



浅間山が見える駅ホームは、標高 955.6m と、国内の私鉄では一番、国内では 2 位の最高所駅。正面が浅間山。



(右) 人気の観光列車「ろくもん」から新型車両までが走る「しな鉄」。田園風景から山岳背景と、撮影ポイントが多く鉄道マニアも集まる。(左) ★ 先人の植えた樹齢 60 年以上のオオヤマ桜。濃いピンクの花色と赤味を帯びた若葉が美しい。15 年前に植樹した苗木も花見が出来るまでに。



信濃追分駅（しなの鉄道線／長野県北佐久郡軽井沢町大字追分）は、1909（明治 42）年に追分仮停車場として現在より西方に開業。1923（大正 12）年に信濃追分駅となり、駅舎は当時のまま。上・下各ホームにスロープ付きの出口がある。向かって左は町の施設で駅舎と勘違いされることも。駅舎との隙間地がアトリエ！?

【拡大版】 Living device

Step up 「あたらさん」的 生活考

【あたら 可惜】とは「もったいない」の古語で「あたらしい」の語源になったといわれています。【あたら＝もったいない】に【さん＝SUN＝太陽】の恵みをプラスして、さまざまな情報を発信しています。

「山野草の駅」を夢見て、 木造駅舎へ信濃追分駅と ともに過ごした15年。

那須 由莉：らびす舎・代表／『あたらさん』編集室
杉崎 行恭：写真
取材・レポート：『めづるくらし』研究会 編集部

「もったいない」を具現化

避暑地として有名な長野県軽井沢町には駅が3つあります。私の子ども時代はどの駅も木造駅舎でしたが、次々とモダンな鉄筋構造の駅となり、今では信濃追分駅だけが昔のまま。「いい駅ですね」としみじみとおっしゃる高齢者、「この駅やバクナイ!」とシャッターを切る大学生。観光客で賑やかな軽井沢駅や、図書館と一体で機能的な中軽井沢駅と対極にあって、駅前にお店1軒ない、ひなびた雰囲気の木造駅舎、緑に囲まれたのどかな駅風景です。

「那須さんにとって大事なものは1番が駅舎、2番が猫、3番目が旦那さん」と人様からかわれるほど、私は子供の頃から毎夏訪れ、数々の想い出あふれる信濃追分駅が大好きで、1997年に無人駅化した時には、駅が見捨てられてしまった...と、胸が苦しくなりました。

『追分の駅、何とかならないかしら?』悩み続けて8年目、2005年の春にチャンス到来! 暮しの手帖社から依頼されて、別冊『あたらさん』を創刊することになり、その編集室として無人駅舎の活用を提案したのです。

「あたらさん」とは当時流行語にもなった「もったいない」の古語で、『私にとつ

て一番もったいないと思うものは何?』と自問自答した結果が信濃追分の無人駅舎でした。そこで『もったいないを具現化しよう!』と、しなの鉄道からホコリだらけの物置になっていた駅長室、炊事室、宿直室を借り受け、夏の間スタッフが床や窓を磨き、ペンキを塗り、壁紙を貼り、秋の創刊と同時に駅舎編集室を誕生させました。

「停車場規定・5等級2号」の木造駅舎

創刊号が発売された数か月後「駅舎の見学をさせて下さい」と、東武日光線・下小代駅の保存活動をする建築士の方から連絡があり、マイクロバスを仕立てて19名がやって来ました。すると口々に「うちの駅と同じ間取りだ!」と言うのです。持参された図面を見せて頂くと、確かにほとんど同じ間取りです。

それもそのはず、鉄道が急速に発達した明治時代の後半から、日本国有鉄道では駅等級制度を運用、省力化を図って大きな駅以外の設計は規格化されていたとことで、両駅とも最下級の「停車場規定・5等級2号」という設計図に基づいた木造駅舎だったのです。

『あたらさん』3号にも掲載した下小代駅は2007年、駅の近くに移築され、今は個人所有の「登録有形文化財」に。昭和初期の地方鉄道駅舎の好例として、開業当時の懐かしい姿で大切に保存されています。

オオヤマ桜の植樹祭から、早15年

追分駅の魅力は大正生まれの木造駅舎だけではありません。JRを除いた鉄道の駅では最も標高の高い、まさに「高原の駅」。ホームから眺める浅間山の姿も秀逸です。

小・中学校時代の記憶として、駅員の方が植えたヤマユリやハマナス、夜霧の中での月見草の甘い香りが、鮮明に残っています。でも、無人駅となってからは除草剤が撒かれ、先人が植えた花たちの姿は消えました。