

新型コロナウイルス感染拡大に伴う船員交代問題

掲載誌・掲載年月日：日本海事新聞 202006

日本海事センター 企画研究部

主任研究員 野村 摂雄

専門調査員 江原 菜美子

1. はじめに

昨年 12 月の中国は湖北省武漢市に端を発するとされる新型コロナウイルス感染症は、瞬く間に世界に拡大し、本年 3 月 12 日に世界保健機関（WHO）がパンデミック（感染爆発）を宣言するに至った。

感染拡大対策として世界各地では、外出制限や都市封鎖（ロックダウン）、水際対策として検疫強化が行われた。最初に集団感染が発生した中国・武漢市が 1 月から移動制限を開始し、3 月にはイタリア、米国、英国といった主要国が厳しい行動制限を課し、主要な船員供給国であるフィリピンやインド、国際的なハブ港を擁するアラブ首長国連邦（UAE）も段階的に行動制限を強化していった。4 月に入ると、シンガポールで厳しい行動制限が開始され、日本でも全国に緊急事態宣言が発出された。

こうした移動制限等により外航船員の交代が困難になると（図 1 参照）、邦船社を含む世界の大手船社は 3 月中旬から 1 か月間船員交代を停止する方針を決めた。国際海運会議所（ICS）によれば、約 120 万人の船員が約 6 万 5,000 隻に乗船しているところ、世界各地で船員交代が停止された結果、5 月 15 日までに約 15 万人の交代が必要となったとのことである。ICS の Platten 事務局長は、「問題は単純だが、解決方法は複雑である。船員交代が実現しなければ、世界貿易の混乱や海難事故の増加等が避けられず、この問題を先送りする選択肢はない」と述べた。乗船中の船員にあつては、予定よりも長期にわたる勤務継続を強いられ、心身の疲労が危惧される。乗船前（休暇中）の船員にあつては、乗船機会が奪われることにより収入が途絶え、生活の困窮が身に迫っている者もある。

本稿は、今般パンデミック及びその対策により世界の海運に大きな問題を生じさせた外航船員の交代にまつわる問題（以下において「船員交代問題」）の内容と、発生当初における各主体の取り組み状況をまとめたものである（主な事実経過につき図 2 参照）。

2. 船員交代問題の各種側面

まず、船員交代問題の法的側面として、海上労働条約に基づき各国が定める連続乗船期間に違反する懸念がある。同条約は船員の最長勤務期間を 12 か月未満と規定しており、各締約国は同条約に基づき連続乗船期間を 11 か月から 13 か月の範囲で定めているとされる。

各国 PSC において連続乗船規定違反により摘発されれば本船がオフハイヤーとなり、船主は甚大な経済的損害を被る恐れもある。そのような事態を避けるため、第三国で船員交代を行う動きも見られたが、それは入港税や追加の燃料代などの追加コストといった経済的

問題を引き起こす。

この問題に対しては、3月6日に豪州の海事当局（AMSA）が連続乗船規定に関する取り締まりを緩和する方針を発表したことに続き、国際運輸労連（ITF）や東京・パリのMOUも同様の方針を通知するなど、違法状態及び追加コスト問題を回避するための動きが展開された。

しかし、船員交代問題の根幹は、人道的側面である。交代できずに長期の乗船を強いられる船員の精神的・肉体的な影響は深刻である。英国のNGOは、船員から聞かれた声として4F（Fearful（おびえている）、Frustrated（イライラしている）、Fatigued（疲れている）、Forgotten（忘れ去られている））を伝えている。もとより、防護服などの個人保護具（PPE）が十分に支給されず、船員が感染リスクにさらされていることも4Fに拍車をかけている。ICS等の幹部はこの問題を「人道上的惨事」と表現した。

3. 船員交代問題への取り組み

(1) 国際海運会議所(ICS)、国際運輸労連(ITF)

ICSやITFは、3月19日に共同で船員交代の重要性を訴える文書を発表した。同文書では、従来、月に10万人の船員交代が必要であるとした上で、WHOやIMO等の国際機関に対して、世界の物流を支える船員を医療従事者等と同じ「キーワーカー」に指定し、移動制限から除外するよう要請した。

シンガポールの船舶管理会社シナジー・グループの呼びかけで発足した企業連合12社は、4月14日に共同声明を発表し、交代拠点の整備を各国政府に求めた。国際航空運送協会（IATA）とICSも同月15日に共同で、船員交代のための航空便の運航支援を各国政府に求めた。リベリア国際船舶・企業登録（LISCR）は同月27日に、安全な船員交代のための世界的な枠組み作りに主要船舶登録国全体で取り組む必要性を訴えた。

(2) 国際海事機関(IMO)

IMOは船員の円滑な交代手段の確保を加盟国に推奨するサーキュラーを3月27日に発し、加盟国に対して、船員や港湾労働者を必要不可欠なサービスを提供する「キーワーカー」として指定すること等を要請した。

5月5日には、ICSやITF等が提案した船員交代促進のためのロードマップを公表し、その促進と履行を各締約国・国連機関等に求めた。同ロードマップでは、船員が船に乗り込む際と下船し帰国する際の対応について12段階に分けて提案している。船社に対しては、船員の健康管理を行うこと、船員への新型コロナウイルスに関する適切な情報提供を行うこと、また、船内に衛生用品を備え付けることなどを推奨している。政府に対しては、必要な書類を所持している船員に対して他国への渡航を許可すること、空港での新型コロナウイルス検査を全ての船員が利用できるようにすることなどを求めている。

(3)欧州委員会

欧州委員会は、船員交代が停止している状況を踏まえ、4月8日に船員・乗客その他の乗員の健康の保全及び帰還の手配についてのガイドラインを発表した。同ガイドラインは、EU加盟国に対して、例えば、第三国国籍の乗員が下船する際、事前にビザを取得していない場合でも緊急の必要があれば国境においてビザを与えることなどを例示している。また、船員交代を迅速に行うための港湾の指定、船員の交代と帰還のための交通手段の確保、そして衛生面の対応として船員への十分なPPEの支給等を求めている。

同月29日には、運輸部門のコロナ関連救済提案パッケージ案を公表し、行政手続上の負担を取り除き、柔軟な対応が取れるようにするための対策を示した。

(4)シンガポール

国際的な海事拠点であるシンガポールの海事港湾庁(MPA)は、他国に先駆け船員交代に関する特例措置を3月27日に打ち出した。それは、船員交代を原則として禁止しつつ、雇用契約の延長が認められなかった場合、身内の不幸があった場合、及び乗船勤務に適していない状態と医師に診断された場合に限ってシンガポール港での交代を容認するというものである。

5月22日には、この特例措置を拡充して、雇用契約が満了した場合、安全な人員配置に影響がない場合、船舶の売却又は購入による交代の場合、管理者や修理技師のように船員に該当しない場合にも交代を容認することとした。

(5)UAE

シンガポールと同じく国際的なハブ港となりつつあるUAEもまた、早い段階で船員交代を条件付きで認める方向に舵を切った。

UAEでは、3月下旬に厳格な外出禁止令が出されたため船員交代も大半が停止していたが、船員のメンタルヘルスへの配慮から4月6日に船員交代の段階的实施を認めることとし、同国に居住ビザを持つ船員、現在国内に停泊中の旅客船の船員、乗船を継続することが医学的に適切ではない船員、及び医療的人道的に緊急に交代する必要がある船員について優先的に交代を認めるとした。

4. むすびにかえて

4月後半から5月にかけて、新規感染者数の減少により多くの主要国・都市においてロックダウンや外出制限を段階的に緩和する動きが見られた。国境を越えた人の移動も条件付きで再開される見通しである。一方、船員交代は4月以降に少しずつ再開されているが、現在も本格的な再開には至っていない。

3月26日にテレビ会議で開催された主要国首脳会議(G20)後の首脳声明では、「国際的な交通及び貿易に対する不必要な介入を避ける形で国際貿易を円滑化し、対応を調整する

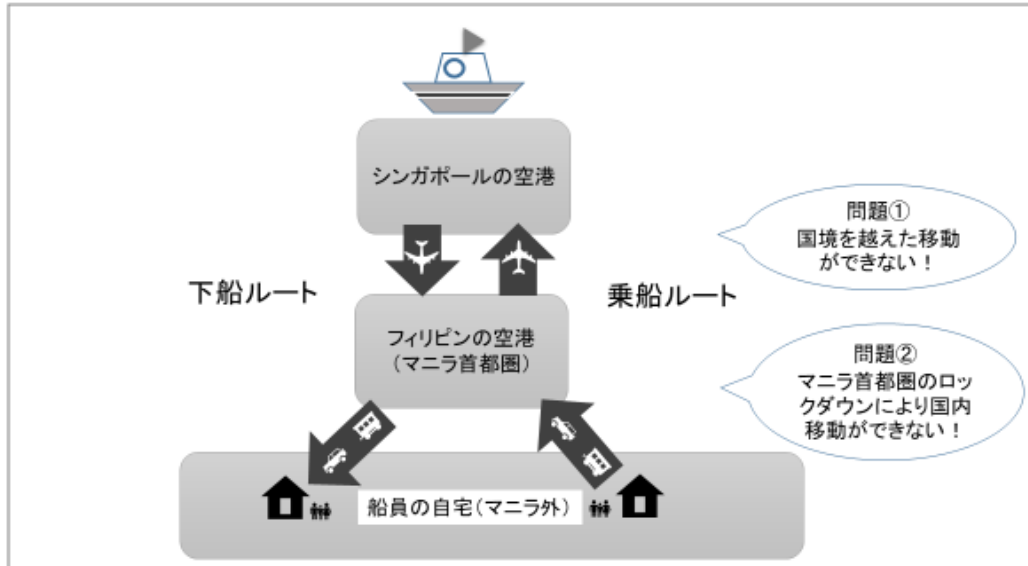
ために引き続き協働することにコミットする」ことが言及された。今後は、IMO のプロトコルに従い、各国が具体的な対策を講じていく段階に入ることが見込まれる。その際、シンガポールや UAE などの先駆的な取り組みが参考になる。これら両国の措置に関しては、証明書の入手が困難ではないか、交代の可否判断が公平に行われるかなど、その運用上の課題を指摘し得るものの、世界的なハブ港において当局が船員交代を容認することにより他の主要国にも波及する効果が期待される。

世界貿易機関 (WTO) は、パンデミックが十分にコントロールされなかった場合、2020 年の世界の貿易量は前年比 32%以上下落するとの試算を 4 月 8 日に発表した。一方、船員交代の停止は途上国経済への直接的な影響も懸念される。例えば、主要船員供給国のフィリピンでは、約 40 万人の船員の収入が国家経済の重要な要素となっており、2018 年には海外の船員から約 6 億ドルの送金があったとされる。自宅から乗船地へ移動できないフィリピン人船員に代わり、他国の船員が乗船機会を得るようになれば、総じてフィリピン人船員の収入の減少は同国の国内経済への打撃となる。

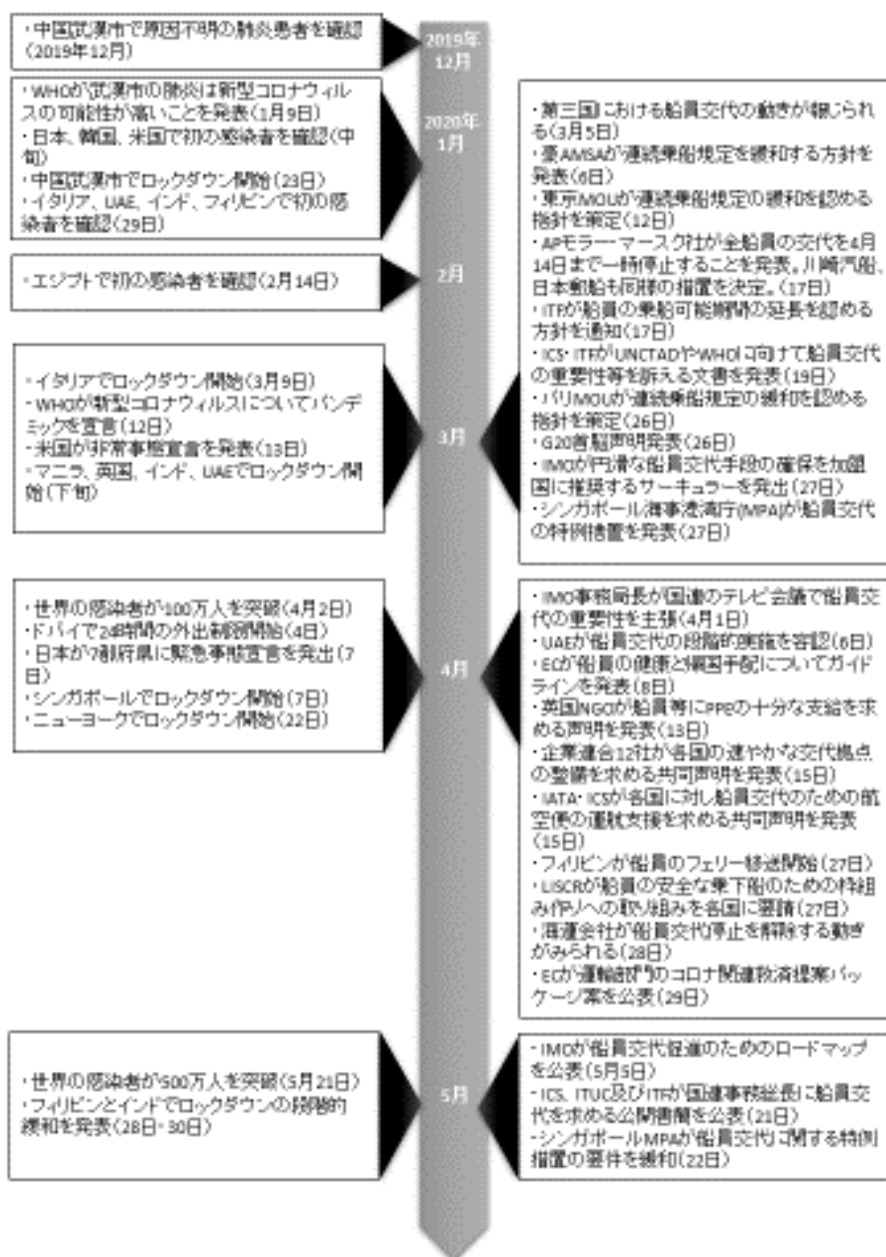
乗船中の外航船員が 4F であり続ければ、船舶の安全運航が危ぶまれることとなり、それは、人命はもとより、グローバルサプライチェーンの維持、そして海洋環境の保全をも脅かすこととなる。今後感染拡大の第二波、第三波が来ることも想定し、感染拡大防止のための水際対策と円滑な船員交代を両立させるため、主要国間が連携して国際的なスキームを確立させておくことが急務である。そうした船員交代問題の解決に向けた取り組みは、今後の世界の船員供給体制も変えるかもしれない。

【図1：船員交代問題のイメージ（フィリピンの例）】

【図】船員交代問題のイメージ(フィリピンの例)



【図2：船員交代問題にかかる主な事実経過（2020年5月末時点）】



(了)