



私たちの
公共交通

市民のための
公共交通政策

地下鉄労働者 憲章

私たちの
仕事は

あなたの権利





はじめに

地下鉄は、統合公共交通システムの重要な構成要素である。交通回廊や交通ネットワークを横断して、大勢の人間を移動させる上で、最も効率的な方法だ。地下鉄は移動速度が速く、エネルギー消費の観点からも最も効率的な公共交通機関である。¹

地下鉄は都市内の地域格差を是正するために不可欠だ。地下鉄システムの拡充は、気候変動に効果的に対応し、公共交通へのモーダルシフトを促進し、日々公共交通に依存している地域社会をつなぎ、そうすることでモビリティ（移動）を基本的人権として認識し、社会正義を推進するために不可欠だ。

地下鉄労働者は地下鉄システムの柱であり、世界中の何百万人という乗客に、都市へ移動する権利を保証する大きな力である。

地下鉄システムが拡大し、多数の雇用を創出し、多くの乗客にサービスを提供しているにも関わらず、システムの多くで自動化、アウトソーシング、デジタル化が重視されているため、労働者への圧力が高まり、サービスの質に影響が及んでいる。世界中の乗客たちが、機械よりも人との対話を好み、乗客の様々な安全上のリスクを軽減するために、切符の回収や顧客サービスに従事する人員を増やす必要性を繰り返し表明している。より効率的で安全な地下鉄は、より人間的なものであり、これは働く人間を増やすことによるのみ達成できる。

地下鉄労働者は、自動化、デジタル化、一部職種の人員削減、乗客からのハラスメント、ジェンダーに基づく暴力などによって、ディーセントかつ高技能の仕事が脅かされるといった課題に直面している。地下鉄労働者とその組合は、民営化とアウトソーシングのプロセスにも直面している。そうした動きは、システムの安全性、労働者の労働条件、乗客へのサービスの質を脅かすことが明らかになっている。

私たち地下鉄労働者は、公共交通機関を拡大することが、不平等や気候変動と闘い、公共交通機関に依存する何百万もの人々の都市への移動の権利を拡大する基盤だと確信している。

使用者は官民を問わず、効率性、持続可能性、コスト管理の名の下に、しばしばコストを切り詰めようとする。この危険なイデオロギーにより、労働者の数がさらに減らされ、残った労働者がよりストレスの多い環境で、より多くの仕事を、より低い賃金でやらざるを得ない結果を導く。

この地下鉄労働者憲章では、質の高い公共サービスを提供し、不平等と闘い、労働者と乗客を中心に据えることに重点を置き、高効率で新しい地下鉄セクターの礎石となるべき主要な優先事項を明示している。

¹ この憲章は、2023年11月にトルコのイスタンブールで開催された地下鉄労働者会議で初めて議論された。イスタンブール合意はこちら <https://www.itfglobal.org/en/resources/istanbul-accord-union-organising-in-metro-sector>



第1章 公正な賃金と 良好な労働条件

1. あらゆる給与水準の労働者が、おしなべて生活費の上昇に追いつけずに苦勞している。使用者は、各地域の生活賃金を、労働者全員の最低初任給とすべきだ。職種や雇用形態に関係なく、すべての労働者が公正な賃金を受け取る権利を有する。
2. 適切な休憩時間、休息時間、適切な施設へのアクセスは、すべての地下鉄労働者に提供されなければならない。
3. すべての労働者は、フルタイム労働の最大化に焦点を当てた、公平で予測可能なスケジュールで働くべきだ。
4. 地下鉄の運行におけるゼロ時間契約を禁止すべきだ。
5. 地下鉄労働者は、労働組合を結成し、自分たちの権利と利益を擁護するための団体交渉権をもつべきだ。

第2章 インソーシングと アウトソーシングの禁止

1. 地下鉄の運行は、アウトソーシングよりもインソーシングを優先させ、すべてのサービスは、システム内の他の労働者と同じ権利と労働条件で働く直接雇用の労働者が提供するべきだ。
2. 地下鉄業務ではアウトソーシングを禁止し、既にアウトソーシングされた業務は社内に戻すべきだ。

第3章 安全衛生

1. 労働者と乗客のための安全運行が最優先されるべきだ。
2. 地下鉄労働者は安全で衛生的な環境で働く権利がある。会社は、労働者と乗客を等しく保護するために、強固な安全衛生規則を導入すべきだ。
3. すべての地下鉄で、国際的に監視され、規制されているアスベストの使用を禁止すべきだ。
4. 労働災害を軽減し、地下鉄システム内での事故や負傷を防止するため、十分な訓練、保護具、資源が提供されるべきだ。
5. 気候変動を安全衛生上の危険として考慮し、異常気象が地下鉄システムに及ぼす影響に適応した規則を策定する必要がある。そのような適応において、まず、洪水、熱波、大気汚染への対応を優先すべきだ。

第4章 公有と管理

1. 地下鉄システムは公有、公営であり続け、資金を供給され、営利目的ではなく地域社会の利益に奉仕すべきだ。
2. 地下鉄システムに関する意思決定プロセスは、労働組合や地域社会からの意見を取り入れ、監視のための仕組みを備え、国民に対して透明で説明責任を果たすべきだ。
3. 地下鉄が現在、民営またはコンセッション方式で運営されている場合は、公的管理下に置かれるべきだ。

第5章 住宅と ジェントリフィケーション

1. 地下鉄事業者、公共交通機関、地方自治体は、手頃な価格の住宅提供の取り組みを優先しなければならない。これは、ジェントリフィケーション（訳注：地域に住む人々の階層が上がると同時に地域全体の住宅価格が上昇し、通常、貧困層が住む場所を失う現象のこと）の課題に対応し、労働者がその地域社会で生活できるよう確保するためだ。
2. 地下鉄の駅やプロジェクトはすべて、その開発の重要な要素としての住宅のことを考慮すべきであり、地下鉄労働者とその家族のための住宅確保が優先されるべきだ。
3. 地下鉄事業者、公共交通機関、地方自治体は、影響を受ける地域社会と協力しなければならない。これは、地下鉄に関連した開発プロジェクトは、しばしば近隣の住宅の過大評価につながり、そのために転居を余儀なくされる住民への影響を緩和するためだ。

第6章 運賃と 資金調達

1. 地下鉄の運賃は、手頃で公平であるべきだ。なぜなら、乗客の社会経済的背景は多様であり、公共交通は利潤を追求する事業の対象ではなく、市民の権利だからだ。
2. メンテナンス、運営、拡張を支援するため、持続可能な公的資金を地下鉄システムに充当すべきだ。改善の取り組みは、乗客にとって手頃な価格や、労働者の公正な報酬を損なうことなく、講じられるべきだ。



第7章 テクノロジー

1. 交渉なくして自動化なし。地下鉄システムへの人間の介入は、地下鉄運行の柱であるべきだ。
2. 地下鉄システム内の技術革新は、労働者の雇用保障を確保しつつ、安全性、効率性、利用しやすさも確保するべきだ。人間の存在は、運行のあらゆる側面において優先されなければならない。
3. 自動化によって労働者が解雇されることがあってはならない。例えば、不当に大きな悪影響を受けがちな女性労働者が解雇されないようにする。
4. 労働者と労働組合は、新技術が導入される際、その新技術がさまざまな職種、とりわけ女性が多く従事している仕事に与える影響について、正式な通知と説明を受けるべきだ。
5. 地下鉄の運行にあたり、労働者に対するモニタリング、監視、アルゴリズムによるコントロールは最小限に抑えるべきだ。
6. 地下鉄労働者は、技術の変化に適応し、システム内の革新に貢献するための訓練と支援を受けるべきだ。
7. 地下鉄事業者は、人工知能の利用にあたり、労働者と乗客のための安全装置を導入しなければならない。
8. 技術移転と技術主権は、すべての地下鉄システムで保証される必要がある。グローバル・サウスの地下鉄システムは、自国の状況を考慮した技術革新の実施を形成できるものである必要がある。

第8章 ジェンダー平等

1. メトロの職場は、ジェンダーに基づく暴力やハラスメントのない職場でなければならない。不祥事に対処するための方針と手順が定められていなければならない。すべての地下鉄の職場は、仕事の世界における暴力とハラスメントの撤廃に関するILO190号条約および第206号勧告の実施を優先し、そのための交渉を行わなくてはならない。
2. 指導的地位への公平な参画や昇進の機会を含め、採用や労働者の定着対策を通じて、地下鉄労働者のジェンダーの多様性と平等を促進するための取り組みがなされるべきだ。
3. あらゆる年代の女性が高給の仕事（運転業務、監督職、管理職）や新技術導入に伴う新しい役割を担えるよう、昇進、研修、再訓練の機会を確保する。
4. トイレ設備や安全な飲料水の提供等、女性労働者や乗客のための施設を公共交通インフラやサービスに含めるべきだ。
5. 安全衛生対策では、制服、個人用保護具、定期的なトイレ休憩など、女性のニーズを考慮しなければならない。
6. あらゆるジェンダーの労働者が家事の責任を果たせる労働時間やシフトを交渉し、職場と自宅の間の移動手段を提供するなどして、早朝勤務や夜間勤務に伴う安全リスクに対応する。

第9章 気候変動

1. 地下鉄システムは、持続可能性を優先し、二酸化炭素排出を削減し、環境に配慮した取り組みを推進することで、気候変動と闘う取り組みに積極的に貢献すべきだ。
2. 地下鉄労働者は、再生可能エネルギー源への移行を支援し、輸送システムの環境フットプリントを削減する政策や取り組みを提唱すべきだ。

第10章 労働時間

1. 世界中の地下鉄で、賃金を下げることなく労働時間を短縮することを優先すべきだ。



私たちの
公共交通

ITFの私たちの公共交通プログラム

www.OurPublicTransport.org
#OurPublicTransport
opt@itf.org.uk

市民のための公共交通政策

www.OPTpolicy.org

市民のための
公共交通政策