

特集

日本の駅舎

1914(大正3)年に完成してからおよそ100年。

2012(平成24)年10月、2007年に着手された東京駅丸の内駅舎の復元工事が終わった。

戦災で焼け落ちた両翼のドームや焼失した内装も創建時の姿に戻った。

日本の首都の駅舎が、その名にふさわしい偉容を誇る建物としてよみがえった。

駅舎は列車が発着する場所としてだけでなく、地域のシンボリック存在でもあり、人と人の出会いと別れを演出する場にもなる。

喧噪の絶えない都会の駅でも、1日に数回しか列車が通過しない閑散とした駅でも、ある人にとってはかけがえのない、思い出ある駅舎かもしれない。

とくに日本の駅舎は多彩であり、個性豊かな建物が各地に点在する。

日本の駅舎を特集する。

復元された東京駅丸の内駅舎の北側ドーム屋根。

1958(昭和33)年、小津安二郎監督は、自身初のカラー映画『彼岸花』の製作にあたり、ドイツのアグファ社のフィルムを選んだ。ほかに2社の候補があったが、アグファ社を選んだのは赤の発色の良さにあったという。映画では、赤は小道具などさまざまな場面で用いられ、基調の色彩にもなっている。その映画『彼岸花』の冒頭、東京の象徴のように登場するのが丸の内駅舎、つまり赤レンガ駅舎である。数秒だが、レンガのやや渋い赤は空の青にいつそう映え、強烈な印象を残す。八角屋根のスレート黒と白い柱型がその彩りに気品を与えている。しかし、映画製作当時のこの姿は創建時のものではなかった。1914(大正3)年12月20日に開業した丸の内駅舎は、1945年5月25日の大空襲で南北両翼のドームが焼け落ちた。3階部分も焼失し、内部の装飾もほとんどが失われた。映画の駅舎は、同年末から1947年にかけて急きょ行なわ

れた修復工事により、円型から代えられた八角形の屋根、3階部分を取り除いた2階建てのままのものであった。

創建時の丸の内駅舎の姿

丸の内。その名のとおり、ここは江戸城の半ば城内だった。江戸時代、一帯は大名屋敷が並んでいたが、明治維新でほとんど空き家になった。さらに1872(明治5)年の大火で焼け野原と化し、以降は軍用地で占められた。この地域が脚光を浴び始めるのは1884年。都心から距離があり、しかも連絡がなかった東海道本線の起点・新橋と東北本線の起点・上野の間を高架で結び、停車場を建設する計画が浮上したところからである。この計画は1890年に市区改正計画として決定されたが、工事は日清戦争や日露戦争などの影響で度々中断。本格化するのは1908年からだった。停車場の設計を依頼されたのが、前

工科大学長(現在の東京大学工学部長)の辰野金吾(1854～1919)。当初は通信省工務顧問のドイツ人、フランツ・バルツァーが、レンガ造建築に屋根をのせたり唐破風をつけるなど日本風を演出した駅舎を設計したが、バルツァーの退職により白羽の矢が立ったのである。「帝都の中央停車場として見すばらしくないものを、多少とも壮観を呈するものを」と依頼された辰野は1903年に設計に着手。バルツァー案を「島田髻の洋式美人」と評し、和風を排していった。最終案がまだ決まらない1908年に起工され、1910年に設計が終了。延べおよそ74万人の職人を動員し、6年の歳月をかけて完成したのは、鉄骨レンガ造で南北にドームをもつ、地上3階、地下1階建ての巨大な駅舎だった。長さは335m、高さ34.8m(避雷針除く)、建築面積約7,800㎡、延べ床面積は約2万3,900㎡。赤レンガと白い石のコントラストが美しい外観はまさに「壮観を呈」

していた。停車場は「東京駅」と名付けられ、1914年に開業した。当日の入場者はおおよそ2万5千人。訪れた人々はその壮麗さに息をのんだといわれている。

赤レンガ駅舎保存運動

戦後、応急工事で修復された東京駅丸の内駅舎は、長くその状態だった。その後何度も建て替えが検討されていたが、国鉄が民営化された直後の1987年の春、ついに取り壊し計画が浮上した。行政レベルで「東京駅周辺地区再開発に関する連絡会議」が設置され、高層化が検討されたのである。「赤レンガの東京駅が高層ビルになるのを心配しています」。1987年10月13日、このような要望書を東京駅長に手渡した女性有志の一人が多見貞子さん。当時の勤め先が丸の内、毎日駅舎を見て通勤していた多見さんは、高層化の動きがあるのを聞



「最初の直談判には赤いバラの花束を持参、国会にも赤い服で行ったのですよ」と語る「赤レンガの東京駅を愛する市民の会」の多見貞子さん。「丸の内駅舎のいちばんの見どころはドーム内部。ぜひ見上げていただきたいですね」。復元工事完了を受け、会は2012年度中に解散する予定。バレンタインデーのチョコレートのプレゼントも2012年が最後となった。



建築家・中村順平(1887～1977)によるレリーフ。日本の名所旧跡が描かれている。戦後、駅舎の進駐軍専用待合室に飾られていたが、1970年代の改装工事でベニヤ板で覆われ、人の目に触れることはなかった。復元を機に、京葉線の八重洲側コンコースで公開されている。

き「残さなければ」と、落ち着いていらなかったという。

「駅長さんは『東京駅を愛してくれてありがとう』とおっしゃってくださいなんです。そのとき、この保存運動は成功するかもしれないと思いました」。実はそのとき、すでに高層ビルの模型まででき上がっていたという。

その後、関係する各省庁に要望書を持参。「別の省庁へ」「政治の問題だからムダ」という対応に奮起し、2カ月後

に仲間と「赤レンガの東京駅を愛する市民の会」を設立した。筆頭代表は「影響力のある人ということで、女優の高峰三枝子さんと作家の三浦朱門さんにお願いしました」。署名活動も始め、国会に請願書を提出。衆参両院に付託され、議論された。1988年3月には、当時の中島文部大臣と石原運輸大臣の「保存が望ましい」という内容の発言を受け、竹下総理もその意見を尊重する立場をとった。4月には国土庁が「現在

東京駅丸の内駅舎 復元物語。

復元工事を終え、創建時の姿に戻った、「赤レンガ駅舎」として親しまれてきた東京駅丸の内駅舎。平日にもかかわらず多くの人々が訪れ、いまや新しい東京の観光名所になった。周辺の施設も賑わいをみせ、駅舎を中心に活気ある街を形成しつつある。しかし、復元までの道のりは決して平坦ではなかった。東京駅丸の内駅舎の創建から復元までをたどる。

地で形態保全」すると発表。復元・保存を求める請願署名も5カ月で10万人を超え、その結果、5月に衆参両院とも請願は保留とされたが、前年打ち出された高層化を柱とした再開発は見直され、その後はJR東日本が中心になって協議し、それを各省庁が法的にサポートするという事になったのである。「でもそれからが長かったですね」。

民営化間もないJR東日本は莫大な負債をかかえていた。建て替えもやむをえない、ファサードだけ残そうなどという意見もあり、方針は決まっていなかった。そこで多兎さんはじめ「赤レンガの会」の女性たちは、1990年からパレンタインデーにチョコを持参するなど定期的にJR東日本を訪問し、動向を伺った。

その後、「赤レンガの会」は東京駅写真会や見学会などを開催。JR東日本も、中央線ホームの重層化の際にクレーンで工事を進めるなど、駅舎にはま

ったく手をつけなかった。「その技術には本当に驚きました」と多兎さんは語る。

丸の内駅舎の保存・復元が決まったのは1999年。「赤レンガの会」をはじめとした一般市民、そしてJR東日本でも保存を求める声が高まったこともあり、10月に発表された。さらに、その4年後の2003年、東京駅丸の内駅舎は国の重要文化財に指定された。

未来への復元

復元工事は2007年5月30日に着手された。その概要は、現存している外壁など主要部分を可能な限り保存・活用することに加え、戦災時に焼失した屋根と3階の外壁の復元、南北ドーム内の見上げ部分を資料などを元に復元、駅舎の耐震性の向上のための免震構造を採用する、などだった。

とくに免震化は、駅舎の恒久的な保

存と活用のために不可欠だった。丸の内駅舎は1923年の関東大震災にも耐えた。総重量7万トンの駅舎を100年間支えてきたのは、地中に打たれたおよそ1万本の松杭だった。しかし、さらに長い年月に耐えるための今回の免震化工事では、これをすべて除去する必要がある。このことから、約450本の新しい杭(鉄筋コンクリートの杭と鉄骨の支柱)を地中20mまで打ち込んだ後、徐々に松杭を抜き取り、新しい土台となる鉄筋コンクリートの躯体を築いていった。そして、ゴムを使った免震装置352台を設置し、新しい杭のう

ち、駅舎を一時的に支えていた“仮受け”支柱を撤去。免震化は実に4年をかけて完了した。

耐震性の確保は3階部分の工事にも反映された。重量を軽減するため鉄骨鉄筋コンクリートで建設。外壁も本物のレンガではなくほとんどがレンガタイルで、石に見える部分も一部は擬石が用いられている。

屋根は天然石板(スレート)で葺かれ、一部は東日本大震災で被災したものが使われた。創建時は宮城・雄勝産のスレートだったが、戦災修復で鉄板が用いられ、その後3回にわたって同じ宮

城の登米産のもので葺き替えられてきた。今回の復元に必要なスレートはおよそ45万枚。そのうち8万枚は再利用し、残りは登米産と雄勝産、スペイン産を使う予定だった。しかし震災により出荷直前の登米・雄勝産スレートの3割が流失。1割分はスペイン産で補われたが、2割は地元の業者や住民が1枚ずつ拾い集め、泥を洗ったものが葺かれた。そのスレートは南北ドームや中央部など象徴的な場所に配されている。

南北ドーム内部の復元も難航した。残っている設計図は1枚、写真も白黒で色合いがわからない。戦後設けられたジュラルミン製の天井を解体したところ、南ドーム3階壁面南東側のレリーフだけは一部残存していたが、ほとんどの装飾は当時の文献から駅の記述を探して色を解明したり、専門家の監修で古写真を分析したりして復元された。形や大きさは特定できるが、色彩の再現は想像するしかなかったのである。

東京、そして日本の窓口として

5年半の歳月、延べ78万人の作業員がかかわった復元工事を終え、丸の内駅舎は2012年10月1日にグランドオープンした。レンガの鮮やかな赤がモノトーンのビル街に際立つ。新しさよりもむしろ懐かしさを感じる。保存運動に携わった多兎さんは「高層ビルに囲まれて赤レンガの駅舎が残っている。ホッとしますね」と感慨深げに語る。

実は開業時に東京駅と名付けられる前は「中央停車場」と呼ばれていた。現在、羽田と成田という2つの国際空港にも近く、すべての新幹線とつながる唯一の駅でもある。また、今回は皇室用の乗降口である駅舎中央から皇居に延びる行幸通りも整備された。その意味でも、この赤レンガ駅舎は東京の象徴としてだけでなく、日本の中心を担っているといえるかもしれない。



丸の内駅舎の設計者・辰野金吾は、奇しくも赤レンガ造りの三菱第一号館の設計者であるイギリス人のジョサイア・コンドルの教え子の一人であった。なお、丸の内駅舎はオランダ・アムステルダム駅舎を真似たという説があるが、辰野はオランダへ訪問したことがなく、ロンドン留学時に見たイギリスのビクトリアン様式が影響しているとされる。とくに白い柱はイギリスのスコットランド・ヤードの建築によく似ている。

撮影日。復元前は通り過ぎる人ばかりだったが、平日にもかかわらず、多くの人々が足を止め、その丸の内駅舎を見上げていた。



赤レンガと白い柱のコントラストが美しい、復元された丸の内駅舎の外観。よく見ると柱頭にギリシャ建築のような飾りがある。

なお、戦後の修復では再建されなかった3階部分は鉄筋コンクリート造にしたが、外壁には化粧用のレンガタイルが用いられている。違和感が出ないように調色を繰り返したという。



復元された南のドーム内部。「装飾は日本趣味で」という辰野金吾の意向を受け継ぎ、干支の動物のレリーフや、大きさ約2.4mの鷲の彫刻などで装飾されている。干支はそれぞれが示す方角に配され、東・西・南・北の4支がない。



丸の内駅舎は時間によって表情を変える。17時から21時までは、30種・1200台の外部照明と駅舎全体で4000台のLED照明器具でライトアップされ、幻想的な雰囲気の駅舎が闇夜に浮かび上がる(上)。また、温かい西日を受けた重厚な姿もとても美しく、神々しくもある(下・駅中央部)。



国の重要文化財にも指定されている門司港駅の駅舎(福岡・JR鹿児島本線)。現在、列車は通常通り運行しているが、駅舎は大規模保存修理工事中のため外観は見ることはできない。



川湯温泉駅(北海道・JR釧網本線)



弥彦駅(新潟・JR弥彦線)



片瀬江ノ島駅(神奈川・小田急)



大社駅(島根・旧大社線)



出雲大社前駅(島根・一畑電鉄)

駅舎の愉しみ。

●写真と文

杉崎行恭

フォトライター

すぎざき・ゆきやす ●1954(昭和29)年、尼崎生まれ。東京写真大学短期大学部卒業。暗室マン、学校アルバム会社をへて、1983年にフリーに。以後、旅行交通関係のカメラマン、ライターとして全国をめぐる。著書に『日本の駅舎』『駅旅のスメ——新「日本の駅舎」100選と訪ねたい駅風景40』『駅旅入門 行ってみたい駅50』『小さな鉄道 旅日和』(JTBパブリッシング)、『訪ねておきたい名駅舎 絶滅危惧駅舎』(二見文庫)、『日本の鉄道 車窓絶景100選』(共著・新潮新書)、『毎日が乗り物酔い』(小学館)など多数。



門司港駅にて。

少し前までのJR肥薩線は九州でも屈指のローカル線だった。開業以来100年以上も経た路線は古いまま、ほとんど放置されている状態だった。

そんな肥薩線の小さな谷に、ひっそりと残る木造駅舎があった。

地元の老人たちが誰に頼まれたわけでもなく掃除を続け、使われなくなったホームに花を植えて慈しんでいた。この駅を旅人たちが発見する。

「嘉例川の谷に素晴らしい駅がある」その噂は口コミで広がり、人々が駅を見るために訪れるようになった。

今から10年ほど前の話である。

以来、肥薩線嘉例川駅は木造駅舎の

聖地として、特急列車『はやとの風』まで停車する観光地になっていく。

もとより嘉例川駅の周辺には見所も観光施設もない。あるものは風にそよぐ竹林と、何十年も変わらない静かな集落。そして明治36(1903)年に建てられた凜とした駅舎だけである。

この間、人気は高まっても地域の人たちは駅周辺の開発を頑として許さず(公衆トイレは整備されたが)、今も駅前広場は砂利敷きのままだ。

その嘉例川駅と対極にあるのが門司港駅(大正3(1919)年・JR鹿児島本線)



嘉例川駅(鹿児島・JR肥薩線)

だ。かつては九州の玄関口としての役割を果たし、そのドイツ風の陰影深い屋根回りと貫禄は、洋館駅舎の西の横綱のような存在だった。今では門司港レトロ地区の中心として年間200万人以上が訪れる観光地になっている。

この嘉例川駅や門司港駅の評判もあって、近年では駅をめぐる旅人が増えてきた。そして全国津々浦々に隠れていたいい駅と駅舎が話題にのぼるようになった。

鉄道の趣味は、列車や時刻表とともに駅にまで広がってきたのだ。

ここで、駅舎の建築にポイントを絞ってみたい。

駅舎のデザインにさまざまな事情が絡む。たとえば観光地の駅はその場所に合った趣向で建てられることが多い。

北海道の道東、JR釧網本線の川湯温泉駅は山小屋風のログハウスだが正面にはシラカバやイチイの銘木をあしらった傑作駅舎だ。昭和11年の建設当

時、地元の二人の棟梁が意地をかけて施工したという伝説も残る。

大正から昭和初期にかけては鉄道による観光旅行が大衆化した時代で、駅舎も個性を競って建てられた。

あっと驚く龍宮城をイメージした片瀬江ノ島駅(昭和4年・小田急)や、神社本殿に似せた弥彦駅(大正5年・JR弥彦線)。そして出雲大社を模した和風の大社駅(大正13年・旧大社線)と、それに対抗するようにイスラム風アラベスク模様をあしらった出雲大社前駅(昭和5年・一畑電鉄)など、観光の駅舎は、まことにわかりやすく面白い。

この鉄道発達時代は都市近郊の路線でも個性的な駅舎を生み出した。

一般的に『看板建築』とも呼ばれるもので、都会のビルを連想させるハタリを駅舎にかませているのだ。

青森県の津軽鉄道の始発駅、津軽五所川原駅(昭和31年)や、建物に金属板を貼り付けて都会風をイメージした中央弘前駅(昭和27年・弘南鉄道)。木造の



下吉田駅 (山梨・富士急行)



津軽五所川原駅 (青森・津軽鉄道)



中央弘前駅 (青森・弘南鉄道)



湯田中駅 (長野・長野電鉄)



屋島山上駅 (香川・屋島ケーブル＝休止中)



十国峠山頂駅 (静岡・十国峠ケーブル)



美瑛駅 (北海道・JR富良野線)



南宇都宮駅 (栃木・東武鉄道)

四角い箱をビルディング風に仕立てた下吉田駅 (昭和20年代・富士急行)。木造ながらずらりと窓を並べてゴージャスに仕立てた長野電鉄の湯田中駅 (昭和30年) など、いずれも私鉄の精一杯のアピールが伝わってくる。

そして数ある駅舎スタイルのなかで最も面白いのが二十世紀の建築界に吹いたモダニズムの流れだ。

たぶん設計技師が外国の建築雑誌を見てインスパイアされたであろう造形的な駅舎の一群が存在する。

JR阪和線の紀伊中ノ島駅 (昭和10年) を見たら、そそり立つ幾何学模様の造形に驚くだろう。まるで神殿のように鋭い屋根を玄関に設けた電鉄黒部駅 (昭和26年・富山地方鉄道) や、垂直線を強調した都農駅 (昭和26年・JR日豊本線)。ダダイズムの造詣を思わせる屋島山上駅 (昭和4年・屋島ケーブル＝休止中)、北欧デザインをそのまま移植したような十国峠山頂駅 (昭和31年・十国峠ケーブル) など、昭和の駅の造形力には圧倒される。



紀伊中ノ島駅 (和歌山・JR阪和線)

ここに挙げた駅は、ほとんどが昭和30年代以前のもので、これ以後になると建築材やデザインも共通化されて、駅舎は急速に輝きを失ってくる。

それ以前の駅舎は、ほとんどが地元の石材や材木を使って建てられたものだった。たとえば南宇都宮駅 (昭和7年・東武鉄道) は地元の大谷石を壁に

使い、美瑛駅 (昭和27年・JR富良野線) は駅の近くで採掘された美瑛石で組みあげられている。古い駅舎は、まさに、土地に根ざした存在だったのだ。

● ● ●
『ランドマーク』という概念を提唱したアメリカの都市学者ケヴィン・リンチは、「異質なものが交わる場所を人



電鉄黒部駅 (富山・富山地方鉄道)



都農駅 (宮崎・JR日豊本線)

は記憶する」と説いた。歌川広重も『東海道五十三次』で水辺や山裾の情景を好んで描いた。古今を問わず、水・森・山・橋など異なるものの接点に心にしみる風景は忽然とたち現れる。

町や自然のなかの異物としての線路。そしてランドマークとなる駅。これは風景を構成する『接点』そのものだ。かくして古びた駅に、昔を知らないはずの若者たちまで惹かれるのだ。名駅舎ではなくても、駅のたたずまいや、そこであったであろう物語を感じる旅は心を豊かにする。

● ● ●
皮肉なことに現在の鉄道ブームはクルマに支えられているところが多い。鉄道を苦境に追い込んだ道路の整備がローカル線探訪をたやすくし、結果

いま訪ねたい駅舎30選

本文中で紹介した駅舎は除く

県名	駅名	路線	タイプ	駅舎建築年	コメント
北海道	えんがわ 遠軽	JR石北本線	洋館	昭和9	下界を見下ろす機関区の洋館
	しんぎょ 糸魚沢	JR根室本線	木造	昭和25	大湿原の木造モダン駅舎
	のりいべつ 登別	JR室蘭本線	洋館	昭和10	石と白壁の洋館駅は温泉の玄関
	大沼公園	JR函館本線	洋館	昭和3	小粋な構えのリゾート駅舎
山形	山寺	せんざん JR仙山線	寺院風	昭和8	峠を控えた駅は立石寺の玄関
福島	白河	JR東北本線	洋館	大正9	城下町に建つ伸びやかな三角屋根
栃木	日光	JR日光線	洋館	大正元	大正天皇由來、屈指の洋館駅舎
	つうどう 通洞	わたらせ渓谷鉄道	木造	不明	鉾山町の玄関は文化住宅の香り
群馬	上州一ノ宮	上信電鉄	擬似和風	不明	小盆地に建つお宮風駅舎
千葉	かすさ 上総鶴舞	小湊鉄道	木造	大正14	まるごと残った田園の私鉄駅
埼玉	長瀨	秩父鉄道	寺院風	不明	観光駅は洋館風で寺院風
東京	奥多摩	JR青梅線	ロッジ風	昭和19	大戦下にできた瀟洒なロッジ駅
	高尾	JR中央線	寺院風	昭和2	存亡の危機にある天皇由来の駅
	原宿	JR山手線	洋館	大正13	震災復興の材木でできた英国風
神奈川	国道	JR鶴見線	高架	昭和5	高架下の薄暗きアーチが必見
山梨	三つ峠	富士急行	木造	昭和4	登山口の山小屋スタイル
長野	別所温泉	上田電鉄	木造	大正10	絵に描きたくなる湯の町の終着駅
富山	東三日市	富山地方鉄道	木造	昭和34	鄙には希な昭和モダン
	いわくら じ 岩嶺寺	富山地方鉄道	寺院風	大正10	駅というより、道場のような黒瓦
福井	永平寺口	えちぜん鉄道	洋館	大正3	クラシックな洋風建築の小駅
愛知	なご 湯谷温泉	JR飯田線	旅館風	大正12	誕生時は旅館も兼ねた板張り駅
岐阜	ひらふ 飛騨小坂	JR高山本線	ログハウス	昭和8	林業地の良材を駆使した丸太組み
	養老	養老鉄道	洋館	大正2	只者ではない洋館はドイツ風の屋根
滋賀	鳥居本	近江鉄道	洋館	昭和6	宿場の駅は童話のような赤瓦
大阪	浜寺公園	南海電鉄	洋館	明治40	明治駅舎の代表、鹿鳴館の香り
島根	出雲横田	JR木次線	神社風	昭和9	山里の駅は入魂の校倉造り
香川	たきのみ 滝宮	高松琴平電鉄	洋館	大正15	うどんの里の歴史ある洋館
福岡	ひこさき 彦山	JR日田彦山線	神社風	昭和17	スケールを感じる霊山の玄関
長崎	南島原	島原鉄道	木造	大正2	波止場の駅は木造校舎のよう
熊本	みやじ 宮地	JR豊肥本線	神社風	昭和18	大屋根が見事な戦中派デザイン



上総山田駅 (千葉・小湊鉄道)



上州一ノ宮駅 (群馬・上信電鉄)

的に駅舎に注目が集まった側面がある。その分、嘉例川のような無名の駅舎を見つけやすくなった。

傾向として合理化の進むJRよりも小湊鉄道や上信電鉄、そして富山地方鉄道のような地方私鉄に埋蔵金のように素敵な駅舎が残っている。

ともあれ、駅には風景を造り出す力がある。明治以降、各地に鉄道が建設されていくにつれ、知らず知らずのうちにそんな眺めが無数に生まれ、いつのまにか日本人の原風景になっていったのかもしれない。

肥薩線を行く。

熊本県の八代から宮崎県を抜け、鹿児島県の隼人に至るJR九州の肥薩線。全線開業は明治42(1909)年、路線距離124.2km。28駅のうち、いくつかの駅舎は建て替えられたが、人吉と嘉例川の間は、数多くの駅舎が当時のままの姿で残っている。近年では観光列車も走り、その風格やたたずまいに惹かれてか、駅舎を見るために多くの人々が訪れるようになった。肥薩線の魅力的な駅舎を訪ねる。

肥薩線でもっとも高い地点にある矢岳駅(熊本)。



日本三大車窓の一つ、矢岳峠近からの「矢岳越え」。矢岳トンネルを抜けるとすぐだ。正面に霧島連山、眼下には加久藤盆地。天気によければ桜島まで見えるという。

単行列車が急停止した。運転士が汽笛を鳴らす。異常はないようだが動く気配がない。数分たったのだろうか。列車は何事もなかったように再び走り出した。しかし、少し進むとまた停車。すると、「また鹿がいました。朝、明るくなってくると食糧を求めてよく出てきます」というアナウンス——。

そんなのどかなハプニングがあったのは、早朝、JR九州・肥薩線の人吉駅を出て、大畑駅を通過したあとである。

肥薩線は、熊本県の八代駅を起点に、くま川鉄道と接続する人吉駅を通り、吉松駅を抜けて隼人駅に至る、熊本・

宮崎・鹿児島の3県を縦貫する鉄道路線である。八代から人吉までは球磨川に沿い、人吉から吉松は険しい山間を走る。鹿に出会ったのは、まさにその山間、矢岳峠付近だった。

人吉～吉松間は山岳ルートのため、急勾配を折り返しながら登るスイッチバックが2カ所ある。その1つの大畑駅はループ線のなかにスイッチバックをもつ珍しい駅だ。運転士がせわしなく列車内を移動する。蒸気機関車のころは

さぞ大変だったろうと想像する。この大畑駅は、蒸気機関車への給水を目的に建設された駅。ここで峠越えに備えたのだろう、石造りの給水塔が残っていた。大畑駅を出てしばらくすると矢岳トンネルがある。ここを抜けると日



八代駅(熊本)。背後に日本製紙八代工場が見える(左)。ホームには、肥薩線の起点を示すゼロポストも設置されている(右)。



沿線最大の駅・人吉駅(熊本：上)。駅前には、城の形をしたからくり時計が設置され、人吉の民謡「球磨の六調子」をアレンジした音楽にのって、17体の人形が登場する。連絡しているくま川鉄道の駅名は人吉温泉(左)。



明治42年建設当時の姿を保っている大畑駅(熊本：上)。駅構内には蒸気機関車時代を彷彿させる石造りの給水塔も残る(下左)。待合室の掲示板には、名刺や写真がびっしりと貼られていた(下右)。



後方に山が迫る矢岳駅(熊本:左)。肥薩線でもっとも高所にあり、隣の大畑駅との標高差はおよそ240m。平日の撮影時、観光列車「いさぶろう」「しんべい」から大勢の観光客がホームに降り立った(右)。

本三大車窓「矢岳越え」の風景が広がる。

峠を越え矢岳駅に着く。海拔536.9m。肥薩線でもっとも高所にある駅だ。駅構内の「SL展示館」に、かつてこの線路を走ったのであろう機関車があった。



矢岳駅のSL展示館。D51 170が展示されている。

肥薩線の観光列車はほぼすべての駅に数分間停車するため、駅の外観はもちろん、こうした施設も見ることができる。

肥薩線に観光列車が運行するようになったのは1996(平成8)年。当時4往復だった人吉～吉松間の普通列車のうち、日中の1往復に「いさぶろう」(吉松行きの下り)、「しんべい」(人吉行きの上り)という専用車両の運転を開始してから(現在は2往復運行)。この名は、難所だった人吉～吉松間建設当時の通信大臣・山縣伊三郎と開業当時の鉄道院総裁・後藤新平に由来している。

矢岳駅の次は真幸駅だ。ここで2回目のスイッチバック。縁起のいい駅名だからか、停車中、観光列車でやってきた人たちは記念写真を撮ったり、ホームの「幸福の鐘」に並んでいる。

「いさぶろう」「しんべい」は吉松駅で乗り換えだ。準人までは観光列車「はやとの風」が運行している。この駅は昔から鉄道の要衝だったからか、いまも待ち時間が苦にならないように囲炉裏のある畳敷きの待合室がある。

準人に至る途中に大隅横川駅と嘉例川駅がある。いずれも国の登録有形文化財になっている。

化財に指定されている、明治期建築の郷愁を誘う駅舎だ。切り妻屋根の瓦や、くすんだ漆喰の壁の色が古さを物語っている。木造の駅舎の待合室のベンチや窓口の手すりなどが使い込まれてす



吉松駅(鹿児島)。量が敷かれた待合室がある。

り減っている。100年もの間、人に触られてきた温もりを感じる。

一方、木造ゆえに生々しい痕跡もそのまま残る。大隅横川駅のホーム上の柱には、戦中、米軍が機銃掃射で撃ち抜いた穴があいている。弾が屋根を貫き、柱を抜いたのだ。

嘉例川駅は、肥薩線のなかでももっとも人気のある駅舎だ。切り妻造りの平屋に見下り板の素朴な駅舎が、周辺の山を背景にひっそりと建ち、ひとつの景色を形づくっている。列車がゆっくりと線路を通る音も、過ぎたあと

の静寂も心地よい。

山間とはいえ、嘉例川駅は実は便がいい。日豊本線につながる準人まで20分。鹿児島空港までは車で約10分。妙見温泉などの新川溪谷温泉郷にも近い。

思えば、沿線は温泉地帯。人吉から霧島温泉郷まで、素晴らしい湯が湧く。さらに焼酎の蔵元も多い。肥薩線に行く——。100年の風雨に耐えた駅舎に会いに、列車に揺られて行くのもいいしドライブで立ち寄るのもいい。いずれもこのうえないぜいたくな旅である。



真幸駅。肥薩線で唯一宮崎県にある駅で、ここでもスイッチバックが行なわれる。



真幸駅。1972年の豪雨による激しい土砂崩れにも耐えた駅舎(左上)。観光列車「いさぶろう」「しんべい」号(左下)。ホームの「幸福の鐘」は、幸せとを感じる度合いに応じて鳴らすのがよいといわれている(右)。



嘉例川駅(鹿児島)。



嘉例川駅のホーム。木製のベンチや手すりすべてに年季が入っている。



長椅子や照明もレトロな雰囲気をかもし出している嘉例川駅の待合室(左)。地元の住民が清掃をしているため駅はとてもきれいだ。その清潔感も人気の秘密だろう。観光客が絶えず、観光列車やバスが停車すると大勢の乗客が車外に出て駅舎を見たり記念撮影をしていた(右:列車は「はやとの風」)。