

小樽に進出した北前船主・西谷家

高野 宏 康

目次

1. はじめに
2. 西谷家について
3. 西谷家の小樽進出
4. 西谷家の事業展開
5. 小樽での西谷家

1. はじめに

小樽には明治期に北陸の北前船主たちが建てた木骨石造倉庫が多数残っており、その内、旧北浜地区の5棟は2018（平成30）年、「北前船」日本遺産の構成文化財に認定されているが^(注1)、それらを建てた船主たちの実像、小樽に進出した経緯や事業の実態、地域社会への影響などについてはよく分かっていない。船主たちの故郷などに資料が残っているが、北海道との関わりの視点からは十分な調査研究が行われているとはいえ、課題となっている^(注2)。

旧小樽倉庫の創設者の一人、橋立（石川県加賀市橋立町）出身の船主・西谷家の資料調査が、2017（平成29）年から小樽商科大学、北海道北前船調査会と、石川県の加賀市、橋立町、全国北前船研究会の共同で進められており、約1万点以上の資料が確認され、これまで断片的にしか知られていなかった、18世紀半ばに創業した同家の歴史、小樽との関わりの実態が明らかになってきた^(注3)。

西谷家は、小樽倉庫を創業する際、同郷の親戚にあたる西出孫左衛門家に

出資を依頼するなど、全国有数の北前船主を多数輩出した加賀では資産規模は突出している訳ではないが、興味深い特徴を持つ船主である。

1点目は、西谷家は江戸中期以降、大阪と松前間の買積みを中心とするいわゆる北前船交易を家業としてきたが、明治以降は小樽を拠点とし、北海道内各地、樺太などで倉庫業、回漕業、海陸運輸業などの様々な新事業を立ち上げ、新たな業態への転換に成功した船主であることである。2点目は、五代目庄八は大正期以降、自らの詳細な履歴書、回想録、海運創業150年・回漕店開業30年(1920年)を記念した西谷家と事業の歩みをまとめたパンフレットや新聞記事、社史的な冊子を発行(1927年)するなど、西谷家の歴史を後世に伝えようとする意志を持ち、文書、文献、写真など様々な記録を残していることである。これらは、西谷家の小樽進出の経緯、事業についての考え方などを知ることができる貴重な資料となっている。

3点目は、西谷家は五代目庄八以降、故郷の橋立の実家と小樽の別邸(東雲町)を往き来する生活を明治期から昭和期まで送っていることである。橋立の西谷家に残る資料の約3分の2が小樽・北海道での事業に関するものである。小樽に進出した他の北前船主は支店を開設しても住居を構えて生活することは稀で、西谷家は橋立と小樽の両方に事業と生活の基盤を持つことで、両地域で幅広い交流・活動を行っていた。

これらの特徴を持つ西谷家の歴史と事業の実態を資料に基づいて明らかにすることで、小樽に進出した経緯や事業の実態、地域社会への影響、そして、これまで定義や概念について様々な議論が続いている「北前船」「北前船主」の考え方について新たな知見を得られると考えられる^(注4)。

2. 西谷家について

(1) 資料の内容と特徴

これまで西谷家については小樽に進出した五代目庄八(1860-1933)の経歴の一部が紹介されているが(江沼地方史研究会編, 2017年), 2017年度か

らの西谷家資料調査で確認された資料によって初代以来の同家の歴史と事業の沿革が明らかになった。また、西谷家に残されていた資料の他に、五代目庄八の孫にあたる水島明子が収集・整理した資料があることが分かった^(註5)。まず、本稿の主要資料であるこれらの資料の内容と特徴を説明しておく。

五代目庄八は、節目となる時期に同家の歴史および自身の履歴、事業の沿革等をまとめており、いずれも貴重な情報が含まれた記録となっている。1920（大正9）年には、西谷家の海運創業150年・回漕業開始30年を記念して案内書類を作成し、関係者へ粗品とともに送付している^(註6)。各地の新聞に関連記事が掲載されており、それらはスクラップ帳（「三十年記念新聞記事抜翠」）にまとめられている。

1927（昭和2）年には、西谷海運株式会社編『和船運送と北海道 附 西谷海運会社沿革』、『和船運送時代に於ける北前船主協会の決議録 船道定法 附 西谷海運会社沿革』と題された社史的な内容の冊子を2種類発行している。前者は、最初に東北帝国大学教授・法学士で海商法を専門とする小町谷操三の論文「和船航海について」、次に「西谷海運株式会社の沿革と現状」、そして、この部分の下段に「代理及仲立業の動機」を掲載するという構成となっている。これらの社史は牧野隆信が最初期の北前船研究として言及している（牧野隆信、1989年）。

小町谷教授の論文は、『法学志林』（法政大学、第27巻第12号、1925年）に掲載されたもので、和船航海についての概説である^(註7)。1925（大正14）年に小樽で五代目西谷庄八から聞いた話をまとめたものであることが冒頭に記されている。「西谷海運株式会社の沿革と現状」は『海事彙報』に掲載されたものの抜粋で、「代理及仲立業の動機」は1917（大正6）年の小樽商業会議所からの調査の回答を抜粋したものである。それぞれ、和船航海の概説、西谷家の歴史と事業の沿革、回漕業創業の契機を説明した内容となっており、西谷家の北海道と本州の和船航海による通商を「北前船」として説明している。

後者は、最初に「船道定法」（寛政8年・1796年）が掲載され、その後は前者と同じ構成となっているが、回漕業を始めた経緯は「代理店及仲立業の

将来」と題され、同じく小樽商業会議所からの調査の回答を抜粋したものが内容は異なっている。ここで注意したいのは、「船道定法」に「和船運送時代に於ける北前船主協会の決議録」と副題が付けられていることである。

「船道定法」は橋立の船主たちが結成した「船道会」という組織の会合の審議事項を記録したものであるが、原文では「北前船」「北前船主」という表現は使用されていない。

西谷家調査で確認された資料には、以上の記録の元になったと考えられる履歴書、回想録があり、前述のスクラップ帳の記事の前にこれらの草稿が綴じ込まれている。一つは「西谷庄八の業歴（小樽商業会議所への回答写）」と書かれたカードが添付された原稿で、1917（大正6）年3月26日の日付が記載されている。調査で確認できた資料で最も詳しく履歴が記載されている^{（注8）}。

また、小樽市史編纂にあたっての調査依頼状（小樽市長・小柳藤太名）があり、「調査事項」として、「沿革」「歴代社長又専務取締役退職年月日」「学業概況」「其他参考事項」が挙げられ、1924（大正13）年6月6日の日付が記載されている。回答内容は冒頭の一部しか残っていない。

西谷家の海運創業150年・回漕業開始30年を記念して作成された案内書類（1920年）は、「西谷回漕店ノ現況ト店主庄八氏ノ閱歴」「略歴」が記載されており、前述の「西谷庄八の業歴（1917年）」を整理して概要をまとめたものと考えられる。スクラップ帳にも綴じ込まれているが、こちらには朱筆で追記・訂正が書き加えられている。案内書類（1920年）では、「日本型船舶ニ依レル航運ヲ業トシ」と記載されている部分に「所謂『北前船』の本場にして」が追記されており、この時期から社史の発行（1927年）までに西谷家の海運業を「北前船」と位置づける意識が生じていると考えられる。

「五代庄八失敗履歴」と題した回想録は、五代目庄八がこれまでの自身の履歴を振り返り、小樽に進出後、紆余曲折を経て回漕業で成功するまでの流れは他の記録と同様だが、出来事の詳細な説明に自身の心情を交え、「失敗談」としてまとめられている。封筒に入った原稿とスクラップ帳に綴じ込まれた原稿の2点あり、後者は朱筆で校正されており、前者はその校正内容を反映

したものである。執筆年は記載されていないが、大正期以降にまとめられた他の資料と同時期に執筆されたものと考えられる。

1930（昭和5）年に発行された西谷海運株式会社の広告パンフレットは、西谷家の海運創業170年に発行されたもので、この時点での社史と江戸期以来の西谷家の家業と将来目指す事業のあり方が記載されており、同家の事業の変化を知る上で興味深い資料である。

社史や回想録以外では、西谷家の過去帳、位牌（関係者の生没年、メモ書きなどの記載あり）、書簡・ハガキ類、各種事業の関連文書が多数あり、社史や回想録に記載されていない事項、五代目庄八以後の西谷家の歴史とその事業についての情報がある程度確認することができる。五代目庄八の孫である水島明子が収集・整理した資料には、同氏が祖父母にあたる五代目庄八・和喜夫妻をはじめ、家族・親戚からの聞き書き、各種資料についての所感などをまとめた覚書類、詳細なコメントが記載された西谷家関連の写真アルバム等がある。西谷家にある写真類は説明がないものが多く、これらのコメントによって写真の人物特定など様々な情報が得られる。親戚である西出孫左衛門家から提供された同家の歴史をまとめた私家版の冊子^(注9)も含まれており、西谷家と西出家の関係についても様々な情報が記載されている。

(2) 西谷家の系譜

西谷家の初代庄八（莊八郎。文化元年・1804年没）は、宝暦10（1760）年、橋立（現・石川県加賀市橋立町）で自家所有船により、「交易海運業」を創始した。初代庄八は武家に生まれたが、「武家生活につき感ずる所あり」、浄土真宗に深く帰依し、分家して先祖と関わりのある「西谷」を名乗り、海運業を始めた。西谷家の旗印は、豊臣家につかえた片桐家の用船旗を用いていたが、これは西谷家の遠祖にあたる笹島家との関係に基づくことによるという^(注10)。

その後は、代々家業を継承したが、「世態に変化少なき為め」、明治20年代までは「初代の営業を其儘踏襲したるに過ぎず」としている。特筆すべきこととしては、二代目（莊市郎。文政8年・1825年没）の時代に、当時、ロシ

ア人が松前に来訪したことで「蝦夷地の施設注目さるゝに至り」、西谷家の航路が「蝦夷各地寄港本土一周定航」に拡張されたことが記載されている。この時期、1806（文化3）年にはレザノフの部下ニコライ・フヴォストスが樺太の松前藩の番所を襲撃する事件が発生し、翌年にはロシア船打払令が発布されるなど、緊張関係にあったが、西谷家では商売拡張の機会と認識していたことが伺える。

三代目庄八（莊五郎。安政2年・1855没）の時代には、「九州各地臨時寄港」するようになり、四代目庄八（莊八。明治13年・1880年没）の時代は幕末から明治維新期にあたり、西谷家の所有船全てを和船から合子船に転換し、続いて西洋型帆船に改めている。

五代目庄八（万延元年・1860年生。昭和8年・1933年没。幼名は市松。後に莊五郎）は、1876（明治9）年、16歳で父（四代目庄八）の指示で所有船に乗り、寄港地とその取引の現場を見学しながら北海道と関西の間を航海した。1880（明治13）年に父が亡くなり家業を継ぐと、当時、北海道開拓が注目されていたことから、1889年に小樽を拠点に選び、西谷支店を設置した^(注11)。時代に先駆けて汽船運送への転換を進め、親戚の西出孫左衛門らに出資を仰いで小樽で営業倉庫業を創始し、回漕店、海運会社を立ち上げて西谷家の最盛期を築き上げた。五代目庄八は小樽に進出して以降、故郷の橋立の実家と小樽本店を往復する生活を送っていた。一年の半分は小樽本店の社長室で勤務し、昭和初期頃には二人の子供の後見を怠らなかったという。

五代目庄八の人柄について、「加賀橋立の人先代より富豪を以て知られ、夙に海運業に従事し船主として事業家として、声明責然たるものあり、起落盛衰常なき回漕界に処し、創立以来一糸乱れず年々其隆昌を致し、巨然今日の成功を佩得して、西谷と云へば世人皆安んじて貨物を託して、寸毫も過失を疑ふものたし、庄八は性格経歴以て紳商として尊重すべき人物なり」と評されている（『小樽便覧』1915年）。五代目庄八の小樽進出以後については次章で取り上げる。

西谷家は、同郷の北前船主・西出孫左衛門家と家系・事業ともに深い関わ

りを持つ。初代庄八の長男、庄九郎は西出家の養子となり六代目を継いだとされる。西出家五代目孫次郎の長男孫左衛門が、1784（天明4）年、大聖寺藩の藩命により組外組の侍に取り立てられて一八常則に改名し、その3年後には勝手方元メ役に登用されたことで、六代目を継がなかったため養子をとったという。

この養子について、牧野隆信は、西谷一八常則家の記録から塩屋（現・石川県加賀市塩屋町）の船主・西野小右衛門の弟であるとし、橋立の西出家の由緒帳が一八常則の弟と記載していることについては義弟を「弟」と表記したためではないかとしている（牧野隆信、1989年、45頁）。それに対し、2003（平成15）年に西出家関係者がまとめた冊子では、水島明子（五代目庄八の孫）に取材し、西谷家では初代庄八の長男が庄九郎のまま西出家を継いだことで、二代目庄八となった次男は西出家の養子となった兄に遠慮して庄八を襲名しなかったこと、西谷家では西出家の養子となった庄九郎が西出家を隆盛させたことを誇りとしていること、西出家と西谷家の縁戚関係が密接で、五代目庄八の妻和喜は十代目、十一代目西出孫左衛門の姉妹であることなどから、西谷家説が正しいとしている^(注12)。

水島明子は、この件について九代目西出孫左衛門の妻寿美と西谷家三代目妻・里与、四代目妻・重から聞いた話としている^(注13)。また、江差の関川家「永代御客帳」に1785（明和5）年の「加州橋立」の船の入港記録があり、西出家五代目孫次郎、一八常則の子息・孫左衛門の船の船頭が西谷家初代庄八で、長男庄九郎の名前も記載されていることから、両家の関係が深かったことも根拠としている。直接確認できる資料な根拠はないが、両家が海運業、婚姻関係ともに関わりが深く、西谷家出身の可能性も否定できないと思われる。

五代目庄八の妻・和喜は十一代目西出孫左衛門（1863-1938）の姉であったこともあり、五代目庄八と十一代目西出孫左衛門は非常に親しく、小樽倉庫をはじめ様々な事業を共同で行っている。小樽倉庫について、五代目庄八は「本家（西出家）は資本を出してくださる。私は実務をやる」と言っていたという。

和喜は、文久元（1861）年、西谷家と同郷の北前船主、九代目西出孫左衛門の二女として生まれ、誕生後まもなく五代目庄八の許婚となり、1880（明治13）年に結婚した。1937（昭和12）年に死去するまで、西谷家と五代目庄八について孫たちに語り伝えていた。

六代目正治（1889-1956）は、早稲田大学哲学科を卒業後、西谷海運の監査役を務めた。教養豊かな人物で、カメラは神戸の写真館の写真師に撮影を教えるほど詳しくあったという。小樽出身の画家・中村善策を少年の頃から支援し、画家として大成して以降も頻繁に手紙のやり取りを行っている^(注14)。六代目正治の妻・貞子（1897-1973）は、1897（明治30）年、金沢で前田孝男爵の二女として生まれ、1917（大正6）年9月、六代目正治と結婚。中村善策とは夫婦ともに交流があり、貞子の肖像画を描いている^(注15)。

六代目正治は幼少時、身体が弱かったこともあり、五代目庄八は、1918（大正7）年に娘の正子（1901-20）と結婚した、石川県松任市の西川理三郎の三男・進（1893-1939）を養子とし、後継者とすることを考えていた。進は早稲田大学時代に正治と知り合い、親しい友人となった。当初、進を養子にすることについては正治が積極的に望んだという。

「社史」（1927年）では二人について、「次子進氏は早大海運専攻の商学士にして専務の職に在り、長子正治氏は同大学哲学科の出身にして監査役を勤め、両氏何れも長年神戸の他会社にありて、海運業に対する研究、経験共に深く四十歳に近き活動盛り、進氏の建設的手腕に添ふるに正治氏の哲学的組織性あり、而して能く業界千軍万馬の法林翁庄八氏のあるあり。経営の堅実にして雄大なる実に偶然ならざるを知る可し」と、二人を高く評価している。

実際には、正治の体調は次第に回復し、六代目正治と五代目庄八の間には事業に対する考え方の違い、後継者を巡って確執が生じていたという。六代目正治は海運業など西谷家の家業に対して距離をおく姿勢を取り、小樽や札幌等でカフェ-三条やみかどホテルの経営など新規事業を展開していった。六代目正治は大正期から昭和期にかけて関心を集めていた生活改善運動に関心を持ち、独自の「新生活運動」を立ち上げ、労働問題、婦人問題など社会

運動と関連するかたちで西谷家の事業を再編していった^(注16)。戦時期の海運業再編の影響も重なり、江戸期以来の西谷家の海運業は六代目正治の時代に事実上、終焉した。

七代目一正（1918-2011）は、旧制小樽中学（現・小樽潮陵高校）卒業後、早稲田第一高等学院（現・早稲田大学高等学院）で学び、1936（昭和11）年に西谷海運株式会社に入社している。樺太の支店を任され、1938（昭和13）年に兵役に就くまで小樽と樺太間を往復して働いていた。戦後、橋立と小樽を往き来していたが、西谷家の郷里である橋立町に移り住み、西谷邸を活用した料亭「恵比寿亭」を開業した。橋立で漁業会社（橋立漁船合資会社）、片山津温泉（石川県加賀市）でレイクホテルを経営するなど加賀市で観光業を展開していった。

七代目一正は、西谷家の歴史を後世に伝えるため、同家の資料の保存につとめ、様々な資料を小樽市に寄贈した。1987（昭和62）年10月には、小樽倉庫株式会社から西谷庄八に贈られた感謝状（「恭贈銀杯詞」、1894年・明治27年7月20日）を小樽市博物館（現・小樽市総合博物館）に寄贈しており、小樽倉庫の建設年代の特定につながった。市立小樽美術館には同家が所有していた中村善策の絵画を寄託している。

七代目一正は小樽市博物館の土屋周三学芸員（当時）を通じて小樽と交友関係を持ち、1991（平成3）年3月、北海道中小企業家同友会小樽支部の青年経営者懇談会（代表世話人：石井伸和）のメンバーが加賀市を訪問した際、七代目一正が経営する恵比寿亭で昼食を取り、懇談している（『中小企業家しんぶん』1991年3月25日付）。

3. 西谷家の小樽進出

(1) 五代目庄八の見た小樽

五代目庄八が小樽に進出して以降、西谷家の事業は成功と失敗を繰り返し、紆余曲折を辿っているが、小樽倉庫を譲渡した経緯等も含めこれまでその過

程はよく分かっていなかった^(注17)。明治政府が北海道開拓に力を注ぎ始めたことを背景に、1889（明治22）年、五代目庄八は小樽を拠点に選り、西谷支店を開設し、「物産部」と「海運部」を設置した^(注18)。この時、旗印を「＝」（二引印）に改めている。同年、汽船「北海丸」と「小島丸」を新造し、汽船運送業に進出したが、当時、小樽では汽船運送業に必要な倉庫がなかったため、翌年、伊達侯爵家らと共同して小樽倉庫株式会社を設立し、同家の倉庫部にあたる位置づけとし、汽船時代に備えたとしている（「社史」1927年）。

小樽進出と汽船導入の背景として、西谷家では代々、和船による「交易海運業」を継承してきたが、明治維新前後に、世情が激変し、西谷家の千石船も「合子船」「西洋型帆船」を経て「汽船」に変わり、電信の普及は「松前交易」を不可能に陥らせたとしている。五代目庄八は当時の小樽の様子、進出した経緯を以下のように書いている（「海運業150年・回漕業30年記念案内書類」1920年）。

父祖ノ資質ヲ享ケタル氏ハ未タ若干ナラスシテ遠大ノ志望ト絶大ノ雄図ヲ懐キ徒ラニ父祖ノ遺業ヲ襲フノミヲ以テ屑シトセズ衷心決スル所アリシカ同十三年不幸父ノ喪ニ丁リ家業ヲ經營セサルヘカラサルノ機ニ会シ一層斯業ノ進展ヲ企画スルト共ニ富源ノ無盡蔵ナル北海道ニ着眼シ当時一小部落ニ過キサリシ小樽ヲ以テ優越セル地勢ヲ占ムル処ト為シ必スヤ道内唯一ノ商都トシテ内地航運ノ中心タルヘキヲ信シ尋テ西洋型帆船ヲ運航シ更ニ進ミテ汽船ヲ建造シ一業ノ振興ニ努ムルト共ニ回漕業ヲ兼営スルニ至レリ是レ実ニ明治二十三年ニシテ現今ノ西谷回漕店ノ端緒ヲ此ニ開キタルモノトス

「履歴書」（1917年）では、より当時の小樽の状況が具体的に記述されている。函館から小樽へ商業者の関心が移行していく様子が伺える。

私が初めて乗船した時も父の船は小樽へ寄港した。ほんの一漁村で今日

ではほとんど想像も出来ない有様であったが、毎年来ている内に土地の情勢にも通じて来、石狩の平原を見るに及んで益々小樽の望みあるを思ったのである。世人は函館々々と思っていたが、私は決然小樽に店舗を置くことにした。(中略) 当時は銀行の外は悉く私達が船で持ってきたものを雑然と店頭と並べて居る所謂「萬屋」なるもの、帆船時代の「船宿」は有ったが回漕などと云うものはない。小樽の中心も今より北へ寄って居たのである。小樽区は未だ極めて幼稚なる状態にありたるものなるが如し、其時に当りて海岸の埋立と同時に店舗を建設し、小樽倉庫会社を建設し、店員の為めに48戸の貸家を建設して彼の理想による殖民地開拓の途に進みたるものにして、一方米穀取引所の創始とともに着々当区の発達を資する所ありたるものと認めらる。

当時、小樽では、いわゆる「萬屋」的な店や、「船宿」はあったが、近代的な「回漕店」がなかったことを指摘している。五代目庄八は、株式会社小樽米穀外五品取引所の創設に関わっており、高橋直治が理事長で、五代目西谷庄八は理事を勤めていた。

(2) 小樽倉庫と西谷家

小樽倉庫の会社設立までの流れ、倉庫の建設については、小樽倉庫株式会社が編集を進めている『小樽倉庫の100年』(編集集中)で同社、小樽市総合博物館所蔵資料、新聞記事等を参照して詳細にまとめられている。これまで、1890(明治23)年に設立、1893年に開業、1895年8月7日に小樽倉庫株式会社として発起認可。同年11月14日に農商務大臣・榎本武揚によって設立認可され、1905年には三代目山本久右衛門に経営権を移譲したことが確認されている。

ここでは、五代目庄八側の資料で、小樽倉庫が西谷家の事業としてどのように位置づけられていたのかと、経営移譲までの経緯を確認する。五代目庄八は「履歴書」(1917年)の「倉庫及金融業」で以下のように記載している。設立の「動機」は、「当時小樽区ニハ三井銀行及第二十銀行ノ存在シタルニ

過ギズ」, 米に限定してわずかにしか貸付を行っていないとし、「倉庫業者ナキ為メ其貸付率亦至ッテ低ク一般商人ハ多クノ商品ヲ抱キテ金融ノ道ナキニ苦シミ居リタル有様ナリキ」と当時の小樽の商人と金融機関の問題点を指摘している。さらに、「到底其發達ヲ期シ得ル望ミナク倉庫及金融業ノ出現ハ実ニ小樽区發展上ノ急務ナリト思ヒ」「一般商人側ヨリ切ナル懇請アリ意ヲ決シテ伊達家ト計タルモノナリ」としている。五代目庄八によれば、小樽倉庫は、営業倉庫として倉敷業務の一環であった倉庫業務を独立させ、どの船で運ばれてきても保管できることだけでなく、金融機関から様々な商品に貸付ができるようにし、貸付率も改善できるように意図して設立されたことが伺える。

また、小樽倉庫の「状況」として、「一般商品ノ委託保管ヲ開始スルト共ニ此ニ貸付ヲ為シテ銀行ノ不備ヲ補ヒ」、米だけでなく、綿、煙草、砂糖などにも及び、「区内商人ノ利便ハ勿論当区金融機関ノ新例ヲ見ルニ至リタルモノナリ」と自ら評価している。そして、「初期ノ殖民時代ニ於テ当区ノ為メニ最モ貢献シタル事業ナリト信ズ」としている。五代目庄八は小樽倉庫を1896（明治29）年に譲渡したと記載しており、1905（明治38）年に山本久右衛門が経営権を取得する前に西谷家は経営を離れていたことが確認できる。

小樽倉庫設立にあたっての五代目庄八の功績を伝える資料として、「恭贈銀杯詞」（1894年）がある。当時の小樽倉庫株式会社が、同年7月20日に小樽倉庫株式会社の武田信政専務から倉庫の建築と会社設立を実質的に指揮した西谷庄八に贈った感謝状で、題目は「恭しく銀杯を贈る詞」という意味である。五代目庄八は、「此建築のことに至り、一身に担当して奔走薫督の勞をいとわず」「独り本港の一大効用を起こしたる美挙なるのみならず、北海運輸の業をして一新利を得せしめすすんで生産を奨励し、全道致富の一機関たるに任ずるもの、皆君の賜りなりと云ふべし」と讃えられている^(注19)。

(3) 五代目庄八の蹉跌

その頃、1894（明治27）年に起こった日清戦争に際し、北海道の海運を担う船舶が激減し、本州各地との連絡に支障をきたすようになったため、応急

策として、海運部で神戸のドイツ商館から汽船ラインゴールド号(2千トン)を備船した^(注20)。ところが、伏木港で不法な停泊を続けたことに対し、多数の荷主の利益のため過激な処置をとったため、ラインゴールド号は発砲して十数人の負傷者を出し、領事が仲裁裁判を提起するに至った。日本の外務省に仲介者の選定を一任し、ラインゴールド号に対してはドイツ公使に一任すると申し送り、外務省とドイツ公使との協議により、英国領事エンスリー氏に裁判を仰ぐことになり、彼は桜井一久とブラッシュフードを弁護士として選んだ。

ラインゴールド号事件をめぐる係争は3年に渡り、結果的にそれまで外国領事裁判において日本人側が勝訴したことはなかったが、この裁判で西谷家は勝訴することができた。西谷家では「国際裁判事件に於ける初めての日本人勝訴者たるの名誉を荷ひ、我国領事裁判に新記録を作りたる」ことを強調している。結果的に勝訴したが、西谷家の海運部は財政的に大きな打撃を受けた。

さらにその頃、物産部では、小樽で小豆取引に成功し、海運部の損失を補填することができるだけの利益を得たが、小豆の乾燥が不十分であったため、到着地の倉庫で保管中に変色してしまい、大きな損失を被ったことで、西谷家は事業整理に追い込まれた。同29年に物産部を廃止、倉庫を譲渡し、船舶、地所建物など全てを売却して、回漕部のみを継続することになった。商号を西谷支店から西谷回漕店に改称し、五代目庄八の弟・正吉に経営を一任した(「社史」1927年、「五代庄八失敗履歴」)。

同年、五代目庄八は大阪に転居し、同郷の北前船主、広海二三郎らが創設に関わっている日本海上保険株式会社常務取締役と、第七十九国立銀行常務取締役役に就任し、海運業を離れた(日本海上保険株式会社常務取締役は1897年に辞任。第七十九国立銀行常務取締役は1902年に辞任)。しかし、1903(明治36)年に正吉が病死したため、五代目庄八が再び海運業に復帰することになった。約7年間、小樽、海運業を離れたことで、五代目庄八と小樽の経済界との関わりが一時途絶えている。

五代目庄八が復帰後まもない1906(明治39)、日露戦後に日本領となった樺太庁から同地の開拓への協力要請を受け、船舶取扱店の設置を依頼された

ことで、大泊など数ヶ所に支店出張所を設置している。ところが、樺太の支店出張所総支配人であった新井五郎右衛門が経費を横領する事件が起こったため、再び西谷回漕店は打撃を受けた。

また、この頃、西谷家が所有していた美唄炭山36鉱区を手放している。同家は明治20年代から30年代初頭にかけて美唄炭鉱に資本投資を行っており、新炭鉱掘削に関する試掘願いだけでも30鉱区に及び、天候不順等による作業の遅れから試掘延期願の提出が相次いでいた。五代目庄八は「事志ト違ヒ実力事業ニ伴ハズ為ニ一大蹉跌ヲ来シ止ムナク之ヲ放擲シ」と記している（『履歴書』1917年）。当時、石炭産業は活況を呈していたが半面炭山開発に失敗すると大損害を被る危険性を常に抱えながら行う投機性の激しいものであった（『北前船主・西出家と小樽』、小樽市博物館『第44回特別展 截金・その美と歴史～人間国宝 西出大三の世界～』小樽市博物館、1990年）。西谷家が所有していた美唄の鉱区はその後、三菱鉱業株式会社の経営となった。

4. 西谷家の事業展開

(1) 会社組織の再編

その後、他の船主の支援などにより業績を回復することに成功し、1912（明治45）年には神戸出張所を設置、1919（大正8）年には釧路出張所を設置している^(注21)。第一次世界大戦終結後から、順次、各支店出張所を株式組織に改めている。1920（大正9年）年には西谷家の海運業150年・回漕業30年を記念して会社組織を改組している。樺太大泊（栄町16番地）の支店、釧路（西弊舞16番地）に設置した出張所は西谷家の一族の共同事業に移し、両地に西谷海運株式会社を創立し、北樺太亜港に出張所を設け、北樺太の物資の出入りに貢献した。

神戸市（栄町2丁目46）に既設の西谷運輸株式会社は社名統一上、西谷海運株式会社に改称し、小樽本店のみ従来の経歴を尊重し、個人経営のまま継続し、各会社との密接な連絡を保つようにした。事業の進展に伴い、船舶と

列車の連絡機関が必要となり、小樽市に海陸運輸株式会社（色内町6丁目3番地）を創設し、海陸運送の円滑を図った。

合資会社北都組は、北海道有数の鉄道船舶貨物取扱業者の北海送達組を前身とし、1906（明治39）年、西谷庄八が海陸接続貨物の連絡のために買収して北都組と命名した。1912（大正元）年9月、法人組織に改め、合資会社北都組と改称し、西谷回漕店主任であった中木伊三郎を兼務執行役員とし、事業拡張と改善をはかった^(注22)。

1922（大正11）年に小樽本店も株式組織に改め、商号を西谷海運株式会社に改称した。西谷海運株式会社について、社史（1927年）では、「創業以来百五十七年、変転極まり無き海運界に在りて、能く巨頭たるの地位を失はざる処其所に西谷海運の伝統的堅実性あり。其所に常に時代を知る進取的精神あり。「最新の設備、最古の歴史」是こそ西谷海運の為に作られたる標語かとうなづかる」と伝統と近代性をアピールしている。

当時、資本金50万円払込金30万円で、元扱船舶は百数十隻に上り、島谷汽船株式会社、藤山海運株式会社、山本船舶部、北日本汽船株式会社、大阪商船株式会社、松田汽船株式会社、北洋商船株式会社、勝田汽船株式会社、太平洋海運株式会社、靱商船株式会社など、北海道・樺太方面に配船する船主の大部分は西谷海運に船主代理店を委託していた。

各社の所有船舶の多くは小樽を起点とし、伏木七尾線、敦賀舞鶴線、新潟佐渡線、函館天塩北見線、樺太各線、関門兵阪線、京浜伊勢湾線、朝鮮大連線、南清線、濠州船、欧米諸線など、多数の定期航路を展開している。小樽本店の代理店手数料だけで15万円を下らない利益を上げ、「如何に殷盛を極めて居るかを想像に難からず」としている。西谷海運の株式は、それぞれ3分の1ずつ西谷事務所、西谷家の親戚友人、従業員が所有するかたちをとっており、「協調的」としている。

附帯業務として、大阪海上火災保険株式会社、三菱海上火災保険株式会社、中外海上保険株式会社、富士生命保険株式会社、共同声明保険株式会社、笠戸島船渠株式会社の各代理店を委託し、税関貨物取扱を行っていた。

(2) 回漕業創設の意義

小樽に進出した後、五代目庄八は様々な事業を展開していったが、これまで述べたとおり大きな蹉跌も経験している。新たな業態への転換を成功に導いたのは回漕業を創設したことにあると考えられる。五代目庄八は、汽船を導入したが自家所有の船舶だけでは海運業を担うことができず、対応策を検討していた時、欧米を訪問していた知人から欧米の海運界の実情を知り、船舶代理店業 (shipping agent) に関心を持ち、1890 (明治23) 年、回漕部を新設して所有船不足の問題を解決したとしている (「社史」1927年)。

船舶代理店業とは、本船の入出港に伴う関係官庁への許可申請や届出の業務を船会社及び船長の代理として行うものであり、船会社は寄港地すべてに支店等を設置することができないため、船の入出港手続きや積荷、船員に関する諸手続を船舶の所有会社に代わって行うものに委ねる必要があることから行われるようになった業務である (長岡信捷編『財団法人日本海事振興会史』1965年)。

「社史」(1927年)には、「代理及仲立業の動機」として、五代目庄八が時代に率先して西洋型帆船を汽船に改め、続いて船主代理 (Oweners agent) と船舶仲立人 (Ship Broker) としての業務を営むようになったことについて、明治維新以来の海運業の変化を考えていた頃、知人から以下の欧米海運界の実情を聞いたことが契機になったと記されている。

愈々汽船の時代になると思ったので、所有船を汽船に改めたが、船価の高汽船を個人の財力でそうそう建造できるものではない。会社にするとしても今の郵船会社でさえ未だ問題にならぬ状態であった時であったから、なかなか当時の同業者は危険がって手を出さない。そこで考えたのは西洋の「 SHIPPING, エゼント」の話である。汽船になるまでに廻船問屋というものの仕事も漸々と此の「 SHIPPING, エゼント」の仕事に似寄つては来たが、従事する人間がまるで雪と炭程違って居る。前者は紳士中の紳士と云はれる程の者でなければ出来ない仕事となつて居るに

拘わらず、後者は商人中でも最も劣等と見られて居た「才取り商人」の仕事となつて居る事である。帆船時代は廻船問屋の教養や品性、それから財産上の信用程度などは何でも宜かつたのであるが、汽船になるとどうもそんな安心の出来ぬ者では困るとは誰も我一様に思ふ處であるから、此仕事を併せてするとせば託される船も沢山に出来よう。さうすれば従来のように所有船許りでやつてるのと違つて荷物さえ有れば、いくらでも他人の船を呼ぶ事も出来、本道交通運輸の道を開くに好都合であると斯ふ考えて皆が止めるのを聞かずに始めたのである。

汽船時代には船舶代理店業（shipping agent）が非常に重要であること、廻船問屋と業務が類似しているようであるが、教養や品性、財産上の信用が求められること、自らの所有船で海運業を行うだけでなく、荷物があれば他者の船舶を使用することができることが特徴・利点として指摘されている。

そして、五代目庄八は、「將に汽船運送時代になろうから、日本にも『 SHIPPING, エゼント』の現れる要があると考へて自分自らそれをしようとした事」「北海道の交通は手船丈では思ふ様に出来ないから他人の配船を引受ける事が策の得たるものであると考へた」ことが回漕業創設の動機であるとしている。

西谷回漕店について、棟方虎夫『小樽』（1915年）は以下のように紹介している。「全国に覇たる西谷回漕店」は「海漕界のオーソリティー」で、「我が小樽回漕業者の中に、三十年の歴史を有して一指乱れず、信用愈々篤く基礎益々寧く、加之規模の大を以てして模範的回漕店と称されて居るのは、何と云つても西谷回漕店の右に出ふるものはない」。さらに「否、単に小樽といはず全道と云はず、真に日本全国の回漕業界に首位を争ふ誇りを有して居る」と評している。また、西谷回漕店の会社組織について以下のように記している。「多くの回漕店の事務取扱いぶりは雑然な状態を免れないが、西谷回漕店の事務分担法は理想的・系統的にできており、秩序正しい分業組織であり、各自の実績を挙げる事に努めつつ、各部の連絡を保ち、一致して業務の発展

に資している。同店員数は70人。採用方法は全くの人材抜擢で、学歴有無の如何にこだわらない。そのため各自責任を重んじて精励奮努する。店員に対する同店の待遇は極めて親切で、定期または臨時の昇給・手当はもちろん、退店者には勤務功績により少なからぬ恩給手当もある」。

西谷回漕店の会社組織が近代的に整備されたものであったことが伺える。「店則」(1913年2月1日改正, 1918年12月1日改正)には、詳細に規定が記載されている。店則には五代目庄八が自ら書いた「禁酒禁煙を奨む」文章や、25箇条からなる「西谷執務憲法」もあり、西谷回漕店の社風は五代目庄八の性格が反映されていたといえよう。

(3) 「船の西谷」と「移輸入者としての西谷」

1930(昭和5)年に発行された西谷海運株式会社 of 広告パンフレットは、まもなく創業170周年を迎える西谷海運の社史の続編的な要素を持ち、歴史的経緯と当時の課題、新事業について説明されており、当時の同社の事業展開を知ることができる興味深い資料である。

明治以後、西谷家の船が汽船となり、1889(明治22)年、小樽に西谷支店を設置し、「物産部」と「海運部」とに分けて以降の同家の事業について以下のように説明している。

自分の商品を自分の船に積載して自分で内地北海道間を商ひ廻つた過去二百年間の経験から、北海道に店舗を構へ、「海運部」は所有船で御得意様の荷物を積送して運賃商売を為し、「物産部」は船にかかわらず、其当時新たに始まった電報取引で居ながら売買をすることになつたので御座いますが、商売の範囲は百年前と同じく西谷は内地の珍しいものを北海道へ移入して紹介し販売すると同時に、北海道の特産物を内地商人の注文により買ひ集めて送つて居たので御座います。處が日清戦争頃から二途に行く事が不利益になり、物産部は自然休業一に海運部にのみ力を入れなければならなくなりました結果、一時は「船の西谷」のみが知

られて「移輸入者としての西谷」は影をひそめて居たので御座います。然るに欧州大戦終焉の頃から、「船の西谷」は北海道及び樺太各地の支店、出張所とともに株式会社組織に改められ、「西谷海運株式会社」として完全に独立する事となり、一面北海道は有力な商品需要地として漸く内地製造家の注目する處となり堅実な全道代理店を要望せられる機運に入りましたので、父祖の時代から継承した交易海運業の残された半面たる「移輸入者としての西谷」が愈々再生活躍すべき時期に到達したので御座います。

明治以降、「海運部」では新たに開始した汽船による海運業、「物産部」では江戸期以来の物産販売を続けていたが、日清戦争頃から両立が困難となり、「物産部」は休業し「海運部」のみになったことで「移入業者としての西谷」が影をひそめた、という認識は、江戸期以来の北前船交易の明治以降の業態の転換についての当事者の説明として興味深い。続けて、明治以降の回漕業と、今後「移輸入業者としての西谷」を再生させる事業として、以下のように説明している。

近く創業百七十年を迎えむとするに当たりまして此間を大過なく北海道内地間の交易海運業者として、皆様の運送役に勤めさえて戴きました事を衷心から感謝いたします。殊に汽船運送時代に入ってから四十年は新たに始めました回漕業の開拓時代とでも申しましうか SHIPPING エゼントの理想と稍もすると背反しようとする業界の傾向を矯正する為に皆様に少なからず御配慮を煩わしました事に想到致しますと今日の整頓せる回漕事務はむしろ皆様によつて成されたものとさえ想はれる事で御座います。

大正15年から愈々東洋第一の日本製靴株式会社の北海道樺太総代理店を手始めに、ダツト自動車製造会社、東京硝子鋳業所、パパイソ製剤会社

の総代理店等眞に、北方日本に採り入れて然るべき最も優秀な製造家の製品を追々と御紹介申し上げようと云ふので御座います。即ち西谷商会は創業百七十年の伝統的精神から、必ず斯ふした世界的な優良な商品のみを選んで之を北方日本に紹介し宣伝することを「使命」と心得て居るので御座います（以下略）

明治以降の回漕業の「開拓」とその成功に対する感謝を述べ、今後は「ダット自動車」「パパイン製剤」等、当時の話題の新商品の紹介・販売事業を「北方日本」に紹介・宣伝することを強調している。西谷家が江戸期以来のいわゆる北前船交易の特徴である海運業と物産販売の両方を家業として認識しており、昭和初期に至っても「船の西谷」と「移輸入者としての西谷」の両立を目指していたことが伺える^(注23)。

5. 小樽での西谷家

(1) 小樽と西谷家の事業以外での関わり

五代目庄八以降、西谷家は故郷の橋立と小樽を行き来する生活をしていたことで、事業だけでなく、小樽で様々な交流・活動を行っている。

小樽の金毘羅大本院と西谷家は関わりが深く、早くから支援している。1922（大正11）年12月、天狗山麓に金毘羅大本院建立に着手し、同12年9月、地鎮祭を執行した際、河原直孝、岡田市松、大西愼二らとともに、五代目庄八が参列し、尽力を讃えられている。1928（昭和3）年に金毘羅大権現奉齋会が設立された際には会員となっている。五代目庄八は海運に関わっていたことで金毘羅信仰を重視していたこともあるが、五代目庄八は天狗山山麓で農場を経営していた。近隣の常磐温泉、千登勢との関係もあり、このエリアと関わりが深かったことが背景となっていると考えられる（「金毘羅大権現奉齋会趣意書及会則」1928年）。

六代目正治は、小樽出身の画家・中村善策が少年の頃から才能を認め、様々

な支援を行っている。善策は、1916（大正5）年、15歳で西谷回漕店に入社した。善策が画家になるために上京を決意する直前の半年間、小樽高商へ向かう地獄坂の脇に入る山道を登りつめたところにある虎杖の生い茂る山荘に籠もり、絵画に没頭していたが、この山荘は正治が提供した。疲れた時には正治からもらった文学書や詩集を読みふけていた。

1928（昭和3）年、善策が結婚後、住居とした若竹町の新居は西谷家厚意により、同社所有の工場だった空き家を借り受けたもので、小樽築港駅のすぐ近くにあった。同年夏、この家から展望を描いた「北国風景」が二科展に入選した。当時、近所に小林多喜二が住んでおり、善策の家を頻繁に訪れて親交を深めている。多喜二の実家のパン屋からは毎日パンが届けられていた（中村善策、1983年）。

1931（昭和6）年、五代目庄八と和喜の金婚式を記念して造られた壽像は、五代目庄八と交流があった、小樽で活動した彫刻家・中野五一が原型製作を手がけている。この壽像は西谷海運株式会社の社員が発起して、金婚式の祝賀と関係事業からの引退を記念して贈呈したものである。寄附金は小樽の経済人や知人、会社関係者、故郷の橋立の知人などから幅広く募っている。壽像は橋立町内の亦楽園内に設置され、1932（昭和7）年に除幕式が行われた。五代目庄八没後、墓所の納骨堂左脇に移設され、現在に至る^{（注24）}。

1933（昭和8）年3月3日、五代目庄八が死去すると、北國新聞、魁新聞、北海タイムス、小樽新聞、北門日報、小樽毎日新聞、樺太の樺太毎日新聞、樺太民友新聞、大泊毎日新聞などに記事とともに、友人として北前船主の右近権左衛門、広海二三郎、大家七平、親戚として西出孫左衛門が連名で記載された死亡広告が掲載された。告別式は同月6日に、故郷の橋立、小樽、大泊で同時刻に行われている。記事では「小樽海運界の恩人」（魁新聞、1933年3月5日付）と、小樽の海運への貢献を高く評価されている（「五代庄八葬儀」所収のスクラップ）。

会社関係者や経済人らの弔辞の中で、五代目庄八と関わりの深かった野村治一良（北日本汽船株式会社社長）、小樽の廻船問屋として加賀の北前船主

たちと密接な関係にあった塩田安蔵の弔辞では、「北前船ニテ北海道ニ渡ラレ」(野村)、「北前船時代ヨリ我が北海方面ノ海運ニ貢献セラレタル」(塩田)と、当時、国内、小樽の海運関係者の間で「北前船」という表現が使用されるようになっていたことが伺える。

(2) 五代目庄八没後の西谷家と小樽

1933(昭和8)年、五代目庄八の没後、六代目正治は海運業など西谷家の家業に対して距離をおく姿勢を取り、前述の通り、小樽や札幌等でカフェ三条やみかどホテル経営などの新規事業を展開し、新生活運動に深い関心を持ち、西谷家の事業を再編していったことで、西谷家の海運業は事実上、終焉を迎えた。

五代目庄八の養子、西谷進は1939(昭和14)年に死去し、その後、妻ゆきゑ^(注25)と子どもたちは東雲の西谷邸に住むことができなくなり、苦難の生活を送ることになった。進の長女・明子(1919年生まれ)は橋立で暮らし、1937(昭和12)年に五代目庄八の妻・和喜が死去後、小樽へ転居した。明子は小樽で大家家をはじめ五代目庄八と親交が深かった船主たちからの支援を受け、大二回漕店を創業し、庄八の弟・莊吉の西谷家を継ぐかたちで分家することになった。五代目庄八は生前、明子を分家させるように親交のあった大家七平らに相談しており、明子への支援と大二回漕店の創設に尽力した^(注26)。

明子は1941(昭和16)年、西谷海運株式会社社員の水島弘と結婚するため、家を廃家とし、大二回漕店を閉店し、売却益の半分を進の二男・正英に託したが、正英は19歳でフィリピンで戦死した。明子は、西谷家の歴史を後世に伝えるため、資料を収集し、多数の写真帳や覚書を残した。

六代目正治の長男、七代目一正は、戦後、小樽から橋立に転居し、西谷家と小樽の関わりは一端途絶えたが、七代目一正は西谷家の資料の寄贈などを通じて再び小樽と関わるようになり、その縁は2017年度からの西谷家資料調査へとつながっている。

(3) おわりに

これまでの本稿の考察から、五代目庄八の時、小樽に進出した西谷家は、汽船による海運業、営業倉庫業、鉱山開発など、新たな業態への転換を図り、多くの失敗もあったが、回漕業を事業の中心としたことで、「東洋一の回漕店」と呼ばれるまで成長することができたといえる。また、五代目庄八は、西谷家と自らの歴史を後世に伝える意志を持ち、社史や回想録を多数残したことで、事業や小樽進出の経緯などについて北前船主自身の認識を知ることができる貴重な資料となっており、「北前船」「北前船主」という呼称が大正期以降に当事者によって自らとその事業を意味する用語として使用されるようになっていたことが確認できた。明治以降、「海運部」が成功し、「物産部」と両立できなくなったが、昭和初期にも江戸期以来の北前船交易の特徴である両方の事業へのこだわりを持っていたことが明らかになった。

西谷家は、故郷の橋立と小樽を行き来する生活を送っていたことで、事業以外にも小樽と様々なつながりを持っており、中村善策への支援など、経済面だけでなく文化的な影響をもたらしていたことが西谷家と小樽の関わりの特徴と言える。戦後、西谷家の遺産は小樽でも故郷の橋立からも見えにくくなったが、歴史資料の寄贈や調査を通じて、その価値が再発見されており、今後、日本遺産をはじめ様々な活用が期待される。西谷家資料には、西谷家および関連会社、小樽、橋立、支店の所在地である神戸や樺太など地域関連の資料が多数含まれており、本稿は西谷家のアウトラインを確認したにすぎない。今後、多角的な視点から調査研究を進めていくことで、小樽・北海道と北陸の交流史、「北前船」研究に新たな知見が得られると思われる。

謝辞：本稿の執筆にあたって、本瀬重夫氏、西谷静子氏、佐野禎子氏、西谷正也氏、橋立町の皆様、北海道北前船調査会、全国北前船研究会、加賀市文化振興課、石川県立九谷焼美術館、資料調査ボランティアの皆様、家族に多大なご協力をいただきました。感謝申し上げます。

注釈

- (1) 日本遺産「荒波を越えた男たちの夢が紡いだ異空間～北前船寄港地・船主集落～」。2017年度に11市町、2018年度に20市町、2019年度に7市町が認定され、現在、45市町で構成されるシリアル型の日本遺産ストーリー。小樽市は7件の構成文化財を認定しており、その一つが旧北浜地区倉庫群で、旧広海倉庫、旧小樽倉庫、旧大家倉庫、旧右近倉庫、旧増田倉庫の5棟が含まれる。本稿で取り上げる西谷庄八は旧小樽倉庫の建造者の一人である。旧広海倉庫、旧大家倉庫、旧増田倉庫は西谷庄八と同郷の石川県加賀市の北前船主、旧右近倉庫は福井県南越前町河野の北前船主によって建造され、全員密接な関係を持っていた。
- (2) 北陸の北前船主の小樽での活動については、小樽市博物館(1990年)が西出家、田島佳也(2004年)が右近家・中村家、中西聡(2016年a)が大家家、中西聡(2016年b)が広海家、見附裕史(2019年)が西出家・広海家・大家家について考察している。西谷家については先行研究がない。北前船寄港地としての小樽の特徴と北前船主については、高野宏康(2017年、2019年)が検討している。北海道の視点から「北前船」像を再検討する必要性については、土屋周三(2016年)、が指摘している。建築史の視点から北前船主が建造した小樽の木骨石造倉庫については、駒木定正(2019年)が考察している。
- (3) 2011年に加賀市が文書類の一部について調査を実施し、目録にまとめられている。
現在の枠組みでの共同調査は西谷家の資料全体を対象に、2017年11月から2020年まで7回の調査が実施されている。調査成果の一部は「北前船」日本遺産認定記念講演会「北前船の遺産を活かしたまちづくり～北前船主・西谷家調査報告会～」(橋立地区会館、2018年2月22日)で報告された。2018年7月の調査では小樽の画家中村善策による西谷家6代目正治の妻貞子の肖像画が発見され、小樽・風景画の系譜(2018年10月26日-2月24日)で展示された。
- (4) 「北前船」「北前船主」の定義や概念をめぐる議論については、牧野隆信(1989年、2002年)で論点が整理されている。近年では、濱岡伸也(2010年)、が博物館展示との関連から「北前船」概念が曖昧に使用されがちであること、「北前船」「北前船主」の多様性を実証的に検証する必要があることなどを指摘している。濱岡伸也は、石川県立博物館平成29年度春季特別展「北前船と日本海海運」で上記の問題点を踏まえた新たな北前船展示を行っている(石川県立博物館編、2017年)。「北前船」の呼称と船型の関係については、石井謙治(1995年)が論点を整理しており、近年では菅原慶郎(2019年)が言及している。
- (5) 水島明子が収集した西谷家関連の資料は娘の佐野禎子が所蔵している。
- (6) 西谷家の海運創業150年は、その年(1920年)から遡ると1770年にあたるが、同家では1760(宝暦10)年を創業年としている。1930年に発行された西谷海運株式会社の広告パンフレットでは「170周年」としており、訂正したものと思われる。
- (7) 後に同氏の著書『海商法研究』(第三巻、有斐閣、1931年)に全文が収録された。
- (8) カードの右には『「法林の一生」編輯参考書』と書かれており、これは五代目庄八の自伝と考えられるが、書籍は確認できていない。

- (9) 西出志郎, 西出亨『北前船・加賀橋立・西出家の系図, 資料他』, 私家版, 2003年。
- (10) 文書には「篠嶋」「篠島」「笹島」の3つの表記が見られるが, 現在確認できる最古の文書である9代目西出孫左衛門の妻寿美が筆写した由緒帳(1870年)の記載は「篠嶋」と記載されている。
- (11) 社史(1927年), には小樽に西谷支店を設置したのは1887(明治20)年とあるが, 西谷海運株式会社の広告パンフレット(1930年)では1889(明治22)年となっている。1931年の壽像台座の碑文でも1889年となっており, 1887年は小樽進出に関連する何らかの事項の年代であるか, 後に訂正された可能性があるが, 本稿では1889年に統一した。
- (12) 西出志郎, 西出亨編著(2003年)。水島明子の覚書にも同様の説明がある。
- (13) 以下, 西谷家と西出家についての情報は水島明子の覚書による。西谷家関係者の系譜については, 西谷家の過去帳, 戸籍, 位牌メモを参照した。
- (14) 西谷庄八と中村善策の手紙の一部は七代目一正から市立小樽美術館に寄贈された。
- (15) 中村善策による貞子の肖像画については, 注3を参照。
- (16) 六代目正治は, 西谷家の関連会社を, ラミナ協会(婦人問題), 公民同盟(労働問題), 婦一教団(万国平和問題)などの新生活運動協力会社組合として位置づけている。西谷家資料に関連資料がある。
- (17) 小樽倉庫を譲渡した理由は炭鉱事業の失敗によると推測されている。小樽市博物館(1990年), 参照。
- (18) 西谷家が小樽に支店を開設した年代については, 注11を参照。
- (19) 1987年, 七代目一正が小樽市博物館に寄贈し, 現在は小樽市総合博物館運河館で展示されている。「小樽港実地明細図」(1893年), 倉庫の工法と照らし合わせた結果, 同倉庫の左右両端の一番倉と六番倉はそれ以前の建築であることがわかった。『北海道新聞』(1987年10月1日付), 『北海タイムス』(1987年10月1日付)に寄贈関連記事が掲載。
- (20) ラインゴールド号をめぐる顛末については「ラインゴールド号事件」として社史他で繰り返し言及されている。西谷家資料には同事件に関する同時代の記録文書がある。
- (21) 他の船主の支援については詳しい記述は確認できていない。
- (22) 同社は, 日本郵船, 大阪商船, 西廻汽船商会, 藤山汽船その他の船舶会社と連絡を保ち, 海陸輸送上, 特殊な便宜を有していた。出張店は小樽出張所(小樽駅前)と, 手宮出張所(手宮駅前)の2カ所。
- (23) 明治以降, 北前船主の海運業と物産販売の関係については, 佐々木誠治(1961年)が広海家を事例に考察しており, 同家では小樽支店でのみ物産販売を長く継続していたことを指摘している。
- (24) 五代目庄八の胸像が破損したため作り直した際, 小樽市に寄贈され, 小樽市総合博物館運河館に展示されている。
- (25) 西谷進は1918年に五代目庄八の娘・正子と結婚したが, 正子は1920年に死去した。後に西出義門の二女, ゆきゑと再婚した。
- (26) 西谷進の没後の家族の動向については, 水島明子の覚書, その娘・佐野禎子氏, 佐野氏の異母弟・西谷正也氏からのヒアリングによる。ご協力に感謝したい。

〈参考文献〉

1. 石井謙治『和船Ⅰ』ものと人間の文化史, 法政大学出版局, 1995年。
2. 石川県立歴史博物館編『北前船と日本海海運 (平成29年度春季特別展図録)』石川県立歴史博物館, 2017年。
3. 江沼地方史研究会編『加賀ふるさと人物事典』加賀市文化財総合活用事業実行委員会, 江沼地方史研究会, 2018年。
4. 小樽市博物館編『第44回特別展 截金・その美と歴史～人間国宝 西出大三の世界～』小樽市博物館, 1990年。
5. 駒木定正「小樽倉庫の成り立ちと耐震調査」『小樽學』第129号, 2019年12月。
6. 佐々木誠治『日本海運業の近代化』海文堂, 1961年。
7. 市立小樽美術館『小樽の美術 中村善策と文学』市立小樽美術館, 1984年。
8. 菅原慶郎「明治期小樽における大型船の種類」『小樽學』通巻第126号, 2019年9月号。
9. 高野宏康「北前船と小樽～北前船寄港地・小樽の歴史的価値～」『小樽商工会議所会報』2017年7月号。
10. 高野宏康「旧小樽倉庫事務所」『小樽チャンネルMagazine』株式会社K2, 2017年12月号。
11. 高野宏康「北前船と後志(五)～小樽にのこる北前船の遺産～」『BYWAY後志』第22号。2019年9月。
12. 田島佳也「北海道における北前船主・右近家, 中村家の活躍と残像など」『北前船から見た地域史像 第6回「西廻り」航路フォーラムの記録』福井県河野村, 2004年。
13. 土屋周三「江戸期と明治期の北前船-北海道視点から-」『北前船にかかる論考・考察集』全国北前船研究会, 2016年。
14. 中西聡『海の富豪の資本主義 北前船と日本の産業化』名古屋大学出版会, 2009年。
15. 中西聡「汽船船主となった北前船主」『北前船にかかる論考・考察集』全国北前船研究会, 2016年 a。
16. 中西聡『旅文化と物流 近代日本の輸送体系と空間認識』日本経済評論社, 2016年 b。
17. 中西聡『北前船の近代史-海の家商たちが遺したもの- (増補改訂版)』成山堂書店, 2017年。
18. 中村善策『自伝抄 スケッチブック回想』読売新聞社, 1983年。
19. 濱岡伸也「北前船再考—研究と展示—」『石川県立博物館紀要』22, 2010年。
20. 本多貢「本邦初の倉庫業 事業家肌の豪傑 五代目西谷庄八」『北海タイムス』, 1965年7月28日付。
21. 牧野隆信『北前船の研究』法政大学出版局, 1989年。
22. 牧野隆信『北前船を語る』博文堂, 2002年。
23. 見附裕史「全国に残る加賀北前船主の遺産と4大船主の活躍」『海事交通研究』第68集, 2019年。
24. 棟方虎夫『小樽』, 1914年。