

諸外国におけるトラックドライバーに対する 新型コロナウイルス感染症に関する政策

Policy measures for COVID-19 for truck drivers in other countries



久保田 精一：合同会社サプライチェーン・ロジスティクス研究所 代表社員

略 歴

熊本県生まれ。東京大学教養学部卒。(財)日本システム開発研究所、(社)日本ロジスティクスシステム協会・JILS総合研究所を経て現職。城西大学非常勤講師、流通経済大学客員講師 等も併任。日本物流学会正会員、運行管理者(貨物)。

[要約] 新型コロナウイルス感染症(以下、単にCOVIDという。)の感染拡大により、エッセンシャルワーカーであるトラックドライバーへの各種支援の必要が訴えられているが、具体策は手探りの状況にある。諸外国の対策を整理したところ、やはり前例のない感染症であり手探りの状況であるものの、「ガイドライン策定」「各種規制緩和」等は幅広く実施されており、「ハザードペイ」「感染防止資材(PPE)提供」「検査機会の提供(優先的な検査実施等)」「検査・検疫関連の特例措置」等も一部の国・地域等で実施あるは実施に向けた検討が進んでいることが明らかとなった。

1. はじめに

新型コロナウイルス感染症(以下、単にCOVIDという。)の感染拡大によって、4月7日に緊急事態宣言が発令^{*1}され、同宣言および「基本的対処方針」^{*2}に従って、多くの経済活動が自粛に追い込まれた。

一方、「物流・運送サービス」については、「社会の安定の維持の観点から、緊急事態措置の期間中にも、企業の活動を維持するため」「最低限の事業継続」が要請された^{*3}。

本稿で取り上げるトラック運送業は、物流の過半を担う主要な輸送モードである。国民生活を支える基盤であると同時に、医療物資等を前線に届けるといった重要な機能も担う。トラック運送に対するこのような認識は

世界共通であり、各国のCOVID対策において「エッセンシャルサービス」等と位置づけられる場合が多い。そして事業継続が要請されるとともに、様々な支援政策が実施されている。

本稿は諸外国におけるそのような政策をレビューし、我が国と対比する。これにより、政策検証の一助となることを企図するものである。

2. 主要な政策

各国で実施されている政策を整理したところ、以下のような種類・枠組みのものが主であった。なおこの他に、他の業種も共通するような対策(例えば、休業補償、失業手当の

割り増し、傷病手当の受給要件見直し等)もある。ただしこれらは、トラックドライバーについて特記すべきものではないため、本稿では割愛した。

さて、以下の対策のうち(a)ガイドライン策定は主要国では広く実施されており、内容的に見ても、例えば米国CDCのガイドライン^{*4}は、日本のそれと大きく異なる点は見当たらない。また(f)規制緩和の内容としては、労働時間規制を一時的に撤廃する、(行政庁の閉庁等に伴い)証明書の有効期間を一時的に延期する、等の措置が含まれる。これらも各国で広汎に実施されているが、これは緊急事態宣言に付随する措置とも言える。よって以下では、(a)、(f)の2項については割愛し、その他の項目について詳述する。

3. COVID 対策の事例

3.1 ハザードペイ

ハザードペイとは、危険な業務に従事する労働者に支払われる追加的な給付である。

COVID下では、感染リスクに晒されるエッセンシャルワーカーに継続的なサービス提供

が要請されたが、このリスクに相応しい追加給付を行うべきであるとの発想からハザードペイが俎上に上った。なお、以下では政府が実施するハザードペイについて整理するが、この他に民間企業(例えばアマゾン)が独自に実施するケースも非常に多い。

○米国(連邦レベル)

連邦レベルの動きは次のとおりである。まず民主党によりハザードペイの規定を含むHero's法案(Health and Economic Recovery Omnibus Emergency Solutions Act)が提案された。同法案は、トラック輸送を含む最前線の労働者に対し、1時間あたり13ドルの追加給付を支払うことを規定している。支払額の総額(上限)は、年収20万ドル未満の労働者の場合、25千ドルとなる。同法案は2020年5月12日に民主党が多数を形成する下院を通過した。

これに対し上院多数の共和党は7月下旬、HEALS法案(Health, Economic Assistance, Liability Protection and Schools Act)を対案として提案した。同法案はHero's法案より少額の施策パッケージであり、ハザードペイ

図表1 諸外国における主要な政策

項目	概要
(a)ガイドライン策定	トラックドライバー等が感染を防止し、事業継続するためのガイドラインを策定し提供する
(b)ハザードペイ	業務上、感染のリスクが高まることに對し、当該危険に相応する手当・追加給付を支払う
(c)感染防止資材(PPE)提供	マスク、ゴーグル、消毒液等の感染防止資材、PPE(個人防護具)を有償または無償で提供する
(d)検査機会の提供(優先的な検査実施等)	検査のリソースが限られている場合に、ドライバーに優先的に検査機会を提供する(有償または無償で)
(e)検査・検疫関連の特例措置	エリア間を移動するに際して求められる自己隔離措置を免除したり、そのための証明書を提供する等
(f)規制緩和	労働時間規制、業法上の各種証明書の提出・更新、健康診断の受診等の各種規制を一時的に撤廃・緩和する

資料：筆者作成

も含まれていない。本稿執筆時点では今後の展望は明らかでないが、連邦レベルでハザードペイが実現する見通しは立っていない*5。

○米国（州レベル）

以上の連邦の動きに対し、州単位ではすでにハザードペイを導入しているところがある。例えばペンシルバニア州は7月16日にハザードペイ・プログラムを発表し、導入が実現している*6。同プログラムは、時給20ドル未満の従業員に3ドルの追加給付を行う雇用主に対し、州政府が補助を提供する仕組みとなっている。申請の主体は雇用主（事業者）である。なお、一人あたりの受取額は1200ドルを上限とする等、いくつかの制限がある。

同プログラムのガイドラインによると、対象業種は幅広いエッセンシャルサービスをカバーしており、一般貨物トラック輸送、特殊貨物トラック輸送も対象となっている。

この他、ニューヨーク、マサチューセッツ、バーモント、ノースカロライナ等で導入または導入前の検討が進んでいるほか、基礎自治体単位ではさらに多くの導入例が見られる*7。

○カナダ

カナダ連邦政府は5月7日、すべての州・準州との間でハザードペイの実施について合意したと発表した。カナダでは、ハザードペイを各州・準州が実施するが、その財源を連邦政府が負担するスキームとなっている。よって、制度の詳細は州・準州によって異なっている。

例えばケベック州では、エッセンシャルワー

カー継続プログラム（Incentive Program to Retain Essential Workers (IPREW)）という名称でハザードペイの給付が行われている*8。同プログラムでは、パートタイムまたはフルタイムで働いた労働者のうち、1週間あたりの収入が550カナダドル未満等の労働者が補助の対象となる（自営業者は対象外）。該当する労働者に対し、3月15日からの16週間について、毎週100カナダドルが支払われる。

なお、同プログラムの対象となるエッセンシャルサービスは、「輸送・保管・流通サービス」が幅広く対象となっており、トラック運送業だけでなく、庫内労働者等も含まれている。物流におけるハザードペイは輸送のみを対象とする国・地域も多いことから、同州の対象範囲の広さは特異である。

ただしこれはあくまでケベック州の制度であり、例えばオンタリオ州のハザードペイでは、物流サービス業務は（医療に直接関連するものを除くと）明示的には対象とされていない*9。

○フランス、イギリス

COVIDに対するハザードペイは、先進国では幅広く検討されている。フランス、イギリス等の欧州諸国でも制度自体は導入されている。ただし今のところ対象は医療従事者とその関連に限られているものが多い。報道によると、例えばフランスでは、COVIDの治療に携わった医療従事者は1,634ドル、その他の病院スタッフは544ドルの一時給付を受け取ることができるといった制度が導入されている*10*11。イギリスでは、元々同国軍に

適用されていた感染症に関わる傷病手当と同様の制度を医療関係者向けに導入している。

3.2 感染防止資材・PPE（個人保護具）提供

COVIDの感染拡大初期に、マスク、ゴーグル、消毒液等の感染防止資材（以下、PPEという。）不足が世界的に発生した。そのため、PPEのエッセンシャルサービスへの供給が政策上の課題として浮上した。

なお、医療従事者や貧困層等への配布は、日本も含めて非常に広く実施されているが、トラックドライバーを含むエッセンシャルワーカーを対象に、特に政府レベルで配布しているケースはあまり見られない。この原因は明らかではないものの、感染拡大の初期には、WHO等が（医療従事者等でない一般労働者の）マスク等の予防効果に対し否定的な見解を示していたことの影響も考えられる。なお周知のとおり、その後6月5日にWHOは指針を改訂し、広範なマスク着用を推奨するに至っているが、その時点ではマスク不足は相当程度解消されていたため、政府主導でのマスクを配布する必要性は低下していた。

○米国

PPE配布で特に目立った動きを行っているのは米国である。連邦自動車保安局(FMCSA)は、4月29日、トラックドライバーへの百万枚のマスク配布計画を発表している^{*12}。

同局によると、マスク80万枚を主要な州の配布所（当初6カ所、後に数十カ所に拡大）で配布し、残り20万枚を直接トラック会社に輸送する計画である。なお報道によると、こ

れはOOIDA（オーナーオペレータ独立協会）の会長による要請にトランプ大統領が応えたものだとされている^{*13}。

この他に民間レベルでは、トラック運送業最大の団体であるATA（全米トラック協会）が、民間企業の協賛を得て、消毒薬の無料配布などを行っている。

○カナダ

カナダ政府は、トラック運送業を含むエッセンシャルサービスがPPEに常にアクセスできるよう、ESCR（Essential Services Contingency Reserve）という、PPEの優先販売システムを導入している^{*14}。ESCRを利用したいエッセンシャルサービス事業者は、まずウェブフォームで会社情報を登録する。その後、政府により審査承認されると、必要なPPEをESCRを通じて購入することができるという仕組みとなっている。

3.3 検査機会の提供（優先的な検査実施等）

COVIDの感染拡大初期には、各国とも検査のキャパシティが著しく不足していた。そのため、検査はエッセンシャルワーカーを優先させる方針をとったケースが見られた（ただし、ほとんどは自治体等のレベルであり、国レベルで実施しているケースはほとんど見られない）。なおエッセンシャルワーカーのうちでも特にドライバーは、州や国など感染地域をまたいで移動することも多いことから、感染拡大防止の視点から優先的に検査が実施された側面もある。

なお、検査に加えて、エッセンシャルワー

カーに対しワクチンを優先的に接種を行うことも考えられる。ただし執筆時点ではCOVIDのワクチンは未完成であることから、本稿ではワクチンの問題には触れない。

○米国

連邦政府レベルでは、優先検査の取り組みは見られない。一方、自治体単位では、エッセンシャルワーカーに優先検査を実施しているケースがあり、具体的にはサンフランシスコ市などの取り組みが挙げられる^{*15}。

なお米国では、約4.5トン以上の大型車を運転するドライバーは、FMCSAの規制によりDOT（運輸省）のレジストリに掲載された医師等の検査者（DOT Physicals）の検査を定期的を受けなければならない。そのため、専門の検査スポットが全米各地のトラックステーション等に多数設置されている。6月前後から、これら検査スポットで有償で検査を受ける仕組みが民間ベースで構築されており、検査の機会はある程度確保されているとも言える。

○カナダ

カナダでは連邦政府レベルではないが、幅広い検査の実現がCOVID収束に重要であることから、州レベルでトラックドライバー向けの検査システムを構築する例がみられる。例えばオンタリオ州では、医療検査サービスのDriverCheck社と連携し、トラックドライバーが容易に検査を受けられる体制を構築している^{*16}。同州の検査ポイントは、北米全域でトラックステーションを運営するPilot

Flying J社が同州で運営する拠点に併設され、ドライバーの利便性も配慮されている。

○イギリス

イギリスも連邦政府レベルではないが、イングランド政府がエッセンシャルワーカーへの検査を優先的に実施する方針を示している。発表によると、対象となるエッセンシャルワーカーは医療従事者に留まらず、ドライバー等の物流業界の従業員も含まれている^{*17}。

3.4 検査・検疫の特例措置

陸続きの国ではトラックが国境を越える際に隔離措置が要求されたり、検査による陰性証明が必要とされる場合がある。また、米国ニューヨーク州、オーストラリアのニューサウスウェールズ州等、州レベルで同様の措置が実施されているケースも少なくない。ただし当然のことながら、プロのドライバーが長期間に及ぶ隔離措置に対応するのは困難であり、これら検疫措置が適用されると物流の途絶等様々な問題が発生する。国境で貨物の積み替えを行うのも現実的でない。

このような背景から、実情を踏まえた各種の特例措置が実施されている。

○米国（州間移動に伴う自己隔離）

米国では一部で州をまたいだ移動が一時規制されたが、その際もエッセンシャルワーカーは（感染症状を呈する場合を除いて）対象外であるとされた。しかしながら規定が曖昧であったことから実際には一部で混乱を招いており、例えば、ニューヨークに滞在した

ドライバーが他の地域に移動後に、自己隔離を求められるケースがあった。そのためCDCは以下のステートメントを発表し^{*18}、ドライバーがガイドラインを遵守する場合には、自己隔離を行う必要がないことを明確にした。

図表2 CDCステートメントによるガイドライン

- ・積み降ろしの待機中は運転席にとどまる
- ・トラックを離れる時は、他の人からできる限り6フィートの距離を取る
- ・物理的な書面の交換を制限し、電子書面を活用する
- ・ニューヨーク市エリアに滞在する必要があるときは、ホテルの部屋またはトラックのベッドスペースに滞在する


(出所：CDCホームページより筆者抄訳)

○カナダ（エッセンシャルワーカーの証明書発行）

カナダ国内でも同様に、州等をまたいだ移動が一時規制されたが、エッセンシャルワーカーは強制検査および隔離の対象とはされず、自由に移動できることとされた^{*19}。ただし、米国同様、カナダでも一部の州・準州の越境時に、自己隔離を求められるケースが

図表3 カナダトラック協会（CTA）による証明書のフォーマット

Insert company logo here. (delete text box once complete.)



Canadian Trucking Alliance
Alliance Canadienne du Camionnage

Date: April 1, 2020

Employee Name:

Employee Title:

To whom it may concern,

Re: Confirmation of Employment as an Essential Transportation Worker

The Purpose of this letter is to confirm that the above-mentioned person is employed by (insert company name).

As set out in the Government of Canada's Guidance on Essential Services and Functions in Canada During the COVID-19 Pandemic, the above-mentioned employee is deemed critical to our operations (needs to be working in a vehicle, onsite to fulfill a critical operations role or is Management or an Executive required to travel).

The essential worker should also have the ability to travel from their home to our (insert company name) facility for their shift and or between our facilities in order to execute the operational requirements, leadership and or safety of our facilities and employees.

If you have any questions, please feel free to direct them via email to (insert company email contact) or by telephone at (insert company telephone #)

Yours Truly,

Insert Company Representative Name/Title/Position

出典：CTAホームページ

あった。

このような問題が起きる要因として、ドライバーが自らがエッセンシャルワーカーであるかどうかを証明する手段がないことが指摘された。そこでカナダトラック連盟（CTA）は、運輸省の承認を得て、ドライバーがエッセンシャルワーカーであることを示す証明書を作成することとした^{*20}。なおCTAは図表3に示すフォームサンプルを提供するのみであり、証明書は運送会社が自己証明の形態で発行することになっている。

○欧州（EU域内のグリーンレーン設置）

EU域内はシェンゲン協定に基づき自由な移動が保証されているが、COVID下で一時的に移動が制限された。なお輸送要員については、これら制限の対象とはならないことが原則ではあったものの、実態としてはサプライチェーンが途絶するケースが多発した。

そのため欧州委員会は3月23日、「グリーンレーンの実施に関する助言」を発表した^{*21}。グリーンレーンとは、すべての貨物輸送を対象とした言わば優先レーンである。グリーンレーンは貨物輸送に関わる国境の通過ポイントに設置され、検査、スクリーニングを含めて、15分以内で通過できることとされている。

なお、グリーンレーンでのトラックの通過所要時間は、ウェブサイト（図表4）を通じて情報公開されている。一部では15分を超えるものも見られるが、主要国の主要ポイントでは、概ね15分以下の通過を実現していることが分かる。

図表4 EU域内の「グリーンレーン」



出典：https://covid-19.sixfold.com/ 2020年8月19日時点

5. おわりに

以上、本稿では諸外国におけるCOVID対策について概括的な整理を行った。最後に、これまでの整理を踏まえて2点ほど今後の課題を指摘したい。

日本では、国レベルでのトラックドライバーへの支援措置は限られたものしか実施されていない。ただしそもそも欧米と比べて感染者数が少ないこと、欧米のような厳しいロックダウン措置は行われなかったこともあって、トラックドライバーにおける問題は想定的に小さかったと考えられる。とはいえ、個々の企業からは、「マスク・消毒液の確保が困難であった」「東京から来たドライバーの入構を断られるケースがあった」といった問題の指摘がなされている。例えばマスク等のPPEの提供は、業界団体レベルで実施されたケースはあるものの国レベルでの直接的な給付措置は確認できない。

今回のCOVIDの第1波は、想定されたほ

どの被害を生じなかったと言えるかもしれないが、今後より感染力等の強い感染症が発生する可能性は無いとは言えず、諸外国が実施・検討したような政策を我が国でも検討する必要がある。

もう一点の課題は、ギグワーカーへの支援である。

COVID下では、不要不急の外出を避けることが推奨されたため、通販や宅食系のサービス利用が拡大した。これらの配送では、従来型の宅配業者だけでなくギグワーカーが主たる担い手となっており、その傾向は今後さらに拡大することが予想される。

日本ではそもそもドライバーへの支援がほとんど行われていないことから問題となっていないが、諸外国では、ドライバーへの各種支援の網から、これらギグワーカーが漏れていることが問題として指摘されている。また、ギグワーカーは一般に社会保険への加入率が低く、感染症に罹患した場合に適切な医療を受けられないことも懸念されている。我が国でドライバーへの支援政策を検討する際には、これら諸外国の反省を踏まえ、ギグワーカーへの支援についても検討する必要がある。

これまで見てきたとおり、感染症下におけるトラックドライバーへの支援は諸外国でも手探りで進んでおり、スタンダードと呼べるものはないが、我が国においては、今回得られた課題を踏まえ、より実情にあった支援の枠組みが検討されることが期待される。

以上

【注記・参考文献】

- *1 緊急事態宣言で緊急事態措置を実施すべき区域として指定されたのは、首都圏、関西圏、福岡県であり、法令に従い当該都道府県は「外出の自粛等の協力要請」「イベント施設等の使用制限の要請」等を行ったほか、区域外の都道府県も独自の自粛要請を行った。その後、4月16日に全都道府県に区域が拡大された。
- *2 新型コロナウイルス感染症対策本部決定「新型コロナウイルス感染症対策の基本的対処方針」（令和2年3月28日決定、4月16日変更）
- *3 「基本的対処方針」の別添資料より。なお、ここでいう「物流・運送サービス」は、鉄道、バス・タクシー・トラック、海運・港湾管理、航空・空港管理、郵便等。
- *4 長距離輸送トラックへの米国CDCガイドライン
<https://www.cdc.gov/coronavirus/2019-ncov/community/organizations/long-haul-trucking.html>
- *5 オリック・ヘリントン&サトクリフ法律事務所ブログ（米国におけるハザードペイの検討状況について）
<https://blogs.orrick.com/employment/2020/06/12/covid-19-premium-pay-legislation/>
- *6 The National Law Review（ペンシルベニア州のハザードペイ制度について）
<https://www.natlawreview.com/article/pennsylvania-hazard-pay-covid-19-frontline-workers-us>
なお、PA州のプログラムガイドラインについては以下も参照。
<https://dced.pa.gov/download/covid-19-pa-hazard-pay-grant-guidelines-2020/>
- *7 米国内における自治体レベルのハザードペイ導入例
<https://www.firechief.com/benefits/articles/local-governments-providing-hazard-pay-stipends-for-first-responders-Oe7UtIA42phouIP4/>
- *8 カナダ・ケベック州の制度概要
<https://www.revenuquebec.ca/en/online-services/online-services/online-services/apply-for-assistance-under-the-incentive-program-to-retain-essential-workers-iprew/incentive-program-to-retain-essential-workers/>
- *9 カナダ・オンタリオ州の制度概要
<https://www.ontario.ca/page/covid-19-temporary-pandemic-pay>
- *10 CNN（フランスのハザードペイについて）
<https://edition.cnn.com/2020/07/14/economy/france-healthcare-workers-pay-intl/index.html>
- *11 ワシントンポスト（イギリスを含むハザードペイの事例）
https://www.washingtonpost.com/world/africa/health-worker-hazard-pay-coronavirus-ghana-nurses/2020/05/24/d0748620-9952-11ea-ad79-eef7cd734641_story.html
- *12 米国FMCSAによるマスク配布の概要
<https://www.fmcsa.dot.gov/masks>
なお以下の解説記事も参照。
<https://www.ttnews.com/articles/fmcsa-distributes-1-million-masks-truckers>
- *13 米国OOIDAによるトランプ大統領への要請について（記事）
<https://landline.media/article/free-mask-distribution-to-truckers-prompted-by-oida/>
- *14 カナダ政府によるESCR概要
<https://www.canada.ca/en/public-services-procurement/services/escr.html>
- *15 SFist（サンフランシスコでの優先検査について）
<https://sfist.com/2020/05/04/all-essential-workers-can-now-get-free-covid-testing-without-any-symptoms/>
- *16 オンタリオ州による検査ポイント設置について
<http://cantruck.ca/govt-of-ontario-to-expand-covid-19-testing-for-trucking/>
- *17 英国・イングランドでの優先的な検査
<https://www.gov.uk/guidance/coronavirus-covid-19-getting-tested#list-of-essential-workers-and-those-prioritised-for-testing-england-only>
- *18 米国CDCステートメント
CDC Statement on Self-Quarantine Guidance for Greater New York City Transportation and Delivery Workers
<https://www.cdc.gov/media/releases/2020/s0326-nyc-truck-driver-guidance.html>
- *19 カナダCTA（トラック協会）ホームページ
<http://cantruck.ca/essential-workers-exempt-from-tri-state-quarantine-rules-states-continue-to-implement-face-mask-policies/>
- *20 カナダCTA（エッセンシャルワーカーの証明発行）
<http://cantruck.ca/transport-canada-issues-employment-confirmation-letter-for-essential-transportation-workers/>
- *21 欧州委員会・EU域内移動の規制について
https://ec.europa.eu/info/live-work-travel-eu/health/coronavirus-response/travel-and-transportation-during-coronavirus-pandemic_en