

整列乗車

－鉄道というメディアと社会－

斗鬼 正一*

はじめに

オリンピック、万国博覧会というメディア

1964（昭和39）年以來56年ぶりの東京オリンピック・パラリンピックの開催が迫り、大阪では1970（昭和45）年に続き2度目の万国博覧会の2025年開催が決まり、世界最大のスポーツと文化の祭典として関心が高まっているが、実はオリンピック・パラリンピックも万国博覧会も、本来の目的とは別に、きわめて政治的意味合いが強いことはよく知られている。

たとえば1936（昭和11）年のベルリンオリンピックは、聖火リレーが初めて実施されたことでも知られるが、なによりもナチスドイツ、ヒットラーのプロパガンダに最大限利用された。すなわちヒットラーは自ら大会組織委員会総裁として国家の総力をあげて準備を進め、自ら開会宣言も行なったが、この大会は、ヒットラーがアーリア民族の優秀性と自らの権力を誇示し、ドイツ国民を熱狂させ、人々の価値観を統一する格好のメディアとして利用された。そしてその3年後の1939年、ドイツ軍はポーランドに侵入、第二次世界大戦へとつながっていったのである。

日本でも1940（昭和15）年、欧米以外で初の開催となるオリンピックと万国博覧会が東京で、さらにオリンピック冬季大会も札幌で予定され、準備が進められていた。どちらも「紀元2600年記念」と銘打たれているように、神話上の神武天皇即位の年である紀元前660年を元年とした神武

天皇即位紀元の2600周年を記念した国家的イベントである。結果的には日中戦争の激化で中止されたが、これもまた日本の歴史は「万世一系」の「国体」を基軸として展開してきたものであり、臣民は忠孝の美德で天皇と国家に仕えねばならないという皇国史観を臣民に共有させ、一致団結させて、戦争政策を進めるための重要なメディアとして利用されたのである。

マナーというメディア

1964年東京オリンピック、1970年大阪万博も同様に、戦後復興を達成し、高度経済成長路線を驀進する時代を背景に、経済至上という価値観を人々に学習させ、共有させるメディアとして利用された。

1964年の東京オリンピック・パラリンピックの際は、東海道新幹線、地下鉄新線、首都高速、幹線道路の整備といった輸送効率の向上を目指す社会基盤の整備が、国を挙げて進められたのだが、さらに、街の美化、マナー順守も強調された。ごみを捨てるな、吸い殻を捨てるな、立ち小便をするな、立て看板や張り紙をするななどと、人々の一挙手一投足に至るまで細かく呼びかけられ、さらにはあたかも戦時体制のごとく企業でも学校でも町内でも、総出で町の掃除などの動員がかけられたりした。

こうした社会基盤の整備、マナー向上の呼びかけは、オリンピックを成功させるために進められたのではあるが、それだけにとどまらない。高度経済成長のスタートが切られたばかりの当時、速度、効率を上げ、大量生産、大量消費で経済大国となり、優れた欧米人に学んで、マナーの良い日

2018年11月30日受付

* 江戸川大学 現代社会学科教授 文化人類学

本人をめざすこと、それによって、先進国として認められることが絶対的に善であるという価値観を人々に植え付ける上で非常に有効だったのである。

エスカレーター片側空けというマナー

これはエスカレーター片側空け、つまり急ぐ人を優先するのが当然という、現在全国に広まりつつあるマナーの場合も同様である。世界で初めて片側空けを呼び掛けたロンドンの場合、単に輸送効率を上げるためというだけでなく、第二次世界大戦の戦時体制下に、人もものもすべてを国家のために動員し、戦争遂行と戦勝を目指すことこそ絶対的善といった価値観を注入し、人々を戦時体制へと駆り立てていく上で、エスカレーターの乗り方という行動を統制し、マナーを強制し、共有させることが有効だったのである。

日本では高度経済成長期の1967(昭和42)年頃、エスカレーター、動く歩道を多数設置した大阪市の阪急電鉄梅田駅が「急ぐ方のために左側をお空けください」とアナウンスし、これが日本における片側(左側)空けのきっかけとなった。当時も東海道新幹線開業から数年後の高度経済成長期で、経済成長が何より重視されかつ絶対的善であり、そのためには効率重視、したがって早いこと、速いことは良いことで、急ぐ人を優先するのは当然、という価値観が徹底していた時代である。

東京の場合は自然発生ではあるが、やはり経済至上で、うまく立ち回り、効率よく儲けることが良いこととされるようになったバブル期である。

また、1967年頃は、海外旅行どころか地方の人々にとっては外国人自体が珍しいという時代であるが、戦後復興を遂げ、3年後に大阪万博を控えており、日本人も国際化し、外国人とりわけ欧米人に見られて恥ずかしくないようにならねばならないという価値観が優勢だった時代である。

1980年代末のバブル期もまた、日本人の海外旅行が急激に増えた時期で、団体旅行で押し寄せてブランドものを買い漁るマナーの悪い成金と欧米人に揶揄されることを恐れた時代である。

すなわち1960年代は欧米文化体験はほとんど

なく、80年代末でも、まだ欧米文化の実際、詳細は知られてはいなかったのだが、知識人、メディアなど海外経験者が、先進国である欧米人はマナーが良く、それと比して日本人はマナーを知らない、守らない、だから日本人は欧米文化を学ばねばならないと盛んに発信した。それによって「欧米では常識」とされたエスカレーターの片側空けが広がった。

いずれにしろエスカレーターマナーの統制は、人々に片側に行列し、急ぐ人に道を空ける行動を実践させることを通して、速さを追い求め、効率を上げ、経済的豊かさを追い求め、さらには欧米人に見られて恥ずかしくない先進国民となることこそ絶対的目標であり善であるという価値観を、身をもって学習させることでもあったのである。

整列乗車というマナー

生きていく上で必要なものや空間、サービスなど、供給される量が限定されている場合、手に入れようとする人々が殺到し、先を争い、混乱、闘争が生じ、ケガ人が出たり、ものが壊されたりするといったことになる。

そうした無秩序なカオスの発現を回避するために、様々な行動の統制が作り出されてきた。その中でも、時間軸の前後によって優先順位を決定しようとするのが先着順であり、時間軸上の前後関係を空間の前後関係に置き換え、人々を並ばせるのが行列である。

本稿で扱う整列乗車も行列の一つで、鉄道で楽に移動するために、車内で座席を確保する、座席を確保できないまでもせめて寄りかかれる場所、出口に近い場所、つり革などを確保する上で有利な乗車の優先順位を明確にするために求められるマナーが整列乗車で、車両のドア前への時間軸上の前後関係による先着順に、人々を行列させ、その順序のまま乗車させるというものである。

こうした整列乗車というマナーは、駅のエスカレーターと同様に鉄道による移動に伴う行動を統制する規範で、今日ではきわめて日常的なものであるが、実はその起源、歴史は明らかになっていない。戦後の混乱期、比較的戦災の被害が少なか

った地下鉄に乗客が殺到し、大混乱した時代に、渋谷駅長が乗客に訴えたことから広まったとする説があり、『営団地下鉄五十年史』（帝都高速度交通営団、1991）にもそう記されているものの、定説が存在しない。

さらに今日整列乗車は、日本のかなり広い地域で日々実行されているが、身近過ぎるために特別関心を持たれることが無く、研究対象としても注目されていない。建築学者、鉄道研究者による旅客流動の円滑化といった、定時運行や安全性の面からの研究などは見られるものの、文化としての整列乗車に関しては、マナーの悪化をどうするかといった論評はあっても、研究としては日本と中国の若者の礼儀作法の比較研究の一部としてわずかに扱われている程度である。

そこで本稿では、主に当時の新聞記事を情報源に、まずは整列乗車の始まりと広がり歴史を明らかにする。他方でそもそも行列という行動規範がどのような価値観伝達、学習の機能を持つのかを検討する。その上で、整列乗車の始まった、広がった時代背景を明確にすることによって、整列乗車というマナーの統制によって、どのような価値観の伝達、学習が行われたのかを明らかにしていくこととする。

第1章 整列乗車の歴史

I. 明治～昭和戦前・戦中

1. 東京の乗車マナー

現在の日本人は、他人の迷惑も顧みず、礼儀を知らず、マナーが悪い、それに対して昔の日本人は礼節を守り、礼儀正しい、といった認識の人は相当程度存在する。

しかし、明治から昭和戦前・戦中の記録によれば、当時の公共交通機関の乗客のマナーは極めて悪いことがわかる。例えば夏目漱石の1908（明治41）年の作品『三四郎』には、「さんざん食い散らした水蜜桃の核子（たね）やら皮やらを、ひとまとめに新聞にくるんで、（列車の）窓の外へなげ出した。」「三四郎はからになった弁当の折（おり）を力いっぱい窓からほうり出した。」な

どという場面が描かれている。戦中の1940（昭和15）年9月23日の読売新聞によれば、東京の省線、市電、バスでは、「われ勝ちのごった返しが演じられて遺憾の点多く」という状態だった。1945（昭和20）年6月4日の読売新聞でも、当時の車内では「唾を吐く、ガラスを破る」乗客がおり、「押した倒した踏んだの騒ぎ」が起きて「混乱、怒号」という状況だったと報じられているのである。

2. 戦時下の整列乗車

こうした状況に対して、1931（昭和6）年に満州事変、1937（昭和12）年には日中戦争、1941（昭和16）年には真珠湾攻撃から太平洋戦争に突入という戦争の時代に、「われ勝ちのごった返し」を改めさせる上からの指導が行われた。

整列乗車に関しても、これまでは『営団地下鉄五十年史』に記されているように、戦後の1947（昭和22）年に現在の東京メトロ銀座線渋谷駅で始まったという説があった。しかし1940（昭和15）年9月5日の朝日新聞には「街の秩序をまもりませう」、「先着順に一律乗車」と呼び掛ける東京府、東京市、鉄道省主導で展開された「交通道徳週間」の記事が掲載されている。9月23日の読売新聞にも同じ「交通道徳週間」の記事で、省線、東京市電、バスの混雑整理を目的に1週間、係官、監督員が「一律乗車」を指導したとされている。この「一律乗車」は名称こそ異なるものの、まさに後に「整列乗車」と呼ばれたものであり、「整列乗車」は実は戦後の1947年より早く、第二次世界大戦の戦時体制下に、上からの指示で始まったことがわかるのである。

この時の結果は「お互いがお互いを指導するレベルには道遠しとはいえ、まず良成績」と評価され、翌1941（昭和16）年5月21日の朝日新聞「汽車の一律乗車」という記事でも「まだ止まらぬ内に飛乗り、われ先と座席を占領してしまい、老人、子供はそのために坐る場所など全くないといっていい有様」なので「すでに水戸駅で実行して評判がよい“一律乗車”を提唱したい」としている。つまり「ホームに白線を引いて、列車の乗降口が

丁度白線前になるやうに停車すれば順次乗車できる」ので「帝都各駅でもやってはどうか」というのである。この年の春には「一列乗車 宇都宮、水戸駅など、最近新宿駅でも」行われ、朝日新聞によれば8月8日には「東京駅でも一列乗車」を実施している。「柱に車室の入り口を表示して、それぞれ綱を張り列車がはいってくるまでは綱の内側に待たせ停車と同時に係員の誘導で一方の口から徐々に乗車する」というもので、駅長の陣頭指揮で20人近い駅員が出て行われた。

1943（昭和18）年8月1日の読売新聞では、「決戦輸送力強化運動」の開始が報じられている。これは「帝都の交通輸送力を強化」するための運動で、8月1日から31日までを準備期間、9月1日から30日までを実施期間として2か月にわたって展開されたが、落語の高座、舞台、映画館、ポスター、ステッカー、隣組の回覧板等で運動の趣旨を強調した。具体的には一列乗車と、ステップ乗車禁止、飛び降り飛び乗り禁止、出入り口に立ったり大きい荷物を持ち込んだりしないなどが指示された。

1944（昭和19）年5月19日の読売新聞記事でも、運輸通信省が、来るべき決戦に備えて鉄道の「総親和運動」を展開し、「守れ乗車道徳」、「乗降に際しては一列乗車、左側待合せ乗車、入り口を塞がずに中に詰めること、荷物を網棚か腰掛下へ入れること」と呼びかけている。

なお、1954年（昭和29年）9月12日の朝日新聞には、1945（昭和20）年渋谷駅でホームに白線を引いて「行列乗車」を励行し、戦後の1952（昭和27）年には東京駅、上野駅でも「行列乗車」をしていると報じられているが、これは、「乗客は改札口前に行列して待ち、列車がホームに入ってから改札を始め、案内係が誘導して乗車させ」というもので「一列乗車」、「整列乗車」とは異なる。

つまり「一列乗車」、今日でいう「整列乗車」も、戦時体制下、「聖戦」遂行という国家の至上命題を前に、列車の遅延を招き、「決戦輸送力」を低下させるような国民の無統制な行動を排除し、統制した行動をさせることを目的に、府、市、そし

て鉄道省というお上からの指示で行われたものだったのである。

II. 戦後の東京のマナーと整列乗車

1. 混乱期の乗車マナー

戦後の混乱期も鉄道利用者のマナーは悪く、1951（昭和26）年2月の『サン写真新聞』には「割り込み乗車」の写真に「乗るときは一番後ろにいて、電車が来ると横に回り、ねじるように押し入る」という説明が付けられている。

こうした状況下、事故も多発し、1951（昭和26）年6月18日には混雑した国電日暮里駅跨線橋で乗客が押し合いして転落、十余人の死傷者が出ている。（1963年4月7日読売新聞）

1956（昭和31）年8月2日読売新聞には「東京駅で大乱闘 座席争い、公安官重傷」という記事がある。これによれば当時も東海道線の長距離列車には「乗客を整理して乗せている」ものの、8月1日東京駅14番線では、4、5名の乗客が列外から窓を開けて荷物を投げ込み、座席を取ろうとしたので、乗客係が注意したところ喧嘩になった。乗客の一人が駆け付けた鉄道公安官を殴りつけ、乱闘となり、公安官が顔面数か所に全治1か月の重傷を負った。結局駅員らが協力してボクサーら3人を傷害現行犯で逮捕したという。

戦争中の厳しい行動の統制が無くなり、生きるのに必死の人々が溢れる駅は、まさに衣食足りず礼節を知らずのカオス的状况だったのである。

2. 終戦復興期の整列乗車

これまで整列乗車は1947（昭和22）年に始まったとされ、『営団地下鉄五十年史』にも記されているが、1968（昭和43）年6月20日の読売新聞によれば、以下のような経緯によるものである。

戦災により地上交通機関が大打撃を受け、すさんだ世相の終戦直後、当時都内唯一の地下鉄だった現在の東京メトロ銀座線は、地上の路線に比べて被害が少なかったため乗客が殺到し、渋谷駅では3階ホームから溢れた乗客が2階を経てハチ公前まで達するほどで、車内もラッシュ時は座席の上まで乗客が立つほどの激しい混雑だった。そこ

で駅ではレコードで音楽を流すなどいろいろ工夫の末、駅長が3列ずつ3組並ぶ整列乗車を呼びかけることに決め、当初はスピーカーで放送したものの効果がなく、直接の説得は駅員がしり込みし、結局鼻髭の名物駅長鈴木考次郎駅長と原田峻助役が帽子を脱いで呼びかけて歩いた。当初は不平、不満、割り込みも続出し、こわもでの乗客にすごまれたりしたものの、約2か月呼びかけを続けたところ、乗客が自然と整列するようになったという。

1977(昭和52)年11月29日の読売新聞記事では、呼びかけを始めた時期、定着した時期は異なっているが、鈴木駅長が呼びかけを決断した背景には、進駐軍、つまりアメリカ人を中心とする「外人」の目があったという。当時の乗客は公衆道徳などどこへやらの状態で、進駐軍がそんな光景を面白がって見ているのがたまらず、毎朝群衆の前に飛び出し、殺気立った空気を和らげるために、まず帽子を取って、「みなさん、おはようございます」と最敬礼してから、危険防止のためにもなんとか整列乗車にご協力をと辻説法方式で呼びかけた。こうして1年ほど続けると1946(昭和21)年暮れから整列乗車が定着し、1947(昭和22)年には、当時の鉄道省から表彰されたという。

また、地下鉄渋谷駅では、乗車位置を3つの○印で示していたが、これは大阪の現地下鉄御堂筋線梅田駅が元祖で、それを見た地下鉄渋谷駅助役が、板切れにペンキで○を三つ書いた表示を取り付けたとされている。

3. 新生活運動と整列乗車

戦後10年の1955(昭和30)年には「物心両面での国民生活の改善、向上」をめざし国民を対象にした新生活運動が始められた。鳩山一郎内閣が虚礼廃止、青少年不良化防止、蚊・ハエ撲滅、役人の接待マージャン禁止、企業などの宴会自粛などを公約したことがきっかけで始まったものであり、目標が総花的ではあったものの、時間を守ることとともに、整列乗車を進める効果もあったと言われている。

1957(昭和32)年1月9日の読売新聞には1月13日日曜と15日の成人の日は、上野駅でスキー、スケートや藪入り帰省客の混雑が予想されるため、ホーム待合わせを中止して、改札口前で各列車ごとに「整列乗車」させるという記事が掲載されており、これは戦前の「行列乗車」のことではあるが、この頃には「整列乗車」という呼び方が定着したことがわかる。

翌1958(昭和33)年のゴールデンウィークには、運輸省が国鉄に対して、混雑による事故防止のための特別通達を出したが、その中でも「整列乗車の励行、列外から割り込み乗車の防止などの方法を講じ」とあり、「整列乗車」が用いられている。(読売新聞、1958年4月21日)

III. 高度経済成長期以降

1. 1960年代—整列乗車普及

東京オリンピック前年の1963(昭和38)年4月7日の読売新聞記事では、国鉄新宿駅の状況について、中央線「快速ホームは乗降口ごとにするしが付いて、きちんと列ができ、押し合いへし合いもなく、割り込みもない。」ただ「行列は午後になると崩れ」、「ラッシュすぎれば押し合い」、「日曜休日は列はめちゃくちゃ」で、「われさき族」の「群れが殺到、我さきを争って走る、押す、かき分けるの戦争状態」で、「すぐメッキのはげ落ちる連帯感情」、「根の浅い共同社会の一員としての意識」、「小さな親切のかけらもない」などと批判されるような状況だったとされている。

東京オリンピック開催の1964(昭和39)年には、小田急新宿駅の特急、急行、準急が発着する地上ホームで「ランプ整列」、「並行スライド方式」が開始された。ホーム床の乗車位置に丸く黄色いランプを2個埋め込み、一つは点滅、一つは点灯するようにし、先発電車に乗る人は点滅するランプの後ろに、次発の人は点灯しているランプの後ろに、それぞれ2列に並ぶこととしたのである。先発が出た後は、列ごと点滅側に移動するので、「並行スライド方式」と呼ばれた。ホームに線は引かれていないものの、これで整列乗車が定着したという。(毎日新聞、1997年4月9日)

1966（昭和41）年4月4日読売新聞には、小田原駅で、行楽帰りの男女5人グループが後から割込み、前にいた老女をドアに押し倒し、我先に座席の奪い合いをして、倒した人のことなどわれ知らずと平然、という記事が掲載されているが、他方で1966（昭和41）年6月27日読売新聞には、「停車位置を正確に」という記事が掲載されている。横須賀線川崎駅ホームでは、枠内で待っていても電車の停車位置がずれるので困る、というもので、すでに整列乗車が励行されていたことがわかる。

つまり東京都心とその通勤圏では整列乗車が普及しているものの、郊外ではまだというわけであるが、1969（昭和44）年になると、今日のような整然とした整列乗車が徹底されてきた。4月15日の読売新聞「地下鉄の華麗な群衆」と題した記事では、4年ぶりに日本に帰国したニューヨーク特派員が、渋谷駅で「揺れ動くラッシュの人波が、ちゃんと整列乗車を守り、力強いリズムを打っている」のを見て「地下鉄の華麗な群衆に圧倒された。」「人間が多過ぎるから、そう訓練された。だが、ツブぞろい、平均的質の良さで世界一まちがいなしと思う。」とニューヨークと比して東京のマナーが素晴らしくなっていると書いている。

ただし「この秩序を見て、うらやまない独裁者はいないだろう。」とも書いているように、高度経済成長期のこの頃に、企業戦士と呼ばれたサラリーマンたちを中心に、気味が悪いほどに統制され、整然とした整列乗車が行われるようになったことがわかる。

2. バブル期 1980年代—整列乗車定着

1980（昭和55）年8月3日の読売新聞は、ラッシュ時間帯はマナーが洗練され、主要駅では3列に並ぶ整列乗車を実践しているとし、さらに丸ノ内線池袋駅は3列では捌ききれず4列だが、「乗客は慣れたもので、ホームの両側に交互に入る電車に、4列のまま規則正しく吸い込まれる」とやはり整然たる整列乗車の様子を伝えている。

1982（昭和57）年9月16日には読売新聞が、地下鉄で整然と並ぶ乗客を見た韓国の外交官が自

国と比較して「秩序ある国」と評していると、外国人の目を紹介している。

1984（昭和59）年には東武鉄道北千住駅が、新機軸の「分散型整列乗車方式」を導入した。つまり乗車口に向かって左側にそれぞれ約1メートル幅で乗客が並ぶ「先発用」「次発用」のスペースを設け、電車が出発すると乗客は右側にずれていくという方式である。これで、乗客同士がぶつかりあったり、ホームから落ちたりするような危険な状況は緩和されたといい、膨れ上がる乗客を上手に統制する技術がさらに洗練されていることがわかる。（読売新聞、1999年2月23日）

このように高度経済成長期からバブル期にかけて、整然たる整列乗車は東京では当たり前前のルールとしてすっかり定着したのである。

3. 1990年代—東京から郊外、地方へ

常磐線で東京通勤圏の最北は土浦駅あたりであるが、この駅では1980年代半ばごろから整列乗車が行われるようになった。しかし1994（平成6）年9月23日の朝日新聞茨城版「JR常磐線・朝の上り乗車マナー、土浦駅を境に南高北低」という記事によれば、1994年頃でも、これ以北の駅では「無秩序」で、マナーが「南高北低」だという。たとえば勝田駅では「ばらばらに待ち、列車のドアに一斉に集まる。ホーム上は乗車客が団子状態で、下車するのも大変で、駅側が何度整列乗車をお願いしても効き目がなく、いつも発車が3、4分遅れる」状態で、「半ばあきらめ顔」だったという。

また「深夜の下り列車は、車内で客が車座になって酒を飲むなど、土浦駅以南の方がマナーが悪い」と嘆いているように、常磐線は他線区と比べてマナーの洗練が遅れてはいたものの「マナー先進地域」の都内への通勤圏では都内でマナーを身に付ける人が増え、東京都心から郊外へと、サラリーマンの通勤圏拡大とともに、整列乗車が拡大していったことがわかる。

地方の大都市については、1975（昭和50）年8月31日読売新聞に仙台の中学生の「このごろの大人は私にはわからない面が多い。バスを待つ

ているとき、一列に並ばず、バスがくると一番前にいる子供などおしよけて、しゃあしゃあと乗る。」という投書が掲載されているように、1970年代、80年代には、まだ整列乗車が当たり前にはなっていない。

1990年代に入ると福岡、名古屋といった地方の大都市でも整列乗車が定着し、1995（平成7）年11月16日の読売新聞は、福岡市で「最近ホームで整列乗車が定着してきている」と報じている。

札幌市営地下鉄の場合は2000年代に入っても完全に定着とは言えず、2009（平成21）年2月7日読売新聞は「大都市の鉄道では、停車位置に合わせてホーム端で整列するのが暗黙のルール。しかし、同市営地下鉄ではラッシュ時になると、ホーム上はドアの停車位置付近で整列する人と、壁際に寄りかかる人でごった返し、大混乱になる」としている。ただ、壁際に寄りかかる「壁際族」は、「雑誌を読んだり、携帯電話をいじるのに、壁に寄りかかっていると楽だから」で、東京に比べればさほど混雑するわけではなく、整列してまで席を確保しようと思わない人も多く、大きな問題とはされていないとしている。

こうした例外を除き、1990年代でも地方では整列乗車は定着しておらず、1994（平成6）年4月7日の朝日新聞広島版によれば、広島県のJR呉線では、朝夕の通勤時間帯に整列乗車を守らない乗客が多く、割り込み乗車がとくにひどいとして、マナーを守ってもらうよう呼びかける「さわやかキャンペーン」を展開しているという。

東海3県では、1996（平成8）年にJR東海が、整列しないで割り込まれたといった苦情が多いため、警察の協力のもと、マナー向上運動を始めている。（朝日新聞、2002年7月30日）

2000年代に入っても、2003年4月24日の読売新聞によれば、金沢で高校生に車内で携帯を使わない、床に座り込まないよう呼びかけ、駅のホームでは教員や駅員らが身ぶり手ぶりで整列乗車の方法を指導している。

九州でも、2016（平成28）年5月19日読売新聞長崎版によれば、JR九州長崎支社が、整列乗

車や座席の譲り合いを呼び掛けるマナーポスターを募集、岡山でも2017（平成29）年9月9日読売新聞が、JR西日本による岡山駅で整列乗車、座席の譲り合いを呼び掛けるキャンペーン展開を報道している。

このように現在も、地方ではキャンペーンが続けられており、整列乗車が定着してはいないのである。

IV. 大阪

1. 戦後の整列乗車

大阪では戦後、地下鉄渋谷駅の1年後の1948（昭和23）年、阪急が整列乗車を導入した。その後3列乗車の時期もあったが、1993（平成5）年には3列乗車を廃止し、乗客の判断に任せることとしている。これは真ん中は左右どちらに避けるのかわからないといった乗客からの苦情が相次いだためだという。

他の鉄道でも整列乗車はなかなか普及せず、バブル期の1987（昭和62）年、JR西日本は大阪駅で社員を動員し、毎月7のつく日に「マナーの日」キャンペーンを開始、片側整列乗車を広めようとした。

1988（昭和63）年には整列乗車などのマナー向上を呼びかける「さわやかマナーキャンペーン」のメインキャラクターにタレントの萩本欽一を起用、その後は動物やウルトラマンなどをキャラクターにキャンペーンを展開した。

こうしたマナーキャンペーンの結果、1991（平成3）年5月22日の朝日新聞大阪版によれば、大阪駅「名物」の降りる客と乗る客がドア付近で押し合う乗降風景がほとんど見られなくなり、割り込み乗車も減ったという。

2. 整列乗車への抵抗感

しかし実際は片側整列は「7」の日に社員のいるところだけで、いなくなるとすぐに「花道下車」に戻ってしまうという状況で、同年12月27日の読売新聞大阪版「着ぶくれ突進…肉弾戦」という記事によれば、「整列乗車のマナーは日本一悪いといわれる大阪」では、近鉄鶴橋駅でも、「降

りる客が車内に残っているのにそれとばかりに突進する」,「電車が到着するたびに、扉の前ではアメフトばりの肉弾戦」,「何とか乗れると、今度は車内で押し合いへし合い」だという。

1992(平成4)年2月16日朝日新聞大阪版も「関西には駅の整列乗車がない」と嘆き、1993(平成5)年9月21日の読売新聞大阪版も「マナーがなっていない」という記事を掲載、乗客へのアンケートでも整列乗車の悪さや駆け込み乗車の多さを指摘する声が三分の一を占めたという。

1994(平成6)年には関西のJR・私鉄が「整列乗車」への協力を呼びかける16回目の共通キャンペーンを行い、約1万5千枚のポスターを張り出したりして、キャンペーンを続けているが(朝日新聞、2003年8月29日)、現在でも、東京に比べると、完全に定着しているとは言えない状況である。

第2章 整列乗車の社会的背景

I. 明治—文明開化と行動統制

1. 鉄道ダイヤによる行動統制

江戸時代の和時計には針が「六つ」,「七つ」といった時間を示す1本しかない。今日の時計で言えば短針だけしかないようなものである。おまけに昼、夜をそれぞれを12等分して「六つ」,「七つ」などとしていたから、一刻の長さが日々変わる不定時法だったのだが、当時の人々の生活、そして社会にも、細かい時間の区分は必要なく、それで十分だった。

ところが、文明開化を進める明治政府は、伝統的な不定時法を不合理な遅れたものとして廃し、1時間の長さは常に同じという現在も使われている定時法を導入した。

この定時法の時間を絶対的に必要としたのが鉄道である。明治の鉄道時刻表では「時」ではなく「字」が使われているが、これは古い不定時法は「時」とし、定時法の「字」と区別するためだったのである(武田、1999)。

鉄道はダイヤを設定し、設定した時刻通りに運行することが必要だから、不定時法ではダイヤ設

定も実際の運行も不可能である。さらに列車をダイヤ通りに動かすためには、乗務員、駅員、整備工場の職員から清掃員、駅売店の店員、駅弁売りまで、組織化された大勢の人々を、ダイヤに合わせて、予定通りに、規則的に動かさなければならない。

また、鉄道職員以外の人々も、駅前で客を待つ車引きや旅館の番頭、飲食店員、そして何より乗客となる一般の人々も、鉄道という移動手段の登場によって「秒時(セコンド)は脈の一动」などと説明しなければならないような(柳河、1869)秒とか分などという細かい時間を使い、定められた予定通りに行動することが求められるようになったのである。

さらに1888(明治21)年には標準時が施行されて、各地域の社会的時間は固有性を奪われ、全国の社会的時間が完全に統一、均質化され、国民全体の生活が統制されることにもなったのである(李、1996)。

2. 近代的時間による行動統制

こうして文明開化を象徴する鉄道は、いわば近代的時間と、時間に統制された行動の教育機関の役割を果たしたというわけであるが、富国強兵と近代国家作りを進めるためには、鉄道以外の場でも、近代的時間による行動の統制が進められた。

すなわち、文明開化によって、人々を決められた時間に集合させ、労働も、休憩も、食事も、退勤も、すべて定められた通りに進める必要のある工場、役所、軍隊が登場した。そこでは、それまでは分も秒も無縁な伝統的な時の流れの中で、日の出とともに起き、明るいうちに働き、暗い夜は早々に眠るという生活を送っていた人々を、予定通りに、整然と行動させなければならない。

子どもたちも決められた時間通りに朝礼、授業、休み時間、食事時間などが進行する学校に通うこととなり、社会で働く以前から、皆が定められた規則、予定通りに行動することが善、それを乱す遅刻などは悪と、厳しく教育されることとなったのである。

II. 大正、昭和初期—鉄道輸送効率化

1. 輸送需要増大と輸送力増強

産業が発展し、職場へ定時に出勤、退勤しなければならない工場労働者、ホワイトカラーなどが増加する大正、昭和初期には、通勤輸送需要が増大し、定時運行と鉄道輸送力の増強のために、様々な効率化が行われた。

東京の電車は、東京駅が開業した1914（大正3）年には主要駅停車時間は1分か2分、中間駅は30秒だったが、1925（大正14）年10月、中央線以外は主要駅中間駅とも全部20秒に短縮されている。

また駅も、増大する輸送需要を効率的に捌くために改造された。たとえば、現在の中央線御茶ノ水駅は甲武鉄道の駅として1904（明治7）年に開業したが、現総武線両国、お茶の水間の開業とともに現在地に移転、駅舎も新築し、1932年（昭和7年）2面4線の乗換駅となった。駅舎の設計者は東京帝国大学建築学科を卒業して鉄道省に入った建築家伊藤滋で、伊藤は湯島聖堂の近くゆえに東洋的なものにしてほしいという外部の要望は一蹴し、無装飾で実用本位なモダニズム建築とした。すなわち、それまでの駅では乗客を一度待合室に滞留させてからホームに導く形だったが、駅に来る乗客を滞留させることなくホームへと流して捌くという、移動を重視した設計である。この駅のホームは両端が聖橋、お茶の水橋につながっているが、ホームも駅も道路の一部であるかの如く、乗客を道からホームへ、そして線路へとひたすらに流していくという設計思想だったのである（小野田、2010）。

伊藤が「停車場建築は内部に停滞居住するものではなく、むしろ道路の一部であるというところにその特徴がある。レールウェイインダストリーというものは、すべて単純と秩序と迅速によらねばならない。また、停車場建築も単純と秩序と迅速の観念の上に設計されるべきである。」（交建設計・駅研グループ、1997）と述べている通り、輸送効率を上げることがもっとも重視される時代背景があり、この御茶ノ水駅を嚆矢としてその後東京の駅は乗客を滞留させることなく、効率的に

流し、捌く駅へと変わっていったのである。

2. 輸送効率と乗客の行動統制

伊藤はさらに、鉄道空間では「物事はすべてが順調でなければならない」と述べているが、鉄道側の対応だけでは効率的な定時運行は不可能で、鉄道によって移動する乗客にも、時刻表に合わせて駅に到着し、乗車券を買う、待合室で待つなどの手続きを進め、ホームへ移動し、乗り込み、座席に着くといった行動を、決められた手順通りに、効率よく、混乱なく整然と進めさせる必要があった。

それゆえに乗車マナーの統制を進め、人々に良いマナーとして教え込む必要が生じ、例えば1925（大正14）年3月には鉄道省が、降車する人を先にして、その後に乗車するよう呼びかける「降る方を先に 乗降り御順に」というポスターによる呼びかけを行った。

これは乗客にとっても、その方が混乱なく安全で、合理的な乗降の仕方ではあるが、鉄道側からすれば、定時運行に必要なことからである。実際当時鉄道省は、発車が1駅で30秒遅れると中野、東京間14駅で7分遅れ、本数が減り、余計に混み合うと宣伝している。定時運行を最も妨げる可能性があるのはホームから列車へ乗り込む乗車という場面であり、それゆえに人々に良いマナーとして下車する人が先という行動を学習させる必要があったというわけである。

III. 戦時体制と整列乗車

1. 日清・日露戦争と鉄道の効率化

文明開化、産業化の進展とともに、1880年代後半からは民営鉄道が急速に伸びていった。日露戦争が終わった1905（明治38）年末における民営鉄道の営業キロは5196.2kmで、他方の官営鉄道は2413.3kmに過ぎなかった。

しかし、富国強兵、海外進出を目指し、日清戦争、日露戦争と突き進んだ政府は、戦時軍事輸送の経験から、鉄道の効率化と輸送力増強、そして定時運行がさらに重要であることを実感するようになった。そのため、全国土で統一的な路線網を

作り上げることが必要となり、1906（明治39）年には地方鉄道を除き、国有を原則とする鉄道国有法を制定、翌1907（明治40）年までに民営鉄道17社を政府が買収した。その結果国有6640km、民営717kmと比率が逆転、さらに路線名の整理、車両の共通化なども進められ、全国一体の効率的運行が行われるようになったのである。

つまり、窪田順生が『愛国』という名の亡国論「日本人すごい」が日本をダメにする』の中で述べているように、「時計のように正確な日本の鉄道」は世界一と自画自賛されているが、これは軍事大国化と戦争政策を進める大正から昭和にかけての、鉄道輸送力の強化という「国策」のもとに形成された」のである。

2. 戦時体制、ファシズムと乗客の行動統制

さらに朝鮮半島、中国を侵略し、連合国とのアジア太平洋全域にわたる無謀な戦争に突入すると、「総力戦」を進めるために更なる鉄道輸送力の増強と定時運行が必須となった。

ただし、効率的な定時運行は鉄道だけで達成できるものではないため、乗客の行動もより強く統制することが不可欠となった。そのため、敗色濃い第二次世界大戦末期の1944（昭和19）年には、政府は「一億玉砕」の決戦に備えるとして、鉄道の「総親和運動」を展開した。5月19日の「守れ乗車道徳」と題した読売新聞記事によると「列車の遅延は決戦輸送の障害」であり、「乗降に際しては一列乗車、左側待合せ乗車、入り口を塞がずに中に詰めること、荷物を網棚か腰掛下へ入れること」と国民に命じている。

これも窪田が述べている通り「日本人の乗車マナーは世界一」などというのも、日本人の礼儀正しさとか、民度の高さなどではなく、富国強兵政策と戦争遂行を唱える国家による「啓発運動」によって行動を統制された結果なのである。

IV. 戦後復興と新生活運動

戦後日本の鉄道は戦災により大打撃を受け、輸送力は大幅に低下していたが、焼け野原からの復興を進めるために、鉄道の輸送力増強は不可欠で

あったし、食料などあらゆる物資の欠乏に苦しむ人々にとっても、鉄道は通勤はもとより食料などを調達する上でも極めて重要な交通手段だったから、乗客が殺到した。その結果この時代の日本の鉄道は、列車の屋根から機関車の前面まで乗客が鈴なり、通勤電車は窓ガラスが無いなどといった状態で、まさに衣食足らず、礼節を知るどころではない混乱状態だったのである。

こうした混乱の時代に展開されたマナーの改変を目指す運動が「新生活運動」である。これは全国の婦人会、青年団が冠婚葬祭の簡素化、封建的因習打破、衣食住の合理化などに取り組もうと始めたもので、鉄道利用のマナー向上も強調されたのだが、大門正克が指摘するように、上意下達の官製運動ではなく、あくまで民間主体で、目標も上からではなく地域の話し合いで決めるよう奨励された。すなわち「戦後民主国家として日本を再建するには、自らの生活を自ら律する、真に自立した国民を育てなければならず、上意下達で上からの指示に盲従するだけの国民ではダメだ」という意識が、背景にあった」のである。（朝日新聞、2014年10月4日）

ただこの運動も結局国家再建につなげようとした政府に取り込まれて推進され、戦後復興が国を挙げて達成すべき絶対的目標という価値観を背景とし、人々を駆り立てた運動となったのである。

V. 高度経済成長と整列乗車

高度経済成長期には、効率、生産性を上げ、経済的、物質的に豊かになることが絶対的目標であったから、サラリーマンは規則正しく定時に職場に通い、生産物も大量に、効率的に、予定通りに運搬されることが求められた。それゆえ、鉄道には増大する輸送需要を効率的にこなすための定時運行がますます求められた。

さらに仕事を求め、進学のために、夢を求めて地方から東京に多くの人が移り住み、東京の人口は急増、さらに高度成長で不動産価格も上がり、人々は郊外へ郊外へと住宅を求めて溢れていったから、朝夕の通勤通学時間帯のラッシュアワーの混雑はすさまじいものとなった。

こうした高度経済成長期のサラリーマンたちは、超満員の電車で詰め込まれ、長時間揺られて職場に通い、夜遅くまで働き、職場の同僚と付き合いで飲み、満員電車で帰宅、翌朝はまたまた満員電車で揺られて会社へ、という「Oh モーレッツ！」な生活を送ることとなったのである。

その後のバブル期には不動産価格が高騰し、住宅地は山梨県、茨城県、群馬県などまで遠ざかったが、それでもサラリーマンたちは家族の生活と住宅ローン返済のために長距離通勤に耐えたのである。

このように、会社のために一身を捧げてひたすら働く企業戦士たちが、効率的に運行される通勤電車で整列乗車で整然と乗降し、「殺人的ラッシュ」と呼ばれた「通勤地獄」に黙々と耐えさせられたことは、実は定時運行を守り輸送力を向上させること、それによって経済成長を続けることが善であるという時代の価値観を日々学習させられることでもあったのである。

VI. 欧米文化と整列乗車

1. 欧米人はマナーが良いという信仰

高度経済成長期には整列乗車が広がっただけでなく、フォーク並びやエスカレーター片側空けも始まっているが、これらの背景にあったのは欧米の文化である。

ただし、いずれも欧米文化を聞きかじった「知識人」、メディアなどの、欧米人はマナーが良い、日本人はマナーが悪い、したがって日本人は欧米人に学ぶべきといった単純な主張が大きく影響している。

エスカレーター片側空けの場合も右、左どちらに立つのかなどという点までは一般には知られていなかったし、整列乗車の場合も、単に欧米人はマナーが良いから学ばなければという意識だけが強く、実際の欧米の状況は、当時は勿論、現在でもほとんど知られていない。

たとえば日本人が「紳士の国」ともてはやしてきた英国ロンドンの場合、2017年キングマクロス・セントパンクラス駅のホームに乗車位置の表示を描いたことがニュースになった。つまり乗

車位置の表示すら無いのだから、当然整列乗車などしているはずがなく、そもそも「整列乗車」に当たる言葉も英語には無いのである。それどころか、英国人は日本の整列乗車を奇妙な習慣と見て、到着した列車のドアがずれた際、整列した乗客が全員蟹歩きで横へ移動する行動をジョークのネタにしたテレビCMが放送されたりしたほどなのである。(橋爪, 2017)

ヨーロッパの鉄道駅は乗車位置の表示があるとしても、長大なホームの前、後とか、セクター表示つまりホームをいくつかに分けて A, B, C, D などと表示するといった程度で、各ドアの位置の表示などは存在しない。

さらにヨーロッパの鉄道駅では、日本のように発車番線がダイヤできちんと決められておらず、その日によって変わったりする。しかも電光掲示、放送などで知らされるのが発車直前だったりするので、あわてて長いホームを移動しなければならないから、整列どころではない。

また日本では、新幹線の場合停車位置の誤差は指一本分などというほど正確で、オーバーランすれば修正されるが、ヨーロッパの鉄道の停車位置は適当で、その時によって何メートルもずれたりするから、整列して待ったところで意味がない。

つまりマナーが素晴らしいと我々がなんとなく信じているヨーロッパ人は整列乗車をしておらず、他方の日本人の整列乗車は、イギリス人には異様に見えるほど徹底している、というわけである。

2. アジア人はマナーが悪いという信仰

こうした状況は中国でも同様で、オリンピックを控えた2007年、北京では人が2人並んだように見える「11」の毎月11日を、「列に並ぼうデー」と名づけ、「文明乗車監督員」を動員して公共交通機関で整列乗車やエスカレーター片側空けを呼びかけ、割込みの排除に躍起となっていた。これも欧米人など外国人に比べて中国人はマナーが悪く、マナーの悪さは国家のイメージを傷つけると思われていたためである。

その中国でも整列乗車が広がっているが、日本の他に、韓国、台湾、香港、シンガポールなどア

ジアの都市鉄道は、乗車位置が表示されているどころかホームドアも整備され、停車位置も正確で、整列乗車がかなり守られている。

せっかちで行列という習慣が無いと言われたインド・デリーでは、バス停で乗客がひとかたまりになって乗降口に殺到、運転手は乗り切れない客を振り落とすように発車してしまうため、乗客の死亡事故が極めて多いという状況だった。しかし1986年、市当局が整列乗車を義務付け、交通整理員がバス停で教育と監視に当たるようになり、官庁街を中心とした繁華街だけながら、整列乗車が定着している。(毎日新聞1988年1月10日)

インドでは1985年に初の地下鉄がカルカッタで開業したが、整列乗車の習慣が無いため、降りる人が先と構内放送が絶叫してもドア付近は押し合いへし合いの状態だった。しかし2002年に開業したデリーメトロでは、東京メトロの専門家の支援を受け、職員が頻繁に巡回して整列乗車を促すなどして、整列乗車などのマナーが向上し(国際協力事業団, 2018), 2011(平成23)年10月3日の朝日新聞によれば、経済成長が続く同年には、中間層が多いメトロの利用者はおおむね整然と列を作って乗車するようになっている。

2002(平成14)年7月22日の毎日新聞大阪版が報じたサッカーワールドカップ開催を控えた大阪市民のアンケートによると「電車の整列乗車ができない」ことが気を付けるべきマナーとして挙げられている。よりマナーが良いはずの東京でも、2016(平成28)年9月21日の朝日新聞によれば、外国人の65%が東京の人はマナーが良いと回答しているのに対して、他方の都民は25%に過ぎない。このような例からもわかるように、整列乗車が広がった背景には、欧米人はマナーが素晴らしいという虚構を前提に、日本人、アジア人は遅れているとして、欧米に合わせるべき、欧米から学ばなければならないという価値観があったのである。

VII. 東京文化と地方の整列乗車

1. 地方の東京文化観

学ぶべき、合わせるべき対象とされているという点で、日本国内で欧米文化に相当するのが東京

文化である。1963(昭和38)年4月5日読売新聞には、沖縄から上京した修学旅行生が、東京では地下鉄では入り口に殺到したが、バスの停留所では、「みんな整列しているのには感心した。沖縄ではあんなにきちんと順序良く並んでいない。」と書いている。1999(平成11)年10月15日の毎日新聞岐阜版でも、岐阜は「尾張名古屋走り」の影響を受け、ドライバーもいきなり割り込むし、整然と列に並ぶという考えが薄く、夕方の新岐阜駅前バス乗り場では「ここで、人々が整列乗車をする光景を私は見たことがない。バスを待つ人たちはバラバラに立っていて、バスが来ると思い思いにドアの方へ集まる。」と嘆き、「整列乗車が常識の東京の人が見れば、卒倒するような光景だ。」と東京のすばらしさとの比較で岐阜の状況を嘆いている。

また「愛・地球博」(愛知万博)を控えた2004(平成16)年11月14日の読売新聞に掲載された「万博の地のマナー」と題した名古屋の読者の投書は、「東京に行き、JR山手線と地下鉄に乗った際、しっかり整列乗車が守られているのには、びっくりした。かなり込んでいる時間帯だっただけに、勉強させてもらった。一方、名古屋では、割り込み乗車が実に多い。ITS世界会議は終了したが、この地ではまだ、愛・地球博が控えている。全国各地を始め、世界の国々からも人が集まる。このままの状態では、交通機関で、混乱が広がりそうな気がしてならない。マナーアップが必要だという意識を持ちたい。」と書いている。

このように、東京を「マナー先進地」とし、その東京との比較で、鉄道会社やメディア、そして一部の人々の間に、自分たち地方は遅れているから、東京から学ばなければならないという価値観があり、それが整列乗車を地方に拡散させる背景となったのである。

2. 大阪

これは大阪でも同様で、たとえば1995(平成7)年にはJR西日本が井出正敏社長の陣頭指揮で整列乗車の呼びかけを強力に推進したが、その理由は、整列乗車が定着して乗客のマナーが良い「関

東の鉄道に負けたくない」というものだった。

また、1999(平成11)年5月8日の朝日新聞「大阪人、ダッシュ乗車で正面衝突」も、駆け込み乗車はおやめくださいといくら呼び掛けても、新幹線の乗務員室の窓に頭から飛び乗った会社員までいると呆れ、「一方、JR東日本によると、首都圏では整列乗車の徹底もあり、駆け込み乗車そのものが少なく、けがをするなどのトラブルもほとんどないという。」と東京との比較で大阪のマナーを批判している。

2000年代に入っても、2002(平成14)年3月21日読売新聞が、「関西のラッシュ時の駅や電車内でのマナーが悪い。関東では整列乗車をしなかったり、駆け込み乗車をしたりする人は冷ややかな目で見られる。関西人は反省を」と批判、2003(平成15)年8月29日にも朝日新聞が、相変わらずホームで「降りる人が先」というマナーが首都圏に比べ守られていない、と批判している。

II. 上からの統制への反発

大阪では、1994(平成6)年に各社共通のマナーキャンペーンが行われたが、12月14日の読売新聞によれば、やっと座れたのに「席譲れ」とか、整列しろといっても場所がバラバラなのに「しつこい」とJR西日本に苦情が殺到したという。結局キャンペーンに8000万円を投じたものの、逆に煙草のポイ捨てが20～30%も増えた駅があるといった状況だったのである。

また1996(平成8)年からは関西の鉄道事業者12社局の広告担当者が、みんなに同じマナーを守ってほしいと一定期間テーマを共通化した呼びかけを行ったが、これに対しても「押し付けがましいポスターだ」との声が相次ぎ、結局「お客様は神様です」という理由で、2000(平成12)年以降はキャッチコピーも下手に出る「お願い」「呼びかけ調」に変えている。(読売新聞、2002年5月15日)

これは携帯電話の場合も同様で、普及が進み、車内での着信音や、通話が大きな問題となったものの、1997(平成9)年当時は、関東は「御遠慮を」だったのに対し、関西は「控えめに」で、実

際電源オフがルール化された後もなかなか守られなかった。(読売新聞、2001年6月30日)

痴漢対策として首都圏で次々導入された女性専用車両の場合も、2001(平成13)年9月1日の読売新聞大阪版によれば、同年の大阪府警の鉄道会社に対する意向調査では、携帯マナーも整列乗車も守ろうとしない関西人にはなじまず、混乱を招くだけで導入がスムーズに進むとは思えないという消極的な答えばかりで、導入がなかなか進まなかったという。

要するに電車の乗り方という行動を上から統制されることに対する嫌悪感があるというわけだが、2002(平成14)年5月15日読売新聞「関西おもしろ文化考」では、大阪人が反発する東京式の整列乗車を「軍隊的な流れ」と表現している。2001(平成13)年6月30日の読売新聞「ときめき歴史散歩」でも、まるで兵隊のように上からの規制に易々と従ってしまう東京人の整然としたマナーは「マスゲーム」のようだと言われ、東京ではマナーポスターも命令口調で、「同乗するならはみだすな式に、お前たちは悪いことをしているんだと言わんばかり。マナー違反をすると、周囲から叱責の舌打ち、冷ややかな視線が渦巻く」と表現している。さらに「役所が強い関東では、頭ごなしに規制することに慣れていますが、大阪ほどお上を感じさせないところはない、東京なら、あちこちに恩賜公園があって、街角で警察官の姿がやけに目に入る。地下鉄の整列乗車にも何やら威光らしきものを感じて居心地が悪い。」と、権力に従順な東京人に対して、「権力におもねり、へつらうのはごめん、というのが大阪人」だと、上からの統制への反発を表明している。

無論戦争中の「一列乗車」とは状況が異なるものの、鉄道会社が呼びかけるというやはり上からの統制に対して、大阪人は反発したのであるが、中央である東京に学ぶべきという考え方にも反発が強い。

東京を引き合いに出した呼びかけはその後も行われてきたが、2016(平成28)年に至っても、東京の地下鉄と比較すると大阪は無理に乗り込む人が多く、発車に手間取るため、御堂筋線なんば

駅ホームでは赤と青のシートで区分し、降りる人は真ん中の青色部分を通り、乗る人は両側の赤の線上で並んで待つように呼びかけるような状況が続いている。(朝日新聞、2017年3月17日)

大谷晃一は「大阪では『公』に対する観念が薄く、上からの押さえつけるような姿勢には反発する」と述べているが、「伝統的にお客にものごとを強制するのを嫌う」(読売新聞、2001年6月30日)大阪では、東京式統制に合わせることへの反発も強く、鉄道各社も乗客の自主性を重視せざるを得ない。つまり「お上」の所在する「中央」である東京の文化こそ学ぶべき、做うべきものという価値観が存在しないというわけである。

ただし程度の差はあれ、東京人でもマスゲームのような軍隊の流れに嫌悪感を持つ人、反発する人は当然存在することは留意しなければならない。

第3章 パレード、行列というメディア

I. 行列というメディア

1. 宗教的メディア

ヨーロッパの都市は、中心に、祭りから処刑、騒乱まで、さまざまなイベントが繰り返される広場があり、そこに人々が集まることが重要で、それによって市民としてのアイデンティティーが強化され、文化の教育宣伝の場としても重要な場である(池上他、2006)。

司馬遼太郎は、日本では都市に広場が必要という常識は無いものの、代わりにその役割を果たしたのが広小路、橋詰広場、そして現在の駅前広場で、江戸文化を育てる大きな役割を果たしたと述べている(司馬、1995)。

これらはいずれも、集まるための場所というよりも移動のための空間である。実際、日本の祭りは神霊の出現を待ってその招迎と鎮送を基本とするため、神迎えと神送りという移動の儀礼を伴うものが多い。つまり神輿や山車などの行列を見せることは、神威を人々に見せることなのである(世界大百科事典、2018)。

2. 政治的メディア

1) 賀茂祭の行列

上賀茂神社、下鴨神社では、勅命により行われる三大勅祭の一つである賀茂祭(葵祭)が9世紀以来行われてきたが(上賀茂神社、2018)、最も重要かつ人々の注目を集めたのは、祭使、近衛使の行列だった。近衛使は近衛府の中將、少將から選ばれたが、これを任されることは、天皇の信任の篤さがあったので、朝廷、貴族社会で出世していくチャンスだったのである。それゆえ、この行列には供である前駟(さきがけ)などの従者、祭使の乗る中国風の馬具をのせた飾馬、そして無人の牛車が随行したが、貴族的教養を基盤にした風流飾が牛車にまで施された華麗なものだったのである。

風流飾りの行列を行うことは、貴族社会に向けた政治的メッセージを込めたアピールであり、さらにどれだけ理解できたかはともかく、見物する民衆に対しても、これから出世していく貴族が政治的メッセージを発信する仕掛けだったのである(佐多、2017)。

2) 豊臣秀吉の行列

豊臣秀吉は紀州攻めの際10万を超える兵士たちを行軍させたが、これは単なる行軍、軍事的示威行為ではなく、装束や旗指物、金を豊富にあしらった武具や馬具の華麗さを見せつけるものであり、堺にいた宣教師ルイス・フロイスも記録に残しているほどである。

この行列は、天下統一を目指した秀吉が、公家勢力や他の武家勢力、そして一般大衆に、その圧倒的な物量と存在感を見せつけるべく用意された政治的示威行為そのものだった。秀吉は、越中の佐々家を討つために出陣した「北国攻め」の際にも、道中の衆庶の耳目を集める華やかな行列をわざと用意させた。洛北の吉田まで出向いて一行を見送った公家の日記には、「古近に例がないほどの綺麗さだ」と記されており、行列を命じられた家来たちにも、見せられた人々にも、自らがいずれ日本の支配者となることを十二分に発信したのである(橋爪、1998)。

3) 江戸幕府と大名行列

江戸時代に入ると武士の行列は、将軍の御成り、社寺御参内、そして参勤交代による大名行列といった形で、より定型化された。

1635（寛永12）年の武家諸法度によって命じられた参勤交代は、徳川に対する臣従の証として妻子を江戸に残し、1年ごとに在府、在国することを命じたものであった。しかし、諸大名は大掛かりな行列を行うようになり、加賀前田家は4000人もの大行列、小大名でも100人が、各地から江戸へと街道を行列した。この大名行列は、大名にとってはその規模や華麗さなどによって、自らの格式や権力を他の大名や民衆、そして行列する家来たちに示すための示威行進であり、幕府にとっては、全国の大名たちに江戸へ江戸へと行列して来させることで、江戸の中心性と、幕府の絶対権力者、支配者としての権威、権力をあまねく全国に示すという機能を持ったものだった。

このほか、朝鮮通信使、琉球使節や長崎のオランダ商館員の参府紀行なども、華やかな外国使節に江戸をめざして行列させることで、東海道、そして江戸の町を舞台に、江戸幕府の威信を当事者にも見物の人々にも示す機能を持つ政治的イベントだったのである。

4) 東京奠都の行幸

明治維新による東京奠都に際して、天皇の京都から東京への行幸が行われた。この行幸は単なる移動ではなく、東海道という日本のメインストリートで華麗な行列を展開することによって、日本の政治の大転換、江戸幕府から天皇への権力の移動を目に見える形で示すとともに、天皇が歴史的、民族的にも支配の正統性をもつ、仁恵（じんけい）深い君徳を備えた存在であることを民衆に伝達するという目的があったのである。

5) 明治の行幸啓

この東京奠都に伴う行列を全国に展開したのが行幸啓、巡幸である。天皇が一力所を訪問するのは「行幸」だが、2力所以上を訪れることを「巡幸」といい、皇太子の場合は同じく「行啓」と「巡啓」

で、合わせて「行幸啓」と呼ばれた。（原，2009）

明治天皇の地方巡幸は即日還幸37件を含めて全部で97件にも及んだ。特に明治初年から10年代には「六大巡幸」が集中的に行われた。六大巡幸とは、(1) 1872（明治5）年5月23日～7月12日、近畿・中国・九州地方、(2) 1876（明治9）年6月2日～7月21日、東北地方と函館、(3) 1878（明治11）年8月30日～11月9日、北陸、東海道地方、(4) 1880（明治13）年6月16日～7月23日、中央道地方、(5) 1881（明治14）年7月30日～10月11日、東北・北海道地方、(6) 1885（明治18）年7月26日～8月12日、山陽道地方である。

こうした天皇の行幸はたとえば1876（明治9）年5月18日の読売新聞「奥州巡幸の休憩、宿泊の細目、行列の配置」、1877（明治10）年1月17日読売新聞「天皇の京都行幸 横浜と神戸での騎馬や馬車の行列順序」などと詳しく報道された。また大正天皇も皇太子時代に沖縄以外の全道府県を巡遊している（原，2003）。

こうした行幸啓の目的は民情視察ということもあったが、なによりも新政府の基盤が固まらず、自由民権運動も広がっていた1872（明治5）年からの13年間という時期に集中していることからわかるように、それまで京都どころか御所からもほとんど出ず、多くの人々にとっては、関心も知識もない、縁遠い存在だった天皇を、まずは大日本帝国の新たな支配者として民衆に目に見える形で見せることにあった。（李，1996）イデオロギーのような観念的、抽象的なものではなく、原武史が「視覚的支配」と呼んでいるように、具体的な天皇の身体を媒介として、天皇が支配者であり、人々は天皇に服従し、支配されるべき「臣民」であることを実感させる戦略だったのである。（原，2011）つまり行幸啓の行列は、天皇、国家権力を可視化し（小木，1991）、それを臣民に伝えることが最大の目的だったのである。

6) 行幸啓と天皇の神格化

行幸啓は、それに合わせて各地で洋風の迎賓施設建設、駅前通りの再開発、電気の導入などが行

われ、皇室が近代化をもたらしてくれると民衆に感じさせることもできたのだが(原, 2009), さらに人々に天皇が絶対的存在である神であると伝える機会でもあった。つまり、1876(明治9)年7月22日の読売新聞に、天皇帰京の行列に横浜では盲人が土下座して頭を地へ擦り付けて拝み、新橋ステーションでは士族風の男が拍手を打って拝んでいるという記事があるように、明治政府は行幸啓によって天皇をそれまでもあった生き神信仰と結びつけて神格化していったのである。

明治20年代以降は、東京が帝都として整備され、壮麗な新皇居も造営されて、生身の天皇は宮城の高い石垣の向こうに隠され、代わりにお雇い外国人画家キヨッソーネの描いた絵を写真にした御真影が学校などに下賜されて、さらなる神格化が進められるようになったのだが、それまでは行幸啓という行列が、天皇の権威を示し、神格化を進めるための重要なメディアとして用いられたのである。

7) 戦争遂行と行列

その後大日本帝国は、富国強兵を掲げ、朝鮮半島、中国に侵出、清国、ロシアと日清戦争、日露戦争を繰り広げたが、その過程では多くの行列が組織され、人々はこれに参加させられた。

例えば、日清戦争、日露戦争では、民間からは、慶応大学の松明行列、明治大学の提灯行列、東京市民祝勝会の大提灯行列、吉原遊郭、魚河岸の旗行列など、無数の行列が組織された。上からも1894(明治27)年12月9日東京市主催祝捷大会が組織され、市民は日比谷公園に集合し、仮装で上野公園のイベント会場へ行列している。1906(明治39)年4月30日には日露戦争凱旋観兵式が行われ、3万人以上、全長15.7キロにおよぶ空前の隊列を天皇が馬車で1時間かかって閲兵した(橋爪, 1998)。

その後も東南アジア、太平洋へと経済的、政治的、軍事的進出を続け、第一次世界大戦、日中戦争、第二次世界大戦などを遂行することになると、「南京陥落」を祝う提灯行列などが組織され、人々が動員されている。直接の戦闘は軍が行うとして

も、この時代の戦争は総力戦であり、国民を兵隊として狩り出すのみならず、銃後の国民を軍需生産に動員し、「挙国一致」「尽忠報国」「欲しがりません勝つまでは」と戦争に協力させる必要があったが、行列させること、それを見せることがそうした「国民精神総動員」という価値観の統一に恰好のメディアだったのである。

3. 経済と行列というメディア

このように行列をメディアとして利用することは、現代でも盛んに行われている。例えば大阪市で焼きたてチーズケーキが人気の「りくろーおじさんの店」は、ミナミへの進出に際して、行列店を研究した。それによると、行列があれば人は並ぶもの、ただし、あまり長いと並ぶのを躊躇してしまう。PR効果は、店頭で30人ほど並んでいるのが一番とわかったという。行列させることはただで広告することなわけ、実際、行列をある一定の長さに保つように商品を作るスピードを調節している店もあるというのである。(朝日新聞1992年2月16日)

すなわち、行列店で行列している人々は、その店が素晴らしい店であるという広告宣伝情報を自らにだけでなく人々に向かって発信させられているのであり、その行列を見ている人々や行列店を取り上げたマスメディア、SNSなどを見ている人々も、その情報を受信させられ、その店で買うべきと学習させられているというわけである。

要するに、行列させることも、行列をすることも、行列を見ることも、人々にその時代の社会の背景にある価値観を人々に伝達し、学習させるメディアとして機能しているというわけである。

II. 優先順位と行列というメディア

1. 身分順

街道や道は人々が間隔をあけて、あるいは並んで、移動する空間であるが、江戸時代の街路、街道では、旅人はどんなに急いでいても武士たちに道を譲らねばならなかったし、すれ違い方も決められていた。また大名行列が来れば、先行することも並んで進むことも許されず、地べたに這いつ

くばって通過を待つしかなかった。その他寺社でも店でも、ありとあらゆる機会、場所で、優先されるのは武士であり、町人はたとえ先に到着していても武士を先にしなければならなかったし、武士同士でも身分の上下を意識して行動しなければならなかったのである。

つまりこうした行動の統制は、人々に、江戸時代の社会を秩序化する、人々を分類し、上下関係に固定し、日常生活の隅々まで行動を統制する身分制度という価値観を身をもって学習させるための重要なメディアだったのである。

2. 経済力順

明治に入り、四民平等となり法的には身分制度は廃されたが、歩行に替わり人々を移動させる手段となった鉄道は、運賃が極めて高額だったから、鉄道で移動できる人とできない人は、経済的な上下で決められる結果となった。車両も等級制で、乗車位置自体が異なるし、新橋駅などの待合室も等級別である。したがって、先を争って混雑した車両に乗り込まねばならなかった下等の乗客と、上等の乗客とは、同じ列車に乗り移動するにしても、経済力によってまったく異なった行動をすることが求められたのである。

さらに天皇の行幸啓となれば、お召列車、専用列車が用意され、日露戦争戦勝の勢いに乗る1914(大正3)年に宮城(皇居)の正面に完成した東京駅には、皇室専用口、専用待合室、専用地下道も作られた。また大正天皇の時代には原宿に宮廷専用駅も作られている。

戦後、そして現在も、天皇の場合はお召列車、専用列車が用意され、一般客と同じ列車を利用する場合も、一般客を待機させ、最優先で乗降し、対向列車が徐行したりするという特別な扱いが行われている。

一般乗客の場合は、待合室の区別は無くなり、1969(昭和44)年には国鉄が1等、2等、3等という等級性も廃止しモノクラス制に移行した。ただし普通車、グリーン車に変わっただけで、やはり支払った金額によって区別されていることは変わらない。

飛行機の場合は、現在も荷物検査や出入国審査では公用旅券を持つ政治家、外交官が優先される一種の身分制度が残っているが、一般の乗客も、搭乗順がファーストクラス、ビジネスクラス優先で、エコノミークラスの乗客の搭乗は一番最後で、長い行列を作って待たされており、やはり金銭の支払い額順が即搭乗順とされているのである。

いずれにしろ、身分にしる、経済力にしる、その時代に最も重要とされる基準が、時間的順序に反映されているのであり、その統制によって行動させられる乗客は、身分、経済力といった社会を秩序化する価値観を、身をもって学習させられているのである。

3. 先着順

以上の身分、経済などを重要として決定される優先順位と異なり、現在の駅での整列乗車は先着順である。つまり座席確保の可能性の大小につながる車内に入る順序は、行列に加わった、並んだ順序、すなわち行列の場に到着した時間軸上の順序によって決定され、それを空間軸に置き換えた行列が求められる。この背景にあるのは、時間的に早いことが重要、意味があるという価値観である。

新幹線、在来線特急、急行などは従来から座席の多くが指定席だったし、近年はJRではホームライナー、私鉄でも京急のWing号、東武東上線の東上ライナーなど、通勤時間帯にも座席定員制、あるいは指定席の電車が運転されるようになり、乗車ドアの前に殺到して先を争うような機会が減っている。しかしこの場合も空間的にはホームの乗車位置ではなくなったものの、指定券売り場、自販機、ネット予約に早く到着した先着順であり、やはり時間軸上の順序で決定される点は同じである。

身分制度などというものが消し去られ、乗車順と身分はほぼ無関係となったが、それに代わるものが等級の場合の経済力、そして整列乗車の場合の先着順であり、こうした行動の統制も、実は現代社会の背景にある経済力と時間的早さこそ重要であるという価値観を背景としたものなのである。

4. 優先席

電車内の「優先席」は1973（昭和48）年の敬老の日に旧国鉄（現JR）中央線に「シルバーシート」の名称で導入されたのが始まりである。その後関西の大手私鉄5社と大阪市営地下鉄で1975（昭和50）～78（昭和53）年に導入され、さらにバスにも導入されるなどして、全国に普及した。

このシルバーシートは、その後障害者、妊婦なども対象に加えて「優先席」と名を変え、座席数も大幅に増やされて現在に至っている。この他車椅子、ベビーカー利用者などのためのスペース、設備も車内に用意されるようになった。

これらは行列の先頭、前方に並ばなくても、つまり乗車位置に早く到着しなくても、指定席券などを先着順で手に入れなくても、高齢である、妊娠している、体が不自由である、赤ちゃんを連れているといった理由で、空間的に優先されるといった仕組みである。

すなわちこうした在来の時間軸や、身分、経済による優先順を超越した、いわば強者に対する弱者という新たな身分による順序であり、これもまた「やさしさ」「多様性」という現代日本社会が重視するようになってきた新たな価値観を反映したものである。そして人々は車内で席を譲ることを求められること、譲ることによって、日々こうした新たな価値観を学習しているというわけである。

おわりに 競争から共生へ

I. 競争と回避

1. 本能的競争

動物たちは獲物が一つしかなければ、先を争い、走るのが速く、他を押しよける力のある強者が獲物のところに先着して手に入れることができる。これはねぐらの確保でも、異性の獲得でも同様で、動物の世界ではこの空間的先着順、時間的先着順により優先順位を決めるのは、いわば本能的行動である。さらに動物は、先着して手に入れようとしても、後から来た個体が横取りしようとして先

着個体に挑み、争いになり、結局強者が手に入れることにもなる。まさに自然の掟、弱肉強食の世界である。

他方の人間も、当然ながら本来動物である。生存のためには、食物などの物品、サービス、そして空間などを確保しなければならない。そのためには競争し、ライバルに勝たなければならない。具体的には、時間的にライバルよりもその場所に先に到着し、先取する必要がある。こうした闘争はやはり本来動物である人にも本能として組み込まれている。

それゆえ人は、目的地に先着しようと先を争うし、自ら歩く必要はない電車で移動する際も、立っていることは疲れるから座席という空間を占有して座りたいと欲求する。座れないまでも、寄りかかりやすいドア横とか、席が空いた場合にすぐに先取できる座席の前といった場所を占有しようとする。混雑がさらにひどければ、その対象はつり革や握り棒の確保などということもあるが、そのためにはやはり、他の動物同様に時間的に他の乗客よりも先着し、先に乗り込もうとするし、押しのけたり、前に行くライバルの脇から座席に荷物を置いて先取しようとしたり、さまざまな競争を繰り返す。そして実際に力づくで押しのけたり、喧嘩つまり闘争に発展したりする場合もあり、こうした駅、車内で見られる行動はまさに他の動物の行動と同じである。

2. 整列乗車という秩序化

動物の場合は競争、闘争をコントロールする仕組みを作ることはないが、競争、闘争は秩序の無い、秩序の乱れたカオスを現出し、安全に、安心して生きていくことを阻害するので、人は、競争、闘争を回避する仕組みをそれぞれの文化として創り出している。たとえば警察、司法も、スポーツやイヌイットの歌合戦も、競争、闘争回避の仕組みである。

座席を争う行動も、闘争につながり、けがをすする危険を生じ、駅も車内も混乱し、まさにカオス化した状況を現出することとなる。それゆえ創り出されてきたのが、回避の仕組みとしての行動規

範で、かつては身分順、経済順といった順序決定の仕組みがあった。そうした中でも、国家が人々の行動すべてを統制しようとする戦中期に始められたのが整列乗車というわけである。

II. 整列乗車というメディア

1. 行列というメディア

行列は、本来自らの欲求のままに何かを求めている場所に集まったり、好き勝手に移動したりするものである人々を、時間軸、空間軸において一次元的に配列させ、求めるものを提供したり、その順序に則って移動させたりして秩序化し、カオスを回避するための行動規範である。

秩序化を進める場合、背景には、その社会がどのように秩序化すべきと考えるかを決定する価値観が存在するが、先の検討によれば、行列は、行列している人々自身、そしてそれを見る人々に対しても、特定の順序で行動させることを通して、その背景にある特定の価値観を学習させるメディアでもあった。

すなわち、移動を求めて、また座席や車内での位置を求めて人々が集まる駅という場所で、大きな群衆に整列乗車をさせることも、することも、それを見ることも、まさに社会を背後から動かす特定の価値観を発信し、学習させ、実践させるメディアなのである。

2. ファシズムと行動規範

ドラッカーは、ナチスが政権を取った1933年の著作『「経済人」の終わり』の中で、「イタリアの印象を聞かれて、『乞食がいなかった。汽車が時間通りに走っていた』と答えた老婦人を馬鹿にしてはならない。なまじの論文よりも、よほどファシズムの本質をついている。ファシズムにおいては、汽車が時間通りに走り、乞食が大通りから追い払われる。」と述べている。

つまり支配者の持つ単一の価値観によって国家を支配しようとするファシズム国家では、人々の行動をすべからず上から完璧に統制しようとする。したがって、乞食のように路上で生活したり、物乞いしたりといった逸脱行動が許されないのは

もちろんのこと、鉄道も定められたダイヤ通りに運行することが徹底され、人々も鉄道のダイヤに合わせた行動をするよう求められ、定時運行を妨げるような行動が排除されるというわけである。

3. 戦中、高度経済成長期と整列乗車

輸送効率を上げるために世界で初めてエスカレーターの片側空けが求められたのは、第二次世界大戦戦時体制下のロンドン地下鉄だったが、日本で初めて求められた「整列乗車」である「一列乗車」も1940(昭和15)年という「国民精神総動員」の戦時体制下である。

すなわち国家の遂行する戦争に、物質的にも、精神的にもすべてを総動員しようとする戦時体制においては、戦争遂行という絶対的目標をめざし、すべてを秩序化し、効率を最大限にあげようとする。そのため、そのままではばらばらな行動をする人々の行動を完全に統制しようとする。それがエスカレーター片側空け、整列乗車という行動規範だったのである。

戦後の日本は、政治的には民主主義国となったが、経済的には、まずは経済復興、次いで高度経済成長をめざす、すなわち効率化による生産性向上を至上命題とすることとなった。軍国主義ファシズム国家や軍部が、経済界、企業に代わったものの、人々は兵士ならぬ「企業戦士」として生産性向上のために、通勤地獄にもめげずに会社に定時に通い、忠勤を励むことを求められた。すなわち企業戦士たちに求められた、あたかも軍隊の行進やマスゲームのような整然たる整列乗車も、猛烈に働き、企業に貢献し、高度経済成長を目指すこと、経済的、物質的に豊かになることが絶対的善であるという価値観を猛烈サラリーマンに身をもって学習させるものだったのである。

整列乗車もはや常識、当たり前となったバブルとバブル崩壊後の1990～2000年代には、延々と不況が続き、ブラック企業による過労死に見られるように、さらなる合理化と効率向上が求められることとなった。2005(平成17)年に発生した宝塚線脱線事故も、運転士に課せられたあまりに苛酷な秒単位の定時運行厳守が直接的原因では

あるが、その背景には速達性を向上して私鉄との競争に勝ち、輸送力を増強し、さらなる収益を獲得することこそ企業の存在目的であるという価値観があったのである。

いずにしる、整列乗車という行動規範は、その背景にある、整然とした行動で効率を上げ、経済的豊かさを目指すことこそ善であるという価値観を人々に身をもって学習させるメディアだったというわけである。

4. シルバーシート、優先席というメディア

整列乗車の場合、排除したのは、闘争による無秩序化だけであり、強者が先着し優先的に乗車し、座席を獲得することができるという点では動物たちの闘争と基本的に変わらない。そのままでは行列の先頭、前の方に並ぶことができない、早く到着できない弱者は敗者になってしまう。

そうした問題を回避しようと導入されたのが優先席である。当初は高齢者に譲らなければならない「シルバーシート」として導入されたことからわかるように、体力で劣る高齢者が時間的には遅く到着しても、先着して座席に座っている若者は席を譲らねばならないというもので、強さを背景にした先着順という時間軸による優先順位が、年齢順という別の優先順位に変更されたのである。先着順と同じ時間軸の前後ではあるが、年齢順を優越させるシルバーシートは、順位を決定する年齢原理、つまり、古さ、さらには先祖への近接性にこそ価値の源泉があるという価値観を学習させるメディアなのである。

その後シルバーシートは、障壁者、妊婦なども対象にした「優先席」へと変更されたが、これは年齢原理に加えて、身体的強さによる動物たちの順位決定とは逆の、弱さによる順位決定であり、人は動物たちのような競争、闘争から遠ざかるべきであるという価値観を背景にしたものなのである。

III. 成熟社会の価値観と鉄道、整列乗車

1. 新たな価値観

日本が近代化の道を歩み始めた明治から、昭和

の高度経済成長が終わるまでのおよそ100年間、日本の社会が追い求めてきたのは、これといった資源もない中で、豊かで安価で勤勉な若い労働力と、旺盛な消費意欲を持った消費者を背景に、いかにして効率的な大量生産・大量消費の仕組みをつくり、より多くのモノやサービスを、あまねく社会にゆきわたらせるかという経済的、量的拡大であった。

しかし今や少子化、高齢化が進む日本では、人口が高度経済成長期とは逆に減少し続け、発展途上国がめざすような高度経済成長やバブル経済などというものはもはや起こり得ないことは明白である。

また、とりわけ若者は、経済一辺倒で、ひたすら競争し、効率を上げ、生産性を上げ、生活や家族や時には命までも犠牲にして企業にすべてを捧げるような生き方には疑問を持ち、むしろ経済、金、モノはほどほどで、ゆとり、心の豊かさ、やさしさを重視した生き方こそ好ましいという価値観が主流になってきている。

こうした世代差による多様性の他にも、身体障壁者、発達障壁者、LGBTといった少数派の権利を守るべきという価値観も広がり、グローバル化の進展と人口減により、異なった文化的背景を持つ外国人、外国出身者も増加しつつある。そうした多民族化、多文化化が進んだ社会においては、単一民族幻想に支えられた、単一の価値観によって人々を一斉に一つの方向に向かわせる、という社会の在り方は好ましくないし、そもそも困難なのである。

2. 「多様性と調和」

2020年再び東京オリンピック・パラリンピックの開催が近づき、競技施設、選手村、環状二号線延伸などの建設工事はもとより、地下鉄車両の更新からボランティアの募集まで、外国人への「おもてなし」と称して、様々な準備が進められている。またエスカレーター片側空けが始まる時代背景の一つとなった大阪万博が2025年に再び開催されることも決定した。1970年大阪万博のテーマは「人類の進歩と調和」だったが、2020年東

京オリンピック・パラリンピックの大会ビジョンは「多様性と調和」であり、共生社会をはぐくむ契機となるような大会がめざされている。

2020年オリンピック・パラリンピック、2025年大阪万博は、単一の「目的志向にどっぷり汚染されてしまった日本人」「目的に向かってまっしぐらの日本人」(片倉, 1995)の価値観を「多様性」「共生」重視という価値観へと大きく転換させるきっかけになる可能性があると思われるのである。

3. 鉄道というメディア

夏目漱石は『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」として「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言ふ。人は汽車で行くと云う。余は運搬されると云う。」(夏目, 1990)と書いている。鉄道を走るのは車両が連なるまさに「列車」だが、それで移動する人々にとっても、列車での移動はまさにさせられる行列なのである。

その後鉄道がますます重要な役割を果たすようになるにつれて、人々には整列乗車をはじめとする行動規範が次々と求められるようになった。そして明治初期には、同じ等級の乗車券を持てば、身分の上下とはほぼ無関係に、同じ待合室、同じ車両で、一緒に運ばれるという、江戸時代にはありえない移動の仕方をさせられることになった。そうした鉄道は、それまで社会を動かす最も重要で基本的な価値観である封建的身分制がもはや崩壊し、欧米に肩を並べる近代国家をめざすべきとする新たな価値観を学習させるメディアであった。

そうした鉄道に嫌悪感を抱いたのが漱石であり、鉄道は「猛烈に、見界なく、すべての人を貨物同様に心得て走る」「個人の個性に寸毫の注意をだに払わざる」「鉄車」であるとして、「あぶない、あぶない。気をつけねばあぶないと思う。現代の文明はこのあぶないで鼻を衝かれるくらい充満している。おさき真闇(まっくら)に盲動する汽車はあぶない標本の一つである」と警告してい

るのである(夏目, 1990)。

実際その後、漱石の警告通り、人々は鉄道という巨大なシステムに移動を託すことによって、巨大な国家、社会の善しとする価値観を学習させられ、それに向かって一斉に進むという社会を創り上げて来た。しかし多様性と共生が善とされ、「個人の個性に寸毫の注意をだに払わざる」などということは善とされない時代となり、同じ皮膚の色で同じ言葉話す人々が一斉に会社に通勤してモータリに働くなどという働き方が今後も続くとは思えない。そうした新たな価値観を背景とする新しい時代に、鉄道がどのようなメディアとして機能していくのかにも十分に「気をつけねば」ならないのである。

参考文献

- 崔玉華, 2007, 「日本人の礼儀作法と若者たちの認識・行動: 中日比較文化論からの一考察」, 『横浜商大論集』40巻1, 2号, 横浜商科大学
- ドラッカー, P.F. 2007, 『「経済人」の終わり』, ダイアモンド社
- 原武史, 2003, 『鉄道ひとつばなし』, 講談社
- 原武史, 2009, 「鉄道から見える日本」, 『知るを楽しむ』2009年6, 7月, NHK出版
- 原武史, 2011, 『可視化された帝国-近代日本の行幸啓』増補版, みすず書房
- 長谷川貴則, 2009, 「新幹線駅プラットフォームにおける行列に関する考察」, 『日本建築学会大会梗概集』, 日本建築学会
- 橋爪紳也, 1998, 『祝祭の<帝国>』, 講談社
- 橋爪智之, 2017, 「日本流“ホーム乗車位置”は英国で根付くのか」, 『東洋経済』2017年10月11日, 東洋経済新報社
- 李孝徳, 1996, 『表象空間の近代-明治「日本」のメディア編制』, 新曜社
- 池上岑夫他編, 2006, 『スペイン・ポルトガルを知る事典』, 平凡社
- 稲永由紀, 1997, 「日常生活規範に対する態度形成の社会的文脈: 規範の遂行をめぐる状況の定義に着目して」, 『日本教育社会学会大会発表要旨集録』49, 日本教育社会学会
- 石間計夫, 坂本圭司, 2014, 「ホームドアを設置したホーム空間における旅客流動の円滑化に関する研究 その1: 乗車待ち行列の形態が乗降のスムーズさに与える影響検証」, 2014年度日本建築学会大会(近畿)学術講演会・建築デザイン発表会, 日本建築学会
- 片倉もと子, 1995, 『「移動文化」考-イスラームの世界をたずねて』, 岩波書店
- 川喜田泉, 1996, 「整列乗車とシルバーシート」, 『関西経協』50, 関西経営者協会
- 川喜田泉, 1999, 「整列乗車に関する私見」, 『関西経協』53, 関西経営者協会

- 小林忠雄, 1962, 「建設省だより—整列乗車考」, 『新都市』16, 都市計画協会
- 交建設計・駅研グループ, 1997, 『駅のはなし』, 交通研究協会
- 窪田順生, 2017, 『「愛国」という名の亡国論—「日本人すごい」が日本をダメにする』, さくら舎
- 三信巖, 1992, 「こんな時、どうする? 整列乗車を守らないお客がいた時」, 『運輸界』45, 中央書院
- 夏目漱石, 1990, 『草枕』, 岩波書店
- 夏目漱石, 2011, 『三四郎』, 新潮社
- 落合弘明, 三浦秀一, 増田康男, 2012, 「都市鉄道の旅客流動実態を反映した駅施設配置に関する調査」, 第19回鉄道技術連合シンポジウム, 日本機械学会
- 小木新造, 1991, 『江戸東京を読む』, 筑摩書房
- 大門正克, 2012, 『新生活運動と日本の戦後一敗戦から1970年代』, 日本経済評論社
- 岡本敏朗, 1983, 「現代高校生気質—整列乗車について考える」, 『Subway』, 日本地下鉄協会
- 小野田滋, 2010, 『世界の駅・日本の駅』, 小池滋, 青木栄一, 和久田康雄編, 悠書館
- 笹澤正善, 坂本圭司, 吉田圭一, 石間計夫, 2015, 「駅ホーム上での円滑な旅客流動の為の床サインに関する基礎的研究」, 『学術講演梗概集』, 日本建築学会
- 佐多芳彦, 2017, 「佐多芳彦の服装の歴史学—賀茂祭の風流飾り」, 『朝日新聞』, 2017年4月8日
- 世界大百科事典, 2018, 「神幸祭」, 『世界大百科事典』, 平凡社
- 司馬遼太郎, 1995, 『街道をゆく36 本所深川散歩』, 神田界限, 朝日新聞出版
- 武田信明, 1999, 『三四郎の乗った汽車』, 教育出版
- 武内陽子, 高橋幸雄, 富井規雄, 2003, 「シミュレーションと実測実験における電車への乗降時間の比較」, 『日本オペレーションズ・リサーチ学会秋季研究発表会アブストラクト集』, 日本オペレーションズ・リサーチ学会
- 帝都高速度交通営団編, 1991, 『営団地下鉄五十年史』, 帝都高速度交通営団
- 斗鬼正一, 2015, 「エスカレーター片側空けという異文化と日本人のアイデンティティ」, 『情報と社会』第25号, 江戸川大学
- 斗鬼正一, 2016, 「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—」, 『情報と社会』第26号, 江戸川大学
- 斗鬼正一, 2018, 「東京オリンピックと日本人のアイデンティティ—1964年東京大会と首都美化運動, マナーキャンペーン—」, 『情報と社会』第28号, 江戸川大学
- 牛田貢平, 2012, 「運行実績データを活用した列車遅延の評価指標」, 『オペレーションズ・リサーチ: 経営の科学』, 日本オペレーションズ・リサーチ学会
- 柳河春三, 1869, 『西洋時計便覧』, 柳河氏采英書屋
- 安田健一, 江本達哉, 竹村則雅, 番匠一郎, 島田章義, 柴崎紳一郎, 村井孝至, 1996, 「混雑時のホームにおける乗降方式に関する研究: その1 大都市ターミナル駅における乗降形態と規制方法についての実態調査」, 『学術講演梗概集』, 日本建築学会
- テレビ
- 原武史, 2009, 「日本建築学会特集 走る宮殿~御料車日本の歩み」, 『NHK総合テレビ』, 2009年12月23日
- ウェブページ
- 国際協力事業団, 「デリー-高速輸送システム建設事業フェーズ2(4)」, 国際協力事業団, <https://www.jica.go.jp/oda/project/ID-P202/index.html> 2018年11月25日閲覧
- 上賀茂神社, <http://www.kamigamojinja.jp/kamo/> 2018年11月25日閲覧