

群馬シルクの日米シルクロード

NPO 法人 森の会(群馬シルク研究会)

1 研究の実施状況

- (1) 研究期間 2020年8月～2021年2月
- (2) 実施場所 オンライン会議&会議室使用の会議
- (3) 参加人数 延べ23名
- (4) 研究内容
 - ・県内の蚕糸業の起源
 - ・幕末から官営富岡製糸場建設ごろまでの群馬の蚕糸業の状況
 - ・直輸出貿易を決断した経緯と群馬県人の勇気、気概、直輸出のもたらした群馬県の蚕糸業の状況
 - ・生糸運搬の歴史と交通網の発達について
 - ・横浜港からシアトル港へ
 - ・シアトル港からシルクトレインでニューヨーク市場への歴史

2 研究の成果

- ・群馬県の蚕糸業の起源を研究し有史以来本県が蚕糸業の中心的役割を担っていたことを整理した。
- ・群馬シルクの生糸直輸出貿易が日本経済へ貢献したことを明らかにした。
- ・生糸の直輸出貿易を敢行した群馬県人の勇気と先見性と実行力が解明できた。
- ・生糸の輸出が日本の交通インフラに果たした貢献度を明らかにできた。
- ・シアトル市と生糸輸送の関係が明らかにできた。
- ・生糸貿易が文化面でも大きく群馬県に影響を与えていたことを解明した。この調査の中で「生糸とキリスト教」の関係がわかり今後の課題となった。
- ・アメリカに渡った群馬シルクはその後どのように役割を果たしていったのかは、十分明らかにできなかったのが今後の課題として残った。
- ・日本全国における生糸と貿易、群馬県と他県の蚕糸業とのかかわり、地域経済の関係も課題である。

.....
【別添報告書】

群馬シルクの日米シルクロード

群馬はどのような基盤があって蚕糸王国になったのか

中国では紀元前3500年（今から5500年前）の「羅」という赤い絹が、河南省青台村遺跡から出土し、これが現在では最も古い絹と言われている。（「糸の街岡谷」嶋崎昭典）日本で養蚕が始まったのは文献的には「魏志倭人伝」に記されているのが始めて、西暦3世紀初頭には養蚕が行われていたことになる。養蚕技術が、大陸からの伝来であることは定説で、群馬県に養蚕技術をもたらしたのは朝鮮半島からの帰化人であった。高崎市の観音塚古墳（6世紀末～7世紀初頭建造）からは、絹の残片が発見されている。「続日本書紀」は、714（和銅7）年に上野の国から「紵」が「調」として納められている記述があり、これが「群馬県の生糸」の最初の登場とされている。このことから、西暦2世紀から7世紀頃が、群馬の養蚕が始まったとみるのが妥当と考える。更に「続日本書紀」は、766年には「吉井の地に新羅の子孫である帰化人が、2百人近く住居していた」と記載されている。上野の国に帰化人が多かったのは、上野は東北の蝦夷平定の最前戦地域であり、都の文化が持ち込まれ、大陸の先進文化を持つ渡来人の定住への道を開き養蚕文化も持ち込まれたものと考えられている。



奈良時代以前から朝鮮半島と上野の関係は深く産業、文化各方面から直接交流があり養蚕、製糸、織物においても大きな影響を受けていた。こうしたことからシルクは、その伝来過程からも古代より国際商品として扱われていたことがわかる。

701（大宝元）年に制定された大宝律令には「養蚕は、公民の義務」として制度化され「調として絹、緇、糸、綿」が課された。当時は、庶民の衣料は麻布で絹は上流階級の衣料品であった。「続日本書紀」には714（和銅7）年には上野は「従来の布に代わって緇を併進する」ことが記載されている。これらから群馬県の蚕糸業発展の転機は、奈良時代初期にあったことがわかる。（群馬県蚕糸業史上巻 p10）延喜式905（延喜5）年には庸調の蚕糸については上糸国、中糸国、鹿糸国の三分野わけられ、上野は、鹿糸国に位置し、「緇」を収める地域として品質は劣るものとされていた。このころの上野は、技術的には後進地域に区分されていた。

源頼朝の武家社会になると貴族の衰退もあり、贅沢品の代表である絹の衰退が著しく、同時に米を年貢の中心に据えた経済機構の中で蚕糸業は衰退する。室町時代の蚕糸業は、国家的な要請を離れて民間産業の一つとして地方荘園市場を中心に商品化の道を進むようになる。このような状況下で桐生の仁田山絹が、中国などの輸入絹織物と対等な技術を持って対抗していたことは注目に値する。「緇」時代を経て綾、紬の技術にまで進んでいた事は商品としての絹が登場してきている証でもあった。

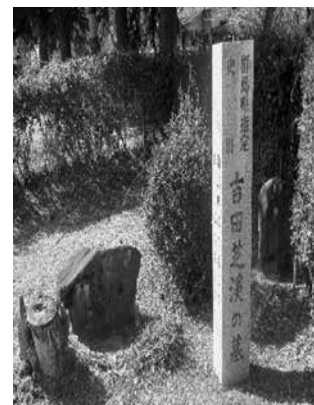
豊臣秀吉は、全国的に検地を実施し、石高制による貢租体制を整備するとともに荘園制を解体し大名知行制を確立し、近代的生産機構の基礎が置かれた。また、貨幣を铸造し国際貿易を図るなどかくして桃山文化時代を実現し、絹は活気を取り戻すこととなる。しかし、絹は大陸からの主要な輸入品であり国産絹織物は京都の一部で行われていたに過ぎなかった。

1588（天正16）年秀吉は、明の職工を招いて高級絹織物を生産することに成功し西陣絹織物業の隆盛を迎えることになる。

また、1590（天正18）年徳川家康の関東入場後、桐生が絹織物産地として栄えていく事になる。（桐生織物史上巻 2章第2節）そして県内の絹市の成立がこの時期と重なっており本県の蚕糸業が長い戦乱期を通して民業として保持され平和の回復と共に急速に発展したとみることができる。（群馬県蚕糸業史上巻）このような背景には、吉岡町の馬場重久（1663～1735）の「養蚕手鏡」、1794（寛政6）年渋川市の吉田芝溪の「養蚕須知」が著され近代養蚕業の技術的・理論的支えがあった。



馬場重久の墓（吉岡町）



吉田芝溪の墓（渋川市）

激動の幕末・明治維新、上州人シルク貿易を切り開く

開国1854（安政元）年を機に横浜を中心に生糸の輸出取引が活発になり群馬からは、嬭恋村の中居屋重兵衛、中居吉兵衛（中屋）、吉井の根岸清左エ門（穀屋清兵衛）、吾妻の加部安左衛門、新里の吉田幸兵衛（吉村屋）、大間々の藤生善三郎（山城屋藤八）、大島徳三郎、高崎の茂木惣兵衛（野沢屋）、藪塚の伏島近蔵（蚕種をイタリアへ直輸出）、敷島屋（前橋藩直営店）など幕末から明治の初めにかけて横浜生糸貿易での上州人の活躍は目を見張るものがあったが、その中心人物は、中居屋重兵衛であった。

群馬は、幕末から明治前半期には生糸の生産地であり、かつ生糸の一大集積地で上州の生糸商は、奥州（福島県以北）、信州、武州から生糸を買い集め輸出港横浜に送り外国に生糸を売り込んでいる。前橋の生糸商人が扱う生糸の量は1888（明治21）年までは上州産生糸が一番多く、以後長野の生糸が急伸していく。生糸売り込み商人は、前橋の下村善太郎、江原芳平、藤井新兵衛、勝山源三郎、松井喜兵衛、三河伊平、勝山宗三郎、松井文四郎、市村良助、大島喜兵衛、箕輪の下田文三郎、小沢弥平治、富士見の富田寿などが、生糸荷主となって横浜に生糸を売り込み巨万の富を得ていた。当時の横浜での生糸価格は、中国が、アヘン戦争などで輸出が出来ず、安定していた日本の生糸は、高値で取引されていた。

「横浜開港と絹の道」には1858（安政5）年イギリス人イソリキが甲州産生糸6俵を高値で購入したことがきっかけで生糸貿易が始まったと記している。

日本で最初に生糸貿易を行ったのは誰かと言うことに諸説があるが、上州人中居屋重兵衛に光を当てて考察

してみることにする。

- ① 1883 (明治16) 年農商務省製糸諮問会における原善三郎の陳述
横浜貿易の創始は、1859 (安政6) 年己未7月盆前と覚ゆ。其頃横浜第一等というふべき商人は、中居屋重兵衛と称する者にて、最初生糸を売り初めし人は前橋の道具屋又蔵と言う者にて、仏国20番ロレルの手代支那人ハシヨウが買い始め初めて生糸貿易が始まった。……
- ② 1859 (安政6) 年8月18日中居屋重兵衛が、2番館フランス人口レルに前橋提糸を売り込んだ。(藤本実也「開港と生糸貿易」)
- ③ 中居屋重兵衛が……1859 (安政6) 年8月 (略) ……支那人ハシヨウなる者に……生糸を売る。(「横浜開港50年史」)
- ④ ……1859 (安政6) この年中居屋重兵衛なる者横浜居留地2番街フランス人口レルに前橋提糸1600和斤を銀12個替えにてうれり。(野条愛助「前橋案内」明治31年刊)

上州が蚕糸織物業で全国的に最上位の歴史を歩むようになったのは開港における輸出からであったことを思うと上州としてもその評価について改めて認識を新たにしなければならない。(萩原進著「中居屋重兵衛」)
「上州から移住した吾妻郡吾妻町大戸の加部安左衛門、吉井町根岸清左衛門、新里村新川の吉田幸兵衛、山田郡大間々町の藤生善三郎などが生糸を売り込んだことが上州生糸を海外に宣伝し、外需が多くなった要因の一つでもある。中でも際立っているのが中居屋重兵衛であった。(萩原進著「中居屋重兵衛」)

各産地の横浜への生糸売り込み量の割合 (%)

年	奥州	上州	信州	武州	甲州	その他
1860年代(文久)	46.3	20.6	10.3	5.1	5.1	12.6
1873(明治6)年	19.5	48.7	11.1	10.1	4.8	5.8
1879(明治12)年	18	26.6	28.5	11.8	7.4	7.7

出典:横浜市史資料編1 p367-369 小泉勝夫氏抜粋作成

1887 (明治20) 年代になり長野の生糸生産量が群馬を追い越すが、主要因は、群馬の「座繰り」、長野の「器械取り」と言う生糸の生産効率の違いからくるものである。1873 (明治6) 年に官営富岡工場が操業し国は全国に器械製糸の普及に努めたが、群馬は、伝統的な「座繰り製糸」が主流を占め、器械製糸の普及はなかなか進まず、器械製糸は明治30年後半になり急速な普及を見せている。その主な原因は、群馬の座繰り技術が高い水準であったことに起因している。富岡製糸場の地元西毛地区では、碓氷社1878 (明治11) 年、甘楽社1880 (明治13) 年、下仁田社1893 (明治26) 年や交水社1877 (明治10) 年などが、武州など県外にも組織を拡大し「上州改良座繰り」技術で器械製糸に対抗して輸出生糸を生産していた。また、1880 (明治13) 年には県内の組合製糸の連合体である「上毛繭糸改良会社」が、直輸出と蚕糸改良の目的で結成された。しかし、群馬の製糸家も「座繰り繰糸」から「機械繰糸」への転換の必要性は十分認識しており、明治44年の碓氷社の「製糸改良講習録」では萩原鏡太郎は「製糸技術の改良」「消費者要望にあった生糸の製造」「品質の向上」「収益の向上」を詳しく説いている。こうした努力が実り群馬の機械化率も飛躍的に向上して行くのである。

群馬県の機械化率

年	機械生糸	座繰生糸	生糸生産量	機械化率 (%)
1908 (明治41) 年	43,000	109,000	152,000	28.2
1909 (明治42) 年	47,000	116,000	163,000	28.9
1910 (明治43) 年	70,000	120,000	190,000	36.8

(単位:貫)

碓氷社製糸改良講習録より作成 (明治44年)

主要製糸県の生産高・器械化率 (単位: 貫、%、倍)

年次	明治24年・P		明治29年		明治34年		明治39年		明治44年・Q		Q/P
	生産高	器械化率	生産高	器械化率	生産高	器械化率	生産高	器械化率	生産高	器械化率	
長野	214,025	84	323,039	93	392,100	93	522,599	95	861,380	97	4
岐阜	56,363	86	63,490	93	74,973	89	99,377	85	178,889	75	3.2
山梨	65,691	70	69,460	80	78,643	74	117,735	84	173,972	82	2.6
愛知	16,213	69	43,056	88	68,446	87	107,439	83	239,846	93	14.8
山形	46,042	37	50,549	37	57,837	34	76,169	53	107,095	67	2.3
埼玉	45,958	11	55,485	20	80,385	29	127,488	61	178,343	72	3.9
福島	85,508	8	92,452	12	111,465	13	101,848	16	144,150	35	1.7
群馬	202,504	6	187,090	21	200,298	10	137,552	18	260,515	35	1.3
小計A	732,304		884,621		1,064,147		1,290,207		2,145,190		2.9
全国B	1,116,422		1,442,720		1,750,427		2,063,603		3,222,539		2.9
A/B×100	66%		61%		61%		62%		67%		

出典: 横浜市史 第四巻 上 p. 49 第25表から引用

日本国の悲願、生糸の「直輸出」貿易

1845 (弘化2) 年フランスのヴォクリューズ県に発生した蚕の伝染病 (微粒子病) が蔓延し、ヨーロッパの蚕糸業は、壊滅的な打撃を受け、生糸の一大生産国の清国は、第2次アヘン戦争や太平天国の乱で国内が混乱して生糸の輸出ができるような状態ではなかったため横浜開港時は、国際生糸価格は高騰した。日本の開港は、国際的な生糸の需要の拡大と価格の高騰の中にあり生糸貿易にとっては幸運な時期と重なっていた。また当時の貿易は、1858 (安政5) 年「日米通商条約」の定めにより居留地貿易が義務づけられていて不平等条約であった。この方式では外国商人の中間搾取が多く、日本にとっては不利な貿易制度であったため明治政府は1873 (明治6) 年、内務卿大久保利通の下で殖産興業政策の本格化が始まり、居留地貿易を脱却して直輸出により外貨獲得を図ろうと取り組みを強めていた。1875 (明治8) 年には勸業寮の職員をアメリカに派遣し生糸、お茶の販路調査と直輸出に向けた調査を本格化させていた。

一方民間では1876 (明治9) 年、星野長太郎、速水堅曹、新井領一郎、楢取素彦など群馬県の製糸家たちは、居留地貿易による仲買外国人の不当なマージンを排除しようと、生糸の直輸出貿易を決断し、1876 (明治9) 年に星野長太郎の実弟、新井領一郎をニューヨークに派遣し生糸400斤 (240kg) の契約を取り付け、ここに生糸の直輸出貿易が開始された。これは日本人による生糸の直輸出貿易の最初であり、群馬の製糸家の努力によって直輸出貿易への道が切り開かれ「日米シルクロード」がスタートした。

主な産地別生糸売り込み量

産地	1861 (文久) 年間	1873 (明治6) 年	1876 (明治9) 年	1879 (明治12) 年
上州	2000駄 (10.3%)	448,437斤(48.7%)	407,820斤(37.8%)	582,237斤(26.6%)
信州	1000 (10.3)	102,019(11.1)	179,290(16.6)	624,926(28.5)
武州	500 (5.1)	92,955(10.1)	122,671(11.4)	259,303(11.8)
奥州	4000 (41.2)	179,785(19.5)	239,108(22.2)	394,518(18.0)
甲州	500 (5.1)	43,881(4.8)	64,850(6.0)	163,116(7.4)
全国	9,700	921,140	1,077,481	2,191,917

「蚕糸王国日本と神奈川の顛末」 小泉勝夫編

明治初期の横浜への売り込み量を見ると群馬県が30%を占めていて輸出をリードしていたことがわかる。新井領一郎をアメリカに派遣すると同時に群馬県人が中心になり、1880 (明治13) 年、直輸出を行う会社「同仲社」が横浜に設立され、社長に富岡製糸場長経験者の速水堅曹、取締役星野長太郎が就任した。



速水堅曹の生糸輸出への貢献

1870（明治3）年日本で初めての器械製糸場を建設した前橋藩士速水堅曹は、早くから生糸輸出を考え実現していった。速水は、前橋藩の下級藩士であったが1868（明治元）年藩命で横浜に行き生糸に関する調査を開始している。1869（明治2）年に調査を元に藩営の生糸売り込み商店「敷島屋庄三郎商店」を開設した。その際スイス（瑞西国）領事「エッチ・シーベル」（横浜甲90番館主）からイギリスの生糸相場を見せてもらい日本生糸は、百斤（600g）650 \$（ドル）に対してイタリア、フランスでは生糸価格は1200 \$であることに衝撃を受けてシーベルの助言をもとに製造と販売の課題を解決するために先進国の技術者の指導を受けることを痛感し、スイス人のミューラーを雇って前橋製糸場を建設し、このことが生糸の直輸出へと結びついていく。更に速水堅曹は1873（明治6）年に大蔵省租税権頭松方正義に「製糸改良基礎ノ意見書」を提出し全国に器械製糸場を広める必要性を建議した。「製糸改良ノ意見書」は、「製糸を横浜にて合し、品等と分別し在留の欧人は勿論、直に欧米に輸出して以て精粗相当の代金を得ん事を謀るべし」としており生糸直輸出構想を展開している。この頃政府は、ニューヨークの富田鐵之助副領事から「福島県二本松の生糸が、アメリカで称賛された」との報告を受けて、日本の器械製糸の生糸をアメリカ公使館に送り品質評価してもらう取り組みを開始し、この任に速水堅曹が抜擢された。

1874（明治7）年4月19日 内務省へ製糸改良の義申し立てる。

9月18日 二本松の糸米国にて賞せられたと富田鐵之助（ニューヨーク副領事）より申し来たる旨佐野より通信

9月25日 米国公使館送りの生糸見本収集の義、県庁より申し来る

9月29日 出立、伊勢崎の器械を一覧し、30日熊谷に着、生糸見本買い入れの談を為し、10月1日帰宅

（「速水堅曹履歴抜粹自記」）

1875（明治8）年 速水堅曹は、内務卿大久保利通の勧めで内務省に入る。

1876（明治9）年 速水堅曹は、アメリカ国フィラデルフィア万国博覧会に審査官として派遣され、世界中の生糸を主任として審査する。

4月11日 アメリカへ出発

5月11日 フィラデルフィア到着

5月～7月 世界中の生糸を主任として審査する

この間ニューヨーク副領事富田鐵之助と内務省官僚神輿知常と精力的にニューヨークの生糸関係者に会い近郊の織物工場を視察。リチャードソンに会う。当時は、まだ日本の生糸は粗製乱造で製品の悪さを非難された。特に糸切れがひどく、接続に時間がかかりこの改善無くしては高価では買えないと指摘される。速水は、星野長太郎の生糸を一括り持っていたのでその生糸を目の前で繰り返すと糸切れもなく工女達も感心した。リチャードソンは、「こうした上等な生糸を送ってくれたら何の申し分なく価格も高くなる」と指摘。

速水は「帰国したら良い生糸をどんどん送る」ことを約束。価格を尋ねると1ポンド8ドル半と言うあまりの高値に私は驚いた。生糸の直輸出を約束する。9月帰国。

「速水堅曹65年記より」

黒保根村の星野長太郎は1872（明治5）年7月に藩営前橋製糸場に伝習に入り1874（明治7）年に速水堅曹の指導の下で水沼製糸場を設立する。

1875（明治8）年11月佐藤百太郎、速水堅曹、星野長太郎の3人は熊谷で会合。星野の提案で実弟の新井領一郎を直輸出の調査もかねてニューヨークに派遣することを相談する。

1876（明治9）年1月28日に星野長太郎、速水堅曹、佐藤百太郎、楫取素彦群馬県令は、新井領一郎をニューヨークに派遣することを決定する。

「絹と武士」

1877（明治10）年 アメリカが、建国100年の記念行事の大博覧会を開催。日本政府はこの機をとらえてアメリカの市場調査と視察もかねて特別使節を派遣した。使節団には速水堅曹も入った。速水は市場調査の結果、アメリカは日本生糸の有望な市場であるとの確信を得た。また、速水が持参した富岡製糸場の生糸は品質の点でイタリアの生糸に匹敵するものであることが分かった。

「絹と武士」

1877（明治10）年 帰国した速水は、国内生糸の品質向上を目指し国内勸業博覧会や共進会を開催し、日本

初の生糸・繭の審査官をつとめ審査法を確立した。

1879（明治12）年4月 速水堅曹富岡製糸場長に就任

12月 横浜で繭・生糸共進会が開催され、繭生糸の審査法が確立される

この共進会を機に6年前からの念願だった横浜に生糸の直輸出会社を設立することを提案し、星野長太郎はじめとする全国の製糸業者の取り組みで1880年（明治13）年12月に「同伸会社」が創設され、速水堅曹が頭取にアメリカ支社長に新井領一郎が就任した。

生糸の直輸出を目的に結成された「同伸社」には、国内の優良製糸会社が多数参画し、群馬県からは水沼製糸、徳江製糸、官営富岡製糸、碓氷社、北甘楽製糸、上毛繭糸改良会社傘下の中小製糸が加わった。このような国内の優良製糸の生糸を集めて直輸出を行ったが、資本力が弱かったこと、貿易に不慣れなこと、品質の不統一などの様々な問題点や混乱があり、思うような実績は上がらなかった。

当時の生糸の直輸出の取り組みについて時期尚早などの批判もあるものの「生糸直輸出といい、連合荷預所といい、先覚者の苦勞と犠牲は並大抵のものではなかった。彼らの血のにじむような辛苦によって切り開かれた生糸貿易の道はその後大きく花開いていく」と「横浜と絹の百年」（横浜生糸取引所100周年記念誌）は、高い評価を下している。また、この取り組みで日本のマーケティング力も飛躍的に向上した。

幕末から維新のシルクロード・陸路と水路

江戸時代には江戸・日本橋を起点として5街道（東海道、日光街道、奥州街道、中山道、甲州街道）が整備されていた。幕末から明治にかけて日本の生糸輸送は大きく3つに区分できる。

(1) 福島を中心とした東北。(2) 上州、上信越、埼玉。(3) 長野県南・山梨など

・・・があり、産地から生糸を江戸・横浜に運ぶルートは5街道が使われていて生糸が江戸・横浜に運ばれたルートはいくつかある。

①東北地方（出羽や陸奥・南部・会津など）からの輸送ルート

東北・北関東からは荷駄による陸送の他に、鬼怒川、利根川、江戸川を水運で運ぶルートが日数も早く安価なことによく利用された。元東大教授で横浜開港資料館館長を務めた高村直助はこの水運を利用した生糸輸送のルートを「水上のシルクロード」と呼んでいる。江戸への参勤交代は、基本的に奥州街道を使うルートだが、鬼怒川（阿久津河岸や板戸河岸：栃木県）で舟に積んで久保田河岸まで運び、境河岸まで陸送して、利根川-江戸川と経て江戸湾に出て、日本橋界隈の間屋へというルートが多く使われた。

②上州・北信州・武蔵を中心とした北関東・北信地方からの輸送ルート

基本的に中山道に沿ったルートだが、荷駄で運ぶより水運が利用された。利根川支流の烏川の倉賀野河岸や平塚河岸で舟に積み、利根川-江戸川と経由して日本橋まで。江戸時代、倉賀野は上信越からの物資輸道の大拠点であった。



倉賀野河岸の遺跡

また、高崎－本庄－熊谷－桶川－蕨－板橋というルートも用いられており、明治5年には陸運会社が設置されて、人馬でも生糸を運んだ。

上州の倉賀野河岸について少し詳しくみると、倉賀野河岸は、1688（元禄期）年代から1781（天明期）年代、江戸方面への舟運の集積基地の一つであった。当時70～50艘余の高瀬舟が集積していた。1803（享和3）年、戸数453戸、旅籠64戸、人口2,356名でこの河岸から舟運で江戸から横浜まで生糸が輸送されていた。信州からは第八車や牛で生糸が運び込まれていた。倉賀野河岸から横浜までは3日余かけての生糸運送であった。

上州生糸の横浜への輸送(kg)
倉賀野河岸と平塚河岸

河岸名など	明治14年	明治15年	明治16年
倉賀野	238,838	281,213	137,438
平塚	66,836	120,113	180,583
計	305,700	401,325	318,028
群馬県産生糸	406,262	299,154	302,369
河岸運搬割合%	75	75	95

出典:「明治16年群馬県統計書」より抜粋

③飛騨・美濃・南信濃・甲斐地方からのルート

飛騨・美濃からは名古屋に出て舟運も利用されたが、一般的には、甲州街道に沿って松本や塩尻、あるいは木曾から岡谷－甲府を経由して八王子－江戸へ、あるいは、八王子往還を経て横浜に抜けるというルートが利用されている。

これらのルートの最終区間、東京-横浜は、1870年（明治3年）に蒸気船の弘明丸が就航しており、1872年（明治5年）には蒸気機関車が通っている。横浜での生糸取引価格の変動をにらみながら、こうしたものも利用されている。



陸路と水運のシルクロード（「横浜開港と絹の道」より）

水運から鉄道へ、輸送手段の飛躍

1872（明治5）年新橋－横浜（桜木町）間29.8km所要時間35分。日本で初めて鉄道が引かれ1884（明治17）年5月に上野－高崎、8月に高崎－前橋が開通。倉賀野宿から3日かけて舟運で運ばれた生糸は鉄道の敷設により約4時間で横浜港に運ばれることになった。大きな流通革命が起きたのである。生糸は大量に迅速に横浜に送り込まれることになり「前橋ステーション」(当時はまだ駅という呼称は無く、駅が使われるようになったのは大正時代になってからである)は、日米生糸貿易の出発駅として歴史にとどめられる駅となった。



1884（明治17）年8月20日、上野・前橋間に日本（本州）で3番目の鉄道が敷設されその起点としてここ石倉町に「前橋ステーション」の駅舎が建てられました。1872（明治5）年に新橋・横浜間で我が国初の鉄道が開設（続いて神戸・大阪・京都が開通）してからわずか12年後の事です。前橋・東京間は1日に3往復、4時間20分で結ばれ、それまで川舟によって倉賀野河岸から東京（江戸）まで3日かけて運ばれていた生糸、絹、米などの物流は以後人の往来も含め鉄道による陸運へと大変貌を遂げたのです。1885（明治18）年に利根川に初めて鉄の橋「利根橋」が架設、石倉は前橋町（当時）の玄関口として発展しました。それから5年後の1890（明治23）年、利根川に鉄道専用鉄橋が架けられ最初の前橋ステーションは廃駅になりましたが、われわれは福島県三春町より無償譲渡された蒸気機関車の動輪を展示して近代日本の先駆けとなった群馬の鉄道発祥の歴史を後世に伝えていくものであります。

（2015（平成27）年8月20日 前橋ステーション跡を保存する会より）

群馬シルクの日米シルクロードの起点「前橋ステーション跡」のモニュメント
前橋市石倉町一丁目

こうして生糸輸送は、幕末の人力、大八車、牛馬での輸送を引き継ぎ、舟運そして鉄道輸送、高速道路網を利用した貨物自動車輸送時代へと転換をはかりながら、地域の輸送網の発達を促進しつつ日本の輸送網の近代化に貢献して今日を迎えている。

日本の主要鉄道の敷設状況

開始年月	開通区間	備考
1872(明治5)年10月	横浜—新橋	生糸の鉄道輸送への転換
1883(明治16)年7月	上野—熊谷(高崎線)	
1884(明治17)年5月	上野—高崎(高崎線全線開通)	
1884(明治17)年8月	高崎—前橋(前橋分ステーション)	日米シルクロードの起点誕生
1885(明治18)年6月	前橋分ステーション—前橋	群馬の生糸輸送の大改革、倉賀野などの舟運衰退
1885(明治18)年3月	新宿—品川(山手線)	
1885(明治18)年7月	大宮—宇都宮(東北本線)	
1885(明治18)年10月	高崎—横川(信越本線)	富岡工場の生糸輸送が改善
1886(明治19)年8月	直江津—関山(信越本線)	生糸の鉄道輸送への転換
1886(明治19)年12月	宇都宮—黒磯(東北本線)	鬼怒川水運、陸送が衰退
1887(明治20)年12月	黒磯—塩釜(東北本線)	
1888(明治21)年11月	小山—桐生(両毛線)	
1889(明治22)年7月	新橋—神戸(東海道線全線開通)	
1889(明治22)年8月	新宿—八王子(中央線)	
1889(明治22)年11月	桐生—前橋(両毛線)全線開通	
1890(明治23)年11月	塩釜—盛岡(東北線)	
1891(明治24)年9月	盛岡—青森(東北線全線開通)	
1893(明治26)年4月	横川—軽井沢(信越本線全線開通)	長野東信、北信、新潟の生糸輸送が大改革
1899(明治32)年5月	福島—米沢(奥羽本線)	
1901(明治34)年4月	米沢—山形(奥羽本線)	
1902(明治35)年12月	篠ノ井—塩尻(篠ノ井線全線開通)	
1903(明治36)年6月	八王子—甲府(中央線)	
1905(明治38)年11月	甲府—岡谷(中央線)	諏訪・岡谷地域の生糸輸送が大改革
1906(明治39)年6月	岡谷—塩尻(中央線全線開通)	
1908(明治41)年9月	八王子—東神奈川(横浜線)	絹の鉄道の完成

「日本鉄道史年表」

明治 13 年生糸輸出はアメリカ中心へシフト、昭和時代まで継続

明治から昭和初期まで生糸は我が国の最大の輸出商品であった。このことにより日本は外貨を獲得し産業近代化を加速させた。

幕末・明治期の生糸売り込み先の状況は上州がトップで、明治10年代に信州にトップの座を明け渡すことになる。この主な原因は、群馬は明治20年ごろまでは生糸製造の主流は「上州座繰り」に代表される座繰り生糸であったが明治40年代後半になり器械製糸による生糸が主流になっていく。

群馬の座繰り繰糸は明治6年ごろには広く普及して、1859（安政6）年には碓氷郡の沼賀茂一郎は座繰りを水車で運転する装置を作り出すほどの技術を持っていた。このような時代に座繰り製糸技術と器械製糸技術が競合していたが、群馬では座繰りが定着化していて技術水準も高いものであった。一方、長野はいち早く政府の指導で器械製糸の方向を取ったので生産量が飛躍的に増加したのは必然の結果と言える。（「製糸業近代化の研究」山本三郎）長野の器械製糸の普及、群馬の「上州改良座繰り」生糸の継続であったが生産効率と品質の向上で器械製糸の生糸が勝っていた。1879

（明治12）年の統計資料では群馬の器械化率が1.8%なのに対して長野は53.8%と大きく引き離している。群馬が再度生糸生産のトップに戻るのには昭和になってからであった。（日本絹の里第4回企画展「製糸」嶋崎昭典）

全国10釜以上器械製糸場地域別普及率

1879(明治12)年

県名	工場数	普及率(%)
長野	358	53.8
岐阜	143	21.4
山梨	80	12.2
群馬	11	1.8
山形	11	1.7
福島	10	1.5
その他	51	7.7
総計	664	100

明治22年器械製糸場稼働率総数26県
嶋崎昭典

また、アメリカとの生糸貿易は明治17年頃にフランスを逆転し、輸出第一位を確保。昭和までアメリカは日本の生糸輸出の第一位を占めた。

明治初期から中期までの主な生糸輸出先の数量

(単位：千斤)

	アメリカ		イギリス		フランス		その他 数量	総計
	数量	割合	数量	割合	数量	割合		
明治 6	7	0.6	567	47.2	387	32.2	241	1,202
7	75	7.7	390	39.8	401	41.0	113	979
8	48	3.9	426	34.8	638	52.1	113	1,225
9	34	1.8	814	43.7	849	45.6	166	1,863
13	55	4.8	252	22.0	641	56.1	195	1,143
14	434	24.1	341	18.9	1,019	56.6	7	1,801
15	1,004	34.8	433	15.0	1,407	48.8	40	2,884
16	1,036	33.2	474	15.2	1,598	51.2	13	3,121
17	1,060	50.5	93	4.4	941	44.9	4	2,098
18	1,321	53.8	62	2.5	1,049	42.7	24	2,456
19	1,421	53.9	112	4.2	1,086	41.2	17	2,636
20	1,733	55.8	156	5.0	1,089	35.1	126	3,104
21	2,364	50.5	362	7.7	1,836	39.3	115	4,677
22	2,271	55.0	55	1.3	1,703	41.3	98	4,127
23	1,392	66.0	10	0.5	676	32.0	32	2,110
24	3,115	58.5	139	2.6	1,952	36.7	119	5,325
25	3,304	61.1	72	1.3	1,880	34.8	151	5,407
28	3,376	58.1	35	0.6	2,016	34.7	384	5,811
30	4,006	57.9	28	0.4	2,498	36.1	387	6,919
33	2,769	59.8	37	0.8	1,125	24.3	699	4,630
35	4,920	60.9	48	0.6	1,543	19.1	1,567	8,078
38	5,462	74.9	0	0	1,116	15.3	715	7,293
40	6,392	68.2	0	0	2,025	21.6	956	9,373
43	10,661	70.6	45	0.3	3,216	21.3	1,178	15,100
45	13,340	76.5	35	0.2	2,005	11.5	2,058	17,438

(横浜市史第3巻)

輸出品総価に占める繭糸類の価格と割合

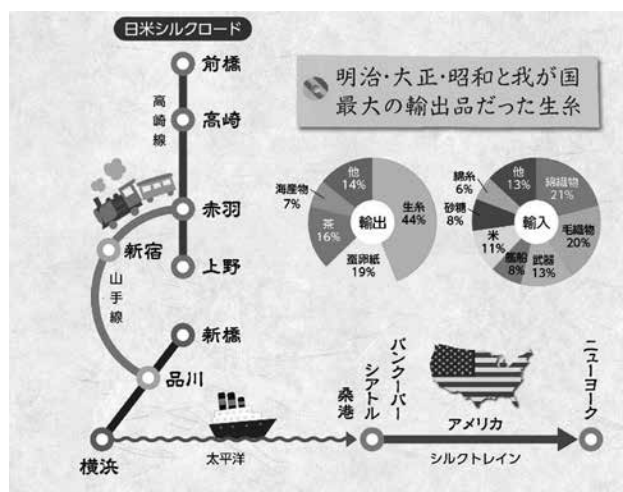
年	輸出品総額	繭糸類総額	割合(%)
1868(明治元)	1,555	1,036	66.6
1878(明治11)	2,599	944	36.3
1888(明治21)	6,571	3,037	46.2
1898(明治31)	16,575	4,478	27.0
1908(明治41)	37,825	11,724	31.0
1918(大正7)	196,210	41,285	21.0
1928(昭和3)	197,196	74,587	37.8
1938(昭和13)	268,968	37,084	13.8
1948(昭和23)	5,220,210	830,006	15.9
1958(昭和33)	103,556,903	967,798	0.9
1968(昭和43)	466,979,859	560,687	0.1

蚕糸業要覧 単位:円

横浜港からシアトル港へ

1853(嘉永6)年のペリー来航、翌年の横浜開港から始まり、不平等条約下の貿易における様々な困難を経て日本の海運業界は飛躍的に発展していった。その遠洋航路における国際的な競争を勝ち抜くために、高度な海事技術と強大な海軍力を持つことで日本が列強の仲間入りを果たした背景を語るには、日本の生糸貿易における成功は欠かすことのできない重要なものである。

日米シルクロードにおける横浜発のシアトル航路の歴史を、「日本郵船の誕生」、「郵船とグレートノーザン鉄道」、「氷川丸の誕生と活躍」の3つのセクションに分け年代順に追っていく。



日本郵船の誕生

富沢秀幾「前橋ステーション」跡パンフレットより

明治維新直後の日本は長い鎖国の影響で海運が非常に貧弱で、外国航路はもとより、内航路もアメリカの汽船会社でユニオン・パシフィック鉄道と提携しサンフランシスコ航路で強大な力を持っていたパシフィックメイル(太平洋郵船)に席卷されるという状態だった。

そんな中、日本国内では台湾出兵の際の軍事輸送で政府の絶大な信頼を得た三菱商會が海運助成の恩恵を独占し、国の仕組みの中に確固たる地位を築いていた。

その様な政治的背景の中、1878(明治11)年に大隈重信とともに三菱助成を推進してきた大久保利道が暗殺され、自由民権運動が国会開設要求を強める中で伊藤博文と大隈の意見の対立は深刻化していった。自由民権運動の勢いが強まる中、伊藤は、福沢諭吉の知恵と岩崎弥太郎の財力に支えられている大隈を最も警戒した。三菱を叩かねばならないという思惑により、新政府と共に歩み日本の海運を支えた三菱は、政府系の新聞・雑誌で連日糾弾され、政府の目の敵にされた。

しかし、三菱を叩いたところでそれに対抗しうるまともな海運会社がなかったために、1882(明治15)年には三井を中心とし、アンチ三菱連合を掲げた半民半官の共同運輸会社が設立された。最終的には、共倒れを懸念した政府の仲介によって1885(明治18)年に三菱商會と共同運輸が合併を果たし、「日本郵船」が誕生した。



日本郵船とグレートノーザン鉄道の連携

1876（明治9）年に新井領一郎がニューヨークで群馬県産の生糸の直輸出に挑戦してから、不評だった日本の生糸は次第に信用度を高め、需要を増やしていった。領一郎の兄・星野長太郎の水沼製糸所（現桐生市）や富岡製糸場で作られた生糸が主にパナマ運河経由、もしくはサンフランシスコ港からの大陸横断鉄道経由でニューヨークに輸送され、日本の経済を潤した。しかし、海運業においてはパシフィックメイルなどのアメリカの汽船会社の高速船との競争が容易でなかったために、日本郵船は北米航路開設を躊躇せざるを得ない状況であった。

このような状況の中、1896（明治29）年にアメリカ北部を横断するグレートノーザン鉄道より郵船に対し、同鉄道の太平洋側の終点であるシアトルに向かって日本から定期航路を開き、極東・ニューヨーク間を往復する旅客や貨物を相互に接続するという提案があった。

当時、人口35万人のサンフランシスコに対しシアトルは人口僅か6千人の田舎町であったが、グレートノーザン鉄道が大陸横断鉄道の中で*シカゴ経由でのニューヨーク行きの最短距離を走っており、横浜港発のシアトル航路がサンフランシスコ航路に比べて航海時間が一日余り短縮できるため、数分単位でのスピードが求められる現物取引の生糸貿易に適しているという利点に着目し、日本郵船はグレートノーザン鉄道からの提携を呑み、定期航路開設に踏み切った。

こうして郵船は、創業11年目の1896（明治29）年にシアトル航路を含め欧州、豪州の3大遠洋定期航路を開設した。同年に政府が公布した航海奨励法による補助金も獲得している。

シアトル航路の開設を機にシアトルの町は**「グレートノーザン鉄道を父とし、日本郵船を母として誕生した」と言われ、この両社によって目覚ましい発展を遂げ、現在は人口が全米でも18位の約74万人（2018年商務省推定）になるほどの成長を遂げた。

*グレートノーザン鉄道自体はシアトル～セントポール、シカゴ間までであったが、鉄道の買収を繰り返しシアトル～ニューヨーク間をノンストップで移動できるように繋いだ。

**この言葉の英文のソースはないが、「シアトル日系人会創立30年記念誌」にこの記述があることから日本人が考えた言葉だと推測される。シアトル航路開設を機に増えていった日系移民などの背景を考えると、20年代の排日移民法の渦中において彼らの生糸貿易に対する期待の高さは北米時事新聞（現在は北米報知というシアトルの新聞）などからもうかがえた。生糸、絹織物がどれだけシアトルに届き、どれだけの金額で、どの船で運ばれたかの記載などが同新聞に頻繁に記載されていた。

生糸輸送の花形、氷川丸の誕生

1896（明治29）年にグレートノーザン鉄道と提携して日本郵船がシアトル航路を開いてから数々の定期蒸気船が就航したが、その中でも特に有名なのが1930（昭和5）年にシアトル航路用に竣工され、運行を終了した現在も横浜市の山下公園に係留されている「氷川丸」である。

1920年代の日本経済は、第一次大戦後の深刻な不況下に追い打ちをかけるように、1923（大正12）年の関東大震災、1927（昭和2）年の金融恐慌、更に1929（昭和4）年の世界恐慌に巻き込まれるなど、長期低迷の真只中であった。

特に海運業界では大戦で空前のブームを博した船主の多くが倒産し、造船業界では大企業でさえも主力銀行の経営破綻などにより操業が困難となっていた。そのような状況下で、まだ新造船投資の余力があった日本郵船が破綻寸前の海運会社を合併し、生糸などの輸送に力を注いだ。

そして1930（昭和5）年に、その日本郵船がシアトル航路用に竣工した12,000総トン貨客船三隻の一番船が「氷川丸」である。郵船が建造した「優秀船」と称された六隻の船はそれぞれ神社の名前が付けられ、氷川丸は大宮市の氷川神社の名を取り命名された。

エンジンは優れた経済性を持つデンマークのB&W社製のディーゼルエンジンに、船内装飾はフランスのマーク・シモン商会に一任し、取手からカーテンに至るまで多くの外国製品を取り入れた。そのため、純粋な国産とは言い切れないほど当時では最新の技術などをふんだんに盛り込んだ貨客船であった。荒天で有名なシアトル航路での運行のために船体も通常は10ミリほどの部分を15ミリにし、とにかく頑丈に造り安全性を向上させ、さらに「料理が美味しい」と評判になるなど、他の船をキャンセルして氷川丸を選ぶ人も出たほどの人気

客船になった。

1930（昭和5）年5月にシアトルに無事に到着した氷川丸は、排斥移民法の施行による日米関係の雲行きが怪しい時期であったにもかかわらず、シアトル市民から大歓迎を受け、三万人近い見学者が船を訪れたと言われている。

生糸の輸送に関しては、高価な生糸の質を下げないために船の下層部にシルクルームと呼ばれる湿気によるダメージを防ぐための特殊な構造の倉庫が設けられ、「シルクライナー」として生糸貿易に大いに貢献した。

氷川丸は第二次大戦時には病院船として活躍し、戦後は貨客船として復活、1960（昭和35）年まで北太平洋航路で多くの人や物資を運び、生涯を終えた。

こうして日本で作られた生糸が、横浜港から生糸貿易最大の顧客のアメリカへと輸送され、日本経済を潤した。大陸横断鉄道開通に始まり、東洋貿易によって大都市へと成長したシアトルの背景にも、シルクブーム（特に1920年代）や日本との生糸貿易による多大なる利益があったことは疑う余地がない。



*キングストリートステーション
(以下 King Street Station)



氷川丸に現在展示されている当時の輸出生糸

北米の鉄道で生糸の輸送を行っていたのはグレートノーザン鉄道だけではない。ノーザンパシフィック（Northern Pacific）鉄道、ミルウォーキー（Milwaukee）鉄道、サウザンパシフィック（Southern Pacific）鉄道、カナダ太平洋（Canadian Pacific）鉄道など他にも様々な鉄道会社が生糸輸送に目をつけ、特に1900年代初頭から30年代にかけて生糸輸送がもたらす富を得るためにそれぞれの鉄道会社が激しい競争を繰り広げた。

シアトルにおけるシルク鉄道の発展

グレートノーザン鉄道が日本郵船によって運ばれた生糸をシアトルからニューヨークまで輸送した歴史の背景には当然、シアトルにおける鉄道、駅の建設の歴史がある。

シアトルは1889（明治22）年に州に昇格したワシントン州の主要都市の一つでありながら当時は鉄道との接続がなかった。日本や中国などの東アジアとの貿易提携に目をつけており、そのためにグレートノーザン鉄道の終点をシアトルと定めていた同社の最高経営責任者であるジェームズ・J・ヒルは1890（明治23）年から西海岸方面への工事を開始し、シアトルにおけるターミナル駅が完成したのは1893（明治26）年の全通開業から13年後の1906（明治39）年であった。そのターミナルというのが、シアトルのダウンタウンでアムトラックの停車場として現在も活躍している「キングストリートステーション（以下 King Street Station）」である。

1902（明治35）年からグレートノーザン鉄道とノーザンパシフィック鉄道が協同してシアトルのビジネス街の真下を貫くトンネルの工事に着手し、その出口に同駅を建設して1905（明治38）年に完成し、翌年から協同使用を開始した。トンネルも受け継がれ現在も使用されており、100年以上経った今もその面影を残している。



*S Jackson Streetと4th Avenue Sの交差点の橋にこのトンネルの歴史にまつわる看板がある。



***King Street Station**
 からはグレートノーザン鉄道とノーザンパシフィック鉄道の大陸横断急行シカゴ行きが、北へはグレートノーザン鉄道がカナダのバンクーバーへ、南へはサンフランシスコ方面行き列車をそれぞれ両社とも発着していた。現在はシアトルにおけるアムトラックの停車場としてだけ利用されており、西海岸を南北に繋ぎ多くの観光客を運んでいる。

グレートノーザン鉄道とは直接関わりはないが、King Street Stationの一区画先にある「ユニオンステーション（以下Union Station）」も、シアトルの鉄道の重要な拠点の一つである。1910年にオレゴン鉄道海運（Oregon Railroad & Navigation Company）の手によってこの停留場は造られ、その当時はオレゴンワシントン駅（Oregon Washington Station）と呼ばれていた。

ユニオン・パシフィック（Union Pacific）鉄道と、グレートノーザン鉄道に対抗して大阪商船と提携して物資を輸送したミルウォーキー（Milwaukee）鉄道が協同で1911年にユニオンステーションとして開業し、それらの鉄道会社が物資輸送などに利用した。

今日においてもなお、当時のままに運行しているのはKing Street Stationのみである。Union Stationは1971年にユニオン・パシフィック鉄道が旅客列車としての運行から退いた後は、そのプラットフォームや建物は健在で、現在はサウンドトランジット（Sound Transit）という地域交通機関の本社として残っている。

群馬で作られた生糸は主に日本郵船によってシアトルに運び込まれ、グレートノーザン鉄道によってシルクの最大の消費市場であるニューヨークへ運ばれた。日本郵船はグレートノーザン鉄道の最高経営責任者で「Empire Builder（帝国建設者）」と呼ばれ、アメリカ経済に多大なる影響を及ぼしたジェームズ・J・ヒルからの歩み寄りにより北太平洋における定期航路を確保し、20年代のシルクの価値の高騰も相まって莫大な利益を得た。生糸貿易がもたらした日本経済の発展はグレートノーザン鉄道なくしては語れない。



* 『Silk Train on the Great Northern Railway』(Gordon L. Iseminger 著)の資料によると、グレートノーザン鉄道が最初にシルクトレインを運行したのが1910(明治43)年とされている。郵船と定期航路を提携したのが1896(明治29)年であるからそれまでの約14年間はシルクに特化した列車はなかったと推測される。

普通の輸送列車とは違い、なぜ生糸を輸送する列車は「シルクトレイン」と特別な名前と呼ばれていたのか。それは、生糸の性質と市場における生糸の価値、それがもたらす利益が他の物資とは比べものにならないほど高価なものであったことに起因する。

生糸は、繊維の女王とも称され繊細な物性がゆえに慎重に扱われた。また現物取引であるために、輸送時間の差で価値が大きく変動する大変流動的な価値を持つ商品であった。そのため生糸を輸送する列車はスピードと安全性において非常に高いクオリティが求められていた。

そして何よりもアメリカにおける生糸の市場価値が尋常ではなかった。生糸需要の最盛期の20年代には1梱あたり\$100ほど価値があり、一台のシルクトレインに\$5,000,000以上の価値を持った生糸が運ばれていた。

そのためシルクトレインは常に泥棒に狙われていた。更に生糸輸入は免税の対象であったため、盗んだ生糸を市場価格とほとんど同等の値段で取引できたことも泥棒にとっては好都合なことであった。その対策としてグレートノーザン鉄道は、護衛を雇ってシルクトレインに搭乗させざるを得なかったほどであった。

シルクトレインが特別扱いされた背景には生糸にかかった巨額な保険料というものもある。傷みやすい上、高価格であることから高額な保険がかけられており、輸送時の数分の遅れで多大な損失を出してしまうこともある。更には生糸輸送のために必要な資本の金利も非常に高額であった。いかに早く東海岸の絹製品製造者に届けるかが重要であり、そのためにシルクトレインには他の列車のようなダイヤは存在せず、海外から来る金持ちの来訪者が乗るような特急列車もシルクトレインが通過する際は線路を空け、先を譲るほどの特別扱いをされており、まるで機関車の皇帝とも言える扱いを受けていた。

生糸の輸送時間の記録は、シアトル～ミネソタ州セントポール間で1910(明治43)年に57時間45分、生糸需要全盛期の1924(大正13)年には新しい技術の導入もあり38時間50分で運んだなどと分単位で残っており、いかにスピードが重要であったかがうかがえる。

生糸需要がピークに達した20年代はシルクトレインの本数も大幅に増え、1925(大正14)年から1932(昭和7)年の間にグレートノーザン鉄道は300本以上のシルクトレインを走らせたと言われており、年間平均35本以上のシルクトレインが大陸を横断して生糸を運んだ。

グレートノーザン鉄道は生糸輸送に力を注ぎ、さらにその神出鬼没のシルクトレインにより民間の注目も集め広告効果も得ることに成功した。そうして激しい鉄道会社同士の競争を勝ち抜き、日本郵船と提携して日本の生糸を輸送した同社は莫大な利益を得たのだった。

このように日本の生糸がアメリカに運び込まれ、日米の産業、消費に大変大きな影響を及ぼした。1929(昭和4)年の世界恐慌や、ナイロンなどの合成繊維の商品が主流になるにつれ生糸の需要は次第に下がっていったが、生糸がもたらした利益は日本の経済の礎となり、現代日本を語る上で欠かせない要素の一つであろう。首都圏に鉄道が急ピッチで敷設され、それは現在国民の移動や通勤の重要な手段となり、船舶による輸送の競

争を生み発展を促し、日本の海外進出の先駆けとなった。

アメリカでもシルクの流行により女性文化に大きな影響を与え、輸送経由地の港町シアトルも今では世界屈指のビジネス発祥の地となったのも生糸貿易の影響は甚大なものである。日本の生糸産業がもたらしたものは単なる利益だけではなく、交通手段の発達など様々な要素に見られ、現在の日本を語る上で欠かすことのできないものなのである。

結びに

群馬県の蚕糸業史を詳しく眺めるとその偉大さ、深さに驚く。産業世界遺産は、単なる観光資源ではなく先人が築いてきた苦難の歴史と先駆的な挑戦を学び現代に活用していく事が大事だと痛感する。「ふりかえれば未来」そのものだ。また、日本の生糸は、アメリカの産業構造をどのように変えていったのか。JAPAN-Silkは、日本のみならずアメリカの産業革命をももたらしたのではないだろうか。こうしたことが明らかにできれば、JAPAN-Silkが20世紀以降の世界経済に大きな足跡を残したことが世界規模で解明できるのではないだろうかと考える。更に蚕糸業は、日本全国の姿を知って初めて完結する壮大な歴史であること、それにまつわる文化の物語でもあると痛感する。「富岡製糸場と絹産業遺産群」の世界遺産の国際的な貢献と価値を明らかにすることを引き続き今後の課題としたい。(大塚克巳)

この研究の発展として、「日本の生糸がアメリカ文化に与えた影響」という角度で歴史を掘り下げることが可能であると考え。生糸需要がピークに達したアメリカの20年代は「狂乱の20年代」と呼ばれ、社会及び文化が大きく変動した時代である。当時、イギリスの田舎くさい女性像と対比して、男を惑わし豪快に生きるアメリカの新しい女性像が文学作品や映像作品に度々扱われている。スカートの丈を短くするといった、女性が「自分」をさらけ出せるようになったという社会における女性の在り方の変遷に日本の生糸が一役買っていたのであれば、それはまた日本の生糸が与えた多角的な影響の一つと考えることが出来る。シアトルの旧ボンマルシェというデパートでもかつて「Silk Week」といった絹製品の販売を勧めていたことなど、ニューヨークの裕福な女性だけでなくアメリカ各地で影響を及ぼしたという推測も可能だ。日米生糸輸送の歴史を明らかにすることで、興味深い研究内容の派生も期待している。(新谷岳)

《引用文献》

- ・『糸の街岡谷』嶋崎昭典 みやび企画
- ・『我が国の製糸業の変遷とこれからの生きる道』嶋崎昭典著（信州大学名誉教授）
- ・『日本蚕糸業沿革史1～3巻』（社）大日本蚕糸会
- ・『群馬県蚕糸業史』（非売品 上巻）群馬県蚕糸業協会
- ・『近代蚕糸業発達史』明石弘著 明文堂
- ・『上毛産業組合史』（非売品）産業組合中央会群馬支会
- ・『生糸改良にかけた生涯』富岡製糸場世界遺産伝道師協会歴史ワーキンググループ代表者速水美智子
- ・『松陰の妹を妻にした男の明治維新』富沢秀幾著 徳間書房
- ・『群馬の生糸』みやま文庫
- ・『安中市史』第2巻第3編 近代・現代 今井幹夫
- ・『日本の蚕糸のものがたり』高木 賢著 大成出版社
- ・『製糸改良講習録』碓氷社（非売品）
- ・『碓氷社』安中市の蚕糸業の過去と現在（安中市文化財保護課、学習の森ふるさと学習館）
- ・『碓氷社50年史』群馬県地域文化交流会（復刻版）
- ・文献に見る『群馬の蚕糸業の歩み』群馬県文書館企画展資料
- ・近代の礎『製糸』日本絹の里第4回企画展
- ・『絹の物語つむいで』上毛新聞社
- ・『開港とシルク貿易』小泉勝夫著 世織書房
- ・『蚕糸王国日本と神奈川の顛末』小泉勝夫編 半七写真印刷工業
- ・‘Silk Train on the Great Northern Railway’Gordon L. Iseminger
- ・“SILK TRAINS OF NORTH AMERICA” Alan Vanterpool
- ・“Finding Japan: Early Canadian Encounters with Asia”Anne Park Shannon

- 『不思議の日米関係史』 高坂正堯著
- 『地図の玉手箱、日本のシルクロード』 川崎始著（伊勢崎市立第三中学校）
- 『氷川丸の生涯』 竹野弘之著（日本郵船歴史博物館顧問）
- 『明治日米貿易事始』 阪田安雄著 東京堂出版
- 『加部安左衛門』 みやま文庫
- 『製糸業近代化の研究』 山本三郎著 群馬県文化事業振興協会
- 『近代群馬の思想群像』 高崎経済大学附属産業研究所編
- 『絹と武士』 ハル・松方・ライシャワー著 文芸春秋社
- 『養蚕の起源と古代絹』 布目順郎著 雄山閣

《引用論文》

- 『世界に羽ばたいた群馬シルクと横浜の街』 小泉勝夫
- 『近代における我が国から海外へのシルクロード』 西尾敏和、湯沢昭
- 『日本の近代製糸業とキリスト教精神』 杉本星子（京都文教大学人間学部）
- 『アメリカ市場で日本生糸が躍進した理由について』 大野彰（京都学園大学）
- 『生糸直輸出奨励法の研究』 富沢一弘（高崎経済大学）
- 『アメリカ春秋80年』（シアトル日系人会創立30周年記念誌）、伊藤一男氏著
- “Silk Train” Sam Churchill
- “Silk trade trains” CPRR DISCUSSION GROUP May 17, 2015
- “Port of Seattle 1920-1929”
- “Union Stations”
- 『群馬から世界へ～国際ビジネスマンの先駆け 新井領一郎』
- 『絹先人考 群馬ルネサンス第二部』
- 『氷川丸70年の船跡』
- 『百年の鉄道旅行 黄金時代の鉄道を巡る旅』
- 『シルクを運ぶ鉄道』 ぐんまのシルクと桑をプロデュース T&J Silk Mul