

新しいエリアを命名する行為

—なぜ「高輪ゲートウェイ駅」が批判されたか?—

ウンサーシュッツ・ジャンカーラ (立正大学心理学部 准教授)

The act of naming a new area:
Why was *Takanawa Gateway* criticized?

UNSER-SCHUTZ, Giancarla (*Associate Professor, Rissho University Faculty of Psychology*)

Abstract

The East Japan Railway Company's December 2018 announcement of the new station name *Takanawa Gateway* on the Yamanote line was met with much criticism in the popular press. Although initial criticism focused on the fact that results from a popular vote were not honored, many articles concentrated on the name's characteristics, despite the fact that similarly named new stations—such as *Toranomon Hills*, which also featured a mix of loan words (*geetowei* 'gateway', *hiruzu* 'hills') and historical place names (*Takanawa*, *Toranomon*)—were largely accepted. To examine why *Takanawa Gateway* was especially targeted, this article conducted a close discourse analysis of 33 articles published from December 2018 to August 2019 in three major newspapers, which revealed three central themes: *aichaku* 'affection', loan words, and historical connections. Affection was given by both ordinary citizens and company representatives as a core evaluative factor, but for ordinary citizens, the use of loan words emphasized *Takanawa Gateway*'s international—rather than local—identity; this, combined with the lack of semantic transparency of *geetowei*—despite East Japan's historical motivations behind the choice—appears to have contributed to a sense of alienation amongst the general public. These results suggest that consideration not just of the image companies wish to produce but also of the relationships they wish to form with local communities should also be factored into selecting names for public spaces.

Key words : Toponyms, station names, discourse analysis, katakana, foreign words

新しい駅名の誕生

2018年12月に、東日本旅客鉄道株式会社（以降「JR東日本」）が、数年前から計画と工事が進んでいた新しい駅を「高輪ゲートウェイ駅」と命名することを発表した。当計画は、1971年以来の山手線の新駅として、新名の発表以前より大きな期待をもって注目されていた。日本の最古駅に属する品川駅や新橋駅の仲間に入り、山手線で初の外来語を含む駅名がこうして誕生したが、「高輪ゲートウェイ駅」というネーミングが発表当初から甚だしく厳しい批判を浴びることになった。批判の理由として真っ先に挙げられるのが、JR東日本が新しい駅名に関する選別投票を行ったにもかかわらず、その結果を尊重しなかったことである。投票の結果、シンプルな「高輪」が8,398件（全体の6万4,052件に対する13%強）得られた一方、実際に選ばれた「高輪ゲートウェイ駅」は、上位130位でたった36人に選ば

れた。投票が自由記述式であったにもかかわらず、それまでどこにも発表されていなかった「高輪ゲートウェイ駅」に36票も集まったことより、JR東日本の社員による組織投票だったのではという疑問の声が挙がっているほど衝撃的なネーミングであった（新田, 2018）。

「高輪ゲートウェイ駅」という呼称自体が、目立ってしまう有標なものであることが否めない。地名は通常、その地域の歴史や背景と深いつながりを持つ傾向があるのに対し、外国語から借用された外来語には比較的歴史が浅いものが多い。そのため、外来語が日本語に借用される以前からあった物理的空間という狭義な意味の場所の名称として見られることは、従来ならばない、もしくは極めて少ないのである。その点では、「高輪」という地名に外来語の「ゲートウェイ」が付く組み合わせは顕著な命名法であり、この顕著性が、批判を呼んだと考えられる。

しかし、「高輪ゲートウェイ駅」に対する批判が、果

たしてそれだけで十分に説明できるだろうか。同日発表された「虎ノ門ヒルズ駅」に対する批判がさほど見られないことを考慮すると、そうとは言えなさそうだ。「高輪ゲートウェイ駅」と「虎ノ門ヒルズ駅」の名前上の特徴と位置付けはどちらもそう変わらない。山手線には及ばないとはいえ、虎ノ門ヒルズ駅が属する都営メトロ日比谷線が銀座や恵比寿のような高級なエリアも通る。名前そのものも、同様な構造からなっている。すなわち、「高輪」「虎ノ門」という既存の地名に、「ゲートウェイ」「ヒルズ」という外来語が付いているという点で類似している(図1)。もし「高輪ゲートウェイ駅」に対する批判が、単に外来語が用いられているからだったのであれば、「虎ノ門ヒルズ駅」も不評を受けるはずだ。しかし、そうはなっていない。この事実を踏まえ、より総合的に「高輪ゲートウェイ駅」に取り巻く現象の説明が要される。

駅の特徴の一つは、行政機関・民間企業が所有するspace〈空間〉が、その空間を活用する人々によってplace〈場所〉になっていくことにあり(Alexander & Hamilton, 2015)、駅名そのものが、その過程に大きく貢献していると予想できる。なぜならば、その場所を表象する駅名が、日常生活における言語景観、つまりそのまわりの広告や標識、店舗などに活用される言語表記の重要な一部を成している。一方で、駅自体が、駅の位置する地域の周辺を位置付け、他駅との位置によっても空間を整理し区切る役割がありながら、駅名そのものも、地域の名称にも使われることが多く(大佛・小川, 2004)、駅の標識が地域に注目を引き出す役割もある(小佐原, 2015)。つまり、駅のみならず、各々の駅名も、コミュニティの空間やアイデンティティの形成に大きくかかわっている。

しかし他方で、行政機関や民間企業によって管理される人工的な空間的区切りとなっている駅名が、近年加速している地名の制度化の一部にもなっている(山口・原口, 1999)。つまり、行政機関や民間企業が、駅名を選定し、駅名を通して表象するイメージで、地域

のイメージ形成に働きかけられる一方、その地域とかわりのある人々が、駅名を通して表象するアイデンティティをコントロールすることができなくなっているとも予想できる。こうして、〈地元の人々のアイデンティティ〉と〈行政機関・民間企業の計画する地域像〉には緊張感が増していると十分に考えられる。

上記を踏まえ、本論文では「高輪ゲートウェイ駅」という新駅名に対する批判が、日本の変わりつつある言語景観について何を物語っているのかを考察する。具体的に、上記の問題が、市民によっていかに意識されているのかを考察するために、これから(1)「高輪ゲートウェイ」という駅に対する批判的な反応が、駅名のどのような特徴より見出せるのか、(2)「高輪ゲートウェイ駅」に対する批判が、コミュニティの形成過程について何を物語っているのかを検討していく。

方法

本研究では、2019年8月末までに日本の三大新聞(朝日新聞、読売新聞、毎日新聞)によって発表された記事を抽出し、その内容に対する談話分析を実施した。「高輪ゲートウェイ駅」を検索キーワードにし、記事が33件得られた(表1)。談話分析に先立ち、記事中にある高頻出のことばに着目し、主たるテーマが6つ見いだされた(表2)。最も頻繁に取り上げたテーマは歴史であったが、愛着に触れた新聞記事も多く、愛着というテーマが、他の5テーマとも深くかかわっている点で共通的なテーマであることより、下記では愛着というテーマから考察を始める。また、補助的データとして、高輪ゲートウェイという駅名における構造等の特徴がその名称に対する裏返しなのかを確認するために、日本の全駅名(廃駅を含めて9,228個、Wikipedia(2019)の「日本の鉄道駅一覧」を参考に選別)における特徴を分類した。なお、駅名の構造的特徴に関する結果は、背景的裏付けとして談話分析の結果の考察中に取り上げる。

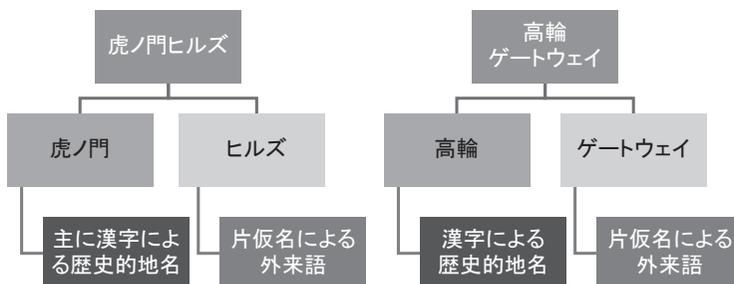


図1: 「虎ノ門ヒルズ駅」と「高輪ゲートウェイ駅」の構造的特徴

表1：「高輪ゲートウェイ駅」が取り上げられた記事数

朝日新聞	読売新聞	毎日新聞	合計
12	8	13	33

表2：新聞記事におけるテーマとその分布

テーマ	朝日新聞	読売新聞	毎日新聞	合計
歴史	9	5	10	24
造語・表記	8	4	7	19
投票結果	8	4	7	19
愛着・所有	5	3	4	12
国際性	3	3	4	10
世代差	2	1	2	5

結果・考察

1. 「高輪ゲートウェイ駅」に対する愛着と所有の問題

多くの記事が、「愛着」という単語またはそれに関連する単語を取り上げたことに注目されたい(12本)。そのよい一例は、2019年2月1日に発表された読売新聞の記事(読売新聞, 2019)である。当記事では、エッセイスト兼イラストレーターの能町みね子の呼びかけで始まった高輪ゲートウェイ駅の改名を求めるという著名運動が短く概説されており、ニュース情報を伝えることが主たる目的だと言えそうだ。「愛着」が、記事の原文だけではなく、見出しにも現れていることに注目されたい(例1)。見出しの役割は、読者に記事の内容を素早く伝え、関心を引き出すことだが、このことより、「愛着」という単語が見出しに入っていることが、「高輪ゲートウェイ」という駅名に関する重要な問題であることが明確であり、解釈のフレームとなっている。疑問形として使われていることより、愛着が持てない可能性があることが示されており、「高輪ゲートウェイ」という駅名に愛着が持てない人もいることが示唆されている。実際に、見出しにおける煽情的な表現で、ニュースをセンセーショナルに取り上げることが頻繁に見られる(Molek-Kozakowska, 2013)ことも踏まえ、愛着の有無が大きな問題であることが分かる。なお、抜粋における太字は筆者による。

例1：「高輪ゲートウェイ 愛着持てる？ 撤回要求署名 4万8000件 山手線新駅名」(読売新聞, 2019, p. 10)

一方、「愛着」が原文に現れたのは、JR東日本の社員による説明からの引用の一部であり、見出しとほとんど同様の単語からなっている(例2)。つまり、実は

見出しが、この発言の一部に対する間接的引用だと言える。原文の後半に入るまでは、読者の多くが、記事の見出しを記者が自ら選んだことばと解釈してきたであろう。だが、この引用により見出しの解釈のフレームがずらされ、愛着が持てるかという疑問がさらに深まる効果がみられる。

例2：「様々な意見は把握しているというが、駅名の見直しは否定し、「愛着を持ってもらえるよう引き続き努力を続ける」としている。」(読売新聞, 2019, p. 10)

読売新聞の読者投稿欄「気流」からの抜粋である例3のように、「高輪ゲートウェイ駅」に対する愛着が持ててことを否定する読者による投稿や社説も見られる。こちらでも、見出しに「愛着」が入ることにより、解釈のフレームとなるが、原文では、愛着がない理由として、「違和感」が挙げられている。その理由は、後に取り上げる例15で詳述されるが、こうして「高輪ゲートウェイ」という駅名の評価が、愛着の問題と大きくかかわっていることが明らかである。実際に、場所などを命名する際の一般的な目標の一つは、市民における愛着を育むこととされており(柴川・渡邊・羽生, 1999)、「高輪ゲートウェイ」という駅名に対する愛着が、市民のみならず、JR東日本によっても意識されていることが、その裏返しであろう。なお、例3における「◆」「◇」の間のテキストが見出しである。

例3：「◆駅名に片仮名 愛着持てず ◇主婦 谷本ひろ子 81(東京都目黒区) 山手線で2020年に開業予定の新駅「高輪ゲートウェイ」には、違和感が否めません。」(谷本, 2019, p. 10)

愛着に関連し、「高輪ゲートウェイ」という駅名がだれのものであるのかを問う記事も複数見られた。「駅名はだれのもの？」というフレーズ自体が、2018年12月27日の毎日新聞に掲載された社説の見出しともなっているほどである。駅が、行政機関や民間企業が所有し、管理する施設であると同時に、個人々が生活するために使うものであり、自身の経験や活動により、その駅に対する個人的な意味が変わる。個人の経験や理解から乖離している名前が付けられることにより、その場所に対する親近感が低落し、自分がその場に来て欲しい人ではないという疎外感が発せられることも十分に予想できる。つまり、駅名の所有が疑問されることから個人的な意味を持つ公的な空間の曖昧性が読み取れる。また、このことより、駅などを対象とする命名行為が、公的な場に対する所有権の発揮法の一つだと

いう理解も示唆されている。

上記の分析より、このテーマが二つの問題を透明化していることが分かる。一つ目は、「高輪ゲートウェイ駅」に対する愛着が持てないのはなぜなのかである。二つ目は、「高輪ゲートウェイ」という駅名が誰を想定しているのかである。考察を通して、愛着と所有が、他のテーマの裏返しでもあることが明らかになるが、他の全テーマとも深い関係を持っているため、下記では、とくに造語・表記および国際性に着目し、考察を進展させていく。

2. 「高輪ゲートウェイ駅」という造語と表記

「高輪ゲートウェイ」という駅名の言語的特徴、ことに片仮名という表記法を用いていることが、多くの記事で取り上げられた。「片仮名」が4本の長編記事の題名に現れた他、全6本中4本の短い内容予告記事にも出現した。また、内容に関しては、一般的なニュース記事のみならず、社説の記事でも取り上げられた。題名や内容予告記事に現れたことより、表記が「高輪ゲートウェイ駅」の評価に大きくかわる要因の一つとして位置づけられていることが示唆されている。

さて、実際に片仮名のどこが問題視されたのか。第一に、読者投稿からの抜粋である例4のように、片仮名による表記が長いということがしばしば指摘された。当投稿は、シンプルで分かりやすくなってきた地名を振り返ることから始まり、「高輪ゲートウェイ駅」という選択に話を切り替える。この流れからして、「高輪ゲートウェイ駅」がシンプルで分かりやすくないということを示唆していると読み取れるが、社説に頻出し、書き手の考えにたどり着いた主張につながる「またしても」(遠藤, 2008)で、そう感じる理由が、片仮名表記によることも読み取れる。その続きで、片仮名の問題として、「ダラダラ」であることが指摘される。片仮名は、音節単位で音を表現するため、表意文字である漢字と比べて、外来語に限らず、和語・漢語の表記で必要とされる文字がより多い傾向がある。電車が到着した駅の駅名を素早く読み取り、目的地なのかどうかを瞬時的に判断する必要があることを踏まえ、片仮名表記が長いということが、その駅名の機能性にかかわる問題だといえよう。

例4：「またしても外国人を悩ませるカタカナ表記だ。かつて、英国に「GATEWAY」という名のスーパーマーケットのチェーン店があったが、まさか高輪で再生出店？冗談はともかく、カタカナ語は日本人の中に根強くある外国語コンプレックスの裏返しか。字面もダラダラと長いカタカナ駅名はやめにして、ここは日本人の語感と国際性の

ためにも、そして他の駅と混同のない「芝浜」(公募3位)と願いたい。」(毎日新聞, 2019, p.5)

同様に、駅名の意味が伝わらないという実用的な問題を指摘した記事も複数見られた。その一例は、「高輪ゲートウェイ駅」が、将来でも使われ続ける名前になり得るかという疑問から始まる社説からの抜粋の例5である。例5では、駅名が発表された直後に開かれた落語会での冗談が報告されている。その冗談は、「ゲートウェイ」が伝わらないというつまみからなっており、他の人もそう感じるということが、冗談が成功する前提であろう。

例5：「新駅名を早速笑いかえたのが桂しん吉師匠。「しん吉さんは上方落語の人でして、『何ですか、ゲートウェイって。大阪なら暴動になりませ』とやったんです。ええ、どっとウケてました」(毎日新聞, 2018c, p.2)

しかし、駅名に片仮名が用いられた問題として、実用性に訴えるものばかりではなかった。「高輪ゲートウェイ駅」という命名行為に対し、「意識高い系」という評価も見られた。その典型的な例は、オピニオン面からの例6である。近年では、「意識高い系」とは、自身のイメージに意識が高すぎるという、皮肉な評価として使われることが多く(鶴賀, 2012)、決して肯定的な評価とは言えない。意識高い系の特徴が、外来語用語の多様であることも、この評価にかかわっているであろう(上野・須田・おおし・チロル・安英, 2015; 常見・東田・河原, 2015)。例6では、筆者の市川が「キラキラネーム」という、個性に溢れすぎる名前(詳しくはUnser-Schutz, 2015を参照されたい)であることを否定するものの、「意識高い系」という同様に否定的な評価を下すことにより、「高輪ゲートウェイ駅」に対する位置付けを移行する。実際に、「高輪ゲートウェイ」という名称が、駅名に用いられる以前、ブランディング事業の一環として活用されたものであり、「意識高い系」という評価は、自然に市民とのつながりにより地域の価値を育てていくのではなく、企業中心に作り出そうとする行為に対する反発だと考えられる。

例6：「キラキラネームだと言う人もいましたが、私は「意識高い系」だと感じました。ベンチャービジネスの現場でプレゼンに出てきそうな言葉だからです。」(市川, 2019, p.13)

一方、山手線であることが強調されることもしばしばあり、片仮名の駅名だけではなく、どこの路線の駅

名なのかも、重要な問題のようだ。「高輪ゲートウェイ駅」の周辺にいる人への取材をまとめた記事における、大学生による引用である例7はその一例である。山手線には「要らない」という表現を用いることにより、山手線には相応しい基準が暗に示されている。

例7：「田町駅で、近くにある慶応大3年の男子学生(22)は「微妙だ。山手線の駅名に片仮名は要らない。(……)」。(毎日新聞, 2018a, p. 21)

関連するものとして、片仮名が非日本的なアイデンティティとつながっていることを主張した記事も見られた。上記で取り上げた例4では、著者が片仮名語、つまり外来語と外国語コンプレックスを結び付け、片仮名イコール外国語という等価の関係が強調されている。愛着と所有のテーマに戻れば、非日本的であることは、日本人であろう「一般市民」を対象にしていることが示唆されているとも言えよう。(なお、一般市民イコール日本人という還元的な考え方における問題が、また別の機会に検討する必要があるとだけ、記しておく。)

3. 国際的な「高輪ゲートウェイ駅」

一方で、JR東日本による命名説明では、「国際化」や「グローバル化」が取り上げられることがしばしばあった。毎日新聞のニュース記事におけるJR東日本による引用である例8が、その一例である。「国際交流拠点」や「再開発」という比較的硬い漢語の羅列で始まったものの、最後は和語で口語的な表現である「願いを込める」のが使われ、より身近なものにしようとしたことが感じ取れる。だが、この引用からも分かるように、新駅がある地域をどう作り出していきたいのかという「目指す」ことに重みが置かれ、その目標が国際交流である。

例8：「(……)社内選考委員会は「品川再開発で国際交流拠点を目指す観点から、街全体の発展に寄与し、日本と世界をつなぐ結節点の願いを込めた」と説明している。」(斉藤, 2018, p. 31)

新駅を国際的なハブにすることが、駅の命名より早い段階から、活動に関する研究報告などに見られる。「高輪ゲートウェイ駅」にかかわる大規模工事の工夫等を報告したMorimoto, Serizawa & Honda (2017)が、それまでエリアに対するビジョンについて語らなかつたにもかかわらず、最後に例9の通り、internationally attractive (国際的に魅力的)なハブにしたいという主張で終止符を打ったのが、その裏返しであろう。

例9：“In collaboration with local communities, we will create a moldbreaking internationally attractive hub for gathering and socializing” (Morimoto et al., 2017, p. 343)

もともと、片仮名が外来語のために用いられることより、国際的なものを表すために活用されるというイメージが持たれるが(Backhaus, 2007)、「高輪ゲートウェイ」という駅名に対する肯定的な評価の中に、片仮名であることが、外国人にとって親しみやすいという主張も見られる。一方で、片仮名(語)が氾濫しているという批判も見られ(Backhaus, 2007; Stanlaw, 2004)、片仮名が用いられたことに対する不快感の原因の一つだとも考えられる。外来語に対する理解度が低いことが度々確認されているが(文化庁, 2018の結果等を参照されたい)、これらの特徴より、外来語が用いられることにより、疎外感が作られるということも予想できる。すなわち、駅名の意味が理解できないことでつながりが感じにくい、また国際的つまり外国人向けで、地元住民を受け入れられていない、という問題が発生しやすいであろう。例10は、外国人向けであることを肯定的に捉えられた一例であるが、例11のように、外国人には親しみやすいとは裏返しに日本人には馴染みにくいという考えも本研究の対象記事の中で繰り返し見られる。

例10：「一方、英国に赴任中で一時帰国したという長野県出身の塚田社太郎さん(28)は「外国人にも親しみやすい気がする。良いのではないか」と評価した。」(毎日新聞, 2018a, p. 21)

例11：「やはり新駅に近い高輪泉岳寺前商店会で理容店を営む能登篤子さん(65)も「なじむのに時間がかかりそうだが、山手線で唯一、カタカナが入っているのなら目立つし、外国人には親しみやすいかも」と評価した。」(読売新聞, 2018, p. 29)

しかし、なぜ、「高輪ゲートウェイ駅」に限って問題になっているのかが、これだけでは説明できない。「高輪ゲートウェイ」には、他の駅名にはない特徴があると考えた方がよいだろうが、表3に示すように、そもそも片仮名を用いる駅名は全駅の5%未満である。また、片仮名使用の62.39%で、片仮名が主に機能語(助詞や動詞の活用)のために用いられることも特徴的である(表4)。「高輪ゲートウェイ駅」のように、外来語を含むものが、片仮名による表記の36.52%、すなわち全国の駅名の2%未満である。だが、最も注意が要されるのが、外来語の種別である(図2)。168件中120

件が、「虎ノ門ヒルズ駅」のように、駅の周辺施設に由来し、外来語を含む名称であるのに対し、「高輪ゲートウェイ駅」のように、イメージやイベントによる外来語を含む駅名（駅とほぼ同時進行に計画された事業として生まれたという、名古屋市ささしまライブ24地区に由来する「ささしまライブ駅」や、佐賀インターナショナルバルーンフェスタに由来する佐賀市の「バルーンさが駅」など）は、たった6つである。なお、同駅名において外来語が2語以上含まれることもあるため、図2の個数が、表3の個数を超えている。

「虎ノ門ヒルズ駅」の場合、「虎ノ門ヒルズ」という施設で名称がすでに見慣れている。さらに、高級ショッピングやグルメで有名になったこともあり、その施設に対するイメージで、「虎ノ門ヒルズ」ということばにより肯定的なイメージが連想されるとも予想できる。一方、「高輪ゲートウェイ駅」は、その地域とは成立済

みの指示的關係を持っておらず、同様の名前がないため、連想で肯定的なイメージが持たれていないことも指摘できる。現在、有数の高級住宅街の一つである高輪には高級なイメージが連想されると十分に予想できそうだが、「ゲートウェイ」という外来語で見慣れていない感覚が増し、有標であることが強調される。

4. 歴史的用語の訳語としてみる〈ゲートウェイ〉

こうして考えると、「高輪ゲートウェイ駅」の不評は、決して不思議なものではない。ならば、「ゲートウェイ」が一体どこから現れたのだろうか。そして、一体なぜ付けられたのだろうか。記事中のJR東日本による説明では、当該地域が、歴史的に江戸への入り口として機能していたことより「ゲートウェイ」が選ばれたという説明がしばしばみられる。2018年12月7日刊行の朝日新聞による例12は、JR東日本の社長による説明をまとめて概説しているが、国の史跡に指定されている高輪大木戸に対する訳語として用いたという説明になっている。「大木戸」という単語自体が、現代の日本語には頻繁に用いられないが、「玄関口」ということばを活用することにより、「ゲートウェイ」と同意語として提示していることが重要であろう。

例12：「ゲートウェイ」には唐突感もあるが、何に由来するのか。深沢社長が命名理由の一つに挙げたのが、駅近くに残る国史跡「高輪大木戸」だ。江戸時代、東海道で江戸の南の玄関口としての機能を担った。」（細沢・仲村, 2018, p. 29）

例12では、「唐突感」という表現で話題を切り替えることにより、記事の書き手が、「ゲートウェイ」ということばに対する驚愕を予想していることが明らかだが、「ゲートウェイ」に対する説明が求められることが、多くの記事の共通点である。「ゲートウェイ」を「玄関口」と訳した例13のように、定義を挟んで「高輪ゲートウェイ」という命名を概説する記事も多く、読み手には分からないだろうという書き手の判断の証である。

例13：「この「高輪」に、玄関口を示す「ゲートウェイ」を付け加えたことについて、JR東の深沢祐二社長は記者会見で、地域の歴史的背景と新駅周辺の今後の姿を挙げた。」（読売新聞, 2018, p. 29）

こうして、JR東日本の説明が浸透し、「ゲートウェイ」とは「玄関口」かつ「大木戸」であるというつながりが作り出されているが、説明が必要だという時点で「ゲートウェイ」が馴染みにくいことが分かる。一方、「高輪大木戸」という重要な史跡とのつながりを強

表3：全国の駅名における表記上の特徴
(一つの駅名に対して複数回答可・降順)

表記法	駅名数	異なる駅名における割合
漢字	9,223	99.95%
片仮名	460	4.98%
平仮名	282	3.06%
ローマ字・アラビア数字	38	0.41%
異なる駅名	9,228	

表4：全国の駅名における片仮名の活用法
(一つの駅名に対して複数回答可・降順)

片仮名の活用法	駅名数	片仮名表記を含む駅名における割合
機能語	287	62.39%
外来語	168	36.52%
アイヌ語	2	0.43%
和語	2	0.43%
方言	1	0.22%

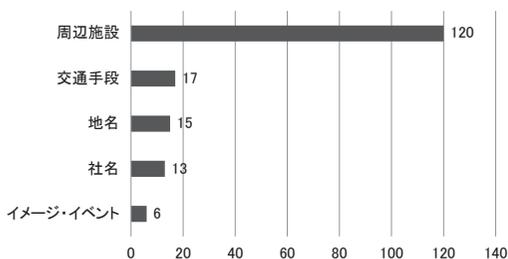


図2：駅名における外来語の種類

調しているにもかかわらず、それが一目瞭然ではないため、むしろ歴史的なつながりが絶たれているという解釈も可能である。例14のように、駅名と地名を切り離せないという一般的な理解がみられるが、「歴史考慮せず」という表現が用いられていることから分かるように、歴史的なつながりが不透明になってしまうと、歴史的な地名との関係を遮断してしまう恐れがある指摘も見られ、改めて駅名は誰のためのものであるかが問われる。なお、例14における「◇」から「?」までが、小見出しである。

例14:「◇出来レース？ 歴史考慮せず JR 東が説明しても、多くの人にとって「ゲートウェイ」は寝耳に水のはず。駅名は地名と縁が深いものでもあり、鉄道会社が勝手に決めていいのか、という疑問が浮かぶ。」(毎日新聞, 2018c, p. 2)

山手線の駅に片仮名が用いられることに対する抵抗感も、歴史的意識の問題とかかわっている。この点に関しては、例3と同じ読者投稿からの抜粋である例15に着目されたい。これまで他の記事で考察できたように、「ゲートウェイ」の意味が伝わらないことを指摘し、片仮名が外国人向けであることに対する疑問をかけた後、歴史問題に焦点を当てる。まず、「都心を走る」という表現から、山手線が東京の領域を区切り、そのアイデンティティの定義に重要な役割を果たしていることが分かる。アイデンティティにかかわっているからこそ、「歴史ある」から山手線には、外来語を表現するために用いられる片仮名が不適切であり、「愛着が持て」ない結果をもたらしている。

例15:「そもそも、ゲートウェイって何ですか？ 玄関口ということですか？ 外国人のためなら、アルファベットで書かねばならないではありませんか？ **都心を走る歴史ある山手線の駅名に片仮名を使うとは、どうしても愛着が持てません。**」(谷本, 2019, p. 10)

肯定的なイメージが持たれるどころか、例4や例5のように、冗談の種にされる。駅名の発表後、「高輪ゲートウェイ駅」を滑稽に取り上げ、話題になったインターネットニュース等が多く見られた。その中で、ツイッターで普及した外来語を含む山手線全駅の改名提案を表した線路図 (AbemaTIMES・けやきヒルズ, 2018) が、とくに注目を浴びた。片仮名駅名の路線図では、高齢者の間で人気だと注目される (井原, 2002) 「巣鴨駅」を「巣鴨グランドマザーズ駅」、山手線の中で乗客数が少なく「住みたい街」としてランキングし

ない等で、注目されることが少ない (小林祐一, 2019) 「田端駅」を「田端ナッシング駅」、等と変えられ、決して肯定的な意味を込めた改名提案ではないことが十分に読み取れるであろう。こうして、JR 東日本の歴史的な意識・配慮が、一般に認識されていない意識の採用によって弱体化され、利用者やローカルコミュニティとのつながりが弱いことが、浮き彫りになった。

結 論

「高輪ゲートウェイ」という命名は、英語による外来語の増加という以前から幅広く報告されている傾向の一環だと考えられる (Kubota, 1998)。しかし、上記で見られたように、「高輪ゲートウェイ」の命名が失敗した理由は、外来語を社会的に認められる、意味のある形で用いなかったことにある。「ゲートウェイ」という外来語が理解される文脈が整っていない中で命名であったため、強引な国際化に感じられ、批判を浴びる結果となった。また、「外国人向け」とされる片仮名表記によって、「日本人」という地元住民のためではないと感じられ、ローカルコミュニティとつながることに失敗した。

英語による外来語が、linguistic prestige (言語的権威) があると感じられることが多い (Miller, 1997) ため、外来語を付けることが、新駅名、また駅自体に権威を与える戦略であったと考えられる。しかし、批判を浴びたことから分かるように、使われる外来語に対する理解構造が成立していないと、戦略として機能しないこともあり、歴史的な地名からも得られる権威をむしろ低減するという悪い効果が見られる。一方、一般投票で公的・準公的施設等を命名する試みが増えている中、問題が多発している。その例として、イギリスの自然環境調査局が、製造中の極地調査船に名前を投票で選ばうとした事件が挙げられる。最も選ばれた名前が、ギャグ的な「Boaty McBoatFace」であったが、結果的に採用されなかったという (NERC, 2016)。「出来レース」(例14、例16) とされた「高輪ゲートウェイ駅」のように、投票したにもかかわらず、結果が尊重されないと、コミュニティを疎外してしまう恐れがある。

例16:「「ゲートウェイ」は同地の再開発計画のキーワードでもあり、結局は出来レースと疑う声も飛び出た」(毎日新聞, 2018b, p. 1)

とはいえ、新しい地名がコミュニティの中で繰り返し使われるようになるにつれ、イメージがよくなることもあるため (山口・原口, 1999)、「高輪ゲートウェイ駅」も、東京の言語景観の一部として定着していく

につれ、イメージが肯定化すると十分に考えられる。「高輪ゲートウェイ駅」に対する肯定的な捉え方の中に、すでに読みにくい地名や、当て字を含む地名という歴史的な地名との類似点を挙げている例が見られる。朝日新聞の「天声人語」コラムからの抜粋である例17では、そのうち違和感がなくなること、また同様に珍妙なネーミングの駅名に対する肯定的な評価（「降り立ってみたい」）で終止符を打ち、肯定的な捉え方で批判（「長すぎる」等）を挟むことにより、その批判が抑制でき、「高輪ゲートウェイ駅」を日本のこれまでの命名法の一部として提示した。実際に、新しい名前に対する批判には歴史的な観点が欠如していることが多いが（Unser-Schutz, 2015）、「高輪ゲートウェイ駅」の受容についても、同様なことが言えるであろう。

例17：「▼新奇な地名が広がる日本列島である。南アルプス市やつくばみらい市など、最初は違和感があったが、いつのまにか慣れてしまった。「長すぎる」「山手線にカタカナなんて」などの批判もある新駅の名も、そのうちなじむか。「高ゲー」などの略称で▼駅名といえば北海道の幸福駅を思い出す。廃線の前まで、その名が入った切符は贈り物にもなった。美しい名の駅は各地にまだある。青森県の風合瀬（かそせ）駅、岡山県的美袋（みなぎ）駅……。いつか降り立ってみたいくなる響きがある。」（朝日新聞, 2018, p. 1）

近年では、公的な場における名前が問題視されることが多く、とく流行している読みにくい個性的な人名が増加している理由として、公的な場に対する理解における変化が挙げられ（小林康正, 2009）、そういった名前が、社会的に機能しないという批判も見られる（佐藤, 2007）。個性的な名前を皮肉して悪評価する意味で用いられる「キラキラネーム」という俗語が新聞記事に繰り返し出現したことからも分かるように、「高輪ゲートウェイ駅」に対する批判と、そういった個性的な名前に取り巻く言説に共通点が多く見られる。こういった共通点に焦点を当てることにより、地名・人名を含む名称の言語景観における役割と、名称に対する信念を究明することができるであろう。

参考文献

AbemaTIMES・けやきヒルズ (2018). 「高輪ゲートウェイ」を踏襲、カタカナで統一した“山手線路線図”が話題に AbemaTIMES Retrieved from <https://times.abema.tv/posts/5364295> (2019年9月30日)

Alexander, M., & Hamilton, K. (2015). A “placeful”

station? The community role in place making and improving hedonic value at local railway stations. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 82, 65-77.

Backhaus, P. (2007). *Linguistic landscapes: A comparative study of urban multilingualism in Tokyo*. Buffalo, NY: Multilingual Matters.

文化庁 (2018). 平成29年度「国語に関する世論調査」の結果の概要 文化庁 Retrieved from http://www.bunka.go.jp/tokei_hakusho_shuppan/tokeichosa/kokugo_yoronchosa/pdf/h28_chosa_kekka.pdf (2019年10月20日)

遠藤三雄 (2008). 報道記事における客観性——体系機能文法の観点から 熊本県立大学アドミニストレーション, 16(1), 25-53.

細沢礼輝・仲村和代 (2018). (ニュースQ3) 駅だっ「キラキラネーム」名乗りたい? 朝日新聞 12月7日朝刊, 29.

市川紗椰 (2019). やっぱり来た、意識高い系 朝日新聞 1月2日朝刊, 13.

井原久光 (2002). 商店街活性化に関する考察——巢鴨・小布施・長浜を事例にして—— 長野大学紀要, 24(1), 61-83.

小林康正 (2009). 名づけの世相史「個性的な名前」をフィールドワーク 風響社

小林祐一 (2019). 【山手線29駅の魅力を探る・田端駅1】始まりは東京北部の一大ターミナル LIFULL HOME Retrieved from https://www.homes.co.jp/cont/town/town_00232/ (2019年10月15日)

Kubota, R. (1998). Ideologies of English in Japan. *World Englishes*, 17(3), 295-306.

朝日新聞 (2018). (天声人語) 駅名をつける 朝日新聞 12月6日朝刊, 1.

毎日新聞 (2018a). JR山手線:「高輪ゲートウェイ」新駅片仮名に賛成? 反対? 「発音がしづらい」↔「新時代予感させる」 毎日新聞 12月6日地方(東京)版, 21.

毎日新聞 (2018b). 余録:「寺院の号、さらぬ万の物にも……」 毎日新聞 12月6日東京朝刊, 1.

毎日新聞 (2018c). 特集ワイド:寝耳に水の「高輪ゲートウェイ」100年使われる駅名なのか 毎日新聞 12月27日東京夕刊, 2.

毎日新聞 (2019). みんなの広場:駅名は「芝浜」にしてほしい=無職・ダーリング益代・70 毎日新聞 2月17日東京朝刊, 5.

Miller, L. (1997). Wasei eigo: English “loanwords” coined in Japan. In J. Hill, P. J. Mistry, & C. Lyle

- (Eds.), *The life of language: Papers in linguistics in honor of William Bright* (pp. 123-139). The Hague: Mouton/De Gruyter.
- Molek-Kozakowska, K. (2013). Towards a pragma-linguistic framework for the study of sensationalism in news headlines. *Discourse & Communication*, 7(2), 173–197.
- Morimoto, S., Serizawa, T., & Honda, S. (2017). Large depot redevelopment project in central Tokyo. *World Conference on Transport Research*, 25(2017), 331-343.
- NERC. (2016). £200 million polar research ship named in honour of Sir David Attenborough. NERC. Retrieved from <https://nerc.ukri.org/press/releases/2016/18-ship/> (August 15, 2019).
- 新田哲史 (2018). 「高輪ゲートウェイ」選考課程に疑問あり アゴラ Retrieved from <http://agora-web.jp/archives/2036012.html> (2019年10月15日)
- 小佐原孝幸 (2015). 準公共物の媒剤性の発露を目的とした表現 環境芸術, 15(1), 10.
- 大佛俊泰・小川健一 (2004). 建物名称の空間分布からみた地域イメージの魅力度分析 日本建築学会計画系論文集, (576), 101-107.
- 佐藤稔 (2007). 読みにくい名前はなぜ増えたか 吉川弘文館
- 斉藤正利 (2018). JR 東日本：山手線、新駅名は「高輪ゲートウェイ」「日本と世界の結節点に」 毎日新聞 5月12日東京朝刊, 31.
- 柴川仁宏・渡邊貴介・羽生冬佳 (1999). 「通り」の名称の特性および呼称とまちのイメージとの相互作用に関する研究——現代の東京23区内における行政が命名した「通り」名称を対象とした—— 日本都市計画学会学術研究論文集, 34, 145-150.
- Stanlaw, J. (2004). *Japanese English: Language and culture contact*. Hong Kong: Hong Kong University Press.
- 谷本ひろ子 (2019). [気流] 4月11日(投書) ◆駅名に片仮名 愛着持てず 読売新聞 4月11日東京朝刊, 10.
- 常見陽平・東田陽介・河原まりえ (2015). 職場にはびこる「意識高い系」という名の病 東洋経済オンライン Retrieved from <https://toyokeizai.net/articles/-/62806> (2019年9月30日)
- 鶴賀太郎 (2012). 「意識高い系」は病気なのか? ライブアニュース Retrieved from <https://news.livedoor.com/article/detail/7253836/> (2019年10月15日)
- 上野蓮・須田奈津妃・おおしまりえ・チロル蝶子・安英玉 (2015). 意識高い系オヤジが多用する“下心ミエミエ”な言葉辞 日刊SPA! Retrieved from <https://nikkan-spa.jp/907723> (2019年9月30日)
- Unser-Schutz, G. (2015). 「キラキラネームといわないで!」: 新しい名前に対する評価とその現象に取り巻く言説 立正大学心理学研究所紀要, 13, 35–48.
- Wikipedia (2019). 日本の鉄道駅一覧 Wikipedia Retrieved from <https://ja.wikipedia.org/wiki/日本の鉄道駅一覧> (2019年8月15日)
- 山口幸男・原口美貴子 (1999). 郷土の範囲に関する地理教育的考察 新地理, 46(4), 1-13.
- 読売新聞 (2018). 高輪ゲートウェイ 歴史と未来 込めた思い カタカナに戸惑いも 読売新聞 12月5日東京朝刊, 29.
- 読売新聞 (2019). 高輪ゲートウェイ 愛着持てる? 撤回要求署名 4万8000件 山手線新駅名 読売新聞 3月26日東京夕刊, 10.

要約

2018年12月に、東日本旅客鉄道株式会社が、山手線の最新駅を「高輪ゲートウェイ」と命名したという発表が、多くの批判を呼んだ。批判の理由として外来語が含まれていることなど、駅名の特徴自体も理由として指摘されている。だが、同時期に発表され、同様な特徴の持つ「虎ノ門ヒルズ」に対して批判が見られない。このことから、「高輪ゲートウェイ」に対する批判が実に複雑であることが読み取れる。「高輪ゲートウェイ」がなぜ批判されたのかを明らかにするために、本研究では「高輪ゲートウェイ」の発表とかかわる新聞記事を対象に談話分析を行った。その結果、「高輪ゲートウェイ」の評価にかかわるテーマとして、「愛着」、「造語・表記」、「歴史」が浮き彫りになった。駅名の評価にかかわるものとして一般市民・東日本旅客鉄道株式会社の両方に「愛着」が挙げられたが、一般市民の場合、外来語が活用されることで、その地域の歴史との関係性が不透明になってしまっており、「自分たちのためではない」、という感覚を生み出したと推察された。

キーワード：地名、駅名、談話分析、コミュニティ、片仮名、外来語