

【交運労協第41回定期総会を開催】

交通運輸・観光サービス産業の持続可能な成長をめざし 「連携・協働・共創」を深めよう！！

交運労協は、10月9日、全日通霞が関ビルにて、第41回定期総会を開催した。

冒頭、上村副議長(JR連合会長)より「人手不足に苦しむ中、政策課題を改善していくことで交通運輸・観光サービス産業の魅力をより高めていこう」と力強い挨拶で開会した総会は、資格審査委員に石川聡一郎代議員(サービス連合)、矢ヶ崎貴史代議員(JP労組)、小島哲事務局次長を選出し、招集代議員定数74名中69名の出席(他2名の委任)、特別代議員10名中10名の出席報告を受け総会の成立を確認した。続いて、総会議長団として、伊藤将代議員(私鉄総連)、平山陽介代議員(国労)を選出し、議事が進められた。



上村副議長の開会宣言



議長団の伊藤、平山両代議員



池之谷議長より代表あいさつ

交運労協を代表して池之谷議長は、「酷暑・猛暑の中、各地で発生した豪雨災害で被災された皆さまに心からお見舞い申し上げる。ロシアによるウクライナ侵攻、ハマスとイスラエルの武力衝突、それぞれ和平に向けた動きが報じられるものの緊迫した状況化を脱していない。唯一の被爆国として核不拡散と核軍縮を訴え、戦後80年を迎えた今こそ真の世界平和を求めていかななくてはならない。2025春闘では、交通運輸・観光サービス産業の持続的成長に資する2年連続で5%台の賃上げを実現した。2026春闘においても『人への投資』の重要性を念頭に粘り強く挑んでいくことが肝要である。また、働き方について、『改正貨物自動車運送事業法・貨物自動車運送適正化推進法』『改正下請代金支払遅延防止法』が成立し、荷主による優越的地位の濫用に相対する対応が可能となったほか、トラック適正化二法では、適正原価を下回る価格設定に歯止めがかけられたことや、多重下請構造に制限が加えられたこと、不適格事業者の退出を促す仕組みが確立できることにより、トラックドライバーの適正な賃金確保に寄与できることが期待され、大きな成果となった。こうした政策要求実現に重要な政治力の強化について、昨年の第50回衆議院議員選挙では、政策推進議員懇談会加盟議員全員が当選を果たし、総勢28名体制を確立した。また、第27回参議院議員選挙では政策推進議員懇談会加盟4議員が当選を果たしたが、外交省のパイプ役として事務局長を務められた森屋隆氏が惜敗されたことは痛恨の極みである。最後に、懸案である財政基盤の確立に向け、この1年議論を重ねてきた。支出削減策を実行しながら、収支状況を分析し、来年の総会で中間報告をとりまとめ、再来年の総会で

は、財政基盤の確立を全体で確認し、交通運輸・観光サービス産業がさらに発展できる運動の強化を築き上げてまいりたい。さらなるご支援とご協力をお願いしたい」と挨拶した。

続いて、ご来賓の皆さまよりご祝辞を賜った。

連合・芳野友子会長からは、「10月7日から8日にかけて連合第19回定期大会を開催し、第19期の運動をスタートさせた。まず、第27回参議院議員選挙について、最後まで共に闘い抜いた仲間の皆さまに心より感謝申し上げる。連合組織内候補者については、比例代表10中9名、選挙区51名中30名の当選に留まり、働く仲間の代表すべての当選には至らなかった。一方で与党過半数割れという必達目標には到達することができた。2025春季生活闘争について、2年連続で5%を超える賃上げ率を実現することができた。各位のご奮闘に心より敬意を表する。しかし実質賃金のマイナス基調が続き、賃金・物価経済を安定した巡航軌道に乗せるには至っていない。ここで再び賃金を上昇しないデフレマインドに戻すわけにはいかない。そうした意味で2026春季生活闘争は正念場であり、『ノーモアデフレマインド』を合言葉にさらなる賃上げ実現に向けて取り組んでまいりたい。労働法制について、働き方改革関連法が施行されてから5年が経過し、長時間労働の改善など一定の前進をみている。最近では、労働時間の柔軟性を求める動きが使用者側に散見され、長時間労働によって健康を崩したり、尊い命をも失う事例を労使ともに決して忘れてはならない。ジェンダー平等、多様性推進について、連合はジェンダー平等推進計画フェーズ2を推進し、トップリーダー自らがその意を発信していく。今年は、男女雇用機会均等法施行から40年の節目を迎え、創世期の仲間の努力を無にしないよう取り組みを具体的に進めていくよう要請する。連合第19期の諸運動へのさらなるご理解とご協力を要請する」と挨拶した。



厚生労働省・原口剛政策統括官からは、「国民生活および産業活動に不可欠な社会基盤である交通運輸・観光サービス産業にて活躍される労働者の雇用・労働条件の改善、職場の安全確保、高齢者や女性を含め誰もが安心して働ける職場の実現に取り組まれることに敬意を表する。厚生労働省では、交運労協にもご協力を得て、今国会において、カスタマーハラスメント対策の強化などを盛り込み、改正・労働施策総合推進法が成立した。外国人活用については、交通運輸・観光サービス産業においても深刻化する人手不足に対応するべく、昨年3月に鉄道分野における軌道整備や運輸係員等において、外国人受け入れの閣議決定がなされた。さらに育成就労制度について、有識者会議において労使双方より意見聴取し、適正な制度運用を進めていく」と挨拶された。



国土交通省・池光崇公共交通政策審議官からは、「交通運輸・観光サービス産業では、未だコロナ禍前の需要まで完全に回復できていない。加えて、運転者不足等が全国的に加速し、減便・廃止が余儀なくされている。この影響は、家庭にも深刻な影響を与え、公共交通の減便・廃止が、『家庭内の時間的貧困』に繋がっている。こうした交通空白エリアは全国2500箇所にも及ぶ。国土交通省は、この空白エリアの解消に向けて専門部署の立ち上げに取り組んでいる。公共交通の担い手を確保するためにも交通運輸労働者の待遇改善こそが1丁目1番地の取り組



みであると認識し、賃上げを促進するための弾力的な運賃改定への対応、二種免許の取得、採用活動への支援をはじめとした経営支援を通じて、担い手不足の解消に寄与してまいりたい」と挨拶を頂いた。

続いて、立憲民主党の野田佳彦代表より、「第50回衆議院議員総選挙、第27回参議院議員選挙において交運労協各位のご支援により多くの仲間が当選を果たした。厚く御礼申し上げる。しかし、交運労協政策議員懇談会事務局長を務められた森屋隆氏を国政復帰させることができなかったことに党として深くお詫び申し上げます。交運労協の政策課題である貨物自動車運送関連2法の成立については、エッセンシャルワーカーの適切な処遇の確保とその環境整備が進められるよう、法律の施行状況をしっかりとチェックして



まいりたい。また、下請改正法については来春闘に活かせるべく施行日を2026年1月1日と、立憲民主党が主導し修正可決することができた。さらに国民民主党と共にカスタマーハラスメント防止法案を共同提出し、政府案との調整を図り修正可決することができた。ガソリンの暫定税率並びに軽油引取税の減税に関する法案についても野党共同で対応しているが、臨時国会が召集されず、審議されていない状況にある。これ以上の政治空白により国民生活に悪影響を及ぼさないためにも臨時国会の早期召集を求め、開会次第速やかに取り組んでまいりたい。人材確保の取り組みについても大事な局面を迎えている。適正な価格転嫁や専門人材の育成に向けて、交運労協と共に活動してまいりたい」と挨拶を頂いた。

国民民主党の古川元久代表代行からは、「第50回衆議院議員総選挙、第27回参議院議員選挙において交運労協各位のご支援により、大きく議席数を伸ばすことができたことに厚く御礼申し上げます。交通運輸・観光サービス産業に従事する仲間の皆さんはエッセンシャルワーカーとしてコロナ禍においてもそれ以降も国民生活を支え日本経済を支えるためにお力を尽くされてこられた。昨今は、オーバーツーリズムや人材不足といった大変厳しい状況に再びある中においても変わることなく人々の暮らし、経済を支えていただいていることに心より感謝申し上げます。日本経済を取り巻く環境はトランプ関税が今後、様々なところで影響してくるのではないかと危惧している。国民民主党が掲げる『国民を守る・給料を上げる』というスタンスはこれからも不偏であり、この立ち位置を堅持していく。昨年の三党合意による『103万円の壁、ガソリン税暫定税率の廃止』は未だ達成されていない。これらの実現に向けて与野党を超えて、一日も早く実現できるように全力で取り組んでまいりたい」と挨拶を頂いた。



政策推進懇談会の近藤昭一会長からは、「本総会にて退任される福田副議長、慶島事務局長に心よりこの間の御礼と感謝を申し上げます。第50回衆議院議員総選挙、第27回参議院議員選挙において、交運労協各位に全力でご支援いただき厚く感謝申し上げます。ただ残念ながら、森屋隆参議院議員の議席を守り抜くことができなかったことに申し訳なく、残念な気持ちでいっぱいである。森屋事務局長が果たされた国交省、厚労省をはじめとした各省庁への働きかけ、役割は非常に大きかった。今後も、政策推進議員懇談会が皆さんの声を反映すべく、しっかりと対応してまい



りたい」と挨拶を頂いた。

また、第41回定期総会の開催にあたり多方面から祝電並びにメッセージを賜り、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。

その後、議事運営委員会として、小島哲事務局次長より議事日程について提案し、総会代議員の同意を得られた後、議案提起を行った。冒頭、慶島譲治事務局長より2025年活動経過について報告し、続いて蒔田純司事務局次長より、2025年決算報告、金子康之会計監査より会計監査報告を行った。次に慶島譲治事務局長より2026年活動方針(案)、蒔田純司事務局次長より2026年予算(案)を提案した後に、討論に入った。



議事運営に当たる
小島 哲事務局次長



経過・方針を提起する
慶島譲治局長



監査結果を報告する
金子康之監査



予算・決算を提起する
蒔田純司事務局次長

【質疑・討論】

福森 敬和 代議員(JR連合)

JR二島・貨物会社の経営自立について

- JR二島・貨物、とりわけ、JR北海道とJR貨物は、2026年度末を期限とする課題が存在している。JR北海道は、2026年度末までに黄線区の抜本的改善方策をとりまとめることとされている。持続可能な地域公共交通のあり方や適した交通モードについては、まずは地域が主体的に考えるべきであり、現在、各地で議論が進められている。しかし、北海道というエリアの特情を考慮すれば、地域関係者による討議を前提としつつも、国の適切な関与、即ち、国策として北海道における交通網をどうするか考えるべきではないだろうか。自治体や事業者の体力には限界があり、課題解決には全方位的なポリシーミックスが必須である。観光や地方創生、食料安全保障などのあらゆる観点から交通政策との連動を論じ、関連する財政措置が講じられるべきである。
- JR貨物について、線路使用料に係る会社間協定の期限が迫っている。今後の方策として、JR各社にとってWIN-WINな形となるよう、適切な見直しが図られるべきである。JR会社間の話ではあるものの、日本の物流網、貨物輸送にも関連する話でもある。既に、2030年度に向けた総合物流施策大綱に関する検討会において、我々JR連合の考えも踏まえた主張を反映していただいたが、引き続きモーダルミックスの推進に向けて、取り組みを要請する。
- 未だ経営自立を果たしていない各社は、上場済みのJR他社や他産業に比べて労働条件が劣後している。安定的に黒字を確保し、経営自立を果たすことは、組合員の労働条件改善にもつながる。働く仲間の将来のためにも、ご理解とご協力を強く要請する。
- JR連合は、2023年2月に鉄道運機構労働組合と共同で新幹線ネットワークに関する政策提言を策定し、新幹線が日本の成長エンジンとしてこの間の発展を支えてきたことや、人口減少社会における産業の発展には人流の活性化が欠かせず、今後も建設推進が必要である旨を提言している。



また、北海道新幹線、北陸新幹線、九州新幹線西九州ルート、リニア中央新幹線はそれぞれにおいて課題が生じ、建設自体の是非を問う声なども聞こえているが、ぜひとも新幹線の有用性・建設の意義について、皆様にもご理解いただきたい。加えて、2027年10月には、北陸新幹線高崎～長野間が開業30年を迎える。JRへの新幹線貸付料は30年間までとされており、30年経過後のルール策定に向けて、国は有識者による検討会を立ち上げ、来夏には方向性を打ち出すとされている。昨年、財務省の諮問機関が整備新幹線をテーマに取り上げ、新幹線の有用性に疑問符をつけ、さらには、JRにより多く負担させるといった方向性を打ち出し、政府に提言している。さらなる負担増は、労働条件の改善・向上の原資を失うことに直結する。適正な価格転嫁による人財の確保・定着の取り組みを阻害する行為であり、改悪となる見直しは行うべきではないと考える。交運労協のお力添えを要請する。

菊池 朋美 代議員(航空連合)



- 2025年4月の「第4回航空・観光シンポジウム」に参加した。国内空港の日々のハンドリングを支えていただいている総代理店の皆様との意見交換は、航空連合だけでは実現できないものであり、交通運輸・観光サービス産業に集う仲間と構成されている交運労協の大きな価値であると感じる。
- 航空連合の今期の産業政策においては、「今後の国内線のあり方」が重要課題の一つとなっている。国の有識者会議にも労働者の代表として参加をしているが、価格転嫁などの施策を検討するにあたっては、まずは現場の状況がどうなのか、そこで働く人が何を感しているかを知る必要がある。航空・観光シンポジウムのような機会は、今後より一層、重要な機会になると認識している。引き続き航空連合として積極的に参画したい。
- 2026年活動方針(案)に掲げられている「男女平等参画推進の取り組み」について。方針案には「交通運輸・観光サービス産業は男性中心の職場となっている」と記載されているが、航空連合は女性の組合員が過半数を占める加盟組織が、相対的に多いという特徴がある。今期からは、小林新会長が初の女性会長に就任し、連合の芳野会長をはじめ、多くの方から注目を集めるとともに、航空連合にとっても一つの転機になっている。男女に関係なく、いかに様々な多様性をもった人材が活躍できる職場にしていくのかは、社会的にも大きな課題であり、大きな課題だからこそ、より多くの仲間とともに取り組みを進める必要がある。交運労協の活動を通して、産別間の意見交換はもちろん、各産別の取り組みをお互いに学びながら、自組織にはない視点や知見を得ることで、構成組織全体の機運を高められるよう、航空連合も主体的に参画したい。
- 最後に、今総会のスローガン(案)にある「持続可能」「多様性・包摂性」というキーワードに強く共感する。交通運輸・観光サービス産業は、人が支えている産業だからこそ、特に、多様性・包摂性が非常に重要である。スローガンで掲げた目標の実現に向けて、交運労協の仲間とともに一層取り組んでいきたい。

荒木 ユイ 代議員(JR総連)



- 改正地域交通法の施行と「物流革新緊急パッケージ」の提起からそれぞれ2年が経過した。法の基に立ち上げられている芸備線再構築協議会の議論は、実証事業Aの段階に来ており、その後実証事業Bを経て結論に向けて議論が進んでいる。しかし実証事業の期間をめぐり地元とJR西日本とで意見の乖離が生じていると認識している。JR総連は、一年間を通じて地元利用客や観光需要の変化を見定めなければ十分な結果を得られないと考える。
- JR東日本久留里線では地域交通法の法定協議会によらず、JR東日本からの投げかけで検討会議が立ち上がり、結局、地元の利用者の現状からすれば鉄道による交通モードはふさわしくないという理由で久留里・上総亀山間の鉄道の廃止が決定された。両者に共通したことは「地元の声が十分に反映されていない」という危機感である。芸備線再構築協議会ではJR西日本による「運転士と車両のリソースの関係で4か月が限界」という理由による。久留里線では現在の利用状況やアンケートに基づくデータにより判断されているが、芸備線のように実証事業は行われていない。
- JR総連は、政策シンポジウムを開催し、ローカル線の維持、活性化の議論の際に必要なことは「まちづくり」であるという結論に至った。鉄道を残す、他のモードに転換するという議論は、その「まち」をどうするのかという展望とセットで考えなければならない。「まち」があって、それを繋ぐ交通モードがある。そのためには地元の皆さんがどのような「まち」にしたいのかという意見を集約することが極めて重要である。よって、JR総連は国土交通省の中に「提言BOX」という意見集約場所をつくり、地域が自由にもの言える仕組みづくりを提言する。省庁から地域の声を議論の場にフィードバックし、みんなが納得できる結論にしていかなければならないと考える。
- 物流革新緊急パッケージでは2023年から10年程度で鉄道貨物と内航海運の担う輸送量を倍増するという方向性が打ち出された。さらに物流ネットワークの強化、31ftコンテナや40ftコンテナの利用拡大も方針化されている。しかし現場の組合員の声は「本当に実現するのか」という声が大半である。また、JR貨物の経営の現状は国鉄改革のスキームである「アボイダブルコストルール」や「貨物調整金」という仕組みに支えられている。これらが線路を利用する旅客鉄道の負担を増加させているから見直すべきという意見が出ているのも事実である。鉄道貨物が将来的に安定した輸送を果たしていくことができるのか、瀬戸際に立っていると言える。緊急パッケージも鉄道貨物のネットワークを維持していくことも、日本が抱える縮小社会に抗して国民の生活を守るという「国策」に関わる問題である。しかしながら、貨物ターミナルの革新や鉄道と内航、トラック輸送の接点をシームレスに作り上げていくことも事業者任せになっているところが多くを占めている。
- 交運労協には「まちづくり」を軸とした日本の国土の問題にも関わる交通ネットワークの問題、国民の生活の基礎となる物流問題の課題解消に向けた議論を国交省のみならず省庁を超えた議論の場を求めている。必要な支援策は国を挙げて実施していくべきである。政策議員懇談会の議員各位にも力添えをいただくべきだと考える。
- 国民生活の血管ともいえる交通ネットワーク、物流ネットワークを維持、活性化していくために交運労協に結集する仲間との連帯、共闘も強め、交通運輸・観光サービスに携わる労働者の力を結集しともに闘う決意を表明し発言とする。

以上、3名の代議員より、総会質疑が行われた。各質疑に対し、慶島譲治事務局長が答弁を述べ、全代議員の拍手により全議案が承認された。

交運労協 慶島譲治事務局長 答弁要旨

第41回定期総会各議案に対し、総会構成員各位が真摯に議論を尽くされたことに御礼申し上げます。とりわけ、代表して3名の代議員より賜った発言に対し、答弁する。



JR連合・福森代議員より、JR二島・貨物会社における経営自立問題について発言があった。代議員が述べた通り、ポリシーミックスこそが肝要であり、その財源についても方針で示したとおり容易なことではないと重く認識している。しかし、この懸案を解決しない限り、国鉄改革の完遂とは言い難いと認識している。とりわけ、JR貨物の課題については、線路使用料におけるアボイダブルコストルールに対して、貨物会社と旅客会社がWin－Winな関係となる

ような方策を講ずるために、国が積極的に関与し、JRグループも当事者意識を強く持ち、ことに当たらなくてはいけない。国策として鉄道貨物へのモーダルシフトを推進していくには、限られた時間の中で、JR貨物がより強力に取り組みを推進していくことが重要であるという課題認識に基づいて取り組んでいく。一方、新幹線ネットワークについては、日本の鉄道における成長エンジンであり、鉄道の持つ優位性を最大限に発揮でき、大量高速輸送を可能にできるのは新幹線が唯一無二であるとの基本認識のもと、その強みをさらにブラッシュアップさせていくためにネットワークの維持・推進・気づきに取り組んでいく。

航空連合・菊池代議員による、航空・観光シンポジウムへの発言について、交運労協の一番の存在価値は、交通運輸・観光サービス産業に働く構成組織の仲間が真摯に意見交換できるプラットフォームを提供できるところにあると自負している。この間、開催してきた4回のシンポジウムを顧みて新たに取り組むべき課題を見出すべく、より有意義な航空・観光シンポジウムを作りあげることができるよう取り組みを進めていく。また、男女平等参画推進については、交通運輸・観光サービス産業全体を見据えると底上げを図らなくてはならない重要な課題であると認識している。その取り組みでは、航空連合の取り組みが先行していると敬意を表するところである。その知見を交通運輸・観光サービス産業全体に浸透させ、さらにブラッシュアップできるよう、共に歩んでまいりたい。

JR総連・荒木代議員による地方鉄道の再構築について、芸備線、久留里線の事例を用いた発言があった。公共交通にとって優先すべきものは、利用者の声であることは間違いない。しかし、その地域にとっていかなる交通ネットワーク、交通モードが、その地域にマッチングしているのかを見極めることも必要である。広くすべての交通モードを具備することは理想であるが、その地域にとってどの交通モードが最適解であるのか見出さなくてはならない。これを見出す第一義は発言の通り地域の声であり、その声を丁寧に汲み取り、識者も交えて省庁を超えた議論に育てていくことが肝要であると認識している。モーダルシフトについても然り、物流ネットワーク委員会における論議に加えて様々な省庁を交えて論議を尽くし、最適解を見出していく取り組みに専念してまいりたい。

本定期総会において、多様性・包摂性についても方針でお示しし、ご賛同を得たと確信している。交通運輸・観光サービス産業は公共財であり、公共とは広く遍くサービスを楽しむことができるということである。何人に対しても不当な差別、不利益を与えないこと、これまさしく公共財たる交通運輸・観光サービス産業の価値であり使命である。我々交運労協はそうした見地に常に立ち返り、この社会から誰一人として、排除せず、孤立させず、包摂していく。これら、我々の役割を果たし続け、懐深い平和な社会を創りあげていこうではないか。

本日お示したすべての方針提案に満場のご賛同を願い、さらにこれを豊かなものとしていくべく各位のご奮闘を要請し、総括した答弁とする。



役員推薦委員長
溝上泰央副議長

採択に続き、役員推薦委員長の溝上泰央副議長(全自交労連)より、2026年役員体制について、池之谷潤議長の再任をはじめ、事務局に蒔田純司事務局長、福森敬和事務局次長を新たに選出する提案がなされ、満場で承認された。本総会では、交運労協運動を永年にわたり支え続けてこられた、福田智副議長(自治労・都市交評)、慶島譲治事務局長(JR連合)が勇退され、池之谷議長より永年のご功績に感謝の意を込めて記念品を贈呈した。



今度ご勇退された
福田 智副議長と慶島譲治事務局長



新たに選出された事務局
蒔田事務局長と福森事務局次長

選出された新役員を代表し、池之谷潤議長より2期目の門出に際して決意の一端を述べたのち、総会宣言(案)を福森敬和事務局次長が提起し、満場の拍手で採択され議事が終了した。

閉会にあたり櫻田あすか副議長(サービス連合)が、「交通運輸・観光サービス産業に集うキーワーカーの仲間が思いを一つに交運労協に力を結集し、諸課題を解決していこう」と挨拶した。

最後に池之谷潤議長より、「団結用意！」二発の号令に参加者全員とともに「頑張ろう！」三唱し、第41回定期総会を盛会裡に締めくくった。



閉会のあいさつ
櫻田あすか副議長

