

## 海技士英語問題の現状と問題点について

—ESP教育としての海事英語の改善を中心として—

坂本育生〔鹿児島大学教育学部（英語教育）〕

### A Study of English Tests for Marine Technical Officers

—Focusing on the Improvement of Maritime English Tests as ESP—

SAKAMOTO Ikuo

キーワード：海技士、海事英語、ESP、国際化、船員実務英会話

#### 緒言

本論文は2001年から2004年にかけて発表した『海事英語指導の方略研究（Ⅰ）』、『海事英語指導の方略研究（Ⅱ）』、『海事英語指導の方略研究（Ⅲ）』、『海事英語指導の方略研究（Ⅳ）』に続くESP教育の一例として海事英語を取り扱うものである。前回の論文において、鹿児島大学水産学部での海事英語の授業評価は、幸いにして5点満点中4.13、教師評価は、4.34という比較的高い評価を得ることができた。その大きな理由は、船員実務英会話という実践的コミュニケーション教材を授業で取り扱ったことが大きい。

しかしながら、現在の「海技士国家試験制度」においては、海技士英語問題は、旧態依然とした英文和訳問題のみであり、残念ながら21世紀の国際化時代に求められる実践的コミュニケーションを重視した問題とはなっていない。そこで本稿においては、日本という列島国家の特殊性を鑑み、海事英語の意義を一層重視しつつ、海技士英語問題の改善を強く訴えるものである。

実際、四方を海に囲まれた島国日本国においては、国防上においても食料確保の面においても、海は極めて重要な意味をもつ。さらにあまり知られていないが、日本の領土は世界約200カ国中60位であるが、領海および排他的経済水域は、何と領土の12倍に及び、世界第7位の広さを持つ。

「海が日本の将来を決める」という表現は、決して誇張ではない。

#### I. ESP教育としての海事英語の重要性

ESP (English for Specific Purposes) の一例と

しての海事英語の授業目標や授業計画は、鹿児島大学水産学部の履修要綱やシラバスに記述しており、これまでの先行研究でも詳細を述べてきた。本稿においては、さらに広い国際的見地から、その重要性と日本独自の特殊性を検証する。

地理的には、日本は、北海道、本州、四国、そして九州の主要4島と、その周辺6800あまりの島々から成る列島国家である。国土面積は、約38万平方kmで、世界200カ国あまりの中で60位にランクされる。60/200という位置は、考え方によっては上位とも考えられるが、ロシアやカナダ、アメリカ、中国と比べると、その領土は1/50から1/25に過ぎず、大国とはいえない。

しかしながら海岸線の長さは、8967kmにおよび、ロシア、インドネシア、オーストラリア、アメリカ、カナダ、フィリピン、メキシコに次いで世界第8位にランクされる。しかもロシア、カナダ、アメリカ（アラスカ）と異なり、氷で閉ざされた海ではなく、亜熱帯から亜寒帯に及ぶ利用度の高い海域と接している点が注目される。海と日本との関係の深さが、この数値統計に明確に表現されている。1)

また排他的経済水域 (EEZ: Exclusive Economic Zone) の面積は、3861平方kmに及び、アメリカ、オーストラリア、インドネシア、ニュージーランド、カナダ、ロシアに次いで、世界第7位にランクされる。2) しかも日本の排他的経済水域内には、まだ開発されていない海底油田や天然ガス等の地下資源も存在しており、エネルギー自給率が4%未満しかない日本において、その開発は将来極めて重要である。

一方、海洋に関する最も重要な国際機構は、先行研究でも述べたように、本部をイギリスのロンドンに置く国際海事機関（旧IMCO、現IMO: International Maritime Organization）である。国際連合（UN: United Nations）の専門機関で、航海の安全、海洋環境の保護等に関する国際協力、技術協力を促進することを主な目的としている。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）によって、国際関係の海事関連言語として英語が使用されることが決議されている。3)

これらの統計数値や地理的社会的背景からも、21世紀の国際化の時代における海事英語の重要性は明らかである。一步論を進めると、「海が日本の将来を決める」のであれば、「海事英語が日本の将来を決める」といっても過言ではない。

## II. 海技士国家試験制度

海技士国家試験は、船舶職員として必要な知識と能力を有するかどうかを判定することを目的として行われる。4) その免許習得の主要な特徴は、国土交通大臣指定の免許講習の受講が必要となっていることである。一方、各種の船員教育機関（海事関係大学、商船高専、水産高校、海員学校等）では、免許講習の内容がほとんどカリキュラムに組み込まれているので、船員教育機関を卒業した者は、あらためて免許講習を受講する必要はない。つまり海事関係大学・高専や、水産高校の果たす役割が大変重要である。

級は一級から六級までに分かれ、それぞれに航海、機関、通信等の部門がある。大体の基準として、五級が水産高校卒業レベル、四級が海員学校卒業レベル、三級が海事関係大学（海洋大学および水産学部、商専高専）卒業レベルと考えられる。さらに上級の二級受験のためには、職員として1、2年の勤務期間を必要とし、最上級の一級受験のためには、船長または一等航海士としての1、2年の勤務経験が必要である。

このように、学校を卒業すれば自動的に船長になれるというシステムではなく、就職後の経験を積み重ねつつ、上級の試験を受験する、という過酷な制度である。しかしながら、採用時の試験の

種類によって将来の方向が決定してしまう各種公務員試験と異なり、現場での実力主義が取り入れられた優れた国家試験と言えるであろう。

試験科目は、1. 航海に関する科目（航海計器、航路標識、電波航法、航海計画等）、2. 運用に関する科目（船舶の構造、設備、気象および海象、操船等）、3. 法規に関する科目（海上衝突予防法、海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律、関税法、国際公法等）、及び4. 英語に関する科目が定められている。英語に関する科目については、出題内容として、「英文解釈：水路誌、気象通報、航海計器取り扱い説明書、荷役、修繕等に関する記事及び積荷関係書類等安全運行上必要な文章を理解できる程度」と明示されている。5) このように、英語に関する科目を独立して挙げていることは、海技士国家試験制度が海事英語を重視している証拠である。

## III. 海技士国家試験英語問題の現状と問題点

前章で述べたように、海技士国家試験制度は、仕事現場での実務経験年数を考慮に入れた、大変優れた制度である。しかしながら、「英語に関する科目」の出題内容に関しては、Appendix II及びIIIに挙げてあるように、旧態依然とした全文英文和訳問題のみである。従って、Appendix Iで紹介してある船員実務英会話にあるような、実践的コミュニケーション能力を測定できる試験内容ではない。そこで問題となることは、はたしてそのような時代遅れの試験で、実際の国際舞台で活躍し、外国人との交渉を英語で遂行できる人材を評価できるかどうかである。

また、国土交通大臣指定の講習の代用として、各種船員教育機関での授業が重要であるが、最近の少子化と大学全入時代において、現在の大学生、特に水産関係学部学生の客観的英語力の低下は著しい。この点も非常に危惧される。具体的事例として、鹿兒島大学での英語検定試験二級合格者の学部別単位認定申請者数を挙げてみよう。

鹿兒島大学では全学部において、実用英語検定二級試験合格者は、共通教育英語の必須科目単位として、申請すれば2単位が認定される。さらに

準1級以上の合格者は、申請すれば4単位が認定される。しかしながら、医学部医学科（1学年定員85名）や歯学部（1学年定員55名）の場合には、英検二級合格による単位認定申請者は、1学年あたり30名から40名に及ぶが、水産学部（1学年定員140名）においては、ここ5年あまりの平均で、毎年10名に満たない。年によっては2、3名である。しかも一般の大学生は、大学入学後にその英語力が低下するのが現実であるので、はたしてこのような状態で将来の日本の海事関係の国際交渉に携わる人材の養成が出来るのか、甚だ疑問である。実際に鹿児島大学水産学部の海事英語の授業を担当してみて、最近の学生の英語運用能力の低下は顕著である。具体的には、客観的英語能力を測定する各種検定試験において、一応の英語運用能力の目安となる英検二級、TOEFL480点、TOEIC530点の条件を満たす海事英語受講学生は、受講生15名あまりで、毎年1、2名しか見られない。

さらに悪いことに、従来航海科学生のため「遠洋漁業学科特別専攻科」が設置され、1年多く航海に関する教育を受けることが可能であったが、平成15年（2003年）3月に廃止されてしまった。もちろん大学院進学のみ道も残されているが、昨今の平成不況の時代では、なかなか大学院進学に踏み切れず、不本意な就職をしてゆく学生が多い。海技士育成を担当する大学の現状は、誠に危機的状况にあるといえる。

筆者が熟知しているのは、主に勤務している鹿児島大学の事例であるが、様々な学会での報告によると、大学生の英語力の低下は、ほぼ日本全体の大学に当てはまる。高等学校での英文法の独立した授業なくなって以来、英語の基本5文型や、受動態、使役、仮定法などの基本文法事項が身につくおらず、大学で再学習する事例が、全国各地の大学で見られるのが現状である。

#### IV. 海技士国家試験英語問題の改善

2002年7月に文部科学省から発表された『「英語が使える日本人育成」のための戦略構想』以来、2006年1月の大学入試センター試験へのリスニングテスト導入を経て、高校、大学において

も、実践的コミュニケーション能力育成のための認識がかなり広がってきた。やはり受験生に対して試験の果たす役割は大きい。6)

そこで本章において、国土交通省に提言したいことは、実践的コミュニケーション能力測定のための海技士国家試験英語問題の改善である。昨今の国際化時代の状況を考慮しつつ、具体的提言として、次の3点を提案したい。

- (1) 客観的英語能力テストの利用
- (2) 発信型英語表現能力テストの導入
- (3) 面接試験の実施

文部科学省によれば、英語教師が有すべき客観的英語能力は、英語検定準1級以上、TOEFL550点以上、もしくはTOEIC730点以上となっている。これは客観的能力基準として、ほぼ妥当な数値と思われる。これに倣って、海技士国家試験においても、これらの客観的英語能力テストを利用すべきである。もちろん級によって程度は異なるが、国際舞台で外国人と交渉する船長や一等航海士レベルの海技士一級（航海部門）においては、英語教師と同等レベルの英語力が求められるであろう。現在は、船長、一等航海士の場合、英語検定二級以上の英語能力が目安となっているが、英検二級では力不足である。やはり準一級以上の能力が求められる。そうでなければ海事に関する国際交渉は乗り切れない。

次に発信型英語表現能力テストの導入を訴えたい。具体的には、電子メール英文作成能力を測定する試験の導入である。その根拠として、近年の電子メール通信の隆盛が挙げられる。海外関係の仕事において、英文電子メールの利用は必須の条件である。特にインターネット上の情報の80%あまりは英語によるものといわれ、英文電子メールによるコミュニケーション能力の評価は、国際化時代の海技士として不可欠である。しかも、発信型表現能力の評価は、旧態依然とした英文和訳問題のみでは測定不可能である。海事国際問題解決のためにも、電子メール英文作成能力測定試験の導入が、早急に求められる。客観的な英文作成能力の基準としては、TOEFLインターネット版のTWE（Test of Writing English）が参考となるであろう。

最後に求められるのが、実際の面接試験の導入である。従来のTOEFL、TOEICのペーパーテストにおいて、かなり高いスコアを記録しても、実際の英会話コミュニケーションが出来ない若者が多い、という批判が多く現場から寄せられてきた。特に最近の若者は、コンピューターの使用や電子メールでのやり取りには慣れてきているが、実際の面談や商談においては、なかなか意思伝達ができない、と一般に言われている。もちろんペーパーテストによる評価も大切であるが、やはり実際に“in person”での交渉能力を評価する必要がある。そのことは、全国各県の教員採用試験での面接試験重視の傾向にも現れている。一級、二級海技士国家試験志願者は、全国でもそれほど多数ではないので、ぜひともきめ細かな面接試験による人物評価と英語運用能力評価テストの導入を、国土交通省に提言するものである。

## V. まとめ

地下資源に乏しく、領土も少ない日本にとっては、人材養成は国家存亡に関わる一大事である。しかしながら日本には、「海」という貴重な贈り物がある。領土の1.2倍にも及ぶ領海、及び排他的経済水域を有効利用するために、海事英語を自由に駆使し、国際問題の交渉、解決が出来る人材の養成が日本にとって急務である。そのためには、現在の旧態依然とした海技士英語問題を早急に改善し、実践的コミュニケーション能力を身につけた海技士の育成が大切である。そうすることによって、近年多く見られる隣国との海洋関係のトラブルや、日本にとっての永年の課題である捕鯨問題等も、将来の解決が期待される。

本論文が、これまであまり注目を浴びることがなかったESPの一例としての海事英語の重要性を多くの方々に認識していただき、海技士英語問題の改善につながれば、筆者としては大きな喜びである。特に日本という島国にとっては、海事英語の改善と人材育成は単なる英語教育の一分野ではなく、その改善は国家存亡に関わる極めて重要な課題である。

## (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
- 平田寛満(1990)『航海英語のABC』 東京：成山堂書店
- 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・三級試験問題回答集(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
- 鹿児島大学水産学部(2004)『水産学部履修の手引き』 鹿児島：鹿児島大学水産学部
- 航海技術研究会(2003)『一級海技士(航海)800題』 東京：成山堂書店
- 航海技術研究会(2006)『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
- 村田良平(2005)『海が日本の将来を決める』 東京：成山堂書店
- 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(1)－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.

坂本育生(2004)『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－』鹿児島大学教育学部教育実践研究紀要 第14巻 pp. 15-20

注)

- 1) 数値統計の詳細は、村田(2005)によるものである。尚、村田(2005)は、駐米大使の経験をもつ筆者が、海と日本との関わりの重要性を訴えて2005年度の「吉田賞」を受賞した名著であり、海洋関係者の必読書である。
- 2) 排他的経済水域の面積は、領土・領海が確定していない地域(北方領土、尖閣列島、竹島)などの地域も存在するので、確定された面積とはいえないが、ほぼ正確な数値である。
- 3) IMCO決議の詳細は、先行研究と参考文献を参照。
- 4) 詳細は、参考文献の「海技士問題集」を参照
- 5) 「海技士航海800題」(平成19年度版) p. 16 参照。
- 6) 詳細は、文部科学省ホームページ(<http://www.mext.go.jp>)を参照

(Appendix I) Practical English Conversation for Seamen (代理店員と一等航海士の会合)

Agent :Good morning chief officer, I'm from McMillan Co. ,your agent.  
(一等航海士おはようございます。代理店のマクミラン社の者から来た者です。)

Chief :How do you do?  
(はじめまして。)

Agent :How do you do? Did you have a good trip?  
(はじめまして。よい航海でしたか。)

Chief :Well, a rather rough trip, I should say.  
(まあ、どちらかというと、荒れた航海でした。)

Agent :That's too bad. But you can take a good rest here. The cargo is not ready for working today, so you are going to start loading at eight tomorrow morning with four gangs.  
(それは大変でしたね。でもここでよい休養が取れますよ。今日は荷役する荷物がそろっていないので明日朝8時から4グループで積荷を開始することになっています。)

Chief :Are we? But when can we finish, then?  
(そうですか。それではいつ終了できるでしょうか。)

Agent :You should be able to sail on Wednesday evening if everything goes well. Then you will still be on schedule.  
(順調に行けば、水曜日の夕方に出航できるはずですよ。それだと、まだ定期運行が出来ますよ。)

Chief :Have we any special cargo to load?  
(特殊貨物はありますか。)

Agent :I'm afraid you have a lot of dangerous cargo. They can not be stowed at the same compartment.  
(危険物がたくさんあります。同一区画には積載できません。)

(Appendix II) 二級海技士問題例

(制限時間2時間)

次の英文を日本語になおせ。

問題(1)

(a) In eras of high traffic density, in conditions restricted visibility and in all other hazardous navigational situations where the automatic pilot is used, it shall be possible to establish human control of the ship's steering immediately.

(b) In circumstances above, it shall be possible for the officer of the watch to have available

without delay the services of qualified helmsman who shall be ready at all times to take over steering control.

- (c) The change-over from automatic to manual steering and vice versa shall be made by or under the supervision of a responsible officer.
- (d) The manual steering shall be tested after prolonged use of the automatic pilot, and before entering areas where navigation demands special caution.

問題 (2)

“Instantaneous rate of discharge of oil content” means the rate of discharge of oil in liters per hour at any instant, divided by the speed of the vessel in knots at the same instant.

“Segregated ballast” means the ballast water introduced into a tank that is completely separated from the cargo oil and oil fuel system and that is permanently allocated to the carriage of ballast.

“Slop tank” means a vessel that is constructed or converted to carry liquid bulk or cargoes in tanks and includes tankers, tankships, tank barges, integrated tug barges, and combination carriers when carrying oil cargoes in bulk.

(Appendix III) 一級海技士問題例  
(制限時間 2 時間)

次の英文を日本語になおせ。

問題 (1)

Traditionally, action taken to assist a ship in peril has been wholly directed towards saving life and property. Today, account must also be taken of the need to prevent or mitigate such damage. The object of this guide is to assist masters in making directions when confronted with a perilous situation. While the guide has been prepared principally with

oil tankers in mind, much of the advice will be appropriate for other types of ships.

For the purpose of this guide, peril is considered to exist when there is a threat to the vessel, cargo, or personnel, or when there is a risk of causing substantial oil pollution. In such a situation, the matter should immediately take all proper action for the safety of life and to prevent or mitigate damage to the vessel and her cargo and to the environment.

問題 (2)

So long as the ship remains in the centre of the canal the pressure distribution is equal on either side of the ship; the steering will not be affected and little wheel should be required to keep her on course, provided that the canal is of symmetrical cross-section. The fact that little wheel is being used indicates that the ship is following the best track in a canal or narrow passage. Conversely, the need to apply a large amount of wheel to keep on course shows clearly that the pressure distribution is unequal. This may occur either because of the configuration of the bottom, or simply because the ship has approached too close to one bank. The danger is that the pressure from this bank against the bows, combined with the attraction of the after part of the ship to the bank, will throw the bows off this near bank and cause the ship to steer violently over towards the opposite side.