

明治初期の鉄道開通による群馬県における物流交通手段の変化について*

A Study on the Change of the Physical Distribution Means of Transportation in Gunma Prefecture
by Railway Opening of Traffic in Early Meiji Era

西尾 敏和**, 湯沢 昭***

By Toshikazu N. NISHIO, Akira YUZAWA

概要

本研究の目標は、明治16～17年にかけて、東京から群馬県の新町、高崎、前橋、それぞれの停車場への鉄道開通による、物流の群馬県外への交通手段が、河川舟運から鉄道輸送に大きく変化したことを、明らかにすることである。

鉄道開通は、明治初期の群馬県経済を大きく変えていったと考えられる。その変化を具体的に、統計資料、文献等の史料から浮かび上がらせることは、筆者の研究目的である。

我が国で最初の私鉄である日本鉄道株式会社による、群馬県への鉄道の開通前後として、明治10年代を研究の対象時期とする。

本研究で主として用いる史料は、群馬県の統計資料「明治十六年群馬縣統計書」および「明治十九年群馬縣統計書」である。

1 はじめに

日本の国土に鉄道が開通したのは、1872（明治5）年のことである。新橋～横浜間に、明治政府の財政難からイギリスより百万ポンドの資本と技術を借りて官営により開通した。このように鉄道の敷設は、明治初期の政府の力強い文明開化、殖産興業政策の一環として、群馬県の旧官営富岡製糸場のように官営で行われたのである。

1870（明治3）年には、地方物産の輸送のための鉄道開設が建白された。さらに、東京と横浜に鉄道が開通して以来、旧幕時代から重要幹線であった東西両京を連絡する計画が政府により論議され、東海道説と中山道説が出された。そして東海道線は万一戦争の時は外国軍艦に砲撃を受けやすいからとの軍事上の見地が主となり、海岸を遠く離れた中山道線を先に開設すべきだと決定された。

しかし、1873（明治6）年、政府は鉄道国営の方針を進めてきたが、資金難のため、以後の鉄道建設は民間の資本に任せるという方針に変えている。そしてようやくにして、1881（明治14）年、東京～青森間の鉄道開設を目的とする日本鉄道株式会社が設立された。この会社は東京～高崎間を第一着手路線とし、第二をその中途より青森までとしたのである。これは前に見た中山道優先と、東北地方の国益産業の開発、蚕糸業との結びつきが考えられている。そして、1882（明治15）年9月1日、埼玉県

川口より工事を開始し、1883（明治16）年7月26日、上野～熊谷間が開通、10月21日熊谷～本庄間、12月27日本庄～新町間、1884（明治17）年5月1日新町～高崎間が開通し、ここに見事に東京～高崎間が全通した。1872（明治5）年、日本の国土に汽笛が鳴り響き始めてよりわずか12年後に、我が国で最初の私鉄である日本鉄道株式会社の力により、群馬県にも鉄路が開拓されたのである。

このようにして膨大な中間資本が群馬への鉄路開拓に取り組まれた理由は、蚕糸業の発展と結びつけられるとされている。横浜開港以来、生糸は輸出品の最先端として不動の地位を固めている。群馬県の養蚕、製糸は大きく発展し、長野県と共に蚕糸王国を誇り、その名は外国にも生糸を通して知られていたようである。

一方、河川舟運では、1883（明治16）年までは、上信越の物資は群馬県の倉賀野、平塚河岸場を集散地点としていたといわれている。鉄道開通の影響により、非能率的な舟などが運んでいた輸出の花形である生糸をすばやく、安く、確実に横浜港へ輸送し、ここに横浜と前橋を結ぶ、新たな近代のシルクロードが出現したのである¹⁾。

先行研究として、加藤^{2) 3)}は、戦前期に、初めて鉄道が開通した時、鉄道の開通がその沿線の地域経済や、住民の生活文化に与えた影響を、歴史的・総合的に分析している。

鉄道開通は、直接的には住民の消費生活を変え、間接的には鉄道開通による経済的条件の変化により、出稼ぎなどの労働移動、県民の生産活動、商業活動などの経済活動を変えた。いずれにせよ、鉄道の開通は地域の住民

*keywords : 群馬県, 鉄道輸送, 河川舟運, 物流

**正会員 群馬県立高崎工業高等学校

(〒370-0046 群馬県高崎市江木町700)

***正会員 工博 前橋工科大学 社会環境工学科

生活を大きく変えていったと考えている。数値データと、当時の新聞などの実状を示す文献資料を組み合わせることにより、鉄道開通が地域経済や生活文化に与えた影響の実態を浮かび上がらせている。

本研究の目標は、明治16～17年にかけて、東京から群馬県の新町、高崎、前橋、それぞれの停車場への鉄道開通による、物流の群馬県外への交通手段が、河川舟運から鉄道輸送に大きく変化したことを、明らかにすることである。

鉄道開通は、明治初期の群馬県経済を大きく変えていったと考えられる。その変化を具体的に、統計資料、文献等の史料から浮かび上がらせることは、筆者の研究目的である。

我が国で最初の私鉄である日本鉄道株式会社による、群馬県への鉄道の開通前後として、明治10年代を研究の対象時期とする。

2 本研究で使用する史料について

(1)「群馬県統計書」

この史料は、明治16年から昭和27年までの群馬県の統

計資料である。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。

「土地」、「戸数（数）及人口」、「農業」、「牧畜」、「山林」、「鑛（鉱）業」、「工業及製造」⁴⁾、「土功」、「商業」、「貨幣ノ融通」、「貨銭及物價（価）」、「交通」、「貯蓄」、「慈惠及褒賞」、「衛生」、「社寺」、「教育及圖（図）書新聞紙」、「警察」、「監獄」、「県會（会）及町村會」、「本縣（県）及町村歳入出」、「國（国）税」、「官吏及文書」の23分野から構成されている。但し、旧漢字には筆者が常用漢字を補っておいた。以下同様とする。

特に、「商業」では、明治17年以降、群馬県の倉賀野河岸や平塚河岸における「数量」および「元價」⁵⁾ それぞれに関するデータが載せられている、「著名河岸場（場）輸出入物品ノ元價」、「著名河岸場ノ輸出物品」それぞれの項目は存在しない。

本研究では、「明治十六年群馬縣統計書」および「明治十九年群馬縣統計書」を主として用いるものとする。なお、この史料は国立国会図書館より、電子ファイル（PDF ファイル）をダウンロードすることが可能である。

表－1 「著名河岸場ノ輸出物品」（河川舟運の数量および元價、倉賀野河岸場データ）

品名	単位	明治12年	明治13年	明治14年	明治15年	明治16年	明治15年－明治16年増減
蚕糸	(貫)	88420	75881	63690	74990	36650	-38340
	(円)	3400765	3418054	3352105	3408636	1200957	-2207679
熨斗糸	(貫)		16520	37846	5430		
	(円)		194353	440069	49364		
生皮糸	(貫)	26652	23428	9604	37756	17752	-20004
	(円)	133260	123305	50021	139837	32274	-107563
出殻繭	(貫)				21420	20710	-710
	(円)				142800	119000	-23800
蚕卵種	(貫)		340		530	680	150
	(円)		34000		39750	51000	11250
太物	(貫)	36593	21092	14884	18204		
	(円)	109779	105465	59536	72816		
煙草	(貫)	99799	86942	67946	84645	23209	-61436
	(円)	149699	130383	101919	101574	34814	-66760
薬種	(貫)	83343	76188	19606	46543	26144	-20399
	(円)	58340	45713	13724	23272	29216	5944
片栗	(貫)	29633	110532	17312	23741		
	(円)	14817	55266	10387	11871		
麻	(貫)		24918	22682	31810	33232	1422
	(円)		27410	27218	31810	33232	1422
漆器	(貫)					6786	
	(円)					10179	
足袋裏	(貫)	9782	5184		4712	5290	578
	(円)	29346	15552		11780	13225	1445
繭	(貫)	3031	1177				
	(円)	26357	11770				
畳糸	(貫)	8808	22678	18268	18768	16777	-1991
	(円)	13212	31749	23748	22522	25166	2644
合計	(貫)	386061	464880	271838	368549	187230	-181319
	(円)	3935575	4193020	4078727	4056032	1549063	-2506969

表－２ 「汽車ノ乗客及荷物賃」（鉄道輸送の数量および金額，群馬県内停車場データ）

停車場	単位	明治16年	明治17年	明治18年	明治19年
新町	(貫)	9521	447241	314747	118782
	(円)	996	5069	2910	1850
高崎	(貫)		77783	133554	902409
	(円)		28420	387	8118
前橋	(貫)		110972	169307	178736
	(円)		2034	3761	4663
飯塚	(貫)			92	794998
	(円)			5	2163
安中	(貫)			1467	48892
	(円)			53	282
磯部	(貫)			9680	215919
	(円)			70	1115
松井田	(貫)			9666	73368
	(円)			123	1040
横川	(貫)			158945	969287
	(円)			2895	12216
合計	(貫)	9521	635996	797458	3302392
	(円)	996	5069	2910	1850

表－３ 「著名河岸場ノ輸出品」(河川舟運の元價／数量，表－１の倉賀野河岸場データより)

品名	単位	明治12年	明治13年	明治14年	明治15年	明治16年	明治15年－明治16年増減
蚕糸	(円／貫)	38.5	45.0	52.6	45.5	32.8	-12.7
熨斗糸	(円／貫)		11.8	11.6	9.1		
生皮糸	(円／貫)	5.0	5.3	5.2	3.7	1.8	-1.9
出殻繭	(円／貫)				6.7	5.7	-0.9
蚕卵種	(円／貫)		100.0		75.0	75.0	0.0
太物	(円／貫)	3.0	5.0	4.0	4.0		
煙草	(円／貫)	1.5	1.5	1.5	1.2	1.5	0.3
薬種	(円／貫)	0.7	0.6	0.7	0.5	1.1	0.6
片栗	(円／貫)	0.5	0.5	0.6	0.5		
麻	(円／貫)		1.1	1.2	1.0	1.0	0.0
漆器	(円／貫)					1.5	
足袋裏	(円／貫)	3.0	3.0		2.5	2.5	0.0
繭	(円／貫)	8.7	10.0				
畳糸	(円／貫)	1.5	1.4	1.3	1.2	1.5	0.3
平均	(円／貫)	6.9	15.4	8.8	12.6	12.4	

(2)「日本帝國統計年鑑」

この史料は，明治15年から昭和11年までの，戦前の日本の国土，人口，経済，社会，文化などあらゆる分野にわたる重要で基本的な統計を収録した，包括的な官庁統計資料である。

特に，第五回（明治19年刊行）以降，前橋，高崎，新町の各停車場における，「乗客」，「荷物」（数量），「賃金」（金額）⁶⁾ それぞれに関するデータ，すなわち「民設鐵（鉄）道各停車場乗客荷物及賃金」の項目が存在する。さらに，第六回（明治20年刊行）以降，高崎～横川間の各停車場である飯塚，安中，磯部，松井田，横川における「乗客」，「荷物」（数量），「賃金」（金額）それぞれに関するデータが載せられている。

(3)「群馬県史」

この史料は，資料編全27巻，通史編全10巻で構成され，原始古代から現代までの群馬県の出来事について，詳しくまとめられている。

特に，「資料編23近代現代7（産業1）」では，群馬の代表的産業で歴史的に注目されている蚕種，養蚕，製糸，織物がとりあげられている。「資料編24近代現代8（産業2）」では，蚕糸織物業を除いた明治から昭和に至る群馬県の産業全般に関する資料が収録されている。「通史編8近代現代2（産業・経済）」では，群馬県の養蚕・製糸業が明治期に於いて発展を遂げ，我が国の輸出の目玉商品につくり上げられていった様子を中心に，群馬県の産業・経済の状況がわかりやすく描かれている。

表－４ 「汽車ノ乗客及荷物賃」（鉄道輸送の金額／数量、表－２の群馬県内停車場データ）より

停車場	単位	明治16年	明治17年	明治18年	明治19年
新町	(円／貫)	0.105	0.011	0.009	0.016
高崎	(円／貫)		0.365	0.003	0.009
前橋	(円／貫)		0.018	0.022	0.026
飯塚	(円／貫)			0.055	0.003
安中	(円／貫)			0.036	0.006
磯部	(円／貫)			0.007	0.005
松井田	(円／貫)			0.013	0.014
横川	(円／貫)			0.018	0.013

表－５ 河川舟運と鉄道輸送との合計数量（表－１，表－２より）

交通手段	単位	明治15年	明治16年	明治17年	明治18年	明治19年
河川舟運	(貫)	368549	187230			
鉄道輸送	(貫)		9521	635996	797458	3302392
合計	(貫)	368549	196751	635996	797458	3302392

本研究では、「群馬縣統計書」を評価するために、「資料編23近代現代7（産業1）」を用いるものとする。

３ 鉄道開通による群馬県における物流交通手段の変化の把握

（１）河川舟運の数量および元價の変化

「明治十六年群馬縣統計書」の「著名河岸場ノ輸出物品」⁷⁾における河川舟運の数量および元價それぞれのデータ（表－１）より、明治15年の合計は、それぞれ368549貫⁸⁾、4056032円である。ところが明治16年の合計は、それぞれ187230貫（前年の49.2％減少）、1549063円（前年の61.8％減少）である。

従って、明治15年から明治16年にかけて、河川舟運の数量および元價は、大幅に減少している。

（２）鉄道輸送の数量および金額の変化

「明治十九年群馬縣統計書」の「汽車ノ乗客及荷物賃」⁹⁾における鉄道輸送の数量および金額それぞれのデータ（表－２）より、明治16年の合計はそれぞれ9521貫、996円である。ところが明治17年には、それぞれ635996貫（前年の66.8倍増加）、5069円（前年の5.1倍増加）である。金額において、明治18年には2910円（前年の42.6％減少）、明治19年には1850円（前年の36.4％減少）である。一方、荷物数量において、明治18年には797458貫（前年の1.3倍増加）であり、明治19年には3302392貫（前年の4.1倍）である。

従って、明治16年から明治19年にかけて、鉄道輸送の金額は大幅に減少しているが、数量は大幅に増加していることが分かる。

４ 鉄道開通による群馬県における物流交通手段の変化についての考察

（１）河川舟運の数量および元價についての考察

３の（１）より、河川舟運において、明治15年から明治16年における数量および元價の変化を、「明治十六年群馬縣統計書」の統計資料（表－１）から明らかにして把握することができた。

特に、蚕糸（74990貫、3408636円→36650貫、1200957円）、生皮糸¹⁰⁾（37756貫、139837円→17752貫、32274円）、出殻繭¹¹⁾（21420貫、142800円→20710貫、119000円）、煙草（84645貫、101574円→23209貫、34814円）の4品目の数量および金額が減少している。

さらに、物品それぞれの数量1貫あたりの元價を計算することにした。表－３より、明治15年から明治16年にかけて、蚕糸（45.5円／貫→32.8円／貫）、生皮糸（3.7円／貫→1.8円／貫）、出殻繭（6.7円／貫→5.7円／貫）の3品目が減少している。

従って、群馬県への鉄道開通により、明治15年から明治16年にかけて、河川舟運の取扱商品の主要部分を占めている、蚕糸や生皮糸、出殻繭といった蚕糸業に関係ある商品の数量1貫あたりの元價が減少していることが分かる。

（２）鉄道輸送の数量および金額についての考察

次に、３の（２）より、鉄道輸送において、明治16年から明治19年の数量および金額の変化を、「明治十九年群馬縣統計書」の統計資料（表－２）から明らかにして把握することができた。

特に、新町停車場では、明治17年以降、数量および金額が減少傾向である。すなわち、447241貫、5069円（明治17年）→314747貫、2910円（明治18年）→118782貫、1850円（明治19年）である。また、高崎停車場では、明

表－6 「各地生絲相場ノ一」（生糸に関する前橋、富岡の元價データより）

地名	単位	明治13年	明治14年	明治15年
前橋	(円／貫)	44.9	53.3	45.0
富岡	(円／貫)	45.7	55.7	45.9
平均	(円／貫)	45.3	54.5	45.5
表－3との比較(「明治十六年群馬縣統計書」)	(円／貫)	45.0	52.6	45.5

表－7 「新町紡績所一覧表」（熨斗糸に関する元價データより）

品名	単位	明治13年度	明治14年度
熨斗糸	(貫)	2204.7	687.1
	(円)	25442.8	9697.9
	(円／貫)	11.5	14.1
表－3との比較(「明治十六年群馬縣統計書」)	(円／貫)	11.8	11.6

表－8 「民設鐵道各停車場乗客荷物及賃金」（鐵道輸送の金額／数量，群馬県内停車場データより）

停車場	単位	明治17年度	明治18年度	明治19年度
新町	(円／貫)	0.010	0.008	0.008
高崎	(円／貫)	0.018	0.010	0.009
前橋	(円／貫)	0.020	0.017	0.015
飯塚	(円／貫)		0.008	0.002
安中	(円／貫)		0.009	0.001
磯部	(円／貫)		0.006	0.002
松井田	(円／貫)		0.012	0.002
横川	(円／貫)		0.012	0.004

治17年から明治18年にかけて金額が減少している。すなわち、28420円→387円である。

さらに、(1)と同様にして、物品それぞれの数量1貫あたりの金額を計算することにした。表－4より、新町停車場では、明治16年から明治17年にかけて、0.105円／貫から0.011円／貫(89.5%減少)、高崎停車場では、明治17年から明治18年にかけて、0.365円／貫から0.003円／貫(99.2%減少)と大幅に減少している。

従って、明治16年から明治19年にかけて、鐵道輸送は数量1貫あたりの金額が減少傾向であるが、特に明治16年から明治17年にかけて新町、明治17年から明治18年にかけて高崎それぞれの停車場における減少割合が大きいことが分かる。

(3) 河川舟運と鐵道輸送との合計数量についての考察

表－5より、群馬県における東京方面への物流交通手段は、明治15年までは河川舟運である。ところが、群馬県に鐵道が開通した明治16年においては、河川舟運と鐵道輸送であり、明治17年から明治19年にかけて、鐵道輸送のデータが存在するが、河川舟運のデータが存在しないことが分かる。そこで、群馬県に鐵道が開通した、明治16年に着目すると、河川舟運の合計数量は、187230貫である。鐵道輸送の合計数量は、9521貫である。よって、明治16年の河川舟運と鐵道輸送の合計数量は、196751貫

である。さらに、明治17年は635996貫(前年より3.2倍増加)、明治18年は797458貫(前年より1.3倍増加)、明治19年は3302392貫(前年より4.1倍増加)である。

従って、河川舟運と鐵道輸送の合計数量は、群馬県に始めて鐵道が開通し、河川舟運から鐵道輸送に変化しようとしている明治16年の合計数量が、前後の明治15年、明治17年より少ない。そして、明治17年以降、鐵道輸送により大幅に合計数量が増加していることが分かる。

5 「群馬縣統計書」と他の統計資料との比較考察

最後に、本研究で主として使用した「群馬縣統計書」を評価するために、他の統計資料と比較考察したい。

(1) 表－3について(河川舟運データ)

蚕糸については、「第三回日本帝國統計年鑑(明治17年刊行)」の「各地生絲(糸)相場ノ一」¹²⁾(表－6)、熨斗糸については、「群馬県史資料編23近代現代7(産業1)」¹³⁾の付表5「新町紡績所一覧表」(表－7)とそれぞれ比較することにした。

表－6より、蚕糸の場合、明治13年において、「明治十六年群馬縣統計書」では45.0円／貫であるのに対して、「日本帝國統計年鑑」では45.3円／貫である。明治14年では52.6円／貫に対して、54.5円／貫であり、明治15年では45.5円／貫に対して、45.5円／貫である。次に、表

ー7より、熨斗糸¹⁴⁾の場合、明治13年において、「明治十六年群馬縣統計書」では11.8円／貫であるのに対して、「日本帝國統計年鑑」では11.5円／貫である。明治14年では11.6円／貫に対して、14.1円／貫である。

従って、この「明治十六年群馬縣統計書」の蚕糸および熨斗糸の数量1貫あたりの元價を他の統計資料と比較した結果、ほぼ同様であるといえる。

(2) 表-4について(鉄道輸送データ)

鉄道輸送については、「日本帝國統計年鑑」の「民設鐵道各停車場乗客荷物及賃金」(明治17～19年度の群馬県内各駅の荷物輸送量のデータ、表-8)と比較することにした。

「明治十九年群馬縣統計書」では、明治17年は0.011円／貫～0.365円／貫、明治18年は0.003円／貫～0.055円／貫、明治19年は0.003円／貫～0.026円／貫であるのに対して、「日本帝國統計年鑑」では、明治17年は0.010円／貫～0.020円／貫、明治18年は0.006円／貫～0.017円／貫、明治19年は0.001円／貫～0.015円／貫である。

従って、この「明治十九年群馬縣統計書」の鉄道輸送による数量1貫あたりの金額を他の統計資料と比較した結果、ほぼ同様であるといえる。

6 おわりに

本研究により、明治初期の群馬県において、河川舟運から鉄道輸送に物流交通手段が変化することにより、数量が増大したことを、統計資料から明らかにすることができた。従って、明治初期の蚕糸王国群馬県において、河川舟運から鉄道輸送に物流交通手段が変化したことにより、大量に、群馬県産の蚕糸や屑糸を運搬することができるようになったことは、世界への新たなシルクロードとしての価値が非常に高いと、筆者は確信している。

さらに、本研究で得られた知見は以下の通りである。

(1) 4の(1)より、群馬県への鉄道開通により、明治15年から明治16年の河川舟運の取扱商品の主要部分を占めている、蚕糸や生皮糸、出殻繭といった蚕糸業に関係ある商品の数量1貫あたりの元價が減少していることが明らかになった。これは、蚕糸業に関係ある商品の運搬の交通手段が、従来の河川舟運から鉄道輸送に変わりつつあり、数量1貫あたりの元價が下がったと考えられる。

(2) 4の(2)より、明治16年から明治19年の鉄道輸送は数量1貫あたりの金額が減少傾向であるが、特に明治16年から明治17年にかけて新町、明治17年から明治18年にかけて高崎それぞれの停車場における減少割合が大きいことが明らかになった。これは、新町、高崎の両停車場からの数量がそれぞれの時期に急増したことを意味していると考えられる。

(3) 4の(3)より、河川舟運と鉄道輸送の合計数量は、群馬県に始めて鉄道が開通し、河川舟運から鉄道輸送に変化しようとしている、明治16年の合計数量が、前後の明治15年、明治17年より少ないことが明らかになっ

た。この理由を明らかにすることは、今後の課題であると考えられる。

(4) さらに、4の(3)より、明治17年以降、鉄道輸送により大幅に合計数量が増加していることが、明らかになった。これは、鉄道輸送のメリットが高いと考えられる。

(5) 5より、「明治十六年群馬縣統計書」の蚕糸および熨斗糸の数量1貫あたりの元價を他の統計資料と比較した結果、ほぼ同様であることが明らかになった。さらに、「明治十九年群馬縣統計書」の鉄道輸送による数量1貫あたりの金額を他の統計資料と比較した結果、ほぼ同様であることが明らかになった。これによって、「群馬縣統計書」を他の統計資料により評価することができ、今後もこの史料を活用する価値が高いと考えられる。

参考文献および補注

- 1) 群馬県：『群馬県百年史上巻』、群馬県、pp.464～467,1971年。
- 2) 加藤要一：近代における地域交通の展開と地域経済の分析、一橋大学博士論文、2003年。
- 3) 加藤要一：鉄道の開通が地域経済、生活文化に与えた影響の分析、東日本鉄道文化財団平成10年度調査・研究報告書、1999年。
- 4) 明治16年は「製造」である。
- 5) 河川舟運の運賃ではなく、物品の相場である。
- 6) 鉄道輸送の運賃である。
- 7) 群馬縣：『明治十六年群馬縣統計書』、群馬縣、pp.72～73,1885年。
- 8) 1貫=3.75kg
- 9) 群馬縣：『明治十九年群馬縣統計書』、群馬縣、pp.5～6,1888年。
- 10) 繭から糸をひく場合、糸口から50～60mの部分は汚れており、中心部の糸に比べて極端に細いため、普通生糸としては使えない。この最初の部分を生皮(きび)糸という。また最後部の蛹(さなぎ)に近い部分も蛹油が付きやすいため、使い物にならない。こうした無駄な部分は一つの繭糸の長さが平均1300mとして、うち100m近くにもおぼり、全糸量の7～8%になる。
- 11) 蛹が蛾になって食い破った残り繭を出殻(でがら)繭という。生皮糸と同様にほとんど利用価値がなく、少なくとも明治初期まで、我が国ではこれらの屑物はせいぜい布団を作るときに使う真綿として利用される程度であった。
- 12) 統計院：『第三回日本帝國統計年鑑』、統計院、pp.220～222,1884年。
- 13) 明治二十年公文類聚第十一編第四十四卷(国立公文書館所蔵)
- 14) 製糸の際、繭の糸口を見つけるためにとった糸を引き伸ばしたもので、紬(つむぎ)糸などの材料にする。