［研究ノート］

海外研修航海から考える大学教育と人的交流

― オセアニア地域訪問での事例を中心に ―

黒崎岳大*1・千葉雅史*1,2・笹川昇*2・大江一平*1

Abstract

The Overseas Educational Cruise (OSEC), which Tokai University has been operating since 1968, has been recognized as having an extremely high educational effect, and is attracting attention from all sides as a distinctive educational program. It is said to be a unique program in that it widely recruits trainees across the framework of the liberal arts and science departments, and carefully selects and educates suitable students. This article aims to look back on the history of OSEC and reaffirm how this project has affected the educational activities of the university. In addition, this paper gives an overview of the mechanisms and mechanisms used to build education and examines the future possibilities and challenges of visiting countries in the open ocean, including Oceania. In the first half, we will look back on the structure of the education program, then detail the training conducted in the Asia-Pacific region and look back on the contents of the distinctive education that has continued in Oceania. In the second half, we will explain what the educational significance of this project is based on the experiences of members (teachers leading students) who participated in the 43rd and 47th OSECs.

1　はじめに

学校法人東海大学が1968年から運営してきた海外研修航海（Overseas Educational Cruise: 以下、OSEC とする）は、極めて高い教育効果が認められることもあり、かつまた特色ある教育プログラムとして各方面より関心が寄せられている。一般的には、洋上キャンパスと称される船舶を利用した授業として、海洋科学分野の教育や研究、あるいは船舶職員養成課程の乗船実習等が知られている。一方、本稿で取り上げる OSEC は、文系や理系学部学科の枠組みや学年、さらには学園内に設置されている複数の高等教育機関を跨いで広く研修学生を公募し、そ

＊1　東海大学スチューデントアチーブメントセンター　＊2　東海大学工学部

の中から相応しい学生を厳選して教育を施す横断的な教育に特徴がある。すなわち、海洋学を志す学生に限ることなく、対象を一般学生に開放していることが他の船舶利用教育とは異なる点である。

こうした極めてユニークな研修事業を50年間にわたり実施してきたにもかかわらず、これまで本学において、この研修事業の歴史や事業内容、参加したことで得られる教育的効果などについて、学術的な視点から適確に分析してきたことは少なかった。そのため、本件事業を他大学でも実施している海外での短期研修事業として位置づけるか、あるいは船舶を利用した通常の授業の一環として捉えるかという点からも正確に位置づけられず、正確に評価されているとは言い難い。こうした状況は、本学の教育活動の中でより効果的に発展させる上で大きな障害になりかねない。その意味では、OSEC を学生ならびに教員の教育研修活動として正しく評価する上でも、改めてその事業の全体像を把握することは意義があることであろう。

以上のような問題意識の下で、本稿は、これまでの OSEC の歴史を振り返りながら、この事業が本学の教育活動に対してどのような影響を与えてきたかを再確認し、今後も実施されていく OSEC 事業を改善・強化していく上で重要な点について考察していくことである[1]。本稿が目指すところは、どのような仕掛けと仕組みで教育構築しているかを概観し、オセアニア方面を含む外洋諸国への訪問の将来的可能性の探究と課題について検討するものである。前半では海を使った教育プログラムの仕組みを振り返り、続いて南洋方面で実施した研修を具体的に詳述し、オセアニア海域を舞台として継続してきた特色ある教育の中身を辿る。後半では、第43回および第47回の OSEC に参加した教員（団役員）の経験談に基づき、本事業の教育的意義は何かについて述べていく。

なお本稿は、千葉、大江、笹川、黒崎の４人の教員の共同執筆の形をとっている。「１」を千葉と黒崎が、「２」および「３」を千葉が、「４」を大江が、「５」を笹川が、「６」を黒崎が担当している。すなわち海外研修航海の歴史とこれまでの経緯を千葉がまとめた。次に第43回 OSEC に参加した大江が、実際の事業の内容を詳細に記述している。また第47回 OSEC に参加した笹川は OSEC に向けた準備プロセスを説明するとともに、実際の事業参加経験で学んだ、オセアニア地域を訪問することの意義について考察している。

２　海外研修航海の創生

（１）建学の精神と海洋教育

草創期における OSEC を理解するには、本学の沿革あるいは歴史を踏まえることが重要である。創立者の松前重義は、逓信省の技官であり官僚であったが、オセアニア海域で繰り広げられた太平洋戦争に異を唱えたことから、二等兵として南方に送られた。これは当時の軍部に反発したいわゆる懲罰めいた召集であり出兵ととらえて差し支えないであろう。地下資源すなわち原油などのエネルギーを求めて南方へと進み出た日本ではあるが、結局は敗戦して国土は焦土となり、多くの物を失ったことは歴史的にも明白である。同様に決して豊かな資源を持たず、かつ戦争で荒廃したデンマーク王国も、教育によって国をあるべき姿に立て直した。その

ことに松前が若い時代に多くの影響を受けた。デンマーク王国の国民高等学校を規範として開設した教育機関が望星学塾であり、のちに東海大学となった。ここで本学の建学の地が静岡県であることからしばしば誤解されるが、学校名の「東海」とは、日本列島の地方名称の一つである東海地方を指示するものではなく、アジアの東にある太平洋、すなわちミクロネシア、ポリネシア、そしてメラネシア地域が存在する世界一広大な南北太平洋に想いを馳せて、願いを託して冠に付した名称である。その意味からも、本学がこのオセアニア地域で教育することに着目することは至極自然の流れであった（学校法人東海大学松前重義生誕百年記念事業企画委員会　2001：27）。

（2）海洋学部の設立と本学所有船舶の誕生

次に、本学海洋学部の創設にもユニークな背景がある。これに関して、松前が海洋学部を1960年代初めに起草した折に詠んだとされる詩が残されている[2]。この詩からも理解できるとおり、海は限りない資源の宝庫であり、四方を海に囲まれた日本は無限の資源国である。そこにある資源を平和的に活用するには、海に関する教育と研究が必要であるとして、海洋学部創設に至った。しかし、当時の文部省からすれば理解に苦しむ提案であり、当時１学部に１学士名称が当然であった時代に、１学部の中に工学士と理学士など複数の異なる学士を認定するなど、到底ありえないとされていた。さらに海洋学という当時どこの高等教育機関にも存在しない学部名称を初めて名乗ったことで、認可までにはかなりの努力が必要であったと想像できる。このようにして生まれた海洋学部の中に、船舶従事者すなわち卒業後に一等航海士や船長として活躍するために必要な海技士資格を与える学科が設置された（東海大学　1981：44）。

1960年代に当時の文部省の認可を受けて日本初の海洋学部が創設され、さらに初代の「東海大学丸（191トン）」が就航したことはOSECの誕生と深く関係している。現在の「望星丸（国際総トン数2,174トン）」が就航したのが1993年で、私学では唯一無二の海洋調査研修船であり、第１種船に区分される国際航海が可能な旅客船を本教育に供している。OSECの主たる運営経費の内訳は、運航に関わる費用と船内給食の提供に必要な食費、そして各寄港地での港湾経費とそこでの学生の教育活動に必要な費用が挙げられる。総経費の概ね半額を参加学生が負担し、残り半分は学園が年度毎に予算立てをして運営しているが、年度によって航路と寄港地が異なることに加え、燃油価格も世情等により変動するので一律に策定することは困難である。ここで、航行海域は、国交省が監督する「船舶職員及び小型船舶操縦者法関係法令」を参照しながら決定することが多く、日本から南下して東寄りに針路をとる南北太平洋航路や、西進する東南アジア航路、そしてそれ以外の３種類に大別できる。例えばオセアニアに点在する国々を一航海で歴訪する研修には参加学生の期待度も高く、当地で肌身を通して見聞する文化歴史や環境は研修学生らの世界観を刺激し、その後の人生に大きな影響を及ぼすことが報告されている。

（3）教育プログラムとしての独自性

OSECは現段階では学内での捉え方も長い歴史の中で徐々に変化し、航海を通じた教育の重

要性を明確にして、オセアニア海域をはじめ各海域において遠洋航海を展開することに力を注ぐようになった。およそ30年前の1990年頃の学園組織を振り返ると、法人管理下には複数の高等教育機関が設置されていた。４年制大学は、東海大学の他に九州東海大学と北海道東海大学の３大学が、短期大学としては、東海大学短期大学部（高輪校舎と静岡校舎）、同福岡短期大学、そして同医療技術短期大学の３短大が設置されていた。

大学教育は、１つの大学の中で閉じたカリキュラムの上で授業が成立しているのが標準的であるが、授業としての OSEC の特徴は、複数の異なる大学に在籍する学生が一堂に会して受講して経験を共有すると言うユニークさにある。2020年現在では、１大学と２つの短大に改組改編されたが、それでもなお学園傘下の異なる高等教育機関に在籍する学生から選抜された者が乗船し、お互い刺激し合うところに大きな教育効果を期待している。

さて、マンモス大学と位置づけられがちな東海大学ではあるが、在籍する学生数はわずか27,321人で、文科省が指定する大規模大学の基準（入学定員8,000人）は超えていない。参考までに、大学なんでもランキング大全の在籍数の掲載によると、最大値は日本大学の67,933人であり、それに比べると４割程度の規模と言える。この約27,000人を対象として、どれくらいの学生が OSEC を在学中に経験できるかを算出する。１年に１度の遠洋航海で、乗船定員が設定されていることから、１航海につき約100名程度の参加人数は決して多いとは言えず、在籍年数を標準年限の４年間とした場合、挑戦し続けたとしても卒業までに乗船できるか割合は約1.6% と数少ないチャンスであることは否めない（エイ出版社編集部　2017）。

３　教養教育と専門教育との融合

（１）海技士資格教育との接点

海技士資格についてその種類と階級をまとめたのが表１である。海技士資格には、航海、機関、通信、そして電子通信の４区分があり、それぞれ一級から六級までの階層にクラス分けされている。表中の記号○がないところは免許発行のないことを意味する。これらの詳細は、「船舶職員及び小型船舶操縦者法第５条」で規定されている。本学の海洋学部航海工学科航海学専攻を卒業し、さらに半年間の乗船実習課程を修了し、その期間内に指定された海技士関連科目を全て取得するとともに通算１年間の乗船実習を行うことで、三級海技士（航海）に必要な乗船履歴が認められ、口述試験の受験資格を得ることができる。ここで、船舶職員の乗組基準（船舶職員及び小型船舶操縦者法施行令第５条（表２））を参照すると、水域は、狭い方から平水区域、沿海区域、近海区域、そして遠洋区域と４分類され、また従事可能な船舶の規模は総トン数（G/T）で分類されている。三級海技士（航海）の有資格者であれば、乗り組める船舶の規模および航行海域に制限はなく、巨大船で世界中の海を航海できる。さらに実務経験を重ねて上級免許を取得することで、上位職従事に必要な資格を得ることができる。

表１．海技士の資格（出典：国土交通省海事局海技課　2020　II.1.(5)）

資格の別	海技免許の区分			
	航海	機関	通信	電子通信
一級海技士	○	○	○	○
二級海技士	○	○	○	○
三級海技士	○	○	○	○
四級海技士	○	○	－	○
五級海技士	○	○	－	－
六級海技士	○	○	－	－

表２．船舶職員の乗組基準（船舶職員及び小型船舶操縦者法施行令第５条）
（出典：国土交通省海事局海技課　2020　II.3「乗組基準」）

甲板部	遠洋区域				近海区域							沿岸区域		平水区域	
航行区域	甲区域				乙区域				近海区域（限定近海区域）			丙区域			
船舶職員	船長	一等航海士	二等航海士	三等航海士	船長	一等航海士	二等航海士	三等航海士	船長	一等航海士	二等航海士	船長	一等航海士	船長	一等航海士
総トン数(G/T)	一級	二級	三級	三級	一級	三級	四級	五級	三級	四級	五級	三級	四級	四級	五級
5,000	二級	二級	三級	四級	三級	四級	五級	五級	四級	五級	五級	四級	五級		
1,600	二級	三級	四級		三級	四級	五級							五級	
500	三級	四級	五級		四級	五級			四級	五級		五級	六級		
200	四級	五級			五級				五級			六級		六級	

在学中における練習船での通算１年間の実習のうちには、１回以上の国際航海を実施することが規定されている。その範囲は出港地または寄港地から2,000海里（約3,700km）以遠の水域まで航行し、その地の港に入港することが求められている（ただし、2020年度と2021年度は、COVID-19による感染症拡大の影響で外地への入港ができないため緩和措置あり）。そこで、遠洋において学生教育を実施するなら、海技士資格取得のための訓練とは別に、一般学生に対しても同時並行的に教育プログラムを策定して教育可能であると着想し、1970年から OSEC が開始された。

（2）洋上キャンパスとしての船舶

現在運航中で呼出符号 JGAW で規定される船舶、すなわち望星丸について簡単に概観する。

船舶の呼称には特段の規定がなく、世の中に名称の重複した船舶が存在しても許される。しかし、船舶を特定するのは通称コールサインと言われる英数字４～６文字で構成される呼出符号であり、これには重複がなく、１隻につき１つの符号が与えられている。望星丸は国際総トン数2,174トンである。全長は87.98 m で、幅が12.80 m であり、船形は船首から船尾にかけて段差の無い全通甲板で設計されており、乗船者が立ち入る居住区画は５階建て構造となっている。当然のことながら、（１）ロールセンターが低く転覆しにくい設計で、（２）全構成部材に難燃素材が使用されており、さらに（３）完全水密構造となっていることなど、外航船としての必要条件は十分に満足しており、日本海事協会による NK の船級登録と検査とともに、国土交通省による JG の船舶検査証書を受給している。前述したように望星丸は第１種船として登録されている。ここで第１種船とは国際航海に従事する旅客船であり、船体構造や救命設備等人命の安全に関してより厳しく規定されている。このように望星丸は海洋調査や研究に供する調査船でありながら、旅客船として登録されている多目的な船舶である。国内にある他の船舶職員養成課程では第３種船などの練習船で乗船実習を行うことが標準的ではあるが、OSEC を同時教育する場合には一般学生が混乗することから第１種船が必要であり、見方を換えれば客船を実習の用に供している贅沢さがある。

国土交通省海上交通局のデータによると、本邦における外国航路往来船の日本船籍の客船は、クリスタルハーモニーから改装して2006年に飛鳥 II として運航中のクリスタルハーモニーと日本丸、そしてパシフィックビーナスのわずか３隻である[3]。これに本学の望星丸を加えると４隻が日本船籍の第１種船である。多くの商船が税金対策として便宜置籍をして海外にて登録することが一般的であり、パナマ共和国などが有名なところである。

望星丸の運航状況について見てみると、年間合計約200日間は航海に出ている。そのほとんどは、OSEC や海洋学部の海洋実習航海といった学内関係者だけが乗船する閉じた航海である。一方、学外からの要請により貸し出す傭船航海に応じたり、企画の主体者は本学であるが他大学の学生や教員とともに教育を作り上げる研修もスポット的に行なうことがある。直近の例では、2018年８月に行ったウラジオストク航海がそれにあたる。ロシア連邦からは極東連邦大学とサハリン国立総合大学、そして日本国内からは北海道大学と新潟大学、そして近畿大学と協働して行なったもので、原資には文部科学省世界展開力強化事業を活用して、洋上学生フォーラムを実現した。この他にも洋上キャンパスの活用の途は無限であり、発想と経費の裏付けで教育の展開可能性は広がる。

（３）教職員と研修学生数の推移から

これまで述べてきたことから、OSEC は本学の持てるリソースを最大限に活用して組み立てていることが理解できたところで、洋上や寄港地での教育を策定するためには年間どの程度の準備期間が必要であるかについて検討する。1968年の第１回航海を立案して実施遂行した労苦は想像を絶するものがある。現在でさえ１航海を組み上げる際には幾多の困難に出くわすが、電話通信網やインターネット回線が容易に利用できなかった当時を鑑みると、一私学が外地とのやり取りを交わして円滑に準備を整える作業量は莫大であったであろう。多岐にわたって

様々な準備が求められ、一言で表現することは難しいが、概ね１年間を費やして１航海の準備をすると考えると妥当である。寄港地の選定や外地の大学との折衝も重要であるし、何よりも学生と共に乗船して直接教育に携わる教職員を育成することが肝要である。

次に、過去に遡って参加者の推移を見てみる（図１）。横軸が年度で縦軸がその時々の参加者数をプロットしたものである。図中の白丸が引率教職員の数で、黒丸が研修学生数を示す。引率教職員の多くは地上での教育者であるが、洋上教育に関しては不安を抱える者が少なくない。最も重要なことは、航海毎に設定した統一的な教育ポリシーを理解して整合することで、さらにその上に立って研修としての授業内容を組み立て、実際に現場でコントロールしなければ研修の品質が向上しない。すなわち、教育者自身が不安を抱えたままで教壇に立つようなことがあってはならないのと同義である。外面的には毎年２～３月の遠洋航海部分だけに注目されがちな OSEC ではあるが、実のところは年間を通じて見渡すと船で航海している部分はごくわずかでしかない。

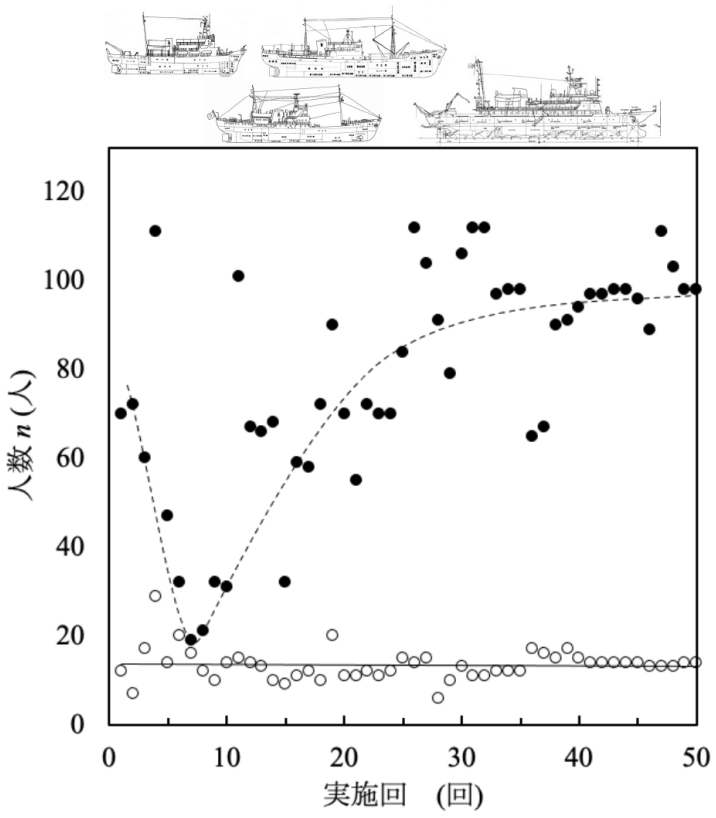


図１．参加学生および教職員の推移、使用船舶の変遷
（出典：第51回海外研修航海実行委員会編　2019)）

図では参加学生数のプロット点が大きくばらついているように見て取れる。過去から今日まで４世代の船舶を活用しながら展開しているが、図上部にスケールを合わせた船舶のスケルトン図を配置したものを参照しつつ考察すると、学生数の変化はキャビンキャパシティと船そのものの居住性に依存するところが伺える。また、回数を重ねて第22回航海ともなると、乗船する女子学生の数も次第に増加傾向となり、第40回航海前後には男女半数ずつであった。さらに、第35回航海以降になると、女子学生が研修学生の代表となる学生長を担当することが多くなり、近年成績優秀者群に占める女子学生の比率からも納得できる現象である。

４　OSEC 団役員の目から見た教育的効果（１）：訪問地での滞在経験談から

（１）第43回研修航海と寄港地および主たる行事について

本章を担当する大江は、団役員として第43回海外研修航海（2012年２月15日～３月26日）に参加し、コロール（パラオ共和国）、ラバウル（パプアニューギニア独立国）、ニューカレドニア（フランス海外領土）、コスラエ（ミクロネシア連邦）といった日本にゆかりの深い地域を訪問し、本研修航海を通じて、共に船上生活を送った教職員や学生をはじめ、関係各位との交流を深めた。本章ではこの体験に基づき、海外研修航海の意義と課題について述べる。

第43回海外研修航海には、全キャンパスから選出された男子学生49名および女子学生49名、引率の団役員14名、望星丸の乗組員27名および海洋学部航海学科所属の練習生20名の総勢159名が参加した。

第43回研修団は2012年２月15日に、関係者の見送りを受けつつ、静岡県の清水港を出港した。駿河湾を抜けて外洋に出た途端に一気に揺れが強まった。小笠原諸島近海で黒潮を横断する際に揺れはピークに達し、各自酔い止めを服用して対応した。

２月21日にパラオ・コロール島に入港。パラオ諸島はかつて日本の信託統治領であり、旧南洋庁はコロール島に所在していた。同地で日本の ODA で建設された KB ブリッジ、エピソン博物館、国際珊瑚礁センターを訪問し、パラオの生態系、文化や歴史について理解を深めた。

２月23日にコロールを出港して順調に航海を続け、同25日に赤道祭を実施した。これは帆船が赤道無風地帯を無事に通過するために、海神ポセイドンから赤道通過のためのカギを受け取

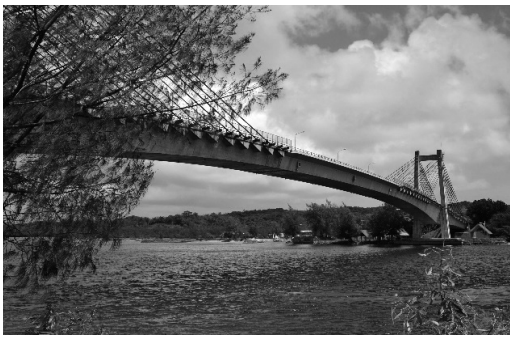




写真１．パラオ・コロール島の KB ブリッジおよび赤道近海にて（大江撮影）



写真２．ラバウル港・タブルブル山・旧飛行場を望む（大江撮影）

るという儀式である。現代の船舶は動力推進であるが、乗船者の親睦を深めるという点でも赤道祭は大きな意味を持つ。

２月28日にニューブリテン島のラバウルに入港。第二次世界大戦時、同地は南太平洋地域における日本軍の重要拠点であり、漫画家の水木しげるが従軍中に滞在していたことでもよく知られている。同地では火山観測所や日本軍の飛行場跡等の戦跡を見学した。また、現地で活動する国際 NGO 団体である OISCA[4] の施設を訪問し、関係者から当該地域の農漁業等の現状と課題、将来の展望を聞いた。ラバウル飛行場の閉鎖等、1994年のタブルブル山の噴火による被害は甚大であった。しかし、ラバウル周辺の風景は、戦時中とさほど大きくは変化していないように見受けられた。

３月６日にニューカレドニアのヌメア港に入港。同地は本研修航海の折り返し地点である。同地ではニューカレドニア大学（UNC）への親善訪問を行い、本学と UNC の間で大学間交流協定書を取り交わした。また、現地関係者を招待して盛大な船上交流会を開催した。３月10日に同地を出港。同11日は研修生の自主的行事として東日本大震災の船上追悼式を実施し、日本時間の14時46分に黙祷と献花を行った。さらに、同13日の赤道再通過時にスポーツ大会を開催し、乗船者間での親睦を一層深めた。



写真３．ヌメア港に停泊中の望星丸および火炎樹（大江撮影）




写真４．コスラエ島のマングローブ林およびレル遺跡（大江撮影）

３月16日にコスラエ[5]に入港。同地ではマングローブ林および珊瑚礁の環境保全活動、フィンコール山（通称「スリーピング・レディ」）、レル遺跡を見学した。特に、巨大な玄武岩を積み上げて造られた同遺跡は圧巻であった[6]。

３月17日に同地を出港。同20日には洋上卒業式を挙行した。同式は卒業生の晴れ舞台であり、特に練習生は帽子投げを行った。再び黒潮を超えて日本近海に戻り、同24日にはさよならパーティーを開催した。同26日に清水港に無事帰港し、帰港式では関係者からの盛大な出迎えを受けた。

（２）OSEC での現地経験から得られた教育的意義と課題

研修航海の参加者は凄まじい波浪と揺れに翻弄され、赤道直下の強烈な日差しに晒される。そのため、酔い止め・日焼け止めは必須である。また、相部屋での規則正しい生活、毎日の配膳・清掃が求められる。シャワーは二日に一度、洗濯は三日に一度に限られる。航海中の船内ではインターネットおよび携帯電話は使用できない。様々な制約があるにもかかわらず、学生たちは瞬く間に船上生活に適応し、各種イベントを企画・実行した。研修航海に参加した彼らの成長ぶりには目を見張るものがあった。さらに、クラブ活動等の娯楽や船内で提供される毎日の食事は船上生活に潤いを与えるものであった。研修航海に参加した学生は、長期間の共同生活によって相互理解を深め、生涯続く人間関係を構築し、寄港地での異文化交流を通じて国際的な視野を獲得する。無論、太平洋地域の圧倒的な陸・海・空の大自然が研修航海の大きな魅力であり、一生の思い出となることは言うまでもない。

教職員にとっても研修航海の体験は重要である。学生指導や各種イベントに伴う関係部署との調整は普段の授業や学内行政と共通するものがある。また、学生が自然環境や寄港地の歴史・文化を学ぶ上で、教職員の専門知識が必要とされることもある。教職員も本学の様々な部署から選出されるが、通常業務では直接顔を合わせる機会がなかったメンバーが研修航海を通じて相互に協力しあうことで、「内なる異文化交流」ともいうべき部署間の連携を図ることができる。研修航海で培った教職員間の人的ネットワークは、航海後の部署間連携を行う上でも大変有用である。研修航海を通じて培われた教職員・学生間の人的ネットワークやノウハウ

を、部署間・キャンパス間の連携、観光にとどまらない現地交流の実現、太平洋地域の専門家の育成といった形で研修後も活用していく必要がある。今後の大学間競争の中で、研修航海という本学独自のコンテンツの強みを生かし、学外に向けた積極的な広報活動を行っていくことが期待される。

5　OSEC 団役員の目から見た教育的効果（2）：年間スケジュールの視点から

（1）第47回海外研修航海と OSEC における準備プロセスの重要性

本章を担当する笹川は、2016年（2015年度）の第47回海外研修航海に参加し、約１ヶ月超の航海でコロール（パラオ共和国）、ラバウル（パプアニューギニア独立国）、ポンペイ（ミクロネシア連邦）を訪問した。笹川にとって、オセアニアの島嶼国をめぐるのは初めての経験であったが、その経験についてまたとない貴重な時間を過ごすことが出来たと評価している。ここでは、このような海外研修航海を通じて太平洋諸国を訪問する意味、教育的効果、参加者に与える影響などについて、オセアニアの専門家でもない一介の大学教員が大学の行事として訪問した経験を紹介する。

本研修事業を見ていく上で大きな特徴として挙げられるものとして、実際の海外航海に向けた綿密なスケジュールの存在がある。毎年、学部を横断して実施される本件事業を円滑に実施するためには、そのための準備活動も極めて重要である。これについて、OSEC の年間スケジュールは表３の通りである。

表３．海外研修航海の年間スケジュール

	団役員	研修学生
５月	研修航海参加の打診	
６月	団役員初顔合わせ	
８月	体験乗船	
９月末	学生募集開始	説明会・応募
10月	学生選考	学生選考
11月	研修学生の確定	研修学生の確定
12月末	事前研修	事前研修
２−３月	本研修	本研修

こうしてみると、学生にとっての研修航海と団役員にとっての研修航海は、意味合いが多少異なっている可能性があることが分かる。もちろん出港前の準備も大事であるが、それ以上に実際に船に乗って太平洋諸国をめぐること自体が研修の全てであると、学生は捉えているであ

ろう。それに対して団役員にとっての研修航海とは、前々から準備をして必死に学生募集を行うところから始まっている。いわば文字通り『仕込み八割』の業務であり、本研修ではひたすら事故なきように努めるのみである。本務も専門も異なる教職員が団役員組織を構成し、研修航海というひとつの目標に向かって協力しあい、学生のために業務を進めるという点において、海外研修航海は東海大学という組織における究極の FD 活動であると言っても良いかもしれない。

この点を含めて2016年２－３月に開催された第47回海外研修航海の具体的な日程は以下の通りである。

表４．第47回海外研修航海の年間スケジュール

２月22日	前日集合
２月23日	出港式・清水港出港
２月27–29日	那覇新港
３月５–８日	パラオ共和国　コロール港
３月９日	パラオ沖にて皆既日食観測
３月13–15日	パプアニューギニア独立国　ラバウル港
３月18–19日	ミクロネシア連邦　ポンペイ港
３月27日	清水港入港・帰港式

研修航海において寄港地で過ごすのは限られた一部であることが分かる。つまり、研修航海でどこを目的地にするかというのは大事、船内でどのように過ごすかということも重要な事柄であることが浮き彫りとなって見えてくる。船内生活を通じて学生が成長していくという事実が、寄港地を変えながら研修航海が毎年成果を挙げてきた理由なのかもしれない。

（2）OSEC を通じて得られる教育効果

このような１年間にわたり綿密に練られた準備スケジュールの下で実施される OSEC 事業は学生並びに参加した教職員にどのような影響を与えるのであろう。

どこを目的地にするにも言えることだが、学生にとって、海外研修航海では『観光に行くのではない、研修に行くのだ』という意識が求められる。ただ実際のところは、実際に寄港する目的地や航路に魅力を感じて応募する学生も一定数いるものと思われる。それでもなお、寄港地に左右されない教育効果というものが海外研修航海には存在するように思えてならない。

船の旅の特徴として、脱スマホ依存や船ならではの時間の流れが挙げられる。ネット通信が使えないというのは現代社会における大きなストレスと想像しがちだが、逆にこの通信依存から解放されてしまえば、とても贅沢な日々の時間を過ごすことができる。何物にも縛られない

ぶん、船内では研修団が各自で自らを律し、互いに活動を通じて理解と信頼を深め合う時間が待っているのである。これは日常の効率重視の生活では測れない価値である。

一方で、実際の船の旅は過酷である。船は揺れるし、部屋は狭い。船酔いをする人もいるし、太平洋の直射日光は想像を超えるものである。ただし、このような環境に触れ、それに適応していく経験も、とても大事なことであるように思う。

（3）研修航海でオセアニア諸国を目的地とする意味

大学生のうちに海外を研修で訪問するとしたら、どの国に行けば良いのだろうか。多くの場合、外国といえば欧米諸国か、そうでなければ近隣の東アジア諸国を連想するのではないだろうか。このような状況で、オセアニア諸国をめぐる研修にどれだけの意味があるのだろうか。

結局のところ、オセアニア諸国をめぐる意義というのは、この研修で何を学ぶかということにもつながっていく。筆者としては、オセアニア諸国を見聞することによって、自然・環境保護、歴史・文化遺産、経済などで学ぶものが多いと実感している。研修航海では現地の学校と交流する機会も設けられていることが多く、短い時間であっても学生同士がスポーツなどを通じて親睦を深めている。

ただし、これらの見聞が決して美しいものばかりでないことを実感するのも、研修として意義があると思われる。自然、環境保護とはいっても、そこで人が暮らしている限り、なにかしらの環境破壊の跡を見ないわけには行かない。特に太平洋の場合、第二次世界大戦の戦跡が今でも残っており、それが現在の太平洋諸国の美しい自然との大きな対比となって我々に問題意識を植え付けてくる。実際のところ、オセアニア諸国をめぐる研修の場合、ただ平和な南の島々を感じて終わるような研修にはならないのである。また経済を見ても、オセアニア諸国は他の大国の経済に依存しているという一面は拭えない。パラオで有名なハンバーガーショップがあったとしても、そこで使われている牛肉の多くは輸入物であろう。いわゆる途上国としての現実が、彼らの日々の生活を通じて垣間見えてくる。むしろ、このような理想と現実を現地にて肌感覚で知ることこそ、研修航海でオセアニア諸国をめぐる意義なのではないかと思われる。

そのような考えを思いめぐらせるきっかけとなったのは、パラオ寄港時の田尻和宏 駐パラオ特命全権大使による講演である。そこでは日本が世界と仲良く付き合っていくことの必要性、特にオセアニア諸国で日本と友好な国々との関係を維持することの重要性をお話頂いた。また一方で、別の国がこれらオセアニア諸国へ経済的に進出し、駐パラオ特命全権大使としてもその国の勢いを大きく感じていらっしゃることをご紹介いただいた。全権大使も学生を前にした講演のためか、とても気さくで和やかな雰囲気でご講演くださり、端で聞いていた者として感銘を受けた記憶が残っている。このように現地ならではの実体験が、海外研修航海の醍醐味でもあろう。

大学生という若い時分に海外へ行き、見聞を広めることの重要性は誰もが認めるところであろう。特に海外研修航海でオセアニア諸国をめぐる場合、ひとりではなかなか行きづらい場所へ皆で行けること、そこで途上国のありのままを感じ、オセアニア諸国の理想と現実を知るこ

とが意義として挙げられる。このような経験を学生時代に味わうことが、その後の人生にきっと役立つであろう。特にこの研修が船で行われることには、格別の大きな意味がある。船で行う研修には、飛行機とは全く異なる感覚がある。同じ場所でも、海の港から船で入る感覚は何物にも代えがたい。世界が海でつながっていることを感じる瞬間でもある。同時に船の旅を通じて、地球環境そのものを肌で感じることも出来る。空気の流れ、海の色、太陽の光、潮の流れなど、様々な感覚が身体を直接的に刺激するのである。船の上では太古のヒトも海を越えて移動したのだろうと思いを馳せると同時に、日常生活でゴミ箱に捨てるだけでは本当の意味での環境保護にはなっていないことを強く実感する。船の中は人間の活動によって生じたゴミですぐに一杯となる。寄港するたびにそれらのゴミを引き取ってもらうことになるが、言ってみれば現代は地球規模で同様なことが起こっており、しかも地球以外に引き取ってくれるところがない状態になっている。

6　おわりに

本稿では、OSEC 事業の歴史並びにその中で培われてきた様々な事業を遂行するためのプログラムについて振り返るとともに、実際の OSEC に参加した二人の団役員の経験から、本事業が教育に対していかに有意義な効果をもたらしているかということについて考察してきた。実際に本事業自体は１か月半余りという短期研修プログラムであるが、このプログラムを実施する上では本学の様々な部署の協力や事業を実施していく上での様々な関係者の尽力がないと実施できない。また、二人の団役員経験者の記述からもわかるように、当初は海外研修関連の事業に特別な経験を持っていなかった教員たちも、事業を作成する活動に関わっていく中で、学生たちとの緊密な関係を構築し、研修事業を成し遂げるまでに至る教育者としての能力構築という意味でも極めて大きなプログラムと位置付けることもできるだろう。ゆえに、このプログラムはただ学生たちへの研修事業のみならず、教育者としての技術を培う上でも極めて有能なプログラムであると言える。

もちろん、今後このプログラムをより有益なものにしていく上で、克服すべき課題も存在することは否めない。中でも大きな課題と考えられることは、本事業に対する学内外での認知度の強化である。とりわけ学内で本事業が実施されていること、およびその効果の有用性について、どれだけの教員が正しく認識しているかといえば、具体的なデータはないもののまだまだ不十分であると言わざるを得ない。場合によっては、秋学期終了後、新学期が始まるまでの研修プログラムとくらいしか認識していない教員も少なくないだろう。学生との間で寝起きを共にし、同じ海原を眺めながら悩みや夢を語り合うという経験は、教員活動を行う上で決して無駄なものではないはずである。むしろ本学にしかできないユニークな教育活動という点から、OSEC とまではいかないにしても１～２週間の短期バージョンの特別航海であっても、研修航海事業への参加を多くの教員が参加する機会を持てるようにしていくべきであると思われる。それとともに、本件に対する国内外での認知度の向上を図るべきであろう。とりわけ、大学が所有する船舶での研修プログラムが実施されていることが、他大学はもちろん国内関係機関や

民間企業などに、もう少し積極的に広報すべきである。オセアニア地域への本件事業による訪問という点で言えば、実はこれまでの訪問国の大統領をはじめとした閣僚高官には、意外にも認知されており、より頻繁に自国を訪問することを望む声も多い。その一方で、本件事業について、外務省などの太平洋諸島との関係の深い国内官庁に紹介した折には、これまで50年以上にわたり実施してきたにもかかわらず、なぜ自分たちのもとにその情報を積極的に伝えてこなかったのかと指摘されたほどである。本事業は学生や教員に対する教育事業という点に留まることなく、アジア太平洋地域の若者たちとの人的交流を深めていくプロジェクトとしても活用していくべきだろう。

コロナ禍の下で、OSEC 事業を再開するまでにはこれまで以上に注意すべき事項も増えるなど、多くのハードルが待ち構えていることであろう。そうした障害を乗り越えることで、新たな50年に向けた OSEC 事業の進化を学内で協力して追求していくべきであろう。本稿の執筆を通じて過去の OSEC を振り返ることで、改めて本事業の早急の実施に向け、関係教職員を中心に準備活動を一歩ずつ進めていくことを自覚できる機会となったと言えるだろう。

謝辞　本稿を執筆するにあたり、有益なご助言とご指導を賜りました。東海大学海洋学部の高嶋恭子准教授に厚く御礼を申し上げ、感謝の意を表します。

引用文献

内村鑑三（1946）『後世への最大遺物・デンマルク国の話』、岩波文庫。
エイ出版社編集部（2017）『大学なんでもランキング大全』。
学校法人東海大学松前重義生誕百年記念事業企画委員会（2001年）『松前重義生誕百年』。
国土交通省海事局海技課（2020）『最新 船舶職員及び小型船舶操縦者法関係法令』。
千葉雅史（2001）「海洋調査研修の教育効果と安全管理に関する考察―第30回海外研修航海をモデルとして―」、『東海大学紀要開発工学部』、Vol. 10:183。
東海大学（1981）『前進する東海大学』。
永井彰（1993）「東海大学海洋学部」『JAMSTEC』：88。
松尾俊彦：（2011）「海外研修航海と海洋教育」『日本海事新聞』2011年 6 月 9 日： 4 。
松前重義（1945）『敗戦デンマークの復興を見よ』東海書房。
松前重義（1968）『二等兵記』東海大学学出版会。
水木しげる（1997）『水木しげるのラバウル戦記』筑摩書房。
吉原さちえ（2021）「海外研修航海の意義―価値ある教育プログラムとして―」『東海大学紀要体育学部』Vol.50:33。

注

1　本稿の一部は、「第38回日本オセアニア学会研究大会」（2021年３月18日）
http://www.jsos.net/meetings/meeting2020.html におけるミニシンポジウムでの報告に加筆・修正を加えたものである。

2「海洋は詩情をそそる　しかしその中には無限の資源がある／若人よ 外に領土を求めず 海洋に資源を開発しよう／若人よ 戦争による拡大よりも 平和な科学によって　領土権なき無限の宝庫を征服しよう／若人よ 海国日本は世界最大の資源国である 地球の三分の二は海洋であるからである／来れ若人よ 動と静との詩情を求めて／世界の平和と資源の開発のために　科学によって人類の幸福を拓かう」

3　我が国船社が運航する外航クルーズ船一覧に関しては、国土交通省のホームページにアクセスし、ダウンロードすることで入手可能である。
https://www.mlit.go.jp/common/001089709.pdf（最終アクセス：2021年９月６日）参照。

4　OISCA のパプアニューギニアにおける活動については、同団体の HP（http://www.oisca.org/project/papua_new_guinea/）（2021年６月30日最終アクセス）を参照。

5　コスラエの紹介として、コスラエ州政府観光局 HP「コスラエへようこそ！」
（http://www.visit-micronesia.fm/jp/state/k_top.html）（2021年６月30日最終アクセス）を参照。

6　レラ遺跡の紹介として、コスラエ州政府観光局 HP（http://www.visit-micronesia.fm/jp/attraction/index.html#02）（2021年６月30日最終アクセス）を参照。