「日々の理科」（第 2128 号）　2020, -5, -7

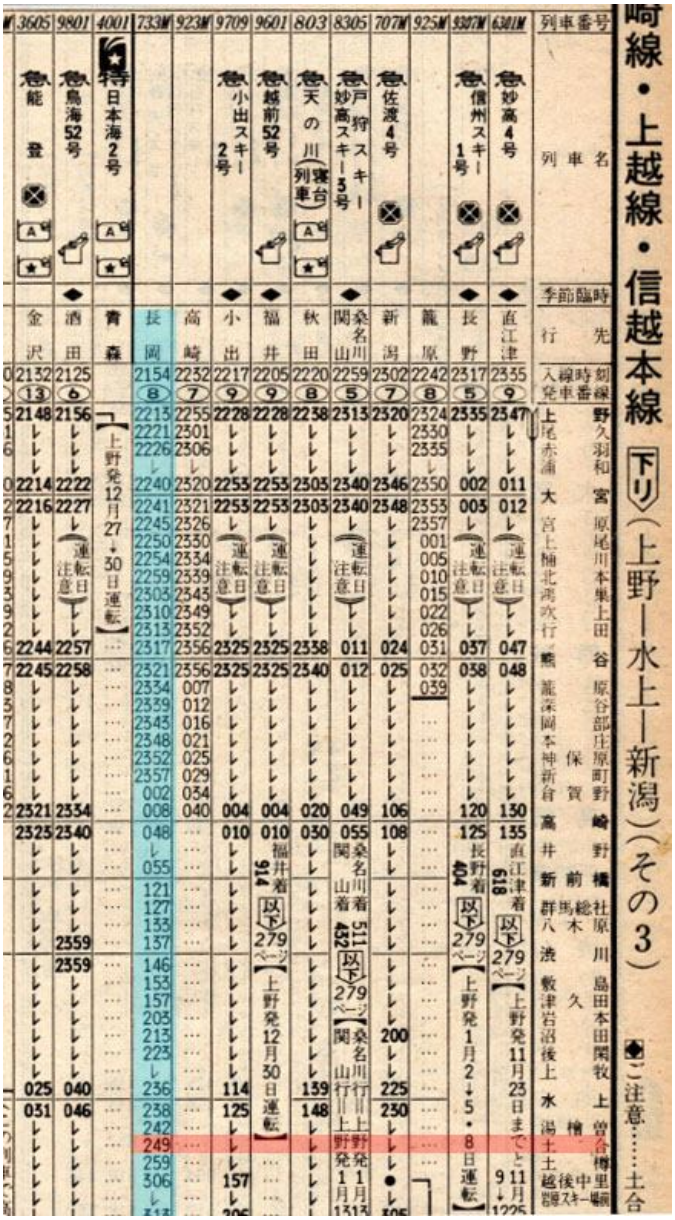
「尾根と谷（２）」

お茶の水女子大学附属小学校教諭

お茶の水女子大学サイエンス&エデュケーションセンター研究員

田中　千尋　Chihiro Tanaka

昭和後期から平成初期までは、東京を中心に「夜行日帰り」という登山スタイルが流行していた。流行というよりは、土曜の午前中まで職場で勤務するのが普通だったので、そうせざるを得なかったのだ。国鉄各線にも、そうした登山客に合わせた夜行列車がいくつも運行されていた。



図は、昭和後期の上越線の時刻表である。上野駅を深夜に発車する夜行列車や寝台急行列車がズラリと並んでいる。登山者が好んで使ったのが、上野駅 21 時 54 分発の長岡行き普通 733 列車である。

この列車は、高崎以遠への最終列車も兼ねていて、サラリーマンも乗っていただ、土曜の晩は、事実上「登山者専用」の列車だった。私も何度乗ったかわからない。シーズンには大混雑で座席にはなかなか座れず、床に新聞紙を敷いて、キスリング（布製の登山リュック）を枕に寝るのが「上級登山者」の技だった。

登山服姿の乗客のほとんどは、水上の２つ先の「土合駅」（どあいえき）で列車を降りた。土合駅は、谷川山系登山の玄関口だが、非常に変わった構造をしている。先に開通していた上り線は地上にあるのだが、下り線は「新清水トンネル」の中にある。ホームもトンネルの中にあり、降車客は改札口まで延々と階段を登ることになる。高低差約 80 メートル、階段は約 500 段もあり、現在でも変わっていない。重いリュックを背負って、登山前に駅の中で疲れてしまったものだ。時刻表の欄外にも「土合駅の下り列車は、出発 10 分前に改札を終了します」という注意書きがある。

当時はデジタルカメラもインターネットも普及していなかったので、登山記録はプリント写真と手書きのメモで残していた。それも見返してみた。かなり詳細に記録されていて、今見ても役立つ情報ばかりだ。