

## 鉄道の座席変遷と社会状況の関連

### 1. まえがき

最近と言うほどでもないが、若者は電車で座席に積極的に座らない、という話題を年配の知人とした。確かに毎日の通学列車で目の前に席が空いているのに立っている人をよく見かける。もちろん椅子取りゲームを繰り広げる人もいるが、印象としては「おじさまおばさま方」が多い気がする。若者は草食系ということなのか、はたまたどんな人が前に腰かけたか分からない場所に座るのをためらうのか、もしくは座席の譲り合いの面倒を避けるためなのか、理由はわからない。

旅客用鉄道は登場から旅客を取り込むため、様々なサービスを展開してきた。ここでは基本的に普通列車座席の変遷を辿り、その設備が反映する社会状況を考察していく。日々使っている鉄道の設備にどのような進化(退化)があって今の形に至るのか、この文章を通し、電車に乗った時、少しでも関心を持っていただければ幸いである。

### 2. 客車座席の変遷

1872年の新橋—横浜間の鉄道開業時から座席はあった。マッチ箱と呼ばれた客車は車体長が5mほどで、上中下等に分けられ、下等の車は3つの区画に分けられ、1区画に10人が座れる板張りのベンチのようなボックスシートが備え付けられていた。車内には通路がなく、駅では外から係がドアを開けるという現在からすれば非常に居心地の悪いものであったが、当時としては、歩くよりまし、という感覚であり、移動手段として楽な方だったようだ。しかし、3年後の1875年8月からなんと敷布団の貸出が始まった。やはり決して快適ではなかったことがうかがえる。

さて、それから座面には薄縁というゴザのようなものが敷かれるようになり、さらに大正時代にやっと座面にクッション性のあるバネと、モケットと呼ばれ、今も一昔前の座席で使われる布が敷かれたため、格段に座り心地は良くなった。(下写真) この登場は第一次世界大戦による特需景気と機を同じくして、景気が良くなり、鉄道利用者が増え、鉄道会社に余裕が生まれた結果であり、改良とともに長距離移動者の利用にも快適になり、利用者がさらに増える好循環を生み出していた。しかし、これもまだ背面が直角の板張りで現在の感覚からすれば座りにくいことこの上なかったであろう。

そして、1929年に登場した32系は従来の17m級から20m級へ車体を大型化し、それに伴いシートピッチ(背面と背面の距離、ボックスシート一区画の大きさ)が1300mmから1455mmに拡大し、快適さのさらなる向上が図られている。

さらに、1935年に登場した増備型からは背面にもモケットが張られた。加



えて、1939年には35系が登場し、従来の600mmの小窓から1000mmの広窓になって、車内が明るくなった。これらは日本が一流国の仲間入りをし、盛んな経済活動が行われていたことと関連しているように考えられる。

ところが、一転して敗戦を迎え、1949年に登場した60系は、国力の減衰を表すかのように、大正期の木造客車などの部品を流用して作られており、客車の室内壁はベニヤ板、座席の背面は木製に逆戻りしてしまった。戦中期から戦後期にかけては鉄道の利用が増えるものの、軍事利用も増え、旅客用の新しい客車を作る余裕がなかった。また、よく語られるように軍需工場や軍事基地の近くでは窓には鎧戸が下ろされ、2人がけの席に3人が座るよう推奨(強要?)されたため、居住性は最悪であったろう。闇市列車は座る余裕などなく、機関車のデッキにまで人があふれる写真を見たことがある人もいるだろう。戦争期の個々旅客の要望が抑圧されるしかない逼迫した状況が鉄道の座席事情からも読みとれる。

さて、1951年に43系が登場する。これは、全国に急行を走らせるべく作られた車両で、背面がとうとう直角でなく、下半分に詰め物がなされるようになったのである。さらに、今までなかった通路側の肘掛や頭もたれが設置された。戦後復興期に積極的な経済活動を促すため、居住性を向上させていると考えられる。また、通路側の頭もたれは手すりにも代用され、立ち客が表れることをも想定した構造で、復興による経済活発化が予見されていることが分かる。

### 3. 電車への移行

さて、ここまでは日本中を機関車に引かれ駆けていた客車の話であったが、今は主流である電車はどうだったのであろうか。43系と同時代に登場し、東海道本線を走っていた当時最新鋭の電車80系は、技術的な問題か、はたまた電車は長距離乗るものではないという考え方か、座面が43系よりも狭く、背面のモケットも傾斜が付いているものの腰の部分だけで、まだ客車の方が居心地は良かったようだ。因みに、これは今でも同じことだが、それにもまして当時は技術が発達していなかったため、電車のモーター音などがけたたましい。それに比べ客車は普通、線路の継ぎ目を越える「タタンタタン」という心地の良い音しかせず、寝るときには圧倒的に客車に軍配が上がると言える。ただ、今の電車ではモーター音など気にする人もいず、というか分からず、簡単に爆睡できるというのが私の周りの人々の意見であり、肩身の狭い思いをしている。

話を戻す。先ほども述べたように、現在は電車が主流であり、客車列車は数えるほどしか残っていない。それには淘汰される理由があったはずであり、電車の設備も向上していったのだと考えられる。そのきっかけとなったのは修学旅行列車であった。戦後、子どもが爆発的に増えていったのに伴い、修学旅行も大勢の移動となり、必然的に鉄道利用が行われるようになり、専用列車が運転されるようになった。しかし、それは各地で保管されていた余剰の古い客車の寄せ集め列車であり、そこに大勢が詰め込まれ、長距離長時間の移動を強いられた。子どもといえどもなめすぎである。事実、評判は最悪でさらに、移動中の事故のリスクなどもあり、修学旅行専用の電車が作られることになり、1959年に155系が登場した。これは当然のことながら学生たちの長距離移動を前提としており、安全かつ一先ずの快適

を目的に作られたため、片側が 3 人がけのシートになり、座席幅や通路幅を切り詰め、肘掛なども省略された。(上写真) しかし、これは以前に比べ、全員が着席出来たため非常に好評で、これをもとに国鉄での電車長距離移動のノウハウが蓄積されたと言える。



続いて、普通座席に関して革命的であったと言える、12 系客車が 1969 年に

登場する。今までの車両ありきの設備から、1964 年に登場した新幹線 0 系で採用された人間工学を取り入れた設計になったのである。研究の末、長時間座っていても疲れな座席寸法が編み出されたのだ。座面の高さを 460mm から 430mm に、背面の傾斜を 11 度から 17 度に、肘掛を水平に、それらが採用されたのが 12 系客車であった。ところが、背面の傾斜を増すことに伴い、シートピッチを 1600mm にする必要があったのだが、輸送力を鑑みると今までの 1400mm 代しか許されなかった。それでも 12 系は妥協することなく、車体長自体を 1300mm 伸ばし、シートピッチを 1580mm にして、理想値 1600mm に近づけた。これにより、快適性は格段に向上した。この車両は翌年の大阪万博に向けて大量に増備された車両であり、経済成長に伴い体格が向上してきた日本人に合わせた、国力の復活を誇示するにふさわしい新車を完成させたのであった。これが国鉄列車の完成形であり以降の電車や気動車にもこの寸法は採用されていった。

そして、動力が機関車に集中しており効率が悪いことや、運転操作の煩雑さから、機関車列車は敬遠され、電車技術の向上もあって、設備を客車と同じレベルに昇華させることが可能になり、客車列車は衰退の一途を辿っていった。また、長距離移動に飛行機やバスが登場し、鉄道は中、短距離輸送に移行していった。今でも地方の JR はこの時代の電車を使っている、ここからは変わって都市圏の電車に目を向ける。

#### 4. 現在の座席

現在の国鉄型以降の電車の座席は基本的に一人ひとりに区分けされたクッション性が失われた硬めの座席である。都心でも私鉄に区分けなしの座席が残っている車両もある(西武 2000 系[黄色い電車]ごく少数編成など)が、区分けがないのはクッション性が高く座り心地が良くとも、隣客との間隔がわからず、座席定員分の人数がきちんと座ることができない可能性がある。これは鉄道会社としては効率が下がることにつながり、都心部では確実に駆逐されてしまう。学院生の一部は西武おなじみ黄色い電車のふかふかシートを「ネコバス」と呼んで親しんでいて、私もこの編成が来ると心の中で小躍りするものだが、確実にその数は減って、外見は同じでも中身は青くなったりして、椅子が固くなってしまった。

ともかく、この傾向は最早設備やその維持の簡素化、確実な着席を追求した効率化でしかなく、快適性に関しては退化と言えるだろう。短距離移動が主体となった現在の都市圏輸送はまだいいのだが、最近、車両の更新により、この系列の初代、205 系や 211 系が地方圏

に移動していった結果、その土地に合わないロングシートの硬い椅子が並ぶ状態が表れるようになった。鉄道旅が趣味の私としては非常に不満である。



さて、それら現在の電車の車両での究極形が E231 系 6 扉車である。中央総武線を走っているこの列車は 10 両中 1 両、5 号車にあるのだが、平日朝時間帯にはただでさえわずか 30 人分しかない席が折りたたまれ、座席が一つもなくなるのである。鉄道ファンの間では社畜輸送車などと揶揄されるこの車両だが、他車両よりも混雑が緩和され、デッドスペースが無くなるように思うため、端から座る気がない通学時の私にとってはなかなか快適に感じており、賛否両論である。だが、確かに混雑時以外は貧弱な椅子であり数も少ないため、一般的にはあまり快適ではないだろう。因みに、この車両は山手線にも配置されていたが、諸事情により撤退し、また、これからもこのタイプが現れるかどうかは不明である。しかし、この車両が生まれたという事実を見れば、最早鉄道は単なる移動手段となり、座席に座る快適さも必要がなくなったと考えられる。また、座らずとも自分で快適な環境を作れる状態が生まれた、例えば携帯型音楽プレーヤーや携帯電話の普及が要因となっているようにも考えられる。これらは最初に挙げた「座らない若者」と繋がっているのかもしれない。

## 5. まとめ

このように、列車の座席一つを見て、明治期から現在にかけて、ひとまず便利になってきたことも、時代状況も、社会状況も読み取れるのである。最後に語った現在の電車の座席は、社会状況に伴った現代の鉄道の役割を如実に反映するものであると考える。

ところで西武鉄道で最も新しく導入された 2013 年以降製の 30000 系(通称スマイルトレイン)7 次車はシートのクッション性が明らかに従来の 30000 系より向上して快適性が増しており、JR、E231 系 6 扉車とは時代の流れの上で一線を画す存在として注目している。

皆さまも是非とも、次に乗る電車の椅子の座り心地を味わってみてはどうだろうか。

## 6. 写真

1・3 ページ目は筆者撮影。4 ページ目の写真は以下 URL より

[http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/thumb/f/f7/JReast\\_SahaE230-500.jpg/1024px-JReast\\_SahaE230-500.jpg](http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/thumb/f/f7/JReast_SahaE230-500.jpg/1024px-JReast_SahaE230-500.jpg)

## 7. 参考文献

佐藤正樹 / 「座る」鉄道のサービス 座席から見る鉄道の進化 / 交通新聞社 / 2013 年 10 月 15 日