

1 自己紹介

皆さん、初めまして。

福岡市立博多工業高校・自動車工学科を1969年に卒業しました菊池と申します。

自動車工学科の当時の自慢は、学校敷地奥に広くて立派な「運転実習コース」があったことです。コースは、舗装こそされていませんでしたが、S字、クランク、車庫入れ、縦列駐車、さらに40kmが出せる直線道路などがありました。そのおかげで18歳になってすぐに受けた「普通自動車免許」の試験を一回でパスすることが出来て、高校生活最後の良き思い出になっています。

さて私の就職試験は、ANA全日空の航空機整備士という未開の地への挑戦でしたが、何とかパスして入社することが出来ました。後で経緯を少しご紹介します。

ANAは、格納庫における「定時整備」と空港における「運航整備」に大きく分かれています。私自身、東京・代々木での新入社員訓練後、大阪・伊丹空港の「運航整備」に配属され、40歳まで22年間、早番・遅番・夜勤のシフト勤務の中で班長や管理職を経験しました。

そして、30歳前後にオーストラリア・シドニーとアメリカ・シアトルに2度の海外長期出張を、さらに、40歳代にフランス・パリに5年とインド・ムンバイに5年の海外駐在を経験することができました。後で海外奮闘記としてご紹介します。

その後、2001年に日本に帰任しましたが、その年にアメリカの911テロ事件により航空需要が急激に落ち込み、会社が倒産の危機に陥ったため、翌年会社から出された早期退職制度にて、「以前から私たち日本人が苦手の国際語・英会話を何とかしたい」との思いから退職を覚悟しました。

退職後2005年に福岡帰郷と同時に、九州国立博物館にて英語館内案内ボランティアを経験する中で、「英会話のもどかしさを克服するには」を模索し続けて…、5年後の2010年、やっとの思いで、本書「英会話 Japa-Lish 日本語の英文法語順」を著作・出版することが出来ました。

同じ年の2010年には、我が母校・博多工業高校から講演の依頼があり、「国際化」をテーマに講演を経験することができて、人生の良き思い出になっています。

そして、2016年には『英会話スピーキング Japa-Lish/Kikuchi Method』として改定、出版本・電子書籍を発行すると共に、ホームページ <https://japa-lish.net> を立ち上げました。これがその本書になります。後でポイントになる部分をご紹介します。

さて、講演のテーマは『国際化とは・私たちに必要なことは何か!』についてお話をさせていただきます。私が経験した海外出張や海外駐在にて知り得た『国際化とは』をご紹介しますことで、皆さんに少しでもお役に立てればと思っています。

どうぞよろしくお願い致します。

2 航空機整備士の業務について

本題に入る前に、航空機整備士の業務について、簡単に紹介させてください。

大阪・伊丹空港の「運航整備」は、運航便の飛行間の点検が主体になりますが、飛行中に生じた大きな不具合が日々数件ありますので、その都度、不具合処理班が登場することになり、事務所は騒がしくなると共に大忙しとなります。

また夜間においては、短期の定時整備作業、そして昼間の運航中に抱えていた数々の軽微な不具合処理やタイヤ交換作業などの処置になりますが、もちろん大きな作業もあります。

例えば、皆さんもよくご存じの鳥衝突・バードストライクですが、外部点検でエンジンに入ると疑われた場合には、エンジン内部のタービン部分を内視鏡・ボアスコープによりckします。そこで見つかった、タービンブレードの損傷の大きさによっては、エンジン交換になります。そのエンジン交換作業で使う脚立や工具などは、とにかく大きなものばかりですので、多人数で長時間にわたり、終わったときにはへとへとになっています。

次に、それらの整備作業には「法的な確認行為」が必要になりますが、自動車と同じ「国家試験制度」で、「一等航空整備士」として、年代に応じて変わる「機種毎の資格」になります。

入社後 3 年の実務経験後に、まずは航空局が行う「航空 5 教科」の試験に合格する必要がありますが、その中でも「空気力学」がとにかく難しかったことを覚えています。

「航空 5 教科」の試験に合格すると、日常業務から離れて、当時 B727 や B737 などの機種毎の構造や機能に係る座学を受けることで、その機種全体のシステムを覚えることになります。

そして上司からの指示があり、機種ごとの国家試験を受けることになりますが、私の最初の試験は B727 になりました。

まずは、その機種 of 全システムに関する筆記試験があります。

筆記試験に合格すれば、社内の試験管による口頭試験として、全システムに関しての質疑・応答で、各システムのあちこちを詳しく聞かれます。

口答試験に合格すると、機体の専門訓練を羽田にて約 1 か月間受けることになります。

そこでは、実機の B727 を使い、コックピット内での全システムの操作や、数々の不具合に対するトラブル・シューティングを覚えます。

さらにエンジンをスタートして、離陸時のテイクオフ・パワー操作、また急加速や急減速などの操作が出来るようになると共に、それらのデータ取りも出来るようになります。

その機体の専門訓練の最後には、航空局試験官による総合的な口頭試験がありますが、合格すると一等航空整備士の B727 機種毎のライセンスがもらえます。

さらに、社内で審査を受けて「確認整備士」として任命され、「法的な確認行為」が出来るようになります。

ANA の各航空機には「航空日誌」というのが搭載されていて、飛行中に発生した不具合は、まずパイロットがその内容を「航空日誌」に記入します。

そして、その横には整備士が処置内容を記入後、確認整備士としての署名をしますが、この署名がない限り、パイロットは機体を運航することができません。

また、夜間に行った数々の整備作業も同様に、「航空日誌」に記入後、確認整備士が署名をすることで、安全で万全な航空機をお客様に提供していることとなります。

私自身、最初の B727 から、ロッキード・トライスター、B747-200、B767、そして B747-400 まで 5 機種の確認整備士でした。

今でも B767 は活躍していますが、新鋭機は B737、B777、B787、A321、A380 などです。

ANA ではすでに引退しました B747 ジャンボ機ですが、その凄さについて少しお話ししましょう。

まず、B747 ジャンボ機はどのように飛ぶのか？

最大重量400トンの重さの B747 ジャンボ機は、4 エンジンの推力で前に進めることで、主翼に揚力が発生し機体が持ち上げられて飛ぶという働きが、また尾翼は飛行中の機体姿勢を安定させようとする働きがあります。

B747 ジャンボ機の揚力が発生する主翼断面形状は、翼上面は中央から前方が若干ふくらみを持った曲線になっていますが、翼下面はほとんどフラットな直線になっています。

B747 ジャンボ機の主翼断面が、4 エンジン推力によって前に進みますと、翼上面と翼下面に空気の流れが生じますが、ここで自然科学の大原則が二つ登場します。

自然科学の大原則の一つは空気の性質で、前に進んでいる主翼断面の前に来た空気が、二つに分離して主翼上面と主翼下面に分かれて流れますが、主翼断面の一番後ろに来た空気は、主翼断面の前にあった空気とまったく同じもので、空気は分離しないという大原則です。

したがって、空気が流れ進む距離は、主翼上面のふくらみを持った曲線の方が、主翼下面のフラットな直線より長くなるため、主翼上面の距離が長い分速い速度で流れ進みます。

次に自然科学の大原則のもう一つは、空気が物体表面上を流れ進む現象において、その物体表面に静圧力が生じ、速度が速い場合には発生する静圧力は低くなり、速度が遅い場合には発生する静圧力は高くなるというベルヌーイの定理です。

したがって、自然科学の二つの大原則において、主翼上面の静圧力は低く、主翼下面の静圧力は高いという圧力差が生じるために、主翼断面において上向きの圧力差、いわゆる揚力が発生します。

一般的にどんな航空機であれ、離陸の際に必要な速度は 130 ノット(240~250km/h)付近で浮き上がり上昇を始めます。

大きな機体であれ、また小さな機体であれ、同じ速度で機体を持ち上げることが出来るのは、大きな機体ほど大きな主翼面積を持っているため、主翼面積に応じた揚力も大きくなるということです。

次に、B747 ジャンボ機のサイズは？

B747 ジャンボ機の大きさは、胴体先端から尾翼後縁までの長さが約 70m、両翼端の幅が約 60m、そして垂直安定板のトップまでの高さが 20m です。

では、皆さんがよく目にされますドーム球場に B747 ジャンボ機を置いてみましょう。

コックピットのある胴体先端付近をホーム・ベース上に置いて、機体尾翼をセンター方向へ向けて置いたとすると、なんとセンターの守備位置のところに後部胴体・水平・垂直尾翼が来ます。

また、セカンドベースの真上に主翼の付け根付近がどかっと置かれ、そこから左右に広大な主翼が、左主翼はライトのファウルラインへ、右主翼はレフトのファウルラインへ伸び、ちょうど両ファウルライン上に翼端が置かれます。

B747 ジャンボ機が、ドーム球場に置かれている全体像をイメージすれば、その巨大さが分かっていただける事でしょう。

そして、B747 ジャンボ機を国際線として使用する場合の運用重量は？

機体重量が約 170トン、最大搭載燃料容量はドラム缶 1140 本分で重量が約 170トンになり、機体重量とほぼ同じになります。

最大搭載可能有償重量(ペイ・ロード)は約 60トンで、お客様がトータル 337 名(F クラス 15、C クラス 62、Y クラス 260)で約 24トン、最大搭載荷物重量が約 36トンで、トータルすると約 400トンです。

高級ベンツ車 1 台が約 2トンですから、おおよそ 200 台分が空を飛ぶことになります。

国内線として使用する場合は、最大離陸重量を 277トンにして運用しています。

以上です。

さて、航空会社と言え、職場での英語ですが・・・、

まずは「航空機整備」や「航空」に関わる膨大な数の「英語専門用語」を覚えるのが大変でした。

また新機種が導入される時には、機体の初期トラブルに対応するため、ボーイング社の技術者が数人、羽田空港と伊丹空港に数カ月にわたり滞在します。

彼らが話す、専門用語だらけの英語を聞くのがまずは大変でしたし、彼らとの話しがともかくしどろもどろだったことを思い出します。

そうです！ 国際化の今、国際語・英語を話すということがいかに大変であるかを知ることになりました。

3 海外出張・駐在奮闘記

そして、2度の海外出張と2度の海外駐在を経験しましたのでご紹介させていただきます。

まず1978年、28歳の時に、オーストラリア・シドニーに、1ヶ月滞在しました。

ANA 全日空は B747 新機種導入の際に、航空機整備士の訓練をオーストラリア・カンタス航空へ依頼していて、20人学級の一人として、構造・機能の座学を受講しました。

「アメリカ英語」を勉強した私達にとって、例えば日曜日・サンデイがサンダイなど、いわゆる「イギリス英語」の発音にびっくりしましたし、また「数字英語」が出てくると発音がわからないため、何度も繰り返してもらったものでした。

次に1982年、32歳の時に、アメリカ・シアトルのボーイング社に、3ヶ月滞在しました。

シアトルの北には、ともかくどでかいボーイング社の製造工場があります。

そのボーイング社の工場では、ANA が購入した B747 ジャンボ機 1 機毎に、航空局検査官による耐空検査があり、整備本部の検査員のひとりとして「製造過程検査」、「地上検査」、そして「飛行検査」を担当しました。

その飛行検査・フライトテストは5時間ほどかかりましたが、100 近くに及ぶ検査項目の一つ一つに合格することで、安全で万全な航空機をお客様に提供することになります。

では、飛行検査・フライトテストのポイントになる部分のいくつかをご紹介します。

まずコックピットのコーパイロット席に座るボーイング社のテスト・パイロットの支援をもとに行うものです。

キャプテン席には、もちろん ANA キャプテンが実際に操縦をしながら、またコックピットで全体の指揮を執る ANA 確認整備士・コーディネーターが 100 近くにも及ぶ検査項目の一つ一つについて指示をしながら、他の ANA 確認整備士が都度計器類に現れるデータを判定して記録していくものです。

航空局の検査官はコックピット近くに居て、オープンされたドアを介して実施状況と結果を確認します。

地上走行におけるステアリング・チェック

4 発エンジンをかけ自走を開始しますが、タクシーウェイでは、パイロットがステアリング・ハンドルを左右一杯に操作しながら右に左に大きく旋回したり、その場で一周したりするステアリング ck です。

パーキング・ブレーキの ck

ランウェイの端に行き、一旦停止して機体のパーキング・ブレーキをオンにします。

このフル・ブレーキ状態で、エンジンを離陸テイクオフ・パワーにセットしますが、機体が大きく揺れながら前に前に行こうとするのですが、機体はびくとも動かないことを確認して、パーキング・ブレーキ ck ok となります。

テイク・オフ

エンジンをテイクオフ・パワーにセットしたままの状態からパーキング・ブレーキをオフにします。

機体が急激に加速され、私たちの体がシートに押しつけられながら、機体はスピードを増して行き、機体がテイク・オフ・スピードに達すると、キャプテンはエレベーター・コラムを少し引き上げ、上昇飛行角度をセットします。

ランディング・ギアの ck

ランディングギア・レバーをギア・アップ)にセットすると、ノーズ・ランディング・ギア・ドア & メイン・ランディング・ギア・ドアが先ず開き始め、一杯に開いた状態で、全てのランディング・ギアがたたまれながら収納され、フル・アップ状態で各ギアにロックがかかり、そして一杯に開いていた各ドアが閉じられてフル・アップ状態でロックが掛り、コックピットの指示ライトが消えることで、作動時間が制限内かどうかの ck です。その後エンジン・パワーが上昇推力(クライム・パワー)に少し戻されて、そして高揚力装置・フラップが少しずつフル・アップまで戻されたら、巡航速度(クルーズ・スピード)まで加速されていきます。

オーバー・スピード・ワーニングの ck

機体飛行姿勢を水平から少し下向きにして、エンジン・パワーをクルーズで使用出来る最大のパワーまで上げると、機体のエアスピードが増してきてコックピットでの風切り音が激しくなり、ゴーゴーと音を立て始めたところで、ビー・ビーとオーバー・スピード・ワーニングが発せられますが、その時の速度が制限値内で ck ok となります。

ヨウ・ダンパーの ck

上空ではたまに強い突風がありますが、この突風を垂直尾翼に受けると機体の横揺れが発生しますが、その横揺れを吸収する装置ヨウ・ダンパーの ck です。

方向舵(ラダー)ペダルを一杯に踏み込むと、機体が大きく横揺れ・ヨーイングしますが、すぐに踏み込んだペダルを離すと、すごい風切り音と共に機体が左右に振れ始めますが、ヨウ・ダンパー・スイッチをオンにすると、すぐに横揺れが小さくなり、そして水平飛行に戻ることで ck ok となります。

ストール・ワーニングの ck

巡航高度から高度を下げていくと、機体が水平より若干上を向いている姿勢(フレアー・アングル)で降下していますが、この時にエンジンが止まったりすると、機体のエアスピードが落ちて、失速して垂直降下してしまいますが、その前に、操縦桿に取り付けられたモーターがぶるぶると動くことでストール・ワーニングを発し、その時の機体姿勢角度に対する速度が、制限値内にあることで ck ok となります。

ゴー・アラウンドの ck

着陸体制に入りランウェイを目の前にして、キャプテンがゴー・アラウンドと発して、ゴー・アラウンド・スイッチをオンにすると、着陸態勢にあったエンジン・パワーが自動的にテイクオフ・パワーに、同時に高揚力装置・フラップがランディング状態から自動的にテイク・オフ状態に切り替わることで ck ok となります。

パイロットは再離陸して、空港の周りを一周してきて再着陸となります。

着陸時のオート・ブレーキングとオート・スポイラーの ck

着陸前に、パイロットがオート・ブレーキ・スイッチをオート位置に、スポイラー・レバーをオート・スポイラー位置にセットしておくことで、パイロットがブレーキ・ペダルを踏まなくても、着陸と同時に、自動的にそのセットされた強さでブレーキがかかることを、また着陸と同時に、自動的に両ウイング上面の全スポイラーがアップになり抵抗で機体速度が減速することも ck します。これらと同時に、パイロットは 4 エンジンのリバー・レバーを持ち上げて、4 エンジンが逆噴射状態になることで、機体速度が減速することも ck します。

以上です。

そのボーイング社の工場での仕事にて、そしてアパート生活での買い物やレストランなどにて、アメリカ人の大きな声と話しの速さに常に圧倒され続けました。

日本人の多くが学ぶアメリカ英語ですが、会話についていけないと無視されたり、話が下手だとバカにされたりで、何でもはっきりと言うアメリカ人だということがわかりました。

そして、2度の海外駐在を経験しました。

まず 1990 年、「成田空港」と「フランス・パリのシャルル・ド・ゴール空港」を結ぶ路線開設のために、整備マネージャーとして、40 歳から 5 年間駐在しました。

現地の航空会社・エアフランスへの航空機整備の委託契約になります。

シャルル・ド・ゴール空港内に、私自身が ANA 整備事務所を立ち上げ、エアフランスの整備士に対する訓練や、日本から送られてきた部品類を配置するなど、準備に半年かかりました。

皆さんもご存じのように、フランスはイギリスと共に歴史のある大国で、フランス語もカナダやアフリカなど、多くの国に採用されています。

そのフランス人が話す、「鼻に抜ける発音の英語」がわからず、何度も聞き返しては嫌がられたものでした。

パリは、冬が 10 月から翌年 5 月まで続き、真冬は-10 度が普通になる寒いところです。

住まいは石造りのアパートで古いのですが、唯一床暖房が充実していて、私達には新しい感覚でしたし、大変ありがたいものだと感じました。

夏は夜 10 時頃まで明るいので、この時期のパリは、世界中からの観光客で賑わっています。

次に 1996 年、「関西空港」と「インド・ムンバイ空港」を結ぶ路線開設で、整備マネージャーとして支店長として、46 歳から 5 年間駐在しました。

ムンバイは以前ボンベイと呼ばれていた商業都市で、インド地図上、三角形の西側中間にあり、アラビア海に面した街で、常夏です。

ここでは、空港事務所の立ち上げだけではなく、後に市内支店事務所で、支店長として現地採用のインド人営業マネージャーと貨物マネージャーとの販売促進活動や、営業本部への活動・実績の報告など、大変な思いをしながら、何とか旅客・貨物営業をこなすことが出来ました。

さて、インド国内にはヒンズー言語が数多くあり、地方へ行くとお互いの言葉が全く通じないそうです。

例えば、インド・ルピーの紙幣には、16 もの言語で金額を表しています。

このような混乱を避けるために、英語を統一して話すとの政策があり、小学校から国語と英語は同時スタートします。

したがって英語が大変上手で、現地採用のスタッフ全ての人たちは、スタッフ同士いつも英語で話をしています。

彼らの口ごもり発音と、アメリカ人以上の喋りの速さに慣れるのが大変でしたが、彼らが話す高度な英語によって、私の英会話力が鍛えられたことを感謝しています。

以上です。

4 国際化とは・私たちに必要なことは何か

では、本題に入りましょう

国際化とは、私たちに必要なことは何でしょうか？

私自身、海外出張や海外駐在経験から、欧米人のいろいろな「文化」を知ることが出来ました。

その「文化」とは、辞書によると、「衣・食・住を始め、技術・学問・芸術・道徳・宗教・政治などの生活を形成している様式と内容」となっています。

「文明」とほぼ同じ意味に用いられますが、欧米では「人間の精神的生活にかかわるものを文化」と呼び、「技術的発展のニュアンスが強い文明」と区別する、となっています。

その「人間の精神的生活にかかわる文化」において、欧米人の様々な言語の違いと共に、様々であるがゆえにビジネス上に統一して使用している国際語・英語、その英語と日本語の違いを知ることが出来ました。

英語は「主語+述語動詞・・・」から始まる明確な言語です。

例えば...

I must teach them English grammar every day.

直訳すれば...

私は 教えなければならない 彼らに 英文法を 毎日

「主語+述語動詞・・・」から始まる言語では、自分の言いたいことを先に言わなくてはなりません。また、yes/no がはっきりしていて、答えを曖昧にはしません。

欧米人は「自己表現」が必要不可欠で、うまく表現できないと人格を認めてもらえない、と言っても過言ではないと言われています。

そのため、小さいころから「あなたはどうか考えるのか」という対話式の実践学習があり、自分で考え・表現する習慣を身に付けさせています。

また、教育では意見交換や議論が主体で、分析的思考により物事の本質をとらえることを身に付ける、と言われています。

その欧米人の「明確に表現する・相手に分かりやすい話を続ける」という文化の違い、いわゆる国際化を体験することができました。

例えば、フランスのレストランでは、企業人はもちろん・夫婦・恋人同士など、多くはコース料理などをオーダーしますが、夜 11 時頃にデザートが出てくるのが普通で、それまでは話を続ける、そして話を楽しむことが一般的だといわれています。

現実には、欧米人は「家庭・学校・社会」において「明確に表現する・相手に分かりやすい話をする」そして話を続ける・話を楽しむことが生活であり人生である、というふうに関心を持ちました。

では、日本語の文法語順はどうでしょう。

先ほどの直訳の日本語を例にすると…

- ◆ 私は 毎日 英文法を 彼らに 教えなければならない／標準語の語順で、さらに
- ◆ 毎日 英文法を 彼らに 私は 教えるつもりです
- ◆ 英文法を 彼らに 私は 毎日 教えてきました
- ◆ 彼らに 私は 毎日 英文法を 教えることができない

以上、述語動詞が最後に来るだけで、他の文節は助詞のおかげで自由です。

日本人として「人間の精神的生活にかかわる文化」において、私たちは日本語の会話が国際化されていないことを知ることができました。

私たちは、主語を省略したり、最後の述語動詞を言わないままに話が終わったり、さらに「はい・いいえ」がはっきりしない話も数多くあります。

また、TV ニュースの字幕スーパーでは、その人が話していない部分の主語や目的語などを()にて追加しているのが数多く見られるようになりました。

社会では、大臣・議員の人格・資質を疑うような発言、説明責任と言いながら内容が乏しい説明、TV にて識者の見栄による一般的ではない「四字熟語」・「カタカナ英語」が混じる話、学生の人達の間では様々な意味不明語や短縮語の話が溢れていて、話の曖昧さや言葉の乱れが続いています。

すなわち、日本語の会話において「誰が…どうする」・「何が…どうである」などが曖昧なために、話の意味が理解できないままに終わっています。

さらに、コミュニケーションが苦手だという悩みは、人それぞれに尽きることはありません。

極度なあがり症で、人前で話すのが苦手です。「あなたはどのように思いますか?」と振られると、すぐ赤面してしまい会話が續かず沈黙してしまいます。その度にあがり症な自分に落胆します。

人前に出ると緊張して話せなくなります。数人程度の人達の会議ですらあまり話せません。仕事が黙々とパソコンの前に座って仕事をするので、そんなに他の人と話すことがなかったのですが、部署異動により人前で話すのが苦手なんて言うておれませんか。

学生のころからグループディスカッションなどは大の苦手でした。すぐに言葉に詰まるし、自分の意見も出て来ません。「自分に自信がない」・「普段から何も考えていない」、だから意見も出ないんだと言うようなことが原因になっているとは感じているのですが、どうすればよいかわかりません。

就職して6年目で昇格試験にトライしました。面接の時曖昧な話し方でうまく話せず、面接官などに言いたいことを伝えられなかったと思います。どうしてこんなにも口下手なのか落ち込んでしまいました。

話しが苦手だと、何事も消極的、消極的だから暗い性格に見られるそんな自分を変えたい。自分がいかにマイナス思考であるか気づかされました。話すテクニックだけでなく、精神的な面も大きな要素になっていることがはっきりわかりました。

さて、私自身も若い時は、人前に立つと緊張のあまり声が震えて、思うことの半分も話せませんでした。年齢を重ねるにつれて、付き合いや仕事上や会議の場などで実践経験を長年にわたりこなしてきたことで、会話力や議論力が何とか身に付いたようです。

いやいや、私のごとく「年齢を重ねてからやっと身に付いたよ」ということではなく、学生や若い時に話し方を知り、実践・経験して身に付けておけば、より良い人生になると確信しています。

そうです！ 欧米人と同様に、私たちも、普段、家庭では夫婦・親子・兄弟姉妹はもちろん、学校では先生や友達と、そして会社では上司の方や職場仲間と、さらに地域社会では様々な仲間たちと、「明確に表現する・相手に分かりやすい話をする」ことが、国際化として必要なことです。

そして、「明確に表現する・相手に分かりやすい話をする」ことで、「人間の精神的な生活にかかわる文化」において、教育・環境などにより、個人として人格形成のもとになる「心の働き」を身に付けます。

その「心の働き」とは・・・

偽りや飾りのない本当の気持ち=本心

身についた感じ方や考え方の傾向=性分

物事について考える=思慮・判断する働き=分別

さらに、関心・興味、意思、思いやりなどです。

さらに、その「心の働き」から、その人が生まれつき備えている「性質」や「能力」である「資質」が身に付きます。

「性質」とは、物事を巧みにこなすことができる生まれ持ったもので、その職業に適合するというような意味も含まれます。

そして「能力」とは、物事を成し遂げることができる力であり、教育や環境によって形成されるものです。

そうです！ その人が生まれ持った「性質」や「能力」である「資質」は、個人として・社会人として、そして日本人として、必ずや受け入れられ評価されることと確信します。

例えば、私の高校時代についてですが・・・

この講演をするにあたって、私の高校生活を振り返ることで、その時に見えていたものや感じていたことなどを「資質」としてご紹介したいと思います。

皆さん一人一人が、社会を見据えて、何らかの参考にしていただければと思います。

私は、小さい頃から野球が好きでした。

当時、甲子園経験のある念願の博多工業高校に入学することが出来て、本当にうれしい思いと共に、野球で人生をとの思いがあったようです。

しかしながら、あちこちの中学から集まった、野球好きの人達は、私以上のとてつもないレベルでした。

ここに来て、見て、知って、そしてレベルの違いを悟って、入った年の夏休みにはやめました。会社人生で通用する体力を作り上げるために、という考えもありましたが、ともかくついていけないとの思いが強くてやめることにしました。

「今思えば」、そのレベルの違いとは二つありました。

一つは、硬球野球において、重い球を投げるための強靱な肩、速くて重い球を打つ強靱な足腰、そして速い打球について行ける素早い動き、いわゆる技術力の差でした。

もう一つは、その野球を続けていくという精神力の差でしたし、この精神力を持続させることも、並大抵ではないことを悟ったと思います。

さて、何かを悟って野球をやめたことで、学校生活に余裕が生まれて、先生方や仲間達とともに話す機会が増えたことが、その後の人生を大きく変えるきっかけや動機になったのかなと思います。ともかく、自分が勉強好きだったということに驚きました。

もちろん、勉強を続けるにも精神力が必要でしたが、これには何とか耐えることができましたし、持続させることができたということです。

人間の精神力というのは、現実には、いろいろないやなことにも遭遇しますが、楽しいと感じることがプラス思考になり、次々に生じるいやなことを克服してくれますし、長く続けることが出来るようになります。

私自身、クラスでは、2年生から成績が上位へあがりましたが、自分でもびっくりしました。

何か数学が得意だったようですが、このようなことに気づくこと自体が初めてでした。

そして、自動車のシステム学習、オーバーホール実習などなど、毎日がどんどん楽しくなっていたことを覚えています。

このようなことから、航空機整備士へという未開の地への挑戦が実現しました。

また、3年生になったころ英語に興味を持つようになりました。

当時テレビを見ると、識者の人たちによる「カタカナ英語」が頻繁に使われ始めていました。

話にいくつかの「カタカナ英語」が入ると、全体の話がわからなくなるので、ともかく悔しい思いをしていました。

その悔しい思いから、「カタカナ英語」を書き出し、辞書で調べてみたところ、全体の話がわかるようになり、おかげで英語に興味を持てるようになり、成績も上がりました。

このようなことから、ANA という海外展開企業への挑戦が実現しました。

以上です。

さて、私の会社人生と定年後の人生から、次のようなことを学びました。

すでにお話しましたが、欧米人は「自己表現」が必要不可欠で、うまく表現できないと人格を認めてもらえない、というようなことが日本社会でも普通になっています。

その「自己表現」とは、個人として・社会人として、「家庭・学校・社会」において「明確に表現する・相手に分かりやすい話をする」と共に、話を続ける・話を楽しむということです。

そうすることで、「心の働き」により形成された人格と共に、資質である性質と能力を確実に自分のものにしておくことで、日本社会はもちろん国際社会でも、必ずや受け入れられ評価されることと確信します。

5 自分の思いを明確に表現する

5-1 本書「Japa-Lish・日本語の英文法語順」の活用

では、自分の思いを明確に表現するには、どうすればよいのでしょうか？

そうです！「主語+述語動詞・・・」で始まる明確な言語である「国際語・英語」を活用するということです。

すなわち、本書「Japa-Lish・日本語の英文法語順」を活用することで、曖昧な自分の思いを明確に表現するという実践訓練です。

本書の各例文は、次の3行で構成されています。

まずは Japa-Lish で・・・

私は 教えなければならない 彼らに 英文法を 毎日←
次に英語が来て・・・

I must teach them English grammar every day.

そして構文・語法にかかわる事項で・・・

☑ 主語+述語動詞+2つの目的語(誰に～、何を～) となります。

本書・各例文の Japa-Lish は、英語と同じ「主語+述語動詞・・・」ですので、省略することができます。

本書・各例文の実践では、Japa-Lish を←に従い、まず主語を読み、他の文節を右から左に最後の述語動詞までを読み上げることで「主語+述語動詞・・・」になり、日本語の話が明確になります。さらに、本書・例文は、英文法の主要な部分を「話すための構文・語法／ステップ1～ステップ5」として考案しまとめ上げていますので、本書・例文を実践することで、次のような「自己表現力」が身に付きます。

ステップ1 話の種類表現力

ステップ2 話の基本骨格表現力

ステップ3 話の基本骨格に修飾語を置く表現力

ステップ4 単文+対等節として話をつなぐ表現力

ステップ5 主節+従属節として話をつなぐ表現力

では、本書・各例文の Japa-Lish にて「自己表現力」のいくつかを実践してみましょう。

ここでは、Japa-Lish が明確に表現され、相手に分かりやすい話になっているか、さらに普段の曖昧な日本語との違いを、チェックしながら聞いてください。

悠太は 来ないかもしれない ここに 今日←

Yuta may not come here today.

できますか 私は 借りる レンタカーを この近くで←

Can I borrow a rent-a-car near here?

何を しましたか あなたは ~食べる 昨日←

What did you eat yesterday?

(それは) です やさしい ~追加するのは 絵を 文書に←

It is easy to add pictures to the document.

私は 行くつもりです オーストラリアに ~目指すために プロゴルファーを←

I will go to Australia to aim for a professional golfer.

マリは ~した いくつかの間違いを←1、しかし 悠太は 笑わなかった 彼女を←2

Mari made some mistakes, but Yuta didn't laugh at her.

エリは ~話しました 私に ということを 悠太が ~会った その少女に 昨日←

Eri told me that Yuta had seen that girl yesterday.

ので あなたは 疲れている 今←1、あなたは ~取るほうが良い 少しの休息を←2

As you are tired now, you had better take a little rest.

以上、本書・各例文の Japa-Lish を実践することで「自分の思いが明確になる」と共に、「話すための構文・語法／ステップ1~5」にて「自己表現力」、すなわち「明確に表現する・相手に分かりやすい話をする」ということが身に付きます。

5-2 人の振り見て我が振り直せ

さて、若い時には世間の多くを知りませんが、人生でのいろいろな失敗や成功から多くの事を学び成熟する、すなわち年齢と経験から知恵を学ぶと共に発想が豊かになるといわれています。

そのような年配の先輩や上司の方々のコミュニケーション現場をしっかりと見て・聞いて、自分がどう劣っていて・どうあれば良いかを学びます。

すなわち「人の振り見て我が振り直せ」であり、具体的には次のような人達です。

会話では、生活・仕事・社会での話題を持ち出して話をする中、質問をする、感想を述べる、意見を言うなど、話が明確で自己表現力の豊かな人。

また、TVトーク番組にて、話が明確で自己表現力の豊かな人。

議論では、議題について互いに自分の説を述べ合い・論じ合う中、原点はどこにあるのか、基本はなんなのか、現状はどうなっているのか、データから比較をするとどうなのか、具体的にはどうなのかなど、分析的な思考により物事の本質をつかむ人。

また、TVトーク番組にて、いつも本質的な知恵や発想が豊かな会話力のある人。

そして、「人の振り見て我が振り直せ」を実践しながら、あなた自身がいろいろな場で、次のような実践をします。

会話では、生活・仕事・社会での話題を持ち出して話をする中、質問をする、感想を述べる、意見を言うなどの実践により、話が明確で自己表現力の豊かな日本語力を身に付けます。

また、TVトーク番組にて、TVに向かって、話が明確で自己表現力の豊かな人と会話してみるのも一つの方法です。

議論では、議題について互いに自分の説を述べ合い・論じ合う中、原点はどこにあるのか、基本はなんなのか、現状はどうなっているのか、データから比較をするとどうなのか、具体的にはどうなのかなどの実践により、分析的な思考を駆使して物事の本質をつかむ日本語力を身に付けます。

また、TVトーク番組にて、TVに向かって、いつも本質的な知恵や発想が豊かな人と議論してみるのも一つの方法です。

5-3 平等感のもとで物おじせずに話をする

日本人の国民性として、政治家や官僚は偉い人だ、会社社長・役員は役割がすごいので偉い人だ、大学教授などの肩書で識者としてテレビに出ているから偉い人だなど、このようなことが普通に言われています。

そのような偉い人たちと話しをする場があったとしても、自分なりの思い・考え・意見があったとしても、偉い人の前では物怖じしてしまい、思うように話が出来ません。

では、TVなどでよく見かける欧米人の学生や一般の人たちは、大統領や国会議員、会社社長や役員、そして有名俳優やタレントなどであれ、ともかく物おじせずに話をしています。

その考え方は、「人はそれぞれに地位・財産・才能など違いはあるが、それは人としての役割の違いであり、人としての上下関係を決めるものではない」、すなわち「社会における一人の人間として、同じ権利の下で平等感を持つことだ」と言われています。

私自身、海外駐在にて欧米人と接してきた中、なんとか人前での話において物おじすることなく、平常心で話をするできるようになりました。

この平常心は、ともかく精神的な余裕をもたらしてくれますので、初対面の人であれ、相手の話をしっかりと聞けるようになりますし、しっかりと考え・まとめた後に話をする事ができるようになります。

人としての平等感からくる平常心がいかに持てるかで、欧米人と同様に平等感のもとで物おじせずに話ができるようになるということです。

以上です。

6 英会話スピーキング Japa-Lish 日本語の英文法語順

国際語・英語を話すために

私、海外駐在で経験した英会話スピーキングの「もどかしさ」を克服。

国際化の今、国際語・英語を話すために、自分の思いを英語にする「現実的なスピーキング」をお勧めします。

その「もどかしさ」とは…

場面集の暗記によるスピーキングでは、多くの文例を覚えるには・覚えておくにはどうしても限界があり、現実には「こういう時、英語でどう言えば良かったかな?」との実状で、話はすぐに終わり続きませんでしたし、月日が経つとともに覚えたものをどんどん忘れていきました。

だからこそ、構文・語法を身に付けて、自分の思いを英語にして話をするしかありません!

しかしながら、自分の思いを英語にする時に、語順の違いによりどうしても混乱が生じます。

結果、話の途中でやめたり、最初から話をあきらめたりして、話は続きません。

また、普段の日本語会話では、主語や最後の述語動詞が曖昧なために、自分の思いがはっきりとイメージしきれいていません。

結果、話は2~3の英単語だけになってしまい、相手に話が通じません。

Japa-Lish による「現実的な英会話スピーキング」

日本語のまま「主語+述語動詞…」にする方法を発案

自分の思いが明確になり、混乱なく英語にします!

大変わかりやすい「話すための構文・語法」を考案

自己表現力を身に付け、英語にして話を続けます!

英文法構文力を身に付け、相手に通じる英語にします!

国際語・英会話スピーキングにおいて

日本人として信頼を得るためには、スピーディーな会話は必要なく

物おじせずに少し時間を掛けてでも、自分の思いを明確にした上で

混乱なく・英語にして話を続ける・相手に通じる英語にする

「現実的な英会話スピーキング」を身に付けます!

前項にて、本書・各例文の Japa-Lish にて「自分の思いが明確になる」と共に「自己表現力」のいくつかを実践しましたが、ここでは Japa-Lish をイメージしながら英語にする実践を、そしてブックマークでは構文・語法に係わる事項を学習することで「英文法構文力」が身に付きます。

ステップ1 文の種類では、話の種類を選択する

ステップ2 基本5文型では、話の基本骨格を使いこなす

ステップ3 修飾語では、話の基本骨格に修飾語を置く

ステップ4 対等節では、単文+対等節として話をつなぐ

ステップ5 主節+従属節では、主節+従属節として話をつなぐ

悠太は 来ないかもしれない ここに 今日←

Yuta may not come here today.

☞ 否定文- 助動詞の否定形

できますか 私は 借りる レンタカーを この近くで←

Can I borrow a rent-a-car near here?

☞ 一般疑問文 - 助動詞の疑問形

何を しましたか あなたは ~食べる 昨日←

What did you eat yesterday?

☞ 疑問詞疑問文 - 疑問詞が目的語、過去形

(それは) です やさしい ~追加するのは 絵を 文書に←

It is easy to add pictures to the document.

☞ It ~ to 構文 - be + 形容詞

私は 行くつもりです オーストラリアに ～目指すために プロゴルファーを←

I will go to Australia to aim for a pro golfer.

㊦ 修飾語の to 不定詞用法(単文の後ろで追加説明)・単文 - 未来形

マリは ～した いくつかの間違いを←1、しかし 悠太は 笑わなかった 彼女を←2

Mari made some mistakes, but Yuta didn't laugh at her.

㊦ 対等節/対等接続詞(but) - 過去形

エリは ～話しました 私に ということを 悠太が ～会った その少女に きのう←

Eri told me that Yuta had seen that girl yesterday.

㊦ 従属節/名詞節の that 用法 - 主節/過去形・従属節/過去完了形

ので あなたは 疲れている 今←1、あなたは ～取るほうが良い 少しの休息を←2

As you are tired now, you had better take a little rest.

㊦ 従属節/従属接続詞(As...) - 現在形

以上です。

繰り返しになりますが・・・、

国際化として、「家庭・学校・社会」において「明確に表現する・相手に分かりやすい日本語の話をする」そして話を続ける・話を楽しむことを身に付けることで・・・

そして、国際語・英語を話すために、自分の思いを英語にする Japa-Lish による「現実的な英会話スピーキング」を身に付けることで・・・

学生さんは、ホームステイ・語学研修・国際交流・留学にて・・・

生涯学習の方は、地域の国際交流・海外旅行にて・・・

そして海外展開企業にて・・・、

物おじすることなく相手に通じる英語の話を続けることができます。

本書は「英会話スピーキング Japa-Lish 日本語の英文法語順」です。

ホームページは <https://japa-lish.net> です。

以上、私の話が皆様の今後にお役に立つことを心から願ひまして、終わりにします。

ありがとうございました。