



▶ ILO産業別概況

2020年4月17日

COVID-19と海運・漁業

世界貿易の90%を担う海運業は国際的サプライチェーンの大動脈である。4月中旬の時点で世界の貿易取引は13%減少しているが、さらに32%以上の減少を見込む向きもある¹。すでに384の航海がキャンセルされる中で、2020年前半の出荷量は25%減少し、2020年全体で見ても10%の落ち込みが予想される²。200万人の船員を擁する海運業にとって新型コロナウイルス感染症（COVID-19）の影響は甚大である。一部の国がクルーズ船による旅行を自粛するよう要請し³、大手クルーズ会社が営業を停止する中で⁴、船員25万人を抱えるクルーズ船部門は特に大きな打撃を受けている⁴。

数千万人の漁業者を雇用する海洋漁業セクターは、食料、特に動物性タンパク質を供給する重要なサプライヤーである。多くの漁船が出港できなくなる一方で、多くの海産物に対する需要は大幅に減少している⁵。

COVID-19がもたらす危機は、船員や漁業者個人の安全と健康、労働条件に影響を与え、彼らが乗船・下船ができるか否かにも影響し、その結果として、海上輸送を確保したり、乗客にサービスを提供したり、海産物を漁獲したりする上で重要な役割が果たせなくなっているのである。



ウクライナ海運労働組合 (MTWTU).

1 WTO: Remarks by DG Azevedo, 8 April 2020.

2 Bowler, T.: [Seafarers in limbo as coronavirus hits shipping](#), BBC News 16 April 2020.

3 United States Department of State: [Cruise ship passengers](#), updated 8 March 2020.

4 CLIA: [CLIA announces voluntary suspension in U.S. cruise operations](#), Cruise Lines International Association, 13 March 2020

5 FAO: [How is COVID-19 affecting the fisheries and aquaculture food systems](#), Rome, 10 April 2020.

▶ 1. COVID-19による影響

雇用機会が減少する懸念に加え、船員は次のような問題に直面している。

- ▶ 港湾に停泊中の船舶に乗降する際の数多くの困難な問題（毎月の乗組員交代はおよそ10万人に上る）
- ▶ 医学的スクリーニングが終わった後も、国際的な船員に対する移動の制限と隔離措置
- ▶ 帰国の禁止、または、少なくともその許可の遅延
- ▶ 治療を目的とする下船の制限
- ▶ 船舶の入港が拒否される場合を含め、必須の医療用品、燃料、水、スペアパーツおよび食料の船への搬入規制
- ▶ しばしば搬入規制により、マスクや作業着、その他の個人用保護具（PPE）の不足
- ▶ 雇用契約または国内法に定める期間を超える勤務期間の延長と、それによる疲労
- ▶ 海技免状取得に向けた訓練または再訓練を受ける際の問題
- ▶ 期間が限定された海技免状と診断書の失効
- ▶ 船員とその家族が感じるストレス、孤立感および社会的圧力の増大
- ▶ 港湾で受けられる福祉サービスへのアクセス制限

これらをはじめとするCOVID-19関連問題は、例えば検査官や技術者を含む専門職員が船舶の安全検査や機材の修理などの職務を遂行できなくなるなど、海運業の運営にも影響を及ぼしている。寄港する国々の間はもとより、同一国内の港湾間でも、適用するルールや規制についてこれまで以上に調整を図る必要がある。また、一時的乗船者（水先案内人や港湾労働者など）が、感染の広がりを抑えるために必要な保護具を装着しているのかを監視する体制が不十分であることに対する懸念もある。さらに、船員遺棄の解決が遅れるケースも見られ、船舶所有者が船団の操業を維持する財務能力を失った場合、このような事例が増えるおそれもある。

数百人の船員が乗り組むこともあるクルーズ船が、乗客のウイルス陽性反応を受け、寄港国の沖合で隔離されたり⁶、いくつかの国では入港を禁じられたりしている⁷。クルーズ船の船員は特殊な問題に直面している。乗客が下船した後も、クルーズ船は停泊または離れた場所での係留を命じられるため、船員は船内に閉じ込められ、医療支援を受けられず送還もされない。洋上に留まる船員も多い。軽症者は船内で治療を受けることができるが、さらに重症化した場合に陸上での医療ケアを制限されることがある。

多くの漁業者と漁船所有者も、乗組員の交代ができなかったり、診断書や海技免状が失効したり、必要な個人用保護具がなかったり、乗船・下船と移動に制約を受けたり、船内で十分な医療を受けられなかったり、下船して治療を受けられなかったりといった同じような問題を抱えている。漁業者は疲労度の高い肉体労働に従事しているため、乗組員の交代ができずに乗船期間が長くなることで特に大きな問題が生じる⁸。

6 Berti, A: [The impact of Covid-19 on the global shipping sector: Part 2, silver linings](#), Ship Technology, 2 April 2020.

7 Doherty, B., and Phillips, D.: [Coronavirus: Cruise passengers stranded as countries turn them away](#), The Guardian, 16 March 2020.

8 EUROPECHE/COGECA/ETF: [Social partners in the fisheries sector urgently calls for special regulatory measures and actions to secure the free circulation of fishermen](#), Letter to V. Veits, Director DG MARE, 27 March 2020.

▶ 2. 政労使とパートナーの対応

国際労働機関（ILO）の加盟国政労使とその他のパートナーは、2006年の海事労働条約とその改定（2006年MLC）に基づき設置された特別三者委員会の役員によるものも含め、海運・漁業に対するCOVID-19の影響に取り組むための大がかりな活動をあらゆるレベルで進めている。

船舶所有者・船員団体の対応

船舶所有者と船員は社会対話を通じ、COVID-19の諸問題に効率的かつ効果的に取り組むための協力を行っている。

国際海運会議所（ICS）と国際運輸労連（ITF）は、[グローバル海運業界から国連機関に対する公開書簡](#)で、すべての政府が商船の入港許可を続け、乗組員の移動と迅速な交代に便宜を図ることにより、海上貿易の機能を維持することが極めて重要であることを強調した。さらに、適切なハイレベル会合の議題にこの問題を加えることと、各国の政府当局に国内の船主協会や船員組合と直ちに協議することを緊急に求めている。

ICSとITFは、国連の専門機関だけでなく他の関係者とも協力して船員の通過や移動の促進を求めており、そのために船員が担う重要な役割をまとめた文書も作成した。

クルーズ船に関しては、ICSとITFは共同でILOに以下を求めている。

- ・ 2006年MLCとその他関連するILO文書の諸原則に従い、クルーズ船労働者を平等に、尊厳をもって処遇し、その人権を尊重することの重要性をすべての政府に認識させること
- ・ 船員が領事館の援助を得ることを、各国が許可しその便宜を図ることの重要性を強調すること
- ・ 各国に対し、数千人のクルーズ船船員の安全な送還を確保するよう呼びかけること
- ・ 船内に残る船員に対しては、すべての必要な機材、食料および援助の提供と陸上で医療ケアが支障なく受けられるようにすることなどの対応を通して、船舶を効率的かつ安全に保つよう加盟国に呼びかけること

国際的な船舶所有者団体

ICSは「新型コロナウイルス感染症（COVID-19）：船員の健康を守るための船舶運用者向け指針」⁹をはじめ、今回の危機に取り組む刊行物をいくつか作成しているが、この指針のねらいは、世界保健機関（WHO）、国際海事機関（IMO）、ILO、欧州疾病予防管理センター（ECDC）によって提供された助言に従えるよう、海運会社を支援することにある。ICSは「新型コロナウイルス戦略グループ」も組織しているが、そこには船員を代表する団体も含まれている。戦略グループは毎週オンラインで会合を開き、問題点の把握と情報の交換、提言の作成を行っている。

国際的な労働者団体

ITF は 5つの重要分野に対して対策を取ることを要請した¹⁰。

- ・ COVID-19 への対応に欠かせない労働者を守ること
- ・ 健康と安全を第一に考えること
- ・ すべての労働者の所得を補償すること
- ・ 経済を停滞させないよう政府主導の景気刺激策を実施すること
- ・ 持続可能なサプライチェーンを維持すること

ITFは、クルーズ船乗組員などの特別な状況も含め、船員が直面している現状も強調した。そして、労働者向けにウイルス関連の情報と助言を提供するとともに、加盟組合、船舶の乗組員、船員一人ひとりが抱えるCOVID-19関連の疑問や問題にも対処している。また、COVID-19専門のウェブページも立ち上げたが、ここには全世界の国々や港におけるCOVID-19規制に関する情報を示すマップも含まれている¹¹。

国・地域レベルでの船舶所有者・船員団体の対応

各国の船舶所有者・船員団体は連携して懸念を表明し、COVID-19問題に対する解決策を提案している。例えば、英国鉄道・海運・輸送労働組合（RMT）、ノーチラス・インターナショナルおよび英国海運会議所

9 ICS: [Coronavirus \(COVID-19\): Guidance for ship operators for the protection of the health of seafarers](#), Marisec, London, 3 March 2020.

10 ITF: [Covid-19: ITF global demands for governments and employers](#), 7 April 2020.

11 ITF: [Covid-19: ITF launches global port map for seafarers](#), 7 April 2020.

は、国と地方分権政府に対し、利用可能なあらゆる政策手段を活用し、船員の雇用と資格を守るよう共同で要請した¹²。

▶ 地域別漁船所有者・漁船員団体の対応

漁業では、欧州連合の社会的パートナーが、欧州委員会に対し、特別の規則を導入し、漁船員を自由に交代できるよう対策を講じることを要請した。漁船所有者と漁船員団体はその書簡の中で、漁船員の健康、最長勤務期間および海技免状に関する具体的な問題にも注意を喚起した。

▶ 個別海運会社の対応

海運会社は、船舶や船員に対する各社の指針を発表するだけでなく、情報の共有も支援している。例えば、インチケープ SHIPPING サービス (Inchcape Shipping Service) は「新型コロナウイルス感染症 (COVID-19) が港湾と各国に及ぼす影響」を発表し、各国における乗組員の交代に関する規制などの情報を提供している¹³。

政府の対応

旗国および寄港国の政府は、回状などの形式でCOVID-19と海事セクターに関する情報を発信している¹⁴。

- 中国では、交通運輸部と人力資源・社会保障部が、船員雇用契約 (SEA) が失効し、かつ、次の寄航港が乗組員交代を禁じる予防・統制措置を導入している場合の契約延長に取り組んでいる。このような契約延長は、継続乗船期間が12カ月を超えないことと、署名された追加の雇用契約は1カ月以内に所管の海事管理局に登録することを条件に、当該船員の書面による同意を得て行うこととされている¹⁵。
- ノルウェー海事局は、船舶所有者と船員団体との同意に基づき、乗組員の交代と商品・医薬品の輸送に関するガイドラインを作成しているが、その中には、乗組員の乗船・下船に関する手順のほか、船員と漁船員の資格、訓練および医療に関する必要書類も含まれている¹⁶。

- シンガポール海事港湾庁はCOVID-19に関し、数件のポートマリン・サーキュラー (回状) を出している。当初は乗組員の交代を停止すると発表していたが、業界や労組からの申し入れを受け、船員が最長乗船期間に達しており、さらに旗国がそれ以上の雇用契約延長を認めていないかどうか、家族の死亡のような特別な事情、または、船員が船内で勤務できる健康状態にない場合などの状況を考慮した所定のプロセスを確立している¹⁷。
- 英国では、運輸省、海事沿岸警備庁および公衆衛生庁がCOVID-19に関し、海運業と海港向けの指針を発表しているが¹⁸、この中には、COVID-19の背景、症状および陽性者への対処方法、船舶と海運会社向けの対策、COVID-19蔓延の抑制、清掃とゴミ、下船などの項目が含まれている。

地域機関の対応

欧州委員会は「コロナウイルス：クルーズ船乗客の送還と乗組員の保護に関する指針」を発表したが¹⁹、この中には衛生上の助言のほか、乗組員交代、船員や乗客の下船と送還に関する提言が盛り込まれている。この指針は、優先レーン (グリーン・レーン) 実施に関する通達C(2020) 1897最終版を含むその他の欧州連合 (EU) のCOVID-19通達に依拠している。欧州海上保安機関 (EMSA) も、加盟国と欧州自由貿易連合 (EFTA) 諸国の間の情報交換に便宜を図っている²⁰。

IMOとILO条約の基準を満たしているか確認するため、世界共通の基準で寄港した外国船に立入検査を実施するためのPSC (ポートステートコントロール、外国船舶の監督) 地域覚書 (パリ覚書、東京覚書、インド洋覚書などがある) では、情報の共有のほか、パンデミックの間の船舶検査に関する指針を発表した。パリ覚書は一般原則として、診断書を含め、船舶と船員の証明書の有効期間延長許可などの事項に関し、現実的なアプローチを求めている²¹。

12 UK Chamber of Shipping: [Government must act to protect shipping jobs](#), 23 March 2020.

13 INCHCAPE: [CORONAVIRUS \(COVID-19\) Port / Country Implications](#).

14 IMO: [Coronavirus pandemic \(COVID-19\)](#), Communications received from Member States

15 Joint Announcement of Ministry of Transport and Ministry of Human Resources and Social Security of People's Republic of China on Appropriate Arrangement of Crew Changing for Chinese Ships Engaged in International Voyages during the Outbreak of COVID-19, Announcement No. 16, 12 March 2020.

16 Norwegian Port Authority: [Guidelines regarding change of crew](#), 6 April 2020.

17 Marine and Port Authority of Singapore: [Port Marine Circular No 19 of 2020](#), 27 March 2020.

18 Government of the United Kingdom: [Guidance for shipping and sea ports on coronavirus \(COVID-19\)](#), 26 March 2020.

19 European Commission: [Coronavirus: Guidance on repatriating cruise ship passengers and protecting ship crews](#), 8 April 2020.

20 EMSA: [COVID-19 Member States measures: Alphabetical list by country](#).

21 Paris MOU: [Paris MOU guidance regarding the impact of COVID-19](#), 26 March 2020.

その他の国連専門機関による対応

IMOは、新型コロナウイルス感染症（COVID-19）の世界的大流行に関する [ウェブサイト](#)で、加盟国間の情報交換に便宜を図っている。このサイトで公開されたIMOサーキュラーには、IMO加盟国、船員および海運セクター向けの詳細な助言が掲載されているが²²、その中には、WHOの提言に基づく情報と指針、関連のIMO文書の実施と施行に関する助言、船員と漁船乗組員の証明書に関する指針、および船舶引き渡しの予定外の遅延に関する指針も含まれている。

4月、IMO理事会は、

- 旗国と寄港国に対し、人類全体の利益のため、円滑な海上交通と世界貿易のために海運サービスの提供を確保するよう求めた。
- さらに旗国と寄港国に対し、とくに賃金、上陸許可、疾病休暇、医療的支援、食料供給および送還の権利を守り、船員の福祉を確保することを求めた。
- 修理、検査および船員の証明と免許に対する実際的かつ現実的なアプローチに支持を表明した。
- 加盟国と国際機関に対し、船舶引き渡しの予定外の遅延に関する指針に配慮するよう促した。
- さらに各国政府に対し、それぞれの国情に配慮しながら、海上輸送に携わる労働者を COVID-19 から守るための好事例を共有するよう促した²³。

WHOは各国の担当窓口（NFP）、港湾保健機関、地方、州および国の健康監視・対応システム、ならびに、港湾と船舶の運営者を対象に「船内におけるCOVID-19症例／流行の管理に関する運用上の配慮事項」[《Operational considerations for managing COVID-19 cases/outbreaks on board ships》](#)を発表した。

ILO、IMOおよびWHOはそれぞれの権限と、労働省や海事管理局、公衆衛生当局に働きかけを行える能力に基づいて、これまでよりもさらに緊密に連携し、海運・漁業セクターにおける調整の取れた国際的アプローチに沿って、これら部門に対するCOVID-19の影響に関する取り組みを実施している。

IMOとWHOは「COVID-19流行への対応に関するIMO-WMO共同声明」[《Joint statement IMO-WHO on the response to the COVID-19 outbreak》](#)を発表した。ILO、IMOおよびWHOは、船員に対する医療の提供と、船員の診断書²⁴と船舶衛生証明書の期限延長に重点を置いたCOVID-19と海運に関する[共同声明](#)も発表した。

国際非政府機関(NGO)の対応

国際海員健康協会（IMHA）のCOVID-19専用ウェブサイトでは²⁵、海運会社を対象に、港湾での船員に対する医療的支援とCOVID-19検査に関する指針を提供している。また、ノルウェー海事・潜水医学センター（Norwegian Centre for Maritime and Diving Medicine）とRadio Medicoが開発した双方向のCOVID-19評価ツールも紹介している²⁶。

国際船員福祉支援ネットワーク（ISWAN）は、船員や船舶所有者、船舶管理会社向けの資料を掲載するウェブページを立ち上げているが²⁷、これにはCOVID-19パンデミックの間の精神衛生管理に関する動画も含まれている²⁸。

22 IMO: [Coronavirus \(COVID-19\): Guidance relating to the certification of seafarers and fishing vessel personnel](#), 2 April 2020.

23 IMO: Council, 31st Extraordinary Session, Summary of Decisions, 8 April 2020

24 An issue addressed by both the MLC, 2006, and the International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers.

25 IMHA: [Information - COVID-19](#).

26 Norwegian Centre for Maritime and Diving Medicine: [Management of Suspected Covid-19 on Board](#).

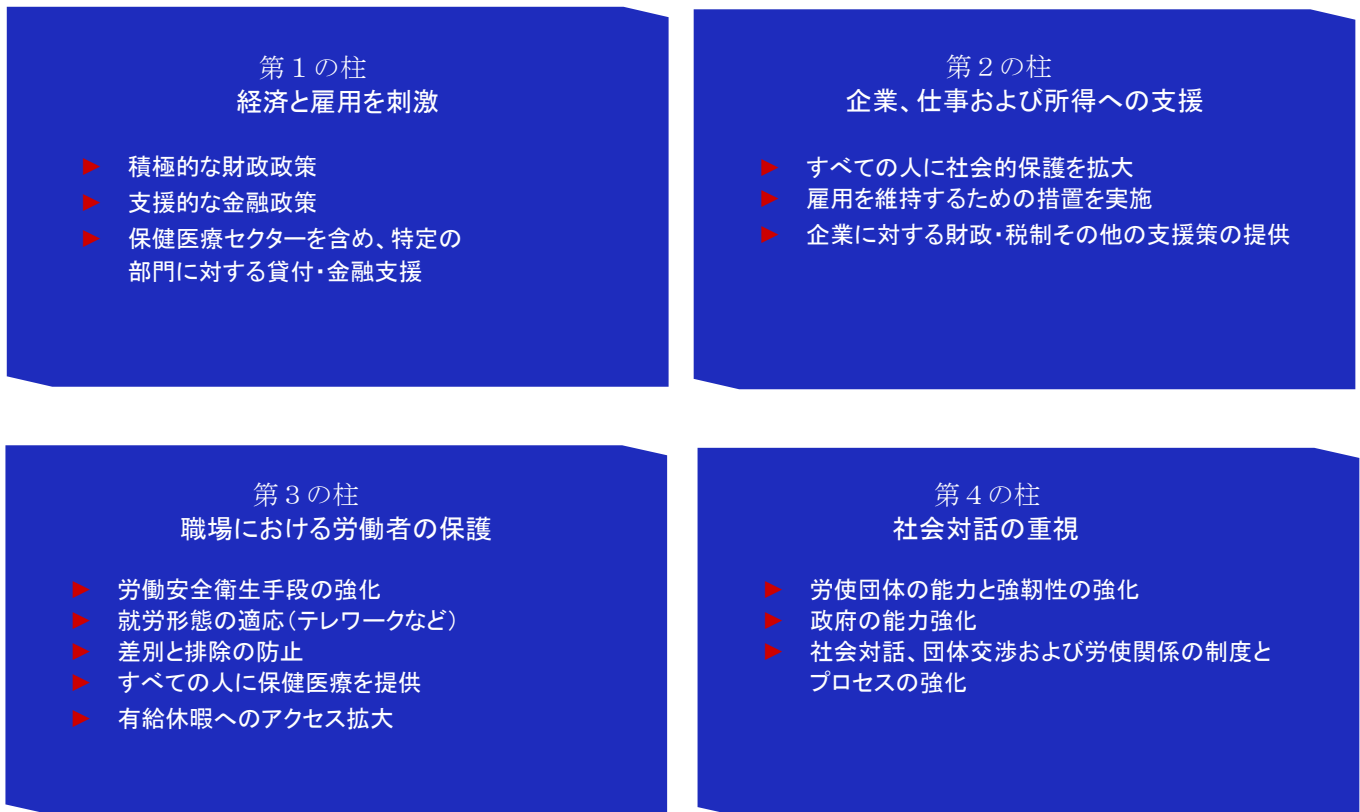
27 ISWAN: [Coronavirus \(COVID-29\)](#)

28 ISWAN: [Managing your mental health during the COVID-19 pandemic](#), 25 March 2020.

▶ 3. ILO のツールと対応

ILOは今回の危機の影響を評価し、影響を緩和し、強力かつ速やかな回復のための幅広い政策オプションを発表した²⁹。これは4つの柱に基づき、COVID-19パンデミックに関する指針とテクニカルノートを策定している。

図 1: 国際労働基準に基づきCOVID-19に対処するための4本柱



出所: ILO (2020). [COVID and the world of work: Updated estimates and analysis](#), (前掲書) を基に作成

ILOは以下の資料も発行している。

- ▶ 新型コロナウイルスの影響下における家族に優しい政策・方針その他の職場の好事例：使用者が講じ得る重要な措置（日本語版準備中） [New guidelines to help employers support families during COVID-19](#), ILO, UNICEF, 3月30日
- ▶ 新型コロナウイルスに関する社会的保護分野のモニタリング [Social Protection Monitor on COVID-19](#), 定期的に更新

- ▶ ILO基準とCOVID-19—FAQ：COVID-19の大流行に関連する国際労働基準の主な規定についてよくある質問に対する回答（日本語版準備中） [ILO standards and COVID-19 \(coronavirus\) – FAQ: Key provisions of international labour standards relevant to the evolving COVID-19 outbreak](#), 3月27日
- ▶ [ILOモニタリング第2版、COVID-19と仕事の世界：推計と分析](#) ILO Monitor, 2nd Edition: [COVID-19 and the world of work: Updated estimates and analysis](#), 4月7日
- ▶ 紛争と災害の管理：労使団体間の協力の模索 [Managing conflicts and disasters: Exploring collaboration between employers' and workers' organizations](#), 2020年

²⁹ ILO: [COVID-19 and world of work: Impacts and responses](#), ILO Monitor 1st Edition, 18 March 2020.

ILOの[ウェブサイト](#)には、新型コロナウイルスが仕事の世界に与える影響に関し、定期的に更新される記事を含め、COVID-19に関するILOの活動へのリンクを掲載している。

海事セクターに特化したILOの対応

ITFからの正式な介入要請を受け、ILOは加盟国政府に対して、新型コロナウイルスに関連して、個人用保護具、船内での医療および陸上での医療機会を含め、2006年MLCに基づく責任を改めて再認識させた³⁰。ILO事務局は、COVID-19との関連における2006年MLCの規定適用に関する質問にも回答した。事務局はまた、海事セクターが直面する課題に適切に対応するため、2006年MLCの特別三者委員会（STC）の役員とも連携している³¹。

[新型コロナウイルス感染症（COVID-19）に関する声明](#)で、STC役員は、新型コロナウイルスが海運業界と船員にもたらした深刻な状況に対する注意を喚起している。そして、多くの国では日常生活が厳しい制約を受けているものの、社会は依然として食料や医薬品、日用品の供給を必要としており、工場には原料と製品を出荷するための物流が必要であることを指摘している。この声明は、強靱な国際的サプライチェーンの必要性と、グローバル経済にとって海上貿易がいかに重要かを強調している。また、船員を正式に基幹労働者として認識し、移動制限の適用除外とするとともに、感染予防における好事例を遵守しつつ、支障なく乗船・下船したり自宅に戻ることができるよう、特別の配慮を行うよう求めている。

加盟国政労使からの要請に応じ、また、STC役員との協議を受けて、ILO事務局は[海事労働問題と新型コロナウイルス感染症（COVID-19）に関する情報ノート](#)を発行したが、この情報ノートは特に下記に関し、2006年MLCに照らして現状の危機の複雑性に取り組むための指針を提供している。

- 船員の安全と健康
- 船員の通過と移動および送還の便宜
- 船員の雇用契約満了
- 最大乗船期間と保障措置

- 最小人員の削減
- 診断書の期限切れ
- 訓練と資格に関する証明
- 海上労働証書と検査
- 社会的保護—感染または隔離の場合、船員が有給疾病休暇を認められる権利
- COVID-19の世界的な大流行期間中の上陸許可と福利厚生施設
- 船員の遺棄

情報ノートには、その他の情報源へのリンク先や船員個人の要望の問い合わせ先も含まれており、乗組員や船員はこれを活用してCOVID-19に関する情報を取得したり、懸念事項を問い合わせることができる。

STC役員による声明発出を受けて、ガイ・ライダーILO事務局長は各国政府に対し「この難しい時代において、船員がその決定的に重要な役割を演じ続けられるよう、新型コロナウイルスの世界的な大流行から十分に守られ、医療機会を与えられ、必要に応じて船舶を乗り降りできるよう確保すること」を各国政府に呼びかけた³²。船員遺棄事件報告に関するILO/IMOデータベース³³は、事例の報告に際して、当該事例がCOVID-19に関連していると思われるかどうかを報告フォームで示すよう更新されている。

ILO事務局は、2007年の漁業労働条約（第188号）の適用との関連でも、COVID-19の世界大流行について検討を行っている³⁴。

パンデミックが海運・漁業セクターに及ぼす影響に対するILOの対応は、これからも継続していくものである。ILO事務局は今後も加盟国政労使と協議し、他の国連専門機関とも密接に協力して引き続き対応策を策定していく。

30 As at 15 April 2020, the MLC, 2006, had been ratified by 96 member States.

31 The STC is the tripartite body established under Article XIII of the MLC, 2006, to keep the working of the Convention under continuous review. The Officers of the STC are appointed by the Governing Body for a period of three years.

32 ILO: [Treat seafarers with “dignity and respect” during COVID-19 crisis](#), News, 31 March 2020.

33 ILO: Database on reported incidents of abandonment of seafarers

34 The Convention is in force and, as at 13 April 2020, had been ratified by 18 member States.

問い合わせ先

International Labour Organization
4, Route des Morillons
CH-1211 Geneva 22 – Switzerland

Sectoral Policies Department
E: covidresponsesector@ilo.org