

## 紀行文の「る」と「た」

柏木成章

### 'Ru' and 'Ta' in Travel Notes

Shigeaki Kashiwagi

- 1 題目 紀行文の「る」と「た」
- 2 氏名 柏木成章
- 3 英文題目 'Ru' and 'Ta' in Travel Notes
- 4 ローマ字氏名 Shigeaki Kashiwagi
- 5 要旨 紀行文における「る」・「た」の使用実態を現代の資料において探り、現代日本語における「る」・「た」の機能の一側面を明らかにし、「る」・「た」の本質の解明を志す。
- 7 本文

#### I

本稿では、要旨のとおり、現代日本の紀行文における「る」・「た」の使用実態とその機能を明らかにすることを目的とする。資料としては『最長片道切符の旅』（宮脇俊三、一九七九・九、新潮社）を中心に用い（ただし純粹の「紀行」の部分としての、23ページから285ページまでを対象とする）、他に必要に応じて任意に選択した資料を参照する。<sup>1</sup>以下出典の注記のない用例は前掲資料のそれである。洋数字は掲載頁を示す。

紀行文は一般に「る」・「た」の交替が非常に著しい。試みに前掲資料によって、「着く」「つく」を含む）が文末述語となる場合、「る」形・「た」形がどのように現れるのかを見てみると、（傍線柏木、以下同様。）

- (1) …… 峻しい芦別岳を左窓に望みながら、定刻13時08分、富良野に着いた。(29)
- (2) 大雪山から流れ下ってきた忠別川の鉄橋を渡り、14時56分、旭川に着いた。(同)
- (3) 外が見えなくなったので窓ガラスを拭くのはやめ、四〇分ほど走って17時37分、遠軽に着いた。(31)
- (4) 五〇分ほど走って盆地が尽きると置戸に着く。(36)
- (5) …… 収穫期の甜菜畑のなかをしばらく走って、11時26分、池田に着いた。(37)
- (6) …… アイカップ岬の断崖が見えてくると、まもなくこの列車の終着駅厚岸に着く。(40)
- (7) …… 「ノサップ3号」は月と並んで走り、五分遅れてちょうど6時に根室に着いた。(42)
- (8) 6時30分、厚床に着く。(45)
- (9) 日曜日なのに中学生や高校生が駅ごとに賑やかに乗ってきて、7時38分、中標津に着いた。(同)
- (10) 薄暗くなって17時00分、中湧別に着く。(51)
- (11) …… 三日月形の智恵文沼を見下ろすと、まもなく美深に着く。(55)
- (12) 音威子府には14時49分に着いた。(57)
- (13) 鬼志別から一時間もノン・ストップで走りつづけると、闇のなかにようやく灯火が点々と見えはじめ、その密度がにわかになくなって17時44分、南稚内に着いた。(59)
- (14) 幌延から二時間で羽幌に着く。(65)
- (15) 裾野の耕地を四五分走ると、この線を中心喜茂別に着く。(71)
- (16) 伊達紋別には10時33分に着いた。(73)
- (17) 盛岡には8時59分に着いた。(77)

- (18) 秋田県に入ると、花輪線には不恰いな立派な温泉旅館のある湯瀬に着く。(78)
- (19) 二四分遅れて11時30分、十和田南に着く。(同)
- (20) ……津軽平野に出るとリンゴ畑が多くなり、13時13分、弘前に着いた。(79)
- (21) ……北海道のような景観になり五所川原に着く。(80)
- (22) ……日本海が見えると16時01分、鱒ヶ沢に着く。(81)
- (23) 薄暗い湾内に巨岩がよきによき突き出た深浦に着く。(82)
- (24) 桑川から一五分、間島を過ぎて左に大きく曲ると、突然右窓に砂丘と平野が開け、三面川を渡って越後平野の北端村上に着く。(87)
- (25) 谷が開けて小さな盆地に入ると風は弱まり、13時28分、小国に着いた。(88)
- (26) 左から長井線が合して今泉に着き、ここから米沢盆地の西側を二〇分ほど南に向うと西米沢で、列車はこの上杉鷹山の城下町を遠巻きに半周して東の町はずれにある米沢に着いた。(同)
- (27) 及位を通過するとすぐ雄勝峠のトンネルに入り、ふたたび秋田県に舞い戻って、18時55分、横手に着いた。(89)
- (28) 大曲から、農家が戸ずつ点在する散村を二〇分走ると角館に着く。(91)
- (29) 左窓に岩手山の全容が見えてくると、広々とした田園のなかの雫石に着く。(同)
- (30) 盛岡には六分遅れて8時56分に着いた。(同)
- (31) 釜石から二〇分ほど谷底の狭い平地を走ると陸中大橋に着く。(93)
- (32) ……北上川の本流を渡って14時16分、花巻に着いた。(94)
- (33) 16時45分、東北地方第一の漁港気仙沼に着いた。(95)
- (34) 新開通区間を走り終えて柳津を過ぎると、大河のように水量の豊かな北上川を渡り、「ささにしき」の刈り入れのすんだ穀倉地帯に入って、9時05分、気仙沼線の起点前谷地に着いた。(99)
- (35) 二〇分ほどで松川に着く。(100)
- (36) 16時24分、平に着く。(102)
- (37) 茨城県にしては珍しい温泉と滝のある袋田を過ぎると常陸大子で、7時53分に着く。(104)
- (38) ……肝心の小山には二分遅れの14時02分に着いた。(104)

- (39) …… 15時11分、常磐線との接続駅友部に着いた。(106)
- (40) 印旛沼を右に見て下総台地に入り、8時58分、成田に着く。(108)
- (41) …… また離れて9時33分、伊能忠敬の旧宅のある旧河港町佐原に着く。(109)
- (42) …… 九十九里平野の南部の湿地帯を横切ると、海がちらと見えて外房海岸の入口大原に着く。(110)
- (43) トンネルと入江のくりかえしが四〇分ばかりつづくと、海岸に松林の並ぶやや広い平野に出て、終点安房鴨川に着く。(同)
- (44) 特急「さざなみ10号」は西船橋を一気に通過し、17時09分、地下の東京駅に着いた。(112)
- (45) もっとも、北千住からは各駅停車となつて、16時すこしまえ日暮里に着いた。(115)
- (46) 尾久を出ると、すぐ国電の線路と再会し、三分ほどで赤羽に着く。(119)
- (47) 荒川の長い鉄橋を渡つて13時24分、南浦和に着く。(123)
- (48) …… にわかには灯火が多くなると、18時08分、青梅線、五日市線との接続駅拜島に着いた。(124)
- (49) …… 工業地帯に入ると、高速道路の下の浜川崎に着く。(126)
- (50) …… 紡錘がタテ糸を横切るように快走し、約四〇分で小田原に着いた。(130)
- (51) 丹那トンネルを抜け、13時19分、沼津に着いた。(同)
- (52) 終点の橋本には17時11分に着いた。(133)
- (53) …… 17時35分、八王子に着いた。(同)
- (54) 約三〇分遅れ、18時50分に飯田に着いた。(141)
- (55) 右窓前方に霧ヶ峰のなだらかな稜線が現われ、諏訪湖の北岸を回つて上諏訪に着く。(143)
- (56) …… 桑畑と果樹園のなかを三〇分ほど走つて、12時11分、小諸に着いた。(146)
- (57) 六十里越の長いトンネルを抜けると田子倉ダム湖の岸に出、もうひとつ長いトンネルを通つて只見に着く。(151)
- (58) …… 右窓に鶴ヶ城址の復元天守閣を望みながら、定刻10時05分、終点会津若松に着いた。(同)
- (59) ようやく越後平野に出ると、左に油田の櫓が見え、12時52分、新津に着いた。(152)
- (60) 阿賀野川を渡つて一〇分ほど走ると水原に着く。(153)
- (61) …… 14時44分、新幹線開通に備えての改築工事でごった返す新潟駅に着いた。(同)

- (62) 十日町には20時31分に着いた。(154)
- (63) 客のいない薄暗い客車に戻ってしばらく走り、20時21分、津に着いた。(163)
- (64) 熊野川を渡って11時37分、新宮に着く。(166)
- (65) ミカン畑に石油タンクが混在しはじめると紀州路は終り、16時27分、和歌山に着いた。(168)
- (66) 発車すると、すぐ大阪環状線の高架下の京橋に着く。(171)
- (67) 9時30分、伊賀山中の静寂な分岐駅柘植に着く。(173)
- (68) 信楽線が左から合流して貴生川に着く。(同)
- (69) 谷間に灯がともりはじめ、温泉旅館の林立する下呂に着く。(179)
- (70) 太平洋側と日本海側との分水嶺宮崎のトンネルを抜け、18時05分、雪の高山に着いた。(同)
- (71) ……約四〇分ほど下って行くと、ようやく谷が開け、雪も消えて7時15分、猪谷に着いた。(182)
- (72) ……七両もつないだ通路は通路までぎっしりとなって定刻8時11分、富山に着いた。(同)
- (73) ……俱利伽羅峠のトンネルを抜けて石川県に入り、たちまち金沢に着いた。(183)
- (74) 長いトンネルを抜けて10時34分、敦賀に着いた。(同)
- (75) ……三度通過した近江塩津をまた通過して、11時22分、またまた敦賀に着いた。(185)
- (76) 最初の停車駅美浜を過ぎると、三方五湖のうち久久子湖、菅湖、三方湖が寒々と現れては消え、三方に着く。(同)
- (77) 海と離れてつぎの半島の基部を越えると、黒い家並みの密集する東舞鶴、さらにもう一つ越えて新しい建物の目立つ西舞鶴に着く。(187)
- (78) ……水量の多い円山川を渡ると山陰本線との接続駅豊岡で、定刻15時13分に着いた。(189)
- (79) 16時33分、丹波の中心都市福知山に着く。(191)
- (80) 篠山口に着く。(194)
- (81) ……八三・七キロを一時間四六分かかって走り、15時34分、東津山に着いた。(196)
- (82) ……通路まで高校生でいっぱいになって、7時42分、伯耆大山に着く。(201)
- (83) ……新幹線で岡山まで行って伯備線経由の特急に乗継げば四時間半で着く。(同)
- (84) 列車は日野川の谷に沿って登り勾配にかけ、8時25分、根雨に着く。(202)

- (85) まもなく芸備線との分岐駅備中神代に着く。(203)
- (86) 右から芸備線の線路がすつと寄添い、備中神代に着いた。(同)
- (87) 杉の美林のなかを二五分ほど登り、三井野原に着く。(205)
- (88) 定刻14時42分、終着宍道に着く。(206)
- (89) 淡茶色の砂を含んで水量豊かに流れる斐伊川を渡り、出雲市に着く。(207)
- (90) 大田市発17時21分で、きょうの宿泊地江津には四〇分早く着く。(208)
- (91) 谷の前方に三瓶山が見えると、列車ははじめて江川を渡り、8時12分、粕淵に着く。(210)
- (92) 府中から五〇分、だんだん人家が建てこみ、新しい建物が続々と現われると左窓に福山城をかすめ、新幹線の高架橋の下にもぐりこむような恰好になって、13時40分、福山に着いた。(213)
- (93) ……快速電車は四〇分走って14時27分、倉敷に着く。(同)
- (94) 列車は四万十川の中流の仁井田川を右に見ながら走り、土佐大正に着く。(226)
- (95) ……閑散となった二両のディーゼルカーは半家という小駅に停車して、17時07分、江川崎についた。(同)
- (96) 霧の高原を過ぎるとふたたびミカン畑となり、八幡浜に着く。(229)
- (97) きょうから六日間で終着の枕崎に着く。(234)
- (98) 西条のつぎの八本松から急な下り坂となり、電車はモーターを停めたまま一気に勾配を下って瀬野に着く。(236)
- (99) 津和野発18時00分の鈍行に乗り、益田へは18時39分に着いた。(240)
- (100) 五分遅れて12時40分に香椎に着いた。(243)
- (101) ……丘陵地帯に入って山田市の中心駅上山田に着いた。(246)
- (102) 豊前川崎から後藤寺までは二駅で、わずか八分、夕空に稜線を見せるボタ山の間をちよつと走っただけで着く。(247)
- (103) ……糎という珍しい名の駅を過ぎて、20時56分、伊田に着いた。(249)
- (104) 行橋には定刻22時20分に着いた。(251)
- (105) 23時22分、城野に着く。(同)
- (106) しかし城野はすでに小倉市内で、あと九分で小倉に着く。(同)

(107) 長崎本線經由の特急なら14時32分に佐世保に着く。(256)

(108) 大村でほとんどの客が降り、19時10分、諫早に着いた。(260)

(109) ……肥前山口で佐世保からの急行「西海」を併結して、21時14分、佐賀に着いた。(同)

(110) 筑後柳河やながわに着く。(261)

(111) しかし、南面して下るから窓外は明るくなり、列車の足も速くなって15時13分、延岡に着いた。(267)

(112) 定刻16時51分、宮崎に着いた。(268)

(113) 夜明け前の駅からつぎつぎと高校生が乗り、佐敷のあたりでようやく明るくなって、7時19分、水俣に着く。(278)

(114) やや長いトンネルを抜けて大口盆地に入り、11時01分、終点薩摩大口に着いた。(280)

(115) 勾配を下り終ると左から日豊本線が合流し、13時24分、隼人はやとに着く。(282)

(116) 城山の下をトンネルで抜け、終着西鹿見島には14時13分に着いた。(同)

右116例のうち、「る」59例、「た」57例ではほぼちょうど半々である。ただし、ここでの「た」の性質は一樣（＝進行途次の実現）であるが、「る」の性質は一樣ではない。その大多数は「た」同様、事実上、「実現」の意であるが、例(83)・(85)・(90)・(97)・(106)はやや紛らわしいが「実現」である。右5例はさらに、例(83)・(107)と例(85)以下の他三例の二類に分かれるだろう。これらを除くと、「同意義」（＝「実現」）での「る」・「た」の比率は54例対57例となるが、やはり根本的にほとんど対等のように「る」形・「た」形が用いられている実状は否定できない。まさに紀行文の顕著な一特徴と考えられるが、各用例を通覧すると、たとえば、時刻を何時何分と明示する文においては、「る」21例、「た」50例となり、逆に言えば、「た」形の文はほとんどが「何時何分にどこどこに着いた」という型になっているのに対し、「る」形の文は必ずしもそうではない。また特に他の説明部分のない非常に短い用例文を比べると、「る」では、(8)6時30分、厚床に着く・(36)16時24分、平に着く・(80)篠山口に着く・(88)定刻14時42分、終着宍道に着く・(105)23時22分、城野に着く・(110)筑後柳河に着く等々のように、「何時何分、どこどこに着く」という極めてそつけない文型、更に「何時何分」も略されて「どこどこに着く」のみの文型でそれらは現れているが、「た」形においては、(12)音威子符には14時49分に着いた・(16)伊達紋別には10時33分に着いた・(17)盛岡には8時59分に着いた・(52)終点の橋本には17時11分に着いた・(62)十日町には20時31分に着いた・(104)行橋には定刻22時20分に着いた・(111)定刻16時51分、宮崎に着いた等々のように、「どこどこには何時何分に着いた」という文型が基本的に用いられている。なおまた、文中に接続助詞「と」を含む用例が「る」形では21例あるのに対し、「た」形の文では12例で、用例(54)対

57) に対する比率からすれば約半分程度に過ぎない。(各々、例(4)・(6)・(11)・(15)・(18)・(22)・(24)・(28)・(42)・(43)・(46)・(49)・(57)・(60)・(76)・(77)・(91)・(96)及び例(13)・(20)・(25)・(26)・(27)・(34)・(48)・(59)・(65)・(71)・(78)・(92) 作者の文体上の傾向もあろうが、これらからも窺える、紀行文の「る」・「た」の全体的機能・特徴は何なのか、以下、章を改めて論じたい。

### III

紀行文はある意味で、ガイドブックと小説の中間的性質を有する文章<sup>II</sup>テキストのように考えられる。純粹のガイドブックでは、歴史的事情・背景に触れるとき以外、「た」形出現の余地はあるまいし(この方向の極限化の典型が料理書の料理手順の指示文であろう)、逆に小説では、徹底的に「た」形で押し通して「る」形を排除することも不可能ではあるまい。以下では紀行文における「る」・「た」交替現象の本質をその相互超越としての転換と捉え、そこにおける「る」部分及び「た」部分各々の性質、及びそれらの「粹化」作用と「群化」作用について検討することとしたい。

#### (i)

まず「進行」と「体験」及び「解説」の概念について一瞥するため、各々にかかわる例を掲げよう。前者は「る」部分の、後者は「た」部分の中核をなす。やや長い引用となる。

(III7) 下関は終着駅ではないけれど、近づくにつれて行止りの気配がしてくる。陸の景色が煮つまってくるからだ。まず右窓にあった山が消え、山陰本線が合流してくる。その向うはすぐ海である。道路も集まってきた、最後の一点に向ってすべて集約されていく。前方に山が立ちはだかっているが、これは関門海峡の向うの山である。倉庫が並び、ドックが現われ、その間から海と船が見えてくる。本州の終端に來たなど思っているのは知っているからだ、このまま進めば海に落ちるだろうことは地理を知らなくても気配でわかる。

下関の構内にはステンレス製の電気機関車が何台も停っている。関門トンネル専用のEF30である。トンネル内には海水がしたたり落ちていたので、腐蝕を防止するためである。

列車は大きな埠頭のような埋立て地の上を海に向かって発車する。錯綜する線路のうちから二本が選ばれ、短い鉄橋で彦島へ渡る。

線路際の家並みが窓の上にせり上り、列車は下りながら関門トンネルに入る。水平になり、上りになり、三分で海底トンネルを抜けると門



司駅の構内で、右に関門海峡と彦島が見えている。本州を卒業して九州に入学したようで、新入生の気分になる。

門司着11時10分。11時20分発の荒木行快速電車に乗換える。荒木は久留米のつぎの駅である。

小倉からどつと客が乗り、車内が喧騒になった。湘南電車で横浜、川崎あたりを走るのが似てくる。林立するトルコ風呂、赤い若戸大橋、そして八幡製鉄所、いろいろ揃っている。

筑豊炭田の水を一本に集めた速賀川を渡ると丘陵地帯に入り、やっと木や土が見えてくる。土曜日のせい客の乗り降りが多い。大人たちに揉まれながら、作業衣のようなグレイの制服を着た小学生の団が赤間から乗ってくる。胸に名札をつけていて、学校名は「玄海東」である。

五分遅れて12時42分に香椎に着いた。

(243)

(118) 直方発20時30分の伊田行は三ドアの通勤型二両編成であった。

伊田線は直方―伊田間の一六・二キロ、筑豊本線につぐ幹線で複線になっている。単線では運び切れないほど田川炭鉱の産出量は多かったのである。

複線なので交換待ちもなく、直方帰りの酔客を乗せた通勤型ディーゼルカーは筑豊炭田の闇のなかを快速で走り、糶という珍しい名の駅を過ぎて、20時56分、伊田に着いた。伊田は三時間半前に通った後藤寺から二・六キロしか離れていない。いずれも田川市内である。飯塚―豊前川崎―後藤寺―新飯塚―直方―伊田と回ってきたから、ちょうどS字型のコースを逆にたどったことになる。

伊田駅の構内は広く、かつての殷賑を偲べせたが、使われなくなった貨物線に茂る雑草をホームの蛍光灯が照らし、放置された炭積装置や洗炭設備が黒く浮き出していた。

つぎに乗る田川線の終列車まで四五分の待ち時間があるので駅前に出た。

人通りのすくない街を歩きかけたが、風が冷いので小さな飲み屋に入った。酒は二級酒と焼酎だけで、爛をしてくれと言うと、店のおばさんは意外そうな顔をして薬罐に二級酒を注いでコンロにかけた。爛をつける客はすくないらしい。おでんを注文すると豚の角煮が小皿にのってきた。固くて噛みきれないので口のなかでもごもごやっている、隙間風がガラス戸をききませて吹きこんでくる。思わず首をすくめると、

「すみませんなあ、田川の家はみなガタピシしとるけん」

とおばさんが言う。街の下は無数の坑道が掘り抜かれたまま放置され、空洞化しているので陥没が絶えないのだ。徐々に陥没することもあ

れば、ストンと一挙に落ちることもあるそうで、

「さつきも裏の果物屋が落ちてのう、消防が来て水をかい出しよった」

と事もなげに言う。そして、

「田川でまともに雨戸の締まる家は無か」

と言つて明るく笑つた。

私は鉄道線路が陥没したら大変だと思つた。しかし、その種の事故についてはあまり聞いたことがない。街中いたるところが陥没しているのに駅や線路だけ安泰なのは不自然である。土地の人は旅行者に向つて誇張した表現をすることが多い。良いこと悪いことの別なく大袈裟な言い方をする傾向がある。一種のお国自慢であらう。

「それにしては汽車の線路は落つこちませんなあ」

と私は皮肉っぽく言つた。

「そらあ、線路の下は掘らさんかつたけん」

とおばさんは答へた。

そうであつたか、と私は反省し、思わず、

「何も知らないもんだなあ」

とひとりごちた。そういう大事なことも知らずに鉄道に乗りまくっている自分が情なかつたからであつた。

「え？」

とおばさんが聞き返したが、事情を説明すると大変だし、時間もないので店を出た。(249)

見られるとおり、例(117)は「進行」を、例(118)は「体験」と「解説」を主として示す。(117)はそのほとんどの部分が「る」形の文で占められ、僅かに、第六段落冒頭の文、「小倉からどつと客が乗り、車内が喧騒になつた」及び引用部分最後の文「五分遅れて12時40分に香椎に着いた」のみが「た」形となつている。一方、(118)では「る」「た」の構造はやや複雑であるが、まず冒頭の文が「直方発20時30分の伊田行は三ドアの通勤型二両編成であつた」と「た」形文に始まり、以下「る」形文2、「た」形文1、「る」形文3、「た」形文4、「る」形文1、「た」形文1、「る」形文4、「た」形文2、「る」形文5、「た」形文5と続く。(117)は結局、「る」形文24、「た」形文(前掲)2なのに対し、(117)は「る」形文15、「た」形文14と、ほ

とんど両形の文が拮抗する構造となっている。これらは勿論、「進行」と「体験」及び「解説」の本質を反映する現象に他ならない。

(117)は典型的な「進行」の文である。この内部では、動作動詞といえども前掲2例を除き、すべて「る」形で「実現」の意を体現させられている。冒頭から挙げると、「気配がしてくる」・「合流してくる」・「集約されていく」・「見えてくる」・「発車する」・「渡る」・「入る」・「気分になる」・「乗換える」・「似てくる」・「見えてくる」・「乗ってくる」等がそれに該当するが、「くってくる(ていく)」の形の補助動詞が半ばを超えて用いられている点に興味深い。前掲2例の(動作動詞の)「た」形はこれらの中にあつて、いわば「孤立」的に出現しているのであるが、その出現契機は何なのであろうか。ここでは、前者「……喧騒になつた」は「なる」という「変化」をあらわす動詞が用いられている点、後者の「……香椎かすいに着いた」はその文の位置が最終端にある点(実際、原文でもその後ろは一行空きで改行されている。)が注目されよう。両者の示唆するところは、「る」形連続の中にあつて「た」形の(孤立的)出現は、ひとつの「変化」(＝終結もまたその一類型と考へて)を示すものとまず考へられる。

(118)における「る」「た」交替現象とその構造はいかに考へられるべきか。いったい、この部分は先の(117)と異なり、「進行」する列車の詳密な乗車記録ではなく、主として全くの私的な「体験」が述べられていくかのようである。その冒頭は先述のように、状態性述語(＝「である」)の「た」形に始まる。まずこれ自体がひとつの「回想」体験への導入である。(117)では、状態性述語はすべて「る」形であつた。「その向うはすぐ海である」・「……これは関門海峡の向うの山である」・「……何台も停つている」・「荒木は久留米くわみのつぎの駅である」・「……学校名は「玄海東」である」等々)続く二つの「る」形文(ここでは「……なのであろう」も「る」形文とする)、及び一つの「た」形文を間に入れて現れる三つの「る」形文の部分は「解説」と考へられる。その次からの「た」形文の連続はやはり「回想」体験部と考へられるが、これは「固くて嘔みきれないので口のなかでもごもごやっている」と、隙間風がガラス戸をきしませて吹きこんでくる。」から再び「る」形文の連続に転じる。ここは以下、その文末語動詞として「言う」が二度用いられているところから分かるように、ひとつの独立(会話)部分と考へられる。ひとつながり、ひとまとまりの分離・分割できない舞台の一シーンのように、情景と登場人物の台詞が描写されているのである。これは実は一種の「進行」で、それまでの「回想」体験がここで「超越」され、別次元へと転換されているのである。(この部分の「言う」の動作主体は件の「おばさん」であるが、これで「私」であつたら決して「言う」(＝「る」形)は用いられていなかったであろう。この部分は「おばさん」の三つ目の台詞＝「田川でまともに両戸の締まる家は無か」と言つて明るく笑つた」と(117)の分析で先述のとおり終結せしめられ、以下ふたたび、心中思惟として一種の「解説」部が挿入され、「それにしても汽車の線路は落っこちませんなあ」という「私」の台詞から会話が再開されるが、もはやすべて「た」形の文となり、以下最後の「……店を出た」まで続く。(117と同じく、ここで原文は一行空きになっている。)右同様に会話を主として描写するかのとき二つの部分が各々、「る」形・「た」形を連続して用いているところからも推察されるように、いったん「る」・「た」で相互超越と

しての転換が行われると以下しばらくそれらが連続してひとかたまりの部分が形成される。これを、「粹化」作用及び「群化」作用と名づけたい。ある部分を「る」乃至「た」で囲み込み、その内部を基本的に「る」・「た」どちらかの連続的使用で統一するという作用である。内容面の「進行」・「体験」・「解説」の側面と構造面の「粹化」・「群化」の側面が相俟って、紀行文における「る」・「た」現象の全容が完成されるように考えられる。以下ではまた別個の若干の視点から、右の基本的粹組の含意と当否について検討してみよう。

(ii)

ここでは再び、Ⅱにおける「着く(着いた)」の用例群を用いて、その出現位置を調べてみたい。ここにおいては、ある一つの顕著な現象が見いだされる。(117)の例文での二つだけの「た」形文の一つの位置が語段(一行空きの空間に囲まれた段落の集合を以下こう仮称する)②。最末尾であったことは先述のとおりであるが、実はこれは全く「た」形文特有の現象で、「る」形文でこの位置を占める例は皆無である。「た」形文12例対「る」形文零)ただし、末尾近傍(ここでは「近傍」は語段における最終段落内部の位置を指すこととする。)の位置を占める例は「る」・「た」同数で各々6例ずつを擁する。(なお逆に冒頭に現れる例は両者やはり同数の3例ずつで、冒頭・冒頭近傍・末尾近傍・末尾の各位置を除く「中間」に現れる例は「る」形45例、「た」形33例である。)これらの現象は何を意味しているのだろうか。以下、AⅡ「た」形が純粹の語段末尾に位置する13例、BⅡ語段末尾近傍に位置する6例、CⅡ「る」形の同上の6例につき、各々各語段最終段落及びその直前の段落を掲げ、「た」・「る」の現れる契機について検討してみたい。

#### A 「た」形末尾の例

(119) 十勝平野は晴れていたのに霧雨が降ってきた。思い出の狩勝峠とは逆である。まだ一〇月中旬なのに早くも冬型の気象になったのだろうか。晴れていればこの富良野線の車窓から十勝岳とその噴煙が望めるのだが、きょうはやや盛りを過ぎた紅葉の濡れ葉しか見られない。

大雪山から流れ下ってきた忠別川の鉄橋を渡り、14時56分、旭川に着いた。(29)

(120) 最長片道切符のルートはここから標津線い乗換て北へ向うのだが、私はこのまま根室まで行って泊ろうと思う。標津線の始発は6時33分であるから根室発5時31分に乗ればこれに間に合う。一時間早起きすることならば、ここまで来て根室を無視するのは失礼なようにも思われる。近くまで参りましたのでと表敬訪問をしておきたい。

駅を通過するときだけ灯火の見える深い闇の中を「ノサップ3号」は月と並んで走り、五分遅れてちょうど六時に根室に着いた。(41)

(121) そんなところを三〇分走り、町役場のある西別に近づくとようやく牧草地やサイロが現われてきた。西別の駅名は改称されて別海<sup>べっかい</sup>となった

が、駅に入る手前で細いながら水量の豊かな川を渡る。西別川である。かつては鮭が折重なって遡行した川であり、いまが産卵の季節なのが、河面は静かだ。幻の大魚といわれるイトウをいまでも見かけるといふ。

別海から先は人家や牧場がときどき現われるようになる。日曜日なのに中学生や高校生が賑やかに乗ってきて、7時38分、中標津なかしべつに着いた。(45)

(122) 音頭で有名な真室川まむろがわを過ぎると、「及位」という駅がある。ノゾキと読むので山陰本線の特牛こつとひとともに難読地名の双璧とされている。山間の小駅で、もちろん特急は停車しないが、駅名標を見たいので窓に額を当て手をかざして待機する。

及位を通過するとすぐ雄勝峠おぐちのトンネルに入り、ふたたび秋田県に舞い戻って、18時55分、横手に着いた。(89)

(123) 左窓に岩手山の全容が見えてくると、広々とした田園のなかの雫石しずくに着く。ここは昭和四六年、全日空機が自衛隊の戦闘機に体当たりされて墜落したところだ。

雫石のつぎは小岩井こいわいで、小野義真、岩崎弥之助、井上勝の三人の創設者の頭文字をとって名づけられた有名な牧場は駅から離れているが、小さな牧場は車窓からも見える。盛岡には六分遅れて8時56分に着いた。(91)

(124) 北上川の支流猿ヶ石川に沿って、列車は北上山地の平凡で複雑な地形とつき合いながら曲りくねって一時間近く走り、ようやく平野に出る。左手に遠く岩手山、右には北上山地の最高峰早池峰山はやちねさんが見えている。

東北新幹線の下をくぐり、北上川の主流を渡って14時16分、花巻に着いた。(94)

(125) 国電の快速にもいろいろあって、中央本線の快速などダイヤが過密なためか鈍速である。あれに乗っていると、快速とは速度のことではなく停車駅の問題であったのか、という理解に達するのであるが、この常磐線の本物の快速だ。時速一〇〇キロぐらいでとばす。江戸川を渡って東京都に入り、中川を渡って小菅こすげの東京拘置所をかすめ、荒川を渡ると、もう北千住であった。

もつとも、北千住からは各駅停車となって、16時すこしまえ日暮里にっぽりに着いた。(115)

(126) 只見川はダムが連続しているので、川というよりは青緑色に淀んだダム湖の数珠つなぎになっている。水の色が不気味な濃さを増してくると堰堤があり、しばらく河原を見せるとまた淀みはじめる。溜めては落し溜めては落して、位置のエネルギーを最大限に活用している。山肌の樹々の葉は落ち、河は青緑に淀んでいるので、柿の実だけが異色である。柿の実はいったい何色なのだろうと思う。朱に近いが朱ではない。考えてもしょうがない。あれは柿色なのだ。だからきれいなのだ。

虚空蔵と桐下駄で知られる柳津やないづを過ぎると只見川と別れ、会津盆地の西側に出る。列車は盆地の南を迂回し、右窓に鶴ヶ城址の復元天守閣

を望みながら、定刻10時05分、終点会津若松に着いた。(151)

(127) 筑豊炭田の水を一本に集めた遠賀川を渡ると丘陵地帯に入り、やっと木や土が見えてくる。土曜日のせいか客の乗り降りが多い。大人たちに揉まれながら、作業衣のようなグレイの制服を着た小学生の1団が赤間から乗ってくる。胸に名札をつけていて、学校名は「玄海東」である。

五分遅れて12時40分に香椎に着いた。(243)

(128) 売店で買ったちくわを齧りながら、右窓に黒々と広がる夜の有明海を見る。この海岸は半円形の小さな湾が連続していて、湾岸の中央に半農半漁の集落がある。列車は、小さな駅を通過すると右へカーブしながら緩い勾配を登り、岬の付け根で左へ曲ると右前方につきぎの集落の灯が見えてくる、という型をくり返しながら走る。単調ではあるが夜の海辺の風情がある。

多良で下り急行と交換し、上り特急に抜かれ、肥前山口で佐世保からの急行「西海」を併結して、21時14分、佐賀に着いた。(260)

(129) 重岡から下り坂となり、つぎの宗太郎を過ぎると宮崎県に入る。隣同士で「重岡宗太郎」という孝子か剣士を思わせる名を構成するので、鉄道ファンを喜ばせている両駅である。

宮崎県に入っても杉林の谷に沿う。しかし、南面して下るから窓外は明るくなり、列車の足も速くなって15時13分、延岡に着いた。(267)

(130) 桜島が視界いっぱいになり、島津別邸の磯公園をかすめると鹿児島駅に着く。鄙びた駅で、付近にもさしたる建物はなく、桜島への渡船の看板が眼につくだけである。駅名は鹿児島でも、市の中心駅はつぎの西鹿児島なのだ。

城山の下をトンネルで抜け、終着西鹿児島には14時13分に着いた。(282)

#### B 「た」形末尾近傍の例

(131) 石北トンネルを抜けて北見に入ると、雪はやんでいた。積雪もすくなく大きな熊笹の間にちらほら見える程度であった。

まだ一〇月中旬だが北海道の夕暮は早い。五時には日が暮れる。外が見えなくなったので窓ガラスを拭くのはやめ、四〇分ほど走って17時37分、遠軽に着いた。最長片道切符の第一夜は遠軽である。どこかそれにふさわしいような響きをもった地名ではある。(31)

(132) このあたりから熊の多い地域に入る。十勝国の最初の駅小利別付近は熊ノ沢と呼ばれる所であり、その先五つ目に大菅地という駅があるがアイヌ語で「熊の多い所」の意だという。ちょうど連中が冬眠に入る前で里荒しに出てきそうだから、ひよっとしたら、と窓外を見る眼にも力がかもる。もちろん熊は見えなかったが、峠を過ぎてから俄かに風が強くなって樹々が揺れ放題に揺れている。新緑の候は風が通ると葉が裏を見せて若々しい薄緑色になるが、いまは白っぽくなる。秋だと思う。

足寄、本別など大きな貯木場のある駅に着くごとに乗客が多くなり、収穫期の甜菜畑のなかをしばらく走って、11時26分、池田に着いた。

刺戟に乏しい三時間半ではあったが、それでも新幹線の東京―新大阪間にくらべるとずっと時間が短く感じられる。(36)

(133) 一ノ関から乗ってきた高校生は摺沢でも降りたが残りの全員は千厩で降りた。一ノ関からちようど一時間かかっている。ここまでが通学圏なのであろう。ここは南部馬の産地だったので町名にその面影を残している。千厩から一ノ関までの現在の運賃は三六〇円だが、線路がまっすぐなら一七〇円のはずである。

16時45分、東北地方第一の漁港気仙沼に着いた。日のあるうちに宿泊地に着いたのは、きょうがはじめてであった。(95)

(134) 急行「あがの2号」はわずかの客を乗せ、山間を蛇行する阿賀野川に沿って、ひたすらに、そして単調に走る。この川もダムが多い。河原の清流が淀むと堰堤があり、それが繰返されるのは只見川と似ている。しかし川が大きくなり、流れもゆるやかなので、ダム湖の眺めは只見川より大味になっている。薄日がさしてきた。急行に乗っているのに長閑で眠い。

阿賀野川と一時間二〇分ほどつき合い、ようやく越後平野に出ると、左に油田の槽が見え、12時52分、新津に着いた。信越本線、羽越本線との合流点である。(132)

(135) その広いホームに小荷物がたくさん積んである。見るものとしてないのでそれを眺める。三重県下から各地へ送られる小口扱で、ミカンが多い。茶器類もいくつもある。一つだけ大きい木箱があり、「取扱注意」の赤紙が貼つてあるので、前へ回って中を覗くと、紀州産らしい白い犬が一匹入っていて、おとなしそうな眼で私を見た。行先は「鳥根県安来市」となっていた。

客のいない薄暗い客車に戻ってしばらく走り、20時21分、津に着いた。途中下車印は㊦であった。(163)

(136) まもなく芸備線との分岐駅備中神代に着く。この駅にも駅弁がない。接続がわるくて一時間も待つから駅前に食堂でもあれば利用できるが、分岐駅とはいっても、たまたま地形の関係で二本の線が合流しているに過ぎず、町があるわけではない。それにまだ九時半で、店があつても開いていないかもしれない。

右から芸備線の線路がずっと寄り添い、備中神代に着いた。眼をこらして駅前を探すと「ホルモン焼き」の看板が見える。これは石灰岩でも掘ったあとで焼酎をひっかける店だ。しかたがないので、つぎの新見まで乗越すことにした。そこなら駅弁があるし、つぎに乗る芸備線の列車は新見始発だからスケジュールに影響はない。(203)

### C 「る」形末尾近傍の例

(137) サロマ湖が見えなくなつて芭露という駅に停つたとき、こんどこそまちががなく白樺だと確信できる木が並んでいたの、私は生臭いおば

さんに訊ねた。やはり白樺で、このあたりではダンピとも言うとのことであつた。それがきつかけになり、香りの素はホタテ貝であるとわかつた。貝剥きの日傭いをしているが仕事は途切れずにあるとのことであつた。

薄暗くなつて17時00分、中湧別なかゆうべつに着く。一昨日泊つた遠軽からわずか一六・二キロの地点である。(51)

(138) 八幡平駅の付近には秋田犬の看板が多い。「郵便切手モデル犬出身犬舎 ××荘」というのもある。犬もこのあたりの産業の一つなのであろう。

二四分遅れて11時30分、十和田南とわだみなみに着く。駅名どおり十和田湖観光の南口であるが、この駅はもと毛馬内といういい名前だつた。そのままにしておけばよいのに、こんな駅名に改称されたのは惜しい。(78)

(139) リング畑が減つて水田が増え、湿地が多いからポプラもあつて北海道のような景観になり五所川原ごしょがわらに着く。半数の客が降り、同じくらい乗ってくる。なかなか活気のある駅で、五能線の名はこの五所川原と能代からきている。駅の東側に接して津軽鉄道のディーゼルカーが一両停つている。冬になるとダルマストーブを積み乗客がそれを囲むというローカル色の濃い私鉄で、太宰治の生地金木かなぎを通つて津軽中里なかさとまで行く。

五所川原から岩木川を渡り、日本海が見えると16時01分、鱒ヶ沢ますがさわに着く。明治のはじめまでは津軽米の積出港、北前船の交易港として賑わつたというが、いまはただの漁港である。列車はここで後部二両を切離す。(80)

(140) 左側の山は朝日山地で、まもなく白河、勿来なこそとともに奥羽三関所の一つとされる鼠ヶ関ねずがせきを過ぎて新潟県に入る。このあたりから一段と山が海に迫り、眺めがよくなつてくる。とくに今川という臨時乗降場からつぎの桑川くわがわにかけては、「笹川流れ」の名勝で、五〇メートル以上もある巨岩がいくつも聳えている。波に洗われて穴があき、向う側の見えるのもある。

桑川から一五分、間島まじまを過ぎて左に大きく曲ると、突然右窓に砂丘と平野が開け、三面川みむつがわを渡つて越後平野の北端村上むらかみに着く。付近は茶畑が多い。村上は茶の栽培の北限地であり、三面川は鮭の遡行する川の南限であるから、北日本と中部日本の境目のような町である。鉄道も村上以南が直流電化で、以北は交流となつている。(86)

(141) しばらく居眠りをして気がつくとも木次に停つていて、高校生の姿はすでにない。なまこ壁の家が多く、いつのまにか出雲らしくなつていた。

(142) 定刻14時42分、終着宍道しつじちに着く。宍道湖は見えないが、背後に山を負つた落ち着いた駅で、小雨が降りつづいている。(206)

登るにつれて霧が深くなり、信州の山間を行くような錯覚をおぼえる。ようやく平坦になつて卯之町うのまちに停車する。駅舎も樹々も乳白色の霧



にかすんで軽井沢のようだ。あまりに霧が濃くて何も見えないから勝手な連想をしているのだが、とても四国の西海岸を走っているとは思われない。

霧の高原を過ぎるとふたたびミカン畑となり、八幡浜に着く。たくさん客が乗ってくるが、ほとんど主婦である。荷物を持っていないし、服装からして旅行者でない。気楽に松山へ買い物に出かけるのであろう。いまや特急も客も変わった。松山までは一時間一分である。(229)

右計24例のうち、その先Ⅱ後続部分について見てみると、Aからは2例、Bからも2例(各々(122)・(128)及び(132)・(135))が、各「話段」をさらに包括する「大話段」(本資料では第1日～第34日の各日がそれに当たる)ともいべき部分(「話段」が各「段落」を包括する「大段落」とでもいべきものにとらえるなら)の終末部を占めていることが注目される。すなわち、これらは各々、各一日の行程(第8日・第31日・第9日・第19日)の最後の部分となっているのである。この現象はC(「る」形)においては全く見られない。「た」形の「大停止」ともいべき性質の一つのあらわれを示すものなのであろう。しかしながらこの「停止」法にも、相当微妙な操作が加えられているようである。まず、一つの「減速」操作とでもいべき、「進行」ならぬ「解説」(乃至「感慨」系の部分が多く挿入され、「る」形の性質を「進行」からいったん変換しつつ「た」形をもって「停止」するという基本的操作が窺われるようである。(「る」の進行性Ⅱ非停止性参照)また、Bにおいては「た」形の後、(131)・(132)・(133)・(136)と必ずのように「る」形で「解説」系の文が付され、一種の「クッション」として「停止」の衝撃を柔らげているかのようである。右に従わない(133)・(135)Ⅱ各々、「た」形の文が続くⅡは、先に指摘した、「大話段」の終末部を占めるものとして、逆に明確に一日の終わりを示そうとしたものなのであろうか。これらに対し、Cのように末尾近傍でなおかつ「る」形が現れる場合は、たとえば(44)のように、その前段落末尾に「なまこ壁の家が多く、いつのまにか出雲らしくなっていた」のように別の「た」形が「着いた」に先行Ⅱ代行するような形で、変化現象の「事件」Ⅱ注目化(「終結」の裏腹としての「開始」Ⅱ発端性)として現れているようなケースが注意される。実は(44)の前後は「る」形連続が著しく、先掲「ていた」の前の「た」形は一頁以上前に「乗客は私たちのほかに長靴の男性一人、モンペの女性二人の計五人であった」(205)、半頁先に「白壁に黒い瓦の農家、出雲路は白と黒の対照のなかに暮れかかってきた」(207)等のような状態性述語乃至変化の表現が見出せる程度で、動作動詞の「た」形は容易に現われない。この変化Ⅱ事件化という契機はここでの「た」形出現の有力な動因であるようで、これらの述語について改めて精査する要が感じられるが、本稿ではその余裕がないのは残念である。以下では今一つの視点を設定し、その検討をもって稿を閉じることとしたい。すなわち、文中に「私」の語が明記され、それが動作(乃至感情等)の主体となっている場合の「る」・「た」の使い分けという点である。既に引用の例(135)にも、「見るものとしてないのでそれを眺める」と、明らかに動作主体は「私」であるがそれと明記せず「る」形を用いている例が含まれ、その先では「……

犬が一匹入っていて、おとなしそうな眼で私を見た」と「犬」が動作主体となって「見る」が「た」形となっている例が含まれていたが、右視点による結果はいかなるものとなるのであろうか。

(iii)

結果は、予想に難くないが、以下のように、当然なような不思議なようなものである。まず「る」形・「た」形の比率であるが、これは22例対114例で圧倒的に「た」形が多い。先掲の「着く」の「る」・「た」比率に比べて明らかに顕著な差がある。そして特徴的なことは、「る」形22例のうち、動作動詞の「る」形と見られるものは、僅かに次の3例しか存在しないことである。

(143) しかし、最長片道切符のルート<sup>(91)</sup>を急ぐ人間にとつては好都合な列車で、もとより私は宮古にも釜石にも下車せず、コの字型に乗り通して花巻まで行く。

(144) 京橋は大阪城のすぐそばなので、天王寺からは内回りのほうがずっと近く、六・五キロ、一二分であるが、私はもちろん外回りに乗り、大阪市街の南北をぐるりと回って一五・二キロ、二六分かかって行く。

(145) 米原着13時11分。降りた客のほとんどは新幹線の乗場へ行く。私は東海道本線のホームに下りる。

しかし右3例のうち、(143)の「行く」は進行途次の実現というより、一種の「予定」らしくも見え、すると純粹に「た」形と比べるのは(144)・(145)の2例のみとなる。(「行った」・「下りた」は勿論存する。)要するに、動作動詞の「る」形はこの場合(「私」が明記された場合)ほとんど用いられていないのである。他には「思う」が2例ある。「思った」は10例

(146) けれども、どのようにして鉄道が敷設されたのか、忘れてはならぬことがいくつもあるように私は思う。

(147) 最長片道切符のルートはここから標津線<sup>(135)</sup>に乗換えて北へ向うのだが、私はこのまま根室まで行って泊ろうと思う。

要するに、「言う」・「出る」・「訊ねる」等の頻出する動詞はすべて、文中に「私」が明記されれば、「た」形で用いられており、「私は……と云う。」とか、「私は……を出る。」とかいった文は全く存在しないということである。「私」が明記されなければ先掲(135)の「見る」のように容易に「る」形が(実質的に明らかに「私」が動作主でも)使えそうなのに、これはどうしてなのであろうか。(もつとも、「(私は)……と云う。」という文は中々ありそうもないが。)ここにおいて、先述「事件」化<sup>(135)</sup>注目化の一側面として、主体(「話し手」作者「私」)は、「私」を明記しない限りそれを「る」形で述べて、いわば主体<sup>(135)</sup>外<sup>(135)</sup>化できるのに対し、「私」を明記してしまうと半ば「自動」的にその主体<sup>(135)</sup>内<sup>(135)</sup>化(「た」形化)が強制されるのではないかということが示唆される。次に念のため、同一動詞「乗る」で「私」が明記され「た」になっている例と、「私」

が明記されず「る」になっている任意の例を掲げておこう。

(148) 最長片道切符のルートに従えば18時07分の沼の端ぬまのはたで千歳線に乗換えて札幌に向うべきなのだが、沼ノ端は鈍行しか停車しない駅で、つぎの札幌行は20時42分まででない。私は一つ先の苫小牧とままで乗越し、18時30分発の急行「ちとせ17号」に乗った。(67)

(149) 荒川の長い鉄橋を渡って13時24分、南浦和に着く。ここで京浜東北線に乗換えると、大宮までは約一〇分である。

大宮発13時52分の長岡行鈍行電車に乗る。日曜日なので子供連れが多く、買ってもらったオモチャの包を開いて母親に叱られたりするから車内は賑やかである。(123)

以上、あまりに特定の資料に偏したかのようであるが、ここでの検討があながち一般性を持たないとは考えない。実際、全く任意の、他の紀行文においても、ここまで指摘したものと全く同一の原理が働いているのではないかと考えられる。次にその一例を掲げて本稿を終えることとしたい。<sup>(3)</sup>

(150) バスは、五分走ったかな、と思うとそろそろ下りる。あまりに暑いので、所要所で「香芋氷シャンユイビン（サトイモのアイスキャンデー。小倉アイスの、小豆粒の入っていないもの、と思えばだいたいちがわない）」を買い入れは、なめなめして立ち話。

それが視察だとわかったのは、何度めかに、坐りつかれてあとから下りて行ったときだった。

「香芋氷」を片手にわいわい言っているみんなの前に、コンクリートで造りかけのバス待合所がある。ひとりが書記役になって、ほかの人に香芋氷を持ってもらい、みんなが口々に言うことを懸命に手帳に書きとっている。シャプマガナナオさんによれば、

「このバス停、村に遠い。もつと近く、近く」ということのようにである。

次なる、道路が急カーブになっているところに来ると、ここだとばかりにばたばたとバスを下り、言い合う声もいちだんと熱を帯びた。

右側は藪、その間から透かして見るとはるか下の海が見えていて、つまりはもろ断崖絶壁。このカーブを車とすれ違おうとしたバイクが、曲がりきれなくて、下の海へまっさかさまという事故が起こった場所らしいのだ。

「ここ、問題ある。せまい。落ちる。あぶないね。もつと広く、広く」

シャプマガナナオさんが、断固とした調子で両腕を二度三度左右に広げて言う。

また少し行くと、あれ、今後はずいぶん分げ子がちがうなあ。

これまでほとんど看板というものを見なかった道路わきに、「香芋氷」や土産物屋の看板が並び立ち、まっ白や濃いピンクのTシャツや、

水色っぽいトロピカルプリントの短パンの観光客の姿があふれ、視界が突然色とりどりになった感じなのである。色とりどりの間を、島の人  
も左右に横切ったりしてて、なんだか突然人がいっぱいいるのである。

バスが止まるや、運転席の窓から、

「タバコ、アルカ」

と顔が覗き込んできた。

「ナイヨ」

運転手が答えるそのやりとりも、日本語。

言わないまでも、すぼめた唇に人差し指と中指を当てる手つきをしくつつけたり離したりしながら、なんとなく物問いたげに、にこにこと  
近づいて来る者もある。

「知ってる？　ここでは、写真撮ると、お金を要求されるんだよ」

テニスの短パんでレンタルバイクにまたがってた、台北の大学生の三人づれが言った。(93)

## 注

(1)本稿は、拙稿「小説の「た」、外国語学会誌第二二号、一九九三年三月、大東文化大学外国語学会、を承けるものである。

(2)「話段」の語は佐久間まゆみ「接続詞・指示詞と文連鎖」『日本語の文法4 複文と談話』、岩波書店、二〇〇二年一月所収に見えるが、本稿の  
それとは概念が異なる。

(3)岸本葉子『微熱の島 台湾』、凱風社、一九九六年五月。

(二〇〇七年九月二十五日受理)