

片倉製糸の中国・四国地方における貨物自動車輸送

専修大学 高梨 健司

目 次

1. はじめに	2
2. 片倉製糸の工場別貨物自動車購入と輸送	2
(1) 中国地方の片倉製糸諸工場	4
① 姫路製糸所（所在地：兵庫県飾磨郡城南村、1935年姫路市に編入）	4
② 三原製糸所（所在地：広島県御調郡三原町、1936年三原市東町）	6
③ 上井製糸所（所在地：鳥取県東伯郡日下村大字上井）	7
④ 片倉江津製糸株式会社（所在地：島根県那賀郡江津町）	9
⑤ 松江片倉製糸株式会社（所在地：島根県松江市東朝日町）	11
⑥ 備作製糸株式会社岡山工場（所在地：岡山県岡山市上伊福）・ 作州工場（所在地：岡山県真庭郡落合町）	12
(2) 四国地方の片倉製糸諸工場	14
① 高知製糸所（所在地：高知県高知市鴨部）	14
② 長岡製糸所（所在地：高知県長岡郡後免町）	17
③ 高岡製糸所（所在地：高知県高岡郡越知町）	17
④ 片倉佐越製糸株式会社（所在地：高知県高岡郡佐川町）	19
⑤ 鴨島製糸所（所在地：徳島県麻植郡鴨島町）	20
3. おわりに	22
編集後記	28

1. はじめに

本稿の課題は、片倉製糸が昭和初期に中国・四国地方において展開した貨物自動車輸送の存在と役割を各製糸工場別に究明することである。

戦前期の貨物自動車輸送に関する研究は、輸送手段としての統計的分析にとどまることが多く⁽¹⁾、具体的な輸送品目についての考察にしても、ほぼ蔬菜や下肥輸送に限定されている⁽²⁾。戦前期の個別企業を対象として、全国的な生産拠点毎に貨物自動車の車種・積載量別保有及び利用状況に関して具体的に検討した研究は、片倉製糸の東日本地方における貨物自動車輸送を製糸諸工場別に究明した拙稿⁽³⁾を除くと、管見の限り皆無である。

本稿では、中国・四国地方各地に設置した片倉製糸諸工場（直系工場、傍系製糸会社を含む）を対象に、年次別購入貨物自動車の車種、積載量、価格、購入先、使用期間、走行路線などを追究するほか、運搬目的を究明する上で、繭特約取引の拡大時期と貨物自動車の購入時期を比較検討し、両者間の関連を明らかにすることが求められよう。また、備車（運送会社）から自家用貨物自動車（自前輸送）へ転換を促す一要因としての外的条件についても考察の対象に加えたい。そのほか、中国・四国地方における貨物自動車の普及・増加と荷馬車、牛車、荷車の動向、片倉製糸諸工場における貨物自動車と鉄道輸送の役割分担、及び船舶輸送についても言及することにしよう。

なお、片倉製糸では、1927年末に貨物自動車を備付けていた中国・四国地方の製糸工場として、姫路製糸所1台、三原製糸所1台、高知製糸所2台、長岡製糸所1台、合わせて5台を確認することができる。⁽⁴⁾

2. 片倉製糸の工場別貨物自動車購入と輸送

第1表によって、片倉製糸の、中国・四国地方における個別工場（直系工場、傍系工場共）毎に、昭和初期の貨物自動車の購入状況について明らかにしていきたい。

表 1 表 片倉製糸の地方工場別貨物自動車購入（1928～1931 年）

製糸工場名	購入年月日	台数	車種・積載量	価格	購入先	備 考
〈中 国〉						
姫路製糸所	☆1928. 12. 20	1 台	シボレー1.5 トン積	2, 300 円	[大一自動車会社]	(旧車は 250 円乃至 300 円見当にて売却交渉中)。
	☆1929. 4.	1 台	シボレー1.5 トン積			(1932. 5. 18. 同貨物自動車売却見合せ)。
三原製糸所	1930. 8. 18	1 台	シボレー1.5 トン積	2, 180 円		
〈四 国〉						
高知製糸所	1930. 5. 1	1 台	シボレー	2, 216 円		
	1931. 11. 30	1 台	シボレー中古小型	850 円		(1920 年式シボレー中古自動車使用哩数約 2 万哩)
鴨島製糸所	1931. 11. 19	1 台	(フォード 1.5 トン積)	2, 000 円		(1931. 11. 18. 新フォード 1.5 トン積貨物自動車購入希望)

(注) (1) ☆印は各年『取締役会議案綴』、それ以外は各年『重要事項記録』に基づく。

(2) () 内の記述は各年『取締役会議案綴』、() 内の記述は各年『重要事項記録』に依る。

(3) ☆印の「購入年月日」は、取締役会上程日である。

(4) 「車種・積載量」の()内は、推定である。

(資料) 『昭和四年度 重要記録 片倉製糸紡績会社』、『昭和五年度 重要事項記録 片倉製糸紡績会社庶務課』、『昭和四年度 取締役会議案 庶務課』、『昭和四年度 取締役会議案 本店庶務課』、『昭和七年度 取締役会議案 片倉製糸紡績株式会社』より作成。
至昭和六年十二月 取締役会議案綴 本店庶務課、『昭和七年度 取締役会議案 片倉製糸紡績株式会社』より作成。

(1) 中国地方の片倉製糸諸工場

中国地方における片倉製糸諸工場には、直系工場として姫路製糸所、三原製糸所、上井製糸所のほか、傍系製糸工場として片倉江津製糸会社、松江片倉製糸株式会社、備作製糸株式会社岡山工場・作州工場があり、直接に貨物自動車の購入を明らかにできるのは、前者二製糸所に限られる。その他の製糸工場の貨物自動車の所有に関しては、傍証によって明らかにしたい。

① 姫路製糸所（所在地：兵庫県飾磨郡城南村、1935年姫路市に編入）

片倉製糸では、姫路製糸所の貨物自動車購入申請に基づき、1928年12月20日開催の片倉本社取締役会において、シボレー1.5トン積貨物自動車1台（価額2,300円）について審議している。姫路製糸所において、従来使用の「旧車ハ二百五十円乃至三百円ニテ売却交渉中」であった。この案件に関しては、取締役会での認可を得ている。翌29年1月21日に姫路製糸所は、大一自動車会社よりシボレー6気筒貨物自動車1台（代金2,330円）を購入する⁽⁵⁾。前年末に片倉本社に申請した貨物自動車の購入を取締役会の承認を経て、約1ヶ月後に実現することになった。既述のように、1927年に姫路製糸所は貨物自動車1台を備付けており、前記の「旧車」は、この貨物自動車であったと推定する。シボレー車の使用期間が仮に2、3年とすると、姫路製糸所は、既に1920年代半ばには貨物自動車を常備していたことになる。姫路製糸所が早期に貨物自動車の常備を行っていたのは、中国地方における片倉製糸の諸工場の中で、最大の製糸規模であり、後述のように繭特約取引の展開が進展していたことに由来しよう。その後、姫路製糸所は、片倉本社に使用中の貨物自動車の売却（代金500円）について上申する。即ち、1932年5月18日開催の取締役会において、1929年5月に購入し、使用中のシボレー1.5トン積貨物自動車を「㊤（御法川式多条繰糸機）改造後定期荷役ノ必要ナキタメ売却スルコト」について審議の結果、「売却見合せ」となる⁽⁶⁾。1931年5月28日付で、片倉製糸では、御法川式繰糸機製生糸は、新糸以降すべて横浜出張所へ出荷することに「統制」しており⁽⁷⁾、このため姫路製糸所は、「生糸ヲ神戸へ出荷セサル為メ」貨物自動車2台のうち1台の売却を判断したようである。実際に姫路製糸所は、1931年6月に御法川式多条繰糸機（20条）432台を設置し、普通繰糸機を188釜に減釜する⁽⁸⁾。そして翌32年2月には普通繰糸機は、28釜（6緒）を口挽試験用として残すのみとなる。後述のように、姫路製糸所は、この時期に繭特約取引が進展しており、その後の一層の拡大を考慮すると、貨物自動車の合理的利用が増々求められるとして、片倉本社では、貨物自動車の「売却見合せ」を決断したのであろう。斯くして、姫路製糸所では、1929年1月と5月に購入の自家用貨物自動車2台を所有するまでになる。姫路製糸所の業員・田原寿隆が「運転手志願書」を提出し、これにより1929年3月4日に地元の城南村駐在・堂原巡查が「身元調査」のため、姫路製糸所に来所する⁽⁹⁾。姫路製糸所の自家用貨物自動車増加に伴う運転手の確保は、同製糸所の従業員の転任によるものであったことを窺わせる。1929

年1月5・17日、4月21日、6月28日、7月25日、9月7日に姫路市内及び城南村において出火があり、姫路製糸所の「応援消防隊」が「繰出」し、「消火ニ努メタリ」という⁽¹⁰⁾。消防ポンプを備えた自家用貨物自動車の出動が想起される。姫路製糸所に限らず、片倉製糸では製糸工場毎に自衛消防隊を組織していたようである。

姫路製糸所所在の城南村には、1929年3月末に「荷用」自動車が3台有り⁽¹¹⁾、この内の1台が姫路製糸所の所有に係るものということになる。兵庫県には1920年(3月末日現在、以下同)に僅か4台にすぎなかった「荷用」自動車が、1929年には617台に激増する⁽¹²⁾。その半分近くが、国内主要貿易港(神戸港)を抱える神戸市に存在し、西宮市、明石市、尼崎市、姫路市を合せると、兵庫県下「荷用」自動車台数の6割を占めており、市部に集中度が高い。郡部では、神戸市・尼崎市・西宮市と共に大動脈・国道2号(旧山陽道)が貫通する兵庫県東南部にあって、大阪湾沿岸に位置する武庫郡に「荷用」自動車52台有り、その他諸郡(1~22台)と比べ突出している。その後、1936年(4月1日現在)までに兵庫県の貨物自動車は、2,199台に増加する⁽¹³⁾。県内全体で貨物自動車の普及は進むが、市部、特に神戸市と郡部では武庫郡に集中する、という構造は、基本的に変っていない。なお、貨物自動車のうち、1924~30年に営業用貨物自動車が、自家用貨物自動車を遙かに上回るスピードで増加していた⁽¹⁴⁾。1933年に兵庫県下のトラック事業者の大部分が郡部にあるところから、事業規模は、市部が大きく、郡部が小規模であったことを推測させる。

姫路製糸所の特約取引率は、1927年に57.4%⁽¹⁵⁾、1930年度には70%(正量取引20万貫)⁽¹⁶⁾に増大し、姫路製糸所は、1930年代半には兵庫県を中心に奈良県、岡山県3県で同製糸所の特約取引繭総量の93%を特約調達する。姫路製糸所は、その他に京都府、大阪府、和歌山県を特約地盤としていた。姫路製糸所の兵庫県内の特約地盤は、略県内一円に及んでいたが、同製糸所所在地の播州地方を有力繭地盤としていた。従来、姫路製糸所は、四国の香川県、愛媛県と広島県に原料繭地盤を確保していたが、それぞれ撤退し、繭特約取引の拡大の中で、姫路製糸所周辺地域を中心とする特約地盤の集中化が進行していった。1933年に姫路製糸所は、特約養蚕組合(組合収繭量271,488貫)に養蚕資金(15,447円)、蚕種(68,968円)、肥料(71,572円)、養蚕取次品(57,417円)を配布・斡旋している⁽¹⁷⁾。

姫路製糸所は、県下幹線道路の旧街道⁽¹⁸⁾、即ち山陽道(現・国道2号)、美作街道(現・国道179号)、但馬街道(現・国道312号)、有馬街道、播磨街道などを継承する国道(2号ほか)各線や県道=姫路・三木線(旧有馬街道)、姫路・社線(旧播磨街道)、福崎・姫路線(旧但馬街道)のほか、姫路市を起点(終点)とする姫路・北條線、姫路・飾磨港線、姫路・瀧野線、姫路・書写線、姫路・広嶺線、姫路・東山線、姫路・白浜線、妻鹿・姫路線、山ノ内・姫路線、福崎・姫路線、網干・姫路線など⁽¹⁹⁾を同製糸所短・近距離圏内においては自家用貨物自動車を

駆使して走行し、特約養蚕組合産繭や蚕種、肥料、養蚕用具などを運搬していよう。なお、姫路製糸所は、1927年に姫路合同運送会社と山陽本線姫路駅における「貨物取扱手数料」契約を結んでおり、鉄道到着貨物のうち、生繭・干繭共1本に付、荷卸手数料・配達料合せて6銭5厘、雑貨1個に付、荷卸手数料・配達料合せて15銭と協定する以外は、石炭（及び「貸切」）などの到着貨物や生糸、繭籠、生皮苧、雑貨など鉄道発送貨物すべてに関しては、姫路製糸所の「自家扱」としていた⁽²⁰⁾。姫路製糸所は、遠距離圏内にあつては、山陽本線などの鉄道（播磨線、姫新線、山陽本線姫路駅乗入れ）を産繭等輸送に利用していたことを推測させる。また、姫路製糸所は、四国の香川県と愛媛県から購繭していた時期には、飾磨港（兵庫県）と高松港（香川県）を結ぶ船舶輸送に依存していたことであろう。

② 三原製糸所（所在地：広島県御調郡三原町、1936年三原市東町）

三原製糸所は、1930年8月18日にシボレー1.5トン積貨物自動車1台（価格2,180円）を購入する。三原町が旧城下町から近代工業都市へ転換する契機となった、三原製糸所は、1930年7月10日に御法川式多糸繰糸機240台（20糸144台、30糸96台）、普通繰糸機10釜（5緒）、合計250台をもって操業を開始していることから、三原製糸所では開業間もなく、貨物自動車を所有するに至る⁽²¹⁾。

広島県において「荷積用」馬車、牛車、荷車が1920年代後半～1930年代前半にかけて減少する中で、「荷積用」自動車は、1924年末の63台から1933年末には782台に急増する⁽²²⁾。市部、特に広島市を中心に広島県下全16郡に普及する「荷積用」自動車のうち、三原製糸所所在の御調郡には1933年末に38台存在していた。この御調郡「荷積用」自動車38台は、郡部では佐伯郡（70台）、比婆郡（57台）、山県郡（55台）、賀茂郡（47台）、安佐郡（46台）に次ぐ普及であった。その後、「荷積用」自動車は、翌34、35年末に広島県に920台、995台、御調郡では47台、62台に増加する⁽²³⁾。広島県郡部の中で、御調郡の「荷積用」自動車の増加率は著しく、佐伯郡（93台）、山県郡（71台）に次ぐ普及を示すまでになる。

三原製糸所の特約取引率は、既に1930年度に100%（特約取引繭量130,000貫⁽²⁴⁾）を達成している。三原製糸所は、「地方有力者より広島県下産繭処理機関として製糸工場設置方の熱心なる懇請を受け」⁽²⁵⁾で進出した経緯から、当初より地元の全面的な支援の下で特約取引を展開することができたのであろう。さらに繭特約取引は進展し、三原製糸所は、1933年には特約養蚕組合（組合収繭量157,420貫）に養蚕資金（2,645円）、蚕種（28,262円）、肥料（42,977円）、養蚕取次品（25,403円）を配布・斡旋する⁽²⁶⁾。三原製糸所は、1930年代半に繭特約取引を広島県と山口県において展開しており、特に特約地盤の大半を地元の広島県に求め、山口県では広島県に隣接する那珂郡地方を特約地盤に収めていた⁽²⁷⁾。三原製糸所の広島県内の特約繭地盤は、三原製糸所周辺諸郡の御調郡、豊田郡、沼隈郡、深安郡、芦品郡、賀茂郡のほか、御調郡、

芦品郡と共に広島県の三大養蚕地方の一郡を占める双三郡及び比婆郡などを含み、さらに県西部の高田郡、安芸郡、山県郡、佐伯郡などへの拡大が進む。

三原浅野氏の城下町を起源とする、三原製糸所所在の三原町は、瀬戸内海の島嶼部を望む海陸交通の要衝にあり、周辺地域の物資集散地として栄えてきた。新しい輸送手段として、三原製糸所は、短・近距離圏内においては、自家用貨物自動車を使用して、特約養蚕組合産繭や蚕種、肥料、養蚕用具などの運送を行っていたものと思われる。その際には、三原製糸所の貨物自動車は、県下幹線道路の旧街道、即ち山陽道（現・国道2号）、三次忠海道、石見路（赤名越）、石州路、西城路、東城路（現・国道182号）、雲石路などを継襲する国道（2号）線及び県道諸線、即ち三原町を起点（終点）とする忠海・三原線、甲原・三原線、大草・三原線、徳良・三原線、美ノ郷・三原線、宇津戸・三原線、新原谷・三原線、河内・三原線、大見・三原線などを走行していたのであろう⁽²⁸⁾。鉄道輸送に関しては、三原製糸所は、1930年4月1日に三原合同運送株式会社と「貨物積卸賃金」について「協定契約」し、鉄道着荷・発送荷共、生繭1本に付5銭、空籠1本に付2銭、貸切扱1トンに付90銭などと定めている⁽²⁹⁾ことから、遠距離圏内においては、山陽本線、三呉線（後、呉線に編入）等の鉄道を利用した購入産繭等の輸送を行っていた可能性がある。なお、1933、34年に山陽本線・三原駅発着の繭荷は、1933年発送123トン、到着91トン、1934年発送17トン、到着169トンであった⁽³⁰⁾。また、三原製糸所の特約地盤地域内にある、芸備鉄道（後、国有鉄道芸備線）・三次駅の積出繭荷は、1933、34年に各350トン、167トンにのぼり、同鉄道沿線駅の中で最大であった。三次地方の特約組合産繭を三次駅から広島駅（山陽本線）経由で三原駅まで、鉄道を利用した輸送方法が推測できる。生糸貨物に関しては、1933、34両年共に三原駅の発着荷は、皆無である。1932、34年に三原町の製糸工場は、片倉製糸の三原製糸所（釜数586釜）と岡野栄太郎製糸工場（釜数15釜）、岡部満三製糸工場（釜数15釜）の3工場に限られる⁽³¹⁾。三原製糸所は、1934年に生糸14,385貫（輸出糸・地遣糸共）を販売しており、上記数値の信憑性に疑義を残すが、数値に誤りがなければ、三原製糸所製造の生糸は、トラック輸送又は瀬戸内海に面した糸崎港（三原町）を利用した船舶輸送であったことになる。

③ 上井製糸所（所在地：鳥取県東伯郡日下村大字上井）

上井製糸所に関しては、限定的で不完全な片倉製糸の残存内部資料の中で、自家用貨物自動車の保有を具体的に明らかにすることはできないが、既述のように1927年に貨物自動車1台を備付けていたことが判明する。また間接的裏付けながら、上井製糸所は、1927年12月1日に自動車利用唧筒1台（代金650円）を購入し、「取付完了」している、という記録がある⁽³²⁾。貨物自動車を利用した消火活動に備えたものであろう。また1931年4月29日には鳥取県保安課巡查・福井義夫氏と自動車係主任・朝倉源一氏が自動車取締等の件につき、上井製糸所を来

訪していることから、上井製糸所に自家用貨物自動車を常備していたことは、疑いないところであろう⁽³³⁾。上井製糸所が早期に貨物自動車を常備していたのは、片倉製糸の中国地方における製糸諸工場の中で、姫路製糸所に次ぐ製糸規模であり、後述のように繭特約取引の展開が進行していたことに依るものであろう。

鳥取県において、1920年代後半～1930年代前半にかけて、「荷積用」馬車、牛車、荷車台数が微増・停滞する中で、トラック、即ち「荷積用」自動車は、1930年（3月31日現在）の84台から35年（3月31日現在）には159台に2倍近く増加する⁽³⁴⁾。鳥取県の特徴として、市部（鳥取市・米子市）へのトラック台数の集中度は、低い。上井製糸所所在の東伯郡では、「荷積用」自動車は、上記兩年の間に14台～20台に増える。既述の兵庫県と広島県に比べ、山陰＝鳥取県の貨物自動車台数の伸張は限定的であり、特に東伯郡・西伯郡両郡では兩年間に、トラックと共に荷車と「荷積用」馬車も増加していた。県内の荷車の大部分が、この両郡に集中している。

上井製糸所は、特約取引繭総量が1927年の120,967貫⁽³⁵⁾から29年に169,247貫⁽³⁶⁾、31年193,431貫⁽³⁷⁾に増加する。同じく特約取引率は、1927年の51.2%⁽³⁸⁾、29年58.8%⁽³⁹⁾、31年72.4%⁽⁴⁰⁾に上昇する。上井製糸所は、1930年代中に特約取引繭総量の殆ど大部分を地元の鳥取県から調達し、極僅かに隣県の兵庫県より特約購繭している⁽⁴¹⁾。上井製糸所の特約地盤は、鳥取県の二大養蚕地方である、東伯郡・西伯郡両郡のほか、気高郡、八頭郡、岩美郡（鳥取市）など殆ど県内養蚕地方全域を網羅していた、と云ってよいであろう。但し、山間の日野郡は、広域ながら養蚕業が極めて不振である。1933年に上井製糸所は、特約養蚕組合（組合収繭量251,408貫）に養蚕資金（62,298円）、蚕種（62,115円）、肥料（65,547円）、養蚕取次品（31,196円）を配布・斡旋する⁽⁴²⁾。

1903年国鉄山陰線上井駅（現・倉吉駅）の開通により、上井（1944年上井町、53年倉吉市）は、鳥取県中部の表玄関、倉吉地方の交通上の要地として発展してきた。上井製糸所は、短・近距離圏内においては、幹線道路の旧街道、即ち伯耆街道（現・国道9号）、智頭街道（現・国道53号）、倉吉往来・鹿野道、八橋往来、備中往来、津山往来などを継承する国道（18, 19, 20号）諸線や県道＝鹿野・倉吉線（旧鹿野道）、八橋・倉吉線（旧八橋往来）、倉吉・勝山線（旧備中往来）、倉吉・津山線（旧津山往来）などのほか、上井・倉吉町を起点（終点）とする由良・上井線、倉吉・由良線、倉吉・浅津線、倉吉・羽出線、鳥取・倉吉線、長瀬・倉吉線、江北・倉吉線、木地山・倉吉線、福本・倉吉線、明高・倉吉線、森・倉吉線、大立・倉吉線など⁽⁴³⁾を自家用貨物自動車を駆使して走行し、特約組合産繭や蚕種、肥料、養蚕用具などを搬送していたことであろう。遠距離圏内の物資輸送には、山陰本線等の鉄道を利用していたものと思われる。1927年に上井製糸所は、上井合同運送会社と山陰本線上井駅における「貨物取扱手数料」

契約を結び、鉄道到着貨物のうち、生繭・干繭共 1 本に付、荷卸手数料、配達料合せて 6 銭、その他雑貨、石炭（及び「貸切」）のほか、鉄道発送貨物として生糸、繭籠、生皮苧、雑貨、「貸切」などの各手数料を協定していた⁽⁴⁴⁾。

④ 片倉江津製糸株式会社（所在地：島根県那賀郡江津町）

片倉江津製糸株式会社の貨物自動車所有については、直接裏付ける確証はないが、1931 年 5 月 17 日に同社において「生繭輸送自動車運転手打合せ」を開催している⁽⁴⁵⁾ところから、片倉江津製糸株式会社が貨物自動車を常備していたことは明らかであろう。片倉江津製糸株式会社は、1926 年 3 月 8 日に創立し、同年 5 月 8 日操業を開始しており、翌 27 年末までに貨物自動車の備付けが無いことから、同年以降に貨物自動車の購入が行われたのであろう。

島根県において、1920 年代初頭～1920 年代中頃にかけて「荷積用」馬車や牛車、荷車台数が微増・停滞する中で、「荷積用」自動車は、1922 年 3 月末の 1 台から 1927 年 3 月末には 37 台に増加している⁽⁴⁶⁾。1927 年 3 月末に「荷積用」自動車は、島根県各都市共に、皆無の仁多郡、隠岐島を除き、各 5 台以下である。片倉江津製糸株式会社所在の那賀郡には、「荷積用」自動車が能義郡、飯石郡、鹿足郡と共に県内最多の 5 台存在するのみである。鳥取県同様、山陰の島根県でもトラックの普及は遅れていたようである。

1931 年 4 月 8 日開催の片倉本社の取締役会において、片倉江津製糸株式会社（片倉本社では「江津製糸所」と呼称）の申請に基づき、フォード幌型自動車 1 台（価格 1,900 円）の購入について審議している⁽⁴⁷⁾。この案件は否決され、取締役会では「オートバイナレバ可」との判断を下す。このオートバイは、片倉製糸の中部監督の許可を受けて、同月中に購入していたが、「事後承認」の形で 1932 年 4 月 28 日開催の片倉本社の取締役会で「自働自転車」（代金 481 円）の買入が認可されている⁽⁴⁸⁾。因に、島根県において 1927 年 3 月末の時点で、「自動自転車」（オートバイ）40 台が存在し、過去 5 年間で 3 倍近くの増加をみる⁽⁴⁹⁾。島根県各都市共、同年「自動自転車」は各 10 台未満であり、那賀郡のほか仁多郡、安濃郡、邑智郡、隠岐島には 1 台も無かった。片倉江津製糸株式会社の前記乗用自動車の使用目的は、「組合視察ノタメ」であったことから、片倉本社ではオートバイで十分目的を果せるものと決断したのであろう。

片倉製糸においては、直系製糸工場、傍系製糸会社を問わず、片倉本社を除き、乗用自動車の購入を認めることは殆どなく、資料上判明する限り、唯一仙台製糸所において 1931 年 4 月 15 日に 1929 年型乗用自動車ビック 1 台（代金 1,300 円）を買入れていたにすぎないのである⁽⁵⁰⁾。オートバイの購入に関しては、片倉江津製糸株式会社以外に、熊谷尾沢製糸所がオートバイ 1 台（時価 1,200 円見当）の購入申請を片倉本社に行い、1926 年 6 月 8 日開催の取締役会に上呈される⁽⁵¹⁾。既に熊谷尾沢製糸所では前年にオートバイ 1 台の「購入許可」を得て、「現在備付」していた。また両羽製糸所でもオートバイ 1 台（価格 850 円）の購入申請を行い、1926 年 9 月 8

日開催の取締役会において審議されている。

片倉江津製糸株式会社は、1930年3月15日に同社所在地の江津町役場に嘉久志・江津間の「道路修繕費」の一部として30円を寄付している⁽⁵²⁾。嘉久志（島根県那賀郡都濃村大字嘉久志、1940年に江津町と合併、現・江津市）には同社の嘉久志特約養蚕組合があり、また片倉米穀肥料会社大阪営業所の額瀨源治氏が来社し、1930年5月1～4日まで、松山、二宮、嘉久志、長浜等において採桑・肥料講話会を開催しており、嘉久志方面は、片倉江津製糸株式会社の特約地盤へ向かう通路にあっていたのであろう。また同社は、同年に江津町に「掘割道路点燈費」として、21円60銭（「毎月一元八十銭宛」）を寄付している。江津町役場による道路修繕・街燈設置は、片倉江津製糸株式会社の貨物自動車輸送の上で利便性を増すことになろう。

片倉江津製糸株式会社は、片倉製糸が「島根県下蚕糸業発展の根本対策」として「地方有志及蚕糸業関係者」の「懇請」を受けて、設立をみた⁽⁵³⁾経緯から、既に1927年に同社の特約取引率は89.2%（特約取引繭量113,252貫）と高く⁽⁵⁴⁾、その後更に特約取引は拡大し、1933年には特約養蚕組合（組合収繭量213,292貫）に養蚕資金（550円）、蚕種（29,999円）、肥料（65,679円）、養蚕取次品（34,944円）を配布・斡旋する⁽⁵⁵⁾。片倉江津製糸株式会社は、1930年代半に本拠地の石見地方を特約地盤として、同社特約取引繭総量の大半を県内から調達し、極少量を隣接の山口県から特約購繭している⁽⁵⁶⁾。同社は、石見地方の中で養蚕業の遅れた、県西端の鹿足郡へも特約購繭進出し、また県外では山口県以外に広島県からも購繭を行っていた。即ち、鹿足郡駐在の島根県農林技手・久馬健之助氏が、1931年5月16日に「同郡組合ノ件」について、また同年7月19日には「同郡組合産繭額調査」のため、それぞれ来社している⁽⁵⁷⁾。県外からは、1931年6月27日に山口県蚕業取締所長・大藤兵太郎氏が「組合繭取引状態調査」のため来社するほか、同年6月13日に広島県蚕業試験場・佐久馬健夫氏が「春繭入荷状態調査」のため、また同年7月1日には広島県蚕業取締所長・塩入技師が「入荷繭調査」のため、それぞれ来社する。1930年代半にかけて、片倉江津製糸株式会社は、広島県から購繭撤退することになった模様である。

片倉江津製糸株式会社は、繭特約取引の拡大に伴い、自家用貨物自動車の購入を必要としたのであろう。貨物自動車を駆使して、短・近距離圏内にある特約養蚕組合の産繭や蚕種、肥料、桑葉、養蚕用具などを輸送していよう。その際に、貨物自動車は、幹線道路の旧街道、即ち山陰道（国道28号→18号→9号）、石見安芸道、銀山街道、津和野奥筋往環などを疾駆していたことであろう。片倉江津製糸株式会社は、1927年5月15日に江津合同運送店と山陰本線江津駅における「貨物積卸賃金」について交渉し、鉄道到着貨物のうち、生繭・干繭共1本に付、荷卸手数料5銭、配達料3銭、鉄道発送貨物として生糸1梱に付、積込手数料24銭、繭籠1本に付、3銭5厘等を協定している⁽⁵⁸⁾。片倉江津製糸株式会社は、自家用貨物自動車の導入以

前、又それ以後においても遠距離圏内においては、山陰本線（後に、三江線）などの鉄道を利用して物資輸送を行っていた可能性がある。なお、工女輸送（年末の帰郷、翌年春挽引き上げ等）には、片倉江津製糸株式会社に限らず、片倉製糸諸工場において鉄道輸送に依存しているよう。

⑤ 松江片倉製糸株式会社（所在地：島根県松江市東朝日町）

松江片倉製糸株式会社は、片倉江津製糸株式会社同様、貨物自動車所有を資料上直接裏付ける記述はないが、1929年に平屋建車庫（坪数12坪）を新設している⁽⁵⁹⁾ことから、同年中に貨物自動車の購入を実現していたようである。松江片倉製糸株式会社は、1928年3月25日に創立し、翌29年1月22日に操業開始しているところから、上記の指摘が正鵠を得ているとするならば、同社開業間も無く貨物自動車を購入していたことになる。

松江片倉製糸株式会社では、1930年に「耕地整理組合道路修繕寄付金」として10円を支出する⁽⁶⁰⁾。道路修繕金の寄付は、片倉江津製糸株式会社同様、松江片倉製糸株式会社にとって貨物自動車の輸送面で便宜を享受することになる。なお、松江片倉製糸株式会社の所在地であり、島根県の行政及び商工業の中心地である松江市において「荷積用」自動車は、1925～27年に3台有るにすぎなかった⁽⁶¹⁾。

松江片倉製糸株式会社は、「島根県下の蚕糸業発展と地方産業開発の為有力者相諮り当社〔片倉製糸〕に工場設置を懇請して来た⁽⁶²⁾」という経緯から、地元の協力を得て早期に特約取引を確立し、更に発展をみていよう。松江片倉製糸株式会社は、1930年度の釜数300釜（使用繭量45,382貫）⁽⁶³⁾から1934年度には釜数620釜（使用繭量〔乾繭〕59,712貫）⁽⁶⁴⁾に増大している。1933年に松江片倉製糸株式会社は、特約養蚕組合（組合収繭量160,056貫）に養蚕資金（39,540円）、蚕種（40,750円）、肥料（76,855円）、養蚕取次品（39,628円）を配布・斡旋しており⁽⁶⁵⁾、1930年代半に同社の繭特約取引は、すべて島根県内、特に出雲地方で展開している⁽⁶⁶⁾。松江片倉製糸株式会社の坂井所長は、1931年9月16、25、26日、10月26日に大原郡、仁多郡、八束郡、簸川郡各主催の蚕業（養蚕）実行組合協議会へ出席しており⁽⁶⁷⁾、上記4郡共に出雲地方に属す。松江片倉製糸株式会社と片倉江津製糸株式会社は、共に島根県を特約地盤とするが、前者が出雲地方、後者が石見地方をそれぞれ特約地盤として分割・管理していたようである。

島根県の政治・経済・文化の中心地且つ山陰最大の都市＝松江市に設立した松江片倉製糸株式会社は、短・近距離圏内においては、幹線道路の旧街道、即ち山陰道（国道28号→18号→9号）、杵築道（現・国道431号）、出雲備後道などを自家用貨物自動車を駆使して走行し、特約養蚕組合の産繭や蚕種、肥料、養蚕用具などを運送していたのであろう。

⑥ 備作製糸株式会社岡山工場（所在地：岡山県岡山市上伊福）・作州工場（所在地：岡山県真庭郡落合町）

備作製糸株式会社の貨物自動車購入に関しては不明である。備作製糸株式会社は、岡山県下の有力者相諮り、片倉製糸と提携して1926年6月に創立する⁽⁶⁸⁾。同社岡山工場は、1926年11月1日に片倉製糸の委任経営下に操業開始される。作州工場は、備作製糸株式会社創立の際に大月製糸株式会社を買収して作州工場とし、岡山工場に先行して1926年6月28日に操業を開始する。作州工場の最寄駅、即ち国有作備線美作落合駅の開設は、同工場開業の約3年前の1923年8月21日である。後述のように、作州工場製造の生糸の出荷や石炭の搬入などに鉄道を利用する上で、国有作備線（美作落合駅）の開通は、同工場設置の前提条件であろう。国有作備線から中国鉄道（後の津山線）経由で、大動脈・国有山陰本線岡山駅に至る。

特約取引率は、1927年既に岡山工場が95.2%（特約取引繭量72,158貫）、作州工場が80.3%（特約取引繭量54,851貫）と高く⁽⁶⁹⁾、その後繭特約取引は、一層拡大する。1930年度には、岡山工場・作州工場共に特約取引率は、100%（特約取引量は、岡山工場81,404貫、作州工場87,900貫⁽⁷⁰⁾）を達成している。1933年に岡山工場は、特約養蚕組合（組合収繭量176,603貫）に養蚕資金（5,111円）、蚕種（36,306円）、肥料（54,989円）、養蚕取次品（25,580円）を配布・斡旋し、また作州工場は、特約養蚕組合（組合収繭量110,861貫）に養蚕資金（4,565円）、蚕種（25,689円）、肥料（21,853円）、養蚕取次品（14,342円）を配布・斡旋する⁽⁷¹⁾。1930年代央に備作製糸（株）岡山工場は、特約取引繭総量の約7割を地元の岡山県から調達し、残り3割を隣県の広島県と四国の香川・愛媛両県より特約購繭していた⁽⁷²⁾。岡山県内の特約地盤は、岡山工場周辺諸郡の御津郡、赤磐郡、吉備郡、上房郡、小田郡、都窪郡などであった。作州工場は、繭特約地盤を岡山県・広島県両県に限定し、前者のみで特約取引繭総量の8割近くを確保している。岡山県内の特約地盤は、作州工場周辺諸郡の真庭郡、久米郡、阿哲郡、上房郡、御津郡などであった。特約地盤が重複する上房郡、御津郡は、両工場によってそれぞれ地域分割されていたのである。備作製糸株式会社の県内特約地盤は、両工場周辺諸郡を中心に兵庫県境、鳥取県境及び広島県境に拡大し、岡山県下一円に普及をみる。

備作製糸株式会社は、創立当初より高い特約取引率を実現していることから、自家用貨物自動車の必要性を増していたと思われるが、片倉製糸の残存する資料にその存在を示す記録は見当たらない。岡山県下の貨物自動車利用は、瀬戸内海沿岸地方を中心に拡大する。岡山県において、1920年代中頃～1930年代前半にかけて、「荷積用」馬車、牛車、荷車がいずれも減少する中で、「荷積用」自動車は、1924年（3月31日現在、以下同）44台から28年254台、33年609台、35年789台に急増する⁽⁷³⁾。1928、33、35年に「荷積用」自動車台数のうち、備作製糸（株）岡山工場と作州工場各設置の岡山市と真庭郡では、岡山県の行政・経済の中心地である前者に

各年県下最多の40台、68台、91台有り、真庭郡には各年6台、26台、31台存在していた。

鉄道輸送に関しては、備作製糸(株)岡山工場は、1927年10月1日に岡山合同運送会社と岡山駅「貨物積卸賃金」を「協定」し、鉄道到着貨物のうち生繭・干繭各1本に付、「荷卸手数料」5銭、「配達料」5銭と定めている⁽⁷⁴⁾。また同年に作州工場は、落合運送倉庫会社と美作落合駅「貨物取扱手数料」契約を結ぶが、鉄道到着貨物のうち、生繭・干繭各1本に付いての契約は無く、協定は、雑貨、石炭、「貸切」に限られる⁽⁷⁵⁾。鉄道発送貨物については、繭籠、生皮苧、雑貨等の契約は無く、生糸、「貸切」の協定に限定していた。作州工場所在地の真庭郡は、勝田郡と共に岡山県下最大の養蚕地方であり、作州工場は、開業当初に特約地盤を同工場周辺地方(＝主要養蚕地方)を確保していたものと推測しうることから、原料繭の鉄道輸送を必要としていなかったのであろう。なお、作州工場は、1930年10月19日に既述の松江片倉製糸株式会社に、予て同社より本乾燥委託を受けた晩秋蚕「白交」(白繭交雑種)生繭(片倉製種)8,041貫を干繭2,782貫(本乾燥代金17,529円)にして「発送」している⁽⁷⁶⁾。この本乾燥繭の運搬方法に関しては、鉄道利用と貨物自動車利用が考えられるが、鉄道輸送についてみると、美作落合駅を経由する作備線(津山口駅～新見駅)は、この時点では全線開通して居らず、津山口駅から月田駅までの開通にとどまる。新見駅までの作備線全線開通は、1930年12月11日である。したがって、この本乾燥繭輸送は、鉄道輸送ではなく、貨物自動車運送だったのである。即ち、作州工場から大山往来～出雲街道(上方往来)～鳥取街道(山陰道)を通行して、松江片倉製糸株式会社に乾繭を届けたものと推測する。或いは、貨物自動車と鉄道の併用、即ち新見駅まで貨物自動車輸送を行い、同駅から国有鉄道の伯備線(新見駅～伯耆大山駅)～山陰本線(伯耆大山駅～松江駅)を利用する可能性も否定はできない。何れにしても、作州工場は、運送手段として貨物自動車を利用していたであろうことが窺われるのである。

備作製糸株式会社が貨物自動車運送を行っていたとすれば、短・近距離圏内においては、岡山工場は、幹線道路の旧街道、即ち山陽道(現・国道2号)、倉敷往来(備前往来)、鴨方往来、牛窓往来、松山往来(備前往来、現・国道180号)、大山往来(現・国道313号)、金川往来などを継承する国道・県道、特に岡山市を起点(終点)とする岡山・鳥取線、岡山・和気線、岡山・邑久線、岡山・新見線、岡山・成羽線、岡山・林野線、岡山・井原線、岡山・小串線、岡山・大宮線、岡山・真金線、岩田・岡山線、馬屋上・岡山線、野々口・岡山線、瀬戸・岡山線、高陽・岡山線、胸山・岡山線、呼松・岡山線など⁽⁷⁷⁾を走行し、また作州工場では、大山往来(現・国道313号)、金川往来、東城往来、出雲往来(現・国道179、181号)、落合往来などを継襲する国道・県道、特に落合町を起点(終点)とする落合・金川線、落合・久世線、落合・新見線、刑部・落合線などを疾駆し、特約養蚕組合の産繭や蚕種、肥料、養蚕用具などを輸送していたことであろう。遠距離圏内においては、岡山・作州両工場は、山陽本線や作備線、伯備線、因

美線、中国鉄道など利用していた可能性がある。備作製糸株式会社は、1932年12月に三原製糸所から広島県内の福山出張所と万能倉買入所を継承することになった⁽⁷⁸⁾が、広島県内の山陽本線各駅の中で、福山駅の繭積出荷は、1933、34年に各936トン、498トンにのぼり、最大の取扱量であった⁽⁷⁹⁾。また両年に福塩南線（後、福塩線）万能倉駅の積出繭は、各49トン（9～12月分）、104トンであり、同線の有力繭積出駅であった。

輸送手段としては上記以外に、瀬戸内海沿岸近辺に立地する備作製糸(株)岡山工場は、特約地盤である、瀬戸内海を隔てて四国の香川県と愛媛県から、宇高連絡船（宇野港～高松港）を利用した船舶輸送によって原料繭を獲保している。

(2) 四国地方の片倉製糸諸工場

四国地方における片倉製糸諸工場には、直系工場として高知製糸所、鴨島製糸所、長岡製糸所、高岡製糸所のほか、傍系製糸会社として片倉佐越製糸株式会社が存在する。なお、高知県内の長岡製糸所は、1928年6月に有限責任高知県繭糸販売組合連合会へ、また高岡製糸所（後に片倉高岡製糸株式会社）は、1931年6月に有限責任高吾繭糸販売組合へ、それぞれ譲渡される。

① 高知製糸所（所在地：高知県高知市鴨部）

片倉本社では、1930年4月8日開催の取締役会に高知製糸所のシボレー貨物自動車1台（価格2,360円）の購入について諮り、審議の結果、承認を得ている⁽⁸⁰⁾。同日の取締役会では、高知製糸所と多摩製糸株式会社及び片倉磐城製糸株式会社の貨物自動車の購入・交換を同時に審議していた。取締役会の認可を承けて、高知製糸所では、同年5月1日にシボレートラック1台（代金2,216円）を購入する。高知製糸所は、公設ポンプ置場（9坪）を同所敷地内に建設するため、片倉本社に「自動車ポンプ庫」建築（金額466円）を申請し、1929年2月8日開催の取締役会において審議の上、認可を得る⁽⁸¹⁾。高知製糸所は、同年に「自動車ポンプ庫」（建坪10坪、延坪20坪）を建設している⁽⁸²⁾。高知製糸所は、1929年10月21日に水揚用3馬力直結タービンポンプ1台（代金185円）を購入しており、また既述のように高知製糸所は、1927年に貨物自動車を2台備付けていたことから、高知製糸所の自動車・ポンプ庫の共用施設の建築を行うことになったのであろう。さらに高知製糸所の申請に基づいて、片倉本社では1931年9月18日開催の取締役会において、小型貨物自動車1台の購入を巡って審議している⁽⁸³⁾。この貨物自動車は、1920年式シボレーで、約2万マイル走行の中古自動車（代金850円）であった。高知製糸所の「本年春備入自動車賃合計九百十円」にのぼることから、同製糸所では運送店より貨物自動車を「備入」するよりも購入の方が有利と判断したのであろう。この案件は、取締役会の承認を得た模様で、高知製糸所は、1931年11月30日にシボレートラック（中古）1

台（代金 850 円）を購入する。なお、1933 年 1 月 18 日開催の取締役会において、高知製糸所管内の中村出張所（幡多郡中村町）の隣接土地 37 坪 6 合 2 勺（価格 700 円）の買入について審議している⁽⁸⁴⁾。この土地買入の理由は、「(中村出張所) 敷地甚ダ狭隘ニシテ貨物自動車ノ出入ニモ不便ナルヲ以テ此際買入シタシ」というものであった。この案件は、取締役会において「可決」をみる。高知製糸所では原料繭等の物資輸送に貨物自動車を使用するにあたり、中村出張所の敷地が狭隘なため出入不便であったことを指摘する。高知製糸所は、原料繭の収荷機能と乾繭設備を有する中村出張所を拠点に貨物自動車を利用して、物資運搬を行っていたことが判明する。この中村出張所は、高知県内設置の片倉製糸の直系工場及び傍系製糸会社の繭買入を行っていたようである。即ち中村出張所において、1930 年度に「五」（高知製糸所）、「夕」（片倉高岡製糸所）、「エ」（佐越生糸株式会社）分合せて、春繭 16,800 貫、秋繭 20,400 貫を買入れており、翌 31 年度には「五」（高知製糸所）、「エ」（佐越生糸株式会社）分合せて、春繭 47,000 貫、秋繭 33,000 貫の買入れ、翌 32 年度には「五」（高知製糸所）、「エ」（佐越生糸株式会社）分合せて、春繭 45,000 貫買入れ予定であった⁽⁸⁵⁾。

高知製糸所の特約取引率は、1927 年に 57.7%（特約取引繭量が 137,898 貫⁽⁸⁶⁾）であり、高知製糸所の購繭方法は、1920 年代後半に繭特約取引が主要形態となっていたのである。その後 1933 年には高知製糸所は、特約養蚕組合（組合収繭量 280,935 貫）に養蚕資金（920 円）、蚕種（55,095 円）、肥料（59,813 円）、養蚕取次品（39,446 円）を配布・斡旋する⁽⁸⁷⁾。高知製糸所は、同製糸所周辺諸郡を中心に特約地盤を拡張して行き、1930 年代末には高知製糸所特約取引繭総量の 100% 近くを高知県内各地から調達し、極僅かに愛媛県から特約購繭していた⁽⁸⁸⁾。

郡是製糸の内部資料に依れば、1927 年に高知県における主な購繭者として高知製糸所は、周辺諸郡の土佐郡、吾川郡、高岡郡を有力繭地盤とし、香見郡、長岡郡においても活発に購繭活動を展開していた⁽⁸⁹⁾。なお同年に長岡製糸所は、地元の長岡郡中心に香見郡と土佐郡に亘って、また高岡製糸所は、地元の高岡郡を主として吾川郡において、それぞれ原料繭調達を行っている。土佐郡、吾川郡、高岡郡各郡において上記片倉製糸 2 工場、即ち高知製糸所と長岡製糸所、高知製糸所と高岡製糸所で産繭量に占める購繭量の割合は、5 割以上を占め、郡是製糸ほかを圧倒する。

高知県における「荷積用」自動車は、1925 年（3 月末日現在、以下同）の 37 台から 30 年 79 台（県有 2 台を除く）、37 年 394 台（県有 3 台を除く）に増大する⁽⁹⁰⁾。高知県の「荷積用」自動車（県有を除く）は、1930 年に高知市に県内最多の 24 台、長岡郡に 18 台、高岡郡に 9 台、1937 年には高知市に 63 台、全 7 郡中高岡郡最多の 82 台がそれぞれ存在していた。

上述の如く、1930 年に高知製糸所、高岡製糸所、佐越生糸株式会社、翌 31 年に高知製糸所、佐越生糸株式会社が中村出張所を拠点に買入っていた春・秋原料繭を同出張所併設の乾燥場に

て乾燥し、貨物自動車にて輸送していたようである。中村出張所より「五（高知製糸所）迄の里程三六里」⁽⁹¹⁾とあり、貨物自動車による原料繭（乾繭）輸送は、高知製糸所へ届ける以外にも、同製糸所運送途上の高岡製糸所と佐越生糸株式会社へも運んでいたことが考えられる。

高知製糸所は、四国における片倉製糸諸工場の中で最も生産規模が大きく、繭特約取引の拡大と共に、効率的な輸送を行う上で貨物自動車の必要性は増したことであろう。しかも、高知県の鉄道路線が未発達なため、高知製糸所では短・近距離圏内にとどまらず、遠距離圏内においても特約養蚕組合の産繭や蚕種、肥料、養蚕用具などの輸送に自家用貨物自動車を使用していたものと思われる。その際に貨物自動車は、高知県下の幹線道路の旧街道、即ち中村街道（現・国道 56 号）、土佐東街道（現・国道 55 号）、土佐中街道（現・国道 195 号）、土佐北街道（国道 23 号、現・国道 32 号）、松山街道（現・国道 33 号）などを継承する国道 23 号や県道の高知・中村線、高知・徳島線、高知・松山線、本山・高知線、赤岡・高知線、長浜・高知線、上八川・高知線、弘瀬・高知線、土佐山・高知線、八田・高知線、仁西・高知線など⁽⁹²⁾を走行していたのであろう。鉄道輸送に関しては、高知県の鉄道は、国鉄土讃線が高知市方面より順次開通し、1925 年に須崎～土佐山田まで開通したが、その後遅々として進まず、香美郡を縦断し、徳島県境の土佐岩原まで開通したのが 1935 年のことであった。同線の窪川までの開通は、戦後の 1951 年 11 月まで待たなければならなかった。私鉄の高知鉄道（後、土佐電気鉄道）は、1927 年に後免～手結まで、1936 年においても後免～安芸に止まる。国鉄中村線の窪川～中村間の建設工事は、1957 年 6 月から 13 年の歳月をかけて、1970 年 10 月に漸く全線開通した。高知製糸所は、「運送店一駅一店制度」となった 1927 年 11 月 1 日以降も、㊟野村組運送店との間の「貨物積卸賃金」は、同様であった⁽⁹³⁾。高知製糸所は、特約運送店＝野村組運送店と土讃線旭駅における「貨物取扱手数料」契約を結び、鉄道到着貨物のうち、雑貨のほか生繭・干繭共 1 本に付、荷卸手数料 3 銭、配達料 5 銭、鉄道発送貨物のうち、生糸、生皮苧、「貸切」を対象外として繭籠と雑貨についてのみ、それぞれ協定している⁽⁹⁴⁾。高知製糸所は、土讃線旭駅以外に高知市内の浦戸港の「貨物取扱手数料」契約を結ぶ。即ち、到道貨物のうち、生繭・干繭共 1 本に付、荷卸手数料 17 銭 5 厘、配達料 15 銭、雑貨 1 個に付、荷卸手数料・配達料共各 20 銭、発送貨物のうち、生糸、繭籠、生皮苧、雑貨などについてそれぞれ協定している。高知製糸所は、貨物自動車輸送を補うために鉄道を利用した購入産繭輸送を行っていた可能性がある。また鉄道輸送が未発達のため、原料繭ほか生糸、生皮苧などの輸送を鉄道に代って船舶輸送によって行っていたようである。浦戸港には、定繫船として 1921 年 3 月末日現在、汽船 25 隻、西洋型風帆船 96 隻が繫留し、高知県内の主要港として安芸郡に室津、甲浦、安芸、吉良川、奈半利各港、香美郡に浦戸、手結各港、高岡郡に上ノ加注、須崎、宇佐、志和、浦ノ内各港、幡多郡に下田、小才角、伊布利、窪津、片島各港に汽船、西洋形風帆船、日本形商船の係留が確認できる⁽⁹⁵⁾。

② 長岡製糸所（所在地：高知県長岡郡後免町）

片倉製糸は、1921年末に越知製糸株式会社の後免工場を買収し、長岡製糸所と改称して翌22年1月より操業開始する。前述の如く、1928年6月1日に有限責任高知県繭糸販売組合連合会へ譲渡するに至る。長岡製糸所は、上述のように郡是製糸の内部資料に依れば、1927年に地元の長岡郡中心に隣接諸郡の香美郡と土佐郡において購繭活動を行い、このうち特約取引繭量は、33,607貫（特約取引率37.3%）⁽⁹⁶⁾であった。長岡製糸所は、1927年12月末現在で借地145坪42の野市買入所（香美郡野市町）を設置していた⁽⁹⁷⁾。なお長岡製糸所は、1927年に5回に亘り、同製糸所「消防隊」が「出動」し、「鎮火」・「消防」・「応援」に努めている⁽⁹⁸⁾。即ち同年2月28日隣村野田口火災、及び4月6日の三和村上畑の火災、6月2日の本村篠原養蚕家の出火、9月26日長岡村野中の火災、12月24日の後免町杉村写真館控家の火災、にそれぞれ長岡製糸所の私設「消防隊」が消火に「出動」していた。既述のように、長岡製糸所は、1927年に貨物自動車1台を備付けていたことから、特約養蚕組合の産繭を初めとして蚕種、肥料、養蚕用具などの運搬に利用する以外に、消火ポンプを装備し、消防車代わりに活用していたことを窺わせる。

貨物自動車を使用した陸上輸送に関しては、長岡製糸所では前述同様の高知県下幹線道路の旧街道、即ち土佐東街道（現・国道55号）、江戸時代に参勤交代道として用いられた土佐北街道（国道23号、現・国道32号）、土佐中街道（現・国道195号）を継襲する国道23号や県道諸線、特に後免町を起点（終点）とする県道、即ち後免・山田線、久礼田・後免線、長浜・後免線、浜改田・後免線、後免・一宮線、小坂・後免線など⁽⁹⁹⁾を貨物自動車によって走行していたのであろう。また長岡製糸所は、国鉄土讃線後免駅発着の貨物取扱料を特約運送店＝日通野村組運送店と契約を結んでいたが、1927年に鉄道到着貨物のうち、雑貨、石炭と共に生繭1本に付、荷卸手数料3銭、配達料5銭、干繭1本に付、荷卸手数料3銭、配達料4銭と定め、また鉄道発送貨物のうち、生糸、繭籠、生皮苧、雑貨などの取扱手数料をそれぞれ決めており⁽¹⁰⁰⁾、鉄道を利用した購入産繭等の輸送を行っていたことを窺わせる。なお、1927年に国鉄土讃線後免駅の発着貨物は、1,437トン（発送貨物358トン、到着貨物1,079トン）であった⁽¹⁰¹⁾。長岡製糸所は、最寄駅の後免駅を介して各種鉄道貨物を発送・入荷しているが、高知製糸所同様、生糸や生皮苧などの発送は、後免駅からさらに高知駅～浦戸港を経て、船舶輸送に依存していたのであろう。

③ 高岡製糸所（所在地：高知県高岡郡越知町）

高岡製糸所設立の経緯については、片倉製糸は、1897年創立の越知製糸株式会社高岡工場を1923年6月1日に賃借経営することになり、高岡製糸所（158釜）と改称し、操業を開始する。越知製糸株式会社は、斗賀野製糸、朝峰製糸を合併吸収し、最盛期には年間13万斤の生糸を生

産していたが、1920年の糸価大暴落を機に衰退に向かい⁽¹⁰²⁾、片倉製糸が同社工場を賃借経営することになったのである。高岡製糸所は、1929年11月7日に片倉高岡製糸株式会社と改称し、片倉製糸は、同年12月28日に株式引受を決議する。同社は、前述の如く、翌々31年6月に有限責任高吾繭糸販売組合へ譲渡するに至る。

高岡製糸所は、委託製糸事業を行っており、1926年度に繭買入高34,217貫530匁(春繭36,187貫10匁、秋繭38,030貫560匁)のほか、委託繭15,574貫620匁(春繭8,981貫780匁、秋繭6,592貫840匁)であった⁽¹⁰³⁾。同製糸所の1926年度決算では、「当期損金」25,948円12銭を生じている。1927年4月28日に「委託製糸委託者代表者会」を開いて、「当期損金」から賃貸人の越知製糸株式会社への支払い「賃借料」12,098円58銭を控除した「差引損金」13,849円54銭を繭1貫目当り18銭7厘の割合で算出した「委託者負担金」2,912円42銭を計上し、承認を求める。高岡製糸所は、翌月13日より1926年度委託製糸決算に基づき、「供託金」残金の支払いを行う。翌年については明らかではないが、翌々年の1928年度においても高岡製糸所は、委託製糸事業を行い、同年度の委託繭は、一昨年⁽¹⁰⁴⁾の5倍余の79,632貫220匁(春繭41,548貫880匁、秋繭38,083貫340匁)にのぼる⁽¹⁰⁴⁾。「昭和三年度委託製糸決算損益計算書」に依れば、同年度には「利益金」59,051円が発生していた。高岡製糸所は、下元監督(高知監督部)の来所を仰ぎ、1929年4月26日に委託製糸「代表者会」を開き、「委託代表者二拾名」が出席する。この「代表者会」において、「対繭一貫匁配当金」37銭8毛割で算出した「委託配当金」29,525円93銭の承認を求め、「可決決定」する。1928年度の高岡製糸所の製糸事業は、殆ど委託製糸事業に限定されていたものと思われる。即ち高岡製糸所は、1927、29年に生糸生産高各847梱3分(49,143.4斤)、857梱1分(49,711.8斤)に対し、1928年の上記委託生糸生産高が48,824.1斤であり、両年と大差なく、如上の推測ができよう。高岡製糸所が1931年6月1日に有限責任高吾繭糸販売組合へ譲渡される前提条件(=委託製糸事業の拡大)が既に形成されていたといえよう。

高岡製糸所は、前述の如く、郡是製糸の内部資料に依れば、1927年に高岡郡と吾川郡から、それぞれ42,737貫、26,665貫を購繭していた⁽¹⁰⁵⁾が、同年に同製糸所特約取引繭量は、11,625貫(特約取引率16.9%)に止まっていた⁽¹⁰⁶⁾。1929年に高岡製糸所管内に「宿毛」(幡多郡宿毛町)を含み、また前述のように、高知製糸所の中村出張所において高岡製糸所、佐越生糸株式会社共に繭買入・乾繭を行っていたことなどから、幡多郡も高岡製糸所の購繭地盤であることが推定できる。また同年に高岡製糸所は、幡多郡、香美郡と共に高知県の三大養蚕地方の一郭を占める高岡郡の中で新莊川中流域に位置する下半山村姫野々(現・葉山村)に繭取扱所(平屋トタン葺建坪28坪25、総工費1,065円)を新設する⁽¹⁰⁷⁾。翌1930年2月6日に片倉本社から加納隆氏が高知製糸所に来所し、黒岩養蚕組合(高岡郡黒岩村、現・佐川町)において「講

話」し、同月 13 日には片倉米穀肥料株式会社大阪営業所の額瀨源治氏が「付近」の養蚕組合にて「講話」を行う⁽¹⁰⁸⁾。また翌 3 月 1 日より 2 日間、高岡製糸所管内の養蚕組合長会議（出席者 59 名）を開催する。高岡製糸所は、「委託製糸事業」を拡大していたことから、繭特約取引の仲展には制限があったのであろう。そのため高岡製糸所では、自家用貨物自動車の必要性は、希薄であったといえよう。前述の如く、高知製糸所のトラック利用の機会も生じていよう。

高岡製糸所は、1927 年に日通野村組運送店と国鉄土讃線西佐川駅発着の貨物取扱料を協定し、鉄道到着荷のうち、生繭 1 本に付、荷卸手数料 7 銭、配達料 28 銭、干繭 1 本に付、荷卸手数料 10 銭、配達料 25 銭、また鉄道発送荷のうち、生糸 1 梱に付、積込手数料 10 銭、繭籠 1 本に付、運搬積込手数料 20 銭などとそれぞれ定めている⁽¹⁰⁹⁾。高岡製糸所と野村組運送店（西佐川駅）との距離は 110「丁」あり、高知製糸所の 3「丁」や長岡製糸所の 10「丁」と比べ、遙かに離れていたことから、配達料が高く設定していたようである。何れにしても、原料繭等の輸送に鉄道利用の可能性を窺わせる。なお生糸、生皮苧を含む輸送に高知製糸所や長岡製糸所同様に、高岡製糸所でも船舶輸送を必要としていよう。

④ 片倉佐越製糸株式会社（所在地：高知県高岡郡佐川町）

1920 年 1 月に高岡郡越知町・佐川町の「有志」に依り、佐越生糸株式会社（資本金 50 万円）として創設されたが、事業不振のため 1926 年 5 月に減資の上、片倉製糸へ委任経営するに至り、1932 年 12 月 6 日に片倉佐越製糸株式会社と改称する⁽¹¹⁰⁾。

片倉佐越製糸株式会社の前身で、片倉製糸の委任経営となった佐越生糸株式会社は、1927 年に特約取引繭量 9,920 貫（特約取引率 24.3%⁽¹¹¹⁾）にとどまったが、1933 年には片倉佐越製糸株式会社は、特約養蚕組合（組合収繭量 72,849 貫）に蚕種（13,505 円）、肥料（21,039 円）、養蚕取次品（8,397 円）を配布・斡旋する⁽¹¹²⁾に至る。片倉佐越製糸株式会社は、1930 年代末に特約取引繭総量のすべてを高知県内より調達しており、これまで高岡郡や幡多郡において特約養蚕組合長会議や産繭向上品評会を度々開催していたことから、上記両郡において特約地盤を拡大していたのであろう⁽¹¹³⁾。

前述の如く、1937 年に高知県内の「荷積用」自動車台数を郡市別にみると、高岡郡が最多の 82 台であったが、同郡所在の片倉佐越製糸株式会社の貨物自動車保有については不明である。既述のように中村出張所（乾繭設備併用）を高知製糸所と共同使用していたことから、高知製糸所所有の貨物自動車の利用も否定できない。片倉製糸の傍系製糸会社として 1932 年末に片倉佐越製糸株式会社設立以降に特約取引の拡大と合せて、貨物自動車の購入が行われた可能性がある。1930 年 8 月 13 日に佐越生糸株式会社は、「佐川町有志者」組織の佐川・松山間国営自動車開通期成同盟会へ 25 円を寄付している⁽¹¹⁴⁾。1935 年に佐川駅を起点とする省営自動車予土線の開業をみるが、同社の貨物自動車輸送に資することになる。

鉄道輸送に関しては、佐越生糸株式会社は、1927年に日通野村組運送店との間で土讃線佐川駅発着貨物の取扱手数料を定めており、鉄道到着貨物のうち、雑貨、石炭など以外に生繭1本に付、荷卸手数料2銭、配達料4銭、干繭1本に付、荷卸手数料2銭、配達料3銭、また鉄道発送貨物のうち、繭籠、雑貨など以外に生糸1梱に付、積込手数料7銭、生皮苧1本に付、運搬積込手数料17銭とそれぞれ協定している⁽¹¹⁵⁾。そしてさらに佐越生糸株式会社は、翌々29年10月2日に日通佐川代理店と「貨物積卸賃金値下ノ件交渉ノ結果」、生繭、乾繭、生糸、空籠、石炭、米穀類、雑貨、肥料について協定する⁽¹¹⁶⁾。即ち、生繭・乾繭各1本に付、「到着品卸配達料共」各6銭、4銭、「発送品卸集貨積込料共」各7銭、5銭、横浜送り（横浜以外共）生糸1ヶに付、「発送品卸集貨積込料共」15銭、空籠1本・肥料1呎に付、「到着品卸配達料共」・「発送品卸集貨積込料共」いずれも各1銭、各3銭などと協定している。佐越生糸株式会社は、原料繭等の輸送に鉄道を利用していた可能性を残す。船舶輸送を裏付ける記述として、佐越生糸株式会社では、1930年度に「荷造運賃」が多額に上り、その最大の原因として、「特別高率」な「汽船運賃ノ割戻金」を「荷運（荷造運賃）口座」に入金記帳せずに「雑収」としていた、ことを翌31年7月16日に片倉製糸の小口監査役により指摘・注意を受けていた⁽¹¹⁷⁾ことから確認できる。如上、佐越生糸株式会社が生糸その他の輸送手段として船舶輸送に依存してしたこと、とりわけ輸送コストの上で大きなウエイトを占めていたことを示していよう。

⑤ 鴨島製糸所（所在地：徳島県麻植郡鴨島町）

鴨島製糸所の新フォード1.5トン積貨物自動車の購入希望に基づき、1931年11月18日開催の片倉本社取締役会において、貨物自動車1台（価格2,000円）の購入に関して審議している⁽¹¹⁸⁾。上記貨物自動車の買入は、取締役会において承認された模様で、鴨島製糸所は、翌日の11月19日に貨物自動車1台（代金2,000円）を購入する。鴨島製糸所が貨物自動車の買入を希望する理由は、「地方自働車雇入タルモ収繭期肥料搬出上不利ノタメ」であった。従来、鴨島製糸所は、運送店保有の貨物自動車によって輸送を行っていたが、特約取引の拡大と共に肥料を初めとする各種物資の搬送に齟齬を生じるようになったのであろう。運送店に依頼の貨物自動車輸送に関しては、1931年5月23日に鴨島製糸所は、「美馬自動車」会社と「本年度繭運賃」を「昨年度より約二割安」にて「協定」しており⁽¹¹⁹⁾、後述のように鴨島製糸所は、美馬郡に特約地盤を有していたことから、特約養蚕組合産繭その他の物資輸送に上記「美馬自動車」会社を利用していたことが判明する。鴨島製糸所の自家用貨物自動車がその後増加しないとすれば、運送会社との併用が続いたのであろう。

鴨島製糸所の特約取引繭量は、1927年に17,924貫（特約取引率16.5%）にとどまったが、急速に繭特約取引は増加して、1933年には鴨島製糸所は、特約養蚕組合（組合収繭量155,981貫）に養蚕資金（5,419円）、蚕種（51,506円）、肥料（84,522円）、養蚕取次品（31,672円）

を配布・斡旋するまでになる⁽¹²⁰⁾。鴨島製糸所は、1930年代半に特約取引繭総量の殆ど総てを徳島県から調達し、そのほか僅かに香川県から特約購繭しており、高知県安芸郡羽根地方及び長岡郡嶺北地方から購繭撤退して、徳島県への集中・拡大が進展することになったようである⁽¹²¹⁾。徳島県内の特約地盤に関しては、1930年春蚕期に徳島県乾繭倉庫利用や「思惑師」の買焦り等の関係上、神領（名西郡神領村）方面では高値5円50銭にて取引されたり、鴨島製糸所が晩秋蚕期に半田（美馬郡半田町）方面に配布の「満月」母体黄繭は、壮蚕期の急激な気温低下と桑葉不良もあり、収繭半作のものが多いことなどの記述に加え⁽¹²²⁾、1931年晩秋期の8月中旬より麻植郡、阿波郡、板野郡、名東郡、名西郡等の各郡が「芯糞玉蠅」の数回発生によって桑樹の発育が阻止されたことや阿波郡、麻植郡、美馬郡、三好郡の一部等は、「高値三円六十銭ヨリ三円八十銭ニテ取引サレタリ」との記述がある⁽¹²³⁾ことから、徳島県三大養蚕地方、即ち麻植郡、阿波郡、美馬郡を含む鴨島製糸所周辺諸郡を中心に特約地盤を形成していたのであろう。また同年9月18日には、徳島県那賀郡技手・菊地真治氏が鴨島製糸所に来所し、特約組合取引及び乾繭倉庫利用依頼について懇談しており、同製糸所徳島県内の特約地盤は、さらに拡大をみるようになったのであろう。

徳島県において、1920年代中頃～1930年代前半にかけて、荷積用牛馬車（1924年2,006台、28年2,138台、34年1,544台、以上各年3月末現在、以下同）や荷車（1924年25,133台、28年27,622台、34年23,148台）が停滞・減少する中で、「荷積用」自動車は、1924年5台から28年22台に漸増後、1930年代前半に激増し、34年には212台に達する⁽¹²⁴⁾。これを郡市別にみると、1928年に徳島市6台、那賀郡7台、鴨島製糸所所在の麻植郡3台、板野郡・名東郡各2台、名西郡・海部郡各1台、勝浦郡・阿波郡・美馬郡・三好郡各郡は皆無であったが、1934年には地域的偏在を伴いながら、徳島県全郡市に普及・拡大するようになる。即ち、徳島市14台、那賀郡42台、三好郡40台、板野郡26台、勝浦郡22台、麻植郡・名東郡各11台、海部郡10台、阿波郡・名西郡各9台に増加する。

鴨島製糸所は、徳島県における幹線道路の旧街道、即ち伊予街道（現・国道192号）、撫養街道、土佐街道（現・国道55号）、讃岐街道（国道22号）、淡路街道（国道21号）などを継承する国道21・22号、県道＝徳島・池田線、川島・志度線、徳島・立江線、立江・日和佐線、市場・撫養線、市場・脇町線などのほか、鴨島町を起点（終点）とする本名・鴨島線、浦池・鴨島線、東山・鴨島線、板西・鴨島線など⁽¹²⁵⁾自家用貨物自動車或いは運送店の貨物自動車によって走行し、特約養蚕組合の産繭や蚕種、肥料、養蚕用具などを輸送していたことであろう。貨物自動車による輸送にあたって、鴨島製糸所では短・近距離圏内では自家用貨物自動車を、遠距離圏内では運送会社をそれぞれ使用・分担していたことが考えられる。

鉄道輸送に関しては、鴨島製糸所は、1927年に鴨島合同運送会社と、31年1月14日には日

通鴨島運送合資会社（代表社員・大西九平）とそれぞれ鉄道発着貨物の運賃協定し、前者においては、徳島線鴨島駅の到着貨物として生繭（1本に付、荷卸手数料3銭、配達料4銭）、干繭（1本に付、荷卸手数料7銭5厘、配達料7銭5厘）、雑貨、石炭など、また発送貨物として生糸、繭籠、生皮苧、雑貨など⁽¹²⁶⁾について、後者においては、生繭・乾繭（10本以内、10本以上、貸切に区分）、生糸、屑物、空籠、石炭、肥料、米穀、雑貨、干蛹、蛹油などの鴨島駅到着品・発送品各手数料・積卸料及び配達・集貨料について契約している⁽¹²⁷⁾。鴨島製糸所では、国鉄徳島線などを利用して購入産繭その他の運搬を行っていた模様である。自家用貨物自動車購入以前には、鉄道輸送の依存度が高かったことであろう。

船舶輸送に関しては、鴨島製糸所は、徳島県の二大港、即ち徳島港（徳島市）、小松島港（勝浦郡）の何れかを利用して海上輸送を行っていたものと推測するが、1929年4月30日に土讃北線（池田・財田間）鉄道開通したことから、「阪神方面海上運賃五割ノ引下」げ発表があり、「実ニ県下交通運輸上ノ一大革期」を迎える⁽¹²⁸⁾。土讃北線の開通により徳島線と連絡でき、徳島県から香川県方面への鉄道輸送が可能となり、県内の船舶会社は、海上運賃を半額にまで下げる対抗策を講じている。鉄道輸送の利便性が高まると共に、鴨島製糸所にとっては船舶輸送コストの軽減につながることになる。

3. おわりに

片倉製糸は、拡大した購繭地域を繭特約取引の進展と共に各製糸工場毎に整理統合し、各製糸工場周辺諸郡を主要特約地盤とする集中化を押し進める。これにより、片倉製糸所属の養蚕技術員の合理的特約組合指導を実現するだけでなく、各製糸工場保有の貨物自動車（中国・四国地方では略1.5トン積シボレー車に統一）を活用して、特約養蚕組合の産繭や蚕種、肥料、桑苗、桑葉、養蚕用具などを迅速且つ効率的に配布・斡旋することができたのである。また運送業者保有の貨物自動車の増加を背景に、片倉製糸は、自家用貨物自動車を利用した短・近距離輸送体制の中に、輸送補助機関として貨物自動車運送業者を組み込む。

片倉製糸諸工場では、遠距離圏内においては、基本的に貨物自動車輸送とは別に鉄道輸送に依拠する輸送体制を築く。鉄道は、生糸、副蚕品、石炭、雑貨等の長距離輸送に不可欠な輸送手段として重要性を保持していた。輸出向生糸は横浜へ、国用生糸は川岸事務所（所在地：長野県諏訪郡川岸村）へ、それぞれ全国の片倉製糸諸工場から鉄道輸送によって集め、国用生糸は、国内各機業地へ販売されることになる。

また、片倉製糸利用の輸送手段は、陸上輸送に限定されるものではなく、四国の香川県と愛媛県を特約地盤とする備作製糸(株)岡山工場のほか、周囲を海に囲まれ、鉄道輸送の未発達な四

国に開設の高知製糸所、長岡製糸所、高岡製糸所、片倉佐越生糸株式会社、鴨島製糸所などでは、船舶輸送に依拠せざるをえなかった。

片倉製糸の迅速且つ効率的な貨物自動車輸送体制の構築は、片倉＝独占製糸資本の存立基盤の強化をもたらすことになる。

註

- (1) 有末武夫「わが国のトラック輸送に関する地域的な諸問題」(『群馬大学教育学部紀要 人文・社会科学編』第19巻、1969年)。奥井正俊「大正・昭和戦前期における自動車の普及過程」(『新地理』36-3、1988年)。奥井正俊「大正昭和初期・兵庫県における自動車の普及過程」(『宇都宮大学教育学部紀要』第40巻第1号、1990年、同『自動車交通の地域的分析』大明堂、1997年、所収)など。
- (2) 老川慶喜「青果物市場の展開と交通・運輸」(『市場史研究』第6号、1989年)、北原 聡「都市化と貨物自動車輸送」(中村隆英・藤井信幸編『都市化と在来産業』日本経済評論社、2002年)。
- (3) 拙稿「片倉製糸の東日本における貨物自動車輸送」(『社会科学年報』第40号、2006年)。
- (4) 「特約運送店貨物取扱手数料比較表」(『自大正十三年至昭和三年 所長会議関係雑書類 片倉製糸紡績株式会社庶務課』)。
- (5) 「自昭和四年一月一日至昭和四年十二月三十一日 昭和四年度重要事項記録 姫路製糸所」(『昭和四年度 重要記録 片倉製糸紡績会社』)。
- (6) 『昭和七年度 取締役会議案 片倉製糸紡績会社』。以下同。
- (7) 『片倉製糸紡績株式会社二十年誌』1941年、「年表」23頁。
- (8) 同上、167頁。以下同。
- (9) 「自昭和四年一月一日至昭和四年十二月三十一日 昭和四年度重要事項記録 姫路製糸所」(『昭和四年度 重要記録 片倉製糸紡績会社』)。
- (10) 同上。
- (11) 『昭和三年 兵庫県統計書』第六編、28～29頁。
- (12) 同上、24～39頁。以下同。
- (13) 『昭和十年 兵庫県統計書』上巻、23～31頁。以下同。
- (14) 前掲 奥井正俊「大正昭和初期・兵庫県における自動車の普及過程」20～21頁。以下同。
- (15) 拙稿「片倉製糸の西日本における蘭特約取引の展開」(『社会科学年報』第39号、2005年)84頁。以下同。
- (16) 農林省蚕糸局編『第十二次全国製糸工場調査(昭和五年度)』190～191頁。
- (17) 「昭和八年度養蚕組合貸付金一覧表」(『昭和八年二月所長会議書類 昭和八年十一月事務主任会議書類』)。
- (18) 旧街道は、近代に入り改修工事により一部のルート変更や廃道となったところもある。以下、旧街道と国道・県道に関する言及についても、こうしたことを前提としている。
- (19) 兵庫県の国道、県道に関しては、前掲『昭和三年 兵庫県統計書』第六編、「交通」1～5頁参照。
- (20) 「特約運送店貨物取扱手数料比較表」(『自大正十三年至昭和三年 所長会議関係雑書類 片倉製糸紡績株式会社庶務課』)。
- (21) 前掲『片倉製糸紡績株式会社二十年誌』170頁。
- (22) 『昭和八年 広島県統計書』第一編、其ノ二、201頁。以下同。
- (23) 『昭和九年 広島県統計書』第一編、其ノ二、204頁。『昭和十年 広島県統計書』第一編、其ノ二、174頁。以下同。
- (24) 農林省蚕糸局編『第十二次全国製糸工場調査(昭和五年度)』206～207頁。
- (25) 前掲『片倉製糸紡績株式会社二十年誌』170頁。
- (26) 「昭和八年度養蚕組合貸付金一覧表」(『昭和八年二月所長会議書類 昭和八年十一月事務主任会議書類』)。
- (27) 前掲拙稿「片倉製糸の西日本における蘭特約取引の展開」85～86頁。以下同。
- (28) 『昭和八年 広島県統計書』第一編、其ノ二、145～150頁参照。

- (29) 「昭和五年度 重要記録 片倉製糸紡績株式会社三原製糸所」(『昭和五年度 重要事項記録 片倉製糸紡績会社庶務課』)。
- (30) 『昭和八年 広島県統計書』第一編、其ノ二、174～189頁。『昭和九年 広島県統計書』第一編、其ノ二、176～198頁。以下同。
- (31) 農林省蚕糸局編『昭和七年度 全国器械製糸工場調』250～251頁。農林省蚕糸局編『昭和九年度 全国器械製糸工場調』236～237頁。以下同。
- (32) 「自昭和元年一月一日至昭和元年十二月三十一日 昭和貳年度重要事項記録 上井製糸所」(『昭和二年度 重要事項記録 片倉製糸紡績会社庶務課』)。
- (33) 「昭和六年度 重要事項記録 上井製糸所」(『昭和六年度 重要事項記録 片倉製糸紡績会社』)。
- (34) 『昭和四年度 鳥取県統計書』第一編、64頁。『昭和九年 鳥取県統計書』第一編、60頁。以下同。
- (35) 「養蚕組合、同組合外購繭成績比較」(『自大正十三年至昭和三年 所長会議関係雑書類 片倉製糸紡績株式会社庶務課』)。
- (36) 「昭和四年度 重要記録綴 片倉製糸紡績株式会社上井製糸所」(『昭和四年度 重要記録 片倉製糸紡績会社』)。
- (37) 「昭和六年度 重要事項記録 上井製糸所」(『昭和六年度 重要事項記録 片倉製糸紡績会社』)。
- (38) 前掲拙稿「片倉製糸の西日本における繭特約取引の展開」85頁。
- (39) 「昭和四年度 重要記録綴 片倉製糸紡績株式会社上井製糸所」(『昭和四年度 重要記録 片倉製糸紡績会社』)。
- (40) 前掲拙稿「片倉製糸の西日本における繭特約取引の展開」85頁。
- (41) 同上、84～85頁。
- (42) 「昭和八年度養蚕組合貸付金一覧表」(『昭和八年二月所長会議書類 昭和八年十一月事務主任会議書類』)。
- (43) 『昭和四年 鳥取県統計書』第一編、71～73頁参照。
- (44) 「特約運送店貨物取扱手数料比較表」(『自大正十三年至昭和三年 所長会議関係雑書類 片倉製糸紡績株式会社庶務課』)。
- (45) 「自昭和六年一月一日至昭和六年十二月三十一日 昭和六年重要事項記録 片倉江津製糸株式会社」(『昭和六年度 重要事項記録 片倉製糸紡績会社』)。
- (46) 『大正十三年 島根県統計書』第一編、94頁。『大正十五年・昭和元年 島根県統計書』第一編、81頁。以下同。
- (47) 『自昭和五年一月至昭和六年十二月 取締役会議案綴 本店庶務課』以下同。
- (48) 『昭和七年度 取締役会議案 片倉製糸紡績会社』。以下同。片倉製糸は、全国の同社諸製糸工場を統轄するために地方監督部を置き、中部監督部はその1つであった(松村 敏『戦間期日本蚕糸業史研究』東京大学出版会、1992年、226頁)。後述の高知監督部も同様である。
- (49) 『大正十五年・昭和元年 島根県統計書』第一編、81頁。以下同。
- (50) 「昭和六年度 重要事項記録 仙台製糸所」(『昭和六年度 重要事項記録 片倉製糸紡績会社』)。
- (51) 『自大正十五年五月至昭和四年十二月 取締役会議案 庶務課』。以下同。
- (52) 「自昭和五年一月一日至昭和五年十二月三十一日 昭和五年重要事項記録 片倉江津製糸株式会社」(『昭和五年度 重要事項記録 片倉製糸紡績会社庶務課』)。以下同。
- (53) 前掲『片倉製糸紡績株式会社二十年誌』166頁。
- (54) 「養蚕組合、同組合外購繭成績比較」(『自大正十三年至昭和三年 所長会議関係雑書類 片倉製糸紡績株式会社庶務課』)。
- (55) 「昭和八年度養蚕組合貸付金一覧表」(『昭和八年二月所長会議書類 昭和八年十一月事務主任会議書類』)。
- (56) 前掲拙稿「片倉製糸の西日本における繭特約取引の展開」87～88頁。
- (57) 「自昭和六年一月一日至昭和六年十二月三十一日 昭和六年重要事項記録 片倉江津製糸株式会社」(『昭和六年度 重要事項記録 片倉製糸紡績会社』)。以下同。
- (58) 「自昭和二年一月一日至昭和二年十二月三十一日 昭和貳年重要事項記録 片倉江津製糸株式会社」(『昭和二年度 重要事項記録 片倉製糸紡績会社庶務課』)。
- (59) 「自昭和四年一月一日至同年十二月三十一日 昭和四年重要事項記録 松江片倉製糸株式会社」(『昭和四年度 重要記録 片倉製糸紡績会社』)。
- (60) 「自昭和五年一月一日至昭和五年十二月三十一日 昭和五年重要事項記録 松江片倉製糸所」(『昭和五年度 重要事項記録 片倉製糸紡績会社庶務課』)。
- (61) 『大正十三年 島根県統計書』第一編、94頁。『大正十五年・昭和元年 島根県統計書』第一編、81

頁。

- (62) 前掲『片倉製糸紡績株式会社二十年誌』165頁。
- (63) 農林省蚕糸局編『第十二次全国製糸工場調査（昭和五年度）』200～201頁。
- (64) 農林省蚕糸局編『昭和九年度 全国器械製糸工場調』232頁。
- (65) 「養蚕組合・同組合外購繭成績比較」（『自大正十三年至昭和三年 所長会議関係雑書類 片倉製糸紡績株式会社庶務課』）。
- (66) 前掲拙稿「片倉製糸の西日本における繭特約取引の展開」87頁。
- (67) 「自昭和六年一月一日至同六年十二月三十一日 昭和六年度重要事項記録 松江片倉製糸所」（『昭和六年度 重要事項記録 片倉製糸紡績会社』）。
- (68) 前掲『片倉製糸紡績株式会社二十年誌』168～169頁。以下同。
- (69) 前掲拙稿「片倉製糸の西日本における繭特約取引の展開」89頁。
- (70) 農林省蚕糸局編『第十二次全国製糸工場調査（昭和五年度）』204～205頁。
- (71) 「昭和八年度養蚕組合貸付金一覧表」（『昭和八年二月所長会議書類 昭和八年十一月事務主任会議書類』）。
- (72) 前掲拙稿「片倉製糸の西日本における繭特約取引の展開」88～90頁。以下同。
- (73) 『昭和二年 岡山県統計年報』399頁。『昭和七年 岡山県統計年報』443～444頁。『昭和九年 岡山県統計年報』408頁。以下同。
- (74) 「昭和二年度 重要事項記録 備作製糸株式会社岡山工場」（『昭和二年度 重要事項記録 片倉製糸紡績会社庶務課』）。
- (75) 「特約運送店貨物取扱手数料比較表」（『自大正十三年至昭和三年 所長会議関係雑書類 片倉製糸紡績株式会社庶務課』）。以下同。
- (76) 「自昭和五年一月一日至昭和五年十二月三十一日 昭和五年度重要事項記録 作製糸所」（『昭和五年度 重要事項記録 片倉製糸紡績会社庶務課』）。
- (77) 『昭和二年 岡山県統計年報』390～391頁。以下同。
- (78) 前掲拙稿「片倉製糸の西日本における繭特約取引の展開」88頁。
- (79) 『昭和八年 広島県統計書』第一編、其ノ二、174～185頁。『昭和九年 広島県統計書』第一編、其ノ二、176～190頁、以下同。
- (80) 『自昭和五年一月至昭和六年十二月 取締役会議案綴 本店庶務課』。以下同。
- (81) 『昭和四年度 取締役会議案綴 庶務課』。
- (82) 「昭和四年一月一日ヨリ昭和四年十二月三十一日迄 昭和四年度重要事項記録 高知製糸所」（『昭和四年度 重要記録 片倉製糸紡績会社』）。以下同。
- (83) 『自昭和五年一月至昭和六年十二月 取締役会議案綴 本店庶務課』。以下同。
- (84) 『昭和八年度 取締役会議案綴 片倉製糸紡績株式会社庶務課』。
- (85) 1932年4月1日開催の取締役会の案件「中村乾燥場改増築」より（『昭和七年度 取締役会議案 片倉製糸紡績会社』）。
- (86) 「養蚕組合・同組合外購繭成績比較」（『自大正十三年至昭和三年 所長会議関係雑書類 片倉製糸紡績株式会社庶務課』）。
- (87) 「昭和八年度養蚕組合貸付金一覧表」（『昭和八年二月所長会議書類 昭和八年十一月事務主任会議書類』）。
- (88) 前掲拙稿「片倉製糸の西日本における繭特約取引の展開」91～92頁。
- (89) 『昭和二年度 購繭歩合調査 原料課』。以下同。
- (90) 『昭和二年 高知県統計書』第一編、95頁。『昭和十一年 高知県統計書』第一編、91頁、以下同。
- (91) 1932年4月1日開催の取締役会の案件「中村乾燥場改増築」より（『昭和七年度 取締役会議案 片倉製糸紡績会社』）。
- (92) 『昭和二年 高知県統計書』第一編、85～87頁参照。
- (93) 「自昭和二年一月一日至昭和二年十二月三十一日 高知製糸所」（『昭和二年度 重要事項記録 片倉製糸紡績会社庶務課』）。
- (94) 「特約運送店貨物取扱手数料比較表」（『自大正十三年至昭和三年 所長会議関係雑書類 片倉製糸紡績株式会社庶務課』）。
- (95) 『昭和二年 高知県統計書』第一編、96～98頁参照。
- (96) 「養蚕組合・同組合外購繭成績比較」（『自大正十三年至昭和三年 所長会議関係雑書類 片倉製糸紡績株式会社庶務課』）。
- (97) 「昭和二年 重要記録 長岡製糸所」（『昭和二年度 重要事項記録 片倉製糸紡績会社庶務課』）。

- (98) 同上。以下同。
- (99) 『昭和二年 高知県統計書』第一編、85～87 頁参照。
- (100) 「特約運送店貨物取扱手数料比較表」(『自大正十三年至昭和三年 所長会議関係雑書類 片倉製糸紡績株式会社庶務課』)。
- (101) 『昭和二年 高知県統計書』第一編、94 頁。
- (102) 『角川日本地名大辞典 高知県』角川書店、1986 年、1,242 頁。
- (103) 「昭和二年自一月一日至十二月三十一日 重要事項記録 片倉製糸紡績株式会社高岡製糸所」(『昭和二年度 重要事項記録 片倉製糸紡績会社庶務課』)。以下同年度の高岡製糸所に関しては、同資料による。
- (104) 「昭和四年度 重要事項記録 片倉製糸紡績株式会社高岡製糸所」(『昭和四年度 重要記録 片倉製糸紡績会社』)。以下同年度の高岡製糸所に関しては、同資料による。
- (105) 『昭和二年度 購繭歩合調査 原料課』。各郡購繭量は、購繭歩合(産繭額に占める購繭額の割合)より算出。同資料では、「越知片倉」と表示している。
- (106) 「養蚕組合・同組合外購繭成績比較」(『自大正十三年至昭和三年 所長会議関係雑書類 片倉製糸紡績株式会社庶務課』)。
- (107) 「昭和四年度 重要事項記録 片倉製糸紡績株式会社高岡製糸所」(『昭和四年度 重要記録 片倉製糸紡績会社』)。
- (108) 「昭和五年度 重要事項記録 高岡製糸所」(『昭和五年度 重要事項記録 片倉製糸紡績会社庶務課』)。以下同。
- (109) 「特約運送店貨物取扱手数料比較表」(『自大正十三年至昭和三年 所長会議関係雑書類 片倉製糸紡績株式会社庶務課』)。以下同。
- (110) 前掲『片倉製糸紡績株式会社二十年誌』189～190 頁。
- (111) 「養蚕組合・同組合外購繭成績比較」(『自大正十三年至昭和三年 所長会議関係雑書類 片倉製糸紡績株式会社庶務課』)。
- (112) 「昭和八年度養蚕組合貸付金一覧表」(『昭和八年二月所長会議書類 昭和八年十一月事務主任会議書類』)。
- (113) 前掲拙稿「片倉製糸の西日本における繭特約取引の展開」92 頁。
- (114) 「自一月至十二月 昭和五年度重要事項記録 佐越生糸株式会社」(『昭和五年度 重要事項記録 片倉製糸紡績会社庶務課』)。
- (115) 「特約運送店貨物取扱手数料比較表」(『自大正十三年至昭和三年 所長会議関係雑書類 片倉製糸紡績株式会社庶務課』)。
- (116) 「自昭和四年一月一日至昭和四年十二月三十一日 昭和四年度重要事項記録 佐越生糸株式会社」(『昭和四年度 重要記録 片倉製糸紡績会社』)。以下同。
- (117) 「自一月至十二月 昭和六年度重要事項記録 佐越生糸株式会社」(『昭和六年度 重要事項記録 片倉製糸紡績会社』)。
- (118) 『自昭和五年一月至昭和六年十二月 取締役会議案綴 本店庶務課』。以下同。
- (119) 「自昭和六年一月一日至昭和六年十二月三十一日 昭和六年度重要事項記録 片倉鴨島製糸所」(『昭和六年度 重要事項記録 片倉製糸紡績会社』)。
- (120) 「養蚕組合・同組合外購繭成績比較」(『自大正十三年至昭和三年 所長会議関係雑書類 片倉製糸紡績株式会社庶務課』)。
- (121) 前掲拙稿「片倉製糸の西日本における繭特約取引の展開」90～91 頁。
- (122) 「自昭和五年一月至昭和五年十二月三十一日 昭和五年度重要事項記録 鴨島製糸所」(『昭和五年度 重要事項記録 片倉製糸紡績会社庶務課』)。
- (123) 「自昭和六年一月一日至昭和六年十二月三十一日 昭和六年度重要事項記録 片倉鴨島製糸所」(『昭和六年度 重要事項記録 片倉製糸紡績会社』)。以下同。
- (124) 『昭和二年 徳島県統計書』第一編、105 頁。『昭和九年 徳島県統計書』第一編、85 頁。以下同。
- (125) 『昭和二年 徳島県統計書』第一編、107～113 頁参照。
- (126) 「特約運送店貨物取扱手数料比較表」(『自大正十三年至昭和三年 所長会議関係雑書類 片倉製糸紡績株式会社庶務課』)。
- (127) 「自昭和六年一月一日至昭和六年十二月三十一日 昭和六年度重要事項記録 片倉鴨島製糸所」(『昭和六年度 重要事項記録 片倉製糸紡績会社』)。
- (128) 「自昭和四年一月一日至昭和四年十二月三十一日 昭和四年度重要事項記録 鴨島製糸所」(『昭和四年度 重要記録 片倉製糸紡績会社』)。

社会科学研究所 定例研究会 報告要旨

2007年2月14日(水) 定例研究会報告

テーマ: 「バウハウスにおける反・反近代の意味ー1933年バウハウス解散とナチズムー」

報告者: 村上俊介(社研所員・経済)

日時: 15:00~17:00

場所: 社研生田会議室

報告内容概略:

1919年から1933年まで、ワイマール共和国成立から崩壊と、全く軌を一にして「バウハウス」が開設され解散した。現在では、建築とその内部の家具・装飾デザインで近代様式を生み出す源泉として評価される。またそれ以外にも、教育機関としてのバウハウスが様々な特徴ある教育システムを開発し、その中で、芸術と工芸の統一を図ったことも評価されるし、さらにはバウハウス内における思想的には近代合理主義的な合目的性と、そうした合理性に合致しないエモーショナルな人間の情動性の併存に注目が向けられたりする。

今回の研究会では、報告者が2006年短期在外研究を機に、ハレ市を拠点に、バウハウスに関係の深いワイマール市、デッサウ市、ベルリン市を訪れて、それら諸都市での調査を踏まえたバウハウスの現代における意味が報告された。

報告は、まず第一に、1919年バウハウスのワイマールにおける開校から、1925年のデッサウへの移転、そして1933年のナチズムの圧力によるデッサウからベルリンへの移転と解散という、歴史を辿りながら、その過程でバウハウスが行った建築・工芸・芸術の教育の内容と変遷を詳解して、バウハウス像の概要が紹介された。第二に、ワイマールからデッサウへの移転、デッサウからベルリンへの移転という二つの局面で、ワイマールやデッサウでどのように政治状況が変化し、その政治状況の変化の中で、どのような批判がなされたのかが論じられた。基本的には、ワイマールでのバウハウス批判は単なる素朴な保守派からの批判であるのに対し、デッサウで始まるナチズムからのバウハウス批判は、一筋縄でいかない、そして現代のバウハウスへの批判と共通するものがあることが指摘された。

問題は、なぜナチズムはバウハウスを批判し弾圧したのか、それに対してバウハウスの反・反近代運動は、どう対抗できたのかについて考察された。ナチズム権力掌握直後、バウハウスの主要人物達は、ナチズムと平和共存しようと様々に試みた。その点で、バウハウスの主要人物たちは、実際のバウハウスの運動の特徴である反・反近代の特徴を、十分に自覚化していなかったのではないかという問題提起で報告が終わった。今後の、研究の展開が望まれる。

記: 専修大学経済学部・村上俊介

〈編集後記〉

月報 2 月号をお届けします。高梨所員の論稿は昭和初期の片倉製糸の中国・四国地方における貨物自動車輸送の意義を検討したものです。洋の東西を問わず、いわゆる「後進資本主義型産業革命」を経験した国々での工業化過程における鉄道建設・輸送の役割については多くの先行研究によって明らかにされていますが、それに比して貨物自動車輸送の研究は極めて少なく、その意味で本稿は研究史の上でも意義を持つといえるでしょう。原料調達・製造・運輸といった一連のシステムを体系的に理解することは、企業活動の基盤を解明する上で不可欠であり、地道な実証研究が必要とされます。 (Y. S)

神奈川県川崎市多摩区東三田 2 丁目 1 番 1 号 電話 (044)911-1089

専修大学社会科学研究所

(発行者) 柴田弘捷

製作 佐藤印刷株式会社

東京都渋谷区神宮前 2-10-2 電話 (03)3404-2561
