

外国人留学生に対する自動車整備士教育と外来語

清水勝昭

1. はじめに

この数年間、自動車整備を学ぼうとする外国人留学生が増えている。日本国内の自動車整備業界における人材需要を受けて、自動車短期大学や専門学校が積極的に留学生を受け入れるようになったことが理由と見られる。これらの教育機関では二年間の学業を経て、国家資格である2級自動車整備士を取得するよう教育をおこなう。在学中諸々の科目を理解、習得することに加え、最終的に国家試験の合格を目指すことは、日本語能力にハンディを負う外国人留学生にとって決して楽なものではない。各教育現場では留学生の教育、指導に苦心しているのではないかと推察する。

とりわけ目立って増えているのは、ベトナム、スリランカ、ネパールなどの非漢字圏の外国人留学生である。そのことから、改めて、外国人留学生に対する漢字の指導についての関心が高まっているようだ。自動車整備分野でも同様に、専門概念を表すことばや、それを説明するために使われる重要なことばの多くが漢字語彙であるため、漢字を不得意とする学生がいる場合、教育上の配慮を要することになる。各教育現場においては、どのような配慮を行うかについて多かれ少なかれ議論がされているに違いない。

その点、外来語語彙についてはどうだろうか。漢字の問題に比べると外来語はあまり関心が払われていないように思う。それは、教育をおこなう側と学ぶ側の双方ともに言えそうだ。このことは先行研究でもたびたび指摘されている¹。自動車整備分野に使われる外来語で、まず問題となるのが「部品名称」である。自動車整備士課程の勉強では主要な装置から小さな部品まで、相当量の部品名称を覚える必要があるが、日本語の自動車部品名称はほとんど外来語である。初年度の学生からは²、カタカナで表記された自動車の部品名は、「長く」、「意味の手がかりがない」ため、「おぼえられない」とか、「読み方が難しい」、「正しく書けない」といった意味、文字、音に関する声が聞かれる。更に、「実習授業で先生の話すことばが聞き取れない」、「教科書、練習問題の文章の意味がわからない」といった声も聞かれるが、これには、聴解力、読解力の問題以

1 例えば、中山恵理子ほか（2008）の指摘。

2 出身国別の状況について本稿の最後で触れている。

前に、専門分野の核心的な語彙（意味、文字、音）が十分にマスターされていないという要因もあるのではなかろうか。このような教育現場の問題を鑑み、本稿では、外国人留学生を教育、指導する観点から自動車整備分野における外来語語彙を分析し、指導上のヒントを検討することにした。

2. 外来語の難しさ

本論に入る前に、日本語学習者の外来語習得に当たっての問題点に触れておく。

第一に、日本語教育での外来語の扱いが漢字語彙に比べて小さいことである。これは、扱うべき語彙全体に占める外来語の割合が小さいことも理由の一つであろう。一般的に、日本語教育では漢字指導のように体系的なボリュームをもって指導するのではなく、学習過程でその都度、外来語を習得させていく。また、入門時期の文字の学習でも、ひらがなを優先して学ぶために、カタカナが後回しになるケースが多い。また、当然のことながら、学習の過程における使用頻度はカタカナよりひらがなのほうが高い。

第二に日本語を母語とし学習者と接する者の意識の問題である。日本語母語者の意識の中には、「外来語は英語だ」、「外国人は英語がわかる」、「外来語は教えなくてもわかる」という偏見があるのかもしれない。外来語は意味の面からも音の面からも日本語化したことばであり、外国語ではない。「英語がわかる」かどうかは、個人の問題だし、そもそも「わかる」とはどういうレベルなのかあいまいである。したがって「外来語は教えなくてもわかる」ことはない。英語の知識が外来語の意味理解、習得の手がかりになる可能性はあるが、それができるためには、「カタカナことば」から「もとの英語」を見出せることが前提である。ある外国語のことばを外来語として日本語の体系に受け入れるとき、音韻の日本語化には日本語母語者に共通する規則がある。その特有の音韻感覚が備わっていない学習者にとって、「もとの英語」を見出すことは決して容易でない³。

第三に日本語の語彙体系の問題である。日本語には和語、漢語、外来語という三つの語種並びにその合成による混種語が存在し、語彙体系の中で複雑に絡み合っている⁴。このことが日本語学習者にとっての難しさの一つになっている。例えば、かみの毛の「かみ」（和語）、「頭髮」（漢語）、ヘアスタイルの「ヘア」（外来語）は、三つとも同じものを指す。しかし、それぞれの語の使い方が異なる。「床屋でかみを切る」というが、「床屋で頭髮を切る」とか「床屋でヘアを切る」とは言わない。また、「頭髮検査」というが、「かみの毛検査」（意味はわかるが）、「ヘア検査」とは言わない。また、このような語の難しさは使い方の問題にとどまらない。音の問題もある。つまり、三つの語は、“kami” — “tōhatsu” — “hea” というように音の関連性が全くなく、日

3 カッケンブッシュ寛子・大曾美恵子（1990）

4 語種とは日本語の語彙を出自によって分類したものである。

本語学習者にとって覚える手がかりがない。文字の上ではどうだろうか。「かみ」を「髪」と表記した場合は「頭髮」と漢字を核にして結びついている。しかし、「ヘア」には何のつながりもない。このように、日本語の語彙体系には、同じ意味の上に異なる性質の語が重なっていることがあり、学習者には負担が大きい。

第四に、借用語として外来語の持つ本質的な性質から生じる難しさがある。例えば、中国語、ベトナム語を例にとって、そのことを考えてみる。たばこに火を付けるときに使う道具である「ライター」、飲料を飲むときに使う道具である「ストロー」はいずれも、日本語では外来語以外にそれを表す言葉がなく、和語や漢語で言い換えられない。中国語では、ライターを“打火机”，ストローを“吸管”といい、これは「火をつける器具」、「吸うための管」という、普段、日常的に使うことばを組み合わせたことばで、意味の手がかりを持つ。このことはベトナム語でも同じである（それぞれ“Cái đánh lửa”，“Ống hút”）。ところが、日本語の「ライター」や「ストロー」という語はそのような構造になっておらず、意味上の手がかりが見出せない。

第五に、音の面の難しさである。外来語の多くは英語が出自であるが、英語の音を日本語の音韻体系に移す際に語の長さが長くなる傾向がある。これは、日本語の音韻が開音節を基本としているからである。例えば、“transmission”は英語では3音節であるが、日本語では「トランスミッション」は音節数で5、拍数で8となる。表記上はカタカナが長く羅列する形となる。これに加えてアクセントの問題もある。日本語母語者の場合には、たとえ未知のことばであっても、無意識のうちにある共通のアクセントの規則が働く⁵が、日本語学習者は意識的に学ばなければ正しいアクセントで読めない。正しい発音がわからないことは聞き取りにも影響する。このようなことから、彼らにとって外来語は、「文字が長く羅列している」、「読みにくい」、「聞き取りにくい」ことばということになる。

第六に、辞書など、自分でことばの意味を調べるためのツールに乏しいという問題もある。外来語には新語、流行語、専門用語が多いこともあり、一般的な辞書に載っていないことが多い。ある分野の専門用語として扱われる場合は、『自動車用語辞典』などの専門用語辞典、日本語—外国語の専門用語対照辞典にも掲載される可能性があるが、そうでないと、頼る辞書がないということになる。

このほか、「ガソリンスタンド」、「アクセル」などのいわゆる「和製英語」的な外来語⁶や、「エネルギー」、「アンケート」など英語以外の出自の外来語⁷が存在する問題もある。自動車整備を学ぶ上でさほど大きな問題にならないと思われるが、十分な英語力を持った学習者には違和感があるかもしれない。

5 窪蘭晴夫 (2018)

6 それぞれ本来は“gas station”，“accelerator”。

7 「エネルギー」の出自はドイツ語 (Energie)、「アンケート」はフランス語 (enquête) とされる。

3. 自動車整備分野における外来語の位置

それでは、自動車整備専門分野の日本語において、外来語はどのような位置にあるのだろうか。外国人留学生が短大、専門学校で学ぶ自動車整備分野の日本語語彙⁸を、語種（漢語・和語・外来語）で分析すると次のような特徴が見られる。

まず、工学の基礎的な概念、専門的な定義を伴う用語に漢語が多い。例として、「荷重」、「出力」、「抵抗」、「剛性」、「減衰力」、「変速比」などである。また、専門レベルの語とまでは言えないが、専門的な概念を説明するためのことばにも漢語がよく使われる。例として、「機構」、「回転」、「伝達」、「断続」、「衝撃」、「摩擦」などである。「しゅう動」、「かん合」といった一部ひらがな表記の漢語もある。

次に、実技技能を修得するための実習科目の授業では、人の動作や機械の作動に関わることば、物の状態を表すことばに、和語が多く見られる。人の動作の例として、「締める」、「緩める」、「抜く」、「取り外す」、「(ハンドルを)きる」、「(ブレーキを)かける」などである。機械の機能・作動に関わる例として、「支える」、「保つ」、「噛み合う」、「ずれる」、「漏れる」などである。物の状態を表す例として、「ねじれ」、「たわみ」、「そり」、「がた」、「さらさら」、「ざらざら」などである。なかには「へたり」、「やせ」、「かじり」、「たわみ」、「ひずみ」など母語者にとっても意味が正しく捉えにくいものもある。また、「ツメ」のようにカタカナ表記される場合もある。

最後に外来語であるが、小さな部品からひとまとまりの装置に至るまで、自動車の部品・装置の名称にはほとんど全てと言ってもよいほど外来語が使われている。また、自動車整備作業に欠かせない工具・測定器具にも外来語が多く使われている。それらの出自は英語を基本とするが、中には、実際に英語圏で使用されている言い方とは異なるものもあるので注意が必要である⁹。外来語で表される部品・装置名称、工具・器具名称の中には、少数であるが、同じものを他の語種の語で表すものもある。例えば、「トランスミッション」＝「変速機」、「ブレーキ装置」＝「制動装置」、「ステアリング装置」＝「操舵装置」、「舵（かじ）取り装置」などである。一つのものについて複数の言い方を覚えなければならないという点では学習者の負担である。しかし、言い換えのことばが漢語である場合、もしくは和語であっても漢字表記である場合、漢字圏の学生など十分に漢字の知識がある学生にとっては有利に働く。漢字の表す意味がその部品、装置の役割や機能を理解する手がかりになるからである。

部品・装置名称、工具・器具名称に使われている外来語の特徴としては、それが示すものが具体的に存在し、実物を目で確認できることである。それが表すものとことばは一对一で対応する。実物があり、単純で明解である。この点、抽象的な意味内容を表すことの多い漢語とは対照的で

8 以下、例としてあげている語例は、主として一般社団法人日本自動車整備振興会連合会編（2016）を参照した。

9 英国と米国とで言い方が違うものもある。

ある。

外来語の使用場面は部品名称、工具名称が大部分を占めるが、それ以外にも外来語が用いられている例が見られる。一つは、「トルク」、「プレロード」、「コーナリング・フォース」、「ハイドロプレーニング」、「サイド・スリップ」、「リーディング・トレーリング・シュー式」など一定の定義を付された専門的な概念や、分類された方式・型式など抽象的概念を表すことばである。これらは他のことばで簡単に代替できず、一定の長さの定義、説明を要する。そもそも、専門の勉強とは、そのような専門概念をことばと共に整理し、理解していく過程であるから、その手間を避けては通れないものの、外来語の場合は漢語と異なり、字面上から意味の手がかりを見つけることが難しい。

もう一つの外来語の使用場面は、ことばの説明の中に使われる外来語である。例として、「スムーズ（に）」、「バック（する）」、「スリップ（する）」、「コントロール（する）」、「マーク（する）」、「セット（する）」など、一般的な日常の場面でも使用しそうなことばもあるし、「ロック（する）」、「シフト（する）」などの専門的な内容に踏み込んだことば、そして、「オフセット（する）」、「マウントする¹⁰」、「スプラインをきる¹¹」など日常的にはあまり使用しないことばもある。これらのことばは、文章表現上の配慮により、例えば、「スリップする」→「すべる」、「オフセットする」→「中心からずらす／～ずれる」、「ロックする」→「動きを止める／～が止まる」など、他のわかりやすいことばに言い換えることができる。この点、言い換えできない部品名称や専門用語とは事情が異なる。

最後に、外来語の表記上のゆれの問題に触れておく。日本自動車整備振興会連合会の編集する教科書では、「ギヤ」、「エネルギー」、「オートマチック・トランスミッション」、「ディファレンシャル」、「フット・ブレーキ」、「リリース・フォーク」という表記が採用されている。当該書によると「JIS用語、JASO用語、一般用語などから最も妥当と思われるものを採用した¹²」とされている。しかし、専門を離れた日常生活や、他の市販の自動車関係の本では、「ギア」、「エネルギー」、「オートマチック・トランスミッション」、「デファレンシャル」、「フット・ブレーキ」、「リリース・フォーク」といった表記も見られ、学習者の混乱の原因となる。

4. 学習者はどんな外来語を学んできたか

一般に、外国人留学生は一年ないし二年間、日本語教育機関で日本語を勉強した後、短期大学や専門学校での自動車整備の勉強に入ると考えられる。彼らは、自動車整備の勉強を始めるまでに、どのような外来語を学んできているのであろうか。特に、自動車に関する外来語や、自動車

10 「デフは車体にマウントしている」の表現が見られる。

11 「スプライン」は溝の形状を指し、他に「スプラインにかん合する」、「スプライン部」などという言い方が見られる。

12 一般社団法人日本自動車整備振興会連合会編（2016）「まねがき」より抜粋。

整備の勉強に必要な外来語をどの程度、習得してくるのだろうか。教育に携わる者が、そのような学習者の知識背景を知っておくことは有用であろう。そこで、日本語能力試験を目安に自動車に関わる外来語を調べた。

『日本語能力試験出題基準〔改訂版〕』（2004年・凡人社）（以下、「基準」とする）によると、旧試験の2級までの語彙リストに、「ガソリン」、「エンジン」、「ブレーキ」、「ハンドル」という、自動車の最も基礎的な装置名称が掲載されている。更に1級まで目を向けると、「アクセル」ということばが見られるほか、必ずしも自動車の用語ではないが自動車の勉強に応用可能な「オートマチック」、「ホース」、「ポンプ」などのことばも載っている。このことをもう少し詳しく見てみる。

この「基準」はかつて日本語能力試験が4級から1級の四つのグレード分けであった頃のものである。新試験になってからは「基準」が示されていないが、新旧の比較として旧4級=N5, 旧3級=N4, 旧3級~旧2級=N3, 旧2級=N2, 旧1級=N1に相当するとされる。「基準」の発行からすでに10数年が経ち、語彙リストには、時代遅れのことばも若干含まれている感があるものの、現在でもなお各種教材、参考書の基準となっていると考えられる。

表1は、「基準」の4級から1級までの語彙リストから、自動車に関連する外来語と、直接的に自動車に関する語ではないが、部品名称など自動車の勉強に応用できる外来語（これらを便宜上『自動車関連』の外来語とする）を抜き出したものである。

表1 日本語能力試験出題基準に見る「自動車関連」の外来語

| 旧試験のレベル | 「自動車関連」の外来語 | | | | | |
|---------|-------------|-------|-------------------------------|----------|------|------|
| 4級 | キロ | グラム | ドア | バス | フォーク | メートル |
| 3級 | オートバイ | ガス | ガソリン | ガソリンスタンド | | |
| 2級 | エネルギー | エンジン | オイル | カー | カーブ | |
| | カバー | ガラス | ケース | コード | ゴム | |
| | ストップ | スピード | セット | センチ | | |
| | タイヤ | ダイヤル | ドライブ | トラック | | |
| | ハンドル | バランス | プラス | ブレーキ | ボール | |
| | マイナス | マスター | ミリ | メーター | モーター | |
| | ライト | | | | | |
| 1級 | アクセル | アルミ | オートマチック／オートマチック ¹³ | | | |
| | オーバー（する） | カット | コントロール | | | |
| | サイクル | ショック | シート | | | |
| | タイミング | ダンプ | チェンジ | | | |
| | バンク | バッテリー | フィルター | フロント | | |
| | ポジション | ホース | ポンプ | | | |
| | マーク | ランプ | レバー | | | |

13 二種類の表記を併記している。

試しに新基準になってからの市販の参考書で同様の調べをおこなったところ、「基準」とほぼ同じ結果が出た。表2は、「日本語能力試験の過去問題5年間分をコンピューター分析し、出現頻度の高い・重要な2000単語を掲載した単語集¹⁴」とされる『日本語能力試験ターゲット2000・N2単語』（2011年・旺文社）ならびに『日本語能力試験ターゲット2000・N1単語』（同）を使って調べたものである。「自動車関連」の外来語としては、『N2』に「エンジン」、「オイル」、「タイヤ」など、『N1』には、「ハンドル」、「アクセル」、「パンク」などが見られる。

表2 市販参考書に見られるレベル別の「自動車関連」の外来語

| 試験のレベル | 「自動車関連」の外来語 | | | | |
|--------|-------------|-------|-------|------|-----|
| N2 | エネルギー | エンジン | オイル | カーブ | ケース |
| | スピード | セット | タイヤ | ドライブ | |
| | バランス | プラス | ボール | | |
| | マイナス | マスター | レベル | | |
| N1 | アクセル | アップ | ガレージ | クレーン | |
| | コントロール | サイクル | シート | システム | |
| | ショック | スプリング | スペース | タイマー | |
| | タイミング | ダウン | ダブル | ダンパー | |
| | チェンジ | デジタル | ドライバー | トラブル | |
| | ハンドル | パンク | パトカー | ファン | |
| | フロント | ポジション | ボルト | | |
| | マーク | マニュアル | モニター | | |
| | ライト | ランプ | レバー | レース | |
| | レンタカー | | | | |

自動車整備を学ぼうとする留学生がどのくらいの日本語能力にあるかについては、一概に言えないが、仮に、日本語能力試験のN3に合格し、N2を受験予定あるいは合格したレベルだとすると、N2あるいは旧試験の「基準」の2級までの語彙がだいたいわかっているか、または勉強中だと考えられる。つまり、個々の学生の習得状況を見捨ててあえて大雑把に言えば、「ガソリン」、「バス」、「オートバイ」、「ガス」は既習。「エンジン」、「オイル」、「タイヤ」、「スピード」、「カーブ」などは既習もあれば、未習もある。また、「コントロール」、「アクセル」、「ショック」、「チェンジ」、「フロント」についてはN1あるいは1級の語彙なので未習、ということになる。「カーブ」や「スピード」といったごく日常なことばさえあやしい状態で、大量の外来語を扱う自動車整備の学習をおこなうことは、大変な苦勞を伴うことであると推測できる。

以上のことから、日本語の母語者にとっては自明の語彙でありながら、日本語学習においては上級レベルの語彙とされていたり、そもそも通常の学習の範囲から外れていたりする語があることがあらためて認識できるだろう。もちろん、学習者の中には、自動車に興味を持ちすでに自動車に関することばをよく知っている者もいるだろうし、N1を取得し高い日本語レベルにある者

14 同書「この本の特長」(p.3)より。

もいるだろう。あるいは、運転免許を取得した者なら「スピード」や「カーブ」くらいはわかるかもしれない。しかしながら、一般的に見て、彼らが身につけている程度の日本語レベルでは、自動車整備専門分野の外来語を理解、習得することは容易でないことがわかる。繰り返しになるが、たとえ英語の知識が十分にある学生でも、カタカナ表記からもとの英語を連想することは、日本語母語者が想像する以上に難しいことである。

5. 自動車整備分野の外来語を分析する

前述したように、自動車整備専門分野の外来語は、部品・装置名称、工具・器具名称などの具体物を中心としつつ、物事の説明に使われることばや、専門用語や方式の名称など抽象的な概念を表すことばにも使われている。

また、一般的に短期大学、専門学校に入学するまでに外国人留学生らが身に付けている外来語知識程度では、自動車整備専門分野の外来語を理解することは難しい。外来語というのはそもそも、日本語母語者にとっても意味がわからないことばがあり、ましてや専門分野の外来語となるとなおのことであるが、外国人留学生にとっては、より一層の、量的かつ質的なハンディがあるのだ。

ハンディを埋める学習上の手がかりの一つが、「意味のないカタカナの羅列」を「意味あることば」として捉えられるようになることである。

部品・装置名称は自動車整備の勉強で大きな部分を占めるが、その名称を表している外来語のもともとの意味は、比較的単純で明解なものが多い。これは具体物を示すことばの利点であろう。また、仮に長いことばであっても、多くは短い意味の単位で区切ることができ、それら短い単位は、ことばをまたがって他のことばの中に使われているものもある。幸い、日本自動車整備振興会連合会の編集する教科書では、「プロペラ・シャフト」、「ユニバーサル・ジョイント」などのように外来語表記に「・」による分かち書きが採用されている。これは出自もとのことば（英語）においてスペースで区切られる「語」の単位を基準としていると思われる¹⁵が、この分かち書きを、短い意味の単位として捉えていくことが可能である。例えば、「プロペラ・シャフト」や「ユニバーサル・ジョイント」において、「シャフト」＝「回る軸」、「ジョイント」＝「つなぐためのもの」という理解ができれば、これら短い単位のことばを含んでいる他のことば、例えば「ドライブ・シャフト」や、「フック・ジョイント」などを理解する際の手がかりになるはずである。おそらくは、学習者の多くは勉強を通じて、帰納的にそのような意味の手がかりを獲得していくのであろうが、これを演繹的に教育、指導に取り入れることが検討できるのではないかと考えた。

そこで、本稿においては、「シャフト」や「ジョイント」という短い意味の単位を、「プロペラ・

15 例えば、「speedometer」は1語なので「スピードメータ」、「combination meter」は2語なので「コンビネーション・メータ」のように (p.198)。

シャフト」, 「ユニバーサル・ジョイント」という長い語を構成する基本的な要素という意味合いから, 「語構成要素」と呼ぶ。そして, 以下これを用いて, 自動車整備専門分野の外来語語彙を分析していくこととする。

分析の対象とする語彙は, 主として, 日本自動車整備振興会連合会編 (2016)¹⁶ (以下『教科書』とする) における自動車の部品・装置名称を参照した。これは, 自動車整備専門の学習全体でから見ればごく一部分に過ぎないが, 一端を通じて全容を推測するための資料としたい。

(1) 語構成要素の数

語構成要素について再度触れる。『教科書』では, 外来語が「・」によって語が分かち書きされているので, 本稿ではこの分ちに従い, 分けられた一つ一つを語構成要素と見なす。

例えば, 「ファイナル・ギヤ」は, 「ファイナル」と「ギヤ」の二つの語構成要素からなっている。「インレット・バルブ」なら「インレット」と「バルブ」である。「ファイナル・ギヤ」も「インレット・バルブ」も二つの語構成要素からなる語であると言える。また, 「メーン・ドライブ・シャフト」なら三つの, 「オイル・プレッシャ・ウォーニング・ランプ」なら四つの語構成要素からなる語である。

一方, 「アクスル」, 「シリンダ」, 「シャフト」, 「ホイール」などは複数の語構成要素を含まない。一つの語構成要素からなる。一つの語構成要素が, 「左右のホイールが回転する」というように単独の語として使われている。

このように外来語は, 一つの語構成要素からなる語と, 複数の語構成要素からなる語に分類することができる。以上のことを表3に整理する。

表3 外来語の語構成要素の数

| | |
|---------------|--|
| 一つの語構成要素からなる語 | アクスル = {アクスル} |
| | シリンダ = {シリンダ} |
| | シャフト = {シャフト} |
| | ホイール = {ホイール} |
| 複数の語構成要素からなる語 | インレット・バルブ = {インレット/バルブ} |
| | ファイナル・ギヤ = {ファイナル/ギヤ} |
| | メーン・ドライブ・シャフト = {メーン/ドライブ/シャフト} |
| | オイル・プレッシャ・ウォーニング・ランプ = {オイル/プレッシャ/ウォーニング/ランプ} |
| | ※ = { } は語構成要素に分割したことを示す |
| | ※ 「/」は語構成要素の区切りを示す |

16 主に, 第2章「動力伝達装置」(p.15-p.59)を中心とし, 第3章～第10章(p.61-p.220)の範囲である。

(2) 単用の可能と不可能

自動車整備の『教科書』に出てくる外来語の部品・装置名称の語構成要素について更に詳しく見ていく。

「インレット・バルブ」は「インレット」と「バルブ」二つの語構成要素からなることはすでに述べた。ここで、この二つの語構成要素の性質を比較してみる。先に、後の部分の「バルブ」についてであるが、これは「バルブが閉じる」のように、単独で語となる語構成要素である。この性質は、先に挙げた「アクスル」、「シリンダ」、「シャフト」、「ホイール」と同様である。一方、前の部分の「インレット」については、単独で語とならず、常に他の語構成要素に付属して用いられる。同様に、「ファイナル・ギヤ」の「ギヤ」は単独で語となる語構成要素で、「ファイナル」は単独で語とならない。このように外来語を成す語構成要素には、単独で語となりうるもの、つまり単用可能な語構成要素と、単独で語となりえないもの、つまり単用不可の語構成要素がある。

次に、それぞれの語構成要素を機能面から見ると、単用可能な語構成要素は、語全体における中心的な意味を表している。一方、単用不可の語構成要素は、単用可能な語構成要素に対し、何らかの説明を付加する働きをすることがわかる。例えば、「インレット・バルブ」や「ファイナル・ギヤ」において語の中心的な意味を表すことばはそれぞれ「バルブ」や、「ギヤ」である。「インレット」、「ファイナル」は、その中心的な意味を表すことばに対して機能や役割、特徴などの説明を付加している。

更に、語構成要素を位置関係から見ると、単用不可の語構成要素は前置されている。単用可能な語構成要素は後置されている（「インレット」や「ファイナル」が前に置かれ、「バルブ」や「ギヤ」が後ろに置かれている）。つまり、語構成要素の機能面と位置関係から見て、単用可能な語構成要素は、語全体における中心的な意味を表し、後置される。単用不可の語構成要素は説明を付加する働きをし、前置されることがわかる。

「クラッチ・ディスク」の「クラッチ」と「ディスク」はどうであろうか。「クラッチ」と「ディスク」はいずれも単用可能な語構成要素であるが、その機能と位置関係を見ると、「ディスク」は中心的な意味を表し、後置されている。「クラッチ」はそれに対して説明を付加する働きをしており、前置されている。

以上の例から言えることは、二つの語構成要素からなる語の場合、前置の要素は単用可能なものと単用不可のものがあるが、前置の要素は後置の要素に対し説明を付加する機能を持つ。後置の要素は単用可能なものであり、語全体における中心的な意味を表す、ということである。

では、三つの語構成要素からなる語はどうであろうか。「メイン・ドライブ・シャフト」の、「メイン」と「ドライブ」はともに単用不可の語構成要素である。「ドライブ」は「シャフト」に対し説明を付加していることは明らかであるが、「メイン」が説明を付加する対象は「シャフト」なのか、それとも「ドライブ・シャフト」なのかは、一概に言えない。ここでその議論は避けるが、明らかなのは「メイン」も「ドライブ」も他の要素を説明する要素として機能していることであ

る。つまり、二つの単用不可の語構成要素が、他の要素に対する説明付加の機能を果たしており、それらは説明を付加する対象よりも前に置かれる。「シャフト」は単用可能な語構成要素であり、語の最も後ろの位置に置かれ、前置要素による説明の付加を受けるとともに、語全体における中心的な意味を表している。四つの語構成要素、例えば、「オイル・プレッシャ・ウォーニング・ランプ」の場合も、二つ、あるいは三つの語構成要素の場合と同様に、「ランプ」が単用可能な語構成要素であり、語の最も後ろの位置に置かれ、「オイル・プレッシャ・ウォーニング」という前置要素による説明の付加を受けるとともに、語全体における中心的な意味を表していると考えられる。

ここまでの分析から、次のことが言える。

- ①装置・部品名称の外来語は、一つの語構成要素からなる語と、二つ以上の語構成要素からなる語がある。（『教科書』では、二つ以上の語構成要素が「・」で区切られている。）
 - ②語構成要素には単用可能なものと単用不可のものがある。
 - ③上記①のいずれの場合も、必ず単用可能な語構成要素を少なくとも一つ含む。
 - ④単用可能な語構成要素は少なくとも一つは最後の位置に置かれる。
 - ⑤単用可能な語構成要素は最後の位置に置かれた場合、語全体の中心的な意味を表す。
 - ⑥単用可能な語構成要素が最後の位置以外に置かれた場合は、より後にある要素に対し説明を付加する機能を果たす。
 - ⑦単用不可の語構成要素は、最後以外の位置に置かれる。
 - ⑧単用不可の語構成要素は、より後にある要素に対し説明を付加する機能を果たす。
- これを表にまとめたものが表4である。

表4 外来語の語構成要素の種類と位置・機能

| 語構成要素の種類 語構成要素の数 | 単用可能なもの／単用不可のもの | 単用可能なもの |
|---------------------|--|----------------------|
| 一つ | | |
| 二つ以上 | <input type="text"/> · <input type="text"/> | <input type="text"/> |
| | <input type="text"/> · <input type="text"/> · <input type="text"/> | <input type="text"/> |
| 位置 | 最後以外 | 最後 |
| 機能 | 後にある要素に対し説明を付加する | 語全体の中心的な意味を表す |

なお、表4における「語構成要素が一つ」の場合とは、語構成要素の単用を指し、それ自身が独立した語となっているものである。

(3) 「中心のことば」と「説明することば」

ここで一旦、語構成要素という呼び名を平易な「ことば」という呼び方に変えて、語構成要素の位置と機能の分析から導き出されたことを、よりわかりやすくまとめよう¹⁷。つまり、外来語の中には短い語も長い語もあるけれども、語を構成している小さい単位の「ことば」に着目すると、語全体の中心的な意味を表すような「中心のことば」と、中心のことばに対して説明を加えるような「説明することば」に分類することができる。「中心のことば」とは、語の最後の位置に置かれ、語全体の中心的な意味を表す機能を持ち、それが単独で使用された場合は独立した「語」となる。「説明することば」とは語の最後以外の位置に置かれ、後ろに置かれる要素に対して説明を加える役割をする。「中心のことば」として使われることばが、「説明のことば」として使われることもある。この場合、「中心のことば」が最後以外の位置に置かれていると考えるのではなく、同じことばが「説明のことば」として使われていると考える。

ここで、「中心のことば」と「説明することば」という概念に基づき、自動車整備専門分野の外来語語彙を分析する。主として、前述した『教科書』から自動車の装置名・部品名称の外来語語彙を抽出し、「中心のことば」、「説明することば」に分けた上で、更に小さく分類し¹⁸その性質を考察する。

まず、「中心のことば」である。「中心のことば」は、「アクスル」、「シール」、「ローラ」、「クラッチ」など、何らかの具体的な物を表す。単独で語となりうる。これについて、意味の点から、また、学習者への指導上の便宜、説明のしやすさを考慮し、次のような分類を試みた。つまり、①機能を表すことば、②形状を表すことば、の二つである。以下、具体例を提示する。

①機能を表すことば

「…をする（ための）もの」、「…ができるもの」と言うことができる。例えば、「シール」は中の液体が漏れたり、外部からほこりが入ったりしないようにしっかり封をするためのもの、「アクスル」は「車輪と車輪とをつなぐもの」など、その役割や機能から説明することが可能である。

(例)

アクスル、カバー、キー、キャリア (carrier¹⁹)、キャップ、ケース、シール、ジョイント、ストップ、スプリング、タンク、チャンバ、ハウジング、バルブ (valve)、ベアリング、ボデー、ランプ、レース (race)

17 以下、「語」を形成する、より小さい語構成要素を「ことば」と表現する。この意味の場合、「ことば」が単独で用いられたとき独立した「語」となる。

18 分類に当たり大須賀和美・大須賀博編著 (2016)、および飯田隆昭・山本慧一編 (1994) を参考にした。

19 「キャリア」の出自もとである英語を求めようとする、意味により “career” と “carrier” の二つの可能性がある。また、「レース」なら “lace”, “lathe”, “race” の三つの可能性がある。このような「同音異義の外来語」については出自もとの英語を付記した。

この分類のことばには、以下のような結合用器具や、潤滑剤なども含める。

(例)

オイル、グリース、スパーサ、ナット、ボルト (bolt)、リベット、ワッシャ

また、いくつかの部品により構成され一定の複雑な役割を有する装置名称もこの分類に含める。

(例)

クラッチ、コンバータ、ステアリング、サスペンション、ディファレンシャル、
トランスミッション、ブレーキ

②形状を表すことば

「～の形のもの」と言うことができる。例えば、「コーン」は「円錐形のもの」、「スリーブ」は「袖口の形」、「円筒形のもの」など、形状から説明が可能である。

(例)

コイル、コーン (cone)、スパイダ、スピンドル、スリーブ、セレーション、テーパ、ディスク、ニードル、パイプ、バー、フォーク (fork)、プレート、ベルト、ホース (hose)、ボール (ball)、ヨーク、リーフ、ロッド、ワイヤ

また、「～の形で…する (ための) のもの」という具合に、形状と機能の両面から説明することができることばもこの分類に含める。例えば、「ローラ」は「円柱の細長い形で、ころがるもの」、「レバー」は「棒の形で、機械を操作するためのもの」というように、形と機能から説明が可能である。

(例)

ケーブル、シャフト、ピニオン、ブーツ、プーリ、ペダル、ホイール、レバー (lever)、
ローラ

次に「説明することば」である。「説明することば」は、「ドライブ・ギヤ」、「ファイナル・ギヤ」、「リング・ギヤ」、「ベベル・ギヤ」、「サイド・ギヤ」における「ドライブ」、「ファイナル」、「リング」、「ベベル」、「サイド」などで、「中心のことば」(ここでは「ギヤ」)に対して何らかの説明を付加している。このうち、「ドライブ」と「ファイナル」は、それぞれ「駆動する」、「最終の」など、その「ギヤ」の機能、役割を示している。「リング」と「ベベル」は「環状の」、「斜面の」という形状を示す。「サイド」は「側面」という位置を示す。このように、「説明することば」は「中心のことば」に対しどのような説明を与えるかという意味の点から分類することができる。「中心のことば」同様、学習者への説明のしやすさも考慮し、「説明することば」について次の五つの分類を試みた。つまり、①機能を説明することば、②形状・様態を説明することば、③位置・方向を説明することば、④特徴・性質を説明することば、⑤使用先・関連性を説明することば、である。以下、具体例を提示する。

①機能を説明することば

「～をする(ための)…」, 「～ができる…」とすることができる。説明することばは、中心のことばがどのような機能、役割を持っているかを説明する。「リターン・スプリング」の「リターン」は「もとの位置に戻るための…」という意味である。

(例) * ()内は中心となることばの一例である。以下同様。

インレット(～・バルブ), コネクティング(～・ロッド), プッシュ(～・ロッド),
プレッシャ(～・レバー), リザーブ(～・タンク), リターン(～・スプリング),
レリーズ(～・フォーク), ロック(lock)(～・ナット)

②形状・様態を説明することば

「～の形の…」とすることができる。説明することばは、中心のことばがどのような形状、どんな様態であるかを表す。「リング・ギヤ」の「リング」は「環状の…」, 「輪の形の…」という意味である。

(例)

ウォーム(～・シャフト), コニカル(～・スプリング), セクタ(～・シャフト),
ダイヤフラム(～・スプリング), フレキシブル(～・ホース), リング(～・ギヤ)

③位置・方向を説明することば

「～にある…」または「～の方向の…」とすることができる。説明することばは、中心のことばがどのような位置、方向にあるかを表す。「リヤ・ホイール」の「リヤ」は「後ろの…」という意味である。

(例)

アウト(～・レース), インナ(～・レース), サイド(～・メンバ),
センタ(～・ディファレンシャル), フロント(～・ホイール), リヤ(～・ホイール)

④特徴・性質を説明することば

「～である…」とすることができる。説明することばは、中心のことばがどのような特徴、性質であるかを表す。「メイン・シャフト」の「メイン」は「主の…」という意味である。

(例)

アイドル(～・ギヤ), カウンタ(～・シャフト), メーン(～・シャフト),
マスタ(～・シリンダ)

⑤使用先・関連性を説明することば

「～に使われている…」, 「～に関する…」とすることができる。説明することばは、中心のこ

とばが何の装置に使われているか、何の装置に関するものかを説明する。ここで説明することはとばとして用いられることばは装置名、部品名で、中心のことばとしても使用されているものである。

(例)

クラッチ (～・ディスク), ブレーキ (～・パッド), ディファレンシャル (～・ケース)

以上の分類は厳密な定義に基づいて分けたものではなく、多分に筆者の主観を含んでいる。はつきり分けられないものもある。一つの試みとして見ていただきたい。

6. ま と め

自動車整備を学ぶ外国人留学生が専門分野の外来語を習得するにあたっては様々なハンディを負っている。そのハンディを埋める手段の一つが、「意味のないカタカナの羅列」を「意味あることば」として捉えられるようになることである。これを教育現場で指導として実現するには語彙の分析が必要である。そこで本稿では、自動車整備分野における外来語語彙を、分かち書きされた小さなことばの単位ごとに分け、ことばの意味と機能により分類を試みた。教育現場への提案としては、分かち書きされた小さなことばの単位ごとに外来語の意味を捉えることを学習者に意識させるとともに、本稿で検討した分類に基づいて説明を加えるといった指導が考えられる。

7. 補 足

筆者の受け持つ授業で、自動車整備の専門の勉強を始めて半年経った頃の外国人留学生49名²⁰に、自動車の専門の勉強に出てくる漢語と外来語の習得に関する簡単なアンケートを取ったことがある。このアンケートは個々の学生の状況を把握し指導に生かすことが目的であったが、期せずして、学生の出身国別に特徴が現われた。一つ目は、ネパールとスリランカの学生が漢語に難しさを強く感じている反面、外来語にはさほど難しさを感じていないこと、二つ目には、中国の学生が漢語には難しさを感じていないが、外来語に強く難しさを感じていることである。そして、三つ目には、ベトナムの学生が漢語と外来語の双方に強い難しさを感じていることである。一つ目に関しては、学生からは、外来語は「英語をもとに考えれば難しくない」とか、「母国では自動車の部品の名前は英語だ」という声が聞かれた。二つ目に関しては、特に専門用語などの漢語の高級語彙が日本語と中国語とで表記が一致していることばが多いことから、相対的に漢字語彙の意味がわかりやすいことと、その反面、カタカナことばに漢字のような意味の手がかりがないためだろう。ちなみに、中国語では自動車の部品名称は、クラッチ＝“离合器”(「離合器」)、ディファレンシャル＝“差速器”(「差速器」)など、ほとんどのものが意味を表すことばで表されて

20 国籍別内訳は、ベトナム16名、中国15名、ネパール10名、スリランカ6名、ミャンマーとバングラデシュ各1名

いる²¹。ネパール人、スリランカ人と、中国人は対照的な結果である。三つ目については、複雑である。ベトナムの学生の声からはその原因を知る手がかりを得ることができなかった。日本語では自動車部品名称のほとんどが外来語で表されるのに対し、ベトナム語の自動車用語は、漢越語²²、外来語、固有語、及びそれぞれの語種を組み合わせた混種語がある上に、外来語についてはフランス語由来の語が多くを占めるため、音の上から日本語の外来語に類似するものが極めて少ない²³ということが背景にあるかもしれない。いずれにしても、このアンケートはあくまでも、学生自身がどう感じているかを聞いたものに過ぎず、実際の勉強が順調に進んでいるかどうかは別の問題である。「難しい」と感じていても着実に勉強が進んでいる者もいれば、「難しくない」と感じていてもなかなか部品名称が覚えられない者もいる。少なくとも、このアンケートの結果からは、たとえ意味を見出しにくいカタカナの羅列に見える外来語であっても、何らかの意味の手がかりを掴むことであれば、習得へ向けての敷居を低くすることができると言えるのではなからうか。

〈参 考 文 献〉

- 飯田隆昭・山本慧一（編），日本語になった外国語辞典，集英社（1994）
 大須賀和美・大須賀博（編），最新版自動車用語辞典，精文館（2016）
 カッケンブッシュ寛子・大曾恵美子，外来語の形成とその教育，日本語教育指導参考書16，国立国語研究所（1990）
 窪蘭晴夫，アクセントの法則，岩波科学ライブラリー，岩波書店（2006）
 清水勝昭，中国人留学生用補助教材「自動車用語日中対照ハンドブック」について，中日本自動車短期大学論叢，第36号，p.61-p.86（2006）
 清水勝昭，自動車部品名称に見る中国語の外来概念受容の特徴について，中日本自動車短期大学論叢，第37号，p.39-p.55（2007）
 清水勝昭，ベトナム語の自動車用語，中日本自動車短期大学論叢，第43号，p.45-p.56（2013）
 中山恵理子・陣内正敬・桐生りか・三宅直子，日本語教育における『カタカナ教育』の扱われ方，日本語教育，138，p.83-p.91（2008）

〈データ用資料〉

- 一般社団法人日本自動車整備振興会連合会（編），自動車整備士養成課程教科書三級自動車シャシ，一般社団法人日本自動車整備振興会連合会（2016）
 旺文社（編），日本語能力試験ターゲット2000・N2単語，旺文社（2011）
 旺文社（編），日本語能力試験ターゲット2000・N1単語，旺文社（2011）
 独立行政法人国際交流協会・財団法人日本国際教育協会（編），日本語能力試験出題基準・改訂版，凡人社（2004）

21 清水（2006）・清水（2007）による。

22 中国語由来のことばで、日本語での漢語に相当するが、表記は漢字を用いない。

23 清水（2013）による。