

日本のシルクロード

伊勢崎市立第三中学校 川崎 始

「中学生の歴史 初訂版」(以下「歴史」とよぶ)p.176『近代日本をささえた「糸」と「鉄」』のうち、生糸に関して指導上参考となる事項を、右の地図を見ながら、読み取っていただきたい。なお、見出しの言葉は、群馬県の郷土カルタ『上毛かるた』の読み札である。

1 ま：繭と生糸は日本一

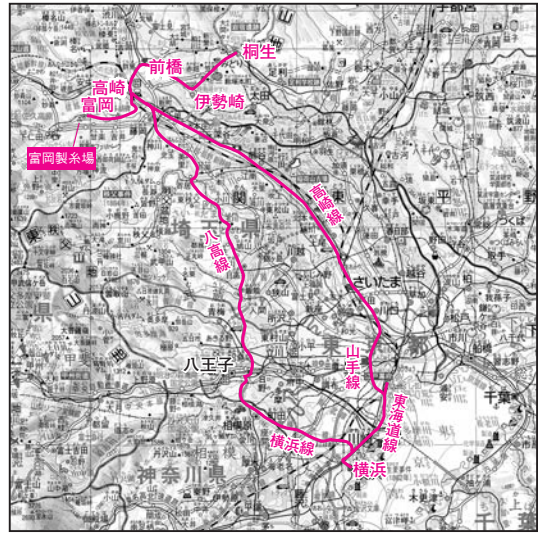
地図帳p.97~98を見ると、高崎あたりでは、畑が多いこと、繭がとれることが分かる。蚕は桑の葉しか食べない。県内の多くの畑地がかつて桑園であった。江戸時代、桐生織物の発展もあって、上野国内の農民にとって、養蚕は貴重な現金収入の道として定着していった。

蚕がつくる繭は長さ1200~1500mの一本の極細の繊維からできている。数個の繭の繊維を合わせて一本の糸に引き揃えたものが生糸で、生糸をとる工程を製糸という。綿花や真綿から糸をつむぐのが紡績である。真綿をつむいだ糸を糸糸という。

群馬県では、幕末以来製糸の道具として座繰りが発達してきた。当初は家内工業的な座繰り製糸が、横浜開港後座繰りの改良による工場制手工業に発展する。一方、欧米の技術導入による器械製糸が座繰り製糸に変わるのが明治20年代のことである。



座繰り製糸の様子を懐かしむ (有限会社 繭家)



「中学校社会科地図 初訂版」p.97~98
「中学生の歴史 初訂版」p.177⑤を載せる

2 に：日本で最初の富岡製糸

わが国器械製糸の嚆矢は、1870年、前橋市住吉町一丁目に前橋藩藩主がイタリアの器械を導入した前橋藩営の前橋製糸所である。動力は広瀬川の水車動力であった。

殖産興業の象徴である官営富岡製糸場(「歴史」p.153②)は、1872年の操業である。フランスの技術を導入した最新鋭の設備だった。富岡に作られた理由は、①広大な敷地の確保(旧七日市藩陣屋)、②原料繭の入手が容易、③鐮川や高田川が近くを流れ、良質な水の確保、④蒸気機関の燃料である石炭が近く(高崎)にあった、⑤地元の理解、等があげられる。現在富岡製糸場は操業していないが、見学が可能で、地元では世界遺産への登録を推進している。

「歴史」p.176②に「官営新町屑糸紡績所」がある。スイスの技術を導入し、生糸にならない繭(真綿の原料として安く取引された)

から糸を紡ぐ、絹糸紡績発祥の地である。

3 け：県都前橋生糸の市（いとのみち）

め：銘仙織りだす伊勢崎市

き：桐生は日本の機（はた）どころ

生糸は横浜開港後、重要な輸出品となった。養蚕技術の向上に伴い、取繭量が飛躍的に増大する。群馬県全域で製糸業が盛んになるが、その中心地は前橋だった。明治初年群馬県庁が高崎から前橋に移ったのも、前橋の糸繭商人の財力に負うところが大きい。

地図帳p.98には、「伊勢崎がすり」と「桐生織」が記載されている。伊勢崎がすりは庶民的な絹織物だった銘仙から発展した絹で、1975年国の伝統的工芸品「いせさき絹」に指定されている。「西の西陣、東の桐生」で知られる桐生は高級絹織物の大生産地である。江戸時代から高い技術を誇り、わが国の工場制手工業発祥の地の一つとされている。1977年国の伝統的工芸品「桐生織」に指定されている。

4 と：利根は坂東一の川

か：関東と信越つなぐ高崎市

—生糸の輸送一—

「歴史」p.177⑤では、時代を追って生糸の輸送経路が記載されている。ここでは、若干の補足をしてみたい。

(1) 鉄道以前

利根川と江戸川が生糸の輸送路とされるのは不思議な感じがある。江戸初期から、大量の年貢米をはじめ種々の物資は舟運によって運ばれ、全国的な物流を支えていた。全国の河川には河岸^{かし}と呼ばれる河港が各所に発達し、物資の輸送に当たっていた。

維新後、生糸の陸上輸送も始まる。当時の道路事情は劣悪で、明治初年中山道を前橋の生糸商人が私費で改修している。しかし、荷車では前橋・横浜間で3日を要し、輸送量にも限界があり、鉄道の開通が待たれていた。

(2) 鉄道開業後

高崎は7本もの路線が結節する北関東の交通の要衝である。地図帳p.97～98の鉄道網の形成を生糸・織物等輸送の観点から解説してみたい。以下の路線区間と現在の線名とは必ずしも一致していない。

高崎線 日本最初の私鉄日本鉄道が最初に全通開業させた路線が上野・前橋間の高崎線である。1884年の開業はわが国の鉄道ではかなり早い時期の開業である。それだけ生糸輸送の需要が大きかったと想像される。

山手線 1885年開業。日本鉄道上野駅と東海道線新橋駅とは線路がつながっておらず、日本鉄道の貨物を横浜まで直通するため建設された。赤羽・品川間の貨物連絡線であった。

両毛線 1889年両毛鉄道として前橋・小山間を開業。生糸の前橋、田口卯吉が日本のマンチェスターと呼んだ機業地伊勢崎・桐生・足利・佐野をジグザグに結び、前橋と小山で日本鉄道と連絡し、両毛地方と横浜を結んだ。

上信電鉄 1897年高崎・下仁田間が全線開業。富岡製糸場や沿線の生糸や繭、種々の物資を輸送。

横浜線 1908年八王子周辺や長野県の生糸を横浜へ運ぶルートとして開業した。

東武伊勢崎線 1910年浅草・伊勢崎間が開業。両毛線・高崎線・東北線に囲まれた三角地帯の中央を、両毛の機業地と東京を直結する路線だった。当時の輸送貨物は織物・綿糸・繭糸等であった。

八高線 1934年全線開業。軍事物資と生糸輸送のため、高崎線のバイパスとして建設。

東武東上線 当初は東京と渋川市を結ぶ構想だった。線名は東京と上野国を結ぶの意。

参考文献

「絹の再発見」昭和44年 読売新聞社前橋支局編著 煥乎堂

「製糸業近代化の研究」昭和50年 山本三郎著 群馬県文化事業振興会

「東武鉄道百年史」平成10年 東武鉄道社史編纂室 東武鉄道株式会社