練習船「若潮丸」での英語による乗船実習への取り組み

横井　幸治※

Initiatives to promote onboard training using English on the training ship 「Wakashio-maru」

Koji YOKOI

Abstract

The foreign seaways marine transportation industry has changed drastically due to the multi-nationality of the crews.

Using English for communication aboard ship has become common sense and practice. Moreover, for safe navigation, the importance of English linguistic ability becomes even more important.

Therefore, for the purpose of motivation and establishing a basic foundation in communicative skills, a decision was made to hold onboard training for the cadets using English.

In this paper, I will report the evaluation of the preparations, implementation, and the results of the students' questionnaire. I think that this will be useful for future endeavors to hold onboard training using English.

1．　はじめに

現在の我が国の外航海運業界は、平成18年の船腹量は、2,223隻となっているが、日本籍船はそのうちの95隻に留まっている[1]。船員数では、昭和49年に56,833人だったものが平成18年には、2,650人と激減している[2]。2,223隻の乗組員内訳は、ほとんどすべてが、外国人（一カ国とは限らない）の中に日本人のキーマン（船長、機関長等）が数名含まれているだけである。ほかの伝統的海運国と同様に、日本の海運企業がコントロールする船舶のほとんどは、日本人船員と外国人船員との混乗あるいは外国人船員のみで運航されている。

したがって、数十年も前にはなるが、日本人のみが乗船していた船内でのコミュニケーションは、母国語である日本語で満足されていたものが、現在は、指揮命令のみならず、日常会話にも英語が要求されている状況である。従来は、船内では日本語で事足りたために、乗組員は就職後に英会話を徐々にマスターしていければ、仕事上でのトラブルはさほど起こらなかったが、現在は、就職後直ちに英語を使わなければいけない状況となっている。

このような状況の中、日本人船員には運航技術のみならず、海上及び陸上において管理者としての役割が求められており、リーダーシップ、マネージメントなどの資質に加え、多文化、多言語環境において業務を適切に実行するための英語コミュニケーション能力が必要不可欠となっている。

このため、海事教育機関ではコミュニケーション能力向上に重点を置いた海事英語訓練を行う必要性が高まっている。平成18年度に採択された現代GP「海事技術者のキャリア教育プログラム」に取り入れる形で、商船高等専門学校においても、全国５校の連携により各校の練習船実習に英語コミュニケーション訓練を導入する「英語による乗船実習」プログラム[3]が、平成19年度から実施されることに至った。

本校練習船若潮丸でもプログラムに沿って、英語による実習に取り組んできたので、その経緯について報告する。

2．　若潮丸での実習

若潮丸での乗船実習の航海形態は、１、２、３学年が商船学科１クラス、航海、機関コースをまとめて１泊２日の日程で前期と後期に各１回ずつ、指導教員は、航海、機関各コースから各１名乗船して行っている。

４学年は、航海、機関コース別に１泊２日の日程で前期と後期に各１回ずつ、指導教員は、各コースで１名乗船して行っている。

実験実習については、前期と後期にわたって、時間割での３時限（実質約２時間10分）を使って実施して

※商船学科（准教授）

（平成21年３月31日受付）

いる。航海コースは、出港することを基本とし、操縦性能の測定や、自差測定等を、３学年では各自５回、４学年では各自４回の実習をしている。機関コースでは、停泊実習として、主に機関関係の計測や、整備作業を、３学年では各自２回、４学年では各自４回の実習をしている。また、３学年では、洋上救命講習として１日がかりの実習も実施している。

３．　英語による実習の準備

３．１　フレーズ集

実習資料の作成は、平成18年度に現代GPのプログラムによって５校の商船高専が協力し、作成した「船内英語コミュニケーションフレーズ集」をもとに、本校独自で学生が覚えやすいように、会話として成り立つ最低限の長さの文章とすることを心がけ、一部を簡略化したフレーズ集を作成した。内容は、整列、マイク、機関室、部署配置、出港部署、入港部署、抜錨部署及び投錨部署を各１ページで構成した。

フレーズ集は、後述する用語集とともに、学生、指導教員及び練習船乗組員に、平成19年度前期実習の約１か月前に航海コース、機関コース別にして配布した。

平成19年度後期実習の前には、前期の実習の反省に基づき、乗船実習で必要となる、食事当番、機関作業、甲板作業及び航海当直の４項目について、混乗船のための実務英語マニュアル[4]、海の基礎英会話[5]、航海訓練所青雲丸実習資料等を参考に、フレーズ集の追加版を作成し追加配布した。

平成20年度には、航海コースに対して、航海当直引き継ぎを追加して全13項目から、航海コース、機関コース別に配布した。

配布したフレーズ集の一部を、図１～３に示す。

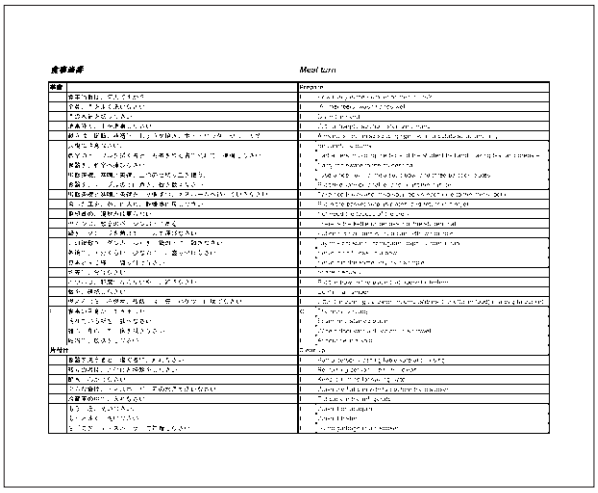


図１　食事当番のフレーズ

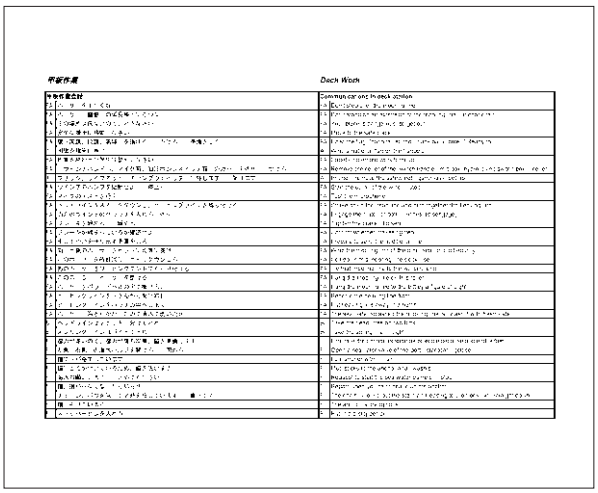


図２　甲板作業のフレーズ

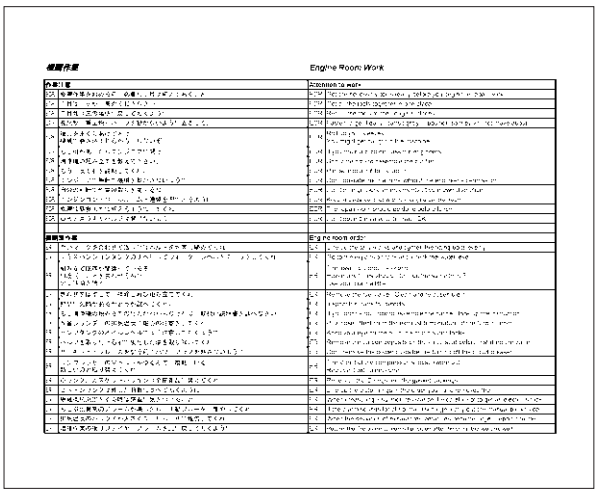


図３　機関作業のフレーズ

３．２　用語集

今回の実習に伴い、船内に配置、設置されている備品、機器等の名称を、学生に英語で覚えさせる目的で、カラーコピーの写真入り船内用語集を作成、配布した。従来、機関コースで作っていた機器配置の資料を加工するとともに、平成18年度末ごろに船内各部写真を可能な限りのものについて撮影し、資料を収集し、その中から重要で解りやすい事柄を抽出した。船体各部名称図[6]等を参考に、英語と発音を片仮名表記して、共通用語、航海用語、機関用語各60項目で１ページあたり12項目で構成し、航海コース、機関コース別とした。

平成20年度の実習では、学生に知っておいてもらいたい項目を、各用語１ページ12項目ずつ追加して配布した。

配布した、用語集の一部を図４、５に示す。

図４　航海用語

図５　機関用語

３．３　その他の準備事項

今回の英語による乗船実習を行うに当たり、校内練習船においての英語教育の可能性に関して、フィリピン船員の英語教育についてマニラ邦船社フィリピン船員研修施設の視察を、平成19年１月29日～２月１日に行った。英語教育を外国人と乗船するために必要な英語に限定すれば、コミュニケーション中心の授業が重要となるが、船内作業で使用される英語は限定されている。これに限れば商船高専に入学し、基礎から学べば最低限必要な英語力は身に付くと考えられ、英語による乗船実習の方向性がつかめた。

次に、練習船乗組技術職員の英会話能力向上を目指し、平成19年６月21日から10月25日にかけて、外国人講師を招いての、10回の英会話講習を実施した。この講習では、外国人講師と会話をすることにより、英会話への不安を取り除くことや、忘れていた英会話を思い出すために役立ち、この実習への取り組みの一助となった。

最後に、電子辞書を乗組技術職員各自１台と、学生用として10数台用意した。この電子辞書は、今回の実習に限定されず、船内では頻繁に活用されている。

４．　英語による乗船実習の実施

英語による実習は、ほぼ船舶実務を習得し終えている４学年の乗船実習のみを主眼としておき、ほかの学年での実習では従来通りとし、４学年前期の実験実習は、乗船実習への足がかりとなるように、命令系統を本船乗組員が英語で行うことを見せることとした。後期の実験実習では、英語による命令系統を、学生に自主的に実施させた。

実習中に英語を使用する場面は、整列、集合、点呼、船内マイク（日課、部署発令）、出入港部署（船橋、船首、船尾、機関制御室、機関室）、航海、機関当直中の報告、会話、食事当番、掃除当番等での会話とし、講義以外のすべてを基本とした。

学生にとって、６月に前期の航海コース４年の実習（１泊２日）及び機関コース４年の実習（１泊２日）、11月に後期の航海コース４年の実習（１泊２日）及び機関コース４年の実習（１泊２日）で、２回の英語による実習を行った。

実習では、実習の直前に配布する実施要項を、英文で作成することにより、実習が英語で行われることへの自覚を持たせ、予習等の事前準備の必要性を認識し、やる気を持たせることを期待した。指導教員にも実習時の英会話への協力を依頼した。

学生に配布した英文実施要項を、図６、７に示す。

実習では、１か月という準備期間では短かったと考えるが、その割には学生及び乗組員とも積極的に取り組んでいた。

そんな中、用意したフレーズにはやや長いものもあり、学生がスムーズにコミュニケーションを取れない場面も一部見られた。また、用意したフレーズにない表現が要求されるシーンもあったが、学生は自分なりに表現を考え、今回購入した電子辞書を使い会話に取り組んでいた。

今後、航海コース４年及び機関コース４年の練習船での実験実習においても、英語コミュニケーションを取り入れることが有効であると考えられ、専門英語授業にも、実践的なオーラルコミュニケーション練習を取り入れることが必要といえる。

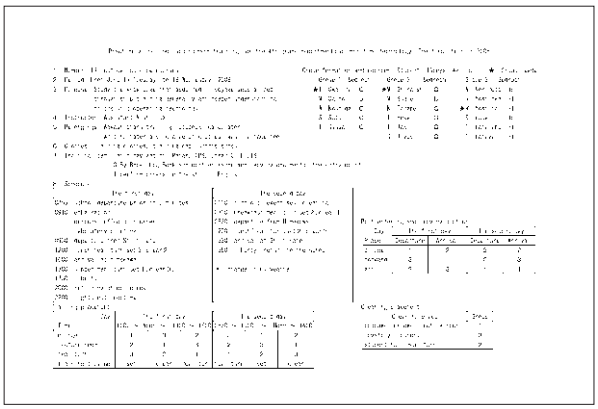


図６　航海コース実施要項

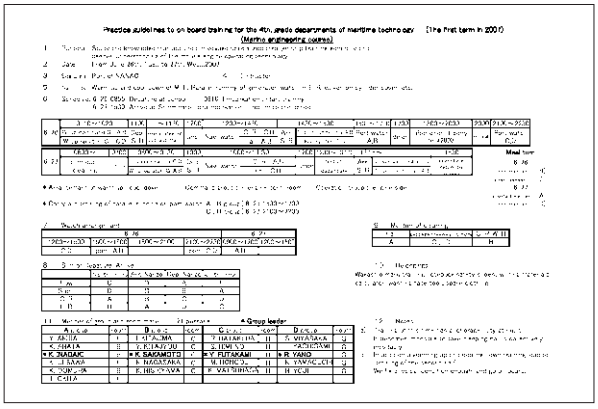


図７　機関コース実施要項

５．　英語による実習の結果

５．１　英語の試験

学生の英語の予習度、実力等をはかるために、実習中に試験を実施した。

前期は、船内用語集から出題した単語の筆記試験を行った。航海コース、機関コースとも用語集の中から各10問を出題し、平成19年度の平均点は、航海コース60.8点、機関コース63.5点と、かなりの学生が、事前に学習をしてきていたことがわかる。平成20年度の平均点は、航海コース12.9点、機関コース34.6点と、どちらのコースも前年度に比べかなりの学生が、事前学習を怠けていたことがわかる。

後期は、船内用語集及び船内英語コミュニケーションフレーズ集から出題した単語と会話の筆記試験を行った。航海コース、機関コースとも、フレーズを各８問、単語を各４問出題した。平成19年度の平均点は、航海コース37.0点、機関コース36.6点、平成20年度の平均点は、航海コース36.7点、機関コース20.6点となり、共にフレーズからの設問の正答率が悪かった。

課題としては、どのようにして事前学習を促し、英語力を高めるかを考える必要があるといえる。

図８、９に試験問題の例を、図10、11に試験結果のコースごとの点数分布を示す。

図８　航海コース前期試験問題

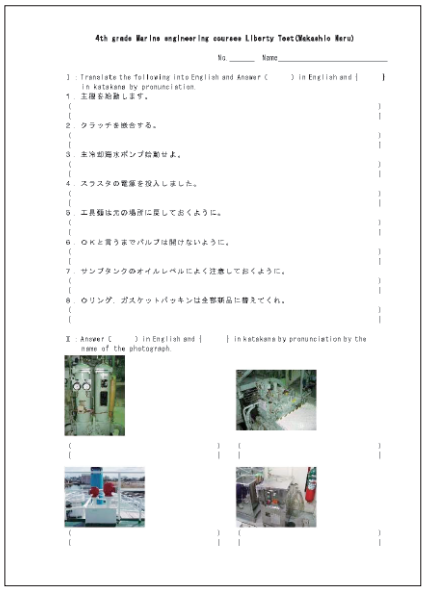


図９　機関コース後期試験問題

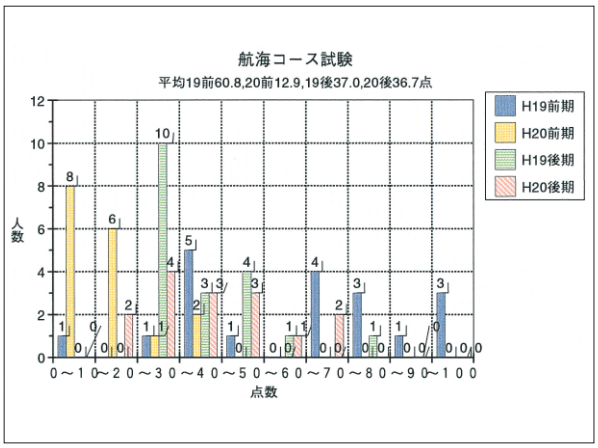


図10　航海コース点数分布

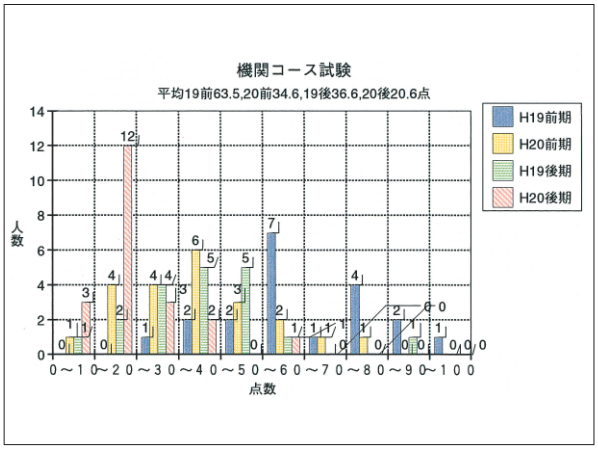


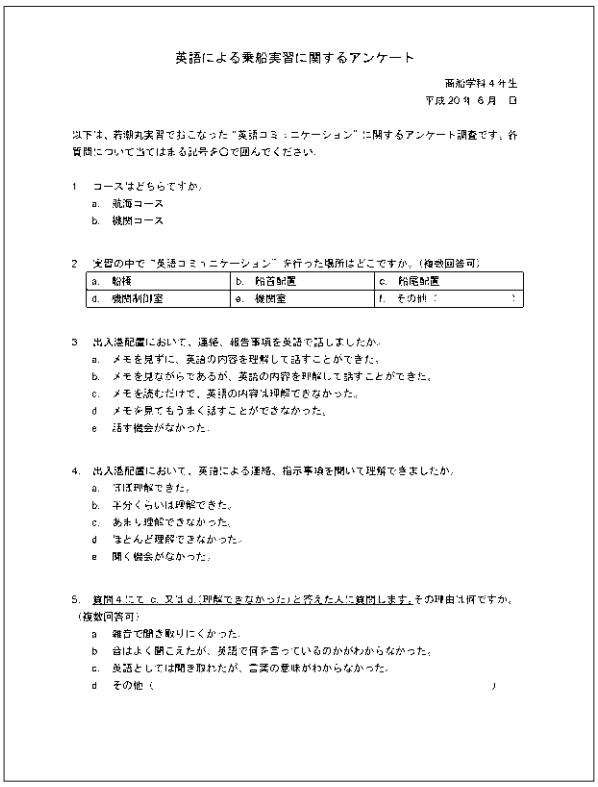
図11　機関コース点数分布

5．2　実習のアンケート

この取り組みでの学生の意識を探るために、この英語の実習に関するアンケート調査を実施した。アンケートは、平成19年度の後期、平成20年度の前期及び後期の３回実施した。

平成19年度のアンケートは、弓削商船高専で学生に対して行ったアンケート[7]を参考に作成し、平成20年度については、現代GPのプログラムで作成した５商船高専統一の内容のもので実施した。図12、13に平成20年度に実施したアンケート調査用紙を示す。

本論では、平成19年度の設問と平成20年度の設問が変わってしまったために、平成20年度のアンケートについて、前後期の変化やコース間での違いなどを分析する。後述する４問目の「理解度」と６問目の「必要性」に限り、平成19年度のアンケートの設問とほぼ一致するので、平成19年度の結果も含めて分析することとする。以下のグラフでは、航海コースをN、機関コースをEと表記する。最後に、自由意見の中から、参考となる意見を一部抜粋したものを挙げる。



英語による乗船実習に関するアンケート

商船学科４年生
平成20年６月　日

以下は、若潮丸実習でおこなった"英語コミュニケーション"に関するアンケート調査です。各質問について当てはまる記号を○で囲んでください。

1　コースはどちらですか。
a.　航海コース
b.　機関コース

2　実習の中で"英語コミュニケーション"を行った場所はどこですか。（複数回答可）

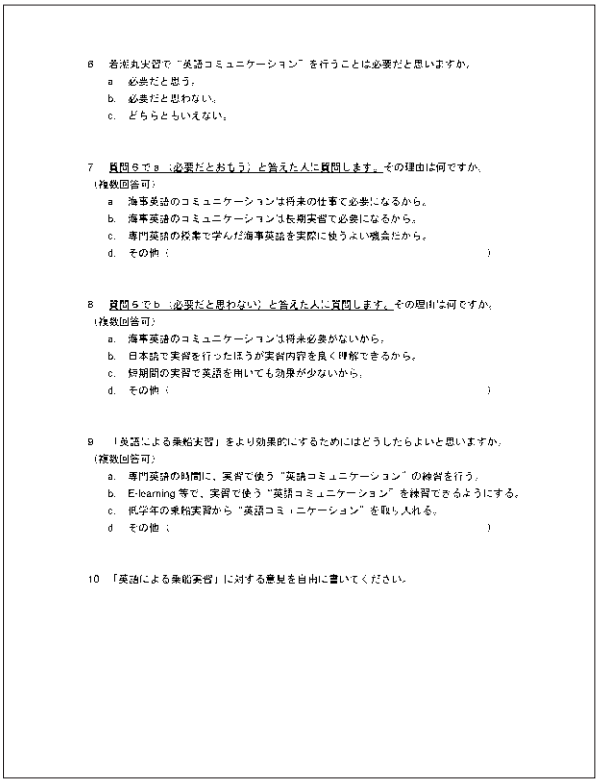
a.　船橋	b.　船首配置	c.　船尾配置
d.　機関制御室	e.　機関室	f.　その他（　　）

3　出入港配置において、運航、報告事項を英語で話しましたか。
a.　メモを見ずに、英語の内容を理解して話すことができた。
b.　メモを見ながらであるが、英語の内容を理解して話すことができた。
c.　メモを読むだけで、英語の内容を理解できなかった。
d　メモを見てもうまく話すことができなかった。
e　話す機会がなかった。

4.　出入港配置において、英語による運航、指示事項を聞いて理解できましたか。
a.　完璧理解できた。
b.　半分くらいは理解できた。
c.　あまり理解できなかった。
d　ほとんど理解できなかった。
e　聞く機会がなかった。

5.　質問４にて c. 及び d.（理解できなかった）と答えた人に質問します。その理由は何ですか。
（複数回答可）
a　雑音で聞き取りにくかった。
b　音はよく聞こえたが、英語で何を言っているのかがわからなかった。
c.　英語としては聞き取れたが、言葉の意味がわからなかった。
d　その他（　　）

図12　アンケートⅠ



6　若潮丸実習で"英語コミュニケーション"を行うことは必要だと思いますか。
a　必要だと思う。
b.　必要だと思わない。
c.　どちらともいえない。

7　質問６でa（必要だとおもう）と答えた人に質問します。その理由は何ですか。
（複数回答可）
a　海事英語のコミュニケーションは将来の仕事で必要になるから。
b.　海事英語のコミュニケーションは長期実習で必要になるから。
c.　専門英語の授業で学んだ海事英語を実際に使うよい機会だから。
d.　その他（　　）

8　質問６でb（必要だと思わない）と答えた人に質問します。その理由は何ですか。
（複数回答可）
a.　海事英語のコミュニケーションは将来必要がないから。
b.　日本語で実習を行ったほうが実習内容を良く理解できるから。
c.　短期間の実習で英語を用いても効果が少ないから。
d.　その他（　　）

9　「英語による乗船実習」をより効果的にするためにはどうしたらよいと思いますか。
（複数回答可）
a.　専門英語の時間に、実習で使う"英語コミュニケーション"の練習を行う。
b.　E-learning 等で、実習で使う"英語コミュニケーション"を練習できるようにする。
c.　低学年の乗船実習から"英語コミュニケーション"を取り入れる。
d　その他（　　）

10　「英語による乗船実習」に対する意見を自由に書いてください。

図13　アンケートⅡ

最初の設問はどちらのコースかを問い、２問目は英語を使った場所を尋ねた。３問目の設問は「出入港配置において、連絡、報告事項を英語で話しましたか。」としたのでこの３問目以下について分析をしていく。英語で話したかについての割合のグラフを、図14に示す。

図からわかるように、メモを見ながら話した学生が多数を占めていて、約４分の１の学生が話せないとした。ただ、後期になれば話せた学生が増加していることから、この実習の効果があることがわかる。

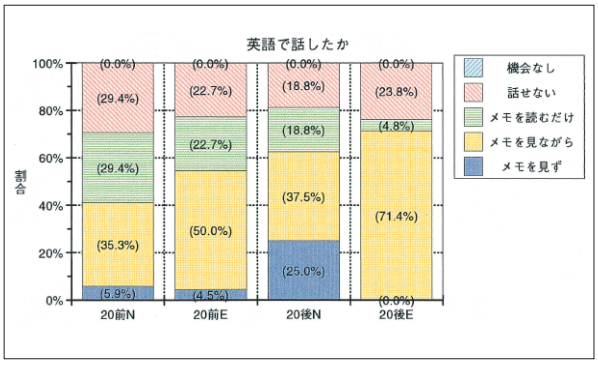


図14　英語で話したか

４問目「出入港配置において、英語による連絡、指示事項を聞いて理解できましたか。」について、図15に示す。

前述した試験の結果とは異なり、平成19年度に比較して、平成20年度は、理解できたとする学生の割合が増加している。コース間で比較すれば、平成19年度は航海コース、平成20年度は機関コースの学生が理解できた割合が上回っている。前後期を比較すれば、ここからも、後期になれば理解できた学生が増加していることから、この実習の効果がわかる。

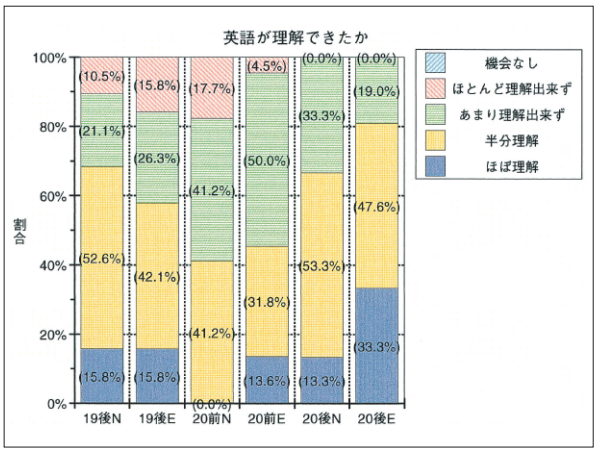


図15　英語が理解できたか

５問目「質問４にて（理解できなかった）と答えた人に質問します。その理由は何ですか。」について、図16に示す。

英語の意味が解らないことを理由とした学生は、後期になれば顕著に減少している。コース間では意味が解らないとする学生の割合が、航海コースの方が高いことがわかる。また、雑音を理由とした学生が増えているのは、前期よりも後期の方が、真剣に取り組んでいたことから、そのように感じたのではないかと推測される。

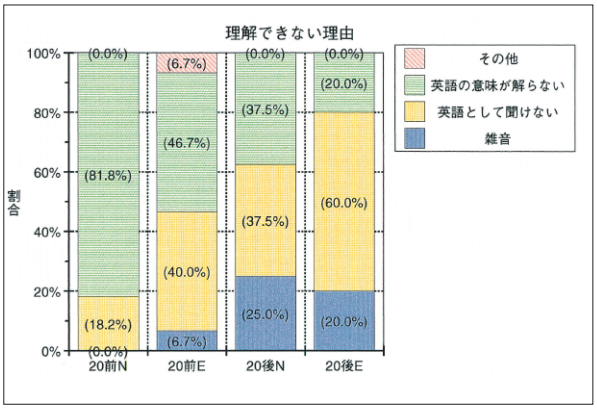


図16　理解できない理由

６問目「若潮丸実習で“英語コミュニケーション”を行うことは必要だと思いますか。」について、図17に示す。

航海コースの学生には、２年間とも必要ないと答えたものはいなかったが、機関コースの学生に、必要ないと答えた学生が含まれ、平成20年度は特に多いことが気になる。ただ、どちらのコースも、前期に比べて後期に、必要とした割合が増加している。この傾向が、前述した英語の試験の結果に反映されているようである。

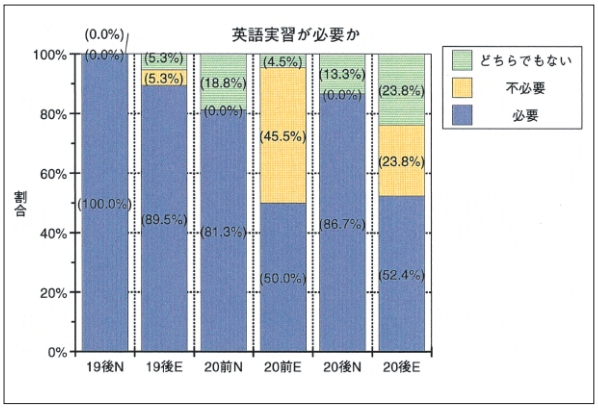


図17　英語実習が必要か

７問目「質問６で（必要だとおもう）と答えた人に質問します。その理由は何ですか。」について、図18に示す。

予想通り、仕事に必要とした学生が過半数を占めている。機関コースでは、前後期でさほど変化はないが、航海コースでは、仕事で必要とした学生が、後期に減少している。これは将来の見通しが、前期より後期の方がより現実的となったためではないかと推測される。専門英語の実践と答えた学生は、カリキュラムの中の専門英語の開講時期が関連しているものと考えられる。

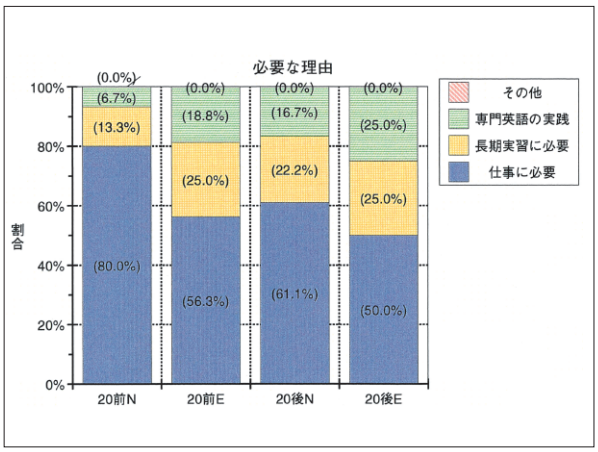


図18　必要な理由

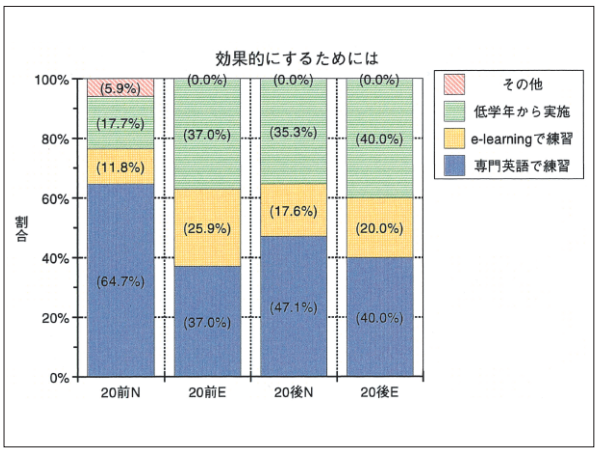


図20　効果的にするためには

８問目「質問６で（必要だと思わない）と答えた人に質問します。その理由は何ですか。」について、図19に示す。

機関コースだけの解答となっているが、日本語の方が効果的でほとんど占められており、実習で必要とする会話が、日本語でも多くの専門用語が含まれ、さらに英語にすれば、ますます理解できなくなることの表れと考える。限られた実習の時間の中で、実習内容を理解し、英語を使うということの困難さがにじみ出ていると考えられる。

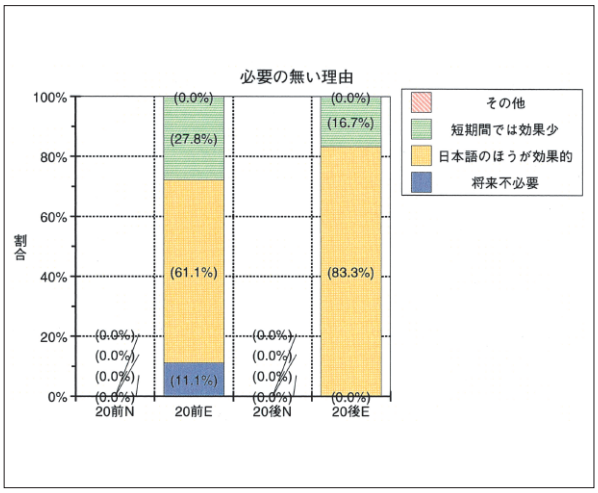


図19　必要のない理由

９問目「「英語による乗船実習」をより効果的にするためにはどうしたらよいと思いますか。」について図20に示す。

解答にはばらつきがあるが、多数は、専門英語で練習することと低学年から実施に分かれていることから、学生にとって、どちらの手法も効果があるのではと感じていることがわかる。今後の取り組みの中で、検討すべき課題といえる。

最後に、10問目「「英語による乗船実習」に対する意見を自由に書いてください。」について記入があった自由意見の中から、特に参考となる意見を幾つか抜粋したものをコース別に以下に挙げる。

航海コース

・理解出来かけた頃に実習が終わったので残念だった。
・１年生の時から勉強したほうが良いと思う。
・英語を実践で使おうとすることで自分の悪い点がわかった。
・普段の授業でも英語に力を入れたカリキュラムを作れば一層効果的になると思う。今回は大変でした。
・とてもためになります。続けて下さい。

機関コース

・訓練というよりは船乗りを目指す上でのやる気回復的な役割が大きかったと思う。
・各部機関の名称や指導方法を完璧に覚えてから英語にしてほしい。
・大変だが将来必要になることだから、学生のうちに勉強しておくべき。１年生時から英語を取り入れるともっといいと思う。
・学校でも機関の英語についての授業があればいい。

自由意見の中で特に気になるのが、１年生の内からやもっと早い時期から英語による実習を始めたら良いという意見が９件あげられたことである。今回の実習を４学年に絞ったのは、船舶運航技術の基礎もできてない内から、英語では無理であるとの憶測からである。しかし、学生にとっては、何も知らない内から、英語で実習が行われれば、それを受け入れていくことが、短期間で新たに英語を覚えるよりも容易なことと考えているためといえる。今後、検討する価値が十分ある意見である。

今回のアンケート結果からは、概ね学生にとって意

義のある実習となっていることがわかったが、一部の学生に否定的な意見もあったので、まだまだ改善の余地があるといえる。中でも特に、英語による実習が必要ないと思わせない工夫をしていくことが急務であるといえる。

6．　おわりに

この英語による乗船実習をより充実させ、効果のあるものとしていくためには、学生に対して行ったアンケートの自由意見の中にあった積極的な意見を尊重して、実施内容及び方法を改革していく余地が多分にあるということである。

本校には、国際流通学科という語学教育に対して特化し、成果を上げている学科が存在している。その語学教育の成功例のノウハウを参考にし、可能な部分を取り入れることにより、ほかの商船高専と比較しても、一歩前を行く英語教育を実践していけるものと考えている。今後の課題として、前向きに検討していく必要があると考える。

この実習と同時に、「はじめての船上英会話[8]」が平成20年10月に商船高専海事英語研究会編として出版することができた。「英語による乗船実習」プログラム用に作成された５商船高専共通の英語フレーズ集を基に、練習船実習に必須の海事語彙集及び船内コミュニケーションフレーズをまとめ、会話フレーズ、語彙、解説及び会話例で構成し、会話例が付属 DVD によりリスニング学習ができるようにした。今後の海事英語教育の参考書となることを期待している。本校では、この本を校内練習船実習の教科書とすることとした。

この紙面を借りて、今回の英語による実習を計画から実施に至る過程での、佐々木機関長を初めとする乗組員の多大な協力に感謝するとともに、特に、外航混乗船の乗船経験がないにもかかわらず成功に導いた、技術職員５名の苦労と努力には計り知れないものがあったと、敬意を表しお礼を申し上げます。

最後に本校の置かれる環境は、平成21年度より富山工業高等専門学校との高度化再編統合が決定しており、商船学科の存在意義を高めていくためにも、この英語による乗船実習を一つの器材として、発展、充実させていけることを望むものである。

参考文献

（１）　国土交通省海事局編：海事レポート平成19年版，（財）日本海事広報協会，2007，P.116
（２）　国土交通省海事局編：海事レポート平成19年版，（財）日本海事広報協会，2007，P.196
（３）　五商船高等専門学校：現代的教育ニーズ取り組み支援プログラム（現代 GP）成果報告書･海事技術者のキャリア育成プログラム，2009，P20,21
（４）　混乗船のための実務英語マニュアル，（株）日本郵船資料
（５）　練習船における海事英語訓練強化に係る検討会：海の基礎英会話，（財）船員教育振興協会，三光堂印刷
（６）　池田勝：改訂船体各部名称図６版，海文堂，1995
（７）　松永直也，松下邦幸，多田光男：練習船「弓削丸」による国際化教育～機関室内における英語の命令による実習訓練～，論文集「高専教育」，第31号，2008
（８）　商船高専海事英語研究会：はじめての船上英会話，海文堂，2008