

交通業界の日本語

——言語時評・十八——

何で読んだか忘れたが、朝日新聞の本多勝一記者が退職前後に書いた文章だったと思う。退職でうれしいことの一つに、日ごろ利用する小田急の放送を聞かずに済むということがあった。そのころ、田んぼの中の大学に一時間あるいて通勤していた自分には、その感想の実感がわからなかったが、十五年前からその鉄道を利用して、本多さんの思いが実感できるようになった。そのうちのいくつかを披露しようと思う。

標題の「交通業界」には、広報、従事者を含み、東京圏の鉄道と新幹線を主対象にする。列車名、時刻、小田急の会社名はおおむね省略し、ジェイアールのニックネームを自称する会社

工藤力男

は「J」や駅名で示すこともある。日附は必要に応じて記す。新幹線、名古屋鉄道、構内、車内、録音、実声の区別には傍線部を括弧書きする。

日本の交通機関の無駄な案内、騒々しい放送に否定的な哲学者・中島義道さんの『うるさい日本の私』（洋泉社1968）には、交通業界と壮絶な闘争を真剣に続ける様子が具体的に描かれている。交通機関の案内放送については、朝日新聞の投書欄で議論されたことがある（2004.10.15）。その議論は「来信返信 反響を追う 鉄道アナウンス」にまとめられ、中島さんの感想も載せている（2005）。それ

によると、案内放送に対する感じかたは賛成・反対さまざま
まで、鉄道会社としては板挟みなのだという。乗りなれない
人は懇切丁寧な案内を求めるが、慣れた人は簡潔な案内
で十分なのだから当然である。

外国の交通機関を一人で利用するときは心細い。わたし
は、ペキン市内を走る満員のバスで、停留所の標識が見え
ず、車掌の声も聞きとれないときは往生した。同僚の末永
朱胤准教授の話では、中島さんが憤る日本の放送、例えば
発車するとき 次の駅名を告げることを、フランスの鉄道
はしないので、日本で長く暮らして帰国したフランス人は、
日本の方式が親切でいい、と語ったという。

また高島俊男さんに登場してもらうのは気がひけるが、
十年前、高島さんが最も深い共感をもって読んだ本は、中
島さんのこの本だという。『お言葉ですが：③ 明治タレ
ント教授』の「エンドレステープを憎む」に、京都駅のエ
スカレーターに乗っている間じゅう聞かされる録音への憎
しみを綴っている。去りし二月の零時過ぎ、わたしも小田
急町田駅でエンドレステープを体験した。最終の新宿行き
各駅停車を待つ二十分ほど、ベンチに坐るわたしの耳を何
回煩わせに來ただろうか。このエスカレーターを利用して

昇ってきた人は数えるほどしかなかったのに。

物理学者で言語教育論者の木下是雄さんの「日本人の言
語習慣を考える」(『中央公論』1986)は、欧米と日本の比
較文化論である。そこに、「やめてほしい騒音公害的放送」
の例三つをあげている。

お降りの方がすんでから順序よくご乗車ください。

締まるドアにご注意ください。

どなた様もお忘れものないようにご注意ください。

新幹線の車内はわたしの貴重な読書室なので、雑音に煩
わされたくない。だから、デッキの放置荷物に関する車内
放送はいかにも煩わしい。昨春の下り列車の例である。

×号車のデッキに黒い色のスーツケースを置かれてい
るお客様は乗務員室にお知らせください。(214)

初めは、「荷物を置かれて迷惑しているお客」の意味、つ
まり「れ」は受身の用例だと思った。同類の放送は、三月
十三日下り、四月十日上りの車内にも流れた。ほぼ同じ表
現なので、マニュアルがあると推測される。

洗面所に眼鏡やマスクがあったら、それは忘れ物だろう
が、大きなスーツケースを置き忘れることは考えがたく、

確信をもって置いたに違いない。時限装置つきの爆弾が毒ガスでも入れたものなら、名のりである気遣いはない。捨得物として直ちに放り出すべきものである。

新幹線というと、新横浜駅で時々耳にする表現がある。

四番線にこだま×号名古屋行が到着しております。

(2006.8.1・構・実)

末尾が「到着しています」に変わることもあるが、問題はそれではない。言語表現と事実とのずれである。この放送が流れるとき、ホームに列車はまだ入っていないのである。わたしが耳にしたのはいずれも男声、同一人かもしれない。この日の列車について「ナナ時ヨンジュウゴ分発」とも言っていた。

動詞「到着する」のアスペクト形式に語を補って時間順に並べると、(まだ)到着していない↓(まもなく)到着する↓(いま)到着した(ばかりだ)↓(既に)到着している、となる。こんなことは四五歳の児童でも知っているだろう。「～している」という形式が既に実現した事態を意味する動詞は《結果動詞》と呼ばれる。「咲く」「起きる」「死ぬ」、そして「到着する」など。この駅では、呼吸し心臓が動いていても「死んでいます」と言うたぐいの表

現をするわけである。その列車は数秒後には到着するので実害はないが奇妙なことだ。

新横浜駅だけだと思っていたら、小田急の新百合ヶ丘駅でも遭遇した。全く同じ状況で、構内放送「二番ホームに列車が到着しております」が流れたのである(2008.2.25 夕方)。交通業界の伝統なのか流行なのか。

東京圏に住んでまず驚いたことの一つに、鉄道事故の多さがある。人身事故、信号機や車輛の事故、踏切で自動車が絡んだ事故など。自分が利用しない日でも、ラジオの交通情報でそれがわかる。人口の集中度、鉄道路線の稠密度を考えれば当然なのだろう。人身事故には大いに同情するが、利用者はどうすることもできない。知りたいのは、遅れる時間、待たされる時間の長さである。それによっては、交通機関、路線、予定などの変更を判断せねばならないので、事情説明の放送が長たらしいと、焦りが怒りに変わる。概して事故の状況の説明が詳しく丁寧すぎて、利用者の感情を逆撫でることが多い。

その説明は「どこそこにおきまして」で始まることが多いが、「におきまして」は助詞「で」の丁寧語である。こ

これは、会議などの発言に接続詞「従いまして」と言い、儀式において「続きまして」と進めることの同類である。わたしはそれも過剰な敬語表現と感ずるが、通勤電車の放送にはなおのこと不要だと思ふ。

他の実例をあげる。

朝がたありました××駅の事故の影響で、

事故がございました影響でダイヤが乱れております。

車輛点検がありました関係で、遅れましたことをおわびします。

贅言するまでもなく、いま日本の社会には敬語が氾濫している。多くの日本人はもう麻痺して違和感を抱かないのだろうが、第三例で三回使われている「ます」は最後だけがいい。話し言葉で丁寧語「です」「ます」が用いられる位置はまず文末、次いで条件句末の「から／ので／／けれど／の」の前、そして添加の意の「し」などに続くときである。その位置で大きく切れる論理性が明確だからである。したがって、「です／ます」が来ると、そこで文が終わるか切れると考える言語習慣が日本人にはできている。ところが交通機関の放送はそうではない。平気で名詞につかないで、日本語の明晰性を阻害すること著しい。聞くほう

は肩すかしを食うのである。

連体修飾部の「ます」の実例も見ておく。

閉めております右側の扉をすべて開きます。

通ります車掌にお知らせください。(幹)

降りられましたホームから発車します。(J・車)

ほかに「遅れております通過電車」「降りますかた」「閉まりますドア」「座席を離れますとき」など山とある。結局は、明晰と丁寧のいずれを重んずるかであるが、かかる表現は日常生活には使わないのだから、これらの「ます」はすべて不要、とわたしは考えるのである。

「ます」の活用形「まし」も頻繁に耳にする。その用法は二種類ある。一つは、いわゆる丁寧語の「ます」を尊敬語のつもりで用いたものらしい。

ホームに降りましてからお移りください。(J)

ご乗車になりましたお待ちください。

安全柵より離れましてお待ちください。(新横浜駅)

出現する動詞をすべて尊敬表現にするなら、第三例は「お離れになってお待ちください」が正統である。だが、これではいかにも回りくどいので、丁寧語「ます」で済ま

せたのだろう。日本語は話し手の気持ちは文末に表明すれば済むし、「離れる」「待つ」は連続動作なのだから、「離れてお待ちください」で十分なのに、と思う。

右の「まし」が推測どおり尊敬語のつもりなら、左記の用例はいかにも奇怪である。

デッキ、トイレを含みましてすべて禁煙です。(J)

連結作業が終りましたから御乗車ください。

二分ほど遅れまして到着しております。

各車輛の一つの扉を残しまして、他の車輛の扉を閉めます。(2008.1.24車)

これらの「まし」は、とにかく敬語らしきものを多用しようとする意識の表われ、すべて不要なものである。この流儀でいくと、交通業界の放送では全動詞の終止形が「ます」ということになる。

敬語というと、文中に莊重体を用いたものがある。

参ります電車は当駅どまりです。

黄色い吊り革のございます所に優先席があります。

現代生活で「参る」「ござる」を使うことはほとんどない。耳にするのは時代劇のせりふである。「ございます」「参ります」は文末においてこそ締まるのだから、このように連

体修飾部に使うのは牛刀をもって鶏を割くに等しい。

「ます」に輪をかけた「致します」もある。「致す」は己の行為について言う謙讓語、「発車を致します」はいかにも変だ。左記のような実例もある。

階段付近の車輛はたいへん混雑を致します。(2007.5.16

新百合ヶ丘駅・実)

過剰敬語は新幹線も航空会社も同じである。

まもなく熱海に到着を致します。(2006.12.27幹・実)

まもなく致しますと、××便搭乗のご案内を致します。(2007.3.27 中部空港)

最後の例は一文に二つの「致します」を使っている。いずれも無用の「を」を挿入していることから、丁寧になんかという、交通会社の涙ぐましい心遣いがうかがえる。

小田急の駅で、「まもなくの発車です」というアナウンスをよく聞く。新幹線ではいっそう丁寧な「まもなくの発車でございます」(2007.9.15車・実)もあった。到着についてもこの形式である。

町田までこの電車が先の到着です。(横浜線)

急行より先の到着です。

いずれも名詞文である。「ます」を濫用した冗長な放送と対照的な簡素さで、わたしはこっちが好きである。だが疑問もある。なぜ「まもなく発車します」「先に到着します」のような動詞文にしないのだろう、と。

よくわからないが、動態としての表現より、静態としての表現を好む日本人の性向と関係するのかもしれない。意志をもって「する」よりも、ひとりで「なる」ことをよしとする民族性ゆえで、右の表現の変形らしき左記の例にそれが顕著である。

まもなくの発車となります。

五分ほど遅れての発車となります。

すぐに発車になります。(新横浜駅・車)

「なる」好みの極みが、終着駅である向ヶ丘遊園に着いた直後に聞いた車内放送である。

この電車は当駅停まりとなります。(2007.12.4)

近ごろ食堂で注文の品を持って来た店員が使う、「こちら、ミックスサンドになります」に酷似する。

広報紙『おだきゅう』を読んでみよう。

昨年二月号の第一面に、実数百八十二字の「気分が悪く

なった時は、ご遠慮なく駅係員までお申し出ください」と題する文章がある。前半の二文中に「ラッシュ時間帯において」「二部の列車において」が見える。そんなに硬い文語形を使わなくてもいいのに、と思う。後半には、「お早めにお近くの駅でお降りになり、その旨を駅係員までお申し出ください。お客さまのご理解とご協力をお願いいたします。」とある。「お／ご」の多いこと。最後の一文は小田急の放送の決まり文句だが、乗客が協力するのは理解したからである。

今年一月号の第一面に「3月15日から特急ロマンスカー・MSEが東京メトロ総武線直通区間を運行します」と題する記事と時刻表がある。が、MSEの由来とその読み方には言及しない。その記事の「特急券の予約・発売について」には、「…全席指定制です。乗車券とあわせて、ご乗車の前に目的地までの特急券をお買い求めいただく必要があります。」とある。全席指定制なら乗車前に買うことは常識だろう。なまじ丁寧に表示しようとして、誤用の「いただく」で小田急自身を敬い、長々と言葉を並べたのである。達意簡明こそ最大のサービスの知るべきである。

割引料金で老人を旅に引っ張りだすが「ジパング倶楽

部」(丁)。その機関誌の一つ『大人の休日』(2006.3)に載った「なみろう・大巻き作り&こちや等可調三」を見る。小さな広告に、正用の「ご利用になる駅」「ご利用にならない場合」と、誤用の「お楽しみいただけます」「ご利用いただけます」が同居し、中途はんばな「ご利用できず」も見える。精一杯の敬意をこめたつもりだろうが、これほど多種類の敬語らしき表現の使用基準は何なのか。これが交通業界に特別なのではなく、現在の日本語の姿であることを、この連載の五回めに書いた。

いわゆる上級列車内で、次のような案内放送が入る。

新百合ヶ丘を出ますと、次は登戸に停まります。

新横浜を出ますと、豊橋に停まります。(幹)

新岐阜を出ますと、新一宮に停まります。(名鉄)

どこにも誤りはないが、何か変だ。わたしには強い違和感がある。原因は「と」である。

意味と用法が多岐にわたる接続助詞「と」には多くの研究があり、わたしも発言したことがあるが、こちたき議論はすべて省く。まず当面の課題に限って「と」の用法を要約すると、「二つの事態の同時性や継起性を表現する」と

なる。前件(条件句)の事態と、後件(主文)の事態が、同時にあるいは継続して起こっている事態に用いるというのである。「本を読んでいると、雨が降りだした」は同時性、「列車が動きだすと、歌いだした」は継起性の表現である。

右の第二例では、新横浜を出た電車は、豊橋に着くまでにいくつかの駅を通過しなくてはならず、この用法のいずれにも適合しない。残る二例の前件と後件の事態にも、同時性、継起性はない。隣の駅に停まるばあい、例えば新幹線上りのこだま号で「熱海を出ますと、次は小田原に停まります」と放送する。だが、こだま号は新幹線の各駅停車で、次の小田原停車は決まっているので、「次は小田原です」で十分である。すなわち、A・B・C・Dの順に停まる列車について、「Bを出ますと、次はCに停まります」式の表現は過剰なのである。B駅が近づいたところで「まもなくCです」と言えばいい。現に小田急の各駅停車はこの方式で、駅が近づいて減速し始めると、「まもなく××です」の録音が流れるだけである。それ以上は不経済、中島さんの言う騒音である。

「と」にはもう一つ、意味に関わる論点があった。「と」

の条件句を受ける主文には、話し手の主観が表現しにくい、ということである。例えば「暑いと、コートを脱ぎなさい」(命令)、「海に着くと、すぐ泳ごう」(志向)などは言えないのである。それは強すぎる制約だとして、「君が行くと、みんな喜ぶだろう。」(推測)を認める考えもある。このばあいも「行ったら」のほうがいいそう自然である。

未実現の事態をいう「と」条件句に対して、主観を含まない主文の例を考えると、まず次の文などが浮かぶ。

いま出ると、危険だ。

早くしないと、遅れます。

そんな所で寝てると、かぜ引くよ。

これらは文全体が警告の意味を表わし、主文の述語は非意志表現である。だが次の例文では、主文の述語に意志表現も可能である。警告・脅迫を表現するからである。

動くと、撃つぞ。

道楽をやめないと、勘当しますよ。

わがまま言うくと、連れて行かないからね。

さて、いくつかの駅に停まらずに走るから上級列車、利用者 multiplier 誤らないように対応するのが従事者のしごとである。すると、「××に停まります」の肯定形よりも、「×

×まで停まりません」の否定形で警告して、利用者の注意を促すほうがいいことになる。

新横浜を出ますと、豊橋まで停まりません。

わたしの違和感は、これを求めて得られなかったことによるのだ、と解釈することができる。

ラジオ第一放送の朝七時前、最新の交通情報が各センターから届く。鉄道の情報を伝える女性の中に、耳に快くない声の人がいる。発声方法に小さな問題があるのだと思うが、雇用者はなぜ発声指導をしないのだろう。情報が正確であるべきは勿論だが、それを快く伝えることも大切である。朝の混雑時、駅の構内に強い語気の声が響くのも困りもの、中島義道さんならずとも抗議したくなる。

醜悪な新聞は読まなければ、嫌いなテレビは見なければ済むが、小田急と新幹線は乗らずには済まされない。日ごる恩恵を被っているのである。どんなに変な日本語でも、毎日きくうち耳になじんでしまう。それは困ったことだと思うので、あえて重箱の隅をついた。わたしが特に聞きたくない小田急の放送から、木下是雄さんのと重ならない三つをあげよう。

お降りになりましたら、電車から離れてお歩きください。

危険ですから、駆けこみ乗車はおやめください。

そして、携帯電話についての長い長い注意である。

さて、本多勝一さんならどんな三つを挙げるだろうか。

(二千八年春)

※「成城文藝第 二〇二号」の訂正

工藤論文の英訳題名のうち、下線箇所を訂正する。

誤 Duty and Problem of a Reader on a Reciter

正 Duty and Problem of a Reader or a Reciter