

車内における乗客の読書率

矢 田 直 之*

The ratio of readers in a train

Naoyuki YADA

Abstract

This report presents an examination for the ratio of readers in a train. To make clear the behaviors of passengers in a train, we have an investigation into the actual condition with observing passengers and counting the numbers of readers and dozers. For the investigation we selected Toyoko-line, and divided the line with sections, periods, and kinds of train. The total numbers of investigated passengers were more than twenty thousands in this study. According to the investigation the ratio of readers and dozers were made clear for ordinary days, for Sundays and for Saturdays, respectively. The ratios of readers in standing position, in seated position and with distinction of sex were obtained by summing up the results of the investigation into the actual condition. For the results, the ratio of readers for men as twice as that for women in general. Furthermore we examined to classify something to read for making clear what is the best reading in a train. It was cleared that the best reading in a train was the sports-news paper for all kinds of days and periods.

1. はじめに

毎日の通勤および通学に要する時間は、人々の居住地域が郊外に拡張していくにつれて長くなってきている。バブル経済の崩壊などにより、マンションの値段や地価が下落したとはいえ、まだまだ都心の職場もしくは学校の近くに居を構えることは非常に難しいのが現状である。最近では、通勤や通学に片道2時間以上かけて毎日の職場もしくは学校に向かう人も少なくなっている。このような、人によっては一日の1/6以上を占める通勤・通学の時間に、人々は何をして過ごしているのだろうか。

電車内における乗客の行動パターンには、本を読む人、寝ている人、おしゃべりをしている人、音楽を聞いている人など様々な過ごし方が考えられ、通勤や通学の時間の過ごし方を一概に規定することは不可能ではあるが、電車内において最も多くとる行動パターンは、やはり読書ではないだろうか。

それでは、実際にはどれくらいの割合の乗客が読書

をしているのか。また、読書でも電車の中という特殊な環境ではどのような読み物が最も多く読まれているのであろうか。これらの点について、実際に運行されている電車に乗車して、車内の乗客の行動について具体的な実態調査を行った報告例はきわめて少ない。そこで本研究では、曜日、時間帯、乗車区間などの様々な区分に関して車内の乗客の行動について実態調査を行い、電車に乗っている人たちの行動を系統的に明らかにしてみた。

本研究では、実態調査の対象路線として東急東横線を選定した。東急東横線を選定した理由は、その運行経路が渋谷～桜木町を結ぶ比較的短距離であり、系統的な調査が行い易いこと。一編成当りの乗客数が多いため、少ない調査員数で多人数の行動を調査できること。さらには、その運行経路上に繁華街、住宅街、学生街など様々な地域が存在することなどである。

東急東横線（以下単に東横線と略す）は、若者の街およびターミナルとして名高い渋谷（東京都渋谷区）と日本の鉄道発祥地であり港町としても知られている桜木町（横浜市中区）を結んでいる。その経由地には、ファッショナブルな街として知られている自由が丘（東京都目黒区）、高級住宅街である田園調布（東京都

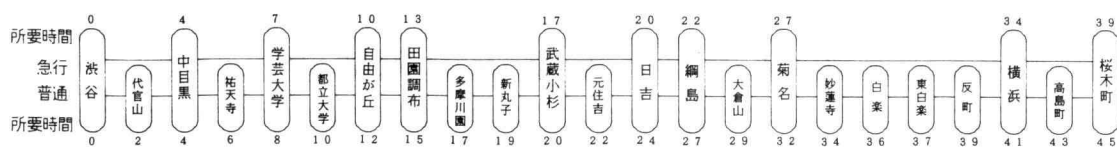


Fig. 1. 東横線の停車駅と所要時間

大田区), 慶應義塾大学を始めとする学生の多い街日吉 (横浜市港北区), および神奈川県を中心でありターミナルでもある横浜 (横浜市西区) などがある。東横線は, 1926 年東京横浜電鉄株式会社 (今の東急電鉄の前身) によって現在の多摩川園—横浜間に開通し, 1932 年には今の渋谷—桜木町間の全線開通を果たしている。以来今日までの約 60 年間, 東急電鉄のいわゆるドル箱路線として多くの通勤・通学客を運んで来た。その運行車種には普通 (各駅停車) と急行の 2 種類があり, 渋谷と桜木町の 26.3 km を急行で 39 分, 普通で 45 分でそれぞれ結んでいる。Fig. 1 に東横線の停車駅と所要時間を示した。

2. 調査方法

実際に電車に乗っている乗客の行動を調査することは, かなりの労力と時間を必要とする。本研究では, 調査員が両側に座席のある任意のドア付近に立ち, その視界の範囲の乗客をチェックする方法で調査を行った。なお, 実際の調査は複数の調査員の協力を得て行ったが, 一般に電車内では場所による乗客の行動に大きな差異はないと考え, 特に調査する車両およびドアの特定は行わなかった。

具体的な調査方法として, 調査員はまず乗降客の移動のない走行中に視界の及ぶ範囲の乗客の数を限定し, 乗客を [座っている人] と [立っている人] および [男性] と [女性] の 4 つに分けて, [調査対象人数] を確定する。そしてそれぞれについて, [寝ている人], [読書 (読み物) をしている人] および [何もしていない人] の数を調査する。この 3 つの分類については, それぞれの調査員の主観に一任し, 特に個々の状態について定義を行わなかったが, まず寝ているか起きているかに着目し, さらに起きている人は何をしているかを調査するという方法を用いて 3 つに分類した。本研究では, 客観的にこれらの判断を行ったため, 例えば目を閉じているだけの人などは [寝ている人] と判断し, 真剣に何かを考えている人などでも [何もしてい

ない人] に分類した。また, ヘッドホンなどを使って音楽等を聞いている人についても, [何もしていない人] に含め, 特に区別をしなかった。

さらに, 本研究では [読書をしている人] を, 読んでいる物によって以下のように細分した。

- | | |
|-----------|-------------|
| A. 新聞 | F. ノート・レポート |
| B. スポーツ新聞 | G. マンガ |
| C. 文庫・新書本 | H. 不明 |
| D. 単行本 | I. その他 |
| E. 雑誌 | |

この読んでいる物の細分 (判断) に関しても, それぞれの調査員による主観的判断によった。すなわち, 判断基準としては主として読んでいる物の大きさによってこれらの A~I に細分した。したがって, 文庫本大の雑誌や新聞大の雑誌などはそれが明らかに雑誌であっても, それぞれ C または A として細分した。このような調査員の主観による判断に委ねた細分化は, 必ずしも正確な実態を把握できるものとは限らず, また個々の調査員による片寄りが生じる恐れもある。しかし本研究では, 調査対象人数を多くすること, 複数の調査員により複数回の調査を行うこと, 事前に調査員間の判断基準についてある程度の規定を定めておくことなどの方策によって, 真の実態に近い調査が可能であると考えた。

また調査に際しては, 車内の乗客の行動を系統的に明らかにするために, 電車の運行されている時間帯を 2 時間毎に 10 の時間区分に分けた。また, 運行区間についても渋谷と桜木町の間を自由が丘, 武蔵小杉, 菊名で区切り 4 区間にわたってそれぞれ調査を行った。これらの時間区分および区間について, それぞれ上り (渋谷方面行き) と下り (桜木町方面行き) について, また普通と急行について実際に東横線に乗り込み調査を行った。

調査は, 5 月から 6 月にかけて天候にかかわらず行い, 土曜日, 日曜日, 平日についてなるべく多くの調査対象人数 (5,000 人以上) を得るため, また調査員の個人差による不確かさを防ぐため, それぞれ 2 回以上

の複数回の調査を実施した。すなわち延べ調査回数は、3（曜日別）×4（電車の種類別）×4（区間別）×10（時間帯別）×2（繰り返し）=960回以上である。

3. 調査結果

前節で述べた調査方法に基づいて調査を行って、得られた調査対象乗客の延べ人数は、20,172人である。これらの調査対象人数を曜日別、男女別、着席（立っているか、座っているか）別に分けた結果を Table 1 に

示し、時間帯別の調査対象人数を行き先（上り、下り）別、車種（普通、急行）別に分けた結果を Table 2 に示した。Table 2 において 23, 24 時代の急行の欄が空欄なのは、この時間帯の急行電車の運転がないからであり、通勤ラッシュの時間帯においても調査対象人数が特に増えていないのは、前節で述べた調査方法、すなわち調査員の目の届く範囲が混雑のため狭くなったことが原因である。

これらの表から明らかのように本研究で行った調査は、ほぼ均一にそれぞれの設定区分について、乗客の

Table 1 調査対象人数（曜日、男女、着席別）

| | | 平 日 | 土 曜 | 日 曜 | 合 計 |
|-----|--------|-------|-------|-------|--------|
| 男 性 | 立っている人 | 1,600 | 1,851 | 1,212 | 4,663 |
| | 座っている人 | 3,190 | 2,608 | 2,539 | 8,337 |
| 女 性 | 立っている人 | 788 | 1,051 | 811 | 2,650 |
| | 座っている人 | 1,389 | 1,529 | 1,604 | 4,522 |
| 合 計 | | 6,967 | 7,039 | 6,166 | 20,172 |

Table 2 調査対象人数（時間帯、行き先、車種別）

| 時間帯 | | 5, 6 | 7, 8 | 9, 10 | 11, 12 | 13, 14 | 15, 16 | 17, 18 | 19, 20 | 21, 22 | 23, 24 | 合計 |
|-----|----|-------|-------|-------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| 上 り | 普通 | 286 | 450 | 537 | 501 | 590 | 738 | 398 | 352 | 582 | 340 | 4,774 |
| | 急行 | 300 | 578 | 745 | 693 | 514 | 315 | 709 | 503 | 481 | — | 4,838 |
| 下 り | 普通 | 310 | 785 | 564 | 661 | 488 | 545 | 493 | 317 | 773 | 433 | 5,369 |
| | 急行 | 264 | 693 | 672 | 764 | 540 | 599 | 522 | 560 | 577 | — | 5,191 |
| 合 計 | | 1,160 | 2,506 | 2,518 | 2,619 | 2,132 | 2,197 | 2,122 | 1,732 | 2,413 | 773 | 20,172 |

Table 3 平日の車内における読書率および居眠り率（男女別、着席別）

| 種 別 | | 上り急行 | | 上り普通 | | 下り急行 | | 下り普通 | | 総 合 | |
|-----|--------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| | | 読書率 | 居眠り率 | 読書率 | 居眠り率 | 読書率 | 居眠り率 | 読書率 | 居眠り率 | 読書率 | 居眠り率 |
| 男性 | 立っている人 | 23.0 | — | 30.5 | — | 23.3 | — | 25.2 | — | 24.7 | — |
| | 座っている人 | 36.3 | 14.2 | 32.2 | 15.6 | 36.3 | 18.8 | 36.0 | 17.0 | 35.1 | 16.4 |
| 女性 | 立っている人 | 8.8 | — | 7.3 | — | 10.3 | — | 9.5 | — | 9.3 | — |
| | 座っている人 | 19.2 | 13.5 | 18.7 | 11.3 | 15.2 | 22.3 | 18.8 | 16.5 | 18.1 | 15.9 |
| 合 計 | | 26.4 | 14.0 | 27.1 | 14.4 | 24.9 | 19.9 | 27.3 | 16.9 | 26.4 | 16.2 |

車内での行動の実態を調査することができた。以下、これらの調査結果に関する詳細について述べる。

3.1 乗客の居眠り率および読書率

まず、本研究で行った調査の最初の区別である「寝ている人」, 「読書をしている人」および「何もしていない人」の人数についてまとめてみる。Table 3 には、平日に行われた調査結果を男女別, 着席別, 行き先別および車種別に分けて、それぞれの読書率と居眠り率を示した。なお、本研究で述べる読書率および居眠り率はそれぞれ以下の式で定義を行った。

$$\text{読書率} [\%] = \frac{\text{読書をしている人}}{\text{調査対象人数}} \times 100 \quad (1)$$

$$\text{居眠り率} [\%] = \frac{\text{居眠りをしている人}}{\text{調査対象人数}} \times 100 \quad (2)$$

上式で定義した読書率および居眠り率は、それぞれの項目ごとの値である。例えば、Table 3 中の「上り普通の座っている男性」の読書率と居眠り率は、「上り普通の座っている男性」の読書をしている人数および居眠

りをしている人数を、それぞれ「上り普通の座っている男性」の調査対象人数を（この場合は818）で除したものである。

3.1.1 平日の居眠り率と読書率

Table 3 に示したように、平日における車内の読書率および居眠り率には、男女差および着席差が顕著に現れている。まず読書率に注目してみると、「総合」欄より明らかなように男性の方が女性より圧倒的に読書をしていることがわかる。また男性は、読書がしにくいと考えられる立っている状態でも、すべての車種において座っている女性の読書率を上回っている。すなわち、平日の車内では座っている男性の約1/3の人が読書をしており、立っている男性でも約1/4の人が読書をしている。それに対して女性は、座っている人で1/5弱の人が、立っている人では1/10に満たない人しか読書をしていないことがわかった。車種別の読書率では、「合計」欄に示されたように急行よりも普通の方がやや高い読書率を示しており、上りと下りの行き先別でも、ほぼ同じ傾向であることがわかる。着席別に

Table 4 平日の車内における読書率および居眠り率（区間別、時間帯別）

| 種別 | | 上り急行 | | 上り普通 | | 下り急行 | | 下り普通 | | 総 合 | |
|------------------|--------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| | | 読書率 | 居眠り率 | 読書率 | 居眠り率 | 読書率 | 居眠り率 | 読書率 | 居眠り率 | 読書率 | 居眠り率 |
| 区 間 別 | ① | 29.7 | 8.1 | 28.3 | 8.9 | 20.7 | 15.2 | 22.2 | 15.7 | 25.1 | 12.0 |
| | ② | 28.0 | 13.9 | 25.3 | 16.6 | 23.1 | 23.6 | 27.8 | 15.7 | 26.3 | 17.0 |
| | ③ | 24.0 | 20.2 | 26.8 | 12.6 | 25.9 | 18.6 | 30.3 | 21.0 | 27.1 | 18.4 |
| | ④ | 24.3 | 14.1 | 27.9 | 20.6 | 28.6 | 22.8 | 27.4 | 12.5 | 27.1 | 17.5 |
| 時 間 帯 別 | 5, 6 | 36.7 | 21.6 | 41.1 | 16.4 | 42.4 | 18.6 | 40.0 | 21.3 | 40.0 | 20.0 |
| | 7, 8 | 15.5 | 42.9 | 53.4 | 14.0 | 25.0 | 28.3 | 30.6 | 22.6 | 29.2 | 24.6 |
| | 9, 10 | 23.2 | 10.2 | 22.5 | 7.0 | 24.5 | 2.7 | 22.9 | 2.8 | 23.3 | 5.8 |
| | 11, 12 | 24.8 | 12.3 | 29.9 | 16.0 | 25.6 | 16.6 | 25.9 | 12.7 | 26.1 | 14.4 |
| | 13, 14 | 31.3 | 13.8 | 31.3 | 14.1 | 6.4 | 26.7 | 21.8 | 12.8 | 23.2 | 15.5 |
| | 15, 16 | 22.0 | 14.9 | 16.0 | 13.9 | 21.3 | 29.7 | 21.9 | 12.8 | 20.3 | 16.0 |
| | 17, 18 | 21.7 | 12.3 | 28.9 | 12.1 | 19.5 | 34.4 | 31.8 | 10.0 | 24.7 | 15.2 |
| | 19, 20 | 33.8 | 13.0 | 23.5 | 12.3 | 38.9 | 16.0 | 28.2 | 20.6 | 31.9 | 15.2 |
| | 21, 22 | 27.7 | 10.0 | 26.1 | 17.0 | 22.0 | 22.2 | 28.3 | 27.6 | 26.3 | 17.9 |
| | 23, 24 | — | — | 22.5 | 23.3 | — | — | 31.7 | 30.6 | 28.5 | 27.4 |
| 合 計 | | 26.4 | 14.0 | 27.1 | 14.4 | 24.9 | 19.9 | 27.3 | 16.9 | 26.4 | 16.2 |

着目すると、「上り普通の立っている男性」の読書率がやや高い数値を示しているものの、全体としては、やはり読書のしやすい座っている人の読書率の方がすべての項目で立っている人のそれを上回っている。

居眠り率に注目してみると、男女の差はほとんどなく座っている人の約16%が居眠りをしていることがわかる。この居眠り率に関しては、読書率では大きな差異が見られなかった行き先別で違いが見受けられる。すなわち、急行、普通および男性、女性ともに上りより、下りの方が高い居眠り率を示しており、中でも下りの急行は座っている人の1/5の人が居眠りをしていることがわかる。これは、一般的に帰宅する方向である下りの車内では、一日の疲れが乗客の行動に現れるためと考えられる。男性で最も居眠り率の高い「下り急行」は、読書率も最も高く、この電車を利用する男性は車内での時間を非常に有効(?)に用いていると判断できよう。一方、女性で最も居眠り率の高い同じ「下り急行」での読書率は、女性の中では最も低い値であり、他では見られない読書をする人よりも寝ている人の方が多いという現象が起きている。

さらに平日における読書率および居眠り率の検討を進めるため、本研究では調査結果を時間帯別および区間別に区切ってそれぞれの割合を求めてみた。Table

4は、行き先、車種別の読書率および居眠り率を、区間と時間帯で区別してそれぞれまとめたものである。Table 4中の「区間」①～④は、前節でも述べたように東横線（桜木町～渋谷）を4区間に分けたもので①の区間は桜木町から菊名、②の区間は菊名から武蔵小杉、③の区間は武蔵小杉から自由が丘、④の区間は自由が丘から渋谷をそれぞれ示している。すなわち、上り電車は区間①から④へ向かい、下りの電車は区間④から①へ向かうことになる。Table 4にまとめた結果のうち区間別に関する結果を図にしたものがFig. 2であり、時間帯別に関する結果を示したものがFig. 3である。なおFig. 2, Fig. 3およびそれ以降の図において、白抜き記号は読書率を、塗りつぶした記号は居眠り率をそれぞれ示している。

Fig. 2の区間別の読書率および居眠り率の変化について考察する。まず読書率では、全区間を通じて大きな相違は見られずほぼ20~30%であることがわかる。①の区間では急行、普通とも上り電車の読書率の方が下り電車のそれを上回っている。上りの急行と下りの急行に注目すると、上りの急行では①から④すなわち電車が終点に近づくにつれて読書率が下がっており、下りの急行でも同様に④から①へ電車が終点に近づくにつれて読書率が明らかに低下している。この

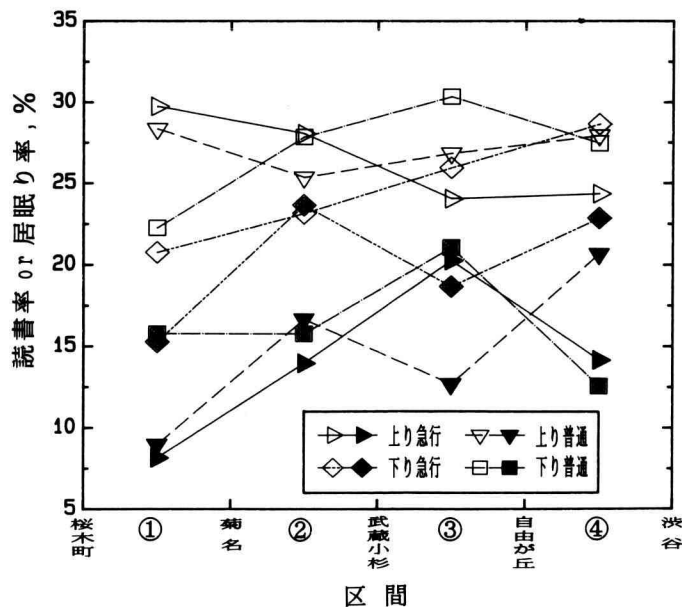


Fig. 2. 平日の区間別読書率および居眠り率

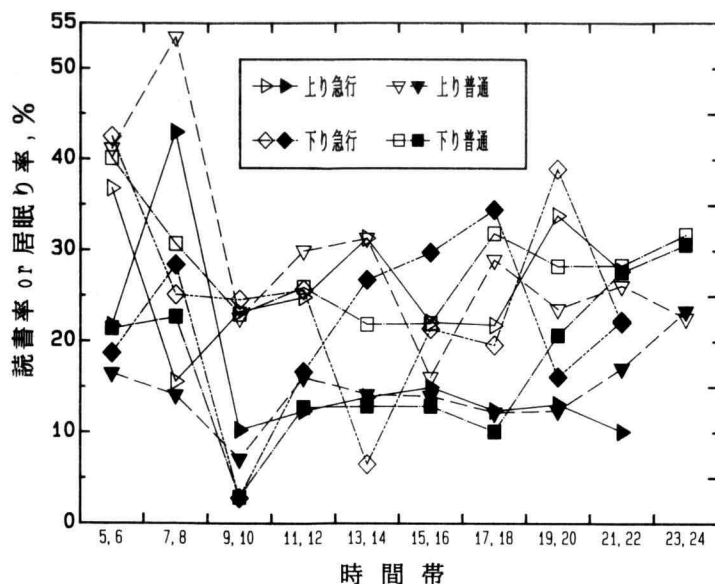


Fig. 3. 平日の時間帯別読書率および居眠り率

傾向はそれぞれの普通電車では顕著に見受けられないが、単純に①と④の区間の読書率だけを比較すると急行と同様の傾向を示している。また急行と普通とでは、読書率の区間による変化に大きな違いはないようである。すなわち、平日の読書率の傾向としては、電車が終点に近づくにつれて読書率が低下するということがわかった。これは、新聞や小説等を含めた読み物を読む場合、ある程度の区切りがつくところまで読むという傾向を持つためと考えられ、降りる駅が近づくと考えられる電車の終点近くでは、読書率が低下するのであろう。

また居眠り率の区間による変化に注目すると、読書率の時とは逆に①の区間における居眠り率が下り電車では高く、上り電車では低いことがわかった。これは、①の区間を走る上り電車車内では終点まで比較的時間がかかるためか、読書をする人が多く居眠りをしている人が少ないということを示しており、一方下りの車内では終点に近いため読書をやめて居眠りをしている人が多いものと考えられる。終点に近づく読書率が明らかに低下する上下の急行電車でも、居眠り率では顕著な傾向は見受けられない。しかし、上りの急行電車の居眠り率は、①から③の区間にかけて大きく上昇しており、④の終点近くの区間で再び低下

している。これは平日の上りの急行が渋谷付近（区間④）になってかなり混雑してくることとも関係があると思われる。これに対して、この区間の上りの普通は、20%以上というかなり高い居眠り率を示している。下りの急行の居眠り率は、③の区間でやや下がっているものの Table 4 に示したように全区間を通じて20%近くとかなり高くなっている。これは平日の通勤・通学の疲れからか、帰宅途中の車内で居眠りをする人が多いものと考えられる。

読書率および居眠り率の時間による変化を図にしたものが Fig. 3 である。まず読書率の時間変化を見てみると、電車の種類、行き先によらず5,6時代と19,20時代の読書率が高いことがわかる。これは通勤・通学の行き帰りに読書をする人が多いことを示すと考えられるが、朝のラッシュの時間帯である7,8時代には上りの普通電車を除いていずれも5,6時代よりも読書率が低下している。上りの急行のこの時間帯の読書率は、4つの電車の種類の中でも前の時間帯からの低下が最も著しく、また上り普通のそれは反対に大きく読書率が上昇している。これは調査を行って（実際に電車に乗って）わかったことであるが、東横線におけるこの時間帯の上りの急行電車の車内はきわめて混雑しており、立っている人はもちろん座っている人でさえも読書を

Table 5 日曜日の車内における読書率および居眠り率（男女別，着席別）

| 種 別 | | 上り急行 | | 上り普通 | | 下り急行 | | 下り普通 | | 総 合 | |
|-----|--------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| | | 読書率 | 居眠り率 | 読書率 | 居眠り率 | 読書率 | 居眠り率 | 読書率 | 居眠り率 | 読書率 | 居眠り率 |
| 男性 | 立っている人 | 20.9 | — | 13.7 | — | 20.4 | — | 15.0 | — | 18.3 | — |
| | 座っている人 | 22.9 | 13.0 | 22.8 | 15.7 | 30.9 | 22.3 | 20.2 | 16.5 | 23.6 | 16.6 |
| 女性 | 立っている人 | 8.5 | — | 9.7 | — | 11.7 | — | 5.7 | — | 9.2 | — |
| | 座っている人 | 15.4 | 15.4 | 10.3 | 12.6 | 19.1 | 24.0 | 10.5 | 16.3 | 13.5 | 16.8 |
| 合 計 | | 18.6 | 13.8 | 16.9 | 14.6 | 21.7 | 22.9 | 15.1 | 16.4 | 18.1 | 16.7 |

する事が困難な状況であった。よって、学校や会社に向かう人々（上りの乗客）のうち読書をしようとする人は、急行電車には乗らないのではないかと考えられる。読書率は17,18時代以降にも比較的高くなっているが、朝ほどの読書率の上昇ではない。これは、帰宅の際には学校や会社に向かう時と違って、友人等とともに複数で電車に乗り込む場合が多いからではないかと思われる。21,22時以降における読書率が30%前後と高いのは、複数で乗り込む乗客が減少するためと考えられる。

上述のように、平日の車内における居眠り率および読書率に関しては、以下のような知見を得ることができた。男性と女性では男性の方が読書率が高く、居眠り率に関してはほぼ同じである。立っている人と座っている人では、やはり座っている人の方が読書率が高いが、男性では立っている人でも4人に1人の割合で読書をしている。それに対して立っている女性の読書率は、座っている女性のその半分になってしまう。上りと下りでは読書率には大差がないが、居眠り率は下り電車の車内の方が高い。Fig. 2に示したように区間別では、上り、下りとも始発駅付近で読書率が高くなる傾向があり、特に菊名～桜木町にかけての区間①において、非常に上り電車と下り電車の差が読書率、居眠り率ともに顕著である。Fig. 3に示した時間帯別では、朝晩は読書率が高く、昼間はやや低下することがわかる。特に上り普通のラッシュ時の読書率は50%を越えていた。居眠り率は、朝のラッシュ時にはある程度高い割合を示すものの、夕方のラッシュ時にはいずれの車内でも読書率より低いことがわかった。

3.1.2 日曜日の居眠り率と読書率

以上のような読書率および居眠り率に関する考察を

日曜日の調査結果に対して加えてみる。Table 5は、日曜日における読書率および居眠り率を、Table 3と同様に男女別および着席別にまとめたものである。まず男女別の読書率および居眠り率を比べてみると、平日と同様に男性の読書率の方が女性を上回っているが、その差は平日よりも小さくなっている。居眠り率に関しては平日とほぼ同じ傾向を示しており、男性女性ともほぼ同じ数値であり、平日の居眠り率とも大体同じ割合である。立っている人と座っている人の読書率の比較では、平日の読書率より全体的に低下しているが女性の読書率の方が低下は少なく、特に立っている女性の読書率は平日のそれとほぼ同じである。車種別の読書率および居眠り率は、読書率に関しては特に顕著な傾向は見受けられず全体的に低下しているに過ぎないが、居眠り率では平日で最も居眠り率の高かった下り急行において、よりその傾向が強くており、特に男性の居眠り率の増加が見受けられる。

Table 6は、行き先、車種別の読書率および居眠り率を区間と時間帯で区別して、Table 4と同様にそれぞれまとめたものである。また平日の場合と同様に、Table 6にまとめた結果のうち区間別に関する結果を図に示したものがFig. 4であり、時間帯別に関する結果を示したものがFig. 5である。

Fig. 4の区間別の読書率および居眠り率の変化について考察する。まず読書率では、③、④区間の下り急行を除いて全区間を通してほぼ15～20%と平日の半分近くに低下していることがわかる。①の区間では車種別による読書率の相違はほとんどないが、④の区間では上り、下りとも急行の読書率の方がやや高くなっている。平日の読書率で見受けられた電車が終点に近づくにつれて読書率が低下するという傾向は、日

Table 6 日曜日の車内における読書率および居眠り率 (区間別, 時間帯別)

| 種 別 | | 上り急行 | | 上り普通 | | 下り急行 | | 下り普通 | | 総 合 | |
|------------------|--------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| | | 読書率 | 居眠り率 | 読書率 | 居眠り率 | 読書率 | 居眠り率 | 読書率 | 居眠り率 | 読書率 | 居眠り率 |
| 区 間 別 | ① | 18.6 | 11.3 | 14.6 | 13.9 | 16.1 | 36.2 | 16.7 | 21.1 | 16.5 | 19.4 |
| | ② | 17.1 | 14.9 | 19.8 | 19.7 | 19.2 | 21.4 | 13.8 | 16.8 | 17.2 | 17.8 |
| | ③ | 18.3 | 12.1 | 17.8 | 21.7 | 25.8 | 17.5 | 15.3 | 11.8 | 18.9 | 15.5 |
| | ④ | 20.5 | 11.2 | 16.4 | 19.2 | 26.7 | 17.3 | 15.0 | 15.0 | 19.6 | 15.7 |
| 時 間 帯 別 | 5, 6 | — | — | 37.0 | 28.0 | — | — | 28.0 | 16.1 | 33.5 | 22.7 |
| | 7, 8 | 25.3 | 33.6 | 41.9 | 52.4 | 29.9 | 26.3 | 25.0 | 30.7 | 28.3 | 32.7 |
| | 9, 10 | 15.4 | 0.0 | 12.0 | 19.1 | 20.0 | 26.8 | 15.3 | 5.8 | 15.9 | 10.0 |
| | 11, 12 | 17.1 | 7.0 | 14.1 | 19.5 | 17.2 | 26.8 | 13.6 | 2.5 | 15.7 | 11.9 |
| | 13, 14 | 15.6 | 17.8 | 15.8 | 2.4 | 18.7 | 25.4 | 15.6 | 7.4 | 16.6 | 11.8 |
| | 15, 16 | 16.5 | 23.8 | 10.8 | 10.0 | 16.4 | 26.3 | 9.7 | 10.6 | 13.2 | 15.6 |
| | 17, 18 | 8.7 | 2.6 | 11.4 | 5.4 | 14.0 | 21.3 | 9.5 | 28.9 | 10.7 | 14.4 |
| | 19, 20 | 16.6 | 12.9 | 13.5 | 23.6 | 14.2 | 22.4 | 24.4 | 14.5 | 16.4 | 18.0 |
| | 21, 22 | 39.6 | 14.1 | 12.4 | 20.9 | 35.9 | 16.9 | 10.2 | 18.7 | 22.1 | 18.2 |
| | 23, 24 | — | — | 27.3 | 27.5 | — | — | 25.8 | 29.6 | 26.6 | 28.6 |
| 合 計 | | 18.6 | 12.4 | 16.9 | 18.3 | 21.7 | 23.2 | 15.1 | 15.8 | 18.1 | 17.1 |

曜日の場合は下り急行を除いて見受けられない。日曜日の場合は、平日に比べて新聞等の情報を通勤・通学途中に得る必要がないために平日よりも読書率が低下しているものと考えられるが、この下り急行に関しては、ほぼ平日と同様に高い読書率を保っている。

下りの急行は居眠り率の区間による変化に関しても、やや特異な傾向が見受けられる。すなわち、下り電車の始発となる渋谷付近の④の区間では他の車種と同様に下り急行も15%ほどの居眠り率を持つが、終点に近づく①の区間では35%以上もの高い居眠り率を示している。したがって、この下り急行の車内では、④の区間においては乗客の4人に1人以上の割合で読書をしているが、終点に近い①の区間になると3人に1人以上が居眠りをしていることになる。この傾向は平日の車内の読書率および居眠り率の傾向と似ており、日曜日の下り急行の乗客は、平日の車内とはほぼ同じ行動をしているという結論が得られる。そのほかの車種の居眠り率は、いずれも10~20%と平日の居眠り

率と大差がないが、読書率については日曜日の方が低いため、居眠りをする人と読書をする人の割合がほぼ同じくらいになっていることがわかる。区間による居眠り率の変化は、下り急行を除いてほぼ一定となっており、平日の居眠り率はほど大きな区間による変化は見受けられなかった。

日曜日の読書率および居眠り率の時間による変化を図にしたものがFig.5である。日曜日の東横線では、5, 6時代と23, 24時代の急行電車の運転はない。まず読書率の時間変化を見てみると、平日と同様に5, 6および7, 8時代と21, 22時代の読書率が高いことがわかる。しかし、21, 22時代に読書率が高くなっているのは急行電車だけで、普通電車はその後の23, 24時代に夜のピークを迎えている。これは日曜日でも、目的地に向かう途中で読書をする人が多いことを示すと考えられるが、夜の急行車内で読書率が平日以上となるのは、翌日に備えての読書(情報収集や勉強の予習など)のためではないであろうか。平日では7, 8時代の上り急

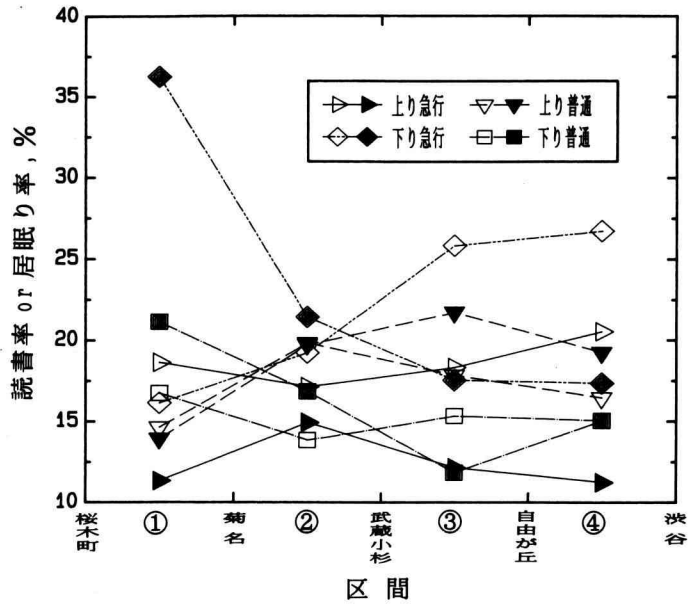


Fig. 4. 日曜日の区間別読書率および居眠り率

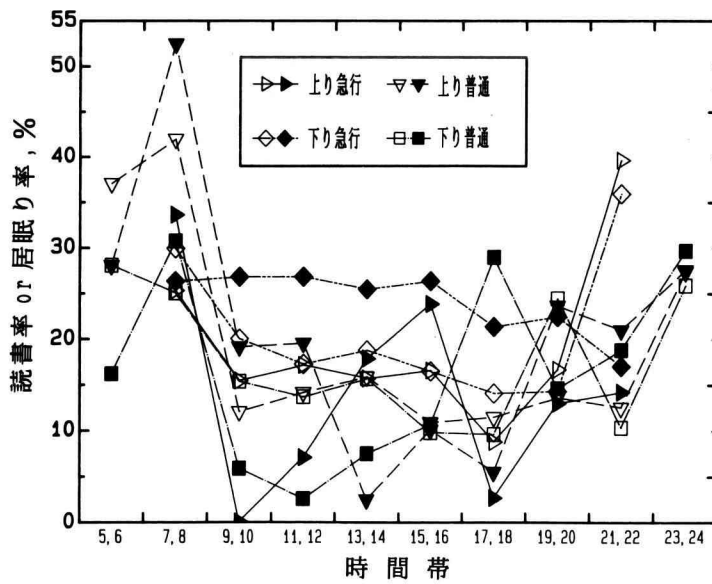


Fig. 5. 日曜日の時間帯別読書率および居眠り率

行がラッシュの混雑のためか読書率が低下していたが、日曜日ではラッシュの混雑が緩和されるため、上り急行の読書率も他の車種に比べて大きな差異はない。ただし、この時間帯では平日と同様にやはり上り普通が最も高い読書率を示しており、目的地へ向う途中の車内で読書をする人は、上りの急行よりも普通に多く乗車していると考えられる。また、平日では夜のピークは17,18と19,20時代であったが、日曜日では21,22から23,24時代と遅くなっている。この原因は、日曜日の夕方から夜にかけては、家族連れや友達同士などで乗車する場合が多く、読書より会話をしている乗客が多いためではないかと考えられる。

一方居眠り率では、下りの急行ではほぼ一日中約25%の居眠り率を示しており、ほとんどの時間帯で読書率を越えている点が特徴として挙げられる。平日ではやや読書率の方が高かった朝の時間帯でも、日曜日には読書率と同じ程度の居眠り率を示している。また下りの急行を除いて、他の車種の昼間の居眠り率は平日よりも低いことが多く、その時間帯での読書率も高くないことから日曜日の昼間は多くの乗客が「その他（主として会話と考えられる）」の行動をしていることがわかる。21,22時代では、約20%の居眠り率を各電車とも示しているが、このうち急行は居眠り率より読書率の方が高く、普通は読書率より居眠り率が高いという傾向を示している。日曜日の乗客には前述のように家族連れや友達同士が多いとすると、この傾向から普通電車により多く行楽帰りの家族連れなどが乗車しているものと考えられる。

日曜日の車内における居眠り率および読書率に関しては、以下のような知見を得ることができた。平日に比べると日曜日には全体的に読書率が低下しており、居眠り率は平日とほぼ同じという結果がわかった。男

性と女性では平日と同様に、男性の方が読書率が高く、居眠り率に関してはほぼ同じ割合である。立っている人と座っている人では、やはり座っている人の方が読書率が高いが、立っている人の読書率は平日よりやや低下する程度だが、座っている人の読書率はかなり低下しており、特に男性の読書率の低下が顕著である。読書率については上りと下りとで大差がないが、居眠り率は平日と同様に行楽帰りと考えられる下り電車の車内の方が高い。Fig. 4に示したように区間別では、下り急行電車に特徴が見受けられる。すなわち、始発駅付近では読書率が高くなり、終点に近い菊名～桜木町にかけての区間①においては急に居眠り率が高くなる傾向を示している。Fig. 5に示した時間帯別では全体的に平日より読書率が低下しているものの、朝と21時以降の深夜に読書率が高く、昼間は平日と同様にやや下がるのがわかる。居眠り率は、下り急行電車が常に高い割合を示しているが、朝夕のラッシュ時を除いた時間帯では平日よりかなり低い割合を示している。

3.1.3 土曜日の居眠り率と読書率

さらに、読書率および居眠り率に関する土曜日の調査結果についても、同様にTable 7およびTable 8を作成して検討を行った。Table 7とTable 3およびTable 5を比較してわかるように、土曜日の調査結果に関しては特に顕著な特徴は見受けられず、全体として平日と日曜日の中間的な結果を示している。これは、土曜日という平日と日曜日の中間的な性格から考えてもほぼ妥当な結果といえよう。

また、本研究では土曜日の調査結果に関する区間別および時間帯別の変化を示す図は用意しなかったが、Table 8より以下の点を特徴として挙げるができる。すなわち、土曜日の朝の混雑がそれほどひどくないためか、朝のラッシュ時での読書率が上り普通より

Table 7 土曜日の車内における読書率および居眠り率（男女別、着席別）

| 種 別 | | 上り急行 | | 上り普通 | | 下り急行 | | 下り普通 | | 総 合 | |
|-----|--------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| | | 読書率 | 居眠り率 | 読書率 | 居眠り率 | 読書率 | 居眠り率 | 読書率 | 居眠り率 | 読書率 | 居眠り率 |
| 男性 | 立っている人 | 25.3 | — | 15.5 | — | 20.4 | — | 16.0 | — | 19.4 | — |
| | 座っている人 | 35.8 | 13.9 | 26.2 | 11.6 | 30.8 | 26.0 | 29.0 | 15.8 | 30.0 | 16.2 |
| 女性 | 立っている人 | 11.1 | — | 4.4 | — | 7.6 | — | 8.9 | — | 8.1 | — |
| | 座っている人 | 17.0 | 17.7 | 13.2 | 12.0 | 14.2 | 25.8 | 11.2 | 18.3 | 13.7 | 17.7 |
| 合 計 | | 25.3 | 15.2 | 18.2 | 11.8 | 19.8 | 25.9 | 19.1 | 16.7 | 20.4 | 16.8 |

Table 8 土曜日の車内における読書率および居眠り率（区間別，時間帯別）

| 種 別 | | 上り急行 | | 上り普通 | | 下り急行 | | 下り普通 | | 総 合 | |
|------------------|--------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| | | 読書率 | 居眠り率 | 読書率 | 居眠り率 | 読書率 | 居眠り率 | 読書率 | 居眠り率 | 読書率 | 居眠り率 |
| 区 間 別 | ① | 29.7 | 10.5 | 19.1 | 13.7 | 15.2 | 21.1 | 17.6 | 15.5 | 19.9 | 13.6 |
| | ② | 25.7 | 13.3 | 17.1 | 12.3 | 20.3 | 24.8 | 19.9 | 15.5 | 19.9 | 15.6 |
| | ③ | 24.4 | 16.9 | 20.6 | 11.5 | 23.9 | 32.3 | 18.4 | 16.9 | 21.9 | 18.4 |
| | ④ | 21.6 | 20.0 | 17.1 | 9.1 | 21.0 | 29.4 | 20.4 | 19.0 | 20.0 | 18.1 |
| 時 間 帯 別 | 5, 6 | 25.1 | 8.6 | 26.6 | 25.0 | 32.4 | 23.0 | 23.4 | 27.7 | 26.7 | 20.0 |
| | 7, 8 | 28.6 | 15.3 | 24.1 | 12.5 | 26.9 | 40.1 | 18.6 | 2.1 | 24.3 | 14.9 |
| | 9, 10 | 26.4 | 28.3 | 25.6 | 6.3 | 26.5 | 11.4 | 18.2 | 13.1 | 25.0 | 15.1 |
| | 11, 12 | 28.5 | 4.6 | 15.2 | 11.5 | 21.1 | 17.9 | 17.8 | 18.3 | 19.8 | 13.6 |
| | 13, 14 | 24.7 | 34.4 | 14.5 | 14.7 | 10.3 | 45.3 | 16.5 | 29.9 | 14.9 | 26.7 |
| | 15, 16 | 28.6 | 32.3 | 13.0 | 14.3 | 11.4 | 10.2 | 16.6 | 12.6 | 14.4 | 13.3 |
| | 17, 18 | 23.3 | 12.5 | 13.6 | 16.9 | 12.6 | 37.1 | 17.6 | 25.8 | 17.3 | 22.9 |
| | 19, 20 | 23.5 | 15.9 | 21.2 | 7.6 | 22.3 | 46.8 | 25.3 | 37.8 | 22.7 | 22.6 |
| | 21, 22 | 17.1 | 7.1 | 13.1 | 5.6 | 17.3 | 6.9 | 22.6 | 9.7 | 18.2 | 7.6 |
| | 23, 24 | — | — | 18.4 | 7.3 | — | — | 18.6 | 26.9 | 18.5 | 14.1 |
| 合 計 | | 25.3 | 15.2 | 18.2 | 11.8 | 19.8 | 25.9 | 19.1 | 16.7 | 20.4 | 16.8 |

上り急行の方が高い。また半日で終わる学校や職場が多いため、午後から夕方にかけて居眠り率が高くなっている。上り電車では終点の渋谷まで向かう人が多いと考えられるため、居眠り率が上り電車では終点に向かうにつれて高くなるが、下り電車では逆に低くなる傾向がある。

以上、読書率および居眠り率について平日、日曜日、

土曜日に分けて検討を行ってきたが、全体の傾向を確認するために調査を行った全ての結果から男女別、着席別の読書率、居眠り率および区間別、時間帯別のそれらをそれぞれ Table 9 および Table 10 にまとめた。Table 9 の結果から本研究による実態調査で得られた読書率は、男性で 13,000 人中 3,480 人の 26.8%、女性で 7,172 人中 908 人の 12.7% で、女性の倍以上の割合

Table 9 全調査結果による車内における読書率および居眠り率（男女別，着席別）

| 種 別 | | 上り急行 | | 上り普通 | | 下り急行 | | 下り普通 | | 総 合 | |
|-----|--------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| | | 読書率 | 居眠り率 | 読書率 | 居眠り率 | 読書率 | 居眠り率 | 読書率 | 居眠り率 | 読書率 | 居眠り率 |
| 男性 | 立っている人 | 23.2 | — | 19.4 | — | 21.3 | — | 19.1 | — | 21.0 | — |
| | 座っている人 | 31.9 | 13.0 | 27.3 | 15.7 | 33.0 | 22.3 | 29.0 | 16.5 | 30.0 | 16.6 |
| 女性 | 立っている人 | 9.5 | — | 6.6 | — | 9.7 | — | 8.3 | — | 8.8 | — |
| | 座っている人 | 17.1 | 15.4 | 13.7 | 12.6 | 16.2 | 24.0 | 13.4 | 16.3 | 14.9 | 16.8 |
| 合 計 | | 23.6 | 13.8 | 20.6 | 14.6 | 22.1 | 22.9 | 20.8 | 16.4 | 21.8 | 16.7 |

Table 10 全調査結果による車内における読書率および居眠り率 (区間別, 時間帯別)

| 種 別 | | 上り急行 | | 上り普通 | | 下り急行 | | 下り普通 | | 総 合 | |
|------------------|--------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| | | 読書率 | 居眠り率 | 読書率 | 居眠り率 | 読書率 | 居眠り率 | 読書率 | 居眠り率 | 読書率 | 居眠り率 |
| 区 間 別 | ① | 25.9 | 9.9 | 20.4 | 12.1 | 17.1 | 23.3 | 19.2 | 17.3 | 20.4 | 15.5 |
| | ② | 23.6 | 14.1 | 19.8 | 15.1 | 20.8 | 23.4 | 20.7 | 16.0 | 21.1 | 16.7 |
| | ③ | 22.6 | 16.8 | 21.9 | 15.0 | 25.1 | 22.9 | 22.6 | 17.1 | 23.0 | 17.6 |
| | ④ | 22.3 | 14.8 | 20.4 | 16.4 | 25.9 | 22.1 | 20.5 | 15.4 | 22.4 | 17.0 |
| 時 間 帯 別 | 5, 6 | 29.3 | 13.5 | 34.6 | 24.0 | 37.1 | 20.8 | 28.4 | 22.6 | 32.2 | 20.4 |
| | 7, 8 | 25.3 | 24.4 | 31.6 | 19.0 | 26.8 | 32.1 | 24.2 | 14.9 | 26.5 | 21.8 |
| | 9, 10 | 21.3 | 11.9 | 21.0 | 9.9 | 24.0 | 12.4 | 18.3 | 6.9 | 21.3 | 10.2 |
| | 11, 12 | 22.4 | 8.9 | 19.4 | 15.6 | 22.1 | 19.2 | 19.5 | 10.5 | 21.0 | 13.4 |
| | 13, 14 | 25.9 | 16.9 | 17.8 | 10.7 | 11.7 | 33.1 | 18.6 | 16.0 | 18.4 | 17.8 |
| | 15, 16 | 21.9 | 21.0 | 13.3 | 12.1 | 15.2 | 19.5 | 18.2 | 12.3 | 16.2 | 14.9 |
| | 17, 18 | 18.3 | 9.4 | 18.8 | 11.0 | 15.1 | 31.3 | 18.7 | 22.3 | 17.7 | 17.2 |
| | 19, 20 | 24.9 | 13.4 | 20.5 | 13.2 | 24.3 | 25.2 | 26.5 | 22.5 | 24.1 | 18.1 |
| | 21, 22 | 28.3 | 10.6 | 18.4 | 16.6 | 28.2 | 15.9 | 17.3 | 18.0 | 22.3 | 15.7 |
| | 23, 24 | — | — | 22.4 | 17.6 | — | — | 25.2 | 29.3 | 23.9 | 23.1 |
| 合 計 | | 23.6 | 13.8 | 20.6 | 14.6 | 22.1 | 22.9 | 20.8 | 16.4 | 21.8 | 16.7 |

で男性は何らかの読み物をしていることがわかった。また着席別の読書率は、座っている人が12,859人中3,178人で24.7%, 立っている人が7,313人中1,210人で16.5%で、やはり座っている人の方がかなり高い割合で読書をしていることがわかった。また、全体的に平日の読書率の方が日曜日の読書率より高いことがわかった。読書率を普通と急行で比較してみると、急行が10,029人中2,287人で22.8%, 普通が10,143人中2,101人で20.7%となっており、ほぼ同様の割合であるが若干急行の車内の方が読書率が高くなっている。さらに行き先別で比較してみると、上りが9,612人中2,123人で22.1%, 下りが10,560人中2,265人で21.4%とこれもほぼ同様の割合であることがわかった。

居眠り率に関しては、男性が8,337人中1,388人で16.6%, 女性が4,512人中757人で16.8%とほぼ同じ割合を示している。居眠り率に関しては読書率と異なり全体的に平日、土曜日および日曜日でほとんど差異が見られなかった。居眠り率を車種別で比較してみると、急行が5,658人中1,028人で18.2%, 普通が7,191

人中1,117人で15.5%とやや急行の車内の方が居眠り率が高くなっている。また行き先別では、上りが6,537人中932人で14.3%であるのに対して、下りは6,312人中1,213人で19.2%と下りの方が居眠り率が高くなっている。

このように電車の中では、乗客の5人に1人以上の人が何らかの読書をしており、その割合は席に座って居眠りをしている人の割合よりも約5%高くなっている。それではこれらの乗客は具体的には何を読んでいるのだろうか、この点について調査した結果を次節で述べる。

3.2 乗客の読んでいる物

本研究では、読書をしている乗客の読み物について検討を行う際、まず立っている人と座っている人に区別してそれぞれの読み物を整理することにした。電車の車内における読書は、立っている時と座っている時とはかなりその不自由さが異なり、同一視することはできないと判断したためである。第2節で説明した

Table 11 座って読書をしている人の読み物（曜日別、車種別）

| 曜日 | 車種別 | A. 新聞 | B. スポ新 | C. 文庫 | D. 単行 | E. 雑誌 | F. レポート | G. マンガ | H. 不明 | I. その他 | 計 | 対象人数 |
|-------|------|----------|-----------|----------|----------|----------|------------|-----------|----------|-----------|-------|--------|
| 平日 | 上り急行 | 2.8 | 9.3 | 5.5 | 4.7 | 5.8 | 1.5 | 3.0 | 0.5 | 0.5 | 33.6 | 1,097 |
| | 上り普通 | 4.5 | 5.7 | 3.1 | 3.2 | 5.2 | 1.4 | 2.6 | 0.3 | 0.5 | 26.5 | 1,145 |
| | 下り急行 | 4.5 | 7.6 | 5.8 | 3.2 | 5.1 | 4.3 | 3.6 | 0.6 | 0.3 | 35.0 | 968 |
| | 下り普通 | 4.7 | 7.4 | 5.7 | 2.1 | 6.5 | 1.5 | 2.7 | 0.3 | 0.1 | 31.0 | 1,359 |
| | 総 合 | 13.9 | 25.0 | 16.6 | 10.9 | 19.1 | 7.0 | 9.8 | 1.4 | 1.2 | 100.0 | 4,579 |
| 土曜日 | 上り急行 | 6.2 | 7.2 | 6.7 | 2.4 | 2.0 | 2.6 | 1.9 | 0.8 | 1.2 | 31.0 | 861 |
| | 上り普通 | 2.9 | 4.1 | 3.8 | 1.9 | 2.5 | 1.8 | 2.3 | 0.2 | 0.8 | 20.3 | 1,333 |
| | 下り急行 | 4.3 | 6.2 | 6.2 | 3.6 | 3.6 | 2.0 | 0.7 | 0.3 | 0.5 | 27.4 | 887 |
| | 下り普通 | 2.8 | 6.8 | 2.3 | 3.5 | 3.9 | 1.5 | 1.6 | 0.2 | 1.3 | 23.9 | 1,056 |
| | 総 合 | 16.1 | 24.6 | 19.0 | 11.6 | 12.4 | 8.1 | 7.0 | 1.5 | 3.9 | 100.0 | 4,137 |
| 日曜日 | 上り急行 | 2.2 | 5.5 | 2.7 | 1.9 | 4.6 | 1.3 | 2.3 | 0.4 | 1.0 | 21.9 | 1,001 |
| | 上り普通 | 2.6 | 4.2 | 3.9 | 3.3 | 2.6 | 0.4 | 1.7 | 0.3 | 0.3 | 19.3 | 1,100 |
| | 下り急行 | 2.5 | 3.2 | 8.4 | 3.9 | 5.5 | 0.9 | 3.3 | 0.0 | 0.1 | 27.8 | 844 |
| | 下り普通 | 1.7 | 5.7 | 2.3 | 2.3 | 2.5 | 0.5 | 1.9 | 0.3 | 0.4 | 17.6 | 1,198 |
| | 総 合 | 11.3 | 24.0 | 20.6 | 14.2 | 18.5 | 3.8 | 11.4 | 1.3 | 2.3 | 100.0 | 4,143 |
| 総 合 計 | | 13.9 | 24.6 | 18.4 | 12.0 | 16.8 | 6.5 | 9.3 | 1.4 | 2.3 | 100.0 | 12,849 |

ように、本研究では読書をしている人の読み物をA. 新聞、B. スポーツ新聞、C. 文庫・新書本、D. 単行本、E. 雑誌、F. ノート・レポート、G. マンガ、H. 不明、I. その他 に分類してその数を調べた。前述のようにこの分類は、それぞれの調査員による主観的判断によるものであり、判断基準は主として読んでいる物の大きさによっている。

3.2.1 座っている人の読み物

まず席に座って読書をしている人の読み物についてまとめてみた。Table 11 には、座って読書をしている人の読み物を、曜日別および車種別で区別してまとめた。Table 11 中の数値は、各項目で座っている人全てを100としたときの割合を示しており、それぞれの母数（座っている調査対象人数）を「対象人数」として示した。したがって、例えばA. 新聞を読んでいる人のTable 11 における割合は、以下の式で得られる。

$$[A \text{ の割合}] = [\text{新聞を読んでいる人の数}] /$$

$$[\text{座っている調査対象人数}] \times 100 \quad (3)$$

このため、A～I までの各項目を合計すると100でなく、男女の区別のない座っている人の読書率となる。この読書率はTable 11 で「計」として示した。ただし、車種別の「総合」の欄の数値は、座っている人ではなく読書をしている人を100とした時の割合を示した。

Table 11 の「総合計」の欄から明らかなように、座っている乗客の中で最も多く読まれている物は、スポーツ新聞であり、以下文庫本、雑誌、新聞、単行本の順となっている。スポーツ新聞は、曜日にかかわらず最も多く読まれており、座って読書をしている人の約4人に1人が読んでいる。新聞およびレポートは日曜日に読む人が減っており、その反対に文庫本および単行本は平日より土曜日、日曜日の方が多く読まれている。これは、平日では通勤・通学のために乗車している人が、日曜日には行楽に出かける乗客がそれぞれ多く、日曜日による乗車目的を反映したものであろう。また、日

曜日には発売される種類が少ないマンガや雑誌なども、日曜日にはかなり多く読まれていることがわかる。これも、日曜日の乗客の目的をよく表現している点の一つである。

また、各曜日の車種別による読み物の違いを検討してみる。まず平日では、全体的に大きな車種の違いによる差異は見受けられないが、上り電車において急行ではスポーツ新聞が多く新聞が少ない点、普通ではスポーツ新聞が少ない点が挙げられる。これは、3.1.1項の読書率の際にも考察したように、上りの急行の朝の混雑の影響と考えられる。そのほかには、下りの急行にレポートの多い点および下りの普通に雑誌の多い点なども特徴として挙げられる。土曜日では、上りの急行で新聞とスポーツ新聞が他の車種よりかなり多くなっている。これは「計」の欄に示されているように、上り急行において座っている人の読書率自体が高いためと思われるが、平日に比べ土曜日の方が混雑が緩和されることが主な原因であろう。日曜日には、下り急行において文庫本、雑誌およびマンガが他の車種より

多く読まれていることがわかった。日曜日の下り急行は3.1.2項で述べたように、居眠り率の割合が非常に高いことが明らかにされているが、ここでも一つの特徴が現れている。すなわち、この電車の乗客は、行楽帰り等で思い思いの時間を車内で過ごしているため、居眠りをしている人も多く、また読書についても文庫本からマンガまで様々な読み物が読まれているのであろう。

3.2.2 立っている人の読み物

以上、座っている人が読んでいる物について検討を行ってみたが、続いて立っている人の読んでいる物について調べてみた。Table 12は、Table 11と同様に立っている人が読んでいる物を曜日別、車種別に示したものである。この表でもTable 11と同様に「計」および「総合」の欄は、それぞれの車種の立っている人の読書率および立って読書をしている人の数を100とした場合の割合を示している。

Table 12の「総合計」の欄から明らかなように、立っている人の中で最も多く読まれている読み物は、座っ

Table 12 立って読書をしている人の読み物（曜日別、車種別）

| 曜日 | 車種別 | A. 新聞 | B. スポ新 | C. 文庫 | D. 単行 | E. 雑誌 | F. レポート | G. マンガ | H. 不明 | I. その他 | 計 | 対象人数 |
|-----|------|----------|-----------|----------|----------|----------|------------|-----------|----------|-----------|-------|-------|
| 平日 | 上り急行 | 2.3 | 4.5 | 3.8 | 1.9 | 1.6 | 0.6 | 3.0 | 0.7 | 0.3 | 18.6 | 690 |
| | 上り普通 | 4.9 | 4.6 | 4.0 | 1.8 | 4.3 | 0.3 | 2.4 | 1.2 | 0.0 | 22.8 | 329 |
| | 下り急行 | 1.7 | 4.1 | 2.8 | 1.3 | 3.0 | 2.0 | 2.0 | 0.7 | 0.3 | 18.9 | 755 |
| | 下り普通 | 2.8 | 6.5 | 2.9 | 1.8 | 2.4 | 0.7 | 2.0 | 0.7 | 0.2 | 19.9 | 614 |
| | 総合 | 13.2 | 25.0 | 16.7 | 8.5 | 13.5 | 5.1 | 12.0 | 3.8 | 1.1 | 100.0 | 2,388 |
| 土曜日 | 上り急行 | 5.0 | 4.8 | 2.6 | 1.7 | 1.1 | 1.1 | 1.1 | 1.5 | 0.3 | 20.0 | 646 |
| | 上り普通 | 1.4 | 4.3 | 2.1 | 0.7 | 0.9 | 0.4 | 1.8 | 0.9 | 0.2 | 11.4 | 560 |
| | 下り急行 | 3.0 | 4.3 | 3.4 | 0.6 | 1.7 | 0.9 | 0.4 | 1.4 | 0.4 | 15.8 | 1,005 |
| | 下り普通 | 0.6 | 4.9 | 2.0 | 1.4 | 1.0 | 0.7 | 1.9 | 0.1 | 0.7 | 13.5 | 691 |
| | 総合 | 16.6 | 29.7 | 17.3 | 7.0 | 8.1 | 5.2 | 7.6 | 6.7 | 2.7 | 100.0 | 2,902 |
| 日曜日 | 上り急行 | 1.7 | 5.0 | 2.9 | 1.7 | 3.7 | 0.0 | 1.7 | 0.2 | 0.4 | 16.0 | 543 |
| | 上り普通 | 1.0 | 4.2 | 2.6 | 2.0 | 1.6 | 0.0 | 1.6 | 0.3 | 0.0 | 12.1 | 307 |
| | 下り急行 | 1.0 | 3.0 | 5.6 | 0.8 | 4.2 | 0.5 | 1.8 | 0.0 | 0.1 | 16.8 | 732 |
| | 下り普通 | 0.9 | 3.4 | 1.4 | 1.6 | 0.2 | 1.4 | 1.4 | 0.2 | 0.0 | 11.3 | 441 |
| | 総合 | 7.7 | 25.9 | 23.9 | 9.4 | 19.2 | 3.4 | 11.1 | 1.0 | 1.0 | 100.0 | 2,023 |
| 総合計 | | 13.1 | 26.9 | 18.7 | 8.2 | 12.9 | 4.7 | 10.2 | 4.2 | 1.7 | 100.0 | 7,313 |

ている人の場合と同じくスポーツ新聞であり、以下文庫本、新聞、雑誌、マンガの順となっており、ほぼ座っている人と同じ傾向を示している。立った状態で読書をする場合には、文庫本等の小さい読み物の方が都合がよいものと考えられるが、実際には紙面の大きな新聞が雑誌に逆転されたのみで座っている乗客とはほぼ同じ傾向であった。スポーツ新聞は、やはり Table 11 と同様に曜日にかかわらず最も多く読まれている。日曜日には新聞を読む人が減少し、それに対して文庫本や単行本を読む人が多くなっている。また、マンガや雑誌を読む人が土曜日に少なくなっている。この傾向は、座っている人の読み物を示した Table 11 でも見受けられるが、これは土曜日に発売されるマンガや雑誌が少ないことと、3.2.1 項でも述べたように土曜日や日曜日には行楽等を目的とした乗客が多いことなどが理由と考えられる。

また、各曜日の車種別による読み物の違いを検討してみると、平日では下りの急行において新聞が少なくレポートが多いという他の車種および曜日にはない傾向が見受けられる。平日の下り急行は対象人数が755人と他と比べても少なくないことから、必ずしもこれが偶然の結果とは思えないが、この原因については特に思い当たらない。このほかには大きな車種の違いによる差異は見受けられないが、上り下りとも新聞と文

庫本が急行では少なく、普通では多い点が挙げられる。これは、立っている人の読書率自体にも影響を与えているが、急行よりも普通の方が混雑していないためと考えられる。そのほかには、上りの急行で雑誌が少ない点も特徴として挙げられる。土曜日では、上り下りとも急行において新聞の割合が高くなっている。これは、土曜日の急行の車内が平日の急行の車内に比べて空いているためと考えられる。特に上りの急行では平日や日曜日と異なり、スポーツ新聞より新聞の方が多く読まれているという特徴が見られる。日曜日には、下りの急行における文庫本や雑誌が他の車種より多く読まれており、座っている人と同じ傾向を示している。また日曜日は、わずかな差であるがレポートを読む人がほとんどいない点も特徴といえよう。

Table 11 および Table 12 に示したように、立っている人と座っている人との読んでいる物の種類には大きな差異が見受けられないことがわかった。これは、電車の車内における読書が計画的なものである点によるのではないだろうか。すなわち、電車に乗っている時に読書をする場合、網棚に置いてある新聞や雑誌を拾い読む場合を除けば、大部分の人は予め予定した読み物を持ち込んで読む場合が多く、それも新聞なら新聞、文庫本なら文庫本というように、一種類の読み物を用意して電車に乗るのである。したがって、座席に座れ

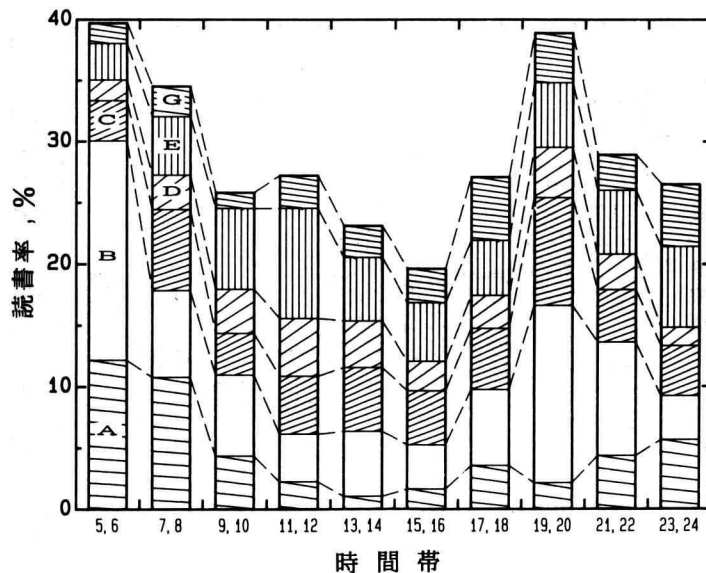


Fig. 6. 時間帯別の読み物の変化（平日、座っている人）

るか座れないかにかかわらず読む物の内容には大きな差異がなく、立っている状態で読みにくい読み物をする予定だった人でも、別の読み物に変更するよりは読書をやめるという傾向があるものと推測できる。

3.2.3 時間帯による読み物の変化

それでは、時間帯によって読み物にどのような変化が生じるのであろうか。本研究では、上述のように立っている場合と座っている場合とで読んでいる物の種類に大きな違いがないことから、座っている人に着目して主な読み物の時間帯別の変化を調べてみた。

Fig. 6 は、平日の座っている人の主な読み物の変化を時間帯別に示した図であり、縦軸は調査対象人数に対する割合を示しており、それぞれの帯の頂点はほぼその時間帯の読書率と等しくなる。図中では、主な読み物として A の新聞、B のスポーツ新聞、C の文庫本、D の単行本、E の雑誌および G のマンガを読んでいる人の割合の変化をそれぞれ帯の斜線を変えて示している。Fig. 6 から明らかなように、A で示した新聞は朝には多くの人が読んでいるがそれ以降の時間帯では多く読まれていない。これは、朝に通勤客が情報源として新聞を読む場合が多いためと考えられる。それに対して B のスポーツ新聞は、朝と夜の両方のラッシュ時間帯によく読まれている。また、C の文庫本が読まれている割合は一日を通じてほぼ安定しているが、特に帰りの

ラッシュの時間帯で増えている。帰りのラッシュ時における新聞を読む人の減少と合わせて考えると、通勤客が行きにはその日の情報収集のために新聞を読み、帰りには自分の好きな小説等の文庫本を読んでいるというパターンが推測できる。一方 E で示した雑誌に注目してみると、お昼前後と帰りのラッシュを過ぎた遅い時間帯に多いことがわかる。今回の実態調査では乗客の男女比に関しては詳細な検討を加えていないが、昼の時間帯に雑誌を読む人が多いのは、昼間に買物などで出かける女性の乗客が多いためと考えられる。また、遅い時間帯に雑誌やマンガが多く読まれるのは、電車内に置き去られた物を拾い読む場合や一日の中での最後のささやかな娯楽を楽しむためではないであろうか。なお、G で示されたマンガについては、学生達の帰りの時間と一致する夕方にも多く読まれていることがわかった。

同様に、日曜日の車内における座っている人の読み物の時間的な変化を見てみると、Fig. 7 に示したように平日とはかなり違った傾向が現れている。日曜日の夕方の読書率の低下については 3.1.2 項で既に検討を加えたが、Fig. 7 に示したように新聞およびスポーツ新聞を読む人の割合がほとんどゼロになる点は日曜日の車内の大きな特徴といえよう。これは、日曜日の夕方に読書率自体が減少する原因と同じ理由によるもの

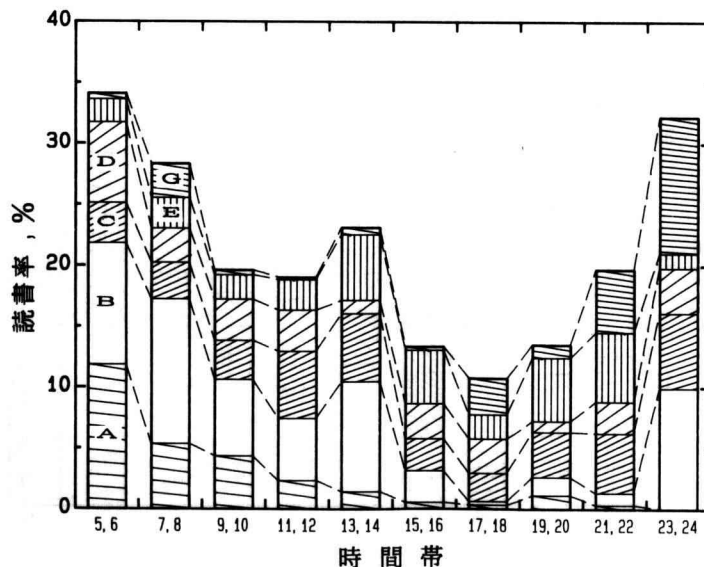


Fig. 7. 時間帯別の読み物の変化 (日曜日、座っている人)

と思われるが、特に新聞やスポーツ新聞を読む人が減少する理由としては、日曜日の夕方には新聞等が発行されないことも原因の一つであろう。ただし、Fig. 7に示したように日曜日でも、終電に近い時間帯に関しては、その時間には販売されていないはずのスポーツ新

聞をよむ人の割合が再び朝の時間帯のように増加している。夕方に新聞等がほとんど読まれず、遅い時間になってスポーツ新聞が再び読まれている原因は、読書率自体の変化と同じく、やはり乗客の客層によるものと考えられる。また、この遅い時間帯では、スポーツ

Table 13 座って読書をしている人の読み物および居眠り率（時間帯別）

| 時間帯別 | A. 新聞 | B. スポ新 | C. 文庫 | D. 単行 | E. 雑誌 | G. マンガ | 居眠り率 | 対象人数 |
|--------|----------|-----------|----------|----------|----------|-----------|------|--------|
| 5, 6 | 8.8 | 12.5 | 3.3 | 2.9 | 2.1 | 1.1 | 20.4 | 1,078 |
| 7, 8 | 7.3 | 8.9 | 5.1 | 2.6 | 3.4 | 1.4 | 21.8 | 1,485 |
| 9, 10 | 4.0 | 6.1 | 4.4 | 3.2 | 4.2 | 0.9 | 10.2 | 1,419 |
| 11, 12 | 2.7 | 4.9 | 4.9 | 3.9 | 5.8 | 1.3 | 13.4 | 1,644 |
| 13, 14 | 1.7 | 5.3 | 5.2 | 2.4 | 5.2 | 1.7 | 17.8 | 1,317 |
| 15, 16 | 1.2 | 3.5 | 3.9 | 2.5 | 3.5 | 1.8 | 14.9 | 1,379 |
| 17, 18 | 1.5 | 3.6 | 3.7 | 2.4 | 3.4 | 3.6 | 17.2 | 1,134 |
| 19, 20 | 3.1 | 7.4 | 5.7 | 3.1 | 4.8 | 3.6 | 18.1 | 1,183 |
| 21, 22 | 2.0 | 4.3 | 4.3 | 2.6 | 4.8 | 3.8 | 15.7 | 1,661 |
| 23, 24 | 2.0 | 5.3 | 4.9 | 2.2 | 2.7 | 6.4 | 23.1 | 549 |
| 総 合 | 3.4 | 6.1 | 4.5 | 2.8 | 4.2 | 2.3 | 16.7 | 12,849 |

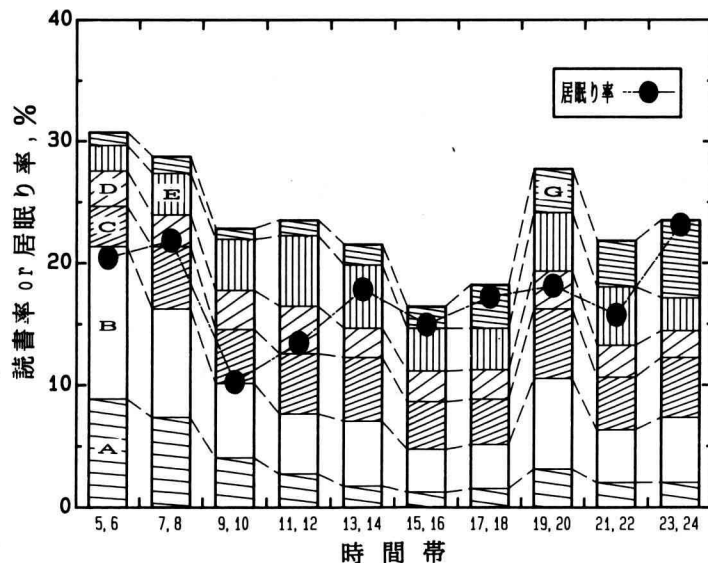


Fig. 8. 時間帯別の読み物および居眠り率の変化（全日、座っている人）

新聞とともにすでに売店等では販売していないと思われるマンガを読む人の割合も非常に高くなっている。

Fig. 6 と Fig. 7 とを比較してわかるように、朝の時間帯における読み物の割合は平日と日曜日では大きな差異がなく、ただ全体的に日曜日の方が読書率が低下しているだけである。また、日曜日の昼間の時間帯で雑誌を読む人の割合が増えている傾向も平日と同じ傾向であり、その理由も昼間の乗客層によるものと考えられる。なお、文庫本や単行本を読む人の割合は、相対的に平日より日曜日の方が高くなっている。

最後に、座って読書をしている人に関して調査を行ったすべてのデータを、主な読み物について時間帯別に整理した結果が Table 13 である。この表からも明らかのように、主な読み物と居眠り率を比較してみると、昼間の居眠り率が低い時間帯でも、それを越えて読まれているような読み物は存在せず、座っている人が最も多くしている行動(?)は居眠りであることが確かめられた。Table 13 に示した主な読み物の時間による変化と、居眠り率の変化を示した図が Fig. 8 である。Fig. 8 は、車内で読まれている主な読み物の割合を全ての曜日の調査結果について合計し、Fig. 6 や Fig. 7 と同様に示したものであるが、この図では同時に●印で各時間帯の居眠り率も示した。平日と土曜日さらに日曜日の調査結果を加えて得られた結果であるためか、Fig. 6 および Fig. 7 で見受けられたような顕著な特徴は見受けられないが、やはり A の新聞と B のスポーツ新聞は朝によく読まれており、帰りのラッシュ時以降では C の文庫本、E の雑誌、G のマンガ等がよく読まれていることがわかる。ラッシュ時の電車に乗っている乗客は、行きの会社や学校に向かう時は新聞やスポーツ新聞を読み、夕方の帰宅途中では文庫本や雑誌等を読む傾向にあることがこの図からも明らかである。居眠り率は、●印で示したように朝のラッシュ時と終電に近い時間帯で高くなっているが、特に読み物の変化との関連性は見出せなかった。

4. 結 論

本研究では、東横線を例として車内における乗客の読書および居眠りについて実態調査を行い、いくつかの知見を得ることができた。実態調査は、電車の種類、行き先、時間帯、区間等に分けて延べ約 1,000 回以上行い、Table 1 に示したように計 20,172 人の乗客についてその読書および居眠りの実態を明らかにした。

車内の乗客のうちどのくらいの割合の人が読書をしているかという読書率に関しては、3.1 節で詳述したように女性の倍以上の割合で男性は読書をしており、すなわち男性の乗客の 26.8%、女性の乗客の 12.7% の人が車内で何らかの読み物をしていることが明らかになった。また、座っている人の方が立っている人よりも、平日の方が日曜日よりもそれぞれ読書率が高いことも確かめられた。さらに一日のうちでは、ラッシュの時間帯に読書をしている人が多いこともわかった。一方居眠り率については、男性と女性とで大差はなく、曜日による違いも顕著には現れなかった。しかし、電車の行き先により、上り電車より下り電車の車内の方が居眠り率が高いことが明らかになった。

また、読書をしている人の読み物については、3.2 節で述べたように立っている人と座っている人との間ではほとんど差が認められず、車内で最もよく読まれている読み物は、スポーツ新聞であり、以下、文庫・新書本、雑誌、新聞の順であることが明らかになった。これらの読み物の割合は、曜日や時間帯によって大きく変化することから、車内での読書は乗客の客層に多大な影響を受けていることが確かめられた。また、立っている人と座っている人との読み物の種類には大きな差異がなく、ただ単に読書率自体が低下していることから、電車内での読書は、ある程度予定(読み物を準備)されて行われていると思われる。

本研究では、実態調査を行うにあたり数多くの調査員の方々の協力を得た。これらの調査結果は、実際に数多くの乗客を観察して得られた貴重なデータであるが、著者が未熟であるために十分なデータの解析および検討を行うことができなかった。今回のいくつかの検討の際にも述べたように、これらの実態調査結果に、より詳細な検討を加え、さらに必要に応じて追調査を行うことにより、車内における乗客の読書および居眠りに関する実態をより系統的に明らかにすることが可能であると考えられる。

また本研究では、東横線の車内において行われた実態調査に関して考察してきたが、この結果が一般的な電車の車内における乗客の行動であるとは断言できない。すなわち、車内における読書は第 3 節で考察したように乗客の客層に大きく依存するものであり、その客層は曜日や時間帯ばかりでなく、その路線の地域性にも大きく左右されるからである。例えば我々に身近な小田急線の場合では、その運行ダイヤの関係から急行と普通とは大きく乗客の乗車時間が異なるため、

東横線とは異なった傾向が現われることが予想できる。そのような車内における読書や居眠りの実態を把握するためには、本研究と同様の実態調査が必要であろう。しかし、今までにこのような多くの実態調査結果に基づいた乗客の読書率および居眠り率に関する検討は非常に少なく、今回の検討が不十分とはいえ貴重な成果であると確信している。電車に乗る時間は、今後より一層生活の上で大きな割合を占めていくものと予想されるが、そのような時代に車内の時間を如何に有効に活用すべきであるか、もう一度乗客の一人一

人および電車の運行会社が考えてみる必要があるのではないであろうか。

最後に貴重な時間を本研究の実態調査に費やしていただいた、サブチーフ高田知幸、胡居典明、大澤弘司、田中茂保、山中拓郎、川平直美、税所基樹、真保雅人、村田肇の皆様、および調査に協力していただいた小田、西脇、馬場、細川の各氏に深く感謝いたします。また、調査の遂行方法・検討などについて貴重なご助言を下さった徳山寧、濱田哲洋両氏に深甚なる感謝の意を表します。