

事例取材

産業政策活動

政権交代以降、産業政策の取り組み強化をいち早く前面に打ち出したのが、自動車総連（西原浩一郎会長、七七万人）だ。昨年夏の定期大会では、政策立案機能や組織体制などの増強を確認。年末の平成二三年度税制改正に照準を合わせ、自動車関係諸税のうち民主党マニフェストにあるガソリン税の暫定税率廃止を含む自動車関係諸税の抜本

グローバル競争と円高が直撃

日本の自動車メーカーはわが国産業のグローバル化を牽引してきた。トヨタ、ホンダ、日産、スズキは海外生産比率の方が高い。しかし、海外への生産シフトや、グローバル競争の激化に加え、長期化する円高が、メーカーだけでなくそれを支える中小・地場産業の事業基盤を大きく揺さぶっている。

自動車関連企業の事業基盤を確保し、雇用を守るためには、円高対策、法人税を含む税制の見直し、さらに輸出振興につながる、FTA（自由貿易協定）の締結やTPP参加を求める必要性がより高まったといえる。

こうした状況を踏まえ、昨年九月に開いた定期大会では、政府に迅速な経済対策の実施を求めるとともに、自らの政策提言・実現力の強化を主眼とする向こう二年間の運動方針を決めた。

経営者団体との連携も模索

大会で決めた運動方針の柱は、①政策実現に向けた政治や社会に対する影響力の発揮②社会的、地域的な役割発揮と地協体制整備・活動充実③雇用や業種課題等への対応力強化④労働政策のビジョンづくりと労連の主体性に基づく実践⑤総連運動を支える人材基盤の確立とシンプルな機関運営——の五本柱で構成。民主党が政権与党になったことで、「政策の実現可能性が高まった」（西原会長）ことを踏まえ、これまで以上の政策活動の推進とその実現に向けた体制の強化を打ち出した。

具体的な内容として、これまで産業政策と一般政策に分けていた本部の政策立案機能を統合し、連合への意見反映を強化した。また昨年の大会までにすべての道府県に地方協議会を設置したことを受け、地方からの政策発信機能を高めつつ、中央・地方での民主党議員との連携強化も確認した。制度・政策の取り組みでは、政策の立案↓推進↓実現↓評価の通年サイクルを明確化。個別の政策として、自動車関係諸税や地球環境対策などの自動車産業に

自動車税制の抜本改革と TPP への積極参加求める —自動車総連—



政策フォーラムの代表になった渡辺恒三衆院議員があいさつした（昨年10月27日）

「法人税の引き下げを」

また、円高進行による国内空洞化の懸念も高まるなか、国内の事業基盤を維持・強化するための産業や企業内の取り組みとして、「雇用確保を大前提とし、人への公正な投資を通じた人材力の向上」が基本であると主張。そのう

関わる政策課題だけでなく、社会保障制度や社会的セーフティネットの構築、さらに雇用・労働に関する法制度の見直しなどについて、政策スタンスを明確にして、実現を求める。

また、運動方針では自動車産業が持続的に基幹産業としての発展をつけるためにも「労使が垣根を越えた活動に取り組むことが極めて重要である」と提起した。既存の日本自動車工業会（自工会）との産業労使会議だけではなく、日本自動車部品工業会、日本自動車販売協会連合会、日本陸送協会などの経営者団体とも日常的なコミュニケーションを充実させ、連携を強めることも決めた。

国と地方議会議員など300人が集結、政策推進コンベンションを初めて開催

この運動方針を踏まえ、自動車総連は初めて、全国から地方協議会の議長と組織内地方議員を東京に招請。一月二七日に「政策推進コンベンション2010」を開いた。そのなかで、「車と社会を考える政策フォーラム」の第一二回総会を開催した。同フォーラムは、自動車総連の組織内の国会議員・準組織内議員・政治顧問とフォーラムの目的に賛同する国会議員で構成し、同日の総会でフォーラム参加を確認した国会議員数は八三人にのぼった。この中には、菅首相、枝野官房長官、大島国土交通相、海江田万里経済産業相、全トヨタ労働出身の直嶋正行・前経産相も含まれ、代表には渡辺恒三・衆院議員（民主党最高顧問）が就任した。

初開催の政策推進コンベンションには、国会議員を含め、三〇〇人が参加。自動車総連から政策実現に向けた取り組みが紹介され、自動車関係諸税の抜本改正を軸とする「国内事業基盤維持・強化に向けた政策に関する要請」が、西原会長から渡辺フォーラム代表に手渡された。

自動車総連が求める重点課題

自動車総連では、今期の政策・制度の重点課題を「自動車関係諸税の軽減・簡素化」と「国内事業基盤強化に向けた総合経済対策の実施」においた。とくに、平成二三年年度の税制改正に関する政策協議については、経済産業省の政務三役に加え、新たに民主党・税制改正プロジェクトチームを中心に、党内の議員に対して、個別協議を実施。協議した数は二〇〇九年の八件から二〇一〇年には三三件にまで一気に増えた。さらに民主党内のヒアリング対象にも選定されたほか、経営者団体との情報共有を密にして、業界ワンプォイスの対応をとった。

自動車総連が平成二三年年度の税制改正に向けてまとめた要望事項は、①「当分の間として措置される税率については、車体／燃料課税いずれも、自動車関係諸税の抜本改革に合わせ、本則税率に戻す等、負担軽減を図るべき」②自動車関係諸税を抜本的に見直し、納税者に納得性のある、負担軽減と税体系の簡素化を実現すべき③環境対応に伴う軽減措置④地球温暖化対策（環境税）の導入は幅広い議論を行うべき——などだ。

①のいわゆる旧道路特定財源のガソリン税の暫定税率等（揮発油税。軽油取引税等を含む）については、昨年四月に廃止されたものの、その税率は「当分の間」維持されることになった（ガソリン税一リットル当たり約二五円上乗せ）。政府は法律の中でその扱いを含め、「今後二年以内に見直す」と明記されている。しかし、総連は「車体・燃料課税のいずれも、自動車関係諸税の抜本改革に合わせて、その見直しが行われる事が自動車ユーザー七〇〇万人の願いである」と主張する。

②の負担軽減と体系の簡素化については、「一般財源化により既に課税根拠を喪失した旧道路特定財源分」を含め、九種類・年間約八兆円の「過重かつ複雑な税負担」を強いられ、「生活必需品として複数保有の多い地方ほど、その負担が大きいという矛盾を抱えている」と指摘する。

さらに、車体課税については欧米諸国の約三〜四五倍にのぼり、日本の自動車ユーザーの負担が極めて重いのは明確だと主張。そのため、「自動車取得税」と「自動車重量税」の廃止などを訴えている。このほか、現行の自動車税・軽自動車税などの自動車保有にかかる税は原則一種類に簡素化すべきだとする。また、現行の燃料課税は複雑であるため、整理統合すべきであり、現行の課税を全部廃止したうえで、燃料税（仮称）に一本化すべきだと提言する。

環境対応にかかわる軽減措置では、自動車関係諸税の抜本改革が実施されるまでは「エコカー減税」の継続を要請。さらに、地球温暖化対策税（環境

税）については、炭素含有量課税の考案方に反対するものではないとするものの、「国民が広く平等に負担するべきであり、自動車ユーザーのみが過重な負担を強いられることがあってはならない」とし、拙速な導入をけん制。現行関係諸税の軽減・簡素化を前提にした議論や、「導入の目的／用途を明確にすべき」「広く国民的論議とコンセンサス形成は必須」だと主張している。

成果と課題——TPPへ積極参加を

平成二三年年度の税制改正大綱には、地球温暖化対策のための税として既存の石油石炭税に化石燃料ごとのCO2排出量に応じて税率を上乗せするいわゆる環境税（地球温暖化対策のための課税の特例）が導入されることになった。この税は石油から石炭・天然ガスまで、CO2排出量に応じて広く薄く負担することになった。

この結果を踏まえて、一月に開かれた中央委員会でも西原会長は「自動車総連の主張する環境負担に比例した負担というものに沿ったものである」と評価。そのうえで、「燃料に特化し、自動車ユーザーを狙い撃ちにする課税強化は阻止できた。国民生活への影響や急激な負担増を回避するとの主張を求めた結果、本年一〇月から三年半かけて段階的に導入されることとなり、水準も数兆円規模から二四〇〇億円規模と大幅に縮小、使途についても一般財源化を回避し、ほぼ全額がエネルギー特別会計に繰り入れられた」などの結果についても高く評価した。

その一方、暫定税率分の廃止・引き下げが盛り込まれなかったことについては「残念である」としながらも「新税導入でガソリン価格が上がれば、マニフェスト違反」とした総連の主張が取り入れられ、予算措置でガソリン等に対する値上げ回避措置導入にもつながったことを指摘。ガソリン料金への影響がリッターあたり〇・七六円にとどまったことから、「ユーザー負担増は回避することができたものと考え」と、今回の取り組み結果を総括した。

中央委員会ではメーカー組合から、「自動車産業の個別課題について経営者団体との連携を強化するとあるが、具体的にとの質問があり、本部は「自動車関係諸税については、年二回産業労使会議を開き、一ニメーカーの労使トップが方向性を確認してきている。新たな取り組みとして日本自動車工業会の環境委員会、交通委員会とタッグを組んでさまざまな課題に取り組んで行く」との答弁があった。

なお、国内事業基盤の強化に向けては、運動方針の中で、①円高是正②法人税引き下げ③TPPへの積極参加——などを重点的な政策課題に掲げ、連合や加盟する金属労協と連携しつつ、政府・与党への働きかけを強めることを確認している。

(次長・荻野登)

交通基本法の制定求める

——交運労協——

「移動権」の扱いが焦点に

案成立は微妙な情勢だ。

交通基本法制定は長年の悲願

交通基本法の制定は、長年法案づくりに関わってきた交運労協にとって文字通り「悲願」といえる。

自公政権時代、民主・社民の両党の共同提案で、二度にわたって法案を提出した経緯があるが、いずれも審議未了で廃案となった。

交運労協の関政治事務局長は「法案提出は今回で三度目。今度廃案になれば、もう次はないのではないかと危惧している。長年法案制定にたずさわってきたわれわれとしては何としても法案を通したい」と訴える。

交通基本法は国民の移動する権利Ⅱ「移動権」を基本的な権利の一つとして保障する法律のことだ。

フランスでは一九八二年に「国内交通基本法」が制定され、①すべての人の移動する権利②交通手段選択の自由③貨物輸送に際して認められる権利④利用できる交通手段と利用方法に関する情報を知る権利——がうたわれている。この法律では社会的コストを増加させることなく、誰もが低コストで快適に移動できる社会の構築がめざされている。

地域公共交通は崩壊の一途

交運労協が交通基本法の制定を推し進める背景には、地域公共交通の崩壊がある。

高齢化が進むなか、人口集中地区(市区町村の境域内で人口密度が約四〇〇

〇人/キロ平方メートル以上の国勢調査区が集合し、合計五〇〇人以上がまとまって居住する地域)以外の地域に居住する高齢者の数は二〇一〇年時点で約一二〇万人に達する。こうした高齢者のうち、約六割は毎日外出し、約二割も週三〜四日程度の割合で出かけているという。

だが、こうした地域住民の足となるバスなどの地域公共交通は採算割れから撤退を余儀なくされているのが実情だ。全国の路線バスのうち、黒字路線はわずか四分の一にすぎない。補助金なしでは事業が成り立たず、毎年二〇〇〇キロメートルにも及ぶバス路線が廃止となっている。地域鉄道も同様で二〇〇〇年度から一〇年間の間に六三・五キロメートルが廃止された。

その結果、買い物に行くにも不自由する「交通弱者」が増加している。国土交通省の調べによると、地方の半数以上、過疎地では四分の三以上の住民が公共交通に対して不満を抱いているという。

交運労協にとっても、事業者の撤退はそのまま組合員の職場が失われることにつながる。それが組合員数の減少にも連鎖することから、長年、頭の痛い問題だった。

背景に地球環境問題も

交通基本法制定推進のもうひとつの背景として、地球環境問題がある。日本では交通部門からのCO₂排出量は全体の約二割を占めており、その約九割は自動車からのものだ。

政府は二〇二〇年までに一九九〇年

「来年の通常国会でわれわれの悲願である交通基本法を成立させ、これをステップに関係事業法の改正につなげよう」

陸海空の交通関係一八産別で構成する全日本交通運輸産業労働組合協議会(交運労協、約六五万人)の渡辺幸一議長(私鉄総連委員長)は昨年一〇月七日、都内で開催した定期総会の挨拶でこう呼びかけた。

国土交通省は今年一月二四日に開会した第一七七通常国会に交通基本法案を提出する。だが、参院で野党が過半数を占める「ねじれ国会」のなか、法

比で二五%の温室効果ガス排出量の削減を目標に掲げている。これを達成するためには過度なマイカーへの依存を改め、CO2排出量の少ない公共交通機関に誘導する必要がある。

こうした問題を解決するためには、各交通モードの役割分担を明確にし、ベストミックスの総合的な交通体系を構築することが不可欠になる。

だが、現状では交通関連の施策は交通モードごとの事業法で運営されており、担当も縦割り。その結果、各事業法に基づく事業計画もバラバラに策定されており、十分な連携がとれていないのが実情だ。

さらに交通行政が中央集権的となっており、地域交通に対する地方自治体や地元住民の声が政策に反映されにくい。

こうした状況に対し、交運労協は「交通関連の各事業法を統括する基本理念となる法律が制定されていないことは不自然」と主張。交通基本法を早期に制定するよう求めるとともに、同法に①交通・運輸に関する関係法令・施策を再検討できる上位法としての位置付け②予算や補助金の定めと財源の確保③公共交通誘導策や大都市混雑対策、モーターシフト（鉄道・内航海運などより環境負荷の小さい輸送モードへの転換）の推進や高速道路無料化政策の関係を含んだ総合交通体系の確立④国自治体、事業者、住民、利用者、労働者の責務と役割分担⑤規制緩和政策の検証・見直しと適正な労働条件確保―などを盛り込むよう求めてきた。

自公政権時代に二度廃案に

交運労協が交通基本法を初めて提起したのは一九九七年にさかのぼる。第一三回定期総会の報告で「交通全般に関し、国および地方公共団体、車両、船及び航空機を所有・使用する事業者等の責務を明らかにするとともに、経済社会情勢の著しい変化に対応した国および地方公共団体の行うべき総合的な基本を定めることにより、交通体系の整備、交通の安全の確保、交通環境の整備、交通労働者の適正な労働条件の確保等の推進を図り、もって公共の福祉の増進に寄与すること」を目的として、法の制定を提言した。

交運労協ではその後も交通基本法小委員会を設置するなど、議論を重ね、二〇〇一年には法律の骨子案をまとめた。

一方、当時野党だった民主党も「二一世紀にふさわしい長期的な視点に立った交通体系の整備が必要」として、交通基本法に着目していた。二〇〇一年、私鉄総連が支援してきた細川律夫衆院議員（現厚生労働相）を中心とする「交通基本法制定ワーキングチーム」を党内に設置。同年一月、交運労協を中心に交通関係者や学識経験者などの意見を踏まえ、基本方針案を制定した。

二〇〇二年六月には民主党、社民党の有志による議員立法として、「交通基本法案」を提出したものの、審議未了で廃案になった。二〇〇六年六月に再度提出したが、二〇〇九年七月の衆議院解散で二度目の廃案となった。

この間、交運労協でも国土交通省に

対し、基本法制定とその財源の裏付けとなる「総合交通特別会計」の創設を要求してきた。だが、国土交通省側は「交通基本法を制定すれば国が交通に関わるすべての問題に対して公的責任を負うことになり、国の関与が強くなるため、全体の合意は得られない」との主張を一貫して繰り返し、要求を退けてきた。

政権交代で情勢が一変

ところが、民主党政権になってから情勢が一変。辻元清美国土交通副大臣（当時）は二〇〇九年、一〇月一四日の就任会見で交通基本法制定の必要性に言及。一月三日には辻元氏と三日月大造政務官（当時）の主権による「第一回交通基本法検討会」を開催し、有識者に対するヒアリングが行われた。検討会はその後、一三回にわたって開



国土交通省に設けられた第9回交通基本法検討会の模様

かれ、各交通モードの事業者、自治体などから広く意見を集めた。

交運労協を招いて二〇一〇年四月に開催された第九回の検討会で、渡辺議長は交通基本法の早期制定と「総合交通特別会計制度」の創設を訴えた。出席した構成組織の代表からも要望が提出され、運輸労連からは「物流のあり方を整理すべき」、航空連合や海員組合からは「離島路線の支援をどうするのか」といった問題が提起されている。

その後も五月に民主党の「環境にやさしい総合交通体系を実現、推進する議員連盟」主催による、ヒアリングに招集されるなど、二〇一〇年だけでも七回もの意見聴取の場が設けられた。

交運労協の関事務局長は「自公政権時代はこうしたヒアリングの機会は一度もなかった」と振り返る。最近の情勢の変化については、「民主党は地方における公共交通の惨たんたる状況を把握しており、それが我々の『なんとかしなければならぬ』という思いと結びついたのではないか」とみている。

「移動権の保障」は明記せず

国土交通省は、昨年一月から交通政策審議会と社会資本整備審議会合同の協議機関として交通基本法検討小委員会を設置。法案の具体的な検討作業に入った。委員会では、交通基本法の根幹ともいえる移動権の保障を法案に盛り込むかどうかが焦点になった。

規定に賛成する立場からは「移動権を位置付けないと必要な措置を講じられない人が出てくる」といった意見が出された。一方、否定的な立場からは



交通基本法に関する要請書を三日月大造衆院議員（民主党交通基本法WG座長）に手渡す渡辺議長＝左（昨年12月14日）

「個々人の請求権としての法的な権利を保障しようとする場合、どのような場合にどの程度の給付を受けることができるのか具体的な権利を法令で定義する必要がある。個々人の移動に関するニーズは千差万別で、現時点においては権利の内容について国民のコンセンサスが得られていない」「行政が権利を保障する責務を負うとなった場合、権利内容を給付するためにはそれを裏打ちするだけの財源が必要となる。それが整わなければ、行政は不作為を問われかねない」といった慎重論が展開された。

こうした議論を踏まえた結果、一月二四日にまとめられた報告書「交通基本法案の立案における基本的な論点について（案）」では、移動権の保障は「時期尚早」と結論づけられた。

今回の報告書の内容に対して、交通労働内部では意見が分かれた。「移動

権の保障が規定されなければ、交通基本法として用をなさないのではないか」という意見も出ている一方で「まずは法案を通すことが先決だ」という現実論もあがっている。

交通基本法成立後の課題

交通基本法が成立しても、交通政策をとりまく問題がすぐに解決されるわけではない。交通基本法はあくまで各事業法をまとめる上位法であって、実効性が担保されるためには事業法の改正や施策の整備が急がれる。

国土交通省は二〇一一年度の予算概算要求で、地方の路線バスや離島航路など地域住民の「足」を維持するための「地域公共交通確保維持改善事業」に四五三億円を要求し、三〇五億円が認められている。だが、交運労協が思い描く「総合交通体系」を実現するには、この金額はあまりに少なく、別途財源の裏打ちが必要とされるところだ。

（米島康雄）

大原社会問題研究所雑誌

No.629 2011.3

【第23回国際労働問題シンポジウム】仕事の創出 新しい雇用戦略をめぐる

2010年のILO総会について
日本の雇用戦略について
政府の立場から
使用者の立場から
労働者の立場から
質疑応答

参考資料 雇用に関する反復審議に係る結論

長谷川真一
鶴光太郎
渡邊 学
高澤滝夫
新谷信幸

■読書ノート

Alessandro STANZIANI ed., *Le Travail Contraint en Asie et en Europe XVIIe-XXe siècles*

清水克洋

■書評と紹介

遠藤比呂通著『不平等の謎』
矢野 久著『労働移民の社会史』

横田耕一
森 廣正

社会・労働関係文献月録

法政大学大原社会問題研究所

月例研究会
所 報 2010年11月

発行／法政大学大原社会問題研究所
発売／法政大学出版局

〒194-0298 東京都町田市相原町4-3-2 tel.0427-83-2307
〒102-0073 東京都千代田区九段北3-2-7
法政大学一口坂別館内 tel.03-5228-6271

内需関連産別の産業政策

UIゼンセン同盟 JSD

フード連合 サービス連合

UIゼンセン同盟

多様な生活関連産業を包含する部会別政策

繊維・衣料、医薬・化粧品、化学・エネルギー、窯業・建材、食品、流通・印刷、レジャー・サービス、福祉・医療産業、さらには派遣・請負等人材サービスなど、多種多様な国民生活関連産業の労働組合を組織する、わが国最大の産別組織であるUIゼンセン同盟（正式名称「全国繊維化学食品流通サービス一般労働組合同盟」。組織人員数は一〇八万八二〇〇人にのぼり、雇用形態多様化に伴い、その約四七％を短時間組合員が占める（昨年一二月現在）。約二四〇〇加盟（単位）組合のうち、八割は組合員数三〇〇人未満の中小規模だ。

ここでは、UIゼンセン同盟、サービス・流通連合、フード連合、サービス連合といった、内需関連産別の産業政策の動向をみる。ただ、産業政策と一口に言っても多岐に渡るため、概括的な紹介とあわせて、菅政権が掲げる喫緊のトピックスである消費税引上げ（社会保障と税の一体改革）や、TPP（環太平洋連携協定）に焦点を当て

ことに設定してきた経緯がある。

UIゼンセン同盟がこの間、策定した産業政策には、「医療、介護、医薬品等産業政策」（二〇〇五年）、「化学産業政策（化学産業の化学物質管理政策）」（二〇〇八年）、「ホテル・レジャー産業政策」（二〇一〇年）がある。

また、ゼンセン同盟とCSG連合、繊維生活労連の三組織が統合して現在のUIゼンセン同盟が形成（二〇〇二年）される以前から策定し、随時リバイスしてきた産業政策として、「食品・フードサービス産業政策（第三次）」（二〇〇八年）「繊維産業政策（第四次）」（二〇一〇年）や「流通・サービス産業政策」（第五次）（二〇一〇年）がある。いずれの政策にも共通する最近の特徴は、環境問題やCSR（企業の社会的責任）に配慮しつつ、グローバルな成長戦略に重点を置いていること。また、各産業の高付加価値化をめざし、雇用の安定につながる業界発展を促す内容となっていることだ。

なお、こうした産業政策の補完的位置づけで、①公正な取引（慣行）の実現に向けた取り組み（独占禁止法の強化や、業種別取引ガイドラインの策定・改善等）②「経営対策指針」や「CSR対策指針」による経営チェック・危機管理機能の強化③「合理化対策指針」をベースにした人員削減・企業再編等対策（円滑な労働移動（再就職）を支援する環境整備）——といった対策にも注力してきた。

流通・サービス産業政策より

UIゼンセン同盟の六本の産業政策

のうち、組織人員の四割超が所属する流通部会の「流通・サービス産業政策」をみる。少子高齢化や人口減少、経済停滞などによる供給過剰で、同産業は売上高の減少と生産性の長期下落傾向が続いている。こうした現状を踏まえ、政策では「価値転換を伴った流通機能の高度化」や、「新しい時代の社会的要請（持続可能性）への対応」等が重要だと指摘。①適正な付加価値実現②人間性が活かされた労働の実現③企業の社会的責任と役割④従業員満足の上——をめぐる取り組みが必要だと提言している。

そのうえで、個別具体策としては、例えば「人間性が活かされた労働」に関連して、①短時間・短期雇用労働者の働き方と処遇（社会参加型主婦パート層に対するアプローチ強化ほか）②公正労働基準の確立（厚生年金加入範囲や労働保険対象者拡大、健康保険制度と財政逼迫・企業持出し問題への対応、高齢者医療制度への拠出増等に対する取り組みなど）③多様な働き方の構築に向けた対応（両立できる転勤・単身赴任、ワーク・ライフ・バランスが図れる働き方の提案、税・社会保障の一体改革による社会保障制度の持続、給付つき税額控除と組合せた消費税引上げへの対応ほか）——等をあげている。

また、「適正な付加価値実現」に関しては、「営業時間と労働条件の完全分離」をはじめ、「競争問題」（過剰な価格競争の防止など）や「取引関係」（顧客獲得競争の制限など）、「生産性の向上」（ICタグ、電子マネー、ポイント制等への対応とリスクマネジメント、

電子商取引の社会的基盤整備ほか)、「消費者関与」(顧客満足度の向上と従業員満足度のバランス、新たな生活提案型産業への転換の促進など)、「産業の国際化及び事業の国際展開と課題」(WTO協定を軸とする多角的自由貿易ルール原則に沿った取り組み、FTAやEPAの推進による自由貿易の拡大、各種規制緩和による内外価格差の縮小など)——等に言及している。

重点政策 (仮称) を整理へ

こうした産業政策の実現に向け、UIゼンセン同盟では、連合の政策・制度要求の討議の場で意見反映を求めるだけでなく、産業別労使会議や地域別・企業別労使会議、経営者団体との会合など、各級レベルの労使協議体制を活用してきた。また、そのスケールメリットを活かし、大衆活動としての示威行動や、請願活動(関係省庁への署名・要請、審議会等を通じた意見反映ほか)、組織内・準組織内議員(国会議員七人、地方議員一二人)に対する支援、政策に理解を示す政党(民主党)の支持等にも積極的に取り組んできた。

こうしたなか、〇九年八月の政権交代で状況は様変わりした。政府―連合間で首相とのトップ会談をはじめとする各種政策協議が行われるようになり、「政策の実現可能性が格段に高まってきた」(昨年の大会議案書より)。これに伴い、各産別には「新たな政策形成・意志決定に際した迅速な対応」や、「現実的により細部までの制度設計」が求められるようになってきた。加えて、「環境、エネルギー問題のように細部



では産別間に違いがある場合、連合の対応と並行して与党に意見提出する局面も増えてきた」(同)。

こうしたことから、UIゼンセン同盟は昨年の定期大会で、「向こう二年間で、情報の流れや政策の検討体制に係る改善を図る」とともに、初めて「UIゼンセン同盟重点政策(仮称)」の整理に取り組むこと、さらに政策・制度に係る組合員の声を密に拾い上げる「ブロック政策制度集会」を開催することなどを決めた。さらに、「地域産業振興、産地基盤の強化、街づくりといった、生活者視点も交えた複合的な地域産業政策など、新たな政策分野の検討」等も盛り込んだ運動方針を確認している。

サービス・流通連合

業界の労使関係を重視

全国の百貨店、チェーンストア、専門店、卸売業、食品関連、ホテル業、輸送関連業、その他流通産業に係る労働者約二・九万人(うちパート等定期契約組合員約四二%)で構成する、サービス・流通連合(JSD)は、二〇〇一年に商業労連、チェーン労協、百貨店七労組の三団体で結成された経緯もあり、企業別労使の自治・自決を尊重するスタンスをとってきた。また、百貨店業界の代表産別として、百貨店協会のほかチェーンストア協会といった、業態別経営者団体との労使関係を重視してきた。

そのため、綱領では「産業政策確立のために必要な政治活動を行う」としつつも、「労働組合本来の機能を逸脱した政治活動や特定政党の支持は行わず、常にサービス・流通連合としての主体性を堅持する」と明記。組織内議員は持たず、要請などは友好・協力議員に対して行う程度にとどめ、政治とは一定の距離感を保ってきた。結成以来追求してきた「一産業一産別」化について、UIゼンセン同盟との間で二〇〇五〜〇七年にかけ検討した再編統合の協議が、会費問題や運動論(いわゆる統一闘争のあり方)の違いだけでなく、政治活動をめぐって意見の一致を見なかつたことにも、あらわれている。

結成以降、JSDが策定した産業政策は、二〇〇五年の「働く者が自信と誇りを持つる魅力ある産業をめざし

て」だけ。国内で最大の雇用を支え、生活の重要なインフラを担い、経済社会の発展にも貢献できる産業として、当面五〜六年(二〇一〇年頃までを想定)でなすべき政策を五本柱で列挙したものだ。JSDでは、これを毎期の運動方針に落とし込んで実践。例えば、百貨店協会とタッグを組んで〇三年に確立させた「プロセッルス資格制度」を拡充したり、「均衡・均等待遇の考え方」や「CSR対応指針」(労使宣言モデル)、「正月営業に関する考え方」(店舗撤退(退店)時の対応)「取引先からの応援店員等への対応」「障がい者雇用促進ガイドライン」などを策定して、個別労使の取り組みを促してきた。

新たに政策課題対応集を策定

こうしたなか、政権交代を通じて、「連合と政府による政策協議は、従来の要求型から協議・実現型へと変化し、JSDとしても意見反映を行う必要性が高まってきた。また、「内外需バランスの取れた経済政策への転換に向け、流通サービス産業がこれまで以上に、産業課題を克服すべく政策実現に向けた提言を行う必要がある」との自負もある(後述の対応集より)。

そこで、JSDではこのほど、小売業、サービス業、雇用・労働、有期労働政策、人材育成、環境問題、税制・社会保障、地域政策、SR、食料問題、消費者行政という喫緊のテーマ―分野にわたって、現時点で想定される課題を洗い出し、それぞれに対するスタンスや対応策を盛り込んだ「JSD政策課題対応集(二〇一一年度版)」を策定した。

消費税増税は国民合意前提に

その中では、例えば税制・社会保障関連では、「消費税の引上げが必要となる場合は、時期や引上幅、その使途を明確にする中で国民の合意形成を図ること」「逆進性の緩和のためいわゆる給付つき税額控除制度、併せて所得間の不公平感を正すため納税者番号制度の導入を検討すること」「消費税は全額を福祉目的税化するよう検討すること」等をあげている。

また、有期労働政策関連では、「フルタイム有期を含む全パート労働者を対象とした均等・均衡待遇の義務化」や「所得税制（一〇三万円問題）の見直し（夫婦合算均等分割制度の創設等）」等をあげた。さらに、小売業関連では、「営業日・営業時間の短縮に向けた取り組みの推進」「雇用・労働関連では「流通サービス産業が活用しやすい雇用調整助成金のあり方の検討」などに言及している。

JSDでは今後、同提言をもとに、連合の二〇一二年〜一三年度の政策・制度要求等への反映や、経済産業省、農林水産省、厚生労働省、消費者庁に対する政策要請のほか、業界労使での年間を通じた協議などを求めている。

フード連合

生産者から消費者までを対象

食品及び食品関連産業で働く労働者約一〇万三〇〇〇人（うちパート組合

員約七三〇〇人）で構成し、二〇〇二年に結成されたフード連合（日本食品関連産業労働組合総連合会）。綱領の中で「食品産業政策を確立し、その実現を通して食品関連産業に働く仲間の生活の安定向上に努めるとともに、食品関連産業の安定・発展をもつて国民生活の向上に貢献する」と定めており、〇四年に「食品産業政策」を策定してからこの間、取り組みを継続してきている。

〇八年にリバイスした「食品産業政策」では、生産者↓加工業者↓流通業者↓小売業者↓消費者に至る「フードチェーン全体における「食の安全・安心」の確保を基本としつつ、「食料の安定供給問題（食品自給率の向上、製造等コスト上昇と価格転嫁、食品貿易の自由化の慎重等）」や、「食と環境問題（食料廃棄（ロス）問題、温暖化とリサイクル問題等）」への対応、「食育の推進」の必要性に焦点を当てている。また、「流通業と消費者の連携に向けた取り組み（公正取引）や、「公平・公正な税制改革」（消費税増税の場合は食品等生活必需品に対する軽減税率の適用、酒税・たばこ税との二重課税の解消等）に加え、「CSRに係る取り組み」も、一つの柱立てで提起した点が特徴となっている。

フード連合では、こうした産業政策の実現に向け、連合・食品部門連絡会と連携し、関係府省や各種団体への働きかけを行うとともに、フード連合議員（食品産業政策推進議員）懇談会や、食品業界労使による懇談会などを開催し要請を行ってきた。また、併せて「食品アンゼンジャークラブ活動」や「食

の安全・安心強化月間の設定」「食のクイズ（食育）の作成・普及」「地球温暖化対策行動月間の実践」「CSRハンドブックの策定」「公正な流通取引に向けたR小委員会活動（営業部門の労務提供や、押し付け販売、不当な返品等問題の改善ほか）の継続」——など、自ら行動・実践する取り組みも積極的に進めてきている。

TPPへの拙速な参加に反対

こうしたなか、今年一月二四日に開催された中央委員会では、TPP参加問題をめぐり、「政府が拙速に対応することに反対の立場を表明する。政府は、TPPが国内産業、とりわけ農業や食品関連産業に与える影響と、食料安全保障のための実効性ある具体策を示し、国民的な議論の下で慎重に判断すべきだ」などとする特別決議を緊急採択した。フード連合では、この問題を「食品関連産業の危機」と捉え、三月に予定されている民主党の報告まとめ、六月の政府基本方針策定、その後の来年度予算の概算要求という主に三つのタイミングで、政府・政党等に対する働きかけを強める構えだ。

サービス連合

訪日外国人旅行で提言

ホテル・旅館業、旅行業、国際航空貨物業、派遣業（添乗員）など、サービス・ツーリズム関連産業の労働者約四万三七〇〇人で組織するサービス連

合（サービス・ツーリズム産業労働組合連合会）。基本理念の中で、「産業政策の実現に力を結集し、産業民主主義の発展と強化を通じて生活の基盤であるサービス・ツーリズム産業の健全な発展に寄与するとともに、そこで働く者の社会的地位の向上を図る」と謳う。二〇〇一年の結成以来、「ホテル・レジャー部会」と「観光・航空貨物部会」ごとに、産業フォーラム（旧産業労使懇談会）の開催や、労働条件の産業基準の策定、産業プロジェクトによる報告・提言といった、産業政策活動に取り組んできた。

こうしたなか、二〇〇七年の定期大会では、産業別組織としての一体感を醸成するため、「両部会を横断するテーマについてサービス連合としての提言を目指す」方針を決定。その後、テーマに「インバウンド」（訪日外国人旅行）を取り上げ、三年にわたる議論を重ねてきた。

このほどまとめられた提言では「訪日外国人二千万人目標の二〇一六年到達」を想定し、①国策として観光立国を目指すため、ビジット・ジャパン・キャンペーンのさらなる内容周知を図る②中国を中心としたアジア圏の訪日者数を多く見込み、訪日個人ビザ発給条件を緩和する③受け入れ側サービス機能や、セキュリティチェック機能を強化する④多言語に対応した機材を設置する⑤通訳案内士の業務を明確化する——ことなどを求め、観光庁と懇談会を持つなど、政策実現に向けた働きかけを行っている。

（渡辺木綿子）