

第 24 回西海防セミナー

コロナ禍と国際船員問題

開催日：令和 3 年 12 月 15 日（水）
場 所：リーガロイヤルホテル小倉
講 師：国際船長協会連盟
副会長 赤塚 宏一 氏



略歴 1962 年神戸商船大学商船学部航海科（現 神戸大学海洋政策科学部）卒業、同年三井船舶株式会社（現 株式会社商船三井）入社。航海士・船長として、北米、欧州、豪州等の主要航路を経験。1987 年日本船主協会欧州地区（ロンドン）事務局長、その後常務理事に就任。2004 年国立大学法人神戸大学監事、2005 年社団法人日本船長協会副会長に就任。現在、国際船長協会連盟副会長、日本船長協会理事、大阪湾水先区水先人会理事。

ご紹介いただきました。赤塚でございます。

本日は、西部海難防止協会にお招きいただき、皆様にお話しできることを大変光栄に思っております。みなさんは海事・海運の専門家でいらっしゃると思いますので、気後れするところがございますが、みなさんと意見交換をし、ご意見を伺うことを楽しみにしております。

本日の講演内容をごく簡単に申し上げますと、国際的に船員の需給を見ますと既に不足している状況であり、今回のコロナ禍で船員社会は大変なダメージを受けました。今後、後継者をどのように養成し、確保するかを考える必要があるということでお話しいたしますが、その前に私に関わっている範囲で国際的な状況をお話しさせていただきます。

講演順序ですが、国際状況をお話しする前に海事に関わる国際団体についてお話し、次に今年7月末に発行されました船員労働需給報告書に基づき船員の需給についてお話しします。

船員の需給という用語については物を扱っているようで若干気後れがあるのですが、需給という言葉が最も分かりやすいと思いますので船員労働需給報告書としております。この報告書では女性船員に関する報告もありますので少し説明いたします。

そして、ほぼ2年にわたるコロナ禍の中で船員がどのような苦難に陥ったのか、どんな救済措置が講じられているのかといった問題についてお話し、最後に船員確保のための提言、これは特効薬がある訳ではありませんので極めて常識的な内容となりますがお話しさせていただきます。そして、時間がありましたら2年ほど前に関西地区で結成されました海事研究協議会という組織が、主として船員やパイロットの問題等について実務者の立場から扱っておりますので、ご紹介をさせていただきます。



目次

- 海事に関わる国際団体
ICS BIMCO ITF IFSMA 等
- 船員労働需給報告書
- 女性船員
- コロナ禍の船員
- 船員確保のための提言
- 海事研究協議会

◆海事・海運に関する国際団体

世界には多くの海事・海運関係の団体がございます、西部海難防止協会のみなさんも活躍されておりますが、IMOにおいて国際的なルール作り、規則作り等に関わるにはやはり国際的に活動する必要があります。

IMOにおける民間海事団体として諮問機関の地位を与えられるのは、IMOの仕事に対して貢献する十分な能力があること、それぞれの団体の分野において実績があること、さらに国際的な団体であること、すなわち会員が国際的な幅広い会員から構成されていること等の基本的な条件があります。このような条件を満たして実際にIMOの審議に参加しておりますのは、現在80団体ございます。

NGOの中にもそれぞれ専門とする分野がありまして、船主側の利益、意見を反映させようとするICS、INTERCAGOといった組織があります。ICSにつきましては後ほどご説明します。荷主側の意見を反映する組織として、CEFIC（シーフィ



IMOにおける民間海事団体(NGO)

- 1. Capability to make a substantial contribution to the work of IMO
- 2. Demonstrate considerable expertise , capacity to contribute its field of competence
- 3. "Truly international " in its membership

ック)、これは欧州の化学薬品製造業の団体です。OCIMF (オシムフ)、これは石油連盟関係の団体です。このOCIMFには元海上保安庁出身の土屋さんがIMO担当として活躍されておられます。そして、環境保護を訴える団体としてはGREENPEACE、FOEIがあります。

造船関連ではIACS、国際船級協会でございます。それから欧州船級協会CESAがございます。船員問題関係ではIFSMA、これは後ほど詳しくご説明しますが、国際船長協会連盟でございます、私が長く関わっているところです。国際パイロット協会(IMPA)、ITFといった団体があります。そのほか、法律・保険、教育・訓練といった海事関係の団体・NGOが、各国の代表とともにIMOの審議に関わっております。

ICSですが、日本では国際海運会議所と言っておまして、各国の船主協会の上部団体、国際団体でございます。私もICSには長らく関わって参りました。

ICSは、国際的な海運・海事政策に船主の意見を反映すべく活動しております。そのほか、海上安全、海洋保護、船員教育等について多くの図書、資料を出版しています。

BIMCO (ビムコ) ですが、元はBaltic and International Maritime Councilと言っておりましたが、現在はBIMCOが正式名称となっているようです。主として国際海運の円滑な運営のためのチャーターパーティ (用船契約書)、海運に関する契約関係、法律関係、書式を扱っている団体でございます。

ITFは、皆様ご存知のように国際運輸

IMOにおける 民間海事団体 (NGO)

船主	ICS INTERCARGO INTERTANKO
荷主	CEFIC OCIMF WNTI
環境保護	ACOPS GREENPEACE FOEI
造船関連	IACS CESA
船員関連	IFSMA NI IMPA ITF
法律・保険	IIDM CMI IUMI
教育・訓練	GlobalMET IAMU
計 80団体	

ICS: 国際海運会議所 International Chamber of Shipping

- 1921年創立 本部ロンドン
- 各国の船主協会を会員とする。
日本船主協会は1957年加盟
- 国際的な海運・海事政策に船主の意見を反映すべくIMOなど多くの審議に参加
- 海上安全・海洋保護・船員教育などについて多くの参考図書・資料を出版

BIMCO Baltic and International Maritime Council ボルチック国際海運協議会

- 1905年創立 本部コペンハーゲン
- メンバーは船社、船舶代理店を含むブローカーの他、PI保険等を含む「クラブメンバー」や船級協会や海事法律事務所、損保や銀行等海運に関心のある「準メンバー」により構成
- 国際海運の円滑な運営のためのOC/P等

ITF: 国際運輸労連 International Transport Workers's Federation

- 1896年創立 本部 ロンドン
- 運輸関係労働組合の国際組織
- 153ヶ国 689組合が加盟
組合員 約450万人
- 日本では全日海・全港湾・国労等
15組合が参加

労連でございまして、古く 1896 年に創立され、日本では全日海とか全港湾、国
労等運輸関連の 15 組合が参加しております。今回のコロナ禍で船員のために活
動されておりますので、今回とりあげました。

IFSMA (イフスマ) は、International Federation of Shipmasters Association
が正式名称ですが、日本では国際船長協会連盟と呼んでおります。1974 年に欧
州で創立され、本部はロンドンにございます。各国船長協会を会員とするほか、
船長の個人会員も認めております。現在、34ヶ国、37 協会、約 13,000 人がメ
ンバーとなっております。現在、世界中には 100G/T 以上の船が 13 万隻もあると
言われておりますので、船長も当然 10 万人位はいると思われるのですが、残念な
がら現在の会員は 13,000 人程度でござ
います。



IFSMA : 国際船長協会連盟
International Federation of Shipmasters Association

- 1974年創立 本部 ロンドン
- 各国船長協会を会員とする他
個人会員 (船長) も認める
- 34ヶ国 37協会 約 13,000人
- 会長 ノルウェー人 副会長 女性2名
- Unity for Safety at Sea
- 2023年秋 東京にて総会開催予定

会長はノルウェー人の船長で、副会長は 10 人いるのですがこのうちの 2 名が
女性です。フランス及びアメリカの女性船長が副会長として参加しております。
国際船長協会連盟のモットーは、Unity for Safety at Sea (海上の安全のため
の団結を!) ということでございます。2023 年秋に東京において総会を開催予
定でございます。2 年に一度開催してございまして、今年 2021 年はコロナのため
にオンラインでの開催となりましたが、2023 年には是非開催する予定でござい
ますので、皆様にも参加していただければありがたいと思っております。

◆船員労働需給報告書

本日の本題でもありますが、船員労働
需給報告書でございまして、Seafarer
Workforce Report と呼んでございまして、2021 年 7 月末に BIMCO と ICS の両
者により発行されました。この両者は
1990 年に最初の船員労働需給報告書を
発表してございまして、以後 1995 年、2000
年、2005 年と 5 年毎に報告書を発表し
て参りました。今年は、コロナ禍の影響
について多少とも人的災害ということで 1 年遅れの発行となったようです。



船員労働需給報告書
Seafarer Workforce Report

- 2021年7月 BIMCO/ICS
- “The global supply and demand for Seafarers in 2021”

世界の船員数につきましては、この他にも Drewry (Drewry Shipping
Consultants) が報告書を出すことがございますが、現在 BIMCO/ICS の報告書が

一番信頼できるということで、海運・海事関係報告書で数値を参照する場合は、ほとんどのこの報告書から引用されているようです。

➤ 船員の定義

船員と言います場合、誰をもって船員というかという問題が当然ある訳ですが、我が国の船員法では第1条に、「この法律において船員とは、日本船舶又は日本船舶以外の国土交通省令で定める船舶に乗り組む船長及び海員並びに予備船員という」と定義されています。

一方、ジュネーブで2006年に採択されましたILOの海上労働条約では、「職務のいかんを問わず、この条約が適用される船舶において雇用され、従業し、又は労働する者をいう」とされました。従ってクルーズ船でエンターテイメントとして働くダンサーも船員となりますし、あるいは沖修理等で一時に船上で修理作業にあたる工員さんも船員となり、非常に広い概念でございます。これについては、各国がそれぞれ適用除外を設けておりますので、実際にダンサー等が船員に含まれるかどうかは各国によって異なりますが、このような定義もございません。

一方、本報告書の船員とは、外航船舶における海技資格を持ち適切な能力のある船員ということで、適切な能力のある船員とはSTCW条約に基づいて発行された有効な証明書を保有する職員、部員、または適切な機関の規定に基づいて発行された海技資格または証明書を保有するその他の運航要員となっております。

ここに書いてはおりませんが、この報告書は、国際海運において船員労働市場、労働市場という言葉も問題があるのではないかとと思いますが、国際労働市場に出てきて各国の船舶に乗れるような船員に的を絞った報告書、統計ということでございますので、当然のことながら専らの内航船員とか、港湾・河川等の船員については触れておりません。

➤ 世界の船員の数

船員の定義

- 船員法
第1条 この法律において「船員」とは、日本船舶又は日本船舶以外の国土交通省令で定める船舶に乗り組む船長及び海員並びに予備船員をいう
- ILO 海上労働条約・MLC
「職務のいかんを問わず、この条約が適用される船舶において雇用され、従業し、又は労働する者をいう。」とし、条約上はクルーズ客船のエンターテイナー等も全て船員である。

本報告書の船員とは?

- 外航船舶における海技資格を持ち適切な能力のある船員
(Qualified and competent Seafarers)
- “Qualified seafarers”とはSTCW条約に基づいて発行された有効な証明書を保有する職員、部員、または適切な機関の規定に基づいて発行された海技資格または証明書を保有するその他の運航要員

ここに示しています世界の船員の数は、今申しあげました報告書の船員の数を示しています。

私は、1990年から2000年の報告書まで、プロジェクトグループの一員として関わっていましたが、船員の数を語るのには非常に難しく、例えば国土交通省の海技免状保有者の数は分るのですが、その中で実際に船に乗っている方が何人なのか、陸上勤務の方は何人なのか、あるいは引退された方はどうなのか、実際の数を見分けることは困難でございますし、ましてや途上国におきましてはしっかりした統計があるとは限りませんので、毎回大変な苦勞をする訳でございますけれども、何とかもつともそれらしい数字を報告しております。

このような事情もございませうけれども、2005年の船員はおよそ120万人でしたが、2010年には137万人、2015年には165万人という数字が出ており、そして、2021年は189万人となっています。

一方、この表には実際に必要とされる船員の数を挙げております。次の需給ギャップを見ていただくと分りやすいと思っておりますけれども、2005年の時点では職員が約1万人足りない、一方で部員については相当余っているという数字でございます。2010年は、職員は相変わらず足りないのですが、部員の方はプラスマイナスゼロの数字が出ております。今年、2021年ですが、職員は26,000人位足りない一方で、部員は3,7000人位余っている数字が出ております。

職員の数が足りないということは、適切な配乗がされていない、休暇が伸びている、あるいは休暇を切り上げ、買い上げといったことで対処している、また、十分な再教育や講習などができていないのではないかといった懸念がある訳でございます。

この報告書は、2026年における需給ギャップも推定してございまして、この表の

世界の船員の数

現在員	2005年	2010年	2015年	2021年
職員	466,000	624,000	774,000	857,540
部員	721,000	747,000	873,500	1,035,180
合計	1,187,000	1,371,000	1,647,500	1,892,720

必要とされる船員数

需要	2005年	2010年	2015年	2021年
職員	476,000	637,000	790,500	883,780
部員	586,000	747,000	754,500	997,540
合計	1,062,000	1,384,000	1,545,000	1,881,320

船員の需給ギャップ

需給ギャップ	2005年	2010年	2015年	2021年
職員	-10,000	-13,000	-16,500	-26,240
部員	+135,000	±0	+119,000	+37,640

2段目の欄ですが、職員が約947,000人必要であろう、部員については約107万人という数字を挙げています。現在の船員の数から推計しますと、職員が約9万人足りない、部員についてもこれまでは余っておりましたが、2026年には34,000人位足りないのではないかと

2026年における需給ギャップ

	職員	部員
2021年船員数	857,540	1,035,180
2026年の必要船員数	947,050	1,069,500
需給ギャップ	-89,510	-34,320
年間必要増加人数	17,902	6,866
年間必要増加率	2.0%	0.6%

としておりまして、これまで以上に世界各国で船員を養成しなければならないという数字が出ております。これから5年先には、当然退職される方、転職される方も相当数考えられますので、必要とされる船員数はもっと増える訳でございまして、船員の教育・養成は極めて重要だということでございます。

➤ 外航船舶数

順序が逆になりましたが、必要な船員数を算出する上で、船の数が重要でございます。この報告書では、2015年の外航船舶の数を約69,000隻と見積もっております。2021年は74,500隻で2015年から8.48%増加したとしております。5年後の2026年は79,000隻で6.41%増加するであろうとの数字を出しております。

外航船舶数

Information Handling Service Fairplay database
必要船員数推定の前提

- 2015年 68,723隻
- 2021年 74,505隻 8.48%増
- 2026年 79,280隻 6.41%増

コンテナ船 (14,550TEU以上)

コンテナ船 (14,550TEU以上)	204隻→294隻	44.1%
LNG船	593隻→818隻	37.9%
LPG船	1521隻→1736隻	14.1%
クルーズ船	621隻→763隻	22.9%

これは、ロンドンの Information Handling Service Fairplay database の数字でございまして、最も信頼できるデータベースからの数値でございます。

一方、外航船舶を含めて、全世界にどのくらいの船があるかということでございますけれども、最初に少しお話ししましたが、2012年から2021年にかけて全世界の船舶数は、dead weight tonnage (載貨重量トン) ベースで46%増加したそうです。100G/T以上の隻数は、2012年に116,000隻だったものが現在は約130,000隻で約16%増加したという数字が最近出ておりました。

増える船の数も、この報告書によりますと詳細な数字が出ておりますが、ここでは大きなものを挙げております。14,550TEU以上のコンテナ船は、現在の204隻から294隻に44.1%増えるであろう、LNG船は593隻から818隻と37.9%増、LPG船が14.1%増、クルーズ船も22.9%増えると予想しております。クルーズ船の増加でございますけれども、現在20万トン以上のクルーズ船が全世界で4隻だそうですが、2026年には7隻に増えるだろうとの数字も出ております。

西部海難防止協会では、現在 20 万トンを超える客船の入出港についてシミュレーションで安全性の検討をされていると伺いましたけれども、現在ははっきりしているものでも 7 隻に増えるという数字があります。

このような外航船舶の隻数に基づいて、船員の数について先ほどのような数字を出した訳でございます。

➤ 船員供給国

報告書には船員供給国のランク等の詳細なデータがたくさん載っていますが、その中でも皆さんに興味を持ってもらえる数字を挙げてみました。

船員供給国のランクのトップは、職員、部員とも依然としてフィリピンで 25～26 万人いるようです。2 位、これは私も知らなかったのですが、ロシアで職員、部員とも全世界の海運会社に労働力

を提供していきまして、合わせて約 20 万人いるようです。次いで、職員については中国、インド、インドネシアと続き、部員についてはインドネシア、中国、インドという数字が出ております。

今後 5 年、10 年先にどこから船員を確保するのかといった問題につきまして、船社、船舶管理会社のアンケート調査の結果も出ております。今後は、ウクライナ、ミャンマー、フィリピン、インド、中国、ルーマニアといった国から船員を雇用することになります。

船社、船舶管理会社が重視するのは、やはり英語力が第一、それから船員確保の容易さ、要するに船員教育・訓練機関が多くあり募集が容易であること、さらに就労許可書やビザ取得の容易さ、就航区域の変化に伴って当該地域の船員を募集するといったことが重視されています。

ここで、注目して欲しいのは 10 位の英国でございます。いわゆる先進国が入りました。これはやはり、英語力は当然のことですし、今後さらなるクルーズ船の増加等を見据え、また、やはり英国船員の長い伝統とシーマンシップ、あるいは乗船して他の職員、部員の教育担当といったことも含めて、未だに英国船員の評価が高く、今後も英国船員は雇用され続けられるであろうとのことのように

船員供給国のランク

順位	全船員数	職員	部員
1	フィリピン	フィリピン	フィリピン
2	ロシア	ロシア	ロシア
3	インドネシア	中国	インドネシア
4	中国	インド	中国
5	インド	インドネシア	インド

今後の船員供給国

順位	船員供給国
1	ウクライナ
2	ミャンマー
3	フィリピン
4	インド
5	中国
6	ルーマニア
7	ギリシャ
8	インドネシア
9	クロアチア
10	英国

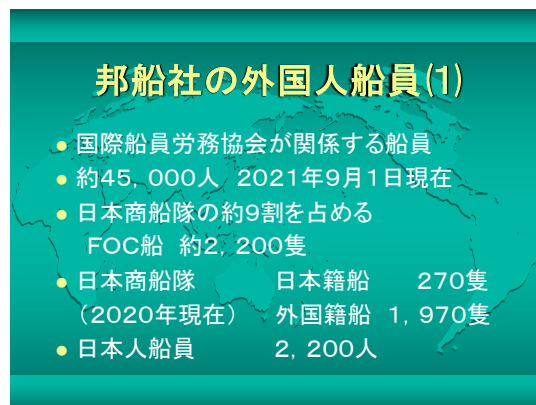
- ・ 船社・船舶管理会社のアンケート調査による
- ・ 英語力を重視
- ・ 船員確保の容易さ
- ・ 就労許可書やビザ取得の容易さ
- ・ 就航区域の変化

でございます。誠に残念なことです。日本の船員については国際的には全くお呼びがないようです。日本船員はわずか 2,000 人を超えるか超えないかで、外国に供給するような余裕はありませんけれども、国際的なマーケットで日本船員が活躍することは難しいと言うか、あり得ないような状況になっております。

➤ 邦船社の外国人船員

これは、先月雑誌「海運」に出ていた数字を引用しておりますが、国際船員労務協会が関係する船員は、約 45,000 人が雇用されているようでございます。日本商船隊の約 9 割を占めている FOC (Flag of Convenience) 船は約 2,200 隻あるようです。その下の数字は合わないところがありますが、日本籍船が 270 隻、外国籍船が 1,970 隻あり、その中で日本人船員は約 2,200 人止まりでございます。

この表は、邦船社が雇用している外国人船員でございますが、4 年前の 2017 年にはフィリピンが圧倒的に多くて 76.4%、4 分の 3 を占めておりました。2021 年になりますと、少し落ちまして約 70% の 31,000 人になったそうです。この原因としては、高度な技術を要する船舶、LNG 船等が増えまして、高度な技術を要する船舶にはインド人の職員が好まれると言いますか、優先的に雇用されるような状況になりつつあるようです。

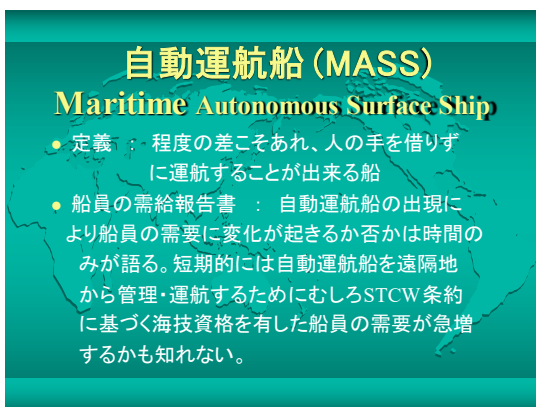


邦船社の外国人船員(2)

国籍	2021 年		2017 年	
	%	人数	%	人数
フィリピン	69.2	約 31,000	76.4	約 35,000
インド	11.7	約 5,200	7.5	約 3,500
ミャンマー	4.5	約 2,000	3.8	約 1,800
中国	4.1	約 1,800	4.4	約 2,000
ベトナム	3.8	約 1,700	2.6	約 1,200
その他	6.7	約 3,000	5.3	約 2,500
合計	100	約 45,000	100	約 46,000

➤ 自動運航船

自動運航船ですが、既にノルウェー等では実際に内航の一部で実験航海を終了しております。究極的に無人船となれば船員は要らないということですが、報告書で自動運航船についてどのように考えているのか、どのような意見があるのかと興味を持って待っていたのですが、読んでみますと素っ気ないコメント



でございました。

まず、自動運航船の定義について、この報告書では程度の差こそあれ、人の手を借りずに運航することができる船とっておきまして、自動運航船の出現により船員の需要に変化が起こるか否かは時間のみが語る。短期的には自動運航船を遠隔地から管理・運航するためにむしろ STCW 条約に基づく海技資格を有した船員の需要が急増するかも知れないと、極めてインパクトのないコメントしか載っていません。自動運航船に関連して船員がどうなるのかという問題については慎重で、言及を避けているようです。

一方、確か先週だったと思いますけれども、ノルウェー、ドイツの船級協会から自動運航船が就航するに当たって、遠隔地から船舶を管理・運航するための管理者の資質に関する適正指針が発表されましたので、自動運航船を陸上で管理する場合、やはり相当の知識、訓練が必要であることは、既に海事・海運社会では合意されているようでございます。過渡期にあっては、少なくとも職員については若干増えるのではないかと感じております。

◆女性船員

この報告書には、女性船員についても触れておりますので、少し引用しております。

2015年の時点では職員・部員合わせて約 16,500 人と推定され、全体の中で職員が 0.7%、部員が 0.4%という数字でございまして、2021年につきましては、もう少しきめの細かい数字を出しております、職員が 7,289 人、全体の 0.85%、部員が 16,770 人、全体の 1.67%、合わせて 24,059 人、全体の 1.3%となっております。

この数字は、報告書の定義にありますようにあくまで STCW 条約もしくは他の機関による証明書を付与された資格、適正な能力のある船員でございまして、一方、資格のある船員とは別に、ホテル要員など海技資格の必要の無い船員まで含めると実際に乗船する乗組員のほぼ 7%が女性ではないか、これはほとんどがクルーズ客船及びフェリーですが、そのような報告もございまして。

この写真は、神戸で英国国教会関係の船員さんのための慈善団体がございまして、昔シーメンズ・クラブなどが運営していたところですが、私もこれに関連してございまして、ほぼ毎日在港船を訪問してございまして、そのとき撮った写真でございまして、女性船員も写っております。



今年 10 月にオンラインで国際船長協会連盟の総会がありました。そのときアメリカの副会長が明言した数字でございまして、アメリカでは商船系教育機関からの女性卒業生は 12~13% だそうです。実際に船に乗るのは 1~2% だろうということでした。

全米の一級海技士、外航船船長の免許を持った方が男女合わせて 18,804 名ですが、そのうち女性は 149 名という数字を出しております。

日本の場合、一級海技士の免許を取得された女性の方が何人いらっしゃるかわからないのですが、2桁はおられるのではないかと思います。極めて限られた数字ではないかと考えています。

このときのプレゼンテーションで、米国の副会長は、女性は海事社会においても女性の長所、能力を発揮できる分野はいくらでもあるし、今後も船員不足に備えて積極的に女性の教育、養成、採用をすべきであると力説しておられました。

一方、IMO においても海事社会で活躍する女性を増やさなければいけないということで、IMO では 12 月 6 日から今日まで総会を開催していますけれども、ここで毎年 5 月 18 日を国際海事社会女性の日、International Day for Women in Maritime と定めることを採択したとのことでした。

女性船員 (2)



米国

- 商船系教育機関の女子卒業生 12%~13%
- 全米の一級海技士 18,804名
- 女性 149名 0.79%

IMO国際海事社会女性の日

- 2022年5月18日 IMO 制定
国際海事社会女性の日
International Day for Women in Maritime
- 海事社会で働く女性を祝い励ます
女性の採用・雇用維持・昇格
- IMOのSDGs No.5
ジェンダー平等と女性の能力の向上

◆コロナ禍の船員

次は、コロナ禍の中で船員の方がどのような状況になったかというお話です。

問題としては、新型ウィルス感染が恐怖である、ウィルス感染症対策、ワクチン接種、医療体制が不安であると、実際に神戸で訪船して聞きますと、船員から口々に言われる問題です。まさにコロナ禍を契機に船上で人道的な危機が起きていると捉えております。

コロナ禍の船員

- 新型ウィルス感染の恐怖
- ウィルス感染症対策の不安 ワクチン接種
- 医療体制への不安
- 下船交代帰国の困難 各国の入国規制・移動制限など
- 長期乗船勤務の疲労 メンタルヘルス (ILO条約では最長12ヶ月未満 S.A.2.5)
- 上陸のほぼ全面禁止

皆様もご存じと思いますが、一時期には 40 万人に近い船員が船上で長期乗船を余儀なくされた一方で、船に乗れなくて陸上で待機している船員が 40 万人もいたということでもあります。

フィリピン人船員の場合 20 ヶ月も下船できない例もあったと報告されております。長期滞船、船会社の倒産、それに伴う船員の遺棄、長期乗船によるメンタルヘルスの危機、自殺者といった、まさに船員の人道危機が起きている訳でございます。このあたりにつきましては、先週、世界人権デーに合わせて Human Rights at Sea というレポートが出され、その中で船の上で何が起きているのか事細かに報告されております。

次は、さまよえるルーマニア人ということですが、ご存じのようにワーグナーの楽劇に「さまよえるオランダ人」がありまして、神を罵ったオランダ人の船長が永遠に海の上をさまようというものです。これに似たケースが実際に起きまして、我々船長協会連盟も動いているところなど働きかけ、11月19日にはアメリカのウォール・ストリート・ジャーナルに新聞記事も載りました。

船長が航海中に亡くなった。半年後、彼の遺体はまだ冷凍庫の中にあつたというものです。今年の4月にバルカーに乗船していたルーマニア人の船長がインド洋で、心臓発作で亡くなり遺体を食料用冷凍庫に保管した。その後、本船は7月に中国で揚荷するのですが、この間、シンガポール、インドネシア、中国等13カ国の当局に遺体を送還させてくれと要請し、我々も応援したのですが、結果的に今年の9月28日にアラブ首長国連邦が遺体送還を許可するまで、冷凍庫の中に保管され続けたという極めて痛ましい事件でございました。

このような問題に対して、当然のことながら国際機関や我々のような海事関連の NGO 等が働きかけました。取り分け ICS、ITF の労使双方とこれに IFSMA も

船上の人道危機

- 長期乗船勤務の船員が約20万人船上で待機
- フィリピン人船員で20ヶ月も下船出来ない例もあった
- 長期滞船 倒産 船員の遺棄
- メンタルヘルス危機 自殺者

さまよえるルーマニア人

“The Ship’s Captain Died at Sea. Six Month Later, His Body Was Still in the Freezer.”

「船長が航海中に亡くなった。半年後、彼の遺体はまだ冷凍庫の中にあつた」

2021年 11月19日付 The Wall Street Journal

- 2021年4月19日 MV The Vantage Wave 船長 Capt Dan Sandu インド洋にて死亡。遺体を食料品用冷凍庫にて保管
- 2021年7月17日 中国にて揚荷 この間、シンガポール、インドネシア、中国等、13ヶ国当局が遺体の送還を拒否
- 2021年9月28日 UAE、遺体送還を許可 10月11日 遺体、ルーマニアの遺族のもとへ。葬儀

国際機関・団体の取り組み(1)

- UN (国際連合)
2020年9月24日 事務総長声明
コロナ禍に際し、世界の産業・社会を支える海運と船員を覚え、とりわけ苦境にある船員(Seafarer)として認定し、ふさわしい 待遇を与えるよう各国に要請する。
- IMO / ILO 各国 国連 専門機関 政府間組織へ回章
- ICS, ITF
“Message to G20 Leaders and Ministers on Facilitating Essential Movement of Seafarers and Maritime Personnel “

加わって、ロビー活動や手紙を書くといったことを行いました。しかし、オミクロン株発生でシンガポールが直ちに移動制限を行うとか、国を閉ざすといった国がありまして、まだまだ船員の苦労は続くのではないかと懸念しております。

➤ 国際機関・団体の取組み

このような状況を踏まえまして、現在開催されている IMO の総会では、パンデミックにおける船員の困難に対する包括的な行動に関する決議を行いました。これは、加盟国に対して、船員を基幹労働者「Essential Worker」と位置づけ、上陸許可や船員交代のための出入国許可、ワクチンの優先接種、医療行為の提供の促進を要請するものです。

決議に応じて実際に行動を取るかどうかは各国によるわけですが、IMO でこのような決議が採択されたことは嬉しいことと考えております。

次に、パンデミックと商船とに関わる法的考察についてですが、日本の国際法学会の特集にここに挙げています3点の論文が掲載されております。興味のある方は是非読んでいただきたいと思います。東京大学の西村先生、取り分け早稲田大学の河野先生は船の問題に詳しい方で、論文も非常に行き届いたものがございます。

余談になりますが、今回のパンデミックに関連して、最初に日本で問題となったのはダイヤモンドプリンセスですが、乗船しておられた乗客の一部が、本船、港湾当局、旗国、あるいは運航者の対応について問題があるのではないかとっておられるグループがありまして、国際的にも訴訟を起こしたいということで私も相談を受けましたが、とても私の出る幕ではありませんので資料の提供等はいたしたいと思っております。

このような世界的なパンデミックの場合、船長にどんな責任と権限があるの

国際機関・団体の取組み(2)

- IFSMA
「各国政府への公開書簡 – 商船船長からの緊急要請 –」
- Mission to Seafarers, Stella Maris
「船員幸福度報告書」の発行
訪船活動の強化
- 海運企業 Neptune Declaration

IMO総会決議 2021年12月採択

- パンデミックにおける船員の困難に対する包括的な行動に関する決議：
加盟国に対し、船員を「基幹労働者」"Essential Worker"と位置づけ、陸上許可・船員交代のための出入国許可・ワクチンの優先接種・医療行為の提供の促進を要請。

パンデミックと商船と関わる 法的考察

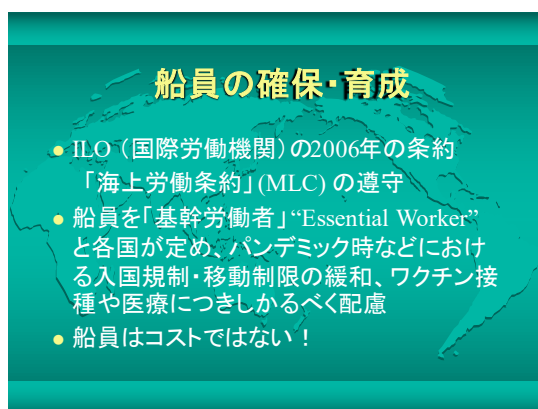
- 「感染症流行下における船舶の航行と旗国の役割」
東京大学 西村 弓教授
- 「感染症発生時における外国籍クルーズ船に対する内水沿岸国の対応」
～新たな制度の構築に向けて～
横浜市立大学 瀬田 真准教授
- 「海洋法における「人」の権利と利益の保護および規律」
～コロナ禍における船員の保護を中心として～
早稲田大学 河野 真理子教授

か、旗国の責任はどうかといった問題は、法的には非常に面白い問題ではないかと思えます。われわれ船員関係者としては、明確な指示が得られるような体制であって欲しいと願っております。

◆船員の確保・育成

船員の確保、育成という問題につきましては、雇用を促進する、雇用条件の引き上げ、教育期間の充実、広報活動の促進、働き方改革などが言われております。国会の海事議員連盟でもそうした決議を採択されているようです。

基本的に船員待遇のためのミニマムな最低の条件を決めた海上労働条約、MLC と言っていますが、この条約を遵守して欲しい。この条約の中には、例えば乗船期間は 12 ヶ月を超えないといったこともあります。最低限この条約を遵守して欲しいということ。そして、国連事務総長が呼びかけておりますように、船員は産業、社会生活を支える基幹労働者「Essential Worker」と各国が定めて、パンデミック時などにおける入国規制や移動制限の緩和、ワクチン接種や医療につきしかるべく配慮を行うことが何よりも必要だろうと思えます。



ITF が実施したアンケートでは、船員が今度下船したら二度と船に乗らないと答えた船員が 2～3 割あったとか、6 ヶ月の超過勤務をさせられるようなら二度と船には戻らないといった声があるようです。乗船するに当たって、何時下船し、帰国できるのかという船員の問いに明確に答えることができない船社、船舶管理社は船員確保が難しくなるだろうと言われております。要するに船員を人間として、労働者に相応しい待遇をして欲しいということでございまして、船員は単なるコストではないということです。

バンカー、食料、入港税といった所謂コストではなく、一緒に働いてくれる仲間としての意識を是非持って欲しいと思えます。私たちが船に乗っていた頃は幸いと言いますか、船会社に直接採用されて船会社との一体感があったのですが、FOC 化が進み、新しい船を作るから船員をワンセット揃えろといった形でコスト化する雰囲気が出てきまして、船の運航船社と船員との間の連帯が全くなって、コストとしか捉えられていないのではないかという思いを船員の方々は持っているようです。しかし、船員は決してコストではなく、船会社、運航船社の重要なパートナーですので、そのような意識を是非持って、接していただかないと今後船員の養成、確保は難しくなるのではないかという気がしてお

ります。

◆内航海運と船員

内航海運と船員については、余り詳しくはないのですが、今年5月に「海事産業強化法」が施行されまして、働き改革や労務管理責任者の選任等で、法的には少し状況が改善されるのではないかと聞いております。

内航海運と船員

- 「海事産業強化法」 2021年5月公布
- 働き方改革
- 労務管理について「船員の使用者」が責任 労務管理責任者の選任 適切な措置 早めの下船や休暇等々

◆海事研究協議会

海事研究協議会が神戸にありまして、いろいろな問題を調査・研究しておりますが、今年は内航問題も取り上げております。主として実務者が直面するような問題について、実務者自身の手で問題を明らかにして解決方法を見だし、情報発信しておりますので、皆さんにも是非参加していただければと思っております。

最後に、今日お話ししました内容の資料を挙げておりますので、参考にして頂ければ幸いです。

海事研究協議会

- 海事研究協議会は、海事社会が直面する課題を海事関係者自らが広く自主的に調査・研究・協議し、外部に向けて情報発信することを目的としています。
<https://kaijikenkyu.sakura.ne.jp/index.html>
- 課題研究
- 「海事社会の発展に向けた船員教育及び海技資格と海上実習、海上履歴の調査研究」
- 「内航問題」
 - ① 船舶管理会社の活用とその課題
 - ② 多様な船員の採用方法（女性や外国人船員の採用など）
 - ③ 自動化船および高度船舶安全管理システム搭載船における船員の定員問題
 - ④ 制度的な課題（安全最少定員、働き方改革など）

参考資料

- Seafarer Workforce Report ICS/BIMCO
- Manpower report ICS/BIMCO
- 雑誌「海運」 2021年11月号
- Ocean Newsletter No.511 Nov.2021
- IMO <https://www.imo.org/en/About/Pages/Default.aspx>
- SHIPPING NOW 2021-2022
- 朝日新聞 2021年9月15日朝刊
- The Wall Street Journal 2021 Nov 19
- Lloyds List
- Sidelights Summer 2021

ご清聴ありがとうございました。

(以上講演要旨)