



進修同窓会HPにアクセス



常磐線を走るC51型蒸気機関車 (戦前)
上下線と中線の存在、鹿島参宮線と思われる左側の線路から石岡駅と推定される。

昭和初期の通学状況

昭和初期の土浦中学生の通学は、約4kmまでが徒歩、20kmまでが自転車、20km以上は鉄道、通学困難な者は、寄宿舎に入るか下宿あるいは土浦近辺に親類縁者がある者はそこから通学していました。

1927 [昭和2] 年入学の中31回鶴田兵太夫(戦後、土浦駅長を務めた)は、土中三一同窓会『卒業五十周年記念誌』(1982 [昭和57] 年4月刊)の中で、「在学中の想い出」と題して、汽車・徒歩・自転車・バスでの通学について記しています。

なお、引用文中の【 】内は筆者による注記です。

汽車通学

昭和に入っても列車の本数はあまり増えなかったようで、鶴田は、「在学中の想い出」で、汽車通学の苦勞を詳述しています。

「常磐線で云えば荒川沖、神立から通学する者はなかった。自転車の方が便利だからである。当時、土浦中学の通学範囲は取手から友部迄であった。列車と列車の間隔は約二時間、即ち朝は利用列車一本、帰りは二本が限度であった。

当時、常磐線は既に複線が完成し客車は八輛、牽引機関車はC51型(注)であった。C51型は颯爽「さっそう」とした標準機関車で客車十二輛を牽いても九五標【キロメートル】で走れる優秀機関車であった。既に大正十四年に自動連結器が採用されていた。

列車の時刻改正は大正十四年【1925】年八月に行われ、次の改正は昭和五年【1930】年(即ち中学四年生のとき)であった。次に、当時の時刻表を記すが、通学にいかにも不便なものであったかも知り返ってみよう。

時刻	駅名	時刻	時刻
17:47	取手	6:36	
17:39	藤代	6:45	
17:32	佐久	6:53	
17:24	牛久	7:03	
17:14	荒川沖	7:15	
17:00	土浦	7:30	
	学校始業	8:00	
	15:00	学校終業	
17:25	土浦	6:38	8:07
17:35	神立	6:28	7:57
17:44	高浜	6:18	7:47
17:52	石岡	6:11	7:40
18:02	羽鳥	6:00	7:30
18:19	岩間	5:52	7:22
18:31	友部	5:42	7:12

学校の始業時刻は夏は八時から六時間授業のとき十五時迄、冬は八時三〇分から十五時三〇分迄で始業時刻は、通生のことも考えて多少変更できることになっていく。

時刻表の如く取手方面よりの通学者には順調なダイヤであったが友部方面より通学する者にとっては全く不便な

ダイヤであった。石岡より通学するとせば六時十一分に乗って土浦駅に六時三十分に着くから学校へは七時十分頃に着いて了う。帰りは学校が十五時に終わっても利用する列車は十七時二五分まで無い。二時間の空費である。但し通学定期運賃は安かった。運賃表のとおり。

	普通運賃	学生1ヶ月	学生12ヶ月
取手	48 銭	645 銭	3875 銭
藤代	38	550	3300
佐久	30	465	2805
牛久	22	395	2365
荒川沖	11	225	1350
土浦	0	0	0
神立	11	200	1210
高浜	21	375	2245
石岡	30	500	3010
羽鳥	38	595	3560
岩間	46	670	4015
友部	55	800	4800

当時、私は父親の勤務の關係で高浜から通学していたが余りの不便のため二年の中頃より実家(都和村常名【現土浦市常名】)より通学することにした。」

(注)C51型
日本国有鉄道国鉄の前身である鉄道院(1920「大正9」年)に改組が、1919年に開発した、幹線旅客列車用のテンダー式蒸気機関車。従来と比較して、飛躍的な性能向上を実現した機関車で、牽引力・高速性能・信頼性において、高い水準を達成した。1920年代から1930年代には、主要幹線の主力機関車として用いられ、1930年から1934年まで、超特急「燕」の東京〜名古屋間の牽引機を務めたことは有名である。戦後も、適度な大きさから地方幹線の旅客列車牽引に重用されたが、製造年が古いため、動力近代化計画が実行に移されると、早々に廃車が進められ、1965「昭和40」年に全車が運用を退いた。

昭和五年の改正

「昭和五年は未だ不景気の最中であつた。然し東京に職を求めて通勤する者、東京に下宿しないで通学する者がふえ土浦始発の上り方面列車二本、下り方面一本が増発され水戸方面より土浦終着一本、上野方面より土浦終着二本が増発され、また快速列車一往復が増発され便利になった。友部方面からの通学列車も上り土浦着七時四〇分となり帰り土浦

発も一六時九分発と一七時五三分発が利用できた。取手方面からの通学者も土浦着七時三十分となり帰路も土浦発一五時四五分と一六時四〇分の二本が利用できた。

別に定めたルールがあつた訳ではないが中学生は列車の前面に女子校生は列車の後面に乗るようになっていた。当時の中学は、土浦中学のほか、高等【小学校】二年卒を条件に入学する常総学院中学(二年制度)が今の労働基準監督署【現中央2丁目土浦鷹匠町郵便局付近】の位置にあり同じく二ヶ年卒業制度の清香女子学校が鷲宮公園にあつた。また、現在の土浦第一女子校【現つくば国際大学高等学校】の前身である土浦女学校が昭和五年に出来た。土浦二高は土浦高女と呼ばれ四年卒業制であつた。生徒数は土浦高女が毎年二〇〇名、土浦中が毎年一五〇名の採用であつた。」

徒歩通学

「その頃明治の末期や大正時代、四里【一里は4km】の道を遠しとせず徒歩で通学した話を聞いたが、この頃では精々四里どまりでそれ以上は自転車通学が多かつた。

今日では例え一里であつても自転車通学をするだろう。それも五段ギヤ付スポーツ車を使うだろう。然し当時は自転車も亦【また】高価品であつた。生徒は、金のかゝらないテクシー【タクシーをもちつた俗語】でよくと歩くこと)を利用した。冬になると泥んこ道となるので田舎から通う者は長靴をはいて通つたのであつた。

今、道路は、農道でも舗装されているが、当時は主要道路のみ砂利道であとは砂利さえなかつた。」

自転車通学

「入学当時(昭和二年)頃は、砂利が敷かれていた道路は六号国道を初めとし、土浦中心では水海道迄、筑波迄、阿見町とその附近、出島は大和田迄と限られてお

り、他は多少砂利の散布があつた程度で、昭和四年、陸軍大演習【本紙第92、94号で既述】が志筑村を中心に行われることになり石岡駅の建築、志筑までの砂利敷、また中貫を起点に柿岡に至る道路が開設された。

道路状況は雨の日に特に非道【ひどい】かつた。当時は荷馬車が主であつたため、轍【わだち】の跡が菓研【やげん】彫りの如く深く水を湛えていた。冬期になると、厚い関東ローム層は霜柱が立ち、朝日が登るにつれ泥濘と化した。泥はホークと車輪の間に詰り、竹べらで十分もかけて落とすとしても、二〇〜三〇米往くと元の木阿弥となつて了う。冬はゴム長でなければ歩けない道路が至る処にあつた。

然し、当時としては之に頼る外、方法がない箇所が至る処にあつた。全校生徒七〇〇名のうち、自転車通学三五〇名を数えた。

勿論、学校側でも屋根付の車庫を造り四〇〇台収容できた。自発的設備であるため県からの資金援助はなく、利用する生徒は一ヶ年につき四円五〇銭の使用料を納めた。

自転車による通学限度は約二〇軒、道路と平行に走る筑波線がよく基準を現している。即ち虫掛迄の者は徒歩で、小田迄の者は自転車で、北条、筑波、紫尾は列車通学、それより以遠の者は寄宿舎に入った。

当時、自転車の値段は、標準車宮田のギヤM(銀号)半ケース付で五五円、金M号で全ケース付六五円であった。また外国車では英国製の「ラージ号」があつた。現在のスポーツ車タイプで二段ギヤ内装式百八〇円であった。ボデーの鋼管も細くて丈夫日本製は肉厚で太かつた。英国製は材質にも勝れていた。

鶴田より一年先輩で、千代田村雪入(現かすみがうら市雪入)から自転車通学を続けた中30回前島福松は、1981「昭和56」年刊『中三十回卒業五十周年記念誌』に「泥んこの自転車通学」と題して、その苦勞を綴っています。

「在学中の思い出を何か一つといわれ、何せ五十年前のことであり、記憶がうすれているが、五年間苦勞した自転車通学のことなら何とか思い出せるような気がして、ペンをとって見た。さうまく書けるかどうか。」

私の記憶によれば、入学した四月いっばいは、和服に袴、編み上げ靴をはき、自転車にまたがって通学したが、考えろと誠に滑稽な姿であつた。その滑稽な姿も四月末日で終わり、五月一日から一年生は全員夏の制服ということに霜降り金ボタンの木綿服となつた。質素で清潔な服装であつた。洋服という名の服装をしたのがこれが初めてであつた。

こうして出発した中学の五年間は、あつという間に過ぎてしまつたことは事実ですが、それも今だから言えることで、当時はなかなか永く感じていたように思います。

当時私の自宅は、今の千代田村雪入の山麓にあり、学校まで約十一kmあつて、通学も容易でなかつたが、私の兄は五年間を徒歩で通学し通したのだから大したものである。私など初めから自転車通学だつたのだから、兄の時代に比較すれば随分楽だつたわけであるが、それでも容易ではなかつた。というのは当時の道路状況が非常に悪く、今とは比較にならない悪路であつた。自宅から学校までの距離のうち、三分の一に当たる八kmは砂利も敷かれてない道路であつた。一雨降ればたちまち泥んこのぬかるみと化し、自転車など受け付けないような、後に述べる霜解け道と大差のない有様になつてしまふ。

それでも四月から十月までの間はまだよかつた。雨の降らない限り、普通に走れたからであるが、十一月から三月まで、特に十二月、一月、二月の三ヶ月はひどかつた。朝霜が降りるか、薄氷がはる。太陽が昇つてくるにつれ、霜がとけ始める。そうなると大変だ。道路は徐々に泥土化してくる。その泥土が車輪につきだした泥土が、タイヤと泥よけとの間に詰まつて、自転車は動かなくなる。このことは経験した者でないといつてもいいだろうが、自転車が動かなくなつてはどうしようもない。

自転車からおりて、車輪のタイヤと泥よけとの間に詰まつた泥土を取り除きにかかると、この作業がまたなかなかの難作業である。篠や竹へらでけずり落とすのだが、とても一回ではだめだ。何回か同じことを繰り返しているうちに、車輪の泥土がズボンに付いてくる。ズボンだけのうちはまだよい。随分注意している心算でもいつの間にか上着のあちこちにも泥がつく。繰り返しているうちに、上から下まで泥まみれになつてしまふことも年に何回かはあつた。

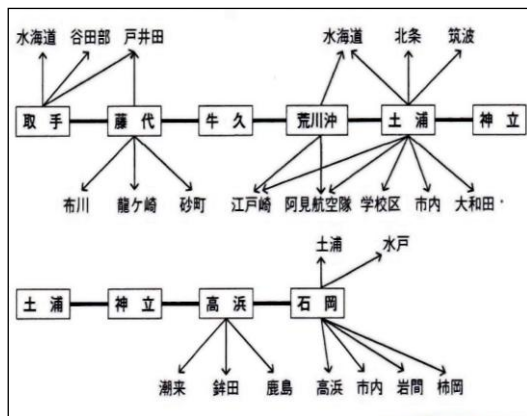
さて掃除し終わったところで、また同じことを繰り返すのは嫌だから、エイ面倒とばかり、自転車を肩にかついで歩きます。何のことはない、人が自転車で乗るのではなくて、自転車が人に乗っている奇妙な姿である。下の人は泥まみれで半ベソをかき、寒いのに汗をたらたら流している。

自転車をかついで歩けるのはせいぜい五十m位で、肩は痛くなり、足はふらついてくる。一休みしてまたかついで歩きます。五十m位でまた一休み。こんなことを繰り返しても、やつと三百m位が限界でつい自転車で乗つてしまふ。するとまた同じことになる。だが、家を出たからにはどうしても学校に行かねばならぬ。

そうこうしているうちに国道に出る。今のように舗装はされてなかつたが、砂利道であり、泥土に悩まされることはない。国道に出るともう授業開始まで間がないので、夢中でペダルをふんで、汗だくになつて、やつと学校の門に達する。丁度その時、朝礼を知らせる鐘がきこえてくる。自転車置き場に自転車を置いて、駆け足で教室に入る。先生が出欠をとっている。慌てて自分の席につく。泥まみれの姿のまま。

※高21回 鈴木道信のHP(土浦一高HPのリンクにある)に戦前戦後の常磐線時刻表が掲載されている。

然し当時のバスの乗車定額は精々五人位で費用も高く通学の利用迄はならなかつたが土浦駅から真鍋坂下までが五銭で、よく利用したものであつた。



バス通学
バス通学については、鶴田は前掲書の中で次のように書いています。
「昭和二年時代、土浦を起点としてバスが通つていたのは、阿見迄一本であつたが昭和五年の時刻表を見ると沿線では次のようなバス路線が出来上がった。」