

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 2018年10月24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34回定期総会を開催！

2019年活動方針を採択！

『連携・協働・前進』

交運労協の総力を結集し

希望の持てる産業と魅力ある働き方を確立しよう！

交運労協は、10月4日、都内・「全日通霞が関ビル」において第34回定期総会を開催した。来賓として、連合の逢見直人会長代行をはじめ厚生労働省から土田浩史政策立案総括審議官、国土交通省から城福健陽総合政策局公共交通政策部長、立憲民主党・福山哲郎幹事長、国民民主党・櫻井充企業団体委員長、社民党・吉川元幹事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赤松広隆衆議院副議長（顧問）、柳田稔参議院議員（副会長）辻元清美衆議院議員（事務局長）、松田功衆議院議員（幹事）、および2名の衆参議員秘書が出席した。議事は2018年活動報告および決算報告、2019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。



総会は、田野辺耕一副議長（私鉄総連委員長）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、議長団に世永正伸代議員（運輸労連）、森田貫二代議員（全自交労連）を選出し、議事を進行した。

〔議長団に森田、世永両氏を選出〕

【住野敏彦議長 挨拶要旨】

○自然災害について

6月に発生した大阪北部地震をはじめ、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に都市部を中心に「計画運休」などが鉄道会社を中心に行われた。出張・旅行客、また訪日客への情報伝達には課題が残ったのではないかと考える。今後、「計画運休」への周知徹底と利用者等に理解していただく対策も必要になってくる。

○政策・制度要求の実現と労働環境の改善について

昨年、結成30周年を迎え、これまでの活動を総括・検証し、更なる機能強化に向けて「改革・連携・協働」のスローガンを掲げ、65万人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にむけ一丸となった取り組んできた。

交通運輸産業には、慢性的な人手不足の中で、低賃金・長時間労働是正に向けた「働き方改革」は最重要課題と位置づけ、賃金水準の改善と格差是正の解消に向けては、「所定内労働で生計を営む



ことが可能となる賃金水準の確立」を求め、ミニマム水準のクリアと賃金制度の確立、不安定雇用の解消や定年延長など、安心して働ける環境整備にも取り組んできた。

また、長時間労働の是正においては、罰則規定は明記されたものの、脳・心臓疾患による過労死が最も多い自動車運転業務の実態からすれば、5年後の月80時間、年間960時間は改善とは言えず、安全重視の観点から一般則の年間

720 時間に合わせることは最低限の措置として、厚生労働省や国土交通省をはじめ、野党各党にも理解を求めて要請した。しかし、先の 196 通常国会で成立した「働き方改革関連法案」においては、付帯決議に「改善基準告示の見直し」は明記されたものの、満足の行く結果とはなっていない。今後も、自動車関係の「アクションプラン」の早期実現と、「ホワイト経営の見える化」の推進、改善基準告示の見直しなど実効性のあるものにしていかなければならない。

シェアリングエコノミーと称した「白タク合法化」阻止に向けた取り組みや「民泊新法への対応」さらには、「地域公共交通の維持・存続を図るための請願署名」には、全構成組織を挙げて多くの署名をいただき、請願行動につなげることが出来た。これらの取り組みによって、一定の歯止めと問題提起にはなったが、サンドボックス制度の導入やライドシェア新法の提案、白タクや違法民泊撲滅対策、地域公共交通を維持するための制度や支援強化など、まだまだ課題は山積しており、引き続き、「安全・安心・信頼」と「健全な事業の確立」、「魅力ある労働環境」に向けて取り組んでいきたい。加えて、交通基本計画や地域公共交通網形成計画に明記してある、人流・物流ネットワークや観光推進等、計画・立案は示されているが、まだまだ足踏み状態であり加速させていくためには、従来の点の集合体から線の集合体にシフトしていくことが求められている。

交運労協は、陸・海・空、観光サービスで構成しており、観光需要も含めた地域創生や経済活動の活性化、福祉・教育政策を含めた街づくりなどの政策提言が必要不可欠である。また、議論が急速に進んでいる IoT や AI を含めた自動化の問題についても、現在「自動化小委員会」で中間とりまとめに向けて取り組みを進めている。

○政治力について

政策実現には政治力を確保するという事は言うまでもなく、来年 4 月に行われる、統一地方自治体選挙並びに、7 月の参議院選挙において、私どもが推薦する議員全員の当選に向けて奮闘しなければならない。交運労協に加盟する組織内議員が減少する中で、来年の参議院選挙においては、自治労の「岸まきこ」さん、私鉄総連の「もりやたかし」さんが立候補される予定である。一丸となった取り組みについてもよろしくお願ひしたい。

○国際活動について

ITF に入って何のメリットがあるのかという声をお聞きすることがあるが、人流・物流のグローバル化が進む中で、テクノロジーが交通運輸労働者に与える影響、また、プラットフォーム労働者の増大、働いても生活できない貧困労働者問題や女性に対するセクハラ、差別など多くの課題も山積しており日本の労働組合だからこそ果たしていく役割はたくさんあると考える。引き続き世界の労働者と共に連帯した取り組みもお願ひしたい。

○地方・県交運労協との連携について

現在、県交運労協においては、活動すらままならない状況である。中央・地方・県の交運労協の仲間が一丸となって、魅力ある交通運輸産業にするためには、全体の問題ととらえ今後の対応策など検討しなくてはならない。構成組織の力なくしては改善できない課題でもあり、議論していきたい。

最後に、多くの課題が山積していますが、交運労協のステージにいる各構成組織の連携と協働無くして、共感を呼ぶ政策の実現はないと言っても過言ではない。引き続き総力を挙げて一歩ずつ前進していきたい。

【逢見直人 連合会長代行 挨拶要旨】

第34回定期総会開催にあたり連帯と心からお祝いを申し上げる。

自然災害が多発するなか国民の足をしっかり守っていただいた皆さんに敬意を表したい。



連合において2019春闘についてもソコアゲ・ソコザサエ・格差是正流れを継続していく。

働き方改革関連法については、自動車運転者についても時間外労働時間の上限規制について早期に一般則適用に向け取り組んでいく。

来年「連合」結成30年に向け2030～35年を展望したビジョン作り、持続可能な連合運動を中央・地方でどのように構築していくかを「連合運動強化特別委員会」を設置し協議を進める。

来年は、統一自治体選挙、参議院選挙は非常に重要な戦いとなる。連合としては立憲民主党・国民民主党と協議をしながら進めていく。

更なる交運労協の皆さんの政策実現及び発展を祈念申し上げ連帯の挨拶いたします。共にごがんばりましょう。

【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「2018年活動報告」「2019年活動方針(案)」、慶島譲治事務局長より「2018年決算報告」「2019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】

JR連合:北村代議員

自然災害において、JR各社も多くの鉄道設備が被災し、多くの路線が長期間の運転休止を余儀なくされた。そのような中、交運労協の多くの仲間が全国から駆けつけて頂き旅客の代行輸送、物資の代替輸送にご協力いただき感謝を申し上げます。



自然災害で顕在化した課題を三点発言する。

一点目は、「大規模自然災害で被災した鉄道設備の早期復旧に向けたすべての関係者との連携・協働」について、国・地方自治体が調整役として機能を発揮し関係者との連携・協働を促す体制の構築を要望したい。

二点目は、「代行輸送における課題」について実施にあたっては、明確な基準・ルールがなく事業者の判断に委ねられているため、国・自治体との連携体制の構築を要望したい。

三点目は、「鉄道貨物輸送の課題」について、鉄道設備の防災・減災対策に対する支援。鉄道貨物ターミナルと港湾との結節点強化や、迅速かつ円滑な代替輸送の実施に向けたモード間の連携強化、改正物流総合効率化法による税制特例等の適用対象のJR貨物への拡大など、総合的な物流ネットワークの構築にむけた国主導による取り組み推進を要望する。

最後に、人口減少社会に突入し、各産業・各企業間での採用競争が激化する中で、労働条件が低位に置かれている交通運輸産業では人材不足が深刻化しており、衰退にもつながりかねない。事務局には、強い危機感のもと綱領で掲げられている「交通運輸労働者の社会的地位向上」「労働条件の改善と国益を守る政策制度要求の実現」を果たすため強いリーダーシップを発揮し、産業政策を軸に運動を牽引していただくことを要請する。

JR総連:八幡代議員



2016年11月にJR北海道が「単独では維持困難な線区」として10路線13線区を公表して以降、私たちは地域における公共交通の維持に向けて、当該単組と連携して様々な行動を展開しました。とくに沿線自治体や連合北海道、北海道交

運労協、さらには北海道選出の国会議員の方々のご理解とご支援をいただきながら、事業範囲の見直しに至る根本原因は、崩れた国鉄改革のスキームであり、その是正を求めて各方面に訴えきた。

そして、7月27日に国土交通大臣からJR北海道に対して「監督命令」が出されました。その内容は、JR北海道の徹底した経営努力と収支改善、「持続可能な交通体系の構築」の課題解決、北海道新幹線の札幌延伸後の2031年度の経営自立を目指すことを前提としたもので、その財源の一部として2年間で総額400億円台の支援が示された。

このことは、交運労協のみなさまをはじめ、北海道選出の国会議員をはじめとする多くの国会議員のみなさま、沿線の各自治体の首長のみなさま、連合北海道をはじめ北海道交運労協のみなさまなど、多くの方々のご理解とご協力のもとに、ひとつの節目を迎えることができた。この場を借りてお礼を申し上げます。

しかしながら、この支援策は2年間の期限付の支援であることや一部貸し付けであることなど、さらには今後の法改正を含めた支援の確立なしに、将来にわたって経営安定・持続可能性を展望できない課題を残しており、JR総連としては当該単組と連携し、こうした課題の解決に向けて引き続き取り組んでまいりますので、交運労協のみなさまの引き続きのご理解とご協力をお願いし、報告とお礼とさせていただきます。

交通労連:手水代議員

今年2月に岡山市においてバス路線の新規参入によるクリームスキミングのすることについて、交運労協の皆さんに多大なご協力をいただき約9万筆の署名が集まり、国土交通省に手渡すことができ、まずもってお礼を申し上げます。



岡山の現状として運賃の減収により賃金の低下を招き、ただでさえ運転者不足な現状になお拍車をかけることになり地域の足の確保ができなくなりつつある。

新規参入のバス会社も同様に運転者不足で以前から走っている循環バスについては、平日運休にしてクリ

ームスキミングの新規路線を維持している状態である。県庁の職員についても運賃の安い新規参入のバスに乗っており、当然税金で賄っているのだから仕方がない部分もある。

また、東京地裁へも認可の取り消しを求めて訴訟を起こしており、この間

題で国土交通省も解決に向け動いていただけるものと思いますがまだまだこれからが大変重要となる。
今回、皆様のご支援・ご協力に感謝申し上げます、お礼とさせていただきます。

【活動方針等の採択】

議長団の采配により、2018年の活動報告と決算報告、2019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。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。

【栗原副議長（自治労・都市交評 交通組織局長）の閉会挨拶】



栗原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

※なお、ITF 世界大会参加のため発
行が遅くなりました。

総 会 宣 言

東日本大震災から、すでに7年7か月が経過したが、インフラ整備への道筋はいまだ遠く、産業復興は遅れ、福島原発事故の影響により多くの被災者が未だ帰還もままならず避難生活を余儀なくされている。近年、大阪府北部地震・西日本豪雨・台風21号・北海道胆振東部地震など大規模地震や豪雨災害が多発しており、全国各地に甚大な被害をもたらしている。

私達は、今後とも決して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目指し、防災・減災対策を含め指摘・提言を強めなければならない。

本年、「働き方改革関連法案」が6月29日に可決・成立した。この法律は、労働基準法制定以来、初めて罰則が付けられていることや、これまで適用除外となっていた自動車運転業務も含まれているなど一定の評価はできる。しかし時間外労働の上限規制については、年720時間（月平均60時間）以内となっているが、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（同80時間）以内が適用されることになっている。他産業に比べ、低賃金・長時間労働が常態化し、過労死等の実態においてもワースト1という中で、これ以上の格差を容認することはできない。あわせて「改善基準告示」をより実効あるものとするために行政処分の厳格化はもとより、付帯決議の着実な実行を求めていかなければならない。

また、交通運輸産業にとっては「安心で安全なサービス」の確保は最大の使命であり、悪質事業者の排除はもとより、ライドシェアの合法化阻止などの取り組みを強化するとともに、交通運輸産業の喫緊の課題である人材の確保・育成に向け、労働環境の改善をはかり、魅力ある交通運輸産業の確立を目指さなければならない。

交運労協の政策を実現するためには、政策推進議員懇談会との連携強化はさることながら、来年予定されている第19回統一地方自治体選挙・第25回参議院議員通常選挙における組織内候補者はもとより全推薦候補者の当選に向け全力で取り組まなければならない。

我々を取り巻く環境は急速に変化しており、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・前進、希望の持てる産業と魅力ある働き方を確立しよう」のスローガンのもと、陸・海・空・観光に働く18構成組織・65万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。

2018年10月4日

全日本交通運輸産業労働組合協議会第34回定期総会

交運労協 2019年役員立候補者名簿

2018年10月4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
	まつおかゆうじ 松岡裕次	JR連合 会長
	やまぐちこういち 山口浩一	交通労連 中央執行委員長
	えのもとかずお 榎本一夫	JR総連 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 自治労 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
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	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	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 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	J R 連 合 事 務 局 長
	なわの のりひろ 縄 野 徳 弘	交通労連 書記長
	やなぎ あきのり 柳 明 則	J R 総 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 自治労 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
	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
	きくち すすむ 菊 池 進	全日建 中央執行委員長
	みき しげる 三 木 茂	自治労・全国一般 副議長
	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	