

フィリピンの新たな乗船実習基準—2017年ガイドラインより—

掲載誌・掲載年月：日本海事新聞 201801

日本海事センター 企画研究部

研究員 野村 撰雄

専門調査員 照井 遥瑛

1. はじめに

フィリピン高等教育委員会（CHED）は、海事高等教育機関の学生が船舶職員を目指して行う乗船実習に関し、新たなガイドライン「航海学士及び海上機関学士の学位の授与に関する承認された海上航行業務の要件にかかる実施ガイドラインの改正」（2017年高等教育委員会命令第70号）を公表した。当ガイドラインは、従来の2012年ガイドライン及び2014年ガイドラインを改正するものである。本稿では、当ガイドラインの主な内容と従来からの変更点について解説する。

なお、当ガイドラインは、3年間の座学の後に1年間の乗船実習を行うスタイル（いわゆる「3-1システム」）を念頭に置いているが、海事高等教育全般に関する基準「航海学士及び海上機関学士のプログラムに関する方針・基準・ガイドラインの改正」（2017年高等教育委員会命令第67号）によれば、乗船実習は、3年間の座学の修了を前提としていない。そのため教育機関によっては、1年間の乗船実習を2回に分けた座学の間に行うスタイル（いわゆる「2-1-1システム」）もある。

2. 乗船実習の類型

当ガイドラインでは、課程によって、また、学生の乗組み形態によって以下の類型を定めている。いずれにおいても、「訓練記録簿を有する場合」とは、乗船実習を受け入れる船社が実習生の訓練プログラムを備えて予め海事産業庁（MARINA）の登録を受け、行われた訓練内容が訓練記録簿に記録される場合をいう。

（1）航海課程（図1参照）

航海課程における乗船実習の形態は、学生が訓練記録簿を有する場合の12か月と訓練記録簿を有しない場合の36か月とに大別される。

訓練記録簿を有する場合の12か月は、さらに①実習生としての12か月に6か月の当直業務を含む場合、②実習生として6か月及び部員として6か月の計12か月に6か月の当直業務を含む場合、③部員としての12か月に6か月の当直業務を含む場合の3つに分けられる。

訓練記録簿を有しない場合の36か月は、④部員としての36か月に6か月の当直業務を含む場合と⑤甲板部員としての36か月に6か月の航海当直業務を含む場合とが認められる

(なお、ここでの「部員」、「甲板部員」、「当直業務」、「航海当直業務」の使い分けは、原文に従っている。)

いずれの場合も当直業務は、総トン数 500 トン以上の船舶において、船長又は有資格職員の監督の下で行われなければならない。

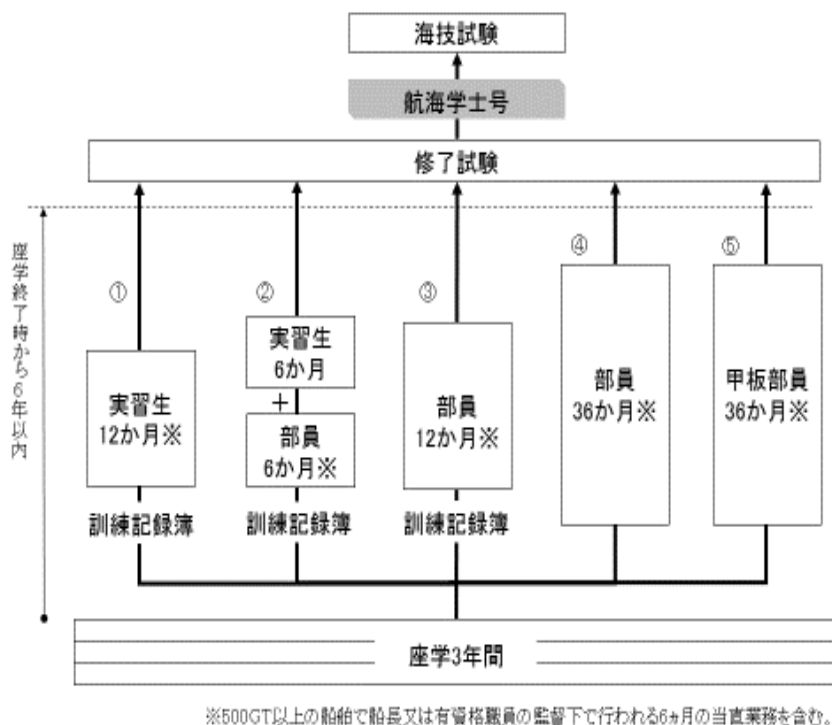


図 1：航海課程における乗船実習の形態
(当ガイドラインより筆者作成)

(2) 海上機関課程 (図 2 参照)

海上機関課程における乗船実習の形態は、航海課程と同様、学生が訓練記録簿を有する場合の 12 か月と訓練記録簿を有しない場合の 36 か月とに大別される。

訓練記録簿を有する場合の 12 か月は、さらに①実習生としての 12 か月に 6 か月の当直業務を含む場合、②実習生としての 6 か月すべてで当直業務に就き、加えて機関部員として 6 か月乗り組む場合、③実習生としての 6 か月すべてで当直業務に就き、加えて 6 か月の工作技能訓練を行う場合、④実習生としての 8 か月に 6 か月の当直業務を含み、加えて 4 か月の工作技能訓練を行う場合の 4 つに分けられる。

訓練記録簿を有しない場合の 36 か月は、⑤機関部員としての 36 か月に 6 か月の当直業務を含む場合、⑥機関部員としての 30 か月に 6 か月の当直業務を含み、加えて 6 か月の工作技能訓練を行う場合、⑦機関部員としての 32 か月に 6 か月の当直業務を含み、加えて 4 か月の工作技能訓練を行う場合、⑧機関部員としての 34 か月に 6 か月の当直業務を含み、

加えて2か月の工作技能訓練を行う場合が認められる。

いずれの場合も当直業務は、750キロワット以上の推進出力の主推進機関を備えた船舶において、機関長又は有資格職員の監督の下で行われなければならない。

工作技能訓練は、高等教育委員会及び海事産業庁の承認を受けた機関が陸上で提供するものである。

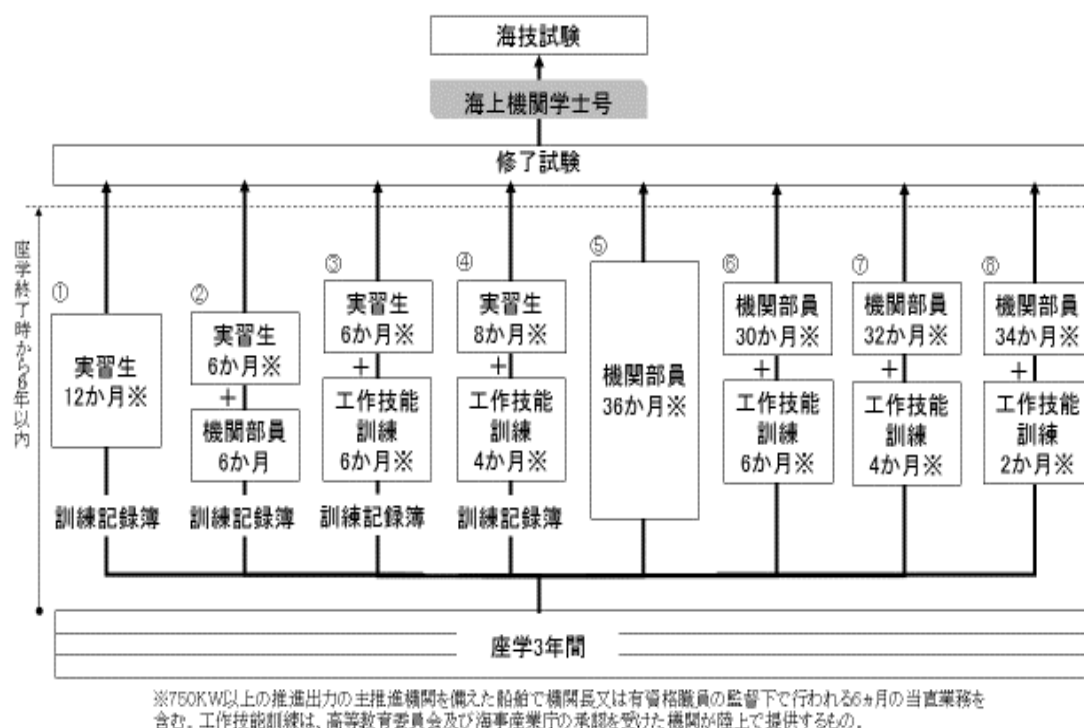


図2：海上機関課程における乗船実習の形態
(当ガイドラインより筆者作成)

(3) 従来との違い

乗船実習に関して従来は、訓練記録簿を有する場合の12か月と訓練記録簿を有しない場合の36か月という二分類のみであったが、当ガイドラインは、その分類の下での具体的な乗船実習の形態を明示した。特に訓練記録簿を有する場合の「部員としての乗船実習」という形態が注目される。

また、従来は、海上機関課程の工作技能訓練について期間を定めていなかったが、当ガイドラインは、6か月、4か月又は2か月という期間を明記した。

加えて、3年間の座学を修了した学生は、座学終了時から6年以内に乗船実習を終えなければならないことも新たに規定されている。

3. 海事高等教育機関の役割

当ガイドラインによれば、乗船実習に関して海事高等教育機関が果たすべき役割は以下

のようにまとめられる。

(1) 乗船実習前

海事高等教育機関は、3年間の座学を修了して乗船実習を受ける学生を登録し、その登録リストを高等教育委員会に提出する。海事高等教育機関の乗船実習監督者（後述）は、当該学生に対して訓練記録簿又は記録書類を配付し、その適切な記入方法についてガイダンスを行わなければならない。

海事高等教育機関は、外航船での実習の場合、船主・学生間の乗船実習合意書の写しを取得し、学内モニタリングシステムに登録する。乗船実習合意書を締結する船社は、事前に海事産業庁の登録を受けている必要がある。

高等教育機関は、座学を修了した学生全員が乗船実習を受けられるよう、学生数に見合った乗船実習枠を確保することが求められている。学生が乗船実習のための学内登録を受けた日から5か月以内に乗船できなかった場合、当該教育機関は、高等教育委員会地方支部に対して「是正措置及び再発防止措置に関する報告書」を作成・提出しなければならない。さらに、学内登録日から18か月以内に乗船できなかった場合には、海事教育機関のモニタリング・評価を所管している高等教育委員会の「海事教育技術パネル」に報告される。

(2) 乗船実習中・実習後

海事高等教育機関は、学内モニタリングシステムにおいて、乗船実習を受ける学生の名前、乗船日・下船日、航路、船舶の詳細及び船内福祉について登録し、管理する。そして、乗船実習監督者は、年に4回、乗船実習を受けている学生の実習進捗状況を確認しなければならない。

乗船実習監督者は、学生が12か月又は36か月の乗船実習を終えた際には、学生から報告を受けるとともに、訓練記録簿や海上業務証明書など文書記録について確認する。不備不正が認められる場合には、当該学生に対して再度の乗船実習などペナルティを課すことができる。

海事高等教育機関は、乗船実習を修了した学生に対して筆記及び口述による試験を行う。不合格者には再試験による対応を認めているが、最初の試験を含めて3回不合格した学生に対しては、次の受験の前に補講を行わなければならない。

海事高等教育機関は、当該試験の合格者についての情報を高等教育委員会地方支部に提出し、同委員会の審査結果を受領後、合格者に航海学士号又は海上機関学士号を授与することができる。

(3) 乗船実習局・乗船実習監督者

海事高等教育機関は、乗船実習局を設置し、乗船実習を行う学生の活動ほかを管理・調整するものとされている。乗船実習局の運営者として、常勤の乗船実習監督者が配置されなけ

ればならない。

乗船実習監督者は、船舶職員として12か月以上の乗船履歴を有すること、IMOモデルコース3.12（船員の評価、試験及び資格証明）及び6.09（教員用トレーニング）を修了していること、1年以上の教歴を有すること、などの資格要件を満たしていなければならない。

（4）従来との違い

当ガイドラインは、乗船実習に関して海事高等教育機関が果たすべき役割を一層詳細に規定した。

学生が乗船実習を行う船社との合意書に関しては、それを締結すること自体は従来から求められていたが、当ガイドラインでは、船社には事前の当局への登録を求めるとともに、教育機関には合意書の取扱い方法を指示した。

また、海事高等教育機関が乗船実習枠を提供すべき期限を設定し、それが守られなかった場合の手続きも定めた。乗船実習後に実習生に対する試験については、再試験の回数制限にまで踏み込んだ。

4. むすびに代えて

フィリピンの海事高等教育を全般的に規律する高等教育委員会命令を見ると、1997年（命令第51号）には全9頁（全38条）であったが、最新の2017年（命令第67号）では、全45頁（全52条）へと規定が増えている。特に乗船実習に関しては、1997年命令ではわずか1条（第31条）で、海事高等教育機関が乗船実習局を設置し、同局が乗船実習を監督すべきことを大まかに定めるのみであったが、今では、本稿で紹介したようにそのための行政命令（2017年第70号）が発出され、全17条・全22頁にわたって仔細に要件を規定するに至っている。

このような変化は、その間のSTCW条約マニラ改正（2010年）への対応も一部にはあるが、より直接的には高等教育委員会が乗船実習を海事高等教育の必須条件と位置付けたことに起因している。それを促したのは、欧州海事安全庁（EMSA）である。欧州海事安全庁は、フィリピンに対して2006年以来、（異例の）数次にわたる調査を行ってきているが、同庁がSTCW条約遵守の観点から当初より問題視していたことのひとつは、当時100以上あると言われたフィリピンの海事高等教育機関すべてが当局の適切な監督の下、他国と同等の船舶職員養成教育を施しているのかという点であった（なお、一連の調査結果を踏まえた欧州委員会の結論は、これを脱稿した2017年12月21日時点ではまだ出ていない）。

フィリピン全土でおよそ毎年65,000人が海事高等教育機関に入学するものの、そのうち13,000人（20%）だけが3年間の座学を修了でき、その後の1年間の乗船実習も終えられるのは5,000人ほど（8%）という統計値は、厳しいふるい分けにかけられるほど高水準の船舶職員養成課程が運営されている結果とは見られなかった。3年間の座学修了者をマンニング業界がこぞって部員として採用していく現実と併せて、つまるところほとんどの海事

高等教育機関が部員を養成する程度の教育水準であると捉えられたのである。対応を迫られた高等教育委員会は、海事高等教育機関の船舶職員養成課程を運営する能力を測る基準として、学生に対する乗船実習提供能力を採用した。当時、こうした改革を推し進めた海事産業庁メヒア長官は、乗船実習の無い課程は職員養成課程ではないと語ったとされる。

もとより、欧州海事安全庁のこれまでの指摘を踏まえれば、フィリピン側が求められているのは、単に乗船実習を海事高等教育の中核に据えた教育機関監督システムを構築することではなく、それが実際に運用されること、そして、当該教育の修了生が STCW 条約の水準を満たす能力を備えていることである。本稿で紹介した新たなガイドラインは、フィリピンの海事高等教育機関がなすべきことを詳細に規定しているが、すべての教育機関がその通りに乗船実習局を運営し、適切な乗船実習が確保しうるかは予断を許さない。

とりわけ今般追加された「部員としての乗船実習」という形態は、乗船実習を実習たらしめているもの、すなわち、“体系立てられた教育訓練の一環として船上で教育者の指導を受けながら船舶職員としての任務・義務・責任を修得すること”を実現し得るのか、注意深く見ていく必要がある。

(了)