

諸外国における船舶料理士制度の概要

掲載誌・掲載年月：日本海事新聞 1104

日本海事センター企画研究部

特別研究員 野村撰雄

調査員 瀬田真

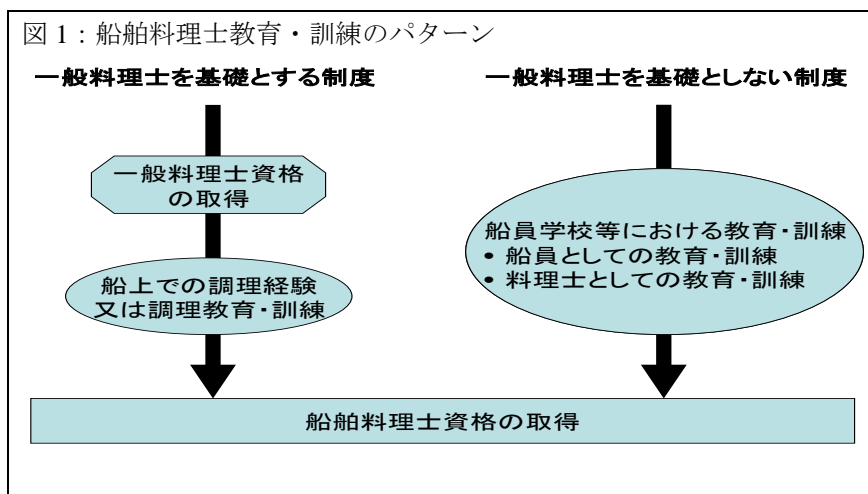
1. はじめに

国土交通省海事局は、成長戦略船員資格検討会（座長：羽原敬二関西大学教授）を設置し、いわゆる承認船員、船舶料理士等に関する手続きの簡素化等を検討してきた。当検討会は、船舶料理士について、外国人船員の資格取得に当たり適正な講習の修了をもって試験合格と同等と取り扱うことなどをとりまとめた（平成 22 年 12 月 17 日に『中間とりまとめ』として公表）。

当センターは、こうした動きにあわせて諸外国における船舶料理士制度について独自に調査を行った。本稿ではその概要を紹介する（表 1 参照）。調査報告書は当センターホームページ（<http://www.jpmac.or.jp/>）上で近日中に公表する予定である。

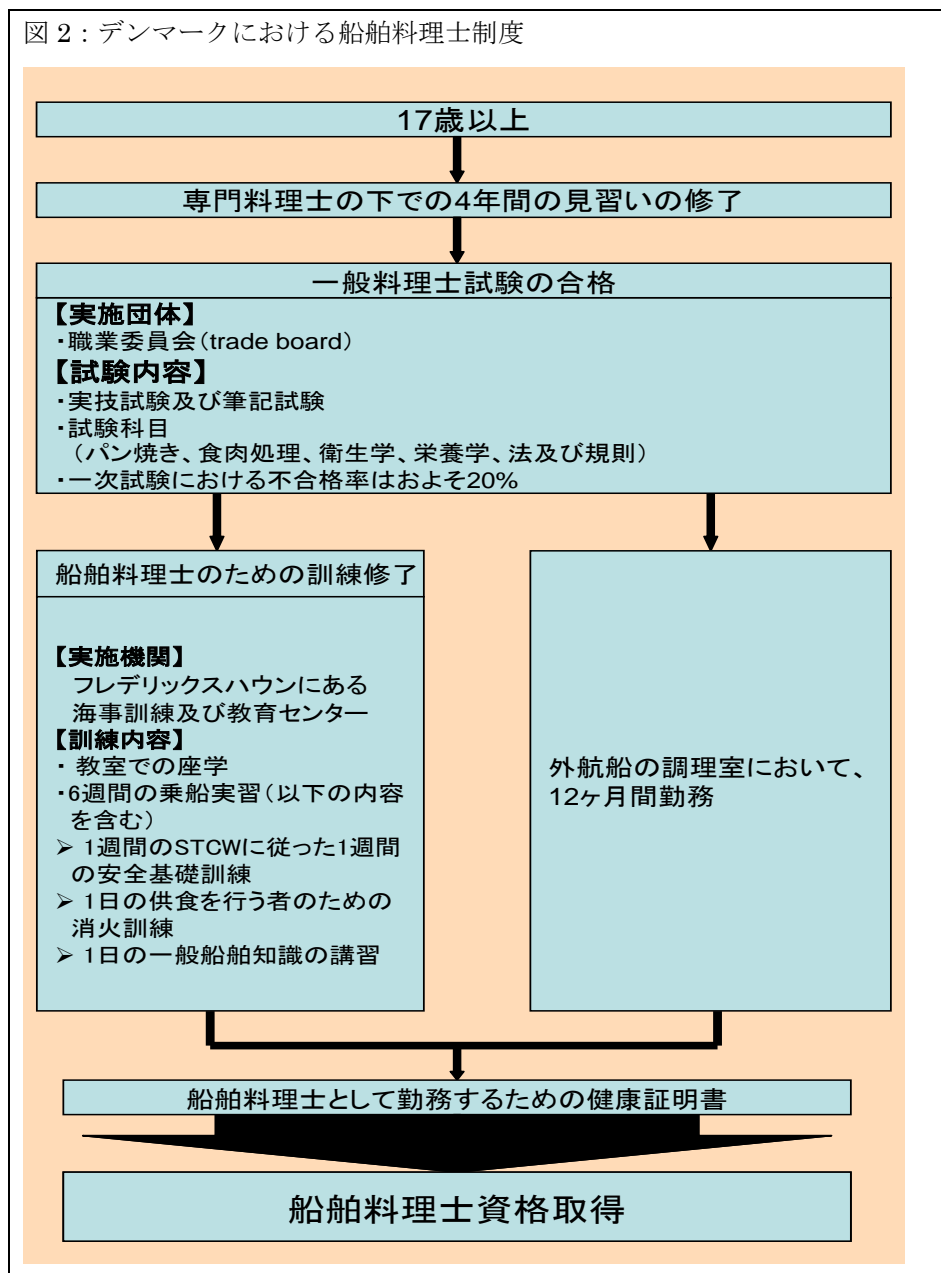
なお、船舶料理士に関する国際条約として、1946 年の船舶料理士資格証明条約（ILO 第 69 号条約、1953 年発効、1975 年日本批准）、そしてその規定を取り込んだ 2006 年の海上労働条約（未発効。以下「MLC2006」）があるが、いずれも船舶料理士資格の要件・取得手続き等を詳細に規定するものではないため、両条約の締約国であっても独自にそれらを定め、運用するに至っている。

船舶料理士のための教育・訓練は、陸上の料理士を含め一般の料理士に対する教育・訓練を基礎として船舶料理士教育・訓練を施す方法と、一般の料理士教育・訓練を前提とせずに船舶料理士教育・訓練を設ける方法とが考えられる。実際、諸外国においても両方の例が見られる（図 1 参照）。加えて、いずれか一方のみを採用するのではなく、複数の資格取得方法を用意する国が多い。



2. 一般料理士を基礎とする制度

まず、一般料理士を基礎とする制度を主とする国として、デンマーク、ドイツ、オランダ、ノルウェーなどが挙げられる。例えばデンマークでは、船舶料理士の教育・訓練が一般料理士の教育・訓練の上段に位置づけられている（図2参照）。船舶料理士の資格を得るためには、資格を有する料理士のもとで4年間の料理士見習いを修了し、一般料理士試験に合格していることを前提に、その後、①船舶料理士のための教育・訓練の修了、又は②航行する船舶の厨房において12か月間勤務すること、のいずれかを満たす必要がある。



オランダでは、交通・公共事業・水管理大臣により認定を受けている、一般料理士を育成する教育・訓練機関において食料の貯蔵やたな卸しの管理など MLC2006 の規則でも要求される能力を修得した後に、船舶調理室において少なくとも 1 か月間勤務しなければならない。ノルウェーでは、調理技術やその理論を学ぶ職業訓練高校を最低 3 年間かけて卒業した後に、2 日間かけて行われる筆記・実技からなる料理士試験に合格する必要がある。同様に、ドイツでも一般料理士資格を取得することが船舶料理士となるための必要条件とされている。

デンマークの料理士見習いに示されるように、これらの国においては、かつての徒弟制度・職業ギルドに根ざして船舶料理士のための教育・訓練制度が成り立っている。現地でヒアリングを行った際にも、専門家としての船舶料理士の資質は、国が判断するよりも同じ専門家が適否を判断してこそ信頼できるという声が聞かれた。なお、このように職業ギルドを利用する姿勢は、次に見るフランスや英国においても共通して見られる。

3. 一般料理士を基礎としない制度

他方、一般料理士のための教育・訓練とは別に、船員教育・訓練機関において船舶料理士のための教育・訓練を主として実施する国としては英国や韓国を挙げることができる。

例えば英国では、運輸省 (Department for Transportation) 所管の海事局 (Marine Directorate) が認定した機関において船舶料理士になるための教育・訓練を行っている。当該教育・訓練は二部構成で、第 1 部を受講するには、17 歳 9 か月以上であり、少なくとも 12 ヶ月の船上での経験を有さなければならない。第 2 部を受講するためには、第 1 部を修了した後に料理士補助人かそれ以上の資格で 1 年間海上での勤務に従事する必要がある。第 1 部では、調理方法の基礎訓練を受け、第 2 部では供食の際の食品安全など、より専門的なことを学ぶ。

韓国では、国が運営する教育研究機関である Korea Institute of Maritime and Fisheries Technology において、船舶料理士としての教育・訓練を行っている。韓国で特徴的なのは、日本同様、教育・訓練課程においても実技試験科目においても、韓国食の要件がある点である。

4. 外国船員船舶料理士の承認

外国人船員の配乗が進む現代においては、外国人船員の資格をどのように認めるかということも重要なトピックである。船舶料理士として勤務することを希望する外国人船員の取り扱いに関しては、①外国人船員に対しても、自国の船舶料理士資格を取得することを要求する、②母国の船舶料理士の資格を有していることを条件に認める、③国際船舶に対しては異なる制度を設ける、の三つに大別することができる。

①の制度を採用する国として、フランス、インドネシアが挙げられる。外国人船員に対しても自国の船員と同様に、国内での教育・訓練そして証書取得を求める点で、他よりも厳しい制度と言える。

ただし、諸外国の制度を参照する際の常として、そのような制度が規則どおりに運

用されているか否かは別問題であることに留意しなければならない。

フランスの例を見ると、同国では船舶料理士資格を取得するためには、船舶料理士資格試験に合格するなどの必要があるところ、現地でのヒアリングでは、船舶料理士として勤務する外国人船員は実際にはフランスの当該資格を有していないとのことであった。その理由は、当該資格の取得がフランス国内でのみ可能であるため、それを外国人船員に対して求めるのは現実的ではないからということであった。当局によれば、目下検討中の MLC2006 実施法制において、かかる制度を見直すとのことである。

②の制度は更に大きく二つに大別できる。一つは、母国の資格を有している外国人船員に対し、無条件に自国籍船において船舶料理士として働くことを認める制度であり、ドイツやオランダ、フィリピンが採用している。もう一つは、一定の国に限定してその資格証書認める制度である。

後者の例として、韓国やリベリア、マーシャル諸島は、MLC2006 の加盟国が発給した資格証書であれば認めるとしている。ただし、韓国は、母国の証書を持っている外国人船員に対して韓国食の追加講習を課している。英国は、旧宗主国として関わり深いカナダやインド等が発給した資格証書のみを認める制度を設けている。

なお、他の国家の資格証書を承認する方法とは別に、自国船舶のほとんどが外国船社により運航され、多数の外国人船員が配乗されることをはじめから想定しているリベリアやマーシャル諸島は、国内外を問わず教育・訓練機関を認定し、その教育・訓練機関の卒業生に対して自国の船舶料理士資格を付与する制度も設けている。また、その他にもこれらの国には、船主が船舶料理士としての能力を証明することにより、船舶料理士としての勤務を認める制度も設けられている

③の制度は、デンマークやノルウェーといった国際船舶登録制度を設けている国において見られる。デンマーク・ノルウェーは、DIS 船（デンマーク国際船舶登録船）や NIS 船（ノルウェー国際船舶登録船）に配乗される船員がほとんど外国人であるという現実を前提に、従来の船舶料理士資格制度とは別個の制度を整備した。

例えば、デンマークの DIS 船の場合は、船舶料理士の資格を有する者の代わりに、料理士として 48 ヶ月の経験を有し、少なくともそのうちの 24 ヶ月を船上において勤務している者を配乗することができる。ノルウェーの NIS 船では、例えばフィリピンの船舶料理士資格を有するフィリピン人船員については、ノルウェー船主協会がフィリピンで実施している 10 日間程度の追加講習を受講することで、船舶料理士として乗船することが認められている。

5. おわりに

以上のおり、船舶料理士は、料理というそれぞれの国の文化的要素そのものを対象とすることもあって各国の制度は多様である。各国における自国船員のための船舶料理士制度は、その国における料理士や船員の教育・訓練そして海運発展の経緯を映し出すものである。

それ故に船舶料理士は、とかく国際統一化が進められているその他の海技資格と異なる扱いがなされている。目下、日本を含め各国が批准を目指している MLC2006 にあっても、船舶料理士のための教育・訓練課程は「実際の料理方法、食料及び個人の

衛生、食料の貯蔵、在庫の調整、環境保護並びに供食による健康及び安全」(第 3.2 基準)を含むよう規定するに過ぎず、これらの事項の細部や、その教育・訓練方法に関しては各国の裁量を認めている。

他方で、いわゆる海運先進国においては外国人船員の配乗について何らか手だてを講じないことが考えられない現代にあつて、外国人船員のための船舶料理士制度についても各国それぞれ外国人船員を受け入れ易くするべく調整を図っている。

この点について日本では、外国人船員のための船舶料理士試験を(財)日本船員福利雇用促進センター(SECOJ)がフィリピンにおいて実施するなど、日本籍船に乗り組む外国人船員の船舶料理士資格取得に便宜を図ってきた。冒頭で触れた検討会は、いっそうの資格取得にかかる手続きの簡素化・合理化及び円滑化を図るべく、船内調理業務に必要な知識・技能に関する船長等による能力証明要件を廃止し、また、日本の船舶料理士資格取得を希望する外国人船員について、外国の船舶料理士資格の保有という条件を課すことなく、邦船社がフィリピンの研修施設において実施する講習を修了することで船舶料理士試験の合格と同等に取り扱うことなどを打ち出した。これを受けて船社は、自社が関係する者に限らず、資格取得希望者を広くその研修施設に受け入れる方針である。

こうした方向性は、成長戦略の課題である日本籍船の増加という目標に合致しつつ、邦船社の国際競争力の向上に資するものとして歓迎されよう。