

# 한국의 내항선 선원정책에 관한 고찰

- 일본과의 해양안전교육 비교를 중심으로 -

2018년 2월

해양경찰청

김 가 경

## 국외훈련개요

1. **훈 련 국 : 일본**
2. **훈련기관명 : 고베대학(神戸大学)**
3. **훈련 분야 : 해양안전관리**
4. **훈련 기간 : 2015. 9 ~ 2017. 3**

## 훈련기관개요

○ 훈련기관명 : 고베대학교 대학원 해사과학연구과

○ 인터넷 웹주소

- 고베대학 전체 홈페이지 : <http://www.kobe-u.ac.jp/index.html>

- 해사과학연구과 홈페이지 : <http://www.maritime.kobe-u.ac.jp/>

○ 기타(주소 등) :

- 롯코캠퍼스(법학부, 경제학부, 문리학부 등)

: 〒657-8501 兵庫県神戸市灘区六甲台町1-1, Tel: 078-881-1212

- 후카에캠퍼스(해사과학부)

: 〒658-0022 兵庫県神戸市東灘区深江南町5-1-1, Tel: 078-431-6225

○ 고베대학 소개

- 연혁

1949년 교육개혁을 추진한 일본 정부에 의해 설립되었다. 당시 고베 대학은 고베 경제대학, 효고 사범학교, 효고 청년사범학교, 고베 공업전문학교, 히메지 고등학교를 통합해 설립되었다. 고베 대학에 통합된 고베경제 대학은 1902년 설립된 고베 고등상업학교에서 출발했다. 1929년 고베 상업대학으로 승격되었으며, 1944년 고베 경제대학으로 이름을 바꾸었다.

고베 대학은 출범 당시 6개 학부가 개설되었다. 1964년 효고현립 고베 의과대학을 통합한 데 이어, 1966년 효고 현립 효고농과대학을 통합했다. 계속해서 새로운 학부와 대학원을 신설하고 규모를 확대했다. 2003년 고베 상선대학을 통합해 새롭게 출범했으며, 2004년 국립 대학법인으로 전환되었다.

### - 일본국내 위상

고베대학은 일본에서 가장 오래되고 가장 규모가 큰 대학 가운데 하나이다. 일본 내에서 상위 10개 대학에 포함되며 교토 대학, 오사카 대학과 함께 간사이 지방의 3대 명문대학으로 손꼽힌다. 일본에서 최초로 경영학부와 경영대학원을 설립했다. 상경계 부문에서 높은 평가를 받고 있고 법학, 정치학 분야의 명성이 높다.

한국, 중국, 미국 등 해외 90개 대학 및 기관과 교류협정을 체결했다. 일본 효고[兵庫] 현 고베[神戸]에 4개의 캠퍼스가 있다.

### - 대학의 구성

학 부(12개) : 문학부, 국제문화학부, 발달과학부, 법학부, 경영학부, 경제학부, 이학부, 의학부, 공학부, 의학부 보건학과, 농학부, 해사과학부

대학원(15개) : 인간발달환경학연구과, 국제문화학연구과, 법학연구과, 인문학연구과, 시스템정보학연구과, 국제협력연구과, 과학기술이노베이션연구과, 인간발달환경학연구과, 경영학연구과, 이학연구과, 의학연구과, 보건학연구과, 공학연구과, 농학연구과, 해사과학연구과

부속기관 : 도서관, 부속병원, 해사박물관, 유학생센터, 국제교류센터

부설연구소 : 경제경영연구소, 고등교육연구소, 도시안전연구소, 내해연구소 등이 있다.

#### ○ 고베대학 대학원 해사과학연구과

1917년 가와사키 조선소의 창립자 川崎正蔵의 유지에 따라 그의 아들 川崎芳太郎가 설립한 사립 가와사키상선학교에서 시작하여, 1920년 관립 고베고등상선학교로 승격되고 1952년 국립 고베상선대학이 설치되었다. 그 후 2003년 고베대학과 통합되어 고베대학해사과학부가 되었다.

2007년 대학원 해사과학연구과가 설치되어 현재 해사매니지먼트 과학영역, 해양로지스틱스 과학영역, 마린 엔지니어링영역 3개의 영역으로 세분화 되어있다.

# 韓国における内航船船員の政策に関する考察

- 日本との海洋安全教育比較を中心に -

2018年 2月

海洋警察庁

金 佳 慶

## <目 次>

### I. 序論

1. 研究の背景	1
2. 研究の目的	2
3. 研究の方法	3
4. 用語の定義	3

### II. 韓国海難現状

1. 韓国海難の発生現況	5
2. 韓国の船種別、海上事故の現況	7
3. 韓国の客船の海難人数	8

### III. セウォル号事故と政府の対応策

1. セウォル号事故の概要	10
1) 船舶の諸元等	10
2) 事故の要約	10
2. セウォル号事故の原因	11
1) 安全に運行できる船舶の復元力不足	11
2) 不適切な操舵による急旋回、過度な船体の横傾斜発生	12
3) 固縛不良による貨物の移動	12
4) 海洋警察が船内待機していた旅客を未救助	13
5) 乗組員の乗客退避措置の未履行	13
3. セウォル号の乗務員への処罰	13
4. セウォル号事故以降の韓国政府の対応策	15

1) 船舶の安全管理体系の強化	15
2) 船員対象の法定教育の実務性引き上げ資格基準の強化	16
3) 船舶の安全基準の強化	17

#### IV. 日韓の船員教育

1. 船員養育の歴史	18
1) 日本の船員教育の歴史	18
2) 韓国の船員教育の歴史	18
2. 船舶船員養成のルート	20
1) 日本での船舶船員養成のルート	20
2) 韓国での船舶船員養成のルート	21
3. 船員養成機関	22
1) 日本の船員養成機関	22
2) 韓国の船員養成機関	25

#### V. 韓国の乗船勤務特例制度

1. 韓国の代替服務制度	28
2. 乗船勤務特例制度の概要	28
3. 乗船勤務特例制度の問題点	29
1) 内航貨客船は除外対象と縮小	29
2) 海洋系卒業の新人海技士の乗船と離職	31

#### VI. 日韓職業威信調査

1. 職業威信の意味	34
1) 威信の意味	34
2) 職業威信の意味	34

2. 職業威信調査の方法	35
1) 職業威信調査の概要	35
2) 職業威信調査の制限	36
3) 先行研究	36
4) 職業威信調査の対象	36
3. 職業威信調査の分析結果	37
1) 就きたい職業の有無	37
2) 就きたい職業	38
3) 就きたい職業への程度	38
4) 保護者の職業との関連性	39
5) 職業威信に関する設問	40
4. 職業威信調査のまとめ	45
1) 入学動機及び職業意識	45
2) 船員に対する意識	46
3) 韓国学生の公務員志向	48

## **VII. 韓国内航船員政策の今後の方向性**

1. 海上職の希望者の増加	50
2. 船員養成機関	50

## **VIII. 韓国内航船船員のための提案**

1. 義務教育からの海洋に関する教育	52
1) 海洋意識増進	52
2) 経済的な豊かさの追究に偏らない進路教育	53
3) 親水のための水泳教室	53
4) 大学での一般教養科目としての乗船実習	57

2. 船員養成機関の内実化	57
1) 海洋大学の海技士免許取得の多様化	57
2) 実習船の運営改善	58
3) 積極的な女性海技士養成	59
3. 海運関連システムの引き上げ	60
1) 沿岸貨客船の公営制度の導入	60
2) 生命・安全業務の常勤化	62
4. 政府からの積極的な支援	63
1) 乗船勤務特例制度の見直し	63
2) 海洋警察学科の一元化	64

## Ⅸ. 終わりに

.....	66
・参考文献	67
・賛辞	69
・付録	70

## < 表目次 >

表Ⅱ－1	韓国船舶事故の発生現況	6
表Ⅲ－1	セウォル号の改造前後の比較	11
表Ⅲ－2	セウォル号の車両及び貨物の固縛配置図の内容	12
表Ⅲ－3	セウォル号の乗組員の量刑	14
表Ⅳ－1	日本の船員教育の歴史	18
表Ⅳ－2	韓国の船員教育の歴史	20
表Ⅳ－3	日本の練習船の現況1	23
表Ⅳ－4	日本の練習船の現況2	25
表Ⅳ－5	韓国の海洋系練習船の現況	27
表Ⅳ－6	韓国の水産系練習船の現況	27
表Ⅴ－1	乗船勤務特例制度の概要	28
表Ⅴ－2	海洋系卒業海技士の乗船率と就業率	31
表Ⅵ－1	職業威信調査の対象	37
表Ⅵ－2	56職業の威信スコアの日韓比較	40
表Ⅵ－3	日韓の威信スコアの大差	42
表Ⅵ－4	日韓の職業威信スコアの順位	43
表Ⅵ－5	船員に対する日韓の職業威信スコア	45
表Ⅵ－6	海洋意識に影響を及ぼす要因	46
表Ⅷ－1	東京都内、小・中・高校のプールの有無	54
表Ⅷ－2	ソウル市内、小・中・高校のプールの有無	54
表Ⅷ－3	日本と韓国の水泳教育の比較	55
表Ⅷ－4	韓国の水・海洋系高校の利用実習船の現況	58
表Ⅷ－5	沿岸貨客海運企業の資本金規模の現況	61
表Ⅷ－6	韓国、水・海洋系大学の海洋警察養成機関化	64

## < 目次 >

図Ⅱ－1	韓国海難船舶数と海難人数の推移	5
図Ⅱ－2	韓国船舶事故の発生現況	7
図Ⅱ－3	韓国船種別、海上事故の現況	8
図Ⅱ－4	韓国客船の海難人数	9
図Ⅳ－1	日本における船舶職員養成のルート	21
図Ⅳ－2	韓国における船舶職員養成のルート	22
図Ⅳ－3	日本の船員養成機関	23
図Ⅳ－4	韓国の船員養成機関	26
図Ⅴ－1	セウォル号の乗組員の年齢比較	30
図Ⅴ－2	韓国内航船の年齢比較	31
図Ⅴ－3	海洋系学校を卒業した新人海技士の乗船率と就職率	32
図Ⅵ－1	就きたい職業の有無	37
図Ⅵ－2	就きたい職業	38
図Ⅵ－3	就きたい職業への程度	39
図Ⅵ－4	保護者の職業との関連性	39
図Ⅵ－5	韓国の海洋系学生の「その他」の就きたい職業	48
図Ⅵ－6	韓国の公務員志願者の増加推移	48
図Ⅵ－7	配偶者に望む職業	49
図Ⅷ－1	2006・2016 小・中・高校の男女教師の比率	56
図Ⅷ－2	沿岸貨客海運企業の資本金規模の現況	60
図Ⅷ－3	沿岸貨客船の利用客の推移	61

# I. 序論

## 1. 研究の背景

衝突、沈没、火災、転覆などの船舶事故が発生した場合、乗組員は国際条約に従った行動をとり、乗客の人命を守らなければならない。

しかし、2014年に発生した韓国のセウォル号事故では乗組員が国際条約で定められている適切な避難誘導を行わず、そのため、本来であれば救助できたと考えられる多くの尊い人命が失われることとなった。

セウォル号事故を目の当たりにした韓国国民は、“これが果たして国家なのか。”、“国家は果たしてあるのか。”など、国家の存在それ自体に疑問を抱き、セウォル号事故があった日の自身の一日をすべての国民は覚えているほどの衝撃を受けた。

セウォル号事故以後、無能と無責任といった非難を受けてきた韓国の海洋警察庁は解体され、2014年11月19日に安全行政府の安全組織と消防防災庁を合わせて国民安全処が発足するなど、災難安全管理システムに関する全般的な改変が成し遂げられた。

セウォル号事故の原因究明に関しては、韓国の海洋安全審判院からの特別調査報告書が、既に2014年12月29日に公表されているが、裁決が裁定されていない状態であり、既に引き上げられている船体を調査して裁決を裁定されるのが通常の手順である。しかし、報告書のみ公表されている状態において乗組員は裁判を受けさせられ、懲役刑が下された。船長は無期懲役、機関長等幹部船員3人には、懲役7年から懲役12年、事故当時、当直であった3等航海士と操舵手に対しては、各々懲役5年を宣告

した。残りの9人は懲役1年6ヵ月から懲役3年を宣告された<sup>1</sup>。

セウォル号事故は、非常に複合的な原因が重なって発生した事故であるが、人的損失については船員の不適切な行動が被害を拡大させた事故であり、同様の海難を抑止するためには、船員の教育の観点からの議論及び検証が必要であると考えられる。

韓国は、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；The International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers、1978）、SOLAS条約（海上における人命の安全のための国際条約；The International Convention for the Safety of Life at Sea、1914）ともに批准しており、セウォル号乗組員に関しても、法的には十分な資格を取得している。それでは、なぜ、セウォル号のような悲劇的な事態が発生したのか。STCW条約に対応した教育を受けたプロフェッショナルがなぜ適切な避難誘導を行わなかったのかと考えた。

まず第一として、最初に日本と韓国の船員教育の現状を調査し、養成機関、練習船等詳しく比較する。次に、船員に関する政府の政策の影響について考察を行った。

第二として、現在、韓国で実施されている「乗船勤務特例制度」とは韓国の海洋水産長官が指定した18ヶ所の教育機関で正規教育を受けた海技士の免許所持者を対象にした、戦時やそれに準ずる非常時、国民経済に必要な物資や軍需物資を輸送するための業務、又はこれに関する業務の支援をするための海運、水産企業に3年間、乗船勤務しながら兵役義務を履行する代替サービス制度である<sup>2</sup>。この制度の実情は船員の早期離職を促

---

<sup>1</sup> 韓国の中央日報（2015. 04. 28）〈<http://news.joins.com/article/22018160>〉  
「リ ジュンソク セウォル号の船長、無期懲役宣告…他の船員らの量刑は？」、2017. 11. 24 アクセス

<sup>2</sup> 韓国の国防部 〈[www.mnd.go.kr](http://www.mnd.go.kr)〉 2017. 09. 13. アクセス

す制度として作用しており、船員の質の低下をもたらしているこの点について検証を行う。

第三として、セウォル号の乗組員が適切な避難誘導を行わなかった原因について検討するため、韓国における船員の社会的な位置づけを明らかにするため船員の職業威信調査を行った。社会が否定的な認識を持っている場合、船員自身の職業意識も相対的に低いものとなる。船員の職業意識は海洋における安全を担保するためには必要不可欠であり、本来であれば教育制度において培われるものと考えているが、本論では特に韓国社会全体の職業意識との関係性に着目することとした。

まとめとして、船員教育、船員に関する政府の政策、船員の職業威信調査、この三つに焦点をおいて考察を試みた。

## 2. 研究の目的

韓国は、長引いた中国の影響が強いことから、閉鎖的な儒教文化思想の国になっていた。特に中国の明王朝以降、海禁政策が韓国にも強いられて、韓国人による海のイメージは激しくて挑発的で荒く、恐怖、恐れの対象になってしまった。産業社会になった今でも、海には近づきづらい対象の水産業は3K（きたない、きけん、きつい）産業として分類されて忌避している<sup>3</sup>。また、先行研究では外航船員に対する離職に関するものはあるが、船員の卵である海洋系学生を対象した職業意識に関する研究はない。

そこで、本論では韓国のセウォル号事故の中でも、乗組員の対応、すなわち海難原因と船員の職業意識との関係性に注目し、韓国の船員教育、

---

<sup>3</sup> Lee, Cho Hee (2013) 「A Study on the Effect of Ocean Education Policy Instruments on the Ocean Consciousness」 pp.1-2

韓国船員確保制度の問題点などを調査した上で、日本と韓国の海洋系学生を対象として職業威信調査を行った。

韓国内航船員が置かれている実情及び問題点について指摘し、韓国における海洋安全教育政策の案の基礎資料として提供することを、本論の目的とする。

### 3. 研究の方法

研究方法は、文献調査と質問紙調査とした。

文献調査は、最近の資料を優先とし、韓国及び日本の船員教育関係の論文、政策資料、関連機関のホームページに掲載されている資料を調査した。

質問紙調査は、日韓の海洋系学生、総560人を対象として設問を配布し、応答者518人（回収率93%）に対して調査・分析した。

質問紙は2部構成とし、1部の設問は、性別、学年、年齢、学科（航海・機関など）、就きたい職業の有無、どのような職業に就きたいか（外航船員、内航船員、船員、海運・運輸関係、その他）、就きたい職業にどの程度就きたいか、保護者に海や船に関係する職業の人がいるか等である。

2部は職業威信に関する設問であり、日本において1995年に行われた「職業評価の構造と職業威信スコア」を参考として、それに「外航船の船長」「外航船の船員」「内航船の船長」「内航船の船員」「海上保安官」を加えた56の職業（表）を提示し、それぞれの職業について「最も高い」「やや高い」「ふつう」「やや低い」「最も低い」のどれかひとつを選ぶことから職業に対する社会的な評価を調査した。

以上のことを基に、韓国の船員教育に関する政策の改善立案を視野に、

研究を行った。

#### 4. 用語の定義

本論は日本と韓国の船員教育に関する政策や船員の職業意識などを取り上げるもので、韓国で使用されている関連用語は日本と相違するものが多い。同一対象に対する両国間の用語の相違は本文の理解の妨げになることもあるので、以下に主要用語の定義を示す。

##### ・海難人数

海難の時、死傷者、生存者を問わず船舶に乗船していたすべての人

##### ・交通事故処理特例法

業務上過失または、重大な過失を犯した運転者に対する刑事処罰等の特例を定めた法律

##### ・海洋安全審判院

1961. 12. 06. 制定公布された海難審判法により設立された准司法的機関、海洋事故に対する調査及び審判を通して海洋事故の原因を究明し、海洋安全の確保に寄与している海洋水産部の附属機関である。

韓国の行政区域に合わせて、4つの地方海洋安全審判院と地方海洋安全審判院の上部機関である中央海洋安全海難審判院がある。中央海難審判院では事故が重海難の場合や地方海難審判院の裁決を不服する場合、請求によって裁決する。

##### ・観光振興法

観光事業の振興を図るために制定された法律。観光客の誘致及び接待、観光に関する施設及び宣伝、その他の必要な事項を規定している。

### ・空島政策

島の居住民を本土に移住させる政策。1417年、‘罪人が島に逃走して隠れてしまうこと、島の住民が税金を納付しないこと’の理由で作られた。

## Ⅱ. 韓国海難の現状

この章では、韓国海難の発生現況と特に一般市民に影響を与えた客船の海難現況について概観する。

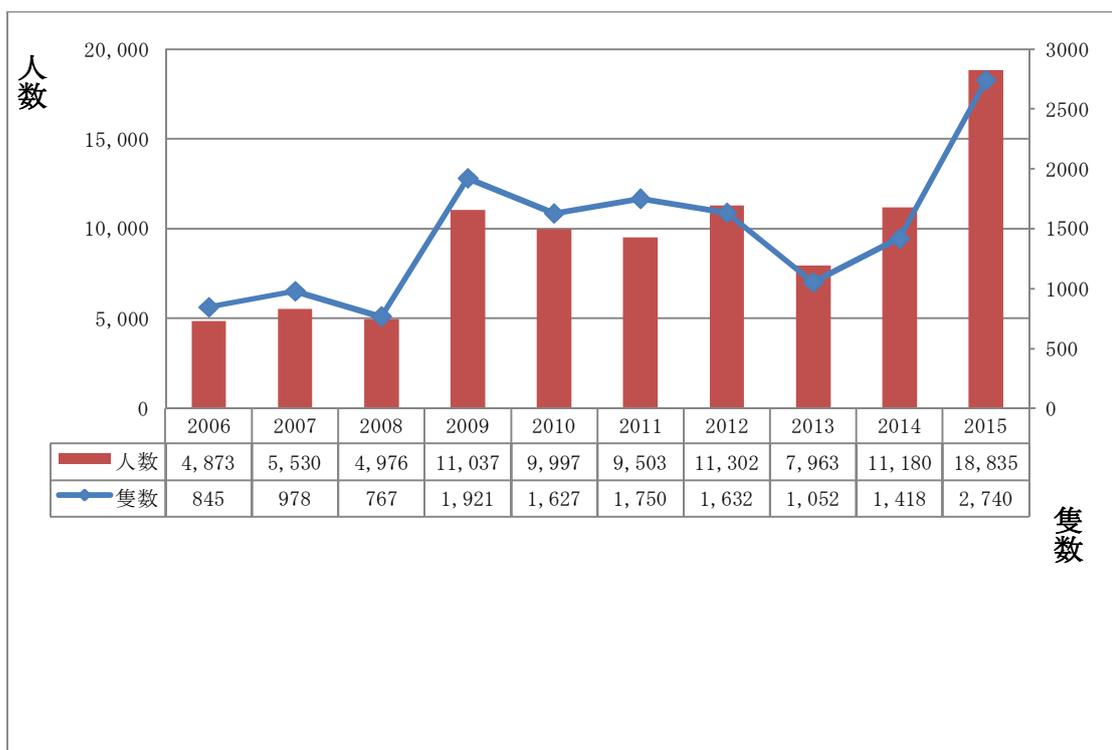
### 1. 韓国海難の発生現況

韓国の海難に関する政策と法律は1960年代に入ってから導入された。韓国の海洋と水産を担当する政府機関も政権によって、拡大されたり縮小されたり一貫性がなかった。

その中でも、長期的経済発展基本計画が建てられ、経済は急速に発展し、余暇の重要性が認識されるにつれ、客船の利用が盛んになった。それにより、一般乗客が犠牲になる海難が起こる可能性が高まることとなった。

図Ⅱ-1は、韓国の過去10年分の海難発生件数を表したものである。

2006年には845隻であった海難隻数は、2015年には約3倍の2,740隻に増加した。更に、海難人数は2006年に4,873人であったが、2015年にはその4倍になる18,835人に増加した。その理由としては、2009年からプレジャーボートなどの小型船舶が統計に追加されたことにより数値が激増したためである。



図Ⅱ－1 韓国海難船舶数と海難人数の推移

(出典 韓国の2016海洋警察庁の資料から著者が作成)

韓国では多数の船舶事故のうち、座礁、衝突、火災、転覆、浸水などの五種類の原因を五大海洋事故と定めており、特別に分類管理している。これら五大海洋事故は、船舶だけではなく、人命にも関わりやすい事故である。

2006年からの10年の間、約3倍に増加した韓国の船舶事故の内、重海難に繋がる事故も増加した。2006年の船舶海難発生件数は860件、その中で、五大海洋事故は232件、24%を占めている。860件の中、一番多い68%を占めている単純事故は機関故障、設備損傷、気象悪化による漂泊など、自力で無事に港に帰ってきた場合も含まれている。その理由は、保険関係の処理において、政府機関の証明が必要であることが関係していると推察される。

表Ⅱ－1 韓国船舶事故の発生現況(2006～2015)

(単位：件)

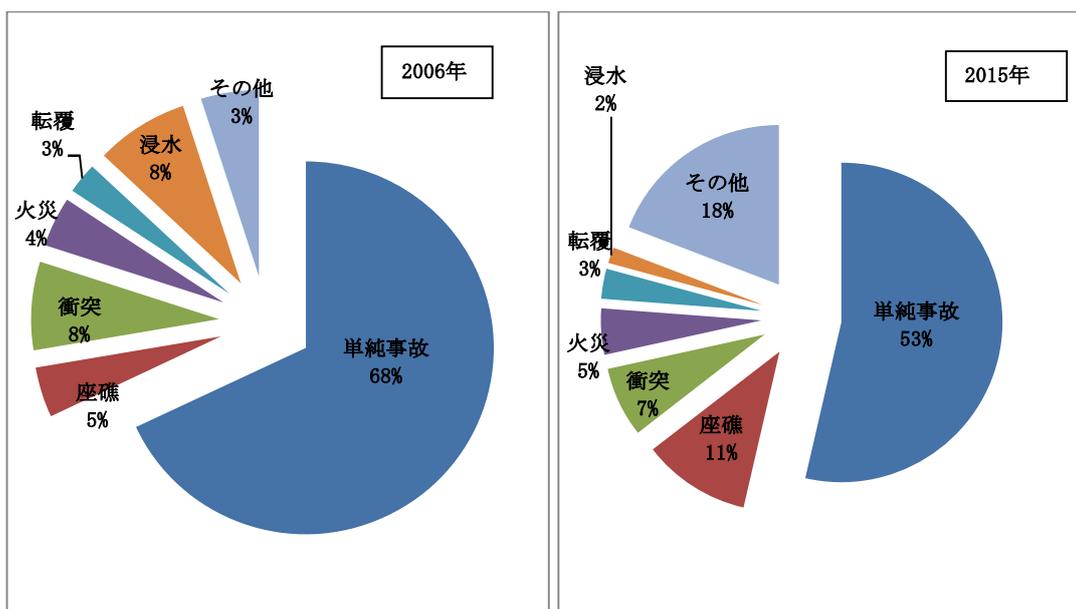
	合計	単純事故	座礁	衝突	火災	転覆	浸水	その他
2006	860	585	37	66	37	23	69	43
2007	995	638	57	105	36	38	82	39
2008	780	554	33	64	21	14	43	51
2009	1,935	1,107	95	372	88	58	167	48
2010	1,645	739	123	326	108	54	212	83
2011	1,776	701	113	263	94	61	185	359
2012	1,661	703	97	167	87	49	222	336
2013	1,071	399	73	225	77	33	76	188
2014	1,440	612	79	230	96	43	85	295
2015	2,740	1,469	298	193	128	83	45	524

(出典 韓国、2016国民安全処の統計年報から引用)

2015年には船舶海難発生件数は2,740件、その中で、五大海洋事故は747件、28%を占めている。更に、2015年にはその他が2006年に比べて約6倍に増加したが、その他の中には五大海洋事故と密接に関係があるにも関わらず、韓国海難審判院の結果としては原因不明と出されたものが含まれている。

表Ⅱ－1の中で、比較しやすくするため、2006年と2015年を円グラフで示したものが図Ⅱ－2である。

韓国の船種別の海難現況は、以上のことから、海難原因の根本的な特定が困難であるということを示している。



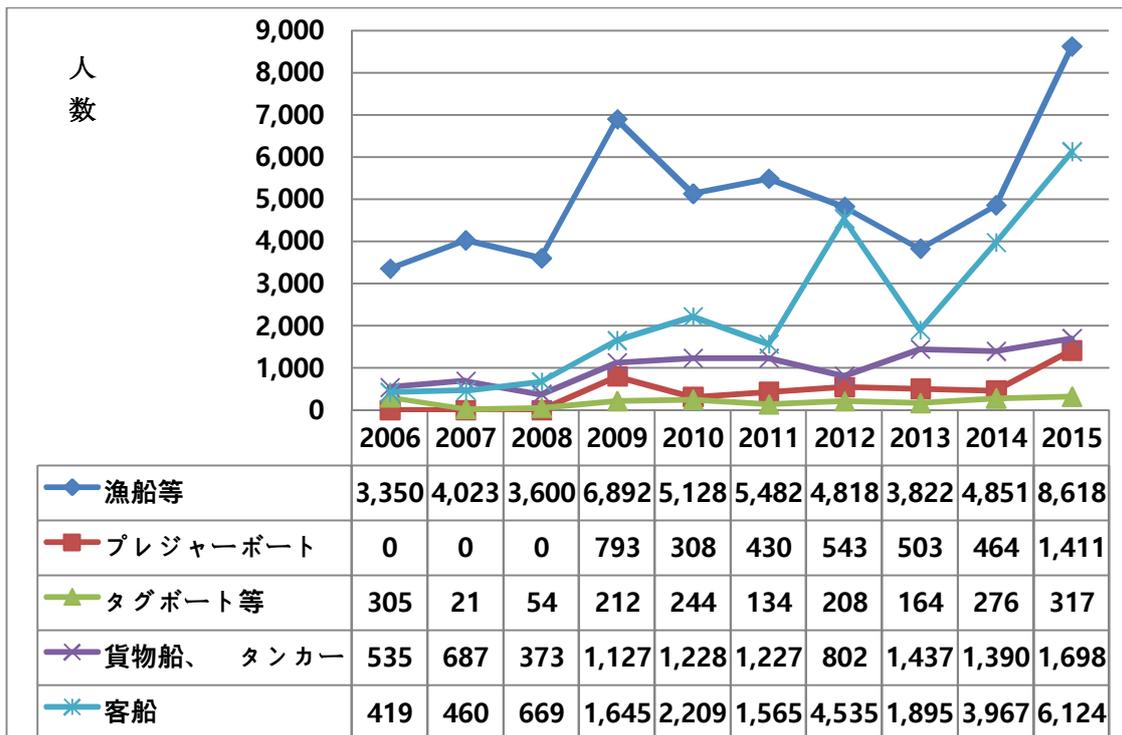
図Ⅱ-2 韓国の船舶事故の発生現況 (2006年・2015年)

(出典 韓国、2016国民安全処の統計年報の資料から著者が作成)

## 2. 韓国の船種別、海洋事故の現況

韓国は2009年からプレジャーボートと釣り船等の海難発生件数が海難統計に含まれるようになり、2009年から海難発生件数は極端に増加した。最近10年分の推移を見ると、ほとんどの年度で漁船とプレジャーボート等の海難人数がその年の海難人数の半数以上を占めている。最も多かった2006年度は69%を占めている。

また、乗組員より乗客が多い客船(貨客船、観覧船、渡し船等)の海難発生率が著しく伸びている。2014年に起きたセウォル号事故後に色々な政策と法律が整備したにも関わらず、2015年には約1.5倍と増加した。このことから、政府の対応策に問題点があると推察される。この問題点に関しては、別途、提案の部分で述べる。



図Ⅱ-3 韓国の船種別、海上事故の現況(2006～2015)

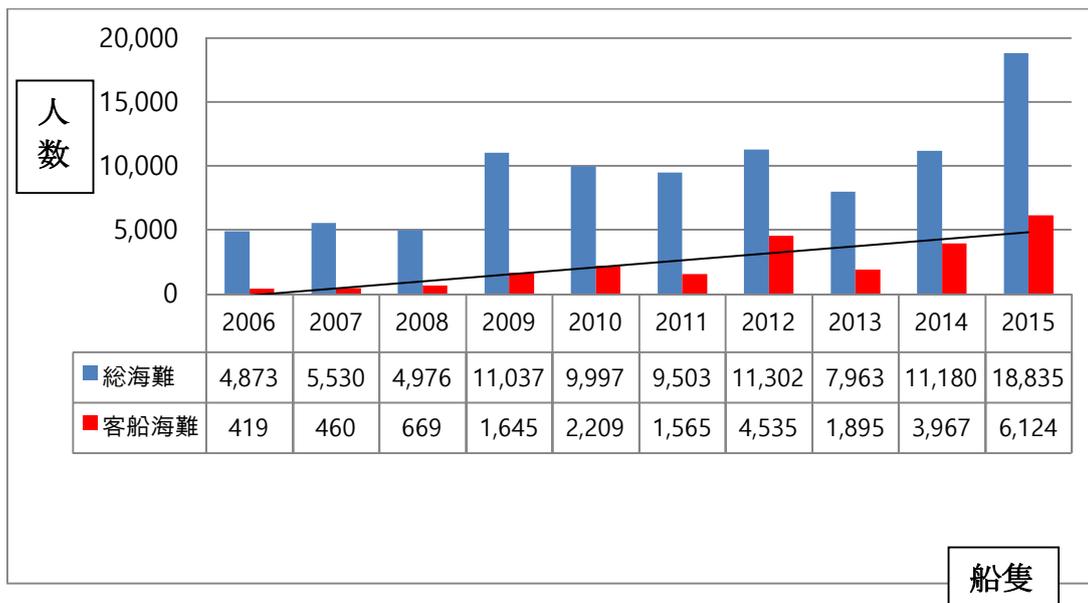
(出典 韓国、2016国民安全処の統計年報の資料から著者が作成)

### 3. 韓国の客船の海難人数

韓国の2014年は、衝撃的な年であった。筆者だけではなく、韓国のほとんどの国民はセウォル号事故を機に韓国の全てを変えようとした。セウォル号事故は海を業として携わっている人だけでなく、韓国の社会全般に極めて大きい影響を与えた。

韓国は約3,151個の島を有している。その中で85%である2,673個の島が無人島であり、478個の島が有人島である。478個の有人島までは、近距離にある港から定期的に渡し船があり、景色が良い島の辺りには必ずというほど観光船が就航している。また、大都市の中でも、港を持っている都市では交通便として貨客船が、本土と島々を定期的に運行されている。

韓国の領土は広くないので、貨客船の利用実績は飛行機、汽車、バスよりは多くはない。ところが、韓国の政府は島の観光、海洋スポーツ、レクリエーション、海洋体験など海洋観光及びレジャー分野を積極的に育成するため、‘海洋水産発展基本法’制定した。その影響から、客船の利用実績が増加するにつれ、客船の海難人数も相対的に増加した。2006年に419人であったことが、2009年に1,645人まで増加した。この2009年は海上運送事業法が改訂された年であり、主な内容は船舶の船齢制限を20年から30年まで緩和したことである。客船の海難人数の増加と船齢制限の緩和、かなりの相関関係があるものとする。客船の海難人数は、2012年には4,535人、2015年には6,124人であった。



図Ⅱ-4 韓国の客船の海難人数(2006～2015)

(出典 韓国、2016国民安全処の統計年報の資料から著者が作成)

客船の海難は1回だけでも、大多数の訓練されていない一般市民が被害を被ることになる。海運会社、その会社を監督する政府機関、乗組員を養成する教育機関の全てが協力して、海難を予防及び対処すべきである。

### Ⅲ. セウォル号事故と政府の対応策

この章では、韓国の主要海難であるセウォル号事故と、事故以降、韓国で行われた旅客安全対策について概観する。

#### 1. セウォル号事故の概要

(韓国の中央海洋安全審判院 (2014. 12. 30) 「貨客船セウォル号転覆事故の特別報告書」からの引用)

##### 1) 船舶の諸元等

- 事故日時：2014. 04. 16.
- 船舶種類：RORO船
- 乗船人数：乗客 443人、乗組員 33人 (定員：956人)
- 積載貨物：2,143トン
- 総トン数：6,825トン
- 船 齢：20年
  - ・ 1994～2012：日本の丸榮フェリー、九州<—>沖縄航路運航
  - ・ 2012～2013：韓国のチョンヘジン海運で導入、改造
  - ・ 2013～2014：韓国の仁川<—>済州航路運航
- 気 象：南西風秒速4～7メートル、波高0.5メートル、水温12.6度、視程良好
- 被害状況
  - ・ 人命：乗船人数476人の中で死亡300人、行方不明4人
  - ・ 船舶：転覆して沈没 (引き上げ完了)

## 2) 事故の要約

2014年4月15日、濃霧が原因で運航スケジュールより約2時間30分遅くなった21時05分頃、乗員乗客476名、貨物 2,147トン積載し、仁川港を出港した。2014年4月16日08時48分頃、セウォル号の進路が140°に定針したことをレーダ画面で確認した当直であった3等航海士は操舵手に針路を145°に変針するよう指示した。

数秒後、操舵手は舵がおかしいと言った。その時、船舶が左舷に著しく傾きながら、船首が右側に大きく回頭することに気付いた3等航海士は舵を左舷にすることを再び指示した。

だが、持続的に早く右旋回したため、左舷へ外側傾斜が発生した。

08時50分頃、貨物倉の貨物が一方に傾きながら、“ドンと”という音とともに船首デッキのコンテナが海に墜落した。船体は左舷に約15～20°急に傾斜し始めた。

固縛不良であったコンテナと一般貨物が左舷に傾きながら、横傾斜が続き、横傾斜が固縛装置の許容限界を超えて、固縛装置が破損された貨物がさらに傾くか転倒するようになった。

船内に海水が流入、同日09時34分頃、セウォル号はBデッキの左舷が水面に届く位(傾斜度約52.2度)、09時46分頃ブリッジのデッキが水面に届く位(傾斜度約61.2度)10時10分頃約77.9度に傾斜した。

同日10時25分頃約108度まで横に傾斜したセウォル号は10時31分頃水面下へ沈没しながら、船首の球状船首だけを水面上に残したまま転覆した。

## 2. セウォル号事故の原因

(韓国の中央海洋安全審判院(2014.12.30)「貨客船セウォル号転覆事故の特別報告書」からの引用)

## 1) 安全に運航できる船舶の復元力不足

セウォル号は韓国に導入後、客室増設等改造に伴う復元性の弱化(重心位置51cm上昇)で貨物積載量は大幅減少(最大2,437トン→987トン)、バラスト水積載量の大幅増加(最小307トン→1,703トン)のため、船舶復元性の基準を満たすためには最小約1,703トンの船舶のバラスト水と最大約987トンの貨物だけを積載して運航しなければならなかった。

表Ⅲ-1 セウォル号の改造前後の比較

区分	改造以前	改造以後	備考
総トン数	6,586トン	6,825トン	239トン増加
ライトウエイト	5,926トン	6,113トン	187トン増加
載貨重量	3,981トン	3,794トン	187トン減少
貨物積載最大量	2,437トン	987トン	1,450トン減少
バラスト水	370トン	1,703トン	1,333トン増加
最大乗船人数	840人	956人	116人増加
重心	11.27m	11.78m	0.51m上昇

(出典 韓国の中央海洋安全審判院「貨客船セウォル号転覆事故の特別報告書」から引用)

しかし、セウォル号は2014年4月15日仁川港を出港する時、バラスト水は約761トンしか積載せず、貨物は約2,143トンで最大基準より2倍以上積載していた。

セウォル号は出航当時から船舶復元性の一部基準が満たされておらず、以後燃料油、清水等の使用で事故当時には船舶復元性がさらに悪化した状態であった。

## 2) 不適切な操舵による急旋回、過度な船体の横傾斜発生

旋回による外方傾斜は速力の二乗に比例するため、一般貨物船より速力がほぼ1.5倍以上速いセウォル号は外方傾斜のモーメントが一般貨物船より約2.2倍以上大きくなる。

船舶が旋回する時発生する外方傾斜のモーメントを縮小するためには速力を減らしたり、舵を小角度に分けて何回か使用すべきであった。

しかし、セウォル号事故の当時、当直操舵手は舵角を必要以上である大角度を使用したか、舵角を長時間維持したため、旋回角速度を思い通りに制御できなくて、船体の急激な傾斜を起こしたのである。

## 3) 固縛不良による貨物の移動

乗用車ごとに固縛バンドは4本、25トンの貨物車には固縛バンドを10本、コンテナには固縛チェーンを8～10個ずつ使うようにしている。

セウォル号に積載された車両のタイヤごとにささえ木で支えたが、車両等に着ける固縛バンドは表Ⅲ-2の基準数より少なかった。

表Ⅲ-2 セウォル号の車両及び貨物の固縛配置図の内容

番号	目録	単位	個数
1	乗用車の固縛バンド	使用荷重0.5トン	564個
2	トラック用の固縛バンド	使用荷重2.5トン	80個
3	コンテナの 垂直用固縛チェーン	-	108個
4	コンテナの 水平用固縛チェーン	-	38個

(出典 韓国の中央海洋安全審判院「貨客船セウォル号転覆事故の特別報告書」から引用)

濃霧で出航が遅延されてから、出航すぐ前に急に10台位の臨時番号の乗用車を積載して、この車らには特別な固縛作業なしで出航した。

また、船首デッキに2段で積載されたコンテナの場合、垂直用固縛チェーンと水平用固縛チェーンを使用せず、ロープでコンテナの角にある穴を繋げる方式に固縛した。

セウォル号は韓国船級協会から10フィートのコンテナを積載することに承認されたが、そうでない8フィートのコンテナをDとEのデッキに積載することによって、8フィートのコンテナの一部の角が固縛チェーンに思いどおりに固縛できていなかった。

#### **4) 海洋警察が船内待機していた旅客を未救助**

韓国の木浦海洋警察署の警備艦艇である123艦艇はセウォル号の旅客等船内状態、沈没速度等に関する細部的な情報が不足していた。

123艦艇はセウォル号との無線通信に失敗、現場に到着した後、セウォル号の操舵室付近から船長等船員を先に救助したが、彼らが船員なのかを直ちに確認しなかった。

123艦艇の隊員らは船内に待機してした旅客を救助するため、船内に積極的に進入できなかった。

韓国海洋警察庁などの救助活動が国民の期待水準に及ばなかったことは、セウォル号のように大型船舶で発生する事故に対する訓練や装備等が不足していたためとされている。

#### **5) 乗組員の乗客退避措置の未履行**

セウォル号が変針して転覆が発生した時、船長は海洋警察庁の救助がいつ可能になるかだけを念頭に置いて自発的にセウォル号の救命設備等を利用して旅客を退避させる具体的な計画は立てていなかった。

実質的な退避や退船指示なく、船内に待機している旅客を放置したまま、船長、1等航海士、機関長等船員らのみが、先に退船した。

平素、実質的な非常訓練が不足した船長等船員らが旅客よりセウォル号から先に退船することは、危険に遭遇している旅客を最優先に救助すべきところ、最初に離船したことにより、旅客船船員の基本的職務責任に背いたものである。

### 3. セウォル号の乗組員への処罰

(韓国の中央日報 (2015. 04. 28) <www.news.jtbc.com> 「リ ジュンソク セウォル号の船長、無期懲役宣告…他の船員らの量刑は？」から引用)

韓国の海上交通事故は一般道路交通事故と違って信頼原則が適用されず、交通事故処理特例法が制定されているため、道路交通事故より処罰が重くなりがちである。

韓国の海洋安全審判院は海洋事故の原因を判断し、海技士及び関係者を懲戒する機関である。一方、中央海洋安全審判院は行政審判の機関である。特に、海洋事故の事実関係の認定においては、中央海洋安全審判院の裁決は実務的にほぼ100%、民事・刑事事件に利用されている。

船長は実質的な退避や退船指示を行わず、船内に待機している旅客を放置したまま、一等航海士、機関長等船員らのみが先に退船した。

この事実を受けて、船長は殺人罪で有罪とされ、無期懲役を宣告された。一方、機関長等幹部船員3人に対しては、船長の指揮を受けなければならぬため、積極的に救助を行わなかった等を理由に乗客殺人罪容疑については無罪として判断された。一等航海士には水難救助を実施しなかった容疑を認め、特定加重処罰等に関する法律における船舶事故後

逃走罪が適用された。その結果、一等航海士には懲役12年、機関長には懲役10年、二等航海士には懲役7年を宣告した。

事故当時、当直であった3等航海士と操舵手に対して裁判所は、業務上過失致死と特定加重処罰等に関する法律における船舶事故後逃走罪は無罪として判断しながらも、救護義務に背いたと有期致死傷罪を適用、各々懲役5年を宣告した。残りの9人は懲役1年6ヶ月から懲役3年を宣告された。

表Ⅲ-3 セウォル号の乗組員の量刑

番号	職位	年齢 (2014年基準)	量刑
1	船長	68	無期懲役 (殺人罪)
2	1等航海士	42	懲役12年 (逃走罪)
3	2等航海士	46	懲役7年 (逃走罪)
4	機関長	53	懲役10年 (逃走罪)
5	3等航海士	25	懲役5年 (有期致死傷罪)
6	操舵手 (当直)	55	
7	1等航海士 (見習い)	33	懲役 1年6ヵ月～3年
8	1等機関士	57	
9	3等機関士	25	
10	操機手 1	56	
11	操機手 2	59	
12	操機手 3	59	
13	操舵手	57	
14	操舵手	61	
15	操機長	61	

(出典 韓国の中央日報 (2015. 04. 28))

<<http://news.joins.com/article/22018160>> の資料から著者が作成)

## 4. セウォル号事故以降の韓国政府の対応策

(韓国の海洋水産部「沿岸貨客船の安全管理体系の改善」から引用)

セウォル号事故を契機に船舶安全に関する政策、安全点検、危機対応能力等を全体的に点検して、既存の制度と方式を見直して根本的な対案を図るということを目的にしている。

### 1) 船舶の安全管理体系の強化

#### ①沿岸旅客船の安全管理の権限と責任の明確化

・海運会社が安全管理担当者の採用、又は安全管理会社に委託、海運会社の安全管理の責任・義務の強化

・運航管理者は船舶安全技術公団で担当、安全管理の専門性・独立性の確保、運航管理者の職務分析などを通じ、的確な人員の確保及び定期的な教育実施

・海洋水産部では 海運会社及び運航管理者の安全管理の履行実態を指導・監督する海事安全監督官を運用

#### ②船舶の安全管理体系の一体化

・安全政策と現場の執行業務との連携を確保するため、韓国の海洋警察庁が持っていた

貨客船の運航管理業務を海洋水産部に移管

・遊覧船・渡し船、プレジャーボートの管理は海洋警察庁、内水面で運行する船舶の管理は消防防災本部（自治体）

・海事安全分野の専門家（公務員）を採用して船舶・事業場の指導・監督、運航管理規定の審査など遂行

#### ③運航管理規定の樹立・運用の整備

・政府が標準的な運航管理規定を提供し、海運会社は個別航路・船舶の条件を反映して運

航管理規定を樹立

- ・ 運航管理規定の審査は海事安全監督官・ 専門家などが参加して遂行、主な運航条件の変化の時、再審査

- ・ 運航管理規定の履行の可否確認、出航前点検報告書の改訂及び、運航管理者マニュアルの用意

#### ④旅客・ 貨物管理の強化

- ・ すべての利用客（貨物車の運転者・ 同乗者、幼児含め）のチケット電子発券（個人情報を入力）実施及び、身分確認の徹底

- ・ 貨客船の貨物量を迅速・ 正確に把握するため、車両と貨物に対するチケット電子発券の施行、計量証明書などを利用して貨物の加積遮断

## 2) 船員対象の法定教育の実効性引き上げ及び資格基準の強化

### ①船員の安全教育の強化を通じ、船舶非常時の対応能力強化

- ・ 船員の安全教育改善及び強化のために実習を第一に教育課程改変、安全の実習教育評価制度導入、教育回数あたり教育人員縮小（40→20 人）、教育課程に船員職業倫理（Good Seamananship）科目を導入

- ・ 船員の安全教育及び船内非常訓練の管理監督・ 強化のため、船員法・ 船舶職員法の施行規則改訂、船員の安全再教育免除規定の廃止、教育期間の拡大、貨客船の職務課程の新設及び教育の有効期限設定、船内非常訓練実施結果を航海日誌上に記録したものを、画像・ 写真にて保存することによって、船内の非常訓練管理強化

- ・ 船内に総合非常訓練場を構築して火災・ 退船・ 転覆・ 衝突事故など、非常時対応能力の強化

### ②船員のシーマンシップの引き上げ及び貨客船の船長の資格基準の強化

- ・ 制服の着用、旅客の安全管理の担当乗務員乗船、貨客船船長の適性審査の強化等の施

行のため、船員法の改訂

- ・大型貨客船（5千トン以上）船長の乗務基準を高く（二級→一級）するため、船舶職員法の改訂

- ・国際条約(STWC)に合わせた海技士の免許制度に改変して、業種及び職務別免許体系に調節、また、免許の昇級時及び船長の業務遂行前に正規職務教育を履修することと制度化

### ③船員の待遇改善を通じた質の高い船員確保

- ・過労による安全事故の予防、船員の最小乗務定員及び予備員の確保の義務化

- ・内航貨客船に若手船員の供給のため、乗船勤務特例生の新規割当

- ・海技士の免許所持者である元海軍の就業支援

- ・船員の退職金の債権保障及び老後生活の安定のため、船員退職年金制度の導入

### ④船舶・人身救助義務に違反する船長、海員に対する処罰強化

船長及び海員が船舶の危険な時、救助義務を果たさず人命事故が発生した場合、処罰強化

## 3) 船舶の安全基準の強化

### ①船舶改造による技術的な安全性/船舶の運航要件まで考えられるよう、合理的な改造管理体系の導入

- ・貨客船の場合、復元性が低下される改造禁止

### ②政府検査の代行権の開放及び主な検査情報の共有を推進

- ・船舶検査に対する政府検査代行権（韓国船級、船舶安全技術公団）を、外国の船舶検査機関にも開放

### ③救命設備の整備事業場の管理・監督の強化

- ・整備人員（管理責任者、自体検査者、船舶搭載者）の資格（経歴）要件を新設

・整備事業場が製造業体から整備能力の認定を受けることを義務化・船舶用の形式承認証書の有効期間（5年）指定

・救命胴衣の耐久年限の評価のため、調査研究の推進、船種、備置期間、備置状態等、条件別救命胴衣の回収・性能試験を通じ、耐久年限の評価方法開発

## IV. 日韓の船員教育

この章では、日本と韓国の船員教育の歴史、船舶船員養成の課程、船員養成機関について概観する。

### 1. 船員教育の歴史

#### 1) 日本の船員教育の歴史

1853年のペリーの来航により、欧米諸国との格差を自覚するようになり、日本は急速に大船建造を解禁や西洋型船の造船技術の導入を行った。当時、西洋型船を動かすことのできる人材は長崎海軍伝習所で指導を受けた者、及び築地海軍兵学寮の卒業生に限られていた。しかも、これらの人材は海軍軍艦を動かす人間であり、商船としての西洋型船を操船できる船員は皆無であった。その結果、高級船員のほとんどを外国人が占めるという状況であった。

日本海運は日本人船員の重要性を痛感し、1875年11月1日、三菱会社は三菱商船学校を創設した。三菱商船学校という学校名は時代の流れによって数回変わって行った。

地方では明治30年代に入ると、船員学校が多数設立された。

私立川崎商船学校の創設時は、第一世界大戦の真っ只中にあり、日本の汽船が激増し、当然のように、これらに乗り組む船員の数が不足した。このような背景から、商船学校の設立は、国家的な急務の事業であった。大正7年、川崎商船学校は創設、大正9年には神戸高等商船学校になった。第二次世界大戦後、議員立法により、昭和27年神戸商船大学が設立された。

高等専門学校と商船大学との、教育における最も大きな差異は、教育内容・方針の違いである。戦後発足した大学における船員教育の内容・方

針は、社会のニーズに答えるという側面よりも、学問としての人間教育に重きを置かれるようになった<sup>4</sup>。

表IV-1 日本の船員教育の歴史

年度	歴史
1875年	三菱商船学校（東京高等商船学校）設立
第2次 世界大戦時	高等商船学校3校、中等商船学校7校、高等海員養成所6ヶ所、普通海員養成所12ヶ所になる。
1949年	東京高等商船学校から東京商船大学になる。 （現東京海洋大学）
1952年	神戸商船大学（現 神戸大学）の新設
1967年	鳥羽、大島、広島、弓削、富山の各商船高等専門学校が昇格
1970年代	運送工学、輸送工学、海洋機械管理工学など、学・教科の再編成。独立行政法人海技教育機構として、国立海技技術学校、国立海技技術短期大学校に昇格
2003年	東京海洋大学発足（東京商船大学と東京水産大学統合） 神戸商船大学は神戸大学と統合し、神戸大学海事科学部となる。 大学・高等専門学校は独立行政法人となる。

（出典 中谷三男（2004）『船員教育史』から著者が作成）

## 2) 韓国船員教育の歴史

韓国では船員教育という言葉は大体、既に船員になった人に対して行われる教育という意味である。水・海洋系高校もしくは大学に通っている学生らは海技士になっても船舶に乗船しなければ船員ではない。韓国では、2014年から中学1年の時、進路教育という名目で、多種多様な施設を

<sup>4</sup> 鈴木三郎、藤原紗衣子（2003）「船員教育の変化と意義」、『日本航海学会論文集』、日本航海学会、pp. 200-205.

訪問して実社会を体験させている。しかし、全ての生徒は何処でもいいから大学に進学して、進路というのは大学4年生になって初めて悩むということであった。その為、水・海洋系高校の生徒、大学の学生であっても、職業の最終的決定を行って進学しているわけではない。また、社会一般の人達も同様の考えである。

表IV-2 韓国の船員教育の歴史

年度	歴史
1915年	海事・水産系の学校が始まり、学年と課程だけ設置
1930年	漁労、製造等で分けて現場に投入できる技術教育実施
1945年	韓国海洋大学の設立で本格的な上級海技士養成
1950年	木浦海洋大学の設立
1957年	技術教育5年計画によって、教育施設の拡充及び教育内容の改変
1960年	水産業の振興策制定、遠洋漁業の開発、親水産技術の導入、海事・水産学校の増設、改変
1973年	産学協同による技術教育の発展、関連企業の急成長
1978年	初級海技士養成の釜山海事学校が設立、仁川海事高校の設立
1980年代の半ば	漁村人口の減少、若者の漁村離脱の現象、水産系高校の入学率さがり始める。
1990年	海運・水産産業が3K業種に認識され、海事・水産高校の乗船学科の卒業生らが乗船を忌避、学生数が減った。
2002年	教育課程の改変、新海洋時代にふさわしい人材育成を目標

(出典 イ キルレ (2000) 「21C 水・海洋教育の新指標設定のための  
発展方向」 から著者が作成)

韓国の船員教育といえば、日本のそれとは完全に異なっている。韓国の船員教育の歴史は浅い。1910年になって初めて日本によって水・海洋系

の学校が設立された。1945年によく本格的な上級海技士養成機関を設立、1957年教育施設の拡充及び教育内容を改変した。1980年代の半ばからは漁村人口の減少、若者の漁村離脱の現象が生じて、水産系高校の入学率が低下し始めた。2002年に、新海洋時代にふさわしい人材育成を目標とした教育課程の改変がなされた<sup>5</sup>。

## 2. 船舶船員養成のルート

### 1) 日本での船舶船員養成のルート

日本で船員になる道は大きく3つに分けられる。

第一は、3年制の海上技術学校での座学と9ヶ月の乗船実習、2年制の海上技術短期大学校での座学と9ヶ月の乗船実習を経て四級海技士が取得できる。

第二は、4年制の商船系大学での座学（6ヶ月の乗船実習を含む）と6ヶ月の乗船実習、5.5年制（12ヶ月の乗船実習を含む）の商船高等専門学校を経て三級海技士が取得できる

第三は、3年制の水産系高等学校での座学（3ヶ月の乗船実習を含む）と1年3ヶ月の乗船実習を経て五級海技士が取得できる。

---

<sup>5</sup> (이길래) 이 킬레 (2000)、「(21C 수·해양교육 신지표 설정을 위한 발전방향) 21C 水·海洋教育の新指標設定のための発展方向」、『水産海洋研究12(2)』、pp. 08-09



図IV—1 日本における船舶職員養成のルート

(出典 海の仕事. COMから引用)

## 2) 韓国での船舶船員養成のルート

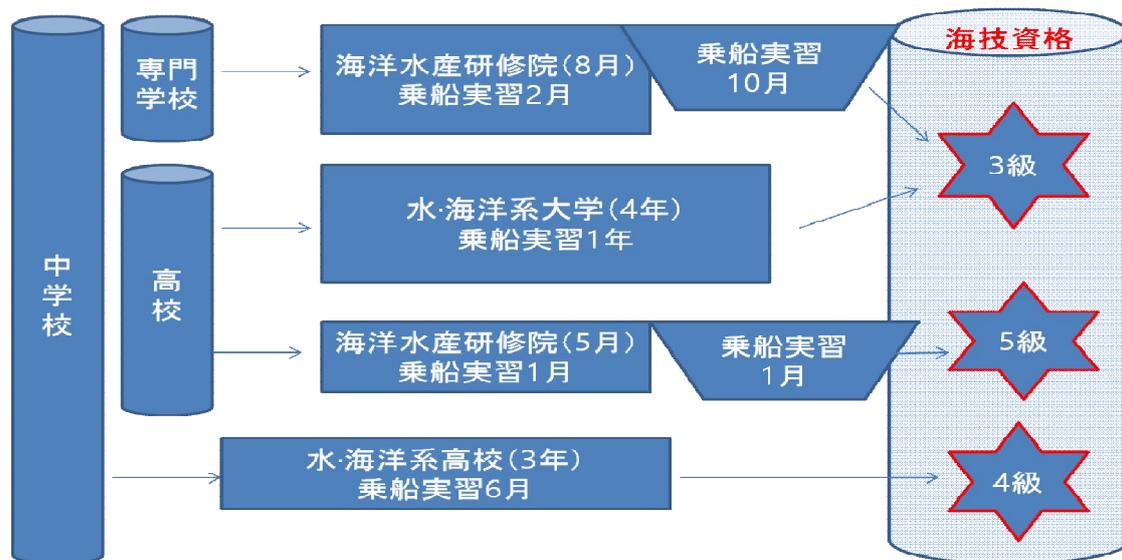
韓国でも船員になる道は大きく3つに分けられる。

第一、3年制の水・海洋系高校での座学と6ヶ月の乗船経歴を経て四級海技士が取得できる。

第二は、4年制の水・海洋系大学での座学と1年の乗船実習を経て三級海技士が取得できる。

第三は、韓国海洋水産修研修院で、座学6ヶ月、乗船実習2ヶ月を終了後、10ヶ月の乗船実習を経て遠洋漁船限定3級海技士、座学6ヶ月、乗船実習3ヶ月を終了後、9ヶ月の乗船実習を経て外航商船限定3級海技士、また、座学4ヶ月、乗船実習1ヶ月を終了後、1ヶ月の乗船実習を経て内航商船限定五級海技士が取得できる。

全ての試験ではその級数に合う筆記試験に合格しなければならない。資格の扱いは日本の資格と全て同じである。



図IV—2 韓国における船舶職員養成のルート

(出典 韓国の海洋水産部の資料から著者が作成)

### 3. 船員養成機関

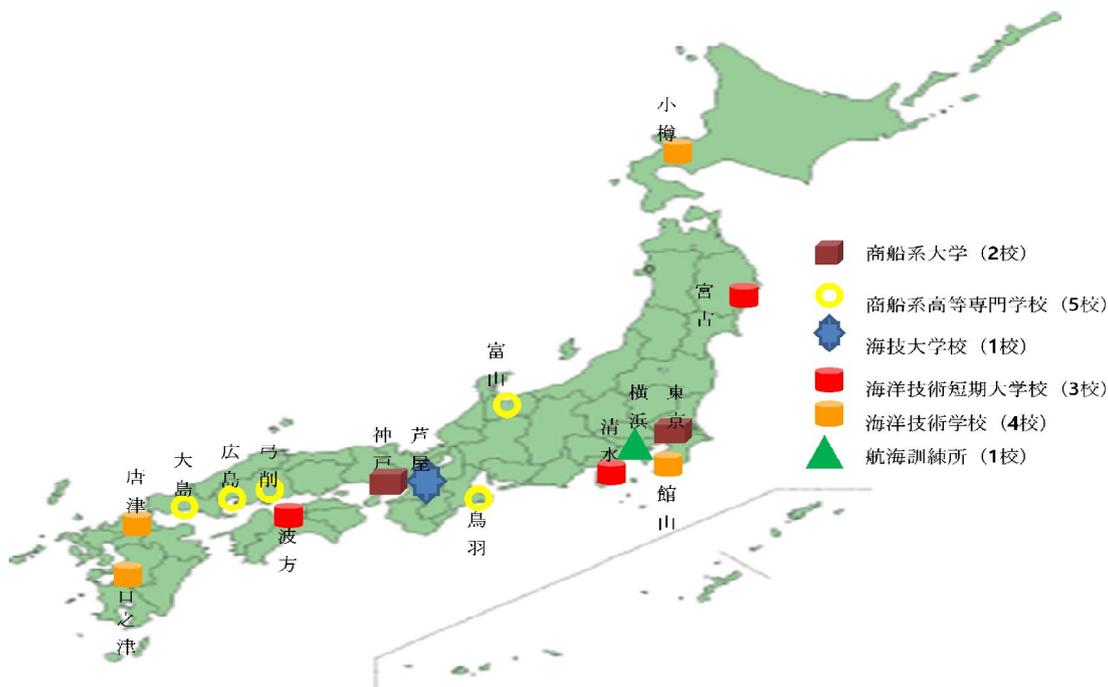
#### 1) 日本の船員養成機関

##### ①座学

日本の船員養成機関は、商船系大学2校、商船系高等専門学校5校、独立行政法人海技教育機構の下で、海技大学校（1校）、海上技術学校（4校）、海洋技術短期大学校（3校）があり、それぞれ教育機関で取得可能な資格及び定員（2010年4月1日基準）を以下に示す。

- ・商船系大学（三級海技士）定員：計160名
- ・商船系高等専門学校（三級海技士）定員：計200名
- ・海技大学校（三級海技士）定員：40名
- ・海上技術短期大学校（四級海技士）定員：計240名
- ・海上技術学校（四級海技士）定員：140名

各船員養成機関の所在地について、図IV—3に示す。



図IV-3 日本の船員養成機関

(出典 総務省の資料から著者が作成)

## ②乗船実習

8つの大学で13隻、5つの商船高等専門学校で各1隻ずつ保有し、直営で乗船実習を実施している。

水産系の漁船実習船は36校が32隻を保有し、直営ではないところは地域別教育委員会及び自治体所属として運営し、地域水産高校の実習生の乗船実習を実施している。

独立行政法人航海訓練所で運営している5隻の練習船によって、商船系大学、商船系高等専門学校及び海技教育機構を合わせて15校の学生に対する航海訓練を効率的に実施している。

表IV-3 日本の練習船の現況1

・水産高等学校 (36校32隻)

所属	学校名	総トン数	定員
北海道教育 委員会	小樽水産高校	664	74人
	函館水産高校		
	厚岸水産高校	666	74人
島根県 教育委員会	隠岐水産高校	699	93人
	浜田水産高校		
青森県	青森県立八戸水産高校	660	78人
岩手県立宮古水産高校		499	65人
宮城県教育委 員会	宮城県水産高校	650	74人
秋田県立男鹿海洋高校		488	60人
山形県立加茂水産高校		450	52人
福島県立いわき海星高校		499	65人
茨城県立海洋高校		494	65人
千葉県	千葉県立銚子水産高校	475	60人
	千葉県立館山総合高校	124	16人
東京都立大島海洋国際高校		497	65人
神奈川県立海洋科学高校		646	74人
静岡県立焼津水産高校		420	48人
愛知県立三谷水産高校		450	52人
三重県立水産高校		499	65人
新潟県立海洋高校		299	34人
福井県立若狭高等高校		499	65人
京都府立海洋高校		185	18人
兵庫県立香住水産高校		499	65人
鳥取県立境港総合技術高校		516	70人
香川県立多度津高校		499	65人
徳島県立徳島科学高校		459	52人
高知県立高知海洋高校		459	52人
愛媛県立宇和島水産高校		499	65人

山口・福岡・長崎の3県で 合同利用	山口県立大津緑洋高校	698	74人
	福岡県立水産高校		
	長崎県立長崎鶴洋高校		
熊本県立天草拓新高校		443	52人
大分県立海洋科学高校		499	65人
宮崎県立宮崎海洋高校		456	52人
鹿児島県立鹿児島水産高校		646	74人
沖縄県立宮古総合実業高校		499	65人

・大学（8校13隻）

学校名	総トン数	定員
東京海洋大学海洋工学部	425	62人
東京海洋大学 海洋科学部	1,886	107人（職人47、学生60）
	649	69人（職人24、学生44）
	170	—
	19	—
神戸大学海事科学部	449	52人（職人14、学生48）
東海大学海洋学部	1,777	19人
広島大学生物生産学部	256	32人（職人12、教師2、学生18）
鹿児島大学水産学部	1,284	44人
	175	16人
三重大学生物資源学研究科	318	44人（職人16、教師2、学生26）
水産大学	2,352	109人（職員42、教師7、学生60）
	716	83人（職員29、教師4、学生50）

（出典 1. 中谷三男（2004）『船員教育史』 付録 練習船・実習船一覧  
2. 佐々木 剛、平山裕章（2012）「水産・海洋系高等学校における戦後実習船教育の歴史変遷」、『水圏環境教育研究誌』  
3. 全国水産高等学校長協会の全国水産・海洋高校紹介HPの資料から著者が作成）

・商船高等専門学校（5校5隻）

学校名	総トン数	定員
広島商船高等専門学校	234	56人（職人9、教師及び学生47）
鳥羽商船高等専門学校	244	56人（職人9、教師3、学生47）
大島商船高等専門学校	228	58人（職人9、教師及び学生49）
弓削商船高等専門学校	240	56人（職人9、教師3、学生44）
富山商船高等専門学校	219	56人（職人9、教師3、学生44）

・独立行政法人航海訓練所（5隻）

表IV-4 日本の練習船の現況2

船名	総トン数	実習生定員
大成丸（タービン船）	5,886トン	140人
日本丸（ディーゼル、帆船）	2,570トン	120人
海王丸（ディーゼル、帆船）	2,556トン	108人
青雲丸（ディーゼル）	5,890トン	180人
銀河丸（ディーゼル）	6,185トン	180人

（出典 総務省の資料から著者が作成）

## 2) 韓国の船員養成機関

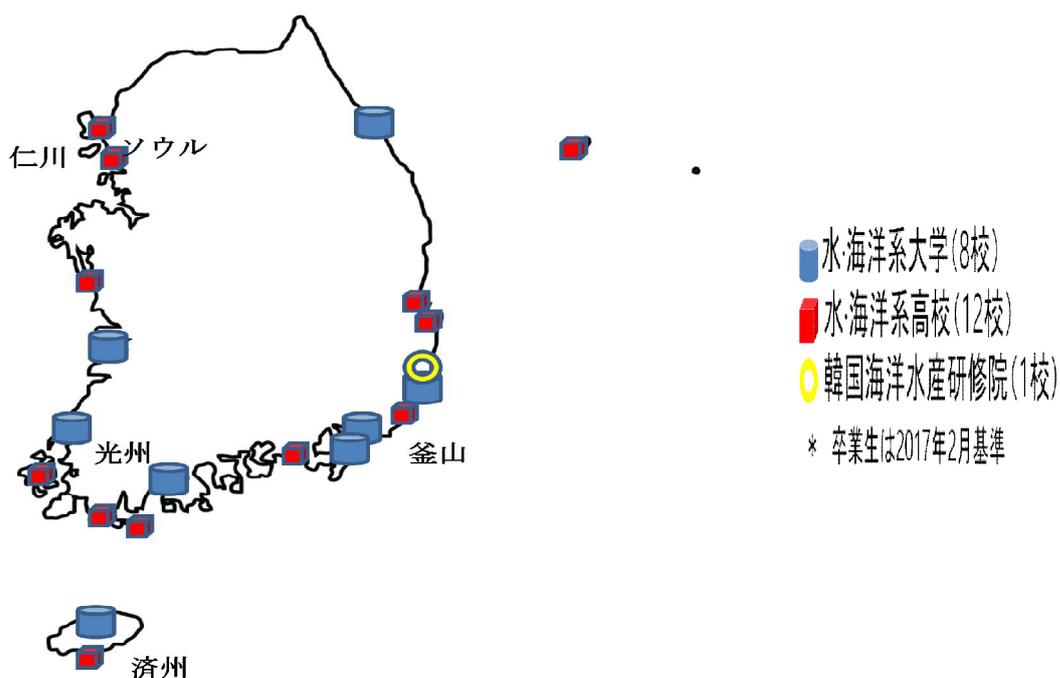
### ①座学

韓国の船員養成機関は、水・海洋系大学8校・高校12校、韓国海洋水産研修院（1校）があり、それぞれ教育機関で取得可能な資格及び定員、卒業生（2017年卒業基準）を以下に示す。

・水・海洋系大学（3級海技士）定員：計2,522名（卒業生の中で、海技士免許取得者 1,467名）

・水・海洋系高校（4級海技士）定員：計1,380名（卒業生の中で、海技士免許取得者758名）

・韓国海洋水産研修院（3級海技士～5級海技士）定員：270名（卒業生135名）各船員養成機関の所在地について、図IV—4に示す。



図IV—4 韓国の船員養成機関

(出典：韓国の海洋水産部の資料から著者が作成)

## ②乗船実習

韓国の海洋系商船実習船は計6隻で、韓国海洋大学・木浦海洋大学・韓国海洋水産研修院各2隻ずつ保有している。

韓国の水産系漁船実習船は、韓国海洋水産研修院、漁船、海洋警察の乗船学科を設けている6つの大学と3つの高校など、各教育機関から総計15隻が運用されている。

結果的に海洋系高校の2校と水産高校の5校は近距離水産高校、大学、韓国海洋水産研修院に実習を委託している。

表IV-5 韓国の海洋系実習船の現況（3ヶ所6隻）

所属	就航年度	船名	総トン数	定員
韓国海洋水産研修院	2006. 03. 03	韓半島号	3, 491	228人
	2004. 04. 29	ハンウリ号	4, 108	180人
韓国海洋大学	1993. 12. 23	ハンナラ号	3, 640	202人
	2006. 02. 17	ハンバダ号	6, 686	246人
木浦海洋大学	2003. 03. 24	セヌリ号	4, 701	208人
	1993. 10. 30	セユダル号	3, 644	202人

表IV-6 韓国の水産系実習船の現況（10ヶ所15隻）

所属或いは運営学校	就航年度	船名	総トン数	定員
釜慶大学	1992. 11. 14	ガヤ号	1, 737	152人
	2014. 07. 03	ナラ号	1, 500	66人
江原道立大学	1992. 11. 28	タムヤン号	653	58人
全南大学	1993. 12. 14	椿号	1, 057	134人
	2001. 11.	チョンキョン号	115	34人
慶尚大学	2001. 08. 17	セバダ号	999	108人
	2005. 10. 18	チャムバダ号	36	25人
群山大学	1993. 12. 14	海林号	1, 057	112人
济州大学	1993. 12. 14	アラ号	990	112人
	2013. 09. 27	ゼラ号	161	30人
莞島水産高校	1998. 07. 26	チョンヘジン号	444	61人
忠南海洋科学高校	2005. 04. 07	ハンネ号	438	54人
	1997. 01. 27	ハンネ1号	9. 77	—
浦項海洋科学高校	1993. 04. 07	ヘマジ号	345	72人
韓国海洋水産研修院	1992. 05. 08	2カモメ号	367	55人

（出典 韓国の社団法人 国際物流研究会（2016）「国立仁川海事高校の練習船導入及び運営法案研究」と各学校HPの資料から著者が作成）

## **V. 韓国の乗船勤務特例制度**

この章では、韓国の船員確保のための制度である乗船勤務特例制度とその制度の問題点、海洋系卒業の新人海技士の乗船と離職の関係について概観する。

### **1. 韓国の代替服務制度**

韓国の男性は、18歳になると兵役をするよう、韓国の憲法において義務付けられている。その中で、韓国の主要産業に従事している人、ごく制限されている職人及び国家の国威発揚に貢献した人達には一定の試験を通過して、身分は軍人であるが、今までしてきた仕事が続けてできるという制度がある。即ち、自分の資格を活かした仕事を続けられる代替服務制度である。服務期限は平均30ヶ月で、種類としては、(獣、歯科、漢方)医師、聖職者養成機関の卒業生、法務専門大学院の卒業生、専門研究員、芸術家・スポーツ選手、船員等がある。

本論文と関係ある乗船勤務特例制度は、船員養成の本来の目的を果たしているのかを探る。

### **2. 乗船勤務特例制度の概要**

乗船勤務特例制度とは戦時や非常時、国民経済に必要な物資や軍需物資を輸送するための業務、または、これに関する業務の支援をするための海運、水産企業に乗船勤務することによって、兵役義務を履行したと認める制度である。

資格要件は、韓国海洋水産部長官が指定した20ヶ所の教育機関で正規教育を受けた海技士の免許所持者で、対象乗船船舶は、100トン以上の

300隻の国家必須船である。

服務期間は3年間で、卒業してから5年の間で乗船しなければならない。

この5年間には休

暇、他の船舶に移るために待機する期間も含まれている。導入時期は2007年からである。

表 V-1 乗船勤務特例制度の概要

目的	戦時や非常時、国民経済に必要な物資や軍需物資を輸送するための業務、又はこれに関する業務の支援をするための海運、水産企業に乗船勤務しながら、兵役義務を履行する
資格要件	韓国海洋水産部長官が指定した18ヶ所の教育機関で正規教育を済ました海技士の免許所持者
乗船船舶	100トン以上の300隻の国家必須船
服務期間	3年間乗船勤務
適用人数	毎年1,000人位 2017年基準（外港商船842人、内港商船101人、遠洋漁業47人、近海漁船10人）
導入時期	2007年

(出典 韓国の国防部の資料から著者が作成)

### 3. 乗船勤務特例制度の問題点

#### 1) 内航貨客船は除外対象と縮小

世界唯一の休戦国家である韓国。韓国のすべての男性は18歳になると心身の状態によるものであるが、兵役義務が定められている。2017年現在、通常20ヶ月の兵役義務がある。乗船勤務特例制度は特例制度の中で

一つである。韓国の兵役義務を履行した男性らは20ヶ月間、今までの個人的な生活とは断絶された団体生活の中で心身を鍛え、各専門技術の取得訓練を受ける。身体的にきつといえども、兵役義務を済ました人とそうではない人とは差が生じることとなる。しかし、軍隊の経験が将来の仕事に繋がる例が見られる。例えば、兵役義務を済ました韓国の男性らは会社に入社した時、女性より給料の面で、3号俸の差がある。

韓国の兵役特例制度の一つである乗船勤務特例制度はもともと韓国の海洋の安全保障のため新設された。海軍だけで足りない部分を担当することを目的としたものである。また、韓国の海技士免許取得制度において筆記試験の有効期限が日本のように長くないことから生じる船員離れを、食い止めるべく導入された制度である。

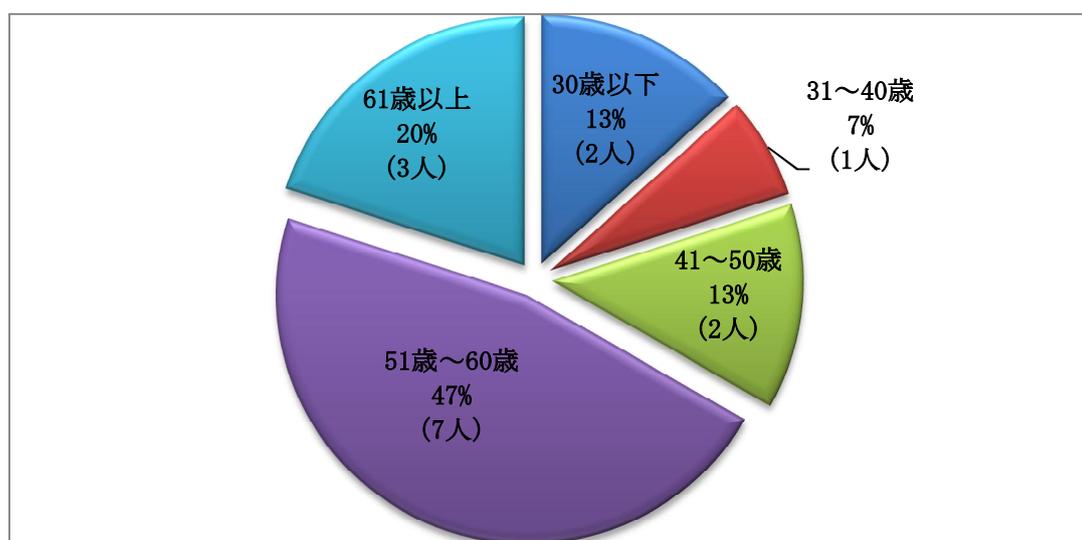
日本では船員養成機関で海技士の筆記試験の科目を履修すると、その科目が免除になる。しかし、韓国では、一般人とまったく同じく筆記試験を受けなければならない。また、筆記試験の有効期限さえ長くないので、一度船員離れになるとなかなか船員に戻りにくいシステムになっている。

この制度は、日本では船会社が、無理してでも日本人船員と日本籍船を、一定数維持しているのに対して、韓国の場合は国家的に行っているものだと考えられる。

乗船勤務特例制度は 2007 年から兵役法の改定と共に導入された。国家非常状態に備えるため、指定された国家必須船 300 隻に毎年約 1,000 人が同乗している。戦時、国家戦略物資の輸送を目的として外航船の人員を 80%以上配置しており、人員配置状況は、2017 年基準で外航商船 842 人、内航商船 101 人、遠洋漁船 47 人、近海漁船 10 人である。2013 年からは属される船舶基準を総トン数 200 トンから 100 トンへ緩和したが、

内航船の乗船者はまだまだ不足している（約 10%）。その理由としては、内航貨客船は乗船勤務特例制度の除外船舶であるためと考えられる。

領土が広くない韓国は内航貨客船が乗客だけではなく、物資も輸送している。船員より一般乗客の数が多いので、よく訓練された海技士が乗船した方が望ましい。



図V-1 セウォル号の乗組員の年齢比較

(出典 韓国の中央日報 (2015) <<http://news.join.com/article/22018160>> 「リ ジュンソク セウォル号の船長、無期懲役宣告…他の船員らの量刑は？」 から著者か作成)

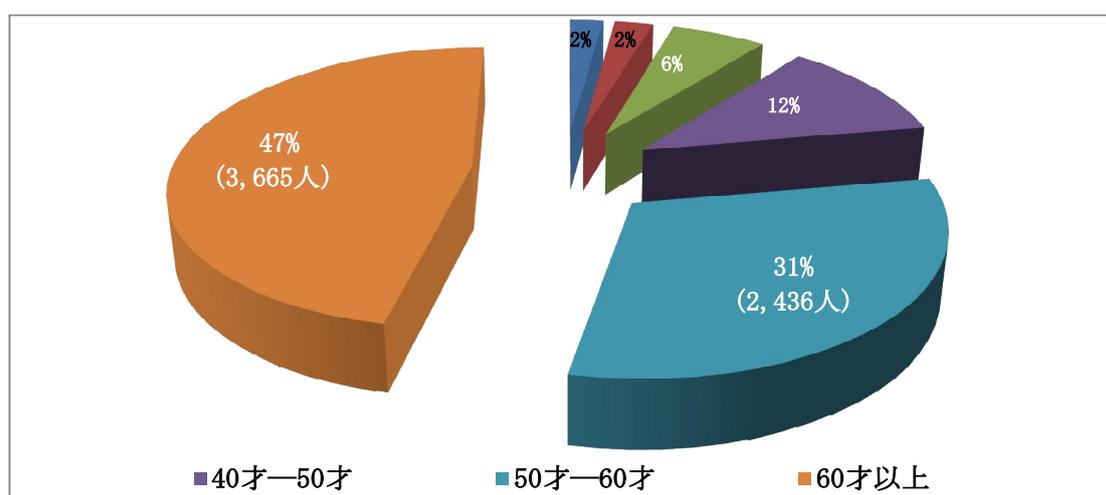
表Ⅲ-3 で内航貨客船であったセウォル号の乗組員 16 人の年齢を見ると、図V-1 のような結果が出て来る。2014 年現在、30 歳以下と 41 歳から 50 歳までは各々13%で 2 人ずつ、31 歳から 40 歳までは 7%で 1 人、51 歳から 60 歳までは 47%で 7 人、61 歳以上は 20%で 3 人であった。50 歳以上をすべて合わせると 67%で 10 人を占めている。

韓国内航船員に対する50歳以上の船員の割合は、1990年度の時では約8%程度であったのに対し、2014年度では約78%にまで上昇している。今後、高齢化が進んだ場合、十分な人数の内航船員を確保できないおそ

れがある。

韓国の国防部は2016年5月、出産率の低下による兵役資源減少の理由で、2023年まで乗船勤務特例人数を今の半分である500人に縮小すると発表した。国費で養成されている海洋系学生（4ヶ所）の卒業生人数は多少変化はするが、2017年基準で1,142人である。今後、彼らの中でも乗船勤務特例制度を利用できない人も多数発生することになる。

韓国では兵役の問題が、社会的に大変敏感なもので、平等の問題にも関わる。海運業界と海洋系の学校側は乗船勤務特例生の減少は船員職の魅了度がますます落ちて、将来専門海技人員の枯渇に繋がると懸念している。



図V-2 韓国内航船の年齢比率（総7,850人）

（出典 韓国の海洋水産部(2014年)の資料から著者が作成）

## 2) 海洋系卒業の新人海技士の乗船と離職

2015年度、海洋系学校（海事高校2ヶ所、海洋大学2ヶ所）を卒業した新人海技士の乗組員と予備員を含んだ乗船率は84.3%、離職率は15.7%である。卒業後2年目の勤務となる2014年度の卒業生の2015年度における乗船率は78.7%、離職率は21.3%となり、乗船率が低下、離職率が上昇している。

また、2006年度に卒業した卒業生の2015年度における乗船率は23.9%、離職率は76.1%にまで上昇している。

このことから、乗船率と離職率の特性は乗船勤務特例制度の影響を受けているのでないかと推察される。表V-2は2015年基準で作成した2006年から2015年までの海洋系学校卒業の新人海技士における就職人数と乗船人数を表している。乗船勤務特例制度の乗船義務期間を終えた2011年の卒業生らと2010年の卒業生らの乗船率は、前年度の卒業生らに比べて大幅に低下していることが分かる。

表V-2 海洋系卒業海技士の乗船率と就業率

卒業年度	卒業生	乗組員	予備人員	就職人数	乗船率 %	離職者	離職率 %
2006	1,207	185	103	288	23.9	919	76.1
2007	1,142	157	108	265	23.2	877	76.8
2008	1,109	197	136	333	30.0	776	70.0
2009	1,150	232	195	427	37.1	723	62.9
2010	1,239	272	262	534	43.1	705	56.9
2011	1,225	381	353	734	59.9	491	40.1
2012	1,011	429	342	771	76.3	240	23.7
2013	1,043	605	221	826	79.2	217	20.8
2014	1,079	626	223	849	78.7	230	21.3
2015	1,058	603	289	892	84.3	166	15.7

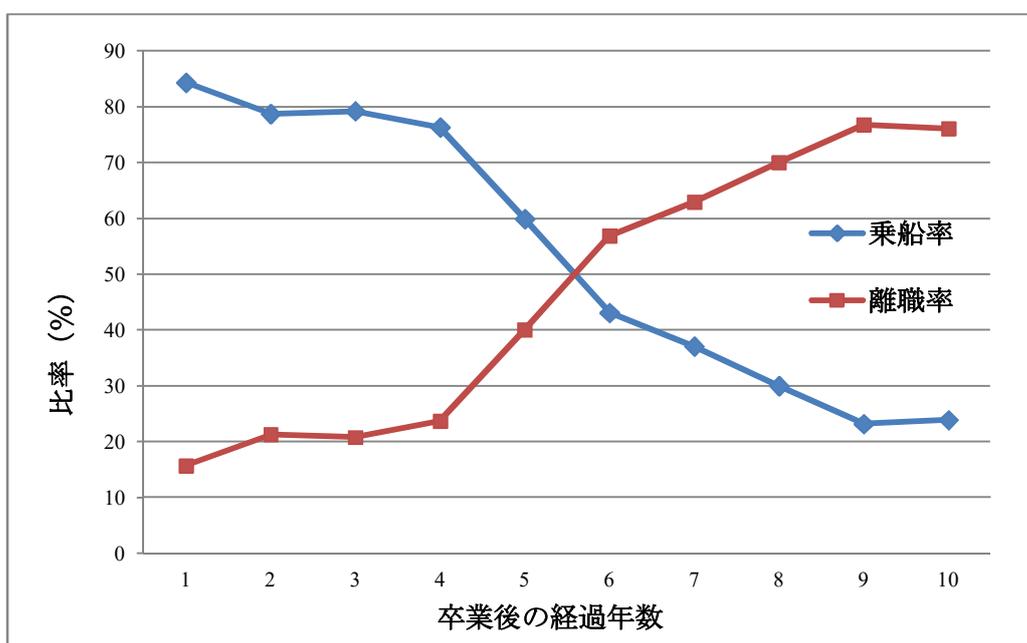
(出典 韓国の海洋水産部から引用)

図V-3は、表V-2をグラフに表したものである。海洋系教育機関を卒業した海技士の期間経過によって、乗船率と離職率は半比例している。

卒業して5年が過ぎると乗船率と離職率の二つの線が交差する。このような現象は韓国政府が船員確保のために導入した乗船勤務特例制度に関

係あるのではないかと推察される。

韓国の海洋系学校を卒業した新人海技士は乗船勤務特例制度が終了時点で乗船率が著しく低下している。兵役が終了すると、今までの経験を活かして他の船舶に移る人もいると思われるが、陸上勤務と公務員を選び好んでいる韓国の海洋系の卒業生は義務としての期間を満了したので、海上勤務を終わらせようという傾向があるように見られる。



図V-3 海洋系学校を卒業した新人海技士の乗船率と離職率

(出典 韓国の海洋水産部の資料から著者が作成)

自国の安全保障、船員の就業率の上昇による経済の活性化はすべて乗船勤務特例制度の目的であったに違いない。しかし、サービス期限が終わる時点で船員離れという結果を招いている。

表V-2、図V-3は韓国で全学年学費及び寮費も免除されている4校の学校卒業生の実態である。この結果は、確固たる船員になろうという信念と将来性を考えて選んだことではなく、一応大学に進学しようという

目的及び高校の成績に合わせて志願している学生が多いからであると推察できる。

船員教育に特化した学校に進学して、兵役義務の代替として乗船勤務特例制度を利用して船員生活を経験したにもかかわらず、それ以降、継続できていない。その理由は「船員」という職業の社会的な位置にあると推察される。

## VI. 日韓職業威信の調査

韓国は、中国の影響が強いことから、閉鎖的な儒教思想の国になっていた。特に中国の明王朝以降、海禁政策が韓国にも強いられて、韓国人による海のイメージは激しくて挑発的で荒く、恐怖、恐れの対象になってしまった。産業社会になった今でも、海には近づきづらい対象の水産業は3K（きたない、きけん、きつい）産業として分類されて忌避している<sup>6</sup>。それにもかかわらず、船員に関する職業威信を調査したり、社会的な位置を変えようとする研究はごく稀である。

この章では、韓国の海洋系大学等の卒業生が、海上職を早期に離職してしまう要因を調査するために、日韓の学生を対象に職業威信調査を行った。同じ海洋系学生にもかかわらず、職業威信調査には日本と韓国は歴史、地理的に異なっている点から職業別威信に差が出ることが考えられる。

### 1. 職業威信の意味<sup>7</sup>

職業威信と一口に言っても、「威信」の意味をどのように解釈するすかに関しては、大別して以下の3つの立場がある。

#### 1) 威信の意味

##### ①狭義の意味

高い威信を持つ者/役割は、名誉を享受し、他者から敬服され、それに基づいて社会的影響力を行使できるとされる。この威信解釈は、「威信」という言葉の元来の意味に最も忠実な解釈である。

---

<sup>6</sup> Lee, Cho Hee (2013)、 「A Study on the Effect of Ocean Education Policy Instruments on the Ocean Consciousness」 pp.01-02

<sup>7</sup> 太郎丸 博 (1995)、職業威信と社会階層、1995年SSM調査シリーズ5 職業評価の構造と職業威信スコア、pp.03-04.

## ②広義の威信

第二の解釈は、威信を広い意味で解釈するものである。この場合、「威信」は、必ずしも名誉や社会的影響力を含意しない。一般的な意味での良さ、あるいは望ましさを指す。これは、「威信」という言葉の意味を拡大して解釈している。この威信解釈は、一般に職業威信スコアと呼ばれているものを適切にとらえるために提案されたものである。

## ③社会的経済地位の指標としての威信

第三の解釈は、威信とは、社会経済的地位を示すものであるとみなすものである。職業威信スコアの値は、「職業の社会経済的属性の“誤差を含んだ”推定値」にすぎない。すなわち、職業威信は、職業の経済的地位と社会的地位を総合した「客観的な」地位の推定値と解釈される。つまり、威信は〔収入〕と〔学歴〕でかなりの程度予測できる。

以上の三つの解釈のうち、どれが“正しい解釈”かという議論は不毛である。狭義の威信概念を採用して研究することも、職業威信を社会経済的地位の指標と解釈することも原理的には可能である。

本論では日本において1995年SSM調査を用いられている第二の広義の威信の立場をとる。

## 2) 職業威信の意味

職業威信とは当然、“職業”の威信のことであり、言い換えるならば、職業威信とは、個々の在職者の威信を表しているのではなく、職業そのものの威信を表しているのである。職業威信スコアが個人の地位指標として用いられるため、この二つは、混同されがちであるものの、理論的には、職業の威信とその職業の在職者個々人の威信は別のものである。

個人を中心にして考えた場合、個人は職業のほかにも様々な属性（例

えば、性別、年齢、家柄、資産)を持っている。これらの様々な属性が、個人の威信に影響を及ぼす。

## 2. 職業威信調査の方法

### 1) 職業威信調査の概要

本調査では、韓国の海洋系大学等の卒業生が、海上職を早期に離職してしまう要因を調査するために、質問紙を用いて行った。

質問紙は2部構成とし、1部の設問は、性別、学年、年齢、学科（航海・機関など）、就きたい職業の有無、どのような職業に就きたいか（外航船員、内航船員、船員、海運・運輸関係、その他）、就きたい職業にどの程度就きたいか、あなたの保護者に海や船に関係する職業の人はいますか等である。

2部は職業威信に関する設問であり、日本において1995年に行われた「職業評価の構造と職業威信スコア」を参考として、それに「外航船の船長」「外航船の船員」「内航船の船長」「内航船の船員」「海上保安官」を加えた56の職業（表）を提示し、それぞれの職業について「最も高い」「やや高い」「ふつう」「やや低い」「最も低い」のどれかひとつを選ぶことから職業に対する社会的な評価を調査した。

得られた結果について、「最も高い」を100、「やや高い」を75、「ふつう」を50、「やや低い」を25、「最も低い」を0として、回答を平均して当該職業の職業威信スコアとした。

### 2) 職業威信調査の制限

本調査では、水・海洋系学生の中、韓国では海洋系の2校（韓国海洋大学、木浦海洋大学）の2～3年生、日本では商船系の3校（神戸大学海事科

学部、広島商船高等専門学校、大島商船高等専門学校) の2～3年生の学生だけを対象に選定したので、厳密に言えば、すべての水・海洋系学生の職業威信とは言えない。

### 3) 先行研究

韓国で水産系大学生の価値観に関する研究は多数ある。林<sup>8</sup>等による韓国船員の職業意識調査は1993年から4回実施されているものの、既に船員になっている商船船員が対象で、船員という職業威信は把握できず、離職防止のための政策立案に益する研究である。

この林の研究は、職業威信という言葉さえ知られていない状況で、日韓海洋系学生の職業威信調査は韓国での船員の立場及び日韓の船員教育を比較するのに重要な資料である。

### 4) 職業威信調査の対象

表VI-1 職業威信調査の対象

学校名	航海			機関	未定		無応答		総計
	2年	3年	留学生	2年	2年	3年	2年	無応答	
釜山海洋大学	85			109				2	196
木浦海洋大学	26	138				1	1		166
神戸大学	39	39	1		1				80
広島商船高専	21			19					40
大島商船高専	18			18					36
合計	189	177	1	146	1	1	1	2	518

<sup>8</sup> (임종석·이태우) 林鐘石·李太雨 (2015)、「(상선해기사의 직업생활의식 조사결과) 商船海技士の職業生活意識の調査結果」、韓国物流政策研究所

2017年2月現在、水・海洋系大学は韓国では8ヶ所、日本では7ヶ所がある。韓国の韓国海洋大学、木浦海洋大学は上級海技士を養成している韓国の代表的な海洋大学であり、日本の神戸大学海事科学部、広島商船高等専門学校、大島商船高等専門学校は西日本の上級海技士養成施設である。5校の2～3年生、総560人を対象として設問を配布し、応答者518人（回収率93%）に対して調査・分析した。

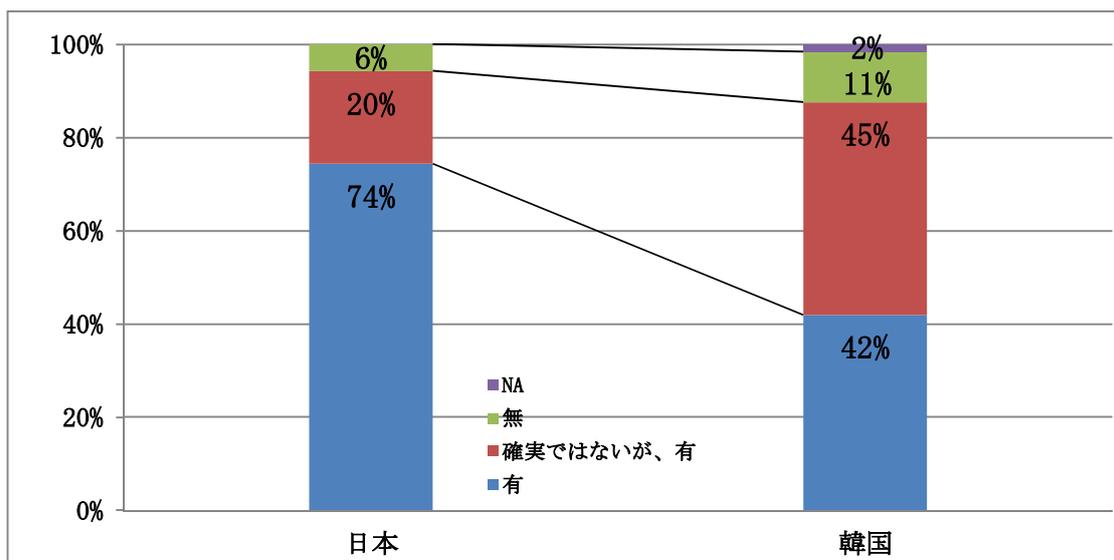
### 3. 職業威信調査の分析結果

#### 1) 就きたい職業の有無

日韓の海洋系学校5校の学生らの「将来就きたい職業はありますか？」の設問に対する回答結果を図VI-1に示す。

日本側は、就きたい職業が「ある」とした学生が74%で一番多い。「なんとなくある」とした学生は20%であった。

韓国側は、就きたい職業が「ある」とした学生が42%で、「なんとなくある」とした学生は45%を示した。



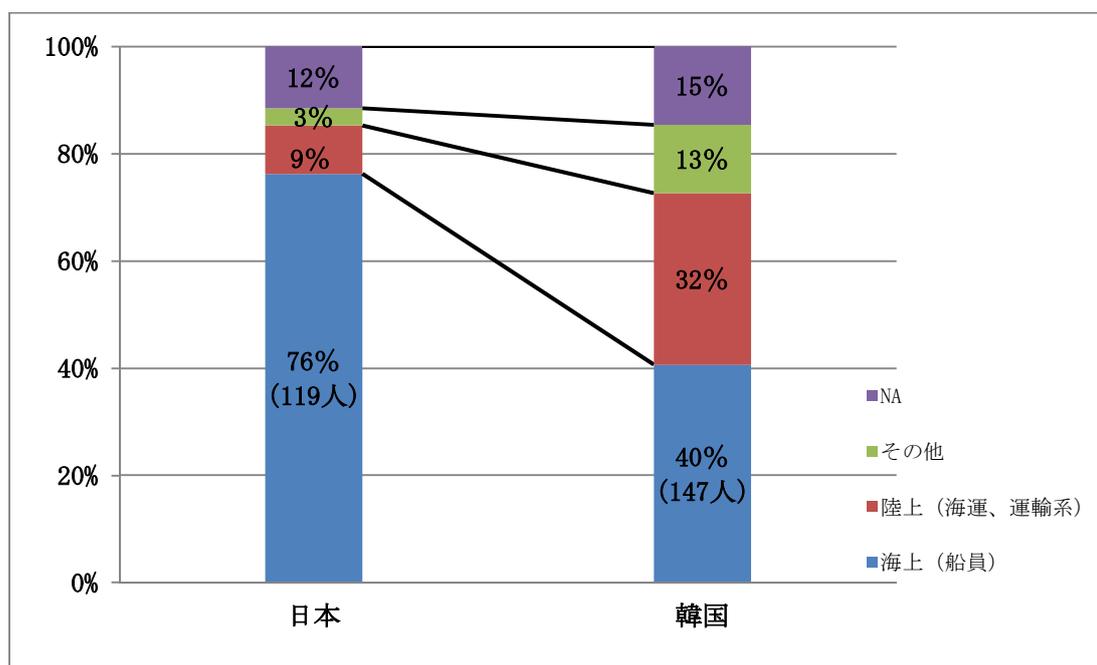
図VI-1 就きたい職業の有無

## 2) 就きたい職業

日韓の海洋系学校5校の学生らの「将来就きたい職業として当てはまる個所に○をつけてください」の設問に対する回答結果を図VI-2に示す。

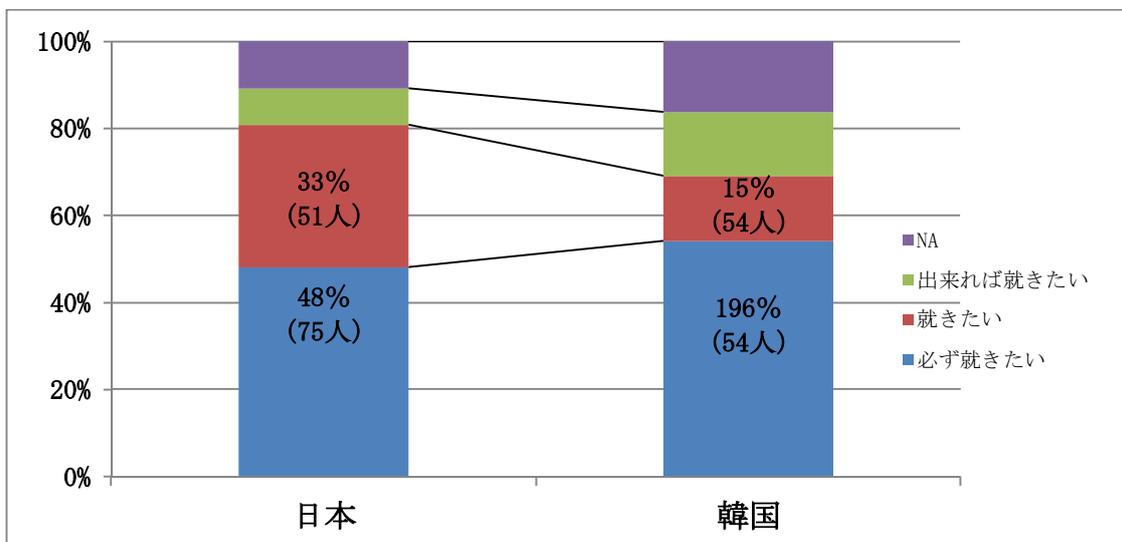
日本側は、将来「海上で勤務する船員」職に就きたいとした学生が76%で一番多く、「陸上で勤務する海運・運輸系」職に就きたいとした学生は9%であった。その他を選んだ3%の学生5人は各々自分が就きたい職業を記入した。詳しい内容は後述する。

韓国側は、将来「海上で勤務する船員」職に就きたいとした学生が40%で、「陸上で勤務する海運・運輸系」職に就きたいとした学生は32%を示した。その他を選んだ13%の学生の中で38人は各々自分が就きたい職業を記入した。詳しい内容は後述する。



図VI-2 就きたい職業

### 3) 就きたい職業への程度



図VI-3 就きたい職業への程度

日韓の海洋系学校5校の学生らの「就きたい職業にどの程度就きたいですか？」の設問に対する回答結果を図VI-3に示す。

日本側は、将来、就きたい職業に「必ず就きたい」とした学生が48%で一番多く、「就きたい」とした学生が33%であった。

韓国側は、将来、就きたい職業に「必ず就きたい」とした学生が54%で一番多く、「就きたい」とした学生が15%であった。

「必ず就きたい」と「就きたい」とした学生らを合わせると日本人学生は81%であり、韓国人学生は69%である。12%の差は小さくはない。就きたい職業への程度はその職業に対する切なる願いがあると推察できる。

### 4) 保護者の職業との関連性

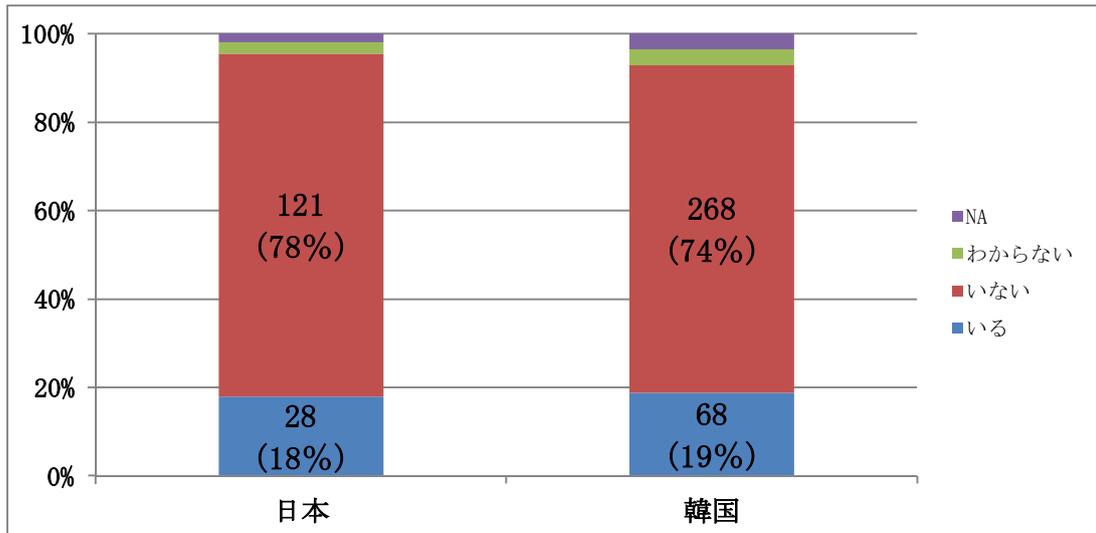
日韓の海洋系学校5校の学生らの「あなたの保護者に海や船に関係する職業の人はいますか？」の設問に対する回答結果を図VI-4に示す。

日本側は、保護者に海や船に関係する職業の人が「いない」とした学

生が78%で一番多く、「いない」とした学生が18%であった。

韓国側は、保護者に海や船に関係する職業の人が「いない」とした学生が74%で一番多く、「いない」とした学生が19%であった。

日本と韓国の海洋系学生らは、将来職業を決める時、保護者の職業と直接関係がなかった。



図VI-4 保護者の職業との関連性

### 5) 職業威信に関する設問

日本において1995年に行われた「職業評価の構造と職業威信スコア」を参考として、それに「外航船の船長」「外航船の船員」「内航船の船長」「内航船の船員」「海上保安官」を加えた56の職業（表）を提示し、それぞれの職業について「最も高い」「やや高い」「ふつう」「やや低い」「最も低い」のどれかひとつを選ぶことから職業に対する社会的な評価を表す。

「最も高い」を100、「やや高い」を75、「ふつう」を50、「やや低い」を25、「最も低い」を0として、変換、回答を平均して当該職業の職業威信とスコアした結果を表VI-1に示す。

両国の平均値を比較して相対的に高い平均値の方に黄色く強調した。

表VI-2 56の職業の威信スコアの日韓比較

番号	職業名	平均値		p値 (t-test)
		日本	韓国	
1	大会社の社長	89.10256	92.9972	0.007745
2	電気工事士	53.06452	64.3454	7.38E-10
3	レストランのコック	55.44872	65.18106	2.38E-07
4	大工	47.11538	43.59331	0.099407
5	飲食店のホールスタッフ	30.80645	35.09749	0.036164
6	大会社の営業担当社員	57.53205	60.05587	0.183019
7	医師	88.30128	88.16156	0.938279
8	中小企業の経営者	72.27564	83.28691	9.72E-12
9	キャビンアテンダント	66.02564	53.41226	2.37E-11
10	建築士	66.02564	64.13649	0.291841
11	看護師	57.05128	55.43175	0.420788
12	大企業の機械組立工	54.64744	52.92479	0.360866
13	自動車のセールスマン	48.55769	43.52368	0.006542
14	大学教授	70.19231	82.59053	2.05E-12
15	漁業者(漁師)	44.83871	36.35097	9.07E-05
16	鉄道の駅員	49.51923	59.88858	2.87E-07
17	郵便配達員	40.70513	40.68627	0.992574
18	保育士	45.19231	44.28969	0.662589
19	土木・建設の現場監督	53.36538	58.4507	0.006672
20	服飾デザイナー	52.90323	61.17318	1.09E-05
21	警察官	59.19355	69.34358	8.61E-08
22	中小企業の課長	56.16883	63.05866	1.12E-05
23	高級官僚	79.03226	81.77374	0.144818
24	小学校の教諭	52.5974	70.0419	9.25E-20
25	理容師	46.93548	37.63966	2.96E-06
26	プロスポーツ選手	80.32258	76.11732	0.03956
27	中小企業の機械組立工	47.74194	45.39106	0.231483
28	農業	46.93548	42.2486	0.027838
29	裁判官	76.12903	90.22346	9.75E-15
31	守衛	43.01948	33.47339	7.73E-06
32	パイロット	81.12903	83.65922	0.14045
33	商店の店員	40	38.26816	0.390009
34	パン製造工	42.90323	49.93017	0.000188
35	寺の住職	54.03226	48.25419	0.011253

36	銀行員	62.74194	65.78212	0.067822
37	小売店主	48.06452	55.09777	9.65E-05
38	国会議員	75.64935	80.79609	0.031709
39	建設作業員	43.87097	33.31006	4.03E-06
40	市役所の課長	56.29032	72.6257	1.96E-22
41	家具職人	53.22581	55.65642	0.181673
42	保険の勧誘員	40	41.97708	0.335939
43	自動車修理工	45.94156	47.96348	0.284807
44	大会社の課長	64.51613	73.73596	4.86E-09
45	電車運転士	55.96774	63.3427	6.12E-05
46	中小企業の事務員	46.29032	50.49157	0.008506
47	公認会計士	64.35484	70.22472	0.001184
48	薬剤師	67.53247	78.86236	2.84E-10
49	自動車設計技術者	63.31169	67.11268	0.034146
50	銀行の窓口係	46.6129	51.76554	0.003724
51	音楽家	63.87097	59.57746	0.045507
52	外航船の船長	83.70968	80.26685	0.071861
53	外航船の船員	70.96774	62.7809	8.21E-05
54	内航船の船長	73.21429	70.64607	0.194459
55	内航船の船員	62.41935	55.75843	0.001395
56	海上保安官	68.54839	67.76685	0.676842

### ①日韓の威信スコアの差が激しい職業

日本と韓国両国でまったく同一な仕事であるが、職業威信調査の結果上、著しく差を見せている結果の一部を表VI-3に示す。

数値で比較するのは正確とは言えないが、差が大きい場合、同一な職業ながらも、職業威信は相当違うと推察される。

同一な職業であるながら、数値の差が大きい12個の職業で、電気工事士、大学教授、漁業者、鉄道の駅員、警察官、小学校の教諭、裁判官、市役所の課長、電車運転者、薬剤師、外航船の船員、内航船の船員である。

韓国では、電気工事士、電車運転者、鉄道の駅員 は政府機関の職員で

あり、大学教授、警察官、高級官僚、小学校の教諭、裁判官、市役所の課長はすべて公務員である。薬剤師は20年前程ではないが、理工系で医学部に次いで人気がある専門である。

外航船の船員、内航船の船員、漁業者は日本の威信スコアに比べて韓国のスコアは遥かに低い。船員養成機関で船員になる準備をしている韓国の海洋系学生には外航船と内航船の船員はあまり魅力がないように見られる。

表VI-3 日韓の職業威信スコアの大差

番号	職業名	平均値		p値 (t-test)
		日本	韓国	
1	電気工事士	53.06452	64.3454	7.38E-10
2	大学教授	70.19231	82.59053	2.05E-12
3	漁業者（漁師）	44.83871	36.35097	9.07E-05
4	鉄道の駅員	49.51923	59.88858	2.87E-07
5	警察官	59.19355	69.34358	8.61E-08
6	小学校の教諭	52.5974	70.0419	9.25E-20
7	裁判官	76.12903	90.22346	9.75E-15
8	市役所の課長	56.29032	72.6257	1.96E-22
9	電車運転士	55.96774	63.3427	6.12E-05
10	薬剤師	67.53247	78.86236	2.84E-10
11	外航船の船員	70.96774	62.7809	8.21E-05
12	内航船の船員	62.41935	55.75843	0.001395

## ②日韓の職業威信スコアの順位

本論文では、日韓の職業威信調査は56の職業を提示している。すべての職業が含まれていない面はあるが、職業威信スコアの順位は学生の目から見たその国の職業威信を推し量るに足りる。

日韓の職業威信スコアを1位から56位まで定列した結果を表VI-4に示す。1位から10位までは8種の職業が一致した。

韓国の職業威信では、日本と比べると内航船の船長とプロスポーツ選

手が上位圏から外れているのに対して、日本では、韓国と比べると職業威信スコアの上位圏に大学教授と薬剤師が含まれていなかった。

また、キャビンアテンダントは日本では15位、韓国では36位で、順位だけではなく、平均値の差も大きい。それは、専門職として取り扱っているのか、あるいはただサービス職として取り扱っているかによって威信スコアは違って来ることが考えられる。

寺の住職の場合も同じである。韓国の設問では牧師と神父を含んだ聖職者の職名で提示したにもかかわらず、日本と韓国の威信スコアの差は大きかった。聖職者の場合は社会で尊敬されているかどうかが決め手のように見える。

表VI-4 日韓の職業威信スコアの順位

順位	日本		韓国	
	職業名	平均値	職業名	平均値
1	大会社の社長	89.10256	大会社の社長	92.9972
2	医師	88.30128	裁判官	90.22346
3	外航船の船長	83.70968	医師	88.16156
4	パイロット	81.12903	パイロット	83.65922
5	プロスポーツ選手	80.32258	中小企業の経営者	83.28691
6	高級官僚	79.03226	大学教授	82.59053
7	裁判官	76.12903	高級官僚	81.77374
8	国会議員	75.64935	国会議員	80.79609
9	内航船の船長	73.21429	外航船の船長	80.26685
10	中小企業の経営者	72.27564	薬剤師	78.86236
11	外航船の船員	70.96774	プロスポーツ選手	76.11732
12	大学教授	70.19231	大会社の課長	73.73596
13	海上保安官	68.54839	市役所の課長	72.6257
14	薬剤師	67.53247	内航船の船長	70.64607
15	キャビンアテンダント	66.02564	公認会計士	70.22472
16	建築士	66.02564	小学校の教諭	70.0419
17	大会社の課長	64.51613	警察官	69.34358
18	公認会計士	64.35484	海上保安官	67.76685
19	音楽家	63.87097	自動車設計技術者	67.11268
20	自動車設計技術者	63.31169	銀行員	65.78212

21	銀行員	62.74194	レストランのコック	65.18106
22	内航船の船員	62.41935	電気工事士	64.3454
23	警察官	59.19355	建築士	64.13649
24	大会社の営業担当社員	57.53205	電車運転士	63.3427
25	看護師	57.05128	中小企業の課長	63.05866
26	市役所の課長	56.29032	外航船の船員	62.7809
27	中小企業の課長	56.16883	服飾デザイナー	61.17318
28	電車運転士	55.96774	大会社の営業担当社員	60.05587
29	レストランのコック	55.44872	鉄道の駅員	59.88858
30	大企業の機械組立工	54.64744	音楽家	59.57746
31	寺の住職	54.03226	土木・建設の現場監督	58.4507
32	土木・建設の現場監督	53.36538	内航船の船員	55.75843
33	家具職人	53.22581	家具職人	55.65642
34	電気工事士	53.06452	看護師	55.43175
35	服飾デザイナー	52.90323	小売店主	55.09777
36	小学校の教諭	52.5974	キャビンアテンダント	53.41226
37	鉄道の駅員	49.51923	大企業の機械組立工	52.92479
38	自動車のセールスマン	48.55769	銀行の窓口係	51.76554
39	小売店主	48.06452	中小企業の事務員	50.49157
40	中小企業の機械組立工	47.74194	パン製造工	49.93017
41	大工	47.11538	寺の住職	48.25419
42	理容師	46.93548	自動車修理工	47.96348
43	農業	46.93548	中小企業の機械組立工	45.39106
44	銀行の窓口係	46.6129	保育士	44.28969
45	中小企業の事務員	46.29032	大工	43.59331
46	自動車修理工	45.94156	自動車のセールスマン	43.52368
47	保育士	45.19231	農業	42.2486
48	漁業者（漁師）	44.83871	保険の勧誘員	41.97708
49	建設作業員	43.87097	郵便配達員	40.68627
50	守衛	43.01948	バス運転手	38.47765
51	パン製造工	42.90323	商店の店員	38.26816
52	郵便配達員	40.70513	理容師	37.63966
53	バス運転手	40.64516	漁業者（漁師）	36.35097
54	商店の店員	40	飲食店の ホールスタッフ	35.09749
55	保険の勧誘員	40	守衛	33.47339
56	飲食店の ホールスタッフ	30.80645	建設作業員	33.31006

### ③船員に対する日韓の職業威信

本論文は日本において1995年に行われた「職業評価の構造と職業威信スコア」を参考として、それに「外航船の船長」「外航船の船員」「内航船の船長」「内航船の船員」「海上保安官」を加えた。

海と関係ある船員養成機関の学生に対して、船員に関係ある体表的な職業であるため、6つの職業の威信スコアは船員に対する威信調査とも言えよう。その結果は表VI-5に示す。

日韓の海洋系学生の職業威信調査の中で、「漁業者(漁師)」「外航船の船長」「外航船の船員」「内航船の船長」「内航船の船員」「海上保安官」の職業威信スコアを比較したところ、いずれも日本側が高かった。全体的な順位の間でも、日本側が高かった。

しかし、詳細に検討すると相違点が見られる。まず、外航船員の場合、日本では、内航船の船長に比べてあまり差がなく、むしろ、海上保安官より威信スコアが高い。韓国では、外航船員の威信スコアが相当低く、海洋警察より低い。

日本では海上保安官になるためには、海上保安大学もしくは海上保安学校に進学するか、海技士資格取得後の中途採用がある。しかし、韓国では、現在、海洋警察大学はない。したがって、韓国の海洋警察に志願する人の中で、海技士資格を持っている人の大多数は水・海洋系大学卒業生である。韓国の船員養成機関と海洋警察は密接な関係がある。また、韓国では海洋警察を海を守ってくれる警察より公務員の職種として取り扱っている傾向がある。

表VI-5 船員に対する日韓の職業威信スコア

番号	職業名	日本		韓国	
		平均値	順位	平均値	順位
1	漁業者(漁師)	44.84	48	36.35	53
2	外航船の船長	83.71	3	80.27	9
3	外航船の船員	70.97	11	62.78	26
4	内航船の船長	73.21	9	70.65	14
5	内航船の船員	62.42	22	55.76	32
6	海上保安官	68.55	13	67.77	18

#### 4. 職業威信調査のまとめ

##### 1) 入学動機及び職業意識

図VI-1は「就きたい職業の有無」に関する設問の結果である。

日本の海洋系学生の74%が「ある」と答えたのに対して、韓国の海洋系学生の中で「ある」と答えた学生は42%に過ぎなかった。船員教育に特化しているに学校にも関わらず、普通の進学として入学したと推察される。

大多数の韓国の大学生は自分が進学した学校及び学科を選択する時、確固たる主観や将来性を考慮した選択より、将来とは関係なく大学に進学することのみが目的であったり、自分の成績に合わせて志願する傾向が強く、海洋系大学生らも例外ではない。特化している海洋大学に進学するに当たっても、水・海運産業の展望と将来性を考慮せず、進学する。しかし、大学に入っても将来の職業に関する教育や雰囲気は整えられていない。入学して早速、就職の勉強（例えば、TOEIC、公務員の受験勉強）に邁進するが、自分が何がしたいか、何をして社会に貢献できるかには学生、学校、社会のすべてで関心がない。

一方、日本の海洋系学生はまだ大学2,3年であるが、将来、何をしたいという信念が確実のように見えた。つまり、日本では、中学校2年に1週間ほど、予め決められた職場で学生見習いとして進路教育を受ける。個人差はあるが、高校進学する時から進路と職業の将来性に関して関心を持つようになってきていると推察される。

## 2) 船員に対する意識

図VI-2は「就きたい職業」を選ぶ設問の結果で、「陸上職」を好むのか、「海上職」を好むかを調べる設問であった。

日本の海洋系学生の76%が「海上職」と選んだのに対して、韓国の海洋系学生の中で「海上職」と答えた学生は40%、「陸上職」を選んだ学生は32%に留まった。その数値は、9%を占めた日本海洋系学生の陸上職希望より3倍以上に達した。

日本の海洋系学生は海洋系学生として乗船は当たり前だという心構えを持っているが、韓国の海洋系学生は海洋系学生にも関わらず、乗船を嫌がる傾向が見られた。

また、表VI-4の6つの海に関する職業に対する職業威信調査では、韓国の方は日本よりすべての職業で威信スコアが低かった。

韓国の未来国家海洋戦略の研究報告書<sup>9</sup>によると、海洋意識を形成し、これに影響を及ぼすことができる要因を7つに分類した。それは表VI-6で示した。

表VI-6 海洋意識に影響を及ぼす要因

固定要因	変動要因
自然要件、歴史	休養・レジャー、職業、教育・広報、文化

(出典 Arthur D Little (2006)、「韓国の未来国家海洋戦略の研究報告書」から引用)

<sup>9</sup> Arthur D Little (2006)、「韓国の未来国家海洋戦略の研究報告書」、韓国の海洋水産部

三方が海に囲まれている韓国は、韓国の4.5倍に達する44,3km<sup>2</sup>のEEZと約11,542km<sup>2</sup>に達する海岸線、3,200個の多少の島々があり、韓国の西・南海の干潟面積は2,393km<sup>2</sup>、韓国面積の2.4%であり、世界で5位の干潟資源を保有している。

こういう環境は韓国国民に海洋進出意欲を刺激し、海洋を通じ、安楽さと幸福感を与える現実的な条件として海洋に対する認識がポジティブになりやすい。

しかし、李<sup>10</sup>は「韓国は地図上、ヨーロッパ・アジア大陸の東にはみ出している半島で、日本列島と中国大陸が包囲しているように包まれていて、息苦しい。中国と国境線を接していて中国からの侵略に待避するため、国力を集中した。その理由から海洋に勢力を伸ばすことができなかった。」と述べている。

また、李<sup>11</sup>は「中国の明朝以来、中国の鎖国・海禁政策が韓国においても強いられたこと、空島政策を実施して、島に密かに入島した人に対しては反乱罪に準する極刑に処する事例もあった。何より最も決定的な要因は、韓国国民に儒教を尊ぶ政策から探せる。忠孝思想を強調して、中庸を追求する儒教と変化が激しくて挑発的で荒い海とは調和しにくい。」と述べている。

Arthur D Little<sup>12</sup>は「海洋に関する体系的な教育不足にも問題はある。海は恐怖、恐れの対象であり、海は船員という意識しか見せてくれない。」とも述べている。

---

<sup>10</sup> (이동균·한철환·엄선희) 리 동건·한 철환·엄 선희 (2003)、「(역사와 해양의식: 해양의식의 체계적인 함양방안 연구) 歴史と海洋意識: 海洋意識の体系的な涵養方案の研究」、韓国海洋水産開発院

<sup>11</sup> 前掲載論文

<sup>12</sup> 9の掲載論文

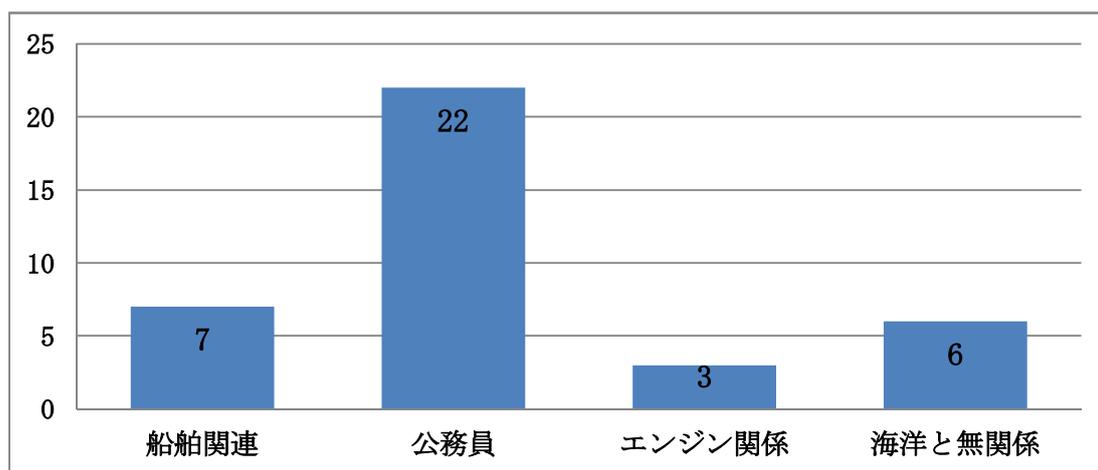
上記の意見を反映したように、金<sup>13</sup>の研究では「韓国の水・海洋系高校の生徒らは海洋及び水産業の未来に対して重要性は感じるが、水・海洋系大学よりは一般大学を好む。それに海洋に関する多種多様な職があるにも関わらず、海洋関連職業は3K（きたない、きつい、きけん）業種として受け入れて、若者らは海洋関連職を忌避する。」と述べている。

昔から、韓国では船員を卑下する単語（卑俗語）が豊富で、船員らも使った。この単語には海の仕事をしている人はどん底の人生という考えから出たもので、海洋に否定的な考えを持っていると推察される。

### 3) 韓国学生の公務員志向

図VI-2の「就きたい職業」を選ぶ設問の結果の中では、韓国の学生らが望んでいる職業が見えてくる。

日本人学生は、将来「就きたい職業」設問の中で、その他を選んだ学生は3%であった。その学生5人は各々自分が就きたい職業を記入したが、その内容はエンジニア、パイロット、技術職、造船所、海上保安庁であった。

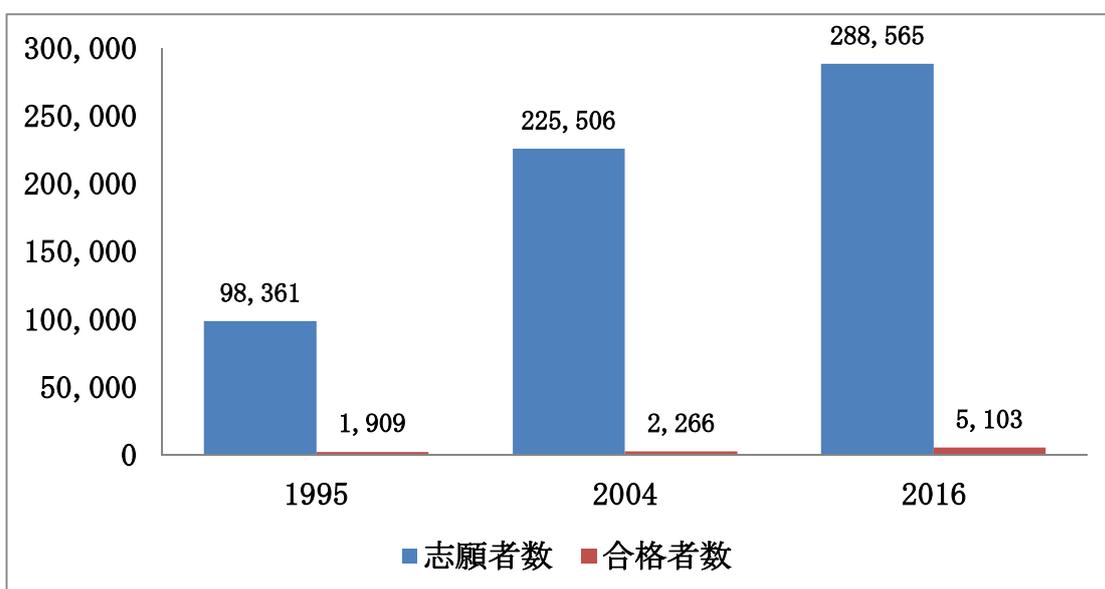


図VI-5 韓国の海洋系学生の「その他」の就きたい職業

<sup>13</sup> (김미향) 김·미·현 (2002)、「(수산계 고교생 의식 및 진로실태에 관한 연구) 水産系高校生の意識及び進路実態に関する研究」、ウィドク大学教育大学院 修士論文

一方、韓国人学生は、将来「就きたい職業」設問の中で、その他を選んだ学生は32%を示した。その他を選んだ32%、46人の学生の中で38人は各々自分が就きたい職業を記入した。その結果を図VI-5に示す。

その結果の中には、海洋と無関係な仕事、例えば、デザイナー、自営業者などがあつた。自分が就きたい仕事を記入してくれた学生の中で、一番多かったのは公務員であつた。「その他」を選らんだ46人の学生の中で就きたい仕事を記入した38人中58%である22人であつた。



図VI-6 韓国の公務員志願者の増加推移

(出典 ソウル市青年活動支援センターのHPから引用)

図VI-6は、韓国での1995年から2016年までの公務員志願者の増加推移である。

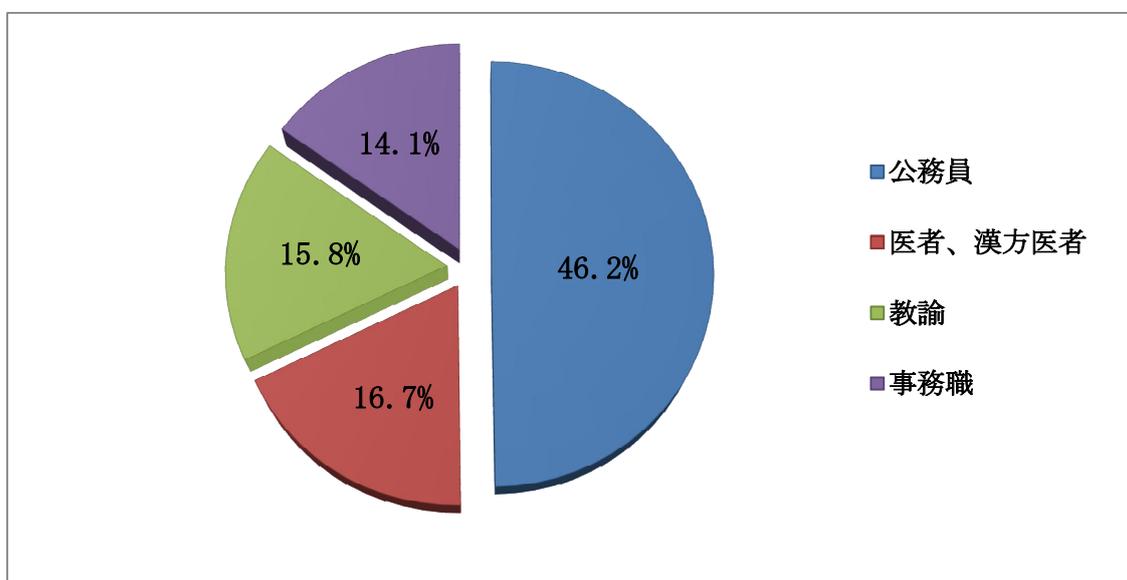
韓国の公務員は1995年には1,909人選抜が、2016年には5,103人選抜になった。それに比例して公務員志願者は1995年には98,361人、2016年には288,565人の約3倍に増加した。

2016年2月に韓国の大学を卒業して社会に進出したばかりの学生は51万7,000人である。韓国公務員の採用基準の中には、年齢の制限がなくなっ

ではいるが、この数値と公務員志願者の数値を比較してみると韓国の学生らの公務員志向は感じられる。

図VI-7は将来の配偶者に望む職業に関する設問を韓国の男女大学生1,765人に聞いた結果である。教諭も公務員なので、教諭と公務員を合わせると62%になる。韓国は儒教文化の影響で職業と配偶者など、大事な事柄を決める時、両親の考えを従う傾向がある。両親から激しく反対される時、両親の意見に従うことになる。したがって、世間の評価、職業威信によって、自分の職業と配偶者の職業を決めることになる。

船員から初めて、海洋に関係ある公務員になれるし、教授にもなれる。しかし、韓国の学生らは何を専門として勉強しても、それとは関係なく比較的安定していると言われている公務員になりたがっている。このことは海洋系学生にも例外ではないように見える。



図VI-7 配偶者に望む職業

(出典 韓国の中央日報(2017)、「女子大氏が願う配偶者の希望年俸は520万円、職業は？」の資料から著者が作成)

## **VII. 韓国の内航船員政策の今後の方向性**

セウォル号事故以後、事故に対する反省とともに多様な政策が実施されたにもかかわらず、海難は増加の一途を辿っている。そこで、この章では今後、韓国の内航船員政策が進んでいくべき方向を提示する。

### **1. 海上職の希望者の増加**

韓国海洋系大学生は、第VI章で考察したように、海洋大学に入学して学費及び寮代さえ免除されながらも、40%位しか船員になりたがっていない。毎年、12ヶ所の水・海洋高校、8ヶ所の水・海洋大学から約2,400人の新人海技士が社会に進出するが、2012年末、韓国船員は船員手帳発給基準で78,3467人、海技士免許の発給基準では12万6978人である。

しかし、韓国の海上水産部に実際に就職した人数は、国籍船員は約3万8000人、非常時に投入できる人は約9,500人にすぎないと言う。

一方では、海洋大学の定員と乗船勤務特例制度の人数の増員を要求する声があるが、韓国の人口が激減する中で、公平性に欠けていると見られる。

基本的に現在の状態で船員の希望者を増加させる方法が一番望ましい。船員、海に関係ある仕事等が国民にいろいろな方法による広報活動が行われ、そもそも船員になる気持ちを持っている学生が海洋系大学に進学すべきである。

また、全国の20ヶ所の水・海洋系船員養成機関を最大限活用するべきと考える。制限された定員と予算において、一番効率的な方法を考えるべきである。日本の例を見ると、乗船実習がきっかけになって本格的に船員になる気持ちを持つようになる学生は多いと言われている。韓国においても、設備及び教育内容が不足している乗船実習のため、船員を嫌っている学生らが生じないように、現況と実態を徹底的に把握すべきで

ある。

## 2. 船員の離職率の減少

第V章で見た通りに、韓国の海洋系学生の卒業5年後の離職率は40%以上であった。この調査は学費、寮代も免除されている海洋に特化している学校の卒業生である。国民の税金で勉強し、さらに、船員を確保するように作った制度を通じて韓国の男性の義務である兵役義務を済ませて離職してしまう。このような現状を一般の韓国国民にさらけ出したら、激しい反感を及ぼすことになるはずである。海洋系学校の廃止及び乗船勤務特例制度の廃止は時間の問題になるおそれがある。この問題は、韓国国民にとって、一番敏感な大学と兵役が錯綜されているからだ。

したがって、海洋系学校の卒業生の船員離れを予防できる海洋環境を醸成するべきであり、乗船勤務特例制度の積極的な見直しを通じて、せっかく養成した船員の離職を予防だけではなく、船員確保だとする本来の目的に合致する基準を確立するべきである。

また、内航船の特性である短期間運航、客船の場合であると一般顧客の乗船及び接待に対応できる船員が、長期間勤務できる環境を整備しなければならない。

最後に韓国海洋系大学生の特徴として、公務員志向が明らかになった。12ヶ所にもなる大学で座学と乗船実習を行っているのに、結局は公務員になろうとする。したがって、公務員になろうとする人達と純粋に船員になろうとする人達を分別して養成することも一理あると考える。例えば、海洋警察を養成する大学を創設して専門的に養成することにより、船員養成機関の学生が公務員（海洋警察等）を志望することを減らせると推察する。

このような方向性を示した上で、第VIII章では、韓国内航船員のため

の提案をする。

## Ⅷ. 韓国の内航船員のための提案

この章では、日本と韓国の船員養成システム及び職業威信調査等を比較・検討した内容から、韓国の内航船員のための提案をする。

### 1. 義務教育からの海洋に関する教育

#### 1) 海洋意識増進

韓国で海洋意識水準が低いということは職業威信調査の結果で明らかになった。その理由は多様であった。

半島国家<sup>14</sup>として、地理学的な面、海禁政策及び儒教文化等の政策・文化的な面、また、外部的な面として、海洋に対する関心が航空・宇宙分野に移動した世界的な流行と、住宅問題、交通問題等、韓国の国民らが過ごしている陸地の様々な問題が複合したことにより海洋に目を向ける余裕がなくなったことと推察される。

根本的な原因としては、海洋に対する体系的な教育システムの不在である。現在まで、韓国において教育されてきた歴史や海洋関連の教科書は内陸偏向であり、歪曲されて、不実な部分が多数見受けられる<sup>15</sup>。

現状において、韓国は海洋教育に関する法的根拠は存在しない。よって、上述した海洋意識を増進するためには、抜本的な関連法規と制度の構築が必要である。関連法律を考案、施行後、プログラム及び立案、教員に対する再教育、生徒らの海洋体験教育等を構築しなければならない。

地球の表面積の71%を占めている海洋は地球生物の90%である1,000万

---

<sup>14</sup> Arthur D Little (2006)、「韓国の 未来国家海洋戦略の研究報告書」、韓国の海洋水産部

<sup>15</sup> (이철희) Lee, Cho Hee (2013)、「(해양교육 정책도구가 해양의식수준에 미치는 영향에 대한 연구)海洋教育の政策道具が海洋意識水準に及ぼす影響に対する研究」、韓国海洋大学大学院の修士論文、pp. 31

種が生息している。しかも、地球の酸素の75%を供給しており、二酸化炭素の50%を吸収する。また、熱の受給と移動を通じ、地球の気候を調節する機能をしている。海洋は人類に約25%の生物の商品と16%以上の動物性蛋白質を提供しており、豊富な鉱物資源、無限定のエネルギー源を保有している<sup>16</sup>。三方が海に囲まれている韓国は、未来のために、子孫のためにも積極的に海洋に目を向ける時代が到来しているものと考えられる。

## 2) 経済的な豊かさの追究に偏らない進路教育

韓国では、第4章の日韓職業威信の調査結果から推察できるように、職業の威信が経済的な豊かさの追究と密接に関係している傾向が見られる。

世界には「職業には貴賤の別はない」ということわざがあるが、韓国では一般的に職業には貴賤があると思われる。韓国は第二次世界大戦後、開発途上国の中で、いち早く産業化や民主化を成し遂げた国であると同時に、GDP順位から見ると、人口が約5,000万人（2012年以降）でありながら、世界で11位（2017年8月現在）の経済成長を成し遂げている。

韓国は、飛躍的な発展を成した国にも関わらず、現実には、大多数の韓国国民はその恩恵を享受できていない。実情は、貧富の格差が激しくて住み難い。14年間OECDの会員国の中で、自殺率1位、平均自殺率の2倍というOECDのレポートがその事実を証明している。

急激な経済発展とは裏腹に精神的な面は追いついていないと推察できる。経済的な面だけで何でも牛耳ってしまう職業ではなく、自ら求めていることと世の中に貢献できる進路教育としての幼児教育を父母教育と並行して行うことが有効であると考えられる。一般の人に向けた職業意識に

---

<sup>16</sup> 前掲論文、pp. 1

関する教育を実施することにより、海運と海上職種へのイメージは改善できると考える。

### 3) 親水のための水泳教室

セウォル号事故は、韓国社会の全てを変えた衝撃な海難事故であった。2014年、韓国の教育部（日本の文部科学省に当たる）は、‘教育分野の安全総合対策’として水上安全事故のための小学校3年生を対象に水上安全教育を実施することを発表した。33箇所の教育委員会で約6万人の小中学生が対象になる。

水上安全教育の一環として、水泳教室は必要な政策であるが、この政策は、セウォル号事故のような事故が発生した時、水泳ができなかったので、多くの学生達が犠牲になり、また、乗務員及び政府も災難の時、適切な救助体制を提供することができないので、「自身の体は自身が守れ」と言っていると韓国の国民に激しく避難された。

表VII-1と表VII-2は、各々東京都内とソウル市内の小・中・高校のプールの有無についての現況である。韓国の教育部が‘教育分野の安全総合対策’を発表した時点の韓国の小・中・高校のプールの有無を示す。

表VII-2は、比較的恵まれているソウル市内の現況なので、地方及び田舎の学校の数値はこの数値より更に低いことが推察される。設備が整っていないのに、政府の政策実施の要求は非常に早い。結局、現場の先生と生徒にしわ寄せ行くことになった。例えば、生徒が民間のスポーツセンターに水泳のために移動するのに、設定された時間の約半分を費やしてしまうこともある。また、韓国の小学校の先生は殆ど水泳ができないので、民間の水泳講師を雇用して、生徒に水泳を教授している。更に悪いことに、大勢の生徒らが参加することにより、現場の安全要員が不

足して、水泳の授業で死亡する生徒らが発生した<sup>17</sup>。

表Ⅷ-1 東京都内、小・中・高校のプールの有無

	箇所		比率 (%)
	学校	プール	
小学校	1,375	1,277	93
中学校	822	605	74
高校	447	193	43
総計	2,644	2,075	78

(出展 文部科学省、2015体育・スポーツ施設現況調査の資料から  
著者が作成)

表Ⅷ-2 ソウル市内、小・中・高校のプールの有無

	箇所		比率 (%)
	学校	プール	
小学校	599	45	7
中学校	384	8	2
高校	318	9	3
総計	1,301	62	5

(出展 ソウル市教育委員会、2015ソウル教育総計年報の資料から  
著者が作成)

翻って、日本の状況について見てみると、1955年の紫雲丸の沈没事件で、生徒らの溺死事故が社会問題として浮き彫りになったことが水泳に関する教育の必要性の議論の始まりである。紫雲丸事故後、多様な海難事

<sup>17</sup> 韓国の朝鮮日報 2015. 11. 18、〈[http://news.chosun.com/site/data/html\\_dir/2015/11/18/2015111800283.html](http://news.chosun.com/site/data/html_dir/2015/11/18/2015111800283.html)〉 2016. 6. 3. アクセス

故の可能性を想定して死亡者数を縮小するため、着衣水泳を施行して、全日本の小・中・高校にプールを建てて水泳教育を強化している<sup>18</sup>。

表Ⅶ-3では、日本と韓国の水泳教育を比較した結果である。水泳プログラムは韓国の場合、4段階の課程を学年と関係なく同一するプログラムで構成されている。一方、日本は学年別、個人の能力別のプログラムで構成されている。また、両国間の実技内容も大差が見られる。

表Ⅶ-3 日本と韓国の水泳教育の比較

区分	日本	韓国
教育対象 及び方法	全学年 水泳教育と 別途の教育年1回	3年生～6年生 水泳教育に含む
教育時間	年12時間以上 午前中	6時間 午前、午後構わない
構成	各学年別レベル教育	4段階教育
実技内容	水に適応、仰向け浮き、 入水、転落、背泳ぎ、 平泳ぎ、フィニング、 複合訓練	水に適応、クロール、 入水、仰向け浮き、 ライフジャケット活用、 スカーリング
教育の重点	着着状態で仰向け浮き と背泳ぎ、複合訓練	ライフジャケット 着用状態でクロール
持ち物	水泳カード有、保護者による生徒の体温及び健康状態をチェック、捺印要 水泳カードがないと プール入水禁止	水泳カード及び スクール水着無

(出典 チョ ヒョンミン (2015)、「韓国と日本の生存水泳教育に関する比較研究」から引用)

<sup>18</sup> ( 최현민 ) 초 히ョン민 (2015) , ‘ ( 한국과 일본의 생존수영교육에 관한 비교연구 ) 한국과 일본의 생존수영교육에 관한 비교연구 ’ , 韓国の東国大学の修士論文、 p . 04

表Ⅶ-3の内容は、韓国の生存水泳教育は、ライフジャケット着用状態を考慮した入水と浮く動作の上達を通じ、クロールを利用して安全な場所に移動することを目的にする。一方、日本は、着衣状態を考慮した急な転落及び安全な入水と仰向け浮きの動作の上達を通じ、平泳ぎとフイニングを利用して安全な場所に移動することを目的としている。

更に、安全の面でも、大きな差が見られる。日本では全ての学生に水泳カードが与えられ、保護者によるその当日の生徒の体温及び健康状態をチェック、捺印をするのが義務化されている。水泳カードがないと原則的にプール入水が禁止、見学することになっている。

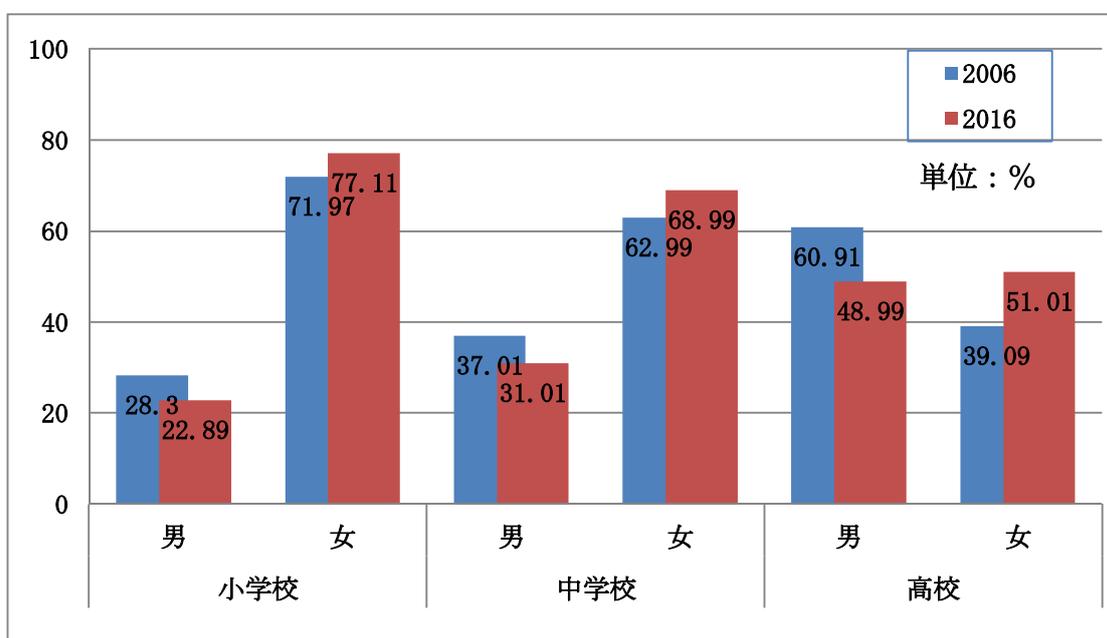
韓国政府の各政策担当者は、机上の空論にならないように、専門家、実務者、教師等関係者とともに、持続的な協議を通じて、政策を立案しなければならない。完璧な政策は無いと言えるが、国民の安全と教育に関する政策は、長期にわたる効果的なものになるように立案すべきである。

例えば、学校内にプール設備を設置し、学校の先生が水泳を教えるようになるためには、多額の予算と時間が必要である。韓国では、部活離れ、体育離れと勉強漬けで、韓国の生徒らはますます体力が落ちている。その理由の一つとして、女性教師の比率の増加を挙げられる。図Ⅶ-1は、2006年と2016年の小・中・高校の男女教師の比率を表したものである。このような男女教師の比率から、生徒らの性平等教育に欠けており、生徒らの女性化が問題になっている。

若い生徒は、価値観と職業意識がまだ成立されていない時期には、保護者と教師からの影響を大変受けやすい。女性の先生が増加することによる、女性からの視点が主となった教育では、多様化している世界での対応に適用できる能力を持った生徒を輩出することが混乱であると考えられる。一面の世界しか見えないはずである。

上記の様な弊害を克服するためには、兵役義務を終了した男性の先生の多様な経験からの幅広い教育によって職業意識が成立できることと考える。

以上のようなことから、小学校の教師養成機関である韓国の教育大学では、新入生の男女の性比をバランスよく調節する方が望ましい。また、小学校と中・高の教師との交流ができるように連携システムの開発が必要である。



図Ⅷ-1 韓国の2006・2016 小・中・高校の男女教師の比率  
(出典 韓国の教育部 2016教育統計サービスから引用)

#### 4) 大学での一般教養科目としての乗船実習<sup>19</sup>

昔から百聞は一見に如かずという言葉が伝わっている。

長崎大学では、2006年度より一般教養教育の総合科目の一環として、乗船実習を行っている。その実習の目的は、「体験を通して、海洋環境や海洋生態系、あるいはそれらと人間の営みとの関わりを肌で感じ、よ

<sup>19</sup> 行平 真也 (2008)、「一般教養科目としての乗船実習の教育効果」、『日本航海学会論文集120号』、p. 73-79

り深く理解するとともに、異分野の学生が船内で共同生活を行うことにより、コミュニケーション能力、多角的視点、協調性などを修養する」であり、船舶職員になるための実習として実施されているものではない。

実習の結果は、船の興味・関心が深まった、船員という職業に対して、「やりがい」があり、「尊敬できる」という印象を持つことになった等ポジティブな結果が得られている。

船の重要性や船員の職業や人柄に対する評価が高く、海事の普及という点で効果があることが示唆されている。また、実習前の期待と不安な心情が実習を通して、それが大変貴重な体験をしたと感じるように変化したことから、達成感や満足感が実習により得られたことが明らかになっている。

一方、韓国は8校の大学で、上級海技士を養成している。海洋に特化しているため、募集の段階から乗船できる学科は決められていて、転科及び複数専門は固く禁止されている。教員と実習船は既に用意されている。長崎大学で実施している一般教養科目としての乗船実習は、海洋体験教育と潜在的海技士発掘のために有益な効果があると推察できる。

## **2. 船員養成機関の内実化**

### **1) 海洋大学の海技士免許取得の多様化**

韓国は出生率の低下により、大学の定員を増やすことは現実的に不可能である。現時点で、新しい学校、定員に依らず、海技士を確保する方法には、水・海洋系大学で乗船学科以外の一般学科の学生らの複数専門あるいは副専門制度を利用して、海技士を養成する課程を開設することで

ある。シンら<sup>20</sup>は、「海洋系大学の副専攻制度は、返って乗船実習と海上訓練等を忌避する学生らに船員離れになりやすいと懸念される。」と述べているが、もともと海洋に忌避傾向が強い学生であれば、他の理由でも、船員離れになると考えられる。

## 2) 実習船の運営改善

### ①実習船の運営現況と実態

日本の水産高校の36箇所は殆ど実習船による船舶実習を実施している。実習船での実習は、学校単位で実施しているものが大多数で、数ヶ所については、近隣の教育委員会あるいは自治体が共同で実施している。また、実習船が学校内若しくは近距離にあるので、座学も実習船内で行える。何より、船舶との親密さを感じられる環境が用意されている。

韓国では、海洋系高校の2校と水産高校の10校、合計12校で毎年約1,400人が乗船実習を行っている。しかし、海洋系高校の2校と水産高校の5校は大学や韓国海洋水産研修院に実習を委託している。

韓国の水・海洋系高校の練習船の現況は表VII-4で示した。

国費の支援で養成されている仁川・釜山海事高校は、釜山にある韓国海洋水産研修院の実習船を利用している。仁川からはバスで4時間離れている遠距離である。一方、他の学校では、比較的近距离にある水産高校あるいは大学の練習船を利用している。

---

<sup>20</sup> (신한원)シン ハンウォン外7人(1991)、「(해사대학생들의 효율적인 승선생활 훈련 방안에 관한 연구) 海事大学生らの効率的な乗船生活の訓練方案に関する研究」、『韓国航海学会誌、Vol. 15(4)』、p. 99

表Ⅷ-4 韓国の水・海洋系高校の利用実習船の現況（12校8隻）

学校名	就航年度	利用実習船	総トン数
仁川海事高校	1992. 05. 08	2カモメ号	367
釜山海事高校			
仁川海洋科学高校	1993. 12. 14	海林号	1, 057
浦項海洋科学高校	1993. 04. 07	へマジ号	345
浦項科学技術高校			
鬱陵高校			
莞島水産 マイスター高校	1998. 07. 26	チョンヘジン号	444
麗水海洋科学高校			
新安海洋科学高校			
忠南海洋科学高校	2005. 04. 07	ハンネ号	438
	1997. 01. 27	ハンネ1号	9. 77
慶南海洋科学高校	2001. 08. 17	セバダ号	999
済州城山高校	1993. 12. 14	アラ号	990

（出典 各高校のHPの資料から著者が作成）

## ②実習船運営の問題点<sup>21</sup>

### ・実習船の老朽化

韓国の水・海洋系高校で利用している実習船8隻の中で、75%である6隻が2018年基準で船齢が20年を過ぎた船舶である。船齢26年になる実習船もある。韓国の関連法律では、セウォル号事故以降、貨客船・遊覧船・渡し船等は船齢20年までであるという使用基準を設けたが、実習船は除外船舶になっている。

<sup>21</sup> (박종운)박종운 (2015)、「(수산계 고교 승선실습운영 개선 방안탐색)

水産系高校の乗船実習運営改善の方案探索」、『韓国の水産海洋教育研究、第27巻第5号』、pp. 1406-1407

## ・実習船の国際安全管理規程の基準に未達

実習船の老朽化と共に、IMOの国際安全管理規程の基準を満たしていない。例えば、寝室の位置、乗組員の退避できる避難所、保護食糧の備置空間、バラスト水による汚染物質及び外来種の生物から海洋環境を保護するためのバラスト水処理装置の空間確保等が補完されていない。

## ③実習船の所有と運営主体の二重化

韓国の水産系高校の全ての実習船は、自治体の教育委員会の所有であり、自治体に属している水産学校の中で1校を運営主体に決めている。そのような運営体制から、運営主体の学校と他の学校とのスケジュール調整の混乱が生じている。

2014年12月に水・海洋系大学が所有している船齢22年以上の実習船を改善するため、‘国立大学の実習船の共同建造推進団’が発足された。国立の水・海洋系大学5校が教育部から約300億円を支援されて、代替船舶の建造事業を進むことになった<sup>22</sup>。水・海洋系水産高校にもいち早く新造実習船の確保策が講じられるべきである。生徒らの安全と教育目標のためであり、後回しや、放置する余裕はない。

韓国の実習船は韓国の教育部で所有しており、船員養成機関である学校で運営している。一方、仁川・釜山海事高校は海洋水産部の政策により、海洋水産部所有として実習船を国費で運営している。このように、実習船という同一な事項について、異なった管理運営が生じている。実習船を総括する部署を一元化して混線を防がなければならない。日本の海技教育機構のように、乗船実習を担当する機関の造成が望ましいと考えられる。

---

<sup>22</sup> 韓国の連合ニュース 2015. 12. 23 <<http://www.yonhapnews.co.kr/bulletin/2015/12/23/0200000000AKR20151223086951008.HTM>>

### 3) 積極的な女性海技士養成

韓国は、1984年9月8日船員法が改定され、女性も船員になることができるようになった。その後、韓国海洋大学で女子学生が1991年に初めて入学し、女子学生の入学者数は年々増加した。1995～2012年の統計では女子学生の卒業生は586人（8.70%）であったが、2012年には397人中61人（15.37%）が女子学生で約2倍増加した<sup>23</sup>。

しかし、一方で、韓国の海洋系高校、海洋大学では女子学生の入学人数を制限している。高校は募集人数の10%で、大学は15%以下である。他の学科には女性募集に制限がないのに、乗船学科にはこのような制限があつて、女性系を始め、人権団体及び市民団体では差別であると懸念されている。

女性海技士の進出が遅滞になる理由は、船舶乗組員の就業形態の特殊性、海運企業や船員社会の保守性、家庭と仕事の狭間に立つ女性の志向性、東洋的な特有の社会・文化的背景など、多様な要因が挙げられる<sup>24</sup>。特に、韓国では、兵役としての義務乗船基準と女性船員とはまったく関係ないので、国税の無駄遣いだとも言われている。しかし、内航船の場合、1回の乗船期間が長くないので、女性海技士に適合であると言える。外国人船員がますます増えている中、既存の女性海技士の再就業及び、船員教育機関の女子学生の入学人数の制限を見直すべきであろう。

---

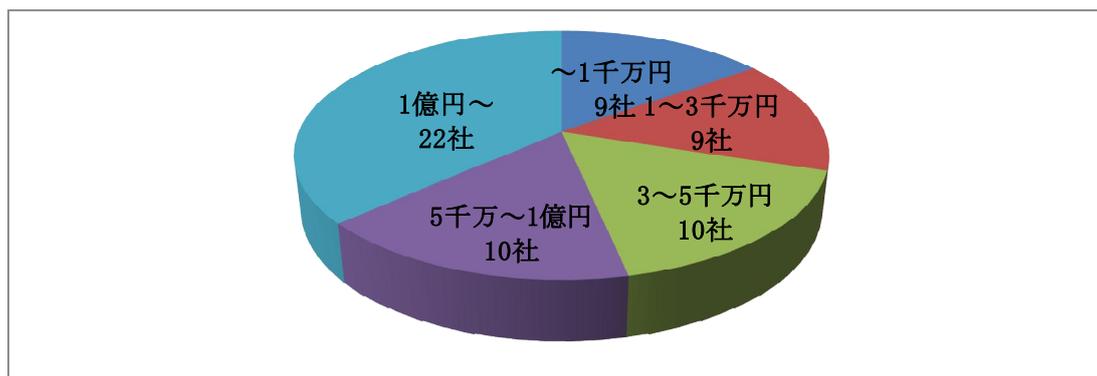
<sup>23</sup> 北田桃子（2016）、「海事産業における女性の活躍推進」、『海事交通研究 第64集』、p. 19.

<sup>24</sup> 逸見 真（2016）、「わが国外航海運における女性船員の雇用」、『前掲載論文集』、p. 24.

### 3. 海運関連システムの引き上げ

#### 1) 沿岸貨客船の公営制度の導入

韓国では、図Ⅶ-2の結果のように、沿岸貨客海運会社は合計60社の中で、38社（63%）が資本金1億円未満である非常に劣悪な状態である。



図Ⅶ-2 韓国の沿岸貨客海運企業の資本金規模の現況

（出典 韓国の海洋水産部 「第1沿岸貨客船の現代化計画」から引用）  
この理由で、沿岸貨客船の老朽化現象は激しくなった。表Ⅶ-5は2015年12月基準、沿岸貨客船の船齢現況である。韓国の沿岸貨客船169隻の中で、船齢が20年を超過した沿岸貨客船が49隻でますます増加している。

表Ⅶ-5 韓国の沿岸貨客海運企業の資本金規模の現況

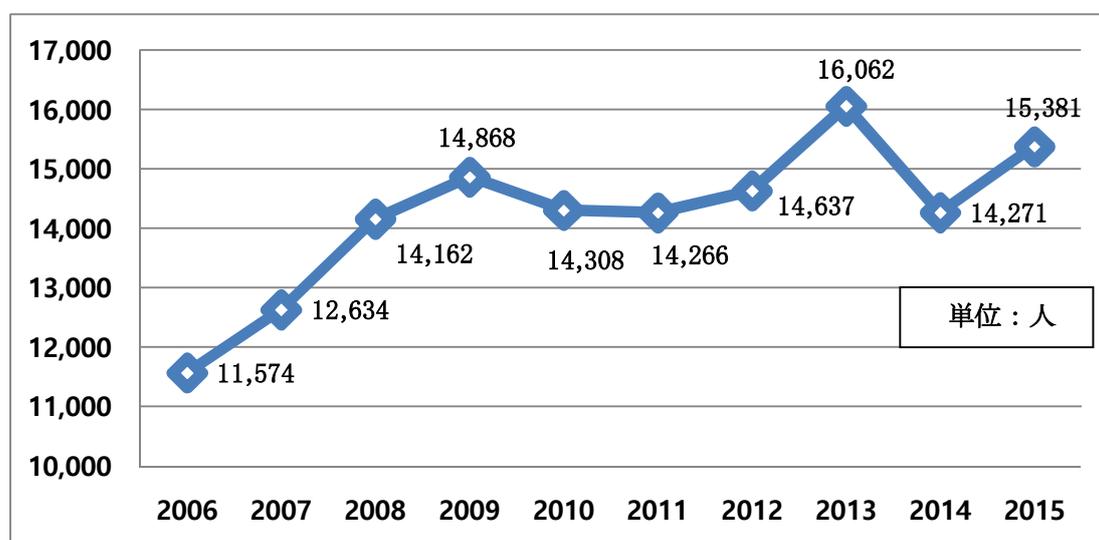
単位：隻

合計	5年以下	5年超過～10年以下	10年超過～15年以下	15年超過～20年以下	20年超過～25年以下	25年超過
169	31	21	29	39	44	5

（出典 韓国の海洋水産部 「第1沿岸貨客船の現代化計画」から引用）

この上、沿岸貨客船の利用客は持続的に増加して、図VII-3のように2013年1,606万人、2014年にはセウォル号事故の理由で1,427万人へ減少したが、2015年には前年対比約8%増加した1,538万人になった。

更に、沿岸貨客船の利用客は持続的に増加して、図VII-3のように2013年1,606万人、2014年にはセウォル号事故の理由で1,427万人へ減少したが、2015年には前年対比約8%増加した1,538万人になった。



図VIII-3 韓国の沿岸貨客船の利用客の推移

(出典 韓国の海洋水産部 「第1沿岸貨客船の現代化計画」 から引用)

週5日勤務の定着、海洋観光、レジャー活動の増加等により、海上交通の利用は増加されつつある。しかし、家族経営、また、小規模の海運会社としては代替船舶を建造したくても思うとおりにできない。

したがって、韓国は船舶共営制度を検討する必要がある。安全で安定的な沿岸貨客運送サービス提供は公共財を供給する政府の基本的な責務であり、共営制度を導入すると利潤獲得を優先する民間に比べて、安全管理により慎重に運営できる。

## 2) 生命・安全業務の常勤化

韓国の社会学者らは、「セウォル号事故は韓国の社会の根本的な問題を表した」と言う。去る約50年間の高成長を経って行きながら、「経済成長第一優先主義」を標榜した構造、そして1997年のIMF危機を契機に20年近く進んだ変化、即ち、効率性と利潤を最優先する新自由主義化の影響だと予想されたと述べている<sup>25</sup>。

セウォル号の船員らは、1年期限の契約職船長を初め、29人の船員中、15人が非常勤であった。特に船舶運行の核心である航海部・機関部船員の17人中12人が非常勤であった。

韓国では、船長と船員を非常勤で雇用することは、沿岸貨客業界ではありふれている。‘内航貨客船船員の勤労契約の機関別現況’によると、韓国の沿岸貨客船の船員は、総802人（2013年12月31日基準）であり、この中非常勤船員が602人（75%）であった。勤労契約期間が1～2年の船員が346人で一番多く、1年未満の短期契約船員も74人もいた。特に1級海技士は総10人の中で8人が非常勤であり、その中で、2人は1年未満の短期契約職であった。機関士も全体274人の中で、197人が非常勤であった<sup>26</sup>。

この現状は安全を確保するためには、費用がかかるが、危険な状態を黙認すると短期的な利得を極大化できるという認識が蔓延されているからである。人件費の支出を減らす非常勤を採用して、危険を自ら喚起したのである。このような雇用構造では、安全訓練をすとしても効果がおらず、船員らに責任感を期待しにくい。

セウォル号事故を契機に、公共安全のための対策が立案されて、発表

---

<sup>25</sup> (박창구) 박 창구 (2015)、「(세월호 사고를 통해 본 한국사회의 위기에 대한 고찰) セウォル号事故を通じて見た韓国社会の危機に対する省察」、『教育の研究と実践第81巻』、p. 89

<sup>26</sup> 韓国経済新聞 2014. 05. 20. <<http://news.hankyung.com/article/2014051956101>> 2017. 12. 26アクセス

された。しかし、まだ大小の災難は絶たない。韓国の憲法には、国家は国民の生命と財産を守ると明示されている。したがって、国民の生命と安全に関する業務は、責任感ある熟練された専門家に任せるのは当然である。

## 4. 政府からの積極的な支援

### 1) 乗船勤務特例制度の見直し

第5章で、韓国の船員確保のための制度である乗船勤務特例制度とその制度の問題点、海洋系卒業の新人海技士の乗船と離職との関係について考察した。

この制度は船員確保のための制度でありながら、国家の安全保障に関する制度にもなる。国家予算で養成されている学校の卒業生にも関わらず、乗船勤務特例制度を利用できない海技士が生じている。沿岸貨客船は、最も安価に容易に多くの人と物資を運搬できる交通便であるが、乗船勤務特例制度の除外船舶となっている。そのような理由から、新人海技士は沿岸貨客船の魅力自体を味わうことができていない。

しかも、2023年までに乗船勤務特例制度の適用人数を減らすという政府の発表に、韓国の各種の団体でセミナーを開催し、船員の兵役の問題に対して意見を交換している。乗船勤務特例制度という制度が戦時に具体的にどのような活動をするものかが、韓国国民に明確に公表されていないので、只の特例だという偏見を持たれている。

韓国では、兵役は義務なので、特例及び免除対象になった人には非常に薄情な傾向がある。海運側と船員養成機関の関係者らは、国家安保、東北アジアの海洋力の競争等の側面から海技士確保の重要性を強調すべきだと主張し、制度の縮小に反対で、制度拡大の意見を集約し、政府に

要請を行っている。

乗船勤務特例制度の歴史は浅い。2017年で10年目になる。今までの先行研究は、メリット中心で問題点などは取り立てていない。船員に関する問題は短期的に取られるべきものではない。韓国は三方が海に囲まれていても、実際には陸から北朝鮮を通した物流の出入りが困難である。

せつかく政府からの支援で育てられた海洋系学生が兵役期間に相当する期間だけ乗船し、期間終了後には他の職業へ転職してしまうシステムそのものを抜本的に見直すべきであろうと考える。

更に、政府からの支援を受けている海洋系学校の義務乗船期間を乗船勤務特例制度と関係なく3年から5年に延長することも一理があると考ええる。現在、韓国の3軍（陸軍、空軍、海軍）士官学校は国家予算で4年間の学業を終了してから、士官としての勤務を5年から7年に義務勤務制度を延長したが、士官確保には、特に問題は生じていない。

士官学校のように、義務勤務制度の期間を3年から5年にすると、3級海技士を取得して1級海技士まで取得できるので、船長を目指して長期乗船する海技士が増加すると思われる。

## 2) 海洋警察学科の一元化

第4章で、韓国の船員養成機関に関して検討した。また、韓国海洋系大学生の職業威信調査では、学生らの公務員志向が明らかになった。韓国の大学生の公務員志向の主要な理由は、韓国の社会的な雰囲気によるものであると推察した。それにも関わらず、表VII-6を見ると、船員養成機関はそのような雰囲気を改善しようともせず、韓国政府は、そそのかすと言っても良いほどの姿勢を取っている。

元々、韓国の水・海洋系大学は国家の海洋政策の一環である上級海技士を養成するため、開設された。2018年1月現在、卒業生を出している学校

は8校である。しかし、その全ての学校には、上級海技士を養成するために開設した元々の目的に裏腹に、海洋警察学科が開設されている。入学時点から学生らが公務員を目指すのは当然のように考えられる。

全国の海洋警察学科の定員である約380人の海洋警察大学を開設して、そこで集中的に訓練させるのが、遥かに効果的で国家の予算を節約できるはずである。現在、海洋警察教育院で新規採用された公務員について、海洋警察のための教育課程を行っている。そのため、そのインフラを十分に活用できる推察される。

表Ⅷ-6 韓国の水・海洋系大学の海洋警察養成機関化

単位：人

学校名	取得海技士	乗船学科卒業生	海技士取得者	海洋警察学科の定員	海洋警察合格者
韓国海洋大学	3級	848	478	36	40
木浦大学		884	525	105	—
釜慶大学		220	115	60	20
全南大学		170	88	35	35
済州大学		116	71	35	35
群山大学		96	80	30	—
慶尚大学		114	60	29	36
江原道立大学		74	50	50	37
合計			2,522	1,467	380

(出典 韓国の海洋水産部 海洋水産部統計情報の資料から著者が作成)

## IX. 終わりに

2014年4月16日、476人が乗っていた韓国のセウォル号は転覆してまもなく沈没した。その日、遺族の心だけではなく、セウォル号が沈没していく生放送を見ていた韓国の国民の全ての心も一緒に沈没した。それ以来、海難を防ぐための多くの対策が設けられたが、いまだに海難は後を絶たない。

韓国には、国家の予算で、全て無料で通える船員に特化している海洋系学校4箇所がある。海事高校2校は大学に行く前の一般高校のように進学し、4級海技士資格を取得しても、一般大学に進学する人が多い。そのことは海洋大学でも例外ではない。船員より公務員を目指すか、船員確保の目的で設置した乗船勤務特例制度を利用して、兵役義務のみ終わらせるものが多い。

韓国はいまだに、両親の勧告、社会の雰囲気等によって、職業選択が左右される。三方を海洋に囲まれている卓越な海洋環境にも関わらず、船員に特化している学校に進学しても船員になりたがっていない。

本研究では、韓国海洋大学、木浦海洋大学の学生362人に56種の職業の威信調査を実施した。韓国の船員離れ、海離れは根深いものであった。したがって、韓国の内航船員を確保できる4つの提案をした。

第一、義務教育からの海洋に関する教育である。地理的、歴史的等、多様な理由で低下している海洋意識について関連法律を整備して基準を醸成する。また、経済的な面に偏っている進路教育の変更を幼児教育から父母教育に至るまで幅広く行わなければならない。

韓国は、セウォル号事故以来、小学校で水泳教室を行っている。設備と指導教師等、詳細な部分は後回しにして、一方に押しやっているのも、副作用が続出している。

昔から、教育は百年の計と言われている。関係者との協力を通じて緻密にその環境を整えるべきである。

第二、船員養成機関の内実化である。

韓国は出産率の激減等により、水・海洋系大学の定員を増加させるのは無理である。したがって、学校の中に複数専門或いは副専門制度を導入して、海技士の確保をする。また、水・海洋系学校の実習船を徹底的に調査して、安全と教育の分野を充足できる環境を整備しなければならない。

韓国は世界で珍しく女性船員の育児休職等、女性船員に対する福祉に積極的である<sup>27</sup>。内航船員を確保するには、活発な女性海技士の養成及び再就職政策を早急に実施すべきと考える。

第三、海運関連システムの引き上げである。

韓国は、セウォル号事故以来、貨客船など、乗客を運送する海運関連システムには多くの反省とともに新政策が樹立された。しかし、運航できる船齢の制限が短縮されたため、新造船舶が次々建造されなければならないが、なかなか進まない。その理由は、韓国の沿岸貨客船は、殆どが1千万円以下の資本金規模の海運会社が運営している。よって、船舶公営制度を導入すべきである。

韓国の社会学者らは、セウォル号事故はいつ起こっておかしくない、韓国全般に溢れている悪循環と腐敗の塊であると述べている。なんでも‘急げ急げ’、過程より目に見える結果のみを重視する世界、国民の安全は完膚無きまで排除してしまった。セウォル号の乗組員らは、1年期限の契約職船長を初め、29人の船員中、15人が非常勤であった。特に船舶運行の核心である航海部・機関部船員の17人中12人が非常勤であった。韓国の国民は、彼らに責任とシーマンシップを期待できるのか。韓国の憲

---

<sup>27</sup> 逸見 真、「わが国外航海運における女性船員の雇用」、『前掲載論文集 第64集』、p24

法に明示されているように、自国の国民の安寧のためであれば、生命と安全に関係ある業務は常勤化するべきである。

最後に、政府からの積極的な支援である。何一つ、政府と関係ないものはないが、特に船員確保の制度にも関わらず、兵役義務を済ませる手段として扱われている乗船勤務特例制度の見直しである。適用人数の減少政策、貨客船の除外船舶等、解決しなければならない問題が散在している。

政府の政策が兵役義務を済ませる手段として扱っている事もあれば、国家の予算が投入している国立大学の船員養成機関自体が船員ではない公務員を養成していることにも問題がある。海洋警察大学を開設して、8校に分けて運営されている教育と実習を、既に設立されている海洋警察教育院で行う方が効率的であり、上級船員養成機関は設立目的どおりに、質高い船員を養成して未来成長産業と言われる海洋産業に貢献するべきであると考えられる。

このように国民、教育機関、海運企業、政府が心を一体とすることにより、韓国国民の海洋意識は上昇し、船員に対する職業意識が徐々に変化すると考える。海難事故を完全に予防できないとすると、与えられた環境で、できることを全て実施するシーマンシップを持っている船員を育てなければならないと考える。

## □参考文献

### ○ 文献

1. 中谷三男 (2004) 、 『船員教育史』、成山堂書店.
2. 鈴木三郎、藤原紗衣子 (2003) 、 「船員教育の変化と意義」、 『日本航海学会論文集』、日本航海学会.
3. 佐々木 剛、平山裕章 (2012) 、 「水産・海洋系高等学校における戦後実習船教育の歴史変遷」、 『水圏環境教育研究誌』
4. 太郎丸 博 (1995) 、 職業威信と社会階層, 1995年SSM調査シリーズ5 職業評価の構造と職業威信スコア.
5. 行平 真也 (2008) 、 「一般教養科目としての乗船実習の教育効果」、 『日本航海学会論文集120号』
6. 北田桃子 (2016) 、 「海事産業における女性の活躍推進」、 『海事交通研究 第64集』
7. 逸見 真 (2016) 、 「わが国外航海運における女性船員の雇用」、 『前掲論文集』
8. (이종석·이태우) 林鐘石·李太雨 (2015) 「(상선 해기사 직업생활 의식 조사 결과) 商船海技士 の 職業生活意識 の 調査結果」、 韓国物流政策研究所
9. Lee, Cho Hee (2013) 、 「A Study on the Effect of Ocean Education Policy Instruments on the Ocean Consciousness」、 韓国海洋大学大学院 修士論文.
10. ( 이길래 ) 이 킬레 (2000) 、 「21C 水・海洋教育の新指標設定のための発展方向」、 『水産海洋教育研究』.

11. (이동균) 리 Donggun·(한철환) 한 Chollhwan·(엄선희) 엄 Omsonhi (2003)、「(역사와 해양의식:해양의식의 체계적인 함양방안 연구) 歴史と海洋意識:海洋意識の体系的な涵養方案の研究」、韓国海洋水産開発院.
12. Arthur D Little (2006)、「韓国の 未来国家海洋戦略の研究報告書」、韓国の海洋水産部
13. (김미향) 김 Mihyang (2002)、「(수산계 고교생 의식 및 진로실태에 관한 연구) 水産系高校生の意識及び進路実態に関する研究」、(위덕) 위덕大学教育大学院修士論文.
14. 韓国海洋開發院 (2015)、「A Study on the Career Development and Capacity Building for Seafarers of Coastal Passenger Ships」
15. (조현민) 조 Hyunmin (2015)、「(한국과 일본의 생존수영 교육에 관한 비교연구) 韓国と日本の生存水泳教育に関する比較研究」、韓国の東国大学の修士論文
16. (신한원) 신 Hanwon 외7人 (1991)、「(해사대학생들의 효율적인 승선생활 훈련방안에 관한 연구) 海事大学生らの効率的な乗船生活の訓練方案に関する研究」、『韓国航海学会誌、Vo1. 15(4)』
17. (박종운) 박 Jongun (2015)、「(수산계 고교 승선실습 운영 개선방안 탐색) 水産系高校の乗船実習運営改善の方案探索」、『韓国の水産海洋教育研究、第27巻第5号』
18. 韓国の 社団法人 國際物流研究会(2016)、「(국립인천해사고교

실습선 도입 및 운영방안 연구) 国立仁川海事高校の練習船導入及び  
運営方案研究」

19. ( 박창구 ) 박크  챕깅 (2015) 、 「(세월호 사고를 통해 본  
한국사회 위기에 대한 성찰) 세월호号事故を通じて見た韓国社会  
の危機に対する省察」、 『教育の研究と実践第81巻』
20. 韓国の中央日報  2015. 04. 28  <[http://news.join.com/article/  
22018160](http://news.join.com/article/22018160) >
21. 韓国の朝鮮日報  2015. 11. 18  <[http://news.chosun.com/site/  
data/html\\_dir/2015/11/18/2015111800283.html](http://news.chosun.com/site/data/html_dir/2015/11/18/2015111800283.html)>
22. 韓国の韓国日報  2017. 12. 15.  <[http://www.hankookilbo.com/v/  
35351883132648ec91657ae6de14af1f](http://www.hankookilbo.com/v/35351883132648ec91657ae6de14af1f)>
23. 韓国の連合ニュース  2015. 12. 23.  <[http://www.yonhapnews.co.kr/  
bulletin/2015/12/23/0200000000AKR20151223086951008.HTM](http://www.yonhapnews.co.kr/bulletin/2015/12/23/0200000000AKR20151223086951008.HTM)>
24. 韓国經濟新聞  2014. 05. 20.  <[http://news.hankyung.com/  
article/2014051956101](http://news.hankyung.com/article/2014051956101)>

## ○ インターネットサイト

1. 海の仕事. COM
2. 日本総務省  <[www.soumu.go.jp](http://www.soumu.go.jp)>
3. 日本国土交通省の海事局  <[www.mlit.go.jp/maritime](http://www.mlit.go.jp/maritime)>
4. 全国水産高等学校長協会の全国水産・海洋高校紹  
<<http://www.geocities.jp/zensuikyo2016/itiran.html>>
5. 韓国の (중앙일보) 中央日報 <[www.news.jtbc.com](http://www.news.jtbc.com)>

6. 韓国の(국방부)国防部 <www. mnd. go. kr >
7. 韓国の(해양경찰청)海洋警察庁 <www. kcg. go. kr>
8. 韓国の(국민안전처)国民安全処 解体されてHP閉鎖
9. 韓国の(중앙해양안전심판원)中央海洋安全審判院 <www. kmst. go. kr>
10. 韓国の(해양수산부)海洋水産部 <m. mof. go. kr>
11. (서울시 청년활동지원센터)ソウル市青年活動支援センター  
<www. sygc. kr>
12. 韓国の(교육부)教育部 <www. moe. go. kr>

#### □ 贅辞

本論文の作成にあたり、丁寧に指導して下さいました藤本昌志先生と学術研究員 森田紗衣子様には、心より深く感謝いたします。

職業威信調査では、結果分析の協調、助言を下さった行平真也様にも感謝を表します。そして、お忙しい中、本論文の趣旨を理解し、設問紙調査に快く協力して下さいました、韓国海洋大学のパク ヨンス先生と木浦海洋大学のパク ソンヒョン先生に大変お世話になりました。心から感謝いたします。

## 付録

- 職業威信の調査 同意書
- 職業威信調査の設問紙

## 日韓における海事系学生の職業威信の調査 同意書

本調査に御協力いただき心より御礼申し上げます。  
次の事項について御理解、御了承いただきたく宜しくお願い申し上げます。

- ◇ 本調査の目的は、①海事産業の職業意識を調査し、韓日比較を行うこと ②職業威信の高低が、安全への意識に関係するののか検討することの2点です。
- ◇ 本調査は、韓日の海事系大学生を対象に調査しております。
- ◇ 本調査は決して「テスト」ではありません。
- ◇ 本調査で得られた個人情報については研究のみに用い、組織及び個人が特定できるような状態では、一切公表いたしません。
- ◇ 本調査で得られた結果を用い、組織及び個人の知識、能力や違反を指摘することは一切ありません。
- ◇ 調査開始後でも疑義がある場合等、調査に協力できないと判断された場合はお申し出下さい。直ちに調査を中止し、全ての情報および結果を破棄いたします。
- ◇ 本調査で得られた結果は、個人が特定できない状態で論文等で発表させていただきますことを御了承ください。

神戸大学大学院海事科学研究科  
准教授 藤本 昌志  
神戸大学大学院海事科学研究科  
博士前期課程 金 佳慶

上記内容に同意し、調査に協力します。  
2017年 月 日 氏名\_\_\_\_\_

---

## 日韓における海事系学生の職業威信の調査 同意書 (控え)

本調査に御協力いただき心より御礼申し上げます。  
次の事項について御理解、御了承いただきたく宜しくお願い申し上げます。

- ◇ 本調査の目的は、①海事産業の職業意識を調査し、韓日比較を行うこと ②職業威信の高低が、安全への意識に関係するののか検討することの2点です。
- ◇ 本調査は、韓日の海事系大学生を対象に調査しております。
- ◇ 本調査は決して「テスト」ではありません。
- ◇ 本調査で得られた個人情報については研究のみに用い、組織及び個人が特定できるような状態では、一切公表いたしません。
- ◇ 本調査で得られた結果を用い、組織及び個人の知識、能力や違反を指摘することは一切ありません。
- ◇ 調査開始後でも疑義がある場合等、調査に協力できないと判断された場合はお申し出下さい。直ちに調査を中止し、全ての情報および結果を破棄いたします。
- ◇ 本調査で得られた結果は、個人が特定できない状態で論文等で発表させていただきますことを御了承ください。

神戸大学大学院海事科学研究科  
准教授 藤本 昌志  
神戸大学大学院海事科学研究科  
博士前期課程 金 佳慶

上記内容に同意し、調査に協力します。  
2017年 月 日 氏名\_\_\_\_\_

## 職業に対する評価についての調査

神戸大学大学院海事科学研究科 准教授 藤本 昌志

神戸大学大学院海事科学研究科 博士前期課程 金 佳慶

1. 回答者についての質問 当てはまる箇所を1つ選んで○をつけて回答してください。

1-1. あなたの性別は何ですか？

A 男性, B 女性

1-2. あなたの学年は何ですか？

A 1年生, B 2年生, C 3年生, D 4年生, E 5年生

1-3. あなたの年齢は何ですか？ ( ) 歳

1-4. あなたの学科(コース)は航海・機関のどちらですか？

A 航海, B 機関, C 未定, D その他 ( )

1-5. 将来就きたい職業はありますか？(進学を考えている場合は進学後の職業について記載ください)

A ある, B なんとなくある, C ない

(1-6から1-7は1-5の設問で「ある」「なんとなくある」と回答した方のみ)

1-6. 下記は商船系大学・商船高専卒業者の代表的な進路です。

将来就きたい職業として当てはまる箇所に○をつけてください。

A 外航船員, B 内航船員, C 船員(外航か内航かについては未定)  
D 海運・運輸関係(陸上勤務), E その他 ( )

1-7. 就きたい職業にどの程度就きたいですか？

A 必ず就きたい, B 就きたい, C 出来れば就きたい

(全員ご回答ください)

1-8. あなたの保護者に海や船に関する職業の人はいますか？

A いる, B いない, C わからない

## 2. 職業に関する調査

ここにいろいろの職業名をかいた用紙があります。世間では一般に、これらの職業を高いとか低いとかいうふうに区別することもあるようですが、いまかりにこれらの職業を高いものから低いものへの順に5段階に分けるとしたら、これらの職業はどのように分類されるでしょうか。それぞれの職業について「最も高い」「やや高い」「ふつう」「やや低い」「最も低い」のどれかひとつを選んでください。

番号	職業名	評価				
		最も高い	やや高い	ふつう	やや低い	最も低い
0	記載例	最も高い	やや高い	ふつう	やや低い	最も低い
1	大会社の社長	最も高い	やや高い	ふつう	やや低い	最も低い
2	電気工事士	最も高い	やや高い	ふつう	やや低い	最も低い
3	レストランのコック	最も高い	やや高い	ふつう	やや低い	最も低い
4	大工	最も高い	やや高い	ふつう	やや低い	最も低い
5	飲食店のホールスタッフ	最も高い	やや高い	ふつう	やや低い	最も低い
6	大会社の営業担当社員	最も高い	やや高い	ふつう	やや低い	最も低い
7	医師	最も高い	やや高い	ふつう	やや低い	最も低い
8	中小企業の経営者	最も高い	やや高い	ふつう	やや低い	最も低い
9	キャビンアテンダント	最も高い	やや高い	ふつう	やや低い	最も低い
10	建築士	最も高い	やや高い	ふつう	やや低い	最も低い
11	看護師	最も高い	やや高い	ふつう	やや低い	最も低い
12	大企業の機械組立工	最も高い	やや高い	ふつう	やや低い	最も低い
13	自動車のセールスマン	最も高い	やや高い	ふつう	やや低い	最も低い
14	大学教授	最も高い	やや高い	ふつう	やや低い	最も低い
15	漁業者(漁師)	最も高い	やや高い	ふつう	やや低い	最も低い
16	鉄道の駅員	最も高い	やや高い	ふつう	やや低い	最も低い
17	郵便配達員	最も高い	やや高い	ふつう	やや低い	最も低い
18	保育士	最も高い	やや高い	ふつう	やや低い	最も低い
19	土木・建設の現場監督	最も高い	やや高い	ふつう	やや低い	最も低い

番号	職業名	評価				
20	服飾デザイナー	最も高い	やや高い	ふつう	やや低い	最も低い
21	警察官	最も高い	やや高い	ふつう	やや低い	最も低い
22	中小企業の課長	最も高い	やや高い	ふつう	やや低い	最も低い
23	高級官僚	最も高い	やや高い	ふつう	やや低い	最も低い
24	小学校の教諭	最も高い	やや高い	ふつう	やや低い	最も低い
25	理容師	最も高い	やや高い	ふつう	やや低い	最も低い
26	プロスポーツ選手	最も高い	やや高い	ふつう	やや低い	最も低い
27	中小企業の機械組立工	最も高い	やや高い	ふつう	やや低い	最も低い
28	農業	最も高い	やや高い	ふつう	やや低い	最も低い
29	裁判官	最も高い	やや高い	ふつう	やや低い	最も低い
30	バス運転手	最も高い	やや高い	ふつう	やや低い	最も低い
31	守衛	最も高い	やや高い	ふつう	やや低い	最も低い
32	パイロット	最も高い	やや高い	ふつう	やや低い	最も低い
33	商店の店員	最も高い	やや高い	ふつう	やや低い	最も低い
34	パン製造工	最も高い	やや高い	ふつう	やや低い	最も低い
35	寺の住職	最も高い	やや高い	ふつう	やや低い	最も低い
36	銀行員	最も高い	やや高い	ふつう	やや低い	最も低い
37	小売店主	最も高い	やや高い	ふつう	やや低い	最も低い
38	国会議員	最も高い	やや高い	ふつう	やや低い	最も低い
39	建設作業員	最も高い	やや高い	ふつう	やや低い	最も低い
40	市役所の課長	最も高い	やや高い	ふつう	やや低い	最も低い
41	家具職人	最も高い	やや高い	ふつう	やや低い	最も低い
42	保険の勧誘員	最も高い	やや高い	ふつう	やや低い	最も低い

番号	職業名	評価				
		最も高い	やや高い	ふつう	やや低い	最も低い
43	自動車修理工	最も高い	やや高い	ふつう	やや低い	最も低い
44	大会社の課長	最も高い	やや高い	ふつう	やや低い	最も低い
45	電車運転士	最も高い	やや高い	ふつう	やや低い	最も低い
46	中小企業の事務員	最も高い	やや高い	ふつう	やや低い	最も低い
47	公認会計士	最も高い	やや高い	ふつう	やや低い	最も低い
48	薬剤師	最も高い	やや高い	ふつう	やや低い	最も低い
49	自動車設計技術者	最も高い	やや高い	ふつう	やや低い	最も低い
50	銀行の窓口係	最も高い	やや高い	ふつう	やや低い	最も低い
51	音楽家	最も高い	やや高い	ふつう	やや低い	最も低い
52	外航船の船長	最も高い	やや高い	ふつう	やや低い	最も低い
53	外航船の船員	最も高い	やや高い	ふつう	やや低い	最も低い
54	内航船の船長	最も高い	やや高い	ふつう	やや低い	最も低い
55	内航船の船員	最も高い	やや高い	ふつう	やや低い	最も低い
56	海上保安官	最も高い	やや高い	ふつう	やや低い	最も低い

ご協力ありがとうございました。

本調査で得た知見は学術目的以外では利用しません。