

手段の表しかたの日英比較

——乗り物の場合に焦点を当てて——*

田 中 秀 毅

1. は じ め に

手段を表す日本語の助詞「で」と英語の前置詞 **by** の対応関係は、中学校の英語教育で扱われているため、英語学習者に広く浸透している。例えば、(1a) の「バスで」と (1b) の **by bus** は、強く関連づけられている。

(1) a. 私はバスで通学しています。

b. I go to school by bus.

しかし、次のように具体的な乗り物が前置詞 **by** と整合しないことについては、(1) の日本語と英語の対応関係に比べて十分に認知されていない感がある。

(2) a. 彼女は5時半の電車で到着します。

b. *She will arrive by the five-thirty train.

c. She will arrive on the five-thirty train.

(1) と (2) の対応関係は、日本語の手段を表す助詞「で」と英語の前置詞 **by** が一対一の対応ではない——さらに言えば、「で」に前置詞 **on** が対応する場合がある——ことを示している。本研究は、乗り物を表す名詞（以下、「乗り物名詞」と呼ぶ）に焦点を当て、日本語と英語の対応関係を考察する。日本語の助詞「で」と英語の前置詞 **by** に共通する機能を明らかにし、さらに前置詞 **by** の担えない機能がどのような前置詞によって担われるか（乗り物名詞と前置詞の組み合わせ）について論じる。

本稿の構成は以下の通りである。第2節では、日本語と英語において乗り物を手段として表すのにどのような形式が用いられるのか比較する。第3節以降は英語に焦点を当てる。まず、冠詞を伴う乗り物名詞と前置詞の対応関係について論じている中右(2004)を概観し、その妥当性を検証する。第4節では、ネイティブ・スピーカーによる乗り物名詞と前置詞の対応関係のとらえかたについて論じる。第5節では、乗り物名詞が前置詞 *in* と共起する場合について論じる。第6節では結論を述べる。

2. 手段の表しかた

2.1 基本データの観察

手段を表す日本語の助詞「で」が英語の *by* 以外の前置詞に対応する例を以下に示す。

- (3) We rode across the river on a ferry. (私たちはフェリーで川を横断しました。)
- (4) I rode home in a taxi last night. (私はタクシーで家に帰りました。)
- (5) I went to see my friend in Fukuoka in my father's car. (私は父親の車で福岡にいる友達に会いに行きました。)

下線部で示したように、(3) では「フェリーで」が前置詞 *on* に対応し、(4) (5) では「タクシーで」と「父親の車で」がそれぞれ前置詞 *in* に対応している。これらの例と (1b) (2b) を比較すると、乗り物名詞が前置詞 *by* の目的語の場合には冠詞がつかず、前置詞 *on/in* の目的語の場合には冠詞がつくことがわかる。結論から言うと、英語では乗り物名詞が冠詞を伴う場合——すなわち具体的である場合——には前置詞 *by* ではなく、前置詞 *on* もしくは *in* が選択される(前置詞 *on/in* の使い分けについては第3節以降で論じるのでここでは立ち入らない。¹⁾ 前置詞 *by* が具体的な乗り物と整合しないのは、*by* のもつ以下の意味特性によると考えられる(樋口(2003)を参照)。

- (6) 英語においてある個体が手段として表される場合、その個体の機能的側面が問題になるため、当該名詞は抽象化され、冠詞を伴わない。

ここで重要なのは、手段という概念が具体的な個体（トークン）によってではなく、同じ種類の個体（タイプ）が担う機能によって表されるという点である。次節では、名詞と冠詞のかかわりについて掘り下げる。

2.2 冠詞の有無と名詞の意味

樋口（2003）は、冠詞を伴う名詞は「具体的な個体」としてとらえられ、冠詞を伴わない名詞はその「機能」に焦点が当てられると主張する。具体的な個体と機能の関係を理解するために、まずは楽器を表す名詞（以下、「楽器名詞」と呼ぶ）を考察してみよう。

樋口によれば、楽器名詞は冠詞を伴う場合には具体的な個体としての楽器を指し、冠詞を伴わない場合には演奏技術などを指す。次の例の楽器名詞 *cello* の指示対象に注目されたい（下線は筆者）。

- (7) a. A cello is a musical instrument with four strings that looks like a large violin. (チェロとは弦が4本ある楽器であり、大型のバイオリンのような形だ。) (樋口の (44b))
- b. Invited to study cello at the Moscow Conservatory at the age of seven, Nina practiced endlessly, until her fingers bled and her head pounded. (7歳でチェロの勉強にM音楽学校に招待され、Nはいつまでも練習し、ついには指からは出血し、頭はくらくらした。) (樋口の (44c))

(7a) では楽器名詞 *cello* が不定冠詞を伴っているが、(7b) では行為動詞 *study* の目的語で冠詞を伴っていない。それぞれの例文の文意を考えると、(7a) の *a cello* は具体的な個体としてのチェロを指し、(7b) の *cello* は演奏技術を指す。樋口は後者の語義を *cello* の表す「機能」ととらえている。

類例として、楽器名詞 *piano* を考えてみよう（下線は筆者）。

- (8) a. We are going to buy a new piano. (新しいピアノを買う予定だ。)(樋口の (50b))
- b. He studied piano with the same teacher he'd had since age six.
(彼は6歳から同じ先生にピアノを習った。)(樋口の (50a))

(8a) では piano が不定冠詞を伴っており、具体的な個体としてのピアノ(購入対象)を指す。これに対して、(8b) では piano は行為動詞 study の目的語で冠詞を伴わず、演奏技術を指す。

以上の例からわかるように、楽器名詞は冠詞を伴うと具体的な個体を指し、冠詞を伴わないと演奏技術のような抽象的レベルを指す。この指示レベルの違いをふまえると、乗り物名詞の場合には、冠詞を伴うと具体的な乗り物を指すが、冠詞を伴わないと乗り物の種類のみが決定され、具体的な個体を捨象した抽象的レベルを指すことになる。このことを train の例で確認してみよう(下線は筆者)。

- (9) a. I was disgusted to read that when a girl was attacked on a train in broad daylight, no one went to her rescue. (少女が白昼電車内で襲われたとき誰も助けに行かなかったということを読んで嫌になった。)(樋口の (71b))
- b. We'll go by train as far as London, and then take a coach.
(Lまで列車で行って、そこからバスに乗ろう)(樋口の (71a))

(9a) では train は不定冠詞を伴っており、少女の乗っていた具体的な電車(個体レベル)を指している。一方、(9b) では train は無冠詞で、移動手段としての電車(抽象的レベル)を指している。

本節では、楽器名詞と乗り物名詞を例にとり、冠詞の有無によって指示対象がどのように変化するのか考察した。楽器名詞の場合には、冠詞を伴う場合は個体としての楽器(個体レベル)を指し、冠詞を伴わない場合は演奏技術(抽象的レベル)を指すことをみた。さらに、乗り物名詞でも並行的な指示レベルの違いがあること——冠詞を伴う場合は具体的な乗り物

（個体レベル）を指し、冠詞を伴わない場合は移動手段（抽象的レベル）を指すこと——をみた。前置詞 **by** は手段を表すことから目的語として抽象的レベルが問題になるため、無冠詞の名詞が選択されることになる。

3. 乗り物名詞と前置詞の対応関係

前節では、手段を表す英語の前置詞 **by** が、その意味機能のために具体的な乗り物とは整合しないことをみた。冒頭でみたように、具体的な乗り物名詞は、基本的にその種類に応じて前置詞 **on** もしくは **in** を伴う（**by** が乗り物の種類を問わず用いられるのと対照的である）。例えば、電車とフェリーは前置詞 **on**（(2c) (3) を参照）を、タクシーと乗用車は前置詞 **in**（(4) (5) を参照）を伴う。本節では、乗り物名詞と前置詞の対応関係について論じている中右（2004）の分析を概観する。

3.1 中右（2004）

中右は、前置詞 **on** を伴う乗り物名詞（電車・バス・飛行機・フェリーなど）の共通点としてあらかじめ規定された移動経路（路線・航路など）があることに注目し、経路と乗り物の関係は線との接触関係なので前置詞 **on** が用いられると主張している。例えば、次の例では鉄道による移動が問題になるが、電車と線路は接触関係とみなせるため、前置詞 **on** が選択されることになる。

(10) I traveled from St. Louis to Chicago on a railroad.

さらに、次の例のように目にみえない移動経路（路線）でも依然として前置詞 **on** が選択されることに注意しなければならない。

(11) You can go almost anywhere in the US on this airline.

中右は、規定の移動経路をもたない乗り物には線のイメージが想定されず、乗り物の容器的側面に焦点が当たるため、前置詞 **in** が選択されると主

張する。次の例では、規定経路をもたない乗用車が問題になっているが、いずれも前置詞 in を伴っている。

- (12) a. Tom drove to work in a new automobile.
- b. He spends a lot of time driving around in his car.

中右（2004）の分析の骨子は次の2点に集約される。

- (13) a. 規定経路をもつ乗り物（例 バスや電車など）
視覚的に線のイメージでとらえられ、接触関係を表す前置詞 on が選択される。
- b. 規定経路をもたない乗り物（例 タクシーや乗用車など）
容器のイメージが想起され、前置詞 in が選択される。

中右分析を理解する上で注意しなければならないのは、問題となる乗り物に規定経路があれば前置詞 on が選択されるが、前置詞 on を伴う乗り物が常に規定経路をもつとは限らないという点である。例えば、次の例では乗り物に規定経路を想定することは難しい。

- (14) a. The farmer drove to town on his tractor.
- b. The girl rode on {a bicycle/a merry-go-round}.

(14a) のトラクターと (14b) の自転車にはあらかじめ規定された移動経路を認めたいが、前置詞 on を伴っている。また、(14b) の回転木馬は遊園地の乗り物であって規定経路をもたないが、前置詞 on を伴っている。これらの例について、中右は規定経路による説明ではなく、乗り方による説明が適切であると主張する。すなわち、トラクターでは座席が1つしかなく、そこに「座る」意味合いが、自転車や回転木馬では、サドルや木馬の背中に「またがる」ことから前置詞 on が選択されると分析する。このように前置詞 on は多義であるため、前置詞 on を伴うすべての乗り物に規定の移動経路があるとは限らない。

3.2 中右分析の検証

中右分析の特徴は、乗り物が規定の移動経路をもつかどうかで前置詞の選択 (on/in) を予測できる点にある。これまで取り上げた乗り物名詞 (乗用車・タクシー・バス・電車・フェリー) については、このような二分法のアプローチが有効であることは明確であるが、乗り物のなかには次のように前置詞 on/in のいずれも選択できるものがある。

- (15) a. I love messing around in/on a boat.
b. We rowed across the lake on a boat.

中右分析に基づくと、boat が前置詞 in を伴う場合にはボートのように規定経路 (航路) をもたない船となり、前置詞 on をとる場合には定期船のように航路をもつ船ということになる。しかし、(15) の各文で動詞が「ぶらぶら過ごす」(mess around) と「こぐ」(row) であることに注目すると、船の私的な利用方法が想定され、前置詞 in を用いるのがふさわしいように思われる。とりわけ、(15b) は自分で好きにこぐのだから、(15b) の boat に航路があるみなすには無理があると考えられる。²⁾

また、西森 (1999) は映画『タイタニック』(ジェームス・キャメロン監督、1997年アカデミー賞受賞作品) でタイタニック号が沈みかけたときに発せられた「救命ボートに乗る」という表現として get on the boat と get in the boat のどちらも用いられていることを指摘している。³⁾ 同じ救命ボートに対して on と in の両方を用いることができるという事実は、前置詞の違いを boat の規定経路の有無に還元することを困難にする。

以上をふまえると、boat のように前置詞の選択に揺れがみられる乗り物名詞の扱いについては、電車や乗用車のように前置詞が on もしくは in に固定される乗り物名詞とは区別して扱う必要があるであろう。

前置詞選択に揺れがみられる乗り物のもう 1 つの例として coach がある。

- (16) Imagine yourself hurtling down a mountain road in a coach. (バスで山道を

猛スピードで下っていくところを想像してごらん下さい。)(樋口の (63a))

和訳からかわるように、樋口は **coach** をバスと解釈している。中右分析に基づく、バスは規定の移動経路(路線)をもつ乗り物とみなされるため前置詞 **on** が選択されるはずであるから、(16)はその予測に反することになる。言語コーパス Wordbanksonline (以下、WB と略す) で検索すると、次のように **coach** は前置詞 **in** と **on** のいずれとも共起できることがわかる(下線は筆者)。

(17) Twain went to Nevada in 1861 in a larger coach pulled by 16 horses. (WB)

(18) a. They get on a coach packed with England supporters, which later stops at a service station crammed with Germans-wearing ridiculous wigs and stick-on moustaches. (WB)

b. He travels on the coach with us to away games, eats with us at the same restaurants and, if we win, celebrates in the same bars. (WB)

(17) と (18) に含まれる **coach** の用法で注目すべきは、(17) では **pulled by 16 horses** が示すように、「馬車」を指すが、(18) ではスポーツチームのサポーターが移動手段として用いる「バス」を指している点である。⁴⁾ 馬車の場合には前置詞 **in** が選択され、バスの場合には前置詞 **on** が選択されるという事実は、後者のみが規定の移動経路をもつと考えると自然に導かれる。この想定は、LAAD1 における **coach** の定義によって裏付けられる。

(19) LAAD1 における **coach** の定義

- a. a large vehicle for people, pulled by horses and used in past times
- b. a bus with space for suitcases under seating area, used for trips between cities.

(19a) は馬車に相当する定義であるが、規定経路は想定されていない。これに対して、(19b) はバスに相当する定義で **used for trips between cities** (「都市間の旅行のために使用される」) という部分を規定経路とみなせる。

したがって、**coach** が前置詞 **on/in** のどちらとも整合する事実は、中右分析を支持する。

ここで (16) を再検討しよう。山道を **coach** で下る（のは相当の危険をともなう）という文意をふまえると、ここでの **coach** はバスではなく、馬車と解釈する方が自然だと思われる（馬車は下り坂では進行方向や速度の制御が難しいため）。そうだとすれば、(16) は規定の移動経路をもたない馬車の例ということになり、当該乗り物名詞が前置詞 **in** を伴うことは中右分析の予測と矛盾しない。

以上、前置詞 **on/in** のどちらも許容する乗り物名詞として **boat** と **coach** を取り上げたが、**coach** については語義の違いによって規定経路の有無を区別できるので中右分析の反例にはならない。一方で、『タイタニック』の救命ボートの例は、同じボートが前置詞 **on/in** のどちらとも整合することから前置詞の違いを規定経路の有無に還元できない。したがって、**boat** については別扱いが必要となる（本研究は、このことについて明確な説明をもち合わせていないが、1つの可能性について §5.2 で述べる）。

4. 乗り物と乗る人の関係による前置詞 **on/in** の揺れ

本節ではネイティブ・スピーカーによる、乗り物名詞と前置詞の対応関係についての見解を要約する。ネイティブ・スピーカーの記述の特徴として、乗る人と乗り物の関係が考慮されている点があげられる。これは、中右分析が乗り物そのものの特徴（規定経路の有無）のみに注目している点と対照的である。同じ乗り物であっても乗る人とのかかわりかたによって異なる前置詞が選択されるのである。以下ではピーターセン（1988）と西森（1999）の見解を概観し、両者を比較する。

4.1 ピーターセン（1988）

ピーターセンは、飛行機・船・バスなど中に入って乗る乗り物に **get in** ではなく、**get on** が用いられることについて、次のように解説している（丸

数字付き下線は筆者)。

- (20) 実は、これ〔＝乗り物名詞と前置詞の対応関係〕は乗る人と乗り物との意識上での距離の問題である。たとえば、**airplane, ship, bus** などの場合、
①乗る人は1人の乗客に過ぎず、ただ貨物のように「運ばれている」感じが強い。それに反して、**car, taxi, private aircraft** などに乗せてもらう場合、自分とその運転との距離は意識の上で全然違うものである。単に「運ばれる」のではない。②乗り物の運転と自分との間につながりをいづらか感じられるために、これらに乗っている状態は on ではなく、“in” となる。(p. 70)

この説明では、乗る人と「乗り物の運転との距離」が考慮されている。飛行機・船・バスの場合、下線部①にあるように、乗客は「貨物のように運ばれるもの」ととらえられるため「運転との距離」が大きい。これに対して、乗用車・タクシー・自家用ジェットの場合、下線部②にあるように、乗る人は「運ばれるもの」とはみなされないため「運転との距離」が小さい。「運転との距離」の判断基準が明確ではないが、当該距離が大きければ乗る人は「乗せられ、運ばれるもの」であるから前置詞 **on** が選択され、当該距離が小さければ乗る人は「乗せられ、運ばれるもの」ではないので前置詞 **on** は選択されず、前置詞 **in** となる。「運ばれるもの」については、トラックの荷台に物を載せる場合に前置詞 **on** が選択されるので理解できるが、そうでない場合になぜ前置詞 **in** になるのかは明らかではない。

4.2 西森 (1999)

西森の見解は、ピーターセン (1988) の「乗り物の運転との距離」を理解する手がかりとなる。西森は、バスや電車に乗る場合は、運転にかかわることはないから前置詞 **on** を、4人乗りの乗用車に乗る場合、運転する人以外の人(助手席・後部座席に座る人)も運転を代われることから前置詞 **in** を用いると述べている。⁵⁾ 乗り物と前置詞の対応関係については、次のように一般化している。

- (21) 乗り物の運転や操縦にかかわる、またはかかわりそうな場合は **in** を使い、運転や操縦とは無関係で、乗り物にただ運ばれるだけの場合は **on** である。
(p. 136)

この記述的一般化をふまえて、§4.1でみたピーターセン（1988）の見解と比較したのが次の表である。

表1 ピーターセン（1988）と西森（1999）の見解の比較

見 解 前置詞	ピーターセン（1988）	西森（1999）
IN	運転との距離が近い	運転手・操縦士（副操縦士を含む） 操縦の技能をもつ
ON	運転との距離が遠い ＝貨物のように運ばれている	乗客（運転・操縦と無関係） 操縦の技能をもたない

この表からわかるように、ピーターセン（1988）の「乗り物の運転との距離」とは西森（1999）の「運転・操縦にかかわる人、あるいはその技能をもっている」に対応している。ネイティブ・スピーカーが乗り物名詞と前置詞の対応関係を考える際に＜乗る人の立場＞を考慮に入れるということは、乗り物のとらえ方が固定的ではなく、相対的に変化することを示唆している。

実際、西森（1999:137-138）は、乗り物と乗る人の立場（運転にかかわるかどう）によって前置詞の選択が影響されることを具体例を用いて説明している。西森の見解をまとめると以下の表になる（表は次のページ）。西森は、車両と飛行機について操縦にかかわる人には前置詞 **in** を用い、操縦に関わらない・できない人には前置詞 **on** を用いると明確に述べている（ただし、トラックとセスナの助手席については操縦できない人の場合でも前置詞 **in** が可能）。⁶⁾

言語記述のレベルでは、運転にかかわる人には前置詞 **in** を用い、乗客には前置詞 **on** を用いる、ということになるが、説明すべきはなぜそのよう

表2 西森（1999）における乗り物と前置詞の対応関係

乗る人の立場 乗り物の種類		運転手／操縦士	乗 客
車両	トラック	get in the truck	get {in/on} the truck（助手席） get on the truck（荷台）
飛行機	ジャンボジェット	get in the plane	get on the plane
	F16戦闘機	get in the plane（副操縦士も含む）	なし
	セスナ（2人乗り）	get in the plane	get {in/on} the plane（操縦できない） get in the plane（操縦できる）

な組み合わせになるかである。乗客として乗り物に乗る場合に前置詞 **on** を用いることについては、先に述べたようにトラックと荷台に載せる物の関係を拡張することで理解できるが、なぜ運転とのかかわりが深いと前置詞 **in** になるのだろうか。この点は、中右分析でもネイティブ・スピーカーの見解でも定かではない。そこで次節では、乗り物の運転・操縦にかかわりがあると前置詞 **in** が選択される理由について考察する。

5. 前置詞 **on/in** の区別と乗り物のとらえ方の違い

前節では同じ乗り物であっても乗る人の立場（役割）——乗客か運転手・操縦士か——によって前置詞の選択が異なることをみた。例えば、飛行機では操縦士であれば **get in the plane** を用い、乗客であれば **get on the plane** を用いる。中右分析に基づくと、飛行機は規定経路（航路）をもつので線との接触関係を表す前置詞 **on** が選択されると予測する。この予測は乗客の場合について正しいが、操縦士の場合については誤りである。中右は、乗り物が規定の移動経路をもたない場合（線のイメージで捉えられない場合）に容器としての側面が際立ち、前置詞 **in** が選択されると主張する。この見立てを操縦士の場合に当てはめると、操縦士の場合にのみ飛行

機が容器としてとらえられていると言わなければならない。本研究は、乗る人が操縦士の場合、乗り物の規定経路の有無に関わらず、乗り物のとらえかたが乗客の場合とは異なると主張する。その手がかりとして、Maekawa (2000) における前置詞句の扱いを参考にする。

5.1 Maekawa (2000)

Maekawa は、接触動詞 (hit や punch など) が接触場所の表現として前置詞 on/in のいずれも許容する事実を扱っている。例えば、次の例では接触動詞 punch によって表される行為の接触場所が前置詞 on/in で表されている (下線は筆者)。

- (22) a. Marty punched him on the nose. (Maekawa の (2a))
b. Johnny punched me in the nose. (Maekawa の (2b))

殴る行為が鼻 (身体部分) に向けられている点では両文に違いはない。Maekawa はこの言語事実を説明するのに、小西 (1974) と安井 (編) (1987) の見解——ある個体が別の個体に入ること (an entity goes into another entity) が含意される場合に前置詞 in が用いられる——では不十分だと主張する。その根拠として、Maekawa は次のような実例を提示する。

- (23) There I was struck *on* the shoulder by a Jezail bullet, which shattered the bone and grazed the subclavian artery. (Maekawa の (5a))

この文は弾丸が話者の肩に当たったという意味であるが、下線部が弾丸の身体への進入を明確に示しているにもかかわらず接触部分は前置詞 on で表されている。

Maekawa (2000:172) は接触動詞が選択する接触部分の表現の前置詞について次のような違いがあると主張する。

- (24) a. 接触部分が前置詞 on で表された場合、接触行為に焦点が当たる。

- b. 接触部分が前置詞 *in* で表された場合、接触行為が当該部分に向けられたという事実が焦点が当たる。

Maekawa は (23) の文脈では戦争で負傷したことが問題となっていて、どこを撃たれたかについては重要性が低いため、接触部分が前置詞 *on* で表されていると主張する。

また、次の例のように接触部分が前置詞 *in* で表された場合、その接触部分が接触動詞で表される行為において重要な意味をもつ。

- (25) “Same as if he has a bone in his throat,” said the Gryphon: and it set to work shaking him and punching him *in* the back. At last the Mock Turtle recovered his voice, ... (Maekawa の (10a))

この文は、喉に骨が引っかかったようだったので彼の背中を叩いたという意味だが、この場合は背中を叩くことが重要であるため前置詞 *in* が選択されていることになる。

Maekawa の接触動詞の分析で前置詞 *in* と *on* の機能が明確に区別されている点は注目に値する。すなわち、前置詞 *in* はその目的語が表す場所が動詞によって表される行為が向けられる場所として焦点になるが、前置詞 *on* の目的語が表す場所にはそのような焦点が当たらないということである。次節では、この前置詞の機能的区別を乗り物名詞と前置詞の対応関係に援用する。

5.2 乗る人の立場による乗り物とのかかわりかたの違い

第4節でみたように、乗る人が乗り物の運転・操縦にかかわる場合に前置詞 *in* が選択される。この組み合わせは、運転席・操縦席が位置的に限定されるため行為の向けられる場所を限定する機能（以下、「ターゲット機能」と呼ぶ）のある前置詞 *in* が選択されると考えれば自然に導かれる。ただし、乗り物の運転席・操縦席との距離は相対的にとらえる必要がある。例えば、飛行機・バスでは座席の数からみて操縦席・運転席とは明確に区

別されるため、操縦・運転に関わらない乗客の場合には前置詞 **on** を用い、運転手・操縦士の場合には特定の座席を問題にするためターゲット機能をもつ前置詞 **in** を用いる。一方、乗用車・タクシーの場合は、運転席とそれ以外の座席は区別されているものの、座席数の限定性と運転席との位置的な近接性によってターゲット機能をもつ前置詞 **in** が用いられる。⁷⁾ このように考えれば、乗用車やタクシーが、助手席に乗る人が運転・操縦できるか否かにかかわらず、前置詞 **in** と整合することが説明できる。なお、トラックやセスナのように運転席以外の席が限られる乗り物で前置詞 **on** が許容される事実は、飛行機やバスのように座席数が多い乗り物で前置詞 **on** が用いられることと矛盾するように思われる。この問題に対する説明については、今後の課題としたい（推測の域を出ないが、運転席以外の座席が少ない乗り物では、運転席との対比の意味合いを込めて前置詞 **on** を選択できると考えれば、座席が限定されていても **on** が選択されることも納得できる）。以上をまとめると、次のように一般化できる。

(26) a. 座席数の多い乗り物

乗客の座る位置の自由度が高いため、特定の場所に焦点が当たることはなく、前置詞 **on** が選択される。乗る人が運転・操縦にかかわる場合、運転席・操縦席を問題にするため、ターゲット機能をもつ前置詞 **in** が選択される。

b. 座席数の少ない乗り物

乗客の座る位置が限定されるため、ターゲット機能をもつ前置詞 **in** が選択される。

最後に、§3.2でみた **boat** の問題を再検討しよう。映画『タイタニック』で同じ救命ボートに対して前置詞 **in/on** がいずれも用いられる事実は、**boat** の規定経路の有無（中右分析）や乗る人の立場（役割）の違い（ピーターセン分析・西森分析）に還元することは難しいと思われる。救命ボートがある程度の座席数を備えた乗り物であることを考えると、前置詞 **on** を用いるのがデフォルトであろう。座席の残り少ない救命ボートについて前置

詞 **in** が用いられたのなら、座席の限定性によってターゲット機能をもつ前置詞 **in** が選択されたという見立てができそうであるが、同じことが電車やバスで認められるか検証する必要があるため、今後の課題としたい。

6. お わ り に

本研究は、乗り物に焦点を当てて日英語の手段の表しかたの比較を行った。第2節では日本語と英語における、手段としての乗り物の表しかたを考察した。日本語では乗り物の種類を問わず助詞「で」を用いるが、英語では乗り物を手段として表す場合、乗り物の機能的側面を問題とするため、乗り物名詞は冠詞を伴わない。第3節以降は英語に焦点を当て、冠詞を伴う乗り物名詞と前置詞の対応関係について考察した。第4節では乗り物の特徴に注目する中右（2004）を概観し、その妥当性を検証した。また、ネイティブ・スピーカーによる乗り物名詞と前置詞の対応関係についての見解を要約し、乗り物そのものだけでなく、乗る人の立場（役割）が考慮されていることをみた。第5節では乗り物名詞が前置詞 **in** または **on** を伴う場合にどのような違いがあるのか論じた。前置詞 **on/in** の意味機能の違いを考えるのに、Maekawa（2000）による接触動詞の分析を参考にした。前置詞 **in** が、**on** とは異なり、空間的に限定された場所を指す機能（ターゲット機能）をもつことに注目し、乗り物の運転・操縦にかかわる人の場合、乗り物が前置詞 **in** を伴うことの説明に応用した。すなわち、運転席・操縦席は空間的に限定されるため、運転・操縦をする人にとって乗り物は（その大きさにかかわらず）限定された場所とみなされる。残された問題として、boat のように前置詞 **on/in** のいずれとも整合する乗り物の扱いがある。

注

- * 本稿は2011年10月22日に行った講演内容に加筆・修正を施したものである。講演の席でご意見やご質問をいただいた参加者の方々に感謝の意を表したい。また、インフォーマント・チェックでご協力いただいた広島女学院大学准教授 John

Herbert 氏に感謝申し上げる。なお、本稿の不備や誤りはすべて筆者の責任である。

- 1) 乗り物名詞と前置詞の対応は、常に **by** と **on** または **in** の二者択一的な関係というわけではない。次のように **by** とそれ以外の前置詞がともに許されることもある。

(i) I went to Durham {by/with} Emirates last summer.

(私は昨年の夏、エミレーツ航空で英国に行きました。)

このように航空会社を表す場合、前置詞 **by** に加えて **with** も許容される。乗り物と前置詞 **with** の関係については稿を改めて論じたい。

- 2) 講演参加者のご指摘による。
- 3) 西森はさらに **get into the boat** という表現もみられると述べている。
- 4) コーチ (coach) とは荷物室を備えた長距離バスを指し、一般的なバス (bus) から区別される。詳細については、本文の (19) で引用する LAAD1 の定義を参照のこと。
- 5) ここでいう「代われる」とは位置的に運転席に十分近いという意味であって、運転技能を修得しているという意味ではないと考えられる。
- 6) 西森は船と前置詞の対応について、客船や大型ヨットの場合には **on** を用い、モーターボートや小型ヨット (ともに 5, 6 人乗りのサイズ) の場合には **in** を用いると述べている (**get on the boat vs. get in the boat**)。ただし、乗る人の立場 (役割) による前置詞の違いについては明言していない。船の場合の乗る人の立場と前置詞の対応関係については調査が必要であるが、今後の課題とする。
- 7) 注 6) も参照のこと。

参考文献

- 小西友七. 1974. 『英語前置詞活用辞典』東京：開拓社。
- 中右 実. 2004. 「言語と認知と文化のインターフェース——なぜ **in a car**なのに **on a bus**なのか」『英語青年』9月号, pp. 20-24.
- 西森マリー. 1999. 『ガイジンを悩ませる英会話』東京：ジャパントイズ。
- 樋口昌幸. 2003. 『例解 現代英語冠詞事典』東京：大修館。
- ピーターセン, マーク. 1988. 『日本人の英語』東京：岩波書店。
- Maekawa, Takafumi. 2000. “The Difference between *IN* and *ON* with Contact

Verbs.” *English Grammar and Usage* 7, pp. 167-180.

安井 稔 (編). 1987. 『〔例解〕現代英文法事典』東京：大修館.

辞書・コーパス

Longman Advanced American Dictionary (1st edition). [LAAD1], 2000.

WordbanksOnline [WB] (小学館コーパスネットワーク)

(広島女学院大学)

tanaka@gaines.hju.ac.jp