

### 都留馬車鉄道への出資

甲武鉄道は明治22年（1889）、東京の飯田町駅から八王子駅のあいだが開通した。ついで海岸をはしる東海道本線、その代替線として山間をはしる中央本線という軍事的配慮から、甲武鉄道を買収して延線することになり、明治29年（1896）、中央本線八王子と甲府のあいだが着工された。34年上野原駅まで開通、35年大月駅まで開通、翌36年（1903）甲府駅まで開通し、同年6月11日、飯田町と甲府のあいだで営業が開始された。

都留馬車鉄道は中央本線開通による交通至便を十分に考慮し、計画された。つまり「中央鉄道モ遠カラス開通セラレテ我地方ヲ経過スルコト相成リ候趣ニ付、該線ニ連絡シテ交通ノ便ヲ開キ候ハ時宜ニ適シ」（交通No.60）と考えられていた。同線は当初、桂川に付設予定の水力発電を利用して電気による軽便鉄道を計画したが、資金募集に難点があったとみられ、馬車鉄道に変更された。明治32年2月5日、都留馬車鉄道の創業総会が瑞穂村（富士吉田市）の同鉄道創業事務所で開催されている。資本金5万円、天野家では32年6月に計千円の株券を購入している。

大正5年（1916）11月15日改正の「富士馬車鉄道・都留馬車鉄道連絡発着時刻表」（交通No.63）によると、上り大月駅を午前2時48分に出発した馬車が谷村駅に到着するのは午前4時、1時間12分を要する。さらに小沼駅到着が4時48分、大月発後2時間を要する。最終駅の吉田到着は5時35分、同様に約3時間を要する。下りの吉田駅と大月駅のあいだが約2時間を要した。上りのほうが1時間も余計にかかるわけで、坂道を登る馬の労苦がしのばれよう。

都留馬車鉄道創業時の特別乗車券



「（都留馬車鉄道特別乗車券）」  
（交通No.51）より。

## 都留市史資料所在目録 第6集