

ビジネス・レーバー・モニター〈特別調査〉

産別による政策・制度課題の取り組みについて

16 組織すべてが「大変重要になる」と回答

民主党が政権を握り、支持・協力関係にある連合系などの労働組合は軒並み、産業政策をはじめとする政策・制度活動を活性化させている。ビジネス・レーバー・モニター調査では今回、産別労働モニターに政策・制度課題の取り組みについて、重点取り組み項目や政権交代の影響などを聞いた。回答のあった、自動車総連、電機連合、JAM、基幹労連、電力総連、JEC連合、運輸労連、全自交労連、紙パ連合、海員組合、全電線、全国ガス、印刷労連、建設連合、セラミックス連合、全建総連——一六産別について、各産別労働組の政策資料なども参考にして取りまとめた。

グローバル化の進展などに伴って、企業内労使関係だけでは解決できない課題がますます増える中、産別労働組の役割がクローズアップされ、とくに政策・制度面での取り組みの重要性が高まっているといわれている。各産別労働組は、産業政策をはじめとする政策・制度課題の取り組みをどのように位置づけているのだろうか。今後の位置づけについて、「重要でなくなる」から「大変重要になる」まで四段階で聞いたところ、すべての産別労働組が「大変重要になる」と回答しており、重要な課題と認識していることがわかる。

各産別労働組の政策・制度課題をみると、社会・労働政策面では、社会保障制度・社会的セーフティネット構築や雇用の確保、ワークライフバランスの実現などが取り上げられており、産業政策では、それぞれの産業分野でさまざまな課題が上げられている。

製造関係は環境問題に焦点あ

自動車総連では、産業政策として、自動車関係諸税の簡素化や環境対策などを重点課題として取り上げている。鉄鋼や造船など重工業を主体とする基幹労連は、環境と産業の国際競争力維持の両立を前提とした温暖化防止策の推進や金属資源の安定調達、エネルギーの安定供給などを産業政策課題に掲げている。

電力総連は、エネルギー政策と整合性ある地球温暖化対策の推進を課題とし、国内排出量取引制度や温暖化対策税などの基本施策について、ポリシミックスの観点から、その役割や位置づけに関する国民的な議論と合意形成が必要だとしている。

化学・エネルギー産業をカバーするJEC連合は、石油化学製造用のナフサへの課税減免措置と地球温暖化対策基本法の柱となっている石油石炭税の強化に対し、川上から川下まで産業の受ける影響が大きいため、課税減免措置の恒久化と課税強化反対を喫緊の課題に位置づけて取り組んでいる（取り組みの詳細は後述）。

全電線では、太陽光発電、風力発電など再生可能エネルギーシステムの早急な導入や、CO₂削減効果、リサイクル率が高い環境配慮型電線への張り替えのための助成措置を求めている。紙パ連合でも環境問題が産業政策の重点課題となっている。

全国ガスも、「低炭素社会の実現に向けた、天然ガス・LPガスの積極的導入促進」などエネルギー・環境政策が重点課題だ。

セラミックス連合でも、環境観点での産業政策を掲げ、住宅版エコポイントの対象製品拡充などを求めているほか、中国などでの登録商標管理が課題としてあげられている。

電機連合は、TPP（環太平洋連携協定）、EPA（経済連携協定）の推進を産業政策の柱として掲げ、協定締結による国際競争力回復を主張している。

中小の機械金属を多く組織するJAMは、下請け関係における公正取引の確立や、厳しい経済環境を踏まえた中小企業支援策の強化を訴えている。昨年の独占禁止法改正にかかり、運用の実効性を担保するガイドライン「優先的地位の濫用に関する独占禁止法上の考え方」を引き出したのも取り組み



成果の一つ。緊急の中小企業支援策としても、政府の事業仕分け第三弾で廃止された社会復帰促進事業の未払資金立替払制度について、要請行動などを展開して制度を復活させている。

交通関係は行きすぎた規制緩和の見直し

トラック運輸などを中心に物流産業を組織する運輸労連では、物流一法(貨物自動車運送事業法、貨物運送取扱事業法)改正などの規制緩和による参入自由化や運賃自由化が、過当競争や安全軽視の状況を生む危険性があると指摘。健全な事業運営のために、改正法に盛り込まれた安全性評価事業の実効性ある整備を主張する。適正規模を担保するために設けられている、営業所



ごとのトラック配車台数の最低限度について、社会的責任を果たすためにも現行の五台を維持して、これ以上の緩和は認めないとしている。環境問題では、地球温暖化対策税について、業界全体で、年間八〇〇億円の負担増になると懸念を表明している。

タクシー・ハイヤーの労働者などをつくる全自交労連は、自公政権が続いてきたタクシーの規制緩和と政策の見直しが産業政策の柱。規制緩和による車両台数の大幅増加で、需要供給バランスが崩れて、事業の存続自体が困難となり、タクシー労働者の賃金等の労働条件が悪化して、健全な事業運営が難しい状況になっていた。前政権時代から、連合とともに省庁申し入れなどを実施。政権交代後の昨年の通常国会では、供給過剰で状況が悪化している地域を指定して事業の適正化を図る特別措置法(「特定地域における一般乗用旅客自動車運送事業の適正化及び活性化に関する特別措置法」)が成立、同年一〇月から施行されている。全自交労連は、特措法に一定の評価を与えながら、今後、指定地域での減車措置などの実効性が担保されるよう求めていくとともに、事業法である道路運送法の抜本改正を追求する考えだ。

海員組合は、減少している日本人船員・日本籍船の計画的増加促進を産業政策に掲げている。海運では、減税効果による国際競争力回復をめざすトン数標準税制(実際の利益ではなく積載能力に基づいて「みなし利益」を算定して課税する方式)が二〇〇八年から導入され、税制導入認定企業には、日本人船員・日本籍船の中期的増加計画

の策定が義務付けられている。海員組合は、計画履行の厳格なチェックを求め、日本籍船員・日本籍船の確実な増加につなげたい考えだ。そのほか、ソマリヤ沖等の海賊行為に対する安全対策などを政府に求めている。

建設に従事する労働者を組織する全建連では、公共事業での適正入札をめぐり公契約法・条例の制定や、アスベスト被害根絶に向けた総合対策、住宅耐震リフォーム助成制度の拡充などを産業政策に掲げている。

印刷労連は、産業政策で印刷業界の地位向上を図るとしている。建設連合は、「国民の暮らしと安全を守る社会資本の整備」を政策課題に掲げている。

党との政策協議や政務三役への要請も

これらの政策・制度を実現するため多くの産業別労組が政権与党の民主党との政策協議や、大臣・副大臣・政務官の政務三役をはじめとする関係省庁への要請などとともに、国会議員への要請・説明、関係事業主団体との協議などを実施している。

自動車総連は、「政府民主体との政策協議に取り組みとともに、(政権交代で)政策実現の可能性と責任が高まっている連合などの上部団体に対しても、政策論議への積極的な参画を通じた働きかけを強めている」としている。

全自交労連は、「事業適正運営化をめぐり」特別措置法の実効性のために、特定地域協議会に参加して現状を検証しながら、国土交通省や地方運輸局に対する申し入れに取り組んでいる」と

いう。特定の支持政党を持たない全建連は、「すべての政党へ、申し入れ、懇談、説明を行い、政府への各省庁交渉、要請を実施している」とする。

労使連携しての政策実現も

協議だけに止まらず、労使の連携した取り組みも進められている。自動車総連は、「自動車産業が持続的な発展をとげるためには、労使が垣根を跳び越えて取り組むことが重要」だとの認識を示す。そのほか、「自動車関係諸税マニフェスト実現要請行動」の労使共同開催(運輸労連)や「労使が一致して支持して民主党タクシー政策議員連盟を発足させた。道路運送法改正の検討でも労使連携して臨んでいる」(全自交労連)、「ナフサ、石炭税制問題で



自動車総連と日本自動車工業会との産業労使会議(2月8日、自動車総連のHPより)

は企業も同行して要請行動を行っている（JEC連合）など、政策課題では労使の連携が進んでいる様子がわかる。

JEC、JAMなどは取り組みをさらに強化へ

支持・協力関係にある民主党が政権交代で実権を握ったことで、今まで以上に政策・制度の取り組みを強化しているところも少なくない。JEC連合はあらためて、二〇一一年度中に政策・制度を整理して「政策集」を取りまとめる考えで、「政権交代で」従来以上に緊張感を持って政策・制度に取り組んでいる」としている。セラミックス連合も、「政権交代で、政策・制度の取り組みに拍車がかかった」という。

内部体制を見直して産業政策の取り組みを強化したところも。JAMは、新たに産業政策グループを新設、一年にテーマの重点政策課題を設定して議論し、次年度の政府予算に反映させられるタイミングに合わせて提言を取りまとめるとしている。初年度は公共事業をテーマに取り上げて、六月をめぐりに一定のとりまとめを行う考えだ。自動車総連は、「本部の体制を見直して、政策機能、業種別機能の両面を強化し、各経営者団体との連携を進め、より実効性のある産業労使としての問題解決を模索していく」としている。

協議のチャンネルや回数が増える

「政府、党、省庁、議員など、要請するチャンネルが増加した」（基幹労

連）など、政権与党との協議のチャンネルが増えたことを、政権交代効果にあげるところも少なくない。運輸労連は「国土交通省担当局とのコミュニケーションが密になった」と評価。電力総連や全自交労連は「政務三役に直接、政策の要請ができるようになった」としている。

組織内・協力議員のフォーラムなども形成

産業政策を推進する仕掛けとして、組織内議員や協力議員、学識者を集めてフォーラムなどをつくって取り組んでいるところも多い。自動車総連は、一九九九年に組織内議員をはじめ友好衆議院議員、参議院議員で発足させた「車と社会を考える政策フォーラム」を、「政策の実現に協力し、推進する議員集団」との位置づけを明確にして、強固なネットワークづくりに取り組んでいる。電機連合は、地方議員も含めた組織内議員、協力議員で「電機連合政策・制度改革フォーラム」をつくり、省庁や業界団体との定期的な協議などを通じて、中央、地方での政策・制度要求実現をめざしている。

基幹労連も、組織内議員や協力議員などをつくる「国政フォーラム」で、定期的な情報交換による政策の理解促進や行動要請などを実施している。

JEC連合は、友好関係にある民主党議員八人をつくる「JEC連合政策フォーラム」で、「友好関係にある議員を定期的に集めて、意見交換を行っている」という。

運輸労連は、六年前から組織内議員



JAMの組織内議員と橋梁・水門メーカー役員が共同で国土交通省に申し入れ（JAMのHPより）

特定の支持政党をもたない全建総連は、「各政党に対して中央、県レベルで直接、要請を行っている。各政党とパイプがあり、議員懇談会や対策委員会などを設けている。すべての政党の理解を得る努力の中で、政策・制度課題の実現を強めている」という。

責任ある取り組み必要に

各産業別労組とも、従来、ややもすると要請するだけの言い放しの面があった、政策・制度課題だが、政権交代によって、労組としても、より主体的で責任のある取り組みを求められると認識しているようだ。「責任がより強くなるため、産業エゴなどにならないように考えている」（JEC連合）や「協議事項について、具体的な根拠の提示など、以前よりも責任が増している」（電機連合）などの意見が出ている。二〇〇九年度で廃止が決まった厚生労働省の「熟練技能人材登録・活用事業」が、JAMなどの要請によって、各業界の自主事業を支援する形で復活。JAMは、本部内にプロジェクトチームを設け、具体的な事業主体となって新たな「熟練技能人材登録・活用事業」を運営することを決断した。政策を要請し、自ら政策実施の受皿となるもので、まさに、現在の労組の政策・制度の取り組みを象徴するケースといえるだろう。

（主任調査員・郡司正人）

や学識経験者などと「二一物流フォーラム」をつくり、産業政策の策定や提言を取りまとめている。全自交労連は、交通労連ハイタク部会、私鉄総連ハイタク協議会とともに、ハイタクフォーラムを組織して産業政策課題で共同行動を展開している。昨年五月には業界労使がともに支持して民主党にタクシー政策議員連盟が発足。「労使一致した要請に基づいて、議連において道路運送法の改正に向けた検討が行われている」としている。基幹労連、電機連合、海員組合は、都道府県や市町村レベルの地方議員との連携の重要性についても触れている。セラミックス連合は、「今後、協力議員との定期的な意見交換などを実施したい」としており、国会議員との関係を深める方針を示している。