

## 鉄道車内という空間と日本人のアイデンティティ

——なぜ車内通話、化粧、飲食は嫌悪されるのか——

斗鬼 正一\*

### はじめに

電車内という空間はきわめて特殊な空間である。屋内の極めて狭い閉鎖空間でありながら公的な空間であり、その狭い閉鎖空間に大勢の異質な人々が一緒に入り、ラッシュ時などには身体を接触させるほどの密度となる。さらに次々と新しい人が乗ってきて、他方で目的の駅に着いた人が降りていくから、車内の状況は次々と変化していく。おまけにその空間自体が止まっては移動を繰り返している、という特殊な空間である。

これはある意味都市空間と類似した空間であるともいえる。つまり密度の高い空間に異質の人々が一緒におり、入れ替わり、状況が常に変化している、という点である。

そうした電車内という空間では、必然的に様々な行動が批判されている。日本民営鉄道協会は駅と電車内の迷惑行為について、1999（平成 11）年からはがきやインターネットでアンケート調査を行っているが、2014（平成 26）年の調査では以下のような行動があげられている。（日本民営鉄道協会、2015）

1 位・・騒々しい会話・はしゃぎまわり等 33.2%、2 位・・座席の座り方 31.7%、3 位・・乗降時のマナー 27.9%、4 位・・携帯電話・スマートフォンの着信音や通話 24.7%、5 位・・ヘッドホンからの音もれ 24.5%、6 位・・荷物の持ち方・置き方 22.3%、7 位・・混雑した車内へのベビーカーを伴った乗車 19.5%、8 位・・ゴミ・空き缶等の放置 16.9%、9 位・・車内での化粧 16.5%、

10 位・・酔っ払って乗車する、14.6%、11 位・・喫煙 13.2%、12 位・・電車の床に座る 13.1%、13 位・・混雑した車内での飲み食い 11.4%、14 位・・混雑した車内で新聞や雑誌・書籍を読む 9.6%、15 位・・電子機器類（携帯ゲーム機・パソコン等）の操作音 7.0%、16 位・・その他 5.7%、17 位・・特にない 0.3%、となっている。

こうした車内の迷惑な行動に関して、例えば脳科学者の澤口俊之は『平然と車内で化粧する脳』で、迷惑をかけるかどうか以前に、相手が不快に感じるのではないかと、といった想像力が欠落している、つまりまわりを気にしないのではなく、できないため、その原因は知性や理性、社会性をつかさどる脳の前頭葉の一部である前頭連合野の働きが未熟な一種の脳機能障害だとしている。

また菅原健介は『羞恥心はどこへ消えた?』の中で、社会心理学の視点から、若者の羞恥心が消えたのではなく、世間のありかたが変わったのだという。都市では伝統的な日本社会にあった地域共同体、つまりそこからはじき出されたら生きていけない、「身内」と「他人」の間に位置する「世間」の重要性が消え、世間は、自分が集団から排斥されそうな要素を見つけると働く警報装置である羞恥心の対象でなくなった。今どきの若者の羞恥心が発揮されるのは、世間ではなく、彼らが極めて重要視する同世代の仲間内に対してであり、仲間内で常識とされる流行や風俗を無視したら浮き上がってしまう。車内飲食やジベタリアンを否定する方がよほど恥ずかしい、ということになるのだとしている。

しかし、明治以来の新聞記事を検索してみると、若者の迷惑な行動とそれに対する批判は古くから見られることがわかる。また、騒々しい会話、座

2015 年 11 月 30 日受付

\* 江戸川大学 現代社会学科教授 都市人類学

席の座り方、乗降時のマナー、着信音、荷物の置き方などは、うるさい、汚す、車内スペースの独占、乗降の邪魔、不公平、危険など、誰にでも多かれ少なかれ明確に迷惑な行動だが、携帯電話の通話となると、車内の乗客同士で会話している人はいくらもある。飲食も混雑していなければ特に迷惑ではないし、そもそも駅や車内で古くから駅弁などの飲食物が売られている。とりわけ化粧は、先行研究でも典型的な恥とされ、男性の15.8%、女性の18.8%、総合でも16.5%の人が批判的だが、(菅原, 2005) 車内や周りの人を汚したり、毛をまき散らしたり、強い臭いでもさせない限り、特に迷惑な行動とは思えない。

さらには、「無言でメールを打っている様子が不気味」とか、車内で化粧をして恍惚とする女性の姿は「物の怪が憑依したよう」などと、見ている側、社会の側が、およそ合理的とは思えない批判をし、さらには嫌悪感まで表明していることが注目される。

そこで本稿では、文化人類学の視点から、そもそも化粧、会話といった行動がどんな意味を持った行動なのか、ある行動に「変」というレッテルを貼って排除するとはどのような意味があるのかを検討する。

また、先に筆者が明らかにしたように(斗鬼, 2004) 初期においては、鉄道自体が嫌悪の対象とされ、その要因が、単なる移動手段であることを超えて、空間の分類、評価、対応行動を破壊することによって日本の社会を大きく変化させたことにある、という点に注目し、より具体的な鉄道の使い方である車内での乗客の行動と、空間の分類、評価、対応行動の破壊、変化との関係を検討していくこととする。

## 第1章 車内の行動への批判、嫌悪

### I. 通話

#### 携帯電話の登場

朝日新聞に「携帯電話」ならぬ「携帯電話機」の語が初めて登場したのは1969(昭和44)年6月19日の東京本社版朝刊で、「歩きながらモシモ

シ コードのない携帯電話機開発 電電公社」という記事だった。「道を歩きながらでも、タクシーや電車の中でも、普通の電話とまったく同じようにかけられるコードのない『ポータブル電話機』で、「従来の電話機の送受信器だけのような形。重さわずか650グラムだが、中にダイヤルはもちろん、最寄りの電話機と交信する無線送受信機まで入っている。」「レッキとした電話番号がついているので、外出するときはズボンのポケットにでも入れて歩けばいい。よそからかかって来たときは、ピーピーと鳴るので、やおら取り出して、普通の電話とまったく同じように話せばいい。」「どこかへ電話をかけるときは「押しボタンダイヤル」の右肩にあるボタンを押す。これで普通の電話機の受話器を外したのと同じ状態になるので、あとはダイヤルするだけ。無線を使うといっても、相手の話が終わるのを待ったり、ボタンを押しながら話したり、終わったら「ドウゾ」などとやる必要は、まったくない」と紹介されている。翌年の大阪万博会場では、この携帯電話機が日本で初めて実際に使われた。

「携帯電話」の朝日新聞初登場は1984(昭和59)年4月12日東京本社版朝刊の「もしも携帯電話です」という記事で、1986(昭和61)年5月20日には、郵政省の省令「無線設備規則」が改正され「電話を自由に人間が持ち運びのきく単独の携帯電話として使うことができる」ということになり、関東、関西の大手私鉄の電車内で、自動車電話システムを使った公衆電話サービスが始まる、という記事が掲載されている。

1987(昭和62)年03月19日には「日本電信電話(NTT)は18日、どこにでも持ち運びができる小型・軽量の携帯電話の認可を、郵政相に申請」し、4月中にサービスを始めると報じられ、5月12日には、自動車電話会社の関西セルラー電話が設立され、近畿2府4県で自動車電話や携帯電話のサービスをする予定との記事も出ている。

1988(昭和63)年は「ポケベル」が急増中で300万台を超え、移動しながらの電話といえば自動車内に取りつけた「自動車電話」だけだった時代から「携帯電話」の時代へと展開が始まったの

である。

2年後の1989（平成元）年にはNTTから630グラムの「小さく軽い携帯電話」、次いでモトローラと第二電電から「ポケットにも入る超ミニ電話」が登場、「携帯電話で、ゴルフのグリーンやトイレでも、モシモシばやり。」（朝日新聞、1989年6月29日）、などと囃され、10月には「人気急騰」で自動車電話と携帯電話合計で30万台を超えたが、まだ非常に高価で、利用者は一部のビジネスエリートと「持っているとおしゃれ」「何となくカッコいい」といった「見栄消費」者にとどまっていた。（朝日新聞、1989年10月6日）

### 車内通話

1991（平成3）年には「世界最小・最軽量」をうたい文句に「超小型携帯電話ムーバ」が登場、申し込みが殺到して発売延期になるなど、私用の利用者も急増したが、この年の2月22日の朝日新聞に、「通勤電車内を事務所にしないで」「電車内の電話、はた迷惑です」という携帯電話のマナーに関する投書が初めて掲載された。

1995（平成7）年になると、PHSも登場して人気が高まったが、朝日新聞では10月13日に、携帯電話のやり取りは「迷惑の代名詞」になったと報じられ、喫茶店でも図書館でも、大学の授業中でも、落語の公演中でも、果てはお通夜の読経の最中にまで、通話する者が現れ、（朝日新聞、1996年4月23日）、マナーのひどさが社会的に大に関心を集めた。「天声人語」（朝日新聞、1995年8月18日）でも「人相風体、気のせいか、よろしからぬ輩がどうも多い。注意するものはばかられる。」と「傍若無人」ぶりが批判されている。

### 鉄道事業者の対応

車内通話のうるささ批判に加え、医療関係者からは心臓ペースメーカーへの影響が指摘され、批判が高まった。

こうした批判に対して鉄道事業者の対応は、戸惑いながら進められ、とりわけ「ジャパニーズビジネスマン」の利用が多い東海道新幹線では「車中での携帯電話の使用はご遠慮を」「携帯電話は

デッキで」と放送するようになったが、新幹線以外の鉄道路線での対応は、なかなか進まなかった。近鉄は苦情が急増したとして、1994（平成6）年から「大声が自慢の私ですが、車内で携帯電話を使う時はかならず小さな声で、これも自慢のひとつです」、阪急も1995（平成7）年から「プライベートな話を聞かせないで」とポスターでソフトに「使用自粛」を呼びかけるようになった。

2000（平成12）年には、名古屋市営地下鉄、名鉄、札幌市営地下鉄が電車内での携帯使用禁止に踏み込んだが、2012年に（平成24）年にはトンネル内にアンテナを設置して通話できるようにしているように、鉄道事業者の対応は不明確で、JR車内で電話中の女性を殴った男が逮捕（朝日新聞、1997年6月6日）されるなど、トラブルも続出している。

### 合理的批判

車内での通話への批判の多くは、合理的なものである。たとえば心臓ペースメーカーへの影響に関しては調査にもとづく医療関係者の指摘があり、優先席付近での電源オフが求められるようになっていた。

また、公的な空間である電車内で、突然呼び出し音、着メロが鳴りだす、大声、甲高い声で話すなどは、他の乗客を驚かせ、うるさく、明確に迷惑な行動である。まして、カメラ機能や動画撮影機能普及後に発生した、電車内で写真を撮られたとか、手話で会話をしていたら前の席の女子高校生たちが笑い、動画撮影を始めた、などという行動への批判も、極めて合理的である。

さらに、携帯電話の普及がちょうどバブル期という時代背景もあって、車内までもビジネスの場にしてしまうジャパニーズビジネスマンの、経済一辺倒で、機械に使われ、時間に追われる生き方、さらには、金がすべてという日本社会の価値観への批判という面もあった。

### 非合理的嫌悪

携帯での会話も、乗客同士の会話も、どちらも会話という点では同じである。にも関わらず、乗

客同士の会話は、よほど大声とか変わった内容でない限りは、迷惑とはされないのに対し、なぜか携帯での会話は、たとえ小声でも、ありきたりの内容でも批判される。

そもそも登場から長い間、歩きながら電話で話していること自体に違和感を持つ人が多かったし、今日では根拠のない噂話として顧みられなくなっているが、普及当初、電磁波の影響で脳にガンができるなどと恐れる人々も多かった。心臓ペースメーカーへの悪影響説も、結局事故は起きておらず、合理的根拠があってというよりは、恐れからの感情から出たものとも考えられ、実際2015(平成27)年にはまず関西で、次いで関東でも、混雑時以外は優先席での電源オフは求めなくなっている。

また2000年代に入り、携帯メールが広がると、「携帯電話を片手に無言でメールを打っている様子は、こっけいさを通り越して、どこか不気味でさえある。」(朝日新聞、2006年6月13日)と、車内でメールしている様子自体に不気味さを感じ、批判を通り越して嫌悪感を持っていることを示す投書が掲載されているのである。

### 世代間の批判

仕事にどうしても必要な人以外で、携帯に真っ先に飛びつき、夢中になったのは若者である。

実際上記の投書も、実は「互いに面識がないであろう数人の若者が携帯電話を片手に」メールを打っている様子を高齢者が不気味に思っているというもので、他にも多くの投書にみられる批判が、「若者が・・・」となっている。

### 東京と地方

1999(平成11)年1月30日の朝日新聞名古屋本社版夕刊には、「車内で堂々“携帯天国”潮流に取り残されるナゴヤ」という記事が掲載された。都内在住の名古屋出身者が久しぶりに名古屋で電車に乗り、あまりに堂々とした携帯電話の使いぶりに驚いたというもので、「都内に比べ、電車内の携帯電話は控えるべきだ、という意識が薄いのではないか」と批判している。

大都市とはいえ、東京という首都、巨大都市の人々の行動との比較で、名古屋は遅れている、恥ずかしいという意識を持っていることがわかる。

### 異文化の目

2000(平成12)年7月24日の朝日新聞投書欄に掲載された「社会を汚す自由？」の投稿者は、パリ、ロンドン、ニューヨークを地下鉄、電車、バスで見物して、品の良さにショックを受けたという。つまり、車両に落書きも、ポイ捨てもなければ漫画、俗悪新聞・週刊誌のたぐいを広げているのは一人もおらず、読んでいるのはまともな活字の本か新聞で、さらには携帯電話は車内でしない、と褒めたたえ、日本人の品の無さを嘆いている。

ところが実際は、現在欧米を含め、車内の通話禁止という国はむしろ少数派であり、逆に、近年急増した外国人観光客が車内で通話するのに対して、日本人が厳しい目を向けるようになっている。

## II. 化粧

### 車内化粧

1876(明治9)年5月22日の読売新聞には「湯屋で娘たちの化粧、芸者のようで下品」という投書が掲載されているが、電車内での化粧については1929(昭和4)年4月23日の読売新聞に、犀川凡太郎の「真ツ昼間、帝都の真ん中を走り回る電車の、乗客満座の中で、己が姿を懐中鏡に、ためつすがめつ、コンパクトで塗り変えに余念のないのには、恐縮させられる。」と車内の化粧を批判する記事が掲載されている。また1930(昭和5)年11月23日の読売新聞付録「サンデー漫画」では、東郷青児の電車内で化粧する若い女性の絵「車中」が掲載されており、当時から電車内で化粧する女性があり、それを人々がある種驚きの目で見っていたことがわかる。

近年では、バブル末期の1990(平成2)年以降に盛んに批判されるようになっており、読売新聞には9月23日、奈良市の64歳男性の投稿が掲載された。電車に乗っていると女性が化粧を始める光景によく出会うとし、「やおらバッグから

手鏡を取り出して、自分の顔をためつすがめつながらめます。ついで口紅を塗り出すと、これが面白。上下に塗って口をとがらせてみたり、左右へ曲げてみたり。おかげで目的地まで退屈せずにすんだ」「車内でお化粧をする女性で美人という人にお目にかかったことがないのも不思議なことです」と皮肉り、「人目は気にならないのでしょうか。もう少し場所柄を考えて」と批判している。

その後も「悪びれる様子もなく、夢中で鏡の中の自分に見入って」「瓶を取り出して化粧水を付け、ファウンデーションを使う、眉を引き、口紅を付け、彼女は美しく(?)整えた顔で、何事もなかったかのように降りていった」(読売新聞大阪版、1994年9月10日)といった調子で、どんどん増殖し、「ベネッセ教育研究所」の高校生を対象とした調査によると、「電車内や街中で化粧をする」ことは54.7%が特に構わないと回答、「ぜったいやめてほしい」は10%台という状況になった。(読売新聞、1999年4月10日)

女子大生も同様で、同じ1999(平成11)年にポーラ文化研究所が首都圏と札幌の女子大生対象に行ったアンケート調査「女子大生にみる化粧観」では、電車内で「いつも化粧する」は1%、「時々する」は18%。計19%が電車内で化粧をしたことがあると答えた。(読売新聞、1999年12月30日)

こうして2002(平成14)年には、「電車の中で、化粧をしている若い女性をよく見かけます。いつのころからか化粧も、大衆の面前で堂々で行われるものになってしまったようです」「以前は本当にびっくりしたものです」が「近ごろでは特別な驚きもなく、彼女たちの様子を眺めていられるようになりました」となり、2003(平成15)年関東の大学5校の女子大生669人対象の調査では、電車内で化粧をいつもする3.5%、時々すると合わせると、27.5%にも上った。(読売新聞、2003年10月19日)。2002(平成14)年には九州大学の入学式で、学長が電車内で化粧をするなど注意したことがニュースになっている。(朝日新聞、2002年4月8日)

2004(平成16)年には、「いまや若いとも言えない女性までもが平気で化粧をするのを、通勤時

間帯の電車を見た。隣に立った女性が一心不乱に、アイシャドーを塗っていた。ガラス窓に姿が映る。終わると今度はビューラーで、まつ毛をカールし出した。揺れる中でも立ったまま。慣れたものだ。」「恥じらいなどという言葉は、どこかへ消えてしまったらしい」(朝日新聞名古屋版、2004年10月15日)という状況になった。

2005(平成17)年には、駅のホームで化粧している女性に注意した女性が突き飛ばされて重傷を負う事件まで発生するほどになったのだが、(朝日新聞、2005年5月12日)化粧の内容もエスカレートし、同年には名鉄線の中で、こてを取り出して髪の毛のセットをする、2006(平成18)年には埼京線の混雑する車内で流行のゆる巻きカールをヘアアイロンで巻き始めるのを目撃した驚きが投稿されている。(読売新聞、2006年6月18日)

さらに2008(平成20)年には新潟県の上越線車内で、顔のムダ毛、腕のムダ毛、足のすね毛を剃り、ついには制服のスカートをたくし上げて太もものムダ毛を剃る女子高生を目撃した60代の女性は、圧倒されて一瞬も目が離せなかったと驚いている。(朝日新聞、2011年2月27日)

翌年には「化粧終えスカート捲(まく)り太腿にクリーム塗りて下車する乙女」という川柳も掲載されている。(朝日新聞、2009年6月16日)

また2010(平成22)年、京都市では、化粧をするのではなく、逆に化粧を落とす女性も目撃されている。(朝日新聞、2010年5月1日)

### 鉄道事業者の対応

化粧の場合は、車内での通話ほどには迷惑である明白で合理的な理由をあげにくいためか、鉄道事業者からの明確なメッセージ発信は少ない。

2015(平成27)年現在、名古屋市営地下鉄、愛知県のリニモで、他の乗客の迷惑になる行為として飲食、携帯通話とともに、化粧を筆頭にあげて、禁止の車内放送が行われているのは珍しい例である。

大阪市営地下鉄の大国町駅も同年夏、「見苦しい」、「臭いが嫌」など苦情が多いとして、「電車内で化粧やめて」という啓発ポスターを掲示した。

それまで、歩きスマホや車内通話といった一般的な迷惑行為については啓発してきたものの、化粧を取り上げたのは初めてで、話題を集めた。

他には、2003（平成15）年に営団地下鉄（現東京メトロ）が車内での化粧に対して「場ちがいメイクでイメージダウン」というポスターで啓発し、東京メトロとなった後の2010（平成22）年には、ビューラーでまつげをカールさせる女性のイラストで「家でやろう。」「車内での化粧はご遠慮ください。」と訴えるグラフィックデザイナー寄藤文平のポスターを掲示した例があるくらいである。

### 合理的批判

こうした批判をする人の中には、香水や化粧品品の匂いが嫌いだからという人もいるが、化学物質過敏症の人の場合は、化粧品や消臭剤などで体調を悪くした経験があるという人も多く（朝日新聞、2006年7月23日）、こうした人たちが車内化粧を批判するのは当然である。

また、「ファンデーションを塗り終わった指先を座席の下でふいている」（朝日新聞、2000年3月22日）などというのは論外としても、髪を梳いて抜け毛を車内に捨てて行ったり、「液体ファンデーションの口を開けたとたん全部こぼしてしまい、シートも床も真っ白になったのに、本人は後始末もしなかった」（朝日新聞、1998年8月27日）などというのも、批判するのが当然な合理的理由である。

また、危険性という面では、揺れる車内で口紅を塗っていて鼻の穴に挿してしまうくらいは愛嬌としても、目の化粧は危険を伴う。さらに本人だけでなく周囲へも危険が及びかねない例として、「電車内の化粧、火まで使うか」という投稿（朝日新聞2004年7月10日）では、都内の混雑する中央線車内で、ライターの火をつけてカーラーをあぶり、まつげをカールするのを目撃したというのがある。

### 非合理的嫌悪

電車内での化粧は、電車のドアの前に座り込ん

で乗降の邪魔になるといったのとは異なり、明確に他の乗客に迷惑をかけているとはいえない場合も多いにもかかわらず、合理的とは言えない、多くの感情的嫌悪感が表明されている。

すなわち、「電車内での化粧 美人はいない」などという皮肉から、「まつげの端になに見て思う 通勤電車で女性の化粧」と題した『アエラ』の記事のように、「マスカラがぼちり決まり、恍惚とする姿は、物の怪が憑依したようにさえ見える。」「銀色で冷たい感じの、ペンチにも似た器具を目元にあてた。それでマツゲの根元をはさみ、グイッと上向かせた。花びらを開かせるようにマツゲを上に向かせるその器具の名は“ビューラー”、抜菌用の道具のようでもある。使う彼女には至極当たり前の存在なのだろうが、見慣れぬ側の目にはいかにも異様である。その間、目玉は、瞬きひとつせず、手鏡をぎょろりと覗み付けたままだ。マツゲの一本一本が目論見通りに展開されているか、見逃さずにおくものか、との断固たる決意と、恐ろしいばかりの執念を放射している。マツゲに取り憑かれたような彼女たちにその間“他者”はいなかったに違いない。（アエラ、2006年9月25日）と、化粧する女性を物の怪扱いし、その異様さを強調したり、中には反発のあまり「淑女らの化粧中なる電車内に野豚数匹放したく候（そろ）」（朝日新聞、2005年10月17日）などと詠む人も出てくるのである。

朝、準備する時間がなかったこと、すなわち生活がルーズであることを宣伝しているようなものだから恥ずかしいことだという批判も、批判している年長者はそう思っているだけで、別に恥ずかしい思いをさせられたり、迷惑を受けているわけではないのである。

### 世代間の批判

こうした批判の圧倒的多数が、OL、女子大生、特に女子高校生に強く向けられており、批判する側は高齢者を中心に、上の世代が多いことが注目される。

これは現代に始まったことではなく、朝日新聞の1935（昭和10）年6月の高齢者の投稿に「電

車や人混みで顔をはたき口紅を塗る女性をよく見かけるが、感心しない、人の見ない場所でしなさい」とあるように、車内で化粧する女性は古くから存在した。しかしいつの時代も「昔の日本女性は・・・それなのに近頃の若い女性は・・・」と世代間の相違が強調される形で批判されることが注目される。

さきの犀川凡太郎も「今を際物に売り出そうの娘盛りとあって見れば、代は見てのお戻りと、ただただ表看板を頼みに、客足を止めようとする心情、そこに一抹のいじらしさがなくてもいい。」と続けている。

### 都会と田舎

2001（平成13）年10月6日の朝日新聞には、三重県的女子高校生の投書が掲載されており、「毎朝とんでもない光景を目の当たりにしている。降りる人を押しのけて乗り込み、座席に土足であがり、大声で携帯電話をかける、そして女子生徒が化粧しており、化粧品のおいで、ただでさえ窮屈でつらい思いをしている車内がますます息苦しくなる」と地方の高校生のマナーを嘆き、「電車は個人のものではない」と批判するのだが、この批判に続き、東京の様子について「これに比べれば、私が上京して乗った時の電車内の方がずっとマナーが守られていた。大声を出す人もほとんどいない。東京のような大都会では、忙しい毎日を送る人々が、車内くらい静かにと気を使っているのだろうか。」と書いている。大都会との比較で、田舎の人の行動を恥ずかしいと批判しているのである。

### 異文化の目

1945（昭和20）年9月5日読売新聞には、「若い女で眉墨を長く引いたり、毒々しい口紅頬紅で顔を粧ったりするのは、欧米では街の女、すなわち売笑婦に限られている。」という記事が見られる。終戦直後、各地にアメリカ軍などが進駐し始めると同時に、欧米人との比較を意識した指摘がなされたのだが、今日でも同様の意識は続いており、2006（平成18）年には、「外国では、公共の

場で化粧することは売春のサイン」という投稿を読んだ女性から「とても驚くと同時にショックを受けました。全然知りませんでした。・・・私自身はあまり悪いことだと思っていませんでした。しかし、もし、売春婦と間違われたら、と思うと化粧できなくなりました。」（朝日新聞、2006年7月12日）という投稿が掲載されている。

その後もこうした欧米文化との比較は繰り返されており、たとえば2001年には「フランス文化やファッションに詳しい」大学教授の「（日本女性の）人前での化粧をフランス人の同僚は露出狂と言っていた。ただし、口紅を直す場合はまれにあり、セクシーだとして容認されている」（朝日新聞、2001年6月29日）というコメントが掲載されている。

グローバル化をめざすとされる近年では、欧米人以外との比較を意識した指摘も多くなっている。たとえば1999（平成11）年11月2日の読売新聞には、「最近、東京の通勤・通学電車の中で、周囲の視線をはばからない振り舞いをする若者が増えた。戸惑うのは一部の日本人だけなのだろうか。在日外国人たちの感想は――」という記事が掲載され、電車内の化粧について、「自分の娘が電車内で化粧をしたらしかる」という西欧外交官の言葉と共に、イスラム圏出身の外交官夫人の「私の国では、人前での化粧はとてもはしたくないこと。なぜ、周囲の人は注意しないのか」との言葉が紹介されている。

また、韓国との比較でも、急激に増えた韓国人観光客が、日本女性が車内で化粧するのを見て眉をひそめているとか、「日本の大衆文化開放が進んで、茶髪は増えても、車内で化粧するような風俗は水際で阻止される」との声を載せている。（朝日新聞、2000年10月4日）

若い中国人女性留学生も、「（中国では）携帯は平気で、ごみも捨てるが、化粧は人前でするものではないという考えが強く、そんな人を見たことはない」と語っている。（読売新聞、2007年5月21日）

他方で、何事も先進的とされている欧米の状況については、実は知られていないことを指摘する

記事もあり、例えば2002（平成14）年3月28日の朝日新聞には、多民族都市ニューヨークで行われた「地下鉄車内でどこまで許される？」という実験が紹介され、大口開けて歯間ブラシで磨く、化粧する、電気カミソリで脛のムダ毛を剃るなどは、周囲の乗客がまったく反応せず、髪のカールを巻き始めた時に初めて周りの乗客が皆一斉にギョッとした、という結果を伝えている。

現在は一部日本女性の車内化粧に外国人がどう反応するかには関心がもたれているものの、逆に外国人女性が日本の電車内で化粧するという状況は頻繁にみられないため、まだ日本人の反応はわからない。しかし今後外国人、特に観光客が増加するにつれ、外国人の車内化粧に対する日本人からの批判、嫌悪という状況が生じる可能性がある。

### Ⅲ. 飲食、飲酒

#### 車内飲食

1908（明治41）年発表の夏目漱石『三四郎』では、熊本から上京する三四郎が「前の停車場で買った弁当」を食べ終わり「からになった弁当の折を力いっぱい窓からほうり出し」反省する場面が描かれているように、古くから車内飲食への批判があった。

現在でもしばしば車内飲食は問題視され、たとえば2006（平成18）年6月4日の読売新聞には「先日、電車に乗っていて、思わず“おいおい”と声を上げそうになった。隣に座っていた20歳代とおぼしき女性が、袋から取り出したコンビニの冷やし中華を食べ始めたのだ。はしで具をかき混ぜたり、めんをすすったりするたびに、上着にたれが飛び散ってこないかとヒヤヒヤする。空腹で倒れそうな様子にも見えないし、なぜ通勤電車の中で冷やし中華を食べようと思うのか、どうにも理解できなかった。」と車内で食事する乗客への批判が投稿されている。

#### 合理的批判

車内で食べることを前提にした駅弁は早くも1885（明治18）年に宇都宮駅で発売され、明治から大正初めにかけて全国に広まっている。

つまり100年以上も前から現在に至るまで、日本人は車内飲食をし続けているわけだが、現実に衣服や車を汚す、食べかす、容器などを車内に放置する、といった迷惑を生じており、これに対する批判は当然のことである。

#### 車内飲酒

駅ホームでの酒の販売は戦後1948（昭和23）年に2、3の駅で始まり、翌年には車内での販売も認められ、日本食堂会社が東海道、山陽、東北、常磐など各線の主要列車で立売するようになった。（朝日新聞、1949年4月7日）

無論、客自身が持ち込むことも、古くから行われており、例えば帰宅ラッシュで混雑している常磐線車内では「缶チューハイと乾き物を出し、一人で晩酌を始めることも珍しくはない。中には、立ったままつり革につかまってビールを飲んでいる人もいる」という。（読売新聞、2004年10月27日）

#### 合理的批判

1955（昭和30）年には、車内で暴れた酔っ払いが窓ガラスを割り、ケガをした幼女の父親が小田原駅で助けを求めたことがニュースになっている。当時、温泉に向かう乗客が電車内で「一升ビンを取り出して鯨飲し、放歌高唱してはばからない。その上、窓から食べクズや空ビンを捨てるなど他人の危険など眼中になく、通路はふさぎ全くその乱暴ぶりは目に余るものがある」という状況が見られたという。（朝日新聞、1955年9月21日）

先の常磐線の場合も、「飲み終わった缶を車内に放置したり、気分が良くなったのか鼻歌や独り言を始めたり、大股を開き二人分の席を占拠している人も多い」（読売新聞、2004年10月27日）という状況で、明確に迷惑であり、批判はまったく合理的なものということになる。

#### 鉄道事業者の対応

車内飲食禁止、つまり当然飲酒も禁止という鉄道事業者は名古屋市営地下鉄などごく一部だが、（名古屋市、2015）その一つ仙台市交通局は、「多



くの方が利用する場であることを考えて、車内の飲食はやめましょう。」と呼びかけている。(仙台市交通局, 2015)

横浜市交通局も、市営地下鉄、市営バスともに、飲食をしないようマナーポスターで呼びかけ、市バス車内では、2014(平成26)年から飲食禁止の放送をしている。ただし水分補給のペットボトルくらいは可だという。(横浜市, 2015)

利用者に知られているとは思えないものの、東京都交通局の都営バスも禁止で、座席に飲み物をこぼすと他の乗客の衣服を汚したり、座席が使用できなくなる。車内に臭いが漂い、他の乗客の迷惑になる、という理由である。

ところが同じ都営でも都電は「基本的にはご遠慮願います」と控えめになり、地下鉄、日暮里舎人ライナーでは規定自体がない。(東京都交通局, 2015)

福岡市営地下鉄の場合は「お客さまのご迷惑とならないようお願いいたします。特に食べ物にはニオイや食べこぼしの原因となりますので、ご遠慮ください。」と、食べることのみ禁止である。(福岡市交通局, 2015)

東京メトロは規定もなく、2014(平成26)年11月の「マナーポスター」で「車内での飲食に、ご配慮ください」と広報しているだけである。(メトロ文化財団, 2015)

したがって、一部の大都市を除いて、鉄道はほとんど飲食可であり、バスでも長距離高速バスは持ち込みも可で、飲食できるようにテーブルが取り付けられている場合も多い。(ジェイアールバス関東, 2015)

### 非合理的嫌悪

車内での飲食、飲酒は、強い臭いがしたり、汚したり、騒いだりしなければ、さほどの迷惑とは思えない。実際ローカル線、長距離列車、新幹線などの車中で飲食、飲酒する乗客は多く、特に批判はされていない。

ところがなぜか山手線や地下鉄となると、強い批判にさらされることになる。さらに常磐線のように茨城県内なら批判されないにもかかわらず、

その電車が都内に入ると、途端に批判、嫌悪されることになるというわけである。

### 都会と田舎

車内飲食は若者、飲酒は中高年が多いが、地域別では、都会と田舎で大きな差が見られる。飲食、飲酒がかなり行われている常磐線、東北線などは都心と結ぶ中距離電車であるが、東京近郊では批判される飲食も、例えば茨城県に入れば批判されず、さらに福島県、宮城県、山形県などとなれば、まったく日常的風景である。

Jタウンネットの2014(平成26)年11月の「電車の中で『食事』...アリ?ナシ?」アンケート調査でも、全国だと「ナシ」53.2%「アリ」46.8%と拮抗するが、「ナシ」が多いのは首都圏、名古屋、大阪・神戸、札幌、福岡など大都市で、逆に「アリ」は、東北・甲信越北陸の日本海側、愛知を除く東海、中国、四国の西半分、九州中部。そして関東でも栃木ではアリが過半数だったという。

### 異文化の目

車内食事に駅弁などを売っているのは、韓国、台湾など日本の影響があった国々で、イタリアでは肉、野菜、果物、パン、ワイン小瓶を紙袋に詰めて売っていたりする。その他では食事の形を整えた駅弁は珍しく、サンドイッチなどの軽食を駅、車内で売っている国があるという程度である。

車内飲食自体禁止の国も多く、香港、シンガポールの地下鉄では罰金額が明示されている。台湾では、長距離列車では飲食可だが、台北市内のMRTでは禁止である。

中国では、武漢が最初に地方の法規の中で地下鉄内での飲食禁止を明文化した都市で、2012年地下鉄2号線の第一期工事起工後「武漢市軌道交通管理条例」が制定され、飲食、痰吐等のマナー違反には、罰金の最高金額200元とした。またすでに開通している区間でも、法執行隊員300人が出て、飲食等の行為を処分している。(大地法律事務所, 2014)

上海では、2014年から「上海市軌道交通管理条例」により車内飲食が禁止になった。満員電車

の中でも一部の乗客が肉や野菜入りのマントウなどを食べるために臭いが充満し、苦情が殺到したため、マナーの改善が目的であり、罰則は無い。(毎日新聞, 2013年1月4日)

北京では、2013年、「北京市地下鉄・都市鉄道運営安全条例」を制定、駅構内、車内で物乞い、喫煙、飲食などを行った場合、最高500元の罰金を科すこととなった。(人民網, 2014)

鄭州では、2014年から「鄭州市都市軌道交通運営管理弁法」により電車内での飲食を禁止し、違反者には是正を命令し、拒否した場合50元以上200元以下の罰金を科すとしている。(大地法律事務所, 2014)

広州も、2007年「広州市都市軌道交通管理条例」により飲食禁止であるが、その他の中国の都市、杭州、重慶、成都等では、議論が続き、最終的に条例による禁止ではなく、指導に切り替えている。(大地法律事務所, 2014)

逆に多民族都市ロンドンでは、地下鉄の中で、菓子、サンドイッチどころか、立ったまま寿司を醤油につけて食べるとか、中には生のにんじんをかじっている、などという人もいるという。(朝日新聞, 2009年1月31日)

ドイツでもS-bahnやRBなどの電車にはリングの食べかすを描いた絵が描かれたゴミ箱が付いていることが多く、ミュンヘン中心部のU-bahnなど人が多い短距離の電車ではあまりいないものの、それほど人の多くないS-bahnなどでは食べている人も多い。パン、果物が多いが、中には丸い大きなピザを食べている人もいるという。

現在のところ、日本の車内での外国人の飲食に対する批判はほとんど見られないが、このように民族により大きな相違があり、来日、在住外国人の増加は、いずれ異文化間の批判、嫌悪につながっていく可能性が高いと考えられる。

## IV. 居眠り

### 車内居眠り

トーハンの2007(平成19)年の調査によると、朝の電車内での過ごし方として理想の1位は読書34%、2位居眠り18%だが、現実となると居眠り

22%が1位で、読書は16%だという。(トーハン, 2007) 実際、車内で居眠りしている人は実に多い。

理由としてしばしばあげられるのが、長時間労働、遠距離通勤の人が多く、そして治安が良かったため居眠りしていても安全という点である。

これに対して、だらしがない、顔や寝相、女性のあられもない姿がみつともない、そして寄りかかられるなど、批判は多い。実際自分に寄りかかって居眠りする人を起こしてもみ合いになり、殴られたなどという事件も発生している。(朝日新聞, 1985年10月12日)

車内居眠りに対する鉄道事業者の対応はほとんどなく、2000(平成12)年にはJR東海が国立精神・神経センター精神保健研究所と共同研究し、首と座席の間に挟んで使う居眠り専用抱き枕「モバイルピロー」を開発、東海道新幹線駅のキオスクや通販で売り出したほどである。(朝日新聞, 2000年3月22日)

### 合理的批判

いびきをかいて居眠りしている人はうるさいし、もたれかかられるのは、見知らぬ人が自分の近接距離に侵入し、身体に接触してくるのだから不快で、批判も当然な迷惑行為である。

眠っている本人にとっても被害は大きく、1881(明治14)年には、居眠りする乗客が横浜で駅夫(駅員)に大金を盗まれた、(読売新聞, 1889年6月30日)、1898(明治31)年には茨城県の茶商が横浜、新橋間の車内で居眠りし430円スリ取られた(読売新聞, 1898年7月24日)など、古くから居眠りはスリに狙われている。

また、1993(平成5)年には車内で居眠りした東京地裁判事が訴訟記録を紛失したとか、(朝日新聞, 1993年4月6日)バスの中で居眠りした客が車庫まで運ばれ、閉じ込められた、(朝日新聞2001年6月30日)などという珍事件の原因ともなっている。

日常的に見られるのは乗り過ぎだが、高崎下車予定の指圧師が居眠りして上野まで行ってしまい、料金を請求されて大暴れ、(読売新聞, 1898年7月24日)、品川駅で居眠りから目が覚め、発

車間際に飛び降りて重傷（読売新聞、1901年6月2日）などという事件、事故も古くから起こっている。

乗務員の居眠りとなると重大事故につながる。1968（昭和43）年6月にはいずれも運転士の居眠りが原因で、伊豆急が衝突、国鉄の貨物列車が脱線転覆、西武池袋線が衝突と立て続けに事故が起き、8月にも相鉄線で88人重軽傷の衝突事故、翌日には東海道本線で停車駅通過が起きている。1971（昭和46）年にも東北本線で衝突、1984（昭和59）年には寝台特急の飲酒居眠り運転で12両が脱線、けが人23人という大事故になっている。（朝日新聞、1968年6月19日、27日、8月10日、18日、19日、1984年10月19日）

### 非合理的嫌悪

こうした実害がある居眠りへの批判は当然として、1967（昭和42）年2月17日読売新聞の投書では「車内をきれいに！と標語にありますが、いぎたなく眠っている姿は、紙くずや吸いながら同様、やはり車内をよごしている目ざわりなものにほかなりません。」と居眠りする人を目障りな紙くず、吸い殻扱いしており、ここでも合理的とは言えない嫌悪感が見られるのである。

### 異文化の目

日本では車内の居眠りはあらゆる人がしているため、世代、両性間での批判ということは特にないが、異文化との比較は古くから行われ、1907（明治40）年6月1日の読売新聞には、「電車内に於ける予の統計に依れば、英人は克く読書する国民なり、支那人は克くさへずる国民なり、而して日本人は、克く居眠る国民也。」という記事が見られる。

戦後の1948（昭和23）年8月30日の朝日新聞にも「車内で居眠りする自由をかくも大っぴらに享受している人種は世界でも珍しい。西洋人の中には、この風景をみて、日本人にはビタミンXが足りないのではないかと、いぶかしがるものもある。」「昔は、特に女性は他人に寝顔をみせるのを不作法としたもので、汽車の中などえハンカ

チを顔に当てて眠っているのを見かけたものだが、今は・・・そんな光景はついで見かけない」という記事がある。

また、韓国紙の東京特派員の女性は著書の中で、日本人は電車の中でも知識、情報を得るために読書すると聞いていたが、みんな居眠りしているのを発見したのが、否定的日本観につながった、と書いている。（朝日新聞、2000年10月31日）異なる文化が車内で出会うことは、批判、嫌悪につながっていくのである。

### V. 着替え

2011（平成23）年2月18日の朝日新聞には、女子大生が大阪のJR東西線車内で「あり得ない光景」を見た驚きを投稿している。そのあり得ない光景とは、ほぼ満員の車内での2人の女子高生の着替えである。隣に座っている男性や周囲の目もおかまなし。立ったまま、自分の姿が映る窓を鏡のように使って、セーターの下から袖を抜いてロングTシャツを脱ぎ、次いで頭からおしゃれなセーターをかぶった。さらにひざ丈が長い制服のスカートの上からミニの制服調スカートにはき替えたという。

終わるとおしゃべりしながら、今度は化粧を始めた女子高生に唾然としながら、なぜはしたない行為だと思わないのか、マナーとはモラルとは何か考え込んでしまったという。

鎌倉市の59歳の女性も、女子高生が、「ズボンをはいてからスカートを下ろし、セーターを羽織って上着を引き抜いた」のを目撃、相模原市の52歳女性も、朝の通勤電車の中で、女子中学生がスカートの内側にはいていたズボンを脱いだのを目撃している。（読売新聞、2001年4月19日）

東村山市の私鉄車掌も、駅の階段を上るときにスカートの後ろを荷物で隠すのに、昼下りの電車でストッキングをはき替えたり着替えたりする不思議を投稿している。（読売新聞、2001年4月19日）

このような場合も、着替えをするのは女子中高生などの若い女性で、「電車内が更衣室になってしまった」などと批判するのは年長、中高年が多

く、恥ずかしいと思っているのは、着替えている本人ではなく、見ている年長者というわけである。

さらに、若いカップルの抱擁、キス、ヌード写真や猥褻な記事が掲載されたスポーツ新聞、雑誌などを広げる男性客への批判、嫌悪も見られるが、車内の抱擁、キスなどは、欧米人の場合も多く、その場合は、電車内での異なる文化の出会いが、批判、嫌悪に結びついているのである。

### 場違いと嫌悪

以上のように、通話、飲食など車内での様々な行動は、実際種々の迷惑を生じており、合理的な理由によって批判されてきた。

しかし他方で、本当に迷惑なのか、あるいはどうして迷惑なのか必ずしもよくわからない行動への批判、さらには嫌悪感までもが表明されていることが注目される。

それを澤地久恵は、携帯で、家庭の事情、人の悪口など、「私的な会話」を「他者のいるところで」公開しているのを半強制的に聞かされるのは「精神のヌード」のようなもので、前代未聞の「不思議極まりない状況」と表現している。

要するに、「電車やバスは移動するためのもので、化粧する場ではありません。」(朝日新聞、2011年12月3日、13歳女子中学生投書)、「そういうことは、あなたの部屋でしなさい」「ここは自分の家ではありません」(朝日新聞、2010年4月9日)、「電車内を更衣室にしまった」といった「場違い」感からの批判である。

そしてその嫌悪は個人間、世代間、都会と田舎、そして異なる文化間の空間の使い方の相違が出会ったときに生じるということになる。

## 第2章 空間の分類、評価、対応行動と「変」

### I. 空間の分類、評価、対応行動

こうした場違いに対して嫌悪感を持ち、「変」とレッテル貼りをするのは、実は、文化による空間の分類、評価、対応行動の相違、変化と関係している。

人は空間の中のどこかに身を置かなければなら

ない。それゆえ、まず人は、自然の空間の中から、ある空間を切り取るとする。たとえば採集狩猟民なら、植物があふれる森の中にこと決めた場所の木の枝をたわめて一夜のねぐらを作るし、日本人ならこと決めた場所に塀を作って囲い、木造、コンクリート造などの建築物を作ったりして、物理的境界を作る。こうして切り取った空間を人は「内」とし、その他の空間は「外」とされることになる。空間を切り取ることにより、空間の分類と評価を決めるのである。

他方で人は、生きていくためには、様々な行動をしなければならない。したがって、まさに「動物」である人は、生まれてから死ぬまで動き続ける。しかしそれは、連続的な動きのままではなく、たとえば生きるために食物を摂取する行動、移動するために足を動かす行動、音を知覚、認識する行動などに分類され、それぞれ食べる、歩く、聞くなどと評価が決められている。

こうした行動は、人々が生活する空間の中で行われるが、どの行動はどこですべきかという対応も決められている。たとえば排泄する、入浴する、食べる、眠るなどは、日本の文化では、「内」、他方サッカーをするのは「外」の空間ですべきとされている。

外はさらに分類され、近所、町内、同じ市内、同じ県内、関東、そして遠くは日本、さらに外国など、また道路、公園、レストラン、劇場などと評価が決められ、それぞれどの行動をするべきかが決められている。

このように空間も、行動も、分類、評価され、どの空間でどの行動をすべきかが決められているからこそ、たとえば、芝居を見るなら劇場とされる空間に行き、劇場の内に入れば、何ら考えることなく、迷うことなく、観客席に座ることができる。役者も迷うことなく、舞台の上で演じることができる。他方、舞台の上に座る観客などいないし、客席で演じてしまう役者もない。誰が、どこで、どんな行動をすべきかが、いちいち考えなくても、決まっているのである。

こうして当然のように、芝居が演じられ、観劇することができるのだが、これは都市空間の中で

劇場とされる空間が切り取られ、物理的にも壁が設けられ、たとえば警察署とされる空間とは別の空間とされ、劇場の内も、観客席と舞台に分類され、さらに観劇する、犯罪被害を訴えるなどと行動も分類され、それらの対応が決められているからに他ならない。

人が生きていくのは空間の中だけでなく、時の流れの中でもあり、さらに、生きていく上では、ものや人などのかかわりも必要であるが、それらもまた、分類され、評価、対応行動が決められている。

たとえば時は、自然のままでは無限に流れているが、時分、昼間、夜、週、月、季節、年などと分類、評価が決められ、どの時間にはどの行動をするべきかなどという対応行動も決められている。

無数に存在する人々もまた分類され、家族、親せき、友人、知人、他人、敵などと評価が決められ、親とされた人なら命令されれば従わねばならないし保証人を頼める、赤の他人とされた人には保証人は頼めないが道を聞くことはできる、などと対応行動が決められているから、いちいち考えることなく、生活も社会も当たり前前に動いていく。

そして人はこうした様々な分類、評価、対応行動を組み合わせることによって、どういう空間では、どういう人が、どんな時に、どんな行動をして良いのか、しなければいけないのかなどを決めることが出来る。

したがって、こうした分類、評価、対応行動が決められていなかったら、保証人を頼むのに、駅前に立って赤の他人である通行人に片端から声をかけるとか、道を尋ねるのに親が来るのを待つといったことになり、行動するに際していちいち考え、決めなければならず、社会はまともに動かなくなってしまうのである。

## II. 分類、評価、対応行動を破壊する変な行動

このように、ものも、人も、時も、行動も、そしてその舞台となる空間も、分類され、評価、対応行動が決められていれば、いつ、どこで、誰が、何を、いちいち考え、決定する必要は無く、その

通りにしていれば問題なく生きられるわけである。

またこれはそれぞれの文化によって決められているから、一つの民族、あるいはアイデンティティを共有する集団の人々はそれを共有しており、その通りにしていれば問題無く生活していけるし、人々の行動も容易に予測できる。また逆に、それを共有することがアイデンティティ上の一体感を維持、強化していくこともできるのである。

このように考えるなら、せっかく決められた分類、評価、対応行動を曖昧化するような行動は、いつ、どこで、誰が、何を、どうすべきなのかが不明な空間、自分のコスモスとは感じる事が出来ないカオスの空間へと引き戻してしまうことになる。そうした恐れが、合理的説明がつかない嫌悪に結びつく。「変」というレッテルとは、そうした行動を防止、排除するための烙印なのである。

実際、車内でうんちをするような人がいないのは、そうした行動をする人に対して「変」な人というレッテルが貼りつけられ、嫌悪されるからである。

ただし、こうした分類、評価、対応行動は、時と共に変化するし、文化によって異なる。それゆえ、英国文化の影響を受けた香港を訪れる大陸の中国人が、地下鉄車内で子供に小便をさせた、といった行動が嫌悪されているように、異民族、異世代の出会い、互いの行動に対して嫌悪感を抱かせ、「変」という嫌悪感を生じることになるのである。

そこで、次章では、空間の分類、評価、対応行動という視点から、改めて車内での行動を検討してみることにする。

## 第3章 分類、評価、対応行動の曖昧化

### I. 通話という両義的行動

#### 電話への嫌悪

電話は相手と会話を交わせる双方向的メディアであるが、登場した当初はさらに、ラジオのような一方方向性の娯楽メディアとしても利用され、電話会社はオペラや演劇の中継を行い、加入者は家にながらにして、せりふやオーケストラの演奏

する音楽を聴き、芝居を楽しみ、教会の牧師の説教を聞き、さらに電話にコインを投入して一定時間だけ音楽や芝居を楽しむこともできたという。(吉見, 1995)

このように、どんなに大声を出しても決して聞こえないはずの遠く距離を隔てた空間の音を聞いたり、顔も見えない相手と会話したりすることを可能にした電話という新メディアは、人々に大変な驚きと嫌悪をもたらした。

実際グラハム・ベルが発明した電話が1876年フィラデルフィアの博覧会に出品されると、W・トンプソン卿は「驚異の中の驚異」と呼び、世間の注目が集まり、見物が殺到したのだが、実際に実用化されると、思いもよらない家庭の秘め事がさらけ出され、さまざまな家庭内のトラブルや思いかげない事件が起こった。(阿部, 2012)

それゆえ、そうした電話への批判、嫌悪が生じたのは、まったく合理的だったのだが、さらに、合理的とはいえない、感情的批判、嫌悪、そして何か変な怪しげなものではないかという疑いをいだけ人々も多かった。

フランスの画家ダガは、歓談していた相手が電話に出るために席を外した際、「ベルが鳴り、そしてあなたは行ってしまう。それがつまり電話なのです」と、電話以前にはありえない行動を目の当たりにして、目の前にいる人とのコミュニケーションを遮断し、遠く隔たった別の人とのコミュニケーションを可能にした電話への嫌悪を語っている。(阿部, 2012)

コクトーは電話を裏切りや姦通に結びつく「超自然的な魔法の生活」をもたらす「悪魔的な装置」と呼んだ。それは、女性が「ベッドにしながら、おそらくは同じ状態にある男性と話す」ことを可能にする電話が、本来結ばれるはずのない距離を隔てた二つの「内」なる空間を結びつけてしまうからだというのである。(阿部, 2012)

### 空間分類の曖昧化

要するに、携帯電話以前に、電話自体が登場と共に批判、嫌悪の対象とされたわけだが、それもまた、電話という新たに登場した道具が、空間の

分類、評価、対応行動を曖昧化してしまう恐るべき力を持っていたからなのである。

本来肉声が届く範囲は限定されているし、遠くに行くほど聞こえにくく、相手が見えにくくなるから、通常は会話は、相手が目前にいて、声が聞こえ、表情も見える、近接した空間内で行われる。空間を隔てていくほどに、どんな相手と、どのくらいの声で、どんな内容を話すべきかなども変わってくるが、そもそも全く見えない、聞こえない隔たった空間は無関係な空間で、そこにいる人は無関係な人ということになる。

ところが、電話は、自分の内としての空間を外との空間と直結してしまい、電話の通じるところとは相手が目の前にいるかの如く話すことを可能にしてしまった。他方近いところでも電話が通じないところにいる人とは、コミュニケーションが存在しないままであり、電話は物理的遠近関係を歪めてしまう。

さらに車内は、公的な空間とされているが、乗客の一人が携帯電話をかけたり、受けたりすると、その人は車内に、ふたりだけで会話する私的な空間を作ってしまうことになる。他の乗客は、車内という公的な空間にしながら、他人の私的な空間に無理やり入れられることになってしまう。

さらに、その人は、車内のすぐそばにいる人々に対しては、何らコミュニケーションをしないままに、通話相手がいる、おそらく遠く離れた、場合によっては外国かもしれない空間、そして電車自体が移動しているから、そこへの隔たりも刻々と変わってしまう空間を、車内に引き寄せてしまうのである。

このように、電話、そして車内通話は、せっかく作り上げた空間の分類、評価、対応行動を曖昧化してしまうゆえに、人はそうした「縮地の術」(柳田, 1910)に違和感、嫌悪感を持つのである。

こうして、電話を発明したグラハム・ベルは、「相手と顔を合わせないで話しをする不道德な道具」を発明したと非難され、日本でも文明開化の時代に登場した電信は、キリシタン、バテレンの魔法として恐れられた。そして、現代では、移動する電車内で通話する人々が批判され、嫌悪され

るのである。

## II. 化粧という両義的行動

### 私的な顔、公的な顔

化粧をする理由は、敵への威嚇、悪霊などの身体への侵入防止など、多様だが、とりわけ重要なのは、美しくなること、すなわち性的魅力を増し、個人としての自らの存在を強調することである。

他方でその化粧の仕方は、個人の選択というわけではなく、それぞれの民族の文化によって、未婚女性ならこう、高齢者ならこうなどと、大枠は決められており、さらにその時々流行などによっても細かく決められ、人々はその枠内で、自らの顔を作っていく。化粧とは、本来一人一人実に多様な顔を、民族、性別、身分、職業などごとに大枠で統一してしまうことでもある。

つまり化粧していない顔は、まったくの私的なもので、他方化粧した顔は、その社会の一員としてのアイデンティティを明確にした公的な顔であり、それゆえ化粧は大人のマナーとか、社会人女性なら化粧しないでオフィスに出るのは恥ずかしい、失礼などということになる。

### 化粧という両義的行動と化粧の場

古語では化粧は仮装、仮相とも書いたように、常態とは異なる装いにすることであり、日常と異なる顔かたちをすることは、神霊がのり移っていることを表してもいた。したがって外からムラを訪れ、歌舞を行って神を祀った漂泊する巫女、遊女は、化粧し、人ではない存在となって訪れた。迎える側も、化粧した巫女、遊女を異界からムラザカイを越えて来訪する人神（ひとかみ）信仰により、神として迎え入れた。すなわち化粧することは、人から神へと変身する過程なのである。（福田、2009）

そうした巫女、遊女が化粧したのはムラ境であるが、各地には化粧坂と呼ばれる坂もある。鎌倉の場合は、身だしなみを整えるという意味の「ケワイザカ」と呼ばれるが、坂上では、物資が、人が、情報が、鎌倉の内外を行きかう結節点である市が開かれていたし、死者を荼毘に付す場であり、

元弘の乱（1331年）で捕らえられた日野俊基の処刑も行われた。（高柳、1959）

ケワイザカは、境界的な場所であり、死者などを排除し、外からハレの都市鎌倉に入るために身だしなみを整える場であった。（五味、2004）化粧は都市鎌倉の内ではなく、あくまで境界的な場所であるケワイザカですべきものだったのである。

要するに化粧していない顔は私的な顔、化粧した顔は公的な顔で、化粧している最中は、私的な顔から公的な顔に移行している状況であり、あくまで公的な顔ではないから、日本の文化の空間の分類、評価、対抗行動では、自分の部屋、家、公的な空間の中でも私的行動のために設定された内である化粧室、そして化粧坂といった空間ですべきとされてきた。それゆえ、戦前の日本では、女性は人前で髪に手をやることもタブーだったという。（村沢、1998）

したがって、公的な空間である車内で化粧しているとすると、日本文化における空間と行動の分類の対応を誤り、空間の分類、評価、対抗行動を曖昧化させることになる。一見合理的な理由が無いように思われる車内化粧への批判、嫌悪は、実は、社会にとって重大な逸脱行動を排除するためのレッテル貼りなのである。

ただし、化粧中というのは私的な顔と公的な顔の移行中で、それ自体が分類が不明確な状況でもある。そのため、どの文化でも必ず私的な空間でとされるわけではないし、日本でも人により、世代によっても変わってしまう可能性がある。これもまた、異文化間、世代間で批判、嫌悪を生じることになるのである。

## III. 車内飲食、飲酒という両義的行動

### 飲食すべき空間

ヒトは動物であり、個々の個体としての個人は、食物、水分を摂取しなければ生きていくことが出来ない。これは一個の動物としての、生物学的規定条件であり、他の多くの動物の個体同様に、敵、他者に妨げられない、すなわち人の場合は遮断された、私的、内とされた空間で食べるものとされ

る。

それゆえ基本的には、公的、外、とされる車内で食べる行動は、空間の分類、評価、対応行動を曖昧化してしまうこととなる。

### 共食

ただし、人の場合、食物摂取のしかたは、動物としての本能のままではなく、何を食べるべきか、何を食べてはいけないか、どう食べるかまで統制されている。たとえば動物としての人は、本来は食べたいときに食べ、他の個体に奪われたり、妨げられたりしないように、個体ごとに孤立して食べるはずであるが、空間、時間を共有して、共食するという文化を創り出した。そして家族の共食はもちろん、一揆の際に行われた共食が「一味同心」と言われたように、同じ空間で、同じ飲食物を共に味わうことによって集団の親密感、アイデンティティを明確化、強化しようとする。逆に対立するどうしでは共食はしないし、インドの場合は、カーストが異なると共食せず、食器の接触さえも忌避されてきた。

すなわち社会集団の共同性、連帯を明確化、強化するためにも用いられる共食は、排他的で、ほとんどの社会において、多くの場合は家族といった一義的な社会集団の内部で、空間的には私的な、内とされる空間で行われる。実際食事時に他の家を訪問しない、というのは多くの社会でマナーになっていたりする。

それゆえ、通勤通学の車内という公的な空間でこうした共食という行動をすることは、分類、評価、対応行動を曖昧化してしまう行動ということになる。

### ハレの空間、時間と飲酒

共食はハレの空間、時間を演出するためにも使われる。すなわち、社会的動物である人は、連続的に流れる時を分類し、年の始めに正月などという行事を設定する。また、旅、通過儀礼といった特別な分類、評価の時間も設ける。そうして設定した分類、評価を明確化するために利用されるのが、演出効果のある飲食である。

車内での飲食といえば駅弁だが、弁当とは『和漢三才図会』が本来野外での食事に用いるものと呼んだと記しているように、元々日常の食事の場とは異なった空間で食べるものである。江戸時代には、旅行用、行楽用などとして発達し、漆器、陶器、木箱や豪華な提重（さげじゅう）などが工夫され、江戸後期には日本橋芳町の萬久が売り出した幕の内弁当が観劇というハレの日の特別な弁当とされたように、単に食欲を満たすものではなく、ハレの時を演出するもので、野外、劇場などの空間で食べるものだったのである。そこから発達したのが駅弁であり、これも旅というハレの食事なのである。

したがって、旅である長距離列車ならば駅弁、弁当を食べることは空間の分類、評価、対応行動と適合するので問題ないが、通勤通学の車内となると日常生活、ケの空間であり、空間の分類、評価、対応行動を曖昧化する行動だから、批判、嫌悪の対象となってしまうのである。

それゆえ、常磐線のように、田舎を走ってきた路線が、近年都市化という変化が生じた場合に、不適合となり、強い批判、嫌悪の対象になる、というわけである。

### ハレの空間と飲酒

酒の場合は、そもそも動物として生きていくのに不可欠なものではないが、飲食の一部であり、加えて酩酊という社会の成員としての役割、行動ができなくなる状態に陥る可能性が高い。

また、柳田国男が「酒はひとつ心になるため」と述べているように、飲酒は味わうよりは酔うためのものであり、共食同様に、同じ瓶で醸した酒を共に飲み、共に紅潮、高揚していくことによって、「対立が一つ心に向かう効果」（白幡、2000）があり、敵対を回避し、共同一体感を作り出していくために、利用されてきた。

それゆえ飲酒は共食同様に、社会集団の内部で、空間的には私的な、内とされる空間で飲むべきとされ、車内という公的な空間での飲酒は、こうした分類を曖昧化してしまう行動ということになる。

さらに酒は、もともと神に捧げられる神聖なも



のであり、日本でもかつて秋の新嘗祭には新穀で黒酒（くろき）・白酒（しろき）の2種の酒を醸して神に供えたが、もともと祭りの日にあわせて作り、祭りで一つ盃を皆で飲み回し、そして飲みきってしまうものだったし、今日でも冠婚葬祭、そしてボーナス日、さらには週末といったハレの飲み物である。

神崎宣武は、酒の日常化を例に「都市の生活においては、ハレとケの要素が混在している。とくに盛り場は、混沌の様相を呈している」と述べている（神崎、1991）が、車内での飲酒も同様に、公的な空間と私的な空間、ハレとケといった分類を曖昧化してしまう行動ということになる。

ただし、ここでも、長距離列車となると、旅に出る人々が多数いるハレの空間、時間であるから、飲酒は違和感、嫌悪の対象にはならないが、東京の通勤通学電車内となると、強い違和感、嫌悪の対象となる。

そしてここでも、常磐線のような近年急速に変化した両義的な路線では特に違和感、嫌悪感が生じやすい、というわけである。

#### IV. 居眠りという両義的行動

##### 眠り

人は働く、遊ぶ、学ぶなど、多くの時間を社会の一員として行動している。他方で動物である人は、個人個人で自らの身体、脳を休め、疲労を回復するために眠ることが必要である。そして眠っている間は、社会の一員として行動することはほぼ不可能であるから、社会の成員であることから離脱してしまっている。

つまり眠るとはまったく私的な行動であり、さらに大変無防備な状態であることもあって、多くの文化において、寝室といった、きわめて私的な、内とされる空間で行うべきとされている。それゆえ公的な空間で布団を敷いて、ベッドを持ってきて眠っている人がいれば、それは、空間の分類を曖昧化する行動であり、極めて変な、違和感、嫌悪感を持たせる行動となるのである。

##### 居眠り

居眠りの場合も、睡眠ではあるから、公的な空

間である車内ですることは、空間の分類、評価、対応行動を曖昧化する行動で、違和感、嫌悪感を持たれることになる。

ただし居眠りは、睡眠といっても、寝間着姿ではなく、社会の成員として行動するときの服を身に付け、乗客が座るべきとされる座席に座っている。しかも完全に眠っているわけではない。実際車内で居眠りしている人の多くはうとうとうしているという程度で、しばしば目を醒ますし、自分が電車に乗っていることをわかっており、下車駅が近づいたことを、車内放送、周りの乗客の様子、いつもの鉄橋やトンネルを通過する音などを脳の一部で認識することによって知り、ちゃんと下車していく人も多い。

つまり電車内という空間は、乗客として周囲の人々や自らの行動に一定の注意を払うことが求められる公的な空間であるが、乗客としてとるべき行動を多少はしている。まして、実はかなり多い狸寝入りや、単に目を閉じているだけとなると、ほぼ完全に乗客という社会の成員としての行動をしている。それゆえに、居眠りは通話、飲食などに比べて、さほど大きな違和感を持たれていないというわけである。

このように居眠りの場合は、完全に私的でもなければ公的でもない両義的な行動であるため、文化によって空間の分類との対応が異なり、日本の場合は、会議室、授業中の教室、そして車内での居眠りが必ずしも否定されているわけではないのに対し、英米人のように否定している文化もある。それゆえ、車内で異なる文化が出会う場合に、違和感、嫌悪感が生じるというわけである。

#### V. 着替えという両義的行動

##### 私的身体と公的身体

ヒトは、他の多くの動物に比べて、そのままの姿では極めて弱い動物である。薄い皮膚で覆われただけで簡単に傷付くし、日照、暑さ、寒さなどの温度耐性も極めて低い。それゆえ、暑さ寒さからの保護、身体を傷つけるものからの保護のために、衣服を作り身体を保護しているのだが、その衣服は、個人の自由な選択ではなく、大枠はそれ

それぞれの民族の文化によって素材、形状などが決められている。

そもそも人は、身体をそのままに人前に晒すことを忌避し、人前に出る場合は、何らかの衣服や装飾などを身に付けることを求められるが、その場合もどのくらい隠せば裸でないかも、文化によって定められている。

さらに人は、社会の一員として、一定の地位を与えられ、対応した行動をすることが求められ、男女、大人と子ども、職業による制服などにみられるように衣服が決められている。

このように衣服は「社会的肌」のようなもので、本来一人一人様々な身体が、民族、身分などによって外観上統一されることになり、しかるべき衣服を身に付けているのは公的な、社会的存在としての人としての状態である。それゆえ車内などの公的な空間では問題ないが、しかるべき衣服ではない、さらには衣服を身に付けていない状態となると、車内のような公的な、外とされる空間では分類、評価、対応行動を曖昧化するため、違和感、嫌悪感を生じるということになる。

### 着替えの空間

裸の身体に衣服を身に付ける行動中は、まだ公的な肌にはなっていない。また、私的な空間から公的な空間に出る時もよそ行きなどに着替えるし、同じよそ行きでも、会社に出勤するのと結婚披露宴に出るのとでは着るべき服は異なるから、着替えることによって、社会でどのような地位、身分で何をすべきとされているのかを切り替える。

すなわち着替えとは、切り替え作業中であり、いまだ公的な肌にはなっていない状況である。それゆえ、着替えは日本の文化では、あくまで私的な空間、内である自室、自宅、あるいは公的な空間の中でも内として設定された更衣室などですべき、とされる。

それゆえ、公的な空間である電車内での着替えとは、こうした空間の分類、評価、対応行動を曖昧化する行為ということになる。

ただし、化粧の場合同様に、着替えは移行途中

の状況で、私的な空間に割り当てられているのは、現在の主流の日本文化の場合であり、文化により異なり、変容する可能性がある。そのために、とりわけ異文化、異世代間で批判、嫌悪が生じることになるのである。

## 第4章 鉄道の力への嫌悪

### I. 鉄道による空間分類の曖昧化

#### 縮地の術

「動」物としての人は、生きて行くために空間を移動しなければならない。そのために人は歩く、走るという移動方法を持っているが、当然速度、距離などは限定される。

ところが鉄道は、開業当初、あまりの早さに到着を信じられない客がどうしても下車しようとしなかった(田中, 2000), という話が伝わるように、まさに「縮地の術」(柳田, 1910)であり、こうした生物学的限定を打ち破り、目にも止まらぬ速度で、長距離を移動させてくれるようになった。

ところでふたつの地域間に存在する空間、距離は、それぞれの地域が別々の地域であることを明確にする。遠国、異国、他所なども、空間的距離を隔てていることによって、自分たちとはアイデンティティの上で隔たった人々が暮らす遠い場所であることが明確にされる。かつて旅する人々は、時間をかけ、運動感覚と疲労感と共に移動することで、こうした空間の分類を体感したのである。

ところが鉄道は、そうした隔たりを消してしまった。空間をただ単に突き抜けるだけで、場所として知っているのは出発地、停車場、終着地だけ、間の空間、距離は抹殺され、残されるのは所要時間だけになってしまう。距離を無化し、座っているだけで疲れ知らずに、移動させてしまう鉄道は、近いも遠いも分類の曖昧な空間へと変えてしまったのである。

#### 新たな距離の創造

さらに鉄道は、それまでの物理的遠近関係を単に壊しただけではなく、あらたな遠近関係へと改

変してしまった。古くは都を起点に、近くが畿内で、他方東に隔たっているのが東海道、陸奥はさらに遠く隔たった最果てとされ、江戸時代には、起点が京都から江戸日本橋が変わったが、同様に遠近関係が設定され、東北は依然として「みちのく」だった。ところが、鉄道ができると、当初新橋駅のゼロマイルポスト、後には東京駅のゼロキロポストを起点として、全国土が東京駅からの遠近関係の中に位置づけられることとなった。

また、鉄道は地域と地域を新たに結び直したから、それまで遠かった地域、近かった地域が混乱し、時には逆転する。それまでは街道沿いでも、鉄道ができなかった地域、鉄道はできても遠回りになってしまった地域は、うんと遠くになってしまう。また、醒ヶ井、関ヶ原、赤坂などは、中仙道の宿場町として京、江戸と結ばれていたはずが、鉄道では東海道本線に組み込まれ、名古屋、豊橋、浜松といった東海道沿いの地域と直結されてしまった。在来の空間的關係を破壊し、新たな空間的關係の間に、諸地域を再配置してしまったのである。

### 地形、高低差の破壊

国土空間は本来山あり谷あり、川あり、海ありで、高低差があるから、移動には無数の上り坂、下り坂を越えて行かなければならない。ところが鉄道は自然をねじ伏せるようなすさまじい土木工事を行い（武田，1999）、坂も山も、そして海底さえも、あたかも平準な地形であるかのように貫いてしまう。人、馬が喘ぎながら登るであろう坂も、平坦な土地と同様、息を切らすことも、疲労することもなく、風雨にも妨げられることなく走る。鉄道は人々に、自然の不規則性をねじ伏せる力を見せつけたのである。

峠、川などは、しばしばムラ境、藩境などとされ、自分たちと、峠を隔てた向こう側に住む人々とは異質で、アイデンティティ上隔たっていることを明確化するものだった。物理的高さ、低さもまた、たとえば、今日でも身近な上座、下座から、台地上に高くそびえる天守閣と川を隔てた下町低地に密集してつくられた庶民の居住地の例まで、

階層の上下を目に見える形で示し、社会の秩序を維持していくために不可欠の要素として利用されてきた。

鉄道は、こうした社会的機能を与えられた自然の障壁を無化してしまったわけで、それは鉄道が、社会の秩序自体を揺るがす巨大な力を持っていたことを意味するのである。

### 象徴的高低差、中心・周縁の創造

東京駅は標高が数メートル、地下ホームは海面下である。しかし、東京駅に到着するのはすべて上り、発車するのはすべて下りである。

この上り、下りは、新橋、横浜間開業時にすでに使われていたが、新橋駅、後には東京駅から各地に幹線が伸び、支線が枝分かれし、私鉄、バス、船、ケーブルカー、ロープウエーと接続し、全国津々浦々まで、葉脈のごとくネットワークが形作られた。そしてすべての線区において幹線に、東京駅に近づく列車は上り、反対が下りとされ、鉄道を上り上りとたどっていけば、中央へ、帝都東京へと上っていく。こうしてすべての列車が上ってきて、下っていく東京駅こそが象徴的には日本で一番高い駅、とされることとなったのである。

このように鉄道は、一方で地形的高低差を平準化してしまったが、他方で新たに象徴的高さ、低さを作り出し、東京駅、そして帝都東京の中心性を作り出し、国土を中央と地方、地方の中心都市と山間僻地などとする新たな空間の分類、評価を作り出したのである。

### 空間像の改変

さらに鉄道は、人々の頭の中に刻まれた地図ともいうべき、広域の空間に関する認識をも改変する。マラルメは、鉄道によって地方は切符で買えるものとなり、全国土は、駅名という値札の付けられた多様な商品の並ぶ大百貨店と化す、と述べているが（シュベルブシュ，1982）、それまで主観的知覚によって実感してきた国土空間が、鉄道によって、測定可能な距離、所要時間、運賃、という数字で把握できる抽象空間、記号化された空間となり、座標系のゼロ点との関係で組織化され

た一つのまとまった空間として、人々の前に現前するようになった。

今日の我々自身を考えてみても、日本の国土空間、あるいは東京の都市空間を思い浮かべる、描く、といった場合、しばしば使われるのが鉄道路線図である。日本列島を貫いて新幹線が走り、幹線から支線へと、津々浦々に張り巡らされた鉄路は、我々の日本列島像の骨格となっている。また東京郊外に本来漠として広がっているはずの空間も、東急沿線、京成沿線といった地域分類がなされ、さらに沿線イメージも付加されて、明確に分類された地域となる（中村、2003）。そして東京という巨大で複雑な迷路のような都市空間も、張り巡らされた鉄道網によって、駅名とその順序、乗換駅が描かれた路線図へと図化され、我々の頭の中に刻み込まれているわけで、鉄道は、人々の国土像から都市像に至るまで、頭の中の地図を改変してしまう力を持っていたのである。

## II. 鉄道への合理的反対

### 鉄道という新文化の導入

江戸幕府は欧米諸国の開港要求に対して、江戸から隔たった横浜を開港した。それも当初は東海道の宿場神奈川が検討されたが、結局さらに離れた小さな村横浜が選ばれた。その横浜と結ぶ交通手段として、1870（明治3）年3月には明治政府は新橋（汐留）、横浜（桜木町）間29キロの建設を開始し、イギリスでの鉄道発祥から47年後の1872（明治5）年5月7日（旧暦）、イギリスから輸入した車両により品川、横浜間が仮開業、10月14日に全線が正式に開業した。

### よそ者への警戒感による反対

明治政府が鉄道の起点として選んだのは江戸、東京の中心にあり、街道の基点でもある日本橋から東海道を約2.3キロも下った新橋で、皇居前の真都心に東京駅が開業したのは、42年も経った1914（大正3）年である。

日本鉄道のターミナルも上野駅、甲武鉄道も新宿、飯田町、総武鉄道は本所（現錦糸町）で、名古屋、京都、大阪など日本の他の都市でも同様だ

ったし、ヨーロッパの都市でも、「列車は異郷からやってきて、都市と外界を隔てる城壁の内側に少しだけ入って、いったん鉄路を収束させ、次なる異郷へは、新たなもう一本の鉄路で出て行」（松葉、1997）だったのである。

これは官僚が、横浜の港から東京にやってくる、当時はまだ非常に珍しかった外国人を宮城に近づけることに反対だったからだとされる。（サイデンステッカー、1986）

実際外国人の場合は、国外から伝染病を持ち込むことがあり、それが恐れの大きな理由だったが、それとともに、当時の日本人は、官僚に限らず、異国の淫らな風俗が持ち込まれ、自分たちの伝統の文化が破壊されると考えた。現代に比べたら比較にならないくらい移動が少なく、文化の違いははるかに大きかった時代に、小さな固定的な地域の中で暮らしてきた人々は、そこによそ者が入り、異なる文化に影響されることを恐れる、という当時としては合理的な理由からなのである。

### 経済的理由、公害問題による反対

他にも合理的な理由による反対は、経済的理由と、今日という公害を理由とするものがあつた。たとえば、品川駅の所在地は品川区ではなく、東海道品川宿からは1kmも離れた港区高輪、港南である。これは宿場の人々が、旅籠、駕籠屋、飛脚などの需要を奪われ、宿場が寂れることを恐れて反対したため、結局品川宿に鉄道（京浜電気鉄道、現京浜急行）が通つたのは、1904（明治37）年になってからだった。その後宿場は遊廓、待合としての営業で一応命脈を保つたが、1957（昭和32）年の売春防止法施行で壊滅、現在は周辺住民を対象とした静かな商店街となっている。

甲武鉄道の場合も、府中、布田5宿が宿場が寂れると反対、さらに農家も、汽車は火を吹くので作物が痛む、桑が枯れるなどと反対し、沿線の人々の、町が煤ける、火の粉で火事になる、さらには地面が割れるなどという反対まであって、甲州街道沿いの路線を断念、青梅街道沿いに変更したが、それも反対され、結局街道、宿場からまったく離れた人家のないところを、中野から立川まで

24km 一直線の経路となった。甲州街道沿いの笹塚、調布間に京王電気軌道（現京王電鉄京王線）が開業したのは、1913（大正2）年である。

明治30年代にも、日本鉄道海岸線（現常磐線）の日暮里から千住への短絡線建設計画に対して、踏切が危険、安眠の妨害、振動による家屋、土蔵への被害、蒸気機関車の火焰による火災の危険、灰による農作物への被害、といった理由で反対運動が起きている。（東京都公文書館、2006）

こうした反対はおおむね合理的なものであり、実際新橋横浜間開業の翌年1月には、実際に北蒲田村付近で蒸気機関車の火焰による火災が発生し、補償金が支払われている。（東京都公文書館、2006）

鉄道の利便性、経済効果が理解され、一転して地域振興、集票の目玉商品として盛んに誘致されるようになったのは、ずっと後のことであった。

### Ⅲ. 非合理的嫌悪

#### 自動車は魔物

他方で、鉄道に対しては、およそ合理的とはいえない嫌悪感も強かった。たとえば、公害を恐れたものの中にも、自動車の汽笛が小児の生育に障害になる、などというものもあったし、自動車は煙を吐く魔物とされ、キリスト教の呪術、人身供御といった噂が流れるなど、まったく非合理的としかいえない嫌悪感も強かった。少なからぬ人々が、自動車は魔術によって動かされているものだから、乗れば殺されてしまうなどと、恐れ、嫌悪したのである。

実際当時の自動車を描いた版画は、いつも晴れていて、夜でもむやみに明るく、けばけばしく、桜が咲いている中で煙を吐く、といった異様な姿に描かれているものが多い（サイデンステッカー、1986）。

#### 狸が化けた自動車

1878（明治11）年11月27日の読売新聞には、品川駅から少し横浜寄りの八ツ山下で大狸が線路を横切り、ひかれて死んだというニュースが載せられているが、その後明治から大正にかけては、

狸やむじなが汽車に化けた、といった話が全国各地に伝えられている。

たとえば八ツ山下では、汽車に化けた狸が本物の汽車に向かって走って来て衝突したが、何も起こらず、翌朝狸の死体が発見されたといった「事故」が起きているし、葛飾区亀有の常磐線線路沿いにある見性寺には、田端、土浦間開業当時、汽車に化けて汽車と競争し、はねられて死んだむじなを葬ったという「むじな塚」が残されている。

また1887（明治20）年頃、五反田の踏切では、汽車がやってくるのを待っていた人が、いつまでも通過せず変だと思って手許を見ると、買ったばかりの油揚げがなくなっており、狐にだまされたか、と思ったとたん汽車は消えていた、という話もあった（田中、1999）。文字どおり、鉄道は、化け物とされたのである。

### Ⅳ. 日本人という新たなアイデンティティと鉄道の力

#### 国民国家、国土の形成と鉄道

すべての道はローマへ通じると言われるように、帝国を作り上げた支配者は、どこにでも軍隊がいち早く到達し、物資を容易に運搬し、情報を迅速に伝達できるように、領土全体を睥睨するかのごとく、交通網を作り上げようとする。日本でも朝廷は街道を作り、駅通制度を設け、全国土を街道にそって五畿七道に分け、都からは街道を通過して高級官吏が赴き、逆に貢納物が都に運ばれ、一体の国土であることが示されていた。

これに対して、新たに権力の座についた徳川幕府も、街道を再編成し、江戸日本橋を起点として五街道や、そこから分岐する支道で全国を網羅する街道網を作り上げ、宿駅、飛脚などの制度を整備した。

そして江戸周辺や要所には譜代大名が配され、街道を経て遠く隔てられた九州、東北などの遠隔地には外様大名が配されたように、将軍の居城を起点として、江戸、そして全国土各地への街道を介した空間的遠近、隔たりは、徳川将軍家からみた親疎を視覚化したものであった。東海道五十三次も、華厳経善財童子が53人の善知識を訪ね、

最後に普賢菩薩の十大願を聴いて、西方阿弥陀浄土に往生せんと願うにいたるという故事にちなむもので、京都を西方阿弥陀浄土として江戸から隔て、天皇を生きたまま死者の国に閉じ込める仕掛けであるとされる(内藤, 1996)。参勤交代によるきらびやかな大名行列も、目に見える形で、徳川による全国土の一体的支配と江戸の中心性を人々に見せつける仕掛けだったのである。

このように江戸時代の街道は、社会を支える封建制度を目に見える形で明示、固定する装置だったのだが、明治政府は、これを廃し、より明確に東京から地方へ伸びる鉄路という新しい道を設けた。その上を日々走る列車は、東京駅から全国津々浦々へ下り、東京駅へと上ってくる。これは参勤交代の大名行列同様に、目に見える形で、帝都東京の、とりわけすべての列車が上ってくる東京駅の中心性を示し、その東京駅を玄関とする宮城が、全国土で一番「高い」地点に位置することを象徴的に明示することとなったのである。

中江兆民は、「汽車陸路を縮め汽船海路を縮めたる結果、日本国が一座敷の大広間となる」と述べているが、やがて津々浦々を葉脈状に覆っていった鉄道は、国有化されて一つの系となり、国土を統括する東京を中心とした抽象的な一つの単位、大日本帝国の国土の一体性を明示するようになっていった。

アンダーソンは国民国家の形成に小説、新聞といった出版資本主義が積極的に機能していると指摘しているが、明治日本では、鉄道は、単に個人の視線の用い方を改変させるなどというレベルを超えて、人々の頭の中の地図を改変させ、想像の共同体、抽象的な統一体としての大日本帝国を、明確な国土という空間を持った実体として形作り、人々に大日本帝国の臣民というあらたなアイデンティティを体感させる「学習装置」として重要な役割を果たしたのである。(竹田, 1995)

### 大東京の形成と鉄道

江戸は都市といっても、そこで暮らすのは將軍から貧しい庶民まで、相互に無縁な、隔絶された身分の人々の寄せ集めであり、一体的アイデンテ

ィティを持った人々ではなかった。

空間的にも江戸自体その明確な境界線も無く、内部でも広大な面積を占める大名屋敷、武家屋敷は、町名もなく、治外法権だったし、そもそも統一的な行政機関すらなかった。すなわち江戸の町は、単に異質なものが空間を共有しているだけの都市だったのである。

ただし、その江戸の都市空間において、大名たちは徳川將軍家との親疎に対応して、江戸城内の御三家から、譜代、外様へと「のの字」型の渦巻状に距離を隔てて配置され、庶民はさらに隔たった外側に住むこととされていた。すなわち、江戸の都市空間は、人々の序列、支配、被支配の関係、すなわち封建社会の社会秩序を示すために利用されていたわけで、権力者によって計画された江戸の都市空間は、人々にとって、そこで生活し、移動することによって、封建的社会秩序を体感させられる、いわば象徴的な学習装置でもあったのである。

ところが、3つの大名屋敷を貫いて作られた新橋駅から始まった鉄道は、東京においても、象徴的に利用されていた距離、遠近関係を破壊して、大名屋敷も町人の町も引き寄せ、網の目のように張り巡らされた路面電車や環状運転の山手線は、東京という都市の一体化を目に見える形で人々に示すこととなった。

このように鉄道は、「大東京」という概念、東京の市民という新たなアイデンティティを作り出すという強い力を発揮したのである。

## 第5章 駅、乗合という空間体験

### I. 駅という新たな空間体験

鉄道はこのように国民国家としての日本、近代都市としての東京、日本人、東京の市民という新たなアイデンティティを作り出す上で大きな力を発揮したのだが、それは、単に空間的に国土を一体化し、明確化したというだけではなく、人々の文化の共通化を進めたことにもよるのである。

封建都市江戸では、異なる身分の人々が同じ空間を共有する、ということ自体がほとんどなかつ

たが、駅という新たな空間は、基本的に誰でも立ち入れ、改札口、ホーム、跨線橋などは乗車する人なら誰でも利用できる空間である。

駅には待合室も作られたが、新橋駅待合室で読書した永井荷風が、あらゆる階級の男女が這入りたい時に勝手に這入って、出たいときには勝手に出られるが、人をして寂しい心持を抱かせる場所、と書いているように、(永井, 2006) 身分などに関係なく、誰でも立ち入ることができる公的な空間であった。

## II. 乗合という新たな空間体験

夏目漱石が『草枕』の中で、「汽車ほど20世紀の文明を代表するものはあるまい。何百という人間を同じ箱へ詰めて轟と通る。情け容赦はない。詰め込まれた人間は皆同程度の速力で、同一の停車場へとまっしてそうして、同様に蒸気の恩沢に浴さねばならぬ。人は汽車に乗るといふ。余は積み込まれるといふ。人は汽車で行くと云う。余は運搬されると云う。」(夏目, 2005) と書いているように、大量輸送機関である鉄道は、どのような身分の人でも、一つ列車に乗った人々を一つの動力でまとめて運ぶ。そして何百という人間が「同じ箱」つまり車内に詰め込まれるから、乗合、つまり一つの空間を共有させられるという経験をすることになる。

船の場合は江戸時代にも乗合はあったが、主要な交通手段とはいえず、陸上輸送では徒歩、馬、駕籠であり、車といえば都の貴族が乗る牛車くらいしかなかった。明治初年には東京、横浜間などに乗合馬車が登場しているが、やはり主要な交通手段ではなく、また鉄道の登場により、淘汰されていったから、日本人にとって鉄道はほぼ初めての「乗合」体験だった。

その結果、人々は、新たな「乗客」という対等の身分を与えられ、それまでまったく面識もなかった人々、異なるムラの、異なる身分、階層の人々、つまりこれまで距離を隔てられ、話すことなどなかった人々が、狭い座席で膝突き合わせるなどという、それまでにはありえない経験をすることとなったのである。

## III. 駅、乗合と新たなアイデンティティ

江戸時代、人々を、社会を規定するのは封建制度であり、身分の上下が絶対で、空間という面からも、異なる身分の人達が、空間を共にする、ということ自体が、極度に制限されていた。日常生活でも、座順から路上でのすれ違い方まで、武士と庶民、武士の中でも身分の上下によって、空間的距離を隔てるべきとされていた。ところが鉄道は、こうした身分の上下を明確化する重要な手段であった空間の使い方を突き崩してしまった。

人々は、駅に入り、乗車券さえ買えば、性別、年齢、身分、職業、住所などかわりなく、待合室、車内などで共に空間を占め、移動する権利が平等に保証される乗客という新たな身分を獲得することができた。(原田, 1998) これはまさに、封建的身分制度とそれを支えていた空間の用い方を突き崩し、伝統的な村落共同体から決別させ、四民平等の社会であることを学習させる体験となった。

さらに鉄道には、優等列車と普通列車、車両の等級制、等級による待合室の分離といった新たな空間の用い方が導入された。大正時代には天皇の宮城の玄関として作られ、さらに専用口、専用待合室、専用通路を持ち、お召し列車が発着する東京駅という別格の空間的分離も導入された。これらもまた、人々を新たな身分関係の秩序の中に組み込み、さらには大日本帝国の天皇の臣民としてのアイデンティティを体感させる学習装置ともなった。

第二次世界大戦後には、連合軍専用車両、そしてアメリカ兵がふんぞり返る一等車が、勝者である連合国の人々に対する敗者たる日本人というアイデンティティを明示することとなったが、やがて1等車、2等車、3等車という等級制も廃止され、民主主義日本の国民という今日に続くアイデンティティを明確化することにもなったのである。

## IV. 行動の共通化とアイデンティティ

人々が一つのアイデンティティを共有するためには、文化の共有、より具体的には共通の空間の

分類、評価、対応行動に基づいた行動の仕方を学習し、共有化することも重要である。

1872（明治5）年、新橋横濱間鉄道開通に先立ち、「御布告留」と称する鉄道に関する最初の規則が定められた。これは、料金を先に支払って手形（切符）を受け取ること、車内での検札時に手形を見せること、列車が動いているときは乗り降りしないこと、吸煙車以外でタバコを吸わないこと、婦人専用車に男子立入禁止というものである。

また1914（大正3）年に東洋一巨大で、最先端の設備を備えた東京駅が開業した際には、見物に押し寄せた人々は、洗面所で水道の栓をひねると水が勢いよく出るのをたいへん珍しがり、おばあさんが洗面所の洗面台にまたがって用を足してしまったなどと当時の新聞は報じている。しかし、やがて人々は新たな空間、新たな設備をどう扱い、どう行動するべきかを学習し、共有していく。

その後も駅には水洗便所、公衆電話、自動販売機、そして近年では自動改札機、タッチパネルの乗車券自動販売機、顔で世代を判定してお勧めを表示するソフトドリンク自動販売機、ホームドアなど新たな設備、施設などが次々導入され、それらへの対応やら、整列乗車、窓口でのフォーク並び、エスカレーター片側空けなど、次々と新たな共通の行動のしかたが作りだされ、共有、学習していくこととなる。

乗合という新たな空間の用い方も同様で、居眠り、鉄道小説の登場と読書、そして現代のスマホにくぎ付けなどという、視線を共有しないための行動、過剰な接触をさける身のこなしなどを生み出した。

他方で、見ず知らずの人どうしが、互いに警戒しながらも、座席の譲り合いやら、言葉を交わして旅は道連れを楽しむ、といった新たな行動のしかたが作り出され、共有化されてきた。

明治時代には、もともと身分も様々な未知の人々どうしが相手を互いに人間として認めるといふ、近代の新しい関係を生む契機となった鉄道は、その後も近代的経験の場を与え、共通の空間の分類、評価、対応行動と、行動のしかたを共有することにより、日本人、市民というアイデンティティ

を作り上げ、維持しているといえよう。

## おわりに

### ロサンゼルスメトロと市民アイデンティティ

車社会のアメリカでも特に公共交通機関が未発達で、極度に車に依存してきた都市ロサンゼルスでは1993年に Los Angeles County Metropolitan Transportation Authority（ロサンゼルス郡都市圏交通局、略称 LACMTA）が誕生し、鉄軌道の整備が進められ、1990年に最初の LRT である Blue Line が開業した。その後1993年には地下鉄の Red Line、Purple Line、1995年に LRT の Green Line、2003年に地下鉄 Gold Line が開業している。

これら鉄軌道建設の目的は、無論公共交通機関を整備し、大都市の交通問題を改善することであるが、実は、今一つ、一つの都市の市民としてのアイデンティティを醸成するという狙いも込められていた。

アメリカは多民族国家であり、また極端な格差社会でもある。一つの都市の住民といっても、フェンスに囲われ、警備員が警戒する gated city に暮らす上流階級と、ヒスパニック、有色人種を中心とした貧しい人々の生活は全く異なり、住む地域も別々で、ほぼ没交渉である。

ロサンゼルスはそうした典型的な都市で、「100マイル・シティー」といわれるように、広大な地域へと拡散、膨張し、植生、気候も異なる広大な地域を包含し、多様な民族、格差が大きい多様な階層が暮らす「ヘテロポリス」である。加えて大都市でありながら公共交通機関が極めて未発達なため、移動も、他人と出会わない、鉄で固めた小さく閉鎖的で私的な空間である車が中心である。

すなわち、人種も民族も文化も、経済状況も異なり、全く隔たった地域に住む人々が、鉄の塊に籠って疾走する都市では、多様な人々が同じ空間を共有する、顔を合わせる、という場自体が大変少ない。ところが異なる民族、人種、階層が住み離れた地域をレールという目に見えるもので結ぶメトロでは、市域を容易に一体の空間として認識



させ、地域同士の隔たりを時間的、視覚的に、そして認識の面でも縮めることになる。そして、同じ駅を利用し、車内で乗り合わせることは、多様、異質な人々が、同じ空間を共有し、互いの姿、行動を間近に見る機会、さらには互いに知り合い、語り合う機会を提供することにもなる。そうして多様な人々が出会い、共通の行動のしかたを作り、共有していく。それによって、アイデンティティを支える文化の共有化を進め、ロサンゼルス市民というアイデンティティを醸成、強化していく力になることが期待されたのである。

### 分断社会日本

分断、競争、格差社会であるアメリカを、戦後復興期、経済高度成長期と一貫して追ってきたのが日本の社会である。とりわけバブル期以降は、アメリカの市場経済至上主義をなぞってきた日本は、現在、大企業と中小企業、正規雇用と若者に多い非正規雇用、一般的な家庭と母子・父子家庭、既婚者と未婚者、低所得者も多い若年層と裕福な人も多い高齢者など、地位、階層間の格差が拡大している。子供の貧困率は先進国中最悪であり、親の経済力が子供の学力格差、学歴格差につながり、階層固定化がさらに進むことが指摘されている。また経済格差は、都心と郊外、大都市と地方の間でも拡大、固定化してきている。

こうした階層の分化は、それぞれの階層内で異なった文化を創り出し、さらに教育、しつけの格差にも影響して、文化的相違が今後拡大していく可能性が高い。

さらに、現在は外国人旅行者が激増し、新宿区大久保、群馬県太田市、浜松市など、外国人が多く居住する地域はもちろん、かなり多くの地域で、外国人居住者が増加し、一つの都市に文化の異なる人々が生活する、ということはかなり一般化してきている。また、少子高齢化で労働力人口が減少し、外国人労働者の受け入れ増が予想されるし、これまでほとんど受け入れてこなかった難民についても、受け入れ圧力が高まっている。受け入れなくとも、近隣国の混乱によって、日本に難民が押し寄せるといった事態が生じる可能性もある。

こうした中、すでに文化の違いに起因する違和感、トラブルが生じ、一部には外国人嫌悪、排斥を唱える人々まで現れている。

日本人だけ考えても、社会、文化の変化がますます加速し、世代間の文化の差異が極めて大きくなっており、今後階層間、世代間、文化間、そしてそもそも人々の間に生じる差異はさらに深刻化し、社会はますます分断化が進むものと思われる。

### 鉄道車内という学習空間

同じ〇〇人というアイデンティティを背後で支えるのは空間の分類、評価、対応行動を含む文化の共有であるが、さらに日常的場面では行動のしかた、マナーなどを共有していることである。

ところでこれまで述べてきたように、電車内、駅という空間は、様々な文化を持つ人々が同じ空間を共有するから、人々の行動を決定づけるもともと基本的な文化の準拠枠である空間の分類、評価、対応行動の相違は、違和感、感情的批判、嫌悪を呼び、アイデンティティの相違を実感させる場となる。しかし他方で、車内、駅という空間では、異なる民族、階層が、相互に、行動、マナー、つまり空間、時間などに関する分類、評価、対応行動を目撃し、相互に理解し、やがて共通化が進むことも期待できる。

こうして国民国家としての明治日本を形成するのに強い力を発揮した鉄道の車内という空間は、分断されつつある人々に再び行動、マナー、そして分類、評価、対抗行動という文化の共通性を高め、住民としての、日本人としての、アイデンティティを強化する可能性がある。さらには、単一民族幻想のなかで、異文化への寛容度の低かった日本社会が、寛容度を高め、多民族、多文化が共存する真の国際化社会へと変わっていく力にもなることが期待できるのである。

## 文献

- 阿部宏慈, 2012, 「身体なき声, 声なき身体, あるいは近代フランス文学における音声装置 (フォノグラフ, 電話) の表象 - ヴィリエ・ド・リラダンからコクトーまで -」, 『山形大学人文学部研究年報』第9号
- 福田アジオ他編, 2009, 『図説日本民俗学』, 吉川弘文館
- 五味文彦, 2004, 『中世都市鎌倉の実像と境界』, 高志書店
- 原田勝正, 1998, 『鉄道と近代化』, 吉川弘文館
- 神崎宣武, 1991, 『酒の日本文化』, 角川書店
- 松葉一清, 1997, 『帝都復興せり! 「建築の東京」を歩く 1986-1997』, 朝日新聞社
- 村沢博人, 1998年, 「電車で化粧」は朝飯前!? 着替えに授乳, 体力作り 釜めし温め煙もくもく, 『読売新聞』1998年9月7日
- 永井荷風, 2006, 「銀座」, 『荷風隨筆集(上)』, 岩波書店
- 内藤正敏, 1996, 『魔都江戸の都市計画 徳川將軍家の知られざる野望』, 洋泉社
- 中村良夫, 2003, 『風景を愉しむ風景を創る 環境美学への道』, 日本放送出版協会
- 夏目漱石(金之助), 1999, 『三四郎』, ゆまに書房
- 夏目漱石, 2005, 『草枕』, 新潮社
- 澤口俊之, 南辛坊, 2000, 『平然と車内で化粧する脳』, 扶桑社
- ヴォルフガング・シベルプシュ, 『鉄道旅行の歴史: 十九世紀における空間と時間の工業化』, 加藤二郎訳, 法政大学出版局
- 白幡洋三郎, 2000, 『花見と桜<日本のなるもの再考>年』, PHP 研究所
- エドワード・サイデンステッカー, 1986, 『東京下町山の手 1867-1923』, TBS ブリタニカ
- 菅原健介, 2005, 『羞恥心はどこへ消えた?』, 光文社
- 高柳光寿, 1959, 『鎌倉市史総説編』, 鎌倉市史編纂委員会編, 吉川弘文館
- 武田信明, 1995, 『個室とまなざし 菊富士ホテルから見る「大正」空間』, 講談社
- 田中聡, 1999, 『東京妖怪地図』, 祥伝社
- 斗鬼正一, 2004, 「鉄道という異文化と日本」, 『情報と社会』第14号, 江戸川大学
- 柳田国男, 1910, 「峠に関する二三の考察」, 『太陽』16巻3号, 博文館
- 吉見俊哉, 1995, 『「声」の資本主義』, 講談社

## ホームページ

- 大地法律事務所(北京), 「地下鉄車内での飲食禁止の効果 各地の『飲食禁止令』について」, <http://www.aaalawfirm.com/archives/8105> 2015年11月20日閲覧
- 福岡市交通局, [http://subway.city.fukuoka.lg.jp/utility/qa\\_detail.php?mode=CATEPAGE&pa01\\_id=2013111121341\\_7882#2013111121341\\_7882](http://subway.city.fukuoka.lg.jp/utility/qa_detail.php?mode=CATEPAGE&pa01_id=2013111121341_7882#2013111121341_7882) 2015年11月20日閲覧
- 人民網, 「北京市, 地下鉄内での行為をより規範化 車内飲食も罰金対象に」, <http://j.people.com.cn/94475/8540839.html> 2015年11月20日閲覧
- ジェイアールバス関東 [http://www.jrbuskanto.co.jp/bus\\_info/guide.html](http://www.jrbuskanto.co.jp/bus_info/guide.html) 2015年11月20日閲覧
- Jタウン研究所, 「電車の中で『食事』... アリ? ナシ?」, <http://j-town.net/tokyo/research/votes/194522.html> 2015年11月20日閲覧
- メトロ文化財団, 「マナーポスター」 <http://www.metrocf.or.jp/manners/manner-poster.html> 2015年11月20日閲覧
- 名古屋市, 『例規集』, <http://www.reiki.city.nagoya.jp/> 2015年11月20日閲覧
- 日本民営鉄道協会, 2015, 「駅と電車内の迷惑行為ランキング」, <https://www.mintetsu.or.jp/activity/enquete/> 2015年11月20日閲覧
- 仙台市交通局, 「乗車マナーのお願い」, [https://www.kotsu.city.sendai.jp/kigyousafety/barrierfree/heart\\_manner.html](https://www.kotsu.city.sendai.jp/kigyousafety/barrierfree/heart_manner.html) 2015年11月20日閲覧
- しらべえ編集部, 2015, 「調査『電車内での飲食』どこまで許される? ボーダーラインは〇〇」 <http://sirabee.com/2015/02/01/16170/> 2015年11月20日閲覧
- トーハン, 「電車内の『読書』事情」, 『市ヶ谷経済新聞』 <http://ichigaya.keizai.biz/headline/130/> 2015年11月20日閲覧
- 東京都公文書館, <http://www.soumu.metro.tokyo.jp/01soumu/archives/04021obby01kaisetupdf#search=%E9%99%B8%E8%92%B8%E6%B0%97+%E7%81%AB%E4%BA%8B>) 2015年11月20日閲覧
- 東京都交通局, <http://www.kotsu.metro.tokyo.jp/2015年11月20日閲覧>
- 横浜市, 「よくある質問集」, <http://qa.city.yokohama.lg.jp/search-list/14/> 2015年11月20日閲覧