

日本初の洋式灯台

東日本建設業保証株式会社
建設産業図書館
江口知秀
Tomohide Eguchi

せ つかくの夏休みなのに、歩みの遅い台風に翻弄されて、旅の計画が立てられず、ここ二日ばかりは読書三昧だった。今朝も晴れたり、曇ったりを忙しく繰り返していたが、雨は降らないと決め込んで、近場の観音崎灯台へ行くことにした。水平線が見える絶景で、旅に行けない憂さを晴らし、大海原に渦巻き走る台風の雲を見たかった。

京浜急行の浦賀駅で降り、ぼちぼち歩いて一時間ほどで観音崎灯台に着いたが、風もなく、陽が差しはじめて酷暑となった。灯台に登ると確かに眺めはよいが、房総半島がすぐ目の前に横たわっているの

で、水平線は望むべくもなく、どんよりとした雲も期待には程遠かった。すっかり忘れていたが、ここは三浦半島と房総半島がもつとも狭まった東京湾の入口だった。だから灯台が建てられたのだ。

日本における洋式灯台の設置は、慶応二(一八六六)年に英・米・仏・蘭の四カ国と調印した改税約書に始まる。この第十一条に、灯台をはじめ航路標識の整備が義務付けられた。それまでの灯明台や常夜灯は光が弱く、しかも体系的に航路整備がなされていなかった。(社)燈光会の『日本燈台史』は、この理由を鎖国による照明技術の停滞と、各藩別の分割行政が広域的な公共事業の発達を妨げたからと推測して

いる。

初期の灯台事業は、対日貿易に力を入れていたイギリスの主導でなされたが、日本初の洋式灯台設置の榮譽はフランス人に冠された。

改税約書の調停後、幕府はイギリス公使パークスに各国との調整を求め、八箇所の灯台設置場所を選定するとともに、機器類の購入を依頼するが、これに先んじて横須賀製鉄所のフランス人技術者を通じて、フランス製機械三基を発注していた。

その後、兵庫開港にむけて追加五基の設置も決定するが、もつとも船舶の往来が激しい江戸湾付近が緊急整備されることとなった。しかし、パークスを通じて要請したイギリス人技術者チームは、まだ準備がととのわず、その間に事故でも起これば一大事なので、さきのフランス製機械をあてることとなり、横須賀製鉄所のフランス人技師ヴェルニーが首長となって灯台建設が急がれた。途中、倒幕戦争の勃発で遅延するが、灯台事業は明治の新政府へと引き継がれ、日本初の洋式灯台は明治二(一八六九)年一月一日に観音崎で点灯を開始した。三代目となった現在の灯台の足元には、点灯年月日を刻んだ簡素な記念碑がある。

灯台を後にして、誰もいない海岸沿いの道を駆け

向かっていると、二〇時ほど先の停車所にバスが止まった。乗降客はいないので、どうやら私を客と勘違いして待っているらしかった。それとも炎天下を歩くのは馬鹿らしいよ、と気遣ってくれたのだろうか。普段なら遠慮するところだが、いつになく歩くのが面倒になり、ご厚意に甘えることにした。エアコンの効いた車内で座席につくと、軽い疲れを覚えた。四十歳をいくらか過ぎて、少しだけ暑さに弱くなったらしい。



観音崎灯台点灯記念碑

[交通]京浜急行浦賀駅下車 徒歩1時間(バスなら浦賀駅から湘南京急バス観音崎で下車 徒歩20分)

※碑文の全文は日建連HPに掲載しています。