

鉄道遺産・だるま駅

3年 JPX

1. 「だるま駅」とは？

不要になった貨車（主に車掌車^{※1}）を改造してできた駅舎で、国鉄^{※2}末期に老朽化した駅舎の代わりとして設置された。「貨車駅」とも呼ばれる。改造で車輪や台車が外されて荷台部分のみとなった姿がだるまに見えることから「だるま駅」と呼ばれるようになった。主に道内のローカル線の「乗降客数が極端に少ない無人駅」で見受けられるが、多くが老朽化したまま放置されている。JR北海道の経営危機^{※3}による経費削減の一環で利用の少ない駅の廃止が相次いでおり、その数は急激に減少している。

※1 車掌車・・・国鉄の鉄道による貨物輸送では、貨物列車の最後尾に車掌が乗る車両が連結されていた。これを車掌車とよぶ。経営合理化等の理由で国鉄末期に多くが廃車された。（写真左下・小樽総合博物館にて筆者撮影）



※2 国鉄・・・日本国有鉄道の略でJRの前身。モータリゼーション等による影響で巨額の負債を抱えたことから1987年に民営化された。（写真右上はJNRマーク・幌内太駅にて筆者撮影）

※3 JR北海道の経営危機

JR北の平成29年度単体決算は、営業損失が前期比27億円増の525億円、純損失が前期比16億円減の109億円となり、連結ではそれぞれ18億円増の416億円、61億円減の87億円となった。2期連続の最終赤字で、JR北の島田修社長は「深刻な経営状況について、国の安全投資などの支援措置が切れる3年後までに手を打たなければ『資金ショートし、経営破綻に結びついてしまう』¹⁾と語っている。

2. 様々な「だるま駅」 ※写真は全て筆者が撮影したもの。

2.1. 本中小屋駅・札沼線（札幌・桑園～新十津川）



途中の北海道医療大学駅以北は利用客数が極端に少なく、だるま駅が複数みられる。なお、この区間は近いうちの廃線がほぼ確実視されている。

車掌車を再利用しているが、特に外壁の傷みが激しい。内部は複数の椅子や時刻表、運賃表、注意書きが設置されている。ごみ箱・掃除用具もあり、虫が少し多いが比較的きれいである。近隣住民に愛され、手入れされているのだろう。

駅舎の下には建物の土台らしいものが残っている。以前は立派な駅舎が建っていたに違いない。

2.2. 中ノ沢駅・函館本線（函館～旭川）



函館本線は多くの特急が走るJR北海道の主力路線である。

明治時代の開業で、現在、利用客が少ない駅ではあるが、駅舎は外壁が青と水色できれいに塗り直されている。（筆者はこの駅舎で降りたことがないため、駅舎内部の説明は省略する。）

2.3. 伊納駅・函館本線（函館～旭川）



中ノ沢駅と同様に明治時代の開業で同じ路線だが、こちらは内外の傷みが激しい。内部の設備は本中小屋駅とほぼ同じだが、きれいとは言えない状況で、森に囲まれた立地ゆえに虫はかなり多いので入りたくはない。トイレはあるが、最近使用禁止になり、駅ノートは盗難に遭ったという。

駅は峠に位置するため近隣住民はほとんどおらず、利用者は極端に少ない。筆者がこの駅を訪問した際には、駅前に偶然いた JR 北の作業員と帰りに乗った電車の運転士の両方から「ここで何をしていたんですか？」と聞かれてしまった。

3. なぜ「だるま駅」を取り上げたか。

筆者は JR 北の利用者でファンの 1 人である。それは鉄道旅行が趣味だからであり、また季節を問わず移動が円滑に行え、多種多様な町並みと雄大な車窓を臨め、新旧の車両に歴史を感じられる JR 北海道に魅せられているからである。

その素晴らしさを知ってほしいがために、ここでは「だるま駅」を紹介してみた。ずっと多くの人が心を動かしそうな「車窓」に目を向けなかったのは、「JR 北海道」について関心を持ってもらいたかったからである。JR 北海道で道内を巡る旅に出かけるきっかけになれば嬉しい。

4. 引用

1) 日本経済新聞「JR北海道社長 路線改廃でも赤字消えず」2017年6月10日付 電子版。

5. 参考文献

1. 今尾恵介監修『日本鉄道旅行地図帳 1号 北海道』（新潮社,2008年）p.p.10, 26, 35.

2. “だるま駅の数日本一”、<<https://pucchi.net/hokkaido/train/daruma.php>>

2018年8月17日アクセス。

3. 齋藤徹,長崎潤一郎(2018)「JR北、5線区廃止方針」、『日本経済新聞』2018年7月22日付朝刊,13(4).