

# 信玄公旗掛松事件と諏訪・岡谷製糸業の関係について —— 絹の道と権利の濫用 ——

後 藤 泰 一

はじめに — 本稿の目的

- 一 中央本線の開通と製糸業
  - 1. 中央本線と信玄公旗掛松
  - 2. 上諏訪・岡谷の製糸業
- 二 諏訪地域製糸業の発展と工女
  - 1. 官営富岡製糸場と伝習工女
  - 2. 工場法の制定と岡谷の製糸場
- 三 日野春駅と信玄公旗掛松事件
  - 1. 信玄公旗掛松の枯死と損害賠償請求訴訟
  - 2. 大審院大正8年3月3日判決

終わりに — 結びに代えて

- 1. 近代へと通じる絹の道
- 2. 絹の道と権利の濫用

はじめに — 本稿の目的<sup>1</sup>

明治政府は、周知のように、富国強兵・殖産興業政策の下で製糸業を重要な輸出産業・外貨獲得産業と位置付け、1872年（明治5年）に官営模範工場として富岡製糸場を設立するとともに欧州から繰糸機や製糸技術を導入し、これを全国に普及させて欧米の生糸市場に通用する高品質生糸の増産を進めたのであった。

それから百四十有余年が経過し、2014年（平成26年）6月21日に群馬県の富岡製糸工場が世界文化遺産に登録（「富岡製糸場と絹産業遺産群」）されたことは記憶に新しい<sup>2</sup>。さらに、同年8月1日に長野県岡谷市の岡谷蚕糸博物館がリニューアルオープンし（「シルクファクトおかや」）、こちらも世間の耳目を集めた。諏訪地域（諏訪湖を囲む諏訪・岡谷・下諏訪が当地域の中心となる）は、古くから養蚕・製糸が盛んな土地柄であったが、とりわけ中央本線開通後の岡谷は、製糸業が

<sup>1</sup> 本稿は、拙稿「歴史散歩と民法」（信州大学法学論集25号・2015年）の一部「諏訪・岡谷の製糸業の興隆と『信玄公旗掛松事件』」を発展させ信州大学民法研究会（平成27年3月6日開催）で報告した内容が土台となっている（当研究会世話役の労を長い間お取り下さった民事訴訟法の遠藤功先生並びに資料・情報の収集にご協力下さった多くの方々に本紙幅を借りて感謝申し上げます）。

<sup>2</sup> 富岡製糸場は、1893年（明治26年）に三井家へ払い下げられた後、1902年（明治35年）に原合名会社へ、1939年（昭和14年）に片倉製糸紡績会社へと転々譲渡されている（富岡製糸場HPにて「富岡製糸場のあらまし」参照のほか、富岡製糸場世界遺産伝道師協会『富岡製糸場事典』（2011年・上毛新聞）174頁～183頁等も参照）。

大発展を遂げ（「糸都岡谷」と呼ばれた）、わが国における近代化の一翼を担うまでになった。岡谷蚕糸博物館には、富岡製糸場で初めて使用されたフランス式繰糸機（同館に唯一現存）や国産の諏訪式繰糸機（1882年（明治15年）頃に岡谷の中山社が開発したものであり全国的に普及した）の他に諏訪地域製糸業の歴史を物語る貴重な収藏品・資料等が展示されている<sup>3</sup>。同博物館にて諏訪地域製糸業の歴史に触れて改めて実感したのは、諏訪地域製糸業と中央本線とがいかに深く結びついていたか、ということである。

中央本線が開通して間もない頃の日野春駅（現所在地：山梨県北杜市長坂町富岡）の「信玄公旗掛松」の写真（例えば、長坂町誌編纂委員会編『長坂町誌（上巻）』口絵写真<sup>4</sup>）には、その見事な枝振りが写っている。「信玄公旗掛松」は、武田信玄が旗指物（軍旗）を立てた松として知られていた（「甲斐の一本松」ともいわれる名木であったが<sup>5</sup>、樹齢160年であり信玄公時代のものではない旨の鑑定書が出されている<sup>6</sup>）。その後、日野春駅の構内を行き来する蒸気機関車の煤煙によって枯死したため<sup>7</sup>、その松樹の所有者が国（当時の鉄道院）を相手取り損害賠償請求をした。これが権利濫用の問題として民法上有名な信玄公旗掛松事件である。今日、このような公害（煙害）に係る損害賠償事件については、端的に不法行為の要件を満たせばそれで不法行為が成立するが、当時の大審院は、「松樹ヲ枯死セシメタルハ……社会観念上一般ニ認容スヘキモノト認メラルル範囲ヲ超越シタルモノト謂フヘク権利行使ニ関スル適當ナル方法ヲ行ヒタルニアラサルモノ」であり、「過失ニ因リ之ヲ為シタルヲ以テ不法行為」が成立するとしたのである。

かつて、末川博先生は、信玄公旗掛松事件判決の研究をきっかけに権利侵害と権利濫用の研究を進められ、わが国における権利濫用論の発展に大きな足跡を残された<sup>8</sup>。その後、この判決の背

<sup>3</sup> 長野県HPでは、岡谷市・下諏訪町・諏訪市・茅野市・原村・富士見町が諏訪地域とされている。なお、岡谷蚕糸博物館は昭和39年10月に諏訪製糸研究会と全国蚕糸業関係者の協力により設立されたことに始まる。同博物館収蔵のフランス式繰糸機は、官営富岡製糸場で使用された300台のうち唯一現存する繰糸機であり、「生糸の品質改善が強く望まれ……海外の優れた製糸技術を導入するために設置」され、また、諏訪式繰糸機は、繰糸台・フレームが木製、鍋が陶器製で、「欧米に比べて体格の小さい日本人女性が一人で煮繭・繰糸するのに合わせた作業しやすい構成」とされ、両者とも長野県有形民俗文化財指定・日本機械学会機械遺産認定となっている（同博物館HPにて「収藏品紹介」のほか岡谷市HPにて「世界遺産登録に向けて『日本製糸業近代化遺産』」等も参照）。

<sup>4</sup> 長坂町誌編纂委員会編『長坂町誌（上巻）』（1990年・長坂町）の口絵に明治39年頃の枯死前の信玄公旗掛松の写真が載っている。他にも長坂町郷土資料館編集『旗かけ松の本』（2004年・長坂町郷土資料館）5頁、新藤東洋男『甲斐路の夜明け－「信玄公旗掛松事件」とその真相－』（1990年・創研出版）のカバー及び同書153頁の写真13「健在のころの信玄公旗掛松」（「山梨日日新聞社提供」との表記がある）等に枯死前の写真が載っている。

<sup>5</sup> 新藤・前掲『甲斐路の夜明け－「信玄公旗掛松事件」とその真相－』136頁～137頁、長坂町郷土資料館編集・前掲『旗かけ松の本』3頁参照。なお、大村敦志『不法行為判例に学ぶ 社会と法の接点』（2011年・有斐閣）の第2章「鉄道と沿線－信玄公旗掛松事件（1919）」の第2節に信玄公旗掛松事件の「社会的な背景」が述べられている。

<sup>6</sup> 損害賠償を請求した原告清水倫茂も「二代目の信玄公旗掛松」と認めていたようである（新藤・前掲『甲斐路の夜明け－「信玄公旗掛松事件」とその真相－』137頁参照）。

<sup>7</sup> 枯死した信玄公旗掛松の写真が、川井健『民法判例と時代思潮』（1981年・日本評論社）243頁（「原告の孫、清水五三郎氏の提供による」とされる）、新藤・前掲『甲斐路の夜明け』158頁（写真15「枯死直後の信玄公旗掛松」、長坂町郷土資料館編集・前掲『旗かけ松の本』（1915年（大正4年）頃の「線路におおいかぶさっていた枝葉が切られている」写真）等に載っている。なお、東孝行「裁判過程における権利濫用論の展開－信玄公旗掛松事件の諸判決を中心として－」判タ357号（1978年）4頁以下では、その複雑な裁判過程が簡明に整理されている。さらに、山下えり子『「信玄公旗掛松」事件研究史に新しい発見：民事判決の一調査紹介』（2002年・東洋法学46号）105頁以下は、震災により焼失したとされていた第一審（甲府地方裁判所）の判決原本の調査結果に関する貴重な文献である。

<sup>8</sup> 末川博「権利の濫用に関する一考察－煤煙の隣地に及ぼす影響と権利行使の範囲－」法学論叢1巻6号（1919年（大正8年）——末川博『権利侵害と権利濫用』（1960年・岩波書店）に収録）、末川博『末川博・彼の歩んだ道』（1965年・岩波新書）205頁等を参照。

景にある社会的・経済的・政治的事情や裁判過程等を究明しようとする論文が登場した。川井健先生の「信玄公旗掛松事件判決」(『法と権利』[末川博先生追悼論集・民商法雑誌78巻臨時増刊号](1978年・有斐閣)及び『民法判例と時代思潮』(1981年・日本評論社)等に収録)はその代表的な研究である(なお、本稿の注5及び注7の文献も参照)。

川井先生は、『民法判例と時代思潮』において次のように述べられた。すなわち、判例を形成する一つの重要な要素・要因として時代思潮ないし人のものの考え方があり、それは、「意識的・無意識的に経済・社会構造によって形成される。……そうだとすると、判例形成の重要な要因は、人々のものの考え方の背景にある経済・社会の構造ということになる。判例の動きは、まさに経済・社会の動きの反映であり、そこに判例の予測可能性の源流がひそんでいるといえよう。判例の真の理解のためには、その時代の経済・社会の構造を知ることが必要である。また、逆に、判例を通じて、経済・社会の構造のもつ意味が理解されることもある。ここに、法律学と他の社会科学との接点が見いだされる。法律学の今後の重要な一つの課題は、こうした社会科学の接点に目を向け、経済・社会の構造を明らかにした上で、判例の当否を検討することにあると思われる」<sup>9</sup>と。川井先生の上記「信玄公旗掛松事件判決」は、まさに、そのような手法を駆使する優れた研究である。

そうであるならば、信玄公旗掛松事件判決のさらなる「理解のため」に、もう一步踏み込み、信玄公旗掛松枯死を招いた蒸気機関車運行の背後にある諏訪地域製糸業(当時の経済的社会的構造の一部といえる)との関係にも目を向ける必要があるのではなかろうか——このような視点から、中央本線の全通から諏訪地域製糸業の興隆・発展、そして、信玄公旗掛松の枯死へと続く過程及びその周辺事情をできるだけ丹念に辿り、信玄公旗掛松枯死事件の全貌を私なりに探ってみようと考えた。これが本稿の目的である。従来、このような考察はなかったように思うが(川井先生も諏訪地域製糸業にまでは言及されなかった)、ただ、大村敦志教授は、信玄公旗掛松事件の社会的背景につき、中央本線開設が諏訪地方企業家(製糸家)の強い要望によるものであった点にも留意する必要があると指摘される<sup>10</sup>。この指摘は本考察にとって心強い後押しとなる。

## 一 中央本線の開通と製糸業

1. 中央本線と信玄公旗掛松 (1) 富国強兵・殖産興業政策と鉄道国有化 国土交通省『日本鉄道史』によれば、明治時代の鉄道開業及びその後の鉄道網伸長状況につき、以下のように説明されている(本考察に係る箇所を引用させて頂いた<sup>11</sup>)。

「明治2年11月、東京と京都を結ぶ幹線と、東京・横浜間、京都・神戸間及び琵琶湖畔から敦賀までの三支線、計四路線の鉄道を建設するという政府決定がなされた。これが、我が国における鉄道建設計画の最初である。新政府は、政治制度の全国的統一、軍事力の強化及び近代諸産業の育成等いわゆる富国強兵、殖産興業政策を推進するため、その媒介となる近代的輸送機構の確立を急務とし、この意味で鉄道は陸運における重要な輸送手段としての役割を担わされたのであった……明治5年9月……12日、我が国最初の鉄道が新橋・横浜間に開通した。……しかし、その後、西南

<sup>9</sup> 川井・前掲『民法判例と時代思潮』の「はしがき」i～ii頁。

<sup>10</sup> 大村・前掲『不法行為判例に学ぶ 社会と法の接点』70頁。

<sup>11</sup> 国土交通省『日本鉄道史』(国土交通省HPにて公開されており)(PDF全77頁・H24.7.25更新)版を参考にした)は、わが国の鉄道史を簡潔に纏めている。

戦争等の国内の混乱による財政上の問題から次の京都・神戸間の開通（10年2月）をもって鉄道建設は停滞し、政府決定から20年後の22年7月、東海道線の全線開通により、ようやく予定線の全部が完成するに至った。」<sup>12</sup> 「この間、我が国最初の私設鉄道で上野・青森間の鉄道敷設を目的とする日本鉄道会社が14年に設立された。当時、政府は、維新以来の国事多端から極度の財政逼迫状態に陥り、鉄道建設資金に事欠くありさまで、民間資本による鉄道建設に積極的となっていたところ、たまたま、家禄に代わった秩禄公債をより有利な投資に転換しようと望んでいた旧大名華族等を中心に日本鉄道会社創立の計画がたてられた。そこで、政府は、進んでこの計画を支持し、土地の取用、工事の代行及び一定の利益配当の保証等につき、極めて手厚い保護と援助を与えることを約して、この会社を設立させた。……建設は、はかどり16年7月には上野・熊谷間の工事が完成し、営業が開始されたが、翌年度の決算において、この区間の営業益金が建設費の1割以上に上ることが報告され、鉄道投資の有利性が認識されたことに伴い、その後の建設工事は順調に進み、24年9月には、上野・青森間の全通をみるに至った。」<sup>13</sup>

「この日本鉄道会社の順調な発展に刺激されて、20年代には私設鉄道ブームが訪れ、25年までには、全国各地に50社近い私設鉄道が発足した。政府は、幹線に当たる山陽、九州及び北海道炭礦の各社に対し補助金を交付して、その育成に努めた。そして、23年度には、官設鉄道の延長キロ886キロメートルに対し、私設鉄道の延長キロは1,366キロメートルにも達し、私設鉄道は、官設鉄道の延長キロを超えるまでに成長した。」<sup>14</sup> 「このような鉄道の発展は、旅客貨物の大量、迅速かつ安価な輸送を可能とすることによって従前の原始的な交通事情を一変させ、日本経済近代化の基礎を築いた。……一方、鉄道は、経済発展の根幹であるから、その敷設は、経済の好不況に左右されることなく国自らが計画的にしかも責任をもって推進すべきとの観点から25年6月に鉄道敷設法が公布された。……この鉄道敷設法の公布により、鉄道建設の具体的計画及びその建設主体が明確となり、以後、鉄道事業は著しい発展を遂げることとなり、26年度には官私合わせて約3,219キロメートルであった鉄道路線は、39年度には8,047キロメートルに達した。」<sup>15</sup>

そして、鉄道国有化に関し、「軍部は、日清戦争前後から、軍事輸送のための輸送力増強を図る必要性から、鉄道の国有化による線路系統の整備統一を主張していた。また、財界においても、日清戦争前後からの軽工業を中心とする産業革命の進行に伴い、流通促進と国内市場拡大を図るために、鉄道網の整備を要求していたが、30年代に入って不況が押しよせると、営業不振に陥った私設鉄道の国による買上を主張するようになった。」<sup>16</sup>

このような内外の要望を踏まえ、政府は、鉄道国有法案を39年に帝国議会に提出し、「同年3月成立、公布をみるに至った。私鉄の買収は、39年から40年にかけて行われ、日本、北海道炭礦、甲武、山陽、九州等主要私鉄17社、総路線延長4,800キロメートル、車両数25万余両が国有化され、これにより官設鉄道は、全国鉄道の総延長キロの9割余を占めることとなった。政府は、買収

<sup>12</sup> 前掲『日本鉄道史』3頁～4頁。

<sup>13</sup> 前掲『日本鉄道史』4頁～5頁。

<sup>14</sup> 前掲『日本鉄道史』5頁。

<sup>15</sup> 前掲『日本鉄道史』5頁～6頁。

<sup>16</sup> 前掲『日本鉄道史』6頁。

資金として5分利公債4.8億円を発行し、被買収会社に交付したが、この交付額は、買収時の私鉄の払込資本総額の約2倍に当たり、私鉄側に極めて有利な買収価格であった。この結果、民間資金は著しく潤沢となり、その後の企業のぼっ興がこれにより促進された。」<sup>17</sup>

(2) 甲武鉄道の営業開始と中央本線の建設着工 民間資本活用という明治政府の当初の方針の下、早速、甲州財閥<sup>18</sup>により設立された甲武鉄道(1886年(明治19年)設立)が1889年(明治22年)に新宿―八王子間の営業を開始した(1889年4月11日に新宿―立川間、同年8月11日に立川―八王子間が営業開始、1904年(明治37年)12月31日に飯田町―御茶ノ水間の営業開始により御茶ノ水―八王子間が繋がる)。なお、甲武鉄道の実権を握っていたのは、甲州財閥において並び称される若尾逸平と雨宮敬次郎であったが、とくに若尾は「あかり」と「乗り物」に将来性を見出し、明治29年に東京電灯(後の東京電力)の株を買占め、上記の甲武鉄道を開拓するなど、かなり先見性を有する人物であった<sup>19</sup>。その後、繰り返すが、1892年(明治25年)に「鉄道敷設法」が制定され、1894年(明治27年)に帝国議会にて中央本線建設の決定後、名古屋と八王子に鉄道局出張所が置かれ各側から鉄道建設工事が開始された。この工事は、八王子と名古屋の中間点の宮ノ越(現在の木曾郡木曾町)で接続する計画で進められ(当時、宮ノ越から八王子側を東線、名古屋側を西線と呼んだ)、八王子側からの工事は、1903年(明治36年)に甲府―韮崎間、翌1904年(明治37年)に韮崎―富士見間(この間に日野春と小淵沢がある)まで進んだが、そこから先の富士見―岡谷間は、後述するが同年2月に勃発した日露戦争の影響により工事の中断を余儀なくされたのである<sup>20</sup>。

(3) 鉄道国有化と軍部の台頭 上述の如く、1906年(明治39年)の鉄道国有法制定(この年に南満州鉄道株式会社設立)によって買収された甲武鉄道と八王子以西の国有鉄道とが繋がることになる(なお、甲武鉄道の初期の車輛(1904年(明治37年)で「国電の元祖」とされる車輛(ハニフ1〔デ963形式968号〕)が、国有化後に信濃鉄道(現在の大糸線)に譲渡され、1922年(大正11年)に筑摩鉄道(後に松本電気鉄道と社名変更―現在のアルピコ交通)に再び譲渡され、現在、さいたま市の「鉄道博物館」(2007年10月開館)に展示されている)<sup>21</sup>。

<sup>17</sup> 前掲『日本鉄道史』6頁。

<sup>18</sup> 磯貝正義・飯田文弥『山梨県の歴史』(県史シリーズ19)(1980年・山川出版社)238頁～239頁によれば、明治後期以来、甲州出身実業家を「甲州財閥」と称したという。

<sup>19</sup> 磯貝・飯田・前掲『山梨県の歴史』240頁、川井・前掲『民法判例と時代思潮』245頁等を参照。

<sup>20</sup> 『岡谷史市(中巻)』〔復刻版〕(1984年・岡谷市)382頁～383頁、小林宇一郎・小西純一監修『信州の鉄道物語(下)走り続ける鉄道編』(2014年・信濃毎日新聞社)48頁～56頁等を参照。現在、塩尻駅より東京側を中央東線(中央本線JR東日本区間)、名古屋側を中央西線(中央本線JR東海区間)と呼ぶこともある。塩尻駅から松本方面は篠ノ井線となる。

<sup>21</sup> 小林・小西・前掲『信州の鉄道物語(下)走り続ける鉄道編』277頁～278頁の他に鉄道博物館HPにて「ハニフ1(デ963)」を検索。なお、アルピコ交通(旧松本電鉄)上高地線新村駅旧駅舎の傍に立っている「日本で一番古い電車」という説明版(平成5年12月・新村地区ふるさと創生協議会制作)には、「国鉄最初の電車『デ968』が当駅の車庫に保存されている。この電車は、明治37年甲武鉄道株式会社飯田町工場で製造され、飯田町―中野間を走った。明治39年甲武鉄道は政府に買収され車両もそのまま国鉄に移籍されたので、この電車が国鉄最初の電車となった。大正4年、電気部品を取り外して廃車とし、信濃鉄道株式会社へ払い下げられ、信鉄では客車として蒸気機関車に連結され安曇野を走った。大正11年、松本電鉄(当時は筑摩鉄道)開業時に信鉄より譲り受け、車体の一部を荷物車に改良し、三棟荷物緩急車ハニフ1号となり活躍した。昭和23年、老朽化により休車となり第一線を退く」と書かれ、その後、この説明版の支柱に「平成19年3月 鉄道博物館に寄贈しました」と追記されている。

日清戦争（1894年（明治27年）～1895年（明治28年））及び日露戦争（1904年（明治37年）～1905年（明治38年））を通して、軍部が物資や兵員等の鉄道輸送力の威力を知り一気に鉄道に対する関心を強めたという事情（当時の鉄道施策の背後事情）があったことは軽視できない。なお、国有鉄道の管理は、逓信省⇒帝国鉄道庁⇒鉄道院（この時代に信玄公旗掛松訴訟が起き、その時の鉄道院総裁は後藤新平であった）⇒鉄道省へと引き継がれる<sup>22</sup>。鉄道院時代の鉄道の役割につき、川井健先生は、国家目的を遂行しようとする考え方が強く、「しかも、国防上の目的という考え方が重視され、国の鉄道だから、一般的に言われるように『国は悪をなさず』という考え方が強かった。……以上のような『国は悪をなさず』という考え方が、本件が生ずる背景に控えていたといえる」<sup>23</sup>と指摘される（本件とは信玄公旗掛松事件のこと）。

（4）甲信地方における信玄公所縁の史跡 戦国の英雄・武田信玄の所縁の史跡は、その勢力下にあった甲信地方（甲斐（山梨）・信濃（長野））を中心に数多く残されている。例えば、甲府盆地の治水対策として造られた「信玄堤」<sup>24</sup>、上杉謙信と戦った「川中島古戦場」（信玄が此の辺に本陣を置いたとされ、現在、長野市小島田町八幡原史跡公園となっている）、信玄が出陣の際に戦勝祈願した「信濃諏訪社（諏訪大社）」（信玄は、諏訪大社の宗教的権威が信濃の侵攻支配に直接影響しうるものとしてこれを重視し手厚く保護した<sup>25</sup>）、川中島合戦のために八ヶ岳南麓から西麓へ通した軍用道路「信玄の棒道」（現在その一部が自然散策路になっている<sup>26</sup>）、川中島合戦の折に信玄公はじめ負傷した兵が湯治し傷を癒したとされる山梨県身延町下部温泉「信玄の隠し湯」<sup>27</sup>や棒道建設時に湯の薬効に驚き傷兵を湯治させたという長野県奥蓼科温泉郷洪・辰野館「信玄の薬湯」<sup>28</sup>等々枚挙に遑がない。長野県下伊那郡には、信玄公終焉の地と伝えられる根羽村（横畑）の「信玄塚」<sup>29</sup>や信玄公を火葬し遺骸を安置したと伝えられる阿智村（駒場）の「長岳寺」<sup>30</sup>等があり、長野県佐久市岩村田の竜雲寺には信玄公の遺骨が安置されているという霊廟がある<sup>31</sup>。

そして、甲斐の一本松とも呼ばれた「信玄公旗掛松」も信玄公所縁の史跡であった。「元來此地

<sup>22</sup> 川井・前掲『民法判例と時代思潮』244頁～246頁参照。なお、日清・日露戦争の勝利は、生糸輸出による資金が威力を発揮し（軍備増強）、それはまさに「シルクの勝利」であったとされる（吉澤英三（共栄工業株式会社社長・特定非営利活動法人シルク文化協会理事長）「岡谷の製糸を語る」（72頁）参照——この論稿は、独立行政法人農業生物資源研究所HPの「研究活動」>「Silk New Wave」>「製糸夏期大学教材」>「第63回（2010）最終回」にて公開されている（PDF））。

<sup>23</sup> 川井・前掲『民法判例と時代思潮』246頁～247頁。

<sup>24</sup> 近年、信玄堤について、「信玄堤によって初めて治水のための堤が築かれたのではなく、すでに堤防は存在していたのである。信玄の治水政策は在地の治水技術の上に乗る、それを大規模にしたと解すべきであろう」との見方がある（笹本正治『武田信玄－伝説的英雄像からの脱却－』（2007年・中公新書）159頁。さらに、笹本正治『武田信玄』（2005年・ミネルヴァ書房）271頁～275頁、飯田文弥・秋山敬・笹本正治・斎藤康彦『山梨県の歴史』（県史シリーズ19）（1999年・山川出版社）135頁～136頁等を参照）。

<sup>25</sup> 笹本・前掲『武田信玄』16頁～17頁、笹本・前掲『武田信玄－伝説的英雄像からの脱却－』59頁～76頁、185頁～190頁参照。

<sup>26</sup> 信玄の棒道につき、原村教育委員会編『棒道』（郷土の文化財・第1集）（1989年・原村教育委員会）、北杜市長坂郷土資料館編集『棒道の本』（2005年・北杜市長坂郷土資料館）、小淵沢町観光協会HP（山梨県北杜市小淵沢支部「ウォークガイド・棒道コース」）等参照。ただ、「近世に棒道と呼ばれる道が存在したことは間違いないが、それを信玄が造ったとなると証明できない」（笹本・前掲『武田信玄』277頁～281頁参照）とされている（さらに、笹本・前掲『武田信玄－伝説的英雄像からの脱却－』77頁～86頁も参照）。

<sup>27</sup> 山梨県下部温泉HPにて「下部温泉について」を参照。なお、笹本・前掲『武田信玄』275頁は、「上杉謙信から浴びせられた太刀の傷を湯治した場所」とする。

<sup>28</sup> 奥蓼科温泉の洪・辰野館HPの「信玄の薬湯」を参照。筆者も当館の温泉に浴し（単純酸性冷鉱泉の湯船と温かい湯船に交互に入り）身体が芯から温まった記憶がある。

八日野春ト称シ北巨摩郡ノ中央高地ニ位置シ四方十数里ヲ展望シ得ヘク從テ往昔ヨリ甲斐ノ地干戈ヲ動カス者ノ為ニハ実ニ枢要ノ地タリシナリ今之ヲ史跡ニ徴スルニ」(後述の甲府地方裁判所判決の中での言及)、この松樹上に物見櫓を設け(逸見清光<sup>32</sup>)、逸見武川の郷兵を徴するに当たり集散所の目標とし(甲斐源氏武田家祖先)、樹上に旗旌(きせい=旗とのほり)を掲げて軍事・軍略の指揮を執り(信玄)、信州の地に出征若しくは凱旋の場合には松樹上に旗を掲げて甲斐全国に知らせることを第一目標とした(武田義信: 信玄の嫡男-後に謀反を企てたことにより廃嫡) こと等が顕著であるという<sup>33</sup>。なお、長坂町郷土資料館編集『旗かけ松の本』(この冊子は子供らに伝承すべく平易に執筆されている)は、次のように説明する。明治5年8月20日の「明け方、八ヶ岳南ろくの農民たちは、日野原(ひのっばら)をめざして歩いてきた。集合場所は、小高い丘に立つ1本の松。高さ15メートル、木のまわり7メートルの、大きな松である。総勢500～600人がこの下に集まり……関の声あげた。明治政府は税の値上げを考えているという。それに反対しようと、彼らは甲府の県庁をめざすのだった。……40年後、この緑しげる大きな松の木が、近代化のシンボル蒸気機関車の振動と熱い蒸気・煤煙で枯れてしまうと、だれも、思いは、しなかった。」<sup>34</sup> 松樹千年翠のシンボルともいべき信玄公旗掛松が待ちに待った近代化のシンボル蒸気機関車によって枯れてしまったことの無念さが窺える(北杜市郷土資料館(旧長坂郷土資料館)2階に信玄公旗掛松事件コーナーが設けられ、「甲府地方裁判所判決正本」「大審院判決正本」ほか貴重な資料や写真等が展示されている)。

甲斐から信濃に目を転ずると、塩尻市片丘南内田の大宮八幡宮境内に、「武田信玄旗立イチイ」が現存する。信玄が信濃国に侵攻した折、自身の所在を示すためにこのイチイの樹に旗を立てたと

<sup>29</sup> 根羽村誌編集委員会『根羽村誌 上巻』(1993年・根羽村誌刊行委員会)330頁以下、同『根羽村誌 下巻』(1993年・根羽村誌刊行委員会)498頁以下等を参照。ちなみに、根羽村観光協会によれば、「『甲陽軍艦』元禄本(一六八八～)品第三十九に『歳五十三歳で天正元年(元龜四年・一五七三)酉の四月十二日、三河・美濃・信濃三ヶ国の間、ねばねの上村と申す所にて御他界』とあり、その折り風林火山の旗を横にしたので、この地を横旗と呼んだと伝えている」(現在の横畑)とされ、信玄終焉の地については、「愛知県北設楽郡田口(現在・設楽町)・長野県下伊那郡根羽村・平谷村・浪合村・駒場(現在・阿智村)と各説あるが、主なものとして阿智村駒場と根羽村横畑の二説があり、歴史家はほとんど前者」とされている(同村観光協会HPにて「信玄塚」参照。さらに根羽村教育委員会による現地説明板「信玄塚宝篋印塔の由来」等参照)。また、根羽村には信玄公が此の地を通る以前から存在していたと伝えられる「月瀬の大杉」がある(同前HP(「大杉」を検索)によれば、「昭和3年長野県指定、同19年(1944)11月13日に国天然記念物指定、樹高40m、幹廻り約14m、日本第6位、長野県第1位の巨木、樹齢は文部省調査による約1800年を採用し……昔から虫歯に病む者が祈願すると靈験が著しく、また大事象がおこるときには前兆として大枝が折れると語り継がれ……旧月瀬村の産宮のご神木として古来から尊崇され、地区民の手で保護されて来た」とされる(長野県公式観光ウェブサイト「さわやか信州」も樹齢1800年としている)。

<sup>30</sup> 武田信玄は、1573年(元龜4年)に三河国野田城をめぐる徳川家康との戦いで病にたおれ甲斐への帰国途上亡くなったとされ、その終焉の地が駒場(現阿智村)ともいわれ、当地の長岳寺には信玄公の兜の前立てが寺宝として所蔵され、また、境内には十三重の供養塔がある——長岳寺住職の話によればこの供養塔は約1km離れた裏山にある火葬塚の灰を埋めて建てられたとのことである(なお、長岳寺ミニガイド(パンフレット)「長岳寺 武田信玄公終焉史跡」のほか長野県下伊那郡阿智村(地域経営課商工観光政策係)HPにて「長岳寺」を参照)。

<sup>31</sup> 1931年(昭和6年)に竜雲寺境内から出土した遺骨や短刀・袈裟環等が信玄の遺骨・遺品か否かを巡り裁判になった経緯がある——これについては、林貞夫『信玄遺骨物語』(1970年・新人物往來社)参照(諏訪市立図書館所蔵のものを利用した。著者は弁護士でもある)。

<sup>32</sup> 平安時代末期の武将——その次男が甲斐武田氏初代武田義信、19代が信玄である。

<sup>33</sup> 川井・前掲『民法判例と時代思潮』258頁(甲府地裁中間判決の事実)を参照。

<sup>34</sup> 長坂町郷土資料館編集・前掲『旗かけ松の本』2頁～3頁参照(この冊子は、北杜市郷土資料館(旧長坂郷土資料館)にて購入)。

いわれている<sup>35</sup>。此の地は松本平（まつもとだいら）を一望できる丘陵地であり目印の旗を立てるには絶好の場所である（松本市及び塩尻市一帯を松本平（筑摩野）と呼び安曇野市一帯を安曇平（安曇野）と呼んでいる）。このイチイは、樹齢不明であるため信玄公時代のものかどうか本当のことは分からないが、1971年（昭和46年）に塩尻市天然記念物に指定され、その後、幹の空洞化により枯死状態に至ったため、2013年（平成25年）11月24日に天然記念物指定が解除されている。今日、数本の枝葉を残すだけになったが、それでも地元住民（氏子）は武田信玄旗立イチイと称して大切に守っている<sup>36</sup>。

このように、信玄公所縁の史跡は、甲斐のみならず侵攻を受け支配下に置かれた信濃においてさえも特別なものとして受け継がれていることに留意しておく必要がある<sup>37</sup>。

（5）中央本線と日野春駅の設置 中央本線が日野春<sup>38</sup>を通ることを知った此の地一帯の地主であり信玄公旗掛松の所有者である清水倫茂（「信玄公旗掛松事件」の原告）は、鉄道院（国）に対し、松の木を迂回して線路を通して欲しいと嘆願するが聞き入れてもらえず、結局、1904年（明治37年）に開通し日野春駅開業に至った。日野春に線路を通して駅を設置した理由につき、『長坂町誌（上巻）』は、「明らかなことは蒸気機関車の給水場として位置付けられていたことである。給水場は甲府駅と富士見駅に設置され、その中間に補給場を必要としたのであり、機関車の必要補給水許容点と水利的立場が勘案されて給水場が設置された。日野春駅が誕生した経緯とみて差し支えなさそうである」<sup>39</sup>と記す（この給水塔については後述する）。こうして開通した結果、「東京まで3日を要したところが5時間半で行くことができ……中央線の開通にける産業経済界の期待

<sup>35</sup> 笹本正治『実録戦国時代の民衆たち』（2006年・一草社）75頁～76頁によれば、「天正22年（1553）信玄が小笠原長時と榎ヶ原で戦った時、信玄は高出の高日出神社と大宮神社に戦勝を祈願し、両地の間をかけめぐっていましたが、自分の所在地を示すために、このイチイの木に旗を立てました」とされている（塩尻市広丘高出の高日出神社と大宮八幡宮との距離は約4.5km）。「武田信玄旗立イチイ」については、武田信玄研究で著名な信州大学人文学部教授笹本正治氏が教えて下さりご著書までご恵与下さった。笹本教授に謝意を表したい。なお、近隣住民（氏子）の話によれば、この戦に勝利した信玄より奉納された弓と箭が当大宮八幡宮に保管されているとのことである。

<sup>36</sup> 塩尻市教育委員会会議録によれば、このイチイは周囲3.32mであり塩尻市内最大であるが樹齢は明らかでなく「雷が落ちる前に8メートルくらいの高さで一度、頭のとこを切られていたという記録が残っています……指定後になろうかと思いますが、雷が落ちて完全に中は焦げて抜け落ち」たとある（塩尻市HPにて「平成25年11月定例教育委員会会議録」6頁～7頁（PDF）を参照）。この大宮八幡宮から約5km南にある「北熊井城跡」は、かつて信濃小笠原氏支配下にあった北熊井城を信玄が攻め落とし、その後、武田氏により改修整備されたものとされている。現在、城跡には地元民によって立派な案内板（「史跡北熊井城」北熊井区の作成による）が立てられている（なお、山梨県編集『山梨県史・資料編6・中世3上』（2001年・山梨日日新聞社）収録の「甲陽日記（高白齋記）」（甲斐武田氏の記録資料）には、天文14年（1545年）の6月14日に「熊野井城自落」とあり、天文21年（1552年）の6月8日に「熊野井、城歛立」と記されている）。塩尻市下西条には、本堂及び庫裡の屋根に武田菱が埋め込まれた西福寺があるが、当寺の案内板によると、当寺は1565年（永禄8年）武田信玄より西福寺創建の寄進状が圭嶽珠白和尚に与えられ開創されたとのことである（川中島の合戦1553年（天文22年）～1564年（永禄7年）が決着付かず終わった翌年に開基されたことになる——西福寺HP参照）。

<sup>37</sup> 笹本正治『武田信玄と松本平』（2008年・一草社）270頁～277頁参照（笹本教授は、松本平において信玄はなぜ人気があるのかにつき、信玄の支配下で平和になったこと、松本城下町を形成したこと、度量衡を統一したことなどをあげておられる）。

<sup>38</sup> 日野春は、1889年（明治22年）の町村制施行により日野春村として発足、その後、1955年（昭和30年）に秋田村・清春村・日野春村が合併して長坂町が発足、2004年（平成16年）には長坂町・須玉町・白州町・高根町・大泉村・武川村・明野村が合併して北杜市が発足した（長坂町誌編集委員会編『長坂町誌（上巻）』（1990年・長坂町）801頁以下参照）。

<sup>39</sup> 前掲『長坂町誌（上巻）』626頁～627頁参照。



は大きく、特に市価相場の変動に即応できる輸送手段を得たことは、製糸業界に大きな効果があったはずである」<sup>40</sup>とされ、中央本線に寄せる地元製糸業の大きな期待が当然のことながらあったのである。

(6) 富士見―岡谷間の工事中断と地元製糸業者の工事再開運動 前述のように、明治37年12月に富士見まで工事は進んだが、同年2月に勃発した日露戦争の影響により富士見―岡谷間の工事が中断することとなった。これに対し、開通を切望していた地元諏訪地域の製糸業者らが工事継続の運動を展開した。なかでも、岡谷では有志7名が工事建設に必要とされる45万円の財源につき、時価45万円相当の政府公債を購入しこれを国庫に納入し工事継続の資に当て、公債買取費その他10万円は諏訪郡で寄付することを約束して工事の継続を請願するなど数か月にわたる陳情請願を行ったという<sup>41</sup>。その結果、「政府も中央線がわが国第一の輸出品生糸の生産地の諏訪地方を經由することを考慮し、請願を入れて前述の資金で岡谷まで工事を延長することを決定した」<sup>42</sup>とされている。

漸く工事が再開され1905年(明治38年)11月25日に悲願の富士見―岡谷間が完成し、1906年(明治39年)に岡谷―辰野―塩尻間、1909年(明治42年)に塩尻―奈良井間、1910年(明治43年)に奈良井―藪原間及び藪原―一宮ノ越間が完成し中央東線が開通した。中央西線も1911年(明治44年)木曾福島―一宮の越間の完成によって名古屋まで開通し、ここに東線と西線が一本に繋がり、着工以来15年を費やし「中央本線」として全通するに至ったのである<sup>43</sup>。以下に中央東線各区分(223.9km)の開通状況を整理しておこう<sup>44</sup>。

1901年(明治34年)	8月1日	八王子―上野原(22.4km)
1902年(明治35年)	6月1日	上野原―鳥沢(11.4km)
	〃	10月1日 鳥沢―大月(6.6km)
1903年(明治36年)	2月1日	大月―初鹿野(現在の甲斐大和)(18.7km)
	〃	6月11日 初鹿野―甲府(27.6km)
	〃	12月15日 甲府―韮崎(12.9km)
1904年(明治37年)	12月21日	韮崎―富士見(36.1km) <<日野春駅はこの間にある>>
1905年(明治38年)	11月25日	富士見―岡谷(27.5km)
1906年(明治39年)	6月11日	岡谷―塩尻(27.2km) <<この年に御茶ノ水―八王子間営業開始の甲武鉄道が「鉄道国有法」により国有化され中央東線に編入 <sup>45</sup> >>
1909年(明治42年)	12月1日	塩尻―奈良井(21.2km)

<sup>40</sup> 前掲『長坂町誌(上巻)』626頁参照(「中央線の開通と日野春」)。

<sup>41</sup> 諏訪市史編纂委員会編『諏訪市史(下巻)』(1976年・諏訪市)453頁及び前掲『岡谷史市(中巻)』383頁～384頁等を参照。

<sup>42</sup> 前掲『諏訪市史(下巻)』453頁。

<sup>43</sup> 小林・小西・前掲『信州の鉄道物語(下)走り続ける鉄道編』54頁～62頁及び75頁～77頁、高木・前掲『街道の日本史26 伊那・木曾谷と塩の道』(2003年・吉川弘文館)226頁～233頁、川井・前掲『民法判例と時代思潮』245頁～246頁等を参照。

<sup>44</sup> 小林・小西・前掲『信州の鉄道物語(下)走り続ける鉄道編』76頁及び長坂町誌編纂委員会編集『長坂町誌(下巻)』(1990年・長坂町)440頁等を参考にした。

<sup>45</sup> なお、国有化に基づく買取価格の算出につき、甲武鉄道の精算人より逓信大臣(山縣伊三郎)に対して「鉄道国有法第五条六営業年度間建設費ノ儀二付具申」が提出されている(『鉄道国有始末一斑』(明治42年・逓信省)国立国会図書館近代デジタルライブラリー 233頁～239頁(コマ番号145～148)参照。)

1910年（明治43年）10月5日 奈良井－藪原（6.6km）  
 〃 11月25日 藪原－宮ノ越（5.7km）

2. 上諏訪・岡谷の製糸業 （1）明治以前の製糸業 『諏訪市史』によれば、諏訪地域は古くから養蚕が盛んな土地柄だったようであるが（1354年（文和3年）頃の記録にその様子が見られるとされる）、桑は（本田畑での桑苗植え付けが禁止されているため）山野の自生か荒地や畑の土手にでも作るしかなく、「飼料不足で余業としてはまだ十分ではなかった。したがって、諏訪では各地に桑盗人があった」という<sup>46</sup>。

明和・安永・天明期（1760年代～1780年代）になると養蚕が発展し、高島藩は生産者や仲買人に運上を課すまでになった。養蚕が大きな利益をもたらすことから、藩は1824年（文政7年）に桑苗（そうびょう）の無償配布のお触れを出すなど蚕飼いを奨励するとともに桑畑開発（新開地の開発植付）も行った（桑畑開発地が入会地だったことから紛争（桑畑一件）も起こったようである<sup>47</sup>）。当時の最上級絹織物の産地は京都西陣であったため、各地の上質生糸は「登せ糸」（のぼせいと）と称され京都に引き取られた<sup>48</sup>。諏訪地域でも早くから繭から糸を取る糸取り（糸引き）が発達し、其処で生産された生糸は仲買人・問屋・江州商人を通じて京都方面に販売され、幕藩末期には蚕糸業は諏訪地方の重要産業となった。さらに、1859年（安政6年）の横浜開港に伴い生糸が重要輸出品となり、「岡谷村の林善左衛門の生糸輸出取引は、同年9月に約定成立。10月11日に受け渡しをした。これが諏訪地方の生糸輸出の最初であろう。開港以来文久年間にかけて岡谷商人が多く横浜に出て生糸の輸出取引に従事した」とされている<sup>49</sup>。後述するが、横浜開港以来、日本から運ばれた生糸はいったんロンドン市場に集められ、その後、欧米の各地へ配送された。

（2）明治初期における器械製糸の勃興 明治になると、洋式の器械製糸が勃興し、明治5年8月に「上諏訪の土橋半三郎（半蔵）がいちはやく小野組の後援を得てイタリー式の深山田（みやまだ）製糸場（諏訪市岡村）を建設した」<sup>50</sup>。これが信州最初の器械製糸場とされている。この深山田の「工場視察の県官なども『設備がよく、製品も優良で、工女の教育もよろしく県下の模範』と推奨した。が、まだ軌道に乗らない明治7年には、小野組の倒産と運命を共にして、深山田工場は閉鎖の止むなきに至った」<sup>51</sup>が、当地方に与えた影響は大きく、諏訪地方に多くの器械製糸が始まったのである。

他方、岡谷は、かつて諏訪郡平野村と呼ばれ下諏訪宿と塩尻峠の中間にあり中山道が通るだけの小さな村だったが、その後、製糸業の発達により村の人口が急増し、昭和11年に町制を経ずして岡谷市となった<sup>52</sup>。その平野村でも明治6年頃には器械製糸が始まり<sup>53</sup>、天竜川河畔には多くの製

<sup>46</sup> 諏訪市史編纂委員会編『諏訪市史（中巻）』（1988年・諏訪市）527頁～528頁参照。

<sup>47</sup> 前掲『諏訪市史（中巻）』529頁～530頁。

<sup>48</sup> 前掲『諏訪市史（中巻）』531頁。

<sup>49</sup> 前掲『諏訪市史（中巻）』535頁。

<sup>50</sup> 前掲『諏訪市史（中巻）』538頁。

<sup>51</sup> 前掲『諏訪市史（下巻）』301頁。

<sup>52</sup> 1874年（明治7年）に筑摩県諏訪郡岡谷村・小口村・小井川村・今井村・若宮新田村・小梅沢新田村・西堀村が合併して平野村となり、1876年（明治9年）に筑摩県庁が焼失したため（折からの全国府県整理の時期とも相まって筑摩県は廃止された）、平野村は長野県の所屬となり、1889年（明治22年）の市町村制の施行により諏訪郡に平野・川岸・湊村・長池の4つの村が発足しそれぞれ独自の村政が実施された（前掲『岡谷市史（中巻）』5頁～11頁、47頁～50頁、127頁～134頁等参照。

<sup>53</sup> 前掲『岡谷市史（中巻）』462頁参照。

糸工場が立ち並び、1876年（明治9年）には初代林国蔵が天竜製糸場（富岡製糸場を模した20人繰器械製糸場）を開設している。天竜川は器械製糸の動力源（その後、水車から石炭へと転換する）及び製糸用水の給水源になったのである<sup>54</sup>。後述の片倉製糸もこの頃に登場し、1873年（明治6年）に片倉市助が諏訪郡川岸村（現在は岡谷市）で座繰製糸を開始し、1878年（明治11年）に初代片倉兼太郎が同村にて片倉組を設立し洋式器械製糸工場垣外（かいと）製糸場を開設している。明治38年に富士見－岡谷間の開通・諏訪駅の設置とともに上諏訪機関区（車両基地）が置かれ、給水や給炭の施設が設置されるなど<sup>55</sup>、上諏訪も鉄道輸送の基地として製糸業をはじめ地元産業界の発展に深く係ることになる<sup>56</sup>。

なお、下諏訪は、甲州街道の終点（中山道と甲州街道との合流地点）として陸上交通路の要衝であったが、中山道随一の温泉宿場として、また、全国にある諏訪神社の総本社を擁する地として繁盛した。中央本線の開通前の諏訪地方製糸業者は、下諏訪から信越線の大屋駅（上田市）までは、中山道の難所和田峠や笠取峠を越えるほかなかった。下諏訪商工会議所「下諏訪の製糸業」によれば、明治6年6月に下の原の中村製糸が、明治11年に萩倉の製糸業が操業を開始したが、いずれも原料の繭が和田峠を越えてきたことから、「峠下の萩倉や下の原は諏訪の製糸業の草分けになった……明治政府の『殖産興業』に呼応して製糸業が始まったので、産業資本の充実を目的に製糸金融が始められ……明治14年に第十四銀行、第十九銀行、佐久銀行が一斉に下諏訪宿の旅館で季節金融を行っています。しかし下諏訪は、経営者が旅館を営むため、差し迫った融通を望む声が少なく、明治24年には第十九銀行が岡谷に出張所を新設して拠点を移し……鉄道の開通により、明治40年代以後は岡谷が諏訪の製糸業の中心になり、明治11年創業の萩倉の製糸業も大門通りへ移転しはじめ、43年には萩倉は以前の静寂を戻していき……大門付近へ集中した製糸業は、下諏訪倉庫が明治33年に営業を開始していたため、倉庫に原料繭の保管を依頼するのに格好の設備が利用でき、繭の保管から得られる運転資金の活用が可能になり、製糸業が進展して」<sup>57</sup>といったとされている。ちなみに、上記の下諏訪倉庫は、「明治・大正時代、中央線開通および機械製糸業の発達により、諏訪地方は我が国第一の生糸生産地となり、弊社は明治33年に第十九銀行、佐久銀行、三井合名会社の三金融機関により設立され、繭蔵としての責務を果たして」きたが、「昭和に入ってから製糸業は衰退の一途をたどり、戦時下には東京兵器補給廠に徴用され……終戦により返還された後、直ちに倉庫業に復帰し、昭和23年には農林省指定倉庫」となったという<sup>58</sup>。

<sup>54</sup> 前掲『岡谷市史（中巻）』510頁～518頁参照。なお、大正3年に岡谷の製糸業者が天竜川の水を揚水し各製糸工場に送るために建造した巨大なタンク（「丸山タンク」：経済産業省の近代化産業遺産に指定されている）の煉瓦製の土台部分（外周約38m・高さ約2m・厚さ60cm）が今も岡谷市中央町に残っている（岡谷駅から東北へ徒歩で5～6分）の小高い丘の上にある。1日14時間稼働し製糸場3,530釜に給水していたとされている（岡谷市観光協会HPの「近代化産業遺産群」にて「丸山タンク」を検索）。2015年（平成27年）5月22日付信濃毎日新聞によると、煉瓦造りの土台の上に円筒形の姿をしたタンクの写真が岡谷市内の元写真館に保管されていることが分かったという。

<sup>55</sup> 諏訪市博物館「遠くで汽笛を聞きながら－上諏訪駅・上諏訪機関区解雇アルバム」（1999年（平成11年）諏訪市博物館）の関連資料（館内配布）である「参考資料・上諏訪駅・上諏訪機関区の歴史」参照（アルバムの写真は、諏訪市博物館HP「上諏訪駅と鉄道のあゆみ－関連年表－」の「特別展：遠くで汽笛を聞きながら－平成11年7月17日～8月29日実施」へと検索すると閲覧できる）。

<sup>56</sup> 前掲『諏訪市史（下巻）』453頁～459頁。

<sup>57</sup> 下諏訪商工会議所HPにて「歴史周辺ガイド」から「下諏訪の製糸業」を検索・参照。

<sup>58</sup> 下諏訪倉庫株式会社HPにて「会社概要」から「会社沿革」を検索・参照。

(3) 器械製糸業の拡充 製糸業の経営規模拡大に伴い、原料の繭購入地域や労働力の担い手である工女の募集範囲も拡大され、また、年々増産される生糸は次々と横浜へ出荷されるようになったが、これらは中央本線開通の効果であった<sup>59</sup>。なお、明治後半から大正にかけて日本のほとんどの生糸が横浜港から輸出された(生糸全輸出額に対する横浜生糸輸出割合が99%前後～100%)<sup>60</sup>。参考までに、明治初期の器械製糸操業の状況を整理すると、①前橋製糸場(明治3年:群馬県・前橋藩(旧前橋藩士速水堅曹)・イタリー式12台2人繰)、②小野組築地製糸場(明治4年:東京築地堺町・生糸取引商人小野組・イタリー式60人繰)、③深山田製糸場(明治5年:長野県・小野組・イタリー式36人繰)、④富岡製糸場(明治5年:群馬県・官立・フランス式300台)、⑤松代六工社(明治7年・長野県・松代藩(旧松代藩士大里忠一郎)・富岡製糸場のフランス式を改造した50人繰)、⑥中山社(明治8年:長野県(諏訪郡平野村間下字中山)・諏訪地方の豪商中山代次郎ら同志9名・六工社・富岡製糸場のフランス式と深山田社のイタリー式の折衷を簡易化・実用化した諏訪式繰糸機100人繰——この中山社は、長野県における器械製糸業発展の基礎を築き外国から選繭法や試験器による織度の検査など外国技術を導入したり、「中山社則条例」により製糸工女の労働条件を定めたりするなど、諏訪式器械製糸の模範となった)等が操業を開始している<sup>61</sup>。

(4) 信越線開通及び地元金融機関の影響 隣の山梨県も古くから製糸業が栄え、1879年(明治12年)の生糸生産量は長野県に次ぐものであったが、明治30年代以降は長野県に水をあけられたようである。「それは中央本線開通が明治36年と信越線開通から10年以上も遅れたためである。長野県諏訪地方の製糸家は和田峠(長野県諏訪郡)を越えて信越線大屋駅(上田市)へ出荷し、横浜への時間距離を短縮していた」<sup>62</sup>のである。信越本線(直江津-高崎間)開通当時、篠ノ井線も中央本線もまだ存在せず、「松本、諏訪、岡谷をはじめ伊那や木曾谷の人たちも和田峠越えを経由してこの鉄道を利用した。この人たちの間から大屋に駅を設けてほしいという運動がおこり」<sup>63</sup>、やがて明治29年に大屋駅が開業したのである。

ところで、長野県では明治初期に金融機関が発達したが、それは当県では早くから蚕糸業が勃興したからだとされている<sup>64</sup>。『八十二銀行八十年史』によれば、明治10年11月開業の第十九国立銀行(長野市に本社を置く八十二銀行の前身の一つ)の営業目的は、「貸付金、当座預り金、定期預り金、為替、荷為替、割引貸、公債証券売買、地金銀銅売買、保護預りノ事」であり「生糸荷為替の取組を主たる業務とした」とされ、「第十九国立銀行の特徴は、株主の大多数を平民が占めたことである。……ちなみに、発起人は全員平民であり、創立時の役員も森田斐雄を除いて全員平民であった。これは、第十九国立銀行の設立目的が、生糸荷為替の取組など製糸金融を担うことにあったからと考えられる。そのため、本拠地は生糸集散の中心地である上田に置かれ、大株主には

<sup>59</sup> 高木・前掲『街道の日本史26 伊那・木曾谷と塩の道』128頁～132頁参照。

<sup>60</sup> 横浜市編集『横浜市史(第4巻・上)』(1965年・横浜市:貿易及び諸産業の発展に関する資料を収録)11頁の「第9表」参照。

<sup>61</sup> 前掲『岡谷市史(中巻)』457頁～469頁、吉澤・前掲『岡谷の歴史を語る』73頁～74頁、前掲「日本製糸業近代化遺産～日本の近代化をリードし、世界に羽ばたいた糸都岡谷の製糸資産～」(長野県/岡谷市)1頁等を参考にした。

<sup>62</sup> 飯田・秋山・笹本・斎藤・前掲『山梨県の歴史』266頁。

<sup>63</sup> 小林・小西・前掲『信州の鉄道物語(下)走り続ける鉄道編』26頁。

<sup>64</sup> 『八十二銀行八十年史』2013年(編集・発行:株式会社八十二銀行)5頁参照。

横浜の生糸商茂木惣兵衛や上田の生糸問屋長岡万平が名を連ねていた。以後、第十九国立銀行は、繭担保当座貸越や問屋引受手形割引などの制度を創設する一方、資金調達を借入金に依存する方針をとり、生糸金融に融資の重点を置いて発展していった。……とはいえ、上田地方は座繰製糸が主体で生産単位が小さかったため、当時すでに器械製糸を導入していた諏訪地方への進出が図られた。14年8月には下諏訪村に諏訪出張所を開設（24年5月岡谷へ移転）、初代片倉兼太郎との取引も開始した。諏訪出張所は、毎年新繭の6月から夏引が終了する12月まで開設され、生糸荷為替の買取業務を中心に荷為替前貸も行った」という<sup>65</sup>。

なお、「岡谷地方への繭の移入は明治20年代には福島・埼玉・群馬県などから信越線田中駅（明治21年12月開通）、その後大屋駅（明治29年1月開通）から車馬で運ばれた。しかし多量の繭を車馬で遠距離輸送を行ったので、沿道各地の運送店の継立による混雑もあり、また悪道路のためもあるて滞貨・延着を招き、雨期には腐繭も生じ糸質を害する原因となった。中央線の開通後は繭の購入先も拡大し大正元年には全国24府県、同4年には37県に及んでいる。そして大正8年岡谷駅着繭量の比率は、筐子越え39%、冠着越え25%、木曾越え24%、その他12%であった」<sup>66</sup>とされる。

（5）動力源としての石炭の需要供給 明治20年頃から繰糸用の燃料（熱源（煮繭）及び動力源（蒸気機関））として石炭が使用されるようになった。松本の北に位置する本城村・坂北村・生坂村等で採掘される石炭が「西条炭」の銘柄で諏訪・岡谷に運ばれた。篠ノ井線開通（1902年（明治35年）6月に西条－松本間、同年12月に松本－塩尻間がそれぞれ完成<sup>67</sup>）により輸送が容易になると西条炭の消費が急増し、西条駅は近隣の炭坑で採掘される西条炭の積出駅として重要な役割を担ったのである。塩尻－辰野－岡谷間は1906年（明治39年）6月に完成するが（塩尻と岡谷が直

<sup>65</sup> 前掲『八十二銀行八十年史』8頁～9頁。ちなみに、八十二銀行のもう一つの前身である第六十三国立銀行は、1874年（明治7年）に松代町でフランス式蒸気器械製糸「西条製糸場」を起業した旧松代藩士大里忠一郎が、融資元である小野組の破綻により操業不能状態に陥ったことから、地元銀行の必要性を痛感し「金禄公債による出資を勧誘するなど、北信地方の士族や有力者を説いてまわり」、明治11年12月に開業に至ったものである（前掲『八十二銀行八十年史』13頁～14頁参照。なお、長野県の製糸業の発達と長野県銀行業の発達との関連については、『八十二銀行史』1968年（発行：株式会社八十二銀行）10頁以下及び83頁以下参照）。付言すると、国立銀行は、1872年（明治5年）の国立銀行条例に基づいて開設された金融機関であり、明治9年の国立銀行条例改正により（それまでは国立銀行以外に「銀行」という名称を使用することは禁じられ、銀行類似会社と呼ばれていたが、1882年（明治15年）に日本銀行が開設されると国立銀行は民営化し普通銀行になった）、「銀行」という名称を国立銀行以外にも使うことができるようになった。私立銀行第1号として、同年7月に三井銀行が開業し、長野県では明治13年4月に長野銀行、17年末には須坂銀行など31行を数える私立銀行が開業し、静岡県に次いで全国2位の銀行数を誇ったという（前掲『八十二銀行八十年史』4頁～5頁参照）。

<sup>66</sup> 前掲『岡谷史市（中巻）』385頁。

<sup>67</sup> 小林・小西・前掲『信州の鉄道物語（下）走り続ける鉄道編』86頁～87頁参照。篠ノ井線の全通は中央本線より4年も早いのが、その背景には、当時、全国生産量の約25%を占めていた岡谷の製糸業の存在があり、西条駅周辺で採掘された石炭を産地・岡谷の近くまで運ぶことが篠ノ井線の大きな役割だったという（安曇野市「広報あずみの」85号（2009年7月）の2頁～3頁（「廃線を歩く」）を参照。なお、篠ノ井線西条駅から北へ歩いて約10分の所に「登記」の文字の鬼瓦が載る「本城民俗資料館」があるが、この建物は採掘許可手続のために鉦区の登記所として置かれた松本区裁判所西条出張所（近隣の古老の談）であったとのことである（明治23年の裁判所構成法15条2項は、「非訟事件中登記事務ハ裁判所書記ヲシテ之ヲ取扱ハシムルコトヲ得」と定めていた）。また、長野自動車道松本IC近くの「松本市歴史の里」（松本市島立）にある旧長野地方裁判所松本支部（松本区裁判所併設）の庁舎は、わが国に唯一残る和風建築の地方裁判所であり建物内には支部訴訟及や松本区裁判所訴訟等が置かれている。この建物は1908年（明治41年）に松本城二の丸跡に建てられ、1982年（昭和57年）に「日本司法博物館」（財団法人日本司法博物館運営）として此の地に移築復元された（開館当初の館長は日本法制史の石井良助先生（元東京大学名誉教授）であり当館で講演をされたこともある（2002年（平成14年）同財団法人解散後に松本市がその運営を引き継いでいる——「松本市歴史の里」に関しては「松本まるごと博物館」HPを参照）。

結したのは昭和58年の塩嶺トンネル完成による)、その間1904年(明治37年)4月に諏訪索道株式会社(明治32年に製糸家片倉兼太郎が中心となり設立)が東塩尻駅(旧東塩尻信号所-現在は無い)の少し北の所から塩尻峠を越えて平野村の間下(間下村:現在の岡谷市山下町)まで架設した鉄索を用いて西条炭を運んだ<sup>68</sup>。中央本線の開通後は、「常磐炭・九州炭の移入もあって、大正13年度の岡谷駅の石炭量は131.183トンに達し、この内常磐炭は102.617トンで全体の約78%」<sup>69</sup>になったという。遠方からの多量移入を可能にしたのは鉄道開通により運送費が下がったからである<sup>70</sup>。

岡谷駅到着の石炭量は、明治42年:43,456トン、大正1年:55,264トン、同4年:74,079トン、同7年104,145トンとなっている<sup>71</sup>。岡谷駅が開業すると常磐炭が増加し(明治38年以降)、中央西線の開通後は熱田港(現在の名古屋港)経由で九州炭が入ってきており(明治44年以降)、明治43年の数量の内訳は、西条炭70%、常磐炭20%、九州・北海道炭10%、翌44年には常磐炭60%、西条炭25%、九州炭15%、大正期になると西条炭はほとんど跡を絶ち、かわって常磐炭が主となり80%を占めるに至ったようである<sup>72</sup>。

(6) 片倉製糸の進出 明治20年代以降、「片倉製糸・山十製糸などの巨大工場を排出しつつ急速に発展した諏訪地方の製糸業は、増大する労働力と原料繭を山梨や岐阜など隣接県に求めた。」<sup>73</sup> この片倉製糸は、1873年(明治6年)に片倉市助が長野県諏訪郡川岸村(現岡谷市)で座繰製糸を開始したのがその始まりとされる。1878年(明治11年)に初代片倉兼太郎が川岸村に洋式器械製糸工場垣外製糸場を開設し(明治23年に松本に進出して松本製糸所、同27年に村内に360釜の三全社(後の川岸製糸所であるが、当時の官営富岡製糸所が漸く300釜であったことからして、この三全社は日本一の大規模なものであった—本稿の注74を参照)、1895年(明治28年)に2代目片倉兼太郎(片倉佐一:「製糸王」「シルクエンペラー」と呼ばれた)が片倉組を設立した後、1920年(大正9年)に片倉製糸紡績株式会社を設立し片倉組を継承、そして、1939年(昭和14年)に

<sup>68</sup> 伊藤正和・小林宇佐雄・嶋崎昭典(執筆・監修)『岡谷製糸業の展開 ふるさとの歴史 製糸業-農村から近代工業への道-』(1994年・岡谷市教育委員会)97頁~98頁参照(同書98頁には「間下の鉄索」の写りが載っている—同書97頁に、塩尻駅まで運ばれた西条炭を「東塩尻の駅のちょっと北の、塩尻市小字金子という所から」鉄索を架設し塩尻峠を越えて間下まで運んだとある。金子という地名は現在ないが、塩尻市誌編集委員会編『塩尻市誌 附図 塩尻市地名地図』(『塩尻市誌第4巻別冊』1995年・塩尻市役所)に収録の「塩尻市地名地図 塩尻 1/2」(製図 長野県地名研究所:明治初年調整以来の土地台帳付図(地籍図)が元になっている)に金子の地名が載っている(塩尻東支所所長及び職員の方々のご協力を得たことを注記しておく)。鉄索設置場所については判明しなかった。また、間下の側につき、同書97頁は、「鉄索の通っていた所は、岡谷市公民館から立正閣の方へ行く道と…間下の方へ行く道に分かれる…辺の所に鉄索の跡があって、そこからは油のような黒いネバネバしたものが出てくることがあ」ったとしている)。なお、『片倉製糸紡績株式会社二十年誌』(1941年・片倉製糸紡績株式会社考査課(編輯兼発行))47頁に、「明治二十七年の頃、将来製糸燃料缺乏を憂ひ諏訪薪炭株式会社を組織し、上伊那郡川島村横川山御料林を十個年間伐採下の許可を得、其の薪炭を共同経営の各製糸家に分配した。尋て明治三十二年諏訪索道株式会社を組織した。是は諏訪地方製糸業の発達に伴ひ、漸次燃料に石炭を使用するに至ったので、既に鉄道の開通を見た塩尻駅より隣村間下区との五哩間に鉄索を架設して、石炭並に諸物資を諏訪に移送せんと企てたものである。其の為一般製糸業者は非常の利便に浴した」との記述がみられる。さらに、前掲『岡谷史市(中巻)』624頁も参照。

<sup>69</sup> 前掲『岡谷史市(中巻)』385頁。

<sup>70</sup> 前掲『岡谷史市(中巻)』385頁参照。

<sup>71</sup> 前掲『岡谷史市(中巻)』625頁の「第2表:岡谷駅到着石炭量(「製糸同盟史料」による)」を参考にした。

<sup>72</sup> 前掲『岡谷史市(中巻)』624頁参照。なお、西条炭に関して総合的・体系的に考察した文献として、斎藤保人(元岡谷市教育長)『西条炭採掘史攷-諏訪岡谷の製糸業最盛期を支えた燃料炭』(2007年・西条炭採掘史研究会)がある(この文献は限定頒布のため筆者は市立岡谷図書館所蔵のものを閲覧した)。

<sup>73</sup> 飯田・秋山・笹本・斎藤・前掲『山梨県の歴史』265頁~266頁参照。

旧官営富岡製糸場（株式会社富岡製糸所）を合併するなど事業を拡大し一大財閥（「片倉王国」）を形成した（片倉財閥は戦後解体される）<sup>74</sup>。

（7）製糸業の繁栄と岡谷駅の発展 ― 貨物取扱数の急増 明治から大正にかけての岡谷駅における旅客・貨物数の変遷を示しておこう<sup>75</sup>。《①乗客人数、②降車人数、③発送トン数、④到着トン数。《岡谷駅開業が明治38年、信玄公旗掛松枯死が大正3年》

〔明治38年〕 ① 39,054人 ② 38,808人 ③ 1,235トン ④ 11,641トン

〔明治42年〕 ① 222,303人 ② 226,448人 ③ 10,476トン ④ 71,251トン

〔大正2年〕 ① 329,957人 ② 280,715人 ③ 28,488トン ④ 128,087トン

〔大正6年〕 ① 453,015人 ② 463,034人 ③ 59,900トン ④ 203,278トン

大正期は、「旅客・貨物輸送共に比較的順調な伸びを見せ……その原因は製糸業の発達によるもので、岡谷地方における製糸工場の釜数や職工数の増加状況と軌を一にする」<sup>76</sup>とされる。明治38年に富士見―岡谷間が開通して岡谷駅が営業を開始し、大正3年に信玄公旗掛松が枯死するまで、岡谷駅の顕著な貨物取扱数急増に注目すべきである。大正1年の原料繭の主な県外の仕入先は、埼玉・茨城・千葉・愛知・岩手・新潟・三重となっている<sup>77</sup>。なお、岡谷駅主要発送貨物につき、明治41年の1位が生糸及屑物（副産物）で2,497トン（全2,990トンの83.3%）、2位が繭及屑物で174トン（同5.8%）、大正5年になると、1位が生糸で4,213トン（全16,561トンの25.4%）、2位が生皮苧（きびそ：生糸を繰るときに出る糸くずを集めて乾燥させたくず生糸のこと―くず生糸やくず繭を原料にして糸を作る＝絹糸（けんし）紡績）：4,085トン（同24.7%）となり<sup>78</sup>、岡谷駅開業後における生糸出荷量の急増が分かる。

このように、岡谷駅には日野春駅を経由して繭や石炭が大量に運び込まれ、また、同駅からは当地で生産された生糸が大量に出荷されたのである。とくに、大正から昭和にかけて、岡谷地方に大

<sup>74</sup> 前掲『岡谷史市（中巻）』436頁～543頁参照。参考までに、片倉館HPより「片倉館創設者・『製糸王』と呼ばれた事業家二代片倉兼太郎」の一部を引用させて頂く。「明治政府は……明治5年には上州富岡に、フランス式機械製糸工場を建設した。このころ諏訪地方でも製糸事業熱が高まり、家内工業的製糸が盛んに行なわれ……片倉家もその一つで、明治6年には自宅庭前で座繰り10人取りを始めていた。……片倉一家は長男兼太郎の下に一致協力、明治11年には村内垣外（かいと）地籍に、32釜の洋式機械工場を建て……地名にちなんで垣外製糸所といったが、これが片倉製糸の第1号工場で、これから後次々と工場ができ……明治12年には片倉が中心となって開明社を組織し、生糸の共同出荷を行なった。23年には信州の中心松本に進出して松本製糸所をつくり……続いて27年には村内に360釜の三全社（後の川岸製糸所）をつくり……当時官営の富岡製糸所がようやく300釜であったから、この三全社は日本一の大規模なものであった。本家の兼太郎には子供がなかったので、早くから末弟佐一（のち二代目兼太郎となる）が順養子となっていた。そして長男兼太郎は片倉の総師として、家業の采配を振っていたが、また村長はじめ公職に携わることが多く、製糸のことはもっぱら佐一が中心となり……その他同族の協力のもとに運営されていた。明治27・8年戦役の勝利は、わが国経済界に一大発展の気運をもたらし、製糸業界でも大規模な工場が続々と新設され……片倉一族もこうした時機に一大飛躍をはかるべく、本家兼太郎を組長として片倉組を組織し、また中央進出の便宜のため東京市京橋区に東京支店を設けた。……明治37・8年戦役はさらに躍進の転機となった。とくに戦争終了と同時に中央線が開通したために、諏訪地方の製糸業者は莫大な恩恵を受けるに至った。片倉組もまたこの期に拡大躍進し、明治末年には長野県下に11工場をもち、県外では大宮、八王子、仙台、熊谷、愛知一の宮、山形両羽等にまで工場をもつに至った。

<sup>75</sup> 前掲『岡谷史市（中巻）』389頁の「第1表」（『岡谷駅沿革史』による）を参考にした。

<sup>76</sup> 前掲『岡谷史市（中巻）』388頁～389頁。

<sup>77</sup> 前掲『岡谷史市（中巻）』605頁の「第2表」（『役場資料』『平野村誌』等より作成したとされる）を参考にした。

<sup>78</sup> 前掲『岡谷史市（中巻）』390頁の第2表（上の表―『岡谷駅』『県庁統計』『市制施行書類』『平野村誌』等の史料により作成したとされる）を参考にした。

製糸業家が集中し世界の糸都へと発展していくのである<sup>79</sup>。岡谷蚕糸博物館には、岡谷駅への繭入荷（明治時代）や岡谷駅引込線（大正時代）、荷積馬車で賑わう岡谷駅（大正時代）等の写真が展示されている<sup>80</sup>。まさに、中央本線の開通がなければ、諏訪・岡谷地域における（日本を代表する）製糸業の興隆・発展はありえなかったのである。

## 二 諏訪地域製糸業の発展と工女

1. 官営富岡製糸場と伝習工女 諏訪地域製糸業における工女の労働環境といえば、山本茂美『あゝ野麦峠』<sup>81</sup>が描くような過酷な実態状況が想起されるが、明治政府が設立した富岡製糸場についていえば、其処は唯一の官営模範器械製糸場として西洋の製糸機械が導入され（上述のように、1876年（明治9年）に林国蔵が天竜川河畔に開設した天竜製糸場は、富岡製糸場を模した20人繰器械製糸場であった）、器械製糸技術習得及びその普及を図るために全国から「伝習工女」が集められ、そこで技術を習得し帰郷した工女は、全国に設立された器械製糸場で指導者として活躍したのであり<sup>82</sup>、まさにエリート工女そのものであった。労働環境も富岡製糸場では、わが国初の本格的工場制度として就業規則・給料制度・産業医制度等が導入され、就業時間・休暇等については至って良好な労働時間が整っていたようである<sup>83</sup>。例えば、1875（明治8）年頃、厳冬期に小寒（1月上旬）から立春（2月上旬）までの就業時間を7時間45分とし、朝昼の食事時間を各1時間とし、午後3時より15分を小休止とし、季節により時間を変え、蒸し暑い絹糸場内の労働環境において能率増進や健康管理などに配慮がなされ、また、休暇を含め現在にも共通する労働条件が備わるなど、後の民間製糸工場で見られた『女工哀史』とはまさしく一線を画す労働環境が整っていたとされている（民間への払い下げ以降次第に就業時間が延長された）<sup>84</sup>。松代藩士横田数馬の次女英（えい：結婚して和田英となる）は、明治6年に15歳で富岡製糸場の伝習工女となり、そこで西洋技術を習得した後帰郷し、松代町（当時の埴科郡西条村字六工（ろくく））に建てられた日本初の民営器械製糸場（六工社）にて指導的役割を果たすことになる<sup>85</sup>。

2. 工場法の制定と岡谷の製糸場 （1）工場法制定と工女の労働環境 1911年（明治44年）3月に、工業主の工場設備や使用する職員の労働条件等を取り締まる法律として、「工場法」が制定された。同法の適用対象は常時15人以上の労働者が働く工場に限られ、15歳未満の者と女子

<sup>79</sup> 前掲『岡谷史市（中巻）』596頁参照。なお、製糸業全盛期には「岡谷のスズメは黒かった」といわれるほど製糸工場の煙突が林立していたようである——下記注76の「詳しい資料（PDF）」に掲げている「製糸全盛期の岡谷の製糸工場」の写真を参照されたい。

<sup>80</sup> 岡谷蚕糸博物館HPの「岡谷蚕糸業史」から「写真ライブラリー」の「詳しい資料（PDF）」を検索すると、明治・大正・昭和の岡谷の製糸工場や工女の写真が閲覧できる。

<sup>81</sup> 山本茂美『あゝ野麦峠』（2005年・角川文庫）を参照。さらに、細井和喜蔵『女工哀史』（1980年・岩波文庫）は、日本の紡績産業を底辺で支えた工女たちの苛酷な生活を自らの体験と調査に基づいて克明に記録したものである。

<sup>82</sup> 前掲『富岡製糸場事典』150頁～151頁（「伝習工女」）参照。富岡製糸場はまさにエリート工女養成所といえる。

<sup>83</sup> 前掲『富岡製糸場事典』146頁～171頁（「工女の暮らし編」）参照。

<sup>84</sup> 前掲『富岡製糸場事典』154頁～155頁（「工女の就業時間」）参照。

<sup>85</sup> 和田英『富岡日記』（2014年・ちくま文庫）を参照。なお、六工社については、同書81頁以下を参照。ちなみに、大審院長横田秀雄は、英の弟であり、また、第4代最高裁長官横田正俊（1889年（明治32年）～1984年（昭和59年））や元一橋大学名誉教授吾妻光俊（1903年（明治36年）～1973年（昭和48年）：労働法・民法）らの父でもある（1970年代の初め頃、専修大学法学部における吾妻先生の労働法の講義を筆者も拝聴させて頂いたことがある）。



(保護職工)につき、1日12時間を超える就業の禁止(同法3条)、午後10時から4時までの深夜業の禁止(同法4条)、危険・有害な業務への就業の禁止(同法9条)、休日と休憩時間の法定(7条)等が定められた。しかし、「大蔵省に実施に必要な予算の計上を渋られ、5年の歳月をむなしくし、施行令(勅令193号)、施行規則(農商務奨励19号)が公布されたのは5年後の大正5(1916)年8月、施行は9月1日であった。しかも、工場法の制定目的である『職工保護の二大眼目』(工場設備による危害防止と保護職工の健康保護)は、当時最も多数の職工を就業せしめた繊維業界の猛反対により例外規定と適用猶予規定とによってほぼ完璧に骨抜きにされた」<sup>86</sup>という(その後改正を経て1947年(昭和22年)の労働基準法の施行により廃止となる)。

この工場法案(労働時間につき1日12時間を超えることができないとする法案)に対して、例えば、①諏訪生糸同業組合は1日14時間就業も困難でないという意見を出し、②上田商業会議所は16歳未満の者が1日15時間労働したとしても実験の結果何の問題もないという意見を出したとされているが<sup>87</sup>、そこに、当時の工場側の姿勢——法案に対する猛反対の一例といえる——が如実に現れている<sup>88</sup>。ちなみに、長野県平野村における某製糸場の一日の就業時間(明治34年調査)につき、『岡谷史市(中巻)』によれば、6月後半:14.20時間、5・7月:13.45時間、4・8月:13.00時間、3・9月:12.20時間、2・10月:14.30時間、1・11月:14.10時間、12月:13.50時間となっている<sup>89</sup>。大正期になると1日12時間で夏期には3時間の延長があり計15時間労働もあったということである<sup>90</sup>。

もともと、大正期には(工場法の実施により)、福利厚生改善・労働者保護策等が進められたことは明らかであり、各工場において、教養向上のため特別教育を実施し、体育向上や娯楽・慰安を図るために、庭球・野球・卓球・ソフトボール・器械体操等の設備や娯楽室を設置するなど福利厚生施設が次第に整備されていった<sup>91</sup>。工女の勉強や裁縫・学校の様子や工女らで賑わう夜店の並ぶ中央通りの様子や岡谷駅に着いた工女で混み合う岡谷駅の様子(新潟・富山・岐阜・山梨ほか全国各地から集まった)等を撮った写真が岡谷蚕糸博物館に展示されており、当時の福利厚生一端を窺い知ることができる。

(2)『あ、野麦峠』と工女 前述の『あ、野麦峠』に出てくる野麦峠(のむぎとうげ:標高1,672m——のむぎとはクマザサのことであり峠付近はクマザサに覆われている)は岐阜県高山市と長野県松本市の県境にある峠であり、野麦街道(飛騨と江戸を結ぶ最短路として利用された)の難所であった。『あ、野麦峠』は、著者山本茂美が元工女から聞き取りをして執筆したとされるが、近年、その内容が歴史的事実と乖離していると指摘する(歴史の検証の不十分さ)向きがある。例えば、

<sup>86</sup> 渡辺章「労働法の制定—工場法史が今に問うもの—」日本労働研究雑誌562号(2007年)101頁以下参照。

<sup>87</sup> 武田安弘「工場法成立過程における長野県製糸業者の対応と動向」岡谷蚕糸博物館紀要編集委員会『岡谷蚕糸博物館紀要』第11号(2006年・市立岡谷蚕糸博物館)46頁及び56頁～57頁を参照。岡谷における明治から大正にかけての製糸労働者の実態については、前掲『岡谷史市(中巻)』574頁～594頁及び625頁～642頁参照。

<sup>88</sup> 明治42年の調べでは、岡谷の1日の労働時間は「12時間から14時間が多く、最高16時間、最低でも12時間以下はない」とされている(前掲『岡谷史市(中巻)』582頁参照)。

<sup>89</sup> 前掲『岡谷史市(中巻)』583頁の「8表」(「明治34年農商務省調査『職工事情』より」とされている)参照。

<sup>90</sup> 前掲『岡谷史市(中巻)』640頁参照。

<sup>91</sup> 前掲『岡谷史市(中巻)』642頁参照(明治の初期は工場設備も保健も不十分であったが、末期から大正にかけて各工場は保健対策を行うようになってきたという—同書587頁)。

『あゝ野麦峠』では明治の悲惨な背景のままの視点で見ている。たとえば最も気になる点は、歩いて野麦峠を超えた記憶についてである。全工程（原文ママ）歩かなければならなかったのは明治40年ころまでであって、中央本線の開通とともに、部分的にも、すぐに汽車を利用していたことは確かなのである。大正にはほとんど集団で歩いて峠を越すことはなかった。理由は日程が短縮される分、旅館代より汽車賃のほうが安かったからという証言がある。また、明治末期までは2月に峠を越えることはなかった。春蚕が出始める6月以降でない、と、仕事がないのである。しかも12月末まで操業することはなかった。11月末に帰ることが多かったはずである」とされている<sup>92</sup>。

ちなみに、自動車社会の今日、冬の野麦峠は積雪のため閉鎖（通行止）となるが<sup>93</sup>、かつては歩荷（ボッカ）が雪の野麦峠を越えていた。野麦街道は昔から「鰯（ぶり）街道」ともいわれ、師走になると歩荷が年取り魚である鰯の塩漬5～6尾（約50～60kg）を背負い、高山から積雪の野麦峠を越えて松本へ24里（96km）の道程を8日かけて運んだという（「飛騨鰯」と呼ばれた）<sup>94</sup>。1902年（明治35年）篠ノ井線開通及び1911年（明治44年）中央本線全通（中央東線と中央西線の接続）など鉄道輸送の開始により、野麦街道は「鰯街道」の役目を終えるが、その食文化は今も松本地域に受け継がれている（なお、現在の松本－高山間は1997年開通の中部縦貫自動車道（安房峠道路）により年中往来可能となった）。

### 三 日野春駅と信玄公旗掛松事件

#### 1. 信玄公旗掛松の枯死と損害賠償請求訴訟 （1）給水駅としての日野春駅と信玄公旗掛松の枯死

甲府駅（標高281m）から日野春駅（608m）へと貨車や客車を引っ張ってきた蒸気機関車は、そこから小淵沢駅（887m）を経て長野県に入り富士見駅（959m：中央本線で最も高い地点）へと向かう<sup>95</sup>、この辺りは七里岩（しちりいわ）といわれる台地となっており富士見へ向かって勾配がいっそう厳しくなる。ここを上りきるには（上述のように）蒸気機関車への給水が必要となる（ち

<sup>92</sup> 会田進「山本茂美著『あゝ野麦峠－ある製糸工女哀史』をたどる（1）」岡谷蚕糸博物館紀要編集委員会『岡谷蚕糸博物館紀要』第13号（2008年・市立岡谷蚕糸博物館）102頁～103頁。なお、飛騨出身の工女が野麦街道を通ったのは、「年末年始と盆の2回の休暇に、親が待つ家に帰るために往復したものであり、その時期に限られていた。1934年（昭和9年）に高山線が全通してからは、製糸工女が野麦街道を通ることはなくなった」ともいわれる（服部祐雄・井口博文監修『大町・安曇の昭和史－真実と感動のドキュメント－保存版』（1999年・郷土出版社）180頁以下参照）。前述の「松本市歴史の里」には、飛騨と信州を往来する工女たちが泊った「宝来屋」（奈川の川浦にあった工女宿）や下諏訪町で昭和初期から平成7年まで操業していた「昭和興業製糸場」等が移築復元されている。ちなみに、『あゝ野麦峠』に登場する政井みね（1888年（明治21年）～1909年（明治42年）は、病気のため帰郷途中に野麦峠で兄に背負われ20歳で没する（1979年に『あゝ野麦峠』として映画化された）。

<sup>93</sup> 市川健夫監修・松本市立博物館編『鰯のきた道 越中・飛騨・信州へと続く街道』（2002年・オフィスエム）61頁では、「…12月を迎えると、野麦峠の積雪は1メートルを越えて駄牛による運搬は不可能になる」とされているが、念のため野麦峠の積雪量につき松本市奈川支所及び長野県松本建設事務所に問い合わせたところ、冬季閉鎖中は計測しないので分からないとのことである。ただ、野麦街道沿（奈川）のある宿屋の話では、多い時で2メートルを越えるのではないかということである（近くの野麦峠スキー場（最高地点2,130m）では例年百数十センチの積雪となる）。

<sup>94</sup> さらに松本から塩尻峠を越え諏訪盆地へ、あるいは、野麦峠を越えた一部が奈川の寄合渡（よりあいど）から南下し境峠を越え木曾谷へ、其処から一部がさらに権兵衛峠を越えて伊那盆地へと運ばれたが、越中（富山湾）で獲れた鰯は「越中鰯」と呼ばれて飛騨へ、飛騨から信州へは「飛騨鰯」と呼ばれ、松本から「松本鰯」とも呼ばれて周辺地域へ運ばれたようである（市川・前掲『鰯のきた道 越中・飛騨・信州へと続く街道』10頁～17頁、60頁～61頁、70頁～71頁等参照）。

<sup>95</sup> 各駅の標高については、「Google Maps 標高表示」に拠った。

なみに、岡谷駅は771m)。「日野春駅は甲府－上諏訪間の中ほどにあり蒸気機関車時代の下りの列車の給水駅として、すべての下り列車が給水していた」<sup>96</sup>という。日野春には八ヶ岳の豊富な清水を引く水路（信玄公が造ったとされる）があり、それを蒸気機関車に補給（給水）するために日野春駅が設置され……そうして造られたのが日野春駅の給水塔であった（その給水塔が今も日野春駅構内に残されている<sup>97</sup>）。

給水のため長時間停車したり、また、入れ替えのため行ったり来たりする機関車の蒸気や煤煙、振動によって<sup>98</sup>、信玄公旗掛松は衰弱し1914年（大正3年）12月に終に枯死してしまったのである（「この松の樹の西側約四間ぐらいを隔てて、国が中央本線の本線を敷設した。その後、国は、松の樹の西一間未満を隔てて回避線を設けた。その結果、本件のような被害が発生した」<sup>99</sup>）のである（1間≒1.82m、4間≒7.3m）。なお、下記大審院大判大正8年3月3日判決において（本稿では省略したが）、この松樹は日野春駅停車場及び線路の分岐点に接し其処で汽車の入れ替えをするのに数分かかること、機関車がその分岐点に停車することが少なくないこと、また、この松樹が鉄道線路に張り出し恰も汽車の煙突を覆うような枝葉を有しており線路沿いの他の樹木よりも一層大きい影響を被りその生存期間を短縮した旨の鑑定書が引用されている）。中央本線の開通により——蒸気機関車の煤煙や振動による——信玄公旗掛松の枯死という負の側面が早くも現われたのである。

（2）損害賠償請求訴訟と甲府地裁の中間判決 清水倫茂は、1917年（大正6年）鉄道院（国：鉄道院総裁後藤新平）を相手取り1,500円、（松樹の代金1,200円及び慰謝料300円<sup>100</sup>）の損害賠償請求訴訟を提起した（訴訟代理人：藤巻嘉一郎）。甲府地方裁判所は、当該損害賠償請求事件に関し請求原因についてのみ審理をし、1918年（大正7年）1月31日に「原告の本訴請求の原因は正当なり」として原告勝訴の中間判決<sup>101</sup>を下した<sup>102</sup>——要するに、この松樹の枯死の原因は国（鉄道院）にあるとする請求原因についての判決（中間判決）である。以下に、判決理由の一部を引用し

<sup>96</sup> 前掲『長坂町誌（下巻）』441頁。

<sup>97</sup> この給水塔は3番線の北側（新宿方向《上り》の左側）に建っている。その説明板（「給水塔の歴史」——昭和60年前後に筆者が現地ですらった写真に拠る）には、「その昔、戦国武将の武田勝頼公が新府築城にあたり八ヶ岳の豊富な清水を引くことになり水路の構築を進めたが、その工事が日野原まで来た時、無念にも新府城が織田勢に攻め落とされ、水路も日野原でストップしたまま長い歳月が流れ……かつて国鉄が蒸気機関車の給水用に安定した清水を必要とした際、この水を利用したのが日野春駅給水塔誕生となり……この給水塔が活躍したのは明治37年から中央線が電化となった昭和39年の60年間、高さ15m・直径2m程の円塔のタンクには5749ガロン（ドラム缶約130本）の水が蓄えられ……甲府から日野春まで高低差約300mの七里岩の急坂を……たどり着いた汽車は……僅かな休息の間に給水塔から新たに水を満載し……いっばいの石炭を補給して富士見までの長い坂を越えて行った……」と記されていた。

<sup>98</sup> 日野春駅前広場の隅にある高さ4mほどの「信玄公旗掛松碑」裏面に刻まれた文字も蒸気・煤煙を吹き付けられ、振動を受けたと記している。

<sup>99</sup> 川井・前掲『民法判例と時代思潮』249頁。

<sup>100</sup> 新藤・前掲『甲斐路の夜明け—「信玄公旗掛松事件」とその真相—』161頁・162頁参照（『山梨日日新聞』大正6年1月7日号が報じたとされている——松の樹の代金1,200円と慰謝料300円の計1,500円）。

<sup>101</sup> 当時の中間判決の制度につき、東・前掲「裁判過程における権利濫用論の展開—信玄公旗掛松事件の諸判決を中心として—」12頁によれば、「旧民法（明治23年法律第29号・改正同31年法律第11号、同44年法律第72号）によると、請求の原因及び数額について争いがあるときは裁判所はまず原因につき裁判をなすことができる。そして請求原因を正当とした判決は上訴に関しては終局判決とみなし、判決確定に至るまで爾後の手続を中止する。しかし、裁判所は申立によりその数額について弁論をなすべきことを命ずることができる（228条1、2項）。現行民法と異なり、原因を正当とした判決に対しては独立に控訴することができる（228条2項、396条）。控訴審はなお弁論を必要とするときはその事件を第一審裁判所に差戻すことになる（422条4号）」と説明される。

ておく。「権利行為トシテ不法行為ノ責任ヲ除去スヘキ場合ハ権利特有ノ効力ニ基キ其内容ヲ超過セサル限度ニ限ルヘク苟モ其内容ヲ超逸スルコトアルニ於テハ無権利行為トシテ不法行為ノ責任ヲ免レサルモノトス……被告カ鐵道線路上ニ汽車ヲ運転スルコトハ固ヨリ其権利ニシテ煤煙ノ発散亦必然ノ結果ナリト雖モ之ニ因リテ他人ノ権利ヲ侵害スルコトハ法ノ認許セサル所ナレハ松樹ヲ枯死セシメタルコトハ即チ権利ノ内容ヲ超逸シタル無権利行為ナリト為サ、ルヘカラス」

この判決に権利濫用の言及はない——原告側にも権利濫用の主張はみられない——が、「権利濫用論に類する内容の判断を示した」<sup>103</sup>ものとされている。国が控訴。

(3) 東京控訴院における闕席判決と「権利の濫用」 東京控訴院は、1918年（大正7年）6月14日に闕席判決<sup>104</sup>を下し控訴を棄却した。この判決に対して控訴人から故障の申し立てがなされが、東京控訴院は、大正7年7月26日に上記の「欠席判決を維持し、故障申立後の訴訟費用を控訴人の負担とし、本件を甲府地方裁判所に差し戻すという判決を下した（法律新聞1461号18頁）」<sup>105</sup>のである。

この東京控訴院の判決に漸く「権利の濫用」が出てくる。判決理由の一部を引用しておこう。「控訴人の如く鉄道運送経営者に在りては汽車の運転を為すことは権利の行使なりと認めざるに非ざるも此故を以て汽車運転の際濫に他人の権利を侵害し得べき理由なく従つて汽車運転の際故意又は過失に因り特に煙害予防の方法を施さずして煤煙に因りて他人の権利を侵害したるときは其行為は法律に於て認めたる範囲内に於て権利を行使したるものと認め難く却て権利の濫用にして違法の行為なりと為すを正当」<sup>106</sup>とする。この判決に対して国が上告。大正8年3月3日に大審院判決が下された。この信玄公旗掛松事件は、大阪アルカリ事件とともに「先駆的な公害事件」<sup>107</sup>とされている。

2. 大審院大正8年3月3日判決（信玄公旗掛松事件判決） (1) 適法行為による不法行為の成立 大審院は、次のように判示した（「ただし、この判決は、理由の中では信玄公云々ということには触れていない。」<sup>108</sup> 以下の下線は筆者による）。「権利ノ行使ト雖モ法律ニ於テ認メラレタル適当ノ範囲内ニ於テ之ヲ為スコトヲ要スルモノナレハ権利ヲ行使スル場合ニ於テ故意又ハ過失ニ因

<sup>102</sup> 信玄公旗掛松事件判決の裁判の流れ及び本文中の甲府地方裁判所判決については、東・前掲「裁判過程における権利濫用論の展開－信玄公旗掛松事件の諸判決を中心として－」4頁以下、川井・前掲『民法判例と時代思潮』257頁～258頁、山下・前掲『信玄公旗掛松』事件研究史に新しい発見：民事判決の一調査紹介』120頁以下等を参照。川井先生によれば、同判決は「焼失して同裁判所には現存してない」とされていたが（川井・同書279頁〔追記〕）、その後、山下えり子教授の調査により東京大学法学部に移管された民事判決原本の中に判決原本の所在が確認されたという（山下・同書107頁～108頁参照）。

<sup>103</sup> 東・前掲「裁判過程における権利濫用論の展開－信玄公旗掛松事件の諸判決を中心として－」4頁。

<sup>104</sup> 闕席判決につき、東・前掲「裁判過程における権利濫用論の展開－信玄公旗掛松事件の諸判決を中心として－」12頁によれば、「旧民法上は、当事者が適式の呼出があったのに出頭しない場合、出頭した相手方の申立により闕席判決をすることを認めていた（246条）。控訴審において控訴人が出頭しなかったときは裁判所は被控訴人の申立により闕席判決をもって控訴の棄却を言渡すべきである（428条）。しかし闕席判決を受けた当事者は14日の期間内に故障の申立をなす権限を有する（255条）。適法の故障の申立により訴訟は欠席前の程度に復するが、新弁論にもついでなすべき判決が闕席判決と符合するときは闕席判決を維持することを言渡し、符合しないときは新判決により闕席判決を廃棄する（408条）」と説明される。

<sup>105</sup> 川井・前掲『民法判例と時代思潮』261頁。

<sup>106</sup> 法律新聞1461号18頁。

<sup>107</sup> 大村・前掲『不法行為判例に学ぶ 社会と法の接点』51頁参照。

<sup>108</sup> 川井・前掲『民法判例と時代思潮』263頁。

リ其適當ナル範圍ヲ超越シ失当ナル方法ヲ行ヒタルカ為メ他人ノ權利ヲ侵害シタルトキハ侵害ノ程度ニ於テ不法行為成立スルコトハ当院判例ノ認ムル所ナリ……然ラハ其適當ナル範圍トハ如何凡ソ社会的共同生活ヲ為ス者ノ間ニ於テハ一人ノ行為カ他人ニ不利益ヲ及ホスコトアルハ免ルヘカラサル所ニシテ此場合ニ於テ常ニ權利ノ侵害アルモノト為スヘカラス其他人ハ共同生活ノ必要上之ヲ認容セサルヘカラサルナリ然レトモ其行為カ社会觀念上被害者ニ於テ認容スヘカラサルモノト一般ニ認メラルル程度ヲ越ヘタルトキハ權利行使ノ適當ナル範圍ニアルモノト云フコトヲ得サルヲ以テ不法行為ト為ルモノト解スルヲ相当トス抑モ汽車ノ運転ハ音響及ヒ震動ヲ近傍ニ伝ヘ又之ヲ運転スルニ当リテハ石炭ヲ燃燒スルノ必要上煤煙ヲ附近ニ飛散セシムルハ已ムヲ得サル所ニシテ注意シテ汽車ヲ操縦シ石炭ヲ燃燒スルモ避クヘカラサル所ナレハ鉄道業者トシテノ權利ノ行使ニ当然伴フヘキモノト謂フヘク蒸汽鉄道カ交通上缺クヘカラサルモノトシテ認メラルル以上ハ沿道ノ住民ハ共同生活ノ必要上之ヲ認容セサルヘカラス即チ此等ハ權利行使ノ適當ナル範圍ニ屬スルヲ以テ住民ニ害ヲ及ホスコトアルモ不法ニ權利ヲ侵害シタルニアラサレハ不法行為成立セス從テ汽車進行中附近ノ草木等ニ普通飛散スヘキ煤煙ニ因リ害ヲ被ラシムルモ被害者ハ其賠償ヲ請求スルコトヲ得サルモノトス然レトモ若シ汽車ノ運転ニ際シ權利行使ノ適當ナル範圍ヲ超越シテ失当ナル方法ヲ行ヒ害ヲ及ホシタルトキハ不法ナル權利侵害トナルヲ以テ賠償ノ責ヲ免カルルコトヲ得サルナリ……原院ノ認メタル事實ニ依レハ本件松樹ハ停車場ニ接近シ鉄道線路ヨリ僅ニ一間未滿ノ地点ニ生立シ其枝条ハ線路ノ方向ニ張り常ニ汽鐘車ノ多大ナル煤煙ニ暴露セラレタル為メ枯死ノ害ヲ被リタルモノニシテ……本件松樹ハ鉄道沿線ニ散在スル樹木ヨリモ甚シク煤煙ノ害ヲ被ルヘキ位置ニアリテ且ツ其害ヲ予防スヘキ方法ナキニアラサルモノナレハ上告人カ煤煙ヲ予防ノ方法ヲ施サシテ煙害ノ生スルニ任セ該松樹ヲ枯死セシメタルハ其營業タル汽車運転ノ結果ナリトハ云ヘ社会觀念上一般ニ認容スヘキモノト認メラルル範圍ヲ超越シタルモノト謂フヘク權利行使ニ関スル適當ナル方法ヲ行ヒタルニアラサルモノト解スルヲ相当トス」とし、「故ニ原院カ上告人ノ本件松樹ニ煙害ヲ被ラシメタルハ權利行使ノ範圍ニアラスト判断シ過失ニ因リ之ヲ為シタルヲ以テ不法行為成立スル旨ヲ判示シタルハ相当ナリ。」(大判大正8年3月3日民録25輯356頁)とした。このように、煙害予防の方法を施さなかったことにより松樹に煙害を与えた(権利濫用の結果、被害を生じさせた)鉄道院には過失があるとし、原告の損害賠償請求を認めた原審は正当であるとして上告を棄却したのである。

(2) 損害賠償額及び訴訟費用の審理　この判決は、前述の如く中間判決であり、損害賠償額については差し戻しを受けた甲府地方裁判所にて審理され、その結果、1921年(大正10年)2月15日に枯死当時の信玄公旗掛松の樹齡が167年であり信玄公時代から存在していたものではないとの鑑定書を踏まえ、原告の損害賠償請求額1,500円に対し、認められた賠償額は一般の材木としての価格449円と慰謝料50円の総額499円であり、訴訟費用につき原告が10分の1、被告(国)が10分の9を各々負担すべしという判決が下された<sup>109</sup>。

この甲府地裁判決に不服であった国(鉄道院)が控訴。東京控訴院では、大正11年4月11日、甲府地裁の判決(賠償額499円)を変更し、総額72円60銭の損害賠償を認めるにとどまった。財産的損害22円60銭(松樹が枯死しなかった場合の材木としての評価額123円25銭から枯死後の材木としての評価額100円65銭の差額)と慰謝料50円との総額72円60銭とされたのである。さらに、

<sup>109</sup> 川井・前掲『民法判例と時代思潮』268頁参照。

訴訟費用につき、大正13年12月25日、甲府地裁とは異なり、一審（甲府地裁）・二審（東京控訴院）を通じ10分の1を被告（国）の負担、10分の9を原告（清水倫茂）の負担とした。要するに、松樹の評価は、「松樹そのものとしてではなく、『材木』としての評価の問題として扱われ、信玄公云々の件は慰謝料50円として処理され……しかも、一審判決とは全く逆に、訴訟費用は、一、二審を通じ10分の1を被告、10分の9を原告というのであり、原告は、実質的に勝訴したのかどうか分からないほどである。被告の国は、結果的にいわば名を捨てて実をとったともいえよう」<sup>110</sup>と評される。なお、訴訟費用負担につき、原告より「誤記」ではないかと判決の更正の申立がなされたが、大正13年12月25日に東京控訴院はこの申立を却下する決定を下した<sup>111</sup>。

（3）裁判の経過通覧 以上の事件の経過については、東孝行「裁判過程における権利濫用論の展開－信玄公旗掛松事件の諸判決を中心として－」（判タ357号5頁～6頁）において簡潔に整理されている——以下に引用しておこう（数か所ほど表示を変えさせて頂いた）。

明治35～36年	中央線鉄道敷設（なお、上述のように、明治36年12月15日に甲府—韮崎間、同37年12月21日に韮崎—富士見間が開設されたが、日野春駅は後者の区間内にある——カッコ内後藤）
明治44年中	本件回避線敷設
大正3年12月	老松枯死
大正5年4月15日	原告鉄道院総裁宛賠償請求
大正5年6月20日	右に対する拒絶の回答
大正7年1月31日	甲府地方裁判所、賠償義務があるとする中間判決
大正7年6月14日	東京控訴院、右に対する被告の控訴につき、被告不出頭により控訴棄却の闕席裁判
大正7年7月26日	東京控訴院、右に対する控訴人（被告）の故障の申立により審理の上、控訴棄却、甲府地裁へ差し戻しの判決
大正8年3月3日	大審院、右に対する控訴人の上告につき、上告棄却の判決
大正10年2月15日	甲府地方裁判所、賠償額につき判断し、財産的損害449円、慰謝料50円の支払を命ずる判決
大正11年4月11日	東京控訴院、右に対する被告の控訴につき判断し、財産的損害22円60銭、慰謝料50円の支払を命ずる判決
大正13年12月25日	東京控訴院、原告の判決更正の申立につき却下決定

（4）大審院大正8年3月3日判決（信玄公旗掛松事件判決）の背景 この裁判の経過に関して、たしかに「問題点が多い」<sup>112</sup>と思われるが、それでもやはり本件の中心が大審院判決にあることは明らかである。適法行為による不法行為を認め、その成否の判断基準につき、国が障壁を設けるとか線路を隔てるとか何らかの「煤煙予防ノ方法」を施さなかったことに過失がある（この点に付

<sup>110</sup> 川井・前掲『民法判例と時代思潮』273頁～274頁。

<sup>111</sup> 川井・前掲『民法判例と時代思潮』272頁参照。東京控訴院による申立却下の後、大正14年9月28日に甲府地方裁判所は、訴訟費用額決定ということで原告に241円71銭2厘5毛の支払いを命じている（山下・前掲『『信玄公旗掛松』事件研究史に新しい発見：民事判決の一調査紹介』108頁～109頁及び128頁～129頁参照）。

<sup>112</sup> 川井・前掲『民法判例と時代思潮』274頁参照。

き、「当時としては思い切った判決」<sup>113</sup>と評される)とした上で、汽車の運転に際して権利行使の適当な範囲を超えたかどうかにつき、「社会通念」を導入し、「社会通念上一般ニ認容スヘキモノト認メラルル範囲ヲ超過シタルモノ」と判断した点に、この大審院判決の大きな意義がある。この論理は、「権利の絶対性を一応出発点としつつ、一定の権利行使を『権利濫用』としてその適法性を否定」<sup>114</sup>するものであり、被害者がどこまで我慢すべきかという観点を導入した点に特色があり、その後、信玄公旗掛松事件判決の論理は、公害事件において「受忍限度論」というより明確な形で定式化されるに至る、とされる<sup>115</sup>。

要するに、この判決は、大阪アルカリ株式会社事件の大審院判決(大判大正5年12月22日民録22輯2474頁)のいう相当の防止設備をした場合に免責を認めるという立場(国家・国益優先の考え方<sup>116</sup>)を前提にするが、しかし本件信玄公旗掛松事件においては、具体的にそのような設備が施されたとはいえないとして国の不法行為責任を肯定したのである(国家・国益優先の考え方に対する反省<sup>117</sup>)。この判決の背景につき、川井健先生は、次のように指摘される。すなわち、「限界があるとはいえ、被害者の救済に傾くという考え方がみられる。しかも、権利者は悪をなさずという考え方、さらには、国は悪をなさずという考え方を否定したのである。当時、国家権力が非常に強く、軍部の発言も強い時代に、むしろ鉄道事業に関し国家権力に不利な判決が下された。この点で本件は、新しい判例法の転換をみせた事件といえる。後に大正14年に大学湯事件が登場し、この判決は、『権利』侵害の要件についてであるが、本件にみられる権利者保護の傾向をさらに進めた。どうしてこの時期に本件のような判決があらわれたのであろうか。大阪アルカリ株式会社事件は、大正5年(1916年)の大審院判決である。その後3年を経過して、これとはいちじむしく傾向を異にする判決が下されたのはなぜであろうか。当時、大正8年には、第一次世界大戦が終結し、新しい思想が日本に押し寄せている。大正8年度の法律新聞の巻頭言は、……民本思想が世界的に登場し、日本でも米騒動が生じ、きわめて深刻な時期だから、法曹も心がまえを改めて司法に従事すべきである、としている。この指摘にあらわれているように、思想の変化の動きが内外に起きて

<sup>113</sup> 川井・前掲『民法判例と時代思潮』272頁参照。

<sup>114</sup> 長野史寛「権利の濫用(2)——信玄公旗掛松事件」『民法判例百選①総則・物権[第7版]』(2015年・有斐閣)7頁。

<sup>115</sup> 内田貴『民法Ⅱ債権各論[第3版]』(2011年・東京大学出版会)367頁。

<sup>116</sup> 大阪アルカリ株式会社事件における原審の大阪控訴院は不法行為の成立を認めたが、大審院は、大阪アルカリ株式会社の上告を容れて原判決を破棄差戻した。「化学工業ニ従事スル会社其他ノ者カ其目的タル事業ニ因リテ生スルコトアルヘキ損害ヲ予防スルカ為メ右事業ノ性質ニ従ヒ相当ナル設備ヲ施シタル以上ハ偶他人ニ損害ヲ被ラシメタルモ之ヲ以テ不法行為者トシテ其損害賠償ノ責ニ任セシムルコトヲ得サルモノトス何トナレハ斯ル場合ニ在リテハ右工業ニ従事スル者ニ民法第709条ニ所謂故意又ハ過失アリト云フコトヲ得サレハナリ是ヲ以テ原裁判所カ……(略)……上告会社ニ於テ硫煙ノ遁逃ヲ防止スルニ相当ナル設備ヲ為シタルヤ否ヤヲ審究セスシテ漫然上告会社ヲ不法行為者ト断シタルハ右不法行為ニ関スル法則ニ違背シタルモノニシテ原判決ハ到底破毀ヲ免カレス」(大判大正5年12月22日民録22輯2474頁)。要するに、相当な設備を施していれば生じた損害について責任はないのである。日清戦争後、富国強兵・殖産興業の国策の下で、重工業の発展を目指した産業優先の政策が重視されてきたが、他方で、産業の発展から生ずる鉱毒事件がいわば社会的矛盾として問題となったのである。大審院は、産業優先(国策重視)か、それとも被害者保護かという選択的判断につき、産業優先の考え方を示したものであるという指摘がある(川井・前掲『民法判例と時代思潮』225頁～226頁参照)。これに対し差し戻しを受けた大阪控訴院は審理をやり直し、「相当な設備」につき審理した結果、大阪アルカリ株式会社は国内の同種企業と比べると煙突の高さが低く十分な設備を施したとはいえないとして大阪アルカリ株式会社の責任を認める判決を下した。

<sup>117</sup> 川井・前掲『民法判例と時代思潮』276頁。

いるのであって、従来の国家優先の考え方に対する反省はあったように思われる」<sup>118</sup>と。

(5) 大審院大正8年3月3日判決当時の社会事情 この大審院判決が出された当時の社会事情として、①大正5年に工場法の施行、②大正6年に室蘭製鉄所・三菱長崎造船所のストライキ、③大正7年に第1次世界大戦終了後の富山県の米騒動（大戦による好景気のため物価高騰、とりわけ米価の高騰⇒米の買い占め⇒富山県下の米屋・高利貸の襲撃事件⇒騒動が東京・大阪3府36県に拡大し寺内正毅内閣総辞職（大正7年9月21日））、④労働争議（例えば、川崎造船所（兵庫工場）の労働争議⇒日本初の8時間労働制実施（大正8年10月1日——8時間労働の法制化は1947制定の労働基準法による））、⑤各地での小作争議の頻発（その後、労働運動・農民運動等各種の社会運動の活発化）等があげられる。これらの出来事は、日本資本主義の矛盾が露呈したものであり、また、大正5年の吉野作造による民本主義の提唱は、護憲運動・普通選挙運動へ大きな影響を与えることになる（大正デモクラシーの風潮）。こうした社会事情・時代思潮を背景に、大審院は、信玄公旗掛松事件において「人々の権利を尊重するという態度を示した」と評されている（川井健先生）<sup>119</sup>。

終わりに——結びに代えて

1. 近代へと通じる絹の道 日野春駅前広場に「信玄公旗掛松碑」が建っているが、その裏側には信玄公旗掛松事件の由来が刻まれている。清水倫茂が死去する3年前の1933年（昭和8年）に松の樹のあった場所にこの碑を建てたが、1969年（昭和44年）の複線化に伴い現在の駅前広場に移され、「今後も日本裁判史上記念すべきモニュメントとしての役割を果たし続ける」<sup>120</sup>であろう。なお、日野春駅の給水塔は、1964年（昭和39年）に甲府駅から上諏訪駅まで電化されたことで（翌年に中央本線東線全線電化<sup>121</sup>）その役目を終えたが、信玄公旗掛松事件に関わりある唯一の遺構として構内の片隅で今なお風雪に耐えている。

ここで、これまで考察してきたところを多少補足しながら整理しておこう。(i) 中央本線は、明治初期すでに器械製糸を取り入れていた諏訪地域製糸家たちにとって悲願であり（山梨県下でも同様であった）、日露戦争の影響による岡谷-富士見間の工事中止に際して、開通を切望する地元諏訪地域の製糸業者らが工事継続を働きかけ、また、工事建設に必要とされる45円万の財源を捻出するなど、必死の努力の末に漸く中央本線が開通したのであった。(ii) 中央本線開通後、とりわけ岡谷の製糸業の発展は目覚ましく、日本における製糸業の中心（「糸都岡谷」）として興隆を極めた。当時の岡谷駅における旅客・貨物数（各地からの原料繭の仕入れや工女の獲得の急増、横浜港への生糸の出荷の急増など）の統計数字が発展の様子を物語っている。(iii) 原料繭や工女たちが岡谷・諏訪へと向かい、そして、其処で生産された生糸は横浜へと向かったのである（八王子からは横浜線を利用）。横浜へ出荷するための生糸を満載した上りの蒸気機関車も信玄公旗掛松に影響を与えたであろうことは想像に難くない。ちなみに、横浜線は、諏訪地域・山梨県・八王子周辺

<sup>118</sup> 川井・前掲『民法判例と時代思潮』274頁～276頁。

<sup>119</sup> 川井健『民法教室物権法』（1985年・日本評論社）72頁。

<sup>120</sup> 川井・前掲『民法判例と時代思潮』はしがきのii頁。

<sup>121</sup> 前掲『諏訪市史（下巻）』459頁～460頁。



等で生産された生糸を横浜へ輸送するため1908年（明治41年）に横浜鉄道が開業したものであるが、古くから八王子は関東周辺や多摩地域の生糸の集積地とされており——当地域は江戸時代の中頃から「桑都」として知られ、養蚕のほか製糸や織物等も隆盛したようである<sup>122</sup>——其処から横浜に至る「浜街道」は「絹の道」と呼ばれ、1889年（明治22年）に甲武鉄道が八王子に鉄道を通すまで生糸を運んだ道であった<sup>123</sup>。（iv）横浜港が開港して以来、日本からの輸出生糸は、「いったんイギリスのロンドン市場に集められた後ヨーロッパやアメリカの消費地に配送されていた。欧州消費の生糸は主にフランスを中心に手織りによる伝統的織物作りに使われ、イタリーの高格生糸や中国の細繭糸から作られた細くて柔らかい生糸が好まれた。政府は、欧州向け輸出の停滞を開くため、明治5年新たにニューヨークに領事館を設け富田鉄之助を領事に任命し、6年群馬県知事河瀬秀治を勸業寮権頭に抜擢して、力織機による広幅織物大量生産するアメリカへの生糸輸出の促進を図った。明治9年群馬県の星野長太郎（群馬で民間としては初の器械式製糸場である水沼製糸場を創設）は実弟新井良一郎（ライシャワー夫人ハルさんの祖父）に自家製生糸を持参させ、ニューヨークの生糸商リチャードソンと生糸400斤、9月納品の約定を交わした。これが日本からアメリカへの生糸直接輸出の第1号」とされている<sup>124</sup>（力織機（りきしよっき）とは動力を使用する織機のこと⇔手織機）。（v）中央本線（及び横浜線）——その開通は国策の一環としてのみならず沿線地域製糸業者にとっての悲願でもあった——は、まさにわが近代化に繋がる「絹の道」（Silk Road）だったのである。明治10年代頃までは、生糸の輸出先はイギリス・フランスが多く、とりわけフランスは生糸輸出数量の40%～50%を占めるなど<sup>125</sup>、「横浜から海路を経てリヨンに至る」<sup>126</sup>貿易路であった。このように、横浜は開港当初から戦前までわが国の生糸の主力輸出港であり、フランスのリヨンを中心とした絹織物産業にとって、横浜から運ばれてくる生糸はきわめて重要だったのである——生糸・絹に係るこのような歴史的繋がりを背景に1959年に横浜とリヨンは姉妹都市となっている<sup>127</sup>。もっとも、明治17年頃からイギリス、フランスへの輸出が減り、代わってアメリカへの輸出が増え、明治30年代から大正初期には生糸輸出の60%～70%がアメリカ向けとなった<sup>128</sup>。理由は、「アメリカ絹業者が要求するのは高速化した力織機や撚糸機に耐えうるような太さが均一で強伸力のある生糸で」あり、「御法川式多条繰糸機はその要求にも応えられるも

<sup>122</sup> 「絹の道」の歴史については、畑中章宏『蚕 絹糸を吐く虫と日本人』（2015年・晶文社）188頁以下、また、「桑都」八王子については、同書214頁以下を参照。

<sup>123</sup> 八王子市HPにて「絹の道」を検索——参考資料として、以下に一部引用させて頂く。「『絹の道』の愛称で親しまれているこの道は、かつては『神奈川往還』または『浜街道』と言われ……安政6年（1859）に横浜が開港し……鉄道が発達する明治の中ごろまで、輸出用の生糸が多数運ばれたルートのひとつです。八王子周辺地域で生産された生糸は、八王子宿に集められ、この道を通して横浜に運ばれて行き……その生糸取引で短期間に巨額の富を成したのが『鍵水商人』です。」

<sup>124</sup> 嶋崎昭典（信州大学名誉教授）「我が国の製糸業の変遷とこれからの生きる道」（4頁～5頁）を参照（この論稿は、独立行政法人農業生物資源研究所HPの「研究活動」>「Silk New Wave」>「製糸夏期大学教材」>「第60回（2007）」にて公開されている（PDF））。

<sup>125</sup> 横浜市編集『横浜市史（第3巻上）』（1961年・横浜市）470頁参照。

<sup>126</sup> 大村・前掲『不法行為判例に学ぶ 社会と法の接点』71頁参照。

<sup>127</sup> 横浜市HPにて「横浜・リヨン姉妹都市提携55周年」を検索。

<sup>128</sup> 前掲『横浜市史（第3巻上）』470頁及び横浜市編集『横浜市史（第4巻上）』（1965年・横浜市）106頁～107頁（第54表）参照。

ので、『ミノリカワ・ローシルク』としてニューヨーク生糸市場で高く評価され<sup>129</sup>たからである（ローシルクというのは、繭から繰り取ったままの精練してない絹糸・生糸のこと）。上記の御法川式多条繰糸機というのは、岡谷の「片倉製糸紡績（株）」でいち早く実用化された繰糸機であり、これによって生産された生糸はアメリカで絶賛され……多条繰糸機は、わが国独自の開発技術として世界に普及し、その革新的な技術は自動繰糸機へとつながって<sup>130</sup>いった。（vi）このように、原料繭や工女が諏訪・岡谷へと運ばれ、其処で生産された生糸が今度は横浜へと運ばれ、そして、そこから欧米へと運ばれたのであるが、その途上にある日野春駅において中央本線の蒸気機関車が排出する煤煙により信玄公旗掛松が枯死したのである。同時に、蒸気機関車の運行は、諏訪地域製糸業に多大な発展・興隆をもたらし、明治政府の目指す富国強兵・殖産興業の原動力となったのである。

2. 絹の道と権利の濫用 以上、信玄公旗掛松——これが単なる松の木ではなく、戦国の英雄信玄公が旗を立てたと伝えられる由緒のある松樹（信玄公時代のものでなかったにせよ名木ではあった）は当地では格別のものではあった——が近代化のシンボルともいべき蒸気機関車の中央本線運行によって枯死に至ったのであるが、その背後には、わが近代化の一翼を担うべく諏訪地域製糸業の発展という壮大な経済的社会的構造が控えていたのである。ここに、信玄公旗掛松枯死事件と諏訪地域製糸業の発展との密接不可分の関係ないし深い繋がりを確認・検証し得るのである。信玄公旗掛松枯死事件は、まさにそのような背後事情の影響をもろに受けた結果として起こったのであるが、それは、当時の「国家は悪をなさず」という風潮のもとでは、何とも避け難い出来事であったというほかない

最後に、民法史的視点を交えつつ、これまでの考察を次のように纏めて結びに代えたい。すなわち、信玄公旗掛松事件判決（大審院大正8年3月3日判決）は、諏訪地域（とりわけ岡谷）から欧米へと繋がる「絹の道」（それは近代化への道であった）の途上日野春駅で起きたわが民法史上の一大問題を前にして、国益優先主義を反省し国民の権利を保護するという視点から、「権利の濫用は許さない」という画期的な法理論の採用によって、「国家は悪をなさず」という考えを否定したのだと。この大きな転換のきっかけとなったのがまさしく信玄公所縁の松樹だったのである。もし、この事件が単に（普通の）名木の枯死事件に過ぎなかったならば、はたして、民法判例史上これほどの重要な意味を有する著名な事件にまでなり得たであろうか。

<sup>129</sup> 竹内彰雄（片倉工業株式会社取締役社長インタビュー）「戦前の主力輸出品の生糸を製造し片倉財閥を構築蚕糸業撤退後、成長産業に多角的に事業をシフト」（2013年3月号・ぶぎんレポートNo.164）2頁～3頁参照——ぶぎん地域経済研究所HPの「片倉工業株式会社」より「蚕糸業撤退後、成長産業に多角的に事業をシフト」（PDF）を検索されたい。

<sup>130</sup> 岡谷蚕糸博物館HPにて「御法川式多条繰糸機」を検索。