

▶ ILO産業別概況

参考日本語資料

2020年9月

COVID-19 と都市旅客輸送サービス

都市旅客輸送は、町や都市周辺に住む人々が仕事や会社に向かうために不可欠である。恵まれない地域の孤立を減らしたり、騒音対策、大気質、二酸化炭素排出量の削減などの環境目標の達成に貢献することができれば、社会的結束力や生活の質を向上させることができる¹。より利用者にやさしい取り組みによって、移動に障害のある人への選択肢を広げることにつながる。²そして、2050年までに世界の人口の68%が都市部に居住すると予測されており、雇用の分散、交通渋滞、スプロール化などの都市の移動性の課題が悪化することになる。³つまり、今日の政策決定は、「明日の都市」における地域の仕事と生活の質に長期的な影響を与えることになる。

都市交通の重要性を考えると、COVID-19 ウイルスの拡散を防ぐために公共交通機関に必要な対策を課した結果、経済的、環境的、社会的に大きな困難を経験した都市があることは理解できる。しかし、このような対策は、事業者、労働者、旅行者を保護するために不可欠である。これは、基本的なサービスへのアクセスやケアの責任を果たすために公共交通機関への依存度が高い女性にとって特に重要である。⁴ このセクターの重要な役割は2030年の持続可能な開発アジェンダの多くの指標の中に含まれている。⁵

しかし、パンデミックはこの部門に比類のない事態をもたらし、この部門が完全に回復できるためには、例外的な財政支援が必要となる。



© Asyad Group / Mwasalat 2020

オマーンでの衛生対策強化の実施

都市交通は一般的に、都市部で最も重要な地域企業の1つであり、人件費が全体のコストに占める割合は高い。財政政策では、事業者の収支管理、あるいは持続的な債務管理サービスを提供している。多くの国では、ほとんどの運輸事業者は交通に関する行政機関から補助金を受け取っている。しかし、パンデミックが一部の都市旅客輸送事業者に存続にかかわる脅威をもたらす可能性があるという懸念が高まっている。⁶ このセクターは現在、財政難に直面しており、景気刺激策は地域

1 ILO, [The Impact of Decentralization and Privatization on Municipal Services: Report for discussion at the Joint meeting on the impact of decentralization and privatization on municipal services](#), 2001, p. 12.

2 ILO, [The Impact of Decentralization and Privatization](#).

3 “[68% of the world population projected to live in urban areas by 2050, says UN](#)”, United Nations Department of Economic and Social Affairs: Population Division: News, 16 May 2018.

4 OECD Council on SDGs, [Gender equality and sustainable infrastructure: Issues note](#), 2019, p. 3.

5 OECD Council on SDGs, notably Targets 3.6, 3.9, 11.2 and 11.6.

6 Leonardo Canon Rubiano and Georges Darido, “[Protecting public transport from the coronavirus... and from financial collapse](#)”, World Bank Blogs, 24 April 2020.

の雇用や、都市の二酸化炭素排出料が増加するか、または低炭素化の道に向かうのかについても直接的な影響を与えるだろう。⁷

COVID-19 防止策は、コストや負担（清掃・消毒など）を増加させる一方で、ロックダウン期間中やロックダウン後の乗降客の激減により運賃収入が大幅に減少している。その一方で、都市交通は必要不可欠な労働者が確実に職場を行き来できるようにするため運行を継続せざるを得なかった。

場合によっては、中央政府や連邦政府が財政支援を行っている。もともと運賃（補助金や税収とは対照的に）に依存していたシステムが、パンデミックの間または後に行き詰まる可能性があり、非公式または軽度の規制を受けている輸送事業は、パンデミックの結果大惨事に直面している。⁸

▶ 1. COVID-19 の影響

COVID-19 の発生により、都市旅客輸送サービスの世界は一変した。⁹ 都市行政は、この産業は COVID-19 発生の危険性がひととき高いとし、危機管理体制を整備した。都市交通事業者は、新型コロナウイルスの蔓延と闘うために所轄官庁から発行されたプロトコルと対策を実施することを求められた。¹⁰ 他の重要な労働者を輸送するための事業を維持するために、多くの交通事業にとって、事業の継続が重要な目標となっている。事業者は、多くの場合、スケジュールや頻度を減らしてサービスを維持することができたが¹¹、パンデミックは、この産業の弱点をいくつか露呈し、今後長期的な方針の策定及び、全体的に変更すべき点を決定する必要があるだろう。¹²

例えば COVID-19 の影響で、一部の都市ではタクシーや配車サービス会社は創造的な工夫や改革を余儀なくされており、多くのタクシー会社が食品や医薬品の宅配サービスを提供している¹⁵。しかし、これだけでは、業界の倒産の波を回避するには不十分である。¹⁶ 図 1 は、一部の都市における 2020 年 1 月から 2020 年 8 月 30 日までの交通機関の利用者数の影響についての概要と日付別の比較例を示したものである。

主な影響：産業

さまざまな都市の移動手段への影響は広範囲に及んでいるが、共通しているのは、2020 年 3 月初旬以降、すべての移動手段で乗降客数が減少していることである。¹³ 収入が急落し、労働者らに COVID-19 の暴露リスクが示されているにもかかわらず、事業者はこれらの状況に対応してコミュニティにサービスを提供してきた。¹⁴

7 Philip Turner, "The key role of public transport to build back better: Climate", UITP webinar, 18 May 2020.

8 Paul Barter, "[Save Manila's \(mostly informal\) public transport!](#)", Reinventing transport podcast, 7 May 2020.

9 Mohamed Mezghani, "[COVID-19 and the future of public transport](#)", All Over the Place, ITF podcast, 22 April 2020.

10 UITP, [Factsheet: Management of COVID-19: Guidelines for public transport operators, 2020](#), p.1.

11 Mezghani.

12 Alana Dave, "[COVID-19 special - Alana Dave - ITF](#)", Intelligent Transport podcast, 29 April 2020.

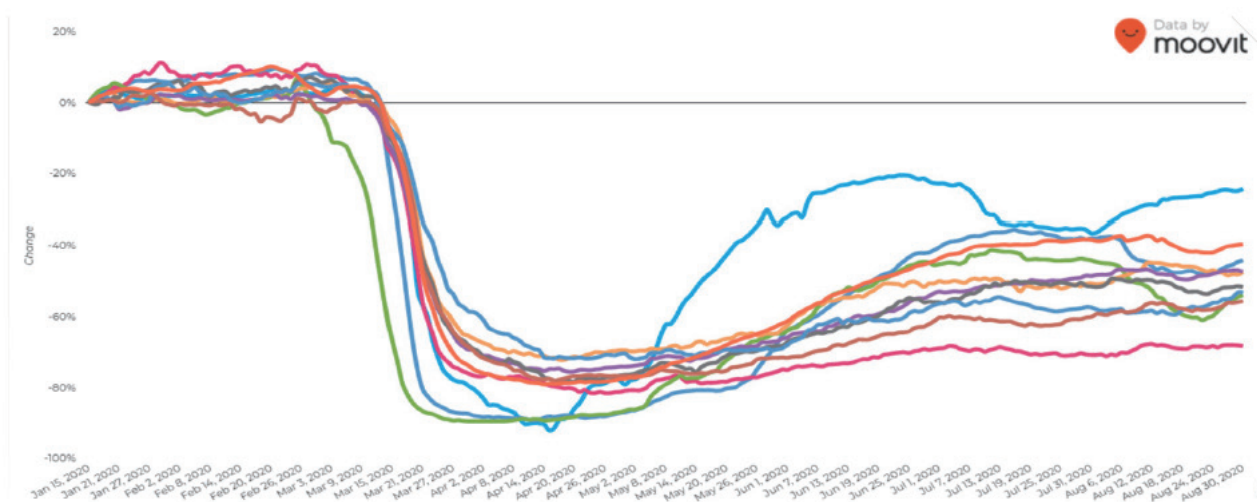
13 Scott Shepard, "[How mobility startups can help authorities fix public transport after the pandemic](#)", Urban Mobility Daily, 22 May 2020.

14 Jana Lynott and Mouchka Heller, "[How public transportation provides key lifelines during COVID-19](#)", World Economic Forum, 23 April 2020.

15 Rebecca Staudenmaier, "Coronavirus: Germany's taxi drivers face 'catastrophic' situation", in Deutsche Welle, 23 April 2020.

16 Sebastian Ibold et al., [COVID-19 and Sustainable Mobility - Observations and documentation of first developments](#) (Transformative Urban Mobility Initiative and Deutsche Gesellschaft für international Zusammenarbeit, 2020).

図 1: COVID-19 が特定の都市の交通機関の利用者数に与える影響



Source: Moovit (www.moovit.com). Note: 107 cities included; the monitoring start date was 15 January 2020.

11 March 2020	20 April 2020
Israel: -0.8 per cent	Israel: -85.9 per cent
Madrid: 3.2 per cent	Madrid: -87.9 per cent
San Francisco - San Jose: -0.6 per cent	San Francisco - San Jose: -80.5 per cent
Roma and Lazio: -33.5 per cent	Roma and Lazio: -88.3 per cent
Chicago: 1.5 per cent	Chicago: -71.2 per cent
NYC - New Jersey: -2.3 per cent	NYC - New Jersey: -75.5 per cent
Boston: 1.6 per cent	Boston: -78.3 per cent
Washington DC - Baltimore: 3.2 per cent	Washington DC - Baltimore: -71.7 per cent
Toronto: -0.6 per cent	Toronto: -76.8 per cent
Others: 3.1 per cent	Others: -78.5 per cent
1 June 2020	30 August 2020
Israel: -32.3 per cent	Israel: -24.4 per cent
Madrid: -63.9 per cent	Madrid: -44.1 per cent
San Francisco - San Jose: -75 per cent	San Francisco - San Jose: -68.3 per cent
Roma and Lazio: -64 per cent	Roma and Lazio: -53.9 per cent
Chicago: -62.5 per cent	Chicago: -47.5 per cent
NYC - New Jersey: -65.9 per cent	NYC - New Jersey: -47.4 per cent
Boston: -67.2 per cent	Boston: -51.7 per cent
Washington DC - Baltimore: -68 per cent	Washington DC - Baltimore: -53.3 per cent
Toronto: -71.6 per cent	Toronto: -55.6 per cent
Others: -61.3 per cent	Others: -39.6 per cent

Source: Moovit (www.moovit.com). NYC: New York City

図 2：都市輸送サービス提供のための 3 つの主要な運用措置と COVID-19 の影響

行政によるサービスの停止	サービスの継続性（COVID-19 以前のレベルと比較して需要が低い）	サービスの継続性（COVID-19 以前のレベルでの需要の場合）
▶ 外出自粛期間中又は数ヶ月間の都市輸送サービスを全面的に停止するための規制の制定 ▶ 特に自動車所有率の低い都市部では、一般旅行者や通勤者への影響が大きい。 ▶ 例：アルバニア、ティラナ（3月12日～7月6日）、クウェート（3月12日から8月18日）。ネパール（6月10日～9月8日）。	▶ 必要な労働者の輸送を確保するために行政はサービスの継続性を要するが、サービスレベルは限られる（例：日曜の運行ダイヤ）。 ▶ 安全プロトコルが整備され、サービスが完全に再確立されたが、利用者が他の移動手段を希望し、乗客の信頼を失っているか、テレワークが継続して行われている。 ▶ 例：カナダ、欧州連合の多数の都市	▶ 100%のサービスレベルで再確立されたが、衛生的な対策が施行されるため、需要が供給を上回っている（バス 1 台あたりの乗客数が限られるなど）。 ▶ 需要が満たされていない。密を避けて、より多くの人が自家用車や徒歩での移動をするため需要を減衰させる可能性がある。 ▶ インフォーマルな交通供給が、正式な都市交通サービスの需要に影響を与えている可能性がある。 ▶ 例：ナイジェリアのラゴス、イギリスのフォルクーク。

Source: Paul Comfort, "[Bonus: a global look at the future of transportation](#)", Transit Unplugged, Trapeze Group podcast, 15 July 2020; James Trimble, "[Now buses pass us by say Falkirk key workers](#)", in The Falkirk Herald, 2 June 2020; UITP, COVID-19 impacts on public transport – Kuwait, 1 July 2020.

行政がパンデミックの影響と利用者の落ち込みに対応してきたため、講じられた様々な対策によって、事業者は大きな影響を受けた。マクロ経済環境の悪化は、特に民間・小規模事業者に影響を与えている。図 2 は、さまざまな都市で採用されている 3 つの主要な運営措置を示している。例えば、いくつかの都市や国では、都市交通サービスが数ヶ月間停止されている、あるいは停止されていた。他の都市では、完全または限定的なサービスが利用可能な状態である。場合によっては、特定の衛生状況に応じた対策の組み合わせが適用されている。

主な影響：ディーセント・ワーク

パンデミックは労働者にさまざまな影響を与えている。例えば、労働時間規制を緩和している国もあるが、労働者が疲労した状態で輸送車両を運転しないことは依然として重要である。¹⁷ 隔離措置、自己隔離、病気休暇中の労働者、欠勤者などが労働力不足を引き起こし、事業の継続性や日程管理にさらなるストレスを与えている可能性がある。その他のケースとしては、都市交通業務の完全な停止や一時休業があり、労働者や彼らの賃金に壊滅的な影響を与えている。特に、非公式（インフォーマル）な労働者は、生計のために運送サービスの提供に依存している。¹⁸

17 Joe Kenny, "Staff management during COVID-19", UITP webinar, 1 April 2020.

18 Anup Ojha, "[Bus operators want officials to announce plans to resume public transport](#)", in The Kathmandu Post, 20 June 2020.

労働法と社会的保護の格差を考えると、一部の都市交通労働者は、その仕事の性質から、パンデミックの期間中、他のエッセンシャルワーカーに提供されてきた有給病気休暇や危険手当に頼ることができていない。¹⁹ 傷病手当金の適用が欠如することで、病気や、自己隔離すべき時に仕事に行くことが求められ、ウイルスを拡散させるリスクを高める。いくつかの国では、組合が危険手当や、公共交通機関の労働者が必要不可欠と認め通常の賃金（例えば 1.5 倍）以上の補償を受けることを求めて、積極的に運動している。

都市交通の労働者は、病院、介護、その他の重要なサービスを提供する労働者にサービスを提供しているため、この厳しい時代に都市を存続させている。²⁰ 公式の公共交通機事業者の雇用は世界全体で 730 万人を占め、交通に関する行政機関は約 30 万人の労働者を雇用している。多くの大都市では、大規模な公共交通システムは都市の移動と公共の雇用の基幹となっている。しかし、パンデミックがもたらした経済的ショックにより、公式な交通事業者は迅速に財政を立て直そうとしている。いくつかのケースでは、これが労働者の解雇や一時帰休につながっている。

事業の閉鎖により、インフォーマル労働者は、危険な環境で働きに出て収入を得るか、食卓に何も食べ物がありません家にいるかのどちらかしかないという、ほぼ不可能なジレンマに陥っている。²¹ 多くの国で、インフォーマル経済が主流となっている。一部の国では、都市輸送サービスの 40 ～ 80% がインフォーマルな労働者によって提供されている場合もある。一部の国では都市輸送サービスが公式化する一方で、他の国ではいまだに大部分がインフォーマルなままである。アフリカおよびラテンアメリカ地域では、インフォーマルな仕事が交通機関の仕事全体の 30 ～ 40% を占めている場合もある。²² 国によっては、タクシー／配車サービス会社の運転手が標準的な雇用形態ではないため、社会対話に参加できず、他の労働者に提供される社会的保護を含む保護の恩恵を受けることができない可能性がある。

インフォーマル労働者は、社会的保護や金融制度から抜け落ちている。²³ 当面の間、各国は危機に対して特に脆弱な人々への支援を優先すべきである。これには、無抛出しと抛出しを組み合わせ、医療と所得支援へのアクセスを確保するなど、インフォーマル経済の運送労働者の当面のニーズが確実に満たされるようにすることが含まれる。²⁴

しかし、パンデミックは、[2015 年の非公式な経済から公式な経済への移行動向（第 204 号）](#)に沿って、社会的保護制度の強化を通じてなど、雇用をフォーマル化する新たな機会を提供する可能性がある。特に、小規模なインフォーマル輸送については、社会的保護を求めることは、労働者を公式化するための構成要素となり得る。

▶ "ケニアのインフォーマル経済において、そして東アフリカの多くの地域では、— 人々は耐久生活を送り、... 移動が制限されることで、生計が全く成り立たなくなっている。— 1 日の終わりまでに何も食べるものがないので、生計手段が破壊されている。そして、彼らの仕事にも目を向けてみると、彼らの仕事が危険にさらされていることが分かる！ COVID-19 収束後もこれらの仕事はまだあるかどうか分からないので、今後何が待ち受けているのか、分からない。

▶ ダン・ミハディ 事務局長
運輸労働組合連合会（ケニア）²⁶

女性たちは、このパンデミックに際して最もつらい立場にある。²⁷ なぜなら彼女たちは賃金や地位の低い仕事、または男性より賃金も地位も低い仕事に就いていることが多く、キャリア開発の機会がほとんどないためである。²⁸

19 ILO, [Spotlight brief: Sickness benefits during sick leave and quarantine: Country responses and policy considerations in the context of COVID-19, 2020](#).

20 Mezghani.

21 Guy Ryder, "[ILO chief: Workers in informal economy face 'utter destitution'](#)", Al Jazeera, 23 May 2020.

22 UITP, City economies grow dynamic with public transport: Observatory of Employment in Public Transport. Report 3, 2012, p. 5.

23 Ryder, "ILO chief".

24 ILO, [Spotlight brief: Social protection responses to the COVID-19 pandemic in developing countries: Strengthening resilience by building universal social protection](#), 2020 and [Spotlight brief: Social protection responses to the COVID-19 crisis: Country responses and policy considerations](#), 2020.

25 Dan Mihadi, "[The impact of COVID-19 on informal transport workers](#)", ITF podcast, 10 April 2020. Mihadi.

26 Mihadi.

27 Ryder, "ILO chief".

28 Tessa Wright, [The impact of the future of work for women in public transport](#) (ITF, 2019). Also see: FLONE Initiative, [Implications of COVID-19 on women professionals in the Kenyan public transport sector](#), 2020.

運輸部門は依然として男性優位の傾向が強い。暴力、セクシャルハラスメント、男性による脅しが、都市交通業務における主な懸念事項として挙げられている。²⁹ この事業は性別により職務の適性が異なり、顧客サービスや清掃業務に女性が多く存在することから、交通事業の女性労働者はパンデミックの影響を不相応に受けている。これらの仕事は下請けであることが多く、関係する労働者が安全衛生リスクやガイドライン、個人用保護具（PPE）、有給休暇給付に関する情報を活用する機会が少ないおそれがある。

労働安全衛生に特化

“この危機の中で働く人々の労働安全衛生は、評価され、対処されるべきである。”³⁰ 「仕事の未来に向けた ILO100 周年創設記念宣言（2019 年）」は、具体的には、「安全で健康的な労働条件はディーセント・ワークの基盤である。」と規定している。リスクのある環境で働く労働者には、良質の PPE が無償で提供されるべきである。³¹ また事業者は、請負や下請けを含む労働者らに、適切かつ時宜を得た情報を提供すべきである。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条件で働かされていると感じるべきではない。労働者は、[1981 年の職業上の安全及び健康に関する条約（第 155 号）](#)で認められているように、危険が生じた場合には、職場から避難する権利を有する。³² 場合によっては、PPE や清掃、医療用品の調達・購入は、正式な雇用関係がないことによって影響を受ける可能性がある。PPE や医療用品は、インフォーマルな個人運送業者やドライバーなど、インフォーマル経済のすべての交通事業には行き渡っていないかった。

物理的距離に関する ILO の国際ガイダンスは、「[新型コロナウイルスのパンデミック（世界的大流行）の中での安全で健康な職場づくり](#)」の中で発表された。³³ この概要では、「物理的距離を取ることは出来る限り幅広く実施すべき」と示唆している。国のガイダンスやリスク評価の結果がそうでないと判断しない限り、労働者間の距離は 2 メートルが適切であると提案されている。またインフォーマル経済の労働者は、物理的距離を保ったり、手を洗ったり、自己隔離したりするなど、保健当局が命じる予防措置に従うことができず、感染リスクを高めるおそれがある。

インフォーマル労働者の保護においては、病気の感染に関する情報の迅速な普及と啓発を通じた予防に重点を置かねばならない。呼吸器衛生、咳エチケットや個人用保護具（PPE）の利用など、基本的な感染対策は、他のさらに高度な工学的制御が利用できない場合、不可欠となる。

使用者と労働者および／または事業所内の代表者との間の協力は、職場関連の予防措置にとって不可欠な要素でなければならない。³⁴ いくつかの国では、国の公共政策と業界の協定で、少なくとも 常に 2 メートルの物理的距離を規定している。他の国では、様々な距離制限（例えば、制限なし、1 メートル、1.5 メートル、1.8 メートル（6 フィート）または 2 メートル）を採用している。しかし、小型の自動車では、利用者を十分に保護したり、ドライバーから安全な物理的距離を保つことは、単に実現不可能な場合がある（例えば、ボグボダ - 自転車やオートバイタクシー）。³⁵ 世界保健機関（WHO）の最新の助言によれば、物理的な距離を置くことができない環境（都市交通の環境など）では、非医療用マスクの着用が「他者への感染防止（ソースコントロール）ができる可能性があることを示唆している」。³⁶ 運転手や他の輸送労働者の近くで物理的な距離を置くこと及び／又は他の保護要件（マスク、プラスチックシールド、運賃徴収の禁止）は、行政及び／又は事業者が、労働者を保護するための適切な執行メカニズムを確立しなければならないであろうことを意味する。

また、都市輸送労働者は、乗客からの手に負えない振る舞いに直面する可能性があり、行政や事業者は、意図しないリスクを抑制するために公共サービス労働者との協議を模索することになるであろう。一部の国では、攻撃的な行動（運転手やオフィス業務に従事していない職員に対する）や破壊行為が増加していることが観察されている。³⁷ 乗車時に運転手が乗客に運賃の支払いを求めたり、現地の衛生規則（マスクの着用など）を尊重することで、「乗客の怒り」が増す可能性がある。例えば、フランスのバイヨンヌのバス運転手は、7 月 10 日にバスに乗っていた 3 人の乗客にフェイスマスクの着用を求めた後、暴行を受けて死亡したと報じられている。³⁸ 警察または専門の交通警察は、交通機関の労働者に対する暴力やハラスメントの事例に介入する権限を持っている。最近採択された [2019 年の暴力及びハラスメント条約（第 190 号）](#)

29 Dave Spooner and John Mark Mwanika, “Transforming Transport Unions through Mass Organisation of Informal Workers: A Case Study of the Amalgamated Transport & General Workers’ Union (ATGWU), Uganda”, Global Labour Journal, 9 (2), 2017.

30 OHCHR, “COVID-19 Guidance”, n.d. See section on Social and Economic Impacts.

31 ILO [Occupational Safety and Health Convention, 1981 \(No. 155\)](#), Article 21.

32 ILO Convention No. 155, Article 13.

33 Other international guidance includes: WHO, [Considerations for public health and social measures in the workplace in the context of COVID-19 \(Annex to Considerations in adjusting public health and social measures in the context of COVID-19\)](#), 10 May 2020.

34 ILO Convention No. 155, Article 20.

35 Mihadi.

36 WHO, “[Coronavirus disease \(COVID-19\) advice for the public: When and how to use masks](#)”, n.d.

37 Bernetta Harting, “Staff management during COVID-19”, UITP webinar, 1 April 2020.

38 “[France: Bus driver dies after ‘attack over face masks’ in Bayonne](#)”, BBC News, 10 July 2020.

と同名の勧告は、公式・非公式経済を問わず、民間・公的機関を問わず、すべての部門に適用される。

鉄道労働者は、パンデミックの間、サービス提供の最前線に立つことになり、重症化のリスクが高い可能性がある。高所得国の中には、この部門がCOVID-19の影響を受けやすい高齢化した労働力を抱えている国もあることを考慮しなければならない。職業上の危険性には、ディーゼルガスや病原体に数年に及び曝露していることや、交通渋滞中、大気質が危険な状態であることなどが含まれる。³⁹ これらの職業上の危険性は、基礎疾患に影響を及ぼし、一部の労働者は呼吸器疾患にかかりやすくなる可能性がある。⁴⁰

労働者はウイルスに感染することを恐れてストレスを感じる人が多いが、家族や友人に感染させることに不安を感じる人もいるだろう。⁴¹ 特に、移動の多い労働者（運転手）やその他オフィスを拠点としないスタッフ（例えば、操車場で働く労働者）の場合は、企業レベルとチームレベルの両方でのコミュニケーションが非常に重要であることに変わりはない。⁴² パンデミックは、一般的な精神衛生状態を悪化させた。

特に第一線で働く労働者にとっては、不安や抑うつなどの問題が発生する可能性がある。⁴³ 管理者は、労働者とデリケートな問題について、支援的な議論をする準備をし、（テキストアラート受信やオンラインコミュニティへの参加を通じて）コミュニケーション、つながり、向き合うための革新的な手段を見つける必要がある。⁴⁴ 士気を高め、自己管理を促し、チームスピリットを引き出し、労働者を保護し安心させるためには、事業者と労働者の間の適切かつ定期的なコミュニケーションが必要である。⁴⁵

いくつかの都市では、COVID-19による交通機関の労働者の死亡率が、救急隊員の死亡率を上回っている可能性がある。⁴⁶ バス、タクシー、配車サービスの運転手は、2020年の新型コロナウイルスに対して特に脆弱である。パンデミックの間、以下の労働者が命を落とした。[ニューヨーク市の労働者](#) 131人（8月27日現在）、[ロンドンのバス労働者](#) 34人（7月27日現在）、トロントのピアソン国際空港にサービスを提供しているタクシーおよびリムジンの運転手 10人（5月5日現在）。[ボゴタ](#)では2人の（7月26日現在）、[メキシコシティ](#)では少なくとも11人の快速バス運転手（5月14日現在）、[パリ](#)では9人の鉄道労働者（5月13日現在）。しかし、パンデミックが非公式、非組合員、業務委託、契約サービスの労働者に与える影響を完全に把握するためのデータは不足、あるいは全くない。

▶ 2. 政労使及びパートナーの対応

パンデミックの影響に対処するためには、労働者、使用者、政府を巻き込んだ三者間の対話と対応、および使用者と労働者団体の団体交渉が鍵となっている。ILO加盟国政労使が取った行動は、一般的に3つの当面の目標：職場における労働者の保護、企業支援と財政支援提供、そして政府による重要な産業部門への影響に対する様々な緩和策の提供、に焦点を当ててきた。

国際的なセクター別対応と関連資料

都市交通の観点から、最も関連性の高い国際的なガイダンス文書やデータベースには、以下のようなものがある

国連機関：



ILOと国連欧州経済委員会による共同報告書『[Jobs in green and healthy transport: Making the green shift](#)（環境に優しく健康的な運輸における仕事：グリーン・シフトを起こす。）』



国連人間居住計画は、物理的距離を保ち乗車する制限措置を遵守しながら、インフォーマルな居住地のコミュニティにサービスを提供している人々に焦点を当て、安全な都市での移動と輸送を管理するための地方自治体への支援を奨励する[重要なメッセージ文書](#)と、[COVID-19 対応計画](#)を発表した。

他の国際機関：



経済協力開発機構（OECD）で開かれた国際交通フォーラムは、「[Re-spacing our Cities for Resilience](#)（強靱性のための都市のリスパース化）」と題する報告書を発表した。

39 Laura Bliss, “[Hit Hard by Covid-19, Transit Workers Call for Shutdowns](#)”, Bloomberg Citylab, 13 April 2020.

40 Bliss.

41 Kenny.

42 Kenny.

43 Kenny.

44 Kenny.

45 Kenny.

46 “[ATU's International President Costa on why transit workers need more COVID-19 protection](#)”, Spectrum News (Youtube), 2020.

行動への呼びかけ：部門別ソーシャル・パートナー

国際的な部門別使用者団体と労働者団体は、COVID-19 問題に効率的かつ効果的に取り組むために、社会的対話を利用して協力してきた。国際公共交通機関協会（UITP）、国際運輸労連（ITF）、国際鉄道連合（UIC）、都市・自治体連合（UCLG）は、パンデミックへの取り組み方に関する政策ガイダンスと好事例を提供する[共同声明](#)を発表した。声明は、「公共交通機関と地域移動サービスの継続性を確保することは、社会と経済にとって不可欠である」と強調している。また、財政支援の必要性を強調し公共交通機関や地域移動サービス事業者とその労働者らに適切な保護具や保護用品の供給を保証する必要がある。

UITP

[公共交通機関事業者のための COVID-19 の管理に関する UITP ガイドライン](#)が 8 カ国語で公表され、備え、個人の保護、接触の軽減、サービスの最適化に関する勧告を提供している。UITP はまた、知識概況「[COVID-19 pandemic: resuming public transportation services post-lockdown](#)（COVID-19 パンデミック：閉鎖後の公共交通機関サービスの再開）」を作成し、ファクトシートや行われた議論を[情報ページ](#)にまとめた。人事委員会では、会員のために労働力問題に関する概況を分析・作成している。また、「[Guardians of Mobility](#)（移動支援ガーディアン）」と呼ばれるキャンペーンを立ち上げ、都市交通労働者がいかに現場の労働者にとって不可欠な存在であるかを、多くのストーリーを通して明らかにした。[今後の主な課題リスト](#)は UITP ウェブサイトのニュースルームに掲載されている。また、UITP は欧州議会交通・観光委員会とともに、地域の公共交通部門を支援するための持続可能な交通宣言を共同で発表した。さらに、2020 年 8 月には、「都市を人々の手に戻す」ことを目的として「[Back to Better Mobility](#)（より良いモビリティ復興）」キャンペーンを始めた。

ITF

ITF は、既存の国際労働基準と労働者の権利の保護が COVID-19 を封じ込めるための取り組みにとって極めて重要であることを強調している。広範な部門横断的な対応には、[COVID-19 情報ハブ](#)と行動への呼びかけ、[Covid-19：政府および使用者に対する ITF のグローバルな要求](#)が含まれる。ITF は、都市部の輸送労働者の安全を求める世界憲章を発表したが、その中で 6 つの問題に焦点を当てている。



© Alianza de Tranviarios de México 2020
トロリーバス運転手（メキシコシティ）

- ▶ 適切かつ適切な保護具
- ▶ 伝達を最小限に抑え、物理的距離が保たれた労働条件
- ▶ 弱者や病人を守る健康対策へのアクセス
- ▶ 公共交通機関労働者の重要な役割への認識
- ▶ 職場のリスクと労働者の健康に関する定期的な情報と報告
- ▶ 労働組合の権利

都市輸送セクターに特化して、ITF は「都市輸送労働者：COVID への対応と回復への鍵」と題した論文を発表し、[情報ハブ](#)を定期的に更新している。さらに ITF は、[輸送労働者のための COVID-19 と衛生施設へのアクセスに関する要求](#)を発表し、その中にはチェックリストが含まれている。パンデミックが女性に与える差別的な影響を詳述した文書は、[女性労働者の権利と COVID-19 に関する声明](#)として発表された。さらに、ITF の[インフォーマル労働者憲章](#)は、健康と安全を含む非公式な労働者の基本的な権利を概説している。

国別行動：各国の対応

多くの国では、一部またはすべての都市輸送手段を必要不可欠なサービスと宣言している。⁴⁷ 各国は、自治体レベル、政府レベルの双方で、COVID-19 が都市旅客輸送サービスに従事する労働者の福利、生計、労働条件に与える財政的影響を緩和するために、さまざまな対策を講じてきた。労働者を支援するための措置は、ワークスペース、運営の改善、代替的な働き方（可能な場合にはスケジュールの見直しやテレワークを含む）に注力する労働者を支援するための措置。に焦点を当てている。インフォーマル労働者と事業者に対するさらなる財政支援が必要であるが、インフォーマル労働者（例えばインターネット接続や銀行口座を持っていない可能性がある）の特定の状況を特別に考慮して調整されるべきである。都市旅客輸送における業務および職場の改善に関連した具体的な行動としては、以下のようなものがある。

- ▶ 保護具、清掃／消毒用品、仕切り、運転席エリアに物的バリアの設置、または封鎖、車両で手が触れる部分の清掃と消毒、発券・案内ブースの閉鎖を含む労働者保護対策。
- ▶ 清掃プロトコル、e チケット、料金の無料化（中扉または後扉からの乗車のみ）、サービスの軽減、換気システムとスタティック測量など車両および運用上の対策。
- ▶ 都市旅客輸送における主要な都市・国の財政対応としては、金融パッケージ、借入金返済の延期、ローン支払免除、補助金、危険手当の支払い、ヒーローボーナス、死亡給付金などが挙げられる。多くの都市や国で、意思決定者、使用者、労働組合が一堂に会して、この分野への政府の資金調達が緊急に必要であることに注意を喚起している。
- ▶ 重要な労働者の安全な労働を保証するための部門別、国による労働安全衛生委員会の設置。

3. ILO ツールと対応

国際労働基準とツール

国際労働基準は、政策対応と持続可能で公平な回復のため、試行錯誤の上、信頼性の高い基盤を提供している。⁴⁸ 国際労働基準と雇用、社会的保護、社会対話、職場での権利という4つの柱を掲げたILO のディーセント・ワーク・アジェンダは、2030 アジェンダの重要な礎となっている。⁴⁹ 様々な労働安全衛生およびその他のILO 基準は、上記ですでに参照されている。以下は、追加の資料である。

2015 年のILO 総会において、「2015 年の非公式な経済から公式な経済への移行勧告（第204号）」採択しており、その多くは都市旅客輸送サービスにおける雇用に適用される。さらに、2012 年の「社会的な保護の土台勧告（第202号）」、1952 年の「社会保障（最低基準）条約（第102号）」は、

危機を防ぎ、復興を可能にし、レジリエンスを構築するために、社会的保護の土台を含む包括的な社会的保護制度の確立と維持を行うための指針を提供している。

ILO は、労働における基本的な原則と権利と考えられる問題を網羅する8つの基本条約を定めている。これらは、結社の自由と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、児童労働の効果的な廃止、雇用と職業に関する差別の撤廃である。さらに、ILO は、国際労働基準に関連する最もよくある質問への回答をまとめた「ILO 国際労働基準とCOVID-19: よくある質問集」を発表した。

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、すべての部門に適用され、経済回復におけるアクセス可能で質の高い公共サービスが果たす役割を認識している。ILO は、4つの主要な柱に基づき、COVID-19 に関する指針及び、様々な専門的な産業別ノートを発表した。

47 Philippines, Malaysia, Viet Nam and Thailand stopped taxi services, as these were not deemed essential. Jaspal Singh, “UITP Contribution”, What Are Transportation Regulators Doing to Respond to COVID-19? Webinar of the International Association of Transport Regulators, 30 April 2020.

48 ILO, “Why International Labour Standards matter in a public health crisis” (video), 27 March 2020.

49 United Nations Press Release, [President Stresses Central Role of Decent Work in Fighting Poverty, Inequality, as General Assembly Marks International Labour Organization Centenary](#), 10 April 2019. Scroll down to read Guy Ryder’s contribution.

ILO 概要：「[COVID-19 危機の経済的・社会的影響に取り組むための政策枠組み](#)」は、これら 4 つの柱についてのさらなる指針と理解を提供している。

持続可能な企業の促進に関する決議（2007 年）は、**持続可能な企業を可能にするための環境に関するガイダンス**を提供している。これは、投資、起業、労働者の権利、持続可能な企業の創造、成長、維持を促進するために、企業のニーズや利益と、ディーセント・ワーク、人間の尊厳、環境の持続可能性の価値と原則を尊重した開発の道を求める社会の願いとのバランスをとるために、重要かつ相互に関連し、補強し合うと思われる一連の条件から成る。

「**安全な職場復帰：COVID-19 予防に関する使用者のためのガイド**」は、**ILO 使用者活動局によって作成された**。本書は安全衛生のための提言と COVID-19 予防に関する取り組みについて述べている。これは労働者が感染のリスクを可能な限り低く保ちながら、安全に職場に復帰できるようにするために、職場での COVID-19 の蔓延を予防する方法について、使用者に一般的なガイダンスと情報を提供することを目的としている。また、パンデミック時に労働者の精神的な健康と幸福を守る方法についてのアイデアも紹介している。

ILO 産業別資料

ILO には都市輸送セクターのすべての手段に関する特化した基準はないが、すべての輸送労働者は、労働における基本的原則と権利、および批准されている場合には、労働安全衛生、労働時間、社会保障などの重要な問題に対処する多くの追加的な ILO 条約が適用される。国家は、職場における基本原則と権利、および批准した国際労働条約がすべての労働者を保護し、適用することを確保する義務がある。

多くの ILO の委員会や会議では、COVID-19 との関連で都市路面運送運輸手の保護に向けた取り組みに関連し、ドライバーの労働条件に関する問題が議論され、ガイダンスが発表されている⁵⁰。主な産業別文書は次のとおりである。

▶ [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）](#) は、路面運送産業の労働、運転時間についての参考基準を確立している。

▶ [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、適当な労働監督制度を運送業に適用するよう求めている。

[都市輸送サービスにおけるディーセントで持続可能な仕事の未来に関する専門家会議](#)が 2021 年 2 月に予定されている。⁵¹

さらなる情報

[ILO のウェブページ](#)、[COVID-19 と仕事の世界](#)。セクター別の影響、対応および勧告では、以下のような主要な資料へのリンクを提供している。

▶ [ILO セクター別のツールと手段](#)

▶ [COVID-19 との闘いに向けた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](#)

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

51 Pending ILO Governing Body decision.

Contact details

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

Sectoral Policies Department
E: covidresponsesector@ilo.org