

# 富士軌道鉄道



谷村町の産業経済に近代化の兆しが見え始めたのは明治末年のことになりました。一つは富士馬車鉄道の開通ともう一つは水力電気事業の谷村電燈の営業開始、そして三菱合資会社による宝鉢山の買収です。特に交通の発達は流通経済に大きな影響を与えるものでした。それまで郡内地域の村々への貨物輸入は米雑穀など食料、呉服、書籍にいたるまで、谷村経由で駄馬によって運ばれており、貴重な商い荷物だった絹織物は人背によって運ばれていました。

中央線が八王子から大月まで伸びてきたのが明治三十五年のことです。これと接続するかたちで富士馬車鉄道は大月と小沼間の運転を開始し、既に開通していた小沼と籠坂間の都留馬車鉄道、御殿場馬車鉄道と連絡して、中央線の大月駅から東海道線の御殿場駅を結びつける鉄道として、甲斐絹業者や富士登山客を運ぶ役割を果たしました。「谷村町明細地図」(大正五年)には、馬車鉄道の線路が横町の西涼寺などの前を通過しており、西涼寺の前に谷村横町駅があった様子が描かれています。同年十一月の時刻表によると、所要時間は谷村から大月までは約一時間、谷村から小沼までが約五十分、吉田までが一時間半かかっていました。また、好況の絶頂期、乗客人員は二十四

万千七百八十六人、馬は五十七頭、車両は客車三十一台、貨車が三十八台でした。大正十年七月、富士馬車鉄道と都留馬車鉄道は合併して社名を「富士軌道会社」とし軽便鉄道になります。十月には大月と富士吉田間の運転を開始しましたが、力不足は否めず機関車と車輛二輛が普通で大月から吉田まで約二時間かかっていました。

その後、昭和二年五月十四日富士山麓電気鉄道株式会社が軌道会社の財産と経営権一切を買収して営業を継承するにっぽう、電気鉄道の建設に着手し、昭和四年六月十九日、大月と富士吉田間の高速電車線の営業が開始されました。これで所要時間が一挙に五十分に短縮されました。昭和四十年三月一日、谷村横町駅を都留市駅に改めました。



富士軌道会社時代の柳田橋乗降場

●富士山麓電気鉄道  
「高速電車」の完成で新宿から富士吉田までが3時間45分となり、ますます富士山をめざす観光客が増加。昭和6年には富士山一帯が「富士箱根国立公園」に指定され、その年の夏のシーズン中、中央本線から「高嶺号」が走りました。