



←
筑波山を背に、田植えを終えたばかりの田園地帯を快走する筑波鉄道「キハ504」。1986(昭和61)年5月(長津博樹氏(高38回卒)『常陸野鉄道写真館』より転載)

→
朝の通勤通学でにぎわう筑波鉄道「真壁駅」。1969(昭和44)年4月(鈴木道信氏(高21回卒)提供)



筑波線(上)

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、紫の筑波山を仰ぎ見ながら、その山麓をのんびりと走っていた筑波線。沿線住民の通勤・通学の足として長く親しまれてきました。

今号と次号とで筑波線の歴史と旧制土浦中学生、土浦一高生たちの筑波線への思いを綴ってみます。

筑波鉄道 1918(大正7)年

筑波線は、筑波鉄道株式会社が水戸線岩瀬駅と常磐線土浦駅を結んで、1918(大正7)年に開業した40.1kmの鉄道路線で、開業当時の愛称は「マツチ箱」。常磐線の汽車に比べると比較にならないほど小さな蒸気機関車が、「マツチ箱」のような木造客車を数輛連結して、時折「ピーッ」とけたたましい汽笛を鳴らしては、「ゴットン」と喘ぎ喘ぎ走っていました。当時県内には旧制中学校の数が少なかったため、土浦周辺の町村から、常磐線や筑波線を利用して、汽車通学をしている生徒も多数見られました。そのなかで、昭和初期の筑波線の通学生はほとんどが小田以北の生徒で、総勢40名位。下級生は上級生に敬意を表して、別段ラブルなどもなかったようです。後ろの車輻には土浦高女(現土浦二高)生が乗っていました。当時のことから、お互いに言葉交わすようなことはありえません(自然と女性専用車が出ていました)。まだ新土浦駅はなく、土中生や土浦高女生は真鍋駅で乗降して、朝夕の真鍋駅は通学生でにぎわっていました。しかし、運転本数が極めて少なく、学校に着いてから始業時間まで一時間以上も待たねばなりません。下校の時には、乗り遅れないように真鍋の坂を駆け下りることがたびたびでしたが、大声で呼びかけると、真鍋駅を発車しようとしている汽車の機関士が、心当たりに発車を遅らせて待たせてくれました。

毎日一緒に通学する生徒たちは、朝夕必ず顔を合わせるので、1年生も5年生もすぐに親しくなり、牛久方面からの常磐線下り利用者、石岡方面からの上り利

用者、筑波線利用者が、それぞれ懇親会を年に1、2回催していました。学校の教室を借りて、駄菓子をかじって、流行歌などを唱っていました(殿塚増男氏(中25回卒)「むかしの汽車通学」同窓会報第31号・昭和58年刊)。

大津国三氏(中30回卒)は、筑波線通学を「こうして一緒に通学したのは、同期では筑波駅から青木、大越、杉山、北条駅から市村、茂在、それから故人となつた宮本、山口、石井の諸君と小田駅からの私の9名であったが、勉強・スポーツの語り合いに、和気あいあいたるものであった。朝夕の登下校が常に一緒なので、余計親しみを深めた」と記しています(『筑波線沿線今昔(中学30回卒業50周年記念誌)』昭和56年刊)。

実はこの筑波線、当時の土中生は、通学者だけでなく誰もが年に1回は利用していました。それは小紙53号で記した4年生以下による筑波登山(5年生の修学旅行にあわせて、1915(大正4)年から始まりました)。その様子を保立俊一氏(中



開通して間もない大正期の筑波線(上、『写真記録茨城の20世紀』真鍋駅構内で、広瀬晃一氏(中33回卒)らの筑波線通学者卒業記念写真。後方は9号機関車。1934(昭和9)年2月(左)

31回卒)は次のように記しています。

「昭和2(1927)年土中(現土浦一高)に入学した。土中の春の遠足は1年生から4年生まで毎年筑波山まで歩くことであった。朝6時に真鍋台の学校を出発する。ゲートルを巻き弁当と水筒をぶら下げただけの姿で行進が始まる。4年生の吹く行進ラッパで1年生を先頭に元氣よく行進した。ラッパに合わせて砂利道をふむ靴の音がきれいにそろって楽に行進することが出来た。

藤沢村の入口の坂で小休止。ラッパの音も此処まで、藤沢、小田と集落の間は広い田圃の中のデコボコな土の道を通る。北条の町に入る頃は少し疲れて列も乱れ勝ち、町の中程から旧つくば道に入り、神郡の部落で小休止。その先は自由行動で筑波登山になる。4、5人のグループを作り、山を登る。ケープルカーのわき道を上り、中の茶屋、男女の川の茶屋で休み、男体、女体の山頂を通って下山にかかる。神社に着く頃はかなり疲れ、道のわきの清水にのどをうるおし、流れの中の沢蟹を捕ったり、登山道脇の湿地の野花菖蒲の群落の中を通ったりして筑波駅にたどり着く、筑波から汽車に乗って帰った」(『水郷つちうら回想』筑波線廃止)

当時の筑波線の乗車料金は、小田・真鍋間往復で50銭位、半年定期学割で25円位であったようです(大津国三氏、前掲書)。その頃の職人の手間賃が1円位でしたから、かなりの高額でした。そのため保立俊一氏が、土中の筑波山遠足で筑波線に乗ったのは、幼稚園の時に母に連れられて泉の観音様へお参りに行った時以来だと回想しているように、通学以外に利用する生徒は減多になかったようです。



上野駅からの直通快速「つくば」。旅情たっぷりにのどかな筑波山麓を走ります(上)。「田土部」駅を通過する「つくば」(左)。いずれも1984(昭和59)年9月(両方とも、鈴木道信氏(高21回卒)提供)

常総筑波鉄道筑波線

1945 (昭和20) 年



1918年に開業した筑波鉄道は、1945(昭和20)年に常総鉄道(現在の関東鉄道常総線)と合併して常総筑波鉄道となり、戦後混乱期の交通輸送を支えていました。戦後まもなくの頃は他の交通機関がなく、朝夕の通勤通学時には、満員の乗客で、上木幹夫氏(高4回卒)によれば、朝の虫掛駅では「土浦行」に乗りできないほどの混雑ぶりであった。戦後は気動車(ディーゼルカー)も走りはじめましたが、蒸気機関車が牽引する列車も運行していました。この列車、客車と貨車の混合列車で、朝の混雑時には貨車にまで乗客を乗せていました。当時、土浦一高、二高、霞ヶ浦高、土浦市立高(現土浦三高)、土浦第一高等女学校(現つくば国際大学高)などに通う高校生や、都内の大学へ通う大学生たちが利用していましたが、「貨車に女子は乗せられん」との義侠心でしようか、貨車には男子生徒が乗り、雨の日でも傘をさして乗車した生徒もいたようです。この混合列車、昼間の時間

帯は完全に貨物優先。藤沢駅、小田駅、北条駅などで貨車の入れ換え作業をしていたので、その間客車は放っておかれませんでした(そのため土浦駅から筑波駅まで、普通の倍近い2時間ほどかかっています)。本数もせいぜい1時間に1本程度、そのため通学生たちは、すぐ親しくなり、先輩から試験の情報(かなりの確率で当たっていたようで、毎年同じ試験問題で済ませていた先生もいたようです)を手に入れたり、勉強の仕方を教わったりしていました。教科書の20頁ごとにタバコを1本ずつ挟んでおくと、それを楽しみに勉強がはかどるといった不届きな勉強法を教える先輩もいたようですが、試験が終わると鍋焼きをご馳走してくれたりして、のんびりした通学風景であったようです(飯村弘氏談、高5回卒)。

常総筑波鉄道は、1960年頃が最盛期で、常磐線土浦駅から筑波山登山口の筑波駅まで急行列車が走り、春秋の行楽シーズンには、上野駅からは常磐線土浦駅経由で快速「つくば」が、日立駅からは水戸線岩瀬駅経由で「つくば山」が運行され、筑波駅まで乗り入れていました。のちに12系客車6連(たまに14系の時もあった)になりましたが、当初は旧型客車で、土浦まではEF80やEF81が、筑波線内はDD501(1954(昭和29)年新三菱重工製。センターキヤブのロッド式ディーゼル機関車)が牽引していました。

関東鉄道筑波線 1965(昭和40)年

1965(昭和40)年、常総筑波鉄道と鹿島参宮鉄道(鉾田線、竜ヶ崎線)が対等合併をして関東鉄道が生まれました。関東鉄道は、筑波線、鉾田線(石岡〜鉾田)、常総線(取手〜下館)、竜ヶ崎線(佐貫

〜竜ヶ崎)の4つの路線を合わせると、保有路線すべてが非電化の鉄道会社としては、日本最長のキロ数(23.1km)を有していました。また非電化のため保有車輛のすべてが気動車(ディーゼルカー)で、廃止あるいは電化された鉄道会社の車輛が次々と入線してきました。そのため鉄道車輛マニアの間では「西の江若(鉄道)、東の関鉄」と言われ、ディーゼル王国として知られていました。

鴻巣茂氏(高21回卒)は、その筑波線の思い出を次のように記しています。

「高校時代(1966(昭和41)年4月〜1969(昭和44)年3月)は、3年間筑波線で通学。同線を利用して同級生は全浴線で50名近くいたと思う。旧筑波町平沢の自宅から常陸北条駅まで自転車で行き、そこから筑波線の気動車に乗車。新土浦駅で下車し、学校までは真鍋坂を徒歩で登っていた。自宅から学校までは1時間余。当時はまだ「車社会」突入前であり、通勤・通学で混み合う時間帯があった。それを避けて、同じ北条中(現筑波東中)出身の大塚芳郎君と一緒に1本早い列車で行こう、という約束していた。そのため必ず座ることができ、その時間を予習時間にあてたり、理系の大家君に数学や理科を教えてもらったりしていた。

一方で、車窓から眺める四季折々の豊かな風情には、いつも心が癒されていた。4月は小田駅・北条駅の満開の桜が、5月は藤沢駅の紫の藤花が、特に印象に残っている。また、虫掛駅付近の一面の蓮田は、地元の筑波山麓にはなく、よく見入っていた。蓮根が緑の葉を徐々に成長させ、花を咲かせたと思えば、実をつけ、収穫されていく。その光景の一つ一つに、季節の変化と自然の妙を実感していた。

筑波線で、もう一つ忘れられないのが、春闘でのストライキである。朝は通常通

り運転されていたものの、帰りはストライキで全面運休になってしまった。このときは、たった一人で筑波街道を、革靴を履き、重いカバンを抱え、3時間余かけてひたすら歩いて帰った。さすがに疲れ切ったことを覚えている」と、感慨深く振り返っています。

車窓から自然のうつろいも感じられる筑波線、1970年代に入るとモーターライゼーションの進行など、世のうつろいには抗しきれず、乗客の減少が続き、経営が厳しくなりました。そのため、関東鉄道は1979(昭和54)年に筑波線と鉾田線を、それぞれ筑波鉄道と鹿島鉄道に分社化し、鉄道部門では常総線と竜ヶ崎線のみを営業を行うようになり、現在に至っています。(高21回卒松井泰寿)

〇御礼 第三展示室の衝立台座が、桜井光孝氏(本会本部幹事・定4回卒)のご厚意により、2月23日に設置されました。同氏は、今までも「資料陳列」「棟札展示」の諸種ケース、「玄関靴入れ」等を同様に作製して下さっており、心より感謝します。

〇文化講座 復元教室で4月13日(土)午後2時〜4時 ナチス収容所の感動物語「テレンジンの子どもたち」が開催されます。講師は林幸子氏(高14回卒)。資料代は300円(高校生以下は無料)。ぜひご参加を。

「新土浦駅」東口(土浦駅側)。この改札口を多くの土浦一高生が利用していました。1987(昭和62)年3月(右上、『なべ蔵奨励会』より転載)

桜花爛漫の「常陸小田駅」。1987(昭和62)年4月(左上、『鉄分100%〜壁面鉄道建設記〜』より転載)



「新土浦駅」東口(土浦駅側)。この改札口を多くの土浦一高生が利用していました。1987(昭和62)年3月(右上、『なべ蔵奨励会』より転載)



桜花爛漫の「常陸小田駅」。1987(昭和62)年4月(左上、『鉄分100%〜壁面鉄道建設記〜』より転載)