

交通機関の変せん

中央線の誘致について

中央線の誘致運動については、資料がなく判明しないが、「蒸気機関車が走ると、その煤煙によって田畑の耕作物の被害は甚大である。」という話が伝えられている。

しかし、これは谷村を通過地としなかったあきらめ的な話であり、当時自分達の町を通過させるため、全国的に展開された誘致運動の経過をみても、また当時の町長河口善之助は「中央鉄道会」と称する団体の代表者として運動しており、また谷村村会においても当時三百円の公借をして誘致運動を展開している事実からしても納得できないことである。

当時の路線計画は、現在の中央線のほかに大月から桂川にそって西南に進み、谷村、吉田、河口などを経て、御坂山地を越え甲府盆地に入る案が示されている。

鉄道局としては、小仏、笹子トンネルを掘削して八王子―甲府間を短かく連絡する案を本命視していたもので、両トンネルの掘削が困難な場合の代案であったものである。

ルートは明治二十六年二月に決定し、二十九年五月実測に着手、同年十一月西の名古屋から、十二月東の八王子から建設が開始され、八王子―名古屋間が全通したのは、明治四十四年五月一日であった。

明治三十五年十月一日大月まで開通した前後富士馬車鉄道（大月―谷村間）都留馬車鉄道（吉田―籠坂間）御殿場馬車鉄道

（籠坂―御殿場間）の開業をみるに至り、大月から吉田を経て籠坂峠にいたる道は軌道をもって連絡し、「テト馬車」風景がみられるようになった。

この馬車鉄道は一本のレールにより統一されたものでなく、軌道の間隔がまちまちで、小沼、吉田でそれぞれ乗換えなければならなかった。

当時の所要時間は四時間を要し、大月―吉田間の運賃は四十七銭であった。

富士馬車鉄道（本社上谷七七二番地資本金七万円、社長河口善之助）

広里村大月―西桂村小沼間（十六、九キロ）
開業 大月―谷村間（明治三十六年一月十七日）

谷村―小沼間（明治三十六年八月十四日）
都留馬車鉄道（本社瑞穂村下吉田、資本金二万円、社長渡辺

孝治）
中野村籠坂―瑞穂村―小沼間（二十、三キロ）

開業 中野村籠坂―瑞穂間（明治三十三年九月二十一日）
瑞穂村―西桂村小沼間（明治三十六年九月十一日）

中野村籠坂―静岡県界間（明治三十六年九月十一日）
御殿場馬車鉄道（本社駿東郡御厨町、資本金一万円）

御厨町新橋―須走村籠坂間（十七、七キロ）
開業 御厨町新橋―須走村須走間（明治三十一年十一月二十八日）

須走村須走―同村籠坂間（明治三十五年十二月九日）
都留、富士両馬車鉄道の電化と合併

都留馬車鉄道 大正八年十月、軌間の改軌と電化、さらにこれをもって富士馬車鉄道への合併を企画し、都留電気鉄道と変更し、大正九年六月二十一日電化と改軌工事の認可を受け、翌十年七月一日、小沼、吉田間の電気機関車の牽く列車により運転を開始した。

富士馬車鉄道 大正九年に富士電気鉄道と社名を改め、大月〜小沼間の改軌と電化の認可を得て、大正十年三月六日、都留電気鉄道との間に合併契約を行ない、社名を富士軌道会社として、大正十年七月七日付両社の合併が許可され、大月〜上吉田間の直通電車運転は七月十日から開始された。

富士山麓電気鉄道の創業

大正十五年九月十八日、東京で創立総会が開催され、その第一歩を踏み出した。発起人は五十八名で東京、甲府などの有力実業家、郡内地方の有力者が結成され、都留市関係者は、富士電気軌道の役員であった。奥孫三郎・小林友益・森島春太郎・横山憲一郎、富山幸太郎が含まれている。

初代社長堀内良平が資本金五百万円をもって、富士山麓電気鉄道株式会社を設立され、監査役に三枝彦太郎、相談役に神戸挙一が就任した。

昭和2年5月14日 大月―吉田間の軌道を経営していた富士電気軌道株式会社の財産と経営権の一切（六十万円）を買収し、営業を継承する一方、電気鉄道の建設に着手した。

昭和2年10月8日 大月―吉田―平野間の工事施工が認可される。

昭和3年7月3日 谷村駅予定地で起工式を挙行、谷村―禾生間の工事始まる。

昭和4年6月15日 試運転を行なう。

昭和4年6月19日 大月―富士吉田間（二十三、六キロ）の高速電車線営業が、工費三百二十三万円をもって完成し、開始した。（二時間余りが五十分に短縮され、昭和時代にふさわしい新電車をみた。）

昭和4年6月23日 富士吉田駅構内で開通式を挙行する。（大月〜吉田間乗車賃片道七十銭）

昭和25年8月24日 富士吉田〜河口間三キロが開通した。

昭和35年5月25日 富士急行株式会社と社名を改称した。

昭和40年3月1日 谷村横町駅を都留市駅に改称

乗合貸切自動車 大月―吉田間

大正3年 自動車営業がはじめて許可される。

大正8年 富士自動車会社（中巨摩郡豊村中島庄太郎）により大月―吉田間の営業を開始し、岳麓への自動車運輸が開かれた。

昭和2年4月22日 桂自動車合資会社の大月―吉田間の乗合および貸切自動車を富士山麓電気鉄道（株）が買収

昭和3年5月15日 大月自動車（株）の営業権を買収し、大

昭和24年7月7日 谷村町、道志線運行

秋山線

昭和4年11月11日 右左浅次経営の鈴木③自動車部が下谷開地・小野―細野間四キロの営業開始

昭和31年12月22日 都留市―原海戸線を運行

昭和34年12月12日 都留市―古沢線運行

宝線

昭和5年 高部博の経営する宝村大幡―中津森―下谷村間営業開始

昭和19年 富士山麓電鉄（株）に統合

昭和27年12月12日 大幡線再運行

昭和28年2月5日 宝鉾山まで運行

砂原線

昭和38年2月14日 運行開始（三月二十三日乗入式を挙行）

昭和8年12月25日 月―吉田間の経営を開始した。

右左浅次の経営する鈴木③自動車部の谷村―細野間路線を残し、大月―船津間、上吉田―籠坂間の営業権を買収した。

昭和12年3月12日 富士自動車（株）を買収し、大月―吉田間のバス運輸は富士山麓電鉄（株）一本にて営業することになった。

昭和16年 郡内交通業者が合併し、都留自動車会社を設立

昭和18年5月20日 都留自動車株式会社となる。

昭和18年5月20日 政府の方針に基づき、富士山麓電鉄（株）が、都留自動車（株）御坂国道バス、富士遊覧自動車（株）ほか個人企業五を統合し、南北都留郡一帯および甲府に至る路線の営業権を獲得した。

昭和23年11月 右左浅次経営の谷村貸切自動車（株）を買収

昭和28年4月 谷村自動車、石川自動車（株）を買収、富士山麓ハイヤー（株）を設立

市内各路線の開通

道志線

昭和23年3月10日 曾雌線を運行

戸沢線

昭和35年6月20日 前田橋まで運行開始

昭和37年10月29日 正蓮寺まで運行

昭和38年11月18日 上戸沢まで運行

文 大 線

昭和44年7月28日 運行開始、富士急バスの校内乗入れ場所の貸借契約を締結

中央自動車道路の開通

昭和44年3月17日 中央自動車道大月―河口湖間完成、供用開始

昭和44年3月 富士急、京王帝都、調布―山中湖間相互乗入れ。

昭和46年3月29日 中央自動車道「オンラインプ」完成、供用開始

昭和51年5月18日 中央高速道、首都高速道接続、供用開始

『富士山麓史』(富士急行(株)発行)参照及び
(富士急行株式会社都留市駅資料提供)