



# 交運労協ニュース No.10

港区芝浦3-2-22 田町交通ビル3階  
TEL:03-3769-6571 FAX:03-3769-6570

発行日 2026年3月5日  
発行人 蒔田 純司

交運労協URL <http://www.itf-jc.jp>

## 【春闘完全勝利に向けて一致団結を！】 2026春季生活闘争勝利3.2総決起集会を開催！ ～交運労協・連合「交通・運輸」部門連絡会～

交運労協は、3月2日(月)18時より田町交通ビル6階ホールにおいて、連合「交通・運輸」部門連絡会と共催した「2026春季生活闘争3.2総決起集会」を開催し、総勢250名が集結した。

司会の樋口和司 幹事(私鉄総連・連合「交通・運輸」部門連絡会・事務局長)より、「2026春闘の決戦を控え、連合・交運労協に加盟する全ての産別のさらなる結束と団結を深め、全組織が一丸となる、組織固めとしていこう！」と力強い開会の挨拶を受け、議長に成田幸隆 副議長(運輸労連・交運労協労働条件委員長)を選出し、議事が進行した。はじめに、主催者を代表して、池之谷 潤 議長が挨拶に立った。



### ○池之谷 潤 議長 挨拶

日本での労働力人口減少により、全産業で正社員の不足を感じている企業が5割程度となる中、運輸・倉庫業では67%に上り、旅館・ホテルの非正規社員では59%となるなど、交通運輸・観光サービス産業における担い手不足は顕著となっている。さらに、昨年の賃上げ実態調査では、実施した割合・額ともに、我々の産業が低位にとどまっており、人材確保競争に出遅れている状況にある。そのような中で、いよいよ2026春季生活闘争が本格化する。24・25春闘では、2年連続で5%台の賃上げが実現し、デフレ脱却の兆しが見える春闘となったが、物価高騰が続く中、実質賃金は4年連続のマイナスとなっている。交運労協はこれらを踏まえ、5つの視点に基づき、2026春闘を闘うことを確認してきたところである。持続可能な交通運輸・観光サービス産業の維持と要員確保には、労務費をはじめとするコストの適正な価格転嫁による、運賃・料金の改定を適宜実施し、日本経済を支える社会的役割に見合った継続的な賃上げを図り、他産業に劣らない、賃金労働条件の構築が重要である。2026春闘では、離職者を出さない、就職者を増やすため、人への投資を加速させ、物価高に負けない賃上げを、これま



で以上に積極的に求めていかなければならない。加えて重要なのは、私たちの働き方である。高市首相は、就任当時から時間外規制の緩和を唱え、働き方改革とは逆行した態度を示している。働き方改革関連法は、長時間労働是正を目的としたものであるが、トラック、バス、ハイヤー・タクシーは、施行から5年先延ばしとなっただけではなく、一般則とはほど遠い内容となっている。労働時間規制は、とりわけ全産業と比較しても長時間労働の傾向にある、私たちの産業で働く仲間の命と健康を守る重要な規制である。担い手確保の観点からも改悪には、交運労協全体で声を上げていかなければならない。さらには、今春闘での様々な行動を通じ、交通運輸・観光サービスの重要性をアピールすることも大切な取り組みである。交運労協では、各構成組織からの意見をもとに、政策・制度要求を取りまとめた。先の総選挙において、交運労協政策推進議員懇談会18名のうち、近藤会長をはじめ15名のメンバーが惜敗となったことは痛恨の極みではあるが、議員懇の再構築を急ぎながら、早い段階で要請行動を展開し、制度施策要求の実現に向けた取り組みを強化していくので、ご協力を要請する。最後に、国民生活と経済を支える、私たちキーワーカーにふさわしい賃金と労働条件を勝ち取るため、交運労協、連合「交通・運輸」部門連絡会に集う、すべての組合員が最後まで闘い抜くことを心からお願いし、主催者を代表しての挨拶とする。

次にご来賓として、駆けつけたられた連合・芳野友子 会長より、ご挨拶を賜った。

#### ○連合・芳野友子 会長 挨拶要旨

2026春闘は「未来づくり春闘」を掲げて5年目を迎え、着実に賃上げを実現してきたが、物価高により実質賃金は、4年連続のマイナスとなっている。連合は「こだわろう暮らしの向上」を掲げ、実質賃金上昇に取り組む。自分の賃金がこれからも上がると確信が持てれば、個人消費も拡大し、生活が良くなったと実感することができる。そのため2026春闘においても確実に賃上げを実現し、実質賃金を1%上昇軌道に乗せる賃上げノルムを確立しなくてはならない。2026春闘は、正念場となる。格差是正について、中小労組は6%、有期・契約・短時間等労働者は7%を賃上げ目標と掲げ、全体の目安である5%と併せて、5%・6%・7%と賃上げ率を並べて、相乗効果が生まれるように訴えていく。特に適切な価格転嫁や適正取引は地方や中小規模事業所での賃上げに欠かせない課題である。今年1月1日より施行された取適法の周知徹底、パートナーシップ構築宣言のさらなる拡大を求め、積極的に取り組んでいきたい。交運労協でもサプライチェーンに連なるすべての働く者の生活向上に向けて、ともに取り組みを展開していこう。



政府や経済界では労働時間規制の緩和を掲げている。これは先日の高市首相・施政方針演説でも唱えられた。労働時間規制については、2017年に連合と経団連との間で時間外労働の上限規制等に関する労使合意を締結してきた。しかし、今日においても未だ総労働時間は高止まりし、過労死等による労災認定も過去最多を記録している。働き方改革の実現を後押しする規制強化の進展は必要だが、規制緩和など到底認められるものではなく、連合は断固として反対していく。

第51回衆議院議員総選挙について、解散から戦後最短の選挙戦かつ厳冬期の取り組みであり、大変な取り組みであった。各構成組織の真摯な取り組みに、心より感謝申し上げる。結果は非常に厳しく、連合推薦201名のうち39名の当選に留まった。また、連合出身議員政治懇談会8名のうち当選者は3名であった。与野党が伯仲するような政治体制から後退し、強い危機感

をもっている。解散により先延ばしされた国会は、物価高対策をはじめとして取り組むべき課題は山積している。連合は、苦しい状況でも自ら掲げる政策の実現に向けて最善の対応を考え、取り組みを進めていく。

結びに、2026春闘において、全ての仲間の要求が実現することを心から祈念し、連帯の挨拶とする。

続いて、交運労協・蒔田純司 事務局長より「2026春闘および当面する政策課題」について提起を行った。

### ○蒔田純司 事務局長 課題提起

交運労協は、「2026春闘」を、社会に必要不可欠な交通運輸・観光サービス産業の持続的な成長を担保しうる人材確保に向けた闘いと位置づけ、5つの視点に基づき闘いを展開しているところである。



#### 1. 「産業の基盤たる人材の確保」の視点について

帝国データバンクの調査によると、正社員の不足を感じている企業は51.6%となり、業種別で3番目に「運輸・倉庫」が位置し、51業種中の8業種が6割を上回る結果となっている。一方、非正社員では、「旅館・ホテル」が最も高く、インバウンド需要が高まる中、人手不足感が表れている。また、日本商工会議所の調査結果によると、2025年度に所定内賃金の引き上げを実施した企業は66.9%あり、そのうち「業績が改善しているため、賃上げを実施」したと答えた企業は35.0%となっているが「業績の改善が見られないが、賃上げを実施」したと回答した、いわゆる「防衛的な賃上げ」を行った企業は65.0%と、依然として「6割」を超えている。そして、賃上げの理由も「人材確保・定着や、モチベーション向上」が83.5%と、極めて高い水準となっている。課題は、業績改善に向けて、価格転嫁を推進することである。なぜなら、必要な人材を確保するために賃上げをできない企業は、市場競争によって取り残されてしまうからである。

#### 2. 「拡大する産業間格差の是正」の視点について

厚労省による、「賃金引き上げ等の実態に関する調査」によると「運輸業・郵便業」における「1人平均賃金を引き上げた・引き上げる」企業の割合は、全15業種中、12位に留まった。また「1人平均賃金の改定額・改定率」について「運輸業・郵便業」は、全15業種中10位に留まる結果となっている。交通運輸・観光サービス産業の2025春闘は、前年を上回る賃上げを勝ち取ることができたものの、他産業が上回る結果を出したことから、産業間の格差是正につなげることは至らなかった。これ以上の産業間格差を拡大させないためにも、他産業に負けない賃金水準を獲得していかななくてはならない。

#### 3. 「物価高騰に対する実質賃金の確保」の視点について

厚労省が発表する数値について、昨年3月から実質賃金の算出基礎に消費者物価の総合指数が含まれていることを前提として報告する。2月25日に公表された「昨年12月の毎勤統計調査」によると、実質賃金は前年同月より0.1%減りし、12ヵ月連続でマイナスになったとしている。とりわけ名目賃金の内、一時金を含む「特別に支払われた給与」は2.6%の増となったが、前年の6.2%増から大きく落ち込んでいる状況である。このように、私たちの給与は物価上昇を下

回ったままである。また、アメリカとイスラエルによるイランの空爆に端を発し、原油高の高騰が危惧されている。賃上げの成果が物価高騰に相殺されている現実を踏まえ、物価上昇率を上回り基本給の引上げを主軸に据えた賃上げを今春闘こそ、何としても勝ちとらなければならない。

#### 4. 「賃上げの原資となる価格転嫁の推進」の視点について

物流業界においては、これまで規制緩和によって新規参入の増加に伴う過当競争のなかで、荷主優位の取引が蔓延している。交運労協は、これら行き過ぎた規制緩和を是正するよう政策・制度要求などの場において、構成組織と連携のもと求めてきた結果、昨年通常国会においてトラック適正化2法と取適法が成立した。今後、これらの法施行により引き続き取引環境の改善を求めていくことが必要である。そして、鉄道、乗合バス、貸切バスにおいては、賃金や物価の上昇による経費変動を反映するべく、相次いで運賃・料金制度が見直されている。引き続き、鉄道・バス・タクシーなど、公共交通部門における人件費・燃料費・防災対策費増加分の価格転嫁を推進していかなければならない。さらに、この4月より、「交通政策基本計画」および「観光立国推進基本計画」、「総物流施策大綱」が、それぞれ始期を迎える。これらの計画等について交運労協は、各構成組織、地方交運労協、都府県交運労協と連携し、制度活用しながら計画の実効性を高めていく。

#### 5. 「産業内の規模間格差の是正」の視点について

中小企業白書によると、価格転嫁の上昇率は大企業がプラス0.9%であるのに対し、中小企業はマイナス2.3%となっている。これは、規模間で生産性の格差はないにもかかわらず大企業が中小企業の価格転嫁を認めないが故に中小企業が生産性が相殺される結果となっているからである。本体企業はグループ会社に対して、利益が出たら還元するという結果主義ではなくグループ会社が当初から利益を計上することができる共存共栄の姿勢が求められる。グループ会社の価格転嫁が進まなければグループ会社における賃上げは厳しいものになってしまう。産業内の規模間格差の是正を図るうえで産業内における「適正取引」と「価格転嫁」の推進は、本体会社の社会的責任である。

以上、今春闘における「五つの取り組みの視点」と政策課題の報告とする。





集会もクライマックスを迎え、構成組織を代表して4名の仲間より連帯と春闘勝利に向けた決意表明を行った。

#### ○私鉄総連:伊藤 将 組織拡大・中小対策局長

昨年12月、私鉄総連は春闘職場討議案を決定し、全国オログを展開した。聞こえてきたのは、現場の切実な声である。「物価高騰や電気料金の値上げで暮らしは厳しい」「賃上げをしても生活費の支出が大きく追いつかない」「基本給が低く時間外に頼らざるを得ない」、そして何より、「子どもに自分と同じ仕事に就くように勧められない」という声であった。公共交通を支える仕事に誇りを持つ仲間が、自らの仕事を次世代に勧められない。この現実を重く受け止めなければならない。採用難と離職により、全国各地で減便、路線廃止が相次いでいる。賃金水準の大幅な引き上げが不可欠だ。



私鉄総連・伊藤 将 局長

私鉄総連の統一要求は、定期昇給相当分2%に加えて、ベースアップ15,600円とした。内訳は、過年度物価上昇を踏まえた生活維持分9,600円、人材確保と賃金格差是正などを勘案した生活回復・向上分6,000円であり、この要求額は現行方式で過去最高額となる。時間外に頼らず生活できる基本給を実現し、働く仲間が胸を張って次世代にこの仕事を勧められるよう、絶対に勝ち取らなければならない。今年は、軽井沢スキーツアーバス事故から10年の節目を迎えた。2016年1月15日未明、15名の尊い命が失われたこの事故は、安全を犠牲にしたコスト優先の経営がもたらした悲劇であった。しかし今もなお、現場を顧みない経営姿勢が一部に見られる。軽井沢事故から10年の今、私たちは声を大にして訴える。安全と現場を軽んじる経営を断じて容認してはならない。人への投資と労働環境の改善こそが安全・安心の礎であり、経営の最優先課題である。また、全面的なライドシェア解禁、いわゆる白タク合法化についても強い懸念を抱いているところである。日本の公共交通は、過去の事故から学び、安全基準を高め、世界トップレベルの信頼性を築いてきた。ドライバー不足への対応として、規制緩和や安全基準の引き下げを容認することは、これまでの努力を水泡に帰すものである。改善基準告示をはじめとする労働法制は、働く者と利用者の安全確保に不可欠である。先月、国交省に対して行った行動で

も現場の声として「二種免許の重さについてどう考えるのか」という声が出された。私鉄総連は、交運労協の仲間とともに、安全を軽視した安易な規制緩和に毅然と反対していく。

私鉄総連は、3月4日に浅草公会堂で「26春闘勝利・交通政策要求実現3・4私鉄総連中央総決起集会」を開催する。集会後にはデモ行進を行い、私鉄総連の決意を内外に力強くアピールしていく。全国すべての職場から26春闘を展開し、最後まで粘り強く闘い抜くことをここに決意する。

### ○JR連合・住吉一家 労働政策局長

2026春季生活闘争も佳境を迎えようとしている。今春闘はヤマ場が例年より遅く設定されており、もう少し交渉の時間が残されているが、最後まで一致団結して闘い抜こう。ご承知のとおり、過酷な物価高騰が続いており、賃金が上昇しても組合員の生活が改善されない悔しい状況が続いている。大企業や都心部の企業の賃上げが全体を底上げしているのが実態であり、中小企業や地方部では本当に厳しい状況に置かれている。JR連合の昨年の春闘は、全体の集計結果は世間水準に見劣りしない賃上げを実現することが出来たが、個別に確認すると成果が不十分であった単組も多く



ある。世の中の情勢と同じく、主要企業や業績の良い業種が全体を押し上げ、地方部・中小企業を中心に課題の残る結果となった。2026春季生活闘争では、引き続き高水準の賃上げを継続的に実現させるとともに、昨年課題の残った単組もしっかりと世間水準についていけるよう取り組んでいるところである。しかしながら、JR連合加盟組合においても、「中小企業が利益を拡大できたとしても高水準の賃上げが実施出来るような状況にない」「地方部では事業拡大したくてもビジネスチャンスすら無い」など、悲痛な叫びが訴えられている。政府は、これまで取り組んできた労務費の価格転嫁の指針やパートナーシップ構築宣言の一層の浸透に加え、1月には下請法を取適法に改正し、適正契約の推進に取り組んでいる。当然、私たちJR連合もこうした取り組みを理解し、連結経営内外における取引適正化を呼びかけている。しかしながら、改善傾向にはあるものの不十分だという意見が大勢を占めており、道半ばの状況が続いている。中小企業・地方部を含めた力強い賃上げの流れを実現するためには、まだまだ多くの関係者の理解と協力が必要である。政策課題の解決や価格転嫁の一層の推進など、交運労協の仲間の皆さんとともに、粘り強く取り組み、本日お越しの連合にも、引き続きのお力添えをお願いしたい。最後に、春季生活闘争の機会だからこそ、集团的労使関係の強化・構築について訴え、労働組合の必要性を強調するものである。厚生労働省による労働政策審議会・労働条件分科会で議論されている労働基準関係法制の見直し、特に重要な労使コミュニケーションについては、労使の意見が一致せず思うように前進しない状況である。ここに総理大臣が労働時間規制の緩和を言及するなどして、さらに混迷している。問題なのは、一部の使用者側委員が、労使コミュニケーションを労働組合以外の団体との間で促進してはどうかと提案したことである。これまで、厚労省の検討会において、労使コミュニケーションの中核を担うのは労働組合だと明言された中、何を言っているのだと呆れる。私たちJR連合は、この間の動きに対して断続的に見解やコメントを発してきた。春季生活闘争は、労働組合の必要性や存在意義を内外にアピールすべき貴重な機会でもある。労働基準関係法制見直しの動きも注視しつつ、労働組合の活性化や組織拡大につながる取り組みとなるよう、皆さんとともに邁進していきたい。

## ○航空連合・柳橋愛海 副会長

航空関連産業を取り巻く環境は、円安によるコスト増加やコロナ禍以降の需要構造の変化による国内線収益環境の悪化など厳しさを増しており、こうした中、2026春闘は、人への投資を継続できるかどうかの正念場であると位置づけている。国内線を担う職場からは、現場は多忙にあるにもかかわらず、利益に結び付かない現実への戸惑いや路線再編の影響によって仕事がなくなることへの不安、仕事をしたくてもできないことへの葛藤など、切実な声が聞こえてくる。航空関連産業は、高い専門性を持つ人材によって支えられており、人材の確保・育成・定着は、産業の存続とさらなる発展



航空連合・柳橋愛海 副会長

に不可欠である。また、産業の基盤である安全の堅持やサービス品質の向上は、人の力が直結している。厳しい環境の中にあっても加盟組合はもとより、未加盟組織で働く仲間にも思いを馳せ、産業全体の視点に立って、力強く2026春闘に取り組む。特に生活のゆとりを実感できる賃金水準の確保と働き方、休み方の改善に向け、適正取引と価格転嫁を推進し、持続的な労働条件の向上を産業全体に広げていく。加えて、航空関連産業や社会を取り巻く変化を的確にとらえジェンダー平等や多様性推進を通じて、年代や属性を問わず、すべての仲間が強みを発揮し、成長し続けられる職場実現を目指す。併せて産業の基盤である安全品質の向上にも取り組む。私が働く空港の職場においても車両同士の接触事故や従業員の受傷が増加しており、労使ともに強い危機感を持っている。従業員一人ひとりの安全意識の向上と、複雑化する業務構造の見直しに焦点を当て、春闘中も労使での取り組みを強化させていく。持続的な労働条件の改善に当たっては、生産性の向上も非常に重要である。単に購入量を削減するのではなく、如何に産出を高めるかという視点を持ち、産業政策と労働政策の両面から検討を進め、職場主体の取り組みによって、次なる人への投資に繋げていく原資を産み出していく航空連合ビジョンの達成に向け、産業全体で一丸となって未来を確かめていく。

## ○自治労・都市交評・梅谷英明 副議長

都市交通評議会は、日本経済の大動脈である大都市圏と地方都市圏の利用を支える足として、また、地域の行政サービスの一翼を担う交通機関として、安全・安心・快適に、そして安定的に事業運営を行っている。しかし、自治体財政の悪化に伴う給与カットや交通独自の職務改悪が、結果として担い手不足に拍車をかけているとともに変則勤務をけん引している。とりわけ女性活躍の視点で言えば、ハード・ソフト両面で遅れを取っていることから、一時的に人材の確保ができて、将来にわたって事業を継続させるため、労働分配率向上と併せて喫緊の課題であると認識している。今次春闘で自治労は、「あ



自治労・都市交評  
梅谷英明 副議長

あなたの声で始まる春闘」をスローガンに重点項目を4項目掲げ、組合員が主役の闘いを進める。

1. 賃金カットについて要求交渉 2. 賃金の点検と運用改善、長時間労働の是正、適切な労働時間管理、ハラスメント対策等を含め、働きやすい職場への環境改善が不可欠であり、各単組が実態を踏まえ要求・交渉 3. ジェンダー平等の観点を踏まえた課題の解決や、男女間賃金格差の解消も重要な課題であり、職場点検を通じて要求・交渉 4. 公共サービスに携わる民間労

働者の賃上げ原資の確保、物価高による行政運営に係る経費の増大への対応として、労務費の適切な価格転嫁を推進。交通運輸・観光サービス産業にとって、人材の確保、定着、離職防止の取り組みは、待ったなしの状況であり、2026春闘において、魅力ある賃金をはじめとする訴求力のある労働条件を獲得していかなくてはならない。公共サービスの縮小、担い手の縮小は、地域の崩壊につながることは明らかであることから、都市交通評議会は、都市圏特有の課題や職場の課題を洗い出し、暮らしを支える地域公共交通確立キャンペーンを展開する中で、「公共交通の最後の砦」が公営交通の自負の下、2026春闘に参加するものとする。加えて公営交通は、各都市の議会の動向が事業を左右することから、統一地方選挙において交通に理解ある議員を一人でも多く輩出することに全力で取り組み、ヤマ場を迎える民間春闘の勝利を背景に夏の人事院勧告・人事委員会勧告対策を進め、秋闘につなげる布石を打つため、運動強化を進めることを誓い、決意表明とする。

各構成組織を代表した、熱い決意表明を受けたのち、福森敬和 事務局次長より提起した集会宣言(案)は、満場一致で採択された。

集会を締めくくるにあたり、福田英樹 副議長(私鉄総連)より、「交運労協春闘への組合員・ご家族、世の中からの期待に応えるべく、各構成組織のより一層の団結を求める」との挨拶を受け、最後に池之谷 潤 議長の音頭で「団結がんばろう」を、会場の参加者とともに力強く三唱し、「2026春季生活闘争3.2総決起集会」を大盛会裡に締めくくった。



以上



**全構成組織が一丸となって2026春闘を闘い抜こう！**

## 集会宣言

私たちは本日、田町交通ビルにおいて300名の仲間が結集するなか、「国民生活と経済を支える私たちはキーワーカー！さらなる賃上げと労働条件の向上を勝ち取ろう！！」をスローガンに掲げ、2026春季生活闘争勝利3.2総決起集会を開催した。

2022年初頭から本格化した物価高騰は、今もなお私たちの家計を逼迫し続けており、一刻も早い対策が求められている。しかし、高市首相は1月23日、通常国会冒頭に施政方針演説すら行わず、衆議院を解散し総選挙を強行した。その結果、来年度予算の成立が年度明けにずれ込むおそれが生じている。国会を軽視し、国民生活の窮状を置き去りにした対応は到底容認できるものではない。さらに、今後は高市政権による労働時間規制の緩和をはじめとする労働法制の改悪が懸念され、その動向を注視する必要がある。この労働環境の後退を阻止するため、交運労協は交運労協政策推進議員懇談会との連携を強化しながら、必要な対策を講じていく。

厚生労働省の「毎月勤労統計調査」によると、2025年の実質賃金は4年連続のマイナスとなった。現金給与総額は、2025春季生活闘争の成果も反映され、一般労働者の所定内給与が調査開始以来、過去最高の伸び率となる2.5%増を記録した。しかし、消費者物価指数が前年より0.5ポイント拡大し3.7%上昇したため、賃金の伸びが物価上昇に追いつかず、実質賃金は改善していない。現金給与総額が33年ぶりに2年連続で2%を超える高い増加率となったにもかかわらず、物価上昇を上回れなかったことが要因である。

この状況を踏まえれば、2026年の闘いでは、これまで以上に「物価高に負けない大幅な賃上げ」を何としても勝ち取らなければならない。また、同省の「2025年賃金引上げ実態調査」によると、「運輸業・郵便業」の「1人平均賃金を引き上げた・引き上げる」企業の割合は、全15業種中で最下位となり、「1人平均賃金の改定額・率」も全15業種中12位にとどまっている。私たち交運労協は、これ以上の産業格差拡大を許さず、他産業に劣らない賃金水準を獲得するため、全力で取り組んでいく。

人手不足の実態について、帝国データバンクの調査によると、2025年の人手不足倒産は前年を85件上回る427件に達し、初めて400件を超え、3年連続で過去最多を更新した。業種別では建設業が113件、物流業が52件といずれも過去最多となり、労働集約型産業で深刻さが際立っている。また、同社の「2026年の景気見通しに対する企業の意識調査」では、「懸念材料として人手不足」と回答した企業が44.5%に上り、「今後の景気回復に必要な政策として人手不足の解消」と回答した企業は37.0%に上った。多くの企業が、人手不足を経営に影響を及ぼす重要課題の一つとして認識していることが浮き彫りとなった。

以上を踏まえ、私たち交運労協に結集する60万人の仲間は、2026春季生活闘争を、持続可能な交通運輸・観光サービス産業の構築に向け、「産業の基盤たる人材の確保」「拡大する産業間格差の是正」「物価高騰に対する実質賃金の確保」「賃上げの原資となる価格転嫁の推進」「産業内の規模間格差の是正」という五つの視点を掲げ、夢と希望を胸に、全力で闘い抜くことをここに宣言する。

2026年3月2日

交運労協・連合「交通・運輸」部門連絡会  
2026春季生活闘争勝利3.2総決起集会