

# 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 —

## On Teaching Methods for Marine English (II)

— Focusing on the Salient Features and Basic Vocabulary  
of Marine English Conversation —

坂本育生・橋口美紀\*

SAKAMOTO Ikuo・HASHIGUCHI Miki

キーワード：海事英語、ESP、Salient Features

### 緒言

21世紀の英語教育を支えるESP (English for Specific Purposes) の一例として、海事英語の意義については先の論文で詳細を言及したが、本稿においてはこれまでほとんど研究されることがなかった海事英会話の顕著な特徴の分析を取り扱う。具体的内容としては、海事英会話言語使用域 (Register Analysis) から、顕著な特徴、基本語彙の解説を行なう。

海事英会話は、特色として航海の安全確保という明確な意義と目標があるため、正確で迅速な情報の伝達が最も重視される。従って、文章は簡潔であり、且つ明確でなければならないため、命令文 (Imperative Mood) の使用が多く、前置詞や受け身、代名詞の擬人化 (anthropomorphisim) 等に顕著な特徴が見られる。また、海事英語特有の専門用語・術語も多いので、それらの基本的事例とその概要を述べる。

国連のIMCO (Inter-Governmental Maritime Consultative Organization: 政府間海事協議機関) が、1977年に、世界中の船舶の航海の安全を確保する手段のひとつとして、その共通の用語・術語を英語とする決議まで行なっておきながら、これまで海事英語がESP教育の一環として実践的に研究されることはほとんどなかったもので、今後とも、この共同研究を、系統立てて進めていきたいと考えている。

### I 海事英会話の言語使用域分析

参考例として、『船員実務英会話』のテキストからの、簡潔で正確な情報伝達の特徴をよく表現した用例を挙げてみよう。<sup>1)</sup>

#### (1) Sending Ropes Out

Tug : Tow rope from the stardboard bow please.

Deck hand: All right. Here you go!

Tug : Slack! Give us plenty of slack.

Deck hand: Are you sure it's all right? This is nylon, very elastic, you know.

Tug : All right. Hold on!

Deck hand: Keep it slack! We'll make it fast. All fast now!

Tug : Okay. We'll pull now.

#### (2) 和訳：ロープ送り

引き船：右舷船首から引き綱を出してください。

甲板員：了解。いくぞ。

引き船：伸ばせ。どんどん伸ばしてくれ。

甲板員：大丈夫か。これはナイロンだから伸びやすいぞ。

引き船：オーライ。止めてくれ。

甲板員：ゆるめたままにしてくれ。固定するから。全部とめたぞ。

引き船：オーケー。それでは引っ張るぞ。<sup>2)</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

用例からも明白なように、文法的に困難な構文はほとんど使用されておらず、簡潔で明白な命令

形の文が非常に多い。“stardboard bow” (右舷船首) といった専門用語も見られるが、それほど難解なものではない。また、“give us plenty of slack”、“keep it fast”、“keep it slack”のような、文法事項に忠実で簡潔な圧縮された用例も多く、命令形が多用されている。

緒言でも若干触れたように、これまでの筆者の海事英語テキストの分析から、本稿においては、海事英会話の顕著な特徴として、(1)擬人化 (anthropomorphism)、(2)前置詞の特殊用法 (Specific Usage of Preposition)、(3)命令文 (Imperative Mood)、(4)受動態の特殊用法 (Passive without Agent)、(5) What の特殊用法 (Specific Usage of “What”) の5項目に関して詳細を考察してみる。

## II 海事英会話の言語学的顕著な特徴

### II-1 擬人化 (Anthropomorphism)

簡潔で明解な情報交換のため、自分の船を代名詞(I)で表わし、相手の船(貴船)を代名詞(You)で表わして、所謂、擬人化 (anthropomorphism) を使用した言い回しは、頻繁に使用される。典型的な用例を、石川(1983)から挙げてみよう。

(3) *You are running into danger. Shallow water ahead of you.*

(4) 和訳：貴船は、危険に向かっている。貴船前方に浅水域あり。<sup>3)</sup>

状況から明らかなように、この引用文での“you”は、交信相手の船(貴船)を指している。危険を警告するような緊急事態においては、長々とした会話は不適切であり、簡潔で明解な情報提供が必要とされるのは当然であろう。“your vessel”という正式な表現でもよいが、自分の船(本船)を“I”, “my”で表わし、貴船を“you”で表わす擬人化表現の方が平易である。次に簡潔な用例を挙げておこう。

(5) *Keep clear. I am jettisoning dangerous cargo. You are heading towards my tow.*

(6) 和訳：近寄るな(避けよ)。本船は、危険貨物を投げ荷中。貴船は、本船の引き綱(tow)に

向かって進行中。<sup>4)</sup>

一方、第3者の立場から船を指示する場合に、代名詞“she”、“her”を用いて、船舶を指す用例もしばしば見られる。

- (7) Line Man : Watch out! I'm throwing the heaving line.  
 Deck hand : All right.  
 Line Man : Take it easy! Hold it a minute.  
 Chief officer : Now, hold on! What happened? Is *she* in position?  
 Berth man : 15 feet more ahead.  
 Chief officer : Slack away the back spring and heave in the head line.  
 How many feet more?  
 Berth man : Three feet more! Hold on.  
 Oh, *she's* gone too far.  
 Pull *her* back five feet.  
 Chief officer : That's OK?  
 Berth man : All right! Make fast the lines so that *she* will not move.  
 Chief Officer : All right. Put the rat guards on the lines.  
 Deck hand : Yes, sir.

(8) 和訳：綱取り：気をつけろ。ヒービングラインを投げるぞ。

甲板員：了解。

綱取り：そんなに急ぐな。

ちよつと止めてくれ。

一航士：おつと止めろ。どうしたんだ。船の位置はよろしいか。

栈橋人：もう15フィート前にあがってください。

一航士：バックスプリングを伸ばし、ヘッドラインを巻け。あともう何フィートですか。

栈橋人：あと3フィート。止めろ。ああ行き過ぎた。5フィートさがってください。

一航士：これでよろしいか。

栈橋人：よろしい。船が動かないように、ラインをしっかり止めて

ください。

一航士：了解。ラインにラットガード  
をつける。

甲板員：承知しました。<sup>5)</sup>

以上が、擬人化の用例であるが、いずれの場合にも、簡潔で正確な情報伝達という海事英会話の顕著な言語学的特徴を表わした事例といえることができる。

## Ⅱ－(2) 前置詞の特殊用法

前項の擬人化との共存事例として、前置詞の興味深い用例が、しばしば見られる。

(9) The tide is *with* you. (潮は連れ潮です)

(10) The tide is *against* you. (潮は逆潮です)

(11) The tide is *above* prediction.

(潮汐は予報よりも高い)

(12) The tide is *below* prediction.<sup>6)</sup>

(潮汐は予報よりも低い)

特に、(9)、(10)の様な用法は、擬人化の特徴と重複した、海事英会話の顕著な言語学的特徴と言えるであろう。文法的に難解な用法ではないが、初めてこのような表現に出会うと、多少戸惑うことも予測されるため、海事英会話の顕著な特徴として、事前に教授しておく必要がある。<sup>7)</sup>

## Ⅱ－(3) 命令文 (Imperative Mood) の用例

航海の安全と事故の防止を図るため、簡潔で正確な情報伝達手段である、「命令形」を用いた表現は、海事英会話の最も顕著な言語学的特徴と言えるであろう。海事英語の基本中の基本表現ともいべき、次の用例を見てみよう。

(13) *Keep* the wind on the starboard bow.

(右舷船首に風を受けよ。)

(14) *Keep* the wind on port bow.

(左舷船首に風を受けよ。)

(15) *Keep* the wind on the starboard quarter.

(右舷船尾に風を受けよ。)

(16) *Keep* the wind on port quarter.<sup>8)</sup>

(左舷船尾に風を受けよ。)

starboard(右舷、面舵)、port(左舷、取り舵)、bow(船首)、quarter(船尾)のような海事英語術語は、極めて基本的で重要な表現である。言語学的に顕著な特徴である「命令形」の用法と共に基本単語・術語の教授も、海事英語指導の重要な課題となる。<sup>9)</sup>

## Ⅱ－(4) 受動態の特殊用法

agent や be-動詞を省略した受動態の特殊用法も海事英会話において、時々見られる。受動態・能動態の区別は、行為者・被行為者が逆の関係になるため、その解釈には特に注意を払わなければならない。いくつかの用例を挙げておこう。

(17) You *are identified*.

(貴船は認識された。)

(18) Root *has been suspended*.

(指定航路は、一時中止されている。)

(19) Traffic lane *has been diverted*.

(通航路は変更されている。)

(20) Abnormally low tide *expected* in an hour.

(異常低潮位が、1時間後に予想される。)

(21) Tug services *resumed*.

(引き船の作業が再開された。)<sup>10)</sup>

用例のように、無生物主語(例文(17)は擬人化の用法)の構文で、agent や be-動詞を省略しても誤解が生じないような場面で使用される。

長文の用例は、調べた範囲では発見されなかった。これらの事例から、誤解を避け、簡潔かつ正確な情報伝達を図る、海事英会話の原則が生きている。

## Ⅱ－(5) What の特殊用法

日本語で「この船はどこか故障している。」という表現を英語に翻訳する際に、しばしば somewhere 等の場所を表わす表現を使ってしまうが、正しい表現としては“*Something is wrong with the ship.*”あるいは“*There is something wrong with the ship.*”のような表現を使用する必要がある。日英語の相違のひとつである。

海事英語においては、疑問詞の中でも特に、

“what”が最も頻繁に使用され、情報収集のために用いられる。

- (22) *What is your present speed?*  
(貴船の現在の速力はいくらか。)
- (23) *What is your full speed?*  
(貴船の全速力はいくらか。)
- (24) *What is your full maneuvering speed?*<sup>11)</sup>  
(貴船の操縦全速力はいくらか。)

上記の例は、速力を尋ねている疑問文であるが、“what”は、天気予報、風向、風力、視界等、海洋の安全航海にかかせない重要事項についての情報収集にも使用される。

- (25) *What is the weather forecast?*  
(天気予報はどうか。)
- (26) *What is the wind direction and force?*  
(風向と風力はどうか。)
- (27) *What is the wind direction and speed?*  
(風向と風速はどうか。)
- (28) *What is the visibility?*<sup>12)</sup>  
(視界はどうか。)

また、船の進路や喫水の情報を得る場合にも“what”が頻繁に使用される。

- (29) *What is your course?*  
(貴船の針路を知らせてください。)
- (30) *What is your draught forward?*  
(貴船の船首喫水を知らせてください。)
- (31) *What is your draught aft?*<sup>13)</sup>  
(貴船の船尾喫水を知らせてください。)

“What”を文頭に用いて、「～は何か、どうか」という簡潔な情報要求のために疑問詞として、“what”が頻繁に使用される。指導の際にも、“How”との混同を避けるよう注意している。

### Ⅲ 海事英語基本用語・術語

特殊用語(Technical terms)や術語(Glossary)の学習も、ESPの重要な教育項目である。順番

に若干の重要特殊海事用語をあげる。また術語に関しては、石川(1984)において、19の状況により、巧みに分類しているのので、その分類区分を述べておく。

#### (Ⅲ)－(1) 基本重要特殊用語

- Anchor Position: 錨位 (船舶が錨泊する場所)
- Deep Water Root: 深水深航路
- Draught: 喫水 (水線から船底までの深さ)
- Established: 準備完了
- ETA: Estimated Time Arrival (到着予定時刻)
- ETD: Estimated Time Departure (出発予定時刻)
- Fairway: Navigational Part of waterway (航路水路の航行可能な部分)
- Fairway Speed: 航路内速力、航路内の制限された速力
- Hampered Vessel: 操縦性能制限船 (作業の性質上その船の操縦性能に制限を受ける船舶<sup>14)</sup>)
- Height: 高さ (船体構造物の中で最も高いところの水上船の高さ)
- Icing: 着氷 (船体に着氷すること)
- Inoperative: Not functioning (作動しないこと)
- Inshore Traffic Zone: 沿岸通航帯 (分離通航方式の、陸岸よりの境界と隣接海岸との間の沿岸航海用に指定された水路)
- Mark: 標識 (航海用標識の総称。ブイや陸上の構造物など)
- Separation Zone or Line: 分離帯または分離線
- Track: 航路、船舶の進路
- Traffic Lane: 通航路
- Two Way-Route: 相互通航路
- Vessel Crossing: 横切り船 (航路や通航路や指定航路を横断する船舶)
- Vessel Inward: 入港船 (外洋から港湾に向かって進航する船舶)
- Vessel Leaving: 出港船 (岸壁や錨地を離れようとしている船)
- Vessel Outward: 出向船 (港湾や錨地から外洋に向かって進航中の船舶)
- Vessel Turning: 回頭船 大きく進路を変えている船舶
- Way Point: 報告地点、通過地点 (船舶の位置を確

かめるため、通報義務の課せられている地点  
または標識(Reporting point, Calling pointとも  
言われる)

以上が、ABC順に並べた基本的な海事英語の  
重要単語・術語である。Traffic Track 等の用語を、  
海上交通に置き換えればいいので、それほど困難  
ではない。

次に船舶の各部分を表わす用語を、船首の方  
から挙げておく：

Bow, Stem: 船首  
Port Bow: 左舷船首  
Starboard Bow: 右舷船首  
Forward Breast Line: 前部ブレストライン  
Forward Spring: 前部スプリングライン  
Center Line: 中心線 (センターライン)  
Midships: 中央  
Port Quarter: 左舷後方  
Aft Breast Line: 後部ブレストライン  
Astern: 後方  
Stem: 船尾

### Ⅲ－(2) 海事英語基本状況19

石川(1994)は、海事英語・術語が使用される状  
況を巧みに19に分類しているのので、それに従い状  
況を区分してみよう：

- (1) Warnings (警告)
- (2) Assistance (援助)
- (3) Anchoring (錨泊)
- (4) Arrival, Berthing, Departure (入港、停泊出港)
- (5) Course (針路)
- (6) Draught and Height (喫水と高さ)
- (7) Fairway Navigation (航路筋の航法)
- (8) Maneuvering (操船)
- (9) Pilotage (操縦、水先)
- (10) Position (位置)
- (11) Radar (レーダー)
- (12) Navigational Warnings (航行警告)
- (13) Routing (航路指定)
- (14) Speed (速力)
- (15) Tide and Depth (潮汐と水深)

- (16) Tropical Storms (熱帯性暴風、台風)
- (17) Tugs (引き船、タグボート)
- (18) Way Points, Reporting Points (報告地点)
- (19) Weather (天候)

航海中に予想される状況を、的確に分類し、航  
海の安全、事故防止のために情報交換が出来るよ  
うに区分したものである。これらの19の区分が、  
海事英会話の基本語彙と共通する所も多い。

## Ⅳ 結 論

海事英会話に関しての言語使用域分析に始まり  
その言語学的顕著な特徴、基本語彙・術語の概要  
を述べたが、その根底を成すものは、何よりも  
航海の安全・事故防止のための、簡潔で正確な情  
報伝達という大原則である。実践的英語教育を目  
指すESP教育の一例として、海事英語指導方略  
研究は、大変意義深いものと考えられるので、今  
後ともより詳細な研究を進めて行きたいと考えて  
いる。<sup>15)</sup>

### (参考文献)

- 安藤昭一編集 (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
- 航海技術研究会 (1980) 『甲種航海科英語問題の  
徹底研究』 東京：成山堂書店
- 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) テキストという場合、通常の「教科書」という意味もあるが、英語教育の分野においては、研究・記述の対象となる原文や教材の一部の意味で、使用されることが多い。
- 2) 『船員実務英会話』 pp. 8-10.
- 3) 石川 (1983) p. 50-51.
- 4) 石川 (1983) p. 54-5.
- 5) 『船員実務英会話』 pp. 10-12. 尚下線は、筆者により付加したものである。
- 6) 石川 (1984) pp. 133-4. 下線は筆者の加筆。
- 7) 尚、前置詞の興味深い用法は、ほかにも多数見られるが、本稿においては紙面の制約上この程度にとどめる。
- 8) 石川 (1984) P. 151.
- 9) 一航士、船長の試験合格のためには、海事英語以外にも、測量、国際交通法規、海洋気象関係等の様々な試験を受けなければならない。まさに、海洋航海の安全運行のための必要且つ十分な資質が求められるのである。
- 10) 石川 (1984) p. 126, p. 150.
- 11) 石川 (1984) p. 140
- 12) 石川 (1984) pp. 140-143.
- 13) 石川 (1984) pp. 78-79.
- 14) 通常、英語で船を指す言葉としては、多少大きい船の場合が“ship”、小さい船の場合に“boat”が使用されるが、海事英語においては所謂日本語の「船舶」にあたる“vessel”が頻繁に使用される。
- 15) 海事英会話は、英語を母国語としない人々に使用される場合が多いので、特に平易で簡潔な表現が求められる。海事英語に関しての社会的要因についても、今後研究してゆきたい。

また、ESP教育の意義や、EGP (English for General Purposes) に関しての詳細は、深山(2000)やその他の参考文献を参照。