

2022年春闘方針（案） もくじ

1. 2022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	10
3. たたかいの基本方向と組織の強化拡大	22
4. 春闘体制、たたかいの流れと統一行動	24
5. 2021年秋季年末闘争の到達点と課題	28
付 2021～22年 組織拡大2か年計画	34

図表もくじ

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）	3
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	3
図表3	タクシー台数と輸送人員の推移	3
図表4	タクシーと他産業労働者の労働条件格差（地方別）	5
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）	7
図表6	タクシー事業の現状（営業収入、輸送人員等）	9
図表7	法人タクシーの営業収入と車両数の推移（地方別）	11
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	13
図表9	最低生計費とタクシー運転者賃金の比較	15
図表10	東京・大阪運転者証交付数 年齢別・年別推移	17
図表11	貸切バスの事業者数、車両数、営業収入等の推移	19
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	19
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	21
図表14	道路運送業の「過労死」労災認定率	21
図表15	事業用自動車の重大事故発生状況の推移	23
図表16	2021年度地域別最低賃金額	23
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	25
図表18	新型コロナによる事業への影響	27
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	29
図表20	「改善基準告示」改正での厚労省事務局案の変遷	29
図表21	「働き方改革一括法」の概要	31
図表22	タクシーとライドシェアの比較	31
図表23	全タク連 今後新たに取り組む事項11項目、追加9項目	33
図表24	変動運賃制度などの導入を促す規制改革実施計画(閣議決定)	35
図表25	「事前確定型変動運賃」の実証実験（国交省）	35
図表26	運転者負担の解消に関する通達、国会附帯決議	37
	2022年春闘アンケート集計結果	40

2022年春闘方針（案）

自 交 総 連

1. 2022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『コロナ危機を乗り越え、かちとれ賃金増、さらなる規制緩和阻止 22春闘』と位置付けてたたかう

(1) 実際に手にする賃金を増やして生活を守るために 経営者と交渉を

22春闘では、コロナ危機で最悪の状況まで悪化した自交労働者の生活を守るために、実際に手取りが増え、暮らしている賃金・労働条件の改善をめざして、労働組合の存在意義をかけてたたかう。

2020年2月から猛威を振るったコロナ危機は、丸2年が経過しても依然、終息には至らず、バス・タクシー事業、自交労働者の暮らしに甚大な影響を与えている。タクシーの営業収入は、20年5月に19年度比63%減を記録し、同年末にかけて一時的に持ち直したものの、21年からは再び同40%減を超える減少がつづいた。10月には同27%減となっているが、今後、回復に向かうかどうかは予断を許さない（全タク連サンプル調査、全国平均）。

タクシー労働者の賃金は、歩合給であるため、営業収入の減少と同率で減少し、「月給が数万円しかない」「生活できない」という痛切な悲鳴が上がった。多くの職場で、政府の雇用調整助成金を活用した休業を実施させ、休業手当と合わせて何とか生活を維持しているが、小口生活資金の借り入れなども限界に達し、返済も始まる中で、もはや猶予できない状

況に陥っている。生活できないからと、離職するタクシー労働者が急増しており、このままでは、タクシー事業の崩壊にさえ至りかねない。

こうした状況の中で、労働組合が役割を果たして、たたかわなければ、存在意義が問われかねない。労働組合は、生活を守り、要求を実現するために労働者が団結している組織である。危機の中でこそ、この基本に立ち返って、労働条件改善のための交渉を経営者と行い、回答を引き出し、具体的な改善をかちとらなければならない。

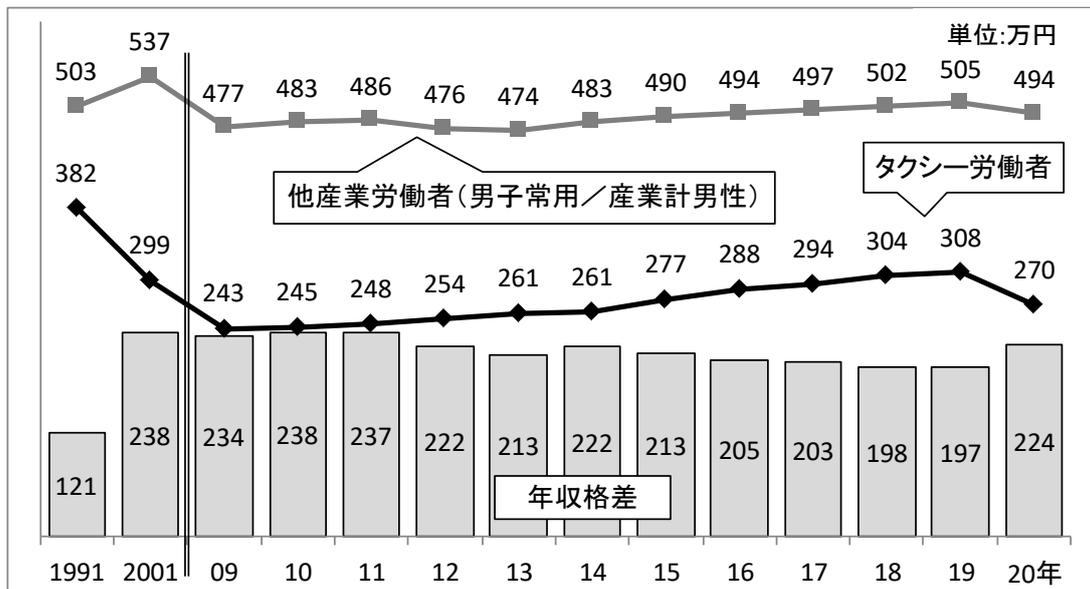
具体的な改善として、第一に、最低賃金の確実な支払いを獲得する。最低賃金法で定められた最低賃金は、支払われて当然のものであるが、営業収入の低下に伴い最低賃金以下の賃金が横行し、21年10月から全国平均で28円（時間額）の改定が実施されたこともあって、違反が急増している。手待ち時間（労働時間）を休憩時間扱いして労働時間からカットする不当な時間計算や休業手当との合算などの最低賃金違反逃れを許さず、全国すべての地域で、正規・非正規を問わずす

図表1 タクシー労働者とは産業労働者の労働条件格差（2020年、全国平均）

	月額与	年間与	年間与	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	212,400	2,548,300	151,500	2,699,700	55	2,102	1,284	56
産業計男性労働者	335,300	4,024,200	910,800	4,935,000	100	2,149	2,296	100
格差	122,900	1,475,900	759,300	2,235,300		-47	1,012	

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」

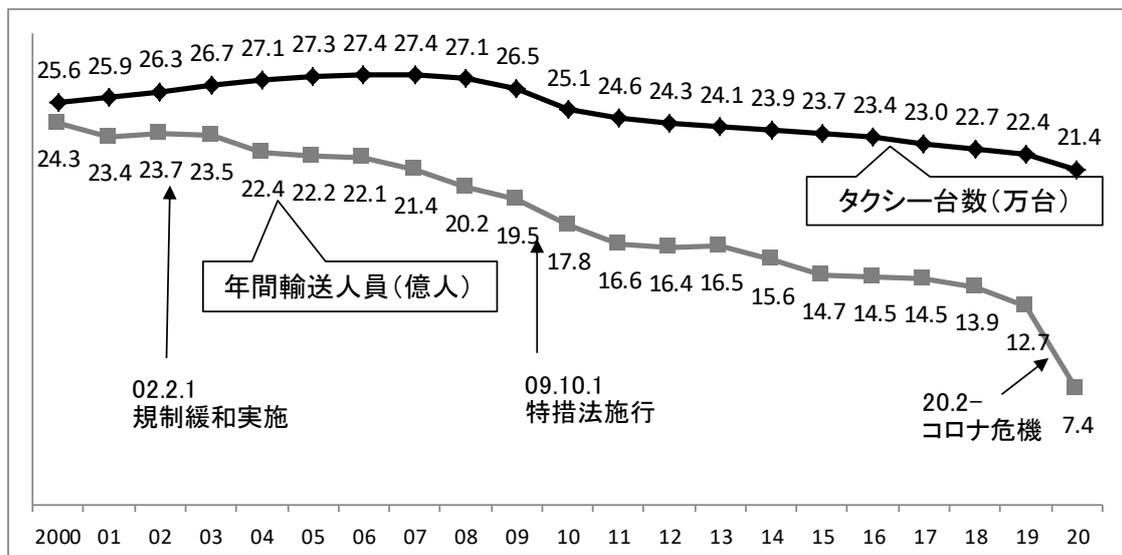
図表2 タクシー労働者とは産業労働者の年収格差の推移



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）



すべての労働者について、確実な支払いを求めていく。その際、労働時間に応じた最低賃金相当部分を固定給として、それに歩合給を組み合わせることで、恒常的に違反が発生しない賃金体系の改善を追求する。

第二に、不当な運転者負担の解消を勝ちとる。障がい者割引や免許返納者割引の割引分、クレジットカード等の手数料、車内設備の経費、交通事故の弁済金など、事業に要する費用を運転者に負担させることは、13年の国会附帯決議、国交省通達で見直すこととされ、働きやすい職場認証制度（いわゆるホワイト経営認証）でも2年以内の解消が認証条件となっている。にもかかわらず、依然として運転者に負担を強いる経営者がなくなることはないのは、業界の恥ずべき実態であり、早急に、確実に改善させる。

第三に、非正規と正規労働者の同一労働同一賃金をめざし、正規労働者の労働条件引き下げ、低位平準化を許さない非正規労働者の均等待遇の実現（定時制労働者の賃金格差是正、交通費不支給などの差別禁止）、さらに、時間外・深夜割増賃金の法定通りの支払い、有給休暇取得時の適切な賃金保障など、法律を守って改善させれば、実際に手取りの賃金が増える制度を点検し、職場要求と合わせて、交渉で改善を勝ちとる。それを職場内、地域内の未組織労働者にも宣伝し伝える。

これらの改善を勝ちとれば、手取りの賃金が確実に増えることにつながる。そのために、職場で十分に論議して要求をまとめ、必ず提出し、法違反の是正については一歩も引かぬ構えで交渉をすすめるなければならない、

労働関係法令を守って、労働者に最低

限の労働条件を保障し、その生活を守ることは、経営者の義務であり、責任である。コロナ危機で経営が大変だというのは、法違反をつづけてよい言い訳にはならない。労働者の労働条件を確保したうえで、コロナ危機で経営が困難になっている点については国に対策を求め、経営努力を行うことを求める。経営者が労働者に犠牲を転嫁しているうちは、本気で国に要求することにならないのであり、経営責任を果たしたうえで、労働者と共同して国に対策を求めることが必要である。

本来、自交総連の賃金要求は社会的水準の労働条件の獲得であり、その要求（20年の他産業労働者との賃金格差224万円の是正）は引き続き目標として掲げていく。そこへの接近をめざさなければ、タクシー事業が魅力ある仕事として若い人が入ってくる事業にはならず、持続的な発展もあり得ない。経営者には、その点でも理性と誠意ある回答をする責任があり、労働組合として断固たる決意で春闘に臨まなければならない。

自教労働者は、コロナによる休校にも見舞われるなか、少子化による構造的な入所者減を背景に、コスト削減、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。これを打ち破る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を求めつつ、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る。

図表4 タクシーと他産業労働者の賃金格差（都道府県別、2020年）

地方名	年間収入			年間労働時間			1時間あたり賃金		
	タク シー	産業計 男性	格差	タク シー	産業計 男性	格差	タク シー	産業計 男性	格差
	万円	万円	万円	時間	時間	時間	円	円	円
北海道	231.91	473.03	-241.12	2,136	2,172	-36	1,086	2,178	-1,092
青森	197.13	415.07	-217.94	2,004	2,160	-156	984	1,922	-938
岩手	215.16	419.51	-204.35	1,860	2,148	-288	1,157	1,953	-796
宮城	215.27	497.63	-282.36	1,704	2,172	-468	1,263	2,291	-1,028
秋田	257.45	421.26	-163.81	2,172	2,136	36	1,185	1,972	-787
山形	218.29	435.08	-216.79	2,208	2,136	72	989	2,037	-1,048
福島	224.51	465.00	-240.49	2,148	2,148	0	1,045	2,165	-1,120
茨城	314.04	541.06	-227.02	2,076	2,148	-72	1,513	2,519	-1,006
栃木	277.20	506.23	-229.03	2,076	2,136	-60	1,335	2,370	-1,035
群馬	262.89	509.05	-246.16	3,132	2,148	984	839	2,370	-1,531
埼玉	369.61	512.89	-143.28	2,076	2,160	-84	1,780	2,374	-594
千葉	289.63	531.86	-242.23	2,052	2,160	-108	1,411	2,462	-1,051
東京	338.09	661.14	-323.05	2,400	2,100	300	1,409	3,148	-1,740
神奈川	318.31	592.37	-274.06	1,764	2,160	-396	1,804	2,742	-938
新潟	242.63	439.21	-196.58	2,364	2,136	228	1,026	2,056	-1,030
富山	235.44	505.44	-270.00	2,076	2,136	-60	1,134	2,366	-1,232
石川	494.16	506.83	-12.67	2,292	2,148	144	2,156	2,360	-204
福井	344.30	479.27	-134.97	1,992	2,136	-144	1,728	2,244	-515
山梨	226.59	524.17	-297.58	1,836	2,148	-312	1,234	2,440	-1,206
長野	237.97	501.32	-263.35	2,040	2,112	-72	1,167	2,374	-1,207
岐阜	286.67	501.02	-214.35	2,124	2,160	-36	1,350	2,320	-970
静岡	256.44	521.06	-264.62	1,812	2,136	-324	1,415	2,439	-1,024
愛知	286.26	568.85	-282.59	1,884	2,112	-228	1,519	2,693	-1,174
三重	316.47	540.46	-223.99	2,376	2,172	204	1,332	2,488	-1,156
滋賀	217.70	545.53	-327.83	2,100	2,136	-36	1,037	2,554	-1,517
京都	244.86	548.25	-303.39	2,124	2,136	-12	1,153	2,567	-1,414
大阪	358.53	569.06	-210.53	2,172	2,136	36	1,651	2,664	-1,013
兵庫	427.84	540.05	-112.21	2,676	2,148	528	1,599	2,514	-915
奈良	161.22	511.99	-350.77	2,556	2,112	444	631	2,424	-1,793
和歌山	260.36	482.99	-222.63	2,112	2,160	-48	1,233	2,236	-1,003
鳥取	275.78	451.27	-175.49	2,244	2,124	120	1,229	2,125	-896
島根	268.70	442.09	-173.39	1,956	2,124	-168	1,374	2,081	-708
岡山	284.90	498.12	-213.22	2,124	2,148	-24	1,341	2,319	-978
広島	284.89	520.39	-235.50	1,944	2,160	-216	1,465	2,409	-944
山口	291.44	509.26	-217.82	1,788	2,160	-372	1,630	2,358	-728
徳島	263.04	474.87	-211.83	2,172	2,112	60	1,211	2,248	-1,037
香川	291.25	497.46	-206.21	1,704	2,160	-456	1,709	2,303	-594
愛媛	211.52	461.55	-250.03	2,052	2,208	-156	1,031	2,090	-1,060
高知	216.14	439.90	-223.76	1,656	2,148	-492	1,305	2,048	-743
福岡	246.60	508.22	-261.62	1,980	2,136	-156	1,245	2,379	-1,134
佐賀	205.02	452.51	-247.49	1,992	2,208	-216	1,029	2,049	-1,020
長崎	300.35	443.83	-143.48	2,448	2,184	264	1,227	2,032	-805
熊本	228.36	470.83	-242.47	2,256	2,172	84	1,012	2,168	-1,155
大分	225.22	454.89	-229.67	2,004	2,172	-168	1,124	2,094	-970
宮崎	220.32	432.86	-212.54	1,944	2,160	-216	1,133	2,004	-871
鹿児島	285.47	451.73	-166.26	2,340	2,160	180	1,220	2,091	-871
沖縄	253.25	417.84	-164.59	1,848	2,160	-312	1,370	1,934	-564
全国平均	269.97	493.50	-223.53	2,102	2,149	-47	1,284	2,296	-1,012

資料：「賃金センサス」、企業規模10人以上。

注：2020年の和歌山はタクシーのデータがないため2019年の数値を入れてある。平均からは除く。

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、実際の交渉では、必ず獲得すべき重点要求を定めて、それを確実にかちとる

ことをめざす。労働組合としての団結力、たたかう構えを示すストライキも背景として、粘り強く交渉していく。

(2) 変動運賃制度（ダイナミック・プライシング）、白タク合法化阻止のたたかいを

自交労働者の労働条件は、国や自治体の交通政策によって大きく左右される。とくにタクシーでは、需給調整や運賃のあり方を決める規制によって、賃金が大きく変わってくる。春闘で賃金改善をかちとっても、規制が変われば、その成果は奪い取られてしまう。したがって、規制緩和を阻止することは、自交労働者の生活を守るために不可欠の課題である。

今年、2002年にタクシー規制緩和が実施されてから20年目にあたり、労働者を苦難に陥れた規制緩和、それを団結の力で一部押し返して規制緩和見直しをさせたたたかいを振り返り、さらなる規制緩和阻止に決意を新たにしなければならない。

菅政権に代わった岸田政権は、デジタル改革をすすめるという規制緩和路線を引き継ぎ、新自由主義的な改革を行おうともくろんでいる。「ライドシェア解禁」を公約に掲げる維新の会が総選挙で議席を伸ばした結果、その路線がいつそう加速される危険がある。維新によって、大阪万博を口実にした国家戦略特区でのライドシェア解禁などが強行されかねない。

ライドシェア解禁につながるものとして、いま緊急に対応しなければならないのは、タクシー運賃への変動運賃制度（ダイナミック・プライシング）導入を阻止することである。

変動運賃制度は、需要の変動に合わせ

て運賃も上下させようというもので、運賃が上がった時には、障がい者や高齢者など日常的にタクシーを使っている利用者が困り、運賃が下がった時には、賃金が下がって運転者が困る。配車アプリを使って運用するので、配車アプリへの依存度を深め、プラットフォーム事業者の支配力が高まることで、ライドシェアへの道をひらくことにつながる。

国交省は、変動運賃制度の実証実験を行い、十分な検証もしないまま導入にすすもうとしており、これを阻止しなければならない。

大阪でバス会社が実証実験で運行しているオンデマンド交通、東京で申請されている定額乗り放題の交通システムなど、道路運送法の趣旨を逸脱した新しい交通については、警戒を強めて、なし崩し的な規制緩和にならないようにする。

これらのたたかいでカギとなるのは、利用者・国民の世論である。利用者も困る変動運賃制度の実態を暴露し、ライドシェア反対とあわせて世論を広げるとともに、安心・安全、持続可能な地域公共交通の確立に向けてバス・タクシーの役割を強化し、補助金の増額など地域住民と共同を広げていかなければならない。

また、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

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 [※]	実車 [※]	運送収入		輸送回数	実車 [※] 単価	初乗運賃1km当り
	%	%	km	km	円	指数	回	円	
2001年10月	87.3	43.9	283.9	124.7	50,569	100.0	30.0	405.5	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
2021年10月	67.9	43.1	223.0	96.0	44,459	90.2	24.1	463.1	399

資料：東京ハイヤー・タクシー協会

大阪（大阪市域、中型→普通車、全事業者）

税抜き（初乗運賃のみ税込み）

	実働率	実車率	走行 [※]	実車 [※]	運送収入		輸送回数	実車 [※] 単価	初乗運賃1km当り
	%	%	km	km	円	(指数)	回	円	
2001年10月	83.6	42.1	209.4	88.1	31,833	100.0	18.6	361.3	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
2021年10月	57.8	42.9	169.0	72.0	28,113	88.3	17.0	390.5	400

資料：大阪タクシー協会

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。

(3) 全労連・国民春闘共闘と結合して、 憲法改悪阻止、悪政の転換、国民的課題の実現を

2021年10月に行われた総選挙の結果、自民党・公明党と維新の会などを合わせた改憲勢力の議席は衆議院の3分の2を超えた。維新の会は、22年夏の参議院選と同時に改憲の国民投票を実施するべきだとまで公言し、国民民主党なども巻き込んで改憲論議を促進させようとしている。憲法改悪阻止の課題は重大局面を迎えている。平和と民主主義を奪い、労働組合の活動の自由も奪う改憲策動を阻止するため、可能な限り共同を広げて運動をすすめていかなければならない。

個人タクシー労働者に打撃を与える消費税のインボイス制度導入阻止、解雇の金銭解決や雇用によらない働き方の拡大を阻止し、最低賃金を大幅に引き上げるなど、労働法制にかかわる問題でも、規制緩和を阻止する問題でも、政治のあり方は、労働者の労働条件・くらしの向上に密接にかかわってくる。

全労連・国民春闘共闘は、憲法が生き、人権が守られる公正な社会へ、政治の転換をめざして、①あらゆる改憲策動を許さない、②参議院選挙で要求実現が可能となる政治の転換をめざす、③辺野古新基地建設阻止、軍事基地強化、土地利用規制法廃止を求める、④原発ゼロ、気候危機防止と再エネ100%実現をめざす、⑤ジェンダー平等社会の実現——を提起している。全労連・国民春闘共闘に結集して、国民とともに悪政の転換をめざす。

総選挙では、野党共闘が十分な成果を出すことができなかった。しかし、強大な自公政権に対抗して政治を変えるためには、不十分だった点を分析、改善して、野党共闘をより強化する以外に道はない。参議院選挙では、市民と野党の共闘をいっそう強化して、労働者の要求が実現する政治への変革をめざしてたたかう。

(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

22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、休業手当や

最賃保障などが実行されている。

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、コロナ危機で困っている労働者が、切実な要求をもって、組合を作りたい、会社と交渉して問題を解決したいという理由で結集しはじめている。

労働者が困っている時こそ労働組合の出番として、春闘のなかで、会社や国、地方自治体に対して、私たちが何を要求

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
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
2019	5,980	181,900	261,671	43,162	304,833	1,3655	751	522	448	12.19	6,701	4,658	3,999	77.13	42,400	29,474	25,301

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。

しているのかを未組織労働者に伝え、一緒に要求していこうと呼びかけ、組織拡大に結びつけていくことが必要である。そのためには、徹底した宣伝と対話が求められる。

ひどい労働条件を押しつけられている未組織労働者が広範に存在している状況は、資本家にとっては、いつでも労働者の置き換えが可能ということで、組織労働者の労働条件を押しえつめるのに好都合な状況にほかならない。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改善することはできない。未組織の仲間に、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。

昨年の中央委員会で策定した「2021～22年 組織拡大2か年計画」は、半ばが過ぎ、各地の奮闘で一定の前進をつくりだしているが、コロナ危機により宣伝が十分にできないなどの困難に加え、組織



対象となるタクシー労働者自体が大きく減少し、全体としての組合員数は実増に至らず、減少傾向が続いている。自交総連が、産別全国組織として社会的な影響力を発揮して活動するうえでも危機的な水準に陥っている。

組織の存続、再生をかけた危機感を持って、今春闘では、必ず実増に転じる不退転の決意をもってとりくむ。

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、賃上げについて自粛することなく、よく論議して組合員の総意によって必要な要求を掲げていく。

タクシーでは、最低賃金の確保、運転者負担の解消など職場権利の状況を総点検し、改善して実収入増をかちとるとともに、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、そこへの接

近、格差是正をはかり、減車・輸送効率向上による営収増とあわせて賃金改善を追求する。

会社が苦しいという経営者の言い分を安易に鵜呑みにするのではなく、本当に苦しいならば経理資料を公開させて実態を見極め、労働者の権利確保、それを保障する経営者の責任追及をあきらめない姿勢でとりくむ。

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。

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	2019 億円	増減 %	2000 台	2019 台	増減 %	2000 万円	2019 万円	増減 %
全国	20,565	13,655	-33.6%	210,028	181,900	-13.4%	979	751	-23.3%
北海道	1,203	679	-43.5%	11,360	9,894	-12.9%	1,059	686	-35.2%
青森	264	119	-55.0%	3,389	2,429	-28.3%	778	488	-37.3%
岩手	180	98	-45.3%	2,500	2,137	-14.5%	719	460	-36.0%
宮城	378	210	-44.3%	3,996	3,741	-6.4%	945	563	-40.5%
福島	219	113	-48.2%	2,879	2,251	-21.8%	759	503	-33.7%
秋田	129	54	-58.1%	1,860	1,181	-36.5%	692	457	-34.0%
山形	109	56	-48.4%	1,308	1,238	-5.4%	830	452	-45.5%
東京	5,639	4,177	-25.9%	36,201	30,695	-15.2%	1,558	1,361	-12.6%
神奈川	1,367	971	-29.0%	9,506	9,727	2.3%	1,438	998	-30.6%
千葉	637	435	-31.6%	6,565	5,669	-13.6%	970	768	-20.8%
埼玉	658	474	-28.0%	6,209	5,766	-7.1%	1,060	822	-22.5%
群馬	138	76	-45.0%	2,218	1,498	-32.5%	621	506	-18.6%
茨城	225	131	-42.1%	3,476	2,661	-23.4%	649	491	-24.3%
栃木	156	90	-42.1%	2,106	1,777	-15.6%	742	509	-31.4%
山梨	86	50	-41.7%	1,204	914	-24.1%	711	547	-23.2%
新潟	270	151	-44.1%	3,495	2,696	-22.9%	771	559	-27.5%
長野	237	125	-47.4%	3,348	2,572	-23.2%	708	485	-31.5%
富山	94	49	-48.0%	1,105	895	-19.0%	854	548	-35.9%
石川	140	87	-37.8%	1,711	1,739	1.6%	820	502	-38.8%
愛知	850	621	-27.0%	9,302	7,954	-14.5%	914	781	-14.6%
静岡	442	270	-38.9%	5,557	4,551	-18.1%	796	594	-25.4%
岐阜	165	91	-45.3%	2,694	1,807	-32.9%	614	501	-18.4%
三重	109	69	-36.3%	1,562	1,155	-26.1%	698	601	-13.9%
福井	75	37	-50.0%	1,016	867	-14.7%	736	431	-41.4%
大阪	1,558	1,058	-32.1%	15,559	15,287	-1.7%	1,002	692	-30.9%
京都	585	413	-29.4%	6,801	6,130	-9.9%	860	674	-21.6%
兵庫	589	411	-30.2%	7,774	6,778	-12.8%	758	607	-20.0%
奈良	86	62	-28.0%	1,176	1,018	-13.4%	735	612	-16.8%
滋賀	87	63	-27.5%	1,155	1,175	1.7%	757	540	-28.7%
和歌山	85	51	-40.1%	1,941	1,423	-26.7%	437	357	-18.3%
広島	431	280	-35.1%	5,151	5,393	4.7%	837	518	-38.0%
鳥取	58	32	-45.1%	763	664	-13.0%	766	484	-36.9%
島根	86	46	-46.8%	1,348	1,127	-16.4%	640	408	-36.3%
岡山	195	127	-34.7%	3,028	3,032	0.1%	644	420	-34.8%
山口	173	107	-38.3%	2,656	2,257	-15.0%	650	472	-27.4%
香川	114	59	-48.1%	1,702	1,431	-15.9%	672	415	-38.3%
徳島	72	40	-44.7%	1,309	1,024	-21.8%	554	391	-29.3%
愛媛	180	100	-44.4%	2,346	2,066	-11.9%	768	484	-36.9%
高知	127	59	-53.8%	1,652	1,085	-34.3%	769	541	-29.7%
福岡	907	632	-30.3%	10,118	9,029	-10.8%	896	700	-21.9%
佐賀	86	49	-42.9%	1,336	1,058	-20.8%	646	466	-27.9%
長崎	291	142	-51.3%	3,179	2,441	-23.2%	916	580	-36.6%
宮崎	128	80	-37.6%	2,112	1,952	-7.6%	607	410	-32.5%
熊本	241	141	-41.5%	3,797	2,984	-21.4%	636	474	-25.5%
大分	175	91	-47.9%	2,581	1,977	-23.4%	679	462	-32.0%
鹿児島	215	124	-42.5%	4,101	3,253	-20.7%	524	380	-27.5%
沖縄	322	254	-21.3%	3,876	3,502	-9.6%	832	724	-12.9%

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。

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、最低賃金法違反の地域的一掃など法令遵守を徹底する運動によって改善をめざす。

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、職場権利の確立と「合理化」阻止

① コロナ対策

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。休業協定の改悪を許さず、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、ワクチン3度目の優先接種、車内衛生設備等の拡充を、経営者の責任をもって実施す

るよう求め、それらの費用については国や自治体に共同して要求していく。

② 職場権利の確立と「合理化」阻止

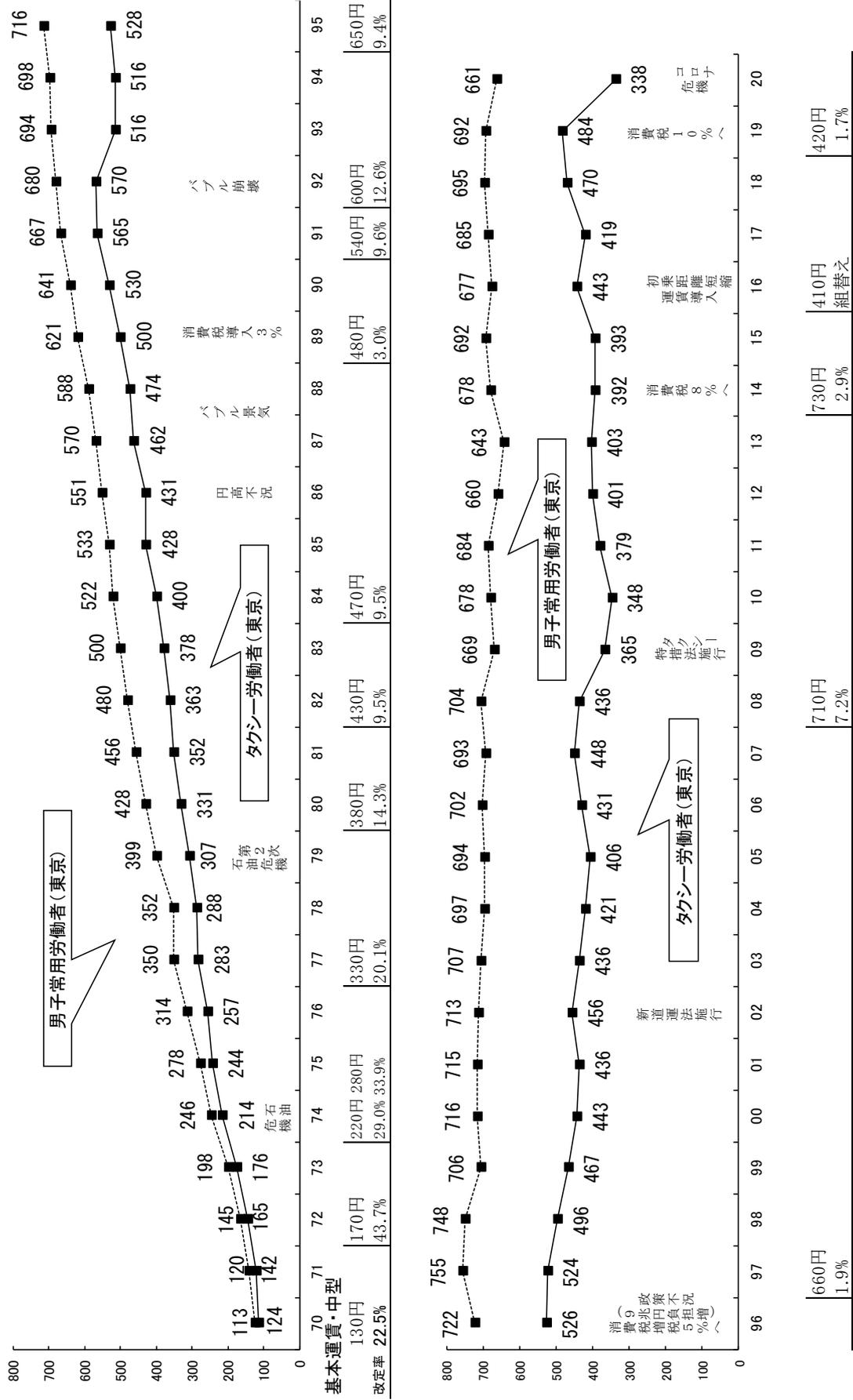
労働組合法にもとづく労働組合の権利を確保し、対等・平等、正常な労使関係の確立をはかる。

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、最低賃金の確保、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をやめさせる。燃料費高騰などを理由にした「合理化」を許さない。

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履行を求める。今後、運賃改定が想定される地方では、需給調整など労働条件改善に確実

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



につながる改定を求めていく。

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ったことを活かして、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。

社会保険の適用対象が2022年10月から週20時間以上に拡大されることもあって、20時間に満たない週1回だけの勤務、車が空いたときだけの勤務などアルバイト的な勤務が導入されているが、運輸規則36条で禁止されている違法な日雇い・アルバイトは認めない。

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）をもって科学的に状況を判断して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) 変動運賃制度、ライドシェア阻止、政策要求実現

① コロナ危機突破の政策要求

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。歩合給労働者を雇用する事業所での雇調金の計算方法の改定は、労働者に支払う休業手当を減額するものではないことを経営者に徹底させる。

休業支援金は、労働者の申請に協力し

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・賃貸ワルルームマンション（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も多くの地方で最低生計費を下回り、所定内給与の時間額も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（2020年）			差	
		月額	年額	月150H換算	月173.8H換算	2021年度最低賃金	月額給与（残業含）	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	889	186,300	2,319,100	903	▲ 38,683	▲ 380,696
青森県	青森市	216,083	2,592,996	1,441	1,243	822	163,600	1,971,300	865	▲ 52,483	▲ 621,696
秋田県	秋田市	216,944	2,603,328	1,446	1,248	822	210,200	2,574,500	1,060	▲ 6,744	▲ 28,828
岩手県	盛岡市	228,664	2,743,968	1,524	1,316	821	179,000	2,151,600	1,098	▲ 49,664	▲ 592,368
山形県	山形市	220,284	2,643,408	1,469	1,267	822	178,800	2,182,900	805	▲ 41,484	▲ 460,508
宮城県	仙台市	221,091	2,653,092	1,474	1,272	853	179,200	2,152,700	1,262	▲ 41,891	▲ 500,392
福島県	福島市	221,972	2,663,664	1,480	1,277	828	242,800	2,943,600	959	20,828	279,936
茨城県	水戸市	252,987	3,035,844	1,687	1,456	879	261,700	3,140,400	1,424	8,713	104,556
埼玉県	さいたま市	241,879	2,902,548	1,613	1,392	956	293,500	3,696,100	1,631	51,621	793,552
東京都	北区	249,642	2,995,704	1,664	1,436	1,041	260,500	3,380,900	1,115	10,858	385,196
静岡県	静岡市	246,659	2,959,908	1,644	1,419	913	198,500	2,564,400	1,193	▲ 48,159	▲ 395,508
新潟県	新潟市	242,005	2,904,060	1,613	1,392	859	184,400	2,426,300	745	▲ 57,605	▲ 477,760
長野県	長野市	254,812	3,057,744	1,699	1,466	877	197,500	2,379,700	1,058	▲ 57,312	▲ 678,044
愛知県	名古屋	226,945	2,723,340	1,513	1,306	955	218,700	2,862,600	1,193	▲ 8,245	139,260
京都府	京都市	245,785	2,949,420	1,639	1,414	937	183,500	2,448,600	968	▲ 62,285	▲ 500,820
岡山県	岡山市	248,511	2,982,132	1,657	1,430	862	225,300	2,849,000	1,134	▲ 23,211	▲ 133,132
山口県	山口市	241,740	2,900,880	1,612	1,391	857	224,600	2,914,400	1,387	▲ 17,140	13,520
香川県	高松市	221,228	2,654,736	1,475	1,273	848	226,500	2,912,500	1,595	5,272	257,764
高知県	高知市	232,204	2,786,448	1,548	1,336	820	179,600	2,161,400	1,160	▲ 52,604	▲ 625,048
福岡県	福岡市	227,536	2,730,432	1,517	1,309	870	181,900	2,466,000	862	▲ 45,636	▲ 264,432
佐賀県	佐賀市	241,972	2,903,664	1,613	1,392	821	167,600	2,050,200	819	▲ 74,372	▲ 853,464
長崎県	長崎市	224,792	2,697,504	1,499	1,293	821	227,500	3,003,500	902	2,708	305,996
大分県	大分市	258,814	3,105,768	1,725	1,489	822	184,800	2,252,200	1,086	▲ 74,014	▲ 853,568
鹿児島県	鹿児島市	237,558	2,850,696	1,584	1,367	821	226,800	2,854,700	861	▲ 10,758	4,004
沖縄県	那覇市	246,316	2,955,792	1,642	1,417	820	202,900	2,532,500	1,227	▲ 43,416	▲ 423,292

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。

3回目のワクチン接種について、自交労働者への優先接種を求める。

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 変動運賃制度阻止、地域公共交通機関としてのタクシーの発展

変動運賃制度については、21年10～12月に行われた実証実験の結果を、詳細な原データを含めて公開させ、「実験がうまくいったので導入する」などの恣意的な解釈を許さないよう監視し、導入の中止を求める。

顧問弁護団と共同で作成した意見書も活用し、街頭宣伝なども含めて、制度の問題点を多くの人に伝え、世論喚起に努める。

ライドシェアについては、認められないという国交省の姿勢を堅持させ、デジタル改革などを口実にした新自由主義勢力からの規制緩和の攻撃を阻止する。とくに、維新の会の動きには警戒し、国家戦略特区制度、規制のサンドボックス制度などを利用して、ライドシェア解禁特

区をつくるなどの策動を許さないよう、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、地域公共交通へのタクシー活用について国の助成の大幅な拡充を求めていく。

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。オンデマンド交通や定額乗り放題など、新たな規制緩和を伴う新交通システムを国交省が安易に許可することを許さず、拡大をさせない。

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 賃金・労働条件改善につながる運賃改定の実施

2020年2月に全国の半分の営業区域で運賃が改定されたが、同時に蔓延したコロナ感染症による乗客激減で、増収の効果は検証できていない。運賃改定は、運転者の労働条件改善のために申請され、認可されたものなので、運転者の賃金が実際に増えなければ意味がない。運転者負担の解消などの運賃改定時の指示はすぐに履行させるとともに、今後の状況をみてコロナの影響を排して増収・賃金増

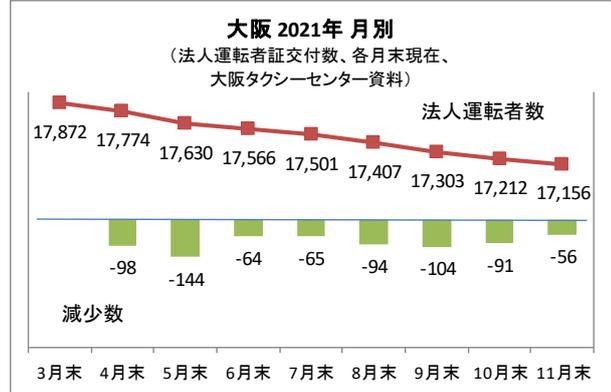
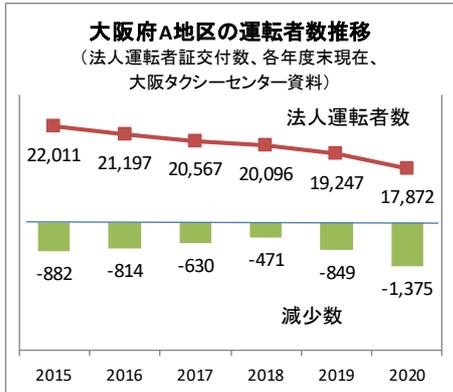
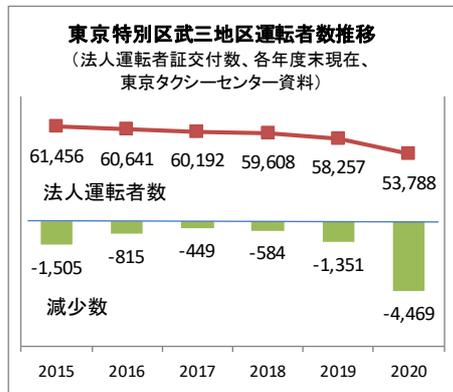
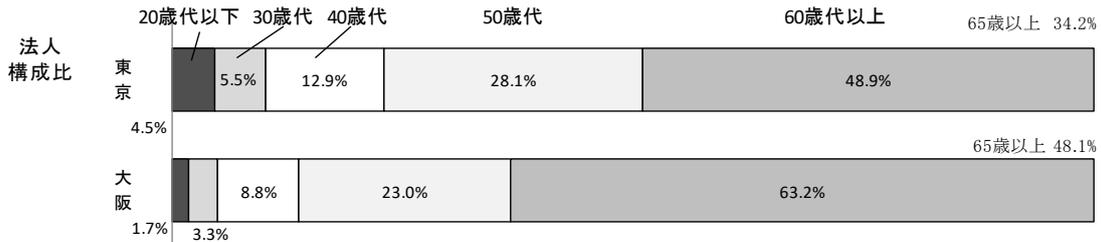
図表10 東京・大阪運転者証交付数 年齢別・年別推移

◎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	684	1,414	1,186	1,571	2,276	4,175	6,479	7,588	7,463	7,097	7,725	2,648	50,306	58.4
	女性	121	118	40	56	95	125	236	166	114	72	77	17	1,237	48.7
	計	805	1,532	1,226	1,627	2,371	4,300	6,715	7,754	7,577	7,169	7,802	2,665	51,543	58.1
	構成比	1.6%	3.0%	2.4%	3.2%	4.6%	8.3%	13.0%	15.0%	14.7%	13.9%	15.1%	5.2%	100.0%	-
個人	男性	0	0	0	29	198	667	1,265	1,422	1,375	1,848	2,577	1,007	10,388	64.2
	女性	0	0	0	0	3	3	15	11	17	17	10	1	77	61.1
	計	0	0	0	29	201	670	1,280	1,433	1,392	1,865	2,587	1,008	10,465	64.2
	構成比	0.0%	0.0%	0.0%	0.3%	1.9%	6.4%	12.2%	13.7%	13.3%	17.8%	24.7%	9.6%	100.0%	-
		4.5%		5.5%		12.9%		28.1%		48.9%					

◎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	87	179	213	320	443	1,001	1,634	2,174	2,560	2,801	3,707	1,700	16,819	62.2
	女性	14	16	14	13	23	49	74	73	50	32	24	11	393	52.9
	計	101	195	227	333	466	1,050	1,708	2,247	2,610	2,833	3,731	1,711	17,212	62.0
	構成比	0.6%	1.1%	1.3%	1.9%	2.7%	6.1%	9.9%	13.1%	15.2%	16.5%	21.7%	9.9%	100.0%	-
個人	男性	0	0	0	6	26	109	202	250	318	442	792	361	2,506	66.3
	女性	0	0	0	0	0	2	4	3	3	3	4	0	19	60.2
	計	0	0	0	6	26	111	206	253	321	445	796	361	2,525	66.3
	構成比	0.0%	0.0%	0.0%	0.2%	1.0%	4.4%	8.2%	10.0%	12.7%	17.6%	31.5%	14.3%	100.0%	-
		0.0%		0.2%		5.4%		18.2%		76.2%					



になっているかを検証していく。

これから運賃改定が行われる地方では、ノースライド（運賃改定時に賃率引き下げをさせない）は当然のこととして、運転者の賃金が確実に増えるために、①増収を担保する適切な需給調整・減車の実施、②増収になる適正な改定率の確保、③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——を求め、運転者負担の解消など労働条件改善を実施することを事業者・国交省に求めている。

④ 減車と適切な賃金制度による労働条件の改善

コロナ感染者の減少にともない稼働車両数を増やす動きが強まっているが、供給過剰を招く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、コロナによる營收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る。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。

“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 実効ある時短につながる改善基準の改正

自動車運転者の労働時間等の改善基準告示を改正する審議は、2022年3月をめぐりに改正案が確定される予定で、労働者の健康を維持し、交通事故を予防するため、十分な拘束時間の短縮、休息期間の延長を求めてきた。具体的な改正案では、拘束時間の短縮は不十分ながら、休息期間については原則11時間（バス、タク日勤）という案が事務局から出されたが、使用者側委員が猛反対をして、事務局が9時間に後退させる追加案を出すに至った。

睡眠時間の確保、交通安全のために、休息期間11時間というのは絶対に必要な時間で、これを後退させることは許されない。休息期間11時間での確定をつよく求めていく。全労働者にもかかわる問題として、全労連にも協力を求め、トラック・バス労働者を組織する建交労と協力して、審議会、厚労省への要請をつよめる。

⑥ 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

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	4,127	177	49,832	132	298	118	1,249	77	572,913	105

	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	70,967	112	49,068	150	395	73	2,486	99
2017	68,997	109	48,772	149	400	74	2,454	98
2018	68,295	108	48,112	147	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」

図表12 指定自動車教習所数、卒業生数、教習指導員数の推移

年別	指定 教習所 数	卒業生数	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		
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	
2020	1,306	1,602,206	18,385	31,086	18,243	4,581	4,484	31,325	

資料：警察庁「運転免許統計」

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。

⑦ 改正タクシー特定地域特措法の再改正

2014年に改正施行された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らかになっており、コロナ危機による營收減から特定地域指定の基準に該当する地域が増えているが、事業者は指定に不同意の態度をとり、減車による適正化に背を向けている。

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、実効ある適正化（減車）、

労働条件改善が実現するよう求めていく。

⑧ 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かなかで、指定教習所数、指導員数が減少している一方、高齢者教習など業務が拡大している分野もある。

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

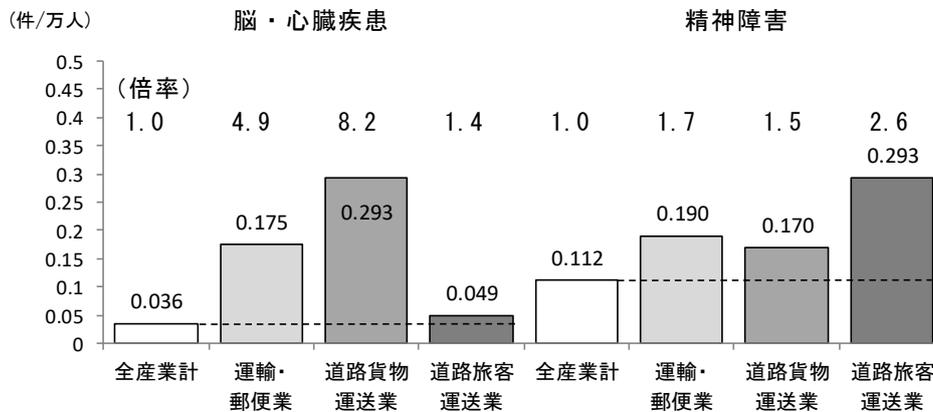
な影響を受け、規制緩和による過当競争

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	
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
2019	194	56	77	327

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、2020年度）



「過労死」等労災補償状況（2020年度）

2020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
請求	784	158	118	20	2,051	202	101	45
構成比	100%	20.2%	15.1%	2.6%	100%	9.8%	4.9%	2.2%
うち死亡	205	47	36	3	155	11	8	0
認定	194	58	55	2	608	63	32	12
構成比	100%	29.9%	28.4%	1.0%	100%	10.4%	5.3%	2.0%
うち死亡	67	19	19	0	81	5	3	2
認定率	0.036	0.175	0.293	0.049	0.112	0.190	0.170	0.293
倍率	1.0	4.9	8.2	1.4	1.0	1.7	1.5	2.6
雇用者数	5,435	332	188	41	5,435	332	188	41

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（公務員を除く）、認定率は雇用者1万人当たり

* 認定件数には令和2年度以前に請求したものも含むため

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、コロナ危機からの業績回復のために、強力で実効ある公的支援の拡充を求めている。

規制緩和の抜本的見直し、適正運賃の確保、長時間労働防止、休息期間11時間を含む改善基準告示の改正などを求め、健全な事業運営ができるようにする。

「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、「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されるのは当然」「経営が苦しいという一方的な言い分をうのみにせず、科学的に検証する」など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。全国、全産業の労働者がいっせいにたたかう春闘の意義を学んで、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。

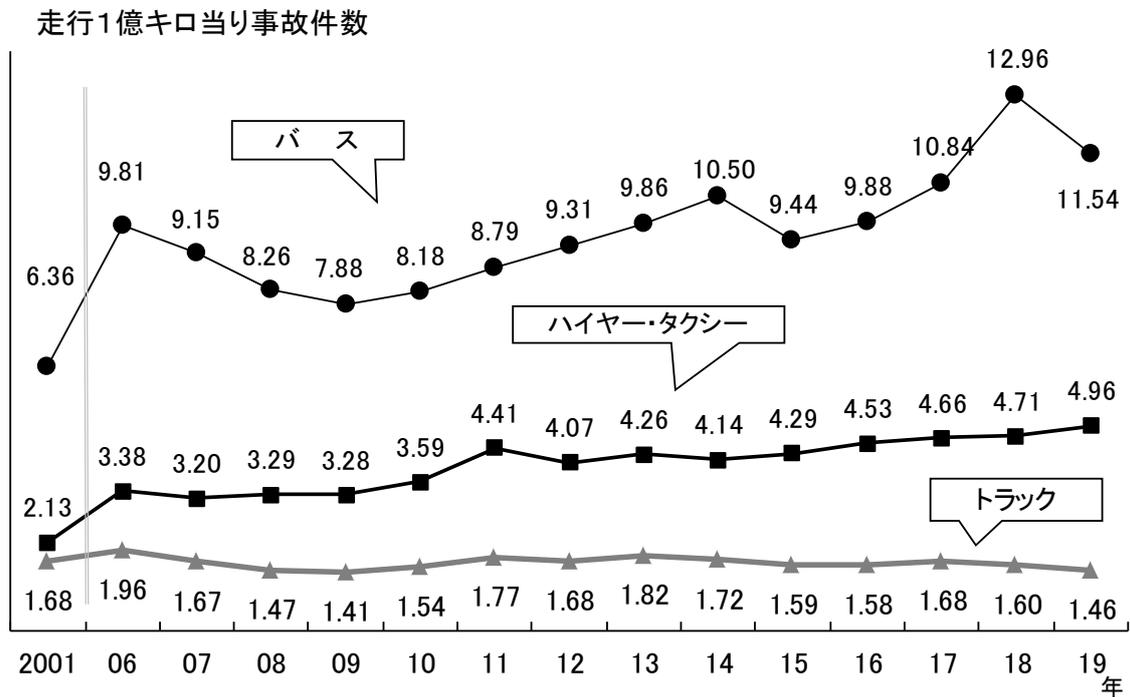
また、全労連・連合等上部団体の違いを超えた中央・地方（地域）における共同の前進に努める。

(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には、政治を変えなければならないこと

を直視し、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

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 2021年度地域別最低賃金額（2021年10月～2022年9月）

単位：円

県名	最低賃金額	引上額	前年度
北海道	889	28	861
青森	822	29	793
岩手	821	28	793
宮城	853	28	825
秋田	822	30	792
山形	822	29	793
福島	828	28	800
茨城	879	28	851
栃木	882	28	854
群馬	865	28	837
埼玉	956	28	928
千葉	953	28	925
東京	1041	28	1013
神奈川	1040	28	1012
新潟	859	28	831
富山	877	28	849
石川	861	28	833
福井	858	28	830
山梨	866	28	838
長野	877	28	849
岐阜	880	28	852
静岡	913	28	885
愛知	955	28	927
三重	902	28	874
滋賀	896	28	868
京都	937	28	909
大阪	992	28	964
兵庫	928	28	900
奈良	866	28	838
和歌山	859	28	831
鳥取	821	29	792
島根	824	32	792
岡山	862	28	834
広島	899	28	871
山口	857	28	829
徳島	824	28	796
香川	848	28	820
愛媛	821	28	793
高知	820	28	792
福岡	870	28	842
佐賀	821	29	792
長崎	821	28	793
熊本	821	28	793
大分	822	30	792
宮崎	821	28	793
鹿児島	821	28	793
沖縄	820	28	792
加重平均	930	28	902

(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。

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。

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22年春闘で、「大幅賃上げ・底上げで誰もが希望もてる公正な社会を “労働組合でいっしょにつくろう”」をスローガンとし、以下の「4つの要求の柱」と「4つのアプローチ」の方針を掲げている。

《4つ要求の柱》

- ① 格差を是正し、賃金の大幅引き上げ・底上げを
- ② 雇用をまもり、人間らしく働くルール確立
- ③ 医療・公衆衛生体制の拡充、公務・公共体制の拡充を
- ④ 憲法が生かされる社会へ、参議院選挙で政治転換を

《4つのアプローチ(戦略)》

- ① 「要求討議」で「要求と目的」の明確化、春闘学習を強化しよう

- ② 「格差の是正」へ、非正規格差やジェンダー格差の要求と見える化
- ③ すべての取り組みに「組織拡大・強化」を位置付け要求実現に結ぶ
- ④ 参議院選挙で憲法が生かされ、要求実現可能な新しい政治への転換

自交総連は、全労連・国民春闘共闘委員会が提起している2022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
- 13日 春闘闘争宣言行動(日本経団連前行動)
- 26日 国民春闘総決起集会
- 2月6日 いのちとくらしをまもる2.6ローカルビックアクション(第一次最賃デー)

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	2021年(2019年同月比)									
			1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月
北海道	5	○	60.7%	63.9%	67.5%	66.3%	53.3%	52.5%	64.6%	52.2%	51.1%	75.2%
青森	5	○	70.4%	72.5%	73.0%	64.8%	56.2%	67.2%	70.5%	58.7%	63.5%	74.3%
岩手	5		66.4%	69.2%	71.2%	64.3%	59.0%	64.5%	63.2%	54.4%	57.8%	72.6%
宮城	5		59.2%	72.4%	100.7%	83.9%	81.1%	80.9%	77.3%	56.4%	53.9%	70.4%
秋田	5		60.7%	58.1%	63.9%	53.6%	49.3%	56.4%	61.7%	48.7%	54.0%	65.6%
山形	5		51.5%	54.8%	44.4%	35.6%	44.2%	49.7%	51.6%	44.8%	48.0%	63.6%
福島	7		57.1%	60.9%	75.4%	64.9%	56.7%	64.3%	68.3%	55.3%	56.7%	65.9%
茨城	5		43.6%	41.6%	54.4%	53.5%	52.3%	56.0%	55.3%	44.7%	39.9%	55.3%
栃木	9		48.1%	50.3%	61.2%	60.7%	57.8%	59.3%	66.9%	56.1%	53.6%	67.2%
群馬	5		53.7%	56.4%	66.0%	64.9%	54.9%	62.3%	69.4%	57.8%	57.2%	72.8%
埼玉	5	○	50.8%	52.8%	69.6%	70.9%	63.1%	73.2%	83.3%	66.5%	67.5%	86.5%
千葉	6	○	52.0%	49.8%	56.6%	58.1%	52.3%	61.0%	66.3%	56.2%	55.9%	70.4%
東京	5		59.7%	57.7%	56.2%	56.4%	54.4%	61.1%	62.7%	63.3%	65.2%	75.8%
神奈川	5	○4	61.0%	62.9%	70.7%	72.1%	66.9%	74.6%	77.1%	75.1%	70.7%	86.9%
山梨	5		44.0%	47.5%	49.2%	54.5%	56.1%	63.7%	66.9%	51.2%	52.8%	85.9%
新潟	5	○4	72.4%	72.9%	69.1%	60.4%	58.8%	68.4%	71.4%	55.3%	62.5%	73.8%
富山	5		50.8%	54.6%	61.1%	62.8%	55.5%	59.2%	68.5%	54.0%	51.0%	78.1%
石川	4		49.0%	43.0%	48.4%	47.2%	34.6%	42.5%	53.9%	34.6%	38.9%	74.5%
長野	5	○	43.8%	47.8%	55.6%	48.1%	44.0%	60.7%	55.6%	46.5%	50.9%	66.0%
福井	5		57.6%	64.9%	65.0%	56.2%	58.0%	57.7%	59.4%	50.4%	55.0%	70.0%
岐阜	5		51.5%	52.7%	65.8%	65.9%	50.5%	57.5%	72.5%	60.8%	51.7%	73.4%
静岡	5	○	46.6%	50.6%	56.7%	56.8%	54.5%	61.9%	72.2%	49.6%	42.3%	64.7%
愛知	5		47.1%	44.9%	59.2%	62.3%	47.4%	50.5%	66.1%	57.2%	53.3%	75.4%
三重	5	○	53.0%	54.8%	64.0%	60.6%	49.0%	58.2%	73.7%	59.1%	50.7%	74.2%
滋賀	6	○	59.1%	59.1%	67.6%	61.7%	60.2%	65.7%	72.3%	61.4%	54.7%	75.6%
京都	6	○2	43.7%	44.4%	53.9%	41.4%	34.0%	41.8%	59.8%	49.5%	42.6%	59.5%
大阪	5	○	65.9%	61.7%	72.1%	61.8%	54.0%	66.7%	75.0%	65.4%	68.2%	77.7%
兵庫	8	○7	62.4%	56.3%	66.7%	62.2%	51.2%	62.6%	71.2%	65.7%	65.1%	79.2%
奈良	5		55.1%	55.9%	60.2%	50.7%	48.2%	59.5%	67.3%	57.0%	58.2%	66.6%
和歌山	4	○	65.0%	67.2%	70.9%	62.3%	58.5%	75.2%	74.9%	69.7%	74.0%	84.1%
鳥取	5		55.7%	57.6%	61.2%	53.8%	52.3%	57.8%	59.6%	51.9%	58.5%	70.2%
島根	6	○	55.7%	60.1%	70.2%	68.9%	59.0%	62.2%	71.1%	60.6%	64.0%	74.6%
岡山	5	○	62.2%	64.6%	70.1%	68.0%	48.9%	50.7%	72.8%	55.4%	50.4%	77.8%
広島	6	○	55.2%	61.9%	67.3%	67.5%	52.3%	51.9%	64.8%	53.7%	51.5%	74.5%
山口	5	○	59.4%	61.0%	66.0%	62.2%	59.0%	65.3%	70.4%	59.9%	55.3%	72.3%
徳島	5		54.2%	56.8%	64.1%	51.7%	41.5%	56.6%	62.2%	53.8%	52.2%	69.6%
香川	5		54.4%	53.4%	61.2%	51.3%	46.4%	57.7%	63.8%	49.2%	47.4%	64.9%
愛媛	6		52.3%	53.1%	57.2%	50.4%	45.7%	58.6%	61.1%	51.9%	54.9%	64.9%
高知	5	○	51.9%	60.6%	67.2%	67.5%	59.5%	54.7%	68.5%	53.3%	49.0%	73.9%
福岡	8		56.3%	52.4%	63.0%	69.6%	52.2%	55.7%	70.2%	58.8%	57.4%	80.7%
佐賀	9	○	64.7%	64.1%	72.4%	67.6%	55.6%	68.0%	73.1%	66.7%	60.6%	77.2%
長崎	5	○	65.4%	64.2%	77.9%	75.7%	61.0%	78.9%	82.3%	66.4%	69.8%	85.0%
熊本	6		53.9%	51.2%	61.9%	71.3%	59.4%	65.0%	72.7%	57.5%	60.3%	80.3%
大分	7	○	53.3%	55.1%	64.7%	60.5%	48.4%	59.8%	69.6%	57.9%	58.0%	64.3%
宮崎	5	○	49.9%	64.8%	80.3%	74.4%	57.4%	81.1%	86.1%	59.5%	53.6%	89.8%
鹿児島	6	○	60.7%	60.9%	71.6%	69.9%	57.8%	63.8%	73.7%	56.2%	53.9%	82.2%
沖縄	5		61.4%	53.1%	71.4%	58.7%	60.7%	50.1%	60.3%	53.8%	56.0%	72.4%
全国単純平均			55.9%	57.4%	65.2%	61.1%	53.9%	61.1%	68.1%	56.3%	55.7%	73.5%

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

- 3月2日 中央行動 日比谷野音集
会・デモ、国会行動
- 9日 回答指定日

- 11日 全国統一行動日（ストライ
キ含む）
- 4月15日 第二次最賃デー

(2) 闘争委員会の設置と春闘準備

22年春闘を推進するため、第44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、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44回中央委員会は、1月27日にZOOM併用で行い、春闘方針を決定する。

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 コロナ危機突破、さらなる規制緩和、怒りの2・1行動

タクシー規制緩和が2002年2月1日に実施されてから20年目にあたる今年の2月1日に、さらなる規制緩和・白タク合法化阻止を求め、春闘総決起の呼びかけとコロナ危機突破、政府・行政、企業の社会的責任を追及する「怒りの2・1行動」を全国で実施する。

地方ごとにコロナ感染の最新状況等を勘案して、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4日まで」、回答指定日は「3月18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2日に配置する。コロナ感染の状況もみながら、可能な限り

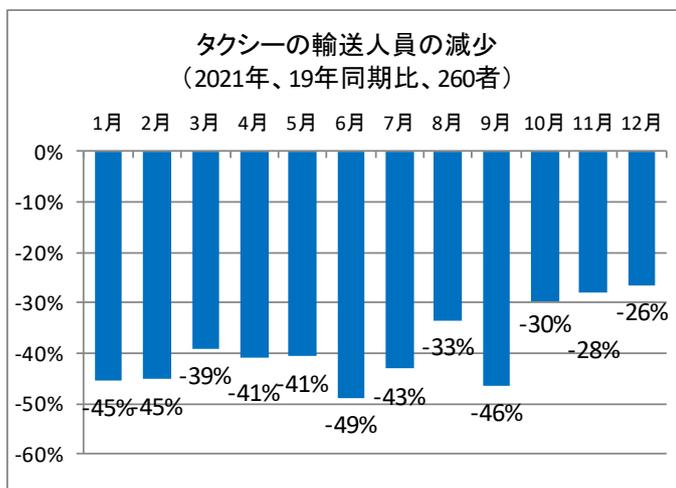
図表18 新型コロナによる事業への影響（国交省調べ）

◎タクシー輸送人員（前年同月比）の減少

2021年10月末まとめ

11, 12月は見込み、回答260者

	輸送人員 減少率	
1月	-45.4%	
2月	-45.2%	
3月	-39.0%	
4月	-40.8%	
5月	-40.6%	
6月	-48.8%	
7月	-43.1%	
8月	-33.4%	
見 込 △ △	9月	-46.4%
△	10月	-29.6%
△	11月	-27.8%
△	12月	-26.4%



◎タクシー資金繰り支援の活用状況

10月末まとめ

資金繰り支援	者	%
給付済	215	90%
申請済（未給付）	5	2%
活用に向けて検討中	7	3%
活用予定なし	13	5%
回答計	240	100%

◎タクシー雇用調整助成金の活用状況

10月末まとめ

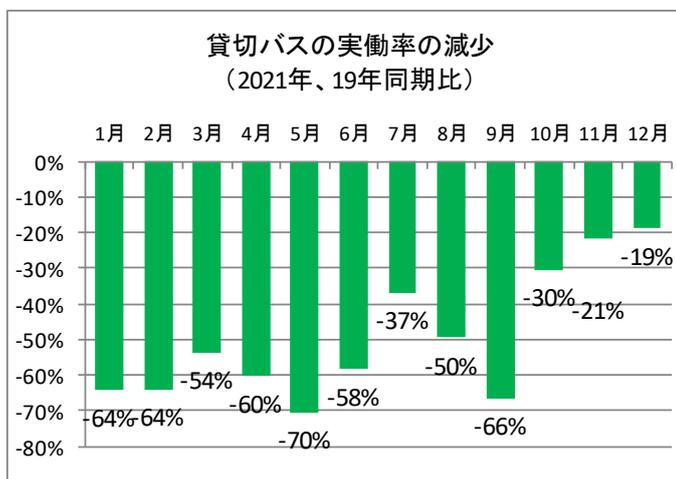
雇用調整助成金	者	%
給付済	177	75%
申請済（未給付）	16	7%
活用に向けて検討中	6	3%
活用予定なし	38	16%
回答計	237	100%

◎貸切バス実働率の減少（前年同月）

2021年10月末まとめ

11, 12月は見込み、回答62者

	実働率		減少率	
	2019年	2021年		
1月	38.7%	13.9%	-64.1%	
2月	45.5%	16.4%	-64.0%	
3月	43.9%	20.4%	-53.5%	
4月	49.1%	19.5%	-60.3%	
5月	55.7%	16.5%	-70.4%	
6月	55.4%	23.1%	-58.3%	
7月	50.0%	31.6%	-36.8%	
8月	42.0%	21.2%	-49.5%	
見 込 △ △	9月	52.5%	17.6%	-66.5%
△	10月	60.1%	41.9%	-30.3%
△	11月	60.4%	47.5%	-21.4%
△	12月	39.8%	32.3%	-18.8%



◎貸切バス資金繰り支援の活用状況

10月末まとめ

資金繰り支援	者	%
給付済	57	92%
申請済（未給付）	1	2%
活用に向けて検討中	3	5%
活用予定なし	1	2%
回答計	62	100%

◎貸切バス雇用調整助成金の活用状況

10月末まとめ

雇用調整助成金	者	%
給付済	58	94%
申請済（未給付）	0	0%
活用に向けて検討中	0	0%
活用予定なし	4	6%
回答計	62	100%

多くの組合員が結集する大衆行動を計画する。

5. 2021年秋季年末闘争の到達点と課題

自交総連は2021年9月8～9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コロナ危機から労働者を守るたたかい、②変動運賃制度、白タ

ク合法化阻止、政策要求の前進、③政治変革、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・11中央行動の実施

11・11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13人、交運共闘で35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。

② 全タク連、省庁交渉の実施

11月9日 全タク連交渉

11日 国交省・厚労省・内閣府交渉

12月10日 (交運共闘) 厚労省・国交省・経産省交渉

24日 (全労連・建交労と共同) 厚労省交渉、記者会見

結果は『自交労働者情報』電子版に適宜掲載してある。

(2) 主なたたかひの結果と今後の課題

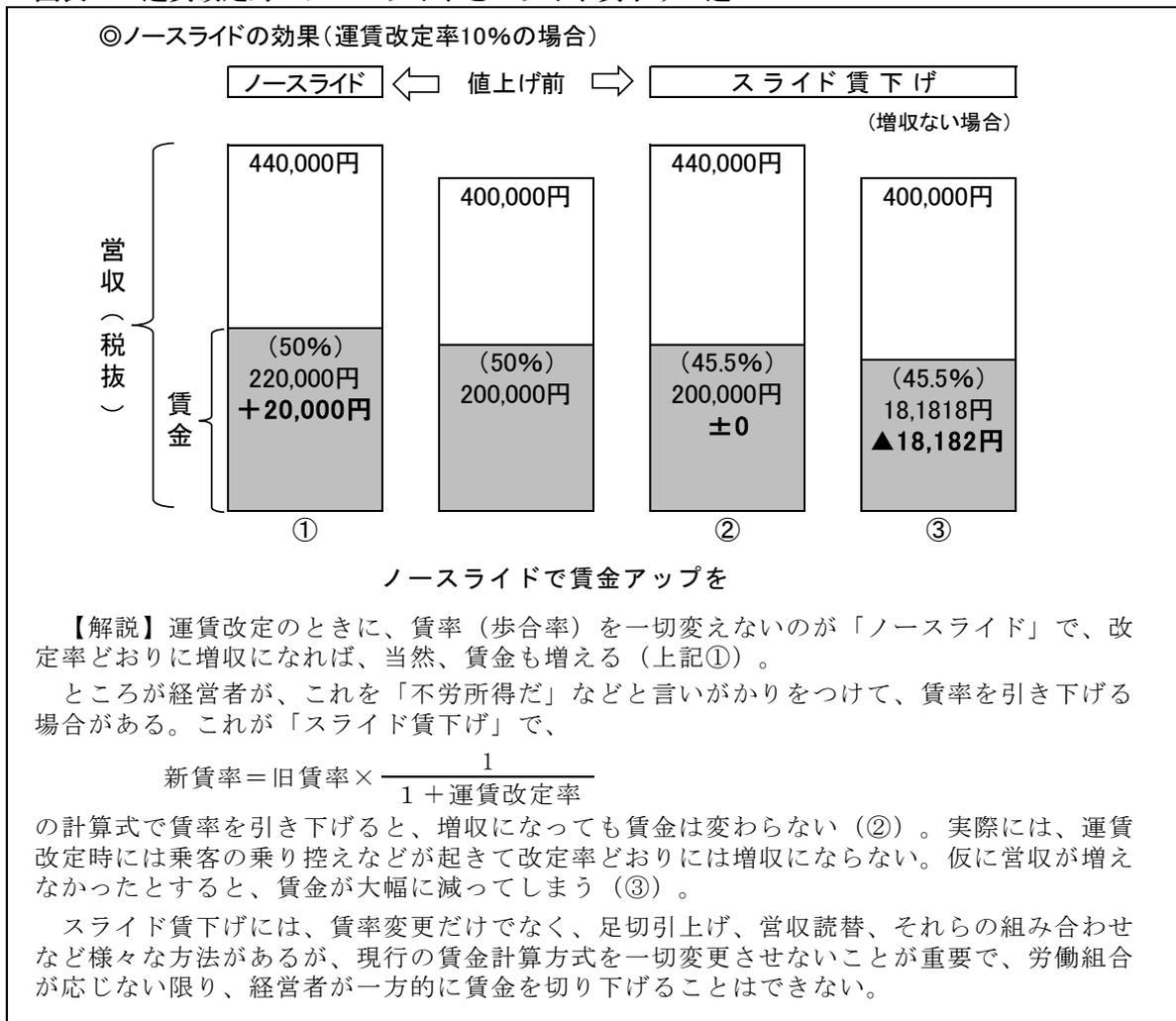
① 政策闘争の到達点と課題

11月11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3月(復活期限6月)まで延長されることを確認したが、両省とも小刻みに延長する方針を変えないため、計画が立てられるよう大幅に延長することを求めた。雇調金の計算方法の変更については、労働者に支払う休業手当への助成率が減額になるものではないこ

と、経営者が休業手当を改悪する口実にはならないことを確認した。

変動運賃制については、国交省交渉で、実証実験後、安易に実施しないことを求め、公平・公正な運賃制度と相いれないものであることを明らかにした。国交省は、同制度がタクシーでは世界のどこにも採用されていないことを認め、変動幅を少なくしているので問題ないとの言い訳に終始した。全タク連交渉でも、実証実験にほとんど注文がないことが明らかになり、事業者も制度に疑問を持ってい

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



図表20 「改善基準告示」改正での厚労省事務局案の変遷

拘束時間、休息期間について

	当初案（第3回作業部会 21.10.8提示）	追加案（第4回作業部会 21.11.24提示）
ハイヤー・タクシー	【日勤】 ▷ 休息期間：11時間（週3回まで9時間） （現行8時間） ▷ 拘束時間：13時間（週3回まで15時間） （現行13時間、最大16時間） 【隔勤】 ▷ 2暦日の休息期間：20時間 ▷ 2暦日の拘束時間：21時間	【日勤】 ▷ 休息期間 ・ 9時間以上 ・ 11時間以上とするよう努めること。 ▷ 拘束時間 ・ 13時間（最大15時間） ・ 2日以上連続して14時間を超えてはならない。 【隔勤】 ▷ 2暦日の休息期間：20時間 ▷ 2暦日の拘束時間：21時間
	当初案（第3回作業部会 21.10.8提示） ▷ 1日の休息期間については、11時間としつつ、これによらない場合の上限時間、回数等について別途設ける。 （現行8時間） ▷ 1日の拘束時間については、休息期間と同様の考え方で設定する。 （現行13時間、最大16時間、15時間超は週2回まで）	追加案（第4回作業部会 21.12.9提示） ▷ 休息期間 ・ 9時間以上 ・ 11時間以上とするよう努めること。 ▷ 拘束時間 ・ 13時間（最大15時間） ・ 2日以上連続して14時間を超えてはならない。

ることがわかった。

顧問弁護団と共同で「タクシーへのダイナミック・プライシング（変動運賃制度）導入に反対する意見書を作成し、とくに同制度が運賃認可制度を破壊し、道路運送法の運賃規定に反するものであることを解明した。国交省、全タク連、国会議員等へ配布し、世論の喚起に活用していくこととする。

今後、実証実験の結果を恣意的に解釈させず、問題点をひろく発信して、変動運賃制度の導入を阻止していく。

改善基準告示の改正では、厚労省が、自交総連も要求していた休息期間11時間を原案として提示したことで前進したと思った直後に、使用者側の猛反対で、すぐに9時間に後退させる追加案を出し直すという弱腰の姿勢を露呈した。労働者の健康や利用者の安全よりも、経営者の事情に配慮する姿勢は許されない。

審議している専門委員全員に休息期間についての意見書を送付し、全労連・建交労とともに緊急の団体署名にとりくみ、全労連・雇用共同アクション（MIC、全国港湾、航空労組連、全労連、全労協などが参加）を通じてインターネット署名にとりくんだ。短期間に団体署名660団体、インターネット署名2万6000筆以上（12/22現在）が集まり、記者会見ではマスコミの注目も集めた。ひきつづき「健康と安全のためトラック・バス・タクシー運転者の睡眠時間を確保しろ」という世論へのアピールをつよめ、休息期間11時間確保を求めていく。

② 総選挙闘争の結果

衆議院議員総選挙は10月31日に投開票され、自民は改選時より15議席減らした

が、3増の公明と合わせて与党の圧倒的多数を維持した。野党共闘で臨んだ立憲民主は14減、共産2減、れいわ3増、社民増減なしとなり、維新が4倍近い41議席を獲得した。自公と維新などの改憲勢力が3分の2以上となった。

自交総連は、20年に決定していた総選挙闘争方針を21年9月の中央執行委員会で改訂し、①自交労働者の要求にかかわる各政党の態度を明らかにし、必ず投票に行こうと呼びかける、②小選挙区での野党統一候補の実現にとりくみ、支援をつよめる、③院比例区においては、特定政党、候補者の推薦は行わない——という基本方針で臨んだ。機関紙でも自交労働者と政治の関係を明らかにし、投票を呼び掛けた。

選挙結果は、残念なものとなったが、野党が共闘した小選挙区では62の選挙区で勝利し、接戦に持ち込んだところも多く、共闘の成果が発揮されている。自交労働者の要求実現を阻む悪政、巨大権力の自公政権に対抗するためには、野党は共闘をすすめる以外になく、共闘の意義が有権者に十分に伝わらなかった点を総括したうえで共闘自体はより深化させ、労働組合としても積極的にかかわっていく必要がある。

選挙政策で、ライドシェアを推進するとしていた維新が伸長したことは危険な兆候であり、改憲の動きも加速しかねない。悪政とたたかう運動をつよめ、夏の参議院選挙での巻き返しをはからなければならない。

③ 職場要求の到達点と課題

職場要求では、年末年始手当支給を中心に、最低賃金との差額支払い、運転者

図表21 「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22 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

負担の改善、コロナ手当獲得、足切り引き下げ、女性の職場環境改善、インフルエンザワクチン接種補助などを獲得している。

ハイヤー・バスなど一時金があるところでは、コロナの影響で前年実績を下回る決着となったところもある。

秋闘としての要求提出ができなかったところもあり、みんなが要求を出してとりくむという点で不十分だったところは改善していかなければならない。

④ 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、会社が廃業、解雇を通告してきたことで、労働審判を提起してたたかい、会社が黒字であったことを明らかにし、21年9月、解決金の支払いで和解した。

同みちのく観光支部は、雇い止めされたバスガイド組合員の雇い止めについて裁判でたたかってきたが、21年11月、実質職場復帰を内容とする和解をかちとった。

⑤ 組織強化拡大の到達点と課題

21年8月以降、福岡・福自交サンタクシー分会、東北・ハイタク一般愛子（あやし）タクシー支部、福岡・福自交三興タクシー分会、同国際タクシーグループ分会、東京・飛鳥第6労組の5組合が新加盟した。

コロナ危機で労働条件が悪化し、雇用や権利を守るために相談にくるケースが、前年からひきつづき増えており、組合結成に結びついている。

鹿児島、京都（関西）で全労連の最重点計画へのエントリーが行われ、高知で

も準備が進んでいる。

組織拡大が前進したところでは、①長期にわたって宣伝・対話を繰り返す、②一人で個人加盟した人には仲間をつくらせる、③相談に来たときの要求を大切にし、団交などあらゆる手段で全力で解決をめざす——という、基本を守った丁寧な対応が労働者の信頼を勝ち得て、組合結成、その後の組織拡大に結び付いている。

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が改めて注目され、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。こうした状況を生かして、コロナの状況を見極めつつ、大量宣伝・対話に打って出る必要性が増している。

労働者数の減少にとまない、組織の減少、解散・消滅してしまう組合も少なくない。幹部育成・継承にとりくみ、地連・地本が単組・支部の動向に目を行き届かせて、適切に援助、問題があれば一緒に解決して励ましていく必要がある。



図表23 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. 相互レーティング 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. 訪日外交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・一定水準の接遇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 ・各自自治体が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. 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>
--

(再掲、2021年1月、第43回中央委員会決定)

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、雇用を守るたたかいに奮闘し、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

図表24 変動運賃制度などの導入を促す規制改革実施計画（閣議決定）

規制改革実施計画 令和3年6月18日 閣議決定

II 3. (4) タクシーの利便性向上

No.	事項名	規制改革の内容	実施時期	所管府省
3	タクシーの利便性向上	<p>a 国土交通省は、現行のタクシーメーターと代替可能なソフトメーターの導入に向けた制度設計を進める。具体的には、「ソフトメーターの導入に向けた検討会」（令和3年3月設置）において正確性の担保を始めとする残課題を精査し、結論を得る。なお、ソフトメーターが具備すべき機能やその活用に関しては、配車アプリ事業者等の参画も得つつ検討し、輸送等のデータを活用したタクシーサービスの高度化に取り組む。</p> <p>b 国土交通省は、変動運賃制度の在り方について検討を進める。その際、海外の実態調査や実車による実証、利用者の意向把握等を丁寧に行う。また、地域・曜日・時間帯・天候等、様々なケースにおける需給やマッチングデータ等を取得し、配車アプリ事業者等の参画も得てエビデンスに基づく議論を行う。加えて、公共交通機関として利用者の理解が得られる、妥当な変動幅となるよう留意する。</p> <p>c 国土交通省は、隣接敷地・近距離の営業所と車庫間でのみ認められている現行のIT点呼を、ITの進展を踏まえて遠距離を含む営業所間でも実施できるよう拡大する等、運行管理の高度化を進める。具体的には、「運行管理高度化検討会」（令和3年3月設置）における実証実験を通じて、IT点呼の対象拡大に向けた機器の性能要件の設定や、自動点呼の導入に向けた点呼支援機器の認定制度の構築を行う。</p>	<p>a, c: 令和3年結論・措置</p> <p>b: 令和3年検討開始、結論を得次第速やかに措置</p>	国土交通省

図25 『事前確定型変動運賃』の実証実験（国交省2021年10月7日発表）

実験の概要：2021年10月11日～12月13日 アプリ2社 タクシー17事業者 約9100両

（運賃の変動方法及び変動幅）

- ・天候や最寄りのイベント等の需給に応じて、各社の創意工夫により運賃を変動させることとする（変動要件は要公表）。なお、リアルタイムでの変動のほか、予め設定したとどりに運用する変動方法により運賃を収受することも可能とする。
- ・変動運賃は、配車アプリを通じて、乗客がタクシーに乗車する前に確定することとし（事前確定運賃の一環として運用）、流し営業では利用できないこととする。
- ・変動運賃の幅は、公定幅の上限から2割増した額と、公定幅の下限から1割引した額の範囲内とする（下記図の場合、351円～504円に相当）。その上で、変動運賃に対し、深夜割増や障害者割引等を別途上乘せできるものとする。

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。

(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もと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

図表26 運転者負担の解消に関する通達、国会附帯決議

(通達)

令和元(2019)年12月10日 国自旅第213号

タクシーの運賃改定の公示にあたっての留意事項について

- (1) 各地方運輸局長等は、公定幅運賃及び自動認可運賃の公示にあたり、以下の事項を事業者団体に指導するものとする。
 - ① 運賃改定実施後において、各事業者において、適切に運転者の労働条件の改善措置を講ずること。その際、運賃の障害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。
 - ② 運賃改定の認可又は届出後、運転者の労働条件改善についての考え方を利用者に対して積極的に表明するとともに、運賃改定実施後の然るべき時期において、運転者の労働条件の改善状況について、自主的にその実績を公表すること。その際、賃金水準のみならず、実質的な労働者負担の軽減や手当て類の創設、車いす利用者・訪日外国人旅客等への対応に係る乗務員の研修等これに関連して講じた措置についても併せて公表すること。
- (2) 各地方運輸局長等は、事業者団体における労働条件の改善状況の公表の結果が、運賃改定の趣旨を逸脱すると認められるときには、その事実関係を公表するとともに、必要な指導等を行うこととする。

(特措法改正時の国会附帯決議)

特定地域における一般乗用旅客自動車運送事業の適正化及び活性化に関する特別措置法等の一部を改正する法律案に対する附帯決議

平成25(2013)年11月8日 衆議院国土交通委員会

十二 国土交通省及び厚生労働省は、累進歩合制の廃止について改善指導に努めること。また、労使双方に対し、本法の趣旨を踏まえた真摯な対応を行うよう促すとともに、取組状況を把握し助言等必要な支援を行うこと。

十三 一般乗用旅客自動車運送事業者は、歩合給と固定給のバランスの取れた給与体系の再構築、累進歩合制の廃止、事業に要する経費を運転者に負担させる慣行の見直し等賃金制度等の改善等に努めるとともに、運行の安全を確保し、拘束時間外に運転代行業務に従事すること等により安全な運転をすることができない運転者を乗務させることがないように万全を期すること。

特定地域における一般乗用旅客自動車運送事業の適正化及び活性化に関する特別措置法等の一部を改正する法律案に対する附帯決議

平成2(2013)5年11月19日 参議院国土交通委員会

八 国土交通省及び厚生労働省は、累進歩合制の廃止について改善指導に努めること。また、労使双方に対し、本法の趣旨を踏まえた真摯な対応を行うよう促すとともに、取組状況を把握し助言等必要な支援を行うこと。

九 一般乗用旅客自動車運送事業者は、歩合給と固定給のバランスの取れた給与体系の再構築、累進歩合制の廃止、事業に要する経費を運転者に負担させる慣行の見直し、過度な遠距離割引運賃の是正等賃金制度等の改善等に努めるとともに、運行の安全を確保し、拘束時間外に運転代行業務に従事すること等により安全な運転をすることができない運転者を乗務させることがないように万全を期すること。

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。

(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

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。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み重ねることも含めて、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



22年春闘アンケート集計結果

タクの平均年齢少しだけ若く

22春闘アンケートは2021年10～11月に実施しました。回収は17地方3504枚で、前年より313枚少なくなっています。

全体の平均年齢は58.4歳で前年より0.1歳伸びましたが、ハイタクに限ると58.6歳で前年より0.1歳若くなっています。高齢の乗務員で退職する人が多かったためと考えられます。60歳以上が半数を超えているのは変わりません。

生活実感「苦しい」が増える

生活実感では、「かなり苦しい」「やや苦しい」がいずれも増えて、計77%（前年74%）になりました。年間収入も、「減った」が85%（前年87%）に達し、2年連続でコロナの影響が顕著です。

賃上げ要求は、平均2万9437円（前年3万745円）でした。

休息期間11時間未満が3割

乗務員に限って仕事で運転中の経験を聞きました。前日からの休息期間は、「11時間未満」がタク30%、バス32%で、前年より若干少なくなっています。コロナの影響で労働時間が少し短縮しています。それでも「8時間未満」がタク10%、バス7%もいます。

「前日の疲れが取れない」が、「よくある」「時々ある」を合わせてタク72%、バス54%、「安全確認がおろそかになる」がタク58%、バス42%、「交通事故を起こしそうになる」がタク60%、バス34%、「居眠り運転をした」がタク22%、バス8%もあります。

健康維持と安全運転のために休息期間は重要で、現在審議中の改善基準告示の改正で最低11時間の確保が求められます。

政府への要求、最賃引き上げ

職場での不満は、①賃金が安い、②退職金がない、③労働時間長い、④職場がなくなる不安、⑤休暇取れない、の順でした。賃金と労働時間以外の不満は、地方ごとに違って、「人間関係が悪い」や「ハラスメントがあるが上位に来ている地方もあります。自分の地方での不満の内容を確かめて要求に反映させることが重要です。

政府に対する要求では、①最賃引き上げ、②白タク合法化反対、③年金拡充、④消費税廃止、⑤景気対策、が上位になりました。

最低賃金が支払われないが12%も

コロナに関する回答では、21年になってから休業している人は75%に及び、20年の83%よりは少し減りましたが、依然として休業が継続しています。そのうち、「賃金の補償」がないという人が8%もいました。

また最低賃金がちゃんと補填されているかでは、「支払われていない」という人が12%いました。

21年で一番ひどかった時の売り上げ減少は、コロナ以前と比べて、「40%未満」になった人が19%（20年41%）、月収が「10万円未満」になったという人が34%（20年56%）いました。20年よりは多少回復したとはいえコロナの被害は依然として深刻です。

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)
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
2021年	17	3,504	46.8%	12.3	14.8	58.4

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)		
	2019	2020	2021	2019	2020	2021	2019	2020	2021
ハイタク	13.5	11.8	12.1	14.4	14.4	14.7	58.8	58.7	58.6
技職	12.5	15.2	13.0	24.9	25.7	26.8	47.1	47.2	48.4
自教	21.0	24.0	36.5	24.3	23.6	19.4	52.6	53.3	49.7
バス	10.2	9.1	10.6	16.5	12.4	14.6	53.3	50.4	55.6

図3-1 年齢構成(全体)

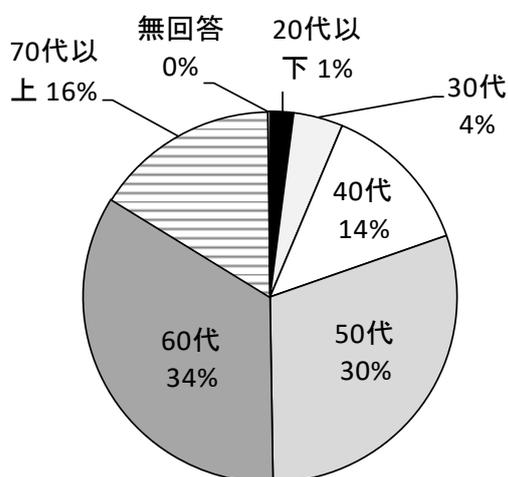


図4 女性の多い職種・地方

職種	地方	実数	%
1	自教 鹿児島	5	22.7%
2	タク 大分	7	17.1%
3	タク 埼玉	23	9.9%
4	タク 山口	1	9.1%
5	タク 神奈川	13	6.9%
6	タク 静岡	4	6.2%
7	バス 愛知	3	4.8%
8	タク 宮城	3	3.5%
9	タク 北海道	1	3.0%
参考	バスガイド大阪	1	100.0%

図3-2 タクシー・ハイヤー乗務員の年齢構成の推移

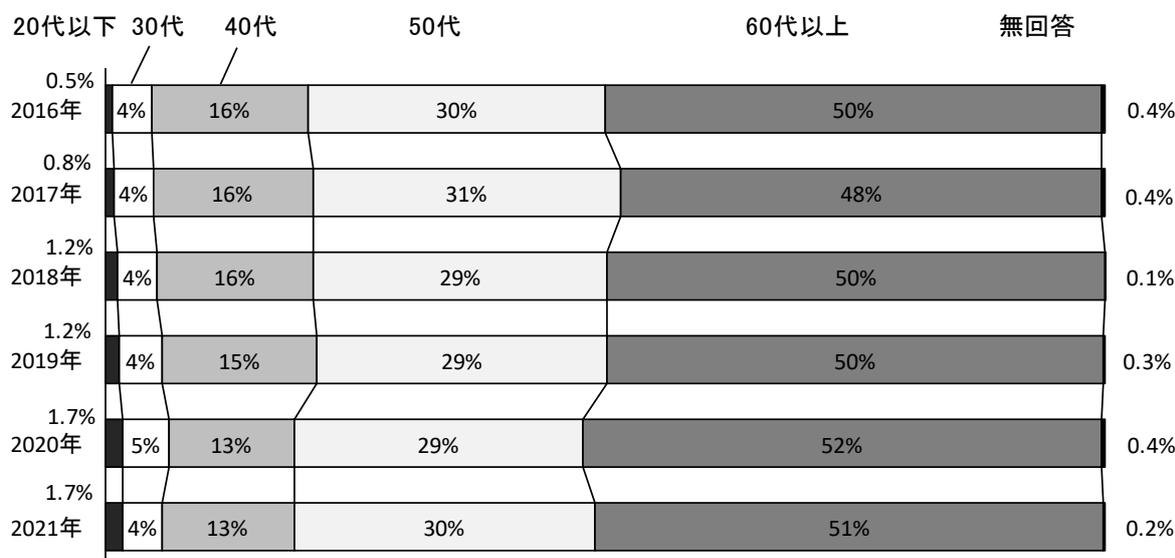


図5 「生活実感」の変化

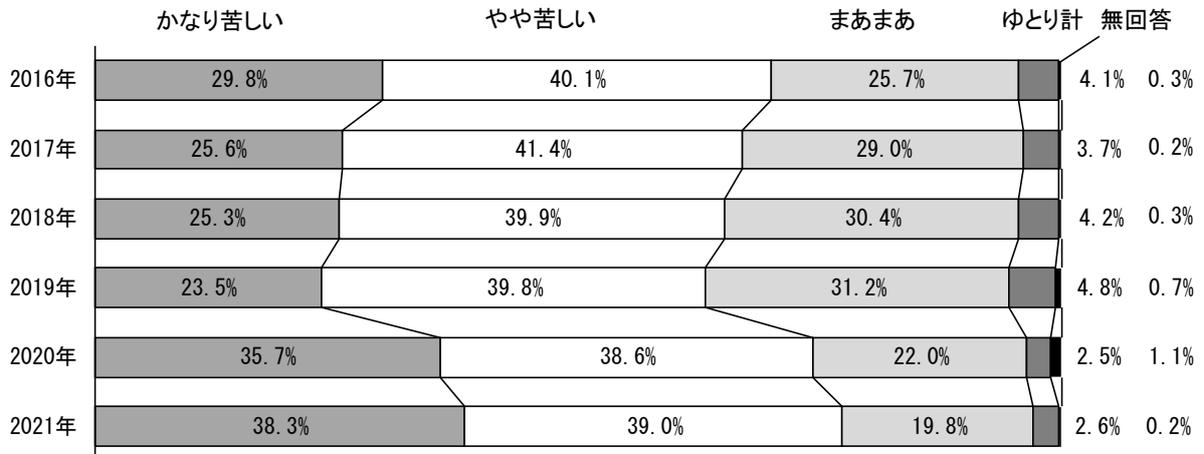


図6 収入（年間）について

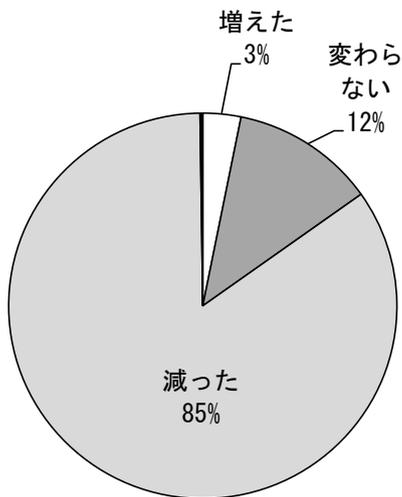


図7 賃金引き上げ要求

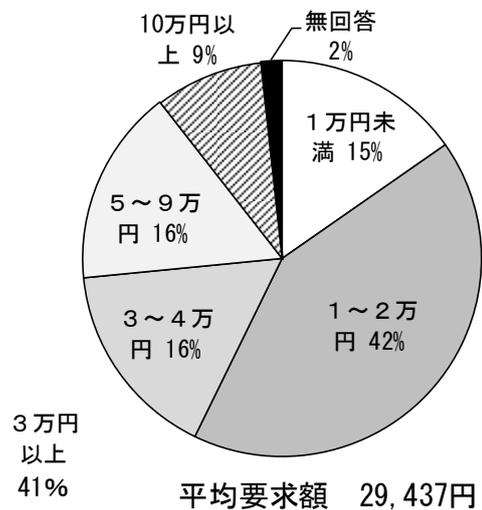


図8-1 仕事で運転中の経験（タクシー乗務員）

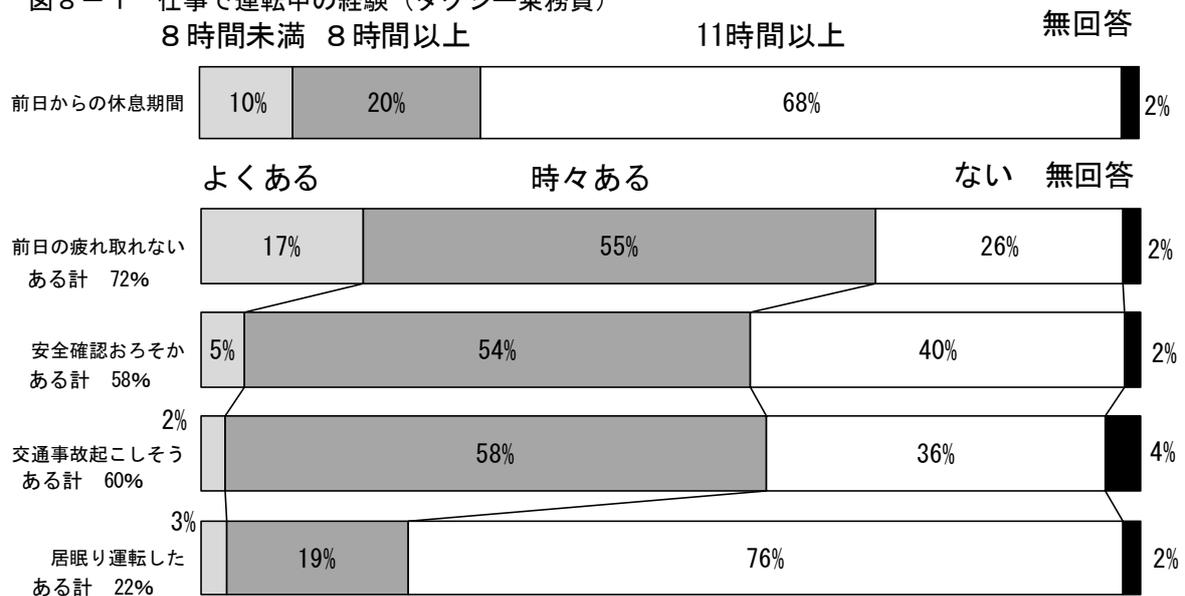


図8-2 仕事で運転中の経験（バス乗務員）

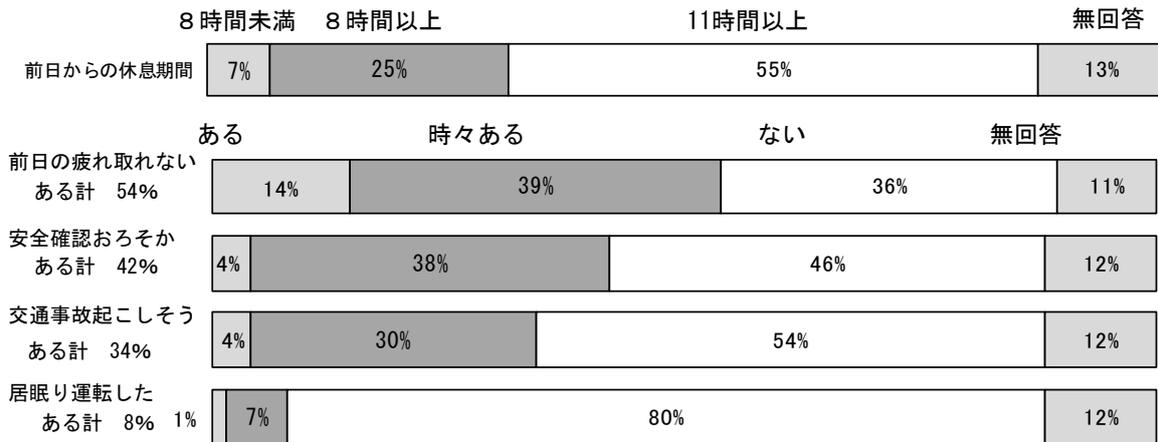


図9 職場での不満（複数回答）

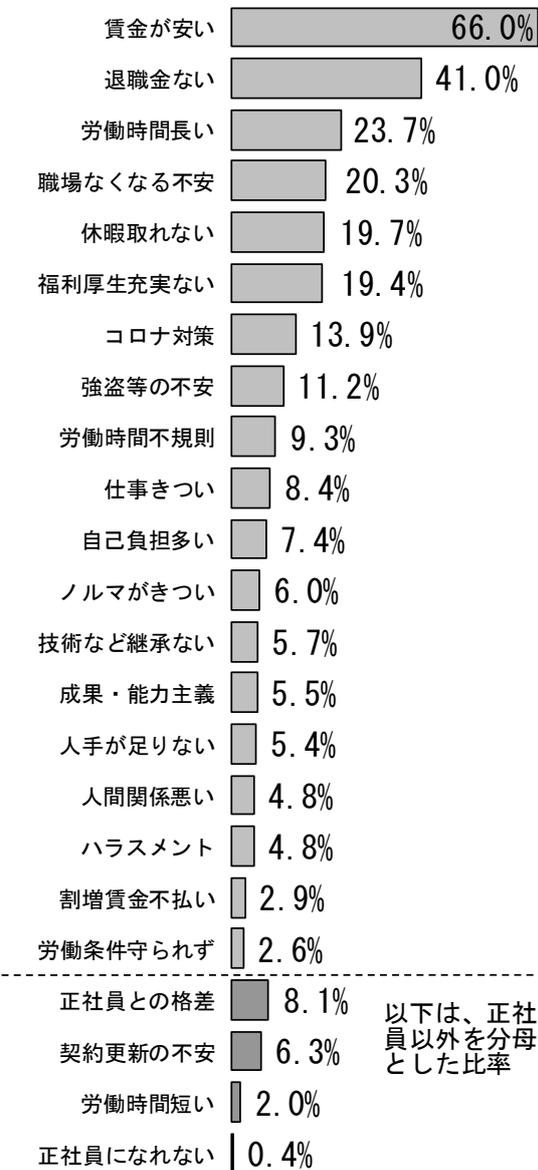


図10 政府に対する要求（複数回答）

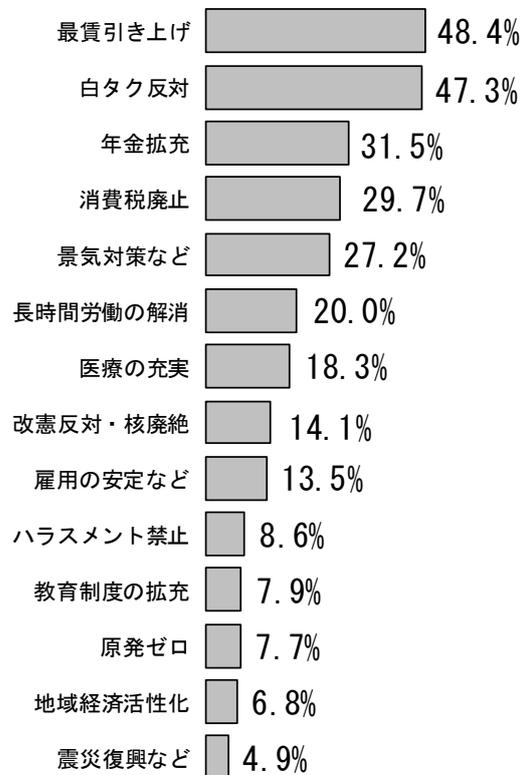


図11 職場で不満に感じること(%、複数回答)

		賃金が安い	退職金がない	職場なくなる不安	労働時間長い	福利厚生充実しない	人手が足りない	その他
ハイタク計		①66%	②41%		③24%			
技職計		①76%	③32%				②36%	
自教計		①68%			③26%			②休暇取れない 29%
バス計		①68%	②51%	③28%				
バスガイド計		①100%		①100%				
ハイタク	北海道	①88%	②39%		③21%			③休暇取れない 24%
	山形	①100%						③コロナ対策 50%
	宮城	①83%	②60%	③30%				③人間関係悪い 50%
	福島	①74%	③26%	②34%	②34%			③ハラスメント 50%
	埼玉	①72%	②41%			③29%		
	東京タク	①63%	②43%		③25%			
	東京ハイ	①65%		②63%	③35%			
	神奈川	①75%	②38%		③22%			
	山梨	①95%	②35%			③25%		
	静岡	①72%	②40%	③32%				
	愛知	①73%		②40%	③37%			
	京都	①75%		③36%		②44%		
	大阪	①59%	②38%					③コロナ対策 29%
	山口	①82%	③36%				②45%	
	福岡	①67%				②33%		③人間関係悪い 33%
	技職	長崎	②58%		①68%			③32%
大分		①59%		③37%			②51%	
鹿児島		①65%			②35%			②自己負担多い 35%
東京		①75%	③33%				②38%	
大阪		①100%						③仕事きつい 100%
自教		神奈川	②67%			①78%	③44%	③コロナ対策 100%
バス	鹿児島	①68%					②休暇取れない 36%	
バス	東京	①83%	②53%			③30%		
	大阪	③40%	①67%	②53%				
	福岡	①68%	②42%		③39%			

図12 今年の休業期間

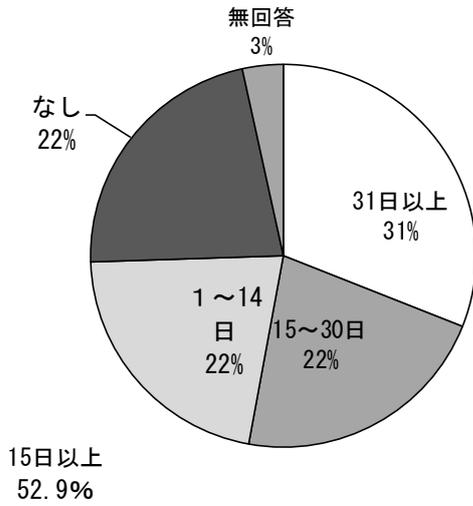


図13 休業の賃金補償

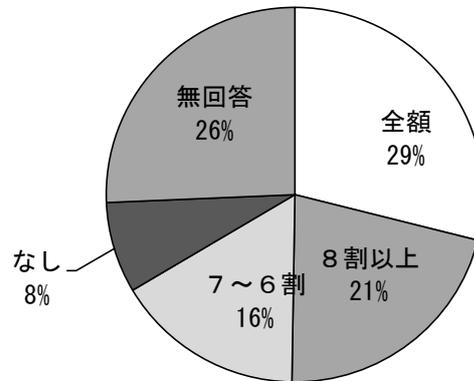


図14 最低賃金の補填をされたか



図15 一番ひどかったときの売上減少(コロナ以前比)

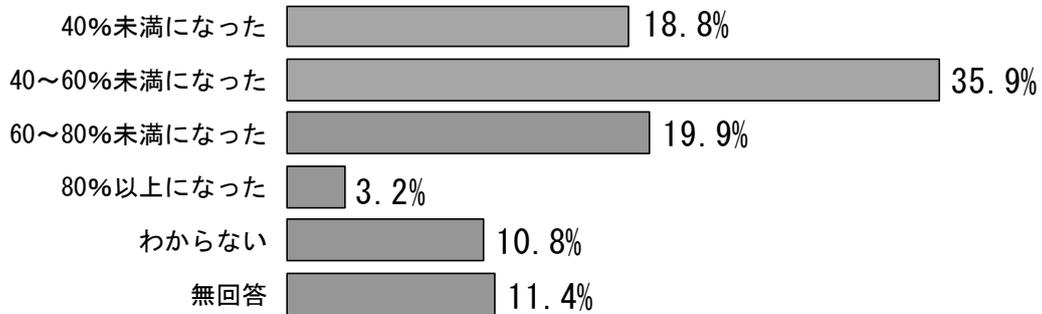
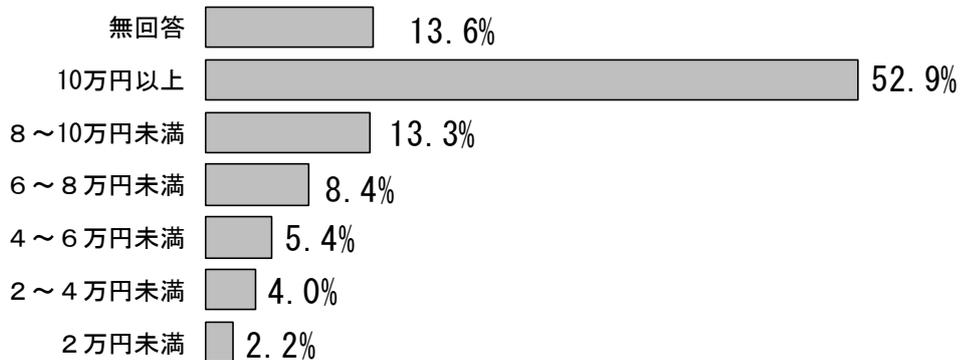


図16 今年(2021年)一番ひどかったときの月収



2022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					
							1	2	3	1	2	3	4	5	6
							男	女	どちらでもない	10歳代	20歳代	30歳代	40歳代	50歳代	60歳代
総計	7,485	3,504	46.8%	12.3	14.8	58.4	96.5%	3.1%	0.2%	0.3%	1.7%	4.3%	13.3%	30.1%	34.1%
ハイタク計	-	3,371	-	12.1	14.7	58.6	96.6%	3.0%	0.1%	0.2%	1.7%	3.9%	13.2%	30.1%	34.2%
技職計	-	25	-	13.0	26.8	48.4	100%	0.0%	0.0%	0.0%	4.0%	20.0%	28.0%	12.0%	20.0%
自教計	-	31	-	36.5	19.4	49.7	83.9%	16.1%	0.0%	0.0%	3.2%	35.5%	6.5%	12.9%	41.9%
バス計	-	76	-	10.6	14.6	55.6	94.7%	0.0%	1.3%	3.9%	0.0%	0.0%	17.1%	44.7%	28.9%
バスガイド計	-	1	-	28.0	28.0	48.0	0.0%	100%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	100%	0.0%	0.0%
北海道	130	33	25.4%	18.2	20.2	59.8	97.0%	3.0%	0.0%	0.0%	3.0%	0.0%	12.1%	27.3%	42.4%
山形	-	2	-	1.0	15.0	57.0	100%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	100%	0.0%
宮城	240	86	35.8%	17.7	25.0	65.6	96.5%	3.5%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	9.3%	9.3%	39.5%
福島	-	35	-	15.0	18.2	59.5	97.1%	2.9%	0.0%	0.0%	0.0%	2.9%	14.3%	17.1%	42.9%
埼玉	450	232	51.6%	14.9	17.5	61.8	90.1%	9.9%	0.0%	0.0%	0.0%	2.6%	10.3%	28.0%	35.3%
東京タク	4,335	2,187	55.2%	11.3	13.3	57.3	97.7%	2.0%	0.2%	0.1%	0.3%	4.8%	14.6%	30.7%	34.7%
東京ハイ	-	150	-	11.3	14.0	54.4	100%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	1.3%	17.3%	60.7%	20.0%
神奈川	200	188	98.5%	12.1	13.4	57.7	91.5%	6.9%	0.0%	1.6%	0.5%	4.3%	13.3%	30.3%	29.3%
山梨	20	20	100.0%	17.6	20.5	64.3	95.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	30.0%	40.0%
静岡	160	65	40.6%	9.3	13.5	62.8	93.8%	6.2%	0.0%	0.0%	0.0%	4.6%	4.6%	21.5%	44.6%
愛知	200	62	31.0%	13.2	18.7	65.6	95.2%	4.8%	0.0%	0.0%	1.6%	0.0%	8.1%	12.9%	38.7%
京都	150	36	24.0%	9.3	19.2	66.6	100%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	2.8%	16.7%	36.1%
大阪	1,000	169	20.0%	14.6	18.2	62.3	98.2%	1.8%	0.0%	0.0%	0.0%	1.2%	10.7%	26.0%	29.6%
山口	20	11	55.0%	15.2	23.4	63.7	90.9%	9.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	9.1%	27.3%	36.4%
福岡	120	12	35.8%	9.0	20.3	64.3	100%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	33.3%	50.0%
長崎	20	19	95.0%	23.2	27.6	64.2	100%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	5.3%	15.8%	47.4%
大分	100	41	41.0%	12.2	17.1	62.6	82.9%	17.1%	0.0%	0.0%	0.0%	2.4%	4.9%	22.0%	31.7%
鹿児島	100	23	45.0%	14.0	16.4	59.1	100%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	8.7%	4.3%	30.4%	43.5%
東京	-	24	-	12.1	26.5	47.7	100%	0.0%	0.0%	0.0%	16.7%	4.2%	20.8%	29.2%	12.5%
大阪	-	1	-	34.0	34.0	64.0	100%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	100%
神奈川	-	9	-	36.1	35.4	61.1	100%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	88.9%
鹿児島	-	22	-	36.7	12.9	45.1	77.3%	22.7%	0.0%	0.0%	0.0%	4.5%	45.5%	9.1%	18.2%
東京	-	30	-	10.5	13.5	55.7	86.7%	0.0%	3.3%	10.0%	0.0%	0.0%	20.0%	46.7%	33.3%
大阪	-	15	-	13.3	16.5	51.9	100%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	20.0%	80.0%	0.0%
福岡	-	31	-	9.5	14.8	57.4	100%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	9.7%	12.9%	25.8%	38.7%
バスガイド大阪	-	1	-	28.0	28.0	48.0	0.0%	100%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	100%	0.0%	0.0%

2022年春闘 はたらくみんなの要求アンケート集計用紙

(2)

		C. 雇用形態										設問1. 生活実感				
7		1	2	3	4	5	6	7	1	2	3	4	5			
70歳代以上		正社員	フル 非正規	短時間 非正規	派遣	請負・ 委託	継続雇用 (再雇用)	その他 (無職)	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		
総計	16.0%	0.2%	71.3%	13.0%	5.8%	0.1%	7.8%	0.2%	38.3%	39.0%	19.8%	2.1%	0.5%	0.2%		
ハイタク計	16.5%	0.2%	71.3%	12.9%	5.9%	0.1%	7.8%	0.2%	38.6%	38.9%	19.6%	2.1%	0.5%	0.2%		
技職計	0.0%	0.0%	96.0%	0.0%	0.0%	0.0%	4.0%	0.0%	32.0%	56.0%	12.0%	0.0%	0.0%	0.0%		
目教計	0.0%	0.0%	54.8%	9.7%	9.7%	3.2%	22.6%	0.0%	12.9%	48.4%	35.5%	3.2%	0.0%	0.0%		
バス計	5.3%	0.0%	71.1%	25.0%	0.0%	0.0%	3.9%	0.0%	36.8%	34.2%	26.3%	2.6%	0.0%	0.0%		
バスガイド計	0.0%	0.0%	100%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	100%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%		
北海道	12.1%	0.0%	48.5%	27.3%	0.0%	3.0%	21.2%	0.0%	30.3%	39.4%	30.3%	0.0%	0.0%	0.0%		
山形	0.0%	0.0%	50.0%	50.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	100.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%		
宮城	40.7%	1.2%	65.1%	17.4%	4.7%	0.0%	12.8%	0.0%	41.9%	33.7%	22.1%	2.3%	0.0%	0.0%		
福島	17.1%	0.0%	71.4%	8.6%	2.9%	0.0%	17.1%	0.0%	51.4%	37.1%	11.4%	0.0%	0.0%	0.0%		
埼玉	23.3%	0.4%	63.4%	11.2%	5.2%	0.0%	20.3%	0.0%	47.8%	38.8%	10.3%	1.7%	0.9%	0.4%		
東京タク	12.7%	0.1%	75.1%	13.0%	4.5%	0.0%	5.3%	0.1%	37.5%	39.6%	20.1%	2.1%	0.4%	0.2%		
東京ハイ	0.7%	0.0%	95.3%	2.0%	0.0%	0.0%	1.3%	1.3%	23.3%	46.0%	26.0%	3.3%	1.3%	0.0%		
神奈川	17.6%	1.6%	71.3%	10.6%	4.8%	0.0%	6.4%	0.0%	43.6%	31.9%	21.3%	1.6%	0.0%	1.6%		
山梨	30.0%	0.0%	55.0%	15.0%	10.0%	0.0%	20.0%	0.0%	50.0%	50.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%		
静岡	24.6%	0.0%	69.2%	0.0%	24.6%	1.5%	4.6%	0.0%	44.6%	35.4%	18.5%	1.5%	0.0%	0.0%		
愛知	38.7%	0.0%	38.7%	27.4%	30.6%	0.0%	0.0%	3.2%	41.9%	38.7%	16.1%	1.6%	1.6%	0.0%		
京都	44.4%	0.0%	33.3%	13.9%	27.8%	0.0%	25.0%	0.0%	52.8%	30.6%	13.9%	2.8%	0.0%	0.0%		
大阪	32.5%	0.0%	52.1%	20.7%	7.1%	0.6%	18.3%	0.0%	37.9%	37.3%	20.7%	4.1%	0.0%	0.0%		
山口	27.3%	0.0%	54.5%	0.0%	36.4%	0.0%	0.0%	9.1%	81.8%	18.2%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%		
福岡	16.7%	0.0%	83.3%	8.3%	0.0%	8.3%	0.0%	0.0%	25.0%	50.0%	25.0%	0.0%	0.0%	0.0%		
長崎	31.6%	0.0%	15.8%	47.4%	15.8%	0.0%	21.1%	0.0%	26.3%	42.1%	26.3%	5.3%	0.0%	0.0%		
大分	36.6%	0.0%	63.4%	2.4%	24.4%	0.0%	4.9%	0.0%	29.3%	39.0%	24.4%	0.0%	7.3%	0.0%		
鹿児島	13.0%	0.0%	56.5%	8.7%	0.0%	0.0%	34.8%	0.0%	43.5%	39.1%	17.4%	0.0%	0.0%	0.0%		
東京	0.0%	0.0%	95.8%	0.0%	0.0%	0.0%	4.2%	0.0%	33.3%	54.2%	12.5%	0.0%	0.0%	0.0%		
大阪	0.0%	0.0%	100%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	100%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%		
神奈川	0.0%	0.0%	11.1%	33.3%	0.0%	0.0%	55.6%	0.0%	22.2%	55.6%	22.2%	0.0%	0.0%	0.0%		
鹿児島	0.0%	0.0%	72.7%	0.0%	13.6%	0.0%	9.1%	0.0%	9.1%	45.5%	40.9%	4.5%	0.0%	0.0%		
東京	0.0%	0.0%	40.0%	50.0%	0.0%	0.0%	10.0%	0.0%	36.7%	33.3%	23.3%	6.7%	0.0%	0.0%		
大阪	0.0%	0.0%	100%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	40.0%	33.3%	26.7%	0.0%	0.0%	0.0%		
福岡	12.9%	0.0%	87.1%	12.9%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	35.5%	35.5%	29.0%	0.0%	0.0%	0.0%		
バスガイド大阪	0.0%	0.0%	100%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	100%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%		

2022年春闘 はたらくみんなの要求アンケート集計用紙 (3)

	設問2. 収入(年間)			設問3. 賃上げ要求										平均額		
	1 増えた	2 変わらない	3 減った	無回答	1 5000円未満	2 5000円	3 1万円	4 2万円	5 3万円	6 4万円	7 5万円	8 6~7万円	9 8~9万円		10 10万円以上	無回答
総計	3.2%	12.0%	84.6%	0.2%	5.5%	9.8%	26.5%	15.4%	14.2%	2.1%	12.4%	3.0%	0.7%	8.8%	1.7%	29,437
ハイタク計	3.1%	10.6%	86.1%	0.2%	5.3%	9.6%	26.4%	15.5%	14.0%	2.1%	12.7%	3.0%	0.7%	8.9%	1.7%	29,691
技職計	4.0%	32.0%	64.0%	0.0%	4.0%	4.0%	20.0%	8.0%	28.0%	0.0%	12.0%	4.0%	0.0%	20.0%	0.0%	40,900
自教計	9.7%	74.2%	16.1%	0.0%	9.7%	25.8%	32.3%	3.2%	19.4%	3.2%	3.2%	0.0%	0.0%	3.2%	0.0%	17,339
バス計	1.3%	42.1%	56.6%	0.0%	11.8%	11.8%	32.9%	17.1%	13.2%	0.0%	5.3%	3.9%	0.0%	2.6%	1.3%	19,633
バスガイド計	0.0%	0.0%	100%	0.0%	0.0%	0.0%	100%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	100%	10,000
北海道	0.0%	3.0%	97.0%	0.0%	3.0%	9.1%	3.0%	6.1%	12.1%	6.1%	24.2%	12.1%	0.0%	21.2%	3.0%	50,859
山形	0.0%	0.0%	100%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	100.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	30,000
宮城	2.3%	17.4%	80.2%	0.0%	7.0%	12.8%	25.6%	10.5%	14.0%	2.3%	15.1%	2.3%	0.0%	10.5%	0.0%	30,116
福島	0.0%	17.1%	82.9%	0.0%	14.3%	14.3%	28.6%	14.3%	11.4%	0.0%	8.6%	5.7%	0.0%	2.9%	0.0%	21,071
埼玉	0.4%	11.2%	87.9%	0.4%	6.0%	7.3%	22.8%	12.9%	15.9%	3.9%	9.1%	6.5%	2.6%	11.6%	1.3%	34,738
東京タク	3.7%	9.9%	86.3%	0.2%	4.7%	10.5%	27.1%	16.7%	13.9%	2.0%	12.5%	2.1%	0.4%	8.9%	1.2%	28,856
東京ハイ	1.3%	6.0%	92.7%	0.0%	8.7%	9.3%	22.0%	12.7%	18.7%	0.0%	14.7%	4.7%	0.7%	8.7%	0.0%	30,617
神奈川	3.2%	11.7%	83.5%	1.6%	1.6%	5.9%	24.5%	15.4%	11.2%	0.5%	14.9%	6.4%	1.1%	15.4%	3.2%	38,585
山梨	0.0%	15.0%	85.0%	0.0%	0.0%	0.0%	20.0%	15.0%	10.0%	15.0%	20.0%	0.0%	5.0%	5.0%	10.0%	36,944
静岡	4.6%	13.8%	81.5%	0.0%	12.3%	9.2%	46.2%	10.8%	10.8%	0.0%	3.1%	3.1%	0.0%	0.0%	4.6%	15,000
愛知	3.2%	6.5%	90.3%	0.0%	14.5%	4.8%	25.8%	14.5%	11.3%	3.2%	12.9%	3.2%	1.6%	1.6%	6.5%	23,836
京都	0.0%	19.4%	86.1%	0.0%	8.3%	0.0%	22.2%	13.9%	11.1%	13.9%	16.7%	0.0%	0.0%	8.3%	5.6%	32,574
大阪	3.6%	14.2%	82.2%	0.0%	4.1%	7.7%	29.0%	13.6%	17.2%	1.2%	11.8%	3.6%	0.6%	7.7%	3.6%	29,187
山口	0.0%	0.0%	100%	0.0%	0.0%	9.1%	0.0%	9.1%	36.4%	18.2%	18.2%	0.0%	0.0%	0.0%	9.1%	32,500
福岡	0.0%	25.0%	75.0%	0.0%	16.7%	25.0%	16.7%	16.7%	0.0%	0.0%	8.3%	0.0%	0.0%	0.0%	16.7%	13,000
長崎	0.0%	10.5%	89.5%	0.0%	5.3%	10.5%	42.1%	21.1%	15.8%	0.0%	5.3%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	16,447
大分	9.8%	22.0%	68.3%	0.0%	2.4%	12.2%	29.3%	12.2%	2.4%	2.4%	24.4%	2.4%	4.9%	2.4%	4.9%	29,551
鹿児島	0.0%	8.7%	91.3%	0.0%	13.0%	4.3%	13.0%	21.7%	17.4%	0.0%	21.7%	4.3%	4.3%	0.0%	0.0%	28,804
東京	4.2%	33.3%	62.5%	0.0%	4.2%	4.2%	20.8%	8.3%	29.2%	0.0%	8.3%	4.2%	0.0%	20.8%	0.0%	40,521
大阪	0.0%	0.0%	100%	0.0%	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%	66.7%	33.3%	0.0%	0.0%	0.0%	44.4%	0.0%	44.4%	11.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	22,222
鹿児島	13.6%	77.3%	9.1%	0.0%	13.6%	36.4%	27.3%	4.5%	9.1%	0.0%	4.5%	0.0%	0.0%	4.5%	0.0%	15,341
東京	3.3%	46.7%	50.0%	0.0%	0.0%	6.7%	33.3%	13.3%	26.7%	0.0%	6.7%	10.0%	0.0%	3.3%	0.0%	27,500
大阪	0.0%	13.3%	86.7%	0.0%	33.3%	6.7%	13.3%	13.3%	13.3%	0.0%	13.3%	0.0%	0.0%	6.7%	0.0%	22,500
福岡	0.0%	51.6%	48.4%	0.0%	12.9%	19.4%	41.9%	22.6%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	3.2%	10,333
バスガイド大阪	0.0%	0.0%	100%	0.0%	0.0%	0.0%	100%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	100%	10,000

2022年春闘 → 乗務員のみ (a, b, c, d, e)

(4)

	設問4 a. 休憩期間			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					
	1 8時間 未満	2 8時間 以上	3 11時間 以上	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	NA		
総計	9.6%	19.8%	66.8%	2.2%	53.3%	26.2%	2.0%	4.6%	52.6%	39.4%	1.8%	2.5%	56.2%	35.8%	3.9%
ハイタク計	9.8%	20.1%	68.1%	2.0%	54.5%	26.4%	1.8%	4.7%	53.8%	39.9%	1.6%	2.5%	57.7%	36.0%	3.8%
技職計	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
自教計	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
バス計	6.6%	25.0%	55.3%	13.2%	39.5%	35.5%	10.5%	3.9%	38.2%	46.1%	11.8%	3.9%	30.3%	53.9%	11.8%
バスガイド計	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
北海道	15.2%	30.3%	39.4%	15.2%	42.4%	9.1%	3.0%	12.1%	57.6%	27.3%	3.0%	18.2%	54.5%	24.2%	3.0%
山形	0.0%	50.0%	0.0%	50.0%	0.0%	0.0%	50.0%	50.0%	0.0%	0.0%	50.0%	50.0%	0.0%	0.0%	50.0%
宮城	15.1%	25.6%	52.3%	7.0%	58.1%	23.3%	4.7%	2.3%	60.5%	33.7%	3.5%	0.0%	58.1%	38.4%	3.5%
福島	5.7%	34.3%	51.4%	8.6%	48.6%	31.4%	8.6%	0.0%	51.4%	40.0%	8.6%	0.0%	48.6%	42.9%	8.6%
埼玉	6.9%	15.1%	75.4%	2.6%	51.7%	25.0%	5.2%	5.2%	46.1%	45.7%	3.0%	3.0%	55.2%	40.1%	1.7%
東京タク	9.6%	17.5%	71.8%	1.1%	53.8%	28.3%	1.0%	4.8%	54.7%	39.4%	1.1%	2.6%	58.5%	34.4%	4.5%
東京ハイ	4.7%	13.3%	80.0%	2.0%	59.3%	27.3%	1.3%	4.0%	48.7%	46.0%	1.3%	2.0%	43.3%	53.3%	1.3%
神奈川	9.6%	16.5%	72.3%	1.6%	63.3%	19.1%	1.6%	0.5%	64.9%	33.0%	1.6%	1.1%	74.5%	23.4%	1.1%
山梨	10.0%	25.0%	65.0%	0.0%	60.0%	15.0%	0.0%	0.0%	45.0%	55.0%	0.0%	0.0%	45.0%	55.0%	0.0%
静岡	4.6%	40.0%	55.4%	0.0%	46.2%	27.7%	0.0%	4.6%	49.2%	46.2%	0.0%	4.6%	47.7%	47.7%	0.0%
愛知	11.3%	27.4%	58.1%	3.2%	48.4%	33.9%	3.2%	0.0%	48.4%	48.4%	3.2%	1.6%	41.9%	53.2%	3.2%
京都	8.3%	75.0%	11.1%	5.6%	69.4%	11.1%	0.0%	47.2%	27.8%	25.0%	0.0%	0.0%	75.0%	22.2%	2.8%
大阪	24.3%	26.0%	49.7%	0.0%	60.4%	22.5%	0.6%	3.0%	56.8%	40.2%	0.0%	2.4%	58.0%	39.1%	0.6%
山口	0.0%	36.4%	54.5%	9.1%	81.8%	9.1%	9.1%	0.0%	72.7%	18.2%	9.1%	0.0%	90.9%	0.0%	9.1%
福岡	8.3%	33.3%	58.3%	0.0%	58.3%	16.7%	0.0%	0.0%	58.3%	41.7%	0.0%	0.0%	66.7%	33.3%	0.0%
長崎	5.3%	26.3%	57.9%	10.5%	36.8%	52.6%	10.5%	0.0%	31.6%	57.9%	10.5%	0.0%	52.6%	36.8%	10.5%
大分	7.3%	39.0%	36.6%	17.1%	48.8%	14.6%	17.1%	0.0%	43.9%	39.0%	17.1%	0.0%	36.6%	46.3%	17.1%
鹿児島	4.3%	65.2%	30.4%	0.0%	43.5%	0.0%	0.0%	0.0%	47.8%	52.2%	0.0%	4.3%	60.9%	34.8%	0.0%
東京	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
大阪	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
神奈川	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
鹿児島	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
東京	6.7%	20.0%	66.7%	6.7%	40.0%	40.0%	6.7%	3.3%	36.7%	50.0%	10.0%	3.3%	40.0%	46.7%	10.0%
大阪	0.0%	13.3%	86.7%	0.0%	66.7%	33.3%	0.0%	0.0%	46.7%	53.3%	0.0%	0.0%	33.3%	66.7%	0.0%
福岡	9.7%	35.5%	29.0%	25.8%	25.8%	32.3%	19.4%	6.5%	35.5%	38.7%	19.4%	6.5%	19.4%	54.8%	19.4%
バスガイド大阪	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

2022年春闘

乗務員のみ←

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)

(5)

	設問4			設問5											
	1	2	3	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
	よくある	時々ある	ない	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	労働条件守られず	割増賃金不払い	人手が足りない	技術など継承ない	コロナ対策	福利厚生充実ない
総計	2.6%	18.7%	74.9%	2.1%	23.7%	19.7%	20.3%	8.4%	4.8%	2.6%	2.9%	5.4%	5.7%	13.9%	19.4%
ハイタク計	2.7%	19.3%	76.1%	1.9%	23.9%	20.1%	20.1%	8.5%	4.4%	2.5%	2.9%	4.9%	5.3%	14.1%	19.3%
技職計	-	-	-	-	4.0%	0.0%	28.0%	8.0%	28.0%	8.0%	0.0%	36.0%	28.0%	4.0%	8.0%
自教計	-	-	-	-	25.8%	29.0%	12.9%	6.5%	19.4%	3.2%	6.5%	22.6%	12.9%	0.0%	22.6%
バス計	1.3%	6.6%	80.3%	11.8%	21.1%	5.3%	27.6%	2.6%	9.2%	3.9%	0.0%	9.2%	11.8%	15.8%	27.6%
バスガイド計	-	-	-	-	0.0%	0.0%	100%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	100%	0.0%
北海道	3.0%	21.2%	69.7%	6.1%	24.2%	24.2%	15.2%	15.2%	0.0%	3.0%	6.1%	6.1%	0.0%	3.0%	12.1%
山形	50.0%	0.0%	0.0%	50.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	50.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	50.0%	0.0%
宮城	1.2%	4.7%	90.7%	3.5%	4.7%	18.6%	30.2%	5.8%	2.3%	4.7%	5.8%	17.4%	5.8%	7.0%	9.3%
福島	0.0%	5.7%	85.7%	8.6%	34.3%	2.9%	34.3%	5.7%	20.0%	5.7%	0.0%	14.3%	2.9%	11.4%	20.0%
埼玉	0.0%	23.3%	75.0%	1.7%	18.5%	12.5%	18.5%	6.0%	7.8%	3.0%	3.4%	6.5%	2.2%	15.9%	28.9%
東京タク	3.7%	20.5%	74.2%	1.6%	25.1%	24.0%	15.8%	10.2%	3.1%	2.0%	2.4%	2.7%	4.9%	14.8%	19.2%
東京ハイ	1.3%	30.0%	67.3%	1.3%	34.7%	15.3%	62.7%	6.7%	4.7%	3.3%	4.7%	2.0%	18.0%	6.7%	12.0%
神奈川	0.5%	15.4%	82.4%	1.6%	21.8%	14.9%	8.0%	4.8%	6.4%	0.5%	1.6%	2.1%	6.4%	10.6%	19.7%
山梨	0.0%	5.0%	95.0%	0.0%	10.0%	15.0%	20.0%	0.0%	0.0%	5.0%	10.0%	10.0%	5.0%	0.0%	25.0%
静岡	1.5%	4.6%	93.8%	0.0%	26.2%	10.8%	32.3%	4.6%	3.1%	1.5%	0.0%	1.5%	3.1%	9.2%	26.2%
愛知	0.0%	6.5%	90.3%	3.2%	37.1%	14.5%	40.3%	0.0%	6.5%	1.6%	1.6%	12.9%	1.6%	1.6%	9.7%
京都	0.0%	2.8%	97.2%	0.0%	5.6%	0.0%	36.1%	0.0%	2.8%	16.7%	8.3%	0.0%	5.6%	22.2%	44.4%
大阪	1.8%	18.9%	79.3%	0.0%	17.2%	10.7%	24.3%	7.1%	7.7%	2.4%	1.2%	10.7%	5.3%	29.0%	18.9%
山口	0.0%	54.5%	36.4%	9.1%	9.1%	9.1%	18.2%	0.0%	9.1%	18.2%	18.2%	45.5%	0.0%	0.0%	0.0%
福岡	0.0%	25.0%	75.0%	0.0%	25.0%	0.0%	16.7%	0.0%	33.3%	0.0%	16.7%	16.7%	16.7%	16.7%	33.3%
長崎	0.0%	0.0%	89.5%	10.5%	15.8%	5.3%	68.4%	0.0%	0.0%	5.3%	0.0%	31.6%	0.0%	0.0%	15.8%
大分	0.0%	14.6%	68.3%	17.1%	22.0%	22.0%	36.6%	2.4%	12.2%	2.4%	12.2%	51.2%	4.9%	9.8%	9.8%
鹿児島	0.0%	26.1%	73.9%	0.0%	34.8%	4.3%	13.0%	13.0%	8.7%	13.0%	17.4%	0.0%	8.7%	4.3%	13.0%
東京	-	-	-	-	4.2%	0.0%	29.2%	4.2%	29.2%	8.3%	0.0%	37.5%	29.2%	0.0%	8.3%
大阪	-	-	-	-	0.0%	0.0%	0.0%	100%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	100%	0.0%
神奈川	-	-	-	-	77.8%	11.1%	0.0%	22.2%	33.3%	0.0%	11.1%	0.0%	0.0%	0.0%	44.4%
鹿児島	-	-	-	-	4.5%	36.4%	18.2%	0.0%	13.6%	4.5%	4.5%	31.8%	18.2%	0.0%	13.6%
バス	0.0%	3.3%	86.7%	10.0%	3.3%	0.0%	13.3%	0.0%	6.7%	10.0%	0.0%	13.3%	23.3%	20.0%	30.0%
大阪	0.0%	13.3%	86.7%	0.0%	20.0%	6.7%	53.3%	0.0%	6.7%	0.0%	0.0%	6.7%	6.7%	0.0%	20.0%
福岡	3.2%	6.5%	71.0%	19.4%	38.7%	9.7%	29.0%	6.5%	12.9%	0.0%	0.0%	6.5%	3.2%	19.4%	29.0%
バスガイド大阪	-	-	-	-	0.0%	0.0%	100%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	100%	0.0%

2022年春闘 はたらくみんなの要求アンケート集計用紙

(6)

	(定時制・嘱託・パート)												
	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	無回答	
	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	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		
総計	9.3%	41.0%	6.0%	5.5%	4.8%	7.4%	11.2%	0.5%	1.7%	0.1%	2.2%	17.7%	
ハイタク計	9.4%	41.0%	6.2%	5.7%	4.7%	7.5%	11.6%	0.5%	1.8%	0.1%	2.0%	17.7%	
技職計	4.0%	32.0%	4.0%	0.0%	8.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	24.0%	
自教計	6.5%	22.6%	3.2%	0.0%	12.9%	6.5%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	12.9%	6.5%	
バス計	6.6%	51.3%	0.0%	1.3%	5.3%	3.9%	0.0%	1.3%	0.0%	0.0%	7.9%	19.7%	
バスガイド計	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	
北海道	9.1%	39.4%	6.1%	0.0%	0.0%	3.0%	21.2%	0.0%	3%	0.0%	0.0%	21.2%	
山形	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	50.0%	0.0%	0.0%	0.0%	50.0%	0.0%	0.0%	0.0%	
宮城	3.5%	60.5%	1.2%	1.2%	0.0%	0.0%	16.3%	1.2%	2.3%	0.0%	2.3%	17.4%	
福島	8.6%	25.7%	0.0%	0.0%	11.4%	0.0%	8.6%	0.0%	5.7%	0.0%	0.0%	14.3%	
埼玉	5.2%	41.4%	4.3%	5.2%	4.7%	5.2%	20.3%	0.4%	3.4%	0.4%	1.7%	12.1%	
東京タク	11.2%	43.3%	7.0%	6.5%	4.7%	7.3%	11.6%	0.4%	1.6%	0.0%	2.2%	17.1%	
東京ハイ	6.0%	32.0%	0.7%	3.3%	4.0%	0.7%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	18.0%	
神奈川	5.9%	37.8%	8.5%	5.3%	6.9%	20.7%	13.8%	0.0%	1.6%	1.1%	1.1%	25.5%	
山梨	5.0%	35.0%	15.0%	5.0%	5.0%	25.0%	5.0%	0.0%	0.0%	0.0%	10.0%	0.0%	
静岡	3.1%	40.0%	7.7%	7.7%	0.0%	9.2%	12.3%	4.6%	4.6%	0.0%	0.0%	20.0%	
愛知	12.9%	24.2%	1.6%	0.0%	0.0%	6.5%	14.5%	0.0%	1.6%	0.0%	1.6%	37.1%	
京都	2.8%	25.0%	2.8%	8.3%	2.8%	0.0%	2.8%	5.6%	0.0%	0.0%	8.3%	25.0%	
大阪	5.9%	38.5%	5.3%	2.4%	6.5%	8.9%	11.2%	0.6%	2.4%	0.6%	2.4%	21.9%	
山口	9.1%	36.4%	0.0%	0.0%	0.0%	18.2%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	27.3%	
福岡	8.3%	0.0%	0.0%	8.3%	25.0%	0.0%	8.3%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	8.3%	
長崎	15.8%	26.3%	15.8%	21.1%	5.3%	0.0%	10.5%	5.3%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	
大分	7.3%	26.8%	0.0%	2.4%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	19.5%	
鹿児島	8.7%	17.4%	17.4%	8.7%	13.0%	34.8%	0.0%	4.3%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	
東京	4.2%	33.3%	4.2%	0.0%	8.3%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	25.0%	
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%	
神奈川	0.0%	0.0%	11.1%	0.0%	11.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	11.1%	0.0%	
鹿児島	9.1%	31.8%	0.0%	0.0%	13.6%	9.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	13.6%	9.1%	
東京	0.0%	53.3%	0.0%	3.3%	10.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	16.7%	13.3%	
大阪	20.0%	66.7%	0.0%	0.0%	0.0%	20.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	33.3%	
福岡	6.5%	41.9%	0.0%	0.0%	3.2%	0.0%	0.0%	3.2%	0.0%	0.0%	3.2%	19.4%	
バスガイド大阪	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	

2022年春闘 是たらくみんなの要求アンケート集計用紙

		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	無回答
		改憲反対・核廃絶	長時間労働の解消	最賃引上げ	ハラスメント禁止	雇用の安定等	景気対策など	消費税廃止	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	
総計		14.1%	20.0%	48.4%	8.6%	13.5%	27.2%	29.7%	31.5%	18.3%	6.8%	7.9%	7.7%	4.9%	47.3%	14.2%
ハイタク計		14.2%	20.0%	47.9%	8.5%	13.5%	27.4%	29.6%	30.9%	17.7%	6.7%	7.9%	7.8%	4.9%	48.9%	14.2%
技職計		8.0%	8.0%	48.0%	12.0%	16.0%	28.0%	32.0%	28.0%	36.0%	20.0%	4.0%	4.0%	8.0%	24.0%	24.0%
自教計		6.5%	32.3%	74.2%	22.6%	9.7%	9.7%	29.0%	51.6%	38.7%	0.0%	16.1%	0.0%	6.5%	0.0%	3.2%
バス計		17.1%	19.7%	56.6%	6.6%	15.8%	27.6%	30.3%	51.3%	28.9%	10.5%	3.9%	5.3%	3.9%	6.6%	15.8%
バスガイド計		0.0%	0.0%	100%	0.0%	0.0%	0.0%	100%	100%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
北海道		6.1%	6.1%	42.4%	12.1%	45.5%	15.2%	15.2%	24.2%	21.2%	24.2%	12.1%	9.1%	6.1%	15.2%	45.5%
山形		50.0%	50.0%	0.0%	50.0%	50.0%	0.0%	0.0%	100%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
宮城		26.7%	7.0%	61.6%	1.2%	20.9%	16.3%	44.2%	24.4%	19.8%	10.5%	4.7%	8.1%	4.7%	41.9%	8.1%
福島		14.3%	22.9%	57.1%	11.4%	8.6%	25.7%	34.3%	34.3%	11.4%	11.4%	2.9%	11.4%	5.7%	42.9%	5.7%
埼玉		12.1%	21.6%	57.3%	5.2%	13.8%	21.6%	31.9%	30.2%	16.4%	10.8%	6.0%	7.8%	6.5%	44.4%	14.7%
東京タク		14.6%	20.2%	44.1%	10.5%	12.8%	29.2%	28.2%	28.7%	17.6%	5.6%	9.4%	7.8%	4.7%	53.8%	12.9%
東京ハイ		9.3%	30.7%	44.0%	5.3%	18.0%	35.3%	26.7%	46.0%	20.0%	4.7%	8.0%	9.3%	4.0%	22.0%	16.7%
神奈川		7.4%	19.7%	53.2%	4.3%	10.6%	20.7%	30.9%	32.4%	21.3%	9.0%	6.4%	3.2%	4.8%	49.5%	26.6%
山梨		5.0%	10.0%	85.0%	0.0%	15.0%	35.0%	35.0%	30.0%	0.0%	15.0%	0.0%	10.0%	0.0%	60.0%	0.0%
静岡		7.7%	29.2%	63.1%	0.0%	16.9%	29.2%	33.8%	38.5%	15.4%	10.8%	1.5%	10.8%	6.2%	32.3%	4.6%
愛知		17.7%	21.0%	58.1%	1.6%	8.1%	24.2%	30.6%	35.5%	17.7%	6.5%	3.2%	17.7%	1.6%	33.9%	22.6%
京都		16.7%	8.3%	44.4%	2.8%	22.2%	19.4%	47.2%	63.9%	22.2%	2.8%	0.0%	2.8%	0.0%	27.8%	19.4%
大阪		18.3%	16.6%	52.7%	5.9%	13.6%	28.4%	29.0%	33.1%	20.7%	3.6%	3.6%	5.9%	4.7%	47.9%	16.0%
山口		36.4%	9.1%	90.9%	0.0%	0.0%	0.0%	27.3%	72.7%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	63.6%	0.0%
福岡		8.3%	25.0%	66.7%	25.0%	0.0%	0.0%	33.3%	50.0%	8.3%	0.0%	16.7%	8.3%	0.0%	58.3%	0.0%
長崎		21.1%	5.3%	68.4%	10.5%	10.5%	15.8%	31.6%	31.6%	15.8%	26.3%	0.0%	10.5%	5.3%	31.6%	15.8%
大分		17.1%	14.6%	61.0%	4.9%	12.2%	24.4%	48.8%	31.7%	4.9%	14.6%	4.9%	9.8%	19.5%	19.5%	12.2%
鹿児島		8.7%	30.4%	47.8%	0.0%	4.3%	21.7%	34.8%	26.1%	26.1%	8.7%	8.7%	13.0%	4.3%	56.5%	8.7%
東京		8.3%	8.3%	45.8%	12.5%	16.7%	29.2%	33.3%	25.0%	33.3%	20.8%	4.2%	4.2%	8.3%	25.0%	25.0%
大阪		0.0%	0.0%	100%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	100%	100%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
神奈川		22.2%	66.7%	88.9%	11.1%	0.0%	0.0%	33.3%	66.7%	11.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
鹿児島		0.0%	18.2%	68.2%	27.3%	13.6%	13.6%	27.3%	45.5%	50.0%	0.0%	22.7%	0.0%	9.1%	0.0%	4.5%
東京		23.3%	10.0%	60.0%	10.0%	16.7%	30.0%	16.7%	60.0%	26.7%	3.3%	0.0%	6.7%	10.0%	0.0%	26.7%
大阪		0.0%	26.7%	53.3%	0.0%	6.7%	26.7%	53.3%	20.0%	33.3%	13.3%	13.3%	6.7%	0.0%	20.0%	26.7%
福岡		19.4%	25.8%	54.8%	6.5%	19.4%	25.8%	32.3%	58.1%	29.0%	16.1%	3.2%	3.2%	0.0%	6.5%	0.0%
バスガイド大阪		0.0%	0.0%	100%	0.0%	0.0%	0.0%	100%	100%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%

2022年春闘 はたらきみんなの要求アンケート集言→休業が行われた者のみ ← (8)

	設問7. 今年の休業期間				設問8. 休業の賃金補償				設問9. 最低賃金の補填				
	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 支払われている	2 支払われていない	3 わからない	4 無回答	
総計	31.0%	21.9%	21.6%	22.1%	3.4%	22.9%	17.4%	8.4%	27.5%	49.3%	12.1%	30.3%	8.3%
ハイタク計	31.8%	22.3%	21.7%	21.0%	3.3%	23.6%	17.8%	8.4%	26.5%	49.3%	12.5%	30.3%	7.9%
技職計	0.0%	4.0%	28.0%	52.0%	16.0%	4.0%	0.0%	4.0%	76.0%	24.0%	4.0%	4.0%	68.0%
自教計	3.2%	16.1%	16.1%	61.3%	3.2%	0.0%	12.9%	9.7%	64.5%	58.1%	0.0%	32.3%	9.7%
バス計	17.1%	11.8%	19.7%	46.1%	5.3%	5.3%	6.6%	10.5%	43.4%	53.9%	3.9%	35.5%	6.6%
バスガイド計	100%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	100%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	100%	0.0%
北海道	39.4%	24.2%	12.1%	18.2%	6.1%	18.2%	42.4%	9.1%	9.1%	45.5%	21.2%	30.3%	3.0%
山形	50.0%	0.0%	0.0%	50.0%	0.0%	0.0%	0.0%	50.0%	0.0%	0.0%	50.0%	0.0%	50.0%
宮城	23.3%	18.6%	40.7%	15.1%	2.3%	38.4%	12.8%	7.0%	22.1%	73.3%	7.0%	17.4%	2.3%
福島	42.9%	8.6%	31.4%	14.3%	2.9%	14.3%	51.4%	5.7%	20.0%	71.4%	8.6%	14.3%	5.7%
埼玉	25.0%	27.2%	26.7%	18.1%	3.0%	18.1%	25.4%	9.5%	25.4%	28.0%	31.0%	34.9%	6.0%
東京タク	32.0%	25.7%	19.0%	20.4%	2.9%	25.4%	15.6%	9.2%	24.6%	51.9%	7.4%	30.8%	10.0%
東京ハイ	52.0%	12.0%	18.0%	14.7%	3.3%	51.3%	18.7%	3.3%	19.3%	68.0%	4.7%	26.0%	1.3%
神奈川	48.4%	10.6%	25.0%	10.6%	5.3%	42.0%	17.6%	4.3%	21.8%	57.4%	7.4%	33.5%	1.6%
山梨	30.0%	10.0%	60.0%	0.0%	0.0%	20.0%	50.0%	0.0%	5.0%	15.0%	70.0%	15.0%	0.0%
静岡	1.5%	20.0%	73.8%	1.5%	3.1%	29.2%	36.9%	1.5%	20.0%	60.0%	3.1%	32.3%	4.6%
愛知	9.7%	25.8%	40.3%	21.0%	3.2%	14.5%	29.0%	9.7%	32.3%	35.5%	25.8%	35.5%	3.2%
京都	94.4%	0.0%	0.0%	2.8%	2.8%	52.8%	11.1%	25.0%	11.1%	11.1%	58.3%	19.4%	11.1%
大阪	13.6%	11.8%	7.7%	59.8%	7.1%	5.3%	10.1%	12.4%	69.2%	27.8%	32.5%	33.7%	5.9%
山口	9.1%	0.0%	0.0%	81.8%	9.1%	0.0%	0.0%	0.0%	90.9%	27.3%	63.6%	0.0%	9.1%
福岡	41.7%	8.3%	33.3%	8.3%	8.3%	25.0%	33.3%	0.0%	25.0%	25.0%	50.0%	25.0%	0.0%
長崎	15.8%	15.8%	57.9%	10.5%	0.0%	31.6%	15.8%	0.0%	26.3%	68.4%	5.3%	26.3%	0.0%
大分	12.2%	9.8%	22.0%	53.7%	2.4%	7.3%	17.1%	12.2%	51.2%	41.5%	17.1%	34.1%	7.3%
鹿児島	52.2%	13.0%	30.4%	4.3%	0.0%	34.8%	17.4%	4.3%	8.7%	0.0%	87.0%	13.0%	0.0%
東京	0.0%	4.2%	29.2%	50.0%	16.7%	4.2%	0.0%	4.2%	75.0%	20.8%	4.2%	4.2%	70.8%
大阪	0.0%	0.0%	0.0%	100%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	100%	100%	0.0%	0.0%	0.0%
神奈川	0.0%	11.1%	11.1%	77.8%	0.0%	0.0%	11.1%	0.0%	77.8%	77.8%	0.0%	0.0%	22.2%
鹿児島	4.5%	18.2%	18.2%	54.5%	4.5%	0.0%	13.6%	13.6%	59.1%	50.0%	0.0%	45.5%	4.5%
東京	10.0%	0.0%	0.0%	83.3%	6.7%	0.0%	6.7%	13.3%	76.7%	30.0%	3.3%	56.7%	10.0%
大阪	20.0%	13.3%	40.0%	13.3%	13.3%	40.0%	6.7%	0.0%	40.0%	73.3%	13.3%	13.3%	0.0%
福岡	22.6%	22.6%	29.0%	25.8%	0.0%	61.3%	6.5%	12.9%	12.9%	67.7%	0.0%	25.8%	6.5%
バスガイド大阪	100%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	100%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	100%	0.0%

2022年春闘 はたらきあみなんの要求アンケート集計用紙 (9)

	設問10. 売上減少(比)										設問11. ひどい月収					
	1 40% 未満	2 40~60 %未満	3 60~80 %未満	4 80% 以上	5 わから ない	無回答	1 2万円 未満	2 2~4万 円未満	3 4~6万 円未満	4 6~8万 円未満	5 8~10万 円未満	6 10万円 以上	無回答			
総計	18.8%	35.9%	19.9%	3.2%	10.8%	11.4%	2.2%	4.0%	5.4%	8.4%	13.3%	52.9%	13.6%			
ハイタク計	19.2%	37.3%	20.6%	3.1%	9.0%	10.8%	2.3%	4.1%	5.6%	8.6%	13.7%	52.6%	12.9%			
技職計	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	4.0%	96.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	4.0%	96.0%			
自教計	6.5%	0.0%	3.2%	9.7%	74.2%	6.5%	0.0%	3.2%	0.0%	0.0%	6.5%	80.6%	9.7%			
バス計	11.8%	1.3%	5.3%	7.9%	61.8%	11.8%	1.3%	2.6%	1.3%	1.3%	1.3%	73.7%	18.4%			
バスガイド計	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	100%	0.0%	0.0%	0.0%	100%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%			
北海道	12.1%	30.3%	24.2%	3.0%	9.1%	21.2%	0.0%	6.1%	9.1%	3.0%	27.3%	36.4%	18.2%			
山形	50.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	50.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	50.0%	0.0%	50.0%			
宮城	43.0%	29.1%	11.6%	7.0%	8.1%	1.2%	5.8%	8.1%	3.5%	20.9%	30.2%	29.1%	2.3%			
福島	25.7%	34.3%	20.0%	2.9%	17.1%	0.0%	0.0%	2.9%	0.0%	14.3%	17.1%	62.9%	2.9%			
埼玉	21.1%	36.6%	21.6%	4.3%	12.1%	4.3%	0.4%	6.0%	8.6%	10.8%	24.6%	45.7%	3.9%			
東京タク	17.2%	38.0%	21.2%	2.5%	6.8%	14.3%	2.2%	3.3%	3.7%	5.7%	11.1%	56.4%	17.6%			
東京ハイ	16.0%	24.7%	34.7%	3.3%	18.7%	2.7%	0.7%	0.7%	7.3%	2.7%	2.0%	82.7%	4.0%			
神奈川	16.0%	43.6%	21.3%	2.7%	16.0%	0.5%	1.6%	3.7%	5.3%	2.7%	14.9%	70.2%	1.6%			
山梨	35.0%	40.0%	25.0%	0.0%	0.0%	0.0%	5.0%	0.0%	30.0%	25.0%	25.0%	15.0%	0.0%			
静岡	15.4%	44.6%	15.4%	6.2%	15.4%	3.1%	0.0%	4.6%	7.7%	16.9%	23.1%	43.1%	4.6%			
愛知	25.8%	40.3%	11.3%	4.8%	14.5%	3.2%	1.6%	6.5%	12.9%	30.6%	19.4%	25.8%	3.2%			
京都	19.4%	41.7%	5.6%	8.3%	11.1%	13.9%	5.6%	8.3%	13.9%	36.1%	8.3%	16.7%	11.1%			
大阪	22.5%	36.1%	16.6%	5.3%	13.0%	6.5%	6.5%	9.5%	14.2%	21.9%	16.0%	26.0%	5.9%			
山口	36.4%	45.5%	0.0%	0.0%	9.1%	9.1%	0.0%	9.1%	45.5%	27.3%	27.3%	0.0%	9.1%			
福岡	33.3%	33.3%	16.7%	0.0%	8.3%	8.3%	25.0%	0.0%	25.0%	8.3%	41.7%	0.0%	0.0%			
長崎	52.6%	10.5%	21.1%	0.0%	5.3%	10.5%	0.0%	21.1%	15.8%	10.5%	5.3%	47.4%	0.0%			
大分	17.1%	46.3%	7.3%	2.4%	17.1%	9.8%	2.4%	0.0%	2.4%	14.6%	36.6%	24.4%	9.8%			
鹿児島	60.9%	30.4%	8.7%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	13.0%	17.4%	39.1%	21.7%	8.7%	0.0%			
東京	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	4.2%	95.8%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	4.2%	95.8%			
大阪	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%			
神奈川	0.0%	0.0%	11.1%	11.1%	66.7%	11.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	11.1%	77.8%	11.1%			
鹿児島	9.1%	0.0%	0.0%	9.1%	77.3%	4.5%	0.0%	4.5%	0.0%	0.0%	4.5%	81.8%	9.1%			
東京	0.0%	0.0%	3.3%	0.0%	83.3%	13.3%	0.0%	6.7%	0.0%	0.0%	0.0%	73.3%	20.0%			
大阪	33.3%	6.7%	6.7%	26.7%	20.0%	6.7%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	6.7%	86.7%	6.7%			
福岡	12.9%	0.0%	6.5%	6.5%	61.3%	12.9%	3.2%	0.0%	3.2%	0.0%	0.0%	67.7%	22.6%			
バスガイド大阪	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	100%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	100%	0.0%	0.0%	0.0%			

MEMO

MEMO