

## 馬車鉄道の誕生

甲斐絹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運通（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、明治三十六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るといえよう。

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、八王子と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、現行の笹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（二五四）のなかに盛里村からの明治二五年の報告で見ることが出来る。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っ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いるのに、絹織物は人背によっ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ったことも推測できよう。

中央線の開通にタイプ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った変化として、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、全く險悪を免れず

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。明治三十六年の名簿で見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、六パ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。

甲斐絹の生産高や金額で比較すると、南都留郡と北都留郡とはそう差はないが、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。

地域経済近 谷村町の産業経済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  
代化の動き 通であり、もう一つは水力電気事業の谷村電燈の営業開始である。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、明治三五年ころは鉄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ス、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」るようにしたのである。

営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二二名が経営  
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）、既人夫四名、使丁一全部で二二名である。馬匹の頭数は三五頭で、馬は県内から買  
い入れている。営業用車両は、客車が二台、軽便客車が二台、貨車が二台である。

富士馬車鉄道の営業成績は、乗車賃収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。乗客人員の月別一覧を見ると、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、半年合計の二五パ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。

富士馬車鉄道の経営状態を貸借対照表と損益計算書から読み取ってみると、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パーセント、次いで諸給料が二〇パーセントである。線路  
修繕費や馬匹損金、車両馬具修繕費の合計は八パーセントになる。

この馬車鉄道の経営は、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には僅かである  
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。  
したがって明治三九年下期の場合、利益金高が乗客賃のほぼ四割にもなっている。馬匹費などが安いいため、損金  
部分が小さいことが高利益の原因だといえよう。

馬車鉄道の経営

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っ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端として成立したのである。乗客は、甲斐網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づくことは登山客のためだろ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。富士馬車鉄道の正三年度の収支表をみると、乗客数は二〇万一千八百一〇人で、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(うち乗客賃)	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	
同 四年	三五、三七七(二九、九二八)		二三、〇二五	円	一二、三五二	
同 五年	三八、八八三(三二、八二三)		二三、八二九	円	一五、〇五三	
同 六年	五三、〇二六(四三、四四七)		三五、四八二	円	一七、五四四	

同 七年	七四、一七〇(五八、六九一)		五二、一二〇	円	二二、〇五〇	
同 八年	一一八、一二九(八五、五一六)		七八、八三〇	円	三九、二九九	
同 九年	一五三、九六二(一〇三、七四九)		一〇四、〇二五	円	四九、九三七	
同一〇年	一六四、九五八(一三六、〇九一)		一三〇、九〇四	円	三四、〇五三	
同一二年	二六九、六三四(二〇三、八二七)		一九二、〇五五	円	七七、五七九	
同一三年	二八八、七九〇(二八八、七七四)		二一六、四六八	円	七二、三二二	
同一四年	二二六、九三八(二三六、〇二四)		一七二、五〇〇	円	五四、四三八	
昭和元年	二四一、八三六(二四一、八一七)		一七一、〇二九	円	七〇、八〇七	
同 二年	二四一、五六六(二四〇、五三七)		一八五、二六六	円	五六、三〇〇	

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っている。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。

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

世界的大戦後ノ講和問題進捗セルニ従イ、経済界ハ益々膨張シテ金融亦活況ヲ呈スルニ至リ、一般労働ノ昂騰ト共ニ諸物価日ヲ逐ッテ暴騰シ、総テ好景氣ニ驅ラレテ地方特産ノ甲斐網産業モ亦順調ニ発達シテ、当業者ノ利潤尠カラザリシタメ、自然交通頻繁ナリシニ夏季中天候亦概ネ順ヲ得タレバ、富士登山其他観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従イ、乗車賃ノ外貨車ノ増収其他運輸歩合等ノ臨

