

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鮎ヶ崎（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、文化遺産等の観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	城ヶ島灯台	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	劔埼灯台	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	劔埼灯台、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

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

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

台、諸磯埼灯台など）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

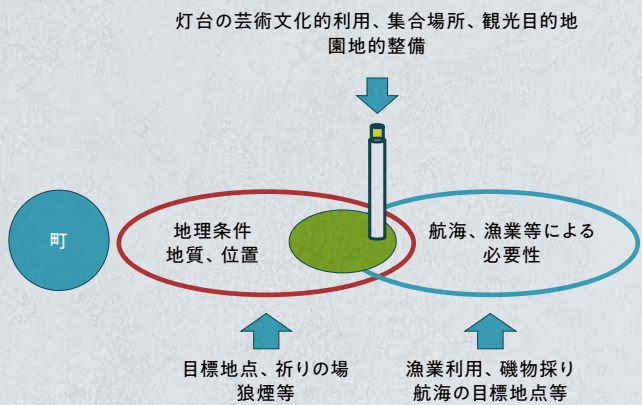


図1. 海と陸の結節点としての灯台

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つ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、

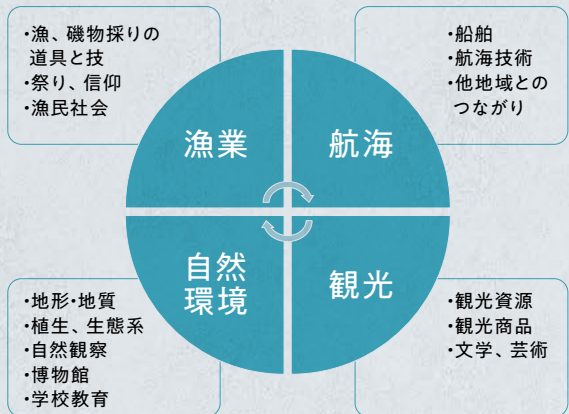


図2. 灯台が持つ社会的価値把握の視点

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
2	所在地
3	タイプ
4	初点灯日、改修など
5	高さ
6	設計・施工・管理
7	現在稼働中か
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
12	地理的特徴
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
17	灯台資料館
18	見学
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	
・『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）

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いまい、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。「たびたもう」という言葉もある。「賜び給う」と書き、お与えくださ

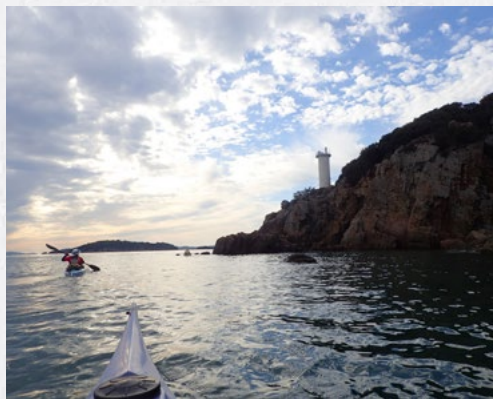
るという意味の尊敬語だと辞書には載っている。

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、水などが入っている。ハッチのある



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の14もの島々が並んでいる。そのうち9島は無人数。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、与那国島西崎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た。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

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。

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。沖合に行くときの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、クラボ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ボ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いだろうか。と、カヤッカーからのひとつの提言である。

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」として範疇を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

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。



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



部埼灯台（第七管区海上保安本部提供）

③角島灯台

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。

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 ー未来への継承のビジョンをどう描いていくかー

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、瀬戸内海を例にとると、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、江崎、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

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」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

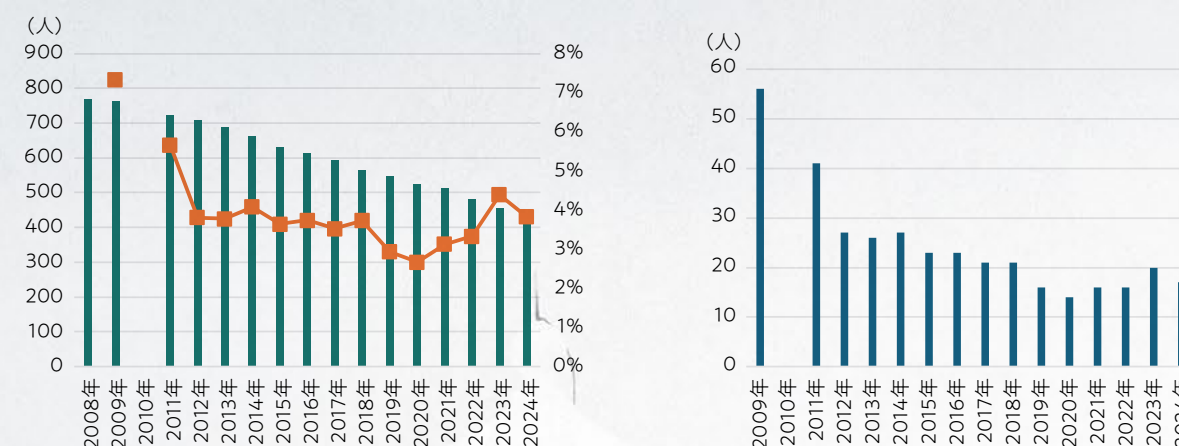


図1. 菅島人口と小学生比率推移 出所:鳥羽市資料より、筆者作成

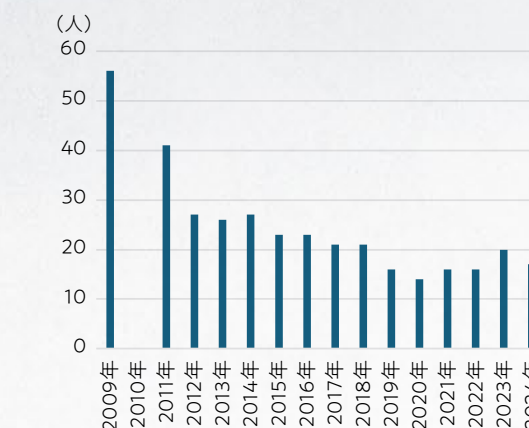


図2. 菅島小学校児童数推移 出所:鳥羽市立菅島小学校

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OJT²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。



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

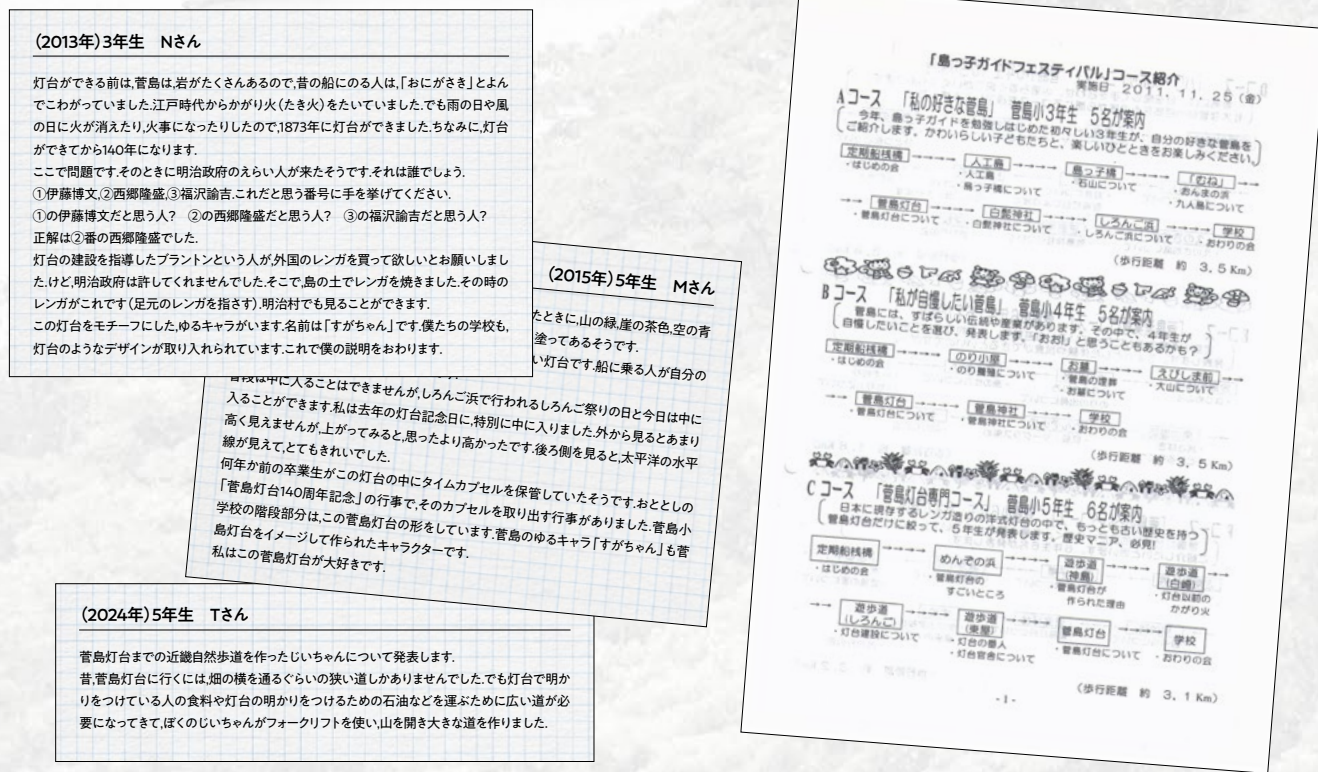


表1. 島っ子ガイドの菅島灯台シナリオ

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)

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

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、変化していくシーケ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、



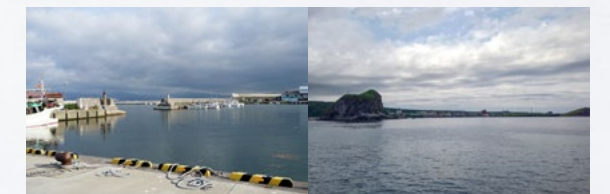
図2. 鴛泊灯台(ベシ岬)からの眺望(利尻富士町)

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、Gomólka (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. 函館港船入瀬防波堤の灯台(函館市)
右) 図4. フェリーからみた鴛泊灯台
(左/ベシ岬, 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、Gomólka (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。

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



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)

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。

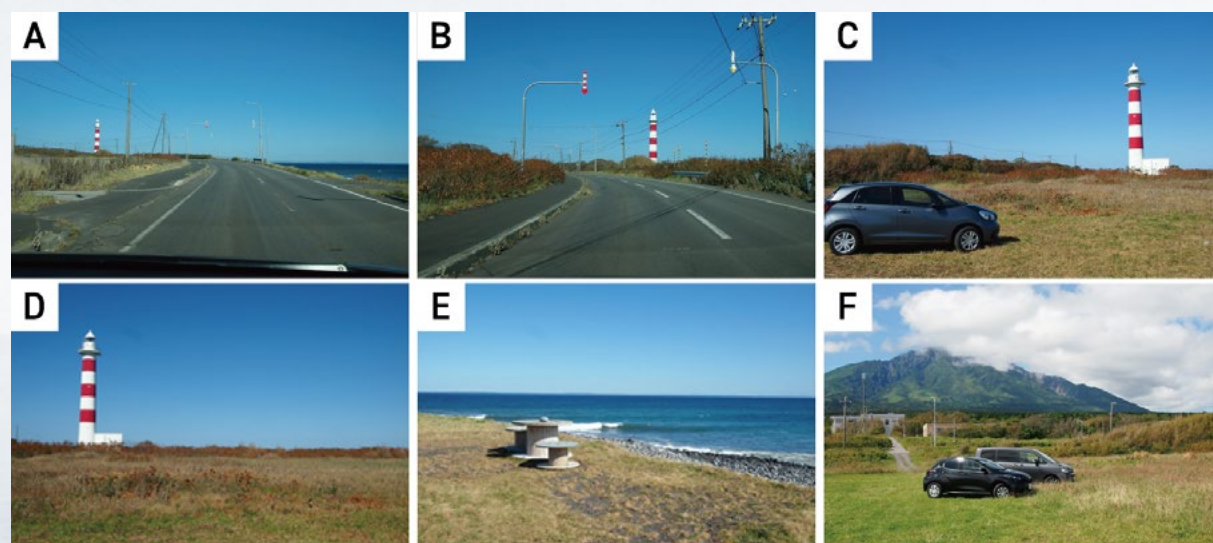


図6. 移動に伴う石崎灯台の見え方の変化

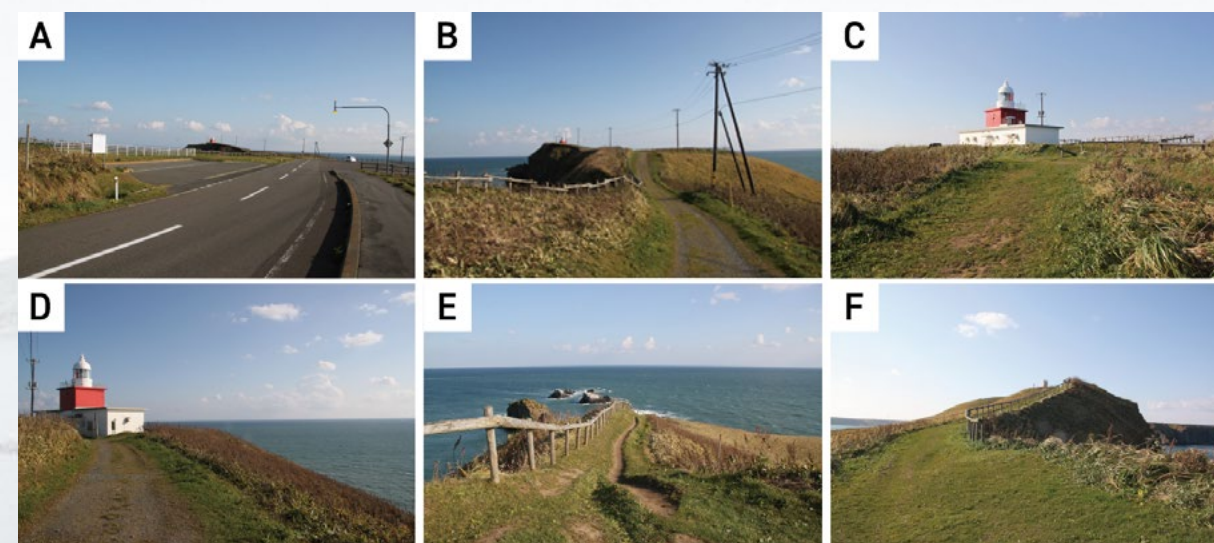


図8. 移動に伴う湯沸岬灯台の見え方の変化

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)

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ではできなかった。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、厳しい現実と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ればいいと考える。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