



## 時刻表集めの電車の旅

このエッセイは、電車の中で書くことにした。自転車で通勤しているので、普段はほとんど電車に乗る機会はなかったのだが、最近、電車に乗る機会が多くなったからだ。何故かと言えば、5歳になる息子が「子鉄」、つまり電車好きだからである。息子の通う幼稚園の園長によれば、各学年に一人ずつ、度を超えた電車好きがおり、我が息子がその一人なのだそうだ。

この夏から、その息子が、駅のポケット時刻表を集め始めた。もちろん、それを実用的に使おうという訳ではない。家で、時刻表を片手に時計とにらめっこをして、「今度の電車は、〇時×分発です。……」と、電車ごっこをするためである。最近では、集めることが目的となっており、そのために、色々な電車に乗りに出かけることが多くなった。

先日は、東京メトロ銀座線に浅草駅から乗り、渋谷方面に向けて一駅ごとに電車を降り改札口まで行って時刻表をもらうという旅をした。もちろん、息子と一緒にである。とは言うものの、私も一人で出かけると、駅で乗り降りするときに、改札口へ行って時刻表をもらうことが習慣となってきた。そういう訳で、あっという間に、時刻表の数は200枚を超えた。東京だけでなく、地方都市も含めて。どこの駅の時刻表があるのか全て把握できておらず、同じ駅のものも2枚あったりするのだが。

これだけ多くの時刻表が集まると、色々なことがみえてくる。例えば、時刻表の大きさ。鉄道会社や駅によって違うように思われるかもしれないが、実際には、大きさはほとんど同じである。当然、多くの電車が乗り入れている駅ほど、大きな時刻表となるように思うが、集めた中で一番大きいのは、京王線の駅の時刻表である。時刻表が大きいということは、そこに書かれている文字の大きさも大きいので、実際に時刻表を見ることの多い高齢者のためなのかもしれない。本当の理由はわからない。

時刻表は、各駅における電車の発車時刻が載っていることは言うまでもない。つまり、見たところは、時間＝数字が並んでいるだけである。しかし、この数字からも、色々なことが分かってくる。例えば、ほとんどの駅において、一番多くの電車が発車しているのは朝の八時台である。一日平均乗降者数が日本一多い新宿駅では、JRだけで、朝の八時台に、144本もの電車が発車している（山手線を除く）。これは平日の本数であり、休日になると88本に減る。

しかしながら、時刻表を見ているだけでは分からないことも当然ある。東京メトロ丸の内線では、息子が「もよう」と呼ぶ新しい車両が走っている（「模様」がついた車両と言う意味である。この車両のデザインは、サインウエーブと言い、昭和29年の丸の内線開業時から使



用されたデザインが、復活したものである)。息子と丸の内線に乗るとなると、「もよう」に乗らなくてはいけない。時刻表を見ても、「もよう」がいつ来るのか、は分からない。いつ来るのか分からない電車を駅で待つ心境は、言うまでもない。

多くの時刻表を眺めながら、あることに気が付いた。私たちが、論文や学会発表で表にまとめるデータは、この時刻表と同じように、分析した生データをまとめた数字が並んだものであることが多い。多くの時刻表から色々なことがみえてきたように、表にまとめた私たちのデータは、データ数が多いほど、表の数が多いほど、そこから明らかにできることも多くなる。一方で、丸の内線の「もよう」のように、生データに触れなければ分からないこともある。論文などを読んでいても、まとめられたデータだけでは十分に理解できず、実際の生データを見てみたくなることもあるのではないだろうか。私自身、自分で手を動かしてデータを得ることよりも、学生が出すデータを見ることのほうが多くなってきた。先日は、学生がある実験の結果を変化なしと報告に来た。しかし、元のクロマトグラムを見せてもらうと、違う保持時間のピークのデータを解析しており、実際の結果は変化していたということがあった。データをまとめて見せに来る学生もいる中で、生データを元に議論を進めることの重要性を再認識する機会となった。

最後になりましたが、このリレーエッセイは、畜産生物科学安全研究所の薄井典子さんからバトンを受けました。このバトンを、研究室の後輩であるGLサイエンス株式会社の青山千頭さんに渡します。民間企業の方は、久しぶりのようです。私は、長かった今回の電車の旅を終えたいと思います。青山さんの旅はどんなものになるのか、楽しみにしつつ。

〔東京大学大学院薬学系研究科 角田 誠〕