

関東運輸局
海上安全環境部 海技試験官

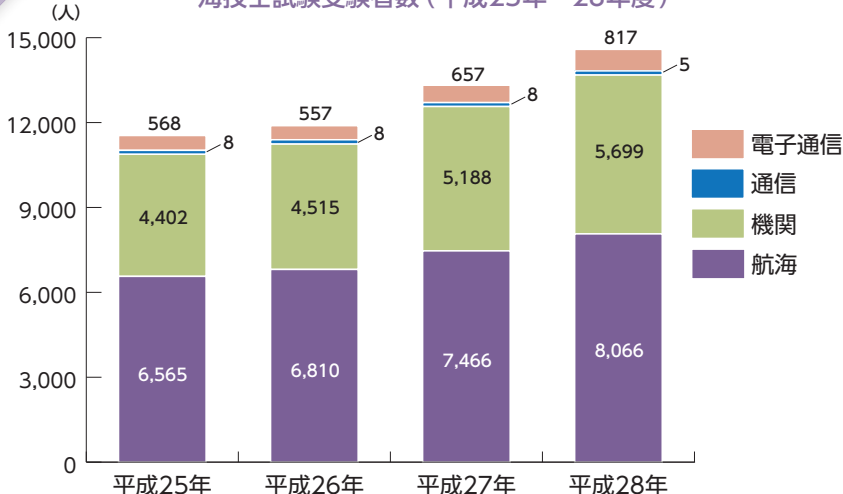
船舶職員を目指す人々に必須の資格

「海技士」などの国家資格を担う専門家集団

大型の船舶に職員として乗り組むために、必ず持っていない「海技士」や船長のアドバイザーとして船を目的地まで案内する「水先人」の資格を取得するためには国家試験に合格する必要があります。今回は、この試験制度を支える海技試験官にスポットを当てて紹介します。



海技士試験受験者数（平成25年～28年度）



(注)受験者数は、筆記および口述試験の延べ人数

海事関係の国家試験を実施する専門家

海技試験官の仕事を一言でいうと「海事関係の国家試験に関するあらゆる仕事を手がける専門家」です。船舶に関する豊かな実務経験と専門知識を持ち、試験の実施計画の立案から口述試験の問題作成、試験の実施、採点から合否の判定までを一貫して担当しています。まさに、わが国の船舶実務に携わる人材を

認定する上で重要な役割を担っています。

そんな海技試験官の1年間のスケジュールをのぞいてみると、これがなかなかハードです。

基本となるのは海技士の定期試験です。この試験は年4回実施されるもので、筆記試験と口述試験の2つの試験が行われます。各運輸局の海技試験官は国土交通本省で作成された筆記試験問題の内容を検討して実施します。続いてその合格者に口述試験を行います。一つの試験をスタートしてから終了までに約2カ月かかります。これを年4回行うので、年間で延べ8カ月を海技士試験のために費やすことになります。

海技士試験に加えて水先人試験なども海技試験官の重要な業務

海技試験官にとって、海技士の定期試験だけでなく、水先人の試験も重要な業務です。水先人と



普段はデスクワークが多いという勝木。口述試験問題作成のためには、実際に港を見て問題を考える。

は、自分の担当する水域の水路や港の状況を熟知している専門家で、国内外の他の水域からやってきた船舶が安全に航行できるように、船長にアドバイスをを行う役割を果たします。

水先人試験は年1回実施され、6月の筆記試験の合格者が、12月の口述試験に進みます。

「筆記試験の問題作成は海技士試験と同様に国土交通本省の担当なので、私たちは内容の検討だけです。口述試験は、自分たちで問題を作成しなくてはなりません。というのも、港湾の状況や船舶が航行する水路は常に変わっていくので、海技試験官がそれぞれの水域を実際に調査し、最新の情報に基づいて問題



水先人による船舶の案内の様子

を作る必要があるからです」と語るのは、首席海技試験官の勝木祐三です。

関東運輸局では、水先人試験は1級〜3級までの初めて水先人になる人の「新規水先人試験」と、各級から昇級する「進級試験」の4種類を行っていて、それぞれに問題を作り分けなくてはなりません。

「もちろん、それぞれの試験の合格基準は公開されています。基本的な設問を基に、港湾の調査を行い、試験の区分



受験者の採点について公平性を期すため複数者で協議

海技試験官の主な業務内容

- 海技士試験
- 水先人試験
- 救命艇手試験
- 救命艇手資格認定試験
- 海外で行われる承認試験
- 海外で行われる臨時試験
- 乗組み基準特例検査
- 運航労務監理官研修 など

に合わせて適宜出題の仕方を変えていくといった工夫をしています。それでも、何種類も問題を作成するのはかなり頭

を悩ませます」(勝木)。

このほかにも、救命艇手試験^{*}や救命艇手資格認定試験も海技試験官の業務です。旅客船や旅客船以外の最大搭載人員100人以上の船舶では、乗組員の中から救命艇手を選任しなければならぬ決まりがあります。救命艇手試験は日本人向けに筆記試験と実技試験を行うもので、救命艇手資格認定試験は外国(フィリピン、韓国など)の救命艇手資格を有して、日本の旅客船に乗船している外国人乗組員が対象となります。

また、主に屋形船が対象となる乗組み基準特例検査や運航労務監理官に対



救命艇

※救命艇手は救命艇に必要な食料や航海用具を積み込んだり、旅客の誘導、救命設備の操作を行う。

する研修など、試験以外の業務も行なっています。

外国人受験者の増加に因應して 海外の各地で承認試験を実施

さらに海技試験官が担当する業務は、国内での試験だけではありません。関東運輸局は、海外で実施されるさまざまな試験の唯一の窓口になって、海外で行われる承認試験も同局の海技試験官が担当しています。

近年は日本人の船員不足が続き、外国人乗組員を採用する船社が増えています。しかし日本籍の船舶に職員として乗り組むには、やはり海技士資格が不可欠です。

「承認試験はこうした外国人に、わが国の海技士としての資格承認を行うもので、関東運輸局がその事務処理などの業務を担っています。外国人が対象の試験なので、受験者の利便性を考慮してフィリピン、インド、ブルガリアの3カ国で実施されています。この試験に合わせて年間8回、3級海技士(電子通信)資格の臨時試験が実施されるので、私たちも海外まで出向いていきます」(勝木)。

現在は、世界16カ国を対象に承認試験を実施しており、毎回かなりの数の受験者が集まっています。年間の合計受験



横浜港に停泊中の客船

者数は1000人近くに上り、多い時には1回につき2000人近くが受験することもあります。

現在、全国に38名の海技試験官がおり、関東運輸局には勝木をはじめ5名の試験官が在籍していますが、海外での試験の際には1週間以上現地に滞在する



インド国ムンバイでの3級海技士（電子通信）の筆記試験の様子

こともあり、当然国内での試験もあることで、全員が年間を通じてほぼフル稼働の状態で、

「さらに毎年3月には、水産系の高校や大学の新卒者に合わせて臨時の海技士試験も行います。いくつもの試験の年間計画を考えなければならぬので、今行っていることと次に行うことを常に同時に考えながら、いかに効率よく間違えなく動けるかが課題です」と次席海技試験官の疋田健次は語ります。

海洋国日本の船舶の安全な航行を、優れた人材の認定という側面から支える海技試験官は、まさに縁の下の力持ちともいべき存在です。

海技試験官は間違いが許されない仕事 断絶することなく粛々と務めるのみ

首席海技試験官 勝木祐三

海技試験官になってから、すでに20年近く経ちます。それまでは主に船員教育の分野での仕事に携わってきました。商船大学を卒業後、当時の運輸省航海訓練所に入所して10年近く練習船の教官として勤めました。その後は、船舶検査官などを経て佐賀県唐津にある運輸省唐津海員学校（当時）に教員として赴任し、さらにODA（政府開発援助）で海外に行った後に現在の仕事に就くことになりました。

海員学校での経験からいって、船乗りはあまり難しいことを考えるよりも、耐える力が大事だと感じています。特に海員学校では中学を卒業してすぐに入ってきたやんちゃな坊主たちが相手なので、技術や知識よりも常識や挨拶の仕方を教えるのが先でした。でもそういう手のかかった生徒の方が、現場での修行に耐えて立派な船乗りになっています。この教え子たちが、今でも訪ねてきてくれるのが一番嬉しいですね。

海技試験官の仕事で一番大事なのは、「絶対に間違っただけいけない仕事だということ」を常に念頭に置いておくことです。船乗りを目指す人の人生がかかっているのですから、試験の監督から採点、合格発表まで一つでも間違いがあつてはいけません。常に油断せず粛々と職務を遂行することを自分に言い聞かせています。



基礎をきちんと理解している人が 確実に合格できる問題作りを

次席海技試験官 疋田健次

海技試験官になる前は外国航路の商船の航海士でした。約4カ月かけて世界中を回る航海を年2回のペースで17年務めました。しかしそのうち業界全体が縮小し、船会社の統合

なども起こってきました。将来のことを考えていたところに、知り合いの海技試験官から声をかけられて、自分もチャレンジしてみようと決めました。

しかし、これまでずっと船の生活だったので一転、デスクワークになったので、本当に務まるのだろうかと非常に心配しました。それだけに海技試験官になって一番苦労したことは口述試験の問題作成です。最初は先輩の横について見よう見まねで教わりますが、相手も忙しいので1〜2回見せてもらったらあとは自分であれこれ工夫しながらはなりません。受験者がどんな船に乗っているかをイメージしながら、自分の航海士としての経験に照らしてどんな問題が最適か考えていくのですが、なかなか難しいです。実に奥深い世界だと毎回痛感しています。海技士試験は船乗りになる人にとって重要な入口です。それだけに口述試験では、基礎をきちんと理解しているかを第一に見ますし、そういう実力を持った人が合格できる設問を心掛けています。

