

# 世界を動かす 交通運輸労働者

ITF世界大会 2024

ITFのビジョンと決議  
2024年 – 2029年



国際運輸労連

## 国際運輸労連(ITF)

国際運輸労連(ITF)は民主的で加盟組合主導の、世界で最も権威ある交通運輸労働者の組織です。労働者の生活向上のために闘い、150カ国の700以上の加盟組合を連携させながら、世界の労働者の権利、平等、正義の実現を目指します。ITFは世界中の働く男女1,650万人の声を代弁しています。

# 目次

---

ITFのビジョン	7
第1章: 変化を導く交通運輸労働者	8
第2章: 危機と機会	10
第3章: 変化のための要求	12
A. 交通運輸労働者の権利	12
B. 交通運輸労働者の平等	13
C. 交通運輸労働者の安全衛生	15
D. 仕事の未来を形作る	17
E. グローバル・サプライチェーンにおける説明責任	19
F. 持続可能な交通運輸	20
第4章: 変化を実現するための戦略	22
組織人員の拡大と活性化	23
革新的な運動(キャンペーン)展開	24
グローバルおよび地域レベルの政策に影響を及ぼす	26
結論: 世界を動かす交通運輸労働者	28

---

大会決議	29
A. 権利	
A01：交通運輸労働者の権利	30
A02: パレスチナとイスラエルの状況	33
A03：コンゴ民主共和国(DRC)東部の危機	35
A04：イエメン	36
A05：サヘル諸国の危機	37
A06：全人類および諸国民の平和と安全に対する権利は 国家および政府間組織の基本的義務	38
A07：極右に対するゼロ・トレランス	40
A08：エスワティニ	42
A09：FIFAワールドカップ2026・2030	44
A10：中・東欧全域の交通運輸労組の強化	46
A11：社会保障-すべての交通運輸労働者の人権	48
A12：我々全員の記憶のために	50
A13：国境を越えて働く非公式路面運輸労働者の組織化の拡大	51
A14：危機に瀕する航空労働者の未来	53
A15：民間航空労働者のための、より良いグローバル規制	55
A16：航空労働と社会問題はICAOの航空輸送の経済発展アジェンダ で考慮されるべき	57
A17：ウクライナの交通運輸労働者のための支援	59
A18：オーストラリアの戦略船団	61
A19：パキスタン鉄道における労働組合の権利	62
B. 平等	
B01：交通運輸労働者の平等	64
B02：LGBT+の交通運輸労働者に対する差別と闘う	67
B03：世界の交通運輸産業における障害者の平等	69

B04 : ITFの青年交通運輸労働者のエンパワーメント	71
B05 : 前進するITFの女性活動 - 25年の歩み	73
B06 : 青年海事労働者の仕事の未来を促進する	75
B07 : 青年の訓練	77
C. 安全	
C01 : 交通運輸労働者の安全衛生	78
C02 : 無事に帰宅させよ	81
C03 : 客室乗務員の疲労リスク軽減 - 航空の安全衛生と規制遵守	83
C04 : 自由化モデルは空港の安全衛生をリスクにさらす	85
C05 : 漁業におけるディーセントで安全かつ衛生的な労働環境	87
D. 仕事の未来	
D01 : 仕事の未来を形作る	90
D02 : ホワイトカラー労働者の勧誘とオルグ	93
D03 : プラットフォーム労働者に高水準の団体的保証を！	94
D04 : 民間航空輸送における2人乗務運航を維持し、 減員運航を拒否する	95
D05: 列車の無人運転について	97
D06 : 路面公共交通機関における自律走行車	99
D07 : マイクロランジット	101
E. 説明責任	
E01 : グローバル・サプライチェーンにおける説明責任	102
E02 : セーフレート（安全報酬）原則と輸送サプライチェーン全体での組合の力の構築	105
E03 : マースクのサプライチェーン全体の連帯	107
E04 : 世界持続可能金融戦略における人権と労働基準の推進	109
E05 : 世界のサプライチェーンの要としてのパナマ運河	111
E06 : 我々の地域のITF内陸水運作業部会の体制強化	113

---

E07：航空輸送労働者の権利と自由に関する憲章の策定	114
E08：航空サプライチェーンにおける規制緩和と細分化の影響との闘い	116
E09：海運のP&I保険の非効率に対処するための動議	118
E10：ITFとパリ協約の協力強化に関する動議	120
E11：国際団体交渉協議会（IBF）への支援	121
E12：チリの海上カボタージュの保護	122
F. 持続可能性	
F01：持続可能な交通運輸を	124
F02：気候変動対策としての鉄道投資	127
F03：上下一体の鉄道会社の解体および公共交通の民営化に反対する	128
F04：ITFオフショア大陸棚ポリシーの見直し	130

# ITFのビジョン

# 第1章

## 変化を導く

## 交通運輸労働者

交通運輸労働者は世界を動かしている。我々はドライバーであり、ライダー（配達員）であり、船員であり、港湾労働者であり、漁船員であり、パイロットであり、客室乗務員であり、エンジニアであり、清掃員であり、ケータリング労働者であり、チケット販売員であり、空港労働者であり、倉庫労働者である。我々は女性労働者であり、青年労働者であり、公式・非公式労働者であり、あらゆる場所、あらゆる地域で人、モノ、サービスを運んでいる。年間総額14兆米ドルに上る物品の9割が海事労働者によって輸送されている。何十億人もの乗客が毎日、陸・海・空を通過して、都市や国内、国境を越えて安全に移動している。10人に9人が交通運輸を重要な公共サービスであると認識している。

コロナ禍で世界が機能停止に陥った際、極めて困難な中でも、交通運輸労働者は世界を動かし続けた。これまでと同様に、我々は食糧、医薬品、乗客、医師、学生、教師、キーマン、サプライチェーン、貿易、社会、そして世界を動かしてきた。

交通運輸労働者はグローバル経済のエンジンであり、重要なサプライチェーン、市場、社会を結びつけている。つまり、我々は変化を要求し、変化を導くことができる特殊な立場にある。交通運輸こそ我々の命であり、生活であり、未来なのだ。

130年以上にわたり、我々交通運輸労働者は経済的・社会的利益を守り、重要な公共サービスとしての交通運輸を前進させるために、国境を越えてオルグし、連帯を表明してきた。ITFと加盟組合は、労働者階級の国際的な運動の構築のために団結する。我々の力は我々の労働と多様性にある。ITF規約には、平和、正義、尊重、平等という価値観と、より良い世界を築くという目標が明記されている。

ここに、2024年-2029年のITFのビジョン「世界を動かす交通運輸労働者」を提示する。これは、すべての人々にとってより安全で公正かつ持続可能な経済・社会の実現を目指して交通運輸産業を変革するための我々の要求・戦略である。我々は社会的・経済的・環境的に公正な世界 - すべての労働者が尊厳と敬意をもって平等に扱われ、誰もが恐怖や差別のない安全な環境で働くことができ、すべての労働者が経済的な富と繁栄の原動力として社会に認識され、その認識にふさわしい賃金が支払われる世界 - を支持する。

ITFは常に労働者を団結させてきた。ITFは社会の権威主義や強欲、災害と闘い、戦争、核をめぐる緊張、新型コロナウイルス感染症のパンデミック（世界的大流行）を乗り越え、産業と社会の変化の中で権利、平等、正義を追求してきた。





**130年以上にわたり、我々交通運輸労働者は経済的・社会的利益を守り、重要な公共サービスとしての交通運輸を前進させるために、国境を越えてオルグし、連帯を表明してきた。**

不平等の拡大、人権への攻撃の増加、権威主義の台頭、腐敗と企業の強欲、気候変異の瀬戸際に立たされた今、我々は連帯し、一つの声をあげる。

我々は目の前の産業・社会・環境の課題に対応するために団結する。我々の組織を拡大し、運動し、権利のために闘い、資本から労働者に力の所在をシフトさせる。

ITFは、加盟交通運輸労組で構成される唯一無二の民主的な労働組合の連合体だ。ITFの民主的な体制は、我々の団体行動に力を与える。集団としての力は、より良い権利と条件のために闘う強さをもたらす。我々は、ITFの船員が世界で

唯一のグローバル団体協約を締結していることを誇りに思う。自身の経験と歴史から学び、全ての交通運輸労働者のグローバルな力を行使する新たなモデルを築き上げていかなければならない。

我々の力は、我々が組織する青年交通運輸労働者、女性交通運輸労働者、LGBT+の労働者、移民労働者、先住民労働者、障害のある労働者、少数派の労働者、非公式労働者、隅に追いやられた労働者階級コミュニティの力によってのみ発揮される。

我々の総力を結集して、より良い未来のために、世界を前進させる。

# 第2章

## 危機と機会

今日、私たちは世界中の労働者を脅かす、経済、政治、社会、気候の危機が集中して起きる事態に直面している。これらの危機は、既存の不平等をさらに悪化させる可能性がある。労働組合は労働者の絶望に希望をもって対応し、連帯、争議行為、労働者の力の世界的復活を指揮している。ITFは、交通運輸労働者がこの国際労働運動に参加し、世界をより良いものへと変えていく一世代のチャンスを掴むための手段である。

我々は今、医療危機にも見舞われている。劣悪な労働安全衛生が原因で、毎年300万人近い労働者の生命が奪われ、GDPの4%近くが失われている。賃金の下落、労働の非正規化、コストカット、社会保障費の削減、下請け化、その他の経済的圧力は、労働者の安全衛生に直接的な影響を及ぼし、労働者が職場や家庭、通勤中に負傷したり、暴力やハラスメントを受けたりしやすくなっている。

我々は今、経済危機に見舞われている。自由市場経済は今日我々が直面している問題、すなわちインフレ、租税回避、脱税、民営化、規制緩和、負債、賃金カット、労働基準やディーセントワークへの攻撃、労働力不足、外国人労働者の搾取、強制労働や現代の奴隷制のリスク、貧富の格差の拡大、不安定労働の拡大、サプライチャー

ンの危機を煽っている。女性交通運輸労働者に対する制度的排除や過小評価が経済成長の足を引っ張っている。サプライチェーンの細分化や国内および国家間の不平等が労働者を分断し、トップに君臨する企業に独占的な力を与え続けている。

この持続不可能なモデルの真のコストを交運労働者が負担させられることがあってはならない。職場を理解し、職場を組織する唯一のサプライチェーン関係者である労働組合が、企業の強欲を透明性、説明責任、権利、平等、持続可能性に基づく国際貿易の新しいモデルに置き換える。

我々は今、政治危機に見舞われている。自由市場の失敗と格差の拡大、労働者の力の弱体化により、極右主義者や外国人排斥主義者、権威主義者が政治的基盤を得るに至った。その結果、多くの民主主義諸国で権利が攻撃され、あらゆる地域で政治的抑圧が増している。歴史を通じて見られるように、これらに伴う憎悪や人種差別、暴力の最初に犠牲になるのは、労働組合や移民、女性、LGBT+のコミュニティ、先住民、障害者、その他の少数派コミュニティだ。ここでもまた、交通運輸労働者、労働組合、ITFはこうした権威主義に対して最前線で闘っている。

サプライチェーンの細分化や国内および国家間の不平等が労働者を分断し、トップに君臨する企業に独占的な力を与え続けている。



写真:ロイター

2018年以降、あらゆる地域で紛争が発生している。何百万人もの難民が国外への避難を余儀なくされ、さらに何千万人もの人々その大半がグローバルサウス(途上国)の人々が国内避難民となっている。気候変動が世界各地の紛争や避難を後押ししている。2008年以降、毎年平均2,150万人が自然災害によって避難を余儀なくされている。核戦争の脅威は依然としてなくなり、多国間機関が国家間の緊張激化に対応する能力が弱まっている。ITFとITF加盟組合は平和、平等、相互理解のために団結する。

我々は気候変動危機にある。今、我々が行動せず、世界の平均気温が産業革命前の水準より1.5°C以上上昇した場合、世界は壊滅的かつ不可逆的な状況に陥るだろう。しかし、気候変動と生物多様性の損失は止まるところを知らず、我々人間の生活が依存している自然の基盤が脅かさ

れている。このことは、債務危機によって社会的・環境的優先事項への公的支出力が著しく削がれ続けているグローバルサウスの国々に不釣り合いに大きな影響を及ぼすだろう。一方、グローバルノースの国々は約束を守っていない。

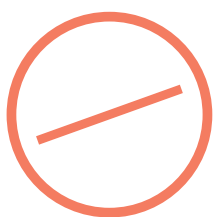
我々は共にこれらの危機に対応し、人々よりも利益を優先させようとする政治家や企業に異議を唱えなければならない。世界中の労働組合が成長を遂げ、変化をリードし、変化を勝ち取っている。我々は今、誇り高き労働者の歴史の新たな章の幕開けを目にしている。責任ある使用者や政治家とともに、より良い解決策の構築を目指している。ITFは交通運輸労働者と加盟組合の力を借りて、この変革の最前線で闘っている。我々は困難に立ち向かい、そして勝利する。

# 第3章

## 変化のための要求

ITFは世界の交通運輸労働者の総意として、交運労働者の生命と生活に影響を及ぼす深刻な問題に取り組んでいる。交通運輸労働者の賃金・労働条件の改善から、産業や社会全般が抱える構造的問題の解決に至るまで、目下の課題に立ち向かい、行動を起こし、我々の未来を主体的に形作っていかなければならない。

我々の6つの要求は、我々が共に行動するための道筋を示すものである。交運労働者は日常的に問題を解決するだけでなく、緊急事態の対応者でもあり、交通運輸産業の専門家でもある。以下は政府、使用者、投資家、その他の機関に対する我々全員の要求だ。



### 交通運輸労働者の権利

職場は権利と民主主義を求める闘いの最前線だ。労働基本権に対する攻撃は、規制緩和、労働の非正規化、非標準的な形態の不安定雇用の脅威の増大とあいまって、労働者の生活と生命を危険にさらしている。団体交渉権や組合加入・結成の権利が多くの国で弱められている。

スト権は国際法に明記されているにも関わらず、攻撃されている。当然のことだが、労働者には労働を拒否する権利がある。抗議し、ストを行い、直接行動に参加する権利は、国際連帯の基盤である。我々はすべての労働者とその労働組合とともに立ち上がり、ILO第87号条約(結社の自由および団結権の保護に関する条約)および第98号条約(団結権および団体交渉権に関する条約)の普遍的尊重を要求していかなければならない。賃金と労働条件は、第一には団体交渉によって決定されなければならない。

我々は交運労働者の権利に対する攻撃に立ち向かい、我々が苦労して勝ち取ってきた様々な保護措置が、強欲な企業によって後退することを許してはならない。ストライキ権を擁護・推進し、世界中の交通運輸労働者のためにディーセントワーク(公正で適正な生活賃金と社会的保護を含む)を確保するキャンペーン(運動)を展開していく。また、すべての交運労働者のための十分な財源と社会的保護の拡充を要求していく。

フォーマル(公式)経済かインフォーマル(非公式)経済かや、雇用形態に関わらず、外国人労働者を含むすべての労働者が同等の権利を有するべきだ。更新が繰り返される有期雇用契約を標準的な正規雇用契約に変えさせなければならない。

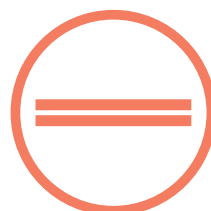
## フォーマル（公式）経済かインフォーマル（非公式）経済かや、雇用形態に関わらず、外国人労働者を含むすべての労働者が同等の権利を有するべきだ。

国際労働基準を尊重、強化、拡充させなければならない。ILO第204号勧告の重要性を認識させ、交通運輸労働者を非公式経済から公式経済へと移行させる共同行動が必要だ。

使用者は、日々進化する交通運輸事業において雇用に重大な影響が及ぶであろう変更（合併、買収、譲渡に起因するものを含む）を検討する場合は、雇用基準を維持し、悪影響を緩和させるために、労働組合にそのような変更について適切な通知を行わなければならない。

雇用を打ち切られる労働者は、妥当な期間の事前通知またはそれに代わる補償を受ける権利を有する。

我々はすべての活動において、交運労働者の権利を求める運動を展開する。我々は連帯を実践する。権利を擁護、推進するためにオルグや運動を展開するすべての加盟組合を支援する。強制労働や児童労働が交通運輸の現場に存在する限り、それらをなくすために闘う。政府、企業、投資家、その他の機関との関わりを通じて、結社の自由、団体交渉権、スト権等の基本的権利は交渉の余地などないというメッセージを発信していく。



### 交通運輸労働者の平等

世界的に見て、交通運輸業界は依然としてジェンダーの片寄りが大きい。女性の労働力は世界の労働力の五分の一未満に過ぎないが、最も不安定な形態の雇用は女性に集中している。男性優位の交通運輸業界では、女性は参入や昇進の構造的障壁に直面している。暴力やハラスメントにもさらされやすく、意思決定の場への代表権も持たないことが多い。生殖に関する女性の権利は多くの国で脅かされており、労働市場における女性の役割に大きな影響を及ぼしている。

青年たちは、雇用の不安定化、賃金・雇用条件の低下、将来不安の増大という特徴を持つ仕事の世界に参入している。世界の青年労働者の約77%が社会的保護やその他の保護措置のない非正規雇用で、特に交通運輸産業では若年層の非正規雇用が増えている。

外国人労働者は暴力や搾取にさらされ、ますます敵意に満ちていく世界で社会的保護を受けにくくなっている。障害のある交通運輸労働者は差別に直面している。LGBT+の労働者は未だに多くの国でアイデンティティを隠すことを余儀な

くされ、差別や暴力、死刑にさえ直面している。我々はあらゆるレベルで不平等、人種差別、差別、偏見に立ち向かい、不正を暴き、責任を追究していかなければならない。国境を越えて働く交通運輸労働者は特にこのような行為の影響を受けやすい。不平等に対処することで、すべての労働者の権利を前進させる。

ITFは機会均等、ジェンダー平等、インクルーシブ(包摂的)かつ民主的な意思決定、様々な利益を代表するリーダーシップを提唱している。我々は職場での人種差別、女性差別、家父長制、偏見、差別、恥辱に立ち向かっていく。年齢にかかわらず、すべての労働者のために機会と待遇の平等を促進し、高齢者の雇用と職業に関する差別を防止するための措置を講じる。

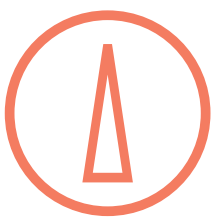
我々にはジェンダー・トランスフォーマティブな(ジェンダーにまつわる課題に変革をもたらす)交通運輸産業が必要だ。ITFは、我々の運動内部を含め、産業の文化や慣習における差別(交差する形態の差別を含む)に対して異議を唱え、行動を起こし続ける。ジェンダー平等・公正の促進は、交通運輸産業が持続可能性と回復力を備えるために極めて重要である。ジェンダー平等は交通運輸の問題全体に包摂される必要があり、そのためには交通運輸業界と労働運動における女性のリーダーシップが不可欠となる。ITFは、女性交通運輸労働者の認知度、地位、労働条件の改善に全力を尽くす。我々の大望は、女性が平等で公平な機会を与えられる公平な職場を実現することだ。強い組合は女性を必要としている。ITFは女性の積極的な活動を強化し、女性交通運輸労働者のリーダーシップを認識、確保し、女性交通運輸労働者のための成果をもたらす活動を実施し、より強力な平等な組合の構築を支援し、より広範な産業・社会の変革を勝ち取っていく。

ILO第156号条約に従い、家族的責任を持つ労働者は差別を受けることなく、また可能な限り、雇用と家族的責任との間の葛藤なしに、その権利を行使できなければならない。交通運輸の利用者は、確実かつフレキシブルな労働時間の確保、就労時間の制限、解雇に対する保護など、家族的責任をもつ労働者のために適切な措置を講じなければならない。労働時間は可能な限り労働協約に基づいて規制されなければならない。

強い組合には青年労働者が必要だ。我々が成長するためには、次世代の人々を動員する必要がある。より多くの青年労働者を勧誘し、組合内に青年専用の機構やスペースを創設し、気候正義、ジェンダー平等、移民、メンタルヘルスなどの問題に関して、青年のリーダーたちを支援していかなければならない。ITFは、意思決定における青年の利益代表、我々の運動における青年のリーダーシップ、搾取・非正規化・不安定労働に対する青年の闘いを支援する。

職場だけでなく、我々のコミュニティにおけるあらゆる形態の不平等や差別をなくすために、ITFは力を構築し、未来を形成していく。

使用者の不作為の責任が追及されなければならず、政府は国内法を整備し、ILO条約を批准し、適正な基準を実施しなければならない。



## 交通運輸労働者の安全衛生

ILOの推計によると、2019年に世界中で293万人の労働者が仕事関連の要因で死亡し、3億9千5百万人が非致命的な怪我を負った。交通運輸産業では、さらに数百万人が、ネグレクト、ハラスメント、強要、暴力にさらされたり、ディーセントな衛生設備の利用や安全な時間帯の勤務といった最も基本的なニーズさえ満たされない環境で働くことを余儀なくされたりしており、その結果、予防可能な傷害・疾病が発生している。職場の安全基準が軽視され、重視されないことにより、交通運輸労働者の生命・健康・福利が危険にさらされ続けている。

労働者の生命を守り、けがを防止し、安全な職場を要求することは、組合運動、組織化、運動展開の中核であり、今後も変わることはない。ITFにとって、労働者の生命と生活を守り、交通運輸労働者が職場の安全衛生に関する労働基準設定に積極的に参画できるようにすることは、重要な優先課題だ。

労働安全衛生が基本的権利として普遍的に認識されたことは、国際労働運動にとって大きな勝利であり、大きな機会をもたらした。使用者の不作為の責任が追及されなければならず、政府は国内法を整備し、ILO条約を批准し、適正な基準を実施しなければならない。

使用者は職場の労働安全衛生に責任を負う。職場の方針は労働組合を通じて労働者とともに策定、実施されるべきである。労働者の参画は効果的な労働安全衛生管理の不可欠な要素であ

る。労働者と労働組合は、労使合同の職場の労働安全衛生委員会を通じて、労働安全衛生のあらゆる側面(リスクアセスメントを含む)について協議、情報提供、訓練提供を受けなければならない。

交通運輸労働者は、24時間体制で困難かつ危険な仕事を遂行し、疾病、ウイルス、メンタルヘルス問題、負傷、死亡の危険に最もさらされている労働者である。気候危機により、熱中症、メンタルヘルスリスク、異常気象の頻度増加の影響など、さまざまなリスクが深刻化している。

旅客・貨物輸送の安全は、スタッフが十分に休息を取り、訓練を受け、ストレスを受けていない場合にのみ確保できる。安全な運行を維持し、労働安全衛生への悪影響を防止するために、十分人員を確保することも必要だ。

労働安全衛生管理においては、シフト勤務や夜勤を含め、労働時間や安全衛生への影響に特に注意を払う必要があり、労働者に適切な報酬が支払われるようにしなければならない。

多くの青年労働者が適切な安全訓練を受けずに労働市場に参入している。彼らは職場で危険にさらされやすく、重大な事故に遭う可能性が高い。女性交通運輸労働者は、個人用保護具(PPE)が不適切であるなど、職場の安全衛生の保護の問題において見落とされがちである。労働安全衛生にジェンダー中立的といわれるアプローチ(実際には男性中心のアプローチ)を取ることで、事故や健康被害を防止する機会を逃し

ている可能性が高い。画一的な方法がすべての場合に当てはまるわけではなく、偏見なしに女性の健康をサポートする、安全かつ健全で尊厳の保たれる職場環境を確保することが不可欠だ。

暴力とハラスメントは交通運輸労働者にとって日常的な現実であり、女性が不釣り合いに大きな影響を受けている。我々の家族、友人、地域社会を守るためには、すべての交運労働者を安全衛生面の脅威から守らなければならない。暴力とハラスメントに関するILO第190号条約は、労働組合やその他の利害関係者が問題に取り組み、誰にとっても働きやすく、より多くの女性交運労働者の採用と定着を支援する交通運輸産業を構築するための基盤を提供している。各国政府は同条約を批准し、使用者は労働組合と協力して、条文を交通運輸労働者の現実に変えていかななければならない。

政府と使用者は、交運労働者とその組合が労働安全衛生に関する権限を与えられ、職場で積極的に活動できるようにする必要がある。ITFは、労働安全衛生問題を把握し、チェックし、改善するプロセスの一翼を担わなければならない。政府や使用者に対してその責任を追及し、すべての労働者が安全で安心な労働環境で働けるように運動する。





## 仕事の未来を形作る

テクノロジーは、我々が世界中でモノを運び、人を移動させる方法を変革している。正しい条件の下では、テクノロジーは労働者の仕事を向上させ、生活の質を高め、より良い意思決定を可能にする。労働組合を通じた労働者の参加、訓練、スキルアップ、新たなスキルの習得によって、テクノロジーは脱炭素化などの重要な社会問題の解決や労働者の生活向上に役立つ可能性がある。

テクノロジーの導入には、慎重な適用、適切な規制と監督、そして社会的対話や労働者の参加・協議の拡大を伴う実施が求められる。これらの保護措置がなければ、テクノロジーはボトルネックを生み出し、監視のための道具となり、基本的権利を侵害し、交通運輸システムに従事する労働者、組合、利用者に対して差別的な対応を行うこととなる。そしてますます、労働者の正規雇用や権利・条件を否定するために利用されるようになる。

ほとんどの交通運輸労働者にとって、新型コロナウイルス感染症は職場、家庭、コミュニティにおけるデータとテクノロジーの役割を増大させ、既存の不平等をさらに悪化させた。主に女性交通運輸労働者によって行われている仕事は自動化やデジタル化の影響を受けやすい。新たなテクノロジー、新たな形態の交通運輸、新たな形態の不安定雇用はしばしば、女性労働者を利害関係者としてみなすことのないまま導入されている。

新たなテクノロジーが差別や排除を強めることなく、女性交運労働者に利益をもたらすようにするために、組合は行動を起こしている。そうした行動には、あらゆる年齢層の女性交運労働者や、将来の女性交運労働者を支援するための「公正な移行」が含まれるべきである。

これから職場に参入する若年層は自動化やデジタル化の影響をより多く受けることになる。ITFは若年労働者がデジタルのトレンドを理解し、新しいテクノロジーとともに働けるようにスキルアップすることを積極的に支援していく。高齢者や少数民族など、他の労働者グループもマイナスの影響を受ける可能性がある。組合のオルグ・動員戦略の強化を目指して、影響を受けるすべての労働者に訓練やデジタルツールへのアクセスを提供する、青年主導のITF独自の活動を展開し、そのための専用資金を確保する。

多国籍企業のデジタル・プラットフォームは、大幅な税制優遇を受けながら、監視、自動化や、いわゆる「柔軟な働き方」を推進する一方で、多くの場合、労働者を犠牲にして、交通運輸、経済、社会における存在感や富・権力を増大させている。Eコマースは、産業間、国家間、職場間の境界線をますます曖昧にし、生産性向上の圧力を高めてきた。運送プラットフォームによる搾取的慣行は、世界中の交通運輸労働者に影響を及ぼしている。職場の公平と安全に関するこれらの課題には国際的な対応が求められる。すべてのプラットフォーム企業は税金を納め、監視やモニタリングを悪用せず、労働者のデータの保護を保証すべきである。

交通運輸労働者はわずか10年前には想像もできなかった方法で監視され、監督され、コントロールされ、圧力をかけられている。EUの交通運輸企業の35%以上が従業員のモニタリングを導入しており、国によっては、半数近くの企業が導入しているという報告もある。若年労働者はデータとアルゴリズム管理に基づく新たなモニタリング、監視、レーティング(評価)、ベンチマーキング(基準)のシステムに大きくさらされることになる。アルゴリズムは人間の多様性を無視して適用される。制度的なバイアス(偏見)が組み込まれており、排除や賃金不平等が認識されることもない。既存の差別は深まり、恒久化される。制度的排除や不平等な賃金が職場でどう機能しているかが認識されていないことからくるこの偏見

## 若年労働者はデータとアルゴリズム管理に基づく新たなモニタリング、監視、レーティング（評価）、ベンチマーキング（基準）のシステムに大きくさらされることになる。

は、女性交通運輸労働者にとっては、より多くの差別、排除、機会喪失、低賃金を意味する。多くの労働者にとって、監視やコントロールが職場のテクノロジーにまつわる主要な経験となるだろう。明確な制限が設けられなければならない。労働者の行動やパフォーマンスを監視するために通知システムや追跡システムが悪用されてはならない。そのような評価は阻止されなければならない。全体的に、従業員のデータ保護が保証されなければならない。

新興のテクノロジー大手が、デジタル経済と交通運輸が依拠するデータに関するルールを欲しいがままに作り、産業全体の競争を煽るようなことがあってはならない。これらの企業も他の企業と同様に課税され、規制を受けるべきだ。ITFは交通運輸へのあらゆる人工知能(AI)の導入と開発に対する規制(女性の関与およびリーダーシップや差別の排除を含む)を要求する。

職場の技術革新に関する意思決定プロセスに組合が積極的に参加することが極めて重要だ。データ生成における労働者の役割や労働者の参画、効果的な関与を認めることは、安全を確保し、雇用・労働条件に影響する問題に取り組む上で極めて重要である。労働組合と労使対話は、職場への新しいテクノロジーの導入に伴う恩恵と危険性を把握し、それらに対処する最も効果的な方法だ。政府や責任ある使用者とともに、我々は交通運輸と仕事の未来、そしてサプライチェーンを管理する規制の改革を主導していかなければならない。

変革やデジタル化の目的は雇用削減ではなく、より良い雇用を創出することであるべきだ。変革やデジタル化に関する労働協約と法的規制は、変革を管理し、労働者の視点を取り入れるために整備されなければならない。労働組合や労働者の代表組織を早い段階から関与させ、意思決定プロセスに参加させなければならない。各従業員にカスタマイズされた解決策を見つけるのは使用者次第だ。活動の細分化が職務の価値の下落、ひいては収入減につながってはならない。

今日、インターネットへのアクセスは基本的権利であり、すべての交通運輸労働者、特に、長期間自宅を離れて過ごし、社会的なつながりをインターネットに頼っている労働者のインターネット利用を確保する必要がある。



## グローバル・サプライチェーンにおける説明責任

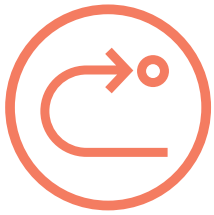
数十年にわたる規制緩和、アウトソーシング、下請け化、過小投資、労働者搾取により、サプライチェーンの中の運輸業は底辺への競争に陥っている。コロナ禍によって、このモデルが明るみになった。サプライチェーンの閉塞が表面化し、労働者は深刻な影響を受けた。パンデミックの真っ只中には、数十万人の船員が契約満了後何カ月間も船内で勤務を強いられ、ストレスやその他の健康問題を引き起こした。その後、世界中で紛争が拡大し、サプライチェーンの問題はさらに悪化した。別のモデルが存在しない中で、利潤追求はインフレを引き起こし、エネルギーや食料の供給は逼迫し、日和見的な投機が行われてきた。

一部の部門では、サプライチェーンの頂点に立つ少数の大手多国籍企業に利益と権力が集中している。大手企業が輸送契約を低価格で入札にかけるため、膨大な数の輸送会社とサプライチェーンの最下部に位置する労働者らの賃金や安全性、さらには人権までもが競争の対象にさせられている。アウトソーシングは、団体交渉の仕組み、使用者の方針、平等措置、機会に悪影響を及ぼしている。

輸送会社だけでなく、投資家、荷主、政府、規制当局も力を持っている。投資やサプライチェーン全体を通じて、権力を持つ者たちに労働基準に対する責任を負わせなければならない。労働者が直接雇用されていても、下請け企業で働いていても、非正規雇用であっても、ディーセントワーク、基本的な人権と労働権、真の意味での社会的保護が確保されてしかるべきだ。我々は、労働者が享受できる権利や条件を否定するためにしばしば利用される偽装の雇用形態と闘わなければならない。

失業、不安定雇用、不確実性、差別、劣悪な労働条件といった現在の潮流を変えるためには、雇用政策と青年のディーセントワークを企業、政府、規制当局の計画の中心に据える必要がある。条件は企業間の契約で決められなければならない。それらの契約はディーセントワークや労働者の権利のほか、セクハラ方針や昇進・研修の機会均等など、ジェンダー平等対策にも対応するものでなければならない。

倉庫から路面、鉄道、港湾、空港、海や空に至るまで、グローバルサプライチェーン全体に足がかりを持つ我々の力は非常に大きい。この力を活用して、サプライチェーンに必要な変化を導き、権力と民主的統制を労働者の手に戻す一世代に一度のチャンス我々は今手にしている。



## 持続可能な交通運輸

環境正義なくして、経済的・産業的・政治的正義はあり得ない。そして、それは、より公正かつ環境に優しい社会を目指す労働者中心の回復を意味する。交通運輸のCO2排出量は、世界の総排出量の約四分の一を占めている。我々の力で、交通計画、気候ファイナンス、決定に影響を与えていかなければならない。

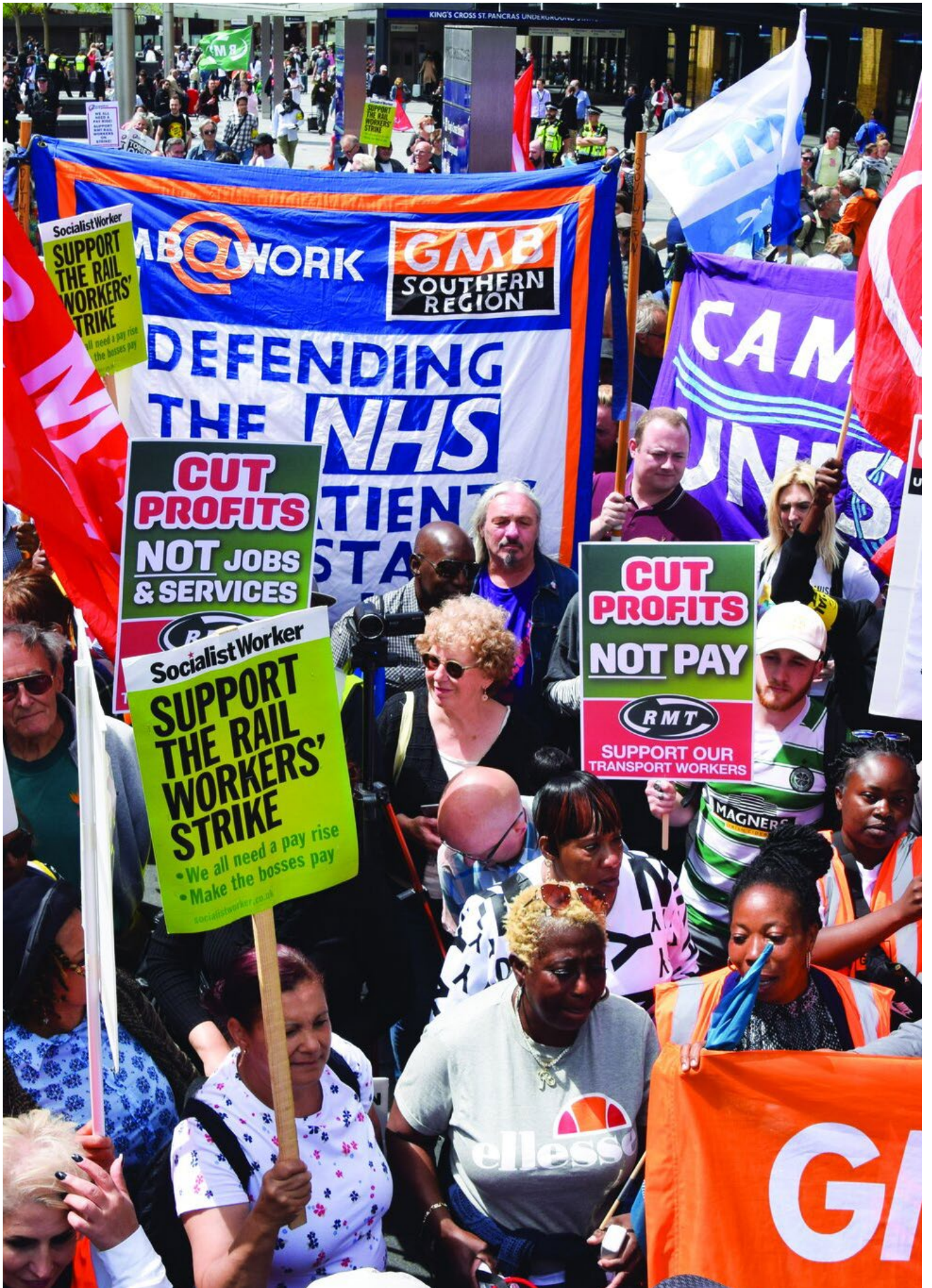
各国の政府および使用者は、社会や自然環境と共存可能な交通運輸システムを構築、維持できないことを自ら証明してきた。持続可能なゼロカーボンの未来に向けた公正な移行が求められている。ディーセントワーク、民主主義、公共投資に基づく、公共交通へのモーダルシフト、再生可能エネルギー発電の拡大、代替燃料およびゼロカーボン・エネルギー源の急速な拡大が緊急に必要とされている。

交通運輸労働者は、熱中症から暴風雨、洪水や乱気流に至るまで、深刻化する気候変動がもたらす被害にますますさらされている。こうした被害から労働者を守るためには、輸送システムを新たな気候の現実に適合させる投資と計画が不可欠だ。排出量削減の動きは、新技術の導入など、雇用や労働条件に大きなリスクとなりかねない大きな変化をもたらしている。労働者の適切な関与がなければ、こうした変化は深刻な影響を及ぼしかねない。「公正な移行」は、これらすべての課題に対処するために交通運輸労働者に積極的な発言権を与え、交通運輸労働者を気候変動問題の解決策の共同提案者として認めるものでなければならない。

すべての交通運輸部門において、投資と「公正な移行」計画に支えられた、産業、部門、国、地域、国際の計画が必要だ。公平かつ公有で、十分な資金が投入された交通運輸が求められている。

持続可能な未来へ向けた、労働者のための「公正な移行」は、組合の権利、ディーセントワーク、正規労働、気候対策に関する全ての重要な意思決定プロセスにおける積極的な意見を基に構築していかなければならない。環境に優しい新しい技術を運用・維持するために、自身のスキルを適用させ、新しいスキルを習得する訓練をすべての労働者に行う必要がある。非公式雇用の青年労働者は低炭素の交通運輸システムへのシフトによって、職を失う可能性も高い。我々は交通運輸労働者のための「公正な移行」を主導する新世代の気候変動リーダーを育成していかなければならない。

持続可能な未来のためには、雇用とサービスの両方におけるジェンダー平等が必要だ。交通運輸の意思決定への女性の関与および利益代表の強化(ジェンダー別データを用いた労働影響評価やジェンダーに対応した計画立案を含む)も行わなければならない。



# 第4章

## 変化を実現するための戦略

### ビジョンと戦略の実現 書記局

ITFの運営は、加盟組合と組合員のニーズを満たし、それらを維持するという目的に沿ったものでなければならない。ITF書記局の運営・機能は、現在および将来において加盟組合に成果をもたらすことができるよう、見直しと改革のプロセスを経てきた。

見直しを経て、総費用のうち活動費の割合を増やすなど、資源の公平な配分を確保するためのあらゆる手段を講じることとする。書記局経費を含む運営費は、加盟組合のニーズに一層応じ、ITFの長期的な財政的持続可能性を確保するために、各地域を優先させる。

ITFの産業別部会・部門は、あらゆる交通運輸部門の労働者、女性交通運輸労働者、青年交通運輸労働者のために、このビジョンと戦略を導き、実施する。ITFの各地域は、地域の問題やグローバルな課題の地域的側面に関して主導的な役割を果たすとともに、地域活動を調整したり、国・地域・国際の優先課題に関して日々加盟組合を支援したり、国際活動と国内活動を連携させるための連絡・調整を行う。

ITFのキャンペーン、広報、調査、法務、人事、財務、総務、システム、言語サービスの各チームは、産別部会、部門、地域と協力しながら、ITFのビジョンと戦略を実施する。ITFは引き続きこれらのサービスに対する加盟組合の関与を促進したり、加盟組合の書記局と密接に協力しながらこれらのサービスを提供したりしていく。

ITFの役割	影響の測定方法
<b>組織人員の拡大と活性化:</b> 加盟組合の組織拡大とITF登録人員の増加を支援する。	<ul style="list-style-type: none"> <li>組合員数とITF登録人員数の増加率</li> <li>女性および青年組合員数の増加率</li> </ul>
<b>革新的なキャンペーン:</b> 多国籍企業、政府、投資家、その他の関係者を対象に、加盟組合の団体交渉と影響力を高める。	<ul style="list-style-type: none"> <li>多国籍企業と合意したITF方針の数</li> <li>加盟組合の団体交渉の機会の数</li> </ul>
<b>グローバルおよび地域レベルの政策に影響を及ぼす:</b> すべての交通運輸労働者のための国際基準を設定し、加盟組合が各地域・国・地方の基準を引き上げられるようにする。	<ul style="list-style-type: none"> <li>合意した国際基準の数</li> <li>政府が批准した国際基準の数</li> </ul>

## 組織人員の拡大と活性化

### 目標:ITF登録人員を100万人増やす

交通運輸労働者の力の構築は我々の共通の使命だ。まずは組織人員を増やすことで、力を構築していかなければならない。我々は次回大会までにITF登録人員数(既存の加盟組合の登録人員数と新規加盟の登録人員数の両方)を100万人以上増やす(2024年の登録人員の14%増)という新たな組織拡大目標を設定する。世界の旅客需要は2050年までに79%増加し、貨物需要は倍増すると予測されている。これらを満たすために交通運輸産業の成長が不可欠だ。

加盟組合の組織拡大をITFは支援する。ITFは加盟組合の組織拡大のためのオルグ、教育、コミュニティとの関わり、サービスの提供、その他の活動のために、必要な資源やツール(ビッグデータをや戦略的な調査結果を活用した分析を含む)を提供する。

ITFの各部会、地域、部門の14%の登録人員拡大について合意、報告することで、我々の目標を達成する。特に青年と女性の組織化に焦点を当てた、的を絞ったオルグプロジェクトや組合の能力開発(女性・青年登録人員の測定可能な増加

につながる活動への資金提供を含む)によって組織拡大を支える。

### 組合の構築

ITFの「組合構築」チームがこの活動を支え、労働組合連帯支援組織(TUSSOs)との協力を主導する。TUSSOsの貴重な貢献と積極的な支援・関与により、労働組合の組織力や体制は強化されてきた。TUSSOsとの強固な関係は、各プロジェクトにおける二者間の協力関係と同様に、ITFの組織拡大戦略を実現する上で極めて重要である。ITFは、共通の価値観に基づき、既存のパートナーとの関係を深め、新たな関係を拡大・模索していく。自国でTUSSOsとしばしば関わりを持っているITF加盟組合は、交通運輸労働者の力を構築するこの強力な三角関係における、活発な第三のパートナーである。ITFは引き続きこれらの関係を構築、発展させていく。

### 現場組合員の活性化

活発で熱心な組合員はITFの強さの基盤である。教育、訓練、世界規模の行動・運動への参加を通じて、女性・青年労働者をすべての活動の中心に据えながら、あらゆる交通運輸労働者の動員、活発な運動を進めていく。これには、交通運輸労働者、補助業務および管理部門の労働者、また、

サプライチェーンの細分化や国内および国家間の不平等が、労働者を分断し、トップに君臨する企業に独占的な力を与え続けている。



写真:ロイター

交通運輸の新技术やその他の構造的変革によって自分の仕事に変化している労働者が含まれる。これらの活動が加盟組合の成長を支え、ひいてはITFのキャンペーンやロビー活動の強化につながるよう努める。また、各国の加盟組合協議会(NCC)も組合員活性化の重要なツールである。

「グローバル活動家コミュニティ」は、ITFの各種キャンペーンの原動力である。これは、交通運輸労働者や交通運輸関連の問題を支援する組合や一般市民からなるオンラインの活動家コミュニティで、加盟組合が実施するキャンペーンを勝利に導くために動員する。多くの人々が参加する国際的なオンライン・コミュニティは、労働者が要求する法律の実現を目指して、企業に対抗し、政府に責任を負わせようとするものである。次回大会までに、このコミュニティを15万人規模にすることを目指す。

## 革新的な運動(キャンペーン)展開

**目標:部会・部門全体を通じて多国籍企業と協約を締結し、加盟組合のオルグの機会・影響力・団体交渉適用範囲を拡大する。**

キャンペーンと行動は交通運輸労組の中核である。私たちは相互につながった世界に生きており、一国の政府の決定が世界の別の地域の労働者に影響を及ぼすこともある。社会正義、労働者の権利、団体協約を求める闘いから、国内法・国際法の改革に至るまで、変化のためのキャンペーンを展開することが、私たちが前進する術である。

職場および産業の問題を公共政策の要求と結びつけることで、交通運輸労組の産業および政治の力を支える。交通運輸労働者の安全問題を気候変動政策と結びつけることで、交通運輸労働者の産業および政治の力を国際および国内のレベルで強化する。



国際政策に影響力を行使する以下の3つのグローバルキャンペーンの下で、各国および各地域のキャンペーンの調整・連携を行い、世界規模の影響力を行使する。

- 01 **気候正義と労働者正義**:「公正な移行」の計画により、危険な気候変動を阻止するとともに、気候および雇用と両立する交通運輸の仕事を促進する。
- 02 **企業の強欲に終止符を打つ**: グローバル・サプライチェーンをクリーンにし、サプライチェーンに関わるすべての運輸・物流・倉庫労働者に対する企業(サプライチェーンのトップに位置する顧客の多国籍企業を含む)の責任を追及する。
- 03 **民主主義と権利**:スト権を守るキャンペーンなど、組合の権利を求める。

### グローバルな労働組合運動

ITFはグローバルユニオン協議会(CGU)や、他の国際産別組織(GUF)および国際労働組合総連合(ITUC)との協力を通じて、国際労働組合運動のアジェンダを引き続き支持し、オルグや多国籍企業の不公正慣行および貪欲と闘う運動や国際政治・経済課題への影響力行使に協力していく。さまざまな産業の労働者を世界規模で団結させることで、サプライチェーンや交通運輸全体におけるITFの影響力を強化する。

### アライアンス(連携)

多くの組織(NGOや社会運動団体や進歩的運動団体を含む)がITFと価値観や目的を共有している。これらの組織との協力は、交通運輸労働者の課題の促進に役立ってきた。世界の交通運輸労働者を代表する、加盟組合主導の会員制組織としてのITF独自の役割を認識しながら、マルチステークホルダー・イニシャチブ(MSI)の参加も含めて、この協力を今後も継続していく。

### 加盟組合と共に運動

争議や組合活動家の逮捕、その他の人権・労働権の重大な侵害が発生した場合に、加盟組合に対する連帯支援を調整・実施するために、「ITF連帯行動対応」を策定した。紛争や自然災害の影響を受けている交通運輸労働者を支援するために、連帯支援基金やオンライン募金運動を調整し、資金を集める。

労働者がグローバルに発言する方法を見い出すことで、多国籍企業の力を再配分する。協約を通じて、加盟組合のオルグ、キャンペーン、労使関係を支援するとともに、それが現場の成長と力を支える限り、責任ある政府・企業と協力する。ITFの各部会・部門の委員会は、責任ある多国籍企業と正式な関係を構築し、加盟組合がオルグを実践し、影響力を行使し、団体協約を締結するのを支援する。

政府や企業が関与を拒み、搾取を止めない場合は、抗議運動を展開し、そして勝利する。すべての多国籍企業において、交通運輸労働者のために交渉する権利を要求するとともに、グローバル・サプライチェーンにおける影響力を強化する。これには、サプライチェーンのトップに位置する顧客の多国籍企業をターゲットにし、交通運輸労働者の条件改善や業界の変革に取り組むことも含まれる。

これらのグローバルキャンペーンを実施するとともに、各部会・地域・部門のキャンペーンを支援しながら、産業の永続的な変革を実現するために、ITFのキャンペーン能力を構築し、世界的な影響力を行使する。そのために以下を行う。

- 01 「グローバル活動家コミュニティ」を動員する。
- 02 労働者の資本戦略の活用を拡大・改善し、加盟組合の「労働者の資本委員会」への支援・参加を促し、責任ある投資に関する最良事例を推進する。
- 03 国内政治のプロセス(選挙を含む)への加盟組合の関与を支援する。

- 04 多国籍企業の交通運輸労働者が情報交換や最良事例の共有を行うネットワークやプラットフォームを支援する。
- 05 質の高い財政分析、戦略的調査、出版物・報告書の作成を通じて、世界をリードする交通運輸労働者の擁護者としてITFを認識させる。
- 06 「ITFグローバル調査」を活用し、交通運輸労働者の要求に対する世論や一般市民の支持の動向をモニターする。
- 07 ビッグデータの最先端の活用・分析手法を開発する。
- 08 キャンペーンや政策提言を支えるコミュニケーション戦略・ツールを効果的に活用する。

## グローバルおよび地域レベルの政策に影響を及ぼす

**目標:あらゆる交通運輸部門における国際規制や業界の基準を強化する。**

政策に影響を及ぼすとは、以下を通じて産業の基準を引き上げることである。

- 加盟人員やキャンペーンの戦略を支えるために、課題ごとの政策を立案する。
- グローバル、地域、国のレベルで、産別・部門別の法規制を通じて労働者の権利・条件を確保する。
- 使用者団体、業界フォーラム、国際貿易・投資機関に影響力を行使する。

交通運輸問題の解決策を提起する、課題ごとの政策立案は、ITFのオルグやキャンペーンの基盤となる。安全、持続可能性、テクノロジー、サプライチェーン、公有、投資、衛生権、ディーセントかつ安定的な仕事からの女性の制度的排除、青年の雇用等に関して、加盟組合を団結させ、業界関係者に挑戦し、変革を勝ち取る政策を引き続き立案する。

加盟組合および組合員との議論・関与は、ITFのあらゆる政策立案の基盤であり、ITFの政策を労働現場の実情に基づいたものにするものである。特定の問題で共通の見解を確立し、交通運輸労働者を団結させ、交通運輸労働者を代表して当局に対してキャンペーンを展開することを目指す。

強い規制はITFの各要求の中核をなす。それは、使用者に責任を負わせる上での追い風となる。規制を緩和し、国内外で働く交通運輸労働者の労働条件を切り下げようとする企業の欲望に支配されたグローバル経済においては、国連の規制システムや、規制の権限を持つ地域政府間組織、国内法を通じて、影響力を行使することが組合員の利益を擁護、推進するために不可欠である。

数十年におよぶ新自由主義的な民営化と規制緩和を経て、近年、公共投資と公有が増している。交通運輸は増大する需要を満たすために、2040年までに約50兆ドルの投資を必要とする。中国の「一帯一路構想(BRI)、米国の「より良い復興」計画、世界各地の交通運輸の電化は、国内外の交通運輸に対する数兆ドル規模の公共投資と数百万人の雇用創出を意味する。ITFは加盟組合と協力し、この公共投資において労働権を含む人権が尊重され、ディーセント・ワークが拡大されるようにする。

国際投資や国際金融機関、政府調達ルールを変えるために、キャンペーン、ロビーイング、オルグを行う。我々の立場を支持する政府と協力し、組合の権利を尊重・拡大する利益も示す。ディーセントワークを擁護・拡大し、安全で民主的、公正かつオープンな投資のために闘い、熟練技能が求められる交通運輸労働者の現地の雇用を確保する。

最後に、使用者団体、産業フォーラム、国際貿易・投資機関に関与しながら、交通運輸および交通運輸労働者の労働条件に影響を及ぼすすべての団体に我々の要求を伝えていく。持続可能なビジネスモデルは強固な規制と社会対話によって支えられなければならないことを主張していく。交通運輸労働者の基準の策定と効果的な実施の必要性についてコンセンサスを形成し、その過程で結社の自由と団体交渉の役割を認識させる。

海事関連では、ITFは世界57カ国の120港に計140人のインスペクターとコンタクト(担当者)を配置している。彼らの任務は、便宜置籍船(FOC)キャンペーンの一環として、船員が適正な賃金および労働・生活条件を確保できるように入港船舶を査察することである。インスペクターはまずFOC船にITF協約を締結させ、次にその協約を実施させる。FOCキャンペーンの成長・発展(IBFを含む)やインスペクターの役割から学び、

交通運輸労働者の権利・条件を守るプロセスの一環として、他の交通運輸部門でどのような基準の設定および効果的な実施のモデルがあり得るかを検討する。

ITFの6つの要求のために合意された行動喚起を実現するために、以下を通じて、交通運輸労働者に影響を及ぼす政策に対して影響力を行使する。

- 01 国連システムを通じて、国際条約を策定、実施させる。
- 02 国内法や国家政策の最良事例を把握、共有する。
- 03 加盟組合に法的助言・支援を行い、交通運輸労働者の権利を支持する法的戦略を展開する。
- 04 交通運輸労働者に影響を及ぼす法規制の変更に関する調査・分析を行う。
- 05 交通運輸労働者の利益になる場合は、使用者団体と協力する。
- 06 FOCキャンペーンから学び、他の交通運輸部門における効果的な実施モデルを開発する。
- 07 労働条件向上を目指すITF加盟組合の団体交渉を支援するために、労使関係の最良慣行を開発する。

# 結論

## 世界を動かす 交通運輸労働者

このビジョンは世界を動かす交通運輸とその労働者のより良い未来に向けた青写真である。我々は6つの要求で団結し、組織拡大、キャンペーン(運動)、政策・戦略を通じてこれらの要求を実現する。共に労働者の力を強化し、交通運輸産業の未来を形作る。

交通運輸労働者のビジョン、力、リーダーシップによって、交通運輸産業をより安全かつ公正なものとし、すべての人のために平等と経済的・社会的公正を推進する潜在的な力を発揮する。我々が世界を動かす。我々こそ未来。我々はITF。

# 大会決議



## A01: 交通運輸労働者の権利

2024年10月13日～19日にマラケシュで開催された第46回ITF大会は、ITFのビジョン(2024～2029年)におけるITFの要求「**交通運輸労働者の権利**」に留意し、

01 2018年の第44回世界大会で採択された、朝鮮半島の和平への支持と交通運輸労働者の役割に関する決議(第6号決議)、パレスチナの交通運輸労組を支援する決議(第7号決議)、イランのトラック運転手のストに対する脅しに反対する決議(第11号決議)、アルゼンチンの組合の自由を求める運動を支援する決議(第12号決議)、競争法を通じた、団体交渉に対する攻撃に反対する決議(第13号決議)、船員のためのビザに関するグローバルな方針の促進に関する決議(第16号決議)、船員の権利強化と労働基準改善に関する決議(第17号決議)、青年船員および青年港湾労働者の権利の保護に関する決議(第20号決議)、開発途上国で働く内陸水運労働者の基準改善に関する決議(第22号決議)、デルタ航空とそのサプライチェーンにおける結社の自由と団体交渉を求める運動を支援する決議(第26号決議)で表明されたコミットメントに留意し、

02 また、以下で表明されたコミットメントに留意し、

- a. 2022年10月のアジア太平洋地域総会：フィリピンの労働組合幹部らに対するでっち上げの容疑に抗議する。(第1号緊急動議)
- b. 2022年12月の水産部会総会：東南アジア全域で漁業者の権利ネットワーク(FRN)を拡大し、中南米で違法・無報告・無規制(IUU)漁業と闘う労働者を組織する。

- c. 2022年12月の内陸水運部会総会：2023年のILO部門別会議での国際最低基準の採択を求めて運動する。(第22号決議)
- d. 2023年3月の都市交通総会：都市交通部門の民主的権利を守り、公有と投資を要求する。(第2号決議)
- e. 2023年3月の路面運輸部会総会：長距離旅客輸送部門における権利、安全性、持続可能性を守り(第2号決議)、パレスチナの路面運輸労働者の通行権を回復させる。(第5号決議)
- f. 2023年3月の鉄道部会総会：世界の鉄道職場における障害者の平等を求め(第2号決議)、障害者・年金受給者・通勤者団体と協力して人員削減や発券所閉鎖に抗議し、気候危機の中で基本的労働権を求めるパキスタンの鉄道労働者の運動を支援する。
- g. 2023年9月の女性交通運輸労働者総会：極右イデオロギーによる、ジェンダー平等と女性の権利の後退と闘う。
- h. 2023年12月の船員部会総会：メキシコシティポリシーの精神を受け入れ、ポリシーがすべての人に公平かつ平等に適用されるように協力するよう求める。
- i. 2023年12月の船員部会総会：フェリー航路に関するITFアテネポリシーの実施について加盟組合を支援し、近海航路に関する条約や国内法について情報を共有する。(第9号決議)
- j. 2023年12月の公正慣行委員会(FPC)：国際船員組合(ISU)と協力または協約を締結する企業に対して行動を起こす。国連海洋法条約(UNCLOS)第91条の強化、UNCLOS第94条に沿った、真正な関

- 系の常識的な定義付け、船舶登録慣行および1986年の船舶登録要件に関する国際連合条約の見直しなど、FOCキャンペーンを支援する。(FOCキャンペーン75周年決議)
- 03 労働者の権利と労働組合の権利は人権であり、交通運輸労働者、ひいてはすべての労働者のために、これらの権利を国際的に擁護・促進・拡大することが、126年にわたり、世界におけるITFの役割の中心であり続けたことを認識し、
- 04 世界中で労働者の権利(労働における基本的原則及び権利を含む)が攻撃され、民主主義や説明責任が損なわれ、労働者間の分裂・競争や極右の台頭に拍車がかかっており、こうした傾向に対する最も強力な対抗手段は労働組合の集団としての力であることに留意し、
- 05 [国際労働機関\(ILO\)](#)、[国際労働組合総連合\(ITUC\)](#)、[グローバルユニオン評議会\(CGU\)](#)の活動や、労働者の権利の擁護・拡大を目指す世界の労働運動全体の闘争と犠牲に留意し、これらにより、すべての交通運輸労働者が恩恵を受けており、これからも恩恵を受け続けるだろうことを認識し、
- 06 多くの国、産業、サプライチェーンでスト権が弱められていること、ILOの場で使用者がスト権を攻撃していること、この傾向を逆転させるためにはより広範な国際労働運動と協力する必要があることに留意し、
- 07 いくつかの国において、労働組合や市民団体の要求に直接応じ、企業の説明責任に関する法律(サプライチェーンにおける人権デュー・ディリジェンス法の義務化を含む)が制定されたことに留意し、
- 08 争議や組合活動家の逮捕、その他の人権・労働権の重大な侵害が発生した場合、ITFは「ITF連帯行動対応」を策定し、加盟組合に対する連帯支援を調整・実施したり、紛争や自然災害の影響を受けている交通運輸労働者を支援するために、連帯支援基金やオンライン募金運動を立ち上げ、資金を集めてきたりしたことに留意し、
- 09 公共サービスや労働監督制度、万人のための社会保護への投資を確保する手段としての公正な課税の役割に留意し、
- 10 各国政府、雇用主、投資家、多国籍企業の顧客、およびすべての関係者に対して、労働における基本的原則および権利(結社の自由、団体交渉、スト権を含む団結権など)を尊重し、[ILO第87号条約](#)および[ILO第98号条約](#)、労働組合の権利に関するその他の関連ILO条約を批准、効果的に実施、尊重することを求め、
- 11 ITFに以下を求める。
- サプライチェーンの輸送業務に従事する外国人労働者や非標準の雇用形態(NSFE)の労働者ための組織拡大・オルグ戦略を策定すること。
  - 交通運輸労組、交通運輸労働者、ITFの協力団体、支援者によるグローバル連帯行動を調整すること。
  - 民主主義と権利に関するグローバル運動や、組合の権利を守る(スト権の擁護を含む)ITFのグローバル連帯行動を調整すること。
  - 加盟組合の戦略的訴訟や法改正の取り組みを支援すること。
  - 国連専門機関間の協力拡大を支援するとともに、特にILOが姉妹組織により密接に関与するよう求めること。
  - 国連システムを通じて、以下の国際条約を策定、実施させること。
    - グローバルサプライチェーンやプラットフォーム労働に関するILO条約

- ii ビジネスと人権に関する国連条約
  - iii 既存のILO基準(第190号条約や労働安全衛生関連の条約を含む)
  - iv 気候変動枠組条約(UNFCCC)
  - v 国際海事機関(IMO)や国際民間航空機関(ICAO)等の部門別の条約
  - vi 2030アジェンダ-持続可能な開発目標
- g. 加盟組合を支援し、ILOの監視機構、国連の条約機関、国際金融機関(IFI)のセーフガード、貿易メカニズム、地域の人権メカニズム、非規範的なビジネスおよび人権のツールを十分に活用すること。





## A02: パレスチナとイスラエルの状況

2024年10月13日～19日にマラケシュで開催された第46回ITF世界大会において、

- 01 パレスチナとイスラエルにおける人権侵害および国際人道法違反の長い歴史と、2023年10月7日以降の深刻な状況、そしてこの地域における平和の促進と労働者の権利保護の重要性を考慮し、
- 02 国際運輸労連(ITF)が、国連が保証・監視する即時かつ恒久的な停戦と同時に、正当な司法手続きを経ずに拘束されているすべての人質とその他の人々の即時帰還、持続可能な和平に向けた真の努力を求めていることを考慮し、
- 03 さらに人道的大惨事と民間人の犠牲を防ぐために、重要な人道援助物資の供給拡大および既存の人道回廊の継続、新たな人道回廊の設置を要請し、
- 04 国際司法裁判所(ICJ)が南アフリカ対イスラエルの訴訟において、2024年1月26日に暫定措置を示したことに留意し、
- 05 2024年9月18日に国連総会で採択された決議がイスラエルに対し、とりわけ、東エルサレムを含むパレスチナ占領地域におけるイスラエルの政策と慣行から生じる法的帰結に関する2024年7月19日のICJの勧告的意見の完全遵守を求めていることに留意し、
- 06 国際刑事裁判所(ICC)検察官によるパレスチナ情勢に関する調査が進行中であることに留意し、
- 07 交通運輸労働者(国境を越えて働く交通運輸労働者を含む)に対する紛争の悪影響を遺憾とし、すべてのキーワーカーを暴力から守り、彼らの安全と福祉を確保する必要性を再確認し、
- 08 我々は交通運輸労組として、平和、正義、機会均等、反帝国主義、民主主義、主権の原則を規約や方針に掲げ、抑圧された人々の側に立ってきた誇り高き歴史を想起し、
- 09 平和を促進し、民主主義と自由を守り、あらゆる形態の植民地主義、帝国主義、全体主義、侵略、またジェンダー、国籍、人種や皮膚の色、年齢、性的志向、身体障碍または信念に基づくいかなる差別にも反対することをITF規約が呼びかけていることを特に想起し、
- 10 暴力の影響を受けている労働者、子ども、女性、高齢者を支援し、連帯して行動する緊急の必要性を認識し、
- 11 ITFが以下を支持することを求める。
  - a. 人道的大惨事を防ぎ、民間人の命がこれ以上失われないようにするために、パレスチナとイスラエルにおける即時かつ恒久的な停戦を実施すること。
  - b. 国際法に基づく正当な司法手続きなしに拘束されているすべての人質とその他の人々(乗船中に紅海で誘拐された船員を含む)を即時かつ無条件に解放すること。
  - c. ガザでの人道的大惨事を防ぎ、何百万人もの人々のニーズを満たすために、既存の人道回廊を継続し、新たな人道回廊を設置し、重要な人道支援物資の供給を拡大すること。

- d. 紛争が交通運輸労働者にもとらすリスクを軽減するために、国際社会、産業界、労働組合で協力すること。
  - e. 民間人の生命を守るために、すべての当事者が国際法、特に人権法と人道法を尊重すること。
  - f. 国際犯罪を防止し、終わらせるために、国際刑事裁判所および国連のメカニズムを発動すること。
  - g. 国際法秩序への信頼を強化し、国際司法制度を支援するために各国が行動すること。
  - h. 国連安全保障理事会の第242号決議と第338号決議に基づき、暴力、違法入植、占領を終わらせ、二国家解決策による交渉を通じた和平達成のために、すべての政府が政治的なコミットメントと支援を示すこと。
  - i. 労働者の権利が尊重されるよう、労働者の組織化を強化すること。
- 12 本大会は、ITFに以下も求める。
- j. 各国政府に対し、国連パレスチナ難民救済事業機関(UNRWA)への攻撃を非難し、UNRWAへの資金提供を直ちに更新・強化するよう要請すること。
  - k. 国際人道法のさらなる違反や人権侵害につながる恐れのある武器、弾薬、その他の軍事装備品の販売、譲渡、転用を停止するよう、各国政府に働きかけ、圧力をかけること。
  - l. ITFのパレスチナ労組連帯基金への寄付を引き続き奨励し、基金の一部をガザの戦後復興・再建支援に振り向けることを検討すること。
  - m. 破壊されたインフラの再建・復旧を含め、ガザの迅速かつ効果的な復興・回復のためのキャンペーンを展開し、復興と強靱性(レジリエンス)構築を可能にするために2017年に採択された「平和及び強靱性のための雇用及びディーセント・ワークに関するILO第205号勧告」の重要性を再確認し、ガザにおけるディーセントな雇用を促進すること(民主主義・人権・平和促進のプロジェクトを推進するために地域経済を再開することを含む)。
- n. パレスチナが国際労働機関(ILO)の正式な加盟国となるよう運動すること。
  - o. 本決議の実施を支援するために国レベルで行動を起こすよう加盟組合に促すこと。
- 13 また、本大会は2023年7月11日付グローバルユニオン声明の以下の要求を繰り返し述べる。
- パレスチナとイスラエルの人々の生活を守るために、国連の介入(平和維持要員の活用を含む)を要求すること。
  - 国際労働組合運動が、グローバルユニオンのリーダーシップの下、占領地におけるイスラエルの違法入植地の拡大・継続に関与する企業、使用者、投資家に圧力をかけるあらゆる可能な選択肢を検討、追求することを要求すること。
- 我々は、パレスチナとイスラエルにおける暴力の影響を受けている子ども、女性、高齢者、すべての民間人、労働者、そしてこの紛争の影響を受けているすべての加盟組合の組合員に連帯・支援を捧げる。



## A03:コンゴ民主共和国(DRC)東部の危機

2024年10月13日～19日にマラケシュで開催された第46回ITF大会は、ITFのビジョン(2024～2029年)におけるITFの要求「**交通運輸労働者の権利**」に留意する。

- 01 コンゴ民主共和国東部におけるM23等の武装集団の継続的な攻撃と外国軍の存在により、250万人の避難民、数千人の死者、女兒や女性に対する残虐なレイプなど、人道危機がさらに悪化し、大湖地域のすべての国に広がる可能性が生じていることを強く懸念する。
- 02 コンゴ民主共和国の鉱物や天然資源が、近隣諸国や多国籍企業に仕える武装集団によって大規模に略奪されていることを憂慮する。
- 03 特に交通運輸部門における深刻な人権侵害と労働者の権利侵害、また、中央アフリカの戦略的地域において人や物資の移動が困難になっていることを懸念とともに留意する。10月3日にゴマで船が沈没し、125人以上が死亡したことは、このことを悲しく物語っている。
- 04 コンゴ民主共和国のITF加盟組合からの緊急警告や、前回のアフリカ地域総会で採択されたアビジャン宣言、ITF加盟RMT(英国)によるITF書記長への本件の付託を認識する。

05 ITFに以下を求める。

- a. コンゴ民主共和国の主権および領土保全を尊重し、外国軍隊の無条件撤退を要求すること。
- b. 武装集団の活動を即時停止し、平和および物資と人の自由な移動を速やかに回復するために、地域機関および準地域機関が可能な限りのあらゆる措置を講じるよう提唱すること。
- c. 民間人、特に交通運輸労働者とその家族・コミュニティの保護を提唱すること。
- d. 国際社会に対し、女性や女兒を含む避難民や社会的弱者に対する大規模な人道支援を要請すること。
- e. ITFの書記長および加盟組合がアフリカ、特にコンゴ民主共和国東部で、交通運輸労働者の権利、平和、正義の提唱活動やロビー活動を継続することを約束すること。



## A04:イエメン

2024年10月13日～19日にマラケシュで開催された第46回ITF大会は、ITFのビジョン(2024～2029年)におけるITFの要求「**交通運輸労働者の権利**」に留意する。

01 以下を認識する。

- a. 2024年6月、サナア政府がサナア国際空港でイエメニア航空の航空機4機を掌握した。
- b. ここ数週間、イエメンにおいても空爆が行われ、紛争が激化している。
- c. 同国は、長年にわたり紛争や戦争が続き、交通運輸労働者やその家族、地域社会は苦しみ続けている。これに加えてのことだ。

02 ITFに以下を求める。

- a. イエメンの労働者と国民に対する不当な戦争をやめ、解決策を講じるよう、すべての紛争当事者に圧力をかけるよう国際社会に引き続き圧力をかけること。
- b. イエメンの交通運輸部門を戦争と紛争の災いから切り離し、人道的見地からすべての港湾・空港を開放するよう、国際機関を通じて圧力をかけるプロセスを継続すること。
- c. イエメニア航空はイエメン共和国の全空港に就航する唯一の国営航空会社であるため、同社が業務を継続できるよう、サナア国際空港のイエメニア航空の航空機を解放するとともに、サナアの銀行に預けられている同社の資産を解放するようサヌア政府に求めることを支持すること。



## A05:サヘル諸国の危機

2024年10月13日～19日にマラケシュで開催された第46回ITF大会は、ITFのビジョン(2024～2029年)におけるITFの要求「**交通運輸労働者の権利**」に留意し、

- 01 サヘル諸国(マリ、ニジェール、ブルキナファソ)で武装テロ集団が数々の大虐殺を行い、直近では8月24日にブルキナファソ中北部のバルサゴで約400人の民間人が殺害されたことに深い憤りを表明し、
- 02 サヘル、特にブルキナファソ、マリ、ニジェールに蔓延する大規模な治安悪化と、それに起因する深刻な人道危機を強く懸念し、
- 03 また、武装集団、分離主義者、犯罪組織、あらゆる密輸業者・自身売買業者の存在・増加により、この危機が他のすべての西アフリカ諸国に拡大する深刻なリスクを懸念し、
- 04 サヘル諸国で活動する犯罪集団の活動が、人身・麻薬・物資の売買といった深刻な結果をもたらし、西アフリカ諸国の平和、安全、安定を脅かしていることを認識し、
- 05 安全・安定のための闘いを優先させるあまり、人権や労働者の権利が尊重されなくなっていることを深く懸念し、
- 06 人々への物資の供給と人々の移動を確保するために命がけで働いている交通運輸労働者が攻撃を受けていることに深く心を痛め、
- 07 準地域機関(ECOWAS および WAEMU)が混乱に陥り、約半世紀前に開始されたすべての統合の努力が無駄になるリスクを測り、

08 ブルキナファソ、マリ、ニジェールのITF加盟組合からの付託と、前回のアフリカ地域総会で採択されたアビジャン宣言を受けて、

09 ITFに以下を求める。

- a. サヘル諸国、特にブルキナファソ、マリ、ニジェールの人々や交通運輸労働者に対するあらゆる支援・連帯を表明すること。
- b. 犯罪者、分離主義者、テロリスト集団による野蛮で卑劣な行為を強く非難すること。
- c. ブルキナファソ、マリ、ニジェールの各政府に対し、日々の業務に従事する交通運輸労働者の安全・保護を強化するよう要請すること。
- d. 国際社会、地域機関、準地域機関に対して、労働者への揺るぎない支援と、犯罪集団・分離主義集団・テロリスト集団に対する闘いを要請すること。



## A06: 全人類および諸国民の平和と安全に対する権利は国家および政府間組織の基本的義務

2024年10月13日～19日にマラケシュで開催された第46回ITF大会は、ITFのビジョン(2024～2029年)におけるITFの要求「**交通運輸労働者の権利**」に留意する。

我々の洞察

- 01 平和とは、戦争が行われていない状態であるだけでなく、公共の利益のための全人類の自由な協力に基づく人間関係の原則である。永続的平和は、全人類の権利と義務の行使のための前提条件である。どこに生まれようと、戦争とそれがもたらす貧困の最初の犠牲者は常に労働者である。
- 02 貧困、絶望、失業、苦悩が紛争を助長させる。それを根絶することが平和を築く条件の一つだ。

我々の価値観

- 03 したがって、労働運動は、平和の追求において一定の役割を果たすべきであり、また特定の貢献をすべきだ。社会的な正義の達成は、平和を模索し、維持するための構成要素である。
- 04 我々は、いかなる好戦的論理にも反対し、平和の持続的な維持に力を注がなければならない。持続可能な紛争防止には、平和の文化の醸成や、暴力によらない紛争解決に特化した制度や機構設置のための取り組みを必要とする。

05 我々は、国際法に違反する、あらゆる領土の占拠を非難する。領土の軍隊による占拠は、最悪の形態の暴力である。そのような不当行為は世界平和を深刻に脅かす。

06 我々は、あらゆる形態の暴力への反対を繰り返し表明する。どのような形であれ、民間人に対する集団的懲罰に反対することを改めて表明する。ITFは大量破壊兵器のない世界へのコミットメントを再確認し、とりわけ核兵器の撲滅を提唱する。

07 さらに、平和と正義を保証する市民の民主的正当性と、紛争解決における対話の役割に代わるものはないが、一方で、国際法の重要性と紛争予防における国連(UN)の不可欠な役割を忘れてはならない。

08 平和に対する脅威、平和の侵害、侵略行為がある場合、国際連合憲章第7章を通じた国連安全保障理事会の集団行動が、いかなる一方的介入よりも優先されなければならない。

## 我々の懸念

- 09 労働組合組織として、我々は戦時下の国に住む労働者とその家族が置かれている状況を憂慮している。同様に、私たちは国際法が愚弄され、紛争が悲惨なほど人口を減らし続け、人々間の憎悪を増大させ、狂信主義が台頭していることを強く憂慮している。
- 10 武器や弾薬は、これ以上、国家によって日用品とみなされてはならない。武器の移転とビジネス化に対する真の民主的管理の欠如は、地球を血で染める多くの紛争を助長する主な不安定化の要因である。
- 11 多くの文言、取り決め、条約が存在する。それらが効果的に実施され、国際的司法管轄権が尊重されるよう求めることが不可欠だ。
- 12 ITFに以下を求める。
  - 安全保障理事会を含む、国際連合制度の大幅な改革を求めるキャンペーンを展開し、国連憲章で求められている意思決定の公正な地理的配分の強制実施や、常任理事国の実質的拒否権の廃止を求めること。
  - 世論を動員し、軍縮プロセス、対話と平和の文化の促進に関するキャンペーンや行動を統一化すること。
- 13 ITFにおいても、対話にむけた活動が行われるべきだ。なぜなら我々是对話を通じてこそ初めて平和を求める勢力が前進できると確信するからだ。したがって、平和陣営を強化し、他の労働者組織や市民社会との親善や関係づくりを促進するために常に努力することが重要である。
- 14 この文脈で、我々は、あらゆるレベルで可能な限り一体となった行動を展開し、以下の成功に貢献することを求める。
  - a. 9月21日の国際平和デー
  - b. 9月26日の核兵器全面廃絶のための国際デー
  - c. 10月2日の国際非暴力デー
  - d. 11月10日の平和と開発のための世界科学デー



## A07: 極右に対する ゼロ・トレランス

2024年10月13日～19日にマラケシュで開催された第46回ITF大会は、ITFのビジョン(2024～2029年)におけるITFの要求「**交通運輸労働者の権利**」に留意する。

- 01 国際運輸労連は連帯を実践する。
- 02 我々はあらゆる形態の憎悪と排斥に強く反対し、世界中で急進的な右派および右翼ポピュリストの政党・運動が力を増していることを懸念する。
- 03 さまざまな右翼ポピュリストや急進的な右翼団体の価値観・目的は我々労働組合の価値観・目的とは相容れない。
- 04 ファシズムは決して遠い存在ではなかったが、長い間、民主主義社会の片隅に追いやられていた。当然のことながら、彼らは疎外されていた。しかし今日、彼らは再び前面に出て、国際的な志向を持つようになり、ソーシャルメディア上の極右の言説によって増強している。極右過激派の指導者たちは、主流メディアで幅広く討論の場を与えられている。政治の世界では、極右の思想や政策がますます導入されつつある。各国政府は、極右政党の参加の有無にかかわらず、極右に触発された政策(巻き返し、壁やフェンスの建設など)を講じている。極右が復活し、「日常化」したように見える。
- 05 極右や右派ポピュリストの団体は今日、従来の報道機関だけでなく、ソーシャルメディアを通じて公開討論の場に公然と姿を現して

いる。彼らは一層傲慢かつ攻撃的になり、扇動的なスピーチを次々に行い、憎悪と暴力を扇動することで、民主主義を弱体化させている。我々の福祉国家とその民主的機能が攻撃されている。

- 06 一方、労働組合は、反労組で我々労働組合の立場とは正反対の極右勢力にしばしば標的にされ、文字通り攻撃されることもある。彼らが広める社会モデルは、個人主義、排他主義、「自国民ファースト」である。
- 07 ITFの組合は、民主的かつ社会的な憲法国家の原則を堅持し、反民主主義的、ファシズム的、過激主義的な野望に反対する。そして、団結、多様性、尊重、感謝の念を支持する。
- 08 ITFは、憎悪と排斥に反対し、民主主義の原則と法の支配のために立ち上がる世界中の市民団体、民主的な取り組み、人権団体に固く連帯する。
- 09 組合は、右派の反民主主義勢力に対抗するための戦線に立たなければならない。右派ポピュリズムと極右を激しく非難し、彼らと闘わなければならない。ITFとその全ての組合員は極右との闘いの先頭に立たなければならない。



10 よって、本大会は、以下を通じて極右勢力に対抗する強力な政策を策定することをITFおよびITF加盟組合に求める。

- ポピュリズム、右翼過激主義、ファシズムのあらゆる表現に対して、公然かつ明確に反対を表明すること。
- 労働組合として、極右と闘い、さまざまな形態の右翼過激派を特定し、国際レベルでその闘いを調整するための行動プログラムを立ち上げること。極右との闘いのベストプラクティス(最良事例)の加盟組合間の共有を奨励すること。
- 組合員にファシズムの危険性を認識させ、ファシズムとの闘いに動員するため、オンライン戦略を含む教育ツールを開発あるいは委託すること。国際的な結束を強化するため、ITF加盟組合間の青年交流を強化すること。極右が人々を欺き、大衆を結集させるために使う「社会的」扇動行為を暴露し、批判することをその中心とする。
- 敵、排除、フェイクニュースのイメージに基づく極右の言説に代わる、希望に満ちた包括的かつ社会的な論調を支持し、発展させること。

## A08: エスワティニ

2024年10月13日～19日にマラケシュで開催された第46回ITF大会は、ITFのビジョン(2024～2029年)におけるITFの要求「**交通運輸労働者の権利**」に留意する。

- 01 2024年10月13～19日、モロッコのマラケシュで開催され、全世界の組合員1,850万人を代表する2,000人超の代議員が参加したITF第46回大会で、エスワティニに関する議論が行われた。
- 02 また、エスワティニで人権や労働組合の権利の状況が悪化し、国家による暴力や超法規的殺人の事例が発生し、ITFはこのことを深く懸念していることが認識された。今からちょうど21カ月前、労働組合の権利の問題を扱う著名な弁護士、トゥラニ・ルドルフ・マセコ氏が自宅で殺害されたが、国家権力によるものとされている。この凶悪な殺害に対して、独立した調査と扇動者の処罰を求める声が高まった。しかし、政府当局はこの声に耳を傾けていない。
- 03 エスワティニ政府は人権と労働組合の権利に対する攻撃を続けており、国際労働組合総連合(ITUC)の「グローバル権利指標」において、エスワティニ政府は労働者の権利の尊重に関して、ここ数年間、ワースト10に入り続けている。さらに悪いことに、2021年には、抗議行動を行った40人以上が殺害され、数人が銃撃を受けて負傷し、民主化を求めて抗議活動を行った数百人が投獄された。その過程で、政府は二人の国会議員を投獄し、有罪とし、二人合わせて68年の懲役刑を言い渡した。そのうち一人は民主主義の呼びかけを支持しただけであり、今は国外に逃亡し、亡命中である。
- 04 交通運輸労働者が労働者の権利向上、社会正義、エスワティニの民主化を求めて、一連の進歩的な要求を推し進めていることを認識する。その後、政府はSWATCAWUのスティックス・ンカンブレ書記長の命を狙ったが失敗した。書記長は現在も亡命中である。その結果、ILOは最近の第112回総会において、人権と労働組合の権利の尊重に向けた抜本的な措置(スティックス・ンカンブレ書記長に対するでっちあげの罪の取り下げを含む)を講じるようエスワティニ政府に要請した。しかし、エスワティニ政府はILOに提出した2024年9月の報告書で、ILO勧告の実施を全面的に拒否する姿勢を示している。
- 05 スワジランドでは抗議活動や政党が禁止されていることに留意する。政治活動の抑圧は、司法、行政、立法の国家権力を君主制に集約した1973年4月12日の国王布告にまで遡る。
- 06 エスワティニの状況は悪化し続けており、最近ではEUと米国がエスワティニ政府に対する具体的な決議を可決し、その措置の中にはエスワティニに対する支援の見直し・削減や、一部の政府高官に対する制裁の実施などが含まれている。

- 07 そこで、第46回ITF大会は全会一致で以下を決議した。
- a. ITFは、1973年以来独裁政権下で暮らし、現在まで51年間の悪政が続くエスワティニで抑圧されてきた労働者階級の人々を組織するSWATCAWUとの揺るぎない連帯を継続する。
  - b. ITFは、ILOおよび1948年の世界人権宣言で保護されている、すべての権利の完全な享受を目指すプログラムを実施するために、SWATCAWUにあらゆる技術的支援および回復力のための支援を行う。
  - c. ITF加盟組織が自国政府および国際社会に対して、エスワティニ政府が第87号条約の適用に関する2024年のILO適用委員会の結論および勧告を完全順守するよう圧力をかけることを要請する。
  - d. ITFは、SWATCAWUの効果的な活動や幹部の保護のためにあらゆる支援を提供するとともに、亡命中のスティックス・ンカンブレ書記長を無事に帰還させる闘いを継続する。
  - e. ITFは国際産別組織(GUF)と共に、抑圧されたエスワティニの労働者の事例を世界的に訴え、抑圧的な政権を孤立させ、人権および労働組合の権利侵害に直接的あるいは間接的に責任のある政府高官に対する制裁の実施を目指す。
  - f. ITFは、抑圧されたエスワティニの人々が民主主義の中で生き、あるいは民主主義を実現し、人権および労働組合の権利を実際に享受できるようにするために、必要なあらゆる支援と連帯を提供する。



## A09:FIFAワールドカップ2026・2030

2024年10月13日～19日にマラケシュで開催された第46回ITF大会は、ITFのビジョン(2024～2029年)におけるITFの要求「**交通運輸労働者の権利**」に留意し、

- 01 国連「ビジネスと人権に関する指導原則」およびOECD「多国籍企業ガイドライン」に従い、世界のスポーツや国際スポーツイベントにおいて、労働基本権を含む人権の尊重が重要であることを認識し、
- 02 国際スポーツイベントの計画と実施(ロジスティクス、運営、観光、ファンの移動、参加者とファンの安全衛生を含む)において、交通運輸労働者が果たす重要な役割を認識し、
- 03 国際労働組合総連合(ITUC)、グローバルユニオン評議会(CGU)、スポーツ&ライツ・アライアンス(SRA)が、労働者を含め、スポーツの影響を受けるすべての人の権利促進のために行っている活動に留意し、
- 04 「ITFのビジョン(2024～2029年)」における交通運輸労働者の権利に関するITFの要求に留意し、
- 05 仕事の世界における暴力とハラスメントに関するILO第190号条約の重要性や、国際イベントにおいて女性交通運輸労働者や青年交通運輸労働者、LGBTの労働者、その他すべての労働者が暴力やハラスメントに直面する脅威が増大していること、国際イベントに伴い公共交通の利用や航空旅行、観光、貨物輸送、物流が増加していることを認識し、
- 06 労働者は馴染みのない、遠く離れた、あるいは移動の多い職場で、大きなプレッシャーの

下で任務を遂行することが求められる国際イベントにおいては特に、交通運輸労働者の衛生の権利が重要であることを認識し、

- 07 特に国際イベントの前後で、交通運輸産業の労働者と乗客の両方に関する、以下の問題を含む人身売買問題が大きくなっていることを認識し、
  - a. リクルートの場所としての交通運輸: 交通運輸のハブは弱い立場の人々や若者を強制労働に誘い込むためのターゲットにされることが多い。
  - b. 人身売買の手段としての交通運輸: 規制が緩く、取り締まりが十分でない交通運輸ネットワークは、人身売買の被害者を移動させるために利用されている。
  - c. 被害者としての交通運輸労働者: 移動性が高く、規制が緩い交通運輸業(海運やトラック等)は、人身売買された労働者が利用され、搾取されるようになっている。
  - d. 徴候としての労働者の権利侵害: 労働組合が取り組んでいる労働者の権利侵害は、潜在的な人身売買や人権侵害の兆候であることが多い。
  - e. 交通運輸のハブや輸送のサプライチェーンで働く女性・青年労働者や旅客は特に狙われやすい。
- 08 2022年にカタールで開催されたFIFAワールドカップの期間中、交通運輸労働者やその他の労働者の人権(労働権を含む)が侵害されたことに留意し、

- 09 2026年のFIFAワールドカップは、北米3カ国、すなわちカナダ、メキシコ、アメリカの16都市で共同開催され、この3カ国の共同招致はFIFAに140億ドルの収入と110億ドルの利益をもたらすといわれていることに留意し、
- 10 2030年のFIFAワールドカップはモロッコ、ポルトガル、スペインの共同開催となることに留意し、
- 11 2026年FIFAワールドカップの開催により、北米全域で約4万人の雇用および10億ドルの労働者所得の増加など、短期的な経済活動として推定50億ドルが生み出されると指摘されている(ポストン・コンサルティンググループ 2018年)ことに留意し、
- 12 FIFAは2015年のパリ協定に従って、2030年までに二酸化炭素排出量を50%削減し、2050年までにネットゼロを実現することにコミットしている点に留意し、
- 13 FIFA、各国政府、使用者、投資家、多国籍企業の顧客、その他の関係者に対して、2026年と2030年のFIFAワールドカップの計画、運営、実施(サプライチェーンも含む)において、以下を求める。
  - a. 人権(結社の自由および団体交渉権を含む)や適用可能な産別協約・労使協約を促進、尊重すること。
  - b. 適正な雇用を創出し、開催地の労働者や地域住民に長期的にプラスの影響を及ぼす安価で安全な公共交通をワールドカップのために優先させたり、投資を行ったりすることで、FIFAがパリ協定に従って2030年までに排出量50%削減を達成できるようにすること。
  - c. 「ITFサプライチェーン原則」を尊重し、下請け労働者や非標準的な雇用形態の労働者を含め、直接および間接雇用のすべての交通運輸労働者が同等の基準を享受できるようにすることを保証すること。
  - d. 組合と協力し、職場の安全衛生に関する研修(暴力・ハラスメントや安全な通勤、「ITF衛生憲章」に関する研修を含む)を実施するためのリソースを組合に提供すること。
  - e. サプライチェーン全体で人権尊重を確保するために、ITFおよびITF加盟組合と協力しながら、人権デュー・ディリジェンス(HRDD)を実施すること。
  - f. 人身売買の被害者のための「初期対応者」となりうる、十分な訓練を受けた交通運輸労働者とその組合の役割を認識し、リソースを確保すること。
- 14 ITFに以下を求める。
  - a. 2026年と2030年のFIFAワールドカップで、労働者の権利を含む人権の尊重を求めるキャンペーンを展開するため、ITUC、CGU、スポーツ&ライツ・アライアンスと協力・調整すること。
  - b. 交通運輸労働者および乗客の人身売買の対応・防止のためのプロトコル策定を支援すること。
  - c. カナダ、メキシコ、米国のITF加盟組合協議会を通じて定期的な連絡・連帯ネットワークを設置し、公共交通、空港、その他のハブにおける加盟組合のキャンペーンや交渉を支援すること。
  - d. モロッコ、ポルトガル、スペインの加盟組合との定期的な連絡・連帯ネットワークを設置し、公共交通、空港、その他のハブにおける加盟組合のキャンペーンや交渉を支援すること。



## A10: 中・東欧全域の交通運輸労組の強化

2024年10月13日～19日にマラケシュで開催された第46回ITF大会は、ITFのビジョン(2024～2029年)におけるITFの要求「**交通運輸労働者の権利**」に留意し、

01 以下を認識した。

- 2019年11月のITF執行委員会の決定により、ITFはETFと共同で中東欧の合同オルグプロジェクトに着手した。これは、2000年代初頭以来、同地域の組合員数が減少し、組合に影響が及んでいるためだ。
- このプロジェクトは、既存のITF/ETF加盟組合のオルグ戦略や国際レベルでの政治力の強化という点で具体的な成果をもたらし、ETFやITFへの積極的な関与を大幅に向上させた。
- また、この共同行動によって、航空、港湾、内陸水運、鉄道、路面運輸の各部門で新たな組合が構築された。
- 同時に、このプロジェクトは、組合の財政やETF・ITF内での一層の積極的な参加に対する障壁(言葉の壁や、欧州の連帯やEUレベルでの行動の重要性に対する認識の欠如など)を含む、組合のオルグに関するいくつかの障壁を明らかにした。

- 中東欧で事業を展開する多国籍企業の中には、労働者参画メカニズムが強力で組合の組織率が高い国に拠点を置く企業が数多くある。
- 2024年6月のEU選挙の後、欧州議会議員の多数が右傾化すれば、交通運輸労働者とその組合の状況はさらに悪化し、外国員労働者に関連する問題が深刻化するだろう。

02 ITFに以下を求める。

- 2019年11月のITF執行委員会で表明され、2022年5月にブダペストで開催されたETF大会で再確認された、中東欧地域における組合構築、組織化、団体交渉に共同して取り組むというITFとETFのコミットメントを再確認すること。
- 中東欧地域の合同オルグプロジェクトの第2ステージ(財務面を含む)に関する具体的な提案を準備するようITFとETFの書記局に命じること。
- すべてのITFおよびETFの部会・委員会に対して、中東欧(CEE)地域特有の問題に特別な注意を払うよう要請すること。

- 新技術、安全衛生、公正な移行問題に関する加盟組合の団体交渉を含め、中東欧(CEE)地域の組合の組織化と能力開発を支援すること。
- このオルグの取り組みは、ITFやETFの他の活動、特に欧州労使協議会(EWC)、企業ネットワーク、人権デュー・ディリジェンス、女性・青年労働者の組合参加促進に関する活動と連携させるべきことを想起すること。
- 欧州部門別社会対話を含め、ITFとETFの活動に積極的に参加するよう、中東欧地域の加盟組合を動員すること。



## A11: 社会保障-すべての交通運輸労働者の人権

2024年10月13日～19日にマラケシュで開催された第46回ITF大会は、ITFのビジョン(2024～2029年)におけるITFの要求「**交通運輸労働者の権利**」に留意し、

- 01 1948年の世界人権宣言で万人の権利として謳われてから76年を経てもなお、世界の社会的保護の水準が許容できないほど低いままであることを認識する。ILO世界社会保護報告書(2020-2022年)によると、40億人以上が依然として社会的保護を受けていない。
- 02 すべての国が、その国、経済、政治の状況に応じて多様な方法で独自の社会保障制度を確立する一方で、社会保障の必要性は国境や状況を越えることに留意する。これは特に老齢、失業、病気、障害、労働災害、出産、一家の大黒柱の喪失などの場合に、医療へのアクセスを確保し、所得保障を保証するために、社会が個人や世帯に提供する保護を意味する。すべての労働者は、人生の様々な段階において、そして多くの場合、何の前触れもなく、1つ以上のこうした状況の影響を受ける。
- 03 ILOによれば、HIV/AIDSと新型コロナウイルス感染症のパンデミックが、高所得国と低所得国との間の社会保護格差を悪化させ、気候変動や地震や津波などの自然災害による脆弱性の増大が、最も疎外された人々に不釣り合いなほど大きな影響を及ぼしているため、社会的保護は、公正な移行を達成するためのグリーン政策その他の積極的な労働市場政策を補完する不可欠なものである。
- 04 インフォーマル経済および非標準的な雇用形態における交通運輸労働者のための特別な社会保護の欠如と、この欠如を埋め、社会的・経済的正義に基づく仕事の未来へとシフトするために必要な社会保護制度の近代化を認識する。
- 05 それにもかかわらず、社会保護に関する一連の既存のILO条約が引き続き妥当であることに留意し、2012年の「社会的な保護の土台勧告(第202号)」に繰り返し述べられている権利に基づいた社会保護のアプローチを支持する。
- 06 社会的保護は貧困や不平等との闘いにおいて不可欠であり、社会的包摂と尊厳ある生活を送る権利を保証するものであることを改めて主張する。
- 07 ITFに以下を要請する。
  - あらゆる交通運輸部門の加盟組合、公式、非公式、非標準的な雇用形態(偽りの雇用やプラットフォーム労働を含む)で働く交通運輸労働者を支援し、国や経済、政治的条件に関係なく、高齢者、移民労働者、男女を問わず、すべての人が最低限、必要不可欠な医療と基本的な所得保障を受けられる包括的で差別のない社会保障制度を要求すること。



- 可能な限り多くの交通運輸労働者に、より高いレベルの社会保障を漸進的に拡大する戦略の一環として、社会保護の土台(貧困、脆弱性、社会的排除を防止・緩和することを目的とする基本的な社会保障の国別定義セット)を実施するための国際労働界のキャンペーンに参加すること。
- 1952年のベンチマーク社会保障(最低基準)条約(第102号)、1964年の雇用災害給付条約(第121号)、1967年無効・老齢・遺族給付条約(第128号)、1969年医療・疾病給付条約(第130号)、1988年雇用促進および失業防止条約(第168号)、2000年母性保護条約(第183号)とそれを支える次の諸勧告と、1982年社会保障権利維持条約(第157号)、1949年雇用移民条約(改正)(第97号)、移民労働者の社会保護に関する1949年(第97号)および移民労働者(附則)条約(1975年、第143号)などの現行のILO社会保障条約の批准と効果的な実施を各国政府に求める加盟組合のキャンペーンを支援すること。
- ILOやその他の国連機関など、ITFが交通運輸労働者を代表する関連国際機関や使用者とのグローバルな関係構築において、包括的な社会保護を提唱すること。
- 国際金融機関(IFI)(その目的は持続可能な経済開発を促進し、低・中所得国における貧困を削減すること)に戦略的に関与し、影響力を及ぼし、包括的な社会保護制度の要件を、政府が借りに求める「基準」や融資契約に組み込むこと。
- 他の国際産別(GUFs)と協調し、すべての労働者の組織化と、彼らの包括的な社会保障へのアクセスに関するキャンペーンを強化すること。
- 低・中所得国の社会保護制度に部分的な支援を提供し、最貧国の社会保護の土台を確保するため、ユニバーサル社会保護基金の設立を国際的に提唱し、協力すること。
- 世界行動デーを組織し、社会保護の土台を含む包括的な社会保護制度のセーフティネットによって、世界中のすべての交通運輸労働者が尊厳をもって生活できるよう要求すること。



## A12:我々全員の記憶のために

2024年10月13日～19日にマラケシュで開催された第46回ITF大会は、ITFのビジョン(2024～2029年)におけるITFの要求「**交通運輸労働者の権利**」に留意する。

01 ITFは1896年に設立され、128年の歴史があることに留意する。国際労働組合運動は二度の世界大戦を含め一世紀以上にわたり激動を経験してきた。我々の組織の歴史を共通のアーカイブとして収集、保存する必要がある。歴史を知らなければ、それを再び経験することになるからだ!

02 1996年にITF100周年を記念して調査が行われたことに留意する。簡単な歴史的注釈が付されている文書はいくつかあるが、専門家による本格的な分析は行われていない。ますます混迷を深める国際情勢において、交通運輸労働者の歴史と歴史上の相違点、特に世界および国内の状況に照らし合わせた相違点を理解することが必要だ。過去の決定を現在の出来事に照らして分析することは不可欠であるように思われる。なぜならば、過去から学ぶことは、未来をよりよく理解することにつながるからだ!

03 ゼロから始めるわけではないことに留意する。ウォーリック大学にはすでにITFのアーカイブがあり、加盟組合には社会史研究機関、アーカイブ、出版物がある。

04 ITFに以下を求める。

- アーカイブの収集・保存を行い、テーマ別のファイルや文書の形で我々の社会史を分析、促進し、それを定期的に発行する「社会史」部門を創設するための追加財源を検討すること。そのためには、アーカイブ担当者の雇用、ウォーリック大学との協力、アムステルダムの国際社会史研究所とそのネットワークであるIALHI: 国際労働史協会 (@IALHI) などの協会や学識者とのパートナーシップの構築が必要である。
- 我々の出版物を交通運輸労働者の世界史の一部として認定させるために、認証の取得を検討すること。

05 この挑戦は我々の組織の名誉となるだろう。



## A13: 国境を越えて働く非公式路面運輸労働者の組織化の拡大

2024年10月13日～19日にマラケシュで開催された第46回ITF大会は、ITFのビジョン(2024～2029年)におけるITFの要求「**交通運輸労働者の権利**」に留意し、

- 01 世界各地で路面運輸労働者は非公式かつ不安定な雇用形態に直面し、健康保険、社会保障、労働者災害補償その他の社会保険への加入を拒否される一方、労働法によって保護されていないことに留意する。特に発展途上国では、こうした問題は個々の企業やサプライチェーンだけでなく、セクター全体に見られる。こうした問題は、高度に未組織かつ非公式な路面輸送産業とその労働市場という構造に根ざしている。
- 02 移民や国境を越えて働く運転手にとって、市民権を持つ国や雇用されている国とは異なる国で長時間働くため、状況は特に厳しいものであることに留意する。国境を越えた交通回廊(コリドール)を走る運転手は、暴力や嫌がらせ、恐喝、搾取、差別、低賃金や賃金の不払い、持続不可能な労働・生活条件にさらされている。しかし、労働組合に加入したり、その他の支援を受けたりできないことも多い。
- 03 これらの問題の解決は、労働者が労働組合に結集して集団的な力を構築・行使し、国境を越えた連帯を強化することから始まることを強調する。

04 ITFとその加盟組合が、国境を越えた連帯と、一部の地域で越境移民運転手や非公式運転手の組織化と権利保護で前進を遂げたことに留意する。例えば、

- a. 2023年1月、ネパールのNETWONに加盟するネパール・ガソリン・タンカー・ドライバー組合とインドのTEUビハール・タンカー・チャラック・ウプチャラック組合は、事故、入院、警察による嫌がらせ、恐喝、駐車・休憩施設の利用に関するトラブルが発生した場合に、互いの国境を越え、運転手を支援することを約束する覚書に調印し、協力と実施の体制を確立した。
- b. 2023年のこの覚書調印以来、ネパールと中央インドの組合は国境を越えた連帯に取り組み、越境運転手の権利を守っている。この組合活動の結果、35人の労働者が支援を受け、136人以上の労働者がこの地域のITF加盟組合に新たに加入した。

05 これらの努力をさらに強化するとともに、これらの経験から得た教訓を他の地域にも適用する必要性を再認識する。

06 ITFに以下を要請する。

- a. 国境を越えて働く労働者、移民労働者、非公式交通運輸労働者を組織する組合が、世界レベル、地域レベルで会議を招集し、経験やベストプラクティスを共有するとともに、これらの労働者を代表するための成功戦略について ITFに助言すること。
- b. 国境を越え、移民や非公式路面運輸労働者を積極的に組織化している組合に訓練と能力構築の機会を提供すること。
- c. これらの組合と協調し、団体協約や社会保障の適用を勝ち取る。そのために、交通運輸部門におけるディーセントワークと道路安全の促進に関するILOガイドライン、セーフレート(安全報酬)、人権デューデリジェンス制度の義務化などを参考にしながら、これらの労働者を対象とする全体的な法律や規制の枠組みから学ぶこと。
- d. 国境を越えた連帯覚書(MOA)の文言を強化し、精鋭化すること。
- e. 警察による嫌がらせを減らすため、越境運転手のための暫定的行政カードを考案すること。



## A14: 危機に瀕する航空労働者の未来

2024年10月13日～19日にマラケシュで開催された第46回ITF大会は、ITFのビジョン(2024～2029年)におけるITFの要求「**交通運輸労働者の権利**」に留意する。

- 01 アルゼンチンのパイロット組合で、ITFに加盟するAPLAのパブロ・ビロ書記長に対する最近の刑事告訴は、我が国の航空労働者を脅し、航空部門の組合活動を阻止しようとする試みである。
- 02 アルゼンチン議会に提出されようとしている大統領令で航空労働者のスト権を違法にしようとする試みは、航空労働者の権利を著しく弱めるものである。
- 03 この背景には、航空労組が直面している以下の問題がある。
  - a. 高インフレに対応するための賃上げ拒否
  - b. ナショナルキャリアのアルゼンチン航空とインターカーゴの民営化の試み、アルゼンチン航空保安公社(EANA)の民営化の可能性、航空局の合併プロジェクト
  - c. アルゼンチンの航空産業の雇用基準と労働者の権利を危険にさらすオープンスカイ協定を通じて、アルゼンチンの空の規制緩和を狙う共同の試み
- 04 この試みは、国内の労働組合に対する広範な攻撃の一環である。政府は交通運輸労働者の争議行為を制限する不可欠業務法を導入しようとしている。

05 ITF世界大会は、世界の交通運輸労組の最大のイベントであり、世界中の何百万人もの労働者の注目を集めている。今日、多くの国で右派政権が台頭しており、反組合・反権利のアジェンダが見られる。

以下を認識する。

- 06 アルゼンチンが経験している、いわゆるアナルコ・リバタリアン(無政府自由主義者)の政権による航空労組への攻撃は、アルゼンチンの社会・経済状況を憂慮すべきレベルにまで追い込んでいる。国民の54%以上が貧困層であり、貧困は日々増加している。
- 07 給与と経済実態の間に80%以上の乖離があるため、ITF加盟組合は賃金調整の要求を開始した。政府は組合によるこの抗議の状況を利用して、混乱した状況を作り出し、政府のプロパガンダで労働組合とその幹部に汚名を着せようとしている。世論に拒否反応を起こさせ、その瞬間から、抗議する権利や組合の自由に対する全面的な攻撃を開始しようとしているのである。
- 08 これが民営化の戦略である。予算を削減して物事がうまくいかないようにし、人々を動揺させ、それを口実に民間資本の手に委ねようとしている。
- 09 組合は、労働者や国家に損害を与える新たな民営化を許さない。アルゼンチンの交通運輸労組は、「メサ・デル・トランスポート」という連合を結成し、組合員の権利に対する攻撃と闘う決意を固めている。

- 10 政府は、APAのエドガルド・ラーノ、APLAのパブロ・ピロ、AAAAのフアン・パブロ・ブレイといった全国的指導者を迫害と嫌がらせの標的としている。彼らは虚偽の主張で、労働者を懲らしめ、黙らせようとしている。司法においては、組合幹部に対するこれらの告発はすべて却下されており、複数の告発のどれも成功していない。
- 11 しかし、組合幹部や組合に対する嘘の攻撃はやまない。その明確な目的は、抗議の声を黙らせ、懲罰を与えることだ。先月、労働者とその組織に対する執拗なプロパガンダによって状況が悪化した。
- 12 アルゼンチンの民間航空部門で最も重要な2社、国有企業のアルゼンチン航空とインターカーゴは、経済的に利益をあげているものの、自由市場の議論のもとで、民営化されようとしている。アルゼンチン領空の航空管制サービス(EANA)も民営化される可能性があるが、運航の安全性はアルゼンチン国家の責任であり、主権や領空防衛も国家の責任である。
- 13 この極右・リベラル政権がアルゼンチンの航空労組の闘いをつぶすことができるならば、アルゼンチンや中南米地域だけでなく、世界中の労組破壊の先例となるだろう。
- 14 そこで、ITFに以下を求める。
  - a. アルゼンチンの航空労組が受けている攻撃に対する闘いと世界的な連帯を調整すること。
  - b. ITF民間航空部会は、世界中の航空労組の闘争を弾圧し、汚名を着せる新自由主義政策の新たなシナリオに立ち向かう戦略を、あらゆる手段を使って構築し、支援すること。
  - c. 国営航空会社の民営化やオープンスカイ政策に直面している、または直面したことがある組合間で調整を行い、これらの傾向に対する国内および世界の取り組みを強化すること。



## A15: 民間航空労働者のための、より良いグローバル規制

2024年10月13日～19日にマラケシュで開催された第46回ITF大会は、ITFのビジョン(2024～2029年)におけるITFの要求「**交通運輸労働者の権利**」に留意する。

- 01 新自由主義政策と規制緩和は、客室乗務員の仕事の質とワークライフバランスに悪影響を及ぼす負のスパイラルを生み出した。その結果、航空会社は新たな雇用形態と新たな運行業務を用いたビジネスモデルを開発し、特に格安航空会社が低い基準を設定している。以前は航空会社は航空券の価格で競争していたのが、今では労働条件や給与条件で競争している。その結果、民間航空労働者の仕事と生活の質が悪化している。
- 02 労働条件や生活条件が悪化するにつれ、安全性もリスクにさらされている。不安定な雇用が増える中で、仕事を失うリスクがあるのに、あえて安全や労働環境の問題を提起する人がいるだろうか？ユニオネンの機関紙「Kollega(仲間)」の調査では、客室乗務員の40%が、会社から厄介者扱いされ、職を失うことになりかねないため、安全上の欠陥をあえて報告しないと回答している。
- 03 多大な業務量、不安定な業務・雇用、頻繁な体制変更が、適切な報告や学習が行われない環境、コミュニケーションや安全へのコミットメントの欠如、十分な安全作業のためのリソース不足、制度的な安全作業の欠陥に特徴づけられる風土を形成していることはよく知られている。

04 このようなハイリスク要因は、客室乗務員が何らかの仲介業者を通じて雇用されることが多い格安航空会社に多く見られる。このような仕組みには非常に複雑な点も多く、場合によっては実際の使用者を決定するのが難しく、仲介業者に雇用された客室乗務員は誰が実際の使用者なのかを特定するのが困難なことも多く、リスクを増大させている。また、航空会社は本来適用されるべき、また他の航空会社は遵守している税金や社会保障の義務を回避するために、不安定な雇用を利用している。

05 客室乗務員の安全衛生だけでなく、乗客の安全をも危険にさらすこのような慣行に終止符を打つべき時が来ている。グローバルな規制が欠如していること、航空労働者が多くの国際労働基準の範疇から除外されていること、管理が不十分であることが、安全衛生上のリスクや暴力・ハラスメントの蔓延につながっている。

06 ユニオネンは、民間航空部門の公平な競争条件と適正な労働条件の実現に向けて、以下に取り組むことをITF民間航空部会およびITF大会に要請する。

- 連帯戦術の利用を強化、拡大するとともに、グローバル、地域、多国間、国内のメカニズムを活用することを通じて、企業や各国政府に民間航空部門における結社の自由と団体交渉権を完全に尊重させること。
- 民間航空部門をより良く規制し、適正な労働条件を確保するための具体的提案を次期に行うこと。

- 各国政府に対する我々の影響力を強化し、労働者の権利を促進する法改正を促すために、ILO、ICAO、ITFなどの国際組織の恒久的な三者構成の協力機関を設置すること。この協力により、より効果的な方法で我々の要求を押し進め、ディーセント・ワークや産業の規制に関する具体的なコミットメントをを取り付けることができる。また、2023年4月に開催された、民間航空部門の環境に優しいグリーンで持続可能かつ包摂的な経済回復に関するILO技術会議の結論に基づき、この継続的な三者協力の基盤を築くこと。





## A16: 航空労働と社会問題はICAOの航空輸送の経済発展アジェンダで考慮されるべき

2024年10月13日～19日にマラケシュで開催された第46回ITF大会は、ITFのビジョン(2024～2029年)におけるITFの要求「**交通運輸労働者の権利**」に留意し、

01 以下を認識する。

- a. 2023年にモントリオールで開催されたITF航空部会総会で承認された「航空に関するニューディール」は、以下の立場を支持している:「コロナ禍は経済的不平等を悪化させ、航空労働者はその最前線にいた」「航空会社の競争力を維持するためのコスト削減圧力も、ますますグローバル化する環境の中で、航空会社で働く労働者に影響を及ぼしている」ITFは国際労働機関(ILO)とともに、世界の労働者の条件保護の面で、ITFは正に必須の役割を果たしている。
- b. 国際民間航空機関(ICAO)とILOの2022年の協定では、航空業界の労働問題に対応することが期待されている。ILOの2023年技術会議では、航空産業の仕事の未来に恩恵をもたらす行動が提案された。
- c. ITFと国際定期航空操縦士協会連合会(IFALPA)は、10年以上前からICAOの航空運輸規制パネル(ATRP)に参加し、自由化規制案の一部として、労働者保護が必要であることを提唱し、成果を上げてきた。2024年4月現在、ATRPは、公正競争、労働、社会問題に関する条項を削除

した、航空会社の所有権に関する自由化を促進する多国間協定の締結を強行しようとして失敗したことを受け、多国間協定の策定作業を中止し、代わりに各国が個別の二国間航空協定で採用できるオプション条項を策定する予定だ。しかし、労働、社会、公正競争に関する条項が盛り込まれるかどうかは不明だ。

- d. ITFがIFALPAと緊密に連携してATRPに継続的に参画することは、労働者の懸念に対応する最終結果を獲得する上で不可欠だ。
- e. ICAOはまた、労働と社会に影響を与える別のプロジェクト、COCBO(国境をまたいだオペレーションの共同監督)についても議論している。COCBOは、航空機のリースが開始されたり、終了される中で、安全規制当局が互いに監督の迅速な委譲を行うことで、超短期の航空機リースを可能にするものだ。この提案では、「乗組員の相互運用性」も認める可能性がある。つまり、パイロットや客室乗務員にとっては、超短期のリースで航空機の所有者が変わるたび、使用者が変わることを意味する。しかし、この提案では、安全性に直接的な影響を与え得る経済面、政治面、労働面、社会面の懸念への配慮が本当の意味でなされていない。IFALPAはCOCBOプロジェクトにおいて、こうした懸念に注意を喚起してきた。

- f. ICAOのATRPやCOCBOにとどまらず、ITFはICAOの航空交通管理運営パネル(ATMOPS)でも影響力を発揮してきた。ITFは、ICAO本部に隣接するモンテリオールに事務所を開設し、このことがICAOにおけるITFの影響力拡大の一翼を担っている。また、ICAOの作業部会、委員会、総会を通じてITFのアドボカシー活動を支援するため、多くのITF加盟組合がリソースを提供したり、専門家を派遣したりして、活動を促進している。
- c. 航空業界とその労働者にとって社会的に持続可能な未来を共同で発展させる場であるICAOで、ITFの意見を述べていくために必要な資源を増やすこと。
- d. ICAOのATMOPSパネルや、ICAO内の他の機構において、IFALPAや他の国際的な専門家団体との調整活動を継続すること。
- e. ICAOに隣接するITFモンテリオール事務所を引き続き維持し、加盟組織の存在感を高め、航空労働者の発言力を強化すること。

## 02 ITFに以下を要請する。

- a. ICAOの経済開発イニシアチブは、ICAOの活動が労働や社会に及ぼす影響や潜在的影響を熟慮し、適宜、労働・社会問題に対応する規定を含むべきであることを引き続き提唱すること。
- b. すべての航空労働者に対し、これらのICAO経済開発イニシアチブを注意喚起する戦略の策定に引き続き取り組み、両組織に共通の加盟組織の支援を得て、IFALPAとのアドボカシー活動の調整を継続すること。
- f. さらに、ITFがあらゆる適切な資源を活用し、世界各国政府に対し、適宜、労働・社会問題に対応するための条項を認め、規則に盛り込むよう提唱することを決議すること。



## A17:ウクライナの交通運輸労働者のための支援

2024年10月13日～19日にマラケシュで開催された第46回ITF大会は、ITFのビジョン(2024～2029年)におけるITFの要求「**交通運輸労働者の権利**」に留意し、

- 01 ロシアのウクライナ侵攻が始まった当初から、ITFと加盟組合がウクライナの交運労働者と労働組合に提供してきた多大な支援と時宜を得た人道支援を称賛し、
- 02 海港や河港、鉄道の発着所、鉄道駅や線路、旅客車両など、民間輸送インフラの破壊をもたらしたロシアの行動を糾弾し、
- 03 工業用地や都市インフラの破壊が、死をもたらす汚染物質を撒き散らし、公衆衛生を脅かし、環境破壊やエコサイドを引き起こしていることを認識し、
- 04 ウクライナの港湾労働者、港湾職員、鉄道労働者、その他の交通運輸労働者が、困難かつ、しばしば極めて予測不可能で危険な状況の中で職務を遂行し、サービスを提供していることを認識し、
- 05 ウクライナ人船員がグローバル・サプライチェーンの運営面で重要な役割を果たしていること、ウクライナの港湾労働者が荷役に携わっていること、鉄道労働者やその他のウクライナの交通運輸労働者が、飢饉を防ぎ、世界食糧計画による人道救援活動を維持し、ウクライナの経済を支えるために不可欠な穀物の輸送に全面的に携わっていることを認識し、
- 06 ウクライナに対するこの恐ろしいロシアの侵攻で犠牲となったすべての交通運輸労働者の死を悼み、その家族、地域社会、労働組合を称え、
- 07 ウクライナの輸送インフラの安定したシームレスな運営を維持するため、ウクライナの交通運輸労働者が努力していることを支持し、
- 08 重要インフラに従事する労働者の動員の制限範囲が限られていることに懸念を表明し、
- 09 ITFに以下を求める。
  - ウクライナの交通運輸労働者を支援し、保護するための包括的な戦略を策定すること。
  - マラケシュの次の大会までの期間に、ウクライナにITFのハイレベルミッションを派遣し、他国のITF加盟組織に対し、ウクライナ情勢を評価するための事実調査ミッションの派遣を実施するよう促すこと。
  - ウクライナを海事公正以降技能評議会プログラムの試験国家として優先し、訓練と海事産業へのアクセスを促進する機会を確実に提供すること。
  - ウクライナの交通運輸労働者への支援と保護をさらに強化するため、ILOの支援と参画のもと、実効的な勧告を作成し、方策を探ること。

- パリ覚書(MOA)事務局、黒海MOU事務局と協力し、協力方法を探り、船舶の安全確保とともに、船員の契約上の権利が確実に査察されるよう担保し、この地域の海運と船員の現状に関するデータの構築を可能にすること。
- ウクライナの交通運輸労組による労働運動を強化し、現在進行中の、また戦後の人道活動や教育イニシアティブ、プロジェクトを通じて組合員を支援するため、ITFと加盟組合が出資するITF-ETF連帯基金を維持すること。
- ウクライナ政府に対し、船員と鉄道労働者を国家レベルの重要労働者として認定し、彼らをさらに保護する以下の措置を講じるよう要請すること。
  - グローバルな海運サプライチェーンが寸断なく稼働し続けられるように、ウクライナの船員の働く権利を守ること。例えば、透明性の高い国境通過手続きの実施、電子サービスによる資格証明書、船員身分証明書、外国旅券のオンライン取得の促進を行うこと。
  - ウクライナの鉄道労働者が生命と健康へのリスクが高まる状況で職務を遂行する場合、追加の保護とインセンティブの適用を含め、労働者の働く権利を守ること。



## A18:オーストラリアの戦略船団

2024年10月13日～19日にマラケシュで開催された第46回ITF大会は、ITFのビジョン(2024～2029年)におけるITFの要求「**交通運輸労働者の権利**」に留意し、

- 01 FOC(便宜置籍船)の利用拡大がオーストラリア海運に与える影響と、青年船員が自国の労働市場で働き、技能や訓練を得る機会を弱体化させるなど、オーストラリア経済への影響を想起する。
- 02 オーストラリア政府が、長期的な安定性を確保しつつ、国内のサプライチェーンのニーズに対応できるような自国籍船団の育成を促進するため、オーストラリア戦略船団の確立を決意し、その資金を拠出することを歓迎する。また、自然災害や紛争などの危機的状況下でも、オーストラリア戦略船団の出動を命じることができる。
- 03 インフラ・運輸大臣は、2024年度中に最初の試験的な戦略船団船を就航させることを約束し、今後数年間で12隻の戦略船団を確立することを視野に入れていることに留意する。
- 04 12隻の戦略船団を提供する計画は、過去40年間にわたり守られてきたオーストラリアのカボタージュ規制を最大限に後押しするものであり、オーストラリア登録の沿海航行船団の規模を倍増させるものであることを認識する。
- 05 このプログラムは、オーストラリアの沿海貿易におけるオーストラリア籍船とオーストラリア人乗組員の継続的な存続可能性を確保するための重要な第一歩であり、オーストラリアのサプライチェーンの弾力性を高

め、FOC船やFOC運航者との競争条件を公平にするものであることを確認する。

- 06 したがって、ITFに対し、戦略船団タスクフォースの勧告を完全に実施するようオーストラリア政府に働きかけるための支援と擁護をオーストラリア海洋電力技術者組合(AIMPE)、オーストラリア海事職員組合(AMOU)、オーストラリア海事組合(MUA)に提供し、試験プログラムの成功確保のために必要な法律の改正と施行のための支援を約束するよう求める。例えば以下の活動を支援する。
  - 一時的な海運免許の利用を奨励し、オーストラリア所有で、オーストラリア人船員を乗り組ませた船舶を弱体化させている、2012年沿海貿易法(オーストラリア海運の活性化)および1981年海運登録法の抜け穴を塞ぐ。
  - 2012年航海法、1901年関税法、2003年海上輸送・海洋施設保安法、2015年オーストラリア国境警備隊法、海運乗組員ビザ、2009年公正労働規則を含む関連法規制の強化。
  - 海運税制優遇措置の強化
  - 戦略船団課税と訓練課税の実施
  - 2006年海上労働条約(MLC)2条8項に従い、船員のキャリアパスを開発し、労働力を強化するための技能・訓練を支援する。このような訓練プログラムは、政労使の支援を受けて開発するべきであり、女性船員や青年労働者など、船員業界で十分なキャリアを積んでいないグループが、海上でのキャリアを発展させられるよう促す労働力確保・維持計画を、政労使が協力して策定するべきだ。



## A19: パキスタン鉄道における労働組合の権利

2024年10月13日～19日にマラケシュで開催された第46回ITF大会は、ITFのビジョン(2024～2029年)におけるITFの要求「**交通運輸労働者の権利**」に留意する。

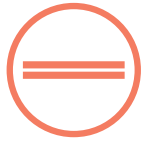
- 01 ITFに加盟するパキスタン鉄道労組(オープンライン)は、1993年以降、パキスタン政府が労働組合活動を違法として、禁止しているにもかかわらず、労働者の権利を守るために組合活動に取り組んできた。政府の行為は、結社の自由や組合活動の自由を定めたパキスタン・イスラム共和国憲法第17条に違反するだけでなく、結社の自由や団結権と団体交渉権を定めたILO第87号条約および第98号条約(パキスタン政府も批准)にも明らかに違反する。
- 02 組合活動を継続する中で、我々の組合は2024年9月30日に「ディーゼル・シェッド・ショップ・カラチ」前で平和的なデモを実施した。デモに参加した労働者はプラカードを掲げ、水道・電気・ガスなどの公共サービスを鉄道職場近くの居住区に提供することを要求した。また、未払いの給与や退職金を支払うことや、アウトソーシング・非正規化・下請け化を口実に人員削減を行うのをやめることを要求した。
- 03 すると、カラチ地区監督官がデモ隊のところにやって来て、デモを中止して現場を離れるよう命令した。デモを中止しなければ、悲惨な結果を招くこととなると組合幹部を脅した。会長、CEO、地区監督官は我々の不満に耳を傾けることなく、その場を去って行った。

残念なことに、その翌日、カラチ地区監督官は嫌がらせとして、労働者を組合活動から遠ざけるために、組合幹部の鉄道敷地内(鉄道病院を含む)への訪問・立ち入りを全面的に禁止するとともに、組合幹部3人の異動を命じる通達を出した。

### 04 決議

- a. 鉄道敷地内の組合活動を禁止するというパキスタン鉄道当局の違憲・違法行為に重大な懸念をもって留意する。
- b. また、鉄道当局が憲法やILO第87号条約および第98号条約に違反していることに留意する。
- c. パキスタン鉄道における人権・労働組合権に対する鉄道当局の違法行為を非難する。
- d. また、パキスタン鉄道当局が水道・電気・ガスの供給という人間の基本的ニーズを満たしていないことを非難する。
- e. 鉄道当局が労働者の月給や退職金の支払いを保留にしていることを非難する。
- f. また、組合幹部を家族から遠く離れた地域に異動させた鉄道当局の弾圧行為を非難する。
- g. 鉄道当局が非正規化・アウトソーシング・下請け化を口実に労働者数を削減し、既存の労働者や組合の力に悪影響を及ぼしていることを非難する。

- h. パキスタン政府が介入し、組合幹部の鉄道敷地内への立ち入りを禁止する違法な命令を撤回するよう鉄道当局に指示することを求める。
- i. パキスタン鉄道のオープンラインの組合活動の禁止を解除するようパキスタン政府に求める。
- j. ITFがパキスタンの大統領および首相に書簡を送り、ITF加盟組合の組合員に対する鉄道当局の違法かつ非民主的な行為をやめさせるよう要請し、連帯支援行動を呼びかけることを求める。



## B01: 交通運輸労働者の平等

2024年10月13日～19日にマラケシュで開催された第46回ITF大会は、ITFのビジョン(2024～2029年)におけるITFの要求「**交通運輸労働者の平等**」に留意し、

01 2018年の第44回世界大会で採択された、非正規の交通運輸労働者の組織化に関する決議(第1号決議)、LGBT+に関する労働組合方針を促進する決議(第5号決議)、青年船員および青年港湾労働者の権利の保護に関する決議(第20号決議)で表明されたコミットメントに留意し、

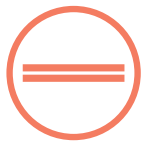
02 また、以下で表明されたコミットメントに留意し、

- a. 2022年10月のアジア太平洋地域総会：職場の安全とジェンダー平等を促進する(第2号緊急決議)
- b. 2022年10月の執行委員会：ITFおよびITF加盟組合は女性の参画・リーダーシップの障壁や交通運輸労働者としての女性が職場で直面している障壁を認識し、対応する(執行委員会に対する女性委員会の声明)
- c. 2023年3月の都市交通総会：世界の公共交通部門におけるLGBT+の平等を推進し(第5号決議)、「私たちの公共交通(OPT)」に関する全プロジェクト・活動で合意されたジェンダー平等原則を実施することを通じて公共交通職場における女性の包摂・権利促進のために運動する
- d. 2023年3月の路面運輸部会総会：路面運輸・倉庫部門における女性の包摂を促進するために、経済的使用者戦略を活用する
- e. 2023年3月の鉄道部会総会：世界の鉄道職場における障害者の平等を求め(第2号決議)、青年労働者のディーセント・ワーク、訓練、利益代表を促進し、「安全で持続可能な鉄道」キャンペーンの一環として鉄道におけるジェンダー平等を推進するITF行動計画を実施する
- f. 2023年3月の路面運輸部会総会、都市交通総会、鉄道部会総会：交通運輸労働者の通勤時の安全対策を求める「無事に帰宅させよ」キャンペーンを世界的に推進する(第4号決議)
- g. 2023年4月の観光総会：LGBT+の労働者の権利・平等を向上させるプログラムやキャンペーンを展開する(第4号決議)
- h. 2023年3月の鉄道部会総会：世界の鉄道職場における障害者の平等を求め(第2号決議)、障害者・年金受給者・通勤者団体と協力して人員削減や発券所閉鎖と闘う
- i. 2023年8月の中南米・カリブ海地域総会：LGBT+の労働者の権利・平等を向上させるプログラムやキャンペーンを展開し(第5号決議)、「傍観者にとどまらない」プログラムを優先させ、加盟組合と協力団体との間でジェンダー・リーダーを育成する(第11号決議)
- j. 2023年12月の船員部会総会：LGBT+の海運のプロに対する支援を強化し、他の国際産別組織(GUF)と労働者のLGBT+問題に共同で対応し、ITFのガバナンス機関にLGBT+の代表を増やす(第5号決議)



- 03 2022年10月のアジア太平洋地域女性総会・青年総会、2023年2月のアラブ地域総会、2023年8月の中南米・カリブ海地域総会、2024年3月のアフリカ地域総会の結論および勧告に留意し、
- 04 2023年9月の女性交通運輸労働者総会と2023年10月の青年交通運輸労働者総会の成果および勧告を承認し、
- 05 労働組合はすべての労働者を代表する力があってこそ力を発揮でき、分断は競争を許し、それが不平等を生み、権利・賃金・条件の底なし競争をもたらし、我々は、ジェンダー、人種や肌の色、年齢、性的指向や性自認、障がい、経済的地位、政治的意見、宗教や信条、在留資格、国籍や民族、門地などに基づくものを含め、あらゆる形態の人種差別、女性蔑視、偏見、差別に取り組むために、労働者階級の団結した運動として、職場や社会で力を発揮していかなければならない。団結、多様性、連帯は我々の強さの基盤であることを認識し、
- 06 女性交通運輸労働者、青年交通運輸労働者、その他の少数派グループが、様々な職場の問題(安全衛生、気候変動の影響、新技術の導入、サプライチェーンの圧力など)の影響を著しく受けていることを認識し、
- 07 [ILO100周年宣言](#) におけるすべての人のための効果的な生涯学習に関するコミットメントや、交通運輸労働者のスキルアップを支援するための[質の高い見習い研修制度\(徒弟制度\)のためのILO第208号勧告\(2023年\)](#)に留意し、
- 08 我々の業界や運動の文化や慣行におけるあらゆる形態の不平等、差別、偏見に立ち向かい、不正を暴き、責任を追及し、あらゆる交通運輸労働者の権利向上を目指すことにコミットし、
- 09 労働者の権利と平等へのアプローチに関する普遍的価値観と最良事例を加盟組合間で共有するITFの提唱的役割を認識し、
- 10 政府、使用者、投資家に対し、以下を求め、
- a. 差別の根本原因に目を向け、有給労働、安全、尊厳、平等、尊重に対する労働者の権利を確保する政策を実施すること。
  - b. 女性交通運輸労働者や少数派の労働者グループを特別に保護する、[暴力やハラスメントに関するILO第190号条約](#)やその他の労働安全衛生基準を批准し、効果的に実施すること。
  - c. ITFおよびITF加盟組合と協力しながら、自社の輸送事業やサプライチェーンに関する労働・ジェンダー影響評価を実施すること。
  - d. 社会・環境・ガバナンス(ESG)基準や企業の社会的責任(CSR)公約に盛り込まれた平等方針を意義ある形で実施すること。
11. ITFに以下を求める。
- a. 漸進的な平等権法制の提唱、グローバル基準の設定、オルグ、キャンペーン、団体交渉、法的手段、包摂的・民主的な意思決定、利益を代表するリーダーシップを通じて、また、平等問題をITFの優先活動に意義ある形で組み入れたり、ITFのガバナンス機関に利益代表を確保したりすることを通じて、あらゆるレベル(女性・青年交通運輸労働者を含む)における平等の実現を支援すること。
  - b. 女性・青年労働者がITFの活動に活発に参加できるよう加盟組合を支援すること。
  - c. 特に青年・女性の組織化に重点を置きながら、ITFの「組合構築」チームの活動を通じて、組合のオルグや能力開発を支援すること。

- d. 女性交通運輸労働者、青年交通運輸労働者、非公式交通運輸労働者が、これらの原則の実施を測定するメカニズムに中心かつ全面的に関与し、また、国際政策に影響力を行使するITFのグローバル・キャンペーンの執行部の一員となれるようにすること。
- e. 女性の意識啓発プログラムや「傍観者にとどまるな」プログラムなどの主要活動を引き続き推進し、ITFのあらゆる活動において相互尊重を確保すること。
- f. 雇用及び職業についての差別待遇に関するILO第111号条約を活用する加盟組合を支援すること。
- g. 世界、産別、職場のレベルで、暴力とハラースメントに関するILO第190号条約の批准促進や国内法や地域の基準への整備を訴えたり、条約の文言を方針や団体協約に盛り込ませたりする運動を行う加盟組合を支援することで、同条約の批准・実施を引き続き優先させること。



## B02: LGBT+の交通運輸労働者に対する差別と闘う

2024年10月13日～19日にマラケシュで開催された第46回ITF大会は、ITFのビジョン(2024～2029年)におけるITFの要求「**交通運輸労働者の平等**」に留意し、

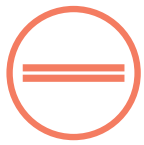
01 以下を考慮し、

- LGBT+の人々は、排除、恥辱、差別、暴力、ハラスメント、殺害、性的暴力、脅迫、ヘイトスピーチに直面している。彼らは職場や公共の場で差別に直面し、さまざまな形で経済的・社会的不平等や疎外を経験している。これは差別的な法律、職場における差別的慣行、差別的な態度が原因である。職場における差別はディーセントワークに相反し、貧困につながり、持続可能な開発を脅かし、生産性と競争力を低下させ、政治の不安定化を促す可能性がある。
- 世界人権宣言(1948年)は差別を人権侵害と認識し、差別(雇用および職業)に関するILO第111号条約(1958年)(ILO基本条約の1つ)は第1.1.a条で性による差別に対する明確な保護を規定し、暴力およびハラスメントに関する第190号条約および第206号勧告(2019年)は、多様かつ相互に交錯した形態の差別が労働者に影響を及ぼすことを認識している。

02. ITFに以下を求める。

- 組合と職場で平等を構築するために、ITF執行委員会と書記局を支援するLGBT+問題・諮問グループを設置すること。
- 交通運輸部門で働くLGBT+の人々に対する差別の程度に関する調査を継続し、ITFの方針と行動に関する提言を行うこと。
- 性的指向に基づく雇用面の差別からの保護を含むプログラムを開発すること。

- LGBT+の労働者が団結し、結社の自由の権利を行使できるようにし、また、LGBT+の問題が労使協約や職場の方針、その他のツールに反映されるよう労働組合を促すこと。
- 交通運輸の世界だけでなく、組合の意思決定の場において、LGBT+の包摂を促すこと。
- ILO、国際産別組織(GUF)、NGOと協力し、LGTBQ+の地位に関する認識を高めるためのプログラム、活動、研修を開発・実施すること。



## B03:世界の交通運輸産業における障害者の平等

2024年10月13日～19日にマラケシュで開催された第46回ITF大会は、ITFのビジョン(2024～2029年)におけるITFの要求「**交通運輸労働者の平等**」に留意し、

### 01 以下を認識する。

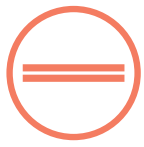
- 世界中で、障害者はあらゆるレベルで仕事の世界に参加、貢献している。
  - 身体的・精神的状態の多くは(学習障害、行動障害、発達障害と同様に)目に見えるものではなく、他人がすぐに分かるものでもない。言語障害、弱視、自閉症、うつ病、コロナ後遺症は、目に見えない障害のほんの一部である。
  - すべての労働者は能力の有無にかかわらず、平等な処遇を受ける基本的権利を有する。しかし、(目に見える障害であるか否かにかかわらず)障害のある労働者は、世界中のあらゆる産業の職場で定期的に障壁に直面して。障壁は物理的なもの、人々の態度に関するもの、コミュニケーションに関するもの、社会的なもの等がある。
  - 労働組合は障害のある労働者が直面している障壁の改善・克服(建物にスロープや利用しやすいトイレがないといった物理的な障壁の改善・克服、障害をもつ労働者は特定の仕事や役割を果たせないという思い込みの是正、大きな文字や点字の文書を用意するなどコミュニケーション手段の改善、障害の医学的モデルではなく社会的モデルの提唱など)を交渉できるユニークな立場にある。
- ほとんどの国の医学的モデルでは、障害は治療や予防が必要なものとみなされている。これは、「問題」を個人に押し付け、偏見や先入観、差別を招くものである。これに対して、社会的モデルでは、人々は障害や違いによってではなく、社会の障壁によって障害を負っていると考えられている。障害の社会的モデルは、障害の人権的モデルであり、現在、国際的に受け入れられ、認知されつつある。

### 02. また、以下を認識する。

- 2023年の鉄道部会総会で、誰一人取り残さない安全で持続可能な鉄道を求めるキャンペーンの一環として、障害をもつ世界中の鉄道労働者の平等を求める決議が採択された。
- 障害のある労働者は民間航空、観光、路面運輸、都市交通、海運でも活躍しているため、鉄道部会で始まったこの活動をITFの全部会に拡大しなければならない。
- 各部会の具体的役割は異なり、課題もさまざまだが、全体的な目標は変わらない。ITFは、あらゆる交通運輸部門における平等へのコミットメントの一環として、障害をもつ交通運輸労働者が直面する課題や、交通運輸産業がすべての労働者にとって働きやすく、活躍しやすい、インクルーシブで歓迎される産業となるために必要な改善策について、徹底的なマッピングと理解を確保しなければならない。

### 03. ITFに以下を求める。

- 鉄道部会で既に実施している活動をITFの全部会に拡大し、障害をもつ労働者の採用・維持・昇進の障壁を取り除くなど、世界の交通運輸産業における障害者の平等を向上させること。
- ITFやITF加盟組合の民主的な機構を通じて、また、世界の鉄道職場において、障害をもつ労働者が自分たちに影響を及ぼす決定に関して、自分たちで決定したり、主導力を発揮したりできるよう支援すること。
- 鉄道産業で働く障害者(目に見えない、あるいは「隠れた」障害を持つ労働者を含む)の状況や経験に関する調査を実施し、彼らが職場で抱えている問題や不平等の形態を包括的に把握すること。
- 障害の社会的モデルを推進し、平等関連のITFの活動に幅広く組み入れること。
- 加盟組合が最良事例を収集・共有して、使用者や政府に社会的モデルの採用を提言するのを支援すること。
- ITF加盟組合が組織する多国籍企業に対して、(障害を含む)平等性・多様性の評価を積極的に実施するよう要請すること。これらの評価は、事業が行われているすべての国で、また交通運輸システムおよびサプライチェーン全体で、労働組合と連携して実施されるべきである。



## B04:ITFの青年交通運輸労働者のエンパワーメント

2024年10月13日～19日にマラケシュで開催された第46回ITF大会は、ITFのビジョン(2024～2029年)におけるITFの要求「**交通運輸労働者の平等**」に留意し、

01 本大会が交通運輸部門の青年の加盟人員と関与を増加させることの重要性を認識しており、

02. また、2018年の第44回ITF大会で採択され、青年交通運輸労働者の権利と利益を守るための重要な措置について概説した第20号決議「青年船員および青年港湾労働者の権利の保護」が、すべての交通運輸部門に適用され、青年の組織人員の大幅な増加につながったことや、

03. ITF執行委員会が青年労働者をITFの現在および将来に不可欠なリーダーとして認めていることから、

04. ITFに以下を求める。

a. ITFのプロジェクト・活動やITF加盟組合協議会における青年交通運輸労働者の参画および利益代表を促進し、若年層に特別に割り当てられた役職を超えて、意思決定を行う役職に就く機会を提供するというコミットメントを再確認すること。

b. 安定したディーセントな雇用を求める青年労働者を組合が積極的に支援する必要性を強調すること。

c. 青年交通運輸労働者の権利を効果的に擁護・保護するために、地域の枠組み・体制内に青年交通運輸労働者のための強固な機構を設置・維持することの重要性を強調すること。

d. すべてのITF加盟組合に対して、当該交通運輸部門における青年の関与と活動を拡大するために 青年機構の設置を促すこと。加盟組合全体で青年交通運輸労働者の組織的参画強化を目指す活動を支援すること。

e. すべての青年交通運輸労働者を、ジェンダー、国籍、人種、年齢、性的指向、障害、信条に基づく搾取や差別から守ることを約束すること。

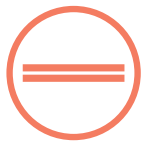
f. 不平等により、若年女性は不安定な状況、失業、貧困に苦しんでいるため、若年女性交通運輸労働者の雇用を促進し、彼女らの認知度を高めること。

g. 交通運輸部門における無報酬・不公平なインターンシップを廃止し、すべてのインターンシップにおいて公平な報酬、有意義な教育経験、適切な法的保護が確保されるよう、より厳格な規制の確立を提唱するグローバル・キャンペーンを調整すること。

h. 世界的な青年交通運輸労働者ネットワークの拡大・連携を促進するため、青年交通運輸労働者の組織状況のデータ収集を継続すること。

- i. 地域レベルで青年交通運輸労働者に(を)効果的に関与、支援するための地域の活動計画をITF本部の優先活動と連携させることの重要性を強調すること。
- j. 他の国際産別組織やILOと連携して、青年交通運輸労働者の訓練・教育機会を拡充する取り組みや機会を支援し、ILOの基準や訓練教材の効果的な実施を確保すること。人権保護の分野に関する経験・知識の共有や、交通運輸や労働組合の問題に関する各国の法律の詳細を共有するための条件を整えること。
- k. 青年労働者の経験、スキル、訓練への投資が無駄にならないように、青年委員会から移行した青年労働者を支援することの重要性を認識すること。これには、継続的な指導・助言の提供、指導的な役割を果たす機会の確保、組合活動やITFへの継続的関与の道筋の確保などが含まれる。





## B05: 前進するITFの女性活動 - 25年の歩み

2024年10月13日～19日にマラケシュで開催された第46回ITF大会は、ITFのビジョン(2024～2029年)におけるITFの要求「**交通運輸労働者の平等**」に留意する。

01 ITF設立から102年後の1998年にニューデリー(インド)で開催されたITF大会でITF女性委員会が設立されて以来、25年以上にわたるその功績に敬意を表す。

02. 女性交通運輸労働者の労働生活を向上させ、女性の積極的な活動とリーダーシップを構築し、女性交通運輸労働者を見える化し、プラスの成果を生み出すための以下を含む行動に留意する。

- 何百万人もの女性交通運輸労働者を動員し、グローバルな権利を強化し、労働生活を変革したITFの主要キャンペーン
- 2019年のILO第190号条約採択、世界的なITF女性擁護プログラムの設立、職場におけるドメスティック・バイオレンスの影響の暴露を含む、暴力とハラスメントに関する行動、出産と妊娠、ITF衛生憲章を含む、すべての運輸労働者のための適切な衛生設備への安全なアクセス、基本的な人間としての尊厳の尊重
- ITF加盟組合協議会、地域・国の女性委員会など、あらゆるレベルにおける女性交通運輸労働者の活発な活動とリーダーシップ。女性交通運輸労働者の声は、進歩的な変化をもたらす強力な力となってきた。女性交通運輸労働者は障壁にめげず居場所を主張し、既存の特権を打破し、意義ある進歩と包摂を推進してきた。
- ITF執行委員会およびITFの執行部全体からの支援

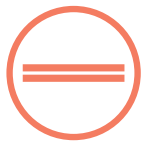
- ジェンダー平等に向けて交通部門の男性の仲間たちが果たす役割(「ホワイトリボン」運動とその約束、「傍観者にとどまるな」プログラムなどを通じて)

03. しかし、我々はこれらの成果を守る必要がある、まだやるべきことがたくさんあることを認識している。どの成果もあたり前ととらえることはできない。交通運輸は依然として平等ではなく、女性の活発な活動やリーダーシップに対する障壁は依然として存在する。2023年のITF女性総会で以下が確認された。「女性交通運輸労働者は声を上げ、職場や労使交渉、政府との交渉、組合において、『意思決定のテーブル』につかなければならない。女性は交通運輸に属し、組合に属し、意思決定に属し、リーダーシップに属する。#ThisIsOurWorldToo(ここは私たちの世界でもある)」

04. したがって、ITFに以下を求める。

- ITF女性委員会・総会およびITF女性部門が導く成果を引き続き支援・促進し、次の25年間およびそれ以降に向けて、新たな課題に立ち向かい、強固な基盤を築きながら前進していくこと。
- 職場、地域社会全体、世界および地域の交通運輸産業、ITFのあらゆるレベル、そして根本的には私たちの組合において、女性交通運輸労働者の制度的排除に取り組み、キャンペーンや交渉の場で現状を打破し、調査や政策、明確な変化の指標、女性に公平な基準をもたらすジェンダー変革アプローチに裏付けされた取り組みを行うこと。

- 引き続き沈黙を破り、あらゆる形態の性差別を報告すること。
  - 職場のジェンダー平等研修をすべての企業および組合に義務付けること。
  - 企業に対し、セクハラや性差別的行為に関する専門知識と適切な理解を有する担当役員を任命するとともに、労働組合代表(女性の権利提唱者を含む)がセクハラや性差別的行為の防止・対応のために有給休暇を取得することを尊重するよう運動すること。
- ソーシャルメディア・プラットフォーム上で見られる女性蔑視のエスカレーションに対処する戦略を立てること。
- 職場の女性蔑視に対処するために担当者が活用できるガイドラインや論点の作成の最良事例の共有を支援すること。
- 女性交通運輸労働者の組織化と動員を優先し、業界および地方・地域・グローバル・産別の我々の運動において、交通運輸に関連する意思決定への女性交通運輸労働者の有意義な参画とリーダーシップを構築すること。
- 私たち全員がこの25年間の経験から学び、何かを得られるようにすること。ITFの女性が直面する障壁や後退だけでなく、成果や進歩を、あらゆる差別(人種、LGBT+、障害者、青年、移民、非公式の交通運輸労働者に対する差別を含む)に対する我々の行動に反映させ、それらの行動を支援する必要がある。



## B06: 青年海事労働者の仕事の未来を促進する

2024年10月13日～19日にマラケシュで開催された第46回ITF大会は、ITFのビジョン(2024～2029年)におけるITFの要求「**交通運輸労働者の平等**」に留意し、

- 01 将来の見通しから判断すると、主な労働力問題への取り組み、キャリアの向上、世界的な海事教育・訓練の改善、労働者の定着に向けた協調的な努力と対策なしに、海運業界とその利害関係者は、熟練した有能な労働者の豊富な供給を期待すべきではないことを認識し、
- 02 労働者の幸福、倫理的待遇、包括性、社会正義、公平なキャリア開発の機会を重視し、新しい世代にとって魅力的な海運業界をつくる必要性を認識し、
- 03 グリーン経済への公正な移行を確保するために必要となる変革には、80万人の船員を含む数百万人の労働者のスキルアップと世界的な訓練基準の強化が含まれるが、これに限定されるものではないことを認識し、
- 04 さらに、国際的な船舶に乗船する職員候補生(キャデット)や訓練生は、その労働権の保護が必要であることを認識し、
- 05 自動化と雇用は相互に排他的なものではなく、部分的な自動化によって労働者の要件やそれぞれの仕事量が増えるため、雇用数の削減を促進するために自動化を利用すべきではないことを認識し、

06. ITFに以下を求める。

- a. 2006年ILO海上労働条約(MLC)の改正を通じ、青年労働者や女性労働者の専門能力の開発や訓練へのアクセスや、船員の労働・生活条件の改善に関する規定の実施を確保できるよう、活動を継続すること。
- b. 青年船員の採用、定着、海上でのキャリアの促進、適切な訓練、職員候補生制度、見習い制度などの海事公正な移行タスクフォースの原則を主導すること。
- c. 正確な記録管理を含め、休息時間の要件遵守を促進するため、船内の人員配置レベルの見直しと、業務量と人員配置、安全運航、船内の安全文化のバランスを図るための関連する慣行の見直しを提唱すること。
- d. 法的に許容され、また多くの場合、義務付けられている船員の労働時間を引き下げるキャンペーンを展開し、戦略的なアライアンスを形成して、労働形態の調和と疲労や危険防止のための国際条約改正の必要性を訴え、運動を展開すること。
- e. 世界の青年労働者の公平な競争条件を実現するために最も重要な団体交渉の促進を通じて、青年労働者、すなわち実習生、訓練生、職員候補生の労働権の確保に努めること。

- f. 船上で働く実習生、訓練生、職員候補生の労働権を確保するため、彼らをITFの団体協約に含めるよう努め、教育・訓練目的の船上での具体的かつ公正な雇用条件を確保すること。
- g. デジタル化と自動化、気候変動に配慮した推進技術と燃料への移行に完全に対応し、陸上、内陸水運、海上で働く労働者にとって大きな課題となる船舶の継続的な大型化に対応するため労働者の、適切な資格と持続可能な技能開発を求めること。
- h. ITF協約を締結している商船で教育・訓練を受けている見習い、訓練生、カデットの数に関する定期的な報告書を作成すること。

## B07: 青年の訓練

2024年10月13日～19日にマラケシュで開催された第46回ITF大会は、ITFのビジョン(2024～2029年)におけるITFの要求「**交通運輸労働者の平等**」に留意する。

01 我々は今、サービスの混乱と労働争議の増加を特徴とする時代を生きている。人員削減や大量退職に直面している。こうした状況の中で、企業の組織と戦略、従業員の役割を理解する必要がある。従業員に命じられる仕事と実際に行っている仕事との間には大きな差がある。なぜなら、規定では仕事に日常茶飯事の、予期せぬ不測の事態が考慮されないからだ。仕事を確実に遂行できるのは、正に規定外の業務や行動(お決まりの日常的な行動、ノウハウ、献身)を行っているからこそだ。

02. 有資格の従業員が必要とされていることは、彼らを維持するため、彼らに良好な社会的条件を提供することの重要性を改めて思い起こさせる。したがって、我々の長年の経験に依拠し、例えば様々な手当や年金制度を考慮すべきだ。

03. ITFに以下を要請する。

- 将来と過去の事象について、以下の目的と目標を念頭に、青年を訓練すること。
  - 当該の訓練終了時には、訓練を受けた者がITFの「安全で持続可能な鉄道キャンペーン(SSR)」の4つのテーマが何かを言うことができ、それらを説明し、鉄道経済を理解し、世界中の経験に基づき、鉄道労働者の社会的条件改善を目指す要求を構築できるようにする。
  - モビリティ、物資供給、気候変動などの課題を検討し、鉄道の必要性を理解し、安全で持続可能な鉄道キャンペーン(SSR)に基づく共通のモデルを構築する。

- 以下の問題に対応するため、青年労働者に力を与えること。

- 労働組合の要求は、利用者や労働者のニーズに沿っているか?
- どのような社会を提案すべきか?
- 世界共通の優先課題は何か?

- トレーニングの内容には以下を含めること。

- 異なる鉄道システムの運営方式(規定と実際)
- 職業(座り仕事と乗務、オペレーターとインフラ)
- 経済モデル(公共、民間、その混合)
- 鉄道輸送に対する市民のニーズ
- 従業員の定着(社会的保護、年金、給与)

04. また、鉄道業界に導入された新技術に関して、青年労働者を適切な時期に訓練することに重点を置くことも重要である。



## C01: 交通運輸労働者の安全衛生

2024年10月13日～19日にマラケシュで開催されたITF第46回大会は、ITFのビジョン2024-2029年におけるITFの要求「**交通運輸労働者の安全衛生**」に留意し、

01. 第9号決議のコミットメントに留意し、加盟組合の労働安全衛生(OSH)活動を支援するために、第42回世界大会で採択された第9号決議「職場の安全衛生」のコミットメントに留意し、

02. また、以下で表明されたコミットメントに留意し、

a. 2022年9月の民間航空部会総会および「航空のニューディール政策」:安全衛生を最優先とするゼロリスク文化を推進する

b. 2022年10月のアジア太平洋地域総会:職場の安全とジェンダー平等を促進する(第4号決議)

c. 2023年2月のアラブ地域総会:OSHに関する社会対話の調整を支援する(第1号決議)

d. 2023年3月の都市交通総会:公共交通職場の安全衛生を強化する(第6号決議)

e. 2023年3月の路面運輸部会総会:長距離旅客輸送の安全を守り(第2号決議)、「セーフレート」グローバルキャンペーンを実施する(第3号決議)

f. 2023年3月の内陸運輸部会総会:通勤の安全を促進する

g. 2023年4月の観光部会総会:「人、力、地球」戦略の一環として人身売買を防止する

h. 2023年8月の中南米・カリブ海地域総会:ITF諸活動でメンタルヘルスの意識啓発を行い(第1号決議)、安全方針・手続きの立案・実施への交通運輸労働者の積極的参加を促す(第8号決議)

i. 2023年10月の青年総会:あらゆる部門でメンタルヘルス問題に総合的に取り組む

j. 2023年12月の港湾部会総会:あらゆる労働安全衛生活動への労働者の参加を促し、港湾の安全衛生向上について労働者を教育する

k. 2023年12月の船員部会総会:電気自動車の輸送に関する安全性を高め、リスクを軽減するための措置を講じる(第6号決議)

03. ストレス、疲労、傷害、疾病、死亡の原因となる職場の危険(渋滞や国境を超える輸送、気候変動や新技術の導入に関連するものも含む)からすべての労働者を積極的に保護する安全衛生的な交通運輸産業で働く基本的権利を認識し、

04. 不安定雇用、差別、劣悪な労働条件、不安定な賃金によって引き起こされる労働安全衛生の心理社会的リスクを、特に**非標準的な雇用形態**や非公式経済の労働者のために軽減する必要性を認識し、

05. 特に公共交通、航空、旅客海運において、またコロナ禍のような危機的状況において、乗客による従業員への身体的・精神的暴力が激増していることが懸念されること、暴力案件に対処するためには迷惑・乱暴な乗客の対応に関する研修や労働者に対する支援が必要であること、十分な人員が確保されなければならないこと、その他の安全対策が必要であることを認識し、
06. 社会の主流から取り残されたその他のグループ（年齢、人種、民族、在留資格、性的指向、障害などに基づくグループ）が直面している不平等に対応する、労働安全衛生のジェンダーアプローチの必要性を認識し、
07. 交通運輸労働者は世界、地域、地方の各レベルで、組合の代表者を通じて意思決定に関与すればするほど安全が確保されることを認識し、労働者と一般市民の両方の安全の向上を目指す、路面運輸の「セーフレート」、空港の安全衛生委員会、「公正な移行」活動からヒントを得た、より革新的な労働者主導の解決策を要請し、
08. [海事労働条約](#)、[仕事の世界における暴力及びハラスメントの撤廃に関するILO第190号条約](#)、[I運輸部門におけるディーセント・ワーク及び道路安全の推進に係るILOガイドライン](#)、[公正な移行に関する2023年ILO総会決議](#)の採択につながった、船員の最低の権利に関する交渉等をめぐる多国間協力や官労使による解決策の必要性を認識し、
09. コロナ禍における多国間の取り組みや交通運輸労働者を守るためのITFのリーダーシップ、特に船員の乗下船を守るためにITFが使用者団体や国連機関と協力しながら取り組んだことを認識し、
10. ITFの各部会・部門の労働安全衛生に関する以下を含む取り組みを認識し、
  - a. アラブ地域と中南米地域における港湾労働者の労働安全衛生研修
  - b. ITF 衛生憲章の策定
  - c. 女性の意識啓発プログラム
  - d. 若年公共交通労働者・船員のためのメンタルヘルス研修
  - e. 疲労、メンタルヘルス、迷惑乗客に関する民間航空部会の労働安全衛生関連活動
11. 各国政府に以下を要請し、
  - a. [職業上の安全及び健康に関するILO第155号条約](#)、[職業上の安全及び健康を促進するための枠組みに関するILO第187号条約](#)、[職業衛生機関に関するILO第161号条約](#)、[職業上の安全及び衛生\(港湾労働\)に関するILO第152号条約](#)、[漁業労働に関するILO第188号条約](#)、[暴力とハラスメントに関するILO第190号条約](#)等の労働安全衛生に関する国際基準・条約を批准し、効果的に実施すること。
  - b. 労働組合との交渉を通じて労働安全衛生基準を設定・改善するプロセスが盛り込まれ、人権デューデリジェンスや企業の故殺罪を考慮した、注意義務に関する法律を制定、強化すること。
  - c. 労働組合が中心的な役割を担い、十分な人材と権限を備えた労働監督局等を通じて、労働安全衛生法を実施し、法律違反に対して抑止力のある制裁を課すこと。

- d. 社会保護措置を通じてすべての労働者（非標準的な雇用形態や非公式経済の労働者を含む）を保護し、基本的労働権や労働者主導による非公式雇用の公式化を保障すること。

12. 使用者に以下を要請し、

- a. 雇用形態にかかわらず、グローバル・サプライチェーン全体のすべての交通運輸労働者に安全で衛生的な労働環境を提供すること。
- b. 政策・措置の立案・実施に労働者とその代表者が有意義に関与する参加型アプローチを実施すること。
- c. 身体的な安全だけでなく、心理社会的健康、精神的健康、幸福にも対応する包括的かつジェンダーに配慮した労働安全衛生へのアプローチを採用すること。
- d. 労働安全衛生政策を実施するための適切な資源を提供し、すべての労働者（実習生を含む）に十分な訓練の機会を平等に与えること。
- e. 通勤を職場の問題として認識し、注意義務を拡大して安全な通勤に関する方針を組み入れること。

13. ITFに以下を求める。

- a. 加盟組合の労働安全衛生問題（安全な勤務スケジュール、訓練、衛生、暴力・ハラスメントなど）に関するオルグ、キャンペーン、交渉（暴力事件に関するデータの収集を含む）を支援すること。
- b. メンタルヘルス研修プログラムを開発、調整し、組合の労働安全衛生関連のオルグや交渉の経験を共有すること。
- c. 基本的権利として安全衛生的な労働環境を確保するために、以下等を通じて、ITFの各部会・地域・部門の枠を超えたキャンペーンを展開すること。
  - i. デイセプトな衛生施設・設備の安全利用
  - ii. 行き帰りの通勤の安全確保と「無事に帰宅させよ」キャンペーンの世界的拡大
  - iii. 訓練を受けた労働組合代表と労使合同の安全衛生委員会等の協議機関
- d. 「労働安全衛生に関するILOグローバル戦略(2024～2030年)」の実施を支援し、労働安全衛生関連条約の批准・実施、法改正、第112回・第113回ILO総会におけるの基準設定（バイオハザードに対する保護等）に貢献すること。





## C02: 無事に帰宅させよ

2024年10月13日～19日にマラケシュで開催されたITF第46回大会は、ITFのビジョン2024-2029年におけるITFの要求「**交通運輸労働者の安全衛生**」に留意し、

01. 以下を認識した。

- a. 交代勤務は交通運輸産業に根付いており、交通運輸システム全体が機能するために不可欠である。このため、深夜労働や自宅から遠く離れた場所での労働や非社会的な時間帯の通勤がしばしば発生する。
- b. 交通運輸労働者は通常、交通運輸システムを市民のために始動させるべく出勤し、交通システムが終了したら帰宅する。この産業の組合員が直面している根本的な問題は、「誰が交通運輸労働者を運ぶのか?」ということだ。
- c. 多くの労働者、特に女性、青年、障害者、LGBT+、人種の差別に直面している労働者、外国人労働者は、夜間や早朝の通勤の安全性にますます不安を感じている。
- d. 使用者は一般的に、従業員がシフトを終えて職場を離れた時点で、従業員に対する注意義務は終了すると考えている。国の安全衛生や法的枠組みは、しばしばこれを後押ししている。
- e. 我々は基本的にこれに同意できず、すべての労働者、特に交通運輸労働者は安全に帰宅する権利を有すると考える。

- f. 何百万人もの我々の組合員は毎日、そしてしばしば最も困難な状況において、市民を安全に帰宅させる責任を負っている。しかし、公共交通における性的暴力やハラスメントの撲滅を目的とする法律の執行が弱いために、その責任を果たすことが難しい。そして、悲しいことに、この状況は世界中で見受けられる。
- g. ITF大会のテーマの一つに安全がある。ITF加盟組合、その組合員、ITFは皆、職場やコミュニティ全体におけるジェンダーに基づく暴力根絶に積極的に取り組むことにコミットしている。
- h. 労働者が無事に帰宅できるよう、使用者、地方・中央政府、法執行機関に対して、あらゆる合理的な措置を講じることを求めるユナイトの取り組み・運動「無事に帰宅させよ」が採択されたことは、歓迎すべき一歩である。

02. ITFに以下を要請する。

- a. ITFの「無事に帰宅させよ」キャンペーンに対する加盟組合の承認、支持、積極的関与、推進を呼びかけること。
- b. キャンペーンの規模を世界的なものとするとともに、キャンペーンの目的が、特に非社会的時間帯の通勤の問題が政府だけでなく、使用者の従業員に対する安全衛生上ならびに法的な責任の範疇であることを明確にすること。
- c. 一人勤務、国境を越える労働や複数の法的管轄区域にまたがる労働や、ダイヤ乱れの後の基地への帰還、国境を超える労働者(船員や航空機の乗組員など)が足止めされた場合の送還、異常気象のリスクなどに関連する問題も含めること。

- d. 公共交通における性的暴力やハラスメントを取り締まる法律の強化および執行の厳格化や政府の責任に加えて、従業員の通勤に対する使用者の責任を認める国内法あるいは国際法を整備することに焦点を当て、キャンペーンを行うこと。
- e. 特に夜間やオフピーク時のサービス改善と低運賃を確保するため、公共投資、補助金、公有を支援すること。
- f. 使用者が「無事に帰宅させよ」運動を支持する行動を取るよう、あらゆるレベルでキャンペーンを展開すること。これには、多国籍企業が(例えば多国籍企業との協定を通じて、)自社の調達慣行の中に、あるいはESG(環境・社会・ガバナンス)、企業の社会的責任(CSR)、人権デュー・ディリジェンス(HRDD)の取り組みを通じて、方針を採用し、自社サプライチェーン全体に影響力を行使することを含む。
- g. 使用者が通勤を使用者の問題として捉え、使用者の注意義務はすべての労働者の安全な通勤を確保する方針の定着にまで及ぶことを認識させること。関連する報告体制を加盟組合内に整備することを支援すること。
- h. 「無事に帰宅させよ」キャンペーンの国際的な調整のためにリソースを配分し、組合員の労働条件向上を世界規模で推進し、他の国際産別組織との協力を含む国際的な調整を行うこと。
- i. 通勤を含む仕事の世界における暴力・ハラスメントをなくすためのILO第190号条約の批准および効果的実施を求めるITFの世界的なキャンペーンを積極的に支援すること。
- j. 黒人、少数民族、移民、障害者、女性、青年、LGBT+の労働者など、歴史的に社会から疎外されてきたグループを反映させた国際的なフォーラムを立ち上げ、キャンペーンの実施方法について全員が直接意見を述べ、影響を及ぼすことにより、これらの労働者グループがその脆弱性から通勤時に直面する特定の問題に対処すること。



## C03: 客室乗務員の疲労リスク軽減 - 航空の安全衛生と規制遵守

2024年10月13日～19日にマラケシュで開催されたITF第46回大会は、ITFのビジョン(2024-2029年)におけるITFの要求「**交通運輸労働者の安全衛生**」に留意する。

01. 十分な睡眠は健康にとっての生物学的必要要件であることが科学的に証明されている。疲労は飛行の安全上の重大リスクである。認知機能を低下させ、反応速度を遅らせ、厳しい状況や緊急事態における能力を低下させる。長時間労働、睡眠パターンの乱れ、頻繁なタイムゾーンの変更がこれらの問題を悪化させる。睡眠不足は慢性疲労、ストレス、不安、うつ病につながる可能性があり、心血管疾患や代謝障害などの慢性疾患、特定のがん、不妊症、アルツハイマー病などの認知機能低下性疾患のリスクを増加させるなど、いくつかの病気の要因となる可能性がある。
02. 航空機乗務員(クルーとも呼ばれる)の疲労は、彼らの長期的な健康と乗客の安全に重大なリスクをもたらす。
03. ICAO附属書6パートIとそれに付随する「疲労管理アプローチの監督マニュアル」(Doc 9966)は、疲労管理に関して、規範的アプローチと疲労リスク管理システム(FRMS)アプローチという2つの主要なアプローチを提示している。どちらの手法も、クルーが職務に適し、安全に任務を遂行できることを確実にするためのものである。しかし、こうしたシステムが意図したとおりに導入されていない可能性を示すエビデンスが増えている。つまり、実際には、安全性やクルーの保護に対する真の配慮ではなく、経済性や生産性を考慮して運用効率を最大化することに重点が置かれている。
04. 各アプローチを個別に適用することにはリスクがあるが、両方の手法を、事前対策、訓練、業務量のバランスを確保して正しく実施すれば、効果的であることが証明されるだろう。しかし、使用者が不完全な生体数理モデルを自分たちに有利なように利用し、クルーや当該組合との適切な協議や配慮なしに、乗組員の福利と安全を犠牲にしている可能性があるという憂慮すべき傾向が見られる。
05. 24時間以上の連続勤務を伴う超長距離フライトの出現により、疲労管理戦略の適用が正に問われている。機内で休息をとっても、連続8時間の通常の睡眠サイクルを2回逃すことの影響や、クルーが働く特殊な環境についての全面的な調査研究はまだ実施されていない。また、客室乗務員は、パイロットには必要ない、休憩なしで乗客と接し続ける感情労働など、独特の心理社会的リスクに直面している。
06. 現在の慣行がクルーに十分な休息を保障していることを示すにはさらなるエビデンスが必要であり、クルーが医療的緊急事態や危機、避難の際に、効果的に対応できるかが懸念される。
07. このような状況下でのクルーの安全衛生への影響を再評価し、運航中にクルーが危険にさらされないようにしなければならない。

08. 客室乗務員もパイロットも乗客の安全にとって不可欠な存在である。しかし、客室乗務員の十分な休息と規制の重要性は、乗員のそれに比べて見落とされがちである。特に機内での迷惑行為や天候関連のトラブルが増えていることを考えると、この差は懸念すべきものである。客室乗務員はあらゆる状況を効果的に管理し、必要に応じて応急処置を施すために、ベストの心理状態を保つことが求められる。
09. 2023年4月に開催された国際労働機関(ILO)の技術会議では、クルーを含む航空従事者の疲労管理という重要問題が議論され、疲労が航空労働者の安全衛生に重大なリスクをもたらすことが明確に示された。ILOの結論では、疲労に関連するリスクを軽減するために、強固な労働基準とFRMSを実施して、労働時間、休憩時間、労働条件全般を管理する必要性が強調された。さらにILOは、航空業界のニーズに合わせた効果的な疲労管理戦略を開発するため、ICAOとの研究・協力の強化を求めた。
10. 前述の事項と問題を踏まえ、ITFに以下を要請する。
  - 待機時の起床時間、過度の業務量、長時間の超長距離路線乗務に焦点を当てながら、FRMSのクルーへの影響と効果(客室乗務員とパイロットの比較を含む)について、エビデンスを集めること。クルーの福利への影響や、過酷なスケジュールの社会心理学的な影響について調査すること。関連する社会的法律が存在しないことが、許容可能なワークライフバランスを維持するための精神的・肉体的能力に悪影響を及ぼしているかどうかを調べる必要がある。
  - クルーの疲労問題について加盟組合を招集・動員し、連帯を構築し、疲労の深刻な影響や乗客の安全への影響に対する意識啓発の世界的な取り組みを調整すること。クルーの疲労軽減と心身の健康および安全の向上のために今後実施する世界的取り組みの支持を得るために、これを活用すべきである。
  - 国際機関や航空当局(ICAO、ILO、各国の民間航空当局を含む)と積極的に連携し、クルーの休息を確保するための効果的対策や監督を提唱すること。これには、監督と説明責任を強化するために航空会社に対して、勤務時間、休憩時間、疲労関連事故に関するデータを透明性をもって報告することを義務付ける規制も含まれるだろう。
  - 2025年およびそれ以降のICAO総会を視野に、クルーの安全衛生を優先させ、規範的措置とFRMSの正しい適用を提唱する対ICAO戦略を策定し、実施すること。



## C04: 自由化モデルは空港の安全衛生をリスクにさらす

2024年10月13日～19日にマラケシュで開催されたITF第46回大会は、ITFのビジョン(2024-2029年)におけるITFの要求「**交通運輸労働者の安全衛生**」に留意し、

01. 以下を認識する。

- 2022年9月にモントリオールで開催された前回のITF航空総会で以下が確認された:「規制緩和は持続不可能なビジネスモデルを生み出す。かつて国営産業であった航空業界は、数十年にわたって着実に民営化を進めてきた。今日の航空は、世界の人々にとってより利用しやすくなった一方で、環境的、経済的、社会的に持続不可能な産業でもある」
- 同総会では以下も確認された:「低価格モデルは乗客と労働者を危険にさらす。航空会社による競争力維持のためのコスト削減圧力は、航空会社の労働者にも影響を与え、賃金や労働条件の低下、人員レベルの低下、労働や疲労リスクの増大、機材の品質基準の低下につながるなど、航空サービスチェーン全体に波及する。ある企業で改善がなされ、コストが上昇すれば、その企業は競争力を失う。業界基準が最小限で参入障壁も低いなら、同じサービスをより安価に提供する企業に容易に取って代わられる」
- 同時にICAOはICAOグランドハンドリング(GH)マニュアル(DOC10121)を作成し、2015年6月には、飛行場設計・運用委員会(ADOP)のグランドハンドリング・タ

スクフォース(GHTF)が「ベストプラクティス資料」の作成を命じられた。2019年末、ICAOグランドサービス・マニュアルが発行された。GHTFはSARPSとPANSの資料パッケージ案を作成する2つ目の任務を継続して行っている。グランドサービスに関する議題は、HLCC(ハイレベル新型コロナウイルス感染症会議)で議論された。

- HLCCでの議論では、グランドハンドリング・サービスは依然として航空業界の重要なセクターではあるが、この分野の規制をさらに強化し、発効させるには事前の検討が必要であるという事実が当てられた。グランドハンドリング・マニュアルの最終提案と発効はそれぞれ、2026年7月、2028年11月となる。
- ITFは当初から、このプロセスのために作業部会を結成し、GHTFの会合で労働者の声を反映できる余地を確保できている。同作業部会によるこの取り組みは、ICAOとILOの間の協定と、労働における基本的権利と原則を含むILOディーセント・ワーク・アジェンダに基づいており、それらが協力のテーマとなる。
- これらの活動から発する決定は、労働者の保護に基づき、労働者の権利と基準に基づいてなされるべきであり、今はそのための決定的な時期である。

02. ITFに以下を求める。

- a. 空港の安全衛生の分野で、ICAOや航空業界との協議の場において、ITFが長年にわたり保持してきた立場と、その活動を強化・結集すること。
- b. 空港レベルでの厳格な規制と調整を強化し、空港におけるサービス提供の改善基準を確立すること。
- c. ICAOグランドハンドリング・タスクフォースを含む、グランドハンドリングが議論されるすべてのICAOおよび業界のフォーラムでITFの影響力を拡大すること。
- d. あらゆる適切なリソースを活用し、ICAOのグランドハンドリング・マニュアルやITF加盟組合が確立してきた慣行など、ベストプラクティスに基づいた労働・社会問題への対応規定を認識し、基準に盛り込むよう、世界各国の政府に提唱すること。



## C05: 漁業におけるディーセントで安全かつ衛生的な労働環境

2024年10月13日～19日にマラケシュで開催されたITF第46回大会は、ITFのビジョン(2024-2029年)におけるITFの要求「**交通運輸労働者の安全衛生**」に留意し、

01. 以下に留意する。

- 漁業は世界的に重要な役割を果たしており、アジア、アフリカ、中南米の何百万人もの人々の食事と生活を支えている。多くの労働者が、特に公海や非適合船籍(FONC)漁船において、長時間労働、危険な海況、低賃金、不十分な規制など、過酷な状況に直面している。
- これらの問題は、天然資源とそれに依存する地域社会、そして健全な海洋環境の持続可能性を確保するためには、漁業の労働条件に取り組むことが重要であることを浮き彫りにしている。
- 公海における違法・無報告・無規制(IUU)漁業は、乱獲や自国領海で操業する商業漁業者に不当なプレッシャーを与えることによって、管理・保全の努力を台無しにしている。海洋資源を保護し、持続可能な漁業慣行を促進するためには、国際協力、効果的な監視、法の厳格な執行を通じて、IUU漁業と闘うことが不可欠である。
- ILOは2022年6月、安全で衛生的な労働環境を基本的権利に盛り込ませ、労働安全衛生の必要性を強調した。つまり、労働安全衛生はもはや追加的なオプションではなくなったことを意味する。

02. 以下を認識する。

- 漁業という職業は危険であり、ディーセント・ワークが多くの点で欠如しているという特徴がある。事故の増加で、多くの人命が失われている。
- 主に気候変動、IUU漁業、アジアや欧州の漁船に発行される漁業免許の大幅な増加により、グローバルサウスで漁業資源の不足が引き起こした壊滅的な状況は、失業、貧困の増加、欧州や米国への移住を引き起こしている。
- アフリカやアジアからの何千人もの外国人漁船員が、主に欧州やアジアの利害関係者が所有する大型漁船で働いており、その船内で搾取や強制労働が増えている。
- これらの船舶の労働条件は通常、旗国や受益所有国の基本的水準、あるいは適用される国際協約やILO第188条約(漁業漁業労働条約)の基本的水準を満たしていない。
- 発展途上国の漁業部門のガバナンスの不備は、社会対話の欠如、透明性の欠如、汚職によって特徴づけられる。
- 漁業部門におけるジェンダーに基づくハラスメント・暴力の増加は憂慮すべきことであり、ITFはILO第190号条約の批准確保を優先事項としている。
- 海洋、河川、湖沼における大型漁業および零細漁業の組織化は大きな可能性を秘めている。

03. 以下を確信する。

- 漁船員も、賃金・労働条件を規定する包括的な団体協約が適用される商船の船員と同等に扱われるべきである。
- 漁船員は最低限、ILOの有能船員最低基本賃金か旗国の最低賃金のいずれか高い方を受け取る権利を有するべきだ。
- アフリカ、アジア、中南米の排他的経済水域で操業する外国籍・外国所有の、ITF承認協約を締結している漁船の賃金は、ILOの有能船員最低賃金のITF解釈に沿ったもの、あるいは同等のものでなければならない。

04. 以下のためにITF加盟水産労組と協力することをITFに要請する。

- 漁業部門の組合の力を強化するための支援を継続、強化すること。
- 第46回ITF大会で採択される新しいITF水産部会非適合船籍(FoNC)ポリシーを促進、普及、実施するための世界的キャンペーンを開始すること。
- アジア、アフリカ、中南米の漁船員の健康、安全、生活・労働条件を大幅に改善するための水産労組の取り組みを継続・強化すること。これは労働安全衛生研修や意識啓発プログラムの開発・実施を通じて行うことができる。
- ILO第188号条約および第190号条約の批准・実施に向けて、アジア、アフリカ、中南米の水産労組とそのナショナルセンターを支援するためのロビー活動や啓蒙活動を強化すること。

- 汚職、IUU漁業、漁船員の搾取と強制労働と闘うために、水産労組と市民団体を結集させる、幅広い連合体を設立すること。
- ILO、FAO、IMOなどの国際機関や、RFMOなどの漁業関連の地域・小地域機関と対話を行うこと。
- ILOの有能船員最低基本賃金が世界の大型漁船の賃金のベンチマークとして受け入れられるようにするキャンペーンを展開すること。
- 労働供給国の組合と旗国の仲間の取り組みを調整し、FoNC漁船に乗り組む外国人漁船員のために、ITFで合意された規則・基準に従って、ILO/ITF統合賃金を最低限とする、あるいは労働者にとってより有利な国内条件を盛り込んだITF承認協約を確保する行動を実施すること。
- ILO第188号条約や、FAOのIUU漁業防止寄港国措置協定(PSMA)などの他の法規を国内で実施する必要性について、各国政府や社会的パートナーの意識を高めるために、ITFの活動を世界的に拡大すること。
- 自国海域の漁船に乗り組む漁船員の労働条件と雇用を改善するとともに、FoNC漁船で働く外国人漁船員の劣悪な労働条件と搾取を撲滅するためのキャンペーンを世界規模で展開すること。
- ILO第188号条約をまだ批准していないグローバルサウスの国々の労働条件を文書化するプロジェクトを現地の組合と連携しながら実施すること。



- 水温、pH、資源の移動、移民の移住パターンの変化、気候変動に起因する暴風雨など、気候変動が漁業に及ぼす影響に特に注意を払うこと。
- 水産物のサプライチェーン全体で効果的な人権デュー・ディリジェンス(HRDD)を推進するため、大手水産会社とのITF活動を増やすこと。ITFは、漁業部門の労働者の権利の保護とサプライチェーンにおける説明責任の向上の基盤として、結社の自由、団結権、労働者の団体交渉を守る協約を締結すべきである。



## D01:仕事の未来を形作る

2024年10月13日～19日にマラケシュで開催されたITF第46回大会は、ITFのビジョン(2024-2029年)におけるITFの要求「**仕事の未来を形作る**」に留意する。

01. 2018年にシンガポールで開催された第44回ITF世界大会で、デジタル化が交通運輸労働者にとっての重要な課題である事が確認され、ITFが交通運輸の新技术の影響について、特定、対応することが求められたことに留意する。テクノロジー企業はほとんど税金を納めておらず、この分野では独占の傾向が強まっている一方、デジタル化の恩恵には大きな不平等が存在する。そのため、シンガポール大会では、構造的な問題に対してITFが運動を展開し、新しいテクノロジーについて声を上げることが主導されるよう求められた。その対策として、デジタルキャンペーン・ツールを推進し、少なくとも1社の大手テクノロジー企業と協約を締結し、業界を変革する勝利を掴むとともに、組合がテクノロジー問題について十分な情報を得られるようにすることが確認された。
02. また、以下で表明されたコミットメントに留意する。
  - a. 2022年9月の民間航空部会総会及び同総会で承認された「航空のニューディール政策」:労働者、乗客、両者の安全に利益をもたらす航空技術(遠隔管制塔の利用を含む)のための運動を展開する
  - b. 2023年2月のアラブ地域総会:ライドシェアのデジタルプラットフォーム労働者の権利と社会的保護を確保する
  - c. 2023年3月の都市交通総会:公共交通の電化に関する労働組合の方針を策定し、労働者の影響評価を要求する(第4号決議)
  - d. 2023年8月の中南米・カリブ海地域会議:デジタルオルグのツールの活用について青年労働者を訓練し(第7号決議)、中南米のプラットフォーム労働者の力をつける(第9号決議)
  - e. 2023年12月の船員部会総会:海運における人工知能(AI)の活用について組合主導の討論会を開催するとともに、AIに関する労働者の保護措置を国際労働機関(ILO)と国際海事機関(IMO)に要求する(第4号決議)
03. ITFは128年の歴史を通じて、労働者と労働組合が新技术導入の恩恵を得られるように取り組んできた。安全で公正かつ持続可能な新技术の導入には、新技术の設計・実施(労働基準の設定、チェック、実施を含む)への労働組合の参加が常に必要とされてきた。
04. 女性交通運輸労働者、青年交通運輸労働者、少数派グループなどの特定の労働者グループが新技术導入による悪影響を著しく受ける可能性があることを認識する。
05. 交通運輸産業において、デジタル労働プラットフォームの力が強まり、監視や自動化を推進するためにアルゴリズム管理・データが活用されていることは、交通運輸労働者とその組合に新たな課題を突きつけていることを認識する。データを管理、利用する政府、企業、投資家、その他の関係者は、運輸、貿易、政治、経済、社会に対して、かつてないほど大きな力を持つようになっている。
06. 2019年にITFが各部会・地域によるテクノロジーの課題への対応について、見解文書(ジェンダー関連の影響分析を含む)を発表し、その後にITFの各種委員会のプロジェクトや活動が実施されたことに留意する。

- 07. 2021年にITF執行委員会下にサプライチェーン諮問グループが設置され、加盟組合がギグワーカーに関するITFの目的や戦略の開発、実施の監督、執行委員会への進捗報告を支援することになったことに留意する。
  - 08. 2019年に「ITFライダーズ・ネットワーク」が設立され、「ITFギグ・エコノミー使用者原則」を活用しながら、交通運輸のプラットフォーム企業を労使対話に関与させ、ギグ労働者の結社の自由を実現し、加盟組合の団体交渉を促進させ、2022年には同原則を「ワーバーとのグローバル協約」に適用させてオーストラリア、ベルギー、英国のプラットフォーム労働者の画期的な組織化に成功したことに留意する。
  - 09. ITFと加盟組合がプラットフォーム労働に関する戦略的訴訟や規制改革で果たした役割を認識する。
  - 10. 国際労働組合運動全体でデジタルプラットフォームに関する共通の分析と一連の要求を提示する 「プラットフォーム経済に関するグローバルユニオンの見解」のほか、データやAIに関するITFの政策提言 「公正な労働のためのAI報告書」 や、リシェイピングワーク財団の「データの透明性に関するガイド」 (2023年)が発表されたことに留意する。
  - 11. 政府、企業、投資家に対し、以下を求める。
    - a. テクノロジーの導入・運用についての団体交渉を確保し、安全・公正かつ持続可能な方法で職場にテクノロジーを導入、運用する方法(労働者のリスク・影響評価の活用を含む)の交渉についてITFおよびITF加盟組合に関与させること。
    - b. 労働者のデータの存在を規制、認識し、それらのデータおよびそれらのデータを活用するシステムの透明性、アクセス権、管理権を保証すること。
  - c. 新技術の導入により仕事の転換や雇用の喪失に直面する労働者のための補償、生涯学習、再訓練、スキルアップの資源を提供するとともに、新デジタル技術(AIを含む)をめぐる団体交渉を効果的に行うことを支援するための訓練を組合に提供すること。
  - d. 「ITFギグ・エコノミー使用者原則とプラットフォーム・エコノミーに関するグローバル・ユニオンの方針」に基づいた規制を行い、これらの原則・方針を推進、尊重すること。
  - e. テクノロジーへの投資は、団体交渉を通じて確立されたディーセント・ワークの原則に従うようにすること。
12. ITFに以下を求める。
- a. 調査研究、訓練、政策立案などを通じて、テクノロジー問題に関する加盟組合の団体交渉を支援し、ディーセント・ワークを守ること。
  - b. 主要なデジタルテクノロジー企業、使用者、オンロケーション・プラットフォームに関与し、ディーセント・ワークを守る協約を締結し、加盟組合の団体交渉を支援すること。
  - c. 雇用形態にかかわらず全てのプラットフォーム労働者の結社の自由と団体交渉権を求める運動を展開する加盟組合を引き続き支援すること。
  - d. ITF加盟組合や、このセクターのITF未加盟労働者団体との関与を通じて、ギグ・エコノミー労働者のオルグを支援すること。

- e. プラットフォーム経済のディーセントワークに関する ILO条約策定プロセス(2025～2026年)に積極的に関与するとともに、プラットフォーム労働に関する加盟組合の戦略的訴訟や法改正の取り組みを支援すること。
- f. 国際あるいは地域のガバナンス機関、国内法、規制のフォーラムの成果物にテクノロジーに関するITFの方針の要素を組み入れることを推進すること。
- g. 労働者の権利とディーセント・ワークを守る目的でテクノロジーの方針を策定する際、他の利害関係者と協力すること。
- h. 投資家と協力しながら、技術開発に資金が提供される際、労働者の資本でディーセント・ワークを保護、拡大すること。



## D02:ホワイトカラー労働者の勧誘とオルグ

2024年10月13日～19日にマラケシュで開催されたITF第46回大会は、ITFのビジョン(2024-2029年)におけるITFの要求「**仕事の未来を形作る**」に留意する。

01. 交通運輸産業は変化しており、労働組合は新たな労働者グループを勧誘、オルグするために、変化に適応していく必要がある。高学歴の労働者の割合が増え、教育水準も上がっている。もうひとつの傾向は、中級技能職から上級技能職へのシフトである。
02. 自動化とAIの拡大により、より資格を必要とする職業はおそらく拡大し、あまり資格を必要としない職業はマイナスの影響を受けるかもしれないと予測されている。
03. ホワイトカラー労働者のシェアは確実に拡大し、組合員の勧誘、オルグの潜在的かつ未開の源泉となる。
04. 一般的に、労働組合はこの新しい潜在的な組合員グループや組合代表にどう対処したらよいか苦慮している。ホワイトカラー労働者は会社の方針に関与し、また、彼らの専門的機能や働き方から、組合加入の可能性は低く、説得も難しいかもしれない。また、使用者の中には、組合加入を制限する者もいるかもしれない。
05. ホワイトカラー労働者には彼ら特有の性質と課題がある。彼らはしばしば仕事のプレッシャーや仕事関連のストレスに悩まされ、仕事と家庭生活の両立の難しさを感じている。彼らの多くは、仕事のやり方、働く場所、労働時間について、高い自主性を持っている。キャリアやキャリア開発に関する問題や、不況下における降格や解雇のプレッシャー・脅威、不透明な報酬など、ホワイトカラー労働者に疑問を投げかけることができる問題は数多くある。
06. ユニオネンはITF大会と執行委員会に対して以下を要請する。
  - ホワイトカラー労働者のオルグを支援し、彼らに関する問題を前進させる上で、ITFが果たすことのできる重要な役割を認識すること。
  - 世界の交通運輸産業のホワイトカラー労働者に関する調査を実施すること。
  - ホワイトカラー労働者をITFの方針に取り入れ、ホワイトカラー労働者をオルグ、勧誘する加盟組合をITFが支援することを明確にする戦略を推進する作業部会を設置すること。



## D03:プラットフォーム労働者に高水準の団体的保証を!

2024年10月13日～19日にマラケシュで開催されたITF第46回大会は、ITFのビジョン(2024-2029年)におけるITFの要求「**仕事の未来を形作る**」に留意する。

我々の洞察

- 01 世界中で、資本家は労働者に自営の地位を押し付けることによって、団体的な保証を攻撃している。使用者側の目的は、各国で施行されているあらゆる労働規制から逃れ、作業ごとの支払いと社会的保護の不在を一般化することである。
02. これは特に、デジタルツールを利用して労働者を孤立させるプラットフォーム経済で行われている。

我々の価値観

- 03 しかし、プラットフォーム労働者は自らの要求のために組織化、動員を繰り広げており、特に宅配のプラットフォームに関しては、世界中で数多くの闘争が展開されている。

04. これは、権利を奪われ、勝利を渴望する労働者たちにとって、社会的緊急事態である。

05. その一例が、欧州の加盟組合がプラットフォーム労働者の権利向上に関する欧州指令の改定を目指す闘いである。

我々は以下を要求する。

06. ITFがプラットフォーム労働者の闘いを支援するとともに、プラットフォーム労働者が、団体権と団体交渉権を含む、すべての労働者と同等の一連の権利と保護にアクセスできるように、高水準の国内法の適用を支援することを約束すること。
07. また、一方では従属状態、他方では権利の欠如を組み合わせた第三の地位を一般化することで、雇用関係を弱体化させようとする使用者や政府のいかなる試みも拒否すること。



## D04: 民間航空輸送における2人乗務 運航を維持し、減員運航を拒否する

2024年10月13日～19日にマラケシュで開催されたITF第46回大会は、ITFのビジョン(2024-2029年)におけるITFの要求「**仕事の未来を形作る**」に留意する。

この問題の背景情報

01. 民間航空は世界で最も安全な交通手段だ。歴史が示すように、フライトデッキに少なくとも2人の完全な資格を持ち、高度な訓練を受け、十分な休息を取ったパイロットが乗務することは、旅客機の最強の安全資産だ。また、すべての航空労働者が十分な資格を持ち、十分な訓練を受け、十分な休息を取っているなら、安全性はさらに高まることも知られている。旅客機が2名以上のパイロットをフライトデッキに乗務させるよう設計されているのは、安全と運航上の必要性のためだ。航空パイロットは、改善された訓練の受講、技術の向上、先を見越した支援的かつ「前向きな安全文化」の実施を通じて、安全レベルを高めるために利害関係者と協力し続けている。
02. 自動化やAIのような新技術によって、一部の航空機メーカーは、一部の航空安全規制当局や航空会社に後押しされ、巡航中のフライトデッキのパイロットは1人体制とし、さらに最終的にはパイロットなしで飛行する旅客機を設計しようとしている。eMCO(さらなる最低クルー運航)と呼ばれる(「乗員削減」あるいは「シングルパイロット運航」と言われることもある)民間航空輸送における乗員削減運航のコンセプトは、早ければ2026年の実施化に向け準備が進められている。
03. 乗員削減運航の(根拠のない)利点は、安全上の問題を解決するというよりも、パイロットの飛行業務の生産性を向上させるといった経済的動機に基づいている。航空機に搭乗するパイロットは、最高性能のセンサーやインジケーターがトラブルの兆候を示す前に、差し迫った問題の兆候を見たり、感じたり、嗅いだり、聞いたりすることができる。フライトデッキの仕事量に対応し、1名のパイロットが万が一能力を失う事態に備えるためには、最低2名の乗員が必要である。パイロットの主な懸念は、自動化の進展が航空産業をより不安定で脆弱なものにし、安全性を高めることにはならない点だ。常に安全基準を向上させてきたと自負する業界において、これはリスクを増大させることになることを確信する。
04. 航空労働者は常に、新しい設計、技術、訓練体制、規制が安全性を高めることを第一の目標として開発されることを主張すべきである。航空産業が発展してきた近代において、目的は常に航空をより安全なものにすることであり、その時点の基準に甘んじることはなかった。当時も今も、単に現時点の安全レベルを維持するだけは許容されない。乗客と乗務員は、常に最高レベルの安全を確保するにふさわしく、またそれを期待している。そのため、航空業界全体の労働者はeMCOの導入に深い懸念を抱いている。労働者は、安全、保安、将来の雇用に関する懸念に対する根本的対応がなされるべきことを確信する。そのようなフライトが合意なしに運

航される場合、航空労組は利用可能な最善の手段を用いて、これに反対するために団結するだろう。

さらに、商業航空輸送事業が、あらゆるレベルにおいて、経験豊かで有能なスタッフを確保し、定着させることが、重大な問題となる国もある。高度な訓練を受けたパイロットが常にフライトデッキに2名いるという、最も信頼され、安全が保障されたシステムを、さらなるテクノロジーの導入で置き換えることが解決策にはなり得ない。

2024年10月にマラケシュで開催された第46回ITF世界大会は、

05. 以下を認識する。

- a. 民間航空は、世界で最も安全な輸送手段であり、その安全の記録は、フライトデッキに少なくとも2名の完全に有資格で、高度な訓練を受け、十分に休息したパイロットと、すべての部門において完全な資格を持ち、高度な訓練を受け、十分に休息した航空専門家によって支えられている。
- b. 自動化によって、一部の航空機メーカーは安全のためと偽って、パイロットを犠牲にして航空会社に投機的な経済的利益をもたらすために、一部の航空安全規制当局と航空会社の支援を得て、フライトの巡航中にフライトデッキにいるパイロットを1人だけにし、最終的にはパイロットをゼロにして飛行する旅客機を設計することができるようになり、航空安全の最高水準に反している。

- c. いかなる新しい設計、技術、訓練体制、規制であれ、単に現在の安全レベルを維持するためではなく、乗客、乗務員、すべての航空労働者の安全を高めることを第一の目標として開発されなければならない。
- d. 民間航空輸送業務が、経験豊かで有能なスタッフを惹きつけ、維持することは、あらゆるレベルにおいて、一部の国では重大な問題であり、その解決策は、フライトデッキで高度な訓練を受けたパイロットをさらなる技術導入で置き換えることではあり得ない。

06. ITFに以下を求める。

- a. 提案されている、「さらなる最低クルー運航」(eMCO)と呼ばれる民間航空輸送における乗務員削減運航の概念と、現在の乗務員要件を削減する将来のあらゆる試みに反対すること。
- b. 全航空労働者を対象に、こうした動きに注意を喚起し、ITFの立場を支持するよう呼びかけ、国際航空操縦士協会(ALPA)、国際航空操縦士協会(カナダ)、欧州コックピット協会、国際航空操縦士協会連盟が立ち上げた既存の『安全は2名から』キャンペーンと連携し、アドボカシー活動を継続するための戦略を策定すること。
- c. あらゆる適切なリソースを活用し、世界各国の安全規制当局がeMCOを容認することのないように提唱すること。





## D05: 列車の無人運転について

2024年10月13日～19日にマラケシュで開催されたITF第46回大会は、ITFのビジョン(2024-2029年)におけるITFの要求「**仕事の未来を形作る**」に留意する。

01. 世界各国で鉄道を含む公共交通の無人運転が労働者や市民の安全を十分考慮することなく、ビジネスの効率性の観点から進められていることを認識する。鉄道を含む公共交通は、路線ごとの特殊事情や自然条件に常に対応し、安全に運行されなければならない。また、常に故障や設備の損傷に備え、不測の事態に即座にかつ的確に対応することが非常に重要である。
02. すべてのテクノロジーは労働者が構築、操作、監督し、何世代にもわたって蓄積された経験を表しているものであり、したがって、乗客やその他のサービス利用者の安全を保証しつつ、労働者を尊重する方法で導入されるべきであると認識する。人工知能を含む最先端の機器や技術を運用するには、人間でなければ防げない故障や不具合があることを認識する必要がある。
03. いかなるテクノロジーも完璧ではなく、自動運転列車は脱線事故等に見舞われていること、また、公共交通の運行に携わる交通運輸労働者は事故や故障を経験し、テクノロジー導入の成功と失敗から多くの教訓を蓄積していることに留意する。したがって、ITFの「テクノロジーとディーセント・ワーク憲章」に概説されているように、テクノロジーの導入を成功させるためには、労働者の声に耳を傾ける必要がある。
04. 無人運転は現在のところ安全運行を保証するものではなく、人間の運転士による監督が依然として必要であることを認識する。人間の運転士は、訓練と長年の経験を通じて緊急事態に効果的に対応する能力を身につける。したがって、適切な訓練と列車を制御する十分な時間がなければ、機関車乗務員に緊急事態への対応を期待することはできない。
05. 荷受、車両検査、その他の鉄道職務の自動化において、効率化の一環として、デジタル技術の同様の側面が経営によって検討されていることを認識する。完全または部分的な自動化は、労働者に対する要求を変化させ、作業負荷を軽減するが、十分な労使交渉を通じて雇用を確保するという前提で自動化を追及すべきことを認識する。
06. したがって、自動化やその他のシステムは、人間の運転士をアシストする補助システムとして導入するのが最善であり、人間の運転士に取って代わるものではないことを認識すべきである。
07. よって、第46回ITF世界大会は加盟組合に以下を求める。
  - ITFの「安全かつ持続可能な鉄道グローバルキャンペーン」の「持続可能性と仕事の未来」に関する要求に従い、無人運転を含む経営主導の効率化対策と闘う鉄道労組の経験と知恵を結集し、このキャンペーンの拡大を支持すること。
  - 人間が列車を制御するという原則を脅かす無人技術やその他のデジタル技術に関する加盟組合の経験・情報を収集・共有するとともに、鉄道部門におけるこの技術やその他のデジタル技術の利用が安全性に及ぼす影響やその他の潜在的な影響に関するエビデンスを集めること。

- 上記の諸点が鉄道部門の政府当局、事業者、使用者に広く認識され、鉄道輸送に関する公共政策や規制に反映されるように協力し、これらすべてを実施することによって、交通運輸労働者、乗客、市民の安全を引き続き守ること。
- 乗務員の廃止が乗客にどのような悪影響を及ぼすかについて、加盟組合の経験に関する情報を収集、共有するために協力すること。これには、乗務員廃止が(特に反社会的行為や乗客の安全に対するその他の脅威に関して)いかに乗客の安心感を低下させるかや、いかに障害者や高齢者が利用しにくくなるかが含まれる。



## D06: 路面公共交通機関における自律走行車

2024年10月13日～19日にマラケシュで開催されたITF第46回大会は、ITFのビジョン(2024-2029年)におけるITFの要求「**仕事の未来を形作る**」に留意し、

### 01. 以下を認識する。

- グローバルな営利企業は、何百億ドルもの資金を投じて人工知能や自動化技術を開発し、何百万もの労働者のデスクリング(習熟度低下)や解雇を通じて、世界経済の大半のセクターを破壊してきたが、今後も破壊し続けるだろう。
- 各国政府機関は、世界中の公道で自律走行車(AV)のテストと実装を承認している。
- AVの推進派は、車両の自動化によって道路の安全性が向上し、輸送サービスへのアクセスが拡大すると主張しているが、こうした主張にもかかわらず、AVが関係する事故や運転ミスは、他の自動車運転者や歩行者、交通弱者の安全性面で深刻な懸念を引き起こしている。
- こうした安全性への懸念から、一部の政府機関はAVの調査を開始し、公道での運行許可を停止している。
- AV企業は、実証されていない、潜在的に危険な技術を使い、一般市民を対象にリアルタイムで実験を行い、その急速な普及から直接利益を得ている。
- 公共交通機関は既に自家用車よりも格段に安全な交通手段として確立している。
- 公共機関や民間輸送会社は、労働組合に加入しているバス運転手の職をなくすことで、運行コストを削減することに関心を抱いている。
- AV企業は公的資金を確保し、労働者から給与を奪って企業の利益に転じようとしている。
- バス運転手は、AVの導入により、労働水準の低下、交渉力の低下、家族を支える雇用の喪失に直面している。
- 労働組合に加入し、資格をもつバス運転手は、乗客と他のすべての道路利用者のために、公共交通サービスを安全かつ効率的に提供するための重要な要素である。
- 人間のバス運転手は汎用的知性を持つため、都市交通特有の変化や予測不可能な状況に迅速に適応することができるが、これはAVでは再現できない。
- AVがもたらす脅威を軽減し、公共交通を強化するための適切かつ安全な技術の開発を確実にするためには、組合、労働者、地域社会の参画が不可欠である。

### 02. 以下を決議する。

- 公共交通機関の収益サービスにAVを採用することに反対する。
- AVの公道への実装を制限し、強固な安全の枠組みを義務付ける法規制を支持する。
- AVの実装が検討されている場合、労働力の影響評価、スキルアップと再教育プログラム、影響を受ける労働者への支援を義務付ける法律と団体交渉への文言の盛り込みを支持する。
- AVを調達しようとする公共交通機関が、運転手の運転席を備えた車両を購入するよう担保する。

- 
- AVには、適切な免許を持つバス運転手が常に乗務することを義務付ける法律や団体交渉への文言の盛り込みを支持する。
  - AV実装に反対し、AV実装に関する団体交渉を行うITF加盟組合の取り組みに関する情報や経験を共有する。



## D07: マイクロランジット

2024年10月13日～19日にマラケシュで開催されたITF第46回大会は、ITFのビジョン(2024-2029年)におけるITFの要求「**仕事の未来を形作る**」に留意し、

### 01. 以下を認識する。

- 世界中の公共交通機関が「マイクロランジット」サービスを導入している。すなわち、アプリを使ったオンデマンドの交通手段で、通常は小型車両で運行され、ワーバーやリフトなどの交通ネットワーク会社(TNC)のように個別の旅程の設定を提供する。
- マイクロランジットは、基本的に非効率な公共交通形態であり、乗客1人当たりのコストは路線サービスよりも高く、そのコストは乗客数が増えるにつれて指数関数的に増大する。
- マイクロランジットは理論的には、固定路線に対応できない地方にサービスを提供したり、固定路線にファーストマイルやラストマイルで接続したりすることで、限定的ではあるが有用な役割を果たすことができるが、既存の固定路線に取って代わったり、競合したりするために使われることが多い。
- マイクロランジットは、乗客、労働者、地域社会にとって公平性の低い結果をもたらすことが多く、固定路線よりもサービスを提供する乗客が多様性に欠ける傾向がある。
- マイクロランジットは道路を混雑させ、温室効果ガスの排出を増加させ、より環境に優しく効率的な公共交通手段から資源を絞り上げる。
- 営利目的のマイクロランジット会社は、マイクロランジットの運営上の欠点や実

際の環境への影響にもかかわらず、公共交通機関に対し、そのサービスモデルやオンデマンド・ルーティング・ソフトウェア、環境に優しいとされる認証資格を積極的に売り込んでいる。

- そのコストと非効率性から、マイクロランジットは民営化、不安定雇用、組織交通運輸労働者の地位低下を促している。
- ITF加盟組合は、マイクロランジット・サービスは、組合に加入している既存の公共交通労働者が運行するよう求める協約の妥結に成功した。
- ITF加盟組織は、未組織のマイクロランジット労働者の組織化に成功してきた。

### 02. 以下を決議する。

- 公共投資において、マイクロランジットよりも固定路線サービスを優先させることを支持する。
- マイクロランジットの有利に働くように、固定路線サービス廃止する動きに反対する。
- マイクロランジットを実施しようとする公共交通機関が、固定路線の利用者数を増やし、既存の組織労働者を現行の賃金・手当・労働条件で維持し、不安定雇用労働者の利用を避けるような形で実施するよう担保する。
- マイクロランジットの実装は、固定路線サービスが実現不可能な場所に限定する。
- 透明性と説明責任を高めるため、マイクロランジット事業者の主要業績指標の公開を支援する。
- 未組織のマイクロランジット労働者を組織する。



## E01: グローバル・サプライチェーンにおける説明責任

2024年10月13～19日にマラケシュで開催された第46回ITF大会の「ITFのビジョン(2024～2029)」におけるITFの要求「**グローバルサプライチェーンにおける説明責任**」に留意し、

01. 世界的な配送サプライチェーンと電子商取引における組合力の拡大、セーフレート(安全報酬)と顧客の責任を求める世界的な闘いの強化、倉庫部門における組織人員の拡大を目指すとして、2018年のITF第44回大会で採択された決議の公約を確認し、
  02. また、以下で表明されたコミットメントに留意し、
    - a. 2022年5月の欧州運輸労連(ETF)大会: 輸送契約の直接付与の維持・拡大を求め、鉄道部門の国境を越えた乗務に反対する運動を行う
    - b. 2022年10月のアジア太平洋地域総会: 地域のサプライチェーンを通じて協力する(第1号決議)
    - c. 2023年3月の路面運輸部会総会: 重要な政府とサプライチェーン関係者をターゲットにする「セーフレート」グローバルキャンペーンを実施する。
    - d. 2023年8月の中南米地域総会: 便宜置籍船(FOC)キャンペーンおよびメルコスール等を含む貿易協定に関する活動を支持し(第3号決議)、パラグアイ・パナマ水路の不当競争に対する戦略を策定する(第6号決議)
    - e. 2023年11月の路面運輸部会運営委員会: アマゾンのサプライチェーンやより広範なEコマースの輸送労働者に対する責任を求める運動を行う
  - f. 2023年12月の船員部会総会: EU・メルコスール協定におけるFOC反対運動を行う(第1号決議)
  - g. 2023年12月の公正慣行委員会(FPC): オーステッドA/Sとその米国子会社に対し、結社の自由と団体交渉権の尊重(洋上風力発電プロジェクトを含む)を求め、圧力をかける(緊急決議)
03. 輸送の労働基準改善に必要な経済的、財政的、産業的な力は、多くの場合、サプライチェーンの他の部分の関係者(例えば、顧客企業、多国籍企業の顧客、データプラットフォーム、政府、投資家、サードパーティの物流事業者など)に集中していることを認識し、
  04. 労働組合の力を強化し、交通運輸労働者の権利・条件・基準を擁護・改善するため、国境を越えて連帯・組織化・交渉を行ってきたITFの130年の歴史を認識し、
  05. 船員の生活に関する[FOCキャンペーン](#)、[国際交渉フォーラム\(IBF\)](#)、[海上労働条約\(MLC\)](#)、ITFインスペクターの強力なレガシーと、サプライチェーンの他の輸送労働者と最良事例を共有する必要性を認識し、
  06. 組織拡大と労働者の利益代表は、サプライチェーンにおける我々の力、基準をチェック・是正する我々の能力の基盤であり、サプライチェーンにおいてストを行い、団結し、直接行動を取る権利を擁護、促進する必要があることに留意し、

07. 2021年にITF執行委員会下にサプライチェーン諮問グループが設置され、加盟組合がITFのサプライチェーンプログラムの開発やその実施の監督、執行委員会への進捗状況の報告を支援することとなったことに留意し、
08. 2023年に[TFGロンドンがITFと人権デューデリジェンス\(HRDD\)協約を締結](#)し、自社サプライチェーンにおける直営および下請け輸送全体を通じて労働者の権利を尊重するためにITFおよびITF加盟組合との協力を約束したことに留意し、
09. 多国籍企業の顧客の船積みをチェックするためにITF協約やインスペクターのデータを開発・活用する、[ITFの海事HRDDアプローチ](#)によって、2018年の世界大会以降、海事部門のITF協約数が大幅に増加したことに留意し、
10. 2020年にITF、[IUF](#)、[FNV](#)が合同で設置した[路面運輸デューデリジェンス\(RTDD\)](#)財団が、食品・飲料の多国籍企業と欧州のトラック輸送の基準をチェック、是正する協約を確保した功績に留意し、
11. 英国で活動する小売業者や水産物バイヤーのサプライチェーンにおける船舶情報・基準の透明性を高めたり、ガーナとタイのサプライチェーンに携わる漁船員を組織したりするために、ITFが英国の[シーフード倫理アクションアライアンス\(SEAA\)](#)と水産のHRDDについて協力していることに留意し、
12. 労働組合、環境団体、租税団体、その他の団体が協力して、労働者や地域社会、そして地球のために、アマゾンに支払わせる世界規模の運動「[Make Amazon Pay](#)(アマゾンに支払わせる)」サミット(2023年10月)へのITFの貢献に留意し、
13. 労働権・人権・安全基準を尊重し、労働組合と協力しながら労働基準([義務的なHRDD](#)、連帯責任、[セーフレート](#)制度、その他の法制度を含む)をチェック、実施する義務をサプライチェーン関係者に負わせる法的枠組みを求める運動を加盟組合が成功させてきたことに留意し、
14. 2023年12月に開催されたITFサプライチェーン組織化ワークショップで、APMマースクやDHLのような多国籍企業に対する連帯を強化し、サプライチェーン関連のキャンペーンや交渉、協約における加盟組合のリーダーシップを強化し、地域の研修を通じてオルガナイザーのネットワークを発展させ、Eコマース(アマゾンのサプライチェーンを含む)の基準引き上げを目指すオルグやキャンペーンを展開することで、ITFが労働者の力を構築することが合意されたことに留意し、
15. 政府、使用者、投資家、多国籍企業の顧客、その他すべてのサプライチェーン関係者に対して、ITFと協力し、[ITFサプライチェーン原則](#)および[ITF海事HRDDガイダンス](#)(企業のサプライチェーンにおける商船船員の人権リスクに関するガイダンス)を遵守するよう要請し、
16. 労働組合を通じて資本から労働者に力をシフトさせ、サプライチェーンにおける労働基準を引き上げ、より安全で公正かつ持続可能な輸送システムを構築するというITFのコミットメントを再確認し、
17. ITFに以下を求める。
  - a サプライチェーンの輸送業務に従事する外国人労働者や[非標準の雇用形態](#)の労働者ための組織拡大・オルグ戦略を策定すること。
  - b 多国籍企業や顧客に、自社のサプライチェーンで働くすべての輸送・物流・倉庫労働者の権利、安全、基準について責任を負わせ、「企業の強欲に終止符を打つ」グローバル・キャンペーンを主導すること。

- c サプライチェーン関係者との労使関係において、暴力およびハラスメントに関するILO第190号条約およびその他の労働安全衛生基準の実施を優先させること。
- d 多国籍企業の顧客、取引先、荷主と、輸送における労働基準の合意、確認、実施、改善のためのグローバルモデルを開発すること(以下の開発を含む)。
  - i サプライチェーンにおける説明責任、労働者の権利、海事部門のITF協約をさらに強化するために海事関連データを活用するモデルおよび戦略
  - ii すべての運輸労働者に適用されるサプライチェーンの法規制を強化するために、責任あるサプライチェーン関係者と交渉・協力するための戦略
  - iii あらゆる輸送モードを査察するインスペクター体制
- e 基準(ビジネスと人権に関する法的拘束力のある国連条約を含む)の設定、監視、実施、改善における労働組合の役割を認識させる、世界、地域、国レベルの法律・規制を求める運動を引き続き展開するとともに、加盟組合の運動を支援すること。





## E02:セーフレート(安全報酬)原則と輸送サプライチェーン全体での組合の力の構築

2024年10月13日～19日にマラケシュで開催された第46回ITF大会の「ITFのビジョン(2024～2029)」におけるITFの要求「**グローバルサプライチェーンにおける説明責任**」に留意し、

01. 以下を認識する。

- 2018年のITF第44回大会で採択された第3号決議は、ITFに対し、セーフレートと顧客責任追求のための闘いを強化するよう求めている。
- 2023年3月のITF路面運輸総会で採択された第3号決議はITFに対し、グローバル・セーフレート・キャンペーンを立ち上げるよう求めている。
- 路面運輸経済的使用者小委員会(RTEESC)の活動
- 航空業界におけるITFのニューディール
- 倉庫・流通・ロジスティクス運営グループの活動

02. ITFと加盟路面運輸労組が、セーフレートを求める闘いを拡大することに成功したことに留意する。2018年以降、7カ国でセーフレート制度が導入または強化された。2024年、オーストラリアでも最も包括的なセーフレート法が施行された。2024年6月現在、道路貨物、旅客輸送、ギグ・エコノミーで働く公式・非公式労働者やオーナードライバーを代表する39カ国の65組合がグローバル・セーフレートキャンペーンに参加している。これらの組合は南から南へ、南から北へ、北から北へ

と互いに支え合っている。ITF書記局は、加盟組合のリーダーシップを支援・育成しながら、加盟組合から学び、このプロセスで調整役を果たしてきた。

03. セーフレートに関する活動は、持続不可能なビジネスモデルが交通運輸労働者、経済、社会に及ぼす悪影響の分析に基づいていることに留意する。この分析は、資本から労働者へ権力をシフトさせることによって、大手輸送業者や混乱を引き起こすギグエコノミー業のような経済的使用者に責任を負わせる必要性を浮き彫りにしている。セーフレートは、非公式労働者や非標準型雇用形態で働く労働者を含め、輸送サプライチェーンを通じ、そこで働くすべての路面運輸労働者が労働組合に代表される権利を行使できなければならない、致命的な商業的圧力によって労働者が命を落とすことがあってはならないと認識することによって、これを実現している。

04. セーフレート規制制度は、企業ごとではなく業界全体で労働者を組織化し、労働組合の力を高め、連帯を強化するための新たな能力を提供していることに留意する。ITF加盟組合は、この力を活用して交通運輸を再編し、公正で安全、持続可能で包括的な輸送を実現しようとしている。

05. セーフレートの原則は他の交通手段にも共通する。近年、ITF加盟組合は、航空会社や政府、空港などの経済的使用者が、契約チェーンを通じて条件を決定する大きな権力を握っている航空業界にも適用させるべく、セ

ーフレート・キャンペーンを発展させてきた。物流・倉庫業では、非公式雇用や非標準型雇用形態を前提とした持続不可能なビジネスモデルにより、労働者はディーセント・ワークや社会保障、安全、気候変動関連問題からの保護を得られずにいる。セーフレートは、これらの部門全体で組合の力を高め、基準を引き上げるにはどうすればよいかという教訓を教えてくれる。

06. セーフレート、デューデリジェンス、その他の経済的使用者戦略は、他の部門や産業でも労働組合が採用することにより、益々成功を収めるだろう。これは、ITFサプライチェーン戦略に関する情報やトレーニングの提供を含め、他部門の組合との関係を発展、強化することによって達成できる。

07. 以上の経験から、ITFに以下を要請する。

- a. 持続不可能なビジネスモデルの利用と、それが労働基準や社会的成果(治安、安全保障、平等、持続可能性など)に及ぼす影響について調査・分析を行うこと。
- b. 効果的な標的設定、組織化、国際連帯、キャンペーンの基礎として、主要市場やサプライチェーンにおける労働条件と組合の存在に関する体系的な分析を実施すること。

- c. 不平等を是正し、包摂を促進し、産業全体の連帯を支援するために、不安定、非公式、未組織の労働者に団体協約(CBA)を適用することを含め、契約上の連鎖的義務を含み、基準を拡大するマルチステークホルダー型の産業交渉・規制システムを開発し、そのために闘い、それを勝ち取ること。
- d. これらの目標を達成するために、交通モードやセクターを超えた加盟組合主導の協力と連帯のための世界レベル、地域レベルの機構と能力を向上させること。



## E03: マースクのサプライチェーン全体の連帯

2024年10月13日～19日にマラケシュで開催された第46回ITF大会の「ITFのビジョン(2024～2029)」におけるITFの要求「**グローバルサプライチェーンにおける説明責任**」に留意し、

01. ITF マースク・ネットワーク運営委員会が2006年のITF大会時の船員・港湾合同総会で設置されたこと、また、これは、港湾労働者、船員、内陸水運の海事加盟組合のネットワークであることに留意し、
02. このネットワークは、APモラー・マースク(APMM)に雇用される労働者の利益を促進し、優先活動分野を特定するために設置されたことに留意し、
03. ITF マースク・ネットワークは、労働者の組織化や労働者主導の人権デュー・ディリジェンス(HRDD)戦略の採用などを通じて、マースクのサプライチェーンにおける権利や基準の向上に継続的に取り組んでいることに留意し、
04. ITFは2018年以降、サプライチェーンにおける説明責任に関する活動を優先させており、顧客企業、投資家、その他のサプライチェーン関係者と関わり、サプライチェーンにおける労働条件、権利、安全の責任を追及し、労働者の権利や人権の基準設定・監視・実施のプロセスに組合を組み込ませることで、組織拡大と協約適用範囲の拡大を目指していることに留意し、
05. 何千人もの運輸労働者がこのグローバル複合企業に直接あるいは間接的に雇用されており、その多くが既にITF加盟組合に組織されていることを認識し、

06. APMMが総合輸送企業を目指し、エンド・ツー・エンドの輸送サービスを提供するために陸上輸送ロジスティクスへの事業拡大に注力していることを認識し、
07. APMMの「サードパーティーの労働力に関するグローバルスタンダード」で、マースクの下請け業者による包括的な労働・人権基準の遵守を監視し、違反を確認した場合には是正措置を講じることを約束していることを認識し、
08. それにもかかわらず、マースクの施設やサプライチェーンで働く下請け労働者に対する深刻かつ根強い搾取や差別をITF加盟組合が把握していることを認識し、
09. したがって、陸上事業(トラック、倉庫、ロジスティクスなど)を強化するというAPMMの目標に対して、労働組合は自身のネットワークを拡大することが極めて重要であることを認識し、
10. ITF 公正慣行委員会(FPC)に以下を求める。
  - APMMの全事業のITF加盟運輸労組をマースク・ネットワークに招き、運営委員会の構成を拡大して、陸上部門(道路、鉄道、倉庫)の代表を入れること。
  - APMMのサプライチェーンにおけるHRDD活動を非海事部門の加盟組合に拡大・適用させ、顧客にエンド・ツー・エンドのロジスティクス・サービスを提供するというAPMMの野望に対応すること。
  - APMMの事業全体にわたって加盟組合を連携させるオルグ戦略の調整を促進すること。

- 
- 労働者主導のHRDDやデータ収集、組織化、国際連帯およびインターモーダルの連帯を通じて、マスクとそのサプライヤーに、マスクのサードパーティーの労働力の方針や国際人権基準、国際労働基準を幅広く遵守させる包括的戦略を策定すること。



## E04: 世界持続可能金融戦略における人権と労働基準の推進

2024年10月13日～19日にマラケシュで開催された第46回ITF大会の「ITFのビジョン(2024～2029)」におけるITFの要求「**グローバルサプライチェーンにおける説明責任**」に留意し、

01. 以下を認識する。

- a. ITFは、他の国際産別組織(GUFs)、ITUCの地域・国別センター、労働者資本に関するグローバル・ユニオン委員会(CWC)、国連が支援する責任投資原則(PRI)、米国受託者リーダーシップ・フォーラム(TLF)、米国機関投資家評議会(CII)、アフリカ、アジア・太平洋、オーストラリア、カナダ、ヨーロッパ、中南米、英国の類似団体などと連携しながら、加盟組織への直接支援や国内および国際的な労働者資本イニシアチブへの参加を通じて、加盟組合とその組合員(現役と退職者の両方)への利益提供において大きな進歩を遂げてきた。
- b. グローバルな持続可能金融アジェンダの実施は、先進国・新興国を問わず、気候危機への対応や公正な移行を目指した新技術の適用に取り組む国家への投資において、労働組合が人権と労働基準を推進し、組み込ませることの必要性和機会を生み出している。
- c. 労働組合は、投資の連鎖に環境とガバナンスの基準を組み込むことに大成功を収めたが、市民や地域社会が必要とする

製品やサービスを提供するだけでなく、労働者に質の高い、高技能、高賃金、安全・安心な雇用を提供する事業、プロジェクト、インフラを提供するために、投資の質と不可欠な経済部門への機関投資資金の配分の両方を決定する環境・ガバナンス・社会(ESG)慣行における「社会的」基準と、公正な移行を含む関連指標を組み込むことに関しては、まだ同等の成功を達成していない。

- d. 労働者の資本戦略の活用を拡大・改善し、加盟組合の「労働者の資本委員会」への支援・参加を促し、責任ある投資に関する最良事例を推進するというITFの決意は、ITFの大会ビジョン(2024-2029年)に打ち出されている。
- e. 2018年大会の目標に基づき、ITFは、国際持続可能性基準委員会(ISSB)へ参画すること、PRIと協力して労働者の権利を含む人権に関心を寄せる投資家のための上級プログラムを開発すること、気候・経済・労働関連の基準の見直しを行うグローバル・レポーティング・イニシアチブ(GRI)の技術作業部会に参加すること、欧州労働組連盟(ETUC)に専門家としての助言を提供し、EU持続可能な金融プラットフォームに参加して、最低限の社会的セーフガード、ダブルマテリアリティ、公正な移行について委員会に助言することを通じて、投資家のための社会的基

準を形成するため、更新されたCWC戦略政策タスクフォースを基に、世界および地域の政策に影響を及ぼすための資本戦略活動を強化した。

02. 以下を決議する。

- a. ITFが現在、次の人々とともにしている活動を支援・強化する。(i)志を同じくする他の労働組織、(ii)ITF加盟組合が年金基金に理事を出している年金基金のガバナンス委員会や投資委員会の理事、(iii)ISSB、GRI、新興の「不平等と社会関連財務情報開示に関するタスクフォース(TISFD)」のような持続可能な金融組織などの非政府組織、(iv)各国政府、(v)ILOのような国連機関と協力し、ISSBが、サプライチェーン全体に適用される世界的に認知された気候変動開示基準を開発したのと同様に、持続可能な金融を支えるために、世界的に認知された社会基準と関連する指標(例えば、人権、労働、WHS 基準、多様性とジェンダー平等、機会均等、無差別、先住民の権利の尊重、現代奴隷制など)を確立する。

- b. 特に、CWC戦略的政策タスクフォースと資産運用会社説明責任イニシアティブ(AMAI)の議長を現在、ITFが務めていることを活用し、持続可能な金融の分類法とESG開示要件に組み込むために、労働者の権利を完全に反映した、グローバルに受け入れられた社会的基準と測定基準の確立を追求し、ISSBにグローバルな不平等・社会関連開示基準を採択させることを目的として、CWCが不平等・社会関連財務開示タスクフォースの作業に影響を与えるよう支援する。
- c. 世界各地のITF加盟組合やその他の組合が、キャンペーンや交渉戦略の中でこれらの新しい基準を活用できるよう支援するため、追加の財源を割り当て、財源を拠出してくれる他のパートナーを確保することを条件に、CWC戦略的政策タスクフォースの支援の下、この作業を進めるCWC社会基準プロジェクト・オフィサーを4年間雇用するよう提唱する。



## E05:世界のサプライチェーンの要としてのパナマ運河

2024年10月13日～19日にマラケシュで開催された第46回ITF大会の「ITFのビジョン(2024～2029)」におけるITFの要求「**グローバルサプライチェーンにおける説明責任**」に留意する。

01. 世界で消費される品物の90%は海運労働者によって輸送されており、パナマ運河を含む主要な航路は、世界の主要かつ戦略的なインフラの一部として、世界経済において不可欠な役割を果たしていることに留意する。
02. パナマ運河を利用するサプライチェーンの交通運輸労働者の多くが、団体協約を含む適正な労働条件を享受していることに留意する。
03. パナマ運河の労働者は、憲法、組織法、規則、団体協約によって規制された特別な労働体制を有していることに留意する。この制度には、ストライキの権利と引き換えに労働者に対する補償金の保証が含まれていることに留意し、また、これらの保証はパナマ運河労使関係委員会によって強制実施され、運河管理当局には労働者の権利も保障する義務がある。
04. 何年にもわたる交渉、調停、法的措置の結果、UCOC労組と運河管理局の労使関係は不安定であり、UCOC労組と使用者の間には現在有効な労働協約が存在しないことを想起する。運河管理局とパナマ運河労使関係委員会(JRL)による交渉の先延ばしと遅延は、労働者から適正な交渉手続きを受ける権利を奪っている。

05. そこで以下を認識する。

- パナマ共和国はILO87号、98号、154号条約に全て署名しているため、すべての労働者と同様に、パナマ運河の労働者も団体交渉の権利を有する。
- 基本法およびパナマ運河規則は、誠意ある交渉と同様に、団体協約を締結する権利を規定している。
- 同様の運河の法的文書は、労働分野に関係なく、すべての労働者の公平性、透明性、機会均等、労働条件について規定している。

06. サプライチェーンの一部の脆弱性が、同じサプライチェーンの他の部分をも脆弱にする可能性があることに賛同する。

07. ITFに以下を求める。

- パナマ運河の労働者を代表する加盟組合とともにキャンペーンを開始し、共通の問題を把握するとともに、安全、訓練、労使関係、労働者の基本的権利の承認の面における、パナマ運河当局の違反や対話の欠如に対抗する首尾一貫した統一の立場を構築すること。
- 世界経済にとっての運河の重要性を強調し、UCOCの戦略的目標を支援するために、港湾労働者、労働組合、港湾、路面、鉄道、民間航空、内陸水運、倉庫を中心にした調整活動を行うこと。

- 
- 結社の自由と団体交渉締結に自由といった基本的権利が確保されるよう、パナマ政府をILOに提訴するための最善策をILOと協議すること。
  - 書記局に対し、パナマ運河局と運河内の労働者を代表する加盟組合の間に存在する成熟した労使関係の欠如に対応するため、パナマ共和国の新政権に働きかけ、政労使の三者構成協議の対話を開始するよう促すこと。





## E06:我々の地域のITF内陸水運作業部会の体制強化

2024年10月13日～19日にマラケシュで開催された第46回ITF大会の「ITFのビジョン(2024～2029)」におけるITFの要求「**グローバルサプライチェーンにおける説明責任**」に留意する。

01. 内陸水運は、私たちの河川、湖沼、運河(パラグアイ・パラナ水路/パナマ運河/アマゾン、シエテ・ラゴス)によって支えられている経済、開発、国際貿易の基軸であり、私たちの地域において重要な役割を果たしている。しかし、労働者の多くは非正規雇用や劣悪な労働条件のために困難に直面しており、気候変動が水路に影響を及ぼしているためだけでなく、多くの労働者を労働市場から締め出している。
02. 我々が勝ち取った権利、さらには我々の多くの仲間たちの命さえも削り取っている極右勢力の動きについても言及しなければならない。彼らはカボタージュの国内法を廃止し、その市場を多国籍企業に開放し、私たちの仕事や国家主権を売り渡そうとしている。
03. 重大なのは、労働・賃金基準を労働者の権利の非常に低いレベルにまで引き下げようとする国際的な動きであり、この動きは2023年11月20～24日にジュネーブのILOで開催された直近の内陸水運会議でも見られた。
04. これらの問題は、天然資源や天然資源に依存する地域社会の持続可能性を確保するためには、労働条件の問題に対応することが重要であることを明らかにしている。

05. 以上の理由から、ITFに以下を求める。

- 我々の部門の労働組合の強化を目指す活動を拡大すること。
- 各国の政府および社会的パートナーに以下の必要性を認識させるために、この地域のITF活動を拡大すること。
  - a. 現地の組合と連携しながら、内陸水運部門の環境の実態や気候変動の深刻な影響を調査・診断するプロジェクトを実施し、労働者が職を失うことがないように、特に労働者全体の公正な移行の観点から、可能な解決策を見出す必要性について、各国の政府および社会的パートナーの認識を向上させる、この地域のITF活動を拡大すること。
  - b. この地域の内陸水運部門はサプライチェーンを形成する国際海運に関連していることを再確認し、この活動に関与する船主、代理店、団体、政府と連絡を取り、この活動に関与する労働者の最適な労働条件、権利、調和の達成を支援すること。



## E07: 航空輸送労働者の権利と自由に関する憲章の策定

2024年10月13日～19日にマラケシュで開催された第46回ITF大会の「ITFのビジョン(2024～2029)」におけるITFの要求「**グローバルサプライチェーンにおける説明責任**」に留意する。

01. 新型コロナウイルス感染症のパンデミックが深刻さを極めた時期を終え、航空輸送が広範囲に再開されたことで、移動の混乱が世界中の航空輸送業界で働く労働者や旅行者を大混乱に陥れたことを認識し、長い待ち時間、欠航や遅延、手荷物の紛失、人員不足はその後も続き、乗客の不満、乗客による労働者への嫌がらせの増加、不満の高まりなどにつながっている。こうした課題は収まるどころか、今も続いている。
02. 航空輸送の課題の根本的な原因は、労働者と彼らが航空輸送システムを動かすために行っている仕事に対する根本的な過小評価であることを認識し、航空の仕事と航空労働者に対するこの制度的過小評価は長期に見られる傾向であり、それがこのセクターにおける雇用の質を徐々に、そして確実に蝕んできた。今日、航空業界の労働条件には、以下の要素が組み合わさっている。
  - a. 極めて低い賃金
  - b. 不公平なスケジュール組み
  - c. 過度の残業
  - d. 同僚や旅行者からの嫌がらせ
  - e. トレーニング不足
  - f. 契約の突然の終了
  - g. 労働強化
  - h. ツールやリソースの不足
  - i. 統合計画が乏しく、設計や実施における労働者との協議がほぼ行われないうままの激しい技術革新

03. カナダの民間部門を組織する組合のユニフォーが、上記の制度的課題に対する法制上・規制上・業務上の解決策を促進するため、以下の項目を含む「航空輸送労働者の権利と自由憲章」を策定したことに留意する。

- a. 公正な賃金
- b. 安全な報告メカニズム
- c. 外注からの保護
- d. 労働強化への対応
- e. 質の高いトレーニングの提供
- f. 公平なスケジュール組み
- g. 安全で衛生的な職場
- h. 技術革新への発言権

04. 旅行条件を改善するために労働条件を改善するのではなく、政府、航空会社、空港、支援企業は、根本的問題の解決にはならない応急処置的な解決策に焦点を合わせてきたことに留意し、たとえばカナダでは、連邦政府が航空旅客保護規則を制定し、最低限の要件を満たさない航空会社に対して罰金や払い戻しの義務を課すことで、航空輸送の問題を解決しようとしている。多くの空港は、労働者を置き換える目的で導入した新テクノロジーと、スムーズで効率的な体験を旅行者に約束することで問題を解決しようとしてきたが、仕事を強化したり補強するのではなく、労働者を置き換えようとする動きにより、結局のところ不満を生むことを労働者は認識している。

05. 無策の結果、労働者と旅行者は、オーバーブッキングや欠航、手荷物の紛失、メンテナンス問題、狼狽して好戦的になる乗客、高騰する料金なおどの頭痛の種を抱え、無策の代償を払い続けていることを指摘する。案内を

してくれる人と話をできるまでの長い待ち時間、カスタマーサービスを支援するどころか邪魔するかのようなイライラさせられるアルゴリズム、そこに航空管制官やフライト・サービスの人員不足が加われば、劣悪な旅行体験を生み出す条件が完璧に揃うことになる。

06. 航空輸送労働者の労働条件は、市民の旅行条件であることを認識する。労働条件を改善し、人員を増やさなければ、旅行条件は改善しない。
07. そこで、ITFに以下を求める。
  - a. 航空輸送業界の労働条件を改善し、労働条件と旅行条件の密接な関連性に対する認識を高めるためのグローバル・キャンペーンを展開すること。
  - b. 顧客サービス、整備・修理、空港業務、小売、手荷物取り扱い、航空管制など、航空業界のすべてのサブセクターが、このキャンペーンに関する意見やフィードバックを提供する機会を確保するため、航空輸送労働者およびその労働組合との協議と協力を確保すること。
  - c. 労働条件の具体的な改善につながるようなロビー戦略や、国・小地域・地域レベルでの法律・規制改正を含む具体的な政策提言を策定するために、組合を支援し、専門知識、国際的な背景知識、ベストプラクティスを提供すること。
  - d. 航空産業全体の労働条件と基準を改善するために、航空輸送産業のサブセクターを横断する加盟組合主導の協力と連帯のための機構と能力を改善すること。



## E08: 航空サプライチェーンにおける規制緩和と細分化の影響との闘い

2024年10月13日～19日にマラケシュで開催された第46回ITF大会の「ITFのビジョン(2024～2029)」におけるITFの要求「**グローバルサプライチェーンにおける説明責任**」に留意し、

01. 以下を認識する。

- a. ITFの「航空業界のためのニューディール」は、航空サービスチェーンの断片化が、航空会社やサービス・プロバイダーを含む業界のあらゆる部門で、持続不可能な低コストのビジネスモデルを助長していることを指摘している。
- b. この断片化によって、航空サービスチェーン全体の労働者の雇用基準が低下し、賃金・労働条件が低下し、安全衛生リスクが高まり、低賃金の不安定労働が助長されている。
- c. 航空サービスチェーンの細分化(以下「細分化」)は、労働者が組合に組織化し、雇用条件を改善する上で障害となっている。特に、航空業界を特徴づける構造的な競争圧力は、競争力を維持するために劣悪な雇用条件に依存しているためだ。
- d. 2022年、多くの主要航空市場で大量欠航といわゆる「労働者不足」が発生したが、これはこの細分化された産業と持続不可能な雇用条件の直接的な結果であった。
- e. このように細分化された産業は、各国の航空産業内や産業間で労働者を対立させる。

f. 航空は、経済と社会の発展と連結性において重要な役割を果たし、適正な雇用を実現する上で重要な産業である。

02. 以下を認識する。

- a. 航空業界の細分化により、複数の航空会社が国内・国際レベルで同じサービスを提供するために競争し、業界は持続不可能なレベルの競争を強いられている。
- b. 各国の航空市場において規制緩和が進み、航空業界への参入障壁が低下したため、雇用基準や運航基準に大きな悪影響が出ている。
- c. 同じ路線をめぐる航空会社間の競争であろうと、クリーニングやケータリング、手荷物取り扱いサービスの契約をめぐるサービス業者間の競争であろうと、競争はコストを下げるために雇用基準を押し下げていることを前提としている。
- d. 「ITF航空業界のニューディール」は、航空業界全体の調整と規制の必要性を強調している。
- e. 近年、労働組合は航空産業の細分化に対処するために、部門別交渉協議会の開催、全国レベルの組織拡大運動の展開、空港別協約の締結、自国の規制機関との協議など、個別の戦略を策定している。

- f. ITF加盟組合は、航空サービス・チェーンの細分化に立ち向かう組織化・キャンペーン・交渉戦略を成功させるべく、互いに支援・調整することから恩恵を受けることができるだろう。
- g. いかなる国における組織化、キャンペーン、交渉の成功も、新たなベンチマークを確立することで、細分化の影響との闘いを世界的に前進させる。
- h. 航空業界の利用者は高度にネットワーク化されており、基準を押し下げて利益率を高めるというビジネスモデルを全世界で再現している。
- i. 共通の目的を持つ加盟組合間の取り組みを調整することで、権力を資本から労働者にシフトさせることができる。
- d. 細分化やその悪影響と闘う組合の成功戦略を文書化し、共有することで、世界各地の組合が同様の取り組みを行えるよう支援すること。
- e. 世界的な規制機関や業界団体とのグローバルな対話の基礎として、こうした問題と対決する上で成功した方法を活用すること。

03. そこで、ITF民間航空部会に以下を求める。

- a. 規制緩和と細分化、それが労働基準や国家開発の機会に及ぼす影響に関する証拠を収集すること。これには、接続性、サービス提供の脆弱性、持続可能性への取り組みへの影響も含まれる。
- b. 組織化や交渉の取り組みを支援するために、共通の利用者および(または)利用者のアライアンスと組合の存在を分析調査すること。
- c. 国際連帯を築き、戦略を共有し、グローバルな取り組みを展開するために、同じ目的を持つ組合を結集し、組織化、キャンペーン、交渉活動を支援すること。



## E09:海運のP&I保険の非効率に対処するための動議

2024年10月13日～19日にマラケシュで開催された第46回ITF大会の「ITFのビジョン(2024～2029)」におけるITFの要求「**グローバルサプライチェーンにおける説明責任**」に留意し、

01. 船員は、船舶ごと遺棄された場合、厳しく、尊厳を欠いた生活・労働条件(劣悪な食料・飲料水、賃金の未払い・不払い、その他の基本的生活・労働権の侵害等)に直面し、深刻な問題を経験することが非常に多いことに留意し、
02. P&Iクラブは、船主に有効な賠償責任保険を提供し、船舶が遺棄された場合や賃金未払いの場合に船員を支援することで、海運業界で重要な役割を果たすべき存在であることに留意し、
03. 船員の権利と福祉を守り、透明性や説明責任がより確保され、より人道的な海上保険制度を確立するためには、有効かつ適時のP&I保険制度が極めて重要であることを認識し、
04. さらに、現行のP&I制度には重大な欠陥があり、以下の通り、船員に悲惨な結果をもたらし、船員に関する海上保険の信頼性を損ねていることに留意し、
  - 2006年の海上の労働に関する条約(MLC)(改正)に基づき、遺棄された乗組員の送還や福利のための適時適切な支援が行えていない。
- 合理的な期限内に、MLCに基づく正当な賃金の支払いを実施したり、促進したりできず、船員を経済的に脆弱な状態にしている。
- 苦情処理や問題解決に関する、透明性が確保され、時宜にかなったコミュニケーションが欠如しているため、支援を求める船員に不必要なストレスと遅延をもたらしている。
05. 有効な保険が適用されていない船舶に乗り組む船員と協力したり、船員やその家族と連絡を取ったりするITF加盟組合を支援するようITFに要請し、
06. 船員からの苦情に透明性をもって、遅滞なく、確実に対応することの重要性をP&Iクラブに思い起こさせることをITFに要請し、
07. (例えば、ITFインスペクターの活動を通じて、)船舶遺棄の際の乗組員の送還および福利のための強制保険に関する船内書類を確認したり、P&I保険の適用範囲に関する関連情報を収集したりすることをITFに要請し、
08. 国際海事機関(IMO)や各国の海事当局と協力しながら、P&Iクラブに対する定期的な監査・査察を含む監督体制を強化し、国際基準の遵守、保険証書の有効性、効果的な苦情処理手続きを確実にするようITFおよびITF加盟組合に要請し、

- 
09. P&Iクラブの証書の状態、苦情、法令遵守の記録を追跡し、透明性と説明責任を確保するために、独立機関によって管理される一元化された公開データベースを構築する可能性を探り、そのプロセスに取り組むことをITFに要請する。



## E10: ITFとパリ協約の協力強化に関する動議

2024年10月13日～19日にマラケシュで開催された第46回ITF大会の「ITFのビジョン(2024～2029)」におけるITFの要求「**グローバルサプライチェーンにおける説明責任**」に留意し、

01. 国際運輸労連(ITF)は現在、包括的なレベルでのポートステートコントロール(PSC)体制との正式な協力を欠いていることに留意する。
02. さらに、PSCレジームとのコミュニケーションと協力について、現地のITF検査官のみに頼るのは非効率的なアプローチであることも指摘する。
03. 船員の福利に大きく貢献し、2006年海上労働条約(MLC)改正の適切な実施を確保するために、ITFと主要なPSC制度であるパリ協定(パリMoU)との協力関係を改善する必要があることを強調する。
04. パリ協定の下でのPSC検査における潜在的な矛盾と欠陥に関する懸念を認める。
05. 船員の福利を改善し、パリ協定の対象港湾に入港する船舶においてMLCの適切な実施を確保するため、ITFに対し、パリ協定との協力枠組みの構築に取り組むよう求める。
  - ITF代表を任命し、PSCとITFの協力関係改善に取り組むとともに、MLCに関してPSC査察官がITFに積極的に関与することを提唱する。
  - パリMOUとの恒久的な協力関係構築のための取り組みには、定期的な情報交換

の改善、船員の権利に関する共同キャンペーンの展開、繰り返し発生する問題の把握と対処のためのデータ共有、戦略的協力と新たな課題への対応に関する年次定例会議の開催が含まれるだろう。

- 今後、キャンペーンを計画する際に、パリMOUに情報を提供し、協議を行うことで、キャンペーンの整合性を確保し、効果を最大化することを目指すとともに、キャンペーン中の協力や支援の可能性に取り組み、より効果的なキャンペーンを達成するための専門知識やリソースを共有する。
  - ITFとPSC査察の結果の不一致や、一部のPSC制度の業務の欠陥を特定するメカニズムを確立し、これらの不一致や欠陥に対処するため、MLCへの船舶のコンプライアンス改善に焦点を当てた、パリMOUとの建設的な対話に参画する。
06. さらに、ITFに対し、この枠組みを他の関連覚書(例えば東京や地中海)に拡大・適用する道を探るとともに、船員の権利保護を改善するため、必要に応じて欧州海事安全機関(EMSA)と協力するよう求める。
  07. ITFに対し、この決議を定期的に見直し、更新することで、継続的な改善を図り、業界の新たな課題や変化に適応していくことを求める。





## E11: 国際団体交渉協議会 (IBF) への支援

2024年10月13日～19日にマラケシュで開催された第46回ITF大会の「ITFのビジョン(2024～2029)」におけるITFの要求「**グローバルサプライチェーンにおける説明責任**」に留意し、

01. 76年の歴史をもつFOCキャンペーン、25年の歴史をもち、依然として世界で唯一の国際的な団体交渉のメカニズムである国際労使交渉フォーラム(IBF)、そして、2023年のIBFで合意された、25万人の船員の6%の賃上げを祝し、
02. IBFはITFと、国際海事使用者委員会(IMEC)、国際船員労務協会(IMMAJ)、韓国船主協会(KSA)、エバーグリーンで構成される合同交渉グループ(JNG)との間で、2003年に設置されたことを想起し、
03. フィリピン人船員にとって、(2023年には4,000隻に乗船する約55,000人のフィリピン人船員を対象としていた)IBF協約が極めて重要であることに留意し、
04. IBFはFOC船で働く船員の賃金・労働条件に合意するため に、海事使用者と組合が真正かつ効果的な団体交渉を行うためのメカニズムであり、2023年時点で有効な協約の70%を占めていたことに留意し、
05. FOCキャンペーンとIBFの発展におけるITFの港湾労働者の重要な役割と力を認識し、
06. 世界中のITF加盟船員・港湾労組によって支えられているITFインスペクターの役割、影響力、力を認識し、

07. さらに、特定の地域協約に組み入れることができる基本原則を策定する中央交渉と地方交渉の両方におけるIBFの重要性を認識し、
08. ITFの船員部会、港湾部会、大会代議員に対して、以下に対する継続的支援を要請する。
  - a. ITF海事協約の数を増やし、IBFの役割を強化する5カ年戦略に合意し、以下について検討すること。
    - i 海運セクターと航路
    - ii 人権、サプライチェーン、貿易ルールに関する変化
    - iii 世界貿易と海運に影響を与える地政学的・経済的シフト
    - iv 航空、鉄道、路面、倉庫の企業間関係に影響力を行使する機会
    - v HCMMEチャータープロジェクトに関する船舶の協約締結
  - b. ITFの代表が少ない地域でITFインスペクターの数を増やすこと。
  - c. IBF、ITF協約、ITF加盟組合の国内協約の枠外の非合法の協約システムを追放するキャンペーンを展開すること。



## E12:チリの海上カボタージュの保護

2024年10月13日～19日にマラケシュで開催された第46回ITF大会の「ITFのビジョン(2024～2029)」におけるITFの要求「**グローバルサプライチェーンにおける説明責任**」に留意し、

01. 商船職員労働組合(SI.MAR)は以下の通り宣言する。
02. 我々は、貨物輸送のために海上運送制度を開放し、我が国の沿岸に便宜置籍船を誘致し、チリ籍船よりも外国商船を奨励するような特権を付与することによって、より大きな競争力を生み出そうと躍起になっているチリ政府が行う、労働者とその家族を傷つける、わが国の法制度を変更しようとするいかなる提案にも反対する。
03. 同法案では、カボタージュはチリ船舶のために確保されているが、新たに提案された悲惨な例外により、外国船にも市場が開放され、外国船は割引料金でカボタージュ・サービスを提供することができるため、貨物輸送はもはや国内船舶のために確保されたものではなく、チリの船会社は対等な条件で競争する選択肢を失うことになる。
04. 法案で提案されている例外は、約10万人の雇用を消滅させる。高度な訓練を受け、代替が難しい人材の雇用喪失はその家族だけでなく、トラック運転手、鉄道労働者などの他の交通運輸部門にも影響を及ぼすことを認識する。
05. 政府によるカボタージュ開放の4回目の試みで、船員組合は政府と有利な合意に達しようとしたが、残念ながら交渉は成功に至らず、議会委員会では政府も野党も同法案を承認しようとする政治的傾向が強いことが明らかになった点を考慮する。
06. 野党も同法案を撤回しようとしなかったことが明らかであり、現在の政治情勢が労働者にとって不利であることを考慮すると、我々は、下院で可決され、現在、上院で2度目の審議が行われている同法案を改善することに方向転換をせざるを得ない。
07. チリにおけるカボタージュの開放は、わが国の海運産業と、現在、働いているチリ人乗組員の雇用に悲惨な結果をもたらし、さらに、海上輸送に携わる多数の労働者に悪影響を及ぼすだけでなく、主権、船舶の航行の安全、海洋環境の保護にも影響を及ぼすことを認識する。
08. 国家商船海軍を効果的に促進、強化、保護するための海事法規の変更・更新について、国との議論に関与し、さらに(あるいは)上院に助言する正式な機関として、幅広い参画と代表性を確保するメカニズムを創設する必要があると確信する。
09. 我々はチリ政府に対し、広範かつ包括的なビジョンをもち、持続可能な海上輸送政策を策定するため、すべての関係者を招集し、包括的で補完的な作業部会に参加させることを提案する。

10. 国際運輸労連(ITF)が、この困難なプロセスを通じて、長年にわたり、我々を恒久的かつ無条件に支援してくれてきたこと、また、ITFの上級役員がチリ政府と直接会談することを通じて、現在審議中の法案が国家商船海軍の推進には繋がらない点を関係者に説得すべく尽力してきたことを認識する。
11. 我々はITFに対し、すべての利害関係者を交えたより広範な産業戦略に沿って、チリ商船海軍を促進、保護、強化するための措置を実施することで、総合的な運輸国家政策の全体的な目標との関連で、内航海運を復活させるために我々を支援してくれるよう強く要請する。
12. チリ共和国大統領、経済省、運輸省、国防省、労働省、国民議会および関係委員会に書簡を送り、外国船へのカポタージュ開放に反対するキャンペーンを支援するよう、すべてのITF加盟組合に要請する。



## F01: 持続可能な交通運輸を

2024年10月13～19日にマラケシュで開催されたITF第46回大会は、ITFのビジョン(2024-2029年)におけるITFの要求「**持続可能な交通運輸を**」に留意する。

01. 2010年の第42回ITF世界大会で採択された第1号決議のコミットメント(排出削減目標を支持すること、経済と持続可能な交通運輸システムの民主的管理の強化措置を求める運動を展開すること、加盟組合の気候変動対策を支援すること、および社会・環境運動とアライアンスを構築すること)に留意し、また、気候変動に関する政府間パネル(IPCC)の調査結果に基づき2050年までに炭素ゼロの交通運輸産業に移行するために急速な排出量削減を求める一方、社会のあらゆる集団のニーズに応えるための公共財としての交通運輸を確保することを求める「ITF持続可能な交通運輸政策の枠組み」(2020年4月のITF執行委員会で採択)に留意する。
02. 2015年のパリ協定、2015年のILOの公正な移行のためのガイドライン、2023年ILO総会の公正な移行に関する決議、2022年国連総会の清潔で健康的かつ持続可能な環境への権利に関する決議、2023年COP28で合意された公正な移行に関する作業計画など、気候変動対策の公正な移行の重要性を認識する各種国際合意に留意する。
03. また、以下で表明されたコミットメントに留意する。
  - a. アジア太平洋地域総会、アラブ地域総会、中南米・カリブ海地域総会、アフリカ地域総会:各地域における持続可能な交通運輸に関するプログラムの重要性を確認し、「公正な移行」政策を新たに策定することを世界大会に求める
  - b. 2022年9月の民間航空部会総会と同総会で承認された「航空のニューディール政策」:労働者主導の公正な移行を求める運動を展開するとともに、ICAOに公正な移行対策を要求する
  - c. 2023年3月の都市交通総会:地下鉄労働者の組織化を拡大し、加盟組合のグローバルな運動を調整し(第1号決議)、公共交通労働者が求める電化を実現する(第6号決議)
  - d. 2023年3月の路面運輸部会総会:道路貨物に関する公正な移行方針と行動計画を策定する
  - e. 2023年3月の鉄道部会総会:低炭素輸送へのモーダルシフトを支援するため、鉄道への公共投資と公有を要求する運動を展開する
  - f. 2023年9月の女性総会:「公正な移行」の産業計画を通じて、女性交通運輸労働者の参画を促進する
  - g. 2023年10月の青年総会:「公共交通こそ未来」キャンペーンや「安全で持続可能な鉄道」キャンペーンを強化し、青年の側面に焦点を当てる
  - h. 2023年12月の船員部会総会:新しい低炭素船舶の調達・設計における加盟組合の役割を支援し、代替燃料の利用に関するIMOの新規制を策定し、船主やその他の関係者に圧力をかけて「公正な移行」のための財務安全基金を設立する

04. 社会正義なくして気候正義はあり得ず、ゼロ・カーボン輸送は、ディーセントワーク、安全な労働条件・環境、組合に組織された良質な雇用の上に構築されなければならない、また、持続可能な交通運輸産業の構築には、公正な移行のために必要な重要なスキル・知識を保有する世界各地の何百万人もの交通運輸労働者の声を強く反映させなければならないことを認識する。
05. 女性交通運輸労働者、青年交通運輸労働者、少数派グループ、**非標準的雇用形態**の労働者、グローバルサウス(南半球の途上国)の労働者が、職場で気候変動の影響を著しく受けていることを認識する。
06. ITF、国際海運会議所(ICS)、国連グローバル・コンパクト(UNGC)、国際労働機関(ILO)、国際海事機関(IMO)が、2021年に「**公正な移行の海運タスクフォース**」を設立し、気候変動という非常事態への海運産業の対応において、船員が「公正な移行」の中心に据えられるようにしたことに留意する。
07. 2023年11月にITFと国際道路輸送連盟(IRU)が、道路輸送産業におけるディーセントな雇用へのアクセスを改善し(特に青年労働者に焦点をあてた対策を含む)、労働者を気候変動対策の共同設計者として認める「交通運輸のための公正な移行の誓約」に合意したことに留意する。
08. 2023年11月、2030年までに公共交通の運行を倍増させ、公共交通労働者のための「公正な移行」の実現を求める声明文「公共交通こそ未来」にITF、C40、国際公共交通連盟(UITP)、その他の国際組織が署名したことに留意する。
09. 2023年4月の「グリーンで包摂的かつ持続可能な民間航空に関するILO技術会議」で、公正な移行に向けた三者構成の戦略的アプローチが呼びかけられたことに留意する。
10. 石油、ガス、石炭の使用が段階的に廃止され、再生可能エネルギー発電所が新たに建設される中で、運輸労働者が直面する特有の課題を認識する。海洋再生可能エネルギー発電所の建設・運営・保守に携わる船員や港湾労働者には大きな機会がある一方、港湾ターミナルが閉鎖され、オフショアの石油・ガスインフラが解体・撤去され、再生可能エネルギー発電設備を取り扱う港湾ターミナルや海洋再生可能エネルギー発電プロジェクトにおいて新たな労使協約を締結しなければならないという課題もある。
11. 政府、使用者、投資家、多国籍顧客、その他すべての関係者に対し、以下を求める。
  - a. 気温上昇を1.5°Cに抑え、2050年までに雇用と労働条件を守りながら公益に資する炭素ゼロの交通運輸産業を構築し、すべての交通運輸労働者のための「公正な移行」を主導する全員体制の行動にコミットすること。
  - b. 気象条件の変化や極端な気象現象(熱ストレス、暴風雨、洪水、山火事など)に直面する労働者や幅広いコミュニティを保護するために、気候の新たな現実に適した交通運輸インフラ・サービスに投資し、それらを整備すること。
  - c. 交通運輸部門の真のニーズに対応し、グローバルノース(北半球の先進国)の歴史的な排出国がグローバルサウス(南半球の途上国)の債務負担を増大させることなしにグローバルサウスの公正な移行のために資金を提供する責任を果たし、ITF方針、ILOガイドライン、公正な移行に関する2023年のILO決議の公正な移行原則を支持する、グローバルな気候ファイナンス政策に合意すること。
  - d. 国の補助金や税金を社会的基準(拘束力のある労働協約、訓練キャパシティの創出、安全な人員配置など)と関連させ

ること。さらに、団体協約は地球にやさしく、社会的責任のある交通運輸の発展を支えるべきである。

- e. 「公正な移行」 タスクフォースの設置や団体交渉などを通じて、ITFやITF加盟組合と協力しながら、あらゆる交通運輸部門の「公正な移行」計画を策定すること。

## 12. ITFに以下を求める。

- a. 世界および各国の主要な意思決定権者をターゲットにし、より広範な気候変動対策運動と連携し、公益に貢献し、無駄な競争を排除するゼロ・カーボンの交通運輸産業を実現する闘いに全加盟組合を動員し、交通運輸労働者の保護とエンパワーメントを目指す公正な移行に基づくITFのグローバル・キャンペーン「気候の正義と労働者の正義」を展開すること。
- b. あらゆる部門・地域の交通運輸労働者が職場および国内・地域・国際の政策策定現場において「公正な移行」措置を求める運動を展開することを支援する、「公正な移行」拡大政策とそれに伴う財源を開発すること。

- c. 交通運輸労働者の権利に基づく公正な移行を保証する具体的措置や、グローバル経済の構造的変化(交通運輸の脱炭素化に必要な低炭素モードへのモーダルシフトの推進や主要な交通運輸・エネルギーインフラへの国家主導の投資を含む)を確保するために、国連気候変動枠組条約(UNFCCC)事務局を含む主要な国際政策機関に働きかけを行うこと。
- d. 結社の自由や団体交渉権等の基本的労働権を保護し、公正な移行の重要な側面について交通運輸労働者に積極的な発言権を与える、「公正な移行」協定を主要な使用者およびサプライチェーン関係者と締結すること。
- e. 政府、多国籍企業、投資家のために、「公正な移行」の基準を含み、労働組合の関与の重要性を強調し、ITFの人権デュー・ディリジェンス(HRDD)の枠組みに沿った、環境・人権デュー・ディリジェンスの総合的なアプローチを開発すること。



## F02: 気候変動対策としての鉄道投資

2024年10月13～19日にマラケシュで開催されたITF第46回大会は、ITFのビジョン(2024-2029年)におけるITFの要求「**持続可能な交通運輸を**」に留意し、

01. 世界的な温室効果ガスの排出を削減し、排出が環境に与える悪影響を減らすために、鉄道に投資する必要性を理解し、ディーゼル列車は飛行機や自家用車に比べて一人当たりの排出量を削減することができるものの、本大会は、陸上貨物・旅客輸送において電車が現在、最も環境に優しい解決策であることに合意し、
02. EUが2030年までに高速旅客鉄道と従来型の旅客鉄道の両方の輸送量の増加に向けて野心的な目標を掲げるなど、鉄道を経由した公共交通へのモーダルシフトを拡大、奨励する取り組みを歓迎し、
03. 英国政府が革新的な高速鉄道プロジェクトであるHS2を削減し、その資金を道路整備に振り向けるという決定を下したことを非難し、これは温室効果ガス排出量削減と2050年までのネットゼロ達成という英国政府の公約に反すると確信し、
04. 鉄道は適切に人員が配置され、また、安価な公共交通モードとみなされなければならないことに留意し、「持続可能な公共交通への投資、財源、運賃に関するマニフェスト」を土台とする組合の継続的活動やITFの「私たちの公共交通(OPT)」プログラムを歓迎し、
05. 中国-欧州東部貨物回廊の鉄道貨物量の増加で浮き彫りになったように、国内・国際鉄道貨物輸送は成長する可能性があることを認識し、

06. 鉄道がある国の政府に以下を求める。

- a. 鉄道を気候変動対策の解決策ととらえ、自国の鉄道ネットワークに投資し、世界の温室効果ガス排出との闘いを支援し、労働者を気候変動の影響から守ること。
- b. 公共交通の社会的モデルを採用し、それに応じて鉄道ネットワークに投資すること。

07. ITFに以下を求める。

- a. すべての人が旅客鉄道を安価に利用できるよう、各国のITF加盟組合のベストプラクティス(最良事例)について調査し、「持続可能な公共交通への投資、財源、運賃に関するマニフェスト」に基づいた取り組みを継続すること。
- b. 鉄道への公的資金投入と公共投資を提唱する「安全で持続可能な鉄道」グローバルキャンペーンを引き続き実施するとともに、公正な移行の目標に沿って自国の鉄道への投資拡大を目指す加盟組合のキャンペーンを支援すること。
- c. 短距離の航空輸送から鉄道輸送へのシフトを促すために高速鉄道の拡充を求めるキャンペーンを加盟組合とともに展開すること。
- d. キャンペーンを支援するとともに、鉄道へのモーダルシフト実現のための目標設定に成功したキャンペーンのエビデンスを共有すること。
- e. 鉄道への公共投資が経済的利益に見合うことを示すエビデンスを共有すること。例えば、鉄道への投資による経済的利益は、元の投資額の2倍以上になる可能性があることが研究で示されている等。



## F03: 上下一体の鉄道会社の解体および公共交通の民営化に反対する

2024年10月13～19日にマラケシュで開催されたITF第46回大会は、ITFのビジョン(2024-2029年)におけるITFの要求「**持続可能な交通運輸を**」に留意する。

01. 国際運輸労連(ITF)は、運行とインフラが一体化した鉄道会社を解体し、公共サービスを民営化しようとする政府、政党、その他の意思決定権者の試みに引き続き反対する。
02. 鉄道が環境にやさしく信頼性の高い輸送手段としての潜在能力を発揮できれば、交通運輸の温室効果ガス排出削減に決定的な貢献ができる。より多くの輸送を鉄道にシフトすれば、排出量と資源消費量は減少する。そのためには、上下一体の国有鉄道会社の維持・強化が不可欠である。
03. ITFは必要とされる世界中の鉄道の強化にコミットしている。我々は上下一体の国有鉄道が交通運輸部門の気候保護目標を達成する上での最良モデルであることを確信している。
04. 上下分離は多くの場所で輸送、運行、安全性を低下させてきたが、とりわけ労働力の削減を招いてきた。
05. 鉄道システムの自由化と民営化によって、各国の鉄道ネットワークに多数の民間事業者のパッチワークが生まれ、賃金等のソーシャルダumping、低コストの下請け事業者へのアウトソーシング、サービスの質の低下、安全性の低下、債務超過まで、さまざまな影響が生じている。
06. 今後、鉄道は利益の最大化ではなく、公共サービスの任務に注力する必要がある。我々は、上下一体の鉄道会社を解体し、鉄道システムをばらばらにして民営化、売却しようとする各国のあらゆる取り組みに反対する。
07. 英国では、鉄道の分割・民営化が乗客と労働者に悲惨な結果をもたらしたことは広く認められている。民営化の結果、鉄道の効率は低下し、乗客へのサービスは悪化し、労使関係は悪化し、使用者は労働者の条件を犠牲にして利益を得ようとしてきた。民営化の失敗により、英国の新政権は鉄道旅客事業を公有に戻し、上下一体の単一の鉄道に再統合しようとしている。
08. 公共サービスの目的を持つ、十分な財源を有する上下一体の公有鉄道システムが必要だ。鉄道インフラは、持続可能なサプライチェーンや新しい経済モデルの基盤となるべきである。
09. コロナ禍は、モビリティ(移動)がシステム上重要であり、公共サービスのこの部分を保証できるのは公有鉄道だけであることを示した。すべての会社の鉄道労働者が共同して公共の鉄道輸送を維持している。上下分離は、鉄道システムを弱体化させ、サービスを悪化させ、人員削減と輸送サービスの切り下げにつながるだろう。上下一体の鉄道会社の団体交渉が鉄道部門の労働・雇用条件を持続的に向上させるための中核的要素であり続けなければならない。



10. 欧州レベルでは、我々、欧州運輸労連(ETF)は、公有の上下一体型の鉄道会社を解体しようとする政治的な動きに断固とした態度で臨んでいる。すべてのITF加盟組合はこの見解を共有し、今後、一層強固に団結し、世界の鉄道産業の労働組合の力を強化していく。
11. 従業員を犠牲にする政策を進めるのではなく、将来に向けて良質な仕事を確保、拡大し、気候保護の要件を満たすためには、鉄道への大規模な投資が必要だ。このことを念頭に、安全で持続可能な鉄道を求めるITFのキャンペーンを強化し、従業員の声をより強く代弁していく。
  - 上下一体の鉄道会社の解体に反対する加盟組合の闘いを、産別の枠を超えて、効果的に支援すること。
  - 安全で持続可能な鉄道を求めるITFのキャンペーンの認知度と効果を高めること。
  - 鉄道の労働組合の力を強化し、将来にわたって質の高い鉄道の仕事を確保すること。
12. ITFに以下の行動を求める。
  - 上下一体の鉄道会社の解体や公共交通の民営化に反対する見解をとること。
  - 当該国の意思決定者にこの見解を強く表明すること。
  - 他組織とのパートナーシップを模索し、協力して交通運輸政策に対して積極的に影響力を行使すること。
  - リストラ・民営化と闘う労働組合の知見・経験を活用できるよう、世界の鉄道の概況の資料を作成すること。



## F04:ITFオフショア大陸棚ポリシーの見直し

2024年10月13～19日にマラケシュで開催されたITF第46回大会は、ITFのビジョン(2024-2029年)におけるITFの要求「**持続可能な交通運輸を**」に留意する。

01. オフショア石油・ガス・インフラは1960年代から稼働していることに留意する。つまり、このインフラの撤去は1958年の大陸棚に関するジュネーブ条約制定以来検討されており、1972年の廃棄物等の投棄による海洋汚染の防止に関する条約(ロンドン条約)によってさらに強化され、1982年の国連海洋法条約(UNCLOS)によって再び強化された。
02. さらに、このようなインフラの多くは、劣化が激しいまま意図的に放置され、撤去時期をはるかに超えていることにも留意する。事業者はこのインフラの解体作業の規模を常に認識していたが、規制当局から強制されるまで、行動に移さなかった。
03. 再生可能エネルギーや、特に解体作業により発生する新たな仕事への移行を考慮すると、オフショア石油・ガス会社が、使用されなくなったインフラの撤去、リサイクル、処分、陸上・海上の用地の修復に全責任を負うことが極めて重要であることを強調する。それぞれの現場で既に働いている労働者に、安全かつ良好な、組合が妥結する労働条件の下で、当該の業務に従事する機会をまず与える。
04. 現行のITFオフショア大陸棚ポリシーが現在でも目的に適っているかを確認し、洋上風力発電、解体作業、海底作業、ケーブル敷設など、オフショア石油・ガス以外の他の作業分野についても見直し作業が必要であると確信する。
05. ITFに以下を求める。
  - 内航の組合の権利を強化するために、ITFオフショア大陸棚ポリシーを可能な限り早期に再検討し、オフショア・タスクフォース・グループと同グループのメンバーに入る加盟組合がそれを監督すること。



WWW.ITFGLOBAL.ORG

世界を動かす  
交通労働者



国際運輸労連

49-60 Borough Road  
London SE11DR  
+44 (0)20 7403 2733