

叢談

カードの世紀

第202回

「歴史主義」が欠如した 低レベルな日本の現状

事例に基づいた関連業界批評

櫻井 澄夫

歴史観の 重要性

改めて「歴史主義」という名の、19世紀ヨーロッパ以来の「主義」について、哲学、法学、歴史学、経済学などにおいての論争や、その研究の梗概をここで書こうとしているわけではない。私にはその能力も検討の時間も残念ながら十分がない。

しかし、本誌の私のこれまでの文章をお読みいただいている方にはご理解いただけると思うが、連載でしばしば語り、あるいは執筆の過程で学んだ、この業界の欠点に対する私の意見と批評をより具体的に書き残すことは、業務の発展にとって無意味、無価値であるとは私には到底思えないので、今回も重ねて私の主張を続けていきたい。

大上段に振りかざして、カール・ポッパーの有名な「歴史主義の貧困」に対抗しようとしているわけでもない。しかし、本

誌の読者の方々と縁が深い業務における分野での、「歴史主義の欠如」について私見を書き、それに、より具体性を持たせるために、これまで書かれた書籍などを著者名や書名をあげて、引用、使用するが、そういったものを批判するための引用ではなく、そうしたものの内容に足りない部分を補い、完成度を高めんとするのが拙文の主旨であり、そのような出版物の全否定ではなく、私自身もそうした業務上の努力に敬意を表し、出版物のおかげを被っていることも少なくないことを、あらかじめ申し上げておきたい。

したがってこうした書籍や姿勢への「批判」が言葉として少々厳しいものであるなら、「批評」「書評」くらいに受け止めていただきたい。

資料としての 絵はがき

前号で私は個人的な趣味とし

て、古い絵はがきを収集していることに触れた。

そのきっかけは、日本に住んでいたイギリス人が、横浜で立派な大冊の古い横浜の絵はがきの写真集を出版したことからだった（「横浜絵葉書・ペドラーコレクション」（1980年）。当時、書籍や文書類はともかく、写真、地図などは日本の図書館ではほとんど収集の対象にならず、個人の収集家もほとんどいないのが実情だった。

前号でも書いたように明治後期になるまで絵はがき類は日本では発行されておらず、横浜の絵はがきが収集の対象になったのは、横浜という外国人居留地での販路が見込まれ、実際に横浜の元町などで、外国人を主な顧客とした絵はがき販売店が他の土産物や工芸品と並んで営業していたという背景があった。ペドラー氏の絵はがき写真集はそういう意味で、同氏が主

に国外で収集した日本の絵はがきの資料性の高さ日本人が目を開いたという点で画期的だった。私たちの小学生の頃はせいぜい学校から地方に旅行したりすると、観光地で絵はがきを一枚買って、自宅に出したりする程度だった。同級生でカメラを持つている者は少ししかないかった。

横浜絵はがきの発行は次第に東京や観光地での絵はがきの流行に結びつき、どこにいても観光地では絵はがきが売られるようになっていった。明治から昭和初期の横浜などの景色や美人の絵はがきが現在、国内ではなく外国で多く売られている原因もそのあたりにある。

私は古地図、写真、書籍、外国航路の食堂の美しいメニューなどを、主として国内、欧米や中国の古書店から購入したが、通信販売やオークションだけでなく、機会があれば古書店や専門の市場を直接に訪れて購入も

した。

歴史認識は 現在や未来を教える

JR東日本のSuica（スイカ）は私も使用しているし、その普及度は目覚ましい。

PASMO（パスモ）や各地方の交通系ICカード、私鉄などとも相互乗り入れして利便性を高めている。

カードを単独で使用するだけでなく、既存のクレジットカード各社との提携カードも出ているし、例えばビューカードにスイカとJCBの機能が付いたカードなども発行されている。クレジットカードと組んだ「オートチャージ」と称する制度もあるから、いちいち追加入金しなくても使用できる。

つまり、わが国に鉄道が1872（明治5）年に初めて建設され、紙の乗車券が発行されてから、乗車券の改善・進歩、交通系ICカード、モバイル決済

に至るまで、途中、オレンジカードやイオカードなどの導入を経て乗車券や乗車システムは現在に至っているわけだが、初期のプリペイドカードはまず券売機で現金で購入して改札機を通すか、そのカードで乗車券を購入するのが普通であったから、カード化とは言っても今のシステムとは相当に違っていた。

そんなことは、今の若い人にはよく分からないだろうが、一般大衆はともかく、ペイメントカードや各種支払システムの開発に携わる人が、こうした歴史認識や知識を正確に持っているのはまずいだろう。

共時論や最新の技術論、短い期間の歴史認識をもとにしていくだけでは理解しにくいことが存在しているのであって、通時的論的に学習しないと発展過程は学べず、変わったことと変わらなかったことが理解できにくい。

車のハンドルはなぜ円形で、



は自明のことなのだろう。こういったことに関して歴史の知識は必要だ。

乗車券の場合も鉄道や乗車システムの発展の過程で、乗車券や定期券、回数券のサイズや使用方法、材質、券売機や改札機の機能に至るまで実にさまざまが開発や実験が行われて実用化されていっ

た。こうしたスイカなどのICカードの開発については、JR東日本の椎橋章夫さんが数冊の本を書いておられ参考になる。

『ペンギンが空を飛んだ日』

(交通新聞新書。13年)、『自動改札のひみつ』(成山堂書店。17年。改訂版は19年)、『ICカードと自動改札』(成山堂書店。15年)などだ。

私はこうした技術関係に弱いので、椎橋さんの著書は教科書として非常に役立つ。

地下鉄開通時に存在した「自動改札」

さて、私が絵がきを収集して30年以上になるが、鉄道関係にも興味があるので、出身地の東京の交通機関の鉄道の写真の絵はがきの中に、変わったものがあるのに気が付いた。

東京の地下鉄の駅の改札口で、硬貨を機械に挿入して駅に入場して、乗車するシステムの写真が印刷されている。乗車券は使用しないらしい(写真1、2)。

時は1927(昭和2)年12月30日。今から約93年前、東洋

初、日本で最初の地下鉄が上野と浅草間に東京地下鉄の手で完成した。

東洋最初の地下鉄ということ、地上ではないから高速、踏切はないから安全、雨や風にも強い全天候型、全鋼鉄製であることなどが宣伝され、地上に設置された各駅の入り口に派手な装飾が施され、華々しいスタートを切った。

その際、アメリカのGE製の「ターンスタイル」という名の改札機が合計11台導入され、1台の購入価格は1000円したそう。当時の1円が現在のいくらになるかは、計算方式によって違ってくるだろうが、だいたい現在の200万円くらいにあたるようだ。

十字型の木製の立派な羽根が10銭を挿入し、体で押すと一人分回転する。1回転で4人だ。改札機2台の一番前と一番奥には「パッシメーター」という金属製のバーで作られた簡単に回

転する軽い十字型の羽根状のものがあり、駅員がレバーを押すと回転し、入場できるようになっていた(写真3の手前側の駅員の背中前に写っている)。

団体、回数券、優待乗車証の利用者などはこの有人の通路を通過したようだ。

なお、横浜市営地下鉄の改札口には現在、磁気やICカード

の乗車券使用者用の改札口以外に、有人の改札口が一つ各駅にあり、ここは紙製の敬老特別乗車証や福祉特別乗車証などの機械に対応しない乗車券の利用者

が駅員の目視により確認し通過する。

私がこの写真を見てとっさに思ったのは、これは現代の交通カードの乗車システムの前身ではないかということだった。どちらも機械化して人の手間を省く。乗車券は要らない。もちろん技術の点では大きな進歩があったから同じではない。

しかし、自動改札という名称も同じ(後述)だ。自動化になじまない顧客に対するサービスはほぼそのままだ。機械化されても、そうした顧客に対する改札口が用意されているのは90年たっても似たような仕組みはまだ必要なのだと思う。ついでに理由は無いが、にこりとしたくなるのだ。

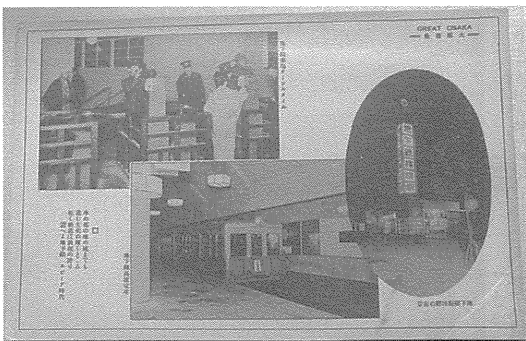
もう少し最近の情報を付け加えると、今年の後半に、市営地下鉄や市営バスで使用される横浜市営の敬老特別乗車証はICカード化するとの連絡が市からあった。思えば百年前のクレジッ



▶自動改札には10銭白銅を入れる。(写真2)



▶駅員の背中前にあるパッシメーター。(写真3)



▲1933年には大阪の梅田駅にも導入された。(写真4)

じる。運賃は一人10銭。10銭の白銅貨が使用された。ターンスタイルの下を通ることができ、子供は無料だった。

余談だが中国の北京市のバスなどの公共交通機関では、改札口に引かれた線より背が低い子供は無料だったから、発想的にはよく似ている。

写真を見ると終点の上野、浅草両駅には恐らく2台あるいは3台ずつ、途中の田原町、稲荷町にも2台とすると合計8台ないし10台になるから予備があったのか。

写真2の絵はがきを見ると、駅の改札口には、「十銭白銅をお入れ下さい」「切符は入りません」「回数券の方は」などの表示があり、絵はがきの写真の欄外には、「日本最初の自動改札口に十銭白銅を自動電話の様に挿して棒を押せば場内にはいれます」との説明が印刷されている。

1933(昭和8)年には大

阪の地下鉄にも採用されてその時の絵はがきが残っている(写真4)梅田駅のようなだ。

自動改札はいつ始まったのか

この種の改札口を、当時は自動改札口と呼んでいたのが明らかだ。私はこうした90年以上前に考えられた「自動改札」について椎橋氏がどう書いているのかを著書から確認してみようと思った。

すると椎橋さんが書名でも「自動改札」という言葉を使用しているにもかかわらず、わが国の自動改札機の歴史(『ICカードと自動改札』17ページ)には、「我が国に自動改札機が本格的に導入されたのは、1971年頃である」と記す。本格的というのは、それ以前の1960年代に光学パンチ式や磁気バーコード方式の研究や試作、実用実験が行われたことを指すのだろう。

つまり、椎橋氏の主張は1927年に東京の地下鉄で行われたのは「自動改札」ではないというのか、そのことを知らないのか、どちらかになる。あるいは旧国鉄、JRのことではなく地下鉄のことだからあまり評価したくなかったのか。

そうは思いたくないが、後者であるなら、専門家としてはちよっとお粗末であろう。

もちろん、これは自動改札というものの定義いかに関わることだが、無人で乗車券を使用しないシステムを「自動改札」と呼ぶことに元々問題はない。

何冊もの本を書き、そこに日本の自動改札の歴史を述べている人が、東京の中心部で使用された、「自動改札」に全く触れないというのは著書の欠陥であるとさえ思うのだ。

技術には技術思想というものがある。自動改札はICカードと不可分のものでもない。すでにそういった新たな技術も使用

大阪の地下鉄も自動改札口を導入

トカードはただの紙片だった。プラスチック化し、磁気カード化し、ICカード化が進み約70年。まだ変化を続ける。しかし、特別乗車証のような「紙」もいよいよICカード化する。ずいぶん時間が必要だった。

残された絵はがきの写真からは、新たに開通した地下鉄に乗車券なしの新しい方式を採用させようという関係者の意気込みを感じ

されている。

JRの成功例を自負するのは結構だが、そこに記述が特化しすぎると自動改札というものの解説書としては不十分であり読者に誤った知識を与えてしまう。

私の主張は乗車券を含めた消費者向けの各種支払システムの発展史を語るならば、歴史を学んで正当に評価すべきということだ。椎橋氏は改札口のターン



▶自動改札口のレプリカ。(写真5)

バー方式についても詳しく解説しているし、諸外国の自動改札機についても調べている。ターンバー方式にはさまざまな形式があることは、国外で経験された方も少なくないだろう。

保存される自動改札機の役割

2017年に都営地下鉄の銀座線、上野駅に、一般の改札口に並んで銀座線開通当時の自動改



▶地下鉄博物館の複製。(写真6)

札口のレプリカが設置された(写真5)。

また地下鉄東西線の葛西駅の隣にオープンした地下鉄博物館にも複製が設置され、これは実際に硬貨を挿入するとバーが回転する仕組みになっている。近代化歴史遺産にも指定されているそうだ(写真6)。

見たことはないが、ニューヨークの交通博物館には、歴代のターンスタイルの自動改札機が保存されているそう

で、東京の例はそういったものを学んだのかかもしれない。

地下鉄の乗車券から始まった香港のオクトパスなども、今では商店など広く各方面での支払用のカードとして発展を続けており、最近のコロナ騒ぎでの市民への援助金の支給時にも、その手段の一つに選ばれて存在感を高

めた。

私たちはこのような各地各様の支払システムの発展過程をさまざまな角度から一層学習し、日本の事情を理解してよりよいシステムを作り上げていかなければ、その都度思い付きの制度では陳腐化するだろう。

東京の上野、浅草間の自動改札システムは、10銭均一から5銭と10銭の区間制に変更されたため、3年余りで廃止された。路線も万世橋、神田というふう路線も延びたから、均一料金では維持できなかったのだろう。磁気カードやICカードは誕生していない時代だったから、やむを得ないが、たとえ短期間でも、これは近代化歴史遺産にはふさわしい技術や制度や挑戦であったと思う。そういった点からも、皆さんにもぜひ見学することを勧めたい。

なお、今回使用した地下鉄の絵はがきは全て筆者の所蔵品であり撮影も筆者による。