

TEIKOKU DATABANK HISTORICAL MUSEUM

# MUSE

2022.3

Vol.40

帝国データバンク史料館だより [ミュージズ]

■テーマ展示特集

山本周五郎の『震災手記』

三十六青年が振り返る関東大震災

■輝業家交差点 近代につぼみを彩る人物往来

川村 貞次郎

造船事業立ち上げに奔走した会社員 — 社内起業で三井造船を興す —

■資料にみる企業の歴史

明治以降の倒産史 — 「倒産」の語源と破産制度の変遷 —

# 山本周五郎の『震災手記』 三十六青年が振り返る関東大震災

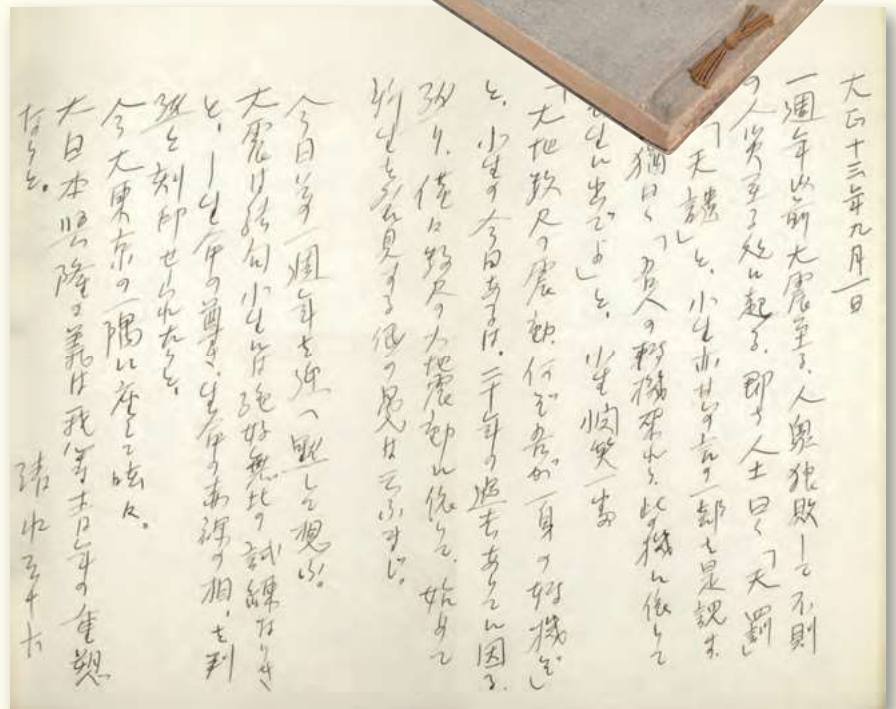


関東大震災 京橋より銀座丸の内方面の焼け跡  
提供：毎日新聞社

帝国データバンク史料館の次回テーマ展示では、帝国データバンクゆかりの人物、山本周五郎を取り上げます。来年生誕120年を迎える山本周五郎は、昭和を代表する時代小説家として『縦ノ木は残った』、『赤ひげ診療譚』、『青べか物語』など、数々の作品を世に生み出しました。山本周五郎が作家として活躍する以前、帝国興信所（現帝国データバンク）の社員であったことはあまり知られていません。帝国データバンク史料館には社員時代の山本周五郎関連の資料として、帝国興信所発行の雑誌『日本魂』に掲載した取材記事や短編小説、青年団活動に従事した際の記録などが残っています。今回の特集では、唯一の直筆資料である『震災手記』から、若き日の山本周五郎が関東大震災に抱いた想いを紹介します。



撮影：秋山青磁  
1939（昭和14）年



『震災手記』帝国興信所  
1924（大正13）年9月1日

# 新入社員 清水三十六

帝国データバンク史料館には、関東大震災の1年後に帝国興信所所員一人ひとりが震災を振り返った手記を綴った『震災手記』が残っています。震災の記憶覚めやらないなか、1周年の感慨や自戒、今後の抱負など、思い思いの言葉が綴られています。

この中に清水三十六という人物の手記が残されています。この清水三十六こそ後に昭和を代表する時代小説家・山本周五郎その人です。山本周五郎(本名清水三十六)は、20歳の時に関東大震災を経験しました。当時徒弟として住み込みで働いていた質店「きねや」が被災、解散したため、一時神戸市の須磨に転居、翌年帰京して帝国興信所に就職します。21～25歳までの約4年半、三十六青年は帝国興信所にて最後のサラリーマン生活を送りました。

新入社員であった三十六青年も『震災手記』の執筆に参加し、わずかばかりの手記を残しています。三十六青年はこの2年後に山本周五郎として文壇デビューしますが、作家になる前に一社員として書いた『震災手記』の短い文章のなかにも、他の社員とは一線を画した文才と山本周五郎らしさが垣間見えます。



帝国興信所青年団主催の  
白馬岳登山に参加する周五郎(中央)  
1924(大正13)年

## 清水三十六の『震災手記』

### 本文

大正十三年九月一日

一週年前大震至る。人衆狼狽して不則の人災至る処に起る。即ち人士曰く「天罰」と「天譴」と。小生亦其の言の一部を是認す。人士猶曰く「吾人の転機来り。此の機に依りて真生に出でよ」と。小生憫笑一番「大地数尺の震動。何ぞ吾が一身の転機ぞ」と。小生の今日あるは、二十年の過去ありてに因る。然り。僅に数尺の大地震動に依りて、始めて新生を発見する低の愚は云ふまじ。

今日萬一週年を迎へ黙して想ふ。大震は結局小生には絶好無比の試練なりきと。

一生命の尊さ、生命の赤裸の相を判然と刻印せられたりと。今大東京の一隅に座して咄々。大日本興隆の義は我等青年の重愆なりと。  
清水三十六

### 意訳

震災当時、人々は狼狽して思いがけない人災が各所で起こった。教養ある者はこれを天罰といい、私ももっともだと思った。彼らは更に「われらの転機が来た。これを機会に真の生き方に目覚めよう」といったが、私は「大地がわずかに振動したくらいで、

何が我が身の転機だ」と失笑した。己が今日あるのは、20年の過去の積み重ねによってであり、わずか数尺の大地の振動で、初めて真の生き方を発見したような愚にもつかないことは言うまい。

今日1周年を迎えて思う。大震災は結局自分にとって絶好の試練の機会であったと。命の尊さ、生命の丸裸の姿をはっきりと刻印されたと。今、大東京の片隅に座って、大日本の興隆はわれら青年の責務であると咄く。

## 生命の赤裸の相

震災直後のシニカルな感想から一転、1年後に振り返って改めて震災が絶好の試練の機会であったと真面目な感想を述べています。特に最後の一文は、当時所属していた帝国興信所青年団員としての優等生的感想です。

周五郎の文壇デビュー作「須磨寺付近」は、震災後に滞在した須磨での経験を元に書かれています。後の対談で周五郎は、見習い奉公をしていた質屋になるのがいやで、大地震でこれ幸いと須磨へ逃げたと話しています。\*

実際にはきねやの被災、解散や、憧れの女性がいたことが須磨を訪れた理由ですが、震災が契機になり、後の文壇デビューにつながったことを考えれば、三十六青年にとって関東大震災は真に大きな転機でした。三十六青年が震災で見聞きし、感じた「生命の尊さ、生命の赤裸の相」は、後の作品に深く根付いています。

\*山本周五郎『定本山本周五郎全エッセイ(増補版)』(中央大学出版部、1980年)

## 山本周五郎(1903-1967)

小説家。本名、清水三十六。

中学中退後、上京して山本質店、帝国興信所(日本魂社)などに勤めながら1926(昭和元)年「須磨寺附近」で文壇デビュー。以後、少年読物、大衆小説、歴史小説などを発表し続け、独自の境地を開いた。第17回直木賞を「文学は賞のためにあるのではない」との理由で辞退するなど反骨精神で知られた。戦後幅広い読者を獲得し、『縦ノ木は残った』、『虚空遍歴』などの力作長編を発表。大衆文学の質を高めた。他『赤ひげ診療譚』、『青べか物語』、『季節のない街』など。

### 帝国データバンク史料館 テーマ展示

## 取材記者 清水三十六

—山本周五郎、最後のサラリーマン生活—  
会期：2022/4/5～10/7(予定)

山本周五郎が帝国興信所(日本魂社)で送った、サラリーマン生活の4年半を詳らかにします。帝国データバンクが所蔵する山本周五郎関連の資料、『日本魂』に掲載した取材記事や短編小説、青年団活動に従事した際の記録の他、今回紹介した『震災手記』も展示します。

\*開館状況・ご予約はホームページをご覧ください。



川村 貞次郎

(1870-1942)

写真提供：公益財団法人三井文庫



日本初となるディーゼルエンジン搭載の「赤城山丸」

写真提供：株式会社三井E&Sホールディングス

## 造船事業立ち上げに奔走した会社員 — 社内起業で三井造船を興す —

起業家という大企業では着手しにくい新規事業に挑戦する人を想像するが、大企業でも社内起業する人は存在する。今日でこそ社内ベンチャー制度は、多くの企業で関心がもたれているが、戦前にも社内起業した人物は存在した。以下では、戦前を代表する商社・三井物産から後の三井造船（現三井E&Sホールディングス）や三井船舶（現商船三井）といった事業を独立させる功労者となった川村貞次郎について紹介したい。

### 川村貞次郎の船舶部長への就任

川村貞次郎は1870(明治3)年に三重県で生まれ、91年に官立の東京高等商業学校(今の一橋大学)を卒業して、95年に三井物産に入社する。転機になるのが1906年で、川村は船舶部長に就任して、その後18年間という長きにわたって船舶部長を務めることとなった。途中、1917(大正6)年に造船部長を兼任するが、最後は三井物産筆頭常務にまで上り詰めた人物である。部長を18年間務めるというのも異例だが、営業を主体とする商社にあって海運・造船畑を長く歩みながら筆頭常務になったという点でも特異な人物といえよう。



川村造船所(1917年開設)写真提供：株式会社三井E&Sホールディングス

ただし、川村は最初から船舶部長としての役割を期待されていたわけではなかった。船舶部という組織をつくるにあたっては、三井物産の創業者の益田孝が計画段階から強く主導していたが、益田が船舶部長として期待していたのは、田中清次郎という人物であった。実際、田中は1906(明治39)年に船舶部長に任命されるが、船舶部長就任後に南満州鉄道にヘッドハンティングされて三井物産を去ってしまう。その結果、急遽船舶部長に任命されたのが、当時、口之津支店長をしていた川村であった。会議の発言からは本人も戸惑った様子が伝わってくるが、その後の川村の経歴を考えるとキャリアとは不思議なものといえよう。

### 船隊整備への情熱

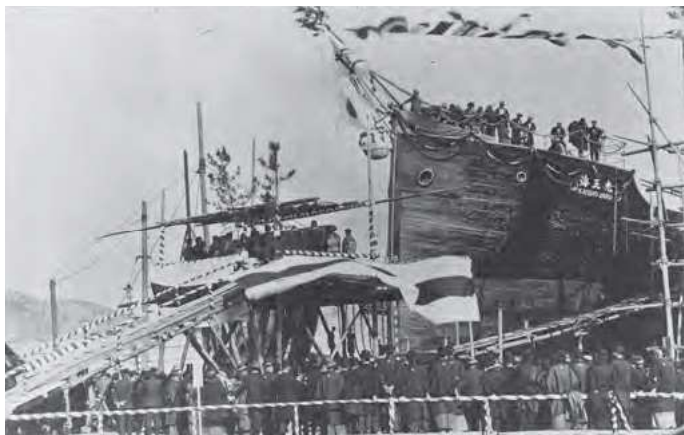
川村の船舶部長就任前後で一番大きく変わったのが、社有船に対する考え方であった。就任前の川村は、貿易会社では船は借りた方が安いと言っていたが、就任後は一貫して商社も船をたくさん持つべきだと進言し続けた。営業部門が強い商社にあって、輸送はあくまで営業の補助部門であり、利益セクターではないという考えが根強く存在していた。そのため、膨大なコストがかかる新船は思うように建造されなかったからである。川村は、明治末にかけて運賃が高騰したら船腹が払底するので今のうちに船をつくるよう進言し、ごく一部は実現するものの、その実現には多大な労力を要した。そこで川村は1911(明治44)年に三井物産の社員を巻き込んで明治海運という会社を新設し、同社の船を借りて運航規模の拡大をはかっていくことになった。しかし、三井物産の役員の一部から問題視されることとなった。結局、川村は表面上、明治海運からは手を引くことになるが、その後も新造船拡充への熱意は冷めなかった。

### 造船部の新設

こうした状況下で第一次大戦ブームが訪れた。船成金という言葉に象徴されるように船価の暴騰は著しかった。川村が訴えていた事態が現実のものとなったのである。そこで、川村は、1916(大正5)年に

なると「三井系海運会社設立案」を提案して、三井系海運会社をつくること、そしてその建造や修繕に資するために新たに造船所をつくることを主張する。10年間で社有船を30万トンに増加させるには年に3万トンの新造船は必要となるので、造船所が必要だと考えたのである。しかし、当然のことながら社内への反発があった。1916年の会議では、川村の提案は幹部の一部からは賛同を得たものの、反対もあったようで、いったん保留となった。三井造船の社史では、この建議が受け入れられなかった川村が、1917年10月23日に意を決して三井家の社長に熱意ある陳情書を提出し、それが功を奏して11月2日の取締役会で設置が決まったとされている。しかし、事実は違っていた。1916年6月の会議で造船所の設立案はいったん保留されたにもかかわらず、この2カ月後の16年8月から17年1月にかけて、川村は新しい造船所をつくる候補地を探しはじめ、理想の地を岡山県の玉野で見つける。そして5月23日には、埋め立ての権利を獲得するために岡山県庁に出願して、さらに、玉野の工事が進むより前に、個人で造船所を作るために宇野工場の借地の認可を岡山県庁に提出。6月21日には玉候補地の買入れに着手して、村会議議によって買入契約が調印された。7月上旬には鉄材および機械類の購入を開始し、7月19日には川村造船所と言われる工場を個人の名義で宇野に建ててしまうことになるのである。陳情書が出された段階では造船所の設立準備はほぼ終わっていたことになる。

川村がこれだけ強気になれたのは第一次大戦ブームのさなかにあつて一刻も早く船隊拡充と造船所の設置が不可欠だと認識されるような事業環境にあつたこと、川村を強く支援する益田孝や山本条太郎、小田垣捨次郎など有力な幹部がいたことが理由に挙げられよう。



第1船「海正丸」竣工 写真提供：株式会社三井E&Sホールディングス

## 新規事業淘汰圧力との闘い

一般に新規事業は、事業化の段階が進む際に多額の資金が必要となり、その調達に困難になる「死の谷」と呼ばれる状況によって破綻することも多いとされているが、川村の主管する海運業と造船業も1920年代には厳しい状況を迎えていった。特にこの時期は、海運業や造船業は世界的にも苦境の時代にあつた。実際、1921(大正10)年の社内会議では、担当部署を束ねる川村の全く知らないうちに造船部を独立させる案が議論されるのである。川村は造船部の独立は「レ之ヲ見殺シト為スモノニシテ、未タ4オニ達セサル幼者ニ対シ誠ニ残酷極ルモノト謂ハサルヘカラス」と述べて、強く反対した。結局、この時の会議では造船部の独立は保留とされたが、危機を感じた川村は、翌1922年に当時、業況の苦しかった大阪鉄工所(後の日立)と、播磨にある神戸製鋼所播磨造船工場と、三井物産の造船部の3社を合併させて新しい会社をつくるという計画を立てた。この計画は実現するかに見えたが、今度は三井家の当主が強く反対して実現することはな

かった。

そこで1924年6月には船舶部と造船部を一緒にして独立させるという案を社内にて提案していった。川村はこの翌月に常務に就任するが、その前に自分の育てた部門について、営業を支援するコストセンターではなく利益部門として活動できる道を模索したのである。結局、この時も独立案は保留された。しかし、川村の進めた造船事業は、関東大震災時の一期を除いてその後もずっと赤字が続いていった。

## 戦間期の海運業・造船業と川村

この苦しい時期に海運・造船部門で力を入れたのが、この業界で起きていた技術革新であるディーゼル化の推進であった。当時、世界の海運業ではディーゼル船の普及が進みつつあり、船型も従来の2,000トン以下の小型から1万トン余の大型化への転換が進んでいた。しかし日本のディーゼル化は遅れていた。川村はディーゼル船の将来性を強く主張し、1924(大正13)年には日本で最初となるディーゼルエンジン搭載の大型航洋商船・赤城山丸を造船部で建造させた。このために造船部では、海外メーカーと提携してディーゼル機関の開発に向けた技術導入をはかっていった。さらに川村は、赤城山丸と同時に、蒸気船の秋葉山丸を新造して、新設した三井物産船舶部の北米航路にこの2隻(ディーゼル船と蒸気船)を航行させて、ディーゼル船の競争力を証明していった。あわせて船舶部はこの時期、積極的に社外の貨物の積み取りを進めていくことになる。赤城山丸を竣工させた北米航路は、船舶部の初めての海外定期航路でもあった。船舶部と造船部の独立は果たせなかったものの、着々と自立化への途を進めていったのである。

さらに1930年代になると川村は海運業界を盛り立てる活動に尽力していった。日本では、1930年代に船舶改善助成施設と呼ばれる政策を、国を挙げて進めたことで国際的な競争力を高めていった。この政策は中古船を解体して、解体に見合う優秀船の建造のために助成を行うという政策で、日本の海運業と造船業に多大な影響を与えた。川村は、船舶改善助成施設の代行機関である社団法人船舶改善協会理事長に就任して、この政策を自ら進めることとなったのである。また、助成とあわせて海事銀行を設立するためにも奔走した。川村は反対する大蔵省の説得に当たるとともに、蔵相であった高橋是清の説得をかつての上司であり、当時は政界有力者となっていた山本条太郎に依頼している。結局、海事銀行の設立は実現しなかったものの、自らが育ててきた海運・造船事業が自立化できる事業環境の整備に尽力していったのである。

## 造船部と船舶部の独立

こうして赤字だった造船部門は、1930年代後半になると急激に業績が好転していくことになった。さらに川村自身も1934(昭和9)年には三井物産の最高経営者である筆頭常務に就任する。しかし、筆頭常務になって宴席が続くなか、就任翌月にパーティーの席上、脳血栓で倒れ、36年には取締役も辞任することになった。そして川村が三井物産を去った翌年、造船部が独立する(後の三井造船)ことになった。さらに、川村が亡くなった1942年に、今度は、船舶部が三井船舶として独立するという経緯をたどった。川村の願いはそのサラリーマンとしての生涯が終わる過程で実現していくことになったのである。川村はその死去が戦時期に重なったことや、生涯を会社員として全うしたこともあって、伝記などの刊行物は一切刊行されなかった。しかし、川村が育て守った事業がその後、日本を代表する企業として成長したことを思うと、その足跡は大きなものがあつたといえよう。

# 明治以降の倒産史

## —「倒産」の語源と 破産制度の変遷—

資料にみる  
企業の歴史

日常的に使用する「倒産」という言葉は法律用語ではなく、一般的には「企業経営が行き詰まり、弁済しなければならぬ債務が弁済できなくなった状態」を指します。帝国データバンクの倒産の定義では、会社更生法、民事再生法、破産、特別清算が適用された場合を倒産としています。<sup>※1</sup>このように、現在の破産は倒産手続きの一つですが、明治初頭、倒産と破産はほぼ同じ意味で用いられていました。破産が法律用語として、倒産が一般用語として使われていくなかで、破産は法的整理の一つとして、倒産はより包括的な意味をもった言葉として変化してきました。倒産という言葉はいつ誕生し、日本の破産制度はどのような経緯を経て現在に至ったのか、その変遷を追います。

日本橋街道（東京風景、国立国会図書館デジタルライブラリー）

### 壊された机 *banca rotta*

「倒産」という言葉の初出は、1875（明治8）年発刊の『<sup>フランス</sup>仏蘭西法律書』（大蔵省印書局刊）です。この書籍は当時のフランスの六法全書を翻訳したもので、倒産はその中の商法の項の「faillite」の訳として出てきます。フランス語のfailliteは「ラテン語のfallere（騙す）とイタリア語のfallire（欠く）を起源としており、債権者の信頼を裏切り、債務を履行しない債務者の状態を意味する」<sup>※2</sup>とされています。

倒産は英語ではbankrupt（バンクrupt＝破産者・支払不能者）といいますが、イタリア語のbanca rotta（バンカ ロッタ）、「壊された机」が語源です。「商人の机」という意味をもつbenchとラテン語のrupta（rumpere「壊す」の過去分詞）に由来する「壊れた、負けた、中断された」によって構成されていて、破産者の机を壊す古い習慣からそのように呼ばれるようになったといえます<sup>※3</sup>。破産者の机を壊すという行為は、支払い窓口として各商人が所有していた机を壊すことで周囲に破産を知らせ、また押し掛けた債権者が怒りのあまり机を壊してしまうことも意味します。

日本では、フランス語のfailliteの訳語として、倒産、破産の案が出され、後者の破産が法律上の用語として用いられるようになりました。1889（明治22）年発刊の日本辞書『<sup>アタ</sup>言海』<sup>シンダイ</sup>※4に、「倒産」の項目があり、破産、分散と説明されています。分散の説明には「借財ナド償フ能ハズシテ、身代ノアルカギリヲ分チテ貸方ヘ済スコト。倒帳 破産」とあり、当時倒産と同じ意味で「倒帳」という言葉も使われていたようです。

倒産という言葉はいずれも、騙す、欠く、壊された、倒れた、破くなどのマイナスイメージの強い言葉が語源となっています。

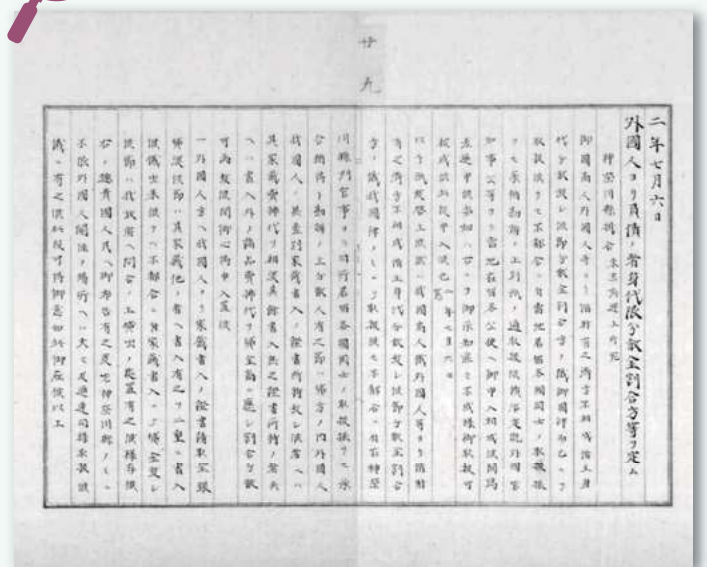


『言海』（国立国会図書館デジタルライブラリー）

### 移行期の倒産手続き

1890（明治23）年に制定された破産法はフランス法を基にしています。それ以前、明治初期の日本では江戸時代からの分散・身代限りが行われていました。明治初期の倒産の事例を知る資料として、1点の資料を紹介いたします。

資料1 「外国人ヨリ負債ノ者身代限分散金割合方等ヲ定ム」 『太政類典』第一編第188巻（明治2年7月6日）



国立公文書館デジタルアーカイブ

この資料は明治政府の外国官（後に外務省）より、米英独仏伊の公使に対して出された通知書で、外国商人と日本の商人の間で借財を返済できなかった場合の「身代分散」の手続きについて取り決めてしています。外国人相手の商取引において身代分散した際には、日本の手続きのみで取り扱うことも不都合なので、各国の取り扱いを参照したうえで、外国人、日本人の区別なく同一に取り扱うことを定めています。具体的には、家蔵書入（動産抵当）の証書をもつ債権者へはその売り払い代金を、証書のない債権者には書入以外の売り払い代金を債権額に応じて分配することにし、本文の後半では二重抵当を禁じ、政府に問い合わせしてから家蔵を抵当に出すことと

しています。このように外国人との間の身代分散については、各国の法律を加味しつつも、基本は江戸時代から行われていた分散の手續が踏襲され、それは国内においても同様でした。

## 分散から破産へ

江戸時代の身代限りは、非商人を対象とした1890(明治23)年制定の家資分散法に、分散は商人を対象とした破産法に引き継がれますが、フランス破産法を模倣した明治の破産法は、それまで日本で行われていた分散とは全く性格の異なるものでした。

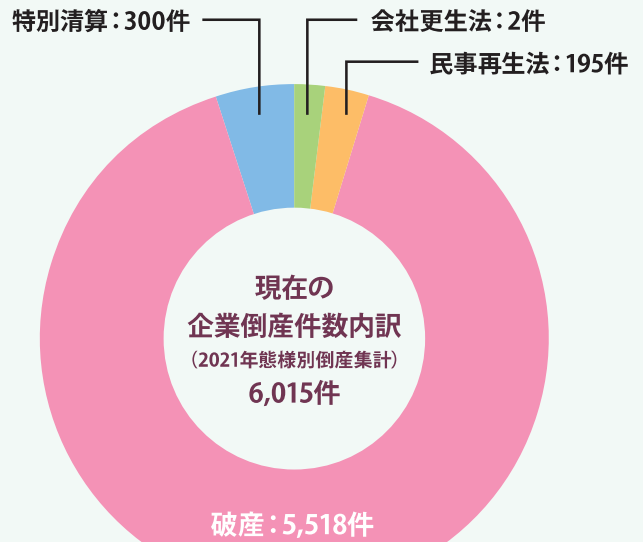
前回、江戸時代の債務者への制裁について取り上げましたが<sup>※5</sup>、その内容は地域ごとに濃淡があり、制裁のない地域もあったことに触れました。また、前々回に取り上げた江戸時代の分散システムでは、割合銭(配当)を受け取った債権者が残債権を放棄することによる債務者の免責(破産者が残債権について弁済の責任を免れること)が認められていました<sup>※6</sup>。江戸時代の分散にも制裁はありましたが、総じて債務者の更生を目的とした救済措置が施されていたといえます。

一方、明治の破産法が模倣したフランス破産法は、債務者の懲戒(制裁)を前提としたもので、免責を認めず、支払い停止をした商人が破産の申し立てをしなければ厳しく処罰する内容でした。これを模倣した明治の破産法は、江戸時代から長年行われてきた分散の慣行とは似ても似つかない、日本の商人にとって馴染みにくい制度でした。

明治の破産法では、支払い停止後5日以内に債務者や役員から破産申立をする義務があり、申立が行われなかったときは過怠破産として処罰される規定になっていました。

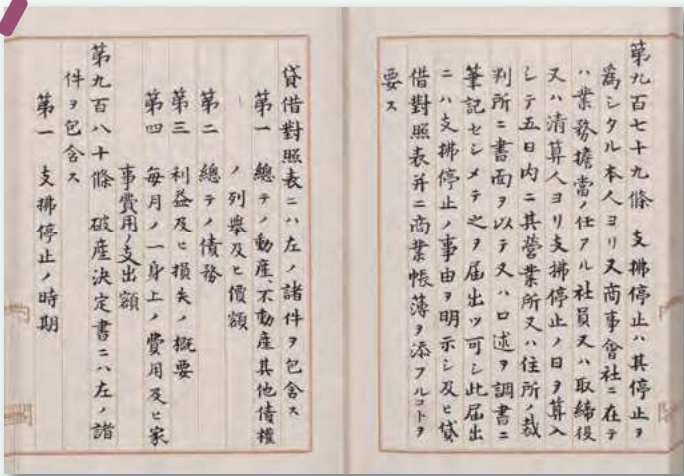
## 増加する破産件数

明治の破産法のような懲戒を前提とした制度の下では、破産状態に陥っても債務者が申し立てをせず、夜逃げして債務を放置するか、悪質な整理業者に不公正な債務整理を依頼するしか方法がありませんでした。そのため、破産件数のうちほとんどが債権者により訴えられたもので、債務者による申し立ての少ない状態が1980年代まで続きました。この時期から、1952(昭和27)年に制定された破産免責制度が積極的に使われるようになり、債務者自らが破産の申し立てをすることが増え、現在は債務者による申し立てが大半を占め、全体の破産件数も企業倒産の大部分を占めています。<sup>※7</sup>



帝国データバンク『全国企業倒産集計 2021年報』(2022年1月13日)より作成

### 資料 2 破産法 商法(明治23年3月法律第32号)



国立公文書館デジタルアーカイブ

#### 第三編 破産

##### 第一章 破産宣告

(中略)

第九百七十九条 支払停止はその停止を為したる本人より、又商事会社に在りては業務担当の任ある社員、又は取締役、又は清算人より支払停止の日を算入して五日内にその営業所又は住所の裁判所に書面を以て又は口述を調書に筆記せしめてこれを届出づべし、この届出には支払停止の事由を明示し、及び貸借対照表並びに商業帳簿を添うることを要す(中略)

##### 第九章 有罪破産

第一千五十一条 破産宣告を受けたる債務者が支払停止又は破産宣告の前後を問はず、左(以下)に掲ぐる行為を為したるときは過怠破産の刑に処す(中略)

第五 破産者が第三十二条、第九百七十九条、又は第一千三条第二項に規定したる義務を履行せざるとき

※現代かづかいにて表記

## 債務者への眼差し

破産法の変遷を改めて振り返ると、現在の破産は免責と非懲戒を基本とする江戸時代の分散から、フランスから輸入した外国産の破産法を経て、再び免責を基本とする制度に立ち返ったと考えられます。

前回、井原西鶴が『日本永代蔵』で語っていた理想の分散<sup>※8</sup>は、債権者に正直に頭を下げ、債務をしっかりと整理し、どれだけ時間がかかっても残債を返済する債務者の姿でした。その誠実な態度と債務整理、返済をしっかり行う姿勢への称賛は、債務者への一方的な懲戒ではなく、いわば日本的な温かな眼差しだったのでないでしょうか。

※1 帝国データバンク公式ホームページ「倒産の定義」<https://www.tdb.co.jp/tosan/teigi.html> (2022年1月12日)

※2 マリー=エレーヌ・ルノー、小塚吉昭訳「フランス倒産法の歴史-債務者の生産と制裁から債権者を犠牲にした再生へ-」『広島法学』27巻3号、2004年

※3 Online Etymology Dictionary「bankrupt」<https://www.etymonline.com/search?q=bankrupt> (2022年1月12日)

※4 大槻文彦「言海」、大槻文彦、1889年

※5 『帝国データバンク史料館だより』Muse;39号、2021年

※6 『同上』38号、2021年

※7 会社更生法は1952(昭和27)年、民事再生法(旧和議法)は2000(平成12)年、特別清算は1938(昭和13)年の商法改正により制定された

※8 『同上』39号、2021年

#### 【参考】

霜島甲一「倒産法体系」(勁草書房、1990年)

團尾隆司「民事訴訟・執行・破産の近現代史」(弘文堂、2009年)

團尾隆司「破産者への制裁の歴史と倒産法制の将来」『民訴雑誌』61、法律文化社、2015年

團尾隆司「倒産法の歴史から見たわが国の事業再生」『法学セミナー』No.769、日本評論社、2019年

※破産法の変遷については、主に團尾隆司氏の諸研究を参考にしました



〒160-0003 東京都新宿区四谷本塩町14-3 TEL.03-5919-9600(直通)

ご来館の際は、1F受付にお越しください。

## ご利用案内

- [入館料] 無料
- [開館時間] 10:00～16:30 (入館は16:00まで)
- [休館日] 土・日・月曜日および祝日、年末年始  
(その他展示替えなどのため、臨時に休館することがあります。)

## 交通のご案内

- [JRご利用] 中央線・総武線 市ヶ谷駅 徒歩8分  
中央線 四ツ谷駅 四ツ谷口から徒歩9分
- [地下鉄ご利用] 南北線・有楽町線 市ヶ谷駅 7番出口から徒歩6分  
都営新宿線 曙橋駅 A4番出口から徒歩9分  
丸ノ内線・南北線 四ツ谷駅 2番出口から徒歩9分

ご来館の際には館内のご案内、ご質問など、お気軽にお申し付けください。  
なお、当館ホームページで展示内容や最新ニュースなどをご紹介します。

[www.tdb-muse.jp](http://www.tdb-muse.jp)

