

交運労協 FAX ニュース NO. 1

港区芝浦3-2-22 田町交通ビル 3階 発行日 2019年10月17日

TEL:03-3769-6571 FAX:03-3769-6570

発行人 高松 伸幸

交運労協URL <http://www.koun-itf.jp>

第35回定期総会を開催！

2020年活動方針を採択！

『連携・協働・共創』

交運労協の総力を結集し

交通運輸産業の将来展望を切り拓こう！

交運労協は、10月3日、都内・「全日通霞が関ビル」において第35回定期総会を開催した。来賓として、連合の相原康伸事務局長をはじめ厚生労働省から山田雅彦政策立案総括審議官、国土交通省から瓦林康人公共交通・物流政策審議官、立憲民主党・福山哲郎幹事長、国民民主党・玉木雄一郎代表、社民党・吉田忠智選挙対策委員長にご出席いただいた。また、交運労協政策推進議員懇談会の近藤昭一衆議院議員（会長）、赤松広隆衆議院副議長（顧問）、辻元清美衆議院議員（事務局長）、泉健太衆議院議員（事務局次長）、松田功衆議院議員（幹事）、および先の参議院議員選挙において交運労協の推薦候補として当選した森屋隆参議院議員、岸真紀子参議院議員が出席された。

議事は2019年活動報告および決算報告、2020年活動方針及び予算案を提案し、満場一致で採択した。

新役員には住野敏彦議長（再：私鉄総連）、高松伸幸事務局長（再：運輸労連）等が選出された。

【島副議長（航空連合会長）開会挨拶及び議長団選出】



総会は、島大貴副議長（航空連合会長）の司会・開会挨拶で始まり、松谷哲治事務局次長からの資格審査委員会報告を行い、総会成立確認後、議長団に小松俊裕代議員（私鉄総連）、太田武二代議員（労供労連）を選出し、議事を進行した。

【議長団に太田、小松両氏を選出】

【住野敏彦議長 挨拶要旨】

○自然災害について

2月に発生した北海道・胆振中東部地震をはじめ、7月から9月にかけて猛烈な台風の発生など多くの自然災害が発生し各地で甚大な被害をもたらした。

改めて、お亡くなりになられた方へのご冥福と被災された方々へお見舞いを申し上げるとともに、一日も早い復旧・復興をお祈りしたい。

社会的インフラ・生活のライフラインである私たちの交通運輸産業の復旧作業等においては、基本的に事業者が行うようになっており、道路や河川などの基幹インフラとしての同等の対応が無ければ、路線廃止や労働環境の悪化を招く事に繋がりがかねない。引き続き、支援制度の確立や災害に強い町づくりの推進と老朽化対策、緊急事態の際の代替え輸送対応などを求めていく。

また、二次災害を防ぐための「計画運休」など定着しつつあるが、情報伝達や足止め対策、普及後の対応には課題があり周知徹底と利用者等に理解していただく対策も検討が必要である。

○選挙闘争と政策・制度要求の実現について



今年は12年に一度の亥年選挙と言われ、4月の統一地方自治体選挙と、7月の参議院選挙が実施され、参議院選挙においては、5名の推薦候補者を決定し、組織内候補者3名と議員懇から1名の当選を勝ち取る事が出来た。改めてご奮闘いただきましたことに感謝する。

本日、私どもの総会に各政党を代表してご臨席を賜っており、私たち労働組合は最大の応援部隊でもあり、引き続き強固な連携を図りながら、明日から始まる国会対策はもちろんの事、次の総選挙に向けて取組みを進めていかななくてはならない。交運労協の取り組みの柱である政策・制度要求の更なる実現に向けて、政策推進議員懇談会のより一層の強化を図る事がはもとより、交渉のあり方や要求内容の重点化、集中化を図り、可能な限り統一的な取組みが出来るようにご協力をお願いしたい。

○当面する重要課題について

「働き方改革」について、交通運輸産業は、益々人手不足感が強くなっている。自動車運転業務においては、6月の有効求人倍率をみると、平均で約3倍、大都市部においては4倍以上にもなっており、待ったなしの状況が続いている。低賃金・長時間労働是正は一筋縄でいくものではないが、労働環境の改善に向けた88項目の施策や各協会のアクションプランの検証はもちろんの事、

改善基準告示においても 2021 年度を目途に見直しの議論が進められており、実効性のある取り組みを推し進めていかななくてはならない。本年 4 月から時間外労働の罰則付き上限規制が施行され、来年の 4 月には中小企業にも適用されることになり、時間外の削減によって手取り収入が減っては根本的な改善とは言えず、人財への投資として労使交渉を積み上げていく事が必要である。出入国管理法の改正による、外国人労働者の受け入れ拡大や、AI や IoT の活用による自動化などの実用化に向けての課題もある。

また、シェアリングエコノミーと称したライドシェア「白タク合法化」については、現在、水際で阻止しているものの、自家用有償運送の規制緩和を検討し、実質的な解禁・参入に向けた議論が加速している。加えて、違法民泊撲滅に向けた対策など、来年はオリンピック・パラリンピックに向け、安全・安心の確保はもとより、健全な事業の確立、魅力ある労働環境の改善に向けて全力で取り組んでまいりたい。

交通政策基本計画や地域公共交通網形成計画による、人流・物流のネットワークは進展していないのが現状で、労働力不足に対応するためにも、効率の良い物流網の構築やモーダルシフトや貨客混載など連携した輸送を推し進めていかななくてはならない。また、地域交通においても、需要の減少等による収支の悪化や、運転者不足による路線の撤退が加速する中で、過度な競争政策を見直し、持続可能で地域にとって最適な利便性の高い交通ネットワークの維持・確保を実現することが重要である。加えて、高齢者の運転免許返納に伴う移動手段の確保や、広域的な交通網の実現、インバウンドの増加による観光地等への移動など、今後は、IoT や AI の活用、自動化や MaaS 等のサービスも踏まえ、関係組織と連携・協働し取り組みを進めてまいりたい。

○地方・県交運労協との連携について

交運労協は、10 の地方交運と 44 の県交運で組織しており、地方創生が最も重要課題となっている。今年の実態調査から、地方においては組織人員の減少や財政難等により、本来の政策活動が出来ない状況が生まれており、交運労協の仲間が一丸となって、魅力ある産業にするためには全体の問題ととられ、今後の対応策について検討を進めてまいりたい。合わせて、組織運営のあり方や、将来展望を見据えた財政基盤の確立に向けて議論を積み上げていきたい。

私たちを取り巻く環境が急速に変化する中で、的確に対応することが必要であり、引き続き、「連携と協働のもと、共創の精神」をもって、山積する政策課題の実現に取り組んでまいりたい。引き続きのご支援・ご協力をお願い申し上げます。

本総会が紳士的かつ活発な議論のもと、2020 年の活動方針に肉付けをしていただき、令和元年のスタートしてふさわしい総会にさせていただくことをお願いしたい。

【相原康伸連合事務局長 挨拶要旨】

本年「連合」は結成 30 年を向かえる。労働組合の組織率は 1989 年には 26% だったが現在 17%となっているが、連合としては働く人の声が世の中に響くような取り組みを進め、豊かな人生を送ることができる世界を実現したい。



政策実現に向け、政治の場面で働く人の声を掲げ、求めることは自然な立ち振る舞いである。三党一会派の心あわせ・力あわせに期待し、多くの努力を培い野党の前進を目指して頑張りたい。

交運労協第 35 回定期総会の成功を祈念するとともに、更なる政策実現及び発展を

祈念申し上げ連帯の挨拶といたします。共にがんばりましょう。

【高松伸幸事務局長から活動方針等を提案】

高松伸幸事務局長より「2019 年活動報告」「2020 年活動方針(案)」、慶島譲治事務局次長より「2019 年決算報告」「2020 年予算(案)」の提案を行った後、質疑応答に入り、以下の発言を受けた。

【発言者と発言項目】

J R 連合：中山代議員

交通運輸産業はまさに激動の渦中にあり交通運輸産業の明るい展望を切り拓くためにも「交運労協」における更なる連携は必要不可欠である。

J R 北海道・四国には、この間、経営支援措置が講じられており、これが 2020 年度末で節目を迎えることから、2021 年度以降の新たな支援策の実現にむけて、国会における議論や国交省など関係省庁への働きかけを強化していかなければならない。

J R 貨物は、鉄道事業の黒字化を果たせるようになったものの、北海道新幹線との青函トンネルの共用走行の課題を抱えており、安全面を十分に考慮しながら、今後の J R 北海道の経営支援策とセットで議論しなければならない。



各地域で、人流・物流ネットワークのあり方について、最適で、持続可能な、「あるべき姿」・「将来像」について、あるいは具体化にむけて、前進させていくような議論が十分になされているとは言えない。日本全国それぞれの地域で、持続可能な人流・物流ネットワークの実現にむけた取り組みが必要不可欠である。

バス産業は、労働時間が長く、賃金水準が低いといった労働条件で、産業の魅力が損なわれ、運転者不足を招いている。先の働き方改革関連法改正において、付帯決議に改善基準告示の見直し検討について盛り込まれた。実効性ある見直しをしていかなければならない。同時に、賃金をはじめとする労働条件を改善するためには、それに見合った適正な運賃を収受し、利益を上げていかなければならない。バス産業が、地域によっては鉄道以上に、地域の公共交通としての役割を果たすためにも、構造的な課題の解決にむけて取り組んでいく必要がある。

先日の関東エリアを襲った台風によって、鉄道が遮断されるとともに、空港がパンク状態になったという事象があったように、災害時における交通モードを越えた連携の新たな課題もある。

人口の減少と少子高齢化の進展の中で、持続可能な人流・物流ネットワークの形成は喫緊の課題であり、国土交通という観点だけでなく、社会福祉や経済産業といった観点からも解決にむけて取り組み、人流・物流ネットワークを支えるモードすべてが「チーム」となって対処すべき時期にきている。これまでは「競争」を是とする産業構造を形成し、「競争」が一定程度利便性を高める結果を生み出したことは否定しないが、今後は「競争」のみならず、「協業」、まさに「連携」を柱に据えた産業構造へと転換していくべきである。陸・海・空のすべてのモードが協力・連携し地域に求められる持続可能な人流・物流ネットワークが築けるはずである。単なるスマホのアプリなどの「狭義の意味での MaaS」ではなく、すべてのモードが連携するといった「広い意味での MaaS」の取り組みは、こうした観点での大きな転換点になるのではないかと期待している。

「交運労協」は、まさに各モード・各事業者の壁を越えて取り組むことのできる、存在であることは明らかで、これまで以上に重要な役割を担うべく、「交運労協」のプレゼンスを上げていかなければならない。JR連合は、モード間の繋がりを深めるといった今回の提起に賛成の立場であるものの、既存の政策委員会が、国交省の総合政策局などを相手に、横断的に取り組んできた経緯もある。単に会議体を作ればよいというものではないし、政策委員会とのすみわけをどうするかという整理も必要であるが、現段階での執行部における課題認識、および具体的な取り組みイメージがあればご教示願いたい。

国際活動について、アジアや世界における日本の役割が高まっている中

で、様々な取り組みにおいて、日本の交通運輸産業の総意として意見が発信されるように交運労協として、ITFと連携し取りまとめをお願いしたい。

JR総連：八幡代議員



働き方改革関連法が成立し、「労働時間の上限規制」や「年次有給休暇の取得」が義務付けられ、さらには「同一労働同一賃金」も来年4月から施行されようとしている。慢性的な要員不足のなかで労働組合として、いかに組合員の安全や健康を守っていくのか、そのためにもチェック機能をさらに高めていく必要があり、併せて、交通運輸産業で働く者にとっての真の働き方改革を進めるとともに、魅力ある仕事として社会に広く認められるように、労働条件の維持・向上にもさらに力を入れていかなければならない。

10月1日に閣議決定された「過労死等防止対策白書」では、運輸業が2018年度の過労死を含む脳・心臓疾患の認定件数で最多となり、精神疾患も多いことが報告され、業種別で「運輸業、郵便業」が脳・心臓疾患の認定件数が94件、職種別ではトラックやタクシーの運転手など「自動車運転従事者」が最多の85件を占めている。さらに、過労自殺などを含む精神疾患の認定件数は35件と、一般事務従事者の41件、営業職従事者の38件に次ぐ多さとなっている。これは、自動車運転業務が罰則付きの時間外労働上限規制の適用が5年間猶予されていることが、背景にある。

最近では、働く側の意識も変化しており、転勤や交代制勤務などがある仕事を嫌う傾向が強くなっている。こうした中で、来春に就職を予定している学生のニーズに合わせて「地域限定社員」という勤務地を限定した採用形態を導入する動きが強まっている。

このような状況の中で、やはり「労働時間の上限規制」や「年次有給休暇の取得義務」がしっかりと守れるよう、労使間で協議をしながら進めていかなければならない。また、自動車運転業務については、一般則の施行から5年後に年960時間以内が適用されるなど、他産業と比べても長時間労働が許容される環境にあることの改善を求めなければならない。よって、今後ともワークライフバランスやディーセントワークの実現に向けて、従来の働き方を見直し、メリハリのある働き方、職場環境を整える取り組みが重要である。

自然災害が多発化・激甚化しており、各地で大きな被害が出ており、特に鉄道については、復旧費用は大半が事業者任せで政府の支援策も十分なもの

とは言えず、そのことが復旧の遅れにつながっている要因の一つとなっている。災害に強い街づくりはもとより、鉄道に隣接する河川や山などの防災・減災対策も国や地方自治体の手で進めてもらう必要があり、鉄道施設の復旧に向けた助成金制度など、支援の拡充や防災・減災の観点から鉄道施設の老朽化対策、耐震化対策など、万が一災害が起きても被害を最小限に食い止めるための安全対策が求められている。ひとたび鉄道が寸断されてしまうと、人流のみならず物流も止まり、運休する期間が長ければ長いほど、地域で暮らす人々の生活に大きな影響を与える。

交運労協として、こうした政策課題の実現に向けて、政策推進議員懇談会の国会議員のお力を借りながら、さらに魅力ある交通運輸産業を構築するための取り組みを前進させていただきたい。また、JR北海道とJR四国の支援策について、2年間の期間限定の支援であり、2021年度以降の新たな支援策については法的措置が必要になる。

国政の場への働きかけが重要になるので、ぜひとも新たな支援策の確定に向けた取り組みをお願いしたい。

JR連合：白壁代議員



JR連合は、「男女平等参画推進委員会」を年2回開催して女性活躍推進を進めており、意思決定の場への女性役員が参画できる環境づくりなど取り組んでいる。さらに、年3回女性役員の意見交換会を開催し、労組役員経験のある国会議員との意見交換も開催した。

中央・地方・都道府県交運労協においても、女性が参画しやすくなるよう積極的な働きかけおよび取り組みをお願いするとともに、「女性委員会」には期待をしており、交通運輸産業に携わり同じような課題に直面する女性役員どうしが交流を図り励ましあいができるような企画をお願いしたい。

男女平等参画や女性活躍推進の議論が交通運輸産業の実態を把握されていない現状がある。また、育休からの復帰後の現状などの課題にも焦点を当てていただきたい。

「女性活躍加速化助成金制度」の予算拡充だけでなく、深刻な人材不足を抱える交通運輸産業で女性採用をさらに促進する制度となるような積極的な行政への働きかけが重要である。

交運労協に加盟する産別においても実態把握のために、女性従業員数・組合員数・役員の有無など点検し、女性が働き続けることができる環境づくりが必要不可欠である。

航空連合：川原代議員

多くの産別で人材不足の課題がだされてり、我々航空関連産業も同様の状況にあり、特に空港は人手不足の課題が顕著となっている。

国として観光立国をめざし、訪日旅行者4,000万人、6,000万人の達成をめざしている状況下、交通運輸業界が果たす役割は大きいものとする。

政府などからは目標達成に向けたボトルネックは空港の受け入れ環境にあるといった趣旨の発言がなされている。航空関連産業を代表する産別として、航空連合が空港の受け入れ環境整備に向け、空港で働く魅力などを強く発信する必要があると認識しており、特設サイトを立ち上げるなど多くの仲間を巻き込んだ活動を展開している。しかし、日本だけでも90を超える空港があるなか、我々、航空連合だけでは、すべての職場の課題の仲間と政策課題や働く魅力に関する意見交換を実施することは難しく、一昨年前から、交通労連のご協力をいただきながら、実際に空港で働く皆さんとの政策議論などを実施させていただいている。

こうした活動をさらに広げていくためにも、ぜひ、交運労協に集う皆さんと産別の枠組みを超えた活動を実施させていただきたく、交運労協の活動として検討をお願いしたい。交運労協に集う仲間との意見交換という観点では、災害対応に関する意見交換も必要であると認識しており、先日の台風15号における成田空港の孤立化や昨年の関空の孤立化、また、大雪時の対応など、各業種でどのようなことが起こり、どのような改善が必要なのか、国など関係各所も巻き込んだ議論をお願いしたい。

自治労・全国一般：亀崎代議員



長時間労働・人材不足・再雇用問題など労働条件に係る問題が山積している。また、来年の通常国会において議論されるであろう解雇の金銭解決をはじめ裁量労働制の拡大・フリーランスなど集団的労働条件が整っていない労働者の拡大などについて賃金・労働条件改善が重要であり、その取り組みが組織拡大につながると考える。

その観点から、2020 春季生活闘争方針や日々の労働条件改善の取り組みについて補強をお願いしたい。



長時間労働・人材不足・再雇用問題など労働条件に係る問題が山積している。また、来年の通常国会において議論されるであろう解雇の金銭解決をはじめ裁量労働制の拡大・フリーランスなど集団的労働条件が整っていない労働者の拡大などについて賃金・労働条件改善が重要

〔活動方針等の採択〕

議長団の采配により、2019年の活動報告と決算報告、2020年の活動方針案と予算案の提案に対して、拍手による採択を求め、いずれも満場一致で採択した。

〔新役員を選出〕（別添）

役員選出は松永次央役員推薦委員長（全自交労連書記長）より新役員選出に至る経過が報告された後、立候補者の氏名が発表された。議長団は総会に付議された事案として取り扱い、新役員体制は満場一致で承認された。新役員を代表して、再任された住野議長（私鉄総連）が挨拶をした。



〔『総会宣言』を採択〕（別添）

別紙に添付した『総会宣言』（案）を松谷哲治事務局次長が読み上げ、満場一致で採択された。

〔榎本副議長（JR総連執行委員長）の閉会挨拶〕



榎本一夫副議長が閉会挨拶した後、住野議長の音頭で団結ガンバロウを行い、散会した。

以上

総 会 宣 言

東日本大震災から8年7か月が経過したが、現在も約4万8千人の方々が避難生活を余儀なくされている。近年では地震・台風・豪雨などの自然災害が多発化・激甚化しており、全国各地に甚大な被害をもたらしている。我々の職場である道路や鉄道、空港・港湾など交通運輸施設も大きな被害を受け、特に、鉄道については被害からの復旧は大半が事業者任せとなっており、政府の支援策は十分なものとはなっておらず、そのことが復旧の遅れにつながっている。今後とも大震災など大規模災害を風化させることなく、復旧・復興に向けて取り組むとともに、災害に強い街づくりの実現をめざし、政策提言を強めていかなければならない。

日本の人口減少・少子高齢化は深刻な状況で、交通運輸産業は、他産業以上に人手不足感が強くなっている。政府は、出入国管理法を改正し、外国人労働者の受け入れ拡大やAIなど先進技術を活用した自動運転の促進をめざしているが、実用化に向けては課題も多く残されている。また、本年4月より働き方改革関連法が施行され、時間外労働の上限規制については、2020年4月から中小企業にも適用されるとともに、自動車運転業務については、一般則の施行から5年後に年960時間以内が適用されることになっている。「改善基準告示」の見直しも踏まえ、自動車運転業務の長時間労働是正と労働環境の改善に全力をあげていかなければならない。

地域公共交通においては、需要減に伴う収支の悪化や、運転者不足によるバス路線の撤退などが加速する中、これまでの過度な競争政策の見直しが求められている。利用者目線で利便性の高い交通サービスの実現や地域交通ネットワークの維持・活性化に向け、国・地方公共団体・事業者・地域住民などの関係者と連携・協働して取り組んでいかなければならない。

第2次安倍政権の発足以降、約7年が経過し、この間、森友・加計学園問題や公文書の隠蔽・改ざん、数の力を背景にした強引な国会運営など、一強政治の弊害が拡大している。私たちは、「国民主権・働くものと生活者の視点に立った政治」を取り戻さなければならない。また、安全の確立、雇用の確保、労働条件の改善、産業政策の前進のためには政治と無関係ではいられない。とりわけ、政策・制度要求は、交運労協の取り組みの柱であり、政策推進議員懇談会との連携をさらに強化していかなければならない。

取り巻く環境の急速な変化に的確に対応し、山積する政策課題の前進のためには、交運労協のスケールメリットを活かし、影響力を高めることが不可欠である。本総会で決定した方針を踏まえ、「連携・協働・共創、交運労協の総力を結集し、交通運輸産業の将来展望を切り拓こう」のスローガンのもと、陸・海・空・観光・サービスに働く18構成組織・60万人の仲間は総力を挙げて奮闘していくことをここに宣言する。

2019年10月3日
全日本交通運輸産業労働組合協議会第35回定期総会

交運労協 2020年役員立候補者名簿

2019年10月3日

| 役 職 名 | 氏 名 | 組 織 名 ・ 役 職 |
|-------|---------------------|--------------------|
| 議 長 | すみの としひこ 住野 敏彦 | 私鉄総連 特別中央執行委員 |
| 副 議 長 | なんぼ じゅんすけ 難波 淳介 | 運輸労連 中央執行委員長 |
| | たのべ こういち 田野辺 耕一 | 私鉄総連 中央執行委員長 |
| | おぎやま いちろう 荻山 市朗 | JR連合 会長 |
| | そのだ りゅういち 園田 龍一 | 交通労連 中央執行委員長 |
| | しま ひろたか 島 大貴 | 航空連合 会長 |
| | ごとう つねやす 後藤 常康 | サービス連合 会長 |
| | えのもと かずお 榎本 一夫 | JR総連 執行委員長 |
| | やまだ のぶや 山田 修也 | 自治労・都市交評 都市交通局長 |
| | もりた やすみ 森田 保己 | 海員組合 組合長 |
| | いとう みのる 伊藤 実 | 全自交労連 中央執行委員長 |
| | はせがわ たけひさ 長谷川 武久 | 全日建 会長 |
| | 事務局長 | たかまつ のぶゆき 高松 伸幸 |
| 事務局次長 | けいしま じょうじ 慶島 譲治 | JR連合 特別執行委員 |
| | まつや てつじ 松谷 哲治 | 全港湾 特別中央執行委員 |
| 会計監査 | ぬき まさかず 貫 正和 | 交通労連 組織部長 |
| | ひらまつ たかし 平松 敬史 | サービス連合 中央執行委員 |

| 役職名 | 氏名 | 組織名・役職 |
|--------------------|---------------------|-----------------|
| 幹事 | よなが しょうしん 世永 正伸 | 運輸労連 中央副執行委員長 |
| | きむら けいいち 木村 敬一 | 私鉄総連 書記長 |
| | おがた たいじろう 尾形 泰二郎 | J R連合 事務局長 |
| | ささき ひろおみ 佐々木 弘臣 | 交通労連 書記長 |
| | ないとう あきら 内藤 晃 | 航空連合 事務局長 |
| | ささやま まさふみ 笹山 雅文 | サービス連合 会長代理 |
| | やなぎ あきのり 柳 明則 | J R総連 書記長 |
| | にわの おさむ 庭野 修 | 自治労・都市交評 交通政策局長 |
| | いけや よしゆき 池谷 義之 | 海員組合 中央執行委員 |
| | まつなが つぐお 松永 次央 | 全自交労連 書記長 |
| | ましま かつしげ 真島 勝重 | 全港湾 中央執行委員長 |
| | まつかわ さとし 松川 聡 | 国労 中央執行委員長 |
| | みよし まさゆき 三好 雅之 | 労供労連 事務局次長 |
| | たなか けんじ 田中 健二 | J P労組 中央執行委員 |
| | きくち すすむ 菊池 進 | 全日建 中央執行委員長 |
| | かめざき やすひろ 亀崎 安弘 | 自治労・全国一般 事務局長 |
| おちあい ひろあき 落合 弘明 | 鉄構労 中央執行委員長 | |
| かまた ひろかず 鎌田 博一 | 鉄道関連労 事務局長 | |