

ベトナムの船員教育・海技資格制度

日本海事新聞 202205

日本海事センター企画研究部

主任研究員 野村 撰雄

東京大学大学院

工学系研究科研究員 チャン ティ トゥ チャン

- ・ベトナム人船員は3.5万人、世界で9番目。
- ・教育熱心な伝統から、職員比率が高い。
- ・政府は供給増に向けた取組みを展開

1. はじめに

ベトナムは、インドシナ半島の東側に位置し、3260 km以上の海岸線を有しており、日本と同様、海が古来、国の形成と発展に大きな役割を果たしてきた。そのため、ベトナム政府は海事分野の人材育成に力を注いでおり、そのひとつが船員養成である。2005年の海事法その他の法令は、ベトナム人船員のレベルを上げるために、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）に準ずる教育制度を行うよう定めている。ベトナムは、2000年以降、国際海事機関（IMO）の「ホワイトリスト国」であり、船員数3.5万人（2021年）は、世界の1.8%を占め、マレーシアに次いで世界で9番目に位置付けられる。

世界海上貿易の増加に伴って船員の需要が高まる中、日本をはじめ外国船社のために働くベトナム人船員も増えており、今では年間平均4千人ほどのベトナム人船員が外国船社に派遣されている。今後も、ベトナム人船員に対する需要を維持・増加を図るためには、外国船社の採用にかかる条件を満たすべく船員教育の品質を絶えず改善していくことが不可欠である。

本稿では、そのような観点からベトナムにおける船員教育制度の現況について解説する。

2. ベトナムの船員教育制度

(1) 学校教育

ベトナムでは、2019年に改正された教育法によって2020年以降は6歳から10歳までの初等教育が義務教育となった。この義務教育に、就学前教育の1年間（5歳）と前期中等教育（11歳～14歳）とを合わせた5歳～14歳までは、基礎知識を取得するための教育期間として、その重要性が広く認識されている。

15歳からは、大学進学を目指す高校（3年制）や職業訓練（3～5年制）を中心とする専門学校に行く選択肢がある。そして専門学校の卒業生は、就職するほか、高等職業訓練が行われるカレッジ（短期大学2～3年制）に進学することが多い。

伝統的にベトナム人は教育熱心で、大学進学を重視する傾向があり、専門学校よりも大学

進学のために高校を選ぶ学生が圧倒的に多い。しかし、近年の国内労働市場においては、ベトナムの工業生産を発展させるべく、高度専門知識を持つ大学卒より職業スキルを身につけた専門学校卒に対する需要が高まっている。なお、ベトナムの一般教育は、世界銀行の報告書（2019年）によると世界でも高く評価されている一方で、職業訓練については、世界経済フォーラムによる報告書（2019年）によるとアセアン諸国の中でも評価が低い。そのためベトナム政府は、職業訓練をよりしっかりとしたものにするため、職業訓練学校に関する管理と教育品質の標準化などに取り組んでいる。例えば、従来複数官庁によってバラバラに管理されていた職業訓練学校は、2017年以降、ひとつの省、すなわち労働・傷病兵・社会問題省の下で一元的に管理されることになった。

（2）船員教育制度

①概観

船員教育は、専門学校から大学・大学院までそれぞれの教育レベルで行われている。大学・短期大学レベルの教育内容は、基礎科目、初級科目、専門科目、英語、練習（ワークショップ、練習室及び乗船実習）を含むが、実習よりも理論についての履修時間が多い。STCW条約に準ずる乗船実習は、基本的に海運会社の船舶において行われる。卒業生が船舶職員資格証明書（COC）を取得するためには、ベトナムの海事局が実施する国家試験を受け、合格しなければならない。STCW条約に準拠する訓練コースの実施については、各教育機関に設置されている船員訓練センターが管理している。船員教育を行う大学における一般教育の内容は、ベトナム教育訓練省が管轄するが、予算、人事及び船員訓練は、ベトナム交通運輸省が所管している。

②船員教育機関

主な船員教育機関として、ハイフォン市には、ベトナム海事大学、第一海事カレッジ及びハイフォン工科大学、ホーチミン市には、ホーチミン運輸大学、第二海事カレッジ及び運輸海事カレッジがある（図1参照）。これらのほか、ベトナム海運株式会社（ベトナム海運総公社傘下企業。略称VOSCO）の訓練センターや、UT-STCセンター（ホーチミン運輸大学とオランダの船員育成グループとの合弁）も交通運輸省の許可を受け、船員訓練コースを提供している。ちなみに、ジエンハイカレッジ（ハイフォン市）は、船員教育課程を設置していたが、2016年以降は新生がなく、実質的に船員教育機関ではなくなった。

これら船員教育機関の全学生数は、2008年にピーク（9,173人）を迎えた後、リーマンショックの影響を受けて急減し、2018年には、新生が415人にまで落ち込んだ。すべての学校が学生数を減らしたが、特に大幅に減らしたのは第一海事カレッジとハイフォン工科専門学校であった。なお、第一海事カレッジは、広島商船高等専門学校と2018年に学術交流協定を締結しており、コロナ禍が明けた後には活発な交流が待ち望まれている。

ベトナムの船員教育において最も歴史を有するベトナム海事大学について詳述すると、同大学は、ベトナム北部で最大の港湾都市であるハイフォン市に位置し、学年定員が3600

人と多く、ホーチミン運輸大学と合わせて国内の海事学生の 8 割をも占める。ベトナム海事大学は、国際海事大学連合 (IAMU) 及び国際海運協議会 (BIMCO) のメンバーでもあるため、国際的な認知度も高い。

同大学では、船舶職員養成課程として海事科学部の船舶操縦専攻 (2021 年定員 130 人) 及び船舶機関専攻 (同 90 人)、また、海事分野における行政的な管理の知識を提供する海事管理専攻 (同 75 人) を設けている。これらの課程の卒業生は、海事科学専攻の学士号を取得する。また、同大学は、専門学校 (1~2 年制) 及び短期大学 (3 年制) も設置している。同大学では、長らく実習施設が整っていなかったが、2014 年に航海シミュレーター (NTPRO 5000) を導入し、2015 年には白井汽船株式会社 (本社: 広島県竹原市) から LPG 船を、2020 年には韓国政府の援助で練習船をそれぞれ授与されたことで、実習に関する品質向上が期待されている。

3. ベトナムの海技資格制度

ベトナムの海技資格に関する法令は、STCW 条約の内容をほぼそのままに定めている。甲板部については、沿岸専用船舶 (総トン数 500 トン未満) と外航船舶 (総トン数 500 トン以上) とに分けられ、それぞれ船舶の大きさに対応して「航海士」、「副船長」、及び「船長」の資格がある。機関部については、船舶の推進出力によって 750kW 未満と 750kW 以上とに分けられ、それぞれに「機関士」、「副機関長」、「機関長」の資格がある。また、国内状況に合わせて小規模機関 (推進出力 750kW 未満) に関する資格を独自に設けている。

紙幅の都合から甲板部のキャリアパスについてのみ取り上げると (図 2 参照)、船舶職員志望者が大学の船舶職員育成課程を修了し、12 か月以上の乗船経験を経て最初に取得する資格は、「総トン数 500 トン以上の船舶の航海士」(図 2①) である。次に、24 か月の乗船経験を積み「総トン数 500 以上 3000 トン未満の船舶の副船長」(図 2②) の資格を得て、副船長として 24 か月間を経て同規模の船舶の船長 (図 2③) の資格を取得できる。

より大型の船舶の資格「総トン数 3000 トン以上の船舶の副船長」(図 2④) の資格を得るためには、総トン数 500~3000 トンの船舶の船長として 12 か月の乗船経験、または、総トン数 500 以上 3000 トン未満の船舶の副船長として 24 か月の乗船経験を有すること必要である。そして、「総トン数 3000 トン以上の船舶の船長」(図 2⑤) の資格を得るためには、総トン数 3000 トン以上の船舶の副船長として 12 か月の乗船経験、又は総トン数 500 以上 3000 トン未満の船舶の船長として 24 か月の乗船経験が必要である。

なお、当局公表資料 (2020 年) によると、それぞれの海技資格を得て各職位に就いている船員数は、船長 4,255 人、副船長 2,102 人、航海士 4,607 人、甲板員 13,113 人、機関長 4,052 人、副機関長 1,616 人、機関士 4,559 人、操機手 8,530 人である。部員数に対する職員数の比率をみると、ベトナムでは甲板部では 0.8、機関部では 1.2、全体では 0.98 であり、中国 (全体で 0.7)、フィリピン (全体で 0.5)、インドネシア (全体で 0.5)、ミャンマー (全体で 0.8) と比較して総じて高い。これは、上述の通り、ベトナム人が大学進学を重視する

傾向があることを反映していると思われる。

4. 終わりに

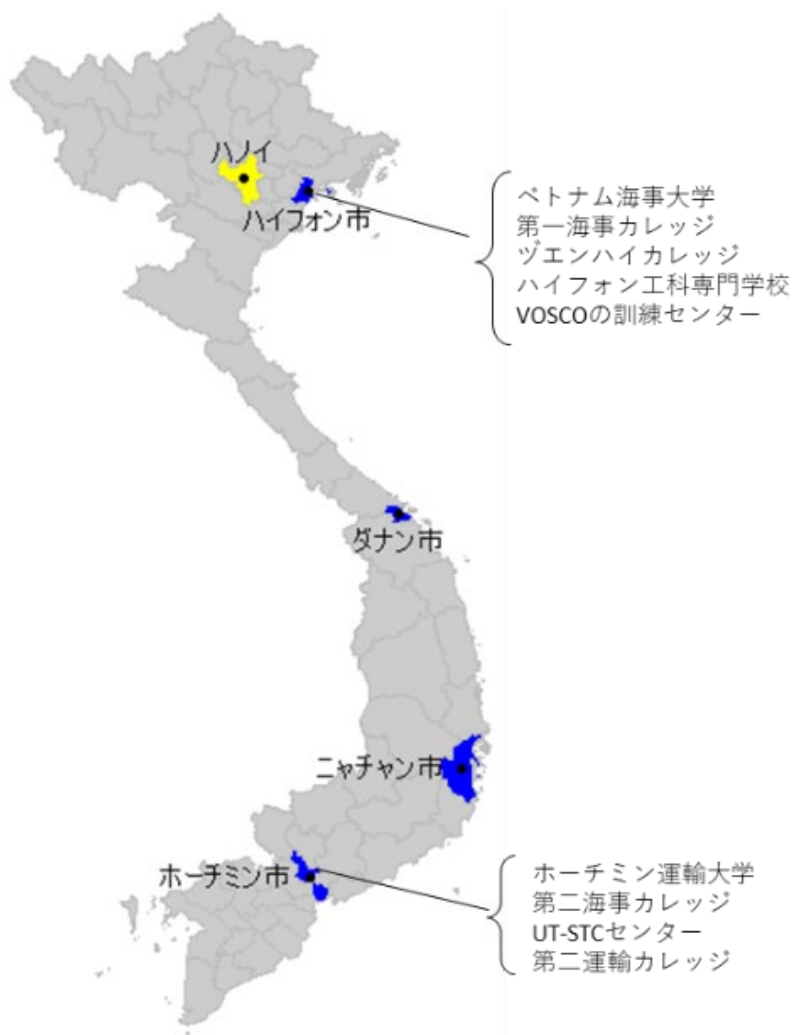
2014年にベトナム政府は、2020年までに新たに15,000人の船員を育成し、船員を40,000人規模とする計画を打ち出した。しかし、2014年～2018年の船舶職員・部員養成課程の累計卒業生は6,323人（大学3,486人、専門学校2,837人）にとどまっている。外国船社で働くベトナム人船員も多いため、ベトナム籍商船隊（1,600隻）では船員が不足し、外国人船員を雇う船が増えているとされる。

ベトナム人船員数が想定通りに増えない原因としては、船員志望の学生数が減っていることに加え、離職船員数が増加していることが挙げられる。船員の給料は、全業種平均の2倍とされ、決して低くはないが、家族と離れている時間が長く、船で働くことを危険な仕事だと考える人が多いため、人気職種とは言えない現状にある。外国船社で働けば、さらに高額な給料を手にするが、そこでは求められる言語能力、スキル、安全認識、主導的な姿勢など、ベトナム人船員が克服すべき課題がある。

こうした状況を改善するために、ベトナムの教育機関は、カリキュラムの改善、練習用施設の整備、教師の育成、国内外の教育機関及び船社との連携を進めている。新型コロナウイルスの影響を受け、シミュレーターを活用したリモート学習の導入も検討されている。行政は、船員保険に関する法律上の手続きや、船員資格の承認・認定・更新に関する手続きの簡素化にも取り組み、船員職の魅力向上を行っている。

ちなみにホーチミン運輸大学では、2021年に船舶操縦専攻の女子学生が女性として初めて乗船実習を行った。行政や船員教育機関、そして船社の取り組みにより、ベトナムで船員という職種の魅力が高まることが期待される。

図 1：船員教育機関の位置



出所：GADM のデータより筆者作成。

図2：甲板部のキャリアパス

(出所：ベトナム交通運輸省サーキュラーに基づき筆者作成)

