

ひと志向の鉄道サイン

—台北メトロ、Sバーン、そして日本

川 浦 康 至

そのローマ字は誰のため？—日本の駅名表記

あのローマ字は本当に役立っているのだろうか。たとえば駅名のローマ字。

東京メトロ千代田線に「国会議事堂前」という駅がある。ローマ字（ラテン文字）は *Kokkaijijidomae* だ。外国人（アルファベットを解する非現地語話者とする）のためなのだろう。だが、考えてみると不思議だ。かれらはコックイギジドウマエと読むのだろうか。正しく読めなければ、人にたずねようもない。読めても、意味はわからない、たぶん。ハイフンの解釈も気になる。この表記に決めた人は、誰が見ると思ったのだろうか。もしかすると、そんなことは思わなかったのかもしれない。

二〇一三年二月八日、東京メトロを運行する東京地下鉄は、国会議事堂前の駅名標に *National Diet Bldg.* を追加した（図1）。ようやく、ここが何の駅か、外国人にもわかるようになった。個

人的には、なぜ建物を強調するのかわからないし、*Bldg.* という略語も避けたほうがいい。省略部分を読み手が補充しなければならぬからだ。全体が長すぎるのであれば、*Bldg.* を削る。それでも、英語表記の採用は日本のローマ字史にとって画期的なできごとだ。その四ヶ月前、「国会前」交差点のローマ字表記が *Noya Kai* から *The National Diet* に変わった。背景に東京五輪の開催決定がある。以下は当時の報道である。

「国土交通省は九月一日、七年後の東京オリンピック開催を見据え、多くの外国人観光客が訪れる観光地を中心に、道路案内標識の英語表記を、外国人旅行者にも分かりやすく改善すると発表した。時事通信が報じた。道路標識のアルファベット表記は、二十七年前の一九八六年に開始されたが、日本語読みをそのままローマ字に記したケースが多く、〈公園〉を〈*Koen*〉とし、〈通り〉を〈*Tori*〉や〈*Dori*〉とするなど、外国人には意味が通じにくいと指摘されていた（以下、略）」（「ハフィントンポスト」二〇一三年九月一三日）。



図1 東京メトロ千代田線「国会議事堂前」駅の駅名標
(2014年3月撮影)

英語化は駅名標にも波及した。日本の駅名のローマ字はルビで来た。雰囲気は英語、だが実際には英語ではなく日本語そのものだ。理解できるのは結局のところ日本語話者のみ。だが日本語がわかる人であれば、わざわざローマ字までは見ない。出番のない不思議な存在だ。

現行のローマ字表記には別の問題もある。以前、カナダ出身の人と、駅名のローマ字について話したことがある。彼曰く、日本語のローマ字も読めるようになった。だけど例外がある。それは長音だ。書き方が何とおりもあるので、読み方に迷う、というの

である。確かにそうだ。例えば「オー」にはo hもあればoもある。oもoもある。統一してほしいと言う。読み仮名を機械的に置き換えるだけなのに、それさえうまくいっていない。

ローマ字表記は、外国人のためとうたいつつ、実際にはそうなっていない。英語を併記する駅は増えつつあるが(図2)、進んでいない。大勢の外国人乗降客が見込まれ、英語表記があつて当然と思われる最有力候補に、都営地下鉄大江戸線「国立競技場」駅がある。しかし路線図を見ると、Kokuritsu-kyogijoしかなさ。国立競技場は、ローマ字表記の見直しのきっかけになった東京五輪の主会場である。

ルビ型ローマ字は東京の地下鉄に限った話ではない。バス停名は駅名以上に悲惨だ。SHINJUKU-EKINISHIGUCHIもあれば、Shinjuku-Stawestもある。どちらも原語は「新宿駅西口」である。そのバスが他の「口」にも止まるのであれば、「西」westernを付ける必要があるが、そうでなければShinjuku stationで事足りる。バス停名のローマ字表記は音声案内に合わせるべきだとの意見もあるが、固有名詞が大半を占める外国語を正しく聞き取れるのだろうか。たださえ騒音環境での案内は聞き取りにくい。文字のほうが確実に伝わる。

英語表記での案内にはもうひとつ重要な意義がある。生きた英語教材としての価値である。外国人向けの便宜は、英語を学びたいと思っている内国人の役にも立つ。

日本と同じ漢字文化圏である台湾の台北メトロは、「National Diet Bldg.」方式、つまり英語表記を正式に採用する。たとえば、

国会議事堂にあたる総統府の最寄り駅、台大病院駅（臺大醫院站）のローマ字表記は National Taiwan University Hospital と、英語で書かれている。医療施設だけに誰にもわかることは大事だ。日本なら、Taidai byoin だろうか。

「案内」は利用者のためである。伝わること、わかってもらえることが最優先目標である。であれば、ローマ字表記は英語に落ち着く。ルビ型ローマ字の使用は最小限にとどめ、基本は英語表記とすべきである。

色で乗れるー台北メトロの路線案内

台北メトロ、通称 MRT (Mass Rapid Transit、都市高速鉄道) の鉄道サインには、駅名のローマ字表記から路線案内、発車案内に至る各種のサインで、利用者を意識したデザイン (User-oriented design) が貫かれている。

MRT を運行する台北捷運公司は一九九四年に設立され、七割あまりの株を台北市政府が保有する半官半民企業である。路線の計画と建設を台北市政府捷運工程局が担当する。MRT は実質的に市営鉄道である。台北市は、デザイン立国を標榜する台湾の首都、デザイン分野にも力を入れる。デザインの発想は MRT の随所で実現されている。

一九九六年に MRT 最初の路線、木柵線（その後、文湖線として延伸）が開通、二〇二〇年現在、文湖線、淡水信義線、松山新店線、中和新蘆線、板南線、環状線の六路線が運行されている

(図3)。

MRT は当初から、各路線の色、路線カラーを決めていた。二〇一六年に路線網が完成すると、最初の計画に沿って路線カラーのイニシャルを路線コードとした(表1)。たとえば文湖線は路線カラーがブラウンで、路線コードは BR、ブラウンのイニシャルである。路線カラーと路線コードが連動している。駅ナンバリング(路線コード+駅番号)も始まり、発車案内板も更新された。路線コード(文字)と路線カラー(色)が一致していると、何かと都合がよい。文湖線の BR とブラウンのように、同じ意味の手がかりが複数あると、覚えやすいし、間違いも減る。

答案用紙の例で考えてみよう。学生番号と氏名の両方を書くようになっていたが、学生番号か氏名どちらか一方で十分と思うかもしれない。どちらも、同じ人物をさすからである。しかし、1 か 7 か迷う場合もあれば、なぐり書きで読めない場合もある。そんなとき、両方あれば、照合しやすい。同姓同名がいる可能性もある。同じ意味の手がかりを複数用いるのは、無駄に見えるかもしれない。実際、どちらか一方しか書かれていない場合があり、誰の答案かわからないこともある。そんなとき、手がかりが複数あれば、本人を特定しやすい。

無駄とは、情報理論の言葉を借りれば冗長性である。同じ意味の手がかりが複数あれば、冗長性が高ければ、どれかひとつが損なわれても、意味の伝わる確率が高い。この文章もそうだ。「同じ意味の手がかりが複数あれば」と「冗長性が高ければ」は内容的には同一であり、どちらか一方だけで足りる。しかし片方だけ

表1 台北 MRT の路線サインシステム

路線	ローマ字表記	路線コード	路線カラー
文湖線	Wenhu Line	BR	Brown
淡水信義線	Tamsui-Xinyi Line	R	Red
松山新店線	Songshan-Xindian Line	G	Green
中和新蘆線	Zhonghe-Xinlu Line	O	Orange
板南線	Bannan Line	BL	Blue
環状線	Circular Line	Y	Yellow

だと、その箇所が欠けたり、理解されなかったりすると、内容が伝わらない。そんなとき、別の手がかりがカバーしてくれる。「一見無駄」は有効なリスク対策なのである。

路線コード（文字）と路線カラー（色）を一致させることには、もうひとつ、ストロープ効果を生じさせないメリットがある。

文字のインクの色を答えるように指示されたでしょう。あるときは赤インクで書かれた「赤」が示され、別のときは青インクで

書かれた「赤」が示される。前者の答えは「あか」、後者の答えは「あお」である。回答までの時間を調べると、両者に差があり、文字とインク色が違う場合のほうが長い。インクの色を判断するためには、文字の意味認知を抑える必要があるからだ。このような文字の意味が色彩認知を妨害する現象をストロープ効果という。ストロープは発見者の名前である。

逆方向の妨害も知られている。つまりインクの色が文字の意味認知を妨害する現象である。これは逆ストロープ効果と呼ばれる。ストロープ効果は色名のイニシャルでも生じる。MRTの路線コードには色名のイニシャルが使われ、それと色が対応しているのでストロープ効果は生じない。

かたや日本の路線サインは、文字（路線コード）と、文字の色（路線カラー）が重ならない。路線コードは路線名のイニシャルだからだ。日本で最も利用者の多い東京・山手線の路線コードは「JY」、路線カラーはグリーン。「JY」は運行会社であるJRのイニシャルと路線名Yamanote Lineのイニシャルである。路線カラーが対応しているのは車両の色で、路線コードとのあいだに関連はない。

事業者が単独で路線が六種類と少ないMRTのやり方を、事業者数、路線数、ともに多い東京に適用するにはくふうがいる。いまから路線サインを変更するのは非現実的かもしれない。しかし、もし見直す機会があるならば、その際は冗長性やストロープ効果を考慮した設計にすべきである。唯一、JR西日本の広島エリアで路線コードと路線カラーの一致が図られている。広島駅から糸



図4 ベルリンSバーンの発車案内 (Messe Nord/ICC 駅、2008年7月撮影)

崎駅までの路線カラーはグリーンで、路線コードはG、広島駅から岩国駅までの路線カラーはレッドで、路線コードはRである。デザインディレクターの赤瀬達三は、日本の鉄道の路線案内について自著『駅をデザインする』で、路線名そのものをラテン文字やアラビア数字、色彩といったユニバーサルコードに変えることを提案する。その実現には、政府レベルの取り組みが欠かせないととして、「国土交通省に、ネットワーク化で後回しになった不便と混乱問題の抜本的解決に乗り出す決意を求めたい」と訴える。ユニバーサルコードにもとづくサインシステムとなると、その設計はもはや事業者の手に余る。他社との調整だけでも大変だ。利用者からしても、設計方針が運行会社ごとで異なるのは困る。日本の複雑な鉄道事情にもかかわらず、政府は駅ナンバリングで

も鉄道事業者にまかせた。なんら指針がないなかで、事業者は暗中模索、試行錯誤、頭をかかえたにちがいない。

路線サインの利用範囲は日本はまだ限定的で、どう拡充するか、それが今後の課題である。

時計いらずーベルリンSバーンの発車案内

二〇〇八年の夏、ベルリンで国際心理学会が開かれ、参加した会場の国際見本市会場（ICC）へ行くのにSバーン（都市鉄道）を利用した。改札がない、自転車がそのまま持ち込める、ドアを手で開ける、車内放送は次の停車駅のみ、と一言で言えば、利用者まかせの気楽な鉄道である。

Sバーン（S-Bahn）の語源は都市鉄道を意味する Stadtbahn に発する）は、路線図を見ると、東京や大阪の鉄道網と似ていて、イメージしやすい。運行主体のSバーン・ベルリンは、ドイツ鉄道の完全子会社で、鉄道のサインシステムにも積極的に取り組む。図4は会場の最寄り駅、メッセ・ノルト／ICC駅ホームの写真である。頭上の発車案内を見てほしい。一行目は「S41 Ring 8min」、二行目は「S46 Westend 11min」とある。環状線右回りは八分後に、ヴェステント行きは十一分後に到着、発車する。到着時刻が相対表示（待ち時間表示）で示されている。この背景には、ダイヤどおりの運行が少なくという事情があるという。半面、この形式であれば現在時刻を確認する手間がいらぬ。必要なのは自分の時間感覚だけ。外部情報（現在時刻の知識）はいっ

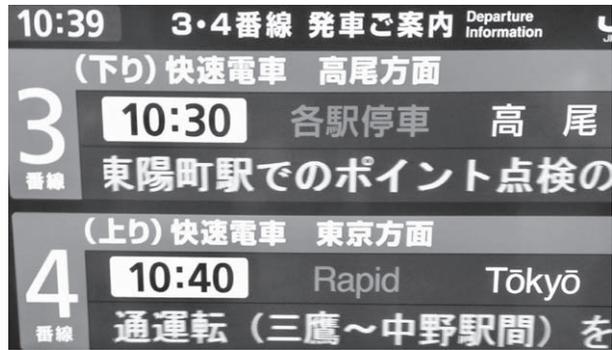


図5 JR中央線の発車案内（吉祥寺駅、2016年10月撮影）



図6 JR山手線の発車案内（JR東日本ニュース2019年10月15日号）

さい不要だ。それまで絶対表示（発車時刻表示）での発車案内しか知らなかった身にとって、この方式は目から鱗だった。ついであるが、図4の路線名の右の台形は、編成両数の長さを四分の一で示すと同時に、停車位置を示す。S41はホーム後方に、S46はホームいっぱいには停車する。

同社のホームページを見ると、表示機器が液晶ディスプレイに置き換わったものの、十二年前と変わっていない（sbahn.berlin/en/about-us/information-and-transport-technology/）。確かに、

発車に関する情報は昔も今もこれで十分である。

Sバーンの路線名は、運営主体を示すSと数字から構成されている。S41やS46は路線名であり、同時に路線コードでもある。駅ナンバリングは行われていない。

いつごろからか、気づくと日本でも鉄道の事故やトラブルが増え、定時運行が難しくなっている。そうなるに絶対表示形式では対応しきれない。図5はその一例である。一〇時三九分と定時を過ぎて、一〇時三〇分発の電車がまだ来ない。いつ来るのかもわからない。時刻表を再現した発車案内の限界である。

日本の鉄道はながらく絶対表示形式だったが、ようやくそれを脱しつつある。

JR（東日本）はまだ山手線のみらしいが、二〇一九年一月から絶対表示に変わった（図6）。Sバーンとの違いは「約」が時間の前に付くことだろうか。「約」はないほうが見やすいし、デザインのにもスッキリする。「約」がないからといって、三分後ちように来ると思う人がいるのだろうか。

絶対表示は定時運行中でも、運行間隔の短い路線では有効だ（山手線の場合、運行間隔のあく午前七時までと、午後一一以降は従来の絶対表示に切り替わる）。

調べると、首都圏では東京メトロが先行していた。二〇一八年七月中旬、銀座線の「行先案内表示器の発車時刻」が「残り時間表示」——（〇時〇分）表示から（あと〇分）表示——に変更された。こちらは「約」もなく、全体にスッキリしている（図7）。電車が近づくと、電車位置情報は「電車がまいります」「Train



図7 東京メトロ銀座線の発車案内（赤坂見附駅、2020年10月撮影）



図8 MRT板南線の発車案内（台北駅、2019年12月撮影）

coming」に切り替わる。脇には時計もあり、発車に関する情報はこの案内板で完結する。

○一九年に訪れた際に撮影した発車案内である。Dingpu (BL01) 行きは一分一五秒後に、途中の亜東病院止まりは「約五分一五秒」後に発車する。待ち時間は、なんと五秒刻みで表示される。それでも「約」がつく。英語表記には「約」相当の語がない。亜東病院駅の英語表記は、Far Eastern Hospitalと、英文呼称が用

いられている。正式名称は亜東記念病院だが、駅名では優先順位の低い「記念」を省く。日本流にFar Eastern mem. Hosp. と略語を含めるのではなく、memorialを省いたFar Eastern Hospitalとしたのはわかりやすい。

発車時刻の相対表示、路線コードと路線カラーの関連付け、駅名の英語表記と、いずれもMRTは一步先んじた感がある。

快適な鉄道経験のために

色を軸とした路線サインには、心理的効果が考慮され、利用者の言語理解を問わないメ리트がある。外国人や子供、色盲の人にもわかる。待ち時間による発車案内は、現在時刻という外部情報を不要にした。しかも運行状況を問わないタフなシステムである。

駅名表記、路線案内、発車案内と、さまざまな鉄道サインの現状を見てきて気づいたことがある。それは、レールを敷き、駅を作り、列車を走らせるだけが鉄道ではないことだ。路線や運行状況に関する確かな情報提供もそれらと同じくらい重要である。

鉄道はさまざまな人が利用する。現地の鉄道事情に疎い人も、現地のことばがわからない人も利用する。いつなんどきトラブルが起こるかわからない。それらを前提にデザインされた鉄道サインは、利用者の快適な鉄道経験につながる。

【謝辞】執筆にあたり、台北大衆捷運股份有限公司、東京ドイツ文化センターの町田佳世さん、東京メトロお客様センターのお世話になりました。畏友の川上善郎さんには草稿段階で見てくださいました。この場を借りて、お礼申し上げます。

【付記】鉄道サインの検討対象には車両内サインもあげられる。「優先席」はそのひとつだ。ある鉄道会社は、優先席を含めた区画に「おもしろゾーン」とした。なんとか現状を改善したいと

いう気持ちのあらわれだろう。しかし「思いやってほしい」との訴えはどこまで届くのか。いっそ「おもしろゾーン」としたくなる。そこに座るのは思いやられた人となれば、空ける人も増えるはずだ。思いやる側に期待するのではなく、思いやられる側（対象者）を強調する。

アメリカのある空港の構内モノレールでは、〈For the handicapped〉と書かれた座席を見かけた。わかりやすいし、高齢者とか想定対象者をいちいちあげる必要もない。要はこういう人のための席であることが直接つたわる。日本語だと、どんな言い方が可能なのだろう。

（曖昧な）用途を名称にした「優先席」と、対象者を名称にした〈For the handicapped〉、彼我の差は歴然である。利用すべき人の明示には、設置者の意思が込められている。名称はメッセージである。

〔川浦康至（2021）ひと志向の鉄道サイン——台北メトロ、Sバーン、そして日本 コミュニケーション科学、53、二六一—二七〇〕