

# 海事英語指導の方略研究 ( I )

— ESP教育の意義を中心として—

On Teaching Methods for Marine English ( I )  
— Focusing on the Significance of ESP Education —

坂本育生・橋口美紀\*  
SAKAMOTO Ikuo・HASHIGUCHI Miki

キーワード：海事英語、ESP、EGP

## 緒言

21世紀の幕開けとなった現在、大学英語教育は、極めて厳しい状況におかれている。90年代の教養部改組後の一般教育(共通教育)の混乱に続いて、18歳人口の減少に伴う大学生の定員割れの問題、並びに学力の低下、モチベーションの欠如、さらには大学経営の悪化、教官のリストラなど枚挙のいとまがない。

このような現状において、21世紀の大学英語教育は、どのようにあるべきであろうか。その解決策のひとつとして、実用性を重視した英語の習得を目指す、ESP (English for Specific Purposes) が、最近多方面から、注目を集めつつある。

本稿は、坂本・橋口の共同研究の最初の論文として、ESP教育の実践例である海事英語を取りあげ、ESP教育の意義を明らかにし、21世紀の大学英語教育の一指針を示すものである。全体的構成としては、最初にESPの誕生と歴史についてその概要を示し、次に海事英語(Marine English)を例として、EGP (English for General Purposes : 教養目的のための英語教育) との関連を考慮しつつ、大学英語教育の現状のひとつの改善策を訴えてゆきたいと考えている。特に海事英語の意義に関しては、そのバイブルとも言うべき、IMCO (Inter-governmental Maritime Consultative Organization : 政府間海事協議機関)によって1977年に決議されたIMCO RESOLUTIONについても言及する。<sup>1)</sup>

\* 鹿児島大学教育学部英語教育、鹿屋体育大学外国語教育センター

## I. ESPの誕生

19世紀の帝国主義時代以来、第一次・第二次世界大戦の終焉以後、科学技術の進歩や経済活動は世界的な規模に拡大を続け、それに伴って、世界共通語の必要性が生まれてきた。戦前は、国際外交語としては、フランス語が重要であったが、第一次・第二次世界大戦の戦勝国であり、世界一の経済大国となったアメリカの台頭により、仏語にかわって、次第に英語が国際語としての役割を果たすようになってきた。特にこの段階において注目すべき点は、従来の英文学・アメリカ文学の作品鑑賞のための教養英語としての英語教育ではなく、科学技術論文の作成や、経済・商業交渉といった、実用的な英語教育の必要性が一層顕著になり、ESPの誕生となったのである。

もともと当時は、もっぱら理工系英語(EST: English for Science and Technology)が中心であったが、その後、様々な分野へと発展を遂げることとなった。<sup>2)</sup>

## II. ESPの発展

1960年代のESPの誕生以来、専門家はESPの発展を、主に4~5の段階に分けて区分しているが、本稿では、Hutchinsonの区分に従い5段階に分けてその過程を要約してみよう。<sup>3)</sup>

### II-(1) 言語使用域分析の段階(Register Analysis Phase)

ESP誕生直後の1960年代においては、ESP研究は、まだその言語使用域の分析(Register Analysis)にとどまり、主にESTの領域における、

科学技術英語の言語的特徴を記述する程度のもので、具体例を挙げると、科学技術英語で複合名詞の用例、受動態、仮定法、助動詞等の文章上の語法・文法等に主眼が置かれていた。

## II-(2) 修辞学・談話分析の段階 (Rhetorical or Discourse Analysis Phase)

1970年代に入ると、言語学の発展に伴い、文・文章レベルの段階の分析から、文章と文章のつながりや談話分析に焦点を拡大した修辞学 (レトリック)・談話分析の時代に入った。

具体的には、深山(2000)によれば、「レトリック分析とは、書き手・話し手が、読み手・聞き手に自らの意見を理解し受け入れてもらうために、言語をどのように使用・記述したら、どういう効果を生むことができるかという特徴を分析するものである。談話とは、2つ以上の文がつながって、ひとつ1つのまとまりを構成するときのまとまりであり、パラグラフ・会話・対談などのより大きな言語単位を言う。そのつながりが、いかにして形成されているのかという分析を、談話分析という。」<sup>4)</sup>

さらに1970年代の石油ショックによって、石油取り引きや投資に関する専門知識が産油国内で必要とされるようになり、ESPの必要性が一段と高まり、ESPの発展に拍車をかけることとなった。

## II-(3) 目標状況分析段階 (Target Situation Analysis Phase)

この段階は、needs analysis としても知られているが、Hutchinson (1984) には、Chamber が採用した、“Target Situation Analysis” という表現で紹介されている。つまり、学習者のニーズや目標を明確にすることにより、その学習意欲を高めようとするものである。その点において、筆者のひとり坂本が担当する、水産学部海事英語においても、その目標状況や、ニーズははっきりしており、学習意欲は一般に高い。<sup>5)</sup> 筆者としても、大学英語教育のこの目標状況 (ニーズ) 分析を適用することによって、大学生の英語学習意欲を高めることが出来るのではないかと考えている。

## II-(4) 技能と方略の段階 (Skills and Strategies Phase)

これまでの段階では、言語使用域や修辞学・談話、目標状況の分析といった、言語の表層部分の分析が中心であったが、それをさらに掘り下げて言語使用の深層に存在する深層構造や思考過程を分析しようとするものである。<sup>6)</sup>

## II-(5) 学習者を中心とした研究段階 (A Learner-centered Approach Phase)

ESPの発達段階においては、これまで言語の使用に重点が置かれてきたが、言語の習得・学習には、ほとんど注意が払われることはなかった。そこで、language learning の過程を理解することに注目した第5段階が、この学習を中心とした研究段階である。

学問的研究姿勢としては、この段階は大変重要なものであり、Hutchinson の研究の重要な柱であるので、筆者としては、今後特に重点を置いて研究を進めたいと考えている。

## III ESPの定義

安藤 (1991) によると、ESPの項目に次の説明と定義が述べられている。

### (1) ESP (English for Specific Purposes)

学習者がその専攻する学問や将来従事する職業において必要とする種類の英語、及びその学習に関する事柄を指す総称である。English for Special Purposes とも言うが、見出しの括弧の中の表現の方が一般的である。

通常ESPは、EOP (English for Occupational Purposes) と、EAP (English for Academic Purposes) に大別される。前者はたとえば、機械技師・秘書・航空管制官などの特定の職業に従事する中で必要とされる種類の英語、後者は各専門分野の学問研究を行なうのに必要な種類の英語に関して用いられる。<sup>7)</sup>

具体例をさらに挙げると、EOPの例としては本研究で取り扱う海事英語 (Marine English)、商業英語 (Commercial English)、看護英語 (English for Nursing)、などがあり、EAPの例としては

医学英語 (Medical English)、科学技術英語 (English for Science and Technology)、法学英語 (English for Legal Purposes) 等が挙げられる。もちろん、EOP と EAP の区別は厳密には出来ないが、近年様々な分野での ESP が存在することは、明白な事実であり、特にコンピューター関係の英語の発達は著しい。

では次章において、本稿の主題である海事英語について、その学習の必要性、学習意義について詳細を述べることにする。

#### Ⅳ 海事英語学習の意義

緒言においても若干触れたように、海事英語の目的としては、1977年に採決された、政府間海事協議機関の標準海事航海英語決議 (IMCO RESOLUTION) が、極めて重要な意味を持っている。以下に、その英語による原文と翻訳を若干引用しておこう。

##### (2) IMCO RESOLUTION

Standard Marine Navigational Vocabulary

— 中略 —

Recognizing that English is considered as a common language for international navigational communications between ships and shore services.

Recognizing further that the standardization of language and terminology used in such communications would assist the conduct of ships and contribute to greater safety of navigation.

##### (3) 政府間海事協議機関決議

標準海事航海英語

— 中略 —

英語が船舶相互間及び船舶と陸上機関との航海関係の通信に関し、国際的にみて最も普遍的な言葉であると考えられた。

さらに、かかる通信に使用される単語、用語 (術語) の標準化は船舶の行動を助けて、航海の安全に大きく貢献することが認識された。<sup>8)</sup>

この決議により、国際航海の安全確保の目的のためにも、海事英語の重要性が明確となった。海

事英語の授業の際にも、学生に対して必ずこの決議を紹介することになっているが、学生側は極めて厳格にこの決議を受け入れて、学習意欲の促進に大いに貢献している。まさに、海事英語学習の土台となる決議である。

次章において、海事英語とは、一体どのような英語なのかを、実際の授業で使用している教材から若干検討してみよう。

#### Ⅴ 海事英語の具体的事例

まず、海事英語教材として、実用面を特に重視している『船員実務英会話』(Practical English Conversation for Seaman) から、入港 (Entering Port) の場面を見てみよう。

(4) Pilot : Lower the pilot ladder on the port side please.

Deck hand : All right. Is it all right at this height?

Pilot : Lower it some more.

Deck hand : Now, how is it?

Pilot : Yes, that's good. Drop the heaving line to lift my bag.

Deck hand : OK. Watch your head. I'm throwing it.

Pilot : Good morning. Isn't it beautiful weather?

3rd officer : Good morning, sir. Yes, it certainly is. Will you please come this way?

Pilot : Where have you come from?

3rd officer : From Yokkaichi, Japan.

Pilot : How long did it take you to reach here?

3rd officer : Well, just sixteen days.

Pilot : How many knots does she make?

3rd officer : She gets eighteen knots at service speed. This way please. Captain, the pilot has boarded, sir.

(5) 操縦士：左舷のパイロツ梯子をさげてください。

甲板員：了解。高さはこれでよろしいか。

操縦士：もう少しさげてください。  
甲板員：さあ、これでいいですか。  
操縦士：はい、よろしい。かばんをあげるライン(ロープ)をおろしてください。  
甲板員：了解。頭に気をつけて。ラインを投げますよ。  
操縦士：おはようございます。よい天気ですね。  
三航士：おはようございます。本当によい天気ですね。こちらへどうぞ。  
操縦士：どこから来ましたか。  
三航士：日本の四日市から来ました。  
操縦士：ここまで何日かかりましたか。  
三航士：そうですね。ちょうど16日かかりました。  
操縦士：本船は何ノット出ますか。  
三航士：航海速力で18ノットです。こちらへどうぞ。船長、パイロットが乗船しました。<sup>9)</sup>

以上がシーパイロット乗船の場面の会話である。文法的にはあまり困難な表現は使用されていないが、普段あまり聞き慣れない海事英語独特の単語や熟語(port side: 左舷, deck hand: 甲板員, service speed: 航海速力) が若干見られる。

また、船を“she”で表わす、擬人化(anthropomorphosis)の用例もしばしば見られる。<sup>10)</sup>

次に、二級海技士の学科試験に出題された英文和訳の実際の問題とその解答例を見てみよう。

(6) The officer in charge of the navigational watch shall have full knowledge of the location and operation of all safety and navigational equipment on board the ship and shall be aware and take account of the operation limitations of such equipment.

The officer in charge of the navigational watch shall not be assigned or undertake any duties which would interfere with the safe navigation of the ship. Officers of the navigational watch shall make the most effective use of all navigational equipment at their disposal.

When using radar, the officer in charge of the

navigational watch shall bear in mind the necessity to comply at all times with the provisions on the use of radar contained in the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, in force.

(7) 和訳例：航海当直の任にある航海士は、船にある全ての安全及び航海設備を選定し、操作する十分な知識を有していなければならない。そしてその設備の操作制限を知り考慮に入れておくことも必要である。また航海士は船舶の安全航行を妨げる仕事を命じられたり引き受けたりしてはいけない。

航海士は最も有効に全ての航海設備を自らが自由に利用すべきである。レーダーを使う場合、航海士は試行されている国際海上衝突予防法に規定されているレーダーの利用法規定に、いつでも対応する必要があることを心に留めておかなければならない。<sup>11)</sup>

一般に、水産学部学生の英語力は低いとされているが、実際に出題されている問題は、二級海技士のもので、かなり程度が高く、一等航海士や船長の試験問題では、さらに程度が高い。

水産学部でも、学生の英語力強化に特に重点を置き、正規の授業終了後に、特別授業を行なっている。その結果、TOEFLペーパーテストで500点を突破する学部学生も、年間数名見られる。尚、海事英語の筆記試験の問題においては、それほど顕著な特徴が見られるわけではないが、水産関係の特殊用語(technical terms)に精通しておく必要があるであろう。用例(6)においては、navigational watch(航海当直)、navigational equipment(航海設備)、safe navigation(安全航海)、International Regulations for Preventing Collisions at Sea(国際海上衝突予防法)などの単語・術語が見られるが、程度としては、英語検定2級か多少それより高い程度のものである。<sup>12)</sup>

## VI 21世紀におけるESP教育の役割

緒言においても若干触れたように、現在の大学英語教育は、極めて厳しい状況を迎えているが、

この問題解決のために有力な手段のひとつが、ESP教育の幅広い導入である。

従来、一般教育（共通教育）や教養過程での英語教育は、教養目的のための英語教育（EGP：English for General Purposes）が中心であった。もとより教養を重視するEGPを否定するつもりはないが、近年の大学では、実用英語検定や、TOEFL (Test of English as a Foreign Language)、TOEIC (Test of English for International Communication) 等の検定試験の導入によって共通教育科目の英語の単位認定をしている大学も多い。鹿児島大学においても3年前から、英語検定2級を2単位、準1級以上を4単位として認定するようになり、2001年度からはTOEFL、TOEICもある一定の点数以上は、それぞれ2単位、4単位として単位認定するようになった。<sup>13)</sup> 学生に対してのモチベーションの奮起と、1クラスあたりの少人数化には多に貢献しているが、安易な検定試験の単位認定は、大学での英語教育の形骸化となり、英語教官が自分で自分の首を締めることにもなりかねない。実際、今後放送大学の単位認定も検討されており、国際語である英語の教官としても、安穩としてはいられない情勢となっている。

そこで、冒頭でも述べたように、実用性を重視した英語の習得、つまりESP教育が注目されるようになった。深山（2000）によると、大学英语教育学会（JACET：The Japan Association of College English Teachers）会長小池生夫氏は「21世紀の大学英语教育はESPの考え方を取り入れ、教員養成、シラバス作成、試験などによる効果測定などを含んだESP教育を整備する必要がある」と述べている。<sup>14)</sup> まさにESPこそ21世紀の大学英语教育の救世主となり得るのではないだろうか。

実際に、鹿児島大学においては、坂本が担当する海事英語以外にも、科学英語入門（Introductory Science English：理学部）、工学英語（English for Engineering：工学部）、森林管理英語（English for Forestry：農学部）、環境工学英語（English for Environmental Engineering：農学部）、化学英語（English for Chemist：農学部）、植物生産学英語（English for

Plant Resource Production：農学部）等の様々な科目が開設されている。

これらの科目は、ほとんど学部の専門教官が行なっているが、実用会話と文書講読の両方を必要とする海事英語は、英語教育を専門とする教官が担当している。今後は、学部専門教官と英語専門教官が協力しつつESP教育の実践を行なう必要があるように思われる。

海事英語に関しても、これまでESP教育の実践例としての報告はほとんど見られないので、坂本・橋口が協力しつつ、共同研究を進めていきたいと考えている。<sup>15)</sup>

#### （参考文献）

- 安藤昭和一編集(1991)『英語教育 現代キーワード事典』 大阪：増進堂
- Hutchinson,T & Waters Allen (1987) *English For Specific Purposes:A Learning Centered Approach*. Cambridge University Press
- 深山晶子編集 (2000)『ESPの理論と実践－これで日本の英語教育が変わる』 東京：三修社
- 石川晴一編集 (1983)『IMCO標準海事航海英語－術語と会話』 東京：成山堂書店
- 海上保安庁警備救難部航行安全課監修(2000)『海上交通関係法令』 東京：海文堂
- 鹿児島大学共通教育委員会 (2001)『共通教育履修案内・シラバス』 鹿児島：鹿児島大学
- 航海技術研究会 (1998)『二級海技士（航海）800題』東京：成山堂書店
- 神戸商船大学海事用語事典編集委員会(1998)『英和海事用語事典』 東京：海文堂
- 日本郵船株式会社海務部編集 (1984)『船員実務英会話』 東京：成山堂書店
- Paul Sminkey & Ikuo Sakamoto (1994) *Gifts of the Sea*. Tokyo:Nan'Un-Do
- 逆井保治編集(1981)『英和海事大事典』 東京：成山堂書店

#### 注)

- 1) 2001年7月から、1年間の期限で、筆者坂本・橋口は、鹿児島大学教育学部附属教育実践研究指導センターの研究協力員となった。研究テ-

マは、本稿の題目が示すとおり、「海事英語指導の方略研究(On Teaching Methods for Marine English)である。研究協力員となった経過は、坂本は10年以上に渡り、鹿児島大学水産学部から委嘱され、水産学部学生および専攻生の「海事英語」の指導に従事し、一方橋口は、ESPについての知識が豊富であり、海外留学の経験もあるため、二人の共同研究によりこれまでほとんど研究されるなかった特殊分野としての海事英語の指導方略の研究を進めることとなった。尚坂本は、海洋関係のテキストを出版している。詳細は参考文献を参照。

- 2) ESP誕生の時代背景に関しては、ESP研究書の土台である Hutchinson (1984) に詳しい。
- 3) Hutchinson (1984) pp. 9-14 The Development of ESP の Section を参照。
- 4) 深山(2000) P. 11
- 5) 海技士試験には、必ず「英語に関する問題」が出題され、海事英語の専門知識が不可欠である。新出題内容の詳細に関しては、参考文献を参照。  
また、一等航海士や船長となるためには、最低実用英語検定2級以上の資格が要求されている。海事英語担当教官となるためにも、TOEFL、TOEIC、実用英語検定、通訳技能検定試験等により、その担当者の英語運用能力を証明することが義務づけられている。
- 6) 言語使用の深層構造を解明するためには、認知心理学や reading comprehension、スキーマ理論等についても言及する必要があるが、本稿においては詳細は省略する。
- 7) 安藤 (1991) p. 65.
- 8) 石川 (1983) pp. 2-3.
- 9) 『船員実務英会話』 pp. 4-5.
- 10) 海事英語の語彙的・文法的に顕著な特徴である所謂“salient features of Marine English”の研究も重要な課題であるが、本論文においては紙面の制約上詳細には触れず、次の機会に述べる。
- 11) 『二級海技士(航海)800題』 pp. 213-4.
- 12) 今後の研究課題として、海事英語出題例のレベルごとの分析も行なってゆきたいと考えている。

13) 詳細は、鹿児島大学共通教育委員会発行の共通教育履修案内・シラバス pp. 36-7 を参照。

14) 深山 (2000) p. 10.

15) Appendix として、IMCO決議の土台となった「1972年の海上衝突予防のための国際規則」総則の英文とその和訳を記載しておく。

尚、詳細は、『海上交通関係法令』P. 277以降を参照。

#### (Appendix)

International Regulations for Prevention Collisions at Sea, 1972

(1972年 海上衝突予防のための国際規則)

#### RULE 1 Application

- (a) These rules shall apply to all vessels upon the highseas and in all waters connected therewith navigable by seagoing vessels.
- (b) Nothing in these Rules shall interfere with the operation of special rules, made by an appropriate authority for roadsteads, harbors, rivers, lakes or inland waterways connected with the high seas and navigable by seagoing vessels. Such special rules shall conform as closely as possible to these Rules.
- (c) Nothing in these Rules shall interfere with the operation of any special rules made by the government of any State with respect to additional station or signal lights, shapes or whistle signals for ships of war and vessels proceeding under convey, or with respect to additional station or signal lights or shapes for fishing vessels engaged in fishing as a fleet. These additional station or signal lights shapes or whistle signals shall, as far as possible, be such that they cannot be mistaken for any light, shape or signal authorized that they cannot be mistaken for any light, shape or signal authorized elsewhere under these Rules.
- (d) Traffic separation schemes may be adopted by the Organization for the purpose of these Rules.
- (e) Wherever the Government concerned shall have determined that a vessel of special construction or purpose cannot comply fully with the provisions of any of these Rules with respect to the number, po-

sition, range or arc of visibility of lights or shapes, as well as to the disposition and characteristics of sound-signalling appliances, such vessel shall comply with such other provisions in regard to the number, position, range or arc of visibility of lights or shapes, as well as to the disposition and characteristics of sound-signaling appliances, as her Government shall have better-mined to be the closest possible compliance with these Rules in respect to that vessel.

### 第1条 適用

- (a) この規則は、公海及びこれに通じかつ海上航行船舶が航行することができるすべての水域の水上にあるすべての船舶に適用する。
- (b) この規則のいかなる規定も、停泊地、港湾、河川若しくは湖沼又は公海に通じかつ海上航行船舶が航行することができる内水路について、権限のある当局が定める特別規則の実施を妨げるものではない。特別規則は、できる限りこの規則に適合していなければならない。
- (c) この規則のいかなる規定も、2隻以上の軍艦若しくは護送されている船舶のための追加位置灯、信号灯若しくは形象物に関して各国の政府が定める特別規則の実施を妨げるものではない。これらの位置灯、信号灯、形象物又は汽笛信号は、できる限り、このこの規則に定める灯火、形象物又は信号と誤認されないものでなければならない。
- (d) 機関は、この規則の適用上、分離通航方式を採択することが出来る。
- (e) 特殊な構造又は目的を有する船舶がこの規則の灯火若しくは形象物の数、位置、視認距離若しくは視認圏に関する規定又はこの規則の音響信号装置の配置若しくは特性に関する規定に従うことはできないと関係政府が認める場合には、当該船舶は、灯火若しくは形象物の数、位置、視認距離若しくは視認圏又は音響信号装置の配置若しくは特性について、当該政府がこの規定に最も近いと認める他の規則に従わなければならない。