

鉄道駅における発車メロディに対する人々の聴取 —サウンドスケープの諸概念を適用した分析—

五十嵐 美 香*

How people listen to departure melodies at train stations in Japan:
A study on people's behavior and description toward station music
applying soundscape studies

IGARASHI Mika

Abstract

At train stations in Japan, departure melodies are widely used since 1989. On each platform at a station, a distinctive melody tells passengers that the train on the platform will depart soon. In this paper, the author's main concern is to clarify the way of listening towards departure melodies, which change depending on time and situations. The author conducted fieldwork at Komagome Station in Tokyo to collect some sound data and observed the behavior of passengers. Also, she researched and collected newspaper articles for descriptive data on the melodies. For the analysis of collected data, concepts of soundscape studies, which R. Murray Schafer proposed, were employed; namely, figure/ground, and keynote sound/sound signal/soundmark. As a result, it is clarified that there are affluent relations between the short fragmental piece of music and station users, such that is shown, for instance, in relation between a departure melody and a regional community.

Keywords : Departure melodies, music listening, soundscape studies, figure and ground, chain of signs

1. 研究目的

本研究は、現代日本の鉄道駅で使用される発車メロディに対する聴取について、サウンドスケープの諸概念を適用することにより、時間や状況とともに変化する発車メロディに対する聴取、あるいは発車メロディと駅利用者等の人々との豊かな関係性を明らかにすることを目的とする。

鉄道駅で電車発車の直前に鳴らされる発車メロディは、1989年JR新宿・渋谷駅での採用を契機に全国的に使用が拡大した。発車メロディに関する研究は、心理学、音響学、音響制作、音楽学等の領域において多様な観点から研究が試みられてきた¹。

一方、音や音の聴取に関する研究の主要な領域となっているサウンドスケープ研究においてはどうかであろう。サウンドスケープとは、カナダの作曲家であるR・マリー・シェーファー (R. Murray Schafer) によって提唱された概念で、「個人、あるいは特定の社会がどのように知覚し、理解しているかに強調点の置かれた音の環境」(鳥越1997: 60)とされる。この領域においては、発車メロディに関する研究は少ない²。その一要因として、シェーファーは、電気革命によって現われた原音と切り離された再生音を病的な「音の分裂症」とし、電氣的再生音やバック・グラウンド・ミュージックを研究対象から避けたこと³、また自然の環境音へのノスタルジックな憧憬

キーワード：発車メロディ、音楽聴取、サウンドスケープ、図と地、記号連鎖

*平成25年度生 比較社会文化学専攻

から都市の音の検討を避ける傾向があったことが挙げられるだろう⁴。しかし、現代日本におけるリアリティある音と人間の関係を検討するには、都市の一空間である鉄道駅で継続して使用され続けている発車メロディという再生音にサウンドスケープの考え方を適用し分析する必要があると考える。

本稿では発車メロディとサウンドスケープとの接点を検討し、また具体的な駅の状況を踏まえた発車メロディ聴取の変化に対するサウンドスケープ概念の適用、駒込駅『さくら』の発車メロディを具体的事例としてサウンドスケープ概念を参照した検討を行う。これにより時間軸を前提とした発車メロディ聴取の変化や、数秒の短い音楽の断片と駅を利用する人々との豊かな関係性について明らかにすることを目的とする。

2. 研究対象と研究方法

発車メロディは1951年に豊後竹田駅において列車発着の度に滝廉太郎作曲『荒城の月』のレコードがかけられたものが発祥であるといわれる。その後、1971年京阪電鉄淀屋橋駅・三条駅にて電子音メロディが導入され、1988年JR仙台駅『青葉城恋歌』の採用、その後の1989年JR新宿・渋谷駅でのヤマハ株式会社オンソフト制作室制作のメロディの採用を契機として全国的に普及を続けている。発車サイン音の分類としては、①発車メロディ音として制作された新規制作曲、②童謡・アニメ主題歌などを用いた既存の楽曲、③ベルの3種に大別され、騒音対策や駆け込み乗車軽減との関連により発車メロディの廃止が試みられる場合もある⁵。発車メロディやその聴取を明らかにするための方法としては、駅ホーム、車内、駅周辺地域におけるフィールドワーク、新聞での発車メロディ関連記事の調査分析に基づく。フィールド調査に関しては関根康正による現代都市空間の調査方法「写真観察法」(関根2011)に基づき、2011年7月～2019年7月まで計18回、JR山手線駒込駅を中心として調査を行った⁶。

3-1. 発車メロディとサウンドスケープ研究との接点

発車メロディは1989年にJR新宿・渋谷駅ホームでの使用を契機として全国的に普及していったといえる。これは、従来のブザーやベルにかわって、『騒音感の軽減』、『新生JRのイメージづくり』、『駆け込み乗車軽減』を目的として実施された⁷。当時、新宿・渋谷駅で使用された発車メロディの制作者である井出祐昭らは、メロディの開発過程や音の要素に対する詳細な意味づけについて論じている。そこではサウンドスケープ研究への直接的な言及は無いものの、その諸概念に呼応する部分が多くある⁸。

まず、当時乗客からの苦情も多かった駅構内の発車ベルやブザーの騒音感を軽減し、音をデザインするという態度そのものが挙げられる。この姿勢は、騒音に着目し「音環境を研究及び実践の領域として明示した」(庄野進1997:51)サウンドスケープ研究と共通する点である。音をデザインする際に駅を利用する多種多様な人々の心理・状況を考慮し「同質の原理」⁹を基盤としている点でも、意味論的環境観¹⁰を前提にしたシェーファアの発想と呼応する。番線ごとのメロディの重なりから生じる不快感にも配慮して駅全体の音空間を調和させ、メロディが「人間機能の調律をもたらす」(井出1992:300)ものとした点も、まさにシェーファアの『世界の調律』という主著のタイトルに反映される思想と一致が見られる。(傍点は筆者による。)さらに、鐘の音の構成音に着目しメロディを開発したこと、あるいは笛の音に似た鹿の鳴き声や鈴を信号的機能として組み込んだ点は、共同体内で保護されたり精巧なコードを付与された、鐘・ベル・サイレン等の標識音や信号音に着目したシェーファアの考えと共通する。

一方、新宿・渋谷駅で使用が開始された既述の発車メロディは2001年の駅リニューアルにより使用が中止された(井出2011:2)。次いで2003年頃からは、「使用楽曲と使用駅あるいは駅周辺地域が何らかの方法で関連づけられる発車メロディ」(五十嵐2019)、いわゆる「ご当地メロディ」(渡辺2011:178)が全国的に普及し始めた。ご当地メロディは、基本的に既存の楽曲を発車メロディとして使用する。楽曲の作曲者が駅周辺地域の出身者である童謡を使用するとか、駅周辺地域にあるスタジアムを本拠地とするサッカーチームの応援歌を発車メロディとする等の場合が代表的である¹¹。

「近年の『ご当地メロディ』は、環境に優しい『癒し系メロディ』がさらに土地の文化や特徴をふまえたものにかわってゆく動きを示した点で、『サウンドスケープデザイン』の理念にさらに近づこうとした一面をもって

いるともいえる。土地の文化や歴史を理解した上で、それに合ったデザインを考えることがサウンドスケープデザインの基本であることはシェーファーも述べているからである」(渡辺2011:179)という指摘のように、ご当地メロディという新たな発車メロディの在り方もサウンドスケープと接点を持つものである。一方で、ご当地メロディは先述の井出氏らが開発した発車メロディとは在り方が全く異なるものであり、サウンドスケープとの接点も異なる。次章ではご当地メロディに着目し、その接点について、サウンドスケープの諸概念を用いてより詳細に検討する。

3-2. ご当地メロディとサウンドスケープの諸概念との接点

いわゆるご当地メロディは、駅周辺地域に所縁のある楽曲を使用することで、その地域共同体との強い結びつきがあると想定される。また継続使用に伴って、駅を利用する人々の耳や生活に馴染んできたと考えられる。これについて、まず、サウンドスケープの基調音・信号音・標識音の概念を参照し、検討する。

初めに、基調音keynote soundとは、「特定の社会において絶えずきこえているような音、あるいは他の音が知覚される背景を形成するのに十分なほどに頻繁にきこえているような音である。」(シェーファー1986:396)「聞き逃すことはできても、決してないがしろにはできない音」(同書:30)である。シェーファーは海や風の音等の自然音だけでなく、内燃機関の音(同書:397)や50ないし60サイクルのハム音(同書:100)もこれに含めており、「その中で暮らしている人々には、めったに意識して聴かれることのない音である。それは、図となる信号をはっきりと知覚できるようにする地なのである。だが、基調音は、変化したり消えてしまったりすると、人々の意識に昇ってくる。」(同書:101)としている。

次に分類の2つ目の種類である信号音sound signalは、「前景(フォアグラウンド)の音であり、意識的に聴かれる音」、あるいは共同体において「われわれがどうしても聴かなければならない信号、つまり、ベル、汽笛、警笛、サイレンといった音響的な警告手段」(同書:31)としている。また、「信号音は大変精巧なコードになっていることが多く、それを解釈できる人々にはかなり複雑なメッセージを伝えることができる」(同書:31)とする。

最後に3つ目として標識音sound mark、すなわち「その共同体の人々によって特に尊重され、注意されるような特質を持った共同体の音」(同書:398)がある。

これらの3分類をふまえてご当地メロディについて考察を深めたい。まず、発車メロディは首都圏であれば電車が発車する数分置きに、始発から終電まで駅のホームにて終始断続的に鳴り続けるという点では基調音であるといえるであろう。一方、従来の発車合図という性格に着目するならば信号音であるともいえる。さらにいえば、言語情報の無い旋律から楽曲を認識し、その由来などから駅周辺へと結びつけるご当地メロディの認識過程も精巧なコードを有する信号音としての側面を示すともいえる。他方、ご当地メロディが駅周辺地域と関連づけられるという点では、その地域で尊重される標識音の側面も持つといえるだろう。地元商店会等の組織からの要望や駅周辺での署名活動によってメロディの採用が実現する場合¹²は、地域住民と楽曲との密接な関係が明白な例である。

以上のように、同一の音の場合によって複数の分類に含まれることが考察され、基調/信号/標識音という分類が流動的なものであることがわかる¹³。この流動性あるいは曖昧な境界について、この3分類の基盤となる「図と地」というシェーファーの概念を用い、考察を深める¹⁴。

4. 発車メロディ「図」と「地」の概念と具体的事例への適用

前節に挙げた3分類は、ゲシュタルト心理学における視覚の議論での地と図という用語に基づいている。「図は関心の焦点であり、地はその背景や考え方」であるとし、「図は信号音や標識音に呼応し、地はその周りの周辺騒音であり、それは同時に基調音であったりする」(同書:220)と述べる。また、「ある音が図となるか地となるかは、文化変容—訓練された習慣—による部分もあれば、個人の心理状態—気分や興味—、あるいはその個人と場との関係—生まれ育った環境かそうでないか等—にもよる。しかし、音の物理的次元とは何の関わりもない」(同書:221)としている¹⁵。では、発車メロディが図や地になる場合とは具体的にどのような場合であろうか。

4-1. 地について

まず、地になる場合について以下、実際の鉄道駅ホームの状況を考慮した上で考察を深めたい。駅ホーム上では、基本的に絶えず次のような音情報と状況が反復される。(矢印は時間経過を表す。()内はアナウンス内容等を示す。)

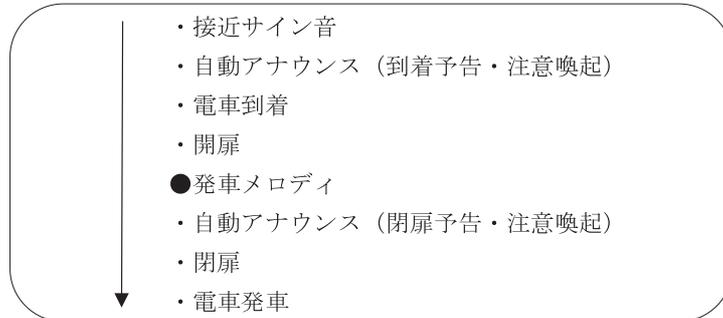


図1 JR駒込駅ホーム上の運行状況と音情報

また電車車内でも同様に音情報と電車運行の状況とのサイクルが存在する。

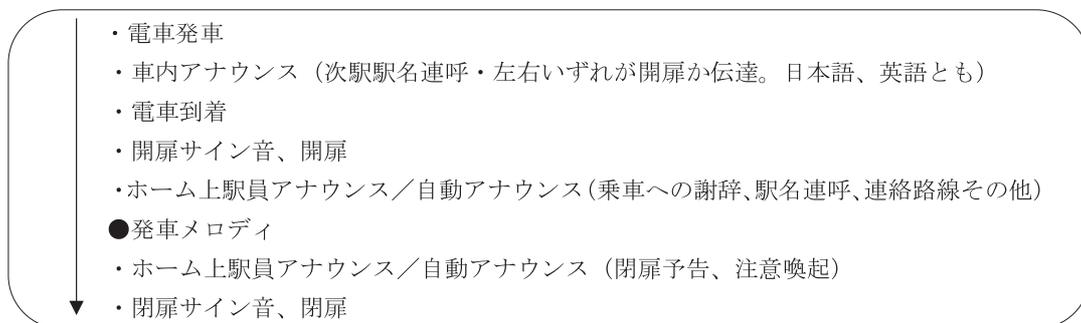


図2 JR山手線車内での運行状況と音情報¹⁶

これらのサイクルは日常的且つ定期的に電車を利用する人々が繰り返し経験するものであり、特に意識せずとも習慣的に理解している反復といえよう¹⁷。さらに、利用者は状況に応じて駅ホーム上では次のような反復される行動をとっているといえる。すなわち「まず改札口から階段・エスカレーター・エレベーター等を利用し、駅ホームに降り立つ。電光掲示板などで次発電車の発車時刻などを確認しながら、各々が乗車したい特定のホーム上の地点まで歩いて移動し、乗車位置や電車車両の番号が記されている記の前に列を作って並び、電車到着を待つ。そして、電車が到着すると乗車し、目的地に向けて駅を去る。一方、降車する人々は電車から降りると、案内図や表示などで目的地に近い出口の確認を行いながら、改札口へと向かって歩いていく。向かい合う番線の電車へ乗り換える等の行動を見られたが、いずれの駅においても、またいずれの時間帯においても、この基本的な動線は変化しないと言える。」(五十嵐2013: 72)

このように同じ行動を繰り返すことで、駅構内では半ば無意識的に行動が可能となると考えられる。また、基本的には、駅は発車メロディという音楽の聴取を目的として訪れるのではなく、目的地への移動という目的を持って利用し通過する場所である。以上のような反復の状況においては、時間の経過と共に発車メロディの音を次第に聞き慣れ、シェフアーのいう地となる場合が考えられる。

4-2. 図について

次に、発車メロディが図となる場合について考察したい。

まず、ある音がある共同体において地である場合も「外部からの訪問者」や「旅人」にとっては図となる場合がある、とシェーファーが述べるように（シェーファー 1986：341-342）、初めて日本を訪れる外国人が発車メロディを聴取する場合や、日本人であっても初めて訪れるあるいは通過する駅でメロディを聴取する場合は、図となることが考えられる。また、「…基調音は変化したり消えてしまったりすると、人々の意識に昇ってくる」（シェーファー 1986：101）とあるように発車メロディが鳴っていない駅に発車メロディが設置された場合、それ以前に使用していたベル・ブザー・メロディ等の音響から異なる音響に変化した場合も図となる。

また、発車メロディが駆け込み乗車を助長する¹⁸という考え方もあり、これは発車メロディが発車の合図として利用者に図として認識される場合があることを示す。電車内の乗客にとっても、目的地である駅とその発車メロディの対応関係ができていない場合は、降り遅れ防止の降車の合図として図化される場合もある。

さらに、駅ホーム上のジュースバー店長による「15分で20杯以上が売れる夏になると、気持ちが焦る旋律に変わるの、気のせいだろうか」、あるいは鉄道会社社員の「事故もなく、無事に業務を終えた天満橋駅で聞こえるメロディーは、安心感を運んでくる。」（『朝日新聞』2010年8月14日夕刊：1）という聴き方も存在する。これらは駅ホームや電車内で勤務する人々の、電車運行に伴って生じる行動や感情を反映し、発車メロディが図となる事例といえる。また、発車メロディの音響収集家など、発車メロディを聴取すること、録音することを目的としてホームを訪れる人々もいる。その場合はメロディが意識的に聴かれ、まさに図となっている。

そして、発車メロディの音響の要素あるいは音楽的要素が聴き手に認識されて図となる場合もある。「JR駅のホームで電車の発車を知らせる電子ピアノやハープのメロディは完全終止でない（落ち着かない）旋律になっているうえに、都合により途中でブチッと切れて気持ちが悪い。」（『朝日新聞』1998年8月13日夕刊：11）とか「ソフトで感じがいい」（同紙1992年9月13日朝刊：26）等、旋律型、音量、和声進行、音高、音色等を認識すること、場合によっては、さらに特定の感情や印象が聴き手に生じる事例がこれに含まれる。

最後に、重要なケースとして、既存の楽曲を用いる場合が挙げられる。既存の楽曲そのものに気づく場合¹⁹、そこから“なぜ、この曲がこの駅で使用されているのか”と疑問を抱いたり、当該駅との所縁を想起する場合、既存の楽曲に付随する特定の感情や記憶が喚起される場合、楽曲が特定の記号となり、さらなる記号へと連鎖する場合等が考えられる。

以上のように、図になる場合は、①外部者の聴取、②音の変化、③発車合図の認識、④駅空間での行動に伴う感情の反映、⑤音響自体への興味、⑥音楽的要素への気づき、⑦既存の楽曲使用への気づきという7つのパターンが主に想定できることが考察される。

ここで再度、地と図、両者の関係性へと立ち帰って検討する。発車メロディは、ある駅に設置されると、図の分類①②③のように初めは図として聴取されるが、時間の経過とともに地へと変化すると考えられる。上述の図の分類⑥の場合についても、音自体の微細な特徴を聴きとる聴取形態が減少していることが明らかにされており²⁰、地への移行が見られる。④⑤のような場合があることは確かであるが、一般的な大半の利用客にとって発車メロディは、初めは図、次第に地へと変化するものと言えよう。

しかしながら、図の分類、⑦既知の楽曲については、他の分類とは異なる図と地の関係性がみられる。これについて具体例を示しながら次節にて詳細を論じる。

5. 地から図へと変化するご当地メロディー—駒込駅の発車メロディ『さくら』の事例

JR山手線駒込駅では2005年3月19日より、古謡『さくら』が発車メロディとして使用されている。これは、「周辺がかつて染井村と呼ばれ、この地の植木職人がソメイヨシノを作り出したとされる」（『朝日新聞』2008年1月18日夕刊：15）こと、すなわちソメイヨシノの発祥地であることに由来する²¹。

前節のように、発車メロディは継続して使用されることにより図から地へと移行し、聴き手の耳に次第に馴染むといえる。しかし、一方、この『さくら』のように、聴き手の耳を引きつける一種の装置として既存の楽曲を使用する発車メロディの場合は、聴取が習慣化した発車メロディであっても、突如として地から図へと移行し意識的に聴取される場合があると考えられる。

例えば、駒込駅周辺地域の場所、物、イベント、それらに関連する記憶が、発車メロディ『さくら』の図化を

促す場合が考えられる。ソメイヨシノの発祥地とされる駒込駅周辺には、染井吉野桜記念公園、染井吉野桜発祥之里の碑、染井よしの桜の里公園、六義園、染井霊園など、桜を記念した公園や桜の鑑賞スポットとして有名な場所が多くある。また染井銀座商店街では毎年、染井桜開花まつりが開催され、地元駒込小学校児童らの合唱、桜の苗木のプレゼント、桜をイメージした商品の販売等が行われ、地域住民を中心とした多くの人で賑わう。染井よしの桜の里駒込協議会がさくらフォトコンテスト等のイベントを企画することもある。また、周辺地域のマンホールや橋の欄干の模様として桜があしらわれたり、桜の花をモチーフにしたセレサちゃんが染井銀座商店街のマスコットキャラクターとなっている点など、“桜”として記号化されうる様々なものが存在している。駒込駅において発車メロディを聴取する人々は、駒込周辺に居住している人、勤務先等の周辺施設を定期的に利用する人、あるいは桜の季節に駒込駅を訪問する人であり、これらの桜に関連する地域の様々な場所・物・イベントを認識あるいは経験し、駒込という土地における桜の記号連関をより複雑かつ豊かにしていく。つまり、駅周辺地域を歩いた記憶、駅周辺の公園等で桜を見た記憶、桜まつり等のイベントに参加した記憶、そしてその時抱いた感情や印象などが人々の中に蓄積され、それらが『さくら』という楽曲の図化を助け、より豊かな記号連関を印象づける場合が想定される。

これについては、対照的なベクトルも存在する。すなわち発車メロディ『さくら』が使用されたことによって桜が駒込の記号あるいはシンボルとして再認識され、地域の人々の意識や共同体の在り方に変化を与える場合である。駒込駅では地元の商店街が地域活性化の一環としてJRに要望し『さくら』が発車メロディとして採用されたが、このように既存の楽曲を用いた発車メロディが地域活性化や街おこしを促すものとして導入される例は多い²²。また、発車メロディの採用を要望するために1万人を超える署名を集めた茅ヶ崎駅『希望の轍』²³のような例もある。これらの場合は発車メロディが意識的に聴かれると同時に、地域住民や駅利用客の団結が意識されたり、地域の軸あるいは中心としての発車メロディの在り方が顕在化するといえる。

次に、発車メロディ『さくら』が2005年以降、継続的に使用され続けていることにも着目したい。『さくら』は2005年の採用当時は季節限定の使用であった一方、2007年からは通年での継続使用になり、それ以降は変更されていない²⁴。JRでは、発車メロディ採用楽曲は基本的に各駅駅長に任せられていると考えられる²⁵が、「選曲は、発車メロディーにふさわしいかどうかや、地元の要望も考慮しながら検討」²⁶されており、全ての楽曲が発車メロディとして採用が許可される訳ではない。先に挙げた茅ヶ崎駅の『希望の轍』は「一部に好評でも、ほかの曲の方が良いと思う人がいることを考慮した」²⁷という理由、国分寺駅『電車ごっこ』、西国分寺駅『一番星みつけた』についても、「各地から要望が相次いだため、全社的に発車メロディーの在り方を検討することになった」²⁸という理由で採用保留となっていた事例もある。

これを踏まえると、地として意識され聴かれることもある駒込駅の発車メロディ『さくら』が、駅という不特定多数の多様な人々が存在する空間において継続して使用され続けている²⁹ことは、その多様な聴き手によって受け入れられているためであると考えられる。これはサウンドスケープの研究者である永幡幸司氏により調査された山口県蓋井島のサイレンの受容と共通する点がある。永幡氏は集落全体に響き渡る音量で鳴らされるサイレンが「騒音とは認識されない、すなわち、分節化されない」のは、「人によって音に対する意味づけ、価値づけは異なるものの、集落の全員がその存在価値を認める音」であるためとした。そのような「ある音に対してその音を共有する人たちを一つの共同体と見なすことが可能」とも述べている（永幡1997：131）。つまり駒込駅の発車メロディ『さくら』を通して、「ある音に対し、共通に否定的でない価値付けや意味付け…をしている集団」すなわち「巨視的な音の共同体」³⁰（永幡2001：35）の存在が想定されるといえる。

6. 結論

発車メロディという一音楽形態に対して、サウンドスケープ研究の基調音・標識音・象徴音、あるいは地・図という概念を適用することにより、時間の経過によって変化する音楽聴取の側面を明らかにした。

また、ご当地発車メロディのような音楽が、通常は地として聴かれている一方、一時的に図へと引き上げられるという事象が継続的に生じることによって、音楽のもつ記号性がより複雑に展開され、また音楽を聴取する地域共同体の構成員や駅利用者らの中での共有意識や価値付けがより高められていくことが考察された。

さらに、サウンドスケープ概念の再考という点においても、基調音、標識音、象徴音の分類や地、図という概念間の流動性や曖昧さについて、具体的事例を用いて再確認できたといえる。サウンドスケープ研究で扱われることが少なかった電氣的再生音について、複雑な記号連関の反映や共同体とのつながりなど、人間と音楽との豊かな関係性が明らかになった点においても、サウンドスケープ研究の新たな研究対象領域の開拓可能性を示唆するものであるといえよう。

7. 注釈

- 1 (小川2002) (金山2004) (井出1991) (後藤1989) などが挙げられる。発車メロディに関する先行研究のまとめは (五十嵐2013: 6-9) を参照。
- 2 音楽心理学領域で発車メロディとサウンドスケープとの接点が述べられたものが多少は存在する (小川2002: 33-36)。合図として用いられる音、例えば鐘・サイレンに関するサウンドスケープ領域内での研究例は (シェーファー 1986) (鳥越1996) (永幡1997) 等を参照。
- 3 カルチュラル・スタディーズの研究者、サイモン・フリスマも同様にBGMに否定的立場をとっている。「ライブ音楽は社会的イベントとしての音楽であり、ある社会的状況の様相、つまり遊び、展示、祭典、懇願なのである。それは社会生活のある有機的で生き生きした側面」であると述べる一方、「レコード音楽、パイプト・ミュージック… (中略) は社会的な出自から切り離されている。なにか異質な力のように、そういった音楽は、われわれの反応などを無視して、容赦なく向かってくる」(フリスマ2011: 104) と述べる。パイプト・ミュージックはBGMとほぼ同義に使われている。
- 4 (庄野1997: 5) (渡辺2011: 180) (シェーファー 1986: 141-157) 参照。しかし、一方では「ミュージックを打破する方法は… (中略) …それに耳を傾けさえすればよいのだ」(シェーファー 1986: 156) と述べており、音響自体を聴かないこと、他の音響をマスキングするようにBGMを利用する場合に否定的であることに留意したい。また電氣的な再生音についても肯定的な見方も示している (本稿注13参照)。
- 5 (五十嵐2013: 13,16) を参照。
- 6 調査対象、調査研究方法詳細については (五十嵐2013) (五十嵐2016) を参照。
- 7 発車メロディの基本情報については、(五十嵐2013) を参照。
- 8 発車メロディとサウンドスケープ概念の関連については、『世界の調律』の訳者の1人である庄野泰子氏によって1986年に次のような提案も行われていた。すなわち「例えば、東京の国鉄新宿駅では、都内及び近郊下り、合わせて十本もの電車が常時発着している… (中略) …少し離れた改札口または階段付近などからでは、一体どの電車が発車しようとしているのか全く判断がつかない状態」をふまえ、「各路線ごとに発車ベルを、音質、音程、リズム等の点から区分すること」を提案した。(庄野泰子1986: 217-8)
- 9 井出氏は心理学の同質の原理を応用し、『『明るい』『暗い』という固定的な印象…ではなく、たとえば鏡のように自分の心境が映し出されるような音』(井出2011: 4) を目指した。
- 10 環境を、その中に住む主体とは無関係に存在する周囲の物理的状況とする機械論的環境観に対して、意味論的環境観を前提にしたシェーファーは、「音が現実社会の中でどのように意味づけられているかを明らかにすること、個人あるいは社会によって音がどのように知覚され、理解されているかを知ること」(平松1997: 45) を重視している。
- 11 ご当地メロディに関する詳細な検討、楽曲と駅との多様な関連づけの様相については (五十嵐2019) を参照。
- 12 JR豊田駅『たきび』、茅ヶ崎駅『希望の轍』、国分寺駅『電車ごっこ』が主な例である。(『朝日新聞』2010年1月22日朝刊多摩: 31) (同紙2016年3月19日夕刊be: 4) (同紙2017年2月21日朝刊多摩: 27) 参照。
- 13 シェーファーは「標識音も持っている価値や独自性を共同体に対して指し示すのに、外部からの訪問者を必要とする場合もしばしばある。そうした標識音は土地の住民にとっては特に注意を引くこともない基調音であるかもしれないからだ。」(シェーファー 1986: 341) と述べた。具体例としてはロンドン郊外の地下鉄駅で聞こえる「ドアから離れてお待ち下さい」という録音放送を挙げており、ここからも同一の音が標識音と基調音という複数分類に内包される場合があると考察される。
- 14 以下紙面の関係上、シェーファーによる概念の地と図は傍点ではなく太字で強調する。
- 15 「もしわれわれが聴覚上の概念として図と地の理論を追究するならば、どんなときに音響的な図が知覚されない地に転ずるのか、またどんなときに地が突如として音事象や標識音といった図、すなわち記憶すべき重要な音響体験へと浮上するのかという問題を明らかにしたいものである。」(シェーファー 1986: 220) という記述からも地と図の特徴が分かる。
- 16 図1、図2については (五十嵐2013: 60,64) を参照。
- 17 発車メロディが電車の発車直前に鳴るため、毎回の乗車で意識的に駆け込み乗車の足掛かりにするという場合も考え得るが、実際のところ、発車メロディが鳴らなくても、状況が目視で確認できたり、電車走行音や階段での人の流れで電車が間もなく発車することが認識できるため、無意識的に聴取、行動されているものと考えられる。
- 18 JR常磐線の一部区間では発車メロディの音量を下げるにより駆け込み乗車が減少することが実験によって確認されたとし、音量を変更した。(『朝日新聞』2019年3月13日朝刊: 37)

- 19 フィールドワークでは発車メロディを聴き、楽曲を口ずさむ子どもが見られた。
- 20 音響自体の構成要素を細かく分節する微視的な聴取から音や音楽の構成要素は切り分けず1曲の楽曲として捉える巨視的な聴取への移行が、発車メロディ関連記事内の言説の変化から明らかになった(五十嵐2016)。
- 21 「江戸時代から明治時代にかけて、現在の豊島区駒込3～7丁目一帯は染井(村)と呼ばれ…現在の駒込駅方面から都営染井霊園へと一直線に続く染井通り沿いには、かつて多くの植木屋が集住し、庭木や鉢植えを栽培・販売」(秋山2011:2)していた。「ソメイヨシノは、江戸時代後半から明治初年の間に植木屋が全国的に売り出した桜の異品種」(同書:2)だと考えられている。
- 22 JR豊田駅『たきび』、青梅駅『ひみつのアッコちゃん』(『朝日新聞』2014年11月22日夕刊:15)なども同様である。
- 23 サザンオールスターズのヴォーカル桑田佳祐氏が茅ヶ崎市出身であること等を理由とする。(『朝日新聞』2014年9月25日朝刊:25)(五十嵐2019)参照。
- 24 2005年3月19日から2007年3月30日まで季節限定使用、それ以降通年使用となった。ウェブサイト、*Departure Melody Room*、『ご当地メロディ資料館』駒込駅のページ参照。
- 25 (五十嵐2013:14)参照
- 26 JR東日本広報部による見解。(『朝日新聞』2008年1月18日夕刊:15)
- 27 JR横浜支社による見解。(『朝日新聞』2008年1月18日夕刊:15)
- 28 JR八王子支社による見解。(『朝日新聞』2010年1月22日朝刊:31)
- 29 クレームや苦情があれば音の変更がなされる場合もあり、JR新大久保駅は近隣の住人から「メロディー音は脳を刺激するのでやめてほしい」と苦情があり、発車ベルに変更された。(『朝日新聞』1994年10月3日夕:10)
- 30 永幡はこれに対し、鳥越氏が論じた「ある音がある1つの価値付けや意味付けをされるという形で共有されている集団」を「微視的な音の共同体」(永幡2001:34)とした。一方でいずれも「ある音が何らかの形で共有されている集団を共同体として定義する」点は共通すると述べている。(永幡2001:33)

8. 参考文献(洋書・和書・ウェブサイトを分け、アルファベット順に記載。)

※参照した『朝日新聞』記事情報については紙幅の関係上、本文と注釈中のみに記載。

SCHAFFER, R. Murray シェーファー, マリー

1977 *The Tuning of the World*. New York, Alfred A. Knopf.

1986 日本語訳『世界の調律—サウンドスケープとはなにか—』鳥越けい子; 小川博司; 庄野泰子; 田中直子; 若尾裕(訳), 東京: 平凡社。(※本稿でのページ数は1993年第7版を参照し示している。)

秋山, 伸一 2011 「ザ・レファレンス—豊島区の歴史・文化がわかる本⑤」『図書館通信』20:2.

フリス, サイモン 2011 日本語訳『音楽と日常生活』クレイトン, マーティン; 他(編), 若尾裕(監), 卜田, 隆嗣; 他(訳)『音楽のカルチュラル・スタディーズ』東京: アルテスパブリッシング: 100-113.

後藤, かおり 1989 『快適な音環境をめざして—JR新宿駅SAベルについての考察—』お茶の水女子大学卒業論文.

平松, 幸三 1997 「サウンドスケープの思想」「風景としての音を聴く」『現代のエスプリ』354:40-49,95-102.

井出, 祐昭; 他 1991 「発車ベルの新概念—JR新宿駅・渋谷駅における音空間創造—」『日本音響学会誌』47(4):300-301.

井出, 祐昭 2009 『見えないデザイナー—サウンド・スペース・コンポーザーの仕事—』東京: ヤマハミュージックメディア.

井出音研究所 2011 デジタル書籍『元祖・発車音開発ストーリー』(株)EL produce.

五十嵐, 美香 2013 『鉄道駅における音楽型発車サイン音—その意味作用の分析的研究—』お茶の水女子大学大学院修士論文.

2016 「鉄道駅において使用される発車メロディに関する聴取—記号学の原理を適用した言語的置換の様相の検討—」『お茶の水音楽論集』18:139-152.

2019 「音楽をめぐる新たな意味づけの様相—ご当地発車メロディを事例として—」『お茶の水音楽論集』21(掲載予定)

金山, 健一; 他 2004 「駆け込み乗車に関わる駅利用客の行動特性に関する研究」

『日本建築学会大会学術講演梗概集』2004:873-874.

永幡, 幸司 1997 『日本の生活文化における音環境の分節化の構造に関する基礎的研究』九州芸術工科大学大学院芸術工学研究科博士論文.

小川, 容子 2002 『公共空間におけるサイン音の心理学的研究: 発車サイン音楽を例として』大阪大学大学院人間科学研究科博士論文.

関根, 康正 2011 「フィールドワークへの招待—写真観察法」鏡味, 治也; 他(編)

『フィールドワーカーズ・ハンドブック』京都: 世界思想社: 13-36.

庄野, 進 1990 「サウンドスケープをめぐる思想」『環境技術』19(7):420-424.

1997 「サウンドスケープ論の立脚点—出発点と現在—」『現代のエスプリ』354:50-58.

- 庄野, 泰子 1986 「音風景を生きるデザイン」小川, 博司(編著)『波の記譜法』東京:時事通信社:195-230.
- 鳥越, けい子 1996 「音の風景からたどる都市」佐藤, 健二(編)『都市の解読力』東京:勁草書房:133-181.
- 1997 「サウンドスケープ [その思想と実践]」東京:鹿島出版会.
- 渡辺, 裕 2011 「文化としての「発車メロディ」—「サウンドスケープ」から「聴覚文化」へ」
『アステイオン』75:178-181.
- ウェブサイト 『ご当地メロディ資料館』http://7-pref.com/gotochi_komagome.htm
- ウェブサイト 『Departure Melody Room』<https://dilettante.yukihotaru.com/komagome.html>
(ともに2019年9月1日アクセス)