

# ILO産業別概況

参考日本語資料

2020年6月

## COVID-19の道路輸送部門への影響

道路輸送部門は社会的・経済的發展に不可欠であり、管轄区域や国を越えた移動を保証している。道路貨物輸送サービスは、食料品や医療品などの必需品のほか、企業や消費者が依存している広範な資材の供給を確保している。<sup>1</sup>この部門は、経済成長と雇用創出に重要な貢献をしているだけでなく、必需品の不足を防ぐことにも貢献している。<sup>2</sup>一部の国では、道路輸送は必要不可欠なサービスとされている。

COVID-19の蔓延を抑制するために、世界の多くの国が国内輸送の制限及び/または道路貨物輸送サービスのための国境を閉鎖している。その結果として生じる貿易の不振とサプライチェーンの混乱は、すべての国に影響を与え、内陸封鎖された開発途上国の脆弱性をさらに悪化させる可能性がある。必要物資の不足や価格の上昇は、社会で最も脆弱な人々（女性、高齢者、非正規労働者を含む）に影響を与える可能性がある。

荷主、荷受人、買主、仲介者を含む、政府、社会的パートナー、道路輸送サプライチェーン<sup>3</sup>への当事者による緊急行動は、現在および将来の危機に効果的に取り組むため、これらの重要な労働者のディーセント・ワークの課題に対処する上で重要である。トラック運転手は、パンデミックとの闘いで「道路における影のヒーロー」、ホイール車の王、高速道路の騎士<sup>4</sup>、「歩兵」<sup>5</sup>と表されている。



© Elegant Mob Films, Real Ficção, Cinevideo e Multimedia, Amaury Santana

ホイール車での生活：スペインの長距離ドライバー

彼らは、スーパーマーケットの棚に必要な不可欠な商品をストックしておき、医療品を届けるために欠かせない存在である。しかし、国境閉鎖、渡航禁止、輸出制限、身体的距離の確保、ロックダウン、必要不可欠な生産活動以外の事業の一時停止などの政策は、彼らの日常生活にすぐに影響を与え、<sup>6</sup>彼らの労働条件は急速に悪化している。人権を尊重し、<sup>7</sup>国際労働基準と社会対話を考慮に入れた行動は、これらの重要な労働者のためのディーセントな労働条件への道を開くことになるであろう。

1 International Road Transport Union (IRU), 2020. [COVID-19: How some countries around the world are supporting road transport](#), Newsroom, 9 April.

2 Food and Agriculture Organization of the United Nations (FAO), 2020. [Responding to the impact of the COVID-19 outbreak on food value chains through efficient logistics](#), 4 April.

3 ILO, 2020. [Guidelines on the promotion of decent work and road safety in the transport sector](#), paragraph 12, Geneva.

4 IRU, 2020. [What the drivers' life is like](#), Newsroom, 15 April.

5 Premak, R. 2020. [Truck drivers have emerged as some of the most 'essential' workers of the coronavirus, but they're not getting paid like it](#), Business Insider, 9 May.

6 World Customs Organization (WCO) Private Sector Consultative Group, 2020. [Comments on the impact of the COVID-19 crisis: Ideas for the WCO and its Members from the WCO Private Sector Consultative Group](#), 13 April.

7 United Nations Office of the High Commissioner for Human Rights (OHCHR), 2020. [COVID-19 Guidance](#).

## ▶ 1. COVID-19 の影響

長距離の旅客および貨物を含む道路輸送部門は、COVID-19 の世界的流行の結果、深刻な財政的制約と運営を行う上でプレッシャーにさらされている。この概要の主な焦点は長距離の道路貨物輸送であるが、多くの地域で観光バスの運行（すなわち長距離の国際運行）が100%減少し、長距離の国内バス路線のサービスが90%減少していることを強調しておくことが重要である。<sup>8</sup> 貨物輸送では、自動車部品、花、衣料品、建設資材の輸送など一部の区間がほぼ足踏み状態となっている。<sup>9</sup> 必需品の輸送を含む他の道路貨物事業者は、新規契約がないために収益が最大40%減少したり、空走の頻度が高くなったり（最大40%増）している。<sup>10</sup>

道路輸送は国内総生産（GDP）と雇用の両方に大きく貢献している。国にもよるが、道路輸送部門は一般的にGDPの1～4%、総就業者数の3～5%に寄与している。<sup>11</sup> しかし、国によっては、この部門における非正規雇用者の推定値により、この割合はさらに高くなる場合もある。

### 雇用に与える主な影響

多くの国では、運転手の多くは自営業者であり、そのため多くの運転手は労働法や雇用保護法の適用範囲外となり、それは障害補償、健康保険、<sup>12</sup> 失業保険などの重要な従業員給付を受ける資格がない事を意味する。<sup>13</sup>

また、結社の自由や団体交渉に効果的に関与することができない場合もある。商品の輸送は一般的にサービス契約または非公式な事業に基づいている。小規模な道路輸送事業を営むことは、自営業者やオーナー経営者を含め、機会を得、経済的に自立し、柔軟性のある生き方となり得る。<sup>14</sup> しかし、パンデミックが突然発生したことにより、このセクターの脆弱性が増している。下請けの利用の増加など、細分化とフラグメント化のレベルは競争を激化させ、個人運送業者を含む独立ドライバーや、零細・中小企業（MSE）が貨物輸送業界の大部分を占めるようになった。<sup>15</sup>

あらゆる規模の企業がパンデミックの影響を受けているが、この未曾有の事態は、業界のほとんどの中小企業の流動性と収益性を急速に悪化させる結果となった。独立ドライバーや中小企業は特に倒産のリスクにさらされている。運賃が暴落し、保険料が上昇し、新たな規制が彼らの事業に悪影響を及ぼす可能性があるため、独立ドライバーは事業をどう維持していくのかについて心配している。<sup>16</sup> 従属的な自営業者を含むこのセクターの労働者は、所有権や維持費、その他の車両運営コストを負担しなければならないことが多いため、脆弱であるが、社会対話に参加することができず、社会的保護を含む他の労働者が享受している保護から恩恵を受けられない可能性がある。<sup>17</sup> 自由で独立した、強力な使用者団体、労働者団体は、効果的な社会対話のための重要な条件となる。<sup>18</sup>

労働力不足は、他国からのドライバーが労働力の大部分を占める主要な受け入れ国の国々に影響を与えるだろう。欧州連合（EU）は、トラック運転手の大多数が正社員（最大89%）またはフルタイム（最大95%）の雇用契約を結んでいる唯一の地域である。<sup>19</sup>

8 IRU, 2020. [IRU Open Letter: Road transport industry call for action 'Driving the recovery'](#), 06 May.

9 ibid.

10 ibid.

11 ILO, 2015. [Priority safety and health issues in the road transport sector](#), Report for discussion at the Tripartite Sectoral Meeting on Safety and Health in the Road Transport Sector (Geneva, 12–16 October 2015), pp. 17-18.

12 For example, in the United States, 38 per cent of truck drivers are not covered by basic health insurance or a health care plan. See: United States National Institute for Occupational Safety and Health, 2014. [National survey of long-haul truck driver health and injury](#). Federal Motor Carrier Administration.

13 ILO, 2015. [Priority safety...](#) op. cit. p. 11.

14 ILO, 2020. [Guidelines...](#) op. cit., paragraph 25.

15 ILO, 2020. [Guidelines...](#) op. cit., paragraph 24.

16 Abott, C., 2020. [Owner-operators feel pain of rate decline due to pandemic: Protest blocks freeway in Houston](#), The Trucker, 23 April.

17 ILO, 2020. [Guidelines...](#) op. cit., paragraph 25.

18 ILO, 2018. [Resolution concerning the second recurrent discussion on social dialogue and tripartism](#), International Labour Conference, 107th Session, Geneva, 2018.

それにもかかわらず、一部の EU 諸国では、この業界の大部分を他国からのドライバーに依存している。彼らはすでに帰国していたり、身体的距離の確保のため隔離や自宅待機の状況に置かれている可能性がある。<sup>20</sup>

**COVID-19 が及ぼす経済的影響は、男性とは異なる形で女性に与えられているため、対応や政策はこの部門の女性労働者の固有のニーズを考慮に入れなければならない。**<sup>21</sup> この部門の女性は、低賃金または低賃金の仕事や、男性に比べて地位が低いか低い仕事に就いていることが多く、キャリア開発の機会、たとえあったとしてもごくわずかである。道路輸送部門は依然として男性優位を示している。

### 職場への影響

**運送業の労働者は、その職場の特殊な条件のため、独自の状況に置かれている。**トラック運転手はかなりの時間を車内で過ごすため、休憩所や福利厚生施設は疲労管理やドライバーの心身の健康のために最も重要である。商用車の休憩所や福利厚生施設、必要不可欠ではない事業の閉鎖は、運転手の労働条件に悪影響を与え、きれいな水やトイレを利用できる機会が少なくなっている。プロの窃盗犯が、COVID-19 のために休憩所の閉鎖や安全で安心な駐車場が一般的に不足している状況を悪用する可能性がある。<sup>22</sup>

**国境越えや、国の州境、地方の管轄区域での新たな制限（または閉鎖）は、待ち時間、強制隔離、強制検査、差別といった点で労働条件にマイナスの影響を与えている。**政府、労働者、使用者らは、不必要な遅延や調整のとれていない管理手続きによる負の影響を減らすために協力することで、相互利益を得る。これにより、国際または国内の貨物の移動を迅速化し、必要不可欠な商品のオンタイム配送を確保できる。現状では TIR 条約<sup>23</sup> のような国連の輸送・貿易円滑化条約が有用である。



"ほとんどの人々や企業は、COVID-19 が世界的に流行している期間中も、私たちが運転することを望んでいるが、トラック運転手が彼らの施設を使用することは許されていない。トイレは、積載地や荷下ろし地で閉鎖されたままである。ガソリンスタンドのシャワーには長い列ができ、掃除もされていない。しかし、車に戻って寝る前には、私も他の人と同じようにシャワーを浴びて清潔でいたい。"



フONS・ヴァン・ベルゲン オランダ国際トラック運転手<sup>24</sup>

### 労働安全衛生に関する主な影響

**"この危機の間に働く人々の労働安全衛生については、評価し、対処されるべきである"**<sup>25</sup> 危険な環境にいる労働者には、良質の個人用保護具（PPE）を提供すべきである。<sup>26</sup> 誰もが、仕事や給与を失うことを恐れて、不必要に健康を危険にさらすような状況で働かざるを得ないと感じるべきではない。<sup>27</sup>

19 European Parliament, 2015. [Employment conditions in the international road haulage sector](#), study for the Committee on Employment and Social Affairs, p. 14.

20 European Transport Workers' Federation (ETF), 2020. [COVID-19: Truck driver reveals truth about how professional drivers are treated on Europe's borders](#), 17 April.

21 World Road Association (PIARC), 2020. [The impact of COVID-19 on women in transport](#), webinar, 15 May.

22 Sensitech, 2020. Supply chain impact and cargo security best practices, SCIC COVID-19 Alert, 30 April.

23 UNECE - IRU, 2020. [Border crossings in the age of COVID-19: Using tried and tested UN Conventions](#). The Customs Convention on the International Transport of Goods under Cover of TIR Carnets (TIR Convention, 1975) is one of the most successful international transport conventions and is so far the only universal customs transit system in existence. Border crossing facilitation documents and e-documents (including TIR and e-TIR Carnets) may reduce the risk of spreading the virus as there might not be any need to check every driver and load compartment. See: UNECE (undated). [TIR](#).

24 IRU, 2020. [What the driver's life is like](#). 15 April.

25 OHCHR, 2020. [COVID-19 Guidance](#), section on social and economic impacts.

26 *ibid.*

27 *ibid.*

独立ドライバーや中小企業は、有事の際の計画を立てたり、パンデミックに対応して業務管理を行ったり、迅速に適応する能力を持っていないかもしれない。トラック運転手が必要な計画を実行し、健康と安全を維持するための協定や提言に従うことができるようにするためには、明確で透明性のある情報が最も重要である。ドライバーにとっては、PPE や清掃・健康用品の調達力や購買力は限られているかもしれない。業務への適応、管理する上での他の障害には、病気に感染することへの恐れによる休憩所、荷送人の施設、その他の配送ポイントでの差別や偏見がある。

**就業規則や運転時間規則の変更によって、疲労やストレス、衝突事故の原因となる可能性がある。**多くの国で労働時間や運転時間の規則の変更により、労働力不足を緩和し、必要不可欠な商品をオンタイムに配達するために、柔軟性が向上している。しかし、多くのトラック運転手はパンデミックの間、長時間労働と休息時間の不足に直面する可能性があり、その結果、疲労が増加し、極度に消耗し、彼らの肉体的、精神的健康だけでなく、家庭生活や人間関係に影響を与える可能性がある。<sup>28</sup> パンデミックによって、サプライチェーン業者からの圧力が増す可能性があり、それが運送労働者がより危険で不確かな運転をする根本的な原因となる可能性がある。<sup>29</sup> これらの規定変更における入念な監視と予防対策は、このような負の影響と、それがもたらす道路の安全性に係わる結果（衝突事故を含む）を防ぐのに役立つ。

28 Unite the Union, 2020. [Coronavirus: Lorry drivers will be flexible but safety must be paramount, warns Unite](#), 10 March.

29 ILO, 2020. [Guidelines...](#) op. cit., paragraph 29.

## ▶ 2. 政労使とパートナーの対応

パンデミックの影響に対処するためには、労働者、使用者、政府による対応が鍵となる。政労使による対策は当面は次の3つ目標に焦点をあてて講じられる。すなわち、職場の労働者の保護、企業への支援と、財政的支援の提供、多くの規制の緩和を含めた、通関、回廊輸送、貿易手続き円滑化の支援である。この3つはすべて、パンデミックの期間中に必要不可欠な物資や医薬品の効率的な配送を確保することに貢献できる。

### 国際的な部門別対応と参考資料

道路・内陸輸送の問題に焦点を当てた世界的な組織の不足が、パンデミックに対し、本当に必要な、調整された対応の妨げになっている可能性がある。

<sup>30</sup> 最も関連性の高い国際的な指針やデータベースには、以下のようなものがある。

#### 国連機関：

- ▶ 国連欧州経済委員会（UNECE）が推進する、『[Observatory on Border Crossings Status due to COVID-19](#)』は、国別の渡航制限と国境閉鎖に関する情報とデータベースを提供している（187の加盟国で予定されている）。
- ▶ 国連貿易開発会議は、[パンデミック時の国際貿易・輸送手続きの円滑化を強化するための10項目の行動計画](#)を発表した。
- ▶ FAO、世界保健機関（WHO）、世界貿易機関（WTO）の事務局長らによる[共同声明](#)では、開かれた貿易を維持することの重要性が強調されている。
- ▶ FAOは、「効率的な物流を通じたCOVID-19世界的流行の影響への対応（[Responding to the impact of the COVID-19 outbreak on the food value chains through efficient logistics](#)）」という政策概況を作成し、農業生産と市場アクセスの維持・拡大における物流の重要性を強調している。
- ▶ UNECEは、[コロナウイルスの輸送への影響に関するデータソース](#)をまとめている（UNECE加盟国向けを予定）。

- ▶ 国連アジア太平洋経済社会委員会（ESCAP）は、「[COVID-19に対する政策対応：アジア太平洋地域における輸送の接続性に関する概要](#)」、および「[COVID-19の余波における南アジアの貨物輸送回廊の強化に関する留意事項](#)」を発表した。

#### その他の政府間機関

- ▶ 経済協力開発機構（OECD-ITF）の国際交通フォーラムは、[COVID-19の世界的流行に対する交通政策の対応についての概要](#)を発表し、加盟国（60カ国）の[政策対応](#)に関するデータベースを整備している。
- ▶ WTOは、COVID-19パンデミックに関連して取られた貿易および貿易関連措置に関する透明性を提供するために、[COVID-19と世界貿易](#)に関するウェブサイトに非公式の状況報告を掲載している。

- ▶ 世界税関機構とWTOの首脳による[共同声明](#)は、国境を越えた貿易を促進するイニシアティブを支援するため協調的アプローチを確立し、必要不可欠な商品が最も必要としている人々に迅速に届くようにすることを誓約する。

#### 地域機関

- ▶ EUは[COVID-19：健康を保護し、商品や必要不可欠なサービスを確保するための国境管理措置に関するガイドライン](#)を発行した。
- ▶ FAOとアフリカ連合は、アフリカ域内貿易に関するガイダンスを発表した（フランス語）。[Le commerce intra-africain, la Zone de libre-échange continentale africaine \(ZLECAf\) et la pandémie de covid-19](#)。

### 社会対話の結果としての行動の呼びかけ

国際的な部門別の使用者団体と労働者団体は、COVID-19の問題に効率的かつ効果的に対処するため、社会対話を通じて協力してきた。IRUと国際運輸労連（ITF）は[共同声明](#)の中で、モビリティとサプライチェーンの継続性と回復力を支援するために、ドライバーを保護し、道路運送業、特に中小企業に財政支援を提供することが緊急に必要であることを強調している。

<sup>30</sup> Other transport sectors, such as shipping and civil aviation, benefit from the work and guidance issued by United Nations specialized agencies including the International Maritime Organization and the International Civil Aviation Organization. After the termination of the [Transport and Communications Commission](#), the Inland Transport Committee (ITC) housed at the UNECE became the custodian of the United Nations Transport Conventions (global and European agreements). Yet only UNECE member States may participate at the ITC sessions as full members with voting rights. "Non-UNECE member States have the right to participate as full members to the segments of the ITC session that deal with legal instruments to which they are contracting parties and remain in a consultative capacity in other parts."

次のような緊急の呼びかけが行われている。

- ▶ 道路輸送を重要なサービスに指定する
- ▶ 商用車ドライバーの重要な役割を認識する
- ▶ 道路運送労働者を重要労働者に指定し、他の重要なサービス労働者と同じ保護を与える。
- ▶ 国境を越えた物流におけスタンダード・プラクティスの開発と実施を通じて、ドライバーの安全と福祉を保证する。
- ▶ 道路運送中小企業に対する政府の優先的な支援を提供する。
- ▶ 道路運送業界を支援するため、政府、使用者、労働組合の間で国レベルの三者対話を始める。
- ▶ 顧客、荷送人、関係機関に対し、ドライバーに対する敬意を持った扱いと労働条件を要求する。

#### IRU（国際道路輸送連盟）：

IRU は、[COVID-19 の情報ハブ](#)を作り、[COVID-19 期間中のトラック運転手向けと、バス・長距離バス運転手のための実践的な提言](#)を開発した。現在それは 16 カ国語で提供されている。また IRU 事務総長は 2 つの行動呼びかけを行っている。

- ▶ 道路運送部門に対する COVID-19 への世界的な対応のギャップに懸念を呈する、[コロナウイルスと、そのサプライチェーンおよびモビリティネットワークへの影響に関する公開書簡](#)（2020 年 3 月 17 日）。
- ▶ [道路運送業界の行動喚起「復興を牽引する」](#)（2020 年 5 月 4 日）を進め、道路運送業界を支援するための当面の財政的・非財政措置と中期的なスキームを求める。

#### ITF（国際運輸労連）：

ITF は、既存の国際労働基準と労働者の権利の保護が COVID-19 の封じ込め対策の成功に不可欠であることを強調している。ITF は [COVID-19 情報ハブ](#)を作り、[COVID-19 に関する行動を呼びかけ：政府および使用者に対する世界的な要求](#)を、次の 5 つの主要分野に焦点を当てて発表した。

- ▶ COVID-19 対応に不可欠な労働者の保護
- ▶ 健康と安全を第一に考える
- ▶ すべての労働者への所得補償の提供
- ▶ 政府主導の景気刺激策で景気を維持する

#### ▶ 持続可能なサプライチェーンの維持

ITF は、まともな衛生施設の安全な利用を確保する必要性を強調している。[COVID-19 と運送労働者のための衛生施設へのアクセスに関する要求](#)を出しており、その中にはチェックリストが含まれている。

### 各国の対応

ほとんどの政府は <sup>31</sup> 道路運送を必要不可欠なサービスとし、トラック運転手は必要不可欠な労働者であると宣言している。これらの措置は、労働基準の適用と監視を強化し、労働安全衛生の保護条項を増やす取り組みによって強化される可能性がある。道路輸送部門における国の対応としては、以下のようなものがある。<sup>32</sup>

- ▶ 金融措置：国際通貨基金（IMF）によると、一部の国では運輸業は金融支援の対象となっている。<sup>31</sup> 運送業界の財政負担を軽減するための措置には、以下のものがある。
  - クレジット
  - 減税、課税猶予、税控除、税金の払い戻し
  - 社会保険料の免除
  - 事業免許・自動車登録料の値下げ
  - 融資保証
  - 現金振込
  - 燃料価格のコントロール
  - 優先部門（輸送・物流を含む）のための専用基金の創設、または優先部門のための財政パッケージのかなりの割合を確保すること。
  - 社会保険料・賃金の補助
  - 運送業を含む特定の部門の借り手に対する猶予
- ▶ 就業規則や運転時間規則の一部または全ての変更、または実施・監督の一時的な緩和（多くの国）
- ▶ 商用運転免許証や許可証の更新、証明書や資格要件の延長（多くの国）
- ▶ 必需品や医薬品を輸送する車両への優先レーン（グリーン）の導入（一部の EU 諸国）
- ▶ マスクなどの PPE の流通（米国）<sup>33</sup>

31 IMF, 2020. [Policy tracker](#).

32 ibid.

33 United States, Federal Motor Carrier Safety Administration, 2020. [FMCSA distribution of protective masks for truck drivers](#), 4 May.

- ▶ すべてまたは主要な休憩所や福利厚生施設の開設（ベラルーシ、<sup>34</sup> ルクセンブルク、<sup>35</sup> スペイン<sup>36</sup>）
- ▶ 商用車運転手のメンタルヘルスと心理社会的状況を監視するためのパイロットプロジェクト（ロシア連邦）<sup>37</sup>
- ▶ 他国が採用している運輸部門の措置に関する情報の編集（スペイン）<sup>38</sup>

34 OECD-ITF, 2020. [Measures introduced in Member countries related to COVID-19: Belarus.](#)

35 OECD-ITF, 2020. [Review of the measures introduced in the field of transport related to COVID-19: Luxembourg.](#)

36 Government of Spain, 2020. Orden TMA/229/2020 [Order No. TMA/229/2020] (in Spanish), of 15 March.

37 Russian Federation, Ministry of Transport, 2020. [Circular](#), April (in Russian).

38 Government of Spain. (2020). [Seguimiento medidas en el sector de transporte por COVID-19](#) [Follow up of measures adopted for the transport sector due to COVID-19], 16 April.

## ▶ 3. ILO ツールと対応

### 国際労働基準

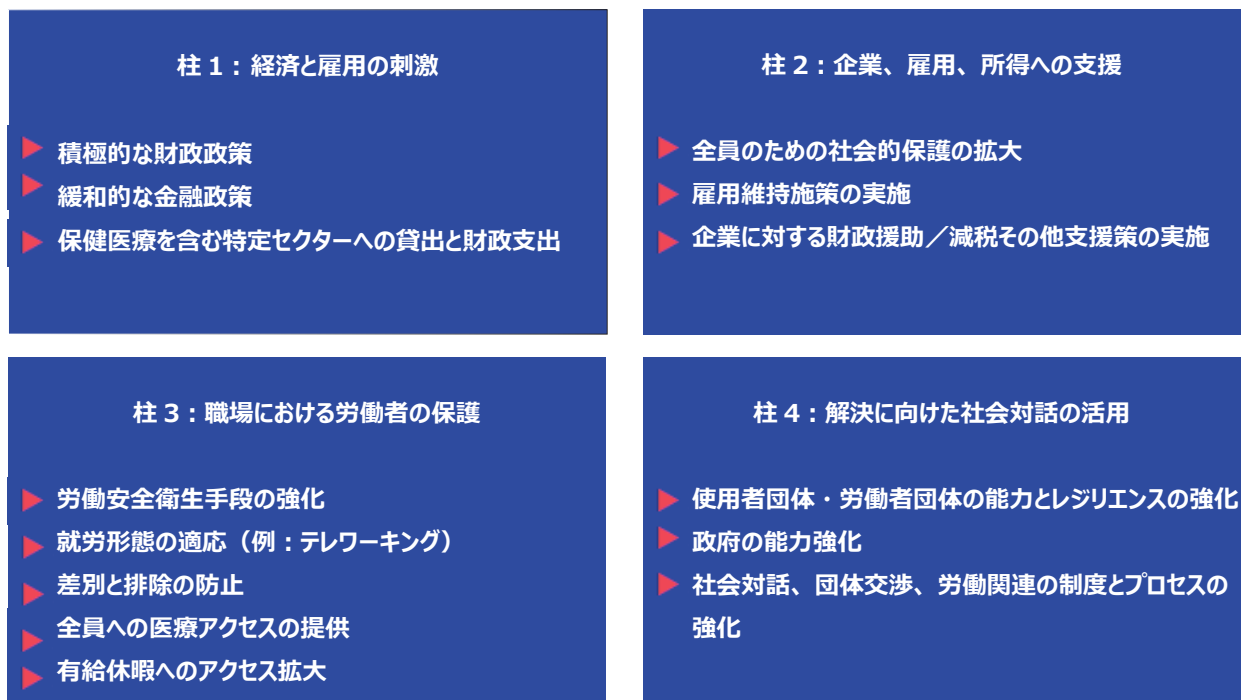
国際労働基準は、政策対応と持続可能で公正な回復のための信頼できる基盤を提供する。<sup>39</sup> 雇用、社会的保護、社会対話、職場での権利の4つの柱を持つ国際労働基準とILOのディーセント・ワーク・アジェンダは、持続可能な開発のための2030年アジェンダの重要な基礎である<sup>40</sup>。

2017年の平和及び強靱性のための雇用及び適切な仕事勧告(第205号)は、すべてのセクターに適用され、社会対話の重要性と危機対応における使用者と労働者団体の重要な役割を強調している。さらに、ILOは、労働における基本的原則と権利と考えられる主題をカバーする8つの「基本的な」条約: 結社の自由、団体交渉権の実効的な承認、あらゆる形態の強制労働の撤廃、児童労働の実効的な廃止、雇用と職業に関する差別の撤廃を特定している。

2012年の社会的な保護の土台勧告(第202号)は、社会保障の法定給付の全範囲がすべてのドライバーに適用されない場合に、必要な医療や基本的な所得保障を受けられることを含む、少なくとも基本的な社会保障からの恩恵を漸進的に確保するための指針を提供している。<sup>41</sup>

ILOは、4つの主要な柱に基づいて、COVID-19パンデミックに関する指針と、さまざまな専門的な産業別留意事項を発表している。

図1. 国際労働基準に基づく、COVID-19との闘いへの4つの主要な柱



出典: ILO, 2020. [COVID-19 and the world of work: Updated estimates and analysis. ILO Monitor \(2nd edition\).](#)

39 ILO, 2020. [Why International Labour Standards matter in a public health crisis, video, 27 March.](#)

40 Ryder, G., 2019. ILO Speech as [General Assembly Marks International Labour Organization Centenary](#), 10 April.

41 ILO, 2020. [Guidelines...](#) op. cit., paragraph 122.



## ILO 産業別資料

多くの ILO 委員会や会議では、COVID-19 の状況下において道路輸送ドライバーを保護するための取り組みに関連して、労働条件に関する事項が議論され、指針が発表されている。<sup>42</sup> 道路輸送業における主な産業別文書は次の通りである。

- ▶ 道路輸送業における労働時間及び運転時間の基準基準を定めた [1979 年の労働時間及び休息期間 \(路面運送\) 条約 \(第 153 号\)](#) 及び [1979 年の労働時間及び休息期間 \(路面運送\) 勧告 \(第 161 号\)](#)。
- ▶ [1947 年の労働監督 \(鉱業及び運送業\) 勧告 \(第 82 号\)](#) は、政府に対し、労働条件に関する法的規定の実施および作業中の労働者の保護を確保するために、適切な労働監督制度を運送業に適用するよう求めている。

2019 年 9 月の専門家会議で採択された「[道路輸送部門におけるディーセント・ワークと道路輸送の安全性の促進に関する指針](#)」は、政府、使用者、労働者代表、その他専門家らの知識を活用したものである。指針は、道路貨物および長距離旅客輸送サービスを提供する商用車運転手に適用されるもので、現状では特に有用である。

## その他の情報

[COVID-19 と仕事の世界に関する ILO のウェブページ](#)、[産業別の影響、対応、提言に関するウェブページ](#)では、以下のような主要なリソースへのリンクを提供しています。

- ▶ [ILO セクター別のツールと手段](#)
- ▶ [COVID-19 対策のための共同声明と行動の呼びかけ](#)
- ▶ [セクター別 COVID-19 と闘うための ILO のパートナーシップ](#)

" 医療機器やその他の必需品を配達するトラック運転手ら ... は、十分に保護されなければならない。 "

▶ ガイ・ライダー ILO 事務局長 <sup>43</sup>

42 See ILO, 2019. [The road to social dialogue: A compendium of the ILO's work in the road transport sector \(1938-2015\)](#), Geneva.

43 ILO, 2020. COVID-19 has exposed the fragility of our economies. 27 March.