

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―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できるといえる。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。