

馬車鉄道の誕生

甲斐綱の関連で輸送を業務とする会社の存在も注目される。都留馬車鉄道（明治三二年創立）や富士馬車鉄道（明治三四年創立）は後に述べるとして、「山梨県統計書」明治三八年

版には、株式会社としては都留物産（明見村）、谷村委託（谷村町）、都留委託（瑞穂村）、吉田商業（瑞穂村）があり、合資会社としては吉田通運（福地村）、吉田運輸（福地村）、などが展開しているのに対し、北都留郡にはこうした会社の営業はみられていない。ただ北都留郡の場合、明治三六年の中央線の開通にともない、大月や上野原駅の開業から後は大きくその様相を変えていよいえよう。

中央線は、始めは八王子からの案と御殿場案とが競合していたが、東海道線とは別の本州横断の鉄道が必要だという政治的判断が、技術的に困難という判断を押し切って八王子案が採用されたという経緯がある。また『富士山麓史』には、八王子～甲府方面のルートとして桂川ぞいの谷村町を経て御坂峠を越える案も検討された模様であるが、最終的には、現行の笛子峠を越すルートに決定している。

中央線の開通に備えての貨物や旅客の調査が進められていたのを、資料編近現代（一五四）のなかに盛里村から明治二五年の報告で見ることができる。この報告から、①盛里村への貨物輸入は米雑穀など食料、呉服、書籍にいたるまで、谷村町経由で駄馬によつて運ばれていること。②輸出も繭や絹織物はすべて谷村町へ運ばれており、繭や薪炭が馬背を利用して運びだされている。ところが、③旅客調べなどからは、谷村町からのが多いが、猿橋や上野原などが前夜泊になっているのも注目される。中央線の開通は、これまでの貨物や旅客の移動に大きな影響を与えるが、なかでも谷村町の存在が揺らぎかねない立場にあつたことも推測できよう。

中央線の開通にタイアップしたのが大月駅から谷村町へ通じる富士馬車鉄道の開通であった。こうした鉄道網の発達によっておこつた変化として、明治三九年度の盛里村の事務報告は次のように記している。

今や中央鉄道は本県を貫通するに至り、又本郡には鉄道馬車の隣村禾生村を横断して通ずるに日一日に交通の便は開け行けり、本村の如き亦之が便に伴い製炭木材の搬出は愈々発達したり、斯る場合、之れが運搬上極めて必要なる禾生往復道路にありて、全く険惡を免れず

中央線の大月駅と谷村町とを結ぶ富士馬車鉄道は、こうした交通面の発展に対応した動きであった。富士馬車鉄道は、明治三六年七月に谷村町から小沼までの線路敷設が終了し、大月から谷村町を経て小沼までの線路が全通した。

この富士馬車鉄道会社の資本金は七万円で、その株主は殆どが沿線地域から出ている。明治三六年の名簿みると谷村町の株主の所有する分が一番多く半分ほどを占めている。次いで鉄道ぞいの広里村、禾生村、東桂村が多く、西桂村は殆ど関わっていないのが特徴的である。『富士山麓史』によると、明治四二年の株主分布は谷村町居住株主の比重はさらに増して、七割を越しており、禾生村、東桂村、広里村などが五、六ペーセント程度であるから、谷村町の比重が高まっているといえよう。

甲斐綱の生産高や金額で比較すると、南都留郡と北都留郡とではそう差はないが、金融や輸送の面で南都留郡、とくに谷村町の高い位置付けを指摘できよう。

地域經濟近 谷村町の産業經濟に近代化の兆しが見えはじめたのは明治末年である。一つは富士馬車鉄道の開通であり、もう一つは水力電氣事業の谷村電燈の營業開始である。そして宝鉱山が三菱合資会社に買収されたことである。

富士馬車鉄道が開通したのは明治三六年のことである。中央線が八王子から大月まで伸びてきたのが明治三五年で、これと接続する富士馬車鉄道が設立されたのである。富士馬車鉄道は西桂村の小沼から先は、同時期に開業した都留馬車鉄道と接続し、御殿場馬車鉄道で当時の東海道線御殿場駅と結びついていたのである。

富士馬車鉄道の開通直前、明治三五年ころは鐵道線路の造成工事で明け暮れていた。明治三五年三月に富士馬車鉄道の河口善兵衛社長は、山梨県に用水路埋め立ての許可願を出している。馬車鉄道の軌道敷設にさいして問題となるのは、道幅不足である。上町から下町までの県道に軌道を作るには規定の道幅には足りないが、両側の用水路に蓋をすれば何とかクリアーできる。ただ「字横町以北ハ、殊ニ狹隘ナルニヨリ、仮ニ用水路ヲ埋メ立テルトスルモ、尚数尺ノ不足アリ」という状況なので、「横町以北ハ寧ロ町内ヲ通過セズ、其東裏ナル耕地内ニ専用道路ヲ開築シ、谷村町ノ北端ナル県道ニ出」るようにならなければならない。

營業を開始してからの富士馬車鉄道は、明治三六年一二月の時点で社長、副社長各一名を含めて一二二名が經營に当たり、事務員は支配人一名を含めて八名である（志村治良家文書）。従業員は馭者九名（うち部長一名）、車掌が七名（うち部長一名）、廐人夫四名、使丁一全部で二一名である。馬匹の頭数は三五頭で、馬は県内から買入れている。營業用車両は、客車が一台、軽便客車が一〇台、貨車が一〇台である。

富士馬車鉄道の營業成績は、乗車賃收入で見ると明治三六年下期の一日平均で五二円弱（四二三人）で、下期合計で九五六〇円（七万七〇〇〇人余）になる。乗客人員の月別一覽を見ると、八月から一〇月の三か月間が多い。九月の乗客は特に多く、半年合計の二五ペーセントに達している。やはり富士登山客を含めて夏場の乗客数が目立っている。

富士馬車鉄道の經營状態を貸借対照表と損益計算書から読み取つてみると、まず第一に、収入は乗車賃が主で、一万円余になるが、支出で多いのが馬匹費で三七ペーセント、次いで諸給料が二〇ペーセントである。線路修繕費や馬匹損金、車両馬具修繕費の合計は八ペーセントになる。

この馬車鉄道の經營は、資本や資産総額に比しての当期利益金の比率が、明治三六年下期の場合は僅かであるが、同三九年下期では高くなっている。この会社の損益計算の特徴は、車両や馬匹の比重が小さいことである。したがつて明治三九年下期の場合、利益金高が乗車賃のほぼ四割にもなっている。馬匹費などが安いため、損金部分が小さいことが高利益の原因だといえよう。

馬車鉄道の經營

明治三六年に創立した富士馬車鉄道は、都留馬車鉄道と御殿場馬車鉄道とのタイアップによつて中央線の大月駅から東海道線の御殿場駅とを結びつけるスケールの大きい鉄道網の一環として成立したのである。乗客は、甲斐綿業者を谷村町などに引きつける役割を果たすと同時に、急速に増加していた富士登山客を吸収していたのである。

大正五年一月の富士馬車鉄、都留馬車鉄の連絡発着時刻表によると、谷村から大月までは約一時間、谷村から小沼までが約五〇分、吉田までが一時間半である。谷村から大月までの電車は午前八本、午後七本、一日に一本が運行されている。吉田方面へは一三本が運行されており、午前七本、午後六本である。この時刻表を見て気つくことは登山客のためだらうか深夜の運行があること、また中央線大月駅での列車との接続が極めて良いことである。

さて、この富士馬車鉄道の経営状態をみて、いこう。富士馬車鉄道の大正三年度の收支表をみると、乗客数は二〇万一八一〇人で、馬匹数は四二頭、車両は三八台で、乗客収入が三万〇五三円余である。収入から給料や馬匹費などの支出を差し引いて八〇〇七円の利益金をあげている。

年度	収入（うち乗客貢）	単位は円	支出	単位は円	利益金	単位は円
大正三年	三五、六二二（三〇、〇五三）	円	二七、六一五	円	八、〇〇七	円
同 四年	三五、三七七（二九、九二八）	円	一三、〇一五	円	一二、三五二	円
同 五年	三八、八八三（三二、八二三）	円	二三、八二九	円	一五、〇五三	円
同 六年	五三、〇二六（四三、四四七）	円	三五、四八二	円	一七、五四四	円

同 七年	七四、一七〇（五八、六九二）	円	五二、二二〇	円	二二、〇五〇	円
同 八年	一一八、一二九（八五、五一六）	円	七八、八三〇	円	三九、二九九	円
同 九年	一五三、九六二（二〇三、七四九）	円	一〇四、〇二五	円	四九、九三七	円
同一〇年	一六四、九五八（二三六、〇九二）	円	一三〇、九〇四	円	三四、〇五三	円
同一一年	二六九、六三四（二〇三、八二七）	円	一九二、〇五五	円	七七、五七九	円
同一二年	二八八、七九〇（二八八、七七四）	円	二二六、四六八	円	七二、三二二	円
同一三年	二三六、九三八（二三六、〇二四）	円	一七二、五〇〇	円	五四、四三八	円
同一四年	二四一、八三六（一四一、八一七）	円	一七一、〇二九	円	七〇、八〇七	円
同 二年	二四一、五六六（一四〇、五三七）	円	一八五、二六六	円	五六、三〇〇	円

大正期をとおして乗客人員は二〇万人を前後している。収入金額の推移は、大正六年以後同九年ころまでと、大正一二年、同一三年に急増している。ところが大正一四年以降昭和二年ころには経営成績は横ばいになつてゐる。この富士馬車鉄道の経営内容をもう少し検討してみよう。

大正八年下半期の事業報告書から、絶頂期の富士馬車鉄道株式会社の経営内容を窺つてみよう。この期の業務概況は次のように記されている。

世界の大戰後ノ講和問題進捗セルニ從イ、經濟界ハ益々膨張シテ金融亦活況ヲ呈スルニ至リ、一般労銀ノ昂騰ト共ニ諸物価日ヲ逐ツテ暴騰シ、總チ好景氣ニ駆ラレテ地方特産ノ甲斐綿業モ亦順調ニ發達シテ、當業者ノ利潤渺カラザリシタメ、自然交通頻繁ナリシニ夏季中天候亦概順フ得タレバ、富士登山其他觀光客往復繁多ナリシト、一面桂川電力株式会社ノ工事ノ進捗ニ從イ、乗車貢ノ外貨車ノ增收其他運輸歩合等ノ臨

圖二 富士馬車鉄道の時刻表 大正五年(一九一六)一月

時収入數カラザリニ依リ、馬匹費其他勞鐵増給ノ
結果異数ノ経費ヲ要セシニモ不拘、其收支比例ハ空
前ノ好結果ナリシハ幸トスル所ナリ

前編第十一章

好況の絶頂期の富士馬車鉄道は、乗客人員は二四万六七八六人、馬匹は五七頭、車両は客車が三一台、貨車が三八台である。乗客収入は五万六五九二円で、貨車収入なども含めると七万五四四六円になる。そこから馬匹費一万八一二三円、諸給料一万一八三七円などを差し引いた当期利益金は二万四二七七円になる。しかもこの当期利益金のうちから株主配当金は四九〇〇円、役員以下賞与金に一〇〇〇円を計上しているが、実はこの期に株主特別配当金として一万二二五〇円も出ている。資本金は七万円であるから、配当率は一八ペーセントになる。好況の賜物である。

大正八年のこの会社の六六人の株主と一四〇〇株といふ株主構成をみよう。株主の中心は谷村町の三八人で、一〇五二株も集中している。比率でいうと、谷村町は五八パーセントの株主が七五パーセントの株式を所持して



富士電氣軌道 車庫

いる。東桂村は二人が七五株、開地村は一人が二〇株、同じく三吉村は一人が一〇株を所持している。特色があるのは禾生村で一六人の株主で三五株を所持している。全株主の二四ペーセントもいるが株式数では僅か二・五ペーセントだけしか所持していないのである。外には、西桂も三人が一二株を、広里村も三人が八五株を持っている程度である。さらに大石村の人が一人で一〇株、茨城県居住者が一人があつて、一株もつているだけである。富士馬車鉄道の資本は全く谷村町中心であることことが、この株主構成からいえよう。

大正八年九月に開かれた臨時株主総会で、馬車鉄道から軽便電車鉄道への変更を決めており、資本金は七万円から三〇〇万円に増加すること、社名を富士電気軌道株式会社と変えている。

富士電気軌道の資本金は四〇万円で、八〇〇〇株で株主は二二一名に達した。富士電気軌道となってからは、これまでの面目を一新した。馬車に代わって車両が三八両で運行され、乗客数は三三万七九二九人になる。収入一六万円のうち乗客費は八三パーセントで、貨物費は一二パーセントである。支出一三万円余で、主なものは給料などが三七パーント、車両費、修繕費などが一二パーセント、動力費八パーセント、保線費は二パーセントになる。