

中国の船員教育・海技資格制度

日本海事新聞 202311

日本海事センター 企画研究部

上席研究員 野村 撰雄

専門調査員 王 威

1.はじめに

中国は世界最大の貿易国として、海運を非常に重要視している。近年の経済成長と「一带一路」イニシアチブの推進に伴い、CSSC（中国船舶集団）を代表とする造船業は急速に成長し、COSCO（中国遠洋海運集団）を代表とする海運業界も同様に発展している。

中国は、船員を供給する国としても世界で重要な位置を占めている。UNCTAD（国連貿易開発会議）の統計（2021年）によれば、中国が世界に供給した外航船員数は134,294人で、フィリピン（252,393人）、ロシア（198,123人）、インドネシア（143,702人）に次いで第4位である（第5位はインド（113,474人））。

これら多くの船員について、中国は「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」（STCW条約）の締約国として、どのような船員教育・海技資格制度を整えているかについて以下に解説する。

2.船員教育制度

(1) 学校教育制度

「中華人民共和国教育法」（1995年制定）によれば、中国の学校教育制度は学前教育（6歳未満）、初等教育（6歳から14歳まで）、中等教育（15歳から17歳まで）、高等教育（18歳以上）、および継続教育の5つに区分される。義務教育期間は、小学校と中学校の9年間である。義務教育を修了すると、一般的には普通高校または中等専門学校（職業高校）に進学し、普通高校を卒業した場合には、大学または高等専門学校に進学することができる。

高等教育進学のための全国統一試験は、毎年6月に実施される。受験生はその試験結果を踏まえ、オンラインの「全国統一志望システム」で志望校に入学を申し込む。膨大な数の受験生（2023年は1,291万人）に対応するため、選考は3段階で行われる。

第1段階は「提前批次」（先行志望）と呼ばれ、主に芸術、体育、軍事などの専攻志望者が対象となり、統一試験の前後に追加の試験または面接がある。船員教育（甲板部として航海技術専攻、機関部として輪機工程専攻）も先行志望に指定されている。その理由としては、船員教育では身体能力が求められること、また、在学中は軍隊式に管理されることが考えられる。先行志望の対象とならない専攻の希望者は、第2段階「本科第一批次」（本科第一志望。俗に“一本”と呼ばれる）で申請を行う。その選考に落ちた受験生は、第3段階「本科第二批次」（本科第二志望。俗に“二本”と呼ばれる。）で申請を行う。なお、機関部の電気

技士の「船舶電子電気工程」専攻は、先行志望に含まれていないため、“一本”と“二本”の段階で申請を行う。

(2) 船舶職員養成課程

船舶職員養成課程は、主に学生向けの高等教育と社会人向けの継続教育とに分けられる。部員養成課程は主に中等教育に相当する中等専門学校で行われている。船員の教育訓練を行う機関は258あり、その内訳は、大学17校、中等・高等専門学校80校、その他の訓練施設161校である。大学の職員養成課程は4年制で、中等・高等専門学校の教育課程は3年制である。船員教育を行う大学17校のうち、3校（大連海事大学、上海海事大学及び集美大学）は練習船を所有しており、2校（武漢理工大学及び広東航海学院）は海運会社と練習船を共有している（ちなみに大連海事大学、上海海事大学、集美大学及び武漢理工大学は、教育水準の高さから“4大校”と呼ばれる。）。これら大学の練習船における乗船実習は、12ヶ月以上であってそのうち6ヶ月以上を船長または高級職員の指導下であった場合には12ヶ月の乗船履歴が認められるが、指導下の期間が6ヶ月未満の場合には6ヶ月までの乗船履歴が認められる。

3. 海技資格制度

中国の海技資格はSTCW条約に対応して「無限航区」（無制限海域）と「沿海航区」（沿岸航海）に分類され、外航としての「無限航区」の資格には、甲板部では「船長」、「一等航海士」、「二等航海士」、「三等航海士」という職員資格と、「当直高級甲板員」、「当直甲板員」という部員資格の計6つが存在する。機関部では、「機関長」、「一等機関士」、「二等機関士」、「三等機関士」、「電気技士」という職員資格と、「電気技術部員」、「当直高級操機手」、「当直操機手」という部員資格の計8つがある。通信部では、「一等通信士」、「二等通信士」、「通用通信士」の3つの資格がある。通信士資格を含め海技資格は、交通運輸部が所管している。

甲板部のキャリアパス（図参照）は、船員になるための入口を海事専攻と非海事専攻に分けられる。海事専攻の場合、大学または専門学校（中等・高等）の職員養成課程を修了し、筆記試験・実技試験に合格すると、三等航海士の仮資格を取得でき、見習い三等航海士として12ヶ月の乗船実習（そのうち6ヶ月以上は船長または高級職員の監督・指導下である必要がある。）を行うと正式な三等航海士資格を取得できる。特例として、優良大学（いわゆる4大校が該当すると言われている。）の卒業生は、直接二等航海士の海技資格を取得することができる。

非海事専攻の場合、継続教育の航海類部員養成課程（概ね3～6ヶ月）の教育訓練を修了し、筆記試験・実技試験に合格すると、当直甲板員の仮資格を取得でき、見習い甲板員として6ヶ月の乗船実習（そのうち3ヶ月以上は高級職員の監督・指導下であること。）を行う。これを終えると正式な当直甲板員資格を取得できる。その後、5年以内に18ヶ月の乗船履歴を有すると、試験合格後に高級当直甲板員に昇進することができる。あるいは、12ヶ月

の乗船履歴を経て、うち最後の 6 ヶ月には実習計画と訓練記録簿に従って 3 ヶ月の見習いを行い、その後の試験が免除される。また、職務訓練を受けて試験合格した後、見習いとして 6 ヶ月の高級職員の監督・指導を受けた場合には、三等航海士の道に進むこともできる。

高等専門学校以上の学歴を有する者は、職務訓練を 1 年間受けることで三等航海士資格を取得することも可能である。このルートは、非海事専攻の学生が船舶職員の道に進むために 2011 年に導入された。当初の職務訓練期間は 2 年間であったが、2020 年の改正により 1 年間に短縮された。

三等航海士になると、5 年以内に 12 ヶ月の乗船履歴を得れば試験不要で二等航海士資格を取得できる。二等航海士から一等航海士への昇進ルートは、船舶の総トン数によって 3,000 総トン以上（一級資格）と 500～3,000 総トン（二級資格）とに区分されている。

二等航海士が二級資格の一等航海士（500～3,000 総トン）へ昇進するためには、5 年以内に 12 ヶ月の乗船履歴を有し、一等航海士の職務訓練（3 ヶ月）を受け、試験に合格して一等航海士の仮資格を取得した上で、3 ヶ月の乗船実習を行うと正式資格を取得することができる。二等航海士から直接に一級資格の一等航海士（3,000 総トン以上）へ進むには、5 年以内に 12 ヶ月以上の 3,000 総トン以上の船舶で二等航海士または三等航海士としての乗船履歴を有することが条件となる。

一等航海士（一級・二級）が 5 年以内に 18 ヶ月の乗船履歴を有する場合、職務訓練（3 ヶ月）を受け、試験に合格して船長の仮資格を取得した上で、3 ヶ月の乗船実習を行うと正式資格を取得することができる。

なお、船長・一等航海士の二級資格を一級資格に昇格させるには、5 年以内に 12 ヶ月の乗船履歴と試験に合格することが求められ、その後 3 ヶ月の乗船実習を経る必要がある。2011 年の改革以降、すべての海技資格に学位要件はないが、実際に中国籍船の船長に就くには、高等専門学校以上の学位（専攻不問）が求められることが多いと言われている。機関部のキャリアパスは、ほぼ甲板部と同様であるため、紙幅の都合から割愛する。

通信部については、職務訓練を受け、試験に合格すると通用無線通信士の資格が取得でき、その後 5 年以内に 12 ヶ月の乗船履歴を備え、職務訓練と試験を経て二等無線通信士の資格を取得できる。さらに、5 年以内に 18 ヶ月の乗船履歴を有し、職務訓練と試験を受けて一等無線通信士の資格を取得できる。A3・A4 海域（A3 海域はインマルサットによる通信ができ、A4 海域は北極海など衛星通信が届かない海域）を航行するいわゆる外航船舶は GMDSS が 1 機搭載されている場合には専任 1 人、GMDSS が 2 機搭載されている場合には専任 1 人または兼任 2 人の通信士（上記いずれかの通信士資格保有者）の配置がそれぞれ必要になる。

中国は、外国で発給された海技資格を承認するために、8 か国（シンガポール、マレーシア、韓国、イギリス、デンマーク、ヨルダン、タイ、イタリア）と協定を結んでいる。船長、一等航海士、機関長、または一等機関士の資格承認には、職務訓練及び筆記試験が用意され

ている。試験は中国語で行われるため、外国資格の承認には実質的に中国語要件が課せられていると言える。また、これら 8 か国に加えて、パナマやマルタなど計 27 か国とは、中国の海技資格が承認されるための協定を締結している。

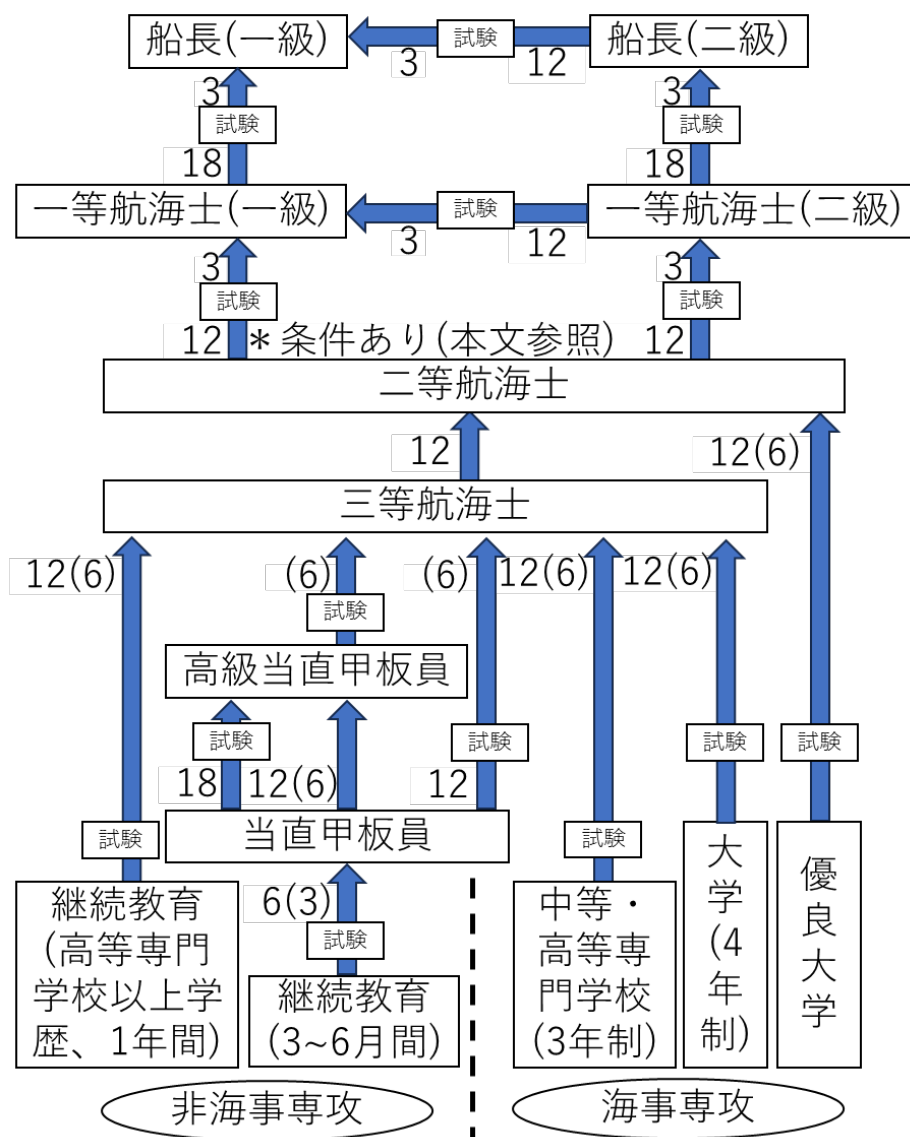
4. 終わりに

中国の海運関連産業は急成長してきたものの、ポストコロナ期の経済低迷や需給の不安定な状況により、今後は一時的であれ落ち込む可能性もある。船員教育界においては、新型コロナウイルス禍で乗船が困難な状況を経験した多くの船員が陸上の仕事に転職したことが影を落としている。上海海事大学国際海事研究センターが公表している中国人船員供給指数（CSSDI）によれば、2020 年（109.26）に前年（128.38）と比べて大幅に減少し、2012 年以降で最大の減少率となった。実際、海事専攻の卒業生数で上位 10 校の船員職就職率は、2017 年 34.4%、2018 年 31.4%、2019 年 28.0%と落ち込んだ。

他方、2019 年から中国籍船の船腹量は上昇へ転じており、船員需要は増えている。中国交通運輸部が公表した外航船員数（職員及び部員）を見ると、2015 年（310,348 人）から 2018 年（250,066 人）に減少したものの、2020 年には 269,995 人（職員 109,091 人、部員 160,904 人。これらのうち 114,843 人は外国籍船に乗船）に増加した。

中国では 24 歳以下の若い人の失業率が今年 4 月から 20%を超え、3 ヶ月連続で最高値を更新していることから、今後は船員職に目が向けられる可能性もある。このような状況を踏まえて、非海事専攻も含めて若い世代を船員職に導くため、今後も船員教育・海技資格制度の在り方は見直される余地があろう。また、中国人船員の不足を補うため、外国人船員をより広く受け入れるような制度も検討する価値がある。

図 甲板部のキャリアパス



注：矢印方向で、試験前の数字は乗船履歴を表し、試験後の数字は見習い期間を表す。カッコ内の数字は、高級職員の監督・指導が必要な期間を表す。