



しかしながら、このような古い木造駅舎も耐震化や不燃化など、改築する理由はたくさんあり、今となつては絶滅危惧種のような存在となっています。見方を変えれば、危険な建物にもなりうる存在。神社仏閣のように文化財にすることにも馴染みません。駅舎は実用の施設でもあるからです。そんな古い駅が作り出す風景を守りながら、より安全な社会をどう実現するか、とてもバランス感覚が問われる問題です。ともあれ、そんなことも頭の片隅におきながら天気の良い秋の一日、神奈川県各地に残る古き良き駅舎に、会いに出かけませんか!?



(上) **〈尻手駅〉** (JR 南部線／川崎市幸区) 大屋根とモルタルで覆われた駅舎は、1946 (昭和 21) 年に再建された戦災復興型駅舎として貴重。「尻手」は横浜市鶴見区の地名だが駅は川崎市に。南武線には矢向駅、平間駅と同年代の駅舎が残る。

(中) **〈向ヶ丘遊園駅〉** (小田急小田原線／川崎市多摩区) かつて小田急は中折屋根のモダンな洋館駅舎を主要駅に建てていった、今も唯一残るのがこの北口駅舎だ。竣工は 1927 (昭和 2) 年のこと。2020 年に原型を保ってリニューアルされた。

(下) **〈鶴見小野駅〉** (JR 鶴見線／横浜市鶴見区) まだ私鉄時代の 1929 (昭和 4) 年に建てられた木造駅舎が健在、貨物を想定しない都市駅だけに上下ホーム別々に改札があり、この駅舎があるのは下り線側。



〈大口駅〉 (JR 横浜線／横浜市神奈川区) 駅舎が次々に改築される中、奇跡のように木造駅舎が残る。1947 (昭和 22) 年開駅時に建てられた駅舎は戦後モダニズムスタイルの片流れ屋根をもつ、東口にも同形駅舎がある。



大口駅東口

た。それでも横須賀駅や大雄山駅のように段差のない構内や、ホームの移動に便利な北鎌倉駅にある構内踏切など、考え方によっては便利な方法もみられます。



明治・大正・昭和と時代の面影を今も残す木造駅舎には日本の建築様式の移り変わりが見えます。タイムスリップしたような風情のある佇まいを楽しみましょう。

〈大川駅〉 (JR 鶴見線／川崎市川崎区) 工業地帯の入員輸送が目的で建設された鶴見線、この大川駅はその末端にある終着駅で、開業は私鉄だった鶴見臨港鉄道時代の 1926 (大正 15) 年。現在の駅舎は 1950 (昭和 25) 年に改築された。以前は駅員もいた駅だったが今は朝晩しか列車が来ない秘境駅として有名に。