日本財団 海と日本 PROJECT 海と灯台プロジェクト

海と灯台学 Journal

灯台の価値を再発見し、新たな価値を創造するために。

創刊準備号

一般社団法人 日本海洋文化総合研究所

Part.1
価値の再発見

池ノ上 真一
星野 宏和
石村 智
高野 宏康
栗原 憲一
海津 ゆりえ
内田 正洋

Part.2
新たな価値の創造

平井 健文
髙月 鈴世
江﨑 貴久
榎本 碧
林 達之

研究ノート

中村 真介
石丸 優希
其力干
阿部 正隆
中村 幸治
折谷 久美子

日本財団 海と日本 PROJECT 海と灯台プロジェクト

海と灯台学ジャーナル 立上げによせて

忘れ去られゆく海洋文化

―灯台とともに紡ぐ新たなナラティブ

池ノ上 真一 -Shinichi IKENOUE-
（北海商科大学 一般社団法人日本海洋文化総合研究所）

キーワード 灯台，海洋文化，ナラティブ，遺産学，観光，学際

灯台は不要か？

海と人との関わりは，太古の昔から続いてきた．漁業や航海，交易を通じて，海は私たちに計り知れない恩恵をもたらしてきた一方で，災害や事故といった脅威も常に存在していた．筆者自身，ダイバーとして海と向き合いながら，その両面性を実感してきた．東日本大震災や能登半島地震など，海がもたらす災害の爪痕は深く，人々の記憶に刻まれている．しかし，海の恵みなしに暮らすことはできない．人々は禍福を乗り越え，海と共に生き続けてきた．

このような海洋文化を支えてきたものの一つが灯台である．「光波標識」の一つである灯台は，長年にわたり航路の安全を守ってきた．しかし，GPSなどの電波標識が発達した現代において，灯台の役割は相対的に低下しつつある．「灯台はもう不要なのか」という問いが生まれるのも無理はない．しかし，灯台は単なる航路標識以上の価値を持つと信じ，活動を続ける人々がいる．

その一例が，日本財団による「海と灯台プロジェクト」である．本プロジェクトは2020年に開始され，一般社団法人海洋文化創造フォーラムを中心に，海上保安庁や文化庁，自治体と連携しながら灯台の新たな可能性を模索している．その前身である「恋する灯台プロジェクト」（2016年開始，一般社団法人日本ロマンティスト協会・公益財団法人日本財団主催）から，足掛け10年近い取り組みである．灯台を観光資源として活用したり，地域住民の教育の場としたりすることで，灯台は単なる航路標識を超えた存在へと生まれ変わろうとしている．

筆者らも「海と灯台プロジェクト」の一環として，学際的な視点から「海と灯台学」の体系化を目指し，領域横断的な学術コミュニティの形成に取り組んでいる．今年度は『海と灯台学ジャーナル』の創刊や共同研究会の開催を通じて，海洋文化の継承と発展に貢献することを目指している．陸の時代が続く中で，海洋文化は忘れ去られようとしている．しかし，海とともに生きてきた人々のナラティブ（物語）を紡ぎ直すことで，私たちは海と灯台の新たな価値を見出せるはずだ．

海と人の関係を掘り下げる

海とともに生きてきた人々のナラティブは，歴史的資料や文学，民俗学的研究，地域の伝承など，さまざまな形で記録されている．特に，沿岸地域の漁師や船乗りたちの口承伝統，航海日誌，民話などは，彼らの生活の知恵や価値観を伝える貴重な証言である．また，近年では「海と灯台プロジェクト」などの取り組みにより，灯台を中心とした地域の物語が掘り起こされ，その価値が見直されつつある．

灯台は，従来の光波標識としての機能だけでなく，地域のシンボルや観光地としての役割を果たしてきた．しかし，近年の技術革新により，その航行支援の機能は縮小しつつある．この状況の中で，灯台が果たす新たな役割が模索されている．灯台を文化遺産として位置づけ，地域の歴史や文化を伝える場として活用することで，観光資源としての魅力が高まり，結果として海に生きる人々のナラティブを継承することが可能となる．

遺産学の視点から見ても，灯台の再評価は重要な課題である．遺産とは誰のものであり，何のために継承するのかという根本的な問いが存在する．多くの遺産は環境の変化や技術の進歩によって当初の役割を失っているが，それでも人類の未来にとって価値のある財産として保存・活用することが求められる．ユネスコ世界遺産の取り組みは，その代表例であり，過去の遺物の保護ではなく，未来の世代への貢献を目指すものだ．灯台もまた，その歴史的価値とともに，現代における新たな意義を見出し，人々の記憶とともに未来へと継承されるべき存在なのである．

多様な学問領域からの視点

本ジャーナルでは，学術的なアプローチを通じて，灯台の持つ多様な価値や存在意義を見直し，人類や地域の未来への貢献のあり方を検討することを目的としている．特に，建築学や土木学，景観論，考古学，地質学，生態学，社会学，地域学などの専門分野から多角的な視点を提供し，灯台が持つ文化的・社会的な意味を問い直す．

創刊準備号である本号では，遺産学が持つ「価値再発見」と「価値創造」という二つの視座を援用し，灯台と人類や地域社会との関わりを掘り下げた．価値再発見の視点としては，まずは，灯台が日本と世界をつなぐ機能を担い，それを支えた科学技術や日本独自の技術・文化的背景に着目している．さらに，地形や地盤といった環境要因にも光を当て，灯台が築かれた土地との関係性にも着目した．また，産業遺産や文化財としての価値の認識，保全・活用の課題についても言及した．

一方，価値創造の視点では，新たな灯台との関係構築に注目した．例えば，子どもをはじめとした次世代への継承，観光資源としての活用の視点がある．また，地域コミュニティとの結びつきを深めることで，社会・経済的な動向とも連携させる試みも重要である．特に，灯台を地域のナラティブの一部として組み込み，物語を通じた観光振興を図ることが期待される．

さらに，本号後半では，灯台の建造物としての価値評価の必要性や，ジョン・アーリの「観光まなざし論」を援用した灯台の観光史への視点，灯台が生み出す心象風景と地域の物語との関係についての考察を研究ノートとして収録した．

灯台ナラティブの地平

灯台の価値を未来へ継承するためには，その文化的・歴史的意義を再評価し，新たな役割を見出すことが求められる．特に，文化遺産やまちづくりにおいて重要視されるナラティブに着目することは，灯台の新たな価値を創出する上で有効な手法となる．ナラティブは，人々の共感を生み出し，文化的な結びつきを強化する要素であり，世界遺産や日本遺産でもすでにその手法が活用されている．

このナラティブを広める手段として，観光，ソーシャルメディア，マーケティングの活用が考えられる．これらは単なる情報発信のツールにとどまらず，灯台の持つ物語を多くの人々と共有し，新たな価値を生み出す役割を果たす．プロダクトアウト（灯台の意義や価値の提示）とマーケットイン（現代社会における需要の把握）を組み合わせたアプローチが求められる．

本ジャーナルは，灯台ナラティブを掘り起こし，現代の社会課題や地域課題の解決に結びつけることに貢献したい．例えば，防災分野では「Phase Free」という概念がある．これは，日常と非日常（防災）を結びつけるアプローチであり，学術成果を基にした認証制度を通じて，防災意識を暮らしの中に自然に組み込む試みである．灯台の持つ物語を発信し，多様な学問領域と連携することで，灯台の未来を支える新たな価値を創出することを目指す．

特集

海と灯台学を捉える視点

～世界･日本･地域～

Part.1　価値の再発見

01. グローカルのシンボル･灯台
02. 日本の灯台の灯器（光源）の変遷
03. 海から見た牛窓の景観
－古墳･寺院･燈籠堂－
04. 北前船の航海を支えたランドマーク
～常夜灯･日和山･灯台～
05. 灯台の足下から見える
地球の記憶と地域の歴史
06. エコツーリズムと灯台
－灯台の社会的価値の把握手法の開発－
07. リスクと灯台

Part.2　新たな価値の創造

01. 産業遺産研究の論点と灯台
02. 灯台の100年後に想いを馳せて
－重要文化財指定の意義－
03. 島の子供たちと菅島灯台
04. 景観資源としての
灯台の活用可能性
05. 新たな灯台の役割と地域社会
－野間埼灯台の取り組みについて－

池ノ上 真一 -Shinichi IKENOUE- （北海商科大学　一般社団法人日本海洋文化総合研究所）

Part.1
価値の
再発見
01

グローカルの
シンボル・灯台

キーワード　グローカル,灯台ナラティブ,ポスト領域社会,ポストポストモダニズム

はじめに

灯台を学術的に捉えるアプローチは限られており，その多くが建築学の観点からなされてきた．近代灯台の研究として，藤岡洋保氏は「灯台の父」と称されるリチャード・ヘンリー・ブラントンをはじめとした灯台技術者に焦点を当て，谷川竜一氏は東アジアの近代建築史の中で，灯台を近代化と地域の関係性から位置づけている．両者の共通点は，近代灯台を建築遺産として捉える視点である．建築史において，近代から現代にかけての発展は，西洋建築の導入と日本の伝統的様式の融合を経て，現在の在来工法へと進展してきた．西洋建築は富国強兵政策のもと積極的に導入されたが，日本の気候や生活様式に適応し，独自の発展を遂げた．現代の日本の住宅が洋室と和室を併せ持つように，建築史は単純な移植ではなく，地域特性との融合による発展の過程である．

この流れを灯台に当てはめると，近代灯台の導入がどのようなプロセスを経たのかが重要な問いとなる．藤岡氏や谷川氏の研究が示すのは，灯台が単なる西洋建築の移植ではなく，技術や材料が地域特性と結びつき，独自の形へ変化していった点である．近代灯台は，当初は西洋技術を忠実に取り入れたが，次第に日本の環境に適応し，独自の建築様式を確立した．さらに，近年では観光資源や文化遺産としての再評価が進み，灯台の新たな価値が模索されている．

このように，近代灯台の導入プロセスを紐解くことは，建築史の探究にとどまらず，現代における灯台の役割や将来の展望を考える上でも重要である．灯台は単なる航路標識から，地域文化の象徴や観光資源としての価値を持つ存在へと変化しつつある．この変化を理解するためにも，近代灯台の歴史的意義を丁寧に分析し，その価値を明確にすることが求められる．

日本の灯台ナラティブ

①世界とのつながり

現在見ることができる灯台は，多様な形状や機能，立地，建材を持つが，それには歴史的背景がある．石丸（2025）の「日本の灯台の価値を可視化する建造物編」によると，灯台の発展は時間軸に沿って分類される．

「西洋灯台導入期（1869〜1876年）」では，日本の開国後，ヨーロッパの技術が導入され，お雇い外国人の指導のもと九州北部・瀬戸内海・関東を中心に灯台が建設された．木造・煉瓦造・石造・鉄造・混構造の5種類が用いられた．

「日本主導整備期（1877〜1923年）」では，日本人技術者が灯台建設を担い，日本海側や北海道へ建設が進むとともに，耐火性・施工性に優れたコンクリートの採用が始まった．

「防災型創出期（1924〜1945年）」では，関東大震災や戦争により多くの灯台が倒壊し，再建時にはほぼコンクリート造が採用されたが，塩害対策や施工上の課題が多かった．

「防災型の普及期（1946年〜）」では，戦後の再整備により新設・建て替えともにコンクリート造が標準化され，構造的多様性は減少したが，近年ではデザイン灯台の導入など新たな展開も見られる．

この時間軸を基に，灯台の建材と構造の発展が明らかになる．また，星野（2025）の「日本の灯台の灯器（光源）の変遷」によると，灯台独自の技術や建築意匠も分類可能である．しかし，これらの分類だけでは説明しきれない要素もあり，次に日本の海洋文化との関係性について考察する（図1）．

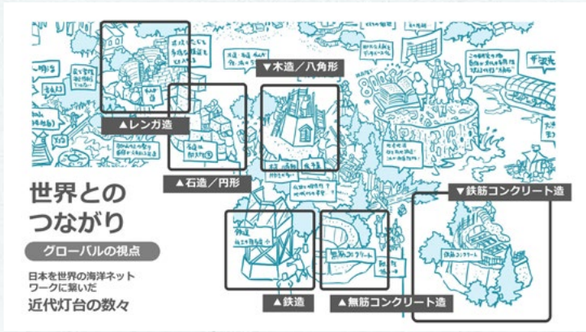


図1.林匡宏 世界とのつながり 2024 イラスト

②日本とのつながり

古代から近世にかけて灯台的な役割を果たした構造物を分析することで，近代灯台の形成に日本の海洋文化が及ぼした影響を推測できる．石村（2025）の「海から見た牛窓の景観－古墳・寺院・燈籠堂－や高野（2025）の「北前船の航海を支えたランドマーク 〜常夜灯・日和山・灯台〜」では，日本列島における海洋文化の発展が示されている．日本では旧石器時代から交流・交易や漁労が発展し，航行の目印として燈籠堂や常夜灯が各地に築かれた．これらの文化的背景は近代灯台の設置にも影響を与えたと考えられる．

「灯台の父」ブラントンは，D.&T. スティブンソンの仕様書をそのまま使わず，日本の環境特性に適応させて建設したことが阿瀬・藤岡（2003）の研究で明らかにされている．これは西洋技術を導入しながらも，日本の風土や文化を取り入れた独自の灯台建築の形成を示唆する．また，灯台建設は国の政策だけでなく，地域のニーズに応じ自主的に進められた例も多い．藤岡（2021）によると，北海道では冬季の航行が困難なため，国の整備を待たず1888年から1893年にかけて道庁が負担し20基の灯台を建設した．明治時代には出雲日御碕灯台など，各地から帝国議会へ灯台設置の請願が提出され，灯台が地域社会にとって不可欠なインフラと認識されていた．

建材や工法の選択にも地域特性が反映されている．石丸の研究によれば，フランス技師フロラン監修の灯台はフランス積みや平積み，ブラントンや日本人技師が建設した灯台はイギリス積みが採用された．また，犬吠埼灯台や御前埼灯台には西洋には見られない二重殻構造が導入され，耐震性向上が図られた．これらの点から，近代灯台は西洋技術の導入にとどまらず，日本の気候や歴史に適応し発展したことが明らかである．和洋折衷の建造物として各地に建設され，世界の技術と地域の知識・文化が融合した，日本独自の海洋文化の結晶といえる（図2）．

図2.林匡宏 日本とのつながり 2024 イラスト

③地域とのつながり

地域で培われた要素は，どのような経緯で生まれたのか．本稿では，灯台の立地環境に着目し，地質や地域の生態系，人々の暮らし，コミュニティの形成との関連を考察する．詳細は栗原（2025）の「灯

台の足下から見える地球の記憶と地域の歴史との関係性」や海津氏の「灯台と地域学」に詳しい．灯台建設に影響を与えた要素として，日本が地震大国であり，多様な地質を有する点が指摘される．例えば，漁業は日本の地形的特徴と密接に関連し，急勾配の河川を通じて陸域のミネラルが海に供給され，豊かな藻場を形成した．これにより，魅力的な漁場が生まれ，地域の生態系と暮らしのあり方が地形・地質によって規定されてきた．また，この豊かな漁場で得た海の恵みは，地域文化を醸成し，陸域や他地域との交流・交易を促し，文化の多様性を育んできた．

灯台の立地も，こうした地形的要因と密接に結びついている．例えば，千葉県銚子では，近世から観光地として発展し，犬吠埼灯台の建設後は「磯めぐり」が盛んになった．地域の自然環境が観光と結びつくことで，灯台は航路標識にとどまらず，地域のランドマークとしての機能を担っている．

以上のような背景を踏まえると，灯台は単なる西洋建築の移入ではなく，地域特性を取り入れた和洋折衷，さらには地洋融合の建造物といえる．ローカルを深く探ることで，地球規模の特性に行き着くのである（図3）．

図3.林匡宏 地域とのつながり 2024 イラスト

グローカル時代における灯台の価値再考

①ポスト領域社会への移行

現代社会は，「Post-Territorial Society（ポスト領域社会）」へ移行しつつある．IT 技術の発展により物理的な土地の制約が軽減され，宇宙空間を含む新たな空間が都市の延長として機能し始めている．ジョン・アーリ（2022）は，物理的移動のみならず精神的移動を含めた「移動」の概念を強調し，社会科学の発展の重要性を指摘している．

都市計画論では，産業革命により都市構造が変革し，機能主義が導入されたことで，工場や住居の密集による公害問題が発生した．これに対処するため，公衆衛生の概念が確立され，さらに蒸気機関車の普及により「footloose urbanism」が進展し，ガーデンシティ論やニュータウン建設が展開された．近年では航空・宇宙技術の発展により，移動手段と空間利用の拡張が進み，さらなる「フットルース化」が進行している．そして現代の都市計画は，成長拡大型からコンパクトシティ論やタクティカル・アーバニズムといった新たな戦略的アプローチへ移行しつつある．ポストモダニズムを経て，グローバル化の進展とともに地域社会の再構築が求められ，「グローカル」の重要性がますます高まっている．ポストポストモダニズムと呼ばれる新たな都市・社会構造が問われる時代に突入したといえる．

②灯台のナラティブが示す未来

灯台の意義について，藤岡（2021）は，灯台は単なる構造物ではなく，列強の影響や地域の自立的発展の意志が反映されたものと指摘する．また，西洋技術の導入過程を理解する上でも重要であり，資材調達や立地，技術者の工夫など多くの要素が関わっている．GPS の普及で航路標識としての役割は薄れつつあるが，文化資産としての価値が高まり，保存と地域振興への活用が求められている．

本稿の視点から言い換えると，灯台は地域や人々がポストポストモダニズムを考える上で基軸となるナラティブを蓄積したメモリー装置である．そして，これからの社会を展望するための指針を示す存在ともなり得る．灯台には，航路標識としての機能にとどまらず，ランドマーク，教育，観光，防災など多様な価値が見出せる．今後の人と海の関係を持続可能なものとするためにも，灯台のナラティブに着目し，未来の地域や社会のあり方を探究することが重要である．

星野 宏和 -Hirokazu HOSHINO-（伏木海上保安部）

Part.1 価値の再発見 02

日本の灯台の灯器（光源）の変遷

キーワード　フレネル式レンズ,石油灯器,アセチレンガス灯器,メタルハライドランプ,LED

明治2年1月1日（1869年2月11日），日本最初の洋式灯台「観音埼灯台」が点灯を開始した．灯器はフレネル式三重心火口が取り付けられ，燃焼油は日本産の菜種油が採用された．灯台の建設と灯器の取り付けは，フランス土木局燈台部から横須賀製鉄所に派遣されたルイ・フェリックス・フロランが監督した．次の野島埼灯台も彼が監督し，菜種油を使用したフレネル式四重心火口が取り付けられた（図1左）．日本の灯台はその後，英国の灯台技師 T. スチーブンソンに教育を受けたリチャード・ヘンリー・ブラントンが手掛けた．彼の最初期の7基の灯台には，反射鏡付属のアルガンド式単心火口が取り付けられ，燃焼油は清国産の落花生油が採用された（図1右）．日本最初期の灯器は燃焼油が植物油であった点は共通するが，ブラントンの灯台は日本の地震を考慮したスチーブンソンの提案により，フレネルレンズ登場前の旧式の灯器が取り付けられていた．

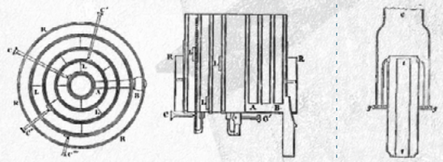


図1. フレネル式四重心火口（左）とアルガンド式単心火口（右）

1872（明治5）年に燈台寮は，燃焼効率がよく光力が強い石油を使用するドテー式火口の採用を決め，新設の4等級以上の灯台に取り付けられ，各地の植物油の火口も順次交換された（図2左・中央）．英国トリニティーハウスがドテー式火口の代わりに採用したダグラス式火口（石油使用）も，1876（明治9）年に尻屋埼灯台に三重心火口，1899（明治32）年に室戸岬灯台に最大級の六重心火口が取り付けられた（図2右）．5等級以下の灯台や当時灯竿と称した灯柱には，種油使用のシルベル式単心火口や石炭ガス加工が採用された．

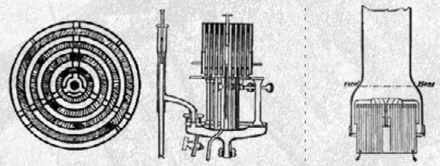


図2. ドテー式四重心火口（左･中央）とダグラス式六重心火口（右）

1889（明治22）年，関門海峡の無看守の鳴瀬立標に昼夜点灯したまま1～2週間持続できたリンドベルグ式揮発油持久灯火口が取り付けられた（図3左）．揮発油を受熱器で気化させ火口に導き燃焼させるもので，引火事故が相次いだため，航路標識管理所の石橋絢彦技師が，灯心（木綿）に不燃性の石綿を含ませた石綿灯心火口を考案し，鳴瀬灯標ほか各地の無看守灯台に取り付けられた．その後も無看

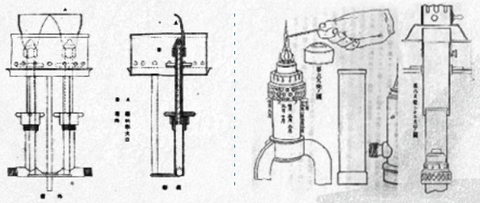


図3. リンドベルグ式揮発油持久灯火口（左）と装薬持久灯火口（右）

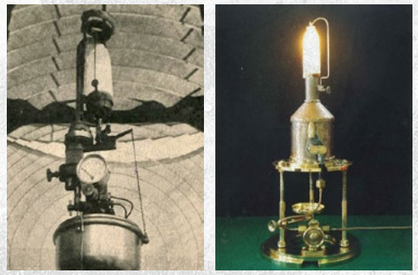


図4. ルックス式（左）とチャンス式（右）石油蒸発白熱灯器

守灯台は増加し，英仏の持久灯火口や，航路標識管理所の工場職員田中米蔵氏が考案した装薬持久灯火口が各地に取り付けられた（図3右）.

光源の電化は，1901（明治34）年の尻屋埼灯台のアーク灯（アラード式電気弧光灯）が最初である．フランスのエクミュール灯台を模したもので，発電設備は石油発動機と発電機を組み合わせたものを灯台構内に設備した．破格の光力であったが，設備費が高額で保守が困難なため，採用はこれのみであった．1910（明治43）年，神島灯台にタングステン線条32ワット白熱電球の灯火が灯され，翌年には四日市灯台に，同じ白熱電球が商用電力により初めて点灯された.

同じ頃，大型灯台の石油灯器は石油を圧縮気化させマントルに噴出させ燃焼した灯火を用いた石油蒸発白熱灯器が各種採用され始めた．1904（明治37）年に水ノ子島灯台にバビエー式，姫島灯台にソーターハーレー式，1909（明治42年）に神子元島灯台にルックス式，1911（明治44）年に烏帽子島灯台にチャンス式が取り付けられた（図4）．中でも取り扱いが簡易なチャンス式がその後も多く採用され，「チャンス」の呼び名で親しまれ，電化された灯台においても非常用灯器として長く使用された.

また小型の灯台や浮標，灯柱にはこの時期，ピンチガス灯器が採用された．1900（明治33）年に壇ノ浦灯台の構内にピンチガス蒸造所が設けられ，壇ノ浦灯台，高瀬浮標等に取り付けられた．特殊な蒸造所と配給船を必要としたため，関門地区と京浜地区のみでの採用となった．1908（明治41）年にアガ式アセチレンガス灯器が三池港の浮標と根室港弁天島灯台に取り付けられた．アセチレンガスはピンチガスより光力が強く，ボンベで輸送できるためその後広く用いられた．1913（大正2）年新設の大角鼻灯台にアガ式25ミリマントル直立式明暗器（アセチレンガス白熱灯器）が取り付けられ，さらに優秀なアガ式アセトアセチレンガス白熱灯器も1916（大正5）年に湯島灯台に取り付けられた．アセチレンガス灯器は，石油持久灯器に代わり，その後国産化に成功したため，以降昭和後期まで長く使用された（図5）.

図5. アセチレンガス灯器（左）とアセチレンガス白熱灯器（右）

大型灯台への本格的な電球の採用は，1917（大正6）年の御前埼灯台の1000W ニトラ電球が始まりである（図6左）．このガス封入白熱電球は，以前のガス封入ではないものと比べ強力な安定した光で寿命も長く，電気が各地の灯台まで供給されていくのに伴い石油灯器は順次電球の灯器に交換された．1952（昭和27）年には東京芝浦電気の協力のもと，灯台の電球は形状，寸法，性能が規格化され，同社製の電球がその後長年使用された（図6右）.

図6. ニトラ電球（左）と東芝製の各種灯台電球（右）

戦後，フィラメントの電球以外に各種の放電灯も各地で取り付けられた．1948（昭和23）年，ネオン灯が伊豆大島波浮港導灯に，以降導灯には蛍光灯が取り付けられた．1966（昭和41）年3月，光力の強いキセノンランプが都井岬南灯台と留萌灯台，ナトリウムランプが関門大瀬戸導灯に取り付けられた．1975（昭和50）年にハロゲン電球が臥蛇島灯台，1986（昭和61）年に高圧ナトリウムランプが三木浦港防波堤灯台，そしてメタルハライドランプ（High Intensity Discharge Lamp）が1990（平成2）年に二神島灯台に取り付けられた．以降，大型灯台には東芝製の電球に代わりメタルハライドランプが取り付けられた（図7）.

図7. キセノンランプ（左），ハロゲンランプ（中央），メタルハライドランプ（右）

LED の灯台への採用は1989（平成元）年の神戸港苅藻島西灯台が最初である．LED の登場は灯台の保守を大きく改善させた．電球は500時間毎の交換を要していたが，LED は10年以上交換が不要となり，年に 1 回の点検保守へと激減した．今日，灯台の灯器（光源）の主流となった LED 灯器は電源の太陽電池と共に進化を遂げ，低消費で耐久性のあるコンパクトなものが採用されている（図8）.

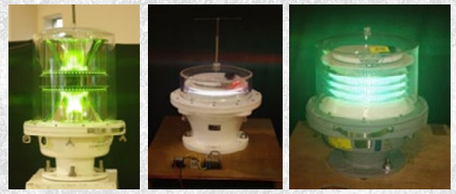


図8. 新旧のLED灯器

メタルハライドランプは2023（令和5）年9月に製造中止となり，現在保有のものが無くなり次第，COB（Chip On Board）LED や SMD（Surface Mount Device）LED を光源とする高輝度 LED 灯器に順次交換されていく（図9）.

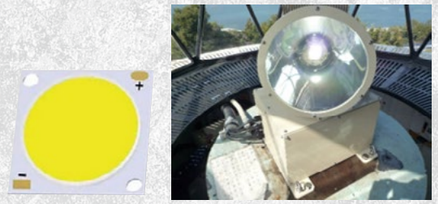


図9. COB光源（左）とCOBLED灯器（右）

明治初頭から令和の今日まで，日本の灯台の灯器（光源）は常に最新の技術が投入され続けてきた．海上保安庁は，先人たちが培ってきたこの技術を継承し，これからも航海者へ安心安全な灯火を送り続けていく.

石村 智 -Tomo ISHIMURA- （国立文化財機構　東京文化財研究所）

Part.1
価値の
再発見
03

海から見た牛窓の景観
－古墳・寺院・燈籠堂－

キーワード　牛窓,古墳,寺院,燈籠堂,ランドマーク,海から見た景観

図1. 海から見た牛窓の景観

瀬戸内海に面した牛窓（岡山県瀬戸内市）は「日本のエーゲ海」と呼ばれる風光明媚な地である．港町のノスタルジックな街並みや，美しい砂浜の海岸，さらには高台にあるオリーブ園から眺めた多島海の光景が，訪れた人々を魅了している．オリーブ園の展望台の側には「幸福の鐘」があって3回鳴らすと幸せになると言われており，「恋人の聖地」に認定されている．さらに沖合に浮かぶ黒島では，干潮時に小島との間を結ぶ「黒島ヴィーナスロード」と呼ばれる砂州の道が出現し，恋人たちのパワースポットと言われているそうだ．

このように美しい見どころが多い牛窓であるが，私はもうひとつの牛窓の見どころとして「海から見た景観」をおすすめしたい．

こちらに1枚の写真がある（図1）．これは牛窓の沖合で，シーカヤックを漕ぎながら私自身が撮ったものである．

この1枚の写真に，牛窓天神山古墳，本蓮寺，牛窓燈籠堂という，それぞれ古代，中世，近世にさかのぼるモニュメントが写っている．この写真は牛窓の歴史的な価値を端的に示しているのに加え，ここが瀬戸内海の海上交通の要衝として存在してきたことをよく表している．

1. 牛窓天神山古墳

牛窓天神山古墳は全長85メートルの前方後円墳で，古墳時代前期後半（四世紀中葉～後半）に築造されたと推定されている．現在は木々に覆われているため外から見るとその様子は分かりにくいが，作られた当時は木々もなく，またその墳丘の表面は葺石で覆われていたので，太陽の光を反射して白く輝く人工的なモニュメントとしての姿を見せていたことだろう．

この古墳が築かれた時代には，同じように瀬戸内海や日本海の沿岸地域で海際に大型の前方後円墳が数多く作られており，例えば明石海峡の近くには五色塚古墳（兵庫県神戸市），丹後半島には神明山（しんめいやま）古墳・網野銚子山古墳（京都府京丹後市）が作られた．こうした古墳は，単に地域の有力者の墓というだけではなく，沿岸を航海する船が，航海の目標にするためのランドマークとしての役割を果たしていたのではないかと推測されている．

さらに日本最古の詩集として奈良時代の8世紀後半に成立した『万葉集』には，柿本人麻呂作とされる牛窓の情景を詠んだ歌が収録されている．

牛窓の波のしほさい島とよみ　寄そりし君は逢はずかもあらむ（巻十一　二七三一）
（牛窓の波の潮騒が島を響かせるように，私との噂がたっていたあの人は私に逢いに来てはくださらないのでしょうか）

2.本蓮寺

中世になると本蓮寺が建立された．1347（正平2）年に京都妙顕寺の大覚大僧正によって開かれたと伝えられており，今日では室町時代の1492（明応元）年に建立された本堂，番神堂，中門が国指定の重要文化財として，1690（元禄3）年に建立された三重塔が県指定の重要文化財として，それぞれ残されている．

江戸時代になると，牛窓は朝鮮通信使の寄港地とされ，本蓮寺は使節の逗留する場所として指定された．ここで使節の一行は岡山藩からの接待を受けたという．瀬戸内海を船でやってきた使節の一行にとって，三重塔を頂いた本蓮寺はまさに港町で最も目に付くモニュメントであったことだろう．

3. 牛窓燈籠堂

江戸時代には牛窓は北前船の寄港地ともなり，風待ちの港，潮待ちの港として利用された．瀬戸内海は潮流が激しく複雑な動きをする海であるため，とりわけ潮待ちは航海にとって必要な要素であった．

牛窓燈籠堂は江戸時代の延宝年間（1673～1681）に夜間の航海の標識として，備前藩主池田綱政の命によって建設された．牛窓の港と，その対岸にある大島との間にある狭い海峡は「唐琴の瀬戸」と呼ばれており，それを臨む牛窓側の，岬の突端の岩盤上に石積みの基壇が築かれ，その上に木造の燈籠堂が建てられた．なお燈籠堂は明治時代に取り壊されたが，現在では1988（昭和63）年に復元されたものを見ることが出来る．

燈籠堂は現代の灯台に相当する．江戸時代には北前船による海上交通が活発となり，それにともなって各地の港町にはこうした燈籠堂や常夜灯が設置された．とりわけ「唐琴の瀬戸」は最も狭い部分で幅が300メートルほどしかなく，また海底は凸凹した岩礁となっており，さらには潮流も速く大潮の時には渦潮が出来ることもあるという．そのためこの燈籠堂は安全な航海のために必要不可欠なものだったことだろう．なお今日では，「唐琴の瀬戸」の対岸の大島側に，城ヶ鼻灯台（牛窓港灯台）が設置されている．

このように牛窓には，古代，中世，近世のそれぞれの時代に航路標識となるモニュメントが建てられたのである．それはこの牛窓が時代を通じて重要な港として機能してきたことを示している．

さらに重要なことは，牛窓をはじめとする港町の景観は，海から眺めることを前提として形成されているということである．そこには，航海の目標としての実用的な機能だけではなく，港町の美しさを見せるための美的な機能も意識されていたことだろう．

港町としての牛窓の魅力を感じるために，みなさんにも是非一度，海から見た景観を眺めて頂くことをおすすめしたい．

高野 宏康 -Hiroyasu TAKANO- （小樽商科大学）

Part.1
価値の
再発見
04

北前船の航海を支えたランドマーク
～常夜灯・日和山・灯台～

キーワード　北前船,ランドマーク,灯台,常夜灯,日和山

はじめに

江戸時代から明治以降にかけて，日本海・瀬戸内海航路を中心に北海道と列島各地を結んでいた商船，北前船が活動した時代には，常夜灯や灯明台，高灯籠，日和山から洋式灯台（近代灯台）まで，様々なタイプの航路標識が存在した．北前船は，前近代と近代に重なる時代に活動し，様々な形態のランドマークを利用していたことから，筆者はそれらを航海と交易，交流を支える装置群や制度群として把握することで，近代灯台に留まらず，「灯台」的なものの日本的なあり方やその特徴を明らかに出来るのではないかと考えている．

本稿では，以上の視点から，日和山，常夜灯，灯台の共通点と相違点に着目し，その役割，変遷の過程について，小樽の事例を中心に考察してみたい．

灯台･常夜灯･日和山の共通点と相違点

航路標識としての灯台を歴史的に遡ると，日本では奈良時代に遣唐使船の目印として炊かれた篝火が挙げられるが，建造物として現在確認されている最古の事例は，鎌倉時代，摂津国の住吉大社に建設された高灯籠である．その後，江戸時代になると航路の整備，海運の発達により，各地に常夜灯，灯明台が多数建設されるようになるが，これらは港や岬だけでなく，港に近い神社の境内等に設置されていることも多く，航路標識としての役割は共通しているが，設置場所は近代灯台とは異なっている．

日本最初の近代灯台は，1869（明治2）年2月に点灯した観音埼灯台とされるが，その後も常夜灯が各地で航路標識の役割を継続していることが多く，光達距離が短いことから諸外国から日本近海の航行は危険であると認識される傾向があった（海上保安庁灯台部編，1969).

日本では江戸時代以降，日和山が重要な航路標識の役割を果たしていることが特徴である（南波，51p)．日和山は，古くは東北地方の鰺ヶ沢港など阿倍比羅夫の征夷に遡るともいわれるが，文献で確認されているのは，1663（寛文3）年に伊豆国下田にあった大浦の日和山が現存最古とされる．日和山は，船乗りが出港前に天候を見た山であり，江戸時代に沿岸航路が整備され，海運が発達していた時期，各地に設置されていったと考えられている．日和山は単なる地形，山ではなく，船舶の寄港地に整備された港湾施設の一種であることが重要である．日和山を総合的に考察した南波松太郎は，その役割を，「主役目」と「副役目」に分類して整理している（南波，前掲書，7p)．前者として，①日和をみる，②出船を見送る，③入船を見る，④入船との連絡，⑤入船の目印になることの5点を挙げ，後者として，①遊覧場所であること，②商人の商況判断の資料を得ること，③唐船見張り番所の設置・砲台の築造の3点を挙げている．主な目的である「日和を見ること」は共通しているが，各地の日和山は，それぞれ役割が異なる．また，日和山には方角石（十二支で表した方位が刻まれた石）が設置されていたことも特徴である．

図1. 日和山と日和山灯台（小樽市祝津）

日和山の役割は，近代灯台と重なりつつも異なる部分を持つ．日和山は，航路標識だけでなく，船の出入港時の確認や連絡，さらに商人の商況判断などを包括する幅広い機能を持つ港湾施設であった．日和山は，20世紀半ばまで現役で利用されていたが，その後は開発により消滅したものが多く，「日和山」の地名だけが残る地域も多い．汽船など動力を持つ船は，風向きや天候は帆船ほど航海に影響しないため，日和山の役割は次第に低下していったが，眺望の良い場所に設置される傾向があったことから，遊覧場所や見張り番所等が設置されることもあった．日和山は日本以外には存在しないとされ，日本的な航路標識のあり方を考える上で重要である（南波，41p)．

小樽港の様々なランドマーク

小樽港では，日和山，常灯台，近代灯台が設置されており，時代によって場所や役割が変化している．以下，小樽港を事例として，それぞれの特徴，役割の変化について検討する．

小樽は，江戸時代後期，ニシン漁場として賑わい，北前船が来港する港として発展した歴史を持つ．小樽港では，江戸時代後期から幕末にかけて，北前船の船乗りや商業者によって，祝津地区の高島岬が日和山として整備され，活用された（図1)．方角石は現存しておらず，日時計と台石があったと伝わるがこれも現存しない．小樽の日和山は後述の通り，その頂上に近代灯台が建設され，その名称が日和山灯台となり，「日和山」の地名が残る唯一の近代灯台となっている（高野，2018, 6p)．

明治時代になると，北前船をはじめ様々な船舶の出入りが急増し，港湾施設の整備が進められていく中，明治4年，手宮海関所掛と，開拓使札幌本庁庶務掛小樽詰から，勝納川河口の信香町に「常灯台」を建設する申請が出された．勝納川は，日和山があった祝津より南で，河口には北前船が多数寄港していた場所である．この「常灯台」の名称は「小樽海関所灯台」であるが，「常灯台」「常夜灯」「常灯明」等，様々な表現で呼ばれている（小樽市史，1958, 427-428p)．

「常灯台」は，工事費277両2分余，水面上の高さ2丈６尺（約7.8m)，ガラス張りであった．「北海紀行」（明治6年7月11日）によれば，「此日小樽ノ市街稲荷宮ノ遷座軒ト燈ヲ掲ケ，山下一時ニ衆星ノ如ク輝タルヲ見ル．就中海関所燈台ハ太白ノ蓬窓ヲ照スカト疑ハレ」とあり，当時小樽の名所となっていたことがわかる．ガラス張りではあるが，近代灯台ではなく，近世以来の「常夜灯」の一種である（図2)（林，1873)．

図2. 常夜灯（小樽海関所燈台）小樽市史（1958）

しかし，この「常灯台」は，1874（明治7）年5月に火事で焼失してしまい，翌年1月，小樽出張所から造営方を伺い，指令が与えられたが着手されなかった．その後，10年近く経過しても灯台は建設されず，船乗りたちが不便だと指摘するようになった．1883（明治16）年，札幌県は小樽港の出入船舶に対し，小樽港の港外であることを標示するとともに，その針路を定める上で最も重要な地点として，江戸時代以来の祝津の日和山の山頂に経費6,603円で灯台を建設し，同年10月15日，初点灯した．道内では，明治5年に設置された納沙布岬灯台に次ぐ２番目の近代灯台である．

常夜灯と日和山灯台の記憶

図3. 1953年に鉄筋コンクリート造に改築される前の
木造六角形の日和山灯台　祝津町史（1972）

日和山灯台は，建設当初，木造六角形の白色の建物で，高さは約7.6m．二重に芯を使った石油ランプを灯し，その光は15海里（約28km）先まで届いたという（図3）．以後，日和山灯台は船乗りたちの重要な航路標識となった．1953（昭和28）年，日和山灯台は円形コンクリート造に改築され，1957（昭和32）年には映画『喜びも悲しみも幾年月』のラストシーンに登場したことで，一躍有名になった（樋口 , 1972, 229-232ｐ）．

1871（明治4）年に小樽で初めて設置された信香町の「常夜灯」は，小樽港の繁栄の象徴として，長く人々の記憶に残り続けた．『小樽市史』の裏表紙に「常夜灯」の写真（明治５年，有幌方面から見た写真，北海道大学蔵）が掲載されていることからもそのことが伺える．解説には，「新天地に未来をかけた人たちは，その光源を親しみを込めて常夜灯と呼びました」と記載され，続けて，小樽港が北海道開拓の玄関口，国際貿易にとって重要な役割を果たしてきたことを指摘し，「小樽経済の基盤を支えてきた本港の港づくりの始まりは，この灯台であったといえましょう」している。1997（平成9）年には，かつて入船川の河口で船入澗となっていた小樽堺町通り商店街南端のメルヘン交差点にこの常夜灯のモニュメントが設置された（図4）（高野 , 2023, 10p, 高野 , 2024, 41-42p）．

小樽祝津の日和山灯台と信香町の常夜灯から，航路標識，ランドマークの日本的なあり方の一端が見えてくる．

図4. 常夜灯のモニュメント（メルヘン交差点,1997年）

謝辞

本稿の，常夜灯，日和山，灯台のその共通点と相違点に着目することで，航路標識としてのあり方を捉え直す視点は，池ノ上真一氏の助言に寄るところが大きい．感謝したい．

栗原 憲一 -Ken'ichi KURIHARA-（株式会社ジオ･ラボ　一般社団法人日本海洋文化総合研究所）

Part.1 価値の再発見 05

灯台の足下から見える地球の記憶と地域の歴史

キーワード　灯台,地球の歴史,地域の歴史,地質･地形学的特徴

はじめに

「海と灯台プロジェクト」は，灯台を中心とした地域の海に関する記憶を掘り起こし，地域同士や日本と世界をつなぐ新たな海洋体験を創造する取り組みである．特に異分野・異業種との連携を視野に入れた活動を進めていくためには，灯台とその周辺地域を多様な学術的視点から整理・検討することが重要となる．そして，その成果を「地域のストーリー」として発信することで，地域振興や観光産業の活性化に寄与できることが期待される．

灯台は航路標識としての機能を担う一方，建築物や地域文化のシンボルとしても長い歴史をもってきた（例えば，海上保安庁，2018）．日本には多くの灯台が存在し，それぞれが置かれた自然環境や歴史的背景は多様である．なかでも“海の難所”と呼ばれる場所に設置された灯台は，地形や海流，気象などに特徴があるだけでなく，海難事故や地域伝承など，地元の人々に深く根付いた歴史や文化とも密接につながっている．したがって，灯台の足元にある地質・地形的特徴と，その周辺で育まれてきた地域の歴史との関連をひもとくことは，新たな視点でプロジェクトを推進していく上で大いに意義があると考えられる．

そこで本稿では，千葉県銚子市の犬吠埼灯台を事例として，灯台の足元に存在する地質・地形学的特徴を明らかにし，地域の歴史とのつながりを概観することで，新たな「地域のストーリー」を構築するための基礎的検討を行う．

千葉県銚子市における犬吠埼灯台の事例

銚子市は，江戸の豪商であった鈴木金兵衛（俳号：古帳庵）が詠んだ句「ほととぎす 銚子は国のとっぱずれ」でも知られるように，関東平野の東端に位置し，太平洋に突き出した半島部を有する地理的特徴を持つ．北側には利根川，東側・南側には太平洋が広がり，三方を水域に囲まれた特有の景観が見られる．その半島突端部に設置されているのが犬吠埼灯台である（図1）．

半島の突端部に建つ犬吠埼灯台は，1872（明治5）年に着工し，1874（明治7）年に初点灯した西洋式灯台である．建設を指揮したのは，イギリス人技師リチャード・ヘンリー・ブラントンであり，近代日本における灯台建設の黎明期を象徴する貴重な建造物といえる．地震の多い日本で，当時先進的とされた煉瓦造塔の構造技術が導入された点も特筆に値し，今日では国の重要文化財に指定されている．灯台が持つ歴史的価値と工学的価値は広く認知されているが，本研究ではさらに裾野を広げ，灯台の足元に注目することで，地球の長い時間スケールによって作り出された地形や地質の成り立ち，そしてそこに根付いた地域の歩みをひもとく．

1.犬吠埼灯台周辺の地質

犬吠埼灯台が建つ岬には，約1億年前の白亜紀に堆積した浅海成の地層が露出する．アンモナイトな

図1. 犬吠埼灯台と足元にある地質・地形的特徴

図4.犠牲者たちを供養する石碑（千人塚）

どの貴重な化石が産出し，当時の海洋環境や生物相を研究するうえで極めて重要な資料となっている．こうした学術的意義が認められ，「犬吠埼の白亜紀浅海堆積物」として国の天然記念物にも指定されている．

この地層は「銚子石」と呼ばれ，江戸時代には利根川水運を通じて江戸へ運搬され，建材や石材として利用された歴史をもつ．犬吠埼灯台の直下には，かつて石材を切り出した採石場跡が残されており（図1），経済的にも文化的にも重要な資源であったことがうかがえる．

この1億年前の地層は，銚子半島の突端部だけに局所的に分布している（図2）．本来は地中深くにあるはずの地層が，大地（プレート）の動きによって局所的に押し上げられた結果である（図3）．さらに，この地層は周囲に比べて硬いため，差別侵食の結果として堅固な部分だけが露出し，岩礁を形成している（図1）．

図2.犬吠埼灯台のある千葉県銚子地域の地形（陰影図）と地質．色のついている部分は,中生代（約1億年前）の地層で，銚子半島の突端にしか分布していない

2.“海の難所”としての地域の歴史

前述のように、関東最東端の半島に位置する銚子市の沿岸では，周辺に比べて固い白亜紀の地層が突端部にだけ露出し，岩礁を形成している．加えて，利根川の河口付近は河川水と北東からの強風が衝突するため，しばしば三角波が発生し，古くから“海の難所”として知られてきた（銚子資産活用協議会，2023）．

たとえば1614（慶長19）年には，出航中の漁船が波風にのまれ，1000名を超える溺死者が出たと伝えられている．その供養のために建立された石碑が現在も残されており，地域の人々が海との厳しい関わりの中で暮らしてきたことを伝えている（図4）．

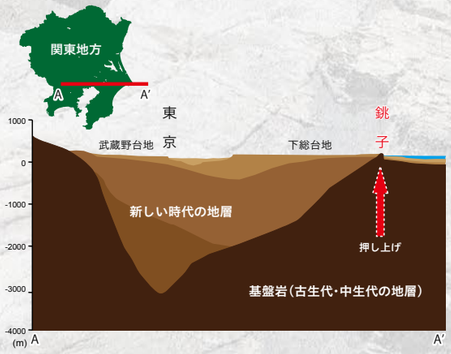


図3.関東地方の東西断面図（銚子資産活用協議会編，2023:原図は,貝塚ほか（1985）を改変）

図5.銚子沖の混合水域

3.自然の恵みと生物多様性

銚子のもう一つの大きな特徴は，豊かな漁場を抱えることである．太平洋に突き出た半島地形の沖合では，南から北上する暖流（黒潮）と，北海道・三陸沖を南下する寒流（親潮）が衝突し，混合水域を形成している（図5）．寒流は栄養塩に富み，暖流は温かい海水と多様な海洋生物を運ぶため，両者が交わる銚子沖は全国屈指の漁場として繁栄してきた．

この豊かな漁場は，単に水産物の供給源となるだけでなく，多くの海鳥や海棲哺乳類にとっても重要な生息環境を提供する．銚子市鳥類目録（桑原ほか，2006）によれば，犬吠埼周辺では150種以上の鳥類が確認されており，貴重な生物多様性が保たれていることが示唆される．陸と海の境界である海岸域は，栄養豊富な河川水や潮目の影響が大きく，さまざまな生態系が複雑に絡み合う場でもある．銚子では，このような恵まれた自然環境と地域の漁業・観光産業が結びつき，独自の文化を育んできた点も見逃せない．

灯台の足元から見える地球の記憶と地域の歴史

本稿では，千葉県銚子市にある犬吠埼灯台を取り上げ，灯台の足元に広がる地質・地形的特徴を整理するとともに，それらに関わる地域の歴史や自然を概観した．

犬吠埼灯台の足元には，約1億前の地球の歴史を物語る地層が広がり，その地形的特徴から海の難所として人々の暮らしや歴史に深く関与してきた側面がある．一見すると灯台という単独の建築物に注目しがちだが，足元の地質・地形的特徴にも着目することで，灯台と地域の歴史，さらには地球規模の時間的・空間的つながりを意識することができる．

銚子という地域全体を見渡した場合，岩礁が形成されるほど硬い地層の露出や強烈な三角波が生じる海域がある一方，暖流と寒流が交わることで栄養豊富な漁場が発達し，豊かな生態系が育まれている．つまり，地形的・地質的な“厳しさ”と“恵み”とが表裏一体となり，長い年月を通じて地域の特色や人々の営みに影響を与えてきたといえるだろう．

こうした観点は「海と灯台プロジェクト」をさらに深めるうえでも有益である．灯台を単なる観光スポットやインフラストラクチャーの一部として捉えるのだけではなく，地球環境の移り変わりや人々の生活史を重層的に映し出す存在として理解し，そこから「新たな地域のストーリー」を創出することが可能になる．

今後は，犬吠埼灯台のみならず，全国各地の灯台や海岸地域において，地質・地形学的特徴と地域史を結びつける試みが増えていくことが期待される．これにより，観光や教育，さらには地域コミュニティの活性化につながる多様なアプローチが展開され，海辺の風景や文化の保全・継承にも新たな光が当てられるだろう．

海津 ゆりえ -Yurie KAIZU-（文教大学国際学部）

Part.1 価値の再発見 06

エコツーリズムと灯台
－灯台の社会的価値の把握手法の開発－

キーワード　エコツーリズム,灯台,社会的価値,利用,漁村文化,観音埼灯台

はじめに

①研究背景と目的

灯台は海上航海の安全を支える重要なインフラである．GPS や自動航行技術の発展により，徐々にその役割は変化しているが，その一方で海辺の風景を構成する重要な要素として，あるいは旅の目的地やシンボルとして人々の記憶に根を下ろす存在でもある．地域の宝として，地元で大切にされている灯台も少なくない．例えば岩手県宮古市の鮭ヶ崎（とどがさき）灯台は，本州最東端の岬にある灯台として観光プロモーションに活用されている他, 2011(平成23）年に発生した東日本大震災以後に設定された長距離自然歩道「みちのく潮風トレイル」のルート上にあることから，ハイキングコースの拠点ともなっている．実利的な機能を背負う人工物である灯台が，設置された場所性や地域性等から，本来の役割とは異なる意味や価値を付加され，地域においてかけがえのない存在となっているのである．本研究は，このような，灯台がもつ社会的役割を明らかにすることを目的としている．特に，地域の宝を掘り起こし，観光に活かし，経済的・社会的還元を地域にもたらす観光である「エコツーリズム」の観点から，灯台の社会的価値をとらえてみたいと考えている．本稿は，その研究に向けた調査の視点をまとめたものである．

灯台に関する研究は，主として歴史，工学，建築，文化遺産等の視点から進められているが，本研究のような視点に基づく既往研究はほとんどない．

②研究対象と研究手法

研究対象は日本国内の灯台とする．海上保安庁によると灯台とは航路標識のことを指す．航路標識も光波標識，電波標識，その他に分かれるが，ここで扱う灯台は光波標識の1つである（表1).

航路標識	光波標識	灯台など光、形、色を利用したもの	灯台、灯標、灯浮標、照射灯、導灯、指向灯
	電波標識	電波を利用したもの	無線方位信号所、ロランC、ディファレンシャルGPS
	その他	電光掲示板、無線等により船に情報を知らせるもの	船舶通航信号所、潮流信号所

表1. 航路標識の分類

No.	灯台名	所在自治体
1	陸中黒埼灯台	岩手県普代村
2	犬吠埼灯台	千葉県銚子市
3	城ケ島灯台	神奈川県三浦市
4	安房埼(あわさき)灯台	神奈川県三浦市
5	剱埼灯台	神奈川県三浦市
6	諸磯埼灯台	神奈川県三浦市
7	観音埼灯台	神奈川県横須賀市
8	江の島展望灯台	神奈川県藤沢市
9	八丈島灯台	東京都八丈町
10	爪木埼灯台	静岡県下田市
11	稲取岬灯台	静岡県東伊豆町
12	伊良湖岬灯台	愛知県田原市
13	蒲生田岬灯台	徳島県阿南市
14	日向青島灯台	宮崎県宮崎市
15	戸崎鼻灯台	宮崎県宮崎市

表2. 調査対象灯台（2024年度）

大項目	中項目	小項目
基本情報	灯台に関する事項	灯台名、所在地、タイプ、初点灯日、高さ、設計･施工･管理者、現在稼働中か、文化財指定など
	立地に関する事項	アクセス、標高、地盤、地理的特徴、地質、植生、生態系
	公開に関する事項	解説板、灯台資料館、見学可否
人とのつながり	周辺の施設･制度など	地域指定、博物館･資料館など、トイレ、観光施設
	人々による利用	釣り、漁業、自然観察、観光資源としての扱い、愛好会など、その他
その他		文献、気づいたことなど

表3. 調査の視点

利用のあり方	該当例
釣り場スポット	陸中黒埼灯台、安房埼灯台、八丈島灯台、蒲生田岬灯台、爪木埼灯台、稲取岬灯台、伊良湖岬灯台
漁場の形成	陸中黒埼灯台、江の島展望灯台、犬吠埼灯台
サーフスポット	伊良湖岬灯台
海水浴場	日向青島灯台、戸崎鼻灯台
景観地･展望地	剱埼灯台、諸磯埼灯台、蒲生田灯台、犬吠埼灯台
園地が隣接	城ヶ島灯台、観音埼灯台、江の島展望灯台
飲食店や土産物店が周辺に集積	城ヶ島灯台、稲取岬灯台、江の島展望灯台
ホテルが隣接	戸崎鼻灯台、犬吠埼灯台
博物館が隣接	観音埼灯台
ジオパーク	陸中黒埼灯台、犬吠埼灯台、爪木埼灯台、稲取岬灯台
国立公園	陸中黒埼灯台、犬吠埼灯台、爪木埼灯台、伊良湖岬灯台

表5. 利用のあり方と該当灯台例

灯台のある海辺地域生態学調査フォーマットVer.1

調査日時（y/m/d/t）　月齢（潮）
天候　記録者

基本情報		
灯台に関する事項		
1	灯台名	
2	所在地	
3	タイプ	
4	初点灯日、改修など	
5	高さ	灯台の高さ 光源位置
6	設計･施工･管理	
7	現在稼働中か	稼働中 稼働していない
8	文化財指定など	
灯台の立地環境に関する事項		
9	アクセス	
10	標高	
11	地盤	岩礁 構造物 その他（）
12	地理的特徴	陸続き 埠頭 島
13	地質	
14	植生	
15	生態系	
灯台の公開に関する事項		
16	解説板	ありなし
17	灯台資料館	ありなし
18	見学	可 不可
灯台の写真等		
人々とのつながり		
灯台周辺域の施設、制度等		
19	地域指定	
20	博物館、資料館など	
21	トイレ	
22	観光施設	
人々による利用		
23	釣り	
24	周辺海域での漁業	
25	自然観察	
26	観光資源としての扱い	
27	愛好会など	
28	その他	
文献		
気づいたこと、特筆すべきこと		

表4.調査フォーマット

調査手法は文献調査，現地調査，ヒアリング等による事例調査とする．調査対象として，地域との関わりが深く，一定の社会的価値が認められていると考えられる表2の灯台を選定した．

調査に用いたフォーマットは表4の通りである．調査の視点は表3のように分類した．

調査結果

表4のフォーマットへの記載項目のうち「人々とのつながり」（項目19〜28）の結果をもとに，灯台の活用例を整理したものが表5である．灯台は漁業にとって重要な場であることが窺えた（八丈島灯台，諸磯崎灯台など）ほか，宿泊施設や飲食店が周囲に設けられたり，フォトコンテストなどを実施して観光資源として積極的に活用されたりする事例も見られた（観音埼灯台，江ノ島灯台など).

考察

①海と陸の結節点としての灯台

灯台は漁業や個人の釣りスポットとなるほか，展望地として利用されている例が見られた．古くから漁業が営まれている場合は，大漁祈願の信仰や芸能，祭りの舞台になることもある．またアクセスルートが確保されていることから，観光拠点や自然

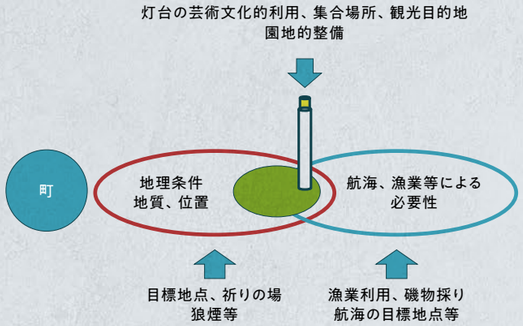


図1. 海と陸の結節点としての灯台

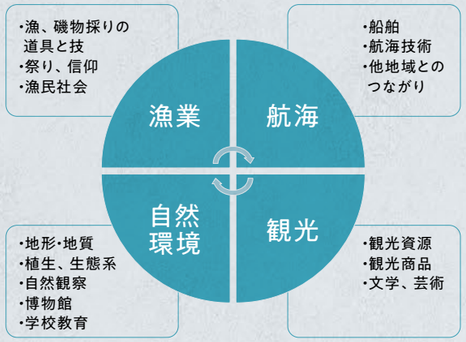


図2. 灯台が持つ社会的価値把握の視点

観察などの場としての利用もしやすく，公園や飲食店，博物館，ホテルなどが集積する場となる例もある．神奈川県横須賀市の観音埼灯台は，レオンス・ヴェルニーによって設計され，1869（明治2）年に初点灯した日本における西洋式灯台の草分けである．灯台周辺の海域は豊かな漁場であるほか，灯台に隣接して観音崎自然博物館や横須賀美術館が立地している．観音崎自然博物館は民営であり，ユニークな展示や活動で根強い人気がある．館長をはじめとするスタッフが相模湾の生物を定点観測している拠点であり（モリナヲ弥，2023），頻繁に開催されるフィールドワークはあっという間に予約で埋まる．確実に地域の人々の自然との触れ合いの場となっている．

このように灯台が人々に親しまれる背景には，灯台が市街地から切り離された「岬」の先端に建っていることが挙げられる．岬は海に張り出した高台であるため，海域からの視認性が高く，陸域からは海への入口としての位置付けを持つ．結果として海域・陸域の結節点としての役割を担っている（図1）．

②灯台の社会的価値を把握する視点

以上の事例調査の分析から，灯台の社会的価値として以下の4つの切り口が考えられる（図2）．ここでいう社会的価値とは，灯台本来の航海標識という機能を除く，人々と灯台の関わりを指す．

①漁・生業に関わる価値
- 漁法，信仰，祭り，漁民文化など灯台をシンボルとする海の文化

②自然環境・生態系に関わる価値
- 灯台を拠点に把握された自然環境や生態系，それらと触れあう人々の活動

③観光・交流が生む価値
- 灯台が持つ資源性，灯台周辺に集積した観光地域，灯台を活用した観光文化
- 文学，絵画，音楽，パフォーマンスなど灯台を題材・舞台とする芸術文化

④航海から生まれた価値
- 灯台が支えるグローバルな他地域とのつながり，航海技術など

結論と今後の課題

本稿は，灯台が有する社会的価値の把握に向けた研究の準備段階として，調査の視点を整理し，いくつかの灯台についてはデータベースを作成し，分析を試みた．研究は緒についたばかりであり，今後，地元自治体や観光協会，歴史家，漁家，かつての灯台守などへのヒアリング調査を行い，社会的価値の実態をさらに把握したいと考えている．調査対象を広げていくためには，初点灯以降の歴史が長いこと，上記の視点において特に優れていると想定されること，離島や都市圏近郊などの地理的特徴を有すること等を考慮して検索する必要がある．

その上でエコツーリズムの視点から評価を加える必要がある．具体的には，
- 地域住民の主体的な関わり（利用，ガイド，経済循環への関わりなど）
- 活動プログラムの内容，実践状況
- 環境教育としての地域への効果
- 環境負荷や自然，生態系理解への貢献

等が考えられる．

灯台のある海辺地域生態学調査フォーマットVer.1

調査日時（y/m/d/t）	2024/08/19/1330
月齢（潮）	大潮
天候	晴れ
記録者	小坂

基本情報

灯台に関する事項

1	灯台名	観音崎灯台
2	所在地	横須賀市
3	タイプ	
4	初点灯日、改修など	明治2年1月1日
5	高さ	灯台の高さ:地上から構造物頂部19m, 光源位置:水面から灯火56m（地上から16m）
6	設計・施工・管理	設計・施工: ・初代→レオンス・ヴェルニーによる設計、フランス技師を中心に施工、レンガ造り。 1922（大正11）年に地震により亀裂→取り壊し。 ・2代目:コンクリート造り、関東大震災により約半年で崩壊。 ・3代目:現在のもの。コンクリート造り。 管理:公益社団法人燈光会
7	現在稼働中か	稼働中　~~稼働していない~~
8	文化財指定など	なし

灯台の立地環境に関する事項

9	アクセス	観音崎駐車場から徒歩10分程度
10	標高	40m程度（(水面~灯火56m)-(地上~灯火16m)）
11	地盤	岩礁　~~構造物 その他（）~~
12	地理的特徴	陸続き　~~埠頭 島~~
13	地質	泥岩及び火山砕屑岩互層
14	植生	トベラ、ヒメユズリハ、ヤブニッケイなどの樹木からなる暖地性海岸植物群落（出所:横須賀土木事務所「観音崎公園 整備・管理計画」）
15	生態系	急峻な丘陵斜面が海岸に迫り平坦地が少なく、岩礁地帯上には温暖性海岸植物群落が発達。 海岸線は岩礁や砂浜など変化に富む。（出所:横須賀土木事務所「観音崎公園 整備・管理計画」）

灯台の公開に関する事項

16	解説板	あり　~~なし~~
17	灯台資料館	あり　~~なし~~
18	見学	可　~~不可~~

灯台の写真等

人々とのつながり

灯台周辺域の施設、制度等

19	地域指定	
20	博物館、資料館など	観音崎灯台管理事務所建物内に灯台資料展示室あり。周辺に県立観音崎公園パークセンター、横須賀美術館、観音崎自然博物館。
21	トイレ	駐車場、灯台に続くアクセス路（徒歩のみ）にあり。
22	観光施設	周辺一帯が県立観音崎公園、横須賀美術館、民間ホテル、BBQやグランピング施設あり。

人々による利用

23	釣り	走水漁港（観音崎の北約2km）周辺で遊漁船等あり。
24	周辺海域での漁業	走水漁港（観音崎の北約2km）。
25	自然観察	観音崎自然博物館で自然観察イベント等あり。
26	観光資源としての扱い	横須賀観光協会でも観光スポットとして紹介されるなど、観光資源として認識されている。 調査当日も観光客とみられる来訪者も確認された。
27	愛好会など	灯台そのものではないが、観音像復元プロジェクトが令和1年に立ち上がっている。
28	その他	

文献

・『観音崎の灯台』（社団法人 観音崎自然博物館保存会）

気づいたこと、特筆すべきこと

航路標識としての役割に加えて、日本初の洋式灯台としての歴史文化的な側面、
及び観光的な側面の両方から価値認識され活用され続けていることが伺える。
灯台の入館料として300円／人を徴収しているが、そのことによって観光利用と保全の循環がひとつ成り立っている。
商圏の近さや周辺の観光関連施設の集積も「資源」としてあり続けている一つの背景だとうかがえる。

参考資料　調査票記入例（観音埼灯台）

内田 正洋 -Masahiro UCHIDA-（海洋ジャーナリスト）

Part.1
価値の
再発見
07

リスクと灯台

キーワード　リスク,シーカヤック,沿岸域,旅,冒険貸借

世の中には，手漕ぎの小さな舟で海を旅している人たちが大勢いる．21世紀前半の今，のことである．手漕ぎの舟で海を旅する．なんとも酔狂な連中だと思われるかもしれないが，日本にも数千人，いやいや，もう万単位になっているかもしれない．世界に目を向ければ数十万人どころじゃない．もっとも盛んな北米には数百万もの人たちが海や湖を漕いで楽しんでいる．

彼らが使うその小舟，カヤックと呼ばれる．特に海を旅するためのカヤックは，シーカヤックやツーリングカヤックとも呼ばれ，すでに日本にも50万艇ほどが保有されているはずで，日常的に旅を楽しんでいる人がもう数万単位になっているだろう，ということだ．

そんなカヤックによる海を旅する活動が始まったのは，日本では1987（昭和62）年のこと．すでに38年の歳月が流れたが，その始まりから海を旅しているのが私（ここはワシと読んでほしいが）である．何しろそれを仕事にしてしまい，海を旅しながら報告を書くことを生業にしてきた．肩書きとしては海洋ジャーナリストと今も自称している．

シーカヤックで海を旅することは，英語ではシーカヤッキングと呼ばれている．しかし，日本語には「旅」という含蓄のある言葉があるため，私らはシーカヤッキングを「海旅」と呼んでいる．

「旅」には「賜ぶ（たぶ）」という意味がある．自然から何かを賜るという含意だ．何かを食することもやはり「食ぶ（たぶ）」である．食べ物は自然からの賜り物であるから分かりやすい．「たびたまう」という言葉もある．「賜び給う」と書き，お与えくださるという意味の尊敬語だと辞書には載っている．

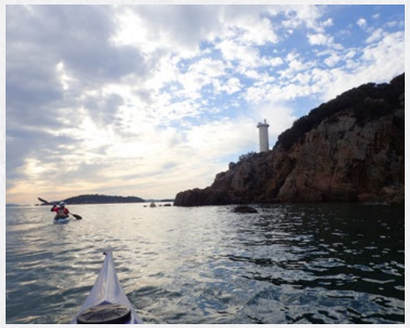
なので，旅というのは，自然が私らに何かを与えてくださるという意味でもあり，旅をすることで私らはいつも何かを自然から頂いているということになる．旅とは，実はそんな活動のことなのである．

カヤックという小舟は，数千年前から使われている．人類にとってはまだ初期段階の舟である．研究者によっては1万年前から，という者もいる．しかも極北地方の沿岸で使われてきた．アラスカやアリューシャン列島，グリーンランドといった地域だ．

構造はというと，細い木を組み合わせて骨組みを作り，その上に海洋ほ乳類の革を被せ，外科手術のレベルで革を縫い上げてある．とてつもなく精巧な作りで，20世紀初頭まで極北の海で使用されていた．移動用でもあったが，主に漁猟用の道具だった．

カヤックには人が乗り込むための穴が開けてあり，そこに下半身を入れて腰の上あたりに防水のカバーを着用して穴を塞ぐと，人とカヤックは一体化するようになっている．下半身がカヤックのカタチをした水上動物のような，さながら「海のケンタウロス」といった風情になると英語圏ではよくいわれる．ギリシャ神話の，あのケンタウロスである．

下半身がカヤックになった人たちは，水上世界を自由自在に動き回ることができる．現在のカヤックは，プラスチックで成形されており，革張りのカヤックとは違い工業製品として売られている．シーカヤックは本来のカヤックにもっとも近い．人が乗り込むところはコックピットと呼ばれ，前後にはハッチがあり，そこに旅をするための野営道具や食料，水などが入るようになっている．ハッチのある空間は水密になっており，転覆して人が脱出してもカヤック自体は沈まない．転覆しても脱出しないで起き上がる術もあるし，沈まない舟ほど安全な舟はないから，世界中に今も拡がり続けている．



右）図1. 瀬戸内海日生諸島鹿久居島の南端にある鵜ノ石鼻灯台の下を漕いでいる.日生諸島は,本州からほんのすぐのところに14もの島々が並んでいる.そのうち9島は無人島.架橋されていない有人島が2島.島々の全人口はもう2000人にも満たない.人々が消えていく島々.かつての灯台守たちの悲哀を思い出す.岬の灯台守たちの暮らしを

左）図2. 日本最西端,与那国島西埼灯台の断崖下を往く丸木カヌー.2019年,国立科学博物館が主導した旧石器時代である3万年前の実験航海.台湾から漕ぎ始め与那国島までの225キロを45時間ほどで漕ぎ渡った.黒潮という巨大な海流を横切って.私はこの航海の監督を任されていたが,実はこのゴール直前の断崖下の流れがもっとも手強かった.まさにリスクだった

ということで，やたらと前置きが長くなったが，本稿はそのカヤックから見る灯台の話である．しかもリスクと灯台である．

カヤックの旅は沿岸を往くことが，ほとんどだ．陸に近い海を旅している．特に陸側に自然の海岸があるようなところだ．実は，護岸された海岸線には賜るものがあまりない．逆に自然の海岸線には賜るものが多い．この沿岸の海と陸を合わせて沿岸域（コスタルゾーン）と呼び，環境用語として使われる．この沿岸域，実はもっとも生物が多様なゾーンだといわれている．したがって，沿岸域を旅するカヤックは，その多様な生物ゾーンを旅している．夜になると上陸してキャンプである．

ところが，この沿岸域は浅いために波が立ちやすい．砕波帯とも呼ばれ，波が砕けるゾーンである．沖合に行くと深いために波が緩やかになる．そして，その自然海岸の一部には断崖がある．断崖の下には暗礁があることも多い．その断崖に当たる波は常に跳ね返ってくるため，より高い波，クラポチスと呼ばれる三角波が立つ．

実は，この断崖下の暗礁とクラポチスが立つような海を往くことがリスクの語源であることはあまり知られていない．ある時は危険な海を往くこと，それがリスク．リスクという存在を理解した上での行動も含めて，リスクというのである．カヤック旅では，そのリスクを理解し，リスクを取るか取らないか，往くか往かないかの判断をいつもしている．

波がない穏やかな日であればリスクは充分に取れるし，そうじゃない場合は沖合を回るか海に出ない．このリスクを取る，取らないということから保険なる概念が生まれた．当初は，冒険貸借というもので，その後に海上保険が生まれたという歴史がある．冒険貸借が盛んだったのはイタリアだった．

だから，リスクは具体的な場面から来ている．元々はラテン語であり，それ以前のギリシャ語ともいわれている．しかも航海用語であったためリスクが今でも海と関係している．

そして，そのリスクのある場面に存在しているのが灯台だ．多くの灯台は断崖の上にそびえ立っている．つまり灯台の下はリスクなのだ．カヤックから灯台が見えてくると，その下にはリスクが存在していると私たちは理解している．

当然ながら，灯台，つまりライトハウス本来の役割を利用することを私らはあまりしない．夜の断崖下ではリスクが取れないからだ．もちろん防波堤灯台なら利用するが，基本的に夜は移動しないのである．

とはいえ，昼夜をこえて長い海峡を横断する時などは，灯台が放つ光が希望をもたらす．それは船乗りたちがみんな感じることだ．夜の海に灯される光．その光と希望の関係．光を見ると，なぜ人は希望を感じるのか．そこにも灯台の役割がある．光，その本質は素粒子である光子．光子は粒子であり波でもある．まるで水の分子のようでもある．

灯台とは，リスクという存在を教え，光と希望の関係性を教えるシンボルだ．灯台学を構築するには，量子力学と希望という意識との関係性を探る学術分野にも深入りする必要があるような気がする．

今一度，灯台を海から見るという視点を取り戻そう．断崖下にあるリスクの海から灯台を見上げる．そこから灯台学を始める方法もあるんじゃなかろうか．と，カヤッカーからのひとつの提言である．

平井 健文 -Takefumi HIRAI- （北海道教育大学函館校）

Part.2
新たな
価値の創造
01

産業遺産研究の論点と灯台

キーワード　産業遺産，価値，ポリティクス，社会的公正，地域社会

はじめに:
産業遺産としての灯台

本稿の趣旨は，産業遺産研究と「海と灯台学」との接点を探ることにある．灯台は産業遺産の1つと見なせるが，両者を横断的に捉えた研究成果はスペインの事例研究（Sánchez-Beitia et al., 2019）など一部に限られる．そこで本稿では，産業遺産研究の蓄積を踏まえて「海と灯台学」の今後の論点を提示し，両者の接合面を探究することを試みる．

産業遺産とは，近代における産業化に関係する遺産全般を指す．産出・生産から輸送，廃棄に至るまでの一連のシステムに加え，その景観や関連する博物館，その産業に由来する「文化的行事」まで，有形・無形の要素にまたがって幅広く捉えられるのが産業遺産の特徴である（Xie, 2015: 44）．たとえば鉱山・炭鉱から工場・倉庫，そして輸送に関わる港湾・鉄道，さらにそれらが織りなす景観や，産業に由来する食文化なども産業遺産に含まれる．加えて，現在も産業的機能を有するものまで「稼働遺産」として範疇に含むのも産業遺産の特徴である．

灯台は，このうち輸送というシステムを支えるものであると同時に，産業的景観でもあり，さらに灯台に由来する地域社会の「文化的行事」も存在する．実際に，日本の重要文化財に指定されている15の灯台すべてが，「近代／産業・交通・土木」という分類になっている（2025年1月現在）[1]．この分類名は，1993（平成5）年に設定された「近代化遺産」が基であり，文化財行政においても灯台は産業遺産として位置づけられていると言える．

産業遺産研究の論点:
社会科学的アプローチから

産業遺産研究は明確なディシプリンではなく，多様な学問的アプローチに基づく諸研究の集合体である．前述の Sánchez-Beitia らによる研究は，灯台の構造や歴史的価値の厳密な評価手法を論じるものだが，一方で社会科学的なアプローチも可能である．その中で，特に重要で，かつ灯台に関わると考えられるものを，紙幅の関係上2点に留めて挙げたい．

第1に，価値の表象をめぐるポリティクス（政治性）がある．文化遺産一般に言えることだが，その文化的価値は特定の行為者によって構築されるものであり，そのプロセスにおいては中心的な言説と周縁化される言説の差が生じる（Smith, 2006）．特に産業遺産は，国民国家にとっての近代化・産業化の言説と密接に関わるため，それらと地域住民を含む広範な行為者・関係者の言説に乖離が生じ，結果として前者が優位なものとして表象される事例が見られる．たとえば木村至聖は，長崎県の「軍艦島」（端島）の世界遺産登録にあたり，その価値が「専門的技能を持つエリートたちの試行錯誤と最終的な成功物語」へと収斂していったことを明らかにしている．これは，「働く人々の生活や労働現場」の物語が抜け落ち，「特定の社会集団の文化的シンボルを特権化してしまう思考」が働くという点において，価値の表象をめぐるポリティクスの現れと捉えることができる（木村，2014: 239）．

第2に，産業遺産の価値構築や保存を通した社会的公正の追求がある．このテーマは，近年の欧州で高い関心を集めている（Zhang et al., 2020）．第1の点の裏返しではあるが，産業遺産の価値構築プロセスにおいては，多様な行為者・関係者の言説が包摂され，それが集合的記憶の保持に結びつくこともある．特に産業遺産を有する地域社会は，まさにその産業が「遺産」となることで経済的にも文化的にも大きな影響を受けてきた．一方で，その「遺産化」が地域の記憶を継承し，住民の帰属意識を高める，あるいは仕事を失った労働者が社会とのつながりを取り戻すきっかけになることもある．ここで重要なのは，地域社会の内部における住民層の複数性であり，広範な言説や記憶を包摂するには，その共有可能性という論点が浮かび上がる．これに関しては，「労働」ではなく「生活」の記憶を重視することが，産業遺産の価値の共有可能性を高めることを論じた研究も存在する（平井，2018）．

産業遺産研究と
「海と灯台学」との接点

ここからは，以上の論点を「海と灯台学」にどう援用できるかを検討する．第1の論点が提起するのは，産業遺産の価値を構築的なものと捉える意義と，価値構築のプロセスにおける権力性を可視化する必要性である．これらを踏まえると，灯台の価値構築を通した「近代」の批判的な再検討という観点を導き出せるだろう．谷川竜一が言うように「灯台を考えるということは，現代社会の基盤形成期である近代を考察すること」（谷川，2016: 5）である．日本における灯台の建設は，西洋からの知識と技術，さらには時間と空間の感覚を導入する，近代的な営みの一環であった．また，灯台は国際的な海洋ネットワークを築く拠点であり，それは時に帝国主義とも結びついた（谷川，2016）．こうした歴史を産業遺産の価値として表象するときに，いかなる言説が選び取られているかを注視する必要がある．それは同時に，周縁化した言説への注意を促すこととなり，それらを総合的に捉えることで産業遺産としての灯台の価値を検証することが可能になる．そしてこのプロセスは，灯台を通して近代史を再検討することへとつながっていく．

第2の論点を踏まえれば，灯台と地域史，あるいは地域社会における集合的記憶の関係性が今後の研究においては重要になる．そこに労働者の記憶，たとえば灯台の建設や維持に関わった人々の記憶や，灯台守の生活などを含むことも必要になるだろう．換言すれば，灯台がこれまで地域社会においていかなる場として認識され，どのような住民層がそこに関わりを持ち，そしてどのような記憶の準拠枠となっているかを丹念に明らかにしていくことが求められる．それは，第1の論点として近代史の再検討，あるいは相対化にもつながることになり，また灯台をめぐる多様な言説や記憶をその保存の実践に包摂していくことにもなる．ただし，住民層の複数性や，価値の共有可能性という観点を踏まえ，特定の言説が特権化することに注意を払い，多くの行為者・関係者が共有できる言説・記憶を焦点化することも求められる．本稿では詳述を避けるが，産業遺産の保存をめぐっては行為者の合意形成という大きな課題が存在する．第２の論点については，この合意形成を進めるための実践的な方法論の提示という可能性も有している．

おわりに

本稿では，産業遺産研究の中でも主に社会科学的なアプローチに基づくものから，主要な論点を提示した上で，それらと「海と灯台学」との接点を探ってきた．前述してきた諸研究は，その背景に社会学，地理学，文化人類学などの学問領域が存在する．産業遺産という観点から灯台を捉えることは，こうした学問領域の広がりの中に灯台を位置づける試みの第一歩にもなるであろう．

1）国指定文化財等データベース（https://kunishitei.bunka.go.jp/bsys/index）より

高月 鈴世 -Suzuyo TAKATSUKI- （下関市教育委員会）

Part.2
新たな
価値の創造
02

灯台の100年後に想いを馳せて
―重要文化財指定の意義―

キーワード　現役灯台,重要文化財,保存活用計画

はじめに

本州最西端に位置する山口県下関市は，三方が関門海峡，周防灘，響灘に臨み，豊かな自然と歴史が織りなす風土によって育まれてきた開港都市である．関門海峡は，旧くは源平合戦の最後を見届け，また，幕末に繰り広げられた四国艦隊下関砲撃事件は開国の契機となるなど，時代を画する舞台としても知られている．

四国艦隊下関砲撃事件に端を発する洋式灯台の築造は，当初こそフランス人技術者が担ったが，駐日英国公使の斡旋により来日したリチャード・ヘンリー・ブラントン（Richard Henry Brunton，1841-1901）にその任が移り，わが国の近代航路標識システムの礎を完成させた．下関市及び対岸の福岡県北九州市には，ブラントンの指導監督になる航路標識が3基現存し，いずれも2020（令和2）年12月23日に現役灯台として初となる重要文化財（建造物）（以下「重要文化財」という．）の指定を受けた[1]．その後も現役灯台の重要文化財指定は続き，2025（令和7）年1月1日現在，16件を数える．

本稿では，これら3基の灯台の概要と指定後の取り組みを紹介した上で，今後の展望について記す．

1. 重要文化財に指定された灯台の概要

①六連島（むつれじま）灯台

関門海峡の西口にあたる六連島（むつれじま）は，下関市彦島の北西約5キロメートルの響灘に浮かぶ島で，六連島灯台は島の北東端の断崖上に建つ．兵庫開港に伴い瀬戸内海に整備された灯台5基の一つとして，明治4年11月21日（1872年1月1日）に初点灯した[2]．航路が屈曲し，難所となる関門海峡の安全な航行のために設置されたもので，わが国最初期の石造灯台として貴重であるとともに，この設置以降瀬戸内海航路の整備が本格化したことに鑑み，わが国の海上交通史上価値が高いとされている．

六連島灯台（撮影 吉岡一生）

②部埼（へさき）灯台

部埼灯台は，前述の瀬戸内海の灯台5基の一つであり，明治5年1月22日（1872年3月1日）に初点灯した．関門海峡の東口となる企救（きく）半島の北東方の断崖上に建ち，海上交通の要所である関門海峡のみちしるべとして，六連島灯台と対をなす．

部埼灯台には，灯火管理を行う灯明番の住居だった石造の旧官舎が残る．六連島灯台にも同じように官舎があったが，滞在管理が廃止された昭和40年代に解体された．

また，明治40年代には，関門海峡を行き交う船舶に交通状況や潮流の方向を告知するために，通航潮流信号所が設置された．その施設の一部である旧昼間潮流信号機が残り，旧官舎とともに重要文化財に指定されている．

部埼灯台（第七管区海上保安本部提供）

③角島（つのしま）灯台

角島灯台は，響灘に面する角島の西端に位置し，1875（明治8）年12月30日に竣工した．翌年3月1日に初点灯し，この時の第1等フレネルレンズが現在も使用されている．日本海側に初めて設置された灯台であり，竣工時は石造灯台で最も高いものだった．灯台はほとんどの場合白い塗装が施されているが，角島灯台は御影石の美しい石肌を見せている．

参観灯台である角島灯台では，灯塔内部の石の螺旋階段を登り，バルコニーから海を望むことが出来る．また，煉瓦造の旧官舎と旧倉庫が残り，前者は「角島灯台記念館」として資料を展示し，公開している．いずれも重要文化財である．

角島灯台（撮影　吉岡一生）

2. 文化財指定の経緯

①下関市の指定文化財から重要文化財へ

六連島灯台及び角島灯台は，下関市及び市町合併以前の旧豊北町が文化財に指定し，現役灯台の文化財指定の先駆けだったが，両灯台を管理する海上保安庁第七管区海上保安本部と下関市教育委員会では，指定と同時に文化財の価値の所在を外観に限定し灯台の機能の維持向上のための行為は維持の措置とする覚書を交わし，外観保存という点で現在の国登録有形文化財（建造物）の保存と同じような考え方を適用していた．

現役灯台の重要文化財指定の動きは近年生じたものではなく，遅くとも角島灯台が下関市指定文化財になった2005（平成17）年以前には，文化財関係者の間で議論がなされていた．長らく実現しなかったのは，根強い文化財アレルギーとでも言うべく，

1）国指定文化財等データベース（https://kunishitei.bunka.go.jp/bsys/index）より．　この3基に加え，犬吠埼（いぬぼうさき）灯台（千葉県銚子市）が同時に指定を受けた
2）ここで言う5基の灯台とは，友ヶ島（和歌山県和歌山市），江埼（兵庫県淡路市），和田岬（兵庫県神戸市）と六連島及び部埼である．和田岬灯台を除いて現存する
また，江埼灯台は重要文化財に，友ヶ島灯台は国登録有形文化財（建造物）になっている

指定により制約が生じ，灯台の機能の維持向上とは相反する行為と考えられていたことが理由のようである．しかし，GPS の導入などに見る技術革新の中で灯台自体が廃止の憂き目に遭う中，歴史的灯台の文化財指定を推進し，地域の観光振興に活かしていく取り組みが国の施策に位置づけられたことにより，現役灯台の重要文化財指定が具体化し，現在に至っている．

3. 重要文化財指定後
−未来への継承のビジョンをどう描いていくか−

①「保存活用計画」の策定

上記の経過に加え，関係者のさまざまな努力により重要文化財に指定された現役灯台が誕生したが，指定はゴールではなく，あくまでも始まりである．灯台をはじめとする社会資本は，適切な維持管理のもと使い続けることが保存に繋がる．後世へ受け継いでいくには，灯台の運用と文化財としての保存を円滑に行うことが肝要となり，重要文化財指定後にその拠り所となる「保存活用計画」を策定している．保存活用計画は，灯台の運用を妨げずに弾力的に文化財の保存を行うことを前提としているが，文化財として護り伝えるべきものは確実に存在する．したがって，保存活用計画では保存に重点を置く部分と改変が許容される部分を明確にし，想定される状況に対し柔軟に対処できるよう考慮されている．また，灯台の保存と活用に関する中期的なビジョンを関係者が共有する手段として機能している．

②重要文化財指定の先にあるもの

改めて現役灯台の重要文化財指定が意味するところについて，瀬戸内海を例に取ると，重要文化財が6件あり，重要文化財全体の4割弱を占めている．うち5件はブラントンの指導監督による[3]．これらは各々が固有の価値を有しているが，一連のものと捉えれば，明治初期の航路標識整備は，開港場である兵庫への航行を安全なものにし，その後の神戸を起点とする東アジアや日本海側への定期航路の就航，ひいては経済活動等の促進に貢献した．また，明治40年代に初めて設置された通航潮流信号所は，瀬戸内海特有のものであり，当時の主要施設が唯一現存する旧大浜埼通航潮流信号所施設（広島県尾道市）は，潮流が速く多島海であるこの海域の特徴を顕著にあらわす[4]．現存するこれらの文化財からは，航路標識システムの形成において瀬戸内海が重要かつ難関の地であったことが認められ，地理的要因による影響が大きいことを物語っている．

重要文化財の指定は主に建築の歴史から評価したものであるが，複数の灯台を一つのシステムとして認識し，多角的に見ることにより，今後新たな評価が付加されていくことだろう．瀬戸内海の灯台の特徴はその一例であり，重要文化財指定を機に学際的な研究が促され，その成果が還元されることで，灯台の保存と活用は新たなステージを迎えるのではないかと思う．

おわりに

幕末に始まる航路標識整備なくして西洋技術や文化の導入は始まらず，「海のみちしるべ」は正に「日本の近代化のみちしるべ」であった．また，連綿と続く維持管理の上に今日の重要文化財指定が成り立っていることを考えれば，先達に敬意を表し，それを承継する責任の重さを感じている．

文化財の保存は一日にしてならず−これから先の100年，更にその先へ向けて，現役灯台の文化財としての取り組みは始まったばかりである．灯台が歩んできた150年以上の足跡には及ばないが，これから文化財の歴史を刻み始める灯台の，その未来への橋渡しに多少なりとも携わることが出来たことに感謝したい．

図4.旧大浜埼通航潮流信号所施設（尾道市提供,撮影 村上宏治）

3）ブラントンの指導監督になる5件は,江埼,六連島,部埼のほか,鍋島（香川県坂出市）及び釣島（愛媛県松山市）の各灯台である
4）旧大浜埼通航潮流信号所施設も,潮流信号塔,昼間潮流信号機,夜間潮流信号塔（大浜埼灯台）及び検潮器波除塔が重要文化財に指定されている

江﨑 貴久 -Kiku EZAKI- （有限会社 オズ）

Part.2
新たな
価値の創造
03

島の子供たちと菅島灯台

キーワード 離島，菅島小学校，島っ子ガイド，菅島灯台，漁業，地域観光

灯台の観光資源化と菅島灯台の歴史

①伊勢志摩における灯台の観光資源化の課題

灯台の果たしてきた航路標識としての役割が薄れつつある近年において，人と海をつなげ，海洋文化を受け継ぐシンボルとして，灯台の存在価値を新たに見出す必要がある．2018（平成30）年，海上保安庁の海上安全政策の方向性などを示した第4次交通ビジョン[1]において，重点的な取組事項として灯台観光振興支援が挙げられ，地域振興に向けた灯台活用について中間とりまとめが公表されている．これによれば，同年「灯台ワールドサミット」が三重県志摩市において初開催され，志摩市，銚子市，御前崎市，出雲市の四市長により，歴史的灯台の観光資源としての価値の活用と，それを次世代に引継ぐために連携する旨の覚書が結ばれている．

実際，三重県の伊勢志摩地域へと人々を呼び込むための観光資源となっている事例は多くあり，多くは，展望施設としての機能と，歴史や建築構造，光源やレンズの種類など，専門家による解説パネルがほとんどである．不特定多数の訪問者に対して，こうした活用方法は効率的で，運営に関しても現実的といえる．しかし，観光による地域振興においては，地域への波及効果が求められる．灯台の観光利用に関しても，地域と灯台をより深くつなぐためには，地域住民の参加によるコミュニケーション戦略と，過去の歴史だけでなく，地域と灯台の新たな物語が必要である．

ここでは，灯台の価値を伝える仕組みについて考察することを目的に，灯台の新たな物語づくりを担う三重県鳥羽市の菅島灯台と菅島小学校の取組の事例紹介をしたい．

②菅島灯台の歴史

菅島は，伊勢湾口に位置する鳥羽湾にある4つの有人離島の１つである．周囲約12k m，東南は太平洋に面し，東側には神島，北側には答志島，西側には坂手島があり，4つの島を結んだ湾が鳥羽湾となっている．鳥羽の島々の地質は岩盤のため，海域においても岩礁が多く，江戸時代には海運業の西廻り航路の発展に伴い，菅島付近で難破する船が続出していた．当時の船乗りたちから「鬼ヶ崎」と呼ばれるほど難所であった．河村瑞賢（ずいけん）が幕府に標識の必要性を上伸したことも後押しとなり，菅島村東北端のしろヶ崎に篝（かがり）火を焚き目印とする「御篝堂（おかがりどう）」が建てられた．これが菅島灯台の前身である．

江戸時代末期になると，英国等の外国と結んだ通

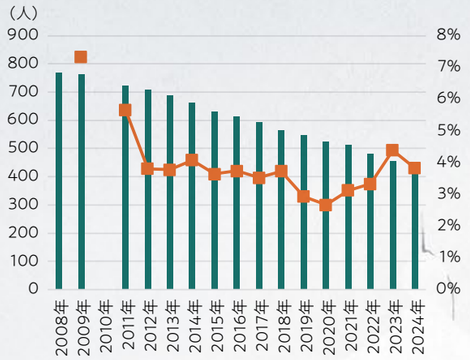


図1. 菅島人口と小学生比率推移　出所:鳥羽市資料より、筆者作成

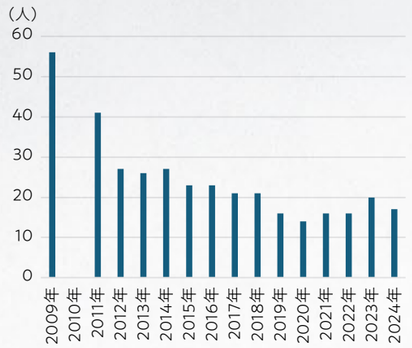


図2.菅島小学校児童数推移　出所:鳥羽市立菅島小学校

航条約に沿って，西洋式灯台の建設が始まった．菅島灯台は英国人技師リチャード．ヘンリー．ブラントン（1841-1901）の設計で建設され，1873（明治6）年7月1日に点灯された．同年７月８日の就工式には参議「西郷隆盛」以下政府高官が出席したともいわれている．現在，菅島灯台は，日本初の円形レンガ造りで現存する日本最古の灯台で，2023（令和5）年９月20日，重要文化財に指定されている．このレンガは，三重県志摩郡渡鹿野島（わたかのしま）の瓦屋，竹内仙太郎が焼いたものである．レンガの輸入が許可されなかったことから，ブラントンは竹内にレンガの制作をさせた．

島っ子ガイドの取組

①菅島の概要

菅島の主要な産業は漁業で，天然・養殖ワカメ加工業，刺し網漁，一本釣り漁，クロノリ養殖が行われている．また，それに伴い，クロノリの加工場もある．鳥羽磯部漁業協同組合菅島支所の正組合員は58人，准組合員117人で，合計175人の組合員がいる．ほとんどの場合，1世帯1人の組合員であるため，2024（令和6）年11月現在，207世帯の菅島では，ほとんどが関係漁民である．

菅島の人口は，減少傾向で，2008（平成20）年には763人だったが，2024（令和6）年には444人まで減っている（図1）．同時に菅島小学校の児童数も減少しているものの，2020（令和2）年を底に微増している（図2）．

②島っ子ガイドの概要

現在，菅島小学校の児童が一年に一度全校児童で行う「島っ子ガイドフェスティバル」でガイドを行うために，調べ学習やシナリオ作りを通して，プレゼンテーションやコミュニケーションを学ぶ．島っ子ガイドは，2008（平成20）年11月に菅島小学校教員の廣川清治氏と筆者との問題意識から始まった．筆者は，海島遊民くらぶというエコツーリズムの事業を行っており，主に関西方面の小学生の修学旅行のプログラムを実施するために日常的に菅島を訪れていた．菅島小学校の児童は，離島の地理的条件により，知らない人との出会いが少なく，コミュニケーション力の向上において問題を抱えていた．そこで，菅島小学校と海島遊民くらぶの連携による「島っ子ガイド」の取組が始まったものである．「島っ子ガイド」は，コミュニケーション力の向上を目的に，主に総合学習の取組として始まった．そ

1）第4次交通ビジョン(2018)，国土交通省交通政策審議会．

の後，総合学習のない低学年でも国語の時間を利用して取組が始まり，全校児童の取組となった．

③島っ子ガイドのシナリオづくりとコースづくり

1）島っ子ガイドにおける菅島灯台のインパクト

「島っ子ガイド」のシナリオは，児童がそれぞれ「大好きな菅島（の宝物）」をたくさんリストアップし，その中から，自分の一番を絞り，一番である理由を明確にするとともに，その資源についての調査を行う．その後，伝えたいメッセージをどのように伝えると，参加者に楽しく伝わるかを工夫して，シナリオ作りを行う．それを，教室や現場で何度も練習する．その過程で，視察などの依頼を受けることで，フェスティバルに向け参加者を前にした実際の練習にもなっている．

「大好きな菅島」を絞った際に，どの学年でも必ず登場するのが菅島灯台である．開始当初の2009（平成21）年の3年生は6人中3人，4年生は10人中7人が宝物として菅島灯台をあげている．

2）島っ子ガイドのシナリオとコース

毎年，フェスティバルでは3～5つのコースに分かれてガイドを行うが，リピーター客にも灯台に行けるコースが人気となっている．図3は，2011（平成23）年の島っ子ガイドフェスティバルのコースである．この年には，すべてのコースに菅島灯台のガイド案内が入っている．全校生徒で取り組むようになってからは，菅島灯台までの道のりが遠いため，1・2年生のコースには入っていない．

また，実際のシナリオの例として，表1に抜粋した．これを見てみると，小学校の建築デザインに灯台が取り入れてある様子，小学生が名付けた菅島灯台のゆるキャラの「すがちゃん」，灯台内に収めた卒業記念のタイムカプセル，灯台のための道づくりをしたおじいちゃんの話など，住民が菅島灯台ともに歩んできた地域の歴史のストーリーが語られている．

④島っ子ガイドの効果

この取組は，他校，他地域にも広がっている．学校での指導マニュアルができたことから，「島っ子ガイド」は，2015（平成27）年には鳥羽市立神島小学校，2016（平成28）年には鹿児島県の徳之島でも取り組まれるようになった．そして，2018（平成30）年度刊行の光村図書出版の小学6年生用の道徳の教科書で取り上げられた．

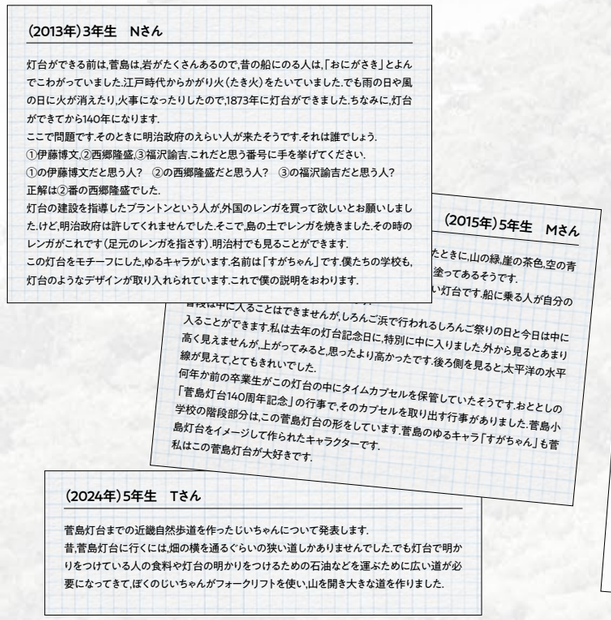
また，海島遊民くらぶが受け入れている公益財団法人国際交通安全学会（IATSS フォーラム）によるアセアン諸国からの研修生や笹川平和財団による太平洋島嶼国からの OJT[2]人材も，菅島の「島っ子ガイド」を体験し，強く影響を受け，自国での地域の啓発に取り入れられている．

灯台の保全と地域振興

島っ子ガイドでは，ここでは紹介しきれなかった，経済効果や子供たちの学力向上，住民にとっての誇りの醸成も含めて，多面的な効果が表れている．そして，紹介される彼らの宝物は，親の従事している漁業や町の商店など個人的な思い入れから選ばれることも多いが，その一方で，菅島灯台は，子供たちだけでなく，島民，みんなの共通の宝物として紹介されている．人口減少の昨今において，灯台との関わりを拡大させ，地域との関わりを深くしていくことで，本来の機能以上の必要性を生み出すことができるのではないか．灯台の観光利用では，地域住民との深い関わりから，訪問者と灯台の物語を作っていくことで，灯台を守り，伝える力を拡大し，灯台と地域の相互的な発展が期待できるであろう．

2）OJTとは，「On the Job Training」の略語で，海島遊民くらぶでは地域密着型観光の考え方やノウハウについて，実際の業務の中で研修生をトレーニングしている

図4.IATSSフォーラムの研修生をガイドする菅島小学校の児童と鳥羽海上保安部職員（2016.10.20）　出所:海島遊民くらぶ



(2013年)3年生　Nさん

灯台ができる前は,菅島は,岩がたくさんあるので,昔の船にのる人は,「おにがさき」とよんでこわがっていました.江戸時代からかがり火(たき火)をたいていました.でも雨の日や風の日に火が消えたり,火事になったりしたので,1873年に灯台ができました.ちなみに,灯台ができてから140年になります.
ここで問題です.そのときに明治政府のえらい人が来たそうです.それは誰でしょう.
①伊藤博文,②西郷隆盛,③福沢諭吉.これだと思う番号に手を挙げてください.
①の伊藤博文だと思う人?　②の西郷隆盛だと思う人?　③の福沢諭吉だと思う人?
正解は②番の西郷隆盛でした.
灯台の建設を指導したブラントンという人が,外国のレンガを買って欲しいとお願いしました.けど,明治政府は許してくれませんでした.そこで,島の土でレンガを焼きました.その時のレンガがこれです(足元のレンガを指さす).明治村でも見ることができます.
この灯台をモチーフにした,ゆるキャラがいます.名前は「すがちゃん」です.僕たちの学校も,灯台のようなデザインが取り入れられています.これで僕の説明をおわります.

(2015年)5年生　Mさん

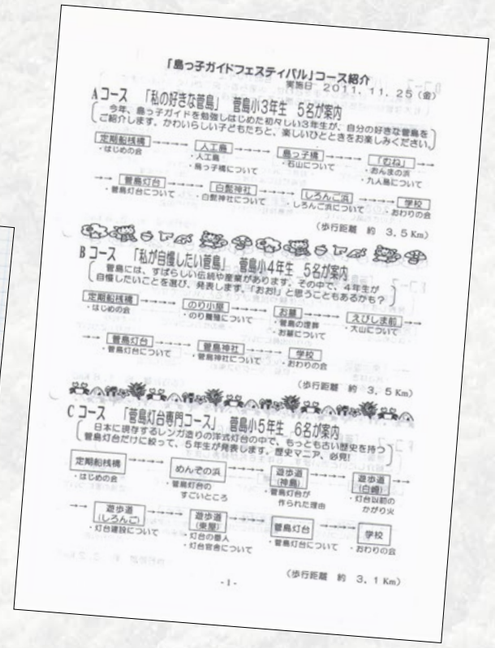
たときに,山の緑,崖の茶色,空の青
塗ってあるそうです.
い灯台です.船に乗る人が自分の

入ることができますが,しろんご浜で行われるしろんご祭りの日と今日は中に
高く見えませんが,上がってみると,思ったより高かったです.後ろ側を見ると,太平洋の水平
線が見えて,とてもきれいでした.
何年か前の卒業生がこの灯台の中にタイムカプセルを保管していたそうです.おととしの
「菅島灯台140周年記念」の行事で,そのカプセルを取り出す行事がありました.菅島小
学校の階段部分は,この菅島灯台の形をしています.菅島のゆるキャラ「すがちゃん」も菅
島灯台をイメージして作られたキャラクターです.
私はこの菅島灯台が大好きです.

(2024年)5年生　Tさん

菅島灯台までの近畿自然歩道を作ったじいちゃんについて発表します.
昔,菅島灯台に行くには,畑の横を通るぐらいの狭い道しかありませんでした.でも灯台で明かりをつけている人の食料や灯台の明かりをつけるための石油などを運ぶために広い道が必要になってきて,ぼくのじいちゃんがフォークリフトを使い,山を開き大きな道を作りました.

表1. 島っ子ガイドの菅島灯台シナリオ



「島っ子ガイドフェスティバル」コース紹介

実施日　2011. 11. 25（金）

Aコース　「私の好きな菅島」　菅島小3年生　5名が案内

今年、島っ子ガイドを初めましょはじめて初々しい3年生が、自分の好きな菅島をご紹介します。かわいらしい子どもたちと、楽しいひとときお楽しみください。

定期船桟橋 → 人工島 → 島っ子橋 → 灯台
・はじめの会　・人工島について　・島っ子橋について　・石山について　・灯台について　・おわりの会

菅島灯台 → 白鳥神社 → しろんご浜 → 学校
・菅島灯台について　・白鳥神社について　・しろんご浜について　・九人島について　・おわりの会

（歩行距離　約　3．5 Km）

Bコース　「私が自慢したい菅島」　菅島小4年生　5名が案内

菅島には、すばらしい伝統や産業があります。その中で、4年生が自慢したいことを選び、発表します。「おお!」と思うこともあるかも？

定期船桟橋 → のり小屋 → お堂 → えびし遊船
・はじめの会　・のり養殖について　・菅島の建物　・お堂について　・えびし遊船について　・大山について

菅島灯台 → 菅島神社 → 学校
・菅島灯台について　・菅島神社について　・おわりの会

（歩行距離　約　3．5 Km）

Cコース　「菅島灯台専門コース」　菅島小5年生　6名が案内

日本に現存するレンガ造りの洋式灯台の中で、もっとも古い歴史を持つ菅島灯台だけに絞って、5年生が発表します。歴史マニア、必見!

定期船桟橋 → めんその浜 → 遊歩道（黒鳥） → 遊歩道（白鳥）
・はじめの会　・菅島灯台のすごいところ　・菅島灯台が作られた理由　・灯台以前のかがり火

遊歩道（しろんご） → 遊歩道（常夜） → 菅島灯台 → 学校
・灯台建設について　・灯台の職人　・灯台管理について　・菅島灯台について　・おわりの会

（歩行距離　約　3．1 Km）

- 1 -

図3. 島っ子ガイドフェスティバルコース紹介の案内表（2011年）

榎本 碧 -Midori ENOMOTO- （国立研究開発法人土木研究所　寒地土木研究所　地域景観チーム）

Part.2
新たな
価値の創造
04

景観資源としての灯台の活用可能性

キーワード　灯台,景観,シーニックバイウェイ北海道,ドライブ観光

はじめに

北海道の壮大な自然景観は，その独自性と多様性により国内外から高い評価を受けている．その中で，海岸線に点在する灯台は，周囲の自然景観と調和しながら，明治期からの開拓の歴史を今に伝える重要な文化的景観資源である（図1）．世界では，オーストラリアの Great Ocean Road やアメリカの Maine Lighthouse Trail など，灯台を地域固有の景観資源として観光に活用する事例がみられる．このような海外での取り組みは，住民の地域の歴史文化への理解に加えて，地域の景観をめぐり，楽しむような周遊観光において灯台の観光目的地としての可能性を示唆している．

図1. 選奨土木遺産に認定されたチキウ岬灯台（写真提供:原口征人氏）

コロナ禍を経て，国内旅行における自動車利用は約6割を維持しており（観光庁，2023），特に北海道では広大な土地を自由に移動できる自家用車やレンタカーでの観光が定着している．こうした点から，本稿は北海道のドライブ観光を想定し，景観資源としての灯台の価値を明らかにするため，北海道の灯台を対象に，その景観の特徴を分析した．

北海道の灯台景観の分析

灯台を景観資源として観光等に効果的に活用するためには，灯台に関する景観（以下，灯台景観とする）の特性を体系的に分析する必要がある．特に，自動車や自転車などの移動を考える場合，灯台を単独の景観対象として見るのではなく，移動中に徐々に姿を現し，変化していくシークエンス景観の一部として捉えなければならない．また，自動車から降りて徒歩で移動するなど，移動モードの変化にも目を向けるべきである．移動手段の変化に伴い，視点の高さや移動速度，景観の知覚の仕方が変容するため，これらの要素を総合的に検証することが重要となる．さらに，灯台周辺での滞留時間，そこでの行動，眺望の特性など，移動と滞在の両面から景観を解明する視点が求められる．

1. 灯台景観の特徴と類型

灯台景観は，「灯台を視点場とする景観」と「灯台を見る景観（以下，灯台の外部景観とする）」という二つの異なる視点から捉えることができる．灯台を視点場とする景観は，灯台やその立地場所を視点場として海や周辺地域を見渡す眺望を指す．灯台は船舶の安全な航行支援という本来の機能上，多くの場合，周囲を一望できる高さや立地を有し，優れた眺望点としての価値を有している（図2）．一方，

図2. 鴛泊灯台（ペシ岬）からの眺望（利尻富士町）

灯台の外部景観は，灯台自体が景観要素として機能する眺めであり，海岸線や道路からの見え方が重要となる．本稿は，主に灯台の外部景観の構造を分析する．

灯台を対象とした外部景観に関する研究として，Gomółka（2022）はポーランド北西部の自転車ルートを対象とした灯台景観を分析している．視点場と景観要素の関係性分析において，視点の変化や景観要素の出現・消失によって生み出される「視覚的緊張感」に注目し灯台の景観分析を行い，灯台への「期待感」や「興味の持続」が，観光地としての魅力向上に寄与すると述べている．一方，道路の内部景観の分析に関する研究としては，Appleyard et al.（1960）がニュージャージーからニューヨークへの高速道路走行中の視覚体験の変化やイメージマップを用いた分析を行っている．これらの知見は，移動に伴う動的な視覚体験がもたらす心理的効果の重要性を示唆している．

灯台の外部景観は，灯台の立地する特性から独立型と港湾型に大別できる．独立型は半島や岬の先端に単独で立地し，周辺からの視認性が高くランドマーク性を有する．北海道では開拓期の主要航路の安全確保のため，納沙布岬灯台（初点灯明治5年），宗谷岬灯台（初点灯明治18年）など主要な岬に灯台が建設された．また，主要な都市間が離れて立地し，比較的単調な起伏の少ない海岸線に突き出た岬が多いという地形的特徴も，独立型灯台が分布する要因となっている．一方，港湾型は，防波堤や橋梁，周辺市街地等と一体となった景観を構成する．港湾型の例として函館港入船漁港の防波堤灯台（図3）や利尻島の鴛泊灯台（図4）などがあり，これらは複数の視点場から見た場合に港湾や周辺市街地と一体となった景観を形成している．本稿では，岬等に立地する独立型の灯台の景観の特徴について分析する．

左）図3. 函館港船入澗防波堤の灯台（函館市）
右）図4. フェリーからみた鴛泊灯台
（左／ペシ岬,右／利尻富士町鴛泊地区市街地）

2. 移動経路からみた灯台の景観特性

灯台景観は，灯台自体の形態や地形条件，道路との関係性により，異なる特徴を持つ．本節では，Gomółka（2022）の分析を参考に，北海道内の周辺に港や市街地等の隣接しない独立型の灯台2事例を対象に，Google Earth，国土地理院地形図，陰影起伏図，現地写真を用いて，移動に伴う景観の変化を分析する．

利尻富士町の石崎灯台は，平坦な地形に立地し，利尻島の外周道路からの視認性が高い．灯台自体の高さと赤白の塗装が，道路景観のアイストップとして機能しており，利尻山と単調な海岸線が続く中でアクセント的な景観要素となっている（図6-A, B）．主要な視点場である二ツ石海岸公園では，開けた草地の中に独立して立地する灯台がランドマーク性の高い景観を形成している（図6-C）．しかし，灯台の立地は海岸線とほとんど標高差がなく距離があるため，海への眺望と灯台の景観が分離している（図6-C,D）．また，海岸線と利尻山が180度反対方向に位置し，両者を一望できる視点場へは歩道のない海岸線を北側に回り込む必要があるため，灯台と周辺景観を一体的に捉えにくい（図6-E,F，図5）．さら

に，保守用通路は道路側のみに設置されており，公園から灯台への直接的なアプローチがないため，近景での体験が制限されている（図5）．

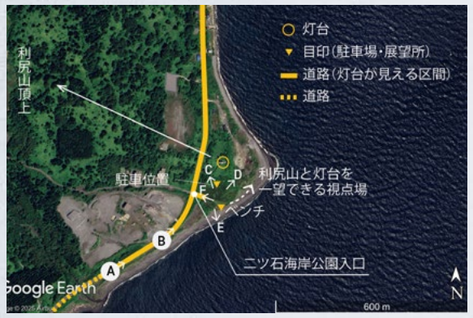


図5. 石崎灯台（利尻富士町）の周辺図

一方，浜中町の湯沸岬（とうふつみさき）灯台は，崖地形を活かした多様な視点場が形成されている（図7）．目的地である灯台を断続的に視認できる視覚的な連続性があり，緩やかなカーブを描く道路から駐車場まで漸進的な景観を提供している（図8-A～C）．また，尾根線を活用した保守用通路が徒歩での動線として機能し，異なる角度からの眺望を可能にしている（図8-D）．灯台の先には霧多布岬の展望所が設けられており，復路も往路とは異なる景観が得られる（図8-E,F）．

これらの事例から，灯台のランドマーク性は単なる視認性の高さだけでなく，アプローチ過程での視点場の変化によって高められる可能性があることが分かる．遠景から近景への移行過程での見え方の変化は，来訪者の空間認識を段階的に深化させると考えられる．特に，道路の曲線に沿って灯台が視界に入ったり消えたりする視認パターンは，訪問者の興味を持続させ，周辺地形との関係性の理解を促進する．平坦地に立地する石崎灯台のような場合でも，灯台を取り巻く歩行動線の設定や，わずかな地形の起伏を活かした視点場の配置により，より豊かな景観を創出できる可能性がある．このような漸進的な景観の創出は，移動プロセス自体を価値あるものとし，観光資源としての灯台の魅力を高めることにつながる．

図7. 湯沸岬灯台（浜中町）の周辺図

ドライブ観光における灯台の活用可能性

北海道の主要な灯台の多くは，現在，シーニックバイウェイ北海道の14のルート上や近傍に位置している[1]（図9）．これらの灯台は，高所からの優れた展望性，周辺景観との調和，明治期からの歴史的価値など，観光資源としての多面的な価値を有している．特に，前章で分析したように，アプローチ過程での景観は，周遊観光における重要な要素となり得る．シーニックバイウェイ北海道の秀逸な道などの取り組みにおいて，観光資源としての灯台の活用は限定的であり，宗谷岬灯台などの一部を除き，灯台を観光資源として明確に位置づけたルートはほとんど見られない（北海道開発局，2020）．多くの場合，灯台そのものではなく，立地する岬が紹介される傾向にある．一方，シーニックバイウェイ北海道の指定範囲外ではあるが，チキウ岬灯台や神威岬灯台のように，観光目的地として定着している灯台も存在する．

今後は，各灯台の景観特性を活かしたアクセス路の設定や視点場の確保など，来訪者の体験価値を高める空間設計が求められる．また，地域住民等との連携による灯台を核とした観光プログラムの展開も期待される．このような取り組みは，シーニックバイウェイ北海道のような地域づくり制度とも親和性が高く，持続可能な観光振興につながる可能性を持つ．

図9. シーニックバイウェイルートと主要な灯台の位置
（シーニックバイウェイ『秀逸な道』（北海道開発局）

今後の展開可能性と課題

本稿では，北海道の灯台を対象に，簡易的にその景観的特徴の分析を試みた．今後の灯台を活用した魅力的で持続可能な地域づくりの展開に向けて，以下の課題が挙げられる．第一に，視点場 - 灯台 - 地形の関係性による景観構造の分析を進め，灯台自体の形態的特徴，地形条件のより詳細な分析，現地での景観を分析する方法論の検討が求められる．第二に，夜間における光の効果を含めた総合的な景観構造の解明や，歴史的資源としての多角的な活用など，灯台の多面的な価値を地域づくりに反映させる具体的な方策の検討，第三に，シーニックバイウェイ北海道などの既存の地域づくりの取り組みとの戦略的な連携が重要である．特に，近年，シーニックバイウェイ北海道で取り組まれている「秀逸な道」制度は，灯台を目的地とした周遊観光の可能性に繋がり，灯台を活用した魅力的で持続可能な地域づくりの展開が期待される．

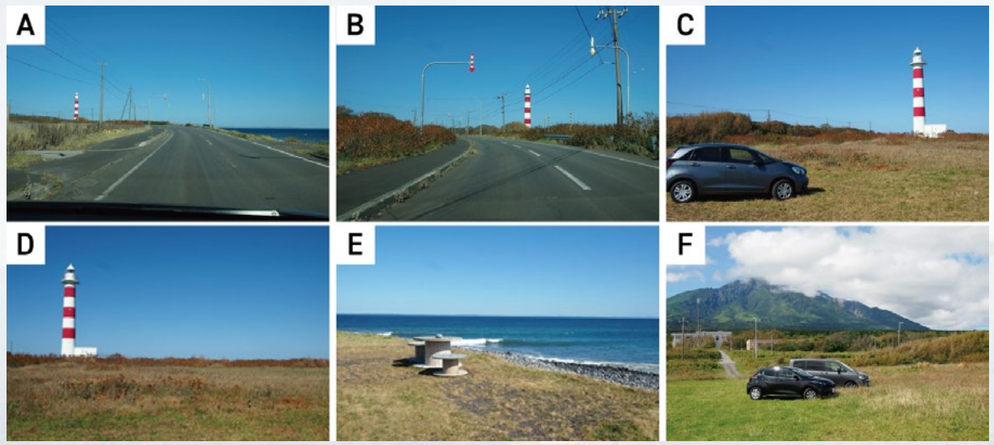


図6. 移動に伴う石崎灯台の見え方の変化

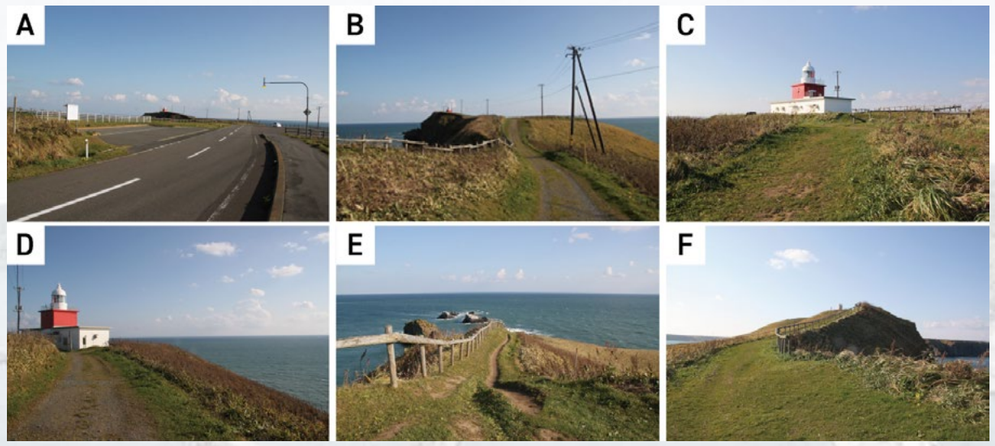


図8. 移動に伴う湯沸岬灯台の見え方の変化

1）シーニックバイウェイ北海道におけるルートとは，経路や路線を指す用語ではなく，
図9に示すように市町村にまたがる道路網を包含した広域的な地域エリアを意味する（北海道開発局、2020）

林 達之 -Tatsuyuki HAYASHI- （一般社団法人　美浜まちラボ）

Part.2
新たな
価値の創造
05

新たな灯台の役割と地域社会
―野間埼灯台の取り組みについて―

キーワード　灯台，地域社会

はじめに

多くの灯台はその地域のシンボルとなっている．私が関わっている野間埼灯台も，地域のシンボルであり，地域住民から愛される灯台である．愛知県美浜町にある野間埼灯台は，初点が1921（大正10）年，愛知県で最も古く最も高い灯台であり，地元では「野間灯台」の愛称で呼ばれている．町内のいたるところで灯台モチーフのものが見られ，灯台は美浜町のランドマークになっている（図1）．

以前，千葉県銚子市の「犬吠埼ブラントン会」の方から「よそへ出た人は，灯台を見ると銚子に帰ってきたんだと実感するのだそうです」という話を聞いた．また静岡県御前崎市の「御前埼灯台を守る会」の方からは「灯台がなければ御前崎じゃないって思います」というお話も聞いた．

美浜町内には工場の煙突や高圧電線の鉄塔など他にも高い建物はある．しかし，そういうものに愛着を感じている人はほぼいない．また，野間埼灯台は恋人たちが南京錠を掛けに来ることでも有名なスポットである．何か特別な意味を見いだしている人が多いことは間違いない．灯台は暗い海を照らし，船を安全に導く役割を担っている．そうした灯台に人々は何かしらの比喩的な意味合いを見い出すのであろう．

これほど，愛されている灯台ではあるが，灯台の歴史や機能などについて地域住民はあまり知らない．「いつも通り過ぎるだけで，あるのが当たり前の存在」「今も現役で使っているとは思わなかった」「登ったこともなかったし，近くまで寄って見ることもなかった」などの声も多い．

図1. 町内で見られる灯台モチーフ

図2. 野間小学校5年生の活動

図3. 美浜まちラボの活動

野間埼灯台の取り組み

①野間埼灯台との関わり

私が灯台に関わるようになったのは，野間小学校に勤務していた2011（平成23）年，5年生の総合的な学習の時間で地域について取り上げたことがきっかけだった．「何が調べたい？」と問うと，当時の5年生児童からは「灯台のことを調べたい」という意見が多く出た．そこで，1年間を通して灯台について調べ，まとめたことを発信するという学習活動を行った．海上保安庁の方に内部を案内していただき，お話を聞いた．調べたことをまとめ，パンフレットを作ったり，地元のアイドル知多娘と一緒に「輝け野間灯台」というCDを作ったりもした（図2）．

灯台について詳しいことを地元の大人もほとんど知らない．子どもたちはなおさらである．当時，野間埼灯台は登れない灯台であり，灯台内部に入ることはできなかった．自分の親や地元の大人たちも経験したことのない体験をし，子どもたちは，灯台に対する理解が深まっただけでなく，灯台に対して特別な愛着をもったと感じた．ある児童は数年後，知多娘の一員となり，灯台を含めた地域のPRを行うようにもなった．

②美浜まちラボの取り組み

その後，私は美浜まちラボ（以下，まちラボ）という地域団体に所属することになった．まちラボではさまざまな活動を行っていた．特産品の開発，放置竹林対策としての竹灯籠作り，地域の歴史を掘り起こす街歩きイベントなどである．そうした活動の一つとして空き家対策があった．「野間埼灯台は1984（昭和59）年に灯台守さんがいなくなり，無人管理になって以降，大きな空き家となっている．これをうまく活用する方法を考えたい」とまちラボ内で提案し，2015（平成27）年から「野間灯台登れる化プロジェクト」と名付けた活動を始めた．

このプロジェクトでは，他地域の灯台視察，講演会，グッズ開発，海岸清掃，ライトアップ，イベント開催，登録有形文化財申請，クラウドファンディング，100年誌作成，フレネルレンズ里帰りなどさまざまな取り組みを行った．どれも簡単なことではなかったが，活動を初めて7年後の2022（令和4）年，まちラボは航路標識協力団体となり，まちラボによる灯台の一般公開が可能となった．現在は，まちラボメンバーの予定が合う休日に月に2度ほど灯台の公開をしている（図3）．

野間埼灯台は内部が狭く，多少危険でもあるため，一般開放では，まちラボメンバーが保安要員としてお客さんと一緒に登るようにしている．その際，灯台の機能や歴史などについてガイドをしている．お客さんからは「楽しかった」「初めて知った」「灯台の上から見る景色が最高」などのありがたい言葉をいただいている．また，我々もお客さんとの会話が楽しみになっている．灯台に登り，灯台について知り，灯台の上から伊勢湾や対岸の三重県を眺める経験は，灯台への興味を喚起し，親しみをもつことに繋がっている．そういう点では，子どもも大人も変わらない．

こうした活動ができているのは，まちラボのメンバーがいたからに他ならない．私はプロジェクトリーダーではあったが，一人でできることではない．まちラボは町のために何かしたいというメンバーが集まっている．町のシンボルである灯台を活用しようという取り組みだからこそ，まちラボメンバーの協力，そして町民の方々からの応援が得やすかったのではないかと思われる．

③野間埼灯台ポータル化実行委員会の取り組み

2022（令和4）年9月より「野間埼灯台ポータル化実行委員会」という名のコンソーシアムを組み，日本財団「海と灯台プロジェクト」の「新たな灯台利活用モデル事業」から助成をいただき，活動をしている．コンソーシアムにはまちラボの他，地元自治体や観光協会，各種団体や企業が加わり，野間埼灯台に関わる人たちはさらに増えた．2023（令和5）年には「現代版灯台守」として，仙敷裕也さんと佐々木美佳さんのお二人を迎えた．お二人は，地元のお店や施設などとの繋がりを深め，精力的に活動してくださっている．先日は地元の有名なお寺である野間大坊でマルシェを開いた．コロナ禍で中断していた「大坊の楽市」を「現代版灯台守」が復活させた形である．さらに近くのホテルや飲食店，水族館，高速道路のサービスエリアなどとも連携する方向で活動を進めている（図4）．

④灯台の新たな役割

灯台は船を導くだけでなく，人を導く存在になりつつある．灯台について知り，地域のシンボルとして愛着を持つ人が増えれば，灯台は地域の核になれる．灯台を中心に地域の人々が集まることで，新たなネットワークができる．野間埼灯台の取り組みを通じて，地域のシンボルには人々を繋ぐ力があることを実感した．ただし，その力は灯台があるだけでは発揮できない．灯台に関わる人の存在が不可欠である．

河合雅司氏の『未来の地図帳』（講談社現代新書2019）に「末端から壊死するように各地で人が減っていく」という一文がある．灯台がある町はどこも日本列島の末端である．美浜町がそうであるように，厳しい現実に直面している自治体が多いことは容易に想像できる．今後，灯台が核となりそれぞれの地域が活性化し，加えて，そうした灯台同士が繋がってネットワークが構築できたらよいと考える．灯台が地域の未来を導く存在となることを期待したい．

図4. 野間埼灯台ポータル化実行委員会の活動

特集「海と灯台学を捉える視点」

引用文献 一覧

Part1. 価値の再発見／Part2. 新たな価値の創造

グローカルのシンボル･灯台

池ノ上 真一

- 阿瀬真由香･藤岡洋保（2003）D.&T.スティブンソンの仕様書とR.H.ブラントンが建設した灯台,日本建築学会大会学術講演梗概集,2003年9月,617-618.
- 藤岡洋保（2021）連載　建築史の世界 第12回　灯台が照らす日本の近代,コア東京　2021年1月号,コア東京WEB,一般社団法人東京都建築士事務所協会,http://coretokyoweb.jp/?page=article&id=981（2025年3月5日閲覧）
- 星野宏和 (2025) 日本の灯台の灯器（光源）の変遷.海と灯台学Journal,創刊準備号,9-11.
- 石丸優希･池ノ上真一 (2025) 日本の灯台の価値を可視化する～建造物編～.海と灯台学Journal,創刊準備号,52-55.
- 石村　智 (2025) 海から見た牛窓の景観―古墳･寺院･燈籠堂―.海と灯台学Journal,創刊準備号,12-13.
- ジョン･アーリ著,吉原直樹訳,伊藤嘉高訳,モビリティーズ―移動の社会学,法政大学出版局,2015,493p,
- 栗原憲一 (2025) 灯台の足下から見える地球の記憶と地域の歴史との関係性.海と灯台学Journal,創刊準備号,17-19.
- 高野宏康 (2025) 北前船の航海を支えたランドマーク ～常夜灯･日和山･灯台～.海と灯台学Journal,創刊準備号,14-16.
- 谷川竜一（2016）灯台から考える海の近代（情報とフィールド科学2）,京都大学学術出版会,2016年3月

北前船の航海を支えたランドマーク

～常夜灯･日和山･灯台～

高野 宏康

- 林顕三編, 河崎曾平閲（1873）「北海紀行 巻之四」, 7月11日.
- 樋口忠次郎（1972）「祝津町史」.祝津郷知会, 229-232p.
- 海上保安庁灯台部編（1969）「日本灯台史　100年の歩み」.燈光会,7−8p.
- 南波松太郎（1986）「日和山」.法政大学出版会,41p.
- 小樽市（1958）「小樽市史第一巻」.小樽市,裏表紙, 427-429p.
- 高野宏康（2018）日和山灯台―小樽へやってきた船乗りたちのランドマーク.「小樽チャンネルMagazine Vol.33」.株式会社K2,6-7.
- 高野宏康（2023）メルヘン交差点（入船七差路）.「小樽チャンネルMagazine Vol.87」.株式会社K2,10-11.
- 高野宏康（2024）小樽の常夜灯･日和山･灯台②.「月刊小樽學」通巻第187号,38-42.

灯台の足下から見える地球の記憶と地域の歴史

栗原 憲一

- 銚子資産協議会編（2023）「海×風×大地　ときどき私　15の物語とともに銚子を歩く」.銚子資産活用協議会,102p.
- 貝塚爽平･成瀬　洋･太田陽子（1985）「日本の自然4.日本の平野と海岸」.岩波書店,236p.
- 海上保安庁（2018）「海を照らして150年～航路標識の歴史と現在～」.海上保安庁,14p.
- 桑原和之･三沢博志･箕輪義隆ほか（2006）銚子市鳥類目録.我孫子市鳥の博物館調査研究報告,14,71–147.

エコツーリズムと灯台−灯台の社会的価値の把握手法の開発

海津 ゆりえ

- 海上保安庁銚子海上保安部,ホームページ,灯台の種類と歴史 https://www.kaiho.mlit.go.jp/03kanku/choshi/inubo/lighthouse/types.htm（2024/8/24閲覧）
- モリナヲ弥（2023）「漁民の芸術I」.サンズイ舎,p.59
- 日本財団海と灯台プロジェクト（2022）「海と灯台学」.文藝春秋,152p.

産業遺産研究の論点と灯台

平井 健文

- 平井健文 (2018) 産業遺産保全における「場（milieu）」の象徴性としての「生活」―兵庫県生野鉱山跡の保全の実践を事例に―.地域社会学会年報,30,51-64.
- 木村至聖 (2014)「産業遺産の記憶と表象―「軍艦島」をめぐるポリティクス―」.京都大学学術出版会,272p.
- Sánchez-Beitia, S., Luengas-Carreño, D. and Crespo de Antonio, M. (2019) Characterisation of historical lighthouses as Industrial Heritage elements: Application to the Lighthouse of the Island of Santa Clara (Spain). WIT Transactions on the Built Environment, 191, 433-442.
- Smith, L. (2006) Uses of Heritage. Routledge, London, 351p.
- 谷川竜一（2016）「灯台から考える海の近代（情報とフィールド科学2）」.京都大学学術出版会,80p.
- Xie, P. F. (2015) Industrial Heritage Tourism. Channel View Publications, Bristol, 254p.
- Zhang, J., Cenci, J., Becue, V., Koutra, S. and Ioakimidis, C. S. (2020) Recent Evolution of Research on Industrial Heritage in Western Europe and China Based on Bibliometric Analysis, Sustainability, 12（13）, 5348.

景観資源としての灯台の活用可能性

榎本 碧

- Appleyard, D., Lynch, K., and Myer, J. R. (1960). The View from the Road. The MIT Press, Cambridge, MA, pp. 27-63.
- 観光庁（2023）旅行･観光消費動向調査.
- Gomółka, M. (2022) Geometric forms in landscape –lighthouses. Space & Form, Przestrzen i Forma 49. http://doi.org/10.21005/pif.2022.49.D-01.
- 北海道開発局（2020）シーニックバイウェイ「秀逸な道」制度要綱.

新たな灯台の役割と地域社会

―野間埼灯台の取り組みについて―

林 達之

- 河合雅司（2019）「未来の地図帳　人口減少日本で各地に起きること」.講談社,272p.

海と灯台学
研究ノート

01. 灯台の保護に適用できる国際認証の比較検討
–世界遺産,無形文化遺産,ユネスコ世界ジオパーク–

02. 日本の灯台の価値を可視化する
～建造物編～

03. 灯台へ向けられた「まなざし」に見る可能性

04. 心象風景・地域の象徴としての「灯台」
～シーニックバイウェイ北海道 函館・大沼・噴火湾ルートでの取り組み～

研究ノート01

灯台の保護に適用できる国際認証の比較検討

–世界遺産，無形文化遺産，ユネスコ世界ジオパーク–

Comparative study of international certifications that can be applied for the protection of lighthouses: World Heritage, Intangible Cultural Heritage, and UNESCO Global Geoparks

中村 真介 -Shinsuke NAKAMURA-
（株式会社ジオ・ラボ　一般社団法人北海道三笠観光協会）

栗原 憲一 -Ken'ichi KURIHARA-
（株式会社ジオ・ラボ　一般社団法人日本海洋文化総合研究所）

石村 智 -Tomo ISHIMURA-
（独立行政法人国立文化財機構東京文化財研究所　一般社団法人日本海洋文化総合研究所）

池ノ上 真一 -Shinichi IKENOUE-
（北海商科大学　一般社団法人日本海洋文化総合研究所）

［ キーワード ］ 灯台，国際認証，世界遺産，無形文化遺産，ユネスコ世界ジオパーク

Keywords: Lighthouse, International certification, World Heritage, Intangible Cultural Heritage, UNESCO Global Geopark

はじめに

大切な遺産を守り，未来へ継承するための手段として，国際機関の実施するプログラムに基づく認証（以下，国際認証）を受けることが考えられる．国際認証を受けることを通じて，その遺産の価値を客観的に説明することができるようになり，また，その遺産の保護や管理について多様なステークホルダーの間で議論を交わし，価値観を共有する契機となる（渡辺ほか，2008）．

日本の灯台については，これまで海上保安庁燈台部（1969）をはじめ数々の記録と研究が重ねられてきたものの，その学術的な価値づけや保護に向けた動きは道半ばであり，国際認証を受けることでこれらの動きを加速することができると考えられる．

そこで本稿は，複数の国際認証を比較検討することで，灯台の保護に適用できる国際認証を導き出す一助とすることを目的とする．

検討の方法・材料

国際認証には，世界遺産，無形文化遺産，ラムサール条約登録湿地，生物圏保存地域（ユネスコエコパーク），ユネスコ世界ジオパーク，世界の記憶，世界農業遺産など多様なものが存在し，それぞれ目的や対象，制度が異なる．以下では，灯台またはその関連遺産を保護するのに有用と考えられる，世界遺産・無形文化遺産・ユネスコ世界ジオパークの3つの認証に絞って比較検討することとする．

なお，複数の国際認証の比較については田中（2016）などの例があるが，本稿では制度的な側面を中心に検討を加えることとする．

それぞれの国際認証の制度的な特徴

3つの国際認証にはそれぞれ，表1に示すような制度的な特徴が挙げられる．

表1. 世界遺産・無形文化遺産・ユネスコ世界ジオパークの制度的特徴

	世界遺産	無形文化遺産	ユネスコ 世界ジオパーク
典拠	世界の文化遺産及び 自然遺産の保護に関する条約	無形文化遺産の 保護に関する条約	国際地質科学 ジオパーク計画
事務局	ユネスコ	ユネスコ	ユネスコ
開始年	1972年条約採択	2003年条約採択	2015年開始 （世界ジオパーク認定 は2004年開始）
登録件数	1,223件（168ヶ国）	788件（150ヶ国）	213地域（48ヶ国）
日本での登録	1993年以降,計26件	2008年以降,計23件	2009年以降,計10地域
主な登録対象	文化遺産 （建築物,彫刻・絵画,洞穴住居, 建造物群,考古学的遺跡, 文化的景観など） 自然遺産 （地質学的・地形学的形成物, 脅威にさらされている動植物の 生息地・自生地など）	a. 口承による伝統及び表現 b. 芸能 c. 社会的慣習, 儀式及び祭礼行事 d. 自然及び万物に関する知識 及び慣習 e. 伝統工芸技術	国際的な地質学的重要性を 有するサイトや景観が, 保護・教育・持続可能な開発が 一体となった概念によって 管理された,単一の,統合された 地理的領域
他の登録物件との 比較の必要性	顕著な普遍的価値 （Outstanding Universal Value） の証明が必要	必ずしも求められていない	国際的な地質学的重要性の 説明が必要
地域社会参画の 必要性	登録プロセスにおいて 地域社会の参画は必要	関係する社会・集団・個人の 幅広い参加と同意は 登録要件の1つ	地域社会や先住民の 巻き込みは認定基準の1つ
登録までの 主なプロセス	・暫定一覧表への記載 ・専門機関の現地調査 ・政府間委員会の決定	・専門家の机上審査 ・政府間委員会の決定	・政府間チェック ・専門家の現地審査 ・ユネスコ執行委員会の 最終決定
登録後の義務	6年毎の定期報告	6年毎の定期報告	4年毎の再認定審査 （現地審査を伴う）

（各国際認証の公式情報をもとに著者作成,登録件数は2024年末時点のもの）

それぞれの国際認証の制度的な特徴

1. 世界遺産

世界遺産は，条約に基づく国際認証であり，事務局は国連教育科学文化機関（以下，ユネスコ）が担っている．その歴史は50年以上に上り，その間に160ヶ国以上で1,200件を超える遺産が登録されるなど，3つの認証の中では最も歴史が長く登録国数・件数ともに最多である．日本が条約に加わった時期は比較的遅く，1993（平成5）年以降現在までに26件が登録されている．

登録対象の範囲は幅広く，建築物や彫刻・絵画などの文化遺産から，動植物の生息地・自生地などの自然遺産，そして両方の要素を兼ね備えた複合遺産にまで及ぶ．対象はものの場合も区域の場合もあるが，いずれも有形のものである．最大の特徴は顕著な普遍的価値（Outstanding Universal Value）の考え方であり，人類共通の遺産として将来に向けて守る価値がどこにあるのか，世界中の類似遺産との比較を踏まえて証明することが求められる．

他の2つの認証と異なり，登録申請に先立って暫定一覧表への記載が必要であり，すぐには登録申請できない点も特徴である．登録審査では専門機関による現地調査が行われ，最終決定は政府間委員会で行われる．

2. 無形文化遺産

無形文化遺産もまた，条約に基づく国際認証であり，事務局はユネスコが担っている.21世紀に入ってから誕生しておりその歴史はまだ短いものの，約20年の間に150ヶ国で700件以上が登録されている．日本は当初から条約に加わり，現在までに23件が登録されている．

登録対象は口承や芸能，祭礼，伝統工芸技術など幅広いが，いずれも物質的なものではない，無形のものであることが特徴である．また世界遺産と異なり，普遍的価値の証明や他の遺産との比較検証は必ずしも求められていない．

他の2つの認証と異なり現地調査は行われず，机上審査のみで判断される．専門家による審査を経て政府間委員会で最終決定される流れは，世界遺産と同様である．

3. ユネスコ世界ジオパーク

ユネスコ世界ジオパークは，条約ではなく，ユネスコのプログラムに基づく国際認証である．開始は2015（平成27）年と新しいものの，それに先立つ2004（平成16）年にユネスコの支援の下で世界ジオパークの認定が始められたため，無形文化遺産同様，約20年の歴史を有する．40ヶ国以上で200を超える地域が認定されており，日本では10地域に上る．

その中核となるのは地質遺産だが，保護だけでなく教育や持続可能な開発も含めた包括的な概念による管理が謳われるなど，汎用性は高い．また，認定の対象は地質遺産そのものではなく，地質遺産やその周囲の住民の居住域を含めた区域である．世界遺産のような普遍的価値は求められないものの，国際的な地質学的重要性の説明が求められる．

ユネスコ世界ジオパークの認定プロセスは，他の2つの認証に比べユニークである．政府間委員会は設置されておらず，代わりに，他国の政府が申請に対し異議を申し立てられる期間が設けられている．実質的な認定可否の決定は専門家間で行われるものの，最終的な決定は，ユネスコで総会に次ぐ意思決定機関である執行委員会に委ねられる．また，4年毎に現地審査を伴う再認定審査が行われることも大きな特徴である．

灯台の保護に適用できる国際認証の比較検討

1. 登録の対象

3つの認証の最大の違いは登録対象，即ちその国際認証が保護しようとしている対象にある．

対照的なのが世界遺産と無形文化遺産で，世界遺産では建築物など有形のものを対象とすることから，灯台に用いられている建築技術や，技術史上における位置づけなどが焦点となることが想定される．一方，無形文化遺産では灯台にまつわる無形の文化を対象とすることから，海に関する伝統的な知識や慣習，航海の安全にまつわる口承や表現などが焦点となることが想定される．

また，地質遺産を中核とするユネスコ世界ジオパークでは，灯台の立地基盤である地質や地形が対象となり，灯台は必ずしも主役とはならない可能性がある．また，特定の区域が認定対象となるため，全国の灯台を集合的に扱うことは難しい．

2. 登録に伴う負担やハードル

3つの認証の間では，他の登録物件との比較の必要性，登録までのプロセスや登録後の義務など，制度面でも多くの違いが認められる．

他の登録物件との比較の必要性の面では，世界遺産には顕著な普遍的価値の証明が求められ，高いハードルが課せられる．ユネスコ世界ジオパークも同様に，国際的な地質学的重要性の説明が求められる．一方，無形文化遺産では他の2つの認証ほどの負担感はない．

登録までのプロセスや登録後の義務の面では，世界遺産は暫定一覧表への記載が必要となることもあり，全体のプロセスが長期化する傾向にある．また，ユネスコ世界ジオパークは認定後も4年毎に再認定審査を受ける必要があるなど，認定後の負担が大きい．一方，無形文化遺産では現地調査がない点で受け入れ側の負担は相対的に小さく，また，登録までのプロセスも比較的簡潔である．

まとめ

以上の比較検討から，登録に伴う負担やハードルのみを考えた場合，3つの認証の間では無形文化遺産に一定の優位性が認められる．但し，無形文化遺産の対象は灯台にまつわる伝統や無形の文化であり，必ずしも有形のものとしての灯台を守ることにはならない点に注意が必要である．

灯台には，建築物としての側面だけでなく，航海の安全に携わってきた歴史的な側面，地域社会の中で培ってきた伝統の側面，立地に関わる地質・地形的な側面などがあり，そのどれに焦点を当てどれを保護するかによって，適した国際認証は異なる．

また，無形文化遺産とユネスコ世界ジオパークに顕著に見られるように，近年は多くの国際認証で地域社会参画の重要性が訴えられており，それぞれの灯台の立地地域のステークホルダーと対話を重ねながら，保護すべき灯台の側面をともに考えることが重要である．

引用文献

- Anonymous (2024) Operational Directives for the implementation of the Convention for the Safeguarding of the Intangible Cultural Heritage. https://ich.unesco.org/doc/src/ICH-Operational_Directives-10.GA_EN.pdf [Cited 2025/2/2].
- 海上保安庁燈台部編 (1969)「日本燈台史」. 社団法人燈光会, 674p.
- 田中俊徳 (2016) 国際的な自然保護制度を対象とした国内ネットワークの比較研究―世界遺産条約、ラムサール条約、ユネスコMAB 計画、世界ジオパークネットワーク―. 日本生態学会誌, 66, 155-164.
- UNESCO (2015) Operational guidelines for UNESCO Global Geoparks. https://unesdoc.unesco.org/ark:/48223/pf0000391354 [Cited 2025/2/2].
- UNESCO (n.d.) Intangible Cultural Heritage. https://ich.unesco.org/ [Cited 2025/2/2].
- UNESCO (n.d.). International Geoscience and Geoparks Programme. https://www.unesco.org/en/iggp [Cited 2025/2/2].
- UNESCO (n.d.) World Heritage Convention. https://whc.unesco.org/ [Cited 2025/2/2].
- UNESCO Intergovernmental Committee for the Protection of the World Cultural and Natural Heritage (2024) Operational Guidelines for the Implementation of the World Heritage Convention. UNESCO World Heritage Centre. https://whc.unesco.org/document/203803 [Cited 2025/2/2].
- 渡辺悌二・海津ゆりえ・可知直毅・寺崎竜雄・野口健・吉田正人 (2008) 観光の視点からみた世界自然遺産. 地球環境, 13, 123-132.

研究ノート02

日本の灯台の価値を可視化する
~建造物編~

The Visualization of the Value of Japanese Lighthouses:
Focus on Architectural Structures

石丸 優希 -Yuki ISHIMARU-
（一般社団法人日本海洋文化総合研究所）

池ノ上 真一 -Shinichi IKENOUE-
（北海商科大学　一般社団法人日本海洋文化総合研究所）

［ キーワード ］ フレームワーク, 建築
Keywords: Framework, Architecture

背景・目的

GPS など方位測量システムの発達により，光波標識である灯台の存在意義が揺らいでいる．役割喪失により灯台が解体される例も少なくない．しかし，灯台の素材や技術，意匠などは，建設当時の技術や海と人の関わりの歴史を伝える重要な資料であり，近年その利活用も進んでいる．そのため，次世代にその価値を継承するためには，灯台の建造物としての価値を再評価し，保存・保全の価値基準や利活用の方策を検討することが必要不可欠な課題であると考える．

先行研究には，谷川（2016）があり，アジア・太平洋地域の年代別灯台数や点灯地域の分析を通じて，近代日本における灯台の意義及び役割を明らかにしており，本稿においても分析の枠組みや内容について援用した．ただ，国内灯台の独自性や本稿が目指す全国の灯台における保存・保全の価値基準や利活用についての議論は不足している．また，大槻（2006）による全国灯台のデータベース化や鈴木（2021）の形状や配色等について検討した研究があるが，建築や土木の視点で日本における灯台建設の意義や価値を論じたものは見当たらない．

そこで本稿では，前述の課題解決に資するために，全国各地の灯台を総合的に捉え，灯台の建造物としての価値を見える化し，利活用に資する指針等を導き出せる分析のフレームワークを抽出することを目的とする．

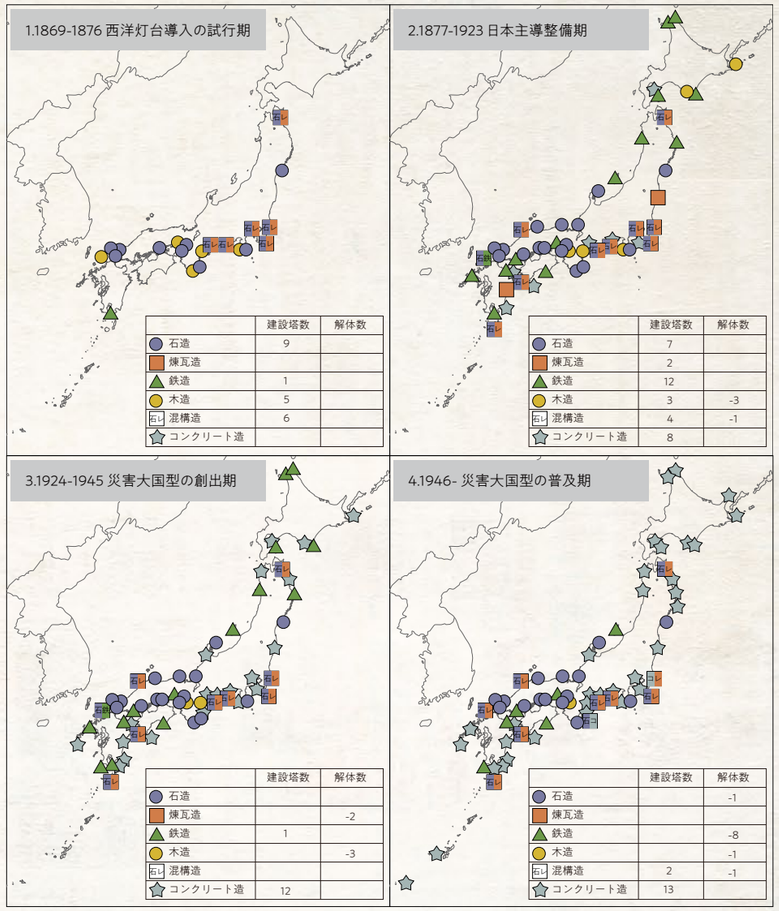
研究の方法

本稿では，前述の目的を達成するため，以下のとおりの手順を行った．

01 国内灯台の設置に関して，初点灯年[1]，立地，主体，構造，素材，施工技術といった建築的要素や，社会的背景，建設目的など条件の違いに着目した．その上で，灯台がどのように発展したかという建築史学の視点と，灯台がいかなる手段で建設されたかという建築計画学の視点の2つを用いて，灯台の建造物としての価値を捉えるためのフレームワーク抽出を試行した．ただし，今回サンプル調査とし対象とした灯台は，文化庁による重要文化財，登録有形文化財，史跡に該当する灯台（以下，文化財灯台とする），及び公益社団法人燈光会の「全国の主な灯台」とした[2]．文化財灯台35基，全国の主な灯台42基，その内重複は11基のため計66基を対象とした．

02 上述2視点からの分析結果をもとに，対象灯台の中から観音埼灯台や角島灯台といった一定の価値評価がある灯台をもとに抽出したフレームワークの有効性について考察し検証した．

図1. 灯台建設の変遷図



分析1

ここでは対象灯台について，建築史学の視点から，灯台建設がいかなる目的で行われたかを明らかにした．社会的背景の変化と立地，建設の経緯，対象灯台の特徴の関係を鑑みて，大きく4つの段階で変遷を区分することができた（図1）．

1. 西洋灯台導入期（1869 ~ 1876年）

日本の開国後，ヨーロッパの技術を導入し灯台が建設された時期である．これまで日本には存在しなかった世界システムを導入するにあたり，フランスやイギリスの「お雇い外国人」が大きな役割を果たした．この時期の特徴は大きく2点．まず，九州北部・瀬戸内海・関東エリアに多く建設された．ヨーロッパとの定期航路設置により，上海や香港から関東に至る航路の安全を確保するためである．次に，木造，石造，鉄造，混構造（石・煉瓦）の4種類が採用された．イギリスの土木技術者で明治初期に国内灯台建設の指揮をとったリチャード・ヘンリー・ブラントン（以下，ブラントン）は，立地や経済条件に応じ多様な資材で灯台建設を行った．

2. 日本主導整備期（1877 ~ 1923年）

外国技術者が帰国し，日本の技術者による灯台建設が進んだ時期である．この時期の特徴は，2点ある．ひとつは，日本海側や北海道に灯台が多く建設されたことである．大陸や北方圏への政財界の関心の高まりを受け国内航路の整備が進み，また戦争を経て南樺太などでも灯台が建設された．もう

1）建設年度が明らかな灯台は限定されていたため，便宜上初点灯年を用いて灯台の建設変遷を辿ることとした
2）今後調査塔数を増やすことを前提としながらも，最低限の灯台数で傾向を把握するために，建造物として客観的に価値づけられている文化庁重要文化財等登録灯台と，全国の灯台を網羅的に把握している燈光会により紹介されている灯台を調査対象とした

ひとつは，コンクリート造[3]が採用され始めたことである．コンクリートが西欧諸国で工業的に生産されるようになったのは1900年代だが，耐火性・施工性に優れており，日本にも持ち込まれ，国内での普及に先駆けて灯台に採用された．

3. 防災型創出期（1924 ～ 1945年）

関東大震災や戦争により多くの灯台が破損・倒壊した際に新設された灯台は，ほぼコンクリート造であった．コンクリートは，耐久性に優れているだけでなく，戦時中においても石や煉瓦に比べて調達が容易であったことから，灯台の主要な建材として使用された．しかし，当時のコンクリート造灯台の設計及び施工技術は未だ成熟しておらず，特に灯台は海沿いの僻地に建設されることが多かったため，塩害対策や施工時に必要な真水の調達手段など，厳しい環境条件に対応する必要があった．そのため，施工における技術的課題の解決には多くの試行錯誤が行われ，特に耐久性を確保するための技術改善が重要なテーマとなった．

4. 防災型の普及期（1946年～）

戦後の再整備期で，新規灯台は全てコンクリート造であった．さらに，多くの既存の木造や鉄造の灯台も，建て替えによりコンクリート造となった．このため，現存する灯台を外観すると，西洋灯台導入期に見られた灯台の構造的な多様性は大幅に失われた．ただし，近年になり，海上保安庁によるデザイン灯台の推奨など，地域のまちづくりとの連携を図る取り組みが促進されており，新たな多様性創出の機会となっている．

分析2

ここでは対象灯台について，建築計画学の視点から文献調査をもとに，灯台建設を行う手段に関する選択がいかに行われたかを明らかにした．具体的には，構造別に設計や施工時になされた判断や工夫及びその理由について，文献にて明確なものは記載し，不明なものは文献の文脈や他の情報から推測し整理した[4]．（表1）例えば，石造り灯台については，本州の南・東岸は安山岩，一部東北地方産の凝灰岩，瀬戸内海や九州では花崗岩が採用された．現在では輸送技術の発達により，石材は機械や車両で運搬可能だが，当時は船や人力による運搬が主で，現地に近い石切場から調達した．そのため，灯台に使用された石材には地域の石の特徴が反映されている．また，明治初期には，スチブンソン兄弟[5]の設計図を基にした灯台建設や，日本の工部省が雇った外国人技術者による煉瓦製造の指導，セメントモルタルの代替素材として石灰モルタルを使用するなど，日本が灯台建設の技術を持たなかったために西洋技術の導入や代替が行われた．煉瓦製造技術の伝播は，灯台のみならず多様な建造物への煉瓦使用を促す契機となり，日本の建築史における重要な出来事であったと考察できる．また，石灰モルタルの使用など，当時特有の建材や技術が採用された点は，その時代特有のものとして，価値を高める要因となり得る．

考察

分析1で行った時代区分に基づき，各灯台の建造物としての特徴を形成する背景要素を整理し，国内灯台の価値を捉える視点を体系化した（表2）．

例えば，強度保持に着目すると，煉瓦造灯台ではフランス技師フロランが監督した灯台がフランス積みや平積みであるのに対し，ブラントンや日本人による建設灯台はイギリス積みである．当時，日本は灯台の建設技術を持たず，西洋灯台導入の試行期の日本では，海外技術者の指導を受けたため，技術者の母国文化が灯台建設に影響を与えたと推察する．その後犬吠埼灯台や御前埼灯台では，西洋には見られない二重殻構造が導入された．耐震のためであるのか除湿のためであるのか，目的は明らかではないが，これは地震国という環境に適応するために独自に模索されたのではと考えられる．その後，災害大国型の創出期及び普及期にかけて，使用素材そのものがコンクリートへと移行した．

また，北海道で鉄造灯台が多く建設された背景には，建設が進んだ時期と製鉄業の興隆が重なっていたことがある．運搬が容易で取り扱いやすい鉄材は，石切場が少なく資材が限られており，雪により冬季の施工が困難な北海道において最適な素材であった．

3）無筋コンクリートおよび鉄筋コンクリート造を一括してコンクリート造と定義し整理した
4）表1において,文献にて明らかでない情報については,「仮」として記載した
5）スチブンソン兄弟は,エディンバラの北部灯台委員会の技師であり,駐日公使のハリー・パークスからの依頼により,日本の灯台建設の事務全般を担当した．ブラントンを採用し日本に送り込んだ人物である

表1. 構造別設計判断内容の整理表

構造	判断・工夫	判断・工夫の理由	背景要素
石造	建設地付近から産出する花崗岩などを使用	建材に適し且つ運搬距離を短くするため	地理条件
	石材の厚さ・幅を均一に算出	仮 構造強度を保つため	資材輸送合理性
	切り石積み工法の採用	仮 荷重に耐えうるため	強度保持
煉瓦造	工部省雇いの外国人の指導による煉瓦製造	国内製造がなく技術者がいないため	国内技術不足
	石灰モルタルを使用	セメントモルタル未普及のため	国内技術不足
	国内の土で煉瓦を焼成して使用	輸入材が高価であるため	予算
	フランス積みの採用	仮 構造強度を保つため	強度保持
	イギリス積みの採用	仮 構造強度を保つため	強度保持
	二重殻構造の採用	仮 構造強度を保つため	強度保持
鉄造	スチブンソンによる設計	国内に設計者がいないため	国内技術不足
	輸入材を使用	国内製造技術・供給力不足	国内技術不足
	崖地など危険な場所に使用	運搬・施工が容易なため	地理条件
	北海道の多くで採用	現地資材無・鉄工業興隆のため	地理条件・産業興隆
木造	垂木・間柱は設計より太く設計	構造強度を保つため	強度保持
	北海道の多くで採用	寒冷期を避け施工可能なため	気候
	国内向け灯台で多く採用	低予算で施工可能なため	予算
コンクリート造	建替時にコンクリート造を採用	構造強度を保つため	強度保持

表2. 国内灯台の価値を捉える視点

背景要素	構造	区分	判断・工夫
強度保持	石造	ab	石材の厚さ・幅を均一に算出
	石造	ab	切り石積み工法の採用
	煉瓦造	a	フランス積みの採用
	煉瓦造	b	イギリス積みの採用
	煉瓦造	ab	二重殻構造の採用
	木造	a	垂木・間柱は設計より太く設計
	コンクリート造	cd	建替時にコンクリート造を採用
国内技術不足	煉瓦造	a	工部省雇いの外国人の指導による煉瓦製造
	煉瓦造	a	石灰モルタルを使用
	鉄造	a	スチブンソンによる設計
	鉄造	a	輸入材を使用
地理条件	石造	ab	建設地付近から産出する花崗岩などを使用
	鉄造	ab	崖地など危険な場所に使用
	鉄造	b	北海道の多くで採用
産業興隆	鉄造	ab	北海道の多くで採用
予算	煉瓦造	a	国内の土で煉瓦を焼成して使用
	木造	b	国内向け灯台で多く採用
気候	木造	b	北海道の多くで採用

結論

以上のように，灯台建設は時代背景や国家間の関係，国内の状況等と密接に関連しており，これらの要素を総合的に考察することが重要である．本論では，灯台の構造部分に着目し整理したが，今後の研究においては，設備や意匠など視点の追加ならびに，対象灯台の範囲拡大を通じて，フレームワークの精度向上及び改良を図ることを検討する．

謝辞

下関市教育委員会教育部文化財保護課の髙月鈴世氏，第七管区海上保安本部の皆様には，調査遂行にあたり多大なご協力をいただきました．ここに深謝の意を表します．また，大内さおり氏には，日々温かい励ましとサポートをいただきました．本当にありがとうございました．

引用文献

- 大槻達夫（2006）灯台の保存活用に関する研究：我が国における灯台の現状，建築，2006，395-396.
- 大槻達夫（2008）地域的視座からみた灯台の役割に関する研究，建築，2008，399-400.
- 鈴木凜香（2021）灯台の多目的利用の促進に関する研究―灯台50選と北海道の灯台を対象として，建築，2021，17-18.
- 谷川竜一（2016）「灯台から考える海の近代」．京都大学学術出版会，80p.

研究ノート03

灯台へ向けられた「まなざし」に見る可能性

The Potential Seen in the Gaze Toward the Lighthouse

其力干 -QILIGAN-
（北海商科大学大学院）

池ノ上 真一 -Shinichi IKENOUE-
（北海商科大学　一般社団法人日本海洋文化総合研究所）

［ キーワード ］　観光のまなざし,灯台観光,海洋文化

Keywords: Tourist gaze,Lighthouse tourism,Maritime culture

灯台に向けられたまなざし

灯台は歴史的に「航路標識」としての機能を果たしてきたが，近年はその役割が多様化し，観光資源や文化的・教育的な価値を持つ存在へと変化している．

日本においては，明治期以降，「灯台の父」リチャード・ヘンリー・ブラントンの指導のもとで近代灯台の整備が進められた．他方で，羽成（1889）による「東海名勝銚港案内」や，東京鉄道局（1929）による房総半島の観光名所を案内した文献で犬吠埼灯台が紹介されるなど，当初から観光や文化的価値が評価されており，デスティネーション（観光地）としての灯台への価値評価があったことが分かる．

さらに，1980年代から1990年代にかけて，多くの灯台が文化財として保存されるようになり，文学や映画の題材としても取り上げられ，「孤独」「郷愁」「歴史の証人」といった感情を喚起する場所となった．2000年代以降，灯台観光はさらに活発化し，「恋する灯台プロジェクト」（2016年～）のようにロマンティックな観光スポットとしてのプロモーションも展開されるようになった．加えて，灯台守体験ツアーやナイトツアーなど体験型観光が注目されるようになり，訪問者が灯台をより身近な存在として捉える機会が増えてきた．

また近年では，アニメ・映画の「聖地巡礼」の対象として灯台が注目されるほか，震災復興のシンボルやエコツーリズムの拠点としての役割も見られる．例えば，アニメ映画『天気の子』に登場した犬吠埼灯台はファンの訪問を促し，また屋久島の灯台は環境保全活動と結びついた観光資源としての位置づけを持つようになっている．こうした灯台へのまなざしの変化は，「機能的な施設」から「歴史的・文化的価値を持つ対象」へ，さらには「象徴的な存在」へと発展していることを示している．

観光のまなざし論の視座

1. 灯台と観光のまなざし

ジョン・アーリの『観光のまなざし (The Tourist Gaze)』は，1990（平成2）年に提起されて以来，観光研究においては，様々な分野の様々な脈略や方法で援用・応用されており，観光研究の最も重要な文献の一つとして捉えられている．Urry and Larsen（2011）は，「観光」について「ふだんの日常生活と非日常の二項区分を基調にして発生する」とし，それをながめる「まなざし」は，「社会的に構成され制度化されて」いて「観念，能力，願望，期待などの特定のフィルターを通してであって，しかも社会階層とか性差とか国民性とか年齢とか教養などでそれは定まっていく」とする（須賀，2020）．

しかし，安村ほか（2011）は上記の理論を「西欧中心主義的で感情分析が欠如」と批判している．例えば，千葉県・犬吠埼灯台の「日の出聖地」化について，日本人をはじめアジアにある「初日の出信仰」という文化的文脈抜きに説明できない．また，土井（2014）が指摘する「まなざしの感情的次元」は，灯台前でプロポーズするカップルの「永遠の愛」という願望投影に現れている．本稿では，灯台に向けられたまなざしを読み解く視点の重要性を提起したい．そこで以上の議論を踏まえ，次の枠組みを用いて灯台へのまなざしについて読み解いた．

2. 観光のまなざしの種類

Urry（1990）は，観光客からのまなざしの特徴として，次の6つを挙げている．①「無比なもの」(エッフェル塔，エンパイヤーステートビル，バッキンガム広場，グランドキャニオン，ケネディ大統領が暗殺された場所など，誰もが知っているという前提があるがゆえに，一生に一度でもいいから見てみたいという欲求が働き，聖地化される)，②「特殊な記号」（典型的な英国の村，典型的なアメリカの摩天楼，典型的なドイツのビヤガーデン，典型的なフランスのシャトーなど，対象を記号のシニファンとして見るという形），③「見慣れた物の見慣れていない面を見る」という事例（博物館での展示物），④「普通でない文脈で展開される普通の社会生活を見る」事例（かつての中国観光），⑤「通常でない視覚環境のなかで，見慣れた仕事や行動をする」という事例（異なる視覚的背景において行われるスポーツ，ショッピング，飲食など），⑥「特別な記号」を見るという行為（月の石や有名な画家の絵画など，記号として特別な意味を与えられることによって初めてまなざしが向けられる）(土井，2014). 以上を踏まえ，本稿では，灯台へのまなざしの変遷をこの6つの特徴から分析し，可能性について考察した．

灯台への「まなざし」の変遷と影響

そこで，日本における観光のまなざしが顕著な犬吠埼灯台を対象に，まなざしの変遷について見ていく．主に，まなざしを確認したのは，旅行ガイドブック『るるぶ千葉房総』（1991～2023年発行のもの）をもとに，犬吠埼灯台についての紹介内容について分析した．その変遷を見てみると，1990年代には「太平洋の荒波が打ち寄せる灯台」（『るるぶ千葉房総』1994）として，犬吠埼そのものの自然名勝としての評価が強く，「白亜の灯台は犬吠埼のシンボル」（『るるぶ千葉房総』1998）として紹介されていた．また，灯台については，歴史的価値について言及されていた．2000年代以降は，「銚子の海を見守る白亜の灯台」（『るるぶ千葉房総』2000）として，より歴史的・文化的な視点からの紹介が増えている．また，2010年代以降には「関東最東端の日の出が見られる場所」としての聖地的な価値が強調されるようになった．そして，銚子電鉄や自家用車でのシーサイドドライブなど，移動手段と組み合わせた体験方法の紹介が見られる．さらに，SNSの普及とともに「インスタ映え」する景観としての灯台の価値が高まり，特に夜間のライトアップや絶景ポイントの写真が観光誘致に活用されるようになった．

このように，限られた期間ではあるが，犬吠埼灯台へのまなざしは，時代とともに変化したことが分かる．当初の房総半島や犬吠埼の自然名勝としての評価は，②「特殊な記号」としてのまなざしであると捉えられる．次に，灯台や地域のストーリーへの移行は，全国にある灯台ではあるが，より深い情報へアクセスしたいというニーズの表れといえ，③「見慣れた物の見慣れていない面を見る」への移行である．近年の観光客自らが聖地を巡る体験を重視する傾向は，⑤「通常でない視覚環境のなかで，見慣れた仕事や行動をする」である．以上のとおり，灯台は時代背景の変遷と共に，異なる視点によって再解釈されてきた．こうした変遷は，観光客のまなざしが単なる視覚的対象の享受にとどまらず，灯台の歴史的背景や地域との関係性を重視する方向へと変化していることを示唆している．

灯台へのまなざしの地平

本稿では，灯台への観光のまなざしについて，とくに犬吠埼灯台に着目し，その変遷を追いかけた．そこで分かったことは，①観光をとおした地域との接続，②観光スタイルの変化に伴う灯台の価値の再解釈，であった．冒頭に述べたとおり，灯台そのものは，航路標識という「機能的な施設」として建設されたが，観光という現象を通じて，「歴史的・文化的価値を持つ対象」へ，さらには地域にとって「象徴的な存在」に再解釈されることで，新たな価値が創造されてきた．

灯台観光の発展は，地域振興や環境保全の観点からも新たな可能性を持つ．実際に，日本財団の「海と灯台プロジェクト」をはじめ，灯台を活用した地域イベントの開催や，地元の特産品と連携した観光プログラムの開発，宿泊施設やアートスペースとしての整備が全国で始まっている．

近年，日本各地では人口減少が深刻化しており，地域の持続可能性が言及される中で，観光への期待が地域側から高まってきている．しかし，沿岸地域の多くは，かつての海上交通の要衝や漁場との関係で栄えたところも少なくなく，現在ではそれらの衰退とともに，僻地であると同時に観光地でもありながら、 条件不利地域として扱われている．

そこで，今後の灯台観光の方向性としては，単なる「見る」対象から，「体験し，学ぶ」対象へとシフトすることが重要となってくるだろう．灯台へのまなざしが，体験型観光をとおし地域のストーリーと接続することで，地域へのまなざしと相乗効果を生み出すことが期待できる．地域の歴史や文化と結びつけたストーリーテリングを強化し，観光客が灯台を通じて地域のアイデンティティを理解できるような工夫をすることで，地域への経済波及効果の最大化や，関係人口の創出に一役買えるだろう．

引用文献

- 土井文博 (2014) 観光社会学の可能性―J.アーリーの「まなざし」論を超えて―. 海外事情研究, 41(2), 11-40.
- JTBパブリッシング旅行ガイドブック編集部 編 (1994) 太平洋の荒波が打ち寄せる灯台で有名な観光最東端の地.「るるぶ千葉房総」JTBパブリッシング, 96p.
- JTBパブリッシング旅行ガイドブック編集部 編 (1998) 関東最東端の岬に灯台が立つ豪快で雄大な海の景色を堪能.「るるぶ千葉房総」JTBパブリッシング, 75p.
- JTBパブリッシング旅行ガイドブック編集部 編 (2000) 銚子の海を見守る白亜の灯台.「るるぶ千葉房総」JTBパブリッシング, 96p.
- JTBパブリッシング旅行ガイドブック編集部 編 (2009) 銚子電鉄・途中下車の旅.「るるぶ千葉房総」JTBパブリッシング, 77p.
- 須賀忠芳 (2020)「観光歴史教育」の視座とその実践に関する考察―「観光のまなざし」からとらえる「歴史実践」の射程―. 社会科研究, 93, 1-12p.
- Urry, J. (1990) The Tourist Gaze: Leisue and Travel in Comtemporary Societies. Sage Publication.
  加太宏邦訳 (1995)「観光のまなざし 現代社会におけるレジャーと旅行」. 法政大学出版局, 328p.
- Urry, J. and Larsen, J. (2011) Tourist Gaze 3.0. Sage Publications. 加太宏邦訳 (2014)「観光のまなざし増補改訂版」. 法政大学出版局, 446p.
- 安村克己・堀野正人・遠藤英樹・寺岡伸悟編著 (2011)「よくわかる観光社会学」. ミネルヴァ書房, 224p.

研究ノート04

心象風景・地域の象徴としての「灯台」

～シーニックバイウェイ北海道　函館･大沼･噴火湾ルートでの取り組み～

"Lighthouse" as the Imagined Scenery and the Symbol of Local Area
-A Case Study for Utilizing Lighthouse in Scenic Byway Hokkaido - Hakodate-Onuma-Funkawan Scenic Byway -

阿部 正隆 -Masataka ABE-（国土交通省北海道局（現 在エディンバラ日本国総領事館））
中村 幸治 -Koji NAKAMURA-（一般社団法人北海道開発技術センター）
折谷 久美子 -Kumiko ORITANI-（シーニックバイウェイ北海道　函館・大沼・噴火湾ルート）

［ キーワード ］ 灯台, 地域資源, 観光振興
Keywords: Lighthouse, Local Resources, Tourism Promotion

はじめに

本稿は，シーニックバイウェイ北海道　函館・大沼・噴火湾ルート（以下，単に「ルート」とする）において，ルート内に点在する灯台を地域資源として活用するため，管理者である海上保安庁第一管区海上保安本部函館海上保安部のご協力も賜りつつ，現場視察を実施し，地域の関係者とともに，灯台のもつ資源価値について意見交換会を行い，その活用の可能性について検討した取り組みについて報告するものである．

シーニックバイウェイ北海道 函館・大沼・噴火湾ルートについて

シーニックバイウェイ（Scenic Byway）とは，景観・シーン（Scene）の形容詞シーニック（Scenic）と，わき道・より道を意味するバイウェイ（Byway）を組み合わせた造語である．地域に暮らす人が主体となり，企業や行政と手をつなぎ，美しい景観づくり，活力ある地域づくり，魅力ある観光空間づくりを行う取り組みとして，北海道において2005年よりスタートし，現在，北海道内に15の指定ルート，2つの候補ルートがあり，約500団体が活動をしている．(2025年1月31日現在)

このうち，函館・大沼・噴火湾ルートは，2006（平成18）年に5番目の指定ルートとなり，函館山と西部地区の歴史的街並み，津軽海峡の漁り火が美しい湯の川温泉郷，美しい自然に囲まれ，自然体験のプログラムを充実させている大沼周辺，北海道遺産にも指定されている内浦湾沿いの縄文遺跡群など，多彩な景観資源・地域資源を有する地域にある．そして都市景観から農村景観，漁村景観までを幅広く網羅していることから，それぞれの個性を発揮し，絆を深めていくことが大切と考え，景観，観光，自然・アウトドア，情報の4つの観点から目標を掲げて活動している．とくに，灯台に関しては「地域一人ひとりが地域資源の大切さを知り，そしてそれを活かす活動を追求する」という活動目標を踏まえ，近年，取り組みを進めてきている．

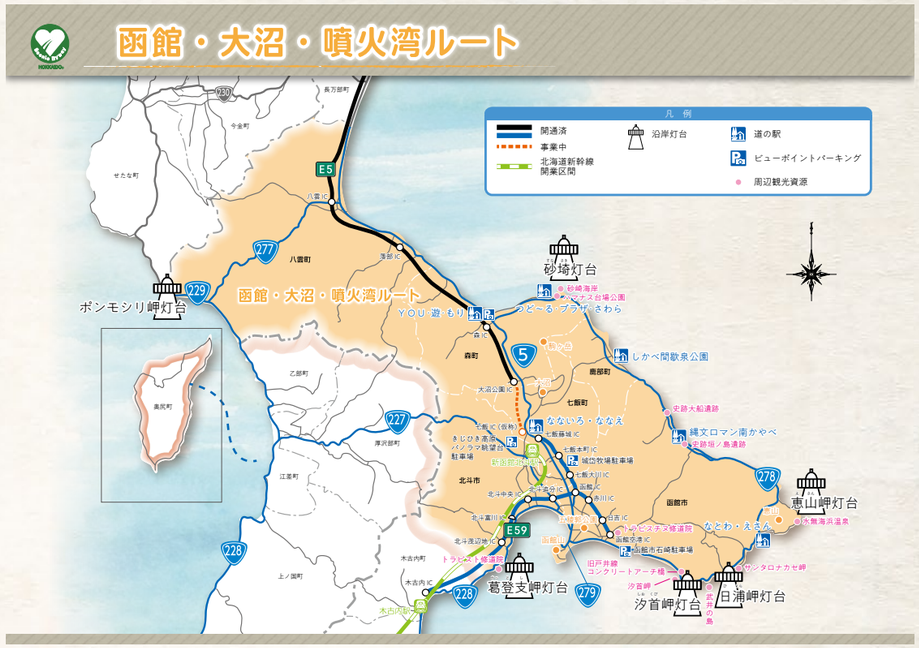


図1. ルート内の主な地域資源と点在する沿岸灯台

現地視察「汐首岬灯台」「日浦岬灯台」

ルート内には複数の灯台が点在している（図1）．その中には，日本で唯一の第三等弧状不動十二面フレネルレンズを搭載し，道南地域において最も古い葛登支岬灯台（1885年12月15日初点）（図2及び3）や，かつては函館市灯台資料館（愛称：ピカリン館，2016.4.1より当面休館中）が併設されており，周辺が公園としても整備されていることから地域関係者による活用協議会の活動実績もある恵山岬灯台（1890年11月1日初点）（図4）など，すでに地域資源として一定の注目を集めている灯台も存在している．しかしながら，今回，ルート関係者による現地視察を実施するにあたっては，周辺状況からこれまで訪問者が気軽にアクセスすることが困難と考えられる現役の灯台2基を選定した．

現地視察については，2020年10月23日に函館海上保安部の案内のもと，アクセス経路，建屋内部，登れる場合は灯火部，歩廊部を実際に踏査した．また周辺環境についても実際に訪問者として体感することを念頭に踏査を行った．とくに主対象として灯台を見る際の視点場や，灯台を視点場として，そこから眺める風景としての主対象や季節，時刻，天候，添景といった自然の動きにも着目した．

汐首岬灯台（1893年11月20日初点）については，灯器はすでに LB-40型に電動・自動化されており，建屋内部は主として発動発電機等が置かれているばかりであった．また周辺には灯台守の方々の居住区等があったと思われる建物の基礎等がわずかに残されているばかりであった．しかしながら，視点場として対岸に臨む下北半島を眺めることができ，とくに灯台の灯火部及び歩廊部からの風景には，視察当日はあいにくの悪天候であったが，いま・ここでしか味わえない津軽海峡の力強さを感じるものであった（図5および6）．

日浦岬灯台（1951年3月1日初点）については，漁港の突端に突き出た柱状節理の目立つ岩場の上に設けられており，アクセス経路についてはかなり手前から立入禁止とされていた．塔部に管制機材の付属屋があるばかりの灯台であるが，こちらの灯台も津軽海峡に面しており，多くのコンテナ船，フェリー等が行き交い，視点場として非常に興味深い場所であった．また主対象としての灯台で見ると，周辺の特徴的な柱状節理と背後の津軽海峡と一体となった風景はまさに地域を象徴する場所であった（図7および8）．

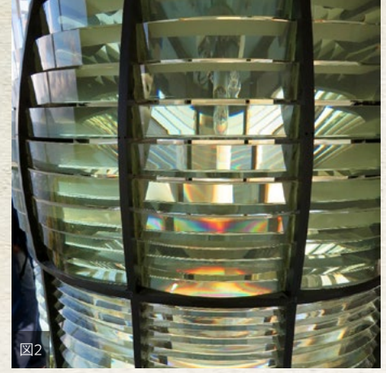


図2

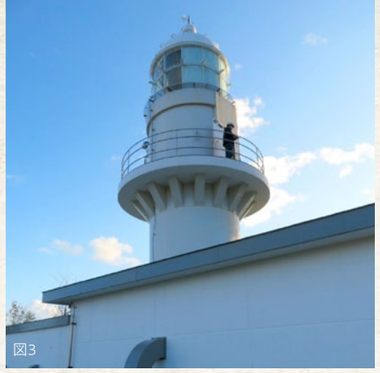


図3

図4

図8

図5

図6

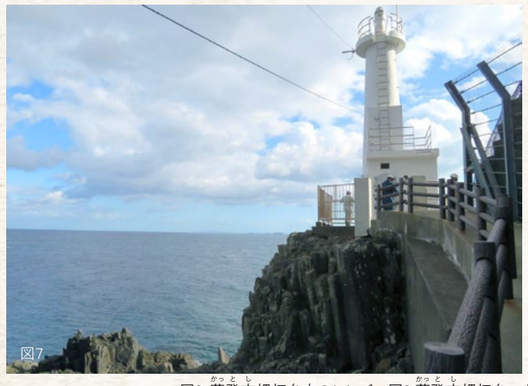


図7

図2. 葛登支岬灯台内のレンズ　図3.葛登支岬灯台　図4. 恵山岬灯台　図5. 汐首岬灯台の周辺状況　図6. 汐首岬灯台　図7. 日浦岬灯台　図8. 日浦岬灯台の周辺状況

現地視察を踏まえた意見交換会

意見交換会には，シーニックバイウェイ北海道 アドバイザー会議 委員長として，長年ご協力を賜っている筑波大学名誉教授　石田東生氏から心象風景としての「灯台」という観点から基調講演をいただいた．また筆者からは灯台の魅力，楽しみ方についての話題提供を行った．その後，現地視察も踏まえた意見交換を実施した．

意見交換の中では，とくに灯台の魅力について議論があり，大別すると①建築資産・歴史資産としての価値，②周辺を取り巻く厳しい自然環境，③かつての灯台守や灯台を頼りとした船乗りの物語の3要素があげられた．①については，建造物としての美しさやひとつとして同じものがない特別性，明治期からの日本の近代化を象徴的に示しており，建築のみにととまらず，レンズや機械設備を含めて全体として技術史を伝える歴史性，さらには，それらが今なお現役で活躍しているということに価値を見出していた．②については，主に岬部等の険しい岩場等にあり，人の立ち入りを阻むような非日常的な環境に立地している隔絶性，そのような場所だからこその現地に到達したことに対する達成感，遮るもののない絶景の視点場といった点に魅力を見出していた．③については，①と②の要素とも相まって，かつて灯台守の方々が全国を転々と苦労して生活していた陸の側の記憶と周辺を海に囲まれている日本だからこそ，灯台を頼りとした船乗りの海の側の記憶に思いを馳せ，そのストーリー性に魅力を感じていた．これは「喜びも悲しみも幾年月」をはじめとした各種映画等の題材にもなっていることから明らかである．

しかしながら，こういった価値や魅力を有していながら，地域に根ざした資源としての活用には至っていない．かつてのように灯台守の方々が常駐しているわけでもなく，施設は無人化しており，主たる機能を除けば，建造物そのものの老朽化も進んでおり，一般公開を行うには施設の維持管理とともに現地の安全管理が課題となった．

とくに，全国においても16基しかない「のぼれる灯台」を目指すには，今回視察した汐首岬灯台においても昇降用通路や歩廊部の安全確保の観点から課題が大きく，そもそもの建造物として構造から困難であると考えられた．一方で，その場所にしかない灯台の存在感とそこからの絶景は地域性を象徴するものであり，かつて灯台守をされていた方々のストーリーなども鑑みれば，唯一無二の地域資源として活用することは，観光振興，ルートの魅力向上にもつながることが期待される．

まとめ

今回の取り組みを通じて，ルート内の「灯台」に着目し，心象風景・地域の象徴としての「灯台」の魅力・価値に改めて気づかされた．今後の展開としては，①灯台そのもののもつ魅力や価値の伝達（地域性／過去～現在までのストーリー），②その場に行かなければ感じられない空間体験（場所性／唯一性のある景観及び風景），③その場でしか得られない特別な体験の場（灯台という舞台装置をいかに演出するか）という観点から取り組みを進めていくこととしている．

このため，海上保安庁，燈光会などの灯台関係機関・団体との協力関係の構築は当然ながら，地域の関係者としては掃除や花植えなどの周辺環境整備，訪問希望者への案内などを役割分担し，できることの積み重ねから将来的な公開に向けた協働を視野に入れられないかと考えている．今後はまず魅力・価値を多くの方々に知ってもらうこと，過去～現在までのストーリーを掘り起こすことに注力していきたいと考えている．とりわけ，かつて灯台守をされていた方々のストーリーは心象風景として当時の地域状況を含めて響くものが多いと想定されることから，まずはその収集を急ぎたい．

謝辞

本取り組みの実施にあたり，ご協力を賜った海上保安庁第一管区海上保安本部函館海上保安部，国土交通省北海道開発局函館開発建設部のみなさまにこの場をお借りして御礼申し上げます．そして，この取り組みを先頭に立って進められながら志半ばで逝去されたシーニックバイウェイ北海道　函館・大沼・噴火湾ルート 故 佐々木哲夫 前会長に感謝と敬意を表します．

「海と灯台学Journal」

執筆者紹介

※敬称略、五十音順に記載

氏名（生年月日）
- 出身地
- 所属
- 学位
- 専門
- メールアドレス

特集

池ノ上 真一（いけのうえ しんいち）（1973年11月16日）
- 大阪府堺市
- 北海商科大学　教授
- 博士（観光学）
- 都市・地域計画、観光まちづくり、地域マネジメント
- ikenoue@hokkai.ac.jp

「技術の人間化」を理念とする芸術工学を学ぶ。竹富島や日本ナショナルトラストで観光を活用した地域づくりに従事し、北海道大学准教授を経て、現在は北海商科大学教授・日本海洋文化総合研究所代表理事。

石村 智（いしむら とも）（1976年6月22日）
- 兵庫県伊丹市
- 国立文化財機構東京文化財研究所 無形文化遺産部部長
- 博士（文学）
- 無形文化遺産、考古学
- ishimura-t6y@nich.go.jp

国内外において無形文化遺産の保護に資する研究に従事。また海の文化遺産についても造詣が深く、ミクロネシア連邦ナンマトル遺跡の世界遺産登録（2016年）にも携わった。

内田 正洋（うちだ まさひろ）（1956年1月8）
- 長崎県大村市
- フリーランス（海洋ジャーナリスト
- 水産学士
- 海洋リテラシー学
- kayakman@fd5.so-net.ne.jp

1982年～91年までパリ・ダカールラリーに出場。北南米大陸縦断、ユーラシア大陸横断を経験。台湾～九州、西表島～東京湾のシーカヤック遠征。近年では国立科学博物館の「3万年前の航海プロジェクト」に参加。

江﨑 貴久（えざき きく）（1974年2月20日）
- 三重県鳥羽市
- 有限会社オズ（海島遊民くらぶ）
- 博士（水産経済学）
- 水産経済・地域経済・観光まちづくり
- mermaid@oz-group.jp

1997 年家業の旅館海月を引き継ぎ、2001 年エコツアー「海島遊民くらぶ」（有限会社オズ）を設立。伊勢志摩国立公園や鳥羽市エコツーリズム推進協議会会長に就任。漁業と観光の連携を手法に産品のブランド化を手掛ける。

榎本 碧（えのもと みどり）（1982年）
- 東京都
- 国立研究開発法人土木研究所 寒地土木研究所 地域景観チーム
- 博士（工学）
- 景観、土木史
- enomoto-m@ceri.go.jp

九州大学景観研究室特任助教を経て、2018年 4 月より現職。九州や北海道を主なフィールドとし、景観、土木史、歴史的土木構造物の保全等に関する研究に取り組む。

海津 ゆりえ（かいづ）（1963年11月11日）
- 東京都港区
- 文教大学国際学部
- 博士（農学）
- エコツーリズム
- kaizu@bunkyo.ac.jp

地域プランナーを経て 2007 年より現職。日本のエコツーリズム黎明期より調査研究に携わる。エコツーリズム、災害復興、ジオパークなどが専門。西表島、奄美群島、八丈島、宮古市、磐梯山エリアなどがフィールド。

栗原 憲一（くりはら けんいち）（1979年2月6日）
- 東京都多摩市
- 株式会社ジオ・ラボ 代表取締役
- 博士（理学）
- 層位・古生物学、博物館学（教育・展示）、科学コミュニケーション、ジオパーク
- k-kurihara@geo-labo.co.jp

2003~2015 年まで三笠市立博物館で学芸員（古生物学）、2015~2019 年まで北海道博物館で学芸員（博物館学）。2019 年に株式会社ジオ・ラボを設立。“展示”を軸にした地域の様々なストーリーを掘り起こす活動を展開している。

髙月 鈴世（たかつき すずよ）（1972年6月17日）
- 山口県下関市
- 下関市教育委員会
- 日本建築史
- takatsuki.suzuyo@city.shimonoseki.yamaguchi.jp

下関市教育委員会文化財保護課にて、下関市内の歴史的建造物の保存活用に取り組む。これまでに、六連島灯台・角島灯台の重要文化財指定のほか、重要文化財旧下関英国領事館の保存修理(2008-2014)を担当。

特集

高野 宏康（たかの ひろやす）（1974年4月6日）
- 石川県加賀市
- 小樽商科大学 客員研究員、地域レジリエンス株式会社 代表取締役
- 博士（歴史民俗資料学）
- 北前船学
- htakano2009gm@gmail.com

北前船の視点から日本の海洋文化の歴史を再発見するため、全国各地の北前船寄港地・船主集落を訪問し、調査研究を進めている。日本遺産をはじめ、北前船遺産を活かした様々なまちづくり事業に取り組んでいる。

林 達之（はやし たつゆき）（1968年10月16日）
- 愛知県常滑市
- 一般社団法人 美浜まちラボ
- 修士（教育学）
- hayashi@tac-net.ne.jp

美浜町立野間小学校に勤務していた 2011 年、総合的な学習の時間で児童と一緒に地元の野間埼灯台を調べたことがきっかけで灯台に関わる。その後、美浜まちラボに参加し、灯台の利活用に取り組んでいる。

平井 健文（ひらい たけふみ）（1985年6月26日）
- 栃木県宇都宮市
- 北海道教育大学函館校　講師
- 博士（観光学）
- 観光社会学、地域社会学、文化遺産研究
- thirai.imcts@gmail.com

炭鉱・鉱山の遺構を中心とする産業遺産の観光資源化プロセスを研究する。対象地は赤平市（北海道）や朝来市（兵庫県）など。近年は、critical heritage studies の理論研究や、樺太／サハリンの炭鉱労働者や石炭産業の研究にも取り組む。

星野 宏和（ほしの ひろかず）（1966年2月28日）
- 福井県福井市
- 海上保安庁 第九管区海上保安本部 伏木海上保安部
- 海上保安学校 灯台課程卒
- 海上保安庁交通系業務
- hoshino-n9808@mlit.go.jp

海上保安学校灯台課程を卒業後、野島埼航路標識事務所（千葉県）を皮切りに、日本各地の航路標識を保守管理する部署や海上交通センターなどにて海上保安庁の交通系業務に従事し、ライフワークとして明治期の灯台を調査研究する。

研究ノート

阿部 正隆（あべ まさたか）（1986年2月23日）
- 岐阜県高山市生まれ、富山県富山市育ち。幼少期の一部をドイツ・イタリアで過ごす。
- 国土交通省北海道局参事官付（現 在エディンバラ日本国総領事館 領事）
- 修士（工学）／技術士（総合技術監理部門・建設部門）
- 道路、都市・地方計画
- masataka.abe@mofa.go.jp

2011年4月、国土交通省入省。これまで、とくに北海道開発、道路計画・調査等に従事。大学院生時代に通い詰めた広島県福山市鞆の浦との出会いから、常夜燈,灯台の虜に。息子たちには「燈」の字を用いて名付け。

石丸 優希（いしまる ゆき）（1988年12月1日）
- 北海道札幌市
- うさぎ設計
- 修士（建築都市計画学）
- コミュニティの懐に入ることから始めるまちづくり
- yu.ishimaro@gmail.com

北海道大学大学院修了後、北海道庁で建築技術職に従事。結婚を機に退職し、引越し先の山梨ではオーガニックファームのイベントサポートや古民家コミュニティスペースの管理に携わる。現在、札幌市で子育てをしながら都市計画やまちづくりのプロジェクトに従事。

折谷 久美子（おりたに くみこ）（1959年12月11日）
- 北海道函館市
- シーニックバイウェイ北海道 函館・大沼・噴火湾ルート 事務局長
  特定非営利活動法人スプリングボート ユニティ21 理事長

1999 年、誰もが気軽にまちづくり活動に参加できる団体を発足。2004 年法人化。春から秋は植栽維持、冬季は手作りワックスキャンドルで国道や観光施設等を灯す「シーニックde ナイト」を実施。2025 年2月に20年目を迎えた。

其力干（ちりがん）（1996年12月17日）
- 中国内モンゴル自治区
- 北海商科大学大学院 商科研究科修士1年生
- 学部（観光学）
- 観光学
- 22450018@hokkai.ac.jp

持続可能な観光マネジメントを学び、CBTを通じた『持続可能な観光モデル構築』をテーマに研究中。『観光で地方を元気に』が目標です。

中村 幸治（なかむら こうじ）（1976年10月26日）
- 北海道虻田郡留寿都村
- 一般社団法人 北海道開発技術センター 調査研究部 次長
- 修士（工学）/技術士（建設部門）
- 道路景観、観光地域づくり、まちづくり
- k-nakamura@decnet.or.jp

シーニックバイウェイ北海道「函館・大沼・噴火湾ルート」ルートコーディネーター。“生まれ育った地域への恩返し”をモットーに、人や資源をつなぐ付加価値の創出に向けた地域づくりの企画提案・実践を行っている。

中村 真介（なかむら しんすけ）（1985年）
- 神奈川県横浜市
- 株式会社ジオ・ラボ
- 修士（農学）
- 地理学、森林科学
- nakamura@geo-labo.co.jp

白山手取川ジオパーク専門員として活動、白山ユネスコエコパーク拡張登録に貢献。ユネスコジャカルタ事務所を経て、東ティモール史上初のユネスコ無形文化遺産登録に貢献。現在は地域コンサルティングに従事。

海と灯台プロジェクト2024年度の取り組み

人と海は，常に灯台を境に関わってきた．

日本初の西洋式灯台点灯から150年以上経過した今，
灯台の役割と価値を改めて見直そうとする機運が高まっている．
2020年に始動した「海と灯台プロジェクト」は，
こうした流れを全国に広げ，持続的なムーブメントとするため，
多彩な取り組みを展開している．

新たな灯台利活用モデル事業

事業の認知向上により **27件** の応募が集まり

全国 **15地域** で取り組みを実施

海と灯台利活用チャレンジ企画事業

「新たな灯台利活用モデル事業」の入門編となる助成事業を開始

15件 の応募があり **5事業** を実施

作家との連携による灯台価値の創出

人気作家 **6人** による
灯台紀行エッセイをまとめた
書籍「灯台を読む」を刊行

初版 **5,000部**

「海と灯台学」研究

様々な分野の専門家による
研究者ネットワークを構築

17トピック で構成される
「海と灯台学ジャーナル」を発行

特別番組「海と灯台 未来への輝き」

灯台利活用に取り組む人々を追った
ドキュメンタリーを全国ネットで放送

約 **64万人** が視聴

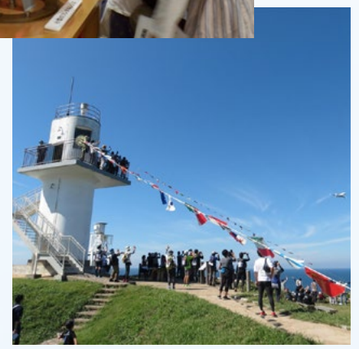
海と灯台ウィーク2024

海上保安庁や自治体などと連携し
全国で灯台に関連した
イベントを実施

動員 **7万人以上**

ポスターに使用する
キャッチコピーを公募

全国から **4,737件**



海と灯台サミット2024

「灯台で○○やってみた」人たちが集結し
事例発表や提言を行うシンポジウムなどを開催

会場 **202人** オンライン **290人** が参加

「海と灯台プロジェクト」

「灯台」から見渡す海は、
壮大なスケール感をもって広がっています。
そして人と海は、時間的にも、そして空間的な意味においても、
「灯台」を境としていつも関わりを持ち続けてきました。
それゆえに我々は、自然的、社会的、歴史的な文脈から遮断して
「灯台」を語ることは決してできないのです。
そればかりでなく、逆に「灯台」を通じてこそ、
日本の海洋文化史の奥深い世界を
伝えることができるのではないでしょうか。
そのように、「灯台」を中心に地域の海の記憶を掘り起こし、
地域と地域、日本と世界をつなぎ、
これまでにはない異分野・異業種との連携も含めて、
新しい海洋体験を創造していく――それが「海と灯台プロジェクト」です。

海と灯台プロジェクト
主催:一般社団法人海洋文化創造フォーラム
共催:日本財団 海と日本プロジェクト

海と灯台学ジャーナル 創刊準備号
2025年3月発行
編集:一般社団法人日本海洋文化総合研究所
発行:一般社団法人海洋文化創造フォーラム