所変われば品変わる

使用者委員　水淵大作

東京に行ってきました。新型コロナウィルス感染者もこの 1 ヶ月程で劇的に減少し、1 年ぶりの出張だった。空港行きのバスがほぼ満席、飛行機は約 6 割の搭乗客という感じだった。もっとも便数が削減されているので、コロナ前と比べると、3 割～5 割の乗客といったところだろうか。第六波の襲来を警戒しながら慎重に少しずつ「日常生活を取り戻そう」としている、そんな感覚だろう。

ところで、私は、ＪＲや市電・バスを利用する際はもとより、それ以外でも鹿児島中央駅に出掛けることが多い。人出や人々の動きがよくわかるからだ。自称「中央駅の街角ウォッチャー」の見聞するところ、地元の人々の人出は、かなり回復しているが、外国人や他県からの団体客の姿は、皆無に近い。以前はキャリーバッグを引きずりながらエスカレーターの右側に列をなして上っていく関西からの団体客をよく見かけたものだ。エスカレーターの立ち位置を見れば関西からの来訪者はすぐわかる。東京を始め、鹿児島もそうだが、ほとんどの人はエスカレーターに乗る場合、急ぐ人用に右側を空け左側に立つ。

では、なぜ関西（大阪）だけ「右立ち左空け」が慣習となったのだろう。諸説あるが、自分なりにもっとも納得している【阪急電鉄のアナウンスきっかけ説】を紹介する。1967 年阪急梅田駅の移転時に 3 階の乗り場に通じる長いエスカレーターが設置された。その際に急ぐ人の中に走って上り下りする人が出てきた。一計を案じた阪急電鉄が、「走って上り下りするのは大変危険ですのでお止めください」「お歩きになる方のために左側をお空けください」とアナウンスを流し始める。何故「左空け」かは、事前の利用状況を調べた結果、右手で手すりをつかんで右側に立つ人が多かった。更に、右利きが多い日本では利き手の右手で手すりをつかむのが自然と判断したようである。他に有力な説として【大阪万博説】等がある。

一方東京の「左立ち右空け」は、大阪より遅れること約 20 年後の 1980 年代末になって、地下鉄の長いエスカレーターで自然発生的に左立ち右空けの片側空けが始まった。こちらも諸説ある中から【駅構内の左側通行説】を取り上げる。1949 年の道路交通法改正まで「人も車も左」が原則であった。改正後に「人は右、車は左」となった。ところが、駅の通路や改札等の構造は簡単に変えられず、例外として駅構内の左側通行が残った。左側を歩いたままエスカレーターに乗ると左側に立つのが自然な流れになる。結果的に自動車道と同じ感覚の左が走行車線、右が追い越し車線となった。更に、右利きの多い日本人は、利き手の右手で荷物を持つ事が多い。故に、空いた左手で手すりをつかむことになり立ち位置は左側になる。大阪も東京も自然発生的に習慣化したようだが、全く違う結論になっている。「所変われば品変わる」とは、よく言ったものだ。ちなみに東京モノレール浜松町駅のエスカレーターの乗降口には、「小さなお子さんとはしっかり手をつなぎ、手すりをもって、黄色い線の内側にお乗り下さい」とあり、「お急ぎの方の為に、右側をお空け下さい」との表示は無い。最後に、羽田空港で、高校生の修学旅行生の団体と遭遇した。何だかほっとした気分になった。皆でできるだけの感染防止策を行って、以前の日常を早く取り戻しましょう。