



虫掛駅で列車交換する臨時列車「土浦一高歩く会」号
(1985年11月12日)。6輛連結で、先頭車と最後
尾車に取り付けられたヘッドマークがひときわ輝いて
いました(長津博樹氏(高38回卒)『常陸野鉄道写真館』
より転載。以下、筑波線車両写真は同館よりすべて転載)

筑波線(下)

旧制土浦中学生たちは、毎年「春の筑波登山」の帰途に筑波線を利用
してきましたが、土浦一高生たちは、「秋の歩く会」で、出発地までの
輸送手段として、筑波線に何度かお世話になってきました。今号は、「歩
く会」での一高生と筑波線の関わりを紐解いてみます。

→
現在の虫掛駅。左側
線路は桜並木のサイ
クリングロードに、
右側線路は藤棚にな
っています(平成25
年3月26日撮影)



筑波鉄道 1979 (昭和54)年

筑波線は、1979(昭和54)年、関東鉄道
の分社化により、筑波鉄道として再出発
し、様々な合理化を行っていきました。
しかし、経営は好転せず、1984(昭和59)
年には、とうとう沿線自治体に事業廃止
を申し入れています。

土浦一高生たち、こうした筑波鉄道の
窮状を少しでも助けようとしたのか、1979
年以降、歩く会での筑波線利用が目立っ
てきます。1979(昭和54)年(北条く不動
峠くパープルラインく青年の家く学校)、
1981(昭和56)年(北条く不動峠く辻く青
年の家く学校)、1984(昭和59)年(筑波
東中く北条大池く不動峠くパープルライ
ンく青年の家く学校)、1985(昭和60)年
(筑波東中く太田橋く東大通りく筑波大
グランドく栄小く桜川堤防く学校)と、
廃止までの8年間の間に、4回も利用し
ています。

1984(昭和59)年の歩く会については、
長津博樹氏(高38回卒、当時2年生、鉄
道愛好クラブ員)が、ご自身のホームペ
ージ『常陸野鉄道写真館』のなかで、次
のように述べています。

「1984年11月12日、茨城県立土浦第一高
等学校の恒例行事である『歩く会』に参加す
る生徒輸送のため、土浦一高陸北条間で団
体臨時列車(復路は回送)が運行された。編
成は岩瀬方からキハ505+キハ811+キハ11+キ
ハ511+キハ762+キハ812の6連で、前後には同高
の鉄道愛好クラブが作成したヘッドマークが取
り付けられた。

当時、私は同クラブのメンバーで、滅多に見
られない6両編成に記念ヘッドマークを付け
ようということになり、筑波鉄道本社との打
ち合わせやヘッドマークの製作を担当した。私
にとっても高校時代の良き思い出となった。本
画像アップにあたり、学校内の許可などにご

尽力いただいた同クラブ顧問の吉沢先生なら
びにヘッドマーク取付に閑して快諾のうえご協
力いただいた筑波鉄道関係者のう々にあら
ためて御礼申し上げます。



常陸北条駅に到着した
臨時列車「土浦一高歩
く会」号(1984.11.12)
(上)。ヘッドマークは
本校鉄道愛好クラブ(鉄
道研究部の前身)の長津
博樹氏の力作(左)



このヘッドマークについては、鉄道愛
好クラブ(1973年に必修クラブの鉄道愛好
クラブとしてスタート、1985年に鉄道同好
会、1989年に鉄道研究部に昇格)内でヘッ
ドマーク取り付けの提案がなされたのが
きっかけとなりました。顧問の吉澤中正
先生に筑波鉄道に打診をしていただいた
後に、長津氏はじめ、2年生のクラブ員
が真鍋機関区を訪れ、詳細を協議のうえ、
取り付けの許可をもらい、製作したもの
です。長津氏は近所の看板屋さんによ
り、旧本館でイラストを描き上げたそう
です。後日、真鍋機関区に持ち込み、筑
波鉄道にある既存のヘッドマークに貼り
付け、キハ505とキハ812に取り付けてもら
いました。

臨時列車「歩く会」号は、真壁発土浦
行の普通列車に、真鍋機関区で土浦方に
5両の回送車輛を増結し、土浦まで6両
で運行。土浦駅(8時30分発)から生徒
を乗せて、常陸北条駅(ダイヤより10分
遅れの9時10分着)まで快速運転、途中

停車駅は新土浦駅だけで、常陸北条に到
着後、ただちに真鍋機関区に回送されて
います。

この年の歩く会の前日、11月11日(日)
には、上野から筑波への直通臨時列車「筑
波号」が運転されています(上野発 8:43
筑波着 10:47、筑波発 15:10 上野着 17:50)。12系
客車6連で、全車自由席のため普通乗車
券だけで乗車することができました。長
津氏はこの「筑波号」にも乗車しており、
「1984年11月11日、この『筑波号』に土浦か
ら筑波まで乗車した。当日は曇天だったせい
もあり、乗車率は非常に悪く、今後運転さ
れるの心配していたら、案の定、翌年からは
『筑波号』が設定されなくなり、1987年には筑
波鉄道が廃止されたため、この日が『筑波号』
最後の運転になってしまった。」と述べていま
す(ホームページ『常陸野鉄道写真館』)。



常磐線内はEF80やEF81が牽引し、筑
波線内は筑波鉄道のDD501が牽引する上
野発の直通臨時列車「筑波号」。ヘッドマ
ークは「つくば」。最後の雄姿となった1984
(昭和59)11月11日の筑波駅

翌1985年には、筑波鉄道の廃止が現実の
ものとなつてきており、「歩く会実施に
あたつての(コース決定のための)アン
ケート」には、筑波鉄道利用の筑波「コ
ース」の特色として「有力な情報誌による
と、(筑波線は)12月までの令らしい。(このコ
ースは)筑波鉄道を利用します。幻の6両編
成で最後を飾ってあげようではないか!」と
の筑波線へのせつない思いが綴られてい
ます。その思いが全校生徒に通じたのか、



2年連続での筑波線利用が実現しました（ちなみに土浦〜北条間の団体旅客運賃は35万円余で、生徒一人あたり約350円でした）。11月12日（火）の「歩く会」当日（11月13日が茨城県民の日で学校は休みのため、歩く会は11月12日が恒例でした）、ディーゼルカー6輛編成（岩瀬方からキハ504+キハ812+キハ761+キハ11+キハ511+キハ505）が幻から現実のものとなり、8時すぎに土浦駅に入線。ホーム長の関係で土浦駅では後ろ4両に乗り。土浦駅を8時22分に発車し、ほどなく新土浦駅に到着。ここでは前2両に乗り、8時32分発。満員の土浦一高生を乗せた臨時列車「歩く会」号が常陸北条駅（8時56分着）までの筑波線を快走しました。前年同様、前後の車輛（キハ504・キハ505）には、鉄道愛好クラブ製作の「歩く会」ヘッドマークが取り付けられました。キハ504、キハ505は、常総筑波鉄道（当時）が発注し、1959（昭和34）年に日本車輛製造東京支店で新製された車輛です。キハ504、キハ505を前後に配し、ヘッドマークで飾ったのは、筑波鉄道社員の車両たち（とくに自社発注車）への最後の饞であったのでしょうか（鉄道愛好クラブOB久保田高広氏（高33回卒）によれば、キ



近郊を快走する「土浦一高歩く会」号。窓を開け、自然の風を満喫している生徒が見えます（1985.11.12）このときに製作された「ヘッドマーク」（左）

ハ504、505には、正面中央にヘッドマークを掛ける金具があるので、筑波鉄道の配慮で編成の両端に配し、ヘッドマークを取り付けたと思われるとのこと。前述の長津氏は、吉澤先生の車に乗車し、沿線各所で「歩く会」号を待ち受け、最後の晴れ姿をカメラにおさめています（この時の写真も『常陸野鉄道写真館』にアップされています）。その後、沿線自治体が、1985（昭和60）年10月1日からの一年間、回数券3割補助などの助成を行うことになり、12月までの命はとりとめました。乗客は増加せず、1987（昭和62）年3月31日の運行を最後に、翌4月1日に廃止となりました。奇しくも、国鉄分割民営化と同じ日でした。

現在筑波線の廃線跡は、ほぼ全線がサイクリングロード（つくばリンリンロード・岩瀬土浦自転車道）となっており、新土浦駅や虫掛駅など、駅のホーム跡がわずかに筑波線の名残を伝えていきます。車輛では1985年（昭和60）年に廃車となったキハ461（鉄道省キハ4100形式気動車、国鉄で廃車後、遠州鉄道、北陸鉄道を経て、関東鉄道筑波線にやってきました）が愛好家によって、つくば市くら交通公園に保存されていますが、日本初（1933年製造）の本格的な大型ガソリンカーであり（ガソリンカーは出力が小さいことと、火災の懸念によりディーゼルエンジンに移行していきました。キハ461も製造時はガソリンエンジンでしたが、その後ディーゼルエンジンに換装されています）、数少ない貴重な車輛として、現在は大宮の鉄道博物館に展示されています。また、国鉄土浦駅の駅名板が本校弓道場裏に保存（？）されています。これは土浦駅ビル新築の際に、土浦駅ホームの改築も行われ、不要となった駅名板を、

当時鉄道愛好クラブのクラブ員であった秋田秀樹氏（高39回卒・ラグビー部でも巨漢FWとして活躍していました）が譲り受け、リヤカーに載せて運んできたものです。



本校に保存されている「土浦駅」駅名板（右）。廃車後に真鍋機関区に留置されていたキハ461（左下）。この車はその後、土浦駅に展示されています（右下）

気動車車輛記号

キ・・・ディーゼルエンジンを動力とする車両（運転室の有無は区別しない）
 キク・・・エンジンはないが運転室がついている車両
 ハ・・・普通座席車、厳密には普通車。普通寝台車は「ハネ」。おおもとは「イ」が一等車、「ロ」が二等車、「ハ」が三等車でした。

1984・1985「歩く会」号

編成車輛の履歴書

キハ504・キハ505（キハ504型）
 1959（昭和34）年、日本車輛製造東京支店で新製された片側片開き2ドア、両運転台の18m級気動車でセミクロスシート、空気バネ台車。常総筑波鉄道（当時）発注車。

キハ761・キハ762（キハ760型）
 1957（昭和32）年、雄別鉄道の新製車。
 1970（昭和45）年、雄別鉄道の廃止により譲り受ける。

キハ811・キハ812（キハ810型）
 1962（昭和37）年、雄別鉄道の新製車。寒冷地仕様のために、側面の窓が小さい。1970（昭和45）年、雄別鉄道の廃止により譲り受ける。

雄別鉄道

北海道釧路市釧路駅から釧路市阿寒町の雄別炭山駅までを結んでいた鉄道路線（雄別本線）などを運営していた炭鉱鉄道会社。雄別本線をはじめ、鶴野線・埠頭線・新釧路構外側線を所有・運営していました。すべて軌間1067mm、全線単線・非電化路線でした。また雄別炭礦直営の尺別鉄道路線（尺別〜尺別炭山間）も石炭輸送・沿線住民の輸送に活躍していましたが、尺別炭鉱の閉山に伴い、同じく1970年に廃止されました。

キハ511（キハ510型）

1963（昭和38）年、江若鉄道の新製車。1970年、江若鉄道の廃止（1969年）により譲り受ける。

江若鉄道（こうじゃくてつどう）

琵琶湖西岸に沿って滋賀県大津市の浜大津駅〜膳所間2.2km、浜大津〜近江今津間51.0kmを結んでいた鉄道路線。当初は「近江」と「若狭」を結ぶ路線として計画されました。この計画は1974（昭和49）年、JR湖西線山科駅〜近江塩津駅間（74.1km）が開業、北陸本線と結ばれることによりようやく実現しました。

キクハ11（キクハ10型）

1957（昭和32）年、常総筑波鉄道（当時）がエンジン、運転台のない付随車として新製。1960（昭和35）年、エンジン搭載、運転台新設。1970（昭和45）年、運転台を残してエンジンを降ろし、制御車となる。新製当初は常総線に在籍していたが、1978（昭和53）年に筑波線へ転籍された。筑波鉄道の晩年は、ほとんど活躍の場がなく廃車同然でした。（高21回卒 松井泰寿