

土浦駅の114年

駅舎の移りかわりから見た歴史

「子ども郷土研究」は、小・中学生が調査・研究を通して郷土の歴史や文化について関心を持ち、我が郷土「つちうら」を見つめ、理解を深めることを目的に実施しています。平成21年度は109点の応募作品から、飯島龍くん(都和中学校2年)の作品「土浦駅の114年 駅舎の移りかわりから見た歴史」が最優秀賞に選ばれました。今号では、その作品(地図および写真などは一部省略。すべて原文のまま)を紹介します。



都和中学校 2年
飯島 龍くん

1 研究の動機

僕は、鉄道と鉄道模型を作ることが好きです。各地の鉄道に乗るために、よく土浦駅を利用します。昨年、駅ビル「ウィング」が閉店してがっかりしましたが、今年7月「ペルチ土浦」がオープンし、しかも鉄道模型の店も入るといふことでとてもうれしくなりました。

また昨年の郷土研究では、土浦市内の近代建築を調べ、建築の本を読むうちに、駅舎建築にも興味を持ちました。

そして、今年の春休みの家族旅行で行った先の兵庫県で、偶然に茨城県初の鉄道大臣になった人物原脩次郎の石碑を見つけたことから、土浦駅114年の長い歴史や原脩次郎について調べてみようと思いました。

2 研究の方法

- ①現地へ行って写真を撮ったり、関係者の方に話をうかがう
- ②図書館や博物館などへ行って調べる
- ③本やパンフレットなどで調べる
- ④インターネットで調べる

3 研究の内容

●土浦駅の歴史

常磐線が開通して今年で111年になる。土浦駅は、それより前に来たので114年である。この時は、わずか18坪の木造駅舎から始まった。僕の父も鉄道マニア歴が長いので、いろいろ集めた資料の中から土浦駅舎の記念切符を探してくれた。

父は、今年6月の筑波西武の古書



開業当時の時刻表

市で、偶然、開業当時の土浦―友部間の時刻表をわずか1500円で買った。とても薄くて少しのことで破れそうだが、きれいな状態であった。それを見ると、一日の本数はわずか4本で、土浦―友部間を75分で走っていたことがわかる。

「土浦駅史」

によると、大正5年の駅舎改築では「ルネッサンス式駅舎に改築」とある。駅長室を加え、広さは2倍ほどになった。「ルネッサンス」とは再生・復興の意味があり古代ローマ建築の荘重な様式を理想としているのだが、写真を見ると、あまりルネッサンス様式には見えないように思った。



土浦駅全景(大正13(1924)年)

「スケッチで綴る・ふるさと土浦」(佐賀 進絵 佐賀純一著)では、昭和の初めの頃の土浦駅前の絵があった。今ではビルが立ち並び、まったく想像できないような風景である。また、土浦を発着とした2つの鉄道路線があった。

大正7年、土浦―岩瀬間に筑波鉄道が開通し、沿線の石材・薪・炭・繭などの積出しと筑波山観光に役立ったが、自動車の普及により、昭和62年に惜しまれながら廃線となる。昭和3年には、土浦―阿見間を常南電気鉄道の路面電車が開通、主に霞ヶ浦海軍航空隊の関係者が利用し



大正末期の土浦駅と駅前(スケッチで綴る・ふるさと土浦)

だが、わずか10年で廃線となつてしまった。

昭和11年に建てられた時計塔のある2階建ての駅舎は「軍艦型駅舎」と呼ばれ、海軍の町土浦のシンボルとなった。125坪ほどあり、2階の丸窓が印象的である。戦争をくぐりぬけてきたこの駅舎も、昭和58年には駅ビルウィングに建てかえられ、個性的だったその姿を消した。そして今年7月の2代目駅ビルペルチのオープン。駅ビル一体型だとまさにビルそのもので、便利だが駅舎建築としては魅力のないものになってしまった。現在建てられていく新しい駅舎も、昔に比べるとどれも同じような感じがする。けれども新しい駅

ビルにはおもしろい店が入っているので、昔のようにたくさんの人がやって来る活気をとり戻してほしいと思う。



筑波鉄道(上)と常南電気鉄道(下)

●土浦駅の駅弁

土浦駅は、現在では首都圏への通勤圏になり、土浦発の近郊型電車(通勤型)が主力となった。そして、特急スーパーひたちやフレッシュユビたちも停車する便利な駅でもあり、1番線ホームには駅弁スタンドがある。

この研究でいろいろな本を調べていると、「記録写真 茨城の20世紀(茨城新聞社)」という本に大正12年頃の土浦駅の駅弁売りの写真が載っていた。今では売店や車内販売で売ることがほとんどであるが、昔は肩から駅弁をたくさん下げて、汽車の窓まで売りに来たそうである。この写真より4年前の大正7(1918)年には、土浦駅で初めて、霞ヶ浦名産わかさぎを使った駅弁が小川芋銭

デザインの掛け紙で売り出されたということであった。

小川芋銭(1868~1938)は、明治から昭和の初めに活躍した画家で、牛久市の牛久沼のほとりに住んでいた。カッパの絵を多く描いたことから「カッパの芋銭」と呼ばれていた。大正6(1917)年には、展覧会に出品した絵が横山大観の目にとまり、以後注目されるようになる。このことから、土浦の近くに住む人気画家に、駅弁の掛け紙のデザインを依頼したのではないかと思われる。

また、牛久市の小川芋銭研究センターに、その掛け紙を収蔵していないか問い合わせたところ、残念ながらとにないとのことであった。けれども、今後発見されるようなことがある。



土浦駅の駅弁売り

れば、連絡下さるとのことだった。

駅弁については、「絵と伝聞土浦の里」(佐賀 進絵、佐賀純一著 筑波書林)に昔の様子が紹介されている。説田弁当店の娘さんの話によると、常磐線開通2年後の明治30年、父親は弁当屋をやれば繁盛するだろうと見込み、東京から移り住み明治32年頃許可されて店を始めたそうである。それから説田弁当店に続き、山本弁当店、福見弁当店が次々開店した。大正の初め頃には、一日に米を7~8俵炊き、惣菜作りには17~8人、駅弁の売り子が7~8人いて飛ぶように売れた。水戸の観梅の頃は米10俵炊きで大忙しだった。列車の停車時間は3分~5分間もあった、などがわかった。

また、土浦駅史によると冬の弁当は500個、夏は最大1200個も売れた記録があった。昭和41(1966)年には、車窓販売員が説田8名、富久善4名、山本4名とあるが、今から20数年前、最後の1人の引退が新聞に載ったのを父が覚えていた。僕も列車の窓から駅弁を買ってみたかっと思った。

現在の1番線ホームにある「富久善」のスタンドでは、駅弁が3種類売られている。僕の家でも買ってきて食べてみた。うなぎ弁当はとてもおいしかったものの、土浦名産ではない。牛丼は、なぜかフルーツのキウイ入りで、名産常陸牛を使ってい



るのかはよくわからなかった。けれども、今では珍しく掛け紙がひもで結んであるのが、とてもよいと思った。

僕は鉄道が好きなので、鉄道関連サイトを時々見るのだが、駅弁メーカーの人は、特急の車内販売のない土浦の駅弁をわざわざ買いに来たり、レトロな雰囲気のレストランを撮影したり、意外に注目されている。



三種類の駅弁

駅弁の古い掛け紙コレクターのサイトでは、大正末〜昭和初期のものという土浦の説田弁当店の掛け紙が紹介されていた。「御辨當」という文字も最初は読めなかった。赤と緑の二色の印刷で、筑波山、霞ヶ浦と帆船、海軍航空隊のプロペラ機が描かれている。値段は35銭だった。掛け紙には何弁当と書かれていないので、一体どんなお弁当だったのか知りたいと思う。

駅弁を調べてみて、筑波山、霞ヶ浦、海軍航空隊、水戸の梅など観光

でのにぎわいが駅弁の売れ行きにつながったこと、また、想像していたよりはるかにたくさん売れた時代があったことがわかった。

●鉄道大臣 原脩次郎

現在「JR(JAPANESE RAILWAY)」と呼ばれる以前の鉄道は、「国鉄(日本国有鉄道)」だが、大正9(1920)年〜昭和18(1943)年までは、鉄道省が鉄道経営に当たっていた。

この鉄道省の大臣に就任した茨城県で最初の大臣になった人に、原脩次郎という人がいた。僕は知らなかったのだが、以前母から「拓務大臣(昭和4(1929)年、拓務省創設、植民地統治、移殖民などに関する行政をつかさどった官庁)・鉄道大臣に就任した土浦の原脩次郎という人がいた。」という話を聞いた。そのまま忘れていたのだが、今年の春休みにびっくりするような発見があり、急に興味がわいた。春休みに家族旅行で兵庫県を訪れ、姫路城などを観光したあと、以前から乗ってみたいだった「JR姫新線(単線)」に乗った。古い気動車と最新型気動車の両方が走っているので、時間があれば絶対乗りたかった。父と相談して、時間的には、40分位ならよいとのこと、片道15分位の「太市駅」というところで折り返して往復することにした。僕は、乗りたかった最新型気動車に乗れて大満足だった。「太市駅」

でたん降りて、姫路行の気動車が来るのを待つ15分ほどの間、父は何もない駅の回りを歩いていた。小さな無人駅でお客は僕たち3人。すると、突然父が大声で「これ、原脩次郎の石碑だよ!」と叫んだ。何のこともわからなかった母と僕が近寄ると、何と原脩次郎の名が刻まれている。昭和6年に、この駅が建てられた記念の石碑で、原脩次郎が若槻内閣で鉄道大臣に就任していた時期と合う。時間もなかったので大急ぎで写真を撮り、折り返しの姫路行の気動車に乗った。

そこで、今回の郷土研究で詳しく調べてみたところいろいろなることがわかった。



JR姫新線(単線)「太市駅」太市驛設置記念碑



鉄道大臣原脩次郎

茨城県立図書館の蔵書で「原脩次郎先生(富岡福寿郎著 弘文社 昭和10年発行)」という本があり、参考にした。

原脩次郎は、京都府出身だが、夫人の出身地の土浦に住んでいた。茨城県で初めて土浦選出の国会議員(衆議院議員)となり大臣になった。そこで大いに沸いた土浦では、有志による「亀城青年会」が結成され脩次郎を応援していた。昭和6年の若槻内閣では、拓務大臣と鉄道大臣まで上りつめたものの、満州事変勃発後間もなく若槻内閣は総辞職となりました。

ところで、若槻内閣が総辞職に追い込まれたのは、昭和6年9月に起こった満州事変が深く関わっていた。若槻内閣は、戦争を大きくしない不拡大方針をとったが、陸軍はこれに従わず、当時満州と呼ばれていた中国の東北部を占領してしまっただ。しかもマスコミや国民は、大戦果に酔って軍部を熱烈に支持したので、ついに若槻内閣は総辞職した。



●土浦駅略年表

| 年代 | 月日 | できごと |
|-------------|--------|--|
| 明治28(1895)年 | 11月4日 | 日本鉄道により友部・土浦間が開通する。駅舎の写真は現存しないが、わずか18坪で、その半分が駅事務所だった。手回し式の転車台も完成した |
| 明治29(1896)年 | 12月25日 | 日本鉄道の土浦・上野間が開通した |
| 明治31(1898)年 | 8月23日 | 日本鉄道上野・岩沼間が開通し、海岸線と呼ばれる |
| 明治39(1906)年 | | 国有化により常磐線と呼ばれるようになる。鉄道唱歌ができる |
| 大正5(1916)年 | | 第1回駅舎改築でルネッサンス式駅舎が完成する(2代目駅舎) |
| 大正7(1918)年 | | 筑波鉄道が開業する |
| 大正8(1919)年 | | 跨線橋が完成する |
| 大正11(1922)年 | | 阿見町に海軍航空隊が開設し、乗客数が増大した |

戦争と土浦駅については、後に述べる桜川事故でも深い関わりがあった。僕たち家族が偶然に見つけた石碑は、太市駅開業記念(昭和6年12月23日)だったが、調べてみると何と若槻内閣は12月13日に総辞職したので、開業の日には原脩次郎は大臣でなかったことになる。そして翌年の選挙では落選し、2年後64歳で亡くな

った。

土浦市3・4代市長の原彪は、脩次郎の長男である。2人の墓は、東京の多磨霊園にあり、また亀城公園には脩次郎の銅像が建っている。この像は昭和10年に、りっぱな全身像が建てられたが、戦時中に金属供出され、戦後造られたのは胸像のみとなってしまった。現在、公園事務所脇に建っているが、説明板などもなく、今まで全く気にこめていなかった。

また、今年7月の八坂神社祇園祭の常陽新聞特別版には、県南一といわれる三百貫神輿は、昭和8(1933)年に原脩次郎から八坂神社六百年祭を記念し奉納されたもの、と書かれてあった。今でも修理しながら大切にされている。80年も前の鉄道大臣原脩次郎の足跡を身近に感じ、土浦駅とは直接関係はないが、研究内容に入れることにした。

●戦争と海軍航空隊と土浦駅

資料をいろいろと集めてみると、戦争と土浦駅との関わりが見えてきた。

明治28(1895)年に初めて土浦駅ができた年は、日清戦争中だった。明治37(1904)年には日露戦争が起きたが、駅史などを調べても特に記録はなかった。

ところが、大正10(1921)年に海軍航空隊が開設されると、土浦駅はその関係者らの利用が大幅に増え、土浦は「軍都」として繁栄した。

昭和3(1928)年、「常南電気鉄道」が土浦駅に乗り入れたり、前に述べたように昭和11(1936)年に「軍艦型駅舎」が建てられた。

昭和4(1929)年8月には、ドイツの大飛行船ツェッペリン伯号が、霞ヶ浦の海軍航空隊に立ち寄り、連日数万人が訪れ日本中が熱狂した。国鉄では臨時列車を運行させたが、それでも上野駅は大混乱したということである。土浦駅も同じで、常南電気鉄道も超満員で見学者を運んだ。

また、昭和6(1931)年8月には、飛行機での大西洋横断、アメリカ大陸横断に成功した空の英雄リンダバーグ夫妻が霞ヶ浦航空隊に降り立った。この時も、熱狂的な歓迎を受けたそうである。土浦駅から東京へ向かうリンダバーグ夫妻のまわりには、やはり多くの人々が集まっている。



ツェッペリン伯号(上)と土浦駅前のリンダバーグ夫妻(下)

「おかしな写真・土浦」(土浦市教育委員会・文化財愛護の会)という本には、太平洋戦争中の土浦駅の写真が載っている。出征兵士を乗せた輸送列車を、たくさんの人々が日の丸の旗を振りながら見送っている。あまり人が多いので、駅の様子とはほとんどわからない。



土浦駅で出征兵士を見送るたくさんの人々

そして「戦争と土浦駅」で忘れてはならないのは、昭和18(1943)年10月に土浦駅構内で起きた桜川事故である。この事故は、列車三重衝突で死者94名という大惨事だった。事故の原因は、貨物列車入れ替え作業中のミスが発端だが、三重衝突の上にも、日も暮れた頃の桜川鉄橋上というところで更に被害が大きくなった。戦時中であつたため、報道規制があり各新聞の扱いも小さかったということだ。ベテラン係員が出征したため、慣れない人間が作業をしたり、軍事運搬の貨物列車の運行に無理があつたのではなどといわれ、戦争がもう一つの要因となる。

桜川の鉄橋脇の事故現場には、慰霊碑が建てられ電車から見えるのだが、気がつく人は少ないと思う。



●土浦駅の発車メロディ

土浦駅の発車メロディは、平成3(1991)年にこれまでの発車ベルからクラシック曲のメロディになった。曲はモーツァルトが使われている。1番線(下り水戸方面)は「きらきら星の主題による変奏曲」、2・3番線(上り上野方面)は「ロンド、二長調」が使われている。発車メロディにクラシックの曲を使うのは珍しく、土浦駅以外には、常磐線のいわき駅のシューベルト「ます」など3曲、京浜東北線大井町駅ではビバルディ「春」、「秋」の2曲などがあり、有名な曲が使われている。

母は、モーツァルトが好きなので、初めて土浦に来た時はこの発車メロディに驚いたそうである。また、僕が小さな頃は、発車メロディにあわせて手をたたいて喜んでいたので。その後、両方の曲が入っているCDを買って家でも原曲を聞いたり、発車メロディのCDを買っていろいろな駅の曲を聞きくらべするようになった。

僕は、いつまでも土浦駅ではこのモーツァルトの発車メロディを使っしてほしいと思った。この項を書いたのは、7月の後半だが、そのすぐ後の8月1日に、何と発車メロディが変更になってしまった。常磐線に乗るためにホームに立っていてびっくり！駅員さんに聞いてみたのだが、なぜ変更になったのかはわからない

ということであった。新しいメロディは、土浦市のイメージソング「風の贈り物」という曲だ。ケーブルTVの市の広報番組で流れている曲だった。僕も母も突然の変更に驚いた。正式に知ったのは8月の中旬以降、市の広報番組や広報紙を見てからである。土浦市内の荒川沖・土浦・神立駅上りホーム(上野方面)は「風の贈り物」、下りホーム(水戸方面)は、モーツァルトの「きらきら星変奏曲」が統一して使われるようになった。がっかりした母は、新しい発車メロディは「当地ソングではあるがインパクトがない、上下ホームともモーツァルトで統一した方が、珍しい上に選曲もよく、気品があり心地良いメロディであるなどの意見だった。また、何人かの土浦近辺の鉄道ファンの知人に聞いてみたのだが、やはり以前のモーツァルトのメロディの方が断然良いという意見で、今回の件は僕もとても残念に思った。



発車メロディを紹介するのぼり旗

●鉄道唱歌 常磐線(東京～宮城)

「鉄道唱歌」は明治33(1900)年に作られた。第一集が有名な「東海道編」の歌で、あまりたくさん売れ

たので、その年のうちに第二集「山陽・九州編」と第三集「奥州・磐城編」第四集「北陸編」、第五集「関西・参宮・南海編」が売り出された。

僕の家には、「東海道編」と「奥州・磐城編」の曲のCDがあるので、「磐城編」で常磐線が歌われているのを知っていた。今回の「土浦駅」についての研究をきっかけに「土浦」の出て来る鉄道唱歌について調べてみた。

発車メロディにも使われている有名な「鉄道唱歌」の作詞をしたのは、大和田建樹(1857～1910年)という国文学者だった。大和田建樹は、有名なスコットランド民謡の「故郷の空」などの唱歌の作詞で人気があった。この歌は、小学生向けの地理歴史の教材として作られたそうだ。

「東海道編」では、実際に沿線を取材したらしいのだが、土浦についてはよくわからなかった。当時は、曲は2種類つけられていて、好きな方の曲で歌えるようになっていたということである。何人かの作曲者がいて、第三集は、奥好義と田村虎蔵が作曲した。現在よく知られているメロディは、多梅稚の作曲でメロディが軽快で覚えやすいことから今でも人気がある。

ところが、父の持っている復刻本は、「常磐線鉄道唱歌」であるが、作詞・作曲とも別な人物で、メロディも全く異なっている。

●軍艦型駅舎の製作

僕は、昭和11年に建てられた軍艦型駅が気に入ったので、この土浦駅について調べながら、実際に鉄道模型で作ってみることにしました。



自分で作った軍艦型駅舎Nゲージサイズ実物の150分の1

まずは、古い写真を元に配置を考えてみました。家にある車両や建物の模型の他に何が必要かリストにして、ホームセンターでベニヤのボードやスチレンボード等を探したり、新駅ビル「パール土浦」の鉄道模型店では専用の模型材料を買ったりしました。一番大変だったのは、軍艦型駅舎でした。なかなかいい考えが浮かばなかったので、鉄道模型に詳しい鉄道模型レンタルレイアウト店(川口町)のオーナーの市原弘樹さんに相談したところ、古い資料を貸



して下さいました。その「Nゲージレイアウト3」(機芸出版社 平成3年)によると、当時つくば市に住んでいた方が、たいへんりっぱな土浦駅を再現した作品と製作記録が載っていました。この方は現在在京都で大学の先生をされているようです。150分の1サイズの駅は、イラストボードを使って作り、窓は切り抜くのがとても難しかったそうなので、これを参考に、僕は扱いやすい厚さ1ミリのスチレンボードで駅舎を作り、窓は切り抜かずパソコングで描いた紙を貼りつけました。瓦の屋根は同じように市販のものを使い、色を塗り直しました。他にも苦勞した点はたくさんありますが、夏休みの1か月位で完成し、間に合っ

4 感想

●土浦駅の歴史

僕は鉄道や建築のことなら何でも大好きです。最初は、昨年の近代建築のテーマの続きで「駅舎」だけを調べようと思いましたが、けれどもいろいろの本を集めてみると、駅舎だけでなく、駅弁売りや有名な人物が来た時の様子、戦争など「土浦駅」にまつわるたくさんのお話が出てきました。

そこで、テーマをふくらませて「土浦駅の歴史」としてまとめました。

また鉄道大臣原脩次郎については、亡くなってから本が出版されたり、銅像が建てられたり、茨城では絶大な人気を誇っていたこともわかりました。

同時進行していた鉄道模型製作は、僕にとっては楽しいことでしたが、たくさんさんの資料については、途中で紛失しそうになったり、整理がうまくできずに苦勞しました。また、この夏休みに、鉄道ファンの友達が増えたので、とてもうれしかったです。

| 賞 | 研究テーマ | 氏名 | 学年 |
|-------|---------------------------|------------------|----------|
| 優秀賞 | 桜川の今と昔 | 関 梢 子 | 下高津小 3年 |
| 〃 | 飯田の虫送り「アブラムシ」 | 宮崎 名奈子 宮崎 妃奈子 | 穴塚小 5年 |
| 〃 | 土浦郷土かるたに登場する建物を調べて | 細 矢 百花 | 中村小 5年 |
| 〃 | 土浦幼稚園今年で124歳 | 横田 弥久 | 神立小 6年 |
| 〃 | 常南鉄道と航空隊 | 萩原 建太 | 神立小 5年 |
| 〃 | 土浦旧市街 路上観察学 | 関 朝野 | 土浦第四中 2年 |
| 優良賞 | 小町味噌と土浦市 | 勝村 圭裕 | 荒川沖小 3年 |
| 〃 | 右粉のパワースポット せんげん塚 | 江原 綾子 | 右粉小 6年 |
| 〃 | 本郷地区の迷路の謎を探って | 岩瀬 美咲美 萩原 望美 | 山ノ荘小 5年 |
| 〃 | 筑波線とりんりんロード | 清水 祐平 | 土浦第四中 3年 |
| | | 小澤 菜実 | 〃 3年 |
| | | 熊坂 光莉 | 〃 3年 |
| | | 山縣 夏生 | 〃 3年 |
| | | 高橋 雄二 | 〃 2年 |
| | | 古谷 眞行 | 〃 2年 |
| | | 馬場 眞行 | 〃 2年 |
| | | 竹内 彬也 | 〃 2年 |
| | | 市村 拓也 | 〃 2年 |
| | | 細谷 峻介 | 〃 2年 |
| 高田 航太 | 〃 2年 | | |
| 努力賞 | 町名に残る土浦の歴史 | 斉藤 悠香 濱口 明白 | 土浦小 6年 |
| 〃 | わたしたちのかすみがうら | 宇都宮 みなみ 藤井 美里 | 都和小 5年 |
| 〃 | 茨城米と秋田米 | 武田 凌 | 荒川沖小 5年 |
| 〃 | 霞ヶ浦は海だった その3 | 中川 知弥 | 右粉小 4年 |
| 〃 | 身近な戦場跡を追って ~小田氏と佐竹氏の戦いから~ | 飯島 彩乃 | 山ノ荘小 4年 |
| 学校賞 | 荒川沖小学校 | | |

- 【参考文献】
- むかしの写真・土浦 土浦市文化財愛護の会・土浦市教育委員会
 - 水郷 土浦回想 保立俊一 筑波書林
 - 土浦町内ものがたり 本堂 清 常陽新聞社
 - スケッチで綴るふるさと土浦
 - 絵と伝聞 土浦の里 佐賀 進・純一
 - 木碑からの検証 佐賀純一 筑波書林
 - 記録写真 茨城20世紀 茨城新聞社
 - 土浦・石岡・つくばの歴史 郷土出版社
 - 土浦町内誌 永山 正 土浦市教育委
- 員会
- 土浦駅史 土浦駅
 - 原 脩次郎先生 富岡福寿郎 弘文館
 - 茨城県の昭和史 近代百年の記録(下巻) 毎日新聞社
 - Nゲージレイアウト3「レイアウトの中の土浦駅」 金川貴博 機芸出版社
 - 輝く茨城の先人たち 茨城県
 - 土浦史 野口佐久
 - 駅弁 ノスタルジアHP
 - 鉄道唱歌復刻本 斎書房
 - 鉄道唱歌CD 榊ふうじん