

片倉製糸の九州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. 片倉製糸の九州地方工場別貨物自動車購入と輸送	3
① 大分製糸所（所在地：大分県大分市）	3
② 宇佐製糸所（所在地：大分県宇佐郡北馬城村、1955年宇佐町に編入）	6
③ 鳥栖製糸所（所在地：佐賀県三養基郡鳥栖町）	7
④ 小城郡是製糸所（所在地：佐賀県小城郡小城町）	9
⑤ 熊本尾沢製糸所（所在地：熊本県熊本市田崎町）	11
⑥ 長崎製糸株式会社（本社所在地：長崎県北高来郡諫早町）	12
⑦ 薩摩製糸株式会社（本社所在地：鹿児島県鹿児島市原良町）	15
3. おわりに	22
編集後記	28

1. はじめに

本稿の課題は、第1に片倉製糸が昭和初期に九州地方において展開した貨物自動車輸送を、輸送手段の保有と利用の実態分析を中心に同社各製糸工場別に究明することである。

片倉製糸は、昭和恐慌期に特約取引による原料繭調達体制を確立しており⁽¹⁾、東日本及び中国・四国地方において、繭特約取引に伴う特約養蚕組合産繭を初めとする各種物資の輸送には、トラックを活用していたことが既に明らかとなっている⁽²⁾。九州地方において、片倉製糸が既に1927年末に貨物自動車を備付けていた製糸工場（直系工場、傍系工場共）に関しては、宇佐製糸所1台、大分製糸所1台、鳥栖製糸所3台、小城郡是製糸所1台、熊本尾沢製糸所1台、長崎製糸株式会社（諫早工場）2台、薩摩製糸株式会社3台（鹿児島工場2台、宮之城工場1台）、合せて12台を確認することができる⁽³⁾。その後の片倉製糸諸工場の新車購入や買替え等について、本稿において詳細に明らかにする予定である。なお、トラック輸送にあたっては、明らかにし得る限り片倉製糸の自家用貨物自動車輸送とトラック運送業者の提携及び備車から自家用貨物自動車輸送への転換要因についても言及したい。

本稿の第2の課題は、片倉製糸（郡是製糸所と共に）の高級糸市場独占期⁽⁴⁾にトラック主軸の短・近距離輸送と鉄道による長距離輸送を中心に、近代的貨物輸送体系を構築していたことを明らかにすることである。なお、トラック輸送と鉄道輸送以外に、片倉製糸では製糸工場によっては、海上運送を行っており、この輸送方法についても具体的に考察する予定である。

近代日本交通史研究は、鉄道中心に道路、海運、内陸水路、航空の各分野において成果をあげてきた⁽⁵⁾。但し、道路交通史研究の中で、トラック輸送に関する研究は少数にとどまり、特に戦前期の個別企業（通運企業を除く）を対象として、自家用貨物自動車輸送の実証的研究は、管見の限り、片倉製糸の東日本及び中国・四国地方における貨物自動車輸送を同社製糸工場別に究明した、上記拙稿を除くと、皆無であるといえよう。

交通機関の中で、トラック輸送は、鉄道の補助機関から脱して、昭和2、3年頃より鉄道と競合する近距離輸送に大いに進出し、一部には2トン積以上の「中級車」による長距離輸送も出現するようになる⁽⁶⁾。1930年に国鉄と競合する貨物自動車輸送量（全国）のうち、輸送距離が100km未満の輸送が全体の93%に達し、50km未満輸送に限っても全体の74%を占めていたのである⁽⁷⁾。同年鉄道と貨物自動車の競合によって生じた鉄道運賃減収額を品目別に見積ると、繭類は、数量順位とは大きく異なり、首位の雑貨73万円に次ぐ、第2位の44万円にのぼり、魚介類38万円、米26万円、野菜類26万円、木材22万円、肥料18万円等を上回る⁽⁸⁾。魚介類や野菜類といった生鮮食料品同様、品質保持が重視される繭類は、特定貨物（従って、雑貨品類を除く）に限定すれば、貨物自動車輸送の最も重要な貨物であったことが窺い知れよう。静岡

県下の自動車営業組合（清水警察署管内）の「貨物自動車賃金表」によると、運送貨物を一級品（貴重品扱）、二級品（急送品扱）、三級品（一般貨物）、四級品に区分しており、生繭は、鮮魚、青物、散果物などと共に二級品（急送品扱）に属していた⁽⁹⁾。

また、1930年に鉄道輸送から貨物自動車に転換したと見做される繭類9万8千トンを理由別に分類すると、鉄道と比較して運送費が安く、運送時間も短いという理由が首位の3万9千トン（40%）を占め、他の理由を大きく引き離していた。即ち、第2位以下の理由が運送時間が短く、貨物の取扱いが容易（1万4千トン、14%）、運送費が安い（1万1千トン、11%）、運送時間が短い（1万トン、11%）、運送費が安く、貨物の取扱いが容易（8千トン、9%）と続く⁽¹⁰⁾。鉄道輸送から貨物自動車輸送への転換理由の第1位は、主要貨物と繭類共同であるが、繭類は、主要貨物（28%）に比べ、12ポイント高いという特徴をもつ。繭類の荷主が貨物自動車輸送に求める最大の要因は、機動力を武器に迅速な輸送と低廉な運送費にあったことがわかる。

2. 片倉製糸の九州地方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、九州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。

九州地方における片倉製糸諸工場は、直系工場として大分県に大分製糸所、宇佐製糸所、佐賀県に鳥栖製糸所、小城郡是製糸所、熊本県に熊本尾沢製糸所のほか、傍系製糸会社として長崎県に長崎製糸株式会社、鹿児島県に薩摩製糸株式会社が存在する。

① 大分製糸所（所在地：大分県大分市）

大分製糸所は、1930年6月30日にシボレー1.5トン積トラック1台（代金2,205円）を購入する。既述のように、1927年に大分製糸所は、貨物自動車1台を備付けており、その上で同年11月24日には自動車利用唧筒1台（代金650円）を買入っていた⁽¹¹⁾ことから、この点を裏付けていよう。大分製糸所は、消火用ポンプ装備の貨物自動車を利用した消防能力の向上に努めていることがわかる。大分製糸所は、貨物自動車を購入した1930年6月には、貨物自動車2台を保有していたものと考えられる。又、1929年3月24日には、大分製糸所へ大日本消防協会理事・緒方惟一郎氏と久米大分県知事（森下大分県保安課長随行）が同伴来所し、消火設備、放水試験の検閲を行っている⁽¹²⁾。また同年2月15日に大分製糸所は、片倉本社の許可の下に大日本消防協会基金として300円を寄付していた。1931年4月3日に大分製糸所は、シボレー1.5トン積トラック1台を350円にて山田虎造方へ売却し⁽¹³⁾、翌32年に入り大分製糸所は、片倉本所に「備車を以テ補フヘキ方針ノ処打算上自家用有利ノ為」、レオ1A型4気筒1.5トン積ボデー付貨物自動車1台（価格2,950円）の購入を申請する⁽¹⁴⁾。この案件については、同年5月

表 1 表 片倉製糸の地方工場別貨物自動車購入（1927～1932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
(九州)						
大分製糸所	1930. 6. 30	1 台	シボレー1.5トン積	2,205 円		[1931. 4. 3. シボレートラック1.5トン積1台350円で売却。]
	☆1932. 5. 18	1 台	レオ1A型4気筒1.5トン積ボデー付	2,950 円		取締役会の決定は、車種をシボレー又はフォードに限定。
	☆1931. 5. 28	1 台	シボレー1.5トン積	2,000 円		旧車2台500円にて売却予定。
鳥栖製糸所	1927. 6. 5	1 台	シボレーボデー付	2,170 円		〔古貨物自動車は、消火ポンプ取付け・利用。〕
小城郡是製糸所	☆1932. 2. 18	1 台	シボレー	2,300 円		
熊本尾次製糸所	1927. 5. 16	1 台	シボレーボデー付	2,200 円		5. 24. 古シボレー車600円で売却。
	1927. 6. 28	1 台	シボレー	2,180 円		
長崎製糸機謙早工場	1929. 10. 11	1 台	フォード	1,850 円		
	☆1932. 2. 18	1 台	シボレー1.5トン積	2,300 円		古自動車450円位にて売却見込。
	☆1931. 5. 18	1 台	ウリス・シックス・ホイペット1.5トン積	2,580 円		旧車80円位売却見込。本社承認不明。
薩摩製糸所	☆1928. 11. 3	(1 台)	シボレー	2,200 円		貨物自動車買替事後承認。古自動車売却代金600円
	1929. 2. 21	1 台	シボレー (1.5トン積)	2,212円70銭		1. 18. 取締役会フォード車可決。1928年後期式。
	☆1932. 2. 18	1 台	シボレー	2,300 円		ウリス・シックス1.5トン積申請。古車走行55,000哩。
	☆1932. 4. 18	1 台	ウリス・ホイペット1.5トン積	2,580 円		3. 8. 否決分。今回認可(車種は不明)。

(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」と「台数」の()内は、推定である。

(資料) 『昭和二年年度重要事項記録 片倉製糸紡績会社庶務課』、『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』、『昭和六年度重要事項記録 片倉製糸紡績会社庶務課』、『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』、『昭和四年度 取締役会議案綴 庶務課』、『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』、『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。

18日の取締役会において認可されるが、購入貨物自動車は、シボレー車又はフォード車とする事という条件付きであった。大分製糸所は、31年4月に貨物自動車1台を売却(27年保有の貨物自動車か)したことに伴う輸送力の低下を補うために運送会社に依頼していたのであろう。1934年6月8日開催の片倉本社の取締役会における「(昭和)八年度繭入費決算報告」の中で、昨年度の同社繭入費増高の原因の1つとして、「経済界ノ好転ニ因リ荷動キ多ク、「トラック」ノ供給不足ヲ告ケタルト「ガソリン」ノ値上ケニ因リ運賃ニ於テ増高セルコト」と述べている⁽¹⁵⁾。経済好転に伴う需要拡大がトラック不足を生じ、しかもガソリン価格の値上がりが重なり、運送店の輸送力不足と運賃値上げ(多分に便乗値上げも加わろう)という貨物自動車運送業界の脆弱な構造が露呈し、このため大分製糸所では自家用貨物自動車の購入、即ち自社輸送の強化に向かわせたものといえよう。大分製糸所の繰糸釜数は、後述の鳥栖製糸所と共に九州地方の製糸工場の中で使用釜数1,000釜前後を有する、最大規模である上、効率的な輸送という観点からも繭特約取引の拡大に伴い、早期に自家用貨物自動車の複数常備を実現していたものと思われる。なお、1931年3月20日には、大分警察署において大分県自動車協会主催の安全週間打合せ及び優良運転手表彰式が開催され、大分製糸所の運転手・式田武が表彰されている⁽¹⁶⁾。

大分県では1920年代後半～1930年代初頭にかけて、荷積馬車台数の減少(1925年8,370台、29年7,231台、32年6,511台)、荷車台数の停滞・減少(1925年10,735台、29年11,016台、32年7,904台)する中で、貨物自動車台数は1929年92台、32年184台に倍増する⁽¹⁷⁾。貨物自動車台数を都市別にみると、1929年に南海部郡を除く大分県全都市に普及するものの西・東国東両郡の各1台から、大分製糸所所在の大分市の21台まで格差が存在する。その他諸郡では、同年に日田郡17台、後述の片倉宇佐製糸所所在の宇佐郡及び大野郡各8台、中津市6台、残る諸郡市は5台以下である。1932年には、南海部郡を含め大分県全都市に亘り増加しており、特に大分市43台、日田郡38台、玖珠・北海部両郡各14台、大野郡12台、宇佐郡及び中津市各10台、その他諸郡市は8台以下であった。地域的偏在を伴いつつ、大分県では県下一大経済拠点の県都大分市を中心に貨物自動車の普及・拡大が進む。

大分製糸所の特約取引繭量は、1927年の140,345貫(特約取引率36.3%⁽¹⁸⁾)から逐年増加し、29年260,095貫(特約取引率56.1%⁽¹⁹⁾)、30年308,019貫(特約取引率77.0%⁽²⁰⁾)、31年365,917貫940匁(特約取引率82.3%⁽²¹⁾)に上昇する。大分製糸所においては、繭特約取引が1920年代末の主要な購繭方法から、1930年代初めには支配的な購繭方法へと急進展する。そして更に1933年には大分製糸所は、特約養蚕組合(組合収繭量522,523貫)に養蚕資金(35,698円)、蚕種(123,523円)、肥料(230,637円)、養蚕取次品(33,025円)を配布・斡旋していた⁽²²⁾。大分製糸所は、1930年代半に特約取引繭総量の8割弱を大分県内から、残る2割強を宮崎県と福岡県から調達する⁽²³⁾。以前には大分製糸所は、四国愛媛県の西宇和郡、喜多郡、松山地方を

特約地盤としていたが、大分県内の特約養蚕組合の拡充と共に愛媛県から退転し、大分県を中心に宮崎県と福岡県の一部を特約地盤とすることとなる。大分製糸所の大分県内特約地盤は、同製糸所周辺諸郡の大分郡、大野郡、南・北海部郡、速見郡、東国東郡、直入郡などであった。

大分製糸所は、県下幹線道路の旧街道、即ち小倉街道（豊前道・国道3号、現・国道10号）、日向街道（日向道・国道3号、現・国道10号）、肥後街道、筑後街道（府内・日田往還）、伊予街道（現・国道197号）などを継襲する国道3号、県道＝大分・熊本線、大分・福岡線、大分・佐賀関線などのほか、大分市を起点（終点）とする大分・佐伯線、久住・大分線、奥嶽・大分線、犬飼・大分線、大分・森線、大分・国東線、八幡・大分線、広内・大分線、合原・大分線など⁽²⁴⁾を短・近距離圏内では自家用貨物自動車を使用して疾走し、特約養蚕組合の産繭や蚕種、肥料、養蚕用具などを搬送していった。

鉄道輸送に関しては、大分製糸所は、1927年に大分合同運送店との間で大分駅発着貨物の取扱手数料を取り決めており、到着貨物のうち、雑貨、石炭など以外に生繭・干繭1本に付、荷卸手数料3銭、配達料4銭、発送貨物では生糸、繭籠、生皮苧、雑貨などについてそれぞれ協定している⁽²⁵⁾。大分製糸所は、遠距離圏内では日豊線、久大線、豊肥線などの鉄道を利用して原料繭等を輸送していたことを推測させる。なお、大分製糸所は、1931年に同製糸所引込線敷地（56坪）を鉄道省へ無償譲渡している⁽²⁶⁾。鉄道引込線の着工により、大分製糸所の鉄道輸送の効率性が増すことであろう。船舶輸送に関しては、大分製糸所は、1929年9月7日に片倉本社の許可を得て、「大分港改修速成同盟会」に150円を寄付しており⁽²⁷⁾、大分製糸所が豊予海峡を隔てて四国愛媛県に特約地盤を有していた当時、大分港の改修は、同製糸所にとっても物資輸送の利便性を高めることになろう。

② 宇佐製糸所（所在地：大分県宇佐郡北馬城村、1955年宇佐町に編入）

宇佐製糸所は、既述のように1927年に自家用貨物自動車を備付けていたが、大分製糸所同様、同年11月24日に自動車利用ポンプ1台（代金650円）を購入している⁽²⁸⁾ことから、同製糸所の貨物自動車保有を間接的に裏付けるものといえよう。これ以外については、片倉製糸の内部資料に自家用貨物自動車に関する記述を確認することはできないものの、昭和初期の調査に依れば、宇佐製糸所には「運送設備」として貨物自動車（1.25トン積）を保有していたことが判明する⁽²⁹⁾。前述の如く、貨物自動車は、1929年に宇佐郡内に僅か8台存在するにすぎず、一方で後述のように宇佐製糸所は、早期に繭特約取引の展開を押し進めていたことから、自家用貨物自動車の保有を促すことになったのであろう。

1929年12月19日に軽便鉄道・宇佐参宮鉄道（高田駅～宇佐八幡駅）の踏切において列車と貨物自動車が衝突し、列車は転覆、自動車運転手は即死、という事故が起きる⁽³⁰⁾。付近の青年団と消防組約200名が跡始末のために応援に駆け付け、宇佐製糸所は炊出しを行った。列車衝

突事故にあった貨物自動車は、宇佐製糸所の保有に係るものではないが、一事象を越えて、鉄道に代って近距離輸送に重要な役割を果たすようになる貨物自動車と鉄道が、大分県地方の片隅で生じた軋轢を象徴する出来事と捉えることができる。

宇佐製糸所の特約取引繭量は、1927年に既に104,695貫（特約取引率88.0%⁽³¹⁾）にのぼり、1930年度には66,000貫（特約取引率100%⁽³²⁾）に及ぶ。宇佐製糸所の繭特約取引は、実質的に大分製糸所以上に進展し、1920年代中頃には既に同製糸所の支配的な購繭方法となっていた。宇佐製糸所は、1933年に特約養蚕組合（組合収繭量147,290貫）に養蚕資金（7,090円）、蚕種（36,751円）、肥料（76,078円）、養蚕取次品（32,486円）を配布・斡旋している⁽³³⁾。宇佐製糸所は、1930年代半に特約取引繭総量の殆ど大半を地元の大分県から調達し、僅かに隣接の福岡県から特約購繭している⁽³⁴⁾。宇佐製糸所は、山口県豊浦郡、福岡県京都市・企救郡から購繭撤退し、大分県への集中化が図られ、同製糸所周辺諸郡の宇佐郡、西国東郡、下毛郡を主要特約地盤としていた。

宇佐製糸所は、短・近距離圏内では県下幹線道路の旧街道、即ち小倉街道（豊前通・国道3号、現・国道10号）、国東道、浜往還、山国道などを継承する国道3号、県道＝高田・竹田津線、中津・長洲線、高田・竹田津線などのほか、北馬城村隣接の宇佐町を起点（終点）とする宇佐・長洲線、宇佐・垂水線、浄土寺・宇佐線、高田・宇佐線など⁽³⁵⁾を自家用貨物自動車を利用して走行し、特約養蚕組合の産繭や蚕種、肥料、養蚕用具などを輸送していたのであろう。

鉄道輸送に関しては、宇佐製糸所は、1927年に宇佐合同運送店と宇佐駅発着の貨物取扱手数料を協定しており、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5銭、配達料3銭、鉄道発送貨物では生糸、繭籠、生皮苧、雑貨などについて各々契約している⁽³⁶⁾。到着鉄道貨物の中で、石炭に関しては荷卸・配達は、宇佐製糸所の「自家扱」であり、自家用貨物自動車を使用して石炭運搬を行っていたのであろう。宇佐製糸所は、長距離圏内では原料繭輸送を国有日豊線などの鉄道を利用して、貨物自動車輸送を補っていた可能性がある。

③ 鳥栖製糸所（所在地：佐賀県三養基郡鳥栖町）

鳥栖製糸所の申請に基づき、1931年5月28日開催の片倉本社取締役会において、1931年型シボレー1.5トン積貨物自動車1台（価格2,000円）の購入について審議している。貨物自動車の買替えによって「旧車」2台は、500円で売却の予定であった。既述の如く、鳥栖製糸所は、1927年に貨物自動車3台を常備していたことから、引続き1931年に入り新型貨物自動車の買替えを申請する時点においても、少なくとも3台の貨物自動車を常備していた模様である。1927年に貨物自動車3台の常備は、片倉製糸諸工場の中では鳥栖製糸所のほか、武井製糸所と熊本尾沢製糸所に限られる⁽³⁷⁾。この3製糸所共、片倉製糸を代表する大規模製糸所であり、特に鳥栖製糸所は、片倉製糸諸工場においてのみならず、九州地方最大の製糸工場である。また

鳥栖製糸所は、九州地方の他製糸工場に先駆けて繭特約取引を展開し、後述の如く早期に特約取引率 100%を実現していくことになる。従って、特約養蚕組合産繭を初めとする大量の物資輸送に数台の貨物自動車が必要としていたものといえよう。

鳥栖製糸所の特約取引繭量は、1927年に春蚕繭 223,990 貫（春蚕繭のみ、特約取引率 89.5%⁽³⁸⁾）、1930年度には 500,000 貫（特約取引率 100%⁽³⁹⁾）に達する。1914年設立の鳥栖製糸所は、翌年より繭特約取引を実施し、県当局の協力を得て佐賀・福岡両県に特約地盤を拡大していったのである。⁽⁴⁰⁾ 鳥栖製糸所は、1933年に特約養蚕組合（組合収繭量 508,179 貫）に養蚕資金（1,380 円）、蚕種（117,077 円）、肥料（220,835 円）、養蚕取次品（23,631 円）を配布・斡旋する⁽⁴¹⁾。1930年代半に鳥栖製糸所は、佐賀県と福岡県を中心に熊本県、大分県、長崎県において繭特約取引を展開している⁽⁴²⁾。佐賀県東端に立地する鳥栖製糸所は、佐賀県内では三大養蚕地方、即ち佐賀郡、東松浦郡、藤津郡のほか、三養基郡、神崎郡、西松浦郡を、また佐賀県に隣接する福岡県では三井郡、朝倉郡、筑紫郡、糸島郡、浮羽郡、糟屋郡、田川郡などをそれぞれ特約地盤とする。鳥栖製糸所は、曾て購繭地としていた鹿児島県、宮崎県から撤退し、また後述するように長崎県北松浦郡及び口之津・諫早地方（各購繭出張所）を傍系製糸会社の長崎製糸株式会社に移譲し、特約地盤を佐賀県、福岡県に集中化していくことになる。特に佐賀県と福岡県を跨ぐ、鳥栖製糸所周辺諸郡が、主要特約地盤であろう。鳥栖製糸所は、同じ佐賀県に開設の、後述する片倉小城郡は製糸所との間で同県内の特約地盤を分轄している。この点後述。

佐賀県では 1920 年代前半～1930 年代中頃に、荷積馬車・荷車台数の停滞・減少（1923 年荷積馬車 3,565 台、荷車 25,696 台、27 年荷積馬車 3,560 台、荷車 27,578 台、31 年荷積馬車 3,305 台、荷車 21,474 台）する中で、「荷積用」自動車台数は、1927 年 13 台、27 年 65 台、31 年 220 台に急増する⁽⁴³⁾。「荷積用」自動車台数を郡市別にみると、1927 年 3 月末日現在において佐賀県全郡市に普及し、鳥栖製糸所所在の三養基郡の 12 台を最高に東松浦郡 10 台、佐賀市 9 台、藤津郡 8 台、小城郡 7 台、その他諸郡 6～2 台であった。1936 年 12 月末現在には、「荷積用」自動車台数は、地域的偏在を伴いつつ佐賀県全郡市に亘って増加し、東松浦郡 32 台、佐賀市 31 台、西松浦郡 30 台から三養基郡 18 台、唐津市 15 台、小城郡 12 台に及ぶ。上記諸郡以外は、22～19 台の間にある。

鳥栖製糸所は、短・近距離圏内では、佐賀・福岡両県下幹線道路の旧街道、即ち長崎街道（国道 2, 25 号、現・国道 34 号、200 号）、三瀬街道（現・国道 263 号）、日田街道（現・国道 210 号）、薩摩街道、秋目街道などを継襲する国道 2, 25 号、県道＝佐賀・福岡線（現・国道 263 号）、佐賀・久留米線、佐賀・浜崎線、神崎・久留米線、福岡・北野線、久留米・甘木線、松崎・久留米線、内野・甘木線、甘木・秋月線、石櫃・松崎線、石櫃・山家線等のほか、鳥栖町を起点（終点）とする鳥栖・千栗線、鳥栖停車場・北野線、仁比山・鳥栖線、田主丸・鳥栖線、長

淵・鳥栖線など⁽⁴⁴⁾を自家用貨物自動車を使用して走行し、特約養蚕組合産繭のほか、蚕種、肥料、養蚕用具などを運送していたことであろう。

鉄道輸送に関しては、1927年に鳥栖製糸所は、八坂運送店と鳥栖駅発着の貨物取扱手数料を契約しており、鉄道到着貨物のうち、雑貨、石炭など以外に生繭・干繭共1本に付、荷卸手数料3銭、配達料2銭、鉄道発送貨物のうち、生糸を除く繭籠、生皮苧、雑貨などについて、それぞれ協定する⁽⁴⁵⁾。生糸に関しては、同年には協定がなく、運送店合同前には1梱に付8銭の積込手数料を定めていたことから、生糸輸送は、新たに貨物自動車を利用することになったことが窺える。鳥栖製糸所は、遠距離圏内では国鉄長崎本線、九大線（1934年11月20日開通）などを利用して原料繭等の輸送を行っていたのであろう。

④ 小城郡是製糸所（所在地：佐賀県小城郡小城町）

小城郡是製糸所は、1927年6月5日にシボレーボデー付貨物自動車1台（代金2,170円）を購入する。既述の如く、小城郡是製糸所は、1927年末に貨物自動車1台を備付けていたことと符合している。小城郡是製糸所は、この貨物自動車を早速、収繭活動等に利用したことであろう。同年11月23日に小城郡是製糸所は、自動車利用唧筒1台（代金650円）を購入しており⁽⁴⁶⁾、貨物自動車を利用した消防能力の向上を目的としていたものといえよう。消火活動に関しては、1931年2月19日午前2時頃に小城町内の佐賀蚕種製造所（佐賀県是蚕業株式会社）旧事務所より出火し、小城郡是製糸所では直ちに所員全員を召集し、「ポンプト共ニ」現場に駆け付けて、消火に努めていた⁽⁴⁷⁾。また小城郡是製糸所から電話にて鳥栖製糸所へこの火災を通知し、鳥栖製糸所より14名が貨物自動車にて駆け付けて応援・片付けを行う。小城郡是製糸所同様、鳥栖製糸所においても消防ポンプを装備した貨物自動車によって消火活動に従事したのであろう。この佐賀蚕種製造所の火災は、新旧事務所、蚕室2棟を全焼し、午前4時30分に鎮火する。出火原因は、催青室火鉢の不始末であった。損害額は、約2万円にのぼる。片倉製糸は、1931年1月21日に佐賀県是蚕業株式会社所有の土地、建物を賃貸借契約し、佐賀蚕種製造所として蚕種製造を営んでいたのである。佐賀蚕種製造所創業間も無い頃の出火であった。⁽⁴⁸⁾

小城郡是製糸所は、その後ウィリス・シックス1.5トン積貨物自動車1台（価格2,890円）の購入申請を片倉本社に行うが、1932年2月18日開催の取締役会では、貨物自動車の購入に関しては認可されるが、車種は、シボレー車（価格2,300円）に修正条件付きであった。小城郡是製糸所の貨物自動車購入理由は、現在使用中の貨物自動車が老朽のため修繕費を要し、「不経済」である、ということであった。同日の取締役会において、後述の片倉傍系製糸会社である薩摩製糸株式会社と長崎製糸株式会社諫早工場から申請の貨物自動車購入案件を審議していたが、両社の購入理由は、いずれも小城郡是製糸所と同様であった。なお、小城郡是製糸所は、新規に貨物自動車を購入した後に、古貨物自動車については、消火ポンプを取付けて利用する

としていた。同製糸所では古貨物自動車を売却せずに、消防車として専ら活用する方針であった。当該貨物自動車が、1927年6月5日購入の車輛の買替えであるとすれば、使用期間は4年8ヶ月程になろう。小城郡は製糸所は、同じ佐賀県所在の鳥栖製糸所と比べ、製糸規模では約3分の1にとどまるところから、自家用貨物自動車は、1台を維持・常備していたのであろう。前述のように、小城郡の「荷積用」自動車台数は、1927年3月末日現在7台、36年12月末現在12台であったことから、この内の1台が小城郡は製糸所保有に係るものであるといえよう。

小城郡は製糸所の特約取引繭量は、既に1927年に134,272貫(特約取引率100%⁽⁴⁹⁾)に達し、引続き1930年度にも139,496貫(特約取引率100%⁽⁵⁰⁾)を維持する。1933年に小城郡は製糸所は、特約養蚕組合(組合収繭量170,530貫)に養蚕資金(700円)、蚕種(45,275円)、肥料(74,755円)、養蚕取次品(20,905円)を配布・斡旋している⁽⁵¹⁾。小城郡は製糸所は、1930年代半に特約取引繭総量の殆ど大半を佐賀県内から調達し、一部を熊本県から特約購繭する⁽⁵²⁾。小城郡は製糸所の佐賀県内の特約地盤は、同製糸所周辺諸郡の小城郡、佐賀郡川上地方、杵島郡であった。小城郡は製糸所は、鳥栖製糸所との間で佐賀県内の特約地盤を分轄しており、1931年1月23、24日には両製糸所合同蚕業研究会を開催するなど緊密な連携を保持していた⁽⁵³⁾。

佐賀県中央部、小城郡の北西部に位置し、小城鍋島藩の城下町として発展した、小城町所在の小城郡は製糸所は、県下幹線道路の旧街道、即ち長崎街道(国道25号、現・国道34号)、唐津往還(現・国道203号)、小城道、伊万里道などを継承する国道25号(現・国道34号)や県道、特に小城町を起点(終点)とする小城・唐津線、小城・牛津線、小城・伊万里線、小城・古湯線、佐賀・小城線、神崎・小城線など⁽⁵⁴⁾を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。

鉄道輸送に関しては、従来小城郡は製糸所の指定運送店は、㊤浜野運輸店であったが、小城駅運送店全部の営業権を継承した小城合同運送株式会社の創立に伴い、1927年3月31日に小城郡は製糸所と取引契約することになった⁽⁵⁵⁾。この小城駅貨物取扱手数料契約は、鉄道到着貨物のうち、雑貨、石炭など以外に生繭・干繭共1本につき荷卸手数料4銭、配達については、「自家扱」であり、小城郡は製糸所と上記特約運送店との距離が、僅か3「丁」にすぎないことから、この時期には荷車(又は荷馬車)で運搬したのであろう⁽⁵⁶⁾。発送鉄道貨物については、生糸、繭籠、生皮苧、雑貨などの取扱手数料を協定している。なお、小城郡は製糸所は、1931年5月15日に小城駅長より「生糸運賃割戻駅」の認可の件につき過日提出の請願書により、極力実現に盡力する旨の通知があり、また同年10月12日には小城駅長より、予め申請中の「生糸運賃割戻駅」に関する件が可決し、同月21日より実施の通知があった⁽⁵⁷⁾。小城郡は製糸所にとって、生糸輸送鉄道運賃の実質的な引下げという恩恵を蒙ることになる。小城郡は製糸所は、国鉄唐津線などの鉄道を利用して、原料繭輸送を一部依拠していた可能性が窺える。

⑤ 熊本尾沢製糸所（所在地：熊本県熊本市田崎町）

熊本尾沢製糸所（1934年末に熊本製糸所と改称）は、1927年5月16日にシボレー貨物自動車（ボデー付）1台（代金2,200円）を購入する。既述のように、1927年末に熊本尾沢製糸所が備付けていた貨物自動車1台は、この貨物自動車のことであろう。同月24日に、従来使用していたシボレー古貨物自動車を600円にて売却する。また熊本尾沢製糸所は、小城郡製糸所同様、同年11月23日に自動車利用ポンプ（代金650円）を購入している⁽⁵⁸⁾。熊本尾沢製糸所は、他の片倉製糸諸工場同様、消火能力の強化を自家用貨物自動車を利用して実現していく。

熊本県の「荷積用」馬車、荷車、牛車各台数が、1920年代中頃を境に減少していく中で、「荷積用」自動車台数は、1929年の221台から、4年後の33年には約2倍の416台に急増する⁽⁵⁹⁾。熊本県の「荷積用」自動車は、熊本藩54万石の城下町を系譜として持ち、近代においても同県の政治・経済及び交通上の枢要な熊本市を中心に増加していた。即ち、「荷積用」自動車台数を郡市別にみると、1933年に熊本尾沢製糸所所在の熊本市の123台を最多として、次いで玉名郡55台、鹿本郡38台、菊池郡33台、飽託郡28台、阿蘇郡26台、宇土郡25台、球磨郡24台、下益城郡21台、八代郡18台、上益城郡10台、天草郡9台、葦北郡6台と続く。「荷積用」自動車台数は、諸郡市間に台数格差が生じてはいるが、熊本県全郡市に普及していた。なお、「乗用」自動車は、「荷積用」自動車以上に普及・増加したが、「大正中期頃から乗合自動車の営業が熊本市を起点として開始され、やがてトラックやタクシーの営業も増加してくると、従来の水上運送は急激に衰退し」ていった、という⁽⁶⁰⁾。

熊本尾沢製糸所の特約取引繭量は、1927年に71,242貫（特約取引率52.3%⁽⁶¹⁾）、その後繭特約取引は急速に進み、1930年度には204,460貫（特約取引率100%⁽⁶²⁾）を実現する。さらに1933年に熊本尾沢製糸所は、特約養蚕組合（組合収繭240,563貫）に養蚕資金（2,040円）、蚕種（50,084円）、肥料（97,685円）、養蚕取次品（9,826円）を配布・斡旋している⁽⁶³⁾。熊本製糸所は、1930年代半には特約取引繭総量すべてを熊本県内から調達する⁽⁶⁴⁾。熊本製糸所は、曾ての購繭地である、県外の鹿児島県や宮崎県から撤退し、熊本県への特約地盤の集中化を押し進めていった。熊本製糸所の県内特約地盤は、熊本県の三大養蚕地帯である玉名郡、鹿本郡、菊池郡のほか、上・下益城郡、天草郡、飽託郡、宇土郡、球磨郡などである。上記諸郡以外では、熊本県内の阿蘇郡、八代郡、葦北郡は、養蚕業が不振であった。熊本製糸所と鳥栖製糸所は、玉名郡において特約地盤を分轄している。

熊本県のほぼ中央部、熊本平野の中心に立地する熊本市所在の熊本尾沢製糸所は、短・近距離圏内では、県下幹線道路の旧街道、即ち豊前街道・薩摩街道（国道2号、現・国道3号）、豊後街道（現・国道57号）、日向街道（現・国道445号ほか）、人吉街道（現・国道219号）、三池街道（現・国道208号）、天草道（現・国道57号ほか）などを継襲する国道2号、県道＝熊

本・大分線（旧豊後街道、現・国道 57 号）、熊本・宮崎線（旧日向街道、現・国道 445 号ほか）、熊本・三角線、熊本・本渡線（旧天草道、現・国道 57 号ほか）、熊本・隈府線、熊本・木山線、松尾・熊本線、熊本・高瀬線、熊本・南関線、熊本・八代線、熊本・甲佐線、原倉・熊本線、熊本・隈庄線、久保田・熊本線、来民・熊本線、小天・熊本線、瀬田・熊本線などを自家用貨物自動車を使用して走行し、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る。

鉄道輸送については、熊本尾沢製糸所は、1927 年 5 月 5 日に山本運送店と「貨物積卸賃」を協定する⁽⁶⁵⁾。即ち、熊本駅着荷のうち、肥料、雑品のほか、生繭（トン扱）の「卸配達」料 6 銭、生繭（小口扱）の「卸配達」料 6 銭 5 厘、そして発送鉄道貨物のうち、生糸、生皮苧、空籠、繭袋、肥料以外に、乾繭の「引出積込」料 7 銭の各契約である。熊本尾沢製糸所は、遠距離圏内では、豊肥線（宮地線）や鹿児島本線（肥薩線）などの鉄道を利用して産繭輸送を行っていた可能性がある。なお、天草島（天草郡）からの原料繭運搬は、本渡港（天草郡本渡町）から三角港（宇土郡三角町）への船舶輸送に依存していたのであろう⁽⁶⁶⁾。

⑥ 長崎製糸株式会社（本社所在地：長崎県北高来郡諫早町）

片倉製糸の傍系製糸会社である、長崎製糸株式会社は、1920 年 3 月 30 日に片倉製糸と協力して長崎県蚕糸業開発を目的とする県是組織の製糸会社として創立する⁽⁶⁷⁾。長崎製糸株式会社は、諫早工場と島原工場を有する。同社は、1920 年 5 月 20 日に深田製糸場を買収して、島原工場（160 釜）と改称・開業する。諫早工場は、1922 年 5 月 28 日に 4 緒 240 釜を以て、新設・開業する。諫早工場は、1927 年に 3 緒 18 釜、4 緒 225 釜、5 緒 172 釜、合計 415 釜に、また島原工場は、1929 年 1 月に 4 緒 18 釜、5 緒 182 釜、合計 200 釜にそれぞれ拡張する。諫早工場の規模は、島原工場規模の 2 倍以上の格差があった。そして両工場共、1933 年前後に御法川式多条繰糸機の導入を図り、大改造に着手する。なお、長崎製糸株式会社は、1937 年 6 月に雲仙製糸株式会社を賃借し、雲仙工場と改称・経営する。その後、片倉製糸は、1940 年 10 月に長崎製糸株式会社を合併するに至る。

諫早工場（所在地：長崎県北高来郡諫早町）では、1927 年 6 月 28 日にシボレー貨物自動車 1 台（代金 2,180 円）を購入する。この貨物自動車の積載量は資料に記述されていないが、金額からして 1.5 トン積であろう。さらに諫早工場は、翌々 29 年 10 月 11 日にフォード貨物自動車 1 台（代金 1,850 円）を買入れている。このフォード車購入代金からすると、積載量 1 トン車或いは貨物自動車の買替えに伴う従来使用の古自動車の売却代金を差引いた金額表記と考えられる。既述のように、諫早工場は、1927 年末に貨物自動車 2 台を備付けていたことから、同年 6 月 28 日購入の貨物自動車は 2 台目にあたり、1929 年購入の貨物自動車は、その内の 1 台の買替えであったのであろう。さらに、片倉本社での、1932 年 2 月 18 日開催の取締役会において、長崎製糸(株)諫早工場のシボレー 1.5 トン積貨物自動車 1 台（価格 2,300 円）の購入を巡って審

議している。この貨物自動車購入理由は、前述の小城郡製糸所同様に、現在使用中の貨物自動車は、老朽化して、修繕費を要し、「不経済」である、というものであった。諫早工場では、新型貨物自動車購入後に古貨物自動車は、450 円位にて売却の見込みとしている。この案件は、取締役会において認可を得ていた。売却処分を受ける上記古貨物自動車が 1927 年 6 月 28 日に買入れた車輛であるとすれば、使用期間は、4 年 8 ヶ月程ということになる。

長崎県の「荷積用」馬車、荷牛車、荷車各台数が 1920 年代末頃まで増加する中で、「荷積用」自動車は、1923 年の 2 台（有税）から 28 年までの 5 年間で 51 台（有税）に増大する⁽⁶⁸⁾。「荷積用」自動車（有税）を郡市別にみると、1928 年 3 月末日現在に西彼杵郡の 13 台を筆頭に島原工場所在の南高来郡 10 台、諫早工場所在の北高来郡 7 台、長崎市 6 台、北松浦郡 5 台、佐世保市・東彼杵郡各 4 台、壱岐 2 台と続き、五島列島（南松浦郡）と対島は皆無である。長崎県の「荷積用」自動車は、1920 年代末に漸く普及し始めた段階ということができよう。長崎製糸株式会社は、長崎県において早期に貨物自動車の使用に踏み切った、先駆的な企業といえるであろう。1930 年代に入り、貨物自動車の増加とは対照的に、荷馬車は減少の一途を辿る。

長崎製糸(株)諫早工場の特約取引繭量は、1927 年の 77,003 貫（特約取引率 55.5%⁽⁶⁹⁾）から、1930 年度には 105,000 貫（特約取引率 65%⁽⁷⁰⁾）に拡大する。諫早工場の繭特約取引は、1920 年代末には主要な購繭方法となっていた。諫早工場の特約取引は、さらに進展して、1933 年には特約養蚕組合（組合収繭量 211,811 貫）に養蚕資金（700 円）、蚕種（39,302 円）、肥料（66,475 円）、養蚕取次品（22,045 円）を配布・斡旋する⁽⁷¹⁾。諫早工場は、1930 年代半に特約取引繭総量の殆ど大部分を長崎県内から調達し、僅かに不足分を佐賀県から特約購繭していた⁽⁷²⁾。前述のように、1930 年に鳥栖製糸所の諫早出張所を長崎製糸(株)諫早工場へ移管し、翌 31 年 4 月 24 日に片倉製糸の尾沢九州監督立会の上、北松浦郡地域を長崎製糸株式会社への移譲を決定する⁽⁷³⁾。諫早工場の長崎県内の特約地盤は、県内二大養蚕地帯の南・北高来郡、東・西彼杵郡、南・北松浦郡などであった。諫早工場の周辺諸郡が、同工場の主要特約地盤を形成する。

旧長崎街道筋にあり、国鉄長崎本線・大村線、島原鉄道が接合する陸上交通の要地で、養蚕・製糸業が「昭和初期の不況時代の中心産業」⁽⁷⁴⁾であった、諫早町所在の長崎製糸(株)諫早工場は、短・近距離圏内では、県下幹線道路の旧街道、即ち長崎街道（国道 25 号、現・国道 34 号）、島原街道（現・国道 251 号）、多良越（現・国道 207 号）、有喜街道、時津街道などを継承する国道 25 号（現・国道 34 号）や県道各線、特に時津・諫早線、諫早・有喜線、江ノ浦・諫早線、温泉・諫早線、諫早・鹿児島線など⁽⁷⁵⁾を自家用貨物自動車を走駆して、特約養蚕組合産繭や蚕種、肥料、養蚕用具などを運送していたことであろう。

鉄道輸送に関しては、諫早工場は、1927 年 4 月 20 日に「一駅一店制」による諫早合同運送店と諫早駅「貨物積卸賃金」について交渉し、「料率」協定する⁽⁷⁶⁾。諫早駅着貨物のうち、生

繭・乾繭共各 1 本に付、荷卸手数料 3 銭、配達料 3 銭であるが、石炭に関しては、荷卸・配達共に「自家扱」であり⁽⁷⁷⁾、諫早工場常備の貨物自動車によって、石炭の取扱いを行っていたのであろう。着荷石炭の「自家扱」は、片倉製糸諸工場のうち諫早工場以外では姫路製糸所、宇佐製糸所も同様であり、武井製糸所、八王子製糸所は、着荷石炭の配達のみ、「自家扱」であった。諫早工場は、遠距離圏内においては、国鉄長崎線（後、長崎本線）などの鉄道を使って産繭輸送を行っていた可能性がある。なお、五島列島の南松浦郡産繭の輸送は、福江港（乃至は玉ノ浦港ほか）から諫早工場最寄りの諫早港への海上輸送に依っていたことが考えられる。

長崎製糸(株)島原工場（所在地：長崎県南高来郡島原町）については、同工場常備の自家用貨物自動車を確認することはできない。とはいえ、島原工場の特約取引繭量は、1927 年の 19,951 貫（特約取引率 39%⁽⁷⁸⁾）から急速に拡大し、1930 年度には 42,500 貫（特約取引率 52%⁽⁷⁹⁾）へ、そして 1933 年に特約養蚕組合（組合収繭量 73,733 貫）に蚕種（19,346 円）、肥料（32,652 円）、養蚕取次品（10,865 円）を配布・斡旋している⁽⁸⁰⁾。また島原工場は、1930 年代半に特約取引繭総量 10 万 9 千貫余をすべて長崎県内から調達しており、県内の特約地盤は、同工場所在地の南高来郡、北高来郡、五島列島の南松浦郡などであったようである⁽⁸¹⁾。以上のように島原工場の繭特約取引は、順調に増大しており、特約養蚕組合産繭のほか、蚕種、肥料、養蚕用具などの効率的な輸送に貨物自動車の必要性は高まっていたことであろう。諫早工場備付けの自家用貨物自動車は、同工場専用ではなく、長崎製糸株式会社所有の貨物自動車として諫早・島原両工場使用が行われていたものと思われる。両工場共、地理的に比較的接近し、特約地盤も共通していることが貨物自動車の共用を可能としていたのではないだろうか。但し、工場規模は、本社工場の諫早工場が島原工場の 2 倍以上あることから、貨物自動車の利用頻度は、諫早工場を主としていたことは疑いないことであろう。

島原工場が、輸送手段として貨物自動車を活用していたとすれば、県下幹線道路の旧街道、即ち島原街道（現・国道 251 号）、有喜街道等を継襲する県道＝長崎・島原線、口ノ津・島津線、温泉・島原線など⁽⁸²⁾を貨物自動車を駆使して走行し、特約養蚕組合産繭のほか、蚕種、肥料、養蚕用具等を運搬していよう。

鉄道輸送については、島原工場は、1927 年に島原合同運送会社と貨物取扱手数料を協定し、島原鉄道島原駅着荷のうち、雑貨、石炭など以外に生繭 1 本に付き荷卸手数料 4 銭、配達料 5 銭、乾繭 1 本に付き荷卸手数料 3 銭、配達料 5 銭とし、発送貨物のうちでは生糸、繭籠、生皮苧、雑貨について各協定している⁽⁸³⁾。島原工場は、遠距離圏内においては、島原鉄道を利用して産繭運搬を行っていた可能性がある。なお島原工場は、1930 年 11 月 17 日に「生糸運賃割戻」の件に付、島原鉄道本社に出向き、島原駅を「割戻取扱駅」に編入依頼を行い、この件が決定するまでは発送生糸は、今後諫早工場扱いとすることとしている⁽⁸⁴⁾。従来島原工場は、生糸

輸送を鉄道によっていたが、「生糸運賃割戻」が実現するまで、諫早工場宛に生糸をトラック便又は最寄の島原港から諫早港まで海上輸送に切り換えていこうとするものであった。

なお島原工場は、1931年5月27日に島原湊合同運送会社と春期生繭取扱手数料及び仲仕賃を協定し、丸籠1本に付き「店扱手数」料2銭（昨年度3銭）、「仲仕賃」5銭（昨年度6銭）とする⁽⁸⁵⁾。丸籠1本に付、それぞれ昨年より1銭宛値下げをみる。島原工場は、五島列島の南松浦郡産繭を島原港まで海上輸送していたことが判明する。石炭運搬に関しては、1929年10月7日に、鳥栖製糸所が三井物産株式会社三池支店と鳥栖製糸所、小城郡是製糸所、諫早工場、島原工場各工場1年間使用の石炭12,500トン（杵島粉炭）売買契約を結び、炭価協定している⁽⁸⁶⁾。島原工場のみ、島原港帆船輸送（石炭1,500トン、単価6円20銭）であり、他の3工場はいずれも最寄駅まで鉄道輸送であった。なお、三井物産以外の石炭取引先・松村合名会社とは価格の関係上、石炭の売買契約は不成立であった。

⑦ 薩摩製糸株式会社（本社所在地：鹿児島県鹿児島市原良町）

片倉製糸の傍系製糸会社＝薩摩製糸株式会社は、鹿児島工場、宮之城工場、鹿屋工場（後、志布志工場）、末吉工場を繰業する⁽⁸⁷⁾。薩摩製糸株式会社の沿革は、1880年4月開設の勸業授産場に始まり、同年県営事業に移管し、その後1890年には民営に移行して鹿児島県士族共同授産会社設立、そして1919年同社製糸部を解体後、県内蚕糸業関係者の共同出資及び片倉製糸の参画によって新たに県是製糸として設立をみたが、1920年恐慌によって「甚大の創痕を蒙り」、遂に1923年5月より片倉製糸の委任経営の下で再出発することになったのである。宮之城工場は、旧薩摩藩宮之城領主の家老平田孫一郎が、1885年同志と共に座繰製糸50釜の工場創立に端を発し、1896年11月上記鹿児島県授産会社に併合し、宮之城第二支所と改称後、1919年に薩摩製糸株式会社に合流し、宮之城工場と改称する。また薩摩製糸株式会社の分工場設置計画に基き、1919年11月に県下肝属郡鹿屋町に鹿屋工場創設、さらに曾於郡末吉町有志の工場誘致によって1920年2月に末吉工場が開業する。なお鹿屋工場は、1933年2月11日に曾於郡志布志町に新築移転・開業し、志布志工場と改称する。

鹿児島工場（所在地：鹿児島県鹿児島市原良町）の申請に基づき、1931年5月18日開催の片倉本社取締役会において、前月28日に「保留」としていた案件である、1931年型ウィリス・シックス・ホイペット1.5トン積貨物自動車1台（価格2,580円）の購入に関して審議している。使用中の「旧車」（古貨物自動車）の「売却値」は、80円位としていた。この貨物自動車の買替え申請から、鹿児島工場が1931年以前に貨物自動車の購入を行っていたことは明らかであるが、片倉製糸の内部資料から購入年月日を特定することはできない。但し、1929年6月13日に鹿児島工場が「自家用トラック」（271号）の車体検査を受け、「無事合格」しており⁽⁸⁸⁾、1929年に鹿児島工場が自家用貨物自動車を常備していたことを示している。なお同年2月1日

には、午後9時40分に鹿児島市内の平出町から出火し、折しも強風のため「火ハ忽チ櫛比セル軒続キニ延焼シ」、一時大騒ぎとなるが、各消防隊の消火活動によって午後11時30分に鎮火する。焼失家屋は、8戸であった。この火災に際し、薩摩製糸(株)鹿児島工場は、「当社自動車ポンプモ直チニ急行消火ニ努メ」たことから、「警察ヨリ謝辞ヲ受ケ」る。鹿児島工場常備の消防ポンプを装備した貨物自動車が火災現場に直行して、消火活動に奮闘していたことを示唆している。なお既述の如く、薩摩製糸(株)鹿児島工場では、1927年に貨物自動車2台を備付けていた。鹿児島工場は、本社工場であると共に、薩摩製糸株式会社4工場の中で設備釜数(1931年5月末現在564釜)が最も大きく、同社全設備釜数(1931年5月末現在1,094釜)の過半を占める。しかも、鹿児島工場の繭特約取引は、後述のように早期に急展開していたことから、鹿児島工場は、複数の貨物自動車を必要としていたのであろう。

鹿児島県の「荷積用」馬車の台数が、1920年代末中頃から1920年代後半にかけて大きく減少する中で、「荷積用」自動車は、1923年の20台から27年までの4年間に5倍を越える102台に急増する⁽⁸⁹⁾。「荷積用」自動車(「有税」のみ)台数を郡市別にみると、1927年に薩摩製糸(株)鹿児島工場所在の鹿児島市の39台を最多として、日置郡14台、宮之城工場所在の薩摩郡10台、川辺郡9台、末吉工場所在の曾於郡8台、鹿児島郡・始良郡各6台、揖宿郡・出水郡各3台、伊佐郡及び鹿屋工場所在の肝属郡各2台、大隅諸島の熊毛郡と奄美諸島の大島郡は共に皆無である。鹿児島県の「荷積用」自動車は、同県本土のほぼ中央に位置し、江戸期の鹿児島藩の城下町を中核とする、鹿児島市を中心に地域的偏在を伴いつつも、島嶼部を除き、県下全域に普及していた。1930年代に入り、貨物自動車、荷馬車、牛車、荷車共に増加する。

薩摩製糸(株)鹿児島工場の特約取引繭量は、1927年に33,915貫(春蚕繭のみ、特約取引率27.6%⁽⁹⁰⁾)にとどまったが、1930年度には270,900貫(特約取引率98%⁽⁹¹⁾)に急拡大する。鹿児島工場は、1933年に特約養蚕組合(組合収繭量340,823貫)に養蚕資金(2,514円)、蚕種(83,014円)、肥料(87,257円)、養蚕取次品(52,990円)を配布・斡旋している⁽⁹²⁾。鹿児島工場は、1930年代半に鹿児島県、宮崎県、熊本県において繭特約取引を展開しており、特約取引繭総量の9割以上を鹿児島県内に求めていた⁽⁹³⁾。鹿児島工場の鹿児島県内の特約地盤は、出水郡、日置郡、川辺郡、揖宿郡、鹿児島郡、始良郡、伊佐郡、熊毛郡などであった。

薩摩製糸(株)鹿児島工場は、短・近距離圏内では、県下幹線道路の旧街道、即ち出水筋(九州街道、国道2号、現・国道3号)、日向筋(薩摩街道、国道3号、現・国道10号)、大口筋(肥後街道、現・10,268号)、伊作筋、谷山筋などを継承する国道2号(現・国道3号)、国道3号(現・国道10号)や県道各線、特に鹿児島市を起点(終点)とする鹿児島・揖宿線、鹿児島・加世田線、鹿児島・中伊集院線、鹿児島・大口線、鹿児島・枕崎線、鹿児島・宮之城線、鹿児島・蒲生線、石垣・鹿児島線など⁽⁹⁴⁾を自家用貨物自動車を疾駆させて、特約養蚕組合産繭のほ

か、蚕種、肥料、養蚕用具などを輸送していたのであろう。鉄道輸送に関しては、鹿児島工場は、1927年10月19日に「一駅一店制」により鹿児島合同運送会社西鹿児島支店と「貨物発着賃金」の協定交渉し、決定する⁽⁹⁵⁾。上記協定は、主な取扱貨物として西鹿児島駅到着品のうち、空籠（貸切）、雑品（小口）、石炭（貸切）以外に、生繭（貸切）の「卸手数」料トン当り55銭、「配達賃」1本4銭、生繭（小口）の「卸手数」料百斤に付6銭、「配達賃」百斤に付7銭と定め、西鹿児島駅発送品のうち、空籠（貸切）、雑品（小口）、生糸（特小口）、乾繭（小口、貸切）について定めている。1929年5月24日に上記の運送会社と思われる、「西鹿児島合同運送会社」の社員が来社し、「本年度貨物取扱賃金協定」の交渉を行い、その結果、前年通りと決定している⁽⁹⁶⁾。毎年薩摩製糸株式会社と鹿児島合同運送株式会社との間で西鹿児島駅発着貨物の取扱賃金協定を結んでいたことが分かる。鹿児島工場は、遠距離圏内においては、国鉄鹿児島本線（旧川内線）などを利用して産繭運送を行っていたことを推測させる。

宮之城工場（所在地：鹿児島県薩摩郡宮之城町）の申請に基づき、1928年11月3日開催の片倉本社取締役会において、新シボレー貨物自動車1台（代金2,200円）の買入と従来使用の古自動車の売却（代金600円）を「事後承認」案件として審議している。既述のように、宮之城工場は、1927年に貨物自動車1台を備付けており、この車輛を翌28年に買替えることになったのであろう。薩摩製糸株式会社4工場の中で、本社工場の鹿児島工場に次ぐ工場規模を有する宮之城工場は、効率的な産繭等の輸送と後述するように特約取引の拡大に伴い貨物自動車輸送の必要性が増大したことであろう。宮之城工場のその後の貨物自動車常備を直接確認することはできないが、間接的に明らかにすることが可能である。即ち宮之城工場は、1929年12月1日に町内の屋地公園において「自家用荷物自動車」の「定期車体検査」を受け、「合格」する⁽⁹⁷⁾。翌30年4月28日と翌々31年4月23日においても、宮之城工場は、屋地公園地において貨物自動車の「定期検査」を受け、「無事終了」する⁽⁹⁸⁾。この両年検査の際に、宮之城工場は、貨物自動車と共にサイドカーの車体検査を受けていた。既述のように後者の利用は、特約養蚕組合の視察等のためであらう。鹿児島県の「自動」自転車台数は、1923年の36台から4年後の1927年には9.5倍の341台（有税、無税共）に激増しており、これを都市別にみると、27年に鹿児島市107台、薩摩郡58台、この両都市で半数近くを占めており、島嶼部（熊毛郡、大島郡）の各1台を最少にその他諸郡においては37台～5台まで地域格差を伴いつつも、鹿児島県全域に普及していた⁽⁹⁹⁾。前述のように、宮之城工場所在の薩摩郡には1927年に貨物自動車10台存在し、その後運送会社保有の貨物自動車が増加していたことから、宮之城工場が運送会社に貨物輸送を一部委ねていた可能性を残す。

薩摩製糸(株)宮之城工場の特約取引繭量は、1927年3,200貫（特約取引率3.1%⁽¹⁰⁰⁾）にすぎなかったが、同年「農産物ノ価額低廉トナリ…来春ノ桑園施肥ノ如キモ一般減少ノ傾向アルヲ

憂慮ス、当所（一宮之城工場）トシテハ組合本位ニ確実性ヲ帯ビタル養蚕家ニ資金ノ貸付ヲナシ桑園ノ肥培管理ヲ徹底セシメ優良蚕繭生産ニ努力セントス」⁽¹⁰¹⁾との方針の下で、繭特約取引を押し進め、1929年28,234貫390匁（特約取引率21.4%⁽¹⁰²⁾）、1930年77,347貫80匁（特約取引率66.7%⁽¹⁰³⁾）に及ぶ。1927年から僅か3年で宮之城工場の主要な購繭方法が特約取引へと転換している。さらに1933年には宮之城工場は、特約養蚕組合（組合収繭量155,013貫）に蚕種（27,355円）、肥料（57,704円）、養蚕取次品（11,933円）を配布・斡旋する⁽¹⁰⁴⁾。宮之城工場は、1930年代央に特約取引繭総量の殆ど大部分を鹿児島県から調達し、僅少部分を宮崎県から特約購繭していた⁽¹⁰⁵⁾。宮之城工場の鹿児島県内の特約地盤は、地元の薩摩郡を中心に出水郡等の諸郡であった。

薩摩製糸(株)宮之城工場は、鹿児島県北西部、川内川中流域に位置し、数多くの県道が宮之城を中心に放射状に延びる交通の要衝に所在する⁽¹⁰⁶⁾。即ち宮之城工場は、県下幹線道路の旧街道から離れているが、宮之城町を起点（終点）とする主要県道の宮之城・隈之城線、宮之城・西方線、宮之城・大口線、宮之城・出水線、宮之城・大隅横川停車場線、宮之城・栗野停車場線、鹿児島・宮之城線、中伊集院・宮之城線、蒲生・宮之城線など⁽¹⁰⁷⁾を自家用貨物自動車が疾走して、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。鉄道輸送に関しては、宮之城工場は、1927年2月6日に宮之城合同運送株式会社（資本金10万円）の設立に伴い、宮之城駅「貨物積卸賃金」協定を結ぶ⁽¹⁰⁸⁾。この協定料率は、従来の◎運送店と同一であった。鉄道発着貨物の空籠、生糸、屑物、石炭など以外に、繭袋入（生繭、乾繭）の取扱手数料は、「到着小口扱」の「卸配達賃」と「発送小口扱」の「引出積込賃」共各6銭であった。宮之城工場は、遠距離圏内では国鉄宮之城線などを利用して産繭運送を行っていたものと推定しうる。なお、1929年12月24日に、宮之城工場が宮之城合同運送株式会社と結んだ、一昨年の上記協定運賃率のうち、「生糸引出積込料」（「発送小口扱」）15銭は、「同店へ鉄道省割戻金有ルニ付、抹消無料交渉成立実施」する⁽¹⁰⁹⁾。翌30年7月7日に、宮之城工場に宮之城合同運送株式会社支配人・湯田邦岐氏が来所し、両者間で「運賃値下協定」し、「契約更改」する⁽¹¹⁰⁾。1931年2月17日に宮之城工場では、宮之城駅長と懇談の上、輸出生糸運賃割戻の件に付、宮之城駅を追加指定を受けるため、町内の中村製糸場、七福製糸場と共に陳情書を門司局長宛に提出する⁽¹¹¹⁾。同年4月25日に宮之城駅長より、上記生糸運賃割戻指定駅追認決定の「内報」を得る。更に同年10月12日に至り、宮之城駅より生糸運賃割戻指定駅に認定され、同月21日より取扱う旨、「正式通知」を受ける。宮之城工場は、鉄道貨物取扱運送店との間で年毎に手数料の協定を結び、状況に応じて値下げ交渉を働きかけたり、鉄道省の輸出生糸運賃割戻指定駅実現のために、同業他社と共に鉄道局に陳情書を提出し、輸送コストの削減に努めていたのである。

末吉工場（所在地：鹿児島県曾於郡末吉町）は、1929年2月21日に1928年後期式シボレートラック1台（代金2,212円70銭）を購入する。この貨物自動車購入日の約一ヶ月前、末吉工場申請に基づき、同年1月18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（価格2,200円）の購入について審議していた⁽¹¹²⁾。取締役会では、フォード1.25トン積貨物自動車に修正可決していたが、実際の購入は、末吉工場の申請通りシボレー車であった。この修正可決が誤りでないとするれば、片倉本社の事後承諾を得ていたのであろう。薩摩製糸(株)諸工場の申請車種を片倉本社が修正する場合、比較的低額のシボレー車に統一されていたようである。設備益数で本社工場の鹿児島工場の約4分の1にすぎない末吉工場が1920年代末に貨物自動車を常備していたのは、後述のように既に同工場の購備方法が特約取引に完全移行していたことと無関係ではないであろう。上記貨物自動車の買替えは、3年後のことである。1932年2月18日開催の片倉本社取締役会において、末吉工場申請のウィリス・シックス1.5トン積貨物自動車1台（価格2,900円）の購入について審議を行う。末吉工場が自家用貨物自動車の「新調」を希望する理由は、現在使用中の貨物自動車が「昭和四年購入走行五五、〇〇〇哩ヲ走破シ老朽ノ為メ修繕費ヲ要シ不経済ノ為メ」であった⁽¹¹³⁾。貨物自動車の買替え後は、従来使用の貨物自動車に「消火ポンプ」を取付けて利用する方針であった。取締役会の結論は、シボレー車（価格2,300円）に訂正認可である。前年の1931年4月19日に末吉工場は、自家用貨物自動車の「定期車体検査」を志布志町において施行し、「無事合格」しており⁽¹¹⁴⁾、1929年以降自家用貨物自動車を継続常備していたことを物語る。1931年5月13日に末吉工場は、鹿児島工場へ「調節原料繭」1千斤を「自動車便」にて送付していた。薩摩製糸(株)諸工場間の原料繭融通を自家用貨物自動車を使って迅速に輸送することができたのである。なお、末吉工場は、同年6月12日に「自動車料金値下げ」の件につき、「当地特約扱店」と交渉した結果、「前年ヨリ約二割値下承諾ヲ得」て、「本年度料金ノ契約」を結んでいたことから、物資輸送を自家用貨物自動車以外に運送会社に依存していたことが判明する。前述の如く、末吉工場所在の曾於郡には1927年に貨物自動車が8台存在しており、その後増加していたことであろう。1932年3月8日開催の片倉本社取締役会に末吉工場の自動車車庫（間口2間、奥行3.5間、建坪7坪、木造トタン葺）の新設（金額800円80銭）が上呈予定であった⁽¹¹⁵⁾。この車庫新設理由は、「従来車庫ノ設備ナク其筋ヨリ注意アリ且不便の為メ」としていた。この案件は直前に次回持越となるが、その後の取締役会における審議については不明である。

薩摩製糸(株)末吉工場の特約取引繭量は、1927年の13,134貫（特約取引率20.8%⁽¹¹⁶⁾）から1930年度には69,404貫（特約取引率100%⁽¹¹⁷⁾）を達成する。そして末吉工場は、1933年に特約養蚕組合（組合収繭量105,951貫）に養蚕資金（8,249円）、蚕種（25,131円）、肥料（51,291円）、養蚕取次品（18,710円）を配布・斡旋している⁽¹¹⁸⁾。宮崎県隣接の鹿児島県東端部に位置

する末吉工場は、1930年代半に特約取引繭総量の4分の3を鹿児島県から、4分の1を宮崎県からそれぞれ調達する⁽¹¹⁹⁾。末吉工場の特約地盤は、鹿児島県内では地元の曾於郡、宮崎県では曾於郡隣接の北諸県郡及び南那珂郡などであった。

薩摩製糸(株)末吉工場は、県下幹線道路の旧街道から外れているとはいえ、末吉町を起点(終点)とする主要県道の末吉・福山港線、志布志・都城線、岩川・都城線、岩川・飢肥線など⁽¹²⁰⁾を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。鉄道輸送については、末吉工場は、1927年に末吉運送店と「貨物取扱手数料」契約を結び、末吉駅到着貨物のうち、雑貨・石炭などのほか、生繭・干繭共1本に付、荷卸手数料・配達料共各7銭と協定し、末吉駅発送貨物としては生糸、繭籠、生皮苧、雑貨などであった⁽¹²¹⁾。末吉工場は、遠距離圏内では、国鉄志布志線を使って原料繭の輸送を送っていた可能性がある。なお、1931年6月6日に末吉工場は、前述の「自動車料金値下げ」同様に、運送店料金値下げの件につき、「当地特約運送店主塩川増太郎氏」と交渉した結果、「昨年協定セルモノヨリ約一割五分ノ値下ゲ」にて契約する⁽¹²²⁾。年毎に末吉工場は、鉄道貨物取扱手数料を特約運送店と協定し、1931年には値下げ協定が実現していた。生糸の鉄道輸送に関して、末吉工場は、1930年11月18日に、同月15日より実施の「輸出生糸運賃割戻取扱駅」の中に末吉駅が無く、この取扱駅に末吉駅を編入すべく、末吉駅長経由の鉄道大臣宛請願書を提出している⁽¹²³⁾。翌31年10月15日に「輸出生糸運賃割戻指定駅」に末吉駅編入の発表があり、末吉駅発送の「輸出生糸運賃割戻」(運賃2割引)を果たすことになる⁽¹²⁴⁾。

鹿屋工場(所在地:鹿児島県肝属郡鹿屋町)の申請に基づき、1932年3月8日開催の片倉本社取締役会において、薩摩製糸(株)鹿屋工場使用のウィリス・ホイペット1.5トン積貨物自動車1台(価格2,580円)の購入に関して審議を行っている⁽¹²⁵⁾。鹿屋工場の貨物自動車購入理由は、「従来自動車ノ設備ナキ為メ」であった。この案件は、取締役会において否決される。鹿屋工場使用の貨物自動車購入については、翌4月18日開催の片倉本社取締役会に再び上呈をみる。今回の貨物自動車購入理由は、「営業者連年不況ニ殆ト廃業僅カニ鹿屋二台位ニテ賃金ヲ上ケ、取扱不親切機敏ヲ欠キ生繭期運搬ニ見込ナキ為メ」であった。薩摩製糸株式会社が鹿屋工場常備の貨物自動車購入を決断・申請した背景には、不況下に運送業者の廃業が増加したため、鹿屋町に貨物自動車がか2台程しかなく、これに伴い運送賃は上昇し、貨物取扱いの上で丁寧さ、迅速さを欠き、産繭期の運搬に支障が生ずることは確実である、という切迫した事情があったのである。鹿屋工場は、1931年度に運送費支払額4,685円89銭であったが、翌32年度の「予想」運送費を7,130円と見積っており、自家用貨物自動車の購入によって生じる「収支計算見積り利益額」を1,190円と算出していた。この案件は、取締役会において認可されるが、車種については不分明である。前述のように、鹿児島県において島嶼部を除くと、1927年に鹿屋工

場所在の肝属郡には貨物自動車は、最低水準の2台存在するにすぎなかったが、その後景気変動に伴い増減が生じていたことを窺わせる。

薩摩製糸(株)鹿屋工場の特約取引繭量は、1927年の14,125貫(特約取引率25.0%⁽¹²⁶⁾)から1930年度には52,635貫(特約取引率75%⁽¹²⁷⁾)に増大する。前述のように、鹿屋工場は、1933年2月11日に曾於郡志布志町に移転・開業し、志布志工場と改称する。志布志工場は、薩摩製糸(株)諸工場の中で最も早く、移転と共に御法川式多条繰糸機(20条)160台を設備する。

志布志工場は、1933年に特約養蚕組合(組合収繭量75,178貫)に養蚕資金(1,118円)、蚕種(22,202円)、肥料(40,478円)、養蚕取次品(31,971円)を配布・斡旋している⁽¹²⁸⁾。1930年代半ばに志布志工場は、特約取引繭総量の全部を鹿児島県内より調達しており、同工場が鹿屋工場の特約地盤を継承したとすれば、大隅半島東南部に位置し、県内の主要養蚕地帯である肝属郡を中心に特約地盤としていたのであろう⁽¹²⁹⁾。志布志駅を起点として都城を結ぶ国鉄志布志線は、既に1925年3月に全線開通しており、1932年12月に至り、国都線隼人・都城間全通し、これにより九州を一周する幹線(国鉄日豊本線小倉～都城～鹿児島)が完成していた。志布志湾の中央部に位置する志布志町は、海上及び陸上交通の要地であった。

1926年12月に鹿屋町所有の薩摩製糸(株)鹿屋工場敷地(2町6反5畝7歩)の売買契約が両者間で一旦締結されるが、薩摩製糸株式「会社の都合上破談」となった経緯があった⁽¹³⁰⁾。この鹿屋町より借地の鹿屋工場敷地「年貢」は、「一畝二付一斗六升ノ割」で玄米42石4斗3升7合、毎年11月末日現在の時価相場又は玄米にて納金の契約であった⁽¹³¹⁾。1929年度の工場敷地借地料は、1,060円92銭にのぼる。1929年5月20日に水源地2反1畝12歩を4,120円にて買入れた以外は、借地であったことから、志布志町への工場移転は、その限りでは制約条件となりえなかったといえよう。

大隅半島の中西部、同半島随一の商業都市⁽¹³²⁾に所在する薩摩製糸(株)鹿屋工場は、短・近距離圏内では、県下幹線道路の旧街道、即ち大隅半島を縦断する志布志線(現・国道220号)や佐多筋(現・国道220号、269号)を襲承する県道＝鹿屋・志布志線(現・国道220号)、大根占・伊座敷線(現・国道269号)などの各線のほか、鹿屋町を起点(終点)とする鹿屋・岩川線、鹿屋・古江港線、鹿屋・波見港線、加治木・鹿屋線、始良・鹿屋線、高山・高須線など⁽¹³³⁾を自家用貨物自動車を使って走駆し、特約養蚕組合産繭のほか、蚕種、肥料、養蚕用具などを搬送していたことであろう。鉄道輸送に関しては、鹿屋工場は、従来海上保険の関係上、生糸・屑物等については陸路で志布志駅又は都城駅より仕向地に発送していたが、1931年4月18日に片倉本社の配慮により海上運送保険の契約締結ができ、海路で鹿屋近辺の鹿児島湾内古江港より鹿児島に送り、そこから仕向地に発送することになった⁽¹³⁴⁾。1896年の鹿児島汽船会社の設立以来、鹿児島湾内の諸港を巡航する湾内航路が発達し、同時に古江港の築港工事が明治・

大正期から昭和期にかけて断続的に行われていた。当時、大隅鉄道は古江～鹿屋～串良間であり、志布志より鹿屋方面に通じる古江線は、1938年10月の開通（古江東・西両線全通）まで待たねばならなかった。鹿屋工場からの鉄道輸送は利便性を欠き、志布志への移転を促す要因の1つにもなったのであろう。

なお、予て鹿屋工場より輸出生糸運賃割戻指定駅に志布志線志布志駅の編入を申請していたが、志布志駅より1931年10月23日に指定駅編入の通知を受け、同月31日より実施することになった⁽¹³⁵⁾。鹿屋工場では生糸輸送は、輸送運賃によっては海上輸送若しくは鉄道輸送の何れか有利な方法を選択することが可能になる。

1927年に鹿屋工場の特約運送店（及び貨物取扱手数料）は、鹿児島工場と同一の西鹿児島駅発着貨物を取扱う鹿児島合同運送株式会社（及び協定運賃）であった⁽¹³⁶⁾ことから、鹿屋工場の発着貨物は、当時鹿児島工場を直接経由していたことが考えられる。

鹿屋工場が1933年2月に志布志町に移転・開業後、志布志工場は、鹿屋工場操業時同様、県下幹線道路の旧街道、即ち志布志筋（現・国道220号）を継承する県道＝鹿屋・志布志線のほか、志布志町を起点（終点）とする県道＝志布志・都城線、志布志・飢肥線、志布志・高山線、岩川・志布志線、坂下・志布志線、西谷・志布志線、財部・志布志線、垂水・志布志線など⁽¹³⁷⁾を使って、自家用貨物自動車による産繭を初めとする物資輸送を行っていたことであろう。

3. おわりに

鉄道は、長距離・大量輸送に適してはいるが、その反面、特定地域間の定期輸送であるため、機動性を欠くという限界を有する。一方、トラック輸送は、機動性を活して、短・近距離交通網を柔軟に形成し得る、という長所を持つ。片倉製糸は、繭特約取引の拡大と共に短・近距離輸送機関として従来の伝統的輸送機関（荷車、牛車、荷馬車など）の利用から輸送力、機動力に富むトラック輸送、特に自家用貨物自動車（1.5トン積のシボレー車、フォード車）輸送に転換し、同補助機関としてトラック運送業者を輸送体系に組み込んでいた。但し、薩摩製糸（株）鹿屋工場や大分製糸所の如く、経済不況下に運送業者の廃業に伴う貨物自動車の利用減少、逆に景気好転による貨物自動車の供給不足などから輸送力の低下や運賃上昇を引き起した場合、自家用貨物自動車の増備を求める事態が生じている。片倉製糸は、西日本及び中国・四国地方同様に九州地方においても、自家用貨物自動車を主軸にトラックに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輸送しようと図った。機動性豊かな貨物自動車、特に自家用貨物自動車を活用して、農山村に広く入り込み、特約地盤の拡充と集中化に寄与したことであろう。特約地盤の強化は、片倉＝製糸独占資本の強固な存立基盤を形

成することになる。

また片倉製糸は、鉄道の特性を活かして、生糸、肥料、生皮苧、空籠、雑品、石炭等の長距離・大量輸送に利用していた。鉄道利用に際し、片倉製糸諸工場、即ち薩摩製糸(株)宮之城工場・末吉工場・鹿屋工場、長崎製糸(株)島原工場などでは、最寄駅が生糸運賃割戻指定駅でない場合、認定を受けるために単独で又は同業他者と協力して当局と交渉にあたり、輸送コストの削減に努めるのであった。

九州地方所在の片倉製糸諸工場の中には、島嶼からの産繭等の運搬に海上輸送の便を使うところもあった。即ち、五島列島(南松浦郡)を繭産地盤とする長崎製糸株式会社や天草諸島(天草郡)を特約地盤とする熊本尾沢製糸所などでは、海運力を利用している。

以上のように、片倉製糸は、高級糸市場独占期に近代的陸上二大輸送手段、即ち貨物自動車(トラック)を短・近距離輸送機関として、鉄道を長距離・大量輸送機関として各利用する一方、船舶を海上輸送機関として一部使用するという重層的な輸送構造を構築していたことが判明する。

註

- (1) 松村 敏『戦間期日本蚕糸業史研究』東京大学出版会、1992年、192頁。
- (2) 拙稿「片倉製糸の東日本における貨物自動車輸送」(専修大学社会科学研究所『社会科学年報』第40号、2006年)、拙稿「片倉製糸の中国・四国地方における貨物自動車輸送」(『専修大学社会科学研究所月報』524号、2007年)。
- (3) 「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 所長会議関係係雜書類 片倉製糸紡績株式会社庶務課』)。
- (4) 拙稿「1930年代の片倉・郡糸製糸の高級糸市場における地位」(『土地制度史学』第123号、1989年)19～37頁。
- (5) 青木栄一ほか「交通史学の展開とその系譜」(交通学説史研究会編『交通学説史の研究(そのIV)』運輸経済研究センター、1991年)421～570頁参照。三木理史「近代日本の地域交通体系研究—研究方法と問題点をめぐって—」、『人文地理』第48巻第1号、1996年(後に、同『近代日本の地域交通体系』大明堂、1999年、に一部加筆・修正の上、所収)参照。
- (6) 尾崎正久『日本自動車史』白研社、1942年、521～528頁。
- (7) 北原 聡「都市化と貨物自動車輸送—戦間期の蔬菜輸送を中心に—」(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)129頁。以下、同稿参照。
- (8) 鉄道省運輸局編『貨物自動車影響調査(昭和五年中)』1932年、59～62頁(野田正徳・老川慶喜監修『戦間期都市交通史資料集』第13巻、丸善株式会社、2003年、所収)。
- (9) 名古屋鉄道局編『中部日本の自動車運輸』1930年、375～376頁。
- (10) 前掲鉄道省運輸局編『貨物自動車影響調査(昭和五年中)』43頁。
- (11) 「自昭和二年一月一日至昭和二年十二月三十一日 昭和二年度重要事項記録 大分製糸所」(『昭和二年度 重要事項記録 片倉製糸紡績会社庶務課』)。
- (12) 「昭和四年自一月一日至十二月三十一日 重要事項記録 大分製糸所」(『昭和四年度 重要記録 片倉製糸紡績会社』)。以下同。
- (13) 「昭和六年自一月一日至十二月三十一日 重要事項記録 大分製糸所」(『昭和六年度 重要事項記録 片倉製糸紡績会社庶務課』)。以下同。
- (14) 『昭和七年度 取締役会議案 片倉製糸紡績会社』。以下同。
- (15) 『昭和九年度 取締役会議案綴 片倉製糸紡績会社庶務課』。
- (16) 「昭和六年自一月一日至十二月三十一日 重要事項記録 大分製糸所」(『昭和六年度 重要事項記録

- 片倉製糸紡績会社庶務課)。
- (17) 『昭和四年 大分県統計書』第壹編、148～149 頁。『昭和七年 大分県統計書』第壹編、124 頁。以下同。
- (18) 「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)。
- (19) 「昭和四年自一月一日至十二月三十一日 重要事項記録 大分製糸所」(『昭和四年度 重要記録 片倉製糸紡績会社)。
- (20) 「昭和五年自一月一日至十二月三十一日 重要事項記録 大分製糸所」(『昭和五年度 重要事項記録 片倉製糸紡績会社庶務課)。
農林省蚕糸局編『第十二次全国製糸工場調査(昭和五年度)』242～243 頁では、大分製糸所の特約取引繭量 225,500 貫(特約取引率 70%)である。
- (21) 「昭和六年自一月一日至十二月三十一日 重要事項記録 大分製糸所」(『昭和六年度 重要事項記録 片倉製糸紡績株式会社庶務課)。
- (22) 「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)。
- (23) 前掲拙稿「片倉製糸の西日本における繭特約取引の展開」94～95 頁。以下同。
- (24) 『昭和四年 大分県統計書』第壹編、141 頁参照。『昭和七年 大分県統計書』第壹編、109～113 頁参照。
- (25) 「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)。
- (26) 「昭和六年自一月一日至十二月三十一日 重要事項記録 大分製糸所」(『昭和六年度 重要事項記録 片倉製糸紡績会社庶務課)。
- (27) 「昭和四年自一月一日至十二月三十一日 重要事項記録 大分製糸所」(『昭和四年度 重要記録 片倉製糸紡績会社)。
- (28) 「自二年一月一日至二年十二月三十一日 昭和貳年度重要事項記録 宇佐製糸所」(『昭和二年度 重要事項記録 片倉製糸紡績会社庶務課)。
- (29) 『宇佐市史』中巻、1977 年、731 頁。
- (30) 「自四年一月一日至十二月三十一日 昭和四年度重要事項記録 宇佐製糸所」(『昭和四年度 重要記録 片倉製糸紡績会社)。
以下同。
- (31) 「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)。
- (32) 農林省蚕糸局編『第十二次全国製糸工場調査(昭和五年度)』242～243 頁。宇佐製糸所の繭量がやや少ないのは、数値の誤りか、又は宇佐製糸所側に何らかの事情が生じていたのであろう。
- (33) 「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)。
- (34) 前掲拙稿「片倉製糸の西日本における繭特約取引の展開」93～94 頁。以下同。
- (35) 『昭和四年 大分県統計書』第壹編、141 頁参照。『昭和七年 大分県統計書』第壹編、109～113 頁参照。
- (36) 「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。
- (37) 前掲拙稿「片倉製糸の東日本における貨物自動車輸送」147～148、151 頁。
- (38) 「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)。
夏秋蚕繭については、不明である。
- (39) 農林省蚕糸局編『第十二次全国製糸工場調査(昭和五年度)』232～233 頁。
- (40) 前掲『片倉製糸紡績株式会社二十年誌』、259～267 頁。
- (41) 「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)。
- (42) 前掲拙稿「片倉製糸の西日本における繭特約取引の展開」95～97 頁。以下同。
- (43) 『昭和二年 佐賀県統計書』第一編、53 頁。『昭和十一年 佐賀県統計書』第一編、83 頁。以下同。
- (44) 『昭和二年 佐賀県統計書』第一編、42～45 頁参照。『昭和参年 福岡県統計書』第壹編、186～195 頁参照。『昭和十一年 佐賀県統計書』第一編、68～73 頁参照。『昭和九年 福岡県統計書』第壹編、362～383 頁参照。
- (45) 「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。

- (46) 「自昭和二年一月一日至昭和二年十二月三十一日 昭和二年度重要事項記録 片倉製糸紡績株式会社小城郡是製糸所」(『昭和二年度 重要事項記録 片倉製糸紡績会社庶務課』)。他の消火器具としては、小城郡是製糸所は、1927年10月18日に「ピストル消火器」6組(代金66円)を購入していた。
- (47) 「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 小城郡是製糸所」(『昭和六年度 重要事項記録 片倉製糸紡績会社』)。以下同。
- (48) 前掲『片倉製糸紡績株式会社二十年誌』「年表」22頁。
- (49) 「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』)。
- (50) 農林省蚕糸局編『第十二次全国製糸工場調査(昭和五年度)』232～233頁。
- (51) 「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』)。
- (52) 前掲拙稿「片倉製糸の西日本における繭特約取引の展開」97～98頁。以下同。
- (53) 「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 小城郡是製糸所」(『昭和六年度 重要事項記録 片倉製糸紡績株式会社庶務課』)。
- (54) 『昭和二年 佐賀県統計書』第一篇、42～45頁参照。
- (55) 「自昭和二年一月一日至昭和二年十二月三十一日 昭和二年度重要事項記録 片倉製糸紡績株式会社小城郡是製糸所」(『昭和二年度 重要事項記録 片倉製糸紡績株式会社庶務課』)。
- (56) 「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』)。
- (57) 「自昭和六年一月一日至昭和六年十二月三十一日 昭和六年度重要事項記録 小城郡是製糸所」(『昭和六年度 重要事項記録 片倉製糸紡績会社』)。
- (58) 「自昭和二年一月一日至昭和二年十二月三十一日 昭和二年度重要事項記録 片倉製糸紡績株式会社熊本尾沢製糸所」(『昭和二年度 重要事項記録 片倉製糸紡績会社庶務課』)。
- (59) 『昭和二年 熊本県第四十七回統計書』第四編、161頁。『昭和八年 熊本県第五十三回統計書』第五編、169頁。以下同。
- (60) 『角川日本地名大辞典 熊本県』角川書店、1987年、1、169頁。
- (61) 「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』)。
- (62) 農林省蚕糸局編『第十二次全国製糸工場調査(昭和五年度)』238～239頁。
- (63) 「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』)。
- (64) 前掲拙稿「片倉製糸の西日本における繭特約取引の展開」98～100頁。以下同。
- (65) 「自昭和二年一月一日至昭和二年十二月三十一日 昭和二年度重要事項記録 片倉製糸紡績株式会社熊本尾沢製糸所」(『昭和二年度 重要事項記録 片倉製糸紡績会社庶務課』)。1927年に熊本尾沢製糸所は、熊本合同運送会社と熊本駅「貨物取扱手数料」契約を結んでいることから、「一駅一店制」による運送店合同以前の「貨物積卸賃」協定なのであろう(「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』)。
- (66) 熊本県の統計資料において、1927年に本渡港より仕向港＝三角港への貨物「輸出」の中で繭45,166斤(54,199円)の存在が確認できる(『昭和二年 熊本県第四十七回統計書』第四編、184頁)。
- (67) 前掲『片倉製糸紡績株式会社二十年誌』177～178頁。以下同。
- (68) 『昭和二年 長崎県統計書』第三編(産業)、356～357頁。以下同。その後、長崎県の貨物自動車台数は、1930年(年末現在、以下同)178台、33年231台、36年272台へと増加する(『昭和十一年 長崎県統計書』第一編、86頁)。以下同。
- (69) 「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』)。
- (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)』234～235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」100～101頁。以下同。
- (73) 「昭和六年度重要記録 諫早製糸所」(『昭和六年度 重要事項記録 片倉製糸紡績会社』)。
- (74) 『角川日本地名大辞典 長崎県』角川書店、1987年、1、049頁。
- (75) 『昭和三年 長崎県統計書』第一編、73～74頁参照。
- (76) 「自昭和二年一月一日至同年十二月三十一日 昭和二年度重要記録 長崎製糸株式会社諫早製糸所」

- (『昭和二年度 重要事項記録 片倉製糸紡績会社庶務課』)。
- (77) 「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。
- (78) 「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』)。
- (79) 農林省蚕糸局編『第十二次全国製糸工場調査(昭和五年度)』234～235頁。
- (80) 「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』)。
- (81) 前掲拙稿「片倉製糸の西日本における繭特約取引の展開」100～101頁。
- (82) 『昭和三年 長崎県統計書』第一編、73～74頁参照。
- (83) 「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』)。
- (84) 「昭和五年一月一日～十二月三十一日 重要事項記録 島原製糸所」(『昭和五年度 重要事項記録 片倉製糸紡績会社庶務課』)。
- (85) 「昭和六年度 重要事項記録 長崎製糸島原工場」(『昭和六年度 重要事項記録 片倉製糸紡績会社』)。
- (86) 「自一月一日至十二月三十一日 昭和四年度重要記録 鳥栖製糸所」(『昭和四年度 重要記録 片倉製糸紡績会社』)。以下同。
- (87) 前掲『片倉製糸紡績株式会社二十年誌』180～184頁、「年表」7頁。以下同。
- (88) 「昭和四年度 重要事項記録 薩摩本社及鹿児島工場」(『昭和四年度 重要記録 片倉製糸紡績会社』)。以下同。
- (89) 『昭和二年 鹿児島県統計書』第壹編、72～73頁・第61表。以下同。その後、鹿児島県の貨物自動車台数は、1933年(3月末現在、以下同)306台(有税のみ、以下同)、37年384台に増大する(『昭和十一年 鹿児島県統計書』第一編、74～75頁)。以下同。
- (90) 「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』)。夏秋蚕繭については、不明である。
- (91) 農林省蚕糸局編『第十二次全国製糸工場調査(昭和五年度)』248～249頁。
- (92) 「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』)。
- (93) 前掲拙稿「片倉製糸の西日本における繭特約取引の展開」101～103頁。以下同。
- (94) 『昭和二年 鹿児島県統計書』第壹編、47～48頁参照。
- (95) 「自昭和貳年一月一日至昭和貳年十二月三十一日 昭和貳年度重要事項記録 薩摩製糸株式会社本社鹿児島製糸所」(『昭和二年度 重要事項記録 片倉製糸紡績会社庶務課』)。「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』)。
- (96) 「昭和四年度 重要事項記録 薩摩本社及鹿児島工場」(『昭和四年度 重要記録 片倉製糸紡績会社』)。
- (97) 「昭和四年度 重要事項記録 薩摩製糸株式会社宮之城製糸所」(『昭和四年度 重要記録 片倉製糸紡績会社』)。
- (98) 「昭和五年度 重要事項記録 薩摩製糸株式会社宮ノ城製糸所」(『昭和五年度 重要事項記録 片倉製糸紡績会社庶務課』)。「昭和六年度 重要事項記録 薩摩製糸株式会社宮之城製糸所」(『昭和六年度 重要事項記録 片倉製糸紡績会社』)。
- (99) 『昭和二年 鹿児島県統計書』第壹編、72～73頁。
- (100) 「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』)。前掲拙稿「片倉製糸の西日本における繭特約取引の展開」103頁の同工場特約取引率(1927年)の誤記を訂正している。
- (101) 「昭和二年度 重要事項記録 薩摩製糸株式会社宮之城製糸所」(『昭和二年度 重要事項記録 片倉製糸紡績会社庶務課』)。
- (102) 「昭和四年度 重要事項記録 薩摩製糸株式会社宮之城製糸所」(『昭和四年度 重要記録 片倉製糸紡績会社』)。
- (103) 「昭和五年度 重要事項記録 薩摩製糸株式会社宮ノ城製糸所」(『昭和五年度 重要事項記録 片倉製糸紡績会社庶務課』)。農林省蚕糸局編『第十二次全国製糸工場調査(昭和五年度)』248～249頁では、宮之城工場の特約取引は、57,000貫(特約取引率60%)である。
- (104) 「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』)。
- (105) 前掲拙稿「片倉製糸の西日本における繭特約取引の展開」102～103頁。

- (106) 『角川日本地名大辞典 鹿児島県』角川書店、1983年、612、1,013頁。
- (107) 『昭和二年 鹿児島県統計書』第壹編、55～59頁参照。
- (108) 「昭和二年度 重要事項記録 薩摩製糸株式会社宮之城製糸所」(『昭和二年度 重要事項記録 片倉製糸紡績会社庶務課』)。「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。
- (109) 「昭和四年度 重要事項記録 薩摩製糸株式会社宮之城製糸所」(『昭和四年度 重要記録 片倉製糸紡績会社』)。
- (110) 「昭和五年度 重要事項記録 薩摩製糸株式会社宮ノ城製糸所」(『昭和五年度 重要事項記録 片倉製糸紡績会社庶務課』)。
- (111) 「昭和六年度 重要事項記録 薩摩製糸株式会社宮之城製糸所」(『昭和六年度 重要事項記録 片倉製糸紡績会社』)。以下同。
- (112) 『昭和四年度 取締役会議案綴 庶務課』。以下同。
- (113) 『昭和七年度 取締役会議案 片倉製糸紡績株式会社』。以下同。
- (114) 「自昭和六年一月一日至昭和六年十二月末日 昭和六年度重要記録 末吉製糸所」(『昭和六年度 重要事項記録 片倉製糸紡績会社』)。以下同。
- (115) 『昭和七年度 取締役会議案 片倉製糸紡績会社』。以下同。
- (116) 「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』)。
- (117) 農林省蚕糸局編『第十二次全国製糸工場調査(昭和五年度)』248～249頁。
- (118) 「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』)。
- (119) 前掲拙稿「片倉製糸の西日本における繭特約取引の展開」102～104頁。以下同。
- (120) 『昭和二年 鹿児島県統計書』第壹編、55～59頁参照。
- (121) 「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』)。
- (122) 「自昭和六年一月一日至昭和六年十二月末日 昭和六年度重要事項記録 末吉製糸所」(『昭和六年度 重要事項記録 片倉製糸紡績会社』)。
- (123) 「昭和五年度自昭和五年一月一日至昭和五年十二月三十一日 重要事項記録 薩摩製糸株式会社末吉製糸所」(『昭和五年度 重要事項記録 片倉製糸紡績会社庶務課』)。
- (124) 「自昭和六年一月一日至昭和六年十二月末日 昭和六年度重要事項記録 末吉製糸所」(『昭和六年度 重要事項記録 片倉製糸紡績会社』)。
- (125) 『昭和七年度 取締役会議案 片倉製糸紡績会社』。以下同。
- (126) 「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』)。前掲拙稿「片倉製糸の西日本における繭特約取引の展開」104頁の同工場特約取引率の誤記を訂正している。
- (127) 農林省蚕糸局編『第十二次全国製糸工場調査(昭和五年度)』248～249頁。同工場の特約取引以外は、乾繭取引(17,270貫)である。
- (128) 「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』)。
- (129) 前掲拙稿「片倉製糸の西日本における繭特約取引の展開」101～104頁。
- (130) 「自昭和貳年一月一日至昭和貳年拾二月三十一日 昭和貳年度重要事項記録 薩摩製糸株式会社鹿屋製糸所」(『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。
- (131) 「自昭和四年一月一日至全四年拾二月三十一日 重要事項記録 薩摩製糸株式会社鹿屋製糸所」(『昭和四年度 重要記録 片倉製糸紡績会社』)。以下同。
- (132) 『角川日本地名大辞典 鹿児島県』角川書店、1983年、728頁。
- (133) 『昭和二年 鹿児島県統計書』第壹編、55～59頁。
- (134) 「自昭和六年一月一日至昭和六年十二月三十一日 重要事項記録 薩摩製糸株式会社鹿屋製糸所」(『昭和六年度 重要事項記録 片倉製糸紡績会社』)。
- (135) 同上。
- (136) 「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』)。
- (137) 『昭和二年 鹿児島県統計書』第壹編、55～59頁。

〈編集後記〉

月報3月号をお届けします。今月号は、先月号に引き続き、高梨所員による片倉製糸の貨物自動車輸送に関する論稿です。本稿は九州地方を対象としていますが、先月号で扱った中国・四国地方と比較して、九州地方の貨物自動車輸送の地域的特徴はどのような点にあったのでしょうか。社会経済構造上の地域間差異との関連についても知りたいところです。

後期講義が終了してから、学年末試験、入学試験と業務が続き、気がつけば、新年度を迎える時期となりました。私自身は、講義・研究ともに改善したいと毎年のように考えているのですが、なかなか思うように進みません。

所員のみなさまにおかれましては、ぜひ意欲的な研究の成果をお寄せくださいますようお願いいたします。

(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
