



# 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 2025年3月6日  
発行人 慶島 譲治

交運労協URL <http://www.itf-jc.jp>

## 【 交運労協・連合「交通・運輸」部門連絡会 】

### 2025春季生活闘争勝利3.3総決起集会を開催！

交運労協は、3月3日、18時より田町交通ビル6階ホールにおいて、229名の参加のもと、連合「交通・運輸」部門連絡会との共催で、「2025春季生活闘争勝利3.3総決起集会」を開催した。(※以下、春季生活闘争は春闘と表記)

集会は、樋口和司幹事(連合交通運輸部門連絡会事務局長)の開会挨拶で始まり、集会議長に成田幸隆副議長(交運労協労働条件委員長)を選出し、議事を進行した。



司会の樋口幹事



集会議長の成田副議長



池之谷議長

主催者を代表して池之谷潤議長は、「コロナ感染症が5類に移行して約2年が経過し、人やモノの移動が活性化するとともに、インバウンドの急増により、需要は拡大傾向にあるが、コロナ禍で流失した人材と、生産年齢人口の減少が相まって、要員不足は喫緊の課題となっている。昨年の労務倒産件数は、サービス業や運輸業などでの増加が顕著となり、2013年度以降最多となった。他の調査でも、人手が『不足している』との回答が、運輸業で1位、宿泊・飲食業で3位となるなど、厳しい実態が浮き彫りになっている。これらは、私たちの産業が全産業と比較し、長時間労働・低賃金であったことが要因としてあげられ、交通運輸・観光サービス産業では、安定的な人材の確保が必須であり、そのためには、さらなる人への投資を加速していかなければならない。一方、緊迫する世界情勢、急激な円安による、エネルギー価格の変動が、ガソリンをはじめとするあらゆる物価の高騰を招いている。さらに、生活必需品である、野菜やコメなど食糧品の価格上昇により、家計への負担は大きくなるばかりだ。昨年の春闘では、業績改善や、人への投資が加速し、名目賃金に当たる現金給与総額は、33年ぶりの高い増加率だったにもかかわらず、消費者物価指数を上回ることができず、実質賃金は3年連続のマイナスとなった。交運労協はこれらを踏まえ、5つの視点に基づき、2025春闘を闘うことを確認した。この社会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要請する」と挨拶した。



連合 芳野会長



森屋隆 候補



岸真紀子 候補

続いて、芳野友子連合会長は、「2025春闘は、賃金も物価も経済も巡航軌道に乗せて安定して上昇させるための極めて重要な取り組みだ。2022年から始まった未来づくり春闘のもと、私達は確実に賃上げを実現してきた。昨年の春季生活闘争に至って、5.1%以上という33年ぶりの賃上げ率を記録し、賃金も物価も上がらないというステージから、賃金は上がるという新たなステージへ転換を果たしたのではないかと評価された。一方で、一生懸命に交渉を重ねて賃上げを実現しても、それ以上に物価が上がり、実質賃金が伸びず、給料が増え、生活が少し楽になったという実感に乏しいのが現状といえる。私達を実現したいのは、物価や賃金が安定的に上昇し、会社も労働者も、そして社会も成長し続ける世界。もっと言うと、良い製品や良いサービスには相応の値が付くということが当たり前となり、生活者としても当然にその対価を支払うことができるような経済力を身につけるような世界だ。物価高に負けない賃上げ、自らの労働の価値に見合った賃上げを積極的に求めていくことが、2025春闘において私達に課せられた使命である。また、氷河期世代の状況について改めて関心が向けられている。非正規雇用の問題や男女間格差の問題が凝縮されてしまっている世代であり、さらには前後の世代とも格差が生じている世代である。経済が巡航軌道に乗って成長する社会とは、決して誰1人取り残されることのないことが根底になければならない。その意味において、私達が一つ一つの企業において行う労使交渉では、企業内のあらゆる格差に目配りしながら、処遇改善を実現していくことが積み重なることによって、社会はより良い方向へ前進していくということを胸に、取り組みを進めていこう」と挨拶した。



小澤雅仁 候補



会場の様子



慶島事務局長

その後、第27回参議院議員選挙の推薦候補者である、森屋隆候補、岸真紀子候補、小澤雅仁候補より、立候補に向けた決意表明がなされた。

次に、成田集会議長から、交運労協三役の紹介がなされた後、慶島讓治事務局長が、「2025春闘および当面する政策課題」として、①第217回通常国会における法案審議への

対応、②ライドシェア新法制定阻止、③社会を支えるキーワーカーに相応しい賃金・労働条件確立に向けた2025春闘の取り組み等について基調報告を行った。

続いて、構成組織の代表者4名から決意表明が行われた。

**【運輸労連：今井瑞希 書記次長】**

私たちトラック運輸産業は、国内物流の9割を担う重要なライフラインだ。皆さんの手元に商品が届くまでには、多くのトラックが、トラック運輸で働く仲間が関わっている。私たちが日常生活を送るうえで必要不可欠なトラック運輸産業であるが、その重要性は残念ながら国民に認知されていない。昨年9月実施の「価格交渉促進月間フォローアップ調査」の結果によると、トラック運送は、価格交渉・価格転嫁の実施状況ともに、依然として最下位であり「発注が減少することや取引が停止されてしまうことを恐れ、交渉を申し出なかった」「交渉を申し出たが応じてもらえなかった」との声がいまだに上がっている。その背景には、1990年の「規制緩和」以降、トラック運輸産業において荷主が圧倒的に優位な立場にあり、物流をコストセンターとして捉える古き商慣行がいまだに払拭されていない現状がある。昨年は、自動車運転者の働き方改革に端を発した「物流の2024年問題」がスタートし「物流が止まってしまう」との報道が多くみられたものの、現在では報道はされなくなり、物もこれまで通り運ばれている。その裏には、懸命に働くトラックドライバーの姿があることを忘れてはならない。

そのような中で行われた2024春闘では、運輸労連の賃金引き上げにおいて、単純平均で30年ぶりに5,000円台の水準を確保した。一方、他産業では私たちの妥結水準を大きく上回り、格差はさらに広がる結果となった。総労働時間の短縮が図られても、賃上げができないままでは、賃金水準は低下する一方だ。このままでは、若者や女性にますます敬遠され、人材の流出に歯止めがかからない。私たちの賃金・労働条件の改善には、全産業を巻き込んだ取り組みが必要不可欠だ。「標準的運賃」をはじめとした適正運賃・料金の収受を進め、今こそ、長時間労働に頼らない賃金制度の確立・改善を実現しなければならない。

物流は、国民生活と経済を回す血液であり、その血液である私たちトラック運輸産業で働く仲間の底上げのためにも、そして物流の地位向上のためにも、2025春闘は、これまで以上に重要な闘いとなる。

「賃金アップで輝ける未来を！」

運輸労連の総力を挙げ、闘い抜いていくことをお誓い申し上げ、決意表明とする。



運輸労連  
今井書記次長



交通労連  
手水ハイク部会事務局長



サービス連合  
山川中央執行委員

**【交通労連：手水辰也 ハイク部会事務局長】**

交通運輸産業は、経済・社会活動を支えるインフラとしての社会的使命を担う一方で、行



き過ぎた規制緩和による過大な企業間競争で産業が疲弊、他産業に比べ労働諸条件が低下し人手不足に拍車をかける悪循環となっている。産業全体の構造を変えていくために、まずは自らが従事する職場環境の改善、そして明るい将来が展望できる魅力ある企業にしていくことが喫緊の課題である。昨年を上回る賃上げによって実質的な年収を確保したうえで、生活向上をめざすために社会規範となりつつある、「労務費を含むコストの価格転嫁、適正運賃、料金の収受、公正取引の徹底」、「持続的な人への投資と産業間の格差是正」が必要だ。賃金については、「実質的な年収の確保と生活向上」に向けて、それぞれの業種実態を踏まえた取り組みを展開するとともに、業種横断的な賃金の底上げをめざし、特に経営側は賃金コストの固定化を避けるため、月例賃金よりも臨時給のウェイトを高めたり、期別回答で短期的な業績変動との強い連動性を持たせたりする主張が強まっているが、臨時給も生活給の一部であり、賃金の後払いとしての性格を含むものであることを踏まえた取り組みを展開する。

交通労連は「仲間を増やせ！手取りを増やせ！ 景気回復、勝ち取れ春闘！」をスローガンに闘う。

#### 【サービス連合：山川敦史 中央執行委員】

サービス連合では、21世紀の基幹産業として魅力ある産業の実現を目指し、中期的な賃金目標「35歳年収 550万円」の実現にむけて取り組みを進めてきた。我々の産業はコロナ禍により大きな打撃を受け、雇用を守ることを最優先にせざるを得なかったが、2024春闘において、インバウンドを中心として国内旅行需要が急回復する一方、人手不足が産業全体の問題としてある中で、労務費を含めた適正な価格転嫁を方針として掲げ、大きな転換点となる闘争を展開した。結果として、サービス連合結成以来、最高となる賃金改善を実現することができた。特に深刻化する人手不足への対応と採用競争力強化の観点から初任給の大幅な改善と若年層の底上げが図られることになった。

2025春闘では、21世紀の基幹産業に相応しい労働条件の確立を目指す方針を掲げる。2024春闘で得られた成果を継続させることが重要であり、長期にわたって社会に定着していた賃金・物価が上がりにくいということを前提とした慣行や考え方が大きく転換していく。今、物価上昇を反映した賃上げを実現し、賃金と物価の好循環を絶やしてはならない。私たちの働きに見合うべく中期的な賃金目標の実現にむけて、月例賃金の向上にこだわり、着実にステップアップしていきたいと考えている。春闘の交渉や合意内容は、それぞれの組合や産別内部はもとより、若者をはじめとした、これから私たちの産業で働くことを目指す人々や社会に対する、産業としてのメッセージであることを忘れてはならない。産別として、業界団体や省庁との協議をつうじ、産業レベルでの認識共有、相場形成を積極的に行うとともに、社会への情報発信をつうじた波及力を活かし、産業の地位向上にむけて、加盟組合と一丸となって、2025春闘を闘いぬく。

2025春闘は、労働組合としての役割の重要性がこれまで以上に求められる闘争となる。産業の明るい未来を自らの手で切り拓いていくために、今春闘を大きな転換点とし、サービス連合全体で取り組んでいく。

## 【JR総連：荒木ユイ 政策・政治部長】

今春闘で、私たちJR総連が一番大切にしていることは、「組合員の生活実感にもとづく要求を実現する」ことだ。JR各社は「利益や輸送量がコロナ前に戻っていない」ことを理由に、期末手当はコロナ前の水準に戻らず、物価高も相まって組合員の生活は苦しくなる一方である。職場では離職者の高止まりに加え職場の再編などもあり、多くの仕事を要員に限られている中でこなさなければならない状況であり、こうした苦労に対して会社から満額回答を引き出すために職場・組合員と共に要求実現に向けた取組みをつくりだしていく。社会の賃上げの流れのなか、その流れに乗っていくことも大事だが、賃金は「労働組合が会社と交渉してたたくもの」であり、職場から組合員と共に春闘をつくり出すのはもちろんのこと、この厳しい状況を打開するために、産別同士の連帯を強くしていくことも必要である。

初任給引き上げなどのニュースは好調な産業や企業のみで、交通運輸産業で働く私たちは人材不足に悩まされており、その要因の一つが賃金水準や賃上げ幅の課題だ。厚生労働省の調査や交運労協の平均賃上げ率からも金属や自動車など好調な産業・企業との格差は広がる一方であり、産別同士が連帯して「統一闘争」「春闘の意義」を明確にして、産業間格差是正と交通運輸産業で働く人々のための春闘をつくりだしていこう！

JR総連は、産業間格差是正、社会インフラとしての使命、安全を第一に職場で苦労している組合員の切実な要求実現のために、労働組合の力を結集し、統一要求・統一闘争でたたかいぬく。



JR総連  
荒木政策・政治部長



閉会挨拶  
内藤副議長



団結ガンバロー

以上、4名からの決意表明後、小島哲事務局次長が集会宣言(案)を読み上げ、満場一致で採択された後、内藤晃副議長が閉会挨拶を行い、最後に池之谷議長の「団結ガンバロー」をもって、集会は盛会裡に終了した。

## 【別紙】集会宣言

以上

## 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、「この国の社会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とろう！」をスローガンに掲げ、2025春季生活闘争勝利3.3総決起集会を開催した。

いま、物価高騰の嵐が私たちの家計を直撃している。とりわけ、生鮮野菜やコメなどの食料品は出費が不可避であり、家計への負担は大きなものとなっている。事実、厚生労働省の毎月勤労統計調査によれば、2024年の実質賃金は3年連続のマイナスとなった。名目賃金に当たる現金給与総額は33年ぶりの高い増加率だったものの、消費者物価指数を上回ることができなかったからだ。

2024春季生活闘争における賃上げの成果が物価高騰に相殺された現実を踏まえるならば、2025年の闘いにおいては物価高に負けない大幅賃上げを何としても勝ちとらなければならない。

また、厚生労働省の2024年賃金引上げ実態調査によれば、「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業種中最下位となった。また、「1人平均賃金の改定額・率」については、全15業種中11位にとどまる結果となっている。これ以上の産業間格差を拡大させないために、他産業に劣後することのない賃金水準を獲得していかなければならない。

日本商工会議所の人手不足状況調査結果によれば、人手が「不足している」との回答は運輸業が1位、宿泊・飲食業が3位となっており、交通運輸・観光サービス産業の厳しい人手不足の実態が明らかになっている。2024年の人手不足を起因とする倒産件数は2013年以降で最多に達し、とりわけ、サービス業や運輸業など労働集約型産業における増加が顕著だ。その具体的要因として、「求人難」、「人件費高騰」、「離職」などが挙げられ、人材確保のために「防衛的賃上げ」を行わざるをえない労働集約型産業の苦境が映し出されている。

人材は産業の基盤である。求められているのは、業績改善に裏打ちされた賃上げ環境の整備であり、その要諦は適正な価格転嫁の推進だ。今通常国会に提出が予定されている「下請代金法改正法案」の成立により、物流業界において労務費の価格転嫁の適正化を図るとともに、鉄道・バス・タクシーなど公共交通分野においては、費用変動に対応しうる運賃・料金制度の見直しを求めていく。

交運労協が掲げる政策・制度要求や物流クライシス、ライドシェア新法制定阻止、カスタマーハラスメント対策など企業内の労使関係の範疇を超えた諸課題の解決のためには、政治との関わりが不可欠であり、交運労協政策推進議員懇談会とさらに連携を強化していかなければならない。

そのために、7月に実施される第27回参議院議員選挙では、議員懇の森屋隆候補、岸真紀子候補、小澤雅仁候補を初め推薦候補全員の必勝を期して、取り組んでいく。

私たち交運労協に結集する60万人の仲間は、2025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た橋頭堡とするために、「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、全力で闘い抜くことを宣言する。

2025年3月3日

交運労協・連合「交通・運輸」部門連絡会

2025春季生活闘争勝利3.3総決起集会