

東京外国語大学大学院  
ドイツ語学文学研究会  
DER KEIM Nr. 42 抜刷  
2019年3月発行  
ISSN 0285-953X

移動を表す不変化詞動詞における起点・着点の表出  
— ausfahren, einfahren を例に —

**Zur Realisierung des Ausgangsortes und des Zielortes bei  
Partikelverben der Fortbewegung  
— Am Beispiel von *ausfahren* und *einfahren* —**

高橋 美穂

**Miho TAKAHASHI**

**DER KEIM**

かいむ  
第42号

# 移動を表す不変化詞動詞における起点・着点の表出<sup>1</sup> — *ausfahren*, *einfahren* を例に —

Zur Realisierung des Ausgangsortes und des Zielortes bei Partikelverben der Fortbewegung  
— Am Beispiel von *ausfahren* und *einfahren* —

高橋 美穂

東北大学講師

Miho TAKAHASHI

Tohoku University, Lecturer

## Abstract

Nach Talmy (2000) zählt das Deutsche zu einer der S-Sprachen (“*satellite-framed-languages*”); das heißt, es ist dadurch gekennzeichnet, dass der Bewegungsweg mithilfe von Satelliten des Verbs (z. B. direktionalen Präpositionalphrasen, adverbialen Partikeln oder Verbalpartikeln) ausgedrückt wird. Verbalpartikel wie *aus-*, *ein-* u. a. tragen dazu bei, ein bestimmtes Wegkonzept in die Verbbedeutung zu inkorporieren. So impliziert z. B. das Partikelverb *ausfahren* den Ausgangsort und *einfahren* den Zielort der Fortbewegung. Das Ziel dieser Arbeit ist, anhand einer empirischen Untersuchung ersichtlich zu machen, wie die im Verb kodierten Weginformationen bei *ausfahren* und *einfahren* realisiert werden können. Es wird argumentiert, dass bei diesen Verben die in der Verbbedeutung implizierten Weginformationen meistens als Wegargumente in Form von direktionalen Präpositionalphrasen ausgedrückt werden. Wenn die betreffende Weginformation nicht expliziert wird, dann lässt sie sich grundsätzlich aus dem Kontext erkennen. Aus den Ergebnissen dieser Arbeit lässt sich außerdem schlussfolgern, dass der Ausgangsort und der Zielort einer Fortbewegung informationsstrukturell gesehen nicht gleichwertig sind. Während die Information über den Ausgangsort eher im Kontext vorerwähnt wird, wird der Zielort häufig als relevante, neue Information im Satz gegeben. Diese Unterschiede stellen eine Art von sprachlicher Asymmetrie dar (vgl. z. B. Ikegami 1987).

---

<sup>1</sup> 本稿は科学研究費補助金17K13441の助成を受けた研究成果の一部に基づくものである。

## 1. はじめに

本稿では、移動動詞 *fahren* を基礎動詞とする不変化詞動詞 *ausfahren* および *einfahren* を取り上げる。これらの動詞がどのような経路の表示と結びつくのか、コーパスを活用した調査と分析を行うことで、経路概念の表出に関わる制限や特徴を明らかにすることを目指す。

ドイツ語は Talmy (2000) の移動表現の類型によるところの「付随要素枠付け言語」タイプに属し、移動の経路が動詞本体ではなく、前置詞や不変化詞といった動詞の付随要素によって表される傾向があるとされる。例えば *aus-* や *ein-* のような不変化詞と移動を表す基礎動詞が組み合わせられると、*aus-* の場合は *der Zug fuhr aus dem Bahnhof* における *aus dem Bahnhof* のような起点情報を内包する複合動詞 (*der Zug fuhr aus*) に、*ein-* の場合は *der Zug fuhr in den Bahnhof* の *in den Bahnhof* のような着点情報を内包する複合動詞 (*der Zug fuhr ein*) になる。高橋 (2017) では、*fahren* および *fahren* を基礎動詞とするいくつかの不変化詞動詞を取り上げ、それらが実際にどのような経路項と結びつくのか、IDS (= Institut für Deutsche Sprache) によってオンラインで公開されているヴァーチャルコーパス<sup>2</sup> を活用した調査を行った。調査の結果、*abfahren*, *ausfahren*, *einfahren*, *durchfahren* などの起点や着点、ないしは通過点やルートを指す中間経路のいずれかの経路概念を内包する不変化詞動詞は、基礎動詞 *fahren* と比べ、内包された経路概念を具体的に表出する経路項 (方向の前置詞句) と共起する傾向があることが明らかになった。しかし、一部の不変化詞動詞では収集することのできた事例が少なく、移動の不変化詞動詞と経路項との共起関係を十分に検討することができたとはいえない。

そこで本稿では、起点を内包する *ausfahren* および着点を内包する *einfahren* に焦点を当てて、より規模の大きなコーパスを用いて事例を収集し、経路項との共起関係を再検証する。調査にあたっては、IDS によって公開されている DeReKo (= Deutsches Referenzkorpus) を活用し、*ausfahren* および *einfahren* の事例を各200例 (計400例) 収集する。収集した事例について、経路項との共起関係のほか、次の観点からも分析を行う：(a) 主語の移動主体の別 (「人」主語か「乗り物」主語か)、(b) コンテキストとの関係性。(a) については、コーパス事例をもとに *fahren* と経路項との共起関係を調査した Muroi (1992, 2005) の研究がある。Muroi (1992, 2005) によると、*fahren*

<sup>2</sup> ヴァーチャルコーパスは „Braunschweiger Zeitung, September 2005 – Juli 2013“ (収録語数約2億語) を使用した。

では「人」主語の場合には着点、「乗り物」主語の場合には中間経路と結びつく傾向が観察される。本稿では、fahren を基礎動詞とする ausfahren および einfahren においても、そのような主語の移動主体の種別に応じた差異が認められるのか調査する。(b) に関しては、動詞の語彙意味に内包された経路の概念が経路項として具体的には表出されない場合に、表される移動の起点ないし着点がどの程度文脈から明らかであるのかを分析する。さらに、不変化詞動詞の事例調査から明らかになった経路項の表出・非表出に関わる特色を、基礎動詞 fahren と対比させながら示す。そうすることで、例えば Ikegami (1987) で指摘されるような移動の起点と着点の非対称性—起点が有標である一方で、着点は無標な表示である—が、特定の経路概念を内包する不変化詞動詞では単純動詞とは違ったかたちで顕在化することを示す。

以下、本稿の構成を述べる。第2節ではまず、Muroi (1992, 2005) の事例調査に基づき、移動動詞 fahren で観察される着点への志向性を取り上げる。続く第3節では、fahren を基礎動詞とする ausfahren および einfahren を対象とした事例調査の結果を示す。第3節の調査結果を受け、第4節では、Ikegami (1987) などで行われる起点と着点の概念上の非対称性を取り上げ、不変化詞動詞における起点ないし着点の表出・非表出に関わる特徴を、基礎動詞 fahren のふるまいと対比させつつ明らかにする。第5節では本稿における調査・分析の主な成果をまとめる。

## 2. 移動動詞 fahren における「着点」志向性

移動動詞に関してはしばしば、移動を構成する具体的な経路、すなわち、移動の始点を意味する「起点」、移動の終点を表す「着点」、移動物ないし移動主体によって通過される「中間経路」のうち、とくに移動の着点と結び付きやすいことが指摘される。例えば Muroi (1992, 2005) では、IDS で公開されている複数のコーパス<sup>3</sup> から収集された事例に基づき、基礎動詞 fahren と経路項との共起関係が分析されている。Muroi (1992, 2005) の調査によると、fahren はとりわけ「人」主語の場合に「着点」と結び付く傾向が顕著である<sup>4</sup>。その一

<sup>3</sup> Muroi (1992, 2005) で使用されたコーパスのリストは次のとおり：Mannheimer Korpus 1, Mannheimer Korpus 2, Bonner Zeitungskorpus, Handbuchkorpora 1985-87 (88), LIMAS-Korpus (Muroi 1992: 62, Muroi 2005: 168)

<sup>4</sup> Muroi (1992, 2005) は、「人」主語の fahren がとりわけ着点を志向する理由として、人が何らかの行為を行う場合にはその意図や目的が問題となること、移動に関しては目的が移動の到達点=着点にあると想定されることが挙げられている。この点については、第4節であらためて取り上げる。

方で、主語に「乗り物」が出現する場合には、「着点」ではなく「中間経路」と共起する傾向が認められるとされる。Muroi (1992, 2005) による事例調査の結果をまとめると、表1のとおりとなる<sup>5</sup>。表中の [S] は「起点」表示, [G] は「着点」表示, [P] は「中間経路」の表示を指す。また、例 (1) ~ (4) は Muroi (2005: 169) からの引用である。

	「人」主語	「乗り物」主語
[S]	5 (0.4 %)	6 (3.1 %)
[G]	837 (66.1 %)	52 (26.5 %)
[P]	253 (20.0 %)	105 (53.6 %)
[S] + [G]	66 (5.2 %)	12 (6.1 %)
[S] + [P]	6 (0.5 %)	5 (2.6 %)
[G] + [P]	83 (6.5 %)	16 (8.1 %)
[S] + [G] + [P]	16 (1.3 %)	0 (0 %)
計	1266 (100 %)	196 (100 %)

表1：fahren における経路項の出現状況 (Muroi 1992, 2005)

- (1) Ich fahre mit dir nach Kirschbach. (LBC 50)<sup>6</sup>
- (2) Am nächsten Morgen fährt mich der Hotelbesitzer in die Ladenstraße des Städtchens. (WGS 2233)
- (3) Vorn fahren fünf Schmuckwagen der Genossenschaft. (LSO 10639)
- (4) U-Bahnen fahren fremde Menschen durch fremde Welten. (KZ 310169)

Muroi による調査では、fahren が対格目的語を取る事例も調査対象とされており、表1の事例のなかには、例 (1), (3) のような fahren の自動詞用法の事例のほかに、例 (2), (4) のような他動詞用法の事例も含まれていることになる。しかし、Muroi の調査結果によると、対格目的語が出現する事例の割合は全体の16.5%とされているため (Muroi (1992: 70) 参照)、表1の結果は概ね fahren の自動詞用法における傾向を示しているといえるだろう。

<sup>5</sup> 表1はMuroi (1992: 72f.) に掲載されている表を、移動主体の「人」ないし「乗り物」が主語で示される場合に限定して筆者がまとめなおしたものである。

<sup>6</sup> Muroi (2005) における事例の出典表記は、IDS のコーパスの書誌情報コードに依っている (ibd.: 169)。書誌情報コードの規則は Brückner (1989) 参照。

### 3. 事例調査

本節では、不変化詞動詞 *ausfahren* および *einfahren* を対象としたコーパス事例に基づく調査・分析を行う。移動の不変化詞動詞に関する理論的な分析としては、Olsen による語彙意味論的観点からの一連の研究があげられる (Olsen 1996, 1997, 1998 など)。Olsen によれば、*aus-*, *ein-*, *durch-*などを伴う不変化詞動詞では、前置詞によって支配される項 (例えば *aus dem Bahnhof* ならば *der Bahnhof*) が充足された表現として、それ自体で特定の経路概念 – 例えば *ausfahren* では「起点」、*einfahren* では「着点」、*durchfahren* では「中間経路」 – が表示される。そのため、これらの不変化詞動詞ではそもそも、(5), (6) のような前置詞句による経路表示は冗語的 (pleonastisch) なものとされ、また、(7), (8) のように動詞自体に内包された経路概念のほかの経路表示は認められないとされている。

(5) Der Zug ist in den Bahnhof (hin)eingefahren. (Olsen 1997: 5)

(6) Er läuft durch den Wald durch. (ibd.: 1, 22)

(7) \*Der Vogel ist durch das Fenster ins Freie durchgeflogen.  
(ibd.: 27)

(8) \*Er ist aus dem Zimmer heraus auf den Hof ausgelaufen.  
(ibd.: 27)

このような Olsen における不変化詞動詞の分析は、理論的観点からすると首尾一貫したものである。しかし、具体的な言語データは主に内省に基づくものであり、特定の経路概念を内包する不変化詞動詞と経路項の共起関係という点では、経験的データによる支えはやや乏しいと思われる。そこで以下本節では、起点を内包する *ausfahren* および着点を内包する *einfahren* を例に、大規模コーパスを活用した事例調査を行い、これらが実際にどのような経路項と共起する傾向があるのか明らかにすることを試みる。

事例調査にあたっては、IDS の DeReKo コーパス<sup>7</sup>を使用した。まず、*ausfahren* と *einfahren* について、DeReKo の「すべての書き言葉コーパスアーカイブ (最新取得コーパスを除く)」<sup>8</sup>を対象に、それぞれの動詞が不定詞・*zu* 不定詞句・過去分詞および副文中すべての変化形で出現する事例を抽出し

<sup>7</sup> <https://cosmas2.ids-mannheim.de/cosmas2-web/>

<sup>8</sup> W-ohneN-öffentlich - alle öffentlichen Korpora des Archivs W (ohne Neuakquisitionen)

た<sup>9</sup>。次に、抽出した事例から、ausfahren ないし einfahren が自動詞用法で用いられ、かつ場所の移動を意味している事例を手作業で200例収集した。収集された事例について、経路項の出現状況を分析した。なお、本調査で「経路項」とみなすのは、移動の具体的な起点、着点、中間経路を表す方向の前置詞句である。以下、3.1.で調査結果の概要を示す。

### 3.1. 調査結果の概要

本節では、ausfahren および einfahren と経路項との共起に関して、調査結果の概要を示す。事例調査の結果、いずれの不変化詞動詞においても、経路項が高頻度で出現するという結果が得られた。表2のとおり、ausfahren では収集された200例のうち132例（66.0%）が、einfahren では164例（82.0%）がそれぞれ経路項と共起していた。実際にコーパスから収集された事例を、(9)～(12)に示す。

	経路項あり	経路項なし	計
ausfahren	132例 (66.0 %)	68例 (34.0 %)	200例 (100 %)
einfahren	164例 (82.0 %)	36例 (18.0 %)	200例 (100 %)

表2：経路項との共起頻度

(9) Eine 50jährige Autofahrerin *wollte aus einer Parklücke ausfahren* [...]. (Rhein-Zeitung, 02.08.1999)

(10) Er *wollte* rückwärts *ausfahren*, hatte aber einen dahinter stehenden Pkw nicht bemerkt. (Nordkurier, 03.01.2013)

(11) Das heißt, Anwohner *dürfen* noch *in die Straße einfahren*[,] alle anderen nicht.

(12) Wer zwischen 6 und 10 Uhr *einfährt*, muss bis 20.30 Uhr nur noch sechs Mark zahlen. (Mannheimer Morgen, 15.09.2001)

以下、3.2.では経路項と共起する事例を、3.3.では経路項を伴わない事例をそれぞれ見ていく。

<sup>9</sup> コーパスから事例を抽出するにあたっては、該当事例の集めやすさという観点から、前述の出現状況を指定する検索式（「&ausfahren」または「&einfahren」）を用いた。検索式による事例のヒット件数は、ausfahren で11,652件、einfahren で98,682件であった。

### 3.2. 経路項と共起する場合

経路項との共起が観察された事例 (*ausfahren* 132例, *einfahren* 164例) に関して, 経路項が具体的には移動の起点, 着点, 中間経路のうち, いずれを指しているか分析を行った。以下, 3.2.1.で*ausfahren* の分析結果を, 3.2.2.で*einfahren* の分析結果を示す。

#### 3.2.1. *ausfahren*

事例分析の結果, *ausfahren* が経路項と共起する場合, 具体的には移動の起点が出現する傾向があることが明らかとなった。分析の結果を表3に示す<sup>10</sup>。

[S]	90例 (68.2 %)	[S] + [G]	10例 (7.6 %)
[G]	18例 (13.6 %)	[S] + [P]	7例 (5.3 %)
[P]	5例 (3.8 %)	[G] + [P]	2例 (1.5 %)
[S] + [G] + [P]	0例 (0%)	計	132例 (100 %)

表3：経路項の内訳－ *ausfahren*

表3のとおり, 132例中90例 (68.2 %) が起点のみと共起する事例であった。これらの事例と, 起点と着点との組み合わせ (10例), 起点と中間経路の組み合わせ (7例) を合わせると, 経路項との共起事例のうち実に80%以上の事例で起点が出現したこととなる。以下, (13), (14) は起点, (15) は起点および着点, (16) は起点および中間経路と, それぞれ共起する事例である。

(13) *Eine 50jährige Autofahrerin wollte aus einer Parklücke ausfahren [...]. (= (9))*

(14) *Als **der Regionalexpress** gegen 22 Uhr aus dem Bahnhof ausfuhr, [...]. (Hannoversche Allgemeine, 03.11.2014)*

(15) *Katzenelnbogen: Seine Rückwärtsfahrkünste überschätzt hat offenbar ein Autofahrer, **der** am Dienstagnachmittag aus einer Parklücke in die Gartenstraße ausfahren wollte. (Rhein-Zeitung, 14.02.2008)*

(16) *Wie berichtet strebt die Mannheimer Kongreß- und Touristik GmbH (MKT) an, daß **Autos von beiden Parkdecks aus über die***

<sup>10</sup> 上掲の表1同様に, 表中の [S] は「起点」表示を, [G] は「着点」表示を, [P] は「中間経路」の表示を指す。以降の表についても同様である。

Maritim-Garage ausfahren können. (Mannheimer Morgen, 03.04.1999)

さらに、主語で示される移動物・移動主体の種別に目を向けると、コーパスから収集された事例は、主語に「人」が示される事例（例えば上掲（13）、（15））と、移動手段の「乗り物」が示される事例（例えば上掲（14）、（16））とに分けられる。経路項と共起する132例のうち、「人」主語の事例は77例、「乗り物」主語の事例は55例であった。これらの主語の種別に応じて、共起しやすい経路項に差異が認められるのか、分析を行った。その結果、表4のとおり、「人」主語と「乗り物」主語のいずれにおいても、起点がもっとも高頻度で出現するという結果が得られた。

	「人」主語	「乗り物」主語	計
[S]	58例 (75.3 %)	32例 (58.1 %)	90例
[G]	6例 (7.8 %)	12例 (21.8 %)	18例
[P]	2例 (2.6 %)	3例 (5.5 %)	5例
[S] + [G]	7例 (9.1 %)	3例 (5.5 %)	10例
[S] + [P]	3例 (3.9 %)	4例 (7.3 %)	7例
[G] + [P]	1例 (1.3 %)	1例 (1.8 %)	2例
[S] + [G] + [P]	0例 (0 %)	0例 (0 %)	0例
計	77例 (100 %)	55例 (100 %)	132例

表4：主語の種別と経路項の内訳— ausfahren

起点との共起事例、および起点と着点、起点と中間経路の組み合わせと共起する事例を合わせると、「人」主語の場合には全体のおよそ88%の事例で起点が出現している。その一方で、「乗り物」主語の場合には、ほかの経路項と共起する事例と合わせて、起点の出現頻度は全体のおよそ70%であった。「乗り物」主語の場合には、着点との共起頻度（着点のみ+起点と着点+着点と中間経路との組み合わせ）が30%弱という結果で、「人」主語の場合と比べると着点が出現しやすい傾向が見られた。

ausfahren では上掲（13）～（16）のような起点が示される事例のほか、着点と共起するもの、中間経路と共起するもの、着点と中間経路の組み合わせと共起するものが観察された。以下、（17）は着点、（18）は中間経路、（19）は着点および中間経路と、それぞれ共起する事例である。

(17) Die Wilerstrasse ist ein guter Standort, er liegt an einer

Hauptachse. Im Ernstfall *kann* die Feuerwehr direkt auf die Hauptstrasse ausfahren [...]. (St. Galler Tagblatt, 08.11.2012, S. 46)

(18) Infolge des Polizeieinsatzes kommt es am frühen Samstagmorgen zu erheblichen Behinderungen im Bahn- und Busverkehr: So *können* die **im Beueler Betriebshof** stationierten Straßenbahnen der Linien 61 und 62 nicht über die Kennedybrücke ausfahren, sondern müssen eine Umleitung nehmen. (Rhein-Zeitung, 26.10.2009)

(19) Wer **im östlichen Teil der Hauptstraße** parkt oder dort einen Stellplatz hat, *muss* über die Mönchgasse zur B 37 ausfahren. (Mannheimer Morgen, 18.04.2005)

(17) ~ (19) のように、起点以外の経路項が出現する事例では、文で表される移動が「どこから」始まるのかが、文脈から読み取れることがほとんどであった。(17) ではまず、話題となる消防署の所在地 (*die Wilerstrasse*) が示されている。その前文の内容を受けて、ausfahren を含む該当文では、消防隊が「緊急の場合に」その所在地から着点で示される「幹線道路」へと出動できることが述べられている。(18) では話題となっている路面電車の車両が配置されている場所 (*der Beueler Betriebshof*) が、ausfahren で表される移動の起点となる。(19) では「幹線道路の東区間」に車を止めた場合、経路項で示される通り (*die Mönchgasse*) を経由して、着点で示される「連邦道路 (B 37)」へと向かわなければならぬことが述べられおり、ここでも移動の起点が文脈で示されているといえる。

### 3.2.2. einfahren

分析の結果、einfahren では以下の表5のとおり、経路項として非常に高い頻度で着点が出現することが明らかとなった。

[S]	1例 (0.6%)	[S] + [G]	20例 (12.2%)
[G]	139例 (84.8%)	[S] + [P]	0例 (0%)
[P]	3例 (1.8%)	[G] + [P]	0例 (0%)
[S] + [G] + [P]	1例 (0.6%)	計	164例 (100%)

表5：経路項の内訳 - einfahren

表5から読み取れるとおり、経路項との共起が観察された164例のうち、全体のおよそ98%に当たる160例で着点が出現していた。以下、(20)、(21) は着点、

(22), (23) は起点と着点, (24) は起点・着点・中間経路との共起事例である。

(20) Das heißt, *Anwohner dürfen noch in die Straße einfahren*[,] alle anderen nicht. (= (11))

(21) Als *der Zug* gegen 23 Uhr *in den Salzburger Hauptbahnhof einfuhr*, [...]. (Salzburger Nachrichten, 08.04.1994)

(22) *Ein 60-jähriger aus Obermoschel wollte* am Donnerstagmittag mit einem Radlader *von einem Wirtschaftsweg auf die B 420 einfahren*. (Rhein-Zeitung, 11.04.2011, S. 7)

(23) Das Löschboot machte seinem Namen alle Ehre: Als *es vom Rhein in den Neckar einfuhr*, [...]. (Mannheimer Morgen, 30.06.1999)

(24) *Wer von Osten nach Hannover über die Podbielskistraße einfährt*, kennt seit vielen Jahren [...] die Podbielskistraße nur als Baustelle. (Braunschweiger Zeitung, 15.10.2008)

経路項との共起事例164例のうち, 97例が上掲 (20), (22), (24) のような「人」主語の事例, 67例が上掲 (21), (23) のような「乗り物」主語の事例である。以下の表6のとおり, 「人」主語と「乗り物」主語のいずれにおいても着点のみの出現頻度が高くなる。また, 着点ないし着点とほかの経路項との組み合わせが事例のほとんどを占めている (「人」主語の97例中95例, 「乗り物」主語の67例中65例)。

	「人」主語	「乗り物」主語	計
[S]	1例 (1.0 %)	0例 (0 %)	1例
[G]	80例 (82.5 %)	59例 (88.0 %)	139例
[P]	1例 (1.0 %)	2例 (3.0 %)	3例
[S] + [G]	14例 (14.5 %)	6例 (9.0 %)	20例
[S] + [P]	0例 (0 %)	0例 (0 %)	0例
[G] + [P]	0例 (0 %)	0例 (0 %)	0例
[S] + [G] + [P]	1例 (1.0 %)	0例 (0 %)	1例
計	97例 (100 %)	67例 (100 %)	164例

表6：主語の種類と経路項の内訳— einfahren

着点以外の経路項が出現した事例は, 起点と共起するものが1例, 中間経路と

共起するものが3例と、ごく少数であった。(25)はコーパスから収集された起点との共起事例、(26)が中間経路との共起事例である。

(25) Wer die acht Etagen der als „Parkhaus Altstadt“ bezeichneten Garage schon durchfahren ist, weiß: Mit der Auslastung schaut es mickrig aus, oft herrscht gähnende Leere - während in der Innenstadt viele Autofahrer auf der Suche nach einem Parkplatz kreisen. [...] Wer etwa *von der Altstadt einfährt*, kommt nur unten, also am Kapellenweg, heraus. (Kleine Zeitung, 06.09.1997)

(26) Da zu Beginn des Einsatzes nicht klar war, wo sich im Wald der Verletzte befindet, wurden die Einsatzkräfte von einem Angehörigen eingewiesen und zur Unfallstelle gelotst. Um diese zu erreichen, mussten die Helfer mit den Fahrzeugen *über einen unbefestigten Waldweg einfahren*, [...]. (Niederösterreichische Nachrichten, 22.01.2015)

(25), (26) のように、起点あるいは中間経路が経路項として出現する事例については、*einfahren* を含む文で表される移動が「どこへ」と向かうのか、その着点が文脈に照らして明らかであった。(25)は新聞記事からの一節であるが、ここで話題となっているのは、旧市街に接する特定の駐車場 (*Parkhaus Altstadt*) である。*einfahren* を含む該当文では移動の着点は明示されていないものの、このコンテキストに鑑みて、表されている状況が経路項(起点)で示される場所—「旧市街」から、問題となっている「駐車場」に入る場合を指していると理解される。(26)の*einfahren* を含む文では、「その場所に到達するために (*um diese zu erreichen*)」という副詞規定によって、経路項で示される中間経路の先に特定の目的地があることが読み取れる。この目的地が、具体的には事故現場 (*die Unfallstelle*) であることが、前文において示されている。

### 3.2.3. まとめ

3.2.1.および3.2.2.における分析結果をまとめると、次のとおりとなる：

- ・移動の「起点」が語彙化された *ausfahren* では、経路項に起点(ないし起点とほかの経路項との組み合わせ)が示される傾向がある。起点がもっとも高い頻度で出現するという点は、主語の種別(「人」または「乗り物」)によらず一貫している。

- ・移動の「着点」が語彙化されている *einfahren* では、経路項で着点（ないし着点と起点との組み合わせ）が示される傾向が顕著である。この傾向は、「人」または「乗り物」という主語の種別によらず認められる。

### 3.3. 経路項と共起しない場合

次に、経路項と共起しない事例（*ausfahren* 68例、*einfahren* 36例）に関して、動詞の語彙意味に内包されている経路概念—*ausfahren* では起点、*einfahren* では着点—が、どの程度文脈で示されているのか、分析を行った。以下、3.3.1.で *ausfahren* の事例、3.3.2.で *einfahren* の事例を取り上げる。

#### 3.3.1. *ausfahren*

*ausfahren* では、経路項を伴わない事例が68例あったが、そのうちの多くでは、以下の (27)、(28) のように、表される移動の起点となる場所が文脈に照らして明らかであった（経路項を伴わない事例のうち42例）。

(27) Probleme beim Ausfahren **aus dem Parkhaus Rathaupassage** hatte gestern Mittag ein Pkw-Fahrer. Er *wollte* rückwärts *ausfahren*, hatte aber einen dahinter stehenden Pkw nicht bemerkt. (= (10))

(28) **Im Hafen von Lissabon** lagen Schiffe, die nicht mehr oder nur noch selten *ausfahren*. (Die Zeit, 28.03.1986, S. 61)

また、経路項と共起しないもののうち、19例では文中に場所項が出現していた。文中に共起した場所項には、(29) の例のように一形のうへでは経路を表す方向の前置詞句ではないものの—表される移動の起点となる場所を指し示しているもの (12例) と、(30) の例のように移動が生じる場所を表すもの (7例) とがあった。

(29) Nach der Messfeier folgt der Marsch zum Hafen, wo das Schiff um 20 Uhr *ausfährt*. (St. Galler Tagblatt, 05.08.2010, S. 29)

(30) Die Verkehrsteilnehmer, die die Ausfahrt der Anschlussstelle nutzen wollen, werden gebeten, bereits an der Anschlussstelle Höchststadt Ost *auszufahren* und der Umleitungsstrecke U17 zu folgen. (Nürnberger Zeitung, 21.03.2005)

(30) では一経路項としても場所項としても一起点は表示されてはいないものの、世界知 (Weltwissen) に照らし、表される移動の起点が高速道路である (= *von der Autobahn ausfahren*) と解される。ここでは場所項で示されるインターチェンジ (*die Anschlussstelle Höchststadt Ost*) で高速道路から一般道路に降りるとということが表されている。場所項が移動の生じる場所を表す場合、*ausfahren* で表される移動の起点 (= 移動主体が「どこから」離れるか) は、(30) のように世界知に照らして (7例中4例)、ないしは文脈から理解された (7例中3例)。

以下の (31), (32) は、移動の起点が文脈では (明示的には) 示されず、また、場所項も伴わない例である。こうした事例では、表される移動が「どこから」始まるものとして想定されるのが世界知に照らして理解された (7例)。

(31) Am Mittwoch also werden ein paar Räder stillstehen, weil es der starke Arm der Arbeiterbewegung so will. Und zwar bei den Wiener Verkehrsbetrieben bis 6.15 Uhr früh, damit die Büroklaven noch rechtzeitig vor ihren Chefs eintreffen können; und bei den ÖBB zwischen elf und zwölf Uhr. Ausgenommen sind freilich Züge, die schon vor elf Uhr *ausgefabren sind*. (Die Presse, 27.06.2000)

(32) Der Eisenbahngewerkschafter Hans Jahn erklärte, bei einem Generalstreik *werde* keine einzige Lokomotive *ausfabren*, und Peter Graßmann, Zweiter Vorsitzender des Allgemeinen Deutschen Gewerkschafts-Bundes, beteuerte: „Wir brauchen nur auf den Knopf zu drücken, dann steht alles still.“ (Der Spiegel, 03.01.1983, S. 96)

(31) は新聞記事からの一節で、ウィーン交通局 (*Wiener Verkehrsbetriebe*) およびオーストリア連邦鉄道 (*ÖBB*) によるストライキが話題となっている。この記事によると、オーストリア連邦鉄道によるストライキは11時から12時に計画されているが、*ausfahren* を含む該当文で述べられているとおり、「11時前に発車した列車」はストライキの対象外とされる。この記事では前後の文脈においても、「どこを」発車した列車を指すのかは示されていない。しかし、鉄道会社による計画的なストライキという状況から、一般的な常識に鑑みてその管轄下にある駅 (ないしは車両基地) から定められた時刻の前に発車した列車を指すものと解される。(32) においては鉄道労働組合によるストライキが話題となっており、この例でも世界知に照らし、*ausfahren* で表される移動の起点と

して駅ないしは車両基地が念頭に置かれていると思われる。

### 3.3.2. einfahren

einfahren では、経路項を伴わない事例が36例であった。それらのうち、14例は (33), (34) のように移動の着点が文脈に照らして理解されるもの、22例は (35), (36) のように着点となる場所を指し示す場所項を伴うものであった。

(33) Autofahrer dürfen sich freuen: **In der Wasserturm-Tiefgarage** wird ab Montag das Parken billiger. Wer zwischen 6 und 10 Uhr *einfährt*, muss bis 20.30 Uhr nur noch sechs Mark zahlen. (= (12))

(34) Ein ebenfalls 20-Jähriger wurde **im U-Bahnhof Olympia-Einkaufszentrum** vom Zug erfasst. Der Mann lag neben den Gleisen, als die U-Bahn *einfuhr*. (Nürnberger Zeitung, 15.05.2006)

(35) Sie observierten eine verdächtige Frau und warten, bis der Zug *im Wiener Westbahnhof einfuhr*. (Oberösterreichische Nachrichten, 14.09.1996)

(36) Wenn der Sonderzug am Samstag, Sonntag und Feiertag um 10 Uhr *am Bahnhof Ernstbrunn einfährt*, [...]. (Niederösterreichische Nachrichten, 20.05.2008)

(33), (34) ではいずれも、*einfahren* を含む該当文で表される移動の着点となる場所が、そのひとつ前の文で言及されている ((33) は *die Wasserturm-Tiefgarage*, (34) は *der U-Bahnhof Olympia-Einkaufszentrum*)。 (35), (36) に関しては、文中に出現する場所項— (35) の「ウィーン西駅に」、(36) の「エルンストブルン駅に」—がそれぞれ、形のうえでは経路表示ではないものの、表される移動の具体的な着点を示すものとして解される。

### 3.3.3. まとめ

3.3.1.および3.3.2.における分析結果をまとめると、次のとおりとなる：

- ・ *ausfahren* と *einfahren* は、語彙意味に内在する経路の概念—起点ないし着点—が不明のままであるケースがほぼ見られず、文脈または場所項のかたちで明らかであるという点で共通性が認められた。他方で、経路項では表出されない起点・着点が文脈から理解される傾向があるのか、あるいはそれらが場所項のかたちで文中に明示される傾向があるのかという点で、

両者には違いが観察された。

- ・ *ausfahren* が経路項と共起しない場合には、表される移動が具体的に「どこから」始まるのか、予め文脈で提示される傾向がある（経路項を伴わない68例中45例）。移動の起点が場所項として明示されるケースは比較のまれである（12例）。それに対して、*einfahren* が経路項と共起しない場合には、表される移動が「どこへ」向かうのか、その具体的な着点が文中で場所項のかたちで示される傾向がある（経路項を伴わない36例中22例）。移動の着点が文脈に照らして解されるケースはさほど多くない（14例）。

### 3.4. 事例調査のまとめと考察

以下、3.1.~3.3.における事例の調査・分析結果をまとめ、経路項の表出・非表出という観点から若干の考察を加える。

まず、事例調査の結果、経路項との共起に関しては、*ausfahren*, *einfahren* のいずれも高頻度で経路項と共起することが示された。具体的な共起頻度は *ausfahren* で66%, *einfahren* で82%であり（3.1.の表2参照）、*einfahren* のほうが *ausfahren* よりも経路項と共起する頻度がより高いといえる。

次に、共起した経路項がいずれの経路概念—起点, 着点, 中間経路—を表しているかに目を向けると、*ausfahren* では移動の具体的な起点が、*einfahren* では着点が、それぞれ示される傾向があることが明らかとなった。Olsen (1996, 1997, 1998) ではこれらの経路表示は「冗語的」とされるが、実際には、*ausfahren* では全事例のうち半数以上（107例）、*einfahren* では全事例のうち80%（160例）で、語彙意味に内包された経路を具体的に表出する経路項が出現した結果となる（3.2.1.の表3および3.2.2.の表5参照）。この調査結果はむしろ、これらの不変化詞動詞では語彙意味に内包された経路概念を具体的に表示する経路項が要求されることを示唆しているといえる。また、Olsen の分析では、特定の経路が内包された不変化詞動詞では、その経路概念を表す経路表示のみが許され、そのほかの経路表示は意味的観点から認められないとされているが、事例調査の結果、*ausfahren* では「起点」以外の、*einfahren* では「着点」以外の経路項との共起も可能であることが確かめられた。事例の調査・分析結果からは同時に、*ausfahren* が起点以外の経路項と共起する場合には、表される移動が「どこから」始まるものなのかが往々にして文脈において示されていることも明らかとなった。*einfahren* についても同様に、着点以外の経路項が文中に出現する場合、移動の着点は予めコンテキストにおいて提示されている。これらの分析結果から、特定の経路項が語彙化された不変化詞動詞では、その

経路項が文脈において示されている場合に、当該の経路項以外の経路表示も許容されると考えられる。

さらに、ausfahren および einfahren が経路項と共起しない場合には、ausfahren では表される移動の起点、einfahren では移動の着点となる場所が、文脈ないしは場所項のかたちで示されることが明らかとなった。ausfahren では移動の起点となる場所が予め文脈で提示される傾向がある一方で、einfahren では移動の着点を指し示す場所項が当該文中に出現することが多い(3.3.3.参照)。

以上のように、本節におけるコーパス事例の調査・分析結果から、ともに特定の経路概念を語彙化した ausfahren と einfahren では、動詞の語彙意味に内包された経路—起点または着点—の表出・非表出に関して、量的・質的な差異があることが明らかとなった。次節では、Ikegami (1987) などの先行研究で論じられる起点と着点の概念上の非対称性を取り上げ、着点と比べて「有標」とされる移動の起点を項として求める ausfahren の特性を明らかにする。

#### 4. 起点と着点の非対称性

移動の起点および着点の表出のされ方に関しては、Ikegami (1987) において、両者の非対称性が論じられている。Ikegami は英語や日本語の移動表現を例にあげながら、着点の表示が無標である一方、起点は有標な表示であることを指摘している。具体的には、英語では (37), (38) の例のように起点が前置詞 from によって表示されなければならない一方で、着点の場合には前置詞の表示が必須ではないこと、日本語では (39), (40) の例のように起点や着点を表示する助詞を伴わない場合に着点としての解釈のみが可能なこと、などが言及されている。

- (37) a. run from behind the wall  
 b. run behind the wall
- (38) a. crawl from under the table  
 b. crawl under the table (Ikegami 1987: 126)
- (39) a. John ga eki e kita (ジョンが駅へ来た)  
 b. John ga kita eki (ジョンが来た駅)
- (40) a. John ga eki kara kita (ジョンが駅から来た)  
 b.? John ga kita eki (ジョンが来た駅) (ibid.: 127)

以上のような表示の有標性・無標性に鑑みて、英語の run や crawl および日本

語の「来る」などに代表される移動動詞では、表される移動はどこかへと向かうもの、すなわち、移動が起こるからには特定の目的地があることが念頭に置かれているといえるだろう。このような移動の着点への志向性に関して、Ikegami は認知的な観点から「着点への言及は必須であるが、起点への言及は任意なものに過ぎない」と述べている (Ikegami (1987: 135) 参照)。Ikegami によれば、人は何かが動き始めたとき、それがあある地点に到達したと告げられることを期待し、さもなければ移動の描写として不完全であると感じるのに対し、何かがある場所に到達して移動が完結したと聞いたならば、その移動がどこから始まったのかについては問われないという。

ドイツ語の移動表現に目を向けると、例えば Welke (1988) では *fahren* に代表されるような移動動詞は概して移動の目標 (Ziel) を前提とするとされている (ibid. : 61)。また、第2節で取り上げた Muroi (1992, 2005) では、調査結果から明らかになった移動主体 (ないしは客体) として「人」の存在が言及される環境下で移動の着点が表示される傾向を受けて、その理由を人の意思に関わる認知の仕組みに基づき説明している。Muroi によれば、人があある行為を行う場合、その背後にどのような目的があるか問題となる。移動の場合には概して到着地が目的と同一視されるため、表される移動の着点に関心が向かうとされる (Muroi (2005: 175) 参照)。

このように、Ikegami (1987) および Muroi (1992, 2005) では、分析対象の言語はそれぞれ異なるものの、移動を描写するにあたり着点への言及が必須である一方で、起点に関しては任意であることが、心理的・認知的な観点から述べられている。人が移動という出来事を思い浮かべる際には、その終点である着点に関心の焦点となる一方で、始点である起点はふつう問題とされない。起点と着点はその点で、移動を構成する要素として概念上同等ではないとされる。

第3節の *ausfahren* および *einfahren* を対象としたコーパス事例の分析結果からは、起点ないし着点の表出・非表出という点で、とくに情報構造との関わりにおいて両者の非対称性が示唆された。事例分析の結果、*ausfahren* では起点が経路項のかたちで表示される事例は全体の50%ほどで、起点表示がない場合には表される移動が「どこから」始まるのかが往々にして文脈で示されることが明らかになった。また、移動の起点となる場所が文中で場所項のかたちで示されることもあるものの、その頻度は全体の6%ほどである。このことから、*ausfahren* は起点が文脈で既出である場合に比較的用いられやすいといえるだろう。以下の (41) ~ (43) は第3節におけるコーパス事例の再掲で、それぞれ経路項で起点が出現する事例、場所項が出現する事例、経路項も場所項も伴

わず、文脈から移動の起点となる場所が読み取れる事例である。

(41) Eine 50jährige Autofahrerin *wollte aus einer Parklücke ausfahren* [...]. (= (9), (13))

(42) [...] folgt der Marsch zum Hafen, *wo das Schiff um 20 Uhr *ausfährt**. (= (29))

(43) Probleme beim Ausfahren *aus dem Parkhaus Rathaupassage* hatte gestern Mittag ein Pkw-Fahrer. Er *wollte* rückwärts *ausfahren*, [...]. (= (10), (27))

他方で、*einfahren* では経路項で着点が表示される事例の頻度がきわめて高い。調査の結果、*einfahren* では全事例のおよそ80%で文中に着点が出現していた。また、着点表示がない場合には、移動が「どこへ」と向かうのかが当該文中で場所項のかたちで示されることが多い。移動の着点となる場所が文脈で示されるのは、全事例の7%ほどであった。このように *einfahren* では、動詞の語彙意味に内包された経路概念が文脈に負うことで一経路項のかたちとしても場所項のかたちとしても一表示されないケースは、*ausfahren* と比べてかなりまれであるといえる。以下、(44) ~ (46) として第3節のコーパス事例を再掲する。

(44) Das heißt, Anwohner *dürfen* noch *in die Straße einfahren* alle anderen nicht. (= (11), (20))

(45) [...] bis der Zug *im Wiener Westbahnhof einfuhr*. (= (35))

(46) Autofahrer dürfen sich freuen: **In der Wasserturm-Tiefgarage** wird ab Montag das Parken billiger. Wer zwischen 6 und 10 Uhr *einfährt*, [...]. (= (12), (33))

*ausfahren* および *einfahren* は特定の経路概念をその語彙意味に内包している点は同じである。しかし、内在する経路概念の表出・非表出という点では、問題となる経路項がコンテキストに負うことで表出されない頻度が比較的高い *ausfahren* と、それがまれである *einfahren* という違いが見られる。事例調査の結果からは、起点を内包する *ausfahren* では、表示されない起点は概して文脈で既出 (vorerwähnt) であることが明らかになったといえる<sup>11</sup>。

ここで、*ausfahren* で観察された起点の「既出性」について、基礎動詞

fahren の場合と比べてみたい。第3節の事例調査と同様に、IDS の DeReKo コーパス「すべての書き言葉コーパスアーカイブ（最新取得コーパスを除く）」から、検索式を用いた抽出・手作業によって、基礎動詞 fahren の事例を200例収集した<sup>12</sup>。収集した200例のうち、経路項と共起する事例は142例（71%）、経路項と共起しない事例は58例（29%）であった。（47）、（48）はコーパスから収集された事例で、（47）は経路項（起点および着点）と共起する例、（48）は経路項と共起しない例である。

(47) Die Busse der Linie 61 werden vom Südbahnhof aus im Viertelstundentakt zum Stadion fahren. (Frankfurter Rundschau, 11.04.1998, S. 24)

(48) Bei der Unfallaufnahme zeigte sich, dass der 27-jährige Mercedes-Fahrer möglicherweise zu schnell gefahren war. (Nürnberger Zeitung, 25.02.2011, S. 13)

経路項と共起する142例について、出現した経路項の内訳を示すと、以下の表7および表8のとおりとなる。

[S]	0例 (0%)	[S] + [G]	18例 (12.7 %)
[G]	98例 (69.0 %)	[S] + [P]	0例 (0%)
[P]	24例 (16.9 %)	[G] + [P]	2例 (1.4 %)
[S] + [G] + [P]	0例 (0%)	計	142例 (100 %)

表7：経路項の内訳—基礎動詞 fahren

<sup>11</sup> Duden (2005: 1136f.)によると、文やテキストで提示される情報は「既知性 (Bekanntheit)」と「既出性 (Vorerwähntheit)」に鑑みて区別される。旧情報・テーマ (Thema) となる要素は既知のものから提示されるが、その既知のものについてはテキストで既出であることもあれば、言及されていないこともある。他方、新情報・レーマ (Rhema) となる要素は典型的には非既出のもので、既知ないし未知の情報を含むとされる。

<sup>12</sup> 検索式は「&fahren」とし、fahren のすべての変化形がヒットするよう指定した。この検索式でヒットした事例の件数は1,728,563件であった。

	「人」主語	「乗り物」主語	計
[S]	0例 (0%)	0例 (0%)	0例
[G]	88例 (77.2%)	10例 (35.7%)	98例
[P]	15例 (13.2%)	9例 (32.1%)	24例
[S] + [G]	10例 (8.8%)	8例 (28.6%)	18例
[S] + [P]	0例 (0%)	0例 (0%)	0例
[G] + [P]	1例 (0.8%)	1例 (3.6%)	2例
[S] + [G] + [P]	0例 (0%)	0例 (0%)	0例
計	114例 (100%)	28例 (100%)	142例

表8：主語の種別と経路項の内訳—基礎動詞 fahren

表7のとおり、fahren と共起する頻度をもっとも高いのは着点の表示である。着点に次いで共起頻度が高いのは中間経路という結果で、起点に関しては着点との組み合わせで出現するのみであり、その頻度も着点ないし中間経路が単独で出現する場合と比べて低い。主語の移動主体の別に目を向けると、表8のとおり、「人」主語の場合には着点の出現頻度が77.2%と高い一方で、「乗り物」主語の場合には着点と中間経路の頻度がほぼ同じである。基礎動詞 fahren に関する以上の調査結果は、Muroi (1992, 2005) における事例調査の結果とほぼ一致する。すなわち、fahren はとりわけ移動主体が人である場合に着点と共起する傾向が顕著である。また、この調査結果でもうひとつ着目すべきことは、fahren とともに移動の起点が表示されることは—移動主体が人であれ乗り物であれ—ほとんどないことである。

上述のとおり、移動の起点を語彙意味に内包する不変化詞動詞 ausfahren では表出されない起点は往々にして文脈で「既出」であることが事例調査の結果から示されたが、fahren で観察される起点の非表出性は、はたして ausfahren の場合と同様に文脈に負うものなのだろうか。この点を明らかにするために、コーパスから収集した fahren の事例について、起点の「既出性」の観点から分析を行った。分析にあたっては、収集された200例のうち起点表示のない182例に関し、fahren で表される移動の起点が該当文ないし前文の情報から明らか

<sup>13</sup> ausfahren の事例調査では、表される移動の起点となる場所が文脈に照らして解される事例は45例であったが(3.3.1参照)、そのうち前文よりも離れたコンテキストから起点が解される事例は9例のみであった。このように ausfahren において起点が「既出」の場合、その情報が前文ないしは該当文で示される傾向があったことから、fahren における起点の既出性の調査も前文までさかのぼることとした。文脈情報を参照するにあたり、前文までしかさかのぼらないことには問題があるかもしれないが、ausfahren と fahren を対比させるという目的には適うものと思われる。

であるかどうかを調査した<sup>13</sup>。調査・分析の結果, *fahren* では表される移動の起点が文脈に基づき解されるケースはまれであり (182例中6例), ほとんどの場合, 表示されない起点は文脈に照らしても不明であった。以下, (49) は起点が既出である例, (50) は起点が非既出・不明の例である。

(49) In Richtung Montabaur/Mallendarer Berg starten die Omnibusse **an der Haltestelle Christuskirche** und *fahren* danach zum Zentralplatz. (Rhein-Zeitung, 18.08.2012, S. 18)

(50) Marion Gabriel: Max hatte zum Glück sein Handy dabei und konnte meinen Mann anrufen. Der *ist* sofort zum Bolzplatz *gefahren* und hat den Notarzt gerufen. (Braunschweiger Zeitung, 11.07.2011)

このように, *fahren* で表出されない移動の起点は一起点を内包する *ausfahren* で認められたように一文脈で既出であるわけではない。特定の経路を含意しない無標の移動動詞である *fahren* では, Ikegami (1987) および Muroi (1992, 2005) による分析のとおり, (とりわけ移動主体が人である場合に) 移動の目的としての着点が志向される一方で, 起点はそもそも問題にされないといえる。以上のことから, 表出されない起点が文脈で理解されるという傾向は, 不変化詞動詞 *ausfahren* の特色であることが示唆される。

## 5. おわりに

本稿における調査・分析の成果は次のようにまとめられる：

- ・ *ausfahren* および *einfahren* では, 動詞の語彙意味に内包された経路—*ausfahren* では起点, *einfahren* では着点—が経路項として出現する頻度が他の経路概念の表示と比べてもっとも高い。この傾向は, 「人」や「乗り物」といった主語で示される移動主体の種別によらず, 一貫して認められる。
- ・ 起点を内包する *ausfahren* と着点を内包する *einfahren* では, 経路項と共起しない場合に, 起点ないし着点がどの程度文脈に依存して理解されるかという点で差異が見られた。*ausfahren* では表される移動の起点となる場所が文脈で提示される傾向がある一方で, *einfahren* では文脈に負うことで着点が表示されないケースはまれであり, 経路項が出現しない場合は概して場所項のかたちで移動の着点が表示される。
- ・ 表示されない起点の解釈が文脈に負うというケースは, 基礎動詞 *fahren*

ではごくまれにしか観察されない。特定の経路の概念を内包しない *fahren* では、Ikegami (1987) らで指摘されるとおり、移動の着点が志向される一方、起点はふつう問題とされない。起点の「既出性」は、不変化詞動詞 *ausfahren* の特性と考えられる。

本稿における成果は、その対象が *ausfahren* と *einfahren* に限られているという点で、限定的なものである。しかし、この両者を分析の対象としたことで、例えば移動を表す基礎動詞 *fahren* のふるまいにおいては顕在化しなかった、起点と着点の表出に関わる非対称性を明らかにすることができたといえる。移動のコンテキストにおいて通常は有標な経路と見なされる「起点」を内包する *ausfahren* は、その語彙意味に基づきたしかに起点を項として要求するものの、起点に関わる情報が既出である環境下で用いられやすい。他方で、単純動詞 *fahren* において志向される「着点」を内包する *einfahren* では、移動のコンテキストで問われる着点が実際に一経路項や場所項のかたちで一新情報（レーマ）として提示されるのである。

#### 参考文献

- Brückner, Tobias (1989) : *REFER. Benutzerhandbuch*. Mannheim: Institut für Deutsche Sprache.
- Duden (2005) : *Die Grammatik: unentbehrlich für richtiges Deutsch*. 7., völlig neu erarbeitete und erweiterte Auflage. Mannheim: Dudenverlag.
- Ikegami, Yoshihiko (1987) : 'Source' vs. 'Goal' : A case of linguistic asymmetry. In: Dirven, R./Radden, G. (eds.) *Concepts of Case*. Tübingen: G. Narr, 122–146.
- Muroi, Yoshiyuki (1992): Zur Szene von ‚fahren‘: Aus einer Kollokationsanalyse. In: *Energiea* 18, 59–75.
- Muroi, Yoshiyuki (2005) : Multilateral interpretation of corpus-based semantic analysis: The case of the German verb of movement *fahren*. In: Kawaguchi, Y. et al. (eds.) *Linguistic Informatics: State of the Art and the Future*. Amsterdam/Philadelphia: John Benjamins, 167–179.
- Olsen, Susan (1996) : Pleonastische Direktionale. In: Harras, G./Bierwisch, M. (Hgg.) : *Wenn die Semantik arbeitet: Klaus Baumgärtner zum 65. Geburtstag*. Tübingen: Niemeyer, 303–329.
- Olsen, Susan (1997) : Zur Kategorie Verbpartikel. In: *Beiträge zur*

*Geschichte der deutschen Sprache und Literatur* 119, 1–32.

Olsen, Susan (1998) : Prädikative Argumente syntaktischer und lexikalischer Köpfe: Zum Status der Partikelverben im Deutschen und Englischen. In: *Folia Linguistica* 31 (3-4), 301–329.

高橋美穂 (2017) : 「移動を表す不変化詞動詞と経路項との共起について – fahrenの不変化詞動詞を対象に –」 In: *DER KEIM* 40, 1–25.

Talmy, Leonard (2000) : *Toward a Cognitive Semantics, vol. 2, Typology and Process in Concept Structuring*. Cambridge, Mass.: MIT Press.

Welke, Klaus (1988) : *Einführung in die Valenz- und Kasustheorie*. Leipzig: Bibliographisches Institut.