

僕は木造駅舎おたくです

1年 もっちゃん

木造駅舎への興味



僕が鉄道に興味を持ったのは小2ぐらいだが、小6で見たNHK-BSの番組でその興味は思わぬ方向へ転がった。その番組は、『にっぽん木造駅舎の旅』。毎日5分で、全国の駅舎が一つずつ紹介される。ゆったりとした音楽をバックに、趣き深い駅の映像を見るたび、どんどん木造駅舎にのめりこんで行ってしまったのである。こうして、古い駅舎に興味があるという、かなり渋い、

というかおかしな趣味をもった小学生が誕生してしまった。

木造駅舎の魅力とは？

もしかすると、都会に住む皆さんは木造の駅と聞いてもピンと来ないかもしれない。『駅



なんて全部コンクリートで風情なんてまるでないじゃないの』なんて言われそうである。

ところが、少し東京から離れるだけで古い駅舎がまだまだたくさん残っていることに気付く。たとえば千葉県房総半島の内側を走る内房線。千葉を出るとしばらく京葉の化学工場群が続き、駅もコンクリートの単調なものだが、君津あたりから風景は一転、右には美しい海岸、左はのどかな農作地という実に

のどかな風景が広がる。そして駅舎を見ても、写真の浜金谷駅のように、美しく改装はされているがいまだ古い駅舎が現役で活躍しているのである。

僕の旅の基本は駅訪問なので、基本的に趣き深さ(一般の方からすればボロさ)のレベルが高い駅舎を目指して旅をする。しかし、残念ながら訪問する駅に選ばれず敢え無く僕に通過されてしまう駅でも、改装を加えながらも古い駅舎を大切に使っているのが車内から見ると僕はうれしくなる。コンクリートではなく木で作られている、ぬくもりを感じる駅舎の中で、少ない列車をのんびりと待つ。これこそが僕は、その街や集落の中心地たる駅というものの原風景、本来あるべき姿だと思うのである。

木造駅舎の夏～美作・因幡編～

ここからは、2012年8月の岡山県と鳥取県の木造駅舎をめぐる旅行を紹介しつつ、木造

駅舎の形態、さまざまな現状を見ていただきたい。僕は当時中3であり、当然のことながら受験生である。受験イヤーにも関わらず旅行を強行したというのは、全然勉強を頑張っていなかったのか、それとも木造駅舎への愛情が抑えきれなくなったのかどちらかである。さあ、どっちでしょうね～。

2012年8月11日、朝早くの新幹線で出発。岡山で下車し、単身赴任で高松に住む父と合流する。津山線快速ことぶきに乗り込み津山に到着。



さて、この津山がいきなり木造駅舎である。人口10万を抱える城下町津山の中心駅だが、1923年開業当時の駅舎が残っているのは嬉しい。

『日本の駅百選』という本には、津山駅についてこのような記述がある。

『切妻屋根の木造平屋建てで、どこか山中の小学校を思わせる風貌で、これが背後の丘を借景に端然とこの地に溶け込んで、一幅の

絵画を見るような趣がある。全体に奇をてらったところが微塵もない、旅行者を和ませ落ち着かせてくれる木造駅舎である。』

津山は交通の要衝として栄えてきた。急行列車もひっきりなしにやってくるようなにぎやかな駅だったが、1994年の智頭線の開業で津山は主要ルートから外れ1両や2両のローカル列車が止まるのみの駅となった。にぎわいこそ当時には及ばないが、往時を偲ばせる広い構内、そして駅の栄枯盛衰を見守ってきた古い駅舎。実にいい組み合わせである。まさに、駅とはこうあるべきだ！と勝手に思ってしまった。

さて、今度は因美線の1両編成のディーゼルカーに乗り込み、知和駅を目指す。



出ました、ボロの殿堂！駅がボロければボロいほど喜んでしまう僕なのである。

ただこの駅はただボロいだけではない。ボロ駅舎の内なる魅力を、ぜひ理解してほしいのである。How to enjoy ボロ駅舎、みたいな感じにしたい。

まず、駅に着いたら見るのは『建物財産票』と呼ばれるもの(次頁の写真)。これを見ることで駅舎の建設年、年齢がわかるわけである。

だいたい駅入り口の左に貼ってある。知和駅は昭和6年生まれ。御年82である。一見新しそうな、きれいな駅でも、実は昭和初期の古い駅舎を改装しながら使っているという、厚化粧のおばあちゃんのような駅も結構いらっしやるので、これは確認しなければならない。

その点この知和駅は、完全ノーメイク。ノーメイクがいいのである。



ベンチや柱、駅員が切符をきる枠に至るまですべてが無塗装の木造。木造のベンチに座り見上げれば、年老いた駅舎に『よう来たな。ゆっくりしていけ』とされているような気がする。そんな体験ができれば、残念ながらあなたはもう木造駅舎のとりこである。

下の写真を見てほしい。この駅は現在無人駅であるが、その昔は駅員が配置されていた。右は、きっぷを売っていた窓口である。一方、その左には、きっぷ売り場よりも低い台のある窓がある。この台はイスではない。座ってはいけませんよ。ではこれは何に使われていたのだろうか？



これは手荷物取扱所というエリアである。今でこそ宅急便のような便利な宅配システムがあるが、その昔は長距離の荷物の配達というと鉄道を使うしかなかった。最寄りの駅で集めて、列車に乗せ、目的地の最寄

り駅で下ろすという仕組みである。鉄道が今よりもさらに生活に密着したものとなっていた時代の名残が、木造駅舎にはたくさん残されているのである。

知和駅は牛山隆信氏の秘境駅ランキングにも掲載されている。以下、秘境駅写真集の挿入文より。

『撮影日、84歳になる地元のおばあさんに話を伺った。戦時中、駅舎の入り口脇の柱には2本の日章旗が掲げられ、これから戦地へ出征していく若者を軍歌とともに励まし、見送ったものだという。しかし、この駅へ生きて戻れたものはどれくらいいただろうか。駅には様々な出会いと別れがある。ここに永遠の別れを刻んだ者たちの心は、私たちには決してうかがい知ることはできない。』

知和駅もまた、多くの出会いと別れを見送ってきたのである。

さて、ここからは僕がめぐった駅舎を紹介していきたい。

●美作滝尾駅(岡山県津山市、因美線)



なんとこの駅は国の登録有形文化財。そして『男はつらいよ』の最終作に登場した駅で、駅おたくの間では西の雄と呼ばれる人気の駅。背景に中国山地の山々を抱え、目の前にのどかな田んぼが広がるという美しい風景の中にある、時間の止まったような駅舎である。何時間でもいたいところだが、コンビニはもちろん飲み物の自販機も近くになく、苦しめられたので注意。

●那岐駅(鳥取県八頭郡智頭町、因美線)



険しい峠をうなりながらなんとか越えたディーゼルカーが、鳥取県に入り最初に止まる駅。山を背にしている霧囲気がよい。駅は無人だが、駅員がいた部屋には診療所が設けられており、週に何回か医師が訪れているようだ。木造駅舎はそのまま残されるのも良いことではあるが、那岐駅のように地域のための場所として生まれ変わる駅もある。幸せ者だ。ちなみに、駅から少し歩くと飲み物の自販機があり、そこでの

アクエリアス大量購入で僕たちは生きかえった。

●安部駅(鳥取県八頭郡八頭町、若桜鉄道)



鳥取で一泊し、翌日は若桜鉄道の駅を訪問。この安部駅も美作滝尾駅と同じく、登録有形文化財に指定されているうえ、『男はつらいよ』に登場する。駅舎とホームの間の微妙な段差や距離が、映画製作に適していたそうである。この駅も、駅舎の一部が理容室として利用されている『幸せ者駅舎』の典型である。

My favorite 木造駅舎

●新八日市駅(滋賀県東近江市、近江鉄道八日市線)



この駅は存在感が尋常ではない。静かな町の中に、二階建ての駅舎がどしんと構えている。これほど立派なもの、その昔駅舎が鉄道会社の本社も兼ねていたというからうなずける。何よりいいのが、駅舎の右側にどこからともなく草が伸びてきているところ。2階部分は老朽化のため、立ち入ることができない。木製の窓枠やベンチも健在で、使い込まれた木製の改札はぬくもり

を感じさせる。昼間は無人駅となり、時間が止まったような雰囲気となる。

木造駅舎を残したい！

見ていただいたように木造駅舎は、いろいろな表情を僕たちに見せてくれている。駅というものはみなそれぞれに、違った歴史を刻み、違った味を出しているのである。僕はこれからも、さまざまな駅を味わい、愛していきたいと思う。

近頃木造駅舎は、老朽化から新しい駅舎に建て替えられる傾向にある。それがまた、公衆便所のようなしょうもない駅舎が多い。老朽化には逆らえないが、歴史を刻み続けてきた貴重な駅舎を、改修などによって使っていくことは可能なはずである。なんとかこの、バラエティーに富んだ駅たちの魅力に、気付いてもらいたいものである。

参考文献

にっぽん木造駅舎の旅 100選 萩原義弘 平凡社
主婦の友ベストブックス 見直したい日本の『美』 日本の駅 100選 主婦の友社編
秘境駅Ⅱ 牛山隆信・栗原景 メディアファクトリー
絶滅危惧駅舎 訪ねておきたい名駅舎たち 杉崎行恭 二見文庫
鉄道遺産シリーズ 木造駅舎の旅 米屋浩二 INFASBOOKS