



〈北鎌倉駅〉(JR 横須賀線／鎌倉市山ノ内) 住民の請願で 1927 (昭和 2) 年に円覚寺の門前に仮停車場として設置、3 年後に停車場に昇格した。駅舎はその開業時の建物という、今も構内踏切を残す首都圏では珍しい JR の駅だ。2014 (平成 26) 年にバリアフリー化。

く変えました、同年に行われた太陽暦 (24 時間制) の採用です。それまでの太陰暦では季節によつて時刻の長さが変わるため、鉄道の運行には不向きだったからです。これは「今何時だ?」という大雑把な時間感覚を、分・秒単位に変えた革命でした。多くの駅舎に時計が掲げられたのも、人々に正確な時刻を伝えるためでした。きつぷの登場も新鮮なものでした、それは厚紙に印刷されている区間を利用できるという小さな「契約書」だったからです。さらにきつぷをなくさないため、ポケットのある洋服も普及しました。

このように鉄道の登場は日本人の暮らしを変えるほど、インパクトの大きな近代文明だったといえるでしょう。



明治から昭和初期にかけて建造された木造駅舎は、デザインもすぐれており人々の生活のなかに溶け込んでいて町のランドマークとしての役割も果たしています。

話を駅に戻しましょう。

「ランドマーク」という言葉を提唱した都市学者ケヴィン・リンチ (1918～1984) は、「風景とは人々が記憶する場所」と考えました。そして風景ができる要素として「異質なものの境界」をあげました。たとえば陸と海の境界Ⅱつまり海岸ですね。また川と橋、山と平野の境など。なるほど、まさに広重の浮世絵に描かれている「風景」そのものです。そして鉄道も自然のなかに線路や駅という「異質」があることで良き眺めがたちあがり、全国に延びるうちに日本の原風景になっていきました。多くの写真家が鉄道を撮るのも、それが理由だと思えます。

ちよつと理屈っぽくなつてしまいましたが、景観を考えるポイントとして覚えておくと便利です。

神奈川にも風景になつている素晴らしい駅と駅舎が残っています。ここで紹介する駅舎はみな昭和 30 年代以前の、まだ鉄道が交通の主役だった頃のもです。つまり建物が人間に合わせたヒューマンスケールのサイズだった時代の駅舎たちです。その当時はバリアフリーといった考えはありませんでし



〈大雄山駅〉(伊豆箱根鉄道大雄山線／南足柄市関本) 前身の大雄山鉄道によって 1925 (大正 14) 年に開業、終着駅らしいホーム末端の三角屋根駅舎が印象的だ。隣には車庫もあり珍しい旧型電車もみられる。駅頭には金太郎の像があり名物に、大雄山最乗寺まではバスで連絡。ここも階段がないバリアフリー駅だ。



〈宮山駅〉(JR 相模線／高座郡寒川町宮山) 1931 (昭和 6) 年私鉄の相模鉄道時代に地元の請願によって設けられた。1942 (昭和 17) 年に改築された簡素な木造駅舎が路地の奥にたたずむ。寒川神社のもより駅で初詣時は駅員が配置される。



〈山北駅〉(JR 御殿場線／足柄上郡山北町) かつて東海道線だった山北駅の開業は 1889 (明治 22) 年にさかのぼる。現駅舎は 1924 (大正 13) 年建築。黒瓦の国鉄らしい木造駅舎は見ごたえがある。駅裏には御殿場線を使った D52 蒸気機関車も保存、ここに機関区があった歴史を伝えている。駅の一帯は桜の名所だ。



〈久里浜駅〉(JR 横須賀線／横須賀市) 1944 (昭和 19) 年の横須賀線延伸に伴って開業、戦時中の軍需工場への工員輸送のために大柄な駅舎となる。隣の衣笠駅とともに今では貴重な木造駅舎が残る。

〈極楽寺駅〉(江ノ島電鉄／鎌倉市) 1904 (明治 37) 年に江之島電気鐵道の駅として開業、昭和 50 年台には TV ドラの舞台にもなった。近年新駅舎が建てられたが、旧駅舎をうまく残す。

