

## クロアチアの船員教育・海技資格制度

掲載誌・掲載年月：日本海事新聞 202104

日本海事センター 企画研究部

主任研究員 野村 撰雄

専門調査員 田中 大二郎

### 1. はじめに

クロアチアは、バルカン半島北西部に位置してアドリア海を挟んでイタリアに面し、古来より漁業・海運業・造船業が発達してきた。同国最大の商業港であるリエカ港は、近年大規模な新コンテナ埠頭の建設が進められ、アジアとヨーロッパとを結ぶアドリア海ルートの中継点としての期待が高まりつつある。また、風光明媚な沿岸部は世界的に有名で、スピリト（ディオクレティアヌス宮殿をはじめとする歴史的建造物群）、古都トロギル、そしてドブロブニク旧市街がユネスコの世界遺産に登録されており、日本からも多くの観光客が訪れる。

外航海運業界においてクロアチアは、高い水準の教育訓練を積んだ船員の供給国として知られており、日本の機関承認校（外国の船員教育機関のうち船舶職員として必要な知識及び能力を付与するための適切な教育を行っている）と国土交通大臣が認定した機関。拙稿「外国人船員承認制度」本紙 2017 年 9 月 29 日第 6 面参照）たるスピリト大学が存在する。かかる認定の継続に関する基礎資料として、同国の船員教育制度及び海技資格制度について文献調査の結果概要を以下に紹介したい。

### 2. クロアチアの船員教育制度

#### (1) 一般学校教育(図 1 参照)

クロアチアでは、就学前教育の 1 年間については幼稚園教育が義務付けられており、その後、7 歳から 15 歳まで初等教育及び前期中等教育を受ける。この 8 年間は一貫制で、初等学校が提供する。

後期中等教育は、大きく 3 つの課程に分けられる。すなわち、高等教育（大学進学）を目指す 4 年制の高等学校（ギムナジウム）、職業上の知識やスキルの習得とともに大学への進学を目指す者を対象とする 4 年制又は 5 年制の職業学校、そして修了後に就職する者を対象とする 1～3 年制の職業学校である。

高等学校と 4 年制又は 5 年制の職業学校の最高学年時に受験する国家試験に合格すると、中等教育修了資格が授与される。4 年制又は 5 年制の職業学校の修了者は、同様の国家試験を受験して中等教育終了資格を得るか、就職するかを選択することができる。

高等教育は総合大学や科学技術大学（ポリテクニク）等により提供されており、公設大学がクロアチアの高等教育の大部分を担っている。総合大学では概ね 3 年間で学士、1 年間又

は2年間で修士、3年間で博士の学位がそれぞれ授与される。科学技術大学では、3年間で職業学士資格、1年間又は2年間で技術専門士の資格が授与される。

なお、クロアチアの高等教育における中退率は、3.0%（2019年）であり、EU加盟国平均（10.2%）と比べて際立って少なく、EUが設定した目標（2020年までに10.0%）を軽々とクリアしている。

### 3. クロアチアの海技資格制度

大学の海事学部（船舶職員養成課程）を修了した者について、甲板部、機関部の順に海技資格取得の流れについて解説する（甲板部について図2参照）。

#### (1) 甲板部

外航海運の船舶職員志望者が大学の船舶職員養成課程を修了し、12か月以上の乗船経験を経た上で最初に取得する甲板部の海技資格は、「総トン数500トン以上の船舶の当直職員」である。

その後、「3,000総トン未満の船舶の一等航海士」の資格を得るには、500総トン以上の船舶の当直職員として12か月以上の乗船経験が求められ、更に「3,000総トン未満の船舶の船長」になるためには、500総トン以上の船舶の航海当直職員として24か月以上の乗船経験が必要で、そのうち12か月以上は一等航海士としての勤務でなければならない。「総トン数500トン以上の船舶の当直職員」の資格を持つ者は、500総トン以上の船舶の当直職員として36か月以上の乗船経験を経て「3,000総トン未満の船舶の船長」の資格を得る道もある。

より大型の船舶のための資格である「3,000総トン以上の船舶の一等航海士」の資格を得るには、500総トン以上の船舶の当直職員として12か月の乗船経験が求められ、更に、「3,000総トン以上の船舶の船長」になるためには、500総トン以上の船舶の航海士として24か月以上の乗船経験が必要であるとともに、そのうち12か月以上は3,000総トン以上の船舶の一等航海士として勤務する必要がある。

なお、「総トン数500トン以上の船舶の当直職員」の資格を持つ者は、500総トン以上の船舶の当直職員として36か月以上の乗船経験を積むことによって、「3,000総トン以上の船舶の船長」の資格を得る道もある。

#### (2) 機関部

外航海運の船舶職員志望者が大学の船舶職員養成課程を修了し、12か月以上の乗船経験を経た上で最初に取得する機関部の海技資格は、「750kW以上の推進出力の主推進機関を備えた船舶の当直職員」の資格である。

その後、「3000kW未満の主推進機関を備えた船舶の一等機関士」の資格を得るには、750kW以上の推進出力の主推進機関を備えた船舶の機関職員として12か月以上の乗船経

験が求められ、そのうち 6 か月は国際航行船舶である必要がある。更に、「3000kW 未満の主推進機関を備えた船舶の機関長」になるには、750kW 以上の推進出力の主推進機関を備えた船舶の機関職員として 24 か月以上の乗船経験が求められ、この内 12 か月は国際航行船舶での乗船である必要がある。

より大型の主推進機関を備えた船舶のための資格である「3000kW 以上の主推進機関を備えた船舶の一等機関士」になるには、「750kW 以上の推進出力の主推進機関を備えた船舶の当直職員」の資格を得た後、750kW 以上の推進出力の主推進機関を備えた船舶の機関職員として 12 か月以上の乗船経験を要する。更に「3000kW 以上の主推進機関を備えた船舶の機関長」の資格を得るには、750kW 以上の主推進機関を備えた船舶の機関区域の当直職員として 24 か月以上の乗船経験を求められるとともに、そのうち 12 か月以上は、3000kW 以上の主推進機関を備えた船舶の一等機関士としての乗船である必要がある。なお、「750kW 以上の推進出力の主推進機関を備えた船舶の当直職員」の資格を持つ者は、750kW 以上の推進出力の主推進機関を備えた船舶の機関区域の当直職員として 36 か月以上の乗船経験を経ることにより、「3000kW 以上の主推進機関を備えた船舶の機関長」の資格を得る道もある。

#### 4. クロアチアの船員事情

##### (1)概況

クロアチアでは、リーマンショック以降、若者が船員職に注目する傾向が見られるという。2010-2014 年に行われた調査では、一般の高等学校や非海事の職業学校の修了者がリエカ大学やザダール大学の海事学部に進む割合が増えていることが明らかになった。なお、クロアチアでは、年に 183 日間以上を外航船で労働する船員について所得税を免除する優遇税制が 2008 年に導入されている。

クロアチア人の現役の船員数は約 20,000 人（その 7 割以上が外航船員）で、全人口に占める船員の割合は 0.47%（かの船員供給大国フィリピンと同じ。）に達する。賃金水準に目を向けると、例えば、クロアチア人機関長（タンカー）は 1.45 万ドル～1.80 万ドルであり、ポーランド人（1.46 万ドル～1.83 万ドル）と同水準で、ブルガリア人（1.31 万ドル～1.62 万ドル）の約 1.1 倍となっている。

##### (2)スプリト

機関承認校スプリト大学が位置するスプリトは、ダルマツィア地方最大の港町で、19 世紀末に鉄道で内陸部と結ばれて発展し、現在はリエカに次ぐ同国 2 番目の貿易港である。造船所や各種の工場があり、教育研究機関としてはスプリト大学のほかに国立海洋水産研究所もある。

スプリト大学は、船員養成を担う海事学部とともに船舶工学部、人文社会学部、経済学部などを擁する総合大学である。海事学部は、1959 年に海事単科大学として発足し、2004 年

に同大学の学部として編入された。その後、2012年にはSTCW条約2010年マニラ改正に対応する教育課程に再編し、2019年に大学院を設置した。2020年には、国際海事大学連合(IAMU)と日本財団との共同プロジェクトである「国際海事プロフェッショナル(GMU)」を参照し、高いレベルの海事教育とともに、最新の機械技術に関する研究や教育を盛り込んでいる。

日本の在スプリト名誉総領事として、イヴァン・ポドピヴェツ氏が2017年に任命されている。同氏は、日本郵船の関連会社のクロアチアオフィス代表として、また、自身の会社CEOとして、長年日本商船隊に乗船するクロアチア人船員の採用・育成に携わり、日本・クロアチア両国の海事産業の発展に貢献している。2000年以降の中東欧地域における日本の在外公館名誉総領事の例としては、在クラクフ名誉総領事クシシュトフ・インガルデン氏(建築家、2005年任命)、在ティラナ名誉総領事アヴニ・ポナリ氏(保険実業家、2009年任命)に次ぐ三例目となる。

## 5. 終わりに

クロアチアは、1991年にユーゴスラビア社会主義連邦共和国から独立して民主化の道を歩み、2013年7月にEUに加盟した。その後、交通インフラの整備が急速に進み、国内の高速鉄道網とともに、ヨーロッパ主要都市であるウィーン、ブダペスト、ベオグラードへの高速道路が開通している。

クロアチアは2013年にトン数標準税制を導入し、その後の動向が注目されているが、目下の商船隊船腹量は343隻、1,254.4千総トンで、オイルタンカー(604.1千総トン)とバルクキャリア(452.0千総トン)が中心である。船腹量だけを見ると、2013年度比91%にとどまっているため、現時点においてトン数標準税制の効果は見出しがたい。

その一方で、国内経済に目を向けると、2019年の名目GDPは、4,001億クーナ(約6兆8817億円。2021年4月14日の為替レート)であり、2010年(3,288億クーナ)比で約22%の伸び、一人あたり名目GDPは約13,340ユーロで、2010年(10,520ユーロ)比で約27%の伸びをそれぞれ示している。

クロアチアは、国内経済は好調であるものの、海運業は伸び悩んでいるため、人気が高まる船員志望者は必然的に外国船社を志向する。同国コルチュラ島に生誕したとされる伝説の冒険家マルコポーロは、「黄金の島(ジパング)」として日本をヨーロッパに知らしめた。現代では、在スプリト名誉総領事の存在に象徴される船員というキーワーカーを通じて日本とクロアチアとの連携が今後も強化発展することが期待される。

