

韓国の船員教育・海技資格制度

掲載誌・掲載年月：日本海事新聞 202412

日本海事センター 企画研究部

上席研究員 野村 摂雄

専門調査員 益田 雄真

1.はじめに

当センターの「海事人材問題委員会」(座長:羽原敬二関西大学名誉教授)では、令和 3 年度(2021 年度)より「諸外国における海事人材育成制度にかかる調査」として、いわゆる海運先進国や主要船員供給国の船員教育や海技資格に関する調査を行っており、今年度は韓国を対象としている。なお、本調査では、これまでにフランス・ベトナム(令和 3 年度)、英国(令和 4 年度)、ノルウェー・中国(令和 5 年度)を取り上げており、来年度以降は、デンマーク、香港、ミャンマー、オランダ、パナマ、ポーランドを取り上げることを予定している。

さて、韓国は、朝鮮半島の南部に位置し、東西南におよそ 2,400km の海岸線を有する。その北側は、北朝鮮と接しているために事実上の島国となっており、日本と同様に海上輸送の確保が重大な関心事とされる。そこでは船舶はもとより船員が重要であるが、船員統計によれば、全体として 2016 年約 3.6 万人から 2023 年約 3.1 万人と減少している。自国籍外航商船に乗り組む船員は 2016 年から 2023 年まで 8 千人超で推移しているものの、外国籍商船に乗り組む船員が 2016 年 2.8 千人から 2023 年 1.4 千人と半減している。その一方で、自国籍商船は 2019 年以降 800 隻程度で推移し、コンテナ船や LNG タンカーなど船種によっては増加していることもあり、自国籍外航船における外国人船員の雇用が 2017 年約 1.2 万人から 2023 年 1.5 万人へ増加傾向にある。

その背景には、今の韓国が日本の少子化社会の上を行く超少子化社会と評される状況にあることは想像に難くない。韓国では、最新の統計である 2023 年まで合計特殊出生率が 8 年連続して過去最低を更新し(2023 年 0.72。ちなみに日本は同年 1.20。)、2021 年から人口減少フェーズに入っている。日本と同様に島国状態であり超少子化社会である韓国が今後、自国籍船員の減少を外国人船員の雇用によって補う方針ならば日本と競合することとなり(造船人材については既にその状況にあると知られている。)、その一方で、自国籍船舶職員については少数精鋭化・多能化を図っていくならばその教育訓練システムは日本と相互に学び合えるものとなりうるため、韓国の動向は注目に値する。本稿では、その前提として韓国の船員教育・海技資格制度の概要を解説する。

2.韓国の学校教育と船員教育

(1)学校教育制度

韓国における基本的な教育システムは、日本と同様に、初等教育が小学校 6 年間、中等教育が中

学校3年間及び高等学校3年間、高等教育が大学4年間であり、このほか、職業教育として専門大学(日本でいう専門学校)2~3年間などがある。このうち義務教育は、小学校・中学校の9年間である。

(2)船員教育制度

船員教育は、まず中等教育として海洋水産部が運営する釜山海事高校と仁川海事高校が提供している。両校は、3年制で1年間の乗船実習を含んでいる。これら海事高校を卒業した者は、4級海技士資格試験を受験することができる。なお、韓国では国公立高校の授業料は無償化されている。2022年度には、両校合わせて254名の卒業生のすべてが船員職に就職した。

次に、高等教育としての船員教育は、教育部が運営する韓国海洋大学校(釜山市)と木浦海洋大学校(木浦市。釜山の西約300km)が提供しており、甲板部の船舶職員養成課程として航海学部、機関部のそれとして機関システム工学部がある。いずれの課程も4年制で、3年次に1年間の乗船実習を行う。その修了生は、学士号を取得するとともに、3級海技士試験の受験資格を得る。

一般に国立大学の学費は、1セメスター当たり170万ウォン(2024年12月13日現在のレートで約18万円)であるが、海事大学の学生は、世帯所得や入試成績を考慮して学費が50%~100%減免される。韓国における学費の減免は、海事大学のほか体育大学についても認められており、その理由は、両大学が政策的要請に基づく特殊目的大学として設置されているからとされる。2022年度には、両校合わせて900人超の卒業生のうち約8割が船員職に就職した。

職業教育としての船員教育は、海洋水産部が運営する韓国海洋水産研修院(KIMFT。釜山市)が提供している。同院は一般の大学・専門大学の卒業生を対象として、取得免許の種類に応じた教育・訓練を行っている。例えば、3級海技士試験の受験資格を得るための1.5年間の訓練課程(1年間の乗船実習を含む。)を設置している。同院での教育訓練費用も国費で賄われ、無償である。なお同院は、海技試験の実施や、既得免許の更新のための研修など、海技資格に関する業務を幅広く行っている。

(3)乗船実習

韓国海洋大学校及び木浦海洋大学校は各2隻、韓国海洋水産研修院は3隻の練習船をそれぞれ保有し、乗船実習を行っている。

乗船実習は、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)に基づく1年間の乗船訓練期間を満たすため、練習船と商船とを組み合わせて行われている。多くの場合、練習船6か月間・商船6か月間となるが、練習船3か月間・商船9か月間、練習船12か月間、商船12か月間というパターンもあるという。商船での実習は、学生にとっては習熟度の向上に加え、就職活動にも有利と言われている。

機関士養成課程においては、海洋水産大臣が必要な設備を有すると認めた造船所等の陸上

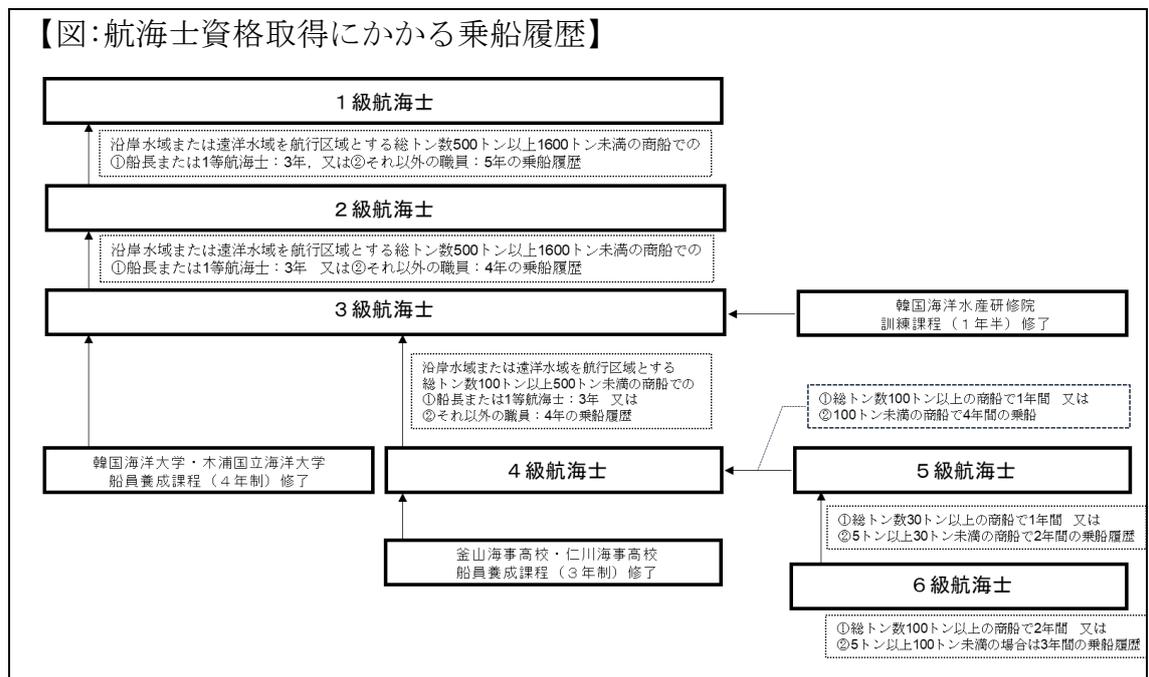
訓練所におけるワークショップ訓練によって最長 6 か月間を乗船実習に代替することが認められている。しかしこれまでのところ、ほとんどの学生がこの代替制度を利用せず、12 か月間の乗船実習を受けている。これは、乗船実習の方が船舶職員に必要な技能の習熟を深める良い機会になると考えられているためとされる。

シミュレーター訓練による乗船実習の代替は、今は認められていない。しかし、海事当局及び海運業界はその有用性を認識しているとされ、導入に向けた議論が本格化する可能性もある。

3. 韓国の海技資格制度

韓国の海技資格には、航海士(1級~6級)、機関士(1級~6級、電子機関士)、通信士(通信、電子通信)、操縦士(1級~4級)、小型船舶操縦士、特殊限定免許(漁船限定、特殊船舶限定など)がある。但し、操縦士資格は、いわゆる甲機両用資格で、現在はそのための教育訓練課程は運用されていない。

海技資格を取得するには、資格ごとに定められた乗船履歴など受験資格を満たして、資格試験(筆記・面接・実技)に合格しなければならない(図参照)。例えば海事大学の甲板部船舶職員養成課程を卒業した学生は、3級航海士資格試験の筆記試験を免除され、その面接・実技試験に臨む。韓国海洋水産研修院の1.5年間の課程を修了した者は、3級の筆記・面接・実技試験に臨む。海事高校の卒業生は、4級航海士資格の受験資格を得る。



4級航海士資格の保有者は、所定の乗船履歴(沿岸・遠洋水域を航行する総トン数 500 トン以上の商船で職員として 2 年間、総トン数 100 トン以上 500 トン未満の商船で船長・1 等航海士として 2 年間、又はその他の職員として 3 年間)を得ている場合に、3 級航海士資格試験の受験資格を得る(所定の 2 倍の乗船履歴がある場合には、筆記試験は免除される。)。3 級航海士資格の

保有者は、沿岸水域若しくは遠洋水域を航行区域とする総トン数 500 トン以上 1,600 トン未満の商船で船長若しくは 1 等航海士として 3 年間、又はそれ以外の職員として 4 年間の乗船履歴があれば 2 級航海士資格試験の受験資格を得る。2 級航海士資格の保有者は、同船舶について船長若しくは 1 等航海士として 3 年間、又はそれ以外の職員として 5 年間の乗船履歴があれば 1 級航海士資格試験の受験資格を得る。なお、これら乗船履歴の長さは、船舶の大きさによって定められており、より大きな船舶であれば短縮が可能である(後述する機関士資格にかかる乗船履歴についても同様)。

機関士資格についても同様に、海事大学の卒業生及び韓国海洋水産研修院の修了生は 3 級機関士資格試験の受験資格を得る(海事大学卒業生は筆記試験が免除される。)。また、海事高校の卒業生は 4 級機関士資格試験の受験資格を得る。

4 級機関士資格の保有者は、沿岸水域または遠洋水域を航行区域とする 350 キロワット以上 750 キロワット未満の推進出力の主推進機関を備えた船舶で機関長若しくは 1 等機関士として 3 年間、又はそれ以外の職員として 4 年間の乗船履歴があれば 3 級機関士資格試験の受験資格を得る。3 級機関士資格の保有者は、沿岸水域若しくは遠洋水域を航行区域とする 750 キロワット以上 1,500 キロワット未満の推進出力の主推進機関を備えた船舶で機関長若しくは 1 等機関士として 3 年間、又は上記以外の職員として 4 年間の乗船履歴があれば 2 級機関士資格試験の受験資格を得る。2 級機関士資格の保有者は沿岸水域若しくは遠洋水域を航行区域とする 1,500 キロワット以上 3,000 キロワット未満の推進出力の主推進機関を備えた船舶で機関長若しくは 1 等機関士として 4 年間の乗船履歴があれば 1 級機関士資格試験の受験資格を得る。

海洋大学又は海事高校の船舶職員養成課程を修了していない者であっても、6 級海技士資格から始めて、所定の乗船履歴等を積むことなどにより 1 級海技士資格に到達できる。

各級の筆記試験は、1 科目 100 点満点で各科目の得点が 40 点以上、かつ、全科目の平均得点が 60 点以上で合格となる。面接試験については試験委員 1 人あたり 100 点満点で平均得点が 60 点以上で、実技試験については 100 点満点で得点が 60 点以上でそれぞれ合格となる。

4.兵役義務と乗船勤務特例制度

韓国では徴兵制が採用されており、すべての男性は 19 歳になると身体検査を主とする徴兵検査を受け、20 歳から 28 歳までの間に 18 か月間から 20 か月間の兵役義務を果たさなければならない。しかし、韓国海洋大学や木浦国立海洋大学など、海洋水産部長官が指定した海事教育機関の卒業生が海技資格を取得した後、有事の際に輸送任務を行うことになっている海運会社又は水産会社で 3 年間乗船勤務を行った場合には、兵役義務を履行したとみなす乗船勤務特例制度がある。

この特例制度は、船舶職員不足の解消と海事業界の活性化を目的として 2007 年に導入された。本制度の対象人数は、国防部と海洋水産部とが毎年協議によって決定するため変動するが、およそ年間 1,000 名程度とされる。韓国海洋水産開発院(KMI)の Ahn Young Ghun 研

究員によると、その適用人数は近年減少傾向にあるという。その理由は、①乗船勤務特例制度が兵役義務を忌避するための「トリック」だとする批判的世論が広がっているため、個人的に利用しづらいこと、②一般的に兵役義務にかかる各種特例制度が縮小しつつあること、③海事産業の不況により船員職の魅力が低下し、そもそも船員職志望者が減少していること、などとされる。

なお、本制度の適用を受けた者が船員職に定着しないこと、つまり、3年間の乗船勤務を終えた後に船員職から離れるケースが多いことが課題となっている。Ghun 研究員は、その主たる理由として、陸上と比較して労働環境が劣悪であること(長期にわたる航海、肉体的な負担が大きい労働、家族との長期分離)のほか、長期的な雇用が保障されていないことを挙げる。この課題の解決のため政府と海運業界は、労働環境の改善(休息制度の強化、Wi-Fi 設置など船舶内施設の現代化)、乗船勤務の経済的インセンティブ強化(長期勤続者に対する補助金の拡大、年金支援)、乗船勤務後のキャリアの多様化(陸上職への転職支援や海運企業との連携プログラム)の拡大などといった施策を模索しているという。

(了)