

電力資本のビジネスデザインと 沿線地域のコミュニティデザインとの止揚・融合

——発電所軌道が“擬制鉄道”に変身した山梨県・早川軌道の事例を中心に——

小川 功

Assimilation or Sublating between Business Design by Power Company and Community Design; Hayakawa Track, “Fictive Railway” Metamorphosed from Private Track for Hydraulic Power Plant

Isao OGAWA

要旨：企業等が自己の貨物運搬等のために敷設する自家用の専用軌道は正規の鉄道たる“真正鉄道”とはほど遠く、低規格の粗末なトロッコ同然の“虚偽鉄道”にすぎない。しかし山梨県・早川軌道では早川電力のダム建設のための電力資本のビジネスデザインが、従前の河川舟運の代替交通手段を要求する沿岸各村のコミュニティデザインと激突、幾度にも及ぶ交渉の結果、両者の構想の融和点を見出して止揚・融合して自家用発電所軌道が住民の生活物資や住民移動手段としての“擬制鉄道”に変身した。当沿線に天下の秘湯・西山温泉があり、背後に秀麗な赤石山脈の高山を控える景勝地の故に、松永安左エ門をはじめ、数多くの登山家・湯治客に利用された観光鉄道ですらあった。

キーワード：早川軌道、発電所軌道、擬制鉄道、軌道組合、早川電力、松永安左エ門

I. はじめに

ここに昭和2年11月発行された『山登り』と題する写真満載の趣味書がある。金融恐慌下で数百頁もの豪華本⁽¹⁾を敢行した山好きの著者は大正後期の自らの中部山岳地方の山旅を写真とともに、たとえば大正15年7月27日午後1時30分「新倉よりトロの便を借り早川に沿ひ、大島の取入口、樽坪発電所対岸を過ぎて雨畑橋、早川大橋を渡り…(午後5時30分)早川橋畔より自動車に乗り換え」(山登り, p51)などと発着時間まで克明に記録している。この中に本稿で取り上げる発電所軌道が多く登場するのは著者が「電気屋であるから、どこぞに水力電気の良い地点を見付けに歩いて居る」(山登り, 序)と悪口を言われたように著者が挑戦した中部山岳地方の高山が同時に彼の本業たる水力発電の宝庫でもあるためである。

本稿巻頭で登山書を紹介する所以は著者・松永安左エ門は出版名義人・「東邦電力株式会社親愛会山岳部」の部長＝五大電力の一・東邦電力社長(昭和3年3月以前は副社長)であって、当時電力業界トップの東電の金城湯池・関東市場への侵略を画策している超多忙な時期に相当する。ビジネス・リーダー自身が長期の休暇を取得し「毎年欠かさず出掛け」(山登り, 序)るなど本格的登山に熱中する傍ら高山植物も研究、随行した築山秘書に代筆させることなくテントの中薄暗いランタンの光で自ら書き下ろした草稿を金融恐慌におののく産業界を尻目に趣味本「記念帳」(豪華版と廉価版の2種)として自費出版して度肝を抜いたからである。

同時に彼は飛騨山脈の梓川溪谷を遡る際に「松本小林区署のトロに乗った」(山登り, p7)り、同様に高瀬川溪谷を遡る際に後年森財閥の創始者となる「森専務の案内」(山登り, p6)で東信電気の専用軌道に便乗した際には、「材料運搬用の無蓋車へ特に一行の為め急造された屋根を取付けたもの」に乗り、電気機関車に牽かれて高瀬川に沿ひ上流

に向つて進む」(山登り, p6)と森専務の好意による特別仕立ての自重1.25噸、荷重3噸貨車を興味深く記載するとともに「高瀬川発電所へ向ふ荷物車に乗り込む」「高瀬川行一行」2葉を「少々目星しいもの」(山登り, 序)として「記念帳」に掲載するなど、持ち前の鋭い観察眼からまるで鉄道愛好者を思わせるほど、登山者等から「十八世紀急行」(南ア, p131)、「明治時代の遺物」(県誌, p367)などと揶揄された各地の「擬制鉄道」の非日常性を「写真、活映」(山登り, 序)の二刀流で撮影し大いに享受した当時の「コリ症」⁽²⁾の先端的観光客でもあった。

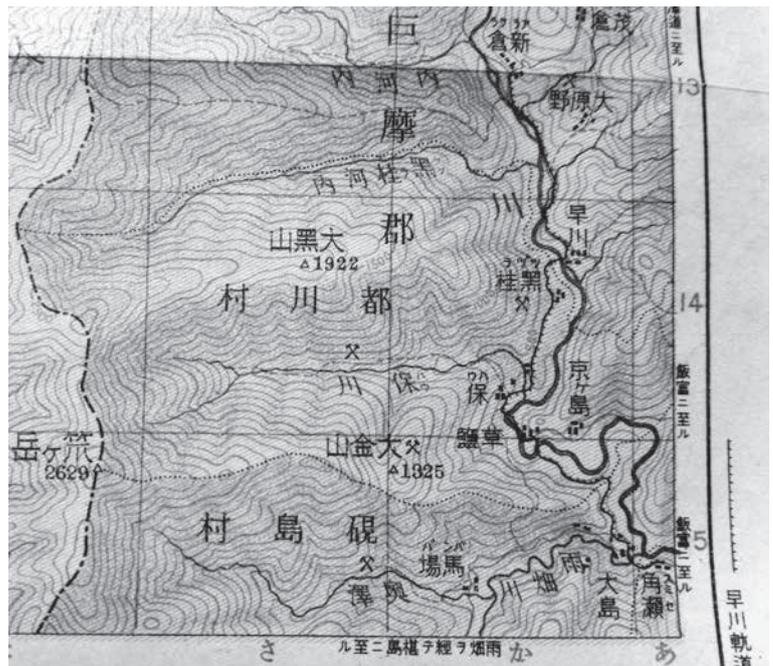
II. 山梨県早川町の軌道群

1. 案内書等に見る早川軌道

明治41年生まれ(古老(早川町千須和)の会話に「船じゃー奥へ、発電所へ、資料を運搬するに困るちゅうことで…この向こーを軌道敷いて通った」(町誌, p1590)と登場するのが早川電力の専用軌道である。地元で纏めたガイドブック『野呂川を巡く』の「芦安の人々と林業」「木材の運搬」の図には「深沢→①早川森林軌道→②奈良田トロッコ→木馬→③西山トロッコ→富士川橋→筏下り」(野呂, p34~5)と運材ルートが図示され、「昭和14年…森林軌道の敷設が着手…早川橋から早川沿いに遡上し、荒川合流地点付近を渡河し、観音経トンネルを抜けて、深沢尾根に至る約54kmに及ぶ工事は…昭和17年に完成」(野呂, p51)したとする。この①「早川森林軌道」が山梨県営の野呂川林道(内燃機関軌道)、②「奈良田トロッコ」が昭和10年4月設立の三里西山軌道組合、③「西山トロッコ」が大正13年開通の早川軌道組合運営の各々の馬車軌道を意味する地元での通称と考えられる。残念ながら5万分の1地形図には掲載されないで、昭和5年に鉄道省が編纂した『日本案内記 関東編』掲載の20万分の1地形図を[写真-1]に示した。

当時の西山温泉や南アの旅行案内・山岳書から軌道記事を年代順に見てみよう。昭和2年8月新湯の株式化計画「設立趣意書」⁽³⁾は「乗り心地よきとろの蒲団に座して進み」(西山, p5)と快適性を強調した。「その山岳の山麓に生まれてその山村に育」った「山岳界の耆宿」平賀文男の著書『赤石溪谷』は時期未詳(大正14~昭和7年)ながら「富士身延鉄道、波高島駅から此の(早川)大釣橋まで約一里。釣橋に近く、トロロイ馬車の便が新倉まで通つてゐた」(赤石, p249)「新倉から、富士川沿岸飯富に近い早川大釣橋までは、五四里の間会社が建設の当時発電機材料運搬のため、幅九尺の通路を開鑿し、之に軌幅二呎六吋十八封度のレールを布設して、現今は人も荷も便乗する、馬の索くトロロイを通はせてゐる。新倉を後にして、午後発のトロロイに身を托せば、早川溪谷の沿道約三時間で早川大釣橋へ着く事が出来る」(赤石, p185)、「広河原の田代川第二発電所に三木主任を訪れて…此処では直ちに電話をもつて、新倉発トロロイの出発を制肘してくれた…新倉…発電課に石井主任を訪ね、そして午前九時発の飯富行乗用トロロイにあわただしく飛び乗る。トロロイは、吾等スキー客の一行其の他を乗せたまま、早川の大釣橋に近い終点まで約四時間、馬に索かれて滑るが如く早川河畔を走って行った」(赤石, p266)との几帳面な便乗体験談が語られている。

次に昭和10年の登山家共著『南アルプス八ヶ岳連峰』は「十八世紀急行見たいな馬トロ」を「断崖のふちを不気味な摩擦音を立てて走ったり時々脱線することもあり、初めての人は戦慄するかも知れぬが開業以来一度も川の中へ落ちた事がないのが自慢」⁽⁴⁾と紹介し、また内務省石原嘉三は昭和11年秋頃「人も荷も便乗出来る馬のひくトロロイ」⁽⁵⁾に乗車している。



[写真-1] 「早川軌道」として示された角瀬～新倉間軌道

早川橋は富士川の支流・早川に大正9年架設された吊り橋で昭和9年9月以降「早川大橋も釣り橋に代わって近代的な鉄橋となった」（町誌, p413）ので昭和初期の撮影と思われる。[写真-2]にみるように、橋の上には TENT 張りのオープンカー一台をひくトロッコの馬方が西山温泉への湯治客を待つ様子がみられた。町誌によれば「温泉浴客の便宜を計って人専用のトロッコもあり、定員十人で座席もなく、ゴザを敷いた布団に座るもので、もちろん不定期ではあったが温泉客には西山の名物として喜ばれた」（町誌, p1357）とされる。早川軌道は、大正末年樽坪に3,000馬力の早川第一発電所を建設中の早川電力が、上流の第二、第三発電所の工事用軌道として順次敷設したことにはじまる。トロッコ開通時期には①大正10年5月と②13年10月の2説ある。まず①は早川電力（14年3月16日以降東京電力）が「樽坪発電所建設に着手、資材運搬用のトロッコ軌道を右岸に敷いた」（町誌, p411）結果、樽坪発電所付近まで工事用資材運搬専用の「トロッコによる運送が始まった」（町誌, p414）時期で、11年5月期の報告書には「水圧鉄管モ…工場ヨリ現場へ運搬中」（#8 営, p4）とある。この時点では「早川治水会」が会社側と交渉中で地元の軌道への直接的関与は



[写真-2] 早川橋上で湯治客を待つ早川軌道（筆者所蔵絵葉書）



[写真-3] 早川に沿って早川入道路に敷設の軌道

まだない。これに対し②は新倉発電所建設の代償道路たる「早川入道路」が大正13年完成し工事用軌道（早川橋～新倉）の上を東京電力の直営でトロッコ馬車が運行され、民貨輸送も容認された時期である。早川電力11/11期『第九回報告書』には大正11年8月1日山梨県宛「新倉樽坪線土木工事落成期限延期願」（#9 営, p8）を提出、12/11期『第十一回報告書』には「新倉発電所工事用材料運搬ノ為メ開鑿スヘキ早川入道路ハ目下工事中」（#11 営, p4）で、大正12年11月11日山梨県宛「湯島新倉線工事着手延期願」（#11 営, p5）を提出とある。13/11期『第十三回報告書』には「早川入道路 引続き工事中ニシテ十二月中旬竣工ノ予定ナリ」（#13 営, p6）とある。13/11期財産目録では「拡張工事勘定」（樽坪発電所工事其他）177.5万円が計上されている。（#13 営, p7）

[写真-3]は『早川第一発電所工事写真帖』所収の26葉の写真の内の2枚目の「上流ヨリ見タル堰堤及沈砂池」（写真帖）の左端部分を拡大したものである。早川左岸の絶壁に幅員の狭隘な代償の道路を付け、そこに電柱、木柵等を配し、道路幅一杯にトロッコ用の2本の軌条を敷設して間のない頃の写真である。これは会社側が「約束に反して道いっぱいを使用して長い枕木を道路の中央におき、幅の広い軌条を敷設し、側溝も作らず、毎日数十台の馬トロッコで社用荷物を運搬しているので、地元の人馬が危険で通行できない」（町誌, p412）当初段階の状態を示すものと考えられる。地元の主張は「軌条を端に寄せ、道路拡幅を早速に実施せよ」（町誌, p413）というものであった。相応の傾斜があるので、下りトロッコは運材夫がハンドブレーキだけで自走できるが、上りトロッコは馬が台車を牽引した。

13年3月早川電力と東邦電力との合併仮契約を締結し、早川電力の新社長に就任（#12 営, p2）した松永安左エ門

はトロ馬車が運行され、かつ14年3月合併後「東力事務所」を名乗って間もない14年7月29日樽坪発電所の現地視察⁽⁶⁾に訪れ、早川軌道の便乗記録としては恐らく最初と思われる。

公的な旅行案内には「三時間半、料金片道一円（一日一回、但正午発不定期が出ることもある）」⁽⁷⁾とあるが、実際の軌道の運行状況はどうだったかは判然としない。断片的な便乗体験等を総合すれば、「新倉を後にして、午後発のトロリイ」（赤石, p266）、「午前九時発の飯富行乗用トロリイにあわただしく飛び乗る」（赤石, p266）と一日2便、「馬が曳くトロが…今日は雨で休み…馬をはづしたトロがところどころの軌道に置きざり」⁽⁸⁾と雨天運休である。地元通の登山家は公式ルートで「田代川第二発電所に三木主任を訪れ…電話をもつて、新倉発トロリイの出発を制肘…新倉…発電課に石井主任を訪ね」（赤石, p266）電力会社に便乗を依頼したが、高橋秀三の場合は「運よくかへりの馬トロに交渉が出来て…新倉まで運ばれ」⁽⁹⁾など馬方への直接交渉もあった。

2. 軌道組合と運送会社との関係

実際の軌道運行を委託されていた軌道組合の名称に関しては「早川沿岸軌道組合役場」（町誌, p1355）、「早川沿岸軌道従業者組合」、あるいはそれらの略称「早川軌道組合」⁽¹⁰⁾等が使われている。

公文書『現在軌道開通ニ対スル経過大要』では「会社ハ大正十三年十月道路工事ヲ告ゲ、昭和三年一月二十日会社ヨリ関係村へ軌道引渡完了シ以来早川沿岸軌道組合役場ニテ経営シタリ」（町誌, p1355）とあり、当該軌道組合が半ば“役場”的公共



【写真-4】「早川沿岸軌道従業者組合役員」記念写真（写真館撮影）

機関であったことが窺える。「西山出張所資料」等による12年6月1日付協定⁽¹¹⁾には「沿岸民ノ物資運搬ニ関スル一切ノ事項ハ、各村ヨリ委員ヲ選出シテ処理セシメ」（町誌, p412）るとある。そもそも関係九ヶ村の主張は「道路（軌条面）は会社が買収したのではなく、地元でその使用を認めているばかりである。従って道路・軌道はことごとく地元のものである」（町誌, p413）という公有物の論理であった。したがって関係九ヶ村の「沿岸各村ノ共有」である当該軌道を共同利用するため、関係「各村ヨリ委員ヲ選出シテ」、各村「沿岸民ノ物資運搬ニ関スル一切ノ事項」を「処理セシメ」る“役場”的公共機関が当該軌道組合で、馬を保有し馬方を差配する実行部隊は別にあると思われる。

大島集落の徹底解剖を試みた川田武尊氏の近年の調査によれば「電源開発によって川の水が減り、舟運ができなくなるために、住民が東京電灯（現東京電力）に交渉して、代替手段⁽¹²⁾としての軌道を作らせたようだ」「13年には早川橋から新倉までの早川沿い約20kmに軌道が敷設される。『トロ馬車』と呼ばれる馬力で材木などをこぶトロッコがそこを通り…軌道の維持管理は早川軌道組合が行っていた」（やま49, p1）として、昭和10年頃の大島集落「ワラビダイラ」地区の軌道分岐点⁽¹³⁾前の「島屋旅館」で撮影された【写真-4】の記念写真を掲げ、「映っている線路が軌道、〈現在の〉下写真の左の道が雨畑へ、右が西山方面へと続く」（やま49, p1）軌道の「西山方面と雨畑方面の分岐点」たる「軌道完成頃のワラビダイラ（昭和10年前後）」の再現図を掲げる。右端の法被は「早川運送株式会社」と読み「早川入軌道ニ依リ運搬スル貨物ノ取扱及運搬請負」⁽¹⁴⁾を行う実行部隊であった可能性もあろう。

まず①「舟運ができなくなる」ことで困るのは、大口ユーザーたる早川上流域の林業家、雨畑・都川等の鉱業家であろう。②「住民が東京電灯に交渉」は、正確には当初の相手は早川電力（東京電力→東京電灯）であろう。③「住民」として電力会社と最も接点を持ったのは早川電力が建設事務所（要T11, p30）を置いた南巨摩郡飯富村であろう。しかも現地での物資調達の基地であり軌道発着点となる早川吊橋の所在するのも飯富村である。

後の三里西山軌道組合の場合、運送業者が主体的に設立した（町誌, p1356）模様なので、9ヶ村代表の組合役員に相当する可能性のある人物を組合委託先・早川運送（株）など軌道と接点ありとの選別視点で『大正山梨県誌』巻末に掲げられた功労者約500名のリストから抽出すれば【表-1】の通りである。

[表-1] 早川軌道と接点のある沿岸9ヶ村名望家等

①馬力の現業面を担う運送業者	□古屋半二郎(飯富、水電事業に「大功あり、又愛馬思想に富み」、望月彦十郎(三里、産牛馬組合議員)
②大口荷主となる山林・鉱山業者	◎△近藤曆晴(都川、実行委員長、金山所有)、辻晃太郎(都川、保金山、木材伐出請負)、望月信正(都川、製材、造林)、望月助治郎(硯嶋、山林)、早川要吉(三里、林業、鉱業)、望月金五郎(三里、造林)、居村伊三郎(三里、製材)、望月健一(都川、採掘)、□望月一照(都川、採掘、試掘、郵便局、242株)、齋藤昌訓(都川、試掘)、望月宇重郎(都川、試掘)、★土橋元三郎(飯富、富士薬局・醤油『不二川』、石炭試掘)、丸十製材所(飯富、8年創業、現業員5人)、富士林業(株)製材所(都川、11年創業、現業員6人)
③運輸行政に明るい道路委員等の村公職者	望月秀一(都川、早川入道路開鑿委員)、望月初太郎(三里、道路組合議員)、○□望月伝十郎(都川、材木、62株、所得税54円)
④資金面で支援可能な資産家・銀行家	小林武男(飯富、富豪□小林八郎衛門の一族、小林銀行飯富支店)、望月重右衛門(三里、資産家)、○天野大吉(硯嶋、質物金融)、◎○□望月繁(西山、切石銀行監査役、早川治水会長、101株、国税15.55円)、星野伝兵衛(曙、国税22.78円)、望月六郎平(硯嶋、国税17.81円)
⑤軌道旅客と深く関わる旅館主	○早川雄一郎(飯富、扇屋、飯富製糸創立)、○佐野栄太郎(三里、旅館、林業)、△★深沢義勇(西山、村長)、湯本義勝(西山、古湯、深沢義勇の実父)、深沢昌三(西山、新湯)
⑥その他	◎藤原文雄(早川治水会創立委員長)、戸栗森平(飯富、請負)
⑦行政の立場からの指導・監督・助言者	大野元(南巨摩郡長)、江畑献之允(山梨県山林課長)、樋口薫(鰍沢出張所長)、井上樽重(同技手)
⑧委託先の早川運送(株) ⁽⁵⁰⁾ 役員	[下山村] 佐野台作、○佐野信一(酒造「駒君」、遠藤半弥(村長、郡農会)、○網野茂八、渡辺豊(本店内)、[都川村] ○望月教三郎(村長、産業組合理事、農会長)、望月寛、齋藤昌訓、望月國幹(教三郎三男)、近藤貞一、[飯富村] 望月平重、土橋三四郎(飯富酒造)、若尾信義、[硯嶋村] ○松上義吉(郡農会)、○望月文太郎、望月六太郎、[大河内村] 勝呂松巳

(資料)「人物」、『大正山梨県誌』昭和7年、522～527、「鉱泉」p435、「林政」p206、★印『山梨人事興信録』甲府興信所、昭和3年、『早川町誌』、『身延町史』、『大日本商工人名録』昭和5年、『日韓商工人名録上』実業興信所、明治41年、『鉱区一覧』、大正9、14年、『民設製材工場一覧』大正12年及び閉鎖商業登録簿等により作成。◎印は町誌掲載の役員。○印村議、△印郡議、□印早川電力株主(#8営、p1～48)。

川田氏が示した多くの情報をもとに筆者なりに当該写真に関する想像を逞しくすれば、①組合から運搬を請負った複数業者の連合が「早川沿岸軌道従業者組合」なのか。②県林務当局の指導下に林業家主導で設立されたと仮定すれば組合事務所が山梨県林務部鰍沢林務所の分担区や貯木場⁽⁵¹⁾、製材所、森林組合等が集積するワラビダイラに置かれたのも道理か。③中央一段高く平然と馬に跨がる背広姿の紳士(氏名不記載)は周辺に君臨する風情を窺わせ、様になった乗馬姿から日頃の遠乗りに馴れた林業家・運送業者を彷彿させる。「飯富古屋運送合資会社」⁽⁵²⁾を指すと解される「運送会社を経営して運輸の便を図り、早川入水力電気事業の完成に与りて大功あり、又愛馬思想に富みて馬匹改良に助力し、村内にては議員及委員数種を兼務」(県誌、p522)した軌道発着点飯富村の村議で、早川電力100株主(#13営、p19)・古屋半次郎や同じく下請・早川運送代表取締役・佐野台作などがこうした諸条件に叶う経営者として想起されよう。

④法被姿と女の子を除く成人男性11名あたりが9ヶ村代表の「組合役員」メンバーに相当か。⑤男性の一部が正装し、かつプロの写真家に撮影させて表題を挿入させた記念写真なので当該組合にとって節目となる重要行事⁽⁵³⁾を軌道群の一大ジャンクション前の島屋旅館で行ったと推定される。

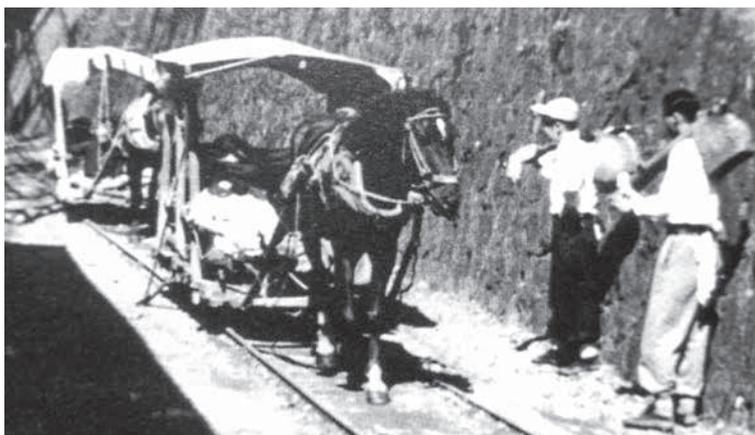
3. 西山温泉と軌道

西山温泉には昭和初期に「古湯 室数六〇、総畳数四二〇、宿泊料三円以上四円…新湯 三二、二二四、同」(温泉案内2、p82)の2旅館があり、「古湯は奈良田に在りて御殿湯、御座湯、穴湯、目湯の四泉あり、湯坊は深沢義勇及湯本義勝、新湯は湯嶋区に在りて蓬萊湯と称し経営者は深沢昌三」(県誌、p435)、16年時点の旅館は「深沢(古湯)、蓬萊館(新湯)」(旅程14年、p474)であった。「甲州一の霊湯、南アルプス山中随一の温泉…温泉宿は早川の支流湯川の絶壁に面して建てられ、上が新湯、下が古湯で…西山登山案内組合があり、ここで一切の準備を整へることが出

来る」(南ア, p130)

早川町の写真誌に掲げられた[写真-5]の「温泉浴客の便宜を計って人専用のトロもあり」(町誌, p1356)、当然に西山温泉関係者も組合員に加わっていたと思われる。

明治43年西山村長、大正4年郡議、大正7年助役等を歴任した西山旧温泉館主・深沢義勇(所得税85円、営業税84円、商録, p33)らが深く関与していたと思われる。昭和7年に甲斐保勝協会が発行した『甲斐勝景写真帖』記載の「西山旧温泉館主深沢義勇」の広告には「早川左岸ヨリ新倉マデ軌道金一円三時間半」とあり、「湯川峡の奥に在り山紫水明幽邃なる仙境」の霊泉にとって「軌道」の便が不可欠であって、その存続に「西山登山案内組合…代表者西山温泉望月福治」(南ア, p135)らとともに旧温泉が多額の関心を払っていたことは肯ける所であろう。なぜなら「西山旧温泉」広告には「当温泉は南アルプスの登山口で登山案内事務所は当温泉内にあり。登山案内人夫賃一日金二円五十銭」⁽¹⁸⁾として「白根赤石登山案内所」を併設し、「往年華頂宮殿下南アルプス御踏破の砌に…御宿泊あらせら」(県誌, p435)れ、11年7月「朝香宮は一行とともに同温泉古湯に御一泊遊はした」(T11.7.22東朝夕②)のである。



[写真-5] 新倉地内の軌道(昭和20年代 村田一夫氏撮影)

南アルプスのファンを以て任ずる登山家・松永は「白根三山をポピュラーたらしめ」(山登り, p50)るべく、15年7月26日「門沢脇の這松を切り開き農鳥登山の便を図るべく…西山温泉主人に談合し、年内早々着手する事となせり」(山登り, p50)と「西山温泉を中心とし、大門沢に沿ふて上下する新道」(山登り, p50)整備工事の段取りを付けている。資金は東邦電力等松永が寄付し、労力は「館主深沢義勇」側で手配したのであろう。その後、昭和3~4年には県が大門沢小屋、農鳥石室を建設した。(町誌, p1071)

昭和8年9月新倉以北を西山林道として県が整備、12年に完成した。12年撤収した軌条を転用して新倉以北への軌道敷設を開始し、16年奈良田まで、18年8月野呂川深沢へと順次延長し38kmが開通した。(廃線V, p67)

こうした中で「三里西山軌道組合」は従前の「早川沿岸軌道従業者組合」に代わって、沿線となる三里村(大正末期の村長秋山伴十郎)、西山村(大正末期の村長深沢義勇)の両村主体に「八ヶ村が連合して軌道を譲り受け」(茂倉, p3)で昭和10年4月に設立された新しい組織であろう。時点は未詳ながら「東電の軌道を山梨県で接收」(S15.7.12読売⑥)して、当分の間は「県直営のトロ馬車が運行された。やがて動力は機関車に換えられ、管理費の関係から…設立された三里西山軌道組合が運営することとなった」(廃線V, p68)とされる。その後トラック転用して不要となった早川橋~新倉間の20km分もの大量軌条の処置を巡り、戦時景気で鉄材価格が高騰する中、「此の間組合村内の一、二に利権屋⁽¹⁹⁾によって軌道の中巨摩郡榑正宗の横内氏⁽²⁰⁾に売却する策謀」(茂倉, p3)とされる一種の利権争奪戦もあった。新しい三里西山軌道組合は「組合長に荒居登之甫⁽²¹⁾が就任、顧問に当時県会議員の平林太一⁽²²⁾を推し、組合員二十人馬二十頭をもって運営され…二十五六年頃最も盛況を呈し、組合員も二十数名に増加し馬も十頭を越えトロは二十数台に達した」(町誌, p1356)という。「トロは木材の搬出を主としていたが、生活物資や人も乗せていた。木材はトロ1台に15~20石を積み、奥から下り勾配を利用して人力で操り、上るときは馬が牽き、重量制限があった」(廃線V, p68)とされる。

4. 野呂川森林鉄道

一般には昭和14年早川橋から深沢尾根に至る54kmもの野呂川森林鉄道が山梨県林務部鯉沢林務事務所の手で着工されたとされるが、根拠が明確でない⁽²³⁾。本当に野呂川森林鉄道が当初構想通り早川橋から深沢尾根まで物資不足の戦時下になつた4年間で人力のみで54kmも建設できたのか疑わしい。西氏提示の資料では早川森林軌道は7年から21年にかけて延長39.0kmが開設されている。少なくとも早川橋~新倉約20kmは東電の工専用軌道を接收してトラッ

クに転換したため控除すべきで、「新倉から上流広河原まで森林鉄道を建設」(S15.7.12 読売⑥)したのが39.0kmに相当する早川軌道と見るべきではなかろうか。したがって筆者は「西山道路開通記念碑」の「碑文」(町誌, p1358所収)に依拠した町誌の「昭和十八年八月三日、野呂川深沢までの二八キロの幹線道路が竣工…軌条を敷設し…トロ馬に引かせ」(町誌, p413)たとの記述を支持する。

奥地の山林資源に着目した久菱林業が「社財ヲ投ジテ新倉奈良田間ニ自動車道路改修工事ヲ起シ翌二十八年八月九日開通」(町誌, p1358)し、昭和28年8月早川軌道の撤収が開始されたものの、直後の台風13号・14号で甚大な被害が相次いで発生したため、橋本正夫氏によれば30年「頃まで一部にトロ運送が残る」(廃線V, p67)としている。32年7月の記事では「早川溪谷を身延から四十五キロも入った山梨県南巨摩郡西山村…切りたつたような断ガイ(崖)のふちを森林軌道がわずかに通じている。…この〈奈良田〉部落に先月ダムができた。山梨県総合開発計画による県営西山発電所だ」(S32.7.26 読売⑨)とある。

5. 支線としての雨畑方面の軌道網

昭和50年末に町誌収録の古老の「軌道のあったの一、十五・六年前か」(町誌, p1598)との軌道撤去時期を昭和34、35年頃と推定する会話には収録者の問いかけは「軌道があったか?」であり、「材料や物資を運ぶためのトロッコの軌道。稲又の先の方から雨畑まで敷かれていた」(町誌, p1609)と注記されている。

『全国森林鉄道』巻末資料篇によると
 鯉沢林務事務所管内の①牛奥沢軌道は「7.7km、S4～S13民間使用」(西、巻末, p8)、同じく②稲又軌道(樽沢～日向～兵部沢付近)も「7.7km、S24～S25、S34



【写真-6】 馬場集落商店の前の雨畑軌道(昭和初期)

廃止」(西、巻末, p8)となっている。『トワイライトゾーンMANUAL7』には②「硯島稲又森林鉄道」は「本線上に大規模なインクラインを持ち、機関車も入線していたらしい」(竹内, p155)と現地調査の成果が詳しく報告されている。早川町『ガイドブック』にも①「昭和初期には木材搬出が目的で軌道が敷かれ、馬場を通り、奥沢のかなり奥までトロッコが入り」(ガイド⑩, p17)とある。平成14年8月11日遊佐敏彦氏が「英雄さん」から取材した話では「老平での運搬は、まず老平の4キロ先の土場まで、材木を架線で運びます。そしてそこからはトロッコ軌道で大島まで運んだ…トロッコ軌道は老平方面のほかに、雨畑川上流の稲又まであった」⁽²⁴⁾とのことである。

早川町の写真誌には【写真-6】の「馬場地内のトロッコ馬車 昭和初期」⁽²⁵⁾が掲げられ、これが遊佐氏が取材した馬場を通り「大島まで運んだ」トロッコ軌道であろう。注目されるのは馬場集落のたばこ・塩を扱う商店の前の軌道が複線で、馬方以外に台車上に8人もが乗車する点である。運材従事者でなく域外からの客が珍しい馬鉄に乗った記念撮影にも見える。町誌には「昭和九年、大島・雨畑間に軌道開通、早川入り軌道組合が設立され、トロッコ九台で運行した。…昭和十八年、雨畑・稲又間に軌道開通」(町誌, p413)とあり、昭和7年までの状況では「大島に着き、其処から早川の沿道と岐れ、雨畑川の溪に拓かれた新道を進めば、四時半にはもう雨畑の村家へ達してゐた」(赤石, p249)とあり、7年前後に開鑿された「新道」の上に三里西山の場合と同じく旧東電軌道の軌条を譲り受けて県が布設し、早川入り軌道組合が運営したものかと想像される。筆者は同組合が大島・雨畑間で旅客営業しており、中間停車場の馬場で列車交換・休憩した昭和9年以降の雨畑硯見学の団体あたりの記念撮影かと想像を巡らした。前述の2組合に加え大島～雨畑間、雨畑～稲又間にも長い軌道があり、第三の「早川入り軌道組合」まで存在したのは驚きであり、如何に早川町が縦横に軌道網が張り巡らされた“擬制鉄道”の宝庫であったかを示すものである。

最後に日本上流文化圏研究所理事長の大倉はるみ氏からご教示頂いた石黒佐近氏⁽²⁶⁾の小説『山峡』の記述から当該

軌道の撤去時期であり、木材輸入の自由化直前にも該当する昭和30年代前半の軌道に関する箇所を抽出してみたい。当時の「山梨県の財政は…危機的状況にあり…木材の販売収入をもって県財政の再建を図ることが、山梨県林務部に課せられた使命」（山峡, p86）であった。山梨県稲又直営生産事業所の雨畑事務所の下部の「木材を搬出するトロッコ」（山峡, p32）と、西氏が「上部軌道」（西, p94）と表現された上部のトロッコ軌道との間に延長252mの「稲又インクライン」（山峡, p33）が存在した。現場を仕切る監督格の通称「庄屋は死亡事故を最も恐れ」（山峡, p60）た理由は千頭森林軌道で「かたく登山者を乗車させないできた。事故が起きた場合、その責任を営林署側で負わねばならないから」（S36.8.3読売③）と同様に、当線区の一般人の便乗は原則なかったものと考えられる。

小説の最後にも34年度から「造林担当者制度」という伐採業務の一部民営化が登場する。立地条件も悪く、採算の悪化に苦しむ県当局が30年代後半から順次軌道を含む伐採業務を民間企業に委譲⁽²⁷⁾する形で撤退していったのではなかろうか。ちょうど当地に40年代建設された日本軽金属の雨畑ダムの工事の終了の頃に該当する。廃止後間がない40年代末に雨畑軌道跡地を2度も現地調査した柳江耕二氏は「稲又－長畑間の軌道は〈28年9月18日〉キャサリン台風の時に消滅したとの話」⁽²⁸⁾と記している。一部の推定時期の記述は『山峡』との不一致も見られるが、これらの各情報を総合することで、従来未解明部分の多かった雨畑地区の軌道群の県営早川軌道の支線としての役割と終焉が浮かび上がってきたように思われる⁽²⁹⁾。

Ⅲ. 発電所軌道が“擬制鉄道”に変身するメカニズム

鉄道当局の立場では便乗、有料化、団体割引、臨時列車運行等々、専用鉄道の目的外使用の埒外でしばしば不穏当な悪さをする結果、虚偽鉄道→擬制鉄道領域での“鬼っ子”、“諸悪の根源”ともいべき札付きの存在が電源開発用ダム建設に付随して、人目に付かない（すなわち監督官庁の監視も行き届きにくい）山奥に建設する「発電所工専用諸材料運搬ノ必要ニ迫ラレ自家専用トシテ」⁽³⁰⁾、資材運搬等を主目的に敷設された発電所軌道である。早くから官庁情報の公開事情を熟知され、特殊鉄道にも通曉された青木栄一氏は同編著『日本の地方民鉄と地域社会』の中で「特殊鉄道」の一形態である「工事資材輸送用の鉄道」を取り上げ、とりわけ「発電所建設工事に用いられた簡易軌道の実態は、ごく一部のものを除いてはあまりよくわかっていない。鉄道史研究のなかでも盲点になっている部分である」（青木, p190）、「この種の鉄道は従来の鉄道史の研究対象になることは稀れであった」（青木, p203）と指摘している。

本稿の早川軌道のように不特定多数の湯治客も便乗させて白昼堂々営業する長大な専用軌道が、果たして家用ないし特定少数者に限定された産業目的の粗放的軌道といえるのであろうか。一般公衆向の特許を受けた軌道、特に貨物用軌道（たとえば宮崎県最深部の日向軌道、銀鏡軌道等）との差異は一体全体どこにあるのであろうか。こうしたある程度までモンキャリア性の要件を備えた一部の「虚偽鉄道」は当然に許認可を受けた正規の鉄道ではない。しかし上述の如き社会的効用から、実質的には正規の鉄道であると見做して分析する必要から筆者は特に「擬制鉄道」（fictitious railway）と呼んで来た。

そもそも非公然性の虚偽鉄道は公共の用に供される真正鉄道とは異なり、元来が私的な都合で安価に軽便に拙速に粗雑に敷設された自家用の専用鉄道なるがゆえに、技術上、制度上、法制上、安全上種々の限界・制約があり、所在する沿線の地域社会にとっては真正鉄道と比して様々な不平・不満が存在する。鉄道事業者の場合とは全く異なり、投資した当該電力資本の立場ではダンプカー、トラック等の工専用車両と同様に、ダム建設に付随するコンクリート、鉄材、石材等の重量物資材運搬のための経費軽減・圧縮のための単なる一手段に過ぎず、「もとより工専用の軌道であって、基本的には永久構造物たることを目的としておらず」（青木, p190）、かつ将来の収益を生む「資産」⁽³¹⁾としての認識もない。

実際はともかく建前上は「発電所工専用諸材料運搬ノ必要ニ迫ラレ自家専用トシテ」⁽³²⁾、昭和2年3月29日付「土第五八一九号」で使用期限を2年11月末日として静岡県知事より「発電水利使用事業ノ為メ…水窪川ノ左岸ニ沿ヒ…延長六哩余、軌間二呎、人力ニ依ル専用軌道」⁽³³⁾布設を許可された水窪水力電気の事例で見たように「工専用ニ供スル一時的ノ施設」ゆえ「工事竣成後ハ是ヲ廃却」⁽³⁴⁾予定のものであって、工事が完了すれば無用の長物化して廃棄・撤去する一過性のため、通常は経費軽減・圧縮上「線路状態も最低レベルで建設され」（青木, p190）、「二十五呎度軌条…軌間二呎六吋」⁽³⁵⁾程度の簡便な作業用簡易軌道で、勘定科目として独立計上される必然性は乏しい。

また電力業界の業界新聞記者等も掃いて捨てるほど存在する、たかがトロッコ程度の枝葉末節の建設用資材に拘る人はきわめて少ない。たとえば三宅晴輝は電力業界の一般的認識を基礎に『電力コンツェルン』の一節で地域の多様な要求を「ユスリ」と決めつけ「電力会社の方でもさう云ふことの無い様にと色々設備もする」⁽³⁶⁾とするが、やむなく設置する設備の例が代償道路や本稿の軌道に相当する。

また専用軌道の許可を与える立場の県庁も、大元の電気事業許可で発電所建設が認められた以上、純粹に技術的基準等を充たすかどうか程度の形式的チェックはあるとしても、発電所建設に不可避な随伴設備たる専用軌道は厳格な審査を要せずして付随的に当然許可されて然るべきものであろう。「専用軌道」その他の特殊鉄道に対して監督権を有するとされる各府県が当該監督権を楯に文句を言った例は寡聞にして知らず、内務省の水利権使用許可文書にも軌道そのものが図面等に掲載されたものを筆者は見えていない。この点で明治44年鬼怒川水力電気（鬼怒電）の「材料運搬専用の軌道」（M44.2.14東朝③）を許可した県庁の安易な姿勢を敷設に反対する住民が「県当局は之に対して未だ一回の視察だに行はず、〈鬼怒電〉会社の為すが俣に放任」（M44.2.19東朝③）したと憤慨、業者の言い分を丸呑みしていると苦情を申し立てた事例⁽³⁷⁾は注目に値する。多忙を極める役人の立場に立てば恐らくや、「たかがトロッコなんぞに一々構ってられるか…」というのが本音でもあろう。

したがって電力の監督官庁への届け出の必要もなく、請負業者が施工管理の一環として工事期間中、軌道の運行管理を直接行っている場合が多い。鉄道監督局の片山が「如何なものであろうか」⁽³⁸⁾と問題視した「景勝地の観光客を特に列車に便乗せしむる」専用鉄道という「営利的性質を帯び」「甚だ好ましくない」「目的外使用」が白昼堂々大手を振って行われ、鉄道省編纂の案内書にも記載された。戦前期の鉄道省は鉄道作業局以来の現業機関を抱えた巨大組織であり、観光資源を発掘し、新たな輸送需要を取り込む努力を日々継続していた。長年の慣行として「実費徴収と言ふことで札幌鉄道局陸運部の了解を得て以前より収受」⁽³⁹⁾していたのである。組織としては鉄道省全体の中では弱小チームに過ぎない鉄道監督局あたりが法規を楯にグズグズ小言を言っても所詮負け犬の遠吠えにすぎなかったのではなかろうか。筆者は違法行為の黙認といった生やさしいものではなく、自ら観光業者でもある鉄道省が山線による支笈湖観光客輸送を奨励、宣伝、種々の便宜を図るといふ共謀関係にあったと考える。

早川町は「四方を高峻な山々に囲まれた早川の峡谷」（町誌, p406）に所在する「秘境」（町誌, p406）と呼ばれ、住民は「地域の隔絶性」（町誌, p406）克服を永年の悲願としてきた。より恵まれた位置にあった身延町の銀行・電灯会社役員有志は大正2年「旅客貨物運搬」を目的に身延製材軌道⁽⁴⁰⁾を設立、人力による軌道特許を得たが、遂行意欲なく代表が夜逃げ同然で失効した。また早川下流の富里村でも村内有志が将来電化を想定した富里軌道⁽⁴¹⁾を目論んだ。しかし後年の身延山鉄道⁽⁴²⁾を含め、中央資本による富士身延鉄道を例外として峡南の私鉄構想は悉く実現しなかった。そのなかで早川上流部には少なくとも3つのNPO（軌道組合）が運営する相当距離の軌道が非営利のコミュニティビジネスとして存在し、地場産業の木材搬出はもちろん、住民・湯治客・登山客等を乗せた客車も有料で運行していたという事実は驚異的でさえある。その理由は地域リーダーの中には嫌悪施設たる専用軌道敷設・通過のデメリットを甘受する見返りとして外部資本に対して様々な要求を出して、地域振興に寄与しうる準公共財に転換させる代替案を考案する巧みなる知恵者が現れたからである。原、下山両村を含む早川沿岸八ヶ村は早川〈沿岸〉治水会を結成し喪失する水利権の代償として「一般住民の物資運搬にもトロを利用させるべき」（町誌, p413）と主張、渋る会社側と粘り強く「折衝を繰り返しながら住民の便利は確保」（町誌, p413）され、専用軌道の広汎な「目的外使用」により「交通難から急激に解放」（町誌, p406）された。

かくして発電所建設用資材運搬軌道は沿線の地域コミュニティからのさまざまな要望等も加わって、「実際は発電所完成後もかなり長期にわたって軌道が残され、列車の運転が行われた」（青木, p193）結果、一種の暗黒大陸として、監督官庁の監視の目も届かず継続使用され、超法規的、治外法権的存在として目的外に使用され、さらにその後も適当に処分、譲渡、転貸されたように解される。こうした水力発電用の専用軌道の有する特色である変幻自在性のゆえに鉄道法規体系の中の死角・盲点となって、筆者のいう“擬制鉄道”を胚胎させる要因となったというのが本稿の結論である。

IV. あとがき

筆者として教員在任中の本誌への投稿は本号を以て終えるため、細やかなものにすぎないが過去の研究の軌跡らしきものを若干総括しておきたい。筆者の数十年前に生じ、胚胎して来た一連の“虚偽鉄道”“擬制鉄道”⁽⁴³⁾への関心は主に鉄道愛好者⁽⁴⁴⁾としての視点から出発していたものである。しかし当時筆者が主に依拠していた経営史・企業者史的接近では学術研究対象に取り上げるべき積極的意義を見出せぬまま、平成11年3月前任校の学生団体の鉄研会誌に学生に乞われて寄稿⁽⁴⁵⁾した程度に終わっており、過去の研究蓄積は発表の機会とてなくゴミ同然に埋もれたままであった。幸いというべきか、本学に観光コミュニティ学部が「野合也」との学内の一部反対論を乗り越え創設され、ここに両分野の異なる研究ベクトルを融合すべき本誌が誕生した。このため観光サイドの一教員として筆者も単なる従来の惰性的な延長ではなく、コミュニティサイドも十分意識した新たな論文群を継続して寄稿すべき契機が他律的に生じたわけである。そもそも専用軌道の如き企業活動に随伴するにすぎない“虚偽鉄道”は、同僚の松坂健氏の造語を借用すれば、その毛細管⁽⁴⁶⁾的微量性のゆえ、また自家用貨物の低廉運搬という営利性欠如のゆえに、独立経営体として取り立てて分析するほどの価値は乏しい。しかしながら通過する地元コミュニティ側にとってみれば、外部資本による一方的な土地の侵奪・騒音・汚染・火災・人身事故等の様々なリスクを生じかねない外敵の突然の乱入という一大事に映ったことであろう。多くの場合敷設反対・通過反対・里道使用申請却下との拒絶反応が示されたが、例外的に別の奇妙な対応をとった本稿の早川町の如きコミュニティも存在したのである。

かくして営利企業のビジネスデザインとしての低コスト指向の低規格で高リスクの“虚偽鉄道”が、資本対地域の葛藤・習合過程を経て、地域の思い描くコミュニティデザインとの調和・融合が図られる結果、より高次元の“擬制鉄道”へと止揚するのである。その結果として専用軌道が地元住民の必需品たる日用品移入、地産製品搬出等の民貨輸送をはじめ地元住民の便乗を容認、やがて不特定多数の登山者、釣客、湯治客、探勝客等の広汎な便乗にまで拡大すれば事実上の観光鉄道化⁽⁴⁷⁾する場合まで現れるに至る。

かようなコミュニティに不可欠な存在ともなった“虚偽鉄道”“擬制鉄道”の事例研究であれば観光コミュニティ学部の研究紀要の紙面を汚すことも許されるかと思考し、既発表の秩父、富士、阿武隈の三地域に今回の山梨県⁽⁴⁸⁾を加えた次第である。いわば宏大無辺の暗黒大陸の一隅を照らした程度で、もとより全貌の解明にはほど遠く、今後とも体力等の許す限り未知の軌道発掘・解析に精進したいと念じつつ、筆を擱く。今後県有林関係の行政文書等、地元側に残された可能性ある記録を各方面の御協力を得て丹念に掘り起こすことが課題であると認識するものの、もはや先のない筆者の手に余る。本稿の作成にあたり随所に引用した西裕之、竹内昭、遊佐敏彦、川田武尊らの各氏の先行研究を参考にさせて頂いたほか、今回ご当地の多数の各位⁽⁴⁹⁾に直接ご教示並びに貴重な資料や写真等のご提供を頂いたことに感謝する。

注

(1) 以下の略号を使用した。山登り…松永安左エ門『山登り』昭和2年、山登初…『山登り』（初版、実業之日本、大正15年8月、温泉案内…鉄道省編『温泉案内』、大正9年、写真帖…『早川第一発電所工事写真帖』東京電力、大正14年11月5日、温泉案内2…『温泉案内』昭和2年、西山…『西山温泉株式会社設立趣意書』深沢昌三、昭和2年8月、南ア…渡辺公平ら『南アルプス八ヶ岳連峰』昭和10年、県誌…『大正山梨県誌』昭和2年、案内関…鉄道省編『日本案内記 関東編』昭和5年、案内中…鉄道省編『日本案内記 中部篇』昭和7年、赤石…平賀文男『赤石溪谷』隆章閣、昭和8年、旅程…『旅程と費用概算』日本旅行協会（ジャパン・ツーリスト・ビューロー）、昭和10年、昭和14年、茂倉…『茂倉区郷土誌』昭和47年、町誌…『早川町誌』早川町、昭和55年、橋本…橋本正夫『小さな軌道を訪ねて』昭和57年、廃線V…宮脇俊三編『鉄道廃線跡を歩く』5巻、JTBキャンブックス、平成10年、野呂…『野呂川を巡く』南アルプス芦安山岳館、平成16年、青木…青木栄一編著『日本の地方民鉄と地域社会』古今書院、平成18年、山峡…石黒佐近『山峡』山梨日日新聞社、平成27年、ガイド…日本上流文化圏研究所編『早川フィールドミュージアム公式ガイドブック』平成27年、「山の活気を伝える地—硯島地区 大島～老平編」ほか多数（早川町民が制作した手作り公式ガイドブック）。

[新聞・雑誌] 東朝…東京朝日新聞、読売…読売新聞、やま…『やまだらけ』49号、日本上流文化圏研究所、平成23年10月。

[会社録・会社基本資料] 要…『銀行会社要録』東京興信所、帝…『帝国銀行会社要録』帝国興信所、諸…牧野元良編『日本全国諸会社役員録』商業興信所、紳…『日本紳士録』交詢社、日韓…『日韓商工人名録』実業興信所、明治41年、商録…『大日本商工人名録』昭和5年。

(2) 後に茶人・数寄者として知られる松永は「新しいことが何でも好きな、所謂ハイカラ…庭を作っても犬を飼っても、一派を拓くだけの

研究心」(三宅晴輝『電力コンツェルン』春秋社、昭和12年、p154～155)ありと評された。

- (3) 「飯富新倉間軽便馬車(軌道)二時(間)半」「目下六里の道程を僅々一円の賃銀」(西山、p5)「今や早川沿岸の道路は完成し、温泉を距る約二里の新倉まで軽便軌道の通ずるあり…水電会社の測量せる予定軌道の完成の暁には、当温泉場を経て奈良田…尚其奥に於ける神秘幽元の境をも探見し得らるるに至るべし」(西山、p1)と将来の軌道延伸も期待していた。なお大正11年11月期早川電力は「湯島新倉線発電計画」(#9営、p7)を準備中であった。
- (4) 「西山温泉に入る…コース…の一つは早川と富士川の合流点大橋から馬トロに乗って紆余曲折の激しい早川沿ひに走ること二八軒、三時間で新倉に着く…新倉から比較的平易な道を徒歩三里で温泉につく。これは最も速廻りだがそれでも十八世紀急行見たいな馬トロがあるから楽でしかも早い。賃銀は新倉迄一円、円タクではない円トロである」(南ア、p131)、「甲府から富士川と早川の合流点の馬トロ発着所迄ハイヤー貸切五円。そこから新倉迄馬トロ一円」(南ア、p135)、「早川と富士川の合流点飯富の大橋から新倉行の馬鉄に乗り雨畑川の合流点大島で下車…」(南ア、p141)。
- (5) 「午前八時西山温泉を後に早川の溪沿ひの道を下る…東京電灯の発電所を過ぎ…十一時新倉に着く…新倉から富士川沿岸の飯富まで約四里半の間人も荷も便乗出来る馬のひくトロリイが通つてゐる。新倉を後にトロリイに乗れば二、三時間で早川橋に出る」(『ハイキングコース』東京鉄道局旅客課、p54～55)。
- (6) 15年の『山登り』の中で「引かへして 新倉よりトロの便を借り早川に沿ひ、大島の取入口、樽坪発電所対岸を過ぎて雨畑橋、早川大橋を渡り学友小林莞一氏に迎へられ、早川橋畔より自動車に乗り換へ、青柳をすぎて甲府」(山登初、p147～148)と記述。
- (7) 『富士及甲信地方』JTB、昭和15年、p20。
- (8)(9) 高橋秀三『顔』昭和18年、p391。
- (10) 昭和9年設立の「早川入り軌道組合」、10年4月設立の「三里、西山軌道組合」(町誌、p413)は各々別区間を所管する別組織の軌道組合。
- (11) 地域と早川電力との協定が締結された12年6月1日の直前に恐らく代替道路・軌道等を含む「大正十二年五月二十一日付山梨県指令第一二〇号 湯島新倉線水路開鑿並ニ付属物施設工事変更施行認可及更改附帯条項」(#11営、p6)が山梨県から出され、大正12年6月27日定時総会で「承認」(#11営、p6)された。
- (12) 関東水電も秩父「ダム建設の必要上、川を堰止めるので材木を流すことが出来なくなる見返り」(太田巖『奥秩父の伝説と史話』さきたま出版会、昭和58年、p97)に地元が無償提供した用地に関東水電が軌道敷設し資材を運ぶとともに地元民の物資輸送の軌道使用も有料で認めた。
- (13) 西山方面への本線から貯木場へ行く軌道が分岐。西氏によれば鯉沢林務事務所管内「保川林用軌道」は昭和7～21年開設、民間使用(西、巻末、p8)とあり、現地調査した竹内昭氏は「天竜製紙、後に本州製紙の民有林用軌道」(竹内、p155)と本線という「2つの林用軌道が接続」(竹内、p155)かと推測したように旧都川村保集落の土場で本線から分岐し、辻らが木材伐出を請負ったかと想像される。硯島村保金山には所在し、雨畑金山ともども「品位良好なるに加へ鉱脈及母岩共脆弱にして掘鑿頗る容易」(T8.4.17内報①)とされた。
- (14) 筆者所蔵『早川第一発電所工事写真帖』も「飯富町佐野貞義用」との旧蔵者名あり、同帖が代替手段としての軌道を作らせた同村住民にも多く配布されたことを推測させる。
- (15) 西山・大島分岐点から製材工場隣接「貯木場へ行く軌道」(やま49、p1)も分岐した。なお県は開国橋袂に県営貯木場、合板製材所を置いた。(青山氏)
- (16) 飯富古屋運送(資)は大正14年10月23日飯富村に7,000万円出資で設立、無限責任社員古屋半次郎、古屋姓4名が有限責任(「閉鎖商業登記簿」甲府地方法務局)。電力会社直営期からの下請と推測。
- (17) 昭和8年軌道組合から県への軌道移管や10年三里西山軌道組合新設に伴う旧組合解散等が想起される。注(25)の写真集後半には同一写真館撮影らしき公式記念写真が多数収録され、たとえば昭和14年「早川入聯合青年団」(p110)の写し込みの手書き字体が酷似。
- (18) 『甲斐勝景写真帖』甲斐保勝協会、昭和7年。湯本義勝(西山村湯島)が湯島温泉元湯を経営していたが、大正5年2月三男・深沢義勇(深沢家養子)が継承。
- (19) 同様に大戦景気で「軌条騰貴の爲め何れの軽鉄会社も成る可く其不利益なる線路を撤廃して軌条の売却を為し」(T7.7.27台湾)た例あり、昭和12年新任富士軌道伊藤社長は東電出入屑鉄商・伊藤商店代表で「軌道業トシテノ売買交渉ニ非ズシテ、実質ハ古鉄ノ売買交渉」で譲受後「会社側は断然解散してレールを古鉄材として売却」(S13.3.2東朝静岡版)した。
- (20) 横内氏は中巨摩郡榑村(現南アルプス市上宮地)の酒造家・横内正春(県誌、p257)。榑正宗蔵元の横内酒造店(代表取締役横内孟)は明治5年横内甚右衛門が深沢川の伏流水で創業。
- (21) 服部治則氏によれば「奈良田は上湯島からの最近の分家荒居姓一戸を除きすべて深沢姓を名乗る」(服部治則『農村社会の研究 山梨県下における親分子分慣行』御茶の水書房、昭和55年、p26)地域で「姓は殆ど全部深沢を名乗つてゐる」(細井吉造『伊那谷木曾谷』昭和12年、p305)中での荒居登之甫(服部、p26)は西山村議・荒居富市(県誌、p110)との関係が想定出来そうである。
- (22) 平林太一は明治30年山梨県生まれ、県会議長を経て昭和25年参院山梨地方区当選、1期務めた。
- (23) 狩太ら三村が連帯し殖民軌道誘致を運動し大正11年4月12日特許を得たが、起業困難で三村(狩太、真狩、真狩太)連携殖民軌道起業を断念し解散、15年5月31日特許失効した例がある。(「軌道免許・留寿都村、真狩別村、狩太村軌道敷設組合・大正11～15年」、『ニセコ町百年史下巻』ニセコ町、平成14年)
- (24) Web「馬場のパイオニア 早川マインド」(fm-hayakawa.net/mind/archives/person/banba05)
- (25) 『目で見るとはやかわの風景と歴史 町制施行40周年記念』早川町、平成8年、p58。
- (26) 石黒氏は「林業に携わって早や三十年」の「山梨県在住。地方公務員」(山峡、p94)で、丹念に現地取材した作品。作者が講演時の配布資料(理事長より拝借)に山梨県峡南林務環境事務所蔵「稲又インクライン」「雨畑軌道」など小説の舞台となった軌道写真多数収録

されるなど精力的な軌道取材ぶりが窺える。

- (27) 雨畑は民有林多く県有林は山奥に位置する由(青山氏)で、日東山林合資会社経営の雨畑軌道(老平集材所～奥沢谷間13キロ)とインクラインが存在したが、昭和37年廃止。(『日本林業技術発達史4』林業技術協会、昭和49年、p244)なお同名会社(大阪市港区小林町)は昭和5年弁護士中村公男を管財人として和議手続開始。
- (28) 柳江耕二「消えた二つの手押軌道」『鉄道ビクトリアル』315号、昭和51年1月、p62～3。
- (29) 早川電力「会社ハ県道早川吊橋際ヨリ三里村新倉区ニ至ル間ニ…道路ヲ開サク…潰地ハ、宅地ヲ除キ…沿岸村ヨリ無償提供…会社ガ…該道路ノ一部ニ軌道ヲ敷設シ使用スル事ニ就テハ道路管理者ニ於テ何等異存ナキ…会社ガ該軌道使用期間中ト雖、工事上支障ナキ限り実費ヲ以テ一般沿岸民ノ物資運搬ニ使スル…会社ハ水力工事完成後、少クモ十二封度ノ軌条ヲ敷設ノ儘、沿岸各村ノ共有トシテ無償提供…、会社ハ運搬中ノ事項ニ対シテ一切ノ責任ヲ負ハサルモノトス」(町誌、p412所収)
- (30)(32)(34) 「副申」昭和2年9月1日、内務省文書『水窪水力電気会社軌道一 静岡』記録掛。
- (31) 東信電気は昭和3年上～4年上期まで運輸軌道勘定約32万円を計上、他の発電所費に合算等で姿を消した昭和4年下期以降少なくとも7年上期まで該当勘定はない。また上毛電力も昭和3年上～5年下期まで運輸設備勘定約30万円計上、経済誌は同勘定は「アト工事も利用出来るものであるが、当分現状維持の外ないのだから…割高」(S6.4.5ダイヤモンド『銀行会社の実質』A編、p205)と批判した。
- (33) 「軌道敷設ノ件」昭和3年8月10日両大臣宛知事、上記(38)の水窪。
- (35) 『土木建築工事画報』2巻5号、大正15年5月、p12。
- (36) 「発電所を建設するときが一番困ることの一つは地元農民、漁民や木材業者の反対運動で…木材が流れなくなるとか、色々なことを言って電力会社から金を取ったり訴訟をしたり…往々にして実際以上の報償を電力会社に求め…無理難題を吹っかけ、電力会社から金を絞らうとする悪辣なものもあって、電力会社を手估ずらした」(三宅晴輝『電力コンツェルン』春秋社、昭和12年、p413～414)とは恐らく業界筋の本音か。
- (37) 鬼怒電は明治44年発電所の専用軌道を敷設すべく道路使用を出願したが、里道管理者・栃木県河内郡豊岡村は「交通往來上危険なれば之が布設を許可せざらん事を希ふとの陳情書を県知事に提出して、同布設工事に反対…一時不穩の模様」(M44.2.14東朝③)と報じられた。
- (38) 片山広丘『地方鉄道軌道専用鉄道：運輸関係系統精義』鉄道図書刊行会、昭和5年、p10。
- (39) 「調査書」『運輸省文書 苦小牧市免許』昭和25年。
- (40) 身延製材軌道は大正2年身延村身延に旅客荷物運搬、電気利用製材を目的に資本金10万円で設立(帝T5、p19)、取締役勝呂松三、山本武彦(栄銀行頭取、身延電灯監査役③350株主)、望月孝行(身延電灯社長)、藤田佐一郎(身延電灯監査役、身延自動車役員)、杉原章弘、黒沢次郎、坂口貫太郎、監査役広瀬増治郎(身延電灯取締役①870株主)、望月宗太郎(身延村、国税19.90円、身延電灯取締役)、石山弥平(帝T5、p19)、大正8年現在資本金10万円、払込2.5万円(『会社通覧』、p712)、11年現在資本金10万円、払込2.5万円(要T11、p9)。
- (41) 富里軌道会社は昭和初期「設置予定の甲斐常葉駅を起点として、一色を通り、宮木と飯富の間の富士川に架橋し、早川に沿う軌道」を発起人堀内源太郎、渡辺喜代作、松井美□、小林孝憲、遠藤彦作、赤池定太郎、飯富村土橋吾甫(マル吾製材所?)ら「地域のお旦那衆」による構想。(富里村収入役を祖父に持つ「筆者」開示の「設立趣意書」『富里軌道株式会社 定款並関係書』(Web「宗匠様おなありー163 祖父の夢：親爺日記」blog.livedoor.jp/kaito163/archives/65920866.163.html)。
- (42) 身延山鉄道は在京信徒らが正末期登山鉄道(身延駅-身延山総門)、ロープウェイ(塩沢-奥ノ院-七面山)建設を目論むも、着工した鉄道工事が途中で挫折、机上プランに終わった。
- (43) “虚偽鉄道”“擬制鉄道”は拙著『非日常の観光社会学-森林鉄道・旅の虚構性-』日本経済評論社、平成29年参照。
- (44) 斯界の先覚者・青木栄一氏が「一種のモグリ営業であろう」(青木、p203)と早くから着目された早川軌道は昭和56年9月20日研究会で森林鉄道の権威・西裕之氏の報告に啓発され、58年4月3日の鹿留軌道などを皮切りに山梨県内の現地調査を開始、59年11月3日浅草で「写真-2」の絵葉書に遭遇したといった具合。
- (45) 拙稿「無免許の旅客・貨物兼用馬車鉄道としての早川軌道について」『急行第一いぶき』滋賀大学鉄道研究会、平成11年3月(内容は今回全面改編)。
- (46) 松坂健「観光と地域創生 地域文化発信起点としての宿文化論」『旅行作家 旅の眼』123号、現代旅行研究所、平成28年4月、p15。
- (47) 最近外部資本・関西電力と富山県が飛騨山脈の北の果て高熱の暗黒隧道の奥深く鎮座し、限られた信徒のみ希有な特別拝観を許されるほか一切門外不出の“秘仏”的な“虚偽鉄道”上部軌道の“御開帳”を意図し一大観光ルート整備に合意したとの報道に接した。
- (48) 平成30年9月14日「海拔六千尺の峠路に難渋しなくてはならないので、健脚家のみが訪れる」(温泉案内2、p82)秘湯との憧れから最後に残して置いた念願の西山温泉に浸かり、鉄道省お勧めの「心行くばかりの深山の妙味を体得」(温泉、p82)、さらに奈良田から北岳直下の林鉄終点跡・広河原まで足を伸ばすことが出来た。なお8月21日訪れた大町・高瀬川の軌道は別の機会に譲る。
- (49) 山梨県県有林課主査・青山将英氏、日本上流文化圏研究所理事長大倉はるみ氏、若林一彦氏、西山温泉慶雲館・深沢雄二氏、渡辺氏、俵屋観光・望月十四朗氏、甲斐黄金村湯の奥金山博物館副主幹・石部直樹氏、甲府地方務局宮澤氏ほか多数。
- (50) 早川運送(株)は昭和3年12月16日下山村栗倉に資本金2.5万円で設立、昭和15年10月役員異動以降登記なし(「閉鎖商業登記簿」甲府地方務局)。組合移管後の設立ゆえ組合からの運搬請負に従事するも戦時下で休眠化と推測。