

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、古くは東北地方の鯉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つ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、229-232 p）。

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潤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。