

2. 船員政策

1) 「フィリピンの船員マグナ・カルターその成立と乗船実習―」

(日本海事新聞 2024 年 10 月)

上席研究員 野村 摂雄

専門調査員 益田 雄真

2) 「韓国船員教育・海技資格制度」

(日本海事新聞 2024 年 12 月)

主任研究員 野村 摂雄

専門調査員 益田 雄真

フィリピンの船員マグナ・カルタ—その成立と乗船実習—

上席研究員 野村 摂雄

専門調査員 益田 雄真

1. はじめに

マグナ・カルタ（大憲章）とは、1215 年、新たな課税には議会の承認を要することや商人の出入国を自由にするなど 63 項目を、封建貴族がイギリス・ジョン王（1199 年即位）に承認させたもので、王の圧政に対する画期的な主張であったと歴史の授業で教わる。フィリピンは、そのマグナ・カルタの名を冠する法律「フィリピンの船員マグナ・カルタ」（共和国法 12021 号）を制定し、今年（2024 年 10 月 11 日）施行した。

世界の憲法の源と言われるマグナ・カルタと、世界中の船で働いているフィリピン人船員との組み合わせは、気宇壮大で感心させられつつ、フィリピン人船員を多く抱える日本商船隊にとってはその内容に無関心ではいられないはずである。そこで本稿では、フィリピンの船員マグナ・カルタの概要について、乗船実習を巡る議論を中心に紙幅が許す限り解説する（一連の関連動向につき年表参照）。

2. 船員マグナ・カルタの概要

フィリピンは、2012 年 8 月 20 日に ILO（国際労働機関）海上労働条約（MLC。2006 年採択、2013 年発効。日本は 2013 年批准、2014 年発効。）を批准した（なお、MLC の発効は、所定の商船船腹量に加えて、30 か国以上の批准にかかっていたところ、フィリピンが 30 番目の批准国となって発効要件が充足されたのが印象深く思い出される。）。MLC は、IMO の 3 条約（「海上における人命の安全のための国際条約（SOLAS 条約）」、「船舶による汚染の防止のための国際条約（MARPOL 条約）」及び「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）」）に次いで海事関連国際条約の第 4 の柱とされ、船員の労働条件に関するグローバルスタンダードを規定したものである。

船員マグナ・カルタは、MLC を実施するための国内法として準備されてきた。船員マグナ・カルタの対象となる「船員」とは、船籍を問わず外航船で労働に従事するフィリピン人である（ただし、軍用船や政府の公用船、そして漁船の乗組員は適用対象外。内航船員にも一部適用。）。船員マグナ・カルタでは、船員が有する権利として、公正な労働条件の確保、団結権・団体交渉権、船員教育の向上と訓練を受ける権利、安全に航海する権利、差別からの自由、ハラスメント等からの保護を受ける権利、直ちに医師の診察を受ける権利、国政選挙での選挙権などが挙げられている。

船員マグナ・カルタの法案は、2024 年 8 月 8 日に国会（両院）を通過し、同年 9 月 23 日にフェルディナンド・マルコス大統領が署名して成立した。同大統領は、船員に対する搾取や差別を防ぎ、適正な賃金、福利厚生、安全な労働条件、技能開発、適切な訓練、堅固な契約関係等を提供するために本法が重要な役割を負うと説明した。

船員マグナ・カルタ成立について、MARINA（海事産業庁）企画・政策担当ディレクター

のデロス・サントス氏は「これは船員の基本的な福祉と権利を規定したものであり、本当に重要なもの」と述べるなど、好意的な受け止めが大勢である。その一方で、船員の権利保護面にまだ課題を残しているとの指摘もある。そのひとつは、雇用主サイドの強い要望により「保証金条項」が盛り込まれたことである。当該条項は、傷害等を負った船員が雇用主に対する損害賠償請求訴訟を提起するには保証金の供託義務を課すもので、根拠を欠く出鱈目な訴訟提起を防ぐために設けられたものである。しかし、これは共和国憲法で保障されている「裁判を受ける権利」に対する侵害にあたるという可能性がある。

3.乗船実習に関する規定

(1)背景

船員マグナ・カルタは、もともとは2024年1月10日に国会両院を通過した旧法案について、同年2月26日にマルコス大統領が署名を行い、成立するはずであった。しかし、その直前に署名が延期され、国会での再審議を経て同年8月8日に国会両院を通過した修正法案に同年9月23日に大統領が署名して成立した。このような異例の経緯をたどった大きな要因となったのは、旧法案におかれた乗船実習に関する規定である。

もとより、フィリピンにおいて船舶職員になるには、商船大学の学生であればBSMT（海上輸送学士）又はBSMarE（海上機関学士）の課程で1年間の乗船実習を行って学位を取得した後に、最初の船舶職員資格であるOIC-NW（甲板部当直担当職員資格）又はOIC-EW（機関部当直担当職員資格）の資格試験に合格しなくてはならない。しかし、乗船実習を確保できないことを主たる要因として、これら課程の修了率は入学者の2割程度にとどまるという。そもそも乗船実習を提供できないほどの入学生を受け入れる海事大学が存在することは、フィリピン当局による海事大学に対する監督不足の問題として、欧州海事安全庁（EMSA）が現地調査により明らかにしていた。欧州委員会（EC）はこの問題のほか、STCW条約の実施にかかる不備を長年にわたり指摘し、2021年12月には、条約に適合するよう実務状況を改善しなければ、フィリピンの海技資格承認を取り消すと警告した。

フィリピン政府としては、この問題を収束させるには、その強い意志を示す必要があると考え、関連法令の整備を図るとともに、大統領がブリュッセルに出向いて直接ECに働きかけるなどしてきた（なお、ECは、すべての不備が解消されたかどうか判然としないまま2023年3月末に幕引きを表明している。2023年9月11日付・日本海事新聞「海事ウォッチャー」参照）。概してフィリピンでは、日本であれば行政立法に委ねられるような事項まで法律に規定される特色があるとされるところ（知花いずみ・今泉慎也『現代フィリピンの法と政治』（アジ研選書、2019年）22頁参照）、とりわけ乗船実習規定が旧法案に書き込まれた背景には、上記事情があることが推察される。

(2)旧法案の乗船実習関連規定

旧法案は、乗船実習について以下の条項ほかを含めていた。

・BSMT、BSMarE、及びその他の海事学位プログラムを提供する、CHED（高等教育委員会）に承認されたすべてのMHEI（海事高等教育機関）は、学生又は候補生の乗船訓練プログラムに関して、自校の訓練船を
--

持つか、国内外の海運会社、船主、又はマンニング会社と協定を結ばなければならない。この点に関して、MHEI は、自校訓練船の訓練枠の 110%以下、又は、締結した協定に基づいて船会社、船主、若しくは船員派遣会社が収容できる訓練枠に相当する数の学生のみを登録・入学させなければならない。MHEI は、この法律の施行から 3 年以内に、本条項の規定を遵守しなければならない。この規定に従わない場合、当該 MHEI は、CHED により直ちに閉鎖される。CHED は、MHEI が BSMT 及び BSMarE プログラムに必要なアカデミック・カリキュラムを遵守していることを監視・確認する主務機関とする。MARINA は、プログラムが BSMT および BSMarE プログラムに適合していることを監視・確認する主務機関とする。(旧法案 57 条)

・すべてのフィリピン籍内航船は、いずれかの MHEI と、その訓練生の乗船実習に関する協定を締結しなければならない。旅客船は乗組員総数の 50%以上、貨物船は乗組員総数の 30%以上の訓練生を乗船させなければならない。フィリピン籍外航船もいずれかの MHEI と、その訓練生の乗船実習に関する協定を締結するものとする。MHEI は、STCW 条約に従い、また MARINA が発行するガイドラインに従い、訓練生を受け入れなければならない。(旧法案 58 条。制定法 79 条。ただし制定法では、上記数値については MARINA 規則に委任している。)

旧法案 57 条は、乗船実習の受け入れ可能人数に応じて MHEI の入学者数を規制するもので、関係者から猛烈な反対を受けた。フィリピン籍船にも、教育機関にも、すべての学生を 1 年間乗船実習に参加させる体制は整っていないため、同条がいずれにも過酷な負担となるからである。PAMI (フィリピン海事機関協会。海事教育機関の代表組織として知られる。) は、旧法案を「フィリピン海事教育訓練に対する死刑宣告」と表現し、その「乗船実習に関する規定に断固反対する」という声明を発表した。当該規制を支持するロン・サロ下院議員は、そもそも多くの学生が乗船実習を受けられていない現状は、海事業界にも学生にも望ましい事態ではないと指摘する。

それでも PAMI など関係団体からの強い要望を受けて、国会は法案の再審議を余儀なくされた。そして修正法案は旧 57 条の内容を削除し、乗船実習に関して主に以下のように規定して可決された。

- ・改正 STCW 条約によれば、乗船実習は国際的に通用する海事学位プログラムに必須の課程である。MARINA は、海事教育及び訓練に関する最も優れた方法に則って国内の海事学位プログラム又はその他のプログラムについての乗船実習の実施及びその期間を決定する。(76 条前段)
- ・共和国法第 844 号(航海学校又は海事学校に最低 1 隻の訓練船を保有することを求める法律。1953 年制定。)に従って、国際的に通用する海事学位プログラムを提供するすべての MHEI は、学生・訓練生の乗船実習プログラムについて、自校の訓練船、シミュレーター、又はそれらと同等の技術を保有する国内外の海運会社、船主、又はマンニング会社と直接契約を結ばなくてはならない。(78 条)
- ・MHEI は、施行後 3 年以内に 78 条の規定を遵守しなくてはならず、遵守できなかった場合には政府によるライセンス・認証は取り消される。(80 条)

4. 結びに代えて

世界の憲政史に名を刻むイギリスのマグナ・カルタは、たしかに自由の主張の始まりであったが、その後も王権神授説を唱えるジェームス 1 世(1603 年即位)など王による専制政

治は続いた。これに対し議会は、1628 年に「権利の請願」を可決し（しかし王は約束を反故にして 1629 年に議会を解散し、1640 年まで議会を開かなかった）、1688 年の名誉革命を経て、1689 年に「権利の章典」を制定した。ここによりやく立憲政治が確立したのであって、マグナ・カルタそれだけでは何もしえていない。権利や自由を盛り込み、規律を定めたものを公布して終わりではなく、それらの実現には不断の努力を要したことを教えてくれるのが歴史である。

フィリピンにおける船員制度に関する長らくの取組みとその結果の法整備は大変な努力の賜物であり、それに対しては敬意を表さねばならないが、それが正確に運用され、所期の目的を達することまでを関係者は注視していかなければならない。前述のサントス氏も「本法に規定された内容を確かに実施するためには、人材面・財政面の両方で多くのリソースが必要だ」と述べている。裏を返せばそのようなリソースが手当てされなければフィリピン版船員マグナ・カルタが「確かに実施」されることは見込めないため、それがどのように供給されていくのか、注目される。（了）

【年表：フィリピンの船員マグナ・カルタ関連動向】

	主な出来事
2006 年	2 月、国際労働機関(ILO)海上労働条約(MLC)が採択される。 5 月、EMSA(欧州海事安全庁)による第 1 回現地調査。
2010 年	4 月、EMSA による第 2 回現地調査。
2012 年	8 月、フィリピンが MLC を批准(MLC の発効要件充足)。 3 月、EMSA による第 3 回現地調査。
2013 年	4 月、EMSA による第 4 回現地調査。 8 月、MLC が発効。 10 月、EMSA による第 5 回現地調査。
2014 年	9—10 月、EMSA による第 6 回現地調査。
2017 年	3 月、EMSA による第 7 回現地調査。
2020 年	2—3 月、EMSA による第 8 回現地調査。
2021 年	12 月、EC(欧州委員会)がフィリピンの海技資格承認取り消しについて警告。
2022 年	11 月、マルコス大統領がベルギー・ブリュッセルで EU 運輸当局担当者と会談。
2023 年	3 月、EC がフィリピンの海技資格承認継続を決定。 5 月、フィリピン国会上院がマグナ・カルタ法案(旧法案)の審議を開始。
2024 年	1 月、フィリピン国会両院で旧法案通過。 2 月、PAMI 等海事関係者からの旧法案への反対が相次ぎ、旧法案に対する大統領署名が延期。 8 月、フィリピン国会両院で修正法案(現行法)通過。 9 月、大統領の署名により船員マグナ・カルタ(共和国法 12021 号)が成立。 10 月、船員マグナ・カルタ施行。

韓国の船員教育・海技資格制度

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)、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の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で行われている。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。

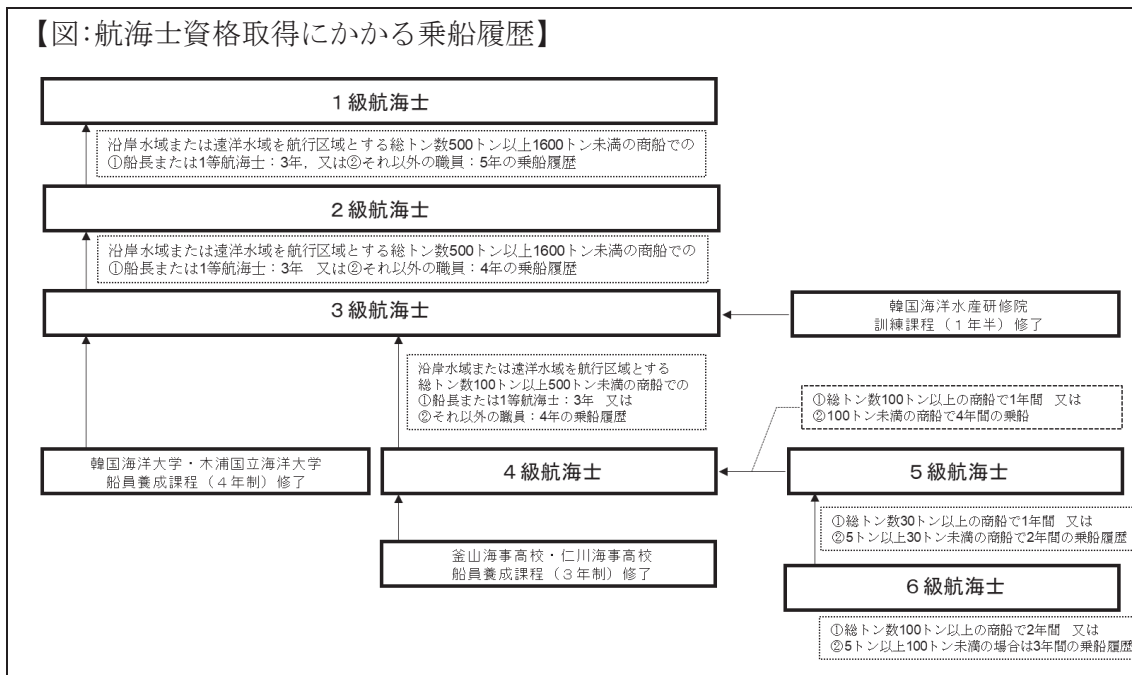
シミュレータ訓練による乗船実習の代替は、今は認められていない。しかし、海事当局及び海運業界はその有用性を認識しているとされ、導入に向けた議論が本格化する可能性もある。

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。

【図：航海士資格取得にかかる乗船履歴】



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)を得ている場合には、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)