

港区芝浦3-2-22 田町交通ビル3階
TEL:03-3769-6571 FAX:03-3769-6570

発行日 2026年1月9日
発行人 蒔田 純司

交運労協URL <http://www.itf-jc.jp>

【ITF都市交通運営委員会(カナダ・トロント発)】 自動化等の共通課題を議論



2025年11月25日～26日、カナダ・トロントにて、国際運輸労連(ITF)*¹都市交通運営委員会が開催され、交運労協より池之谷議長が日本代表として参加した。

ITF都市交通運営委員会は、ITFの都市交通部門の活動を監督・評価し、産業の動向にあわせて新たな戦略・方針を決定する幹部会で、毎年2回(対面開催1回、リモート開催1回)開催される。この会議の構成は、2024年にモロッコ・マラケシュで開催された、第46回ITF世界大会で選出された運営委員29人からなり、池之谷議長も運営委員の一人である。ITF都市交通運営委員会の議長は、チリ地下鉄労連(FESIMETROSA)のエリック・カンポス・ボンタ委員長が務めている。

開催地のトロントは、カナダ最大の都市(人口260万人)で、カナダ経済の中心地であり、市民の約半数を移民が占める世界有数の多民族・多文化都市である。また、カナダ唯一のMLB球団であるトロント・ブルージェイズの本拠地でもあり、公共交通も発達している。(P6の囲み記事参照)

ホスト組合は、鉄道・バス・航空・海運等、さまざまな交通・運輸部門を組織するユニフォー(ITF加盟人員約4万人)が務め、今回は、そのユニフォー本部事務所が会場となった。

主要議題は、2025年度活動計画の進捗状況、ITF書記局の再編、都市交通の動向、グローバル戦略・方針、2026年度活動計画であった。都市交通の動向やグローバル戦略・方針の議題においては、自動化、サービスとしてのモビリティ(MaaS)、バスのEV化、安全衛生(労働者への暴力等)などについて、各国の現状や問題点が共有され、活発な議論が行われた。

主な内容は次の通りである。



【自動化】

自動化、特に自動運転の流れは、世界の労働組合が考えているよりもずっと速く進んでおり、組合側も積極的に各国における動向や問題点について、情報交換を行っていくべきだという点で意見の一致をみた。そして、北米(アメリカ・カナダ)の公共交通を組織するATUのジョン・ライオンズ委員の提案に基づき、公共交通の自動化について情報交換するタスクフォースが設置されることとなった。メンバーは、自動化に関心の高いITF加盟組合の有志で、池之谷議長も委員として参加を要請された。このタスクフォースの活動の一環として、今年、北米における公共交通自動化の現状を視察するツアーを実施することをATUが提案し、歓迎された。ATUは、ワシントンD. C. の地下鉄の完全自動運転化など、組合員の雇用に直接影響が及ぶ自動化関連の課題に直面しており、情報収集やリサーチを積極的に行っている。2025年10月には、ATU委員長を団長とする視察団を東京に派遣し、日本の鉄道・バスの自動化の現状を学んだ^{*2}。視察先に日本を選んだ理由は、ワシントンD. C. 地下鉄の自動運転システムのモデルとして、日本の自動化システムが言及されたためだという。ATUが提案した北米視察ツアーは、この東京視察のお礼の意味も込められている。アメリカはタクシーで自動運転レベル4が実用化されており、組合の警戒心も強い。

池之谷議長からは、日本では交通・運輸産業の賃金・労働条件が他産業に比べて低く、人手不足からAIや新技術の導入が進んでいること、労働組合としては、移動困難者を救うために新技術に頼らざるを得ないことを理解しつつ、安全・安心を第一に考え、雇用への影響も踏まえながら、慎重の立場で労使対話を行っていることを報告し、「AIで、人や荷物は運べても、人の心は運べない」というメッセージを伝えた。



【MaaS】

日本においては、各交通モードの接続性向上の観点から肯定的に捉えられることが多いが、ITFにおいては、主にマイクロトランジット^{*3}の関連から、警戒すべき対象として議論されることが多い。

ITFにおける今後の取り組みの出発点として、書記局が討議資料「MaaS：公共交通労働組合はどう対応すべきか」を提示し、MaaSが既存の公共交通の脅威となる点(労働条件の切り下げ、交通計画の阻害、データ抽出、グリーンウォッシング(実態の伴わないエコ・アピール))と、機会となる点(ファースト/ラストマイルの交通空白の解消、自転車シェアリング等は公共交通を補完、ロンドン交通局の「TfL Go」アプリのような、公営プラットフォームの強み)を説明し、組合としてどう対応すべきかの議論を求めた。

委員各位からは、MaaSの労働者を従業員と認めさせることや、彼らを組織することの重要性を指摘する意見や、労働者が提供しているデータは、テック企業にとっての生命線であり、データ主権を

運動の戦略とすべきとする意見などが出された。また、複数の委員が以下のような、司法面等での勝利を報告した。

- ・ニュージーランドで2025年11月、ウーバー運転手を従業員と認める最高裁判決が出た。^{*4}
- ・米国カリフォルニア州で2025年10月、ライドシェア運転手に労働組合の結成と団体交渉を認める法律が成立した。(従業員とは認められていない。)
- ・オーストラリアの交通運輸労組(TWU)が2025年11月、フードデリバリー大手のウーバーイーツとドアダッシュとの間で、配達員の最低賃金保証(時給約3,200円)について合意した。事故保険の提供や紛争解決プロセスなどでも合意し、公正労働委員会(FWC)で承認されれば、2026年7月から実施される。
- ・インドで2025年11月、新労働法が施行され、社会保障制度の対象がプラットフォーム労働者に拡大された。また、プラットフォーム企業は売上の1~2%を労働者の福利厚生基金として拠出する枠組みが規定された。

【EV化】

書記局が、世界の動向を説明した。EV化(電気自動車への転換)は世界中で進んでおり、世界のEV販売シェアは、バスが46%、乗用車が26%、バン・トラックが8%となっている。新技術は、先進国から導入されることが多いが、EV化に関しては、国際開発機関による資金提供や技術協力を通じてグローバルサウス(新興・途上国)においても推進され、例えばブラジルでは、2025年のEV販売台数(20万台超)は2022年(2万5千台弱)と比べて8倍以上となっている。

電気バスについても、環境面、長期的なコスト面、労働者・乗客の健康面から、今後導入が一層加速することが見込まれる。雇用に関しては、特に整備員への影響が懸念される。電気バスは、ディーゼルバスに比べて必要な整備員が少なく、電気バスメーカーが車両と保守をセットで提供する場合もあるためである。

委員からは、電気バスに大きな問題はなく静かでよいといった意見も出されたが、バッテリー発火の危険性や、充電時間・スペースやインフラの不足を指摘する声が多かった。消防士の組合の協力を得て、運転士の消化訓練を実施している組合もあった。



【労働者への暴力】

公共交通労働者への暴力は、世界共通の問題で、ITFは2024年のマラケシュ大会で採択された[C02号決議「無事に帰宅させよ」](#)を基に、グローバルな運動を展開している。ITFの欧州地域組織である欧州運輸労連(ETF)の女性委員会に所属するブルガリアの委員が、ETFとITFが共同で実施した女性に対する暴力・ハラスメントの調査結果について詳しく報告したほか、複数の委員が所属組合の方針や取り組みを報告した。

池之谷議長は、委員として、交運労協が組織する陸・海・空・観光職場の組合員にアンケート調査を実施し、議員へのロビー活動等を経て、カスタマーハラスメント防止を追加した改正法案を成立させた事例を紹介した。

【2026年度活動計画】

書記局が以下を提案し、承認された。

○多国籍企業に関する組合間のグローバルな調整強化

- ・主にトランスデブ、ケオリス、RATPに対する交渉戦略
- ・国際会議(バーチャル)の開催と合同行動の実施
- ・労働者の権利侵害事例の年次報告書作成
- ・未組織職場のオルグ支援とストに対する国際連帯

○メトロの組織化

- ・英鉄道海事交運労組(RMT)がホストする国際会議の開催
- ・自動化に起因する人員削減に反対するグローバルキャンペーン
- ・地下鉄労働者の居住状況に関する調査の実施

○「公共交通こそ未来」関連の活動

- ・MaaS:公共交通当局と関係を構築しようとしているMaaSの追跡、従業員としての法的地位や団体交渉権を勝ち取った組合の事例調査
- ・COP31(トルコ)での公共交通関連イベントの開催と各国政府へのロビーイング
- ・AIの影響調査と政策提言

○バス関連

- ・自動化:自動化タスクフォースの設置と北米視察ツアーの実施
- ・EV化をめぐる労使交渉のための資料作成(組合の経験・事例やITFでの議論を基に)
- ・BRT(バス高速輸送システム)のオルグ支援と労働者への影響評価(主に途上国)

○労働安全衛生

- ・暴力・ハラスメントと組合の対応に焦点をあてたメディアキャンペーン(ETFとの共同調査報告書を活用して)
- ・気候変動の労働者への影響に関する調査結果発表と提言

○国際公共交通連盟(UITP)との関係

- ・UITP(使用者団体)とのグローバル労使対話(隔年開催)の継続
- ・多国籍企業と当該組合との年次会議の開催を目指す。目的はグローバル協定の締結ではなく、特定の問題に関する原則合意
- ・UITPと共同実施した調査報告書「世界の都市交通における雇用状況」の活用(メディア戦略やロビーイングに活用)
- ・労使の意見交換会:労使共通の関心事について、さまざまな使用者団体を招いて実施。2026年のテーマはジェンダー平等

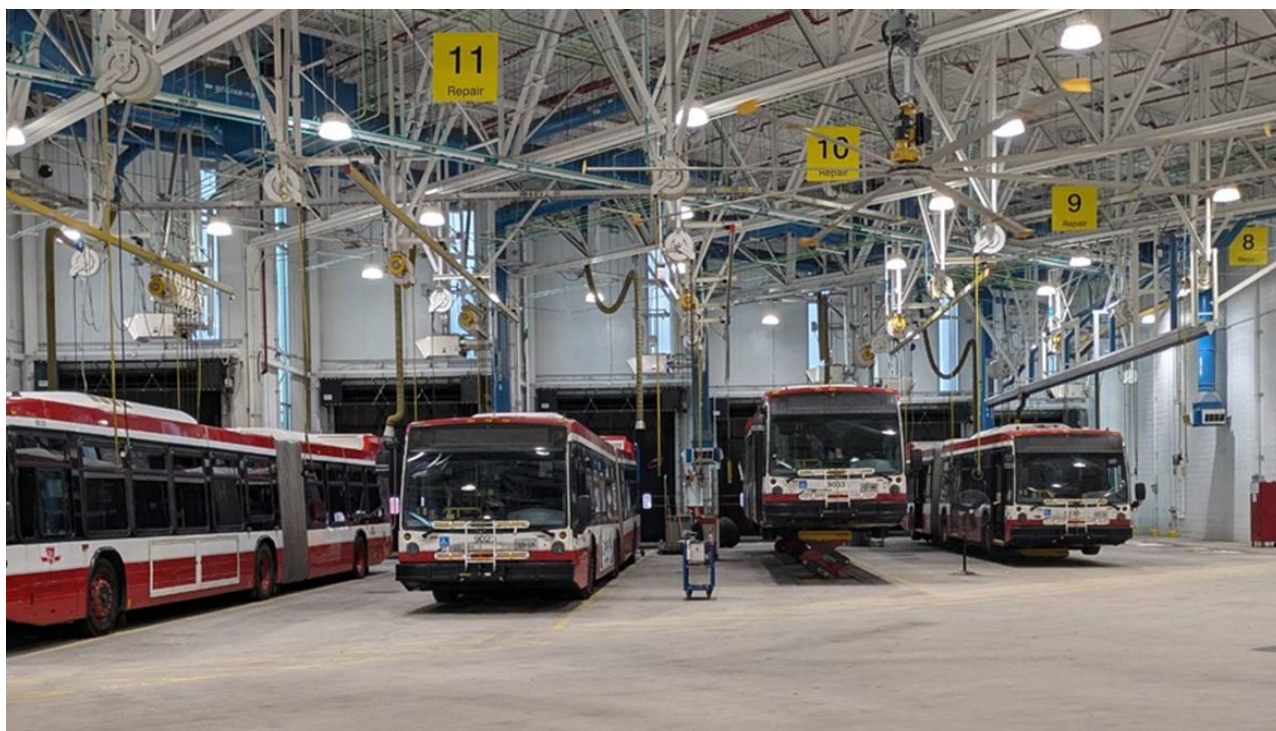
◎職場視察

2025年11月26日午後に、トロント交通局(TCC)のマクニコル・バス営業所を視察した。2023年に営業を開始した最新鋭のTCCバス営業所で、敷地面積は29,000㎡、バス250台、運転士550人、整備員90人の拠点となっている。環境に配慮した設計がなされ、屋上緑化(14,000㎡)、ソーラーパネル、地下貯水池(3百万リットル)、ソーラーウォール、バードストライク防止窓などが備え付けられている。



建物は保守棟と運行棟に分かれており、保守棟には車庫、保守、検査、修理、給油、充電、洗車、清掃、保守員のためのスペースがあり、運行棟には運行管理・事務、運転士のためのスペースがある。

TTCは運行バスのゼロミッションを2030年までに50%、2040年までに100%達成することを目指している。マクニコル・バス営業所には約30台の電気バスが導入されている。



▲60フィート(約18m)連結バスも



▲真剣なまなざしで視察される委員たち
中央がボンタ議長



▲1980年代に製造されたGMバス
(現在は非営業)

*1 国際運輸労連(ITF)はロンドンに本部を置く、交通運輸労組の国際組織。150カ国の700組合が加盟。海運、港湾、水産、鉄道、路面運輸、航空・観光、内陸水運で働く世界の労働者2千万人の利益を代表している。

*2 視察の様子がATUのウェブサイトに掲載されている。

<https://www.flickr.com/photos/atuinternational/albums/72177720329502608/with/54836128283>

<https://www.flickr.com/photos/atuinternational/albums/72177720329562213/>

*3 マイクロトランジットとは、アプリを使ったオンデマンドの交通手段で、通常は小型車両で運行される。主要な交通機関と地域を結ぶ「ラストマイル」の解決策として、世界各国で導入が推進されている。2024年の第46回ITF世界大会では、[自動運転に関する決議\(D06号決議\)](#)とともに、[マイクロトランジットに関する決議\(D07号決議\)](#)が採択されている。

*4 [ITFオンラインニュース](#)でも紹介されている。

トロントの公共交通

トロント市内では、TTCが市から運営費の補助を受けて地下鉄、ストリートカー(路面電車)およびバスを運行している。2024年の平日の平均利用者数は約270万人で、北米ではメキシコシティ、ニューヨークに次ぐ規模だ。

運賃は区間や路線にかかわらず一律\$3.30(現金の場合は\$3.35)で、乗り換えは2時間以内であれば無料で、バス・地下鉄・ストリートカー間を何度でも乗り降りできる。

ダウNTOWN(市中心部)で、地下鉄とストリートカーに乗車してみた。地下鉄は南北方向と東西方向の主要路線2本のシンプルな構造で、路線が複雑に絡み合う東京の地下鉄とは対照的だった。地下鉄でカバーしきれないエリアをバスとストリートカーが走っているが、ストリートカーは路線も分かりやすく、大きな窓から景色を見渡せるので自分がどの位置にいるか迷うことなく、非常に利用しやすかった。車線を一般車両と共有して走行しているため、停車場も車が通る一般道にあり、降りる時には注意が必要だ。



シェアサイクル(自転車)の普及も進んでいる。トロント市駐車局(TPA)が運営するアプリベースのサービス「バイクシェアトロント」が主流で、市内に1万台以上の自転車と1千か所のステーションを展開している。TTCバスは前方に自転車ラックを備えており(職場視察のマクニコール・バス営業所TCCバスの写真参照)、1~2台の自転車を運ぶことができる。

以上