

或る農業研究員の 放浪記 (9)

さすらいの研究員

第9話 昭和百年、谷田部・観音台の先史 3 —初めて谷田部を走るはずだった鉄道の話—

農林団地が筑波・観音台の地に建設されてもうすぐ半世紀が経ちます。そして今年、昭和百年にあたる節目の年でした。百年前、今のつくば市谷田部、そして観音台の地はどのような場所だったのでしょうか。今回は、終戦から80年の節目に合わせて観音台にあった飛行場と谷田部海軍航空隊について記した第4話と第5話に続いて、さらに20年遡って、つくば・谷田部の百年前にタイムトラベルしてみようと思います。

谷田部を初めて走るはずだった鉄道 —常南電気鉄道谷田部線—

つくばエクスプレスが走り出したのは、2005年8月24日、今年2025年は開業20周年のメモリアルイヤーでした。この日に旧谷田部町の町域を初めて鉄道が走り出しました。しかし、実はつくばエクスプレス開業のずっとずうーっと昔の約100年前、谷田部の町に鉄道が建設されようとしていました。それは、現在も一部に痕跡を残している未成線・常南電気鉄道谷田部線です。

...

江戸時代に細川家の分家が治める小藩の陣屋が置かれていた谷田部の町は、明治に入ってから引き続き賑わいを見せていました。それは現在のつくば市とつくばみらい市を中心とする地域を治める筑波郡の郡役所が置かれたこと、そして、筑波郡で一番の人口集積地であったこと、さらには交通の結節点であったこと、などが理由として挙げられます。

そんな谷田部の町の鉄道が引かれようとしたのは、いまから102年前、大正13年(1923年)のことです(表1)。すでに土浦と阿見の間で計画されていた常南電気鉄道(当初は阿見電気軌道)が土浦と水海道の間の鉄道建設を計画し、その免許を取得しました。県南地方随一の商業と行政の中心であった土浦から筑波郡の行政の中心である谷田部を通り、鬼怒川の水運で栄えた水海道を結ぶ鉄道路線の計画は必然であったと思われます。この計画は、道路事情が悪く陸の孤島状態であった谷田部の町当局や一部の人々に歓迎されました。

茨城県史には、「谷田部町は谷田部街道をはじめとする道路の劣悪な状況にこぼまれて、それら物貨の集散機能を充分にはたし得ず、町発展の契機に見放されたかにみえた。その事態に一縷のあかりをあたえたのは、土浦と谷田部を結ぶ常南電鉄敷設計画であった。」(茨城県史編さん総合部会, 1975)と記されています。

そして、常南電気鉄道を実現する会社の創立総会が1923年8月30日に行われました。しかし、そのわずか2日後に状況は暗転します。1923年9月1日、関東大震災が発災したのです。これにより、もとより第一次大戦後の不景気下にあった日本経済は、東日本を中心に震災恐慌に見舞われます。これが不運と誤算の第一歩でした。

表1 百年前のつくば・谷田部における鉄道関連年表

	常南（阿見）電気鉄道	筑波高速度電気鉄道	その他の出来事
1920 (T9)			阿見で海軍航空隊の飛行場建設が始まる 戦後恐慌(1920)～慢性不況(1920年代)
1921 (T10)	9/15 阿見電気軌道が土浦町－朝日村 (現阿見町) 間の軌道免許を取得		7月 霞ヶ浦飛行場が完成
1922 (T11)			11/1 霞ヶ浦海軍航空隊が開隊 2/6 ワシントン海軍軍縮条約
1923 (T12)	3/5 土浦町－水海道町間の鉄道免許 を取得 6/5 高層气象台を迂回するルートに 変更 (起業目論見書の変更) 8/30 阿見電気軌道→常南電気鉄道に 名称変更	4/27 (初代) 筑波高速度電気 鉄道 免許申請 (東京－筑波)	9/1 関東大震災 (震災恐慌)
1924 (T13)	6/13 免許を土浦町－谷田部町間に短 縮・変更 谷田部町－館野の第一期工事着工	7/17 (初代) 筑波高速度電気 鉄道 免許却下	
1926 (T15)	10/9 根崎－阿見間 (軌道線) が開業		
1927 (S2)		8/6 (二代) 筑波高速度電気鉄 道 (田端－筑波山間) 出願	
1928 (S3)	3/22 土浦駅前－根崎間 (鉄道線) が 開業	3/12 田端－筑波山の免許 6/25 起点を日暮里に変更 7/2 会社設立 (8/14 登記) 8/9 日暮里－谷田部間のみ直流 電化が認可	
1929 (S4)		2/8 上野延伸線の免許取得	世界恐慌
1930 (S5)		10/21 京成に吸収合併	昭和恐慌 (1930-1931) 4/22 ロンドン海軍軍縮条約
1931 (S6)		12/11 筑波山方面の免許失効 12/19 日暮里－青砥間開通	
1932 (S7)			谷田部飛行場開設
1933 (S8)		12/10 上野公園 (現京成上野)－ 日暮里間開通	
1937 (S12)	5/4 根崎－谷田部町間免許取り消し		日中戦争の開始 (軍拡へ)
1938 (S13)	3/1 土浦－阿見間、全線廃止 会社はバス会社として存続		12月 谷田部飛行場が霞ヶ浦 海軍航空隊分遣隊に
1939 (S14)		3/1 予科練が横須賀から霞ヶ浦に移転 12月 谷田部海軍航空隊	
1940 (S15)		11/15 霞ヶ浦空の水上機練習場跡に土 浦海軍航空隊が発足 予科練航空隊	
1944 (S19)	7/22 常南バスが鹿島参宮鉄道に合併		

資本金が不足したため、地域住民の割り当てるべき出資願いを行うこととなり、町長以下役場の職員や有志の人々が株買い取り願いに奔走しました。翌1924年3月5日付けで土浦駅前－谷田部間14.2kmに短縮した地方鉄道免許を得て（中川、1981）、会社は谷田部地区の工事に着手しました。これは、資本金の蓄積不足の中で、出資者を募るためのデモンストレーション的な意図があったとされています（谷田部の歴史編さん委員会、1975）。

察しのいい読者のみなさまであれば、土浦と谷田部の間に線路が引かれるのであれば、この電車が観音台・農林団地の近くを通る予定になっていたことは想像に難くないと思います。そのとおりです。それでは実際にどこを通る予定だったのでしょか？（図1）

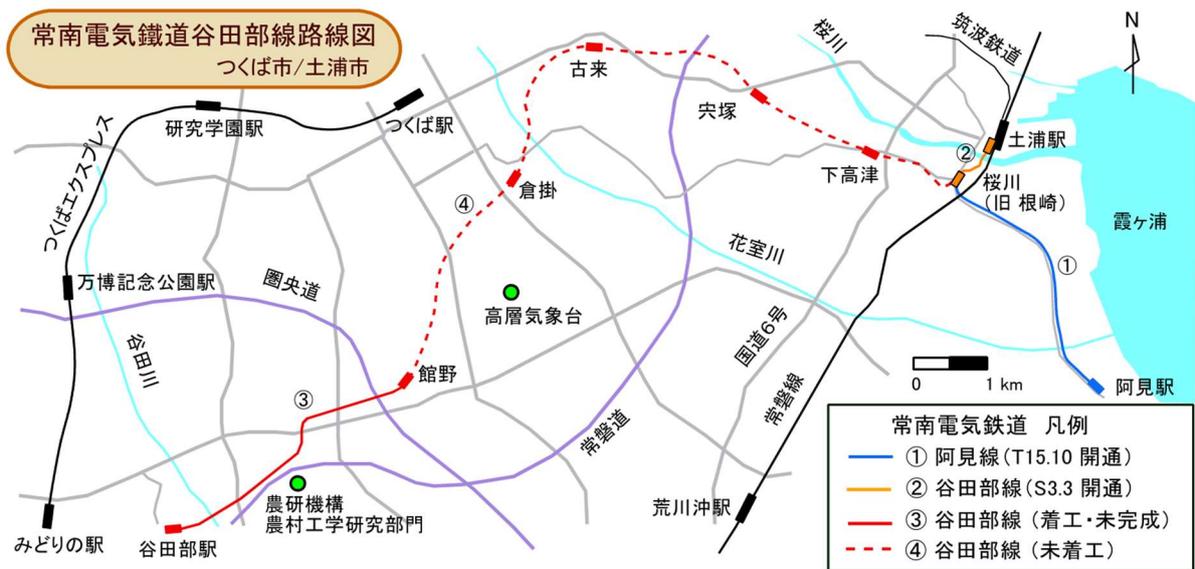


図1 常南電気鉄道の路線図 (谷田部線の未着工区間の路線と駅の位置は推定です)

谷田部線は、土浦駅を出たのちに、阿見線との分岐点であった根崎（桜川）停車場を経て、下高津、穴塚、古来、倉掛、館野の各停車場を通る谷田部までの17.1 kmで（表2）、途中、一部で現在の土浦学園線に沿ったやや大回りのルートでした。しかし、この路線図の予定線は実は当初のものではなく変更後のものです。はじめは前述のように全線で14.2 kmとより短いルートで計画されていたのですが、高層気象台の観測に支障が出ることを避けるため（草町，2015）回り道のルートに変更することを余儀なくされたのです。また、当時のルートを見ると、農研機構をかすめるように路線が計画されていたことがわかりますね。

表2 常南電鉄谷田部線の規格と計画路線および車両

両端地	自茨城県新治郡土浦町 至(同)県筑波郡谷田部町								免許状下付年月日	大正12年3月5日
停車場名	土浦 根崎 下高津 穴塚 古来 倉掛 館野 谷田部									
動力と軌間	電気力 3呎6吋 (3フット6インチ) = 1067 mm									
延長	10哩50鎖 (10マイル50チェーン) = 17.10 km									
軌條	60封度 (ポンド) レール = 約30 kg/m、長さ: 33呎 (フット) = 約10.06 m (大正末期当時の官設鉄道の標準的なレールの規格)									
最小曲線半径	8鎖 = 約161 m (最小曲線半径は、地方鉄道法や軌道法に沿ったもので比較的厳しいものでした)									
最急勾配	1/44 = 約23パーミル									
停車場	名称	土浦	根崎	下高津	穴塚	古来	倉掛	館野	谷田部	
	中心間距離	0.02	0.80	2.05	4.63	7.04	8.11	12.87	17.02	km
	乗降場の長 待避線の長	30.5 61.0	30.5 76.2	24.4 76.2	18.3 76.2	24.4 91.4	18.3 76.2	18.3 76.2	30.5 137.2	m
車両	種類及形式	ボギー電動客車			四輪有蓋付随貨車		四輪無蓋付随貨車			定員64人のボギー電動客車は、当時の電車としては中規模からやや大型です。車体は木造であったと推測されます
	両数	3			2		4			
	重量又自重	16.25 吨 (トン)			6.08 吨 (トン)		4.93 吨 (トン)			
	定員又積載重量	64 人			10.0 吨 (トン)		10.0 吨 (トン)			
備考	本表は、大正13年6月に行われた鉄道省から陸軍省への通牒「常南電気鉄道工事施工の件」に対する回答書(6月19日)の添付資料より一部抜粋、改変し作成しました。									

さて、谷田部線の工事が着手された後、先行して工事が進められていた根崎（土浦の桜川の右岸）－阿見間が1926年（大正15年）に完成し暫定開業します。そして1928年（昭和3年）には桜川に架かる橋梁が完成し、阿見線は土浦駅前から乗車できるようになり本格的な運行が始まります。なお、この土浦－根崎間は谷田部線の一部として建設されたものです。

ここに2つめの誤算があります。それは、阿見線の営業成績が芳しくなかったことです。

阿見線の営業不振の原因は、当初想定していた海軍関係者の土浦から阿見への利用が、主に軍が運行した船で通勤したこと（坪田, 2019）、競合するバス路線が開設したこと、そして、軍縮の時代を迎えていて、阿見への交通需要が思うほど増えなかったことが挙げられます。特に桜川橋梁の完成までは、電鉄の利用者は根崎まで徒歩でのアクセスを強いられることとなり、土浦駅まで直接乗り入れていたバスが優位に立ちました。

また、施設への過剰な投資も問題点として指摘されています。常南電鉄は、阿見から先、江戸崎や荒川沖までの延伸計画も持っていたため、そのことを見込んで過大な規模の変電所を設けていたのです（白土, 1965）。

しかし、常南電鉄が乗客を増やすための努力を怠っていたわけではありません。営業は根崎発で朝 5:20 から夜 24:00 まで 20 分毎に運行し、当初の運賃はバスの 50 銭に対して 15 銭と優位に立っていました。それでもバスがダンピングを行い 20 銭まで下げると乗客は減少し、赤字の蓄積により銀行からの融資が止められて、昭和 13 年 3 月、11 年強の短い営業で鉄道業から撤退することとなりました。その後、常南電鉄はバス会社として存続し、戦時下に現在の関東鉄道の源流のひとつである鹿島参宮鉄道に吸収合併されて幕を閉じました。

阿見線の廃止前年の昭和 12 年、日本は日中戦争に突入しました。ここから際限のない軍拡の時代に入ります。昭和 14 年には横須賀から予科練が阿見に移転し、土浦海軍航空隊として独立します（表 1）。さらに太平洋戦争の開戦から戦況の悪くなる大戦末期にかけて海軍航空隊の人員は膨れ上がりました。そのため、当初 1 台のバスで営業を開始した常南自動車は、会社の合併までに 20 台以上に増やしましたが、連日乗り残しが出る位だったそうです（白土, 1965）。したがって、あと数年持ちこたえることができているならば常南電車の活躍がみられたかもしれません。

それでは、谷田部線はどのような運命をたどったのでしょうか？

先に述べたようにデモンストレーション的に行われた工事は、（おそらく）第 1 期工事として谷田部一館野間で進められました。谷田部町では町長以下、町の熱心な勧誘により、多くの出資者、そして多くの一株株主を集めていました。しかし、1929 年に世界恐慌が発生し、その余波のため日本では 1930 年から 1931 年にかけては昭和恐慌に見舞われます。このように不景気が続いたことや、阿見線の経営不振と相まって、強引な株主募集で進められた工事計画・実施の無謀さにより進められた建設事業は破綻をきたすこととなります。土浦一谷田部間 17.1 km のうち、阿見線の一部として開業した約 0.8 km を除いた未開業区間 16.3 km に対する着工区間の割合は約 25 % でした。工事では橋梁建設や線路敷設などの上物は後回しにされ土木工事のみが先行して行われました。ここで鉄道建設費に占める土工の費用割合を 0.6 と仮定すると、谷田部線の建設に必要な総費用の 15 % 程度が費やされていたに過ぎません。したがって、完成が程遠かったのも事実です。最終的に土浦一谷田部線の工事は放棄されました。

この計画の失敗により、「当時の金で一株 50 円という高額なお金を失った谷田部町の多くの町民は、不景気下に一層の打撃を受けた」（谷田部の歴史編さん委員会, 1975）のです。ちなみに当時の 50 円は、米価を基準に現在の貨幣価値に換算すると約 24 万円に相当します。

常南電気鉄道谷田部線の残したもの

図2に谷田部線の着工区間（谷田部―館野）を含めた百年前の観音台周辺の地図を示します。



図2 百年前の観音台周辺 MAP

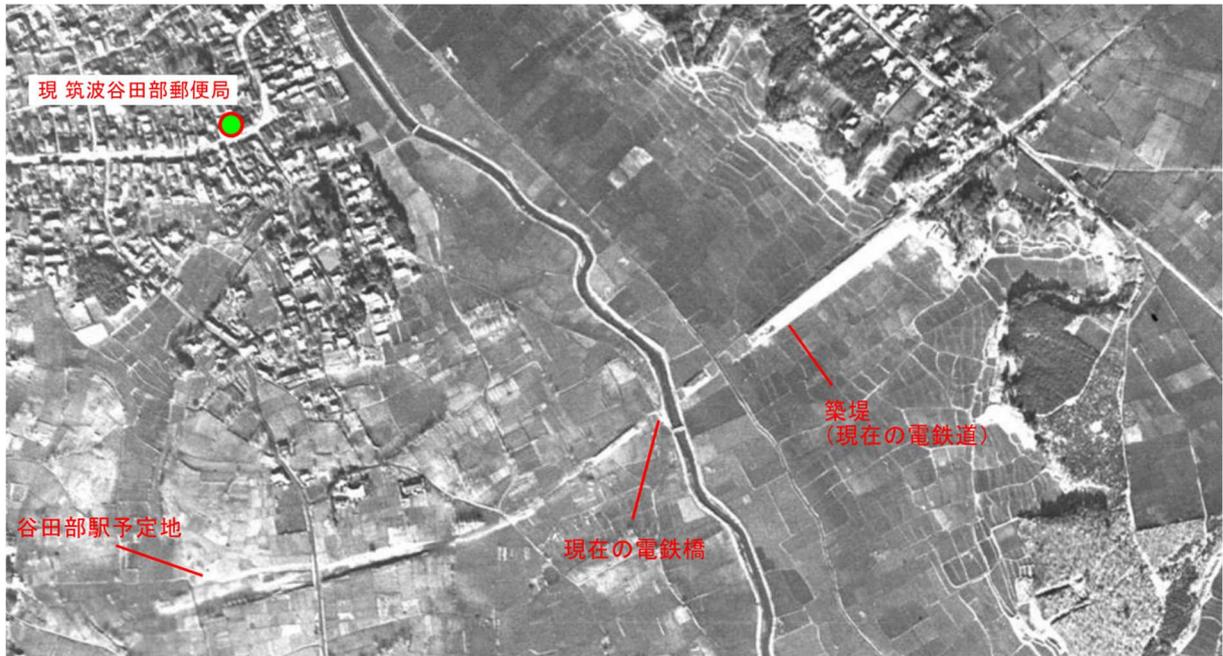
図のように飛行場が建設される前の観音台周辺は、平地林が広がる農村でした。

ご存じの方も少なくないと思いますが、農林団地の方面から谷田部の市街地に向かう道のひとつに「電鉄道」（谷田部市街地活性化協議会, 2021）があり、谷田川を跨ぐ橋は「電鉄橋」と命名されています（図3）。これは文字通り、常南電気鉄道の未成線の跡地を活用したものです。この谷田部線の着工区間について「小野川町今泉あたりから谷田部町下台町を経て駒形にかけて」（谷田部の歴史編さん委員会, 1975）と記されています。そうすると、農研機構のあたりはまだ工事は進んでいなかったということになります。



左：電鉄道、 右：電鉄橋 とともに図2の①-1付近

図3 電鉄道と電鉄橋



撮影日:1949/1/11 画像: USA-R524-No2, 国土地理院 地図・空中写真閲覧サービス利用

図4 空中写真にみる谷田部駅の予定地付近から電鉄道の工事跡

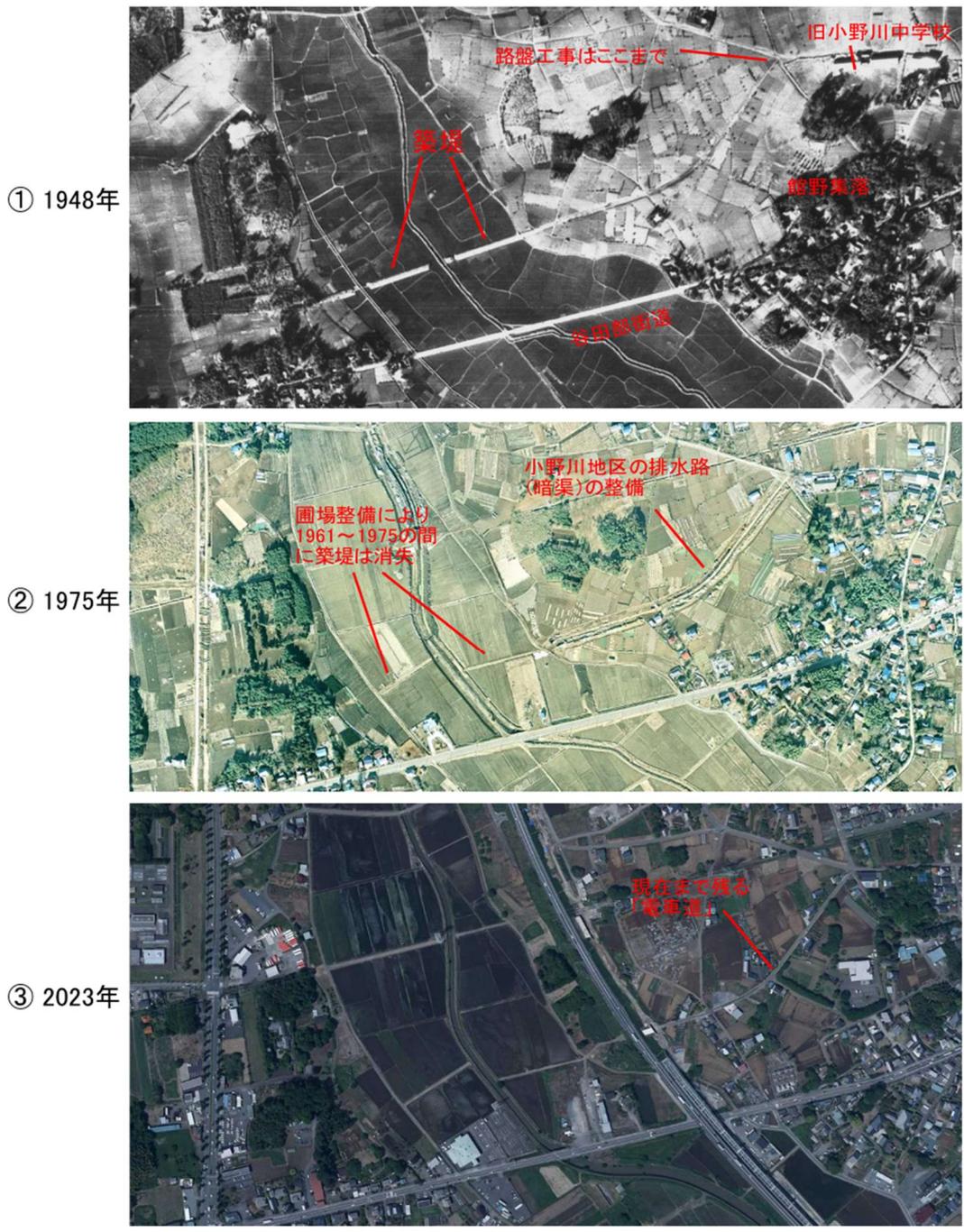
しかし、実際はそうではありません。今泉から先、館野までの土木工事が進められていたのです。谷田部線の工事区間は、小野川町今泉の集落の北を抜け、現在の関東鉄道バス谷田部車庫の近傍で国道354号をクロスしたのちに東進し、榎戸の北側を抜け、小野川を超えて、館野集落の北方まで達しています。いまの農研機構から野田線（国道354号線）に出るT字路（以前スーパー白井があった交差点）付近には、ちょうど電鉄の踏切が予定されたと考えられます。この地には、少し遅れて海軍の飛行場が建設されたことを考えると、この付近には電鉄の駅が設置されていたことでしょう。



左 撮影日:1948/12/4 画像:USA R2232-51 右 撮影日:2008/5/6 画像:CKT20081-C44-18 を著者が加工
国土地理院 地図・空中写真閲覧サービス利用

図5 空中写真にみる国道354号（野田線）のT字路付近の今・昔

次に館野集落の付近をみてみましょう（図6）。榎戸集落の北方を抜けた工事線には、1948年時点の航空写真では小野川を越えるための築堤がはっきりとみえます。工事線が台地部に入ると、すこし台地面を削った切土になっているようです。そして館野集落の北側で工事線は止まっています。ここの台地部の工事区間は、図6②にみられるように、研究学園の建設時に小野川地区の排水路（暗渠）として整備されたようです。そして、この区間は現在（図6③）まで残っていて地元では「電車道」と呼ばれています（草町, 2015）。



使用画像 ① USA-R2232-50 ② CKT7412-C44-17 ③ CKT20234-C2-5
 国土地理院 地図・空中写真閲覧サービス利用, 画像を著者が一部加工

図6 空中写真にみる榎戸から館野付近の谷田部線の工事跡の変遷

もし谷田部に常南電鉄が走っていたら —妄想電鉄谷田部線—

歴史に“もし”はないと言います。しかし「もし、関東大震災が10年遅かったら」、「もし、世界恐慌があと10年遅かったら」、「もし、予科練の阿見への移転が数年早ければ」または「常南電鉄阿見線の廃止があと数年遅ければ」・・・、これらのどれかひとつでも“もし”があったならば百年前の谷田部に鉄道が走っていた可能性があります。

谷田部線がもし完成していたら、谷田部の町の人流・物流に大きく貢献したでしょう。それだけではありません。昭和7年に現在の観音台の地に建設された谷田部飛行場、そして谷田部海軍航空隊に勤務した三千人の軍人の移動にも大きく貢献したことでしょう。そして、軍事物資の運搬を担うため、国有化され路盤強化が図られていたかもしれません。陸の孤島と長く言い続けられたつくば・谷田部の地はもっと早く開けていたかもしれません。

もし、谷田部線が開業し民営で営業を続けていたら、第二次大戦中の戦時統合により、近隣を走る常総鉄道（現在の常総線）や筑波鉄道（現在廃線）とともに常総筑波鉄道の一部になっていたと考えられます。この常総筑波鉄道は、その後、1965年（S40）に鹿島参宮鉄道（石岡―銚田）と合併し、関東鉄道になりますから、常南電鉄谷田部線は昭和40年代には関東鉄道谷田部線として存続していたと推察されます。

この谷田部線は、戦後から昭和30年代までは、復員や谷田部に集散する農作物の出荷、首都圏からの食糧の買い出しなどで活況を呈したものと思われます。その後、昭和40年代に入ると道路整備が進み、モータリゼーションの時代を迎えて、乗客数や貨物量の減少に見舞われて経営は悪化したことでしょう。実際、茨城県南地方の他の鉄道の動向をみると、土浦駅と水戸線の岩瀬駅を結んでいた筑波鉄道筑波線（旧関東鉄道筑波線）は1987年（S62）4月に、鹿島鉄道（旧関東鉄道銚田線）は2007年（H19）に廃止されています。

しかし、関東鉄道谷田部線には切り札がありました。筑波研究学園都市構想です。1961年（S36）、首都への人口の過度集中の防止のため官庁やその附属機関等の集団移転の候補先として筑波山麓が候補のひとつとなり、筑波山麓に研究学園都市を建設することが閣議了解（S38.9.10）されました。図1でみたように谷田部線の予定線は、現在の研究学園都市を斜めに横断していました。そうであれば、谷田部線の存在は計画者の眼に安価で有効な新都市への交通手段と映ったことでしょう。なにせ、研究学園の建設にあたって、つくば―土浦間や学園内には新交通システムの建設が真剣に検討されていたのです。新交通システムの建設は財政状況や需要予測から先送りされましたが、実際、つくば―土浦間に建設された土浦ニューウェイ（土浦市街地の高架道路）は、新交通システムに転換可能な構造として建設されています（草町, 2015）。今日でもつくば―土浦間のバスは平日に50往復以上あり、つくばエクスプレスの土浦への延長が取りざたされているくらいなのです。そうであれば、谷田部線は廃止が検討されるどころか、大化けしていた可能性さえ考えられます。なお、関東鉄道は、1979年に保有路線を路線毎に分社化しています。そのため、谷田部線は“つくば学研ライン”などという名称を与えられ、宇都宮のライトラインに先駆けた先進的なLRT路線に生まれ変わっていた可能性さえ妄想されます。

話題休憩。現在、谷田部線の姿をみることはできません。しかし、つくば・谷田部の地に残されている谷田部線の跡地の一部は、地域の生活道として、または学園都市の排水路の一部としてインフラ機能を果たしています。そして、この地には百年前の谷田部の人々の熱望と失意が眠っていることを記憶、記録しておく必要があるように思います。

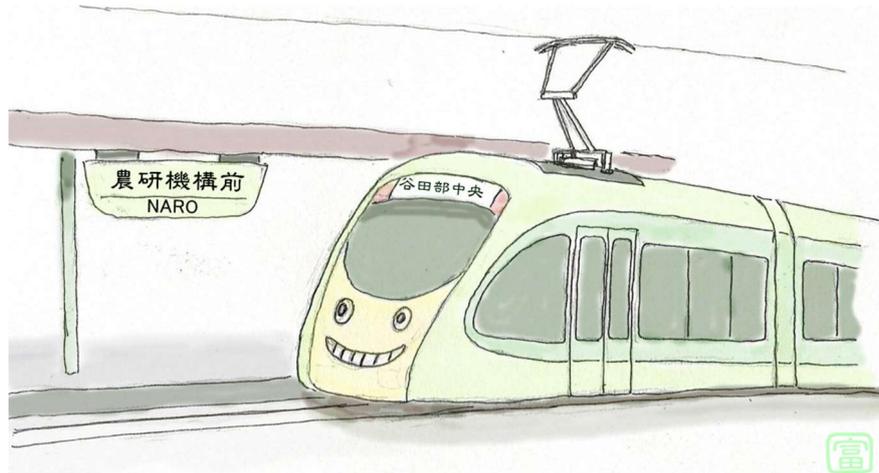


図7 もしかしたら・・・

谷田部を走ったかもしれないもうひとつの鉄道 —筑波高速電氣鉄道—

みなさんは、京成上野駅からスカイライナーに乗ったことがあるでしょうか。日暮里駅からでもよいのですが、この京成上野から日暮里駅を通過して京成線に繋がる区間の一部は、当初、上野と筑波山を結ぶ鉄道として計画され工事が始められた、と聞いたらびっくりする人が多いのではないのでしょうか。その鉄道は、筑波高速電氣鉄道（以降では筑波高速電鉄と略する）と名乗っていました（図8）。



- ・本図は、森口(2001)、京成(1996)、白土(2006)、Wikipedia「筑波高速電氣鉄道」を参考に作成しました。
- ・当時の「筑波高速電氣鉄道」の計画路線図が、上の前3者の文献に掲載されているのですが、細部が異なるものがあります。会社が存在した数年という短い間にも計画が流動的であったことが伺えます。
- ・柿岡（現石岡市）にある地磁気観測所の関係で、筑波高速電氣鉄道の直流電化は谷田部までしか認可されませんでした。しかし、常南電氣鉄道は直流電化（600V）で営業しましたし、谷田部線も認可されていました。
- ・もし、常南電鐵が営業を続け、筑波高速電氣鉄道も開業といったことになった場合に備えて、関係省庁と東京帝国大学、中央气象台が鉄道省に参集・協議し、磁気観測所の移転の可能性が検討されていたようです（白土, 2006）。
- ・もし磁気観測所が移転されていたら、常磐線やつくばエクスプレスの電化方式（直流・交流）は今とは異なっていたことでしょう。

図8 百年前の谷田部周辺における鉄道の計画路線（計画線の駅と路線は推定）

筑波高速電鉄は、1928年に日暮里（当初は田端）から筑波山までの鉄道敷設免許を得たことから始まります。その計画路線は、上野－日暮里－北千住付近－流山駅－初石駅－守谷駅－小張－谷田部－葛城－大穂－新北条－筑波山を予定していました。つくばの住人やつくばに勤務の方々にとっては、どれも聞いたような地名でしょう。それもそのはず、現在のつくばエクスプレスの路線とほぼオーバーラップしていたのです。そして、谷田部駅は常南電鉄と筑波高速電鉄の結節点として交通の要衝となる可能性もあったのです。

しかし、残念なことに会社は本気で筑波山まで線路を引こうとは考えていなかったようです。Wikipediaには、筑波高速電鉄は「投機目的の鉄道事業者」であったと記されています。筑波高速電鉄は、上野－日暮里間の免許を得たのち、会社設立からわずか2年後の1930年には会社を京成電気軌道に売却し、筑波高速電鉄の旧幹部は京成の取締役や監査役に納まったのです（森口, 2001）。これには筑波高速電鉄が取得した鉄道免許の価値がモノを言いました。この方面に鉄道を建設していた東武鉄道や京成電鉄は、いずれも都内に乗換の利便性が高いターミナル駅の建設を目論んでいましたが苦戦していました。そのような状況の中で筑波高速電鉄は、日暮里や上野という山手線へ接続する鉄道免許の取得に成功していたのです。当初は東武鉄道に声かけられました。しかし、東武はこの免許を安く買い叩こうという意図から一旦（3回に渡って）断ったのですが（白土, 2006）、これが裏目にでました。次に声をかけられた京成に先を越されてしまい、東武の社長は地団駄を踏むことになったのです。

ですから、もし東武が先に筑波高速電鉄を買っていたとしたら、上野や日暮里での乗換は、（谷田部や筑波山ないしは）成田山、成田空港行きではなくて、日光や鬼怒川温泉行きになっていたかもしれません。乗換の不便な浅草始発より東武の乗客は格段に増えていた可能性があります。後祭りです。

さて、それでは残された筑波山方面はどうなったのでしょうか？ そもそも上野への乗り入れのため会社買収を行った（と思われる）京成は、会社買収後わずか1年で筑波山までの免許を失効させています。谷田部をはじめ予定の沿線では用地買収も行われませんでした。筑波山まで鉄道を建設する気がなかったことは明らかです。そのためか郷土史「谷田部の歴史」ではひとことも触れられていません。

参考文献

- 茨城県史編さん総合部会（1975）茨城県史 市町村編Ⅱ
- 京成電鉄（1996）京成電鉄 85年の歩み、p.48-49
- 国土地理院, 地図・空中写真閲覧サービス
- 草町義和（2015）幻の鉄路をたどる（7）, 地磁気観測圏に残る三者三様の未成線, 鉄道ジャーナル, 584, 124-131
- 森口誠之（2001）筑波高速度電気鉄道, 鉄道未成線の歩く 私鉄編（JTБ）, 21-26
- 中川浩一（1981）茨城の民営鉄道史 中, 筑波書林
- 白土貞夫（1965）失われた鉄道・軌道を訪ねて(17) 常南電気鉄道, 鉄道ピクトリアル, 167, 66-68
- 白土貞夫（2006）双峰を目指した幻の筑波高速度電気鉄道, 鉄道ピクトリアル, 770, 80-86
- 鉄道省（1924）「常南電気鉄道工事施工の件」, JACAR（アジア歴史資料センター）, Ref. C03012031100
- 坪田匡弘（2019）海軍航空隊と阿見町－海軍道路と常南電気鉄道を中心として－, 茨城県近現代史研究, 3, 16-31
- 谷田部の歴史編さん委員会（1975）谷田部の歴史
- 谷田部市街地活性化協議会（2021）獣霊碑から見た往年の谷田部市街地の賑わい, <https://www.city.tsukuba.lg.jp/material/files/group/123/yatabe-rekishi-urabyoshi.pdf> (2025/12 アクセス)
- Wikipedia 「筑波高速度電気鉄道」 (2025/12 アクセス)