〈青森県史〉の窓 28

海の道標
―尻屋崎灯台―

石塚雄士
（青森県青少年・男女共同参画課）

レーダーなどの装置が実用化される以前、視界が閉ざされる闇夜や気象条件が悪い時などに、船が危険な岩礁などを避けて、安全に航海する際の重要な目標となっていたのは、各地に建設された灯台であった。

青森県は三方を海に囲まれているが、中でも津軽海峡は本州と北海道を結ぶ重要航路であり、太平洋と日本海を結ぶ国際海峡であった。まさに海上交通の要衝といえる海域である。しかし、潮の流れが激しいことに加えて、夏には濃霧、冬には悪天候にしばしば見舞われるなど、海の難所の一つとして知られていた海域でもあった。そのため、海峡の南側である本県には、東から尻屋崎、大間崎、竜飛崎に灯台がそれぞれ設置された。そして船舶の航行の安全を守るため、日夜海を照らし続けているのである。

戦後修理された尻屋崎灯台
（県史編さんグループ所蔵）

この中で尻屋崎灯台は、明治9年（1876）10月20日に東北地方最初の洋式灯台として建設された由緒あるものである。明治12年には、日本で初めて霧信号所が設置されたほか、同34年には日本で初めて電気式となった灯台でもある。

日本の洋式灯台の歴史は、開国した徳川幕府と米、英、仏、蘭、の四カ国の間に結ばれた江戸条約で、日本各地への灯台設置が義務づけられた慶応2年（1866）に始まる。そして尻屋崎灯台の歴史も、明治初年に、当時下北半島に設置されていた斗南藩が、尻屋崎周辺の航海の危険性と、灯台建設を新政府に訴え出たことに始まるのである。

このように、尻屋崎灯台は明治初期からその必要性が叫ばれ、全国的に見ていち早く建設された灯台でもあった。建設後にも日本初となる施設が多く設置され、煉瓦造りの灯台としては日本一の高さを誇るなど、現在でも我が国を代表する灯台の一つとなっている。しかしこのことは、裏返して見ると、灯台が建つ津軽海峡が、海上交通上いかに重要で、そして危険な場所であるかを示していよう。

ここで、尻屋崎灯台にまつわるエピソードを紹介したい。

太平洋戦争末期の昭和20年7月、尻屋崎灯台は数回にわたってアメリカ軍の空襲を受け、灯台の施設のほとんどが破壊され、当時勤務していた村尾標識技手も殉職した。

翌昭和21年に至り、敗戦の混乱の中で復旧されず、点灯できないはずの灯台に、夜な夜な明かりがともるという噂が人々の間でささやかれた。

この謎の光は灯台に勤務する職員にも目撃され、付近を航行する船舶からも目撃したという報告が相次いだ。また、濃霧の中、遭難の危機から灯台にともる光によって救われたという漁師まで現れたのである。

同年の8月に仮設の灯火が点灯されると怪光は出現しなくなったが、この「まぼろしの灯台」は、空襲で殉職した村尾氏の霊魂が点灯し、航海の安全を守っていたものだという説が人々の間で唱えられることとなった。

この光が、本当に幻を見たということにすぎないとしても、厳しい気象条件と地形の中で大切な目印となっている尻屋崎灯台が、どれだけ海で働く人々の心の支えとなっていたのかがわかるエピソードといえないだろうか。