

登録有形文化財

# 出雲日御碕灯台



日御碕燈臺 (出雲所名)



## 境海上保安部

鳥取県境港市昭和町9-1  
TEL 0859-42-2532  
0859-42-2534

ホームページアドレス

<http://www.kaiho.mlit.go.jp/08kanku/sakai/>

沿岸域情報提供システムアドレス

パソコン用サイト <http://www6.kaiho.mlit.go.jp/08kanku/sakai/>

携帯電話用サイト <http://www6.kaiho.mlit.go.jp/m/08kanku/sakai/>

スマートフォン用サイト <http://www6.kaiho.mlit.go.jp/sp/index.html>

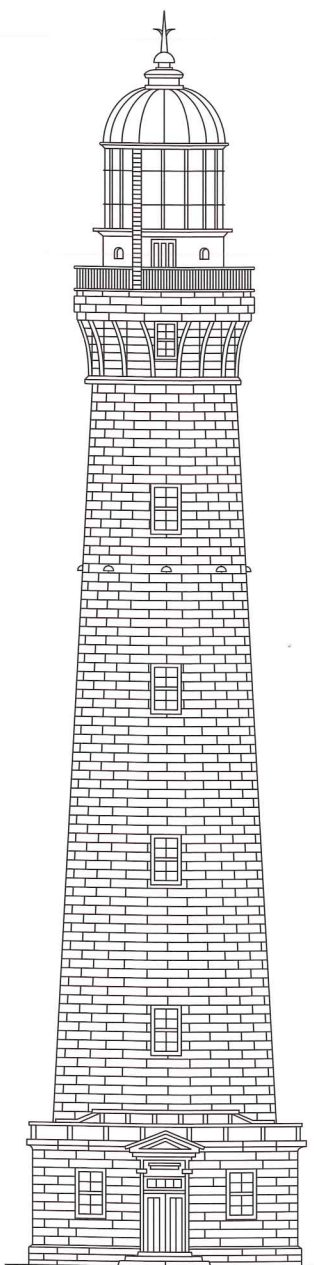
境海上保安部



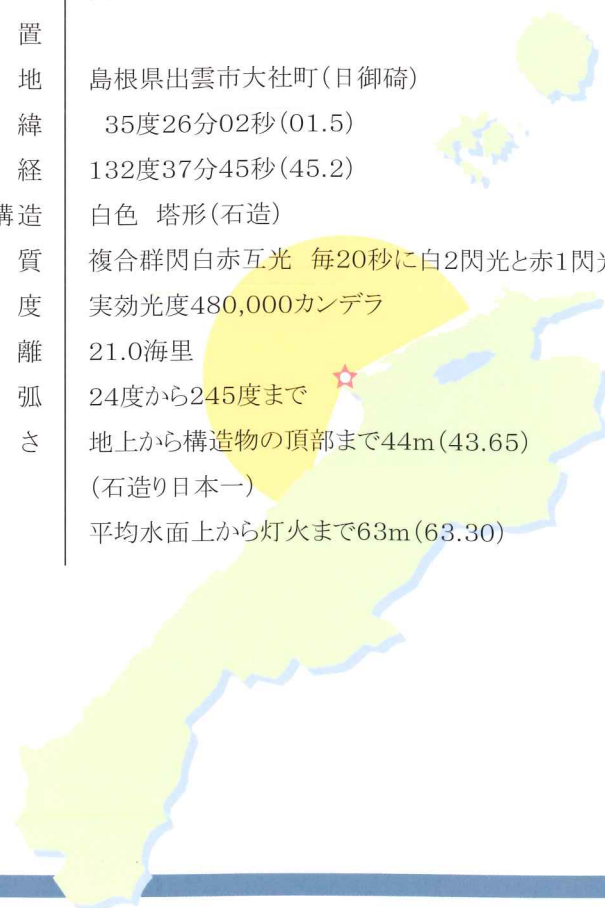
# 神話の地に建つ白亜の巨塔

100歳を  
越えた  
出雲日御碕灯台

出雲日御碕灯台は、1903年(明治36年)4月1日の初点から  
今も現役で光を灯し続けています。  
境海上保安部は、歴史ある灯台の光を絶やさないと先人達に誓うとともに、  
これからも出雲日御碕灯台が海上の交通安全に役立ち、  
永く皆様に愛されるよう努めてまいります。



名称	いずも ひのみさき 出雲日御碕灯台
所在地	島根県出雲市大社町(日御碕)
北緯	35度26分02秒(01.5)
東経	132度37分45秒(45.2)
塗色及び構造	白色 塔形(石造)
灯質	複合群閃白赤互光 毎20秒に白2閃光と赤1閃光
光度	実効光度480,000カンデラ
光達距離	21.0海里
明弧	24度から245度まで
高さ	地上から建造物の頂部まで44m(43.65) (石造り日本一) 平均水面上から灯火まで63m(63.30)



灯台は海の道しるべ  
船が迷わないように  
いつも変わらぬ  
ただ愚直にそこに在り続ける  
遠くで点滅する光は灯台の命  
海上の命とつながっている  
百年間 守ってきたものは  
信頼・心の絆

人々の暮らしは変わっても  
大切なものは変わらない  
特別な能力や高価な機械が無くても  
心は心に届く  
いつも光を投げかけて  
海を往く人の心を励まし続ける



## 時代背景

出雲日御碕灯台は、島根半島のほぼ西端、日本海の荒波の打ち寄せる断崖の上にあります。  
山陰沿岸は古くから海上交通の盛んなところで、古代のロマンに満ちた「出雲神話」には航海や海に関する話が多く出てきます。江戸時代には北前船により全国の特産物が山陰沖を往来し、日御碕に近い宇竜港も「風待ちの港」として、北前船の商人で大変な賑わいを見せたそうです。明治になると、1876年(明治9年)に三菱汽船による日本海航路が、1884年(明治17年)に大阪商船による山陰航路が相次いで開設され、汽船による海上輸送の高速化・大量化が図られます。さらに日清戦争(1894年)以後は、海運助成策が日本全国で強力に推進され、浜田と境の両港が開港場の指定(1899年)を受けたことから、外国貿易も盛んとなりました。  
このような海運業隆盛の時代に、山陰の海上交通の要所であるこの地に灯台を求める声は一段と高まり、1900年(明治33年)に出雲日御碕灯台の建設が開始されました。灯

塔は全て日本人の手によるもので、その大きさは日本最大、総工費は10万2188円66銭4厘、完成には2年5ヶ月余りの歳月を要しました。そして1903年(明治36年)4月1日日本海に向け煌々たる光が放たれ、初代看守首長佐藤半左衛門以下、航路標識看守3名による業務が開始されたのです。  
以来、戦争や災害にも見まわれ、幾度も改修や補修が施され、管理する組織や人の姿も移り変わり100年以上が経過しました。しかし、出雲日御碕灯台は今なお石造灯塔として日本一の高さを誇るとともに、船舶の航行安全を図る使命を守り続けています。  
1998年には、IALAの「世界の歴史的灯台百選」に選ばれ、歴史的・建築技術的に優れていることが世界的にも認められました。  
夜空高く、紅白の灯光を交互に放つその姿は、これからも神話の国「出雲」のシンボルとして、歴史と人々の暮らしを照らし続けることでしょう。



# 出雲日御碕灯台の歴史

年号	所属	管理	西暦	年号	出雲日御碕灯台の沿革	航路標識の進歩	内外の出来事
明治	通信省	（要望・計画）				1869 日本初の洋式灯台(神奈川・観音崎灯台)	1868 明治維新
						1885 民部大蔵省灯台局	1874 ベルが電話を発明
						1889 揮発油灯を光源に採用(関門海峡・下関鳴瀬掛灯立標)	1885 太政官制の廃止
						1891 通信省航路標識管理所	
						1892 日本初の灯浮標を設置(東京湾・浦賀水道灯浮標)	1894 日清戦争(~1895)
							1896 マルコニーが無線電信を発明
大正	航路標識管理所	（測量）				1898 日本初の水銀槽式レンズ回転機器(島根・馬島灯台)	1898 馬島灯台・美保関灯台完成
							1899 浜田・境港が外国貿易の開港場の指定を受ける
昭和	航路標識事務所	（建設）				1901 日本初の自家発電及びアーク灯(青森・尻屋崎灯台)	
平成	安部	日ノ岬燈臺				1903 日本初の石油蒸発白熱灯(大分・水ノ子島灯台)	1903 日露戦争(~1905)
						1904 アセチレンガスを光源に採用(福岡・三池港第二, 三灯浮標)	
						1908 日本初の白熱電灯(三重・神島灯台)	
						1911 日本初の商用電源導入(三重・四日市灯台)	1912 山陰本線開通・大社線開業
							1914 第一次世界大戦(~1918)
							1923 関東大震災
							1925 ラジオ試験放送開始
							1939 第二次世界大戦(~1945)
							1941 太平洋戦争(~1945)
							1946 日本国憲法発布
平成	安部	出雲日御碕灯台				1941 海務院航路部	1939 第二次世界大戦(~1945)
						1944 運輸通信省灯台局	1941 太平洋戦争(~1945)
						1949 船舶気象通報業務を開始	1946 日本国憲法発布
						1951 自動巻き上げ装置を採用(富山・生地鼻灯台)	1951 大社町発足(日御碕村を含む5町村合併)
						1953 航路標識事務所を設置(全国254箇所)	1953 テレビ国内放送開始
						” 電動回転装置を採用(高知・室戸岬灯台)	
						1955 日本初の自動式自家発電(伊豆七島・新島)	
						1959 日本初の太陽電池式灯台(山口・周防後瀬灯台)	
						1964 無線による灯火監視の採用(宮城・花刈灯台)	1963 日御碕・出雲大社が大山隠岐国立公園に編入
						1965 日本初の波力発電式灯浮標(大阪・泉北第五号灯浮標)	1964 東京オリンピック
平成	安部	出雲日御碕航路標識事務所				1970 灯浮標に空気電池を採用(新潟・新潟港東区灯浮標)	1969 アポロ11号月面着陸
						1974 電話回線による灯火監視(島根・出雲日御碕灯台)	1972 日御碕海岸が海中公園に指定される・沖縄返還
						1975 ハロゲン電球を光源に採用(鹿児島・臥蛇島灯台)	
						1978 日本初のFRP灯台(北海道・砂原港北防波堤灯台)	1977 米ソが200海里漁業水域を設定
						1983 浮標式の変更開始(平成元年で終了)	
						1989 LEDを光源に採用(兵庫・神戸港葦藻島西灯台)	1990 JR大社線廃止
						1990 メタルハライドランプを光源に採用(長崎・二神島灯台)	1995 阪神淡路大震災
							2000 出雲大社の境内で旧本殿の御柱発見
							2003 新出雲市誕生(大社町と2市3町)
							2005 新出雲市誕生(大社町と2市3町)
平成	安部	海上保安部					2009 山陰道 出雲IC開通
平成	安部	大社					



# 最高峰

## 日本人が生んだ洋式灯台の傑作

### 西洋技術の昇華

この灯台の特徴は、世界的にもめずらしく西洋の灯台にも例を見ない「二重殻複合構造」であり、外壁に石材、内壁にレンガの異なる材料の組合せによる組積造りで、その断面は図のようになっています。

出雲日御碕灯台を含む、明治期に建設された日本の灯台には、灯室の形、その頂部のヴェンチレーター、踊り場の手摺のデザイン、灯塔部に上下一列に並ぶ窓など、スコットランドの灯台との類似点が多く認められます。これは日本の灯台建設を請け負ったイギリスの灯台技師、リチャード・ヘンリー・プラントンがスコットランド出身であることが関係しています。

プラントンは、出雲日御碕灯台の特徴である「二重殻複合構造」の元になった、「二重殻構造」を日本で初めて試みた人でもあります。プラントンは来日するに前に、当時灯台建設の分野で権威だったスティブソン兄弟から、日本では地震が頻発するから注意するように、との忠告を受けていました。そのためプラントンは灯台建設に際して、耐震性を重要視していたと言われています。

プラントンが耐震のための剛性を持たせることを意図して、この「二重殻構造」を考案したかどうかは、現時点では資料が乏しいので断定することは難しいとされています。しかし、耐震性や得られる材料の強度、施工技術、予算などを考慮したとき、ある程度以上の高さを持つ灯

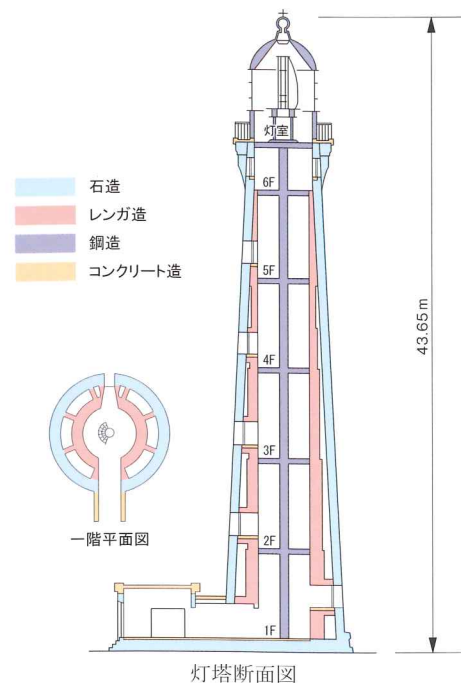


内部から見た「二重殻複合構造」の様子  
向かって右側がレンガ積壁、左側が石積壁。プラントンが建設した犬吠埼灯台・尻屋埼灯台はレンガのみによる「二重殻構造」です。



台に適した構造であることは間違いないとみられています。

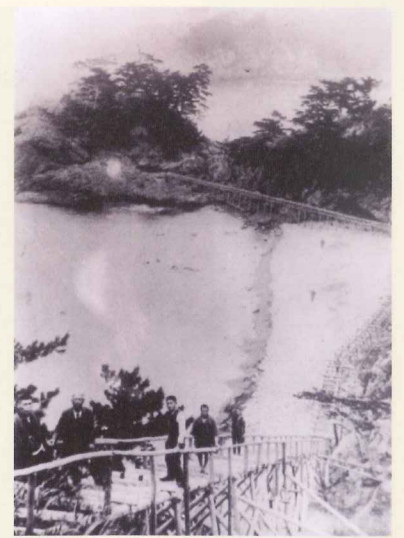
出雲日御碕灯台は、1900年(明治33年)の起工であることから、外国人技師はすでに存在せず、設計・施工はすべて日本人の手で行われました。設計は航路標識管理事務所の技師で工学博士の石橋絢彦によるものとされています。



石を用いて灯台を造るときには、輸送の制約から石材を施工場所近辺より求めるざるを得なかったと言われていました。そのため、その石の性質や石工の技術、現場の状況などを勘案して、それにあった構造法を考える必要があったと思われます。出雲日御碕灯台の場合、外壁の石材は、島根県松江市美保関町森山の硬質の岩から切り出し、境港から海路54海里を帆船で日御碕に近い宇龍のおわし浜まで運びました。海岸から約300メートル離れた現場までは、丸太組みの運搬用栈橋を仮設し運搬したとされ、その際に人力に頼らざるを得なかったことが石材一つの大きさを決める要因であったかも知れません。また、さほど強度を期待できない石であったことが「二重殻複合構造」の採用をうながしたのかも知れません。

いずれにしても、当時日本一の高さを誇る灯台を、日本の実情に合わせて西洋技術を応用し、日本人だけで計画どおり造り上げることができたことは、プラントンによる技術導入から四半世紀

石材を運ぶために仮設された丸太組みの運搬用栈橋  
当時どのような方法で運搬したのか、詳しい資料は残っていませんが、写真から判断して、あまり重いものには耐えられそうにないこと、人手を使って運ぶしか方法がなかったことが想像されるので、森山である程度小さく切ってから運んで来たと考えられています。使用した石材は淡緑色の凝灰質砂岩で、大きさは灯塔下部で長さ約60cm、高さ約30cm、奥行き約60cmあり、灯塔には、およそ3千個の石材が使われました。



(大社町教育委員会蔵)

を経て、洋式灯台を基礎にした灯台建築技術が完全に根付いたことを示しています。翌年の水ノ子島灯台を最後に、以後鉄筋コンクリート造による灯台建設が一般的になることを考えると、出雲日御碕灯台は日本における組積造りによる灯台建設技術の最高峰であると評価出来ます。

### 文化遺産保護への取り組み

出雲日御碕灯台のような、文化的価値を兼ね備えた現役の施設が、時代を越えて機能し続けるには、年月による老朽化の進行と共に度重なる世相の波を乗り越えなければなりません。

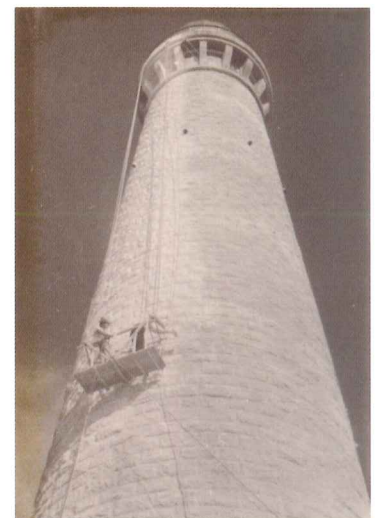
その中の一つに戦後の高度経済成長による「合理化の嵐」があります。戦後日本経済の回復はめざましく、海運、漁業の進展と海上交通量の増加と共に、港湾、漁港、航路が急速に整備され、航路標識の基数もそれに対応して飛躍的に増大し、より合理的、能率的な管理体制が求められるようになりました。

1974年(昭和49年)、出雲日御碕灯台にも「合理化の嵐」は訪れます。灯台を無人化するため監視を機械化して、灯台構内の歴史ある石積みの付属舎を撤去し、管理事務所と職員宿舎を灯台から大社町の中心地に移転する工事が行われたのです。

灯塔も維持管理と安全上の問題から鉄筋コン

クリート造のものに建て替える構想もありましたが、幸いその時点での建て替えは免れることができました。当時の合理化、経済効果重視の風潮の中では、文化財の観点から施設を保存整備するのは、極めて困難だったようです。

現在、出雲日御碕灯台はその歴史的かつ文化的価値が認められ、「灯台施設調査委員会」(1985~1987年)からAランクの指定を受けております。1992年(平成4年)には「石積の目地材取替え工法」による灯塔の耐震補強と灯塔外壁は高耐候性塗料の塗装が実施され、2009年(平成21年)には風化した石壁の保存工事が行われるなど、文化遺産保護への取り組みに努めています。



白亜の美しい灯塔を守るため、昔は石灰を海水で煮たものをススキや稲の穂をたばねたもので、叩くようにして年に約5~6回ほど職員の手によって塗っていました。

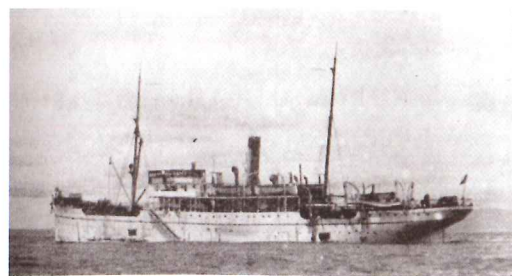


## 灯台補給船(視察船)

当初、灯台に必要な燃料油、灯器、備品、消耗品などの物資は「灯台補給船」が運んできました。日御碕沖(荒天の場合は南の黒田湾)に仮泊し、搭載艇や地元の漁船により、灯台のレンガ造りの倉庫まで運ばれました。

補給船は、全国津々浦々の灯台を回り、物資の補給以外に業務視察、航路標識精度測定、転勤者の輸送などとともに、灯台職員と家族の健康診断、慰問品の配布、船内での写真会、会食など福利厚生も行っていました。厳しい環境で、孤独感と娯楽の欠乏に耐えていた職員と家族にとって、年一回の補給船の寄港は、大きな心の支えになったと言われています。

昭和40年頃になると陸上交通や生活が便利になり、船による物資の補給はほとんどなくなりました。



羅州丸 五代目の灯台視察船 2461t  
就役期間明治37年～昭和20年



旧黒田倉庫(出雲市大社町 黒田港)

## 灯台での暮らし

灯台での暮らしを想像したとき、映画「喜びも悲しみも幾年月」に登場する、灯台守夫婦の姿を思い浮かべる方も多いと思います。実際灯台での暮らしは厳しかったようです。故郷を離れ全国の灯台を転々とする生活は、まさに映画のイメージそのままの暮らしだったと言われています。出雲日御碕灯台も設置当時から約70年間、敷地内にある退息所(宿舍)で、数名の職員とその家族が灯台の光を守りながら生活していました。近くには宇龍や日御碕の集落があり、郵便取扱所(郵便局)もあって全国有数の便利地であったと言われています。しかし、全国各地から赴任してくる職員とその家族にとって、知ら



昭和30年頃の敷地構内の様子

ない土地での生活は心細く不安も多かったそうです。戦争中には灯塔に緑色の迷彩を施し、灯火も敵機来襲と同時に消灯しました。近くに照明弾が落とされ機銃掃射を受けたこともあったそうです。

現在、全ての灯台は完全に自動化され、無人で運用しています。管理事務所や宿舍も都市部に移設し、職員の生活も映画のイメージとはかなり違ったものになりました。今では、当時のことを「苦しいこともあったが、灯台では皆が家族同様で励まし合い、喜び合って過ごした。なぜか後にして思えば、懐かしく、よい思い出だけが残った。」と話される方ばかりです。



退息所(宿舍)



明治40年頃の出雲日御碕灯台 (島根県立図書館所蔵)

