２０２５年　６月　５日

第2回中央委員会

報告・議案書

報告の部

第４回執行委員会　　２０２５年　５月　２日
第５回執行委員会　　２０２５年　５月１３日
第６回執行委員会　　２０２５年　５月２７日

ＩＴＦ第46回世界大会自治労代表団報告書（別冊）

議案の部

第１号議案　　休職補償金の支出について

第２号議案　　本部活動協力金の改定について

神戸交通労働組合

＝会議・行動日誌＝

２０２５年

３月２７日　事務連絡

３１日　事務連絡

４月　８日　2025 年度 第 2 回平和・人権・環境委員会

９日　第 46 回財政組織検討委員会

１０日　近畿地連都市公共交通評議会第 1 回拡大幹事会

１５日　都市公共交通評議会 2025 年度第 3 回常任幹事会　大都市共闘都市交通部会 2024 年度第 3 回役員会

１７日　**第１回中央委員会**　第 1 回社会保障対策部会　第 1 回教育宣伝部会　第 2 回技術関係被服小委員会（バス・地下鉄技術部門ワーキング）

２１日　事務連絡

２４日　第 3 回運輸関係被服小委員会（バス・地下鉄技術部門ワーキング）

５月　１日　常任執行委員会

２日　**第 4 回執行委員会**

７日　事務連絡　自治労兵庫県本部 神戸ブロック 2025 総会

１２日　対局団体交渉　常任執行委員会

１３日　自治労兵庫県本部第 8 回執行委員会　常任執行委員会　**第 5 回執行委員会**　第 3 回技術関係被服小委員会（バス・地下鉄技術部門ワーキング）

１４日　事務連絡　自治労都市公共交通評議会第 5 回交通政策研究集会～15 日

１９日　市労連小委員会交渉

２２日　事務連絡

２３日　2025 反行革・組織集会～24 日

２６日　常任執行委員会

２７日　第 47 回財政組織検討委員会　**第 6 回執行委員会**

2025年度第2回中央委員会報告内容

分類	報告事項	日付	頁
事務連絡	令和6年度高速鉄道車掌転任選考最終合格者の決定について	2025.3.27	1～2
	巧技士補制度概要及び職務の役割について	2025.3.31	1,3～4
	技術職員の主任技士・グループリーダーの任命選考実施について	2025.4.21	1,5～7
	高速鉄道運転士の師範運転士・主任運転士の任命選考実施について	2025.4.21	1,8～10
	高速鉄道車掌への転任希望者の募集について	2025.5.7	1,11～12
	交通局自動車部営業所　人事・組織運営方針	2025.5.14	1,13～14
	令和7年度定期健康診断の実施について	2025.5.22	1,15～18
被服小委員会	第2回技術関係被服小委員会（バス・地下鉄技術部門ワーキング）	2025.4.17	19～22
	第3回技術関係被服小委員会（バス・地下鉄技術部門ワーキング）	2025.5.13	23～24
	第3回運輸関係被服小委員会（バス・地下鉄運輸部門ワーキング）	2025.4.24	25～28
対局団体交渉	西神・山手線ワンマン運転化、駅務遠隔化システムの導入等を見据えた対応について	2025.5.12	29～40
市労連関係	市労連小委員会交渉	2025.5.19	41～43
自治労関係	2025年度第2回平和・人権・環境委員会	2025.4.8	44～49
	近畿地連都市公共交通評議会第1回拡大幹事会	2025.4.10	50～51
	都市公共交通評議会2025年度第3回常任幹事会	2025.4.15	52～59
	大都市共闘都市交通部会2024年度第3回役員会	2025.4.15	60～61
	自治労兵庫県本部神戸ブロック2025総会	2025.5.7	62
	自治労兵庫県本部第8回執行委員会	2025.5.13	63～66
	自治労都市公共交通評議会　第5回交通政策研究集会	2025.5.14～15	67～68
	自治労兵庫県本部2025反行革・組織集会	2025.5.23～24	69
組織内関係	第46回財政組織検討委員会	2025.4.9	70
	第47回財政組織検討委員会	2025.5.27	71
	第1回社会保障対策部会	2025.4.17	72～73
	第1回教育宣伝部会	2025.4.17	74～75
	80周年記念事業第1回検討会議	2025.5.13	76
	組合脱退について		77
	組合加入について		77
	県本部「第22次沖縄視察団」マイクロバスへの運転士の派遣について		77
	「岸まきこ」支持者カードの取り組みについて		77
その他	記者資料提供「神戸電鉄湊川定期券発売所における『市バス・地下鉄定期券』の発売を終了いたします。」		78
	記者資料提供「『ICカードによる市バス乗継割引』非適用事案の発生及び返金対応」		79～80
	記者資料提供「ユーモアたっぷり！ことわざで市バスをもっと楽しく！新広報キャンペーン開始」		81～83
	記者資料提供「神戸市交通局の採用選考が変わります		84
	記者資料提供「六甲山・摩耶山へのアクセス向上、期間限定で市バス急行便を運行します」		85～86
	記者資料提供「職員の懲戒処分（非公表）」		87
	記者資料提供「職員の懲戒処分について」		88
	令和7年度定期健康診断日程		89
	令和7年度深夜業従事者等健康保険業務について		90
	令和7年度男子制服採寸日程（案）		91

対局関係（事務連絡）

事務連絡

2025.03.27
①令和６年度高速鉄道車掌転任選考最終合格者の決定について（**2 頁**）

2025.03.31
①巧技士補制度概要及び職務の役割について（**3～4 頁**）

2025.4.21
①技術職員の主任技士・グループリーダーの任命選考実施について（**5～7 頁**）

2025.04.21
①高速鉄道運転士の師範運転士・主任運転士の任命選考実施について（**8～10 頁**）

2025.05.07
①高速鉄道車掌への転任希望者の募集について（**11～12 頁**）

2025.05.14
①交通局自動車部営業所　人事・組織運営方針（**13～14 頁**）

2025.05.22
①令和７年度定期健康診断の実施について（**15～18 頁**）

令和7年3月27日

経 営 企 画 課

令和６年度　高速鉄道車掌転任選考　最終合格者名簿

所　　属	職　種	職員番号	氏　　名
運輸課	駅掌	224028	福田　　龍馬
運輸課	駅掌	224035	小山　　童夢
最終合格者　２名			

経 第 4634 号
令和７年３月 31 日

所属長　様

経営企画課課長
（業務改革担当）

巧技士補　制度概要及び職務の役割について（通知）

「交通局　人事・給与制度改革　キャリアプランの策定について（令和７年２月 12 日付）」にて通知しました、令和７年度以降のキャリアプランのうち、スキルの習熟度に応じて技士からステップアップする「巧技士補」について、下記の通り制度概要及び職務の役割について通知いたします。

所属長のみなさまにおかれましては、所属職員に周知いただきますようお願いいたします。

１．職務の役割

巧技士補（現業職２級～３級職員）	参考：巧技士（現業職４級職員）
・ＧＬの補佐を担う力があり、２年程度以上の在位経験によりＧＬを担う力を備える。 ・技士の模範となり、業務の中心となって実務作業に従事する。 ・作業の方法について、指導を必要とせず自らの知識で行うことができる。 ・一方で自身の技能向上や後進の育成を担う。 ・保守としての技能的業務 ・グループ員の技術指導 ・グループ業務におけるＧＬ補佐（GL に任命されていない者）	・一定の規模のグループを代表する力が十分にある。 ・十分な知識経験技能を持つベテラン職員としてＧＬと共にグループ員の監督および指導教育・小集団活動を行う。 ・技士の模範となり、上司の指示命令を誠実に遵守する。 ・現場課題の解決調整に参画し、職場運営に貢献する。 ・ＧＬでない者はＧＬの補佐を担うとともに、巧技士と協同して現場の横断的改善を行う。 ・現場視点でヒヤリハット及び注意事象等の分析を行い、対策をまとめる。 ・現場訓練・研修の企画立案及び講師 ・現場安全活動を推進する。

２．認定基準

保守区別のスキル管理票に基づき、一定以上の技能を有し、上記職務の役割を果たすことができると認められる者（概ね在職２年以上を想定。ただし、所属長が特に認める場合は２年未満でも選任可。）

※保守区別のスキル管理票は別紙参照

３．認定方法

１．グループリーダーによるグループ員（電気技士・検車技士・電気機械技士・保線技士）の技能習熟判定を行い、その結果をスキル管理票へ記載

２．所属長が、スキル管理票に基づき、必要に応じて職員本人またはグループリーダーへ職務遂行状況を確認のうえ、巧技士補としての技能を有すると判定

3．高速鉄道部内で巧技士補認定にかかる電子決裁

（決裁ルート）

認定所属⇒経営企画課職員担当合議⇒高速鉄道部長

※認定にかかる所属長所見（評価点等）やスキル管理票等の認定根拠資料を電子添付すること

4．庶務事務システムの「資格・免許取得」より申請

（入力内容）

資格・免許等名称：巧技士補

取 得 年 月 日：巧技士補としての技能を有すると所属長が判断した日

5．申請に基づき、経営企画課より「認定通知」を交付

4．認定時期

令和７年度よりスキル管理票を本格実施し、毎年度末に任命

<table>
<tr><td rowspan="2">スケジュール</td><td colspan="4">R7</td><td colspan="4">R8～</td></tr>
<tr><td>4月～6月</td><td>7月</td><td>～</td><td>3月</td><td>4月～6月</td><td>7月</td><td>～</td><td>3月</td></tr>
<tr><td>巧技士補</td><td colspan="3">スキル管理票の本格実施開始</td><td>認定</td><td colspan="3">スキル管理票実施</td><td>認定</td></tr>
<tr><td>（参考）
グループリーダー</td><td colspan="2">巧技士補同等と認める職員を内申・選考</td><td>任命</td><td></td><td colspan="2">巧技士補から内申・選考</td><td>任命</td><td></td></tr>
</table>

交経第285号-1
令和7年4月21日

所属長　様

経営企画課課長
（業務改革担当）

技術職員の主任技士・グループリーダーの任命選考実施について

このたび、みだしの任命選考を下記の通り実施することになりましたので、貴所属職員に周知をお願いいたします。

また、選考を受けさせることを希望する者について、選考基準を確認のうえ、貴所属職員の内申を作成いただきますようお願いいたします。

記

1．選考方法

所属長が内申を行った者を対象に、勤務成績・面接により選考

2．内申対象者

令和7年7月1日時点において、別紙1「主任技士・グループリーダー制度」の（選考基準）の要件を満たし、各職務の役割を担えると所属長が認める者

3．内申方法

所属長は、選考基準に照らし合わせ、別紙2「主任技士・グループリーダー任命選考内申書」及び別紙3「勤務評定票」を作成し、**4月30日（水）まで**に経営企画課職員担当まで提出してください。なお、内申者においては、面接を実施するため、勤務調整のうえ受験予定日を内申書に記載ください。

4．選考スケジュール

4月21日（月）	実施通知の配布
4月30日（水）	内申書・勤務評定票提出期限（所属長→経営企画課職員担当）
5月19日（月）～30日（金）、	面接選考期間（左記のうち、経営企画課が指定する時間）
6月 9日（月）～12日（木）	
6月17日（火）	選考結果通知
7月 1日（火）	主任技士・グループリーダー 任命日

担　当：経営企画課職員担当
電　話：984-0111

別紙 1
令和７年４月

主任技士・グループリーダー制度

（選考基準）

	主任技士	グループリーダー
年　齢 要　件	令和８年３月31日時点で60歳以下の者 （所属長が職場の状況により特に必要であると認める場合はこの限りではない。）	
在籍等年数 要件(任命時)	在籍５年以上	① 在籍５年以上 ② 巧技士補歴１年以上（令和８年度までに実施の選考においては、所属長が同等以上と認める場合も含む。）
人事評価 等要件	前年度または前々年度の人事評価で、能力評価の全体評語または業績評価の全体評語で「期待を上回る」以上の評価があり、かつ「あと一歩の改善を期待する」または「重点的かつ継続的な指導が必要」の評価がないこと。 ただし、令和７年度の選考に限り、前々年度（令和５年度）の人事評価については、所属長が同等以上と認める場合も含む。	

（職務の役割）

主任技士	グループリーダー
自動車整備業務に加え、同業務の安全及び円滑な運営を図るため、班員の指導及び連絡調整にあたる。 ・作業グループにおけるリーダー的な役割 ・補修内容・整備内容の方針の詳細作業分担決定 ・技士として模範となる整備作業の実施と新人技士等の教育 ・運輸技術職員との連絡調整（グループ内への作業指示）	班長設置規程、保守係員規程、保守係員服務規程における役割を担うとともに、保守業務の安全及び円滑な運営を図るため、グループ（現在の「班」を想定）員の指導及び連絡調整にあたる。 ・一定の規模のグループを代表する。 ・グループ員への情報伝達、グループ員からの意見のとりまとめ。 ・グループで実施した業務の結果や対応が必要な内容等の報告。 ・グループ員の技能的業務の指揮監督、技術習熟度判定、行動管理及び服務に関する指導監督。 ・グループにおけるヒヤリハット及び注意事象等の分析・職場内情報共有及び再発防止策まとめ。

（任期・処遇）

	主任技士	グループリーダー
任　期	・任期１年（再任可） （毎年度、選考を実施し、任期は７月１日から翌年６月30日までの１年間。年度途中に任命された場合には、直近６月30日までとする。）	
資格喪失要件	・人事評価「あと一歩の改善を期待する」以下〔能力評価の全体評語または業績評価の全体評語で「あと一歩の改善を期待する」以下の評価がある場合〕 ・懲戒処分等を受けた者 ・主任技士、グループリーダーとしての適格性を欠くと認められる者	
処　遇	・任命後の次の査定昇給時に、２号給昇給する。 （60歳以上の職員が任命された場合は昇給しない） ・任を解かれた場合には、次の査定昇給時において、２号給の調整（次の査定昇給時に調整ができない場合は、その次以降の査定昇給時に調整）を行うものとする。	
配置数	車両工場　：２名 石屋川車庫：１名 中央車庫　：１名 垂水車庫　：１名 ※上記の配置数を基本に、班体制を踏まえて決定	検車区　　：５名 御崎検修係：２名 電気区　　：６名 変電区　　：５名 保線区　　：５名 ※上記の配置数を基本に、班体制を踏まえて決定

交経第285号-2
令和7年4月21日

所属長　様

経営企画課課長
（業務改革担当）

高速鉄道運転士の師範運転士・主任運転士の任命選考実施について

このたび、みだしの任命選考を下記の通り実施することになりましたので、貴所属職員に周知をお願いいたします。

また、選考を受けさせることを希望する者について、選考基準を確認のうえ、貴所属職員の内申を作成いただきますようお願いいたします。

記

1．選考方法

所属長が内申を行った者を対象に、勤務成績・面接により選考

2．内申対象者

令和7年7月1日時点において、別紙1「高速鉄道運転士　師範運転士・主任運転士制度」の（選考基準）の要件を満たし、各職務の役割を担えると所属長が認める者

3．内申方法

所属長は、選考基準に照らし合わせ、別紙2「師範運転士・主任運転士任命選考内申書」及び別紙3「勤務評定票」を作成し、**5月7日（水）まで**に経営企画課職員担当まで提出してください。なお、内申者においては、面接を実施するため、勤務調整のうえ受験予定日を内申書に記載ください。

4．選考スケジュール

4月21日（月）	実施通知の配布
5月　7日（水）	内申書・勤務評定票提出期限（所属長→経営企画課職員担当）
5月12日（月）～23日（金）	面接選考実施（左記のうち、経営企画課の指定する時間）
5月30日（金）	選考結果通知
7月　1日（火）	師範運転士・主任運転士 任命日

担　当：経営企画課職員担当
電　話：984-0111

別 紙 1
令和７年４月

高速鉄道運転士　師範運転士・主任運転士制度

（選考基準）

	師範運転士	主任運転士
年　齢 要　件	令和８年３月31日時点で60歳以下の者	
在籍等年数 要件(任命時)	高速鉄道運転士歴５年以上	①　在籍５年以上 ②　高速鉄道運転士歴２年以上
人事評価 等要件	前年度または前々年度の人事評価で、能力評価の全体評語または業績評価の全体評語で「期待を上回る」以上の評価があり、かつ「あと一歩の改善を期待する」または「重点的かつ継続的な指導が必要」の評価がないこと。 ただし、令和７年度の選考に限り、前々年度（令和５年度）の人事評価については、所属長が同等以上と認める場合も含む。	

（職務の役割）

師範運転士	主任運転士
高速鉄道運転業務の中で、同業務の安全及び円滑な運営を図るため、高速鉄道運転士の指導等にあたる。 ・運転士研修生の養成業務 ・研修所との調整業務 ・研修生の勤務調整 ・師範運転士間の連絡調整 ・HE事象を発生させた乗務員の実務再教育(運転士養成期間を除く) ・経験浅薄者を中心とした運転士への運転指導全般	高速鉄道運転業務に加え、同業務の安全及び円滑な運営を図るため、班員の指導及び連絡調整にあたる。 ・班長会議への出席 ・乗務上の問題点についての課題解決 ・乗務員の意見の収集、集約 ・乗務助役の補助（教育訓練、事務連絡周知、服務規律確認等） ・班会議の開催（適宜開催）

（任期・処遇）

	師範運転士	主任運転士
任　期	・任期１年（再任可） （毎年度、選考を実施し、任期は７月１日から翌年６月 30 日までの１年間。年度途中に任命された場合には、直近６月 30 日までとする。）	
資格喪失要件	・人事評価「あと一歩の改善を期待する」以下〔能力評価の全体評語または業績評価の全体評語で「あと一歩の改善を期待する」以下の評価がある場合〕 ・懲戒処分等を受けた者 ・師範運転士、主任運転士としての適格性を欠くと認められる者	
処　遇	・任命後の次の査定昇給時に、２号給昇給する。 〔主任運転士を経ず、師範運転士へ任命された場合は４号給（２号給＋２号給）昇給とする。令和６年度以前に高速鉄道指導運転士・高速鉄道指導車掌・指導駅掌に任命された場合は昇給なし。〕 ・任を解かれた場合には、次の査定昇給時において、２号給の調整（次の査定昇給時に調整ができない場合は、その次以降の査定昇給時に調整）を行うものとする。 〔師範運転士から主任運転士として任命されない場合は、４号給（２号給＋２号給）の調整とする。〕	
配置数	運転士全体で 14 名 ※上記の配置数を基本に、運転士研修生の 1.5 倍の人数になるように決定	名谷乗務区：７名 苅藻乗務区：２名 ※上記の配置数を基本に、班体制を踏まえて決定

交 経 第 4 4 0 号
令和７年５月７日

高速鉄道部運輸課長　　様

経営企画課課長（業務改革担当）

高速鉄道車掌への転任希望者の募集について

みだしのことについて、別紙のとおり実施することになりましたので、貴所属職員の有資格者に周知をお願いいたします。

なお、転任を希望する者に対しては別紙申込書に必要事項を記入させ、５月13日（火）午後５時までに提出させてください。

また、所属長にあっては、提出された申込書に確認印を押印のうえ、５月14日（水）までに経営企画課課長（業務改革担当）に提出してください（内申書については、５月15日（木）までに経営企画課課長（業務改革担当）に提出してください）。

※ 選考の受験については、自分の時間を利用して受験させてください。

令和7年5月7日
経営企画課職員担当

高速鉄道車掌への転任希望者の募集について

次のとおり高速鉄道車掌への転任希望者を募りますので、希望する者は申込用紙に必要事項を記入のうえ、5月13日（火）午後5時までに所属長へ提出してください。

募集する職種	高速鉄道車掌
転任人員	若干名
対象者	指導駅掌 駅掌
資格	なし　※1
選考方法及び要件	第1次選考 勤務評定 適性検査 （クレペリン、注意配分） 第2次選考 個別面接
選考日	第1次選考 5月16日（金） 第2次選考 5月22日（木）・5月23日（金）
第1次選考合否発表	5月19日（月）
最終合否発表	5月28日（水）

1 ※1乗務職の欠員対応のため、高速鉄道車掌の増員が必要となることから、この度の募集については資格要件を「なし」といたします。

2 選考の日程、場所については、所属長を通じて別途通知します。

3 詳しいことは、所属長又は経営企画課職員担当（局内2221）までお問い合わせください。

令和７年５月14日

交通局自動車部営業所　人事・組織運営方針

交通事業管理者

１　人事・組織運営の基本方針

職員間のハラスメントを契機として市バス営業所の職場環境について調査したところ、営業所の実態が本来あるべき姿から乖離していることが明らかになり、市民の信頼を裏切る結果となった。

市民の信頼を回復し、安全で安心な「市民の足」として市バスの運行を守り育て続けていくためには、営業所の職場環境の改善は急務である。また，市民へのサービスを向上させるために、職員一人ひとりの運転技術及びサービス・マナーの向上を図る人材育成をより一層加速させるとともに、営業所間で偏ることのない均質かつ高質なサービスを提供できるよう、営業所の運営体制を見直すことにも着手しているところである。

そのため、次の視点で、今後の人事・組織運営に取り組んでいく。

（１）営業所における管理監督体制の強化

所属長である営業所長の指揮命令によって、適切な営業所運営を実現するための方策を速やかに検討・実施できる体制となる人事配置を行い、同時に、運転士の指導監督を行う運行管理者の資質向上、人材育成に重点を置いた取り組みを進めていく 。

（２）営業所間のルールの統一化

営業所ごとの不適切な慣行をなくし、２営業所１支所で統一した公平・公正なルールをもって不断にサービスを提供していくとともに、コロナ禍において課題となった営業所相互の業務応援体制の構築という視点からも、営業所間の積極的な人事異動を行っていく

２　人事異動の方針

営業所の不適切な職場慣行をなくし、風通しの良い職場づくりを進めるとともに、職員一人ひとりの意欲向上及び技能向上を図るため、以下の観点から、人員の配置・人事異動を進めていく。

（１）　管理職（所長・副所長）

営業所における業務の責任者である統括運行管理者としての職務を実効的に果たすため、業務に精通した運輸現場経験のある職員を登用する。

（２）　運輸事務職員

運行管理者及び運行管理補助者として、運行や現場管理監督能力の強化といった各人の資質向上を図るとともに、各営業所で均一で質の高いサービスを提供することが可能となるよう、定期的（3年～5年程度 ・行政職と同様 ）に本庁及び各営業所の様々な業務を経験できるように人事異動するものとする。

（3） 乗合自動車運転士

安全・安心かつ安定した市バスの運行を行う観点や、乗務主任、乗務副主任等の配置による効果的なマネジメント体制の構築が必要である観点から、一定期間は継続的な配置を要する反面、長期間異動が行われないことによる弊害を回避することも必要であり、最大10年程度を目安として、人事異動を継続的に実施していく。

なお、10年に達していないが、人事異動を行う事が必要と認められる事情を有する職員については、人事異動を行う場合がある。また、原則、60 歳以降は定年延長期間及び暫定再任用期間も含め、同一所属で勤務する。

（4）人事異動の実施時期

市バスダイヤ改正やお客様からの問い合わせが例年多い4月の繁忙期を避け、原則として毎年6月頃（及び11月頃）に人事異動を実施する。なお、新規採用職員配属、業務量調整や退職者補充等、人事運用上必要な場合には、これによらず人事異動を実施する場合もある。

交経第５１２号
令和７年５月22日

所　属　長　　様

経営企画課課長
（業務改革担当）

令和７年度定期健康診断の実施について（通知）

みだしの件について、下記のとおり実施しますので、貴所属職員に周知されるとともに、会場設営等にご協力いただきますようお願いいたします。

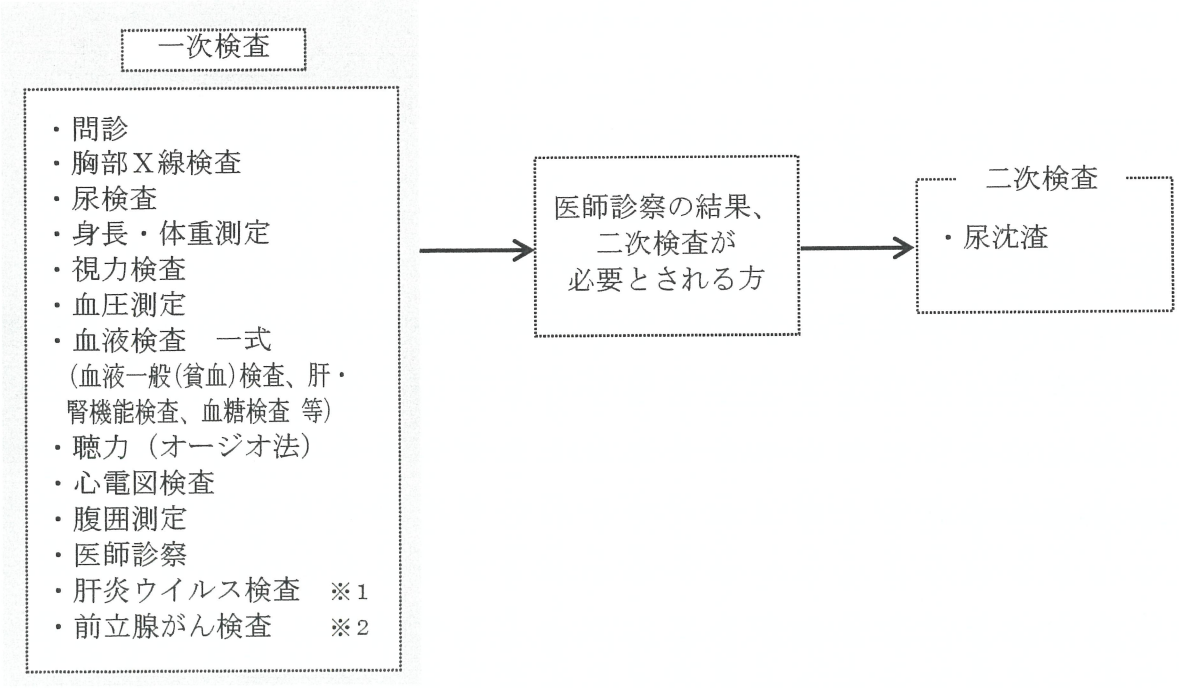
また、定期健康診断については、共済組合等が実施する特定健康診査を兼ねることになり、定期健康診断の結果により、共済組合等から特定保健指導等の案内がある場合があります。

記

１　定期健康診断

(1) 日程及び場所　・・・　別紙１のとおり

(2) 健康診断項目



この他、特定の対象者には「石綿健康診断」「特定化学物質健康診断（溶接ヒューム・じん肺）」を実施します。

※１　新規採用職員等に対して実施します。

※２　50歳以上の男性職員に対して実施します。

＜両眼視力測定の対象者の方＞

令和７年度より、両眼視力検査対象者を視機能検査対象者と統一し、下記のとおりとします。

対象者：**高速鉄道運転免許所持者のうち、運輸課の係長級以上、乗務助役、高速鉄道運転士、地下鉄職員研修所で運転士研修に従事する職員**

上記職員は、動力車操縦者運転免許及び資質管理報告に、両眼視力の記載が必要になるため、定期健康診断において、次のとおり両眼視力の測定を実施します。

① 定期健康診断を受診される方

視力検査時に左右の視力とともに、両眼視力の測定を実施します。

② 人間ドックの受診により定期健康診断の受診が免除となる方

健康診断検査票を配付しますので、健康診断会場で視力検査（左右の単眼視力及び両眼視力の測定）のみ受診してください。

人間ドックで両眼視力の測定ができる場合には健康診断においての測定は不要です。

なお、両眼視力の測定は年１回としますので、人間ドックの受診により定期健康診断が免除になる方のうち、秋に実施する深夜業健診の対象となる方については、その際に両眼視力を測定しますので、今回の定期検診時の両眼視力の測定は不要です。

※受診漏れを防ぐため、対象者について、健康診断検査票に両眼視力について「両眼視力検査」または「視力検査単独（両眼あり）：人間ドック対象者」と記載していますので、対象職員の方は記載されているかどうか確認いただき、万が一記載がない場合は、経営企画課（職員担当）までご連絡ください（記載か所は別添の様式参照）。

※対象職員の方は、視力測定時に、両眼視力の測定対象者である旨を係員に告げてください。

※片眼視力、両眼視力測定後は、視力検査報告書を所属に提出してください。（詳細は運輸課長より後日通知予定）

(3) 健康診断検査票

各所属へ検査票（個別封入）を後日送付する予定です。

※検査票と併せて、対象者名簿についてもお送りしますので、対象者に対し必ず受診いただくよう受診勧奨をお願いいたします。

２　健康診断会場について

(1) 会場一覧　・・・　別紙２のとおり

(2) レントゲン車及び送迎車の駐車場所を確保してください。

(3) 健康診断（心電図測定・聴力検査を除く検査等）会場及び心電図測定・聴力検査会場の設営にご協力ください。

3　胸部Ｘ線直接撮影の免除

健康診断検査票の配付を受けた受診者のうち、次に該当する方は、胸部Ｘ線直接撮影のみ免除することができますので、会場で健診スタッフに申し出てください。

(1) 胸部要観察者及び結核により医療機関で経過観察中の方
(2) 心疾患や胸部の疾患により医療機関に定期的にかかっている方
(3) 妊娠中または妊娠していると思われる方
(4) その他

※ 後日、医師の診断結果等を提出していただく場合があります。

4　人間ドック受診による定期健康診断の受診免除について

共済組合が実施する人間ドック受診者については、人間ドックの結果を定期健康診断の結果とするため、定期健康診断の受診ができません。

(1) 深夜業従事者等健康診断の対象者
4月～9月に人間ドックを受診する方は、定期健康診断を受診することができません。

(2) 深夜業従事者等健康診断の対象者以外
人間ドックの受診月にかかわらず、定期健康診断を受診することはできません。

※ 人間ドックの受診を取りやめた場合や、深夜業従事者等健康診断の対象者で人間ドック受診月を10月以降に変更した場合は、定期健康診断の受診が必要ですので、所属庶務担当者を通じて経営企画課職員担当へ申し出てください。

5　健康診断の流れ　・・・　別紙３のとおり

6　会場設営依頼事項　・・・　別紙４のとおり

7　健康診断の留意点

(1) 健康診断の日程及び会場は別紙１のとおりですので、所属する事業所の指定日時で受診してください。勤務の都合等で所属する事業所の指定日時に受診できない場合は、あらかじめ健康診断検査票を所属で受け取り、受診しようとする事業所に持参して受診してください。なお、一般駐車場が少ない事業所（北町操車場等）では、営業運行等に支障を来すため、所属と異なる事業所にて受診を行う場合においては、できる限り公共交通機関を利用して受診いただくようご協力をお願いいたします。

(2) 血液検査、心電図検査等には時間を要しますので、勤務の状況を十分考慮し、余裕を持って受診してください。

(3) 健康診断を途中で中断しないでください。勤務の都合等で、どうしても中断しなければならないときは、必ず健診スタッフに申し出てください。

8　特定保健指導等

定期健康診断を特定健康診査の結果とし、翌年の定期健康診断までに該当者に対して特定保健指導または保健指導を順次実施していきます。

※別途職員共済組合等から通知を行う予定です。

（「高齢者の医療の確保に関する法律」により、40歳以上75歳未満の共済組合、および協会けんぽ加入者の定期健康診断結果を特定健康診査の結果とするため、共済組合等へ提供することが義務づけられていますので、定期健康診断結果を共済組合等に提供します。）

担　当：経営企画課職員担当　平井
電　話：９８４－０１１１
局内線：２２２１

対局関係（被服小委員会）

第２回技術関係被服小委員会（バス・地下鉄技術部門ワーキング）

日　時　…　2025 年 4 月 17 日（木）18 時 45 分～
場　所　…　組合本部 3 階会議室
出席者　…　『組合』　坂倉副委員長、藤野書記長、水口支部長（車両支部）、
寺田支部長（高速技術支部）
『当局』　戸田課長、小山係長（経営企画課）
高橋課長（市バス車両課）、三杉課長（地下鉄車両課）

【議題】

1.　各職場アンケート結果の説明

組合：事務職と現場とで意見が分かれている。被服としてのルールがないなかで危険が多いのでは。夏場に長袖では仕事できない。

組合：　現場作業従事者を中心にアンケートとった。

当局：【別紙資料をもとに説明】
神戸市の他現業職場では厚生課で一律、入札をしており、交通で導入することも可能。大量発注することで単価が安くなる、経営にも寄与すると考える。

組合：神戸市の技術関係はみんな一緒なのか

当局：交通と消防以外の技術職場は共通、スケールメリットが大きい。円管服は別途、交通局独自になるので費用を調査する。

組合：ポロシャツの導入はどうなるのか

当局：アンケート結果については職場によってばらつきがあるのか

組合：それはない。個人の好みになってくると思う。

組合：半袖の設定はないのか

当局：現状はない。意見として全市的に検討していくことは可能。半袖については安全面的にどうなのか検討が必要。帽子についても危険性はないのか。必要なルールを整備していくべき。酷暑対策はもちろんだが安全面も考慮しなければならない。半袖によることの安全性の確保はどうか

組合：一長一短ある。状況による

当局：安全性が担保されないと話にならない。

組合：ファン付きの制服は職場によっては、粉塵等を吸い込み汚れがすごい着用のルール作りが必要になってしまう。

組合：市長部局でファン付きの作業の着用率は。また、ファン付きの作業着を着用する際は制服の上に着るのか。

当局：必要ならば調査する

《実物をチェック》

当局：先ほど実物を確認していただいたが神戸市と同様にしても問題はなさそう。円管服については、選択制に出来るように検討を進めていくべきか。ポロシャツについては、

多くの方から要望があるので今後検討していく。交通局独自の部分をどこまで残すか。ファン付きベスト着用時のポロシャツについて検討。コスト削減によって新たなことができるかも検討ができる。しばらくの間は現場で新旧両方の制服着用となる。選択する際は新しいものから選んでもらう

組合：サイズ展開はどうなるのか。

当局：別寸も可能である。今後の検討事項として職場でのサンプルの確認、ポロシャツとの併用、円管服の併用、今年度の被服支給はどうするのか確認する。現在の在庫確認を行う。夏場対策については引き続き検討していく。

2. その他

特になし。

以上の内容で意見交換し、次回、5月13日の開催に向け総括を行い２１：００に終了しました。

被服小委員会 バス・地下鉄技術部門ワーキング

1．アンケート結果の確認

組合側より報告（車両支部・高速技術支部）

2．他都市調査の結果（被服、熱中症対策）

（1）被服調査　　別紙１のとおり

（2）熱中症対策　別紙２のとおり

3．市長部局の被服の状況

（1）種類および単価

種類		R6年度単価（税込）	（参考）交通局
夏用作業服 ＜再生ポリエステル54%・綿45%・制電糸1%＞	上着	¥5,005	¥7,920
	ズボン	¥4,510	¥6,930
	女性用ズボン	¥4,455	
夏用作業服（耐火性） ＜綿100%制電加工または綿99%、制電糸１%＞	上着	¥4,620	
	ズボン	¥4,455	
冬用作業服 ＜ポリエステル90%以上、綿10%以下＞	上着	¥4,235	¥8,140
	ズボン	¥3,740	¥7,040
	女性用ズボン	¥4,070	
冬用作業服（耐火性） ＜綿100%制電加工または綿99%、制電糸１%＞	上着	¥4,840	
	ズボン	¥4,235	
作業帽	夏用	¥1,793	¥1,408
	冬用	¥1,793	
作業帽（耐火性）	夏用	¥1,793	
	冬用	¥1,793	
ファン専用作業服 ※デバイスは付属しない	長袖型	¥8,470	
	ベスト型	¥8,437	
デバイス	ファン	¥5,280	
	バッテリー	¥12,936	

【参考】写真

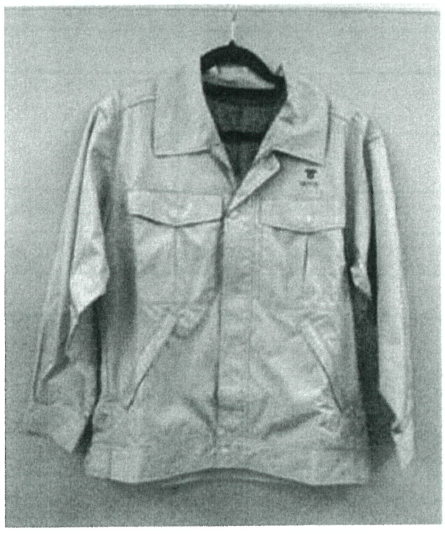
作業服上衣



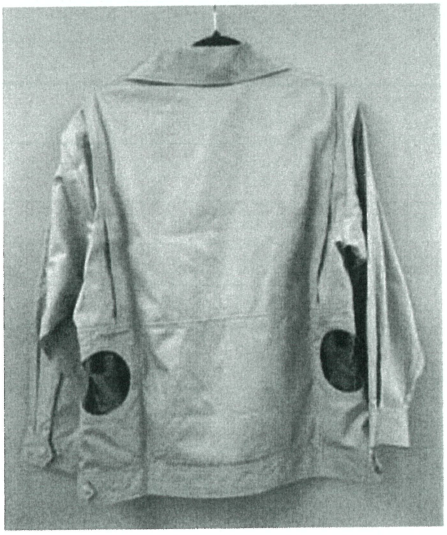
作業服下衣



ファン専用作業服（表）



（裏）



（２）スケジュール

４月頃　行財政局厚生課から各局へ数量調査

５月頃　行財政局厚生課にて、入札実施

２月頃　納品

（３）その他

・交通局も市長部局と共通の作業服に移行可能。

・ただし、柔軟に仕様を変更することができない。

第３回技術関係被服小委員会（バス・地下鉄技術部門ワーキング）

日　時　…　2025 年 5 月 13 日（火）18 時 45 分～
場　所　…　組合本部 3 階会議室
出席者　…　『組合』　坂倉副委員長、藤野書記長、水口支部長（車両支部）、
　　『当局』　戸田課長、小山係長（経営企画課）、高橋課長（市バス車両課）

【議題】

1.　共通被服サンプルについて

当局：導入予定の共通被服について、サンプルを各種２セット準備したので、5 月末までを目途に名谷ヤード、市バス車両課にてそれぞれ現場で確認をいただきたい。
また、サイズ確認ではなく、質感等の確認が目的であることを了承いただきたい。

組合：名谷ヤードに以外の所属でも確認したい。
組合に貸出してもらい、各所属で回すのは可能か。各所属で回すとなると、期間も延長いただきたい。

当局：サンプルは、各所属で貸与予定のものを確認いただくようにしている。各所属で回してもよいかは改めて回答する。また、長袖ポロシャツについては、建設局から借りているものであり、試着等は控えていただきたい。期間については、次回６月中旬までに現場確認を終えたいため、6 月第１週程度であれば延長可能。

2.　貸与基準変更案について

当局：「別紙：作業服貸与変更案」の変更内容を中心に説明

組合：導入初年度のみファン付長袖を貸与し、以降３年に 1 度夏上と選択可とのことだが、ファン付長袖が汗をかなり吸う。洗い替えの問題もあるので、翌年度にもう１着貸与いただきたい。

当局：持ち帰り検討する。ファン付作業服については、各所属で導入済のものを共通被服導入後も併用いただくため、両方併せての運用でお願いしたい。

組合：暑い時期は、午前に１回、午後に１回のペースで着替えが必要。ファン付作業服が不要の人は夏上をもう１着貸与等、配慮いただけるとありがたい。

当局：従来の局独自の作業服について、共通被服の導入後も使用可能とするため、併用での運用をお願いしたい。導入後数年をかけ、徐々に移行していくイメージ。

当局：市バス車両課の作業帽の貸与が毎年２つと他所属と比べかなり高頻度だが、頻度減らすことは可能か。

組合：作業内容、場所にもよるが、相応に汚れる人は汚れる。

当局：放水後のバス下に潜り込むような作業もある。

当局：今回作業帽も変わるので、現物確認し、貸与頻度が減らせるのであれば検討いただきたい。また、頭部を怪我する公務災害が何件か発生しているが、ヘルメットを着用してはどうか。

組合：薄いプラスチック製の安全帽は所属で使用している。他にも保護メガネや革手袋（共

用）を導入している。以前は安全帽、保護メガネを配属時にもらっていたが、今はどうか。

当局：公務災害防止のためにも、安全面について安全衛生委員会で議論いただきたい。

組合：被服の話ではないが、所属で使用している危険物や化学物質の管理について、法改正が多く、後から気付いて作業主任者の資格を取りに行くことがある。法改正情報の一覧等を確認できるものはないか。

当局：経営企画課であれば、安全衛生に関する出版物を定期購読、回覧している。
他にも、社労士と契約して、法改正情報を共有いただく等の方法が考えられるが、お金をかけない方法となると、定期的に担当所管に問合わせする等の方法はどうか。

組合：他社局に聞いてみるのはどうか。

組合：聞いてみたところ、他社局も法改正を知らなかったこともしばしばある。

当局：この場ですぐに答えが出るものではないため、検討しておく。

3. その他

・今後のスケジュールについて
次回被服小委員会（技術）は6月10日（火）19時00分～

以上の内容で意見交換し、次回、6月10日の開催に向け総括を行い19：30に終了しました。

第３回運輸関係被服小委員会（バス・地下鉄運輸部門ワーキング）

日　時　…　2025 年 4 月 24 日（木）18 時 45 分～
場　所　…　組合本部 3 階会議室
出席者　…　『組合』　藤野書記長、佐藤自動車部長、平尾高速鉄道部長
熊本石屋川自動車支部長、西垣高速乗務支部長
清水高速駅務支部長
『当局』　戸田課長、小山係長（経営企画課）
田中部長、八尾係長（地下鉄運輸サービス課）
大村課長、外山係長（市バス運輸サービス課）

【議題】

1. 被服の見直しの内容・今後のスケジュール確認
① 現状及び見直し方針
② 見直しのポイント
③ 導入時期
→自動車部の導入時期を令和 8 年に変更
乗務中も着用可能なコートも含めて検討する

【上記説明後】

組合：市バスも地下鉄もそろえるのか
当局：コスト面からも統一したい
組合：高速乗務運転士も乗務中はコート着用できるのか。
当局：その通りだ。
組合：丈の長いコートではバスの運転は危ない。ショート丈にしていただきたいと申し入れていたが。
当局：コスト面も含めて統一したいが、今後の検討が必要。
組合：長い丈だと運転操作に支障がある。
組合：駅窓口では着用不可なのか。接客中の服装はどうなるのか。
当局：窓口で着用できるコートに見直ししたい。
組合：ジャンバー導入可能であれば、ストレッチの効いた着やすいジャンパーにしてもらいたい。
当局：スケジュールが厳しいので早く提案していただければ長さなどについては、調整ができるかどうか業者に確認する。
組合：まずは現場で実際に着用して検討進めたい。
組合：そもそもバスと電車とで統一はむずかしいのでは。使い勝手が違う。
当局：コスト面で検討が必要。どこまでオーダーメイドで対応できるか。

【別紙資料スケジュール説明】

当局：7月目途に内容を固めていきたい。そのためには、6月中に最終の内容を確認したい。
組合：まずは、次回開催までに実物を試着したい。
当局：現場からなにか提案があれば次回までには提案していただきたい。
組合：何よりも安全面を考慮した服装にしてもらいたい。こちらとしてもなにかあれば提案する。
組合：ベストについてはどうなったのか。
当局：ベストとコートは選択制になる可能性が高い。コストを検討しなければわからない。
組合：新被服が決定し、現在のコート及びジャンパーが着用不可となった場合は新被服導入の際、全職員に新被服を貸与しなければならないと思うがどのように考えているのか
当局：まずは、コスト面を確認してからさらに検討を進めたい。

2. その他
・次回以降の被服メンバーとして、現行のメンバーそのままを確認。

以上の内容で意見交換し、次回、5月中の開催に向け総括を行い２１：００に終了しました。

第３回　被服小委員会 バス・地下鉄運輸部門ワーキング

１．被服見直しの内容・今後のスケジュールの確認

（当初説明内容）

１　現状および見直し方針

交通局の制服については、長期間デザインの 見直しが行われておらず、 機能性・快適性の低い制服となっている。また、冬場 の乗務中の ジャンパー着用が常態化して いるが、接客対応にふさわしいとは考えていない 。

接客水準のさらなる向上のため、ジャンパーによる接客を廃止するとともに、職員の健康管理の観点から軽量かつ伸縮性のある機能性・快適性の高い制服を導入する。

さらに、使用頻度の低い被服の廃止や一部被服の既製品への変更、仕様書や事業者決定方法の変更などにより、総コストを低減し、経営改善に寄与する。

２　見直しのポイント

①接客水準の向上

⇒ジャンパーによる接客の廃止

②快適性・機能性向上

⇒制服の機能性向上（ストレッチ素材による肩回りなど運転操作への支障の改善等

③経営改善への寄与（総コストの低減）

⇒使用頻度の低い被服の廃止（夏期の上衣）

イージーオーダー（採寸）の廃止

一部被服を既製品へ変更（カッターシャツ、夏期の下衣、ジャンパー）

仕様書及び事業者選定方法の変更により、量販店から複数年の調達を可能とすることにより、コストの低減を図る

３　導入時期

自動車部については、令和７年度冬導入を目途とする

高速鉄道部については、令和８ 年度導入を目途とする

（変更案）

- **自動車部の導入時期を令和８年度とする。**
- **上記見直し案に加え、乗務中も着用可能なコートも含めて検討する。**

（接客に適した服装か、コスト面、機能面（防寒性能や耐久性）に問題ないか等を確認し、導入の是非も含めて検討する）

（参考）

乗務中も着用可能なコートの事例（福岡市）





対局関係（対局団体交渉）

団体交渉　　2025.5.12／PM17:30～

１．「西神・山手線ワンマン運転化、駅務遠隔化システムの導入等を見据えた対応について」

【当局】　平素より、神戸交通労働組合の皆様方には、交通事業の運営についてご理解・ご協力を賜り、厚く御礼申し上げる。また、市民生活に不可欠である「市民の足」として市バス・地下鉄の運行を安全・安心に毎日継続して行っていただいているところであり、現場の皆様のご尽力にあらためて感謝申し上げる。

本年１月29日の対局交渉の場で「西神・山手線のワンマン運転化の方向性について」につきまして説明させていただいたところだが、本日は、令和８年１月からの西神・山手線ワンマン運転化に加えて、令和10年度を目途に全駅で導入する駅務遠隔化システム等を見据えた対応について、これまで検討を進めてまいりました考え方について、お話をさせていただく。

昨今の物価高や委託料の増額などによる費用増に加え、人口減少による将来需要の減少など、神戸市交通局を取り巻く状況と将来の見通しは厳しさを増している。また、超少子高齢化の進行による人口減少は、全国的に人材確保に深刻な影響を与えていることから、これまでと同じ人員体制を維持することは厳しい状況となっている。

そのような中にあっても、公営交通である市営地下鉄、市バスが役割を果たし、企業理念の使命にもある神戸のまちづくりに貢献するためには、それぞれの業務のあり方を抜本的に見直し、あらゆる方策を用いて経営改善を図っていかなくてはならないと考えている。

高速鉄道部門において、今後進めていくべき経営改善策として、すでに説明しました令和８年１月からの西神・山手線のワンマン運転化に加え、令和10年度を目途に駅務遠隔化システムを全駅で導入すること等により、将来を見据えた、適正な体制の構築、持続可能な経営を実現してまいりたい。

引き続き、各見直し項目の詳細について、説明させていただく。

なお、西神・山手線ワンマン運転化に向けた設備の整備や習熟訓練、委託駅の直営化、駅務遠隔化システムの導入後の駅業務のあり方の見直し、勤務体制の見直し等については、管理運営事項に該当するものであるが、提案内容に関連するものであることから、本日は提案とともに、それぞれの内容を説明させていただく。資料の下線部が提案事項であり、それ以外は説明事項である。

「１．西神・山手線のワンマン運転化」について、すでにご説明させていただいたとおり、令和８年１月に西神・山手線のワンマン運転化を実施する。ワンマン化に向けて、①ワンマン運転支援設備の整備、②運転士の習熟訓練を実施するとともに、ワンマン化にあたり、二人で行っていた業務を一人で対応することになるため、③運転士の乗務付帯時分・仕業の見直し、④研修を実施したうえで、車掌の駅掌への転任を行い、ワンマン化により駅業務に従事する職員が増加することを踏まえて、⑤西神・山手線の委託駅の直営化・勤務時間の見直し・駅業務の見直しを行う。さらに、今般のワンマン化に伴って、車掌の職種がなくなることによるジョブローテーションの硬直化を防止すること

を目的として、⑥一定年齢以上の運転士の駅掌業務への従事、⑦再任用助役の駅掌業務への従事を行うことで、若手職員のモチベーションを維持していく。

各項目の詳細であるが、①ワンマン運転支援設備の整備スケジュールについては、資料のとおりであり、令和７年 11 月末にはワンマン用ＳＲ無線装置及びワンマン用車両設備全編成設置完了予定である。

②運転士の習熟訓練については、令和７年８月～12 月末に向けて、机上研修や乗務研修を実施していく。

③運転士の乗務付帯時分・仕業の見直しについては、ワンマン化後の標準作業手順における作業にかかる実測時間に基づいて、乗務付帯時分を見直し、仕業を変更する。

④車掌の駅掌への転任については、ワンマン化に移行する令和８年１月以降に、車掌に対する駅掌業務研修、これは委託駅を含めた駅における実地研修を含むが、これを実施する。車掌は、研修終了後、順次、駅掌に転任し、駅務業務に従事する。

⑤西神・山手線委託駅の直営化・勤務時間の見直し・駅業務の見直しについては、車掌の駅掌への転任を踏まえ、令和８年度より、順次、西神・山手線委託駅を直営化する。直営化にあたっては、現行の委託駅の勤務体制を基本とし、勤務時間については、それぞれの駅業務の実態を考慮し定めることとする。また、現行の直営駅の勤務時間についても同様に、それぞれの駅の実態を考慮し見直しを図る。駅業務の見直しとして、令和８年度より、現行の主要駅以外の駅助役業務に関しては、主要駅助役・管区助役が巡回対応することとし、主要駅以外の駅には、原則として駅掌等のみの配置とする。

⑥一定年齢以上運転士の駅掌業務への従事については、ワンマン化による人員体制の移行後も、継続的にジョブローテーションを実施するため、当面は 60 歳以上であるが、一定年齢以上の運転士については、毎年度４月１日に、駅務業務に就くこととする。なお、定年延長中の職員については、非常時において、必要な研修等を行い運転業務に復帰する場合がある。職種名は、定年延長中の職員は「駅務士」、再任用職員は「駅掌」とし、それぞれ号給調整は行わない。定年の引き上げが完成する令和 13 年度末まではこの取扱いとする。

⑦再任用助役の駅掌業務への従事については、ワンマン化による人員体制の以降後も、継続的にジョブローテーションを実施するため、令和８年度より駅配置の助役が再任用職員となった以降は、原則として、駅掌業務を中心につかせることとし、必要な時は、助役業務のサポートにあたることとする。この取り扱いは、令和８年度当初に再任用職員であった助役を含むこととする。なお、当該駅配置の再任用助役について、業務内容に応じた市民にとっても分かりやすい呼称について検討していくこととする。次に、「２．駅務遠隔化システムの導入」については、令和９年度より、準備が整った駅から順次駅務遠隔化システムを導入し、令和 10 年度を目途に西神・山手線、海岸線の全駅に導入していく。システムの導入により、職員が行う窓口応対業務は一部を除き、名谷業務ビルに設置する駅務指令から、遠隔で対応することができる体制とし、①駅業務のあり方の抜本的な見直し、②勤務体制の見直し、③勤務時間の見直しを

行い、あわせて④海岸線の委託駅の直営化・勤務時間の見直し、管区体制の見直しを行う。

各項目の詳細であるが、①駅業務のあり方の抜本的な見直しとして、駅掌等は、従前のとおり、作業ダイヤに従って業務を行い、原則１名で業務ができる体制とし、職員不在時には　駅務遠隔化システムによりお客様対応を行うものとする。ただし、駅務遠隔化システムで賄えない(1)移動制約者の乗降補助、(2)保安、(3)駅構内簡易清掃の対応等の業務については、必ず職員が対応するものとする。原則、後述するセンター駅のみで現金取扱業務を行い、センター駅以外では現金取扱業務を行わないこととする。

②勤務体制の見直しとして、遠隔システムを導入した駅の勤務体制を、次のとおり見直す。センター駅については、原則２名体制とし、センター駅以外の駅への巡回・応援業務、日勤の交代要員を考慮した体制を構築し、現金取扱業務を行うこととする。センター駅以外については、原則１名体制とし、日勤の交代要員ありで、現金取扱業務を行わないこととする。センター駅となる駅については、資料を確認いただきたい。現行の統合管区業務について、各管区へ移行する業務、駅務指令に引き継ぐ業務を整理した上で、統合管区を廃止し、令和９年度から、駅務遠隔化のオペレーションを行う駅務指令を設置する。

③勤務時間の見直しについては、駅務遠隔化システムの導入を見据えた、駅業務のあり方、勤務体制の見直しを踏まえ、駅配置の職員の健康管理の観点から、より短い拘束時間で交代できるよう、勤務時間を見直す。隔勤シフトについては、職員の負担軽減の観点から勤務１回の拘束時間を 21 時間に短縮するとともに、職員の不在時間、休憩時間への対応を行うための日勤シフトも導入する。駅配置の職員は、21 時間拘束の隔勤シフト、日勤シフトを組み合わせて勤務を行う。

④海岸線の委託駅の直営化・勤務時間の見直し、管区体制の見直しについては、駅務遠隔化システムの導入による駅の勤務体制の見直しを踏まえて、令和10 年度に、海岸線委託駅の全駅直営化を行う。委託駅の直営化にあたり、勤務体制は、上記②の勤務体制を基本とし、勤務時間については、上記③の勤務シフトを導入したうえで、それぞれの駅の実態を考慮し定めることとする。駅務遠隔化、海岸線の全駅直営化に合わせて、西神・山手線の管区体制も見直し、全３管区体制とする

「３．その他の見直し」であるが、①運転士転任選考基準の見直しについては、ワンマン化に伴い、車掌業務が見直されることから、令和８年度実施以降の運転士転任選考基準を見直す。現行は、「車掌在職 1 年以上 22 歳～45 歳未満」であるが、これを「駅掌在職２年以上 22 歳～45 歳未満」に改正する。最短で運転士になるタイミングは現行と同じ４年目である。なお、車掌経験のある職員については、選考時の勤務評定に一定点を加点する。加点については、車掌経験年数に関わらず一律とする。なお、本取扱いは令和 13 年度末までとする。

②乗務区の統合については、西神・山手線のワンマン化により、名谷・苅藻両乗務区での管理乗務員数が現在の名谷乗務区よりも減少することから、名谷

乗務区、苅藻乗務区を統合し、一体的に運営することで、効率的な執行体制を構築する。乗務区の統合は、西神・山手線がワンマン化され、海岸線にホームドアが設置されることで、統一した運転作業手順が導入できる令和９年度から実施する。

③海岸線ダイヤ改正、乗務付帯時分・仕業の見直し令和８年度から設置が開始されるホームドアの設置に合わせて、駅停車時間等を見直す必要があり、また現在の乗降客数の動向も踏まえ、令和８年３月を目途にダイヤ改正を行う。西神・山手線と同様に、標準作業手順における作業にかかる実測時間に基づいた乗務付帯時分の見直しを行う。

④駅配置の日勤再任用職員の業務変更については、委託駅の直営化により、駅係員の人員確保が必要となることから、令和９年度から駅配置の日勤再任用職員が担っているコンシェルジュ業務を見直し、駅配置の再任用職員は、現職の駅係員と同様の業務に就くこととし、勤務シフトも同様とする。令和 10 年度の駅務遠隔化システム導入以降は、駅配置の再任用職員は、新たな勤務シフトに基づく駅業務を担うこととする。

⑤高速技術部門の勤務時間の見直しについては、高速技術部門について、現行の業務実態に基づいて、勤務開始時間、勤務終了時間の基準となる時間などを改め、勤務時間を見直す。

本日提案した、勤務労働条件に係る事項の詳細については、今後、部会、支部で協議を進めてまいりたい。

【組合】　「将来を見据えての対応」という提案であるが、現状をみると現場の職員がついてこられるとは思えない。昨今、組合員からの声を聞くと当局に対し到底信頼を持って交渉にあたることができない。今回の提案を受けるにあたって先行きが不透明なかどのように当局として職員の将来を考えているのか改めて局長としての思いを聞きたい。

【当局】　神戸市交通局を取り巻く状況と将来の見通しは厳しさを増しており、先行きも不透明な中で、将来にわたって安定的に組織を運営していくためには、業務のあり方を抜本的に見直すとともに、あらゆる方策を用いて経営改善に取り組むことが必要不可欠であることをご理解いただきたい。そのような前提のもと西神・山手線のワンマン化や駅務遠隔システムを導入するが、不安なく勤務いただけるよう、導入前に、勤務労働条件について労使で議論する時間を十分設けるとともに、現場で実際に対応いただく職員に対しては、適切な研修や訓練を実施したうえで、進めてまいりたいと考えている。

【組合】　ワンマン化、海岸線ダイヤ改正については来年当初実施予定であり検討を進め、関連する勤務労働条件については労使協議し妥結を目指すことは理解できる。しかしながら、遠隔化システムについては実際にどのような遠隔化システムが導入されるかわからない中で机上の空論で検討を進めることができる内容ではないと考えるがいかがか。

【当局】　令和 10 年度末から毎年 20 名前後の職員が退職を迎えることや、就労人口の減少による人員の確保が困難となってくることから、交通局を取り巻く状況は非常に厳しいものとなっている。今回の提案内容は、非常に多岐にわたってお

り、時期を長期間にわたっているが、それぞれが密接に関係しており、一つでも欠けると全体に影響を及ぼし、事業を継続していくことが困難になることから、現在、運輸部門で専門の会議体を立ち上げて詳細について検討を進めているところである。個々の提案については、今後、部会、支部との協議を重ねながら調整したうえで、勤務労働条件に関する事項ついては、労使協議で確認した内容について現場の職員に対して丁寧に説明していきたいと考えている。

【組合】　お客様及び職員の安全対策について、どう考えているのか具体的に示すのが先ではないか。30年前に阪神淡路大震災を経験した神戸市交通局としてその経験を活かした提案となっているのか。人員計画がありきになっており、これでは安全安心の公営交通を謳える体制ではないと考える。特に南海トラフへの対応、大雨などの災害、車両や駅構内の火災、事件、事故発生時の対応についてはどのように考えているのか。

【当局】　市民の足として、事業を継続していくことが使命であると考えており、限られた職員数においても「安全・安心」な公営交通を存続していく必要があると考えている。ワンマン運転については、ホームドアの整備、運転士が扉操作をおこなうためのカメラ、モニタの設置、運転士に対する確実な習熟訓練などにより、安全性を損なうことなく実施できるものと考えている。また、6000形車両には今後、車内防犯カメラの設置も進められるため、お客様に一層安心してご利用いただける環境が整備されていく。駅業務遠隔化についても、各駅には係員を配置するため、省人化により懸念されるサービスの低下を招かないようなシステムの構築を検討している。事件事故等が発生した時には近隣の駅やセンター駅から応援者が駆け付ける体制を検討しており、安全面・保安面を担保していきたい。

【組合】　運転士の習熟訓練について、現状の乗務員体制で実施できるのか。欠員への対応を示すのが先ではないか。そもそも現状で定期教育訓練ですら、できるような状況ではないと声が上がっている。

【当局】　机上研修や実車を用いた訓練については、定期教育訓練と同様に１回当たり３時間程度の訓練を時間外で実施する予定であり、開催期間を延長することで１日当たりの参加者を限定し、勤務確保に与える影響が少なくなるよう考慮する。ワンマン運転の習熟訓練については、時間をかけて経験を積むことが重要であると認識しており、ワンマン用カメラ・モニタの設置が完了する11月からは、通常勤務の中で運転士が前から扉操作をおこなう習熟を実施する。さらに、車両改修が完了する12月からは、出庫点検や列車無線の取扱いも含めた完全なワンマン運転の習熟を実施する予定であり、11月からの習熟と合わせて、約2か月の研修期間を経て1月からのワンマン移行に備える。これらの訓練が開始されるまでには、現状の欠員を可能な範囲内で解消できるよう、色々な取り組みを行っていく。

【組合】　ジョブローテーションのための一定年齢以上の運転士の駅掌業務従事について、「一定年齢」について、当面60歳以上となっているが、ジョブローテーションの関係で、今後この年齢が下がってくることになるのか。

【当局】　現業職全体の年齢構成にもよるが、現時点においては、「一定年齢」について

60 歳よりも下がることは想定しておらず、本取扱いは、令和 13 年度末までを想定している。

【組合】　今後の定年前再任短時間職員の業務はどう考えているのか。

【当局】　通常の駅掌と同じ業務に従事することを想定している。勤務確保にあたっての課題等については、意見交換等を行いながら、検討してまいりたい。

【組合】　高速鉄道運転士転任選考基準の見直しについて、現行の駅掌から車掌に転任する際の在職年数の考え方は暫定的なものであり、従来の制度であれば、運転士転任の際には、22 歳以上であった。今回の改正で、「駅掌在職 2 年以上」とするのであれば、20 歳から受験可能にしてはどうか。採用時年齢で不公平感が出ないように配慮してもらいたい。

【当局】　今回の提案は、現状の基準をベースとした提案をさせていただいているが、ご意見も踏まえて、どのような対応ができるか、検討してまいりたい。

【組合】　遠隔化以降の勤務シフトにおける休暇の取得について、21 時間拘束＋日勤という変則的な勤務スケジュールになるとのことだが、勤務確保及び休暇取得についてはどのように考えているのか。

【当局】　この点については、非常に重要だと考えている。詳細については、部会や支部協議の中で議論していきたい。

【組合】　今回、様々な提案がなされているが、実態を踏まえた内容となっているのか疑問である。先ほどから現場での協議を重ねると回答があるが計画、提案段階で担当職員が現場で実際に業務を確認し現状を把握した上で協議に臨むべきではないか。

【当局】　本日の提案内容については、今後、部会や支部協議で詳細を議論していきたいと考えており、その中で、確認が必要な事項等があれば、対応させていただく。

【組合】　委託駅の直営化によって、各駅の配置人員が減ることが想定されるが、営業事故等への対策に力を入れているなか駅業務についてのプロフェッショナルが必要だと考える。また、人員が減るなか業務について常に相談できるような後方支援体制が必要だと考えるが如何か。

【当局】　プロフェッショナルは重要と考えている。職員の人材育成に関しては、交通局人事・給与制度改革の中で示させていただいており、令和 6 年度に妥結したキャリアプランに基づき適切に運用を進めてまいりたい。また、駅業務に関する相談ができる後方支援体制については、今後、詳細の議論を進めていく中で、必要性も含めて検討してまいりたい。

【組合】　最後になるが、公営交通事業者としての責務を第一義に市民・利用者の足として安全・安心の公営交通を謳い続けられる体制が労使で確認できなければ協議を続けることはできない。また、今回の提案及び説明については勤務労働条件に密接に関わる事案が多いことから労使でしっかりと協議、検討を重ね労使合意を以って進めていただくよう強く申し入れる。

団体交渉終了後、以下の項目について意見交換しました。

【意見交換】

① 各駅の現金取り扱い方法について
② ワンマン化後の人員配置につい
③ 定年延長職員、再任用職員の勤務シフトについて
④ 遠隔化後の管区体制について
⑤ 防火管理者の選定について
⑥ センター駅の考え方について
⑦ 安全面、保安面の維持について
⑧ 勤務時間の見直しについて

西神・山手線ワンマン運転化、駅務遠隔化システム導入等を見据えた対応（案）

物価高や委託料の増額などによる費用増に加え、人口減少による将来需要の減少など、神戸市交通局を取り巻く状況と将来の見通しは厳しさを増している。また、超少子高齢化の進行による人口減少は、全国的に人材確保に深刻な影響を与えていることから、これまでと同じ人員体制を確保することは厳しい状況となっている。

そのような中にあっても、公営交通である市営地下鉄、市バスが役割を果たし神戸のまちづくりに貢献するためには、それぞれの業務のあり方を抜本的に見直し、あらゆる方策を用いて経営改善を図っていかなくてはならない。

高速鉄道部門において、今後進めていくべき経営改善策として、すでに説明した令和８年１月からの西神・山手線のワンマン運転化に加え、令和 10 年度を目途に駅務遠隔化システムを全駅で導入すること等により、将来を見据えた、適正な体制の構築、持続可能な経営を実現していく。

記

１．西神・山手線のワンマン運転化

令和８年１月に西神・山手線のワンマン運転化（以下、「ワンマン化」とする）を実施する。ワンマン化に向けて、

①ワンマン運転支援設備の整備

②運転士の習熟訓練

を実施する。

ワンマン化にあたり、二人で行っていた業務を一人で対応することになるため、

③運転士の乗務付帯時分・仕業の見直し、

④車掌の駅掌への転任（研修を実施したうえで）

を行う。

また、ワンマン化により駅業務に従事する職員が増加することを踏まえて、

⑤西神・山手線の委託駅の直営化・勤務時間の見直し・駅業務の見直し

を行う。

さらに、今般のワンマン化に伴って、車掌の職種がなくなることによるジョブローテーション（転任制度）の硬直化を防止することを目的として、

⑥一定年齢以上（令和８年度については 60 歳以上）の運転士の駅掌業務への従事（駅務士、駅掌への転任）

⑦再任用助役の駅掌業務への従事

を行うことで、若手職員のモチベーションを維持していく。

① ワンマン運転支援設備の整備スケジュール

令和５年度　　ホームドアの設置完了
令和７年 10 月末　　運転士扉操作用ＩＴＶモニターやホームドア閉扉状態の確認支援設備等の整備完了予定
令和７年 11 月末　　ワンマン用ＳＲ無線装置及びワンマン用車両設備全編成設置完了予定

② 運転士の習熟訓練

令和７年８月～10 月　　机上研修及び車庫での実車研修
令和７年 11 月～12 月末　営業列車による乗務研修（モニター設置後実施・非常時対応のため車掌が同乗）

③ 運転士の乗務付帯時分・仕業の見直し

・ワンマン化後の標準作業手順における作業にかかる実測時間に基づいて、乗務付帯時分を見直し、仕業を変更する。

④ 車掌の駅掌への転任

・ワンマン化に移行する令和８年１月以降に、車掌に対する駅掌業務研修（委託駅を含めた駅における実地研修を含む）を実施する。車掌は、研修終了後、順次、駅掌に転任し、駅務業務に従事する（令和８年１月～３月予定）。

⑤ 西神・山手線委託駅の直営化・勤務時間の見直し・駅業務の見直し

・車掌の駅掌への転任を踏まえ、令和８年度より、順次、西神・山手線委託駅を直営化する。
・直営化にあたっては、現行の委託駅の勤務体制を基本とし、勤務時間については、それぞれの駅業務の実態を考慮し定めることとする。
・また、現行の直営駅の勤務時間についても同様に、それぞれの駅の実態を考慮し見直しを図る。
・令和８年度より、現行の主要駅（西神中央駅、名谷駅、新長田駅、三宮駅、新神戸駅）以外の駅助役業務に関しては、主要駅助役・管区助役が巡回対応することとし、主要駅以外の駅には、原則として駅掌等（駅配置の再任用助役（後述）・駅務士（後述）含む。以下同じ）のみの配置とする。

⑥ 一定年齢以上運転士の駅掌業務への従事

・ワンマン化による人員体制の移行後も、継続的にジョブローテーションを実施するため、一定年齢以上（当面 60 歳以上）の運転士については、駅務業務に就くこととする。（毎年度４月１日）
・定年延長中の職員については、非常時において、必要な研修等を行い運転業務

に復帰する場合がある。

・職種名は、定年延長中の職員は「駅務士」、再任用職員は「駅掌」とする（号給調整なし）。

・定年の引き上げが完成する令和13年度末まではこの取扱いとする。

⑦ 再任用助役の駅掌業務への従事

・ワンマン化による人員体制の移行後も、継続的にジョブローテーションを実施するため、令和8年度より駅配置の助役が再任用職員となった以降は、原則として、駅掌業務を中心につかせることとし、必要な時は、助役業務のサポートにあたることとする。（令和8年度当初に再任用職員であった助役を含む）。

・なお、業務内容に応じた市民にとっても分かりやすい呼称について検討していく。

2．駅務遠隔化システムの導入

令和9年度より、準備が整った駅から順次駅務遠隔化システム（駅遠隔監視、カメラモニタ付き自動券売機・精算機、カメラモニタ付きインターホン等の総称）を導入し、令和10年度を目途に西神・山手線、海岸線の全駅に導入する。システムの導入により、職員が行う窓口応対業務は一部を除き、名谷業務ビルに設置する駅務指令から、遠隔で対応することができる体制とし、

①駅業務のあり方の抜本的な見直し

②勤務体制の見直し

③勤務時間の見直し。

④海岸線の委託駅の直営化・勤務時間の見直し、管区体制の見直し

を行う

① 駅業務のあり方の抜本的な見直し

・駅掌等は、従前のとおり、作業ダイヤに従って業務を行い、原則1名で業務ができる体制とし、職員不在時には駅務遠隔化システムによりお客様対応（問合せ、エラー対応等）を行うものとする。

・ただし、駅務遠隔化システムで賄えない次の業務等については、必ず職員が対応するものとする。

(1)移動制約者の乗降補助

(2)保安（駅窓口・改札口での立哨、駅構内巡視、駅務機器の初期対応、緊急時の現場確認・連絡通報、駅監視モニターによる構内警戒）

(3)駅構内簡易清掃の対応

・原則、後述するセンター駅のみで現金取扱業務を行い、センター駅以外では現金取扱業務を行わないこととする。

② 勤務体制の見直し

・遠隔システムを導入した駅の勤務体制を、次のとおり見直す。

センター駅	原則２名体制 ※センター駅以外の駅への巡回・応援業務、日勤の交代要員を考慮した体制 ※現金取扱業務あり
センター駅以外	原則１名体制 ※日勤の交代要員あり ※現金取扱業務なし

センター駅：（西神・山手線）三宮、西神中央、名谷、新長田、新神戸
（海岸線）　三宮・花時計、ハーバーランド、新長田

・統合管区業務について、各管区へ移行する業務、駅務指令に引き継ぐ業務を整理した上で、統合管区を廃止し、令和９年度から、駅務遠隔化のオペレーションを行う駅務指令を設置する。

③ 勤務時間の見直し

・駅務遠隔化システムの導入を見据えた、駅業務のあり方、勤務体制の見直しを踏まえ、駅配置の職員の健康管理の観点から、より短い拘束時間で交代できるよう、勤務時間を見直す。

・隔勤シフトについては、職員の負担軽減の観点から勤務１回の拘束時間を 21 時間に短縮するとともに、職員の不在時間、休憩時間への対応を行うための日勤シフトも導入する。

・駅配置の職員は、21 時間拘束の隔勤シフト、日勤シフトを組み合わせて勤務を行う。

④ 海岸線の委託駅の直営化・勤務時間の見直し、管区体制の見直し

・駅務遠隔化システムの導入による駅の勤務体制の見直しを踏まえて、令和 10 年度に、海岸線委託駅の全駅直営化を行う。

・委託駅の直営化にあたり、勤務体制は、上記②の勤務体制を基本とし、勤務時間については、上記③の勤務シフトを導入したうえで、それぞれの駅の実態を考慮し定めることとする。

・駅務遠隔化、海岸線の全駅直営化に合わせて、西神・山手線の管区体制も見直し、全３管区体制とする

東部　：谷上～長田
西部　：新長田～西神中央
海岸線：三宮・花時計～新長田

３．その他の見直し

①運転士転任選考基準の見直し

・ワンマン化に伴い、車掌業務が見直されることから、令和８年度実施以降の運転士転任選考基準を以下のとおり見直す。

現行	車掌在職１年以上 22 歳～45 歳未満 （採用から最短３年目で転任選考受験、４年目から運転士）
改正後	駅掌在職２年以上 22 歳～45 歳未満 （最短で運転士になるタイミングは現行と同じ）

※車掌経験のある職員については、選考時の勤務評定に一定点を加点する（車掌経験年数に関わらず一律。令和 13 年度末までの取り扱いとする）

②乗務区の統合

・西神・山手線のワンマン化により、名谷・苅藻両乗務区での管理乗務員数が現在の名谷乗務区よりも減少することから、名谷乗務区、苅藻乗務区を統合し、一体的に運営することで、効率的な執行体制を構築する。

・西神・山手線がワンマン化され、海岸線にホームドアが設置されることで、統一した運転作業手順が導入できる令和９年度から実施する。

③海岸線ダイヤ改正、乗務付帯時分・仕業の見直し

・令和８年度から設置が開始されるホームドアの設置に合わせて、駅停車時間等を見直す必要があり、また現在の乗降客数の動向も踏まえ、令和８年３月を目途にダイヤ改正を行う。

・西神・山手線と同様に、標準作業手順における作業にかかる実測時間に基づいた乗務付帯時分の見直しを行う。

④駅配置の日勤再任用職員の業務変更

・委託駅の直営化により、駅係員の人員確保が必要となることから、令和９年度から駅配置の日勤再任用職員が担っているコンシェルジュ業務を見直し、駅配置の再任用職員は、現職の駅係員と同様の業務に就くこととする（勤務シフトも同様）。

・令和 10 年度の駅務遠隔化システム導入以降は、駅配置の再任用職員は、新たな勤務シフトに基づく駅業務を担うこととする。

⑤高速技術部門の勤務時間の見直し

・高速技術部門について、現行の業務実態に基づいて、勤務開始時間、勤務終了時間の基準となる時間などを改め、勤務時間を見直す。

市労連関係

市労連　小委員会交渉

日　時　…　2025年5月19日（月）
出席者　…　藤野・佐藤

市労連は、5月19日に中村行財政局給与課長ほか当局代表と小委員会交渉を行い、夏期手当について、2.5月分以上・6月30日支給を要求しました。これに対し当局は、物価高騰や急速な円安への対策、さらに光熱費や事業費の増加など財政状況の厳しさを強調し、夏期手当については支給日も含め十分検討し、改めて回答するとの考え方を示しました。

【市労連】　職員の夏期手当について、大都市協の統一要求を踏まえ、「月収の2.5月分以上、6月30日支給」を要求する。

【当　局】　平素より皆さま方におかれましては、様々な取り組みに対して、ご理解・ご協力をいただき、感謝申し上げます。

ただいま、今年度の夏期手当についてのご要求をいただきました。

皆様もご承知のとおり、地方自治体を取り巻く情勢は、非常に厳しいものがあり、とりわけ私ども地方公務員の給与等の勤務条件につきましては、引き続き、各方面から強い関心を集めているところでございます。

また、本市の財政状況につきましては、長引く物価高騰などにより市民の暮らしや事業者の経営環境に対する支援を始め、光熱費高騰や公共事業費の増加など追加の財政需要が生じており一層厳しくなることが見込まれております。

このような中でも持続可能な大都市経営を実現していくため外的要因に左右されない強い財政基盤の確立が重要であり、今後の財政運営にあったては引き続き危機感を持って臨む必要があります。いずれにしましても夏期手当につきましては、ただいまご要求をお受けしたところであり、多額の支出を要するため十分検討した上で改めて回答させていただきたいと考えておりますのでよろしくお願いいたします。

２０２５年5月１９日

神戸市長
　久　元　喜　造　様

神戸市労働組合連合会
執行委員長　　北　川　　学

夏期手当について

職員の夏期手当について、下記のとおり支給されるよう要求します。

記

１．要　求　額　　月収の２．５月分以上

２．支　給　日　　６月３０日（月）

以　　上

2025年5月19日

神戸市交通事業管理者
城南　雅一　様

神戸交通労働組合
執行委員長　　奥　博之

夏期手当について

職員の夏期手当について、下記のとおり支給されるよう要求します。

記

１．要求額　　月収の2.5月分以上

２．支給日　　6月30日（月）

以　上

2025年度 第2回平和・人権・環境委員会

2025年4月8日（火）
県本部会議室/ｚｏｏｍ

中川（web）・森・尾西・松本・中野・平尾（web）・山本・福永・平尾・北川・山中・岡野・水田・藤田・大原・永井（web）・今村・竿尾

１．経過報告（2025年２月14日以降）

２月14日　フォーラムひょうご幹事会（ラッセホール）
２月16日　人権教育ひょうご春季学習会（ラッセホール）
２月25日　ガザでの戦闘の即時停止を求める街宣行動（JR元町）
２月28日　春闘オルグ（但馬丹波地区）で単組ヒアリング
３月11日　ガザでの戦闘の即時停止を求める街宣行動（JR元町）
３月16日　高校生平和大使・兵庫「未来への架け橋」（カナディアンスクール）
３月21日　狭山現地調査に向けた青年組織代表者会議（県本部会議室）
　　戦争させない、９条壊すな！５・３兵庫憲法集会プレ集会（神戸市立総合福祉センター）
３月25日　ガザでの戦闘の即時停止を求める街宣行動（JR元町）
その他

２．2025年度の委員会体制の確認

（１） 平和・人権・環境委員会

委員体制

委員長　　中川　敬市（県本部副委員長）
副委員長　森　　哲二（県本部副委員長）
事務局長　尾西亮太郎（県本部書記長）
事務局次長　松本　賀仁（県本部書記次長）
委　　員　中野由香理（県職ブロック・県職労）
同　　【調整中】（県職ブロック・　　）
同　　坂倉　正和 → 平尾　岳洋（神戸ブロック・神戸交通労組）
同　　山本由美子（神戸ブロック・神戸市従）
同　　福永　大吉（阪神淡路ブロック・事務局長）
同　　【調整中】（阪神淡路ブロック・　　）
同　　北川　寿一（播磨ブロック・事務局長）
同　　山中　一慶（播磨ブロック・担当書記）
同　　岡野　公一（但馬丹波ブロック・新温泉町職労）
同　　水田　載久（但馬丹波ブロック・香美町職）

同　　藤田　直樹（公営企業評議会・神戸市職労）
同　　大原　　猛（現業評議会・宝塚市職労）
同　　永井　美咲（女性部・豊岡病院労組）
同　　今村龍乃介（青年部・稲美町職）
同　　竿尾　敦子（県本部事務

→新委員あいさつ（平尾さん・永井さん）

３．協議事項

（１）　自治体での人権研修実施要請について

１）この間の経過

・　以前に起きた自治体窓口での差別事象問い合わせについての不適切な対応への反省から県本部が兵庫県に要請し、2023 年 7 月に兵庫県が「誰もが自分らしく安心して暮らせる社会をめざして～部落差別（同和問題）等差別事象対応マニュアル～」を作成しました。
・　マニュアルは兵庫県から各自治体に配布されましたが、マニュアルを活用した人権研修の要請を行うため、解放同盟、解放共闘、自治労兵庫県本部の３者連名で申し入れを行う事としました。
・　2024 年にマニュアルの活用および職員への研修状況等について、県本部で調査を実施しました。→回答状況は別紙集約表をご参照ください。まだ未回答の単組がありますので、ブロック、委員からも改めて要請をお願いします。
・　事前調査の結果がある程度まとまった段階（2024 年内を目途）に申し入れの日程調整を進める事としていましたが、県知事選挙等もあり、対応ができませんでした。
・　前回の平和・人権・環境委員会（2025 年２月 14 日開催）で、「職員へ向けた差別の現実や部落問題に対する正しい知識を学ぶ取り組みを行っていない」「マニュアルは活用されていない」と回答のあった小野市職・八鹿病院職組・朝来市職労・香美町職へ春闘オルグの際に申し入れに向けた聞き取りを行う事になりました。

２）申し入れに向けた単組への聞き取り調査

・　小野市職　　：北川（北川さん欠席のため、報告なし）
・　八鹿病院職組：中川
　　八鹿病院にはマニュアルの配布はされていない。
・　朝来市職労　：中川
　　単組としては地域の事情もあり穏便に済ませたい。
　　人権研修は毎年開催しているので、申し入れは望まない。
・　香美町職　　：尾西
　　研修は実施されている。

3）取り組みを進めるために

兵庫県がマニュアルを作成して２年が経過しようとしています。このマニュアルは自治体職員向けに作成されており、部落差別（同和問題）の経緯と解消に向けた県の取り組みや差別解消を阻む様々な事例を掲載、差別事象への対応について具体例を用いて説明されています。

マニュアルは兵庫県から各自治体へ配布されましたが、県本部が 2024 年に行った事前調査の結果を見ると、自治体での活用はまだまだ浸透しておらず、人権研修についても実施されていない自治体がある事が分かっています。

平和人権環境委員会では、職員に向けた人権研修が実施されていない自治体へマニュアルの活用および人権研修実施に向けて申し入れを行うべく協議し、単組への聞き取り調査等を行ってきましたが、実際にはまだ申し入れをできる状況にありません。

この間、委員の変更も多くありましたので、改めてマニュアル作成の経緯や自治体職員に向けた人権研修の必要性について、平和人権環境委員、県本部執行委員・専従者向け学習会の開催を検討します。

その他の対策案があれば、ご意見をお願いします。

委員会確認事項

・　異議なし

（２）　今年度の平和・人権・環境を考えるつどいについて

１）平和・人権・環境を考える集い

テーマ：今年度メインテーマは「平和」です。

※メインテーマは「平和」「人権」「環境」の順番で決定しています

日　時：2025 年６月７日（土曜日）　※毎年６月第１土曜日に開催

場　所：ひょうご共済会館　５階　ツツジ

内　容：２部構成の講演会とします。

①高校生平和大使・兵庫のメンバーから活動報告

※高校生平和大使の都合が悪い場合は OP（大学生）に依頼予定。

②タイとカンボジア自立支援についての報告

（講師：特定非営利活動法人サンタピアップ代表の古川沙樹さん）

・　カンボジアの自立支援の一環としてサンタピアップが取り扱っているカンボジアハンドメイド品を物販します。
・　県本部でもハンドメイド品を一定数購入し、参加者にノベルティとして配布します。
・　県本部が支援しているエファジャパンの取り組みやリサイクル募金等のチラシを配布します。

２）今後の課題

①の課題として（高校生平和大使への支援拡大に向けて）

・県本部としての関わり方

・単組への周知について

・その他

②の課題として（エファジャパンの取り組み支援について）

・周知の仕方

・カンパや物販などの取り組み強化

・視察派遣など

委員会確認事項

- 高校生平和大使への関わり方について、県本部や平和人権環境委員が順番にでも会議等に参加してはどうか。
- エファジャパンについても、取り組みを周知しきれていない。カンボジアの現状を知り、支援を広げていかなければならない。

（3） 今年度の人権研修会（案）について

1）テーマ

事前にテーマ、講演や講師等の案を募集し、下記のテーマを発案いただきました。

① ドイツの脱原発までの経緯と脱原発後の現状について

② コロナ禍で経験した差別について

③ 部落差別（同和問題）等差別事象対応マニュアルについて

④ その他

委員会確認事項

委員からの発言

- コロナ差別については、衛生医療評など色んな立場からの報告ができそうだ。
- 部落差別等差別事象マニュアルについて、改めて理解を深める事も申し入れの取り組みを進めていく上でも良いのではないか。
- 部落差別等差別事象対応マニュアルの講演を受けるならば、県へ講師派遣を依頼する事も可能。

→ご意見を受けて、内容および講師案を改めて事務局で協議します。次回、最終案を提示する。（事務局へ一任を確認）

2）開催方法（座学、ワークショップ、ロールプレイ、グループワークなど）

3）開催日 ※2025年9月以降に執行委員の参加しやすい日程で開催する。

年 月 日（ 曜日） : ～ :

4）場所

（４） 県本部沖縄視察団（案）

日　　程：2025年9月12日（金）～14日（日）
行　　先：沖縄県
目　　的：戦争の歴史と反基地のたたかいに学ぶ
　　（次世代育成の観点から若年層の参加を促す）
参 加 費：90,000円
飛 行 機：行き　神戸空港　7：50発（ＡＮＡ2525便）
　　帰り　神戸空港　16：50着（ＡＮＡ2528便）
　　※延泊対応可。ただし、差額は個人負担とする。
ホ テ ル：ＧＲＧホテル那覇東町
　　沖縄県那覇市東町6-16
　　※モノレール旭橋駅（西口）より徒歩で約5分
募集人数：20人（マイクロバス最大28人乗り）
事 務 局：団　長（１人）
　　事 務 局（１～２人）※平和人権環境委員
　　運転対応（２人）　※神戸交通労組
募集期間：2025年６月30日（月）まで

委員会確認事項
→明日以降、発文を発出するので、各ブロック・単組でも若年層への参加を要請する。

４．会議・集会等の参加要請について

（１） 平和フォーラムのとりくみについて

１）ガザでの戦闘の即時停止を求める街頭宣伝行動
　2025年4月も継続して取り組む　*※発文281号*
　日　程　2025年４月８日（火）、22日（火）　18：00～19：00
　場　所　JR元町駅東口南側

２）平和フォーラム関西ブロック4.19憲法を考える集会　*※発文240号*
　日　程　2025年４月19日（土）14：00～15：30
　場　所　大阪・PLP会館５F

３）平和復帰53年第48回5･15平和行進　*※発文231号*
　日　程　5月16日（金）　神戸空港 11時頃発　→　那覇空港13時頃着
　　15時00分　全国結団式
　　5月17日（土）　8時30分　平和行進（普天間基地コース）
　　15時30分　平和とくらしを守る県民大会
　　5月18日（日）　那覇空港 16時頃発　→　神戸空港18時頃着
　→尼崎市職労より１人参加申込有り

４）平和フォーラム総会

日　程　2025 年８月３日（日）

動員数　自治労 20 人

場　所　ラッセホール

５）護憲大会（自治労が責任団体）

日　程　2025 年 11 月８日（土）～10 日（月）

場　所　神奈川県横浜市内

（２）総がかり行動兵庫のとりくみについて

・　戦争させない、９条壊すな！５・３兵庫憲法集会および憲法を活かす１万人意見広告運動について　*※発文 208 号*

日　時　2025 年５月３日（土）13 時開会

場　所　神戸・みなとのもり公園

動　員　合計 596 人　※4/18 までに参加予定人数を要報告

→４/１時点の意見広告集約状況は別紙のとおり

（３）高校生平和大使を支援する兵庫県実行委員会第６回総会ならびに第 27 代高校生平和大使・サポーター活動報告会　*※発文 291 号*

日　時　４月 26 日（土）14：00～16：00

場　所　兵庫県中央労働センター２階大ホール

神戸市中央区下山手通６丁目３番 28 号

内　容　第 27 代高校生平和大使・サポーター活動報告

高校生平和大使を支援する兵庫県実行委員会活動報告・活動計画

（４）狭山市民集会、狭山事件現地調査について

・　狭山市民集会

日　程　2025 年５月 23 日（金）

場　所　東京・日比谷公園大音楽堂

・　狭山事件現地調査　※市民集会から引き続き参加

日　程　2025 年５月 23 日（金）～24 日（土）

場　所　埼玉県狭山市

→　**県本部青年部で調整中**

年間予定と担当委員の確認について

昨年の実績をもとに、平和・人権・環境委員へ参加要請をする予定の集会およびイベント等をまとめました。

委員は知見を深めていただく為、いずれかにご参加ください。（年２回以上）

委員会確認事項

→参加できる場合は竿尾まで申し出を。積極な参加をお願いします。

近畿地連都市公共交通評議会第１回拡大幹事会

日　時　　2025 年 4 月 10 日（木）
場　所　　神戸市「人と防災未来センター」及び「北野会館」
出席者　　奥議長（神戸）、吉田副議長（大阪）、佐田副議長（京都）、
西川事務局長（大阪）
「幹事」安藤（高槻市交）、細羽（伊丹）、古賀（高槻非常勤）、田中（大阪）、
中谷（京都）、坂倉（神戸）、安藤（高槻市交）、中村（高槻非常勤）
「拡大幹事」梅田（京都）、藤野（神戸）、梶岡（高槻市交）、山本（高槻非常勤）

（報告事項）
1. 2025 年度 近畿地連都市交評 「防災学習会」について
日時　　2025 年 4 月 10 日（木） ～11 日（金）
場所　　兵庫県神戸市「人と防災未来センター」「北野会館」
内容　　阪神淡路大震災から 30 年をむかえて・フィールドワーク
神戸市における防災対策について・講演：神戸市会議員かじ幸夫さん

（協議事項）
1. 役員の交代について
伊丹交通労働組合より役員選挙に伴い 2025 年 1 月 31 日付けで地連都市交評幹事ならびに拡大幹事の変更について届け出があったため地連役員を交代する
幹事： 宮城辰人さん→ 岡本好明さん（ 執行委員長）
幹事： 岩川法一さん→ 細羽大輔さん（ 副執行委員長）
拡大幹事：木田誠さん→ 崎田直哉さん（書記長）

神戸交通労働組合より役員選挙に伴い 2025 年 4 月 8 日付けで地連都市交評議長ならびに拡大幹事の変更について届け出があったため地連役員を交代する
議長： 五百旗頭英裕さん→ 奥博之さん（執行委員長）
拡大幹事：奥博之さん→ 藤野雄大さん（書記長）

近畿交運労協役員の変更について
副議長：五百旗頭英裕さん→ 奥博之さん（執行委員長）
バス部会長：五百旗頭英裕さん→ 奥博之さん（執行委員長）

2. 第 2 回拡大幹事会・交通視察の開催について
日時 2025 年 8 月 18 日（月）～ 19 日（火）
場所 JR 広島駅（新幹線出口）13 時集合

自治労近畿地連　都市公共交通評議会　拡大幹事会学習会

2025年4月10日（木）
神戸市会議員 かじ幸夫

阪神・淡路大震災から30年をむかえて

1．自己紹介

☞ 高卒鉄道マン　⇒　組合活動　⇒　地域活動　⇒　地方議員

2．防災・減災の視点で災害に向き合う

☞ 阪神淡路30年、東日本14年、熊本9年　…　そして南海トラフ
☞ 労働組合にできること
　・労働組合の役割としての「ＵＳＲ」
☞ 防災・減災の取り組み　＋α

3．災害からの復旧・復興と政治の役割

☞ 事前の準備は必須　さりとて…

4．さいごに

☞ 神戸市会の現状
☞ 神戸市における公共交通政策

5．質疑応答



ご清聴ありがとうございました
かじ 幸夫

都市公共交通評議会　2025年度第3回常任幹事会

日　時　…　2025年4月15日（火）13時30分～
場　所　…　岡山市
出席者　…　福田議長（東京）、松岡副議長（名古屋）、佐田副議長（京都）、
館山（札幌）、角田（函館）、千葉（青森）、~~馬場（八戸）~~、大場（仙台）、
見城（東京）、梅谷（横浜）、松本（川崎）、大原（愛知）、吉田（大阪）、
安藤（高槻）、古賀（高槻非）、奥（神戸）、~~岡本（伊丹）~~、高橋（松江）、
菊池（宇部）、亀田（徳島）、三浦（北九州）、星野（北モノ）、拝崎（福岡）、
濱野（佐賀）、河原（長崎）、~~山中（佐世保）~~、池田（佐バス）、古賀（熊本）、
岩切（鹿児島）、青山事務局長（本部都市交評）、吉永・渡部（書記）

【確認事項】

1.　常任幹事の交代について

東京交通	（旧）福田　智	→	（新）見城　史浩
横浜交通	（旧）加納　浩孝	→	（新）梅谷　英昭
名古屋交通	（旧）松岡　真二	→	（新）大原　拓士
神戸交通	（旧）五百旗頭　英裕	→	（新）奥　博之

【報告事項】

1.　2024年度第2回常任幹事会（2024年12月19日　福岡開催）

2.　2025年地方自治における公共交通のあり方を考える議員懇談会総会について（別紙）

2025年2月26日に参議院議員会館講堂において、衆参議員108名の参加のもと、2025年地方自治における公共交通のあり方を考える議員懇談会の総会が開催されました。総会では、バス運転者をはじめとする交通労働者の人員不足や処遇改善の問題、ゲリラ豪雨などの都市型災害時の地下鉄浸水対策、公共交通のＤＸ・ＧＸ化など、公営・地域公共交通の存続・確立にむけた喫緊の課題や政策などについて意見交換が行われました。

3.　交運労協関係（別紙）

中央交運労協の三役・幹事会、バス部会や鉄軌道部会などの報告がありました。

「主な内容」

・キャッシュレスバス実証運行（東京ＢＲＴ、東急バス）
・路線バス「商用」自動運転（伊予鉄バス）
・自動車運送業特定技能協議会への加入（東急バス）
・日本バス協会が相互受け入れ制度「キャリアパス」を創設
・人材の相互受け入れスキーム「民鉄キャリアトレイン」を78社に拡大

【協議事項】

1. 当面の闘争方針について（別紙）

中央委員会に提出する当面の闘争方針について協議し、提案内容の通り確認しました。

2. 2026年度政府予算編成に関する要請書について（別紙）

国土交通大臣に提出する「2026年度政府予算編成に関する要請書」について協議し、提案内容の通り確認しました。

3. くらしをささえる地域公共交通確立キャンペーン2025春の取り組みについて（別紙）

県本部・単組で、2025年4月5日（土）～6月1日（日）の期間で取り組むことで確認しました。

4. 第5回交通政策研究集会について（別紙）

2025年5月14日（水）～15日（木）に福岡自治会館で開催する「第5回交通政策研究集会」の日程について確認しました。

5. その他

・2025年度年間行動計画について

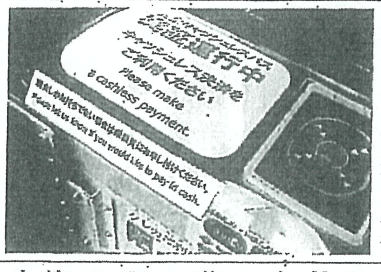
別紙－5

日経 2024.12.25

キャッシュレスバス実証

東京BRTと東急、都内で

現金の使えないキャッシュレスバスの実証運行が東京都内で始まった。京成グループの東京BRT（千葉県市川市）は虎ノ門ヒルズや臨海部などを結ぶBRT全線、東急バスは渋谷駅発着の一部路線を対象とした。利用客はICカードやクレジットカードのタッチ決済などで支払う。経営改善効果や運転者の負担軽減を見込む。



東京BRTは全線でキャッシュレス運行する

両社は国土交通省の公募で選ばれた。東京BRTは虎ノ門ヒルズや新橋駅、東京五輪選手村跡地の大型マンション群「晴海フラッグ」（東京・中央）、東京テレポート駅などを結ぶ。2025年2月15日まで実施する。

東急バスは渋谷駅を発着し、代官山方面を循環する。期間は25年5月31日までで、QRコード決済にも対応する。同路線は23年度、キャッシュレスでの運賃支払率が95%だった。完全キャッシュレスにしても大きな支障はないと判断した。

路線バスは運転手不足などで都内でも減便が相次ぐ。経営環境は厳しく、現金の管理が事業者の負担になっている。国交省は主要バス会社で完全キャッシュレス化した場合、年間約86億円の経営改善効果があると試算している。

別紙－6

日経 2024.12.26

路線バス「商用」自動運転

伊予鉄G レベル4で初、採算課題

伊予鉄グループは25日、ソフトバンク系のBOLDLY（ボードリー、東京・港）と協業し、特定条件下での無人走行が可能な「レベル4」で全国初となる路線バスの営業運行を始めた。深刻な運転手不足から地方ではバス路線の維持が難しい。バスの自動運行は省人化の大きな一歩となる。もっとも高額な車両コストなど技術の普及には課題が多い。

自動運転バスは伊予鉄グループ傘下の伊予鉄バス（松山市）が運行する。区間は伊予鉄道高浜線の高浜駅から松山観光港までの片道800㍍で、運賃は230円。一部時間帯は手動運転も行いながら毎日約60往復する。

自動運転のレベル4は特定条件下で運転手なしでの運行も可能だが、伊予鉄バスでは当面、システムの監視や安全を担保するため大型2種免許を持つ保安員を同乗させる。有資格者の関与は段階的に減らす方針だ。

バス業界は地方を中心に運転手不足が深刻だ。日本バス協会は路線維持に必要な運転手数の目安である約13万人に対し、2030年までに3・6万人が不足すると試算する。実際、22年度は159キロのバス路線が廃止された。

24年版交通政策白書によると、乗り合いバス事業者（30両以上保有の217者対象）のうち87%が赤字だ。全国では自動運転の実用化に向けた取り組みが進む。レベル4での運行を目指して走行実証を進める事例は多いが、営業運行までのハードルは高い。最大の課題はコストだ。

路線バスの価格は一般的に2000万円前後とされるが、自動運転機能を備えた車両は1億円を超えるとの試算がある。

伊予鉄バスなどは自動運行の実現にあたって国土交通省による自動運転社会実装推進事業の補助金を活用している。松山市と伊予鉄バスのコンソーシアムに対し、自動運転バス購入やシステム構築などの初期投資に向けて1億4000万円が支給された。ただし、事業存続に関するコストは含まれない。

運行を維持するには車両整備やセンサー調整などで従来とは異なる技術者が必要となる。日本バス協会会長を務める伊予鉄Gの清水一郎社長は「今は100%、国の補助で運行しているが、バックアップのシステムなど維持コストは莫大だ。国家プロジェクトとして予算をつけないと事業は続かない」と明かす。

自動運転に詳しいSOMPOインスティチュート・プラスの新添麻衣上級研究員は「ランニングコストを考えると民間企業が安い運賃で自動運転バスを運行するよりは運転手の給料をあるほうが交通課題の解決の視点では効果的だ」と指摘する。とはいえ運転手の減少傾向に歯止めは掛からない。全国で少しずつ導入事例を増やし、コスト削減に向けた知見の集約が必要だ。

（鷲田智憲、安部将隆）



公道を走行する自動運転バス（25日、松山市）

日本の主な自動運転実証

場所	自動運転レベル	距離
石川県小松市	レベル2（状況に応じ運転手が操作）	小松駅～小松空港間（片道4.4キロ）
福井県永平寺町	レベル4（特定条件下で運転手なしの運行が可能）	寺の参道（片道約2キロ）
東京都大田区		1周800メートル
北海道上士幌町		600メートル

ビジネスTODAY

BUSINESS DAILY

別紙－8

東京交風 2025.1.27

「自動車運送業特定技能協」

東急バスが入会申請

外国人運転者採用、準備が本格化

バス・タクシー・トラック事業で外国人運転者の採用に必要な「自動車運送業分野特定技能協議会」への加入の受け付けが17日に始まり、東急バス（東京・目黒区、古川卓社長＝日本バス協会外国人運転者受入推進部会長）が20日、入会申請した。計画する採用人数は、インドネシア人10人、ネパール人4人。春ごろの入国を目指す。受け入れの準備を本格化させる。

両備グループ（岡山市、小嶋光信代表）は22日、系列のニッコー観光バス（東京・品川区）に所属するイユスさん（インドネシア国籍、40歳）が自動車運送業特定技能1号評価試験に合格したと発表した。

別紙－9

東京交通新聞

転居先でもバス運転者に

日バス協　相互受け入れ制度創設

日本バス協会（清水一郎会長）は、バス運転者を会員事業者間で相互に受け入れる業界の自主的な制度「キャリアバス」を立ち上げた。所属する運転者が家庭の事情などで離職、転居をせざるを得なくなった際、転居先でも他社の運転者として就労できる機会を提供する。事業者間で人材を行き来しやすくすることで、他業種への流出を防ぎたい考えだ。1月17日、東京・大手町の経団連会館で開かれた通常理事会（一部既報）で周知した。

新制度では、バス運転者が再就職を希望した場合、所属会社が日バス協（「バス運転者人材相互受入れ制度」事務局）に利用申請書を提出する。日バス協は現地の受け入れ事業者にその旨を通知した上で、送り出し事業者との交渉・調整に進むかどうかを確認する。両社間の話し合いには関与しない。

通常理事会で石指雅啓理事長が趣旨説明し、「家庭の事情で今の会社に勤められなくなった人に、『転居先でもバスの運転手をしたい』という気持ちがあれば、何とか新しいところの就職に結びつけたい。運転手の減少を何とか食い止めたい」と力を込めた。

規約では「会員事業者が雇用するバス運転者が、親や子どもの看護・介護、配偶者の転勤などの事由により、転居しなければならず、現在のバス運転者としての就労を継続できなくなる場合に、転居先近隣の他の会員事業者の運転者として就労することを希望する場合を対象として実施する」としている。

昨年7月から12月にかけて、労務委員会（齋藤隆委員長＝京成バス社長、千葉県市川市）で検討を重ねていた。鉄軌道事業者でつくる日本民営鉄道協会（原田一之会長）での取り組みを参考にした。

２０２４年１月１０日

人材の相互受入スキーム『民鉄キャリアトレイン』を民営鉄道事業者７８社に拡大

～大手・中小問わず、勤務場所の都合で就労継続が困難な社員が他社で活躍できる場を提供し、
業界で多様な働き方の実現や人材確保・ノウハウの継承等に取り組みます～

一般社団法人　日本民営鉄道協会
民鉄キャリアトレイン参加会社

日本民営鉄道協会（以下、民鉄協）（東京都千代田区）および民鉄キャリアトレイン参加７８社は、２０２４年１月１０日（水）、ライフイベントなどに伴い、勤務場所の都合で就労継続が困難になってしまう社員を相互で受け入れるスキーム「民鉄キャリアトレイン」（以下、本スキーム）を拡大し、大手・中小問わず業界内での多様な働き方の実現や、人材・ノウハウの確保に取り組みます。

民鉄業界では、結婚、配偶者の転勤や家族の介護などにより会社を退職し、他地域に転居する社員の将来的な増加と、社員各人が保有する鉄道等に関するノウハウの業界内での活用などが業界の課題と考え、２０１８年に日本各地の大手民鉄各社で、ライフイベントなどに伴い、勤務場所の都合で就労継続が困難となった社員を相互で受け入れる本スキームを立ち上げました。

昨今の民鉄業界は、労働人口の減少や経済活動の回復状況、働き方改革など様々な要因による人材不足への対応が深刻な課題となっております。この課題に対し、民鉄協ではこれまで大手民鉄各社で実施されてきた本スキームの対象を、中小民鉄事業者まで拡大し、業界内における多様な働き方の実現や人材確保・ノウハウの継承等に取り組みます。

民鉄各社は、鉄道事業を基盤に、不動産事業をはじめ地元の生活に密着したビジネスモデルを展開することで成長を続けています。参加各社は、各社でノウハウを獲得した人材を民鉄ビジネスにおける「共通財産」と捉え、相互に即戦力として活かすことで、優秀人材に活躍の場を提供できます。また各社社員にとっても、ライフイベントによらず民鉄ビジネスのキャリアを継続可能とすることで、働きがいや働きやすさを享受できることが期待できます。これにより、 将来にわたり日本が世界に誇る鉄道の安全・安定輸送を全国的に維持するとともに、沿線地域の発展等を目指して、本スキームを運用してまいります。詳細は別紙のとおりです。

【民鉄キャリアトレイン参加会社一覧】

［北海道・東北］	［関東］		［関西］	［中国］
津軽鉄道株式会社	上信電鉄株式会社	北総鉄道株式会社	京福電気鉄道株式会社	広島電鉄株式会社
仙台臨海鉄道株式会社	秩父鉄道株式会社	野岩鉄道株式会社	叡山電鉄株式会社	一畑電車株式会社
秋田内陸縦貫鉄道株式会社	新京成電鉄株式会社	株式会社横浜シーサイドライン	近畿日本鉄道株式会社	若桜鉄道株式会社
由利高原鉄道株式会社	銚子電気鉄道株式会社		南海電気鉄道株式会社	智頭急行株式会社
山形鉄道株式会社	東武鉄道株式会社	［中部］	京阪電気鉄道株式会社	井原鉄道株式会社
阿武隈急行株式会社	西武鉄道株式会社	伊豆急行株式会社	阪急電鉄株式会社	
会津鉄道株式会社	京成電鉄株式会社	伊豆箱根鉄道株式会社	阪神電気鉄道株式会社	［四国］
道南いさりび鉄道株式会社	京王電鉄株式会社	岳南電車株式会社	北大阪急行電鉄株式会社	高松琴平電気鉄道株式会社
	小田急電鉄株式会社	豊橋鉄道株式会社	嵯峨野観光鉄道株式会社	伊予鉄道株式会社
［北陸信越］	東急電鉄株式会社	名古屋鉄道株式会社	和歌山電鐵株式会社	
上田電鉄株式会社	京浜急行電鉄株式会社	えちぜん鉄道株式会社	能勢電鉄株式会社	［九州］
長野電鉄株式会社	東京地下鉄株式会社	福井鉄道株式会社	信楽高原鐵道株式会社	西日本鉄道株式会社
万葉線株式会社	相模鉄道株式会社	愛知環状鉄道株式会社	WILLER TRAINS株式会社	長崎電気軌道株式会社
北越急行株式会社	富士山麓電気鉄道株式会社	愛知高速交通株式会社	六甲山観光株式会社	熊本電気鉄道株式会社
黒部峡谷鉄道株式会社	いすみ鉄道株式会社	株式会社東海交通事業	神戸新交通株式会社	松浦鉄道株式会社
のと鉄道株式会社	関東鉄道株式会社	養老鉄道株式会社		くま川鉄道株式会社
	京葉臨海鉄道株式会社	四日市あすなろう鉄道株式会社		肥薩おれんじ鉄道株式会社
	首都圏新都市鉄道株式会社	伊賀鉄道株式会社		
	千葉都市モノレール株式会社	衣浦臨海鉄道株式会社		［計７８社］

以上

【別紙】

1. 民鉄キャリアトレイン概要

結婚、配偶者の転勤、家族の介護等のライフイベントなどに伴い、勤務場所の都合で就労継続が困難となった社員を民鉄各社で相互に受け入れるスキーム

＜例：九州地方の鉄道会社で勤務する運転士＞

①配偶者が勤務先から東北地方への転勤を命じられ、家族全員で東北への引越が決定
②運転士は、東北の民鉄会社での勤務希望の旨を所属会社に申請
③所属会社は運転士の情報を民鉄協に提供し、民鉄協は運転士の希望受入会社の窓口を所属会社に連携
④受入会社の審査の結果、運転士としての採用を応諾
⑤運転士は東北地方の民鉄会社に就職し、運転士を継続

2. 従来のキャリアトレインとの比較

(1)スキーム

【 新スキーム 】



日本各地の民鉄各社間での人材移動が可能に

⇒民鉄協が各社をつなぐことで、これまで参加できなかった会社の参加が可能となり、様々な地域で本スキームの利用が可能となる

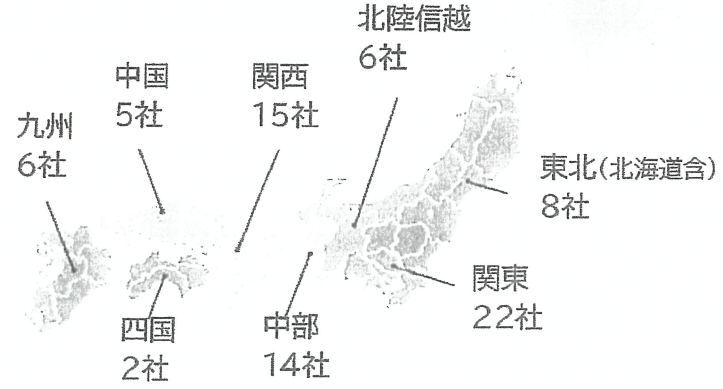
【 従 来 】



参加各社間で人材受入検討

⇒利用が本スキームに参加している特定の地域に限定されていた

(2)範囲



【対象都道府県】
北海道・青森・秋田・宮城・山形・福島・群馬・栃木・茨城・埼玉・東京・千葉・神奈川・山梨・新潟・長野・富山・石川・静岡・愛知・福井・三重・滋賀・京都・大阪・和歌山・兵庫・鳥取・島根・岡山・広島・香川・愛媛・福岡・長崎・熊本
(※各社本社所在地)

3. 開始日

2024年1月10日(水)

4. 人材受入

(1)対　象

・日本民営鉄道協会または地方鉄道協会に加盟し、本スキームに参加している会社
・全職種
・ライフイベントなどに伴い、勤務場所の都合で就労継続が困難な各社社員

(2)受入形態

・対象者や受入会社の事情に合わせ転籍等、幅広い形態での対応を考慮する
・再びの転居等により、元の所属会社への復帰、再入社を認める場合もあり

(3)各社連携

・参加各社が本スキームに関する連絡窓口を設置する
・当該事象が生じた場合には、日本民営鉄道協会が、希望先会社の窓口を当該会社に連携する
・受入については、当該個社間で検討を実施する
・本スキーム利用者の受入可否については、受入会社の判断とする

大都市共闘都市交通部会　2024年度第3回役員会

日　時　…　2025年4月15日（火）15時00分～
場　所　…　岡山市
出席者　…　大場（宮城県・仙台）、福田（東京都・東京）、梅谷（神奈川県・横浜）、
松岡（愛知県・名古屋）、佐田（京都府・京都）、五百旗頭（兵庫県・神戸）
三浦（福岡県・北九州）、【オブ参加】　奥（兵庫県・神戸）

【報告事項】

1.　都市交通部会2024年度第2回役員会（2024年12月18日　福岡開催）

2.　地方自治における公共交通のあり方を考える議員懇談会総会について
（2025年2月26日　参議院議員会館講堂開催）

3.　2025年度部会交付金の申請について

2025年度の大都市共闘の部会交付金が20万円に減額となります。ただし、初年度は、新採対策交付金として、10万円が追加交付され、合計30万円が交付されますとの報告がありました。

4.　鉄道・路面電車分科会の参加について

日　時　　2025年3月25日（火）～26日（水）
場　所　　広島電鉄本社、貸会議室
出席者　　大場（仙台）、福田・見城（東京）、加納（横浜）、松岡・大原（名古屋）、
佐田（京都）、五百旗頭（神戸）、荒木（福岡）、古賀（熊本）

自治労都市交評の鉄軌道部会に、都市交通部会の「鉄道・路面電車分科会」として、初めてオブザーバー参加しました。

25日は、13時30分に広島駅北口2階ペデストリアンデッキに集合し、総勢25名のメンバーで、前日にグランドオープンした広島駅ビル「ミナモア（minamoa）」を視察し、駅ビル2階に乗り入れる広島電鉄（株）の路面電車の駅前大橋線や4線構造の電停施設を視察しました。その後、路面電車にて広島電鉄本社に移動し、広島市の公共交通政策に関する講演を受けました。

26日は、9時30分よりPROME広島本通の会議室で、各単組報告を中心とした意見交換が行われました。

【協議事項】

1.　都市交通部会の暫定役員体制について

2025年3月に都市交通部会に加盟の4単組（東京、横浜、名古屋、神戸）の執行委員長が退任されました。横浜においては、前委員長が4月以降は単組から完全に離れることとなるため、部会長については、6月開催予定の第10回総会までの間は、横浜の新委員長に

代行していただくこととしました。

その他の3名については、8月の都市交評代表者会議までは、議長（東京）・副議長（名古屋）は続投することとなるため、役員推薦委員会での協議も踏まえ、総会までの間、事務局長（神戸）は継続することで確認しました。また、事務局体制の引継ぎのため、神戸交通から新委員長がオブザーバー参加することも確認しました。

2. 都市交通部会第10回総会の開催について

以下の通りの内容で開催することを確認しました。

日　時　　2025年6月6日（金）　15時00分 開会（14時30分 受付開始）
場　所　　ＴＫＰガーデンシティＰＲＥＭＩＵＭ仙台西口
　　カンファレンスルーム７Ｈ
宿　泊　　ダイワロイネットホテル仙台（仙台駅東口前）

3. 2024年度会計監査の実施について

今年度の総会が6月6日の開催であることから、会計年度の期限を待たずに監査を行う必要があり、以下の日程で開催することを確認しました。

日　時　　2025年5月22日（木）　16時00分 ～
場　所　　神戸交通労働組合会館
参　加　　大場（仙台）、三浦（北九州）、五百旗頭事務局長、【オブ参加】奥（神戸）

自治労兵庫県本部　神戸ブロック 2025 総会

日　時　…　2025 年 5 月 7 日（木）　18 時 30 分
場　所　…　itsu 葉
出席者　…　五百旗頭（議長）・奥・坂倉・藤野・佐藤・平尾
　　熊本・西垣・清水・山本・谷

自治労兵庫県本部神戸ブロック 2025 総会は、北池事務局長（神戸市従）の司会で開会し、冒頭、主催者を代表して五百旗頭議長より挨拶がありました。

挨拶終了後、議事に従い進行し、ウェブにて参加された、次期参議院選挙に出馬予定の「岸まきこ」さんへ各職場の訴えを行い、最後に新議長に選出された奥委員長から締めの挨拶が行われ閉会しました。

1. 役員体制の確認について

議　長	：	奥　博之（神戸交通）
副議長	：	北川　学　（神戸市職）、小原　王之（神戸市従）
事務局長	：	北池　宏光（神戸市従）
事務局次長	：	小寺　忠則（神戸市職）
幹　事	：	村上　敏光（神戸市職）、吹田　勇人（神戸市従）
		藤野　雄大（神戸交通）
特別幹事	：	松本　賀仁（神戸市従）

2. 岸まきこ参議院議員への職場実態訴え
　神戸市職→神戸市従→神戸交通の順で訴えを行ない、それぞれの訴えを踏まえ岸まきこ議員から総括が行われました。

3. その他
　事務連絡等

兵庫県本部神戸ブロックとして次期参議院選挙に出馬予定の岸まきこ議員の再選を期すため、団結して取り組むことを確認し閉会しました。

自治労兵庫県本部　第８回執行委員会

日　時　…　2025 年 5 月 13 日（火）
場　所　…　ウェブ開催

【報告事項】
① 主な日程の報告
(1) 2025 県本部第 1 回労働安全衛生推進委員会（4 月 17 日）
(2) 青年女性　岸まきことゆるふわトークセッション（4 月 19 日）
(3) 県本部　青年部　女性部第 5 回合同常任委員会（4 月 26 日）

② 各ブロックからの報告

③ その他

【協議事項】
1. 取り組みの強化・重点課題について
(1) 会計年度任用職員制度の取り組み
①第 59 回対策会議（5/20）
(2) 組織強化拡大チームの取り組み
①取り組み状況・提案など
②新規採用者組合加入の取り組みの徹底
③底上げシートの取り組みについて
(3) 組織強化委員会（答申）を踏まえた協議について
①会計年度任用職員の組合費納入率の整備にむけた考え方を整理
②県本部の財政縮減にむけた取り組みについて
(4) 第２回組織化重点単組会議
①2025.05.09　14：30～県本部 6 階
継続した組合加入の取り組みについて（意見交換）
(5) その他

2. 人員確保の取り組み（男女平等産別統一闘争）及び現業公企統一闘争について
(1) 人員確保・男女平等産別統一闘争の日程と夏季一時金闘争の日程について
①人員確保闘争（現業・公企闘争第１次ゾーン）男女平等産別統一闘争の日程
・要求書提出　5 月 20 日（火）
・回答指定日　5 月 30 日（金）

・交渉ゾーン　5月30日（金）～6月5日（木）
・統一交渉日　6月5日（木）
・統一行動日　6月6日（金）（1hスト配置）

②夏季一時金闘争
・要求書提出　5月28日（火）
・回答指定日　6月4日（水）
・交渉ゾーン　6月4日（水）～6月12日（木）
・統一交渉日　6月12日（木）
・統一行動日　6月13日（金）（早朝29分時間内食い込む集会）

3. 2025年度県本部組織集会の開催について
日時　2025年5月23日（金）13:00～24日（土）
場所　いこいの村はりま
内容　記念講演「労働組合の活性化に向けて」

4. 自治労本部　第168回中央委員会の開催について
(1) 日時　2025年5月29日（木）～30日（金）
場所　ＴＯＣ有明

(2) 中央委員・割当中央委員人数
神戸ブロック：北川　学、吹田勇人

(3) 議案に対する発言

5. 平和・人権・環境の取り組みについて
(1) 平和・人権・環境を考える集いの開催について
日時：2025年6月7日(土)
場所：ひょうご共済会館

6. 県本部2025労働安全衛生集会
日時：2025年6月13日(金)　14:00～17：00　終了予定
場所：神戸市教育会館
主催：県本部労働安全衛生推進委員会

7. 県本部第218回中央委員会について

①日時等について
日　　時：2025 年 6 月 24 日（火）13:00～
開催方法：ウェブ開催

②議案の承認について

③役割分担
司　　会：副執行委員長
議　　長：白髭　慎一（阪神淡路ブロック・三田市職労）
議案提案：各担当
閉　　会：山下委員長

④第 218 回中央委員会議案
・割り当てについて
・議案討議
・第 9 回執行委員会・専従者会議の開催について
日時：6 月 3 日（火）13:00～（議案討議含め開催）

【承認事項】
8. 政治活動に係る取り組みについて
各種自治体選挙の組織内・協力議員等の推薦について、推薦要請のあったものから協議検討し推薦を確認し、取り組み強化を図る。
①連合兵庫政治センター（5 月 9 日開催）

【各種日程】
9. 2025 年度文化・スポーツの取り組みについて
①県本部スポーツ大会
・県本部野球大会（主将会議は 6 月 4 日 16 時より）
日時：2025 年 6 月 21 日（土）開会式
6 月 25 日（水）決勝戦
27 日（金）予備日
場所：佐用町「南光スポーツ公園及び上月グラウンド」

・県本部女子バレーボール大会（主将会議は 6 月 4 日 18 時より）
日時：2025 年 6 月 14 日（土）10 時開会式
場所：丹波篠山市丹波篠山総合スポーツセンター体育館

②近畿地連スポーツ大会

(1) 合同主将会議（野球・女子バレーボール）

日時：2025 年 7 月 8 日（火）15:00～

場所：ＰＬＰ会館 4 階会議室

(2) 野球大会（奈良市／大和郡山市）

日時：2025 年 8 月 4 日（月）開会式・1 回戦・準決勝

8 月 5 日（火）決勝戦

8 月 6 日（水）予備日

場所：2025 年 8 月 4 日→ロートスタジアム奈良・ならっきー球場

8 月 5 日→ロートスタジアム奈良

8 月 6 日→ならっきー球場

(3) 女子バレーボール大会

日時：2025 年 8 月 4 日（月）

場所：ロートアリーナ奈良

③全国スポーツ大会＊今年度は女子バレーボール大会

日時：9 月 6 日（土）～7 日（日）

場所：三重県

④黒豆収穫祭

日時：2025 年 10 月 18 日（土）か 10 月 25 日（土）

場所：丹波篠山市岡野文化会館

10. 2025 県本部労働学校（基礎編）

日時：2025 年 5 月 31 日（土）

場所：ひょうご共済会館

11. 第 39 回反核平和リレー出発式

日時：6 月 9 日（月）10：00～11：00

場所：兵庫県庁 1 号館北側

12. 「小児がんと闘う『うたちゃん』にこの先の未来をもっともっと生きてほしい」クラウドファンディングへの協力要請

自治労　都市公共交通評議会　第5回交通政策研究集会

日　時　…　2025年5月14日（水）13時30分～15日（木）12時
場　所　…　福岡市・福岡自治労会館
出席者　…　奥、坂倉、藤野、佐藤、平尾

第5回交通政策研究集会は、佐田氏（京都）の司会で開会し、冒頭、主催者を代表し福田議長（東京）から「交通労働者は昨今、人手不足が顕在化しており、休暇が取れない。長時間勤務をせざるを得ないなど大変な状況だ。巷では、外国人就労者を最近よく見かける機会が増えた。コンビニなどで買い物をする際も外国人の店員だが特に困るといったことはない。働く人口が増えることで休暇が取りやすくなったり、勤務時間が短くなったりする。私たち交通事業者でも外国人就労者の受け入れを検討していくべきかもしれない。」との挨拶がありました。

続いて、自治労本部の森下総合政治政策局長、自治労福岡県本部の小陳執行委員長からそれぞれ来賓挨拶を受けた後、交通政策研究集会の基調提起が行われました。

今回の交通政策研究集会は①地域における公共交通政策について全体での議論に繋げる。②各単組の交通政策課題の把握とその対策等について議論を深め、事例の共有を図り、単組活動に生かす。③都市交評が当面する課題の共有化、また解決するための政治政策活動強化も取り組みの議論と意思統一を図る。以上のことを目的として、開催されました。

1日目並びに2日目の集会内容については、以下を参照してください。

＜1日目＞

①【基調提起】

「公共交通実践ハンドブック解説」

都市公共交通評議会　事務局長　　青山　浩二　氏
地方自治総合研究所　　研究員　　其田　茂樹　氏

②【講演1】

「地域公共交通の現状と課題～国の政策動向と実際の取り組み状況を踏まえて～」

九州大学大学院法学研究院　教授　島田　暁文　氏

③その他

＜2日目＞

①【単組報告】

（自動車関係）

・鹿児島交通労働組合　　自動車支部長　　池田　武寿　氏
・京都交通労働組合　　自動車部長　　杉本　真彦　氏
・青森交通労働組合　　副執行委員長　　奥谷　吉輝　氏

（鉄軌道関係）

・大阪交通労働組合	書記長	西川　真也　氏
・熊本市交通局労働組合	執行委員長	古賀　　弘　氏
・東京交通労働組合	電車部書記長	金山　裕良　氏

②【特別報告】

「交通政策の動向と課題」

地方自治総合研究所　研究員　其田　茂樹　氏

自治労兵庫県本部　２０２５　反行革・組織集会

開催日　　2025年5月23日（金）～24日（土）
開催場所　　加西市いこいの村はりま
参加者　　奥（本部）・坂倉（本部）・藤野（本部）

2025反行革・組織集会は松本県本部書記次長の司会で開会し、開会に先立ち山下県本部執行委員長より「2日間で組織強化拡大、人員闘争についての議論をしっかりと深めてもらいたい、人員計画通りに採用が行われているのか確認が必要だ。また、内定辞退や新規採用者の早期離職など組合として原因などについて確認していかなければならない。さらに、今夏の参議院議員選挙に向けて政治闘争をしっかり行ってほしい。」と挨拶がありました。

挨拶終了後は、議事に従い、広島県本部藤井中央執行委員長より「合理化攻撃に抗するための効率的な取り組み」と題した講演が行われ、これまでの間の福山市職労の取組みについての報告が行われました。

講演終了後は、基調提起並びに政治闘争の推進提起が行なわれ休憩を挟んだのち、各班に分かれてグループ交流に入りました。

グループ交流では、テーマを「組織強化に向けて」とし、①次代の担い手育成、②未加入者・脱退者対策について討論し1日目が終了しました。

2日目は全体集会を行ったのち、1日目と同じ班に分かれてグループ交流が行なわれ各班で活発な意見交換が行われました。

組織内関係

第 46 回財政組織検討委員会

2025 年 4 月 9 日 19：45～
於：組合会館 2 階会議室

1．単組会議（常任執行委員会、執行委員会、中央委員会）の開催時間について

単組会議（本部会議、執行委員会、中央委員会）について、無給職免の時間を減らすため、2022 年 11 月～2023 年 1 月までの 3 ヵ月間を試行期間として、18 時 30 分からの開催に変更して取り組み、2021 年度の第 3 四半期の決算額と比較すると、約 49 万円の支出減、2022 年度の第 1・第 2 四半期と比較すると、約 23 万円の支出減となりました。

この結果を踏まえ、2023 年 4 月より、単組会議の開始時間を、本部会議と執行委員会は 17 時 30 分、中央委員会は 16 時 30 分に変更して開催し、無給職免の支出額を減らせるよう取り組んできたところです。

2024 年 1 月から 12 月の無給職免の支出額は約 216 万円でしたが、そのうち、単組会議での無給職免の支出額は約 104 万円でした。単組会議の無給職免の支出額をできる限り減らすために、2025 年 8 月より、開始時間を 18 時 45 分に変更することで確認しました。

2．本部活動協力金の見直しについて

神戸交通労働組合から支給されている本部活動協力金と無給職免の補填額の合計額から雑費などの経費を差し引いた後、年間所得が 20 万円を超える場合は確定申告に行き、所得税を支払わなければなりません。

所得税の納税額の負担を軽減するために、本部活動協力金の見直しや単組会議の開始時間を変更する方向で検討を進めることとしました。

主には、全役員の本部活動協力金を引き下げ、時間外で開催する単組会議（青年女性委員会幹事会含む）に日当を支給することとします。また、本部 5 役は本部活動協力金を大幅に引き下げ、雑費費用を支出するための調査費（仮称）を設定するよう検討を進めます。

第 47 回財政組織検討委員会

2025 年 5 月 27 日 19：00～
於：組合会館 2 階会議室

1．本部活動協力金の見直しについて

第 46 回財政組織検討委員会において、単組会議の開始時間を 8 月より 18 時 45 分変更することで確認しました。

これに合わせて、本部活動協力金を引き下げ、時間外で開催する単組会議（青年女性委員会幹事会含む）に日当を支給することと、常任執行委員は雑費費用を支出するための調査費（仮称）を設定する方向で検討を進めることとしました。

日当については、現在は日当が 2,000 円となっていますが、日当を 3,000 円（平均給与の時間単価×1.35）に変更することで確認しました。

また、本部活動協力金については、全役員とも減額することとし、常任執行委員は大幅に減額した上で、調査費を設定することで確認しました。

8 月の単組会議の開始時間の変更に合わせて、本部活動協力金の見直しと日当の支給を開始することで確認しました。

日当の支給については、月単位で精算し、翌月 15 日頃に本部活動協力金と合わせて個人の口座に振り込むこととします。

また、支給者と無給職免の対象者の確認を行うための書類を作成し、各種会議の開始前に、出席者に勤務などを記入してもらうこととします。なお、執行委員会などで代理者が出席する場合は、代理者に名前と勤務を記入してもらうこととします。

2025 年度　第１回社会保障対策部会

2025 年 4 月 17 日(木)

【出席者】

藤野（石屋川）　花田【代】（中央）　福原（車両）　谷（高速乗務）
清水（高速駅務）　田中（高速技術）　欠席（本局）　坂倉・佐藤（本部）

－敬称略－

【議　題】

１．この１年間の社会保障対策部の方針について

自治労主催の各種大会及び神戸交通労働組合主催の親睦大会開催を中心に、福利厚生に関わる取り組みを進めていきます。

２．昨年度の各親睦大会と今年度の取り組みについて

① 2024 年度親睦硬式テニス大会

日時：2024 年 10 月 30 日(水)　　場所：名谷総合運動公園テニスコート

② 2019 年度親睦ボウリング大会

日時：2020 年 2 月 3 日(月)　　場所：神戸ボウリング倶楽部

※2020～2024 年度は開催していない

③2019 年度親睦ゴルフ大会

日時：2019 年 11 月 8 日(金)　場所：大神戸カントリー倶楽部

※2020～2024 年度は開催していない

2024 自治労兵庫県本部各種大会

① 第 44 回自治労兵庫県本部　囲碁・将棋大会

2024 年 12 月 7 日(土)、神戸市内「ひょうご共済会館」で開催しました。

② 第 43 回自治労兵庫県本部　野球大会

2024 年 6 月 22 日(土)　春日総合運動公園で開催しました。

※従来の親睦大会や新たな行事を提案して貰って、出来る事があれば実施していく。

・以前に実施した梨狩りやＢＢＱ等の家族が参加できる行事が出来たら良いのではないかと言う意見がありました。

３．2025 年度各種大会の任務分担

神戸交通労働組合主催親睦大会

＊ボウリング大会	…	参加者受付・進行	担当（参加支部）
＊硬式テニス大会	…	参加者受付・進行・対戦記録	担当（参加支部）
＊ゴルフ大会	…	参加者受付・進行	担当（参加支部）

自治労兵庫県本部主催大会

＊野球大会	…	代表者会議	担当（高速駅務）
＊将棋大会	…	代表者会議	担当（高速駅務）

４．その他

２０２５年度　「第１回教宣部会」

◆開催日時　　２０２５年４月１７日(木)

◆出席者

(石屋川)　藤野　司　　(中央)　~~高石　大輔~~　花田　(車両)　福原　直斗

(本局)　~~山本　裕三~~　(乗務)　~~里岡　誠一~~　橋本　(駅務)　清水　龍太

(技術)　松本　嵐士　　(本部)　佐藤 秀樹　　(本部)　平尾　岳洋

敬称略

◆議題

１．２０２５年度の活動方針

①神戸交通労働組合ホームページの活用方法の検討について

・各種ニュースの配布枚数について

趣旨を踏まえて掲示と回覧分の枚数に削減　5/1 分～

・ホームページの ID・パスワードの周知方法について

カードサイズで ID・パスワードを印刷して 5/2 の執行委員会時に配布

・その他の企画について

ホームページ上でクイズ等により千円のクオカードを抽選で５名程度？に配布を検討する

2．本部定期大会での役割分担について（各部会から１名ずつ）

①写真係（大会の写真撮影）

（　　）（乗務支部）　（　　）（石屋川支部）

②マイク係（質疑に入ったときのマイク送り）

（　　）（駅務支部）、　（　　）（中央支部）

③文章係（各支部から出た質問・意見の書留め）

教宣部員全員で対応

3．職場新聞コンクールについて

各職場新聞コンクールは今年も実施し、第 79 回定期大会で表彰式を行います。

6 月 ~~30~~ 15 日（~~月~~ 日）までに昨年度分の支部機関紙を佐藤まで送付してください。

表彰の決定については、本部会議に一任していただきたいと思います。

＜第 78 回定期大会　職場内新聞コンクール受賞新聞＞

優秀賞　数点

努力賞　数点

敢闘賞　数点

○その他

80周年記念事業　第一回検討会議　報告

日時　　2025年5月13日　　18：30
参加者　　坂倉、藤野、佐藤、平尾、水口、寺田、谷、富永

1. 開催日時の決定及び開催までのスケジュールについて
   →2026年旗開きに合わせて開催してはどうか。**→確認**
   →実施に向け月1回程度、検討会議を行う予定。**→確認**

2. 開催内容の決定に向けて（過去の開催内容を確認）
   【過去の開催内容】
   60周年→レセプション・記念講演等（舞子ビラ）
   70周年→記念品：置時計、鉛筆、クリアファイル、記念冊子（決算６００万程度）

   【今回開催内容】
   レセプションを企画（友好団体から10名程度、支部委員程度までの招待か）
   開催場所は→例：ザ・マーカススクエア神戸（旗開き開催実績あり）
   組合員向けの記念品の作成など→タイピン、ハンドタオル、ルービックキューブ、扇子
   BBQや各種イベント、組合員の家族も参加できるような形はむずかしいか

3. 役割分担について**→確認**
   レセプション：坂倉・佐藤
   記念品：平尾・水口
   その他イベント：寺田・谷
   藤野・富永ついては、全体的と連携する

4. その他
   ・予算はいくらくらいなのかｅｔｃ

総括：次回開催に向け、各担当で内容について検討を行うこととしました。

組合脱退について

1．組合は、2025年5月2日の第4回執行委員会において、以下の6名の脱退について確認しました。

高速技術支部（電気区）	珍坂　友裕	現職
高速技術支部（保線区）	永田　淳平	現職
高速技術支部（保線区）	名定　勉	再任用
高速技術支部（地下鉄車両課）	植前　修	再任用
本局支部（経営企画課）	江坂　真理生	現職
本局支部（市バス運輸サービス課）	古﨑　昌宏	現職

2．組合は、2025年5月27日の第6回執行委員会において、以下の脱退について確認しました。

高速技術支部（電気区）	梅本　浩史	現職

組合加入について

組合は、2025年5月2日の第4回執行委員会において、以下の2名の加入について確認しました。

垂水支所	白川　喜年	乗合自動車運転士
垂水支所	吉竹　裕史	乗合自動車運転士

県本部「第22次沖縄視察団」マイクロバスへの運転士の派遣について

組合は、2025年5月2日の第4回執行委員会において、上記派遣について協議し、①マイクロバスの運転士について、自動車部より2名を派遣する。②一般参加については、青年女性委員会が対応する。ことを確認しました。

「岸まきこ」支持者カードの取り組みについて

組合は、2025年5月27日の第6回執行委員会において、「岸まきこ」支持者カードについて、6月10日までに組合本部集約で取り組むことを協議確認しました。

石屋川　６８	中央　１２３	車両　４５	高速乗務　２１１
高速駅務　９１	高速技術　１０７	本局　３５	合計　６８０

その他

記者資料提供（2025 年４月８日）
神戸市交通局営業推進課　横田・牧野
TEL：078-984-0124（内線 959-6042）　FAX：078-984-0203

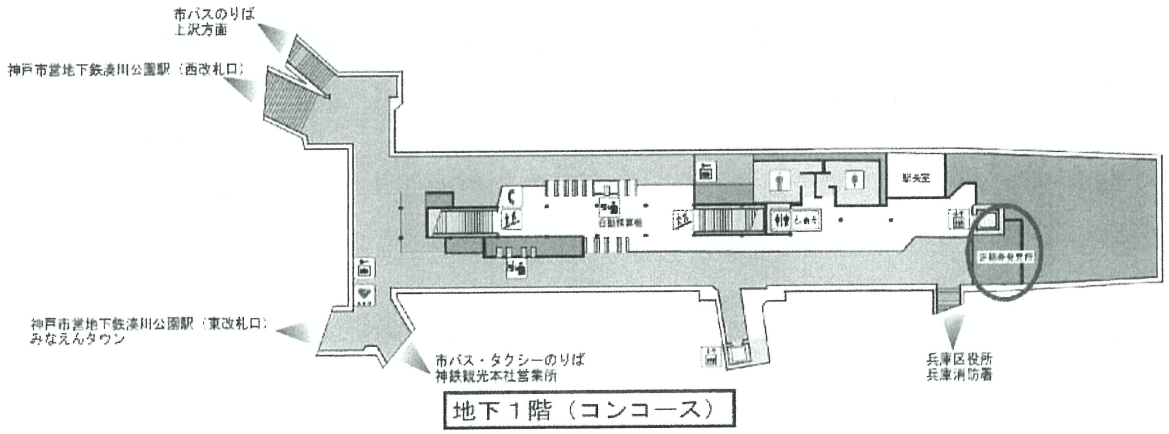
神戸電鉄湊川定期券発売所における「市バス・地下鉄定期券」の発売を終了いたします

2025 年 10 月８日（水）をもって、神戸電鉄株式会社が運営する「神戸電鉄湊川定期券発売所」における「市バス・地下鉄定期券」の発売を終了いたします。

なお、神戸市営地下鉄「湊川公園駅」に設置している「市バス・地下鉄自動定期券発売機」（白い券売機）にて、「市バス・地下鉄定期券」をお買い求めいただけます。

１．神戸電鉄湊川駅定期券発売所における「市バス・地下鉄定期券」の発売終了

所在地：神戸市兵庫区荒田町１丁目 20 番２号
終了日：2025 年 10 月８日（水）



※神戸電鉄・市営地下鉄連絡定期券は、引き続き「神戸電鉄湊川定期券発売所」で購入いただけます。

２．備考

自動定期券発売機で新規の定期券を購入される場合は、「定期券 WEB 予約サービス」で事前にご申請いただく必要がございます。詳細はホームページをご確認ください。
https://kotsu.city.kobe.lg.jp/price/teiki-webyoyaku/

記者資料提供（2025年４月11日）
神戸市交通局自動車部市バス運輸サービス課　大村・外山（１～４について）
TEL：078-984-0146　FAX：078-984-0205
神戸市交通局営業推進課　横田・牧野（５について）
TEL：078-984-0124　FAX：078-984-0203

「ICカードによる市バス乗継割引」非適用事案の発生及び返金対応

2024年10月１日に、「ＩＣカードによる市バス乗継割引」制度を「１乗車目の降車から２乗車目の降車までが60分以内」を「１乗車目の降車から２乗車目の乗車までが30分以内」に変更しました。制度変更以降に、２乗車目のバス降車時におけるバス乗務員の操作により、一部のお客様の割引が適用されていないことが判明し、返金対応を行うことと致しました。ご利用のお客様に、大変ご迷惑をおかけしたことを深くお詫びいたします。

１．割引が適用されない事案について

「ＩＣカードによる市バス乗継割引」は、ＩＣカードをご利用頂き、１乗車目の降車から２乗車目の乗車が30分以内の場合に割引が適用されます。今回、２乗車目のバス降車時におけるバス乗務員の操作により、２乗車目の乗車時刻が適切に反映できていないケースが発生し、「30分以内」と認識されず、一部のお客様に割引が適用されない事案が、326件、約50,000円発生しました。

２．発生件数、対象系統及び割引非適用金額

（１）発生件数	326件
（２）対象系統（※）	２、３、４、６、７、11、13、16、18、19、26、36、38、41、54、65、73、74、75、77、81、83、92、106、110
（３）割引非適用金額	合計　50,340円

（※）2024年10月１日から2025年３月29日までに、２乗車目に乗車頂いた系統

３．割引非適用が判明した経緯

2024年12月27日にお客様より問合せを頂き、その後メーカーの調査を経て上記の事案が判明しました。

４．再発防止策

バス車載機におけるICカード処理エラー発生時の対応・操作方法について、改めてバス乗務員に周知徹底いたしました。

５．返金対応

該当のお客様について以下のとおり返金対応を行います。

ご利用の IC カード	ご対応内容	対象件数
PiTaPa	株式会社スルッと KANSAI よりご連絡いたします。（お客様からのご連絡は不要です。）	28
敬老優待乗車証（敬老パス）	神戸市交通局よりご連絡します。（お客様からのご連絡は不要です。）	218
神戸市交通局発行の定期券が搭載された ICOCA		6
ICOCA 等（神戸市交通局発行の定期券以外） ※ICOCA, PASMO, Suica, TOICA	市バス・地下鉄お客様サービスコーナーへご連絡ください。（TEL：078-321-0484、毎日 9:00～19:00） その際にお手持ちの ICOCA 等の番号をお伺いさせて頂き、割引非適用であることが確認できた場合に、返金対応を行います。	74

記者資料提供(2025 年4月 15 日)
交通局経営企画課　赤枝・奥島
TEL:078-984-0106

ユーモアたっぷり！ことわざで市バスをもっと楽しく！新広報キャンペーン開始

～ 前例に捉われない広報 第３弾 ～

神戸市交通局では、市バスへのご理解とサービス向上、利用促進を図るため、前例や慣習にとらわれない情報発信に取り組んでいます。

その第３弾として、ことわざをもじったユニークな広報を開始します。今回の広報では、日常生活に馴染み深いことわざを市バスの利用促進に結びつけ、市民の皆様に親しみやすく、楽しいメッセージをお届けします。

ぜひ、この機会に神戸市バスをご利用ください。

1. 企画内容

① 戸袋ラッピングバスの運行

神戸市内を走る市バスの戸袋にことわざをもじったメッセージを貼り付け、市内各所を営業運行します。



(運行期間)

2025年４月中旬 ～ ６月 30 日(月)













② 特設サイト(WEB サイト)での情報発信

特設 WEB サイトでは、神戸市バスことわざの意味とともに、想定されるシチュエーションを 4 コマ漫画で分かりやすく説明しています。

※ 交通局ホームページのトップページからもアクセス可。
https://kotsu.city.kobe.lg.jp/bus/kotowaza/

(特設サイト QR コード)

4 コマ漫画イメージ

・苦しいときのバス頼み

【意味】 困難な状況や苦しいときには、バスが頼りになる。



2. 企画に取り組む背景

神戸市交通局では、市バスの利用者数が近年減少傾向にあり、利用促進策を講じることが急務となっています。

ことわざは、古くから日本の文化に根付いており、多くのお客様にとって馴染み深いものです。ことわざをもじったメッセージを用いることで、市バスに対する親しみやすさを向上させ、市民の皆様により身近に感じてもらうことができると考えています。また、楽しさやユーモアを取り入れることで、お客様の関心を引き、広報効果を高めることを目指しています。

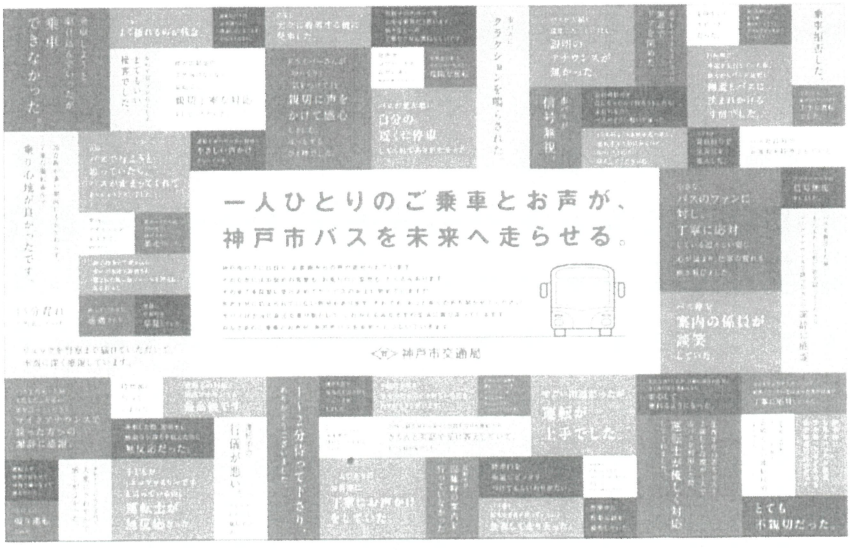
(参考)前例に捉われない広報とは

新型コロナに端を発するライフスタイルの変化による市バスの利用者数の減少や軽油価格の高騰による運営コストの増加など、様々な課題に直面しています。これらの課題を解決するためには、まずは市民の皆様に現状を知っていただくとともに、「一緒に市バスを守っていこう」という気持ちを共有させていただくことが重要と考えています。

前例に捉われない広報の第1弾としては、神戸市交通局が直面している様々な現状を表す数字を車体にラッピングした「数字で知る神戸市バス」を、2024 年9月～12 月の期間に運行しました。また、第2弾として、お客様からいいただいたご意見をデザインに反映したポスターを2025 年１月下旬より掲出しています。



◀ 第１弾
「数字で知る神戸市バス」



◀ 第２弾
「お客様の声ポスター」

記者資料提供（2025 年 4 月 21 日）
神戸市交通局経営企画課　戸田・小山
ＴＥＬ：０７８－９８４－０１１１（直通）　ＦＡＸ：０７８－９８４－０２０１

神戸市交通局の採用選考が変わります
～筆記試験に代わり適性検査（SPI）を導入します～

全国的に運輸業の人手不足は深刻化しており、神戸市交通局においても、地域交通の要として地下鉄事業・市バス事業を安定的に継続していくために、人材確保が急務となっています。

そのため、幅広い人材を獲得することを目的に、神戸市交通局職員採用選考の内容を変更します。

１．採用選考における適性検査（SPI※）の導入について

神戸市交通局職員採用選考の全職種における第１次選考について、公務員型の一般教養試験及び専門試験を廃止し、民間企業で多く取り入れられている適性検査(SPI)を導入します。

公務員試験対策が不要になり、都合の良い日程・場所（オンライン含む）での受験も可能となるなど、試験が受けやすくなります。

※SPI とは、能力検査と性格検査の二つで構成されている適性検査です。履歴書上の情報からは読み取れない受験者本人の能力や性格特性を測定するものとなります。

２．地下鉄駅係員採用における年齢要件の拡充について

神戸市交通局を志望する学生や既卒の方々の受験機会を十分に確保できるよう年齢要件を拡充します。

拡充後：採用日時点の年齢が 18 歳以上 27 歳未満の人

（拡充前：採用日時点の年齢が 18 歳以上 23 歳未満の人）

３．採用募集開始について

２０２５年４月２１日（月曜）より募集開始

詳細については、交通局職員採用ホームページをご確認ください。

https://kotsu-saiyou.city.kobe.lg.jp/

記者資料提供（2025年４月22日）
交通局自動車部市バス運輸サービス課　垣内・武藤
TEL：078-984-0150
E-mail:　shibasu@city.kobe.lg.jp

六甲山・摩耶山へのアクセス向上 期間限定で市バス急行便を運行します

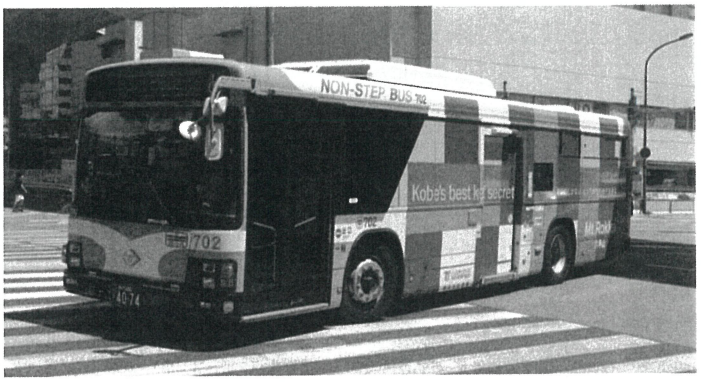
神戸市交通局では、六甲山・摩耶山へお越しになる観光客の皆様の利便性向上を図るため、ゴールデンウィーク期間および夏から秋の行楽シーズンに、下記の通り市バス急行便を運行します。

対象となる路線は、ＪＲ六甲道・阪急六甲と六甲ケーブル下を結ぶ「106系統」、および三宮・新神戸と摩耶ケーブル下を結ぶ「18系統」で、急行便は途中停車するバス停が少なく、六甲山・摩耶山の麓までより早く快適にご乗車いただけます。

この機会にぜひ急行便をご利用いただき、六甲山・摩耶山の大自然や山上で開催されるイベント等をお楽しみください。なお、106系統では、六甲山のロゴが描かれた全面ラッピングバスも運行しています。



【摩耶山　掬星台からの夜景】



【106系統 全面ラッピングバス】

１．106系統急行便＜ＪＲ六甲道・阪急六甲 ～ 六甲ケーブル下＞

（１）運行期間

＊ ゴールデンウィーク期間
2025年４月25日（金曜）～５月６日（火曜・祝日）の毎日

＊ 秋の行楽シーズン期間
2025年11月１日（土曜）、２日（日曜）、３日（月曜・祝日）、
2025年11月22日（土曜）、23日（日曜）、24日（月曜・祝日）

（２）運行ルート（停車バス停）
ＪＲ六甲道～阪急六甲～六甲ケーブル下

（３）運行本数（1日あたり）
ＪＲ六甲道発：10本

（４）運行時間

市バス(106系統) ＪＲ六甲道発	9:00	10:00	10:45	11:30	12:15	13:00	15:15	16:00	16:45	17:30
六甲ケーブル下着	9:20	10:20	11:05	11:50	12:35	13:20	15:35	16:20	17:05	17:50
（参考） 六甲ケーブルの 発車時刻	9:40	10:40	11:20	12:00	12:40	13:40	15:40	16:40	17:20	18:00

（５）料金

通常の神戸市バス運賃体系に準ずる（大人 230 円・小児 120 円　※普通現金運賃）

２．18 系統急行便<三宮・新神戸 ～ 摩耶ケーブル下>

（１）運行期間

＊ ゴールデンウィーク期間

2025 年４月 26 日（土曜）～５月６日（火曜・祝日）までの土曜、日曜、祝日

＊ 夏から秋の行楽シーズン期間

2025 年７月 19 日（土曜）～11 月 30 日（日曜）までの土曜、日曜、祝日

（２）運行ルート（停車バス停）

三宮駅ターミナル前～地下鉄三宮駅前～新神戸駅前～摩耶ケーブル下

（３）運行本数（1 日あたり）

三宮駅ターミナル前発：３本

（４）運行時間

市バス(18系統) 三宮駅ターミナル発	9:25	17:05	18:05
摩耶ケーブル下着	9:51	17:31	18:31
（参考） 摩耶ケーブルの発車時刻	10:00	17:40	18:40

（５）料金

通常の神戸市バス運賃体系に準ずる（大人 230 円・小児 120 円　※普通現金運賃）

３．共通事項

・混雑状況により臨時便を運行する場合があります。

・荒天時は運休する場合があります。

運行状況は交通局ホームページ等でご確認ください。

記者資料提供（2025 年 5 月 2 日）
交通局経営企画課　戸田・小山
ＴＥＬ：０７８－９８４－０１１１（直通）　内線：（９５９）６０２１

職員の懲戒処分（未公表）

処分案件　セクシュアル・ハラスメント

(1)被処分者　交通局職員（係長級職員・男性・40 歳代）

(2)処分内容　戒告

(3)処分年月日　2025 年１月

(4)処分理由　被処分者は、2024 年 11 月の夜、女性職員の仕事上の相談をするため、２人で飲食を共にした後、自分に好意を示したと勘違いし、手を繋ぐ、腰に手を回すなどした。これらの行為の結果、同女性職員は精神的苦痛を訴えるに至った。

このような行為は、公務員のみならず、社会人としてあるまじき行為であり、また交通局の信用を著しく失墜させる行為であるため上記処分を行った。

※上記の事案については、被害者の人権・プライバシーに特に配慮する必要があるため、処分日での公表を控えていたものである。

記者資料提供（2025年5月2日）
交通局経営企画課　戸田・小山
ＴＥＬ：０７８－９８４－０１１１（直通）　内線：（９５９）６０２１

職員の懲戒処分について

処分案件　勤務態度不良、器物損壊

(1)被処分者　交通局職員（一般職員・男性・39歳）

(2)処分内容　減給（平均賃金の１日分の半額）

(3)処分年月日　2025年５月２日

(4)処分理由　2025年３月９日（日）14時36分頃、２系統阪急六甲行きバスを営業運行中、地下鉄三宮駅前バス停で、前方の車両がバス停付近で停車していたことから、運転席で着衣からスマートフォンを取り出して写真を撮影した。相手方に直接注意するため、営業運行中にもかかわらずバスから降車したところ、相手方が発進したため、後を追い掛け、右手拳で相手方車両の右側後部窓付近を殴打し、窓ガラスを破損させた。

このような行為は、乗合自動車運転士としての自覚が欠如していると言わざるを得ず、また交通局の信用を著しく失墜させる行為であるため上記処分を行った。

令和７年度　定期健康診断日程

月　日	曜日	［午　前］ 9:15～11：30	［午　後］ 14：00～16：00
6月2日	月	市バス車両課	垂水支所
6月3日	火	中央営業所	石屋川営業所
6月4日	水	名谷業務ビル	※名谷業務ビル
6月5日	木	苅藻業務ビル	名谷ヤード
6月6日	金	御崎Ｕビル	
6月7日	土		
6月8日	日		
6月9日	月	名谷業務ビル	※名谷業務ビル
6月10日	火		市バス車両課
6月11日	水	総合福祉センター	中央営業所
6月12日	木		神戸北町操車場
6月13日	金	御崎Ｕビル	石屋川営業所
6月14日	土		
6月15日	日		
6月16日	月	石屋川営業所	中央営業所
6月17日	火	名谷ヤード	苅藻業務ビル
6月18日	水	垂水支所	
6月19日	木		
6月20日	金	御崎Ｕビル	名谷業務ビル

※については13：00～16：00

「特定化学物質健康診断（溶接ヒューム・じん肺健診）」対象者の方へ

上記日程のうち**名谷ヤード・名谷業務ビル・石屋川営業所・中央営業所・垂水営業所・市バス車両課**にて実施いたします。

令和７年度　深夜業従事者等健康診断日程

月　日	曜日	［午　前］ 9:15～11：30	［午　後］ 14：00～16：00
11月4日	火	石屋川営業所	中央営業所
11月5日	水	名谷業務ビル	※名谷業務ビル
11月6日	木		
11月7日	金	総合福祉センター	石屋川営業所
11月8日	土		
11月9日	日		
11月10日	月	御崎Ｕビル	苅藻業務ビル
11月11日	火		
11月12日	水	苅藻業務ビル	垂水支所
11月13日	木	中央営業所	石屋川営業所
11月14日	金	垂水支所	名谷ヤード
11月15日	土		
11月16日	日		
11月17日	月	名谷ヤード	中央営業所
11月18日	火	名谷業務ビル	※名谷業務ビル
11月19日	水		神戸北町操車場
11月20日	木		
11月21日	金		
11月22日	土		
11月23日	日		
11月24日	月		

※については13：00～16：00

「特定化学物質健康診断（溶接ヒューム）」対象者の方へ

上記日程のうち**名谷ヤード・名谷業務ビル・石屋川営業所・中央営業所・垂水営業所**にて実施いたします。

令和７年度　男子制服採寸日程（案）

月　日	曜日	［午　前］ 9:15～11：30	［午　後］ 14：00～16：00
6月2日	月	石屋川営業所	※石屋川営業所
6月3日	火	垂水営業所	※垂水営業所
6月4日	水	名谷業務ビル	※名谷業務ビル
6月5日	木	苅藻業務ビル	
6月6日	金	御崎Ｕビル	
6月7日	土		
6月8日	日		
6月9日	月	名谷業務ビル	※名谷業務ビル
6月10日	火	中央営業所	石屋川営業所
6月11日	水	総合福祉センター	垂水営業所
6月12日	木		
6月13日	金	中央営業所	※中央営業所
6月14日	土		
6月15日	日		
6月16日	月		神戸北町操車場
6月17日	火		苅藻業務ビル
6月18日	水		
6月19日	木		
6月20日	金	御崎Ｕビル	名谷業務ビル

※については13：00～16：00

第１号議案

休職補償金の支出について

専従役員処遇規程第５条に基づき、2024 年度（2024 年 4 月 1 日～2025 年 3 月 31 日までの期間）に休職専従された役員について、休職補償金として、年額（平均給与月額×３ヵ月）から休職期間相当分を支出します。

なお、支出については、事務手続きが済み次第、支出することとします。

【休職専従した役員】（敬称略）

奥　博之　2024 年 4 月 1 日～2025 年 3 月 31 日　12 ヵ月　1,269,976 円

以上、休職補償金の支出について、支出額が 100 万円を超えることから、会計庶務規程第 22 条に基づき、本中央委員会の承認を求めます。

第２号議案

本部活動協力金の改定について

本部活動協力金については、レボリューション 2004 による営業所の管理委託などの影響で、大幅な規模縮小となることから、組合は財政組織対策委員会を立ち上げて検討を進め、2006 年 7 月から「2005 年度の 2 割カット」を実施しました。

その後、組合財政や組織体制の協議を進める場として、財政組織検討委員会が設置され、2013 年 6 月の財政組織検討委員会において、「2005 年度の 3 割カット」へ減額率を拡大することが確認され、2013 年 7 月から実施されました。

組合員減少などの影響で財政難が続く中、組合財政の更なる見直しが必要なことから、本部活動協力金を改定します。

まず、諸役員の金額を大幅に削減して、本部活動協力金の総額を縮小します。そのうち、常任執行委員については、再編された職別部体制などの組合課題の対応にあたってもらうため、調査費を新設します。

一方で、　組合財政を改善する中でも、更なる組合活動の推進を図るため、時間外で活動する任務に対する対価として、これまでの諸役員に加え、本部選挙管理委員や青年女性委員会の幹事なども含め、単組の機関会議に出席する毎に，一律で 3,000 円の日当を支払います。

以上、本部活動協力金の改定について、本中央委員会の承認を求めます。

国際運輸労連（ＩＴＦ）第46回世界大会

自治労代表団報告書



2024年10月13日～19日
モロッコ／マラケシュ　パレ・デ・コングレ

全日本自治団体労働組合

旅　　程

2024年10月11日(金) ～21日(月)

1. 都市公共交通評議会参加者

	名　　前	単　組　名	役　　職
団　長	福　田　　智	東京交通労働組合	執行委員長　代　議　員
	佐　田　　悟	京都交通労働組合	執行委員長　代　議　員
	松　岡　真　二	名古屋交通労働組合	執行委員長
	見　城　史　浩	東京交通労働組合	書　記　長
	髙　橋　奈緒美	東京交通労働組合	書　　記　代　議　員
	加　納　浩　孝	横浜交通労働組合	執行委員長
	大　原　拓　士	名古屋交通労働組合	書　記　長
	吉　田　　彰	大阪交通労働組合	執行委員長
	奥　　博　之	神戸交通労働組合	書　記　長
事務局	青　山　浩　二	自　治　労　本　部	都市交通局長

2. 宿 泊 地

モロッコ・マラケシュ

エ・サーディ・マラケシュリゾートホテル（Es Saadi Marrakech Resort Hotel）

Rue Ibrahim El Mazini Hivernage - 40000 MARRAKECH

3. 世界大会会場

パレ・デ・コングレ

3MJ,Bd Mohamed Vi,Marrakesh 40000

世界大会および関連会議報告

第46回世界大会及び関連会議報告

1. はじめに

2024年10月13日（日）から19日（土）にかけて、北アフリカのモロッコ・マラケシュのパレ・デ・コングレをメイン会場に、150カ国以上の700を超える加盟労働組合から131カ国475組合、1,629人（うち女性356人）が参加し開催された。

自治労からは、都市公共交通評議会福田議長を始め３人の代議員とアドバイザー７人が、交運労協からの10産別60人とともに大会に参加した。

ＩＴＦ（国際運輸労連）は、世界有数の運輸労働者機関として認められ、加盟組織主導の民主的な組織。150カ国以上の700を超える加盟労働組合が結び付いた約1,900万人の路面運輸、内陸水運、港湾、民間航空、船員、倉庫、観光、鉄道、水産、都市交通の交通運輸労働者を代表する国際産別組織であり、権利・平等・正義を確保し、労働者の生活と将来を守り向上させることのみを目的として存在する。

日本から自治労を含め18構成組織60万人が交運労協（全日本交通運輸産業労働組合協議会）に結集し、ＩＴＦ－ＪＣとしてアジア太平洋地域における主要な役割を果たしている。今回の大会で住野議長が退任し、新たに池之谷議長が選出され引き続きアジア地域においても重要な役割を担っている。

2. 今回の大会のテーマ

大会では、全体会議として「世界を動かす交通運輸労働者」をスローガンに、2018年から2024年の活動報告、2024年から2029年のビジョン（方針）の確認、各国の組合から出される動議の採択、加盟費の値上げを含めた規約の改正などについて議論・採択が行われた。



【会場前での大会参加者】

3. 大会スケジュール

大会は10月13日～19日の７日間。自治労が参加した会議は次のとおり。

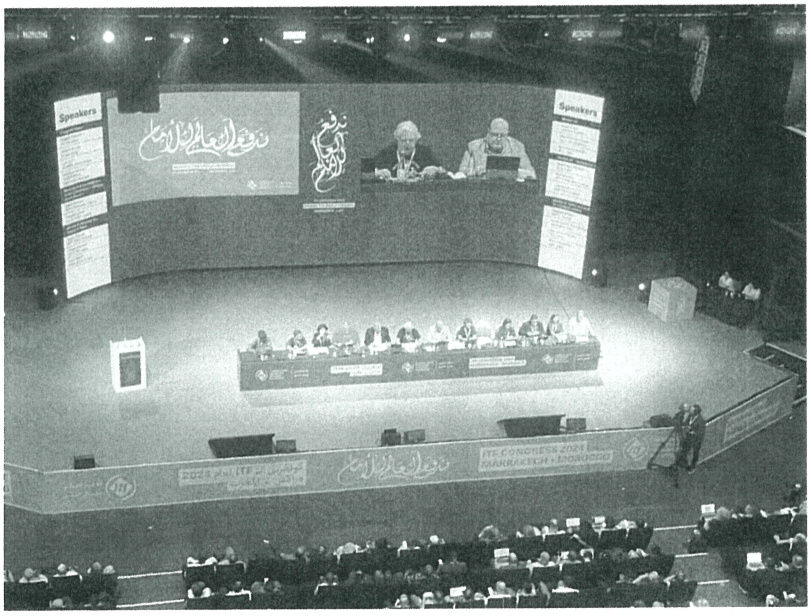
10月13日	14：00～17：00	開会式
	18：00～22：00	開会レセプション
14日	9：00～17：30	全体会議
	19：30～22：00	交運労協主催　団結式
16日	14：00～17：30	鉄道総会
17日	9：00～12：30	都市交通総会
	14：00～17：30	全体会議
18日	14：00～17：30	女性総会
19日	9：00～17：30	全体会議と閉会式

4. 全体会議

会場である「パレ・デ・コングレ」のメインホールでは、アラブ地域で初めて開催されるこの大会が単なる話し合いの場ではなく、実行の場でなければならないという決意の下に団結した。

シンガポールで開催された第44回大会から５年、陸・海・空の交通運輸労働者は、コロナ禍、それに伴う船員交代危機、航空業界の大量解雇、極右政権の台頭のほか、ウクライナ、スーダン、コンゴ、パレスチナ、イスラエル等、世界各地の自然災害や戦争に直面している。

さまざまな世界的危機が深刻化し、経済や物流に影響が及び、世界中の労働者の権利が直接脅かされている非常に重要な時期に開催された。今後５年間に世界が直面する課題にＩＴＦが団結して取り組み、交通運輸労働者のための変革を要求し、それを勝ち取るためには、明確なビジョンが必要だと考え、大会で６つの要求「権利」「平等」「安全」「仕事の未来」「説明責任」「持続可能性」について議論された。



【メイン会場での議事風景】

権利、気候変動、パレスチナ・イスラエル等に関する動議を初め全体で48件の動議と６件の緊急動議について採択を行い、交通運輸部門全体で正義と公正の実現のためにたたかう、国際労働運動のコミットメントとした。

＜全体会議における主な議論の内容等については次の通り＞

(1) 執行委員会動議「交通運輸労働者の平等」が提案され、「団結こそ我々の強力な武器である」と宣言し、特に女性・青年の搾取に対するたたかいと女性の積極的参画の重要性を強調し、「強い組合には女性が必要だ」、「今すぐ差別を止めよ！」と訴えられた。

(2) ＬＧＢＴ＋の労働者が直面している差別に焦点を当てた動議についても議論され、2018年のシンガポール大会でＬＧＢＴ＋の交通運輸労働者に関する動議を初めて提案した際は、この問題がまだ物議を醸すものであったが、今はこのテーマを分断なしに語れるものになっている、今後もこの活動を発展させていくこととし、満場一致で採択された。

(3) 障害者の権利も重要なテーマとして取り上げられ、障害をもつ労働者の採用、雇用維持、昇進に関する障壁を取り除くよう訴え、すべての組合員とともに、この尊敬の念を築き上げていくこととした。

(4) 気候変動対策について、危機が迫るなか環境破壊が南半球の労働者に及ぼしている壊滅的な影響について報告され、緊急行動を呼びかけた。

(5) 進行中のパレスチナ・イスラエル紛争については、平和と連帯を求める力強い呼びかけがなされた。

ＩＴＦには、正義と二国家解決策、そして主権国家パレスチナの樹立にコミットしてきた長い歴史がある。両国の労働者を支援するという決意を再確認するとともに、人道的回廊の必要性を強調し、加盟組合と国際労働運動の一致団結した対応を呼びかけ、動議についても圧倒的多数で可決され、本大会の平和と正義へのコミットメントが示された。

また、日本を代表し全国港湾からも平和について発言があり、日本が平和憲法を維持することを望むとし、「戦争が始まると、犠牲になるのは常に交通運輸産業労働者を含む労働者である。我々は平和のためにたたかう」と発言した。

(6) 交通運輸労働者の権利、特にスト権の擁護を再確認した。

(7) ヨーロッパでは、極右と反労働者の法律による脅威が増していることに警鐘を鳴らし、進歩的な法律は消滅してしまうかもしれないと警戒を強めた。

さらに極右勢力と保守政権が欧州全域で労働者の権利を侵害しているとし、ドイツでは極右勢力が第２党につけ、保守派とともに労働法を改悪しようとしている、新法がいかにスト権を脅かし、社会保障制度を弱体化させようとしているかが説明された。代議員らは、スト権の擁護は世界中の労働者の権利維持のために極めて重要であることを明確にするとともに、グローバルな舞台でこのたたかいを主導するＩＴＦの役割を確認した。



【閉会時の壇上：ユニオンパワー（団結ガンバロー）】

5. 各部会別の総会の開催

産業に応じて11の部会（路面運輸、内陸水運、港湾、民間航空、船員、倉庫・物流・ロジスティクス、観光サービス、鉄道、水産、船員港湾合同、都市交通）と組織を横断する青年、女性２つの合計13の部会総会が大会に合わせて開催された。

自治労都市公共交通評議会は以下の総会に出席した。

⑴ 都市交通総会

総会では、「公共交通のためにたたかうとし、少数の民間企業や多国籍企業の利益のためでなく、労働階級の利益のために公共交通は運行されるべき公共財である」と確認された。また、労働者とその組合、地域社会が公共交通の拡充に尽力し、それによりディーセントな雇用と市民に不可欠なサービスを確保するとともに、排出量を削減していくことが重要であることも確認した。また、公共交通の未来に向けて、新技術および新技術が労働者に及ぼす影響を注視する必要性が提案された。

総会では、２点の動議が審議され、米国・カナダの公共交通組合（ＡＴＵ）からは、デジタルプラットフォーム企業が公共交通に及ぼす影響、公共交通におけるデジタル化・自動化の問題では、「効率化の名の下に、既存の輸送サービスを小型車両による輸送に置き換えるために、マイクロトランジットが導入されている。マイクロトランジットの事業者は、雇用が不安定なプラットフォーム労働者に依存している。マイクロトランジットによって固定路線の乗客を増やし、組織労働者を維持するとともに、不安定な労働力の活用を阻止しなければならない」と提起された。

また、パネルディスカッションでは、「私たちの公共交通」プログラムを形成した。今後５年間の優先事項についての議論が行われ、地下鉄労組の新設、バス高速輸送システム（ＢＲＴ）などの拡大・電化、非正規労働者の待遇改善、多国籍企業の労組ネットワークの強化、持続可

能な投資と公的所有に対する政府のコミットメント確保などが必要とされた。

ＩＴＦ都市交通委員会議長は、「地球を守るために、労働者主導の公正な移行について真剣に考えるならば、政府による持続可能な投資と財源確保が欠かせない」「この財源によって、非正規雇用から正規雇用への移行、ジェンダー平等、青年労働者の雇用創出、すべての労働者の労働権の確保を実現しなければならない」と締めくくった。また、戦略的活動分野の承認に加え、優先活動の実施を監督する2025～29年の都市交通運営委員会の委員と委員長が選出された。



【都市交通総会会場風景】

⑵　鉄道部会総会

総会では、今後５年間の５本柱の活動計画が承認された。

①　「安全で持続可能な鉄道（ＳＳＲ）」キャンペーンの拡大
②　鉄道におけるジェンダー平等と女性のインクルージョン（包摂・参画）の強化
③　グローバルサプライチェーンにおける鉄道貨物と倉庫の関連への対応
④　「組合構築」プロジェクトを通じた組合の能力開発
⑤　2025年のＩＬＯ鉄道会議で強力な勧告を勝ち取る

また、財源不足、雇用削減、慢性的な人員不足の影響の中で、特に安全が組合の重要な課題であることが確認された。

鉄道労働者は、「地域社会のためにも、安全を確保する重要な任務を担っている。安全性や労働基準の切り下げを許してはならない」とし、2018年のＩＴＦ大会以降に逝去した仲間たちに１分間の黙祷を捧げ、「労働者の死は、我々が日々直面している危険を改めて認識させた。我々の仲間たちや我々がサービスを提供している地域社会の安全のために、さらに懸命にたたかうきっかけとなった。彼らのために、そしてすべての鉄道労働者のために、最高の安全基準を求めていく」とした。

「障害をもつ鉄道労働者憲章」も承認された。この憲章は、障害をもつ鉄道労働者が職場で全面的なサポートを受けられるようにするための画期的なコミットメント。

ＵＭＴ（モロッコ）に所属する、障害をもつ労働者は、平等問題の一環としてアクセシビリティを提唱していくことの重要性について、「私は視覚障害者として、障害者が職場で直面している障壁を直接理解している。同時に、我々が団結すれば、能力に関係なく、すべての労働者が当然受けるに値する尊厳と敬意を持って扱われるようにする力があることも知っている。障害をもつ鉄道労働者憲章は、変革のための強力なツールであり、障害をもつ労働者が全鉄道職場で完全かつ平等に貢献できるようにするためのコミットメントである」と発言した。

そして、加盟組合提案の動議４本と緊急動議１本が採択された。これらの動議は今後５年間の活動計画に盛り込まれ、労働者の未来を守るための重要なツールとなる。

㋐．列車の無人運転：ＪＲ総連（日本）が提案した。自動化のリスクに警鐘を鳴らし、事故

や雇用喪失を防ぐために、監督体制や規制の枠組みの強化を求めるものであり、安全基準を維持するためには、熟練した人間の労働力が重要であることを強調した。

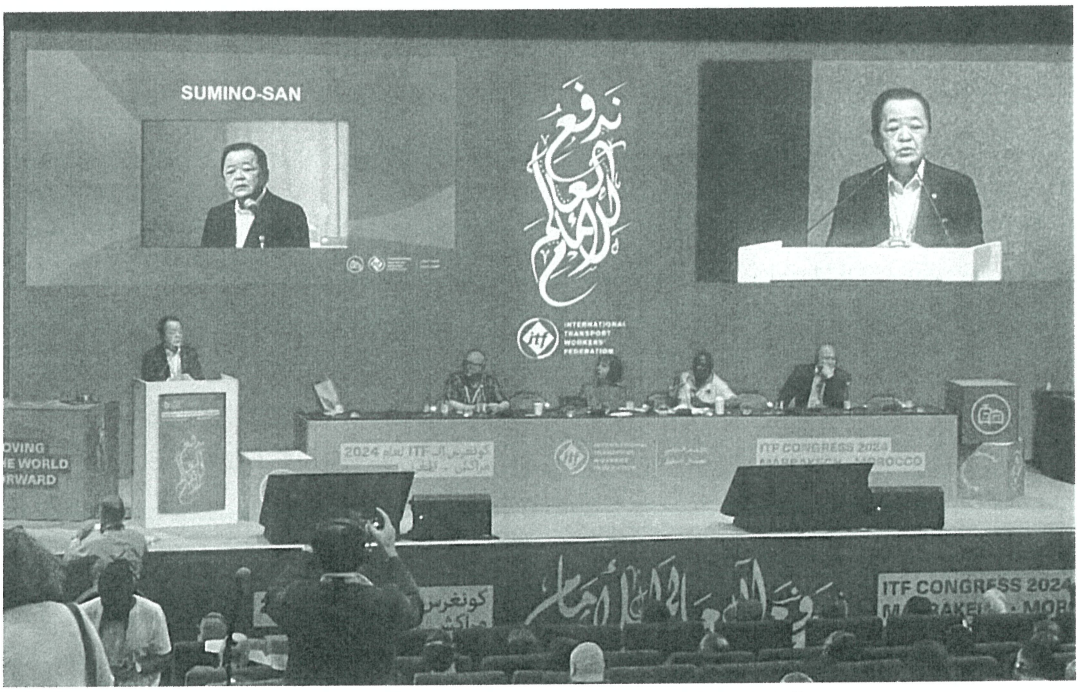
㋑. 細分化・民営化反対：ＥＶＧ（ドイツ）が提案し、欧州の５つの加盟組合が賛同するこの動議は、上下一体の公共鉄道会社の解体を阻止する必要性を強調した。上下分離の傾向が強まっているが、上下分離は鉄道サービスの細分化、安全低下、雇用削減につながる恐れがある。人々よりも利益を優先する民営化を阻止する運動の推進を訴えた。

㋒. 気候変動対策としての鉄道投資：ＡＳＬＥＦ（ロンドン地下鉄などの鉄道の運転士を代表する英国の労働組合）が、二酸化炭素排出量削減の鍵として鉄道インフラへの公共投資を訴える動議を提案し、排出量削減目標を達成するためには旅客鉄道が安価に利用できることの重要性を強調した。

㋓. 青年の訓練：ＣＧＴ（フランス）が提案し、ＲＭＴ（英国）、モロッコ、フランス、オランダの組合が賛同するこの動議は、次世代の鉄道労働者への投資の必要性を訴えた。鉄道労働の社会的・政治的背景を青年労働者に教育し、「安全で持続可能な鉄道」キャンペーンへの参加を呼びかけた。

㋔. パキスタン鉄道労組（オープンライン）提案の緊急動議「パキスタン鉄道における労働組合の権利」も採択された。パキスタン鉄道労組幹部との接触を禁止し、鉄道労働者を不当に処遇するパキスタン鉄道当局を非難した。

本総会で可決された動議と５本柱の活動計画は、より安全・公正な鉄道を目指す組合活動の指針となる。鉄道の労働組合は人員削減反対から民営化阻止、公営維持に至るまで、労働者と地域社会の両方のためになる鉄道を守るためにたたかう決意を固め、総会を終了した。



【鉄道部会総会での住野交運労協議長の表彰】

⑶ 女性総会

ＩＴＦに加盟するすべての産別・単組を超え、「女性は交通運輸、労働組合、意思決定機関、執行部の一員である」というメッセージを再確認し、団結を深めた。

ＩＴＦ女性委員会の設立から25年が経過し、世界の女性交通運輸労働者の権利促進のために、さまざまな課題に取り組んでいくコミットメントが再確認された。ＩＴＦの女性交運労働者は次の25年間、そしてそれ以降、新たな課題に立ち向かい、これまでに築いてきた強固な基盤をさらに強化していくとし、委員長からは「女性交通運輸労働者は世界中で素晴らしい力を発揮しているが、職場や地域社会全体で制度的排除、差別、暴力、敬意の欠如などの問題に直面している」と発言があった。

過去25年間のＩＴＦの女性の経験、成果と進歩、そして障壁と挫折を、人種差別や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など、あらゆる差別に立ち向かう行動に反映させる必要性を確認した。

交通運輸で働く女性が直面する根深い問題にも焦点が当てられた。具体的には、

① 女性交通運輸労働者の日常的な経験に基づき、暴力を追放する。

② 交通運輸・ロジスティクス産業のディーセントかつ安全な仕事からの女性の制度的排除に終止符を打つ

という二つの優先活動が確認された。



【女性総会閉会時の壇上】

大会日程

2024年世界大会 ── プログラム詳細

	土曜日 10月12日	日曜日 10月13日	月曜日 10月14日	火曜日 10月15日	水曜日 10月16日	木曜日 10月17日	金曜日 10月18日	土曜日 10月19日
09：00 10：30	執行委員会	北欧、北米・カリブ海、中南米、アラブ地域 選挙グループ 会議	全体会議	路面運輸総会 内陸水運総会	船員総会 倉庫総会 観光総会	船員港湾合同総会 都市交通総会	青年総会	全体会議
11：00 12：30		アジア太平洋、欧州、アフリカ地域 選挙グループ 会議						
昼食		決議委員会加盟 問題検証 グループ （ＭＶＧ）	決議委員会	11:00－13:15 大会ライブ 持続可能な交通運輸 13:15－15:30 大会ライブ 労働安全衛生	13:00－15:15 大会ライブ 仕事の未来	11:00－13:15 大会ライブ 平等	決議委員会 11:00－13:15 大会ライブ 権利 13:15－15:30 大会ライブ サプライチェーンにおける説明責任	（新） 執行委員会
14：00 15：30	執行委員会	全体会議 開会式	全体会議	港湾総会 民間航空総会	鉄道総会 水産総会	全体会議	女性総会	閉会式
16：00 17：30								
夕刻	欧州女性 北米女性	レセプション 18時～22時	交運労協 団結式	アラブ パーティー		ＩＴＦパーティー 19時～23時	青年対象 イベント	

自治労代表団参加者の感想



ＩＴＦ世界大会参加報告

自治労代表団　団長
東京交通労働組合　執行委員長　**福　田　　智**

2024年10月13日から19日、国際運輸労連（ＩＴＦ）世界大会がアラブ地域で初となるアフリカ大陸モロッコ・マラケシュにおいて開催され、自治労都市交評代表団として10人がこれに参加しました。

大会は、「世界を動かす交通運輸労働者」をメインテーマに、全体会議では、平等、持続可能性、労働者の権利、労働安全、紛争状態にある地域の労働運動などが議論され全体で採択、11の部会総会、青年総会、女性総会において関係する課題や動議について協議し採択されました。

私たち都市交評代表団は全体会議、都市交通総会、鉄道部会総会、女性総会に出席しました。都市交通総会では、「公共交通は一部の民間企業や多国籍企業の利益のためではなく、公共財として運行される」と発信され、「公共交通におけるデジタル化・自動化の問題」「マイクロトランジットの導入」について協議し、また、2029年までの優先事項として「地下鉄労組の新設」「バス高速輸送システム（ＢＲＴ）などの拡大・電化」「非正規労働者の待遇改善」「多国籍企業の労組ネットワークの強化」「持続可能な投資と公的所有に対する政府の約束」などが確認されました。

鉄道部会総会では、「安全で持続可能な鉄道」「ジェンダー平等と女性の参画」を始め５つの活動計画が提案され承認されました。また、世界でも財源不足、雇用削減、慢性的な人員不足が深刻であり、職場の安全が組合の重要な課題であることが確認されました。ＪＲ総連が提案した動議では、日本における列車の無人運転のリスク、監督体制や規制の枠組みを求め、人間の労働力の重要性を訴えました。

女性総会では、女性委員会の設立から25年が経過し、この間の成果と進歩、障壁と挫折、人種差別やＬＧＢＴ＋・障害者・青年・移民・非公式の交通労働者に対する差別に立ち向かう必要性を確認しました。また、職場や地域社会全体で制度的排除、差別、暴力、敬意の欠如などの問題が未だ直面する課題であるとも発言がありました。

全体会議では、パレスチナとイスラエルの紛争について、平和と連帯を求め、正義と平和へのコミットメントが圧倒的多数で可決されました。さらにヨーロッパにおける極右勢力の台頭や労働法の改悪などの進行、気候変動に伴う南半球の壊滅的な影響についても発言がされ、全体で課題の共有が図られました。

日本の平和憲法を維持することは大前提であり、戦争がはじまると犠牲になるのは多くが交通運輸産業労働者となります。先の大戦ではたくさんの民間船舶が徴集され、船員が犠牲になりました。また、物資運搬の鉄道、トラックなども標的となり多くの犠牲をしいられた歴史にたって、戦争ができる国へと導く「憲法改悪」に断固反対していくことを再認識するものとなりました。

今総会に参加し感じたことは、前回のシンガポール大会で議論された、労働者の利益、性別による職業差別、女性への暴力、人権侵害がアジアやアフリカなどの第三世界では今も変わらず続いていること、独裁国家や多国籍企業による労働強化や搾取など、先進国の交通労働者との違いを目の当たりにしました。私たち交通労働者は、社会のインフラとして「人」「物」を動かし、それにより経済を支えています。

コロナ禍を経て世界との交流が再び活発となり、これまで以上に世界の交通運輸労働者との連帯の重要性を認識したとともに、引き続き交運労協、ＩＴＦに結集し、交通運輸労働者全体の地位向上、賃金・労働条件など処遇の改善を求めていく必要を感じました。

今回の派遣にあたり、ご協力いただいた各単組の皆さんに感謝申し上げるとともにこれからの労働運動に生かしていきたいと思います。



労働者の敵はどこに？

横浜交通労働組合　執行委員長　**加　納　浩　孝**

2024年10月13日から19日までの間、ＩＴＦ（国際運輸労連）第46回世界大会がマラケシュ（モロッコ）で開催され参加させて頂きました。

世界130カ国以上から約1,600人あまりが参加し、日本からは10組織60人とともに、自治労都市交評として10人が参加してきました。大会前日の12日０時20分羽田空港を出発し、ヒースロー空港（イギリス）を経由しマラケシュへ約24時間かけ12日16時10分頃（現地時間）に到着しました。

アラブ地域で初めてのＩＴＦ世界大会開催という戸惑いの中、到着直後迎車にてホテルへ向かう途中、モロッコの道路交通事情の悪さに驚きを隠せませんでした。歩行者優先の社会であるはずが、実態は車両が歩行者より優先の社会となっています。信号機も数少なく、思わぬところを車やオートバイが走行し、びっくりすることもしばしば起こり、あちらこちらでクラクションが鳴り響き、道路を横断することも命がけでした。このことは大会閉会まで続いたことは言うまでもありません。

また、市街での夕食後、砂漠地域での予想外の豪雨、２時間程度であったものの、日本での豪雨災害を思い起こさせるほどの荒天でした。建物や車が雨漏りするほどであっても現地の人々にとっては「恵みの雨」と、臆することも無い様子。国や地域による考え方の違いを今更ながら痛感し、日本の常識は世界の非常識の言葉が頭をよぎりました。

翌13日、全体会議・開会式がクラムリン会長の挨拶で幕をあけました。

会議では、「ＩＴＦ大会のビジョン2024－2029年 ── 世界を動かす交通運輸労働者」を提示し、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、誰もが恐怖や差別のない安全な労働環境で、経済的な繁栄の原動力と認識され、認識にふさわ

しい賃金が支払われる世界を支持しています。

さらに、社会の権威主義や強欲、災害と戦い、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、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、我々は今まで以上に連帯し、声をあげていかなければならないと謳われていました。

もう一つの目的として、首都カサブランカへ赴き４路線ある路面電車（10両編成、全長65メートル）に乗車し、カサブランカの交通事情や街並みを視察してきました。

路面電車は高度な技術を備えた車両でしたが、道路交通事情は変わらずに悪く、軌道内をオートバイやなんと車椅子まで走行している現実を目の当たりにしました。これはモロッコ、カサブランカの常識でしょうか？

今大会の参加で、男女差別、ジェンダー問題、労働環境など世界各国、各都市の抱える課題は根本的には一緒で、世界中の交通運輸労働者が結集し団結を強めていくことの重要性を改めて感じました。

そして、６地域14部会の総会開催の後、動議（修正案）を提案、採決をし、最後に、会場の敵はこの中に居るのではなく、労働者を尊重しない使用者や政治家であると語り、「ＵＮＩＯＮ　ＰＯＷＥＲ」と声高らかに三唱し閉会しました。

今回、ＩＴＦ世界大会に参加し、さまざまな体験をさせて頂いたこと、一緒に参加された方々、そして大会に携わった皆さまに感謝申し上げます。

ありがとうございました。



危機的な世界情勢を乗り越えるためには

大阪交通労働組合　執行委員長　**吉　田　　彰**

「今回のＩＴＦ世界大会は『モロッコ』で開催されます」参加を打診され、そう聞いた私は、国際大会への参加経験もなく、ましてや「モロッコ」がどのような国なのか知らないまま参加表明を行った。少し国についても調べてみなければとネットで検索、「国王、イスラム教、アラブ、アフリカ大陸、気候、食べ物など」キーワードを元に調べて、事前に少し知識を入れて出発した。

マラケシュに到着するとホテルまで送迎車での移動で感じたのは、道路にほとんど信号がない。いったいどのようなルールで車やタクシーは走行しているのか、不思議に感じると同時に、街中を散策し道路を横断するときに少し不安を感じる。いわゆる「行ったもの勝ち」みたいな交通事情である。気候については、マラケシュの10月は、ほぼ日本と同じぐらいの気温であり、日中は暑いぐらいであったが、夜になると少し肌寒さを感じた。

第46回世界大会が開幕し、会場は活気に満ち溢れていた。世界の加盟組合から1,600人を超える代表が参加している。大会初日のＩＴＦ書記長の挨拶では、今後５年間に世界が直面する課題に団結して取り組み、交通運輸労働者のための変革を要求し勝ち取っていこうと述べられた。さらに開催地モロッコ労働組合からは、本大会はさまざまな世界的危機が深刻化し、経済や物流に影響が及び、世界中の労働者の権利が直接脅かされていると報告。さらに、各国代表のアピールを聞いていると、アルゼンチンの交通運輸労組は、緊縮財政・スト権に対する攻撃・反労組の政策により、大統領から攻撃を受けている現実や、アフリカでは内戦により労働者の生命も脅かされている現状。ウクライナでは、交通労働者が国を動かし続け、戦場から国民を輸送したり、必要物資を供給したりすることで、何百万人もの同胞の命を救ってきたこと。この戦争では、何百人もの労働者が命を失い、また子供たちを失った。ウクライナの交通労働者はすべてを犠牲にしているなどの報告もあった。その他、核戦争の危機、戦争になると労働者も犠牲になる、労働者階級の団結にむけてＩＴＦはたたかわなければならないなど確認された。さらに今大会は、激動の増す世界において、正義、平等、連帯のテーマを定め、その中心にあるのは、ＩＴＦのあらゆるレベルで女性と青年の役割を拡大し、力を与えるために、より多くの取り組みを行っていくなど確認された。

大会途中、カサブランカの市電（路面電車）に乗車する機会に恵まれた。いわゆる交通事情視察で、４路線72㎞108駅の路線網である。車両はフランスで製造され、空調、電光掲示板が備えられ最新の車両と言えるものである。列車の長さは10両編成65メートルで、低床型車両でもある。私たちは途中で乗り換えながら４路線すべてを乗車することができた。学生や買い物客など利用者も多く、駅にもゲートがあり駅スタッフも配置されていて、私たちに丁寧な案内もしてくれた。交通事業に携わるものとしては大変参考になる視察となった。

最後に、今マラケシュ大会に参加して、私たちの日本では到底想像することができないことが、世界の各国では起こっていることを実感するとともに、各国の交通労働者の現状を知ることができ、世界の労働者が団結して取り組めば、危機的な世界情勢を乗り越えていけるのではないかと感じた。あらゆる戦争をなくすこと、核兵器に脅かされることのない世界、気候変動の課題、労働者の地位向上にむけて、あらためて私たちの住む日本から働くものが結集して、取り組んでいかなければならないと強く感じた大会となった。

今回の参加にご協力いただきましたみなさまに、本当に感謝申し上げます。

ありがとうございました。



【マラケシュ旧市街】



グローバルなつながり　～絆・ＫＩＺＵＮＡ～

京都交通労働組合　執行委員長　**佐　田　　悟**

コロナ禍を奇禍として、久しく海外へ渡航する機会から遠ざかっていたことから、緊張と不安を胸に、自治労都市公共交通評議会を代表して、アラブ地域で初めて開催された第46回ＩＴＦ世界大会（モロッコ・マラケシュ）に、加盟組合の労組代表者の中の一人として参加した。

全体会議では、「この大会が単なる話し合いの場ではなく、実行の場でなければならない。すべての交通運輸労働者のために、よりよい未来を築き、世界が様々な危機に直面する中、誰一人として置き去りにしないことだ」という決意の下に団結した。また、参加者は、民族衣装やお揃いのユニフォーム姿の装いに加え、楽器演奏等、お祭りムード漂う大会の一面も垣間見ることができ、日本からの参加団も次回に向けて「日本らしさ」を披露するべく作戦を練る必要があるのではと感じた。

動議では、交通運輸労働者が平等の大義の下に結集することを呼びかけ、「団結こそ我々の強力な武器である」と宣言するとともに、「強い組合には女性が必要だ」、「職場や社会の差別と闘う上でＩＴＦは重要な役割を担っている」等と訴えられ、堂々とした主張には目を見張るものがあり、見習う必要があると痛感した。

一方、日本では出勤し仕事が終われば家に帰るといった至極当然のことが、世界の紛争地域ではこうしたことさえ困難であるといった発言や、エッセンシャルワーカーである私たちに銃を向けられ命の危険にさらされる、また、労働組合の役員であるということだけで弾圧を受ける等の意見を耳にした時、あらためて「平和」・「人権」の重要性を再認識するとともに、ＩＴＦに結集する仲間が言葉の壁を超えた繋がりで結束しなければならない、と気持ちを新たにした。

また今回、世界大会に参加した貴重な時間を縫って、交通事情調査の一環として訪問した「カサブランカ」では、路面電車（カサトラム）が敷設された街の状況と乗車体験を通じて見聞を広めることができた。2012年に開業して以降、４路線全長72キロ、108の電停を有するまでに至り、とりわけ今年６月に開業した３号線、４号線は比較的乗車人員も少なく感じたが、10両編成65メートルからなる車両は最新設備を有し、決して道路事情が芳しくない中でも街並みに溶け込んだ風景が「カサブランカ」の魅力向上に資する要素になっていることは間違いなく、これから、さらに街の価値が向上していくのだと思った。いつか再訪し、この目で確かめたいものだ。都市交評の団として、私のわがままで４路線すべてに乗車し、「まちづくり」の観点からも貴重な経験をさせていただいたことに感謝したい。今回のＩＴＦ世界大会参加を振り返り、日本の都市交通が経済活動を支えている重要な生活インフラとして、また、世界一「安全・安心」の交通事業者に携わる一人としての矜持を胸に、働く者の負託を受けた代表である重みを噛みしめ、帰路についた。

むすびに、まだまだ低位に置かれている交通運輸労働者の地位向上のため、世界の仲間とと

もに「組合のちから」で前進させようと思いを新たにした。

＝「UNION　POWER！」＝



万国共通の労働者の熱意と姿勢の共有

神戸交通労働組合　書記長　**奥　　博　之**

2024年10月13日から19日に、アラブ地域で初めて開催されたモロッコ・マラケシュでのＩＴＦ第46回世界大会に、自治労都市交評の代表団の一員として参加しました。

10月12日の０時頃に羽田空港を出発し、イギリスのヒースロー空港経由で、モロッコのマラケシュ空港に12日の16時頃に到着しました。乗り継ぎ時間があったとはいうものの、約24時間かけての大移動でした。

ホテルへの到着予定は、現地時間で17時半頃でしたが、日本と８時間の時差があるため、日本時間では深夜１時半の時間帯であり、眠気もある中での初夕食をいただきました。

13日には開会式が行われ、14日から19日にかけて、全体会議と部門別の総会が開催されました。

前回のシンガポール大会以降、ＩＴＦ組合員が約200万人増加し、特にアラブ地域においては、約50万人が増加したとの報告がありました。その一方で、ロシアの加盟組合がＩＴＦから脱退したとの報告があり、ＩＴＦとして労働権を守ることは極めて重要であるとの説明がありました。

提出された緊急動議や、各国各部門のスピーカーからの現状報告や訴えを聞いていると、政治や紛争が交通労働者の労働条件や労働環境に直結しているため、政治情勢や平和運動への取り組みも重要視しながらたたかっている強い熱意が伝わってきました。

モロッコ国内の交通事情はというと、驚いたのが、マラケシュ市内では自家用車やバスなどの公共交通と一緒に馬車が道路を走っている光景でした。ただ、乗っている人は観光客だけだと思いますが……

タクシーはあらゆる場所で乗客待ちをしているもののメーターがついておらず、乗車前に値段交渉して料金を支払ってから乗車する必要がありますが、ほとんどのタクシーが距離に関係なく、乗車時に100ディルハム（約1,500円）と言われるため、相手の言い値で乗車すると、高い乗車料金を払い、ジェットコースターのような運転のタクシーに乗車することになると思います。タクシーの利用は、言葉の壁がある上に値段交渉も必要であり、観光客には利用しにくく、少し面倒に感じました。

カサブランカの市内でトラム（路面電車）に乗車しましたが、日本と違うところは、まず、車両が65メートルと非常に長いということと、各停留所に券売機と改札機が設置されている

ことでした。乗車料金は２時間半の時間内は、１乗車８ディルハム（約120円）となっており、乗り換えを利用し、約１時間半で４路線に乗車しましたが、追加料金は発生せず利用することができました。

また、どの停留所の改札口にも係員が配置されており、乗り換えの停留所では、係員の人が親切に乗り換え先の停留所まで案内してくれました。他の停留所でも行先方面に間違いないか確認してくれるなど、凄く親切な係員が多く、利用しやすさを感じました。

今後、日本が超高齢化社会を迎える中で、必要不可欠となる公共交通にどう向き合っていくべきなのか、世界の交通政策を参考にしながら、国全体の課題として取り組んでいかなければ、誰もが安全に安心して利用できる公共交通に到底及ばないであろうと感じました。

各国とも交通政策に多少の違いがあるものの、誰もが利用できる公共交通を目指した運動に取り組む熱意、そして、そこで働く組合員の労働条件や労働環境の改善に取り組む姿勢に違いはないと、本世界大会に参加して改めて感じさせていただきました。

最後に、大会期間中大変お世話になりました参加者の皆様、また、参加させていただきました単組組合員の皆様にお礼申し上げ、参加報告とさせていただきます。



異国文化に触れて感じることとは

東京交通労働組合　書記長　**見　城　史　浩**

国際運輸労連（ＩＴＦ）第46回世界大会が10月13日から19日までの７日間、モロッコ・マラケシュにおいて開催され、都市公共交通評議会の派遣団の一員として、この世界大会に初めて参加させていただきました。

大会受け入れ設営担当のモロッコ労働組合の代表者による「今大会は、さまざまな世界的危機が深刻化し、経済や物流に影響がおよび、世界中の労働者の権利が直接脅かされている非常に重要な時期の開催となった。我々は交通運輸の心臓である。世界経済が前進しているのは、我々、世界を動かす交通運輸労働者のおかげだ。世界の交通運輸産業における権利を訴え、行動する国際労働組合運動のために連帯しよう！」との発言が非常に力強く印象に残りました。

そして、各総会の中でもそれぞれの課題とともに、世界中で続く紛争・戦争に反対する発言も多く、「武器があることが通常と思ってはならない。対話を通して平和を求めて行く。平和とは戦争だけでなく、貧困や差別、環境破壊などの問題も解決する必要がある。平和運動と労働運動は一体である」など幅広い発言がされる中、紛争当事国双方の代議員から発言がされるなど、現実を目の当たりにする少し複雑な状況もありました。

また、全体会議において、交運労協の慶島事務局長から「加盟費の値上げについては、自動的に増額するのではなく丁寧な対応を求める」との発言もされました。

交通事情視察は、マラケシュでは視察を行う公共交通産業が特にないため、モロッコ最大の

都市カサブランカに移動し、街中を走る近未来的な開通して間もないカサブランカ市電のトラムを視察しました。チケットは駅の自動券売機で購入し、乗降時は自動改札にチケットをタッチする方式で、我々にもわかりやすい乗車方法でした。

お国柄なのか……観光客と見ると乗り換え時の案内も丁寧で乗り場まで一緒に案内してくれるなど、通りすがりの人が積極的に行動する姿に感動しました。

さらにモロッコは都市ごとに街の色合いが違うことに驚かされました。マラケシュは「モロッコの赤い都」と言われているようで、赤茶色の街並みで統一されており、カサブランカは、スペイン語で「白い家」という意味の通り、白が基調となっており、それぞれの街がその色で統一されていることに感銘を受けました。

また、カサブランカからマラケシュへの移動は、我々が普段は経験できない砂漠地帯を疾走するモロッコの国営鉄道（ＯＮＣＦ）を利用して３時間弱の移動となりました。乗車した鉄道の軌間は、都営浅草線と同じく標準軌（1,435mm）が使われており、想像していた以上に乗り心地は良いと感じました。

今大会に参加し、様々な見聞を広げる機会となったものの、見ることについては多くの経験をしましたが、聞くことに関しては、代議員の発言内容や執行部の答弁など、人を介して（同時通訳）聞くということが初めてのためか「なかなか難しいなぁ～」と言うのが率直な感想です。

今後も多くの後輩が見聞を広げることができるこのような機会が継続されることを祈り、参加報告といたします。



ＩＴＦ世界大会の女性総会に参加して

東京交通労働組合　書記　**髙　橋　奈緒美**

2024年10月13日から19日、モロッコのマラケシュで開催された「ＩＴＦ第46回世界大会」に自治労都市交評代表団の一員として参加をしてきました。会場の「パレ・デ・コングレ」には、世界中の加盟組合から1,600人を超える組合員が結集し、国の伝統的な服装の方や、お揃いのＴシャツを着ている方、国旗や労組の旗を掲げるなど、まるでオリンピックのような華やかさがありました。

私は女性代議員として、10月18日午後に開催された女性総会にも参加をしました。総会では、議題「ＩＴＦのビジョンと2024－2029年の優先事項」について説明がされ、これに対して女性代議員から発言がありました。イギリスの航空会社に勤務する女性は乗客から女性乗務員に対する暴力があることを訴え、フランスの航空会社に勤務する女性からはキャリアを築く上で女性を理由に差別され、意思決定の場に女性を入れることではじめて平等となり差別がなくなると意見しました。

また、ウクライナの女性からは、戦争によって人的資源が足りていないこと、男性は戦争に駆り出され、男性の仕事を女性が代わりに担っていること、しかし多くの女性が国外へ逃げていることなど、悲惨な状況の訴えがありました。そして、「団結すれば強くなれる」と述べ、平和への願いと支援を訴えました。あらためて、平和運動の重要性も実感しました。

また、発言を希望する列がどんどん延びていくことにも驚きました。それだけ、交通運輸産業で働く女性が置かれている状況は酷いものであり、ＩＴＦに訴えたい女性がたくさんいるということだと思います。

この代議員による発言の中で、「ＩＬＯ第190号条約の批准」という言葉をよく耳にしました。この条約は「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条約」で、仕事における暴力とハラスメントを定義し禁止する法令の制定などを通じて、労働者の権利を尊重、促進、実現することを批准国に求めるものです。実は、日本も批准をしていませんが、日本はハラスメントに対する法整備が進んでいます。しかし、世界を見ると、この条約を批准していないと法整備も何もされず、仕事の場で暴力やハラスメントが横行している国がたくさんあることを知りました。そのため、ＩＬＯ第190号条約を批准させることがとても重要であり、ＩＴＦによる取り組みが求められているのです。

女性たちの発言を聞いていて、日本の状況も課題はたくさんありますが、それでもいかに私たちが恵まれているかを実感しました。同時に、先進国の日本で働く私に、何ができるかと考えさせられました。

今回の総会は、女性委員会の設立から25年という大きな節目の総会でした。記念して機関誌『ＩＴＦの女性』も発行され、役員の方々の喜ぶ姿を見て、この間にはとてつもない苦労とともに、女性の権利を勝ち取るために少しずつ道を切り開いてきたのだろうと思い、感慨深くなりました。

しかし、まだ道半ばです。交通運輸産業は、日本のみならず国際的にみても未だ男性職場と言えます。女性同士の連帯がなければ、前には進めません。「一人で解決できないことは、声を上げて連帯を求めること」という言葉が印象に残っています。そのことを世界中の多くの女性に知ってもらいたいです。



【左：ＩＴＦ会長　右：髙橋代議員】



Ｕｎｉｏｎ Ｐｏｗｅｒ!!

名古屋交通労働組合　執行委員長　**松　岡　真　二**

第46回ＩＴＦ世界大会がモロッコのマラケシュで10月13日から19日までの７日間の日程で開催され、世界各国から1,600人を超える参加者の中、日本からは70人を超える交通運輸産業に携わる組合役員が参加し自治労都市交評の一員として参加した。モロッコで世界大会が開催されることから、公共交通が発展していると思ったが、公共交通と言えばタクシーが中心だった。

期間中は全体会議、鉄道部会総会、都市交通総会、女性総会など関係する総会に参加し世界各国が抱える課題について報告、討論が行われた。その中で、今後も交通産業に従事する労働者は女性の雇用を増やしていくこと、また労働組合の役員についてもさらに女性の活躍が非常に重要だと議論がされた。日本において、すでに始まっている人口減少に伴う労働力不足と少子高齢化といった問題とは少し異なるが、女性の活躍の重要性については万国共通だと改めて感じた。

各地域からの報告で様々な課題が報告され、ジェンダーの課題は多く暴力、差別など日本では考えられないような問題も抱えるなど驚くことも多くあった。先進国を含め多くの国では交通労働者の低賃金、劣悪な労働環境についての報告もあり労働組合として課題解決に苦労していることは日本と同じだと感じた。

セネガルではＢＲＴの導入が進められ、雇用者数の43%が女性となり、併せて利用者の利便性も上がった。と報告がされたが、今後は労働組合が組織化に取り組んでいくことが課題としていた。

会場から多くの参加者からの発言があり、日本からは鉄道利用者の「お客様は神様」と言う意識に起因するハラスメントなどについて、他の国からは労働組合の組織化、差別等ある中での女性の地位向上・活躍について、地下鉄の自動化の推進、民営化、安全衛生、雇用確保など多くの課題の発言があった。

先進国をはじめ多くの国で自動化や民営化は進んでいたが、今後は雇用確保、労働環境の改善等を求めてたたかいを進めていくとしている。たたかう労働組合の存在意義と女性役員の活躍が日本の労働組合と相当違うと感じた。『Ｕｎｉｏｎ　Ｐｏｗｅｒ』と発すると全ての組合役員の声が止まらないのは労働組合が働く者の為に非常に大きな存在であることを再確認できたＩＴＦ世界大会であった。

Ｕｎｉｏｎ Ｐｏｗｅｒ!!



想像を超える世界での出来事

名古屋交通労働組合　書記長　**大　原　拓　士**

ＩＴＦ第46回世界大会モロッコ・マラケシュに参加させていただいた。「モロッコ」どこにあるかも知らないし、「イスラム教の国？　おいおい、大丈夫か」、折も折、正直言って「いやぁ、行きたくないなぁ」というのが当初の本音であった。

行きの飛行機、羽田から乗り換えのロンドンまで14時間、長い。本来ならロシア上空を飛べば早いが、現状では米露の海洋境界を北上するルート。しかもエコノミークラス、いや苦行だわ。今が平事でないことをまさに実感。

モロッコへの乗り換えのためヒースロー空港で６時間待機。トイレでは小便器が日本のように足元まであるタイプでなく、受けの高さがヨーロッパ人サイズでとにかく高い。日本も昔は受けが高いタイプが主流だったが、いつのまにか足元までのタイプが主流となった。これもどんな人にも合うようにとの日本人の気遣いであろう。ちなみにだがウォシュレットなどは存在しない。

マラケシュでショッピングモールへ。スーツ姿の警備員複数人がずっと私たちのことを尾行しながら監視し、トランシーバーでやり取りしている。日本でも万引きＧメンがいるが、お客に悟られるようなことはしないであろう。

マラケシュの交通事情を少しだけ。市内の移動は、マイカー、小型バイク、路線バス、（ぼったくり）タクシー、馬車が主である。あとロバもいた。

車優先社会であり、のんきに横断歩道を渡っていようものならクラクションを鳴らされ、止まらずに歩行者を避けて走り抜けていく。信号は守っているが、信号のないロータリー交差点などでは、突っ込みあい、被せあい。結果、大渋滞、譲り合いの精神はないし、譲っていたらとても合流できない。しかもクラクションの嵐。どの車も総じてスピードの出しすぎで、タクシーの助手席に乗る機会があったが、思わず「危ない！」と叫ばずにはいられない。無茶苦茶である。名古屋走りなど足元にも及ばない。また、一晩中クラクションと怒鳴り声、眠れやしない。ちなみにどの車も傷だらけ、そりゃそうだろう。

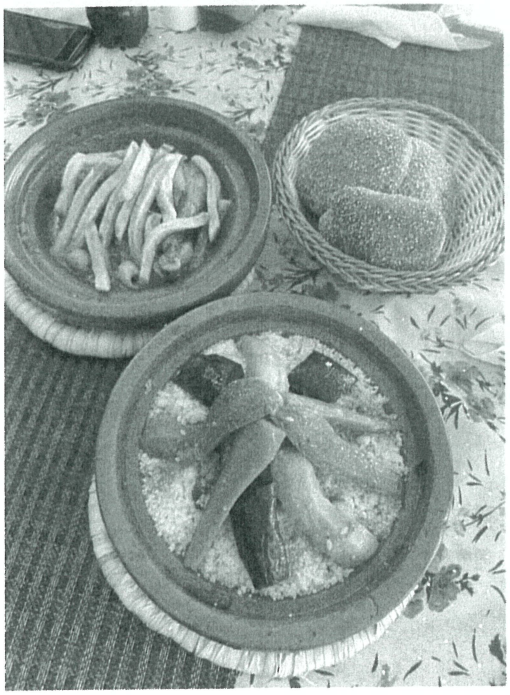
食べ物、これを言っては一番いけないとわかってはいるが、口に合うものが少ない。向こうの方から見れば毎日がごちそうであったに違いない。でも、やはり日本食がいかに繊細でバラエティに富んでいることか。当り前じゃないことを痛感。

以上から言えることは、日本はすべてにおいて最高であり、外国人が日本に来て感動するのが理解できる。（あくまで個人の見解）

さて、やっと本題。大会期間中、さまざまな国から色んな課題について発言があった。しかし、その多くは、パワハラ、セクハラ、カスハラを超越した耳を疑うような犯罪行為にさらされている現実と、テクノロジーの進化が職を奪うと本気で心配しているものであった。発言者はとにかく熱い。すごい熱量であったが、私は話を聞いてもなぜか今ひとつ共感できなかった。

通訳が淡々と翻訳していたこともあるが、話があまりにかけ離れすぎているのだ。しかし、発言者たちの声を他人事と考えるのは早計である。長期にわたる自公連立政権、とりわけ自民党は、モリカケ問題に始まり、統一教会問題、裏金問題と、国民から搾取し私腹を肥やすことばかりに精を出してきた。その間、私たち公務労働者は国民の目を背けさせるためのスケープゴートにされてきたことを忘れてはならない。（まぁ、それでも私たちは恵まれている）

日本からは、「日本には、お客様は神様という文化があり、これまでそういう考えのもとでやってきたことが、カスハラを生んでしまった」云々の発言があった。確かにそうだが、私たちは常にサービスを提供する側にもされる側にもなるということ、人にはそれぞれ役割があり決して一人では生きていけないのであり、互いに敬意を払うことが肝要である。以前の日本はそうであった。民度が下がったのであろう。まぁ、そんな輩は相手にしなくてよいが、お客様は神様でよい。でも、提供側もお客様から「神様」と呼んでもらえる努力をすべきなのである。



【下：モロッコ料理クスクス】

以上、長くなりましたが、あらためて日本に生まれてよかったと実感することができたこと、その機会をいただけたことに心から感謝申し上げ、また、同行された皆様をはじめ、準備に携わった皆様、送り出していただいた組合員の皆さんにお礼を申し上げ、私からの報告といたします。ありがとうございました。



労働者の課題解決には運動の継続が必要

自治労　都市交通局長　**青　山　浩　二**

今回初めてＩＴＦ世界大会に参加させていただきました。2023年９月に自治労本部に入り、全日本交通運輸産業労働組合協議会の国際委員会のなかで、2024年10月に大会が開催される報告がされていました。コロナ禍前は４年に１度の大会であり、2014年ブルガリア・ソフィア、2018年シンガポール、そして今回モロッコ・マラケシュ大会が開催され、今後は５年に１度の開催となるとのことです。

2024年になり、代議員数などの詳細が知らされ、自治労都市交評として参加することを確認し、参加者を募るものの大会自体も１週間あり移動も含めると11日間と長期に休む必要

がありましたが、各単組の皆さんのご理解と数年に１度の世界大会参加の機会となることから、代議員・アドバイザーの参加をいただきました。

訪れることがない地域だけに、インターネットの情報を頼りに準備を進めますが、予約のメールを送っても現地からの返信もなく、また、旅行社に問い合わせても現地からの回答にかなり時間がかかり、しっかりと準備できないまま出発を迎えることとなりました。

長時間のフライトを経てマラケシュ空港到着時にはホテルのバスが迎えに来るはずが、ほうぼう探せど見つからず、あきらめかけた頃に偶然発見するも「ずっとここにいた」、とりあえずホテルへ、チェックイン時に日本から予約していたレストラン確認をするも予約はされていない、再度口頭で予約し部屋へ、予約時間にレストランに行くも予約は聞いていないとのこと、この国では万事がこの様に進み、最後までこの感覚に悩まされ、日本の常識は通じないことを実感することになりました。

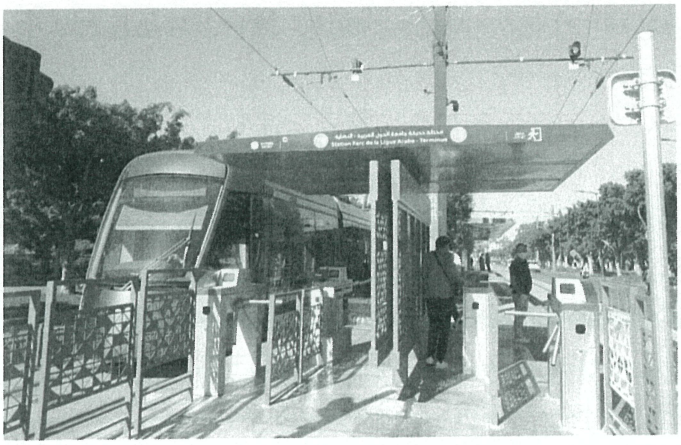
いよいよ大会へ、簡単な持ち物検査の後会場に入るとそこには世界各国からの参加者が民族衣装やユニフォーム姿で参加し、背広姿は日本人だけのようでした。世界大会では、全体会議として各国単組から出された動議の採択・役員の選出、産業別の11の部会総会と組織を横断する２つの総会が開催され、12か国語の同時通訳で進行されることから、笑いどころも共有されていました。

世界では多国籍企業による権利への攻撃やデジタル・自動化の問題、ヨーロッパを中心にした極右政権、アフリカでの独裁政権による労働者・労働組合の抑圧、各地での自然災害や戦争など想いのこもった発言がされ、今後日本でも起こりうる課題に対して備えていかなければならないと感じました。また、第３世界で横行する通勤時の危険性や職場での暴力・各種ハラスメントなどの訴えを聞くにつれ日本との相違と平和さを再認識することができました。

女性総会では、世界から集まった産別単組を超えた300人を超える参加者の熱量は高く、特に途上国では、職場での環境や賃金の格差、ハラスメントに対する問題などについて、発言者のボルテージも上がり、包括的な未来や排他的な差別の撤廃など女性の権利を勝ち取っていくことを会場全体で確認し、大いに盛り上がりました。交通では、ハンドルを握れば男女の差はありませんが、女性用トイレや休憩室、更衣室など施設面では赤字を理由に整備が進んでいない現状があります。日本でももっと声を上げ女性労働者の権利の拡大を進める必要を強く感じました。

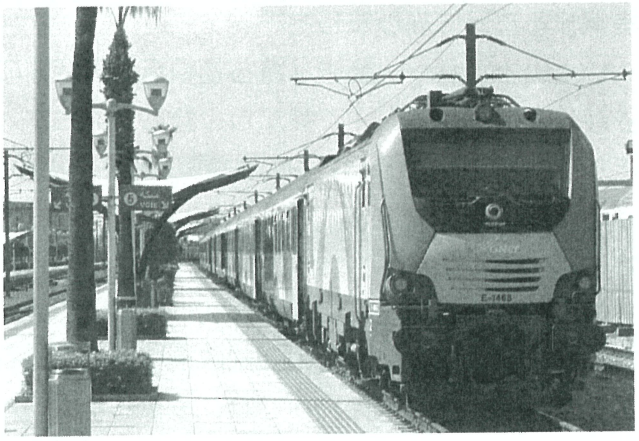
前回の大会でも多国籍企業のモラルや先進技術の進歩について議論がされていましたが、６年の歳月が経過してもその脅威が増すばかりであり、これからも国際的な労働者組織の役割として、これらの動きを注視し連帯し取り組まなければならないことを再確認する機会となりました。

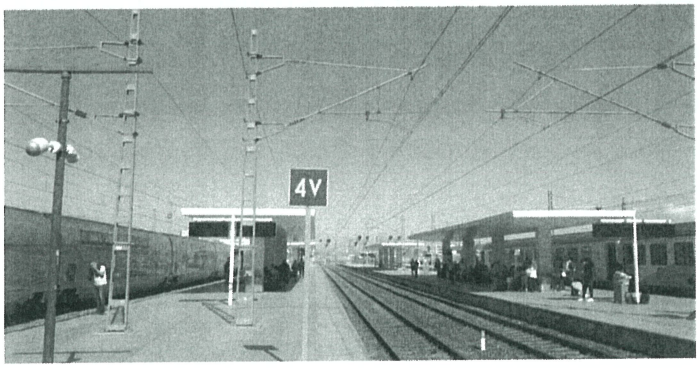
事務局として至らぬ点が多かったのですが、参加者の皆さんの協力により無事帰国することができました。ご協力に感謝申し上げます。また、今回の経験を今後の活動につなげていきたいと思います。



【↑カサブランカ市内ＬＲＴ】

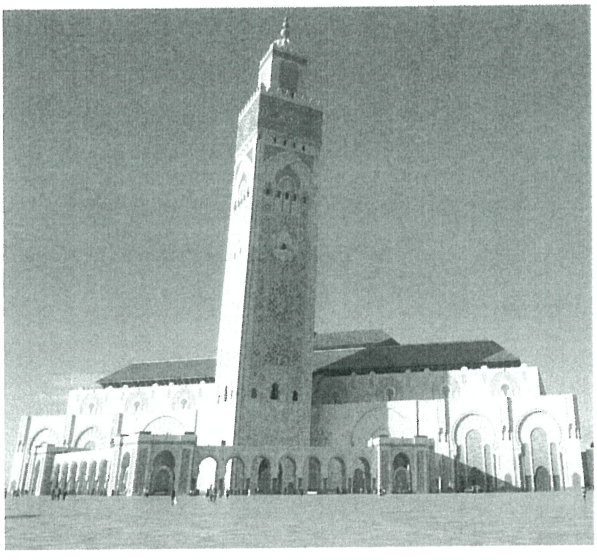
【↓モロッコ国鉄】





【↑カサブランカ駅ホーム】

【↓ハッサン２世モスク】



【参考】

ＩＴＦ本部まとめ
各部会・動議の報告書
ダイジェスト版

都市交通総会　報告書

都市交通総会は2024年10月17日に開催された。

●大会テーマの採択と今後の戦略の確認

「公共交通のために闘う」

「公共交通は少数の民間企業や多国籍企業の利益のためでなく、労働階級の利益のために運行されるべき公共財だ。」

代議員は、労働者とその組合、地域社会が公共交通の拡充に尽力し、それにより、ディーセントな雇用と市民に不可欠なサービスを確保するとともに、二酸化炭素排出量を削減していくことが重要であることを確認した。

また、公共交通の未来に向けて、新技術および新技術が労働者に及ぼす影響を注視する必要性を確認した。

●動議

米国・ＡＴＵ（カナダ）：①デジタルプラットフォーム企業が公共交通に及ぼす影響と、②公共交通におけるデジタル化・自動化の問題

「効率化の名の下に、既存の輸送サービスを小型車両による輸送に置き換えるために、マイクロトランジットが導入されている。マイクロトランジットの事業者は、雇用が不安定なプラットフォーム労働者に依存している。マイクロトランジットによって固定路線の乗客を増やし、組織労働者を維持するとともに、不安定な労働力の活用を阻止しなければならない」

●パネルディスカッション

「私たちの公共交通」プログラムを形成する向こう５年間の優先事項について議論した。

① 地下鉄労組の新設
② バス高速輸送システム（ＢＲＴ）などの拡大・電化
③ 非正規労働者の待遇改善
④ 多国籍企業の労組ネットワークの強化
⑤ 持続可能な投資と公的所有に対する政府のコミットメント確保

●選挙

委員長：エリック・カンポス・ボンタ（ＦＥＳＩＭＥＴＲＯ委員長兼チリＣＵＴ書記長）

鉄道部会総会　報告書

鉄道部会総会は2024年10月16日に開催された。

●大会テーマの採択

「鉄道労働者が安全で持続可能な未来を提唱」

安全で持続可能な鉄道を目指すキャンペーン（運動）を継続し、2025年に予定されている鉄道部門の国際労働基準策定プロセスで影響力を行使する。

●活動計画

①　「安全で持続可能な鉄道（ＳＳＲ）」キャンペーンの拡大
②　鉄道におけるジェンダー平等と女性のインクルージョン（包摂・参画）の強化
③　グローバルサプライチェーンにおける鉄道貨物と倉庫の関連への対応
④　「組合構築」プロジェクトを通じた組合の能力開発
⑤　2025年のＩＬＯ鉄道会議で強力な勧告を勝ち取る

また、財源不足、雇用削減、慢性的な人員不足の影響が感じられる中で、特に安全が組合の重要な課題であることが確認された。

鉄道労働者は、地域社会のためにも、安全を確保する重要な任務を担っている。安全性や労働基準の切り下げを許してはならない。

「障害をもつ鉄道労働者憲章」は障害をもつ鉄道労働者が職場で全面的なサポートを受けられるようにするための画期的な仕組みとして承認した。

●動議

①　列車の無人運転：ＪＲ総連（日本）

自動化のリスクに警鐘を鳴らし、事故や雇用喪失を防ぐために、監督体制や規制の枠組みの強化を求めるものであり、安全基準を維持するためには、熟練した人間の労働力が重要であることを強調。

②　細分化・民営化反対：ＥＶＧ（ドイツ）

上下一体の公共鉄道会社の解体を阻止する必要性を強調。上下分離の傾向が強まっているが、上下分離は鉄道サービスの細分化、安全低下、雇用削減につながる恐れがある。人々よりも利益を優先する民営化を阻止する運動の推進。

③　気候変動対策としての鉄道投資：ＡＳＬＥＦ（英国）

二酸化炭素排出量削減の鍵として鉄道インフラへの公共投資を訴える。

④　青年の訓練：ＣＧＴ（フランス）

次世代の鉄道労働者への投資の必要性を訴えるものである。鉄道労働の社会的・政治的背景を青年労働者に教育し、「安全で持続可能な鉄道」キャンペーンへの参加を呼びかけ。

⑤　パキスタン鉄道における労働組合の権利：パキスタン鉄道労組

パキスタン鉄道労組幹部との接触を禁止し、鉄道労働者を不当に処遇するパキスタン鉄道当

局を非難。

●選挙

議長：ジュリオ・アドルフォ・ソーサ（連帯、アルゼンチン）
副議長：ラウル・センゴ（ＳＩＮＰＯＣＡＦ、モザンビーク）
副議長：モハメド・ナシーム・ラオ（パキスタン鉄道労組）
副議長（都市交通）：ＣＡラジャスリダール（全インド鉄道員連盟、インド）
女性代表：シミ・ラルシン（ＮＦＩＲ、インド）
青年代表：プリーティ・シン（ＡＩＲＦ、インド）

●その他

金バッチ授与

ＩＴＦへの多大な貢献と献身的な取り組みが認められ、フリオ・ソーサにゴールド・アワードが授与された。

青年交通運輸労働者総会　報告書

青年交通運輸労働者総会は2024年10月18日に開催された。

●大会テーマの採択

我々の運動を発展・活性化させる青年労働者

●活動計画

ＩＴＦの青年登録人員は2018年の前回大会時の115万人から178万人へ55%増加した。

総会に、71カ国、142組合から190人を超える青年労働者が参加した。参加者は組織拡大を祝うとともに、「安定した仕事と安全な職場は、もはや希望ではなく、保証された権利である」とする将来展望を確認した。

青年のエンパワーメントと投資を求める我々の呼びかけは、明らかに実を結んでいる。過去５年間で、産別、地域、国レベルの組合に60以上の青年機構が設置された。

主要活動

① 組合の青年機構の設置・活性化
② 持続可能な交通運輸を目指す運動
③ ギグエコノミーや新技術が労働者の権利・労働条件に及ぼす影響
④ 職場の平等とメンタルヘルス

●動議

① 青年の組織化と青年を執行部に入れることを支援するよう求める：オラシオ・カルクリ（アルゼンチン客室乗務員組合）

10月17日（木）の全体会議でＩＴＦ執行委員会に青年代表副会長を加える規約改正が承認され、青年委員会共同議長２人を含めて最低３人の青年議席が執行委員会に確保されることとなった。

② 青年海事労働者の仕事の未来の促進：ベル・ディ（ドイツ）
③ 安全で持続可能な鉄道キャンペーンのための青年労働者の訓練：５組合

●選挙

共同議長：プリティ・シン（インド、ＡＩＲＦ）、ニック・ロリダン（ベルギー、ＢＴＢ）
青年代表副会長：ナイス・ムワンサス（タンザニア、ＣＯＴＷＵ）

女性総会　報告書

女性総会は2024年10月18日に開催された。

●大会テーマの採択

25年間の団結の力 ── 力強く立ち上がるＩＴＦの女性

「女性は交通運輸、労働組合、意思決定機関、執行部の一員である」

女性総会は、ＩＴＦ女性委員会の設立から25年という重要な節目に開催された。世界の女性交通運輸労働者の権利促進のために、さまざまな課題に取り組んでいくコミットメントが再確認された。ＩＴＦの女性交運労働者は次の25年間、そしてそれ以降、新たな課題に立ち向かい、これまでに築いてきた強固な基盤をさらに強化していく。

●活動計画

① 人種差別や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など、あらゆる差別に立ち向かう行動

② 女性交通運輸労働者の日常的な経験に基づき、暴力を追放する

③ 交通運輸・ロジスティクス産業のディーセントかつ安全な仕事からの女性の制度的排除に終止符を打つ

●動議

前進するＩＴＦの女性活動 ── 25年の歩み：バルビンダー・ビル（ユナイト・ザ・ユニオン（英国））

●選挙

議長：メリアム・ハルアニ（ＵＭＴ、モロッコ）

副議長：ミヒエル・マイヤーズ（ＭＵＡ、オーストラリア）、
ジェニファー・マーレイ（ユニフォー、カナダ）、
アニカ・マナビ（ＳＹＮＴＲＡＰＡＬ、トーゴ）

●その他

金バッチ授与

長年にわたり女性交通運輸労働者の権利向上に尽力してきたエカテリーナ・ヨルダノバ、テリ・マスト、ダイアナ・ホランドの３人にゴールド・アワードが授与された。

全体会議　報告

全体会議は、13日、14日、17日、19日に開催された。

第46回ＩＴＦ大会がマラケシュ（モロッコ）で開幕した。世界中の加盟組合から1,600人を超える活動家が世界を前進させるために結集した。

会場「パレ・デ・コングレ」のメインホールを埋め尽くした代議員らは、アラブ地域で初めて開催されるこの大会が単なる話し合いの場ではなく、実行の場でなければならないという決意の下に団結した。すべての交通運輸労働者のために、より良い未来を築くことであり、世界がさまざまな危機に直面する中、誰一人として置き去りにしないことだ。

女性副会長を務めるシンガポール商船職員組合（ＳＭＯＵ）のメアリー・リュー書記長は次のように述べた。「この激動の時代を乗り切る道を切り開くために、我々は世界各国から結集した。シンガポールの前回大会以降、世界は想像もできなかったほど変化した」

シンガポールで開催された第44回大会から６年、陸・海・空の交通運輸労働者は、コロナ禍、それに伴う船員交代危機、航空業界の大量解雇、極右政権の台頭のほか、ウクライナ、スーダン、コンゴ、パレスチナ、イスラエル等、世界各地の自然災害や戦争に直面してきた。

第46回大会の受け入れを担当したモロッコ労働組合（ＵＭＴ）のミロウディ・ムカリク書記長は次のように述べた。「第46回ＩＴＦ大会は、労働組合運動にとって、歴史的な出来事だ。本大会は、さまざまな世界的危機が深刻化し、経済や物流に影響が及び、世界中の労働者の権利が直接脅かされている非常に重要な時期に開催された」

「青年および女性の参加者は、世界の交通運輸産業における彼らの権利について訴えるだろう。我々は交通運輸の心臓である。世界経済が前進しているのは我々のおかげだ。行動する国際労働組合運動のために連帯しよう！」

ＩＴＦのスティーブン・コットン書記長は、1956年にモロッコが独立を勝ち取るに至った植民地主義とのたたかいにおいて、ＵＭＴをはじめとするアラブ地域の組合やフランスの組合が重要な役割を果たしたことに触れ、次のように語った。

「交通運輸労働者は常に変革と挑戦の最前線に立ってきた。我々の行動は常に国境を越えてきた」

「医薬品であれ、防護具であれ、食品であれ、エネルギーであれ、交通運輸労働者はあらゆるものを最前線で運び続けている」

コットン書記長は、今後５年間に世界が直面する課題にＩＴＦが団結して取り組み、交通運輸労働者のための変革を要求し、それを勝ち取るためには、明確なビジョンが必要だと訴え、大会で議論する６つの要求（権利、平等、安全、仕事の未来、説明責任、持続可能性）について概説した。

「我々は新たな課題に直面している。1,600人が集まることで、新たな答えが見つかることを期待している。議論を交わそう。そして、我々全員が参画する明確な計画を生み出そう」

「苦しんでいる人々が立ち上がり、代表権を持てるようにすることは、労働組合としての我々の責務だ。人々は立ち上がり、結集している。我々労働組合が彼らの声を代弁しない限り、世界は変わらない」

「恐れることなく運動を展開し、労働者の生活を左右するあらゆる場において組合員が発言権を持てるようにしなければならない。このたたかいに身を投じ、ともに世界を動かそう」

ＩＴＦのパディ・クラムリン会長は、モロッコで植民地主義の足かせを外すなど、自由を求めるたたかいにおける集団の力 ── 労働組合の役割を称賛し、次のように述べた。

「我々は団結することによって個人主義を失うことはない。我々は精神を築き、精神を築くことで世界を築きあげる」

「我々は労働運動であると同時に政治運動でもある。勇気、共感、思いやりの運動であり、誰一人取り残されることのない運動である」

クラムリンは、力にはさまざまな種類があるとして自らの考えを次の通り語った。

「エリート主義者の力、貪欲な力、犠牲を顧みることなく無心に蓄積しようとする利己主義の力、つまり、行動と成果を切り離す力がある。それが規制を受けない生々しい資本の力だ」

「一方、我々の力は別の力だ。正義に突き動かされる力であり、癒すこと、助けることのできる力であり、職場における良識と尊厳の力である」

「これがＩＴＦの力だ。これが組合の力だ」

全体会議では、48件の動議（２件は撤回）と６件の執行委員会動議が採択された。

第１号動議：ＬＧＢＴ＋の交通運輸労働者に対する差別とたたかう
第２号動議：社会保障 ── すべての交通運輸労働者の人権
第３号動議：列車の無人運転について
第４号動議：世界のサプライチェーンの要としてのパナマ運河
第５号動議：ＩＴＦの青年交通運輸労働者のエンパワーメント
第６号動議：ウクライナの交通運輸労働者のための支援
第７号動議：船員の権利擁護と船員のための組合サービスの拡大：グローバル連帯の促進とメキシコシティ・ポリシーの効果的な実施の確保　※撤回
第８号動議：無事に帰宅させよ
第９号動議：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
第10号動議：我々全員の記憶のために
第11号動議：極右に対するゼロ・トレランス
第12号動議：国際団体交渉協議会（ＩＢＦ）への支援
第13号動議：気候変動対策としての鉄道投資
第14号動議：我々の地域のＩＴＦ内陸水運作業部会の体制強化
第15号動議：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
第16号動議：オーストラリアの戦略船団
第17号動議：ＩＴＦオフショア大陸棚ポリシーの見直し
第18号動議：世界持続可能金融戦略における人権と労働基準の推進
第19号動議：前進するＩＴＦの女性活動 ──25年の歩み
第20号動議：世界の交通運輸産業における障害者の平等
第21号動議：ＦＩＦＡワールドカップ2026
第22号動議：海運のＰ＆Ｉ保険の非効率に対処するための動議

第23号動議：ＩＴＦとパリ協約の協力強化に関する動議
第24号動議：ホワイトカラー労働者の勧誘とオルグ
第25号動議：民間航空労働者のための、より良いグローバル規制
第26号動議：青年海事労働者の仕事の未来を促進する
第27号動議：チリの海上カボタージュの保護
第28号動議：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
第29号動議：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
第30号動議：航空輸送労働者の権利と自由に関する憲章の策定
第31号動議：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
第32号動議：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
第33号動議：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
第34号動議：マースクのサプライチェーン全体の連帯
第35号動議：中・東欧全域の交通運輸労組の強化
第36号動議：公共交通機関における自律走行車
第37号動議：マイクロトランジット
第38号動議：自由化モデルは空港の安全衛生をリスクにさらす
第39号動議：青年の訓練
第40号動議：プラットフォーム労働者に高水準の団体的保証を！
第41号動議：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たたかい
第42号動議：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
第43号動議：武力紛争の原因と影響を理解し、労働者と平和に焦点を当てたＩＴＦの立場・見解を共同で策定する　※撤回
第44号動議：パレスチナとイスラエルの状況
第１号緊急動議：パキスタン鉄道における労働組合の権利
第２号緊急動議：コンゴ民主共和国（ＤＲＣ）東部の危機
第３号緊急動議：サヘル諸国の危機
第４号緊急動議：エスワティニ
第５号緊急動議：危機に瀕する航空労働者の未来
第６号緊急動議：イエメンに関する決議案
執行委員会提案動議
動議Ａ：交通運輸労働者の権利
動議Ｂ：交通運輸労働者の平等
動議Ｃ：交通運輸労働者の安全衛生
動議Ｄ：仕事の未来を形成
動議Ｅ：グローバル・サプライチェーンにおける説明責任
動議Ｆ：持続可能な交通運輸を

都市交評に関係のある動議

第３号動議：列車の無人運転について

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「仕事の未来を形作る」に留意し、

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。

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、緊急事態への対応は期待できない。

05. 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。

06. よって、第46回ＩＴＦ世界大会は加盟組合に以下を要請する。

- 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たたか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。

第15号動議：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」に留意し、

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ンピング、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. 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。

08. 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。

09. 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。

10. 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。

11. ＩＴＦに以下の行動を要請する。

・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・民営化とたたかう労働組合の知見・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。
・上下一体の鉄道会社の解体に反対する加盟組合のたたかいを、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。

第36号動議：公共交通機関における自律走行車

2024年10月13～19日にマラケシュで開催される第46回ＩＴＦ大会は、ＩＴＦのビジョン（2024～2029年）におけるＩＴＦの要求「仕事の未来を形成する」に留意し、：

01. 以下を認識し、
・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キリング（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. そこで、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。

権利、持続可能性、正義、自由を基盤とする未来に向けて議論

権利、気候変動、パレスチナ・イスラエル等に関する動議を審議

10月17日にマラケシュで開催されたＩＴＦ大会の代議員らは、平等、持続可能性、労働者の権利等に関する一連の動議を採択し、一致団結してこれらを実施していく決意を固めた。各動議は、交通運輸部門全体で正義と公正の実現のためにたたかう、国際労働運動のコミットメントを示している。

執行委員会動議

①　交通運輸労働者の平等：メリエム・ハルアニ（ＵＭＴ）

女性・青年の搾取に対するたたかいと女性の積極的参画の重要性、ＬＧＢＴ＋の労働者が直面している差別

ＬＧＢＴ＋の交通運輸労働者のために、共に世界を動かそう

障害者の権利も重要なテーマとして取り上げられ、英国の鉄道労組ＡＳＬＥＦのサイモン・ウェラーが障害をもつ労働者の障壁をなくす必要性を次のように訴えた。

「我々は自分自身に、障害とは何かを問うべきだ。法的には非常にきちんとした定義があるが、すべての障害が目に見えるものではないという単純な事実が隠されたままだ」

障害をもつ組合員は我々の尊敬を受けるに値する。使用者の尊敬を受けるに値する

ウェラーは、障害をもつ労働者の採用、雇用維持、昇進に関する障壁を取り除くよう訴え、「すべての組合員とともに、この尊敬の念を築き上げていく」と続けた。

気候危機が迫るなか、欧州運輸労連（ＥＴＦ）会長を務めるＢＴＢ－ＡＢＶＶ（ベルギー）のフランク・モーレルズ委員長は、労働者主導の気候変動対策を呼びかけた。

気候変動対策は労働者主導でなければならない……我々はオルグし、動員し、雇用や賃金・労働条件の向上を要求していかなければならない

マリアーノ・モレノ（アルゼンチン）は、環境破壊が南半球の労働者に及ぼしている壊滅的な影響について語り、カバン・ゲイル（ＢＩＴＵ、ジャマイカ）が緊急行動を呼びかけた。「交通運輸が人と地球の両方に役立つ未来を築くために、今すぐ行動を起こす必要がある」

進行中のパレスチナ・イスラエル紛争については、平和と連帯を求める力強い呼びかけがなされた。ＩＴＦ会長を務めるオーストラリア海事組合（ＭＵＡ）のパディ・クラムリン委員長は、正義と平和に対するＩＴＦの長年のコミットメントを強調し、次のように述べた。

「これはＩＴＦにとっての歴史的瞬間だ。ＩＴＦには、正義と二国家解決策、そして主権国家パレスチナの樹立にコミットしてきた長い歴史がある」

クラムリンは、両方の労働者を支援するというＩＴＦの決意を再確認するとともに、人道的回廊の必要性を強調し、ＩＴＦ加盟組合と国際労働運動の一致団結した対応を呼びかけた。

動議は圧倒的多数で可決され、本大会の平和と正義へのコミットメントが示された。

全国港湾（日本）の竹内一委員長も平和について発言し、日本が平和憲法を維持することを望むとし、次のように述べた。

「毎月１回木曜日に駅前に立ち、世界平和と、港湾を戦争のために使うな！　と訴えている」「戦争が始まると、犠牲になるのは常に交通運輸産業労働者を含む労働者である。我々は平和のためにたたかう」

大会代議員らは最後に、交通運輸労働者の権利、特にスト権の擁護を再確認した。

フランク・モレルズ（ＢＴＢ、ベルギー）は、極右と反労働者の法律による脅威が増していることに警鐘を鳴らし、「一人に対する攻撃は、全員に対する攻撃だ」と訴えた。フランソワ・ラポート（チームスターズ、カナダ）は、「進歩的な法律は消滅してしまうかもしれない」と警戒を呼びかけた。

フィンランド・ＡＫＴのイスモ・コッコは、極右勢力と保守政権が欧州全域で労働者の権利を侵害しているとし、次のように訴えた。

「フィンランドでは極右勢力が二位につけ、保守派とともに労働法を改悪しようとしている」と述べ、新法がいかにスト権を脅かし、社会保障制度を弱体化させようとしているかを説明した。

彼らは、教育、医療、スト権、社会保障など、私たちが勝ち取ってきたことの中核を攻撃している。しかし、我々は決してひるまない

大会代議員らは、スト権の擁護は世界中の労働者の権利維持のために極めて重要であることを明確にするとともに、グローバルな舞台でこのたたかいを主導するＩＴＦの役割を再確認した。

執行委員会動議

加盟費の値上げに対する提案

1. 提案の目的は、第46回ＩＴＦ総会に招請し、執行委員会が設定できる次のインターコングレス期間の加盟会費のレートについて合意することである。
2. 最近の世界情勢とその継続的な影響は、すべての労働組合に影響を及ぼしており、ＩＴＦも例外ではない。
3. コロナ禍により、ＩＴＦの契約収入の伸びは、特にクルーズセクターで減少した。ロシア政府の行動により、ロシアの関連会社が失われ、加盟料収入と契約収入の両方に影響が出た。世界的なインフレ率の上昇は最近鈍化しているかもしれないが、物価は今や高くなっている。雇用主がＣＯＶＩＤからの損失を取り戻そうとしているため、フライトやホテルの費用は高騰している。
4. このような背景から、ＩＴＦとの契約に関連するコストは実質的な削減が行われ、これまでは乗組員１人あたりの年間固定費にとどまっていたほか、コロナ禍で加盟組合を支援するために２年間凍結されていた加盟会費も実質的な削減が行われ、他の年はインフレ率を下回る水準で上昇した。同時に、ＩＴＦ事務局の費用は収入よりも速いペースで上昇したが、これは、スタッフの報酬パッケージがインフレに追いつき、ロンドン本部のＣＢＡに準拠していることを確認するために努力したからである。
5. インフレ率が高く、インフレ率を歴史的に下回る加盟会費の増加に対抗して、執行委員会は、申告されたメンバー１人あたりの加盟料を2024年の1.90ポンドから2029年には最大2.40ポンドに毎年最大0.10ポンド引き上げることを提案している。
6. 年間0.10ポンドの固定増額によって、2024年と同じ宣言されたメンバー数を仮定すると、2024年と比較して2029年の加盟料収入が1,765ｋポンド（26%）増加する。
7. 執行委員会は、加盟料体系を変更しないことを提案している。
8. 上記の提案により、提携費は2025年に2.00ポンドに引き上げられ、その後、財務持続可能性に関する経営委員会サブグループによって毎年見直され、最終承認のために執行委員会に勧告される。このレビューでは、作業計画の実施、継続的な運用効率、地域の優先順位付けが考慮される。
9. 財務持続可能性に関する経営委員会サブグループは、現在および予測される一連の透明な基準に基づいて、毎年最大0.10ポンドまでの提携費の引き上げを見直す。

一. 申告された会員数と実際の会員番号
二. ＩＴＦファイナンス
三. 財政政策とインフレ率

議会は、以下の点について合意するよう求められる。

・提案に定められた料金は、次の国際大会までの期間における宣言されたメンバー１人あたりの加盟料の上限100%の許可された料金であり、ＩＴＦの財務状況の年次再評価の後に執行委員会によって承認されること。

●加盟費に関する日本からの発言

日本の交運労協を代表して、日本の交通産業が直面する課題と加盟費値上げ問題について意見を述べたい。

民営事業として営まれる日本の交通産業は、パンデミックによって人の移動が制限されたことから、甚大な経営危機に見舞われた。産業の将来を悲観し離職が進んできた結果、人手不足が交通産業のあらゆる分野において深刻な状況となっている。鉄道やバスの減便、タクシーの供給力の低下など人手不足による影響が各分野において発生している。

パンデミックの中、キーワーカーとしての私たちの労働の価値が再評価されたにもかかわらず、採用難と離職増という現実に置かれている。その要因は、キーワーカーの労働の価値に見合わない処遇のあり方にあると言える。

こうした人手不足問題の解決の鍵は、他の産業に劣後することのない賃金・労働条件の向上である。本来、人手不足であるならば、賃金が上がってしかるべきだが、日本の交通産業ではそうした経済原理が作用しにくいのが現実である。その理由は、日本の鉄道・バス・タクシーなどの運賃・料金は、国の認可制となっており、人件費の算定方法等が硬直的な仕組みとなっているからである。

交運労協は、賃上げの原資となる運賃・料金の引き上げと適正な価格転嫁が必要だと考えている。とりわけ、人件費の算定方法など柔軟な見直しを国に求めているところである。

さて、現在、日本では、長期にわたるデフレ局面からインフレ局面へと移行しつつある中、あらゆる品目の物価上昇が加盟組合の財政運営にもダメージを与えている。すなわち、人手不足に起因する組合員の減少により、組合費収入は減少する一方、物価上昇により支出は増大する一方である。

そうした中、各加盟組合は、運動を停滞させることなく、経費を切り詰めながら、運動を必死に展開しているところである。

今大会に加盟費の値上げが提案されている。私たちは、2025年に過去２年間の値上げ凍結分である0.1ポンドを引き上げることはやむを得ないと考えている。しかし、2026年以降の引き上げについては、値上げありきではなく、ゼロベースで各年の運営委員会・執行委員会において協議し、結論を出すべきと考える。本部には、民主的かつ透明性のある議論を求めたい。

私たちは、先進国の一員である日本が国際労働運動を牽引していく責務があることは自覚している。引き続き、ＩＴＦ運動の前進のために、私たちも貢献していく決意を述べて発言とする。

●パディ・クラムリン議長（ＩＴＦ会長）の答弁

ドイツのベルディ労組のクリスティン代議員が2025年から2029年の各年の加盟費値上げの上限を10ペンスとするという提案をし、慶島さんも2025年についてはそれでいいが、それ以降については毎年、必要かどうかを検討して決めてほしいとのご意見でした。

毎年の引き上げについてはもちろん、現在進行中のＩＴＦの財務関係の見直しを考慮して行います。現在、ＩＴＦはＩＴＦの資源をより地域へ振り向けるべく改革を実行中です。また、各部会や部門が縦割りで仕事している傾向もありましたので、業務の重複を避けるべく、より部会間、部門間の連携を行っていきます。すなわち、ＩＴＦの活動の効率化を図る取り組みが

立ち上がっています。より焦点をしぼったプロジェクト・マネジメントの概念をＩＴＦの活動に導入していきます。そして、より行動と結果に焦点をあてた活動を展開していきます。ＦＯＣ（便宜置籍）キャンペーンなどは、十分な資金をかけて行ってきた結果、成功し、その結果、さらにＩＴＦの資源が増えるという好循環につながっています。したがって、今後もかけるべきところにはしっかりと投資を行っていきます。

しかし、毎年の値上げをするかしないか、そのペースを決めるのは加盟組合の皆さんです。その決定を行う時期がきたら、デリジェンス（精査）を行った上で決断をするのは皆さん自身なのです。以上をご理解頂いた上で、加盟費に関する提案について、皆様のご承認を仰ぎます。

●採決

その後の採決では、賛成多数により承認された。