



交運労協ニュース No. 1

港区芝浦3-2-22 田町交通ビル3階 発行日 2023年10月18日

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

発行人 慶島 譲治

交運労協URL <http://www.koun-itf.jp>

交運労協第39回定期総会開催

持続可能な交通運輸・観光サービス産業の

再構築をめざし、「連携・協働・共創」

を誓い合う！

交運労協は、10月12日、シェラトン都ホテル東京において第39回定期総会を開催した。

福田智副議長(自治労・都市交評議長)の挨拶で開会した総会は、資格審査委員会に酒井俊文代議員(運輸労連)、伊藤俊也議員(JR総連)、蒔田純司事務局次長を選出し、招集代議員76名中69名の出席、特別代議員10名中10名の出席の報告を受け、成立を確認した。続いて、総会議長団として坂元慎平代議員(航空連合)、永江光都子代議員(サービス連合)を選出し、議事を行った。

交運労協を代表して住野敏彦議長は、「今年も各地で台風や集中豪雨による甚大な被害がもたらされた。被災された方々へお見舞いを申し上げるとともに、安全・安心を第一義に社会的使命を果たして頂いている皆様に心から敬意を表する。10月20日から臨時国会が始まり、岸田政権が掲げる大幅な防衛費増や異次元の少子化対策、更には、物価高や賃上げに対応する経済対策など、来年度予算や補正予算に向けて審議されるが、岸田総理の「聞く力」とは何だったのか。力のある強い人の声ではなく庶民の声を聴く力でなくてはならない。また新型コロナウイルス感染症は本年5月に5類に移行したが、長期にわたるコロナ禍により多くの離職者が出たことによって人手不足による需要と供給のミスマッチが常態化している。安定した人材の確保には、待遇改善を含めた人材への投資は最優先課題であり、引き続き社会的役割に見合った労働環境の実現に向けて取り組みを進めていく。最後に『物流における2024年問題』『荷待・荷役の削減と適正な運賃収受・価格転嫁へのフォローアップ』

『地域公共交通における新たな制度枠組み』『ライドシェア阻止』『観光立国推進計画の具現化』『空港における保安検査』『港湾におけるカーボンニュートラルポートとAIターミナルの推進』など、一産別だけでは克服できない課題の解決に向け、交運労協は全力で取り組んでいく」と挨拶した。



挨拶する福田智副議長



総会議長団

永江さん(左)坂本さん(右)



住野敏彦議長

続いて来賓の皆様にご挨拶を頂いた。

はじめに連合・芳野友子会長より、「来る2024春季生活闘争について1993年以来の高水準となった23春闘の成果を一時的なものではなく持続させるとともに、価格転嫁を世間に求めていく。また特にジェンダー平等・多様性推進に注力し、まだ道半ばである女性役員の比率を上げていく。連合におけるジェンダー平等推進計画フェーズ1では、『女性比率に応じた意思決定前の参画機会の確保』に重点を置き、取り組みも一層の加速をしていく。交運労協、構成組織、加盟組合においても取り組みをお願いしたい。あわせて社会的な対話の促進について、連合が社会から信頼される組織になるためには、限られた世界の中で自己満足している活動ではなく、より広い視野で様々な方々との対話をつうじて連合の考え方を知っていただくことが重要である。残念ながらイメージ調査の結果、連合の存在を知っている人は2割程度であり、限られた範囲に存在しているに等しい。この限られた範囲での意見や常識が本当に世の中から共感を得られるのか、冷静に目を向けながら自分たちの外とコミュニケーションを図り、世間に認識してもらい、身近に感じてもらう努力が必要である。誰にも愛され、頼りにしてもらえる連合となれるように皆さんとともに取り組んでいく。交運労協の皆様にもご理解とご協力を願いたい」と挨拶を頂いた。

続いて、厚生労働省の青山桂子政策統括官は、「交通運輸産業は国民生活や産業にとって不可欠な社会基盤であり、交運労協の皆様には交通運輸産業で働く方々の雇用、労働条件の改善、職場の安全確保や高齢者・女性を含め誰もが安心してはたらく職場の実現に取り組んでいただいていることに大いに敬意を表する。自動車運転業務等について、2024年4月より時間外労働の上限規制が適用される。自動車運転者の長時間労働抑制にむけて前進していくものと考えている。一方でいわゆる2024年問題に直面するが、労基署による発着荷主への要請、国民への周知、国土交通省が設置するトラックGメンとの連携など関係省庁と連携して様々な施策を講じていく。施行まであと半年となるが労使のご理解、ご協力を得てトラックドライバーの労働環境の改善を実現する」と挨拶された。

次に、国土交通省の石原大公共交通政策審議官より、「新型コロナウイルス感染症がようやく落ち着きを見せ、人や物の流れが戻りつつある。一方でコロナ禍により多くの方々が離職を余儀なくされ、また2024年4月から自動車運転者についての新たな仕組みも入ることになる。バス、ハイタク、トラックの人手不足は深刻であり、行政としても課題にしっかり向き合い、将来にわたって公共交通、物流サービスが持続性のある質の高いサービスが提供できるよう汗をかいていく。改正地域交通法がこの10月に施行されたが、キーワードは『共創』であり、様々な人や組織を巻き込んで地域公共交通、物流の分野で今の時代に合った新たな輸送サービスを

共に創っていききたい。変わらぬご理解、ご協力をお願いしたい」と挨拶を頂いた。

続いて、立憲民主党の泉健太代表から、「私自身もドライバー不足により運送会社が廃業したり、タクシーを動かさないといった事象を耳にしている。人材不足の深刻さを実感している。ただ、ドライバー不足を理由にしたライドシェアの導入を認めるわけにはいかない。改正地域交通法については附帯決議を付けた。たとえば学割などは事業者負担になっていることなど国民は知らないのではないか。福祉の観点からも国・行政が支援していくスキームを作ることを訴えていく。またカスタマーハラスメントも注目されているが、一方でクレーマーも増えており、待遇を改善しても離職につながってしまうということを世の中へ注意喚起していききたい」と挨拶を頂いた。



連合
芳野友子会長



厚生労働省
青山桂子
政策立案総括審議官



国土交通省
石原大 公共交通
政策審議官



立憲民主党
泉 健太 代表

次に国民民主党の古川元久企業団体委員長より、「交通運輸・観光サービス産業で働いている皆様は、コロナ禍で最もダメージを受け、かつエッセンシャルワーカーとしてコロナの感染リスクを背負いながら業務をされていた。皆さんがいるからこそ私たちの暮らしが維持されていることを痛感させられ、大事な存在であると再認識した。一方で多くの仲間が離職し、コロナが回復しても戻ってこないという状況だ。日本の経済状況は少し前までは需要を供給が上回りデフレになっていたが、今は全く反転して供給不足とりわけ労働力が少ない、つまり全業種で人材不足となっている。これからは若い人が減少していく中で交通運輸・観光サービス産業の低賃金・長時間労働といった課題は根本的に治す必要がある。また物価上昇を抑え、可処分所得を増やすという消費税減税を柱とした政策案をまとめたが、今後も引き続き交運労協と連携を図っていききたい」と挨拶を頂いた。

ご来賓の最後に近藤昭一政策推進議員懇談会会長より、「経済活動が右肩上がりでない、少子高齢化といった日本が抱える困難な状況下でご苦労されている中、活動いただいていることに感謝申し上げます。皆さんの働く産業が公共のサービスと位置付けられ、それが国の政策の中で行われていることが最も大切なことだ。そのためにも皆さんと連携していききたい」と挨拶を頂いた。

続いて、多くの方々から祝電とメッセージが送られ、代表して立憲民主党・辻元清美参議院議員からのメッセージが披露された。

以降、慶島譲治事務局長が2023年活動報告を行った。

その後、蒔田事務局次長より2023年決算報告、手水辰也会計監査より監査報告を行った後、休憩に入った。再開後、事務局より2024年活動方針案および予算案を提案した後、質疑応答に入った。



国民民主党
古川元久
企業団体委員長



交運労協政策推進
議員懇談会
近藤昭一 会長



活動報告をおこなう
慶島譲治 事務局長



監査報告をおこなう
手水辰也会計監査

【JR連合：吉田春菜 執行委員】

・「持続可能な地域公共交通の実現」に向けた取り組みについて。10月より改正地域交通法が施行され、今後地域における公共交通のあり方に係る議論が本格化する上で影響も大きく、動向を注視する必要がある。一方、JR産業は、バス会社をはじめ人手不足に直面した苦しい現実もあり、自治体や住民・利用者など、地域に対して事業者や働く者の置かれている厳しい実態を理解して頂くことも大切であり、交運労協からも国・地方自治体、関係各方面への情報発信や働きかけをお願いしたい。

・「物流・建設業の2024年問題」について。物流に関しては、貨物鉄道には自然災害や事故による影響を強く受けるなどの課題があり早急な改善が必要だ。また中長期的な観点からはJR貨物の経営自立も含めた議論が求められ、あわせて2050年のカーボンニュートラル実現に向けて、物流GX推進のためにもモーダルミックスが重要となっている。産業をまたぐ働きかけや機運醸成の取り組みをお願いしたい。建設業については、従来からの人手不足や人材の流出などが想定されており、ひいては安全・安定輸送にも支障する大きな課題である。労使関係だけで解決できない社会全体で取り組むべき課題もあり、連合や関係省庁への働きかけを要望する。

・「男女平等参画」「多様性」の推進について。交通・運輸産業は、働き方や職場環境といった事情により、女性から選ばれにくい業種となっていたが徐々に改善が図られている。一方で今後さらに労働力不足が深刻化することが予測され「働く女性の視点も活かし、多様な人材が働きやすい産業をつくる」取り組みを強化するべきと考える。また男性ばかりに頼る、女性から選ばれにくいという状況が変わらなければ、私たちの組織の維持・発展にも支障をきたしかねず、多様な仲間の総力を結集し、交運労協の活動がより持続可能で多様性に富んだものとなるよう検討を要請する。

【全自交労連：津田 光太郎 書次記長】

・ライドシェアに関する意見を述べる。2015年以降ハイヤー・タクシー労働者は交運労協の協力を得ながらライドシェア解禁を目指す勢力と闘ってきた。本年8月以降、菅前首相や河野デジタル大臣がライドシェアの解禁を主張するなど非常に危機的な状況だ。アメリカで起きているライドシェア利用者への被害（性犯罪や強盗）や労働者の低待遇を鑑みると、このまま徐々にライドシェアが認められてしまえば、利用者の不幸と労働者の待遇や権利が踏みにじられることは間違いない。

・ライドシェアが過疎地の交通の救世主になるとの声もあるが、海外の例では都市部のみ機能しており、日本でも過疎地では呼びたくても車がないという状況が予想される。過疎地

の交通問題はライドシェアでは決して解決しない。全自交労連としても全力でライドシェア阻止に向け闘っていくが、交運労協の皆さんのご理解と協力をいただきたい。

【JR総連：小林陽介 政策・政治部長】

・改正地域活性化再生法が施行され、今後はJR等が国に再構築協議会の設置を申し出れば、国が間に入り、ローカル線の在り方について協議がつくられていくこととなった。すでにJR西日本は芸備線の一部区間について、再構築協議会の設置を表明、国に要請した。今後はこうした動きが全国的に出てくるのが予想されるが、ローカル線存廃議論を加速させ、バス転換を含む廃線の方向に一気に傾いていくのではないかと危惧する。そもそもローカル線は収益性は望めず公益性の視点でつくられてきたのであり、JR移行時のスキームに則り、本州三社は内部補助の仕組みによってローカル線を今日まで維持してきた経緯がある。しかしコロナによって赤字に転落した途端に収益性の論法を持ち出し、ローカル線は経営の負担だ、だから地域から共に考えましょうと存廃議論を浮上させたが、スキームがつくられた経緯からしても逸脱している。特に本州三社はローカル線を抱えていても、コロナ禍以外は黒字決算でスキームは機能してきたわけであり、共創と言う名のもとJRの赤字を地域や他のモードに転換することが果たして本当に良いのか、さらに負担をかぶせる施策で本当に良いのかと痛切に感じている。

・交運労協政策推進議員懇談会の先生方のご尽力もあり、今般の法改正に際し附帯決議をつけていただき、再構築協議会の構成員に労働者を含めることが入ったがこれは大きな前進である。しかし、どのような手続きを踏めば参画できるのか、交運労協においても検討を要請したい。

・北海道新幹線の札幌延伸に伴う函館一長万部間の並行在来線問題で、国と道、JR北海道、JR貨物の4者は貨物路線を維持する方向で一致した。しかし、貨物のみとなるとJR貨物が現在受けている線路使用料の優遇措置、いわゆるアボイダブルコストルール概念は成立しなくなり、費用負担、コスト負担をどう考えていくのか。前例のない協議であるが、交運労協と政策推進議員懇談会の先生方を含め、これらの課題解決にむけて引き続きの指導と牽引役をお願いする。

【全港湾：松永 英樹 書記長】

「港湾労働者不足アクションプラン」への対応について発言する。港湾労働者の人員不足に対応する「お手伝い特例」について、私たちは『人員不足を理由に、事業法の枠組み・港限定の枠組みを超えて、他の港の事業者が下請行為、事業を行える』『大手事業者が進出できるように規制を緩和する』という点で懸念、問題視している。具体的には以下の5点である。

- ① 港湾運送事業法の第1条「この法律は、港湾運送に関する秩序を確立し、港湾運送事業の健全な発達を図り、もって公共の福祉を増進することを目的とする。」に矛盾する。
- ② 既存の港湾労働者、特に地方港に多い中小事業者の事業基盤を揺るがし港湾労働者の雇用不安を増幅する。
- ③ 省令改正（つまり行政判断）で実行され、結果は『民・民の契約』で済ませるとされていて、同じ事業系列のもとにある地方港の事業者は大手事業者からの圧力で受けざるを得ない状況が発生する。

- ④ 港湾特有の波動性・入港のばらつきに対する実効性が乏しい。
- ⑤ 人員確保には、労働環境整備を担保する料金収受を主とした労働政策で波動性に対応すべき。

国土交通省は私たちの懸念に対し、「その指摘は当たらない」とし「懸念を払拭し得る条件を付している」との弁明があっただけであった。そこで交運労協政策推進議員懇の協力を得て、要請行動ならびに国会での質問をおこない、大臣答弁を引き出し、制度導入後の施行状況をチェックする「特定限定許可に係る運用状況検討委員会」の設置へ漕ぎつけることができた。

今後は、この委員会のもとで「お手伝い特例」が港湾労働者不足対策として機能しているか、大手事業者参入となっていないか、チェック機能を果たしていくが、今後とも交運労協には中小零細企業の多い小さな組合も取りこぼさないようご指導、ご協力をお願いしたい。



J R 連合
吉田代議員



全自交労連
津田代議員



J R 総連
小林代議員



全港湾
松永代議員

以上の発言に対して、慶島事務局長より答弁を行った後、代議員の拍手により全議案は承認された。

慶島事務局長答弁

○「再構築協議会」について

交運労協の基本スタンスは以下のとおりである。

- ・鉄道の存廃を焦点化するのではなく、それぞれの地域にとってどのような公共交通の手段が最も望ましいのか、利用者の目線に立って検討すべき。「利用者の目線に立つ」とは、「モードありき」の発想ではなく、それぞれの地域が「いかなる特性の公共交通を求めているか」を基本に考えるということ。
- ・交運労協は、あらゆるモードの集合体であり、それぞれが固有の特性を有している。交運労協の役割は、各モードの連携によるシームレスな交通体系を構築すること。すなわち、「部分最適」より「全体最適」。

J R 西日本の芸備線に係る再構築協議会の設置要請を受けて、今後、国土交通大臣は、要請区間の沿線自治体に意見聴取し、設置の必要性和対象区間について判断することとなる。J R の置かれた厳しい実態を地域の皆さんに理解押していただくためには、まずは「事業者の真摯な情報開示」が大前提である。

残念ながら、いまだに地方の首長の中には、「赤字路線は鉄道事業者の内部補助によって維持すべき」だとか、「地方に負担を転嫁するべきではない」といった「よそ事」のような言い方をされる方がいるのも事実である。それはもしかしたら、いままでの J R 各社と地域との不幸な関係の産物なのかもしれない。

交運労協として、「再構築協議会」を真に実効性のある枠組みとするために、沿線自治体が関係主体として関与するよう国の強力なリーダーシップを求めていきたい。

また、附帯決議に盛り込まれた労働者の参画のあり方についても注視していきたい。

○貨物鉄道について

貨物鉄道の脆弱性は多々あるが、逆に貨物鉄道の優位性もあるはずで、31ft コンテナのみならず、40ft

コンテナの活用などによりモーダルシフトが促進される余地があるのではないか。また、発荷主・着荷主の理解を得ることによって、リードタイムの延長が可能であるならば、貨物鉄道利用の促進につながるものとする。

函館本線、いわゆる海線の維持については、仮に貨物に特化した並行在来線ということになれば前例のないことである。地方公共団体のみで維持することは不可能であり、国の支援を求めている。

今後、物流NW委員会において、「モーダルミックスの課題」について議論するとともに、「荷主である関係労働組合との意見交換」なども行っていきたいと考えているので、JR連合・JR総連の積極的な参画をお願いしたい。

また、建設業の2024年問題については、従来から、北陸新幹線の敦賀延伸工期の関係で、鉄構労より問題提起を頂いており、行政等に働きかけていきたい。

○男女平等参加について

男女平等参画の取り組みについて、もし労働組合にも「ガラスの天井」があるのだとするならば、それは創造的に破壊していかなければならない。その第一弾として考えているのが、交研集会の開催スタイルであり、検討させていただきたい。

○ライドシェアについて

有識者は、「タクシーが足りないところにライドシェアを」とか「タクシーとライドシェアの共存は可能」だとか、言っているが、果たして、それは可能なのだろうか。

我々の産業は、タクシーに限らず、2000年前後の需給調整規制の廃止以降、過当競争に陥り、良貨が悪貨に駆逐されてきた歴史である。その悲劇の象徴が、乗員乗客15名が死亡した2016年の軽井沢スキーバス事故である。事故以降、国は事業許可の更新制など、対策を講じてきてはいるが、失われた生命が戻ってくることは決してない。

ライドシェア推進派からは、「まずは、ライドシェアを解禁して、なにか問題が生じたら、その都度、制度を見直していけば良い」などと言う者もいる。こんなことを平然と言う連中は、軽井沢スキーバス事故をどう総括しているのか。我々は、こんな無責任な連中には決して負けるわけにはいかないのである。

いまのドライバー不足の問題は、タクシーに限らず、バス・トラック共通の課題である。その処方箋は、一にも二にもドライバーの賃金水準の向上である。タクシーにおいては、この間の運賃改定による賃金改善により、ドライバーは増加に転じている。バスやトラックにおいても、賃金改善の原資となる運賃・料金制度の見直しが行われようとしている。

こうした動きを加速させ、キーワーカーに相応しい処遇を勝ち取ることで、ラストワンマイルとしてのタクシー産業を護り、ライドシェアの導入を阻止していかなければならない。そのためには、この問題をタクシーだけの問題に止めるのではなく、バスなど地域公共交通全体の問題として捉える必要がある。ハイタク部会のみならず、政策委員会においても、しっかり共有していきたい。

○「港湾労働者不足対策アクションプラン」について

今回の「港湾労働者不足対策アクションプラン」に対する要請から、検討委員会設置に至った背景には、本件にご尽力いただいた森屋隆議員という政治の力、また、手前みそではあるが国交省のカウンターパートとしての交運労協の存在、そして、なんと言っても、この問題で粘り強い交渉を積み重ねてきた全港湾の闘争力という、まさに三位一体となった闘いの成果であると考えている。

その意味では、要請行動のあり方、ひいては政策・制度闘争のあり方として、今回の取り組みに私自身も大いに学ばせていただいたところである。

交運労協は、まだまだ力至らないところが多々あるが、構成組織の闘いと相乗効果を発揮できるよう

な取り組みを、展開していくとともに、中小組合の闘いを包み込む、懐広い組織であることをお約束し、総括答弁とする。

続いて、松永次央役員推薦委員長(全自交労連書記長)より2024年役員体制について提案、承認され、長谷川前副議長をはじめとする退任役員からそれぞれ挨拶を頂いた後、新役員を代表して住野議長が挨拶を行った。総会宣言案を小島事務局次長が読み上げ、採択され、すべての議事が終了した。

議長団解任後、木村敬一副議長(私鉄総連中央執行委員長)が閉会挨拶を行い、最後に住野議長の「団結がんばろう」で総会は成功裡に終了した。



【別紙】

- ・ 2024年役員名簿
- ・ 総会宣言

以 上

交運労協2024年役員名簿

役職名	氏名	組織名・役職
議長	住野 敏彦	私鉄総連 特別中央執行委員
副議長	成田 幸隆	運輸労連 中央執行委員長
	木村 敬一	私鉄総連 中央執行委員長
	荻山 市朗	JR連合 会長
	内藤 晃	航空連合 会長
	織田 正弘	交通労連 中央執行委員長
	櫻田 あすか	サービス連合 会長
	福田 智	自治労・都市交評 議長
	松浦 満晴	海員組合 組合長
	山口 浩治	JR総連 執行委員長
	溝上 泰央	全自交労連 中央執行委員長
鈴木 誠一	全港湾 中央執行委員長	
事務局長	慶島 譲治	JR連合 特別執行委員
事務局次長	蒔田 純司	運輸労連 特別中央執行委員
	小島 哲	サービス連合 特別中央執行委員

幹事	杉山 豊隆	運輸労連 書記長
	福田 英樹	私鉄総連 書記長
	政所 大祐	JR連合 事務局長
	長谷川 樹	航空連合 事務局長
	佐々木 弘臣	交通労連 書記長
	中込 真人	サービス連合 会長代理

	青山 浩二	自治労・都市交評 事務局長
	遠藤 飾	海員組合 総合政策部長
	熊谷 茂	JR総連 書記長
	野尻 雅人	全自交労連 書記次長
	松永 英樹	全港湾 書記長
	松川 聡	国労 中央執行委員長
	三好 雅之	労供労連 事務局次長
	藤川 一博	JP労組 中央執行委員
	菊池 進	全日建 中央執行委員長
	亀崎 安弘	自治労・全国一般 事務局長
	大野 友和	鉄構労 中央執行委員長
	鎌田 博一	鉄道関連労 事務局長
会計監査	手水 辰也	交通労連 ハイタク部会 事務局長
	本田 有	全自交労連 書記次長

総 会 宣 言

私たちは本日、第39回定期総会を開催し、コロナ禍からの反転攻勢に向け、甚大なダメージを受けた交通運輸・観光サービス産業の持続可能な再構築をめざし、総がかりで挑む向こう1年間の活動方針を決定した。

いま、物流分野における「2024年問題」が社会的に大きな注目を集めている。物流は国民の生活と経済活動を支える不可欠なインフラであるという共通認識が、社会全体に共有されつつあり、トラックドライバー不足問題への対応が喫緊の課題となっている。その解は、ドライバーの働き方改革と労働条件の改善であり、荷主・消費者の理解を得ながら、その原資となる運賃・料金を適正に収受することである。

政府は6月に、「物流革新に向けた政策パッケージ」をとりまとめるとともに、来年の通常国会において、荷待ち・荷役時間の削減等に向けた規制的措置の導入および適正運賃収受・価格転嫁の円滑化に向けた法制化を図るとしている。交運労協は、議員懇と連携しつつ対応していくとともに、物流クライシスを乗り越え、持続可能な物流の実現に向け、取り組みを推進していく。

交通分野においては4月に、地域の関係者の連携と協働の促進を旨とする改正地域交通法が成立した。地域公共交通は、少子高齢化に伴う長期的な利用者の減少に加え、コロナ禍の影響もあり、深刻な経営環境に陥り、その持続可能性が問われる状況に至っている。もはや、交通事業者および交通分野単独で地域公共交通を維持することは不可能であり、地域の多様な関係者の連携と協働による、地域公共交通の再構築が急務となっている。

公共交通における独立採算原則と内部補助による不採算路線の維持方策は破綻をきたしており、いまこそ、「社会的共通資本」としての公共交通の価値を再評価する必要がある。改正地域交通法は10月に施行されたが、地域公共交通の再構築に向けて国の強力なリーダーシップを求めていく。

観光サービス分野においては、水際対策の緩和や新型コロナウイルス感染症が5類感染症に移行したことも相俟って、需要は急速に回復しつつあるが、コロナ禍における離職の増加に伴う人手不足により需要回復に対応できないという「需要と供給のミスマッチ」という課題に直面している。

求職者が抱く「観光サービス産業はリスク産業」との懸念を払拭し、離職者のカムバックを求めらるうえでも、国には中長期的な視点に基づく「観光立国」実現に向けた政策展開を求めていく。

交運労協は、2023年を公共交通と物流の再構築元年と位置付け、本日の総会で確立した方針に基づき、向こう1年間、直面する課題解決に向けギアを上げ、持続可能な交通運輸・観光サービス産業の確立をめざし、陸・海・空・観光・サービスに働く18構成組織・60万人の仲間とともに、総力を挙げて奮闘していくことをここに宣言する。

2023年10月12日

全日本交通運輸産業労働組合協議会第39回定期総会