



現在の在校生979名中、350名が自転車通学

新学期が始まって早2か月になろうとしています。在校生諸君は各学年それぞれ新しい校内生活にも慣れて来たころと思います。特に1年生にとっては、入学式翌日のオリエンテーションや入門合宿で受けた安堵・不安・戸惑いなどを実感したり、払拭したりしている時期でしょう。更には毎日の登下校にも慣れて来たころでしょう。今回は、創立10年前後、明治42年頃の「アカンサスの学び舎」の先輩諸兄の様子を出身地や通学方法などから垣間見ようと思います。

生徒通学調 (明治三十九年十月) →
生徒人員町村別調査票 (明治四十二年四月) ←

高知や鹿児島からも土中へ

先ず、生徒の募集範囲は、左上の資料から推測すると、現在本県で実施されている全県一学区制と同じようなものであったようだ。それは、出身地に水戸市・久慈郡佐竹や鹿島・結城郡などが記されていることから想像される。否、東京・静岡、遠くは鹿児島・高知など県外出身地(11名)も記されていることから、全国に及んでいたようである(明治42年、生徒総数464名)。当時から土浦中学校はそれほど全国に名を馳せていたのであるか？

常磐線は開通したが...

通学手段に関する資料は見つかっていないが、交通機関の整備状況から、上記の生徒たちの大部分は徒歩通学であったと想像される。明治31年には、東京田端〜岩沼間(常磐線、土浦・上野間51銭)が開通しているの、これを利用して生徒がいたかも知れない。しかし、運賃は下宿するよりもはるかに高額であったと思われるし、この鉄道の主たる目的が常磐炭鉱の石炭を京浜工業地帯に輸送することにあつたから、通学手段としての利便性には疑問がある。また、霞ヶ浦舟運も少しは考えられるが、はたしてどうだったろうか。筑波鉄道(現廃線)の開通も、乗合バスの運行開始も大正の中ごろである。現在最も一般的な通学手段である自転車(三輪車と言われている)も明治35年に土浦町に初めて出現して人々を驚かしたとのことだから、普及していたとは考えにくい。従って多大な体力と長時間を費やして徒歩通学した先輩が多かったと推測できる。にもかかわらず先輩たちは勉学はもとより課外活動にも熱中していた。

他県からの入学者があつたのは、参勤交代が行われた幕藩体制の名残とも考えられる。各大名は、江戸に藩邸を持ち、家臣をも在府させた。そこで藩の枠を越えた婚姻が行われたとしても不思議ではない。例えば乃木希典大将は山口県出身であるが、母親は土浦市の東光寺に眠っている。これは土屋藩(土浦)藩士の娘さんが長州萩藩士の乃木家に嫁したからである。このような事例に接すると、長野や高知・鹿児島の子弟が土浦中学校に入学してくる理由は想像できるが、どうだろうか？ 最近の遠距離恋愛を思わせるが、趣は大いに異に思う。

なお、寄宿舎は真鍋校舎に移った年に民家を借りて収容人員15名で始まり、その後、55名まで増えた。しかし、家主の都合で一部解約されたため収容人員が減り、成績のよい者から入寮の人員が行われるはめになったという。校内に寄宿舎が建設されたのは明治44年である。大正2年には2棟となり73名を収容できたという。建物そのものは老朽化していたものの一棟だけ昭和42年まで校庭の一角に存在していた。

なお、右上の資料・通学調査によると学校所在地(土浦・真鍋両町を指すと考えられる)を通学圏とする生徒は298名、その宿所は自宅・寄宿舎・親戚・知己・下宿等である。学校所在地以外で1里(約4km)以内の自宅・親戚・知人宅から通学する者47名、同じく1里以上2里以内の者74名、残り20名は自宅通学者で19名が2里以上3里以内、1名は3里以上4里以内の遠距離を通過していた。この遠距離通学者は1年生である。この後、この先輩は5年間もこの遠距離を通過したのだろうか。当時の通学手段を考えると、驚かざるを得ない。

ところで今年度の土浦一高の在校生979名中、自宅外通学者は0名、徒歩通学者は17名、電車・バス・自転車通学者は957名である。明治は遠くなりけりの感を否めない。