

## 《20180529 第 24 回交通運輸政策研究集会》



交運労協は5月29日～30日、熱海・金城館にて『第24回交通運輸政策研究集会』を開催し、全国より176人が集結。神奈川県連から3人が出席した。

住野議長は、「この10年間の交運政策課題が山積している。交運労協は何をすべきか？何をすべきか？今一度交運労協全体で何ができるのか。65万人のスケールメリットを活かす取り組みが重要」と述べた。

基調講演として、戸崎 肇（首都大学東京特任教授/交運労協顧問）氏より、『交通運輸産業を取り巻く課題と展望』というテーマで講演がされた。

人口減少とそれに伴う労働力不足が進展していく中で、働き方改革にどのように対応すべきなのAIはどこまで労働力不足をカバーできるのか。地方における高齢化と公共交通の弱体化が進む中で、移動手段としての公共交通をどう維持確保していくのか。日本におけるギグ・エコノミーの浸透とその影響など、多くの課題が山積する中で、労働組合としての対応など多岐にわたる課題について、笑いを含めた講演だった。



- ①地方において進む高齢化と公共交通の弱体化
- ②認知症問題の深刻化(事故の多発)による免許更新の厳格化
- ③高齢者の免許返納の促進→代替の移動手段をいかに提供できるか
- ④通院、買い物、ならびに子供の通学時の移動手段の確保
- ⑤家族の負担の軽減の必要性
- ⑥医療政策、福祉政策としての交通政策の再定義

### シェアリング・エコノミーについて

民泊新法の施行(6月15日)を始めとして、様々な分野でシェアリングエコノミー化が進んでいる。公共交通が果たす役割を果たしてシェアリング・エコノミーで完全に代替できるのか?(サービスの安定的供給,安全性の保障など)

対案としての地域の交通政策の見直し、再建の必要性になる。ライドシェアに頼らなくても公共交通が機能するよう、交通政策基本法で示されている理念、仕組みをきちんと活かさなければいけない。また、ライドシェアに対する代替案の提示も重要、特に地方における交通行政のあり方の検証が必要である。

これからの取り組みについて、交通政策をめぐる社会的理解の促進が最も重要であり、業界の自主努力がもっとも必要となる。そのためにこそ、自らサービス水準の向上に努めなければならないし、利用者の声に真摯に耳を傾けること、なぜウーバーが支持されるのか?便利になった携帯での手軽さなど、アプリ対応強化が必要。

「二種免許」を持つということの意味を問い直す。2種免許保有者として、どのような付加価値を提供できるか?『安全・安心』という最大の付加価値を、どのように世論にアピールするのか?労使一体となった取組の強化が必要。

第2講座として、水町勇一郎（東京大学社会科学研究所教授）氏より、「働き方改革のポイントと対応」というテーマで講演がされた。



『成長と分配の好循環』を目指して政府は取り組んでいる。今、景気が悪くない事から

2020年夏までに、働き方改革で成長と分配の好循環を目指している。3%の賃金引き上げ。平均1000円まで3%の最低賃金を引き上げる。正規・非正規の賃金同一とし、非正規の賃金を上げる。ガイドラインで示している。政府は、働き方改革を1番に進めている。

また、同一労働についても、厳しいことが改正される。労働契約法第20条が削除されるものの、有期労働契約者については、第8条不合理な待遇の禁止でより厳し改正案になっている。その内容は『短時間・有期雇用労働者の基本給賞与その他の待遇のそれぞれについて』このそれぞれとは、一つ一つ個別の手当てなどについて、何のための手当てなのかで、待遇の差があってはならない。としている。さらには、非正規の組織化は重要となる。処遇改善に向けて労使の協議は重要だが、その中に非正規の声が反映されているかということも重要。

同一賃金など、正規を下げて非正規をあげることは許されない。法の趣旨から逸脱しているので、組合と協議しているからといって下げる事は許されない。いずれにしても、法施工までの短い時間だが、労使で協議を進めてほしい。

今国会に「働き方改革法案」が提出され、論議が進められている中、今回提出された法案のポイントや内容を今一度認識するとともに、労働組合として何を問題視しなければならないのか？課題解決のため何をしなければならないのか？今後の取組みに期待をしている。

2日目は、各テーマに分かれての分科会・分散会が開かれ、各産別の実態報告や意見交換がされました。



第1分科会は、『働き方改革と労働不足への対応』というテーマで、①労働力不足の中での働き方改革とは？ ②女性や高齢者の労働市場への参加促進に向けたインフラ整備 ③業務の効率化・省力化の可能性 ④機械化・自動化の安全性と共存

第2分科会は、『働き方改革と賃金・労働条件の対応について』というテーマで、①同一労働同一賃金への対応 ②賃金制度の見直し ③自動車運転業務者の取り扱い ④健康と安全性の確保それぞれの分科会・分散会にて、各産別の実態を把握し政策へとつなげる。

第2分科会・第2分散会

同一労働同一賃金への対応は、かなり大きな課題であり、労働組合として近々に取り組み内容であると、再確認しました。2020年に大手企業が、2021年に中小企業がそれぞれ施行となる予定。組合としても、法改正により施行までの間、取り組み時間が少いことから早急な対応



が必要である。また、朗報として改善基準告示の見直しが明示されたこと、上限規制の適用までの5年を待たずに見直すというもの、今回の改正の主旨を考えれば、改善基準告示の見直しは上限規制に近いものになると期待している。などの意見があがり、代表して世永中央副執行委員長（運輸労連）が報告した。

今回の交研集会での収穫は大きく、同一労働同一賃金についての法改正案を手にして、情報の共有化を図らなければいけないと感じました。

---

= 感想 =

今回このような集会に初めて出席し、交運労協と運輸労連のつながりを深く感じました。

研修集会に参加されていた方も、地連都府県連の委員長や書記長の顔ぶれもあり、運輸労連に所属しながらも交運労協にも力を入れている事を知りました。

研修集会の内容は、主に「働き方改革」です。

働き方改革＝長時間労働是正というイメージがありますが、東京大学教授の水町先生からは、働き方改革のポイントは、「同一労働同一賃金」が重要であると話されていました。それは、法案の内容も詳しく説明頂き、賃金だけではなく、社会保障や福利厚生など様々な対応が会社には今後求められ、労働組合としてもしっかりと把握しておかなければいけない事をご教示頂きました。大手企業は約1年10ヶ月後には対応しなければいけません。法案がまとまってはいませんが、このような事態が発生する事を想定して、早急に対応しなければならない事を深く認識致しました。

来年もこのような集会があれば、積極的に参加させて頂きたいです。

記：丸全昭和運輸労働組合 萩原和彦