

交運労協 FAX ニュース NO. 2

港区芝浦3-2-22 田町交通ビル3階 発行日 2017年10月25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33回定期総会を開催!

2018年活動方針を採択!

『改革・連携・協働』

結成30年、交運労協の総力を結集し

持続可能な交通運輸産業の構築をめざそう!

交運労協は、10月11日、都内・「リーガロイヤルホテル東京」において第33回定期総会を開催した。来賓として、連合の神津里季生会長をはじめITFのステーブ・コットン書記長、社民党の又市征治幹事長、交運労協政策推進議員懇談会の福山哲郎参議院議員(幹事)、厚生労働省から本多則恵総合政策・政策評価審議官、国土交通省から金子正志総合政策局・交通計画課長にご出席いただきご挨拶を受けた。

議事は2017年活動報告および決算報告、2018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。



【議長団に千葉、内野両氏を選出】

総会は、松岡裕次副議長(JR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、議長団に内野貢弥代議員(航空連合)、千葉崇代議員(サービス連合)を選出し、議事を進行した。

【住野敏彦議長 挨拶要旨】

○衆議院解散総選挙について

安倍首相は、9月28日北朝鮮問題が一層緊迫する中で、「国難突破」と称し野党からの臨時国会の要求を無視し解散した。「大儀なき解散」は言うまでもなく、正常な国会運営をしない、国民の声に耳を傾けようとしない傲慢な政治姿勢に他ならない。

2012年12月に第2次安倍政権が発足して5年が経過したが、「派遣法の改悪」や、「安全保障関連法案」、「共謀罪」の強硬的な成立をはじめ、「森友・加計問題」についても疑惑の解明が無いまま解散した安倍政権を絶対に許すわけにはいかず、私たちは引き続き、民主主義と働く者や国民のための政治を取り戻すために粉骨砕身の取り組みをしなくてはならない。

一方、安倍政権の交代を目指し、9月28日の民進党両議員総会で決定した希望の党との合流は、残念ながら排除の論理と踏み絵によって混迷し、「立憲民主党」の立ち上げや無所属での出馬という、結果的に分裂という形になった。私たち労働組合と切磋琢磨し連携したことを考えると、非常に残念な気持ちで一杯である。この間、纏まらない・決められないと揶揄されたこともあったが、戒める意味で、私たち労働組合にもその責任の一端があったのではないかと思っている。私たち労働組合は相手の立場を理解することは必要ですし、排除の精神はあってはならない、意見の違いがあるからこそ民主的な議論ができると思っており、この総選挙が終わって総括することが必要と思うが、労働組合に軋轢を起こすことがあってはならない。まずは、推薦議員の当選と完全勝利に向けて結束することが第一義である。残り12日間しかありませんが一致団結して頑張ろう。



○政策・制度要求の実現と労働環境の改善について

今年も九州北部豪雨など多くの自然災害が発生した。先ずはお見舞いを申し上げます。東日本大震災から6年目、熊本地震から2年目が経過しますが、復興特別税の使途も不明確の中で、依然として復興・再生

の道のりは頓挫しており、とりわけ私たちの交通運輸産業は、社会的インフラとして、経済・社会活動さらには生活のライフラインと言われつつも、自然災害への復旧は相変わらず事業者任せである。地域創生を言われる中で、地域の公共交通は死活問題になっていて、引き続き災害に強い町づくり、補助制度や税制の大幅な改正を求めて、具体的な取り組みを展開していきたい。

また、「安全・安心」の取り組みは私たち交通運輸産業にとって、最重要課題である。一昨年の軽井沢スキーバス転落事故を受けて、昨年6月に更新制の導入や監査体制の厳格化、料金・運賃の適正化など「総合的な対策」を取りまとめられた。また、「事業用自動車総合安全プラン2020」も策定され、引き続き、交通事故ゼロ、労働災害ゼロを目指し、関係者と連携し、「安全・安心」の推進に向けて取り組んでまいりたい。

「ライドシェア・民泊」問題については、交運労協全体の問題として取り組んでいる。ライドシェアについては、貨物やバスにも参入の見込みでもあり、今後警戒した取り組みも課題である。また、民泊については、民泊新法もでき、悪質事業者排除に向け、「観光・国税・消防庁」の情報共有が確立されるようであるが、更なる安全・安心・信頼に向けて取り組んでまいりたい。

現在、署名活動もお願いし65万筆はクリア出来ているが、引き続きのご協力をお願いしたい。

労働環境の改善について、低賃金・長時間労働の是正なければ、人材不足の解消には至らない。全産業と比べて低い賃金水準の解消に向けて、17春闘でも取り組んだミニマム水準のクリアと賃金制度の確立、不安定雇用の解消、定年延長など、安心して暮らせる制度の確立に向けて取り組みを強化したい。

また、長時間労働是正については、3月に出された「実行計画」への対応として、罰則規定には入ったものの、過労死（脳・心疾患）の多い業種のワースト1位に入っている自動車運転手の実態から見れば、5年後の月80時間、年間960時間は改善とは言えず、一般則に合わせなければ改悪と言っても過言ではない。加えて、5年間の猶予期間の対応として労使間でしっかりと改善に向けた協議をすることも大切である。現在関係省庁で、自動車関係の事業者に対してアクションプラン①生産性の向上、②多様な人材確保・育成、③取引環境の適正化、④行政処分の強化などを策定し、意見集約をしているところであり、今後、要請行動や国会対策、大衆行動を積み上げながら実現に向け取り組んで行きたい。また、IoTやAIなどの自動化（第4次産業革命）への対応についてもITFとの連携も含め、取り組みを進めていきたい。

○交運労協結成30年を迎えて

交運労協も1987年に結成して今年で30年を迎えることが出来た。時代と共に私たちを取り巻く交通運輸産業は大きく変化してきた。この一年間、更なる機能強化に向けて、これまでの運動を総括・検証し、「優先課題、中・長期検討課題」を策定することが出来た。今後、スローガンに掲げた「改革・連携・協働」の精神の下、「陸・海・空、観光・サービス」65万のスケールメリットを活かし、政策・制度要求の実現と労働環境の改善・向上を目指し、魅力ある交通運輸産業の着実な前進に向けて取り組んで行きたい。引き続きのご協力をお願いしたい。

【神津里季生 連合会長 挨拶要旨】

第33回定期総会ならびに30周年を迎えるにあたり心からお祝いを申し上げます。

連合結成より2年早くに、交通運輸産業及び関連の労働者を幅広く受け入れ結集し活動されていることにも敬意を表したい。

連合においては物価上昇がほとんど見られない中、大手を上回る中小の賃上



げや非正規労働者の賃金アップ率の上昇など「ソコアゲ春闘」の成果などについて世間に訴えていかなければならない。

働き方改革については、交通運輸産業において長時間労働にあえいでいるのは不条理である。連合の役割はこれらの不条理に立ち向かっ

ていかなければならない。

極めて理不尽な解散による選挙戦真只中であるが、連合における政治との係わりは重要であり、混沌とした状況のなかで働く者の思いを共有し、生活者の思いを代弁する候補者について自信をもって推薦したたかっていく。一強政治打破の原点に立ち返らなければならない。

結成30年を契機に更なる交運労協の皆さんの発展を祈念申し上げ連帯の挨拶といたします。共にごがんばりましょう。

【スティーブ・コットン ITF書記長 挨拶要旨】

住野議長をはじめ、交運労協の皆さんにこのような素晴らしい総会に招いて頂いたことに感謝したい。

ITFアジア太平洋地域において交運労協は非常に重要な役割を担って頂いていることに敬意を表し、今後も更なる協力をお願いしたい。

第4次産業革命における自動化、高齢化、人口減少の問題など山積してるがITFも皆さんとともにたたかっていきたい。

今後も交運労協と連携して頼りになるITFを目指します。

総会のご盛会を祝し、交運労協万歳！ITF万歳！



【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「2017年活動報告」「2018年活動方針(案)」、慶島譲治事務局次長より「2017年決算報告」「2018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】

運輸労連:杉山代議員



時間外の限度時間告示が法律化され、今まで適用除外だった自動車運転の業務が適用になることは一歩前進であると評価している。しかし、5年間の猶予期間は長すぎるし、猶予期間後に適用される時間規制が一般則ではなく、休日を含まない年960時間とされたことに対しては憤りを覚える。

自動車運転者は過労死が一番多い産業であり、我々の業界にこそ長時間労働の是正が必要であるにもかかわらず、現行の改善基準告示より長時間労働となる法改正を認める訳にはいかない。まして人手不足が顕在化している中で、これだけの長時間労働の産業であることがクローズアップされれば、ドライバー不足による物流のストップも現実味を帯びてくると考える。

そうならない為に、現在運輸労連では100万人請願署名運動を進めており、交運労協に集う多くの構成組織の皆様にご協力をいただいているところであり、この場をお借りし心から厚く御礼を申し上げたい。

要望として、活動方針にも明記されている、自動車運転者に対する一般則の適用に向け、社会に向けて世論を喚起するために、交運労協として何らかの大衆行動・取り組みを起こしていただければと思います。具体的な形は委任しますが、是非、ご検討いただきたい。

JR連合:中村代議員

7月に発生した九州北部豪雨や9月に発生した台風19号をはじめ、多くの自然災害により、各地域が壊滅的な被害を受け、鉄道路線も同様に被害を受けている。九州北部豪雨でいえば、未だに行方不明者の捜索が続く中、当該路線は治山・治水といった地方自治体などの公共工事の方向性が定まらないことから、復旧の目処が立っていない中、自民党の国土交通部会において承認された鉄道軌道整備法の改正法案が議員立法として国会に提出される可能性があるということが報道等でなされている。

自然災害によって鉄道設備が被災し地域の足を失う状況において、事業者が主体性をもって復旧にむけて進めていくことに、やはり国がしっかりと支

援していくことが重要だと考えており、補助制度の補助率のかさ上げや適用対象の拡大がなされるべきであると考えている。さらには、再発防止のための設備投資についても支援すべきであり、その大前提として、治山・治水といった公共事業も国が強化していかなければ、九州のように毎年のような自然災害が発生する地域においては生活が立ちゆかなくなり、地域の協議会における議論が建設的に行われることが必要であることは言うまでも無く、内容のしっかりとした吟味も含め、交運労協のリーダーシップを発揮していただきたい。

地域における持続可能な交通体系の構築について、昨今、交通運輸に関連する法令等をはじめ、地域にとって真に必要な公共交通を、交通事業者だけでなく、自治体や地元住民と一緒に考えて、守っていくことが求められている。



JR北海道の「単独では維持することが困難な線区」の問題については、北海道地域にさまざまな混乱を生じさせていますが、これは北海道だけの問題と捉えるべきではなく、地域公共交通の将来を見据えれば、日本全国どの地域にも今後直面することとなる課題であり、現実をしっかりと直視し、将来の日本の人流・物流の交通体系のあり方を含めた総合的な対策が求められている。

国土保全や地域振興・観光振興などとともに、将来の広域な交通体系も視野に入れつつ、各交通モードの特性を活かした持続可能な交通体系を構築していく必要がある。そのためには、現状ありきと考えるような意識から、交通事業者と地域が一体となって選択していけるように、自治体や利用者の理解とコミットを深めるための啓発活動にも積極的に取り組むべきではないかと考えるし、各地域の未来のためにも大切なことである。国や社会を広く巻き込み、訴え、働きかけていく運動を交運労協とともに推し進めていくことができると考える。JR連合としても、引き続き「チーム公共交通」「チーム地域共創」の実現に向けて邁進する所存である。

バス産業について、先日、国土交通省における審議会において、バス事業者に対するアンケート調査の結果が公表され、バス運転手にとって非常に過酷な労働環境の実態が明らかとなった。一方、労働基準法を含む労働法改正において、バス・トラックといった自動車運転手の時間外労働の上限規制では、他の産業と差を付けられることとなっており、バス産業が魅力ある産業とはほど遠い場所にあることを明確にしている。

さらに、貸切バス事業をはじめ、赤字覚悟の契約や手数料という名の割引が横行するなど、大小さまざまな事業者が激しい価格競争を強いられてお

り、過当競争がバス事業の根幹を蝕んでいる。

バス労働者の労働環境を改善するためにも、こういった現状を広く社会に認知させるとともに、この過当競争の是正を通じて、労働条件等を改善し、魅力あるバス産業とすべく、今後も政府等に強く働きかけ続けていくことをお願いしたい。

高速道路施策について、石井国土交通大臣が訪日外国人向けの高速道路乗り放題パスを今月 13 日から発売することを記者会見で発表した。訪日外国人が飛躍的に増加している中、公共交通利用時においても、マナーの問題をはじめ、訪日外国人対応に事業者が苦慮している現状を踏まえても、また安全性の観点からも非常に大きなリスクを抱えることは明白であることから、この施策を進めることについては、到底納得がゆくものではなく、地域公共交通における各交通モードの特性を考慮すべきとする立場から、また、高速道路無料化施策によって交通体系をゆがめられた経験も踏まえ、交運労協の考え方を確認させていただきたい。

JR総連:八幡代議員

地域における鉄道の維持・活性化に関する問題について、特に J R 北海道が話題になっており、事業範囲の見直しということで、昨年 11 月公表している。しかしこの中身は、国鉄改革のスキームの是正が崩れていることを横においている中で、その負担、地域の住民あるいは自治体に負担を求めるといった考え方の基にやられているという大きな問題がある。



交通基本政策が掲げられている中で、地域で暮らす人々、自分が住む地域を選ぶことができないと考える。親を選んで生まれてくるわけではありませんし、そこで暮らす中で、鉄道が果たす役割、そういったものをやはり改めて考える必要があり、地域における鉄道

という、赤字か黒字かで語ればほとんどが赤字で、そういったところだけで見てしまうと、日本における交通網がズタズタにされてしまう。これは、人の流れだけでなく、物流そのものも影響してくる大きな問題である。

運輸労連の仲間から報告がありましたが、トラックの運転手のなり手がなくて困っている。そういう危機的な状況の中で、鉄道の貨物、そういったものにまで影響を起すと、日本の物流、これは日本経済全体に与える影響、かなり大きい問題だと思われる、引き続き交運労協の皆さん方のご理解・ご支援をいただきたい。

政治的な取り組みについて、残念ながら、民進党が3つに分かれるような

形になっている。そういう中で、交運労協に集う我々としては、やはり安倍の一強政治、ここに終止符を打つためにどうするかということで、この選挙戦を闘う以外にない。

交運労協の政策推進議員懇、結集する、その議員の全員の当選に向けて、交運労協に結集する仲間がそれぞれこの選挙戦を闘う以外にない。JR総連としても、微力であるが、この選挙戦をその一点において集中して闘っていく所存である。

交通労連:手水代議員

自動車運転者の時間外労働についてトラック、バス、ハイタク、それぞれモードごとによりまして、年間720時間、これをめざすということについては、それぞれの各部会、それをめざす方針には変わりはないのですが、この5年後の猶予期間というところについては、微妙な差がある。



トラックについては、5年以内にやろうという方針もあるかと思うが、地方の路線バスは非常に厳しい状態で、もう1人の運転者の猶予もない、そんな中で時間外労働に制限されると、欠便をせざるを得ない、そういう状況にある。

ハイタクについてはご存じのように歩合賃金です。バスについてもハイタクについても、それぞれ720時間、これをめざすということについては同意しているが、それぞれのトラック・バス・ハイタク、それぞれのモードごとにもう少し議論を深く突き詰めて、この時間外労働に対する施策をお願いしたい。

【活動方針等の採択】

議長団の采配により、2017年の活動報告と決算報告、2018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)

役員選出は縄野徳弘役員推

薦委員長（交通労連書記長）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。続いて、旧役員の小畑明幹事（運輸労連）、浅野喜久夫幹事（自治労・都市交評）、坂口智彦幹事（国労）が退任の挨拶をした。次に、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。

【伊藤実副議長（全自交労連中央執行委員長）の閉会挨拶】

人流・物流・観光・サービスなど日本の経済・国民の生活を支える重要な交通運輸産業を担う労働者にふさわしい賃金・労働条件の確立に向け全体で確認し、結成 30 周年を向かえ更なる交運労協の活動・運動への積極的な支援、協力をお願いしたい。



【住野敏彦新議長（私鉄総連）の団結ガンバロウ】

閉会挨拶後、住野議長の音頭で団結ガンバロウを行い、散会した。

結成 30 周年記念レセプションを開催



総会終了後、同ホテルにおいて、労働団体・政党・行政・事業者団体・OB・OGなど多数ご出席を賜り、総会参加者・各構成組織あわせて約 250 名が参加し盛会に記念レセプションを開催した。

以上

総 会 宣 言

交通運輸労働者の雇用と権利を守り、利用者と労働者双方の立場に立脚した「総合交通政策」を確立するために、既存のナショナルセンターの枠を越えて陸・海・空・観光の労働組合が結集した交運労協は、本年10月で結成30年の節目の年を迎えた。

私達は、本総会で確認した「改革・連携・協働」のスローガンに基づき、時代の変化に対応しうる見識と先見性を備えた交運労協運動を構築していかなければならない。

2020年の東京オリンピック・パラリンピックに向けた喧騒の一方、国家の最優先課題であるべき東日本大震災の被災地の復興は遅々として進まず、とりわけ福島原発事故の被災者は帰還もままならず避難を余儀なくされている。私達は、大震災を決して風化させることなく、近年頻発する豪雨災害への対応など被災地の復旧・復興をいっそう強化するよう国に求めていかなければならない。

8月18日、北海道で観光バスが横転し、乗客二人が重傷を負う事故が発生した。バスの運行会社は7月にも別の運転者が事故を起こしており、運行管理に問題があったと推察せざるをえない。昨年1月の軽井沢スキーバス事故を受けて、国交省は昨年6月に「総合的な対策」をとりまとめたが、あらためて参入段階での規制強化を求めるとともに、新たに導入された事業許可の更新制を厳格に運用することによって、悪質な事業者を排除し、バス産業の信頼回復に努めていかなければならない。

また、交通運輸産業にとって安全の確保は最大の使命であり、ライドシェアの合法化阻止に向け、交運労協組織を挙げて取り組んだ署名活動の成果を活かし、関係者への働きかけを強化していく。

政府は3月、長時間労働の是正や同一労働同一賃金の導入などを盛り込んだ「働き方改革実行計画」をとりまとめた。交通運輸産業が直面する喫緊の課題である人材の確保・育成に向けて、労働時間短縮に向けた環境整備を図り、魅力ある交通運輸産業を構築していく。

安倍首相は9月28日、突如、衆議院を解散し、10月22日の投開票に向けて選挙戦が闘われている。今回の解散・総選挙は、何の大義名分もない安倍政権の姑息な延命工作に過ぎず、莫大な国費が投じられることも含め、権力の私物化に対して怒りを禁じえない。私達は、交運労協の総力を結集し、政策推進議員懇談会に加入するすべての候補者の必勝を勝ちとり、腐敗極まる安倍政権に終止符を打たなければならない。

以上、宣言する。

2017年10月11日

全日本交通運輸産業労働組合協議会第33回定期総会

交運労協 2018 年役員立候補者名簿

2017 年 10 月 11 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	なんばじゅんすけ 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
	まつおかゆうじ 松岡裕次	J R 連合 会長
	えのもとかずお 榎本一夫	J R 総連 執行委員長
	やまぐちこういち 山口浩一	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
	くりはらまさる 栗原勝	自治労・都市交評 交通組織局長
	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
まつもとこうぞう 松本耕三	全港湾 中央執行委員長	
事務局長	たかまつのぶゆき 高松伸幸	運輸労連 特別中央執行委員
事務局次長	けいしまじょうじ 慶島譲治	J R 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
	おくだよしき 奥田好紀	サービス連合 事務局次長

役職名	氏名	組織名・役職
幹事	すぎやま とよたか 杉山 豊隆	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
	かわむら しげき 河村 滋喜	JR連合 事務局長
	やなぎ あきのり 柳 明則	JR総連 書記長
	なわの のりひろ 縄野 徳弘	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
	ながなわ まさゆき 長縄 将幸	サービス連合 会長代理
	こくがん けいぞう 國眼 恵三	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 書記長
	きくち ただし 菊池 忠志	国労 中央執行委員長
	くわじま ただし 桑嶋 正	労供労連 事務局長
	あさくら こういちろう 朝倉 幸一郎	J P 労組 中央執行委員
	はせがわ たけひさ 長谷川 武久	全日建 会長
	みき しげる 三木 茂	自治労・全国一般評議会 副議長
	わたなべ けんじ 渡辺 健治	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	