

片倉製糸の東日本における貨物自動車輸送

高梨 健司

はじめに

本稿の目的は、片倉製糸が昭和初期に東日本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検討することである。

従来、戦前期の貨物自動車を用いた運送についての研究は、ほぼ蔬菜や下肥輸送に限られ¹⁾、個別企業を対象に運搬手段としての貨物自動車（営業用、自家用共）の購入と利用を研究対象としたものは、管見の限り皆無であり、また近年の日本製糸業史研究のほか、片倉や郡是等の社史の中でも自家用貨物自動車による輸送について触れられることは殆ど無く²⁾、研究領域としては未開拓の分野であるといえよう。

近代日本製糸業史研究の中で、貨物自動車輸送を究明する意義は、単に従来の荷車や荷馬車に比べ、原料繭等の輸送の大量化、迅速化、効率化を促進したというだけではなく、貨物自動車の機動性を活かして、広く農山村に入り込み、特約地盤の拡大と集中化に寄与した点を評価する必要がある。その結果、片倉＝製糸独占資本の存立基盤の強化をもたらすことになるといえよう。特約取引の拡大に伴う、組合産繭や蚕種、肥料、桑葉、桑苗、養蚕用具の運送のほか、生糸や石炭、空籠等の運搬などの各種用途の増大を受けて、貨物自動車を合理的に使用する必要が増していったことであろう。その際に使用する貨物自動車は、高性能の外国車、即ち特に

フォード車、シボレー車（ゼネラルモーターズ）を購入することになる。片倉製糸では、限られた資料の中で1927年末に貨物自動車を備付けていた東日本地方の製糸工場として、川岸製糸所1台、松本製糸所2台、須坂田中製糸所1台、武井製糸所3台、飯田製糸所1台、八王子製糸所1台、大宮製糸所2台、石原製糸所2台、熊谷製糸所3台、岩代製糸所2台、仙台製糸所1台、愛知製糸所1台、岐阜田中製糸所2台、合せて22台を確認することができる³⁾。片倉製糸の貨物自動車の利用状況を究明するに先立ち、製糸会社と鉄道省が行った、繭の輸送試験（鉄道 各種有蓋車・通風車、貨物自動車、荷馬車、背負い等）と繰糸成績について、言及しておきたい。

1. 片倉製糸の繭の輸送方法と繰糸成績

1930年代に入り、鉄道による繭の輸送試験を鉄道省に製糸会社が協力して、また鉄道省後援の下に製糸会社がそれぞれ施行している⁴⁾。

1930年6月に名古屋運輸事務所と勝野製糸場（岐阜県中津川町）が協力し、名古屋・中津川間（79.9km）において純生繭の通風輸送試験（有蓋車と通風車の使用比較）を実施した結果、通風車は、生繭の蒸損減少の上で、「多大の効果」あり、生繭輸送に好適であるとの結論に達する。また1933年6月に甲府運輸事務所と片倉

製糸紡績株式会社が協力して、葦崎・下諏訪間（59.5km）において、同様の純生繭の通風輸送試験（通風車棚装置設備）を施行する。従来、譬え短距離輸送の場合でも鉄道輸送では、生繭の「蒸損事故」を生じていたが、通風車（棚装置使用）は、外温と略同様の車内温度の低温で輸送されたことから、蒸熱は全く起こらず、「頗る好成績を収め」ることができ、「生繭輸送には通風車が最も好適なり」との結論を下している。

1930年6月に片倉製糸紡績株式会社は、東北郡山・大宮間（196.3km）においてドライアイスを用いた純生繭の冷蔵輸送試験を実施する。繰糸試験の結果、ドライアイスを使用しない「普通輸送」の場合と比べて、ドライアイスを使用した生繭の鉄道輸送の場合、繭の蒸損を防

ぎ、糸量の増加、繰糸能率・糸格の向上などに「多大の効果ある」ことが明らかとなる。さらに1935年6月に片倉製糸紡績会社（川岸製糸所）は、鉄道省の後援の下に茨城県下館・川岸間（298km）において準生繭（5分乾，7分乾）の鉄道輸送試験（棚付通風車，木製有蓋車，鉄側有蓋車使用）を施行する。各車両毎の準生繭繰糸成績は、糸量，糸質，並びに総合点において通風車積が最も良好で、次いで木製有蓋車，鉄側有蓋車の順であった。ただし、通風車については、春繭出盛期は、九州，四国方面の「生果早生野菜の出貨期」にあたり、「通風車の需要が年間に於て最も更張する時期であり、さらぬだに通風車が逼迫を来し困却し居る際である」ことから、「実際上之が希望を満たすことが不可能なり」という現状であった。

資料1 乾繭運搬運送二付テ⁶⁾

飯田製糸所 提案

従来生繭半干繭本干繭運送方法比較二付テ八種々研究発表アリシモ未ダ干繭運送方法ニ関スル徹底的成績発表ヲ耳ニセザル今日 当地同業者中干繭運送ヲ車馬ニヨラズシテ荷負運搬ヲ有利トシ実行シツヽアル者アリ 社内干繭輸送ノ場合多ク之ガ研究ノ価値アルモノトシ当所ガ再度試験セル成績ニヨレバ左ノ結果ヲ見タリ

	原料	干 ^ノ 重量	1升粒数	繰糸時間	全上増減	1本糸量	全上増減	織度	類 節		切断	強力対十デニール	伸度	玉繭	揚繭	干屑	蛹繭	
									大	小								
背負区	布袋	一ノ開 バラ黄	55刃	132	3.20	10	18.56	14	20.50	1	52	1	34.57	1.63	0.37	1.25	2.31	1.42
	紙袋	"	"	"	3.18	11	18.59	12	20.32	0.38	68	0	35.8	1.81	0.38	1.24	2.32	1.45
自動車区	布袋	"	"	"	3.30	0	18.42	0	20.75	1.5	95	0	33.05	1.67	0.19	1.26	2.46	1.72
	紙袋	"	"	"	3.27	02	18.52	5	21.30	1.3	108	0	38.01	1.87	0.35	1.30	2.41	1.5
荷馬車区	布袋	"	"	"	3.41	11	18.27	15	20.10	0.7	89	2	37.50	1.44	0.23	1.02	2.55	1.68
	紙袋	"	"	"	3.41	12	18.29	18	22.40	1.3	125	1	37.20	1.56	0.14	1.03	2.48	1.73
平均	布袋				3.30		18.42			1.06	79		35.04	1.58			2.44	1.61
	紙袋				3.29		18.47			0.56	100		37.00	1.75			2.40	1.56

備考： 印八減トス

表中背負区ガ他区ニ比較シテ優位フ占ムルハ輸送中激動少ナク從テ繭層ノ摩擦少ナキ結果ナラシカ是ニ比シ荷馬車区ハ震動甚ダシキ為メ最モ不結果ヲ来シ自動車区ハ荷馬車ニ比シ震動少ナキニヨリ中位ヲ占ムルモノトス然シテ干繭収容ノ袋ニ付テハ布袋ニ比シ紙袋ノ方好成績ヲ示セリ蓋シ外氣ノ影響少ナキ為メ紙袋ノ方宜シカリシカト思料ス

片倉製糸の東日本における貨物自動車輸送

次いで、鉄道省は、繭の鉄道輸送とトラック輸送による繰糸試験を実施している⁵⁾。発着地は、千葉・深谷・野沢～岡谷・松本である。鉄道省は、長野県工業試験場、岡谷丸興製糸会社と協力して、1933年6月より翌年に亘り、繭の季節別、種類別、産地別、生乾（本乾繭、半乾繭）別に区分して、大規模な試験（鉄道輸送は、有蓋車と通風車、車内に棚を設備した、有蓋車と通風車に繭積載）を施行する。試験輸送繭の

繰糸結果は、糸量、繰糸工程、解舒糸長、糸條班、類節など「孰れも鉄道輸送に依るものは良成績を示して居る」という結論を得る。

片倉製糸は、飯田製糸所において、背負いと荷馬車、貨物自動車による乾繭輸送（布袋、紙袋別）に基づく繰糸試験を実施している。

資料1に示すように、繰糸試験の成績は、輸送において激動少なく、繭層の摩擦少ない背負い輸送が最も良く、荷馬車輸送は震動甚だしい

資料2 生繭自動車、汽車輸送比較試験⁷⁾

六・上井製糸所

(一) 目的 生繭輸送方法中自動車、汽車ノ両区方法ガ繭質並ニ繰糸結果ニ如何ナル影響アルカヲ知ラントスルニアリ。

(二) 輸送方法輸送器具並ニ経過ノ調査

施行六月十六日 距離五八k九(十五里余)

符号	區別	噸数	1台積載量	試料繭	着繭量	増減	器具			経過				外温トノ差	
							区分	大キサ	1ヶ容積	気抜	受時	発送	到着		時間
A	自動車布張式大角篋	1.0	240	48.-	47.88	.12	大角篋	幅 2.20 長 3.70 深 55	6.-	ナシ	午前 10時	午後 2時	5.40	3.40	5.5
B	自動車布張式小角篋	1.0	243	49.50	49.52	.02	小角篋	幅 1.10 長 2.30 深 1.00	4.5	ナシ	"	午後 2.40	6.10	3.30	2.5
C	汽車専用車袋入り	8.0	270	49.5	49.34	.16	木綿袋	直径 2.00 長 1.50	4.5	ナシ	"	午後 11.30	4.44	5.14	7.0
D	汽車小口扱丸篋	8.0	他ノ物ト混合	49.0	48.70	.30	丸篋	径 1.60 長 2.50	7.0	寸 3.5 長 2.5	"	午後 3.30	10.-	6.30	13.4

- 備考1. 原料八春豊白瑞祥ニシテ同一養蚕家ノモノヲ右四区ニ分チ試量トセリ
 2. 積込位置八各々下ヨリ三段目ニ一定シタリ
 3. 自動車ノA B区ハ直接製糸所ニ運ビ汽車ハ約二里ヲ自動車ニ依リ以後汽車ニ依ル
 4. 発送時刻ノ区々ナルハ運輸常時ノマヽトシタル為ニシテ荷ノ集荷量又ハ汽車ノ時間ノ都合ニ依ル

(三) 繰糸試験成績比較表

符号	干揚目	1日繰目	増減	生百糸目	増減	デニール	糸條班	優劣	低点	優劣	小節	優劣	大中節	優劣
A	379.2	242.0	3.8	11.93	.04	14.2	93.0	1.0	84.0	0.2	93.0	1.0	97.8	2.5
B	378.6	249.0	3.2	12.05	.08	14.0	92.0	-	83.5	0.3	92.0	-	94.5	0.8
C	375.4	258.0	12.2	11.88	.09	14.3	93.0	1.0	84.5	0.7	92.0	-	96.0	0.7
D	379.2	234.0	11.8	12.00	.03	14.1	90.0	2.0	83.0	0.8	91.0	1.0	93.0	2.3
平均	-	245.8	-	11.97	-	-	92.0	-	83.8	-	92.0	-	95.3	-

- 備考1. 各区共二十杯宛ノ試験量ニシテ業手八四人ヲ選定交互ニ繰糸セシメタリ
 2. 撰繭程度並ニ煮繭ニ付キテ八各区最モ一定方法ヲ取りタリ
 3. 右試験ニヨリテ見ルニ、繰目C B A D 糸歩B D A C 品位A C B Dノ順ニシテ総合の二B区最モ良ク A区C区次ニD区最モ悪キ結果ヲ知りタリ

以上ノ外尚秋期ノA区対汽車試験比較成績ヲ挙ゲバ次ノ如シ

(一) 晩秋期自動車A区対汽車輸送比較試験

施行十月六日 距離五七k二(十四里余)

符号	區別	噸数	1台積載量	試料菌	着菌量	増減	器具			経過				外温トノ差	
							区分	大キサ	1ヶ容積	気抜	受時	発送	到着		時間
A	自動車布張式大角籠	1.0	240	12	11.980	20	大角籠	尺幅 2.20 長 3.70 深 55	4	ナシ	午後 1.0	午後 5.0	8.50	3.50	8.2
B	汽車専用車小角籠	8.0	680	12	11.960	40	角籠小	幅 1.10 長 2.30 深 1.00	4	"	" 1.0	全	9.37	4.37	10.7
C	汽車専用車小角籠袋込	8.0	680	12	11.980	20	全袋入り	幅 1.10 長 2.30 深 1.00	4	"	" 1.0	全	全	4.37	12.0
D	全専用車袋詰	8.0	680	12	11.960	40	丸袋	径 2.00 深 1.50	4	"	" 1.0	全	全	4.37	13.7

備考 春期輸送方法ト同一ナル方法ニ依リ実行ス

(二) 繰糸試験成績比較表

符号	干揚目	1日繰目	増減	生百糸歩	増減	デニール	糸條班	優劣	低点	優劣	小節	優劣	大中節	優劣
A	373.6	256.0	9.5	13.51	.01	14.2	92.0	0.2	82.5	0.4	93.0	1.2	95.0	1.5
B	373.3	244.0	2.5	13.68	.16	14.1	90.0	1.8	80.5	1.6	93.0	1.2	96.0	2.5
C	373.4	244.0	2.5	13.44	.08	14.3	93.0	1.2	82.8	0.7	90.0	1.8	92.0	1.5
D	372.8	242.0	4.5	13.45	.07	13.9	92.5	0.7	82.5	0.4	91.0	0.8	90.8	2.7
平均	-	246.5	-	13.52	-	-	91.8	-	82.1	-	91.8	-	93.5	-

備考 1. 各区二十杯当ニシテ業手四人ヲ選定シ交互ニ繰糸セシメタリ 其他撰菌煮菌等最モ同一ナル方法ヲ取りタリ。

2. 右結果ヨリ見ルニ繰目A B C D 糸歩B A D C 品位A B C Dノ順ニシテA区最モ良クB C区次ニD区最モ悪キヲ知りタリ

総評

以上春秋二期ニ依ル比較結果成績ヨリ見テ自動車対汽車輸送ニ付キテハ自動車輸送ニシテA区B区ガ最モ良ク汽車輸送ハ自動車輸送ヨリ劣ルモノナリ。尚兩者ノ長短ニ付述ブレバ次ノ如シ

自動車、時刻又ハ場所ニ於テ自由ニシテ汽車ニ比シ最モ便利ナリ。但シ遠距離ニシテ一時ニ多量集荷セル場合ニ於テハ積載量汽車ニ比シ少キ為不利ナルコトアリ

汽車ニ付キテ時刻ノ限度、場所ノ決定セルタメ甚シク不便ナリ尚輸送中トイエドモ貨車窓閉セル為蒸熱ノ上昇甚シク菌質上ニ及ボス害相当アルモノト思考セラレ

特種ナル通風車ノ如キ設備アルヲ必要トス

但シ集菌多量ニシテ汽車ノ駅ニ近ク設置セラレタル場所ニアリテハ汽車輸送C区ニ依ルヲ可トス

輸送容器ニ付キテハ各種各ニ得失アリテ確定シガタキモ取扱上並ニ以上比較結果ヨリシテ春期試験B区最モ良クA区次ニ良トス殊ニ菌滞積ノ止ムナキ場合ニ於テハA容器ヲ以ツテ整理スル時ハ蒸熱発昇ノ事更ニナク最モ可トス。

ため最モ悪ク、貨物自動車輸送は荷馬車に比べ震動が少ないため、背負い輸送と荷馬車輸送の中間の成績であった。乾菌収容袋については、外気の影響少ない紙袋を推奨している。

また片倉製糸では、上井製糸所において、貨物自動車と鉄道による生菌の輸送及び繰糸試験を春期、晩秋期別に行っている。

資料2に示すように、春期生菌の繰糸試験成

績は、総合的成績では貨物自動車布張式小角箆輸送が最良であり、次いで貨物自動車布張式大角箆輸送、鉄道専用車袋入り輸送、鉄道小口扱丸箆輸送の順であった。晩秋期生繭の繰系試験成績は、総合的成績では貨物自動車布張式大角箆輸送が最も良く、次いで鉄道専用車小角箆、鉄道専用車小角箆袋入り、鉄道専用車袋詰の順であった。春期、晩秋期を通じて、貨物自動車輸送が鉄道輸送に優る、という結果が生じている。ただし、この鉄道輸送は、有蓋車（生繭積載）使用であることを考慮する必要があるが、先の鉄道省の試験繰系成績とは限らずも一致するものではないといえよう。片倉製系の鉄道輸送試験に有蓋車を使用したことは、現実的な利用状況を踏まえたものであろう。

2. 片倉製系の工場別貨物自動車購入と輸送

第1表によって、片倉製系の個別工場（傍系製系会社を含む）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。

(1) 長野県地方の片倉製系諸工場

川岸製系所（所在地：諏訪郡川岸村）

川岸製系所は、1929年6月30日に新型フォード1.5トン積貨物自動車1台を2,350円にて、中信自動車商会より購入している。既に、片倉本社は、川岸製系所の貨物自動車購入申請に基づいて、同年5月28日の取締役会において審議し、「可決」をみていた⁸⁾。ただし、この取締役会では、貨物自動車の価格は2,200円の予定であったが、実際の購入価格との間には150円の差額が生じている。川岸製系所の最初の貨物自動車購入は明らかでないが、1927年1月29日午後3時半に川岸製系所所有の貨物自動車が霜解け路面を走行中に滑り、上伊那郡朝日村字平出地

籍井水堤より天龍川方面へ墜落し、車体を破損するという事故を起こしていた⁹⁾。運転士・原保、助手・吉澤栄兩人共に無事であったという。したがって、少なくとも1927年には既に川岸製系所は、自家用貨物自動車を使用し、物資輸送に利用していたことが分かる。既述のように、川岸製系所は、1927年末に貨物自動車1台を備付けていたことと符合する。川岸製系所には、伊那出張所（上伊那郡伊那町）、赤穂出張所（上伊那郡赤穂村）があり¹⁰⁾、この両購繭出張所、或いは特約養蚕農家へ向かう途中又は帰途の伊那往還（三州街道）を走行中に事故にあったのであろう。

片倉製系直営の製系工場は、長野県内に8工場、特に諏訪地方に川岸製系所のほか、平野製系所、尾沢製系所、下諏訪製系所の4工場が集中するため、上記各製系所共に購繭地方は、県外依存度が高くなる。

1930年代半には、川岸製系所の繭特約取引は、千葉県と茨城県両県に略集中し、両県以外では長野県内及び同県に隣接する岐阜県と愛知県、さらに栃木県から特約購繭するようになる¹¹⁾。昭和初年と比べ、購繭地盤の集約化が進行していたことを窺うことができるのである。川岸製系所は、1927年に特約取引繭量83,782貫（特約取引率31.1%）¹²⁾であったが、その後特約取引は拡大し、1933年には特約養蚕組合（収繭量485,635貫）に養蚕資金（72,587円）、蚕種（127,121円）、肥料（218,693円）、養蚕取次品（53,044円）を配布・斡旋している¹³⁾。

川岸製系所の特約取引の展開と特約地盤の集約化が進むと共に、短・近距離圏内では自家用貨物自動車を使用して、特約組合産繭のほか、蚕種、肥料、養蚕用具等の運搬を行う必要が増加したことであろう。その際には、川岸製系所では幹線道路の旧街道、即ち中山道、伊那（三州）街道などを走行していたよう。また遠距離圏

第1表 片倉製系の地方工場別貨物自動車購入(1926~1932年)

製系工場名	購入年月日	台数	車種・積載量	価格	購入先	備考
長野県						
川岸製系所	1929.6.30	1台	フォード1.5トン積	2,350円	中信自動車商会	1927.1.29 片倉の貨物自動車天龍川墜落
須坂田中製系所	1929.4.26	1台	A型フォード1.5トン積	2,300円見当		
	1931.4.18	1台	フォード1.5トン積	2,036円50銭		旧28年式フォード貨物自動車800円売却
武井製系所	1926.5.28	1台	1.5トン積	2,750円		内割戻金100円
	1928.5.28	1台	シボレー1トン積	2,298円		
	1932.5.18	1台	シボレー1.5トン積鉄板ボデー付	2,390円		1926.6 購入自動車(1932.5.18廃棄,400円)
飯田製系所	1930.5.31	1台	フォード1.5トン積	2,330円	中信自動車会社	(1931.4.23 自動車使用廃止届提出 1931.4.25 トラック1台定期検査 1931.10.2 自動車2台定期検査)
	1931.7.17	1台	A型フォード1.5トン積	2,100円		
関東						
大宮製系所	1927.6.13	1台	シボレー	2,170円		1931.12.28 貨物自動車修理570円
石原製系所	1927.6.10	1台	シボレー18馬力1.5トン積	2,250円	大宮町テイヤイ商会	(1924年式シボレー貨物自動車250円売却 シボレー1924年式100,シボレー1927年式700円売却予定)
	1929.2.20	1台	フォード1.5トン積	2,250円		
熊谷尾沢製系所	1928.4.28	1台	フォード1.5トン積	2,000円		
	1929.3.8	1台	フォード1.5トン積	(1,150円)		トラック2台(代金2,300円見当 購入申請,1台可決)
八王子製系所	1927.9.29	1台	フォード1.5トン積	2,354円40銭		貨物自動車買替
	1929.4.28	1台	(A型)フォード(1.5トン積)	2,100円見当		(古自動車(トラック)500~600円で売却予定)
多摩製系株式会社	1930.4.1	1台	シボレー1.5トン積	2,370円		
東北						
岩手県盛岡工場製系(株) 福岡工場	1931.4.18	1台	シボレー1.5トン積	2,250円		古貨物自動車800円にて売却
	1932.5.18	1台	シボレー1.5トン積ボデー付	2,400円		
仙台製系所	1927.9.11	1台	シボレー1.5トン積	2,132円	宮城自動車商会	(宮城自動車商会へ)古自動車600円売却
	1929.7.8	1台	シボレートラック	2,300円		古自動車700円売却予定 1931.4.15 兼用自動車ビック1929年型1,300円で買入
	1931.12.28	1台	シボレー1.5トン積	2,200円		
両羽製系所	1929.6.	1台	シボレー	2,350円	福島モーター商会	1930.7.30 シボレー貨物自動車1929年購入 高島鉄道と衝突
岩代製系所	1930.5.28	1台	シボレー1.5トン積	2,250円		
片倉磐城製系株式会社	1930.4.29	1台	シボレーFDD型	2,250円		古自動車売却950円
片倉越後製系株式会社	1927.6.15	1台	フォード1トン積	1,757円50銭		
	1929.3.28	1台	フォード	2,500円	新潟市にて購入予定	旧車650~660円売却希望
	1932.4.18	1台	シボレー1.5トン積	2,347円		鉄ボデー250円含む
日東製系株金沢製系所	1930.6.10	1台	シボレー1トン積	2,270円		
東海						
瑞浪製系所	1929.2.11	1台	シボレー6気筒1.5トン積	2,624円	名古屋市・昭和自動車(株)	愛知製系所を経て購入
	1931(4.28)	1台	シボレー6気筒1.5トン積	2,100円		鉄製ボデー付補助スプリング外附属品共,旧車価格最高800円見積・交換
岐阜田中製系所	1926.4.28	(1台)	(シボレー)			
	1927.9.28	1台	シボレー	2,100円見当		現在シボレー号貨物自動車2台アリ 内1台八掛備蓄シク使用ニ堪ヘス 故ニ1台新規購入シタシ
	1929.2.8	1台	フォード又はシボレー 1.5トン積	2,320円見当 2,170円		(11.29 古貨物自動車275円にて高橋祐一自動車店へ売却)
	1930(5.17)	1台	シボレー	2,110円	昭和自動車会社岐阜支店	
	1932.4.28	1台	シボレー1.5トン積鉄板ボデー付	2,500円		1927.10 購入貨物自動車買替
愛知製系所	1929.4.20	1台	フォード(1.5トン積)	2,350円		
紀南製系所	1928.4.8	1台	フォード1.5トン積	2,100円		横浜シャーシ代,ボデー代(300円)の合計
	1931.5.25	1台	フォード(1.5トン積)	2,100円		旧貨物自動車シボレー1台500円売却・交換

(注)1) ()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。

(2) 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。

(3) 印の「購入年月日」は,取締役会上程日である。

(4) 「台数」,「価格」の()内の数値は,推定である。

(資料)『昭和二年度 重要事項記録 片倉製系紡績会社庶務課』,『昭和四年度 重要記録 片倉製系紡績会社』,『昭和五年度 重要事項記録 片倉製系紡績会社庶務課』,『昭和六年度 重要事項記録 片倉製系紡績会社庶務課』,『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』,『昭和五年度 取締役会議案綴 片倉製系紡績会社庶務課』,『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 片倉製系紡績会社』より作成。

内の特約地盤に関しては、中央本線等の鉄道利用による原料繭や生糸等の搬送を行っていたのであろう。

須坂田中製系所（所在地：上高井郡須坂町）

須坂田中製系所（1934年に田中製系所と改称）の申請のに基づき、1929年4月26日開催の片倉本社の取締役会において、新A型フォード1.5トン積貨物自動車1台（代金2,300円見当）購入に関して審議している。後述の如く、この貨物自動車の購入は、認可されたもようである。さらに翌々31年4月18日に片倉本社の取締役会において、31年式フォード1.5トン積貨物自動車1台（代金2,036円50銭）の買入について審議しており、須坂田中製系所において現在使用中の28年式フォード貨物自動車は、800円にて売却を予定していた。須坂田中製系所では、既述のように、1927年に貨物自動車1台を備付けていたが、その後更新しつつ、1920年代末に貨物自動車を1台から2台に増加していたことが判明する。なお1928年購入のフォード貨物自動車の使用期間は、3年間程であったことがわかる。

須坂田中製系所は、1930年代央に特約繭地盤を長野県内のみ集中しており、就上・下高井郡、上・下水内郡、埴科郡などの北信地方の求めていた¹⁴。須坂田中製系所は、1927年に特約取引繭量12,741貫（特約取引率10%）¹⁵にすぎなかったが、1933年には特約養蚕組合（収繭量128,840貫）に養蚕資金（2,430円）、蚕種（30,497円）、肥料（52,353円）養蚕取次品（13,464円）を配布・斡旋している¹⁶。

須坂田中製系所は、同製系所周辺諸郡を中心に短・近距離圏内においては、自家用貨物自動車を特約組合産繭その他の物資運送に充てていよう。その折には、須坂田中製系所の貨物自動

車は、幹線道路の旧街道、即ち谷街道、北国街道、飯山街道、大笹街道、松代道、戸隠道、大町道などを疾駆していたものと推測する。遠距離圏内にあつては、購入産繭の輸送に鉄道を利用することになる。なお須坂田中製系所の申請に基づき、1926年5月28日開催の片倉本社の取締役会において、須坂町道及び県道拡幅工事費へ2,600円の寄付承認について審議している¹⁷。貨物自動車の効率的な輸送には、道路整備は欠かせないであろう。そのため道路行政支援として、片倉製系＝須坂田中製系所の出費は、多額にのぼる。

武井製系所（所在地：上伊那郡伊那富村）

武井製系所の申請に依り、片倉本社は、1926年5月28日開催の取締役会に、1.5トン積貨物自動車1台（代金2,750円、内割戻金100円）の購入に関する議案を上呈する。後述のようにこの案件は、取締役会の認可を得たようである。次いで翌々28年5月28日に武井製系所の申請に基づいて、取締役会においてシボレー1トン積貨物自動車1台（代金2,298円）購入について審議している。この審議結果は明らかではないが、承認を得たものと思われる。その後、1932年5月18日の取締役会において、シボレー1.5トン積・鉄板張ボデー付貨物自動車1台（代金2,390円）の購入を検討し、認許を下している。また同時に武井製系所が「昭和元年6月購入」した貨物自動車は、「使用二堪へサルタメ」、これを400円にて「廃棄」する議案を承認する。1926年6月購入の貨物自動車を1932年5月に廃棄したのであれば、この貨物自動車は6年間使用したことになる。昭和初年に武井製系所は、2台若しくは3台の貨物自動車を常備していたことが考えられる。既述のように、武井製系所は、1927年に貨物自動車3台を備付けてい

る。複数の貨物自動車常備することによって、武井製糸所は、片倉製糸諸工場の中で後述の松本製糸所と並ぶ最大規模の製糸工場であることから、原料繭等の大量輸送が可能となったであろう。

武井製糸所は、1930年代半に長野県内を中心に三重県、奈良県、京都府において特約取引を展開しており、長野県内では主に上伊那郡、東筑摩郡を特約繭地盤としていた¹⁸⁾。武井製糸所は、1927年に同製糸所所属の千種・亀山両出張所における特約取引繭量58,005貫（特約取引率33%）¹⁹⁾であったが、1933年に至り、特約養蚕組合（収繭量340,369貫）に養蚕資金（3,930円）、蚕種（74,424円）、肥料（114,831円）、養蚕取次品（42,833円）を配布・斡旋する²⁰⁾。

武井製糸所は、短・近距離圏内の上記武井製糸所周辺諸郡においては、自家用貨物自動車を使用して特約組合産繭や蚕種、肥料その他の運送を行い、また特約繭地盤の集中化に運搬手段の近代化・高性能化（＝荷車・荷馬車から貨物自動車へ転換）が大きな役割を果たしたものでいよう。なおその際には、武井製糸所は、幹線道路の旧街道、即ち北国西街道（国道19号）、中山道、伊那（三州）街道、権兵衛街道などを貨物自動車によって走行していたのであろう。

飯田製糸所（所在地：下伊那郡鼎村）

飯田製糸所は、1930年5月8日の片倉本社取締役会におけるフォード1.5トン積貨物自動車1台（代金2,330円）購入に関する審議を経て²¹⁾、新型フォード1.5トン積トラック1台中信自動車より購入し、同年5月31日到着する。なお既述のように、飯田製糸所は、1927年に貨物自動車1台を備付けていた。この貨物自動車の購入に合わせて、飯田製糸所は、平屋建自動車車庫1棟増築（建坪15坪1合7勺）し、同年5月28日「落成」する²²⁾。次いで翌31年7月

17日開催の取締役会に、飯田製糸所の申請に基づくA型新フォード1.5トン積貨物自動車1台（代金2,100円）の購入案件が上呈される。後述の自動車定期検査台数から、上記貨物自動車の購入は、取締役会の承認を受けた模様である。飯田製糸所は、同年4月23日に「道路損傷規定ニヨル自動車使用廃止届」を長野県知事宛に提出しており²³⁾、同月25日の「自動車定期検査」において飯田製糸所所有のトラック1台が「受検合格」する。さらに同年10月2日に「飯田警察署ニ於テ自動車定期検査」が執行され、飯田製糸所所有の自動車2台が「受検合格」する。

飯田製糸所は、1930年9月4日に「貨物貨自動車営業ノ件」の「許可」を得ており²⁴⁾、同製糸所所有の貨物自動車2台は、「自家用」以外の用途にも利用されていたようである。1931年6月18日に自動車協会下伊那支部による「従業者勤続表彰式」が飯田町仙鶴楼において挙行され、飯田製糸所の運転手・唐沢富也が表彰を受ける²⁵⁾。また同年4月30日には、「フォード会社移動博覧会」が飯田町において開催され、「飯田自動車商会」の「招集」により、唐沢運転手が出向していた。

飯田製糸所は、1930年代半に特約地盤の大部分を長野県特に下伊那地方に求めており、県外では隣接の愛知県から特約組合産繭を購入している²⁶⁾。飯田製糸所は、1927年に特約取引繭量24,045貫（特約取引率20.7%）²⁷⁾であったが、1933年には特約養蚕組合（収繭量94,102貫）に養蚕資金（8,518円）、蚕種（23,868円）、肥料（26,670円）、養蚕取次品（29,462円）を配布・斡旋している²⁸⁾。

飯田製糸所は、自家用貨物自動車を駆使して、同製糸所から短・近距離圏内にある特約養蚕組合の産繭や蚕種、肥料、養蚕用具などの運搬を実行していたのであろう。貨物自動車の導入に

よって、特約地盤の拡充と集中に寄与していたであろうことは、想像に難くない。貨物自動車輸送にあたっては、飯田製糸所は、幹線道路の旧街道、即ち伊那（三州）街道（国道153号）、遠州街道（国道151号）、秋葉街道、中山道、権兵衛街道などを利用していたのであろう。

長野県内の片倉製糸の製糸工場は、上述の工場以外に平野製糸所、尾沢製糸所、下諏訪製糸所、松本製糸所があり、松本製糸所を除くと、上記各製糸所は、1930年代半に主要な特約繭地盤を長野県外、即ち茨城県、群馬県、山梨県に求めていた²⁹⁾ことから、鉄道輸送に依存することが多かったものと思われる、また資料の欠除を併せ考えなければならぬが、既述のように、1927年に平野製糸所、尾沢製糸所、下諏訪製糸所では貨物自動車の備付けがなく、長野県内の短・近距離圏内にある特約養蚕組合には、運送会社に依頼して組合産繭を初めとして物資運搬を行っていた。

松本製糸所（所在地：松本市）は、既述のように1927年に貨物自動車を2台備付けていたが、複数の車輛常備は、松本製糸所が片倉製糸諸工場の中で、川岸製糸所、武井製糸所と共に東日本最大規模の製糸工場であることに伴う、大量の原料繭等の輸送を必要としたことに由来しよう。1929年2月28日に開催の片倉本社の取締役会において、有限責任松本共栄運搬利用組合への松本製糸所加入の案件を審議している³⁰⁾。同製糸所は、「松本製糸所二於テ同組合ニ加入シ貨物運搬上ノ利便ニ資センカタメニ」として、5口（「一口金五十円」）加入を希望していた。この議案は、取締役会において承認をみる。

松本製糸所は、1930年代半に片倉製糸の長野県内の製糸工場の中で、最も多くの繭特約取引を行っており、しかもこの繭特約取引をすべて長野県内で展開している³¹⁾。松本製糸所は、長野県内では同製糸所周辺諸郡、即ち更級郡、

南・北安曇郡、東筑摩郡などへの特約地盤の集中によって、貨物自動車による効率的な輸送が松本製糸所所有の貨物自動車のみではなく、これを補うために運送会社を利用する場合があったことを示唆していよう。松本製糸所以外にも、片倉製糸諸工場の中には補完的に運送会社を利用していたケースも有りえよう。

松本製糸所は、1927年に特約取引繭量36,850貫（特約取引率18.9%³²⁾）にとどまったが、1933年には特約養蚕組合（収繭量323,598貫）に養蚕資金（17,596円）、蚕種（76,140円）、肥料（101,457円）、養蚕取次品（6,750円）を配布・斡旋している³³⁾。松本製糸所は、幹線道路の旧街道、即ち北国西街道（国道19号）、千国道、松本道（国道143号）、保福寺道、武石道、北国街道（国道18号）、中山道などを貨物自動車を駆使して、原料繭（特約組合産繭を含む）、蚕種、肥料、養蚕用具などを搬送していたのであろう。

(2) 関東地方の片倉製糸諸工場

大宮製糸所（所在地：埼玉県北足立郡大宮町）

大宮製糸所は、既述の如く、1927年末に貨物自動車を2台常備していたが、1927年6月13日にシボレー自動車1台（代金2,170円）の購入をみる。このシボレー車購入に先立ち、同年5月18日開催の片倉本社における取締役会において、大宮製糸所の「自動車利用消防ポンプ購入ノ件」（1台650円）が審議されている³⁴⁾。大宮製糸所は、同年8月24日に自動車利用ポンプ（代金670円）を購入することになる³⁵⁾。貨物自動車の用途としては、輸送手段以外に工場火災に備えて、消火活動に利用することができたのである。また『大宮製糸所要覧（片倉製糸紡績株式会社³⁶⁾』（1928年版）中の写真版「繭受入場」に繭篋を満載した4台の貨物自動車が

映っており、この内の1台には車体側面に片倉の社名が印されている。他の貨物自動車の中には、運送会社の所有に係る車輛を含む可能性がある。なお1931年12月28日開催の片倉本社の取締役会では、大宮製糸所が「昭和三年購入ノトラック修繕」(代金570円)に関する案件を審議している³⁷⁾ことから、1928年に大宮製糸所が貨物自動車を購入していたことが確認できる。大宮製糸所は、1920年末に貨物自動車を複数車輛常備していたことになる。

大宮製糸所には、1932年度に自動車車庫が2ヶ所あり、このうち1ヶ所は平屋建木造垂鉛葺8坪、他の1ヶ所は平屋建木造垂鉛葺6坪6合9勺である³⁸⁾。翌年度には大宮製糸所の自動車車庫は、2ヶ所共コンクリート造となり、後者の車庫については、増築されて9坪5合6勺に拡大している³⁹⁾。貨物自動車の増車に伴い、車庫の増築が進んだのであろう。

大宮製糸所は、1930年代央に繭特約取引を埼玉県中心に栃木県、千葉県、茨城県において行っており⁴⁰⁾、埼玉県内では大宮製糸所周辺諸郡の南埼玉郡・北葛飾郡両郡を主要特約地盤としていた⁴¹⁾。大宮製糸所は、1927年に特約取引繭量28,779貫(特約取引率10.2%)⁴²⁾であったが、1933年には特約養蚕組合(収繭量270,431貫)に蚕種(33,783円)、肥料(70,583円)、養蚕取次品(25,267円)を配布・斡旋している⁴³⁾。

大宮製糸所は、同製糸所から短・近距離圏内では、自家用貨物自動車を特約組合産繭、蚕種、肥料、養蚕用具などの物資輸送に活用していたであろう。その際には貨物自動車は、幹線道路の旧街道、即ち中山道、日光道中、日光御成道、川越浦和道、川越上尾道、秩父往還(川越秩父道)などを疾駆していよう。なお、原料繭輸送などを運送会社に一部依存していた可能性がある。

石原製糸所(所在地:埼玉県大里郡熊谷町)

石原製糸所は、1927年6月10日に大宮町のテイアイ商会より、1927年式シボレー18馬力1.5トン積貨物自動車1台(代金2,250円)を購入している。さらに翌々29年2月8日開催の取締役会において、石原製糸所申請の新フォード1.5トン積貨物自動車1台(代金2,370円)の購入に関して審議しており、石原製糸所では旧シボレー貨物自動車2台は「殆んど使用二堪へサルニヨリ」、1924年式貨物自動車は100円、1927年式貨物自動車は700円でそれぞれ売却を予定していた⁴⁴⁾。上記貨物自動車購入については、取締役会の承認を経て、石原製糸所は、12日後の同月20日に新フォード1台(代金2,250円)を買入れる。石原製糸所は、老朽化した1924年式シボレー貨物自動車を250円にて売却する。1927年式シボレー車に関しては、売却せずに使用した模様である。既述のように、1927年に石原製糸所は、貨物自動車を2台備付ており、上述を考え合わせると石原製糸所では、1927年~1929年に貨物自動車2台を所有していたものと判断できよう。

石原製糸所は、1930年代央に埼玉県を主体に群馬県両県において繭特約取引を展開し、若干部分を栃木県から特約購繭する⁴⁵⁾。石原製糸所は、埼玉県内では北埼玉郡、大里郡、北足立郡、入間郡、比企郡などを特約地盤としていた⁴⁶⁾。石原製糸所は、1927年に特約取引繭量71,760貫(特約取引率29.7%)⁴⁷⁾であったが、1933年には石原製糸所と分工場(旧熊谷尾沢製糸所)を合せて、特約養蚕組合(収繭量441,340貫)に養蚕資金(580円)、蚕種(89,946円)、肥料(158,723円)、養蚕取次品(43,560円)を配布・斡旋する⁴⁸⁾。

石原製糸所は、幹線道路の旧街道、即ち中山道、熊谷往還、日光脇往還、熊谷太田道などを

短・近距離圏内では自家用貨物自動車を駆使して走行し、繭市場より購入した原料繭輸送、さらには特約養蚕組合産繭、蚕種、肥料、蚕具などを運搬していよう。

熊谷尾沢製糸所（所在地：埼玉県大里郡熊谷町）

1928年4月28日開催の取締役会において、熊谷尾沢製糸所（1934年4月1日に熊谷製糸所と改称）申請の新フォード1.5トン積貨物自動車1台（代金2,000円）の購入に関する案件を審議している。さらに翌29年3月8日開催の取締役会では、熊谷尾沢製糸所の申請に基づいて、フォード1.5トン積貨物自動車2台（代金2,300円見当）の購入について審議した結果、トラック1台の購入を「可決」する。このトラックは、価格からして中古の貨物自動車と考えられる。片倉製糸諸工場の中でも大規模な生産設備を有する熊谷尾沢製糸所は、既述のように1927年末に貨物自動車を3台常備しており、その後も複数の車輛を所有していよう。

熊谷尾沢製糸所は、1930年代央に繭特約取引を埼玉県中心に隣接諸県の群馬県と栃木県において展開する⁴⁹。埼玉県内では熊谷尾沢製糸所は、北埼玉郡を最大の特約地盤として、同製糸所周辺諸郡の比企郡、秩父郡、大里郡においても特約購繭を行う⁵⁰。埼玉県において繭特約取引を行う片倉製糸諸工場の中で、熊谷尾沢製糸所は、唯一秩父郡を特約地盤としていた。熊谷尾沢製糸所は、1927年に特約取引繭量76,437貫（特約取引率22%⁵¹）であったが、前述のように1933年には熊谷尾沢製糸所と石原製糸所を合せた特約取引繭量441,340貫（特約取引率86.8%⁵²）に拡大する。

熊谷尾沢製糸所は、基本的に短・近距離圏内においては、自家用貨物自動車を使用して組合産繭を初めとする物資輸送を行っていよう。そ

の際には貨物自動車は、幹線道路の旧街道、即ち中山道、熊谷往還、日光脇往還、秩父往還（熊谷秩父道）、熊谷太田道などを走行していたのであろう。なお、1931年5月14日に「秩父鉄道会社ニ於テ毎年生繭輸送ニツキ特別取扱ヲナス例ニヨリ」、熊谷町所在の熊谷尾沢製糸所、石原製糸所、林組製糸^(株)熊谷製糸所、^(有)組製糸所、松崎製糸所及び運送店などが熊谷尾沢製糸所の講堂に会合し、運賃の協定を結んでいる⁵³。1930年代初めには熊谷尾沢製糸所は、石原製糸所と共に秩父地方より購入した産繭については、鉄道輸送に依存した模様である。

埼玉県内には、片倉製糸と並ぶ有力製糸会社として、石川製糸が存在する。石川製糸は、入間郡及び川越市に本店工場、入間川工場、鶴ノ木工場、扇町屋工場、川越工場を設置し、盛んに製糸活動を展開して優等系製糸家として定評があった。昭和初年に石川製糸は、本店工場に旧型のフォードT型貨物自動車2台と新型フォード貨物自動車1台を所有し、この貨物自動車を使って川越工場を初め県内各工場に原料繭を運んだり、各工場製造の生糸を集めたり、また横浜へ生糸の運搬も行っていたという⁵⁴。貨物自動車の導入以前には、荷馬車によって原料繭を石川製糸各工場に運んでいたとのことである。

埼玉県において貨物自動車を所有する製糸会社として、合名会社渡辺組製糸所を挙げることができる。渡辺組鴻巣製糸所は、1933年度に乗用自動車車庫（木造トタン葺5坪）以外に、貨物自動車車庫兼寄宿舎（木造トタン葺1階8坪、2階8坪、延16坪）を有していることから、貨物自動車の常備が判明する⁵⁵。

埼玉県には、片倉製糸の傍系製糸会社として、1926年7月創立の武州製糸株式会社（1933年8月に片倉製糸と合併し、東武製糸所と改称）が存在するが、貨物自動車の所有について

は明らかではない。

八王子製糸所（所在地：東京府南多摩郡
小宮町）

八王子製糸所は、1927年9月29日にフォード1.5トン積貨物自動車1台（代金2,354円40銭）の「買替」を行う。既述のように、1927年末に八王子製糸所備付けの貨物自動車1台は、この購入貨物自動車であろう。この「買替」によって処分した古自動車は、購入年度は明らかではないが、1927年以前に八王子製糸所が購入していたことになる。さらに1929年4月21日に八王子製糸所は、片倉本社に新フォードトラックの買入許可申請を行い、同月28日の取締役会において、A型新フォード1.5トン積トラック1台（代金2,050円）の購入と、古自動車は時期をみて500円乃至600円にて売却予定とする案件について審議する⁵⁶。取締役会の「許可」を得て、八王子製糸所は、古自動車売却代金を差し引き、1,773円にて貨物自動車を買入れている。1929年買換の貨物自動車は1927年9月購入の貨物自動車であったとすれば、この貨物自動車の使用期間は、2年未満ということになる。

八王子製糸所は、1930年代半に特約産繭の大半を隣接の神奈川県より調達し、そのほか東京府、埼玉県、山梨県を特約地盤とする⁵⁷。1929年に八王子製糸所は、特約組合55組合を傘下に収め、特約組合に肥料以外にも片倉製蚕種24,750枚、桑苗10,350本を配給・斡旋していた。八王子製糸所の特約養蚕組合数は、1931年には111組合に増加する⁵⁸。僅か2年間で特約養蚕組合が2倍という急増振りである。八王子製糸所は、1927年に特約取引繭量43,248貫（特約取引率17.8%⁵⁹）、1930年度に特約取引繭量45,776貫（特約取引率26%、内訳「特約」取引繭量10,564貫・同6%、正量取引繭量35,212貫・同20%⁶⁰）であったが、1933年には特約養蚕組合（収繭量

290,279貫）に養蚕資金（11,527貫）、蚕種（71,280円）、肥料（31,003円）、養蚕取次品（30,989円）を配布・斡旋する⁶¹。

八王子製糸所は、繭特約取引の拡大と共に、短・近距離圏内にある特約養蚕組合の産繭や蚕種、肥料、桑苗、養蚕用具などの輸送に自家用貨物自動車の利用が増すことになったものと考えられる。その際に貨物自動車は、幹線道路の旧街道、即ち甲州街道、八王子道、矢倉沢往還、東海道、中原道、鎌倉街道、神奈川往還（町田街道）などを疾駆したのである。

八王子製糸所は、1927年9月16日に貨物自動車に生糸を積み込み、桐生市まで運搬を試みる⁶²。この所要時間は5時間、即ち同製糸所を午前3時に出発し、午前8時に桐生に到着した。貨物自動車による生糸運搬から生ずる損傷の有無については、「成績良好ナリ」という結果であった。八王子製糸所には、国用生糸販売部があり、従来の鉄道を利用した絹織物産地の桐生までの生糸運搬を貨物自動車に代えて、運送時間や品傷み等を確かめる試みをこの年に始めたであろう。後述のように、八王子製糸所は、運送会社を利用して貨物自動車によって輸出入生糸を横浜まで輸送していたが、国内向生糸においても貨物自動車によって運搬することになったのである。

多摩製糸株式会社（所在地：東京府西多摩郡熊川村）

多摩製糸株式会社は、片倉製糸の傍系製糸会社として1929年11月に創立し、翌30年2月1日に事業開始する。同社は、武州製糸株式会社や後述の岩手県是製糸株式会社、片倉磐城製糸株式会社、片倉越後製糸株式会社などと共に、1920年代後半に続々と設立される、片倉製糸が資本参加し、委任経営を受ける傍系製糸会社の1つである。

多摩製系株式会社は、片倉本社の取締役会の審議を経て、1930年4月1日に新シボレー1.5トン積貨物自動車1台（代金2,370円）を購入する⁶³。多摩製系株式会社は、開業後早々に貨物自動車を所有していたことになる。

多摩製系株式会社は、1930年代中に埼玉県と東京府を特約繭地盤としており⁶⁴、埼玉県内では東京府と隣接する入間郡において繭特約取引を展開していた⁶⁵。多摩製系株式会社は、1930年度に特約取引繭量19,150貫（特約取引率23%⁶⁶）にとどまったが、1933年には特約養蚕組合（収繭量156,921貫）に養蚕資金（5,395円）、蚕種（21,894円）、肥料（46,132円）、養蚕取次品（21,421円）を配布・斡旋している⁶⁷。同社は、1930年代に入り特約取引が急速に進展してたことが窺える。繭特約取引の急進展には、輸送手段としての貨物自動車の果たした役割を軽視することはできないであろう。

多摩製系株式会社は、幹線道路の旧街道、即ち日光脇往還、川越八王子道、川越所沢道、五日市街道、奥多摩街道などを自家用貨物自動車を駆使して走行し、短・近距離圏内にある特約地盤を巡って、組合産繭及び蚕種、肥料、養蚕用具その他を運搬していたことであろう。

(3) 東北地方の片倉製系諸工場

岩手県是製系株式会社

片倉製系の傍系製系会社である岩手県是製系株式会社は、1929年の創立から1933年までの間に盛岡工場、高田工場、千厩工場、福岡工場を開設するが、貨物自動車所有の工場は、盛岡工場と福岡工場についてのみ資料上判明する。

岩手県是製系株式会社の主工場・盛岡工場（所在地：岩手県盛岡市）は、同社創立に際し、片倉製系の盛岡製系所の譲渡を受けたことに始まる。1931年4月18日開催の片倉本社取締役会において、盛岡工場申請の1931年式シボレー

1.5トン積貨物自動車1台（代金2,250円）の購入について審議する。古貨物自動車は、800円で売却の予定であった。取締役会の審議内容から、盛岡工場は創業当初より、貨物自動車を所有してことが推測できる。片倉盛岡製系所当時に所有していた貨物自動車を其の儘使用していたことを窺わせる。

盛岡工場は、1930年代中に岩手県内のみで繭特約取引を行っており、県内では同工場本拠地の岩手郡（盛岡市を含む）のほか、下閉伊郡、西磐井郡が特約地盤であった⁶⁸。盛岡工場は、片倉盛岡製系所当時、1927年に特約取引繭量21,313貫（特約取引率31.2%⁶⁹）であったが、1933年には特約養蚕組合（収繭量133,833貫）に養蚕資金（17,133円）、蚕種（31,208円）、肥料（29,124円）、養蚕取次品（13,015円）を配布・斡旋している⁷⁰。片倉盛岡製系所から岩手県是製系（株）盛岡工場へ変ってから、急激に特約取引が進展したことを窺うことができる。岩手県是製系株式会社は、設立当時より養蚕組合と協力提携して、特約取引を行っており、盛岡工場は、短・近距離圏内にある特約養蚕組合の産繭、蚕種、肥料、養蚕用具などの物資輸送に自家用貨物自動車を利用することで、効率化を推し進めることができたものと思われる。

福岡工場（所在地：岩手県二戸郡福岡町）は、岩手県是製系株式会社諸工場の中で、最も設置が遅く、1933年3月8日に事業開始する。1932年5月18日開催の片倉本社取締役会において、福岡工場第1期工場予算承認の案件の中に、シボレー1.5トン積ボデー付貨物自動車1台（代金2,400円）が計上されている。

福岡工場は、1930年代中に岩手県内を主要特約地盤として、隣接諸県の青森県と秋田県においても特約取引を行っていた⁷¹。福岡工場の岩手県内の特約地盤は、同工場所在地の二戸郡と下閉伊郡に求めている。福岡工場は、1933年

に特約養蚕組合（収繭量68,324貫）に養蚕資金（1,080円）、蚕種（17,163円）、肥料（6,444円）、養蚕取次品（12,531円）を配布・斡旋している⁷²）。福岡工場は、短・近距離圏内にある特約養蚕組合に対しては、組合産繭や蚕種、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よう。

1930年8月6日操業の高田工場（所在地：岩手県気仙郡高田町）は、1931年に「自家用自動車」の管理人変更届を提出し、同年12月3日にこの件につき巡査が来場している⁷³）。この「自家用自動車」が貨物自動車であるとすれば、高田工場は、操業間も無い1931年に既に貨物自動車を所有していたことになる。なお高田工場は、1933年に特約養蚕組合（収繭量138,491貫）に養蚕資金（18,425円）、蚕種（26,992円）、肥料（18,608円）、養蚕取次品（28,502円）を配布・斡旋している⁷⁴）。千厩工場については、1933年に特約養蚕組合（収繭量134,980貫）に養蚕資金（11,167貫）蚕種（28,767円）、肥料（27,680円）、養蚕取次品（25,805円）を配布・斡旋しており⁷⁵）、上記3工場同様、貨物自動車を備付けていた可能性がある。

岩手県は製糸株式会社は、幹線道路の旧街道、即ち奥州街道、八戸街道、浜街道、盛街道、小本街道、閉伊街道、石巻街道などを使って自家用貨物自動車を走らせていたものと思われる。

仙台製糸所（所在地：宮城県仙台市）

片倉本社では、仙台製糸所の申請に基づき、1927年8月18日開催の取締役会において、新シボレー1トン積貨物自動車1台の購入について審議している。後述の購入貨物自動車の積載トン数から、1.5トン積の誤りと考えられる。購入価格の内訳は、「新品」貨物自動車1,732円50銭、大阪～仙台間運賃151円75銭、ボデー250円であり、「従来使用ノ古自動車」に関しては、

500円見当にて売却の意向であった⁷⁶）。既述のように、1927年末に仙台製糸所備付けの貨物自動車1台は、上記購入貨物自動車であろう。仙台製糸所では、1927年以前に貨物自動車を所有していたことが判明する。この取締役会の審議を経て、仙台製糸所は、翌9月11日に宮城自動車商会よりシボレー1.5トン積貨物自動車1台を附属品一式共に2,132円にて購入する。なお古自動車は、同時に600円にて売却する。さらに1929年7月8日に、仙台製糸所は、シボレー貨物自動車1台（代金2,300円）を購入している。また1931年12月28日開催の取締役会において、仙台製糸所使用の貨物自動車を代えて、「新品同様ノ」シボレー1.5トン積貨物自動車1台（代金1,500円）の購入について審議している。現在使用中の貨物自動車は、700円にて売却できるため、差額800円にて購入可能であるとす。今回売却処分貨物自動車が1927年又は1929年購入の貨物自動車であるとすれば、4年余又は2年余の使用期間であったことになる。1930年前後に、仙台製糸所では自家用貨物自動車は、1台から2台に増加した可能性を否定できない。

仙台製糸所は、1930年代半に繭特約取引を宮城県と福島県において展開しており、特約地盤の大半は、宮城県にあった⁷⁷）。宮城県内では、県南地方を主要特約地盤とし、隣接する福島県北部にかけて、仙台製糸所の特約取引圏内であった。仙台製糸所は、特約養蚕組合に1927年において普及団製蚕種7,184枚・2,598オンス、肥料7,539呎⁷⁸）、1931年には蚕種24,326枚⁷⁹）をそれぞれ販売していた。仙台製糸所は、1927年に特約取引繭量79,072貫（特約取引率30.4%⁸⁰）にとどまったが、1933年には特約養蚕組合（収繭量287,033貫）に養蚕資金（1,640円）、蚕種（58,375円）、肥料（50,894円）、養蚕取次品（55,984円）を配布・斡旋するまでになる⁸¹）。

第2表 両羽製糸所の貨物自動車業者との生繭協定運賃（1930年）

地名	料金	地名	料金	地名	料金	地名	料金
北南 小国	17.00 ^円	天童	10.00 ^円	玉庭	6.00 ^円	本郷	10.00 ^円
本小国	15.00	米沢	3.50	長井	6.00	山辺	11.00
宮宿 松程 玉ノ井	14.00	小松	3.00	蚕桑	6.00	南原	4.00
沼沢	11.00	山形	7.50	上郷	3.00	築沢	4.00

（注）貨物自動車1台1往復各地点より製糸工場までの積載量300～250貫の運賃。

（資料）『昭和五年度 重要事項記録 片倉製糸紡績会社庶務課』より作成。

繭特約取引の拡大と共に、特約組合産繭のほか、蚕種、肥料、養蚕用具などの効率的且つ迅速な輸送に貨物自動車の利用が増加していったことであろう。その際に、仙台製糸所では、自家用貨物自動車による物資輸送を幹線道路である旧街道、即ち奥州街道、江戸浜街道、石巻街道、作並街道、二口越出羽道、七ヶ宿街道などを利用していたのであろう。

両羽製糸所（所在地：山形県東置賜郡高畠町）

両羽製糸所は、1929年6月に福島モーター商会より、新シボレー貨物自動車1台（代金2,350円）を購入する。翌30年7月3日午前8時50分に、両羽製糸所が前年に購入した新シボレー貨物自動車と同製糸所より約200m先の高畠鉄道踏切を横断中に電車と激突し、「機関部八異状ナカリシモ」、荷台側面部分は粉碎飛散する、という事故が起きた⁸²⁾。この貨物自動車には運転手・荒木竹蔵、運転助手、積取人、組合員2名、合わせて5名が乗車していた。

両羽製糸所は、1930年代央に山形県を中心に福島県、宮城県、秋田県に亘って、特約購繭している⁸³⁾。両羽製糸所は、1927年に特約取引繭量46,843貫（特約取引率47.8%⁸⁴⁾であったが、1930年度には特約取引繭量170,632貫（特約取引率100%⁸⁵⁾を実現している。両羽製糸所は、特約養蚕組合に1930年春蚕期に蚕種

14,000枚を配給し、養蚕技術員を70名派遣する⁸⁶⁾。そして初秋蚕期に蚕種8,800枚、晩秋蚕期には蚕種7,200枚をそれぞれ配付する。1933年に両羽製糸所は、特約養蚕組合（収繭量222,680貫）に養蚕資金（29,666円）、蚕種（48,778円）、肥料（46,421円）、養蚕取次品（40,415円）を配布・斡旋する⁸⁷⁾。片倉製糸の諸工場の中で、早期に繭特約取引を拡大した、両羽製糸所が特約組合産繭や蚕種、肥料、養蚕用具等の輸送に自家用貨物自動車1台では不足していたことであろう。輸送力不足を補うために、両羽製糸所は、運送業者に依存することになる。1930年6月10日に第2表に示すように、両羽製糸所は、貨物自動車運送会社と生繭運賃の協定を結んでいる。同表に依れば、運賃は、貨物自動車1台（繭積載量300～250貫）当たり、距離により17円（北・南小国村）から3円（小松村・上郷村）までの間にあり、生繭運搬地域は、西置賜郡（北小国村、南小国村、小国本村、沼沢村、蚕桑村、長井町）、南置賜郡（築沢村、南原村、上郷村、玉庭村）、米沢市、東置賜郡（小松村）、西村山郡（宮宿村、松程村、玉ノ井村、本郷村）、東村山郡（山辺町、天童町）、山形市に亘っていて、両羽製糸所の特約地盤は、山形県内においては県南地方にあったことがわかる。上述の交通事故によって、両羽製糸所の貨物自動車が大破したことで一時的にせよ運送会社への依存が高まることになろう。

両羽製糸所は、短・近距離圏内にある特約地盤には、幹線道路の旧街道、即ち米沢（会津）街道（国道121号）、越後街道（国道113号）、羽州街道、六十里越街道、二井宿街道などを自家用貨物自動車を駆使して走行し、特約養蚕組合産繭のほか、蚕種、肥料、養蚕用具などの物資輸送にあっていたことが推測できる。

岩代製糸所（所在地：福島県郡山市）

岩代製糸所の申請に基づいて、1930年5月28日開催の取締役会において、シボレー1.5トン積貨物自動車1台（価格2,250円）の購入に関して審議を行い、承認を与えている。記述のように、岩代製糸所は、1927年末に貨物自動車を2台常備しており、この内の1台が今回買換となったのであろう。岩代製糸所は、東北地方所在の片倉製糸諸工場の中で最大の工場規模を有していることから、原料繭等の輸送に複数の車輛が必要だったのであろう。

岩代製糸所は、1930年代中に繭特約取引を福島県と栃木県において展開し、特約地盤の大半を福島県に求め、栃木県からの特約購繭は僅かであった⁸⁸⁾。1930、31年には、岩代製糸所の購繭・特約地盤は、福島県内では東・西白河郡、岩瀬郡、石川郡、安積郡、田村郡、安達郡、伊達郡、信夫郡、北会津郡に及び、栃木県、茨城県においてはそれぞれ福島県に隣接する那須郡・塩谷郡、久慈郡にあった⁸⁹⁾。その後、岩代製糸所は茨城県から撤退し、福島県内、特に岩代製糸所周辺諸郡への特約地盤の集中化を推し進めていったようである。岩代製糸所は、1927年に特約取引繭量86,202貫（特約取引率30%⁹⁰⁾、1930年度正量取引93,000貫（特約取引率39%⁹¹⁾であり、1933年には特約養蚕組合（収繭量372,065貫）に養蚕資金（18,733円）、蚕種（79,703円）、肥料（52,428円）、養蚕取次品（25,120円）を配布・斡旋する⁹²⁾。

岩代製糸所所在地の郡山市は、福島県中央部にあり、交通上要衝の地であった。岩代製糸所は、幹線道路である旧街道、即ち奥州道中（国道4号）、二本松（越後）街道（国道49号）、御斎所街道、水戸街道、磐城街道、奥州西街道などを通じて、特約養蚕組合の産繭や蚕種、肥料、養蚕用具などを自家用貨物自動車によって、輸送を行っていたのであろう。

片倉磐城製糸株式会社（所在地：福島県石城郡平町）

1930年4月8日に片倉本社にて開催の取締役会において、片倉磐城製糸株式会社使用の貨物自動車を新シボレー貨物自動車と取替えるため、内金1,300円の支払いを巡り、審議する⁹³⁾。取締役会の承認を得て、片倉磐城製糸株式会社は、凡そ20日後の4月29日に古自家用貨物自動車を950円にて売却し、新シボレーFDD型貨物自動車1台（代金2,250円）を購入する。翌31年1月23日に、警察署から自動車車庫規定により「トタン張」を求める「示達」があるほか、同年11月8日には平警察署にて、自動車車体検査の「執行」を受けている⁹⁴⁾。

片倉磐城製糸株式会社は、1929年1月12日に創立し、同年6月21日操業を開始していたことから、同社開業当初より貨物自動車を使用していたことになる。ただし、翌年に新型貨物自動車に「交換」したことは、中古貨物自動車を使用していたのであろう。

片倉磐城製糸株式会社は、1930年代中に特約地盤を福島県と茨城県に求めていたが、最大の特約地盤は福島県内にあり、茨城県からの特約購繭は僅かであった⁹⁵⁾。片倉磐城製糸株式会社の福島県内の繭特約取引は、同社近郊の太平洋沿岸の県東南部諸郡、即ち石城郡、双葉郡両郡を中心に展開していよう。片倉磐城製糸株式会社は、所在地が茨城県に比較的近い地理的関

係と福島県内に特約地盤を有する岩代製系所との競合を避けて、福島県隣接の茨城県域内を特約地盤に含むことになったのであろう。片倉磐城製系株式会社は、既に1930年度に特約取引繭量76,000貫（特約取引率84%⁹⁶）に達しており、その後さらに特約取引が進展する。同社は、1933年に特約養蚕組合（収繭量109,406貫）に養蚕資金（36,028円）、蚕種（23,897円）、肥料（25,603円）、養蚕取次品（18,344円）を配布・斡旋している⁹⁷。

片倉磐城製系株式会社は、幹線道路の旧街道、即ち浜街道（国道6号）、磐城街道（国道49号）、御斎所街道などを利用して、自家用貨物自動車による特約組合産繭、蚕種、肥料、その他の運搬を行っていたものと思われる。

片倉越後製系株式会社（所在地：新潟県中蒲原郡村松町）

1927年5月18日開催の取締役会（片倉本社）において、片倉越後製系株式会社使用の貨物自動車及び自動車利用消防ポンプ1台（代金650円）各購入に関する審議を行っている⁹⁸。この案件は承認を得た模様で、約1ヶ月後の6月15日に片倉越後製系株式会社は、フォード1トン積貨物自動車1台（代金1,757円50銭）を購入し、自動車利用唧筒（代金650円）を11月2日に買入れる。片倉越後製系株式会社は、1927年7月1日に創立し、同年11月1日に操業開始していることから、同社創立前に片倉製系の取締役会における貨物自動車の購入決議と貨物自動車の購入準備を済ましてしたことが窺える。春蚕期の産繭購入を直ちに出来る体制作りの上で、輸送手段の確保は、緊急を要したのであろう。さらに翌々年に片倉越後製系株式会社より、新型フォード（貨物自動車）1台（代金2,500円）の購入（購入地・新潟市内）と650～660円にて旧車売却の希望を片倉本社に申請し、1929

年3月28日開催の取締役会において審議の結果、この案件は承認される。売却処分した旧車が1927年の購入車であるとすれば、使用期間は2年未満と短いことから、或いは中古自動車だった可能性も否定できない。1930年末に片倉越後製系株式会社は、新フォード1トン積貨物自動車1台と自動車利用唧筒付フォード自動車1台を所有していた⁹⁹。片倉越後製系株式会社は、1930年には昨年と今年購入した貨物自動車合わせて2台を備付けていたようである。1931年6月18日開催の片倉本社の取締役会において、片倉越後製系株式会社にて旧型フォード車を金沢工場（日東紡績株式会社金沢製系所）へ譲渡したため、ポンプ専用として中古品の自動車利用唧筒専用車（価格630円）の購入について審議していた¹⁰⁰。金沢製系所へは、1929年購入のフォード貨物自動車を譲渡したのであろう。日東紡績(株)金沢製系所へ譲渡した、1929年購入の貨物自動車の使用期間は、2年数ヶ月ということになる。また、片倉本社における1932年4月18日開催の取締役会では、片倉越後製系株式会社より、「現在ノ処地方八定期運搬業ノミニテ利用困難ノ為メ」、1932年型シボレー1.5トン積貨物自動車1台（代金2,097円）、鉄ボデー（代金250円）、合計2,347円の購入申請につき、審議している。この片倉越後製系株式会社の申請の際に、「収支年額利益ノ六五円」を計上している。この金額は、運送会社を利用せずに自家用貨物自動車を使用することによって生ずる「利益」を算出した数値であろう。

片倉越後製系株式会社は、1930年代央に新潟県を主体に山形県と秋田県において、繭特約取引を行っている¹⁰¹。郡是製系の内部資料に依れば、片倉製系は、1937年に新潟県内では中蒲原郡を中心に岩船郡、北蒲原郡、西蒲原郡において、合せて125万貫余を購繭している¹⁰²。この片倉製系の購繭量は、郡是製系の購繭量の

2.5倍にのぼり、片倉製糸は新潟県下越地方最大の購繭製糸家であった。片倉製糸諸工場の中で、片倉越後製糸株式会社が新潟県を最大の特約地盤としていたことから、同社が本拠地とする中蒲原郡を中心とする周辺諸郡を特約地盤としていたものと思われる。片倉越後製糸株式会社は、1930年度に特約取引繭量23,440貫（特約取引率17%）¹⁰³⁾にすぎなかったが、その後急速に特約取引が進展する。同社は、1933年に特約養蚕組合（収繭量194,896貫）に養蚕資金（1,600円）、蚕種（32,955円）、肥料（22,955円）、養蚕取次品（7,814円）を配布・斡旋している¹⁰⁴⁾。

片倉越後製糸株式会社は、幹線道路の旧街道、即ち若松街道、会津街道、北国浜街道、米沢街道などを通して、短・近距離圏内では自家用貨物自動車による特約組合産繭、蚕種、肥料、養蚕用具などの輸送を行い、遠距離圏内では羽越本線などの鉄道輸送に依存していたのであろう。

新潟県には、片倉越後製糸株式会社のほかに、片倉の傍系製糸会社として片倉共栄製糸株式会社（1929年12月5日創立。翌年2月11日操業開始）が存在するが、貨物自動車の所有に関しては明らかではない。

日東紡績株式会社金沢製糸所（所在地：石川県金沢市）

日東紡績株式会社金沢製糸所は、1930年6月10日にシボレー1トン積貨物自動車1台（代金2,270円）を購入している。同社金沢製糸所は、1929年12月に片倉製糸の製糸工場として工事中の金沢製糸所を日東紡績株式会社に移管し、翌30年5月に操業を開始する。日東紡績株式会社金沢製糸所は、創業間もなく貨物自動車を購入しており、その購入日からして産繭出廻り時期に合わせたものであろう。前述のように、1931年に片倉越後製糸株式会社より旧フォード貨物自動車の譲渡を受けており、従ってこの年には

日東紡績株式会社金沢製糸所に2台の貨物自動車を常備していたことになる。

日東紡績株式会社金沢製糸所は、1930年代中に石川県を中心に新潟県、福井県、富山県、福島県、滋賀県を特約地盤としていた。郡是製糸の内部資料に依れば、片倉製糸は1930年に石川県一円で郡是製糸を凌ぐ購繭をしており、特に鳳至郡を有力な購繭地とし、羽咋郡、江沼郡を含む3郡が主要購繭地であった¹⁰⁵⁾。また同年に主な購繭者として片倉製糸は、石川県に隣接する福井県坂井郡と丹生郡に登場する。1937年に至ると、日東紡績株式会社は、石川県最大の特約製糸として同県三大養蚕地方である羽咋郡、河北郡、能美郡を主要特約地盤としていた¹⁰⁶⁾。日東紡績株式会社金沢製糸所は、1933年に特約養蚕組合（収繭量98,169貫）に養蚕資金（2,830円）、蚕種（29,495円）、肥料（27,452円）、養蚕取次品（11,057円）を配布・斡旋する¹⁰⁷⁾。

日東紡績株式会社金沢製糸所は、幹線道路の旧街道、即ち北陸街道（国道8号）、能登街道（国道159号）、外浦街道（国道249号）、内浦街道（国道249号）などを利用して、短・近距離圏内では特約組合産繭や蚕種、肥料、養蚕用具などを自家用貨物自動車によって運搬していたのであろう。遠距離圏内にあっては、北陸本線などの鉄道輸送を利用していただことが考えられる。

(4) 東海地方の片倉製糸諸工場

瑞浪製糸所（所在地：岐阜県土岐郡瑞浪町）

片倉製糸が1926年3月に伊藤製糸工場を買収し、翌4月1日に瑞浪製糸所と改称の上、同月15日操業開始する。瑞浪製糸所は、片倉本社の認可を得た上で、1929年2月11日に愛知製糸所を経て、名古屋市中区大池町の昭和自動車株式会社より新シボレー6気筒貨物自動車1輛（代金2,624円）を買入れる。シボレー（ゼネラル

モーター)は、1929年型以降、6気筒となり、4気筒より優れていることを提唱している。同年に瑞浪製糸所は、自動車車庫(6坪)を建築する¹⁰⁸⁾。その後、1931年4月28日開催の取締役会において、瑞浪製糸所の申請による貨物自動車の「買換」について審議しており、その内容は、1931年式フォード1.5トン積貨物自動車1台(附属品一式共)の価格2,000円として、「旧車」(代金700円)引渡の上、現金1,300円を支払い、新車と交換するというものであった。上記取締役会の承認を受けて、瑞浪製糸所は、1931年式シボレー6気筒貨物自動車1台(鉄製ボデー、補助スプリングほか附属品一切共)を購入し、代金については「旧品」1台を引渡して、現金1,300円を支払うことで決済する。瑞浪製糸所では、中古自動車、即ち「旧品」の価格を最高800円と見積もっているところから、この新貨物自動車の価格は、2,100円ということになる。瑞浪製糸所が売却処分した、上記古貨物自動車は、1929年2月11日に買入れた29年式シボレー6気筒貨物自動車であった¹⁰⁹⁾。この貨物自動車購入の理由は、「四囲道路悪シキ為順次修繕止ムナク却ツテ此ノ際新品二買替タル方得策ナル」ためであった。悪路事情により、故障が多く、新車の貨物自動車でも僅か2年余の使用期間にすぎない。

瑞浪製糸所は、1930年代半に蘭特約取引を岐阜県を主体に、隣接の愛知県において展開している¹¹⁰⁾。瑞浪製糸所は、1929年7月30日に岐阜県恵那郡の有力者・勝野製糸所と相計り、土岐・恵那2郡の営業製糸及び有力問屋を取り纏め、「親睦会」を組織する¹¹¹⁾。これにより、初秋・晩秋期共購繭上、非常に有利となったという。また同様に、瑞浪製糸所所属の多治見出張所部内では、岐阜県可児郡、加茂郡の「交友会」に加入し、このため購繭上、極めて有利であった、と指摘している。瑞浪製糸所は、1929

年に既に特約取引率が8割に達しており、同製糸所の特約地盤は、瑞浪製糸所周辺諸郡の上記土岐郡、恵那郡、可児郡、加茂郡を中心にしていたものと推測できる。岐阜県は、全国でも有数の養蚕県であり、その中で加茂・恵那両郡は、岐阜県において二大養蚕地方である。既述のように、片倉川岸製糸所も長野県に隣接する岐阜県恵那郡を瑞浪製糸所共々、特約地盤としていた。

瑞浪製糸所は、1929年には、2月6日に「調節原料」として、片倉愛知製糸所より秋白乾繭332貫280匁、また2月8日に片倉岐阜田中製糸所より同じく乾繭650貫匁の「送荷」をそれぞれ受ける¹¹²⁾。瑞浪製糸所は、1929年春蚕期に蚕作は非常に良好ながら、「桑葉大不足」が生じた際に、3歳より愛知県方面から桑葉約2万貫を買入れて、各特約養蚕組合に配布する。また瑞浪製糸所は、1931年に春蚕白繭3,495貫470匁を一宮製糸所(片倉愛知製糸所)へ移送し、逆に同製糸所から春蚕黄繭6,747貫50匁を受入れている¹¹³⁾。瑞浪製糸所は、1931年に掃立蚕種11,880枚半を特約養蚕組合へ配布しており、同年10~12月までに翌年度使用の肥料5,547匁を片倉米穀肥料会社へ注文していた。1933年に瑞浪製糸所は、特約養蚕組合(収繭量132,145貫)に養蚕資金(1,650円)、蚕種(28,945円)肥料(56,406円)、養蚕取次品(11,532円)を配布・斡旋する¹¹⁴⁾。

瑞浪製糸所は、幹線道路の旧街道、即ち中山道(国道19号)、下街道(県道中津多治見線)、中街道、大名街道、飛驒街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、桑葉、養蚕用具などを運送していたのであろう。遠距離圏内若しくは貨物自動車輸送を補うために、中央本線などの鉄道を活用することもある。

岐阜田中製系所(所在地:岐阜県岐阜市)
片倉の製系工場として、岐阜県内には上述の瑞浪製系所と岐阜田中製系所(1934年に岐阜製系所と改称)がある。岐阜田中製系所は、片倉本社に貨物自動車の購入を申請し、1926年4月28日開催の取締役会において審議される。この案件は、後述の如く、承認を得たようである。翌年に岐阜田中製系所は、片倉本社に「現在シボレー号貨物自動車二台アリ内一台八損傷甚シク使用二堪ヘス故ニ一台新規購入シタシ」¹¹⁵⁾と申請する。この申請のに基づき、片倉本社では1927年9月28日開催の取締役会において、シボレー号貨物自動車(見積価格2,100円見当)の購入に関して審議を行っていた。後述のように、翌10月に岐阜田中製系所は、貨物自動車を買入れている。岐阜田中製系所が、1927年に貨物自動車2台を所有していたことは、既述のように1927年末に同製系所が貨物自動車2台を備付けていたことと符号する。岐阜田中製系所が1927年に処分した貨物自動車は、少なくとも2年以上使用していよう。岐阜田中製系所は、1927年11月3日に自動車利用唧筒1台(代金650円)を購入しており¹¹⁶⁾、貨物自動車を利用した消火設備能力の強化を図っている。さらに1929年に入り、岐阜田中製系所は、瑞浪製系所、愛知製系所と揃って同時期に貨物自動車の購入を本社に申請する。1929年2月8日開催の取締役会において、上記3製系所申請の案件、即ち新フォード1.5トン積貨物自動車1台(代金2,320円見当)及び新シボレー1.5トン積貨物自動車1台(代金2,170円見当)について審議し、認可している。岐阜田中製系所、瑞浪製系所、愛知製系所いずれがフォード車又はシボレー車を購入申請したかは、各製系所の実際の購入車輛から、瑞浪製系所がシボレー車、愛知製系所がフォード車、そして岐阜田中製系所については、1929年前後の同製系所購入車輛がいずれもシボレー

車であることから、シボレー車と判断できよう。さらにまた、1930年5月17日開催の取締役会において、岐阜田中製系所申請のシボレー1.5トン積貨物自動車1台(価格2,100円)の購入について審議し、承認を与えている¹¹⁷⁾。岐阜田中製系所では、従来使用の貨物自動車(第17号)は既に「廃品」となり、1929年11月29日に275円にて岐阜市忠節町3丁目の高橋裕一自動車店へ売却していた。そして翌30年5月17日に片倉本社取締役会の承認を得て、新式シボレートラック1台(新トラック番号117号)を2,110円にて、岐阜市神田町の昭和自動車会社岐阜支店より購入する¹¹⁸⁾。その後、岐阜田中製系所は、1927年10月購入の貨物自動車(1932年春に完全に使用不可能となったため、1932年式シボレー1.5トン積・鉄板張ボデー付貨物自動車1台(価格2,855円を「結局割引」して、2,650円)の購入を希望する¹¹⁹⁾。片倉本社で調査した結果、1932年4月28日開催の取締役会において、この貨物自動車1台の価格を2,500円に修正した上で、この案件を認可することになった。1927年10月購入のこの貨物自動車は、4年7ヶ月の使用期間であった。岐阜田中製系所は、1920年代中頃以降、ほぼ2台の貨物自動車を常時備付けている。岐阜田中製系所は、岐阜県下最大の製系工場規模を誇り、瑞浪製系所と比較しても3倍以上の規模であったところから、原料繭等の輸送の上で複数の貨物自動車を所有する必要があったのであろう。

岐阜田中製系所は、1930年代中央に岐阜県内を最大の特約地盤として、周辺諸県の愛知県、三重県、滋賀県から特約購繭している¹²⁰⁾。岐阜田中製系所は、1929年5月6日に霜被害を受けた地域として、同製系所の岐阜県管轄内の郡上郡、武儀郡、郡上郡、揖斐郡、本巣郡各山間部をあげており¹²¹⁾、また翌々31年5月25日に稲葉郡農会技師・福岡某が養蚕組合員生産の野菜

類周旋の用件にて来場している¹²²⁾ことなどから、岐阜田中製糸所の岐阜県内の主要購繭地盤は、稲葉郡、武儀郡、郡上群、本巢郡、揖斐郡などの同製糸所周辺諸郡なのであろう。上記稲葉郡、武儀郡両郡は、岐阜県における主要養蚕地方である。郡是製糸の内部資料に依れば、1930年に主な購繭者として片倉製糸は、加茂郡、可児郡、稲葉郡、武儀郡、郡上郡、山県郡に登場している¹²³⁾。さらに1935年には、片倉製糸は、主な購繭者として上記諸郡のほか、土岐郡、恵那郡、揖斐郡、養老郡、海津郡、益田郡に登場する¹²⁴⁾。岐阜県内においては、岐阜県西部地方を岐阜田中製糸所が、岐阜県東部地方を瑞浪製糸所がそれぞれ特約地盤としていたものと推測しうる。岐阜田中製糸所の愛知県内の特約地盤は、同県五大養蚕地方の1つである、幡豆郡地方にあった¹²⁵⁾。岐阜田中製糸所の特約取引率は、1927年に36.1%¹²⁶⁾、1929年60.5%。1930年76.5%であり、岐阜田中製糸所の主要繭取引方法は、既に1920年代末に特約取引であったことがわかる。岐阜田中製糸所は、特約養蚕組合に1930年春蚕期に蚕種13,400枚配布、翌31年には桑苗351,500本を無償配布していた。1933年に岐阜田中製糸所は、特約養蚕組合(収繭量312,311貫)に蚕種(72,064円)、肥料(103,930円)、養蚕取次品(16,001円)を配布・幹旋する¹²⁷⁾。

岐阜田中製糸所は、幹線道路の旧街道、即ち中山道(国道19号)、郡上街道、名古屋街道、越前街道、津保街道、大垣街道、北方往還、黒野往還などを使って、短・近距離圏内では特約養蚕組合の産繭や蚕種、肥料、桑葉、養蚕用具などを自家用貨物自動車による輸送を行っている。遠距離圏内では、東海道本線などの鉄道を一部利用していたことが考えられる。

愛知製糸所(所在地:愛知県一宮市)

愛知製糸所は、1929年4月20日に新型フォード貨物自動車1台(代金2,350円)を購入する。同年4月20日には貨物自動車購入に合わせて、愛知製糸所は、木造トタン葺平屋建の自動車車庫(6坪)を増築竣工する。既述のように、愛知製糸所は、1927年末に貨物自動車を1台備付けていることから、買替でないとするれば、複数車輛の常備化が進んだとみることができる。

愛知製糸所の特約取引率は、1927年に42%(特約取引繭量79,993貫)¹²⁸⁾であったが、1933年には88%(特約取引繭量150,000貫)¹²⁹⁾に増加する。愛知製糸所は、愛知県内の優等糸製糸家として全国にその名を馳せた、原名古屋製糸所や三龍社を特約取引水準(及び「糸格」)において凌ぐまでになった。愛知製糸所は、1933年に特約養蚕組合(収繭量247,525貫)に養蚕資金(100円)、蚕種(61,609円)、肥料(39,822円)、養蚕取引品(18,245円)を配布・幹旋している¹³⁰⁾。愛知製糸所は、1930年代央に繭特約取引を殆ど愛知県内において展開し、そのほか愛知県に隣接する三重県、岐阜県両県を一部特約地盤としていた¹³¹⁾。愛知県は、全国有数の養蚕県である。1930年7月27日以降、千種出張所(名古屋市東区千種町)は、愛知製糸所の所属となる。愛知製糸所に1929年5月13日同製糸所近郊の葉栗郡養蚕組合長・川合義広氏が来年度より上簇改良実行委員120名の設置について、また同月29日には愛知県農林技師が葉栗郡の上簇改良に付き、それぞれ来所している¹³²⁾。郡是製糸の内部資料に依れば、主要な購繭者として1930年~35年に片倉製糸は、愛知県最大の養蚕地方である丹羽郡のほか、東・西春日井郡、中島郡、東加茂郡、南・北設楽郡に登場する¹³³⁾。特に丹羽郡、東・西春日井郡、中島郡において購繭割合が高く、愛知製糸所は、愛知県西部、即ち同製糸所周辺諸郡を主要特約地盤としていよう。

愛知製糸所は、幹線道路の旧街道、即ち東海道（国道1号）、美濃路、岐阜街道、飯田街道、下街道、木曾街道、津島街道など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、養蚕用具などの運搬を行っていたのであろう。

紀南製糸所（所在地：和歌山県日高郡湯川村）

紀南製糸所は、1928年2月28日に創設し、同年6月25日に操業開始する。片倉製糸の直営工場としては、先述の瑞浪製糸所同様、新設の製糸工場である。

1928年4月8日開催の取締役会において、紀南製糸所の申請に係る、フォード新A型15トン積貨物自動車1台（価格2,100円）の購入について審議している。この貨物自動車価格は、「横浜シャシー代」（1,800円）とボデー代（300円）の合計金額である。紀南製糸所では創立間もなく、貨物自動車の購入申請を片倉本社に行い、産繭出廻り期に合せた購入準備を万端整えておく必要があったのであろう。その後、1931年5月8日開催の取締役会において、紀南製糸所申請の貨物自動車購入の件について審議を行う。紀南製糸所の申請では、1931年新フォード15トン積貨物自動車1台が2,000円であり、古自動車の旧シボレー貨物自動車1台を売却し、この代金500円を差引き、1,500円を支払うこととする、というものであった。この取締役会の審議を経て、紀南製糸所では、同月25日に新旧貨物自動車の「交換」、即ち旧シボレー貨物自動車1台（代金500円）を売渡し、新フォード貨物自動車1台（代金2,100円）を購入する。実際の購入価格は、新型貨物自動車の購入予定価格より100円高い。上記シボレー貨物自動車は、1928年に申請のフォード車に変えて購入した貨物自動車か、或は翌年にシボレー車を買入

れたのか、不明である。この使用期間は、前者の場合で約3年間、後者の場合で約2年間ということになる。シボレー車をフォード車とは別に買入れていたとすれば、1930年前後に紀南製糸所では、貨物自動車を2台所有していたことになる。

紀南製糸所は、1930年代半に同製糸所の特約取引繭総量の98%を地元の和歌山県から調達しており、残る若干部分を大阪府、三重県、奈良県より特約購繭している¹³⁴。同時期に、片倉製糸諸工場の中で和歌山県を特約地盤としているのは、紀南製糸所のほかは姫路製糸所のみである。但し、姫路製糸所が和歌山県から特約取引による購繭量は極僅かであり、片倉製糸諸工場の中で紀南製糸所が殆ど唯一和歌山県を特約地盤としていた、ということができる。

郡是製糸の内部資料に依れば、1930～35年に和歌山県において主要な購繭者として片倉製糸は、購繭領域を日高郡、那賀郡、有田郡、海草郡、伊都郡の県西諸郡から西牟婁郡、東牟婁郡の県東諸郡へと県内全域へと拡大する¹³⁵。和歌山県の西部、日高平野の中央部に位置する紀南製糸所は、地元の日高郡を最大の購繭地域としつつ、周辺諸郡を主要特約地盤とする。そして紀南製糸所は、次第に県下二大養蚕地方の伊都郡、那賀郡を重要視していくこととなる。紀南製糸所は、郡是製糸を凌ぐ和歌山県最大の特約製糸として君臨する。紀南製糸所に、1930年12月10日和歌山県蚕業取締所長藤田某が日高郡養蚕同業組合繭品評会機械検査のため来所する¹³⁶。翌31年3月18日に日高郡養蚕同業組合産繭品評会に、紀南製糸所から社員2名が出席する¹³⁷。また同年7月3日には、日高郡養蚕同業組合奥技手が秋蚕の蚕況の件について来所する。如上、紀南製糸所と日高郡との結び付きが深いことを示す。紀南製糸所は、1933年に特約養蚕組合（収繭量146,501貫）に養蚕資金

(1,430円), 蚕種(17,212円), 肥料(50,744円), 養蚕取次品(26,003円)を配布・斡旋する¹³⁸⁾。

紀南製系所は, 幹線道路の旧街道, 即ち熊野街道(国道41号 42号), 大和街道(国道15号 24号), 高野街道, 竜神街道などを短・近距離圏内においては自家用貨物自動車を使用して走行し, 特約組合産繭や蚕種, 肥料, 養蚕用具などの搬送を行っていたものと推測する。遠距離圏内にあっては, 生糸輸送を初めとして紀勢西線などの鉄道を利用していたのであろう。

おわりに

名古屋鉄道局編『中部日本の自動車運輸』(1930年)から, 片倉製系に係る記述を示すならば, 片倉松本製系所は, 松本駅構内に自家用貨物自動車を使って空籠(1日30回, 66トン)を搬入し, また同駅構内から生繭(1日7回, 14トン)と石炭(1日17回, 30トン)を搬出している(480頁)。また片倉製系は, 甲府・諏訪方面, 豊科・伊那町・松本方面より岡谷まで, 貨物自動車4輛にて, 繭, 生糸, 米, 麦などを運送する(487頁)。片倉川岸製系所は, 自家用貨物自動車によって岡谷駅に生糸を1日4回, 7トンを搬入する(488頁)。片倉八王子製系所は, 運送店・片倉自動車(「片倉製系専属」)によって, 八王子より横浜まで(25里), 生糸を貨物自動車1輛にて1ヶ月平均15回往復運送している(509頁)。また石川県では, 能登半島方面の繭の大部分はトラック運送に転移し, 七尾湾に面する飯田, 宇出津, 穴水, 蛸島各産繭及び日本海沿岸の門前方面産繭の輸送のため, 郡是製系の七尾乾繭場, 片倉製系(=日東紡績株式会社)の金沢製系所などの出勤車があるという(430頁)。

片倉製系においては, 貨物自動車の購入手続

きは, 原則的に各製系場より片倉本社に購入申請し, 取締役に於いて審議し, 承認を与えるというものであった。片倉製系諸工場は, 傍系製系会社を含め, 東日本においては昭和初期に殆ど貨物自動車を購入していた。松本製系所や両羽製系所などのように, 自家用貨物自動車の購入・活用=運搬以外に, 運送会社を利用していったことが判明する。運送会社の利用に関しては, 片倉の各製系工場が最寄駅の特約運送店との間で, 生糸, 石炭, 繭その他の搬出・搬入を行っていた。また片倉製系の場合, 特約取引の拡大と共に, 貨物自動車の購入が増え, 殆ど1.5トン積のフォード車, シボレー車を買入れしており, 稀に武井製系所, 片倉越後製系株式会社, 日東紡績(株)金沢製系所などでは1トン積の貨物自動車を購入する。ほぼ貨物自動車の価格は, 1.5トン積で2,000円台である。最新式の貨物自動車を購入することが殆どであり, 稀に中古自動車を買入れる場合もあった。複数の貨物自動車を常備する片倉の製系工場は, 生産規模が大きく, 大量の原料繭等を輸送する必要性が生じていた。片倉製系の直営工場, 傍系製系会社を問わず, 繭市場からの原料繭購入, さらには繭特約取引の拡大が進行するに伴い, とりわけ特約組合との間で自家用貨物自動車を使用して, 特約組合産繭のほか, 蚕種, 肥料, 桑苗, 桑葉, 養蚕用具などを運搬する機会が増大しよう。自家用貨物自動車の活用は, 片倉製系にとって, 特約取引を効率的, 合理的に運営する上において必要不可欠であったといえよう。しかも, 貨物自動車の使用によって, その機動性を活かして広く農山村に入り込み特約地盤の拡大と集中・深化を推し進め, 製系工場周辺地域を主要特約地盤とする上で, 少なからぬ役割を果たしていたと思われる。特約地盤の拡充(・改廃)と集中化は, 特約組合の指導能率の増進や繭取引運搬費等の低減等によるコスト削減をも

たらし¹³⁹⁾、片倉 = 製糸独占資本の存立基盤を強化する、という一面を有するであろう。貨物自動車は、運搬手段としてだけではなく、消火手段としても利用されていた。また、片倉製糸は、町道、県道などの拡幅工事に積極的に寄付し、貨物自動車の効率的輸送に努めていたのである。

註

- 1) 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)。
- 2) 米村武夫『熊本県蚕糸業史』熊本県蚕糸振興協会, 1955年, 213頁には、トラック輸送と特約取引の「技術的」関係を簡単に指摘している。
- 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 所長会議関係雑書類 片倉製糸紡績株式会社庶務課』)。
- 4) 西田龍吉(鉄道省運輸局)「繭の輸送方法に就て(上)」(『蚕糸界報』第531号, 1936年) 49~57頁。同「繭の運送方法に就て(下)」(『蚕糸界報』第533号, 1936年) 43~50頁。
- 5) 生野源太郎(鉄道省運輸局配車課長)「繭の運送と線系上に及ぼす影響に就て」(『蚕糸界報』第508号, 1934年) 57~62頁。
- 6) 「(飯田製糸所)乾繭運搬輸送二付繭質二及ホス成績比較」(『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』)。1926年10月28~30日開催の所長会議における「協議事項」(四、繭及購繭二関スル件)中の飯田製糸所の試験成績及び提案である。同資料の表については、横書きを縦書きに変え、また表中の数値を漢数字からアラビア数字に変えている。一部カタカナを漢字に変更している。
- 7) 「昭和九年二月一日所長会議・参考事項」(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)。同資料の表については、横書きを縦書きに変え、また表中の数値を漢数字からアラビア数字に変更している。一部カタカナを漢字に変えている。なお漢字

の略字を正した個所も一部ある。

- 8) 『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』。
- 9) 『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。
- 10) 拙稿「昭和初年における片倉製糸の繭集荷機構」(『社会科学年報』第36号 2002年) 213~228頁。
- 11) 拙稿「片倉製糸の東日本における繭特約取引の展開」(『社会科学年報』第38号, 2004年) 152~154頁。以下同。
- 12) 「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』)。
- 13) 「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』)。
- 14) 前掲拙稿「片倉製糸の東日本における繭特約取引の展開」155頁。
- 15) 「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』)。
- 16) 「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』)。
- 17) 『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』。
- 18) 前掲拙稿「片倉製糸の東日本における繭特約取引の展開」155~156頁。
- 19) 「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』)。
- 20) 「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』)。
- 21) 『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』。
- 22) 『昭和五年度 重要事項記録 片倉製糸紡績会社庶務課』。
- 23) 『昭和六年度 重要事項記録 片倉製糸紡績会社』。以下同。
- 24) 『昭和五年度 重要事項記録 片倉製糸紡績会社庶務課』。
- 25) 『昭和六年度 重要事項記録 片倉製糸紡績会社』。以下同。
- 26) 前掲拙稿「片倉製糸の東日本における繭特

- 約取引の展開」156頁。
- 27) 「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 片倉製系紡績株式会社庶務課)。
- 28) 「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)。
- 29) 前掲拙稿「片倉製系の東日本における繭特約取引の展開」153頁・第4表参照。
- 30) 『昭和四年度 取締役会議案綴 庶務課』。以下同。
- 31) 前掲拙稿「片倉製系の東日本における繭特約取引の展開」155頁。以下同。
- 32) 「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 片倉製系紡績株式会社庶務課』)。
- 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) 『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』。
- 35) 『昭和二年度 重要事項記録 片倉製系紡績会社庶務課』。
- 36) この『大宮製系所要覧』は、法政大学大原社会問題研究所の所蔵に係るものである。
- 37) 『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』。
- 38) 片倉製系紡績(株)大宮製系所「(昭和7年度)事業概況書報告」(埼玉県立文書館所蔵文書, 昭2770)。
- 39) 片倉製系紡績(株)大宮製系所「(昭和8年度)事業概況書報告」(埼玉県立文書館所蔵文書, 昭和2879)。
- 40) 前掲拙稿「片倉製系の東日本における繭特約取引の展開」156～157頁。
- 41) 拙稿「1930年代における埼玉県製糸業の構造と展開」(『社会科学年報』第37号, 2003年)100頁・第11表参照。
- 42) 「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 片倉製系紡績会社庶務課』)。
- 43) 「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』)。
- 44) 『昭和四年度 取締役会議案綴 庶務課』。以下同。
- 45) 前掲拙稿「片倉製系の東日本における繭特約取引の展開」157頁。
- 46) 前掲拙稿「1930年代における埼玉県製糸業の構造と展開」100頁・第11表参照。
- 47) 「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 片倉製系紡績株式会社庶務課』)。
- 48) 「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』)。
- 49) 前掲拙稿「片倉製系の東日本における繭特約取引の展開」157頁。
- 50) 前掲拙稿「1930年代における埼玉県製糸業の構造と展開」100頁・第11表参照。以下同。
- 51) 「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 片倉製系紡績株式会社庶務課』)。
- 52) 1934年の熊谷製糸所の消費繭量・乾繭83,306貫と石原製糸所の消費繭量・乾繭84,453貫(農林省蚕糸局編『昭和九年度 全国器械製糸工場調』88, 90頁)の合計繭量を生繭換算(本乾繭=生繭の33%)して、特約取引率を算出した。
- 53) 『昭和六年度 重要事項記録 片倉製系紡績会社』。
- 54) 石川嘉彦, 石川三郎編『石川家の人々』石川家本家, 2002年, 111～112頁。以下同。
- 55) 合名会社渡辺組鴻巣製糸所「(昭和8年度)事業概況報告書」(埼玉県立文書館所蔵文書, 昭2879)。同組大宮製糸所では、自動車車庫(木造瓦葺18坪)を備える(同上)。
- 56) 『昭和四年度 取締役会議案綴 庶務課』。以下同。
- 57) 前掲拙稿「片倉製系の東日本における繭特約取引の展開」158頁。以下同。
- 58) 『昭和六年度 重要事項記録 片倉製系紡績会社』。
- 59) 「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 片倉製系紡績会社庶務課』)。
- 60) 農林省蚕糸局編『第十二次全国製糸工場調査(昭和五年度)』80頁。
- 61) 「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』)。
- 62) 『昭和二年度 重要事項記録 片倉製系紡績会社』。

- 績会社庶務課』。以下同。
- 63) 1930年4月8日開催の取締役会において、シボレー貨物自動車1台(価格2,360円)の購入について審議している(『昭和五年度 取締役会議案綴 片倉製糸紡績会社庶務課』)ことから、事後承諾や日付ミス、申請日等々が考えられるが、『昭和五年度 重要事項記録 片倉製糸紡績会社庶務課』の日付に依った。
- 64) 前掲拙稿「片倉製糸の東日本における繭特約取引の展開」158頁。
- 65) 前掲拙稿「1930年代における埼玉県製糸業の構造と展開」100頁・第11表参照。
- 66) 農林省蚕糸局編『第十二次全国製糸工場調査(昭和五年度)』80頁。
- 67) 「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』)。
- 68) 前掲拙稿「片倉製糸の東日本における繭特約取引の展開」159頁。
- 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 片倉製糸紡績会社庶務課』)。
- 70) 「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』)。
- 71) 前掲拙稿「片倉製糸の東日本における繭特約取引の展開」159頁。以下同。
- 72) 「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』)。
- 73) 『昭和六年度 重要事項記録 片倉製糸紡績会社』。
- 74) 「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』)。
- 75) 同上。
- 76) 『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』。
- 77) 前掲拙稿「片倉製糸の東日本における繭特約取引の展開」160頁。以下同。
- 78) 『昭和二年度 重要事項記録 片倉製糸紡績会社庶務課』。
- 79) 『昭和六年度 重要事項記録 片倉製糸紡績会社』。
- 80) 「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 片倉製糸紡績会社庶務課』)。
- 81) 「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』)。
- 82) 『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。
- 83) 前掲拙稿「片倉製糸の東日本における繭特約取引の展開」160頁。以下同。
- 84) 「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 片倉製糸紡績会社庶務課』)。
- 85) 農林省蚕糸局編『第十二次全国製糸工場調査(昭和五年度)』40頁。
- 86) 『昭和五年度 重要事項記録 片倉製糸紡績会社庶務課』。
- 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「片倉製糸の東日本における繭特約取引の展開」160～161頁。
- 89) 『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』。
- 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』)。
- 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)』44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) 『昭和五年度 取締役会議案綴 片倉製糸紡績会社庶務課』。
- 94) 『昭和六年度 重要事項記録 片倉製糸紡績会社』。
- 95) 前掲拙稿「片倉製糸の東日本における繭特約取引の展開」161頁。以下同。
- 96) 農林省蚕糸局編『第十二次全国製糸工場調査(昭和五年度)』44頁。
- 97) 「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』)。
- 98) 『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』。
- 99) 『昭和五年度 重要事項記録 片倉製糸紡績会社庶務課』。

- 100) 『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』。
- 101) 前掲拙稿「片倉製系の東日本における蘭特約取引の展開」161～162頁。
- 102) 『昭和12年度 購繭歩合調査 郡是製糸株式会社原料課』。
- 103) 農林省蚕糸局編『第十二次全国製糸工場調査(昭和五年度)』88頁。
- 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) 『昭和五年度 購繭歩合調査 郡是製糸株式会社原料課』。以下同。
- 106) 『昭和12年度 購繭歩合調査 郡是製糸株式会社原料課』。
- 107) 「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』)。
- 108) 『昭和四年度 重要記録 片倉製糸紡績会社』。
- 109) 『昭和六年度 重要事項記録 片倉製糸紡績会社』。以下同。
- 110) 前掲拙稿「片倉製系の東日本における蘭特約取引の展開」162～163頁。以下同。
- 111) 『昭和四年度 重要事項記録 片倉製糸紡績会社』。以下同。
- 112) 同上。以下同。
- 113) 『昭和六年度 重要事項記録 片倉製糸紡績会社』。以下同。
- 114) 「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』)。
- 115) 『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』。
- 116) 『昭和二年度 重要事項記録 片倉製糸紡績会社庶務課』。
- 117) 『昭和五年度 取締役会議案綴 片倉製糸紡績会社庶務課』。
- 118) 『昭和五年度 重要事項記録 片倉製糸紡績会社庶務課』。
- 119) 『昭和七年度 取締役会議案 片倉製糸紡績会社』。以下同。
- 120) 前掲拙稿「片倉製系の東日本における蘭特約取引の展開」163頁。
- 121) 『昭和四年度 重要記録 片倉製糸紡績会社』。
- 122) 『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 購繭歩合調査 郡是製糸株式会社原料課』。
- 124) 『昭和十年度 購繭歩合調査 郡是製糸株式会社原料課』。
- 125) 前掲拙稿「片倉製系の東日本における蘭特約取引の展開」163頁。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 所長会議関係雜書類 片倉製糸紡績会社庶務課』)。
- 127) 「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』)。
- 128) 「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 所長会議関係雜書類 片倉製糸紡績会社庶務課』)。
- 129) 農林省蚕糸局編『第十二次全国製糸工場調査(昭和五年度)』174頁。以下同。
- 130) 「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』)。
- 131) 前掲拙稿「片倉製系の東日本における蘭特約取引の展開」163頁。以下同。
- 132) 『昭和四年度 重要記録 片倉製糸紡績会社』。
- 133) 『昭和五年度 購繭歩合調査 郡是製糸株式会社原料課』, 『昭和十年度 購繭歩合調査 郡是製糸株式会社原料課』。
- 134) 前掲拙稿「片倉製系の東日本における蘭特約取引の展開」163～164頁。以下同。
- 135) 『昭和五年度 購繭歩合調査 郡是製糸株式会社原料課』, 『昭和十年度 購繭歩合調査 郡是製糸株式会社原料課』。
- 136) 『昭和五年度 重要事項記録 片倉製糸紡績会社庶務課』。
- 137) 『昭和六年度 重要事項記録 片倉製糸紡績会社』。
- 138) 「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』)。
- 139) 『昭和十年度 取締役会議案綴 片倉製糸紡績株式会社』。