

海事英語指導の方略研究 (IV)

— 船員実務英会話を中心として —

坂本育生〔鹿児島大学教育学部(英語教育)〕

On Teaching Methods for Marine English (IV)

— Focusing on Practical English Conversation for Seamen —

SAKAMOTO Ikuo

キーワード：海事英語、ESP、船員実務英会話、授業評価、ISO9001

緒言

本論文は01年に発表の坂本・橋口の共同研究『海事英語指導の方略研究 (I)』、『海事英語指導の方略研究 (II)』及び、02年の『海事英語指導の方略研究 (III)』に続く、04年度(平成16年度)前期の授業における具体的指導事例の研究論文とその授業評価の公表である。

前回に発表した論文において、海事英語授業の初めてともいえる授業評価を行ったが、幸いにしてその評価は高かった。¹⁾ しかしながら、評価を行ったサンプルの学生は7名とあまりにも少なく、授業評価という行為自体も、それほど学生間に浸透してはいなかった。

その後、鹿児島大学水産学部では、教育の充実特に力をいれ、2003年(平成15年)12月に、ISO 9001を取得し、授業終了時に全ての授業科目でアンケートを行なうこととなった。さらに、2004年4月に国立大学の法人化が実施され、従来の国立大学も、新生国立大学法人として、一層の改革が迫られている。まさに少子高齢化の時代において、これ迄にない急速な教育改善と新時代への対応が進められている。²⁾

そのような激動の時代において、大学はどのような授業を提供すべきなのか、また学生の評価はどのようなものかを、自ら調査・研究し、且つ開示することは極めて重要である。

今回の授業評価においては、前回の7名をかなり上回る19名の学生を対象に行うことが出来、その信頼度が上がったように思われる。具体的な数値としては、筆者としては幸いなことに、授業評価においては5点満点中4.13、教師の評価は、

4.34という比較的高い数値であった。

I. 海事英語指導の具体的指導法略

水産学部履修の手引きのシラバスに基づき、授業目標、講義計画、履修要件、成績評価の方法、合格基準の詳細を以下に述べる。

I-(1) 授業目標

鹿児島大学水産学部では平成14年、4年間の学部を終えた後に1年間のみ進学する航海専攻科が廃止され、航海専門の学生とその他の一般学生の区別が明確ではなくなった。そのため学部での海事英語の授業には、様々な学生が出席しており専門性が強い、所謂ESP (English for Specific Purposes) の授業とはいえ、学生の対処策に苦勞することとなった。将来船長や一等航海士、船員を職業として目指す学生は、そのモチベーションは高いが、その他の学生には、興味半分受講する学生も若干見られる。そのため今回の授業では、一級航海士(航海)の国家試験のような専門性の強い教材はあまり取り扱わず、学生の興味を引きやすい船員実務英会話を中心として取り扱うこととした。授業目標としては、「海外での英語コミュニケーション能力の育成」として、使用した教材は従来の「船員実務英会話」の改正版テキストとテープが主なものであった。

I-(2) 講義計画

試験を含めて90分15回の授業計画は以下のとおりである。

第1回：授業ガイダンス、海事英語学習の意義

- 第2回：船員実務英会話「入港」Ⅰ
- 第3回：船員実務英会話「入港」Ⅱ
- 第4回：船員実務英会話「乗船」Ⅰ
- 第5回：船員実務英会話「乗船」Ⅱ
- 第6回：船員実務英会話「着岸」Ⅰ
- 第7回：船員実務英会話「着岸」Ⅱ
- 第8回：船員実務英会話「港湾事情聴集」Ⅰ
- 第9回：船員実務英会話「港湾事情聴集」Ⅱ
- 第10回：船員実務英会話「代理店」Ⅰ
- 第11回：船員実務英会話「代理店」Ⅱ
- 第12回：授業全体の総まとめⅠ
- 第13回：授業全体の総まとめⅡ
- 第14回：授業全体の総まとめⅢ
- 第15回：期末試験（口述試験）

ISO9001取得後、15回の授業の詳細を予めシラバスに記述しなければならなくなり、教員側にも詳細な計画が求められている。

また学生が理解すべき項目として、(1)基礎的な海事専門英語用語の理解、(2)基礎的な海事英会話による意思疎通の達成、(3)ICMO標準海事英会話の理念の理解、の3項目を挙げておいた。

I-(3) 履修要件

特に指定しないが「英語検定2級以上、TOEIC 500点レベルに達していることが望ましい」としておいた。因に一等航海士や船長になるためには、最低英語検定2級レベル以上の英語運用能力が求められている。正に「資格の時代」といえるであろう。³⁾ また水産学部では、実用英語演習の特別講義を行い、実用英語検定、TOEFL、TOEIC等の試験を奨励しているので、この授業においても同様の対策をとった。⁴⁾

I-(4) 成績評価の方法と合格基準

評価の方法は「試験、毎回の平常点、レポート等により総合的に評価する」としたが、特に今回は船員実務英会話に重点を置いたので、筆記試験は行わず、口述試験とした。これは、従来日本に学校では筆記試験のみによって成績評価を行った傾向が強く、口頭による意志表現をあまり重視しなかったため、自らの会話による自己表現能力が

弱くなったと考えられるからである。日本人は、英会話が苦手だとよく言われるが、母国語による意志表現やスピーチの訓練もほとんど出来ていないのに、ましてや外国語による意志表示が苦手なのは明らかであろう。この点においても教育の根本的な改革が望まれる。

合格基準としては、「海事英語の基礎的な運用能力が身に付いているかどうか、および正確な発音が出来ているかどうか」を重要な要素とした。特に現場で外国人との交渉を行う場合、口頭による表現力が重要であるからである。尚授業評価でも触れるが、口述試験による成績評価は、受講生の間では概ね好評であった。

II. 学生による授業評価

II-(1) 授業評価の概要

水産学部独自の記名方式の授業評価とは別に、本研究においては、前回の評価と同様に20項目に関して、無記名方式による授業評価を実施した。無記名評価の場合には、いい加減な記述を行う学生が見られることも予想されたが、学生の本音を知るためには、無記名のほうが都合がよいと考えた次第である。幸いなことに本研究対象となった受講生においては、単なる中傷や非難の記述は無く、大変誠実な回答であった。

また受講者は、前回わずか7名しか残らなかったが、今回は登録者32名中19名が最後まで残った。(男子13名、女子6名)この点においては、前回の航海科学学生を中心としたサンプルよりも、より一般的な水産学部学生の授業評価が実施できたといえる。尚受講態度は概ね真面目であり、特に留学生は極めて熱心であった。

II-(2) 授業評価の内容と結果

今回の調査内容と結果は以下のとおりである：

このアンケート調査は、皆さんが受けた授業を今後もっとよいものにしていくために実施するものです。下記の5段階で評価し、番号に○印をつけてください。名前を書く必要はありませんので、思った通り率直に記述してください。

5：はい。

- 4：まあそう思う。
 3：どちらとも言えない。
 2：あまりそう思わない。
 1：いいえ。

あった。

平均値：4.11

- 16：教材は興味を引く内容だった。

平均値：3.95

I 授業について：全体平均値：4.13

- 1：授業科目にふさわしいレベルの内容だった
 平均値：4.53

- 2：シラバスの内容は明確であった。
 平均値：4.05

- 3：授業内容はシラバスに沿ったものであつた。
 平均値：4.05

- 4：授業の進度は適切であった。
 平均値：4.16

- 5：この授業はあなたの授業科目に対する関心を高めてくれた。
 平均値：4.26

- 6：この授業はこの授業以外の勉強に役立った。
 平均値：3.89

- 7：この授業を他の学生にすすめたいと思う。
 平均値：3.84

- 8：授業の雰囲気は学習にふさわしいものだった。
 平均値：4.21

II 教師について：全体平均値：4.34

- 9：話し方は明瞭で聞き取りやすかった。
 平均値：4.63

- 10：教材の説明は明確であった。
 平均値：4.11

- 11：授業の準備は入念になされていた。
 平均値：4.16

- 12：90分いっぱい授業がなされた。
 平均値：4.63

- 13：質問や相談に応じてくれた。
 平均値：4.26

- 14：課題は適切であった。
 平均値：4.03

III 教材について：全体平均値：4.03

- 15：教材はシラバスの内容にふさわしいもので

IV あなた自身について：全体平均値：4.03

- 17：出席状況は良好だった。

平均値：3.74

- 18：授業には毎回遅れずに出席した。

平均値：3.68

- 19：授業に積極的に参加した。

平均値：3.58

- 20：授業の準備を、毎回やった。

平均値：3.32

V この授業について、もっとこういう点を改善してほしい、こういう点は今後も維持してほしい等、授業に対する意見や要望があれば、自由に書いてください。

- (1) 2年に1回しか開講されないの、毎年行ってほしい。

- (2) 最後のテストが記述式でなく口述試験なのがよかった。

- (3) 先生の授業の仕方は、とても学生の興味をそそるもので好きだった。

- (4) カセットテープをダビングさせてほしい。

- (5) 海事英語を学ぶことでどんな資格が取れるかをもう少し詳しく教えてもらえるとよかった。

- (6) 英語のnativeはでないが、留学生が一人いることにより、国際感覚が身に付いた。

- (7) 比較的少人数で必ず当たるのがよかった。

II-(3) 授業評価の総括

教員の機嫌をうかがう必要のない無記名方式の授業評価であったが、結果としてはほとんどの項目で4を超える、概ね肯定的なものであった。ただ、興味深い結果としては、教師についての評価が最も高く（4.34）逆に受講生自身の評価が最も低い（3.58）という奇妙な結果となった。この結果をどのように分析すべきか、なかなか困難など

ころである。強いて言えば教師の側の努力は評価しているが、自分自身の努力は今ひとつなのかもしれない。その点は、学生の動機付けの問題もあるため、今後の検討課題となろう。

また、自由記述にも見られたように、少人数授業の重要性、留学生の参加による国際感覚の育成、ESP教育のさらなる必要性が、今回の調査・研究においても実証されたように思われる。

Ⅲ. 成果と展望

Ⅲ- (1) 成果

受講生19名という理想的に近い状況での指導事例であったが、海事英語指導の方略研究例としては、前回に続き今回も概ね成功といえるであろう。特に受講者7名という前回の指導例から19名へとかなり受講生は増加したが、無記名記述式の授業評価にもかかわらず、授業評価、特に教師の評価は高かった。その主な理由として、前回と同様に、次の5つの要因が挙げられる。

- (1) ESP教育によるモチベーションの高さ
- (2) 実用教材の選択
- (3) 留学生の参加
- (4) 少人数教育の実施
- (5) 乗船実習との連携

これまでもたびたび主張してきたように、21世紀の大学英語教育は、ESPにかかっているといっても過言ではない。教養部改組以来混乱が続いているが、一般教育英語のみではもはや立ち行かないであろう。⁵⁾ 水産学部の場合には、海事英語や航海英語の授業が今後とも重視されることになるであろうし、その他の学部においては、医学部における医療英語や看護英語、工学部における工業英語や工学英語、経済学部や商学部においては経済英語や商業英語、ビジネス英語が重視されるであろう。特にビジネス英語においては、社内の公用語を英語にする会社も現れる現在、その重要性はますます顕著になるであろう。

確かに大学の本来の目的は、学問的追求の場であったが、平成不況の現代において、少なくとも学部レベルにおいては、学生の将来の就職を考慮した実用的な英語教材が使用されるべきである

う。その意味においても、ESP教育の果たす役割は大である。尚巻末に、Appendixとしてかなり難解な船員実務英会話の例文を掲載しておいたのも、その特殊性が察知できるであろう。

実用性の重視という点では、乗船実習との連携、留学生との交流なども重要な要素である。実際今回の平成16年度前期においても、数名の航海科の学生が、水産学部実習船「かごしま丸」による乗船実習を体験したが、体験前と体験後は授業の受講姿勢がかなり変化した。やはり教室での授業も大切であるが、実際の現場での体験が、学生のモチベーションに大きな影響を与えている。この点も本研究のひとつの成果であった。

Ⅲ- (2) 展望

教育の一層の充実が求められる今日の大学において、FD委員会による教育改善、授業評価はますます重視されるであろう。教員からのしゃべりっぱなしの一方通行授業のみでは、もはや時代遅れである。教員・学生間のコミュニケーションを重視した、双方向性型授業が求められている。

平成15年12月の水産学部のISO9001取得はマスコミにも大きく取り扱われたが、大学でのこのような教育改善の取り組みは、今後益々重視されると思われる。ましてや国立大学法人となり、公務員の身分もなくなり、文部教官から国立大学法人職員となった旧国立大学の教員は、一層の自己改善と努力が求められている。幸いにして、本調査・研究における授業評価は比較的高いものであった。将来ますます重視されるであろう学生や大学の授業評価に耐えうるESP教育の実現に向けて、本論文がひとつの指針となり得れば、筆者としては大きな慶びである。

参考文献

- 安藤昭一編集（1991）『英語教育 現代キーワード辞典』 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－述語と会話』 東京：成山堂書店
- 今津隼馬（2000）『01航海科一級・二級・三級試験問題解答集（平成11年10月～平成12年7月）』 東京：海文堂
- J A C E T（大学英語教育学会）教育問題研究会編集（1998）『英語科教育の基礎と実践－新しい時代の英語教育をめざして－』 東京：株式会社三修社
- 鹿児島大学FD委員会（2003）『平成15年度 鹿児島大学FD活動報告書』 鹿児島：鹿児島大学
- 鹿児島大学水産学部（2004）『水産学部履修の手引き』 鹿児島：鹿児島大学
- 航海技術研究会（2003）『一級海技士（航海）800題』 東京：成山堂書店
- 神戸商船大学海事用語辞典編集委員会（1998）『英和海事用語辞典』 東京：海文堂
- 森田俊樹、中井昇（2000） *Basic Elements for Marine English* 東京：海文堂書店
- 日本郵船株式会社海務部編集（1993）『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）『英和海事大辞典』 東京：成山堂書店
- 坂本育生・橋口美紀（2001）『海事英語指導の方略研究(Ⅰ)－ESP教育の意義を中心として－』 鹿児島大学教育学部教育実践研究紀要 第11巻 pp. 83－89.
- 坂本育生・橋口美紀（2001）『海事英語指導の方略研究(Ⅱ)－海事英会話の顕著な特徴と基本語彙を中心として』 鹿児島大学教育学部教育実践研究紀要 第11巻 pp. 91－96.
- 坂本育生・橋口美紀（2002）『海事英語指導の方

略研究(Ⅲ)－鹿児島大学水産学部生の指導事例について－』 鹿児島大学教育学部教育実践研究紀要 第12巻 pp. 127－133.

注)

- 1) 前回坂本・橋口（2002）の授業評価においては、授業評価の対象学生数は、7名と極めて少数であった。授業評価の平均値は、5点満点で4.29、教師の評価は、4.71と極めて高い評価であった。しかしながら、実際問題としては、このような理想に近い条件で授業を行うことは、かなり困難であるので、今回の調査研究を続けることとなった次第である。
- 2) 鹿児島大学水産学部では、水産大学と商船大学との総合、農学部と水産学部との再編成の動向に細心の注意を払い、水産学部の独自性と教育の一層の充実を図っている。このたびのISO 9001の取得後、主に水産学部FD委員会（ファカルティディベロプメント）が中心となって『教育システム運用マニュアル』に従って授業の改善を図っている。
- 3) 海事英語の授業担当者は、教員免許状や英語の運用能力を証明する資格所有者のみが、授業を担当できることになっている。筆者の場合には実用英語検定一級及び通訳技能検定二級（英語部門）の資格所有者である。また中学校および高等学校の一級・二級教員免許状（英語）も所有していることから、海事英語の授業の担当を水産学部から委嘱されたものである。まさに文部科学省が提唱する「英語が使える日本人育成のための戦略構想」においては、中学・高校の英語教員の実践的英語力の向上を訴えているが、大学教員にも自己努力が必要な時代となってきている。
- 4) 授業方法は、前回と同様に教材とテープによる口頭練習を中心とした。また受講生の中に英語が堪能な優秀な中国人留学生が含まれていたため、英文和訳等はほとんど行わず、英語表現能力の育成と、英語による質疑・応答を中心に授業を行った。時折「タイタニック」等の海洋関係の英語のビデオ教材も使用した。

5) ESP教育の詳細については、参考文献を参照

(Appendix)

Practical English Conversation for Seamen
(港湾事情聴取)

(1) Enquiring about port information

Pilot :The berthing is finished,
(水先人) captain. We were lucky that the
traffic was not congested.
(船長、係留作業が終わりました。出
入港船があまりなくて幸いでし
た。)

Captain :Yes, and the visibility was very
(船長) good, too.
(そうですね。それに視界も非常に
よかったです。)

Pilot :Beautiful weather! But it's
(水先人) pretty cold this morning.
(よい天気ですね。しかし今朝は大変
寒い。)

Captain :Yes, we could use a cup of hot
(船長) coffee. Will you come below to
my room?
(そうですね。熱いコーヒーが欲しい
です。部屋へいらっしゃいますか?)

Pilot :Thank you.
(水先人) (有り難うございます。)

Captain :Do sit down. By the way, I want
(船長) to ask you some information about
this port, if you don't mind.
(どうぞおかけください。ところで、
お差し支えなければ、この港のこ
とを少々お聞きしたいと思います。)

Pilot :Please do captain.
(水先人) (船長、どうぞ。)

Captain :What is your opinion about the
(船長) largest size and the deepest
draught of vessel that can enter
this post safely?
(あなたの考えでは、この港に安全に

入港できる最大船型と最大喫水はど
のくらいですか。)

Pilot :Well, the draught is controlled by
(水先人) the bar in the channel. The depth
above the bar is 27 feet at low
water, and the maximum allowed
draught is 30 feet at high tide.
The vessel must have at least four
feet of water under the keel at all
times while under way.

(そうですね。喫水は水路の途中にあ
る浅瀬によって制限されています。
浅瀬の水深は低潮時27フィートで許
容最大喫水は高潮時30フィートで
す。船は進行中はいつでも、キール
の下に少なくとも4フィートの水深
がなければなりません。)

Captain :I see. What about the length and
breadth?
(わかりました。長さおよび幅はどう
ですか。)

Pilot :Theoretically, there is no
(水先人) restriction on the length and
breadth. But, as the draught is
limited, the maximum size of a
vessel is usually considered to be
50,000 tons deadweight.
Larger vessels will have consi-
derable difficulty in maneuvering
even if the draught is not deep.
(論理的には長さおよび幅には制限は
ありません。しかし喫水が制限され
ているので、最大船型は通常5万重
量トンと考えられています。それ以
上の船だと、たとえ喫水が深くなく
ても操船がかなり困難になるでし
ょう。)