

2023年春闘方針（案）もくじ

1. 2023年春闘の位置付けと闘いの焦点	2
2. 基本的な要求・課題と闘いの力点	10
3. 闘いの基本方向と組織の強化拡大	22
4. 春闘体制、闘いの流れと統一行動	24
5. 2022年秋季年末闘争の到達点と課題	28
付 2022～23年度年組織拡大2か年計画	32

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	2022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
	2023年春闘アンケート集計結果	40

2023年春闘方針（案）

自 交 総 連

1. 2023年春闘の位置付けと闘いの焦点

自交総連は、今春闘を『コロナ危機と物価高騰に立ち向かい、食える賃金を保障しろ 23春闘』と位置付けてたたかう。

(1) コロナ危機と物価高騰に立ち向かい、食える賃金を保障させる闘いを

23春闘では、コロナ危機と物価高騰に苦しむ自交労働者の生活を守るために、くらしていける賃金・労働条件の改善をめざす闘いをすすめる。労働組合の原点に立って労働者を守るために奮闘する。

新型コロナウイルス感染症は、2020年2月の流行からいまだ終息する兆しが見えない。タクシーや観光バスの需要は政府が要請した行動制限や自粛により激減し、自交労働者のくらしが維持できないほど甚大な影響を受けている。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19年度比40%超の減少が続いた。21年度のタクシー運転者の年収はコロナ危機で減った20年よりさらに下がって平均年収は248万5700円となり、全産業労働者の平均収入（495万円）と比較すると246万円の格差となった（厚生労働省調べ）。さらに22年10月には消費者物価指数が40年8か月ぶりに3.6%も上昇するなど諸物価が高騰し、タクシー労働者の生活をいっそう深刻化させている。

コロナ禍でタクシー労働者はエッセンシャルワーカーとして働きながらも、「生活

できる賃金が確保できない」と、年齢を問わず離職が急増している。社会の行動変容が起こり、都市部では顕著に稼働率が低下し、需要が戻ると日車營收が増加するという現象が起きている。地方では、雨天や繁忙期などタクシーを使いたいときに利用できないケースが発生しており、いつでもどこでも乗れる地域公共交通としてのタクシーの役割が果たしきれていない。

タクシー労働者の賃金は歩合給が多く、コロナ禍で営業収入が激減し、「月給が数万円しかない」「生活できない」という悲鳴が多く職場で上がっている。この間、自交総連の運動の成果もあり、政府の雇用調整助成金や休業手当を活用し何とか生活を維持してきた。しかし公的生活融資資金の借り入れなどの返済もはじまり、「返済の目処が立たない」という声上がるなど、もはや猶予できない状況に陥っている。自交総連は、「食える賃金を保障しろ」署名を運動の軸に据えて全力を挙げてたたかう。

他方、全国的に運賃改定の動きが顕著になっており、運賃改定にあたっては、事業者を増収が出るような環境整備を求める

図表1 タクシー労働者と他産業労働者の労働条件格差（2021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	時間当たり賃金 円 %
タクシー労働者	200,400	2,405,200	80,500	2,485,700 50	2,063	1,205 53
産業計男性労働者	340,000	4,080,600	873,700	4,954,200 100	2,171	2,282 100
格差	139,600	1,675,400	793,200	2,468,500	-109	1,077

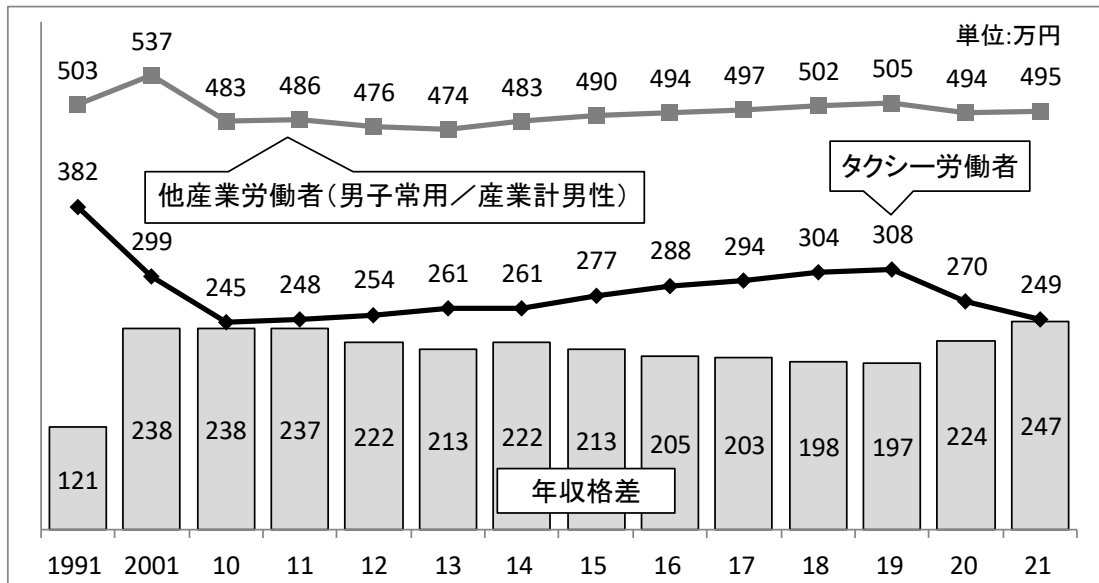
【参考】他エッセンシャルワーカー／非エッセンシャルワーカーの労働条件

販売店員	240,100	2,881,800	393,100	3,274,900	2,072	1,581
保育士	243,200	2,918,100	743,400	3,661,600	2,039	1,796
介護職員	242,400	2,909,300	529,000	3,438,400	2,010	1,711
看護師	335,800	4,029,300	852,700	4,882,000	1,990	2,453

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」

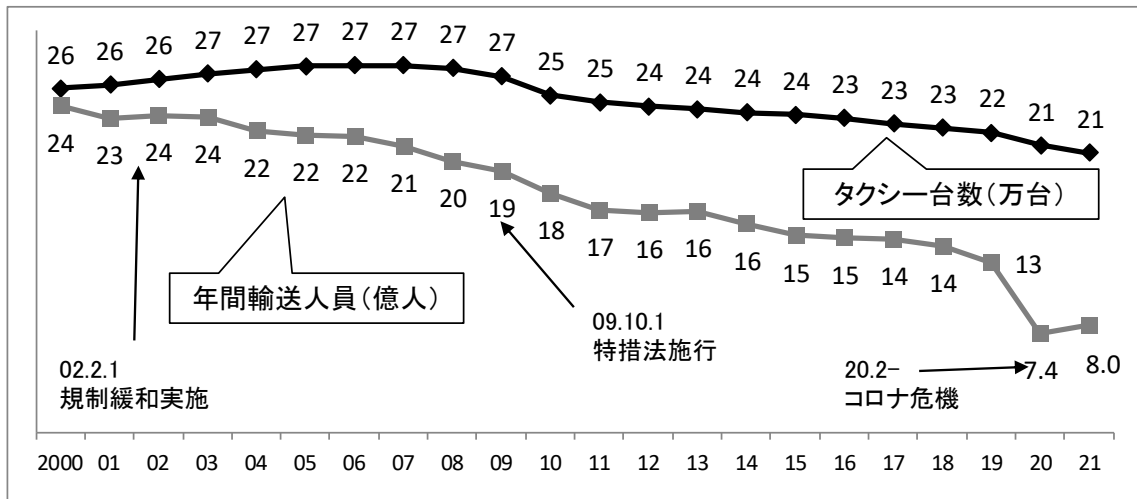
図表2 タクシー労働者と他産業労働者の年収格差の推移



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）



と同時に、運転者負担や最低賃金法違反の是正などのとりくみが必要となる。増収分を確実に労働条件に還元させる「ノースライド+アルファ」を獲得する闘いが23春闘では重要となる。

春闘をたたかう上で、会社もコロナ禍による事業廃業や破産などが各地で発生しており、「経営が厳しい」との声が上がるのが予想される。しかし、そこで働く労働者は数倍苦しい状況に置かれている。コロナ禍でいっそう顕著になった最低賃金の未払いや事故賠償金など労働者に犠牲を強いる経営方針を改めさせ、法を守らない事業者は、業界から撤退させて健全化する必要がある。

自交総連結成の原点に立ち、企業の雇用責任を追及していくには、まず職場で討議し、要求を出すことが重要である。そして、交渉をすすめるなかで、経営状況を見抜く力を養うことも忘れてはならない。一度切り下げられた賃金、労働条件を取り戻すには、どれだけの労力が必要かはこれまでの先人たちの闘いが物語っている。経営状況などしっかり分析し対応することは当然で、安易な妥協は許されない。

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。新型コロナや物価高騰というかつてない危機のなかでこそ、基本に立ち返って労働組合が役割を果たし、労働条件改善のための交渉を経営者で行い、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。

本来の賃金要求は、社会的水準の労働条件の獲得であり、その要求(21年の他産業労働者との賃金格差246万円の是正)は

引き続き目標として掲げていく。社会的水準の労働条件への接近をめざさなければ、若者や働きざかりの世代に敬遠される職業となり、持続的な発展もあり得ない。経営者には、その点でも理性ある行動と誠意ある回答をする責任がある。

そして、規制緩和を肯定する道路運送法の抜本改正の必要性は、この間のコロナ禍でいみじくも立証された。政府・国土交通省は需給調整などを可能とする法律に再整備しタクシー労働者の賃金を改善して持続可能な地域公共交通を維持していく責務がある。

自動車教習所は、少子化による構造的な入所者減が続いている。高齢者講習は増加しているが入所減を補うものとはなっていない。これらを背景に、コスト削減、パートや契約指導員の導入、長時間労働の押しつけ、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。

観光バスは、コロナで深刻な打撃を受けており、危機打開のために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。規制緩和こそが度重なる重大事故の温床となっており、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、要求の前進をかちとるために、団結を固めた闘争体制を確立し、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、粘りつよく交渉していく。

図表4 タクシーと他産業労働者の賃金格差（都道府県別、2021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	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	231.34	479.35	-248.01	1,968	2,184	-216	1,176	2,195	-1,019
青森	173.77	417.47	-243.70	1,800	2,172	-372	965	1,922	-957
岩手	229.70	432.46	-202.76	2,256	2,196	60	1,018	1,969	-951
宮城	246.66	495.25	-248.59	1,980	2,160	-180	1,246	2,293	-1,047
秋田	200.94	420.99	-220.05	1,968	2,160	-192	1,021	1,949	-928
山形	194.64	450.13	-255.49	2,076	2,172	-96	938	2,072	-1,135
福島	275.29	472.70	-197.41	1,992	2,184	-192	1,382	2,164	-782
茨城	227.98	535.64	-307.66	2,124	2,184	-60	1,073	2,453	-1,379
栃木	287.28	516.69	-229.41	2,064	2,160	-96	1,392	2,392	-1,000
群馬	253.83	506.62	-252.79	2,064	2,196	-132	1,230	2,307	-1,077
埼玉	303.24	525.70	-222.46	2,184	2,184	0	1,388	2,407	-1,019
千葉	286.99	518.43	-231.44	1,956	2,172	-216	1,467	2,387	-920
東京	337.56	645.49	-307.93	2,256	2,100	156	1,496	3,074	-1,577
神奈川	329.81	600.37	-270.56	2,292	2,172	120	1,439	2,764	-1,325
新潟	292.61	469.38	-176.77	2,100	2,160	-60	1,393	2,173	-780
富山	249.62	483.35	-233.73	2,076	2,148	-72	1,202	2,250	-1,048
石川	244.30	514.99	-270.69	2,280	2,184	96	1,071	2,358	-1,287
福井	282.47	489.43	-206.96	2,160	2,160	0	1,308	2,266	-958
山梨	273.51	494.36	-220.85	2,124	2,184	-60	1,288	2,264	-976
長野	278.95	499.90	-220.95	2,160	2,160	0	1,291	2,314	-1,023
岐阜	286.06	519.02	-232.96	1,872	2,184	-312	1,528	2,376	-848
静岡	236.77	518.41	-281.64	1,992	2,196	-204	1,189	2,361	-1,172
愛知	317.70	582.04	-264.34	2,196	2,196	0	1,447	2,650	-1,204
三重	256.27	542.39	-286.12	2,304	2,196	108	1,112	2,470	-1,358
滋賀	234.01	537.59	-303.58	2,292	2,184	108	1,021	2,461	-1,441
京都	189.38	543.63	-354.25	1,920	2,160	-240	986	2,517	-1,530
大阪	250.78	567.10	-316.32	1,896	2,148	-252	1,323	2,640	-1,317
兵庫	205.96	560.08	-354.12	1,824	2,160	-336	1,129	2,593	-1,464
奈良	263.17	497.11	-233.94	2,196	2,184	12	1,198	2,276	-1,078
和歌山	271.12	506.17	-235.05	2,088	2,268	-180	1,298	2,232	-933
鳥取	209.92	418.14	-208.22	1,956	2,136	-180	1,073	1,958	-884
島根	241.49	455.95	-214.46	2,064	2,148	-84	1,170	2,123	-953
岡山	232.97	490.33	-257.36	1,932	2,184	-252	1,206	2,245	-1,039
広島	228.75	521.53	-292.78	2,064	2,184	-120	1,108	2,388	-1,280
山口	239.05	509.50	-270.45	2,088	2,172	-84	1,145	2,346	-1,201
徳島	181.88	478.05	-296.17	1,980	2,124	-144	919	2,251	-1,332
香川	282.58	494.69	-212.11	2,052	2,172	-120	1,377	2,278	-900
愛媛	222.00	465.41	-243.41	2,052	2,148	-96	1,082	2,167	-1,085
高知	271.20	448.80	-177.60	1,920	2,124	-204	1,413	2,113	-700
福岡	262.41	516.16	-253.75	2,052	2,172	-120	1,279	2,376	-1,098
佐賀	214.23	452.05	-237.82	2,040	2,184	-144	1,050	2,070	-1,020
長崎	217.30	463.25	-245.95	2,148	2,172	-24	1,012	2,133	-1,121
熊本	264.96	464.36	-199.40	2,112	2,196	-84	1,255	2,115	-860
大分	290.66	473.71	-183.05	1,992	2,160	-168	1,459	2,193	-734
宮崎	222.60	427.87	-205.27	1,920	2,208	-288	1,159	1,938	-778
鹿児島	201.20	456.52	-255.32	2,220	2,172	48	906	2,102	-1,196
沖縄	187.74	406.39	-218.65	1,896	2,124	-228	990	1,913	-923
全国平均	248.57	495.42	-246.85	2,063	2,171	-109	1,205	2,282	-1,077

資料：「賃金センサス」、企業規模10人以上。

(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闘いを

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、需給調整や運賃水準のあり方で、賃金が大きく変わる。春闘で賃上げを勝ちとつても、新たな規制緩和がなされれば、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。

岸田政権は、デジタル改革等規制緩和路線を推進し、新自由主義的な改革を行っている。「ライドシェア解禁」を公約に掲げる日本維新の会が自公の補完勢力となり、その路線がいつそう加速される危険がある。2025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ず警戒をつよめなくてはならない。

いま、喫緊の課題はライドシェア解禁につながるタクシー運賃の変動運賃制度（ダイナミック・プライシング）導入の動きである。

変動運賃制度は、需要の変動にあわせて運賃が上下する仕組みで、運賃が上がったときには、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割高な運賃を支払うこととなり、運賃が下がったときには、運転者の賃金がダウンする。スマートフォンの配車アプリを使って運用するので、さらにプラットフォーム事業者の支配力がつよまり、ライドシェア（白タク合法化）への道を開きかねない。国交省は、21年に変動運賃制度の実証実験を行い、22年7月に学術者らが参加する検討会を立ち上げ十分な検証もしないまま議論をすすめている。実験結果の詳細を公表させ、弊

害を明確化し導入を阻止しなければならない。

また、大阪メトロが実証実験で運行しているオンデマンドバスや東京の定額乗り放題のMobi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、警戒をつよめ、なし崩し的な規制緩和にならないように反対していかなければならない。

新たな白タク行為として、折り畳み電動バイクを使用した「1人運転請負」という業態が出現している。グレーゾーン解消制度（経産省）を活用し、国交省や公安委員会から「違法なし」と回答を得たとして、二種免許を持たない者が運転を代行する白タク行為がプラットフォームを介在して行われている。これまでもジャスタビやcrewといったものが出現したが、コロナ禍で運行中止、撤退に追い込まれている。利用者の安全を担保しない違法なタクシー類似行為を安易に出現させる制度を廃止させなければならない。また、ライドシェアを阻止する上で重要なことは、タクシーの安全性、良質なサービスの維持、改善である。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、今春闘で大幅な賃金・労働条件の改善が必要である。

これらの闘いでカギとなるのは、利用者・国民の世論である。利用者利便を損なう変動運賃制度の実態を告発し、ライドシェア反対とあわせ世論を拡げるとともに、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、国・地方自治体の補助金増額など地域住民と共同を拡げて実現していかなければならない。

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	
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	82.9	23.0	464.2	399	
2021年10月	67.9	43.1	223.0	96.0	44,459	87.9	24.1	463.1	399	
2022年10月	65.3	48.1	242.8	116.8	49,453	97.8	27.5	423.4	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	
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	
2022年10月	55.6	47.5	194.0	92.0	35,650	112.0	21.0	387.5	400	

資料：大阪タクシー協会

(3) 全労連・国民春闘共闘と結合して、 大幅賃上げ・底上げ、公共を取り戻し、政治の転換を

日本の労働者の実質賃金が約30年も上がらないなか、急激に加速した物価高騰に対して岸田政権が国民に行った経済対策は、根本的な解決策となっていない。安倍元首相の暗殺をきっかけに大きく取り上げられた旧統一教会と自民党との長年にわたる関係、相次ぐ大臣の辞任、コロナ対策、防衛費の財源確保のための消費税増税の発言などにより、昨年12月の内閣支持率は36%まで急落した（NHK、読売新聞社調査）。

さらに賃上げの好循環をつくるため「雇用の流動化」と「多様で柔軟な働き方」を掲げ、ジョブ型雇用（限定正社員）の推進、シフト制労働契約の乱用、解雇の金銭解決や裁量労働制の対象拡大など、労働法制のさらなる規制緩和を推しすすめようとしている。プライバシーが危惧されているマイ

ナンバー、今年導入されるインボイス問題など労働者のくらしと雇用にかかわる悪政がすすめられようとしている。

全労連・国民春闘共闘は、低賃金と物価高から生活を守るために労働組合のバージョンアップをめざして、①大幅賃上げ・底上げ、労働時間短縮の実現、雇用を守り、政府の労働法制改悪・規制緩和をとめる闘い、②公務・公共体制、社会保障の充実、生活圏での公共を取り戻す闘い、③政府の改憲策動をとめ、憲法が生かされる社会——を提起している。自交総連は、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し、今春行われる統一地方選挙では、真の市民と野党の共闘を強化して、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) 組織の存在意義、再生に向け組織強化拡大を

23春闘では、すべての闘いを組織の強化拡大と結びつけて、未組織の仲間にも呼びかけながらたたかう。

コロナ禍により、労働組合のある職場では、会社と交渉して休業や保障給を支給させるなどの成果をかちとり、労働組合に対する関心は高まっている。今後、全国的に運賃改定がすすむことから、運賃改定の趣旨に反した賃下げ合理化攻撃などに対して、自交総連が労働相談の受け皿となり、諸問題を解決していけるかが組織の存在意義と再生の要となる。

労働者が困っているときこそ労働組合

の出番であり、今春闘では、会社や国、地方自治体に対して、自交総連に集まっている仲間が何を要求しているのかを未組織労働者に伝え、一緒に要求を出して実現していくことが重要となる。資本家にとっては、劣悪な労働条件でも働く未組織労働者が広範に存在する状況は、いつでも労働者の置き換えが可能となり、労働条件を押さえつけるのに好都合である。未組織労働者を放置したままでは、自分たちだけ突出した労働条件改善を獲得することはできない。職場には多くの違反行為が蔓延しており、労働基準法や最低賃金法、自動車運転

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	兆円	万円	万円	従業員 当たり 万円	億人	人	人	車両 当たり 億キロ	キロ	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
2020	5,828	177,367	240,494	42,699	283,193	0,8406	474	350	297	0.75	424	313	265	50.92	28,711	21,175	17,982

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。

者の労働時間等の改善基準告示、関係諸通達などの法令・通達の遵守・適用を求め、経営者や行政との交渉をすすめていくことが重要である。産別組織として社会的な影響力をあたえる活動を行っていくために、

「組織強化拡大2か年計画」にもとづく実増をめざして奮闘する。同時に、学習と実践で若い活動家を育てて、組織を減らさずに世代交代をはかっていく。

2. 基本的な要求・課題と闘いの力点

(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

コロナ危機と物価高騰に苦しむ現状では、労働条件改善の要求は当然であり、職場討議を経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、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勝ちとるとともに、社会的水準の労働条件の確立は当然の権利である。そのことに確信を持ち社会的水準への接近、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、経理資料を公開させ、外部機関の活用などで多方面から経営分析を行い、労働者の権利確保、それを保障する経営者の責任追及を基本的な構えとしてとりくむ。

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。

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組合員の要求をよく論議し、切実で身近な要求を確立

する。必ず勝ちとる重点要求を設定し、その獲得の徹底追求をはかる。コロナ対策を含めて職場の全労働者の要求を大切に、全員の力で改善する。

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、賃金の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。

経営側と激突するのではなく、粘りつよく交渉を重ねて経営者の理解を求め、要求の実現をめざす。

ハイヤー・自教・観光バスでは、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。

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	2020 億円	増減 %	2000 台	2020 台	増減 %	2000 万円	2020 万円	増減 %
全国	20,565	8,406	-59.1%	210,028	177,367	-15.6%	979	474	-51.6%
北海道	1,203	514	-57.3%	11,360	9,595	-15.5%	1,059	536	-49.4%
青森	264	85	-67.7%	3,389	2,399	-29.2%	778	356	-54.3%
岩手	180	65	-63.9%	2,500	2,082	-16.7%	719	312	-56.6%
宮城	378	131	-65.3%	3,996	3,625	-9.3%	945	362	-61.7%
福島	219	75	-65.7%	2,879	2,134	-25.9%	759	351	-53.7%
秋田	129	36	-71.9%	1,860	1,109	-40.4%	692	326	-52.9%
山形	109	33	-69.2%	1,308	1,212	-7.3%	830	276	-66.7%
東京	5,639	2,402	-57.4%	36,201	30,632	-15.4%	1,558	784	-49.6%
神奈川	1,367	637	-53.4%	9,506	9,653	1.5%	1,438	659	-54.2%
千葉	637	267	-58.1%	6,565	5,611	-14.5%	970	475	-51.0%
埼玉	658	313	-52.4%	6,209	5,694	-8.3%	1,060	550	-48.1%
群馬	138	46	-66.7%	2,218	1,469	-33.8%	621	312	-49.8%
茨城	225	75	-66.6%	3,476	2,605	-25.1%	649	289	-55.5%
栃木	156	50	-68.2%	2,106	1,726	-18.0%	742	288	-61.2%
山梨	86	27	-68.7%	1,204	845	-29.8%	711	317	-55.5%
新潟	270	90	-66.8%	3,495	2,551	-27.0%	771	351	-54.5%
長野	237	71	-70.2%	3,348	2,453	-26.7%	708	288	-59.3%
富山	94	26	-72.3%	1,105	814	-26.3%	854	321	-62.4%
石川	140	48	-66.1%	1,711	1,727	0.9%	820	276	-66.4%
愛知	850	362	-57.5%	9,302	7,481	-19.6%	914	483	-47.1%
静岡	442	157	-64.6%	5,557	4,497	-19.1%	796	348	-56.3%
岐阜	165	51	-69.3%	2,694	1,721	-36.1%	614	295	-51.9%
三重	109	44	-59.9%	1,562	1,121	-28.2%	698	390	-44.2%
福井	75	23	-69.8%	1,016	855	-15.8%	736	264	-64.1%
大阪	1,558	679	-56.4%	15,559	14,839	-4.6%	1,002	458	-54.3%
京都	585	198	-66.2%	6,801	5,907	-13.1%	860	334	-61.1%
兵庫	589	267	-54.7%	7,774	6,510	-16.3%	758	410	-45.9%
奈良	86	40	-53.4%	1,176	1,011	-14.0%	735	399	-45.8%
滋賀	87	39	-55.0%	1,155	1,104	-4.4%	757	357	-52.9%
和歌山	85	35	-59.1%	1,941	1,375	-29.2%	437	253	-42.2%
広島	431	199	-53.9%	5,151	5,282	2.5%	837	376	-55.0%
鳥取	58	21	-64.9%	763	624	-18.2%	766	329	-57.0%
島根	86	30	-64.8%	1,348	1,024	-24.0%	640	297	-53.6%
岡山	195	86	-55.7%	3,028	2,962	-2.2%	644	292	-54.7%
山口	173	72	-58.2%	2,656	2,202	-17.1%	650	328	-49.5%
香川	114	38	-66.9%	1,702	1,410	-17.2%	672	268	-60.1%
徳島	72	27	-62.1%	1,309	961	-26.6%	554	286	-48.4%
愛媛	180	63	-65.0%	2,346	1,888	-19.5%	768	334	-56.6%
高知	127	38	-70.3%	1,652	1,056	-36.1%	769	358	-53.5%
福岡	907	382	-57.9%	10,118	8,795	-13.1%	896	434	-51.6%
佐賀	86	34	-60.5%	1,336	1,034	-22.6%	646	330	-49.0%
長崎	291	103	-64.7%	3,179	2,352	-26.0%	916	437	-52.3%
宮崎	128	52	-59.7%	2,112	1,909	-9.6%	607	271	-55.4%
熊本	241	84	-65.2%	3,797	2,941	-22.5%	636	286	-55.1%
大分	175	59	-66.5%	2,581	1,958	-24.1%	679	300	-55.8%
鹿児島	215	83	-61.5%	4,101	3,130	-23.7%	524	264	-49.5%
沖縄	322	152	-53.0%	3,876	3,482	-10.2%	832	435	-47.7%

④ 「タクシー労働者に食える賃金を保障しろ」署名の大運動

共通の全国的な重点署名と位置付けて、タクシー労働者に食える賃金を保障させる要求を掲げる。自交総連は、タクシー労働者の生活保障と地域公共交通の維持を求める署名（「タクシー労働者に食える賃金を保障しろ」署名）を集め、政府・国土交通省へ緊急の特別対策を要請していく。

また各地方で運賃改定がすすむなかで、賃金合理化を押しつける事業者も散見さ

れる。宣伝、大衆行動による世論形成で事業者を社会的に包囲し、運輸局の認可責任を問いつつ、タクシー運転者に対して食える賃金を保障するように国の施策として支援する措置を求める署名活動を全国で展開していく。

「タクシー労働者に食える賃金を保障しろ」署名は、タクシー労働者のみならず、広範な人を対象に3万筆を目標に旺盛にとりくむ。オンライン署名なども活用して運動を拡げていき、集約後には会期中の国会へ提出する（第1次集約3月末、第2次集約4月末）。

(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

事業者コロナ対策として、雇用調整助成金や臨時休車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運転者1人当たりの営業収入の向上を実現して、最低限の労働条件を確実に確保する。

雇用調整助成金は、段階的に見直されて

いるが、制度がある限り活用できる限りは有効に活用するよう事業者を求める。

コロナによって自宅待機になった場合には、業務命令として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者のために、車内衛生設備等の拡充を事業者の責任で実施させる。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。

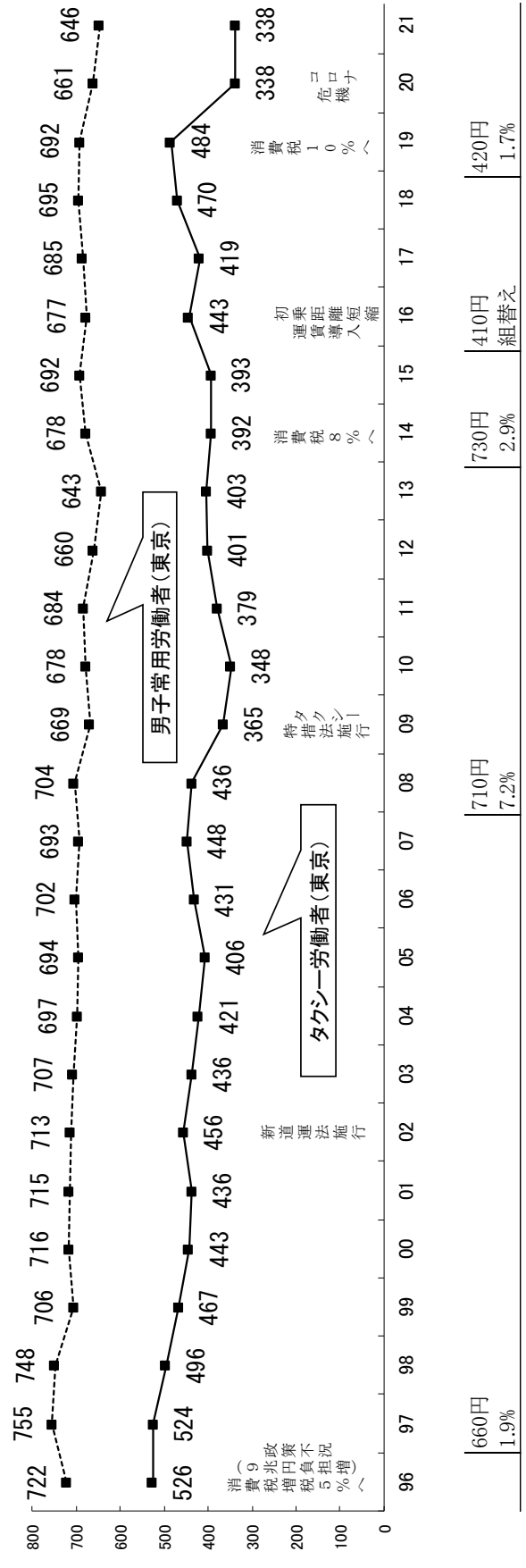
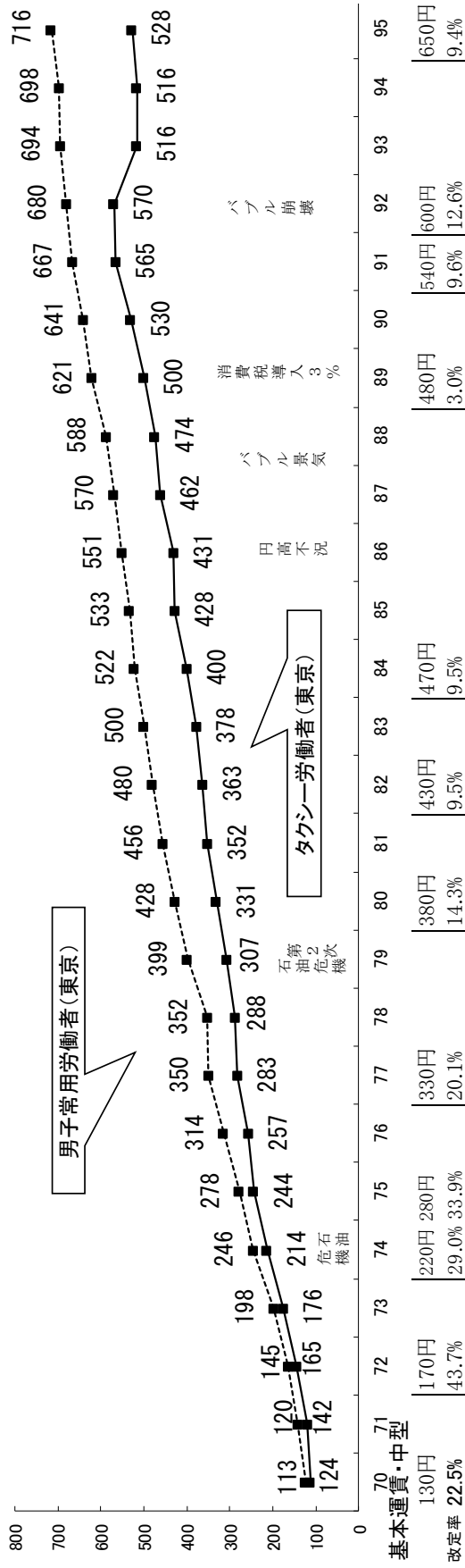
労働基準法、最低賃金法、「改正」改善基準告示などを活用し、基礎知識の学習を強化して、雇用、労働時間、賃金に関する「職場権利の総点検」をすべての地方、職場で行い、法令違反の是正をはかる。

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」は許さない。

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是正、契約更新や有給休暇の確保など非正規労働者の職場権利の確立をはかる。改正有期・パート法の「同一労働同一賃金」「均

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



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。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昨年10月

から週20時間以上に拡大されて、20時間に満たない勤務、身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、運輸規則第36条で禁止されている違法な日雇いやアルバイトは認めない。

③ 職場の確保、倒産・廃業対策

コロナ危機による倒産・廃業の増加が懸念される状況の下で、情報収集、分析を確実に行うための調査・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事業者に要求していく。

経営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) 全国的にすすむ運賃改定の備え

① タクシー労働者の賃金闘争

タクシーは、本来その労働の重要性を鑑みて、エッセンシャルワーカーとして賃金水準は他産業労働者の水準を上回るべきものである。

現状は、著しく低水準であり、その水準を引き上げるため経営側と交渉すると同時に、政府に対してタクシーに関わる交通政策闘争を展開し、経済闘争と結合してたたかう。

② ノースライドは確実に獲得する

運賃改定を先行した東京特別区・武三地区の運賃改定に関する東京地連と国交

省のレクで、同省は「査定は325通達にもとづいて、運転者の労働条件を改善することを見込んだものになっている。実績における歩合率を維持するので労働条件改善

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・賃貸ワケルームマンション（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（2021年）				差額	
		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	190,600	2,287,200	1,152	▲ 34,383	▲ 412,596	
青森県	青森市	216,083	2,592,996	1,441	1,243	822	144,100	1,729,200	900	▲ 71,983	▲ 863,796	
秋田県	秋田市	216,944	2,603,328	1,446	1,248	822	166,400	1,996,800	966	▲ 50,544	▲ 606,528	
岩手県	盛岡市	228,664	2,743,968	1,524	1,316	821	191,400	2,296,800	847	▲ 37,264	▲ 447,168	
山形県	山形市	220,284	2,643,408	1,469	1,267	822	162,200	1,946,400	918	▲ 58,084	▲ 697,008	
宮城県	仙台市	221,091	2,653,092	1,474	1,272	853	190,400	2,284,800	1,074	▲ 30,691	▲ 368,292	
福島県	福島市	221,972	2,663,664	1,480	1,277	828	227,900	2,734,800	1,240	5,928	71,136	
茨城県	水戸市	252,987	3,035,844	1,687	1,456	882	189,900	2,278,800	970	▲ 63,087	▲ 757,044	
埼玉県	さいたま市	241,879	2,902,548	1,613	1,392	956	245,900	2,950,800	1,145	4,021	48,252	
東京都	北区	249,642	2,995,704	1,664	1,436	1,041	272,100	3,265,200	1,264	22,458	269,496	
静岡県	静岡市	246,659	2,959,908	1,644	1,419	913	186,700	2,240,400	1,016	▲ 59,959	▲ 719,508	
新潟県	新潟市	242,005	2,904,060	1,613	1,392	859	175,600	2,107,200	917	▲ 66,405	▲ 796,860	
長野県	長野市	254,812	3,057,744	1,699	1,466	877	230,900	2,770,800	1,141	▲ 23,912	▲ 286,944	
愛知県	名古屋	226,945	2,723,340	1,513	1,306	955	241,700	2,900,400	1,135	14,755	177,060	
京都府	京都市	245,785	2,949,420	1,639	1,414	937	155,700	1,868,400	960	▲ 90,085	▲ 1,081,020	
岡山県	岡山市	248,511	2,982,132	1,657	1,430	862	187,500	2,250,000	1,035	▲ 61,011	▲ 732,132	
山口県	山口市	241,740	2,900,880	1,612	1,391	857	195,100	2,341,200	1,024	▲ 46,640	▲ 559,680	
香川県	高松市	221,228	2,654,736	1,475	1,273	848	215,500	2,586,000	1,049	▲ 5,728	▲ 68,736	
高知県	高知市	232,204	2,786,448	1,548	1,336	820	226,000	2,712,000	1,413	▲ 6,204	▲ 74,448	
福岡県	福岡市	227,536	2,730,432	1,517	1,309	870	209,100	2,509,200	1,089	▲ 18,436	▲ 221,232	
佐賀県	佐賀市	241,972	2,903,664	1,613	1,392	821	174,300	2,091,600	918	▲ 67,672	▲ 812,064	
長崎県	長崎市	224,792	2,697,504	1,499	1,293	821	170,900	2,050,800	854	▲ 53,892	▲ 646,704	
大分県	大分市	258,814	3,105,768	1,725	1,489	822	229,900	2,758,800	1,273	▲ 28,914	▲ 346,968	
鹿児島県	鹿児島市	237,558	2,850,696	1,584	1,367	821	166,700	2,000,400	809	▲ 70,858	▲ 850,296	
沖縄県	那覇市	246,316	2,955,792	1,642	1,417	820	151,700	1,820,400	922	▲ 94,616	▲ 1,135,392	

になる」と言及した。運転者負担についても「運転者負担の解消も、手数料などは原価の『その他運送費』に入っているのので、当然解消させる」と回答したことを踏まえ、

③ 運賃改定後のフォローアップの徹底

2022年11月10日の国交省交渉では、改定実施後の「運転者の労働条件の改善措置を講ずること」に対して、国交省として改善を精査する指標がないことが明らかになった。

また国交省は、運賃改定の留意事項として、19年12月10日付けで通達を発出している。その通達で、「改定実施後において、

今後全国的にすすむ運賃改定については、歩合率の維持・改善と運転者負担の撤廃など、ノースライド+アルファの獲得に全力を挙げてたたかう。

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、障がい者割引など事業に要する経費を運転者に負担させる慣行は見直すもの」としていることから、各事業者に認可事項を遵守させることが重要となる。運賃は社会的合意の下で認可されていることを鑑みて、賃下げ攻撃をする事業者の告発など事業者、運輸局の社会的責任を追及する。

(4) 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

コロナ危機突破の要求として、以下を国・厚生労働省へ求める。

○ 雇用調整助成金・休業支援金については、特例措置の縮減・撤廃ではなく期限延長し、不正を発生させず、分かりやすく活用しやすい制度改善を行うこと。また、歩合給労働者を雇用する事業所での雇用調整助成金の計算方法の改定について、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事

業者へ引き続き周知させること。

○ 臨時休車措置について、コロナ危機が収束するまで期間延長すること。

○ 自交労働者に対して、コロナによる自宅待機の場合には有給の特別休暇制度を事業者へ義務付けること。また、現金給付や賃金補填など自交産業を維持するために直接支援措置を行うこと。

自治体に対しては、独自の支援策と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る。

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

国土交通省に対しては、変動運賃制度の実証実験結果を今年度中にまとめていることから、詳細な原データを含めて

公開させ、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

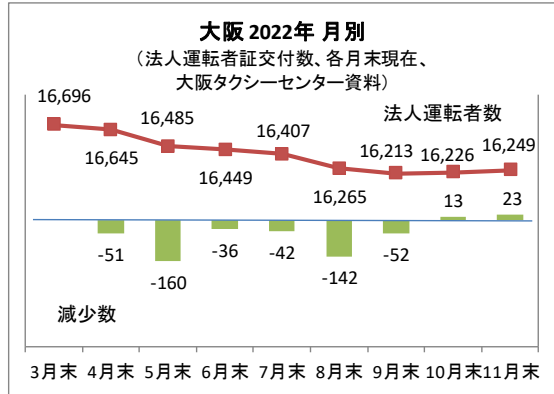
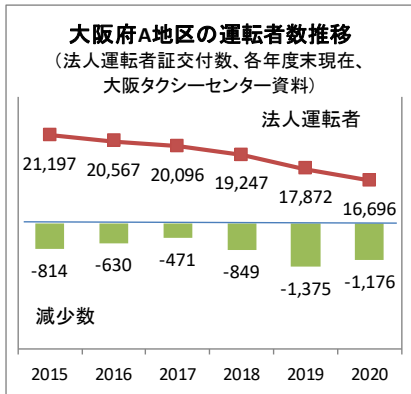
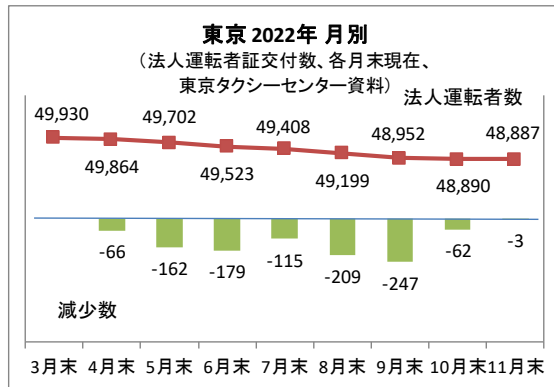
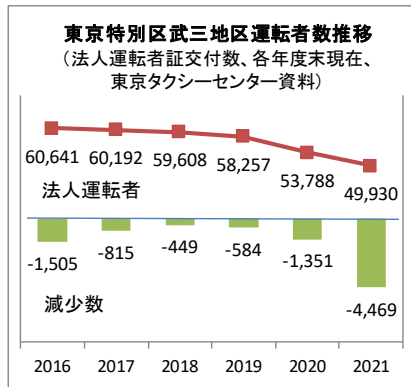
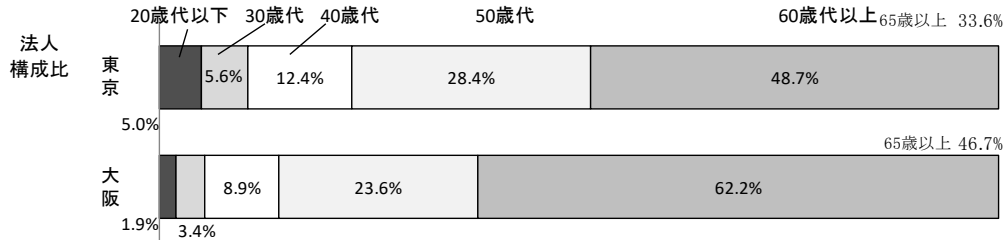
図表10 東京・大阪運転者証交付数 年齢別・年別推移

◎東京 東京タクシーセンター2022（令和4）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	720	1,411	1,202	1,434	2,110	3,731	6,022	7,438	7,267	6,485	6,757	3,041	47,618	58.3
	女性	157	133	48	59	82	115	225	188	113	65	70	17	1,272	47.5
	計	877	1,544	1,250	1,493	2,192	3,846	6,247	7,626	7,380	6,550	6,827	3,058	48,890	58.1
	構成比	1.8%	3.2%	2.6%	3.1%	4.5%	7.9%	12.8%	15.6%	15.1%	13.4%	14.0%	6.3%	100.0%	-
		5.0%		5.6%		12.4%		28.4%		48.7%					
個人	男性	0	0	0	29	162	560	1,234	1,475	1,356	1,580	2,313	1,045	9,754	64.2
	女性	0	0	0	0	3	4	16	12	14	14	11	1	75	60.8
	計	0	0	0	29	165	564	1,250	1,487	1,370	1,594	2,324	1,046	9,829	64.1
	構成比	0.0%	0.0%	0.0%	0.3%	1.7%	5.7%	12.7%	15.1%	13.9%	16.2%	23.6%	10.6%	100.0%	-
		0.0%		0.3%		7.4%		27.8%		64.4%					

◎大阪 大阪タクシーセンター2022（令和4）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	89	185	238	291	448	931	1,553	2,119	2,457	2,458	3,186	1,869	15,824	62.1
	女性	14	21	15	14	29	37	79	76	56	26	24	11	402	52.9
	計	103	206	253	305	477	968	1,632	2,195	2,513	2,484	3,210	1,880	16,226	61.9
	構成比	0.6%	1.3%	1.6%	1.9%	2.9%	6.0%	10.1%	13.5%	15.5%	15.3%	19.8%	11.6%	100.0%	-
		1.9%		3.4%		8.9%		23.6%		62.2%					
個人	男性	0	0	0	8	19	97	222	256	352	375	680	409	2,418	66.6
	女性	0	0	0	0	0	3	5	3	5	2	4	0	22	62.0
	計	0	0	0	8	19	100	227	259	357	377	684	409	2,440	66.6
	構成比	0.0%	0.0%	0.0%	0.3%	0.8%	4.1%	9.3%	10.6%	14.6%	15.5%	28.0%	16.8%	100.0%	-
		0.0%		0.3%		4.9%		19.9%		74.9%					



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、大阪万博に乗じた動き(おおさか維新の会)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・タクシーの活用を拡げさせるため、地方自

③ 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では、自交総連は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。しかし、タクシー・バス

④ 労働関係法の改悪に反対し、「雇用の柔軟化」を阻止する

働き方改革関連法の時間外月60時間以上は5割増(23年4月1日施行)や、有給休暇の計画付与など、労働条件改善に使える部分は活用する。新たな改悪として狙われている解雇の金銭解決制度や裁量労働

⑤ 適正な賃金水準の確保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つよまっているが、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

治体への要請、申し入れにとりくむ。地方自治体にタクシー問題を担当する部局の設置や地域公共交通へのタクシー活用について国の助成による大幅な拡充を要求する。

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。

の休息期間については「下限9時間、11時間以上を努力義務とする」という不十分な内容で改善基準告示は22年12月23日に改正され、24年4月1日から適用される。

交通安全のためには、休息期間11時間は必要な時間であり、早期の再改正をつよく求めていく。

制、ジョブ型雇用の拡大を阻止する。

コロナ危機を利用した「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転嫁するものであり、断固反対していく。

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、コロナ禍による営収の減少が賃金減少に直結するという歩合給の問題点を踏まえ、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

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
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
2019	4,004	171	48,008	127	275	109	1,147	71	527,652	97

	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
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
2019	67,885	107	47,678	146	407	76	2,389	95

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	C	D	E		
								技能検定 員兼教習 指導員	
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	
2021	1,300	1,723,923	18,305	31,033	18,301	4,590	4,482	31,145	

資料：警察庁「運転免許統計」

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、手待ち時間（＝労働時間）の賃金を払わないなど

⑥ 運転者の質を維持し、タクシー運転免許の意義を拡げる

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、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

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。

打ち出し、国交省など関係機関に対して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。運転者の登録にあたっては、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。

（5）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続くことは明らかで、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が収益改善にはつながっていない。

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。

（6）観光バスにおける政策闘争の推進

観光バスは、コロナ危機と物価高騰によって深刻な影響を受け、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。コロナ感染が縮小するなかで旅行者も増え、稼働が増え

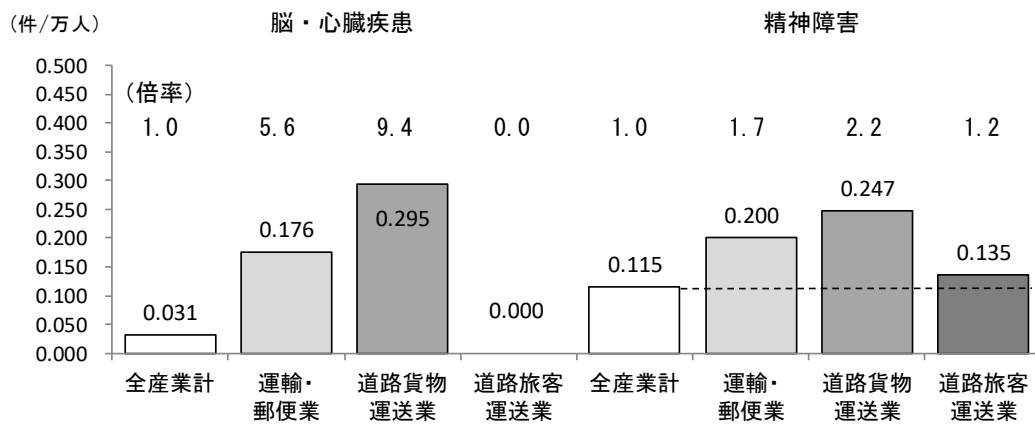
てきているが、この間の休業などで離職したバス労働者も増えている。国が行う旅行支援などで急激に需要が増え、技能がともなわない運転者による事故も起きており、安心安全が担保できないことが実証され

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		
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
2020	131		50	105	286

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、2021年度）



「過労死」等労災補償状況（2021年度）

2021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	753	155	124	19	2,346	179	106	27
構成比	100%	20.6%	16.5%	2.5%	100%	7.6%	4.5%	1.2%
うち死亡	173	43	39	2	171	12	6	0
認定	172	59	56	0	629	67	47	5
構成比	100%	34.3%	32.6%	0.0%	100%	10.7%	7.5%	0.8%
うち死亡	57	22	20	0	79	8	6	0
認定率	0.031	0.176	0.295	0.000	0.115	0.200	0.247	0.135
倍率	1.0	5.6	9.4	0.0	1.0	1.7	2.2	1.2
雇用者数	5,480	335	190	37	5,480	335	190	37

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

た。

コロナ危機から脱却するために、強力で実効ある公的支援の拡充を求めるとともに、運転者の配置にも注意を払わせていく。

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

含む安心安全を担保する改善基準告示の再改正を求め、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. 闘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

「社会的水準の労働条件は保障されるべき」という権利要求の原則的立場を貫く。その上で、それへの接近に向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職場環境の改善の視点を重視す

る。

また、要求面における多数派形成を重視し、組織内学習の徹底をはかる他、対話と宣伝の推進をはかる。

(2) みんなで決め、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、統一行動を重視して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

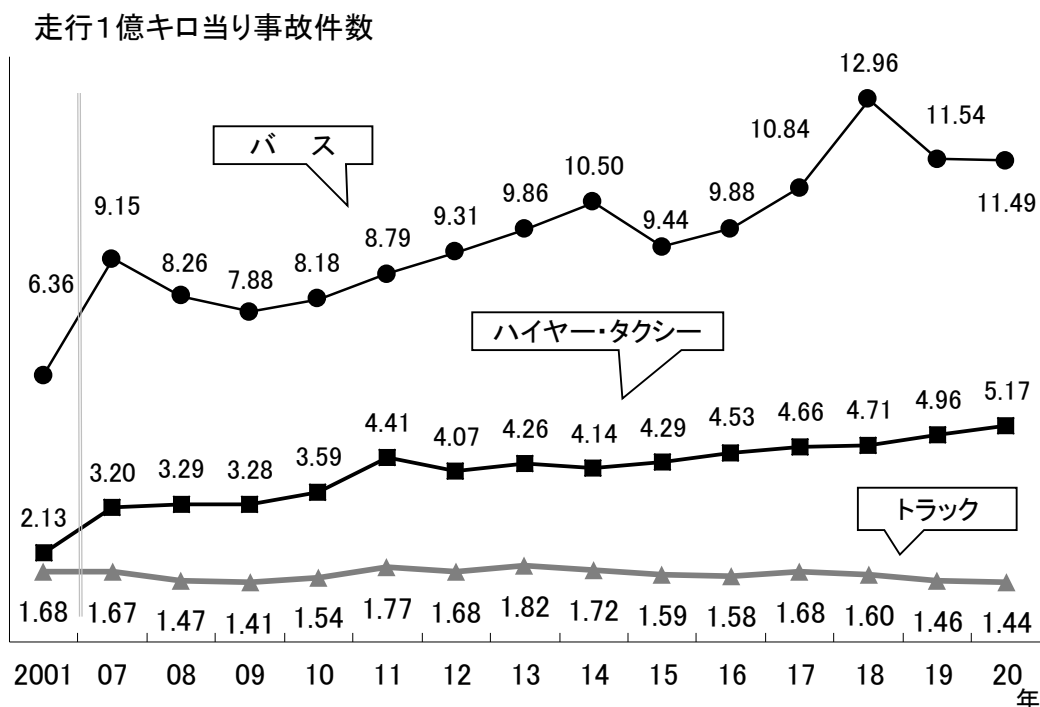
たたかう春闘の意義を学んで、統一行動については、足並みを揃え、統一的な力を集中して奮闘する。また、全労連・連合等上部団体の違いを超えた中央・地方（地域）における共同、共闘の前進に努める。

(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全力を挙げる。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 2022年度地域別最低賃金額（2022年10月～2023年9月）

単位：円

県名	最低賃金額	引上額	前年度
北海道	920	31	889
青森	853	31	822
岩手	854	33	821
宮城	883	30	853
秋田	853	31	822
山形	854	32	822
福島	858	30	828
茨城	911	32	879
栃木	913	31	882
群馬	895	30	865
埼玉	987	31	956
千葉	984	31	953
東京	1072	31	1041
神奈川	1071	31	1040
新潟	984	125	859
富山	908	31	877
石川	891	30	861
福井	888	30	858
山梨	898	32	866
長野	908	31	877
岐阜	910	30	880
静岡	944	31	913
愛知	986	31	955
三重	933	31	902
滋賀	927	31	896
京都	968	31	937
大阪	1023	31	992
兵庫	960	32	928
奈良	896	30	866
和歌山	889	30	859
鳥取	854	33	821
島根	857	33	824
岡山	892	30	862
広島	930	31	899
山口	888	31	857
徳島	855	31	824
香川	878	30	848
愛媛	853	32	821
高知	853	33	820
福岡	900	30	870
佐賀	853	32	821
長崎	853	32	821
熊本	853	32	821
大分	854	32	822
宮崎	853	32	821
鹿児島	853	32	821
沖縄	853	33	820
加重平均	961	31	930

(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。

(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、2024年（2023年度末）までを目標とした2022～23年度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、全力を挙げる。新たに設立した組織拡大特別基金を有効

に活用し、組織拡大につなげる。

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、闘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23年春闘で、たたかう労働組合のバージョンアップ「低賃金と物価高騰から生活まもる 大幅賃上げ・底上げを 軍拡・増税でなく社会

保障の充実を」をスローガンとし、以下の「3つの要求の柱」と「4つのアプローチ」の方針を掲げている。

《3つ要求の柱》

- ① 大幅賃上げ・底上げ、労働時間短縮の実現、労働法制改悪をとめるたたかい
- ② 公務・公共体制、社会保障の充実、生活圏での公共を取り戻すたたかい
- ③ 政府の改憲策動をとめ、憲法が生かされる社会を

《4つのアプローチ（戦略）》

- ① たたかう労働組合のバージョンアップをはかる
- ② 「非正規や女性差別の根絶とジェンダー平等の実現」
- ③ 組合員の力を最大限に引き出し、要求運動と拡大の結合で組織の再生をはかる
- ④ 要求実現が可能な政治への転換で要求実現をはかる

自交総連は、全労連・国民春闘共闘委員会が提起している2023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（金） 新春宣伝
- 12日（木） 春闘闘争宣言行動（日本経団連前行動）
- 24日（火） 国民春闘総決起集会（中野ゼロホール）
- 2月4日（土） 「賃金上げろ、物価高騰から生活と地域経済と公共を守れ、ケア労働者の賃上げを！ローカルビックアクション」（第1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)	2022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	65.6%	55.6%	64.1%	68.6%	71.6%	74.2%	76.2%	66.2%	74.7%	77.2%
青森	5	67.4%	59.5%	67.2%	68.9%	71.7%	81.2%	79.5%	73.2%	84.7%	87.3%
岩手	5	70.0%	61.1%	64.7%	70.0%	70.1%	70.1%	67.8%	64.7%	68.1%	74.9%
宮城	5	73.3%	60.0%	80.9%	130.9%	116.6%	98.8%	86.1%	71.8%	81.7%	74.0%
秋田	5	67.6%	58.1%	61.5%	58.8%	67.3%	71.6%	70.2%	64.8%	70.1%	75.1%
山形	5	58.5%	47.6%	52.7%	99.5%	64.4%	66.3%	65.6%	58.9%	68.9%	74.3%
福島	7	74.2%	65.2%	74.5%	114.8%	96.7%	85.1%	79.9%	71.5%	71.9%	71.8%
茨城	5	57.8%	46.9%	59.9%	81.9%	76.7%	75.7%	74.2%	64.2%	64.8%	68.7%
栃木	9	74.3%	61.6%	73.5%	83.0%	89.1%	89.6%	90.7%	78.9%	89.6%	93.3%
群馬	5	65.6%	59.2%	70.5%	75.1%	75.5%	81.6%	79.5%	73.0%	78.4%	82.1%
埼玉	5	82.6%	70.4%	78.7%	88.3%	89.7%	93.3%	87.5%	81.7%	90.0%	91.2%
千葉	6	74.6%	62.0%	72.7%	84.5%	87.8%	95.5%	95.6%	86.0%	91.2%	100.2%
東京	5	73.9%	64.0%	71.5%	79.6%	84.7%	84.4%	81.7%	77.0%	82.7%	86.4%
神奈川	5	78.1%	70.9%	80.2%	87.6%	90.8%	92.5%	87.9%	84.4%	90.0%	93.2%
山梨	5	69.9%	71.7%	69.0%	83.2%	89.9%	88.5%	82.5%	74.3%	76.4%	97.4%
新潟	5	63.7%	57.0%	68.6%	68.2%	76.4%	82.3%	79.4%	72.4%	84.2%	91.9%
富山	5	71.5%	61.3%	71.2%	81.0%	84.3%	82.3%	81.0%	75.1%	84.3%	88.4%
石川	4	58.7%	44.5%	52.3%	64.5%	67.3%	70.7%	70.5%	62.6%	69.9%	77.8%
長野	5	57.6%	46.9%	58.0%	59.2%	67.1%	74.3%	72.7%	64.8%	73.9%	84.1%
福井	5	69.9%	62.6%	72.5%	70.0%	75.1%	76.7%	72.3%	74.6%	77.1%	82.4%
岐阜	5	67.8%	59.2%	65.6%	74.0%	75.6%	79.1%	77.6%	70.9%	76.1%	80.6%
静岡	5	61.7%	50.9%	60.5%	70.1%	72.5%	74.0%	74.7%	68.9%	74.5%	82.1%
愛知	5	66.2%	54.9%	66.0%	77.2%	77.9%	81.5%	79.6%	75.9%	81.1%	80.5%
三重	5	64.4%	51.9%	65.8%	71.5%	74.6%	82.1%	79.5%	75.2%	80.1%	86.3%
滋賀	6	67.8%	63.7%	67.4%	74.1%	75.8%	80.2%	79.0%	71.2%	81.3%	82.4%
京都	6	61.9%	48.9%	62.6%	65.0%	75.8%	81.1%	79.2%	69.2%	78.7%	84.5%
大阪	5	76.7%	64.0%	75.1%	79.0%	83.1%	85.7%	84.8%	78.6%	84.2%	84.2%
兵庫	8	72.9%	61.4%	71.7%	80.2%	84.2%	88.1%	85.2%	80.3%	85.6%	87.7%
奈良	5	61.1%	55.4%	59.7%	67.9%	72.4%	77.2%	82.8%	71.2%	76.8%	81.9%
和歌山	4	69.6%	58.0%	69.0%	78.5%	77.1%	79.5%	74.0%	69.2%	81.4%	84.7%
鳥取	5	59.1%	52.1%	62.9%	62.8%	68.0%	72.5%	69.1%	64.3%	73.4%	80.0%
島根	6	55.7%	49.6%	66.9%	66.4%	67.1%	72.7%	68.6%	68.8%	77.5%	84.1%
岡山	5	72.2%	53.0%	73.3%	81.4%	85.2%	88.0%	86.3%	79.4%	89.3%	89.8%
広島	6	56.5%	52.4%	68.0%	72.3%	73.9%	76.5%	76.8%	68.0%	74.4%	81.0%
山口	5	62.8%	55.8%	69.4%	72.5%	73.4%	75.5%	73.8%	68.7%	76.2%	79.4%
徳島	5	65.7%	56.0%	65.3%	71.4%	76.8%	80.8%	87.2%	81.1%	83.5%	92.7%
香川	5	62.1%	46.4%	57.5%	65.4%	69.7%	71.4%	70.6%	68.1%	74.5%	74.7%
愛媛	6	54.1%	51.2%	55.2%	57.5%	60.3%	63.1%	60.8%	57.5%	59.4%	65.3%
高知	5	71.1%	46.6%	60.5%	73.8%	75.7%	76.2%	77.6%	66.3%	74.4%	84.9%
福岡	8	67.7%	56.7%	71.4%	78.3%	79.0%	82.4%	78.4%	73.7%	81.9%	86.9%
佐賀	9	66.6%	58.3%	71.5%	76.4%	77.3%	82.3%	75.8%	71.5%	77.3%	84.2%
長崎	5	65.3%	55.1%	82.2%	83.6%	82.1%	87.6%	86.6%	76.8%	85.6%	90.7%
熊本	6	69.4%	61.1%	69.5%	78.2%	77.4%	81.9%	75.1%	71.2%	81.7%	86.5%
大分	7	61.7%	60.2%	71.1%	65.9%	68.6%	74.3%	67.9%	63.0%	72.6%	70.2%
宮崎	5	73.3%	54.0%	80.3%	82.4%	88.4%	94.1%	89.3%	82.6%	92.2%	100.0%
鹿児島	6	69.2%	54.5%	74.7%	81.8%	81.2%	87.1%	82.8%	76.7%	85.3%	92.7%
沖縄	5	56.0%	54.7%	73.4%	75.4%	83.7%	81.2%	90.8%	83.8%	90.9%	92.7%
全国単純平均		66.7%	56.9%	68.0%	76.6%	78.1%	80.7%	78.6%	72.2%	79.2%	83.9%

注、22年4～5月の宮城・福島の営業収入は、サンプル会社の一部に3月に発生した福島沖地震に対する保険会社の調査特需があった。

- 3月2日(木) 「低賃金と物価高騰から生活を守る 賃金上げろ！
最低賃金全国一律実現！」中央大集会（日比谷野音集会）、国会行動（2000人規模）
- 8日(水) 回答指定日
- 9日(木) 全国統一行動日（統一ストライキ含む全国統一行動）
- 13日(月) 重税反対行動
- 4月14日(金) 第2次最賃デー

(2) 闘争委員会の設置と春闘準備

23年春闘を推進するため、第45回中央委員会で中央闘争委員会(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、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45回中央委員会は、1月31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開き、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あわせて、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追及する行動を、規制

緩和が実施された日の2月1日を基本に3日までのゾーンで全国的に実施する。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3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1日まで」、回答指定

日は「3月14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。

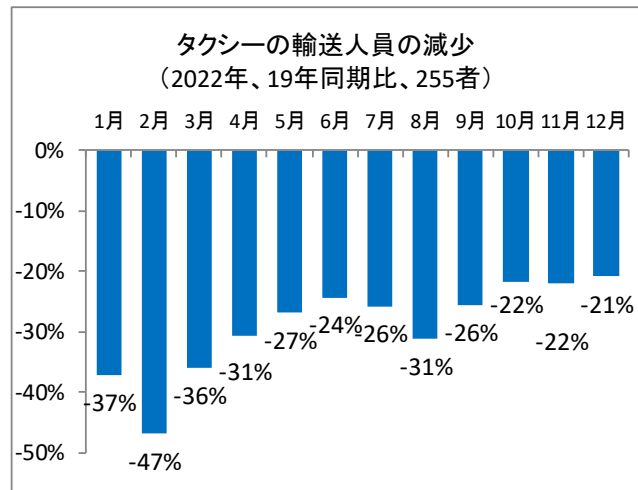
図表18 新型コロナによる事業への影響（国交省調べ）

◎タクシー輸送人員（前年同月比）の減少

2022年10月末まとめ

11, 12月は見込み、回答255者

	輸送人員 減少率
1月	-37.2%
2月	-46.9%
3月	-36.0%
4月	-30.7%
5月	-26.9%
6月	-24.3%
7月	-25.8%
8月	-31.2%
9月	-25.6%
10月	-21.7%
△ 11月	-22.0%
△ 12月	-20.9%



◎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	214	92%
申請済（未給付）	6	3%
活用に向けて検討中	6	3%
活用予定なし	7	3%
回答計	233	100%

◎タクシー雇用調整助成金の活用状況

10月末まとめ

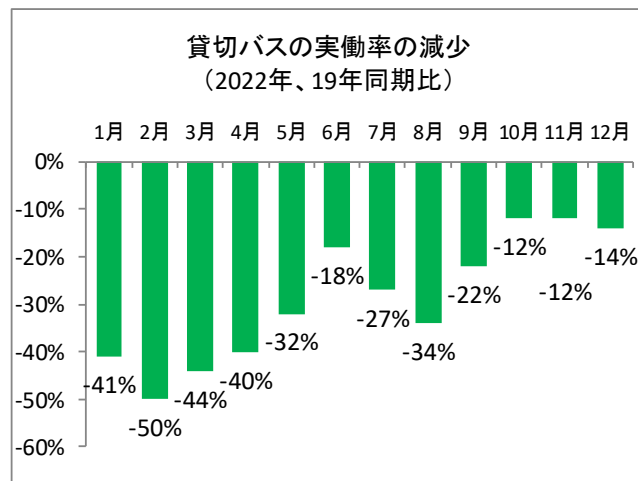
雇用調整助成金	者	%
給付済	182	79%
申請済（未給付）	3	1%
活用に向けて検討中	2	1%
活用予定なし	42	18%
回答計	229	100%

◎貸切バス実働率の減少（前年同月）

2022年10月末まとめ

11, 12月は見込み、回答57者

	実働率		減少率
	2019年	2022年	
1月	62.2%	21.2%	-41.0%
2月	73.0%	23.0%	-50.0%
3月	68.4%	24.4%	-44.0%
4月	67.8%	27.8%	-40.0%
5月	69.7%	37.7%	-32.0%
6月	62.3%	44.3%	-18.0%
7月	63.4%	36.4%	-27.0%
8月	61.5%	27.5%	-34.0%
9月	62.2%	40.2%	-22.0%
10月	64.0%	52.0%	-12.0%
△ 11月	64.4%	52.4%	-12.0%
△ 12月	48.0%	34.0%	-14.0%



◎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	51	89%
申請済（未給付）	0	0%
活用に向けて検討中	1	2%
活用予定なし	5	9%
回答計	57	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	46	81%
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	11	19%
回答計	57	100%

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あわせて3月2日に配置する。コロナ感染の状況もみながら、可能な限り多くの組合員が結集する大衆行動を計画する。

全労連は3月2日に2000人規模の日比谷野音集会での「低賃金と物価高騰から生活を守る 賃金上げろ！全国最低賃金実現！中央大集会」を基本とした中央行動を計画している。

5. 2022年秋季年末闘争の到達点と課題

自交総連は2022年9月6～7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り、タクシーで食える賃金をかちとる闘い、②変動運賃制度、新たな規制緩和反対、

白タク合法化阻止、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・10中央行動の実施

秋の中央行動は11月10日、交運共闘の統一行動にあわせて、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18人、

交運共闘全体で50人が参加した。午後から自交総連独自で、国交省・厚労省・全タク連交渉を行った。

② 全タク連、省庁交渉の実施

11月10日 国交省・厚労省・全タク連交渉
12月9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いる。

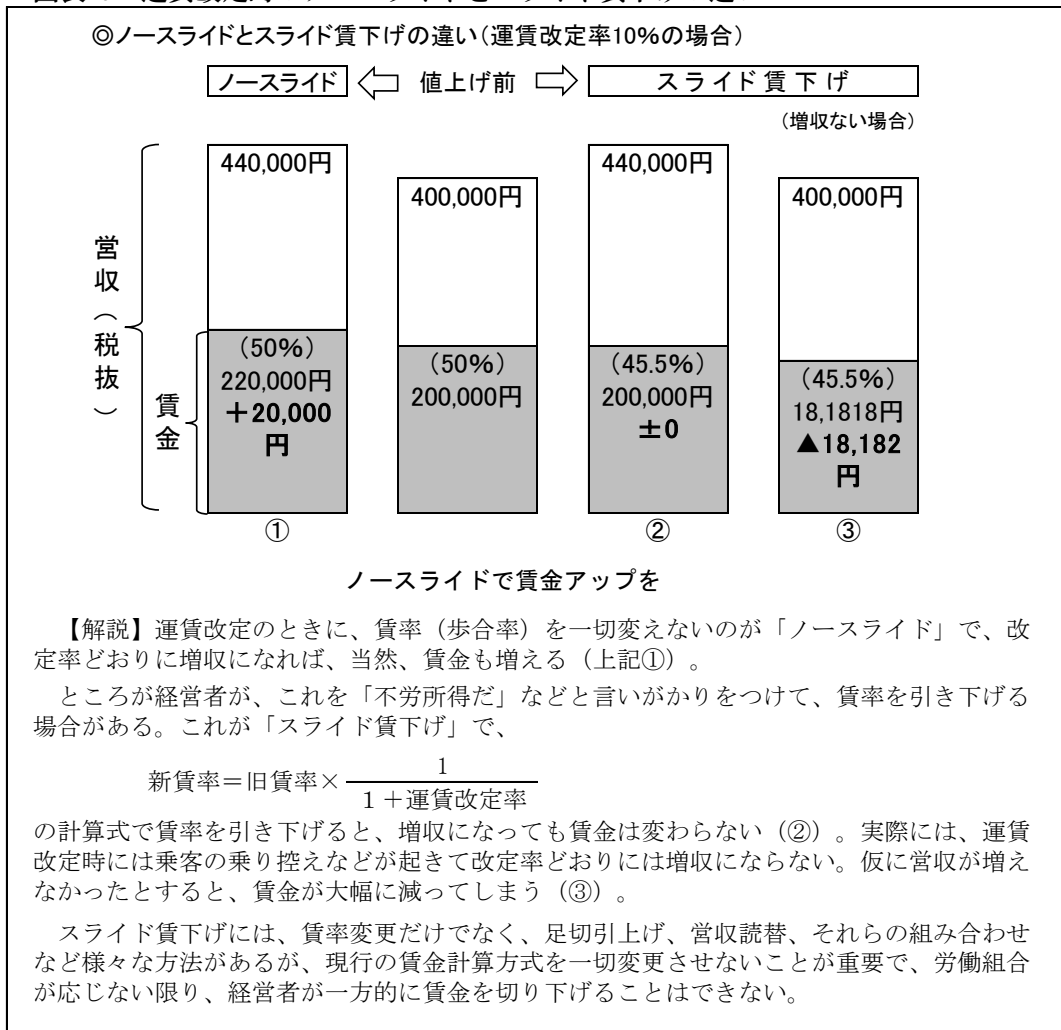
(2) 主な闘いの結果と今後の課題

① 政策闘争の到達点と課題

11月10日の厚労省交渉では、雇用調整助成金の特例・休業支援金の期限が3月末

まで延長されることを確認したが、特例措置については段階的に縮小し通常に戻していくとした。また緊急小口資金・総合支援金の返済困難時の対応として、償還がは

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・タクシードライバー	【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。

じまった段階で住民税が非課税の場合は免除。以降でも生活保護の受給者となった、重度障がい認定を受けた、債務整理を行っている場合も免除となる。またやむを得ない事情があれば1年猶予できる。

同日の国交省交渉では、臨時休車制度は、事業者が柔軟に需給調整できるよう対応している。変動運賃制については、昨年の実証実験後、7月に有識者・関係者による検討会を設置して、年度内に複数回開催したのち結論を出すとの回答を受け、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。「定額乗り放題」やオンデマンド交通については、道運法21条による実証実験を行ってきた。今後継続的な運行を行うには、地域公共交通会議での許可が必要となり、タクシーの需要を損なうことにならないか分析することが重要との考えを引き出した。折り畳みバイクを使った運転代行については、グレーゾーン解消制度によるものとして国交省の管轄外であるとした。

全国的にすすめられている運賃改定について国交省は、2019年12月に通達を发出

して、事業者に対して「改定後において運転者の労働環境の改善措置を講ずること。障がい者割引など事業に要する費用を運転者に負わせている場合は見直しする」の2点を求め、あわせて改定後に公表することとしており、フォローアップ調査や別件監査で趣旨を逸脱した事業者は指導する。運転者の労働条件改善のためにも迅速に監査していく。組合からフォローアップ調査は事業者のみならず、労働組合からも聞き取るべきとの意見に対し、「組合からの協力を得ることも検討したい」と回答した。運賃改定に際しての賃下げ事案の内容や情報の通報があり得ると、全国の運輸局に通達すると回答したので、各地方において活用するよう啓蒙していく。

改善基準告示の改正では、厚労省が当初の提案休息期間11時間に対する使用者側の猛反発を受け9時間として、11時間を努力義務と後退させた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。全労連・建交労とともに早期の見直しを求めていく。

② 職場要求の到達点と課題

全産業的には、業績が回復傾向にありながらも「この先の見通しは甘くない」など先行きの不透明感が広がっている。そういった背景があるなかで、自交総連の職場要求獲得は、年末年始手当支給を中心に、コロナ手当獲得、運賃改定時のノースライド及び労働条件改善の確認、インフルエンザワクチン接種補助、職場改善などを獲得した。一方で運賃改定が実施された東京では、賃下げを提案する事業者も存在し、東京地

連は関東運輸局へ告発した。

ハイヤー・バスなど一時金があるところでは、春先からの需要の回復傾向を背景に、一時金の全額支給やカット幅の圧縮(前年比)を獲得した。

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。

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、30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

③ 長期争議組合、解雇問題等の現況

北海道・ハイタクユニオンは、北海道乗用自動車交通共済協同組合で21年3月に雇い止めされていたが、22年2月、地裁で金銭和解となった。

福岡・太宰府タクシー労組の委員長(62歳)は、不誠実団交を追求するなかで、乗客からのクレームを理由に雇い止めされた。県労委で65歳まで雇用を命じる命令が出たが、会社は地裁に行政訴訟を提起していた。その後、22年4月に和解成立。

④ 組織強化拡大の到達点と課題

2022年12月末に京都(関西)で新規加盟があった。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、前年から引き続き増えている。

鹿児島、京都(関西)で全労連の最重点計画の「総がかり行動」が行われた。

この間、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、②1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、団交などあらゆる手段で解決をめざす——という基本に沿った丁寧な対応が労働者の信頼を勝ち得て、組合結成、組織拡大に結びついている。

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姿勢が改めて信頼を受け、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た。また全国的運賃改定の動きに応じて、「改定趣旨を守らず賃下げされているところは自交総連へ相談を」と大量宣伝・対話に打って出る必要性が増している。

労働者数の減少と高齢化にともない、組織の減少、解散・消滅する組合も少なくない。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。

2022～23 年度組織拡大2か年計画

(1) 「組織強化拡大新2か年計画」(2020-21年度)の総括

2021年1月の第43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、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こととした。

21年9月から22年8月末までの新規加盟組合は、5地方7組合77人になっている。

一方で脱退・解散は8地方9組合114人(5組合は組織統合・名称変更)となっている。

コロナ危機が深刻化して以来、タクシー労働者の離職が急速にすすんだ。このため、既存の組織での組合員の減少に歯止めがかからず、組織の脱退・消滅もあり、全体として8月末現在の組織実勢は1050人減

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. 相互レイティング お客様から乗務員の評価をいただくことは勿論、乗務員もお客様の評価を行える。</p> <p>7. ユニバーサルデザイン（UD）タクシー 車いすのまま乗車できる仕様、トランク収容量も多い</p> <p>8. タクシー全面広告 地域によって、車体への広告掲載場所が制限されています（東京では4つドア・屋上のみ）</p> <p>9. 第2種免許緩和 ・テレマティクス活用による常時運行管理 ・個々の運転情報のフィードバック強化による安全面の向上 [第2種免許取得資格] 年齢：21歳→19歳 経験：3年→1年</p> <p>10. 訪日外国人等の富裕層の需要に対応するためのサービス 増加する訪日外国人等の富裕層の需要に対応するため、高級車両・一定水準の接客ができる乗務員によるサービスを充実</p> <p>11. 乗合タクシー ・主に、バスが運行できない過疎地域等において生活交通を確保するために運行されている。 この他に空港と周辺市町村を結ぶ空港型等もある ・路線定期型のほか、デマンド型もある (追加)</p> <p>1. MaaS への積極的参画 国、地方自治体、MaaSプラットフォームと連携し、各種実証実験等に積極的に参画</p> <p>2. 自動運転技術の活用方策の検討 ・国、自動運転技術開発企業と連携し、各種実証実験に積極的に参加する等、自動運転技術における幅広い知見を深め、自動運転技術を活用した旅客自動車運送事業の在り方を検討 ・現行タクシーと共存する新たな環境作りを目指し、具体的な要望案をとりまとめる</p> <p>3. キャッシュレス決済の導入促進 クレジットカード、非接触型ICカード（交通系IC含む）、QRコード決済等について、国の支援も活用しつつ、導入を改めて促進</p> <p>4. 子育てを応援するタクシーの普及 ・「妊婦応援タクシー」及び「育児支援タクシー」の取組を全国津々浦々に普及 ・各自治体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>
--

となった。

一方で、会社からの合理化や最賃法違反などで労働者からの相談は多く、組合を結成して新規加入してくる動きもあり、労働組合への期待は高まっている。

鹿児島、京都では県労連と協力して全労連最重点計画へ登録して、宣伝・対話をすすめている。鹿児島では他産別の労働者も参加した決起集会・宣伝、京都でも他産別の労働者との総がかり宣伝やラジオCM（乗務員負担問題を告発）など、これまでにない積極的な運動を行っている。

既存組合でも、秋田で「合理化」攻撃への反撃、神奈川で差別扱い・割増賃金不払いの解消、鹿児島で最低賃金の支払いなどで運動をつよめたことが労働者の信頼をかちとって、組合に加入、他労組から移籍し

てくる労働者が増加するなどの教訓的な闘いとなった。

この間の経験を活かして、宣伝・対話、相談活動、個人加盟組織への受け入れ、組合づくりの援助をつよめ、要求実現に向けてたたかう運動をすすめていけば、組織拡大の条件が大きく広がることは明らかである。労働者の意識、要求を的確にとらえて、相談と受け入れ態勢をつくり、成果に結実させなければならない。とくに空白地方では、劣悪な労働条件を押しつけられている現状もあることから、自交総連の知名度を上げていくとりくみが必要となる。

また、組織を増やししながら今後の自交運動を担い、指導できる幹部・活動家の育成が必須となることから、組織強化、学習活動にもとりくんでいく。

(2) 2022～23年度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。組織拡大特別基金を活用し、組織拡大の目標は、22年度（2023年

9月まで）、23年度（24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上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、会社と交渉し、行政・政治を変えていくには、数の力が必要である。未組織労働者をそのままにしておいたのでは、自交総連がかちとっている労働条件を引き上げることは困難となる。特に自交総連のない空白地方では、「最低賃金放棄の承諾書を取る」など目をふさぐような劣悪な

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）

<p>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</p> <p>(運賃の変動方法及び変動幅)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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乗せできるものとする。
--

労働条件に置かれていることも事実である。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、全組合員に重ねて周知・徹底させていく。

労働組合がない、組織外に置かれている労働者は少なくない。20年の全タク連の

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取りあげ、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。

労働組合実態調査でも、組織率は35.3%でしかない。組合のある事業者数で見ても24.9%の事業者であり、75.1%の事業者で労働組合が存在していない。未組織労働者を組織していくのは組織された産別労働組合、役員の責務として奮闘していく。

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の全員参加の運動を追求することである。

1単組・支部あたりでは、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、不退職の決意をもって役割を果たさなければならない。

1単組・支部あたりでは、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、不退職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、「組織強化4か年計画（2020～23年度）」を決めた。そのなかで、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。そして労働相談から組織化への実践を強化していくことを確認した。

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。

最重点計画は、福岡地連が実践して大きな成果を上げた。引き続き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向け、地方労連と連携していくこととする。

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万全を期すること。

(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23年3月までに決め、計画を策定する。計画の策定にあたっては、1年で実増1割という基本方針を踏まえ、

② 全員参加の行動の実施と点検

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

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

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

③ 組合の民主的運営の徹底と、各地方で点検を

労働組合はもっとも民主的な組織で、組合員1人ひとりが参加する組織である。そのためには労働組合が常に民主的運営を行うことは当然のことである。

自交総連では、ほとんどの職場で毎月職場集会を実施しているが、これは自交総連

地方の実情にあわせて具体化する。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。

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。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。計画作成にあたっては、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上で、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。

のもっとも優れた組織運営である。全員参加とすることは、なかなか難しい問題でもあるが、自交労働運動をすすめる上で欠かすことのできないものである。少数意見や違う意見も出るが、それぞれの意見を尊重する。本来一致する目的で結集していることから、一致点を探求する討論方法を取ること必要となり、その粘りつよい討論があつてこそ要求に確信をもつことができ、

全組合員の意思統一のもとたかえるのである。各地連・地本は、加盟組織の組織

運営の状況を検証し、内容に応じた指導をすることも重要である。

④ 空白県・少数県対策、自教、観光バス労働者の組織化

空白県及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、観光バスの労働者を組織化の対象者として位置付け、積極的に宣伝にとりくむ。

以上

23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

23春闘アンケートは2022年10～11月に実施しました。回収は14地方2961枚で、前年より543枚少なくなっています。全体の平均年齢は56.9歳で前年より1.5歳若くなり、ハイタクも同様で57.1歳で前年より1.5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。

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」が若干減り、計64%（前年77%）。年間収入も、「減った」が53%（前年85%）となり、コロナの影響も顕著ですが、感染対策の緩和を反映しています。賃上げ要求は、平均2万6227円（前年2万9437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%（前年30%）、バス51%（前年31%）で、バスが20%増え、旅行支援などによる稼働率の増加を反映しています。それでも「8時間未満」がタク10%、バス2%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76%、バス67%、「安全確認がおろそかになる」がタク60%、バス47%、「交通事故を起こしそうになる」がタク63%、バス26%、「居

眠り運転をした」がタク24%、バス7%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、改善基準告示の再改正が求められます。

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福利厚生充実しない、④労働時間長い、⑤休暇取れない、の順でした。その他の不満は、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、昨年と変わっていません。

最低賃金が支払われないが17%も

コロナ禍に関する回答では、収入が40～80%まで減少したが50%に及び、そのことが公的資金の返済が困難、厳しいと回答する人が28%もおり、わからないが37%もいるなど、先行き不安を抱えている人が多くいます。また最低賃金が補填されているかでは、「支払われていない」という人が17.4%（前年12%）と増えています。21年よりは多少回復したとはいえコロナの影響は依然として継続しており深刻です。

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）
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
2022年	14	2,961	45.8%	11.6	14.7	56.9

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）		
	2020	2021	2022	2020	2021	2022	2020	2021	2022
ハイタク	11.8	12.1	11.5	14.4	14.7	14.5	58.7	58.6	57.1
技職	15.2	13.0	14.5	25.7	26.8	26.9	47.2	48.4	48.8
自教	24.0	36.5	19.0	23.6	19.4	18.9	53.3	49.7	47.6
バス	9.1	10.6	11.9	12.4	14.6	17.7	50.4	55.6	55.6

図3-1 年齢構成（全体）

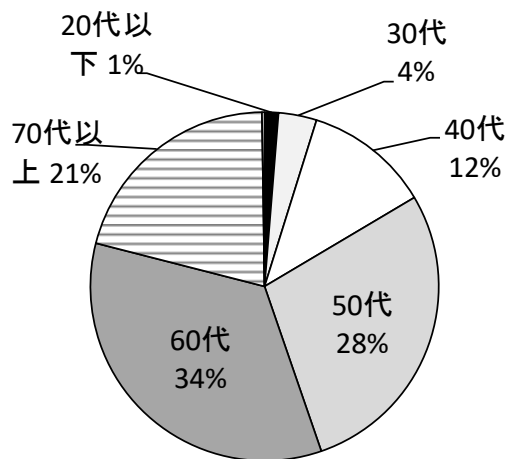


図4 女性の多い職種・地方

職種	地方	実数	%
1	自教 鹿児島	6	33.3%
2	タク 大分	9	23.1%
3	タク 埼玉	21	12.5%
4	タク 静岡	6	9.7%
5	タク 宮城	9	8.2%
6	タク 神奈川	9	6.8%
7	バス 福岡	1	5.3%
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

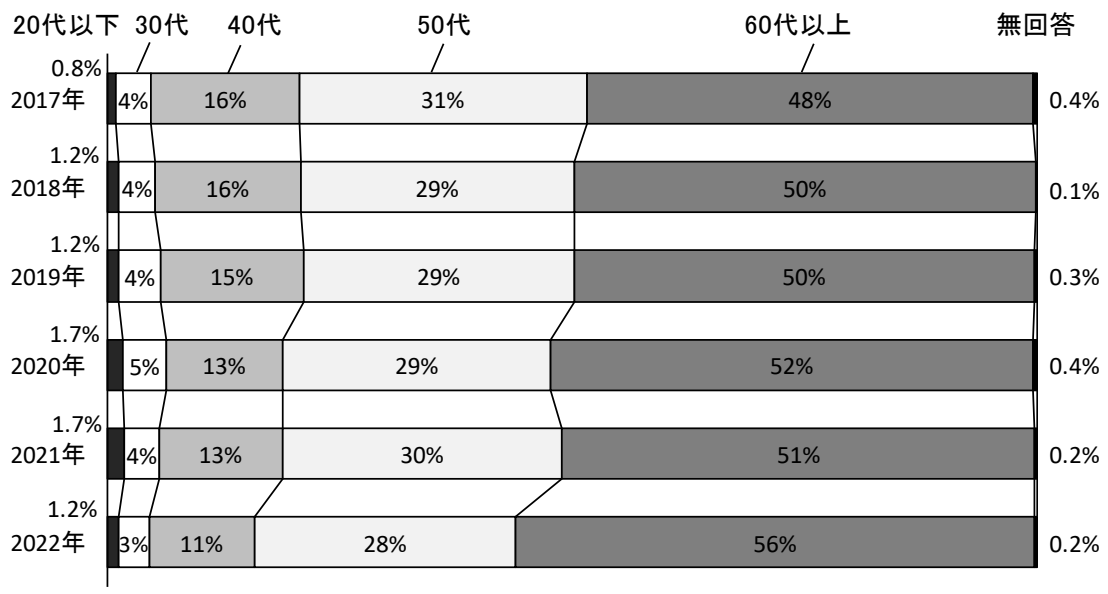


図5 「生活実感」の変化

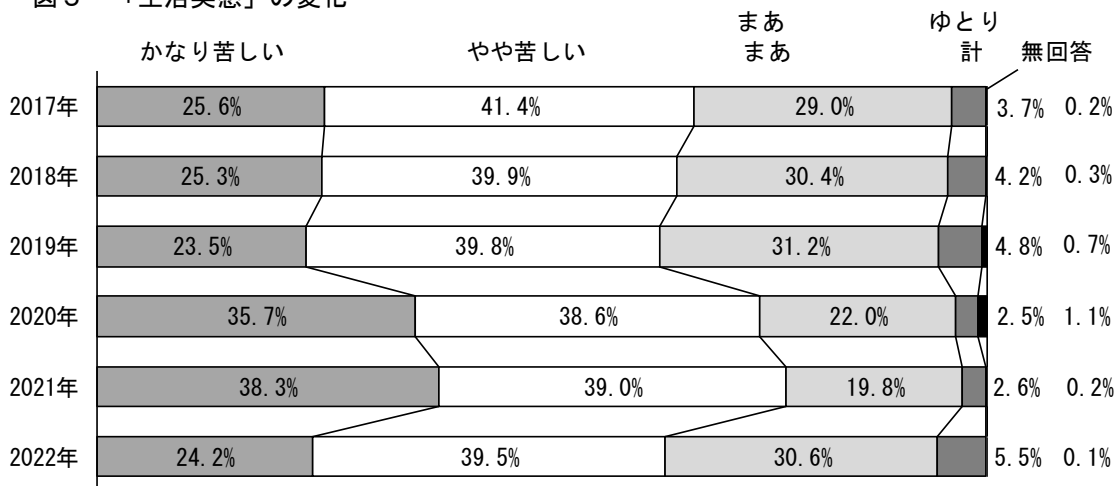


図6 収入（年間）について

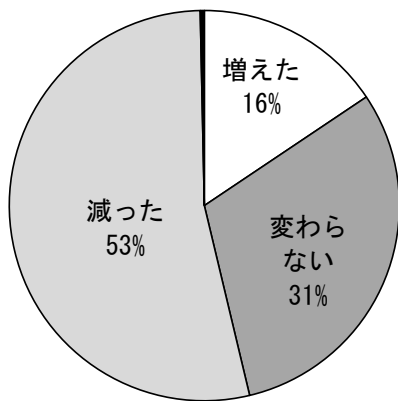


図7 賃金引き上げ要求

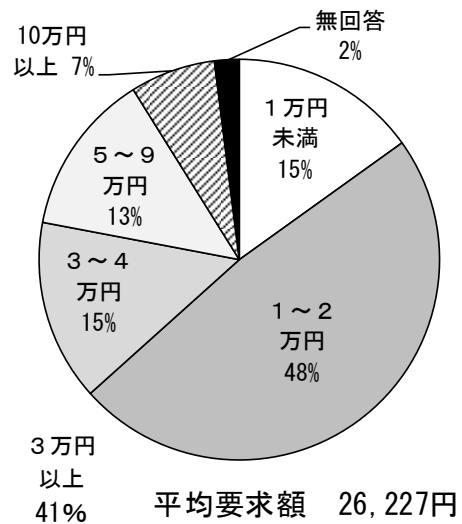


図8-1 仕事で運転中の経験（タクシー乗務員）

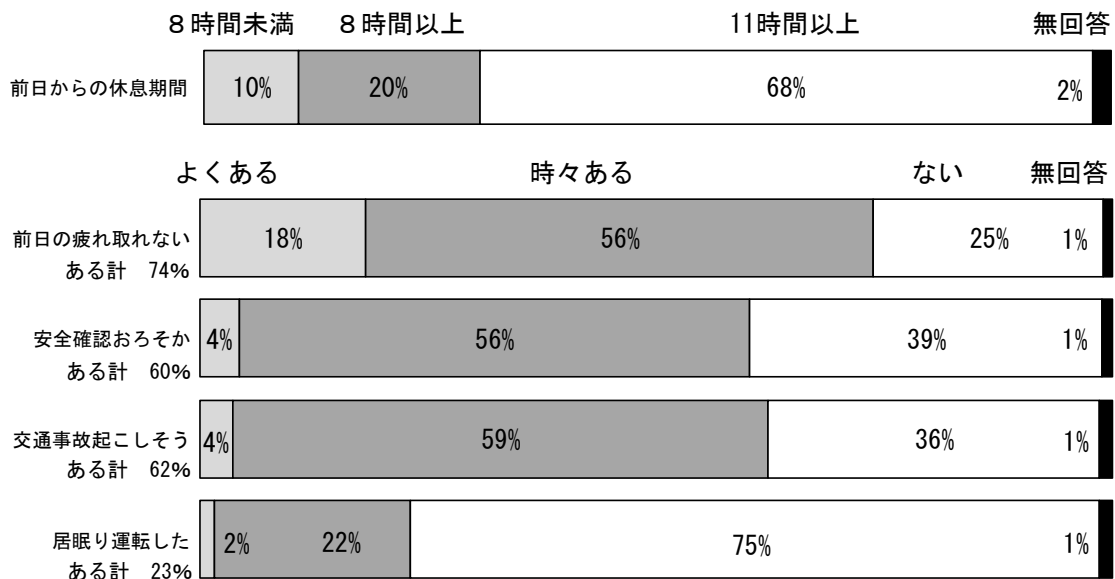


図8-2 仕事で運転中の経験（バス乗務員）

	8時間未満	8時間以上	11時間以上	無回答
前日からの休息期間	2%	49%	35%	14%
前日の疲れ取れない	ある	時々ある	ない	無回答
ある計 67%	16%	51%	19%	14%
安全確認おろそか	5%	42%	40%	14%
ある計 47%	5%	21%	60%	14%
交通事故起こしそう	5%	21%	60%	14%
ある計 26%	5%	21%	60%	14%
居眠り運転した	5%	2%	79%	14%
ある計 7%	5%	2%	79%	14%

図9 職場での不満（複数回答）

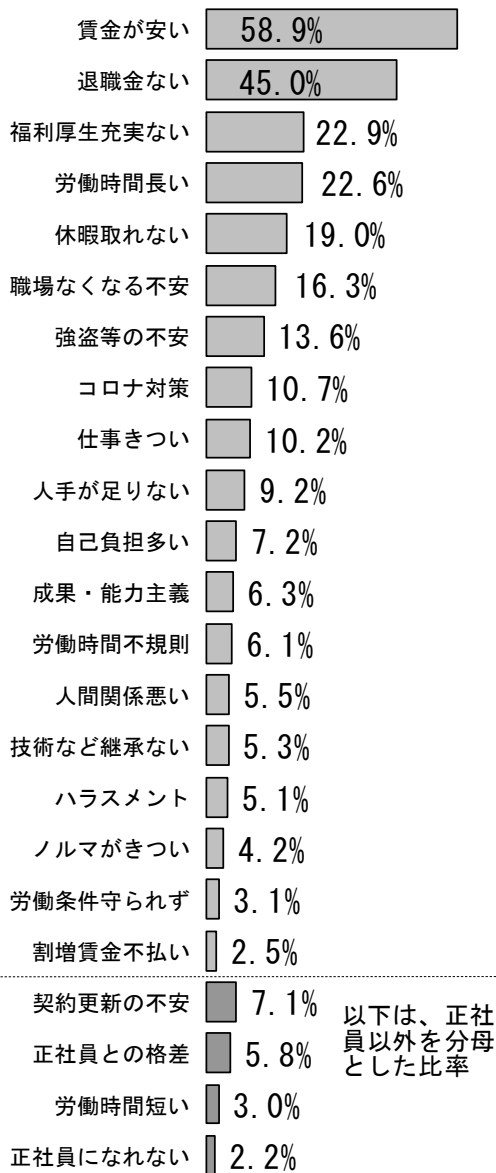


図10 政府に対する要求（複数回答）

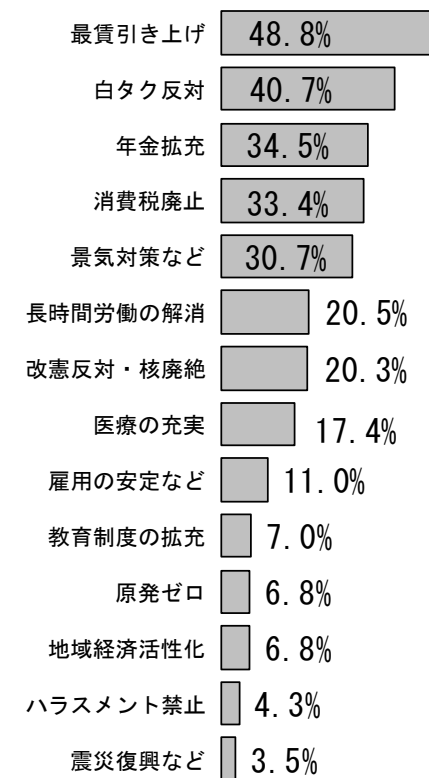


図11 職場で不満に感じること(%、複数回答)

	賃金が安い	退職金がない	労働時間長い	職場なくなる	福利厚生充実しない	人手が足りない	その他
ハイタク計	①59%	②45%	③23%		③24%		
技職計	①56%					②52%	③人間関係悪い 44%
自教計	①70%	②35%		③22%	③22%	②35%	
バス計	①67%	②53%	③44%				
ハイタク	北海道	①100%	③33%		②50%		③割増賃金不払い 33%
	宮城	①75%	②53%			③29%	
	福島	①69%	②41%			③34%	
	埼玉	①61%	②56%			③30%	
	東京タク	①56%	②48%	③25%			
	東京ハイ	①76%	③41%	②47%			
	神奈川	①74%	②45%			③30%	
	山梨	①95%	②35%			③25%	
	静岡	①63%	②40%	③32%			
	愛知	①71%		③25%	②30%		
	大阪	①54%	②35%			③28%	
	和歌山	①58%					②自己負担が多い 33%
	福岡	①53%	②47%		③37%		
	長崎	①81%			②38%		②有休が取れない 38%
大分	①67%	③33%		③33%		②51%	
技職	東京	①56%				②52%	③人間関係悪い 44%
自教	神奈川	①40%		①40%		①40%	①仕事きつい 40%
	鹿児島	①78%	③44%			②44%	①人間関係悪い 40%
バス	大阪		②55%	③45%	①67%		
	福岡	①78%	②53%	③44%			

図12 政府に対する要求で重視すべきと考えること(%、複数回答)

	最賃引き上げ	白タク反対	年金拡充	消費税廃止	景気対策など	改憲反対・核廃絶	その他
ハイタク計	①48%	②42%	③34%				
技職計	①60%	②36%	②36%	③32%	③32%		
自教計					①100%		①長時間労働の解消 100%
バス計	①77%		②47%	②47%	③37%		①地域経済活性化 100%
ハイタク	北海道	①100%		②83%	③33%	③33%	③医療の充実 33%
	宮城	①56%			②41%	③33%	
	福島	①59%	③33%		②45%	③31%	
	埼玉	①58%	②46%		③38%		
	東京タク	①46%	②44%	③34%			
	東京ハイ	①82%	③29%	③29%	②47%	③29%	
	神奈川	①52%	②50%	③39%			
	山梨	①80%	③40%	②60%		③40%	③長時間労働の解消 40%
	静岡	①60%			②39%	③34%	
	愛知	①50%	③35%	③35%	②30%		②38%
	大阪	①50%	②40%	③38%			
	和歌山	①38%		②27%	②27%	③19%	
	福岡	①47%		①47%	②42%		③37%
	長崎	①50%	③25%	③25%	③25%		③25%
大分	①54%			②41%			③長時間労働の解消 28%
技職	東京	①60%	②36%	②36%	③32%	③32%	
自教	神奈川			①100%		③40%	②長時間労働の解消 60%
	鹿児島	①61%			②50%	③39%	③医療の充実 33%
バス	大阪	①73%			②36%	③27%	②医療の充実 50%
	福岡	①78%		②63%	③50%		③長時間労働の解消 27%

図13 今年（2022年）一番ひどかったときの月収

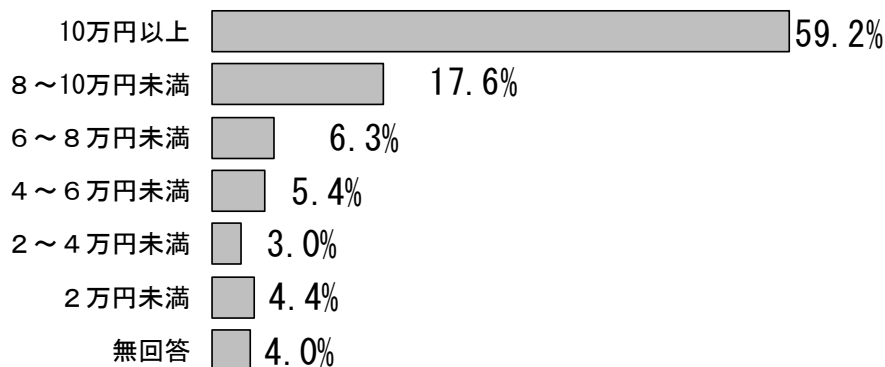


図14 一番ひどかったときの売上減少（コロナ以前比）

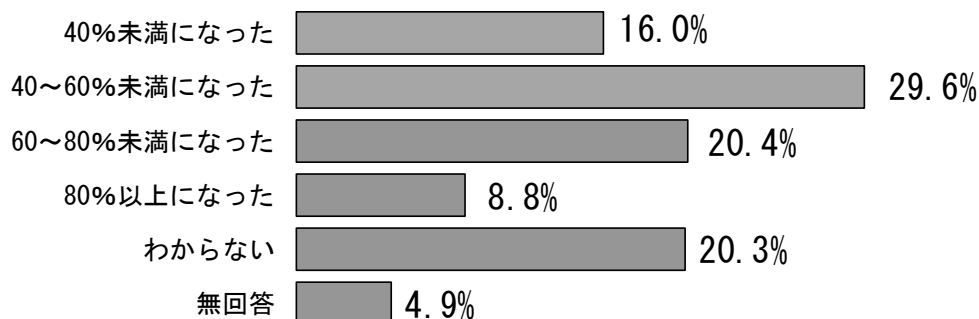


図15 最低賃金の補填をされたか

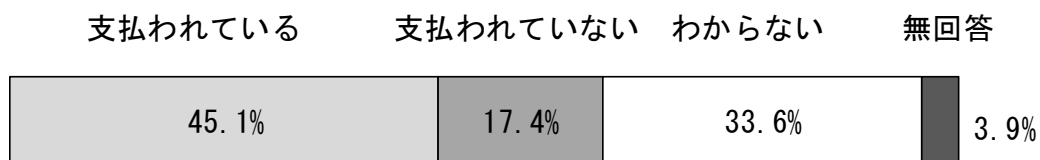


図16 公的資金の借入があるか

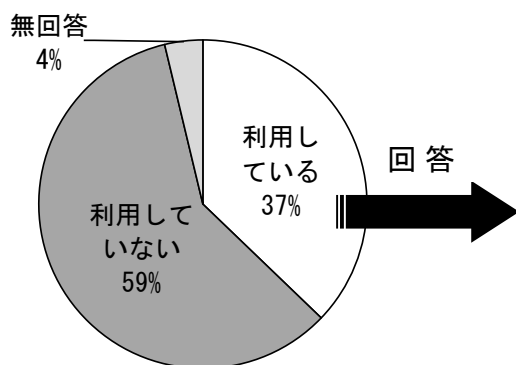
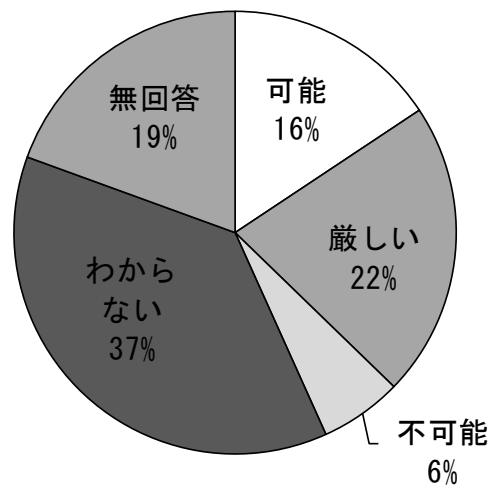


図17 借入の返済は可能か



2023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	どちらでもなし	無回答	10歳代	20歳代	30歳代	40歳代	50歳代	60歳代	
総計	6,470	2,961	45.8%	11.6	14.7	56.9	95.7%	3.9%	0.2%	0.2%	0.0%	1.2%	3.5%	11.7%	28.2%	34.3%	
ハイタク計	-	2,869	-	11.5	14.5	57.1	95.8%	3.7%	0.2%	0.2%	0.0%	1.2%	3.2%	11.4%	28.1%	34.5%	
技職計	-	25	-	14.5	26.9	48.8	100%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	8.0%	12.0%	20.0%	36.0%	24.0%	
自教計	-	23	-	19.0	18.9	47.6	73.9%	26.1%	0.0%	0.0%	4.3%	0.0%	34.8%	17.4%	4.3%	39.1%	
バス計	-	43	-	11.9	17.7	55.6	97.7%	2.3%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	4.7%	16.3%	48.8%	20.9%	
バスガイド計	-	1	-	30.0	30.0	49.0	0.0%	100%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	100%	0.0%	0.0%	
北海道	160	6	3.8%	27.8	29.8	65.8	100.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	16.7%	66.7%	
宮城	300	73	24.3%	17.8	22.3	62.8	90%	8.2%	1.4%	0.0%	0.0%	1.4%	1.4%	13.7%	14%	39.7%	
福島	-	29	-	14.6	15.1	57.4	93.1%	3.4%	3.4%	0.0%	0.0%	3.4%	3.4%	20.7%	20.7%	34.5%	
埼玉	400	168	42.0%	14.1	15.8	61.0	87.5%	12.5%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	1.2%	10.7%	29.2%	36.9%	
東京タク	3,550	1,941	55.9%	10.6	12.9	54.5	97.1%	2.4%	0.3%	0.3%	0.0%	1.4%	3.9%	12.2%	31.1%	34.5%	
東京ハイ	-	17	-	12.4	14.1	56.4	100.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	17.6%	52.9%	23.5%	
神奈川	150	133	92.0%	11.0	11.7	55.7	93%	6.8%	0.0%	0.0%	0.0%	3.0%	5.3%	18.0%	27.8%	38.3%	
山梨	10	5	50.0%	15.6	18.4	49.2	100.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	40.0%	60.0%	
静岡	150	62	41.3%	10.7	15.3	62.9	90.3%	9.7%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	6.5%	6.5%	21.0%	30.6%	
愛知	160	127	79.4%	11.9	21.0	67.6	96.1%	3.1%	0.0%	0.0%	0.8%	0.8%	0.0%	5.5%	8.7%	32.3%	
大阪	1,100	208	18.9%	14.1	19.8	65.2	99.0%	1.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.5%	7.2%	20.7%	30.8%	
和歌山	-	26	-	9.9	20.1	66.8	100%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	19.2%	34.6%	
福岡	150	19	34.0%	9.0	22.8	66.6	89.5%	5.3%	0.0%	0.0%	5.3%	0.0%	0.0%	5.3%	21.1%	21.1%	
長崎	20	16	80.0%	17.9	24.2	64.4	100.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	18.8%	56.3%	
大分	100	39	39.0%	12.8	20.9	62.6	77%	23.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	2.6%	10.3%	20.5%	30.8%	
東京	-	25	-	14.5	26.9	48.8	100%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	8.0%	12.0%	20.0%	36.0%	24.0%	
神奈川	-	5	-	38.6	38.6	64.4	100%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	100.0%	
鹿児島	-	18	-	13.5	13.4	42.9	66.7%	33.3%	0.0%	0.0%	0.0%	5.6%	44.4%	22.2%	5.6%	22.2%	
大阪	-	11	-	16.1	17.5	55.3	100.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	18.2%	54.5%	27.3%	
福岡	-	32	-	10.5	17.8	55.7	97%	3.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	6.3%	15.6%	46.9%	18.8%	
バスガイド大阪	-	1	-	30.0	30.0	49.0	0.0%	100%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	100%	0.0%	0.0%	

2023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	無回答	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	20.8%	0.2%	71.6%	13.5%	7.1%	0.3%	0.1%	7.0%	0.1%	24.2%	39.5%	30.6%	4.2%	1.3%	0.1%	
ハイタク計	21.3%	0.2%	71.1%	13.8%	7.2%	0.3%	0.1%	7.0%	0.1%	24.3%	39.4%	30.6%	4.2%	1.4%	0.1%	
技職計	0.0%	0.0%	96.0%	4.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	40.0%	40.0%	20.0%	0.0%	0.0%	0.0%	
自教計	0.0%	0.0%	47.8%	13.0%	13.0%	0.0%	4.3%	21.7%	0.0%	21.7%	47.8%	26.1%	4.3%	0.0%	0.0%	
バス計	9.3%	0.0%	97.7%	0.0%	2.3%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	9.3%	44.2%	41.9%	4.7%	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%	0.0%	100%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	
北海道	16.7%	0.0%	16.7%	83.3%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	33.3%	50.0%	16.7%	0.0%	0.0%	0.0%	
山形	30.1%	0.0%	72.6%	5.5%	1.4%	0.0%	0.0%	20.5%	0.0%	27.4%	31.5%	37.0%	4.1%	0.0%	0.0%	
宮城	17.2%	0.0%	79.3%	6.9%	0.0%	0.0%	0.0%	13.8%	0.0%	41.4%	34.5%	24.1%	0.0%	0.0%	0.0%	
福島	22.0%	0.0%	59.5%	23.2%	4.8%	0.0%	0.0%	11.3%	1.2%	32.1%	39.9%	23.8%	2.4%	1.8%	0.0%	
埼玉	16.6%	0.3%	78.3%	11.5%	3.9%	0.4%	0.1%	5.5%	0.1%	22.8%	39.7%	31.3%	4.7%	1.3%	0.2%	
東京タク	5.9%	0.0%	82.4%	11.8%	0.0%	0.0%	0.0%	5.9%	0.0%	35.3%	35.3%	23.5%	5.9%	0.0%	0.0%	
東京ハイ	7.5%	0.0%	81.2%	12.0%	1.5%	0.0%	0.0%	5.3%	0.0%	26.3%	42.1%	27.8%	2.3%	1.5%	0.0%	
神奈川	0.0%	0.0%	100.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	40.0%	60.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	
山梨	35.5%	0.0%	61.3%	6.5%	25.8%	0.0%	0.0%	6.5%	0.0%	25.8%	41.9%	24.2%	8.1%	0.0%	0.0%	
静岡	52.0%	0.8%	26.0%	26.0%	47.2%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	21.3%	42.5%	33.9%	1.6%	0.8%	0.0%	
愛知	40.9%	0.0%	45.7%	24.5%	9.6%	0.0%	0.5%	19.7%	0.0%	25.5%	38.0%	30.8%	2.9%	2.9%	0.0%	
京都	46.2%	0.0%	69.2%	7.7%	23.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	15.4%	50.0%	23.1%	7.7%	3.8%	0.0%	
大阪	47.4%	5.3%	57.9%	5.3%	21.1%	10.5%	0.0%	5.3%	0.0%	15.8%	26.3%	57.9%	0.0%	0.0%	0.0%	
山口	25.0%	0.0%	0.0%	81.3%	18.8%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	31.3%	31.3%	31.3%	6.3%	0.0%	0.0%	
福岡	35.9%	0.0%	59.0%	2.6%	28.2%	0.0%	0.0%	7.7%	0.0%	43.6%	25.6%	25.6%	2.6%	2.6%	0.0%	
東京	0.0%	0.0%	96.0%	4.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	40.0%	40.0%	20.0%	0.0%	0.0%	0.0%	
神奈川	0.0%	0.0%	0.0%	40.0%	0.0%	0.0%	0.0%	60.0%	0.0%	40.0%	40.0%	20.0%	0.0%	0.0%	0.0%	
鹿児島	0.0%	0.0%	61.1%	5.6%	16.7%	0.0%	5.6%	11.1%	0.0%	16.7%	50.0%	27.8%	5.6%	0.0%	0.0%	
東京	0.0%	0.0%	100.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	9.1%	27.3%	63.6%	0.0%	0.0%	0.0%	
大阪	12.5%	0.0%	97%	0.0%	3.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	9.4%	50.0%	34.4%	6.3%	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%	0.0%	100%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	
技職																

2023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	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	15.6%	30.7%	53.4%	0.3%	5.7%	9.4%	30.1%	18.2%	12.6%	2.1%	10.9%	1.9%	0.3%	6.9%	2.0%	26,227
ハイタク計	15.8%	30.2%	53.7%	0.3%	5.6%	9.3%	30.1%	18.5%	12.5%	2.1%	10.9%	2.0%	0.3%	6.8%	1.9%	26,258
技職計	20.0%	44.0%	36.0%	0.0%	0.0%	0.0%	20.0%	4.0%	20.0%	4.0%	24.0%	0.0%	0.0%	28.0%	0.0%	50,400
自教計	13.0%	56.5%	30.4%	0.0%	4.3%	13.0%	21.7%	13.0%	26.1%	0.0%	8.7%	0.0%	0.0%	0.0%	13.0%	20,375
バス計	4.7%	39.5%	55.8%	0.0%	20.9%	18.6%	37.2%	9.3%	7.0%	0.0%	2.3%	0.0%	0.0%	2.3%	2.3%	12,917
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%	0%	10,000
北海道	0.0%	0.0%	66.7%	33.3%	0.0%	0.0%	0.0%	33.3%	16.7%	0.0%	16.7%	0.0%	16.7%	16.7%	0.0%	50,833
山形	21.9%	46.6%	32%	0.0%	11.0%	27.4%	16.4%	16.4%	13.7%	0.0%	8.2%	2.7%	0.0%	2.7%	1.4%	19,583
宮城	17.2%	51.7%	31.0%	0.0%	17.2%	20.7%	24.1%	17.2%	3.4%	3.4%	6.9%	0.0%	0.0%	3.4%	3.4%	17,232
福島	9.5%	24.4%	66.1%	0.0%	6.0%	7.7%	28.0%	19.0%	9.5%	0.0%	13.1%	4.8%	0.6%	9.5%	1.8%	30,212
埼玉	18.0%	27.7%	53.9%	0.4%	4.8%	8.6%	29.7%	20.1%	12.9%	2.4%	10.6%	2.1%	0.3%	6.9%	1.5%	26,567
東京タク	0.0%	17.6%	82.4%	0.0%	5.9%	0.0%	23.5%	23.5%	5.9%	5.9%	11.8%	0.0%	5.9%	17.6%	0.0%	39,853
東京ハイ	14.3%	37.6%	48.1%	0.0%	3.0%	6.0%	26.3%	16.5%	15.0%	3.0%	14.3%	0.8%	0.0%	13.5%	1.5%	33,702
神奈川	0.0%	40.0%	60.0%	0.0%	0.0%	20.0%	0.0%	20.0%	0.0%	0.0%	60.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	35,000
山梨	8.1%	32.3%	59.7%	0.0%	9.7%	11.3%	50.0%	11.3%	4.8%	0.0%	8.1%	1.6%	0.0%	3.2%	0.0%	17,823
静岡	4.7%	42.5%	52.8%	0.0%	7.1%	7.1%	44.1%	7.9%	15.7%	0.8%	13.4%	0.8%	0.0%	1.6%	1.6%	20,660
愛知	13.9%	33.7%	52.4%	0.0%	7.7%	11.5%	32.7%	15.4%	10.6%	1.4%	10.6%	1.4%	0.0%	5.3%	3.4%	23,159
京都	7.7%	46.2%	46.2%	0.0%	0.0%	7.7%	34.6%	11.5%	19.2%	0.0%	11.5%	0.0%	0.0%	0.0%	15.4%	20,909
大阪	0.0%	63.2%	36.8%	0.0%	21.1%	21.1%	31.6%	10.5%	5.3%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	10.5%	9,412
山口	0.0%	25.0%	75%	0.0%	0.0%	0.0%	18.8%	25.0%	37.5%	12.5%	6.3%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	26,250
福岡	10.3%	30.8%	56.4%	2.6%	7.7%	12.8%	23.1%	10.3%	2.6%	2.6%	12.8%	2.6%	0.0%	17.9%	7.7%	35,764
東京	20.0%	44.0%	36.0%	0.0%	0.0%	0.0%	20.0%	4.0%	20.0%	4.0%	24.0%	0.0%	0.0%	28.0%	0.0%	50,400
神奈川	0.0%	40.0%	60.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	20.0%	40.0%	0.0%	20.0%	0.0%	0.0%	0.0%	20.0%	32,500
鹿児島	16.7%	61.1%	22.2%	0.0%	5.6%	16.7%	27.8%	11.1%	22.2%	0.0%	5.6%	0.0%	0.0%	0.0%	11.1%	17,344
東京	0.0%	36.4%	63.6%	0.0%	27.3%	0.0%	27.3%	0.0%	18.2%	0.0%	9.1%	0.0%	0.0%	9.1%	9.1%	24,750
大阪	6.3%	40.6%	53.1%	0.0%	18.8%	25.0%	40.6%	12.5%	3.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	9,219
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%	0%	10,000

2023年春闘 はたらくみんなの要求アンケート集計用紙

(4)

→乗務員のみ (a, b, c, d, e)

	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			
総計	10.1%	20.1%	65.9%	17.9%	54.6%	24.7%	1.1%	4.2%	54.9%	38.0%	1.3%	3.6%	57.2%	36.0%	1.6%
ハイタク計	10.4%	20.0%	67.5%	18.2%	55.6%	25.2%	1.0%	4.3%	56.0%	38.6%	1.1%	3.6%	58.7%	36.2%	1.4%
技職計	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
自教計	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
バス計	2.3%	48.8%	34.9%	16.3%	51.2%	18.6%	14.0%	4.7%	41.9%	39.5%	14.0%	4.7%	20.9%	60.5%	14.0%
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%	0.0%	0.0%	0.0%
北海道	0.0%	16.7%	83.3%	16.7%	66.7%	16.7%	0.0%	0.0%	50.0%	50.0%	0.0%	0.0%	33.3%	66.7%	0.0%
山形	11.0%	45.2%	43.8%	34.2%	42.5%	23.3%	0.0%	2.7%	65.8%	31.5%	0.0%	1.4%	54.8%	43.8%	0.0%
宮城	13.8%	34.5%	48.3%	13.8%	55.2%	27.6%	3.4%	3.4%	44.8%	44.8%	6.9%	3.4%	34.5%	55.2%	6.9%
福島	2.4%	4.8%	90.5%	2.4%	54.2%	26.2%	1.8%	4.8%	44.0%	48.8%	2.4%	3.0%	51.8%	42.9%	2.4%
埼玉	10.1%	16.1%	71.9%	17.7%	57.2%	24.6%	0.5%	4.1%	59.1%	36.2%	0.6%	3.9%	61.8%	33.3%	1.0%
東京タク	35.3%	35.3%	29.4%	23.5%	76.5%	0.0%	0.0%	5.9%	41.2%	52.9%	0.0%	0.0%	47.1%	52.9%	0.0%
東京ハイ	9.8%	12.8%	77.4%	19.5%	57.9%	22.6%	0.0%	3.0%	66.9%	30.1%	0.0%	3.0%	66.2%	30.8%	0.0%
神奈川	20.0%	80.0%	0.0%	60.0%	0.0%	40.0%	0.0%	0.0%	40.0%	60.0%	0.0%	0.0%	60.0%	40.0%	0.0%
山梨	8.1%	30.6%	59.7%	1.6%	53.2%	24.2%	0.0%	24.2%	45.2%	30.6%	0.0%	1.6%	51.6%	46.8%	0.0%
静岡	7.9%	61.4%	28.3%	8.7%	47.2%	41.7%	2.4%	2.4%	38.6%	55.9%	3.1%	1.6%	39.4%	55.9%	3.1%
愛知	17.8%	25.5%	55.3%	16.3%	60.6%	23.1%	0.0%	3.8%	51.0%	45.2%	0.0%	5.3%	60.6%	33.7%	0.5%
京都	26.9%	38.5%	34.6%	26.9%	46.2%	26.9%	0.0%	0.0%	50.0%	50.0%	0.0%	3.8%	57.7%	38.5%	0.0%
大阪	0.0%	47.4%	42.1%	26.3%	36.8%	26.3%	10.5%	0.0%	57.9%	31.6%	10.5%	0.0%	57.9%	31.6%	10.5%
山口	0.0%	12.5%	87.5%	25.0%	31.3%	43.8%	0.0%	0.0%	12.5%	87.5%	0.0%	0.0%	18.8%	81.3%	0.0%
福岡	17.9%	28.2%	30.8%	30.8%	28.2%	17.9%	23.1%	5.1%	35.9%	35.9%	23.1%	5.1%	25.6%	46.2%	23.1%
東京	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
神奈川	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
鹿児島	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
バス	9.1%	27.3%	54.5%	9.1%	54.5%	36.4%	0.0%	0.0%	45.5%	54.5%	0.0%	0.0%	0.0%	100.0%	0.0%
バス	0.0%	56.3%	28.1%	15.6%	50.0%	12.5%	18.8%	6.3%	40.6%	34.4%	18.8%	6.3%	28.1%	46.9%	18.8%
バスガイド大阪	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

2023年春闘 はたらくみんなの要求アンケート集計用紙

(5)

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)											
	1 よく ある	2 時々 ある	3 ない	1 賃金が 安い	2 労働時 間長い	3 休暇取れ ない	4 職場なく なる不安	5 仕事 きつい	6 人間関係 悪い	7 労働条件 守られず	8 割増賃金 不払い	9 人手が 足りない	10 技術など 継承ない	11 コロナ 対策	12 福利厚生 充実ない
総計	1.6%	20.9%	74.2%	1.6%	22.6%	19.0%	16.3%	10.2%	5.5%	3.1%	2.5%	9.2%	5.3%	10.7%	22.9%
ハイタク計	1.6%	21.5%	75.4%	1.4%	22.5%	19.5%	16.1%	10.5%	4.7%	3.1%	2.6%	8.5%	5.1%	10.9%	23.0%
技職計	-	-	-	-	0.0%	0.0%	20.0%	4.0%	44.0%	4.0%	4.0%	52.0%	12.0%	12.0%	20.0%
自教計	-	-	-	-	17.4%	0.0%	21.7%	8.7%	17.4%	0.0%	0.0%	34.8%	17.4%	8.7%	21.7%
バス計	4.7%	2.3%	79.1%	14.0%	44.2%	4.7%	30.2%	0.0%	23.3%	4.7%	0.0%	14.0%	7.0%	0.0%	18.6%
バスガイド計	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	100.0%	0.0%	0.0%	0.0%	100.0%	0.0%	0.0%	0.0%	100.0%	0.0%	0.0%
北海道	0.0%	0.0%	100.0%	0.0%	0.0%	16.7%	16.7%	0.0%	0.0%	0.0%	33.3%	0.0%	0.0%	0.0%	50.0%
山形	1.4%	12.3%	86.3%	0.0%	11.0%	20.5%	12.3%	9.6%	12.3%	5.5%	1.4%	28.8%	9.6%	6.8%	15.1%
宮城	3.4%	3.4%	89.7%	3.4%	17.2%	6.9%	24.1%	3.4%	13.8%	6.9%	3.4%	34.5%	13.8%	13.8%	27.6%
福島	0.6%	10.1%	86.9%	2.4%	16.7%	13.1%	15.5%	4.8%	6.5%	1.8%	1.2%	9.5%	5.4%	15.5%	30.4%
埼玉	1.9%	25.3%	71.6%	1.1%	24.7%	23.6%	13.8%	12.3%	3.7%	3.1%	2.8%	4.5%	5.1%	10.6%	21.7%
東京タク	0.0%	35.3%	64.7%	0.0%	47.1%	35.3%	5.9%	0.0%	0.0%	5.9%	0.0%	11.8%	0.0%	23.5%	35.3%
東京ハイ	0.8%	27.8%	71.4%	0.0%	15.8%	9.0%	12.8%	10.5%	3.8%	1.5%	1.5%	6.0%	9.8%	9.8%	30.1%
神奈川	0.0%	20.0%	80.0%	0.0%	40.0%	20.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	20.0%	40.0%	0.0%	0.0%	0.0%
山梨	0.0%	9.7%	90.3%	0.0%	33.9%	4.8%	17.7%	1.6%	4.8%	0.0%	0.0%	9.7%	3.2%	4.8%	30.6%
静岡	0.8%	6.3%	90.6%	2.4%	25.2%	10.2%	29.9%	7.1%	0.8%	0.8%	3.1%	19.7%	2.4%	7.1%	21.3%
愛知	1.9%	14.4%	83.7%	0.0%	14.9%	5.3%	25.5%	6.7%	12.0%	2.9%	2.4%	14.9%	2.4%	18.8%	27.9%
京都	0.0%	7.7%	92.3%	0.0%	11.5%	7.7%	19.2%	7.7%	3.8%	3.8%	7.7%	26.9%	7.7%	3.8%	19.2%
大阪	0.0%	21.1%	68.4%	10.5%	15.8%	5.3%	36.8%	5.3%	5.3%	15.8%	0.0%	21.1%	5.3%	15.8%	26.3%
山口	0.0%	6.3%	93.8%	0.0%	0.0%	37.5%	37.5%	12.5%	0.0%	31.3%	0.0%	37.5%	0.0%	0.0%	12.5%
福岡	0.0%	10.3%	66.7%	23.1%	10.3%	15.4%	33.3%	7.7%	10.3%	2.6%	0.0%	51.3%	2.6%	2.6%	12.8%
東京	-	-	-	-	0.0%	0.0%	20.0%	4.0%	44.0%	4.0%	4.0%	52.0%	12.0%	12.0%	20.0%
神奈川	-	-	-	-	40.0%	0.0%	20.0%	40.0%	40.0%	0.0%	0.0%	0.0%	20.0%	20.0%	40.0%
鹿児島	-	-	-	-	11.1%	0.0%	22.2%	0.0%	11.1%	0.0%	0.0%	44.4%	16.7%	5.6%	16.7%
バス	0.0%	0.0%	100.0%	0.0%	45.5%	9.1%	72.7%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	18.2%
大阪	6.3%	3.1%	71.9%	18.8%	43.8%	3.1%	15.6%	0.0%	31.3%	6.3%	0.0%	18.8%	9.4%	0.0%	18.8%
バスガイド大阪	-	-	-	-	100.0%	0.0%	0.0%	0.0%	100.0%	0.0%	0.0%	0.0%	100.0%	0.0%	0.0%

2023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	6.1%	45.0%	4.2%	6.3%	5.1%	7.2%	13.6%	0.8%	2.0%	0.6%	1.6%	21.0%	
ハイタク計	6.1%	45.1%	4.3%	6.5%	4.9%	7.4%	14.1%	0.9%	2.1%	0.6%	1.7%	21.2%	
技職計	0.0%	28.0%	4.0%	4.0%	16.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	20.0%	
自教計	8.7%	34.8%	0.0%	4.3%	8.7%	4.3%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	21.7%	
バス計	11.6%	53.5%	0.0%	0.0%	9.3%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	11.6%	
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	0.0%	33.3%	0.0%	16.7%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	17%	0.0%	16.7%	0.0%	
山形	2.7%	53.4%	0.0%	1.4%	4.1%	0.0%	8.2%	0.0%	0.0%	0.0%	1.4%	20.5%	
宮城	6.9%	41.4%	0.0%	0.0%	10.3%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	3.4%	3.4%	
福島	1.8%	56.0%	3.0%	7.1%	4.8%	5.4%	20.2%	0.0%	1.2%	0.6%	0.0%	18.5%	
埼玉	7.2%	48.0%	5.2%	7.2%	4.8%	6.4%	14.7%	0.9%	1.4%	0.8%	1.4%	20.8%	
東京タク	11.8%	41.2%	5.9%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	
東京ハイ	6.8%	45.1%	1.5%	5.3%	9.0%	24.1%	12.0%	0.8%	1.5%	0.0%	0.8%	8.3%	
神奈川	0.0%	40.0%	0.0%	0.0%	20.0%	20.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	
山梨	3.2%	30.6%	9.7%	8.1%	0.0%	14.5%	22.6%	3.2%	3.2%	0.0%	1.6%	29.0%	
静岡	7.1%	19.7%	2.4%	0.8%	0.0%	11.8%	6.3%	0.8%	9.4%	0.0%	2.4%	40.9%	
愛知	2.4%	35.1%	1.4%	8.7%	8.2%	4.8%	15.9%	1.0%	4.3%	0.0%	6.3%	24.0%	
京都	0.0%	23.1%	3.8%	0.0%	0.0%	38.5%	3.8%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	53.8%	
大阪	5.3%	47.4%	0.0%	5.3%	5.3%	0.0%	0.0%	0.0%	10.5%	5.3%	0.0%	15.8%	
山口	0.0%	6.3%	0.0%	0.0%	0.0%	6.3%	18.8%	0.0%	12.5%	0.0%	0.0%	6.3%	
福岡	2.6%	33.3%	5.1%	2.6%	7.7%	0.0%	10.3%	2.6%	0.0%	0.0%	0.0%	20.5%	
東京	0.0%	28.0%	4.0%	4.0%	16.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	20.0%	
神奈川	0.0%	20.0%	0.0%	0.0%	20.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	
鹿児島	11.1%	38.9%	0.0%	5.6%	5.6%	5.6%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	27.8%	
バ	18.2%	54.5%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	45.5%	
ス	9.4%	53.1%	0.0%	0.0%	12.5%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	
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 はたらくみんなの要求アンケート集計用紙

(7)

		設問6. 政府に対する要求 (3つ)													
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
改憲反対 ・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	無回答
総計	20.3%	20.5%	48.8%	4.3%	11.0%	30.7%	33.4%	34.5%	17.4%	6.8%	7.0%	6.8%	3.5%	40.7%	14.3%
ハイタク計	20.6%	20.4%	48.2%	4.2%	11.2%	30.6%	33.1%	34.2%	17.1%	6.8%	7.0%	6.9%	3.6%	41.7%	14.5%
技職計	24.0%	8.0%	60.0%	16.0%	12.0%	32.0%	32.0%	36.0%	20.0%	16.0%	4.0%	4.0%	0.0%	36.0%	0.0%
自教計	0.0%	30.4%	52.2%	8.7%	13.0%	39.1%	43.5%	39.1%	47.8%	4.3%	17.4%	0.0%	0.0%	0.0%	4.3%
バス計	9.3%	27.9%	76.7%	2.3%	0.0%	37.2%	46.5%	46.5%	18.6%	7.0%	2.3%	7.0%	2.3%	2.3%	14.0%
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	0.0%	0.0%	100.0%	0.0%	0.0%	33.3%	33.3%	83.3%	33.3%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	16.7%	0.0%
山形	32.9%	31.5%	56.2%	6.8%	8.2%	21.9%	41.1%	15%	17.8%	11.0%	6.8%	9.6%	4.1%	32.9%	4.1%
宮城	20.7%	24.1%	58.6%	10.3%	6.9%	27.6%	44.8%	27.6%	10.3%	10.3%	13.8%	6.9%	6.9%	31.0%	0.0%
福島	17.3%	13.7%	57.7%	1.2%	7.7%	34.5%	37.5%	35.7%	17.9%	7.1%	2.4%	3.6%	2.4%	46.4%	14.9%
埼玉	20.1%	21.5%	45.5%	4.4%	12.3%	30.9%	31.9%	34.4%	17.0%	5.5%	7.6%	7.4%	3.6%	43.7%	14.2%
東京タク	5.9%	23.5%	82.4%	11.8%	11.8%	29.4%	47.1%	29.4%	5.9%	0.0%	5.9%	5.9%	11.8%	29.4%	0.0%
東京ハイ	13.5%	18.0%	51.9%	5.3%	6.8%	32.3%	32.3%	39.1%	20.3%	5.3%	9.8%	3.8%	6.0%	50.4%	5.3%
神奈川	0.0%	40.0%	80.0%	0.0%	0.0%	40.0%	20.0%	60.0%	0.0%	0.0%	20.0%	0.0%	0.0%	40.0%	0.0%
山梨	14.5%	24.2%	59.7%	3.2%	6.5%	33.9%	38.7%	27.4%	16.1%	19.4%	1.6%	6.5%	4.8%	19.4%	24.2%
静岡	37.8%	19.7%	50.4%	0.8%	11.0%	28.3%	30.7%	35.4%	18.1%	10.2%	3.1%	4.7%	1.6%	34.6%	13.4%
愛知	22.6%	11.5%	49.5%	4.3%	8.7%	31.7%	35.1%	38.5%	18.3%	8.2%	5.3%	6.7%	3.8%	39.9%	15.9%
京都	3.8%	15.4%	38.5%	0.0%	7.7%	19.2%	26.9%	26.9%	7.7%	11.5%	15.4%	11.5%	0.0%	19.2%	96.2%
大阪	36.8%	15.8%	47.4%	0.0%	15.8%	26.3%	42.1%	47.4%	10.5%	5.3%	15.8%	0.0%	5.3%	21.1%	10.5%
山口	25.0%	18.8%	50.0%	12.5%	37.5%	25.0%	25.0%	25.0%	18.8%	25.0%	0.0%	12.5%	0.0%	25.0%	0.0%
福岡	20.5%	28.2%	53.8%	2.6%	5.1%	17.9%	41.0%	20.5%	15.4%	17.9%	7.7%	10.3%	2.6%	20.5%	35.9%
東京	24.0%	8.0%	60.0%	16.0%	12.0%	32.0%	32.0%	36.0%	20.0%	16.0%	4.0%	4.0%	0.0%	36.0%	0.0%
神奈川	0.0%	60.0%	20.0%	0.0%	20.0%	40.0%	20.0%	100.0%	40.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
鹿児島	0.0%	22.2%	61.1%	11.1%	11.1%	38.9%	50.0%	22.2%	50.0%	5.6%	22.2%	0.0%	0.0%	0.0%	5.6%
東京	27.3%	27.3%	72.7%	0.0%	0.0%	27.3%	36.4%	0.0%	18.2%	18.2%	0.0%	0.0%	9.1%	9.1%	54.5%
大阪	3.1%	28.1%	78.1%	3.1%	0.0%	40.6%	50.0%	62.5%	18.8%	3.1%	3.1%	9.4%	0.0%	0.0%	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%

2023年春闘 はたらくみんなの要求アンケート集計用紙

(8)

	設問7. ひどい月収						設問8. 売上減少(比)					
	1	2	3	4	5	6	1	2	3	4	5	
	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	40%未満	40~60%未満	60~80%未満	80%以上	わからない	無回答
総計	4.4%	3.0%	5.4%	6.3%	17.6%	59.2%	4.0%	29.6%	20.4%	8.8%	20.3%	4.9%
ハイタク計	4.4%	3.0%	5.6%	6.6%	18.1%	58.7%	3.7%	30.4%	21.0%	9.0%	18.7%	4.5%
技職計	12.0%	8.0%	0.0%	0.0%	0.0%	60.0%	20.0%	0.0%	0.0%	4.0%	56.0%	32.0%
自教計	4.3%	4.3%	0.0%	0.0%	4.3%	78.3%	8.7%	8.7%	4.3%	0.0%	69.6%	17.4%
バス計	2.3%	2.3%	2.3%	0.0%	2.3%	83.7%	7.0%	7.0%	2.3%	4.7%	74.4%	9.3%
バスガイド計	0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	100.0%	0.0%	0%	0.0%	0.0%	100.0%	0.0%
北海道	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	33.3%	66.7%	0.0%	33.3%	16.7%	0.0%	33.3%	0.0%
山形	23.3%	5.5%	0.0%	9.6%	17.8%	41.1%	2.7%	23.3%	17.8%	9.6%	30.1%	1.4%
宮城	0.0%	0.0%	3.4%	6.9%	17.2%	72.4%	0.0%	48.3%	17.2%	6.9%	13.8%	0.0%
福島	3.0%	1.8%	4.2%	6.0%	17.3%	64.9%	3.0%	24.4%	24.4%	8.3%	20.2%	4.2%
埼玉	4.0%	2.6%	4.9%	5.3%	17.0%	62.4%	3.9%	32.4%	21.7%	8.7%	16.4%	4.8%
東京タク	5.9%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	94.1%	0.0%	11.8%	29.4%	5.9%	35.3%	0.0%
東京ハイ	5.3%	2.3%	7.5%	3.0%	10.5%	70.7%	0.8%	24.1%	15.8%	15.8%	33.1%	0.0%
神奈川	0.0%	0.0%	20.0%	20.0%	20.0%	40.0%	0.0%	40.0%	40.0%	0.0%	20.0%	0.0%
山梨	1.6%	4.8%	1.6%	19.4%	19.4%	46.8%	6.5%	19.4%	14.5%	6.5%	29.0%	8.1%
静岡	2.4%	6.3%	12.6%	12.6%	34.6%	28.3%	3.1%	27.6%	24.4%	12.6%	15.7%	3.9%
愛知	5.8%	5.3%	10.1%	9.6%	21.2%	44.2%	3.8%	29.8%	18.8%	9.6%	19.2%	3.8%
京都	3.8%	3.8%	19.2%	15.4%	26.9%	26.9%	3.8%	11.5%	26.9%	7.7%	23.1%	7.7%
大阪	5.3%	5.3%	0.0%	21.1%	10.5%	47.4%	10.5%	15.8%	0.0%	10.5%	47.4%	15.8%
山口	0.0%	0.0%	6.3%	6.3%	18.8%	68.8%	0.0%	43.8%	12.5%	0.0%	0.0%	6.3%
福岡	0.0%	2.6%	5.1%	12.8%	35.9%	33.3%	10.3%	30.8%	12.8%	0.0%	33.3%	12.8%
東京	12.0%	8.0%	0.0%	0.0%	0.0%	60.0%	20.0%	0.0%	0.0%	4.0%	56.0%	32.0%
神奈川	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	80.0%	20.0%	0.0%	20.0%	0.0%	60.0%	20.0%
鹿児島	5.6%	5.6%	0.0%	0.0%	5.6%	77.8%	5.6%	11.1%	0.0%	0.0%	72.2%	16.7%
東京	0.0%	0.0%	9.1%	0.0%	0.0%	63.6%	27.3%	9.1%	0.0%	0.0%	72.7%	18.2%
大阪	3.1%	3.1%	0.0%	0.0%	3.1%	90.6%	0.0%	6.3%	3.1%	6.3%	75.0%	6.3%
バスガイド大阪	0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	100.0%	0.0%	0%	0.0%	0.0%	100.0%	0.0%

	設問9. 最低賃金の補填				設問10. 公的資金の借入				設問11. 借入の返済は可能か				
	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	1 40%未満	2 40~60%未満	無回答		1 可能	2 厳しい	3 不可能	4 わからない	無回答
総計	45.1%	17.4%	33.6%	3.9%	37.2%	59.1%	3.7%		15.7%	21.6%	6.0%	37.3%	19.5%
ハイタク計	45.7%	16.9%	34.0%	3.5%	38.1%	58.2%	3.7%		16.1%	22.1%	6.2%	36.8%	18.8%
技職計	24.0%	12.0%	32.0%	32.0%	0.0%	88.0%	12.0%		0.0%	4.0%	0.0%	40.0%	56.0%
自教計	52.2%	0.0%	34.8%	13.0%	4.3%	87.0%	8.7%		4.3%	4.3%	0.0%	65.2%	26.1%
バス計	14.0%	67.4%	7.0%	11.6%	14.0%	83.7%	2.3%		2.3%	9.3%	2.3%	48.8%	37.2%
バスガイド計	100.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	100.0%	0.0%		0.0%	0.0%	0.0%	100%	0.0%
北海道	0.0%	50.0%	50.0%	0.0%	16.7%	83.3%	0.0%		0.0%	0.0%	16.7%	83.3%	0.0%
山形	83.6%	4.1%	11.0%	1.4%	13.7%	84.9%	1.4%		11.0%	11.0%	1.4%	47.9%	28.8%
宮城	79.3%	10.3%	10.3%	0.0%	6.9%	93.1%	0.0%		6.9%	10.3%	0.0%	37.9%	44.8%
福島	32.7%	26.2%	38.7%	2.4%	22.0%	75.0%	3.0%		4.8%	17.3%	5.4%	47.6%	25.0%
埼玉	47.8%	14.0%	34.7%	3.6%	44.5%	51.4%	4.1%		18.6%	24.3%	6.5%	35.2%	15.4%
東京タク	41.2%	17.6%	41.2%	0.0%	17.6%	82.4%	0.0%		11.8%	5.9%	0.0%	82.4%	0.0%
東京ハイ	51.9%	7.5%	39.8%	0.8%	27.1%	72.9%	0.0%		11.3%	15.8%	7.5%	47.4%	18.0%
神奈川	40.0%	20.0%	40.0%	0.0%	20.0%	80.0%	0.0%		0.0%	20.0%	0.0%	60.0%	20.0%
山梨	54.8%	11.3%	27.4%	6.5%	19.4%	74.2%	6.5%		8.1%	14.5%	3.2%	45.2%	29.0%
静岡	45.7%	21.3%	29.9%	3.1%	15.0%	83.5%	1.6%		7.1%	11.0%	3.9%	37.0%	40.9%
愛知	18.8%	42.8%	35.1%	3.4%	44.2%	52.4%	3.4%		14.9%	28.4%	6.3%	29.8%	20.7%
京都	3.8%	53.8%	38.5%	3.8%	38.5%	57.7%	3.8%		7.7%	23.1%	11.5%	26.9%	30.8%
大阪	31.6%	5.3%	42.1%	21.1%	15.8%	73.7%	10.5%		0.0%	10.5%	10.5%	42.1%	36.8%
山口	68.8%	18.8%	12.5%	0.0%	0.0%	100.0%	0.0%		100.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
福岡	43.6%	12.8%	35.9%	7.7%	12.8%	79.5%	7.7%		7.7%	23.1%	12.8%	25.6%	30.8%
東京	24.0%	12.0%	32.0%	32.0%	0.0%	88.0%	12.0%		0.0%	4.0%	0.0%	40.0%	56.0%
神奈川	40.0%	0.0%	40.0%	20.0%	0.0%	80.0%	20.0%		20.0%	20.0%	0.0%	40.0%	20.0%
鹿児島	55.6%	0.0%	33.3%	11.1%	5.6%	88.9%	5.6%		0.0%	0.0%	0.0%	72.2%	27.8%
東京	54.5%	9.1%	27.3%	9.1%	18.2%	72.7%	9.1%		9.1%	9.1%	9.1%	45.5%	27.3%
大阪	0.0%	87.5%	0.0%	12.5%	12.5%	87.5%	0.0%		0.0%	9.4%	0.0%	50.0%	40.6%
バスガイド大阪	100.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	100.0%	0.0%		0.0%	0.0%	0.0%	100%	0.0%
技職	24.0%	12.0%	32.0%	32.0%	0.0%	88.0%	12.0%		0.0%	4.0%	0.0%	40.0%	56.0%
自教	40.0%	0.0%	40.0%	20.0%	0.0%	80.0%	20.0%		20.0%	20.0%	0.0%	40.0%	20.0%
鹿児島	55.6%	0.0%	33.3%	11.1%	5.6%	88.9%	5.6%		0.0%	0.0%	0.0%	72.2%	27.8%
東京	54.5%	9.1%	27.3%	9.1%	18.2%	72.7%	9.1%		9.1%	9.1%	9.1%	45.5%	27.3%
大阪	0.0%	87.5%	0.0%	12.5%	12.5%	87.5%	0.0%		0.0%	9.4%	0.0%	50.0%	40.6%
バスガイド大阪	100.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	100.0%	0.0%		0.0%	0.0%	0.0%	100%	0.0%

MEMO

M E M O