

世界の暮らしを支える**エッセンシャルワーカー** 船員の働きぶりを広く知ってほしい — 感染不安の中でも商船は動き続ける —

日本郵船株式会社

小山智之 専務執行役員

新型コロナウイルス感染症 (COVID-19) の拡大で船員にかつてないほど大きな負担がかかっている。その過大な負担は世界の海上物流の停滞を招きかねない。日本船主協会では「エッセンシャルワーカー」である船員への理解を各方面に深めてもらおうとしている。日本郵船株式会社の小山智之専務執行役員に船員配乗の現状と船員の心情をお話いただいた。



船員はかなり過酷な状況の中にある

— COVID-19の世界的な拡大で船員にどのような影響が出ていますか。

小山 ■ COVID-19の拡大で世界各国が水際対策をしています。各国とも外国人の入国を基本的に許可していません。そのため世界中の船員が乗船地に行くことができない、あるいは他国で下船しても自国に帰れない状態が続いています。そうした船員が約20万人いるとの試算もあります。4月以降、世界各地で船員の移動が制限されています。

— 日本の商船隊にはフィリピンやインド、東欧などの船員が乗船していますが、各国の状況は。

小山 ■ 日本商船隊にとって最大の船員供給国であるフィリピンでは、4月からロックダウンが始まり、国内の移動がしばらくできませんでした。

最近やっと許されましたが、再度の感染拡大でまた移動が一部制限されています。船員も乗船・下船のために国内を移動することが未だにできていません。

インドも同様にロックダウンで国内移動ができませんでした。最近規制が緩みましたが、船員は、公共交通機関を利用せず、非常に限られた交通手段を使って移動しています。

例えば乗船予定の船員が飛行機(国内線)を使わずに国際空港まで行くとなると、当然自家用車を使います。インドは国土が広いので、人によっては2日間かけて国際空港まで移動します。ヨーロッパの場合、ルーマニアに住む船員がオランダのアムステルダムまで自動車移動すると丸1日かかります。かなり過酷な状況です。

各国の対応は日々刻々と変化、陸上側も疲弊

— コロナ禍の現状、船員がある港から乗船する場合、こういった手続きを経るのでしょうか。

小山 ■ 現在、船員には、予定する乗船日の半月、あるいは1カ月前から準備をしてもらっています。

PCR検査を受け、乗船日前の14日間は自宅待機を中心とした隔離措置をとります。そして、PCR検査の結果が陰性であることを確認してから、自国内の公共交通機関を使わずに空港まで移

動してもらいます。いまは船員を配乗するまでのリードタイムが非常にかかる状況です。

しかし、それだけ時間をかけて準備をしても、予定通りにはいきません。例えばシンガポールから乗船してもらおうとしたら、同国から「船員交代はまかりならない」との判断が下され、すべてやり直した例もありました。

また、日本から乗船をしてもらうよう当局の許可も得てセットアップしていましたが、マニラの空港側の判断でフライトが突如キャンセルされ、フィリピン人船員が搭乗できなかった例もあります。

それぞれの国、それぞれの場所で、その対応が日々刻々と変わっていきます。

船舶管理会社やマンニング会社、船員配乗の担当者が、代理店なども使って、各国の入国管理事務所、日本で言う厚生労働省にあたるような当局と交渉しながら、「船員の交代は可能か」という問い合わせから始まり、粘り強く交渉を続けています。しかしこれらをすべてうまくマッチングさせるのは非常に大変です。

陸上側の手配をする人たちも非常に疲弊しています。船員の交代は綱渡りで進められている状態です。

乗船期間が終了しても下船できず、帰国できない

— 乗船した船員が交代できない期間は具体的にどれくらいでしょうか。

小山 ■ 日本郵船の場合、通常は1カ月に平均800ポジションの船員が交代します。1つのポジションに下船・乗船があるので1カ月に約1600人が交代します。しかし、4月から5月半ばまでは、ほとんどの国がロックダウンしていたので、船員の交代はまったくありませんでした。

そうすると船員の乗船期間が契約を超えます。乗船期間は国籍によって違いますが、例えばヨーロッパ人なら約3カ月、インド人は約4カ月、フィリピン人は職員なら約6カ月、部員なら約8カ月といった具合です。

下船を一度延長すると、船員はまた一航海担当することになるので、さらに1カ月ほど先まで業務に従事しなければなりません。こうした状況が何度か続いているのです。

そのため、やむなく1年以上乗船し続けざるを得ない船員も中にはおります。



ゴールを先延ばしにされるマラソンのよう 船員の精神的なダメージは大きい

—ご自身もキャプテン(船長)ですが、この状況で船員はどういう気持ちだと想像できますか。

小山 予定通り交代できないケースは稀にありますので、船員も一度の延長ならまだ我慢できますが、さらにもう一度、またもう一度となると、フラストレーションがたまっていきます。

マラソンで言えばゴールまで走り切ったのに、またゴールが先に延ばされるといったことがずっと続いているようなものです。

いつの時代も船員にとって一番嬉しい瞬間は下船のときで、通知された下船日を心待ちにします。でも契約期間を満了しても下船できないとなると、船員には非常に不満がたまります。

何回も下船が伸ばされると船員の精神的なダメージは大きいでしょう。船上なので家に帰って家族とともにゆっくり過ごす時間もありません。また、船員のご家族が新型コロナウイルスに感染して大変な状況になっていても、船員は家に帰ることができません。そうすると、不安や不満は増幅していきはざす。

船上でもインターネットは使えますが、メールのやり取りができるくらいです。下船できない

船員は心身ともに難しい状況にあると思います。待っている家族もきっと同じ気持ちでしょう。

少しずつできるようになってきた船員の交代 次は感染リスク対応が求められている

—商船の船員に感染者は出ていないのでしょうか。

小山 4月から5月半ばまで船員の交代ができなかった期間は、世界的に見ればゼロではありませんが、船員の新型コロナウイルスの感染は驚くほど少ないものでした。

いまは、網渡りながらも船員の交代が少しずつできるようになってきています。しかしその一方で今度は感染リスクに万全に対応する必要が出てきています。

手配した船員が、自国のPCR検査で陰性だったにもかかわらず、乗船しようとした他国で再度検査をして陽性だった場合、当然そのまま自国へ返されます。10人でまとまって移動してきた場合、たとえ陽性者が1人でも10人全員に帰国してもらいます。

最も恐れているのは、乗船中に船員がCOVID-19を発症してしまうケースです。世界的に事例は少しずつ出てきています。

エッセンシャルワーカーである船員によって 国際物流は守られている

—発症した場合どう対応しますか。

小山 複数のPCR検査をたまたまくくりぬけ、船員が船内でCOVID-19を発症してしまった場合、その船員は本船内で隔離されます。

発症者は各地の港で降ろすことができます。各港も受け入れてくれますが、問題は船が2週間その港に留まらなければいけないことです。船員全員にPCR検査を求める国もあります。船が止まれば、当然、運航スケジュールに影響します。

こうしたことが各地で起こるなら世界の物流は止まってしまうでしょう。そうすると大変なことが起きるはずで

す。わかりやすい例で言うと、日本の場合、石油や石炭、LNG(液化天然ガス)などのエネルギー資源を運ぶことができなくなります。そうなれば、電気が使えなくなることが考えられます。

我々は、そうならないよう一生懸命に対策をしてくれています。

—人々が自宅待機や在宅勤務ができていのも、病院で治療が受けられるのも、商船によって世界の物流が動いているから、というわけですね。

小山 はい。そして現在でも、自国に他国の人を入れたくないという国はあります。しかしその一方で、船員の交代に対する世界の理解は段々と広がっています。

われわれも、日本船主協会を通じて、国土交通省、厚生労働省、法務省等にかかり強い交渉をして、船員が乗下船のために移動するのは一般の国民が移動するのとは意味合いが違うのだとご説明し、理解を求めてきました。

船員が乗下船のために世界中を移動するのは何のためか。それは国際物流を守るためです。船が止まったら大変なことになるので、日本国民のみならず、世界中の人々の生活を支えるために、船員は移動するのです。つまり船員は、人々の生活を支える社会にとって不可欠なエッセンシャルワーカーだと訴えています。

その中で、日本船主協会や国際船員労務協会の



メンバーも船員に対して自宅待機などの隔離期間を設けたり、PCR検査を実施したりして、しっかり対応していこうと強い気持ちで取り組んでいます。そうした最大限の感染対策をした上で、各方面には理解のある対応をしていただけるようお願いしています。

船員のがんばりで 信じられないくらい普通に商船は動いている

—こうした現状は社会に知られていないと思います。

小山 いまご説明したような環境下で船員たちが働いている事実を海事産業の関係者にも、一般の方にも広く知っていただきたい。

外国人の移動を快く思わない人もいますが、船員が港に行くこと、または船から降りて国際空港まで移動することは、世界の物流を成り立たせるために避けて通れないのです。その点は寛大な心で受け止めてください。

陸上側では様々な機能が止まってしまいました。例えば飲食店も閉店を余儀なくされたところがあります。しかし信じられないくらい、商船は普通に動いています。

世界中の船員が大変な努力をして、各国の水際対策も有効に働いて、商船の運航を維持しています。陸上側の人間も一生懸命に交代の手配をしています。船員には本当に「我慢してください」、「がんばってください」といまでは言うしかありません。

私も、海運会社で働く人間として、船員の皆さんに感謝しています。そして船員のがんばりで、船は止まらずに動いています。 ■