



Title	“Not supporting this recall wholeheartedly” : タカタエアバッグ問題に関する米議会公聴会の会話分析
Author(s)	岡田, 悠祐
Citation	言語文化共同研究プロジェクト. 2016, 2015, p. 23-32
Version Type	VoR
URL	https://doi.org/10.18910/57366
rights	
Note	

The University of Osaka Institutional Knowledge Archive : OUKA

<https://ir.library.osaka-u.ac.jp/>

The University of Osaka

“Not supporting this recall wholeheartedly” :
タカタエアバッグ問題に関する米議会公聴会の会話分析

岡田悠佑

1. はじめに

犠牲者は10名を数え、リコール対象車は2900万台以上。米国内でのタカタ製エアバッグインフレーターの不具合問題は、2016年2月23日に1年以上の調査結果として日米欧の自動車メーカー10社による独立委員会が装置の組立不具合などの3つの要因を提示したものの、未だ追加リコールが自動車メーカーから幾度となく発表され続けており、本稿執筆時点の2016年4月12日においても収束する気配もなくタカタへのバッシングと共に拡大を続けている。この問題により、トヨタや日産、マツダ、富士重工業、三菱自動車が、問題源とされている化学物質を使用したタカタ製エアバッグインフレーターを採用しない方針を明らかにしている。さらにタカタの最大顧客であり、自社車両に搭載するためのエアバッグの開発を元来シートベルトメーカーであったタカタに依頼し現在に至るまで二人三脚で歩んできたホンダまでもが、タカタ製エアバッグインフレーターの採用を中止すると発表している。世界のほぼ全ての自動車メーカーにエアバッグ装置を納め全世界で2位のエアバッグシェアを誇っていたタカタは現在、その存続すら危ぶまれている状況に陥っている。

短期的に収束が可能だ、と当初思われていたこのエアバッグリコール問題と米国内でのタカタへの強いバッシング(広岡, 2014)がここまで大きくなった背景には、製造責任者であるタカタが、同社製エアバッグ装置の不具合が引き起こした最初の米国での2004年の事故(但し、問題のエアバッグを搭載車のメーカーであるホンダがタカタにこの事故の情報を伝えたのは2005年)への対応を誤ったことが第一であると言える。しかし同時に、マスメディアがこのエアバッグ不具合問題を追求し始めた2014年に、米国連邦議会で行われた2回の公聴会(2014年11月20日及び2014年12月3日)でのタカタの失敗が大きく影響しているとも言われている(山田・木皮, 2014)。これは、2009年にアクセルペダルの不具合問題により米国内で大きなバッシングを受けたトヨタの事例と対照的である。トヨタに対して2010年に行われた米議会公聴会では、トヨタ社長の豊田章男氏が出席をし、真摯な謝罪をしたことで一気にバッシングが収束したと言われている(冷泉, 2010)。タカタの失敗は、2006年に携帯電話やノートパソコンの部品として提供していたリチウムイオンバッテリーの異常発熱問題により米国内で多くのバッシングを受け、その後部品メーカーとしては異例の自主的バッテリー交換の発表に追い込まれたソニーの事例と近い、との指摘もある(広岡, 2014)。しかし、そのタカタに対する公聴会での実際のやり取りを詳細に分析し具体的に何が問題だったのかを検証する取り組みは、未だ行われていない。国外企業が問題を起こせば国内企業の場合よりも強いバッシングを受けるとされる米国で、「法、政治、異文化が前景化する制度的場面」(古川, 2015, p. 180)である米議会公聴会での議員とのやり取りが問題の行末、収束か拡大か、を左右するのであれば、何が失敗と捉えられるに至ったのかを具体的に明らかにすることは、米国を市場とする日本企業へのリスク管理に具体的な示唆を与えることにつながるだろう。本研究では、タカタに対して2014年11月20日に行われた最初の公聴会での相互行為を、会話分析の視点から詳細に分析を行い、まず誰よりも相互行為の中で参加者自身によって「失敗」

がどのように構築されるのかを解き明かすことを目指す。分析に移る前に、まずこれまでに行われた米議会公聴会の相互行為研究を振り返ることで、本研究への具体的示唆を得たい。

2. 先行研究：相互行為場面としての米議会公聴会

制度的場面としての米議会公聴会を相互行為の視座から分析した最初のものとして、イラン・コントラ事件での公聴会を扱った Bogen・Lynch の研究がある (1989)。この事件はレーガン政権時にレバノンで人質となった米国人兵士の解放に向けた仲介を依頼するため、兵器輸出が禁止されていたイランに米国が武器を秘密裏に売却し、そこで得た代金の一部を左傾化していたニカラグアの反政府ゲリラ (コントラ) の援助に流用していた事件である。この事件で中心的役割を果たしていた米海兵隊のノース中佐に対する公聴会における議員側の質問と中佐の応答を分析した Bogen・Lynch は、証言というものが公聴会という相互行為においていかに特定の意味を成すべく構築されているかを明らかにした。例えば、“I think it might be most helpful if you simply would describe for the committee what his understanding and role was in that transaction at the time it happened. Would you do so please” という議員からの質問は、ノース中佐の応答を、率直な体験報告として扱おうとしていることを含意している。これに対するノース中佐の応答は、“I’m working without refreshed recall, uh, let me do the best I can” という前置きで始まっている。この前置きは、証言という行為自体への誠実さを表しつつ記憶の曖昧さを訴えることで、彼の証言が誤っている可能性があることを示唆している。そうすることによってノース中佐は、証言が正しくないと後から判断された場合には、それは意図的に証言を偽ったのではなく新鮮ではない記憶の問題である、と言える余地を残しておき、将来に問題とされないように予防線を張っているのである。こういった記憶の曖昧さを用いた利害管理法 (Potter, 1996 参照) は、他の公聴会場面でも用いられている。

岡田 (2015) では、2006 年に当時の米国司法長官ゴンザレス氏に対して行われた米議会公聴会のやり取りの会話分析が報告されている。この公聴会は、当時の政権 (ブッシュ Jr. 政権) の意に反する連邦検事をゴンザレス氏が彼の司法長官としての権力を不当に行使して解雇したのではないか、という疑いについて調査委員会メンバーの上院議員達が問いたすもので、議員からの疑惑の核心に迫る質問に対してゴンザレス氏がどのように証言を行うかが焦点となっていた。議員からの“yes”か“no”のいずれかを応答として求める質問に対して、“yes”なら疑惑を認め不当に権力を行使したとして、“no”なら偽証罪として、いずれの場合でも法的に問題となる場合に、ゴンザレス氏は“I don’t recall”などの記憶の欠如を示す表現で応答を行うことが明らかとされている。これは、具体的な回答を行わずに質問をやり過ごし、法的な問題に陥らない相互行為方法と言える。結局のところ、“I don’t recall”のような応答で問題をはぐらかしたことは倫理的に問題だとされ、ゴンザレス氏は司法長官を罷免されたものの、法的に罰せられることはなかった。

上記 2 件の研究は、質問と応答のやり取りをとおして参加者の利害関係が立ち現われやり繰り返される相互行為こそが、制度的場面である公聴会の特徴であることを明らかにしている。この質問及び応答のデザインにおける利害関係のやり繰り返りは、バッシングの沈静化に成功したと言われているトヨタに対する米議会公聴会でも見られる。古川 (2015) は、トヨタのアクセルペダル不具合に関する米議会公聴会でのやり取りを会話分析の手法で分析し、調査委員メンバーから非難をトヨタ側の証言者がどのようにしてやり繰り返しているかを検証している。そこでは、豊田章男社長と共に公聴会に出席した、議員からの質問に対し稲葉北米トヨタ社長が用いた相互行為方法として、“I had no idea what the company was”や“I do not recall the meeting in any depth”といった利害予防

措置 (“stake inoculation,” Potter, 1996) に加えて、そういった利害予防措置で責任回避を図るだけでなく、質問者である議員の“i- i- i- it’s it’s just to me it’s unbelievable”という発言とそれに伴う腕組み及び言い淀みにより可視化された非難と苛立ちに対して、“yes, I- I- I- feel the same”という相手への共感を示す発言を稲葉氏が行うことで、非難を回避するという言説行為が明らかにされている。

これらの先行研究は2つのことを示している。第一に、相互行為の視座から公聴会を詳細に分析することで参加者自身が何に志向して行為をデザインしそして何を成しているのかを明らかにすることができるということ、そして第二に、何をどうやって成功し、何にどうやって失敗しているのかを、具体的な相互行為現象として明らかにすることができるということである。特に古川 (2015)は、成功したと言われているトヨタの公聴会での稲葉氏のやり取りを、「利害予防措置に固執するだけでなく、批判的な評価に賛同を表明するという言説行為を展開した結果」(p. 182) として具体的に示すことで、同様の事例に対する研究が取り組むべき課題を提示している。すなわち、マスメディアにおいて比較されることの多いタカタに対する公聴会では、トヨタでのものと比べてどのような利害管理法が用いられたのか、そして非難に対してどのような応答が成されたのか、である。この点を明らかにする前に、次章ではまず本研究の分析対象を詳細に説明したい。

3. 研究データと研究手法

先述のとおり、本研究の分析対象は2014年11月20日に米国上院議会で行われたタカタ製エアバッグ不具合問題に関する公聴会である。同公聴会の様子は米国の政治専門ケーブルテレビ局C-SPANのウェブサイトにおいてビデオ公開されており、今回はそのビデオをデータとして使用した。この公聴会は3時間弱の長さで、参加者は議長を含む10名の上院議員、証言者としてタカタ製エアバッグ不具合による事故で右目を失明した被害者女性、米運輸省道路交通安全局(NHTSA) 局長代行、エアバッグ不具合問題の当事者であるタカタ社の代表者として同社品質保証本部シニアバイスプレジデントの清水博氏、事故を引き起こしたタカタ製エアバッグ搭載車を生産し、リコールを実施している北米ホンダ社の上級副社長リック・ショステック氏、同じくリコールを実施しているクライスラー社の上級副社長(安全担当) スコット・クンセルマン氏の計15名である。公聴会ではまず、議長であるネルソン上院議員が不具合のあるエアバッグが引き起こす事故の説明を行い、その後25分ほどで事故被害者である女性が事故についての証言を行った。タカタ、北米ホンダ、クライスラーの代表者3名は被害者の証言を後ろの傍聴席で聞き、被害者の証言が終わった後に、彼女と交代で証言者席に移動し着席した(図1)。証言者席と傍聴席の正面には議長と議員そして書記が座っていた(図2)。傍聴席は記者で溢れかえっており、証言者席と議員側の間にもカメラマンが床に座っているという状態であった。タカタ及び完成車メーカー2社の代表者達と議員達とのやり取りは約100分あり、公聴会全体の最後の40分ほどがNHTSAの局長代理と議員とのやり取りであった。



図1 証言者側席 (奥から清水氏、シヨステック氏、クンセルマン氏)



図2 議長及び議員側席

タカタ、北米ホンダ、クライスラーの代表者3名への公聴会では、10名の上院議員が議長の指名の下に質問を行った。質問は3名全員に向けてのものもあれば、個別に回答者を指名するものもあった。タカタの清水氏が回答する場合は、質問を理解するために通訳に頼る場合も見られたが、応答は全て通訳を介さずに清水氏によって行われた。質問者が規定の5分の持ち時間を使い果たし議長に終了を告げると、議長がフロアを引き取り、すぐに次の議員を指名するか、それまでの議員と証言者達とのやり取りにコメントを加えた後に次の議員を指名していた。

問題の中心である米国での公聴会翌日の2014年11月21日のテレビ報道では、公聴会でのタカタの応答は“frustrating” (CNN New Day: Morgado, 2014, November 21) なもので、タカタ製エアバッグが搭載された自動車を運転するのは“scary” (ABC World News Now: Bohrman, 2014, November 21) だというコメントがなされており、好意的なコメントがなされたものは見当たらなかった。このことから、公聴会でのやり取りは米国マスメディアにおいては成功ではなく、逆に反感を買うものと捉えられるものであったことがわかる。本研究ではそうしたマスメディア報道で示されるような「苛立ち」や「不安」といった否定的な意味付け、すなわち反感が実際の相互行為の中でどのように構築されるかを明らかにすることでもある。

具体的に公聴会でのやり取りからタカタ側に対して否定的意味付けが成されるのかを検証するため、会話分析の手法で同公聴会のビデオ映像を文字化した(付録参照)。次章では会話分析の手

続きに従い、参加者自身が先立つ (言説) 行為に対して示す解釈に基づいて、どのようにして参加者自身により反感が構築されるのかを明らかにする。

3. 分析と考察

ここでは、マサチューセッツ州選出の民主党上院議員 Edward J. Markey の質問から始まり、Markey のタカタ側に対する反感へとつながったやり取りを分析する。このやり取りは、先に触れた TV ニュースでも取り上げられおり、公聴会でタカタ側代表者が示した (とされる) 後ろ向きな態度の代表例の 1 つとして捉えられているものでもある。次の抜粋部分において、議長の名の後にはフロアを取った Markey はすぐに質問を投げかけるのではなく、まず前置きとしての説明を行っている。

抜粋 1

1 BN: senator Markey.
2 (1.3)
3 EM: uh thank you, mister uh: chairman very much.
4 (.5)
5 EM: uh:m (1.1) in the audience toda:y (.2) uhm (.3) is Kim
6 ↑Kopf, (.7) >Kim is sitting right over here<
7 (.5)
8 EM: .hhh her: (.3) ↑sister, (.9) >was killed<
9 (.4)
10 EM: in Arizona in November of two thousand three sitting in
11 the passenger si:de.
12 (1.2)
13 EM: of a Subaru model that contained defective .hhh Takata
14 air bags, but that Subaru model has >only been recalled<
15 .hh (.) in ↑humid states which Arizona certainly (.3)
16 is not.
17 (.8)
18 EM: .hh so: my first question ↑to you i:s, (.3) uh: (.3)
19 mister (.6) Shimuzu? (.6) uhm (.8) <would you: first of
20 all,> (.3) right now given your ↑testimony, .hh uhm (.6)
21 ag↑ree with the position, (1) that >nhtsa has taken
22 reca:lling< (.9) uh: ((creaky voice)) that y-y- you have
23 said so far that uh >Takata strongly agrees with the
24 position stated by nhtsa that the recalls be limited .hh
25 to the so called humid states. but on Tuesday .hh nhtsa
26 finally changed its position and called for ei <nationwide>
27 recall of all impacted driver's side Takata air bags. .hh
28 does su- (.) does ↑Takata support nhtsa's new nationwide
29 recall.
30 (.8)
31 HS: .tch .hhhh uh:: I understand it's uh:: (.3) nhtsa, uh:::
32 (.2) uh:: (.3) said to:: uh:: (.) change that from regional
33 recall to national recall, .hhh uh:: ((creaky voice)) (.2)
34 the reason behind is .hh the:: I understand is o- uh:: (.)
35 one incident, (.2) uh:: that happened in North Carolina,
36 (.5)
37 HS: and uh::: (.4) >but-< (.8)
38 EM: do you ag↑ree or ↓disagree,
39 (.6)

40 EM: with- (.2) nhtsa's call for a <nationwide recall> mister
41 Shimazu?
42 HS: .hhh uh:: (1.1) senator, i- it's hard for me to answer yes
43 or no so:: (.) if you allow me [let-
44 EM: [>it is< not (.2) <hard for
45 you to answer yes or no.>
46 (.)
47 EM: <do you support the nationwide re↑call,>
48 HS: .hh[h
49 EM: [<of air bags>
50 (.)
51 EM: that (.5) the department of transportation (.) ha:s issued?
52 ↑yes or no:.
53 (.2)
54 HS: .hhh (.9) agai:n senator, (.2) if uh:: we- (1.2) a- identify
55 (.3) the::: (.) uh technical data, .hhh to uh:: (.6) from
56 ↑any incidents uh:: to support .hh the:: ↑nhtsa's new
57 directions, .hh >and then uh: we< ↑definitely work together
58 with nh↑tsa and automakers to take care of (.) the issues.
59 (.4)
60 EM: uh: I'm going to take that as (.4) a no. you do not agree
61 (.2)
62 EM: with the: (.2) uhm decision by nhtsa, and I just think
63 you're plain wrong here,
64 (.4)
65 EM: and I think that uh:: it's very disturbing I think, to any:
66 (.) American family who: .hhh h- ha:s a v- vehicle (.5)
67 with (.2) Takata air bags to think that that's your position
68 today .hh after a:ll that we have learned. I think your
69 company is making ei <big mistake> .hh uh in not supporting
70 this (.) recall (.) wholeheartedly. .hh >now let me move on<
71 if I can (.2) to you mister Schostek and you mister
72 ↑Kunselman. .hhh (.) uhm (.7) Kim Kopf's (.7) sister, was

Markey は質問ではなく Kim Kopf という女性が傍聴者の中にいることをまず告げ、“hhh her: (.3) ↑sister, (.9) >was killed<”と述べる。それはアリゾナ州で 2003 年 11 月に起きた、助手席に座っていた Kopf 氏の妹である女性が犠牲となった事故を指している。その事故はタカタ製の欠陥エアバッグを搭載していたスバル車で起きており、そのモデルの自動車は最近になってようやくリコールされるようになったが、完成車メーカーが現在行っているリコールは高温多湿地域の州限定で、アリゾナはそこに入らないことを Markey は伝える。

この前置きにおいて Markey は“her sister died”ではなく“her sister was killed” (8) という表現を (しかも“killed”を強調して) 選択することで、Kim Kopf の妹の死はその彼女自身の責任ではなく、あくまでもスバル車に搭載されていたタカタの欠陥エアバッグの被害者であることを伝えており、タカタへの非難を展開していると言える。しかし、こうした非難を押し出した前置きに対して、Shimizu は言語的にも非言語的にも何ら反応を示すことはせずターンを取らずにいる。このような相互行為の文脈の下、Markey は 18 から 29 にある質問を行う。このターンでの質問 (“<would you: first of all,> (.3) right now given your ↑testimony, .hh uhm (.6) ag ↑ree with the position, (1) that >nhtsa has taken reca:lling<”, そして“does ↑Takata support nhtsa's new nationwide recall.”) は、“yes”か“no”

という形での回答を求めるものであり、その統語デザインから“yes”という回答をより求める質問である (Raymond, 2003)。

0.8 秒の沈黙の後に言い淀みを含みながら、31 で Shimizu は応答を始める。しかし、Shimizu の応答は“yes”、“no”のいずれも示すことはなく、NHTSA がリコール範囲を変更すると言ったこと、そしてその理由がノースカロライナの事故にあることを理解していると述べている。ここで Shimizu が示しているのは質問が関連付ける事実についての理解である。しかし、Markey が前提として述べたアリゾナ州での Kim Kopf の妹の事故ではなく別の事例を理由として挙げることで、Shimizu は間接的にそのアリゾナ州の事故を今回の NHTSA の変更の原因として認めていないこと、Markey が説明したことを前提として認めないということを示唆している。つまり、新しい前提を持ち出すことで、Markey が前提としたことを否定しているのである。この前提の再設定に対して Markey は反論を行わずに、“yes”か“no”を求めた彼の質問に対して未だ行われていない Shimizu からの回答を待っている。そうして 0.5 秒の間が空いた後、Shimizu は再びターンを取得する。“and”で始められたそのターンは、理解を示した事実からつながる肯定的応答を予測させるが、引き伸ばされたフィラー発話 (“uh:...”) と 0.4 秒の沈黙を挟んだ後、Shimizu は“>but-<”と言い換える。この“but”はそれまで語ってきた事実を横に置いた応答、つまり事実を認めつつも否定的な応答がなされることを受け手に予測させる。“but”の直後の 0.8 秒の沈黙を見た後、Markey は Shimizu の明示的回答をまたずにターンを取り、38 で“do you ag↑ree or ↓disagree,”と再度、“yes”か“no”を求める質問を繰り返す。ここでは先ほどの“support”から“agree”へと言い換えられており、さらに“or disagree”が加えられている。さらに“ag↑ree”と韻律を上昇させたのに対して“↓disagree”と韻律を下げることで、音声面からも“agree”の方を、肯定をより強く求めていることが示唆されている。

質問が求める回答型 (“yes”か“no”) のうち“yes”が第一優先応答 (Bilmes, 1993, 1994) となっていることから、質問者である Markey は、31 から 35 及び 37 の Shimizu の言説行為を Shimizu が事実上“no”と応答している、と捉えることも可能である。しかし Markey はそうせずに、あくまでも Shimizu からの明示的応答を追求している。この 38 での質問の直後である 39 で応答がなされないのを見た後でも、Markey は Shimizu が実質的に“no”と言っているという解釈を示さず、40 から 41 で質問の対象を明示して質問を強化し応答を追求している。対して Shimizu はフィラー発話と長い沈黙を置いた後 (42)、“yes”か“no”で答えるのは難しい、もしも許されるなら、と応答の形について交渉を切り出すが、Markey は強い口調で Shimizu の発言を途中で遮り、“yes”か“no”で答えるのは難しくないと切り返す (44-45)。そして Markey は再度“yes”か“no”の回答を求める質問を行い (47)、対象を追加し (49)、意味を補い (51)、“yes”か“no”かを明示的に尋ねる (52)。ここでも質問は“yes”という回答をより求めている。この Markey の追求に対し、短い沈黙 (53) の後で Shimizu は“yes”でも“no”でもない形で応答を行う (54-58)。まず“again”と発言を始めることで、前の応答と同じ方向で今回も応答を繰り返すことを示唆する。しかし先の応答、“yes”か“no”で答えるのは難しい、をそのまま繰り返すのではなく、今回は“if”と条件を提示する。それは NHTSA が新しく指示している全国 (全米) レベルでのリコールを支持する技術データを見つけた場合には、NHTSA や完成車メーカー達と協力して問題に当たる、というものである。Shimizu はこの応答後にフロアを譲るが、Markey はすぐにフロアを取らず 0.4 秒の間が生まれる (59)。その後 Markey はフィラー発話 (uh:) を挟んで、Shimizu の応答を一種の“no”と捉えたと伝える。61 では 0.2 秒の短い間があるが、ここで Shimizu は Markey の方を向いたままで表情を変えず、また首を横に振るなどの非言語行動でも反論することなく、そして肯定的な言語または非言語行動をすることもない。従

って Shimizu の応答は Markey の質問、全国レベルでのリコールに同意するかどうか、に対して“no”であるという Markey の解釈を受け入れていると言える (Bilmes, 1993, 1994 参照)。

62 から Markey はさらにターンを取り、まず Shimizu が同意しない対象を明示し、それから Shimizu の応答への評価を発言する。Markey は Shimizu の応答への反応が最初から用意されていたものではなく、この場での即時的反応であることを“just”を用いて示している。Shimizu はそれに対して反論することも可能であるが、彼は Markey の方を向いたままで表情を変えず発言もしない。Markey は 0.4 秒の間 (64) を置いた後、66 から再度ターンを取り、“and”と始めることで先の発言と同じ方向で話をするを予告し、彼の思うところを語る。この語りでは“very disturbing”という心的表現を用い、その対象を“any American family who has vehicle with Takata air bags”と具体的に描写することで、このリコール問題を人々の感情的なものとして構築している。その上で“your company is making a big mistake in not supporting this recall wholeheartedly”と、心的表現である“wholeheartedly”を付けて述べることで、タカタの応答は感情的問題に対して倫理的に間違いを犯している、としている。そして Shimizu はこれらの Markey の評価に対して依然 Markey の方を向いたままで表情を変えず発言もせず、反論しないことによって事実上非難を受け入れている。

以上をまとめると、Shimizu がリコール問題を、誰かの主観によるものではなく客観的な事実である技術的問題として捉えて利害関係をやり繰りしようとしているのに対し、Markey はアメリカに暮らす家族が持つ感情的・倫理的問題として捉えており、同じ問題への両者の解釈のずれが、Markey の Shimizu に対する反感と言える評価を構築したと考えられる。Markey は当初より Kim Kopf を被害者遺族として紹介し、“her sister was killed” (8) とタカタを非難していた。こうした非難に対しては否定することが優先されると言われるが (Atkinson & Drew, 1979)、非難をする相手との社会的連帯 (Heritage, 1984) を保つためには、否定ではなく謝罪あるいは謝罪へとつながる自認が優先される (Bilmes, 2014)。Shimizu の応答は社会的連帯の保持ではなく非難への否定へ志向していた (31 から 35) ため、感情的問題へのアプローチとしては適切ではなかったと言えるだろう。ただ、Markey は Shimizu への反感を即座に明示化することはしていない。Markey は彼の質問に対して優先応答である“yes”以外の応答を行う Shimizu に対して、即座にそれは“no”であるとして否定的評価を行うのではなく、再度質問を投げかけている。これは Shimizu の口から否定を引き出そうとしているとも言えるが、Shimizu に彼の応答が“no”と捉えられないようにする機会を与えているとも言える。このやり取りでの最後の発言である Shimizu の 54 から 58 の“if we identify the technical data from any incidents to support the nhtsa's new directions, we definitely work together with nhtsa and automakers to take care of the issues.”に対しては、未来的には“yes”でもあるという解釈も成り立つ。そうした解釈が実際には成されず、明示的に強い非難が Markey から成されたのは、もちろん明示的な“yes”の欠如もあるが、Markey が示したスタンスへの共感の欠如によるものと言えるだろう。この点において、抜粋 1 における Shimizu の応答方法は古川 (2015) が明らかにしたトヨタ公聴会での稲葉氏の非難への応答方法と対照的である。証言者の公聴会の捉え方、すなわち何を利害とし、そしてその利害をどのようにやり繰りするのかについての解釈と実践がもたらす結果として、共感かあるいは反感かという意味での成功と失敗があると言えるだろう。

では、Shimizu は具体的にどこで相手への共感を示し、社会的連帯を保つことができたのだろうか。1 つは最初の応答の部分である。Shimizu はアリゾナ州の事故については語らず暗にその事故の責任を否定していたが、タカタ製エアバッグインフレーターの不具合による事故がこれまでのリコール対象である高温多湿地帯に属する州以外から出たことを自認している。Markey がこの応

答の後の間でターンを取らなかったのは、Shimizu が当の問題に対して示したスタンスが Kim Kopf 氏の親族の事故に対しては避けているものの、NHTSA の判断には親和的である (Stivers, 2008 参照) と捉えていたから、と見ることもできる。従って、ここで Markey との社会的連帯を築くことができていた可能性がある。この親和的スタンスが表出された相互行為文脈において、54 から 58 での Shimizu の応答、“if we identify the technical data from any incidents to support the nhtsa's new directions, we definitely work together with nhtsa and automakers to take care of the issues.”を、“and”でターンを始めたところで“but”の代わりに述べることができているらうだろうか。特に従属節の“if”もしくは主節の前に、質問が求める回答型でより求められていた“yes”を入れていけば、受け手である Markey に取って Shimizu の応答の意味は変わっていたのではないだろうか。

4. おわりに

本稿で見たタカタ製エアバッグ装置不具合問題に関する米議会公聴会の抜粋では、タカタ側の代表者（証言者）と議員側の問題の捉え方の差異が前景化していた。タカタ側が客観的な技術的問題として利害をやり繰りしようとしたのに対して議員側は感情的・倫理的問題として捉えており、その差異が社会的連帯の分断につながり、そこから議員のタカタへの強い言葉での明示的非難を生んだと言える。このタカタ側の利害予防措置とはっきりと“yes”と言わないことに関して、タカタは部品メーカーであるため自主的にリコールを決める権利がないため、またリコールを全国規模に拡大した場合にはリコール費用だけで債務超過となるためだ、という意見も日本のマスメディアの論調では見られた。しかし、部品メーカーとしては異例の自主的バッテリー交換の発表と謝罪会見に追い込まれたソニーの事例を考えれば、タカタの公聴会でのスタンスは不適切だったとの指摘もある（広岡, 2014）。本稿はそういったタカタのスタンスが実際にどのようにして表れそして非難されるかを明らかにしており、タカタのスタンスを相手からの反感を買う 1 つの方法として提示できるだろう。本研究の成果を、今後米国を市場とする日本企業のリスク管理に対する教訓として捉えた場合、次のことが提言できるだろう。それは、非難を唱えてくる相手に対してただ単に謝罪をするか否かが重要なのではなく、謝罪をするのであればどのような謝罪かということも含んで、いかに相手の情意スタンスへの共感を表示し社会的連帯感を保持できるか、という視点を持つことが重要だということである。そのためには反感を買う方法と共感を築く方法を具体的事例として見ることで、社会的連帯を築く方法を使えるものとしてストックしておくことが必要であろう。その点において、本稿のような参加者の視点から実際の相互行為を読み解く研究が持つ意義は大きいと言えるだろう。

参考文献

- Atkinson, J. M., Drew, P., & Drew, P. (1979). *Order in court: The organisation of verbal interaction in judicial settings*. Atlantic Highlands, NJ: Humanities Press.
- Bilmes, J. (1993). Ethnomethodology, culture, and implicature: Toward an empirical pragmatics. *Pragmatics*, 3, 387-409.
- Bilmes, J. (1994). Constituting silence: Life in the world of total meaning. *Semiotica*, 9, 73-88.
- Bilmes, J. (2014). Preference and the conversation analytic endeavor. *Journal of Pragmatics*, 64, 52-71.

- Bogen, D. & Lynch, M. (1989). Taking account of the hostile native: Plausible deniability and the production of conventional history in the Iran-Contra hearings. *Social Problems*, 36, 197–224.
- Bohrman, D. (2014, November 21). *World News Now*. York City, NY: ABC.
- Heritage, J. (1984). *Garfinkel and ethnomethodology*. Cambridge: Polity.
- 広岡延隆 (2014). タカタがソニーとトヨタから学べなかったこと 日経ビジネスオンライン
Retrieved from <http://business.nikkeibp.co.jp/article/opinion/20141121/274182/> (2月20日)
- 古川敏明 (2015). “I do not recall the meeting in any depth” —トヨタ・リコール問題をめぐる米公聴会の相互行為分析— 第36回社会言語科学会大会発表論文集, 180–182.
- Morgado, J. (2014, November 21). *New Day*. New York City, NY: CNN.
- 岡田悠佑 (2015). ドーナツを穴だけ残して食べる言語分化学的方法-会話分析による考察-. 言語文化研究, 41, 27–46.
- Potter, J. (1996). *Representing reality: Discourse, rhetoric and social construction*. London: Sage.
- Raymond, G. (2003). Grammar and social organization: Yes/no interrogatives and the structure of responding. *American sociological review*, 68, 939–967.
- 冷泉彰彦. (2010, 2月26日). 公聴会を乗り切ったトヨタの次の課題は? ニューズウィーク日本版
Retrieved from <http://www.newsweekjapan.jp/reizei/2010/02/post-119.php> (2016年2月20日)
- Stivers, T. (2008). Stance, alignment, and affiliation during storytelling: When nodding is a token of affiliation. *Research on Language and Social Interaction*, 41, 31–57.
- 山田雄大, 木皮透庸 (2014). リコール問題、タカタは何を間違えたのか 東洋経済オンライン
Retrieved from <http://toyokeizai.net/articles/-/55112> (2016年2月20日)

謝辞

本研究は平成27年度放送文化基金助成（人文社会・文化）を受けて行われた。

附録（文字化記号一覧）

(n.n)	()内の秒数分だけの音声のない状態	↑	直後の発話部分の顕著な音調の上昇
(.)	短い(0.19秒以下の)音声のない状態	↓	直後の発話部分の顕著な音調の下降
=	途切れなく密着した発話	h	呼気音(hの数だけ呼気音が続く)
[発話の重なり開始	.h	吸気音(hの数だけ吸気音が続く)
(word)	不明瞭な発話	wo(h)rd	発話部分の呼気を伴う産出
(())	参加者のジェスチャーなどの記述	<u>under</u>	発話の強調
-	言葉が不完全で途切れた状態	><	周辺よりも速い発話
:	直前の音の引き伸ばし	<>	周辺よりも遅い発話
?	直前の発話の終了部分の音調の上昇	£word£	笑い声で産出されている発話
.	直前の発話の終了部分の音調の下降	°word°	ささやき声で産出されている発話
,	直前の発話終了部分の音調の半上昇	WORD	周辺よりも大きな声の発話