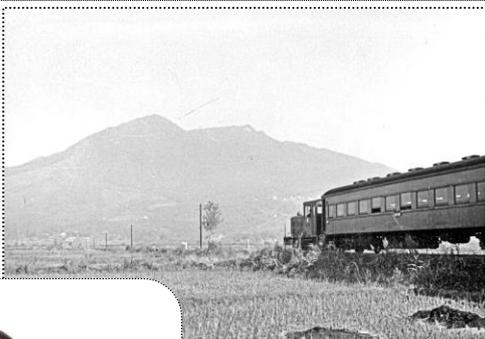




進修同窓会 HP にアクセス

快速「筑波」最後の運行  
系客車をDD501が牽引  
高38回 長津博樹  
〔常陸野鉄道写真館(下)〕



快速「筑波」1966・11・6  
常陸北条～筑波間  
旧型客車をDC202が牽引  
高21回 鈴木道信撮影(上)

## 筑波線通学記

1918〔大正7〕年4月17日から1987〔昭和62〕年3月31日までの70年間、筑波山麓をゆったりと走っていた筑波線は、沿線住民の足として長く親しまれてきました(本紙第55・56号で既述)。今号では、昭和20年代から40年代に掛けての筑波線を、その通学状況を中心に述べていきます。

## 客貨混合列車

筑波線は、筑波鉄道株式会社が国鉄の水戸線岩瀬駅と常磐線土浦駅とを結んで、1918年に開業した40.1kmの鉄道路線で、1945年3月の戦時統合により、常陸鉄道(現関東鉄道常総線)に吸収合併され、常陸筑波鉄道筑波線となり、地域の交通輸送を支えていました。

つくば市沼田の自宅から筑波線で通学(筑波駅～真鍋駅)していた高5回飯村弘(1950〔昭和25〕年4月入学、1953年3月卒業)によれば、当時の筑波線の運行状況は、次のようなものです。

入学当時、筑波線の旅客列車は、蒸気機関車が牽引する列車と3両のガソリンカー(注1)とで運行されていました(ディーゼル車の導入とガソリンカーのディーゼルへの換装は、1951年末頃から順次進められていった)、客車が不足していたため、朝夕の混雑時には、貨車も連結して通勤通学客を運んでいました。客車2～3両、貨車2～3両でしたが、昭和初期からの客車で、客車間の移動はできず、天気の良い日には無蓋貨車が連結されることもありました。

乗客の多くは高校生で、上り列車には、土浦一高・土浦二高・土浦市立高(現土浦三高)・霞ヶ浦高・土浦第一高等女学校(現つくば国際大学高等学校)の生徒に加え、土浦に通う洋裁学校生や都内の大学に通学する学生、それに、通勤客も乗っています。下り列車には、真壁高や岩瀬経由で下館一高に通う生徒が乗っていて、旧制真壁農学校であった真壁高には農家の跡取りが、旧制下館商業学校であった下館一高には商家の後継者が、多く進学していました。

通学に利用した列車は、7時20分頃に筑波駅を発車し、真鍋駅には8時頃に着

きました。真鍋駅からは旧水戸街道を通って登校しましたが、他に2つのルートがあり、1つは真鍋宿の裏道を通り、善応寺の坂を登って行く最短ルートで、少しでも早く着いて勉強したい、と思っている優等生たちが利用していました。もう1つは、6号国道(現国道125号)を通るルートです。この道は土浦二高生と擦れ違う確率が高いとのこと、声を掛けることさえできない様子でしたが、それでも胸をときめかせていた一高生もいたようです。

土曜日や試験の日には昼の列車で帰りましたが、昼間の客貨混合列車は、完全に貨物優先で、真鍋～筑波間が2時間も掛かり、家に着くのは3時過ぎになりました。途中駅での貨車の入れ替え作業中、乗客は完全に放っておかれ、同級生同士でお喋りしていました。先輩方からは貴重な試験情報を教えてもらえることもありました。貨車の両数が多い時には、客車が駅のホームを外れてしまうことがありますが、男子生徒はデッキから飛び降りましたが、女子生徒は苦労していました。意を決して飛び降りた女子生徒のスカートが翻り、偶然にもその白い脚が目に入った時には、一緒に目撃した同級生ともども、『今昔物語集』や『徒然草』に出てくる久米仙人の心境が、少し分かったような気がしました。

気動車(注2)は、殆どが単行でしたが、乗客が多い時には2～3両編成で運行されます。変速装置がまだ機械式の気動車だったので、総括(一括)制御ができず、気動車それぞれに運転士が乗り込み、汽笛で合図をして、個々に速度制御をしていました。

貨物列車も、蒸気機関車の牽引で運行されていました(ディーゼル機関車の導入は1953

年3月から)。各駅から出荷される主な貨物は、真鍋駅「ヒューム管」、虫掛駅「醬油」、藤沢駅「繭」(周辺の農家は養蚕が盛んに行われていた)、北条駅「スレート瓦」、紫尾駅「土管・陶管」、真壁駅「石材」などでした。真鍋駅には、「ヒューム管」の原料となるセメントを積んだ列車が、平駅(現いわき駅)から土浦駅を経由して入線して来ました。輸送量が多かったのは、「ヒューム管」と「石材」でしたが、土浦～真鍋間、真壁～岩瀬間と、筑波線内での輸送距離は短く、大きな利益にはならなかったようです(貨物列車廃止は1981〔昭和56〕年8月1日)。

(注1)ガソリンカー  
ガソリンエンジンを動力として走行する鉄道車両。出力が小さいことと火災の懸念により、戦後は順次、ディーゼルエンジンに換装されていた。

(注2)気動車  
ガソリンエンジンまたはディーゼルエンジンを動力として自力走行する鉄道車両。

## 国鉄との相互乗り入れ

常陸筑波鉄道の最盛期は1960〔昭和35〕年頃で、急行「つくばね」が土浦駅から筑波駅までノンストップで走り、菊花の時の休日には、観菊列車(注3)が笠間駅へ、春秋の行楽シーズンには、上野駅からは土浦駅経由の快速「筑波」(注4)が、日立駅からは水戸線岩瀬駅経由の「筑波山」(注5)が、筑波駅まで乗り入れていました。また、土浦～小山間の定期直通列車(注6)も運行されていました。

## (注3)観菊列車

1957〔昭和32〕年から1961年まで、11月の日曜祝日に、土浦駅から筑波線経由で笠間駅まで、1往復が運行された。気動車2両編成。往復料金は250円だった。

1957年11月時刻表のダイヤ  
土浦08:35 岩瀬10:32 笠間  
笠間15:16 岩瀬17:48 土浦

### (注4) 快速「筑波」

春秋の行楽シーズンに運行。当初は旧型客車6連のうち12系客車6連(14系の時きもあった)となつた。土浦までは電気機関車のEF80やEF81が筑波線内では当初DC201やDC202が、後にDD501が牽引していった。DD501は、新三菱重工<sup>1964</sup>〔昭和59〕年製のロッド式ディーゼル機関車で、三菱日本工業川崎製作所製DE21形機関(225ps/1400rpm)を2基備える。当時としては画期的な高出力機。当初は常総線所属で、筑波線に転じてからは、快速「筑波」の牽引などで活躍した。快速「筑波」は、<sup>1984</sup>〔昭和59〕年11月11日の運転が最後の運行となった。

### 1979年5月時刻表のダイヤ

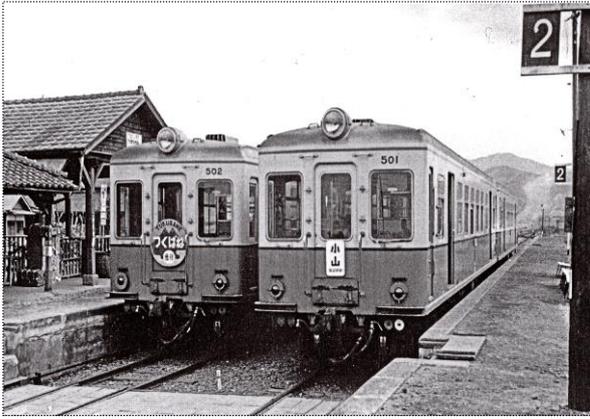
上野 08:05 09:10 土浦 09:24 10:05 筑波  
筑波 15:12 15:51 土浦 16:28 17:33 上野

### (注5) 「筑波山」

春秋の行楽シーズンに運行。各駅停車。当初は客車列車であったが、1963年からディーゼルカー(国鉄気動車キハ58系)と思われ、置き換えられた。

### 1967〔昭和42〕年10月時刻表のダイヤ

日立 07:52 08:51 友部 09:23 岩瀬 10:12 筑波  
筑波 16:00 17:23 友部 18:19 日立



筑波駅で顔を合わせた小山行直通列車(右)と急行「つくばね」(左) 1960・12

### (注6) 土浦～小山間の定期直通列車

定期のディーゼル普通列車。<sup>1959</sup>〔昭和34〕年12月、新造車キハ500形3両編成で、下館までの乗り入れを開始した。翌1960年9月には、小山まで延伸され、1961年12月からは、キハ800形が使用された。

### 1964年9月時刻表のダイヤ

土浦 05:49 07:04 岩瀬 07:20 下館  
下館 08:36 09:34 茂木  
←併結  
茂木 06:04 07:15 下館 07:27 07:53 小山  
←分割  
小山 07:59 08:22 下館 08:25 08:58 岩瀬 09:52 水戸

### 岩瀬 10:10 土浦

水戸線小山発の列車は、水戸行・土浦行・茂木行を併結した多層建て列車となっていた。土浦発列車は、筑波線を経由して、岩瀬から水戸線に入り、下館で真岡線(現真岡鉄道)茂木からの列車に併結され、小山まで運行した。土浦～小山間の列車は、通勤通学客輸送と国鉄側の車両不足を補うために設定されていた。<sup>1965</sup>年3月19日で乗り入れ終了。

### 恩師との通学

高19回竹井茂雄(1964〔昭和39〕年4月入学、1967年3月卒業)は、筑波山中腹の筑波東山から筑波駅までは、筑波駅と筑波山神社前とを結ぶ「登山バス」を利用していました。筑波中学校時代は、病気など特別な場合を除き、徒歩通学以外は認められていませんでしたので、歩いて通学していました。海拔約300mの自宅から海拔24mの筑波中(つくば市沼田)にあった。跡地はつくば市立沼田保育所になっている。まで、下りは30分、上りは60分ほど掛かりました(自転車許可されたとしても、当時の自転車では、1回山を下るとブレーキが焼き切れ、使い物にならなくなつた)。下校時に、植松タクシーの、知り合いの運転手が、神社前の客を迎えに行く時に、「おいつ、乗れよ」と友人2人と乗せてもらえることもありました。その時は歩いて帰る生徒に見つかからないように、と後部座席に身を隠していました。

筑波中では登下校時の買い食いも禁止されていましたが、何しろ空腹では山は登れません。空腹を我慢できずに、学校近くの兼子商店でコロッケやパンを買って食べました。生徒指導の先生方が見廻りに来られた時には、奥の座敷に匿

ってもらいました。大切なお客なので、店のおばちゃんには、「今、前を通って帰って行つたよ」などと、適当に言い繕ってくれました。1度、友人と2人で買い食いをしたのを同級生に見つかり、先生に告げられました。先生に説教をされ、2人は月曜日朝の全校集会で「謝り」をさせられました。竹井は生徒会長、友人は生活委員会委員長で、何とも示しのつかない謝罪でした。

一高入学後、筑波駅で下車して、バスの発車まで時間がある時には、兼子商店で買い食いをしましたが、禁を犯すスリルが無いのでしようか、同じ物を食べても中学時代ほどの美味しさを感じませんでした。

### (注7) 新土浦駅

真鍋駅を貨物駅に転換する代わりに、<sup>1959</sup>〔昭和34〕年7月1日に開業した、単式ホーム1面1線の地上駅。ホームの両端に改札口があり、一方は旧水戸街道、もう一方は国道6号(現国道125号)に面していた。営業最終日まで駅員配置駅だった。

### 関東鉄道筑波線、筑波鉄道

<sup>1965</sup>年6月1日、常総筑波鉄道(常総線・筑波線)と鹿島参宮鉄道(竜ヶ崎線・鉾田線)とが対等合併して、関東鉄道が誕生しました。しかし、1970年代以降、関東鉄道は経営が厳しくなり、<sup>1979</sup>〔昭和54〕年に筑波線と鉾田線とを、それぞれ筑波鉄道と鹿島鉄道とに分社化し、再出発を図りました。が、筑波鉄道の経営は好転せず、<sup>1987</sup>〔昭和62〕年3月31日、「さよなら筑波鉄道線」のヘッドマークを付けた土浦発真壁行の列車が、22時26分、真壁駅に到着。最後の運行となりました。翌4月1日に筑波線は廃止となりましたが、奇しくも国鉄分割民営化と同じ日でした。

(高21回 松井泰寿)