



国際運輸労連

第43回世界大会

2014年8月10－16日、ソフィア

大会テーマ文書

「グローバル危機からグローバル正義
へ－交通運輸労働者の反撃」

第3草案：2014年6月作成案

目次

1. ビジョン	5
2. 課題	7
3. 2014 ～2018 年の活動計画	24
4. 優先課題	39
5. 別紙1：労働者の資本	49
6. 別紙2：自動化と新技術	51
7. 別紙3：最低年齢	53

序文

「交通運輸産業はグローバル経済のエンジンであり、交通運輸労働者はエンジンを動かし続ける燃料だ」 スティーブ・コットン ITF 書記長代行

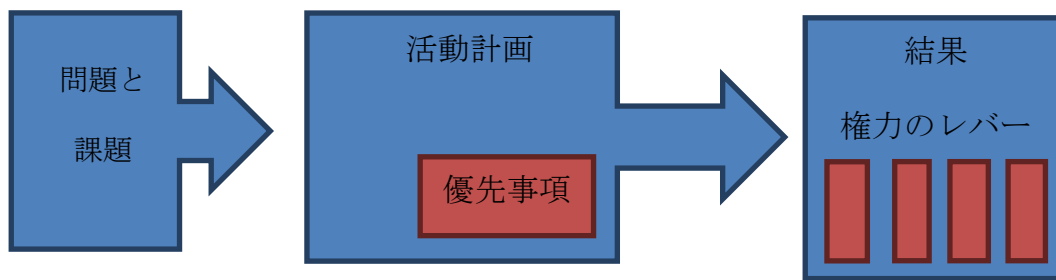
1. 状況は変化しており、交通運輸労働者と交通運輸労組は多くの課題に直面している。そうした課題に取り組むため、ITF は現状に適応する必要がある。

目的に即し、時代に左右されない

2. ITF の変革は既に始まっている。財政の見直しプロセス以来、人材をより効果的に活用するために ITF 書記局機構も刷新された。だが、機構改革だけでは十分ではない。ITF がその可能性を開花させるためには、活動の仕方を変える必要がある。
3. 現在の課題に真の意味で取り組むため、また今後起こってくる課題への対応を準備するため、ITF の活動計画の立て方や優先活動の決定の仕方を改善する必要がある。
4. 加盟組合が ITF の優先活動を決め、現場でプロジェクトを実行するために本気で取り組めるような、加盟組合主導の ITF が必要だ。ITF の政治的な指導者にも全面的に関与してもらい、ITF 活動の進捗状況を監視し、方向性を示してもらいたい。
5. ITF がより効果を発揮することを目指すなら、活動をより構造化し、よりよく活動するためのスキルと能力を構築する必要がある。ITF の運動やプロジェクトは堅牢な方法論に基づき、実施効率の良いものでなければならない。そうすることで目的や、いかに目的を達成するか、成功しているのかを明確に理解することができる。地域や部門の垣根を越え、他の国際産別組織とも活動を調整する必要がある。効率を上げるためには、ITF が時代遅れになることがないよう重要な活動を進める能力を高める必要がある。
6. 本テーマ文書では ITF 内部で起きているこうした変化全てについて言及する。

大会テーマ文書の目的

7. 大会テーマ文書はこれまでも ITF が意図する向こう 4 年間の活動の方向性を伝える手段であった。しかし、今回のテーマ文書では、そうした一般的な概念の先へ行くことを目指してきた。今回は、ITF や加盟組合が抱える課題の概要を伝えると同時に、向こう 4 年間の ITF の活動計画と優先事項の枠組みを提供するよう努めた。ITF の全ての部会と地域の連判状であるこの枠組みが、現実にはしっかりと根ざしたものであり、明確な方向性と次の大会までの活動の確固たる基礎を提供するものとなっていることを願う。



テーマ文書の進化

8. 前回までとは異なり、書記局が起草した大会テーマ文書が執行委員会に承認されれば、長い期間に及んだ協議の結晶としてテーマ文書が出来上がることになる。「グローバル危機からグローバル正義へ：交通運輸労働者の反撃」というタイトルのテーマ文書には一連の見出しがつき、大会の議論や加盟組合からの意見表明のたたき台となる。これをもとに全ての地域総会や部会総会においても大会テーマ文書を議論し、コメントや提案を行うよう奨励されてきた。
9. 同時に、今後の ITF 活動を推進していく上での交通運輸産業の今後の主な動向を把握するため、未来の交通運輸に関する研究も行った。
10. 2013 年 12 月には、テーマ文書の第一草案が全加盟組合に配布され、さらなるコメントを求めた。その後、各部会の議長や各地域を代表する ITF 副会長に提示され、議論が行われた。

テーマ文書の構成

11. 文書の構成は下記の通り：
 - a) 序文：テーマ文書の根底にある考え方、作成に至った文脈、その役割と目的を明示する。
 - b) ビジョン：2018 年にどうなっていたいか、将来の変化に適応するためにはどこに焦点をあてるべきなのかを明示する。
 - c) 課題：どのような文脈の中で ITF が活動を行っていくのかの情報を提供する。外部環境と主な業界の動向、加盟組合を取り巻く状況、我々が直面する課題を描写する。
 - d) 計画：ITF の 2014－2018 年の活動計画を明示する。これが今後 4 年間で ITF が行っていく活動の概要となる。
 - e) 優先事項：ITF の部会、地域、部門ごとの優先活動分野を深掘りする。
12. 本テーマ文書が ITF ファミリーの全構成員に情報を提供し、インスピレーションを与え、関与できるものとなることを願う。今から 2018 年までの間にやるべき仕事は多い。成功を収めるためには、私たち全員がやるべきことにきちんと取り組む必要がある。

「交通運輸産業はグローバル化の核心にある。ロジスティックスと旅客輸送サービスは貿易や経済の成長を力強く支えている。それ以上に、重要な交通運輸的要素を持たないグローバル脅威や課題などほとんど存在しない。大量移民や地政学的紛争、自然災害や健康への脅威、海賊など、どれをとってもそうだ」国際交通運輸フォーラム

13. グローバル経済は交通運輸産業と交運労働者なしに機能し得ない。組合に加入していようとなかろうと、交運労働者は相互につながっている。共通の利害関係をもち、ITFはまさにそれを代表しようとしている。交運労働者は公正な賃金、雇用保障、安全な仕事、年金、失業時の保護、育児支援を求めている。また、住宅、教育、医療、衛生、きれいな空気、正義、表現の自由、平等、差別や暴力からの自由、児童労働と強制労働に対するゼロ寛容を求めている。そして、自分や他人のためにこうした価値観を守るために闘うことができる環境で働きたいと思っている。つまり、交運労働者には組合、結社の自由、団体交渉が必要だということだ。
14. しかし、組合の組織率は下がっており、上昇してはいない。若者の多くが組合を昔の世界秩序に属するものと捉えている。最近の ITF 会議である代議員が述べたように、組合の多くが 19 世紀と同じ機構を保っているのが現状では、それも驚くべきことではない。しかし、組合はまだ失敗したわけではない。生き残ってはいる。組合の活動には大きな可能性が潜んでいる。変わることも可能だ。
15. 我々がやるべきことは力の構築だ。
16. ITF 加盟組合とその組合員により深く参加し、関与し、関わりをもってもらう必要がある。各国レベルでの活動家の参加が地域レベル、産業レベル、グローバルレベルでの団結へとつながっていく必要がある。また、ITF に加入していることがもたらす恩恵について包括的なコンセンサス形成を強化し、それをもとに発展していく必要がある。このことはつまり、組織を拡大し、労働者を強力かつ参加型、民主主義的であり、男女および若者を代表する労働組合に組織していくという我々の共通の使命をグローバルレベルで理解することを意味する。
17. 今ある選択肢に代わる選択肢を生み出す必要がある。主な政策問題に関する ITF の立場を決め、それが ITF の組織人員全体にあまねく広まるようにする必要がある。交通運輸ガバナンスに対応する必要がある。不平等、貧困、気候正義などに対応するための政治的な代替案を求めて闘っている、より広範な市民運動に ITF 加盟労組とその組合員がもっと参加する必要がある
18. しかし、何よりも、力と影響力を構築する必要がある。歴史的に見ても、政府や使用者はいつ何時新たな攻撃を仕掛けてくる可能性があるため、ITF ファミリーを新自由主義から守る力をもつ必要がある。より大きく、より団結力の強い組合が現場レベルで活動家のネットワークを発展させ、それを動員できるようにすることが必要だ。法的な戦略を活用し、企業統治システムに着目し、それを我々の有利に活用し、資本市場戦略を構築し、敵のグローバルブランドに攻撃をかける必要がある。

全力を尽くせ：ITF が強化すべき4つの力のレバー

19. 交通運輸労組がまさに直面する課題に対応する中で、ITF の将来にとって極めて重要な4つの力のレバーを強化する作業も同時に行うことになる。4つの力のレバーとは、主要交通ハブの統合、業界の主なプレーヤーへの影響力行使、現場組合員の活性化、地理的な変遷への対応である。
20. これらの4つのレバーに焦点をあてることで、ITF はあらゆる交運労組の利益を前進させる力を強化することができるようになるだろう。

主要交通ハブの統合

21. ITF の力の基盤は主要港湾、空港、ロジスティックスハブ、内陸水運、鉄道回廊などで組織されている組織労働者だ。組織交運労働者は自身やより広範な ITF ファミリーの仲間のために多くの力を行行使できる。交通運輸産業が急速に拡大する中、世界の主な交通の要衝において ITF の労働組合としての影響力が脅威にさらされている。例えば、新しいタイプのロジスティックスハブは港や空港の近くにあるが、しばしば未組織の労働者を雇用している。
22. 交通ハブや回廊で労働者を組織することは依然として「本気で取り組むべき問題」だ。ITF は加盟組合と共に、最も重要かつ達成可能な標的を選定していく。

業界の主なプレーヤーへの影響力行使

23. 海運、港湾、グローバルデリバリー（国際宅急便）は全て一握りの大手プレーヤーが掌握している。航空と都市交通では、攻撃的な多国籍企業が急速に成長している。トラック業界の場合、大手小売り業者など、交通運輸業界外の企業が本当の意味で交運労働者の労働条件を決定していることがある。
24. ITF は交通運輸産業全体の基準を設定しているような多国籍企業や地域の企業を運動の標的としていく。特に、グローバル・サプライチェーンや公共部門などで他の国際産別組織とも協力し、産業の垣根を超えて組合の力を構築していく。

現場組合員の活性化

25. 現場組合員の活性化とは、グローバルレベルで多数を動員できる稀有な民主主義的組織である国際産別のユニークな力を利用し、その力を各国政府や使用者に対して示していくことを意味する。主な交通ハブや回廊で働く労働者に焦点をあてるためには、戦略的な労働者を動員する必要がある。現場組合員を活性化とは、大衆民主主義の勢力基盤を利用する能力を ITF も確実に持てるようにすることだ。これは特に、組合組織率が非常に高いが、産業構造が比較的グローバルネットワーク化していない鉄道部会などの部会で重要だ。

26. 鉄道と都市交通は労働者数が多く、都市や地域経済に主要なサービスを提供しているが、そこではグローバル企業の利益が公共ニーズと競合している。組合は、安全、持続可能性、公共サービスなどの問題について力強いアライアンスを市民運動グループと結成するべきだ。
27. ITF とその他の国際産別はグローバルレベルで最も存在感のある大衆民主主義の力となる必要がある。

地理的な変遷への対応

28. 世界経済は次の 50 年で大きくシフトするだろう。今後は、米国、中国、インドが超経済大国となり、メキシコ、インドネシア、ナイジェリア、トルコ、ブラジル、ロシアがカナダやイタリアなど中レベル OECD 諸国に追いついていくことが予測される。ドバイ、シンガポール、香港、パナマなどが小規模の「ロジスティックス都市国家」として交通運輸産業で多大なる重要性をもっている。
29. ITF は最も必要な高成長国や地域で組合構築プログラムを発展させていく。交通運輸産業が異なる地域へと拡大していく中、ITF ファミリーもまたそれに合わせて成長していかななくてはならない。

課題

今日の世界の状況

「今日、状況は取り返しがつかないほどに変化した。政府はグローバル経済のなすがままになり、それに抵抗する能力がないことを自ら表明し、大手企業はほぼ世界中で所有と生産戦略の面で多国籍性をもち、労働組合はしばしば混乱している」ガンプレル・マコーミック・R および R. ハイマン (2013) 『西欧の労働組合、困難な時代、困難な選択』オックスフォード大学出版

30. 1980 年代初頭以来、一定のイデオロギーに傾倒した先進国の政府が「ワシントン・コンセンサス」が推奨するグローバル経済の新自由主義プロジェクトを攻撃的に追求してきた。国際通貨基金 (IMF) や世界銀行のような国際金融機関がグローバル化を推進し、世界貿易機関 (WTO) は自由化を推進してきた。
31. 各国の政府は公共部門の縮小を目指してきた。市場開放とさらなる自由化を進めることを目指し、地域の経済ブロックを形成し、社会的基準などにはほとんど目もくれなかった。グローバル化がもたらした利益拡大と労働コスト削減の機会を活用しようと、資本が諸産業を再編した。

「トルコでは、1996年に鉄道が民営化されて以降、鉄道労働者が35%減少した。現在は機関車の運転手を含む全ての従業員が契約社員となっている」
『2011年5月のITF鉄道レポート』

32. 各国の労働者は次々に苦労の末勝ち取ってきた社会保障を失っている。民営化や競争入札の末、雇用先が契約を失ったり、外注が行われたりしたことで何百もの雇用が失われている。安定した雇用は失われ、不安定雇用と雇用の柔軟性がこれに代わった。

「2012年には中間層の所得が先進国で低迷したが、世界中の富裕層は2410億ドルも富が増えた－下から10%の最貧困層の所得は2007年以降毎年2%下がっている」『G20財務相・労働相合同会議（2013年7月18-19日、モスクワ）に提出されたL20労働組合の声明』（ITUC）

33. 政府も資本も労働組合を新自由主義プロジェクトの主な障壁の一つと見なしてきた。そのため、組合が攻撃の対象となっている。組合が労働者の擁護をしにくくする法律が各国で可決されたりもしている。労働者や労働組合を軽視するために右翼のマスコミキャンペーンが利用されたりしている。

危機にあるグローバル化

34. グローバル化と規制緩和により、貧者が失った富を富裕層が獲得した。グローバル化した自由市場と短期的利益を狙った金融投機の文化により、2008年にはグローバル金融制度が事実上崩壊した。
35. 2008年以降の経済危機により、銀行システム強化のために政府が介入し、さらなる経済崩壊を回避したが、経済危機を実際にもたらした新自由主義的モデルから大きく脱却することはできなかった。
36. 現在、不況に見舞われている欧州と北米では、経済回復プログラムにより、緊縮策が強行され、普通の労働者がそのコストを支払わされている。使用者も政府も年金、福祉、社会保障を削減している。公共サービスが大幅に削減され、環境基準や運行上の安全基準が切り下げられている。これにより、訓練や安全衛生面の保護が削られ、労働者の権利が侵害され、組合の交渉力も弱まった。その結果起きた失業と非正規雇用の大幅な上昇により、青年と同様に女性が最も悪影響を受けてきたが、非正規雇用に占める青年と女性は、経済危機前から既に不釣り合いなほど高かった。

「世界的に見て、経済危機で職を失った人の84%が失業保険をもらえない。その結果、生きるためにインフォーマル労働を強いられることになる」
『G20財務相・労働相合同会議（2013年7月18-19日、モスクワ）に提出されたL20労働組合の声明』（ITUC）

37. 国際資本は経済危機を口実に、欧州で社会民主主義モデルを弱体化させ、資本と労働者の力の均衡をシフトさせ、バランスを公共の利益から民間部門の利益へと傾斜させた。

38. 経済危機の影響をそれほど受けなかった地域においても、例えば、中南米の保護経済や社会政策など、国の特定の経済状況により、使用者と一部の政府が労働者の手当や権利を攻撃するなど、危機が民営化と規制緩和を進める口実に利用された。
39. 交通運輸労組は、グローバル労働運動の主な立役者であるが、まさにこうした攻撃の矢面に立たされている。例えば、より適用範囲の広い、様々な国際新サービス自由協定（WTO の支援のもと進められているが、締結する国の数は少ない）を通じ、交通運輸などのサービスの自由化を改めて進めようとする試みがなされている。

交通運輸労組の課題と機会

「労働権、社会保障、ディーセントな（人間らしい生活の可能な）収入を伴う雇用はより安定的な成長に寄与し、社会的な包括を強化し、貧困を削減する」『G20の宣言2012年6月、ロスカボス』

40. しかし、ディーセントワークを提供する労働市場こそ成長への道であることを認識している政府もある。一方、交通運輸サービスが成長には欠かせないと認識する政府もある。国家の交通システムへの投資に基づく、（新自由主義の）対案の政策は、中南米の一部で実施され、既に成功している。
41. 同時に、交通運輸労組に力を構築する機会を提供する変化が起きている。多国籍企業は交通運輸労働者がかつてないほどグローバル・サプライチェーンに組み込んでいる。サプライチェーンが進化するにつれ、新たな交通の要衝が出現し、例えば、港湾の倉庫がクラスター化したりする。
42. サプライチェーンの見える化により、交通運輸労組は製造や小売部門の労働者ともつながり、真の使用者である発注元企業を一丸となって攻撃の対象とする能力をもてるようになった。有名な工場で火事や事故が発生すれば、企業の社会的責任は偽りだったことを追求することができ、組合は強制力のある基準設置のための運動を主導することができる。
43. 交通運輸労組は、地域社会の形成に役立つような、持続可能な雇用を基本とする投資方針設置のため、世界中の年金基金に対して持てる影響力を利用することもできる。また、生産とサプライチェーン全体を通じ、公正な基準作りに奔走できる。気候変動などの全体的な問題から、交通運輸部門の喫緊の課題である航空産業の便宜置籍問題が提起する安全への脅威など、労働組合が先頭に立って世界的な政策・解決策を打ち立てていく必要性が明らかに存在する。

公共サービスへの攻撃

44. 公共サービスはかつてないレベルで自由化とグローバル化に対する闘いの矢面に立っている。2008 年のグローバル経済危機への対応としての緊縮策により、公共交通を含む公共サービスへの攻撃はますます強まった。

欧州と北米では、長年にわたる投資不足により、駆使され続けてきた交通インフラが破綻寸前に至っている。この 15 年間で内陸運輸部門への投資は 1980 年代から 2 割下がった。『ITF 調査』

45. 現在、世界中の都市が急速に発展している中で、公共部門は前代未聞のレベルで縮小している。急速に発展する都市は説明責任が果たされ、土地利用、公衆安全、健康と衛生、環境保護、効率よく手ごろな価格で利用できる安全な大量輸送システムに関する整合性のある都市計画を必要としている。ゆえに、公共サービスに対する攻撃は極めて重要なサービスに対する攻撃であるばかりでなく、公益事業の計画能力や資源への公正なアクセス、移動権、地域経済を支える能力と環境面での持続可能性を担保する能力への攻撃でもある。運行基準や安全基準を維持することや、ディーセントな雇用に対する攻撃でもある。公共サービスが民間企業の利益のためだけに運行されると、これらの要素は全て弱体化される。
46. 民営化により、公共交通の運行は直接所有かフランチャイズ買収を通じた運行から、ナショナルエクスプレスやヴェオリアのような主な多国籍サービス企業などの民間企業による運行へと移行した。民間企業は採算の取れない路線の運行には興味がなく、利益を度外視した広範な社会的なニーズに応える責任があるなどという認識もない。
47. 市場に新規参入した事業者は攻撃的な組合潰し策で労働組合の結成に抵抗する。その低コスト運行により、既存事業者の従業員の条件も切り崩される。
48. しかし、中南米、アフリカ、アジアでは、政策決定者の民営化政策にも関わらず、公共交通が公共の所有に戻っている国もある。高速バス輸送（BRT）システム（68 段落 b を参照のこと）の論理は、このシステムを公共所有に移行させる機会を組合に提供している。

「車の運転を伴わない代替交通手段を改善するため、市当局は自家用車の使用を減らすことの恩恵に目を向けることもできよう。自動車は他の交通モードよりも一人あたり多くのスペースを要する。高速道路では一車線で一時間につき車に乗った 2,500 人が移動できるが、これに対し、バスなら 5,000 人、列車なら 50,000 人だ」ピーター・ニューマンとロブ・サルター（オーストラリア、カーティン大学）

変わりゆく経済的地勢

新興市場は 2013 年に 4.6%、2015-2016 年には 6% 拡大するだろう。2020 年までには世界の経済成長の三分の二を占めるようになるだろう。2030 年までには中国が米国を追い抜き世界最大の経済大国となり、世界の GDP の三分の一を占めるまでになるだろう。エルンスト&ヤング

49. 世界経済の状況は変化している。今後、経済や交通運輸会社が拡大していくのは、必ずしも労働組合の力が歴史的に強かった国や地域、企業でない可能性がある。このようなシフトは既に始まっている。1980 年から 2010 年の間では、新興国で 9 億の雇用が生まれた。これは世界の北部諸国の 6 倍にあたり、この傾向は今後も続くだろう。

世界最大のグローバル港湾ターミナル会社の3社がスエズ運河以東に所在する。2017年までに全世界のコンテナの半数が東アジアで取り扱われることになるだろう。欧州と北米以外の航空会社の市場シェアは1992年には3割だったが、2032年には58%に上昇するだろう。

50. 経済危機はブラジル、中国、インド、ロシアなどのダイナミックな経済国を出現させると同時に、経済力を西から東へと根本的にシフトさせた。インドの交通運輸産業とインフラが急速に発展しており、継続的な経済成長のカギと見なされている。資本の潤沢なペルシア湾岸諸国が弱含むグローバル市場で競争しようとする動きを強めており、労働権や人権などには関心がない。民間航空業界では今後、南アジアと中国で爆発的成長が見込まれる。
51. 中国は依然として最も急速に成長する経済大国であり続けるため、グローバル経済の恩恵を最も受けた中国において、労働者の権利と組合による代表制を支援する戦略を構築するという課題へのより迅速な対応が必要になっている。しかし、労働者、正式な労働組合、政府の間の新しい力学に国際労働運動が対応することが必要だ。

「朗報は北東中国の港湾都市、煙台では、権利のために立ち上がり、労働組合を結成する権利のために2年間も闘う意欲のある労働者が存在したことだ。反対に悪いニュースは、この労働者の闘いが組合活動家に甚大な損失をもたらしたことだ。少なくとも7人が組合運動を理由に、会社が違法組合潰し行為を続ける中で解雇されてしまった。問題の会社は香港とデンマークの企業の合弁、オール・ウォルフ（煙台）エレクトロニクス社だ」『チャイナ・レイバー・ニュース』

52. アフリカの経済は2001年以降、5.1%成長してきた。数十年前から見ると非常に大きな伸びだ。アフリカの経済関係も急速に変化している。中国と他の新興経済国は未開発のオフショア石油やガス資源など、アフリカの天然資源に大きな投資をしている。アフリカの航空産業は高い成長率が見込まれるが、アフリカの航空会社が動く前に外資がこれを利用しようとしている様子が伺える。新たな経済ブロックの西アフリカ諸国経済共同体（ECOWAS）はますます重要度を増し、地域の道路回廊（コリドール）などの運輸インフラへの投資を牽引している。

持続可能性

53. 世界の最貧国がますます気候変動の影響を受けやすくなっており、このことが農業、食糧安全保障、水の供給、気候、医療、生態系、交通インフラを含むインフラに影響を及ぼしている。エネルギーの再構築を行う場合、交通運輸産業が化石燃料を使用する方法を大きく変えることが必要になるだろう。

「非政府系の気候アカウンタビリティ・インスティテュートが気候変動を悪化させる二酸化炭素を排出する燃料を採掘している企業はどこか調査した。その報告書によると、過去259年間で（中略）、90社のグローバル企業が計9,140億トン相当の二酸化炭素を排出している。最悪の排出者は石油会社で、シェブロンが過去の排出量の3.5%を占め、トップであり、90社のうち石炭、石炭、ガス関連以外の企業はわずか7社しかない」2013年11月29日、マイル&ガーディアン

54. ITF の「削減、シフト、改善」の取り組みの実施が大きな課題となろう。しかし、主な社会面、環境面での優先事項を満たすクリーンで再生可能、低炭素のシステムへのエネルギー移行は、力を労働者、地域社会、一般市民へとシフトさせることなくして成し得ない。今後、持続可能なエネルギーシステムを実現していくためには、説明責任を果たせる公共部門システムが必要だ。

民営化と自由化の影響

55. グローバル化により、ますます多くの国とその国の交通運輸を含む公共サービスが外国投資に開かれるようになった。多くの国が戦略的な地域あるいは世界レベルのハブになろうと互いに競争している。一部の政府は多国籍企業の投資を招くための努力の一環として組合の自由な活動に厳しい制限を設けている。
56. 一方、企業は利益獲得の機会に乗じる際に必要な大量の資本を獲得しようとしのぎを削っている。そのため、多くの企業が年金基金など大手金融機関投資家に目を向けている。
57. 交通運輸自体は、一地域のバスから国鉄、ナショナルフラッグキャリア、商船に至るまで、民営化と自由化のなすがままだ。交通運輸がよりグローバル化し、航空や船舶のアライアンスという形や、多国籍都市交通会社、グローバル港湾オペレーターや巨大な複合一貫ロジスティックス会社の出現という形で集中が進んでいる。

多国籍企業

58. 他の産業と同様、交通運輸産業では今後もますます多国籍企業が占有度合いを増すことになり、国営や公営の交通運輸事業に参入することになる。多国籍企業は時に中核的な労働基準を順守していると主張することもあるが、企業の社会的責任のメカニズムはうわべだけのものであることも多く、下請け先の業務に適用されることもまれだ。企業が国際枠組み協約（IFAs）を締結している場合でも、営業先の国によって異なる基準を適用していることもある。ある国で良好な労使関係を結び、良好な労使慣行を保っている企業が、別の国では組合を潰そうと暴力をふるうこともある。そのような企業を組織する ITF 加盟組合は、協力して企業のダブルスタンダードを暴き、闘いに勝利することで多くを勝ち取ってきた。力を構築し、影響力を増し、全ての人に恩恵を提供するために、この分野でさらなる活動ができる。

「長い闘争の末、今では DHL トルコについて団体交渉を行う許可が労働・社会保障省から下りた。この勝利は TUMTIS だけのものではなく、団結と国際連帯の勝利でもある」 ケナン・オズトゥルク（TUMTIS 労組）

グローバルガバナンス

59. 多国籍企業の影響力の大きさを懸念する声が、OECD ガイドラインなどの行動規範を利用して国際的な規制をしようとの試みにつながってきた。政府は国際労働機関（ILO）で自国が調印した国際条約に関して ILO から連絡を受ける。

60. 海運と民間航空の両部門では、非常に広範な重要な運航基準が国際海事機関（IMO）や民間航空機関（ICAO）により設定されている。これらの運航基準には、海運会社や航空会社が職場が国際的に移動するという特質を雇用条件規則や労働者の権利を無視する口実に利用することを防ぐ労働基準が伴わなければならない。2006 年 ILO 海上労働条約が発効したことは、この方面での ITF 加盟組合の主な功績であり、交通運輸労働者は他の交通モードにおいても同様の基準設置のために議論を展開することができる。
61. 経済危機が起きた今、適切な国際規制の枠組みが必要であることはかつてないほど明確になってきている。喫緊のグローバルな課題への対応がなされていない。基本的なニーズが満たされておらず、食糧の公正な生産、流通、提供に関するグローバルな政策は無視されている。将来のグリーン交通運輸部門への投資も拒否されている。こうした環境の中、交通運輸労組はこれらの問題を強硬に追求し、労働者のために公正な処遇を勝ち取ることができる。
62. 環境や世界の貧困、最近では租税回避地の利用を含む¹法人税回避の問題などについて運動を展開しているグループが、消費者ボイコットなどのグローバル企業を対象とした攻撃も仕掛けている。交通運輸労組は市民運動に参加し、公正な貿易を求める取り組みや環境保護運動に交通運輸を含めるよう求めることができる。また、公正な税制や金融取引を求める運動にも参加することができる。

交通運輸: グローバル経済の要

63. 交通運輸は経済のグローバル化プロジェクトの中で戦略的位置を占めている。企業は世界中に広がるサプライチェーンに沿って部品を調達したり、製造のプロセスを複数の国にまたがらせたり、世界中の倉庫やショッピングモールに運送したりすることができる。グローバル企業はこのプロセスをより速く、より安くすることを絶えず追求してきた。海上コンテナから超大型航空機まで、運航プロセスや車両、器具はますます標準化され、グローバル化され、コンピューター・クレーンや無人列車など、ますます自動化されている。一方、運転士や倉庫労働者にかかる、配送スケジュールを守らなければならないというプレッシャーはますます強まっている。
64. 交通運輸労働者の真の使用人は現在、サプライチェーンのさらに端にいる。メーカーや小売企業のロジスティクス面でのニーズが貨物輸送産業の変化を主に牽引する要素となった。交通運輸労働者の労働基準と労働・生活条件はますますグローバル製造と小売りの発注元企業に決定されるようになっていく。組合はますますこうした意志決定から除外され、そのことが交通運輸事業者と直接交渉する能力を削いでいる。

民主党員と集会を開いた無党派層のバーニー・サンダースが 2012 年 7 月 22 日にフォロワー向けに次のような驚くべきツイートをした：「今日、ウォールマートのウォルトン一家は米国の最下層 4 割の人々の資産を合わせた額を上回る資産を所有している」

65. しかし、組合はツナ缶など、ごく一般的な日曜品を使ってサプライチェーンで力を構築することができる。ツナ缶は米国ではスーパーマーケットへの集客という意味で3番目に重要な商品だ。サプライチェーンを見える化する新たな基準を設けることは、漁船から、缶詰工場、輸送、小売りまで、商品がサプライチェーン全体を通じて追跡可能となることを意味する。
66. 交通運輸、製造、小売り部門の労働組合は情報と数の力を押さえ、サプライチェーン全体の基準を設置するよう、グローバル小売業者に影響をかけることができる。また、安全、ディーセントワーク、交通運輸の外部コストについて力強い議論を展開し、世論キャンペーンで勝利を収めることもできる。

主な動向

67. グローバル化によりいくつかの具体的な変化が起きてきた。同時に、産業特有のシフトが様々な交通運輸部門で起こりつつある。

変わりゆく産業

68. 交通運輸産業全体の変化の指標を下に挙げた。これらの変化の一つ一つが機会と課題を提起している。

- a. 格安航空会社は伝統的航空会社や鉄道などの他の交通手段と競争し、底辺への競争を主導している。しかし、燃料費の高騰と気候変動緩和策により、鉄道が巻き返している。

「格安航空会社はシェアを拡大し、今や欧州域内の航空輸送の45%以上を占めている」マシュー・ボールドウィン（欧州委員会・国際航空輸送局長）
『ECAC ニュース（2013年6月）』
「インドでは、格安航空会社が市場シェアの7割以上を掌握している」
FACTIVA

- b. 政府は複雑なバス高速輸送（BRT）システムを展開しつつある。世界銀行はBRTを伝統的な都市鉄道システムに代わるものとして推進している。この展開は強力な民営化伴うが、BRTは交通運輸労組に組織化の機会も提供することになる。BRTの導入により、複数の政府が資金調達やシステム管理の面でより大きな役割を果たさざるを得なくなった。BRTシステムがメキシコシティやラゴスなどの大都市に導入されれば、公共部門がより大きな役割を果たすことになる。
- c. 一部の国鉄ネットワークに対して、特に新興国で今後巨額の投資を行う計画が立てられている。また、新たな国際鉄道システムが出現している。例えば、フランス・アジア（アジア横断）鉄道ネットワーク計画では、2025年までに欧州と東南アジアが8万キロの線路でつながれる予定だ。

- d. サプライチェーン内の様々な交通モードが継続的に統合される動向が主に見られる。インドでは、貨物輸送に鉄道ネットワークを使おうとする圧力がますます高まっている。インドの鉄道貨物輸送は 1991 年以降、15%伸びたため、鉄道ネットワークに大きな負担がかかっている。
- e. 新世代の超大型コンテナ船が船舶の要となるだろう。超大型船の取り扱いができるのは、非常に水深が深く、最速のクレーンを備え、ほぼ自動化した港だけだ。そうした港で業務が寸断されると、その影響は大幅に増幅されることになるだろう。

「ロサンゼルスとロングビーチの両港は、今年 10 億円以上を費やし、海峡を深くし、クレーンを高くし、ターミナルの自動化を進め、複合一貫輸送の接続と環境対策を強化する。このような記録的な投資は全てが船舶の大型化によって牽引されている」 2013 年 10 月 25 日 JOC

- f. 新たな開発プロジェクトにより、世界の港湾のコンテナの処理能力は今後 4 年間で 5%増えることが予測されている。そうしてしばしば、新しい港が伝統と力をもつ港から荷物を奪う。自動化は港湾産業に大きな影響を及ぼすだろう（70 段落を参照のこと）。

港にとって、ロジスティックスや倉庫サービスの提供は主な競争点となってきている。倉庫サービスはますます港付近で行われるようになっていく。港湾労働者と倉庫労働者が協力し、港湾産業でより大きな力を持てるようにするための大きな機会が訪れている。

- g. 新技術の出現もまた、ロジスティックス労働者にとって力の均衡を変えることになるだろう。オンラインショッピングが特にアジア太平洋地域で成長しており、交通運輸に大きな影響を及ぼす可能性がある。Amazon のような企業が世界中の主要都市の中心近くに設備を設け、グローバル・デリバリー企業を使う代わりに、社内サプライチェーン・ロジスティックス・システムの実験を行っている²。新たな技術により、製造プロセスの一部が消費者により近いところでなされるようになり、UPS のようなロジスティックス企業は既に 3D プリント市場に進出しているため、新しいタイプのロジスティックス労働者が間もなく誕生してくるだろう。
- h. この先 10 年で、オーストラリア、パプアニューギニア、東ティモール、インドネシアが世界の LNG 供給に占める割合が増えていくだろう。同時に、アジア太平洋地域からの LNG 需要も大きく上昇するだろう。このことは、LNG の需給の大部分がアジア太平洋地域に集中することを意味する。このような力学により、アジア太平洋地域と戦略的な LNG 産業において、ITF は課題に直面するとともに、機会にも見舞われている。
- i. 組合組織率が高く、組合活動が活発な分野の一つにオーストラリア北西部で行われている数十億ドル規模のシェブロン・プロジェクトがある。これは世界最大の LNG プロジェクトの一つであり、シェブロンはこのプロジェクトから組合

を排除しようと企てている。ITF は、シェブロンを組織する加盟組合や他の国際産別（GUF）と協力し、シェブロンの行動がより広い産業界や地域社会から注目されるようにする活動に全力で取り組んでいく。ITF は、シェブロンズのオーストラリア・プロジェクトで組合の存在、権利、組織率を守り、アジア太平洋地域のシェブロンやその他の LNG プロジェクトで組合組織率と労働基準を向上させるべく、グローバル連帯キャンペーンを構築するための支援と資金を提供すると約束した。³

自動化

69. 自動化は様々な交通運輸部門に導入されつつある。新しい大量輸送システムはますます自動化の度合いを高めているが、乗客により良いサービスを提供するためというより、人件費を削減し、利益を高めるために行われている。無人列車や出札係のいらない無人駅は雇用を減らすだけでなく、交通弱者、特に女性にとっては安全度が下がり、使いにくくなる。重圧から公共交通で人員削減が進んでいるが、このことが従業員への暴力を引きやすくさせている。
70. コスト、特に人件費を削減し、グローバル市場での競争優位性を改善させるため、港はますます自動化を検討し出している。事業者は自動化を推進する目的として、安全、業績、能力、速度、柔軟性の向上を挙げている。ロボットによる無人コンテナ取扱器具は既に世界中の多くの港で使われている。技術メーカーは港湾運営の他の側面についても、保安から、コンテナの追跡、センサー、重量測定に至るまで、ますます多くのソリューションを提供している。自動化が既に導入された港では、全体的に雇用は削減されたり、労働者のスキルと新たなハイテク器具が必要とする技術の間に隔たりが生じたりしている。
71. 倉庫労働者やトラック運転手も技術による浸食と闘っている。新たな巨大流通センターでは、労働者が一步步くごとに GPS でモニタリングされながら、一回のシフトで 24 キロも歩かなくてはならない。配送ドライバーはコンピュータで経路を指定されており、異なる道を行くと罰金を支払わされる。このような技術と監視の新たな結合により、労働者の行動は細かく監視され、時にはそれが懲戒処分に至ることもある。したがって、労働者の健康やストレスに深刻な影響を及ぼし得る。
72. 新技術の導入に抵抗することは難しいかもしれないが、労働者への悪影響を防ぎ、公正な移行を遂行するためだけでなく、新たな環境下で組織化を進め、交渉する労働者の能力を守り、今後よりより条件を達成すべく、労働組合は技術導入のプロセスに労働者との協議を含めるべきだと主張することはできる。

アウトソーシング

「世界中の企業の 8 割以上がロジスティックス業務の一部または全部をアウトソーシングしていると考えられる」ロジスティックス・ビューロー

73. 細分化とアウトソーシングにより、労働者は労働組合の保護を奪われ、労働条件は切り下げられた。アウトソーシングがきっかけとなり、非正規労働者や派遣労働者が交通運輸産業に再び広がってしまった。航空グランドハンドリングから鉄道の保線まで、中核業務については公営のまま留めつつ、アウトソーシングにより民間企業が公共交通に参入することになった。鉄道は依然として国有の国も多いが、貨物輸送が切り離され、線路とインフラは別会社に属し、ケータリング、清掃、保守は複数の請負会社に委託されるなど、空洞化が進んでいる。公共部門の組合としての交渉権獲得に慣れていた組合が外注先企業で働く労働者の組織化を担保できずにいるケースが多い。

不安定労働

74. 大手のグローバル生産者や小売業者の力が高まり、「効率性」とコスト削減を望むため、彼らが利用するサービスの大部分で、雇用の質にも影響が出るようになっている。交通運輸産業では不安定労働と雇用不安を生んでいる。

「低所得国の ITF 加盟組合の全回答者のうち 74%が国内にインフォーマル労働者が増えたと認識している」『交通運輸産業の不安定労働とディーセントワーク』（ITF 基準研究報告書(2013 年 2 月)

75. 多くの国で手ごろな価格の市町村バスサービスが民営化され、ミニバスやジープニー、三輪車など、資本金もほとんどなく、運転手を 1~2 名しか雇っていない中小事業者が運行するインフォーマルな交通手段に置き換わった。こうした事業者は運行基準や雇用基準というものをほとんど設置しておらず、特に女性が利用するには危険すぎる場合も多い。何千人もの運転手が低賃金で長時間働かされ、社会保障もなく、雇用の保障もない。極めて組織化が難しいと言われるこの種の労働者が増えており、労働組合にとっては大きな課題となっている。
76. これまで規制されていたタクシーサービスもまた多くの都市で規制緩和されている。これにより、タクシー運転手もまた他のインフォーマル交通運輸労働者と同等の雇用不安と運行安全措置の欠如に直面している。
77. 青年は仕事を得ることができたとしても、使用者から新たな不安定雇用の世界へと導き入れられてします。ほとんどの国で青年を組合に関与させることができなくなっている。労働組合は青年に自らの今日性を示す必要がある。

「失業者の 4 割以上、つまり約 7,500 万人が 25 歳以下の青年であることにも不安を覚える。青年の失業率がスペインでは 56%、ポルトガルとイタリアでは 38%であることから、この経済危機の壊滅的影響が伺える。EU では、2015 年まで青年の失業率は 17%を上回って高止まりするとの予測を ILO が出している」『G20 財務相・労働相合同会議（2013 年 7 月 18-19 日、モスクワ）に提出された L20 労働組合の声明』（ITUC）

社会的ダンピング

「トラック運転手の賃金は我々全員が解決しなければならない問題だ。現在のトラック運転手の賃金は 2005 年から変わっていない。トラック運転手と他

の業種の賃金には大きな隔たりがある」とシュナイダー・ナショナル社のクリストファー・B・ロフグレン会長兼 CEO が 9 月 18 日にカンザスシティで開催された JOC 内陸流通会議で発言した。(JOC 2013 年 10 月 24 日)

78. グローバル化は使用者が世界中から労働者を調達することが可能なことを前提に成功してきた。交通運輸事業者も例外ではない。欧州では、使用者が EU の規則を再解釈し、社会的（賃金の）ダンピング憲章へと変更させようと試みている。その他の小地域経済ブロックは経済自由化に基づく政策を追求している。外国企業を自国に「オフショア」登録させることで規制逃れを手伝っている国もある。
79. 便宜置籍（FOC）船に乗り組む船員の窮状ほど、このような「社会的ダンピング」プロセスの冷酷さを示す例はない。世界の船舶の三分の一は FOC 登録をしており、そうすることで船主は自国の雇用法や安全法を回避することができる。同様のシステムが長距離トラック輸送や航空産業にも徐々に浸透しつつある。
80. 航空会社はグローバルに移動する派遣労働者の利用という、別の悪しき慣行も取り入れつつある。自国労働者を雇うより労働コストを安く済ませるため、北欧の航空会社が欧州やアジアの低賃金国を拠点とする派遣労働者を雇用し始めている。格安航空会社は財政難の鉄道や伝統的航空会社と競争しようとしてきた。運航費を劇的に下げようと、航空会社は世界中から労働力を集める能力を最大限に活用でき、労働条件を下げ、労働者の権利を制限し、組合による組織化を阻止する上で最も有利な国を選んで航空機を登録することをし始めている。これにより運航上の安全性が脅かされる最悪のケースが起きる可能性もある。

変わりゆく労働者

「我々はポーターなど、空港で働く自営業者や下請けの給油会社で働く労働者の組織化に成功した。これらの労働者の多くが組織化を望んでいたが、その方法が分からなかったのだ」『交通運輸産業の不安定労働とディーセントワーク』（ITF 基準研究報告書(2013 年 2 月)の中で引用されたブルキナファソの SUMAC 労組の組合員の言葉。

81. 交通運輸の境界線が男性支配的で、従来、交通運輸産業と見なされてきた分野を超えて拡大するにつれ、労働者もまた変化を経験している。今日ではサプライチェーン、とりわけロジスティックス、技術面、管理面のハブで新たに生み出された雇用に占める女性労働者の割合は極めて高い。列車やバスの運転手、船舶職員やインスペクターなど、男性支配的だった分野に参入する女性が増えるにつれ、従来の職種による男女の棲み分けが揺るぎ始めている。より多くの女性がトラック業界に運転手として参入しようと準備を進めているかもしれない。オーストラリア、インド、南アフリカ、英国ではトラック業界が極めて深刻なスキル不足に直面している。
82. 交通運輸を支える新たな産業も急速に成長している。空港やグランドハンドリング会社では 220 万人が働いているが、空港運営会社や空港の小売店、保安サービスなどでも 540 万人が働いている。現在、空港では小売店の運営が最も大きな利益源となっている。従来型の航空の仕事に従事する労働者が増えている新規業務に就く労働者と連携することが極めて重要だ。

83. 通常、女性が従事する仕事が真っ先に人員削減の対象となる。同様に、特に欧州で使用者の多くが現在の危機を口実に青年労働者を不安定な条件で雇い入れ、不安定雇用を常態化している。世界的に交通運輸産業で働く労働者の男女比は 7 対 1 だが、2008 年から 2011 年の間に整理解雇された労働者の 4 分の 1 が女性だった¹。
84. 途上国の多くで公共サービスへの投資が減っているタイミングで、都市が大きく成長したことから、インフォーマル交通輸送が都市に密集するようになった。近代化した港の多くで、荷積み用の最新コンピュータを搭載したガントリークレーンが稼働する一方、その横では日雇い労働の過酷なシステムの中で出来高賃金で働く港湾労働者が働いている。そこで働く労働者は必ずといっていいほど組合に加入していない。
85. 大抵の場合、組合は青年や非従来型の労働者を組合に惹きつけ、引き入れるような形で従業員の人口動態的な変化に適応できていない。
86. ITF がこの 20 年で成し遂げてきた功績には、女性交運労働者を大きく動員できたことも含まれ、より多くの女性を代表できるようになり、あらゆるレベルで指導的立場に就く女性が増えたことは大きな前進につながった。こうした進歩にも関わらず、交通運輸産業で女性が大きな役割を果たすようになってきたことに対する組合の認識は低く、ITF 加盟組合の内部でも、影響力のある役職には女性の手が届かないことが余りにも多い。
87. 特に途上国においては、個別に組合に加入させるか、既存のインフォーマル交運労働者協会に加入させるかの方法で、インフォーマルセクターで働く交運労働者を組織する必要性を感じている組合は増えている。しかし、この問題の解決のためには、インフォーマル労働者を迎え入れ、組織人員を増やし、力を増すために、組合はしばしば機構や文化を変える必要がある⁴。

「ILO は、失業率を経済危機前のレベルに下げ、労働市場に新たに参入する労働者のために新規の雇用を生み出すためには、今後 10 年間で 6 億人分の雇用が必要だと予測している。この点で、グローバル経済の状況と現在の政策は正しい道を歩んでおらず、早急な軌道修正が必要だ」『G20 財務相・労働相合同会議（2013 年 7 月 18-19 日、モスクワ）に提出された L20 労働組合の声明』（ITUC）

労働組合の現状

組織人員数の減少

オランダの組合は、組合の地位を維持するために、組合員を勧誘する新たな方法を模索している。De Unie と CNV Dienstenbond は、低コストで、敷居の低

い、インターネットベースの組合を設立した。これに先立ち、オランダ労働組合連盟（FNV）は、ホテル、レストラン、ケータリング部門で、「ドナー制」による安価な選択肢を導入した。

88. 労働組合の組織人員数は減少している。世界的には、フォーマルセクターの労働者 100 人のうち、独立的な労働組合に加入しているのは 7 人に過ぎない。
89. 多くの国で、労働組合の組織人員数は大幅に減少している。特に、力の強い組合が存在する OECD 諸国でその傾向が強い。ドイツ、日本、英国、米国では、2000 年以降、労働組合の組織率は 10%以上低下している。OECD 加盟 19 か国全体を見ても、2000 年以降、組織率は減り続けている。
90. 一方、組織率が増加している国もある。インドでは、2000 年以降、組織労働者の数が 2400 万人から 3600 万人へと 3 分の 1 も増加し、現在、世界最大の独立的な組合運動を誇る国となっている。ブラジルでは、2000 年以降、組織労働者数は 1300 万人から 1700 万人に増加した。同年以降、組織労働者数が増加した国は世界 36 か国以上に上る。
91. 将来の経済大国として期待されるアジアや中南米等の国々において、大勢の労働者が組合に加入しているのは良いニュースだ。ITF に登録する女性組合数は、特に、新しい戦略的な交通運輸業務において、かなり増えている。
92. しかし、組織労働者数は労働者全体の数ほど伸びていない。つまり、組織率は減少している。2000 年から 2010 年の間に、世界の組織労働者数は 2%増加する一方、世界の労働人口は 12.6%増加している。米国の組織率は現在、11%に過ぎず、30 年前から半減している。
93. ブラジルやインド等の労働組合は組織拡大を続けている。しかし、組合運動がその力を発揮し、影響力を行使するためには、さらに成長を遂げなければならない。世界の力の方程式を変えるためには、各国の労働組合が反撃に備えて力を蓄えておく必要がある。

労働組合に対する攻撃

94. 組合員数の減少は、組合の力・権利の問題に深く関係している。一部の政府・企業は組合を攻撃し続けている。その攻撃は、組合の力が弱ければ弱いほど、激しくなる。その対策として最も効果的なのは、組合が強くなることだ。

このような規模の組織的な攻撃は前例がない。労働組合運動が労働者の団結権

や団体交渉権を勝ち取って以来の大規模なものである。これに対して、ITUC は、これ以上は絶対に譲れないという一線を示してきた。労働者の基本的権利をはく奪しようとするあからさまな試みを阻止し、反撃に転じなければならない。 シャロン・バローITUC 書記長

95. ペルシャ湾岸諸国の政府は、組合活動を禁止することで、国としての競争力をつけている。それらの国の国営航空会社・空港には、大勢の移民労働者が有期雇用で採用され、労働者の権利も大幅に制限されている。アラブ首長国連邦のエミレーツ航空は、2022 年の FIFA ワールドカップを含む有名なスポーツイベントのスポンサーになるなど、マーケティングに余念がない。エミレーツ航空、エティハド航空、カタール航空は、世界中の路線獲得に精力を注いでおり、アフリカ、欧州、中東、アジアのナショナルキャリアを市場から追いやる勢いだ。今日、ドバイは世界最大級のロジスティクスセンターとして機能しているし、ドバイ・ポート・ワールド社は世界四大港湾ターミナル・オペレーターの一つとなっている。

組合がなければ、西洋社会における今日の失業問題は存在しないだろう。組合が企業や組織の競争力・効率を低下させていることが原因だ。

アクバル・アル・バーキル（カタール航空 CEO）

「どの国の客室乗務員も自由に結婚できる。そして、妊娠すると地上職に異動させられる。カタール航空の応募者は、自分たちの家族計画について、将来の配偶者よりもバーキル氏の方が権限を持っていることを知り、驚くことだろう」

雑誌「エコノミスト」2013 年 10 月 11 日付記事「仕事と結婚する」より

96. パレスチナ（ヨルダン川西岸およびガザ地区）では、経済封鎖やハマスの保守的政策により、組合の存続が、困難だが必要不可欠な状況となっている。
97. 欧州、米国、オーストラリア等の先進国においては、労働者から組合権や社会的保護を剥奪する法律を成立させるために、経済危機が利用されている。
98. グアテマラ、コロンビア、ホンジュラス、フィリピン等では、政界の派閥抗争や汚職で民主主義が腐敗し、組合活動家が暗殺部隊に殺害されたり、「行方不明」になったりしている。しかし、犯人は法の裁きを受けていない。

従来型の嫌がらせ、脅し、身体的虐待、反労組型のレイオフ、団交拒否、組合活動への干渉、殺害、いかさまだが合法的な団体協約を締結するための「便宜組合」の設立など、権利侵害は非常に精巧なレベルに達している。2013 年

99. 権利侵害の多くは予測困難なことが多く、それらに対する連帯支援活動も受動的なものになりがちだ。しかし、抑圧的な企業に対して活発に運動を続ける加盟組合も存在する。それらの企業の権利侵害を予測することはそう難しくはない。
100. 女性の基本的権利が攻撃されており、多くの交通運輸労働者が職場やコミュニティーでセクハラやジェンダーに基づく暴力を受けるリスクに晒されている。全ての ITF 加盟組合は、女性に対する暴力が存在し、時としてそれが深刻な結果を招く社会に存在している。全ての女性交通運輸労働者が社会を変える闘争に参加できるようにするのは我々の責任である。女性に対する暴力は労働組合の問題であり、労働組合は変化を起こすことができる。

連帯

101. 連帯要請の多くは、企業や政府に対する抗議文の送付等だ。争議の中には、深刻な権利侵害を伴うがためにより高いレベルの継続的対応が必要とされるものもあれば、ITF ファミリーにとって戦略的に重要なものもある。いずれにせよ、国際連帯は ITF の存在意義の中核をなす。連帯を幅広く、効果的に動員することが非常に重要だ。
102. ITF の連帯ネットワークは、産別を基本としている。連帯を受ける側と差し伸べる側に強い関連性や親近感が感じられるからだ。産別の枠を超えた連帯に、どの程度の影響力があるかを把握する戦略も求められる。
103. 運動や争議によっては、支援のベースを広げるために、産別の枠を超える必要が存在するものもある。デジタルな運動がアクションの代替物にはなり得ないが、一般組合員の支持を取り付けたり、使用者や政府に圧力をかけたりする一つの手段にはなる。また、争議の際、ITF の大義に対する支持を取り付けたり、組合員と連絡をとったりするための迅速かつ容易な手段となる。
104. 同じ様に重要なのが、各国の加盟組合協議会だ。組合員を国際連帯のために直接動員できるし、地域・小地域の運動にも貢献できる。

変化への対応

105. ITF は変化してきた。ITF 加盟組織も新たな現実に対応し始めている。ITF 加盟組織は、綿密に、目的をもって、下請会社や新規参入企業、ITF の標的とされた多国籍企業の

組織化に尽力している。女性指導者を選出し、実際に、女性交通運輸労働者が組合や職場の再建を行っている。青年活動も開始した。企業別組合の危険性を認識し、組織体制を変更し、加盟組合協議会を設立し、協力体制を固めている。

12 の ITF 加盟組合が変化に対応するために規約改正に成功した。5 つの組合の合併が完了、準備中の組合もある。2 つの組合が執行部を改革。これまで未組織だった分野に 11 の組合が新たに誕生した。2013 年 ITF 中南米地域総会

106. ITF の将来戦略は、二段階で考えるべきだ。まず、これらの例を挙げ、重要分野で力をつけていく必要がある。第二に、ITF は新たな課題に取り組む必要がある。つまり、マルチモーダルの性格を有するロジスティクスの課題に取り組むとともに、ロジスティクスが組合の体制や活動手法にどのような影響を及ぼすかを検討しながら、非正規労働者の組織化・利益代表に取り組む必要がある。

我々の強み

労働組合によって、組織労働者の賃金は約 20% 上昇した。給与（賃金および諸手当）は約 28% 上昇した。 ミシェル・ウォータース著「労働組合はいかにして全ての労働者を助けているか」

107. 最後に、我々の強みを忘れてはならない。組合は変化を起こすことができる。国際労働組合運動は、資源も豊富で、支持基盤も広い。世界の組織労働者の数は 2 億人を超える（その 4 割が女性）。我々が一致団結すれば、大きな、かつ重要な変化を起こすことができる。
108. 労働組合には政治力がある。労働者の生活改善のみならず、新自由主義に代わる経済政策を追及する親労組の政府を支援することができる。
109. 労働組合には経験と歴史がある。我々は、組合員によりよい条件を与える企業と関係を構築してきた。その深く幅広い関係は、90 もの国際枠組協定（GFA）によって証明されている。政治的環境が絶望的な時には、多国籍企業との関係が力となる。ITF は、国際交渉フォーラム（IBF）において、海運業界の使用者と直接、船員の賃金・労働条件を交渉し、唯一のグローバルな団体協約を締結している。
110. 組合には力がある。ITF 加盟組合を含む多くの組合が、従来型の運動を脱し、権力者に圧力をかけるための革新的な方法を見出している。企業に対するリサーチを行うことで、使用者側のカウンターパートを把握できるようになるとともに、職場の枠

を超えて、顧客、サプライヤー、株主、競合他社、規制当局、その他の主要関係者を視野に入れた戦略を構築することができるようになった。カメラ付携帯電話、ソーシャルメディア、ネット上の情報・ツール等の技術は、これらの戦略を活性化させるとともに、組合の運動をよりダイナミックで革新的なものにしている。

111. 近年、労働組合が受けてきたような攻撃に耐え抜くことができる組織は数少ない。多くの国において、緊縮政策に抵抗できる組織力を有するのは労働組合だけだ。労働組合は労働者の直接の利益を守るだけでなく、民主主義や自由を守る闘いにおいても重要な役割を果たしている。
112. ITF は一つの国際産別組織として、何十万人もの船員を保護する国際労働条約を採択させたり、グローバル企業に妊娠中の労働者や契約労働者への責任をも認識させたり、投獄された組合指導者を解放させたりしてきた。我々 ITF は、真に民主的な国際組織として存続するための能力および組織を有する唯一の大衆運動である。

「守りに徹するのは止め、攻めに転じる時が来た。後手に回るのは止め、アジェンダ（政策課題）を設けよう」 ジェリー・ディアス（カナダ UNIFOR）

交通運輸労働者の反撃：2014 年～2018 年の計画

別の方法は可能だ

113. ここ数十年間、経済的な学説によって世界経済が形成され、また、富とサービスへのアクセスが貧困層から富裕層へとシフトしてきた。同時に、労働組合は新自由主義の障害と見なされ、激しい攻撃を受けてきた。多くの政府は、世界経済危機に対し、公共交通の大幅削減を含む緊縮政策で対応してきた。組合は削減に反対するだけでなく、代替のビジョンを提示しなければならない。
114. イタリアからインドまで、世界各国の交通運輸労組は緊縮・削減政策の反対運動の最前線で闘っている。一方、国内の組合運動は、他の社会正義運動の補足的な存在になりがちで、グローバル化を根本原因とする危機に対応するためのグローバルな視点や明確な戦略に欠けていることが多い。グローバル・ユニオンが提示する、雇用を基本とする代替的な経済戦略は、国内の主要な組合運動の抹消部分に位置づけられることが多い。

- 115.世界銀行等の国際金融機関や、地域の同様の開発銀行等は、新自由主義的なプロジェクトを強く推進している。グローバル・ユニオンは、数年前から世界銀行との対話に参加し、労働組合としての意見を主張してきた。このような取り組みには利点もあるが、ITF や他の国際産別組織（GUF）は、世界銀行が推進する新自由主義モデルに明確に反対する姿勢を維持することが重要だ。
- 116.EU 等の地域経済圏は、市場開放や自由化を一層加速させるために利用されてきた。ITF はグローバル貿易や地域経済統合の促進に反対しているわけではない。これらの政策が、民主的な説明責任の下に推進され、かつ、雇用をベースとする持続可能な成長がもたらされ、社会的権利や雇用の権利が保障され、平等が促進され、環境が保護され、公共の利益に資するものとすべきだと訴えているのである。
- 117.労働組合運動を代替的な社会・経済モデルで武装させる必要がある。我々は、公共の利益のために規制を強化する必要性を政府に再度、訴えていかなければならない。別のやり方が可能であることを示す必要がある。
- 118.2014 年～2018 年に ITF は以下に取り組む。

I 代替政策の促進

- a) 鉄道、港湾、民間航空、公共交通、その他の重要な交通運輸サービス・インフラの民営化、自由化、規制緩和に反対するためのグローバルな対応を維持する。
- b) 新自由主義政策に対抗する最も効果的な方法を特定するために、他の国際産別組織と共に、世界銀行等の機関に対する戦術・戦略を見直す（このような政策の結果、債務を抱えるに至った国に焦点をあてた運動戦略を含む）。⁵
- c) EU、メルコスール、ECOWAS、中南米・カリブ海諸国共同体（CELAC）等の地域経済圏の自由化政策に対抗する。組合の行動が最も効果的に作用するポイントを把握し、ITF の地域委員会のリーダーシップの下で、⁶これらの地域機関に対する地域的対応の準備をする。地域経済機関に対する戦略の構築は、2014 年～2018 年の全地域事務所の優先課題とする。
- d) 他の国際産別組織と連携しながら、年金基金（ペンションファンド）におけるワーカーズキャピタル（交運労働協注：労働者が拠出した、ないしは労働者のために拠出された基金）の力を活用し、投資の決定を、短期的な利益を追求するファンドマネージャーにやらせるのではなく、労働者の権利やガバナンスがしっかりと確保された長期的なインフラ投資に向けさせるようにする。ITF は 2014 年～2018 年にワーカーズキャピタル・プログラムを実施する。⁷

- e) 気候変動政策を多くの主要活動（反民営化、労働条件向上（空気の質）、安全衛生問題、団体交渉）に取り入れる。
- f) 女性交通運輸労働者が直面している経済危機や気候変動危機を含むグローバル化の悲惨な影響に取り組むとともに、これらの課題に対応するための組合の能力を強化するために、女性交通運輸労働者を動員、組織化することに再度コミットする。⁸

II アライアンスの構築

- a) 緊縮・削減政策に反対し、公正な税制を要求するとともに、ディーセントな雇用を生み出し、⁹ 民主的な説明責任を果たす公共サービスを支持する市民団体と幅広いアライアンスを構築する。
- b) ITF の FOC キャンペーンを公正な法人税制を求める幅広い市民運動と連携させる。
- c) 交通運輸サービスの料金に内部コスト（社会的コストを含む）を反映させる対策を促進させる。¹⁰
- d) より的を絞った ITF 「我々の公共交通」運動を、グローバル・ユニオンのより幅広い「質の高い公共サービス」運動の一環として立ち上げ、サービス削減に反対し、民主的に説明責任を果たす公共交通を支援する。男性・女性労働者や、女性利用者を含む¹¹ コミュニティーの社会的・経済的ニーズを効果的に満たし、ディーセントな雇用を創出し、排出量を削減する公共交通モデルを促進する。政治的に重要な組織（国際公共交通連盟（UITP）を含む）と戦略を構築する。「我々の公共交通」運動を 2014～2018 年の優先活動とする。
- e) 女性に対する暴力撤廃運動に関する ITF の誇らしい歴史を基に、他組織と連携する（11 月 25 日のホワイトリボン・キャンペーンや、「女性と女兒に対するあらゆる形態の暴力の撤廃および防止」に関する第 57 回国連婦人の地位委員会で合意された結論の実施を含む）。女性交通運輸労働者と女性団体が主導する反暴力運動を支持・促進する。
- f) 障害者の交通アクセス、路面・鉄道の安全確保、旅客サービスの向上等を目指す運動を展開する利用者団体と協力する交通運輸労働者を支援する。

III グローバル化に対するグローバル・ユニオンのダイナミックな対応

- a) 新自由主義モデルの代替策として、雇用をベースとする経済戦略を他の国際産別組織と共に促進し、大勢の若者の失業問題、性差別、女性交通運輸労働者の雇用に対

する影響等、喫緊の課題に取り組む。情報や教宣資料でこれらの取り組みを促進する。

- b) 代替的な社会経済政策を打ち立てた国や組合運動の例に学ぶ。
- c) 特に旅客鉄道や公共交通部門における交通運輸サービス・インフラへの大規模投資を求める。
- d) 新自由主義の交通運輸システムと気候変動の関連性を示すとともに、排出量削減のためには、グローバル・サプライチェーン、低い輸送コスト、非正規の安価な労働力に依存する、グローバル化された現在の生産システムを根本的に変える必要があることを認識する削減－移行－改善（RSI）の枠組みに基づいた代替策を求める運動を展開する。

より強くなるための対応

- 119. グローバル化は交通運輸産業において、多くの構造的変化をもたらした。アウトソーシング、これまで閉ざされていた市場への新規参入業者の台頭、インフォーマルな交通サービスの増加により、大勢の労働者が未組織となった。
- 120. 多くの組合は、これらの労働者の組織化責任を認識していないが、ITF 加盟組織は現状に適応し、彼らの組織化という課題に取り組む必要がある。これらの適応プロセスの一環として、支援や訓練が必要となろう。
- 121. ITF 加盟組織や ITF は、女性労働者や青年労働者にとって関係のある存在でなければならない。彼（女）らが指導的役割を含む組合活動に積極的に参加できるようにしなければならない。
- 122. ITF の登録人員制度については、あらゆる職種の交通運輸労働者を組織できる組合が登録できるように制度自体を見直す必要がある。また、加盟組織が実際に組織している交通運輸労働者の数を正確に反映できるようにしなければならない。
- 123. 加盟組織と ITF が機敏で包含的な戦略を持つことによってのみ、世界中の何百万人もの交通運輸労働者を真に代表する、非常に強力な国際産別組織となることができる。
- 124. 2014 年～2018 年に ITF は以下に取り組む。

I 産業再編への対応

- a) 組合が産業再編に対応し、生き残りを支援するための戦略を構築する。（組合の組織改革や組織化に関する訓練・教育プログラムを含む。）今後4年間の支援対象組合を決める。鉄道民営化等の新自由主義的政策に対する反対闘争を現在実施している、あるいは過去に実施したことのある組合間の情報・戦略交換や連帯を強化する。¹²
- b) 貨物および旅客のグローバル企業および地域の企業を標的にする。このような多国籍企業への関与の過去の成功事例から学ぶ。2014～2018年のターゲットを特定する。グローバル対話の目標数を設定する。
- c) 交通運輸産業の運行・投資面における地理的シフトに対応するための戦略（交通運輸産業が急速に成長している国での組合の存在感、能力、活動力の強化を含む）を立てる。
- d) 中華全国総工会（ACFTU）との関与構築に基づき、全部会をカバーする明確な対中戦略を立てる。他の国際産別組織や国際労働組合総連合（ITUC）と協力しながら、中国の労働者の権利保護について、調整・連携しながらアプローチする。
- e) 自動化や新技術への対応戦略を練り、このような変化から生じた企業収益の増加を労働条件の改善に費やすことを盛り込ませた協約を当該労組と締結することを目指す。¹³

II 重要な地点・地域における能力強化

- a) アラブ地域等における新興労組に対して、訓練や能力開発プログラムを提供し、支援する。エジプトやリビア等、喫緊のニーズがある国や、グローバルな交通運輸ネットワークにおいて戦略的位置を占める国を特定する。
- b) ヨルダン川西岸における組織化支援を拡充し（ガザの交通運輸労組再建プロジェクトを含む）、ヨルダン川西岸とガザの交通運輸労組の統合やガザの空港再開を支援する。
- c) 意識啓発と連帯強化のために、特定の国に交通運輸労働者の青年代表団を派遣することを支援する。
- d) ミャンマーにおける民主的な労働組合運動の支援を継続する。
- e) 加盟組合を関与させ、かつ加盟組合への説明責任を果たし、各地域の技術、能力、影響力を強化させる地域のオルグ戦略を構築、実施する。各地域の主要な戦略的オルグプロジェクトを優先的に実施する。オルグプロジェクトを支援するための地域のアライアンスやネットワークを促進・奨励する。¹⁴

III 変化する職場での組織化

- a) アウトソース先の組織化を支援するための方法論を部会ごとに策定する（主要ターゲットの選択を含む）。
- b) 業界内で確立された労働基準の深刻な脅威となる新規参入企業を特定する戦略を構築するとともに、基準の切り下げを拒否する。中南米の **LATAM** プロジェクト等、成功を収めた運動を評価する。格安航空会社等の未組織労働者の組織化のための地域の戦略や運動を構築する（女性や青年労働者の組織化のための特別戦略を含む）。
¹⁶2014 年～2018 年にエア・アジアをターゲットにする。
- c) 新たな公共交通システムのマッピングを行い、今後 4 年間に優先的に組織化を行うべき職場を特定する。この活動は、アジア太平洋地域の **2014 年～2018 年** の優先活動とする。
- d) インフォーマル・セクターの組織化の手法に関する組合対象の特定の訓練プログラムを実施する。インフォーマル・セクターの労働者を対象とする運動を支援するために、指導者の訓練を行う。**2014 年～2018 年** にインフォーマル・セクターの組織化に関するマニュアルを作成する。**2014 年～2018 年** に書記長室がこの取り組みを実施する。
- e) 加盟組合やその組合員が組織拡大の内部改革を実施するのを支援するための資源を確保する。¹⁷

IV 国内の連絡調整

- a) 今後 4 年間に ITF 加盟組合協議会を設立すべき国の数の目標を設定する。各地域事務所も **2014 年～2018 年** の目標数を設定する。
- b) 既に設立されている加盟組合協議会に女性および青年労働者の代表を加える。適切な場合には、インフォーマル・セクターの労働者の代表も加える。
- c) ITF が連帯行動に迅速に対応する手段として加盟組合協議会を活用し、統一行動で交通運輸労組の強化を目指す取り組みを加盟組合協議会内で促進する。
- d) ITF 加盟組織の産別の連絡調整機関手段として加盟組合協議会を活用する。（例えば、空港における連絡調整）
- e) 組合の合併や協力協定に関する議論を促進する。

V ITF 加盟組合を全ての交通運輸労働者にとって関係のある存在にする

- a) 青年労働者をプロジェクトやプログラムに関与させる戦略を構築するとともに、特に青年の不安定・非正規雇用の増加の問題に取り組む。

b)各部会・地域において、加盟組合の間で最善慣行を共有・実施することで、女性の組織化を促進し、組合の強化を目指す。交通運輸労組が平等や女性の利益代表を実現し、指導力開発プログラムを実施するのを支援する（女性のための割当制度や成果のモニタリングを含む）。

c) ITUC の「私たちも仲間に入れて」運動を支援し、ITF 加盟組合が男女平等やジェンダー正義に断固とした姿勢で臨み、職場、コミュニティー、組合における女性の要求・望みを前進させるための行動をとれるようにする。¹⁸

d)サプライチェーン、特に、女性労働者が集中しているロジスティクス、技術・管理部門のハブ、コリドールにおける戦略的女性労働者の組織化に焦点をあてる。また、清掃、ケータリング、コールセンター等の業務に従事する不安定雇用の女性労働者をターゲットとするオルグ活動を加盟組合と共に行う。

e) 組合が不安定な非正規労働者の主要問題を把握するのを支援するとともに、組織化の新たな手法・文化を取り入れようとする加盟組合の努力を支援する。

f)的を絞ったプログラム（ITF サマースクール等）を通じて、ITF 加盟組合が経験を分かち合い、意識を向上させ、ITF の戦略を支持する機会を与える。

g) 団体交渉で引退者を含む全ての交通運輸労働者のニーズが考慮されるようにする。

h) 会議やその他の取り組みを通じて、引退した労働者を組合活動に関与させることを加盟組合に奨励する。¹⁹

VI 組織拡大

- a) 特に、ITF 加盟組織の存在感が薄い国や、力のある活発な組合が ITF に未加盟である、振興経済国や戦略的に重要な国において、ITF の組織拡大や対話促進²⁰を目指す 4 か年の ITF 登録人員数戦略を策定・実施する。
- b) 加盟費滞納の問題に対応するために、現行の ITF 加盟・登録人員制度を分析する。加盟費については、きちんと機能し、加盟組織が実際の組織人員数を申告できるシステムを確保する。
- c) 組織化プロジェクトを評価し、これまでのプロジェクトの経験を広める。ITF の活動分野を見直し、効果的でなかったことが証明された活動は中止する。産別協定の存在等、地域ごとの違いに配慮する。
- d) プログラムの効果的实施や資源の有効利用に関して、加盟組合への説明責任を強化するツールを開発する。ITF の機関会議における報告・説明責任プロセスの有効性について、2014 年～2018 年に見直しを行う。活動の実施状況のモニタリングを支援するために、加盟組合間のネットワーク設立や電話会議を行う。

VII 資源、教育、訓練の拡充

- a) 2014 年～2018 年の ITF の優先活動を促進するための教育プログラムや資料を開発する。資金戦略を立て、このようなプログラムの代替資金源を模索する。
- b) 既存の組織化プロジェクトを活用して、各地域・小地域において、オルガナイザーのトレーナー・指導者を特定、養成する。
- c) 女性交通運輸労働者が組合指導者になるための研修を行うとともに、ITF の各機関や影響力のあるポストに女性が就任している度合いをモニタリングする。
- d) ITF 加盟組合のための幅広いリーダーシップ研修プログラムのメリットを探る。²¹
- e) 青年労働者代表を ITF の政策や連帯活動に関与させることを目指すプロジェクトや視察団の派遣を実施する。
- f) 特に戦略的プロジェクトや地域レベルの活動に関して、他の国際産別組織と協力しながら、訓練や資源を共有する。

ITF の戦略的地位の活用

- 125. 物や商品がサプライチェーンを通じてグローバル企業を行き来するグローバル経済において、交通運輸労働者は戦略的に重要な地位を占めている。交通運輸会社は、各地域にハブやコリドール（輸送回廊）が配置された世界規模の流通システムを利用している。旅客および貨物の両面において、多国籍企業の役割が増大している。一部の企業が業界の傾向や条件を形成する上で大きな役割を果たしている。交通運輸会社は、交通運輸労働者は、国境を越えた運輸業の性質を利用して、ソーシャル・ダンピングを行っている。
- 126. グローバル・ロジスティクスの台頭によって、交通運輸労働者はグローバル経済の中で戦略的な地位を占めるようになった。組合は国際的な連絡調整を通じて、グローバル・サプライチェーンの重要地点で行動を起こせるようにすべきである。
- 127. 2014 年～2018 年に ITF は以下に取り組む。

I 部会の枠を超えた活動の支援

- a) 国際および地域レベルにおける組合間の連絡調整を通じて、また、ターゲットを絞った活動を通じて、組合の影響力を強化することを目的とする部会の枠を超えた長

期的な戦略プログラムを実施する。既存のプログラムを全て評価し、十分な進捗を見せていないものは全て中止する。成功事例から学び、最善慣行を共有する。部門間で学び合う。安全問題を組織化に活用する。女性交通運輸労働者を企画から実践まで全面的に関与させる。

- b) 組合が影響力を行使できる地点の把握や、世界あるいは地域の主要ロジスティクス会社、ハブ、コリドールを対象とした組合の連携活動を可能とする世界的な組合ネットワークを構築する。既存のネットワークを全て評価する。
- c) 交通運輸産業で新たな役割を担っている女性交通運輸労働者を考慮に入れながら、女性交通運輸労働者の組織化戦略を構築する。女性の臨時雇用に関する運動が組織化につながりそうな地点を把握する。

II サプライチェーンに沿った連携

a) 他の国際産別組織と協力しながら、サプライチェーンに沿った組織化を行う。サプライチェーンにおいて、重要なグローバル・リテラーや交通運輸会社を把握する。これらのサプライチェーンにおいて、組合の組織力が影響力を行使できそうな圧力ポイント（港湾、ハブ、コリドール等）を特定する。能力や影響力強化のための地域およびグローバルの戦略を構築するとともに、国際枠組協定（IFA）やその他の仕組みを通じて、実施可能な基準を設置する。²² 資源をプールし、オルガナイザーを訓練し、運動を展開するために、地域レベルで他の国際産別組織と協力する。水産部会は 2014 年～2018 年も引き続き、IUF と合同で「漁獲から売り場まで」運動を行う。「サプライチェーン・ロジスティクス組織化プロジェクト（SCALOP）チーム」は、航空機材の部品やオイル・ガスに関するサプライチェーン・プロジェクトを 2014～2018 年に他の国際産別組織と共同で実施することの現実性について分析する。SCALOP はオイル・ガス部門の主要キャンペーン（シェブロン社のキャンペーンを含む）を引き続き支援する。²³

b) 「安全賃金」や「責任の連鎖」のほか、団結権の原則を盛り込ませたグローバル協定を締結するために、主要な顧客や下請け会社に焦点を当てた運動を展開する。²⁴

c) ILO サプライチェーン基準を設定するためのプロジェクトを 2014 年～2018 年の優先課題とする。

d) ITF のグローバル・デリバリー・ネットワークを強化し、同ネットワークの戦略実施を支援する。加盟組合と GUF の関与・連携強化を奨励し、同ネットワークへ加盟組合を関与させるための教育活動を展開する。産業の変化を監視し、必要に応じ、同ネットワークの活動範囲を調整する。²⁵

III ハブやコリドールに注目

- a)主要コンテナハブや、地中海、スエズ運河、紅海等における一連のコンテナハブの組織化を継続する。アラブ地域事務所は、**2014 年～2018 年**に、地中海から紅海にかけての一連の **APM** ターミナルの組織化を優先させる。
- b)内陸部のコンテナステーションやハブ港に接続する鉄道輸送回廊（例えば、ムンバイーデリー港湾鉄道輸送回廊）を把握し、ターゲットとする。
- c)特定のマルチモーダルの輸送回廊に注目した組織化プロジェクトを展開する。アフリカ地域事務所は、モンバサ（ケニア）とアフリカ 5 か国を結ぶ「ノーザンコリドール」の組織化プロジェクトを優先的に実施する。また、**2014 年～2018 年**にもう 1 か所で、コリドール（輸送回廊）の組織化プロジェクトを展開する。
- d)社会的ダンピングを防ぐために、高い統一基準を設立するために、輸送回廊沿いに連帯を構築する。アフリカ地域事務所は **2014 年～2018 年**、西アフリカのコリドールの運転手のための統一基準を優先的に策定する。
- e) 他の国際産別組織（GUF）と協力しながら、空港や航空産業のハブの労働者を組織する。

IV FOC キャンペーンの強化

- a)メキシコシティーポリシーと、FOC キャンペーンの見直しの結果を引き続き実施する。
- b)国際交渉フォーラム（IBF）を強化・改善する。
- c)船舶査察や争議行為を通じて、ITF 協約を実施させる。インスペクター制度を強化するとともに、「インスペクターの見直し」の勧告を実施する。ITF 加盟海事組合の支援および能力開発を通じて、ITF 最低基準の履行を強化する。
- d)海運産業の基準引き上げや、船籍と船舶所有（管理）国との「真正な関係」の樹立のためのロビーイングを継続する。
- e)ロジスティクスハブとして機能する、新世代のスーパーコンテナ船の受け入れ可能な港湾の自由化に対応する。本件を **2014 年～2018 年**の港湾部会の活動計に盛り込む。

V ロジスティクスをターゲットに

- a)グローバル・デリバリー会社やグローバル・ネットワーク・ターミナル（GNT）オペレーター等のグローバル・ロジスティクス企業の組織化を進める。これらの企業の組織化を支援するためのグローバルな組合のネットワークを設立し、グローバル企業との対話を発展させ、国際枠組み協定を締結する。

b)「グローバル・デリバリー・ネットワーク」を通じて、ITの進展、倉庫業、小売業、サプライチェーン、ロジスティクスや、これらが労働者や企業に及ぼす影響についてモニタリングする。産業の発展に応じて、同ネットワークの規模を調整する。

連帯を機能させる：労働者の権利と国際労働基準を守る

128.ITFには、重要な争議や深刻な権利侵害に直面する加盟組織を支援するために、迅速な連帯行動で対応してきた誇らしい歴史がある。労働者の権利を頻繁に侵害する労務戦略を取る多国籍企業に対抗する戦略が必要である。一部の国（ペルシャ湾岸諸国等）は、労働者の権利が確保されていない状態を利用して、競争力をつけている。

129.ITFは、労働者保護の最も重要な手段である国際労働基準の設定を求める運動も行っている。

130.ITFは、世界中の交通運輸労働者とその組合、特に、組合活動のために暴力や殺害の危険に晒されている労働者の権利を守ることに全力を尽くす。

131.連帯行動の形態は様々だが、使用者に打撃を与える争議行動を実施する力と覚悟が伴わなければ、その効果や意義は薄い。このような争議行動に代わるものはない。だからこそ、組合の力の強化がITFの戦略の中心にある。

132.多国籍企業やグローバル企業は、進出先の国によって労働者の権利保護への対応を変えたり、反労組の下請け会社を使ったりする等の労務戦略を取ることが多い。ITFは、グローバル企業のこのような労務戦略に対抗する戦略を練る必要がある。

133.2006年にILO海上労働条約（MLC）が採択され、船員の最低基準が国際法で確保されることとなり、船員の権利保護を求めるITFの運動は大幅に前進した。MLCを各国政府に効果的に実施させるには、さらなる運動が必要だ。グローバル化で自由化された交通運輸産業において、同様の国際条約の恩恵を被ることのできる労働者グループは他にも存在する。

134.2014年～2018年にITFは以下に取り組む。

I 連帯の実践

- a) 殺害、逮捕、労働組合権の深刻な侵害に迅速かつ断固たる対応を行う。高度の緊急性あるいは戦略的な重要性があるケースについては、国際的な調査団を派遣する。
- b) 戦略的価値の高い国において、組合権を求める長期的な運動を展開するとともに、これらに関して他の国際産別組織や国際労働組合総連合（ITUC）と調整・連携する。
- c) 特定の多国籍企業に関する国際的な組合ネットワークを構築し、当該多国籍企業と争議中の組合を支援するために圧力をかけられるようにする。これについて他の国際産別組織と調整する。ターゲット企業（使用者）に圧力をかけるために、資本市場戦略に関与する。
- d) 企業の行いに関する憲章を策定し、多国籍企業が労働者の中核的権利を侵害した時には、本社所在国の組合を巻き込んで影響力を行使し、憲章を実施させる。
- e) サプライチェーンに沿って連帯行動を実施するために、組合のネットワークを活用する。
- f) ITF 加盟組織がより迅速に連帯行動を実施し、企業や政府に圧力をかけられるように、さらにコミュニケーション戦略・システムを開発する。
- g) より効果的に連帯を実践する手段として、加盟組合協議会を活用する。これらの連帯行動に女性や青年の交通運輸労働者を動員する。
- h) 争議中の加盟組合への支援・連帯のための地域のアライアンスやネットワークを促進・奨励する。²⁷
- i) 国際労働運動の支持者や、親労組の NGO やコミュニティー・グループと幅広く関与する戦略を継続する。

II ターゲットや優先活動を戦略的に決める

- a) 労働組合権の深刻な侵害、特に、組合指導者に対する投獄や暴力に緊急に対応するために、優先順位付けのプロセスを策定する。加盟組織で構成される国際調査団の派遣についても検討する。スト権を擁護する。
- b) 他の国際産別組織と調整し、組合権の侵害に対する長期的な連帯運動の対象国を選定する戦略を決める。
- c) 労働組合権の侵害によって、組合のオルグ戦略が妨害されている事例を調査し、これらに優先的に取り組む。
- d) 他の国際産別組織と協力し、組合が禁止されている主権国家をターゲットにする。ペルシャ湾岸諸国による組合攻撃や、交通運輸やロジスティクスに従事する移民労働者の

搾取に反対する大規模な運動（エミレーツ航空やカタール航空に焦点を当てた運動を含む）を 2014 年～2022 年に実施する。FIFA ワールドカップやその他の大規模イベントをターゲットに労働者の権利促進を目指す ITUC の幅広い運動と連携させる。

e)ITF が最も大きな違いを生み出せ、最大の機会が存在する地域や産業に焦点をあて、それらに優先的に取り組む。

f)優先課題である組織化やキャンペーンに集中するために、必要な日常業務をできるだけ効率的に行う方法を見つける。

g)画期的な資金戦略を構築する。

III 我々のツール・戦術の拡充

a)投資家や顧客との関係、ブランドイメージに影響を与える創造的かつ建設的な戦略を構築する。

b)マッピング、リサーチ、ソーシャルメディア、コミュニケーション、画期的な運動に関する ITF の能力を強化する。中核拠点（COE）のような取組を通じて、最善慣行を共有する。

c)組合指導者に新しいツール（手法）や戦術を身に付けてもらい、ITF の情報を組合員に配布するのを支援する。

d)多国籍企業に圧力をかけるために、OECD ガイドライン、企業の社会的責任（CSR）、その他の国際法規（貿易協定で規定されているメカニズム等）の効果的活用について検討し、試験的に実施し、その成功事例に基づいた研修を試みる。²⁸

e)ILO 条約や提訴のしくみを全面的に活用し、当該案件を対外的に訴える。

f)国際金融公社（IFC）の労働基準委員会（LSC）の最低労働基準規定を活用する。

g)サプライチェーン全体（下請会社やサプライヤーを含む）に当該企業の責任が存在するという原則を認めさせるとともに、これを ITF の全戦略計画に取り入れる。

IV 差別撤廃

a) 社会的ダンピング、特に、仕事を得るために自分の権利を犠牲にするよう、女性や青年労働者が脅かされている事例に取り組む。

b) メキシコ等の国で積極的に行われている、企業や政府の「御用組合」の設立・利用に反対する。

- c) EU におけるバイキング・ライン社の事例や、より幅広い意味での FOC や国際トラック輸送の問題に見られるような社会的ダンピングを行う企業の権利に挑戦する。
- d) 女性労働者の権利や女性に対する暴力撤廃を支持する運動を行い、女性労働者の権利の問題（母性の権利、平等賃金、家族の権利、「非従来型」の交通運輸業務に従事する女性を含む）を重要課題として取り組む。
- e) HIV-エイズに苦しむ労働者に対する職場での差別と闘う。団体協約に HIV-エイズ条項を盛り込ませる ITF の運動を維持する。

V 最低労働基準の改善

- a) 国際海事機関（IMO）、国際民間航空機関（ICAO）等の国際機関による運行・安全基準の策定において、引き続き労働者の立場を代表する。
- b) 船員の労働条件を守り、財政的な責任を課すために、ILO 海上労働条約（MLC）の批准・実施の支援・²⁹促進を訴えるとともに、船員の組合組織の発展の手段として MLC を活用する。³⁰
- c) ITF 海事安全委員会（MSC）への加盟組合の積極的参加を促し、MSC の活動に必要な財源、人的資源、専門技術を確保する。³¹
- d) 海上労働条約の経験を基に、ILO 基準設定のための特定の産業活動（グローバル・サプライチェーンに適用すべき国際最低労働基準の新設を含む）を目標とする。
- e) 海事産業における FOC の存在を許している国際法適用の弱点に対応する取り組みを維持する。
- f) 航空産業に FOC のような制度が生まれることを阻止するための運動戦略を構築し³²、そのために ILO と協力し、ICAO が設定する国際ルールに労働者の保護を盛り込ませる。
- g) EU における労働基準確保のための欧州運輸労連（ETF）の活動を支援する。その他、地域経済圏が台頭している地域における調整活動を支援する。
- h) 組合運動やオルグ活動において、安全かつ衛生的な職場・労働条件を権利として確保することを優先的に扱う。あらゆる交通運輸産業の労働者にとって重要な安全衛生問題を特定する手法を開発する。
- i) 安全基準引き上げ運動（鉄道やその他の公共交通の運行の安全性を含む）を支援する。
- j) ロッテルダム条約にクリソタイル・アスベストを盛り込ませるよう、他の国際産別組織と共に、圧力をかける。³³
- k) ITF の女性運動の一環として、ジェンダーに基づく差別やセクハラに関する ILO 条約の設立を求める国内・国際運動を支援する。

- l) ILO 第 87 号条約および 98 号条約等（最低年齢に関する第 138 号条約を含む）の批准・適用を含む中核的労働条約の採択について各国政府に圧力をかける。³⁴

優先課題

各部会、女性、青年、各地域の優先活動（2014 年～2018 年）

部会 / 地域 / 部門	優先活動	2018 年の目標
民間航空	航空の FOC キャンペーン	- 航空産業への FOC 導入阻止。ILO と ICAO の活発な調整。 - 航空産業の自由化反対。
	南アジア/東南アジアにおける組織化	- 力の所在の地理的なシフトを考慮し、急成長を遂げるエアアジア等のアジア太平洋地域の航空会社の組合強化を通じて、影響力を強化する。ターゲットにした航空会社の 2 社以上で組合のネットワークを設立する。 - 業界の新規参入企業や主要企業を組織できるようにするために、主要国の組合が、企業組合の形態を脱却した体制をとる。二つの組合をターゲットにする。
	急速に成長を遂げる航空会社の組織化	業界の主要企業（カタル航空やペルシャ湾岸諸国の航空会社等）に労働基準を守らせるための国際的圧力をかける。
港湾	グローバル・ネットワーク・ターミナル(GNT)	主要企業、すなわち GNT に関する組合の連絡調整・戦略的キャンペーンの実施。ターゲット企業における交渉力の増大と最低基準の設置。
	連帯の強化－戦略的なキャンペーンのアプローチ	組織拡大と影響力強化を実現し、より効果的な行動を起こし、重要な争議やキャンペーンで勝利するとともに、組合の力を維持・増強する。
	業界の変化に対応する	- 港湾自動化に関する戦略の実施。 - 効果的な交渉や組織化戦略を通じて、港湾の自由化に対抗する組合を支援。
水産	ITF-IUF 組織化プログラム	- ターゲットにした水産サプライチェーンにおけるターゲット企業の組織化。 - 新規 ITF 加盟組合の獲得。 - アジア太平洋地域における企業キャンペーン。 - 企業の全世界の活動に適用される協約の締結。
	生活・労働条件の改善	IUU 漁業削減のためのグローバルな取り組み（ILO 第 188 号条約を含む）への貢献。

部会 / 地域 / 部門	優先活動	2018 年の目標
内陸水運	組織化	- リバークルーズ・プロジェクトの結果、団体協約締結数が増加。 - コリドール(輸送回廊)プロジェクトでタグボート、港湾労働者、ITF インспекターが協力。 - パナマの主要河川(コリドール)やパラナ川に関する組合の連絡調整強化。
	安全衛生の改善	- 欧州の安全衛生基準の改善。 - ITF の安全衛生関連資料の作成。
港湾・船員	FOC キャンペーン	- 港湾・船員合同組織化・キャンペーンまたは船員の組合活動を活発化させるキャンペーンのうち2つ以上を完了させる。 - MLC 批准国の増加。 - 組織拡大のツールとして ILO 海上労働条約(MLC)を活用。 - 主要企業との対話継続を通じて、IBF 協約を基に、船員の賃金・労働条件を向上させる。
	インспекター制度の見直し	- メキシコシティ・ポリシーの実施。 - 主要港でインспекターがポートステート・コントロール(POC)と協力し、MLC の実施を監督する。 - 主要ハブ・コリドールで、インспекターが船員、タグボート、路面・鉄道労働者と連携。
	FOC と POC の接点	- 地域、国、国際のあらゆるレベルで FOC-POC 活動の強化 - 船員と港湾労働者を活発化させる、2 つの FOC-POC 組織化活動の実施
鉄道	民営化と自由化に立ち向かう	「我々の公共交通」キャンペーンで組合を活性化。 - 少なくとも1か国で、さらなる民営化・自由化に反対する運動で成功を収める。 - 代替政策の促進や、旅客やその他の団体との連携を通じて、成功した組合のモデルを活用。
	安全第一の方針の促進	安全問題に関する傾向を把握するとともに、鉄道事故に関する ITF の資料を発行し、加盟組織の運動に活用してもらう。
	鉄道労働者の組織戦略	- 主要なターゲットに対するオルグ活動を支援するために、オルグ戦略・手法(産別の枠を超えた調整を含む)を策定する。少なくとも1つのターゲットについて、組織化が成功している。 - 二つの鉄道コリドールに関して、組合の能力をマッピング(分析)し、組織拡大と影響力増大のために、2018~2022 年の戦略を構築する。 - 主要多国籍企業の少なくとも1社でグローバル対話が行われている。

部会 / 地域 / 部門	優先活動	2018 年の目標
路面	未組織労働者の組織化－国際輸送に従事する運転手と不安定な雇用形態の労働者	- 経済的・地理的に戦略性のある道路輸送回廊（コリドール）に沿って、組合員数と組合の影響力を拡大する。少なくとも3つのコリドール・プロジェクトで労働者への連絡調整が活発に行われている。 - 主要な国際企業をターゲットにし、組合の連絡調整を行っている。 - 不安定な雇用形態の労働者のオルグ運動により、少なくとも3～4の組合を拡大・強化する。ITFの各地域にインフォーマルセクターの組織化トレーナー/メンター（指導者）を確保する。 - サプライチェーンに関連する路面運輸労働者グループをターゲットにした大規模なオルグが少なくとも一つは成功を収めている。
	安全衛生（2015年のILO三者構成会議を含む）	- 組合員に対する運動やILO対話を通じて、安全衛生に関する具体的な目標が特定・実践されている。 - ILO/IMO/UNECE 行動規約が加盟組織に利用・促進されている。 - コンテナの安全性に関する、港湾部会および船員部会との合同活動
	安全賃金 ³⁵	- 少なくとも1つの地域で、「安全賃金」のコンセプトが積極的に活用されている。 - サプライチェーンの国際労働基準原則がILOで設立されている。ターゲットとした2つの主要サプライチェーンで国際・地域の労働基準が設置されている。
船員	労働・安全基準の向上	- ILO 海上労働条約（MLC）と第185号条約の批准拡大 - MLCや他のILO条約の実施について、各国政府に訴えるために、ILOの監視機構を活用する。 - IMO 条約・規則で安全基準を強化する。
	組合の能力開発・オルグ活動への支援	- 優先国における組合の能力向上および活発化。 - 中国の組合との関係を構築し、業界の経済的・地理的シフトに効果的に対応する。
		- 主要国の主要企業に焦点をあてた4カ年のオフショア計画を完了させる。アフリカを優先地域とする。 - シェブロン・キャンペーン: 3つの重要な場所で組合を設立。
サプライチェーン・ロジスティクス組織化プロジェクト (SCALOP)	グローバル・デリバリー	- DHL 主体の活動から幅を広げ、UPS, TNT, FedEx, Geopost 等の主要企業も対象とする。これらの企業のうち、少なくとも2社で活発な組合ネットワークを設立す。他の地域（中南米、アフリカ、アラブ）にも活動を拡大する。 - 重要なハブやロケーションをマッピング（分析）する。
	サプライチェーン－航空機材	- サプライチェーンを通じて、特に、機材整備の主要企業（ボーイング、エアバス）に対するグローバルな影響力の増加 - サプライチェーンに関する活動手法の改善
	サプライチェーン－石油・ガス	重要な企業、国に対するグローバルな影響力の増加。シェブロン社等の多国籍企業やアラブ等のターゲット³⁶地域にお

		る組合の力の増強 ● サプライチェーンに関する活動手法の改善
部会 / 地域 / 部門	優先活動	2018 年の目標
観光	欧州観光労組連絡委員会 (ETLC) への参加	● 観光産業における児童の性搾取に反対するプロジェクト「セーフ・ホスト」によって、労働組合に対する明確な指針（児童の人身売買問題に関する航空労組との連絡調整を含む）を示す。また、オールインクルーシブ旅行に関する IUF との協力により、観光部会にとって重要なこの問題について、明確な方針の策定を促進する。
	IUF や UNI と調整しながら、アジア太平洋地域から選出した国に対する調査・マッピングの実施	● IUF や UNI と調整しながら、アジア太平洋地域の 2 ヶ国で組織化プロジェクトを実施するために、調査・マッピングを実施。
	IUF や UNI と調整しながら、多国籍企業を標的にする	● ITF、IUF、UNI の加盟組織と経営の関係を調整するために、観光分野の多国籍企業を特定し、標的とする。潜在的なオルグ分野を特定する。
都市交通	旅客部門の多国籍企業に関する戦略的組合プログラム	● 標的にした主要企業で活発な組合ネットワークを確立。少なくとも 1 社とグローバルな対話を実施する。 ● アジア太平洋地域の経済成長に対応して、同地域で組織化プログラムを実施する。 ● 都市交通労働者を規模が大きく強力な組合に加入させる。 ● より効果的な連帯行動で公共交通企業労働者のスト権を擁護する。
	「我々の公共交通」キャンペーン	● 国際公共交通連盟 (UITP) との合同運動や UITP に対するロビーイングにより公共交通を守るための優先活動を決定。 ● 各国の主要キャンペーンの連絡調整。組合員の活発化。 ● より効果的な連帯行動で公共交通企業労働者のスト権擁護。 ● 持続可能な交通運輸キャンペーンの目標設定・達成。青年・女性労働者の活発な参加。 ● 不安定な雇用形態の労働者のオルグ運動により、少なくとも 3～4 の組合を拡大・強化。ITF の各地域に、インフォーマルセクターの組織化 트레이ナー/メンター（指導者）を確保。
	国際公共交通連盟 (UITP) との覚書の実施	● 公共交通分野の職業訓練と労働者の安全に関する合同勧告の策定。 ● 非正規雇用戦略の構築。 ● 公共交通促進のための合同キャンペーン。

部会 / 地域 / 部門	優先活動	2018 年の目標
女性	女性交通運輸労働者の組織化による組合の強化	● 主要企業、ハブ、コリドール、サプライチェーンに関する 3 つの重要ターゲットの組織化を実施（女性労働者の組織戦略を含む）。 ● インフォーマル女性労働者の役割の分析と女性労働者の組織化戦略の構築。 ● 具体的な女性組織化プロジェクトにより、目に見える成果を達成。 ● 女性のための研修プログラムの開発・実施。
	戦略的に重要な意思決定の役割を担う女性の増加	● 部会・地域と協力しながら策定した戦略を通じて、ITF の意思決定上の役割を担う女性の増加。 ● 加盟組合で意思決定の役割を担う女性の増加目標の設定・達成。 ● ITF のリーダーシップ・プログラムおよびメンタリング（指導）プログラムを通じた女性労働者の訓練。
	女性の組織化や組合参加につながる問題への加盟組合の取り組みを支援	● 女性問題を ITF の優先プロジェクトや優先活動計画に盛り込ませる。 ● 強力な「我々の公共交通」キャンペーンに女性や旅客の問題を盛り込ませる。 ● 女性組合員を守るための、加盟組合の男女平等運動をより効果的に実施する。 ● 女性に対する暴力撤廃に関する ITF の強力な運動を他組織と連携して実施する。
青年	部会や地域を通じて加盟組合と接触	● 青年労働者が ITF の主要キャンペーンに加わり、戦略的に重要な活動の発展に貢献している。 ● より多くの ITF 加盟組合が、青年組合員の関与・参加を促す活動を実施するとともに、青年機構を設置している。 ● 多くの国の ITF 加盟組合協議会で青年活動が実施され、青年代表が配置されている。 ● 急成長を遂げる経済の中で若年労働力が必要とされているターゲット国において、青年労働者の活動が活発化している。 ● 他国の青年労働者の状況視察のための青年訪問団を派遣する。 ● インフォーマル労働者の組織化プロジェクトの対象に青年労働者が含まれている。
	指導力養成	● リーダーシップ・プログラムやメンタリング（指導）プログラムにより、多くの青年労働者が所属組合で活発な役割を果たしている。
	気候変動	● 青年労働者が気候変動活動（会議・研修への参加を含む）に従事している。

部会 / 地域 / 部門	優先活動	2018 年の目標
地域		
アフリカ	ITF の強化	- より強い影響力で効果的な連帯行動を実施し、重要な争議や運動で勝利を収めるために、組合員を活発にする。地域・小地域の体制強化。 - ITF 加盟組合協議会設置国の増加。 - 主要国の組合の組織力強化。 - 女性・青年労働者がより積極的に組合活動に参加。
	組織化	- 都市交通の大勢のインフォーマル労働者を組織。 - コリドール組織化プロジェクトで労働基準や団体交渉を勝ち取り、戦略的に重要な影響力を身に付ける。
	自由化反対と労働基準を守る闘い	地域の政府間対話（西アフリカ諸国経済共同体（ECOWAS）等）に関する ITF 加盟組織間の調整を担う組合の確保。
アラブ	ITF ファミリーの強化	- より強い影響力で効果的な連帯行動を実施し、重要な争議や運動で勝利を収めるために、組合員の活発化させる。 - ITF 加盟組合協議会設置国の増加。 - 女性・青年労働者がより積極的に組合活動に参加。 - エジプト、リビア、ガザ・ヨルダン川西岸等の民主的な組合の力・組織力の強化。
	組織化	- 大勢のインフォーマル労働者の組織化。 - 主要ハブ・コリドールに関する組合間の調整と影響力の行使。 - 石油・ガスのサプライチェーンに関する主要企業に対する組合間の調整と影響力の行使。 - アラブ地域の主要企業（APM ターミナル、カタール航空、DHL 等）の組織化に関する組合間の調整。
	自由化反対と労働基準を守る闘い	- ペルシャ湾岸諸国における基本的組合権・市民権の確保のための圧力行使。 - 女性の権利に関する取り組み。

部会 / 地域 / 部門	優先活動	2018 年の目標
アジア太平洋	ITF ファミリーの強化	● 経済力の地理的なシフトを反映した地域体制の強化。 ● ITF 加盟組合協議会設置国の増加。小地域の体制の強化。 ● 中国の労働組合との戦略的関係の構築。 ● より強い影響力で効果的な連帯行動を実施し、重要な争議や運動で勝利を収めるために、組合員を活発化。地域・小地域の体制強化。 ● 主要な労働組合の体制が企業別から産別へシフト。 ● 女性・青年労働者がより積極的に組合活動に参加。
	組織化	● 主要ハブ・コリドールに関する組合間の調整と影響力の行使。 ● グローバル・サプライチェーン・プロジェクト（石油、ガス、水産等）に関する組合間の調整。 ● アジア太平洋地域の主要企業（エアアジア、都市交通の主要企業等）の組織化に関する組合間の調整。 ● 新都市交通システムの分析と優先職場の組織化の開始。
	自由化反対と労働基準を守る闘い	● 地域の政府間対話（東南アジア諸国連合（ASEAN）等）に関する ITF 加盟組織間の調整を担う組合の確保。
欧州 (ETF)	自由化反対と持続可能な交通運輸の促進	● 組合、市民運動、NGO のネットワークを設立し、持続可能な交通運輸を支援。 ● 公正な移動手段を求める運動を実施し、政府や欧州委員会（EC）に影響を及ぼす。 ● 質の高い公共交通運動の実施。 ● より効果的な社会対話から大規模デモまで、あらゆる手段を通じて、EC に対する影響力を強化。
	労働組合権の保護	● 欧州労働組合連合(ETUC)や欧州労連（ETUF）との協力強化。 ● 汎欧州連帯ネットワーク（市民団体を含む）を設立し、合同社会会議（JSC）やオルタサミット（代案会議）を通じて活動する。 ● 「欧州社会監視機構（ESO）」の設立。 ● 社会的ダンピング防止策の導入。

部会 / 地域 / 部門	優先活動	2018 年の目標
欧州（ETF）	組合の強化	• より多くの職場が加盟組合に組織されている。 • ETF のリサーチや能力開発のための資源の増加。 • 能力開発に関する ETF の活動強化。 • より多くの組合の団結と組合間の合併。 • ITF 加盟組合協議会設置国の増加。 • 女性・青年労働者がより積極的に組合活動に参加。 • サプライチェーンの組織化プロジェクトにおいて、主要製造企業を特定し、ターゲットとする。 • 多国籍企業の労働組合の協力とポンタ・デルガーダ大会決議の実施。
	国境を越えた利益代表	• ETF「国境を越えた組織化基金」の設立。 • 移民労働者の組織化。 • 乗務員を組織する組合の相互支援協定の締結。 • ETF への個人加盟に関するプロジェクトに対する評価。 • 自営労働者を何らかの団体に組織。
中南米・カリブ	ITF の強化	• より強い影響力で効果的な連帯行動を実施し、重要な争議や運動で勝利したり、基本的組合権の擁護のために、組合員を活発化させる。 • ITF 加盟組合協議会設置国の増加。 • 女性・青年労働者がより積極的に組合活動に参加。 • 主要な労働組合の体制が企業別から産別へシフト。 • 経済力の地理的なシフトに対応し、重要国の組合を強化する。
	組織化	• 大勢のインフォーマル労働者を組織。 • 中南米・カリブ地域の主要企業（現地企業を含む）の組合間の調整。 • グローバル・サプライチェーン・プロジェクト（石油、ガス、水産）の連絡調整。
	自由化への挑戦	• 地域の政府間対話（南米南部共同市場(MERCOSUR) 等）に関する ITF 加盟組織間の調整を担う組合の確保。

注釈

¹FGTE-CFDT(フランス)が提案。動議は撤回。

² チームスター労組(米国)が提案。動議は撤回。

³ オーストラリア海事組合(MUA)が提案。動議は撤回。

⁴ ITF 女性部の調査。

⁵ RMT (英国) が提案。動議は撤回。

⁶ FBTT (ベネズエラ) が提案。

⁷ オーストラリア海事組合 (MUA) が提案。別紙 1 も参照のこと。動議は撤回。

⁸ UNITE (英国) が提案。動議は撤回。

⁹ FGTE-CFDT (フランス) が提案。動議は撤回。

¹⁰ FGTE-CFDT (フランス) が提案。動議は撤回。

¹¹ UNITE (英国) が提案。動議は撤回。

¹² デンマーク鉄道労組 (DRWU)、韓国鉄道労組 (KRWU)、Norsk Lokomotivmannsforbund (ノルウェー)、タイ国鉄労組 (SRUT)、ニュージーランド鉄道海事交通運輸労組 (RMTU)、オーストラリア鉄道・トラム・バス組合 (ARTBU)

¹³ オーストラリア海事組合 (MUA) が提案。別紙 2 も参照のこと。動議は撤回。

¹⁴ オーストラリア海事組合 (MUA) が提案。動議は撤回。

¹⁵ ニュージーランド海事労組 (MUNZ) およびオーストラリア交通運輸労組 (TWU) が提案。動議は撤回。

¹⁶ AAA (アルゼンチン) が提案。動議は撤回。

¹⁷ Confederación Sindical de Trabajadores Ferroviarios, LAB, AASANA y Jubilados Ferroviarios de Bolivia (ボリビア) が提案。動議は撤回。

¹⁸ UNITE (英国) が提案。動議は撤回。

¹⁹ グルジア船員組合 (GSU)、西ロシア船員海事労組 (SMWUWR)、ロシア港湾労組 (DUR) が提案。動議は撤回。

²⁰ RMT (英国) が提案。動議は撤回。

²¹ ノーティラス・インターナショナル (英国) が提案。動議は撤回。

²² オーストラリア交通運輸労組 (TWU) が提案。動議は撤回。

²³ オーストラリア海事組合 (MUA) が提案。動議は撤回。

²⁴ オーストラリア交通運輸労組 (TWU) が提案。動議は撤回。

²⁵ チームスター労組（米国）が提案。動議は撤回。

²⁶ NFIR（インド）が提案。動議は撤回。

²⁷ ニュージーランド海事労組（MUNZ）およびオーストラリア交通運輸労組（TWU）が提案。動議は撤回。

²⁸ FGTE-CFDT（フランス）が提案。動議は撤回。

²⁹ FGTE-CFDT（フランス）が提案。動議は撤回。

³⁰ ウクライナ海事交運労組（MTWTU）が提案。動議は撤回。

³¹ ITF 海事安全委員会（MSC）を代表して、米国海事職員組合（AMO）、船長・船員・水先案内人国際団体（IOMMP）が提案。動議は撤回。

³² オーストラリア交通運輸労組（TWU）が提案。動議は撤回。

³³ オーストラリア鉄道・トラム・バス組合（ARTBU）が提案。動議は撤回。

³⁴ UNIFOR（カナダ）が提案。別紙 3 も参照のこと。動議は撤回。

³⁵ オーストラリア交通運輸労組（TWU）が提案。動議は撤回。

³⁶ オーストラリア海事組合（MUA）が提案。動議は撤回。

別紙 1:

労働者の資本: オーストラリア海事組合(MUA)提出

2014年8月10～16日にソフィア（ブルガリア）で開催された第43回ITF世界大会は、

1. 労働者の年金基金の積立額は計 11 兆米ドルを上回り、世界最大のプール基金の代表例である²一方、米国だけでも全金融資産の 25-30%が年金基金に集まっており、これには労働組合が理事を指名する非営利目的（NFP）基金の 1 億 5 千万ドルも含まれる。
2. 誤った管理、料金の過大請求、強欲、企業の汚職という形で、世界金融危機でウォール街の投資銀行が数千億ドルもの年金基金を無駄にした。その一方で、例えば、米国の公的年金基金が金融危機の年に、単純に 30 年物の国債と同等のごく僅かなリターンを得ていたとしたなら、現在の基金額は、世界金融危機から 2 年後の時点に比べ、8,500 米ドルも多かっただろう。
3. 一方、資金をかけてインフラを修復・補充・拡大する必要性は増しており、そのために必要な投資を行えば、今後 10 年で数兆円の赤字となることが見積もられる。世界中の地域社会にとって、労働者の年金基金は極めて重要な資金の代表例だ。地域社会では、港、道路、橋、水道、通信塔、一連の社会の実質的な錨としてのインフラが、全てディーセントな（人間らしい）生活と貿易を営み、温暖化に対処できるよう地球の能力を向上させる状況の中で必要になっている。
4. 同時に、ネオコン（新保守主義）勢力と影響力のある企業の利害によって生み出された世界金融市場の不安性と、一連の反組合意識の高まりが全ての ITF 加盟組合とその仲間を襲い、賃金や手当の引き下げ、特に極めて重要な退職給付の引き下げを目指しており、ITF が労働者の退職後の収入を保護・強化し、非営利目的年金基金に積み上がった富に対する金融リターンを安定させるべく努力する喫緊の必要性が新たに生まれている。
5. ITF は最近、北米、欧州、オーストラリア、アフリカの特に国際産別組織（GUF）と国際労働組合総連合（ITUC）の労働者資本委員会において、労働者の資本戦略と年金基金の理事の間の連携を強化する取り組みに参加してきた。この取り組みは以下を目指している：
 - 労働者の資本プールの価値を構築する。
 - 将来の産業においてディーセントな（人間らしい）仕事を創出するマクロ政策的目標を前進させる。
 - 組合の組織化キャンペーンに向けた影響力の最大化。

² 2002 年の数値。今はずっと高い可能性がある。あるいは世界金融危機の影響で依然として大まかには正確な値かもしれない。

6. 労働者の年金基金による慎重な投資と安全な投資利益を保護・確保することを**決議する**。ITF は以下に焦点をあて、適切な資源を割り当て、活動を確立・拡大し、労働者の資本の分野でリーダーシップを発揮することを決意する:

- 世界中の ITF の加盟・未加盟労組や他の国際産別（GUF）の中でのネットワークとアライアンスを形成する。
- 年金基金の理事とその活動に関してリサーチとマッピング（状況把握）のための能力を構築する。
- 理事の教育を拡大する。
- 労働者の資本に関する取組を優先活動に盛り込むことについて、組合の運動展開者を対象とする教育を実施する。
- 政策面からの擁護とリサーチを構築する。
- 優先的組織化キャンペーンと労働基準引き上げを支援してくれる物言う株主を育成する。
- 調整に基づく、労働者の資本を活用したキャンペーンにより深く効果的に関与し、企業に圧力をかけ、組合の組織化と交渉のための運動を支援し、反組合行動を止めさせる、特に年金基金の理事や職員との関係を強化し、重要な決定が労働運動の原則に基づき、労働者の意見のもとに行われるようにする。
- 調整に基づき、ウォール街が課す不当な手数料を引き下げる運動を展開する。そのような手数料により、数十億ドルの資金が労働者の年金資産から流出している。
- 「最大の投資リターン」の定義を拡大し、高賃金プロジェクト、環境的に健全なインフラ、安定的な投資手段を包括することにより、国際法に関する知識の方向性を変え、労働者の資本を活用する労働組合の能力を拡大する。
- 労働者の資本を積極的に官民のインフラに投資する慎重投資プロジェクトや他の投資手段へ振り向けるよう追求する。

7. 以下の 3 段階の優先事項に専心する：

- 組合の理事、労働組合ナショナルセンターの知識、リサーチに関する把握、ファンドマネージャーを関与させるための投資、組織化運動との連携、安全な年金と資本管理人のつながりに関する年金加入者への啓蒙などの、現在の活動を強化する。
- 新たな投資モデルを作成する。ESG（環境・社会・ガバナンス）投資の枠組みにおいて組合の存在感を増し、寛容な資本やあまねく広がる成長、質の高い雇用を促進に政府が責任をもつ。資産所有者のインフラ、グリーン経済、無償ケア経済に関する経験を高める。
- 新たなフロンティア・新たな手段。新たなプール基金と製品で雇用創出を促し、資産所有者・マネージャーの開示と透明性の向上、OECD 多国籍企業ガイドラインや他の企業の説明責任追及のための手段（サプライチェーン関連のものを含む）の効果的活用、労働組合が支持する ESG 投資格付けの検討。

別紙 2:

自動化と新技術: オーストラリア海事組合(MUA)提出

2014年8月10～16日にソフィア（ブルガリア）で開催された第43回ITF世界大会は、

1. 大会は、世界的に港湾荷役業務への自動化と新技術の導入がますます加速している点に留意する。科学技術の進化が労働者の総意とは独立した形で続いているが、ITF と加盟組合は自動化と新技術が組合や団体交渉を破壊する手段に利用されることには断固反対している。自動化ターミナルの最終目標は、荷役、特にグローバル・ネットワーク・ターミナル（GNT）の生産性向上だが、労働者に実際に起きることは、しばしば雇用の喪失と組合潰しであることを認識している。新技術と自動化実施の方法論は労働者と労働組合にとって極めて重要な問題である。
2. 大会は、自動化と新技術に関する交渉が肝要であり、新技術の実施は関係する労働組合との全面的交渉と合意のもとになされるべきことを決議する。ITF は「交渉無くして自動化なし」を要求する。交渉については組合の団体協約に包括されるべきだ。
3. 大会は、自動化や新技術の導入の結果、大幅に引き上げられた企業の生産性に合わせて、労働条件も改善される必要がある点に留意する。
4. そのような精神のもと、大会は、歴史的ともいえるこのような職場の大変革が起きた場合に、時短勤務は仕事の「パイ」の公正なシェアを受けることができる基本的・根本的権利であると決議する。自動化と新技術の導入により職場の利益と生産性が上がることを踏まえ、ITF は世界中の港湾労働者の労働時間を週 30 時間とすることを目指す時短勤務を支持する。
5. 大会はターミナル内、職場内の全ての業務が、またターミナル内外で港湾運営を管理する関連の業務は港湾労働者が行い、正当な労働組合が関与するべきことを決議する。どの程度の関与になるのか、その範囲と管轄の問題は当該の職場を代表する正当な労働組合と交渉の末締結する団体協約に盛り込まれなければならない。
6. 大会は、自動化システムや新技術による運営を行うターミナル内で保守労働者が重要な役割を果たす点を認識する。また、保守作業は正当な港湾労組の管轄のもとに置かれるべきと決議する。これには新しい機械について行われる全ての保守業務（内部保守、外部保守を含む）が含まれるべきであり、いかなる概念の「（機械の）保証期間」によっても軽視されるべきものではない。
7. 大会は全ての事務は新旧双方の業務について団体協約を締結する正当な港湾労働者の管轄下に置かれるべきことを決議する。
8. 大会は自動化と新技術の社会的悪影響を認識する。組合は自動化や新技術による労働力の減少は避けられないこととして認めるが、ITF は港湾産業で余剰となった労働者のための解雇手当は適切かつ適当な額であるべきだとの見解を強くもっており、そう決議する。すなわち、現行の解雇手当をかなり引き上げる必要がある。整理解雇は最後の手段とす

るべきであり、使用者と労働組合は整理解雇の影響を緩和することに集中し、あらゆる手段を尽くすべきだ。これには、再訓練とスキル向上制度の実施、労使交渉での議論などが含まれるべきだ。

別紙 3:

最低年齢：カナダ UNIFOR 提出

2014年8月10～16日にソフィア（ブルガリア）で開催された第43回ITF世界大会は以下に留意する：

労災統計によると、青年労働者が仕事中に負傷したり死亡したりする可能性は最も高い。

負傷や死亡を防ぎ、生産性についての教育を行い、コスト削減志向の企業が知識をもたない労働者を搾取することを防ぐために最低年齢法が制定されている。

最低年齢に関するILO第138号条約を批准していない19か国にはカナダ、インド、メキシコが含まれる。

カナダの全ての州で138号条約を満たす最低年齢法が制定されているわけではなく、全ての州が138号条約の基準を満たさない限り、カナダが同条約を批准することはないだろう。

青年労働者を搾取や負傷から守るための労働法強化どころか、最低労働年齢に下方圧力がかかり、職場で適切な教育や訓練が行われていないことが相まって、さらに労働市場の基準が浸食されている。

ILO138号条約の第1条には、「この条約の効力が生じている加盟国は、児童労働の実効的な廃止を確保すること及び就業が認められるための最低年齢を年少者の心身の十分な発達が確保される水準まで漸進的に引き上げることを目的とする国内政策の遂行を約束する」と記されている。

したがって、最低年齢に関するILO138号条約を批准していない19か国の政府に対し、最低年齢法を衰退させる現在の傾向に歯止めをかけるよう、ITFが要請することを決議する。

ゆえに、ITFは他の国際産別や仲間と連帯し、世界中に存在するあらゆる形態の児童労働との闘いに決意をもって取り組む。

したがって、それぞれの最低年齢法をILO138号条約（最低年齢は義務教育が終了する年齢を下回ってはならない）に合わせて調整し、これらの法律の限定的な例外条項などのあらゆる条件（軽易な労働についても13歳未満の就業を認めない）が、合理的労働時間制限、職場における権利意識を高める訓練、職場の安全衛生訓練、適切な州政府の監視や実施のメカニズムおよびその他の取り組みを確実に包括するよう、ITFからカナダの連邦、州、準州の政府に求める。