

2020年春闘スローガン（案）

**道路運送法改悪阻止、
地域公共交通の充実、
賃上げ、職場権利の確立
20春闘**

自交総連第42回中央委員会

2020. 1. 28～29 東京・全労連会館

も く じ

| | |
|-----------------|---|
| 2020年春闘スローガン（案） | 1 |
|-----------------|---|

2020年春闘方針（案）

| | |
|---------------------------|----|
| 1. 2020年春闘の位置付けとたたかいの焦点 | 3 |
| 2. 基本的な要求・課題とたたかいの力点 | 10 |
| 3. たたかいの基本方向と組織の強化拡大 | 16 |
| 4. 春闘体制、たたかいの流れと統一行動 | 18 |
| 5. 2019年秋季年末闘争の到達点と課題 | 22 |
| 付 組織強化拡大新2か年計画（2018-19年度） | 28 |

図 表

| | |
|---------------------------------|----|
| 図表1 東京・大阪のタクシー輸送実績の推移（1日1車当たり） | 5 |
| 図表2 タクシー労働者と他産業労働者の労働条件格差 | 7 |
| 図表3 タクシー労働者と他産業労働者の年収格差の推移 | 7 |
| 図表4 タクシー台数と輸送人員の推移 | 7 |
| 図表5 法人タクシーの営業収入と車両数の推移 | 9 |
| 図表6 タクシー事業の現状（営業収入、輸送人員等） | 11 |
| 図表7 東京にみるタクシー労働者と他産業労働者の年収推移 | 13 |
| 図表8 最低生計費とタクシー運転者賃金の比較 | 15 |
| 図表9 年齢別運転者証・事業者乗務証交付数 | 17 |
| 図表10 貸切バスの事業者数、車両数、営業収入等の推移 | 19 |
| 図表11 指定自動車教習所数、卒業者数、教習指導員数の推移 | 19 |
| 図表12 運転者の健康状態に起因する事故等の件数の推移 | 21 |
| 図表13 道路運送業の「過労死」労災認定率 | 21 |
| 図表14 事業用自動車の重大事故発生状況の推移 | 23 |
| 図表15 2019年度地域別最低賃金額 | 23 |
| 図表16 運賃改定時のノースライドとスライド賃下げの違い | 25 |
| 図表17 「働き方改革一括法」の概要 | 27 |
| 図表18 タクシーとライドシェアの比較 | 27 |
| 図表19 全タク連 今後新たに取り組む事項11項目、追加9項目 | 29 |
| 図表20 「成長戦略実行計画」（未来投資会議答申） | 31 |
| 図表21 第24回未来投資会議での竹中平蔵議員の発言 | 31 |
| 図表22 自家用有償旅客運送の制度の見直しについて | 33 |
| 2020年春闘アンケート集計結果 | 34 |

2020年春闘方針（案）

自 交 総 連

1. 2020年春闘の位置付けとたたかひの焦点

自交総連は、この春闘を『道路運送法 改悪阻止、地域公共交通の充実、賃上げ、職場権利の確立 20春闘』と位置付けてたたかう。

(1) 白タク合法化阻止、タクシーを活かした地域公共交通の確立を

ライドシェアは、世界中を席卷する勢いで拡大してきたが、その危険性が明らかになるとともに、各国で禁止や規制強化が相次いでいる。最大企業のウーバーは最高時には世界85か国に進出したとされているが現在では63か国に縮小し、株価も低迷している。安全性に対する批判の高まりに押されたウーバーは12月5日に報告書を公表したが、2017～18年の2年間でウーバーにかかわる性的暴行被害が5981件も発生していることが明らかになり、衝撃が広がっている。このようなライドシェアは、日本では道路運送法（道運法）に違反するものとして認められていない。

これは、白タク合法化阻止のためにたたかってきた我々の運動と共同の広がり成果であり、ライドシェアの進出を許していない日本の運動は、世界的にも注目されている。

しかし、規制緩和・新自由主義勢力は、ライドシェア解禁をあきらめずに、様々な手法で白タク合法化をねらっている。その突破口として利用しようとしている

のが、未来投資会議の答申を受けて決まった自家用有償旅客運送（自家用有償運送）の拡大、道運法の改悪である。その具体化の審議が国交省交通政策審議会地域公共交通部会で行われている。

同部会での審議では、国交省が、①交通事業者が委託を受けたり実施主体に参画する自家用有償旅客運送制度の創設、②観光客を含む来訪者も輸送対象とすること——を道運法で明確化することを提起している。しかし、未来投資会議や規制改革推進会議での議論の経緯を考えると、これらに加えて、交通空白地の定義の明確化として都市部での自家用有償運送を可能にしたり、MaaS（マース＝モビリティ・アズ・ア・サービス）のなかに自家用有償運送を組み入れるなど、無限定な拡大が入り込む可能性があり、道運法改定の内容がどうなるかは予断を許さない。

また、スーパーコンパクトシティー構想やMaaSを引き合いに、国家戦略特区法の改定で新たな特区を認定して、ライドシェアや自家用有償運送の拡大をしてい

くことも考えられる。

万一、ライドシェアが解禁されれば、タクシー事業の壊滅につながるばかりか、国民は安心・安全な交通手段を奪われ、大量のライドシェア車両が交通渋滞や環境破壊をもたらす甚大な被害をこうむる。

自家用有償運送の拡大、道運法の改悪を契機にライドシェアへの突破口を開こうという推進勢力のねらいは明らかであり、この流れにストップをかけるたたかいが、今春闘での最大の焦点となる。署名や宣伝、自治体要請など具体的なとりくみをつよめ、3月には国会周辺での大規模な行動、4月には春闘要求の実現と合わせて、ストライキを含む職場集会、統一宣伝行動などの決起行動を構えて、改悪阻止に全力をあげる。このとりくみについては、共同を広げることがめざし、ハイタク労働8団体等にもよびかけていく。

ジャスタビやnotteco（のってこ）、CREW（クルー）などの実質的な白タクも依然として営業をつづけており、道運法にもとづく輸送秩序がなし崩しにされる

危険性も増している。

こうした動きは、タクシーやバスなど公共交通機関の規制を破壊して、ライドシェアという、安全の保障も、公共性もない、無責任な交通手段に国民の生命・財産を委ねようとするものである。したがって、これを阻止するたたかいは、公共交通を守るたたかいにほかならない。安心・安全、持続的な公共交通で国民の移動する権利が確保される地域づくりができるように、国民との共同を広げていくことが重要である。

自動運転などの技術開発が進展しているが、バス・タクシーにおいては、「無人」自動運転では旅客の安心・安全が確保できないことは明らかであり、資格を持った運転者が必要なことは今後も変わりはない。その運転者は、今後、乗客への対応などを含めてより高度な資質が求められることになり、自交総連が掲げるタクシー運転免許構想を今後も重視して、公共交通の担い手としての存在を高める運動にとりくんでいく。

(2) 社会的水準の労働条件確立を掲げ、企業の社会的責任追及を

労働組合は、労働者が団結をして要求実現をしていく組織であり、その基本的なたたかいは、要求に基づいて経営者と団体交渉して、労働条件を改善していくことである。これを、全国の労働組合が時期を合わせ、集中してとりくむのが春闘である。

この春闘の意義を再確認して、原点に立ち返って、20春闘では、すべての職場、単組・支部が、組合員の要求をよく聞いてまとめ、要求書として経営者に提出して、団体交渉で決定していくことを徹底

する。

自交総連の結成以来の基本的な経済要求は「社会的水準の労働条件の確立」である。2018年の産業計男性労働者の全国平均年収は502万円であり、タクシー労働者の平均年収は304万円で、格差は198万円ある。公共交通を担う自交労働者が、人並みの賃金を獲得するのは当然のことであり、決して過大な要求ではない。

しかし、この格差を埋めることは一度の春闘で実現できるものではない。目標にいかにして接近するかが問われること

図表1 東京・大阪のタクシー輸送実績の推移（1日1車当たり）

| 東京（特別区・武三地区、普通車、全事業者） | | | | | | | | | |
|-----------------------|-------------|-------------|-----------------|-----------------|---------------|--------------|-------------|--------------------|------------|
| | 実働率 | 実車率 | 走行 [※] | 実車 [※] | 運送収入 | | 輸送回数 | 実車 [※] 単価 | 基本運賃 |
| | % | % | km | km | 円 | 指数 | 回 | 円 | 円 |
| 2001年10月 | 87.3 | 43.9 | 283.9 | 124.7 | 50,569 | 100.0 | 30.0 | 405.5 | 660 |
| 2005年10月 | 81.2 | 44.7 | 270.3 | 120.9 | 48,970 | 96.8 | 29.6 | 405.1 | 660 |
| 2006年10月 | 79.5 | 45.7 | 275.2 | 125.7 | 50,436 | 99.7 | 30.5 | 401.2 | 660 |
| 2007年10月 | 79.4 | 45.6 | 269.8 | 123.0 | 49,306 | 97.5 | 29.4 | 400.9 | 660 |
| 2008年10月 | 79.9 | 41.8 | 254.6 | 106.4 | 45,599 | 90.2 | 25.9 | 428.6 | 710 |
| 2009年10月 | 84.2 | 39.1 | 242.4 | 94.8 | 40,857 | 80.8 | 23.9 | 431.0 | 710 |
| 2010年10月 | 85.7 | 39.9 | 244.4 | 97.5 | 41,829 | 82.7 | 24.9 | 428.9 | 710 |
| 2011年10月 | 85.1 | 40.5 | 246.0 | 99.6 | 42,965 | 85.0 | 25.0 | 431.2 | 710 |
| 2012年10月 | 84.2 | 41.5 | 245.9 | 102.0 | 44,339 | 87.7 | 21.8 | 434.5 | 710 |
| 2013年10月 | 82.6 | 43.3 | 245.5 | 106.3 | 45,889 | 90.7 | 26.1 | 431.7 | 710 |
| 2014年10月 | 81.7 | 43.6 | 246.5 | 107.5 | 47,458 | 93.8 | 26.3 | 441.6 | 730 |
| 2015年10月 | 80.2 | 44.3 | 246.3 | 109.1 | 47,955 | 94.8 | 26.0 | 439.5 | 730 |
| 2016年10月 | 77.4 | 45.2 | 244.4 | 110.5 | 48,725 | 96.4 | 26.3 | 441.0 | 730 |
| 2017年10月 | 77.0 | 47.1 | 243.7 | 114.8 | 51,261 | 101.4 | 28.8 | 446.5 | 410 |
| 2018年10月 | 77.1 | 46.8 | 243.8 | 114.1 | 51,267 | 101.4 | 27.6 | 449.3 | 410 |
| 2019年10月 | 74.7 | 47.6 | 243.0 | 115.7 | 53,080 | 105.0 | 27.4 | 458.8 | 420 |

資料：東京ハイヤー・タクシー協会

| 大阪（大阪市域、中型、全事業者） | | | | | | | | | |
|------------------|-------------|-------------|-----------------|-----------------|---------------|--------------|-------------|--------------------|------------|
| | 実働率 | 実車率 | 走行 [※] | 実車 [※] | 運送収入 | | 輸送回数 | 実車 [※] 単価 | 基本運賃 |
| | % | % | km | km | 円 | (指数) | 回 | 円 | 円 |
| 2001年10月 | 83.6 | 42.1 | 209.4 | 88.1 | 31,833 | 100.0 | 18.6 | 361.3 | 660 |
| 2005年10月 | 78.9 | 40.9 | 208.5 | 85.3 | 29,447 | 92.5 | 18.0 | 345.2 | 660 |
| 2006年10月 | 77.5 | 41.8 | 210.0 | 88.0 | 30,282 | 95.1 | 19.0 | 344.1 | 660 |
| 2007年10月 | 76.3 | 42.2 | 209.0 | 88.0 | 30,373 | 95.4 | 19.0 | 345.1 | 660 |
| 2008年10月 | 76.4 | 41.9 | 204.0 | 86.0 | 29,580 | 92.9 | 19.0 | 344.0 | 660 |
| 2009年10月 | 78.3 | 38.3 | 189.0 | 72.0 | 25,399 | 79.8 | 16.0 | 352.8 | 660 |
| 2010年10月 | 77.3 | 39.9 | 194.0 | 77.0 | 27,141 | 85.3 | 17.0 | 352.5 | 660 |
| 2011年10月 | 78.8 | 40.5 | 197.0 | 80.0 | 27,986 | 87.9 | 18.0 | 349.8 | 660 |
| 2012年10月 | 76.9 | 41.1 | 196.0 | 81.0 | 28,216 | 88.6 | 18.0 | 348.3 | 660 |
| 2013年10月 | 74.3 | 41.7 | 196.0 | 82.0 | 28,963 | 91.0 | 19.0 | 353.2 | 660 |
| 2014年10月 | 71.5 | 41.8 | 198.0 | 83.0 | 29,109 | 91.4 | 19.0 | 350.7 | 680 |
| 2015年10月 | 69.4 | 42.9 | 200.0 | 86.0 | 30,028 | 94.3 | 19.0 | 349.1 | 680 |
| 2016年10月 | 67.0 | 44.3 | 201.0 | 89.0 | 31,133 | 97.8 | 20.0 | 349.8 | 680 |
| 2017年10月 | 65.1 | 46.1 | 202.0 | 93.0 | 32,825 | 103.1 | 21.0 | 352.9 | 680 |
| 2018年10月 | 67.1 | 45.7 | 203.0 | 93.0 | 33,317 | 104.7 | 21.0 | 358.2 | 680 |
| 2019年10月 | 64.6 | 46.3 | 201.0 | 93.0 | 33,151 | 104.1 | 21.0 | 356.5 | 690 |

資料：大阪タクシー協会

になる。賃金改善には、運転者一人当たりの運送収入を引き上げる政策闘争も当然必要であり、そのたたかいをすすめつつ、春闘では、社会的水準に接近するために、経営者が労働者の要求に誠実に応えて、社会的な責任を果たすよう追及していかなければならない。

全国48の地域で2019年10月に予定されていたタクシーの運賃改定は、政府内部の横やりで急きょ先送りにされ、2019年12月13日公示、2020年2月1日実施となった。国交省は2019年12月10日付の通達で、運賃改定の際に「適切に運転者の労働条件改善措置を講ずること」「障がい者割引など事業に要する経費を運転者に負担させる慣行がある場合には、見直しを図るよう留意すること」を事業者に指導することを明らかにした。

改定が行われるところでは、改定の趣旨である運転者の労働条件改善が確実に実施されるように、十分な増収となる改定率の確保、申請・査定原価の適正化、減車による需給バランスの確保について事業者と運輸局が責任をもつように求め、ノースライドで確実に労働条件改善をか

ちとらなければならない。

自教労働者は、少子化による構造的な入所者減がすすむなかで、コスト削減のために、パートや契約指導員の導入、長時間労働の押し付け、賃金「合理化」や労働者の権利を奪う攻撃にさらされている。

観光バス労働者は、規制緩和による激しい過当競争にさらされ、国が規制緩和政策そのものを見直さないなかで、賃金低下、長時間労働が野放しにされ、重大事故、健康起因事故が後を絶たない。

すべての業種で、要求の前進をかちとるために、団結を固めた闘争態勢を確立し、未組織労働者を含めた全体に目を向けて、正規・非正規の格差是正、地域・企業ごとに最低賃金（最低賃率）の確立など、底上げを重視する。

実際の交渉では、重点要求を定めて、それを確実にかちとることをめざす。賃金改善が、若い労働力を確保し、経営改善にもつながることを経営者に自覚させる説得的な交渉を行う。労働組合としての団結力を示し、ストライキや統一決起行動を背景に、粘り強く交渉していく。

(3) 共同の力で安倍政権を打倒し、政治の変革を

安倍内閣は2019年10月に消費税10%への引き上げを強行した。予想されたとおり、消費の落ち込みなど経済には深刻な影響があらわれ、タクシーの運収も減少している。

急浮上した安倍首相主催の「桜を見る会」の問題は、安倍首相を筆頭に自公の国会議員らが、税金で行われる行事を、自らの支援者・後援会関係者の接待・供応に利用していたという公私混同に加え、安倍首相、菅官房長官という国のトップ

が、事実を隠すために平然とウソの答弁を繰り返し、官僚をつかって公文書の破棄、証拠隠滅をはかるという民主主義国家の根幹にかかわる疑惑も次々と明らかになっている。

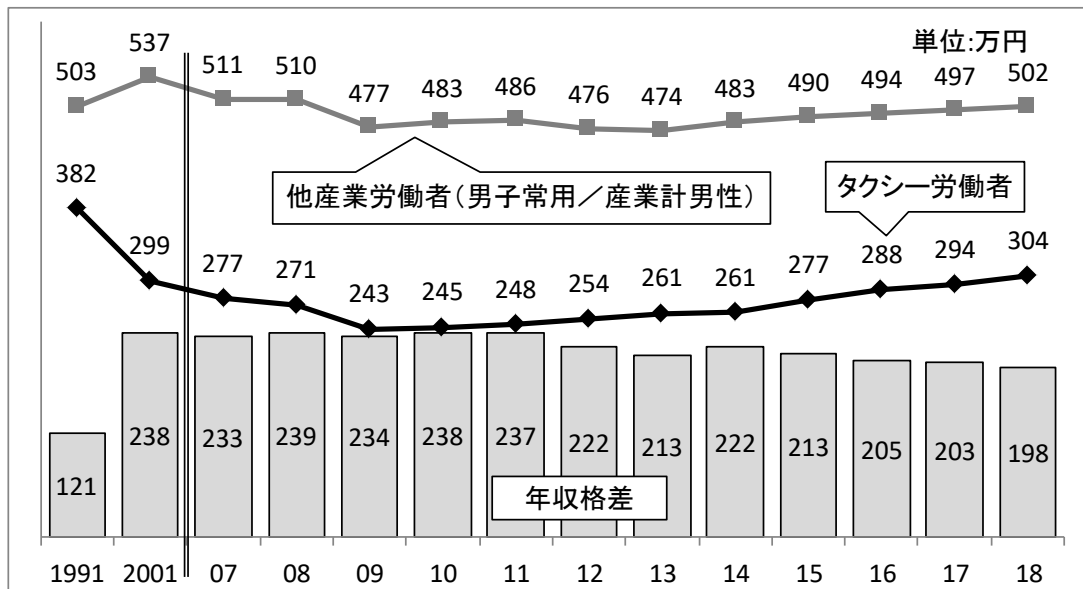
白タク合法化の動きの根源は、新自由主義の経済政策、規制緩和を推進する安倍政権であり、ライドシェアの特徴である雇用によらない働き方の拡大も、副業・兼業の促進などと合わせてすすめられている。

図表2 タクシー労働者とは産業労働者の労働条件格差（2018年、全国平均）

| | 月額給与 | 年間給与 | 年間賞与 | 年間収入 | | 年間労働時間 | 時間あたり賃金 | |
|----------|---------|-----------|---------|-----------|-----|--------|---------|-----|
| | 円 | 円 | 円 | 円 | % | 時間 | 円 | % |
| タクシー労働者 | 242,500 | 2,910,000 | 130,400 | 3,040,800 | 61 | 2,293 | 1,326 | 58 |
| 産業計男性労働者 | 341,400 | 4,096,800 | 919,800 | 5,016,200 | 100 | 2,192 | 2,289 | 100 |
| 格差 | 98,900 | 1,186,800 | 789,400 | 1,975,400 | | 101 | 963 | |

注. それぞれの項目ごとに全国平均を出しているの、数値が合わない部分がある。
資料：厚生労働省「賃金センサス」

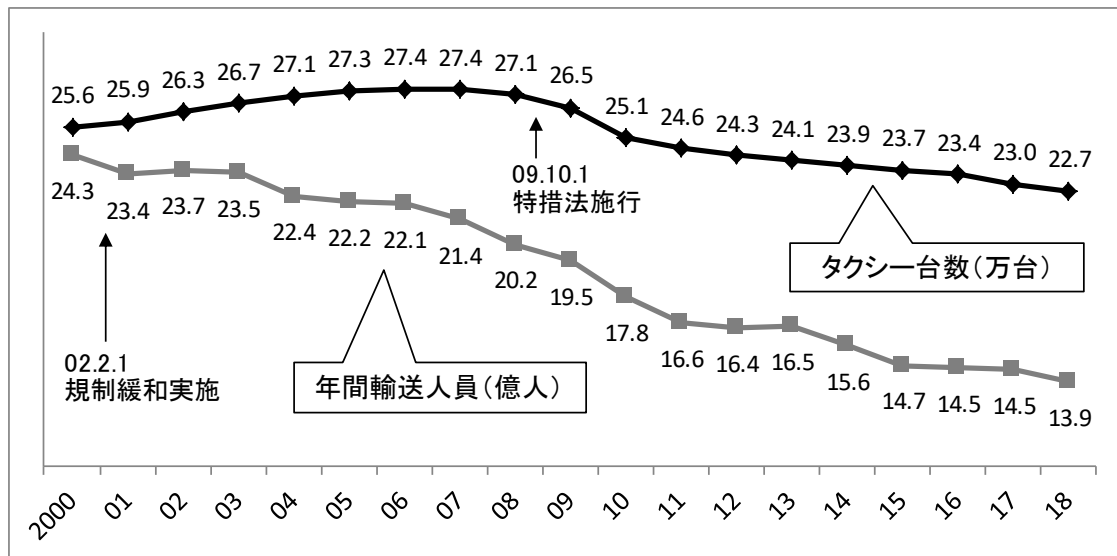
図表3 タクシー労働者とは産業労働者の年収格差の推移



資料：厚生労働省「賃金センサス」「毎月勤労統計」

図表4 タクシー台数と輸送人員の推移（ハイヤー、個人等を含む）

（輸送人員は年度、台数は年度末、10年度末から台数の区分変更で軽を含む。国交省資料）



また、米国農産物輸入の自由化をすすめる日米貿易協定の承認案が国会を通過し、将来は保険やサービス分野などの全面自由化につながる日米F T Aの交渉を加速させようとしているほか、辺野古での新基地建設強行、「働き方改革」では、解雇の金銭解決制度創設、裁量労働制の拡大をねらうなどの悪政も相次いでいる。

白タク合法化を阻止し、数々の悪政を止めるため、市民と野党の共同で安倍政権打倒をめざして、労働者・国民の要求が実現する政治に変革するたたかいを、全労連・国民春闘共闘に結集してすすめていく。

安倍首相は、憲法改悪をあきらめず、

強引にすすめようとしているが、世論調査でも改憲反が多数であり、桜を見る会疑惑の余波もあって憲法審査会も実質的にひらけず、2020年までに改憲するという野望は実現不能なところまで追い込まれている。これは、3000万署名をはじめ国民の声が改憲を押しとどめているということであり、ひきつづき新たな署名にとりくんで、改憲策動の息の根を止めなければならない。



(4) すべての職場・地域で組織強化拡大に力の集中を

春闘では、すべてのたたかいを組織強化拡大と結びつけてとりくむ。

春闘で、労働組合の姿が未組織労働者の目に触れる機会が多くなる時期に、労働組合に入って一緒に要求を実現しようという宣伝と対話を行うことが重要である。地域公共交通充実署名のとりくみでは、多くの未組織労働者と対話をして署名を集め、組織化にもつなげる。運賃改定など関心の高い問題で、ノースライドという自交総連の実績、方針を伝えて、一緒にたたかおうと呼びかける。

春闘での賃金・労働条件の改善は、自分たちの組合だけでは十分な前進は獲得できない。周囲に劣悪な労働条件の未組織労働者が多く存在していれば、経営者に「周りを見ろ、うちだけ突出するわけにいかない」と言われ、獲得した成果も取り返されてしまいかねない。未組織労働者を組織化して、底上げをしてこそ、自分たちの要求も前進するのである。

自交総連は、2019年1月に組織拡大新2か年計画を策定したが、組織の減少に歯止めをかけ、増加に転ずるという目標は達成できていない。しかし、新しい組合ができ、組合員が加入してくる例をみても、労働者のなかで団結してたたかおうというエネルギーが消えたわけではない。数多くの宣伝と対話を重ねて、そのエネルギーを引きだすとりくみが重要である。

未組織の職場には多くの法違反が蔓延している。春闘のなかで、法令遵守、最低労働条件の確立を求め、未組織労働者を含めて地域ぐるみで労働条件改善めざして、経営者や行政との交渉をすすめていく。

組織拡大の先頭に立つ活動家を育てていくことも必要である。たたかいの実践のなかで学べるように、若手の役員を適切な任務につけて成長する機会を与え、一丸となってとりくんでいく。

図表5 法人タクシーの営業収入と車両数の推移（ハイヤー、個人等含まず）

資料：全タク連編「ハイヤー・タクシー年鑑」

| 年度 | 営業収入（年度） | | | 車両数（年度末） | | | 1台あたり営収 | | |
|-----------|---------------|---------------|---------------|----------------|----------------|---------------|------------|------------|---------------|
| | 2000 | 2017 | 増減 | 2000 | 2017 | 増減 | 2000 | 2017 | 増減 |
| | 億円 | 億円 | % | 台 | 台 | % | 万円 | 万円 | % |
| 全国 | 20,565 | 14,621 | -28.9% | 210,028 | 186,247 | -11.3% | 979 | 785 | -19.8% |
| 北海道 | 1,203 | 753 | -37.4% | 11,360 | 9,745 | -14.2% | 1,059 | 773 | -27.0% |
| 青森 | 264 | 128 | -51.4% | 3,389 | 2,457 | -27.5% | 778 | 522 | -33.0% |
| 岩手 | 180 | 108 | -39.7% | 2,500 | 2,189 | -12.4% | 719 | 495 | -31.1% |
| 宮城 | 378 | 233 | -38.3% | 3,996 | 3,907 | -2.2% | 945 | 596 | -36.9% |
| 福島 | 219 | 125 | -42.9% | 2,879 | 2,342 | -18.7% | 759 | 533 | -29.8% |
| 秋田 | 129 | 60 | -53.2% | 1,860 | 1,208 | -35.1% | 692 | 499 | -27.9% |
| 山形 | 109 | 62 | -43.3% | 1,308 | 1,261 | -3.6% | 830 | 488 | -41.2% |
| 東京 | 5,639 | 4,295 | -23.8% | 36,201 | 30,813 | -14.9% | 1,558 | 1,394 | -10.5% |
| 神奈川 | 1,367 | 1,039 | -24.0% | 9,506 | 9,834 | 3.5% | 1,438 | 1,057 | -26.5% |
| 千葉 | 637 | 457 | -28.2% | 6,565 | 5,808 | -11.5% | 970 | 787 | -18.9% |
| 埼玉 | 658 | 504 | -23.5% | 6,209 | 5,844 | -5.9% | 1,060 | 862 | -18.7% |
| 群馬 | 138 | 81 | -41.3% | 2,218 | 1,567 | -29.4% | 621 | 516 | -16.9% |
| 茨城 | 225 | 139 | -38.3% | 3,476 | 2,734 | -21.3% | 649 | 509 | -21.5% |
| 栃木 | 156 | 101 | -35.4% | 2,106 | 1,795 | -14.8% | 742 | 563 | -24.2% |
| 山梨 | 86 | 52 | -38.7% | 1,204 | 945 | -21.5% | 711 | 555 | -21.9% |
| 新潟 | 270 | 159 | -40.9% | 3,495 | 2,783 | -20.4% | 771 | 572 | -25.8% |
| 長野 | 237 | 136 | -42.5% | 3,348 | 2,701 | -19.3% | 708 | 505 | -28.7% |
| 富山 | 94 | 56 | -40.3% | 1,105 | 944 | -14.6% | 854 | 597 | -30.1% |
| 石川 | 140 | 99 | -29.8% | 1,711 | 1,778 | 3.9% | 820 | 554 | -32.4% |
| 愛知 | 850 | 686 | -19.4% | 9,302 | 8,404 | -9.7% | 914 | 816 | -10.8% |
| 静岡 | 442 | 295 | -33.3% | 5,557 | 4,740 | -14.7% | 796 | 623 | -21.8% |
| 岐阜 | 165 | 100 | -39.5% | 2,694 | 1,940 | -28.0% | 614 | 516 | -16.0% |
| 三重 | 109 | 81 | -26.0% | 1,562 | 1,278 | -18.2% | 698 | 632 | -9.5% |
| 福井 | 75 | 42 | -43.4% | 1,016 | 885 | -12.9% | 736 | 478 | -35.0% |
| 大阪 | 1,558 | 1,128 | -27.6% | 15,559 | 15,419 | -0.9% | 1,002 | 732 | -27.0% |
| 京都 | 585 | 436 | -25.5% | 6,801 | 6,276 | -7.7% | 860 | 694 | -19.2% |
| 兵庫 | 589 | 444 | -24.6% | 7,774 | 6,848 | -11.9% | 758 | 649 | -14.4% |
| 奈良 | 86 | 71 | -18.4% | 1,176 | 1,067 | -9.3% | 735 | 661 | -10.1% |
| 滋賀 | 87 | 70 | -20.1% | 1,155 | 1,236 | 7.0% | 757 | 566 | -25.3% |
| 和歌山 | 85 | 56 | -34.0% | 1,941 | 1,497 | -22.9% | 437 | 375 | -14.4% |
| 広島 | 431 | 324 | -24.8% | 5,151 | 5,543 | 7.6% | 837 | 585 | -30.1% |
| 鳥取 | 58 | 37 | -36.0% | 763 | 687 | -10.0% | 766 | 545 | -28.9% |
| 島根 | 86 | 53 | -38.9% | 1,348 | 1,213 | -10.0% | 640 | 435 | -32.1% |
| 岡山 | 195 | 141 | -27.6% | 3,028 | 3,121 | 3.1% | 644 | 452 | -29.8% |
| 山口 | 173 | 115 | -33.2% | 2,656 | 2,338 | -12.0% | 650 | 493 | -24.2% |
| 香川 | 114 | 65 | -43.0% | 1,702 | 1,445 | -15.1% | 672 | 451 | -32.9% |
| 徳島 | 72 | 44 | -38.7% | 1,309 | 1,054 | -19.5% | 554 | 421 | -23.9% |
| 愛媛 | 180 | 113 | -37.4% | 2,346 | 2,109 | -10.1% | 768 | 535 | -30.4% |
| 高知 | 127 | 65 | -48.7% | 1,652 | 1,127 | -31.8% | 769 | 578 | -24.9% |
| 福岡 | 907 | 697 | -23.1% | 10,118 | 9,496 | -6.1% | 896 | 734 | -18.1% |
| 佐賀 | 86 | 54 | -37.6% | 1,336 | 1,088 | -18.6% | 646 | 495 | -23.4% |
| 長崎 | 291 | 162 | -44.5% | 3,179 | 2,524 | -20.6% | 916 | 640 | -30.1% |
| 宮崎 | 128 | 87 | -32.4% | 2,112 | 2,061 | -2.4% | 607 | 421 | -30.7% |
| 熊本 | 241 | 162 | -33.1% | 3,797 | 3,167 | -16.6% | 636 | 510 | -19.8% |
| 大分 | 175 | 101 | -42.3% | 2,581 | 2,087 | -19.1% | 679 | 485 | -28.6% |
| 鹿児島 | 215 | 136 | -36.9% | 4,101 | 3,444 | -16.0% | 524 | 394 | -24.8% |
| 沖縄 | 322 | 269 | -16.4% | 3,876 | 3,498 | -9.8% | 832 | 770 | -7.4% |

2. 基本的な要求・課題とたたかいの力点

(1) みんなに賃上げを、底上げ闘争の強化

① 賃上げ要求の基本的構え

要求は、組合員の総意によって練り上げることを重視する。

タクシーでは、社会的水準の労働条件の確立は当然の権利であるとの観点で、それへの接近、格差是正をはかり、減車・輸送効率向上による營收増、職場権利の確立と合わせて、実収入増を追求する。

ハイヤー・自教・観光バスは、賃上げとともに経営環境の改善を重視し、職場政策要求への合意を明確にしたとりくみをはかる。

② 一職場一重点要求の設定と獲得への徹底追求

春闘アンケートも活用して職場ごとに組合員の要求をよく論議し、切実で身近な改善要求を、必ずかちとる重点要求と位置付けて設定し、獲得を徹底追求する。とくに、青年、女性及び非正規雇用労働者特有の要求を大切にし、みんなの力で改善をはかる。

③ 底上げ闘争の強化

タクシーでは下限賃率を地域ごとに設定し、底上げ闘争を展開する。また、最低賃金法違反の一扫など法令遵守を徹底する運動によって、地域的な改善をめざす。

ハイヤー・自教・観光バスの業種では、職場の全労働者を対象に時間額、日額、月額による企業内最低賃金の締結をめざす。

④ 運賃改定時のノースライド確保

運賃改定は、運転者の労働条件改善を最大の目的として行われる。その趣旨が守られるよう経営者、運輸局には以下の点を要求する。①増収になる改定率の確保、②原価には、アプリ配車やクレジットカードの手数料、労働条件改善の原資を含めて申請し、査定すること、③増収を担保する適切な需給調整・減車の実施。そのうえで、ノースライド（スライド賃下げ阻止）を確保し、運転者負担の解消など労働条件改善を実施させる。

(2) 職場権利の確立、リストラ「合理化」阻止

① 職場権利の確立と「合理化」対策

労働組合法にもとづく労働組合の権利

を確保し、対等・平等、正常な労使関係の確立をはかる。

労働基準法、最低賃金法、改善基準告示など基礎知識の学習を強化し、雇用、

図表6 タクシー事業の現状（法人・一般タクシーのみ、ハイヤー・個人タクシー・福祉限定車両を除く）

| 各年度末現在 | 事業者数 社 | 車両数 台 | 運転者数・従業員数 | | | 営業収入 | | | 輸送人員 | | | 走行キロ | | | | | |
|--------|-----------|----------|-----------|----------|------------|-----------------|------------------|------------------|-----------------|----------------|-----------------|-----------------|-------|-----------------|------------------|------------------|--------|
| | | | 運転者数 人 | その他 人 | 全従業員数 人 | 車両 当たり 万円 | 運転者 当たり 万円 | 従業員 当たり 万円 | 車両 当たり 億人 | 車両 当たり 人 | 運転者 当たり 人 | 従業員 当たり 人 | 億キロ | 車両 当たり キロ | 運転者 当たり キロ | 従業員 当たり キロ | |
| 2000 | 6,982 | 210,028 | 356,463 | 59,390 | 415,853 | 2,0565 | 979 | 577 | 495 | 19.50 | 9,283 | 5,470 | 4,688 | 130.24 | 62,013 | 36,538 | 31,320 |
| 2001 | 6,982 | 208,053 | 361,773 | 52,823 | 414,596 | 1,9339 | 929 | 535 | 466 | 19.39 | 9,322 | 5,361 | 4,678 | 130.24 | 62,601 | 36,002 | 31,415 |
| 2002 | 6,849 | 211,808 | 361,267 | 55,628 | 416,895 | 1,9134 | 903 | 530 | 459 | 19.39 | 9,153 | 5,367 | 4,650 | 126.96 | 59,942 | 35,144 | 30,454 |
| 2003 | 6,938 | 216,387 | 379,993 | 56,279 | 436,272 | 1,8956 | 876 | 499 | 434 | 19.32 | 8,930 | 5,085 | 4,429 | 127.34 | 58,847 | 33,510 | 29,188 |
| 2004 | 6,977 | 219,419 | 381,943 | 58,254 | 440,197 | 1,8742 | 854 | 491 | 426 | 19.10 | 8,706 | 5,001 | 4,340 | 126.88 | 57,825 | 33,220 | 28,823 |
| 2005 | 7,076 | 221,677 | 357,794 | 54,085 | 411,879 | 1,8999 | 857 | 531 | 461 | 19.39 | 8,747 | 5,419 | 4,708 | 126.97 | 57,278 | 35,487 | 30,827 |
| 2006 | 6,975 | 222,316 | 364,530 | 58,375 | 422,905 | 1,8997 | 855 | 521 | 449 | 19.41 | 8,731 | 5,325 | 4,590 | 126.27 | 56,798 | 34,640 | 29,858 |
| 2007 | 6,987 | 222,522 | 372,971 | 60,414 | 433,385 | 1,8964 | 852 | 508 | 438 | 18.70 | 8,402 | 5,013 | 4,314 | 123.52 | 55,508 | 33,117 | 28,500 |
| 2008 | 7,106 | 220,724 | 376,399 | 64,535 | 440,934 | 1,7888 | 810 | 475 | 406 | 17.42 | 7,893 | 4,628 | 3,951 | 117.11 | 53,056 | 31,113 | 26,559 |
| 2009 | 7,000 | 214,791 | 371,245 | 41,717 | 412,962 | 1,6180 | 753 | 436 | 392 | 15.93 | 7,416 | 4,291 | 3,857 | 110.21 | 51,311 | 29,687 | 26,688 |
| 2010 | 6,930 | 200,758 | 353,595 | 44,825 | 398,420 | 1,5755 | 785 | 446 | 395 | 15.57 | 7,757 | 4,404 | 3,908 | 105.68 | 52,639 | 29,886 | 26,524 |
| 2011 | 6,650 | 196,502 | 344,382 | 41,960 | 386,342 | 1,5636 | 796 | 454 | 405 | 15.28 | 7,776 | 4,437 | 3,955 | 103.10 | 52,467 | 29,937 | 26,686 |
| 2012 | 6,572 | 194,666 | 344,631 | 41,367 | 385,998 | 1,5429 | 793 | 448 | 400 | 15.16 | 7,786 | 4,398 | 3,927 | 99.38 | 51,054 | 28,838 | 25,747 |
| 2013 | 6,456 | 192,736 | 324,052 | 42,247 | 366,299 | 1,5347 | 796 | 474 | 419 | 14.98 | 7,771 | 4,622 | 4,089 | 96.97 | 50,312 | 29,924 | 26,473 |
| 2014 | 6,390 | 191,363 | 324,052 | 42,247 | 366,299 | 1,5202 | 794 | 469 | 415 | 14.46 | 7,555 | 4,462 | 3,947 | 93.68 | 48,956 | 28,910 | 25,576 |
| 2015 | 6,300 | 190,127 | 301,911 | 43,531 | 345,442 | 1,5019 | 790 | 497 | 435 | 14.22 | 7,479 | 4,710 | 4,116 | 90.91 | 47,816 | 30,112 | 26,317 |
| 2016 | 6,231 | 188,792 | 289,373 | 42,921 | 332,294 | 1,4753 | 781 | 510 | 444 | 13.82 | 7,318 | 4,775 | 4,158 | 87.51 | 46,350 | 30,240 | 26,334 |
| 2017 | 6,151 | 186,247 | 281,570 | 43,644 | 325,214 | 1,4621 | 785 | 519 | 450 | 13.73 | 7,373 | 4,877 | 4,222 | 85.11 | 45,696 | 30,226 | 26,170 |

資料＝『ハイヤー・タクシー年鑑』

注. 斜め数字は、元データがないため、前年と同数値を仮に置いている。

労働時間、賃金に関する「権利の総点検」をすべての地方、職場で行い、法令違反の是正をはかる。

タクシーでは、運転者負担制度の廃止、有給休暇取得の権利と賃金保障を追求し、実利・実益を確保する。賃下げなしの労働時間短縮をめざし、新たな運転者負担の押しつけに反対する。

違法な日雇い・アルバイトの禁止（運輸規則第36条）、定時制乗務員の賃金格差改善、契約更新や有休の確保など非正規労働者の権利確保をはかる。改正有期・パート法（施行大企業2020年4月、中小企業21年4月）も活用して非正規労働者の均等待遇を求めるとともに、均等待遇を理由とした正規労働者の労働条件引き下げは許さない。

2020年4月から時間外労働の上限規制が中小企業にも適用となることを踏まえ、自教など対象事業では法の主旨である月45時間以内の36協定の締結を行い、特別条項（月100時間未満等）の締結は認めない。

② 職場の確保、倒産・廃業対策

倒産・廃業及び身売り対策についての

学習をつよめる。

一方的な廃業や身売りを防止するため、労働組合との事前協議を前提とする

同意約款の締結を経営者に要求していく。

経営困難を理由とする賃下げ「合理化」提案があったときは、安易な妥協や激突主義を戒め、説明責任を追及し、納得のいく明確な説明と根拠（関係財務諸表の提示など）をもって判断し対応する姿勢を堅持する。

③ モラルの確立、社会的貢献と地位の向上

日常的な接客（教習）態度やマナー改善については、利用者サービス上の当然かつ一般常識として、向上にとりくむ。

社会的貢献では、福祉タクシーや地域公共交通維持への地方自治体助成制度の改善・拡充をめざし、国の責任も追及し、全国的なとりくみを展開する。自動車教習所では、よりよい教習の実現や交通事故をなくす課題への貢献を重視した職場でのとりくみ強化をはかる。



(3) 自家用有償運送拡大・道運法改悪阻止、政策要求実現

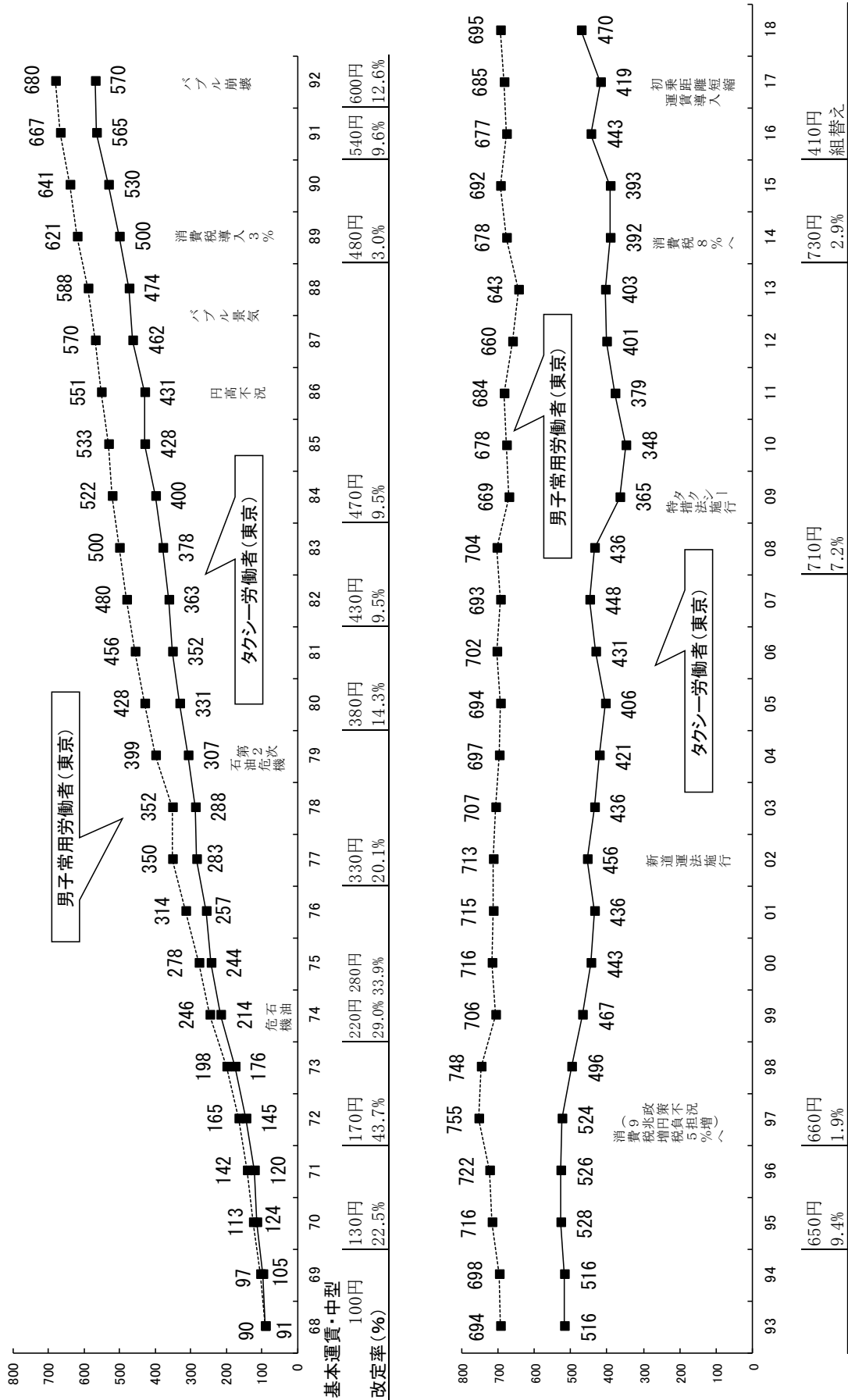
① 自家用有償運送拡大・道運法改悪阻止、地域公共交通機関としてのタクシーの発展

白タク合法化阻止のたたかいでは、自家用有償運送拡大・道運法改悪阻止を最重点としてたたかい、ライドシェアへの突破口とさせないため、世論への働きか

けをつよめる。

住民の移動を保障する地域公共交通の維持・充実を重視し、安心・安全なバス・タクシーの活用を広げさせるため、地方自治体への要請、申入れにとりくみ、議会決議・意見書の採択をめざす。地方自治体にタクシー問題を担当する部局の設置を求め、地域交通でのタクシー活用への国の助成の大幅な拡充を求めていく。

図表7 東京にみるタクシー労働者と他産業労働者の年取推移



ジャスタビ、notteco（のってこ）、CREW（クルー）などの白タク行為の放任状態を許さず、禁止を求める。外国人旅行者相手の白タクの横行については厳しい取り締まりを求めていく。

貨客混載の推進、運賃の多様化など新たな規制緩和の動きは、旅客運送の根幹を崩し、安全を軽視するもので、利用者・運転者の利益にならない制度改悪に反対していく。

これらの運動は、他労組、あらゆる団体・個人と共同の発展をめざしてとりくむ。

② 労働関係法の改悪部分を職場に入れさせず、「雇用の柔軟化」を阻止する

働き方改革一括法のなかの高度プロフェSSIONAL制度など悪法は職場に入れさせず、適用年収要件の緩和を阻止する。非正規労働者の均等・均衡待遇、有休計画付与、残業割増率アップなど使える部分は労働条件改善に活用する。労働時間短縮については、改善基準告示の改正を求め、地域ぐるみで賃下げなしの時短をはかる。新たな改悪としてねらわれている解雇の金銭解決制度や裁量労働制の拡大を阻止する。

「雇用の柔軟化」は、ライドシェアの導入と連動して、労働者を請負の個人事業者扱いにして権利を奪い、使用者は負担すべきコストや責任をまぬがれるものであり、断固反対していく。

③ 労働条件の改善、減車と適正な運賃水準の確保を

タクシー輸送の安心・安全、運転者の

労働条件改善及び事業の健全な発展をはかるため、減車をすすめ適正台数を確保するとともに適正な運賃水準、同一地域同一運賃を確保するための諸施策を講じさせる。

賃金制度の面では、累進歩合制度の廃止（93号通達）及び保障給の設定（労基法第27条）にもとづく改善指導の徹底をはかる。

若年労働者にとって魅力ある賃金制度の確立をめざし、オール歩合給賃金の改善策では、最低賃金を基礎とした固定給部分の制度的確立を求める。

時間外、休日及び深夜の割増賃金の適正かつ確実な支払いを徹底させるとともに、手待ち時間（＝労働時間）の取り扱いを含め法令違反の地域的一掃をはかる措置を講じさせる。

労働時間の面では、改善基準告示を超える時間外労働及び休日労働はきびしく規制させ、基準自体の改正をめざす。

“2車3人制から1車2人制へ”など「車両における勤務形態」を地域的に改善し、労働時間の適正化と経営の効率化をはかる。

④ 改正タクシー特定地域特措法の検証、再改正

施行後6年を迎える改正タクシー特定地域特措法は、運転者の労働条件改善という主旨に照らして実効性が発揮できていないことが明確になっている。同法には5年後の検討が規定されており、特定地域・準特定地域の指定基準の改善、地域協議会のあり方等について、再改正を含めて、実効ある労働条件改善が実現するよう求めていく。

図表 8 最低生計費（25歳単身者）とタクシー運転者賃金の比較

最低生計費は全労連が各県労連の協力で調査したもので、25歳男性単身者・賃貸ワンルームマンション（25㎡）に居住して文化的な最低限の生活を送る場合に必要な金額を算出したものです。

タクシー運転者の賃金と比較してみると、かなりの地方でタクシーの方が低くなっています。単身でもくせない賃金では、若い労働者がタクシーの仕事に魅力を感じないのも当然です。

| 都道府県 | 自治体名 | 最低生計費（税込） | | 時間額換算 | | | タクシー運転者賃金（2018年） | | | | 差額 | |
|------|-------|-----------|-----------|---------|-----------|-----------|------------------|-----------|----------|----------|-----------|--|
| | | 月額 | 年額 | 月150H換算 | 月173.8H換算 | 2019年最低賃金 | 月額給与 | 年収（賞与含） | 所定内給与時間額 | 月額 | 年額 | |
| 北海道 | 札幌市 | 224,983 | 2,699,796 | 1,500 | 1,294 | 861 | 225,100 | 2,739,100 | 1,204 | 117 | 39,304 | |
| 青森県 | 青森市 | 216,083 | 2,592,996 | 1,441 | 1,243 | 790 | 190,500 | 2,348,300 | 861 | ▲ 25,583 | ▲ 244,696 | |
| 秋田県 | 秋田市 | 216,944 | 2,603,328 | 1,446 | 1,248 | 790 | 175,200 | 2,124,400 | 871 | ▲ 41,744 | ▲ 478,928 | |
| 岩手県 | 盛岡市 | 228,664 | 2,743,968 | 1,524 | 1,316 | 790 | 209,800 | 2,577,300 | 1,165 | ▲ 18,864 | ▲ 166,668 | |
| 山形県 | 山形市 | 220,284 | 2,643,408 | 1,469 | 1,267 | 790 | 252,300 | 3,244,000 | 898 | 32,016 | 600,592 | |
| 宮城県 | 仙台市 | 221,091 | 2,653,092 | 1,474 | 1,272 | 824 | 245,700 | 3,016,300 | 1,019 | 24,609 | 363,208 | |
| 福島県 | 福島市 | 221,972 | 2,663,664 | 1,480 | 1,277 | 798 | 213,800 | 2,567,800 | 919 | ▲ 8,172 | ▲ 95,864 | |
| 埼玉県 | さいたま市 | 241,879 | 2,902,548 | 1,613 | 1,392 | 926 | 276,400 | 3,375,100 | 1,302 | 34,521 | 472,552 | |
| 東京都 | 北区 | 249,642 | 2,995,704 | 1,664 | 1,436 | 1,013 | 379,200 | 4,701,800 | 1,364 | 129,558 | 1,706,096 | |
| 静岡県 | 静岡市 | 246,659 | 2,959,908 | 1,644 | 1,419 | 885 | 248,800 | 3,052,700 | 1,030 | 2,141 | 92,792 | |
| 新潟県 | 新潟市 | 242,005 | 2,904,060 | 1,613 | 1,392 | 830 | 202,400 | 2,701,700 | 861 | ▲ 39,605 | ▲ 202,360 | |
| 愛知県 | 名古屋 | 226,945 | 2,723,340 | 1,513 | 1,306 | 926 | 343,200 | 4,329,300 | 1,180 | 116,255 | 1,605,960 | |
| 京都府 | 京都市 | 245,785 | 2,949,420 | 1,639 | 1,414 | 909 | 322,600 | 3,881,100 | 979 | 76,815 | 931,680 | |
| 山口県 | 山口市 | 241,740 | 2,900,880 | 1,612 | 1,391 | 829 | 224,100 | 3,025,700 | 936 | ▲ 17,640 | 124,820 | |
| 福岡県 | 福岡市 | 227,536 | 2,730,432 | 1,517 | 1,309 | 841 | 242,900 | 3,235,700 | 1,006 | 15,364 | 505,268 | |
| 長崎県 | 長崎市 | 224,792 | 2,697,504 | 1,499 | 1,293 | 790 | 214,800 | 2,796,500 | 906 | ▲ 9,992 | 98,996 | |
| 鹿児島県 | 鹿児島市 | 237,558 | 2,850,696 | 1,584 | 1,367 | 790 | 227,500 | 2,794,900 | 1,107 | ▲ 10,058 | ▲ 55,796 | |

⑤ 二種免許緩和阻止、タクシー運転免許の意義を広げる

二種免許取得の年齢・経験年数要件の緩和は、タクシーの安全性を失わせ、運転者の資質向上に逆行するものであり、認められない。

ライドシェアに対抗するタクシーの最大の利点は安心・安全であり、それを担保するのは運転者である。運転者の資質を向上させるタクシー運転免許構想を積

極的に打ち出し、国交省など関係機関に対し、法制化実現についての検討を求めていく。

現行の運転者登録制度の適正な運用を求め、講習・検定料が運転者個人の負担とならないようにする。運転者の登録に当たっては、事前チェックを重視し、違法なアルバイト運転者などの登録防止をはかる。講習、効果測定、試験内容の高度化をはかるとともに、年齢上限の措置を導入することを求めていく。

(4) 自動車教習所における政策闘争の推進

自動車教習所は、少子化による18歳人口の減少で入所者の減少が今後もつづくことが明らかになっており、指定教習所数、指導員数も減少している。一方で、高齢者教習など拡大している分野もある。入所者減を理由にした賃金抑制や非正規化などの「合理化」を許さないために、

職務領域や業務範囲の拡大を重視し、教習所を地域の交通安全教育センターとして機能を強化させる政策提言の実現をはじめ、「自教労働者の権利と社会的地位の向上、事業の将来のために」（2003年4月、第4回中執決定）にもとづきとりくみの推進をはかる。

(5) 観光バスにおける政策闘争の推進

観光バスは、規制緩和による過当競争で、旅行会社の買ったたきなどによる事業収益の悪化、コスト削減のための運転者の労働条件悪化がすすみ重大事故が何度も発生している。適正運賃の確保、旅行会社による異常な手数料キックバック要求の是正、長時間労働防止、インター

バル11時間を含む改善基準告示の改正などについて、全国バス部会で国交省に再三申し入れているが、改善がすすんでいない。「バス労働者の権利と社会的地位の向上、事業の将来のために」（2013年9月、第5回中執決定）にもとづいて政策要求の前進をはかる。

3. たたかいの基本方向と組織の強化拡大

(1) 学習春闘を重視し、全員参加で要求を練り上げる

労働組合とは何か、要求とは何かなど、基本に立ち返った学習を重視し、「社会

的水準の労働条件が保障されるのは当然」という権利要求の原則をみんなが理解で

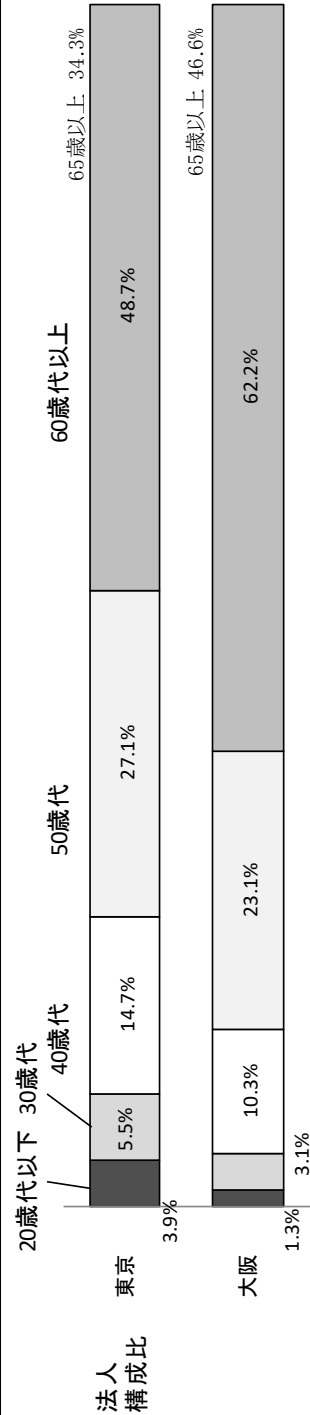
図表9 年齢別運転者証・事業者乗務証交付数

◎東京 東京タクシーステーション2019（平成31）年10月末現在（特別区・武蔵野・三鷹地区）

| | 25歳未満 | | 30歳未満 | | 35歳未満 | | 40歳未満 | | 45歳未満 | | 50歳未満 | | 55歳未満 | | 60歳未満 | | 65歳未満 | | 70歳未満 | | 75歳未満 | | 75歳以上 | | 合計 | 平均年齢 |
|-----|-------|------|-------|------|-------|------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|--------|--------|-------|
| | 男性 | 女性 | 男性 | 女性 | 男性 | 女性 | 男性 | 女性 | 男性 | 女性 | 男性 | 女性 | 男性 | 女性 | 男性 | 女性 | 男性 | 女性 | 男性 | 女性 | 男性 | 女性 | 男性 | 女性 | | |
| 法人 | 647 | 104 | 1,430 | 100 | 1,262 | 56 | 1,879 | 75 | 2,968 | 123 | 5,433 | 176 | 7,341 | 8,319 | 8,429 | 9,351 | 9,351 | 8,073 | 8,073 | 9,351 | 93 | 74 | 12 | 2,687 | 57,819 | 58.2 |
| 個人 | 751 | 104 | 1,530 | 100 | 1,318 | 56 | 1,954 | 75 | 3,091 | 123 | 5,609 | 176 | 7,572 | 8,483 | 8,539 | 9,444 | 9,444 | 8,147 | 8,147 | 9,444 | 93 | 74 | 12 | 2,699 | 59,137 | 58.0 |
| 構成比 | 1.3% | 0.2% | 2.6% | 0.2% | 2.2% | 0.1% | 3.3% | 0.1% | 5.5% | 0.2% | 9.5% | 0.3% | 12.8% | 14.3% | 14.4% | 16.0% | 16.0% | 13.8% | 13.8% | 16.0% | 0.2% | 0.1% | 0.0% | 4.6% | 100.0% | - |
| 男性 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 233 | 785 | 1,319 | 1,319 | 1,319 | 1,319 | 1,569 | 2,520 | 2,520 | 2,724 | 2,724 | 2,520 | 14 | 10 | 2 | 81 | 11,612 | 64.2 |
| 女性 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 6 | 15 | 9 | 9 | 9 | 23 | 14 | 14 | 10 | 10 | 14 | 10 | 10 | 2 | 81 | 60.9 | |
| 計 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 235 | 791 | 1,334 | 1,328 | 1,328 | 1,328 | 1,592 | 2,534 | 2,534 | 2,734 | 2,734 | 2,534 | 24 | 20 | 4 | 11,693 | 64.2 | |
| 構成比 | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.4% | 0.4% | 2.0% | 6.8% | 11.4% | 11.4% | 11.4% | 11.4% | 13.6% | 21.7% | 21.7% | 23.4% | 23.4% | 21.7% | 0.1% | 0.1% | 0.0% | 9.4% | 100.0% | - |
| | 0.0% | 0.0% | 0.4% | 0.4% | 8.8% | 8.8% | 22.8% | 22.8% | 68.1% | 68.1% | 68.1% | 68.1% | 68.1% | 68.1% | 68.1% | 68.1% | 68.1% | 68.1% | 68.1% | 68.1% | 68.1% | 68.1% | 68.1% | 68.1% | 68.1% | 68.1% |

◎大阪 大阪タクシーステーション2019（平成31）年11月末現在（大阪府A地区）

| | 25歳未満 | | 30歳未満 | | 35歳未満 | | 40歳未満 | | 45歳未満 | | 50歳未満 | | 55歳未満 | | 60歳未満 | | 65歳未満 | | 70歳未満 | | 75歳未満 | | 75歳以上 | | 合計 | 平均年齢 |
|-----|-------|------|-------|------|-------|------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|--------|-------|
| | 男性 | 女性 | 男性 | 女性 | 男性 | 女性 | 男性 | 女性 | 男性 | 女性 | 男性 | 女性 | 男性 | 女性 | 男性 | 女性 | 男性 | 女性 | 男性 | 女性 | 男性 | 女性 | 男性 | 女性 | | |
| 法人 | 65 | 3 | 178 | 11 | 232 | 16 | 340 | 17 | 645 | 31 | 1,274 | 62 | 1,980 | 2,411 | 3,004 | 3,973 | 3,682 | 1,423 | 1,423 | 3,973 | 34 | 15 | 8 | 380 | 19,207 | 61.5 |
| 個人 | 68 | 3 | 189 | 11 | 248 | 16 | 357 | 17 | 676 | 31 | 1,336 | 62 | 2,058 | 2,475 | 3,045 | 4,007 | 3,697 | 1,431 | 1,431 | 4,007 | 34 | 15 | 8 | 380 | 19,587 | 61.3 |
| 構成比 | 0.3% | 0.0% | 1.0% | 0.0% | 1.3% | 0.1% | 1.8% | 0.1% | 3.5% | 6.8% | 10.3% | 10.3% | 12.6% | 12.6% | 15.5% | 20.5% | 18.9% | 7.3% | 7.3% | 20.5% | 0.1% | 0.1% | 0.0% | 7.3% | 100.0% | - |
| 男性 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 2 | 31 | 89 | 164 | 231 | 231 | 231 | 328 | 625 | 843 | 386 | 386 | 625 | 7 | 3 | 0 | 22 | 2,699 | 66.8 |
| 女性 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 4 | 4 | 4 | 4 | 2 | 7 | 3 | 0 | 0 | 7 | 3 | 3 | 0 | 22 | 61.2 | |
| 計 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 2 | 32 | 89 | 168 | 236 | 236 | 236 | 330 | 632 | 846 | 386 | 386 | 632 | 10 | 6 | 3 | 24 | 2,721 | 66.8 |
| 構成比 | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.1% | 0.1% | 1.2% | 3.3% | 6.2% | 8.7% | 8.7% | 8.7% | 12.1% | 23.2% | 31.1% | 14.2% | 14.2% | 23.2% | 0.1% | 0.1% | 0.0% | 14.2% | 100.0% | - |
| | 0.0% | 0.0% | 0.1% | 0.1% | 4.4% | 4.4% | 14.8% | 14.8% | 80.6% | 80.6% | 80.6% | 80.6% | 80.6% | 80.6% | 80.6% | 80.6% | 80.6% | 80.6% | 80.6% | 80.6% | 80.6% | 80.6% | 80.6% | 80.6% | 80.6% | 80.6% |



きるように努める。要求実現にむけた経営責任の追及と協力・共同の模索、要求実現を妨げている経営環境の改善（地域政策要求の実現）の視点を重視して全組

合員が参加して要求を練り上げていく。また、要求面における多数派形成、一致点の追求を重視し、他労組、未組織労働者との対話と宣伝の推進をはかる。

(2) みんなで決め、みんなの力を合わせ、みんなで行動を

みんなで決めた要求提出、回答指定、統一行動に責任をもってとりくむことができるよう、産業別統一闘争の意義徹底を含め中央・地方での指導強化をはかる。統一行動については、足並みを揃え、統

一的な力を集中してたたかうことの重要性を徹底する。

また、全労連・連合等上部団体の違いを超えた中央・地方（地域）における共同の実現に努める。

(3) 地域に結集し、政治を変える春闘の前進を

生活危機突破をめざす地方（地域）労連一体となった公務・民間共同の春闘推進にむけ全力をあげる。とりわけ、地域住民の移動する権利を保障する公共交通のあり方、タクシーの活用を提起し、医療・福祉、介護などを含めた住みよい街づくり、地域経済の健全な発展に関わる

要求を持ち寄っての共同を大切にし、その実現に努める。

悪政ストップ、政治の民主的転換に関する国民的課題については、全労連・国民春闘共闘委員会が提起するとりくみや諸行動に参加し、国民的共同前進の一翼を担う。

(4) 仲間を増やし、組織の力をつけ、魅力ある自交総連の確立を

組織拡大は、2020年9月までを目標とした新2か年計画（この方針案の末尾に再掲）にもとづき、とりくむ。春闘では3～5月を「組織拡大月間」に設定し、

全力をあげる。

組織拡大月間では、すべての地連（本）が、期間中の目標を決め、担当者を配置し、具体的な宣伝行動を組織していく。

4. 春闘体制、たたかいの流れと統一行動

(1) 全労連・国民春闘共闘委員会の構想

全労連・国民春闘共闘委員会は2020年春闘で、『実現しよう 大幅賃上げ、全国一律最賃制度、均等待遇、消費税減税 許すな 安倍9条改憲、社会保障破壊

職場と地域で共同を助け、未来を切り拓こう』をスローガンとし、以下の重点課題を掲げている。

① 日本経済の再生、持続可能な地域経

図表10 貸切バスの事業者数、車両数、営業収入等の推移

| 年度 | 事業者数 (年度末) 者 | | 車両数 (年度末) 両 | | 輸送人員 百万人 | | 走行キロ 百万km | | 営業収入 百万円 | |
|------|--------------------|-----|-------------------|-----|-------------|-----|--------------|-----|-------------|-----|
| | | | | | | | | | | |
| 1999 | 2,336 | 100 | 37,661 | 100 | 252 | 100 | 1,614 | 100 | 543,354 | 100 |
| 2007 | 4,159 | 178 | 44,832 | 119 | 296 | 117 | 1,699 | 105 | 477,851 | 88 |
| 2008 | 4,196 | 180 | 45,785 | 122 | 303 | 120 | 1,697 | 105 | 409,999 | 75 |
| 2009 | 4,392 | 188 | 46,676 | 124 | 299 | 119 | 1,677 | 104 | 421,999 | 78 |
| 2010 | 4,492 | 192 | 47,452 | 126 | 300 | 119 | 1,652 | 102 | 433,422 | 80 |
| 2011 | 4,533 | 194 | 47,693 | 127 | 296 | 117 | 1,544 | 96 | 435,188 | 80 |
| 2012 | 4,536 | 194 | 48,135 | 128 | 312 | 124 | 1,605 | 99 | 449,457 | 83 |
| 2013 | 4,512 | 193 | 48,808 | 130 | 329 | 131 | 1,552 | 96 | 462,007 | 85 |
| 2014 | 4,477 | 192 | 48,995 | 130 | 325 | 129 | 1,456 | 90 | 479,876 | 88 |
| 2015 | 4,508 | 193 | 50,182 | 133 | 295 | 117 | 1,335 | 83 | 518,865 | 95 |
| 2016 | 4,524 | 194 | 51,539 | 137 | 294 | 117 | 1,297 | 80 | 551,689 | 102 |
| 2017 | 4,324 | 185 | 51,109 | 136 | 297 | 118 | 1,260 | 78 | | |

| | 従業員総数 (年度末) 人 | | 運転者数 (年度末) 人 | | 運転者年収 (乗合含む) 万円 | | 運転者労働時間 (乗合含む) 時間 | |
|------|---------------------|-----|--------------------|-----|-----------------------|-----|-------------------------|-----|
| | | | | | | | | |
| 1999 | 63,262 | 100 | 32,646 | 100 | 538 | 100 | 2,509 | 100 |
| 2007 | 65,411 | 103 | 41,890 | 128 | 413 | 77 | 2,504 | 100 |
| 2008 | 64,490 | 102 | 42,323 | 130 | 407 | 76 | 2,504 | 100 |
| 2009 | 67,908 | 107 | 41,173 | 126 | 386 | 72 | 2,438 | 97 |
| 2010 | 64,171 | 101 | 45,392 | 139 | 384 | 71 | 2,479 | 99 |
| 2011 | 65,378 | 103 | 45,504 | 139 | 385 | 72 | 2,477 | 99 |
| 2012 | 67,613 | 107 | 46,653 | 143 | 377 | 70 | 2,499 | 100 |
| 2013 | 68,168 | 108 | 47,581 | 146 | 396 | 74 | 2,523 | 101 |
| 2014 | 71,361 | 113 | 48,314 | 148 | 397 | 74 | 2,496 | 99 |
| 2015 | 73,253 | 116 | 49,348 | 151 | 389 | 72 | 2,453 | 98 |
| 2016 | | | | | 395 | 73 | 2,486 | 99 |
| 2017 | | | | | 400 | 74 | 2,454 | 98 |

資料：国交省監修「数字でみる自動車2018」、厚労省「賃金センサス」、一部未更新

図表11 指定自動車教習所数、卒業者数、教習指導員数の推移

| 年別 | 指定 教習所 数 | 卒業者数 | 技能 検定員 | | 教習指導員 | | 副管理者 | | 総 数 F= A+B-C +D-E |
|------|----------------|-----------|-----------|--------|--------|-------|-------|---------------------|----------------------------|
| | | | A | B | C | D | E | | |
| | | | | | | | | 技能検定員 兼教習指導 員 | |
| 2009 | 1,392 | 1,579,209 | 19,012 | 32,041 | 19,006 | 4,145 | 4,038 | 32,154 | |
| 2010 | 1,377 | 1,565,812 | 18,927 | 33,349 | 18,922 | 4,175 | 4,078 | 33,451 | |
| 2011 | 1,366 | 1,563,722 | 18,858 | 33,052 | 18,839 | 4,086 | 4,009 | 33,148 | |
| 2012 | 1,358 | 1,589,098 | 18,813 | 32,083 | 18,807 | 4,217 | 4,125 | 32,181 | |
| 2013 | 1,351 | 1,611,940 | 18,828 | 32,626 | 18,826 | 4,274 | 4,189 | 32,713 | |
| 2014 | 1,347 | 1,595,971 | 18,835 | 32,608 | 18,832 | 4,323 | 4,231 | 32,703 | |
| 2015 | 1,339 | 1,571,071 | 18,872 | 32,125 | 18,870 | 4,355 | 4,274 | 32,208 | |
| 2016 | 1,332 | 1,561,361 | 18,686 | 32,167 | 18,684 | 4,391 | 4,315 | 32,245 | |
| 2017 | 1,330 | 1,548,464 | 18,993 | 32,048 | 18,987 | 4,478 | 4,388 | 32,144 | |
| 2018 | 1,321 | 1,529,334 | 18,689 | 31,494 | 18,663 | 4,497 | 4,408 | 31,609 | |

資料：警察庁「運転免許統計」

- 済・社会への転換を求めるとりくみ
- ② 社会的な賃金闘争を推進し20国民春闘で実質賃金の改善を必ず実現する
 - ③ 安倍雇用破壊を止め、職場からディセンタワークを確立するたたかい
 - ④ 税と社会保障を労働者本位に根本的に変える
 - ⑤ 改憲と戦争する国づくりに反対する国民的な共同の強化
 - ⑥ 災害復興・原発ゼロと民主主義をまもるとりくみ
 - ⑦ 国民春闘のあらゆる場面で組織を強化する
- 自交総連は、全労連・国民春闘共闘委

員会が提起している2020年国民春闘方針（案）にもとづき、春闘準備をすすめていく。主な行動の計画は、次のとおりとなっている。

- 1月7日 新春宣伝
- 16日 春闘闘争宣言行動（日本経団連前行動）
- 29日 国民春闘総決起集会
- 2月 地域総行動月間
- 3月5日 中央行動（国民春闘要求確認決起集会）・国会デモ
- 11日 回答指定日
- 12日 スト含む一斉行動日

(2) 闘争委員会の設置と春闘準備

自家用有償運送拡大・道運法改悪阻止闘争と2020年春闘を推進するため、2019年12月13日に中央闘争委員会（常任中執メンバーで構成）を発足させる。中央闘争委員会は、全国的闘争指導、中央で実施される産業別統一闘争の先頭に立ち、全国的闘争の戦術配置や地連・地本の指導にあたる。

各地連・地本は、本部の春闘体制に対応するため、必ず闘争委員会を設置し、地方での具体的闘争を計画・指導する。

第42回中央委員会は1月28～29日、東京・全労連会館でひらき2020年春闘方針を決定する。すべての地連（本）は、春

闘情勢に見合った闘争体制を確立するため、2月中に春闘討論集会や学習会をひらき基本的な意思固めを行う。

春闘宣伝用に白タク合法化反対の「のぼり旗」を作成する。また、未組織労働者や未加盟組合への宣伝、ビラ配布を重視し春闘への参加を呼びかける。統一ビラは中央本部で作成する。

空白県の組織化などブロック内未組織宣伝の活動補助として、臨時徴収金より次の還元金を出していく。

東北＝40万円、関東＝40万円、関西＝40万円、九州＝40万円、バス部会＝30万円 計190万円

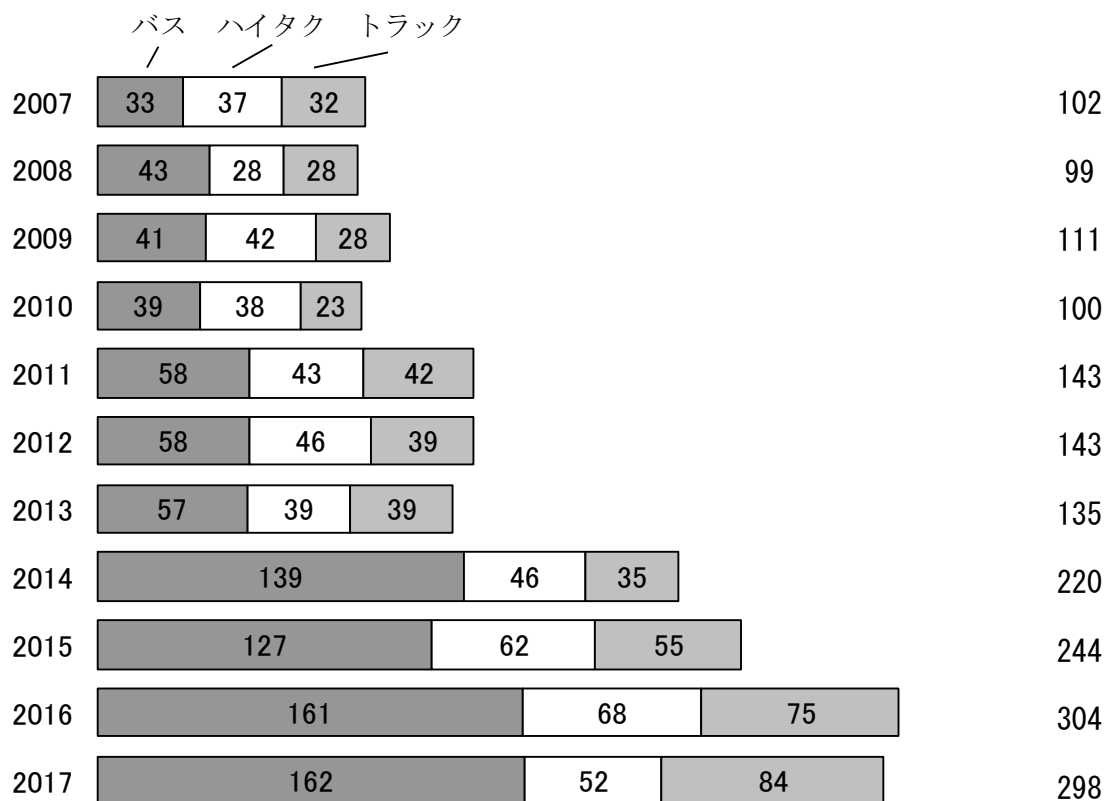
(3) 闘争計画の具体化と統一行動の配置

① 地域公共交通充実署名、宣伝・要請行動の強化

2019年秋からとりくんでいる自家用有

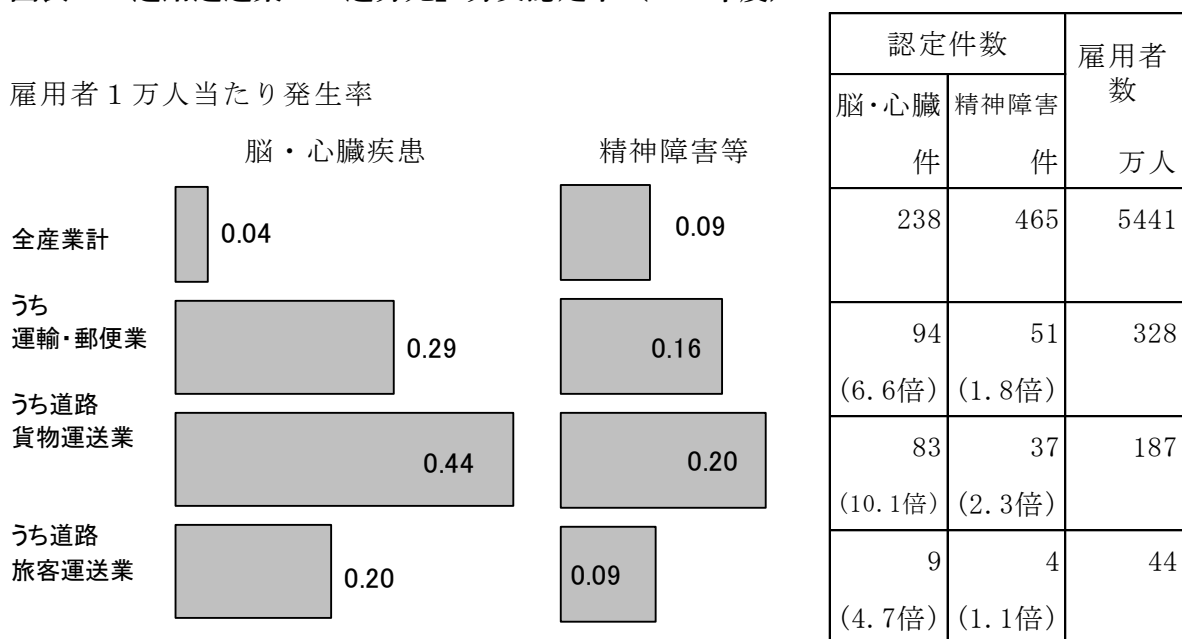
償運送拡大・道運法改悪阻止のためのとりにくみを春闘に継続させ、署名や宣伝・要請行動にとりくむ。中央では、国交省交政審地域公共部会委員、衆参議院の国土交通委員への要請や宣伝、地方では、

図表12 運転者の健康状態に起因する事故等の件数の推移



資料：国土交通省「自動車運送事業用自動車事故統計年報」

図表13 道路運送業の「過労死」労災認定率（2018年度）



注． 労災認定数＝厚生労働省労基局労災補償課
雇用者数＝総務省労働力調査

地域での宣伝、自治体要請を強化する。

② 春闘スタート、白タク合法化阻止、規制強化 いっせい宣伝行動

春闘総決起の呼びかけと労働条件改善、白タク合法化阻止、安心・安全輸送の確立、規制強化を求め、政府・行政、企業の社会的責任を追及する宣伝行動を、規制緩和が実施された日である2月1日を中心に全国で実施する。宣伝には、ソフトバンクや楽天を含めて、白タク解禁要求への抗議を行う。2020年は2月1日が土曜日のため、行動は1月31日（金）～2月3日（月）のゾーンで実施する。

③ 要求提出とストライキ権の確立

要求提出は「3月6日まで」、回答指定日は「3月19日まで」として設定する。ストライキ権については、それぞれの単組（支部）ごとに要求決定の段階で確立する。



④ 自交総連中央行動の計画

中央行動は、全労連・春闘共闘の中央行動に合わせて3月5日に配置する。道運法改悪阻止のため、国会議員要請を含めた大衆行動を計画する。

⑤ 道運法改悪阻止 全国いっせいストを含む決起行動の実施

道運法改悪案の国会提出、審議予定を見極めたうえで、重要な山場となることが予想される4月中に、職場の春闘経済要求の実現と合わせて、全国いっせいにストライキを含む職場集会、統一宣伝行動などの決起行動を配置し、改悪阻止、世論の喚起に全力をあげる。

5. 2019年秋季年末闘争の到達点と課題

自交総連は2019年9月3～4日にひらいた第5回中央執行委員会で秋季年末闘争方針を決め、①白タク合法化阻止を中心とした政策要求の前進、②実利につな

がる職場権利の確立、③憲法改悪阻止、国民的要求実現——を重点とし、すべてのとりくみを組織拡大と体制の強化に結びつけてたかかうこととした。

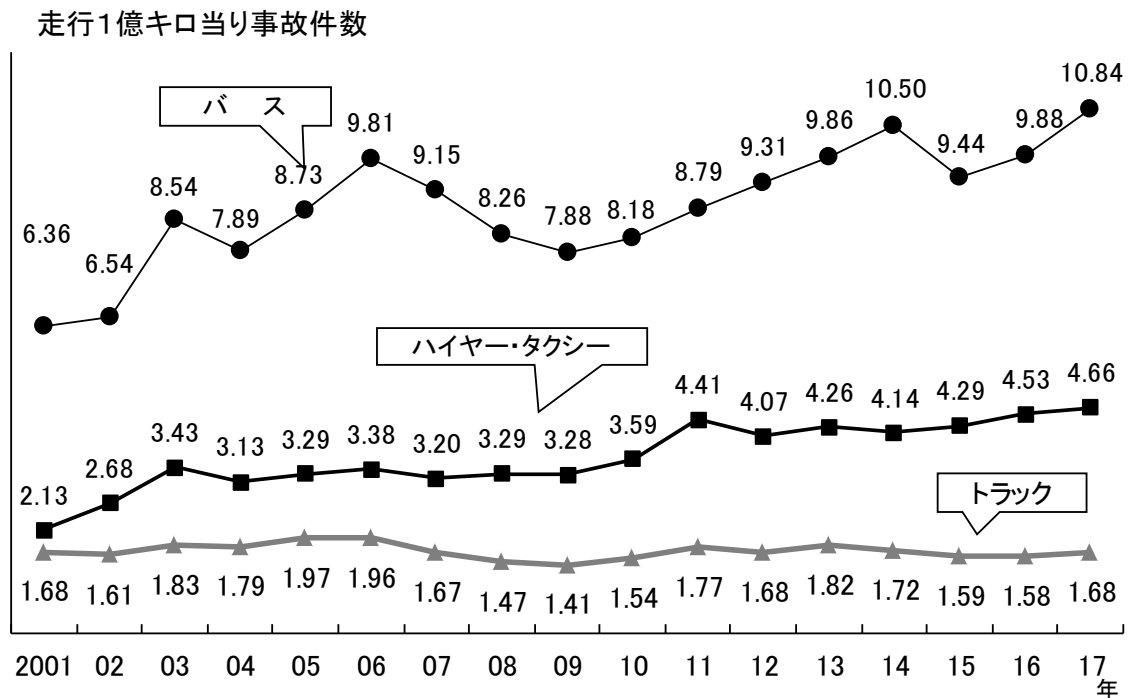
(1) 主な統一行動などのとりくみ結果

① 11・7中央行動の実施

11・7中央行動は、交運共闘の統一行動と合わせて、関東ブロックからの参加

を中心にとりくんだ。国交省・厚労省・経産省への個人請願、国交省前での行動（全労連・国民春闘共闘主催）に397人（交運共闘全体で740人）が参加した。自交総連独自で、厚労省・国交省交渉を

図表14 事業用自動車の重大事故発生状況の推移（運転者に起因するもの）



資料：国土交通省自動車局「自動車運送事業用自動車事故統計年報」

図表15 2019年度地域別最低賃金額（2019年10月～2020年9月）

単位：円

| 県名 | 最低賃金額 | 引上額 | 前年度 |
|------|-------|-----|-----|
| 北海道 | 861 | 26 | 835 |
| 青森 | 790 | 28 | 762 |
| 岩手 | 790 | 28 | 762 |
| 宮城 | 824 | 26 | 798 |
| 秋田 | 790 | 28 | 762 |
| 山形 | 790 | 27 | 763 |
| 福島 | 798 | 26 | 772 |
| 茨城 | 849 | 27 | 822 |
| 栃木 | 853 | 27 | 826 |
| 群馬 | 835 | 26 | 809 |
| 埼玉 | 926 | 28 | 898 |
| 千葉 | 923 | 28 | 895 |
| 東京 | 1013 | 28 | 985 |
| 神奈川 | 1011 | 28 | 983 |
| 新潟 | 830 | 27 | 803 |
| 富山 | 848 | 27 | 821 |
| 石川 | 832 | 26 | 806 |
| 福井 | 829 | 26 | 803 |
| 山梨 | 837 | 27 | 810 |
| 長野 | 848 | 27 | 821 |
| 岐阜 | 851 | 26 | 825 |
| 静岡 | 885 | 27 | 858 |
| 愛知 | 926 | 28 | 898 |
| 三重 | 873 | 27 | 846 |
| 滋賀 | 866 | 27 | 839 |
| 京都 | 909 | 27 | 882 |
| 大阪 | 964 | 28 | 936 |
| 兵庫 | 899 | 28 | 871 |
| 奈良 | 837 | 26 | 811 |
| 和歌山 | 830 | 27 | 803 |
| 鳥取 | 790 | 28 | 762 |
| 島根 | 790 | 26 | 764 |
| 岡山 | 833 | 26 | 807 |
| 広島 | 871 | 27 | 844 |
| 山口 | 829 | 27 | 802 |
| 徳島 | 793 | 27 | 766 |
| 香川 | 818 | 26 | 792 |
| 愛媛 | 790 | 26 | 764 |
| 高知 | 790 | 28 | 762 |
| 福岡 | 841 | 27 | 814 |
| 佐賀 | 790 | 28 | 762 |
| 長崎 | 790 | 28 | 762 |
| 熊本 | 790 | 28 | 762 |
| 大分 | 790 | 28 | 762 |
| 宮崎 | 790 | 28 | 762 |
| 鹿児島 | 790 | 29 | 761 |
| 沖縄 | 790 | 28 | 762 |
| 加重平均 | 901 | 27 | 874 |

(注)

- 次の賃金は最低賃金の対象となる賃金には含まれない。
 - ①精皆勤手当、通勤手当、家族手当、②臨時に支払われる賃金、③1か月を超える期間毎に支払われる賃金、④時間外・休日労働に対する割増賃金、深夜割増賃金
- 最低賃金は、パート、臨時、アルバイト等の労働者にも適用される。

行った。

② 省庁交渉の実施

11月7日 厚労省・国交省交渉

12月6日 (交運共闘) 厚労省・国交省・経産省交渉

結果は『自交労働者情報』電子版に適宜掲載してある。

③ 自家用有償運送拡大、道運法改悪阻止のとりくみ

秋季年末闘争方針で、自家用有償運送拡大、道運法改悪を阻止することを当面の重要課題と位置づけ、地域公共交通の充実を求める署名、宣伝、地方自治体への要請等にとりくむこととした。第42回定期大会までに署名・宣伝物を作成し、とりくみを開始した。

10月15日に日本共産党国土交通部会と

懇談、道運法改悪を阻止し、地域公共交通を充実させるため情報交換を密にし、署名の紹介議員になってもらうことの下解を得た。

署名は、中央では全労連を通じて単産・地方組織に配布し協力要請を行ったほか、交運共闘、国民春闘共闘でも個別に要請した。地方でも、単産の地方組織等に協力の要請をすすめている。

自家用有償運送拡大の審議がされている交通政策審議会地域公共交通部会の委員に、要請書と資料を送り、慎重な審議を求めた。同部会の開催日の11月22日、12月24日は、東京地連が会議場前で座り込みと宣伝行動を行った。関西ブロックは11月20日と12月12日、ライドシェア解禁の国家戦略特区の提案がされている滋賀県大津市を中心に宣伝にとりくんだ。

交渉等は、東京地連が11月27日に関東運輸局要請を実施、その他の地方でも自治体要請等の計画を立てている。

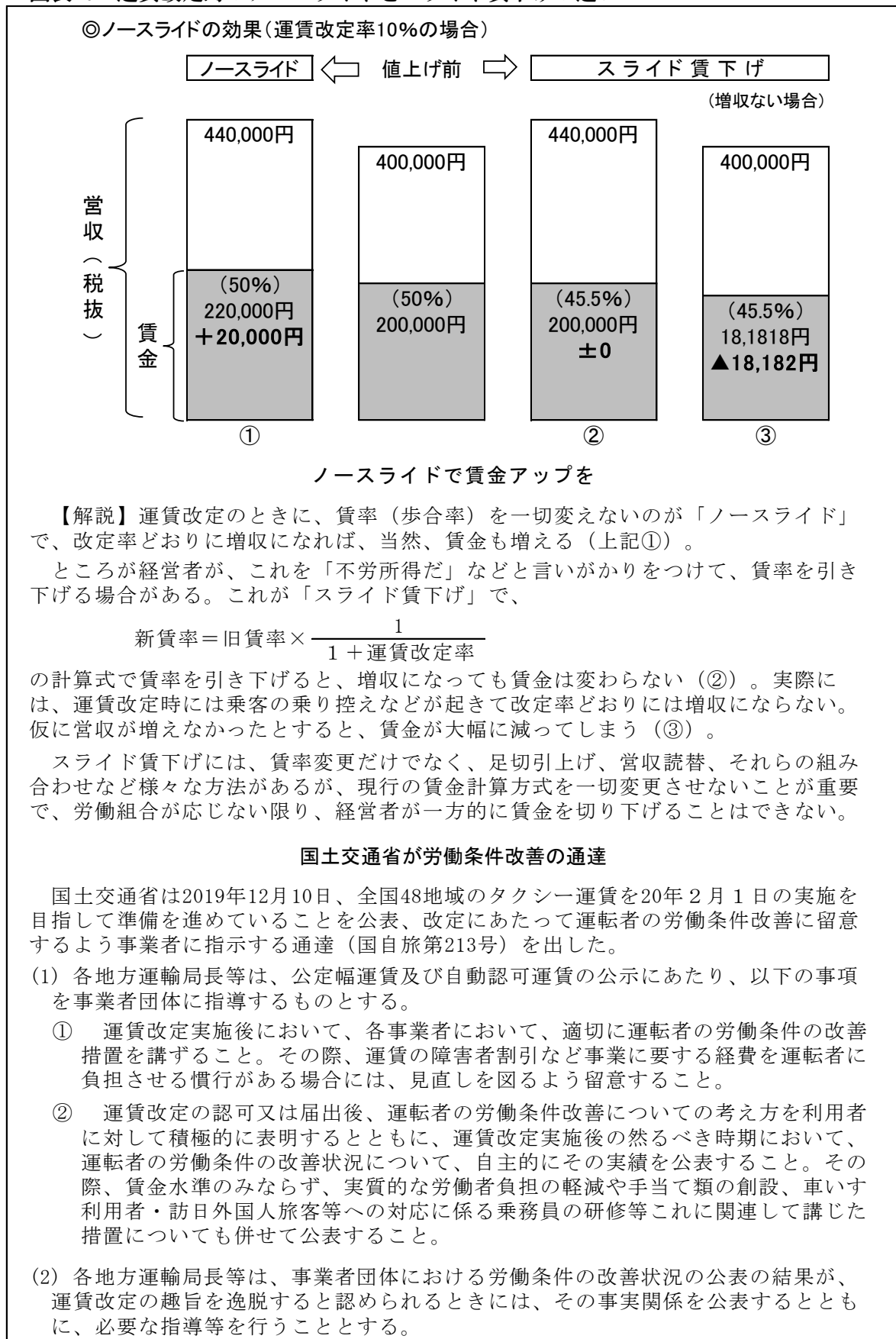
(2) 主なたたかひの結果と今後の課題

① 政策闘争の到達点と課題

11月7日の国交省交渉で省側は、自家用有償運送の拡大が直ちにライドシェアにつながるものではないとし、交政審地域公共交通部会でも国交省が提案しているのは、①タクシー事業者が運営等に参画する自家用有償運送制度の整備、②輸送対象に旅行者等を含めることを法律で明記する、の2点となっている。同部会の審議でも、自家用有償運送を無限定に広げることには慎重な意見が出されている。

宣伝や部会委員への要請も一定の効果を発揮し、ライドシェア解禁につながることを警戒する動向もみられるが、今後の審議や法案作成の過程で、交通空白地の明確化や発着地の規制緩和、広域化として都市部でも自家用有償運送ができるようにすることなど無限定な拡大が入れられてくるおそれがあり、今後の動向に予断は許さない。日経新聞が11月28日付の社説で、高齢者の足としてライドシェアに道を開く規制緩和を進めるべきだと主張、規制改革推進会議でもライドシェアを検討課題に取り上げようとする動きがあるなど、推進勢力が道運法改悪をラ

図表16 運賃改定時のノースライドとスライド賃下げの違い



イドシェア解禁の突破口にしようとしていることには変わりはなく、署名と宣伝等のいっそうの強化が求められている。

10月実施予定が先送りされていたタクシー運賃通常改定は、2020年2月に実施されることになり、2019年12月13日に各運輸局から公示された。国交省は12月10日に、労働条件改善、運転者負担の解消に留意するよう通達を出した。国交省へ早期実施を迫ってきた成果であるが、実施時期が閑散期であり乗客減が懸念されるうえ、配車アプリやキャッシュレス化に伴う手数料の大幅な増大見込みが査定原価に十分反映されていない問題など、今後の課題も残されている。

自動車運転者の労働時間等の改善基準の改正問題では、厚労省に、審議会への自交総連の参加と長時間労働是正に実効ある改善を求めてきた。11月25日、労働政策審議会労働条件分科会で自動車運転者専門委員会の設置が決まり、12月19日に第1回委員会がひらかれた。自交総連と建交労の全労連産別からは委員がまたしても選任されなかった。厚労省に抗議し、今後の審議状況の説明を求め、意見を述べていく。

改憲阻止3000万人署名は2017年から重点署名としてとりくみ、12月16日現在12,563筆となっている。目標には達していないが、広範な団体の共同により全国で2000万筆を超えた署名は、安倍首相がめざした2020年の改憲を不可能にさせるうえで大きな役割を果たした。安倍首相は改憲自体はあきらめておらず、2020年からは新たな憲法署名にとりくむ。

② 職場要求の到達点と課題

職場要求については、年末年始手当、

労働時間短縮、カード決済機導入、高速帰路会社負担、インフルエンザ予防接種補助などの要求で前進をかちとったほか、道運法改悪反対、減車、適正運賃確立などの政策について合意をした組合もある。福岡のバス組合では遅れていた夏の分も含め冬季一時金を支払わせた。

要求を出していないところもあり、秋闘の位置づけ、あり方について検討していく必要がある。

③ 長期争議組合の現況

埼玉・飛鳥交通草加・八潮地区労組は、自交総連に新加盟後、委員長が不当解雇されていた事件で10月、会社と金銭解決が成立した。委員長は病気もあって退職するが、組合は活動を継続する。

神奈川・箱根登山ハイヤー支部は、支部長と組合員の2人が営業収入の少ない地域に不当配転されるなどの差別取り扱い、団交拒否事件で11月12日、2人を元の地域へ無条件復帰させ、会社は遺憾の意を表明するなどの和解を神奈川県労委でかちとった。

④ 組織強化拡大の到達点

秋季年末闘争時期における新規加盟組合はなく、脱退組合が1組合でたが、地域や組織内で組合員を拡大している組合もある。

宣伝行動は主な地方では定期的には実施しているが、すぐに成果にはつながっていない。しかし、確実に反応があり、相談が寄せられているケースもあることから、継続していく必要がある。全労連の最重点計画にエントリーした福岡では、その資金も活用して宣伝カーを1日おき

図表17 「働き方改革一括法」の概要

(全労連作成の表を要約)

| 内 容 | | 法律と主な条文 | | 概 要 | 施行日 |
|-----------|-------------------|-----------|---------------|--|-------------------------------------|
| 労働時間・休日 | 時間外・休日労働の上限規制 | 労基法 | 36条 | 36協定の上限規制を導入。月100時間未満・複数月平均80時間(休日含む)、年720時間(休日労働を含むと960時間) | 大企業 2019/4/1 中小企業 2020/4/1 |
| | | | 140条 | 自動車運転業務は5年間猶予。5年後は時間外のみで上限960時間/年 | |
| | 月60時間超の時間外割増率 | 労基法 | 138条 | 月60時間超の場合の時間外割増率50%の中小企業適用猶予を廃止 | 中小2023/4/1 |
| | 高度プロフェッショナル | 労基法 | 41条の2 | 一定の年収支払いが見込まれる「高度専門職」につき本人同意を要件として労働時間規制を適用除外(年収要件は省令で定める) | 2019/4/1 |
| | 年次有給休暇 | 労基法 | 39条 | 年休10日以上付与した労働者に対し5日を時期指定し取得させる(使用者の義務。5日取得済なら不要) | |
| 待遇格差 | 有期・パート労働者の均等・均衡待遇 | パート・有期法 | 8～15条等 | パート法をパート・有期雇用労働法に。均等・均衡待遇規定の整備ならびに労働者に対する待遇に対する説明義務 | 大 2020/4/1 中小2021/4/1 |
| | 派遣労働者の均等・均衡待遇 | 派遣法 | 26条第7～11条の3～7 | 派遣会社に対し、派遣労働者について、派遣先との均等・均衡待遇か、派遣会社内の労使協定による同種業務の一般労働者の平均賃金確保のどちらかを義務付け | 2020/4/1 |
| 雇用の柔軟化 | | 労働施策総合推進法 | 1条 | 国の労働施策の目的に「生産性向上の促進」を位置付け | 2018/7/6 |
| | | | 4条 | 国の講ずべき施策に「多様な就業形態の普及」(非雇用型含む趣旨)を位置付け | |
| 企画業務型裁量労働 | | 労基法 | 38条の2～4等 | 営業職などに適用拡大→法案から削除(労政審で調査からやり直し) | |

図表18 タクシーとライドシェアの比較

| | | タクシー | ライドシェア |
|-------|--------|--|--|
| 安心・安全 | 会 社 | 車両を保有、運転者を雇用し、運行全体に責任を負う | インターネットで仲介するのみで運行に責任を負わない |
| | 運 転 者 | <ul style="list-style-type: none"> ・二種免許保有 ・過労運転防止のため労働時間を規制 ・乗車前に点呼し、健康確認、アルコールチェック ・経歴等社員として管理 | <ul style="list-style-type: none"> ・一種免許 ・規制なし ・点呼なし、チェックなし ・管理・監督なし |
| | 車 両 | 許可車両。点検、整備、清潔保持など事業用の規制を受ける | 自家用車。何も規制なし |
| | 事 故 | 会社が対応 保険加入義務付け | 運転者個人が対応 保険加入は不明 |
| 公共性 | 運 賃 | 認可運賃、一定 | 需要が多いと数倍に高騰 |
| | 災害時 | 運行確保義務あり | 運転者が対応するか不明 |
| | バリアフリー | 差別禁止の義務 バリアフリー車両普及 | 運転者個人の対応 米では乗車拒否が裁判に |
| 労働・厚生 | 雇 用 | 運転者は雇用労働者 労働者としての保護あり | 運転者は個人事業者 労働者としての保護なし |
| | 社 保 | 社会保険加入、使用者負担あり | 社会保険は個人対応 |
| | 税 金 | 会社が納税 | 収入把握・徴税が困難、海外流出も |

に運行してテープを流していることで、乗務員や一般の人からも電話相談が寄せられている。

道運法改悪反対闘争や運賃改定の宣伝

の機会も利用し、自交総連の存在を多くの労働者に知らせ、組織の維持のために幹部育成にもとりくんでいく必要がある。

(再掲) 組織強化拡大新2か年計画(2018-19年度)

(2019年1月策定)

① 「組織強化拡大2か年計画」 (2016-17年度)の総括

2017年1月の第39回中央委員会で「組織強化拡大2か年計画」を策定した。計画の目標は、2万人の自交総連回復をめざし、2017年度まで(2018年9月まで)にその実現が展望できる勢力に接近することとし、減少に歯止めをかけ、毎年1割以上の実増をめざすこととした。

とりくみの結果は、組織人員の減少傾向に歯止めをかけるまでに至らず、増勢に転じることはできなかった。しかし、組合員の減少の幅は少なくなり、新規加盟組合も増加傾向を示していて、一定の奮闘の成果が得られている。

組合員減少に歯止めがかからない背景には、タクシー労働者の総数が減少している実態がある。タクシー産業は、新しい労働力がほとんど補充されず、高齢者の比率が増加している。70歳を超える労働者が毎年大量に退職するなかで、それを上回る組織拡大ができていないということになる。また、組織化の対象者自体が減り、しかも高齢ゆえに現状維持的な意識が顕著になり、積極的に労働組合に結集して活動しようという意識が薄れていることが、組織拡大の困難を増している。次代の幹部育成の遅れから解散・消

滅してしまう組合があることも、純増に転じきれない要因である。

組織として、計画に対して、拡大の規模とテンポが遅れたこと、目標や行動計画の点検が不十分だったことなどの点は、総括して今後改善する必要がある。

とりくみのなかでは、重要な教訓もある。宣伝にとりくむなかで新しい活動家が育成され、宣伝カーからの訴えやビラ配布、対話・アンケートの回収などで多くの未組織労働者とのつながりが持たれ、拡大につながる端緒がひらかれている。全労連の組織拡大最重点計画に登録して地方労連の援助も得て拡大する計画を実践しはじめた地方もある。

2年間で9組合217人が新規に加盟した。その中では、京都・長崎で70~80人規模の組合が新加盟した。いずれも企業内組合だったものが、会社との交渉力の強化や政策闘争の前進を求めて産別に結集してきたものである。その他、劣悪な労働条件の改善や不当労働行為への反撃など切実な要求をもって加入してきている。既存の組織でも、学習や幹部育成に力を入れて、毎年、退職者を上回る新規加盟者を迎えて、組織を維持・拡大しているところもある。

こうした経験は、困難な条件のなかでも、絶えず宣伝と対話を重ねていけば、組織拡大の契機を見出して成果に結び付

図表19 全タク連 今後新たに取り組む事項11項目（2016年11月）＋追加9項目（2019年6月）

| |
|--|
| <p>1. 初乗り距離短縮運賃 初乗り距離を短縮、初乗り運賃の引き下げを行うことにより、乗りやすいタクシーの実現へ</p> <p>2. 相乗り運賃（タクシーシェア） 運賃は乗降地点によりシェアできるシステムの構築</p> <p>3. 事前確定運賃 配車予約時に依頼場所、目的地を提示いただき、確定運賃情報を事前にお知らせする ・乗車場所はGPSから現在地を取得、目的地は地図上で指定 ・メーターによらない運賃算出方法を新設</p> <p>4. ダイナミックプライシング 繁忙時・閑散時によるタクシー運賃の流動的な体系</p> <p>5. 定期運賃（乗り放題）タクシー 対象者・エリア・時間帯を限定した定期制度の導入を目指す（各シーンに合わせた定期制度）</p> <p>6. 相互レイティング お客様から乗務員の評価をいただくことは勿論、乗務員もお客様の評価を行える。</p> <p>7. ユニバーサルデザイン（UD）タクシー 車いすのまま乗車できる仕様、トランク収容量も多い</p> <p>8. タクシー全面広告 地域によって、車体への広告掲載場所が制限されています（東京では4つドア・屋上のみ）</p> <p>9. 第2種免許緩和 ・テレマティクス活用による常時運行管理 ・個々の運転情報のフィードバック強化による安全面の向上 [第2種免許取得資格] 年齢：21歳→19歳 経験：3年→1年</p> <p>10. 訪日外人等の富裕層の需要に対応するためのサービス 増加する訪日外国人等の富裕層の需要に対応するため、高級車両・一定水準の接客ができる乗務員によるサービスを充実</p> <p>11. 乗合タクシー ・主に、バスが運行できない過疎地域等において生活交通を確保するために運行されている。 この他に空港と周辺市町村を結ぶ空港型等もある ・路線定期型のほか、デマンド型もある (追加)</p> <p>1. MaaS への積極的参画 国、地方自治体、MaaSプラットフォームと連携し、各種実証実験等に積極的に参画</p> <p>2. 自動運転技術の活用方策の検討 ・国、自動運転技術開発企業と連携し、各種実証実験に積極的に参加する等、自動運転技術における幅広い知見を深め、自動運転技術を活用した旅客自動車運送事業の在り方を検討 ・現行タクシーと共存する新たな環境作りを目指し、具体的な要望案をとりまとめる</p> <p>3. キャッシュレス決済の導入促進 クレジットカード、非接触型ICカード（交通系IC含む）、QRコード決済等について、国の支援も活用しつつ、導入を改めて促進</p> <p>4. 子育てを応援するタクシーの普及 ・「妊婦応援タクシー」及び「育児支援タクシー」の取組を全国津々浦々に普及 ・各自治体の子育て中の家庭に配布する子育て支援のための商品券等の対象にタクシーサービスを追加するよう要望 ・結婚・子育て資金及び教育資金の一括贈与に係る贈与税非課税措置を拡充し、「妊婦応援タクシー」及び「育児支援タクシー」に係る費用を非課税とするよう要望</p> <p>5. ユニバーサルデザインタクシー（UDタクシー）・福祉タクシーの配車体制の構築 ・利用者からのニーズに応じてUDタクシーをスピーディーに配車できる体制を構築 ・国及び自治体の支援も活用しながら福祉タクシーの導入促進を検討するとともに、大型の電動車椅子利用者等、現状で対応が困難な利用者について、適切な車両の手配に資するよう、福祉限定事業者との連携体制の構築を検討 ・空港、鉄道駅、観光案内所、病院等に対し配車センター等の連絡先などの情報を周知</p> <p>6. 「運転者職場環境良好度認証」制度の普及促進 ・「運転者職場環境良好度認証」制度の普及を促進 ・3段階で認証されるので、少なくとも「一つ星」の認証を得るように取組を進める ・タクシー業界のイメージを向上させることにより、乗務員不足の解消を図る</p> <p>7. 労働力確保対策の推進 女性ドライバー・新卒を始めた若年ドライバーの採用拡大と定着・育成を進める方策 高齢者ドライバーの活躍を推進する方策 外国人ドライバーの登用を拡大する方策の検討</p> <p>8. 大規模災害時における緊急輸送に関する地方自治体との協定等の締結の推進 全国の全ての都道府県協会と地方自治体との間で、災害時の緊急輸送の確保を目的とした協定等を締結</p> <p>9. タクシー産業の国内外へのアピールの推進 ・国内外へ日本のタクシーの素晴らしさを動画、ステッカー、広告等によりPR</p> |
|--|

けられる可能性があることを示している。こうした点を確認にして、新たな計画にとりくんでいかなければならない。

② 新2か年計画の目標

組織の減少傾向に歯止めをかけ、何としても増勢に転じる。組織拡大の目標は、2018年度中に減少に歯止めをかけ、2019年度中（2020年9月まで）に1割以上の実増をめざす。

③ 組織拡大の観点

1. 組織拡大の意義

自交総連の組織的減少は、闘争力や社会的な影響力の低下につながり、産業別組織としての機能と役割を果たすうえでも危機的状況といわざるを得ない。各地方、各職場においても、組織が減少している状況では、労働者の要求を十分に実現することは難しくなる。

この現状を克服するため、労働組合の原点に立ち返り、組織拡大の意義を改めて確認しなければならない。

私たちが労働組合をつくり、全国産業別組織に結集したのは、賃金・労働条件の改善という労働者の切実な要求を実現するためであり、そのために会社と交渉し、行政・政治を変えていくためには、数の力が必要である。未組織労働者の劣悪な労働条件を放置していれば、組織労働者の労働条件改善の足かせにもなってしまう。未組織労働者を組織化することは、自らの労働条件を改善するためにも不可欠であることを、すべての組合員に学習で徹底していく。

2. 組織拡大の観点

組織拡大をすすめる上では、以下の観点を重視しなければならない。

第一は、対象となる労働者の実態を正確に把握することである。タクシー労働者の実情（非正規化や高齢化等）を詳しくつかみ、分析することである。観光バス、自動車教習所も同様である。

第二は、こうしてつかんだ労働者の不満や要求をとりあげ、その解決策を示す宣伝を重視し、持続的な大量宣伝と対話を繰り返すこと。

第三は、それぞれの地方組織が、組織化の活動を支える体制をつくりあげ、具体的な行動を担える幹部・活動家の育成を重視した組織強化にとりくむもともとで全員参加の運動を追求することである。

1単組・支部当たり数人の拡大で年間実増1割という目標を達成することは可能である。その実践の先頭に立つものとして、本部、地連・地本の役員は、不転の決意をもって役割を果たさなければならない。

④ 全労連新4か年計画との結合

全労連は16年7月の第28回定期大会で、「150万全労連をめざす組織拡大強化4か年計画〈2016-19年度〉」を決めた。その中で、組合員参加型のとりにくみをすすめる中軸として、組合員10人に1人を指標に「組織建設委員」を選出するとともに、単産・地方組織が一体となった総がかり体制を構築するため「総がかり推進委員」を単産の県ごとに1～数名選出して、地方ごとに拡大計画・作戦を調整することを提起している。

総がかり作戦は、一定の対象職種を定

図表20 「成長戦略実行計画」(未来投資会議答申、2019年6月21日閣議決定)

① 自家用有償旅客運送

(交通事業者が協力する自家用有償旅客運送制度の創設)

市町村が交通事業者(タクシー事業者等)に運行管理を委託するなどの連携を図ることは、地域の暮らしの足の確保のために意義がある。

地方公共団体にとっても、交通事業者のノウハウの活用により負担の軽減となり、利用客にとっても安全・安心な交通サービスが受けられるため、双方にとってメリットがある。

このため、交通事業者(タクシー事業者等)が自らのノウハウを通じて自家用有償旅客運送に協力する、具体的には、交通事業者が委託を受ける、交通事業者が実施主体に参画する場合の法制を整備する。この場合、事業者が参画する前提のため、地域における合意形成手続きを容易化する。これにより、安全・安心な輸送サービスの提供を促進するとともに、実施主体の負担を軽減する。必要な法案について、2020年の通常国会に提出を図る。

(観光ニーズへの対応のための輸送対象の明確化)

インバウンド誘致は、地域活性化において欠かすことが出来ない重要な観点である。自家用有償旅客運送においても、観光ニーズに対応することが必要である。このため、バス、タクシーと同様、観光客にも対応するため、地域住民だけでなく来訪者も対象とすることを法律において明確化する。

(交通空白地の明確化)

現状では、自家用有償旅客運送の対象地域の考え方は様々である。このため、地方公共団体が、制度導入を検討する際の基準となる考え方を具体化する必要がある。生活実態を踏まえて、地域における合意形成を容易化するため、既存の導入事例を調査・分析し、一定の目安を示し、判断の枠組みについてガイドラインを策定する。

(広域的な取組の促進)

地域公共交通網形成計画(地域公共交通活性化再生法に基づき、都道府県や市町村が単独又は複数で作成)に自家用有償旅客運送の導入を位置づけた場合は、手続きを簡素化する。

図表21 第24回未来投資会議での竹中平蔵議員の発言(2019年3月7日)

○竹中平蔵議員(東洋大学教授)

先般のダボス会議で、総理は基調講演をされた後、世界的な企業のCEOと非公式の昼食会を持たれた。すばらしい会議だったと思う。大変光栄なことに司会をさせていただいたが、メンバーが大変印象的であった。アップル、ファーウェイ、シーメンス、IBM、セールスフォースといった企業に加えて、UberのCEOが含まれていた。新しいモビリティ、ライドシェア産業は、第四次産業革命関連の中でも、近年最も成長した産業。

したがって、中国でも滴滴、シンガポールのGrab、インドネシアのGO-JEKなど、アジア勢も躍進をしている。それにもかかわらず、日本では既得権益者の猛烈な反対で、この成長機会を逃してきたと思う。

そして、日本では結果的に都会でも地方でもモビリティの面で、残念であるけれども不便な面がたくさん出てきた。残念なのは、日本は改革を一生懸命進めているにもかかわらず、モビリティの面でおくれているために、外から見ると改革全体がおくれているような印象を与えてしまう。そうしたことはやはり改善していかなければいけないと思う。

その意味で、先ほど金丸議員のペーパーで、自家用有償旅客運送制度を改善する提言がなされているけれども、これは突破口として非常に重要なポイントになると思う。

めて最重点計画を定め、集中的に宣伝や労働相談などの行動を単産の枠を越えて相互支援し、地方労連と一体となつてとりくもうというものである。

地方から積極的に最重点計画へのエントリーを計画し、自交労働者の組織化にむけ、地方労連と連携していく。

⑤ 具体的な組織強化・拡大方針

1. 地連・地本ごとの目標・計画の作成

各地連・地本は、新2か年計画にもとづく自主的な拡大目標を19年3月までに決め、計画を策定する。

計画の策定に当たっては、2年間で実増1割という基本方針をふまえ、地方の実情に合わせて具体化する。その際、「1桁組合は2桁に」「2桁組合は3桁に」「少数派から職場内多数派へ」など単組・支部ごとに積極的な課題を掲げて達成していくことを重視し、指導・援助を行っていく。

2. 全員参加の行動の実施と点検

各地連・地本は、全員参加の組織拡大運動を展開するため、拡大の意義を全員に理解してもらう学習活動にとりくみ、全単組・支部が意思統一できるようにする。

未組織労働者対象のビラ、自交総連の紹介、資料などは、自交総連本部でも版下を用意してインターネットで配信するとともに、地方ごとに実情に合わせた独自の宣伝物を作成して組み合わせ使用する。

宣伝方法や対話のやり方など、各地連・地本の先進的な経験やノウハウを自交労働者新聞や情報で紹介し、全体で共有できるようにする。

各地連・地本は、執行部を中心に「組織建設委員」（仮称）を単組・支部ごとに1人以上選出する。

各地連・地本は、全労連の最重点計画に登録して、県労連の支援を得て拡大にとりくむ可能性を追求する。その際には、具体的な計画を立てて承認されれば、全労連から援助金が支給される。

組織を増やし、加入した組合を育て、既存の組合を維持していく上でも、幹部活動家の育成は重要である。学習をつよめ、組織建設委員として実践を積ませることも含めて、組織強化にとりくむ。

以上の計画をすすめていくうえで、毎年3～5月、10～12月を組織拡大月間とし、その期間ごとに進行状況を把握し、点検する体制をつくり、確実に実践していくようにする。

3. 空白県・少数県対策、自教、観光バス労働者の組織化

空白県および組織人員が少ない県での組織化については、ブロックごとに宣伝計画を立てる。ブロックに入らない空白県については、地方労連と協力・連携してとりくむ。

各地連・地本は、「総がかり推進委員」を1人（常執地方は数人）以上選任し、地方労連とともに総がかり作戦にとりくむ。

各地連・地本は、自動車教習所、観光バス労働者を組織化の対象者として位置付け、積極的に宣伝にとりくむ。

以上

図表22 自家用有償旅客運送の制度見直しについて（国交省）
（交政審地域公共交通部会資料から抜粋 2019.10.25 国交省）

地域の移動を担う交通手段

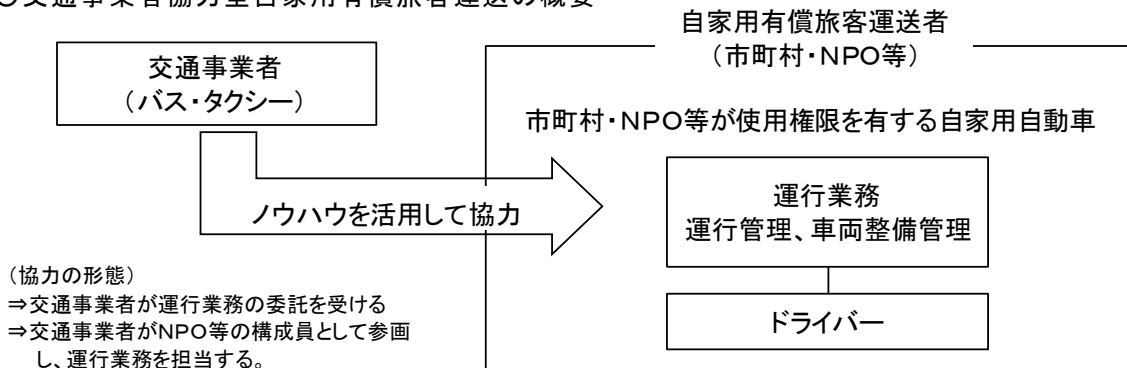
| 種類 | | 特徴 |
|------------------------|----------|--|
| バス | 路線バス | 路線やバス停、運行時刻を定めて定時・定路線で運行するバス。通勤・通学、通院など地域住民の生活に欠かせない公共交通機関。 |
| | コミュニティバス | 路線バスで対応しきれないニーズに応えるため、市町村が主体的に計画し、定時・定路線で運行するバス。 |
| | デマンドバス | 区域を定めて、利用者の要望に応じて、機動的に最短ルートを実行したり、利用希望のある地点まで送迎したりするバス。 |
| タクシー | タクシー | 子供からお年寄りまで幅広い利用者の日常生活における多様な移動ニーズに応える、ドアツードアのきめ細かいサービスを提供する公共交通機関。 |
| | 乗合タクシー | 地域の生活交通を維持するため、タクシー事業者が自治体と連携して提供する乗合の運送サービス。定時・定路線からデマンドまで地域のニーズに応じて多様な形態で運行。 |
| 自家用有償旅客運送 | | バス・タクシー事業者が成り立たない場合であって、地域における輸送手段の確保が必要な場合に、必要な安全上の措置をとった上で、市町村やNPO法人等が、自家用車を用いて提供する運送サービス。 |
| 道路運送法の許可・登録を要しないもの（共助） | | 地域の移動手段の確保のため、道路運送法の許可又は登録を要しない助け合いによる運送。（収受することが可能な範囲は、運転者が実際の運送に要するガソリン代、道路通行料、駐車場料金、自発的な謝礼） |

交通事業者が協力する自家用有償旅客運送制度の創設

【交通事業者協力型自家用有償旅客運送】

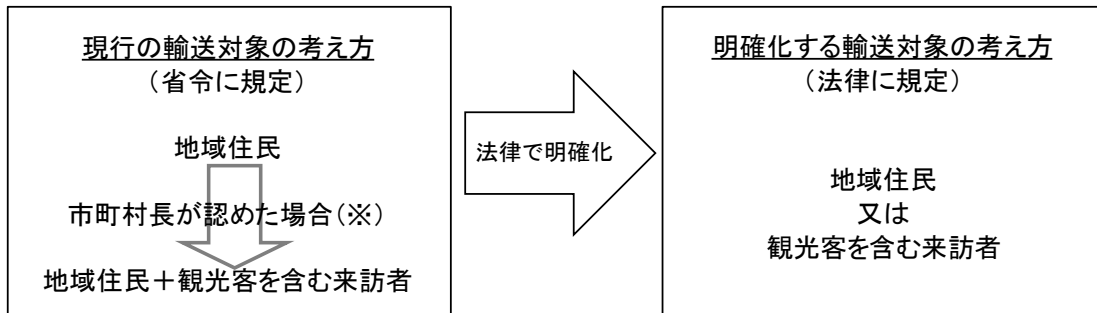
・交通事業者が委託を受ける、実施主体に参画し、運行管理を含む運行業務を担う自家用有償旅客運送制度を創設し、合意形成手続きや申請手続きの簡素化等の特例措置を講じる

○交通事業者協力型自家用有償旅客運送の概要



【観光客を含む来訪者を輸送対象として明確化】

・地域住民だけでなく観光客を含む来訪者も対象とすることを法律において明確化することを検討



（※）地域の交通が著しく不便であることその他交通手段の確保を図ることが必要な事情があることを市町村長が認めた場合

20春闘アンケート集計結果

休息期間短く、前日の疲れが取れない

20春闘アンケートは、2019年12月末現在で、16地方4410枚の回収でした。前年より3地方1276枚減っています。組合員の要求を調べる大切なアンケートですので、来年は回収アップをめざしましょう。

高齢化は変わらず、60歳以上が半数

平均年齢は58.5歳で前年より0.8歳増えました。年齢構成は、前年とほとんど変わらず60歳以上が半数で、40歳未満は5%しかいません。

収入は、変わらずと減る合わせ90%

生活実感では、「苦しい」の計が63%で前年より2ポイント減り、「まあまあ」と「ゆとりがある」が各1ポイント増えました。この傾向は数年前からつづいているもので、高齢化で教育費が掛からなくなったり、年金を受給している人が増えているためだと考えられます。

収入は前年と「変わらない」「減った」を合わせると90%でした。

賃上げ要求は平均2万4495円（前年2万5373円）でした。

休息期間11時間確保されず

仕事で運転中の経験を聞いたところ、タクシーでは、前日からの休息期間が、8時間未満15%（前年比5ポイント増）、8～11時間未満22%（同3ポイント減）でした。合わせて37%の人が、十分な睡眠時間を確保できない11時間未満となっているのは問題です。

こうした長時間労働が影響して、「前

日の疲れが取れない」が74%、「交通事故を起こしそうになる」が69%、「安全確認がおろそかになる」が57%もいます。「居眠り運転をしたことがある」も28%になっています。

バスはあっそう深刻で、休息期間8時間未満17%（前年比11ポイント増）、8～11時間未満50%（同11ポイント増）となり、合わせて67%の人が11時間未満です。疲れが取れない90%、交通事故…70%、安全確認…67%で、居眠り運転…は30%でした。

改善基準告示の改正で、休息期間11時間以上の確保が大切になっています。

不満の第一は、賃金が安い

職場での不満では、①賃金が安い、②退職金がない、③福利厚生が不十分、④労働時間長い、⑤休暇取れない——が上位です。

定時制など非正規の労働者の場合は、正社員との格差があるという不満も多くなっています。

これを職種別、地方別にみると、ほとんどで「賃金が安い」がトップですが、観光バスでは「職場がなくなる不安」、タク福島では労働時間と退職金、ハイヤー東京では労働時間、タク福岡では「人間関係が悪い」、タク鹿児島では「自己負担多い」がトップでした。

政府に対する要求では、①白タク合法化反対、②年金充実、③改憲反対、④労働法制改悪反対、⑤消費税引き下げ——が上位でした。

図1 回収率、平均勤続・経験・年齢

| 年 | 回収地方 | 回収枚数 | 回収率 | 平均勤続(年) | 平均経験(年) | 平均年齢(歳) |
|-------|------|-------|-------|---------|---------|---------|
| 2017年 | 18 | 5,617 | 35.4% | 11.4 | 14.2 | 57.8 |
| 2018年 | 19 | 5,686 | 44.5% | 11.4 | 14.1 | 57.7 |
| 2019年 | 16 | 4,410 | 37.3% | 13.5 | 14.6 | 58.5 |

図2 職種別の勤続・経験・年齢の推移

| 職種 | 平均勤続(年) | | | 平均経験(年) | | | 平均年齢(歳) | | |
|------|---------|------|------|---------|------|------|---------|------|------|
| | 2017 | 2018 | 2019 | 2017 | 2018 | 2019 | 2017 | 2018 | 2019 |
| ハイタク | 11.3 | 11.3 | 13.5 | 14.0 | 13.9 | 14.4 | 58.0 | 57.8 | 58.8 |
| 技職 | 13.1 | 12.4 | 12.5 | 23.3 | 22.9 | 24.9 | 45.9 | 45.0 | 47.1 |
| 自教 | 15.0 | 19.7 | 21.0 | 20.3 | 22.7 | 24.3 | 47.4 | 51.7 | 52.6 |
| 観光バス | 10.1 | 11.0 | 10.2 | 12.9 | 17.1 | 16.5 | 52.6 | 54.3 | 53.3 |

図3-1 年齢構成(全体)

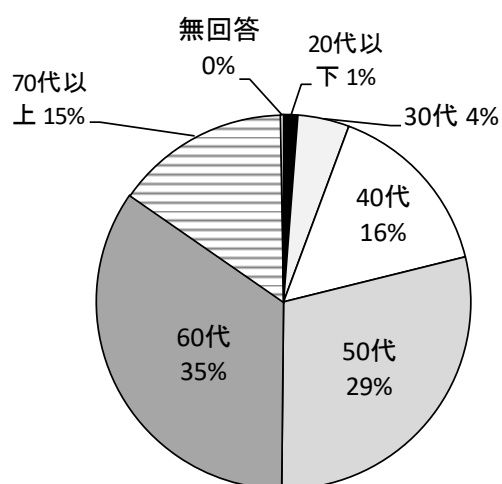


図4 女性の多い職種・地方

| 職種 | 地方 | 実数 | % |
|----|--------|----|-------|
| 1 | タク 大分 | 9 | 25.0% |
| 2 | 自教 東京 | 5 | 19.2% |
| 3 | 自教 鹿児島 | 3 | 17.6% |
| 4 | タク 山口 | 1 | 7.1% |
| 5 | タク 神奈川 | 10 | 6.7% |
| 6 | タク 埼玉 | 22 | 6.5% |
| 7 | タク 静岡 | 7 | 5.8% |
| 8 | 福祉 東京 | 5 | 5.4% |
| 9 | タク 愛知 | 6 | 5.3% |
| 10 | バス 福岡 | 1 | 4.5% |

図3-2 タクシー・ハイヤー乗務員の年齢構成の推移

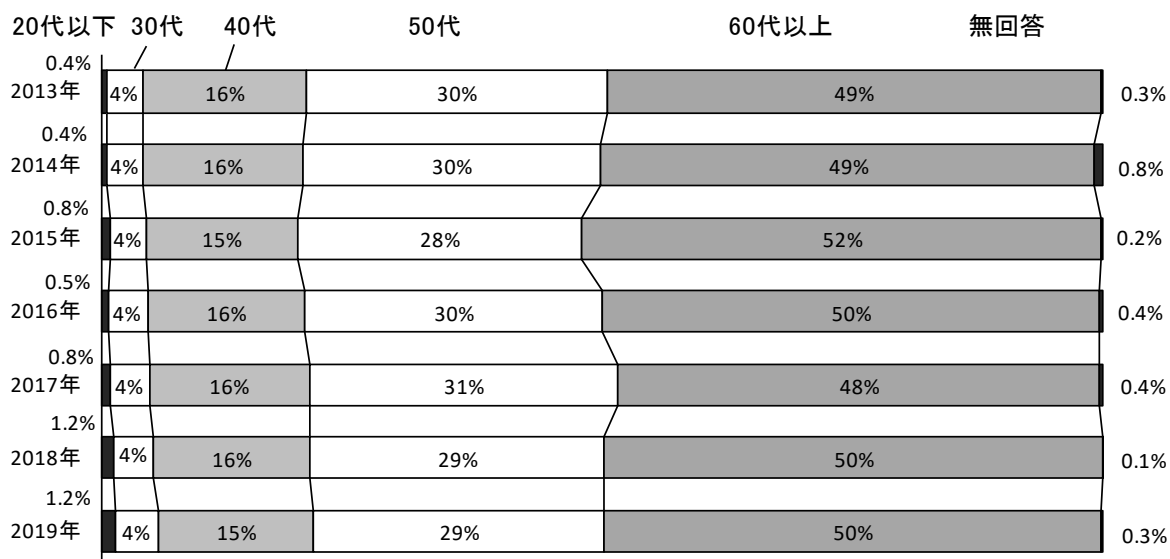


図5 「生活実感」の変化

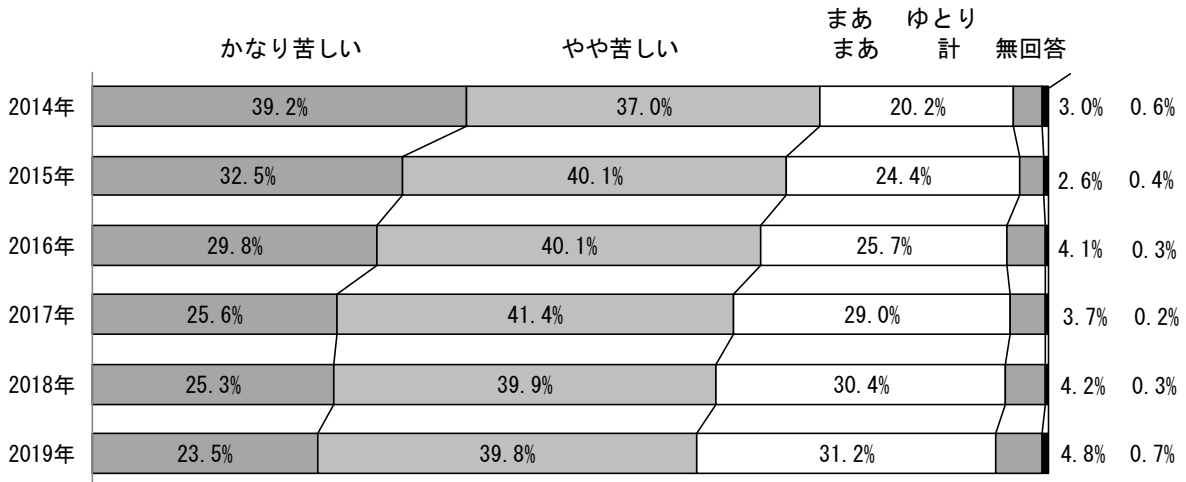


図6 収入（年間）について

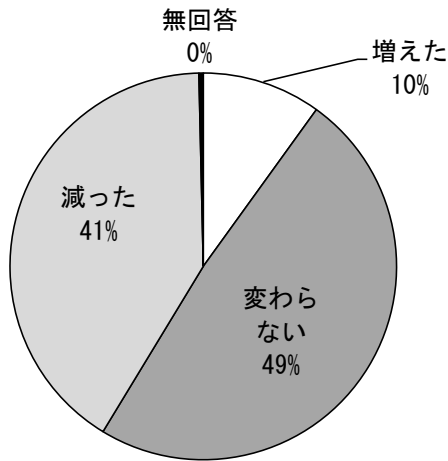
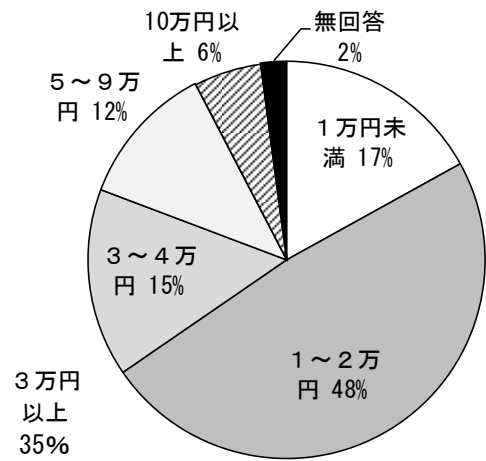


図7 賃金引き上げ要求



平均要求額 24,495円

図8-1 仕事で運転中の経験（タクシー乗務員）

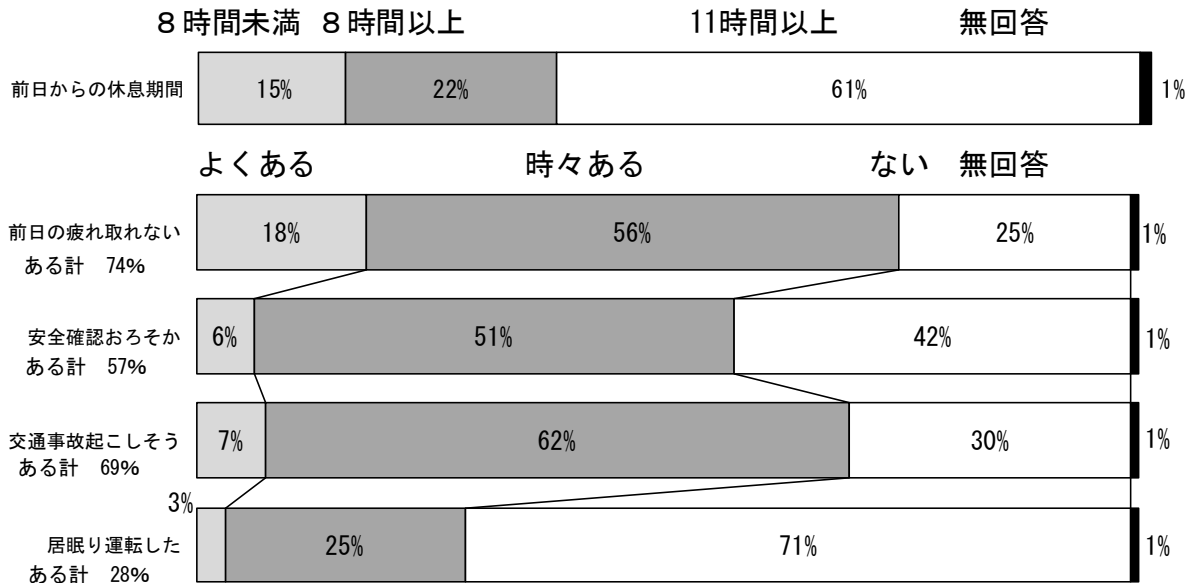


図8-2 仕事で運転中の経験（バス乗務員）

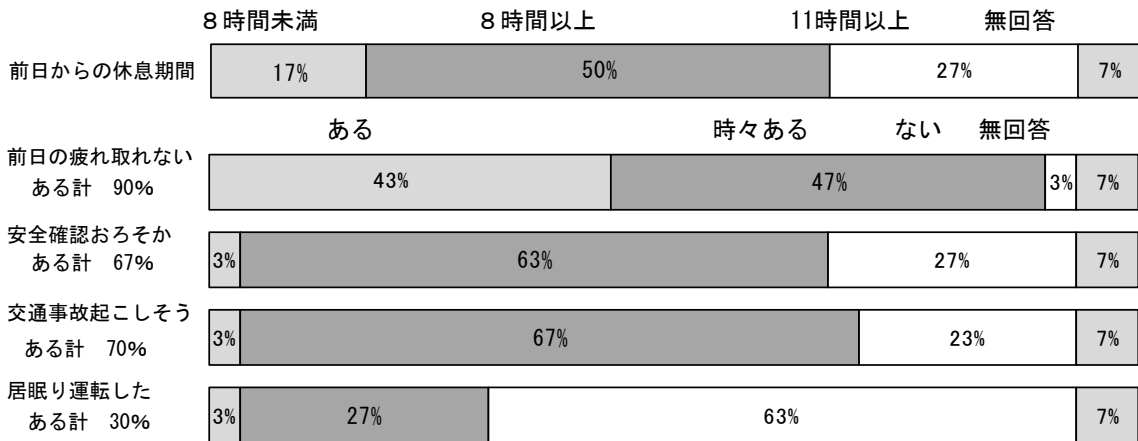


図9 職場での不満（複数回答）

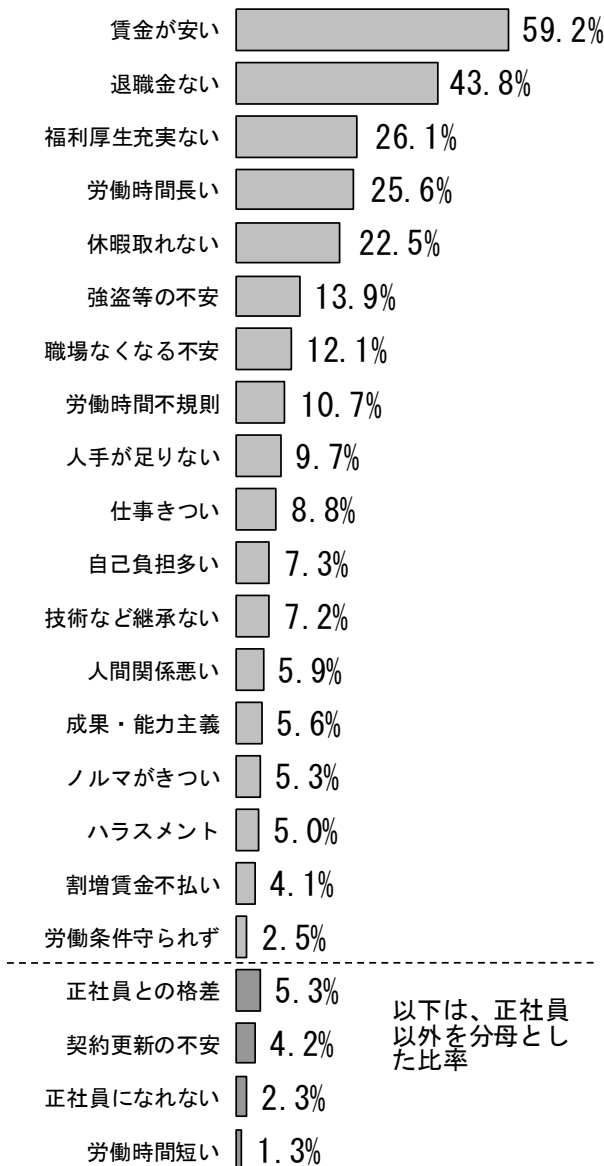


図10 政府に対する要求（複数回答）

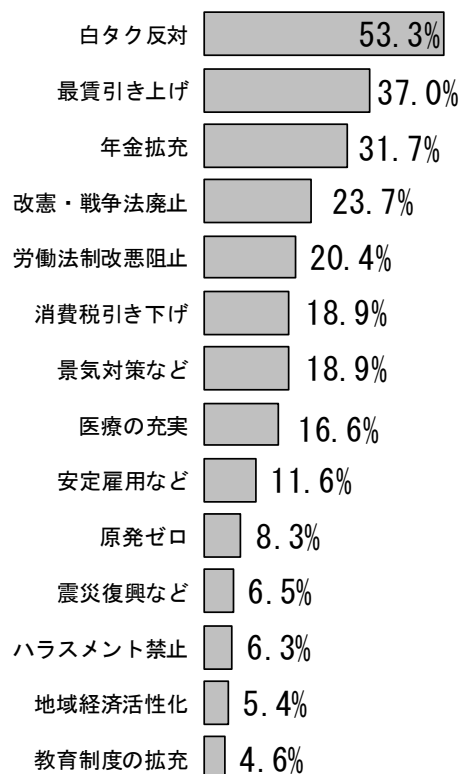


図11 職場で不満に感じること(%、複数回答)

| | | 賃金が安い | 労働時間長い | 退職金がない | 人手が足りない | 福利厚生充実しない | 職場なくなる不安 | その他 |
|-------|------|-------|--------|--------|---------|-----------|-------------|--------------|
| ハイタク計 | | ①59% | ③26% | ②44% | | ③26% | | |
| 技職計 | | ①54% | | ③25% | ②46% | | | |
| 自教計 | | ①79% | ②36% | | ③28% | | | |
| 観光バス計 | | ②57% | ③40% | | | | ①63% | |
| その他計 | | ①76% | | ②69% | ③33% | | | |
| ハイタク | 北海道 | ①85% | | ②58% | | ③21% | | |
| | 宮城 | ①75% | ③20% | ②56% | | | | |
| | 福島 | ③50% | ①53% | ①53% | | | | |
| | 埼玉 | ①73% | | ③32% | | ②43% | | |
| | 東京タク | ①56% | ③28% | ②48% | | | | |
| | 東京ハイ | ②87% | ①93% | ③60% | | | | |
| | 神奈川 | ①77% | | ②49% | | ③33% | | |
| | 静岡 | ①58% | ②36% | | ③26% | | | |
| | 愛知 | ①58% | ②32% | | ③28% | | | |
| | 京都 | ①57% | | ③32% | | ②35% | | |
| | 大阪 | ①53% | | ②42% | | ③25% | | |
| | 山口 | ①86% | | | | | ③29% | ②労働時間不規則 42% |
| | 福岡 | | ②29% | | ②29% | | | ①人間関係悪い 35% |
| | 長崎 | ①53% | | | ③43% | | ②50% | |
| | 大分 | ①56% | | ②39% | ③36% | | | |
| 鹿児島 | ②53% | ③27% | | | | | ①自己負担多い 60% | |

2020年春闘 はたらくみんなの要求アンケート集計用紙

| | A. 性別 | | | | B. 年齢 | | | | | | | | | | | | |
|-------|--------|-------|-------|------|-------|------|-------|-------|------|--------|-------|-------|-------|-------|--------|-------|------|
| | 1 | | 2 | | | | | | | | | | | | | | |
| | 男 | 女 | 無回答 | 10歳代 | 20歳代 | 30歳代 | 40歳代 | 50歳代 | 60歳代 | 70歳代以上 | 無回答 | | | | | | |
| 総計 | 11,816 | 4,410 | 37.3% | 13.5 | 14.6 | 58.5 | 97.2% | 2.8% | 0.0% | 0.0% | 1.2% | 4.4% | 15.5% | 29.0% | 34.5% | 15.1% | 0.3% |
| ハイタク計 | - | 4,206 | - | 13.5 | 14.4 | 58.8 | 97.4% | 2.6% | 0.0% | 0.0% | 1.1% | 4.2% | 15.2% | 28.6% | 34.8% | 15.8% | 0.3% |
| 技職計 | - | 28 | - | 12.5 | 24.9 | 47.1 | 100% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 17.9% | 7.1% | 28.6% | 25.0% | 21.4% | 0.0% | 0.0% |
| 自教計 | - | 53 | - | 21.0 | 24.3 | 52.6 | 84.9% | 15.1% | 0.0% | 0.0% | 1.9% | 18.9% | 20.8% | 20.8% | 34.0% | 3.8% | 0.0% |
| 観光バス計 | - | 30 | - | 10.2 | 16.5 | 53.3 | 96.7% | 3.3% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 10.0% | 23.3% | 40.0% | 26.7% | 0.0% | 0.0% |
| その他計 | - | 93 | - | 9.9 | 11.9 | 52.9 | 94.6% | 5.4% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 3.2% | 19.4% | 49.5% | 28.0% | 0.0% | 0.0% |
| 北海道 | 150 | 48 | 32.0% | 18.4 | 21.6 | 61.8 | 95.8% | 4.2% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 4.2% | 10.4% | 18.8% | 47.9% | 18.8% | 0.0% |
| 宮城 | 220 | 103 | 46.8% | 15.2 | 21.2 | 64.1 | 98.1% | 1.9% | 0.0% | 0.0% | 1.0% | 1.0% | 4.9% | 18.4% | 47.6% | 27.2% | 0.0% |
| 福島 | 50 | 38 | 76.0% | 13.4 | 14.5 | 57.6 | 97.4% | 2.6% | 0.0% | 0.0% | 2.6% | 2.6% | 15.8% | 23.7% | 42.1% | 13.2% | 0.0% |
| 埼玉 | 550 | 338 | 61.5% | 14.7 | 17.1 | 59.7 | 93.5% | 6.5% | 0.0% | 0.0% | 0.6% | 4.4% | 15.1% | 31.7% | 29.9% | 18.3% | 0.0% |
| 東京タク | 8,000 | 2,648 | 35.1% | 11.2 | 12.8 | 57.5 | 98.3% | 1.6% | 0.0% | 0.0% | 1.3% | 5.1% | 17.7% | 31.3% | 32.3% | 11.8% | 0.4% |
| 東京ハイ | - | 15 | - | 14.3 | 21.1 | 55.5 | 100% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 13.3% | 60.0% | 26.7% | 0.0% | 0.0% |
| 神奈川 | 166 | 150 | 95.8% | 11.1 | 12.1 | 54.9 | 93.3% | 6.7% | 0.0% | 0.0% | 1.3% | 6.0% | 19.3% | 34.7% | 28.0% | 10.7% | 0.0% |
| 静岡 | 230 | 121 | 52.6% | 9.9 | 12.4 | 58.5 | 94.2% | 5.8% | 0.0% | 0.0% | 1.7% | 4.1% | 17.4% | 19.8% | 39.7% | 17.4% | 0.0% |
| 愛知 | 250 | 113 | 45.2% | 13.6 | 18.7 | 65.0 | 94.7% | 5.3% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 7.1% | 10.6% | 49.6% | 32.7% | 0.0% |
| 京都 | 330 | 107 | 32.4% | 12.1 | 19.4 | 64.2 | 99.1% | 0.9% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 2.8% | 4.7% | 16.8% | 43.0% | 31.8% | 0.9% |
| 大阪 | 1,300 | 385 | 30.3% | 29.5 | 18.1 | 62.6 | 99.0% | 1.0% | 0.0% | 0.0% | 0.5% | 1.0% | 7.8% | 22.6% | 39.5% | 28.6% | 0.0% |
| 山口 | 20 | 14 | 70.0% | 16.0 | 23.0 | 62.0 | 92.9% | 7.1% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 7.1% | 28.6% | 35.7% | 28.6% | 0.0% |
| 高知 | 20 | 3 | 15.0% | - | - | 69.7 | 100% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 33.3% | 66.7% | 0.0% |
| 福岡 | 100 | 17 | 39.0% | 8.2 | 10.6 | 59.6 | 100% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 5.9% | 47.1% | 29.4% | 17.6% | 0.0% |
| 長崎 | 70 | 40 | 58.6% | 19.5 | 23.6 | 65.9 | 97.5% | 2.5% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 12.5% | 60.0% | 27.5% | 0.0% |
| 大分 | 100 | 36 | 36.0% | 13.9 | 16.8 | 59.9 | 75.0% | 25.0% | 0.0% | 0.0% | 5.6% | 2.8% | 2.8% | 19.4% | 58.3% | 11.1% | 0.0% |
| 鹿児島 | 80 | 30 | 58.8% | 11.7 | 14.2 | 58.8 | 96.7% | 3.3% | 0.0% | 0.0% | 3.3% | 6.7% | 10.0% | 16.7% | 50.0% | 13.3% | 0.0% |
| 東京 | - | 27 | - | 11.8 | 24.6 | 46.5 | 100% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 18.5% | 7.4% | 29.6% | 25.9% | 18.5% | 0.0% | 0.0% |
| 大阪 | - | 1 | - | 32.0 | 32.0 | 62.0 | 100% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 100.0% | 0.0% | 0.0% |
| 東京 | - | 26 | - | 18.1 | 25.1 | 53.6 | 80.8% | 19.2% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 7.7% | 34.6% | 26.9% | 23.1% | 7.7% | 0.0% |
| 神奈川 | - | 9 | - | 34.6 | 34.3 | 60.7 | 100% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 11.1% | 22.2% | 66.7% | 0.0% | 0.0% |
| 長崎 | - | 1 | - | 22.0 | 22.0 | 53.0 | 100% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 100% | 0.0% | 0.0% | 0.0% |
| 鹿児島 | - | 17 | - | 18.3 | 18.1 | 46.9 | 82.4% | 17.6% | 0.0% | 0.0% | 5.9% | 47.1% | 5.9% | 5.9% | 35.3% | 0.0% | 0.0% |
| 大阪 | - | 8 | - | 16.3 | 18.6 | 49.9 | 100% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 50.0% | 50.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% |
| 福岡 | - | 22 | - | 8.0 | 15.7 | 54.5 | 95.5% | 4.5% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 13.6% | 13.6% | 36.4% | 36.4% | 0.0% | 0.0% |
| 福祉/東京 | - | 93 | - | 9.9 | 11.9 | 52.9 | 94.6% | 5.4% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 3.2% | 19.4% | 49.5% | 28.0% | 0.0% | 0.0% |

| | C.雇用形態 | | | | | | | | | | 設問1.生活実感 | | | | | | | | | | 設問2.収入(年間) | | |
|-------|--------|-------|----------|------|-------|-----------|---------|------|--------|-------|----------|-------|--------|------|-------|-------|-------|------|------|------|------------|--|--|
| | 1 | | 2 | | 3 | | 4 | | 5 | | 6 | | 7 | | 1 | 2 | 3 | 1 | 2 | 3 | | | |
| | 正社員 | フル・有期 | パート(短時間) | 派遣 | 請負・委託 | 継続雇用(再雇用) | その他(無職) | 無回答 | かなり苦しい | やや苦しい | まあまあ | ややゆとり | かなりゆとり | 無回答 | 増えた | 変わらない | 減った | 無回答 | 無回答 | 無回答 | | | |
| 総計 | 68.5% | 16.0% | 6.6% | 0.4% | 0.3% | 7.7% | 0.2% | 0.2% | 23.5% | 39.8% | 31.2% | 4.3% | 0.5% | 0.7% | 10.0% | 48.7% | 41.0% | 0.4% | 0.4% | 0.4% | | | |
| ハイタク計 | 68.7% | 15.6% | 6.8% | 0.5% | 0.3% | 7.7% | 0.2% | 0.2% | 23.4% | 39.5% | 31.5% | 4.4% | 0.5% | 0.7% | 9.7% | 48.5% | 41.4% | 0.4% | 0.4% | 0.4% | | | |
| 技職計 | 96.4% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 3.6% | 0.0% | 0.0% | 25.0% | 42.9% | 28.6% | 3.6% | 0.0% | 0.0% | 21.4% | 57.1% | 21.4% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | | | |
| 自教計 | 64.2% | 11.3% | 11.3% | 0.0% | 1.9% | 11.3% | 0.0% | 0.0% | 24.5% | 50.9% | 24.5% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 18.9% | 45.3% | 35.8% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | | | |
| 観光バス計 | 100% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 30.0% | 43.3% | 26.7% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 16.7% | 60.0% | 23.3% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | | | |
| その他計 | 44.1% | 46.2% | 2.2% | 0.0% | 0.0% | 6.5% | 0.0% | 1.1% | 23.7% | 44.1% | 26.9% | 4.3% | 1.1% | 0.0% | 8.6% | 54.8% | 36.6% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | | | |
| ハイタク | 41.7% | 39.6% | 2.1% | 0.0% | 0.0% | 16.7% | 0.0% | 0.0% | 35.4% | 33.3% | 27.1% | 4.2% | 0.0% | 0.0% | 6.3% | 45.8% | 47.9% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | | | |
| タク | 79.6% | 9.7% | 4.9% | 0.0% | 0.0% | 4.9% | 1.0% | 0.0% | 38.8% | 33.0% | 27.2% | 1.0% | 0.0% | 0.0% | 2.9% | 37.9% | 59.2% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | | | |
| ク | 76.3% | 13.2% | 5.3% | 0.0% | 0.0% | 5.3% | 0.0% | 0.0% | 26.3% | 47.4% | 21.1% | 0.0% | 0.0% | 5.3% | 15.8% | 26.3% | 52.6% | 5.3% | 5.3% | 5.3% | | | |
| | 67.2% | 7.1% | 0.3% | 0.0% | 0.3% | 25.1% | 0.0% | 0.0% | 34.6% | 34.3% | 23.7% | 5.6% | 1.5% | 0.3% | 12.7% | 50.6% | 36.7% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | | | |
| | 74.5% | 14.9% | 5.1% | 0.7% | 0.3% | 4.3% | 0.0% | 0.2% | 20.4% | 40.7% | 33.2% | 4.5% | 0.4% | 0.8% | 10.7% | 47.6% | 41.3% | 0.4% | 0.4% | 0.4% | | | |
| | 100% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 80.0% | 20.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 100% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | | | |
| | 82.7% | 10.0% | 6.7% | 0.0% | 0.0% | 0.7% | 0.0% | 0.0% | 42.7% | 40.7% | 14.0% | 2.0% | 0.7% | 0.0% | 4.7% | 53.3% | 42.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | | | |
| | 66.1% | 4.1% | 22.3% | 0.0% | 0.0% | 6.6% | 0.0% | 0.8% | 20.7% | 43.0% | 33.1% | 3.3% | 0.0% | 0.0% | 8.3% | 54.5% | 35.5% | 1.7% | 1.7% | 1.7% | | | |
| | 38.1% | 23.0% | 38.9% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 18.6% | 38.1% | 38.1% | 5.3% | 0.0% | 0.0% | 5.3% | 54.9% | 39.8% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | | | |
| | 36.4% | 19.6% | 20.6% | 0.0% | 5.6% | 17.8% | 0.0% | 0.0% | 20.6% | 46.7% | 28.0% | 2.8% | 0.0% | 1.9% | 3.7% | 56.1% | 40.2% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | | | |
| | 48.8% | 25.5% | 7.0% | 0.3% | 0.0% | 17.7% | 0.5% | 0.3% | 22.9% | 35.3% | 34.0% | 6.5% | 1.0% | 0.3% | 8.1% | 55.3% | 36.4% | 0.3% | 0.3% | 0.3% | | | |
| | 64.3% | 0.0% | 21.4% | 0.0% | 0.0% | 7.1% | 7.1% | 0.0% | 92.9% | 7.1% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 14.3% | 85.7% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | | | |
| | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 100% | 0.0% | 33.3% | 33.3% | 33.3% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 33.3% | 66.7% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | | | |
| | 76.5% | 5.9% | 5.9% | 0.0% | 0.0% | 11.8% | 0.0% | 0.0% | 23.5% | 35.3% | 41.2% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 35.3% | 58.8% | 5.9% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | | | |
| | 17.5% | 77.5% | 5.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 20.0% | 60.0% | 20.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 17.5% | 82.5% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | | | |
| | 77.8% | 5.6% | 11.1% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 5.6% | 25.0% | 30.6% | 41.7% | 0.0% | 0.0% | 2.8% | 11.1% | 50.0% | 36.1% | 2.8% | 2.8% | 2.8% | | | |
| | 43.3% | 13.3% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 43.3% | 0.0% | 0.0% | 23.3% | 46.7% | 26.7% | 3.3% | 0.0% | 0.0% | 10.0% | 60.0% | 30.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | | | |
| | 96.3% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 3.7% | 0.0% | 0.0% | 25.9% | 40.7% | 29.6% | 3.7% | 0.0% | 0.0% | 22.2% | 59.3% | 18.5% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | | | |
| | 100% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 100% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 100% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | | | |
| | 76.9% | 0.0% | 11.5% | 0.0% | 0.0% | 11.5% | 0.0% | 0.0% | 34.6% | 61.5% | 3.8% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 23.1% | 50.0% | 26.9% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | | | |
| | 33.3% | 55.6% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 11.1% | 0.0% | 0.0% | 33.3% | 33.3% | 33.3% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 11.1% | 33.3% | 55.6% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | | | |
| | 100% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 100% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 100% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | | | |
| | 58.8% | 5.9% | 17.6% | 0.0% | 5.9% | 11.8% | 0.0% | 0.0% | 41.2% | 52.9% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 17.6% | 47.1% | 35.3% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | | | |
| | 100% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 25.0% | 50.0% | 50.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 75.0% | 25.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | | | |
| | 100% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 31.8% | 50.0% | 18.2% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 22.7% | 54.5% | 22.7% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | | | |
| | 44.1% | 46.2% | 2.2% | 0.0% | 0.0% | 6.5% | 0.0% | 1.1% | 23.7% | 44.1% | 26.9% | 4.3% | 1.1% | 0.0% | 8.6% | 54.8% | 36.6% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | | | |

→乗務員のみ (a, b, c) 20春闘アンケート(3)

| | 設問3. 賃上げ要求 | | | | | | | | | | 設問4 a. 休憩期間 | | | | | | 設問4 b. 疲れが取れない | | |
|----------|------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|--------|-------------|--------|--------|-------|-------|--------|----------------|-----|--|
| | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 1 | 2 | 3 | 1 | 2 | 3 | | | |
| | 5000円未満 | 5000円 | 1万円 | 2万円 | 3万円 | 4万円 | 5万円 | 6~7万円 | 8~9万円 | 10万円以上 | 8時間未満 | 8時間以上 | 11時間以上 | 無回答 | よくある | 時々ある | ない | 無回答 | |
| 総計 | 5.3% | 11.7% | 29.9% | 18.5% | 13.4% | 1.9% | 9.4% | 1.6% | 0.6% | 5.5% | 2.1% | 24,495 | 1.2% | 17.7% | 55.0% | 24.5% | 1.0% | | |
| ハイタク計 | 5.3% | 11.7% | 29.7% | 18.9% | 13.2% | 1.9% | 9.5% | 1.6% | 0.5% | 5.5% | 2.2% | 24,454 | 1.1% | 18.0% | 56.4% | 24.7% | 0.9% | | |
| 技職計 | 10.7% | 10.7% | 21.4% | 3.6% | 21.4% | 0.0% | 10.7% | 0.0% | 0.0% | 21.4% | 0.0% | 36,875 | - | - | - | - | - | | |
| 自教計 | 5.7% | 13.2% | 22.6% | 28.3% | 17.0% | 0.0% | 5.7% | 0.0% | 3.8% | 3.8% | 0.0% | 23,632 | - | - | - | - | - | | |
| 観光バス計 | 6.7% | 13.3% | 50.0% | 6.7% | 13.3% | 0.0% | 6.7% | 0.0% | 0.0% | 3.3% | 0.0% | 17,833 | 6.7% | 43.3% | 46.7% | 3.3% | 6.7% | | |
| その他計 | 2.2% | 9.7% | 40.9% | 6.5% | 18.3% | 1.1% | 9.7% | 4.3% | 1.1% | 4.3% | 2.2% | 25,220 | 4.3% | 10.8% | 38.7% | 46.2% | 4.3% | | |
| 北海道 | 2.1% | 6.3% | 33.3% | 14.6% | 18.8% | 4.2% | 10.4% | 4.2% | 0.0% | 0.0% | 6.3% | 23,278 | 0.0% | 27.1% | 56.3% | 16.7% | 0.0% | | |
| 宮城 | 8.7% | 7.8% | 22.3% | 17.5% | 15.5% | 1.9% | 10.7% | 2.9% | 0.0% | 11.7% | 1.0% | 30,956 | 1.9% | 35.9% | 52.4% | 10.7% | 1.0% | | |
| 福島 | 15.8% | 15.8% | 23.7% | 13.2% | 13.2% | 5.3% | 2.6% | 0.0% | 0.0% | 5.3% | 5.3% | 19,861 | 2.6% | 26.3% | 52.6% | 18.4% | 2.6% | | |
| 埼玉 | 4.4% | 9.5% | 17.5% | 21.3% | 17.2% | 7.4% | 12.1% | 4.1% | 0.9% | 3.6% | 2.1% | 28,346 | 0.9% | 20.4% | 59.2% | 19.8% | 0.6% | | |
| 東京タク | 5.1% | 12.1% | 29.8% | 20.2% | 12.8% | 1.2% | 9.3% | 1.4% | 0.5% | 5.6% | 2.0% | 24,086 | 0.4% | 16.9% | 55.7% | 27.0% | 0.3% | | |
| 東京ハイ | 0.0% | 0.0% | 86.7% | 0.0% | 13.3% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 12,667 | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 100.0% | 0.0% | | |
| 神奈川 | 2.7% | 7.3% | 25.3% | 15.3% | 23.3% | 0.0% | 14.0% | 0.7% | 0.0% | 11.3% | 0.0% | 31,800 | 0.7% | 18.7% | 67.3% | 14.0% | 0.0% | | |
| 静岡 | 6.6% | 11.6% | 40.5% | 11.6% | 12.4% | 0.0% | 13.2% | 1.7% | 0.0% | 1.7% | 0.8% | 20,333 | 1.7% | 23.1% | 50.4% | 25.6% | 0.8% | | |
| 愛知 | 12.4% | 12.4% | 38.1% | 14.2% | 8.8% | 0.9% | 3.5% | 0.9% | 0.9% | 2.7% | 5.3% | 17,243 | 7.1% | 9.7% | 51.3% | 32.7% | 6.2% | | |
| 京都 | 6.5% | 8.4% | 25.2% | 23.4% | 15.0% | 2.8% | 6.5% | 0.0% | 2.8% | 7.5% | 1.9% | 27,024 | 0.9% | 23.4% | 59.8% | 16.8% | 0.0% | | |
| 大阪 | 2.9% | 15.8% | 38.2% | 14.3% | 8.3% | 2.3% | 8.3% | 1.3% | 0.5% | 5.7% | 2.3% | 22,653 | 1.3% | 15.6% | 63.1% | 20.3% | 1.0% | | |
| 山口 | 0.0% | 7.1% | 0.0% | 0.0% | 28.6% | 14.3% | 42.9% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 7.1% | 38,846 | 7.1% | 0.0% | 92.9% | 0.0% | 7.1% | | |
| 高知 | 0.0% | 0.0% | 33.3% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 33.3% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 33.3% | 30,000 | 100% | 0.0% | 0.0% | 33.3% | 66.7% | | |
| 福岡 | 23.5% | 5.9% | 35.3% | 5.9% | 11.8% | 0.0% | 5.9% | 0.0% | 0.0% | 11.8% | 0.0% | 23,824 | 0.0% | 11.8% | 64.7% | 23.5% | 0.0% | | |
| 長崎 | 5.0% | 20.0% | 22.5% | 27.5% | 12.5% | 5.0% | 7.5% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 18,375 | 2.5% | 25.0% | 37.5% | 35.0% | 2.5% | | |
| 大分 | 5.6% | 11.1% | 25.0% | 11.1% | 16.7% | 2.8% | 8.3% | 5.6% | 2.8% | 2.8% | 8.3% | 26,667 | 25.0% | 19.4% | 36.1% | 22.2% | 22.2% | | |
| 鹿児島 | 10.0% | 3.3% | 33.3% | 26.7% | 10.0% | 0.0% | 6.7% | 0.0% | 0.0% | 6.7% | 3.3% | 22,845 | 0.0% | 33.3% | 60.0% | 6.7% | 0.0% | | |
| 東京 | 11.1% | 11.1% | 22.2% | 3.7% | 18.5% | 0.0% | 11.1% | 0.0% | 0.0% | 22.2% | 0.0% | 37,130 | - | - | - | - | - | | |
| 大阪 | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 100% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 30,000 | - | - | - | - | - | | |
| 東京 | 0.0% | 3.8% | 30.8% | 42.3% | 11.5% | 0.0% | 11.5% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 20,962 | - | - | - | - | - | | |
| 神奈川 | 0.0% | 0.0% | 11.1% | 22.2% | 44.4% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 22.2% | 0.0% | 41,111 | - | - | - | - | - | | |
| 長崎 | 100% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 2,500 | - | - | - | - | - | | |
| 鹿児島 | 11.8% | 35.3% | 17.6% | 11.8% | 11.8% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 11.8% | 0.0% | 0.0% | 19,706 | - | - | - | - | - | | |
| 大阪 | 0.0% | 0.0% | 50.0% | 0.0% | 12.5% | 0.0% | 25.0% | 0.0% | 0.0% | 12.5% | 0.0% | 33,750 | 0.0% | 25.0% | 62.5% | 12.5% | 0.0% | | |
| 福岡 | 9.1% | 18.2% | 50.0% | 9.1% | 13.6% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 12,045 | 0.0% | 50.0% | 40.9% | 0.0% | 9.1% | | |
| 本社/バス/東京 | 2.2% | 9.7% | 40.9% | 6.5% | 18.3% | 1.1% | 9.7% | 4.3% | 1.1% | 4.3% | 2.2% | 25,220 | 4.3% | 10.8% | 38.7% | 46.2% | 4.3% | | |

20春闘アンケート(4)

乗務員のみ←

| | 設問4 c. 安全確認おろそか設問4 d. 交通事故 | | | | | | | | | | 設問4 e. 居眠り運転 | | | | | | | 設問5. 職場で不満に感じること(3つ) | | | | | | | | | |
|-------|----------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|--------------|-------|-------|-------|-------|-------|---------|----------------------|--------|-------|---------|-----------|--|--|---|--|--|
| | 1 | | | 2 | | | 3 | | | 1 | | | 2 | | | 3 | | | 1 | | | 2 | | | 3 | | |
| | よくある | 時々ある | NA | よくある | 時々ある | NA | よくある | 時々ある | NA | よくある | 時々ある | NA | よくある | 時々ある | NA | 賃金が安い | 労働時間が長い | 休暇とれない | 職場が不安定 | 仕事きつい | 人間関係が悪い | 労働条件守られない | | | | | |
| 総計 | 5.8% | 49.7% | 41.7% | 7.0% | 60.3% | 29.8% | 1.0% | 2.9% | 24.6% | 69.7% | 1.0% | 3.0% | 25.5% | 70.6% | 0.9% | 59.2% | 25.6% | 22.5% | 8.8% | 5.9% | 2.5% | | | | | | |
| ハイタク計 | 6.0% | 51.0% | 42.1% | 7.3% | 61.9% | 30.0% | 0.9% | 3.0% | 25.5% | 70.6% | 0.9% | 58.7% | 25.9% | 23.3% | 11.6% | 58.7% | 25.9% | 23.3% | 9.1% | 5.8% | 2.5% | | | | | | |
| 技職計 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 53.6% | 10.7% | 3.6% | 3.6% | 3.6% | 0.0% | | | | | | |
| 自教計 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 79.2% | 35.8% | 11.3% | 7.5% | 5.7% | 0.0% | | | | | | |
| 観光バス計 | 3.3% | 63.3% | 26.7% | 3.3% | 66.7% | 23.3% | 6.7% | 3.3% | 26.7% | 63.3% | 6.7% | 6.7% | 40.0% | 20.0% | 63.3% | 56.7% | 40.0% | 6.7% | 6.7% | 6.7% | 3.3% | | | | | | |
| その他計 | 2.2% | 31.2% | 62.4% | 4.3% | 40.9% | 52.7% | 5.4% | 0.0% | 6.5% | 89.2% | 4.3% | 76.3% | 6.5% | 2.2% | 15.1% | 76.3% | 6.5% | 2.2% | 1.1% | 9.7% | 1.1% | | | | | | |
| 北海道 | 4.2% | 50.0% | 45.8% | 2.1% | 54.2% | 43.8% | 0.0% | 0.0% | 20.8% | 79.2% | 0.0% | 85.4% | 4.2% | 14.6% | 14.6% | 85.4% | 4.2% | 14.6% | 2.1% | 8.3% | 2.1% | | | | | | |
| 宮城 | 10.7% | 70.9% | 17.5% | 6.8% | 71.8% | 20.4% | 1.0% | 2.9% | 22.3% | 73.8% | 1.0% | 74.8% | 20.4% | 14.6% | 10.7% | 74.8% | 20.4% | 14.6% | 3.9% | 8.7% | 1.9% | | | | | | |
| 福島 | 0.0% | 76.3% | 21.1% | 0.0% | 73.7% | 23.7% | 2.6% | 0.0% | 28.9% | 68.4% | 2.6% | 50.0% | 52.6% | 31.6% | 2.6% | 50.0% | 52.6% | 31.6% | 2.6% | 10.5% | 5.3% | | | | | | |
| 埼玉 | 10.4% | 59.2% | 29.9% | 11.8% | 58.6% | 28.4% | 1.2% | 5.3% | 28.7% | 65.4% | 0.6% | 73.1% | 24.0% | 18.6% | 8.9% | 73.1% | 24.0% | 18.6% | 5.0% | 4.7% | 2.4% | | | | | | |
| 東京タク | 6.5% | 52.9% | 40.3% | 8.7% | 62.8% | 28.2% | 0.2% | 3.3% | 27.8% | 68.5% | 0.3% | 55.7% | 27.5% | 25.9% | 10.2% | 55.7% | 27.5% | 25.9% | 10.3% | 5.0% | 2.4% | | | | | | |
| 東京ハイ | 0.0% | 0.0% | 100% | 0.0% | 0.0% | 100% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 100% | 0.0% | 86.7% | 93.3% | 60.0% | 0.0% | 86.7% | 93.3% | 60.0% | 6.7% | 13.3% | 0.0% | | | | | | |
| 神奈川 | 2.7% | 60.7% | 36.7% | 2.0% | 59.3% | 38.7% | 0.0% | 2.0% | 30.0% | 68.0% | 0.0% | 76.7% | 12.7% | 22.0% | 4.0% | 76.7% | 12.7% | 22.0% | 8.0% | 7.3% | 2.0% | | | | | | |
| 静岡 | 4.1% | 50.4% | 44.6% | 4.1% | 52.9% | 42.1% | 0.8% | 1.7% | 15.7% | 81.8% | 0.8% | 57.9% | 36.4% | 17.4% | 13.2% | 57.9% | 36.4% | 17.4% | 4.1% | 3.3% | 0.8% | | | | | | |
| 愛知 | 2.7% | 34.5% | 55.8% | 1.8% | 48.7% | 42.5% | 7.1% | 0.0% | 8.0% | 85.8% | 6.2% | 64.6% | 31.9% | 15.0% | 13.3% | 64.6% | 31.9% | 15.0% | 8.0% | 4.4% | 2.7% | | | | | | |
| 京都 | 3.7% | 75.7% | 19.6% | 2.8% | 73.8% | 23.4% | 0.0% | 0.9% | 15.0% | 84.1% | 0.0% | 57.0% | 13.1% | 23.4% | 17.8% | 57.0% | 13.1% | 23.4% | 8.4% | 5.6% | 2.8% | | | | | | |
| 大阪 | 2.1% | 21.3% | 75.6% | 3.4% | 66.2% | 29.4% | 1.0% | 2.1% | 21.3% | 75.6% | 1.0% | 53.0% | 19.7% | 14.0% | 20.5% | 53.0% | 19.7% | 14.0% | 9.1% | 7.0% | 2.9% | | | | | | |
| 山口 | 0.0% | 92.9% | 0.0% | 0.0% | 92.9% | 0.0% | 7.1% | 0.0% | 7.1% | 85.7% | 7.1% | 85.7% | 14.3% | 28.6% | 0.0% | 85.7% | 14.3% | 28.6% | 7.1% | 0.0% | 0.0% | | | | | | |
| 高知 | 0.0% | 33.3% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 33.3% | 66.7% | 0.0% | 0.0% | 33.3% | 66.7% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | | | | | | |
| 福岡 | 0.0% | 29.4% | 70.6% | 0.0% | 47.1% | 52.9% | 0.0% | 0.0% | 17.6% | 82.4% | 0.0% | 23.5% | 29.4% | 11.8% | 5.9% | 23.5% | 29.4% | 11.8% | 5.9% | 35.3% | 11.8% | | | | | | |
| 長崎 | 12.5% | 22.5% | 62.5% | 2.5% | 32.5% | 60.0% | 5.0% | 5.0% | 17.5% | 75.0% | 2.5% | 52.5% | 37.5% | 27.5% | 50.0% | 52.5% | 37.5% | 27.5% | 22.5% | 17.5% | 12.5% | | | | | | |
| 大分 | 5.6% | 36.1% | 36.1% | 0.0% | 44.4% | 33.3% | 22.2% | 0.0% | 22.2% | 52.8% | 25.0% | 55.6% | 11.1% | 33.3% | 13.9% | 55.6% | 11.1% | 33.3% | 2.8% | 16.7% | 0.0% | | | | | | |
| 鹿児島 | 6.7% | 70.0% | 23.3% | 0.0% | 70.0% | 30.0% | 0.0% | 3.3% | 13.3% | 83.3% | 0.0% | 53.3% | 26.7% | 26.7% | 3.3% | 53.3% | 26.7% | 26.7% | 3.3% | 10.0% | 6.7% | | | | | | |
| 東京 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 51.9% | 7.4% | 3.7% | 0.0% | 18.5% | 0.0% | | | | | | |
| 大阪 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 100% | 100% | 0.0% | 100.0% | 0.0% | 0.0% | | | | | | |
| 東京 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 80.8% | 23.1% | 3.8% | 7.7% | 3.8% | 0.0% | | | | | | |
| 神奈川 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 100% | 88.9% | 0.0% | 22.2% | 11.1% | 0.0% | | | | | | |
| 長崎 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 100% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 100% | 0.0% | | | | | | |
| 鹿児島 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 64.7% | 29.4% | 29.4% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | | | | | | |
| 大阪 | 12.5% | 37.5% | 50.0% | 0.0% | 75.0% | 12.5% | 0.0% | 12.5% | 37.5% | 50.0% | 0.0% | 50.0% | 37.5% | 0.0% | 62.5% | 50.0% | 37.5% | 0.0% | 12.5% | 0.0% | 12.5% | | | | | | |
| 福岡 | 0.0% | 72.7% | 18.2% | 0.0% | 63.6% | 27.3% | 9.1% | 0.0% | 22.7% | 68.2% | 9.1% | 59.1% | 40.9% | 27.3% | 63.6% | 59.1% | 40.9% | 27.3% | 4.5% | 9.1% | 0.0% | | | | | | |
| バス | 2.2% | 31.2% | 62.4% | 4.3% | 40.9% | 52.7% | 5.4% | 0.0% | 6.5% | 89.2% | 4.3% | 76.3% | 6.5% | 2.2% | 15.1% | 76.3% | 6.5% | 2.2% | 1.1% | 9.7% | 1.1% | | | | | | |

| | 設問5(つづき) | | | | | | | | | | (定時制・嘱託・パート) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|--------|----------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|--------|-------|--------------|------|------|------|------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|--------|-------|-------|------|------|-------|-------|-------|-------|
| | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | | | |
| 総計 | 4.1% | 9.7% | 7.2% | 26.1% | 10.7% | 43.8% | 5.3% | 5.6% | 5.0% | 7.3% | 13.9% | 1.3% | 4.2% | 2.3% | 5.3% | 20.4% | 4.2% | 8.5% | 7.1% | 26.1% | 10.9% | 43.7% | 5.6% | 5.8% | 4.9% | 7.6% | 1.3% | 3.7% | 1.9% | 3.6% | 20.8% | | |
| ハイタク計 | 4.2% | 8.5% | 7.1% | 26.1% | 10.9% | 43.7% | 5.6% | 5.8% | 4.9% | 7.6% | 14.6% | 1.3% | 3.7% | 1.9% | 3.6% | 20.8% | 4.2% | 8.5% | 7.1% | 26.1% | 10.9% | 43.7% | 5.6% | 5.8% | 4.9% | 7.6% | 1.3% | 3.7% | 1.9% | 3.6% | 20.8% | | |
| 技職計 | 3.6% | 46.4% | 21.4% | 14.3% | 14.3% | 25.0% | 0.0% | 0.0% | 10.7% | 0.0% | 7.1% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 46.4% | 3.6% | 46.4% | 21.4% | 14.3% | 14.3% | 25.0% | 0.0% | 0.0% | 10.7% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 46.4% | | |
| 自教計 | 1.9% | 28.3% | 3.8% | 24.5% | 5.7% | 24.5% | 0.0% | 5.7% | 7.5% | 1.9% | 0.0% | 0.0% | 0.2% | 0.2% | 0.6% | 11.3% | 1.9% | 28.3% | 3.8% | 24.5% | 5.7% | 24.5% | 0.0% | 5.7% | 7.5% | 1.9% | 0.2% | 0.2% | 0.6% | 11.3% | | | |
| 観光バス計 | 0.0% | 36.7% | 3.3% | 13.3% | 13.3% | 36.7% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 36.7% | 3.3% | 13.3% | 13.3% | 36.7% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | | | |
| その他計 | 1.1% | 33.3% | 11.8% | 32.3% | 0.0% | 68.8% | 1.1% | 0.0% | 7.5% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.2% | 0.2% | 1.1% | 9.7% | 1.1% | 33.3% | 11.8% | 32.3% | 0.0% | 68.8% | 1.1% | 0.0% | 7.5% | 0.0% | 0.2% | 0.2% | 1.1% | 9.7% | | | |
| 北海道 | 8.3% | 12.5% | 6.3% | 20.8% | 4.2% | 58.3% | 2.1% | 6.3% | 4.2% | 6.3% | 18.8% | 0.1% | 0% | 0.0% | 0.1% | 14.6% | 8.3% | 12.5% | 6.3% | 20.8% | 4.2% | 58.3% | 2.1% | 6.3% | 4.2% | 6.3% | 18.8% | 0.1% | 0% | 0.0% | 0.1% | 14.6% | |
| 宮城 | 7.8% | 18.4% | 6.8% | 15.5% | 7.8% | 56.3% | 4.9% | 1.9% | 9.7% | 0.0% | 13.6% | 0.0% | 0.1% | 0.0% | 0.0% | 21.4% | 7.8% | 18.4% | 6.8% | 15.5% | 7.8% | 56.3% | 4.9% | 1.9% | 9.7% | 0.0% | 0.1% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 21.4% | |
| 福島 | 0.0% | 31.6% | 2.6% | 10.5% | 10.5% | 52.6% | 2.6% | 2.6% | 5.3% | 0.0% | 2.6% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 23.7% | 0.0% | 31.6% | 2.6% | 10.5% | 10.5% | 52.6% | 2.6% | 2.6% | 5.3% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 23.7% | |
| 埼玉 | 3.6% | 5.9% | 7.4% | 43.2% | 4.4% | 32.0% | 6.5% | 3.8% | 6.2% | 7.4% | 31.7% | 0.3% | 0.0% | 0.0% | 0.1% | 9.5% | 3.6% | 5.9% | 7.4% | 43.2% | 4.4% | 32.0% | 6.5% | 3.8% | 6.2% | 7.4% | 31.7% | 0.3% | 0.0% | 0.0% | 0.1% | 9.5% | |
| 東京タク | 4.5% | 5.9% | 8.2% | 25.3% | 12.0% | 48.4% | 5.5% | 6.2% | 4.9% | 6.8% | 13.1% | 0.4% | 1.8% | 1.8% | 2.5% | 18.6% | 4.5% | 5.9% | 8.2% | 25.3% | 12.0% | 48.4% | 5.5% | 6.2% | 4.9% | 6.8% | 13.1% | 0.4% | 1.8% | 1.8% | 2.5% | 18.6% | |
| 東京ハイ | 13.3% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 26.7% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 13.3% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 26.7% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | | |
| 神奈川 | 5.3% | 0.7% | 10.7% | 33.3% | 4.7% | 48.7% | 1.3% | 11.3% | 8.0% | 22.0% | 10.0% | 0.1% | 0.1% | 0.0% | 0.0% | 10.0% | 5.3% | 0.7% | 10.7% | 33.3% | 4.7% | 48.7% | 1.3% | 11.3% | 8.0% | 22.0% | 10.0% | 0.1% | 0.1% | 0.0% | 0.0% | 10.0% | |
| 静岡 | 1.7% | 26.4% | 4.1% | 20.7% | 19.0% | 21.5% | 5.8% | 9.1% | 0.0% | 5.8% | 16.5% | 0.1% | 0.3% | 0.0% | 0.1% | 30.6% | 1.7% | 26.4% | 4.1% | 20.7% | 19.0% | 21.5% | 5.8% | 9.1% | 0.0% | 5.8% | 16.5% | 0.1% | 0.3% | 0.0% | 0.0% | 0.1% | 30.6% |
| 愛知 | 0.9% | 28.3% | 2.7% | 23.0% | 13.3% | 19.5% | 5.3% | 1.8% | 2.7% | 11.5% | 7.1% | 0.1% | 0.0% | 0.0% | 0.1% | 41.6% | 0.9% | 28.3% | 2.7% | 23.0% | 13.3% | 19.5% | 5.3% | 1.8% | 2.7% | 11.5% | 7.1% | 0.1% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.1% | 41.6% |
| 京都 | 4.7% | 7.5% | 4.7% | 34.6% | 8.4% | 31.8% | 1.9% | 4.7% | 0.9% | 5.6% | 11.2% | 0.1% | 0.7% | 0.0% | 0.1% | 44.9% | 4.7% | 7.5% | 4.7% | 34.6% | 8.4% | 31.8% | 1.9% | 4.7% | 0.9% | 5.6% | 11.2% | 0.1% | 0.7% | 0.0% | 0.0% | 0.1% | 44.9% |
| 大阪 | 3.6% | 7.5% | 3.6% | 25.2% | 10.1% | 41.8% | 7.8% | 5.5% | 4.4% | 7.8% | 19.0% | 0.1% | 0.6% | 0.1% | 0.5% | 32.7% | 3.6% | 7.5% | 3.6% | 25.2% | 10.1% | 41.8% | 7.8% | 5.5% | 4.4% | 7.8% | 19.0% | 0.1% | 0.6% | 0.1% | 0.5% | 32.7% | |
| 山口 | 0.0% | 21.4% | 0.0% | 0.0% | 42.9% | 7.1% | 7.1% | 21.4% | 0.0% | 7.1% | 0.0% | 0.1% | 0.1% | 0.0% | 0.0% | 21.4% | 0.0% | 21.4% | 0.0% | 0.0% | 42.9% | 7.1% | 7.1% | 21.4% | 0.0% | 7.1% | 0.0% | 0.1% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 21.4% | |
| 高知 | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | | |
| 福岡 | 0.0% | 29.4% | 0.0% | 23.5% | 11.8% | 11.8% | 0.0% | 0.0% | 23.5% | 5.9% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 70.6% | 0.0% | 29.4% | 0.0% | 23.5% | 11.8% | 11.8% | 0.0% | 0.0% | 23.5% | 5.9% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 70.6% | |
| 長崎 | 5.0% | 42.5% | 0.0% | 5.0% | 15.0% | 7.5% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 5.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 5.0% | 42.5% | 0.0% | 5.0% | 15.0% | 7.5% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | |
| 大分 | 2.8% | 36.1% | 5.6% | 19.4% | 2.8% | 38.9% | 5.6% | 2.8% | 8.3% | 2.8% | 8.3% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 33.3% | 2.8% | 36.1% | 5.6% | 19.4% | 2.8% | 38.9% | 5.6% | 2.8% | 8.3% | 2.8% | 8.3% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 33.3% |
| 鹿児島 | 0.0% | 10.0% | 3.3% | 16.7% | 13.3% | 20.0% | 16.7% | 10.0% | 6.7% | 60.0% | 6.7% | 0.0% | 0.1% | 0.0% | 0.0% | 3.3% | 0.0% | 10.0% | 3.3% | 16.7% | 13.3% | 20.0% | 16.7% | 10.0% | 6.7% | 60.0% | 6.7% | 0.0% | 0.1% | 0.0% | 0.0% | 3.3% | |
| 東京 | 3.7% | 48.1% | 22.2% | 14.8% | 14.8% | 25.9% | 0.0% | 0.0% | 11.1% | 0.0% | 7.4% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 48.1% | 3.7% | 48.1% | 22.2% | 14.8% | 14.8% | 25.9% | 0.0% | 0.0% | 11.1% | 0.0% | 7.4% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 48.1% |
| 大阪 | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | | |
| 東京 | 0.0% | 46.2% | 3.8% | 23.1% | 3.8% | 26.9% | 0.0% | 11.5% | 11.5% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.2% | 0.3% | 3.8% | 0.0% | 46.2% | 3.8% | 23.1% | 3.8% | 26.9% | 0.0% | 11.5% | 11.5% | 0.0% | 0.0% | 0.2% | 0.3% | 3.8% | | | |
| 神奈川 | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 44.4% | 0.0% | 22.2% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.1% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 44.4% | 0.0% | 22.2% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.1% | 0.0% | | | |
| 長崎 | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 100.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 100.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | | | |
| 鹿児島 | 5.9% | 17.6% | 5.9% | 17.6% | 11.8% | 23.5% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 5.9% | 0.0% | 0.0% | 0.2% | 0.0% | 0.2% | 29.4% | 5.9% | 17.6% | 5.9% | 17.6% | 11.8% | 23.5% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 5.9% | 0.0% | 0.2% | 0.0% | 0.0% | 0.2% | 29.4% | |
| 大阪 | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 12.5% | 37.5% | 75.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 12.5% | 37.5% | 75.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | | |
| 福岡 | 0.0% | 50.0% | 4.5% | 13.6% | 4.5% | 22.7% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 50.0% | 4.5% | 13.6% | 4.5% | 22.7% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | | |
| 福祉バス東京 | 1.1% | 33.3% | 11.8% | 32.3% | 0.0% | 68.8% | 1.1% | 0.0% | 7.5% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.2% | 0.2% | 1.1% | 9.7% | 1.1% | 33.3% | 11.8% | 32.3% | 0.0% | 68.8% | 1.1% | 0.0% | 7.5% | 0.0% | 0.2% | 0.2% | 1.1% | 9.7% | | | |

| | | 設問6. 政府に対する要求(3つ) | | | | | | | | | | | | | | |
|------|------|-------------------|--------------|-----------|--------------|------------|------------|------------|----------|-----------|-------------|------------|----------|------------|-----------|-------|
| | | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | |
| | | 改憲 反対 | 労働法制 改悪阻止 | 最賃 引上げ | ハラスメ ント禁止 | 安定雇 用など | 景気対 策など | 消費税 引下げ | 年金 拡充 | 医療の 充実 | 地域経済 活性化 | 教育制 度拡充 | 原発 ゼロ | 震災復 興など | 白タク 反対 | 無回答 |
| 総 | 計 | 23.7% | 20.4% | 37.0% | 6.3% | 11.6% | 18.9% | 33.7% | 31.7% | 16.6% | 5.4% | 4.6% | 8.3% | 6.5% | 53.3% | 22.0% |
| ハイタク | 計 | 24.1% | 20.2% | 36.5% | 6.2% | 11.3% | 18.6% | 33.8% | 31.1% | 16.1% | 5.3% | 4.6% | 8.3% | 6.4% | 55.6% | 21.8% |
| 技職 | 計 | 21.4% | 14.3% | 28.6% | 0.0% | 21.4% | 17.9% | 35.7% | 25.0% | 32.1% | 14.3% | 0.0% | 7.1% | 14.3% | 25.0% | 42.9% |
| 自教 | 計 | 22.6% | 37.7% | 43.4% | 22.6% | 15.1% | 34.0% | 35.8% | 37.7% | 15.1% | 5.7% | 9.4% | 3.8% | 1.9% | 3.8% | 11.3% |
| 観光バス | 計 | 20.0% | 43.3% | 66.7% | 0.0% | 13.3% | 16.7% | 23.3% | 56.7% | 20.0% | 10.0% | 6.7% | 3.3% | 3.3% | 10.0% | 6.7% |
| その他 | 計 | 7.5% | 14.0% | 49.5% | 3.2% | 19.4% | 28.0% | 30.1% | 51.6% | 33.3% | 6.5% | 3.2% | 11.8% | 9.7% | 1.1% | 31.2% |
| ハイタク | 北海道 | 20.8% | 12.5% | 54.2% | 0.0% | 16.7% | 29.2% | 22.9% | 31.3% | 25.0% | 6.3% | 0.0% | 14.6% | 12.5% | 37.5% | 16.7% |
| | 宮城 | 37.9% | 15.5% | 44.7% | 3.9% | 8.7% | 15.5% | 28.2% | 28.2% | 23.3% | 8.7% | 2.9% | 9.7% | 1.9% | 62.1% | 8.7% |
| | 福島 | 13.2% | 34.2% | 47.4% | 0.0% | 7.9% | 18.4% | 23.7% | 52.6% | 18.4% | 0.0% | 5.3% | 15.8% | 7.9% | 47.4% | 7.9% |
| | 埼玉 | 14.8% | 16.0% | 27.5% | 5.9% | 7.1% | 14.2% | 55.6% | 54.7% | 10.7% | 4.4% | 4.1% | 4.4% | 3.3% | 65.4% | 11.8% |
| | 東京タク | 23.9% | 20.0% | 35.7% | 7.3% | 12.2% | 18.5% | 34.2% | 27.6% | 15.7% | 5.1% | 4.9% | 8.0% | 7.6% | 56.3% | 23.1% |
| | 東京ハイ | 86.7% | 93.3% | 53.3% | 0.0% | 6.7% | 13.3% | 13.3% | 13.3% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 20.0% | 0.0% |
| | 神奈川 | 17.3% | 31.3% | 44.0% | 8.7% | 17.3% | 16.0% | 24.7% | 26.0% | 16.7% | 4.7% | 3.3% | 6.0% | 4.0% | 64.7% | 15.3% |
| | 静岡 | 20.7% | 23.1% | 43.8% | 1.7% | 7.4% | 29.8% | 24.0% | 28.1% | 19.0% | 8.3% | 4.1% | 6.6% | 1.7% | 43.0% | 38.8% |
| | 愛知 | 32.7% | 14.2% | 38.9% | 6.2% | 11.5% | 16.8% | 30.1% | 32.7% | 19.5% | 7.1% | 5.3% | 15.9% | 9.7% | 34.5% | 24.8% |
| | 京都 | 25.2% | 23.4% | 33.6% | 0.9% | 10.3% | 19.6% | 32.7% | 36.4% | 21.5% | 2.8% | 5.6% | 4.7% | 2.8% | 49.5% | 30.8% |
| | 大阪 | 27.8% | 18.7% | 35.1% | 3.1% | 8.6% | 22.3% | 27.0% | 30.9% | 17.7% | 6.5% | 4.7% | 11.9% | 5.5% | 56.9% | 23.4% |
| | 山口 | 14.3% | 28.6% | 42.9% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 57.1% | 71.4% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 78.6% | 7.1% |
| | 高知 | 33.3% | 0.0% | 100.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 66.7% | 66.7% | 33.3% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% |
| | 福岡 | 29.4% | 29.4% | 11.8% | 5.9% | 5.9% | 11.8% | 23.5% | 29.4% | 11.8% | 11.8% | 5.9% | 0.0% | 5.9% | 47.1% | 70.6% |
| | 長崎 | 45.0% | 35.0% | 45.0% | 12.5% | 5.0% | 27.5% | 2.5% | 55.0% | 2.5% | 2.5% | 0.0% | 17.5% | 0.0% | 50.0% | 0.0% |
| | 大分 | 25.0% | 11.1% | 52.8% | 0.0% | 16.7% | 8.3% | 27.8% | 27.8% | 30.6% | 13.9% | 5.6% | 8.3% | 5.6% | 33.3% | 33.3% |
| | 鹿児島 | 26.7% | 10.0% | 53.3% | 10.0% | 26.7% | 10.0% | 36.7% | 33.3% | 23.3% | 0.0% | 6.7% | 16.7% | 3.3% | 43.3% | 0.0% |
| 技職 | 東京 | 22.2% | 14.8% | 29.6% | 0.0% | 22.2% | 18.5% | 33.3% | 22.2% | 29.6% | 14.8% | 0.0% | 7.4% | 14.8% | 25.9% | 44.4% |
| 職 | 大阪 | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 100% | 100% | 100% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% |
| 自教 | 東京 | 30.8% | 42.3% | 30.8% | 38.5% | 19.2% | 34.6% | 30.8% | 34.6% | 0.0% | 7.7% | 15.4% | 3.8% | 0.0% | 0.0% | 11.5% |
| | 神奈川 | 22.2% | 44.4% | 66.7% | 0.0% | 0.0% | 33.3% | 44.4% | 44.4% | 33.3% | 11.1% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% |
| | 長崎 | 0.0% | 0.0% | 100% | 100% | 0.0% | 0.0% | 100% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% |
| | 鹿児島 | 11.8% | 29.4% | 47.1% | 5.9% | 17.6% | 35.3% | 35.3% | 41.2% | 29.4% | 0.0% | 5.9% | 5.9% | 5.9% | 11.8% | 17.6% |
| バス | 大阪 | 12.5% | 50.0% | 50.0% | 0.0% | 0.0% | 25.0% | 37.5% | 50.0% | 25.0% | 12.5% | 0.0% | 0.0% | 12.5% | 0.0% | 25.0% |
| | 福岡 | 22.7% | 40.9% | 72.7% | 0.0% | 18.2% | 13.6% | 18.2% | 59.1% | 18.2% | 9.1% | 9.1% | 4.5% | 0.0% | 13.6% | 0.0% |
| 福祉バス | 東京 | 7.5% | 14.0% | 49.5% | 3.2% | 19.4% | 28.0% | 30.1% | 51.6% | 33.3% | 6.5% | 3.2% | 11.8% | 9.7% | 1.1% | 31.2% |