

船員教育の現状と改革の動きーフィリピンの動きー

掲載誌・掲載年月：日本海事新聞 1204

日本海事センター企画研究部

研究員 野村撰雄

序

フィリピン人船員は、世界の海上輸送にとっても、フィリピンの経済にとっても、さらには日本の商船隊にとっても、格別の存在である。

フィリピン海外雇用庁（POEA）によれば、約 34 万人（2010 年）のフィリピン人船員が海外船社の下で働いている。今日、世界ではおよそ 150 万人の船員が働いているとされていることからすると、4.4 人に 1 人がフィリピン人船員である。これらフィリピン人船員による 2010 年の本国への送金額は、38 億ドル（2010 年）を超え（表 1 参照）、同国の GDP（同年 1,996 億ドル）の 1.9%に相当する。

【表 1：フィリピン人船員による本国への送金国及び額（2010 年、上位 5 カ国と世界合計）】

(単位：千米ドル)		
1 位	米国	1,935,109
2 位	ノルウェー	322,556
3 位	日本	310,707
4 位	英国	263,114
5 位	ドイツ	232,566
	世界合計	3,806,108

出典：POEA 統計

また、日本商船隊（IBF 協約適用船舶 2,331 隻）について見れば、507 人の日本人船員に対し、36,004 人のフィリピン人船員が乗り組んでおり（表 2 参照）、4 人に 3 人がフィリピン人船員という状況にある。

【表 2：日本商船隊（IBF 協約適用船舶）国籍別乗組員割合（2012 年 4 月 1 日時点）】

	乗組員数(人)	シェア(%)
フィリピン	36,004	74.8
インド	3,740	7.8
中国	2,075	4.3
ミャンマー	1,936	4.0
韓国	1,003	2.1
ベトナム	839	1.7
日本	507	1.1
その他	2,024	4.2
合計	48,128 人	100.0%

出典：国際船員労務協会統計

しかしながら、フィリピンの船員教育に関しては、欧州連合（EU）が欧州海事安全庁（European Maritime Safety Agency）の現地調査に基づき、(1) 船員教育施設の設備が整っていないこと、(2) 設備が技能習得のために適切に使用されていないこと、(3) 教育環境が安全性確保の面などで十分でないことを指摘するなど、十分でない面が見られる。

本稿では、本年 1 月の当センターの現地調査を踏まえ、フィリピンの船員教育制度の現状と改革の動きについて紹介する。要点を先取りして言えば、(1) 一般の初等・中等教育機関が日本の 12 年に対して 10 年であること、(2) 船員教育機関に関わる行政機関が輻輳していること、(3) 商船大学生の実習機会

が限られていること、(4) 商船大学の卒業生のレベルが区々であること、などの現状に対して改革が模索されているのである。

1. 初等・中等教育

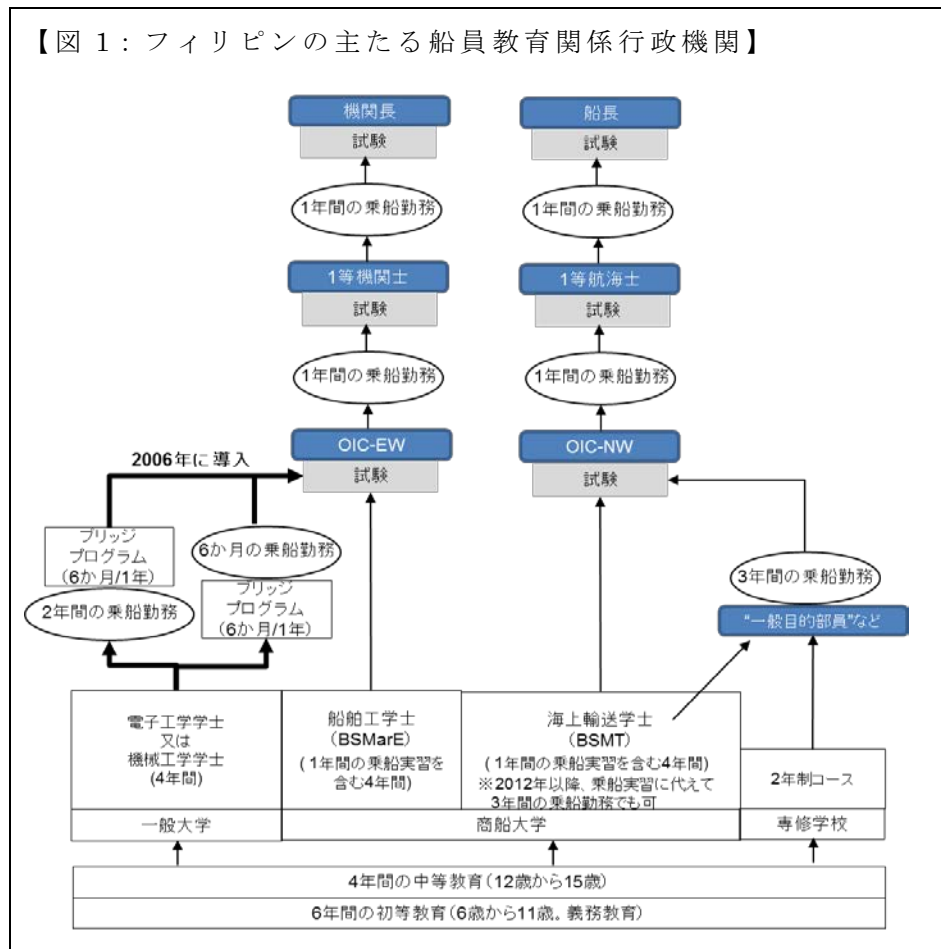
フィリピンでは、基本的に 6 歳から始まる初等教育 6 年間及び中等教育 4 年間から成る「6・4 制」で、初等教育のみが義務教育とされている。中等教育を修了すれば、高等教育を行う大学（4～5 年間）や職業技術訓練を行う専修学校（1～2 年間）に進学することができる。日本と比べると、初等・中等教育の期間が 2 年間短いことが特徴である。

2011 年、フィリピン政府は、海外雇用主によるフィリピン人労働者に対する評価を高めることを狙いとして、初等教育の前年に 1 年間及び中等教育修了後に 2 年間の学校教育を追加する方針を打ち出した。特に前者は「5 歳児を対象とした義務教育として、フィリピン人の学力レベルを底上げする画期的な取り組みである」と政府は主張している。しかし、この方針は、全土で実施するための予算や学校側の準備が整っていないとして教員組合が猛反発していることもあって、今後、順調に導入されるかは予断を許さない状況にある。

2. 船員教育等に関わる行政機関（図 1 参照）

フィリピンの学校教育のうち、初等教育及び中等教育については教育省（Department of Education）、商船大学・総合大学などの高等教育については大統領府直属の高等教育委員会（Commission on Higher Education）、専修学校などの職業技術訓練については労働雇用省（Department of Labor and Employment）の技術教育技能開発庁（Technical Education and Skills Development Authority）がそれぞれ所管し、監督を行っている。

【図 1：フィリピンの主たる船員教育関係行政機関】



高等教育委員会は、商船大学として、フィリピン国立商船大学（Philippine Merchant Marine Academy、以下 PMMA）など国公立 11 校、アジア・太平洋海事大学（Maritime Academy of Asia and the Pacific、以下 MAAP）、日本郵船が現地のパートナーと共同運営する NYK-TDG MARITIME ACADEMY（以下 NTMA）など私立 87 校の計 98 校を認定している（2011 年 7 月時点）。

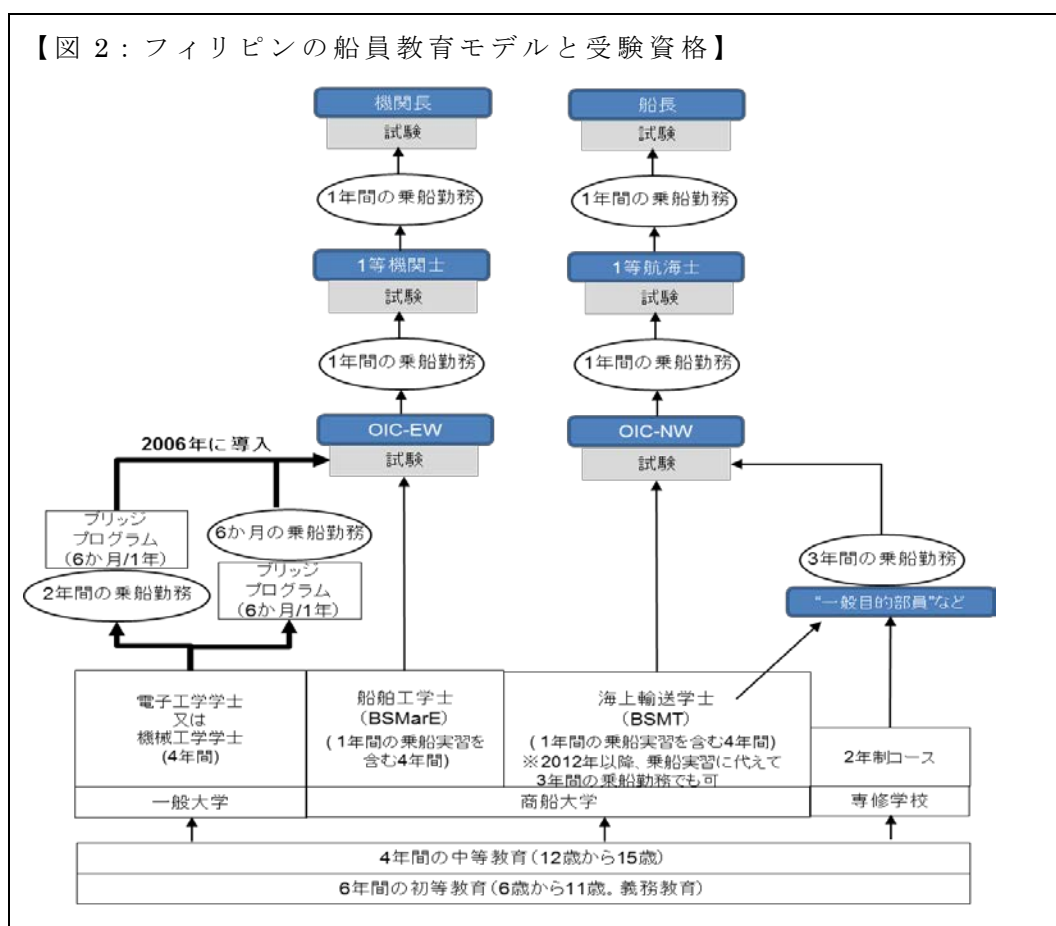
技術教育技能開発庁（TESDA）は、部員を養成するための専修学校（2 年制）として 71 校を認定している（2011 年 7 月時点）。

海事訓練評議会（Maritime Training Council）は、STCW 条約（1978 年の船員の訓練及び資格証明並びに当直の基準に関する国際条約）を満たす船員教育訓練機関として、先に述べた商船大学の一部を含む 84 校を認定している（2011 年 7 月時点）。

なお、船員に関する行政が図1のようにいくつかの機関に複雑にまたがっていることを、欧州海事安全庁は問題視し、フィリピン政府は目下、再編を検討中という。

3. 船員教育制度

フィリピンの船員教育は、中等教育修了後に始まる。船舶職員を養成するための教育は、商船大学で行われている（図2参照）。



商船大学では、航海士になるための海上輸送学士（Bachelor of Science in Marine Transportation, 以下 BSMT）又は機関士になるための船舶工学学士（Bachelor of Science in Marine Engineering, 以下 BSMarE）の学位を取得することが可能である。高等教育委員会は、両学位認定の要件として、1年間の乗船実習を規定している（「海事教育のための方針、基準及びガイドライン」

(2005年改訂版)第11条)。これら学位を有していれば、船舶職員試験(後述のOIC-EW及びOIC-NW)を受験することができる。

しかし、ほとんどの商船大学は、練習船を有していないため、乗船実習先は学生が自ら確保しなければならず、学位取得の制約となっている。BSMT又はBSMarEの学位を保有しない学生は、技術教育技能開発庁(TESDA)が資格証明を行う「一般目的部員(General Purpose Rating)」、「通常海員(Ordinary Seaman)」又は「熟練海員(Able-Bodied Seaman)」のいずれかとして3年間の乗船勤務を行えば、受験資格を得ることができる。また、一般目的部員等の資格については、2年制の専修学校を修了することにより取得することも可能である。

以上が基本となるフィリピンの船員教育であるが、2006年に、世界的に船舶職員不足が見込まれたこと、また、フィリピン国内では一般大学工学部の卒業生の失業が増加したことなどを背景として、ブリッジプログラムが導入されている。

ブリッジプログラムは、一般の大学で電子工学又は機械工学の学士を得た者を対象とし、高等教育委員会の認定を受けた教育機関によって提供される。電子工学士には1年間、機械工学士には6か月間のプログラムであり、プログラム受講生は、プログラムの受講前に2年間又は受講後に6か月間の乗船勤務を経ることで、機関士試験の受験資格を得る。

川崎汽船では、本プログラムが導入された2006年から、国立ビサイヤス工科大学と提携して、その優秀な卒業生を選抜し、予め自社の研修センターで導入教育を施すなどの取り組みを行い、2011年までに100人以上の機関士を養成している。

なお、先にも述べたように、商船大学の学生が乗船実習先を見つけられずに大学中退を余儀なくされることは、国内外から船員教育の大きな問題の一つとして指摘されている。海外船主のためにフィリピン人船員の配乗を行う国内の

業界団体は、すべての商船大学が少なくとも1学年の25%の学生のための乗船実習先を用意することを約束させるよう高等教育委員会に対して提案している。

これらを受けて高等教育委員会は、2012年1月26日に「BSMT及びBSMarEの乗船実習に関する実施ガイドライン」を作成・公表した。同ガイドラインは、商船大学での1年間の乗船実習を含む4年間の学習に代えて、3年間の大学の学習と3年間の乗船勤務とで学位を取得することも認めることとしている。また、商船大学に対しては、自ら練習船を用意するか、若しくは海運会社と連携して乗船実習先を確保するか、いずれかにより学生に対して乗船実習の機会を与えることを求めている。同ガイドラインは、2012年6月からの実施予定とされており、商船大学は相当の努力が求められている。

4. 船員教育改善の試み

商船大学を卒業した者が最初に受ける船舶職員資格の Officer-In-Charge of a Navigational Watch Licensure Examination（以下 OIC-NW）及び Officer-In-Charge of an Engineering Watch Licensure Examination（以下 OIC-EW）試験（PRCが実施する口述試験）の合格率は、50%前後と言われている（なお、直近の合格率は、OIC-NW（2012年3月実施）が52.1%、OIC-EW（2012年1月実施）が61.7%）。また、大学によってばらつきが大きく、さらに、二度目以降の受験であっても合格できない卒業生を出している大学も多々ある。

こうした現状に対する取り組みとして、日本の海運会社では、例えば日本郵船は2007年に商船大学（NTMA）そのものを設立し、優秀な教員を確保するとともに、^{くもん}公文式の学習方法を導入するなど、基礎教育を充実させた船員教育を提供している。商船三井では、7つの商船大学と提携し、産学リンクエッジプログラム（“Academe-Industry Linkage Program”）に基づき教員の研修な

どのサポートを通じたカリキュラムの充実支援を行い、3年次の奨学生には自社の施設で1年間教育し、これを大学での単位として認めてもらうなど教育レベルの底上げを図っている。

このような個々の会社や大学としての取り組みに加え、業界を挙げてのものとして注目されるのは2005年に開始されたMSAP (Maritime School Assessment Program) である。MSAPは、フィリピン・日本船員配乗代理店協会 (PJMCC: The Philippine-Japan Manning Consultative Council) のほか4団体ⁱで構成されるJMG (The Joint Manning Group) が、全国の商船大学のBSMT及びBSMarE課程にある2年生を対象として毎年2月に行う試験である。

英語及び数学並びに基礎的専門知識を科目とするMSAPは、学生の試験結果を以て、当該学生の属する大学における教育の質を可視化し、個々の大学における船員教育の強み・弱み(改善すべき点)を明らかにすることが目的である。

高等教育委員会は、各大学に対しMSAPへ参加するよう積極的に働きかけ、他方、業界サイドでは、MSAPの上位合格者に対し乗船実習の機会を付与する特典を用意している。こうした取り組みにより、MSAPに参加する大学は当初は17校(2005年)であったが、年々増加し、2012年には81校が参加している。

MSAPの結果は、大学に通知され、受験生に伝えられるとともに、各大学の船員教育の改善に向け、活用されることが期待されている。2011年のMSAPの結果について見ると、85校の学生16,719名(航海科9,695名、機関科7,024名)が受験し、合格率(正答率50%以上が合格)は22.9%であった。

ⁱ The Filipino Association for Mariners' Employment, The Filipino Shipowners' Association, International Maritime Association of the Philippines, Philippine Association of Manning Agencies and Shipmanagers, Inc.