

明治時代における群馬県からの河川舟運及び鉄道輸送による生糸運搬に関する一考察

群馬県立高崎工業高等学校

正会員

○西尾 敏和

1. 研究の背景

2010（平成 22）年度、世界遺産暫定一覧表記載遺産「富岡製糸場と絹産業遺産群」に関する世界遺産への登録推薦書を群馬県はユネスコの世界遺産委員会事務局に提出予定である。「伝統的な養蚕業及びそれに起源を持つ製糸業等わが国の近代化において果たした役割ならびに富岡製糸場の位置付けについて、世界史的な観点からより一層の明確化が必要である。」という推薦に向けた課題を文化庁文化審議会文化財分科会世界文化遺産特別委員会が提示していた。「富岡製糸場と絹産業遺産群」が該当すると考えられている世界遺産登録基準の一つとして、「建築、科学技術、記念碑、都市計画、景観設計の発展に重要な影響を与えた、ある期間にわたる価値観の交流又はある文化圏での価値観の交流を示すものである。」がある。すなわち、「ユーラシア大陸の西端で起きた産業革命や近代化といった文明的価値が、工場という形式で地理的に最遠の極東に伝播し、現地で本格的に受容された最初の例である。しかも技術は現地の在来技術と混合され、制度は従来文化の中に包摂される中で両者が複合して、その後も継続的にわが国やアジアの産業発展や社会の近代化のモデルとなった。この点において富岡製糸場は産業革命という世界史的な価値の東西交流の原点である。さらにこの伝播の結果、日本は生糸の生産で世界一となり、その生産する安価で高品質な生糸は稀少繊維であった絹の大衆化を世界規模で促進し、20 世紀の服飾文化の発展をもたらした。」ことに筆者は着目した。

2. 研究の目的

既往研究として、富岡製糸場の建造物に関する調査結果を詳細にまとめた「旧富岡製糸場建造物群調査報告書」、松浦利隆氏の博士論文をまとめた「在来技術改良の支えた近代化 富岡製糸場のパラドックスを超えて」がある。群馬の近代化にとって在来産業・在来技術はどのような意味をもったのか、この



図－1 群馬県から東京への河川舟運及び鉄道輸送のイメージ（明治 18 年頃、筆者作成）

問いかけに対して松浦は幕末から明治期の絹業三部門（養蚕－製糸－織物）それぞれについて究明し、産業近代化の意味をとらえ直そうとしている。ところが、「富岡製糸場と絹産業遺産群」の歴史的価値を客観的に評価した研究成果はほとんど見られない。

明治時代における群馬県から横浜への生糸運搬という切り口で、群馬県から東京への河川舟運及び鉄道輸送による生糸運搬を明らかにして、群馬県の「富岡製糸場と絹産業遺産群」の歴史的価値を評価することを目的とする（図－1 参照）。本研究のもう一つの特徴として、群馬県への生糸の移入についても明らかにしたところにある。

3. 研究の方法

群馬県からの河川舟運及び鉄道輸送による生糸運搬量については「群馬県統計書」、群馬県・長野県・栃木県それぞれの生糸生産量については「日本帝國統計年鑑」のデータをそれぞれ活用する。「群馬県統計書」は群馬県の統計史料であり、群馬県経済の初期の状態を全体として知ることができる。「日本帝國統計年鑑」は近代における我が国の統計を収録した包括的な官庁統計史料である。

キーワード 明治時代、群馬県、生糸運搬、河川舟運、鉄道輸送

連絡先 〒370-0046 群馬県高崎市江木町 700 群馬県立高崎工業高等学校 TEL 027-323-5450

表－１ 河川舟運による生糸運搬量¹⁾及び
群馬県の生糸生産量データ（筆者作成）

項目	明治12年	明治15年
河川舟運による生糸運搬量①（トン）	436.20	401.33
群馬県の生糸生産量②（トン）	284.33	299.15
比較①/②（倍）	1.53	1.34

表－２ 鉄道輸送による生糸運搬量²⁾及び
群馬県の生糸生産量データ（筆者作成）

項目	明治40年
鉄道輸送による生糸運搬量③（トン）	2014.00
群馬県の生糸生産量④（トン）	574.13
比較③/④（倍）	3.51

4. 群馬県からの生糸運搬について

（１）河川舟運による生糸運搬について

表－１より、1879（明治12）年、河川舟運による生糸運搬量（現在の群馬県西部の高崎市にかつて存在していた倉賀野及び東部の伊勢崎市に存在していた平塚河岸場の合計、436.20トン）は群馬県の生糸生産量（284.33トン）の1.53倍であった。同様にして、1882（明治15）年は1.34倍であった。従って、1879（明治12）年～1882（明治15）年、河川舟運による生糸運搬量は群馬県の生糸生産量より1.34～1.53倍多いことが明らかである。

（２）鉄道輸送による生糸運搬について

表－２より、1907（明治40）年、鉄道輸送による生糸運搬量（現在のJR高崎・信越・両毛線、上信電鉄線の合計、2014.00トン）は群馬県の生糸生産量（574.13トン）の3.51倍であった。従って、1907（明治40）年、鉄道輸送による生糸運搬量は群馬県の生糸生産量より3.51倍多いことが明らかである。

（３）群馬県への生糸移入及び移出について

表－３より、1907（明治40）年、群馬県外からの生糸移入量は281.03トンであり、県外への生糸移出量は630.75トン（県外産281.03トンの39.95%である112.28トン＋県内産518.47トン）であった。

表－２より、群馬県外への生糸移出量（県内産）518.47トンは群馬県の生糸生産量574.13トンの90.31%であった。表－４より、長野県及び栃木県それぞれの生糸生産量は2166.41トン、71.76トンであった。従って、1907（明治40）年、長野県及び栃木県から生糸が群馬県に移入して、県外産の39.95%及び県内産の90.31%の生糸が県外に移出していたことが明らかである。

5. おわりに

明治時代における群馬県から横浜への生糸運搬という切り口で、群馬県から東京への河川舟運及び鉄

表－３ 群馬県の生糸移入及び移出量³⁾
データ（筆者作成）

項目	明治40年
群馬県外からの生糸移入量（トン）	281.03
群馬県外への生糸移出量（トン）	県外産 112.28
	合計 630.75

表－４ 長野県及び栃木県の生糸生産量⁴⁾
データ（筆者作成）

項目	明治12年	明治15年	明治40年
長野県の生糸生産量（トン）	211.12	280.46	2166.41
栃木県の生糸生産量（トン）	5.50	17.71	71.76

道輸送による生糸運搬を明らかにして、群馬県の「富岡製糸場と絹産業遺産群」の歴史的価値を評価することができた。得られた知見は以下の通りである。

- （１）1879（明治12）年～1907（明治40）年、河川舟運及び鉄道輸送による生糸運搬量は群馬県の生糸生産量より多かった。河川舟運と比較すると鉄道輸送による生糸運搬量の増加が顕著であった。
- （２）群馬県は蚕糸王国であるが、県外（長野県及び栃木県）からも生糸を購入していた。県外産の生糸は県内産と比較すると県内で使用されていた割合が高く、更に県外へ移出するための不足分を補っていたと考えられる。
- （３）群馬県外への生糸移出量データと比較すると、鉄道輸送による生糸運搬量が多かった。県内の各製糸工場から県内の問屋を中継せずに最寄りの鉄道駅へ直接運搬していたと考えられる。
- （４）（１）～（３）より、明治時代、群馬県からの河川舟運及び鉄道輸送により、県外産を含めた生糸が東京を経由して大量に横浜へ運搬された。特に、河川舟運と比較すると鉄道輸送による生糸運搬量の増加が顕著であった。産業革命という世界的な価値の東西交流に欠かせない物流交通を発達させた群馬県の「富岡製糸場と絹産業遺産群」の歴史的価値は大きいといえる。世界遺産登録に向けて、隣接県も含めた横浜へのシルクロードを今後より一層明確にすることが必要である。

参考文献及び補注

- 1) 明治十六年群馬縣統計書，群馬縣
- 2) 明治四十年群馬縣統計書，群馬縣
- 3) 前掲書 2)
- 4) 日本帝國統計年鑑，内閣統計局編

本研究は財団法人鹿島学術振興財団研究助成金による。