

## 2021年春闘方針（案） もくじ

1. 2021年春闘の位置付けとたたかいの焦点	2
2. 基本的な要求・課題とたたかいの力点	8
3. たたかいの基本方向と組織の強化拡大	18
4. 春闘体制、たたかいの流れと統一行動	22
5. 2020年秋季年末闘争の到達点と課題	26
付 2021～22年 組織拡大2か年計画	30

## 図 表

図表1	タクシー労働者と他産業労働者の労働条件格差（全国平均）	5
図表2	タクシー労働者と他産業労働者の年収格差の推移	5
図表3	タクシー台数と輸送人員の推移	5
図表4	タクシー労働者と他産業労働者の労働条件格差（地方別）	7
図表5	東京・大阪のタクシー輸送実績の推移（1日1車当たり）	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	法人タクシーの営業収入と車両数の推移（地方別）	13
図表8	東京にみるタクシー労働者と他産業労働者の年収推移	15
図表9	最低生計費とタクシー運転者賃金の比較	17
図表10	年齢別運転者証・事業者乗務証交付数	19
図表11	貸切バスの事業者数、車両数、営業収入等の推移	21
図表12	指定自動車教習所数、卒業者数、教習指導員数の推移	21
図表13	運転者の健康状態に起因する事故等の件数の推移	23
図表14	道路運送業の「過労死」労災認定率	23
図表15	事業用自動車の重大事故発生状況の推移	25
図表16	2020年度地域別最低賃金額	25
図表17	新型コロナの影響によるタクシー営業収入の変化	27
図表18	新型コロナによる事業への影響	29
図表19	運賃改定時のノースライドとスライド賃下げの違い	31
図表20	「働き方改革一括法」の概要	33
図表21	タクシーとライドシェアの比較	33
図表22	全タク連 今後新たにに取り組む事項11項目、追加9項目	35
図表23	国交省が雇用維持のために出した事務連絡、Q&A	36
図表24	規制改革推進会議「デジタル時代の規制・制度について」	35
図表25	デジタル化をライドシェアとむすびつけた竹中平蔵氏の論調	35
	2021年春闘アンケート集計結果	41

# 2021年春闘方針（案）

自 交 総 連

## 1. 2021年春闘の位置付けとたたかいの焦点

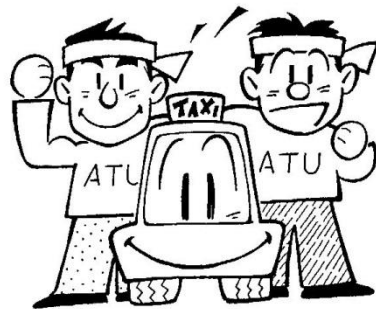
自交総連は、この春闘を『コロナ危機突破、ライドシェア阻止 雇用を守れ、人間らしく暮らせる賃金確保 21春闘』と位置付けてたたかう。

### (1) コロナ危機突破、ライドシェア阻止のたたかいを

21春闘は、コロナ危機のさなかで方針を決め、たたかう春闘となる。たたかわなければ、犠牲はすべて労働者に押し付けられてしまう。労働組合の原点に立ち返り、労働者の命と暮らしを守るため、雇用の維持、賃金・労働条件の改善をめざして、団結を固めて積極的にたたかいに立ち上がろう。

新型コロナウイルスによる感染者数は2020年12月の時点でも終息する気配をみせていないどころか、世界的に再拡大が顕著になり、国内では第3波として感染者が急増、1日当たりの陽性者が過去最高を日々記録している。

20年春以降、大幅な営業収入減を記録したタクシー・バスの需要は、夏以降、一時回復したものの再下降、前年同月比3～4割減の水準で推移している。タクシーでは、雇用調整助成金（雇調金）を活用して一部休業、臨時休車をしていた事業者も21



年から元に戻す動きを見せており、もし休業をやめて休車車両が復活すれば、労働者一人当たりの営業収入はさらに下落して賃金は大幅に減少してしまう。雇用情勢も悪化しており、厚労省の発表では20年11月6日時点でコロナ危機に伴う解雇者は7万人を超えている。倒産や解雇が相次ぎ、観光バスに加えてタクシーでも資金繰りにつかずに倒産・廃業、身売り、解雇・雇止めが増加している。

こうした状況のときに、厳しい情勢だからと、要求をせず、たたかわ

ずにいたのでは、犠牲はすべて労働者に転嫁される。コロナ危機のなかでたたかい、成果を上げてきた自交総連の方針に確信をもち、21春闘では、雇用維持と賃金改善の要求を掲げて、人間らしい暮らし、すなわち社会的水準の労働条件の確立をめざして団体交渉をすすめていく。雇調金特例の延長、コロナ対策での政府や自治体への要求では経営者と共同もしつつ、賃上げや職場権利の確立など労働者としての当然の要求は臆することなく掲げて、危機を突破する道を切りひらかなければならない。

コロナ危機に乗じて、白タク合法化＝ライドシェア解禁の動きも加速しかねない。菅政権は、デジタル化を加速し規制改革を強力にすすめるとしているが、そのなかにライドシェア導入が組み込まれるおそれがある。国家戦略特区諮問会議では「スーパーシティ構想の実現」「地域限定型規制のサンドボックス制」など

が新たな目標に追加され、竹中平蔵、八田達夫氏らが改革のスピードアップを求めている。未来投資会議に代わって発足した成長戦略会議でも、竹中平蔵、金丸恭文氏らライドシェア推進派が名を連ねている。

21春闘では、これらの動きに警戒感をつよめ、ライドシェア反対の世論を広げるために奮闘するとともに、安心・安全、持続可能な地域公共交通の確立にむけてバス・タクシーの役割を強化し、補助金の増額を求めて、地域住民との共同を広げていかなければならない。

ライドシェアを阻止し、それに対抗するためには、タクシーの安全性、良質なサービスが強調されなければならない。安心・安全を支えるにふさわしい運転者の資質の向上のためにも、春闘での賃金・労働条件の改善が必要であり、そのためのタクシー運転免許構想など自交総連の政策の実現をめざしていく。

## (2) 社会的水準の労働条件確立を掲げ、経営者の責任追及を

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、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が基本となる。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。

この春闘の意義にもとづき、とりわけコロナ危機で困難が襲いかかっている時こそ基本に立ち返って、21

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議論し、要求書として経営者に提出して、団体交渉で実現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。2019年のタクシー労働者の平均年収は308万円であり、産業計男性労働者の全国平均年収であ

る505万円との格差は197万円である。この格差を埋めて産業計労働者の平均に追いつくことが目標になる。その目標にむかって、今年の春闘では、コロナ危機で大幅に低下してしまった賃金を、せめて人間らしく暮らせる水準にまで引き上げること、すべての自交労働者が最低賃金に抵触しない最低限の賃金を確保できるように底上げをはかることが重要な課題となる。一度の春闘で格差を埋めることは容易ではないが、そこに接近することが問われる。

公共交通を担う自交労働者は、国交省も認めるようにエッセンシャルワーカー（社会的に必要不可欠な仕事をしている労働者）であり、コロナ危機のなかで感染の危険にさらされながら働いている。この労働者が社会的水準の賃金を獲得するのは当然のことであり、まして最低賃金を下回るような賃金は許されない。

最低賃金法違反が発生しないように、すべてが歩合給という賃金体系の改善も含めて要求するとともに、社会的水準に到達する道筋をつける要求を掲げていく。社会的水準と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く、そこにいかにして接近するかが問われることになる。接近のためには、運転者一人当たりの運送収入を引き上げることが必要であり、そのための政策闘争、とりわけ今春闘では需給調整・減車のとりくみが重要になる。

経営者には、労働者の要求に誠実

に応じて、社会的水準に接近できるような賃金改善を行う社会的な責任がある。それを追及しつつ、賃上げができる環境をつくるための政策的共同を求め、コロナ危機突破や白タク合法化阻止の課題で協力できる点は協力・共同して、国や自治体に政策の実行を求めていく。

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るなかで、コロナによる休校にも見舞われたが、生活向上のための要求を掲げていく。

観光バス労働者は、コロナで深刻な打撃を受けており、危機打開のための国や自治体の支援強化も求めつつ、雇用の維持、非正規化など雇用条件の改悪阻止、賃金の改善を要求する。規制緩和こそがコロナ被害を拡大していることを見据え、規制緩和政策の見直しをつよく求めていく。

すべての業種で、要求の前進を勝ちとるために、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。

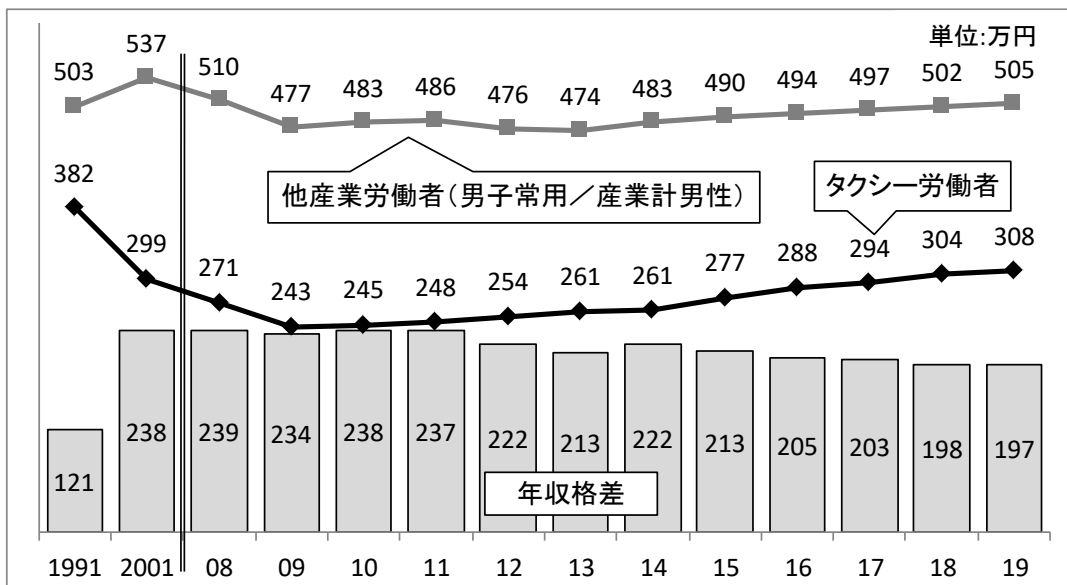
実際の交渉では、どうしても獲得すべき重点要求を定めて、それを確実に勝ちとることをめざす。賃金改善が良質な労働力を確保し、経営改善にもつながることを経営者に自覚

図表1 タクシー労働者と他産業労働者の労働条件格差 (2019年、全国平均)

	月額給与 円	年間給与 円	年間賞与 円	年間収入 円 %	年間労働時間	時間あたり賃金 円 %
タクシー労働者	244,800	2,938,000	139,100	3,077,100 61	2,324	1,324 56
産業計男性労働者	342,200	4,106,800	944,600	5,051,400 100	2,145	2,355 100
格差	97,400	1,168,800	805,500	1,974,300	179	1,031

注. それぞれの項目ごとに全国平均を出しているのので、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」

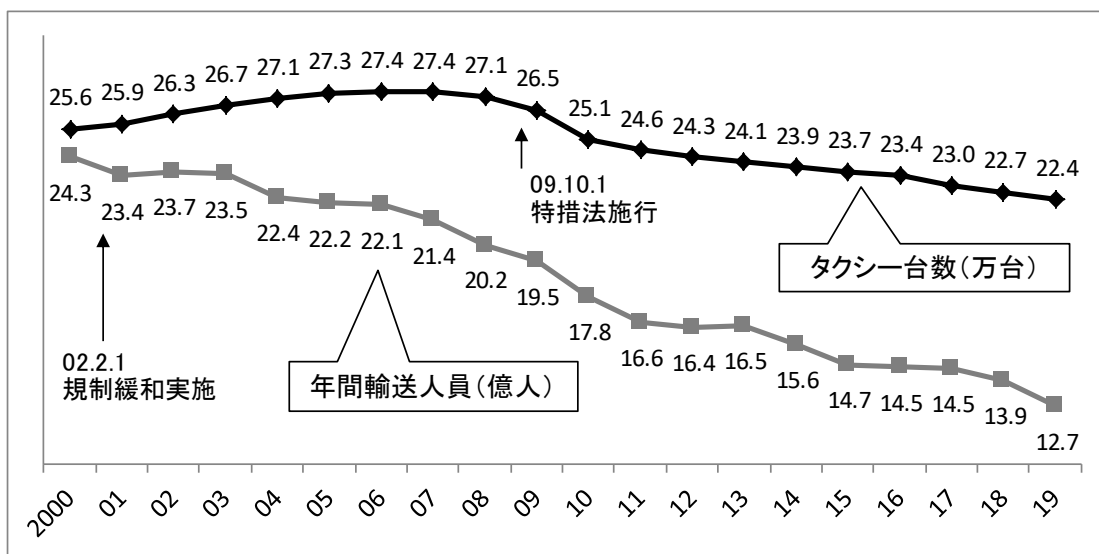
図表2 タクシー労働者と他産業労働者の年収格差の推移



資料：厚生労働省「賃金センサス」「毎月勤労統計」

図表3 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)



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

キを背景に、粘り強く交渉していく。

### (3) 全労連・国民春闘共闘と結合して、悪政転換、公正な社会へ

菅政権は、安倍政治の継承をうたい、日本学術会議議員の6人の任命を拒否するなど学問の自由に反する暴挙を行っている。政府の政策に異をとる学者を法律も無視して排除するというのは、権力者が人事で支配する恐怖政治であり、独裁にも通じかねない。さらに、コロナ危機への対応を口実にデジタル化、規制改革を加速するとして、国民に自己責任を強いる新自由主義的な規制緩和を押しつけようとしている。

全労連・国民春闘共闘で、労働者・国民の生活を守るために、①最低賃金の引上げ、消費税減税、社会保障充実（まともな生活をつくる）、

②雇用を守り、休業10割補償、労働時間規制強化、均等待遇、柔軟な働き方規制（安定雇用・労働をつくる）、③医療、介護、福祉、教育、公共交通の充実（いのちを守る公共体制をつくる）、④改憲阻止、核兵器禁止条約批准、総選挙で新しい政権をつくる（改憲阻止、平和をつくる）——という4つのつくる行動を提起している。

労働者の要求実現を阻んでいる政治を変えなければ、要求は実現できない。春闘では、全労連・国民春闘共闘に結集して、悪政を転換し、公正な社会をめざすたたかいをすすめていく。

### (4) コロナ危機で困っている労働者に目をむけ組織強化拡大を

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、未組織の仲間呼びかけ、組織化しながらたたかう。

コロナ危機による営業収入の低下、廃業や人員削減などの措置は、労働組合のない職場では、すべて労働者に転嫁され、休業もせずに最賃以下の賃金とされたり、解雇・雇止めが押しつけられたりしている。労働組合のあるところでは、労働組合と会社との交渉によって、休業計画や条

件、手当の額などが交渉され、最賃法違反などを回避する方策がとられている。

この対比が鮮明になる中で、労働組合に対する関心は高まっており、自交総連の新規組合の結成も20年は例年になく増えている。コロナ危機で困っている労働者が、組合を作りたい、会社と交渉したいという切実な要求をもって結集しはじめている証左といえる。

この状況の下で、労働者が困って

図表4 タクシーと他産業労働者の賃金格差（都道府県別、2019年）

地方名	年間収入			年間労働時間			1時間当たり賃金		
	タクシー 万円	産業計 男性 万円	格差 万円	タクシー 時間	産業計 男性 時間	格差 時間	タクシー 円	産業計 男性 円	格差 円
北海道	281.38	494.40	-213.02	2,208	2,148	60	1,274	2,302	-1,027
青森	251.78	420.43	-168.65	2,112	2,160	-48	1,192	1,946	-754
岩手	290.09	434.77	-144.68	2,220	2,172	48	1,307	2,002	-695
宮城	293.50	516.88	-223.38	2,232	2,124	108	1,315	2,434	-1,119
秋田	241.25	425.38	-184.13	2,208	2,124	84	1,093	2,003	-910
山形	268.77	440.06	-171.29	2,676	2,160	516	1,004	2,037	-1,033
福島	294.36	467.14	-172.78	2,172	2,136	36	1,355	2,187	-832
茨城	286.27	552.94	-266.67	2,508	2,112	396	1,141	2,618	-1,477
栃木	327.39	532.66	-205.27	2,304	2,172	132	1,421	2,452	-1,031
群馬	325.13	522.60	-197.47	2,280	2,136	144	1,426	2,447	-1,021
埼玉	329.12	532.40	-203.28	2,280	2,184	96	1,444	2,438	-994
千葉	389.43	533.33	-143.90	2,640	2,160	480	1,475	2,469	-994
東京	484.00	691.95	-207.95	2,352	2,040	312	2,058	3,392	-1,334
神奈川	414.21	614.98	-200.77	2,232	2,124	108	1,856	2,895	-1,040
新潟	299.17	470.17	-171.00	2,328	2,160	168	1,285	2,177	-892
富山	332.45	489.52	-157.07	2,328	2,148	180	1,428	2,279	-851
石川	308.85	511.18	-202.33	2,652	2,160	492	1,165	2,367	-1,202
福井	282.23	496.35	-214.12	2,280	2,172	108	1,238	2,285	-1,047
山梨	295.14	523.48	-228.34	2,316	2,148	168	1,274	2,437	-1,163
長野	343.54	513.34	-169.80	2,508	2,160	348	1,370	2,377	-1,007
岐阜	319.04	513.50	-194.46	2,544	2,196	348	1,254	2,338	-1,084
静岡	416.33	527.49	-111.16	2,196	2,160	36	1,896	2,442	-546
愛知	335.71	602.11	-266.40	2,424	2,160	264	1,385	2,788	-1,403
三重	345.33	557.27	-211.94	2,508	2,148	360	1,377	2,594	-1,217
滋賀	351.36	559.33	-207.97	2,400	2,172	228	1,464	2,575	-1,111
京都	386.69	543.81	-157.12	2,484	2,136	348	1,557	2,546	-989
大阪	412.60	608.56	-195.96	2,436	2,112	324	1,694	2,881	-1,188
兵庫	310.95	561.33	-250.38	2,328	2,148	180	1,336	2,613	-1,278
奈良	289.96	528.75	-238.79	2,256	2,172	84	1,285	2,434	-1,149
和歌山	260.36	509.27	-248.91	2,112	2,172	-60	1,233	2,345	-1,112
鳥取	238.88	434.28	-195.40	1,992	2,124	-132	1,199	2,045	-845
島根	257.28	458.43	-201.15	2,124	2,136	-12	1,211	2,146	-935
岡山	345.38	522.95	-177.57	2,388	2,172	216	1,446	2,408	-961
広島	295.33	537.81	-242.48	2,484	2,124	360	1,189	2,532	-1,343
山口	254.75	519.11	-264.36	2,352	2,136	216	1,083	2,430	-1,347
徳島	205.32	494.71	-289.39	1,860	2,124	-264	1,104	2,329	-1,225
香川	312.92	488.56	-175.64	2,664	2,160	504	1,175	2,262	-1,087
愛媛	280.33	470.93	-190.60	2,328	2,136	192	1,204	2,205	-1,001
高知	333.00	457.24	-124.24	2,568	2,112	456	1,297	2,165	-868
福岡	304.30	523.10	-218.80	2,232	2,124	108	1,363	2,463	-1,099
佐賀	271.78	444.41	-172.63	2,028	2,172	-144	1,340	2,046	-706
長崎	266.35	462.86	-196.51	2,760	2,148	612	965	2,155	-1,190
熊本	318.66	462.03	-143.37	2,352	2,148	204	1,355	2,151	-796
大分	242.55	465.51	-222.96	2,100	2,136	-36	1,155	2,179	-1,024
宮崎	233.91	430.41	-196.50	2,040	2,112	-72	1,147	2,038	-891
鹿児島	285.63	460.32	-174.69	2,580	2,160	420	1,107	2,131	-1,024
沖縄	249.82	413.33	-163.51	1,860	2,112	-252	1,343	1,957	-614
全国平均	307.71	505.14	-197.43	2,324	2,145	179	1,324	2,355	-1,031

資料：「賃金センサス」、企業規模10人以上。

いる時こそ労働組合の出番として、春闘での要求実現の運動を、組織拡大と結びつけていく。

一番ひどい労働条件を押しつけられている未組織労働者を放置したままでは、自分たちの労働条件も大きくは改善しない。未組織労働者に、労働組合のことを知らせ、対話し、組織して、隊列を増やしてたたかうことが重要である。

2019年1月に策定した組織拡大新2か年計画は、各地の奮闘で一定の前進をつくりだし、とりわけ20年には新規加入組合の増大をかちとったが、全体としての組合員数は実増に



至っておらず、目標を達成していない。今春闘では、新しい計画（30ページ参照）を策定し、必ず実増に転じる決意を固めあってとりくむ。

組織拡大の先頭に立つ活動家を育てて、新しい幹部を育成する組織強化の課題も重視し、組織を減らさず世代交代をはかっていく。

## 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

生活実態にねざした賃金改善の要求は当然であり、コロナ危機の下での経営環境の改善と合わせて、賃上げについても、自粛することなく、よく論議して組合員の総意によって要求を掲げていく。

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、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づけて設定し、獲得を徹底追求する。とくに、コロナ対策を含め、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。



図表5 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）										税込み
	実働率	実車率	走行 <sup>※</sup>	実車 <sup>※</sup>	運送収入		輸送回数	実車 <sup>※</sup> 単価	初乗運賃 1km当り	
	%	%	km	km	円	指数	回	円		
<b>2001年10月</b>	<b>87.3</b>	<b>43.9</b>	<b>283.9</b>	<b>124.7</b>	<b>50,569</b>	<b>100.0</b>	<b>30.0</b>	<b>405.5</b>	<b>330</b>	
2006年10月	79.5	45.7	275.2	125.7	50,436	99.7	30.5	401.2	330	
2007年10月	79.4	45.6	269.8	123.0	49,306	97.5	29.4	400.9	330	
2008年10月	79.9	41.8	254.6	106.4	45,599	90.2	25.9	428.6	355	
2009年10月	84.2	39.1	242.4	94.8	40,857	80.8	23.9	431.0	355	
2010年10月	85.7	39.9	244.4	97.5	41,829	82.7	24.9	428.9	355	
2011年10月	85.1	40.5	246.0	99.6	42,965	85.0	25.0	431.2	355	
2012年10月	84.2	41.5	245.9	102.0	44,339	87.7	21.8	434.5	355	
2013年10月	82.6	43.3	245.5	106.3	45,889	90.7	26.1	431.7	355	
2014年10月	81.7	43.6	246.5	107.5	47,458	93.8	26.3	441.6	365	
2015年10月	80.2	44.3	246.3	109.1	47,955	94.8	26.0	439.5	365	
2016年10月	77.4	45.2	244.4	110.5	48,725	96.4	26.3	441.0	365	
2017年10月	77.0	47.1	243.7	114.8	51,261	101.4	28.8	446.5	390	
2018年10月	77.1	46.8	243.8	114.1	51,267	101.4	27.6	449.3	390	
2019年10月	74.7	47.6	243.0	115.7	53,080	105.0	27.4	458.8	399	
2020年10月	70.8	41.1	219.7	90.3	41,916	85.0	23.0	464.2	399	

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）										税抜き（初乗運賃のみ税込み）
	実働率	実車率	走行 <sup>※</sup>	実車 <sup>※</sup>	運送収入		輸送回数	実車 <sup>※</sup> 単価	初乗運賃 1km当	
	%	%	km	km	円	(指数)	回	円		
<b>2001年10月</b>	<b>83.6</b>	<b>42.1</b>	<b>209.4</b>	<b>88.1</b>	<b>31,833</b>	<b>100.0</b>	<b>18.6</b>	<b>361.3</b>	<b>330</b>	
2006年10月	77.5	41.8	210.0	88.0	30,282	95.1	19.0	344.1	330	
2007年10月	76.3	42.2	209.0	88.0	30,373	95.4	19.0	345.1	330	
2008年10月	76.4	41.9	204.0	86.0	29,580	92.9	19.0	344.0	330	
2009年10月	78.3	38.3	189.0	72.0	25,399	79.8	16.0	352.8	330	
2010年10月	77.3	39.9	194.0	77.0	27,141	85.3	17.0	352.5	330	
2011年10月	78.8	40.5	197.0	80.0	27,986	87.9	18.0	349.8	330	
2012年10月	76.9	41.1	196.0	81.0	28,216	88.6	18.0	348.3	330	
2013年10月	74.3	41.7	196.0	82.0	28,963	91.0	19.0	353.2	330	
2014年10月	71.5	41.8	198.0	83.0	29,109	91.4	19.0	350.7	340	
2015年10月	69.4	42.9	200.0	86.0	30,028	94.3	19.0	349.1	340	
2016年10月	67.0	44.3	201.0	89.0	31,133	97.8	20.0	349.8	340	
2017年10月	65.1	46.1	202.0	93.0	32,825	103.1	21.0	352.9	340	
2018年10月	67.1	45.7	203.0	93.0	33,317	104.7	21.0	358.2	340	
2019年10月	64.6	46.3	201.0	93.0	33,151	104.1	21.0	356.5	345	
2020年10月	60.7	42.0	176.0	74.0	28,976	91.0	18.0	391.6	400	

資料：大阪タクシー協会

### 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掃など法

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。

## (2) コロナ対策強化、職場権利の確立と「合理化」阻止

### ① コロナ対策の強化

コロナが終息せず、営業収入も十分に回復していないなかで、雇調金や臨時休業措置など政府の特例を活用させ、計画休業による休業補償、需給調整効果による一人当たり営業収入の維持を継続して、最低限の労働条件を確実に確保する。

休業手当は平均賃金の100%支給とし、平均賃金は通常時の営業収入を基準に決める。休業対象・手当などで定時制・非正規労働者の差別を許さない。

雇調金を申請しない事業者には、労働者が申請する休業支援金の申請に協力させる。

コロナ感染者との濃厚接触者となるなどして自宅待機になった場合には、特別休暇制度などを整備し、賃金を補償させる。

不特定多数の乗客と車内空間で接する運転労働者のPCR検査の全員実施、車内衛生設備等の拡充を、経営者の責任で行わせる。それらの費用については国や自治体への要求を共同し

て行っていく。

### ② 職場権利の確立と「合理化」阻止

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、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、あらゆる運転者負担の押しつけに反対する。

20年に運賃改定が行われた地方では、スライド賃下げの阻止、運転者負担廃止など確実な労働条件改善措置の徹底を求める。

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

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 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	58375	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
2018	6,086	184,188	273,126	43,681	316,807	1,4303	777	524	451	13.01	7,064	4,764	4,107	81.47	44,234	29,830	25,717

資料『ハイヤー・タクシー年鑑』

注. 運転者数・従業員数はハイヤーも含む。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。

はかる。改正有期・パート法の「同一労働同一賃金」「均等待遇」規定が21年4月から中小企業にも適用となることを活かして、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。

20年4月から時間外労働の上限規制が中小企業にも適用されていることを踏まえ、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）は締結しない。

### ③ 職場の確保、倒産・廃業対策

コロナ危機による倒産・廃業の増加が憂慮される状況のもとで、情報収集、分析を確実にを行うために学習をつよめる。

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解雇や賃下げ「合理化」提案があったときは、それを許さないたたかう態勢をつく

り、政府が雇用の維持を最重要課題としていることも踏まえ、国や自治体の公的な支援措置を最大限活用して対応する。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。

### ④ モラルの確立、社会的貢献と地位の向上

公共交通機関の運行を確保するエッセンシャルワーカーであるとの自覚をつよめ、日常的な接客（教習）態度やマナー改善、サービスについては、当然かつ一般常識として、その向上にとりくむ。

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) コロナ危機突破、ライドシェア阻止、政策要求実現

### ① コロナ危機突破の緊急政策要求

雇調金・休業支援金については、コロナが終息するまで期限を延長させる。

雇調金の支給額上限の引き下げなど改悪をさせない。助成率は休業手当の100%を維持し、大企業についても中小企業と同じ100%にさせる。最低賃金に抵触する平均賃金をもとにした低すぎる休業手当は引き上げさ

図表7 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 億円	2018 億円	増減 %	2000 台	2018 台	増減 %	2000 万円	2018 万円	増減 %
全国	20,565	14,303	-30.4%	210,028	184,188	-12.3%	979	777	-20.7%
北海道	1,203	652	-45.8%	11,360	9,703	-14.6%	1,059	672	-36.5%
青森	264	124	-53.0%	3,389	2,443	-27.9%	778	507	-34.8%
岩手	180	104	-42.1%	2,500	2,180	-12.8%	719	478	-33.6%
宮城	378	224	-40.6%	3,996	3,851	-3.6%	945	582	-38.3%
福島	219	117	-46.4%	2,879	2,316	-19.6%	759	506	-33.3%
秋田	129	57	-55.6%	1,860	1,198	-35.6%	692	477	-31.1%
山形	109	59	-45.4%	1,308	1,255	-4.1%	830	472	-43.1%
東京	5,639	4,318	-23.4%	36,201	30,771	-15.0%	1,558	1,403	-9.9%
神奈川	1,367	1,011	-26.1%	9,506	9,781	2.9%	1,438	1,033	-28.2%
千葉	637	451	-29.2%	6,565	5,772	-12.1%	970	781	-19.4%
埼玉	658	492	-25.3%	6,209	5,787	-6.8%	1,060	850	-19.8%
群馬	138	79	-42.5%	2,218	1,537	-30.7%	621	515	-17.0%
茨城	225	136	-39.9%	3,476	2,704	-22.2%	649	501	-22.7%
栃木	156	96	-38.6%	2,106	1,792	-14.9%	742	536	-27.8%
山梨	86	53	-38.6%	1,204	938	-22.1%	711	561	-21.2%
新潟	270	151	-43.8%	3,495	2,732	-21.8%	771	554	-28.1%
長野	237	132	-44.2%	3,348	2,610	-22.0%	708	507	-28.4%
富山	94	53	-43.3%	1,105	915	-17.2%	854	584	-31.6%
石川	140	94	-33.1%	1,711	1,770	3.4%	820	531	-35.3%
愛知	850	672	-21.0%	9,302	8,251	-11.3%	914	814	-11.0%
静岡	442	285	-35.6%	5,557	4,716	-15.1%	796	604	-24.1%
岐阜	165	96	-42.2%	2,694	1,887	-30.0%	614	507	-17.5%
三重	109	77	-29.1%	1,562	1,197	-23.4%	698	646	-7.5%
福井	75	42	-43.5%	1,016	878	-13.6%	736	481	-34.6%
大阪	1,558	1,124	-27.9%	15,559	15,515	-0.3%	1,002	724	-27.7%
京都	585	446	-23.8%	6,801	6,215	-8.6%	860	717	-16.6%
兵庫	589	433	-26.4%	7,774	6,806	-12.5%	758	637	-16.0%
奈良	86	67	-22.8%	1,176	1,040	-11.6%	735	642	-12.7%
滋賀	87	69	-21.1%	1,155	1,221	5.7%	757	565	-25.4%
和歌山	85	54	-35.8%	1,941	1,486	-23.4%	437	367	-16.2%
広島	431	312	-27.6%	5,151	5,467	6.1%	837	570	-31.8%
鳥取	58	36	-39.1%	763	671	-12.1%	766	531	-30.7%
島根	86	49	-42.8%	1,348	1,149	-14.8%	640	429	-32.9%
岡山	195	138	-29.1%	3,028	3,070	1.4%	644	450	-30.1%
山口	173	114	-34.3%	2,656	2,290	-13.8%	650	496	-23.8%
香川	114	62	-45.4%	1,702	1,434	-15.7%	672	435	-35.2%
徳島	72	42	-42.0%	1,309	1,052	-19.6%	554	399	-27.9%
愛媛	180	108	-40.2%	2,346	2,084	-11.2%	768	517	-32.7%
高知	127	62	-51.4%	1,652	1,101	-33.4%	769	561	-27.1%
福岡	907	676	-25.5%	10,118	9,144	-9.6%	896	739	-17.6%
佐賀	86	52	-39.3%	1,336	1,076	-19.5%	646	487	-24.6%
長崎	291	155	-46.9%	3,179	2,502	-21.3%	916	618	-32.5%
宮崎	128	83	-35.3%	2,112	2,003	-5.2%	607	414	-31.7%
熊本	241	152	-37.1%	3,797	3,050	-19.7%	636	498	-21.6%
大分	175	98	-44.3%	2,581	1,991	-22.9%	679	490	-27.8%
鹿児島	215	132	-38.5%	4,101	3,327	-18.9%	524	397	-24.2%
沖縄	322	264	-18.2%	3,876	3,510	-9.4%	832	751	-9.7%

せ、支給された雇調金と休業手当支給額に多額の差が生じるなどの不合理が発生しない措置を講じさせる。

休業支援金は、労働者の申請に協力しない経営者を強力に指導する仕組みとし、労働者に確実に支給され、支給額が高くなるよう改善を求める。

コロナ感染が疑われる場合の有給の特別休暇制度をつくらせる。

臨時休車措置についても、コロナが終息するまでの期間延長を求める。

自交労働者へのPCR検査全員実施のために、検査費用の公費負担を求め、少なくとも健康保険適用を即座に実施させる。

自交産業の経営維持のための支援措置、現金給付、賃金補填など自交労働者への直接支援措置を国に求める。自治体に対しても独自の支援策を求め、その裏づけとなる地方創生臨時給付金など国からの交付金を拡充するよう求めていく。

## ② ライドシェア阻止、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、菅政権がすすめる、コロナ危機を口実にしたデジタル化、規制改革のスピードアップに警戒を高め、ライドシェア解禁が組み込まれないよう、世論へアピールをつよめる。

自家用有償旅客運送の安易な拡大を許さず、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、申入れにとりくむ。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。

ジャスタビ、notteco、CREWなどの白タク行為の放任状態を許さず、禁止を求める。白タクの摘発、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。

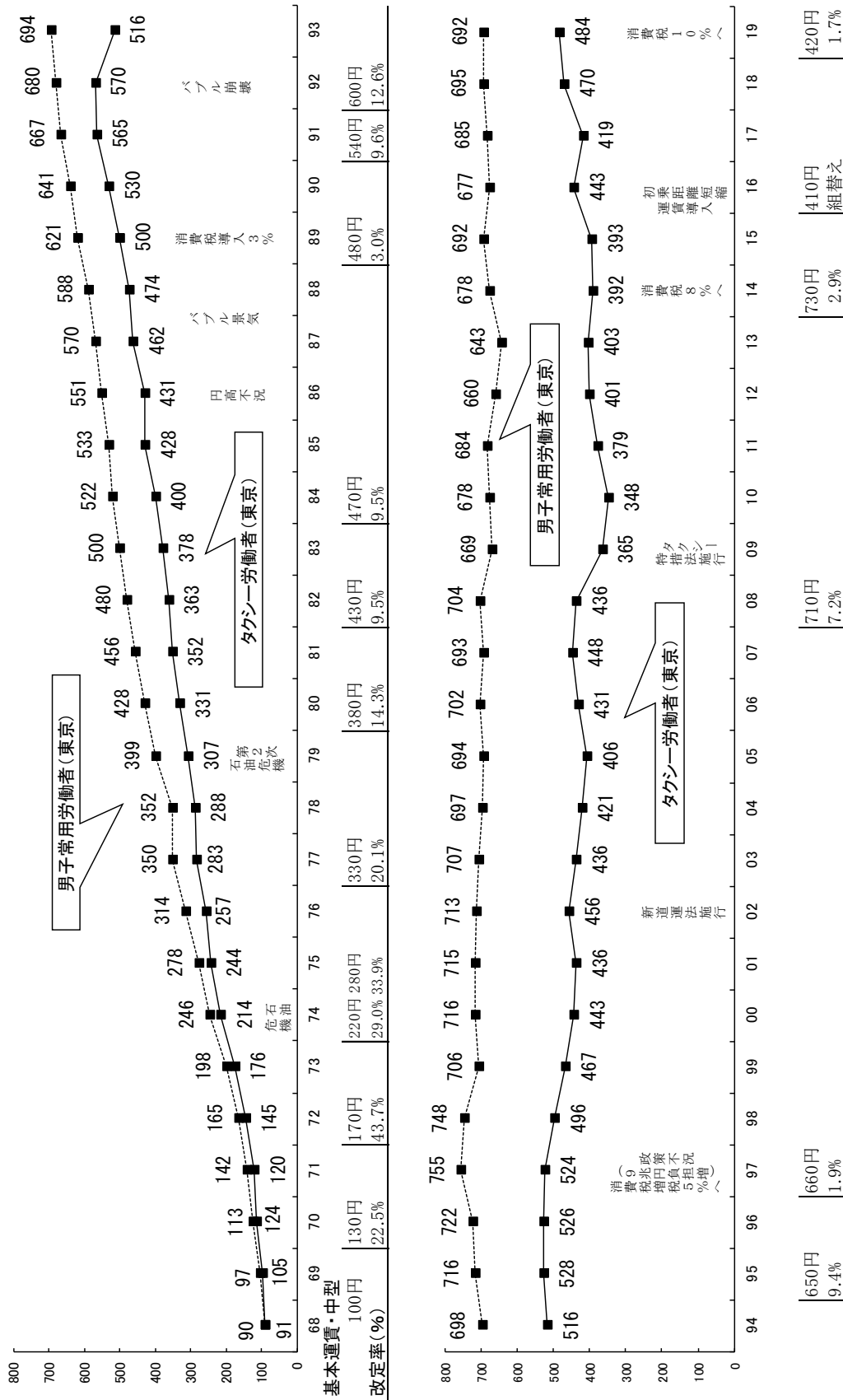
これらの運動は、他労組、あらゆる団体・個人と共同の発展をめざしてとりくむ。

## ③ 労働関係法の改悪に反対し、「雇用の柔軟化」を阻止する

働き方改革一括法で導入された高度プロフェッショナル制度など悪法部分は職場に入れさせず、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。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。

コロナ危機を利用して「雇用の柔軟化」が狙われている。雇用によらない働き方は、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

図表 8 東京にみるタクシー労働者と他産業労働者の年取推移



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。

審議中の改善基準告示については、実効ある総労働時間短縮、休息期間11時間以上の実現などの改正を求めていく。

#### ④ 減車と適正な運賃水準の確保による労働条件の改善

コロナによる需要の減少という現実に合わせて、臨時休車の安易な復活を許さず、減車をすすめて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。そのことによって、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っていく。

賃金制度の面では、コロナによる営収の減少が賃金激減に直結したという歩合給の問題点を踏まえ、若年労働者にとっても安心して働ける賃金制度の確立をめざす。オール歩合給賃金を改善し、最低賃金を基礎とした固定給部分の制度的確立を求め、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。

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）の賃金を払わないなど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。

#### ⑤ 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ず、コロナへの対応でも機能していない。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。

#### ⑥ 運転者の質の低下を防ぎ、タクシー運転免許の意義を広げる

二種免許取得の年齢・経験年数要件を緩和する道交法改正が行われたことを踏まえ、プロドライバーの粗製乱造を許さず、厳格な教習プログラム、取得後の教育・指導体制の確立を求めていく。

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



図表9 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、タクシー賃金は残業代を含んで最低生計費と同程度、所定内給与の時間額では最低生計費より低くなっています。

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（2019年）			差額	
		月額	年額	月150H換算	月173.8H換算	2020年度最低賃金	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	223,300	2,813,800	1,100	▲ 1,683	114,004
青森県	青森市	216,083	2,592,996	1,441	1,243	793	207,200	2,517,800	1,006	▲ 8,883	▲ 75,196
秋田県	秋田市	216,944	2,603,328	1,446	1,248	792	196,200	2,412,500	957	▲ 20,744	▲ 190,828
岩手県	盛岡市	228,664	2,743,968	1,524	1,316	793	239,300	2,900,900	1,168	10,636	156,932
山形県	山形市	220,284	2,643,408	1,469	1,267	793	222,500	2,687,700	773	2,216	44,292
宮城県	仙台市	221,091	2,653,092	1,474	1,272	825	243,300	2,935,000	1,137	22,209	281,908
福島県	福島市	221,972	2,663,664	1,480	1,277	800	242,800	2,943,600	1,244	20,828	279,936
埼玉県	さいたま市	241,879	2,902,548	1,613	1,392	928	252,100	3,291,200	1,186	10,221	388,652
東京都	北区	249,642	2,995,704	1,664	1,436	1,013	393,200	4,840,000	1,693	143,558	1,844,296
静岡県	静岡市	246,659	2,959,908	1,644	1,419	885	302,900	4,163,300	1,247	56,241	1,203,392
新潟県	新潟市	242,005	2,904,060	1,613	1,392	831	228,500	2,991,700	1,008	▲ 13,505	87,640
愛知県	名古屋	226,945	2,723,340	1,513	1,306	927	261,400	3,357,100	997	34,455	633,760
京都府	京都市	245,785	2,949,420	1,639	1,414	909	312,800	3,866,900	1,043	67,015	917,480
山口県	山口市	241,740	2,900,880	1,612	1,391	829	207,200	2,547,500	876	▲ 34,540	▲ 353,380
香川県	高松市	221,228	2,654,736	1,475	1,273	820	240,700	3,129,200	755	19,472	474,464
高知県	高知市	232,204	2,786,448	1,548	1,336	792	277,500	3,330,000	953	45,296	543,552
福岡県	福岡市	227,536	2,730,432	1,517	1,309	842	242,900	3,235,700	1,039	15,364	505,268
佐賀県	佐賀市	241,972	2,903,664	1,613	1,392	792	213,100	2,717,800	1,206	▲ 28,872	▲ 185,864
長崎県	長崎市	224,792	2,697,504	1,499	1,293	793	214,800	2,796,500	679	▲ 9,992	98,996
鹿児島県	鹿児島市	237,558	2,850,696	1,584	1,367	793	222,100	2,856,300	1,000	▲ 15,458	5,604

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。少子化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、コロナ危機によって深刻な影響を受けている。規制緩和による過当競争で脆弱となった事業体質が打撃をいっそう深刻にさせている。事業崩壊を防ぎ、コロナ危機からの回復のために、強力で実効ある公的支援の拡充を求めていく。

規制緩和の抜本の見直し、適正運賃の確保、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、全国バス部会で従来から申し入れているが、改善がすすんでいない課題の改善をはかり、「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. たたかひ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、「コロナでも、きちんと要求する」「社会的水準の労働条件が保障

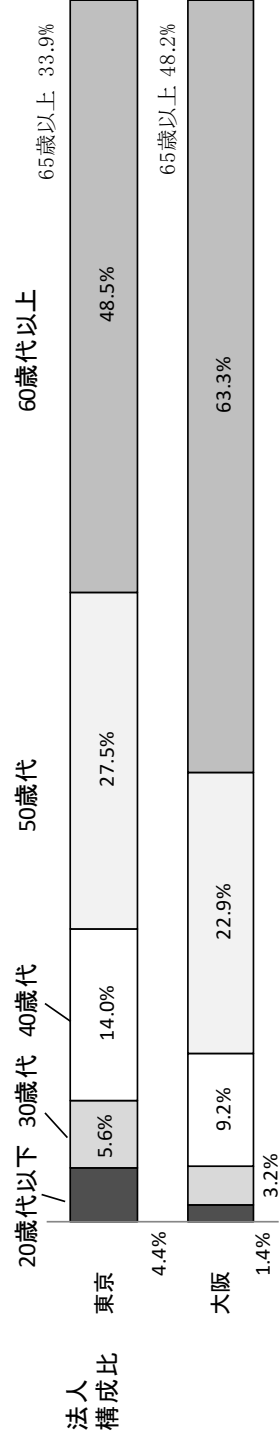
図表10 年齢別運転者証・事業者乗務証交付数

◎東京 東京タクシーセンター2020（令和2）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
法人	男性	683	1,537	1,201	1,799	2,626	4,914	6,792	8,080	8,062	7,992	2,630	54,322	58.1
	女性	111	105	48	66	107	163	242	173	83	76	16	1,302	48.9
	計	794	1,642	1,249	1,865	2,733	5,077	7,034	8,253	8,145	8,068	2,646	55,624	57.9
	構成比	1.4%	3.0%	2.2%	3.4%	4.9%	9.1%	12.6%	14.8%	14.6%	14.6%	4.8%	100.0%	-
個人	男性	0	0	0	40	207	727	1,244	1,427	2,105	2,764	1,039	11,030	64.2
	女性	0	0	0	0	3	4	14	8	16	10	2	79	61.0
	計	0	0	0	40	210	731	1,258	1,435	2,121	2,774	1,041	11,109	64.2
	構成比	0.0%	0.0%	0.0%	0.4%	1.9%	6.6%	11.3%	12.9%	13.5%	19.1%	25.0%	9.4%	100.0%
				0.4%	8.5%			24.2%		66.9%				

◎大阪 大阪タクシーセンター2020（令和2）年10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
法人	男性	72	155	220	345	511	1,096	1,719	2,350	3,201	3,911	1,662	17,955	62.1
	女性	11	15	8	15	24	56	66	67	34	23	9	372	52.9
	計	83	170	228	360	535	1,152	1,785	2,417	3,235	3,934	1,671	18,327	61.9
	構成比	0.5%	0.9%	1.2%	2.0%	2.9%	6.3%	9.7%	13.2%	15.0%	17.7%	21.5%	9.1%	100.0%
個人	男性	0	0	0	6	31	109	168	231	511	839	372	2,600	66.6
	女性	0	0	0	0	0	1	4	4	3	5	0	22	62.0
	計	0	0	0	6	31	110	172	235	516	844	372	2,622	66.6
	構成比	0.0%	0.0%	0.0%	0.2%	1.2%	4.2%	6.6%	9.0%	12.8%	19.7%	32.2%	14.2%	100.0%
				0.2%	5.4%		15.5%		78.9%					



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）における共同の前進に努める。

## (3) 地域に結集し、政治を変える春闘の前進を

コロナ危機突破、政策要求実現のため政治を変えるため、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・バスの活用を提起し、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。

コロナ対応の国民支援策の強化、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、2022年までを目標とした21～22年2か年計画（30ページ）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。

この組織拡大月間では、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。

図表11 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
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	576,470	106
2018										

	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
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	68,697	109	48,772	149	395	73	2,486	99
2017					400	74	2,454	98
2018					403	75	2,410	96

資料：日本バス協会「日本のバス事業」、厚労省「賃金センサス」、一部未更新

図表12 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  A	教 習 指 導 員			副 管 理 者		総 数 F= A+B-C +D-E
				B	技 能 検 定 員 兼 教 習 指 導 員 C	D	技 能 検 定 員 又 は 教 習 指 導 員 E		
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	
2019	1,314	1,545,262	18,435	31,144	18,431	4,563	4,469	31,242	

資料：警察庁「運転免許統計」

## 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21年春闘で、『格差なくし、8時間働けば誰もが人間らしくくらせる公正な社会へ転換せまる21国民春闘—コロナ禍 労働組合で元気に声あげかえよう—』をスローガンとし、以下の「4つのつくる行動と3つのアプローチ」の方針を掲げている。

#### 《4つのつくる行動》

- ① まともな生活をつくる  
最低賃金アクション、大幅賃上げ・底上げ、消費税5%への引き下げ、社会保障の充実
- ② 安定雇用・労働をつくる  
雇用を守り切る、休業10割補償、柔軟な働き方の規制・労働時間規制強化、均等待遇の実現、格差是正とジェンダー平等
- ③ いのち守る公共体制をつくる  
医療・介護・福祉・保育などケア労働の充実、行政・教員など公衆衛生・公共充実、年金・社会保障の充実
- ④ 改憲阻止 平和をつくる  
改憲させない、違憲の敵基地攻

撃能力保持の阻止、核兵器禁止条約の批准、総選挙で憲法が活かされる新しい政権をつくる

#### 《3つのアプローチ》

- ① 格差是正 ジェンダーや非正規格差の見える化
- ② 組織強化拡大 要求で対話、労働組合の見える化
- ③ 総選挙 憲法が生きる新しい政権、投票に行こう

自交総連は、全労連・国民春闘共闘委員会が提起している2021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6日 新春宣伝
- 15日 春闘闘争宣言行動（日本経団連前行動）
- 27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 日比谷野音集会・デモ
- 10日 回答指定日
- 11日 全国いっせい行動日

### (2) 闘争委員会の設置と春闘準備

21年春闘を推進するため、第43回中央委員会で中央闘争委員会（常任

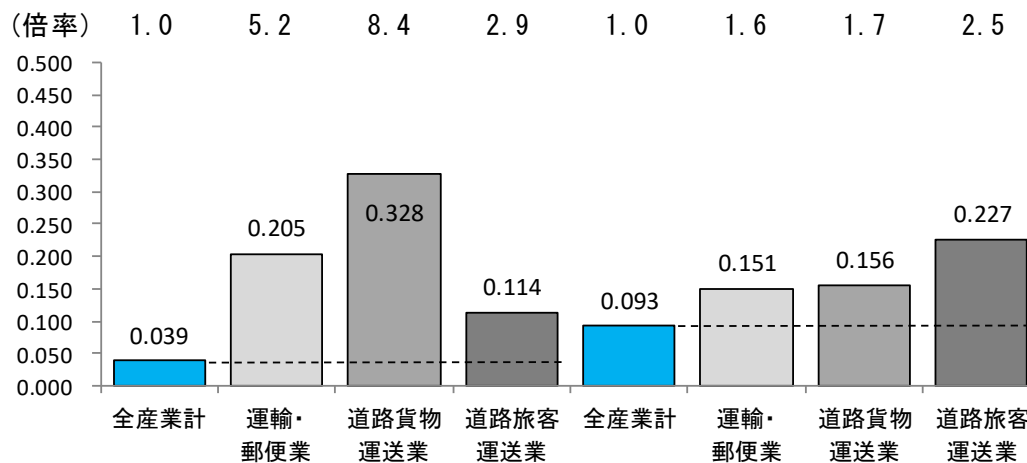
中執メンバーで構成）を発足させる。中央闘争委員会は、全国的闘争指導、

図表13 運転者の健康状態に起因する事故等の件数の推移

年	バス	タク	トラック		
2007	33	37	32	102	
2008	43	28	28	99	
2009	41	42	28	111	
2010	39	38	23	100	
2011	58	43	42	143	
2012	58	46	39	143	
2013	57	39	39	135	
2014	139		46	35	220
2015	127		62	55	244
2016	161		68	75	304
2017	162		52	84	298
2018	219		46	98	363

資料：国土交通省自動車局安全政策課

図表14 道路運送業の「過労死」労災認定率（1万人当たり、2019年度）



2019年度	脳・心臓疾患				精神障害			
	全産業計	運輸・郵便業	道路貨物運送業	道路旅客運送業	全産業計	運輸・郵便業	道路貨物運送業	道路旅客運送業
認定件数	216	68	61	5	509	50	29	10
認定率	0.039	0.205	0.328	0.114	0.093	0.151	0.156	0.227
倍率	1.0	5.2	8.4	2.9	1.0	1.6	1.7	2.5
雇用者数	5,502	332	186	44	5,502	332	186	44

注．労災認数＝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

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43回中央委員会は、コロナ感染防止のため書面開催とし、1月26日までに議決書を集約し、27日に中央執行委員のWEB参加の下で議決結果を確認する。すべての地連・地本は、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。

春闘宣伝や春闘期間中に事務所に掲げられるように「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及び今期特例のコロナ対策特別費を合わせて、臨時徴収金より次の還元金を出していく。

東北＝50万円、関東＝50万円、関西＝50万円、九州＝50万円、バス部会＝30万円、北海道、石川、山口、高知地連＝各2万円、計238万円

### (3) 闘争計画の具体化と統一行動の配置

#### ① 春闘スタート、コロナ危機突破、白タク合法化阻止、いっせい行動

春闘総決起の呼びかけとコロナ危機突破、白タク合法化阻止を求め、政府・行政、企業の社会的責任を迫及する行動を、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。地方ごとにコロナ感染の状況等を勘案して、宣伝行動もしくは省庁・自治体交渉など可能な方法で実施する。宣伝ビラは、2月1日以降も使えるものを本部で作成する。

#### ② 要求提出とストライキ権の確立

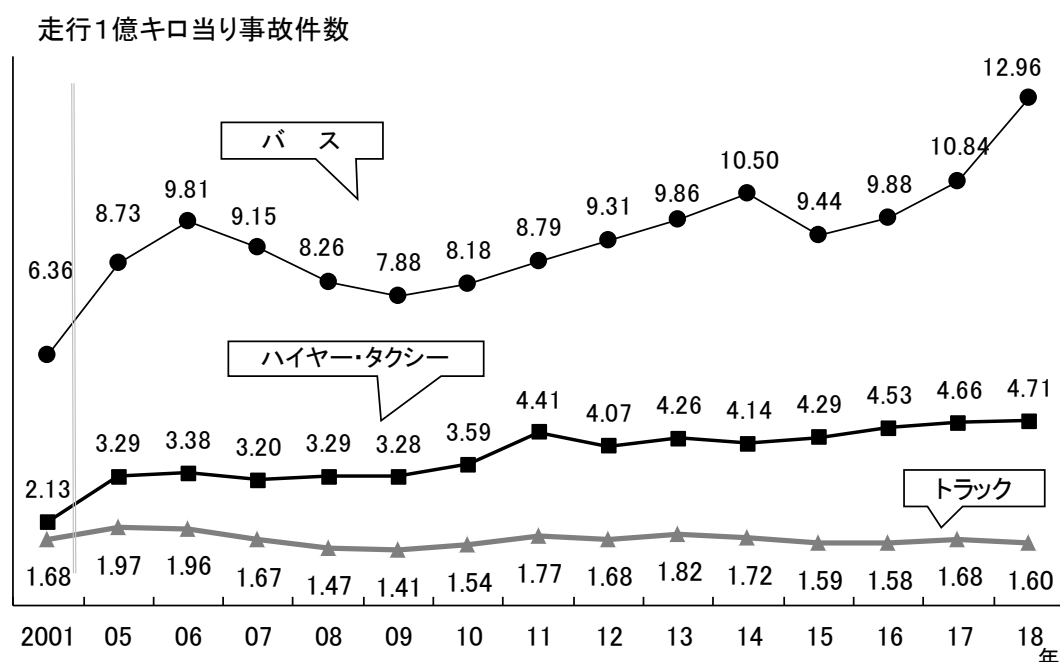
要求提出は「3月5日まで」、回答指定日は「3月19日まで」として設定する。ストライキ権については、それぞれの単組（支部）ごとに要求決定の段階で確立する。

#### ③ 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。コロナ感染の拡大状況もみながら、可能な大衆行動を計画する。



図表15 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16 2020年度地域別最低賃金額（2020年10月～2021年9月）

単位：円

県名	最低賃金額	引上額	前年度
北海道	861	0	861
青森	793	3	790
岩手	793	3	790
宮城	825	1	824
秋田	792	2	790
山形	793	3	790
福島	800	2	798
茨城	851	2	849
栃木	854	1	853
群馬	837	2	835
埼玉	928	2	926
千葉	925	2	923
東京	1013	0	1013
神奈川	1012	1	1011
新潟	831	1	830
富山	849	1	848
石川	833	1	832
福井	830	1	829
山梨	838	1	837
長野	849	1	848
岐阜	852	1	851
静岡	885	0	885
愛知	927	1	926
三重	874	1	873
滋賀	868	2	866
京都	909	0	909
大阪	964	0	964
兵庫	900	1	899
奈良	838	1	837
和歌山	831	1	830
鳥取	792	2	790
島根	792	2	790
岡山	834	1	833
広島	871	0	871
山口	829	0	829
徳島	796	3	793
香川	820	2	818
愛媛	793	3	790
高知	792	2	790
福岡	842	1	841
佐賀	792	2	790
長崎	793	3	790
熊本	793	3	790
大分	792	2	790
宮崎	793	3	790
鹿児島	793	3	790
沖縄	792	2	790
加重平均	902	1	901

(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。

## 5. 2020年秋季年末闘争の到達点と課題

自交総連は2020年9月9日にひらいた第4回中央執行委員会で秋季年末闘争方針を決め、①コロナ危機から労働者を守るたたかい、②白タク合法化阻止を中心とした政策要求の

前進、③憲法改悪阻止、国民的要求実現——を重点課題とし、すべての課題を組織の強化拡大を結びつけてたたかうこととした。

### (1) 主な統一行動などのとりくみ結果

#### ① 11・5中央行動の実施

11・5中央行動は、交運共闘の統一行動に合わせて、代表参加による国交省・厚労省・経産省への個人請願署名の提出を行った。行動には自交総連から9人、交運共闘で37人が参加した。午後から自交総連独自で、国交省・厚労省・内閣府交渉を参議院議員会館内で行い、日本共産党の武田良介参院議員も参加した。



#### ③ 日本共産党国土交通部会との懇談（交運共闘）

11月16日、交通政策基本法改正案への対応とコロナ対策での緊急課題について、交運共闘と日本共産党国土交通部会の懇談がもたれ、自交総連から高城委員長と菊池書記長が参加した。リニア促進などの交通政策基本法改正の狙いを明らかにし、雇調金、臨時休車措置の特例延長、PCR検査の拡大、雇用問題などタクシー・バスの緊急課題について要請を行った。

#### ② 全タク連、省庁交渉の実施

10月12日 全タク連交渉

11月5日 国交省・厚労省・内閣府交渉

12月4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。

図表17 新型コロナウイルス感染症の影響によるタクシー営業収入の変化

(全タク連緊急サンプル調査)

都道府県	サンプル(社)	運賃改定	前年同月比 (2020年/2019年)									
			2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月
北海道	5	○	93.4%	64.3%	52.4%	50.2%	73.6%	76.5%	69.4%	77.8%	84.3%	62.4%
青森	5	○	106.7%	77.4%	<b>47.5%</b>	<b>48.2%</b>	66.6%	71.6%	63.8%	82.4%	73.5%	65.6%
岩手	5		94.4%	66.2%	<b>45.9%</b>	<b>48.1%</b>	67.9%	71.8%	60.7%	67.8%	81.2%	66.5%
宮城	5		91.5%	65.6%	<b>31.4%</b>	<b>32.3%</b>	50.0%	58.2%	51.9%	62.4%	59.5%	64.2%
秋田	5		94.7%	63.2%	<b>37.0%</b>	<b>38.4%</b>	56.4%	70.8%	57.4%	67.5%	79.2%	72.7%
山形	5		88.8%	59.4%	<b>27.6%</b>	<b>30.2%</b>	51.0%	57.3%	51.4%	61.6%	67.7%	63.4%
福島	7		90.5%	72.8%	<b>47.8%</b>	<b>46.1%</b>	58.9%	64.8%	62.8%	66.3%	70.7%	67.2%
茨城	5		89.6%	60.2%	<b>31.7%</b>	<b>30.4%</b>	<b>49.1%</b>	55.7%	<b>47.2%</b>	<b>48.0%</b>	53.8%	51.4%
栃木	9		98.2%	64.2%	<b>31.5%</b>	<b>32.0%</b>	51.3%	56.0%	54.3%	60.9%	61.7%	60.7%
群馬	5		95.6%	64.5%	<b>34.6%</b>	<b>32.4%</b>	61.2%	64.3%	64.7%	65.7%	71.8%	68.4%
埼玉	5	○	107.8%	77.2%	<b>39.5%</b>	<b>35.3%</b>	61.2%	76.2%	71.9%	84.6%	89.8%	80.8%
千葉	6	○	105.9%	66.5%	<b>35.7%</b>	<b>34.7%</b>	58.6%	63.0%	61.5%	65.3%	68.4%	65.0%
東京	5		88.7%	67.7%	<b>33.9%</b>	<b>35.1%</b>	<b>47.1%</b>	52.2%	52.3%	58.7%	70.2%	65.5%
神奈川	5	○4	100.9%	73.9%	<b>40.4%</b>	<b>37.9%</b>	67.7%	75.7%	76.2%	82.2%	87.4%	80.4%
山梨	5		87.2%	57.9%	<b>26.7%</b>	<b>22.6%</b>	60.9%	56.7%	55.2%	58.6%	80.0%	64.5%
新潟	5	○4	101.3%	66.3%	<b>46.1%</b>	<b>43.4%</b>	63.0%	69.8%	63.0%	75.9%	84.7%	77.5%
富山	5		93.2%	62.9%	<b>30.7%</b>	<b>28.8%</b>	50.2%	57.4%	54.6%	57.2%	70.6%	64.0%
石川	4		94.8%	61.3%	<b>26.2%</b>	<b>21.8%</b>	<b>41.2%</b>	53.4%	<b>42.9%</b>	<b>49.1%</b>	55.8%	60.7%
長野	5	○	94.4%	65.6%	<b>32.8%</b>	<b>28.5%</b>	<b>39.8%</b>	52.7%	50.0%	60.2%	71.9%	62.8%
福井	5		98.9%	65.8%	<b>24.5%</b>	<b>32.4%</b>	55.8%	65.6%	56.2%	61.4%	70.6%	63.6%
岐阜	5		94.3%	67.9%	<b>34.0%</b>	<b>37.4%</b>	65.6%	69.5%	60.0%	70.8%	78.8%	72.5%
静岡	5	○	94.5%	65.5%	<b>36.0%</b>	<b>33.5%</b>	53.0%	59.5%	51.4%	58.4%	67.2%	60.2%
愛知	5		88.7%	62.7%	<b>34.7%</b>	<b>32.6%</b>	<b>49.7%</b>	62.0%	52.0%	64.1%	75.2%	69.3%
三重	5	○	97.3%	68.2%	<b>39.3%</b>	<b>41.4%</b>	67.3%	72.7%	61.4%	70.2%	78.6%	74.8%
滋賀	6	○	100.5%	65.2%	<b>35.7%</b>	<b>34.2%</b>	58.2%	67.9%	64.1%	70.1%	78.2%	69.7%
京都	6	○2	89.2%	54.2%	<b>20.1%</b>	<b>14.0%</b>	<b>17.7%</b>	<b>38.7%</b>	<b>40.9%</b>	51.9%	58.2%	67.2%
大阪	5	○	98.3%	73.6%	<b>42.1%</b>	<b>41.0%</b>	66.6%	78.9%	68.8%	78.8%	83.1%	79.5%
兵庫	8	○7	99.5%	72.0%	<b>39.3%</b>	<b>41.2%</b>	68.4%	77.6%	72.0%	78.1%	85.3%	79.3%
奈良	5		89.7%	62.7%	<b>35.9%</b>	<b>37.4%</b>	57.4%	64.2%	60.1%	65.5%	71.4%	66.7%
和歌山	4	○	92.6%	65.5%	<b>47.0%</b>	<b>38.9%</b>	70.4%	73.2%	72.5%	78.1%	83.5%	82.6%
鳥取	5		91.4%	65.1%	<b>40.3%</b>	<b>35.9%</b>	<b>46.9%</b>	60.9%	51.4%	65.2%	73.7%	71.8%
島根	6	○	98.4%	69.9%	<b>38.5%</b>	<b>35.8%</b>	60.2%	70.5%	62.7%	73.3%	80.1%	77.1%
岡山	5	○	105.6%	74.4%	<b>44.7%</b>	<b>43.9%</b>	68.2%	74.8%	61.8%	73.4%	81.9%	73.5%
広島	6	○	94.4%	73.8%	<b>42.2%</b>	<b>40.7%</b>	73.1%	76.2%	67.5%	77.1%	82.1%	78.4%
山口	5	○	100.4%	70.7%	<b>43.5%</b>	<b>46.3%</b>	70.5%	72.2%	64.5%	73.2%	77.3%	67.7%
徳島	5		92.9%	62.5%	<b>38.7%</b>	<b>33.5%</b>	50.8%	61.3%	<b>49.6%</b>	56.3%	65.2%	63.6%
香川	5		96.3%	67.1%	<b>41.5%</b>	<b>40.0%</b>	61.5%	64.2%	56.4%	63.0%	69.8%	72.4%
愛媛	6		100.1%	63.4%	<b>39.3%</b>	<b>29.5%</b>	<b>47.2%</b>	58.4%	60.5%	63.8%	71.2%	62.6%
高知	5	○	104.6%	65.2%	<b>36.1%</b>	<b>44.3%</b>	79.5%	90.0%	78.5%	87.8%	94.0%	74.3%
福岡	8		93.9%	68.8%	<b>28.8%</b>	<b>30.7%</b>	<b>49.0%</b>	61.3%	58.7%	68.6%	73.8%	72.6%
佐賀	9	○	101.7%	70.6%	<b>44.7%</b>	<b>43.2%</b>	66.2%	75.3%	62.0%	72.8%	83.9%	77.9%
長崎	5	○	100.4%	72.2%	<b>45.4%</b>	<b>48.8%</b>	81.9%	85.8%	71.4%	84.0%	87.5%	89.0%
熊本	6		92.0%	71.0%	<b>39.0%</b>	<b>35.4%</b>	63.0%	68.3%	55.5%	64.0%	69.7%	66.8%
大分	7	○	89.3%	55.9%	<b>35.7%</b>	<b>43.1%</b>	66.3%	67.7%	58.1%	65.8%	68.3%	67.6%
宮崎	5	○	108.8%	79.2%	50.5%	55.4%	78.8%	81.6%	52.3%	76.6%	89.7%	83.3%
鹿児島	6	○	101.7%	76.7%	<b>47.3%</b>	<b>44.8%</b>	76.3%	60.5%	62.6%	73.8%	77.3%	74.2%
沖縄	5		94.9%	77.6%	<b>35.6%</b>	<b>36.6%</b>	67.0%	77.5%	53.5%	71.0%	78.1%	74.2%
全国単純平均			96.3%	67.3%	<b>37.9%</b>	<b>37.2%</b>	59.8%	66.8%	59.5%	68.3%	75.2%	70.1%

注、運賃改定の○は2月1日から運賃改定をしたところ。数字なしは全社改定、数字は改定した会社数

## (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5日の国交省・厚労省交渉で、コロナ対策の臨時休車措置、雇調金特例・休業支援金の期限が12月末に迫っていることから、コロナ終息までの延長、内容の改悪を行わないことを求めたが、両省とも、特例であることを理由に期限の延長を明言せず、厚労省は特例を段階的に元に戻すとの姿勢だった。その場で、雇用情勢の危機的状況を訴えて強く要請し、その後も議員懇談で要請をつづけた結果、国交省は臨時休車措置を3月末まで、厚労省は雇調金等の内容を変えずに2月末まで延長することを決めた。

乗務員の感染予防、安全確保のため、理由なくマスク着用を拒否する乗客の乗車を断ることを可能にすることについて、国交省は自交総連の交渉前日に、事業者が出していた運送約款の変更を認可した。

地方ごとに自治体交渉などでコロナ対策の支援を要求してきたことで、かなりの自治体が地方創生臨時交付金を活用したタクシー・バス支援を実施しており、労働者に慰労金を直接支給する自治体もある。

白タク合法化阻止の点では、国交省はデジタル化に関わらずライドシェアは認めないと交渉で確認した。

規制改革推進会議、国家戦略特区会議などを担当する内閣府に対しても、菅政権の規制改革路線に乗じて新自由主義的な規制緩和をすすめないよう釘を刺した。

自家用ライドシェアを含む国家戦略特区構想の提案をしていた滋賀県大津市が提案を取り下げたことが10月にわかった。18年の提案以来、関西ブロックが何度も宣伝や要請を重ねて世論に訴えてきたことが大きな効果を発揮したものといえる。

### ② 職場要求の到達点と課題

職場要求では、要求を提出したところで、コロナ対応の休業や手当の改善、年末年始手当の支給、インフルエンザ予防接種の会社負担、車内にマスク配置など実利的な要求を獲得している。

一方で、要求を提出できないところもあった。

年末一時金の交渉があるところでは、昨年比でカットされているところもあるが、昨年実績+ $\alpha$ を獲得したところもある。

### ③ 長期争議組合、解雇問題等の現況

東北・ハイタク一般鹿島タクシー支部は、会社が10月に廃業を通告し

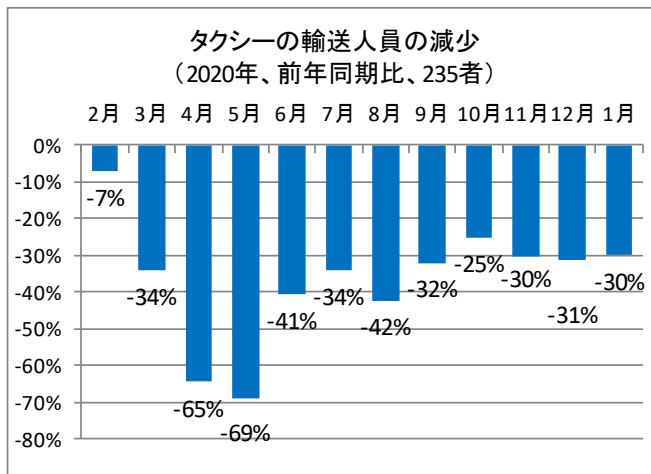
図表18 新型コロナによる事業への影響（国交省調べ）

◎タクシー輸送人員（前年同月比）の減少

2020年11月末まとめ

12, 1月は見込み、回答235者

見込		輸送人員 減少率
	2月	-7.2%
	3月	-34.2%
	4月	-64.5%
	5月	-69.1%
	6月	-40.6%
	7月	-34.2%
	8月	-42.3%
	9月	-32.0%
	10月	-25.1%
△	11月	-30.2%
△	12月	-31.0%
△	1月	-30.0%



◎タクシー資金繰り支援の活用状況

11月末まとめ

資金繰り支援	者	%
給付済	216	98%
申請済（未給付）	1	0%
活用に向けて検討中	2	1%
活用予定なし	2	1%
回答計	221	100%

◎タクシー雇用調整助成金の活用状況

11月末まとめ

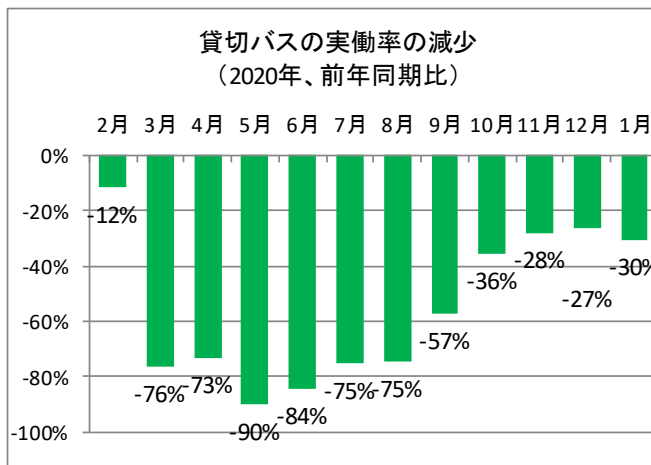
雇用調整助成金	者	%
給付済	167	76%
申請済（未給付）	22	10%
活用に向けて検討中	6	3%
活用予定なし	24	11%
回答計	219	100%

◎貸切バス実働率の減少（前年同月）

2020年11月末まとめ

11, 12月は見込み、回答60者

見込	実働率		減少率	
	2019年	2020年		
	2月	45.9%	40.5%	-11.8%
	3月	42.9%	10.2%	-76.2%
	4月	43.1%	11.6%	-73.1%
	5月	57.0%	5.7%	-90.0%
	6月	55.9%	8.7%	-84.4%
	7月	49.3%	12.1%	-75.5%
	8月	43.2%	11.0%	-74.5%
	9月	52.4%	22.4%	-57.3%
	10月	61.0%	39.3%	-35.6%
△	11月	61.5%	44.2%	-28.1%
△	12月	39.9%	29.3%	-26.6%
△	1月	34.8%	24.2%	-30.5%



◎貸切バス資金繰り支援の活用状況

11月末まとめ

資金繰り支援	者	%
給付済	55	92%
申請済（未給付）	1	2%
活用に向けて検討中	1	2%
活用予定なし	3	5%
回答計	60	100%

◎貸切バス雇用調整助成金の活用状況

11月末まとめ

雇用調整助成金	者	%
給付済	54	90%
申請済（未給付）	2	3%
活用に向けて検討中	2	3%
活用予定なし	2	3%
回答計	60	100%

てきたことで、組合員を増やして来たかっている。

東京・はとバス従業員労組は、会社がガイド・添乗員のシフトゼロへの勤務変更、それを認めない労働者に解雇予告通知をしてきたことで組合を結成して自交総連に加盟、解雇予告は撤回させ、勤務変更について交渉を継続している。

#### ④ 組織強化拡大の到達点と課題

9月以降、東京・はとバス従業員労働組合、東北・ハイタク一般労組鹿島タクシー支部、神奈川・富士見交通支部、東京・北光タクシー労組が新加盟し、一部に脱退・解散した組合もあるが、地域や組織内で組合員を増やしているところも多い。

コロナ危機で、雇用や権利を守るために相談にくるケースが、春闘以降ひきつづき増えており、実際に組合結成に結びついている。昨年、全

労連の最重点計画に登録して組織拡大の体制を強化した福岡では、今年になって新加盟が相次ぎ、新加盟組合で秋以降も組合員を増やしている。

全労連の最重点計画へのエントリーは、いくつかの地方で検討をすすめているが、まだ登録にはいたっていない。

コロナ危機によって、会社と交渉して労働者を守るという労働組合の基本的な機能に対する信頼が増し、未組織労働者のなかで労働組合をみる意識が大きく変化している。いまままで自分と関係ないと思っていた労働者でも、労働組合の必要性を感じる機会が増えていることは間違いない。

こうした状況に即して、宣伝の仕方は工夫しつつ、自交総連の存在を多くの労働者に知らせ、対話をすすめていく必要がある。組織の強化、消滅する組合をなくすため、幹部育成・継承にもとりくんでいく。

## 2021～22年 組織拡大2か年計画

### (1) 「組織強化拡大新2か年計画」(2018-19年度)の総括

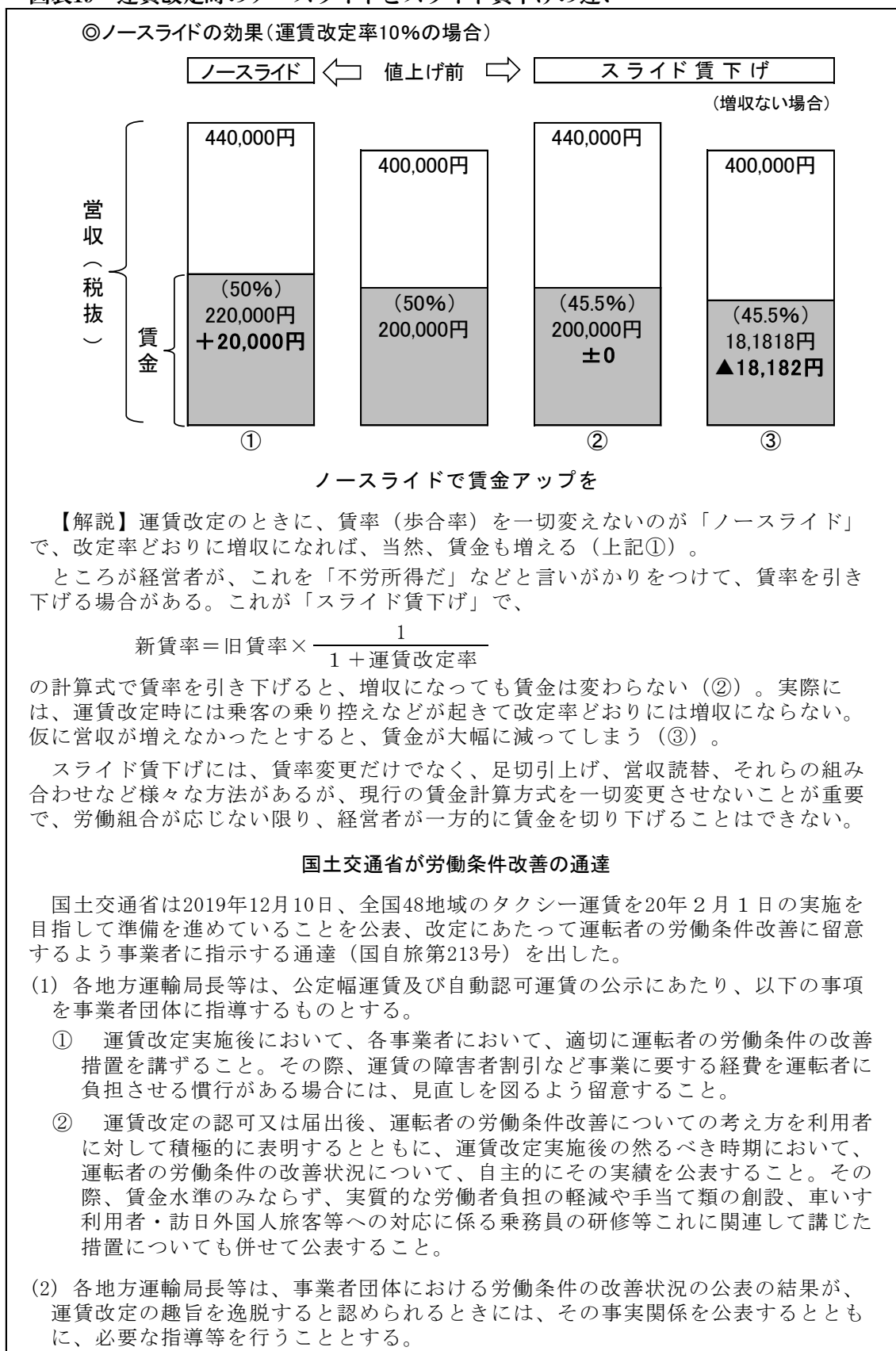
2019年1月の第41回中央委員会で「組織強化拡大新2か年計画」を策定した。計画の目標は、2018年度中に減少に歯止めをかけ、2019年度中(2020年9月まで)に1割以上の実増をめざすこととした。

とりくみの結果は、組織人員の減

少に歯止めをかけるまでには至らなかったが、減少数は縮小し、2019年度(20年)にはコロナ危機の影響もあって、大幅に新規加盟組合が増えている。

組合員の減少傾向がつづく背景には、タクシー労働者の総数が減少し

図表19 運賃改定時のノースライドとスライド賃下げの違い



ている実態がある。組織化の対象者が減り、労働組合に結集して活動しようという意識が薄れていたことも、組織拡大の困難を増していた。新しい労働者が入ってこないなかで、高齢者の比率が増加、70歳を超える労働者が毎年大量に退職しているが、それを上回る組織拡大ができていなかった。また、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。

しかし、19年度は状況が大きく変化した。20年になって新型コロナウイルスの感染が拡大し、タクシー・観光バス産業は乗客の激減に見舞われた。労働者の賃金が大幅に低下し、会社の倒産・廃業、解雇が発生するなかで、労働者は深刻な状態悪化に直面した。この中で、自交総連は、計画休業のとりくみ、雇用を守るたかひに奮闘し、危機を打開するための労働組合の優位性を示した。一方、労働組合のないところでは、労働者の要求を集めて、会社と団体交渉をして、対応策を決めるということができないという現実が顕在化した。

労働組合の役割が鮮明になる中で、困窮している労働者の意識も変化し、労働組合への相談が増え、例年の倍近い11組合が新規加盟、9月以降もすでに4組合が加盟している。

前年に全労連の最重点計画にエントリーして、宣伝活動を大規模に行

い、相談に応える体制を確立していた福岡地連では5組合が加盟し、組織内でも組合員が増え、解雇撤回や休業手当100%の獲得などの成果をかちとった。非正規で高齢の労働者が加盟してくる例も増えている。東北（宮城）・東京・関西（和歌山）では、解雇、会社譲渡、廃業、雇用形態の変更などコロナ危機で生じた重大な権利侵害に際して労働者が自交総連に相談に訪れて組合を結成し、成果をかちとってたたかっている。

そのほかの新規加盟組合も、不当な労働条件に不満をもち、労働組合を結成して会社と交渉したい、労働者が人間らしく尊重される職場にしたいということで加入してきている。

既存の組織でも、コロナ危機への対応で組合員からの信頼をかちとり、学習や幹部育成に力を入れて、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。

こうした教訓は、労働者の減少、高齢化などの困難な条件があっても、それを上回る労働者の要求、労働組合に対する期待が存在していることを示している。とりわけ、現在の状況は、組合結成に至る労働者の意識がかつてなく高まっている状況であり、宣伝と対話を大規模に展開すれば、成果に結びつく可能性が非常に高いといえる。こうした点を確信にして、新たな計画にとりくんでいくこととする。



図表20 「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		
	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21 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	・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	・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

## (2) 2021～22年2か年計画の目標

組織の減少傾向に早急に歯止めをかけ、必ず増勢に転じる。組織拡大の目標は、20年度（2021年9月ま

で）、21年度（22年9月まで）それぞれ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（コロナ危機の影響、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・支部当たりでは、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、不退転の決意をもって役割を果たさなければならない

図表22 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. <b>初乗り距離短縮運賃</b> 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. <b>相乗り運賃（タクシーシェア）</b> 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. <b>事前確定運賃</b> 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. <b>ダイナミックプライシング</b> 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. <b>定期運賃（乗り放題）タクシー</b> 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. <b>相互レイティング</b> 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. <b>ユニバーサルデザイン（UD）タクシー</b> 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. <b>タクシー全面広告</b> 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. <b>第2種免許緩和</b> ・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. <b>訪日外国人等の富裕層の需要に対応するためのサービス</b> 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. <b>乗合タクシー</b> ・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. <b>MaaS への積極的参画</b> 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. <b>自動運転技術の活用方策の検討</b> ・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. <b>キャッシュレス決済の導入促進</b> 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. <b>子育てを応援するタクシーの普及</b> ・「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. <b>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</b> ・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. <b>「運転者職場環境良好度認証」制度の普及促進</b> ・「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. <b>労働力確保対策の推進</b> 女性ドライバー・新卒を始めとし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. <b>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</b> 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. <b>タクシー産業の国内外へのアピールの推進</b> ・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>
---

い。

#### (4) 全労連組織強化拡大4か年計画（2020～23年度）との結合

全労連は20年7月の第30回定期大会で、「組織拡大4か年計画（2020～23年度）」を決めた。その中で、150万全労連をめざし、毎年15万人の拡大、4年間で20万人の新規労組立ち上げ・加入をめざすことにした。

組合員10人に1人の「組織建設委員」を選出して、既存組合で組合員全員参加の拡大をめざすとともに、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」を全国で2000人組織し、総がかりによる新規結成・加入のとりくみを行う。

総がかりの最重点計画は、上限70万円の予算をつけ、地方・地域組織と単産が協力して拡大計画・作戦を調整する。一定の対象職種を定めて、集中的に宣伝や労働相談などの行動を行う。

最重点計画は、福岡地連が実践して大きな成果を上げた試され済みの作戦であり、自交総連の各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こととする。

#### (5) 具体的な組織強化・拡大方針

いく。

##### ① 地連・地本ごとの目標・計画の作成

各地連・地本は、2か年計画にもとづく自主的な拡大目標を21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、1年で実増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

##### 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。とくに、コロナ危機で労働者の意識が大きく変化している実態をつかみ、各地で新規加盟組合が誕生している教訓に学んで、確信をもってとりくめるようにする。

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て使用する。

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」を単組・支部ごとに1人以上、「総がかり推進委員」を地方で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・地域労連の支援を得て拡大にとりくむ可能性を追求する。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ので、それを活かして計画を推進する。計画作成に当たっては、本部も入って、全労連、地方・地域労連との調整をはかる。

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。

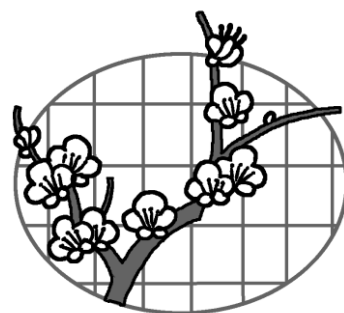
以上の計画をすすめていくうえで、毎年3～5月、10～12月を組織拡大月間とし、その期間ごとに進行状況を把握し、点検する体制をつくり、確実に実践していくようにする。

### 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、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づけ、積極的に宣伝にとりくむ。

以上



図表23 国交省が雇用維持のために全タク連に出した事務連絡、Q & A

令和2(2020)年4月13日 国土交通省自動車局旅客課  
長から全国ハイヤー・タクシー連合会長宛 事務連絡

**新型コロナウイルス感染症に関する  
雇用調整助成金の活用について（周知依頼）**

新型コロナウイルスの影響により、タクシー事業については、緊急事態宣言の発令を受けた対象地域を含め、外出自粛要請等により輸送人員が急減しており、大変厳しい経営環境下におかれているものと認識しております。

それに伴い、令和2年4月10日に厚生労働省より、新型コロナウイルス感染症にかかる雇用調整助成金の特例措置の拡大についての詳細が公表され、その中のひとつに「教育訓練が必要な被保険者に対する教育訓練」の加算額が引き上げられておりますので、周知致します。

併せて、別添1に記載のとおり、各種支援措置をご活用いただき、雇用の維持に向けて取り組んでいただくようお願い致します。

つきましては、上記の雇用調整助成金の特例の拡充について、各都道府県タクシー協会等を通じて傘下会員へ確実にお知らせいただき、雇用の維持と事業の継続のためご活用いただきますようお願い申し上げます。

（別添1）タクシー事業者の皆様へ

**雇用調整助成金の活用について**

- 今般の新型コロナウイルス感染症により影響を受ける事業主を支援するため、事業活動の縮小を余儀なくされた事業主を対象に雇用調整助成金の特例措置の更なる拡大が行われました。
  - ※ 緊急対応期間（令和2年4月1日～6月30日\*）において、助成率を中小企業4/5、大企業2/3（解雇等を行わない場合、中小企業9/10\*、大企業3/4）に引き上げ
  - ※ 残業相殺の停止、支給迅速化のため事務処理体制の強化、手続きの簡素化
  - ※ 教育訓練の加算額について、中小企業については1,200円から2,400円へ、大企業については1,200円から1,800円に引き上げ
- 事業の継続のためにも雇用の維持が重要ですので、雇用調整助成金を活用して、雇用の維持に努めてください。なお、雇用調整助成金の助成額は、前年度に雇用していた全ての被保険者に係る賃金総額（歩合制賃金も含む）を基に算定しており、直近の賃金額の減少は助成額に影響しない仕組みになっています。まして、休業手当を支給する事業主を支援する雇用調整助成金が「歩合制のため受けられない」というのは誤りです。
- 従業員は、休業の場合は休業手当、解雇された場合は雇用保険の基本手当を受けることとなりますが、休業手当は「休業前3か月の平均賃金」を、雇用保険の基本手当は「離職前6か月の平均賃金」を基礎として算定され、足下の業績悪化の賃金への影響の程度や個々の運転者の年齢や収入等によるため、雇用保険の基本手当を受ける方が従業員にとってメリットがあるという判断は必ずしも正しくありません。

解雇の場合、国民健康保険・国民年金加入に伴う手続上の負担の発生や、将来受給できる報酬比例部分の年金額の減少など、解雇にともないデメリットが生じることもあります。また、雇用保険の基本手当の受給を目的として再雇用を前提とした解雇を行う場合は、支給対象とならないおそれもあります。

- また、現在、緊急対応期間における雇用調整助成金の大幅な助成率の引上げをはじめ、雇用調整助成金を活用した雇用維持の支援に政府を挙げて取り組んでいるところです。まず、労働局又はハローワークなどに御相談ください。
- 解雇については、客観的に合理的な理由を欠き、社会通念上相当と認められない場合には、解雇が無効になることとされているほか、やむを得ず解雇をする場合であっても、原則として、少なくとも30日前に解雇の予告をするか、解雇予告手当（30日分以上の平均賃金）を支払うことが必要です。
- さらに、恒常的な人手不足に直面しているタクシー業界において、安易な解雇に言及することは、業界や企業に対する信頼を損ね、一層問題を深刻化させることが強く懸念されます。
- このため、まずは、雇用調整助成金を活用し、雇用継続の努力が十分になされることが大変重要です。

\* 編注. 雇用調整助成金の特例（緊急対応期間）は2021年2月末まで延長されることが決まっています（20年11月末現在）。助成率は解雇を行わない中小企業の場合10/10（100%）となり、受給額の上限は労働者一人当たり 8,330円から15,000円に引き上げられています（20年6月から改正、適用は同年4月から）。

#### ●新型コロナウイルス感染症の影響を踏まえた事業の継続と雇用の維持に向けた適切な対応に係るQ&A（タクシー事業者）（国交省HP掲載）

問 タクシー事業者ですが、乗客が減少して苦境にあります。この状況を乗り切るため、雇用調整助成金をもらって運転者の雇いを維持するのではなく、運転者を一旦解雇して失業手当を受給してもらい、需要が見込めるようになったら再雇用することを考えています。

タクシーは、日々の暮らしや経済活動に欠かすことができない公共交通機関であり、運転者の雇いを守ることは大変重要です。そのため、支援措置を活用し、タクシー事業の継続と運転者の雇いの維持に万全を尽くしていただくようお願いします。

#### <解雇について>

- 雇用の維持は社会的にも極めて重要であり、政府としては、需要の急減による経営不振等の場合であっても、事業主の雇用継続のための努力を全力で支える方針です。
- 司法でも、解雇が、客観的に合理的な理由を欠き、社会通念上相当であると認められない場合は、解雇は無効になるとの考えで一貫しています。
- やむを得ず解雇をする場合であっても、原則として、少なくとも30日前に解雇の予告をするか、解雇予告手当（30日分以上の平均賃金）を支払うことが必要です。

（以下略、雇調金の説明）

図表24 規制改革推進会議「デジタル時代の規制・制度について」（2020年6月22日）

<p>5. 規制・制度の類型化と具体的な見直しの基準</p> <p>(2) デジタル技術の代替による対面・書面規制の見直し</p> <p>① 対面規制の再検証と見直し</p> <p>例：オンラインによる診療・服薬指導、AI等を用いた診療          運行管理者による点呼、クリーニング店における受け渡し          宅地建物取引業法の重要事項説明時の対面義務</p> <p>(3) 業規制の見直し</p> <p>① 柔軟な事業展開を阻害する縦割りの業規制の見直し</p> <p>i 縦割りを排除した規制・制度の見直しを行うべきである。この場合、新たな業規制の類型を創設することも考えられる。</p> <p>例：金融サービスの利用者の利便の向上及び保護を図るための金融商品の販売等に関する法律の金融サービス仲介業  <u>MaaS関連サービスを実施しようとする者のための旅行業法の新類型の整備</u></p> <p>ii 新たなビジネスモデルを含む事業活動を阻害する過剰な規制を見直すべきである。また、規制にあたっては、デジタル技術を用いた効率的な規制方法も検討すべきである。</p> <p>例：金融業（銀行、証券、保険業とフィンテック）の業、代理・媒介等の定義  <u>運輸業（タクシー、バス、貨物）</u>          オンラインでの健康助言アプリケーション（医行為、プログラム医療機器）</p> <p>③ 資格保有者の営業所等への必置規制の見直し</p> <p>例：建設工事現場において施工管理を行う主任技術者（建設業法）  <u>運行管理者</u></p> <p>(4) 柔軟な規制体系への見直し</p> <p>② 規制手法としてゴールベース規制への移行</p> <p>例：<u>自動運転車の安全基準ガイドライン</u>、会計原則  <u>デジタルプラットフォームに対する規制</u></p>
--

図表25 デジタル化をライドシェアとむすびつけた竹中平蔵氏の論調

<p>（シンガポールでコロナの）多くの感染者を検出することができた理由は、シンガポールにはGrabという配車アプリが普及しており、感染ルートを把握しやすい環境だからです。ライドシェアが認められていない日本はシンガポールほど正確に感染者の移動経路を把握することができず、発見が遅れているわけです。</p> <p>アナログな日本ではタクシーには乗ったけど、どこの会社だったかよくわからない場合もあります。…シンガポールはデジタルな国だから感染者の行動を把握しやすい。</p> <p>…</p> <p>今の異常事態を踏まえて遠隔医療やライドシェアなど、「今まで抵抗勢力が邪魔して実現しなかったことをこの際やりましょう」という議論が皆無だということが、日本の大きな特徴であり反省点なのです。とにかく今まで抵抗勢力が邪魔していたことでやればいいのかやっていないことを、「この際やりましょう」と動いてしかるべきです。</p> <p style="text-align: right;">(2020. 3. 9 プレジデントDigital)</p>
---



21春闘アンケートは、2020年12月15日現在、17地方3817枚の回収でした。前年より1地方増え593枚減っています。

平均年齢は58.3歳で前年より0.2歳若くなりました。年齢構成は、前年とほとんど変わらず60歳以上が52%で、40歳未満は6%しかいません。

## 収入「減った」が倍増して88%

生活実感では、「苦しい」の計が74%で前年より11ポイント増えました。収入は前年より「減った」が87%と前年より46ポイントも増加しました。いずれもコロナの影響の深刻さが現れています。

賃上げ要求は平均3万745円（前年2万4495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11%、8～11時間未満21%でした。合わせて32%の人が11時間未満となっています。

長時間労働が影響して、「前日の疲れが取れない」が71%、「交通事故を起こしそうになる」が62%、「安全確認がおろそかになる」が60%もいます。「居眠り運転をしたことがある」も27%になっています。

バスは、休息期間8時間未満8%、8～11時間未満29%で、合わせて37%の人が11時間未満でした。疲れが取れない56%、交通事故…37%、安全確認…36%で、居眠り運転…は8%でした。

## 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職場なくなる不安、⑤労働時間長い——が上位です。

定時制など非正規の労働者の場合は、契約更新の不安が多くなっています。

職種ごと、地方ごとに、かなり違いがありますので、自分のところの要求をよく確かめる必要があります。

政府に対する要求では、①白タク合法化反対、②最賃引き上げ、③年金充実、④消費税引き下げ、⑤景気対策——が上位でした。

## コロナで売上6割未満が74%

コロナ関連では、緊急事態宣言後行われた措置として85%の人が全面・一部休業と答えています。休業期間は15～30日が20%、31日以上が36%でした。

賃金補償は、全額35%、7～6割28%、8割以上24%、なし7%となっています。

タクシーで、最悪時には、売上げが6割未満になった人が74%、4割未満が41%いました。月収10万円未満になった人が56%、6万円未満が19%、2万円未満という人も4%います。

コロナ対策の要望では、①休業補償10割69%、②雇調金拡充61%、③PCR検査拡充52%、④感染防止33%、⑤衛生資材備蓄29%の人がつよく求めています。

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)
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
2020年	17	3,817	47.4%	11.8	14.4	58.3

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)		
	2018	2019	2020	2018	2019	2020	2018	2019	2020
ハイタク	11.3	13.5	11.8	13.9	14.4	14.4	57.8	58.8	58.7
技職	12.4	12.5	15.2	22.9	24.9	25.7	45.0	47.1	47.2
自教	19.7	21.0	24.0	22.7	24.3	23.6	51.7	52.6	53.3
バス	11.0	10.2	9.1	17.1	16.5	12.4	54.3	53.3	50.4

図3-1 年齢構成(全体)

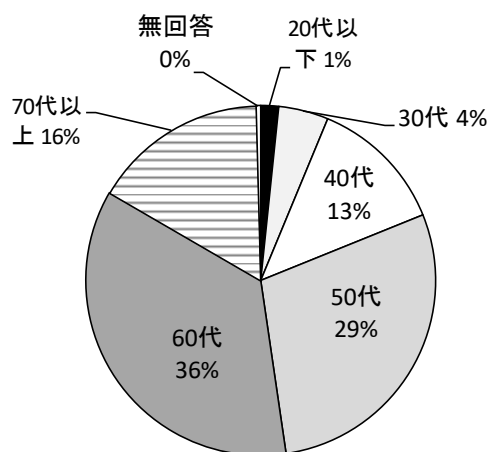


図4 女性の多い職種・地方

職種	地方	実数	%
1	自教 鹿児島	3	25.0%
2	タク 埼玉	30	11.5%
3	タク 大分	4	10.8%
4	タク 山形	1	9.1%
5	タク 山口	1	8.3%
6	バス 東京	8	8.2%
7	技職 東京	1	5.6%
8	バス 福岡	2	5.6%
9	タク 神奈川	9	5.1%
10	タク 福岡	1	4.2%

図3-2 タクシー・ハイヤー乗務員の年齢構成の推移

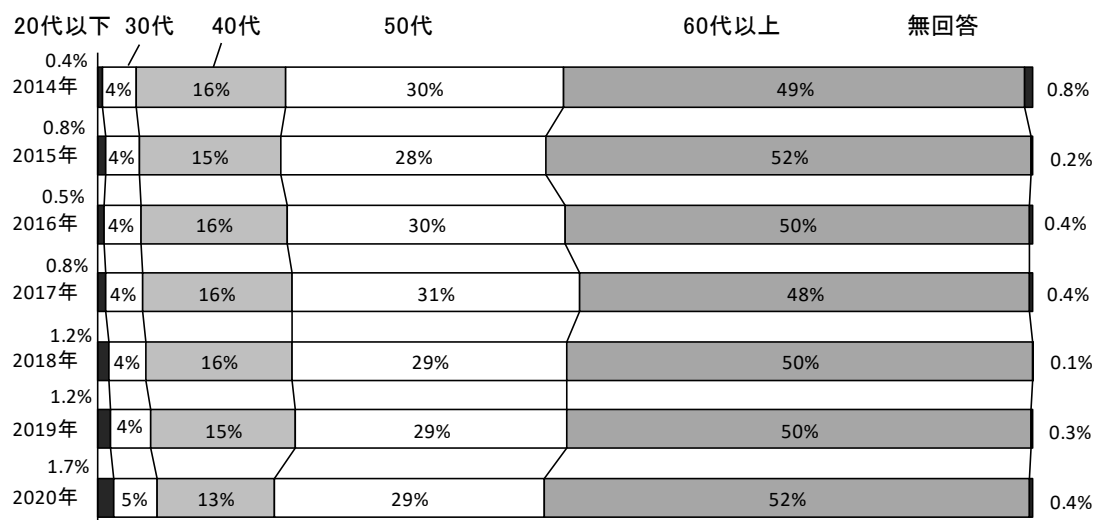


図5 「生活実感」の変化

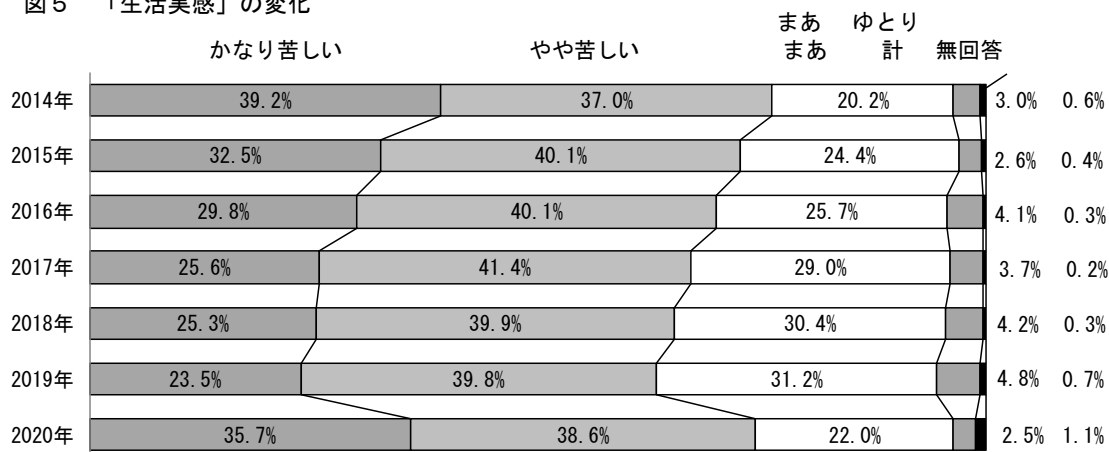


図6 収入（年間）について

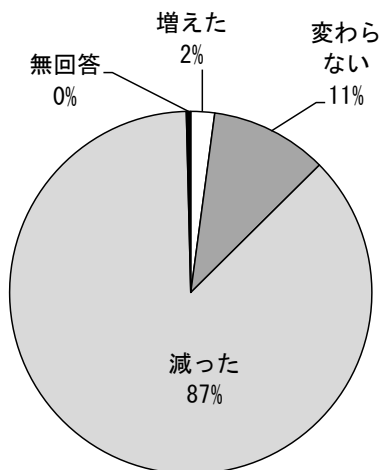


図7 賃金引き上げ要求

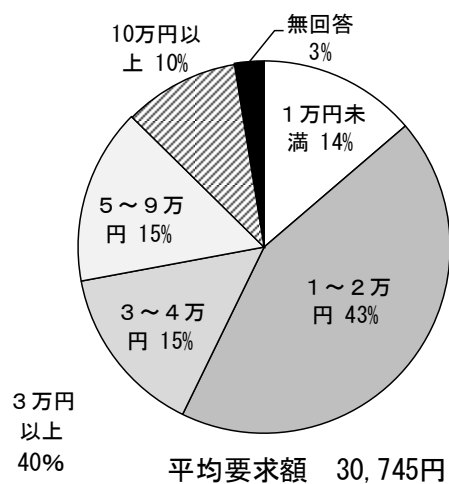


図8-1 仕事で運転中の経験（タクシー乗務員）

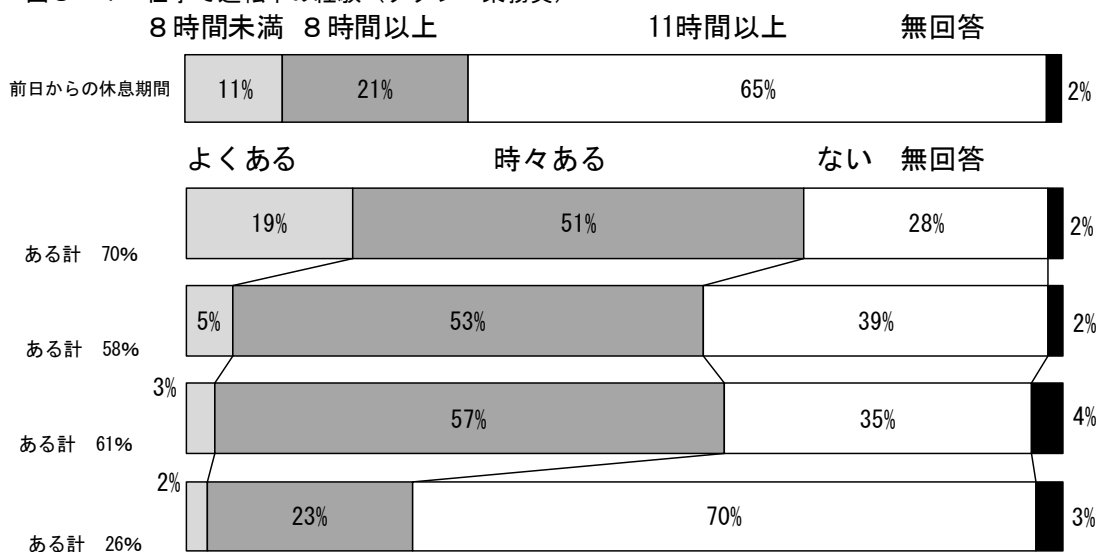


図8-2 仕事で運転中の経験（バス乗務員）

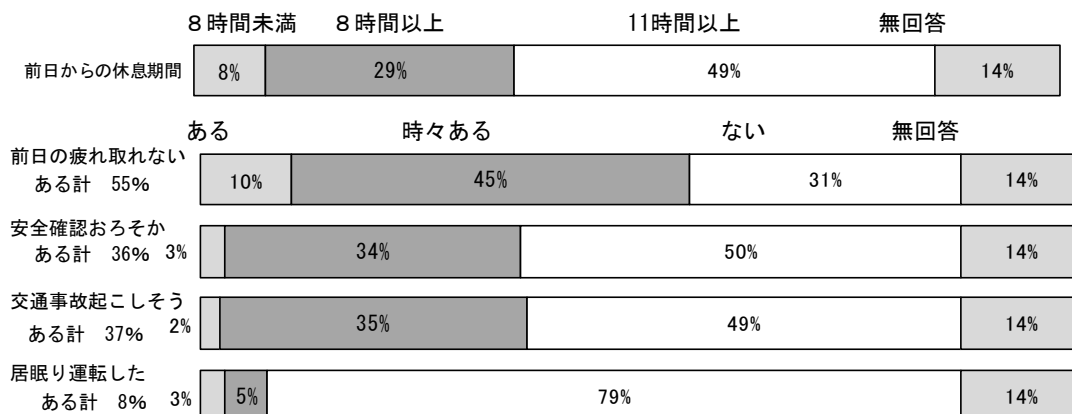


図9 職場での不満（複数回答）

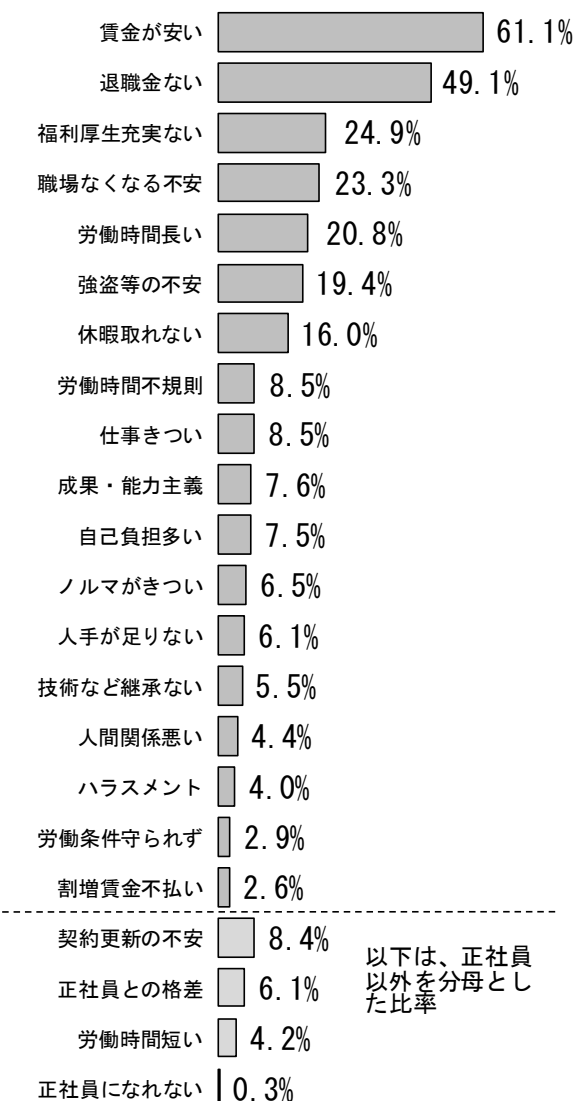


図10 政府に対する要求（複数回答）

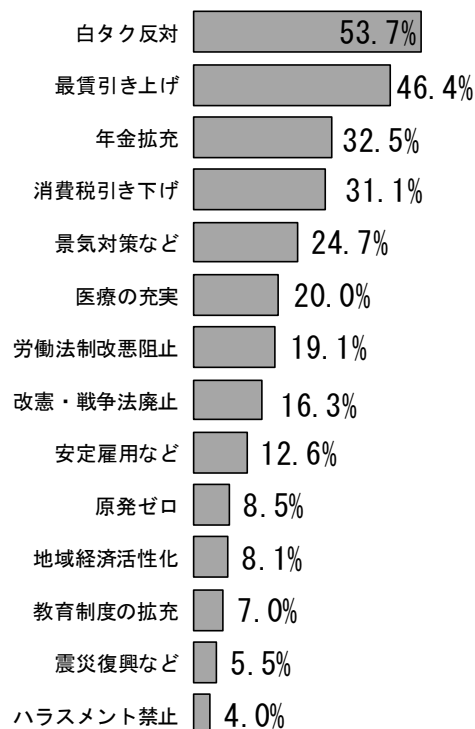


図11 職場で不満に感じること(%、複数回答)

	賃金が安い	退職金がない	人手が足りない	職場なくなる不安	福利厚生充実しない	労働時間長い	その他
ハイタク計	①60%	②49%			③25%		
技職計	①79%		②53%	③42%			
自教計	①86%				③33%	②43%	
バス計	①77%	②53%			③31%		
その他計	①76%		②69%	③33%			
ハイタク	北海道	①85%		②58%		③21%	
	山形	①73%		③45%	②55%		
	宮城	①80%	②62%	③45%			
	福島	①74%	②39%		②39%		
	埼玉	①56%	②40%			③35%	
	東京タク	①58%	②53%			③24%	
	東京ハイ	①100%	②93%		③87%		
	神奈川	①79%	②41%			③24%	
	山梨	①71%				③32%	②43%
	静岡	①71%	②45%		③32%		
	愛知	①74%			③26%		②33%
	京都	①50%	②40%		②40%		
	大阪	①57%	②49%		③30%		
	山口	①92%	③33%	②42%			③29%
	高知						
	福岡	①46%		②33%			③29%
	長崎	②47%		①80%		③40%	
大分	①68%	②35%	③32%				
鹿児島	①57%					②38%	③自己負担多い 33%

図12 緊急事態宣言後に行われた措置（複数回答）

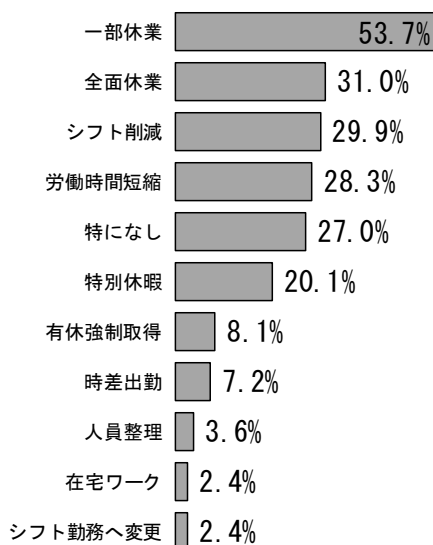


図13 休業期間

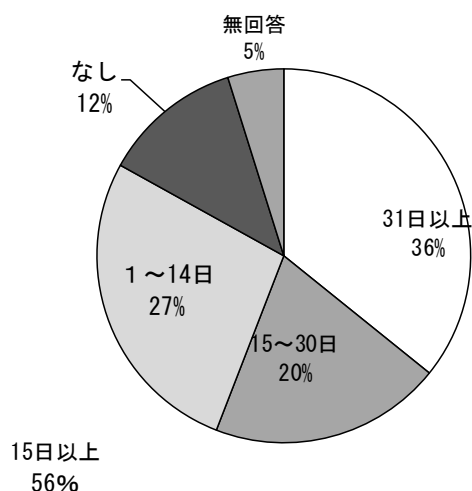


図14 賃金補償について

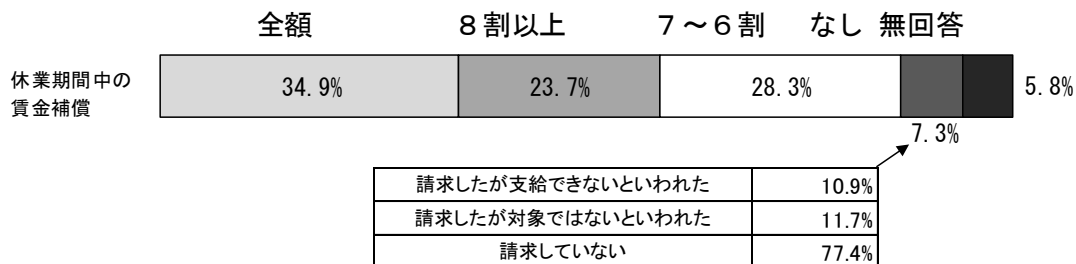


図15 一番ひどかったときの売上減少比（タクシー乗務員）

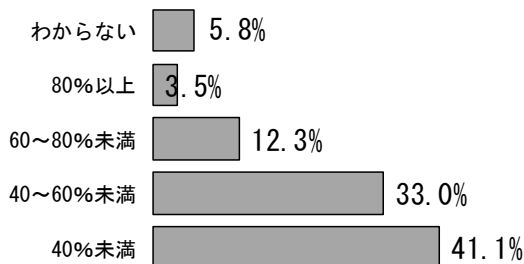


図17 見直すべき職場環境（複数回答）

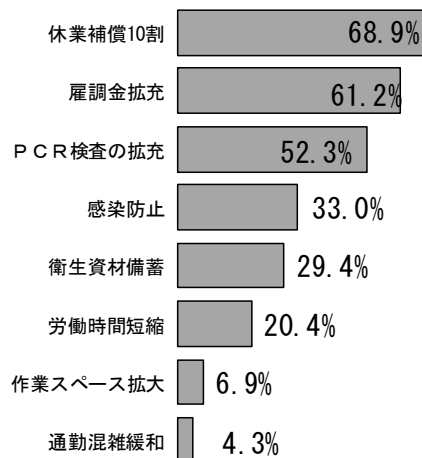
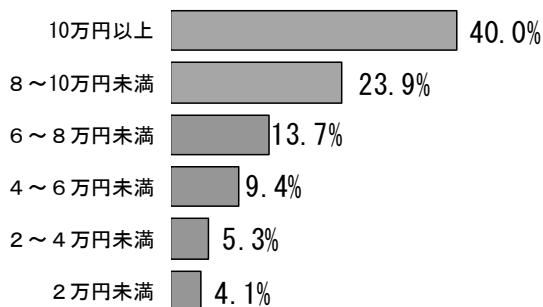


図16 一番ひどかったときの月収（タクシー乗務員）



2021年春闘 はたらくみんなの要求アンケート集計用紙 (1)

	配布 枚数	回収 枚数	回収 率	勤続 年数	経験 年数	年齢	A. 性別		B. 年齢							無 回答
							1	2	1	2	3	4	5	6	7	
							男	女	10歳代	20歳代	30歳代	40歳代	50歳代	60歳代	70歳代 以上	
総計	8,050	3,817	47.4%	11.8	14.4	58.3	96.6%	3.2%	0.0%	1.7%	4.6%	12.6%	28.8%	35.7%	16.2%	0.4%
ハイタク計	-	3,631	-	11.8	14.4	58.7	96.9%	3.0%	0.0%	1.6%	4.5%	12.3%	28.3%	36.1%	16.9%	0.4%
技職計	-	19	-	15.2	25.7	47.2	94.7%	5.3%	0.0%	21.1%	5.3%	21.1%	26.3%	26.3%	0.0%	0.0%
自教計	-	21	-	24.0	23.6	53.3	85.7%	14.3%	0.0%	0.0%	28.6%	9.5%	14.3%	47.6%	0.0%	0.0%
バス計	-	146	-	9.1	12.4	50.4	91.8%	6.8%	1.4%	0.0%	4.8%	19.9%	43.2%	26.0%	3.4%	1.4%
ハイタク	10	11	110%	7.5	14.0	60.2	90.9%	9.1%	0.0%	0.0%	0.0%	27.3%	9.1%	45.5%	18.2%	0.0%
宮城	220	81	36.8%	18.9	26.9	65.9	97.5%	2.5%	0.0%	0.0%	0.0%	4.9%	12.3%	44.4%	38.3%	0.0%
福島	40	38	95.0%	14.7	16.2	58.2	97.4%	2.6%	0.0%	5.3%	2.6%	15.8%	15.8%	39.5%	21.1%	0.0%
埼玉	500	260	52.0%	15.5	15.4	59.8	88.5%	11.5%	0.0%	0.4%	4.6%	10.8%	33.1%	34.2%	16.5%	0.4%
東京タク	4,050	2,441	63.5%	11.0	13.1	57.3	97.9%	2.0%	0.1%	1.9%	5.4%	14.2%	30.5%	35.1%	12.5%	0.5%
東京ハイ	-	15	-	14.3	18.0	52.3	100%	0.0%	0.0%	6.7%	13.3%	26.7%	46.7%	6.7%	0.0%	0.0%
神奈川	700	177	26.6%	13.4	14.3	57.7	93.8%	5.1%	1.1%	0.0%	4.5%	11.3%	33.9%	32.8%	16.4%	0.6%
山梨	20	14	70.0%	16.0	17.4	65.9	100%	0.0%	0.0%	7.1%	0.0%	0.0%	14.3%	35.7%	42.9%	0.0%
静岡	200	65	32.5%	10.4	13.5	60.2	92.3%	7.7%	0.0%	3.1%	3.1%	12.3%	21.5%	35.4%	24.6%	0.0%
愛知	225	58	25.8%	12.9	19.1	65.4	100%	0.0%	0.0%	1.7%	1.7%	5.2%	8.6%	44.8%	37.9%	0.0%
京都	280	115	41.1%	10.2	21.2	68.1	97.4%	2.6%	0.0%	0.0%	0.0%	0.9%	7.8%	40.0%	51.3%	0.0%
大阪	1,100	245	31.3%	12.3	16.4	62.0	98.8%	1.2%	0.0%	0.4%	1.2%	8.2%	24.9%	37.6%	27.8%	0.0%
山口	20	12	60.0%	14.0	22.0	61.0	91.7%	8.3%	0.0%	0.0%	0.0%	8.3%	33.3%	41.7%	16.7%	0.0%
高知	10	2	20.0%	0.0	0.0	0.0	100%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	50.0%	50.0%	0.0%
福岡	200	24	30.0%	7.3	14.3	62.2	95.8%	4.2%	0.0%	0.0%	0.0%	4.2%	25.0%	45.8%	25.0%	0.0%
長崎	10	15	150%	23.6	27.0	65.8	100%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	13.3%	66.7%	20.0%	0.0%
大分	100	37	37.0%	11.7	16.5	63.6	89.2%	10.8%	0.0%	0.0%	2.7%	5.4%	16.2%	48.6%	27.0%	0.0%
鹿児島	100	21	33.0%	10.4	14.6	60.3	100%	0.0%	0.0%	4.8%	4.8%	0.0%	23.8%	52.4%	14.3%	0.0%
東京	-	18	-	14.2	25.3	46.3	94.4%	5.6%	0.0%	22.2%	5.6%	22.2%	27.8%	22.2%	0.0%	0.0%
大阪	-	1	-	33.0	33.0	63.0	100%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	100.0%	0.0%	0.0%
神奈川	-	9	-	35.0	34.3	60.0	100%	0.0%	0.0%	0.0%	11.1%	0.0%	22.2%	66.7%	0.0%	0.0%
鹿児島	-	12	-	15.8	15.6	48.2	75.0%	25.0%	0.0%	0.0%	41.7%	16.7%	8.3%	33.3%	0.0%	0.0%
東京	-	98	-	8.8	11.8	49.9	90.8%	8.2%	1.0%	0.0%	4.1%	20.4%	45.9%	26.5%	1.0%	1.0%
大阪	-	9	-	15.4	15.8	50.6	100%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	44.4%	55.6%	0.0%	0.0%	0.0%
高知	-	3	-	0.0	0.0	0.0	66.7%	0.0%	33.3%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	66.7%	0.0%	33.3%
福岡	-	36	-	9.2	14.4	55.9	94.4%	5.6%	0.0%	2.8%	8.3%	13.9%	36.1%	27.8%	11.1%	0.0%

(2)

	C.雇用形態											設問1.生活実感											設問2.収入(年間)											
	1 正社員		2 フル・有期		3 パート(短時間)		4 派遣		5 請負・委託		6 継続雇用(再雇用)		7 その他(無職)		1 かなり苦しい		2 やや苦しい		3 まあまあ		4 ややゆとり		5 かなりゆとり		1 増えた		2 変わらない		3 減った		無回答			
総計	70.3%	15.0%	7.1%	0.1%	0.4%	5.5%	0.2%	1.3%	35.7%	38.6%	22.0%	2.1%	0.4%	1.1%	2.1%	10.5%	87.0%	0.4%																
ハイタク計	70.8%	14.4%	7.4%	0.1%	0.4%	5.6%	0.2%	1.2%	36.5%	38.1%	21.8%	2.1%	0.4%	1.2%	2.0%	8.2%	89.5%	0.4%																
技職計	100.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	21.1%	68.4%	10.5%	0.0%	0.0%	0.0%	5.3%	63.2%	31.6%	0.0%																
自教計	52.4%	19.0%	0.0%	0.0%	9.5%	19.0%	0.0%	0.0%	4.8%	61.9%	33.3%	0.0%	0.0%	0.0%	14.3%	61.9%	23.8%	0.0%																
パス計	57.5%	32.9%	3.4%	0.0%	0.0%	2.7%	0.0%	3.4%	24.0%	44.5%	27.4%	3.4%	0.0%	0.7%	3.4%	52.7%	42.5%	1.4%																
ハイタク	54.5%	9.1%	36.4%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	72.7%	18.2%	9.1%	0.0%	0.0%	0.0%	9.1%	45.5%	45.5%	0.0%																
宮城	61.7%	12.3%	6.2%	0.0%	1.2%	14.8%	2.5%	1.2%	54.3%	30.9%	14.8%	0.0%	0.0%	0.0%	1.2%	12.3%	85.2%	1.2%																
福島	73.7%	5.3%	10.5%	0.0%	0.0%	10.5%	0.0%	0.0%	55.3%	36.8%	7.9%	0.0%	0.0%	0.0%	2.6%	5.3%	92.1%	0.0%																
埼玉	73.5%	8.1%	6.9%	0.4%	2.7%	6.9%	0.0%	1.5%	38.5%	38.5%	20.0%	0.8%	0.0%	2.3%	4.6%	8.8%	84.2%	2.3%																
東京タク	75.5%	15.0%	4.4%	0.0%	0.1%	3.6%	0.0%	1.4%	37.3%	38.4%	21.3%	2.2%	0.5%	0.3%	1.7%	6.3%	91.8%	0.2%																
東京ハイ	100.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	6.7%	53.3%	40.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	13.3%	86.7%	0.0%																
神奈川	75.7%	10.2%	9.0%	0.0%	0.0%	5.1%	0.0%	0.0%	28.2%	33.9%	22.0%	1.7%	0.0%	14.1%	2.3%	13.6%	84.2%	0.0%																
山梨	57.1%	21.4%	7.1%	0.0%	0.0%	14.3%	0.0%	0.0%	28.6%	50.0%	14.3%	7.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	100%	0.0%																
静岡	64.6%	1.5%	32.3%	0.0%	0.0%	1.5%	0.0%	0.0%	49.2%	30.8%	20.0%	0.0%	0.0%	0.0%	1.5%	10.8%	87.7%	0.0%																
愛知	39.7%	20.7%	39.7%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	29.3%	29.3%	39.7%	1.7%	0.0%	0.0%	1.7%	10.3%	87.9%	0.0%																
京都	20.9%	23.5%	34.8%	0.0%	3.5%	15.7%	0.0%	1.7%	29.6%	39.1%	28.7%	1.7%	0.0%	0.9%	1.7%	13.0%	84.3%	0.9%																
大阪	61.2%	18.4%	2.4%	0.0%	0.4%	16.7%	0.8%	0.0%	29.8%	39.2%	25.3%	4.1%	0.4%	1.2%	2.0%	11.4%	86.5%	0.0%																
山口	58.3%	8.3%	33.3%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	50.0%	50.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	100%	0.0%																
高知	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	100.0%	0.0%	50.0%	0.0%	50.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	100%	0.0%																
福岡	62.5%	20.8%	8.3%	4.2%	0.0%	4.2%	0.0%	0.0%	0.0%	54.2%	37.5%	8.3%	0.0%	0.0%	0.0%	29.2%	70.8%	0.0%																
長崎	6.7%	26.7%	53.3%	0.0%	0.0%	13.3%	0.0%	0.0%	33.3%	40.0%	26.7%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	40.0%	60.0%	0.0%																
大分	62.2%	5.4%	21.6%	0.0%	0.0%	8.1%	0.0%	2.7%	27.0%	51.4%	21.6%	0.0%	0.0%	0.0%	2.7%	21.6%	75.7%	0.0%																
鹿児島	57.1%	23.8%	0.0%	0.0%	0.0%	19.0%	0.0%	0.0%	38.1%	38.1%	19.0%	4.8%	0.0%	0.0%	4.8%	4.8%	90.5%	0.0%																
東京	100.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	22.2%	66.7%	11.1%	0.0%	0.0%	0.0%	5.6%	66.7%	27.8%	0.0%																
大阪	100.0%	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%	0.0%	100%	0.0%																
神奈川	33.3%	33.3%	0.0%	0.0%	0.0%	33.3%	0.0%	0.0%	11.1%	66.7%	22.2%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	77.8%	22.2%	0.0%																
鹿児島	66.7%	8.3%	0.0%	0.0%	16.7%	8.3%	0.0%	0.0%	0.0%	58.3%	41.7%	0.0%	0.0%	0.0%	25.0%	50.0%	25.0%	0.0%																
東京	43.9%	45.9%	2.0%	0.0%	0.0%	4.1%	0.0%	4.1%	26.5%	43.9%	25.5%	4.1%	0.0%	0.0%	3.1%	53.1%	43.9%	0.0%																
大阪	100.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	11.1%	44.4%	44.4%	0.0%	0.0%	0.0%	11.1%	0.0%	88.9%	0.0%																
高知	0.0%	66.7%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	33.3%	0.0%	0.0%	66.7%	0.0%	0.0%	33.3%	0.0%	66.7%	0.0%	33.3%																
福岡	88.9%	2.8%	8.3%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	22.2%	50.0%	25.0%	2.8%	0.0%	0.0%	2.8%	63.9%	30.6%	2.8%																



一乗務員のみ (a, b, c) (3)

	設問3. 賃上げ要求										設問4 a. 休息期間					
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	無回答	平均額	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	無回答		8時間未満	8時間以上	11時間以上	
総計	4.9%	8.8%	25.3%	18.2%	12.8%	2.1%	11.5%	2.5%	1.4%	10.1%	2.6%	30,745	10.9%	21.1%	65.2%	1.7%
ハイタク計	4.8%	8.6%	24.8%	18.5%	12.8%	2.2%	11.5%	2.5%	1.4%	10.4%	2.6%	31,136	11.1%	21.0%	66.6%	1.2%
技職計	0.0%	10.5%	15.8%	5.3%	26.3%	0.0%	21.1%	5.3%	10.5%	5.3%	0.0%	39,211	-	-	-	-
自教計	14.3%	23.8%	19.0%	9.5%	19.0%	0.0%	4.8%	0.0%	0.0%	9.5%	0.0%	22,976	-	-	-	-
バス計	6.2%	12.3%	39.0%	14.4%	8.9%	0.0%	9.6%	2.7%	0.0%	3.4%	3.4%	20,940	8.2%	28.8%	48.6%	14.4%
ハ	27.3%	9.1%	9.1%	9.1%	18.2%	18.2%	0.0%	0.0%	0.0%	9.1%	0.0%	25,682	9.1%	18.2%	54.5%	18.2%
イ	2.5%	3.7%	14.8%	19.8%	13.6%	4.9%	17.3%	1.2%	0.0%	12.3%	9.9%	37,192	12.3%	25.9%	60.5%	1.2%
タ	18.4%	23.7%	26.3%	10.5%	5.3%	0.0%	2.6%	0.0%	2.6%	10.5%	0.0%	22,039	10.5%	57.9%	23.7%	7.9%
ク	3.5%	3.8%	18.8%	18.5%	12.3%	5.4%	14.2%	5.0%	8.1%	7.7%	2.7%	37,638	10.0%	11.5%	75.4%	3.1%
東京タク	4.1%	9.1%	24.5%	19.1%	13.6%	2.0%	11.6%	2.4%	1.1%	10.9%	1.6%	31,385	10.8%	18.1%	70.5%	0.5%
東京ハイ	0.0%	0.0%	60.0%	13.3%	6.7%	6.7%	6.7%	6.7%	0.0%	0.0%	0.0%	21,000	0.0%	60.0%	40.0%	0.0%
神奈川	2.8%	6.8%	29.9%	15.8%	13.6%	0.0%	10.2%	1.7%	0.6%	18.1%	0.6%	35,582	8.5%	18.1%	73.4%	0.0%
山梨	28.6%	0.0%	21.4%	0.0%	0.0%	0.0%	14.3%	7.1%	0.0%	14.3%	14.3%	33,750	21.4%	64.3%	14.3%	0.0%
静岡	4.6%	7.7%	40.0%	9.2%	13.8%	1.5%	13.8%	1.5%	0.0%	6.2%	1.5%	25,586	9.2%	40.0%	49.2%	1.5%
愛知	10.3%	8.6%	31.0%	13.8%	1.7%	0.0%	13.8%	1.7%	0.0%	3.4%	15.5%	21,939	12.1%	24.1%	60.3%	3.4%
京都	6.1%	8.7%	27.8%	19.1%	11.3%	5.2%	10.4%	2.6%	0.0%	6.1%	2.6%	26,362	30.4%	37.4%	30.4%	1.7%
大阪	8.6%	9.4%	25.3%	18.0%	11.4%	0.4%	11.0%	1.6%	0.4%	9.0%	4.9%	27,650	10.2%	30.6%	58.8%	0.4%
山口	8.3%	0.0%	16.7%	66.7%	8.3%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	17,708	0.0%	91.7%	8.3%	0.0%
高知	0.0%	0.0%	50.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	50.0%	10,000	0.0%	0.0%	0.0%	100%
福岡	8.3%	12.5%	29.2%	16.7%	4.2%	0.0%	0.0%	4.2%	0.0%	0.0%	25.0%	14,722	16.7%	16.7%	54.2%	12.5%
長崎	0.0%	33.3%	40.0%	13.3%	6.7%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	6.7%	11,071	6.7%	6.7%	73.3%	13.3%
大分	8.1%	5.4%	27.0%	10.8%	13.5%	2.7%	10.8%	0.0%	0.0%	13.5%	8.1%	31,985	2.7%	24.3%	59.5%	13.5%
鹿児島	9.5%	4.8%	14.3%	38.1%	4.8%	0.0%	19.0%	4.8%	0.0%	4.8%	0.0%	28,333	9.5%	61.9%	28.6%	0.0%
東京	0.0%	11.1%	16.7%	5.6%	27.8%	0.0%	16.7%	5.6%	11.1%	5.6%	0.0%	38,611	-	-	-	-
大阪	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	100%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	50,000	-	-	-	-
神奈川	0.0%	0.0%	33.3%	22.2%	33.3%	0.0%	11.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	23,333	-	-	-	-
鹿児島	25.0%	41.7%	8.3%	0.0%	8.3%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	16.7%	0.0%	22,708	-	-	-	-
東京	3.1%	9.2%	43.9%	14.3%	11.2%	0.0%	11.2%	4.1%	0.0%	3.1%	0.0%	22,474	8.2%	23.5%	58.2%	10.2%
大阪	11.1%	11.1%	33.3%	11.1%	11.1%	0.0%	11.1%	0.0%	0.0%	11.1%	0.0%	26,389	0.0%	11.1%	88.9%	0.0%
高知	0.0%	66.7%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	33.3%	5,000	0.0%	66.7%	0.0%	33.3%
福岡	13.9%	16.7%	30.6%	16.7%	2.8%	0.0%	5.6%	0.0%	0.0%	2.8%	11.1%	15,703	11.1%	44.4%	16.7%	27.8%

乗務員のみ← (4)

	設問4 b. 疲れが取れない			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					
	1 よくある	2 時々ある	3 ない	1 よくある	2 時々ある	3 ない	1 よくある	2 時々ある	3 ない	1 よくある	2 時々ある	3 ない			
総計	18.8%	50.9%	27.5%	1.7%	53.2%	38.8%	1.7%	3.2%	57.5%	34.7%	3.6%	2.4%	23.1%	70.3%	3.1%
ハイタク計	19.4%	51.7%	27.7%	1.2%	54.6%	38.8%	1.2%	3.3%	59.0%	34.5%	3.2%	2.5%	24.1%	70.7%	2.7%
技職計	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
自教計	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
バス計	10.3%	45.2%	30.8%	13.7%	33.6%	50.0%	13.7%	2.1%	34.9%	49.3%	13.7%	2.7%	4.8%	78.8%	13.7%
山形	9.1%	36.4%	36.4%	18.2%	18.2%	63.6%	18.2%	0.0%	18.2%	63.6%	18.2%	0.0%	0.0%	81.8%	18.2%
宮城	11.1%	65.4%	22.2%	1.2%	4.9%	60.5%	33.3%	3.7%	50.6%	44.4%	1.2%	1.2%	11.1%	86.4%	1.2%
福島	18.4%	52.6%	21.1%	7.9%	2.6%	50.0%	39.5%	7.9%	47.4%	42.1%	7.9%	0.0%	7.9%	84.2%	7.9%
埼玉	19.2%	47.3%	30.8%	2.7%	6.9%	42.7%	47.7%	2.7%	56.2%	37.3%	2.7%	7.7%	62.3%	29.2%	0.8%
東京タク	19.1%	52.5%	27.9%	0.5%	5.9%	55.8%	37.8%	0.4%	60.8%	32.1%	3.5%	2.4%	24.0%	70.6%	2.9%
東京ハイ	0.0%	66.7%	33.3%	0.0%	46.7%	20.0%	33.3%	0.0%	20.0%	80.0%	0.0%	0.0%	6.7%	86.7%	6.7%
神奈川	34.5%	44.1%	20.9%	0.6%	4.5%	61.6%	33.9%	0.0%	54.8%	41.8%	0.6%	2.3%	18.6%	79.1%	0.0%
山梨	14.3%	57.1%	28.6%	0.0%	0.0%	42.9%	57.1%	0.0%	57.1%	42.9%	0.0%	0.0%	0.0%	100.0%	0.0%
静岡	27.7%	49.2%	23.1%	0.0%	1.5%	60.0%	38.5%	0.0%	55.4%	43.1%	0.0%	0.0%	12.3%	87.7%	0.0%
愛知	6.9%	53.4%	34.5%	5.2%	10.3%	60.3%	24.1%	5.2%	46.6%	48.3%	5.2%	0.0%	3.4%	91.4%	5.2%
京都	12.2%	55.7%	30.4%	1.7%	4.3%	51.3%	42.6%	1.7%	61.7%	33.9%	1.7%	0.9%	10.4%	87.0%	1.7%
大阪	17.1%	51.4%	31.0%	0.4%	1.2%	57.1%	41.6%	0.0%	62.4%	35.9%	0.0%	0.8%	13.1%	86.1%	0.0%
山口	0.0%	91.7%	8.3%	0.0%	0.0%	91.7%	8.3%	0.0%	75.0%	25.0%	0.0%	0.0%	66.7%	33.3%	0.0%
高知	0.0%	0.0%	0.0%	100%	0.0%	0.0%	0.0%	100%	0.0%	0.0%	100%	0.0%	0.0%	0.0%	100%
福岡	12.5%	54.2%	20.8%	12.5%	0.0%	29.2%	58.3%	12.5%	66.7%	20.8%	12.5%	0.0%	20.8%	66.7%	12.5%
長崎	0.0%	33.3%	53.3%	13.3%	6.7%	20.0%	60.0%	13.3%	20.0%	60.0%	13.3%	0.0%	20.0%	66.7%	13.3%
大分	32.4%	29.7%	24.3%	13.5%	5.4%	29.7%	51.4%	13.5%	37.8%	43.2%	13.5%	5.4%	5.4%	73.0%	16.2%
鹿児島	66.7%	33.3%	0.0%	0.0%	57.1%	42.9%	0.0%	4.8%	66.7%	28.6%	0.0%	0.0%	38.1%	61.9%	0.0%
東京	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
大阪	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
神奈川	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
鹿児島	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
バス	8.2%	44.9%	37.8%	9.2%	33.7%	55.1%	9.2%	1.0%	37.8%	52.0%	9.2%	2.0%	4.1%	84.7%	9.2%
大阪	0.0%	66.7%	33.3%	0.0%	44.4%	55.6%	0.0%	0.0%	44.4%	55.6%	0.0%	0.0%	0.0%	100.0%	0.0%
高知	0.0%	33.3%	33.3%	33.3%	33.3%	33.3%	33.3%	0.0%	66.7%	0.0%	33.3%	0.0%	0.0%	66.7%	33.3%
福岡	19.4%	41.7%	11.1%	27.8%	30.6%	36.1%	27.8%	5.6%	22.2%	44.4%	27.8%	5.6%	8.3%	58.3%	27.8%

(5)

設問5. 職場で不満に感じること(3つ)																	
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
	賃金が安い	労働時間長い	休暇取れない	職場なくなる不安	仕事きつい	人間関係悪い	労働条件守られない	割増賃金不払い	人手が足りない	技術など継承しない	福利厚生充実しない	労働時間不規則	退職金ない	ノルマがきつい	成果・能力主義	ハラスメント	自己負担多い
総計	61.1%	20.8%	16.0%	23.3%	8.5%	4.4%	2.9%	2.6%	6.1%	5.5%	24.9%	8.5%	49.1%	6.5%	7.6%	4.0%	7.5%
ハイタク計	60.3%	21.2%	16.5%	23.3%	8.8%	3.9%	2.8%	2.5%	5.1%	5.3%	24.7%	8.6%	49.3%	6.9%	8.0%	3.9%	7.9%
技職計	78.9%	5.3%	21.1%	42.1%	0.0%	15.8%	5.3%	0.0%	52.6%	10.5%	0.0%	10.5%	26.3%	0.0%	10.5%	0.0%	0.0%
自教計	85.7%	42.9%	19.0%	19.0%	4.8%	14.3%	0.0%	9.5%	19.0%	4.8%	33.3%	4.8%	9.5%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
パス計	76.7%	9.6%	4.1%	20.5%	2.1%	13.7%	5.5%	3.4%	22.6%	10.3%	30.8%	5.5%	52.7%	0.0%	0.0%	6.8%	1.4%
ハ	72.7%	27.3%	0.0%	54.5%	0.0%	18.2%	9.1%	0.0%	45.5%	0.0%	9.1%	0.0%	9.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
イ	80.2%	7.4%	4.9%	23.5%	7.4%	3.7%	2.5%	4.9%	23.5%	4.9%	17.3%	7.4%	61.7%	1.2%	4.9%	1.2%	2.5%
タ	73.7%	28.9%	10.5%	39.5%	10.5%	13.2%	0.0%	2.6%	10.5%	5.3%	0.0%	21.1%	39.5%	10.5%	0.0%	2.6%	2.6%
ク	55.8%	19.6%	14.6%	18.5%	7.3%	6.2%	4.6%	2.7%	3.1%	14.2%	35.4%	15.8%	40.4%	8.5%	7.3%	7.7%	9.2%
東京タク	58.4%	22.3%	18.8%	22.5%	10.4%	3.2%	2.3%	2.3%	2.7%	4.5%	24.3%	8.0%	53.0%	7.2%	8.6%	3.6%	7.9%
東京ハイ	100%	20.0%	0.0%	86.7%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	93.3%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
神奈川	79.1%	20.9%	16.4%	11.9%	6.2%	3.4%	4.0%	3.4%	2.3%	4.5%	24.3%	10.7%	41.2%	6.8%	5.1%	6.8%	14.1%
山梨	71.4%	42.9%	21.4%	0.0%	7.1%	0.0%	0.0%	21.4%	14.3%	0.0%	35.7%	14.3%	35.7%	7.1%	7.1%	0.0%	14.3%
静岡	70.8%	29.2%	6.2%	32.3%	4.6%	4.6%	0.0%	1.5%	7.7%	0.0%	26.2%	3.1%	44.6%	10.8%	6.2%	0.0%	6.2%
愛知	74.1%	32.8%	12.1%	25.9%	1.7%	3.4%	3.4%	1.7%	15.5%	8.6%	19.0%	15.5%	17.2%	3.4%	10.3%	3.4%	3.4%
京都	50.4%	10.4%	7.0%	40.0%	3.5%	4.3%	4.3%	3.5%	7.0%	5.2%	29.6%	7.0%	40.0%	2.6%	6.1%	1.7%	2.6%
大阪	56.7%	13.1%	11.4%	29.8%	4.5%	5.3%	3.3%	2.9%	7.8%	5.3%	23.3%	4.5%	49.0%	6.1%	9.0%	4.1%	8.6%
山口	91.7%	25.0%	0.0%	25.0%	0.0%	0.0%	25.0%	0.0%	41.7%	0.0%	16.7%	8.3%	33.3%	0.0%	8.3%	0.0%	0.0%
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%
福岡	45.8%	29.2%	25.0%	20.8%	8.3%	16.7%	4.2%	0.0%	33.3%	16.7%	29.2%	8.3%	12.5%	0.0%	4.2%	0.0%	12.5%
長崎	46.7%	0.0%	0.0%	20.0%	6.7%	0.0%	0.0%	0.0%	80.0%	0.0%	40.0%	0.0%	33.3%	20.0%	20.0%	0.0%	0.0%
大分	67.6%	18.9%	21.6%	18.9%	0.0%	5.4%	2.7%	2.7%	32.4%	2.7%	29.7%	8.1%	35.1%	5.4%	2.7%	10.8%	0.0%
鹿児島	57.1%	38.1%	4.8%	14.3%	4.8%	14.3%	14.3%	9.5%	0.0%	9.5%	19.0%	19.0%	19.0%	9.5%	14.3%	0.0%	33.3%
東京	77.8%	0.0%	22.2%	44.4%	0.0%	16.7%	5.6%	0.0%	50.0%	11.1%	0.0%	11.1%	27.8%	0.0%	11.1%	0.0%	0.0%
大阪	100%	100%	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%
神奈川	88.9%	77.8%	0.0%	0.0%	11.1%	33.3%	0.0%	11.1%	0.0%	0.0%	44.4%	0.0%	11.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
鹿児島	83.3%	16.7%	33.3%	33.3%	0.0%	0.0%	0.0%	8.3%	33.3%	8.3%	25.0%	8.3%	8.3%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
東京	84.7%	4.1%	3.1%	13.3%	3.1%	14.3%	4.1%	3.1%	19.4%	12.2%	35.7%	1.0%	59.2%	0.0%	0.0%	7.1%	2.0%
大阪	66.7%	33.3%	0.0%	66.7%	0.0%	11.1%	0.0%	0.0%	0.0%	11.1%	22.2%	33.3%	55.6%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
高知	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	66.7%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	33.3%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	33.3%	0.0%
福岡	63.9%	19.4%	8.3%	30.6%	0.0%	8.3%	11.1%	5.6%	38.9%	5.6%	19.4%	11.1%	38.9%	0.0%	0.0%	5.6%	0.0%

(6)

		設問 6. 政府に対する要求 (3つ)																
		(定時制・嘱託・パート)																
		18	19	20	21	22	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	
		強盗等 の不安	労働時 間短い	契約更新 の不安	正社員に なれない	正社員 との格差	無 回答	改憲・戦 争法廃止	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
総	計	19.4%	4.2%	8.4%	0.3%	6.1%	16.0%	16.3%	19.1%	46.4%	4.0%	12.6%	24.7%	31.1%	32.5%	20.0%	8.1%	7.0%
ハイタク計		20.4%	4.0%	7.8%	0.3%	3.7%	16.1%	16.6%	19.0%	45.9%	3.9%	12.3%	24.6%	31.1%	31.7%	19.5%	8.0%	6.9%
技職計		0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.4%	0.0%	10.5%	15.8%	26.3%	0.0%	21.1%	15.8%	42.1%	42.1%	26.3%	26.3%	21.1%
自教計		0.0%	0.2%	0.0%	0.0%	0.2%	14.3%	14.3%	33.3%	66.7%	14.3%	9.5%	23.8%	23.8%	57.1%	28.6%	4.8%	19.0%
バス計		0.7%	0.0%	0.6%	0.0%	1.9%	15.1%	10.3%	20.5%	58.2%	5.5%	20.5%	28.1%	31.5%	47.9%	30.1%	9.6%	6.2%
ハイタク	山形	9.1%	0.0%	0.1%	0.0%	0.1%	27.3%	18.2%	9.1%	63.6%	0.0%	0.0%	63.6%	45.5%	36.4%	9.1%	18.2%	0.0%
ハイタク	宮城	17.3%	0.0%	0.1%	0.0%	0.1%	21.0%	18.5%	4.9%	46.9%	1.2%	17.3%	21.0%	40.7%	29.6%	21.0%	11.1%	4.9%
ハイタク	福島	2.6%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	26.3%	13.2%	18.4%	47.4%	5.3%	13.2%	21.1%	28.9%	57.9%	10.5%	13.2%	5.3%
ハイタク	埼玉	21.2%	1.3%	0.0%	0.0%	0.0%	2.7%	17.7%	16.2%	50.0%	0.8%	8.1%	16.2%	34.6%	24.2%	28.1%	7.3%	6.5%
ハイタク	東京タク	20.7%	1.7%	4.6%	0.1%	1.9%	15.7%	15.9%	20.0%	43.6%	4.5%	12.6%	26.5%	29.9%	31.8%	19.0%	7.4%	7.9%
ハイタク	東京ハイ	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	33.3%	33.3%	80.0%	6.7%	40.0%	0.0%	0.0%	40.0%	0.0%	26.7%	0.0%
ハイタク	神奈川	23.2%	0.1%	0.5%	0.1%	0.5%	9.0%	15.8%	17.5%	42.9%	4.0%	13.0%	18.6%	42.4%	29.9%	30.5%	5.1%	5.6%
ハイタク	山梨	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	7.1%	21.4%	35.7%	71.4%	0.0%	0.0%	14.3%	35.7%	42.9%	14.3%	7.1%	0.0%
ハイタク	静岡	16.9%	0.3%	0.6%	0.0%	0.5%	7.7%	20.0%	20.7%	70.8%	1.5%	15.4%	23.1%	32.3%	29.2%	21.5%	9.2%	3.1%
ハイタク	愛知	8.6%	0.0%	0.0%	0.0%	0.2%	36.2%	24.1%	20.7%	48.3%	1.7%	8.6%	15.5%	29.3%	24.1%	10.3%	12.1%	3.4%
ハイタク	京都	24.3%	0.5%	1.0%	0.0%	0.0%	36.5%	26.1%	19.1%	48.7%	2.6%	9.6%	25.2%	26.1%	34.8%	15.7%	7.0%	3.5%
ハイタク	大阪	26.9%	0.2%	0.6%	0.1%	0.5%	22.4%	17.1%	13.5%	46.5%	4.1%	11.8%	26.5%	28.2%	35.5%	13.1%	13.1%	6.5%
ハイタク	山口	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	25.0%	25.0%	8.3%	50.0%	0.0%	33.3%	0.0%	25.0%	75.0%	0.0%	0.0%	0.0%
ハイタク	高知	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	300%	0.0%	50.0%	50.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	50.0%	0.0%	0.0%	0.0%
ハイタク	福岡	0.0%	0.0%	0.1%	0.0%	0.0%	29.2%	33.3%	29.2%	54.2%	4.2%	12.5%	12.5%	29.2%	20.8%	8.3%	8.3%	0.0%
ハイタク	長崎	33.3%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	93.3%	0.0%	33.3%	26.7%	60.0%	40.0%	40.0%	0.0%	0.0%
ハイタク	大分	16.2%	0.0%	0.1%	0.0%	0.0%	16.2%	16.2%	21.6%	67.6%	5.4%	5.4%	16.2%	45.9%	32.4%	27.0%	16.2%	2.7%
ハイタク	鹿児島	4.8%	0.0%	0.1%	0.0%	0.0%	9.5%	4.8%	47.6%	38.1%	0.0%	4.8%	28.6%	28.6%	23.8%	28.6%	4.8%	4.8%
技職	東京	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.4%	0.0%	11.1%	16.7%	27.8%	0.0%	22.2%	16.7%	38.9%	44.4%	27.8%	27.8%	22.2%
技職	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%	100%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
自教	神奈川	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.2%	0.0%	22.2%	66.7%	55.6%	11.1%	0.0%	33.3%	33.3%	55.6%	22.2%	0.0%	0.0%
自教	鹿児島	0.0%	0.2%	0.0%	0.0%	0.0%	25.0%	8.3%	8.3%	75.0%	16.7%	16.7%	16.7%	16.7%	58.3%	33.3%	8.3%	33.3%
バス	東京	0.0%	0.0%	0.6%	0.0%	1.8%	8.2%	10.2%	12.2%	57.1%	8.2%	21.4%	27.6%	29.6%	52.0%	36.7%	11.2%	6.1%
バス	大阪	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	11.1%	44.4%	44.4%	0.0%	0.0%	55.6%	55.6%	44.4%	22.2%	11.1%	0.0%
バス	高知	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.1%	133%	0.0%	66.7%	66.7%	0.0%	33.3%	0.0%	33.3%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
バス	福岡	2.8%	0.0%	0.1%	0.0%	0.0%	27.8%	11.1%	33.3%	63.9%	0.0%	22.2%	25.0%	30.6%	41.7%	16.7%	5.6%	8.3%

		設問7. 緊急事態宣言後に行われた措置(3つ)														
		12	13	14	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	無 回答
原発 ゼロ	震災復 興など	白タク 反対	無 回答	全面 休業	一部 休業	労働時 間短縮	シフト 削減	在宅 ワーク	シフト勤務 へ変更	時差 出勤	有休強 制取得	特別 休暇	人員 整理	特に なし	無 回答	
総計	8.5%	5.5%	53.7%	10.5%	31.0%	53.7%	28.3%	29.9%	2.4%	17.5%	7.2%	8.1%	20.1%	3.6%	27.0%	71.2%
ハイタク計	8.5%	5.4%	56.1%	10.5%	31.7%	55.2%	29.1%	31.0%	2.4%	18.1%	7.2%	8.4%	20.9%	3.8%	24.9%	67.4%
技職計	10.5%	10.5%	31.6%	0.0%	10.5%	52.6%	10.5%	5.3%	10.5%	0.0%	10.5%	5.3%	15.8%	0.0%	57.9%	121%
自教計	0.0%	0.0%	4.8%	0.0%	81.0%	23.8%	14.3%	9.5%	0.0%	4.8%	28.6%	14.3%	4.8%	0.0%	42.9%	76.2%
バス計	8.2%	7.5%	4.8%	11.0%	10.3%	20.5%	12.3%	9.6%	2.7%	6.2%	3.4%	1.4%	2.7%	0.7%	71.2%	159%
ハ イ タ ク	0.0%	0.0%	36.4%	0.0%	0.0%	81.8%	18.2%	18.2%	0.0%	18.2%	18.2%	9.1%	9.1%	0.0%	36.4%	90.9%
宮城	11.1%	4.9%	54.3%	12.3%	9.9%	55.6%	43.2%	45.7%	0.0%	40.7%	14.8%	2.5%	11.1%	2.5%	29.6%	44.4%
福島	2.6%	5.3%	42.1%	15.8%	5.3%	68.4%	78.9%	63.2%	2.6%	18.4%	18.4%	5.3%	5.3%	2.6%	5.3%	26.3%
埼玉	10.8%	3.5%	74.6%	1.5%	7.7%	59.2%	27.7%	37.3%	7.3%	18.8%	0.8%	7.7%	38.5%	5.8%	34.6%	54.6%
東京タク	8.4%	6.0%	57.0%	9.6%	39.9%	59.0%	27.7%	31.7%	1.9%	17.3%	5.7%	9.0%	19.5%	3.3%	20.3%	64.7%
東京ハイ	0.0%	20.0%	0.0%	20.0%	0.0%	93.3%	60.0%	0.0%	60.0%	80.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	6.7%
神奈川	6.8%	4.0%	55.9%	7.9%	12.4%	66.1%	25.4%	54.8%	0.6%	10.2%	7.9%	10.2%	33.3%	1.7%	21.5%	55.9%
山梨	14.3%	14.3%	28.6%	0.0%	7.1%	64.3%	64.3%	21.4%	0.0%	28.6%	7.1%	0.0%	21.4%	7.1%	7.1%	71.4%
静岡	6.2%	4.6%	38.5%	16.9%	1.5%	64.6%	32.3%	15.4%	1.5%	13.8%	10.8%	3.1%	30.8%	12.3%	40.0%	73.8%
愛知	15.5%	3.4%	37.9%	44.8%	6.9%	63.8%	34.5%	41.4%	0.0%	24.1%	10.3%	13.8%	10.3%	1.7%	27.6%	65.5%
京都	10.4%	6.1%	50.4%	14.8%	74.8%	20.0%	7.8%	7.8%	0.0%	13.9%	6.1%	3.5%	14.8%	4.3%	38.3%	109%
大阪	6.9%	2.9%	55.9%	18.4%	10.6%	15.5%	36.3%	9.8%	3.3%	17.1%	19.6%	7.3%	13.5%	6.5%	56.3%	104%
山口	0.0%	0.0%	83.3%	0.0%	0.0%	25.0%	0.0%	0.0%	0.0%	16.7%	8.3%	0.0%	0.0%	0.0%	58.3%	192%
高知	0.0%	0.0%	0.0%	150%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	300%
福岡	16.7%	0.0%	54.2%	16.7%	20.8%	50.0%	41.7%	37.5%	8.3%	33.3%	16.7%	20.8%	0.0%	8.3%	12.5%	50.0%
長崎	0.0%	0.0%	6.7%	0.0%	0.0%	6.7%	86.7%	40.0%	0.0%	26.7%	26.7%	0.0%	93.3%	0.0%	0.0%	20.0%
大分	10.8%	5.4%	18.9%	8.1%	5.4%	37.8%	37.8%	18.9%	0.0%	27.0%	8.1%	2.7%	16.2%	5.4%	27.0%	114%
鹿児島	9.5%	9.5%	57.1%	9.5%	0.0%	95.2%	14.3%	9.5%	0.0%	23.8%	19.0%	14.3%	57.1%	0.0%	28.6%	38.1%
東京	5.6%	11.1%	27.8%	0.0%	11.1%	55.6%	11.1%	5.6%	11.1%	0.0%	11.1%	5.6%	16.7%	0.0%	55.6%	117%
大阪	100%	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%	100.0%	200%
神奈川	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	88.9%	55.6%	33.3%	0.0%	0.0%	11.1%	22.2%	0.0%	0.0%	0.0%	22.2%	66.7%
鹿児島	0.0%	0.0%	8.3%	0.0%	75.0%	0.0%	0.0%	16.7%	0.0%	0.0%	33.3%	25.0%	8.3%	0.0%	58.3%	83.3%
東京	8.2%	8.2%	4.1%	7.1%	3.1%	3.1%	11.2%	3.1%	2.0%	0.0%	3.1%	2.0%	1.0%	0.0%	91.8%	180%
大阪	11.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	88.9%	55.6%	88.9%	0.0%	11.1%	22.2%	0.0%	0.0%	0.0%	11.1%	22.2%
高知	0.0%	0.0%	0.0%	100%	0.0%	66.7%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	233%
福岡	8.3%	8.3%	8.3%	16.7%	33.3%	47.2%	5.6%	8.3%	5.6%	22.2%	0.0%	0.0%	8.3%	2.8%	36.1%	131%

(8)

→賃金補償がない人のみ←

	設問8. 休業期間				設問9. 賃金補償				設問10. 賃金請求				設問11. 売上減少(比)			
	1 31日 以上	2 15~ 30日	3 1~ 14日	4 なし	1 無 回答	2 8割 以上	3 7~6 割	4 なし	1 支給で きない	2 対象 でない	3 請求し ていない	4 無 回答	1 40% 未満	2 40~60 %未満	3 60~80 %未満	4 80% 以上
総計	35.8%	20.1%	27.2%	12.1%	4.8%	34.9%	23.7%	28.3%	5.8%	10.9%	11.7%	77.4%	39.3%	31.5%	11.7%	3.4%
ハイタク計	37.2%	20.6%	27.4%	10.1%	4.7%	33.9%	24.7%	29.5%	5.2%	11.3%	12.3%	76.4%	41.1%	33.0%	12.3%	3.5%
技職計	5.3%	10.5%	52.6%	26.3%	5.3%	68.4%	5.3%	0.0%	15.8%	0.0%	0.0%	100%	0.0%	0.0%	0.0%	5.3%
自教計	14.3%	14.3%	61.9%	9.5%	0.0%	52.4%	14.3%	23.8%	0.0%	0.0%	0.0%	100%	0.0%	4.8%	0.0%	0.0%
バス計	7.5%	9.6%	13.0%	61.6%	8.2%	54.1%	2.1%	2.7%	19.2%	5.9%	2.9%	91.2%	4.1%	2.7%	1.4%	0.0%
ハイタク	0.0%	18.2%	63.6%	18.2%	0.0%	90.9%	0.0%	9.1%	0.0%	-	-	-	45.5%	9.1%	9.1%	0.0%
イタク	18.5%	16.0%	55.6%	6.2%	3.7%	17.3%	58.0%	16.0%	6.2%	10.5%	5.3%	84.2%	34.6%	16.0%	27.2%	6.2%
福島	10.5%	15.8%	60.5%	5.3%	7.9%	7.9%	5.3%	76.3%	7.9%	0.0%	0.0%	100.0%	15.8%	55.3%	7.9%	5.3%
埼玉	10.8%	21.9%	52.3%	10.8%	4.2%	23.8%	15.8%	48.8%	3.5%	5.7%	22.6%	71.7%	38.5%	33.8%	10.0%	3.5%
東京タク	46.4%	24.0%	20.9%	4.6%	4.1%	38.3%	29.0%	27.8%	3.1%	13.0%	17.0%	69.9%	43.3%	34.2%	11.8%	2.9%
東京ハイ	0.0%	0.0%	80.0%	0.0%	20.0%	0.0%	0.0%	93.3%	0.0%	-	-	-	13.3%	46.7%	0.0%	0.0%
神奈川	17.5%	17.5%	52.0%	9.0%	4.0%	31.6%	31.6%	27.7%	2.8%	8.2%	8.2%	83.7%	24.9%	40.7%	20.9%	1.1%
山梨	0.0%	7.1%	85.7%	0.0%	7.1%	14.3%	14.3%	50.0%	7.1%	0.0%	0.0%	100%	57.1%	14.3%	28.6%	0.0%
静岡	7.7%	1.5%	78.5%	10.8%	1.5%	13.8%	13.8%	53.8%	7.7%	0.0%	0.0%	100%	32.3%	27.7%	18.5%	12.3%
愛知	17.2%	15.5%	48.3%	5.2%	13.8%	25.9%	6.9%	44.8%	15.5%	6.7%	13.3%	80.0%	44.8%	25.9%	5.2%	5.2%
京都	80.0%	1.7%	4.3%	7.0%	7.0%	55.7%	6.1%	27.8%	10.4%	12.0%	8.0%	80.0%	52.2%	17.4%	3.5%	7.0%
大阪	9.8%	8.2%	12.7%	62.4%	6.9%	9.4%	4.5%	12.7%	18.0%	14.6%	5.1%	80.3%	40.4%	28.2%	13.9%	6.9%
山口	0.0%	0.0%	41.7%	25.0%	33.3%	0.0%	0.0%	50.0%	8.3%	0.0%	0.0%	100%	8.3%	66.7%	16.7%	0.0%
高知	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	100%	0.0%	0.0%	0.0%	100%	-	-	-	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
福岡	12.5%	20.8%	41.7%	16.7%	8.3%	41.7%	8.3%	33.3%	4.2%	0.0%	20.0%	80.0%	50.0%	20.8%	8.3%	0.0%
長崎	0.0%	53.3%	40.0%	6.7%	0.0%	26.7%	20.0%	13.3%	13.3%	-	-	-	0.0%	46.7%	20.0%	13.3%
大分	0.0%	8.1%	35.1%	54.1%	2.7%	29.7%	2.7%	24.3%	18.9%	0.0%	8.3%	91.7%	21.6%	35.1%	8.1%	0.0%
鹿児島	28.6%	23.8%	47.6%	0.0%	0.0%	61.9%	14.3%	23.8%	0.0%	-	-	-	71.4%	19.0%	4.8%	4.8%
東京	5.6%	11.1%	55.6%	22.2%	5.6%	72.2%	5.6%	0.0%	11.1%	0.0%	0.0%	100%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
大阪	0.0%	0.0%	0.0%	100%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	100%	-	-	-	0.0%	0.0%	0.0%	100%
神奈川	33.3%	33.3%	22.2%	11.1%	0.0%	55.6%	22.2%	22.2%	0.0%	0.0%	0.0%	100%	0.0%	11.1%	0.0%	0.0%
鹿児島	0.0%	0.0%	91.7%	8.3%	0.0%	50.0%	8.3%	25.0%	16.7%	0.0%	0.0%	100%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
東京	0.0%	3.1%	4.1%	85.7%	7.1%	45.9%	0.0%	2.0%	26.5%	0.0%	3.4%	96.6%	2.0%	0.0%	0.0%	0.0%
大阪	11.1%	11.1%	77.8%	0.0%	0.0%	44.4%	33.3%	11.1%	11.1%	0.0%	0.0%	75.0%	11.1%	22.2%	0.0%	0.0%
高知	0.0%	0.0%	0.0%	33.3%	66.7%	0.0%	0.0%	0.0%	100%	-	-	-	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
福岡	27.8%	27.8%	22.2%	13.9%	8.3%	83.3%	0.0%	2.8%	2.8%	0.0%	0.0%	0.0%	8.3%	5.6%	5.6%	0.0%

(9)

	設問12. ひどい月収										設問13. 見直すべき職場環境(3つ)								
	5		1	2	3	4	5	6	無回答		1	2	3	4	5	6	7	8	無回答
	わからない	無回答	2万円未満	2-4万円未満	4-6万円未満	6-8万円未満	8-10万円未満	10万円以上			休業補償10割	雇調金拡充	感染防止	衛生資材備蓄	通勤混雑緩和	労働時間短縮	作業スペース拡大	PCR検査の拡充	
総計	8.2%	5.9%	4.0%	5.0%	9.0%	13.2%	22.7%	40.6%	5.5%	5.5%	68.9%	61.2%	33.0%	29.4%	4.3%	20.4%	6.9%	52.3%	23.5%
ハイタク計	5.8%	4.3%	4.1%	5.3%	9.4%	13.7%	23.9%	40.0%	3.7%	69.8%	62.1%	32.2%	28.9%	4.4%	20.0%	6.5%	52.8%	23.3%	
技職計	0.0%	94.7%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	26.3%	73.7%	31.6%	21.1%	31.6%	52.6%	10.5%	21.1%	36.8%	36.8%	57.9%	
自教計	71.4%	23.8%	0.0%	0.0%	0.0%	9.5%	4.8%	71.4%	14.3%	61.9%	38.1%	38.1%	19.0%	4.8%	52.4%	14.3%	38.1%	33.3%	
バス計	60.3%	31.5%	2.7%	0.0%	0.7%	3.4%	0.7%	53.4%	39.0%	50.7%	47.3%	51.4%	41.1%	2.7%	24.7%	13.7%	45.2%	23.3%	
ハイタク	18.2%	18.2%	9.1%	0.0%	9.1%	18.2%	0.0%	27.3%	36.4%	54.5%	63.6%	45.5%	36.4%	0.0%	9.1%	0.0%	45.5%	45.5%	
宮城	14.8%	1.2%	3.7%	4.9%	16.0%	24.7%	30.9%	14.8%	4.9%	74.1%	71.6%	22.2%	40.7%	4.9%	12.3%	2.5%	51.9%	19.8%	
福島	7.9%	7.9%	0.0%	0.0%	5.3%	21.1%	18.4%	47.4%	7.9%	84.2%	78.9%	26.3%	18.4%	2.6%	21.1%	0.0%	44.7%	23.7%	
埼玉	8.5%	5.8%	1.9%	1.5%	5.8%	18.8%	35.4%	34.2%	2.3%	71.9%	53.5%	33.8%	29.2%	8.5%	23.8%	14.2%	52.3%	12.7%	
東京タク	4.4%	3.4%	3.5%	3.9%	8.1%	11.7%	23.9%	46.1%	2.7%	70.8%	61.7%	32.0%	28.8%	4.4%	20.5%	5.8%	52.4%	23.6%	
東京ハイ	0.0%	40.0%	0.0%	40.0%	13.3%	20.0%	20.0%	0.0%	6.7%	80.0%	73.3%	53.3%	0.0%	13.3%	26.7%	0.0%	53.3%	0.0%	
神奈川	11.3%	1.1%	1.1%	5.6%	7.3%	21.5%	16.4%	46.3%	1.7%	76.8%	68.4%	29.9%	28.2%	2.8%	11.9%	10.2%	61.0%	10.7%	
山梨	0.0%	0.0%	0.0%	14.3%	42.9%	21.4%	21.4%	0.0%	0.0%	85.7%	71.4%	28.6%	21.4%	0.0%	42.9%	7.1%	42.9%	0.0%	
静岡	6.2%	3.1%	3.1%	9.2%	10.8%	9.2%	30.8%	32.3%	4.6%	80.0%	64.6%	24.6%	26.2%	1.5%	29.2%	3.1%	53.8%	16.9%	
愛知	3.4%	15.5%	3.4%	6.9%	8.6%	22.4%	20.7%	22.4%	15.5%	62.1%	69.0%	20.7%	19.0%	1.7%	13.8%	5.2%	51.7%	56.9%	
京都	13.0%	7.0%	8.7%	17.4%	10.4%	21.7%	19.1%	15.7%	7.0%	55.7%	51.3%	49.6%	33.0%	4.3%	12.2%	8.7%	51.3%	33.9%	
大阪	6.1%	4.5%	15.1%	12.2%	22.4%	9.0%	18.4%	17.1%	5.7%	57.1%	68.2%	33.9%	26.9%	3.3%	18.8%	6.1%	58.0%	27.8%	
山口	0.0%	8.3%	0.0%	0.0%	16.7%	66.7%	16.7%	0.0%	0.0%	91.7%	83.3%	0.0%	33.3%	0.0%	41.7%	0.0%	25.0%	25.0%	
高知	0.0%	100%	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%	300%	
福岡	4.2%	16.7%	4.2%	8.3%	16.7%	8.3%	37.5%	20.8%	4.2%	70.8%	54.2%	29.2%	45.8%	8.3%	20.8%	8.3%	45.8%	16.7%	
長崎	13.3%	6.7%	0.0%	0.0%	0.0%	6.7%	6.7%	80.0%	6.7%	60.0%	53.3%	66.7%	73.3%	0.0%	0.0%	13.3%	6.7%	26.7%	
大分	13.5%	21.6%	0.0%	5.4%	8.1%	16.2%	24.3%	21.6%	24.3%	48.6%	54.1%	37.8%	27.0%	0.0%	29.7%	2.7%	51.4%	48.6%	
鹿児島	0.0%	0.0%	0.0%	23.8%	19.0%	33.3%	14.3%	9.5%	0.0%	76.2%	66.7%	23.8%	23.8%	0.0%	33.3%	0.0%	66.7%	9.5%	
東京	0.0%	100%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	22.2%	77.8%	27.8%	16.7%	33.3%	55.6%	11.1%	22.2%	38.9%	33.3%	61.1%	
大阪	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	100%	0.0%	100%	100%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	100%	0.0%	
神奈川	66.7%	22.2%	0.0%	0.0%	0.0%	22.2%	0.0%	66.7%	11.1%	66.7%	33.3%	33.3%	22.2%	0.0%	66.7%	22.2%	55.6%	0.0%	
鹿児島	75.0%	25.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	8.3%	75.0%	16.7%	58.3%	41.7%	41.7%	16.7%	8.3%	41.7%	8.3%	25.0%	58.3%	
東京	67.3%	30.6%	4.1%	0.0%	1.0%	2.0%	1.0%	51.0%	40.8%	54.1%	40.8%	53.1%	44.9%	3.1%	19.4%	19.4%	45.9%	19.4%	
大阪	44.4%	22.2%	0.0%	0.0%	0.0%	11.1%	0.0%	88.9%	0.0%	66.7%	88.9%	22.2%	22.2%	0.0%	33.3%	11.1%	55.6%	0.0%	
高知	0.0%	100%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	100%	0.0%	66.7%	66.7%	33.3%	0.0%	0.0%	0.0%	33.3%	100.0%	
福岡	50.0%	30.6%	0.0%	0.0%	0.0%	5.6%	0.0%	55.6%	38.9%	41.7%	52.8%	52.8%	36.1%	2.8%	38.9%	0.0%	41.7%	33.3%	