

国際 VHF 英会話実例資料

内航船 約 3,500 隻に配布！

— アンケート700通！（全船協の取り組み） —

全日本内航船員の会 松見 準

当会も委員として参加してきた「内航船向けの VHF 英会話実例資料」の配布が、今年 2013 年 7 月に実現し、約 3500 隻の内航船に届けられました。当会では、昨年 9 月に、Twitter などインターネットを通じて海上船員から意見を集め、多くの提案や活用中の関連資料をいただき、委員会への提出もしています。

この「VHF 英会話実例資料」の配布がスタートすると、ネットを通して再び船員からの反応があり、多忙な海上現場からの協力に心から感謝しているところです。

なぜ今、内航船世界に「VHF 英会話実例資料」なのか

2008 年に 500 トン以上の内航船にも AIS（船舶自動識別装置）が導入されることになりました。すると、洋上で他の船舶から船名が容易に分かるようになり、内航船に対しても外国船から国際 VHF で直接呼びかけられる機会が増えてきました。以前ならば、船名で呼びかけられる事は少なかったのですが、海上現場で状況が変わってきたのです。

しかし、内航船でのこの状況への対応は全体的にうまく進んでいるとは言えない実態があります。小型内航船の立場からみれば、巨大な外国船からの無線による呼び出しは、どうせ、「そのけ、そのけ」という一方的な要求となるのだろうという気持ちもあり、元々良いイメージはありません。しかも、小型内航船は極端に少数な定員で船を動かしているのに、夜間も一人で航海当直している上に、無線装置の設置場所も操船時に適していないなど、設備の問題もあります。そして何よりも、日本の内航海運の大半を占める小型内航船の乗組員のほとんどが、山出し船員と呼ばれる「たたき上げの船員」によって構成されている事や船内の超高齢化の実状などから、これまでほとんど必要とされなかった VHF での英会話対応には積極的に取り組まれずにきているのです。

一方、陸の運航管理の担当者は悩んでいました。万が一、海上現場で VHF 通信対応のマズさから、外国船と大きな海難事故にいたりすれば、その後一方的に自社船員が不利な立場に追い込まれてしまうという心配でした。船社として国際 VHF での英語対応を社船に浸透させる必要に迫られていたのです。

高齢船員の中で勤務する若い船員にとっても複雑な立場となっています。現在、ほとんどの若年船員は専門の教育機関を経て船員となっているため、英語に抵抗感はあるとしても、それは業務一つとして、責任を持ってあたっていく姿勢があります。

しかし、先輩船員がVHFに応答しなくても良いと命じれば、VHFを活用する機会は失われてしまいます。こういった現場での技術習得に関する閉塞感から、船員としての仕事に誇りをもてなくなる若年者もいます。そのような船内にも「VHF英会話実例資料」が届き、ブリッジに据え置かれる事で、若い船員の業務における挑戦を応援することが出来ればと心から願っています。

この「海上VHF英会話支援事業」は、(一般社団法人)全日本船舶職員協会(=全船協)が打ち立てました。その委員会に、内航船社からも多数の方が参加(有志)してくれている事からも、この問題の重要性や関心の高さが分かると思います。

(川崎近海汽船、近海郵船物流、栗林商船、商船三井内航、新和内航海運、大洋エーアンドエフ、東海汽船、東洋信号通信社など…)

困難なスタート

全船協は、会員の大半が外航関係者で、これまで外航への取り組みが中心的な組織でした。そんな団体にとって、内航海運(現在の日本人船員の大半は内航船に勤務しています)の現場に繋がって公益事業を進めていくという決断は、その「切っ掛け探し」から難しいものがあつたに違いありません。その「取っ掛かり」として選択した「内航船の国際VHFに関する問題」は、そんな協会にとっては比較的得意な分野からの取り組みになりそうだと思われました。

しかし、現実には全船協による内航海運業界へ向けた「呼びかけ」は、始めから簡単に受け入れてもらえるほど甘くはありませんでした。初めに内航海運業の業界新聞で取り上げてもらった際にも、外航目線で内航産業に注文をつけてきたという印象で受け止められてしまいました。

ただし、その記事の内容は「内航」の実状を把握しきれていない協会の姿勢や問題点を的確に指摘している部分もあり、委員会ではこれを真摯に受け止めるようになっていきました。

そうして全船協事務局の努力によって、委員会には参考人として内航船社の担当者が続々と参加してくれる事になりました。協会の会員でもない立場の内航業界の方々が集まってきて、意味のある議論へと高めてくれる事になったのです。一見、内航は内航でも大手ばかりの意見しか出ないように思われるかも知れませんが、ほとんどの参考人の船社で小型内航船も多数運航管理されています。しかも皆、内航船での勤務経験がある若い運航担当者で、今まで協会では目にする事がなかった若い世代による活発で新鮮な委員会となっていきました。

海上現場を知る委員会

委員会には、「実際に業務に向いている英会話実例資料を作りましょう」という意識が強くあり、毎回、様々な議論が交わされました。

「意味のない物を作っても、船ではすぐにゴミ箱に放り込まれてしまう」という参考人からの言葉が、この委員会の真剣さを伺わせました。

委員会の初めの段階で、内航船社から参加してくれている参考人による「国際VHF通信対応の実状」が次々と発表されました。同じ会社が管理している内航船

でも、船や乗組員によって VHF 英会話の能力にはかなり大きな差がある事や、高齢船員と若年船員の VHF に対する業務意識に隔たりがある事など、あらゆる件でバラバラな内航現場の常態が明らかにされていきました。

内航船現場の実態については、会社の職員の立場では言いにくい部分もあり、「全日本内航船員の会」はその点で特別な役割を果たせたと思っています。当会に Twitter などでも寄せられた船員の意見に対して、内航船社の参考人がそれらの意見を丁寧に事実として裏付けてくれるような場面もあり、内心ホッとするような事もありました。

委員会が進むと、とにかく内航現場に VHF を受入れてもらう方向を第一に考える船社担当者と、VHF がお互いにコミュニケーションのとれる有益なツールだという概念だけは今から一貫して伝えておくべきと考える英語教育の専門家とで、考え方に隔たりが起こった事もありました。

結果的に、初めは本船の意思を一方的にでも発信する事からしか始められないと考える船社の意見を優先するにしても、一方的な発信によって安全に影を落とす可能性は十分に留意していくという流れに進んで行きました。この両者の思いが、最終的に「VHF 英会話実例資料」の高い品質に集約されているように感じます。

委員会の進捗状況は Twitter を通じて海上船員にも発信していました。船員からも、「あえて会話が續かないよう言葉を選ぶというのは、一人ワッチの船員には大切」など、意見が寄せられました。他にも、「簡単な英語とサーチライトを併用して相手船とコミュニケーションをとった」という話もネットを通じて寄せられ、委員会でも紹介しました。

安全第一

安全を配慮した例文とはどういったものか。一例をあげると、お馴染みの「Port to Port (左舷対左舷)」も、「Port Side to Port Side」と言う方が安全であると提案がされました。緊急時に、相手船が無線の声を操舵命令と誤認し、一層事態を危険にする可能性が指摘されました。

委員会では他にも、「チャンネル シックスティーンよりもワンシックスの方がハッキリしている」、「ラジャラーよりもオウケイを聴く」、「リピート プリーズは使えます」…と経験に基づく意見が数多く出ていました。

長く英会話に縁がなかった高齢船員向けにカタカナを並記しようとか、発音しにくい船名はコールサイン（呼出記号）で呼び出す方法を紹介しておこうとか、その場合にはアルファベットのコード表も付けておくべきなど、必要と思われる内容はどんどん増えていき、当初計画していた A4 サイズ両面ではスペースが足りなくなり、完成してみると A3 見開き両面のボリュームになりました。

最後の最後には印刷物の図表レイアウトや色についても、ギリギリまで事務局長が手直しを続けました。時には電気を消してトイレにこもり、薄明かりの中でも判

読みやすい色に改良するなどの徹底ぶりです。

内航船社からの参加者も、手当てが支給されるわけでもないのに積極的に委員会に集まってくれました。それぞれ昼間は仕事なので、夜間に何度も集まっていただき、やっと完成に漕ぎ着けたのです。

この「内航世界活性と安全航海への思い」が海上の船員に届いてほしいと皆が願うところです。

内航船 3500 隻へ配布が実現

「VHF 英会話実例資料」の配布までには、国交省、海上保安庁、内航総連、旅客船協会、船災防など、多くの方々の協力がありました。心から感謝しています。

配布後、早々に全船協事務局にも大きな反響が寄せられていると聞きました。添付しておいたアンケート用紙が、船員から 700 通も届いているとの事です。中には間違えて海上保安庁に届いたものもあったとかで、後に全船協に届けられています。

全日本内航船員の会でもネットを通じて反響を得ました。Twitter によって委員会の進捗を発信してきたおかげか、批判的な意見はなく、配布への喜びの声ばかりが届きました。まだまだ改善していくべき点はあると思いますので、この反応の本質は、日本の海事団体による日本人船員への初めてのアプローチに対する「歓迎」だと感じています。

「日本人船員」と「配布資料」との間に、共有する問題解決の意識が結ばれていることを感じました。

追いつけ海事公益団体

意外だったのは、Twitter で陸の一般の方からも声援があったことでした。一般の方から関心を持ってもらえる事は、常日頃、公益の意識で海上物流に励んでいる船員の立場からも非常に嬉しいものです。完成したら「VHF 英会話実例資料」を分けてほしいという声まで入ってきました。

Twitter 上では、この VHF 支援事業の話から日本のマリン VHF にまで話題は拡がりを見せていました。海事分野では本当に珍しい事ですが、これらのツイートが、おまとめサイト「togetter」で纏められたりもしています。陸上社会での海事に対する関心は、海事団体からの情報発信によって大きく膨らみ発展していくものだと



感じることになりました。

現在、日本人船員の大半が働いている内航船世界に対し、公益の立場で海事団体が果たすべき課題は山積しています。ところが、高度経済成長期時代に立てられた多くの海事団体の目は未だに外航物流世界に向けられたままです。今回の全船協主体の内航船向け事業を進めていくに最中にも、同団体内からさえ不満の声が聞こえてきました。

日本の海事公益団体が、自国の船員と日本国海運の未来のために、公益的な役割を果たしていくべき時に、今や障壁は組織内にしかありません。市民社会、産業界、行政のこれからのニーズにどう追いつくか、団体全体として「時代」と真剣に向き合っていくべき局面に来ています。

3500隻の内航船への配布、海上からの700通のアンケート回答。これは、どこでも出来る事ではありません。公益を追求する団体だからこそ関連機関や産業団体、多くの船社の協力が得られたのだと思います。これからも日本で唯一の船舶職員のための公益団体として、陸の社会の応援も得ながら社会的な発展を続けていってほしいと思います。

全日本船舶職員協会の新しい公益的な活動を広く社会に知っていただきたいと心から願っています。(了)

* VHF 英会話実例資料の印刷用データ制作は、全日本内航船員の会が全面協力しました。