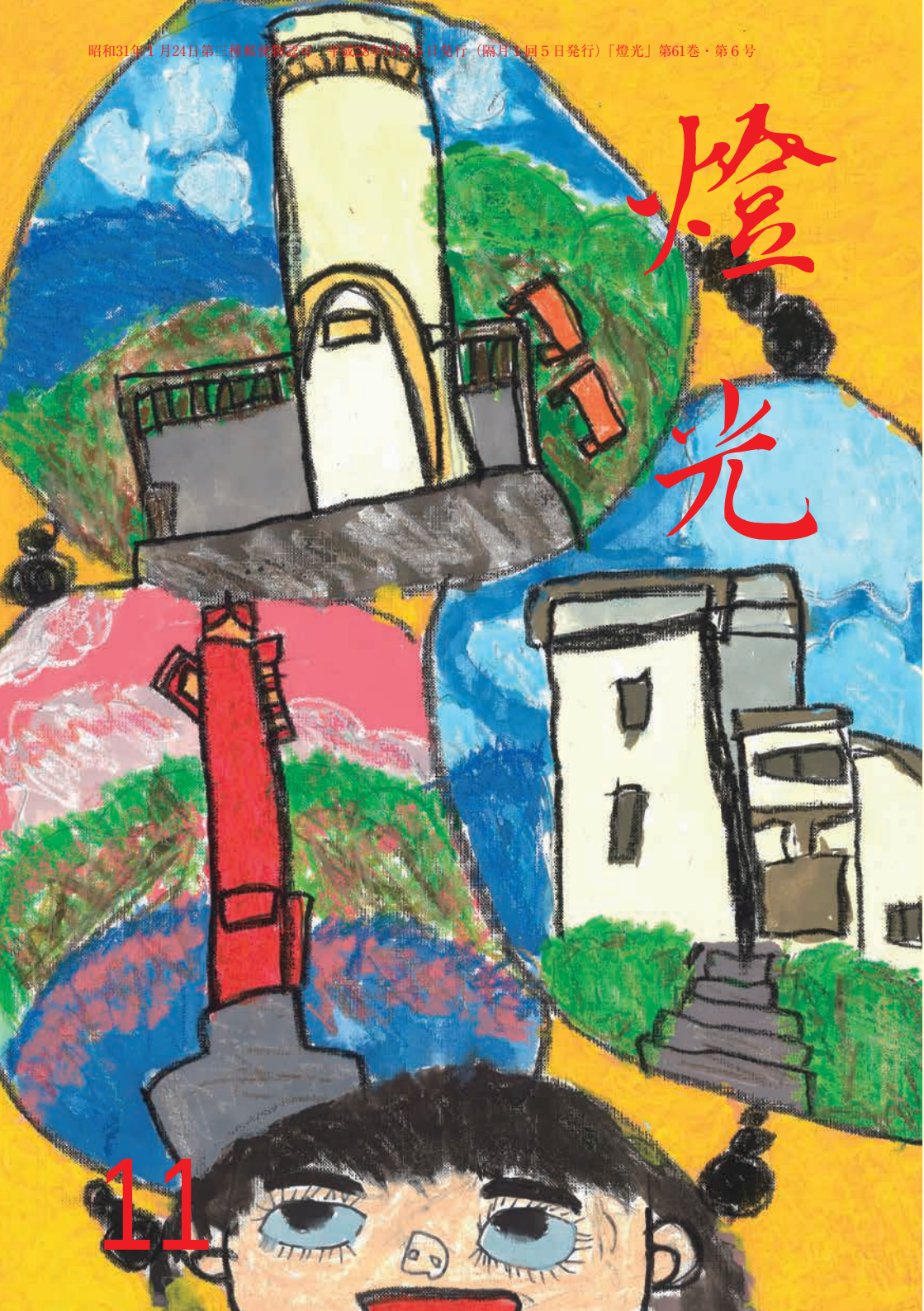
昭和31年1月24日第三種郵便物認可　平成29年11月5日発行（隔月1回5日発行）「燈光」第61巻・第6号

燈光



11

表紙：「灯台絵画コンテスト 2016」海上保安庁長官賞受賞作品

• わたしの大すきなとうだい

泉　優音 さん（鹿児島県奄美市立小宿小学校２年）

評：黄色を背景に自分の灯台の思いをしっかりと力強く表現している。

「灯台絵画コンテスト2016」入賞作品

●金　賞（小学生低学年の部）

• 潮岬灯台

尾崎　月灯 さん

和歌山県美浜町立松原小学校３年

●金　賞（小学生高学年の部）

• 鮫角灯台と八戸線

渡部　朔矢 君

埼玉県上尾市立西小学校４年

●金　賞（中学生の部）

・高松港玉藻防波堤灯台

森川　真衣 さん

香川県高松市立太田中学校１年

●銀　賞（小学生低学年の部）２点

・とう台のまわりであそんだよ

大場　なずな さん

福島県いわき市立豊間小学校２年

・夏の伊良湖岬

村上　心奈子 さん

愛知県あま市立伊福小学校３年

●銀　賞（小学生高学年の部）２点

・水ノ子島の主

木下　隆之介 君

茨城県水戸市立緑岡小学校６年

・目指すは、灯台‼

山中　里乃 さん

愛媛県八幡浜市立神山小学校６年

●銀　賞（中学生の部）２点

・暮れる夕日と灯台

髙橋　詩織 さん

北海道釧路市立鳥取中学校３年

●銀　賞（中学生の部）

• 灯台と夕焼け

横溝　葉瑠 さん

北海道釧路市立鳥取中学校３年

●銅　賞（小学生低学年の部）５点

• キラキラ光るたいへいよう

指村　菜月 さん

愛知県知立市立知立小学校３年

• 与那国馬と西崎灯台

松本　碧 さん

沖縄県　私立海星小学校２年

●銅　賞（小学生低学年の部）

• 灯台さんいつもありがとう

西村　陽音 君

鹿児島県鹿児島市立吉野小学校３年

• かがやくとうだい

青木　昌太郎 君

埼玉県　さとえ学園小学校１年

• 樫野崎灯台

川神　天真 君

和歌山県日高郡日高町立内原小学校３年

●銅　賞（小学生高学年の部）５点

・舞鶴灯台

北川　百佳 さん

神奈川県横浜市立南山田小学校６年

・みんなの灯台

白井　結亜 君

鹿児島県鹿児島市立吉野小学校５年

・思い出の灯台

松山　佳真 君

鹿児島県姶良市立松原なぎさ小学校５年

・友ヶ島灯台

小角　藍 さん

和歌山県日高郡日高町立内原小学校４年

●銅　賞（小学生高学年の部）

・樫野崎灯台

野村　和志 君

和歌山県御坊市立塩屋小学校５年

●銅　賞（中学生の部）５点

・月と灯台

立花　聡二郎 君

愛知県田原市立田原中学校３年

・星空の中で光る

仲間　琉妃 さん

沖縄県宮古島市立下地中学校３年

●銅　賞（中学生の部）

• 荒波の中、静かに見守る灯台

東　なみ さん

北海道釧路市立鳥取中学校３年

• 旧堺燈台

山崎　葵 さん

大阪府堺市立陵南中学校３年

• 友ヶ島灯台

川神　茜音 さん

和歌山県日高郡日高町立日高中学校３年

航路標識法の一部改正について

海上保安庁交通部企画課

第190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（平成28年法律第42号）」が5月12日の海上保安の日に成立し、平成28年5月18日に公布されました。

今般の法律改正は、大規模災害発生時において、船舶への警報等の伝達、避難海域等の情報提供を迅速確実に実施し、また、平時においては、船舶の運航効率の向上を図るため、東京湾における海上交通センターと4つの港内交通管制室を統合のうえ、これら業務を一元的に実施するための所要の制度改正とともに、航路標識の設置を促進し、船舶交通の安全性を向上させるため、航路標識の設置の許可基準を明確化する等の所要の制度改正を行うものです。

これにより、「海上交通安全法」「港則法」「航路標識法」の3つの法律の一部が改正されることとなりました。

「海上交通安全法」及び「港則法」については、平成21年に一部改正が行われていますが、「航路標識法」については、昭和24年に制定されて以来約70年を経ての初めての実質改正となりました。

このうち、航路標識法の改正概要について紹介します。

航路標識法の改正は、航路標識を設置しようとする場合の手続きを明確化するとともにその手続きを一部簡素化することにより、海上保安庁以外の者による航路標識の設置を促進させるほか、非常災害時における緊急措置等により、船舶交通の安全の確保及び船舶の運航の能率を向上させるものであり、大きく次の4点となります。

一　航路標識の設置に関する許可基準の明確化等

二　航路標識の設置に関する届出制度の創設

三　非常災害時における航路標識の設置に係る緊急措置

四　その他所要の改正

一　航路標識の設置に関する許可基準の明確化等

現行の航路標識法（以下、「旧法」という。）は、航路標識の設置及び管理を海上保安庁が一元的に行うこととしたものですが、旧法第2条のただし書では、「海上保安庁以外の者においても、その者が行う事業又は事務の用に供するため、海上保安庁長官の許可を受けて、その者の費用で、航路標識を設置し、又は管理することができる。」と規定しており、海上保安庁以外の者が航路標識を設置し管理することを排除していません。

しかしながら、旧法制定時には、地方公共団体等が管理する航路標識の戦災からの復旧がはかどらない等の背景から、原則として、海上保安庁が航路標識の設置及び管理をすることとし、例外的に条件を付した上で、海上保安庁以外の者であっても航路標識を設置し管理することを認めるとしたものです。この原則の下に、地方公共団体が管理する航路標識の公設移管が行われたことは、周知のとおりです。

このことから、旧法制定時にはごく一部の公的機関のみに許可が与えられるに過ぎませんでした。

その後、海上物流の活発化による港湾整備、全国各地における臨海部の埋め立て開発等が進められたことにより、海上保安庁以外の者が設置管理する航路標識の基数は、平成16年度末には1215基にまで増加し、平成27年度末現在では952基となっており、海上交通の安全の確保等に寄与するものとなっていることから、例外的な存在とは言えなくなっています。

航路標識法の一部改正（以下、「改正法」という。）では、旧法に付していた「その者が行う事業又は事務の用に供するため」の条件を削除することにより、海上保安庁以外の者による航路標識の設置及び管理を例外的な措置ではないことを明確にしています。

改正法では、条件なく誰しもが航路標識の設置及び管理ができることとなることから、次のとおり許可基準の明確化等を図っています。

○　航路標識を設置又は変更しようとする場合の許可申請事項

○　審査基準として、航路標識の位置、構造及び設備並びに管理の方法の基準への適合

○　航路標識の管理に関する基準の明確化

○　許可を受けた者に対する措置命令を発する要

件の明確化

○　許可の取消しに関する規定の新設

○　航路標識を設置した者に対する航路標識の管理等に関する報告徴収及び立入検査に関する規定の新設

二　航路標識の設置に関する届出制度の創設

旧法では、海上保安庁以外の者が航路標識を設置管理しようとする場合は、航路標識の種類にかかわらず一律に海上保安庁長官の許可を要することとしていましたが、改正法では、灯光、音響又は電波以外の手段を用いる立標、浮標、導標、橋梁標の四種類の航路標識については、機器を装備することなく、形象と彩色のみで船舶の指標となる簡易な構造であることから、その設置管理について許可から届出へ手続きを緩和することとしています。

設置管理に関する手続きを届出に緩和することとしますが、航路標識の位置、構造及び設備並びに管理の方法については、許可を要する航路標識と同様に、基準への適合を求め、必要に応じて、措置命令を発することや報告徴収及び立入検査をできることとしており、許可を要しないとするものであっても、航路標識の質を確保することとしています。

このほか、旧法では航路標識を休止又は廃止する場合も許可を要していましたが、改正法では、設置等に許可を要する航路標識を含め、休止又は廃止の手続きについては一律に届出で足りることとし、手続きを簡素化しています。

上記一及び二は、海上保安庁以外の者が航路標識を設置しやすい環境を創出することにより、航路標識の設置を促進し、船舶交通の安全の確保及び船舶の運航の能率向上を図るものです。

三　非常災害時における航路標識の設置に係る緊急措置

今般の海上交通安全法等の改正では、東京湾のように一元的な海上交通管制の構築がなされた海域を、「指定海域」とすることにより津波等の非常災害が発生した場合における船舶交通の危険を防止するため、船舶に対して海上保安庁長官が移動等を命ずること等の特例措置をとるができること等としています。

船舶に対して移動等を命ずるにあたり、その指標

となる航路標識の設置が急務となります。例えば、津波が襲来した場合には、航路や浅瀬等の障害物を示す既存の航路標識の多くが被災することが想定されるほか、海難発生による危険海域を新たに明示する航路標識の設置が必要となります。これら航路標識の復旧、設置が迅速に行えない場合、的確な移動の命令ができないばかりでなく、二次海難を惹起する蓋然性が高くなります。

このことから、改正法では緊急に航路標識を設置する場合に限り、当該航路標識を設置する現場付近にある船舶に対し、当該航路標識の設置に関する業務に従事することを命じることができることとしています。航路標識の設置に関する業務とは、設置作業本体に従事させるものではなく、設置作業時の付近海域における警戒船業務や必要な資機材の運搬等の付帯業務を想定したものです。

このような従事命令と称する制度は、道路法や港湾法といった他の公物管理法でも応急公用負担として同様の制度が存在します。

四　その他所要の改正

上記一から三までの改正以外では、罰則規定が大きく改正されます。

旧法における罰則は、「灯火等の制限」、「工事等の制限」、「植物についての制限」、「船舶についての制限」、「汚損行為の禁止」といった航路標識の保全にかかる規定に関するものであり、航路標識の設置管理に関する罰則は一切設けられていませんでした。これは前述のとおり、旧法制定時において、海上保安庁以外の者による航路標識の設置管理を排除してはいないものの、ごく一部の公的機関のみに許可を与えるといった運用を前提としていたことから、義務規定の履行を罰則で担保する必要がなかったことによります。

今般の改正では、条件を付すことなく海上保安庁以外の者が航路標識を設置できることとしており、航路標識の設置管理にかかる義務規定を罰則で担保する必要から、無許可設置、無許可変更、措置命令違反等について、新たに罰則を設けています。

このほか、既存の罰則についても、現在の経済情勢と整合がとれていない状況にあり、他の法律との公平を期すために罰金の金額を見直しています。

航路標識法は、旧法制定から実質的な改正が行われ

ておらず、体裁も旧態依然となっていましたが、今般の改正では、各種規定の整備とともに全5章からなる目次も整備され、全部改正と見間違えるほどに一新されています。

改正法の多くの条文において、詳細規定を省令に委任しています。現在、省令の改正作業を進めていますが、その概要については、次の機会に紹介することとします。

平成28年度航路標識整備事業実施計画の概要について

海上保安庁交通部企画課

平成28年度予算（一般会計総額96兆７２１８億円、東日本大震災復興特別会計総額３兆２４６８億円）が平成28年３月29日に成立したことを受け、平成28年度航路標識整備事業実施計画について、財務大臣の承認を受けましたので、その概要をお知らせ致します。

Ⅰ　政府の経済財政政策（政府方針）

長引くデフレからの早期脱却と日本経済の再生のため、「大胆な金融政策」、「機動的な財政政策」、「民間投資を喚起する成長戦略」を「三本の矢」として、一体的に取り組んでいく。

Ⅱ　平成28年度予算の概算要求にあたっての基本的な政府方針

平成28年度予算要求を行うにあたっては、「経済財政運営と改革の基本方針２０１５」（平成27年６月30日閣議決定）で示された「経済・財政再生計画」の初年度の予算であり、手を緩めることなく本格的な歳出改革に取り組む。歳出全般にわたり、安倍内閣のこれまでの歳出改革の取組を強化するとともに、施策の優先順位を洗い直し、無駄を徹底して排除しつつ、予算の中身を大胆に重点化する。との基本方針が示されたうえで、概算要求は次により行うよう方針が示されました。

１　要求・要望について（抜粋）

○義務的経費については、前年度予算額と同額を要求。（中略）

聖域を設けることなく抜本的な見直しを行い、可能な限り歳出の抑制を図る。

○東日本大震災復興特別会計への繰入は、「平成28年度以降5年間を含む復興期間の復旧・復興事業の規模と財源について」（平成27年6月30日閣議決定）に従って所要額を要求。
○その他の経費については、前年度予算額の百分の九十の範囲内で要求。
○予算の重点化を勧めるため、「公的サービスの産業化」、「インセンティブ改革」、「公共サービスのイノベーション」を中期的に進めることを含む「基本方針２０１５」及び「『日本再興戦略』改訂２０１５」等を踏まえた諸課題について、「新しい日本のための優先課題推進枠」を設け、各省は上記要望基礎額の百分の三十の範囲内で要望。

2　予算編成過程における検討事項

○要求・要望について、これまでの安倍内閣の取組みを基調とした効率化を行う。その上で、「新しい日本のための優先課題推進枠」において要望された経費については、「安倍内閣のこれまでの3年間の取組では一般歳出の実質的な増加が1・6兆円程度となっていること、経済・物価動向等を踏まえ、その基調を平成30年度まで継続させていくこととする。」との「経済・財政再生計画」における国の一般歳出の水準の目安を踏まえ措置する。
○消費税率引上げと併せ行う充実等その他社会保障・税一体改革と一体的な経費については、社会保障改革プログラム法28条に規定する消費税・地方消費税の収入及び社会保障の給付の重点化・制度の効率化の動向等を踏まえ、予算編成過程で検討する。

Ⅲ　航路標識整備事業費概算要求の概要

1　航路標識整備事業概算要求の基本方針

平成28年度概算要求においては、政府が掲げる前述の基本方針に沿うとともに、今般の厳しい予算事情に配慮し、効果的、効率的な事業に重点化するとともに、「社会資本整備重点計画」（平成24年8月31日、閣議決定）及び「第3次交通ビジョン」（平成25年10月3日・交通政策審議会答申）に基づき、メリハリの効いた整備を行うことを基本方針とし、概算要求を行いました。

Ⅳ　航路標識整備事業費実施計画の概要

1　航路標識整備事業費実施計画

航路標識整備事業費における実施計画額は、政府決

定額一般会計49億９０００万円のうち、改良改修２８６箇所、実施計画額45億４８０７万円（公共事業担当職員の給与等からなる航路標識整備事業工事諸費４億４１９３万円を差し引いた経費）について、財務大臣から承認を受けました。

2　主な事業内容

・一元的な海上交通管制の構築

大規模災害発生時においては、船舶への警報等の伝達、避難海域等の情報提供を迅速確実に実施し、平時においては、船舶の運航効率の向上を図るため、東京湾における海上交通センターと４つの港内交通管制室を統合のうえ、これら業務を一元的に実施する体制を構築する。平成28年度予算は、各港内管制室等の統合先である横浜第２合同庁舎の改修、次世代管制支援業務システムの開発・整備等を実施する。

3箇所　25億６７８０万円

・科学技術重要施策

科学技術重要施策として、通信容量の逼迫が懸念されるＡＩＳに代わる、高速かつ広範囲な通信が可能な次世代ＡＩＳ（ＶＤＥＳ）等を開発し、海上交通の安全確保及び効率性の向上を図る。

1箇所　５０００万円

・航路標識の防災対策

今後予想される大規模地震・津波等の災害発生時において、海上輸送ルートの安全確保を図るため、船舶の安全な航行に不可欠な航路標識の耐震補強、耐波浪補強、自立型電源化（太陽電池化）等を実施する。

81箇所　2億２７５８万円

①耐震補強、耐波浪補強

地震等災害において、船舶交通の安全を確保するため、耐震補強、耐波浪補強の整備を進め、平成32年度までに完了させる。平成28年度においては、「航路標識関係施設耐震調査計画」（平成18年保交整第16号）及び「外洋に面した防波堤灯台の予防保全的な補修対策計画の策定」（平成20年保交計第３２０号）に基づく未整備標識を対象とする。

②自立型電源化

災害に強い、航路標識用電源の自立型電源化（太陽電池化）を行う。なお、平成28年度においては、社会資本整備重点計画に基づく未整備標識を対象とすることとし、28年度を以って整備を終了する。

③ＬＥＤ灯器の強靭化

スーパー台風等の襲来において、灯台、灯標等の被害の極小化を図るため、耐波浪性能を向上させたＬＥＤ灯器の整備を行う。平成28年度においては、製造後15年以上経過したもののうち、外洋に面した標識を対象とする。

・航路標識の機能維持

航路標識は船舶交通の安全確保に欠かせない社会インフラであり、常に標識機能を果たし続ける必要があることから、老朽化した施設・機器の補修や更新整備、定期的な灯浮標の交換等を実施する。

また、船舶の通航実態、港湾整備の進捗等を踏まえ、航路標識を適地に移設するなど航路標識の機能を最適な状態に保つほか、必要性の低下した航路標識の廃止、撤去等を実施する。

２３５箇所　17億２６９万円

①光波標識の最適化整備

「光波標識の廃止推進要綱実施細目」（平成26年保交計第２１４号）に基づき、必要性が低下し、かつ廃止しても安全性に影響がないと評価される光波標識を廃止する。また、港湾整備の進捗により標識機能が低下している箇所については、配置・機能の最適化を図る。

②航路標識等の機能維持

・法令に基づき、整備が必要とされる機器等の整備を行う。

・船舶通航信号所の空中線回転機構部については、安定運用を目指し5年毎の定期整備を行う。

・定期交換が必要な灯浮標等及び資機材の整備を行う。

③長寿命化対策

「航路標識等の長寿命化計画」（平成27年保交計第１５０号）に基づき、重度劣化に区分された標識及び平成27年度に点検、診断を実施した標識のうち、早急に当該対策が必要な標識の整備を行う。

④定期的に維持が必要な機器等

経年劣化により障害発生の蓋然性の高い航路標識機器・施設については、保守業務の省力化及び安全性の確保等を考慮し整備を行う。

⑤保守省力化標識への対応

現在、ＬＥＤ化及び太陽電池化が図られている光波標識のうち、保守省力化標識として整備が完了していない標識の補液型蓄電池の解消整備を進める。

なお、平成28年度実施計画概要説明等を行った際の資料を巻末に掲載していますのでご参照いただければ幸いです。

Ⅴ　その他

東日本大震災によって被災した航路標識の復旧を行う経費については、平成23年度補正予算から継続して予算計上されており、平成28年度は、東日本大震災災害復旧等事業費（東日本大震災復興特別会計）１億７８００万円が計上されています。東日本大震災により被災した航路標識の復旧は平成27年度末で92％となり、平成28年度予算においては、防波堤等の復旧が伴い、施工が可能となった10基（８箇所）の復旧を実施します。

（平成28年度予算）

東日本大震災災害復旧等事業費（復旧）

８箇所　１億７８００万円

Ⅵ　おわりに

政府全体として経済財政政策についての改革が進められているところ、航路標識の整備事業費の要求にあっては、船舶交通の安全確保は勿論のこと、政府が定める各種政策・方針と紐付け、平時・災害時における海上物流の確保・経済成長への貢献を説明し、必要な予算の確保に努めているところです。

平成25年度より整備を進めてきた東京湾における一元的な海上交通管制の構築については、災害発生時における移動命令や通報の一本化等にかかる海上交通安全法等の改正（平成28年度５月18日公布・２年以内に施行予定）を実施、平成30年１月（新）東京湾海上交通センターの運用開始を目標とし、また、航路標識の防災対策については、平成32年度末整備完了を目標とし、引き続き、整備に必要な予算確保に努めていく所存です。

一方、これまで整備してきた航路標識の老朽更新等については、必ずしも必要な予算が確保されてきたとは言い難く、法定耐用年数を超える施設、機器の整備をどのように進めていくかが喫緊の課題となっているところです。これらについても、限られた予算の中で、効率的に整備を進めていくため、努力していく所存でありますので、今後とも、ご支援、ご協力のほどよろしくお願いいたします。

東京湾における一元的な海上交通管制の構築

海上保安庁

大規模災害発生時においては、船舶への警報等の伝達、避難海域等の情報提供を迅速確実に実施し、平時においては、船舶の運航効率の向上を図るため、東京湾における海上交通センターと4つの港内交通管制室を統合のうえ、これら業務を一元的に実施する体制を構築する。

東京湾において、海上交通センター及び4つの港内交通管制室を統合し、東京湾内の船舶の一元的な動静監視及び航行管制を実現

平時において、船舶の管制信号待ちや渋滞を緩和し、物流の一層の効率化を図る。

大規模災害発生時において、海難発生の極小化、海上輸送機能の確保及びサプライチェーンの寸断の防止を図る。

国際競争力の向上を実現

災害発生時の海上交通機能の維持、ダメージの最小化

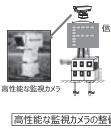
28年度整備内容

- 次世代管制支援業務システムの開発・整備
- 高性能な監視カメラの整備　　等

【施設整備例】

管制に必要な船舶動静等の情報を一元的に管理するためのシステムを開発・整備

次世代管制支援業務システム



高性能な監視カメラの整備

海上交通管制の一元化のイメージ

東京湾海上交通センターと４つの港内交通管制室を一つに統合し、東京湾内の船舶の一元的な動静監視及び航行管制を実現

航路標識の防災対策

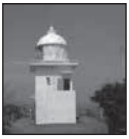
海上保安庁

今後予想される大規模地震・津波等の発生時において、海上輸送ルートの安全確保を図るため、船舶航行の指標となる航路標識の耐震補強、耐波浪補強、自立型電源化（太陽電池化）、LED灯器の耐波浪化を実施する。

○航路標識の耐震補強・耐波浪補強

自然災害に耐えうる改修を行うことにより、標識機能を確保する。

＜耐震補強＞



▲補強前

▲鉄筋コンクリート等を用い建物及び基礎の補強を実施

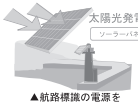
▲補強後

＜耐波浪補強＞

▲航路標識の基礎を補強

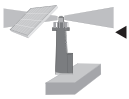
○航路標識用電源の自立型電源化（太陽電池化）　【平成28年度整備終了】

航路標識の電源に太陽光発電を導入することにより、災害時における停電や配電線の損傷に影響されず、標識機能を確保する。



▲航路標識の電源を太陽電池に変更

▲災害の発生
停電や配電線の切断



停電や配電線の切断に影響を受けず運用が可能

※東日本大震災では、航路標識用電源の自立型電源化を図った標識の機能維持率は、配電線により送電する方式の約６倍

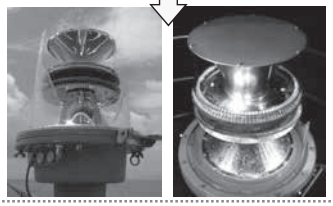
○ＬＥＤ灯器の耐波浪化

近年の大型台風や発達した低気圧による、高波等の影響により、旧型LED灯器のフードが破損し消灯事故が発生する事例が認められることから、耐波浪性能を向上させたLED灯器への整備を行う。

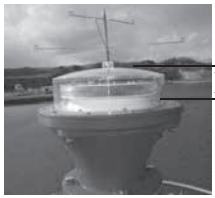
被害前

高波等の影響により、灯器フードが破損し、灯器内部に海水が浸入することにより消灯事故が発生。

被害後



耐波浪対策後



〔効果〕
- 見付面積の低減化（約72%減）
- 低廉化（約13%削減）
- 低消費電力化（約65%減）

○航路標識の機能維持：浮標整備

灯浮標の定期交換は4年ごとに必要で、これにかかる経費を平準化するために年間約300基ずつ実施している。

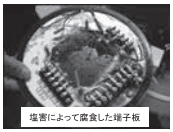
灯浮標の定期交換を怠ると、灯浮標と海中の錘（おもり）を繋ぎ止める係留具の磨耗が進んで切断に至る恐れがあり、その場合、灯浮標が流出し航路等を明示する標識としての機能を果たさなくなるばかりか、障害物となり船舶の航行に重大な危険を及ぼすほか、定置網や養殖筏に漂着した場合は甚大な被害を与える。

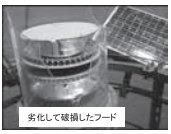
また、搭載している機器の整備やパッキン等の交換を怠れば、消灯や沈没に至る恐れがある。

機　器

常に潮風や波を被る環境下にあるため、塩害による腐食が著しく、端子やケーブルが腐食すると消灯する。

また、プラスチックやゴム製の部品は紫外線によって劣化し、劣化した部品に波の強い力が加わると破損する。


塩害によって腐食した端子板


劣化して破損したフード

標　体

海洋生物が付着すると重さで標体が沈下して波を被りやすくなり、点検業務に危険を伴う。

また、防水パッキンの劣化によって浸水が発生し、放置すれば沈没する。

↑↓海洋生物が付着した標体

係留具

鉄鎖等の係留具は、磨耗や腐食によって細くなり強度が低下、切断に至る。

強度が低下した鉄鎖

流出して漂着した灯浮標

○局舎等

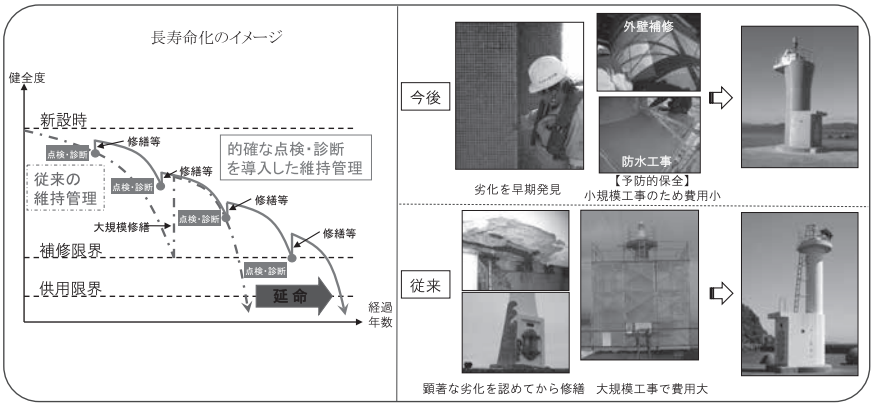
千葉灯標（S37製）

整備概要
・脚部コンクリート補修
・屋根防水改修　等

○航路標識の長寿命化対策

従来、航路標識を含む社会インフラは、構造物の表面に劣化（亀裂、変形等）が顕著に現れた段階（補修限界時）において、修繕を行い、耐用年数まで使用してきた。しかしながら、社会インフラの事故（中央自動車道笹子トンネル天井板落下）を契機にインフラの維持管理のあり方に注目が集まり、インフラ老朽化対策の推進に関する関係省庁連絡会議等が開催され、インフラ施設の**点検・診断、修繕・更新等の確実な実行、新技術の積極的推進**が提言されるなど、社会インフラの維持管理のあり方が見直されている。

海上保安庁においても従前の維持管理方針を見直し、的確な点検・診断を実行し、**長寿命化工事**を実施する。



○法定点検（気象観測機器、浮標基地）

●気象測器の更新

風向風速計・気圧計設置箇所数

管区	風向風速計箇所数	気圧計箇所数
1	15	9
2	13	6
3	19	4
4	6	1
5	9	4
6	16	3
7	15	5
8	10	4
9	6	4
10	12	4
11	6	5
合計	127	49

船舶の安全運航には気象情報の把握が不可欠であることから、海上保安庁では灯台等で観測した気象情報を提供している。気象業務法に定められている気象測器の検定期間を迎えることから、検定済の気象測器と交換する。

根拠：気象業務法第九条

第六条第一項若しくは第二項の規定により技術上の基準に従つてしなければならない気象の観測に用いる気象測器、第七条第一項の規定により船舶に備え付ける気象測器又は第十七条第一項の規定により許可を受けた者が同項の予報業務のための観測に用いる気象測器であつて、正確な観測の実施及び観測の方法の統一を確保するために一定の構造（材料の性質を含む。）及び性能を有する必要があるものとして別表の上欄に掲げるものは、第三十二条の三及び第三十二条の四の規定により気象庁長官の登録を受けた者が行う検定に合格したものでなければ、使用してはならない。

●浮標基地クレーンのオーバーホール

浮標基地に設置しているクレーンの法定点検を実施する。

根拠：クレーン等安全規則第七十六条

事業者は、移動式クレーンを設置した後、一年以内ごとに一回、定期に、当該移動式クレーンについて自主検査を行なわなければならない。ただし、一年をこえる期間使用しない移動式クレーンの当該使用しない期間においては、この限りでない。

航路標識整備事業において、航路標識の光度、光達距離等の機能を維持するために行う軽微な修繕等を行う経費である。
特別修繕で実施する内容
- **計画的に実施する軽微な修繕**（部品交換、配電線の修繕、灯塔の塗装、設備の修繕など）
- **緊急的に応急の必要がある軽微な修繕**（災害により被災した標識等の応急復旧、故障した機器修理、破損した灯浮標の復旧など）

施設修繕の例（塗装）

FRP造（施工前）

足場組立・養生

下地処理（ケレン）

上塗り塗装

修繕工事完了

機器修繕の例（事故対応）

沿岸灯台

分電盤焼損

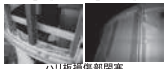
電力量計焼損

ハリ板損傷

落雷により機器焼損・ハリ板損傷

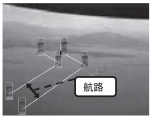
応急復旧（仮灯設置）

分電盤復旧　電力量計復旧


ハリ板損傷部閉塞

復旧完了

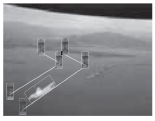
灯浮標の例（事故対応）



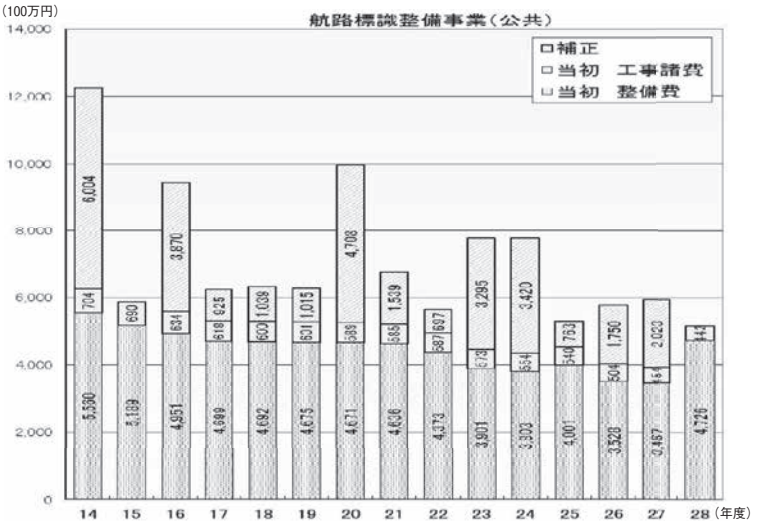
灯浮標で航路を明示

台風で灯浮標が移動

位置復旧工事


復旧完了

航路標識整備事業費の推移



航路標識基数表（平成28年度予算要求時点）

（単位：基）

区　　分	平成２７年度末	平成２８年度増（△）減		平成２８年度末
		新　規	改　良　等	
光波標識	5,196	0	△ 21	5,175
夜　標	5,141	0	△ 10	5,131
灯　台	3,211	0	△ 12	3,199
灯　標	521	0	9	530
照　射　灯	142	0	△ 1	141
導　灯	48	0	△ 1	47
指　向　灯	17	0	0	17
灯　浮　標	1,202	0	△ 5	1,197
昼　標	55	0	△ 11	44
立　標	33	0	△ 11	22
浮　標	22	0	0	22
電波標識	61	0	6	67
ディファレンシャルＧＰＳ局	27	0	0	27
無線方位信号所	27	0	△ 1	26
AIS信号所	7	0	7	14
その他の標識	42	0	0	42
船舶通航信号所	35	0	0	35
潮流信号所	7	0	0	7
合　計	5,299	0	△ 15	5,284

無線による船舶気象通報67年の歴史に終止符！

海上保安庁交通部安全対策課

最後の放送

「各局　各局　各局
こちらは　やぎしり　やぎしり　やぎしり
海上保安庁が神威岬灯台及び焼尻島灯台の気象状況をお知らせします
時刻11時52分
神威岬灯台では　南の風16ｍ……
焼尻島灯台では　南南西の風12ｍ……
おわり　こちらは　やぎしり　さようなら」

平成28年9月30日（金）11時57分50秒の焼尻島灯台からの放送を最後に、12時零分、全国29箇所の船舶気象通報を行う無線局では、船舶気象通報装置の電源断や空中線の切り離し作業等が実施されました。

これにより、灯台等から放送されていた無線による船舶気象通報は、昭和24年に無線電信で開始されて以来67年の永い歴史に終止符が打たれました。

そこで、今般の廃止にあたり、文献等を参考として、無線による船舶気象通

写真－１　67年の歴史に終止符（焼尻島灯台）

報の歴史を整理してみました。

航路標識と気象観測

航路標識における気象の観測は、明治4年6月、本牧灯船及び函館灯船並びに神子元島灯台、剣埼灯台、石廊埼灯台、樫野埼灯台、潮岬灯台、和田岬灯台、江埼灯台、伊王島灯台及び佐多岬灯台の各所で、晴雨計、寒暖計、雨量計を備え、毎日9時、21時の2回観測し、これを天候日記に記載し、月末に灯台寮に送付する制度を設けたことに始まっています。その後、順次観測時刻、観測回数、観測箇所及び観測機器等の変更や追加とともに関連規則等が制定され、昭和6年には118箇所において気象の観測が行われていました。

大東亜戦争勃発とともに、気象の観測業務の重要性が倍加したことから、気象観測箇所の整備拡充が検討され、気象観測上重要な場所に位置する航路標識において観測業務が開始されましたが、戦局の悪化に伴い多数の航路標識が被害を受けるとともに気象の観測も不可能となっていきました。

戦争の終結に伴い、「気象業務は、災害の防止、産業の興隆その他社会の各分野にわたり、戦後、我が国の復興と発展に寄与するところ大である。」とのことから、気象観測上重要な地点にある航路標識における観測業務が再検討され、昭和22年までに、焼尻島から草垣島まで25箇所の気象観測箇所が整備されました。

船舶気象通報業務の開始

気象観測箇所の整備後、局地的な岬の突端付近の気象を知りたいという船舶からの強い要望があったため、昭和24年6月襟裳岬、尻矢埼（現在の尻屋埼）、大間埼、龍飛埼及び松前の5箇所において無線電信による船舶気象通報を開始し、昭和25年には恵山岬、昭和26年には鮭ヶ埼、金華山、野島埼及び石廊埼の4箇所において通報が開始されるなど、順次その地域を拡大していきました。なお、当初は、無線測位業務用の375kc（キロサイクル）の周波数で通報されていましたが、昭和28年から410kcに変更されています。

また、当初は無線電信による船舶気象通報を行っていましたが、無線電信の装置を持たない船舶のために、昭和29年6月足摺岬及び都井岬から無線電話（A3 2017・5kc）による船舶気象通報を開始しました。

船舶気象通報業務の充実

無線電信による船舶気象通報は、順次無線電話化さ

れるとともに、通報箇所は拡大され、昭和44年4月大間埼の無線電話化により、全21局が無線電話（A3H 1670・5kc／A3H 2019kc）となりました。

その後、昭和46年には、灯台の滞在勤務解消を図る試みとして、見島灯台に自動気象観測装置及び送信機を整備し、萩航路標識事務所から遠隔で操作する船舶気象通報を開始するとともに、昭和47年には若宮及び三島を通報箇所に追加しました。

昭和49年には積丹岬及び焼尻島のデータを小樽航路標識事務所で編集し、積丹岬及び焼尻島から通報を開始したほか、順次自動化や通報箇所の見直しを図りました。

平成9年には、船舶気象通報のニーズ拡大を受け、利用者の利便性を図るため、1670・5kHzと2019kHzの2波の周波数で通報されていた船舶気象通報を1670・5kHzに統一するとともに、全国28箇所の通報箇所について、西側から順に通報するよう変更しました。

なお、灯台の滞在解消に伴い船舶気象通報の自動化が進むなか、唯一の滞在箇所であった女島灯台では、職員の肉声による通報を実施していましたが、平成18年11月をもって滞在が解消されるため、それに先んじてその役目を大瀬埼に移し、同年3月廃止しました。

船舶気象通報業務の終止符とその報道など

情報提供手段の多様化や利用状況の変化等を踏まえ、必要性の低下した無線電話による船舶気象通報（29箇所）は、本年9月30日廃止することとしましたが、廃止にあたっては、利用者が永年慣れ親しんだ船舶気象通報の廃止の理解を得るために、管区本部及び海上保安部等において、多数の海事関係団体への説明を誠心誠意対応することにより、今般の廃止に至ったものです。

また、廃止にあたっては、「さよなら「灯台放送」」として、日本経済新聞や産経新聞等に大きく掲載されたほか、廃止当日の尻屋埼の閉局状況が、「ラジオ〝灯台放送〟終了」として、NHKニュースで全国放送されるなど大きく取りあげられたほか、海上保安庁公式ツイッターで廃止を発信したところ、10月中旬、リツイートは6600を超え、平成26年のツイッター開設以来2番目の多さとなり、SNSの情報拡散の大きさに驚愕しました。

更に、無線電話による船舶気象通報は、「灯台放送」として無線愛好家から親しまれていたため、アマチュ

ア無線総合ニュースサイト（http://www.hamlife.jp）では、廃止当日の犬吠埼の動画と最後の放送が公開されています。

　このように67年の永きにわたり、無線による船舶気象通報が多くの方々に利用され、船舶の航行や操業の安全安心に寄与してきたのは、僻地や離島の灯台において、24時間３６５日昼夜を分かたず同業務に従事されてきた職員をはじめ、保守及び運用に携わってこられた職員の努力の賜物であり、更に、９月30日滞りなく廃止が完遂できたことも、今まで携わってこられた多くの方々の成果の一つだと感じています。

写真－２　積丹岬ＤＧＰＳ局における無線機の電源断

中学生による職場体験学習2016

四日市海上保安部交通課

四日市海上保安部では毎年、近隣の中学校から依頼を受け、職場体験学習を行っています。昨年は8校から延べ120名の中学生が体験学習をし、今年は9校から受け入れ予定で、すでに5校（20名）の中学生を受け入れました。

職場体験学習は、管理課による海上保安業務説明、船艇職員による巡視艇の体験航海、警備救難課による指紋採取などの業務体験、そして交通課では灯器の実演や港内交通管制業務の説明などを実施しています。

職場体験終了後にはいつもお礼のお手紙が届くのですが、「船の舵を握れて興奮した」、「ドラマみたいな指紋採取を経験できてうれしかった」などが多く、残念ながら交通課業務に興味を示してくれる中学生はおりませんでした。

そこで、今年はこの状況をリベンジすべく特に航路標識に興味をもっていただくために、灯台の生い立ちから航路標識の種類や役割等の重要性を理解してもらうには燈光会作成の小冊子「航路標識のはなし」が非常に有効なツールと確信し、これを使わない手はないと、今回燈光会の協力を得てテキストとして使用することとしました。

はじめに、航路標識が海の道しるべであることを説明し理解してもらったところでいよいよ体験学習の始まりです。

・六分儀と三桿分度儀の使用方法
・四日市港港内管制の実態及び四日市港の特色
・灯器を触ろう！

中学生には、「航路標識のはなし」を必携してもらい、体験学習中にいつでも見れるようにしてもらいました。

1時限目は「自分の位置を出す」です。テキストにあるように、2つ以上の灯台が同時に見えれば、船は、それぞれの灯台の角度を測って、それを海図に書き入れれば位置を知ることが出来ます。今回は、灯台を四

日市港のコンビナートの煙突に置き換え、煙突と煙突の間の角度を計測する方法としました。現在ではスマートホンにも使われているＧＰＳですが、ＧＰＳが無い時代はどのように位置を測定していたのかを知ってもらうために、六分儀と三桿分度儀を用いて海図上に自分の位置を求めてもらいます。いざ実習を始めると、中学生にとっては初めて使う道具なのでなかなか上手に使いこなすことができません。でもこれは狙い通りなのです。そんなに簡単に使いこなしてもらっては困ります。ＧＰＳがどれだけ便利なものなのかをわかってもらうことに意味があるのですから！講義終了後、中学生から「これは時間がかかって操作も難しい。ＧＰＳの便利さがよくわかった」等の言葉があり、狙い通りのものとなりました。

写真－１　使用方法の伝授

写真－２　海図への実践

２時限目は「船舶通航信号所と港内交通管制を体験する」です。テキストにある海上交通センターではありませんが、四日市海上保安部には、四日市港港内交通管制室があり、管制官が港内の出入港船を管制しています。管制室へ足を踏み入れ

写真－３　管制室での実習

写真－４　カメラで管制船確認中

た時に中学生がよく「機器がすごいいっぱいあるなー」と口にします。そうです、ここでは最新の機器類を肌で感じてもらいたい場所なのです。管制を行う理由や信号の意味を理解してもらい、港内の船舶動静情報がＡＩＳやカメラで運用卓で確認できることを実際に機器に触れてもらいます。管制官が港内の整理に大きな役割を担っていることを少しでも理解してもらえたらと思っています。

写真－５　灯器に挑む生徒

写真－６　フレネルレンズの説明

職場体験の３時限目は、「灯台等の保守管理を体験する」です。昨年までは灯器に触れることがなかったので、実際に灯器を触る機会を設けるようにしました。バッテリーを灯器に接続してもらい点灯させ、テキストにあるように光り方や色もそれぞれ異なることについて説明します。また、実運用数が残り少なくなった電球交換器の電球を交換してもらいます。そしてこの体験学習で一番伝えたかったことは、「先輩たちから受け継がれた灯台を愛する精神」です。このため、中学生には五等フレネルレンズの真鋳の部分を自分の顔が映るまで磨いていただきました。時間が限られているため少ない面積しか磨けなかったのですが、灯台をいつまでも美しく保つために職員が献身的にメンテナンスを行ってきたことを感じとってくれれば幸いと思います。

今回の海上交通業務体験学習では限られた時間の中で業務を理解していただくには、このテキストが非常に有効であったと考えています。

最後にこの紙面をおかりして急な要望にもかかわらず「航路標識のはなし」を多数寄贈していただいた燈光会様に心から感謝申し上げます。

海上保安学校だより（その1）

海上保安学校航行援助教官室

7月の夏季特別日課（いわゆる夏休み）以降、海上保安学校では様々な出来事がありました。ここでは、紙面をお借りしてご紹介させていただきます。

1　国家試験全員合格の快挙

平成28年7月7日、8日の2日間、本年7月期の第二級陸上無線技術士国家試験が海上保安学校を試験場として実施され、情報システム課程第24期（2年生）31名が受験し、この度全員が合格したとの通知が届きました。本年1月期の国家試験において同情報システム課程第24期39名の内8名は、合格しており、これで残りの31名も合格したことにより全員が第二級陸上無線技術士の資格保有者となりました。

写真－1　分からないところは教えあいます

7月期の国家試験終了時で全員が合格となったのは、海上保安学校の長い歴史の中でも初めてのことであり、快挙となりました。

受験の時期には、学生祭「五森祭」が開催され、第24期生は2年期の先輩として、運営の中心的役割を務め、事前の準備等で超多忙の中、寸暇を惜しんで仲間と共に試験勉強に励みました。

情報通信、航行援助両教官室の教官も当初

写真－2　試験勉強中の情報システム課程第24期生

は、科目合格にとどまる者がいるものと考えていましたが、全員の合格発表通知を受けた時は、教官及び学生共に喜びを隠せませんでした。

また、上位の資格の第一級陸上無線技術士国家試験には8名が受験し、内6名が見事に合格しました。

今後は、資格取得に浮かれることなく、現場着任に向け海上保安官としての基本的な知識を習得し更なる成長を目指します。

写真－3　合格通知を受け取った情報システム課程第24期生

2　笹川記念海上保安教育援助基金による海外研修

毎年、笹川記念海上保安教育援助基金により、海上保安学校学生はロンドン、サンフランシスコ、ヨークタウン及びシンガポールへ海外研修に行かせていただいています。今年は、情報システム課程から6名の学生が海外研修に参加させていただくことができましたので、参加者の内2名のレポートをご紹介させていただきます。

海外研修報告書　～サンフランシスコ～

情報システム課程第24期　石田　貴紀

1　初めに

私は、夏季特別日課中にアメリカのサンフランシスコに平成28年7月29日から平成28年8月6日までの9日間、海外研修生として行かせていただきました。私が海外研修を希望した理由は、海上保安庁と軍隊であるU.S Coast Guardの業務の違い及び英語の本場で様々な方とコミュニケーションをとることにより、自分の英語能力を向上させたいと思ったためです。

2　Air Station San Francisco（航空基地）

研修1日目は、2つの施設を訪問させていただきました。

午前中は海上保安庁の航空基地に当たるAir Station San Franciscoを訪問させていただきました。

航空基地においては、まず初めにUSCGの航空基地についてのオリエンテーションを受け、その後ヘリコプターの見学を行いました。

アメリカ全土には航空基地が30ヶ所あり、USCGには日本と同じく飛行機とヘリコプターの2種類ありますが、今回研修に伺ったサンフランシスコ航空基地はヘリコプターのみでした。

写真－1　Dolphin型とパイロットの方との記念写真（筆者左から4番目）

ヘリコプターにも種類があり、飛行機のような形をしたHercules型、小型のDolphin型、Dolphin型よりも大きいJayhawk型の3種類があります。サンフランシスコ航空基地はDolphin型の航空基地となっていました。中には3種類すべてのヘリコプターを所有している航空基地もあります。

Dolphin型のヘリコプターは全米に12ヶ所の航空基地に配備されています。この型のみが大きな巡視船に着陸できるようになっており、日本のPLH型の巡視船同様に船内に格納されていることもあるそうです。

ヘリコプターは約3時間の飛行が可能であり、太平洋にヘリコプターに乗って任務を行う際は全員ドライスーツを着用していくそうです。その理由は、太平洋の海はとても冷たく、ヘリコプターが海に不時着した際、何も身に着けていないと約30分もすると生命の危機に陥ってしまうそうです。ドライスーツを身に着けていれば、2時間から3時間はもつそうです。また、このような状況に万が一なってしまった時のために、海でのサバイバル訓練などもあるそうです。

いろいろ話を聞いていくうちに、日本の海上保安庁の航空基地とも同じであったりすることもあり、アメリカと日本の航空基地はとても似ていると思いました。

3　Sector San Francisco（サンフランシスコ海上保安部）

研修1日目の午後は、海上保安庁の各海上保安部に当たる、サンフランシスコ海上保安部に訪問させていただきました。

サンフランシスコ海上保安部では、オリエンテーションを受けた後、オペレーション室と船の見学を行いました。

オペレーション室には情報の漏えい等防止のため、カメラ、スマートフォン等の機器を持ち込むことができず、写真を撮ることができませんでした。

オペレーション室では、サンフランシスコ海上保安部の管轄内で起きた事故、事件の通報を受け、その後の対応を指示するところで、今回行った時には実際に行われていませんでしたが、サンフランシスコは霧が多く発生するので、事故も多発するのでとても忙しいとおっしゃっていました。

サンフランシスコ海上保安部に配備されている巡視船は小型のものが多く、一番大きくてもPSほどの大きさでした。しかし、小さいながらも、巡視船は約40ノットで走れるようになっているそうです。

このサンフランシスコ海上保安部は、35組織に分かれており、その中には休日のみ出勤して仕事を行う方や、ボランティアの方の組織もあるそうです。また、施設内はとてもきれいに整備されており、雰囲気としてはキビキビとした感じはなく逆にゆったりとしたように感じられました。

写真－2　サンフランシスコ海上保安部に配備されている巡視船と職員の方々との記念撮影

4　National Strike Force（機動防除隊）

研修2日目も2つの施設を訪問しました。

午前は、海上保安庁の機動防除隊に当たるストライクチームを訪問し、実際に現場で使用されている機械や道具を見学させていただきました。

USCGのストライクチームは、全米に3つあり要請があれば全米どこにでも行きます。また、USCG以外の関係機関（EPA［環境保護団体］やUSAI

D［アメリカと関係諸国との連絡係］）からの要請があった際にも出動して任務を行い、アジアや北極での任務も行っているそうです。年に約40回の出動をし、60パーセントは化学関係、40パーセントは石油関係の事案であり、連絡から24時間以内に4人派遣、6時間以内に8人派遣、12時間以内に全員派遣できる体制をとっているそうです。

次の写真は、放射線などで汚染され、人が実際に現場に立ち入ることができないときに活躍するロボットです。下側のコントローラで操作をし、ロボットに取り付けられたカメラで中の状況を確認したり、アームを操作したりして内部の状況を細かく収集することができます。

写真－3　実際に使われているロボットと特殊な装置が施設されている車

写真－4　ロボットのコントローラ

また後ろの車は、出動がかかった際によく使用される車で、中には様々な設備がそろっており、近い現場には車道を通って現場まで行きますが、遠いところには専用の飛行機に乗って現場まで行きます。中にはいろいろな設備がそろっており、この車を運転するには特別な免許が必要となり、全米の事案に出動させるための飛行機もありました。

ここでは日本とアメリカの規模の違いと日本の海上自衛隊との合同訓練も行っていることにとても驚きました。

5　Pacific Area（太平洋方面司令部）

研修最後の施設は、海上保安庁でいう本庁と海上保安本部が合体した施設である、太平洋方面司令部を訪問させていただきました。

太平洋方面司令部では、まず入った瞬間にとても大きな施設でとてもびっくりしました。施設というよりも1つの街のような感じでした。ここでは、実際に使われている巡視船とオペレーション室、ＶＴＳ（海上交通センター）を見学させていただきました。

写真のボートは警備の時などに使われ、前部に機関銃が取り付けられています。この銃は人が手動で撃つものになっておりシールドなどは一切使われていませんでした。そのことを、乗組員の方に聞いたところ、攻撃こそが最大の武器だとおっしゃっていました。

写真－５　機関銃が取り付けられているボート

オペレーション室とＶＴＳはカメラ等を持ち込むことができませんでしたが、サンフランシスコは霧が発生するのでＶＴＳは大変だとおっしゃっていました。

6　ホームステイ

私が今回お世話になったホストファミリーは、４人家族でしたが息子さんが現在陸軍の訓練に行っているため、3人のホストファミリーとの生活となりました。

家はとても大きく、家の中にはトレーニングルームやバーカウンターなどの設備が揃っており、また、ホストファザーはとても音楽が好きで、レコードや大きなスピーカーもあり毎日のように音楽を楽しんでいました。さらに、サッカーのボードゲームがあり対戦させていただきましたがとても強く敵いませんでしたが、とても楽しむことができました。

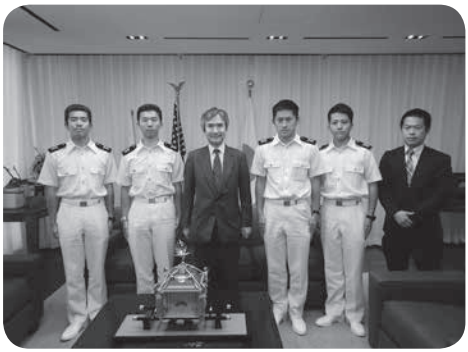
7　まとめ

今回の海外研修を通してまず初めに思ったことは、現場に配属され、もっと海上保安庁のことを知ったうえでもう一度行きたいと思いました。訪問先では、ＵＳＣＧの体制や組織の仕組み、業務内容など詳しく説明していただきましたが、初めて知ることが多すぎて質問の内容が薄いものになってしまいました。訪問が終わってからいろいろ考えると、これは質問するべきだったなど質問事項が出てきます。しかし、航空基地などで操縦席などに乗せていただいたことはとても貴重な経験になりました。

写真－６　ホストファザーとサッカーのボードゲームで対戦

また、研修最終日にはサンフランシスコ総領事館の総領事に会う機会をいただき、総領事から激励のお言葉をいただきました。

今回の海外研修では学び得たことがたくさんあります。これは私にとって一生の宝物になると思います。ここで学んだことを少しでも現場で生かせるようにこれからの学校生活を励んでいきます。



写真－７　総領事との記念撮影
（左から３番目の方が総領事）

……

海外研修報告書　～ヨークタウン～

情報システム課程第25期
内山　舞

１　はじめに

私は、他５名とともに平成28年７月27日から８月７日の12日間夏季特別日課を利用してアメリカ合衆国バージニア州、ヨークタウンのアメリカ沿岸警備隊トレーニングセンターへ研修に行ってきました。

私がこの海外研修を希望した理由は、ＵＳＣＧの業務内容を理解する事と、トレーニングセンターで学ぶ同世代の学生との会話や研修期間中に受ける授業を通して、机上だけでは学べない実践的な英語を学びたいと思ったからです。

２　アメリカ沿岸警備隊（ＵＳＣＧ）

アメリカ沿岸警備隊とは１７９０年８月にアレクサンダー・ハミルトンによって設立され、現在、職員数約４万２０００人でアメリカ沿岸の海上保安業務を行っています。陸・海・空軍、海兵隊に次ぐ５番目の軍隊でありながら当庁と同様に各管区に分けられ、また、法執行権を有し治安維持や救難活動、海洋調査まで幅広い任務にあたっています。

３　アメリカ沿岸警備隊トレーニングセンター

私達は、８月１日～５日の５日間アメリカ沿岸警備隊トレーニングセンターで各科の学生とともに授業を受けました。この施設は１９５９年７月３日に設立され、アメリカ沿岸警備隊員を養成する教育施設で約６００人の学生が約14週間で研修を修了します。17のコースに分かれており、航海、主計、機関コースは勿論、拳

銃や警備救難だけに特化したコースもあります。トレーニングセンターで研修を受けている学生は海上保安学校の学生と異なり、入学前に2ヵ月間のブートキャンプという厳しい訓練を受け、一度現場に配属され数年勤務した後にトレーニングセンターに入学します。

学校内には売店や理髪店のほか、お酒が飲めるパブやインターネットが自由に使用できるサイバーカフェがあり、学生は寮生活をします。また、様々な国から留学生や海軍関係者を受け入れ、研修を行っています。私達が研修を受けに行った際も本庁から2名、研修にいらしていました。

写真－1　研修生の集合写真

・授業について

8月1日（月）ダメージコントロール（DC）

このクラスは船で故障が起きた際に、自分達ですぐに直せるようにするための技術を習得するためのクラスで、1クラス20人～25人で構成されています。

ドアや家の枠、コンクリートを混ぜてブロックを作ったり、各部品の名前を覚えながら船の水密扉を全て分解したりしていました。

またこの日は消火訓練施設の見学も行いました。野外に沢山の亀裂が壁にわざと付けられている鉄で作られた部屋があり、その亀裂から水が漏れてくるという想定で訓練をし、DCクラスの生徒は授業で習った事を生かして、亀裂に木を打ち込んだりします。他にもガスを部屋に満たし、壁にかかっている看板の文字を読み、苦しくなったらガスマスクを着用するという訓練が出来る施設もありました。

写真－2　授業を受けるＵＳＣＧの学生

授業で学んだ知識を使い、実際に現場で起こった時に

使えるように習った事を復習する実用的な施設でした。

2日（火）

午前：レスキュー

午前中は航海クラス（BM）と一緒にレスキューの訓練をプールで受けました。現場で実際に使われている浮く素材のウエットスーツを着用し、2つの訓練を行いました。

写真－3　耐久訓練

1つめはウエットスーツを着用し救命筏をプールの深いところまで6人グループで運び乗り降りする訓練で実際に救命筏を広げて訓練を行いました。2つ目は要救助者を救助する訓練でした。助ける人は救命胴衣を着用し、救命浮環を持って要救助者まで泳いで行き、要救助者の顔に水を付けないように救助した後、担架にロープで縛りつけて引き上げました。どちらも学校の授業では行わない訓練であって、とても良い経験になりました。

午後：機関（MK）

電気関係の修理や仕組みを理解するクラスでこの日は実験室で実験を行っていました。

実験内容は、ハザードランプ4つと電源装置が配線されていて、電源を付けるとライトが付かなかったり、1つだけ違う動きをしたりするランプがあり、テスターで電圧や電流を測定しながら何が原因であるか探す実験でした。学校の授業でテスターを利用する実験をしたことがあり、使われている用語も電気系の用語であった為、実験内容が理解しやすかったです。

写真－4　レスキューの授業を終えて

3日（水）　拳銃（GM）

拳銃や発煙筒、ランチャーを専門的に取り扱うクラスです。

まず初めに見せてもらったのは75ミリ口径のもので

した。地下で操作を行い、全自動で発射し、弾丸は70発入れることが出来、ボタンを押してから約5秒で発射することが出来ます。押し続けている限り弾が出続けます。

また、授業で扱う拳銃は全て分解できる仕組みになっていて、所々隙間が空いていて中の構造が見える様になっています。GMクラスの生徒は、拳銃が使えるだけでなく、壊れた時に直せる様に構造まで理解しなければならない為、分解してもう一度組み立てられなければならなりません。

さらに、拳銃に使われる弾丸の名前を全て覚えなければならず、この日はパソコンを使ったテストを行っていました。扱う拳銃の数が多いだけあって、覚えなければならない弾丸の名前も多く、加えて発煙筒の中に入っている化学物質の名前も学ばなくてはなりません。

写真－5　筆者と75mm口径の弾丸（レプリカ）

USCGにおける武器の位置付けは、戦時や攻撃された時に応戦する為に使うので海上保安庁と大きく異なっている事が分かりました。

4日（木）海洋科学（MST）

実務者が集まっているクラスで汚染調査、汚染反応、職業上の健康管理と安全、施設調査等、薬品について、薬品によって引き起こされる病気などを学ぶクラスです。他のクラスと違い、自分の席が決まっていて、目の前にはIMOから出版している専門書などが並んでいました。A～Zまでの薬品名が全て載っている薬品辞書があり、沸点や取り扱う上で注意すべきことが事細かに書かれていました。

また、授業内でナショナルジオグラフィックのビデオを2本観ました。1本目は化学薬品が人体にもたらす影響と化学薬品を利用した事件について。2本目は船の製造や荷物の積み込みのプロフェッショナルを紹介する内容でした。

休み時間も生徒は教官と授業内容について熱心に語っており、他クラスより授業数も授業時間も多く、授業内容も専門用語が多く理解し難い所も多くありました。

5日（金）　電気技師（ＥＭ）

午前中は電気クラス（ＥＭ）で、船内にある洗濯機や調理台、ブレーカーの配線や修理が自分達で出来る様に回路図を使って学ぶクラスです。

4　ワシントンD.C.観光／バージニア自然博物館見学

アメリカで私達の面倒を見てくださったのはＵＳＣＧを引退なさったChristinaさんJoeさん夫婦でした。7月30日、31日は休日だった為、ワシントンD.C.とバージニア自然博物館に連れて行って下さいました。ワシントンD.C.で　はSmithsonian National Air and Space Museum（国立航空宇宙博物館）、The White House（ホワイトハウス）、Ｗａｓｈｉｎｇｔｏｎ Monument（ワシントン記念塔）を訪れました。

国立航空宇宙博物館では１９０３年に世界で初めて有人飛行を成功させたライト兄弟の歴史や実際の大きさの模型、アポロ計画といった飛行機やロケットの発展と歴史の展示がされていました。

バージニア自然博物館では普段は入ることが出来ない水族館のバックヤード見学や、傷ついた動物を保護し野生に返す活動など、Christinaさんの友人が案内して下さいました。

写真－６　ホワイトハウスの前で記念撮影

5　最後に

今回の研修で自分の知っている英単語を最大限に使い、生徒や教官方に思っている事や質問したい事を伝える事が出来たことで、文法が正しくなくても伝えたいという積極的な気持ちがあればコミュニケーションは取れるという事が分かりました。

今まで英語に触

写真－７　フクロウに触らせてもらいました

れたことがあるのは机上の勉強だけでしたが現地を訪れて、現地の人と英語を使ってコミュニケーションをとった事で、英語の重要性を身を以って痛感しました。

今回の海外研修は、ＵＳＣＧの業務内容や海上保安官を目指す同世代の方達の勉強内容や考えや英語の重要性を体感することが出来、私にとって貴重な体験となりました。英語が通じなかった時の悔しさ、通じた時の喜びをバネにして、これからは英語力の向上を目指していくのと同時に、今回の研修に行かせていただいた笹川記念海上保安教育援助基金に感謝申し上げます。

（次号に続く）

写真－８　茶道を披露してきました

－明治の灯台の話（番外編）－

八尾島（パルミド）灯台（前篇）

灯台研究生

日本人が選定した韓国最初の灯台

韓国の玄関口、仁川国際空港のすぐそばの離島に韓国最初の灯台「八尾島（パルミド）灯台」があります。現在は隣接する2代目に、灯台の機能は引継ぎ、記念灯台として残されているものですが、世界の灯台１００選に選ばれた現存する韓国最古の灯台です。点灯開始は１９０３（明治36）年6月1日、既に百歳を過ぎています。この灯台の設置には、日本の灯台技術者が深く関わっていたことが明治40（１９０７）年8月24日の官報に掲載の韓国税関工事部燈台局第一年報に次のとおり記されています。

写真－１
初代八尾島（パルミド）灯台

明治三十四年五月中　日韓貿易規則並ニ海関税目等ニ関スル彼我両国間ニ締結セラレタル該条約中「第三十一款ニ韓国政府ニ於テ後来通商各港ヲ修理シ及燈臺礁標ヲ設クベシ」トノ趣旨ニ基キ　駐韓林日本公使ト韓国政府トノ交渉ノ結果　韓国総税務司**ブラオン**ニ於テ　関税収入中ヨリ先ヅ以テ二十五万元ヲ支出シテ右設備ノ資金ニ充ツルコトトシ　日本政府ヨリ燈臺建設ニ経歴アル技師ノ招聘及其建設ノ位置其他ニ関シ同公使ヨリ日本外務省へ商議アリタル～（中略）～
同年十一月中　逓信技師工学博士**石橋絢彦**ハ　航路標識管理所技手**山中勤**ヲ随ヘ　韓国ニ派遣ヲ命セラレ韓国総税務司**ブラオン**ト協議ヲ遂ケ　**ブラオン**ハ嘱スルニ　韓国沿岸燈臺建設ノ事ヲ以テス　是ニ於テ石橋技師ハ実地ヲ踏査シ　韓国全岸ニ於ケル航海上緊要欠クベカラサルモノ七十七箇所ヲ選定セリ　然レドモ総税務司**ブラオン**ハ当時経費多額ノ故ヲ以テ　其数ヲ減シテ三十二箇所ヲ建設スルコトト為シ　明治三十五年三月中　海関燈臺局ヲ仁川志那町ニ置キ　先ヅ仁川航

路ヨリ燈臺ノ建設ニ着手シ　同年五月十六日ヲ以テ**小月尾島、八尾島、北長子嶼及白岩ノ四燈臺ノ建築工**事ヲ開始シ　翌年四月中　同航路ノ飛島燈臺ノ建築ニ着手シ　爾来着々予定ノ如ク其工事ノ進捗ヲ告ゲ　小月尾島燈臺外三箇所ハ孰モ　明治三十六年六月又飛島燈臺ハ翌三十七年四月ヲ以テ始メ　之ガ點燈ヲ為スニ至レリ　是レ韓国ニ於ケル燈臺ノ嚆矢トス

韓国の灯台は、日韓で結ばれた条約に基づき設置することが決定され、日本政府は灯台建設のため、石橋絢彦技師と山中勤技手を韓国に派遣し、灯台設置場所は彼らにより選定され、その中から仁川航路の八尾島ほか計4基の灯台（実際は2基の灯台と2基の灯標）が韓国最初の灯台として明治36年6月に点灯開始したとされています。明治34年の職員録を見ると、石橋技師は当時航路標識管理所の筆頭技師でした。山中技手は技手の中では中堅クラスですが、彼は初代塩屋埼灯台を建設した技手として、当時すでに相当の技術と信頼を得ていたことは明らかです（拙稿　明治の灯台の話⑭「塩屋埼灯台」参照）。日本を代表する灯台が次々と建てられた明治30年代に、その中心に居た両者が、韓国の最初の灯台設置に携わっていたのです。更に同年報を見ると、実は彼らは、以前にも韓国の灯台設置場所の選定を行っています。日清戦争を終えた明治28年に日本政府の命を受け、6月から9月に至る4か月間、灯台視察船明治丸にて韓国全岸の測量を実施し、灯台設置場所と設計を当時すでに行っていたのです。韓国の灯台設置を熟知していた彼らから提案されたのは、77基の灯台でしたが、その案を大幅に縮小し、仁川に韓国最初の灯台管理機関となる海関燈台局を設立し、韓国最初の灯台建設を開始させたのは、韓国政府のお雇い外国人であった韓国総税務司ブラオンでした。

ブラウンとハーディング

ここに記された韓国総税務司ブラオンとは、1893～1905年までの12年にも及ぶ長期間、韓国の財政顧問を務め、各開港場に設置された海関（税関）を

写真－2
韓国総税務司
マクレヴィー・ブラウン
（イラストレーテッド
ロンドンニュース1898）

統括する総税務司であったジョン・マクレヴィ・ブラウン（John McLeavy Brown）です。ブラウンは、1835年11月イギリス北アイルランドの中堅都市リスバーンに生を受け、ベルファストのクイーンズ大学とダブリンのトリニティーカレッジを経て、1873年に関税機関の弁護士に就任し、得意の中国語を生かし1874年広東省の副総監に任命されます。その後、中国総税務司を40年近く務めた同郷のロバート・ハート（Robert Hart）の要請を受け、1893年10月に第6代目の韓国総税務司に就任します。ブラウンは当時日本の勢力下になりつつある韓国で、日本に対し強固に灯台政策を次々と推し進めていきました。韓国の灯台が設置されていくこれらの経緯は、日本と大きな共通点が見られます。灯台設置が貿易に関する条約に基づき開始されたことは、日本の灯台が改税約書（江戸協約）に基づき設置されたことと全く同じで、外圧に押されながらも反発し灯台政策を進めていくことや、そしてイギリス人が灯台政策を指揮したことも大きな共通点です。ただし、ブラウンはブラントンとは違いエンジニアではないため、灯台設計などの実務は、専属の技師が行っていたようです。灯台の設計担当は、また同じイギリス人の灯台技師ハーディングである

と、同年報に次のとおり見られます。

明治三十五年十二月中　石橋技師ハ病ニ罹リ日本ニ帰リ　翌三十六年三月中　航路標識管理所技師**青山鼎之助**代ワリテ韓国政府ノ招聘ニ応ジテ渡韓セリ　然リト雖モ総税務司**ブラオン**ハ既ニ上海海関燈臺技師英人ハーディングヲシテ燈臺建設技師ノ事務ヲ嘱託シ　専ラ燈臺ノ設計等ヲ担任セシメ　青山技師ハ之ニ與カラザルノ実況ナルヲ以テ　同技師ハ同年十一月中解約帰朝スルコトト為レリ

石橋技師は病気のため明治35年12月に帰国し、後任の青山技師が渡韓すると既に、ブラウンが上海から招いたイギリス人灯台技師ハーディングが灯台の設計を行っていたとされています。このハーディング技師とは、台湾の多くの灯台を建設したジョン・レジナルド・ハーディング（John Reginald Harding・中国名：哈爾定）です。中でも、台湾を代表する世界で唯一の武装灯台として有名な鵝鑾鼻灯台を設計した技師として、その名が記録されています。韓国最初の灯台建設にあたり、中国のロバート・ハートを通じ、日本の勢力を韓国から追い出すかのように実績も実力も十分な

ハーディング技師を招いていたように思われます。明治45年1月発行の工学会誌第347号に掲載の「朝鮮航路標識事業報告」には、石橋技師の後任者として英人ハーディング技師が嘱託技師になったと青山技師については記録もされていません。韓国の灯台政策に於けるブラウンの勢力は、この時完全に日本を圧倒していたように見えます。

謎だらけの灯台

しかし、朝鮮半島に於ける日本の支配はこの時も更に拡大していました。八尾島灯台が点灯開始した翌年の明治37年2月に日露戦争が始まりました。日本は破竹の勢いで進撃し、同38年5月に日本海海戦に勝利し、同9月ポーツマス条約に調印、韓国は日本の保護国とされます。ブラウンは翌月の明治38年10月に辞職し、ハーディングも嘱託が解かれます。後任の総税務司は、専修大学の創始者でもある目賀田種太郎氏、灯台技師は初代燈光会副会長も務めた竹田關太郎氏で二人とも日本人でした。この韓国燈台局第一年報は、英国の指導を排除し、日本人により韓国灯台政策を進める中で編纂されたものです。以降、韓国初期の灯台は、日本人技術者が設計・建設を行っていたことが、同年報に技術者の名を付して記されています。ただし、八尾島灯台ほか韓国最初の灯台だけは、ブラウンが建設したかのように書かれています。ここでひとつの疑問が生じます。韓国財政顧問の彼が、4基の標識の設計まで行ったとは到底考えられません。しかし、イギリス人の設計担当ハーディング技師は前記のとおり、石橋技師の後任として明治35年12月以降、八尾島灯台の建設期間中に韓国に招かれています。日本人勢力下で作成されたにも関わらずこの第一年報の記載内容からは、最初の灯台の設計は日本人技術者ではないように読み取れます。八尾島灯台の工事が開始された明治35年5月16日以前に灯台を設計したのは一体誰なのでしょうか。以降の年報に記載の日本人技術者による灯台は、設計図や詳細な工事記録がありますが、韓国最初の記念する灯台であるにも関わらず、当時のどの資料にも

写真－3
目賀田種太郎総税務司
（Wikipediaより）

四基の標識について詳細に記されたものは確認できません。（この4年後に日本で作成された航路標識管理所第三年報には、ブラウンの功績は記されず、韓国に於ける日本側の行動のみが特筆されているが、八尾島灯台ほかについては設計者も設計図も記載はない）

更に灯台の形状や当時の記録に奇妙な点が見られます。八尾島灯台の両脇には、壁が密着して建てられています。この壁が設置当時からあるのか、何のための壁なのか不明です。日本の灯台にも韓国の灯台にも、灯塔の両脇から壁が伸びている灯台は、この八尾島灯台以外ありません。

また、当時の灯台表を見ると、構造が次々と変遷しています。当時は、航路標識管理所作成の航路標識便覧表と海軍水路部の東洋灯台表の2種類が発行され、両方に灯台の構造が記されていました。航路標識便覧表には、韓国の灯台については、明治期は39、40年の2回だけの掲載ですが、八尾島灯台、小月尾島灯台の2基ともレンガ造りとされ、掲載が再開された大正10年以降は、八尾島灯台はコンクリート造り、小月尾島灯台は石造とされています。妙なことに、灯台の高さ

	航路標識便覧表（大正14年以降 日本灯台豪）		東洋灯台表	
	八尾島	小月尾島	八尾島	小月尾島
明治36年	×	×	—	—
明治37年	×	×	—	—
明治38年	—	—	—	—
明治39年	レンガ造 2丈6尺	レンガ造 3丈1尺	—	—
明治40年	レンガ造 2丈6尺	レンガ造 3丈1尺	—	—
明治41年	×	×	レンガ造 26尺	レンガ造 31尺
明治42年	×	×	—	—
明治43年	×	×	—	—
明治44年	×	×	レンガ造 26尺	レンガ造 31尺
明治45年	×	×	石造 26尺	石造 31尺
大正2年	×	×	石造 26尺	石造 31尺
大正3年	×	×	石造 26尺	石造 31尺
大正4年	×	×	—	—
大正5年	×	×	石造 26尺	石造 31尺
大正6年	×	×	—	—
大正7年	×	×	石造 26尺	石造 31尺
大正8年	×	×	—	—
大正9年	×	×	石造 26尺	石造 31尺
大正10年	混凝土造 26尺	石造 31尺	—	—
大正11年	混凝土造 26尺	石造 31尺	石造 7.9m	石造 9.5m
大正12年	—	—	—	—
大正13年	混凝土造 26尺	石造 31尺	石造 7.9m	石造 9.5m
大正14年	混凝土造 7.9m	石造 9.4m	—	—
大正15年	混凝土造 7.9m	石造 9.4m	石造 7.9m	石造 9.5m
昭和2年	—	—	—	—
昭和3年	混凝土造 7.9m	石造 9.4m	—	—
昭和4年	—	—	—	—
昭和5年	混凝土造 7.9m	石造 9.4m	混凝土造 7.9m	石造 9.4m

×：掲載なし（資料確認済）　—：掲載不明（資料未確認）

両灯台の構造・灯高　灯台表掲載調査一覧

（灯光）は表記法や単位は変わっていますが、最初から最後まで全く同じ高さです。東洋灯台表は、その妙な変遷が更に明らかです。明治41、44年はともにレンガですが、45年に2基とも高さは変わらず石造になり、大正期は総て石造の掲載で、昭和5年以降は航路標識便覧表と同じ、灯台の高さは又そのままで八尾島灯台はコンクリート造り、小月尾島灯台は石造となっています。通常、灯台が改築される際は、仮設灯台が設置され、改築期間中は構造と高さが一時変更される例が多く見られます。その際、当時の灯台表の備考欄には、改築中などの注意書きが添えられますが、それらの記録も全くありません。灯台の高さは一定のままで、明治、大正、昭和と構造が次々と変更されているあまり例のない灯台の記録です。

小月尾島灯台は、八尾島灯台と同じ韓国最初の灯台でしたが、朝鮮戦争で破壊され、今はありません。

八尾島灯台は、現存する唯一の韓国最初の灯台で、関係記録を見ていくと、設計者、形状、構造と、不明な点が多すぎる謎だらけの灯台でした。

八尾島灯台の悲劇

韓国の灯台の記録を調べているうち、八尾島灯台で信じ難い2件の殉職事故が起きていたことが分かりました。まずは昭和15年5月号の燈光にある朝鮮便りと題した次の記事です。

写真－4　小月尾島灯台
（当時の絵葉書より）

三月二十六日　朝鮮逓信局の知人から左の通信を受取った。

前略、八尾島燈臺（とうだい）員全部八人（戸田豊作技手と同夫人　小学生三人、朴小使（こづかい）と其子供二人）が一月二十九日頃突然一時に行衛不明になった事です。戸田氏も朴小使もかねて家族を仁川に別居さして居たのですが、冬休暇で家族等は夫々父の許（もと）に帰島して居た

のでした。この冬は格別の寒さで流氷多く、船便も自由でなく、事件はこの交通困難の時季に起った出来事でした。多分通過船に託して家族を仁川へ早く出す為に備付の傳馬船に乗り込み海に出て、流氷か潮流かで遭難したのだろふとの想像が的確の様です。もうそれから二ケ月近くなるのですが、未だ何の手懸りもなく当局でも弱り抜ひて居ります。（以上原文の儘）後略

筆者も戸田氏とは西島燈臺で二年以上同勤せし事あり今思ひ出しても慄っとするが、同氏と二人で長六尺巾二尺の箱船―船体艫櫂とも同氏の手製―に乗って釣魚中に突風を喰って流され始めたときは、どうなることかと思ったが、同氏は左手に釣糸を手操り右手に艫を操りながら存外平気で居るのを強ひて船を戻させ、僕だけ岩角へ飛びついて上陸した、斯様に小船の操縦には自信を持った人だけに愛児の就学を急ぐ為に便船を待ち切れず小使と共に小船を漕ぎ出して遭難したものと思はれる、何れにしても燈臺界始めての大惨事である。

朝鮮半島の灯台はすべて、太平洋戦争が終結するまでは、日本人の灯台職員が運用していました。前記の灯台表では、八尾島灯台は無人保守とされていますが、明治44年の朝鮮総督府航路標識管理所の職員録にも看守1名の記録が見られ、ここにある通り昭和期まで韓国人の小使とともに八尾島に1名の日本人職員が居たことが分かります。その小使の親子を含む八尾島灯台の家族全員が亡くなるという、灯台の小説に出てくるような凄惨な事故が起きていました。異国の真冬の海で亡くなった家族の惨状を思うと、本当に胸が痛みます。記事を書いた萩原新正氏は、朝鮮半島各地の灯台に勤務し、燈光に相模太郎の仮名で多数の記事を寄せています。もう1遍も萩原氏の燈光記事でも紹介されていますが、当時の新聞記事を引用します。涙を誘う灯台の美談と各メディアで取り上げられ、大きな話題になった八尾島灯台で起きた若い灯台夫婦の殉職の話です。（旧字体は、読みやすくするため一部改めた）

若い燈台守の哀れな殉職

「おい、一寸見てごらん」

幸二はこういって側の妻治江に望遠鏡を渡した。

波頭の白く砕ける上を吹いてきた風が新しい潮の香をふくんで治江の白い頬とほつれ毛にあたった、治江は眼鏡をのぞいた。

「ほら、見えるだろう？」
「なにが？」
「燕、燕だよ。」
「まあ、ほんとに……」
幾日も幾日も荒浪の上をとんできた燕の群れを見た軽い驚きが若い人妻の心を晴れやかにした。
「今年もまた初夏になりましたわね。」
治江は眼鏡から夫の胸へ瞳を移しながら微笑んでみせた。
「私がはじめてこの島へ来たのも丁度今ごろでしたね。」
「ああそうだったね……」
燈台の機械室のてすりに立って睦まじく話合う二人の着物に潮風がまたひとしきり強く吹いてきた。
浪荒れ、風狂うとき、終夜海を守る燈台守は一個無名の義人である。
西森幸二、彼もこうした義人の一人であった、若く、淑やかで美しい妻の治江と小使と三人ぎりで彼等は仁川港外八尾島に来る日も来る日も海行く人々のために働いていた。
「おや！」
海面を何気なく眺めている幸二の口から異様な叫びが洩れた。彼の眼は食い入るように海のひとところを凝視した。
「きっとそうだ！」
がっしりと鉄の欄干を掴んだ幸二は身體をのりだすようにしてまた叫んだ。
「治江、あれがお前にも見えるか、ほら、あの波の間に浮かんだものが」
「ええ、人じゃなくって。」
治江は答えた。
「お前にもそう見えるか。あれはきっとこの間、艦隊から捜査を頼んできている水兵の死体だよ、さあ降りよう、大急ぎでボートを出さないと潮が速いからすぐ流されてしまう」
幸二は妻を促して階段を降りた。

写真－5
在りし日の八尾島灯台
（仁川地方海洋水産庁提供）

その日は風が強かった、幸二はボートを砕ける波の上へ押しだしながらひらりと乗りこんだ、そして二つ三つオールを強くひいて艇をまわすと

「じゃ行ってくるよ！」

元気のいい声で波打ち際まで降りてきた妻に呼びかけた。

その声のまだ消えないうちにボートは早くも波のうねりにのせられて青い青い大海原へ突き進んで行った。

治江は夫の逞(たくま)しい腕が波を漕ぎわけて行くのを頼もしく見送っていた。しかし次第次第に小さく遠ざかるボートを強風にたける大きな波が思いのままに弄(もてあそ)ぶさまを眺めているうちに若妻の心には不吉な予感が夕立ち前の黒雲のようにむらむらと湧きあがるのをどうともすることが出来なかった。

（後編に続く）

のぼれる灯台 introduction

★ 観音埼灯台 ★

観音埼灯台は、神奈川県の三浦半島東端の県立観音崎公園内に位置し、浦賀水道に面して建てられた日本で最初の洋式灯台です。ここから我が国の灯台建設の歴史が始まりました。そして、対岸の房総半島と共に東京湾の入り口を形成しており、東京湾口の中でも最も狭い水道で、古来より難所とされていたようです。そして、野島埼灯台と同じく（本誌７月号参考）江戸条約で建設を約束された灯台の１つで、横須賀製鉄所に出入りする船舶のため明治政府発足早々、建設に着手しました。明治２年１月１日、レンガ造四角形白塗りの洋館建、屋上に灯塔を設けた珍しい形で完成しました。使用されたレンガは64,600枚といわれており、ヴェルニーが製造方法を日本人に教えて横須賀製鉄所で焼き上げたものです。大正11年４月26日浦賀水道地震により、倒壊し翌12年にコンクリート造の灯台に生まれ変わりましたが、さらに同年の関東大震災により、灯塔の各所に亀裂を生じてしまいました。２度目の震災復旧工事は早々に行われ、現在の灯塔で３代目となります。観音埼灯台は、大自然に囲まれており、浦賀水道航路を往き来する多種多様の船をみることができます。そして、映画「喜びも悲しみも幾年月」の舞台にもなりました。秋の季節を感じに歴史ある観音埼灯台へ訪れてみてはいかがですか！

＊＊　概　　要　＊＊	
所　在　地	神奈川県横須賀市鴨居４－1187
位　　置	北緯35度15分22秒　　東経139度44分43秒
灯質(光り方)	群閃白光　毎15秒に２閃光
光度(光の強さ)	77,000カンデラ
光達距離	19海里（約35キロメートル）
高　　さ	地上～灯塔頂部　19.0メートル　　平均水面～灯火　56.07メートル
塗色・構造	白色　八角形　コンクリート造
レ　ン　ズ	第四等２面フレネル式閃光レンズ
設　計　者	フランソア・レオン・ヴェルニー
着　　工	明治元年９月17日　現在の灯塔　大正13年９月18日
竣　　工	明治２年１月１日　　〃　　大正14年６月１日
初　点　灯	明治２年１月１日
参観開始	昭和23年４月１日
アクセス	バス：京浜急行「浦賀駅」～「観音崎」下車

♪観音埼灯台の思い出♪

燈光会 マスコットキャラクター ☆ピカリン☆ ～ありがとう編～

子供達５人は小学校５年生の遠足でここに来ていました。それから約30年後の今日76歳の母はようやくたどりつき灯台に登りました。ありがとう人生。

１年半ぶりに来ました。海がとてもきれいですね。この景色に感動してペンネームに観音崎を使わせてもらっています。今日はありがとうございました。

灯台大好きです‼のぼれる灯台ってあまりないと思うので貴重で楽しい経験をさせて頂きました。ありがとうございます。

近くに長年住んでいますが、初めて見ました。海の標識としての灯台守の話を改めて思い出しました。感無量です。

数十年、観音埼灯台を見てみたいと思い続け、今日ようやく願いかないました。感無量です。

～感無量＆感動編～

映画、「喜びも悲しみも幾年月」に感動しいつか観音埼灯台に行ってみたいと思っていましたが、やっと実現‼感動しています。

灯台には小学校３年生の時(昭和28年)以来何度か来ていますが、来る度にうれしくて感動します。これからも大切にしていきたい場所です。

～保 存 編～

初めて灯台の中を見学しました。外からは見たことがありましたが…観光の方々が、たくさん来ているのですねー。海の眺めも良かったです。長く残して下さいネ。

年に２回位は来て、心を落ち着かせています。これからも(参観を)続け下さい。

20年ぶりの観音埼灯台です。美しい水、青い空、行き交う船、平和そのものです。いつまでも平和な日本でありますように。

～灯台のぼった編～

登ったときは疲れたけど、上まで登ったらすごい気持ちが良かったです。登った価値がありました。

苦労して登ったのに怖くて秒速で下りてしまいました。

初めて灯台に登りました。母とはしゃぎました（笑）資料室の説明がとてもわかりやすくて夏休みの自由研究はコレにしようかなと思っています。絶対にまた来ます！

千葉から自転車で来ました。自転車こいでからの階段はきつい！でも灯台の上は涼しくて景色もよくとても楽しめました。

～灯台記念日の由来～

灯台記念日は海上保安庁発足の翌年、昭和24年11月１日に定められました。
洋式灯台導入が、文化の先駆けの意味が強かったことから「文化の日」11月３日に先駆け１日とされたようです。その後、観音埼灯台の起工日明治元年９月17日を新暦になおすと偶然にも、11月１日になることが判明されました。そして、以前は「第○○回灯台記念日」として行事が行われてきましたが、明治以来の先人の業績と灯台業務の長い歴史を明らかにするため、平成12年の灯台記念日より明治元年からの通年表示に変更され「○○周年灯台記念日」となりました。平成30年には、150周年灯台記念日を迎えます。

アイルランド南西部の海沿いを廻って来ました

ライトハウスラバーズ　山本裕子

アイルランドの国土の表面を薄く剥がせばその下はもう石の多い痩せた土地です。辛い飢饉も経験しています。しかし、そのような土地だからこそ自然はさほど人の手に汚されてはおらず、大気には未だどこか太古の息吹さえ感じられます。街を出ればすぐにゆるやかに広がる牧草地、川、池、そして複雑に入り組む入江があります。

ゆったりと牧場を区切る低い仕切りにも土地の石が（それこそふんだんにあるので…）使われ、時が経ち草でおおわれ、その所々に樹々が豊かな枝を揺らしています。淡く可愛らしい色とりどりに塗られた小さな農家やウイークエンドハウス、そして、岬の先端の灯台以外には人工の物は見つかりません。どの庭もさっぱりと整えられ広々として無駄なものなど何もありません。

そんな絵本のページをめくるような景色の中を抜けて海辺の小さな町に辿り着けば、その小さな浜の向こうにはまた小さな三角形の島、そこに黒い灯台が立っています。Ballycotton 灯台です。15分もかからないすぐ近くの島ですが、橋は無く小さな船で渡り海に出ると結構なうねりがありました。

写真－１　Ballycotton 灯台遠景

写真－２　Ballycotton 灯台

この島の灯台は１８４７年にこの海であった海難事故がきっかけでこの場所に建てられたのも頷けます。海底の形は複雑なようで、この灯台をいわば扇の要の位置として、両側数十キロの所にも２つの灯台が造られたのです。たくさんの種類の海鳥がいることでも知られる海域で、この灯台を案内してくださったボランティアの方も、そのことがとてもご自慢のようでした。「この海域に棲んではいないのに遠くから餌を求めてやってくる大きな海鳥もよく見られる」と。

灯台は高さ15メートルですが、海抜59メートルの島の頂上に建てられており、船着場からは急斜面を頑張って登ります。ランプは外海側が白、町に面している側には赤いフィルムが貼られています。１９９２年の自動化まで、灯台守りが家族と住み、雨水を貯め、山羊を飼って暮らしており子供達は、船で町の学校に通っていたそうです。今では島に小さなヘリポートもあり電球もＬＥＤです。

ホテルへの帰路、美しい Crosshaven 村から遠く Roches Point の灯台を眺めました。ゆるやかに婉曲する湾の右手は柔らかな斜面の牧草地、左手には平たい岬が伸びて、その先に低い白の灯台が見えてきました。そして、レンズ周りの柵は赤く塗られていて、ちょうど明るく晴れあがった空と青い海の間に愛らしく控えめに立っているのが見えました。個人所有地の向こうにあるので、あまり近づくことができないのは、とても残念です。

アイルランドの天候は目まぐるしく変わり、翌日の天気などいつもどうなるか分からないのです。また、1日のうちでもクルクルと晴れたり、降ったり。

そして、今日、2日目は雨。風もあり、少し荒れ模様です。

今日訪ねるのは Galley Head 灯台です。ここもやはり個人所有となってしまっており、最早機能はしていない灯台です。低い石垣に囲まれ、ずっと続く岬の路を風に飛ばされそうになりながら灯台まで歩きまし

写真－３　船上にて

写真－4　Galley Head 灯台

写真－5　Fastnet Rock 灯台
（近くで見るとこんな灯台です。）

リカを目指した移民たちが最後に見たアイルランドの「点」です。イギリスに支配され、主な作物であるジャガイモの大飢饉に見舞われ、アメリカに渡った後も辛い貧しい日々を余儀なくされたアイルランドの人々の思い出の中の最後の灯りです。〝The tear drop of Ireland〟なのです。岩の上高さ54メートルの白い御影石のやや細めのこの灯台は、世界で最もエレガントな灯台の1つと言われています。

しかし！この日も荒天！島に渡るフェリーは出航しませんでしたので、アイルランド最南端に位置する断崖の Mizen Head 岬に立つ信号所を訪ね、そこから遥か Fastnet を望むことしかできませんでした。悪天候のための灰色のそらより少し濃いグレーに霞む三角形の小島と爪楊枝の先っぽのような細い細い灯台が遠く遠くに見えました。

このような経験をしたので、その翌晩に聴いたアイルランドの唄は深く胸に届くものがありました。離れたくはなかったこの美しい島国を、人々はどれ程懐かた。岬の先端に近づくと波の花も舞っています。灰色の空、灰青色に沈む海の色、荒い波の寄せる崖。でも、そんな路を灯台まで辿って行くのが嬉しくてなりません。

「灯台巡りはこうでなくっちゃね！」

アイルランド人のバスの運転手には呆れられましたけれど。〝Crazy!〟って。

3日目の楽しみは Fastnet Rock 灯台です。

岩だけの無人島に建造されたこの灯台は、遥かアメ

しく思ったことでしょう。そんな人々のたくさんの思いの詰まった灯台の島に簡単に渡れるなんて思ってはいけないのかもしれませんね。

次の日は、アイルランドで最も可愛らしい村とされる、茅葺の小さな家の並ぶ Adare 村を訪ねた後 Loop Head の灯台へ。ここも灯台は白くて、レンズ周りの柵は赤でした。海へは高い崖が真っ直ぐに落ちていくような地形に建っているので、灯台自体はどれもさほど高くはありませんが、優し気で可愛らしい風情です。

Loop Head 灯台は今でも機能している灯台で、案内の人もいて、階段を登り、レンズのところまで行かせてもらえます。海抜84メートルの崖の上に建てられている高さ23メートル、使用レンズは、一等級フレネルレンズの灯台です。レンズの下に小さい丸いガラスのようなものが5個並んでいました。私達は、ドイツからいらしたご夫婦と一緒に登りました。他の国の灯台ファンにお目にかかるのも嬉しいことです。上に登ると、少し先の平たい島にも小さな灯台が見えます。もう、機能はしていないそうですが、案内の人が〝Inis Mean〟と島の名をノートに書いてくれました。確か、イニッシュモーンと発音していたと思います。ゲール語と思われ、聞き取りにくい音です。

この灯台の脇には、かつて灯台守りと家族が住んでいた建物などもあり、そこに宿泊することもできます。ただし、〝No TV, no Wi-Fi〟だそうで、もちろん岬の路に街灯もありませんから、夜ともなれば、さぞ暗く、寂しく、心細く思われることでしょう。

この日は、「モハーの断崖」も訪ねました。高さ２００メートルを超える断崖が海へ垂直に堕ちている有名な観光地です。崖は海へ向かって８キロメートル

写真－６　Loop Head 灯台

写真－７　Galley Head 灯台をバックに

にわたって馬蹄形に伸びていて、向かい側の崖に目をやれば、ゴマ粒のように見えるカモメが暗く湿った色の崖の前を飛んでいます。ここは観光地ですので、結構人がいるなあ、と思ってしまいましたが、今迄訪ね歩いてきた所が、人がいなさすぎたのです。細い岬の路など、どれも背の低いエリカや、バターカップやデイジー、たわわに実るブラックベリーなどがあるばかりで、町に入っても道に人は疎らでしたから。

帰国する日にはギネスビール工場や Trinity College などを観たり。そして、滞在中あちこちの町のスーパーマーケットで買い込んだお土産でとても増えた荷物と共に美しい美しい島国を離れたのです。

少し太めのアイルランドの人々は、偉ぶったところのない、こちらのリクエストには面倒がらずに対応しようという姿勢が感じられます。良い意味で洗練されていない人々、村々。耳を澄ませば、神々の声さえ聞こえてきそうな、アイルランドはそんな処です。

写真－8　ブラックベリー

写真－9　町のパブにてギネスで乾杯！

写真－10　宿泊ホテルの前で

「燈台守」言葉の由来は？

普通会員　岩尾亮二

海上保安官を退職し10年以上が過ぎています。生まれ故郷に根をおろし、古里デビューする中、同窓会や地域会合、交流等での自己紹介。

「海上保安庁に務めていました。
39年ぶりに故郷に根を下ろしました。
宜しくお願いします。」
に返される言葉は
「巡視船、尖閣は大変ですね。」
「いいえ、船艇勤務ではありませんので…　灯台の仕事でした。」
「えーそれでは燈台守ですか。」

となります。

現役時代は「燈台守」と言う言葉の大きさと、昔の世界だよと言う時代感覚が中心にあり、何となく戸惑いを感じると共に灯台の世界は今流のＡＩ、ＩＴの世界だよと自負の心も抱いていました。

しかしこの10年間、地域の方々との交流の中で「燈台守」の言葉が何となく「そうかな…そうだな…」と言う思いに変わってきている自分に気づく次第です。

考えてみますと、「燈台守」と言う言葉は、海上保安官としての現役時代には業務上、職務名として正式には使用したことが無く、航路標識の歴史をたどってみても「燈明番」「看守」等であり、時代の流れの中で何故使われるようになったのか、何時から使われるようになったのか、語源は何なのか等…今になってはっきりしていない事に気づく次第です。

ご存知のように黒船来航、開国の歴史の中、西洋列強との種々の条約で洋式灯台の整備が進み、明治元年には、お雇い外国人を中心に「燈明台掛」「燈明番」の身分で仕事を進めてきたことが記されています。

また保安学校時代、日本の航路標識の歴史で「樽廻船」「北前船」時代、航路標識は燈明台、澪標であったことを教わった記憶が微かに残ります。

幕末、開国、江戸条約、明治維新、欧米文化の導入等、激動の中、海上交通の近代化として灯台が建設されて行ったことも学びました。

そのような学びの中、「燈台守」の言葉も幾度とな

く耳にしてきたことも確かです。

昭和30年代の半ばには、映画「喜びも悲しみも幾年月」が大流行し、沢山の方々に鑑賞されました。

そして灯台で働いていた私達先輩職員の方々のひたむきな仕事ぶりが国民の皆様に感銘を与え、「燈台守」の言葉が国民全体に広く行き渡り根付いたと考えることは不動でしょう。

しかし、この「燈台守」の言葉が、何時から何処で使われだしたのか、そして慣用語として広がっていったのか、さっぱりわかりません。

また、そのような資料を目にしたこともありません。

過去にさかのぼり各種資料から職務名、所管部局、職員養成機関等の名前を拾ってみました。

年　代	所管部局	職務名（身分）	養成機関等
慶応2年	神奈川奉行所		
明治元年	外国事務官→横浜裁判所→神奈川府裁判所→神奈川県裁判所	（明治初年）燈明番士	
明治2年	会計官→外国官→外務省→大蔵民部省		
明治3年	民部省→工部省		
明治4年	工部省燈明台掛 工部省燈台寮	燈明番	修技校（伝習生）
明治6年			
明治7年	工部省燈台局		
明治10年		守燈方	工部省工学寮に工学校設置（燈明番伝習生）
明治14年	逓信省燈台局		
明治18年		逓信技手（吏員）	燈明番伝習生
明治20年			工部大学校
明治22年			航路標識看守制定（看守業務見習）
明治24年	逓信省航路標識管理所	航路標識看守（吏員）	
明治27年			航路標識看守業務伝習生
大正2年		燈台看守	
大正14年	逓信省燈台局		燈台業務伝習生
昭和12年		標識技手	
昭和13年			横浜に燈台官吏養成所設置
昭和16年	逓信省海務院航路部		
昭和18年	運輸通信省海運総局		
昭和19年	海運局		
昭和20年	運輸通信省燈台局		
昭和23年	運輸省燈台局		海上保安官
昭和24年	運輸省海上保安庁燈台部		東京越中島に海上保安教習所設置 三教育機関が統合し海上保安学校発足

昭和25年			呉市に海上保安訓練所設置
昭和26年			舞鶴市に海上保安学校開校
平成13年	国土交通省海上保安庁燈台部		
平成15年	国土交通省海上保安庁交通部		

江戸条約の中で欧米列強は「燈台」と言う言葉を使いますが、徳川幕府は「燈明台」を使い続けます。

歴史的に使われてきた「燈明台」が燈台になるのが明治4年、所管部局としての組織名に「燈台寮」として使われ始めます。

「明」が消え「燈台」と言う文字が誕生します。

明治7年には「燈台守」に近い「守燈方」と言う職務が生まれ「守」が使われ始めます。

「守」は、日本語の中で歴史的に色々な言葉に沢山、沢山使われている漢字です。

先ず、読み方が「もり」「しゅ」「かみ」「まもル」4つもあり、読み方で意味合いも変わります。

ある文献によりますと、「燈台守」の語源は英語のライトハウスキーパーと記述もあるそうですが、日本語としては同じような表現の言葉で、古くから「子守」「山守」「家守」（イエ守とヤ守では役割が違います）等沢山の立派な言葉が使われていましたし疑問が残ります。

すでに明治22年には「航路標識看守」と言う職名が使われていますから、航路標識を英語で表現すればビーコンです。

明治初期の段階で灯台は航路標識の一部と言う考え方で種々の政策が進められていることが理解できます。

別な視点で考えますと、明治20年付近までは灯台に関する事項は、政府、行政の司る事項で、一般社会での話題性は薄かったと思われますことから行政で使われる以外の言葉が使われ始めることには疑問が残ります。

そのような事に考えをめぐらしています時に思いがけない資料が手元に届きました。

地元の「8代の歴史文化を考える会」で地元水俣出身の詩人「淵上　毛銭」について講演をいただくことになり、学校の先生を終えられ、歌人「若山牧水」「山頭火」小説家「島尾敏雄」等の研究をされ著書も執筆し発刊しておられます方に講演を依頼する作業を進めていました。

その方から「若山牧水」が神子元島灯台を訪れ、その時の経験を基に書いた散文のコピーを頂いたのです。

私が灯台関係の仕事に就いていたことを知ってのことです。

コピー元の著書は、大正14年に改造社と言う出版社から発刊されました「樹木とその葉」。散文の題名は「島三題」。

瀬戸内海の島を訪れた際の様子と、神子元島灯台を訪れた際の体験を記しています。

神子元島灯台を訪れたのは大正2年10月、早稲田大学時代の学友で神子元島灯台の燈台守「古賀　安治」に招かれての訪問です。

「古賀　安治」は早稲田大学を中退し色々な職業を体験、亜米利加へも渡り帰国し航路標識業務伝習生として教育を受け「燈台守」に就かれた方です。

古賀が燈台守に就いた時のことを散文中で次のように記しています。

彼に似気なく入学試験と言うものを受け入学したのが横濱に在る航路標的所何とかといふ、つまり燈臺守の学校であった。

六か月間の学期を無事に終へて、初めて任命されて務めたのが、この神子元島燈臺であった。

（注、「標的」は辞書的には「標識」と同義語）

牧水は、新婚早々で新妻と共に神子元島灯台で仕事をする古賀にダリヤの花束を土産に島に渡ったその「帰り船」で帰ろうとすると、燈台守「古賀」は「島に1泊もせず帰るとはなんだ」と牧水を殴ります。

牧水は次の船便で帰ることにし神子元島灯台に一週間滞在。その滞在中、古賀は同じく新婚早々で、苦しい生活であった牧水に釣りをしながら「燈台守」になることを勧めます。

「どうだね、一つ、君も東京あたりにいつまでもぐずぐずしていないで、いっそ諦めてこの燈臺守にならんかね」

（中略）

君もいつまでも歌だの文学だのと言って喰うや喰わずにゐるよりか、一つ　方向を変えてこの道に入らないか、入った後でまた歌なり何なり十分に勉強できるじゃないか。

（中略）

私もいつか竿をあげて聴いてゐた。

島に来てから見るともなく、其処の彼らの生活がいかに簡易で、静かであるかを見てゐながら、多少それを羨む気持ちが動いてゐたところなので、

一層友人のこの勧告が身に染みた。

その時牧水は25歳、滞在中悩みます。
そして神子元島灯台の様子を

燈臺は島で一番高いところに立っていた。
燈臺の高さ十六丈、その根から直ぐ断崖になって
二十六丈ほどの下には波が寄せてゐた。
で、燈臺の最高部、燈火のともる燈室から真下を
見下ろす事は私の様な神経質者には到底できなか
った。ただ其処からの遠望はよかった。
伊豆半島が案外の近さに眺められた。
半島の中心をなす天城山が濃く黒く、どっしりと
して眼前に据つてゐた。
半島から島までは例の白渦の流れてゐる狭い海、
それを除いた三方にはすべて果てしない荒海があ
った。

この様に記し、次のような締めくくりで島を去り新
妻と生まれたばかりの子供の居る東京へ帰ります。

何としても今までのすべてと分かれて其処に籠る事は、寂しかった。
よしそれを一時の回避期、準備期として考えても、とてもその寂しさに耐えられそうになかった。
その寂しさに耐えふる位ゐなら其処に何の生活の安定があろうとさへ思われた。
そして、或る日、見るともなく事務室の薬品棚の中にある古錆びた薬品を見詰めながら、私は一人で笑い出した。
そして自分に言った。そうしたものに預けておくには自分の身体にはまだまだ少々膏が多すぎる。

写真－1　神子元島灯台

この散文中、牧水自身「燈台守」の言葉をはっきりと使用しています。

それも自分の言葉で。

しかし文章の行間を読みかえしますと、「燈台守」と言う言葉が慣用

語として社会に根差しているようには読めません。
神子元島で読んだ22句の短歌にも「燈台守」の言葉は一つも使われていません。
また、燈光会からの資料で、昭和60年4月号「燈光」誌に、先輩「山本　林」氏が投稿しておられる文の中に次のようなことが記載されています。

大正七年から尋常小学校の読本「灯臺守の娘」という題名で国語の本に掲載。
明治四十三年から掲載されていた読本「勇ましき少女」の内容を改定し一部変更して、その題名になった。

とあります。
また、昭和43年に、燈台１００年事業として先輩「燈台守」の方々が読まれた俳句を編集し発刊されました、俳句集「俳集、燈台」を読みますと、俳句の中に「燈台守」と同じくらい「燈台看守」の言葉が句の中に使われています。
これは明治22年に「航路標識看守」の言葉が制定され、自ずと関係者の中で、最も航路標識を代表する灯台を中心に考え、正規の職務名でない「燈台看守」に言い替えて習慣的に使われ始めていったと考えることは素直でしょう。
「燈台看守」の言葉が使われ始めますと、先に述べました伝統的日本語「子守」「山守」「家守」等の言葉にちなんで、「燈台守」の言葉が使われ始めるのは何の不思議でもない、まして一般の方々にとりましては、より理解しやすい言葉として受け入れられていったことが想定できます。
話をまとめてみます。
明治22年から職務名として正式に「航路標識看守」と言う言葉が文書や組織の中で使われていきます。
組織の中の言葉として航路標識の代表でもある「燈台」が場合によっては航路標識に置き換わり「燈台看守」として使われていく。
それから先にも触れましたように、伝統的日本語の「子守」「山守」「家守」の習慣に習い「看」を抜き「燈台守」の言葉が使われていくようになった。
そして明治後期から大正中ほどにかけて慣用語として一般に広まり使われるようになっていったと考えるのは如何でしょうか。

「燈台守」の言葉について色々と資料を求めていき

ます中、気づきましたことが、「燈台守」と文学の世界との交流が思っていたよりも強いものがあったことに驚かされました。

私が保安学校に入学した、最初の冬休みの正月。中学校時の同級生約10人くらいが友人の家に集まりました。

其々に仕事に就いているもの、大学に在学しているものですが、その中に、頭の良い、あまり勉強しなくても成績は上位、勉強より本を読んでいる方が多かったS嬢。

私と高校も同じで汽車で通学する中、席に座ったS嬢は、何時も文学書に目を落としていました。

そのS嬢が私に「何処に行っているの」と尋ねます。

「海上保安学校だよ、灯台の仕事だよ」

に対して、S嬢が、大きな声で

「ワー、イイナー」

当時、S嬢は、関西の有名な私立大学生。

今思いますと、「燈台守」と「文学」の結びつきを感じていたのでしょう。

筆を進める中、ふと当時のS嬢の事が思い返されました。

残念ながら、そのS嬢は既に旅立っていまして、当時の気持ちを聞くすべもありません。

振り返ってみますと、「燈台守」の言葉の由来、歴史は文学の中に、特に俳句、短歌の世界に埋もれているような思いが残りました。

以前、燈光俳壇の選者をなさっておられました、今は亡き「三宅　竪子」氏が高浜虚子と燈台守「内田　稲人」氏との俳句での交流を本誌で紹介しておられました事も思い出されます。

燈光会会員の皆様におかれましては俳句、短歌等に高い見識をお持ちの方も沢山おられます。

私の勝手な推測に対し、「燈台守」の言葉の歴史を本誌で紹介、御教授願えれば幸いです。

それにしましても、私達航路標識関係者、ＯＢにとりまして、「燈台守」と言う素晴らしい言葉を社会から頂きましたこと、ひとえに先輩職員の弛まない努力と辛抱の御蔭であることを認識させていただきました。

あらためて感謝申し上げたい気持ちです。

歌人と燈台守や春の海

燈光俳壇

坂　正直　選

東京　山本五風

爽やかやミリ秒極むバトンパス

評　リオ五輪で日本は４００メートルリレー男子決勝で銀メダルを獲得した。陸上競技では史上初の快挙であった。リレー競技はバトンの受け渡しが要である。日本チームは外国とは反対のアンダーハンドでの受け渡しでそれが称賛された。ミリ秒とは１０００分の１秒のこと、作者はこの僅差の勝負に焦点を当てた。

何気なく踊る手練の尻からげ

評　地方の盆踊りでは、評判の踊り上手がいて、途中から踊りの輪に飛び入りしたりすることがある。この句はそう言ったベテランぶりを「手練」、「尻からげ」という盆踊りらしい独特の用語で詠み上げた。

昼顔や校門は施錠されしまま

評　夏休みに入った学校の校門と思われる。昼顔の蔓が近くに花を咲かせた門があって施錠されていたという。格好といえど犯罪が増えた最近の世情に備えた安全対策か。

学校に子供戻りて百日紅

評　この学校は東日本大震災か、熊本地震の被災地の学校と思われる。施設が使えるようになって子供たちの登校が始まったのだ。校門近くに無事に残っていて百日紅の木があって、それが花を掲げて歓迎しているのだ。

初秋や今朝より徹るりんの音

名古屋　豊蔵十四三

下り立てばバス停は虫の声の中

評　バスを降りたとたんに虫の声の中に立っていたという。休日の郊外に虫の声を聞くべく出掛けたのかもしれない。それが予想していた以上の虫の声に囲まれたのであることがよく伝わって来る。

燈台の風見の天高し

評　「天高し」は秋の大気が澄み、空がどこまでも高く感じられることを指して言い、灯台を仰いだ時に強くそれを感じたのだ。灯台のてっぺんは槍のような形のものが普通だが、風見となっているのもかなりあることに気づいた。

尖閣に漁船まで群れ秋暑し

評　中国公船が尖閣諸島に領海侵入しての抗議行動が後を絶たないようであるが、加えて多数の漁船が押し寄せたというニュースが流れた。残暑が厳しかった今年の領海警備の一場面である。

旬ものが皿一杯に初秋かな

評　秋のさまざまな果物を纏めて秋果という。「旬もの」はその果物を指していると思われるが、作者は「初秋」を浮かび上がらせたかったのだ。

敗戦を終戦と言ひ来たる国

南さつま　坂本　さだを

渾身の声で蝉鳴く日暮れ道

評　都会では蝉の鳴き声は探しても簡単には見つからないが、作者の地では朝から鳴くのであろう。日暮が近づくと渾身の声で鳴くという。そのことで一日一様でないことを伝えている。

ヨチヨチの転んで笑う秋桜

評　「ヨチヨチ」立歩きが始まったばかりの幼子の歩行であろう。「転んで笑う」が楽しく、季語「秋桜」と響き合っている。

日傘してトンボ眼鏡のフーワフワ

評　「トンボ眼鏡」の主は子供ではないだろうか。トンボ眼鏡をかけて、おまけに日傘も指していて右に行ったり左に行ったりしているのだ。面白い場面を切り取って見せた。

小包のくりくり坊主栗の照り

巻雲の菊の大輪西の空

近詠

坂　正直

あれ描きなと秋白波を指す漁師

舞台めく棚田の央の晩稲刈

明日はもう覚えていまい草の花

兼題

初春・雪達磨その他当季

燈光歌壇

桜沢つや子　選

横浜　宮田　昭

○離岸時に「朱◎の花束」くれし娘よその花言葉は「悲しき別れ」

○再会と別離の哀歓織りなしてドラ鳴り響く夜の桟橋

○出航のドラ鳴り響く舷梯に別れの涙海は騒立つ

○波止場ではサヨナラなんて言わないぞ口を噤んで心に終(しま)う

○船は出る沈む夕陽に「航(ゆ)かないで」誰の涙かスキャット切なし

評　マドロスという言葉が似合いそうな八十二歳の作品。赤い花束ではなくて朱の花束にひそむ特別な意味が結句なのだろうか。一連の作品は歌謡曲のような、ドラマのような作品で、状景をよく描写して涙を流すような雰囲気を作っている。調べよし文脈よしだが、短歌としての風格があるともっと良い。感情を抑えて、喜怒哀楽は想像させるようにしたい。

葉山　長島博子

○美しく輝くジューンブライトの娘を送り出す親を思いぬ

○台風の過ぎたる坂をころげゆく夏みかん追う明るき声が

○鈴生りの筆柿かかえし帰り道気になるらしき子らに枝折る

○つゆ明けの入道雲は銀色に勢いを増す青空埋めて

○長雨のあとの木洩れ日明るくて庭にとび交う黄蝶かがやく

評　幸せを約束するという六月の花嫁、幸せになってほしいと送り出す親の立場を詠う一首目。順送りではあるけれど心にひびく。夏みかんを追う子供の声、筆柿のたわわな枝を子らのために折る作者の優しさ。長雨のあとの木洩れ日明るくて、と事実をきちんと表現し下句に黄蝶をかがやかせて美しい作品に仕上げているとても良い。

川崎　吉田公一

○思案してまた思案して作りたる今月の短歌格別なりき

○台風の季節に今年は台風の来なければ何か不安ただよう

○友人の創り出したる書の世界遥か宇宙に広がりてゆく

○入院の長びく妻はベッドより笑みを浮かべて我に手を振る

評　考えて考えて作った作品に満ち足りている素朴な一首目、格別であってもこれでいいということのない作歌の世界。書の世界から宇宙に広がるという現代感覚、奥深い書の世界への敬虔な思いをみる。入院中の妻を見舞う夫。病室に待つ妻の切なさある程度年をとった夫婦の姿が一首に多く語られている。

東京　しらたきよう子

○祖母と孫のぴたり合わせる獅子踊り守破離の道の奥深きかな

○弱き光を強き光に変わりゆく瓦は黒き波の連なり

○青き空に唐崎松が悠然と江戸の時間を呼び寄せている。

○服濡らさずプールに入り水中のようなトリックの体験たのしむ

評　伝統芸能の世界は奥深いもの。守破離の守は師や流派の教えや型・技を忠実に守り身につけること。破は他の師や流派の教えを考え良いものを取り入れ心技を発展させること。離は、一つの流派から離れ独自のものを確立させること。含蓄のある言葉です。山中温泉の山中座の踊りに若い芸娘さんがいてほっとしたとありました。高齢社会の中で嬉しい。また濡れないプールとはどんな仕掛けか何とも楽しそうである。

近詠

桜沢　つや子

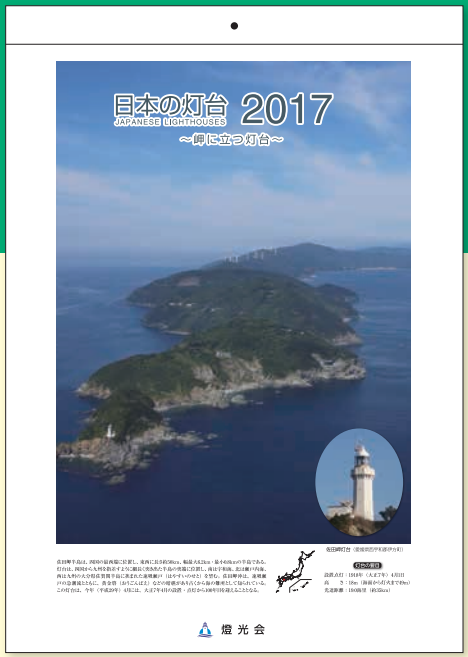
○新聞のクイズ埋めて止みさうで止まざる梅雨の空見上げたり

○未央柳の花火のやうな黄の蕊にとりつかれたる梅雨の独り居

○一糎ほどの黄に咲くかたばみに蜆蝶朝の一刻あそぶ

昭和三十一年一月二十四日第三種郵便物認可
平成二十八年十一月五日発行（隔月一回五日発行）
「燈光」
十一月号　第六十一巻　第六号

日本の灯台 2017
JAPANESE LIGHTHOUSES　平成29年
カレンダー



販売価格　600円（税込）

（送料・振込手数料　実費）

★会員の方には１部贈呈致します

発行：公益社団法人 燈光会

規格：Ａ３判規格サイズ　カラー 14枚綴り
用紙は、カラーがひきたつコート紙を使用。

表紙　佐田岬灯台（愛媛県西宇和郡伊方町）
１月　襟裳岬灯台（北海道幌泉郡えりも町）
２月　塩屋埼灯台（福島県いわき市）
３月　犬吠埼灯台（千葉県銚子市）
４月　観音埼灯台（神奈川県横須賀市）
５月　安乗埼灯台（三重県志摩市）
６月　大王埼灯台（三重県志摩市）
７月　室戸岬灯台（高知県室戸市）
８月　足摺岬灯台（高知県土佐清水市）
９月　大瀬埼灯台（長崎県五島市）
10月　禄剛埼灯台（石川県珠洲市）
11月　都井岬灯台（宮崎県串間市）
12月　平安名埼灯台（沖縄県宮古島市）
後付　のぼれる灯台15基の写真掲載

申込先　公益社団法人 燈光会
〒105-0003 東京都港区西新橋１丁目14番９号 西新橋ビル3F
TEL（03）3501－1054　FAX（03）3507－0727
Eメール：info@tokokai.org