

第二章 運輸機関

第一節 伝馬から運輸会社へ

馬を使って物資を運搬したりあるいは情報を伝えるということは古来から人間生活にとつて欠くことの出来ない重要なことであつた。大化二年（六四六）の大化改新の詔および令制で諸国の官道に駅を設けて伝馬・駅馬を置くことが定められ、公用の場合にこれを使用することが出来た。これが官制の運輸機関のはじまりといわれる。『延喜式』には「甲斐国駅馬、水市・河口・加吉各五疋」の記載がある様に甲斐国府から御坂峠を過ぎ河口・山中の両湖畔を経て籠坂峠を越えて駿河国東海道に至る道には五疋ずつの伝馬が置かれていたがこれはあくまでも公用のためのものであり、一般の人々は自分の馬や借りた馬を使つての物資の輸送を行わなければならなかつた。

本村を通る若彦路も古くから開かれた道ではあつたが、官道ではなかつたために駅馬、伝馬は設けられておらず、甲斐国府より大石峠、鳴沢、青木ヶ原樹海を一直線に駿河に通ずる道として多くの人々に利用されたと推定される。この伝馬制度も平安末期になると次第に衰微し、ついには有名無実の状態となり戦国時代に入る。全国各地に台頭する戦国大名により軍事目的を第一とする伝馬制度がはじまる。

関東における武田家、北条家の伝馬制度は他国の制度よりも整つたものであり、これは本村に接する西湖、さらに

中道往還沿いの本栖、精進地区に残されている武田家文書等によりこれをうかがうことが出来る。

関ヶ原の役が終わった直後の慶長六年（一六〇二）にまず東海道が整備され、そして近世の宿場が設けられた。徳川幕府は五街道を制定し、その他の主要道を脇街道として伝馬の制度を強力に推進する。古代、中世、そして近世わが国の伝馬制度は人か馬が走るだけで車を使つての伝馬はみられなかった。西欧諸国で人を乗せたり物を運ぶのに車を主体としたのと大きな相違があるのは国土に山坂や河川が多いために車が発達しなかったわが国の特殊性があると思われる。

甲州道中の石和より上黒駒、藤ノ木、川口、上吉田、山中と通じる駿州東往還と、甲府から右左口、古閑、精進、本栖の中道往還も脇街道としての小規模な宿駅体型がとられていた。それぞれの宿駅には駅務を担当する役人の間屋、宿役人がおり、その下に人足や馬の継ぎ立て等の実務を行う「帳付け」、「馬差し」と呼ばれる人達が配備されていた。

主要街道における宿駅の任務として人馬の継立、旅人の休泊に対する施設の管理と飛脚の継立業務等があげられるが、脇街道である駿州東往還や中道往還の場合は人馬の継立が主目的であつたと思われる。しかしこれらの制度は公用の武士や公家、あるいは社寺関係等あらかじめ利用出来る者を定めたあくまでも公用のための施設でこれらの人たちの利用のない場合に一般の人々も利用出来るとは言つても実際には民衆には手の届かぬ制度であつた。では一般の人たちが宿々で人足や駄馬を利用しようとするときは、公用の人たちが支払う人馬賃銭（これを御定賃銭おさだめちんせんという）よりも割高の相対賃銭を出さなければならなかった。また宿の人馬継は宿と宿の間を一区切りとし、この区間のみの継ぎ送りで次の宿に到着するとその人馬と交代しなければならなかった。

この様な宿ごとの人馬を使うことをしないで自分で人足や馬を使つて、目的地まで途中馬を替えずに物を運ぶ人た

ちも出現する。これは一応自分の荷物と称してはいるが、後になると賃金をとって荷物を運ぶのを業とするものも出て来る。信州松本を中心とする中馬（ちゅうま）がこれである。当然、途中通過する宿駅と騷ぎが起きるが農閑期における農民の駄賃稼ぎとのことから黙認のかたちで続けられた。

一人の馬子が四、五疋の駄馬を引き、主として脇街道を目的地まで運ぶ（途中馬を替えずに運ぶので「付け通し」と言う）中馬は信州をはじめ甲州、駿州で発展した運送手段であった。この他、農閑期に農耕馬を使って物を運ぶ駄賃稼ぎも山間地の人達の収入源の一つとなるとともに「陸の千石船」とも呼ばれて内陸の産物と海岸地域の物資の流通に大きな役割をはたした。

明治新政府による近代化の波は、従来の交通運輸機構にもいろいろな変化をきたした。明治二年（一八六九）全国の関所の廃止にはじまり、新橋―横浜間の鉄道開通、新式郵便の創業はともに明治四年（一八七二）のことであり、文明開化の声のもと、旧幕時代の諸制度は改革されていく。全国主要街道で実施された宿駅制度も改革されたものの一つである。

これは明治新政府の指導のもとに従来とかく不満の山積している伝馬助郷制度を廃止して各宿駅ごとに新しく「陸運会社」を設立し、これに運輸業務を肩がわりさせようとの目的のもとに、その設立は政府の手により半強制的に設立されていった。明治四年（一八七二）に東海道沿いに新会社が旧宿駅ごとに一社宛設立されたのを手はじめに、各街道に順次設立されていく。山梨県では甲州道中が明治五年（一八七二）七月、信州佐久往還、駿州東往還（旧鎌倉往還）、そして富士川沿いの駿州往還には同年八月、そして駿州中道往還には十一月にそれぞれ山梨県より会社の設立許可が下りた。

この会社の創業により従来の宿駅伝馬制度は廃止となったが、新会社の実態は従来の宿駅体制とあまり変わるもの

ではなかったが、各街道で人足としてあるいは駄馬を引いて稼業としようとする者は新会社に入社し、鑑札を受けて業務を行わなければならず、また、その加入に際しても応分の出資金を出さなければならぬ等、近代的な制度も取り入れられたものであった。しかし、この新会社もそれを運営する人々の旧宿駅制度からの脱却出来ない気分や新会社への切り替えの不十分さ等いろいろな原因が重なり、政府の目標とするものからはほど遠いのが実情であった。

明治政府は、この新会社の設立を推進するとともに旧定飛脚問屋をまとめて出資者とした「陸運元会社」の設立を計画し、各宿駅陸運会社の設立を認めた一年後の明治五年に「陸運元会社」を認可した。すでに業務を行っている各宿駅の陸運会社に対しては新しく設立された「陸運元会社」の加入をすすめ、従来の各陸運会社を順次廃止する方針で全国一本化の道を進む。この陸運元会社は荷物の運送を専業とする会社で、のちに内国通運株式会社となり、現在の日本通運株式会社となる。

この陸運元会社による街道の物資輸送と競合する形ではあるが、旧幕時代より行われている中馬による運輸機構を生かした輸送機関として長野、山梨の両県に「中馬会社」が設立される。この中馬会社は陸運元会社の加入業者も多く含まれ、実質的には業務提携がなされ地域に密着した運輸機関として発展する。本村には明治六年に陸運元会社と合併した「甲斐国中馬会社鳴沢分社」があったが、陸運元会社の発展とともに内国通運会社へと移っていく。

なお、本村の馬については、大正五年（一九一六）八月現在の山梨県志編纂会『南都留郡町村取調書四』の中に「馬ハ駄馬ノミ現在百八十二頭アリ 其車ヲ挽カシムルモノ十余頭 其他ハ耕作用ニ使役ス」との記載がある。

第二節 幻の甲信鉄道と富士山麓電鉄

明治十年の後半になると新しい産業の発達とともに全国各地で民間人による鉄道敷設計画が起こつて来る。当時、急速に発達する機械製糸とこれにともなう原料と燃料の石炭の輸送問題がからんで関東甲信地方の生糸業関係の実業家が中心となつて、京浜地方と生糸の生産地である甲州と信州を鉄道で結ぶと言う計画で設立されたのが甲信鉄道と呼ばれるものである。明治二十年（一八八七）五月二十六日に横浜市の平沼専蔵他二十二名を発起人として資本金四百五十万円の甲信鉄道会社が設立された。

それとともに発起人は東海道御殿場から甲府を経て松本までの百十八マイル（二八九・九キロメートル）の鉄道を敷設し、さらにこれを延長して北陸へ達する計画の免許申請を提出する。発起人の中には若尾逸平、小野金六、佐竹作太郎の甲州財界人の他に郵便創業に功績のあつた前島密（現行の一円郵便切手には彼の肖像が描かれている）らの名がみえる。この申請に対して明治二十年（一八八七）七月十一日付でつぎの仮免状が下付された。

第一号 仮免状

甲信鉄道会社発起人平沼専蔵外廿二人

駿河国御殿場ヨリ甲斐国甲府信濃国諏訪ヲ径テ全国松本ニ至ル鉄道布設ノ出願ニ依リ茲ニ全線路実地測量スルコトヲ許可ス但右測量期限ハ此仮免状下付ノ日ヨリ十八ヶ月以内トス此期限ヲ経過シ私設鉄道條例第三條ニ記載スル図面書類ヲ調整シ差出サムレバ此仮免状ハ無効ノモノトス

明治二十年七月十一日

内閣総理大臣伯爵伊藤博文

（鉄道ビクトリアル三〇八号四四頁写真より）

この仮免状交付と甲信鉄道について明治二十年七月十六日付の山梨日日新聞は第一面につきの様に報道している。

「甲信鉄道は其地を駿州御殿場なる東海道鉄道幹線の通する所に起して信州松本に通ず此兩地の間路線の延長百十八哩にして其中間路線の経過せる地名を挙げれば御殿場より富士の裾野を迂回し来りて鳴沢、念場を過ぎ青木原を走り鍵掛嶺に上り芦川に沿ふて市川上野の辺に出で笛吹川を渡りて甲府に達す甲府は大停車場の在る所此より更に線を引きして葦崎、穴山、日野春、瀬沢、茅野を経、諏訪湖を迂回し小野に出で塩尻を越えて松本に達するなり 尚ほ発起者の起業目論見書には此の鉄道にして成功せば更に松本より其線を伸張して信越鉄道に接続し以て日本の中心を横断して北海南海の間に貫線すべしと明記しありと云ふ蓋し其望み過大なるに似たりと雖も亦た決して架空に非ざるべし 次に甲信鉄道の工費は総額四百九万七千九百五十円にして平均一哩の費用三万五千五百七十五円の見積りなり故に資本金額は先づ差向き四百五十万円と定む」

この甲信鉄道は仮免状を得ると、東京帝国大学工科大学で土木工学を専修した若手新進技師の佐分利一嗣を主任技師として直ちに実測に着手した。当時の測量状況について山梨日日新聞につきの様な記事がある。

「◎技師の勉強 甲信鉄道布設路線の实地測量に従事し居らるる十数名の技術者は目下孰れも非常の勉強にて炎天雨天の嫌ひなく終日山野谿谷の間に立ちて只管その成功を急ぎ居らるるよし中に就て富士山下の如きは此頃の雨天にて毎日烟霧の深き時には殆んど咫尺も弁ぜぬ程なりと云へば測量に難儀なるべしとは誰れしも思当るところなるが技術測者は雨を肩して実測に従事し測量器械に桐油を被せて空しく其側に佇み居り雲行きの変ずる際瞬間前路の透見し得らるる位なるにも撓まず終日其業に勤勞し居られ又た鍵掛峠の実測技師は山の中腹に僅か四疊敷計りの天幕を張りて夜間は数名此の中に雑宿せらるる様実に他人の想像外の苦役に服し居らるるには見る人ごとに感歎せざるなりと聞けり」(明治二十年七月廿一日付記事) また主任技師の佐分利一嗣の動行について「又た右の実測を監督せらるる技師佐

分利一嗣氏は昨日午前に県庁に至りて何事か照会せらるゝ所あり夫より市川甲府間の路線を實視せられしが昨夜は甲府に泊し今朝早発再び松本迄巡視し來らるゝ筈なり」と報じている。佐分利はこの様に実測を行いなから甲府盆地を囲む険しい山岳地帯をいかにして越えるかと種々検討した結果、甲府から市川大門經由、芦川沿いに東進し、スイッチバックを繰り返しながら鶯宿入沢川―鍵掛峠―西湖の西岸に出て鳴沢―吉田―御殿場に通ずるか又は古関から車輛をケーブルで引つぱって上下させるインクライン方式で精進湖に出て御殿場に出る路線が妥当であるとして計画を提出したのである。甲信鉄道会社はこれにもとづき、明治二十一年（一八八八）九月二十一日に御殿場―松本間の正式免状下付申請を行なった。これに対し時の鉄道局長井上勝は「基線路ハ地勢險悪ナル部分多クシテ工事の困難ナル事未タ多ク其比ヲ見ズ、故ニ仮令敷設工事ハ成功シ得ルモ運輸營業上に費途ヲ要スルコト多カルヘシ、（中略）是レ發起人等カ右計画ヲ立ツルニ当リ相当ノ經驗アル人ヲ得テ之ニ從事センメタルコト無キニ由ルモノニシテ要スルニ計画ノ全体妥当ナリト認メ難キヲ以テ免許状ヲ下付スヘキモノニアラス」（富士山麓史三一六頁より）との意見を具申して反対の態度をとった。井上鉄道局長もこの甲信鉄道を実地検分した様で、明治二十年七月十六日付の山梨日日新聞に「来峽の噂」としてつぎの記事が載せられている。

「井上鉄道局長には甲信鉄道布設路線を實視せらるゝため本月下旬御殿場松本の間を一巡せらるゝとの説あり」―井上局長來県の記事が報道されていないので巡見は實施されたかどうかは不明であるが、実地検分の結果として大工事であり会社の資金不足を実感するとともに新人ともいえる佐分利技師の計画に不安を感じた結果が先の不許可の意見具申となつたのかも知れない。發起人等は会社の出資増額を行つて再出願したがこの甲府―御殿場間の鉄道敷設は結構認可がもらえず、建設の容易な甲府―松本間についてのみ、明治二十二年（一八八九）に免許が下付された。しかし日本列島の中央部を横断する幹線鉄道の完成を要求する軍部の働きかけにより官營の中央本線の敷設計画が発表さ

れたり、不況による株式募集の不成績が災いし甲府―松本間の鉄道計画も中止となり会社も解散されてしまった。この甲信鉄道の発起人等が新進気鋭の佐分利一嗣を起用せず鉄道院の技師かお雇い外国人等経験のある者の手により計画し、申請書を提出していたならば現在、本村に御殿場と甲府を結ぶ鉄道が通っていたかもしれない。

このあと大正十五年（一九二六）九月には富士山麓電気鉄道株式会社が設立され、その事業計画の中央線大月駅を起点として吉田、山中湖に至る二十マイル、吉田、河口湖、西湖、精進湖を通り、身延鉄道下部駅または常葉駅とを結ぶ二十四マイルの鉄道の敷設があり、同社は、まず大月駅より小沼、吉田間の電気鉄道線路から着工したが折からの世界恐慌と自動車による交通改革時代到来、そして第二次世界大戦に突入したため大月、吉田間の電鉄敷設のみに終わった。この事情について富士山麓電気鉄道株式会社の堀内良平社長は昭和十四年六月十六日の大株主会においてつぎの様に話をしている。

〔前略〕この会社は先以て電気鉄道敷設を第一目的と致して居ったのであります。その線路は会社創立の際に標榜しましたやうに、中央線の大月駅から上吉田の登山口へ参りまして、それから右に折れて河口、西、精進、本栖の西湖を縫って、さうして富士身延鉄道下部駅に繋ぎ、併せて下部、身延、甲府に聯絡を取ること、また更に吉田から左に参りまして、山中、須走を経て省線の御殿場駅に繋ぐ二つの線路で、総計延長九十三料、哩にしますと六十一哩ばかりの鉄道であります。先ずこれを第一にやらなければいかぬといふので、鉄道工事に着手致したのであります。（中略）それからこの鉄道の方針であります。会社が吉田から吉田まで二十五料程の鉄道を敷設致しました頃から、だんだん自動車輸送が盛んになって参りまして、道路を改良して自動車輸送するのが宜からうといふやうになって来たのであります。そこでこの会社でも鉄道を敷くこととなると非常に金もかかりますし、自動車輸送に変わった方が宜からうといふので、自動車輸送の方針を立てました（後略）」（富士山麓電鉄大株主会速記録）

この様にしてついに本村を通過する鉄道はすべて幻のものとなり現在に至っている。

第三節 馬車鉄道

わが国最初の一般運送営業を目的とする私鉄は明治十五年（一八八二）開業の東京馬車鉄道が第一号である。馬車鉄道は都市の交通機関として発足したものと、地方の主要交通機関として出発したものの二種類に分けられる。前者は、市街地域を連絡しその線路はほとんど道路上に敷設され旅客の輸送に限られたものが多い。後者は、その簡便な形態が蒸気機関車等を利用するほど輸送需要も大きくなく距離も短いのが特徴でその線路は道路外の専用敷に設けられ、旅客貨物の両方がその輸送対象となる。本県においては、明治三十一年（一八九八）五月に山梨馬車鉄道会社が甲府勝沼間の運行を開始、さらにこの線は甲府を経て小井川（中巨摩郡田富町）まで延長される。明治三十三年（一九〇〇）九月に都留馬車鉄道が吉田金鳥居から山中湖までの間を開業、明治三十六年一月には富士馬車鉄道が大月から小沼間を運転開始した。後に都留馬車鉄道が吉田—小沼間の営業路線を延長したことにより中央東線大月駅より吉田に至る交通は一応馬車鉄道により連絡することが出来る様になった。

さらに吉田—船津—本栖間を馬車鉄道で連絡する目的で富北軌道株式会社が設立された。同社は明治四十三年（一九一〇）十一月三十日に営業を出願、大正元年十二月七日福地村—鳴沢間七マイル二十八チェーン（約十一・八キロ）の特許を得た。同社の創立総会は大正二年（一九一三）五月二十一日であるので会社設立前に内認可を得て鉄道敷設の特許を得、そして創立総会を開催したのかその情況については不詳である。

同社の定款の要旨はつぎのとおりである。

富北軌道株式会社定款

第壹章 総則

第壹条 当会社ハ上吉田金鳥居ヨリ精進湖本栖湖畔ヲ経テ甲駿国境ニ至ル間ニ軌道ヲ敷設シ岳北本栖湖精進湖西湖河口湖ノ觀

光ヲ便ニシ甲駿ノ連絡旅客ノ塔載貨物ノ運送業ヲ営ムヲ以テ目的トス

第貳条 当会社ハ商号ヲ富北軌道株式会社ト称ス

第參条 当会社ノ本店ハ南都留郡船津村船津參千六百參拾九番地ニ設ク

但出張所ハ枢要ノ各地ニ之レヲ置ク

第四条 (省略)

第五条 本社ノ存立時期ハ会社成立ノ日ヨリ參拾ケ年トス

第貳章 資本及株式

第六条 本社ノ資本総額及壹株ノ金額ハ左ノ如シ 資本金の総額 金五万円

壹株ノ金額 金五拾円

(以下第七条ノ拾九条省略)

第參章 株主總會

第貳拾条 定時總會ヲ開クヘキ時期ハ毎年五月拾壹月ノ式回トス

(以下第貳拾壹条ノ貳拾四条省略)

第四章 役員

第貳拾壹条 取締役ハ七名以内トシ拾株以上ヲ有スル株主中ヨリ監査役ハ參名以内トシ五株以上ヲ有スル株主中ヨリ之ヲ選任

ス内取締役ノ壹名ヲ社長トス

第貳拾貳条 取締役ノ任期ハ參ケ年トシ監査役ノ任期ハ貳ケ年トス (以下条文略)

(第貳拾七条ノ壹拾八条、第五章計算、第貳拾九条ノ第參拾壹条省略)

附則

第參拾參条 会社設立ノ際發起人ノ引受クベキ株數及其住所氏名左ノ如シ

七拾株西八代郡上九一色村九拾貳番戸 土橋 孝 百貳拾六株 南都留郡船津村六拾參番戸 井出 与五右衛門 九拾壹株 同郡小立村參百參拾番戸 菅田 義英 參拾株 東八代郡右左口村百七拾番戸 小林 龜太郎 參拾株 南都留郡福地村四拾四番戸 堀内 啓治 貳拾株 同郡勝山村八拾八番戸 小佐野治助 貳拾株 同郡鳴沢村百六拾七番戸 渡辺 音松 貳拾五株 同郡同村百六拾四番戸 渡辺 喜八 拾六株 同郡同村貳拾壹番戸 渡辺宗太郎 參拾株 同郡同村新拾四番戸 渡辺桂次郎 拾株 同郡小立村貳百拾五番戸 深山 兼次郎 拾參株 同郡勝山村六拾八番戸 在原 嶋吉 五株 同郡船津村貳百參拾九番戸 中村源太郎 拾株 同郡同村船津三千八百五拾九番地 井出勝次郎 六株 同郡大嵐村參番戸 渡辺 徳左衛門 壹株 同郡同村拾九番戸 渡辺 伊左衛門
發起人總代 井出 与五右衛門 堀内 啓治 菅田 義英 小佐野 治助 土橋 孝

また同社の役員はつぎの様になっている。富北軌道株式会社 取締役社長 井出 与五右衛門、取締役 土橋 孝、専務取締役 菅田 義英、取締役 堀内 啓治、同 山口佐重郎、同 小佐野 治助、同 渡辺 喜八 大正三年（一九一四）になると事務所を従来の船津村円通寺内から福地村（現富士吉田市）金鳥居際四百九十六番戸に移転したが、再び船津村三六三九番地に移っている。

数度にわたる計画変更を経て大正六年三月三十日、吉田、船津間が開通し、営業がはじめられた。開業時の状況について『船津湖畔ものがたり』に つぎの様 に述べている。「この鉄道馬車は寿司話に乗込ば、二十人もの乗客を馭者口から押込むと、豆腐屋のラツパその儘の警笛一声。トテートテと嘯山腹に時ならぬ文明の笛音を木霊しながら、吉田の宿え蹄ときしみのコーラスは薄れて行くのであった。村民は農耕も打忘れた如くこの馬車軌道を眺めたし、軌道に散乱する馬糞を、下肥桶を肩に拾ひ歩く農夫まで飛出るといふ騒であつた。」（同書一六九頁）

大正六年と八年における県下の鉄道馬車について山梨県統計書ではつぎの発表がされている。

会社名	大正六年					大正八年				
	線路長	車輛	馬匹	乗客數	荷物(円)	線路長	車輛	馬匹	乗客數	荷物(円)
都留馬車鉄道	一二・七二	五三	二八	八八、五三一	四、〇〇四	一三・五五	五五	二五一	七六、七四五	七、七八四
富北	一・七八	八	七	一九、七六一	一七〇	二・〇〇	八	六	二二、四九三	—
富士	一〇・〇二	四〇	五四	三〇四、二九七	五、五四五	一一・六六	五八	五七四	一三、八五七	二〇、三九一
山梨輕便鉄道	一七・〇〇	三二	七九	四七三、七四四	—	一七・二八	三二	八一	五二四、九七五	—

大正十一年(一九二二)には富北軌道の社名を富士回遊軌道株式会社と改称する。同社の『第貳拾參回
 自大正十三年
 至大正十三
 年五月一日
 年十月二十一日 營業報告書』の概要はつぎのとおりである。

○庶務 大正拾參年六月拾壹日取締役變更ノ登記ヲ谷村区裁判所福地出張所ニ申請シタリ 大正拾參年六月拾八日第
 貳拾貳回營業報告書ヲ山梨県庁都留稅務署南都留郡役所ニ各三通宛ヲ提出シタリ 大正拾參年六月式拾參日ヨリ勝山
 厩舎ニ馬飼人老人雇入吉田厩舎ヨリ分馬シタリ 大正拾參年七月壹日取締役渡辺喜八ノ死亡ノ登記ヲ谷村区裁判所福
 地出張所ニ申請シタリ 大正拾參年九月式拾六日通信大臣ニ電話工事延期願ヲ提出許可ヲ得タリ

○事業ノ景況 延長工事ニ就テハ軌条及附屬物一式枕木迄取揃ヘ予定ノ工事ニ向ツテ進行シツ、アルモ喧伝セラレツ
 、アル岳麓ノ開發ニ多大ナル關係アル事トテ殘工事タル大田和鳴沢間ハ殊ニ此処ニ留意シ県道改修工事ト併行セシメ
 度希望ヲ以テ県ヨリ測量技師ノ派遣ヲ願ヒ充分ナル測量ヲ為シ着々予定ノ進路ニ進ミツ、アリ
 營業ノ狀況 營業ノ狀況ハ漸次良好ニ向ヒツツアルモ特ニ七月八月ノ避暑期ニ入り河口湖西湖精進湖本栖湖ノ湖水廻
 リノ客意外ニ多ク予想シタル準備モ時々円滑ナル運轉ニ支障ヲ来ス盛況ヲ極メタリシモ客年ノ震災ハ未ダ財界ニ悪影
 響ヲ及ボシ五湖及青木ヶ原樹海ノ觀楓客激減シタルハ自然ノ趨勢トハ言ヘ遺憾ノ極ミナレ共富士ヲ包容スル岳麓ノ觀

賞客ハ期セズシテ殺到スルハ自明ナリ斯ク觀シ来レバ本社ノ前途又隆昌タルハ期シテ待ツベキノミ本期末ニ於ケル職員左ノ如シ 社長 彦名、専務取締役 彦名、取締役 四名、監査役 三名、事務員 彦名、馬匹長 彦名、車掌監督 彦名、車掌馭者 五名、馬飼 三名、合計 拾八名

貨車収入月別表

客車収入月別表

月別	台数	金額	一日平均台数	一日平均金額	月別人員	金額	一日平均人員	一日平均金額
五月	一五二	五九九〇〇	四、九	一、九三〇	五月	六、四〇九	二〇六	三五
六月	九三	五一八五〇	三、一	一、七二〇	六月	四、六四〇	一五四	二五
七月	一四〇	六三九五〇	四、五	二〇六〇	七月	一、二三一	三五八	六三
八月	一五三	六三三五〇	四、九	二〇四〇	八月	一、八二二	四五七	七四
九月	一七二	六九四〇〇	五、七	二、三一〇	九月	七、四四一	二四八	四六
十月	一九	二〇四五〇	〇、六	六五〇	十月	六、一七九	一九九	三六
計	七二九	三二八九〇〇	三、九	一、七八〇	計	四、九七四	二七〇	四六

株主名簿 (本村関係のみ抜粋)

三三〇株 鳴沢村外四ヶ村恩賜保有財産保護組合役場、五三株 渡辺桂次郎、五〇株 大田和組合、四〇株 鳴沢村長、三九株 渡辺喜八、四株 渡辺潤次郎、四株 小林鶴吉、四株 渡辺宗太郎、四株 渡辺音松、二株 渡辺勝弥、二株 渡辺福員、二株 渡辺岩太郎、二株 清水英吉、二株 渡辺輝、二株 渡辺繁範、二株 三浦和藏、二株 小林何吉、二株 小林修多、二株 梶原賀重郎、二株 小林松次郎、二株 三浦傳作、二株 小林速之、二株

渡辺正作、二株 渡辺富吉、二株 小林孝賢、二株 小林清正、壹株 小林将雄、壹株 梶原熊吉、壹株 渡辺百太郎、壹株 渡辺勢次郎、壹株 小林勝永、壹株 渡辺七太郎、壹株 渡辺鶴吉、壹株 渡辺瀧蔵、壹株 佐藤好蔵、壹株 渡辺秀治、壹株 渡辺 彰、壹株 渡辺千次郎、壹株 三浦己之吉

この株主名簿をみると株主一三二名中、鳴沢村の人が三十九名で全体の三〇%、又、持株数も五株で全体の三〇%となっている。所在地も鳴沢村が三十九名、小立村二十一名、福地村十八名、船津村十六名、勝山村十名、瑞穂村十名となつて鳴沢村からの出資者が多い。この富士回遊軌道株式会社にかける本村民の期待が大きかったことを物語っているが、大田和まで来た鉄道馬車は、本村までなかなか入つて来なかつた。大正十四年（一九二五）六月発行の鉄道省運輸局『富士裾野めぐり』の富士裾野めぐり略図には上吉田―船津―大田和―鳴沢間に馬車鉄道の標示があるが、同書本文の説明は「吉田―大田和間、五・〇哩、鉄道馬車料金四五銭、時間一時間三〇分」となっている。会社の筆頭株主である鳴沢村恩賜林組合では同組合役場前迄来ていた鉄道馬車を村中の大田和農協前までの線路を敷設し利用していたが、これは監督官庁の公式書類には入っていないので正式認可を受けないままに営業を行なっていたのではないかと思われる。いつ来るかと村民の熱い期待の大田和―鳴沢役場間の路線もついに大正十五年（一九二五）には断念、関係官庁に起業廃止の届けを提出した。

「大正元年十二月七日富士回遊軌道株式会社ニ特許セル軌道中山梨県南都留郡鳴沢村字長塚ヨリ同村字前丸尾ニ至ル一哩二十七鎖間起業廃止ノ件去月三十一日許可セリ」（官報大正十五年八月五日付）

このようにして吉田―船津―本村―精進―本栖を結ぶ富士北麓を走る馬車鉄道も当初予定の半分の道程でついに終止符を打つこととなる。

第四節 自動車による運輸

馬車鉄道の開通によつてはじまつた富士北麓の交通近代化は自動車による時代となる。

山梨県における乗合自動車の営業は大正五年（一九一六）三月に甲府若松町で堀慶次郎が開業したのがはじめであると言われる。大正六年には甲府―倉庫町（現白根町）を山梨自動車運輸株式会社が、また甲府―日下部（現山梨市）を甲府自動車株式会社の手で、山梨軽便鉄道株式会社は甲府勝沼、甲府小井川間を、翌七年には甲府―鰍沢間を山梨自動車株式会社が、大正八年（一九一九）には富士自動車会社による大月―吉田間の営業がはじまる。これらばかりの鉄道馬車の路線であり、馬車から自動車に移る歴史を物語るものである。

このようにして県下に多くの乗合自動車が設立されたが、昭和二年には甲府の会社三社が合併して株式会社山梨開発協会となり甲府盆地地域の乗合自動車業界の主導権をにぎる。富士北麓地方においては、これより先の大正六年、（一九一七）、時の山梨県知事山脇春樹による富士山麓の観光開発が提唱されて在京県有力者による会社設立のプランも出され、いよいよ具体的に話が進められた。そこで堀内良平、根津嘉一郎を中心とする創立委員が決められ、資本金五百万円の会社、富士山麓電気鉄道株式会社が創立されたのが大正十五年（一九二六）九月のことである。この会社の設立発起人五八名中、本村関係者として渡辺宗太郎、渡辺桂次郎、渡辺匡知の三名の名がみえるが、この三名はともに馬車鉄道、富士回遊軌道の関係者である。

富士山麓電鉄の創立目論見書には

「(二)右第一期線電鉄敷設ニ付富士電気軌道株式会社ノ経営ニ係ル大月吉田間ノ電気鉄道及吉田山中間ノ馬車鉄道並ニ吉田鳴沢間ノ馬車鉄道等ハ撤廃セサル可ラサルヲ以テ之ヲ買収スルモノトス(後略)」(富士山麓史 三七四頁)とあり、既設の馬車鉄道ノ路線を買収吸収する計画となつてゐる。事實、吉田―船津―小立―鳴沢―精進湖畔間を大田和―鳴沢間の馬車鉄道着工廃止を決めた大正十五年頃から乗合自動車運行をしてゐた富士回遊軌道は昭和二年(一九二七)十一月に富士山麓電鉄に買収された。

昭和十六年(一九四一)には都留自動車設立される。翌十七年には御岳自動車と三月月自動車山梨開発協会に買収され、翌十八年には御坂国道バスと都留自動車会社が富士山麓電鉄に統合され、国の戦時体制企業整理により山梨県第一区は山梨開発協会、郡内地域は山梨県第二区として富士山麓電鉄にそれぞれ統合され、二大会社により運行されることとなる。昭和二十年(一九四五)五月に山梨開発協会は山梨交通株式会社に、富士山麓電鉄は昭和三十五年(一九六〇)に富士急行株式会社とそれぞれ社名変更を行ない現在に至つてゐる。

本村に關係ある自動車路線は、富士急行バス富士吉田駅―河口湖駅―鳴沢―氷穴―精進湖―本栖湖―富士宮駅―富士駅のルートを中心に運行されている。本村にあるバス停留所は境野、鳴沢小学校前、堀の内、緑の休暇村、紅葉台入口と勝山方面から来る鳴沢駐在所前、大田和、大田和農協前である。

昭和九年(一九三四)八月現在の山梨県自動車営業者案内によると貸切自動車営業で鳴沢村渡辺勢次郎の名がみえる。

切		管		署		警		田		吉	
南都留郡船津村一〇七一 小池鯉太郎	南都留郡小立村 渡辺政雄 電話勝山一〇番	南都留郡勝山村 在原島吉	南都留郡鳴沢村 渡辺勢次郎	南都留郡西湖村 渡辺繁雄	南都留郡忍野村五〇七 桜井泰作	南都留郡上九一色村本栖 伊藤宗作	南都留郡上九一色村精進 赤池精進湖遊覧船合資会社	南都留郡上九一色村精進 渡辺森嘉	南都留郡大石村 堀内勝雄	南都留郡小立村 小池義明 電話勝山一二番	南都留郡船津村 梶原武一郎 電話七番

昭和六十年四月現在、本村における運輸業者はつぎのとおりである。
 明見タクシー有限公司、鳴沢営業所、高橋運輸興業株式会社、北富士タクシー、北富士陸送

第二章 運輸機関



富士急行バス停留所鳴沢駐在所前