

昭和31年1月24日第三種郵便物認可 平成29年9月5日発行 (隔月1回5日発行)「燈光」第62巻・第5号

燈光



9

備讃瀬戸海上交通センター運用開始30周年 記念式典及び一般公開を実施しました

備讃瀬戸海上交通センター 次長 田中 一幸

備讃瀬戸海上交通センター（備讃マーチス）は、瀬戸大橋と備讃海域を一望できる香川県綾歌郡宇多津町の青の山中腹にあります。

備讃マーチスが、備讃海域の海上交通の安全を確保するため、昭和62年7月1日に運用を開始してから今年の7月で30年が経ちました。それを記念して、記念式典と一般公開を行いましたので、簡単に報告いたします。

マスコミへの広報

30周年ということもあり、マスコミにできるだけ取り上げていただけるよう、一般公開及び記念式典の広報を実施するとともに、報道関係者を対象とした備讃マーチス業務説明会と取材を企画しました。説明会には地元ケーブルテレビ2社を含むテレビ局4社、新聞1社の5社13名の参加がありました。

説明会では備讃マーチスの業務説明に始まり運用管制室での運用管制業務の説明及び取材、シミュレータを用いた新人運用管制官の訓練の実演、新人運用管制官へのインタビューなどを実施したところ、早いところではその日の夕方にはニュースに流れるなど、取材した5社すべてにニュースなどに取り上げていただきました。なかでも地元ケーブルテレビは、別の日にも取材に訪れ、10分間の番組を作成していただきました。その中で一般公開



備讃瀬戸海上交通センター30周年記念一般公開

開催日時：7月2日(日)午前10時～午後3時

お問合せ：備讃瀬戸海上交通センター(49-3366)

写真-1 ケーブルテレビでイベント告知

と新設された海上保安学校管制課程の採用試験受験者募集についてたつぷりとアピールすることができました。

一般公開前の6月30日（金）には地元ローカルFM局のお昼の番組に生出演し、そこでも備讃マーチスの業務や受験者募集をアピールしています。

一般公開

例年ですと11月1日の灯台記念日にあわせて行っているのですが、今年は7月2日（日）に一般公開を実施しました。30周年記念行事として実施するので、通常の一一般公開での催物に加えて

- レーダー塔最上階の開放
- 30年の歩み年表と写真の展示を行いました。

梅雨空が続き、天候が危ぶまれましたが、一般公開当日はとても天気がよく、その時点でイベントの成功を確信していました。10時開始の予定でしたが、その前に人がぼつぼつと集まり始め、開始時点ですでに駐車場がほぼ満杯の状況でした。

一般公開開始と同時に人が押し寄せ、玄関で行列ができ、受付、お出迎えのうみまるもてんてこ舞いして

いました。展示室、運用管制室見学コーナー、運用管制官訓練シミュレータ体験も人があふれかえっています。

レーダー塔最上階の開放は午前と午後の1回ずつ、階段が狭いことから12〜13人を1班として3班に分けて実施をしました。最上階まで94段ある階段を昇りきった見学者は、宇多津町で一番高い建物であるゴールドタワーとほぼ同じ海拔高からの眺めを楽しんでいます。子供たちには海上保安官の制服試着や塗り絵、制帽のペーパークラフトが人気でし



写真-3 レーダー塔最上階

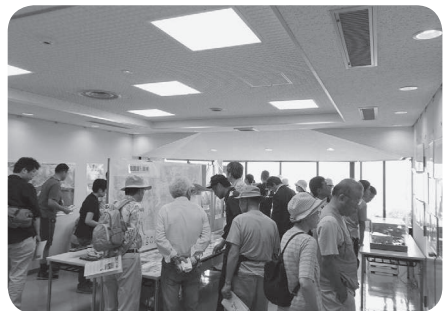


写真-2 展示室の人・人・人……



写真－４ 記念品

た。

を準備し、差し上げました。これは記念品の作成には（公財）海上保安協会香川支部のご支援を頂きました。この場を借りてお礼申し上げます。

午後3時の一般公開終了まで、見学者を迎えたマーチス職員が休む暇もないほどの人が押し寄せ、最終的には例年の200名程度を大きく上回る500名以上の見学者が来訪し、うれしい悲鳴をあげるようになりました。これもマスコミを通じた広報活動の成果ではないでしょうか。

記念式典

7月5日、第六管区海上保安本部から下野元也本部長、奥康彦交通部長、また近隣部署長及び歴代備讃マ

来場した方の記念品として30周年を記念したイラスト入りのコースターとおりを、さらにアンケートを提出された見学者には同じくイラスト入りのタンブラ



写真－５ 三十周年記念式典

氏）・備讃マーチス職員15名。

当初は八木一夫海上保安庁交通部長の出席が予定されていましたが、式典前日に台風3号が九州に上陸し関東方面へ抜けていくとの予報があったことから、残念ながら急遽欠席されることになりました。

備讃マーチスの小さな2階ホールに約30名が集まり、本部長は冒頭の挨拶で「30年の節目にあたり、心を新たに、なお一層船舶交通の安全の確保に努め、今後とも海事関係者の期待に応えるべく全力でまい進して頂きたい」と述べられました。次に、「備讃瀬戸

ーチス所長の出席をいただき、30周年記念式典を行いました。

出席者…六本部（本部長、交通部長、企画課長）・近隣部署長（水島保安部長、玉野保安部長、高松保安部長、坂出保安署長、小豆島保安署長、来島マーチス所長）・歴代所長（浦川文吾氏、高岡信男



写真-6 本部長挨拶



写真-7 高岡氏祝辞



写真-8 所長謝辞

海上交通センターの職員の皆様が、海上交通の安全確保及び国際競争力の強化に一層寄与することを期待いたします」との本庁交通部長の祝辞が代読されました。続いて第14代所長である高岡氏から、今後ますます重要性を増すマーチスの活躍に期待を込めた祝辞が述べられました。これまでの備讃マーチスの業績に対する本部長表彰の後、上山伸二備讃マーチス所長は「1隻でも2隻でも可能な限り海難事故を未然防止できるように職務に精励します」と謝辞を述べました。

式典の後の昼食会では、元所長2人を囲んで、昔話

に耳を傾けていました。

苦労話を少し

運用開始から30年も経つと、センター敷地周りの木もだいぶ成長し、枝が邪魔になりマーチスから宇多津の町並みが見えにくくなっていました。せっかく30周年で一般の方が見学に来られるのに町が見えなくてはと、宇多津町と交渉して、一般公開前にマーチス敷地南側の木を伐採するようお願いしました。宇多津町が状況を確認に来たのが一般公開の2週間前だったので、作業が間に合

うか冷や冷やしました。梅雨の間をぬって伐採が行われ、すっかり見晴らしが良くなりました。

センター敷地の整備も行わなくてはならなかったのですが、通常11月の一般公開にあわ

せて業者に委託していただきましたので、7月には間に合い
そうもありません。そこは毎週金曜日に日勤者で敷地
整備を行うこととしました。所長自ら先陣を切つて蘇
鉄の剪定を行う、他の者は植樹された木の枝を落とす、
草を刈るなどした結果、一般公開までには見違えるほ
どすつきりきれいになりました。

最後に

30年を無事に迎えることができたのも、備讃マーチ
スの業務に理解と協力を頂いた海事関係者、関係団体、
航路しよう戒船、第六管区海上保安本部、関係部署な
どによるものが大きいと感じています。今後とも海事
関係者の期待に応え、海上交通の安全確保及び国際競
争力の強化に一層寄与し1隻でも2隻でも可能な限り
海難事故を未然防止できるよう職務に精励します。

最後に30周年の一連の記念行事の実施にご協力・ご
支援を頂いた（公財）海上保安協会香川支部、第六管
区海上保安本部ほかの方々へお礼申し上げます。

平成29年度の入道埼灯台の参観について

入道埼灯台（秋田県男鹿市）の参観業
務は、11月5日（日）までとなっております。

皆さまのご訪問をお待ちしています。

日本海に突出した男鹿半島は、なだらかな
起伏をもった草原の台地で、「なまはげ」や
「男鹿ブリコ」などで知られており、入道埼
灯台は、その北西端に位置し、芝草に覆われ
た緑のスロープの中心に建っています。



▶お問い合わせ先

燈光会入道埼支所
燈光会事務局

☎ 090-1931-9706

☎ 03-3501-1054

Eメール info@tokokai.org

灯台記念日150周年に向け活動中

第一管区海上保安本部交通部

来年の平成30年11月1日には灯台記念日150周年と節目の年を迎えることから、本庁では既に各種行事・イベント等の実施について調整が行われていると聞いています。

第一管区海上保安本部交通部においても、既に次年度を見据えた活動を行っていますので紹介させていただきます。

● 第1弾…ロゴマーク作成

149th LIGHTHOUSE ANNIVERSARY

写真-1 平成29年(149周年バージョン)

第一管区では、毎年、灯台記念日に合わせて多くの人が立ち寄る小樽市内の各所において灯台の歴史や著名灯台の写真、機器の展示等のイベントを行い、航路標識関連の周知活動を行っています。このイベントの開催あつては、職員手作りでポスターを作成して毎年

職員作成の
ロゴマーク

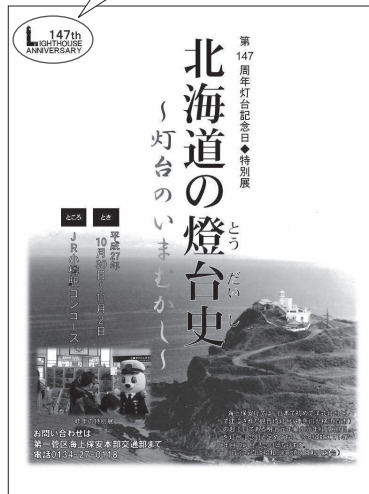


写真-2 第一管区交通部作成 平成27年(147周年)用ポスター

掲示を行っていますが、第一管区交通部職員考案の灯台記念日のロゴマークを平成27年(第147回灯台記念日)に作成し、以降毎年使用してきました。このロゴマークは第一管区交通部内において好評であり、このデザイン作成に自負していたところ、ポスターを見た第一管区幹部からも「イイネ!」を頂き、次のステップに進むことにしました。

●第2弾：ロゴマーク全道展開

灯台記念日に合わせたイベントは、管内の各海上保安部でも実施されています。平成28年の灯台記念日(1)



写真-3 留萌海上保安部交通課作成



写真-4 釧路海上保安部交通課作成

48周年)からは第一管区幹部からも好印象を得られたロゴマークを各海上保安部が作成するポスターにも採用することとしました。ロゴマークの全道展開です。

●第3弾：ロゴマーク全国進出へ

道内の海上保安部においても着実にロゴマークの認知度が認められてきており、また、各地での評判も良かったことから、「もしやこれは全国展開が出来ないか?」と思い、本庁での投稿サイトを通じてロゴマーク作成の経緯や使用例について紹介し、さらにバージョンアップさせたロゴマークの全国展開を本庁に打診したところ、本庁交通部企画課より「灯台記念日用のロゴマークとして採用したい」旨の連絡を頂き、とうとう本庁公認のロゴマークとして認定されることとなりました。

各管区の皆さんも、今年以降の全国各地で行われる灯台記念日には、是非本庁公認のロゴマークをポスター等にご自由に使用して下さい。

●第4弾：灯台記念日150周年へ向けて

来年の灯台記念日150周年に向けて、第一管区では既に動き始めています。本庁公認となったこのロゴ

マークを灯台記念日以外で、また、一般の方々にもアピールする機会はないかと第一管区交通部内でアイデアを練っていたところ、「一般の方々と触れ合う機会が多い海難防止活動の時を利用しては」という意見が出されました。

小樽や札幌周辺でたくさんの方が集まる大きなイベントはないかというところを探していたところ、平成29年7月23日(日)に札幌ドームにおいて42・195キロメートルを1チーム10名がリレー形式で襷をつなぎながら完走を目指すというリレーマラソンのイベントが行われ、1万人以上が集まるということを知り、早速、第一管区交通部職員と小樽海上保安部交通課職員合同による「TEAM交通部」を編成し、参加することとなりました。

ここで、いかに灯台記念日150周年をアピールするかなのですが、折角チームを作ったので「オリジナルのTシャツを作ってみてはどうか?」ということになり、オリジナルTシャツに灯台記念日オリジナルのロゴマークを入れることにしました。しかも、来年のメインイベントに合わせた150周年記念バージョンにて作成し、チーム10名が着用して走ることにしました。

●「42・195キロメートル」について

42・195キロメートルをチームで襷をつなぎながら完走を目指すリレーマラソンは、全国の各地でも行われている有名なイベントであり、北海道では札幌ドームで行われます。



写真-5 胸に150周年ロゴマーク、背中には第一管区をイメージしたデザイン

ルールは、札幌ドーム内及びその周辺に設けられた1周2キロメートルのコースを、1チーム10名の選手で、リレー形式で走ります。1人は1周2キロメートルを2回走ることとなります。

なかなか入ることの出来ない札幌ドームのグラウンドを走ることが出来るとあり、このイベントには札幌市内をはじめ、小樽などの周辺地域を含めた道内各地から毎年1000チーム以上がエントリーをする人気のイベントです。



写真-6 札幌ドーム内の様子



写真-7 オリジナルTシャツとライフジャケットを着て海難防止を呼びかけ(後方は札幌ドーム)



写真-8 オリジナルTシャツを着て、選手ベンチ前にて記念撮影

●最後に

各自が走る際にはオリジナルTシャツを着用し、海難防止を合わせて呼びかけました。

作成したオリジナルTシャツは、リレーマラソンに参加した選手だけでなく、第一管区交通部職員も一緒に購入しており、これから来年に向けて行われる色々なイベントの機会をとらえて着用し、灯台記念日150周年を積極的にアピールしていくことにします。

札幌ドームリレーマラソンの開催日が7月23日(日)と、第一管区における「夏季安全推進活動期間(7/1〜8/31)」と「海の事故ゼロキャンペーン期間(7/16〜7/31)」とも重なっていたこともあり、リレーマラソン参加者は

来島海峡海上交通センターと相の谷古墳

悠久なる時をつなぐ今治の海運ランドマーク

来島海峡海上交通センター次長 水澤正彦

1 はじめに

当センターの敷地直下には古墳がありました。また、センターがある伊賀山丘陵周辺にも古墳が点在しています。位置関係は図のとおりであり、これらを総称して「相の谷古墳」といいます。

古墳と当センターとは、中々関連するものが無いように思えるところです。当初私としても、平成8年から10年に第六管区海上保安本部灯台部監理課に勤務していた頃、当時は信号施設課の皆さんが来島海峡海上交通センター建設に最大の力を降り注いで取組んでいる最中で「建設を行うにも古墳があるため工事を一時中断せざるを得ず発掘調査を行った。教育委員会には勝てん」と漏らしていたことを思い出す程度でした。

このことから、私は当センターに赴任して以来、古墳の存在は認識があったものの、当庁にとって古墳は



図-1 位置図

工事の進捗を阻害する。厄介者。だつたとしか考えていませんでした。

ところが、あるきっかけを機に古墳は当センターのご先祖様だつたという思いに至ります。

そして、今年の海の日に、例年実施している当センター一般公開にあわせ、「しまなみ海道周辺を守り育てる会」の協賛により相の谷古墳の現地説明会を開催することになりました。

2 「しまなみ海道周辺を守り育てる会」との出会い

新緑が薫る本年5月のある日、当センターの門至近の雑木林で、『相の谷古墳』の保全活動を行っている「しまなみ海道周辺を守り育てる会」の皆様が汗を流して作業をしていました。

同会は、地元の歴史・文化遺産の掘起しや保護活動を行うボランティア団体で、今回は『相の谷古墳』の見学ルートの確保や古墳石棺の保護を行うべく、あたり構わず生えてくるタケノコを伐採（駆除）し、それをメンマの材料としてラーメン店に卸し、会の活動費に充てているとのこと（実に涙ぐましい努力）。

同会長は、作業中に当センター敷地内に車を置かせ

てもらうため、作業開始前と終了後に必ずセンターに足を運んでくださいます。

会長に話を聞くと、

○ 『相の谷古墳』は愛媛県下最大の前方後円墳（全長81メートル）でありながら、昭和41年度の発掘調査以降、放置状態にある。

○ 地元が誇る古墳を後世にも伝えていきたい。

○ また古墳は、当時から、来島海峡を航海する者にとっても重要なランドマークとしての意味を持っていた。

○ 明治時代からは、付近に灯台が建てられ、潮流信号所になり、そして今は来島海峡海上交通センターへと、変遷してきた。

私の頭に浮かんできた言葉は：

《悠久なる時をつなぐ今治の海運ランドマーク》

そして、次には：

『相の谷古墳』は当センターのご先祖様だつたのだ！

3 ランドマークの変遷

しまなみ海道周辺を守り育てる会の会長の話からはじまり、その後歴史研究関係者からいただいた資料な



写真① 西側から見た「相の谷1号墳」(昭和40年頃)
左側が前方部、右側が後円部



写真② 1号墳から来島海峡を望む(昭和40年頃)
(白い建物は旧大浜潮流信号所)

どから、私なりに当センター(伊賀山丘陵)のランドマークとしての歴史を次のように整理してみました。

(1) 相の谷古墳(古墳時代(4世紀))

愛媛県内には、多数の古墳が散在しています。

そして、これら古墳の多くは瀬戸内海を見渡せる高台にあり、海から見る事ができる古墳は、航海者・交易者にとって灯台であり、様々な交易や生業の場の

道標であったと、地元の歴史研究家は記述しています。

相の谷古墳は、海運都市今治の、そして来島海峡を航行する者にとって重要な目印であったようです。

(2) 小湊城(戦国時代)

戦国時代には「村上海賊(村上水軍)」が来島海峡周辺を支配していました。

村上海賊は、能島・来島・因島の三家からなり、そのうちの来島村上氏の城下町であった大浜地区(当センターの麓付近)に「小湊城」がありました。

城と言っても小高い丘にちょっとしたやぐら程度だったようですが、ここでは戦国時代から江戸時代末期にかけて来島海峡や今治平野北岸の港を管制する重要な城郭でした。

話は逸れますが、「海賊」と聞けば理不尽に船を襲い金品を略奪する無法者をイメージされるところですが、村上海賊は、瀬戸内海の水先案内、海上警固、海上運輸など、海の安全や交易・流通を担う重要な役割

を果たしてしました。

海の安全を守るといった観点からすれば、もしかしたら我々も来島海峡を守る海賊なのかもしれません。

(3) 大浜灯台（明治35年～昭和38年）

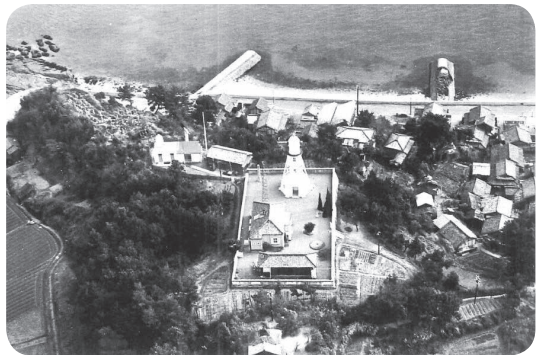
備後灘から安芸灘を結ぶ航路としては本州側を通る航路がメインとなり、明治27年に百貫島や大下島へ、いわゆる「布刈（めかり）瀬戸八灯台」が点灯しまし



写真③ 小湊城跡（左側の丘上。右奥に当センター）



写真④ 小湊城跡（7月15日に狼煙リレーが行われた）

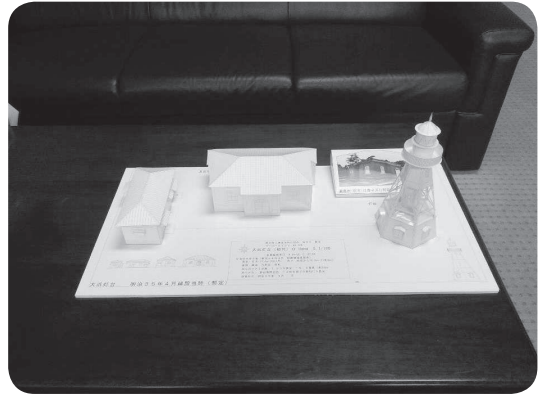


写真⑤ 旧大浜灯台（昭和34年頃）
中央左に潮流信号所（昭和29年業務開始）

た。それに続き来島海峡には、中渡島灯台（明治33年）、大浜灯台（明治35年）、コノ瀬灯標（同）が点灯しました。

大浜灯台は現存していませんが、後述の潮流信号所を経て現在はDGPS局となっています。今でも付近のバス停が「灯台下」として名を残しています。

(4) 大浜潮流信号所（昭和38年〜平成24年）
腕木式・灯火式の潮流信号所としては、大浜灯台に併設して運用していましたが、昭和38年に大浜灯台を廃止し、その跡地に90センチメートルビーコンにより赤と緑の転換式フィルターを備えた大浜潮流信号所にリニューアルしました。
潮流信号と灯台の両方の役目を担い、来島海峡東口を明示しました。



写真⑥ 旧大浜灯台ペーパークラフト
（一般公開時に展示）



写真⑦ ビーコン方式の潮流信号所
（写真は旧津島潮流信号所）

この潮流信号所も、平成24年に来島海峡海上交通センターの電光表示盤を潮流信号用に改修したことにより撤去されました。

このように、当センターは海上の交通整理としての本来の役割のほか、古墳をはじめ、灯台や潮流信号所が果たしてきた海運ランドマークとしての使命をしっかりと引き継いできているのです。

4 当センター一般公開と相の谷古墳現地説明会のコラボ

話は戻り、「しまなみ海道周辺を守り育てる会」会長との話合いで、当方から毎年7月の海の日に一般公開しているのので、当日に【相の谷古墳現地説明会】を同時開催できないかと打診したところ、地元の地域史研究家の先生を講師として招き全面協力すると回答を



写真⑧ 現在の大浜潮流信号所
(当センターに併設)

頂き、コラボ開催実現の運びとなりました。

会長曰く、歴史遺産の保全に対し、市や県は予算上の縛りもあり消極的であるところ、今回のコラボは大きな起爆剤になると考えられており、同会の名前の「守り」から「育てる」への岐路に立ったと、大変な喜びようでした。(当方もマンネリ化した一般公開の行事に一石を投じられることとなり大変喜んでいきます。)

当センターとしては、学生募集関係や灯台の写真パネル等を展示する2階会議室に古墳関係の資料も展示することで、早速資料集めに取り掛かることにしました。

資料集めには、前述の〳〵地域の地域史研究家の先生



写真⑨ 崖の上に現れた相の谷1号墳

ひめの古墳探訪」という図録をいただきました。ON氏に古墳発掘調査時の写真等をリストアップしてもらい、センターでの展示用パネルを作成しました。

5 古墳の発見と発掘調査

話は遡りますが、古墳発見は、この話から始まりません(ここでも海保つながりがありました)。

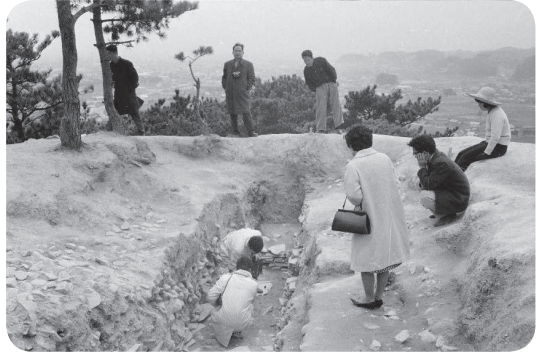
昭和40年に、今治海上保安部の宿舎となる「相の谷

(以下「ON氏」と表記。)から沢山のアドバイスをいただきました。

主だった資料は愛媛県西予市にある愛媛県歴史文化博物館にある(発掘調査時の写真、出土品の所蔵)とのことで、同館に連絡をとり、沢山の写真リストと同一博物館発行の「え



写真⑬ 全長7.1メートルの竪穴式石槨



写真⑩ 発掘調査の状況



写真⑪ 出土した銅鏡（副葬品）



写真⑫ 出土した副葬品

宿舎」造成に伴い、伊賀山丘陵の一部が削られること
 になります。その時の様子を古墳発見者の正岡睦夫氏
 は「私が学生の頃、松山に行くためにJR予讃線に乗
 って海側の丘陵を見ていたところ、土取り工事のため
 に広く樹木が伐採されていて、大型前方後円墳の側面
 が見えた」と語っています。

これが愛媛県下最大の前方後円墳「相の谷古墳」1
 号墳（全長81メートル）です。



写真⑯ 出土品



写真⑭ 相の谷2号墳全景（53メートル）



写真⑮ センター建設予定地の発掘調査

6 いよいよ一般公開

今年は特に相の谷古墳の現地説明会と同時開催することを目玉にして、事前の広報（ポスター作成・掲示、今治市報への掲載、記者クラブへの投込み）は着実に、いよいよ海の目を迎えることになりました。

当センター内の2階展示室には、従来の海上保安業務紹介、学生募集（特に管制課程）、全国の主要灯台

相の谷1号墳は昭和41年度に発掘調査が行われ、副葬品としての銅鏡などが出土しました。種々の事情から、相の谷2号墳を含め全ての発掘調査は未だなされていないとのことです。

そして、当センター建設計画が具体化した平成6年には、建設予定地にも古墳があるとして、第六管区海上保安本部発注・財団法人愛媛県埋蔵文化財調査センター請負により「相の谷古墳群杉谷支群」の発掘調査が行われました。敷地内には5基の円墳が確認され、人骨や鉄器などが出土しています。



写真⑰ 相の谷古墳コーナー



写真⑱ 古墳コーナーのメインパネル

写真等に加え、古墳関係パネルが新たに5面加わりました。

広報とコラボイベントの甲斐あってか、来場者は294名と、昨年実績より若干の増加でした（本当はもっと来てほしかった）。

相の谷古墳の現地説明会はというと：

午前と午後の2回（各30分）実施したところ、それぞれ約50名、計100余名の見学者があり、こちらを

目当てにした来場者も多かったように思います。

炎天下にもかかわらず、沢山の方々

興味を持たれていました。当センターでは看板の作成と虫除けスプレーを用意（蚊が多く効果観面でした。）し、次長の発声に続き、いよいよON氏による現地説



写真⑲ 相の谷古墳入口（写真左下）



明会です。

見学者の中には、こんな大きな古墳がここに存在していたことを初めて知った方もおり、興味深く先生の説明に耳を傾けていました。

地元ケーブルテレビでは、古墳をメインとした30分番組を作成し、1週間連続放映されました。

7 おわりに

今回の現地説明会とのコラボは、実はプレ開催との



写真⑳ 古墳入口に集まった見学者



写真㉑ 2号墳の説明中



写真㉒ 1号墳の説明
(中央のくぼんだ所が竪穴式石槨跡)

位置づけにしています。

来年は、当センター運用開始20周年となります。

「しまなみ海道周辺を守り育てる会」会長との話合いで、最初からセンター20周年記念として古墳からの出土品(副葬品)をセンター内で展示(多くは愛媛県歴史文化博物館(愛媛県西予市)所蔵)するということ、出土遺物の里帰り〴〵を目論んでいます。

それにはまだ多くのハードル(貸出しが可能か否か)が控えており、今後会長やON氏とともに関係者(博

物館、県、市の協力が不可欠）との調整を図っていく
こととしています。

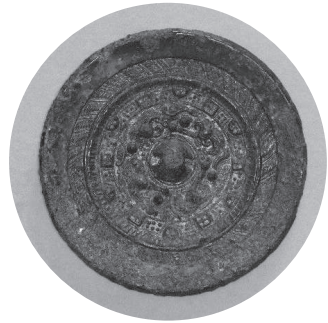
来場者の声…出土品の現物が見たいな〜に
応え

たい!!

※相の谷1号墳の発掘調査時の写真は愛媛県歴史文
化博物館提供



写真⑳ 出土品：禽獣画像鏡（中国製）



写真㉑ 出土品：獣紋鏡（国産）

= 今月の表紙 =

来島海峡海上交通センター（愛媛県今治市）

来島海峡の南東陸岸、標高55mの伊賀山丘陵に位置し、レーダーは局舎設置分と来島海峡大橋北側の津島に設置されている。

1日の通航隻数は約500隻。世界でも類を見ない潮流の向きで通航する水道が変わる「順中逆西」航法が定められており、管制官はこれに伴う航法指示を行うための「転流作業」が1日4回あり、細心の注意を払っている。

平成30年1月1日に運用開始20周年を迎える。

（撮影：広島航空基地）



明治の灯台の話(54)―

かつとしみさき

葛登支岬灯台(後篇)

灯台 研究生



究極の灯台レンズ

取り付けに1ヶ月以上を要した葛登支岬灯台の灯明器械は、回転装置は轉轆装置(複数のローラーでレンズ台を回転させる装置)、灯器は三重芯の石油灯器で、双方とも当時は特別なものではありませんでした。ただし、レンズだけは三等大型フレネルレンズの今までにはない特殊な構造のレンズでした。

このレンズから放たれる光は、冒頭の告示にあるとおり周期20秒の間に12秒点灯し8秒消灯する明暗光でした。明治17年(葛登支岬灯台点灯開始の前年)の航路標識便覧表(灯台表)を見ると、当時日本の光波標識52基は、不動灯45基、30秒或は10秒に一せん光のせん光灯が7基となっており、不動灯とせん光灯に完全に二分されています。葛登支岬灯台の明暗光は、これらとは異なる全く新しい灯台の光り方、日本最初の明

暗光でした。

平成の現在は、明暗光はLED灯器で簡単に作られますが、レンズと灯器のみを用いていた時代、明暗光を発する方法は、次の3種類に大別されていました。

- 1 不動レンズの中に灯器を置いて、灯器を点滅させる
- 2 不動レンズの中に灯器を置いて、灯器は連続点灯させ、灯器の周りを、遮蔽板を回転させる
- 3 明暗光用のレンズの中に灯器を置いて、灯器は連続点灯させ、レンズを回転させる

この時期の明暗光の多くは、1の方法が用いられていました。2の方法は、今では数が少なくなりました



写真-1 緑剛埼灯台のレンズの中で回転する遮蔽板

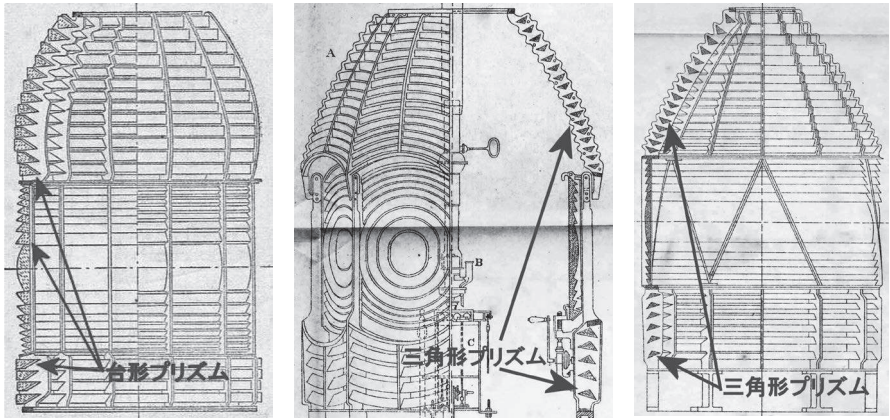


図-1 葛登支岬灯台レンズ 閃光レンズ (轉轆装置仕様) 不動レンズ
 (航路標識管理所第一年報付図及び灯台解説書「燈臺」の挿入図より)

が、江崎灯台や禄剛埼灯台など今もわずかに残されています。3の方法は、日本では葛登支岬灯台だけでした。葛登支岬灯台の三等大型フレネルレンズは、日本唯一の特殊な構造のフレネルレンズなのです。

フレネルレンズは、不動レンズとせん光レンズに大別されます。判別は、レンズの中帯に、目玉状の凸レンズがあるかないかです。葛登支岬灯台のレンズは、見かけ上は確かに不動レンズです。しかし、不動レンズはその名の通り、動かない(回転させない)レンズですが、葛登支岬灯台のレンズは、設置当初から回転していました。見た目は不動レンズですが、回転するという、常識破りのフレネルレンズです。

このレンズには、通常のフレネルレンズには見られない構造上大きな特徴が2つあります。まず1つは、図-2でも分かる通り、レンズ全体に膨らみがあることです。もう1つは、図-1で分かる通り、レンズのプリズムが台形であることです。通常フレネルレンズは、不動レンズもせん光レンズも同じく、中帯の凸レンズ以外は、すべて三角形のプリズムです。これは、フレネルレンズの最大の特徴でもあります。葛登支岬灯台のレンズは、その常識さえも超越した台形のプリズムです。この台形のプリズムとレンズの膨ら

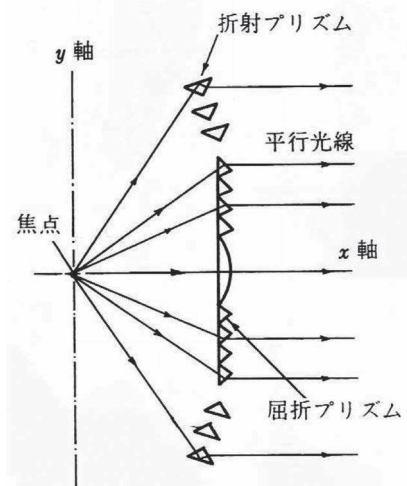


図-3 フレネルレンズの断面図

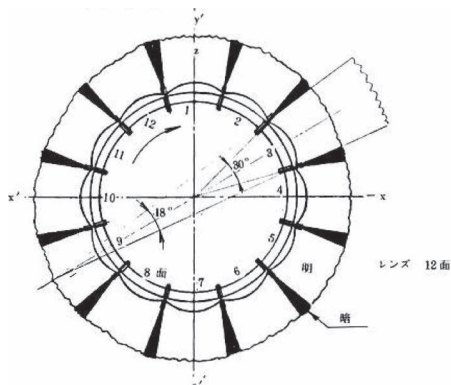


図-2 葛登支岬灯台のレンズ平面射光図

み、そして回転により明暗光を生み出しているのです。この仕組みについては、昭和61年発行の航路標識技術要報第25号にて、当時海上保安庁試験研究センターの藤原政文氏による「葛登支岬灯台用レンズに関する考察」の研究報告にまとめられています。(以下、解説や図については、同報告から引用した)

通常の三角形のプリズムから放射されるフレネルレンズの光は、図-3の折射プリズムまたは屈折プリズムという名称からも分かるとおり、プリズム内の光の屈折と反射により平行光線となって放射されます。

藤原氏の研究報告によれば、台形のプリズムも中帯は屈折、上帯及び下帯は屈折と反射により光を放射しています。図-4の上帯プリズムの断面図のとおり、焦点Fから出た光は、レンズの辺CEで屈折後、辺BCで全反射され、辺DEから平行光線となって出ていきます。

実際のプリズムの設置は、図-4のとおり水平ではなく勾配が段階的に付けられており、光は計算された入射角度でプリズムに進入し、平行光線で一様に放射されます。

そして、辺CE、BDを長くしているのは、DE面に膨らみをもたすためです。この膨らみが、明暗光の

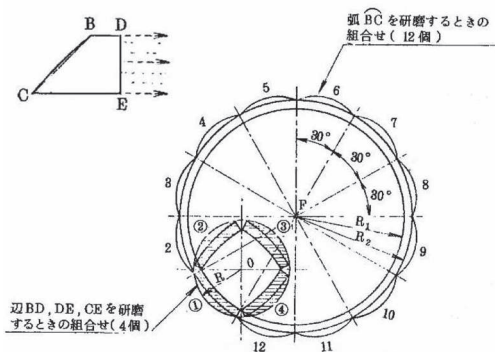


図-5 葛登支岬灯台のレンズプリズム研磨時の組み合わせ

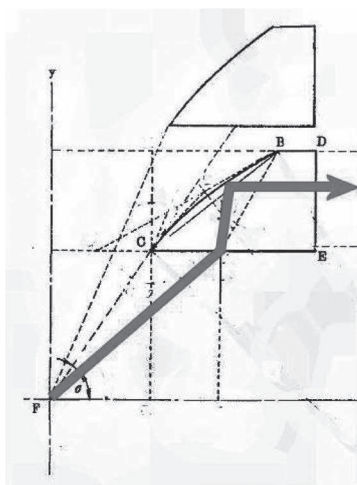


図-4 上帯プリズム(レンズ)断面図

灯質を作り出しています。その仕組みは、レンズを水平面で見ると明解です。図-2のとおり、面と面(膨らみと膨らみ)の継ぎ目で光の暗間(暗闇)が作られ、明暗光となっています。

このレンズは12面で構成され、灯質は明12秒、暗8秒(現在は明6秒、暗4秒)の明暗光であるため、レンズ一面当たりの利用水平角 θ は、

$$360 / 12 \parallel 30 \quad \theta \parallel 30^\circ$$

そして、レンズ通過後の明間の角度 Φ は、

$$\theta \times 12 / (12 + 8) \parallel 30 \times 12 / 20 \parallel 18^\circ$$

となります。

すなわち、焦点から発した水平角 30° の光を、レンズ通過後 18° の光と 12° の暗間となるよう光を絞り込むために、平面のレンズではなく、膨らみのある構造になっているとのことです。

また、プリズムの曲線部の計測及び押し型の採取結果から、図-5の台形プリズムの弧BCの研磨は12個を1リングとして組み合わせ、辺BD、DE、CEは4個を1リングとして組み合わせせて研磨されていたことが明らかにされています。藤原氏の研究報告は、この製作工程とレンズについて以下のとおり報告されています。

12個をーリングとして研磨する場合は、プリズム端部は隣接するプリズムと合わさった形となり、しかも外側からプリズムを固定してもずれることはないが、4個をーリングとした場合は、隣接するプリズムとの間に隙間が生じ、このままでは段差部がうまく研磨できないので、隙間の部分にはダミーを入れ、隙間をなくし連続的な円周として研磨したものと思われる。このように研磨面も多く、しかも工程上、中心をずらして各部分を組合せて研磨し、光学的にも精密さを必要とする作業は、正確な工作用治具の製作技術及び取り付け作業など、作業従事者の熟練性が高度に要求されたことと考えられる。

また研磨工程のみでなく、プリズムを組上げ、レンズとして機能させるための骨子等の加工技術や、プリズムの取り付け作業などにも同様に熟練性が要求されたことと考えられる。

このレンズが、一八八五年にフランスから輸入されたものであることを考えると、当時のフランスにおけるレンズの設計、製作に関する技術が、かなりの高水準にあったことをうかがい知ることができる。

(中略)

もし、仮にこのレンズのなかで傷のあるプリズムを

交換しようとした場合、前述したように1個のプリズムの製造のために12個を製造しなければならぬこととなり極めて不経済となる。

また、同様なプリズムを使用できるレンズは他になく、このレンズのために予備として延々と保管しておかなければならない状態となる。

そして、このレンズについては、製造、設計に複雑さを伴うわりには、その光力については同じような三等不動レンズの光力程度しか出ないこと、あるいは視認する距離によつては正しい灯質が認知できない（近くでは連成不動明暗光に見える。）欠点がある。また、修理による効果もあまり期待できないと思われる。

しかし、現存するレンズでこのレンズのような特殊な形をしているものは、我が国においてはまったく無く、貴重なレンズとして残しておく必要はあると考えられる。

明治18年の点灯開始時に官報に掲載されなかつたレンズ取り付け時の1ヶ月以上に及んだ現場の技術者達の苦労は、藤原氏のこのレンズに対する評価により時を超えて報告されたように思われます。

この報告書が書かれた今から約30年前、昭和の終り

頃にはまだレンズの研磨器が現役で稼働し、日本各地の灯台にはフレネルレンズが普通に使われていました。その当時から、貴重であると結論付けられた葛登支岬灯台のレンズは、現役のフレネルレンズが極わずかとなっている平成の現在、その価値はもう言うまでもありません。

今回、同じタイプのレンズが世界の灯台にも残されているか探しましたが、どうしても見つけることが出来ませんでした。このレンズは、明暗光を作るフレネルレンズの究極のレンズでした。大正3年発行の灯台解説書「燈臺」には、改良に改良を重ね到達した「完全二近キ理想的構造」と明記されています。しかし、レンズ製作の困難に加え、灯器の改良や遮蔽板の採用により、その後需要がなかったとも記されています。灯火が誤認する恐れがあることは、昭和初期の燈光にもすでに見られます。どうも、これらの事実や日本では当時量産されず、今では世界的にも希少価値が高いことが強く考えられます。

(補足・葛登支岬灯台のレンズについては、日本燈台史をはじめ藤原氏の研究報告書ほか多くの資料にフレネル式レンズと見られますが、今回の拙稿に同名称

を使わなかったのは次の理由からです。

最初にブレブネル式レンズと称しているのは、日本燈台史(昭和44年発行)の307頁にある次の記述です。

ブレブネルは一八八七年、数理に基づいて厚味を減じたレンズを發明した(ブレブネル式レンズはわが国では葛登支岬燈台に使用された)。

この記述の原書は、明治38年発刊の航路標識管理所第一年報の132頁の次の記述です。

一八八七年「ブレブネル」氏ハ数理ニ基キ厚ヲ減シタル透鏡ヲ發明セリ(葛登支岬燈臺ニ用ヒタルモノ)

ブレブネル氏が發明したレンズという記述から、日本燈台史ではブレブネル式レンズと置き換え、これが今日定着しているようです。ただし、葛登支岬灯台のレンズは、従来のフレネルレンズに比べても厚みを減じたものではなく、同レンズの發明年とされた1887年は、葛登支岬灯台点灯開始2年後の明治20年になることから、これらの記述は実状とは大きな矛盾を生

じています。

前記の灯台解説書「燈臺」には、葛登支岬灯台のレンズが図と共に解説されていますが、誰が発明したかは記されていません。同書には、各種レンズの説明に数多くの開発者の名前が記され、ブレブネル氏に関しては次の記述が見られます。

「ブレブネル」氏ハ連閃光ヲ作ルタメ、第六十一圖ノ如ク上帯及下帯ノ燈光ヲ同時ニ集合発射シ、之ガ光カヲハ中帯ヨリ発スル光束ト等シカラシメ、其角度ヲ八十度乃至十二度トナシテ、二連閃光ヲ発シ、後長時間ノ暗黒ヲ生ズル如キ構造ヲ工夫セリ。

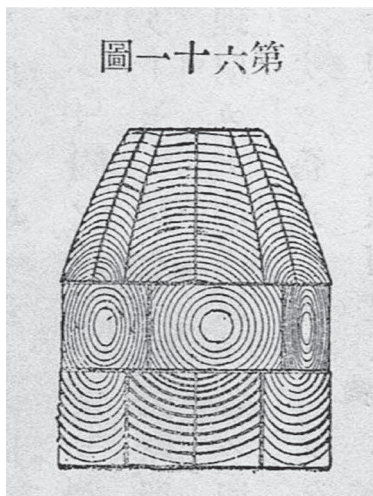


図-6 ブレブネル氏考案せん光レンズ (灯台解説書「燈臺」挿入図)

ブレブネル氏の名は、明暗光レンズではなくせん光レンズの発明者の1人として記載されていました。明暗光レンズ開発の説明の項には、ブレブネルの名はなく、スチーブンソン一族の名が記されています。また、フレネルレンズのバックプリズムをトーマス・スチーブンソンと共同開発した考案者として、ブレブナーの名でも紹介されています。

これら「燈臺」のレンズの説明は、前記のイギリスの灯台技師トーマス・スチーブンソンが、1880年に記した「LIGHTHOUSE CONSTRUCTION AND ILLUMINATION」から図とともに多く引用されています。同書には、ブレブネル氏の正式名ALAN BREBNERという名が見られます。同氏は、せん光レ

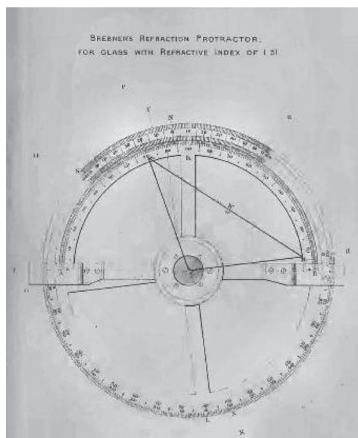


図-7 ブレブネル式屈折分度器 (直訳) (「灯台の建設と照明」挿入図)

レンズやバックプリズムの開発のみならず、レンズの設計を促進させた光学用分度器の発明者として大きく取り上げられています。また同書では、イギリスでも著名な岩礁灯台Dhu Heartach灯台の組石の指南者としても紹介され、レンズの開発にとどまらず建築にも深く携わっていた事実が見られます。イギリスの産業の歴史ガイドであるグレースガイド (Graces Guide) を見ると、Alan Brebner氏については次のように紹介されています。

一八二六年八月、英国エンジンバラに生誕。建築の知識や石工の経験を経て、灯台合資会社D&F



写真-2 Chickens rock 灯台 (上)



写真-3 Dhu Heartach 灯台 (下)

Stevenson (土木技師 (Civil Engineer)) に就任。鉄道工事や困難な灯台建設 (Whalsay & North Uist の仮設灯台) の常任技師を担当し、その後は河川改良、港湾、埠頭、灯台等の設計と工事に携わった。特にレンズの製図時間を半分に短縮した「屈折式分度器」の発明、パラフィンを光源とする強力な灯火やいくつもの新しい灯台の装置を考案した。

日本とニュージーランドの灯台の設置計画にも参与し、またChickens rock & Dhu Heartachの石造灯台の建設には特別な責任者として工事に携わった。

彼は自分の業績を記すことはほとんどなかったが、書籍「港湾」、「運河と河川の工学」、「灯台建設と照明」



写真-4 アラン・ブレブネルの肖像 (同氏の墓碑の写真より)

の多くの章に貴重な助言を与えた。一八八七年七月にロイヤルスコティッシュアースで読まれた「現代の港湾建設」、の論文に関する彼の十分な知識と経験に対して彼にメダルが授与された。

一八九〇年三月、彼は亡くなるまで、D&T Stevenson社の土木技師として生涯を終えた。

葛登支岬灯台にある明暗光レンズをブレブネル氏が発明したという事実は、本国イギリスの資料でも確認することはできませんでした。しかし、同時にレンズの開発のみならず、灯器や建築など多方面の灯台事業に生涯を捧げた「アラン・ブレブネル」という灯台技師が、日本の灯台設置計画にも関与していたという事実が確認できました。日本の灯台建設は、ブラントンの計画に基づき実行されたとされていますが、実際は常に本国イギリスのスチーブンソン兄弟からの指示を仰いでいたことはブラントン自身が述べており、その陰にはアラン・ブレブネルのような優秀な灯台技師がいたことも記録されるべきだと思われます。

葛登支岬灯台が点灯開始した明治18年、燈台局長に就任した藤倉見達は、ブレブネル氏と深い関係にありました。藤倉氏は、明治5年にブラントンの一時帰国

に同行し、灯台の技術研究のためイギリスへ留学しています。燈光昭和9年3月号に掲載の「藤倉名誉会員訪問記」には、次の藤倉氏の回顧談が見られます。

「英国では技術家でステヴンソンのパートナーであるBrebner氏宅に寄留しエジンバラ大学へ通学したり、ステヴンソン氏の處へも通って勉学した。」

藤倉氏はイギリスの留学先でブレブネル氏から直接指導援助を受け、灯台の研究に努めていたのです。日本の灯台に技術革新が試された鞍埴灯台、和田岬灯台、宗谷岬灯台、そして葛登支岬灯台は、すべて藤倉氏が燈台局長に就任する時期の灯台でした。燈台局長就任から2年後の明治20(1887)年に藤倉氏は、イギリス土木学会会員 (AMICE) に選出されています。彼の推薦文を記したのは、アラン・ブレブネルでした。その推薦文の中で彼は葛登支岬灯台のことも記していました。

彼は日本政府に選ばれた技術者の研修生として大英帝国に派遣され、専門家としての教育のため、エジンバラのD&Tステイブンソン社にてトレーニングを

受けた。また、同社の研修期間中、エジンバラ大学にて、工学技術、化学、数学を学んだ。それは一八七二〜一八七四年の三年間であった。一八七五年、彼は日本政府に召喚され帰国し、横浜の燈台局の役職に就いた。彼の力量を以って、宗谷岬、函館（葛登支岬）、祿剛崎、鞍崎に、灯台を建設し装置を設置した。彼は現在、日本政府機関の燈台局の局長を務めている。就任は一八八五年である。

推薦者アラン・ブレブネル

イギリスの土木学会は、日本の灯台に於ける藤倉氏の功績を認めたのです。当時イギリスは、「ユニオン・ジャックの翻るところに太陽が没することはない」といわれた世界最強の国でした。また、ダーウインの種の起源、ジエームズマックスウエルの電磁場の研究（兩人ともエジンバラ大学出身）、ロンドンの第1回万国博覧会の開催、大英博物館の大規模な拡張など、教育や文化面も最盛期を迎えていました。前記のとおり、フランス製の葛登支岬灯台のレンズが実際はイギリスから輸入されていたり、灯台局長がイギリスの土木学会会員に選出されるなど、日本の灯台はブラントン帰国から十数年後も、当時世界最強のイギリスと強い絆

で結ばれていたようです。

実は今回の調査の中で、ブレブネルと葛登支岬灯台を結びつける当時の記録は、唯一この推薦文しか確認できませんでした。しかし、以上の事実からアラン・ブレブネルは、葛登支岬灯台点灯の時代、日本の灯台事業に関係していたことは明らかになりました。もしかすると葛登支岬灯台のレンズにも本当に彼が関与していたのかもしれませんが。）

現存する霧鐘

葛登支岬灯台には、点灯開始から7年後の明治25年に霧鐘が設置されています。霧鐘については、前記の灯台解説書「燈臺」に次のように見られます。

霧鐘ハ、霧信号トシテ古ヨリ各国多ク之ヲ用ヒ、航海者ニ至大ノ利便ヲ与ヘタリ。英国ニ於テハ、一八一年初メテ「ベルロック」燈臺ニ之ヲ用ヒ、回転器械ニヨリ打鐘装置ヲ施セリ。

日本の最初の霧鐘は、明治10（1877）年11月20日に尻屋埼灯台に設置されています。明治期、日本には7基の霧鐘が、次のとおり各地の灯台に設置されて

いました。

7	計羅武威岬灯台	明治25年5月
6	葛登支岬灯台	明治25年4月
5	宗谷岬灯台	明治18年9月
4	本牧灯船	明治15年4月
3	函館灯船	明治11年6月
2	納沙布岬灯台	明治10年11月
1	尻屋埼灯台	運用開始年月
	設置場所	

ほとんどの霧鐘は、灯台または灯船本体に直接取り付けられていましたが、葛登支岬灯台だけは立派な霧鐘台に取り付けられていました。その全容は、運用開始時の告示に次のとおり見られます。

逋信省告示第九十四号

今般北海道渡島國上磯郡葛登支岬燈臺ヨリ西方へ距ルコト五間五尺（約十m）ノ處ニ建設シタル臺上ニ霧鐘ヲ設置シ明治二十五年四月二十日以後霧雪或ハ冥濛タル天候ニハ一分時間ニ六回ヅツノ割合ヲ以テ打鳴ス



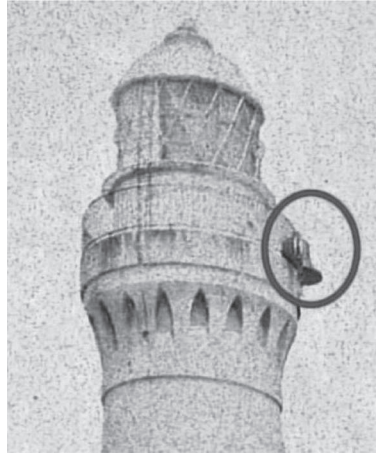
写真-5 葛登支岬灯台の霧鐘台（左）
（燈光会所蔵写真より）

但該霧鐘臺ハ木造四角形ニシテ白色ニ塗り基礎ヨリ頂上マデ高さ二丈七尺（約八・二m）ナリ

明治二十五年四月十五日逋信大臣
伯爵後藤象二郎

この霧鐘台の設置は、過去の苦い教訓から得られたものでした。葛登支岬灯台の霧鐘は、実は尻屋埼灯台に取り付けられた日本最初の霧鐘の再利用でした。その事実は、逋信省の明治25年度の報告となる逋信省第7年報の航路標識建築費の報告の中で明記されています。尻屋埼灯台では、灯台の踊り場（外廊）に取り付けて使用していましたが、打ち鳴らされる霧鐘の激震が、レンガ造の灯台本体や機械に損傷を負わせ、わずか1年余りで使用を停止していました。（詳細は拙稿「明治の灯台話(3) 尻屋埼の霧鐘」を参照）

この霧鐘の再使用に当たり、過去の失敗を生かし、



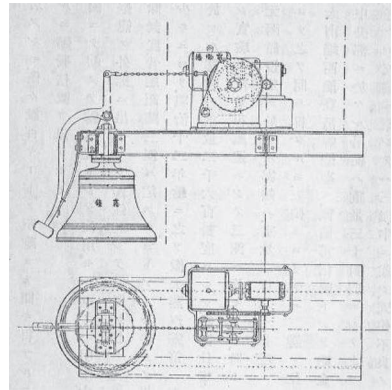
写真－6 尻屋埼灯台の霧鐘（丸印）
（燈光会所蔵写真より）

併設の灯台と見誤るくらい大きな霧鐘台が葛登支岬灯台に建設されたのです。

葛登支岬灯台の霧鐘について、「燈臺」の霧鐘の解説の中では次のとおり記されています。

渡島國葛登支岬燈臺ニ於ケル霧鐘ハ、重量ニ千六百封度ニシテ、時計仕掛ニヨリ五十吹封度ノカニテ打鳴シ、実験ノ結果和風逆ニシテ三哩ニ達セシモ、時トシテハ一哩ニ及ハサルコトアリ。

時計仕掛の打鳴装置は今回確認できませんでしたが、同書に掲載の電動式の打鳴装置の図から、分銅の



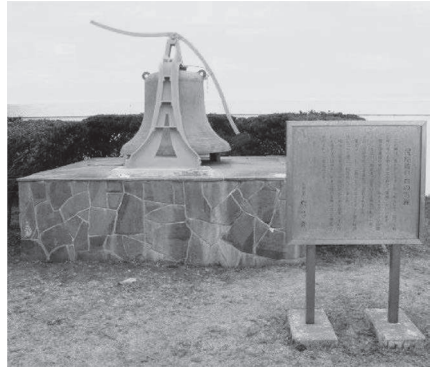
図－8 電動式の霧鐘打鳴装置

に比べ短く、天候条件により効果が極端に落ちるため、計羅武威岬灯台を最後に灯台には設置されなくなり、その後、小型のものが浮標や灯標などに取り付けられていきました。

灯台に設置された霧鐘が、その後霧笛に代えられていく中、葛登支岬灯台の霧鐘は、昭和12年まで半世紀にわたり運用されました。明治、大正、昭和と移行行く激動の時代を、北海道の玄関口に漂う霧の中で、行く手を指し示す希望の鐘の如く鳴り続けていたので。戦後、取り外されたこの霧鐘は、各地の資料館や博覧会等で展示された後、昭和61年から銚子の犬吠埼灯台構内にて保存展示されています。展示を紹介する

巻揚げが動力源と考えられる葛登支岬灯台の打鳴装置が、容易に想像できません。

霧鐘は、「燈臺」の解説にあるとおり、音が届く距離は霧笛



写真－7 犬吠埼灯台構内に展示の霧鐘
(平成26年12月撮影)

として明治10年の尻屋埼灯台に始まり、葛登支岬灯台で半世紀を経て役目を終えた後、戦時下の金属抛出も免れ、その後各地を渡り歩いた過程を振り返ると、今日現存することが奇跡のように感じられます。

現在、犬吠埼灯台構内には、灯台をはじめ登録文化財に指定された灯台の文化遺産が数多く見られます。その片隅で、葛登支岬灯台を思うかの如く、ひっそりと佇む霧鐘は、華々しい経歴はなく、目立つ存在でもなく、何の指定もありませんが、犬吠埼灯台構内の灯台の文化遺産に劣らない、日本の灯台の宝だと思われ

葛登支岬灯台を訪ねて

昭和39年4月号の燈光記事「A君への便り」には、戦後間もない頃の葛登支岬灯台の様子が次のとおり記されています。

葛登支岬燈台と言えば道南でも気候はよく、仕事は暇で、天気の良い日は子供と共に構内の芝園にゴザを敷き、半日も坐り込んで話をしたり、全く絵のような風景と、温かい人情の生活でした。

平成25年の夏、この燈光記事を敢えて胸に抱き、葛登支岬灯台を訪れました。休日にも関わらず、函館海上保安部交通課の方が函館から出向いていただき、灯台の中まで見学させていただきました。灯台下の国道は車が行き交い、官舎も霧鐘台跡も分からない程の夏草が生い茂る葛登支岬灯台は、ゴザを敷いてのんびりできる絵のような風景とは一変してしまいました。それは十分に予期していましたが、予想を覆したのはレンズの凄さでした。その日の日記には、「とにかくすごい、これはすごい、このレンズは人を魅きつける風格がある、予想以上の大きさ、迫力、明治の息吹き、博物館

に飾っておくような代物しろもの、レンズを見て感動したのはフランスの灯台資料館以来」と書きなぐられ、今もその日の衝撃が甦よみがえってきます。

日本の灯台は、初代観音埼灯台の起工から来年で150年となります。近年その歴史が再び注目され始め、各地の灯台や付属施設が次々と文化財等に指定され、観光資源や地域の拠点として脚光を浴び始めています。しかし、歴史ある灯台のレンズや付属装置などは、この10年だけでもLED化や機器の換装により、多くが処分されていきました。榎野埼灯台のように、撤去した機器も機械遺産として次世代に残そうとする動きも見られましたが、この一例だけに留まっています。

勿論、効率や経済性を以って、灯台を運用していくことに異論はありません。時代遅れの間がかかる正確に動作しない機械では、一番大事な航路標識としての標識機能が果たせません。しかし、標識機能だけの道路標識とは大きな違いがあります。航路標識には無視できない社会的価値があることです。地域のシンボルや、人々の思いが寄せられていること、そして歴史があることです。これらはみな簡単に得られるものではありません。そして、一度なくしてしまうと、容易



写真-8 葛登支岬灯台のフレネルレンズ

に取り戻すことは出来ないものばかりです。ただし、その歴史とともに、灯台の古い姿が新しく変わっていくのも必然なのかもしれません。

それら消えゆく灯台の機械が歩んできた過程や知られざる事実を拙稿を通して触れ、愚生が受けた感動や、このもどかしく切ない思いを、少しでも共有できれば幸いに存じます。

(六元)

平成25年の夏、葛登支岬灯台を案内していただいた函館海上保安部交通課に対しましては、改めてこの場を借りてお礼を申し上げます。

航路標識と氣象觀測 (その3)

普通會員 門田雅康

4 船舶氣象通報箇所等の整備拡充

(1) 通報時刻の変更

昭和26年5月15日には船舶氣象通報取扱規程を改正し、鯉ヶ埼、金華山、野島埼、石廊埼が追加され、金華山が11分から13分まで、鯉ヶ埼が13分から15分まで、石廊埼が23分から25分まで、野島埼が25分から27分まで通報を行うこととした。

また、昭和26年9月20日からは、大間埼の通報時刻を毎時25分から27分までに、龍飛埼を毎時32分から34分までに、松前を偶数時の34分から36分までに変更し、暴風の定義中大間埼及び龍飛埼においては、風速10メートル以上に改めた。

(2) 使用周波数の変更

従来の測位業務用の周波数375KCは国際電気通信条約の改正により410KCに変更になることから、郵政省と使用周波数の新規割当について交渉

するとともに、昭和28年1月4日からは、通報用の周波数を暫定的に410KCに変更した。正式には、昭和28年3月9日に船舶氣象通報規程を改正し、1月4日に逆上つて410KCへの変更を適用している。

(3) 正式業務としての開始

このように船舶氣象通報については、中央氣象台及び通信省電波局との折衝により、昭和24年6月から襟裳岬、松前、龍飛埼、大間埼、尻屋埼において船舶氣象通報として航路標識付近における氣象、海象の状況を放送する業務を無線電信により開始し、昭和26年5月には鯉ヶ埼、金華山、野島埼及び石廊埼で、昭和26年9月には恵山岬において業務を開始した。

一方、昭和26年6月には氣象通報に関する「船舶氣象通報取扱規程」を制定し、正式の業務として運用を開始した。

しかしながら、通報用の周波数の割当が正式になかったことから、当庁限りで行っていたが、郵政省（通信省電波局）と折衝の結果、船舶気象通報用の専用周波数を確保できたことから、従来の海上保安庁達（昭和24年6月17日 海上保安庁達第115号）として部内限りの措置であった規程を改正し、船舶気象通報規程（昭和29年1月21日 海上保安庁達第1号）とし、正式の業務として拡充を行った。

船舶気象通報規程

（目的）

第1条 この規程は、航路標識の付近の気象及び海上の状況を、航路標識から無線電信又は無線電話により船舶に通報することによって、船舶の航行の安全を確保し、あわせて運航能率の増進に資することを目的とする。

（通報事項）

第2条 通報事項は、航路標識において観測した左の各号の事項とする

- 1 観測時刻 24時間制（日本標準時）
- 2 風 向 16方位
- 3 風 速 1秒間メートル

4 天 気 昭和28年2月運輸省告示第58号に定める中央気象台天気種類表による。

5 視 界 メートル
6 風 浪 昭和28年2月運輸省告示第58号に定める中央気象台風浪種類表による。

7 うねり 昭和28年2月運輸省告示第58号に定める中央気象台うねり階級表による。

8 流水の状況

2 気象通報は、前項に掲げる事項を同項に掲げる順序により、符号又は略号を用いない和文をもって2回くり返して行うものとする。

（通報箇所、呼出符号等）

第3条 気象通報を行う航路標識は、別表のとおりとし、その通報に使用する呼出符号又は呼出名称、電波の型式、空中線電力、周波数、通報時刻その他必要な事項は、別に告示するところによる。

（業務の順位）

第4条 気象通報は、その通報時刻に方位の測定又

は標識電波の発射を依頼されたときは、その依頼を受けた業務を実施した後、他の航路標識における気象通報に支障を与えない時刻に行うものとする。

別表

襟裳岬無線方位信号所 恵山岬無線方位信号所
 松 前無線方位信号所 龍飛埼無線方位信号所
 大間埼無線方位信号所 尻屋埼無線方位信号所
 鉾ヶ埼無線方位信号所 金華山無線方位信号所
 野島埼無線方位信号所 石室埼無線方位信号所

なお、第4条の業務の順位について、昭和31年5月1日から同規程を削除し、船舶気象通報は定時発射となっている。

海上保安庁告示第4号（昭和29年1月30日）

昭和29年2月1日から、船舶気象通報を実施する次の航路標識で使用する呼出符号その他必要な事項は下記のとおりとする。

襟裳岬無線方位信号所	航路標識名	呼出符号	電波の型式	空中線電力	周波数	通報時刻
		JLM	A2	150W	444KC	5時～7時

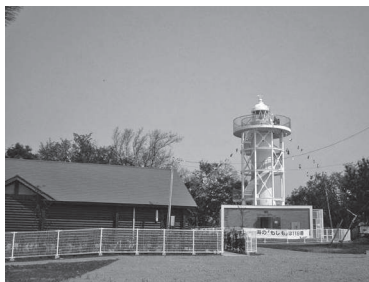
航路標識名	呼出符号	電波の型式	空中線電力	周波数	通報時刻
恵山岬無線方位信号所	JLF	A2	150W	444KC	23時～25時
松 前無線方位信号所	JLK	〃	〃	〃	34時～36時
龍飛埼無線方位信号所	JLL	〃	〃	〃	32時～34時
大間埼無線方位信号所	JLG	〃	100W	〃	25時～27時
尻屋埼無線方位信号所	JLD	〃	150W	〃	3時～5時
鉾ヶ埼無線方位信号所	JLE	〃	〃	〃	13時～15時
金華山無線方位信号所	JLC	〃	〃	〃	11時～13時
野島埼無線方位信号所	JLA	〃	〃	〃	25時～27時
石室埼無線方位信号所	JLJ	〃	〃	〃	23時～25時

※（KCからkHzへの変更は昭和47年7月1日付）

その後、昭和29年11月1日からは、大間埼では毎時の30分から32分までに、石室埼では毎時の27分から29分に通報時刻を変更するとともに、潮岬において、JLB-5 150W 478KCで毎時の13分から15分まで通報を開始し、昭和32年1月1日から積丹岬、

霧多布で中波の無線電信による通報を開始したが、霧多布は利用者がいないことから昭和38年7月1日に廃止した。

のぼれる灯台 introduction



今月は…

★ 初島灯台 ★

初島は、伊豆半島東部相模湾海上に浮かぶ静岡県唯一の有人島で、首都圏から一番近い離島です。現在初島灯台が建っている付近は、地質学的な調査によると2万年ほど前に海上に姿を現したと言われているようです。島に

伝わる幾つかの伝説のうち、島づくりの伝説というのがあります。これによると、伊豆の海へ着いた王子は神々にこの海の中へ10の国を作れと命じ、日夜島作りのために海中を焼き始めたそうです。天地は鳴動しさまざまの有様で、沿岸に近い所にまず焼きだされた島が小さいながらも美事なものであり、これを初島と名付けたということです。そして、地元の強い要望を受け、相模灘を航海する船舶の安全を守るために昭和34年3月25日点灯されました。灯台の光り方は、せん互光という光り方で赤と緑を互いちがいに出す珍しい光り方をします。そして、資料展示館は島内の風景に合わせ燈光会では初のログハウス（丸太を積み重ねた壁によって構成される建物）の造りとなっています。また、平成19年の参観開始に伴い安全面を考え螺旋階段を外側に設置し上りは内階段、下りは外階段と分けて通行するようになっており、灯台からの眺めは360度相模湾を見渡せ、対岸の熱海市の後ろには富士山を見ることもできます。秋の涼しい季節に珍しい造りの初島灯台へぜひ訪れて見てはいかがでしょうか!!

** 概 要 **

所在地	静岡県熱海市初島
位置	北緯35-02-18 東経139-10-22
灯質(光り方)	単せん赤緑互光 毎20秒に赤1せん光、緑1せん光
光度(光の強さ)	赤光 28,000カンデラ 緑光 30,000カンデラ
光達距離	16.5海里(約30キロメートル)(赤光、緑光とも同じ)
高さ	地上~灯塔頂部 16.14メートル 平均水面~灯火 63.1メートル
塗色・構造	白色 塔形 コンクリート造
灯器	L B-M30型灯器 (Lighthouse Beacon Metalhalidelamp 30cm)
着工	昭和33年7月 (1958年)
竣工	昭和34年3月25日 (1959年)
初点灯	昭和34年3月25日 (1959年)
参観開始	平成19年3月28日 (2007年)
アクセス	バス → J R熱海駅~熱海港行き~熱海港下車、(約15分) 定期船 → 熱海港~初島 (約30分)

◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇ 初島灯台の思い出 ◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇

初島灯台のレンズを見に来ました。平成になってから新替されたようで昭和35年初点灯のレンズ（灯器）には残念乍ら逢えませんでした。当時のレンズに係わりがあったので!! とてもきれいな灯台でした。

とってもおもしろくて、灯台のしくみがよくわかりました。すごく勉強になった。



熱海から初島の灯台の明かりが見えてきれいでした☆

のぼれる灯台15基のうち9基目です。残り5基なので、頑張ります。

日本唯一の外らせん階段灯台に参上!!

初島来たり!! 灯台最高!! 帽子が海へと旅立ちました。

初めて灯台に登りました。くもっていて富士山は見えなかったけど、海がきれいだった。

あいにくの雨ですが、水平線は美しく360°の視界はすてきでした。しかも、あんなに近くに房総や三浦があることにおどろきました。楽しい経験でした。

SARUTOBI最高!! 富士山もきれいに见ることができて良かった☆



遠くに見える山の名前が分かってスッキリした。小室山、大室山、天城山!!

東京から! サルトビ楽しかった!
伊勢エビおいしかった!
また来たいです!
初島イトコロ\(^o^)/

初島ダイビング最高だぜ☆
灯台きれいー!!



ほぼ、毎年きていますが、昨年だけは来れなかったので、今日の日を楽しみにしていました。晴れた空、広大な海はいつものごとく気持ちよく、強い風が吹いていても、潮の香りが感じられてすごくきもちよい時間を過ごせました。また、来年も来たいと思います。子どもたちと毎回灯台で写真を撮ります。家族の良い成長記録になっています。

◇◇ ～昔の「燈光」初島に係わる記事～ ◇◇

「初島灯台近く着工の運び」

航路標識整備工事は新営第一号として7月末から熱海市初島灯台の建設に着手する運びとなったが、場所柄観光の点も十分考慮して、灯質も閃紅緑互光と色彩も鮮やかなものとし、対岸の熱海に向け健全な青い火、紅い火のデモストレーションをかけることとなり、完成の暁には、熱海の名物がまた一つ増えることとなろう。

(昭和33年8月号「燈光」東西南北 三管区より)

「航路標識業務に対する多大な協力」で本部長表彰

三管本部では去る5月12日の開庁記念日に、熱海市初島区長坂下優美ほか初島区民一同を、航路標識業務に対する多大な協力者として本部長表彰を行った。

初島は、熱海市から海上6海里の所にある小さな島で、41世帯で区長以下41名が熱海航路標識事所管理の初島灯台(昭和34年3月25日設置点燈)の明弧障害になる雑木300本を無償で2日間にわたり伐採を行い、その為に、初島灯台全体がすっきりみえるようになり航行船舶、特に附近で操業する漁船からも大いに感謝された。

初島区民は常日頃から航路標識の重要性をよく理解し、明弧障害があると知るや、全員危険作業でもあり重労働をも顧みず積極的に参加し所期の目的を達したものである。

当日は、わざわざ初島区長が来部し区民を代表して受彰し、灯台部長他全員が感謝の労をねぎらい、尚一層の航路標識業務の重要性を認識していただき帰島された。

(昭和57年6月号「燈光」東西南北 三管区より)

燈光歌壇



桜沢 っや子 選

横浜 宮田 昭

見守られているとの思いは敬虔で尊い。

○ほのぼのと気泡の上がる深海は眠り姫のルアーフィッシングならむ

○搜索に何処までも行くぞ海猿の背負うポンベは乾坤

一擲

○海猿の捉える展望無限にて前人未踏の海底闊歩

○漆黒の海に手招く妖女らのオーラきらめき我ら見守

る

○緊縛の装備を纏う潜水の海猿に魚ら魅せられおらむ

評

深海に何故か気泡があがっている。それはかのギリシャ神話の若い乙女の精で童話の中の眠り姫のルアー釣りのせいではないか「百年の眠りの中の」作品

で深海のルアーフィッシングという発想が面白い。

金属、プラスチック、羽根などに針を組み合わせて

作る擬餌鉤の比較的大きいものがルアーフィッシング

グに使われる。漆黒の夜の海にやさしい妖女たちの

友愛のオーラはどんなに心強いことか見えない力に

○「オートマ」という新語が生まれしかわが身边もオ

ートマ盛り

○炊飯器洗濯機などの電気器具オートマすべてトラブ

ルもなし

○現代の暮らしはスイッチ多くして人がロボットに見

える日もあり

○通勤の車内はいつも静まりて咳をするにも気がねす

る

評 機械がすべて自動的に操作をする身边であるという

一連の作品、快適な生活は常に電気製品に助けられ

ているのだ。スイッチひとつで楽しく生活すること

ができる時代ですが木を見て空を見て、四季の美し

さを感じる心、喜びごとと悲しいこと、自分の思い

を書いていくのが短歌です。日常生活の中に電気製

一品ものしつかり組みこまれている現実です。二首目の下句の作者の発想が面白い。短歌を作って脳を活性化しましょう。日本の四季は美しく日本の人の心に繊細です。書く楽しみを思い出しましょう。

近 詠

桜 沢 つや子

○行き来する声に誉められ育てられ牡丹咲きつぐ色を深めて

○咲き終えし牡丹一株何ごともなかりしごとく葉をそよがせり

○誉められて愛ほしまれて三十個牡丹大輪花納めたり

灯台の貴重な空撮ビデオを紹介します

空撮を趣味とされる丸屋空撮（ペンネーム）様から、ラジコンヘリ（マルチコプター）で撮影された犬吠埼灯台をはじめ、著名な灯台の動画を改めて紹介させていただきます。鳥になった気分で、白亜の灯台周辺の空中散歩を堪能ください。なお、燈光会ホームページでも紹介されていますので、併せてご覧ください。

記

鮫角灯台



<https://www.youtube.com/watch?v=Mg4QGEfw-ak>

入道灯台



<https://www.youtube.com/watch?v=rXQfXBnb0ok>

太東埼灯台



<https://www.youtube.com/watch?v=fCbTVJgiHOM>

掛塚灯台



<https://www.youtube.com/watch?v=gzVPHzt9eBo>

祿剛埼灯台



<https://www.youtube.com/watch?v=IGWdgmqp5DY>





三 管 区

犬吠埼灯台「海の日」特別公開及び
「銚子音楽祭2017」を開催

銚子海上保安部では7月17日の「海の日」に、恒例の犬吠埼灯台特別公開を実施しました。

犬吠埼灯台では燈光会による参観事業が通年行われていますが、「海の日」を祝し、燈光会のご協力を得て、この日は、特別に無料で参観できる日」という意味合いを込め特別公開と銘打っているものです。

当日は朝から曇天で、猛暑は避けられましたが、視界も今ひとつでやや盛り上がり欠けるのではと関係者一同危惧していましたところ、いつしか晴

れ渡り、朝早くに灯台踊り場から展開した万国旗を心地良く泳がせる風が、遠くの海まで見渡せる情景を導いてくれホッと一息。

九十九里浜にちなんで99段を数えるら旋階段と13段の鉄製階段を一步一步踏み締め、地上から約25メートルの高さの灯台踊り場まで登って来られた多くの方々は、苦勞を乗り越え、やつとたどり着いたご褒美の絶景に大満足。

ひとしきり眺めを堪能された後は、灯台の役割や機能に興味を抱かれ、案内兼警戒に当たっていた職員に「沖を通る船の数は?」、「灯台の灯りが届く距離は?」など多くの質問が寄せられました。また、「ン十年振りに来た」、「以前は霧信号の建物は見学できなかった」などトリピーターの声も多く聞くことができました。

そのほか、灯台の構内外では銚子海上保安部とコラボした銚子音楽祭実行委員会が主催する「銚子音楽祭2017 in 犬吠埼」が催され、地元の人た

ちによるバンド演奏、フラダンス、よさこいチームによる演舞などが行われ、来場者からの盛大な喝采を浴びていました。

この日の来場者は1226名と大盛況でしたが、犬吠埼灯台は年間10万人を超える参観者が訪れる銚子市内屈指の観光名所で、航行の指標とされる灯台機能のみならず、歴史的・文化的価



写真-1 よさこいチームによる演舞

値をも有する観光資源として、銚子市民全体の「宝物」的存在となっており、これからも「愛される灯台」として地元地域振興などに活用され続けるよう、地域と一体となって取り組んでいくこととしています。

(銚子海上保安部)

五 管 区

旅客船の夏季多客期前安全点検 ～近畿運輸局和歌山運輸支局と合同～

平成29年7月7日(金)、近畿運輸局和歌山運輸支局と連携して、夏季の休暇、帰省時期に、多くの人々が観光遊覧船を利用されることが見込まれる夏季の繁忙期を前に、旅客船の安全確保と事故の未然防止を図り、利用者の皆様が安心して利用していただくため、安全点検を実施しました。

田辺海上保安部管内の和歌山県西牟婁郡白浜町は、白良浜海水浴場、白浜

温泉、白浜アドベンチャーワールド等の観光地が多くあります。合同安全点検は、同じく観光スポットと



写真-1 グラスボート「せと」

なっている、円月島周辺の海底観光と海



写真-2 船上での安全点検

女の水中シヨ
ーが鑑賞できる白浜海底観光船株式会社が所属グラスボート「せと」に対して、当部所属巡視艇むろかぜ乗組員、交通課職員及び近畿運輸局和歌山運輸支局首席運航労務監理官が船舶に立ち入り、航路の安全性の確認、安全管理規定の遵守、救命設備の備付け、非常時の脱出手順等の確認と事故防止及び非常時対応の措置状況、整備状況を点検し安全指導を行いました。

(田辺海上保安部交通課)



写真-3 船内での安全点検

初の一般公開 「新・紀伊日ノ御埼灯台」

田辺海上保安部では、平成29年7月17日、海の日にあわせて、今春に建替えたばかりの新しい「紀伊日ノ御埼灯台」の一般公開を実施しました。

事前に地元の美浜町、日高町の広報誌や地元新聞にも一般公開のお知らせが掲載されたこともあり午前10時の開



写真—1 津波防災情報図を説明している様子



写真—2 3D海図を体験している様子



写真—3 うみまるとの撮影

始から順調に参観者が訪れました。

1組目は地元小学校を卒業した80歳の同級生の4人組で、紀伊日ノ御埼灯台は小学校の校歌にも歌われていた町のシンボルだったことから広報誌を見て、なつかしく思い、約4キロメートルの山道を徒歩で、昔をしのびながら訪れたとのこと、その健脚ぶりに驚かされました。

当日は快晴で視界も良く、青い空と

青い海に对岸の四国や淡路島もよく映えて、その風景を午前中取材に来たMBS放送が昼のニュースで放映したこともあり、午後からは、「昼のテレビを見て海がきれいだったのだから来まし」という方が次々と来場し、結果、午後3時の終了までに286名の方が訪れ、灯台の踊り場から広がる紀伊水道のすばらしい眺めを楽しみました。灯台の一般公開にあわせて、制服の試

着、うみまるとの記念撮影のイベントを開催しました。

また、海の事故ゼロキャンペーン中であることから、子供と海水浴に行く際の注意点をまとめたリーフレットを配布する等海の事故防止啓発を行いました。

紀南地区は南海トラフ地震等による津波の被害が予想されているため防災意識が高いためか展示した3D海図や津波防災情報図に興味を示す人が多くありました。

(田辺海上保安部交通課)

夏休み始まる！初日に集中した 海難防止啓発活動の実施

田辺海上保安部では、夏休み最初の土曜日である7月22日に阪和自動車道印南サービスエリア、扇ヶ浜海水浴場及びFM たなべの3箇所で開催した海難防止啓発活動を実施しました。

田辺管内は、大阪、京都を初めとす



写真-1 SAでの子供への説明模様

る県外から多くの観光客がマリッジヤーを楽しむため高速道路を利用して訪れることから、最寄りのサービスエリアである阪和自動車道印南サービスエリアで午前8時から午前10時までの間、海の事故ゼロキャンペーンのリーフレット等を配布して海難防止啓発活動を行いました。

今回の啓発活動には、保安学校を卒業して間もない巡視船乗組員2名の若



写真-2 SAでのうみまる活動模様

い力を活用し、女性保安官には、優しい笑顔で女性・子供の警戒心を解く役割を、男性保安官には、うみまるを着用して、暑い日ざしの中にもかかわらず軽やかなステップで子供のハートをつかまえる役割をしてもらい、多くの観光客に海難防止の啓発を行うことが出来ました。

午後からは、毎月出演しているFM たなべ「田辺の海保と海の話をしよ



写真－3 扇ヶ浜海水浴場で啓発活動中



写真－4 FMたなべ特設スタジオ「海スタ」

ら！」のコーナーが夏休みの間は、田辺市扇ヶ浜海水浴場の特設スタジオで生放送されることから、午後0時15分から35分の放送に合わせて、同海水浴場で「飲酒しての海水浴は危険、子供から目を離さないで、離岸流に注意」を掲載しているリーフレットを配布して海水浴客に対して啓発を行いました。

また、FM たなべではマリッジジャー時における事故防止として、海水

浴時やサーフィン、水上オートバイでの遊走時の注意点を放送するとともに「海の事故ゼロキャンペーン」の周知、海上保安学校の学生募集についても放送されました。

(田辺海上保安部交通課)



写真－1 出発式における田辺海上保安部長からの訓示

海上安全指導員と 合同安全パトロールを実施！

田辺海上保安部では、平成29年8月1日(火)夏季安全推進活動期間の初日に合わせて海上安全指導員と合同安全パトロールを実施しました。

田辺海上保安部巡視船艇棧橋で行った出発式では、田辺海上保安部長からプレジャーボート等の乗船者に対して

「小型船舶の運航に係る基本的事項の遵守」、「自己救命策3つの基本の確保」及び「気象・海象情報など海の安全情報の活用」について指導・啓発を行い、海難ゼロを目指すよう訓示が行われ、その後、巡視艇むろかぜ及び安全パトロール艇3隻（うち水上オートバイ1隻）に海上安全指導員5名、関西小型船安全協会職員1名及び交通課職員4名が分乗して乗り込み、田辺湾内及び



写真-2 航行中の安全パトロール艇



写真-3 プレジャーボートへの指導・啓発

白良浜周辺海域に向けて出発しました。

安全パトロールでは、小型船舶運航に係る基本的事項等を説明している「マリンセーフティガイド」や田辺湾内の危険箇所を説明している「マリンレジャー安全情報図」を配布してプレジャーボート3隻、水上オートバイ2隻に対して、指導・啓

発活動を実施しました。

（田辺海上保安部交通課）

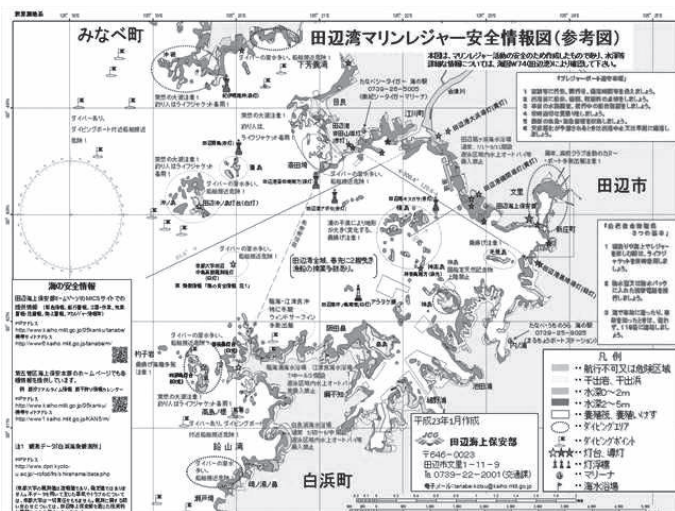


図-1 マリンレジャー安全情報図

初のライフセーバーと 合同パトロールを実施！

日本ライフセービング協会と海上保安庁が事故防止対策及び事案発生時等における更なる連携強化を図ることなどを目的に協定を結んだことから、田辺海上保安部においてもライフセーバーと連携して事故防止を図るため、平成29年8月6日(日)、県内外から多くの海水浴客が訪れる白良浜海水浴場において初の合同パトロールを実施しました。

合同パトロールの実施にあたり海開き前の7月14日に打ち合わせを行ったところ、ライフセーバーから、白良浜海水浴場は、飲酒が禁止されていないことから、飲酒する遊泳者が多いこと、また、海水浴場での迷子が年々多くなっていることについて意見があったことから、この2点に重点を置いたパトロールを実施することとし、「飲酒後の遊泳は危険であること」、「小さな子

供連れ家族に対し子供から目を離さないこと」を注意喚起するリーフレットを作成しました。

当日の白良浜海水浴場は、多くの海水浴客でにぎわい、子供連れの家族や飲酒者に対して30組約150名の海水浴客に作成したリーフレットを配布して啓発活動を実施しました。パトロール中、迷子の発生はありませんでしたが、老若男女を問わず多くの方が飲酒をしていたことから、事故発生時、飲酒をしていない人に比べ飲酒をしている人は死亡率が倍増

「飲酒遊泳警報」発令中！

酔泳はダメ!

～飲酒に伴う海の事故が多数発生中～

海上保安庁の統計では、平成28年の海水浴の事故者のうち、飲酒をしていない人が事故で死亡した割合が31%であったのに対し、飲酒した人が事故で死亡した割合は63%と約2倍になっています。

【遊泳による事故の死亡者 平成28年全国】

死亡・行方不明者	生存者
飲酒 63%	飲酒なし 37%
32人	19人
51人	37人

飲酒を飲むと...

- 1 注意力の低下**
気がゆるみ、危険を察知する力が低下します。
- 2 判断力の低下**
気が大きくなって「これくらい大丈夫」など安全意識が低下し、偏った判断を招きます。
- 3 運動機能の低下**
平衡感覚を失って溺れたり、視野が狭まり、子どもを見失ったりするなど、大変危険です。

JCG 田辺海上保安部

子供から目を離さないで!

小さなお子さんの保護者へ
のお願い

- ① 小さなお子さんは、興味のあることばかりに集中し、目を離した際に予想外の行動を取ることがあり、お父さんお母さんの前から姿がなくなってしまうことがあります。
- ② 砂浜で遊んでいるから安心と目を離した一瞬のうちに波に足をさらわれて、転んで溺れてしまうことがあります。
- ③ お父さんお母さんは、小さなお子さんを1人にせず、必ず一緒に海に入るようにしてください。

水難事故を起こさないためには

無謀な泳ぎはやめる
準備運動をせず、いきなり泳ぎ出すと筋力がつけられずに溺れる恐れがあります。

溺れたら迷わず助けを求めろ
大声で手を挙げたり、大声を出して周囲の人に助けを求めてください。

潮の流れに注意
潮には様々な潮の流れがあり、特に砂浜から沖に向かって溺れる離岸流には要注意!

年齢層	人数	割合
60歳以上	47人	14%
50歳代	27人	8%
40歳代	39人	12%
30歳代	48人	15%
20歳代	66人	20%
10歳未満	33人	10%
合計	227人	70%

海浜事故年齢層別構成 (平成28年調査中) 329人

JCG 田辺海上保安部

写真-1 リーフレット (左:表、右:裏)



写真-3 飲酒者への啓発活動



写真-2 子供連れ家族への啓発活動



写真-1 ブース出展



写真-2 3D海図展示

することを説明すると、「これからは
気を付けます」との声が聞かれ、啓発
の効果があつたものと思われれます。

(田辺海上保安部交通課)

淡路島の一大イベントに参加!!
『海上保安庁と大阪湾海上交通
センターをPR』

7月23日、淡路島国営明石海峡公園

で、第12回淡路市夏祭りが開催され、
大阪湾海上交通センターがブース展示
しました。

隣接して、救急車や自衛隊の緊急車
両が展示されて、多くの見学者で大盛
況でした。

『うみまる』の着ぐるみで人を集め、
『海の事故ゼロ風船』や制服試着写真
撮影コーナーで引き止め(写真-1)、
海上保安庁のパンフレットや学生募集



写真-3 ペーパークラフト展示



写真-4 関西空港海上保安航空基地所属機



写真-5 ゆるきゃらステージ
左から、うみまる、あわ神、あわ姫、
ごしまろ、わたる

リーフレット、大阪湾海上交通センター業務紹介パネル、3D海図（写真-2）、灯台や巡視船のペーパークラフト（写真-3）などで理解促進を図りました。

海上保安協会にはグッズの販売や海上保安庁業務の啓発にご協力頂きました。

そして、関西空港海上保安航空基地のヘリコプターが洋上訓練の帰路に上

空をローパス、多くの人々から最大の歓声が上がりました（写真-4）：この時ばかりは「勝った」。

さらに、ステージイベントでは、うみまるが淡路島ゆかりのゆるきゃら達に混じり市のゆるきゃらあわ神ダンスをレッツダンス！（写真-5）

気温30度を越す炎天下でしたが、約1000名の方がブースに立ち寄り、海上保安庁と大阪湾海上交通セン

ターのPRが出来て、淡路島唯一の海上保安機関として地域連携の強化にも繋がりました。

事前準備から当日の設営や案内に対応した職員は、達成した充実感に報われました。

今後ともあらゆる機会を捉えて、海上保安庁と大阪湾海上交通センターの理解促進を図ります。

（大阪湾海上交通センター）

神戸の親子14組が業務を見学
〜神戸港開港150年
「海フェスタ神戸」関連〜

8月2日、神戸市の親子14組を招き
業務見学会を開催しました。

神戸港開港150年目を祝う「海フ
エスタ神戸」の一環で、国土交通省神



写真-1 明石海峡大橋をバックに記念撮影

戸運輸監理部と神戸海事広報協会から
依頼を受けての業務見学会でした。

小学校4〜6年生と保護者が参加、
標高2336mの高所に建ち明石海峡を
一望できる大阪湾海上交通センターで
は、レーター画面を見ながら船へ情報
を提供する運用管制官の仕事などを見
学、屋上では海上保安官の制服を着て、
海峡をバックに記念撮影などを楽しみ
ました。



写真-2 運用管制業務の見学



写真-3 ペーパークラフト製作・ロープ
ワーク

参加した小学生は「海の安全を守る
ために24時間365日、休みなく働い
ているなんてすごい」と感激していま
した。

ペーパークラフト製作、ロープワー
ク、3D海図や平成29年度第五管区総
合訓練のパネル展示なども行い、海上
保安庁と大阪湾海上交通センターへの
理解を深めてもらいました。

(大阪湾海上交通センター)

夏休みに淡路市と 明石市の親子が業務見学

8月6日、明石海峡を挟んだ淡路市と明石市の小学生の親子16組34人を招き業務見学会を開催しました。

次世代を担う子供達に海への関心を持って貰おうと「海でつながる未来と海峡フェスティバル実行委員会」を主催する淡路市、明石市や(株)ジェノバ(淡路く明石間の高速船運航会社)の依頼を受けての開催でした。

小学校4～6年生と保護者が参加、レーダー画面を見ながら船へ情報提供する運用管制官の仕事などを見学、レーダー塔の最上部まで長い階段を登



写真-1 うみまるたちと屋上見学



写真-2 運用管制業務の見学



写真-3 レーダー塔最上部見学



写真-4 ロープワーク

って眼下の明石海峡や明石海峡大橋の雄大な風景に感激、屋上では当庁のマスコット「うみまる」、淡路市の「あわ神・あわ姫」や明石市の「たこパパ」と記念撮影などを楽しみました。

参加した小学生は「船が多く、安全の為に色々と気をくばらないといけない事が多くて大変だ。」「海上保安庁のおかげで海は安全だと判った。」と感激していました。

ペーパークラフト製作、ロープワー

第15回海の月間にあわせ
宇品灯台特別公開！

広島海上保安部は、第15回海の月間にあわせ、海の日（7月17日（月））に宇品灯台を特別公開しました。

この日は、海洋こどもエコクラブ会員（※）による宇品灯台下の海浜清掃があり、清掃する前に会員等31名（小学生16名、その保護者15名）、海上保安協力員（7名）、海守（1名）の方々が最初のお客様でした。

なおこの特別公開は、事前に海洋こどもエコクラブ会員の海浜清掃と一緒にマスクミに広報しましたので、テレビ局3社もの取材がありました。そこで、思わぬハプニングが。林の中にある灯台に加え、この時期の暑さによぶ蚊が襲来！

私たち職員やテレビ局のスタッフ9名は、これは困った！しかし、なんと



写真-5 記念撮影

ク、3D海図や平成29年度第五管区総合訓練のパネル展示なども行い、海上保安庁と大阪湾海上交通センターへの理解を深めてもらい、子供達の夏休みの楽しい思い出となりました。

（大阪湾海上交通センター）

用意周到！某次長はおもむろにドラえもんポケットかのように、虫除けのスプレーを取り出してくれたので、私たちやテレビ局のスタッフは各パートの任務に打ち込むことが出来ました。

公開時間開始の9時50分、先ほどの海洋こどもエコクラブ会員の小学生たちは、出迎への潜水士うみまるにハイタッチし、順番に灯台へ上がり地上から高さ21mの灯台踊り場からの広島市



写真-1 取材状況（写真左：中国放送
写真右：広島ホームテレビ）

街地や宮島から江田島を見渡せる風景に歓声をあげました。一方テレビ局の方々は大汗をかきながら、ニュースになるべくいい場面を収録しており、海保職員やエコクラブ会員の小学生に対してのインタビューなどでお祭り騒ぎでした。10時30分、海洋こどもエコクラブ会員などの方々と記念写真に一時の休息。蒸し風呂から抜け出した潜水士うみまるの山角官、灯台踊り場で無風の中汗たらたらの方徳専門官に某次長は「こんな暑い日にそんなに沢山の方は来ないよ」と高を括っていたところ、保安部のホームページで知った方、何気なくドライブで来た方、あるいは散歩で来た方々と予想を上回る人数が、普段中に入れない灯台を上り21mの高さからの風景に感動していました。中には6歳と3歳の女の子連れの奥様は、6歳のお嬢さんとお母さんは早々と灯台へ上がっていましたが、3歳のお嬢さんは怖い、怖いと言うものですから、某次長が抱っこをして上り



写真-2 海洋こどもエコクラブ会員と記念写真

降りにヘトヘトのようでした。しかし、お礼の言葉に心にそよ風が吹きました。終了時間の12時前に、外国人の方も来られ、万徳専門官が片言の英語で説明しましたが、なんと日本語が話せ大笑いのしゃんしゃんでした。
予想を大きく上回る96名と一匹のワ
ンちゃんが暑い中ご来場され、航路標

識の役目を理解して貰い、また3局のテレビ局による報道によって、海上保安部の業務を広く周知でき、今年初めての「海の月間海の日」にあわせた宇宙灯台の特別公開は大成功でした。

※広島海上保安部が毎年募集する会員。

「未来に残そう青い海」を合言葉に、海の環境を守り、育み、学習し、海を大切にする仲間の輪を広げるために活動するクラブ。対象は、広島市内及び近郊の学校に通学する小・中学生の個人及びグループ。

(広島海上保安部交通課)

昭和三十一年九月二十五日
平成二十九年九月二十五日
第三種郵便物認可
（隔月一回五日発行）



「燈光」

九月号 第六十二卷 第五号