

# 国際運輸労連 (ITF)

## 第 43 回世界大会

2014 年 8 月 13 日、ソフィア

### 鉄道部会総会

#### 報告書

鉄道総会は 2014 年 8 月 13 日に開催された。

オイステン・アスラクセン（ノルウェー）が議長を務めた。

#### 書記局報告

1. 2010 年の大会以降の内陸運輸部会の主な動向と活動をまとめた映画を上映した。

#### 議題 1: 報告者の選出

2. オイステン・アスラクセンが報告者に選ばれた。
3. ウェイン・バトソン（ニュージーランド、RMTU）とマリオン・カールステン（ドイツ、EVG）が投票立会人兼投票集計人に選ばれた。

#### 議題 2: 大会テーマ文書

#### 議題 3: 4 カ年活動計画

#### 議題 4: 動議

4. 議題 2、3、4 を同時に扱うことが合意された。

5. 浦田誠・内陸運輸部長が大会テーマ文書「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」に言及し、2014-2018年のITF 鉄道部会の優先事項として次の3つを挙げた：
  - さらなる民営化や自由化に異議を唱える
  - 安全第一政策の促進
  - 鉄道労働者の組織化戦略
  
6. 以下の講演者がそれぞれの優先課題について講演した：
  - ヤニーナ・マリノフスカ ITF 内陸運輸部次長が、鉄道の自由化とその結果のアウトソーシングや労働の非正規化、安全問題について話した。組合の民営化反対運動に焦点があてられた。
  - ホ・ジュン・ソン（韓国、KRWU）が第27号動議（新自由主義的鉄道政策）を紹介した。同動議は、鉄道の民営化と自由化に組合がより系統立ち、調整の取れた対応をすることを求めている。
  - クレア・クラーク（ITF 内陸運輸部会・上級アシスタント）が鉄道労働者を組織化することの重要性について述べ、この分野における、鉄道部会の方向性の概要を示した。
  - オイステン・アスラクセンが鉄道の安全について話し、ITF の鉄道の安全に関する声明を紹介し、加盟組合にこれを政策策定の中で活用するよう促した。
  
7. アルゼンチン、ベルギー、ボツワナ、ブラジル、ブルガリア、コンゴ共和国、フランス、ドイツ、インド、インドネシア、日本、韓国、ニュージーランド、ナイジェリア、ロシア、南アフリカ、チュニジア、トルコ、英国、ウクライナ、ベネズエラの26代議員が議論に参加し、以下の問題を提起した：
  - 鉄道の民営化は効果的ではない。民営化されれば、労働条件は悪化し、雇用は削減され、投資不足となり、事故が増え、支線が廃止され、コスト削減により安全衛生も悪化し、アウトソーシングが進む。各国の民営化の例から、類似モデルが使われていることが分かる。国営鉄道会社が外国で民営化を進めるといった事例も見られる。
  - 鉄道業界では、国営鉄道であっても、業務のアウトソーシングと雇用の非正規化が増えている。アウトソーシングに反対することも極めて重要だ。一部

には、アウトソーシングが組合の力を弱体化させるために使われている例も見られる。

- 世界銀行などの国際金融機関や欧州委員会などの地域当局が民営化を促進している。世界銀行の政策に圧力をかけるためには、ITF の調整のもと、グローバルな戦略を策定することが必要だ。
- 新自由主義的金融環境のもと、国営鉄道や再国営化された鉄道ですら、路線の廃止や雇用削減、運行の細分化に直面する可能性がある。
- 組合の活動を制限する法律を制定することによる、使用者や政府による労働組合への攻撃が増している。スト権は労働者の基本的権利だ。組合は鉄道労働者の社会的権利を守るために運動を展開している。ILO を含む国際機関へのロビイングを行い、スト権が保障され、中核的 ILO 条約が批准されるよう担保するには ITF の支援が必要だ。
- 鉄道多国籍企業が営業を拡大している。共同行動の調整のため、加盟組合同士の地域レベル、小地域レベルでの協力関係構築を検討するべきだ。欧州労使協議会のように、労働組合の代表が企業との対話の場に参加する機会の拡大を模索するべきだ。特に、欧州労使協議会が存在しない非欧州諸国においてそれが重要だ。
- 鉄道労組は地域レベルでも民営化反対運動を展開し、代替策を検討し、市民団体とも協力関係を構築している。具体的な戦略の構築と国際レベルでの組合の支援も必要だ。欧州運輸労連(ETF)の第 4 鉄道一括法案反対キャンペーンは小地域における調整と活動の一例だ。
- 鉄道民営化に関する情報や経験談の共有は、こうした対応の重要な部分を占める。ネットワーク構築はまた、加盟組合の運動に必要な国際連帯を提供する際に活用することもできる。鉄道部会はこれを支援するための適切な基盤を提供するべきだ。
- ITF 行動週間を通じ、全世界の加盟組合が一つの声を上げることにより、組合の運動を強力に盛り立てることができる。
- 鉄道産業の再編と改革の結果、労働組合の組織率が低下している。一部の国で、鉄道システムへの技術の導入や自動化により、鉄道労働者が影響を受けている。

- 安全の低下が鉄道労働者にとってますます懸案事項となっている。職場にしっかりと安全文化を醸成し、現在職場に存在する責任追及の文化をなくす必要がある。鉄道の安全を考える際、技術面だけでなく、人的および社会的な側面にも焦点をあてるべきだ。鉄道の安全で注目すべき点としては、踏切の安全確保の問題がある。
  - 組合の能力構築や、民営化に反対している組合の支援、鉄道の安全促進、組織化において、教育やプロジェクト実施は不可欠だ。
  - 鉄道労組は青年労働者と効果的にコミュニケーションを取り、青年の懸案事項を理解し、力強い青年の組合指導者を育成する必要がある。
  - 鉄道部会は気候正義の問題にもっと注目するべきだ。
8. 多くの参加者が大会期間中の鉄道部会が半日になったため、政治的な戦略を議論する十分な時間がない点を指摘した。
  9. 総会参加者は、全体会議で採択された大会テーマ文書を全面的に支持した。
  10. 総会参加者は、提示されている 2014-2018 年の鉄道部会の優先課題を承認した。
  11. 総会参加者は、第 27 号動議（新自由主義的鉄道政策）を提案通り採択した。
  12. 鉄道の安全に関する ITF 声明(別紙 2)は原則として採択された。
  13. ウルサン・リアム(韓国、KRWU)が 8 月 12 日（火）に行われた「鉄道の民営化と闘う」フリンジの結果を口頭で報告した。総会は、世界中で新自由主義的鉄道政策と闘っている加盟組合のコミュニケーションと連帯を強化するための新たなネットワークを鉄道部会内に立ち上げるといふ、この報告を承認した。同報告については、大会後に各加盟組合の連絡担当者の登録用紙を添付し、書面で回状を発行することになる。

## 議題 5 : 選挙

14. 総会は以下の役員を選出した :

|      |   |
|------|---|
| 議長   | Oystein Aslaksen ( Norsk Lokmotivmannsforbund、ノルウェー) が全会一致で再選された。 |
| 副議長  | Julio Sosa( La Fraternidad、アルゼンチン) が全会一致で再選された。                   |
| 副議長  | Serge Piteljon ( CGSP Cheminots、ベルギー) が全会一致で再選された。                |
| 副議長  | CA Rajasridhar (AIRF、インド)が全会一致で再選された。                             |
| 女性代表 | Gaebepe Molaodi ( BRAWU、ボツワナ)が全会一致で選ばれた。                          |
| 青年代表 | Veronika Szilagyi (VDSzSz、ハンガリー) が全会一致で再選された。                     |

15. 総会参加者は、別紙 1 の鉄道部会運営委員会の構成に合意した。

#### 議題 6 : その他

16. その他の協議事項はなかった。

鉄道部会・運営委員会  
2014年8月13日時点

| 鉄道部会役員        |  |
|---------------|--|
| 議長            | Oystein Aslaksen ( Norsk Lokmotivmannsforbund、ノルウェー) |
| 副議長           | Julio Sosa( La Fraternidad、アルゼンチン)                   |
| 副議長           | Serge Piteljon (CGSP Cheminots、ベルギー)                 |
| 副議長           | CA Rajasridhar (AIRF、インド)                            |
| 女性代表          | Gaebepe Molaodi ( BRAWU、ボツワナ)                        |
| 青年代表          | Veronika Szilagyí (VDSzSz、ハンガリー)                     |
| アフリカ          |  |
| 議長            | 空席   |
| 副議長           | Raphael Benjamin Okoru (NUR、ナイジェリア)                  |
| 副議長           | Helena Ernesto Cuna (SINPOCAF、モザンビーク)                |
| 副議長           | George Fuki Mbumu (STRC、コンゴ)                         |
| アラブ           |  |
| 議長            | Mohamed Haytoun (UMT、モロッコ)                           |
| アジア太平洋        |  |
| 議長            | Wayne Butson (RMTU、ニュージーランド)                         |
| 副議長           | Pinyo Rueanpetch (SRUT、タイ)                           |
| 副議長           | CA Rajasridhar (AIRF、インド)                            |
| 副議長           | Erdene Khombor (FMRWU、モンゴル)                          |
| 女性代表          | Diptiben G Shukla (NFIR、インド)                         |
| 青年代表          | Diki Susetyo (SPKA、インドネシア)                           |
| 欧州 (ETF 鉄道部会) |  |
| 議長            | Guy Greivelding (FNCTTFEL、ルクセンブルク)                   |
| 副議長           | Maarten Gutt (FZZP PKP、ポーランド)                        |
| 副議長           | Maria Cristina Marzola (FILT-CGIL、イタリア)              |
| 女性代表          | Daniela Zlatkova (FTTUB、ブルガリア)                       |
| 青年代表          | Katalin Mathe (VDSzSz、ハンガリー)                         |
| 中南米・カリブ       |  |
| 議長            | Julio Sosa (La Fraternidad、アルゼンチン)                   |
| 副議長           | Helio de Souza Regato de Andrade (FNTE、ブラジル)         |

|      |   |
|------|---|
| 副議長  | Edison Alvarado (FENTRAFEVE, ベネズエラ)           |
| 副議長  | Karina Benemerito (Unión Ferroviaria, アルゼンチン) |
| 北米   |   |
| 共同議長 | Bob Orr (Unifor, カナダ)                         |
| 共同議長 | Jo Condo (米, TCU)                             |

さらに、路面運輸部会と共同で設置した都市交通委員会の議長（議長が出られない場合は副議長のうち1名）が鉄道部会・運営委員会に出席する。鉄道部会が設置した全ての作業グループの代表は、鉄道部会・運営委員会に招かれ、グループの活動について報告する。

## 鉄道の安全

### ITF 鉄道労働者部会の声明（案）

2013年にベルギーやカナダで発生した事故のように、多くの乗客を犠牲にし、貨物を破壊し、環境面でも大きな損失をもたらす深刻な鉄道事故は全世界で発生している。アルゼンチンでは2012年2月に発生した一回の事故で51名が死亡した。また、同じ路線で2013年6月にも3名が死亡する事故が起きた。2013年5月にベルギーで発生した事故では2名、2013年7月には、カナダの事故で50名、スペインで78名、パリ南部の事故で6名がそれぞれ死亡した。2013年8月にはスイスで鉄道事故が発生し、運転士が死亡した。

加盟組合に対する調査や、2012年11月のトロントのITF 鉄道労働者総会の議論、2013年7月のブリュッセルの鉄道部会・運営委員会の決定などに基づき、ITF 鉄道労働者部会は以下の声明を発表した。

### なぜ安全が重要なのか

鉄道の安全はITF 鉄道労働者部会にとって常に重要な優先課題だった。長年、ITF 鉄道行動日のスローガンは「安全第一」だった。つまり、組合員のために鉄道の職場の安全を維持することだが、乗客や一般市民の安全を確保することでもある。鉄道は最も安全な交通手段の一つであり、適切な管理がなされなければ、損害が発生する可能性も極めて大きい。

### 鉄道の安全はいかに改善できるか

鉄道の安全の重要な要素は機械と、機械と人間の関わりだ。技術的な面や業務上や企業内で起きる個々の変化は安全を向上させるものであるべきだ。また、そのことが個々のケースごとにリスク評価によって裏付けられるべきであり、その作業には労働組合が関与するべきだ。

危険な状況につながり得るインシデントを記録するシステムを設置するべきであり、このシステムにより、報告者が当該の状況に関与している場合でも、各人が状況の報告を行うよう奨励されるべきだ。鉄道会社は安全関係の業務をいかに行うかを描写する安全管理システムを構築するべきであり、インシデント報告システムと安全管理システムの両方に労働組合は不可欠な存在だ。

また、独立系の安全局を設置することも同様に重要だ。安全局は、インフラの管理者や鉄道会社から独立し、鉄道会社の安全管理システムの承認や、日々の



運行が安全に行われていることを監視するための査察の実施に責任をもち、深刻な安全面での違反が見られた場合には、鉄道の運行を停止する権限を有している必要がある。労働組合と安全当局の間には、安全に関する懸念を表明できるように、特別なつながりが設けられるべきだ。安全当局は自由市場の発展や促進関連の活動に関わるべきではない。

国によっては、大抵の場合、会社と共同で安全問題を話し合うための安全委員会を会社レベルで設置する取り組みを労働組合が行い、そうすることで、安全関係の問題の対応法について経営者と共通の理解を構築しようとしている。問題を暴露したり、安全面での懸念を表明したりした内部告発者が罰せられるべきではない。現場にいる労働者こそ、問題をいち早く察知できるからだ。

### **安全システムの設計**

あらゆる職業と同様に、最も熟練した鉄道労働者といえども間違いを起こすことはある。技術システムは人間のミスを防ぐように設計されるべきだ。人間のいかなるミスによっても事故が速ければ早いほど、技術支援システムはより先進のものでなければならない。運転士が運転不能になった場合に列車を停止させることができ、機関車に設置される、いわゆるデッドマン装置もよく知られている。現代の環境では、列車が警報を見逃したり、危険な高速運転を避けたりするための自動列車保護システムでデッドマン装置を補完するべきだ。列車ネットワークは拡大し、より複雑になっているが、再編の考え方は大抵、ワンマン運転や駅員の削減、一定の業務を専門性を有しない労働者に外注するなど、コスト削減を意味する。

インフラの適切な管理も安全を確保する上で同様に重要だが、しばしば、経費節約のため、人員が削減され、インフラ査察実施の期間が延びたり、質の低い自動査察システムが導入されたりしている。労働組合が政治家、意思決定者、予算統括者に圧力をかけ、安全関係のインフラ投資を新たに行うよう働きかけることが重要だ。

踏切にも特別の注意を払うべきだ。例えば、列車と別の車両の衝突は通常、死亡事故につながる。他車両との衝突の危険性が存在する全ての踏切に、自動防壁などの防止装置を設置し、列車が近づいている際には路面走行する車両が踏切に立ち入れないようにするべきだ。

### **人的要素**

鉄道システムを運行する労働者は安全に業務を遂行できなければならない。徹底的な訓練が行われ、理論と実践の両面に十分な時間を取るべきだ。特に重要だ。鉄道業界の経験がない新人の場合、安全関係の業務の全責任を負わされる前に、十分な時間をとって一定の実地訓練を受けるべきだ。

社会状況、とりわけ、労働時間の法規制と団体協約が守られることは基準として極めて重要だ。労働者が注意を怠らないためには、昼夜のシフトの長さも適切に規制され、運転時間は制限され、休憩時間と一日の休息時間も保障されなければならない。同時に、優れた規則も実施されなければ価値は無いに等しい。使用者が労働者に圧力をかけ、残業をさせたり、列車が遅れている場合には規則を捻じ曲げたりさせている例が余りにも多い。しかし、安全よりも定時制を重視すべきではない。高速列車についても安全面で妥協してはならない。どんなに小さな技術的欠陥であれ、人間のミスであれ、大惨事につながる可能性があるからだ。

訓練手順、労働時間規則、実施手続きは全て鉄道労働者の団体協約の重要な一部となるべきだ。

危険な業務の遂行を拒否する個々の労働者の権利は以下の通り、ILO155 号条約の 13 条に謳われている。

「自己の生命又は健康に窮迫した重大な危険をもたらすと信ずる合理的な理由のある作業状態から退避した労働者は、国内の事情及び慣行に従い、不当な結果から保護される」

62 か国が 155 号条約を批准しており、この権利が国内の労働保護法のもとに擁護されている。この権利は鉄道労働者にとって根本的なものであり、状況が危険をもたらす可能性があると判断された場合、労働者が罰せられることなく、業務（列車）は停止されるべきだ。危険に気づいた労働者はむしろ讃えられてしかるべきだ。

### 事故発生時

いかなる国も独立系の事故調査機関を設置すべきだ。事故調査機関が犯罪捜査機関から独立していることが特に重要であり、重大事故になる可能性のあったインシデントについても調査を行うべきだ。事故調査の目的は事故の根本的原因を探ることであり、個々人の犯した過ちレベルの議論を超越することにある。

重要なのは、なぜ事故が発生する余地があったのか、なぜ未然に防げなかったのかを探ることだ。すなわち、責任追及の文化ではなく、公正で公平な文化を築くことが重要だ。

労働組合は事故調査にも関与すべきであり、調査結果とその詳細に組合が無制限にアクセスできるようにしなければならない。

### **安全 vs 利益**

新自由主義政策は健全な安全文化の醸成を大きく妨げるものとなっている。安全にはコストがかかる。鉄道会社運営の主な原動力が利益追求になってしまうと、鉄道労働者と利用者は安全確保が極めて難しくなる。人手不足、研修時間の短縮化、職場のストレスの増大など、労働組合が対応しなければならない問題は多い。

鉄道業界の構造変化もまた鉄道の安全確保の障壁となる。企業の細分化とアウトソーシングや派遣会社の大規模活用により、指揮系統が不明瞭になる。また、安全当局に競争を実施し、市場を開放する権限が与えられている国も多い。これにより、焦点が安全からずれてしまう。

### **安全を保障する上での労働組合の役割**

鉄道労働者は鉄道の安全を高レベルで擁護し、発展させていく上で、最も力強い保証人となる。この任務において、鉄道労働者は例えば、鉄道の現状に理解のある政党や乗客団体など、市民社会の他の積極的団体との協力態勢を目指していくべきだ。

鉄道労組間の国際協力がますます重要度を増している。多くの政府が推進する自由化、民営化の政策が世界の一般的な潮流となっている。労働組合はお互いに学び合い、解決策を伝授し合っている。世界中の組合が同じことをしているが、労働組合同士の連携をさらに強める必要がある。国内の組合の連携、地域での協力態勢、ITFの鉄道部会など、そのための手段を我々は既に手にしている。

安全な鉄道システムを目指し、労働組合の連帯を築こう！