

第2章 明治・大正期の出来事

1) 明治天皇行幸

明治13年（1880）6月、明治天皇は文武百官を従えて山梨県に巡行の旅に出た。

北都留郡誌によれば、一行は6月16日、京城（皇居）を出発、17日山梨県に入る。甲府から県令藤村他が出迎え、当日は上野原の加藤景明宅を行在所として宿泊した。加藤景明は旧幕時代、上野原宿の本陣を勤めたという。

翌18日午前7時に出発、鶴川、野田尻宿を通過、犬目宿の笹屋で休憩、山谷峠を越え、11時40分、鳥沢宿しま屋で昼食、12時半出発した。

下の錦絵はその威容を伝えるもので、鳥沢から猿橋に向かう途中。左側に桂川、左上奥に“さるはし”らしい橋が小さく描かれている。

図8201 明治天皇行啓 猿橋遠景



◆◆(三代広重 諸国名所之内甲州猿橋遠景)

この絵では桂川のすぐ近く、**に**街道が通っているように見えるが、実際、宮谷から猿橋にかけての旧甲州街道は今の国道20号よりはるか下の桂川に近いところを通っていたようだ。

しかし、現実にはここから**は**猿橋は見えない。下は同じ所と思われる現在の写真である。

図8202 川沿いの旧甲州街道



猿橋では橋畔にあった猿橋警察署で小休止した。今も“さるはし”橋畔に明治天皇御召換所址の石碑が建っている。「召換」は着替えではなく馬車から板輿に、あるいは板輿（いたごし）から馬車に乗り換える場所のこと。上り下りの激しい坂道は板輿で、平坦路は馬車に乗って移動した。猿橋では板輿から馬車に乗り換えた。

図8203 輿から馬車へ「召換」



警察署での小休止の後、猿橋を遊覧したという。お供の者が書き残した旅行記（みとものかず）では“さるはし”の絶景を「筆にも詞にも及ぶべきにあらず」と記している。

図8205 召換所跡の碑（右）

図8204 明治天皇が休憩・召換した猿橋警察署（下）



御召換所となった猿橋警察署の中では、鈴木芳太郎、奈良友巳両名が給仕として天皇に奉仕した。これは民間の12, 3才から16, 7才までの男子で、品行方正、容貌端麗のものを選んだという。

「明治天皇御巡行紀」には

- 猿橋警察署 署長警部1名人、巡查8名
- 猿橋宿 戸数127戸、人員603人
- 猿橋学校 生徒102人、猿橋小学校の前身

などの記事が見える。

この日、天皇一行は花咲宿星野家で休憩、花咲学校前で少女の機織作業を展覧、夕暮時に黒野田宿に入り、天野氏宅を行在所として宿泊している。

2) 新道開設

東町の東部、坂を下ったあたりを今でも「新道」と呼んでいる。

図8206 旧甲州街道と明治新道



江戸時代から、甲州街道は現在の国道の南側、桂川の流れに近いところを通っていた（上図の緑色の線）。明治天皇行啓の錦絵「猿橋遠景」でも、甲州街道が桂川のすぐ近くを流れていることがわかる。

この甲州街道は、桂川の増水があれば路側が洗われる程、川の流れに近く、またアップダウンがきつい道路であったが、これを解消するために、山裾に近い場所に敷設したのが「明治の新道」である。

明治何年にこの新道が開設されたか定かでない。上野原から鳥沢間の甲州街道は犬目を通るルートであったが、明治29年（1896）に新しく現在の国道筋に近い「川辺新道」と呼ばれる新道が開設されているので、鳥沢―猿橋間の新道開設は明治30年頃と考えられる。

すでに中央線と駒橋からの放水路（下図）がこの地区を通ることが決まっていたため、更に山側を迂回することになった。

図8207 新道と平行する放水路

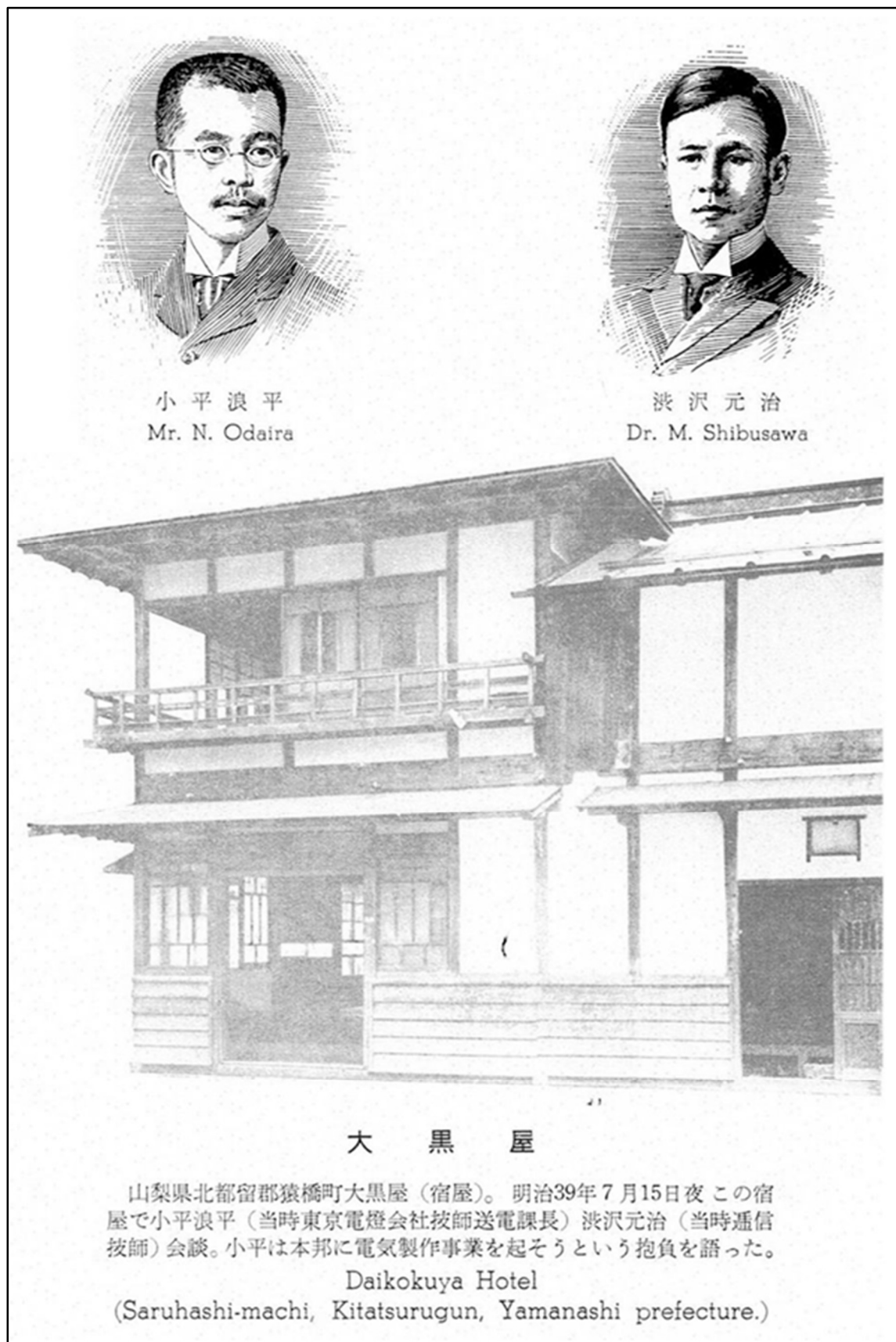


宮谷新道の標と駒橋発電所から続く東電の水路 昭和28年

3) 猿橋で芽生えた日立製作所

下は日立製作所50周年社史編集部編の日立製作所史1の巻頭記事である。

図8208 大黒屋会談（日立製作所社史）



明治39年（1906）7月15日、“さるはし”橋畔の大黒屋旅館に、当時東京電燈（現東京電力）の技術者：小平浪平と逓信省の逓信技師：渋沢元治が投宿し会談、我国に電気機械製作事業を起こそうと語り合った。

これが後に日本最大の電機会社「日立製作所」の設立につながったという。

掲記の社史には渋沢元治の側からの「猿橋会談」の様子が詳しく書かれている。

これによると、渋沢元治と小平浪平は明治 33 年東京大学電気工学科の同級生で、所用で甲府へ向かう渋沢が飯田町（当時の中央線始発駅）で甲府行の列車に乗ったところ、車中偶然小平浪平に出合った。

小平は社用で駒橋発電所へ行くため、猿橋へ宿泊予定だった。

ひさしぶりに逢った二人は話に花が咲き、たちまち猿橋に着く時間になった。小平が「もっと話したい、相談したい事もあるから」と渋沢に猿橋で途中下車をすすめ、渋沢も同意してさるはし橋畔の大黒屋に泊った。

川の音しか聞こえない静かな宿での話は深夜まで及んだ。小平は「外国から機械を輸入してそれを修理・維持するだけでは面白くない、国産の電気機械を作りたい」という夢を語った。

後に小平は東京電燈を辞め、やがて久原興行日立鉱山に移り、その機械の修理製造部門が独立して設立された会社が現在の日立製作所である。

現在大黒屋の橋側の壁面に下のような色鮮やかな陶板で出来た説明版が設置されている。日立創業80年を記念して、日立工場「特称会」から寄贈されたという。

図8209 「大黒屋会談」の説明版 日立創業80年記念



4) 猿橋と大月の地位逆転

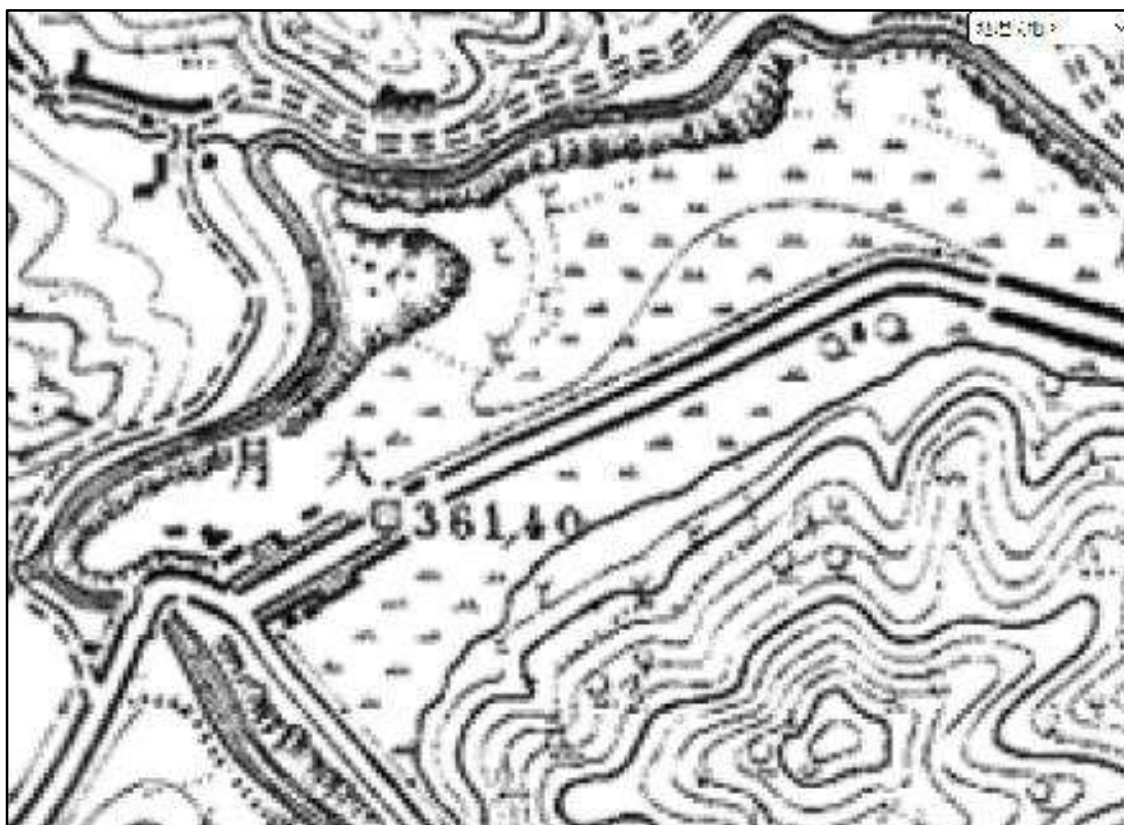
江戸後期の甲州道中大概帳によれば、**大月宿**は家数92軒、旅籠はわずか2軒（同じ資料で猿橋宿の旅籠は10軒）の小さな宿場であった。

今の大月駅があった辺りは「大月原」と呼ばれ、人家は全くなく、わずかに甲州街道から谷村・富士方面へ行く「ふじみち」がわかる追分のあたりに家がある寒村に過ぎなかった。

図8210 広重画「大月原」



図8211 明治29年当時の大月

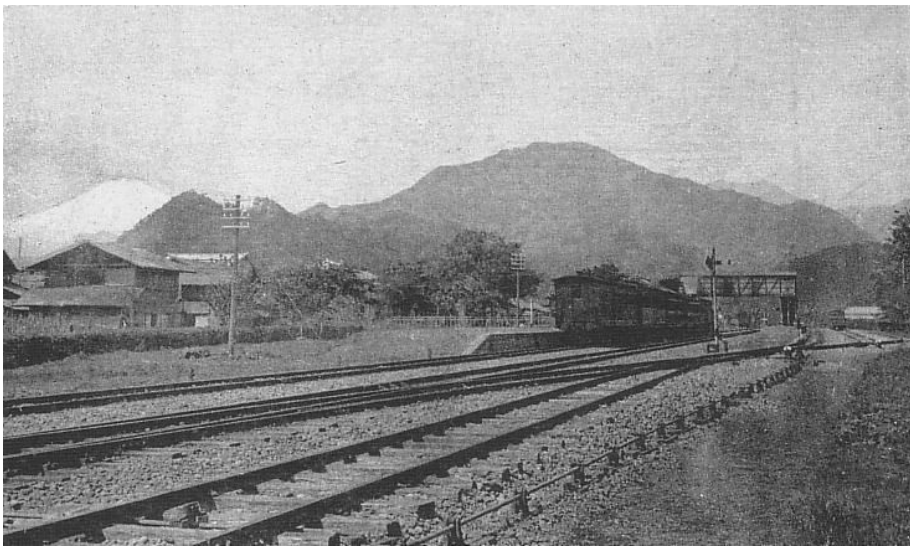


明治維新後、新しい時代の行政機関である北都留郡役所・猿橋警察署・裁判所支所（登記所）・電信局等は猿橋に設置された。

産業界もこれに応じて、都留電燈（株）・甲斐絹同業組合・第十銀行も猿橋に拠点をおいたため、猿橋は北都留郡の中心として栄え、多数の旅館・料亭・飲食店・芸者置屋などが立ち並び、白猿座も設置された。大月は猿橋郵便局の管掌地区の一部だった。

大月にとって一大転機となったのが明治35年（1902）の中央線開通であった。広里村（大月村を含む周辺の旧村名 詳細は後述）での駅設置はその当時の中心地花咲ではなく、大月と駒橋の間の広大な平地が選ばれた。

図8212 開設当時の大月駅



それでも当初は猿橋駅の方が優位で、猿橋には機関車の向きを変える設備が置かれ、始発列車、終着列車もある中核駅だった。

しかし、明治36年、富士山方面への客を運ぶため鉄道が、先ず谷村―大月間に開通、その後谷村―吉田間の馬車鉄道と連結し、大月は東京から富士山へ向かう旅行客の乗換駅として急速に発展した。さらに郡内地方

唯一の中学校である「都留中」の設置が他の候補地を抑えて大月に開設された。南都留からも北都留からも列車通学ができる大月が中学校の設置地として最適だった。

これにより南北都留郡の交通の中心としての大月の重要性がさらに高まった。

図8213 中央線大月駅前にあった富士電気軌道の駅

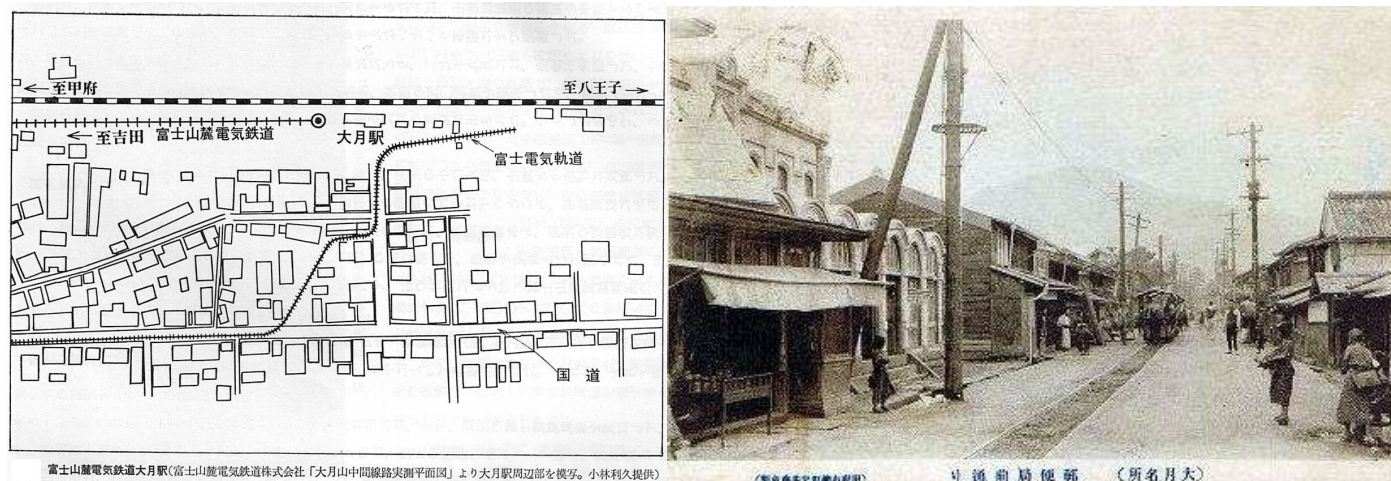


この富士電気軌道、当初は大月の町中、甲州街道の脇を走っており、その起点となる駅は中央線大月駅の前に設置された。

またその軌道は大月の町中、甲州街道の脇を走っていた。

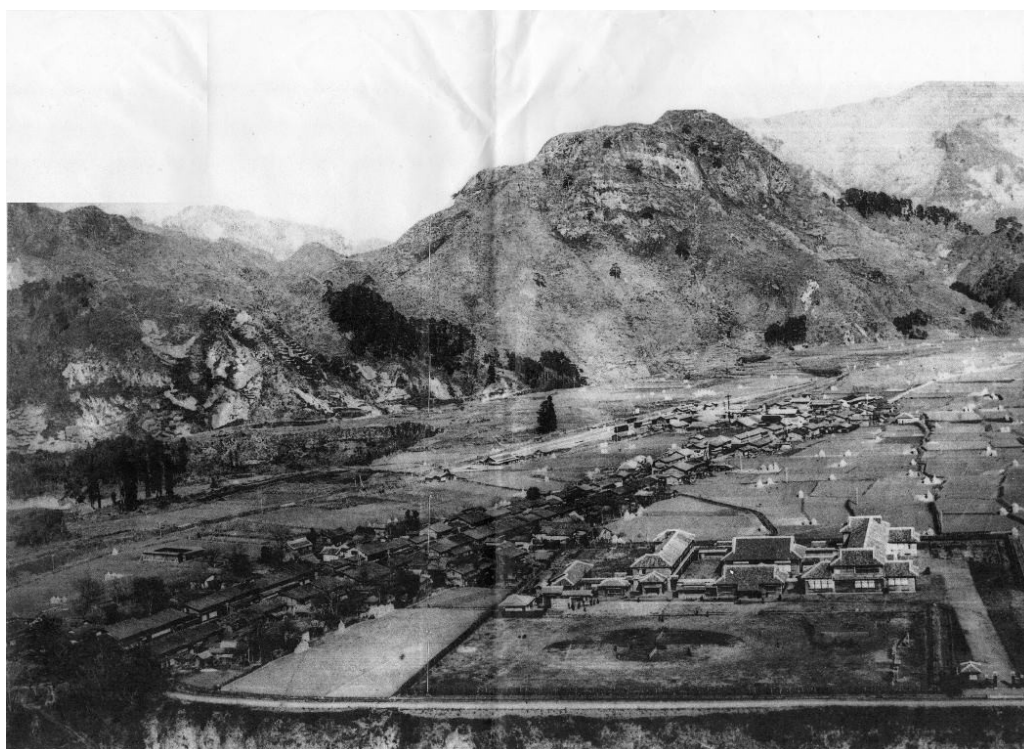
しかし後に中央線大月駅のホームと平行する場所に移り、鉄道もつながり、東京方面から直接谷村や吉田へ行く列車も現れた。

図8214 大月の町中を通る富士電気軌道線



こうして大月は下の写真のように、宿場があったところから大月駅方面に広がり、ついに町の中心が大月駅近辺に移って行った。

図8215 ようやく宿場中心から駅前までつながった大月の街（手前は都留中学）



大月の優位性が高まる中、猿橋駅で駅弁を売っていた駅前の料亭桂川館は大月に移転した。

猿橋における官公署の中心であった北都留郡役所は制度の変更により廃止となり、猿橋警察署も大月へ移転した。猿橋の町中に威容を誇っていた甲斐絹同業組合も大月へ移った。

郡内最大の企業と云われた都留電燈（株）も関東電気（後の東電）に吸収され、猿橋にあった本社は廃止となった。

こうして大月は繁栄し、相対的に猿橋の地位は低下していった。大月は明治8年（1875）、周辺の宿場町であった駒橋・花咲・真木を合併して広制村となり、昭和8年（1933）町政を敷いて大月町となった。負けじと大原村が町制を敷き、猿橋町となったのは2年後の昭和10年であった。