

## ビジョンステートメント

# 安全で持続可能な鉄道

安全で持続可能な鉄道は、今日の経済危機、温暖化の危機、社会危機から世界が脱していくのを助けることができる。安全で持続可能な鉄道は、乗客、労働者、使用者、国、環境の役割を新たに定義づける、**新しい経済的社会的モデル**だ。

鉄道に公共投資を行うことは、**世界経済の回復**を促進し得る。例えば、インドでは、鉄道に投資された1ドルごとに、他の経済部門で5ドルのGDPが生まれる。

鉄道は**二酸化炭素の排出を減少させることもできる**。鉄道と公共交通こそが交通運輸で必要とされているより急進的かつグリーンなモーダルシフトのカギとなる。ハイウェイでは、旅客キロごとに自動車よりも**二酸化炭素の排出が75%少なく**、ライトレールでは57%少ない。

鉄道は、雇用ハイスکیل職、高賃金を通じ、**経済的および社会的平等を促進する**。平均して、鉄道で生まれた一つの雇用は、製造、食品、貿易などのセクターで新たな雇用を生み出す。鉄道はまた、仕事に行ったり生活したりする上で必要なモビリティ(移動性)を市民に提供する。

## 安全

万人の安全を守るためには、**従業員をフルに配置して鉄道を運行し、サービスを提供する必要がある**。今回調査を受けた加盟組合の3分の2の職場で、人員が削減されており、発券や整備に従事する労働者の雇用喪失リスクが最も高いことが判明した。前者に関してはとりわけ女性の雇用を脅かす。このことは乗客や鉄道が通過する周辺地域社会の安全や保安を脅かす。配置される人員が少ないと、**暴力やハラスメント**を乗客や労働者とりわけ女性が受けるリスクも高まる。

**ディーセントワークと無償の研修や訓練**を通じ、将来の鉄道に備えるためにスキル不足を労働者が補えるようにする必要がある。雇用の非公式化(インフォーマル化)、賃金や労働条件、**職業安全衛生 (OSH)**の悪化により労働力やスキルの不足がさらに進んでいる。車内や駅、鉄道車両の製造や修理には、熟練した鉄道労働者を配置すべきだ。鉄道産業での採用、勤務継続、昇進に、特に**大きな障壁**を感じている女性や青年などをはじめ、あらゆる労働者グループのために、**見習い制度**を設ける必要がある。

鉄道産業への新技術導入が、熟練労働者をフルに配置した鉄道に比べ、必ずしも安全で、効率的だとは言えない搾取(特に女性や青年労働者が不釣り合いに悪影響を受けている)、低賃金、過度な労働、疲労、ストレス、**ジェンダーに基づく職域分離**を阻止するために、**団体交渉制度**が利用されるべきだ。新技術の導入とともに、安全が脅かされるケースが増えている。

ITFは以下を要求する:

1. 車内や駅、鉄道によるあらゆる貨物および旅客の輸送に、**従業員をフルに配置する**。
2. 結社の自由、団体交渉、雇用と労働権に関するあらゆるILO条約の尊重を通じ、全ての労働者に**ディーセントワーク**を提供する。
3. **職業安全衛生 (OSH)** 基準、衛生設備へのアクセス、労使交渉を通じて決定、遵守される休憩・休暇制度は、全ての鉄道労働者の基本的権利だ。
4. 使用者の全面的な認識のもと、全ての職場に**OSH委員会**を設置し、選挙で選ばれた代表と女性労働者の代表を置く。
5. **OSH面の不備**や鉄道事故に関しては、**政労使が調査を行う**。

6. ILO第190号条約の批准と実施を通じ職場の暴力やハラスメントから労働者を保護する。
7. 全関係者を対象とする研修の実施や意思決定機関における女性労働者代表の配置を通じてジェンダーに基づく職域分離を撤廃する。
8. アウトソーシングや下請け先の労働者や 非典型雇用の労働者を含め全ての労働者に同一価値労働に対する同一賃金と条件原則を適用する。

## 公共性

民営化は乗客、労働者、地域社会をリスクに晒す。世界中に見られる無数の例からも民間の鉄道会社が以下であることが示されている：

- 車両の保守や改良への投資が不足している。
- 主要なオペレーションとサービスをアウトソーシングしたり下請けに出したりする。
- 運賃や発券などの諸サービスの価格が高くくみがかが複雑で利用しにくい。
- 鉄道ネットワークが細分化されシステムが一律ではなく効率が悪い。
- 路線や駅その他の鉄道施設が減少している。
- 労働者の過重労働、低賃金搾取が見られる。
- 公の補助金を民間部門に流用している。
- 気動車に依存し鉄道からの二酸化炭素の排出量を低下できていない。
- 従業員を減らすことで、身障者や他の交通弱者が鉄道を利用しづらくなっている。

結果として民営化後の鉄道では輸送人キロが短くなっている。調査対象となったITF加盟組合の77%が鉄道の自由化で労働条件が悪化したと回答した。根本的に民営鉄道は安全ではなく持続可能でもないしよりグリーンな鉄道へのモーダルシフトに必要な長期的な計画策定や投資が行えない。

清掃やケータリング、保守などの鉄道サービスを下請けに出すことで 安全度が下がり非熟練労働者の搾取に依存することになる。あらゆる鉄道業務においてリストラ外注、搾取の対象となる業務は圧倒的に女性や青年労働者が従事している。下請け化もまた、貨物の路面輸送から鉄道輸送へのモーダルシフトを進める上での主な障壁だ。調査対象となったITF加盟組合の3分の2が鉄道業界のアウトソーシングが組合員にとって課題だと回答した。主に保守やインフラ整備関係の仕事がアウトソーシングの犠牲になっているという認識がある。

**鉄道は公共財だ。** 鉄道は企業や民間資本のニーズを満たすためではなく労働者や乗客、地域社会のニーズを満たすために設計されなくてはならない。

**公共所有**はより安全でありよりよく計画が練られ、効率も高く良質で利用しやすく説明責任も果たされ、社会に平等をもたらす要素の一つだ。

利益は鉄道に再投資されなくてはならないし、鉄道以外のグリーンな公共交通を財政的に支援するために使われるべきだ。さもなければ、公共基金に払い戻されるべきだ。公的な資金調達こそが鉄道の安全が確実に保たれ、資金が確実に提供され、今日のあるいは将来課題から我々が脱するのに十分な力を確実に与えてくれる唯一の方法だ。

安全で持続可能な鉄道は、排出ガスの削減にとどまるものではない。労働者、国、環境の役割を再定義する、モビリティに関する新しい経済社会モデルを提供するものである。

このソーシャルモデルは、新技術を活用しながら労働者のスキルを高め、ディーセントワークを生み出し、鉄道の安全性を向上させることができる。それには労働者の積極的な参加が必要である。労働者の知識および技術を公共の利益の向上に活用し、ディーセントで、健康で、安全で、充実した仕事を提供する。

ITFは以下を要求する。

1. 公共財としての鉄道を公有としあらゆる鉄道民営化を終わらせる。
2. インフラ、車両、運行を一つの公共機関が所有する単一の鉄道システムを構築する。
3. 公的資金を投入し利益を鉄道や環境に優しい公共交通に再投資するあるいは公的資金に戻す。
4. 鉄道を他の公共交通モードと統合し安価で安全かつ利用しやすいサービスを提供する。
5. 労働者、乗客、コミュニティの交通その他のニーズを決めるために労働組合と交渉や団体交渉を行う。
6. あらゆる公共投資支出は、サプライチェーン全体における結社の自由、団体交渉、労働者の権利を保障するものでなければならない。

## 持続可能性

我々は気候変動の危機に直面している。大惨事を回避するために、経済の抜本的変革が必要だ。安全で持続可能な鉄道をこの新しい経済モデルの中核に据えなければならない。

テクノロジーだけでは、交通運輸の脱炭素に必要なレベルまで排出量を削減することはできない。交通運輸の排出量を大幅に削減するためには、自動車輸送の大部分と非効率的な貨物輸送を公共交通に置き換える必要がある。安全で持続可能な鉄道はこの公共交通へのモーダルシフトのカギである。

鉄道へのモーダルシフトに加えて**鉄道自体の脱炭素**や鉄道が依存する**エネルギーシステム**の脱炭素も求められる。電気や水素（ハイドレイル）を動力源とする鉄道は最大規模の鉄道市場で低コストや投資増大を実現している。電気鉄道やハイドレイルの建設、設置、保守、運行は、高度の技術を必要とする、何百万人もの雇用を創出維持できる。

高速鉄道への投資は、長距離自動車輸送の二酸化炭素排出量削減や貨物輸送における鉄道のキャパシティを増強させる。ドイツでは、高速鉄道利用の1%の増加が経済成長率の0.25%増加を生み出した。高速鉄道は持続可能な国内・国際経済の中心となるべきである。

ITFは以下を要求する。

1. 鉄道へのモーダルシフトのためにコロナ禍前のGDPの5%を公共投資に回す**「交通運輸のグリーンニューディール」**政策を実施する。
2. 環境や脱炭素の目標政策支出に関して鉄道を**グリーンインフラ**として認識する。
3. **マルチモーダルおよびインターモーダルの輸送システム**へ投資し、既存および新規の旅客・貨物鉄道ネットワークへ波及させる。
4. 長距離輸送のモーダルシフトに不可欠である**グリーンインフラとしての高速鉄道**に大規模かつ緊急の公共投資を行う。
5. あらゆるインフラ投資および運行におけるディーセントワークを鉄道運行事業者や雇用主が保障する。（非公式労働から正規の労働への転換のコミットメントを含む）
6. グリーンかつ公共のエネルギーシステムの一環として、電気鉄道や太陽光および水素を動力源とする鉄道の公共投資や公共所有を行う。
7. **再生可能エネルギーによる鉄道運行**
  - 化石燃料産業の大半の公共所有
  - 再生可能かつ持続可能なエネルギー源の公共管理および投資

## 社会正義

環境や経済のニーズに応える鉄道への投資は、その規模から労働者、乗客、市民の支持が必要となる。これほどの規模の事業の支持を得ることは、あらゆる段階で透明性、民主性、説明責任を確保してこそ可能となる。

**団体交渉**は、職場の民主主義および説明責任を確保する上で最も効果的かつ強力な手段であるため、安全かつ持続可能な鉄道の中心に据えなければならない。公営事業者は鉄道の安全労働基準を合意、確認、是正するために、労働組合と団体交渉や協力を行う必要がある。

鉄道は自然独占である。気候変動のニーズを満たすために必要なこの前例のないモーダルシフトには、公正な計画および実行に責任を持つ、単一の組織的な公共機関が求められる。

透明性は駅だけで終わってはならない。鉄道のサプライチェーン全体に社会的正義が確保されなければならない。鉄道システムのサプライチェーンも、同一基準、監視、改善の対象とすべきである。ITFおよび世界各国のITF加盟組織と協力しながら、鉄道システムのサプライチェーン全体で持続可能な財政、倫理的な調達、人権デューデリジェンスを保障することも必要だ。

多国籍企業の鉄道事業者は、**事業を展開する全ての国の労働安全基準**について責任を負う必要がある。多国籍企業の雇用主や鉄道事業者はITFと協力しながら、国境を超えて基準およびディーセントワークを確保しなければならない。

新技術は経済的利益のためでなく社会的利益のために利用されるべきだ。鉄道労働者は、いかなる**新技術**を用いて就労するにあたって、それについて交渉したり訓練を受けたり報酬を得たりすることができるべきだ。交渉なしの自動化があってはならない。

労働者は自らのデータとそれがどう利用されるかを**管理しなくてはならない**。新しいアプリやアルゴリズムは、性別、文化、人種などの面で偏見を内包しており、きちんとした管理を殆ど行わないまま、労働者にとって死活問題となる決定を行う。新技術を利用した乗客と労働者の監視と管理は、その影響の全容をITFもまだ把握しきれていない新たな問題だ。変化を起こすのであれば、説明責任が果たされ、透明性が高いものでなくてはならない。

ITFは以下を要求する。

1. **当局や経営との団体交渉や労働者代表制**を通じて鉄道計画開発の民主的説明責任を確保する。
2. 鉄道やその他の公共交通モードへのシフトや交通運輸の脱炭素の計画、開発、管理に責任を負う**単一の公共機関**を設ける。
3. 鉄道やその他の公共交通システムおよびそれらのサプライチェーン全体で**労働およびジェンダーへの影響評価**を労働組合と協力しながら実施する。
4. 公共鉄道の調達、財務、サプライチェーンにおける効果的な**人権デューデリジェンス**の実施のためにITFおよびITF加盟組織と協力する。
5. **労働者のデータとその利用について労働者が管理し**データは公共的に所有、規制、保管する。
6. 労働組合との**交渉なしに自動化や技術の導入および変更**を行ってはならない。
7. 新技術に必要とされるスキルを身に着けることを含む**教育や(再)訓練を全労働者に**使用者あるいは政府が**無料**で提供する。