

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。

都留の今昔

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。