



明治36(1903)年の小樽港の写真。小樽市総合博物館蔵

右ページ
西谷回漕店前の店員一同。
大正4(1915)年11月。



立岩前の北前船。帆の全体が確認できる貴重な写真。
小樽市総合博物館蔵

を通じて本州と北海道を往来し、買積を行う商人船主の廻船という運航・経営形態を意味し、弁財船や合の子船、西洋型帆船など様々な船が北前船交易で使用されていた。「北前船」の呼称は、もともと大阪や瀬戸内海の人たちが日本海方面に向かう船や船乗りを「北前」と呼んでいたことに由来し、各地で様々な地域呼称がある。小樽では「弁財船」と呼ばれ、入港してくると「青笹が来た」と喜ばれた。これは、春先に北前船が青く真新しい「笹(たが)がはまった酒樽を積んでいたことになむ。当時、酒が貴重だった小樽の地域性が伺える。

【西川家文書】
西川家文書は、小樽市総合博物館に約三百点所蔵されており、「商店日誌」等に小樽の堺町、高島、忍路の各支店の取引状況やまちの様子などが詳しく記載されている。西川家文書は、近江商人の住吉屋(西川家・伝右衛門家の資料)で、同家は十七世紀に北海道に進出し、十八世紀から場所請負を行うようになり、主に忍路・高島場所を請け負っていた。
当初、西川家は漁獲物を北陸の船乗りを雇用して荷所船で運搬していたが、雇用関係が不安定になると、荷所船の船主は自ら買

入れた商品を輸送・販売する買積経営を行うようになっていった。それに対して西川家は、自分の船を所有して場所産物を各地に運び取引するようになった。一八六〇年代には手船は六艘になり、不安定な場所経営の損失を手船経営の利益でカバーしている。近年、西川家のような場所請負人の手船経営も広義の北前船経営と見なす考え方が出されており、北海道と北前船の関係を考える上で重要である。
江戸時代、松前藩が交易船の入港を認めていたのは、松前、江差、箱館の三湊のみであり、小樽に船が自由に入港できるようになるのは、一八六九(明治二年)に場所請負制が廃止され、手宮に海官所が設置されて以降である。札幌が開拓使が設置され、小樽が札幌の外港となると、各地から移民が押し寄せて人口が急増していった。明治以降、北前船は移民たちの生活を支える生活物資を運ぶという新たな役割を担うようになり、小樽港は飛躍的に発展を遂げていった。

高野 宏康

小樽商科大学
グローバル戦略推進センター研究支援部門
地域経済研究部・学術研究員



北前船と後志(五)

～小樽にのこる北前船の遺産～

小樽には古くから北前船が入港し、北前船主たちによって建造された倉庫群が数多く現存していることもあり、小樽と北前船の関わりが深いことはある程度知られている。しかし、一般的に北前船と北海道の関わりは道南、すなわち江差や函館のイメージが強く、各地の北前船関連の展示施設などでは北前船の寄港地として道南のみが記載されていることがある。また、倉庫の他に北前船と小樽はどのような関わりがあるのか、必ずしも明確ではなかった。

二〇一八(平成三十年)年、小樽市が「北前船」日本遺産(注)に追加認定され、構成文化財として七件が指定されたことで、北前船と関わりの深い文化財が明確に位置づけられた。ここでは、小樽市の「北前船」日本遺産構成文化財の特徴と、その一つで小樽を代表する倉庫、旧小樽倉庫をつくった加賀の北前船主・西谷家、そして小樽のルーツと北前船ネットワークの関わりについて紹介したい。

注：日本遺産は二〇一五(平成二十七年)に文化庁が創設した地域の歴史的魅力や特色を通じて文化・伝統を語る「ストーリー」を認定し、地域活性化に生かす制度。北前船は「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」として、二〇一七(平成二十九年)に十市町、二〇一八(平成三十年)に二十市町、令和元年度に七市町が認定され、四十五市町で構成されるシリアル型(広域)の日本遺産。

1. 小樽市の「北前船」 日本遺産構成文化財

全国の「北前船」日本遺産認定自治体では様々な構成文化財が指定されており、どの地域にも共通する文化財と、その地域に特徴的な文化財がある。北前船主や船頭たちが航海安全を祈願して奉納した船絵馬や、日和(天候)をみた日和山、料亭などは前者であり、小樽市の場合、倉庫群が後者にあたる。小樽市の構成文化財は以下の七件である。

【北前船関連古写真】

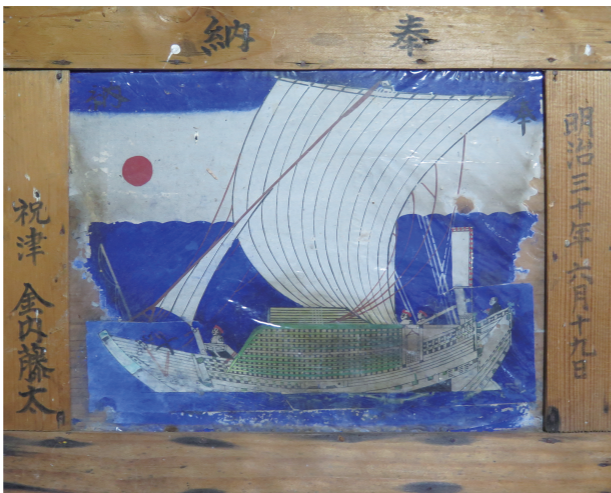
小樽市総合博物館には、明治三十年代以前の北前船の姿や当時の小樽港、市街地などを撮影した古写真群が所蔵されている。一九〇三(明治三十六)年の小樽港の写真には、帆柱が一本の和船(弁財船)、二本の合の子船(和洋折衷型帆船)が多数見られる。「北前船」とは特定の船型ではなく、日本海



旧魁陽亭 1896(明治29)年築



祝津の日和山



【旧魁陽亭】

旧魁陽亭の創業は安政初期に遡るといわれ、現在地に建物があったのは明治初期と推定される。当時、海を望む山ノ上の丘には弁天社があり、一八六八(明治元)年八月、弁天社に住吉大神が仮奉納され、同四年に量徳町への移転を経て、一八八一(明治十四)年に現在の住吉神社となった。海の神を祀る弁天社の跡地に魁陽亭が建てられたことは、その原点在北前船主や船乗りたち、商人たちに親しまれた料亭であったことに相応しい。創業時の資料は絵図等以外ほぼ存在しないが、近年の調査により、邸内に創業時から使用していたと伝わる九谷焼が確認された。九谷焼は江戸時代初期に石川県山中町(現・加賀市)で誕生し、江戸中期から明治期にかけて北前船によって各地に流通した。九谷焼は小樽と加賀のつながりを示す痕跡といえる。

旧魁陽亭は「魁陽亭」「開陽亭」「海陽亭」と三度名前を変えつつ、百五十年以上にわたって営業し、「海」と深い関わりを持つ小樽のまちを象徴する料亭であり続けてきたが、二〇一五(平成二十七年)年に閉店した。二〇一八(平成三十年)

から新たなオーナーと小樽商科大学により、歴史を活かして建物を活用するため資料調査が進められている。

【日和山】

祝津の日和山は絶景で、近くにおたる水族館などの人気スポットがあることから観光地として有名であるが、近年では北前船の船乗りたちが日和を見た山という認識はあまりなかった。当初、小樽では明治四年に海関所があった信香町に常夜灯台が設置されたが、同七年に火事で焼失した。その後、何度か再建の要望があったが、十年近く灯台がない状態が続き、同十六年、祝津の高島岬に北海道で二番目となる近代的な灯台が建設され、航海のランドマークとなった。灯台付近には一九五三(昭和二十八)年の改築前まで「日時計」と御影石の台石が遺っていたといわれる。

【船絵馬群】

北前船主や船乗りたちは航海安全を祈願し、寄港地の神社に船絵馬を奉納した。小樽では、祝津恵美須神社に二面、龍徳寺金比羅

れており、船絵馬が奉納された。小樽の他、新潟県の船乗りが奉納したものもある。

【住吉神社奉納物】

住吉神社は、古くから航海安全の守り神として北前船主や船乗り、商人たちに信仰されてきた神社で、境内地には寄進された石灯笼、玉垣、手水鉢など様々な奉納物がある。第一鳥居は、一八九九(明治三十二年)に加賀の瀬越(石川県加賀市)の北前船主・大家七平と広海二三郎が寄進したものである。鳥居の石材は広島県尾道産で、北前船で大阪から小樽まで運ばれた。

社殿下の参道脇にある古い手水鉢は「江州荒神山麓清水村産(現・滋賀県)」、「ヲタルナイ支配人利左衛門」らの名前が刻まれている。その他、山本久右衛門、板谷宮吉ら豪商たちの寄進物が至るところに奉納されており、小樽の発展を担った船乗りや商人たちの歴史をいまに伝える。

【旧北浜地区倉庫群】

小樽には、北前船主が運んだ物品の保管・取引のために建造した

に八面の船絵馬が遺っている。船絵馬には船型や帆などが精緻に描かれ、奉納者名、出身地、奉納年、絵師の名前などが記載されており、歴史資料として重要である。祝津恵美須神社は、一八六三(文久三)年築の本堂や隣接する桑の木が小樽市の保存樹木として知られているが、拝殿内の船絵馬は、郷土史家の越崎宗一が『月刊おたる』(一九七四)昭和四十九年八月号)で紹介した他、ほぼ一般には紹介されてこなかった。祝津はニシン漁のイメージが強いが、かつては北前船をはじめとする商船も寄港しており、ニシンが各地に運ばれていた場所でもある。

龍徳寺は、小樽で最古の本堂や日本一大きな一本彫りの木魚がよく紹介されるが、小樽で最多の船絵馬が奉納されている金比羅殿が併設されていることは小樽と北前船の関わりとして重要である。一八五七(安政四)年の開創当時から境内地に龍神を守る龍宮殿が設置されており、一八八九(明治二十二年)年に再建された。一八九一(明治二十四)年には山田吉兵衛や藤山要吉、塩田安蔵ら海運業者たちによって金比羅殿保存会が結成されている。金毘羅は海の守り神として小樽の海運業者に信仰さ

大規模な倉庫群が多数遺っており、小樽の特徴的な景観を形成している。そのうち旧北浜地区にある五棟が「北前船」日本遺産構成文化財に指定されている。いずれも北陸の北前船主によって明治二十〜三十年代に建てられた倉庫である。船主集落の豪勢な邸宅とは異なり、シンプルな木骨石造の倉庫であるが、屋根の鯨、越屋根、二重アーチなど様々な意匠が凝らされた魅力的なデザインとなっている。

旧小樽倉庫(二八九〇〜一八九四)明治二十三〜二十七年築と、旧増田倉庫(一九〇三)明治三十六年築は、「北前船の里」で知られる橋立(石川県加賀市)、旧大家倉庫(一八九二)明治二十四年築と旧広海倉庫(一八八九)明治二十二年築は瀬越(石川県加賀市)、旧右近倉庫(一八九四)明治二十七年築は、河野(福井県南越前町)出身の北前船主によって建てられた倉庫であり、北陸の北前船主たちと小樽との深い関わりが伺える。小樽に進出した北前船主たちは、買積による北前船交易が汽船の登場などにより転換期を迎える中、営業倉庫を設立するなど新たなビジネスを展開していった。これらの倉庫群は他の寄港地にはない、小樽市の特徴的な構成文化財といえる。

(上右) 祝津恵美須神社の船絵馬。「祝津 金内藤太」が1897(明治30)年6月19日に奉納
(上左) 龍徳寺金比羅殿の船絵馬。「新潟県新潟市寄江町」「川崎飛夫」が1894(明治27)年7月15日に奉納
(左) 住吉神社第一鳥居。1899(明治32)年、建立





西谷回漕店。右端は小樽倉庫。社屋は小樽倉庫の南側に隣接していた



5代目西谷庄八 (1860-1933)



上/旧増田倉庫。1903 (明治 36) 年築
中/旧広海倉庫。1889 (明治 22) 年築
下/旧右近倉庫。1893 (明治 26) 年築



上/旧小樽倉庫。1890-94 (明治 23-27) 年築
下/旧大家倉庫。1891 (明治 24) 年築

2. 旧小樽倉庫をつくった西谷家

小樽には北前船主たちが建てた倉庫群の建物が遺っているが、それらを建てた船主たちの資料はほとんど遺っていない。また、船主たちの故郷では資料は遺っていても北海道との関わりについては十分調査されておらず、小樽へ進出していった経緯や過程などはよく分かっていない。

二〇一七(平成二十九)年から、旧小樽倉庫の創設者の一人で、加賀の北前船主・西谷家(石川県加賀市橋立)の資料調査が、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、同家と小樽の関わりが明らかになってきた。西谷家は小樽をはじめ北海道で様々なビジネスを立ち上げ、故郷の橋立と小樽を往き来する生活を明治期から昭和期まで送っていた。橋立の西谷家に残る二万点以上の資料の約三分の二が小樽に関するものである。

調査で社史『和船運送と北海道附西谷海運会社沿革』一九二七年)が発見され、西谷家の歴史と事業沿革の概要が明らかになった。西谷家は二七六〇(宝暦十)年に加賀の橋立で海運業を創業し、

年十一月十二日には小樽倉庫の開業式が行われている。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い。私は実務をやる」と言っていたといわれ、実質的に西谷家が経営していたことが伺える。

一八九五(明治二十八)年には小樽倉庫株式会社の設立が認可されたが、その頃、ドイツの汽船会社との係争や小豆取引の失敗等により大打撃を受け、事業整理に追い込まれている。翌年、物産部を廃止し、倉庫を譲渡して回漕部のみを継続することになり、小樽支店は西谷回漕店に改称して庄八の弟・正吉が経営者となった。同年、庄八は大阪に転居して、北前船主たちと創設した日本海上保険株式会社の常務取締役、第七十九国立銀行常務取締役に就任し、海運業を離れた。一九〇三(明治三十六)年に正吉が病死したことで庄八が海運業に復帰したが、トラブルが相次ぎ、西谷家が経営する美唄炭山三十六鉱区も放棄した。小樽倉庫の経営は山本久右衛門が引き継いだ。

その後、経営を立て直し、一九一二年(明治四十五年)に神戸出張所、一九一九(大正八)年には釧路出張所を設置した。第一次世界大戦終

代々、北前船交易を営んでいた。初代庄八は武家に生まれたが、武家生活を嫌い、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。二代目の頃、当時、ロシア人が松前に来訪したことで蝦夷地(北海道)に注目し、航路を拡張した。三代目の頃には九州各地にも寄港するようになった。幕末から明治期にかけて活躍した四代目の頃には、所有船を和船から合の子船に転換し、続いて西洋型帆船を導入していった。

小樽で活躍した五代目庄八(一八六〇〜一九三三)万延元(昭和八年)は、十六歳で父の所有船に乗り、北海道と関西方面の間を航海した。一八八〇(明治十三年)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、一八八七(明治二十年)、小樽を拠点に選り、支店を開設。時代に先駆けて汽船運送への転換を進め、西谷家の最盛期を築き上げていった。

一八九九(明治二十二年)には汽船北海丸と小島丸を新造し、汽船運送に進出したが、当時、小樽には汽船運送に不可欠な倉庫がなかったため、翌年、同郷で親戚の西出孫左衛門らと小樽倉庫株式会社を設立した。一八九三(明治二十六年)

了後の同九年には各支店と出張所を株式組織に改め、一九二二(大正十二年)には小樽本店も含め西谷海運株式会社に改称した。その後、同社は「東洋一の回漕店」と呼ばれるまで成長していった。

日本遺産構成文化財によって、小樽と北前船の関わりはある程度明確になったが、北前船が小樽の歴史に与えた影響はよくわかっていない。北前船による人、モノ、文化のつながりは、会社や銀行、菓子店、民俗芸能など小樽のルーツに深く関わっており、小樽のまちを築いていったが、その過程も含め今後の研究課題である。

【参考文献】

越崎宗二『新版北前船考』(一九七二年)、『北前船と小樽・後志』歴史文化のルーツを訪ねて(二〇一六年)、中西聡『北前船の近代史海の豪商たちが遺したもの(改訂増補版)』(二〇一七年)、高野宏康『日本遺産と小樽』『月刊おたる』(二〇一七年十二月号)

【謝辞】

本瀬重夫さん、加賀市、橋立町、全国北前船研究会、北海道北前船調査会の皆様にご協力いただきました。感謝申し上げます。