

運輸労連 神奈川県連 2017年 秋季学習会

日時；2017年11月25日（土）10：00～

会場；ワークピア横浜（神奈川県横浜市中区山下町24-1）

報告者；照井書記長（川崎運送労働組合）

講師にテレビやラジオなどでも活躍される、政治ジャーナリストの 鈴木 哲夫 氏 を迎え、「日本政治の行方～ 働き方改革／その裏にあるものは」をテーマに講演を行って頂きまして、主に、①支持率から見る矛盾とポスト 2020、②論点が違う働き方改革、③これからの立憲民主党、④与党自民党、公明党についての4つに分けた内容となっていました。

①は、内閣支持率は衆議院選挙後上昇したが政策は支持されていない。政府にやってもらいたいこと1位社会保障、2位雇用対策、3位教育無償化。憲法改正は8番目。ズレがある。政党支持も立憲は支持するが単独で政権担当能力はないと見られている。政治がこのような状況で、オリンピック後に予測される景気後退（ポスト 2020）をどう乗り切っていくのか？自民党の小泉進次郎は、未来に向けた政策に真剣に取り組んでいるが、野党にはそのような人材はいない。野党こそ“人づくり”を急がなければならない。30代、40代がこれからの日本を支えていく。この人たちが真剣に考え、行動しないと日本の未来は暗い。それをサポートしていくのが50代、60代の仕事となる。



県連代表者挨拶 亀崎 執行委員長

政治ジャーナリスト 鈴木 哲夫 氏

②は、長時間労働、“時間”に焦点を当てた議論になっているが間違っている。過労死をしない働き方や、長時間労働が身体にどのような影響を与えているか全く議論されていない。少子高齢化で労働力が確保できなくなる。若高齢者や海外からの移民を受け入れないと。非正規でもいいと思われる方もいるが、企業にとって都合のいい制度。いつでも切れる。働き方は本来働く側の権利。欧米では当たり前の考え方。日本は違っている。一人一人がどのような働き方をするか、選択できるようにするのが政府の仕事のはずだが、働き方改革は企業の為に生産性を向上させる政策。いまだに“高度成長期をもう一度”と考えている。国力を考えればありえない。若い人には是非とも変えてもらいたい。

自民党で幹事長を務めた 故 加藤 紘一 氏は自民党を離党後、地元山形県で有権者1軒1軒を

周り（これを“どぶ板選挙”という）、「幸せの価値観」について考えを改めた。東京と山形、一人一人で見ても住環境や年金額もその人の生活によって大きく異なる。今の時代、多様な「幸せの価値観」がある。政府はそれを尊重しなければならない。

③は、今後立憲民主党が政治の中心となっていくのでは。枝野さんは衆議院選挙後反省をした。希望の党に行くことも考えた。やむなく立ち上げた立憲民主党が全国で「筋を通した」「よく立ち上げた」と言われたことが、リアリストである枝野さんの考え方を変えた。数合わせ（野党共闘）はせず、時間をかけて自分たちの筋を通していくと言っている。但し、野党がバラバラだと自民党と勝負にならない。立憲民主党は時間をかけると言っているが、統一地方選挙に向け野党一本化を進めることも枝野さんは言いだしている。やらないと自民党は倒せない。選挙 1 年前までにおぼろげながらも、まとまりを見せないと間に合わない。もしかしたらこの神奈川でそのモデルケースが出るかもしれない。

④は、自民党、公明党との隙間風について。公明党は今回の衆議院選挙で大敗し 700 万票をきった。北関東での負けたことに大きなショックを受けている。負けた原因の一つに、「自民党の政策に乗っている」と有権者に思われたことと考えている。特に憲法改正に慎重な姿勢を見せていたにもかかわらず、そう思われているイメージを変えていくためにも、今後の公明党は自民党と与党という形を取りながらも、一定のスタンスを置くものと考えられる。安倍総理に対抗する人が出てこないといけない。“1 強”では誰も止めることは出来ない。自民党の中でも同じ。次の総裁選では 石破 茂 氏 が出ると言われている。ライバルの存在が互いを切磋琢磨し、より良い政策を作っていく。そうならなければ政治は良くなっていかない。

これら 4 点を、取材を通したバックヤードを交え語っていただき、興味深く聞かせてもらいました。以前より疑問を持っていた「働き方改革」について大変わかりやすく話されたことに、今回学習会に参加させていただいた意義がありました。

過労死（業務上の疾患も含め）と長時間労働の関係性は、以前より疑問に思う箇所でした。長時間働くことと身体への影響はどうなのか。それは作業内容によっても大きな違いが生じるはずですが、宅配便の仕事をする方々は、トラックの運転、荷物を積み運び、お客様の家まで歩く、お客様への接待態度など肉体的、精神的にも負担がかかることは明白です。片や同じトラックに乗務するでも、A 地点から B 地点まで運転、パレット降ろし、待機時間、パレット積み、また A 地点に戻りパレット降ろし。もし宅配便と比べ同じ 12 時間労働した場合、疲労度は同じでしょうか？賃金は同じでいいのでしょうか？当然このくらいのことは運輸労連でも議論が尽くされているものかもしれませんが、長時間労働が運輸産業において、画一的（身体的影響ではなく 960 時間が議論の中心）なポジションにあることを指摘したように受け止めました。だからと言って何時間でも働いていいなんて思っていないんですが。

単組においても高齢化が進む中、またこれから入ってくるであろう（？）若い人材の身体的な影響や、川崎運送で働くことで人生を豊かに出来るかを鑑みて、働き方についてもっと意見を聞き、組合員の皆様から及第点を戴けるような制度、政策を目指していくことが大事なことと考えます。

以上