



進修同窓会 HP にアクセス

第192号 2025 (令和7) 年9月9日
茨城県立土浦第一高等学校
進修同窓会旧本館活用委員会
HP <http://www.sin-syu.jp/>

土浦中学校の修学旅行 5 中13回生箱根旅行

明治40年代以降、土浦中学校の修学旅行は、年度により多少の違いはありますが、1年県北、2年東京、3年鎌倉・横須賀、4年日光、5年箱根が、それぞれのコースとなりました。今号では、1913[大正2]年10月に実施された中13回生5年次の箱根旅行を1914[大正3]年3月発行『進修第17号』『箱根地方修学旅行記』(第1・2日大久保松之亮、第3・4日椎名照親)で述べていきます。

引用文中の旧字体は新字体に改めました。

なお、引用文中の【 】は筆者による注記です。

第1日(10月8日) 土浦より塔ノ沢

雨の中、5年生修学旅行隊一行39人は、東京へ向かう2年生、鎌倉・横須賀へ向かう3年生と共に、土浦駅午前5時25分発の常磐線より列車に乗り込みました。日暮里で2・3年生と別れ、山手線(注1)に乗り換え、「出勤の官吏職工等にて、息も出ざる程詰めにされて苦しい思いをなし、」品川下車。

8時50分発の東海道本線で国府津まで乗車し、国府津からは小田原電気鉄道(注2)で小田原に向かいます。前年の12回生は、電車を使わず、国府津から13.2kmの道程を塔ノ沢まで行軍しています。中13回生が電車を利用したのは、小田原での見学時間を確保するため、と、何より、先生方が行軍の艱苦を避けたかったため、と思われる。

小田原に到着すると、一行は、雨を冒して小田原城を訪れ、城西の二宮神社に参詣。境内の眼下には古木が鬱蒼と繁る梅林が望まれ、「……笑みて花香馥郁散りて梅子を実らす、翁に捧ぐる極めて恰当【こうとう】よくあてはまること」の花なるべし。……。」と、尊徳翁の遺徳を偲んでいます。

小田原駅に戻ると、再び小田原電気鉄道に乗車し、箱根湯本に向かいます。鉄路は、「……これより函嶺【かんれい】箱根山の異称」に入るなり。山の裾は遠くのびて路は漸く傾斜の度を増し、……。そのため、「電車の歩み牛車の如く、動揺甚だしくして安座する能わず。……。」と、小さな電車は喘ぎながら急勾配を登って行きます。箱根湯本からは早川の急流に沿って山道を登り、午後3時に塔ノ沢一の湯旅館に到着。直ちに湯船に飛び込めば、「泉清冽にして、温度また宜し

く、終日車に揺られ、雨に打たれし我も、心融然として羈旅にあるを忘れぬ。浴後階上の安楽椅子にて上気せる顔を山嵐に吹かれつゝ清興に耽りぬ。……。」と箱根の湯に癒やされ、温泉気分を満喫したようです。

(注1) 山手線

1913「大正2」年当時、東京駅は開業しておらず、山手線は、上野田端池袋新宿品川新橋日暮橋板橋(東京駅付近)のC字区間で往復運転をしていた。

(注2) 小田原電気鉄道

東海道本線が、現在の御殿場線経由であった1888「明治21」年に「小田原馬車鉄道」によって国府津駅から小田原や箱根湯本への連絡を図る馬車鉄道として開業したのが始まりで、1900「明治33」年に「小田原電気鉄道」と改称して電化開業した。設備・車両ともに路面電車規格だが、都市間連絡の性格を持つ路線として国府津駅・小田原・箱根湯本間を接続し、旅客及び貨物輸送を行った。しかし、1920「大正9」年、鉄道省熱海線・丹那トンネルの開通後、「東海道本線」と改称。国府津・小田原間の開通により、並行路線となるため、補償を受け、軌道線の国府津駅・小田原間を廃止した。

第2日(10月9日) 塔ノ沢より姥子

天下の陰に挑むにはまず腹拵え、とそれぞれ数椀の飯を掻き込み、6時30分出發。早雲寺に詣で、箱根養蜂所、塔ノ沢水力発電所(注3)の見学を終え、大涌谷に向かいます。早川の激流を下に、九十九折りの山道を、大平台を経て宮ノ下へ。大平台では轆轤(ろくろ)を挽く音が静かに聞こえてくるだけでしたが、宮ノ下は1878年「明治11」年に富士屋ホテルが開業するなどして、「山中の一繁華」を成していました。

「……此辺り西洋人に会ふ事頻りにして商店の看板迄も横文字なるには一

驚を喫せり。……。」

強羅では、磨り減った草鞋を、茶店で求めた新しいものに履き替え、重畳たる山道に挑みます。流れる汗は滝の如く、歩を進める毎に喘ぎ喘ぎしているうちに、突如、亜硫酸ガスの臭いが鼻を突き、遠雷のような音も聞こえてきます。大涌谷はすぐ近くだ、と疲れも忘れて走り出すと、噴気口が目の前です。

「……【亜硫酸ガスが噴出する大涌谷の】噴火口の辺りに臨めば、冠嶽の半面は削り去られて、壁の如く、盛時爆発の凄況も思ひ出でらる。上騰する蒸気は異様の形をなして人道【入道】の誤植か入道は、ここでは坊主頭の妖怪」の如く鬼神の如く、うづまき、大山鳴動して地軸も微塵に砕くるばかりなり、凄風一度吹けば蒸気襲ひかゝりて面火の如く不快云ふ可らず。大地獄の名真に偽らず。……。」

峠の茶屋で一休みし、午後4時、姥子温泉の西村旅館に到着。直ちに風呂に赴きます。

「……浴槽は小池にして周辺奇岩の凸起するあり、鉱泉は明徹にして重畳せる岩石の間を流れ、淙淙【そうそう】「淙」は水の流れるさま」として飛んで浴槽に入り溢れて潺々【せんせん】「潺」は浅い水の流れるさま」として流れ去る。深さ首を没す可く広さ優に泳ぐ可し。……。」乃ち浴槽に飛び入りて飛泉【滝、吹き出る水。ここでは、「打たせ湯」】に身体を按摩させつゝ数十分を過すに気亦陶然として身体融けなんとせり。……。」と見事な温泉レポになつています。が、霞ヶ浦湖畔育ちの生徒の中には、陶然どころか騒然と、泳ぎ回っていた者が少なからずいたと思われます。



中12回生箱根旅行 大涌谷
(1912[大正元]年10月10日)

(注3) 塔ノ沢水力発電所

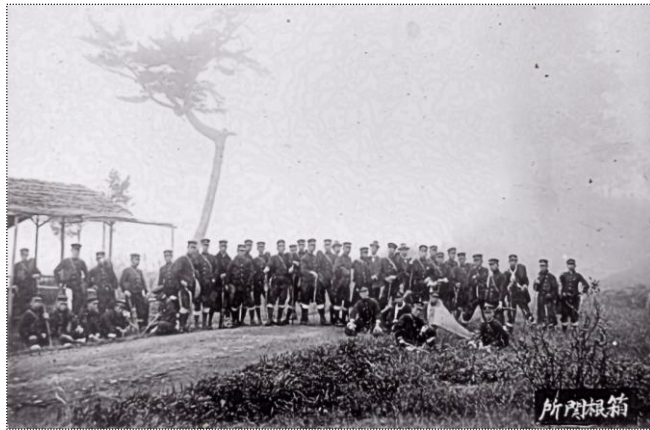
1909「明治42」年、地元実業家などによる民間企業「箱根水力電気」が、町を流れる早川に建設し、電力供給を始めた。その後、同社は「横浜電気会社」に合併され、京浜地区に電力を供給していたが、戦後は「東京電力」の所有となり、現在は無人で営業運転しており、早川から取水した水を214mmの落差に流して、3800KWを発電している。

第3日(10月10日) 姥子ゝ熱海

天気快晴。今日はいよいよ芦ノ湖を渡り、十国峠越えです。午前7時、思い思いに姥子の湯を出発。閑寂な山道を下り、芦ノ湖横断舟発着所の湖尻へ。発着所と言っても藁屋1軒きり。浅い岸边には小さな荷足舟(にたりぶね)が、3艘舫いであるだけで、船頭も見えません。先着した者は待ち倦んで、姥子へ戻って一風呂浴びて来ようか、などと言っていました。が、そうこうするうちに、先生方が到着し、船頭も現れました。一行は3艘に分乗し、岸を離れます。舟は2挺の櫓を使い、清い湖上を滑るように進んでいきます。澄み切った湖水を掬い、口に含んだりしているうちに、舟は箱根用水(深良用水)の取水口深良水門に到着。用水は、ツルハシと鑿(のみ)だけで、箱根外輪山の山腹に1.28kmの隧道を掘り抜いたもので、¹⁶⁷⁰「寛文10」年に5年の歳月を掛けて完成されました。生徒たちは、「全く大胆な真似をしたものだ、此の山を掘り抜くなんて。」と、全くだ、測量術も進まん時代に。と、先人の偉業に感心頻りです。間もなく舟は再び岸を離れ、周囲の山々は秋の気触れて、所々色付き、岸に並ぶ岩石には大小の樹木が生い繁り、自然の盆栽となっています。舟中、称美と嗟嘆の声を上げているうちに、舟は箱根神社前に接岸。石段を登り、楼門を潜

つて社前に額ずくと、神気が深々と身に迫ります。

箱根神社から湖に沿って箱根旧街道を進めば、「昼猶闇き(ひるなほくらき)杉の並木」と唱歌『箱根八里』の一節が口に出て、東海道を行き来した武士や町人の姿が目につかびます。旧関所跡を過ぎると、箱根町に入ります。旧陣で古文書類を拝観しましたが、関所を通過した大名の手形類で、一行の興味を惹くものではありませんでした。



中12回生箱根旅行 箱根関所 (1912 [大正元] 年 10月11日)

町外れから畦道となり、上り坂となります。傾斜はそれほどありませんが、谷から峠、峠から谷と変化が多く、三々五々一行の隊列は乱れてきました。ここでも外国人の観光客が多かったようです。「……西洋人は多く駕籠に乗ってこの峠(十国峠)を越すのだ。駕籠と云っても安楽椅子に、二本の棒をつけた様な新式なものが多かった。中には滑稽にも靴の上から草鞋を縛りつけ、あえぎあ

えぎ麦酒瓶「ビールびん」式の体を運ぶ西洋人もある。枯尾花のそよぐ向ふ峠を、新式な駕籠に揺られて行く西洋婦人、丁度小川芋銭の絵でも見るような気がした。つづら折の傍に咲く野菊の花や、かすかに鳴く鳥音、閑寂な時(じ) 高い山【】の秋が感じられる。

ことに深く一行の興味を誘ふたのは、この閑寂を破って響く駕籠舁【かごかき】のだみ声だ。又『お猿さんのご来迎か』とこの声毎に吾々の疲れた足は、好奇心を以て早められるのであった。お猿さんとは西洋婦人の異名で、吾々が途上猿のような面の西洋婦人を見た以来、こんな新語を発明したのだ。……」

第4日(10月11日) 熱海ゝ土浦
いよいよ中学時代の旅行も終わりを告げるのか、と儚い思いを抱きながら、山田屋を出た一行は、熱海軽便鉄道(注5)で小田原に向かいます。右手は常に断崖千尺、怒濤白泡を吐く景色を眺めながら、車中は「デツカンショ節」で持ち切りです。小田原から国府津までは小田原電気鉄道に乗り、国府津からは東海道本線の汽車の人となり、品川に到着。午後6時上野発の列車で土浦に着いた頃には、夜の帳が辺りを閉ざしていました。

豆相人車鉄道



熱海軽便鉄道7号機関車 (現在は熱海駅前展示)

(注5) 熱海軽便鉄道

「熱海軽便鉄道」の前身は「豆相(ずそう)人車鉄道」(注6)「明治29」年に小田原と熱海間25.6kmが開通。駕籠で6時間程掛かっていたところを約4時間で運行した。1車両に客は平均6人、それを2、3人の車夫が押していた。6両編成で、日に6往復程し、急な上り坂になると、客も降りて一緒に押したという、のどかな風景も見られた。

その後、社名を「熱海鉄道」と改め、1908「明治41」年に蒸気機関車が牽引する軽便鉄道へ切り替え、所要時間は約3時間となった。現東海道本線の延伸と関東大震災の被害とにより、1924「大正13」年に廃止された。

(注4) 十国峠

その眺望が10国5島に及ぶのが地名の由来で「ある。相模・武蔵・上総・下総・安房・駿河・遠江・信濃・甲斐・伊豆の10国、大島、新島、三宅島、式根島の5島がそれに当たる。」