

入館無料

取手市埋蔵文化財センター第46回企画展

大正時代の取手 —明治と昭和をつなぐ時代—

令和元年

7月16日(火)～9月23日(月・秋分の日)



小川字銭画「草花生命」
(茨城県立取手第二高等学校所蔵、香取達彦氏撮影)



常磐鉄道開業記念絵はがき(齋藤一彦氏所蔵)

時間

午前9時から午後5時まで
(入館は4時30分まで)

休館日

会期中の月曜日

ただし8月12日(月・振替休日)と

9月16日(月・敬老の日)・23日(月・秋分の日)は
開館し、翌火曜日が休館。

開催にあたって

埋蔵文化財センター第46回の企画展では、大正時代の取手を取り上げます。

大正時代は15年と短い時代でしたが、近代国家が確立した明治時代を引き継ぎ、激動の昭和時代へと橋渡しする時代でした。

取手でも明治時代から計画されていた常総鉄道（現関東鉄道常総線）が大正2年に開業しました。また大正時代に始まった利根川架橋運動や県立中等学校の設立運動は、昭和に入ってから実現しました。今回の企画展では、大正時代の取手の歩みを明治と昭和をつなぐ視点から紹介します。

また利根川架橋運動や県立中等学校の設立運動には、河童の画で有名な小川芋銭^{おがわうせん}がかかわっていました。その全貌はいまだ十分に解明されていませんが、今回県立取手第二高等学校が所蔵する小川芋銭の作品を展示します。

最後になりましたが、今回の企画展の開催にあたりご協力をいただきました関係各位にたいしまして、深甚なる謝意を表して開催のあいさつとさせていただきます。

令和元年7月

取手市埋蔵文化財センター

歴史講座（講師は埋蔵文化財センター職員）

第1回 演題：「開闢郷土の碑から見た大正時代の取手」

日時：8月10日（土）、午後1時30分から3時まで

会場：井野公民館会議室（取手市井野2-17-17）

定員：90名、当日受付順、開場は午後1時

第2回 演題：「常総鉄道の開業と発展」

日時：9月1日（日）、午後1時30分から3時まで

会場：福祉交流センター多目的ホール（取手市役所敷地内）

定員：160名、当日受付順、開場は午後1時

会場が異なりますのでご注意ください。

井野公民館の駐車場は台数に限りがありますので、公共交通機関をご利用ください。

展示説明

午前11時と午後2時から：7月20日、8月4日・18日、9月14日・23日

午前11時から：8月10日、9月1日

例言

1. このパンフレットは、令和元年7月16日から9月23日まで開催される取手市埋蔵文化財センター第46回企画展「大正時代の取手—明治と昭和をつなぐ時代—」にともない、発行されたものです。
2. この企画展の企画とパンフレットの執筆・編集は、当センター職員の飯島章が担当し、その他職員の協力を得ました。
3. この企画展の開催にあたり、次の方々からのご協力とご助言をいただきました（敬称略）。記して深謝の意を表します。

香取達彦、北島健、齋藤一彦、染野修、寺田勝、広瀬篤、森田金次、山崎博

茨城県立取手第一高等学校、茨城県立取手第二高等学校、関東鉄道株式会社、金仙寺、しもだて美術館、長禅寺、文化工房ふじしろ

主な参考文献

『取手市史』通史編Ⅲ、近現代史料編Ⅰ・Ⅱ、民家編、石造遺物編、『取手町郷土史資料集』第一集・第二集、

『取手市史郷土史資料 写真集』、『ふるさと探訪』

『藤代町史』通史編、『藤代町合併50周年記念誌 ふじしろ 未来へのかけ橋』

茨城県立取手第一高等学校『雁耕三十年誌』・『取手一高の六十年』・『取手一高の七十年』

茨城県立取手第二高等学校『記念誌』・『芳梅 創立60周年記念誌』

常総鉄道株式会社『常総鉄道三十年史』、ダイヤモンド社『関東鉄道 創立50周年記念』、関東鉄道株式会社

『関東鉄道株式会社七十年史』

1. 日露戦争後の社会と地方改良運動

明治37年(1904)から38年にかけての日露戦争は、日本の勝利に終わったものの、8万4000人余の戦死者、14万3000人余の戦傷者と、19億8612万円余にのぼる戦費が費やされました。この戦費は増税、半強制的な国債の割り当て、外債などによって賄われましたが、人的な損失とあいまって日露戦争後の国民生活を圧迫しました。明治40年から41年にかけて戦後恐慌が発生し、以後も経済活動は低迷し慢性的な不況に襲われました。

その一方で、大国ロシアに勝利して欧米列強諸国に伍して世界の一等国になったとの自負心から、やがておごりの心が生まれ、生活が華美になり消費を重んじるようになり、個人主義の風潮や社会主義の思想が広まってきました。明治41年10月13日には^{ぼしんしょうしよ}戊申詔書が発表され、政府はこのような傾向に歯止めをかけようとします。また内務省・文部省・農商務省は、町村の振興と社会秩序の強化に積極的に取り組みますが、この運動を地方改良運動といいます。

この地方改良運動において重要な役割を担ったのが、県・郡・町村の各段階で財政の確立、産業の振興、勤儉貯蓄の奨励などの方針を定めた^{けんし} 県是・^{ぐんし} 郡是・^{ちようそんげ} 町村是の策定でした。北相馬郡では、大正2年(1913)2月に郡是が、大正5年12月には高井村村是が発刊されました。

高井村村是は、地元に残物が残されている貴重な史料です。村是に記載されているさまざまな統計の数値は一見無味乾燥ですが、ここから当時の村の状況や村民がおかれていた立場が見えてきます。最後に改良意見として、①農事を改良して収穫を増すこと、②児童・青年への教育の充実、③蚕業・養鶏・果樹の栽培などの副業の奨励、④軽薄な風紀を正すこと、⑤産業組合を設立し共同購入・共同販売・金融などを行なうこと、⑥道路を改良すること、をあげていますが、これらがどこまで実行されたかは、よくわかりません。



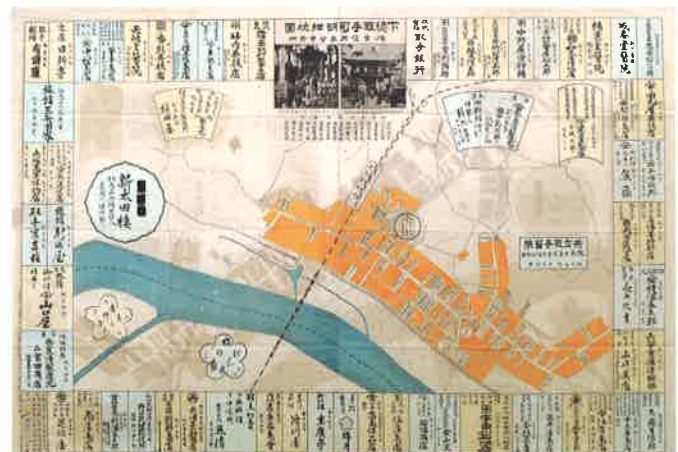
大正時代の取手駅と周辺(取手市教育委員会所蔵)
左側に移っている車両は大正2年開業の常総鉄道のもので、それ以降の撮影です。



大正時代の取手町(個人蔵)
左端の洋風の建物は、大正11年に建てられた田丸屋呉服店なので、それ以降の撮影です。



左:大正2年2月 北相馬郡郡是(取手市教育委員会所蔵)
右:大正5年12月 高井村村是(広瀬篤家文書)



大正6年10月 下総取手町明細地図(取手市教育委員会所蔵)

2. 常総鉄道の開業と発展

明治20年代の終わりから30年代のはじめにかけて、取手と下館、さらに宇都宮を結ぶ常総鉄道が計画されました。この鉄道は、日本鉄道水戸線（現JR水戸線）と土浦線（現JR常磐線）の両線を結び、江戸時代以来の鬼怒川の水運に代わるものとして、前途有望な鉄道と認識されました。

明治28年（1895）9月、下館町の^{ままだそうすけ}間々田惣助をはじめ、取手を含む路線沿線の人びとを中心に設立された常総鉄道株式会社は、取手・下館・宇都宮間の鉄道布設を通信大臣に出願し、明治30年8月に免許状の交付を受けましたが、折からの経済不況の影響で資金の調達が思うように進まず、結局開業には至りませんでした。

しかし明治44年3月に「^{けいべん}軽便鉄道補助法」が公布され、地方の小規模鉄道の建設に政府から補助金が交付されることになりました。こうして明治44年には、再び取手と下館を結ぶ常総軽便鉄道建設の計画が起りました。発起人は竹内綱ら47人、竹内は高知県の出身で、元首相の故吉田茂の実父、麻生太郎元首相の母方の曾祖父にあたる人物です。

常総軽便鉄道株式会社は明治44年7月に免許申請を行ない、同年11月には免許を取得し、大正2年（1913）2月には水海道で起工式が挙行されました。工事は順調に進み、わずか9か月後の11月には取手・下館間51.3キロメートルが竣工し、開業しました。これは日本の鉄道史の中でも、まれにみる快挙として記録に残されています。

開業当初の常総鉄道は、蒸気機関車4両、客車20両、貨車35両で、取手・下館間を1日5往復運行し、所要時間は約2時間40分、運賃は64銭でした。北相馬郡はもとより、猿島・筑波・結城・真壁郡の9町70か村、人口25万人が利用範囲と想定されました。以後常総鉄道は旅客や貨物の輸送に大きく貢献し、現在の関東鉄道常総線となっています。



4号蒸気機関車が牽引する常総鉄道の貨客混合列車（個人蔵、写真提供もたて美術館）
下妻駅での撮影です。4号機関車はアメリカのクック社製で、常総鉄道開業時の4両の機関車の1両です。同型の3号とともに近江鉄道から購入しました。



9号蒸気機関車（関東鉄道株式会社所蔵）
9号機関車は8号と共に常総鉄道が汽車会社に発注した2両の機関車の1両です。大正時代後期から昭和戦前期にかけて、常総鉄道は自社発注の機関車を5両有しました。これは常総鉄道が順調な発展を遂げた証です。



大正15年8月 常総鉄道沿線案内（取手市教育委員会所蔵）



平成25年11月
関東鉄道常総線開業100周年記念乗車券（個人蔵）

3. 開闢郷土の碑に書かれた大正時代の取手

取手駅前にある長禅寺の正面石段の脇に、高さ約2.5メートルの大きな記念碑が建っています。碑の題額には、彫刻家にして詩人の高村光太郎の筆になる「開闢郷土」の文字が彫られています。「開闢」とは、開き広めるという意味です。

長文の碑文を要約すると、次のようなことが書かれています。①大正時代の取手は、商業・産業とも見るべき進歩がなく、文化の恩恵にも浴せないういた。②このような状況下、青壮年有志は大正7年(1918)4月に取手実業相互会を結成した。③会では、まず利根川架橋運動を興し、地方経済を振興しようとした。④会の努力と運動の結果、昭和5年(1930)9月に大利根橋が開通した。⑤会はまた、県立中学校(旧制)の設立に向けて運動を展開した。⑥大正11年4月、北総実習学校が設立された。これが、県立農芸学校(現県立取手第一高等学校)と県立高等女学校(現県立取手第二高等学校)の前身となった。⑦人びとの中には、利根川架橋を空中の楼閣、中等学校の設立を実現不可能な夢とあざける者もいたが、会員の協力により幾多の難局を打開して、ついに所期の目的を達し、郷土興隆の基盤を築いた。

この碑は、終戦後の昭和21年10月に建立されています。碑文からは、大正時代に郷土発展のために力を尽くした先人たちの志を受け継ぎ、敗戦の痛手から立ち直り、平和国家日本を再建しようとする人びとの決意を、感じ取ることができます。



開闢郷土の碑

4. 中等学校の設立

明治5年(1872)、「学制」が頒布され近代的な教育制度が始まりましたが、取手には小学校を卒業した生徒が次に進学する中等学校がありませんでした。明治43年から昭和17年(1942)まで、山王地区にある金仙寺の境内に育英学舎と呼ばれた中学校がありました。住職の斎藤典察氏により設立され、地元をはじめ筑波郡や稲敷郡からも生徒が通いました。

先に見たように、取手実業相互会の運動により大正11年(1922)4月、取手町・相馬町・小文間村・井野村・寺原村・稲戸井村・高井村・六郷村の2町6か村組合立北総実修学校が開校しました。生徒数は、男子部89人、女子部41人でした。



大正9年5月 育英学舎創立10周年記念絵はがき(左:取手市教育委員会所蔵、右:広瀬篤家文書)

次いで北総実修学校の組合立から県立への移管運動が展開します。この過程で、県の意向により大正14年5月に女子部が分離され、取手実科高等女学校となりました。そして昭和2年（1927）4月、まず男子部が茨城県立取手農学校となりました。取手農学校は、昭和8年には取手園芸学校、昭和17年には取手農芸学校と改称され、戦後の昭和23年4月には県立取手園芸高等学校、翌昭和24年4月に県立取手第一高等学校となり、現在に至っています。

一方取手実科高等女学校は、昭和15年4月に県立に移管され、県立取手高等女学校となりました。そして戦後の昭和23年4月には県立取手女子高等学校、翌昭和24年4月には県立取手第二高等学校となり、現在に至っています。

取手における中等学校設立運動から組合立北総実習学校の開校、そして県立移管運動と取手農学校・高等女学校の開校にいたる一連の活動には、河童の画で有名な小川芋銭がかかわっていました。その縁で現在の取手一高と取手二高には、小川芋銭の書画が伝えられています。



県立取手農学校の校舎と農園（取手市教育委員会所蔵）



県立取手農学校の正門と軍事教練（取手市教育委員会所蔵）



組合立取手実科高等女学校の学芸会（個人蔵）



県立取手高等女学校（取手市教育委員会所蔵）



小川芋銭画「生命愛護」（県立取手第二高等学校所蔵、香取達彦氏撮影）

5. 大利根橋の開通

取手で利根川に橋が架けられたのは、明治29年(1896)12月開業の日本鉄道土浦線(現JR常磐線)が最初でした。しかし道路の橋はその後も架けられず、江戸時代と同じく渡船によって人や荷物が運ばれていました。明治時代の終わり頃から自動車が走り始めますが、自動車も船に積んで利根川を渡りました。自動車の渡船には1時間半以上の時間を要し、とても不便でした。

中等学校の設立と共に、大正期から昭和初めの取手の人びとの悲願が、国道六号線の利根川架橋でした。大正7年(1918)5月、取手実業相互会会頭の染野壬之助^{ていのすけ}らは、取手・我孫子間利根川架橋の請願書^{りまいし}を、力石雄一郎茨城県知事に提出しました。翌大正8年2月には、同様の町民の請願書が、貴族院議長・衆議院議長・陸軍大臣・内務大臣に提出されています。この請願書では、日常の渡船による不便のほかに、大砲や装甲自動車の運搬にも支障をきたすなど、演習や有事の際の軍事輸送の困難さを強調していることに着目されます。次いで大正10年3月にも、利根川架橋の請願書が貴族院・衆議院に提出されています。

こうした住民の運動により、昭和3年(1928)9月に利根川架橋工事が起工し、昭和5年9月に大利根橋が竣工し、東京との道路交通の便が著しく向上しました。また取手をはじめ茨城県南地域で採れた野菜が茨城蔬菜の名で東京に出荷され、地域の経済発展にも大きく貢献しました。

また江戸時代から続いた渡船は廃止となり、人びとに一抹の寂しさを感じさせましたが、船で川を渡る古き時代から鉄橋の上を自動車が行きかう新時代へと、道路交通は確実に発展を遂げていったのです。



昭和3年9月 大利根橋起工式記念品の扇子(取手市教育委員会所蔵)
画と文字は小川芋銭の筆になります。



工事中の大利根橋(個人蔵)



完成した大利根橋(個人蔵)



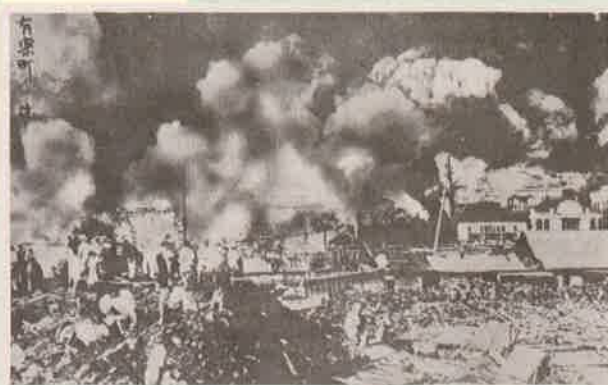
大利根橋の完成と共に廃止された利根川の渡船(個人蔵)

6. 関東大震災と取手

大正12年(1923)9月1日午前11時58分、関東地方南部に大地震が発生しました。地震の規模はマグニチュード7.9、震源は相模湾西北部、地震とその後が発生した火災により東京・横浜は壊滅的な大被害を受けました。これが関東大震災です。

北相馬郡の被害は、死者1名、負傷者2名、全壊家屋8戸、半壊家屋19戸と軽微なものでした。北相馬郡役所や各町村役場、取手警察署は、すぐさま食料品などの救援物資の募集や輸送に取りかかります。そして多くの人びとが、救援物資や義援金の募集に応じました。北相馬郡からは第1回救助米2000俵が東京に送られ、また北相馬郡青年会の有志約100人は、常磐線で運ばれる救援物資の配給作業のため上京しました。また取手駅には救護所が設けられ、鉄道で避難する人びとへの炊き出しや、負傷者の手当てを行いました。長禅寺の境内には、無料宿泊所も設置されました。このような北相馬郡町村の救援活動は、「震災救助関係書類綴」から知ることができます。

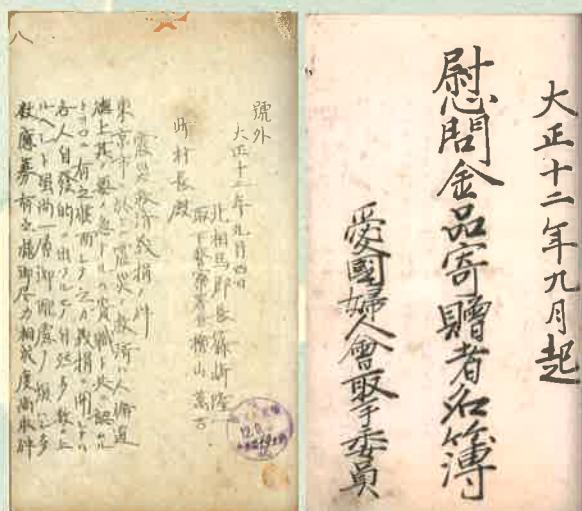
北相馬郡青年会の被災者救護活動に対しては、大正12年10月23日に茨城県知事守屋源次郎から感謝状が贈られています。



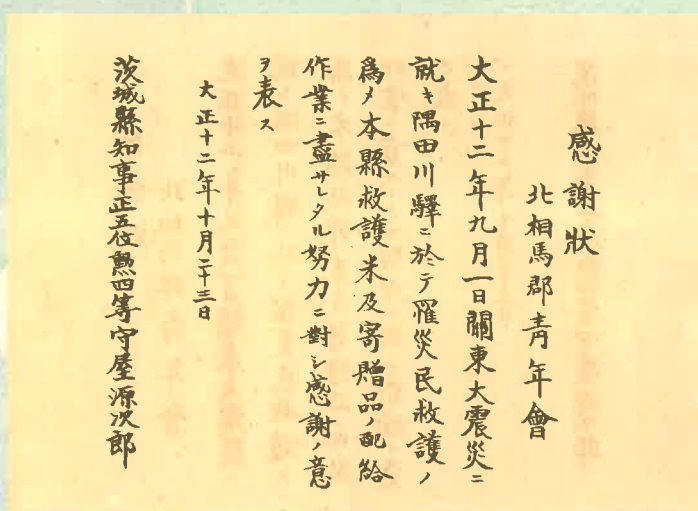
関東大震災で炎上する有楽町(個人蔵)



関東大震災で焼失した万世橋駅(個人蔵)



震災救助関係書類綴(取手市教育委員会所蔵)



大正12年10月 震災救護に対する北相馬郡青年会への茨城県知事の感謝状(個人蔵)