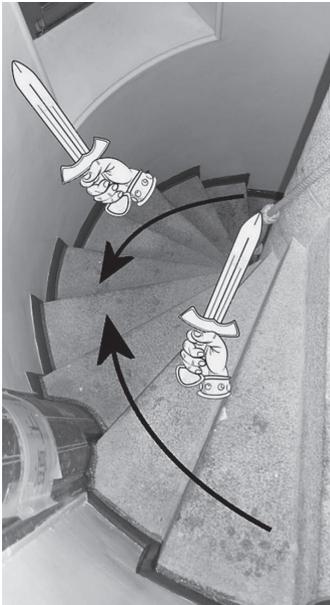


写真-7 左回りのらせん階段での戦闘イメージ

・プラントンの灯台



犬吠埼灯台



角島灯台



尻屋埼灯台

・マクリッチの灯台



釣島灯台

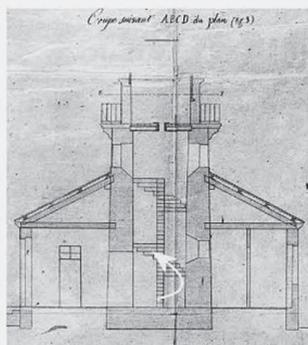


御前埼灯台



潮岬灯台

・フロランの灯台



初代観音埼灯台



初代野島埼灯台



品川灯台

お雇い外国人の灯台のらせん階段

りやすい広いスペースが確保できる(写真7)。当時は、左利きは不吉とされ魔女狩りの対象にもなる程で、兵士は通常右利きだったようです。これらの理由から、戦闘用の砦となるお城の塔のらせん階段は、たいてい左回りになっていったそうです。

この右回り・左回りは、人間の心理にも大きく影響を与えているようで、人は無意識のうちに左を選ぶ習性があるらしく、左回りは「安心感を与える」、右回りは「緊張感・違和感を与える」という法則があるようです。マーケティングの世界でもトラック競技でも、この法則が応用されています。ビルに設置されている非常階段も、この法則を応用して右回りに上がっています。緊急用の非常階段がなぜ違和感(混乱)を与えている右回りに上っているのか？ それは、非常階段は、避難のために降りることを主な目的に設置しており、つまり安心感を与える左回りに降りられるためとのことです。ただし、二階建ての家屋の階段などは短いため、この法則を考えるまでもないようです。

果たして、灯台の場合はこのような理由で、右回り・左回りが選択されたのでしょうか。灯火を守るため、夜間に分銅の上げ下ろしに階段を往復していたことを考えると、上りも下りも重要だったように愚生には感

じられ、如何とも判断できません。更に興味深いことに、御前埼(尻屋埼)灯台までは皆ブラントンの二重壁の灯台とされていることです。その中でなぜ御前埼の設計だけ、らせん階段の向きが逆になっているのか？歴史ある灯台は、多くの謎が潜む奥が深すぎる感じがしてなりません。

御前埼灯台の左回りのらせん階段を上ると、令和の現在は、関氏や松林氏らが尽力して取り付けた回転機器は無く、灯室には重厚な免振装置と異様に聳え立つ鋼管柱が、三等大型レンズと平成24年製の回転装置を支えています(写真8)。

取り外された回転機器は現在、旧官舎に整備された



写真－8 御前埼灯台の灯室内部
(令和4年4月撮影)



写真－9 御前埼灯台資料館内部(令和4年4月撮影)

灯台資料館に展示保管されています。令和3年8月、御前埼灯台は国の重要文化財に指定され、その際にこの回転機器も、「旧回転機械分銅自動巻揚装置」の名称で、重要文化財の附指定に登録されました。

今回、灯台資料館を管理運営している御前埼灯台を守る会の会長齋藤正敏様に資料館を案内いただき、重要文化財に指定された回転機器に20年振りに再会しました。資料館は、回転機器のほか、多くの御前埼灯台

関連の貴重な遺構、御前埼燈明台からの詳細な変遷が分かるパネルなどが展示され、御前埼灯台のこれまでの歴史が学べる場となっております(写真9)。

御前埼灯台は令和4年11月に灯台ワールドサミットが開催さ

れ、来年には点灯150周年を迎えます。地元の人々に愛され、地元の歴史そのものになっていく御前埼灯台、これからも200年、300年と白亜の瀟洒な灯台のままで、太平洋の大海原へ大光茫の灯火を投げつけていくことを願ってやまない今日この頃です。

明治の灯台の話72 御前埼灯台(後編)

本稿作成に当たり、ご協力いただきました御前埼灯台を守る会の齋藤正敏様、関郡治郎氏の写真・資料を提供いただきました関俊一様、そして清水海上保安部交通課に対しまして、この場を借りて深謝いたします。

付記…旧回転機械分銅自動巻揚装置は、重要文化財（付記）に指定された際、昭和25年製とされていますが、清水海上保安部保管の御前埼灯台経歴簿や機器原簿にも記録がなく、今回、松林久蔵氏の回顧録に昭和24年の改修工事で据付けた詳細な過程が確認できたことから、本稿では指定の25年製とは矛盾しますが、昭和24年取り付けと致しました。

航路標識技術者に捧ぐ雷害対策

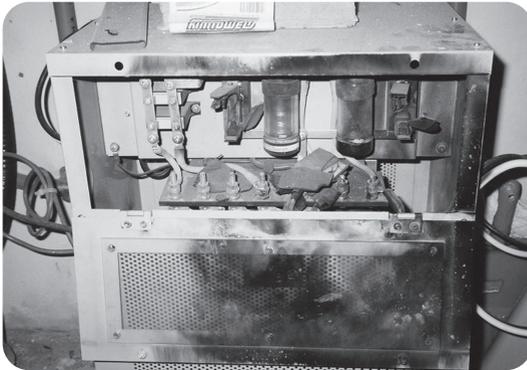
普通会员 藤島充良

1 はじめに

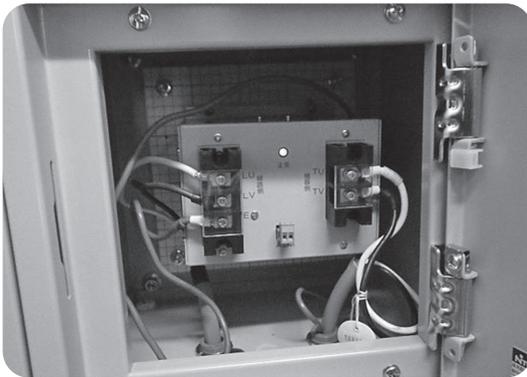
灯台などの航路標識は、灯塔自体に高さがあり、山間部などを通る長距離配電線を有しているなど雷の影響を受けやすく、また、航路標識機器への雷による被害は、重度の障害を伴うこととなります。このため、従来から種々の雷害対策が施されてきたところですが、未だに航路標識機器への雷害が絶えないのが実情ではないでしょうか。(写真―1)

私が平成13年度から平成17年度に第八管区海上保安本部機器担当技術官時代に進めた森長電子(株)様の高速回線避雷ユニット(写真―2)を利用した雷害対策については、平成17年度末に海上保安庁交通部長褒賞等を八管区交通部整備課に

て団体表彰を頂いたことから、本庁から平成18年度の「航路標識技術者の記載依頼があり、「航路標識機器の雷害対策」に係る論文を掲載いただいたところ、他管



写真―1 航路標識機器への雷による障害



写真―2 高速回線避雷ユニット

区からの問合せがあり、高速回線避雷ユニットを多くの灯台に採用いただきました。森長電子(株)様の現在のホームページにおける導入実績箇所において、八管区内の立石岬灯台の写真が掲載されているのは、こういった経緯があるためです。

私は、平成18年度以降は海上保安本部単位での異動が多く、航路標識保守に疎遠でしたが、平成26年度に初めての現場最前線の海上保安部勤務にて、航路標識保守業務に従事させていただきました。気づいたことは、高速回線避雷ユニットが航路標識機器に採用されているものの、他の避雷器と併用されていることにより、高速回線避雷ユニット本来の性能が発揮されないばかりか併用による弊害が見受けられましたので、本誌をお借りして、正しい高速回線避雷ユニットの挿入方法について紹介させていただきたいと思えます。

2 雷による航路標識機器への被害

航路標識機器における雷被害において、最も件数が多いのが電力線から侵入した誘導雷によるもので、次に接地雷によるものと考えられています。

誘導雷とは、図-1に示すように雷雲で雷が発生した場合に、電力線に電荷が蓄積することに伴うもので、

この電荷の移動が雷サージとなり電力線から侵入して機器を損傷させるものです。

接地雷は図-2のように避雷針や付近建物に落雷があつた場合に、接地電位を上昇させるため、機器接地との電位差が生じ、機器接地アースからサージが逆流することにより機器を損傷させるものです。

3 負極性雷と正極性雷について

雷には負極性雷と正極性雷の2種類があります。負極性雷は、地表が太陽光で熱せられ、水蒸気が上昇気流となる際に氷の粒となり、ぶつかり

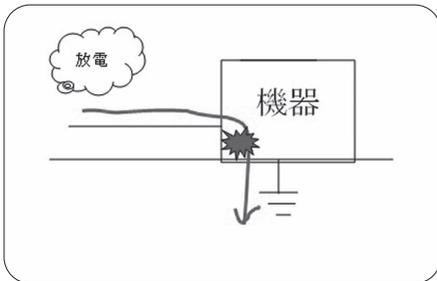


図-1 誘導雷

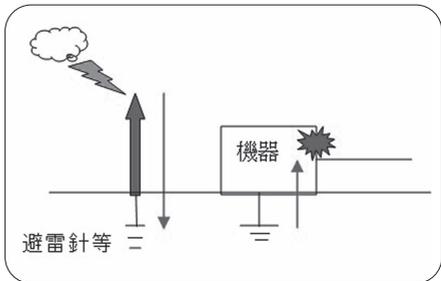


図-2 接地雷

合うことで静電気が発生し、雲の上部にプラスの電荷、雲の下部にはマイナスの電荷が蓄積し、地表がプラスに誘電され、雲の下部から地表に落雷として放電されるものです。(写真―3)

正極性雷は、日本海側の冬季に多く見られる現象で、暖流の対馬海流にて上昇気流が発生し、シベリア気団の北西の風により雲が山を駆け上がる際に雲が引き延ばされ、雲の上部に帯電したプラスの電荷により地表がマイナスに誘電され、落雷として放電される現象です。(写真―4)

電流は、プラスからマイナスに流れると定められています。電子が発見されていなかった時代に定められたもので、実際には電子の流れであり、マイナスからプラスに電子が流れています。

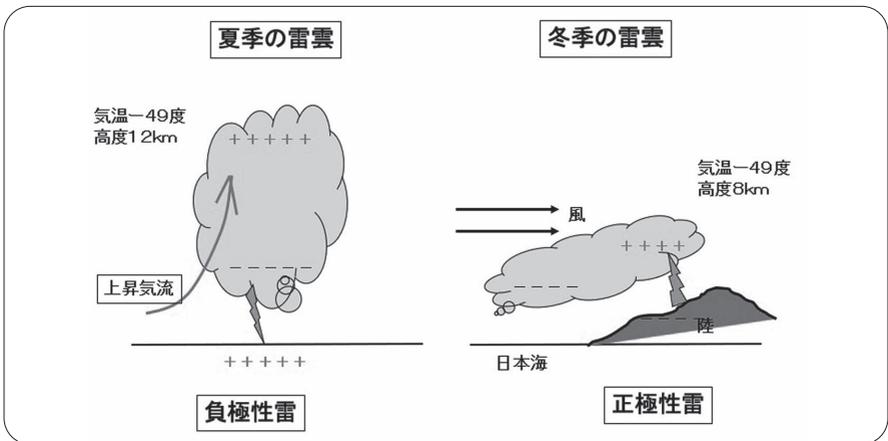
電子の流れは、雷の発生によっ



写真―3 負極性雷



写真―4 正極性雷



図―3 負極性雷と正極性雷

て見ることができません。負極性雷は、雷雲下部のマイナスから地表のプラスに向けて枝分かれした雷の筋が確認できると思います。

正極性雷は、これとは逆に地表から上空に向け、雷の筋が伸びているのが確認できると思います。

4 一般避雷雷器と高速回線避雷雷ユニットの違い

一般避雷雷器は、保護する機器に並列に挿入し、通常は避雷素子がオープンとなっており、雷が電力線から侵入する場合や避雷針などに落雷した際に、接地電位が高くなることにより回路を閉じて機器を保護します。

このため、雷サージをいち早く逃がすため、高速に回路を閉じる必要があります。また、雷サージをアース線に確実に逃がすため、 10Ω 以下の低い接地抵抗値が求められます。

一般避雷雷器は並列素子のみで雷サージを吸収させるため、接地抵抗が高いと電位が上昇し、雷サージとして機器に侵入します。(図-4)

一方、高速回線避雷雷ユニットの動作原理は、図-5のとおりで、直列素子及び並列素子のスイッチで構成されています。この高速回線避雷雷ユニットの最も特筆すべき点は、この直列素子により機器に雷サージを流

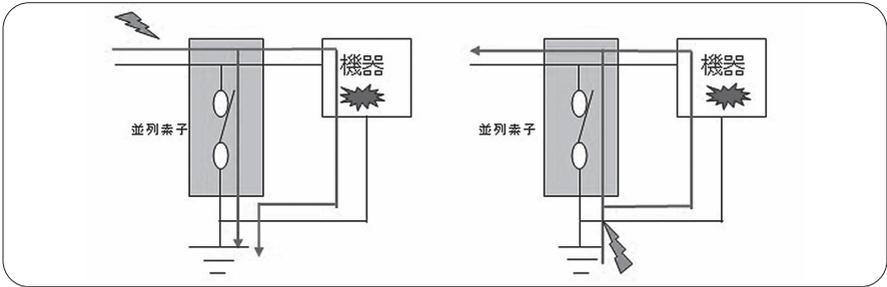


図-4 一般避雷雷器による機器保護の限界

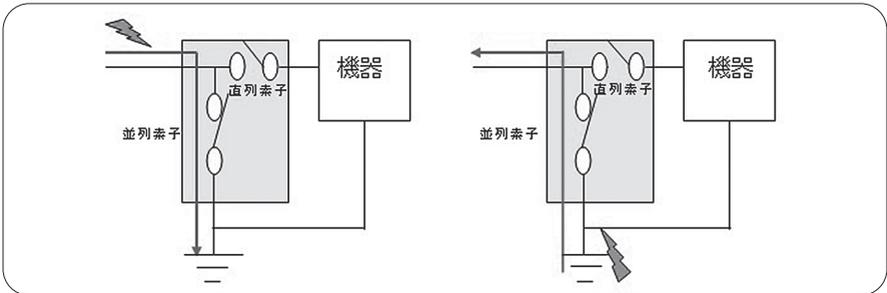


図-5 高速回線避雷雷ユニットによる機器保護イメージ図

れないよう制御している点に特徴があります。

通常は、直列素子がONで並列素子はOFFとなつていますが、誘導雷が電力線から侵入した場合、並列素子がONとなり、連動して直列素子がOFFし、機器を保護し、雷サージをアースに逃がします。

また、接地雷における接地電位が上昇した場合、並列素子がONとなり、直列素子がOFFし、機器を保護します。

なお、高速回線避雷ユニットは、500Ω程度の接地抵抗値でも直列素子がOFFすることで、防護効果があります。

5 既設避雷雷器と高速回線避雷ユニット併用による弊害

航路標識機器の制御部となる管制器には、既設の避雷器が内蔵されており、高速回線避雷ユニットを挿入する場合は、既設避雷器との関係を把握しておく必要があります。

単純に高速回線避雷ユニットを追加すると、雷サージを同ユニットでアースに落としたつもりでも既設避雷器とアース接続されていると、接地抵抗値が高い場合、瞬時にアースされず、既設避雷器から雷サージが

逆流することになります。

既設避雷器は、管制器に内蔵されており、外すことは結構大変な作業ですので、万一、高速回線避雷ユニットが直撃雷で破損し、予備がない場合は、既設避雷器に戻せるようにしておくことが良策と考えます。このため、最も簡単な対策としては、図1-6に示すように、既設避雷器に接続されたアース線を外すことで高速回線避雷ユニット本来の性能が発

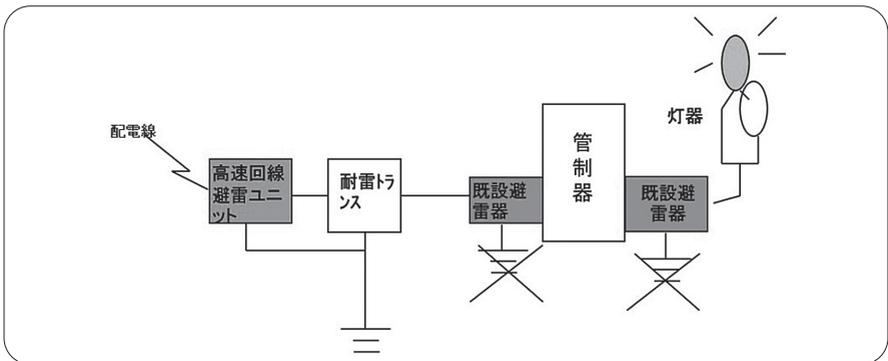
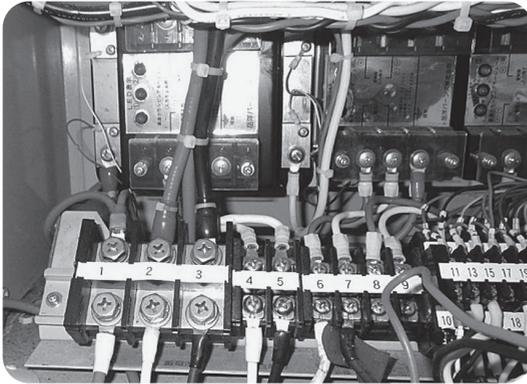
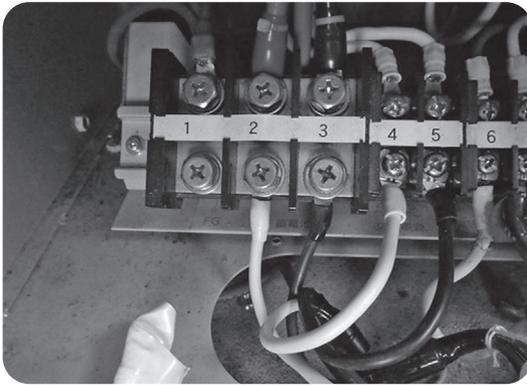


図-6 高速回線避雷ユニットを使用する場合の対応策



写真－５ 管制器の既設アース線の状況



写真－６ 既設アース線取外（１番端子）

揮されます。

この手法を施し、雷害を解消した箇所として、令和元年に対策を行った福浦灯台（金沢保安部管理）及び令和３年に対策を行った御座埼灯台（鳥羽海上保安部管理）が挙げられます。

６ おわりに

現在、航路標識の電源については、８割以上が太陽

電池化され、独立電源であることから、太陽電池化は一番の雷害対策と言えますが、商用電源を必要とする大型灯台に係る雷害対策については、頭の痛いところ

です。
高速回線避雷ユニットの留意点について、今回ワンポイントで既設避雷器との併用は問題があるということとで、分かりやすく説明させていただきました。

今般、保安部交通課は、航行安全業務に業務量がシフトしつつありますので、航路標識が安定的に動作してほしいというのが実情ではないでしょうか。

高速回線避雷ユニットは、正しく使用すれば、かなりの雷害防止が図られます。

もし、高速回線避雷ユニットを使用しているにも関わらず、雷による航路標識機器の障害が発生している場合には、この手法を一度試していただければ幸いです。

第69回旧光会の集い

旧光会事務局

第69回「旧光会」は、令和元年7月の第68回開催以降、新型コロナウイルス感染症の拡大に伴い、開催を見合わせてきましたが、同感染症の5類感染症への位置づけ変更等を踏まえ、令和5年7月8日（土）、灯台行政発祥の地である横浜のブリーズベイホテル（JR桜木町駅南口徒歩5分）において、4年ぶりに開催いたしました。

「旧光会」は、例年7月の第2土曜日の開催としており、この時期、梅雨の真っ只中にあたり、今年も、西日本で豪雨被害が広がるなど、開催日のお天気が心配されましたが、幸い「旧光会」の開催時間帯に雨が降ることはなく、定刻12時までに出席予定者全員が揃い、予定どおり開始することができました。

今回の出席者は32名で、首都圏周辺在住者がほとんどですが、栃木県那須から1泊2日でご出席いただいた方、またお仕事の都合で北海道から上京され、それに合わせて、急きょご出席いただいた方など、遠来者



第69回旧光会 2023年7月8日
於：横浜市桜木町「ブリーズベイホテル」
写真－1

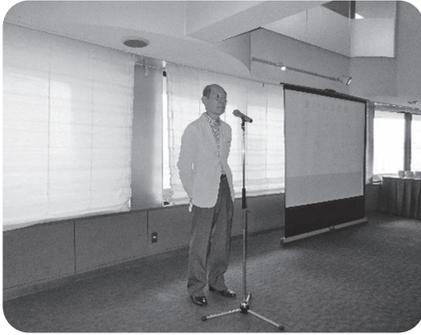


写真-2 会長あいさつ

会長からは、本会が4年ぶりに開催できたことに、出席の方々への感謝の意が述べられるとともに、昭和、平成、令和と三代に渡り69回を数え大変喜ばしいこと、長い年数に亘って灯台生活を全うしたことの誇りなど、また、これからも旧光会が益々発展していくことを期待したいのご挨拶がありました。

を含め、久しぶりの再会で旧交を温めることができました。
一方、現役・再任用の方々は、今回は出席が叶わず、交通業務のみならず海上保安業務全般の近況等、新鮮な話題も伺いたかっただけに、少々残念でした。
開会に先立ち、出席者全員で集合の記念写真(写真1)を撮り、その後、司会役をお願いしました世話役の佐藤泰和様の開会の辞でスタートし、山本会長からご挨拶をいただきました(写真1、2)。



写真-3 乾杯

乾杯
発せられ、出席者全員で唱和され宴会に突入いたしました。
今年も、歓談中の映像として、燈光会ホームページにもご提供いただいている一般会員丸山胤幸様(川崎市在住)の灯台空撮動画を、会場のスクリーンに放映させていただきました。

そして、いよいよ乾杯の音頭です。
例年、遠路からお越しの方々に簡単なお話しを含めお願いしているところですが、今年は、出席者の中で最長老の92歳、元3党連合の総理だった村山富市氏にも劣らない立派な白髪眉毛の持ち主である小滝恒夫様にお願いたしました(写真1、3)。
小滝恒夫様からは、4年ぶりに「旧光会」に出席でき、皆さんにお会いでき大変うれしいことが述べられ、これからも毎年「旧光会」に元気に参加するつもりであるとの表明がなされたのち、本日ご出席の皆様のご健康と「旧光会」の益々の発展を祈念し乾杯の音頭が



写真-4 歓談



写真-5 スピーチ

た。出席者の皆様、映像をご覧になり、古（いにしえ）の勤務に思いを馳せながら、懐かしい話題で弾んでいました（写真-4）。

会が盛り上がる中で、新人会員紹介ということで、今年OBになられた2名の方（光商産業の松永秀雄様、燈光会勤務の関 貴之様）から簡単なスピーチをいただきました（写真-5）。この空白の4年間にOBになった方もおられるとのご指摘もありつつ、それらの方々を代表してご挨拶をいただきました。ありがとうございました。

楽しい時間は、あっという間に過ぎ、閉会が近づいてきました。

閉会に先立ち、これまで本会の開催にご尽力をいただいた役員の方の改選を行うこととし、世話役2名の方（岩崎 孝様、高野 洋様）の再任を含め、次の方々を推薦し、満場一致で承認をいただきました。

会長には、前副会長の



写真-6 閉会

山本定男様、副会長には前世話役の佐藤泰和様、新たに世話役として、土崎弘志様が就任いたしました。閉会に当たり、山本定男新会長から次のようなご挨拶をいただきました(写真-6)。

本会も69回の開催を迎え、これまで横浜航路標識事務所、三管区灯台部が世話役となり、旧三本部庁舎で開催されてきたこと、その後、規模の拡大により、ブリーズベイホテルで開催され、会場確保の関係でクルーズ・クルーズに移り、同会場の閉館により、今回からブリーズベイホテルに戻り、また平成16年から燈光会が事務局となつて開催されてきたことなどの歴史に触れ、本日の役員改選を受け、更なる本会の発展に努めることを約束し、引き続きのご支援をお願いし閉会となるところが、会場の端端から「おい、新役員の挨拶はないのか?」との声に一同はっとして、新役員の方々か

ら一言ご挨拶をいただき、本会は盛会のうちに終了いたしました。

司会者、岩崎 孝様のお礼のことばにより楽しく過ごした2時間が終わり、次の会へとお誘いの言葉が耳に響くなか、14階の会場から三々五々のお別れとなりました。

今年も本会の写真撮影にご協力いただき、写真の提供をいただいた高野世話役に厚くお礼申し上げます。

なお例年、関東地方在住のOBの方には、書簡によりご案内申し上げているところ、今回、事務局の不手際により、一部ご案内できていなかったことを深くお詫び申し上げます。

次回の第70回「旧光会」は、来年の7月13日(土)の開催予定で、既に会場の予約も取れておりますので、皆様方には、奮つてのご参加をお願い申し上げます。

奄美群島日本復帰70周年記念・

ラジオ工作教室

小学生自由研究応援企画

奄美群島は、今年で日本復帰70年を迎えます。奄美の皆様のおかげで70年の海上保安業務へのご理解とご協力への感謝を込めて、7月23日ラジオ工作教室を開催、奄美の小学生40名と保護者が参加しました。

ラジオ工作で、海上保安業務でも使われる電波への興味をきっかけに、海上保安庁を少しでも知って関心を持って、将来大きくなったら、故郷、奄美のきれいな海を守る海上保安官になってもえたら、私達はとても幸せです。



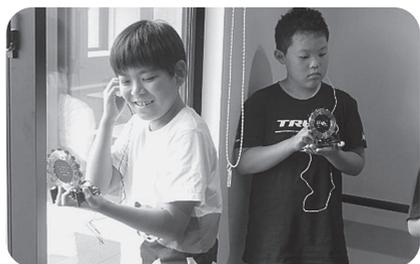
ラジオ工作の様相



海上保安部長挨拶



試聴の様子2



試聴の様子1

工作教室は、日本航路標識協会や日本無線(株)のボランティアスタッフと海上保安部職員とのサポートで行いました。「電波とは何?」の解説、そして、ゴングルや半田ゴテなどの安全具や工具の使い方の説明を行いました。いよいよ工作開始、子供達がラジオキットの箱を開くと、「ホントに作れるの?」「えー難しそう!」の声が上がりました。アンテナのコイル巻きや部品の取付けを始めるのと、一転、工作教室



ラジオ

は真剣な雰囲気に含まれました。
完成して、ラジオから音が聞こえる
と、満面の笑み、イヤホンを耳にあて、
地元のFM放送などを夢中で聞き入り



集合写真 ラジオが完成し満面の笑み

ました。奄美海上保安部は、地域の皆様との絆を大切に、安全安心に努めます。
日本航路標識協会と日本無線㈱のボランティアスタッフの皆様のご協力に深く感謝いたします。

(奄美海上保安部)

犬吠埼灯台夜間公開

第一等フレネルレンズが放つ灯火に魅せられる
ラストサマー



終了

● 令和5年8月26日(土) 灯台参観時間を19時30分まで延長します

終了

● 令和5年8月27日(日) 灯台参観時間を21時00分まで延長します

● 令和5年9月29日(金) 灯台参観時間を19時00分まで延長します

★場 所: 犬吠埼灯台 (千葉県銚子市犬吠埼9576)

★灯台入場の際には参観寄付金300円(中学生以上)を申し受けます

★悪天候の場合は参観を中止します



【犬吠埼HP】

第16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119号

加藤 宏 様(59歳)栃木県小山市在住

- ☆ スタンプラリー開始年月日 令和1年12月22日 野島埼灯台
- ☆ スタンプラリー達成年月日 令和4年11月21日 平安名埼灯台
- ☆ スタンプラリーを始めたきっかけ
野島埼灯台でスタンプラリーを知って。
- ☆ 16か所巡った感想
コロナ感染拡大で3年越しになったがようやく達成出来てほっとした。

第120号

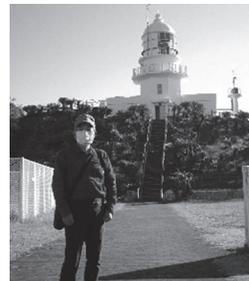
らりるれろん 様(53歳)静岡県在住

- ☆ スタンプラリー達成年月日 令和4年11月22日 平安名埼灯台
- ☆ スタンプラリーを始めたきっかけ ネットで見つけて
- ☆ 16か所巡った感想 日本一周のモチベーションになりました。

第121号

富田 健太郎 様(80歳)静岡県浜松市在住

- ☆ スタンプラリー開始年月日
令和3年1月2日 御前埼灯台
- ☆ スタンプラリー達成年月日
令和4年11月24日 都井岬灯台
- ☆ スタンプラリーを始めたきっかけ
御前埼灯台でスタンプラリーを知ったから
- ☆ 16か所巡った感想
最後の都井岬灯台が最高であった。



第122号

(同着) 佐藤 宏江 様(40代)千葉県千葉市在住

- ☆ スタンプラリー開始年月日
令和2年7月23日 犬吠埼灯台
- ☆ スタンプラリー達成年月日
令和4年11月26日 安乗埼灯台
- ☆ スタンプラリーを始めたきっかけ
船が好きなので。
- ☆ 16か所巡った感想
色々な行ったことのない町に行けたのでとても楽しかったです。1つ1つ思い出に残っています。



第122号

(同着) 田所 潤 様(40代)東京都在住

- ☆ スタンプラリー開始年月日 令和4年6月28日 残波岬灯台
- ☆ スタンプラリー達成年月日 令和4年11月26日 平安名埼灯台
- ☆ スタンプラリーを始めたきっかけ Webサイト。
- ☆ 16か所巡った感想 やりました。

第124号

原口 幸夫 様(57歳)東京都北区在住

- ☆ スタンプラリー開始年月日 令和3年11月30日 塩屋埼灯台
- ☆ スタンプラリー達成年月日 令和4年11月27日 残波岬灯台
- ☆ スタンプラリーを始めたきっかけ なんとなく。
- ☆ 16か所巡った感想
お陰様で楽しい旅行ができました。ありがとうございました。

第125号

中沢 恵子 様(60代)長野県埴科郡坂城町在住

- ☆ スタンプラリー開始年月日 令和4年3月4日 潮岬灯台
- ☆ スタンプラリー達成年月日 令和4年11月29日 平安名埼灯台
- ☆ スタンプラリーを始めたきっかけ
たまたま寄った灯台でスタンプラリーを知り、やってみることにしました。定年後のいい思い出になりました。
- ☆ 16か所巡った感想
どこも景色が素晴らしく感動しました。灯台の大きな役割も知ることが出来て感謝しています。「灯台に登れなくてもいい、美しいニッポンの海岸線」「灯台のある風景」etcをもう少し訪れてみたい。眺めてみたい願望が強くなりました。いい施策だと思います。「ありがとう」

澤瀬 康彦 様(60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10月29日 安乗埼灯台
- ☆ スタンプラリー達成年月日
令和4年12月1日 都井岬灯台
- ☆ スタンプラリーを始めたきっかけ
灯台でポスターをみかけて。(スタンプラリー好きなので)
- ☆ 16か所巡った感想
参観(見学)一時休止でスタンプを押せない時がありつらかった。



美程 様(39歳)沖縄県宮古島市在住

- ☆ スタンプラリー開始年月日
令和4年6月5日 潮岬灯台
- ☆ スタンプラリー達成年月日
令和4年12月3日 平安名埼灯台
- ☆ スタンプラリーを始めたきっかけ
間違えて行った先に潮岬灯台があって、スタンプラリーやっていたから軽いノリで。
- ☆ 16か所巡った感想
時間がかかったけど、おかげさまでいろんな所に行けて楽しかった。



春小麦 様(55歳)東京都墨田区在住

- ☆ スタンプラリー開始年月日
令和3年3月28日 初島灯台
- ☆ スタンプラリー達成年月日
令和4年12月3日 平安名埼灯台
- ☆ スタンプラリーを始めたきっかけ
スタンプ集めは行く理由になる。
- ☆ 16か所巡った感想
次は50灯台を巡ります。



第129号

内田 一平 様(41歳)大阪府堺市在住

- ☆ スタンプラリー開始年月日 令和1年8月10日 都井岬灯台
- ☆ スタンプラリー達成年月日 令和4年12月4日 出雲日御碕灯台
- ☆ スタンプラリーを始めたきっかけ なんとなく楽しそうだったので。
- ☆ 16か所巡った感想 意外と大変でした。

第130号

coffee 様(55歳)東京都八丈島八丈町在住

- ☆ スタンプラリー開始年月日 令和4年3月26日 潮岬灯台
- ☆ スタンプラリー達成年月日 令和4年12月6日 犬吠埼灯台
- ☆ スタンプラリーを始めたきっかけ 偶然。
- ☆ 16か所巡った感想 楽しかった。

第131号

のっこ 様(66歳)埼玉県越谷市在住

- ☆ スタンプラリー開始年月日 令和1年8月23日 野島埼灯台
- ☆ スタンプラリー達成年月日 令和4年12月9日 潮岬灯台
- ☆ スタンプラリーを始めたきっかけ
いろんな灯台を巡りながら近所の観光地も行って見たかったの。
- ☆ 16か所巡った感想
灯台の役割、歴史、仕組みなどがよく分かってとても良かったです。
日本の海上を守る灯台、これからも灯をともし続けていって欲しいです。「のぼれる灯台」の他にも、素敵な灯台がたくさんあるので、これから巡れたら良いなあと思っています。

第132号

村井 俊二 様(66歳)奈良県奈良市在住

- ☆ スタンプラリー開始年月日
令和4年3月21日 大王埼灯台
- ☆ スタンプラリー達成年月日
令和4年12月16日 平安名埼灯台
- ☆ スタンプラリーを始めたきっかけ
退職を機会に愛妻と。
- ☆ 16か所巡った感想
おもしろかった。妻と家族で楽しめた。



昭和三十一年九月二十五日
第三種郵便物認可
（隔月一回五日発行）

「燈光」

九月号
第六十八卷
第五号

