

(海外最新事情)

イギリス

1. クールな発音、クールでない発音

英語の「カッコいい発音」(cool accent)とはどういう発音か。ブランドイメージの調査などを行う「クールブランド」(CoolBrands)が2000人を対象に行ったアンケートの結果によれば、一位は(予想出来るとおり)いわゆる「クイーンズ・イングリッシュ」で、二位はスコットランド方言、三位が「ジョーディー」(ニューカースルおよびタイン川流域の方言)という結果になった。クイーンズ・イングリッシュは全体の約20%の得票で、以下スコティッシュが12%、ジョーディーが9%、ヨークシャー方言とロンドン下町のコックニーが同率四位で7%、続いて北アイルランド方言とウェイルズ方言が6%と5%、リヴァプールの「スカウス」とマンチェスター方言が同率八位で4%、第十位はウェスト・カントリー(イングランド西部、すなわちサマーセット、デヴォン、コーンウォールの三州)方言で3%という結果だった。そして最下位にランクされたのがいわゆる「ブラミー」(Brummie)、つまりバーミンガム(およびウェスト・ミッドランズ地方)の方言であった。

バーミンガム方言の何が不人気の理由なのだろうか。2008年9月24日付の『テレグラフ』の記事によると、ブラミーはこのような調査では必ず最下位になり、それは特有の鼻にかかった発音が「より知的でない」(less intelligent)印象を与えるからだと言われている。BBCのh2g2というサイトでもブラミーは「最も軽蔑されやすい」方言と紹介されている。ここでの分析によれば、この方言は不可解なわけでも特殊な語彙が多いわけでもなく、ましてバーミンガム市民の人格に問題があるわけでもなく、嫌われる理由は単にその音だという。その特徴として、たとえばウェイルズ英語のようにメロディアスなわけでもなく、低い単

調なイントネーションが連続し、センテンスの最後でさらに唐突に下降するため、聞いている方は気が滅入ってしまい、また話者の気分も落胆しているように思われてしまうらしい。

この他にバーミンガムおよびウェスト・ミッドランズ地方の方言の一般的特徴として、アイルランド方言と同様に二重母音「アイ」が「オイ」になり('I quite like it'は「オイ・クウォイト・ロイキット」)、「オウ」や「エイ」が弱化する、長母音「アー」が短くなり短母音「イ」が長くなる、子音「r」がスコットランド方言のように巻き舌で発音される、語尾の子音「t」は頻繁に脱落する、子音「h」は常に脱落する、また子音「ng」の「g」が強くなり、特に次が母音の場合には「g」が二度発音される('Birmingham'は「バーミングガム」)、などが指摘できる。

それにしても、日本でこのようなアンケート調査を行ってその結果を発表した日には、最下位に選ばれた地方自治体が激怒したりして洒落にならなくなりそうな気がする。

2. ロンドンバス爆破事件

と言ってもロンドンでまたテロリストが暴れたという話ではない。世界で最も人気のある乗り物のひとつである、ロンドンのあの赤い二階建てバス(double-decker)がテレビ番組のパフォーマンスで爆破されたことに対して、視聴者や関係者(バス会社の人たちやロンドンバスを愛する市民、また英国中の、あるいは世界中のバスマニアたち)が激怒している、という話である。その番組はBBCの自動車関連の情報を扱う娯楽番組『トップ・ギア』で、司会のジェレミー・クラークソンがバスを「道路を無駄に占拠する渋滞の原因」と称して批判し、それを印象付けるための見世物としてロンドンバスを爆破したということだ。だがバス一台に自家用車何台分の人が乗れるかを考え

れば、いずれが渋滞の元凶であるかは言うまでもなからう。

爆破されたのは半世紀以上も前からロンドンでお馴染の、エンジンが前にあって後部の出入口に扉がない（つまり停留所でなくとも信号待ちなどの間に飛び乗り、飛び降りが可能な）タイプの、「ルートマスター」(Routemaster) と呼ばれる伝統的なロンドンバスである。このタイプは1956年から製造され、当初は17年程度使用される予定だったらしいが、性能が良く長持ちしたことからそのまま使われ続け、またデザインも好評だったため同じタイプが少しずつ改良を加えられてその後も製造され続けた。そういうわけで仲間が増えて（1968年までに2876台が造られた）、数年前まではロンドンの至る所を元気に走り回っていたルートマスターだが、近年になって排気ガスや安全性やバリアフリーといった観点から好ましくないと考えられるようになり（EUが定めた基準をクリアしていないらしい）、今世紀になって急速にその数を減らし、2005年12月を最後に正規の営業ルートから姿を消してしまった。ルートマスターは構造上、運転手が運賃を徴収出来ないため車掌が乗務するので、人件費が二倍かかるということもロンドン交通局（今は民営化された）にとって問題だった。（だが、車掌が常務するゆえに走行中に集金が行えるわけで、停留所での停車時間はワンマンバスの場合よりずっと短くて済むのだから、むしろ渋滞解消になるという点を見落とすべきでない。それに、ワンマンバスを増やせばそれだけ失業者が増える。）一方でどこでも乗り降りできるというメリットの裏には、走行中に乗客が道路に落下する恐れがあり、平均して一年に三人程度の死傷者が出ていたという。

だがやはり、ルートマスターが走らないロンドンなどロンドンではない、と多くのロンドン市民は考えたようで、ロンドンの観光名所を通る二つの路線（9系統と15系統）を‘heritage routes’に指定して、ここをルートマスターが（観光バスとしてではなく通常の路線バスとして）走り続けることになった。とは言え大量の余剰車輛が発生したことは事実で、何台かは買い手がついて世界中のあちこちに引き取られて行った。日本にも何台か来ているはずだ。また、かつて<スパイス・ガールズ>と人気を二分したアイドル・グループ

<オール・セインツ>の一員ナタリー・アブルトンは、夫（レイヴバンド<プロディジー>のリーダー、キーボードおよびドラム奏者のリアム・ハウレット）の誕生日のサプライズ・プレゼントとしてルートマスターを一台購入したという。英国の道路交通法では、乗車定員8名という条件の下でなら、誰でも普通免許でこのバスを運転できるらしい。（安藤 聡）

編集後記

18号の編集後記で、来る08年に地震被害が出ないことを祈ると書いた。幸いなことに東海大地震に見舞われることなく今年もあとわずかとなったが、隣国中国では5月12日マグニチュード7.9～8.0という未曾有の大地震が発生、死者6万9226人という（9月18日新華社）。筆者はこのとき天津におり、政府、会社、工場、学校、商店街、地域社会...まさに国を挙げての支援活動を目の当たりにした。

しかし、どこに行けば何があるかを知らなければ、せつかくの支援物資も受け取ることができない。情報はまさにライフラインである。

95年阪神淡路大震災に被災した外国人がある調査で「地震の後に流された情報が日本語ばかりでどうすればいいのかわからなかった」と答えている。当時在日10年で関西弁バリバリのドイツ人という私の友人でさえ「給水車が 時に来ます」という放送が聞きとれず、3日間も水が飲めなかった。ちなみに彼は様子を見に来てくれたご近所さんから給水情報を得た。ご近所さんも自分たちのことで必死である。隣人の心配が4日目でもしかたがない。

もし大地震が起こったら、日本人のあなたは隣人までケアできるのか、留学生のあなたは情報が取れるのか、バイリンガルのあなたは誰かの手助けができるのか。

震災をきっかけに外国人向けの緊急情報が整備されてきた。各自治体の防災パンフレットの多言語化や、日本語を十分に理解できない外国人のために「やさしい日本語」* 表現を使う取り組みも広がっている。

誰もが安心して住める社会とはどんな社会かを考えるとき、あらためて言語の重要性を思う。

* 弘前大学人文学部社会言語研究室

<http://human.cc.hirosaki-u.ac.jp/kokugo/EJ1a.htm>