

2023年度運動方針 もくじ

I 情勢の特徴と運動基調

1. コロナ危機乗り越え、新たな規制緩和・白タク合法化阻止…………… 2
 - (1) 自交労働者のくらしを守る労働組合の役割／2
 - (2) 公共交通を破壊する制度変更・運賃制度阻止／3
 - (3) 地域公共交通の危機を打開するために／4
2. 社会的水準の労働条件をめざす組合運動の前進…………… 5
 - (1) 劣悪な労働環境が自交労働者の減少に拍車がかかる／5
 - (2) 労働組合の役割発揮——団結して要求実現の闘いを／6
3. 安全で公正な社会、平和な世界をめざし、国政の転換を…………… 6
4. すべての運動と結合した組織の強化拡大…………… 7

II 主な運動課題と対応する基本方針

1. 4つの要求課題と運動の基本方向…………… 8
 - (1) 社会的水準の労働条件確立への接近、権利の確保／8
 - (2) 新たな規制緩和・白タク合法化阻止、政策要求の実現／11
 - (3) 悪政打破、反核・平和、国政の民主的転換／19
 - (4) 自交総連、全労連の組織強化拡大／19
2. 当面する運動の基本的展開……………21
 - (1) 2023年秋季年末闘争の具体化／21
 - (2) 2024年春闘の準備／21
3. 通年闘争の諸課題とそのとりくみ……………21
 - (1) 通年闘争のとりくみ／21
 - (2) 共済活動のとりくみ／22
 - (3) 政党との関係／23

III 産業別組織体制の確立・強化に向けて

1. 執行体制と顧問の委嘱……………23
2. 財政の確立と2023年度予算（案）……………24

IV 主な運動の到達点と今後の課題

1. 2023年春闘の結果とその評価……………25
2. 組織強化拡大の到達点とその評価……………31
3. 通年闘争とその他の諸活動……………31

2023年度運動方針

自 交 総 連

I 情勢の特徴と運動基調

1. コロナ危機乗り越え、新たな規制緩和・白タク合法阻止

(1) 自交労働者のくらしを守る労働組合の役割

自交労働者のくらしを取り巻く状況は、引き続き厳しいものとなっている。2020年から続く新型コロナウイルス感染症は第9波を数え、国民の約4割が罹患し、亡くなった人数は7万4,000人（厚生労働省、5月8日発表）に達した。政府は今春、感染症法上の分類を2類相当から5類に移行し、行動制限を撤廃。それに伴い人流は動き出し、イバウンド需要が増えるなど、日本社会に変化をもたらしたが、タクシーの総需要は2019年6月末と比べると7～9割の回復（国交省、2023年同月比）に留まっている。さらに、全国的に運賃改定が行われているが実施した地方と未実施の地方では、日車営収にも格差が生じている。実質賃金が増えない社会構造の下、コロナに続く急速な物価高騰が相って、自交労働者のくらしは極めて先行きが不透明になっている。

コロナ危機が深刻化した2020～2022年は、自交労働者の賃金・労働条件は低下して、雇用の危機にさらされ、とくに職場にたたかう労働組合がないところでは、合理化が押しつけられて最低賃金さえ保障されず、また、破産や営業譲渡、解雇や退職強要も相次ぎ、自交労働の権利は大きく侵害された。他方、自交総連に加盟する職場では、合理化攻撃を跳ね返し、雇用と労働条件を守り抜く闘いも各地で生まれた。今年度はこうした闘いに学び、運動に活かしていく。

また、期間（1年）限定で第二種運転免許を否定する全タク連会長の川鍋プランや、「人手不足」や「色々な観光地で悲鳴が上がっている」と指摘しライドシェア解禁議論に言及した菅義偉前首相、そして京都駅のイバウンド対策としてライドシェア導入の必要性を繰り返してテレビで放言する堀江貴文氏など、推進勢力が「ライドシェアの負の部分には一切ふれず」一気呵成に導入しようとする声が上がっていることは喫緊の課題で、こうした動きから自交労働者を守る闘いととも、安心・安全で持続可能な地域公共交通を守るとりくみを両輪で進め、利用者にも支持され目に見える運動の強化が求められる。

る。

(2) 公共交通を破壊する制度変更・運賃制度阻止

「庇を貸して母屋を取られる」危惧が現実味を帯びている。「ライドシェアでできることはタクシーでやる」という全タク連の安易な姿勢によって、タクシー事業者がアプリ企業に従属的になるとともに自社の客を失い、全国的に寡占化が進むという問題が発生している。

規制緩和以降、トラックやバス、そしてタクシーも含め、運賃制度に関わる規制緩和が行われると、自交産業で働く労働者とそれを利用する人のいのちと財産が失われてきた。

現在、都市部でもアプリを活用したウィラーのMobiや大阪メトロのオンデマンド交通が本格実施されようとするなど、コロナ禍で弱体化したタクシー業界を狙い撃ちした策動が後を絶たない。国土交通省がCrew・ジャスタビなどライドシェアまがいのものを認めたことが問題であるが、そもそも経済産業省が「グレーゾーン解消制度」を活用し、法の隙間を潜り抜けるようなものを生み出していることが根底にあり、今後続出する可能性は否定できない。

今年10月1日から「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等一部を改正する法律」が施行され、地域の関係者間で協議が調えば、国土交通省への届出で運賃を定めることができるようになった。この制度の適用は交通不便地域としているが、準特定地域が解除されれば、東京や大阪といった大都市や地方都市も対象に含まれ、全国のどこでも運行が可能となり、新規事業者の参入もあり得る。既存のタクシー事業者と低廉な協議運賃で運行する新規参入事業者との運賃競争が発生しかねず、五月雨式に運賃制度の崩壊が進むおそれがあり、タクシーやバスへの影響は大きく、さらなる撤退、廃業が進みかねない。

さらに、国土交通省はタクシー需要の増減で運賃が5割幅で増減するダイナミックプライシング（変動運賃制度）も導入。自交総連顧問弁護団は、同制度について「配車アプリの使用に不慣れな利用者がタクシー利用の機会を失い、あるいは利用できても予想外の高額な運賃を請求されるなどのトラブルが日常的に生じかねない」「障がい者や高齢者にとって重要なことは安心・安全にタクシーが利用できることであり、目まぐるしく変動する運賃体系は不当な差別に当たり、さらに需要が高まった時には高額な運賃を負担できる者しかタクシーを利用できなくなる点で不当な差別そのものに他ならない」と、意見書（2021年1月公表）で法律的な問題点を指摘した。

地域公共交通は、誰もが等しく利用できるものでなくてはならず、今回の変動運賃の導入はこれに逆行する制度変更であり全国に波及させてはならな

い。

(3) 地域公共交通の危機を打開するために

以前から構造的な問題を抱えていた地域公共交通のタクシーの脆弱性は、コロナ危機によって表面化し、各地で存続の危機に陥っている。地域公共交通機関は、気候変動に伴う自然災害時など住民の移動を担保する持続可能な地域づくりのための重要な資源といえる。しかし、タクシー・バス事業が成立しない地域が増え、それがコロナ危機でより加速し「交通崩壊」が起きかねない状況である。

地域生活を担う公共交通が、経営面で危機的な状況にあることは明白である。「誰も取り残さない」という観点からすれば、地域になくってはならない移動手段であり、高齢化社会を抱える地域では、もっとタクシーに直接、補助金を出して住民の移動の選択肢を奪うことなく、地域の足を守る交通政策に変換すべきである。

運賃収入のみの独立採算では運行費用を賄えない鉄道・バスは、これまで行政からの補助金等の公的負担で維持されてきたが、この補助金の確保が困難な状況が生まれている。その際、鉄道からBRT（＝バスラピッド・トランジットの略で、連節バス、バス専用道、バスレーンを組み合わせることで、速達性・定時性の確保や輸送能力の増大が可能となる高次の機能を備えたバスシステム）などが議論の遡上に上がるが、東北の交通事情調査を踏まえるとBRTを導入した地域でも山積する問題は解決されていない。

最終的に地域公共交通が廃止されることになると、これまで公共交通が担ってきた役割を代替施策として実施する必要も出てくるが、その結果、廃止前よりも行政コストが増加してしまう可能性も否定できず、交通政策として、補助金も低額で済むタクシーをもっと活用すべきである。

また、安心・安全を守るためにはコストが掛かることを利用者にも熟知してもらい、地域公共交通の維持には、少なくともその産業に従事する労働者が普通にくらせる生活環境を考えなくてはならない。現在のようなタクシー労働者の生活が成り立たない地域の拡大を止めなければ、働き続けることなど不可能で、持続可能な公共交通を維持することはできない。

地域公共交通の維持・再興のためには、その根本に、国による積極的な財政措置すなわち大胆な税金の投入を考えなければならない。

2. 社会的水準の労働条件をめざす組合運動の前進

(1) 劣悪な労働環境が自交労働者の減少に拍車が掛かる

全国の法人タクシー運転者数は、コロナの影響がなかった2019年3月末には26万1,671人、2020年には24万6,404人（同月比）、2021年は22万1,849人（同月比）と2年間で約4万人、率にして15.2ポイント減少し、この状態が続けば、タクシー事業が地域公共交通として責務が果たせなくなるばかりか、存続の危機となり事業の将来が失われる。

タクシーの総営収（法人のみ）は、コロナ前の2019年度末には1兆355億円あったが、2020年度末には1兆円を割り込み8,406億円まで減少し2021年度末は若干回復したものの依然1兆円を下回る9,193億円であった。

2022年のタクシー労働者の全国平均年収は、コロナ危機で激減した2021年の249万円から305万円（休業手当を含む）であった。産業計男性労働者の平均年収は503万円であり、タクシー労働者はその約6割の収入しか得ていない。地方別に見ると、200万円台が24地方（2021年39地方）あり、年収が1番高かったのが大阪の438万円、次いで東京の426万円であった。コロナの影響が薄れて人流も増えたことで、タクシーの需要は7～9割の水準に回復し、労働者の減少が影響し1人あたりの賃金は上昇している。年間労働時間は前年の2,163時間から2,196時間となり、労働時間が延びていることがデータ上でも示された。

自動車教習所では、少子化による18歳人口の減少と連動し入所者の減少が続いていたが、コロナ禍において免許を取得する人が増え、卒業数は2019年から3年連続で増加した。一時的なものであるか推移を見なければならぬが18歳人口の減少は今後も続くため、卒業者数は長期的に減少していくことは否定できない。経営側はコスト削減に、パート・契約指導員の導入など、賃金合理化攻撃を進めている。一方で高齢者教習の増加などに対して、資格を保有する指導員不足による長時間労働が蔓延化し、休みが取れないなどの諸問題が発生しており、職場環境の抜本的な改善を進めていかなければならない。

観光バスでは、コロナ危機で壊滅的な打撃を受け、一時は営収がほとんどゼロとなり事業停止や倒産・廃業が相次いだ。規制緩和による過当競争で、旅行会社からの低運賃の押し付けや高額な手数料問題など、タクシー以上に脆弱な企業体質が一気に表面化し、事業が継続できない事業者が続出した。

観光産業については、緊急の企業救済策、雇用の維持が求められるとともに、規制緩和政策の根本的な見直しが必要である。

(2) 労働組合の役割発揮——団結して要求実現の闘いを

自交労働者の賃金・労働条件は、全国的にはバラツキがあり雇用は引き続き深刻で猶予できない地域も少なくない。昨年度、自交総連は「タクシー労働者に食える賃金を保障しろ！」という怒りの声を上げ、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て国会請願署名、オンライン署名にとりくみ、世論に訴えた。今年度は、ライドシェア問題も再燃しており、安心・安全な地域公共交通を守るため、新たな署名活動や外に討って出る宣伝行動を両輪で強化する。

労働環境が改善されない自交産業では、労働者1人では解決できなことも多く労働組合に結集して仲間と力を合わせなければ目に見え、実感できる改善は望めない。労働組合は憲法28条で、労働者の要求をまとめ経営側と交渉できる権利が保障されている。団体交渉で最低賃金の確保や運転者負担の撤廃、雇用の確保など労働者の要求を掲げて、経営者と交渉し、職場環境を改善させなければならない。

産別組織は、労働者、労働組合が結集した組織で社会的な影響力を発揮することが可能である。国・国土交通省には、労働者・国民との広範な運動で、雇用調整助成金や休業支援金制度などの運用の改善、コロナ特例車制度の延長などを求める政策闘争を前進させてきた。社会の人流がコロナ前にもどりつつあるもとの、安易な増車を許せば再び需給のバランスが崩れることは明白である。

さらに、労働組合は労働者に犠牲を転嫁するような経営者を追及し「企業の社会的責任（CSR）」を求め、経営者の責任を自覚させ、働きやすい職場を建設する役目も果たしている。自交産業の健全な発展と持続可能な地域公共交通を守ることにつながる。

3. 安全で公正な社会、平和な世界をめざし、国政の転換を

国民のいのちとくらしは、コロナと物価高騰で深刻な影響を受けている。

市場経済万能論は、弱肉強食の競争社会を進める財界の求めで推進され、日本経済と国民生活の矛盾を深刻化させてきた。世界的に大流行したコロナ感染症を機にタクシー、福祉、介護、物流、医療、保育などの地域を支えるエッセンシャルワークの脆弱性とそこで働く労働者の低賃金が表面化し、有用な労働に見合わない労働条件が離職を助長した。

さらにロシアによるウクライナ侵略戦争に端を発する原油高や穀物相場の混乱、そして円安が急速な物価高騰を起し国民生活を脅かしている。岸田政権は、この戦争に乗じて大軍拡・大增税を推し進め、憲法9条改悪を狙っ

ている。昨年12月16日に閣議決定した「安保3文書」の一体化として敵基地攻撃能力や自衛隊基地の地下化・強靱化を始めとする整備のために、5年間で43兆円もの大軍拡を行うと発言した。財源の一部は増税により確保するとし、世論調査（2023年2月13日）の結果、「国民の6割が反対している」とNHKが報じた。

政府は、2023年3月までにマイナンバーカードをほぼ全国民に行き渡らせるため、2兆円もの血税を投入してポイントのバラマキ政策を行ってきた。普及が進むにつれ、情報漏えいや証明書誤発行、マイナ保険証誤登録などのトラブルが相次いだ。それにもかかわらず、2024年秋に現行の健康保険証を廃止して、「マイナ保険証」に切り替えるとし、多くの国民は、問題が山積することを目の当たりにし不信感を募らせている。

また政府は、10月から個人タクシーが影響を受けるインボイス制度の導入を強行した。これは免税事業者が自ら課税事業者に変わる制度で、フリーランスなどの個人事業者や小規模事業者からも税金を徴収する。

岸田政権は、国民が反対する悪法を次々と強行採決するなど、国民いのちとくらしを破壊する政治を続けている。消費税廃止や大企業・富裕層への優遇税制といった不公平税制を正して、くらしを保障する責務があるが、国民の求めに応えようとはしない。とくに平和憲法9条を守る闘いは、重大な局面を迎え、かつてない緊迫した情勢のもとで、労働組合が立ち上がり国民とともに米国の戦争に引き込まれる憲法改悪を止めなくてはならない。

4. すべての運動と結合した組織の強化拡大

以上3つの運動の基調と結んで、組織の強化拡大に全力を挙げる。

自交総連の組織動向は、減少傾向から脱し切れていない。背景にはコロナ禍でタクシー労働者が急激に減少したことがある。これを克服するためには、未組織労働者を新たに迎え入れて増勢に転じる運動を行わなければならない。産別組織としての機能と役割を高めるためには、時代を担う幹部活動家への教育と労働組合としての地道な学習が必要で、将来展望をひらくためにも組織の強化拡大は、喫緊の課題である。

業界には最低賃金を下回る賃金で働かされている者も少なくなく、労働者の労働条件改善を利用者に公約しながら運賃改定実施後に賃下げ合理化を強行する事業者も存在する。この困難を打開するには、労働組合に加盟して労働者が団結してたたかう以外に改善への道はない。労働者がバラバラでは、犠牲はすべて個々の労働者に押しつけられる。要求をかちとるためには、公務民間を問わず他産別の労働組合や組織の垣根を越えた仲間とも共同してたたかうことができる関係の構築が重要となる。

Ⅱ 主な運動課題と対応する基本方針

1. 4つの要求課題と運動の基本方向

(1) 社会的水準の労働条件確立への接近、権利の確保

① 地域公共交通の維持と生活できる労働条件の確保

1) コロナ危機により、タクシーの営業収入は4割も減り（2021年・2019年同月比、国土交通省調べ）、歩合給で働くタクシー労働者の賃金も激減した。高齢者は感染をおそれ若年労働者は生活できないと離職が相次いだ。このままでは、タクシー労働者が激減して、地域公共交通としての役割を果たせなくなる。

2) 持続可能な地域公共交通を維持するには、それを担う労働者が生活できる賃金を保障する必要がある。社会的水準の労働条件の改善は急務で、女性や若年労働者などが流入する産業に変えなければ持続的な発展はあり得ない。住民の自由な移動を保障する地域公共交通の維持、発展をめざす闘いを進めていく。

また、社会を支える重要な地域公共交通を維持していくためには、国・自治体からの各種補助金を大幅に増やすことにあわせて、バス・タクシーが障がい者や高齢者などの輸送に貢献できるように障がい者割引や免許返納者割引など、公的な補助金も増額させなくてはならない。

② 賃上げと底上げ闘争の強化

1) 社会的水準の労働条件確立を、自交労働者の基本的な要求として引き続き掲げ、一定の時期に闘争を集中させて賃上げをめざす春闘と通年闘争としての政策闘争を結合して、社会的水準への接近をめざす。

○ 劣悪な労働条件こそが若年労働者、良質な労働力の確保を困難にしていることを社会問題化して、需給調整や運賃改定と助成策をあわせて、地域の経営者共同の責任で最低労働条件の確保などの底上げ、経営環境整備を求めていく。

○ 自動車教習所では、賃金「合理化」を阻止して仕事量の拡大など、職場要求と政策要求の実現に向けたとりくみを明確にし、強化をはかる。

○ 観光バスでは、コロナ危機からの回復に合わせて、過当競争のもとでの低運賃（手数料割戻）押しつけなどを是正させる経営環境の改善を重視してとりくむ。

2) 2022年11月以降に実施されたタクシーの運賃改定は、コロナの影響が薄れるとともに増収に転じた。自交総連が結成以来とりくんできた運賃改定時のノースライドと需給調整の必要性が顕在化した。今後も増収分を確実に労働者に還元し賃金を改善するノースライドの遵守とともにプラスアルファの賃上げや運転者負担の撤廃など、労働条件を改善するとした改定趣旨を経営者に守らせ、実効が伴っているか点検する必要がある。

これから運賃改定が行われる地方では、増収になる前提条件（休車・需給調整）を整備したうえで、運転者の労働条件の改善を事前に約束させる。また改定時の賃下げ合理化をさせないとりくみを強化する。

宣伝や労働相談などでスライド賃下げや労働条件改悪が実施された労働者への働きかけを強化して、地域の底上げと組織化をめざす。

3) 実質賃金が増える制度的な改善を追求する。

- タクシー特措法改正時の国会附帯決議、国交・厚労両省の通達に基づき累進歩合給制度廃止の確実な履行を求めるとともに、オール歩合給賃金を改善し、最低賃金を固定給で保障する賃金制度の確立を重視してとりくむ。
- 最低賃金法違反の一掃、地域全体での賃金底上げをはかる。
- 年次有給休暇の確実な付与と、取得によって賃金が下がる不利益取り扱いの是正をはかる。
- 時間外・深夜割増賃金の不払いや歩合給から控除する偽装を許さず、法定の支払い義務の確実な履行と中小企業でも時間外労働が60時間を超えた場合、割増率50%を遵守させる。
- 国会附帯決議で指摘されている運転者負担制度の廃止、交通事故弁済金、罰科金等をなくす。

4) 地域内でよりよい労働条件を得ている職場を目標にした到達闘争を全国的に展開し、地方（地域）で労働条件の格差是正をはかる底上げと「職場・地域から最低賃金違反をなくそう」「賃率60%未満をなくそう」の課題を重視した運動を推進。全労連とともに最低賃金全国一律1500円をめざしたとりくみを強化する。

③ リストラ「合理化」反対、権利の確保

1) コロナ危機による倒産や廃業・身売りがすでに発生しており、警戒心を強め情報を収集して対策を講じる。経営責任を放棄して犠牲をすべて労働者

に押しつけ、解雇や退職強要、「合理化」を強行しようとする経営者とは、地域ぐるみで地連・地本が一体となってたたかう。

2) 労働者・労働組合の権利尊重、賃金・労働時間、雇用規制など働くルールの確立と企業の社会的責任（CSR）を問う運動を推進する。

- 整理解雇の4要件（①企業の維持・存続にとっての差し迫った必要性、②解雇回避についての努力が尽くされたこと、③人選が客観的・合理的で公正であること、④労働者側への説明と納得を得る努力）に基づき、解雇権の濫用を禁止するルールの徹底をはかる。
- タクシー、バスでは違法な日雇い・アルバイトの禁止（運輸規則第36条）、雇用の正常化に向けた地域的運動にとりくむ。
- 60歳以上の雇用については、定年延長・同一労働同一賃金を基本に、改正高年齢者雇用安定法の趣旨（65歳まで希望者全員雇用）にそって、継続雇用の拒否や労働条件の低下等が発生しないようにする。65歳を超えた労働者の雇用継続についても不当な差別的扱いを許さず更新の不安をなくす。

雇用確保とともに、高齢者を「安上がりな労働力」として使おとする経営者の姿勢を許さず、65歳以上の者については、脳ドックや認知症検査など厳格な心身の検査を会社負担で毎年行うことを義務付けさせる。

- 改正パート労働法の活用できる部分は活かして、定時制・嘱託・パートなど非正規労働の差別を許さず、均等待遇、同一労働同一賃金を求める。均等待遇を理由として正規労働者の労働条件引き下げは許さない。
- 2022年10月から従業員100人超の企業で、週20時間以上、月額8.8万円以上の賃金を得る労働者は、社会保険の適用となった（2024年10月からは50人超の企業も適用）。保険適用の回避を目的に勤務時間を減らす（乗務回数を減らす）などの対応は認めない。
- 違法な名義貸しや「業務委託契約」等については、地連・地本ごとに情報収集や調査を行い、運輸・労働局交渉等を通じて根絶をはかる。
- 勤務中の労働者の生命・人権を守る観点から、警察庁の「タクシーの防犯新基準」を遵守させ、訓練、防犯板、車内カメラなどの防犯対策の充実をはかる。その際、映像・音声の使用については、労働者、乗客のプライバシーを侵害しないように労使でチェックし労務管理には活用させない。
乗客からの暴力・暴言などカスハラを防ぐため運送約款の改定など、事業者に対策を求める。
- 女性を始めLGBTQ（性的少数者）などすべての労働者が差別されず働きやすい職場とするため、施設・環境の改善を進め、セクハラ・パワハラを防止する対策にとりくむ。

- 新たに「安上がりな労働力」として外国人労働者や若年労働者をハイヤー運転者に流用する動きに反対し、一切差別のない同一労働同一賃金の堅持を求める。
- 自動車運送事業者の「働きやすい職場認証制度」を活用し、法令遵守、累進歩合給制度の廃止、運転者負担の撤廃など、経営者に申請・登録を求めるとともに、申請内容が実際に実現しているか追及していく。運転者負担の解消などを理由とした賃率の引き下げや合理化は許さない。

3) 改正改善基準告示の施行は2024年4月だが、施行前でも現行の改善基準の遵守を徹底し、猶予されている自動車運転者の時間外労働規制を1日も早く一般労働者と同じ規制（年720時間）を適用するよう求める。

36協定の届出にあたっては、労働者代表の選出は、民主的手続きの厳守、協定書の協定事項に裏づけされた運行予定表（勤務ダイヤ）の提出を義務付け、未提出のものは受理しない措置を講じるなど事前のチェック機能を厳格にさせる。

有給休暇年5日の取得義務付けに際し、労働者の望む時季に取得できるようにし、取得によって賃金・一時金が下がることのないよう改善をさせていく。

4) 運輸・労働行政の監査指導責任を明確にさせ、道路運送法や運輸規則、労働基準法等を無視し、労働者・労働組合の権利を認めない悪質経営者への厳しい措置や厳格な処分をせまる。

5) 労働基本権や労働基準法など基礎知識の学習を日常的に重視し、職場・地域での権利総点検活動を展開する。

6) 職場で起こっている賃金不払いや権利制限、差別・支配介入など不当労働行為の一扫を重視する。職場での闘いを基礎に、地連・地本・全体での闘争体制の確立、地方労連などの支援体制と社会的包囲の結合を重視して解決していく。司法や労働委員会は適切に活用しつつ、裁判（労働委員会）一辺倒の闘争に陥ることのないようにする。

(2)新たな規制緩和・白タク合法化阻止、政策要求の実現

1) 労働者が充足されないなかで、コロナ臨時休車措置の車両を安易に復活させるのではなく、現状の需要に見合った稼働台数となるよう、適切な需給調整、減車措置を求めていく。

2) ダイナミック・プライシング（変動運賃制度）の運用を阻止する。

国土交通省は、潜在的な需要を掘り起こすとして、上下幅5割と公共性を著しく損なう変動運賃を制度化した。顧問弁護士作成の意見書を活用し、反対の根拠と違法性を利用者・国民、タクシー労働者へ宣伝し、実害を防いでいく。

反対運動は、持続可能な地域公共交通としてのタクシーの公共性を守る闘いと位置づけ、障がい者、高齢者らの交通権の確保、利便性の向上の観点重視して、多くの団体と共同して進められるように働きかける。

3) 新たな規制緩和・ライドシェア解禁を阻止する。

- ライドシェア解禁阻止は、喫緊の課題として、タクシー関係のすべての労働組合、ナショナルセンター、他産業労組、事業者、自治体、利用者・国民との共同で進める。

ライドシェアの危険性を社会的に周知させ、国内外のライドシェア事業者、大口出資者、提携事業者、規制緩和勢力の動向を注視し、白タク合法化につながるあらゆる動きを阻止する。国土交通省には、ライドシェアを認めないとする立場の堅持を強く求めていく。

またライドシェアにつながる「改定地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」や無限定な自家用有償旅客運送の運用の拡大については、問題点を指摘しつつ反対運動を強化する。

- mobiなど予約・相乗型のオンデマンド交通の実証実験が延長され、本格参入が狙われている。既存のタクシー・バスと競合して需要を奪い、サブスクリプション（定額乗り放題）運賃の設定も含め運賃ダンピングで参入してくる恐れも強い。タクシー事業者との提携で運転者を確保するとされているが、適正な賃金・労働条件が確保される保障もなく、新たな規制緩和として、道路運送法の秩序を破壊するものについては反対していく。
- 電動キックスクーターについては、2023年7月から新たな制度が運用された。最高速度が時速20キロ以下に設定されていれば、「特定小型原動機付き自転車」と分類され、免許なし・ヘルメットは努力義務での走行が認められている。さらに最高速度を時速6キロ以下に制御できる条件を満たせば「特例特定小型原動機付き自転車」として分類され、歩道も走行可能となり、両者の住み分けも困難で交通違反、事故の増加が懸念される。

今回の走行解禁は、MaaSの利用ももくろんで行われた規制緩和の一環であるが、諸外国に学べば歩行者の安全に重大な支障を及ぼすことは必至で、一にも早く規制を強化するよう警察庁に求めていく。

- 地域公共交通活性化法改定では、タクシーの「協議運賃制度」が創設さ

れ地域協議会で合意が得られれば運賃は届出で認められる。安価な運賃で運行するタクシーの出現は、既存事業者との値引き競争を誘発しかねず、運用面での規制強化を求めていく。

- 国土交通省がまとめた「ラストワンマイル・モビリティに関わる制度・運用の改善策」では、自家用有償旅客運送の拡大、とりわけ対価を見直して「当該地域のタクシーの上限運賃から適正利潤と固有の費用（営業所、車庫に係わる償却費等）を控除した金額の範囲内を目安として設定すると提起している。タクシーの上限運賃の8～9割で設定される危険性が高い。

営業所、車庫も不要で第一種運転免許しか持たない者が白ナンバーで運行する白タク類似行為であり、ライドシェア解禁に門戸を開く極めて重大な問題であり、注視し適宜対応していく。

- 住民の移動する権利を守り、地方自治体が危険な輸送方法に頼らなくても済むように、地域公共交通にはタクシーを活用するよう求めていく。交通過疎地での乗合タクシー・デマンドタクシーなどの充実と、障がい者や高齢者のタクシー利用への補助金を求めて、財政措置の大幅な増額を要求していく。その財源については、地域公共交通確保のために、地方交通税（仮称）のような新たな税制制度と税の使い方など多方面からの研究を進める。
- 改正国家戦略特区法（スーパーシティ法）は、特区に指定した地域内で、MaaSなど交通関係も含めてあらゆるサービスをデジタル化、IT化するスーパーシティをつくろうとするもので、ライドシェアの解禁や実証実験の開始も視野に入っている。これらを利用したライドシェア導入の動きに警戒し、世論の喚起、地方自治体、地域住民への働きかけを強める。とくに国政選挙で伸長した日本維新の会がライドシェア導入を強く求めていることから、「2025大阪・関西万博」を利用した特区には最大限の注意を払い適宜対応していく。
- 生産性向上特措法による「規制のサンドボックス制度」を利用したライドシェアの実証実験を阻止し、JIS認証やグレーゾーン解消制度を使ってライドシェア・白タクに国のお墨付きを与えることを許さない。ジャスタビやnotteco（のってこ）などの白タク行為については、道路運送法の枠外におかれ監督する省庁もない危険な実態を告発し禁止させる。
- 外国人訪日客などを相手にした白タクの根絶をめざし、運輸局・警察当局が連携して摘発、取り締まりの強化を求めていく。
- Uber（ウーバー）アプリでのタクシー配車など、海外ライドシェア企業との提携が進み、国内でのグループ再編、囲い込みの動きが強まっている。運転者に受益者負担と称した手数料を転嫁することを許さず、海外ライ

ドシェア企業との安易な提携に反対する。

- ソフトメーターやIT点呼の導入は、すでに実施可能だが正確性や安全確保の実効性に疑義が残り、規制緩和に利用しようとの意図が透けているので、懸念が解消されるまで事業所への導入には反対していく。
- ライドシェアへの対抗策、利用者利便向上のためとして、スマホ配車アプリの活用やクレジットカード決済などの創意工夫をタクシー事業者が行うことは当然だが、その際、新たな運転者負担など賃金に悪影響を及ぼすことは許さない。デジタル化を名目にした規制緩和、運転者・利用者の個人情報集積、活用には慎重に臨む。

全タク連は、ライドシェア対策としてのタクシー事業の活性化11+9項目を提起している。

1. 初乗り距離短縮運賃
2. 相乗り運賃（タクシーシェア）
3. 事前確定運賃
4. ダイナミック・プライシング（繁忙・閑散時の運賃値上げ・割引）
5. 定期運賃（乗り放題）タクシー
6. 相互レイティング（乗務員と乗客相互の評価システム）
7. ユニバーサルデザイン（UD）タクシー
8. タクシー全面広告
9. 第二種免許緩和（取得年齢21→19歳、経験3→1年）
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
11. 乗合タクシー（交通不便地域対策・高齢者対応・観光型等）
（追加9項目）
 1. MaaSへの積極的参画
 2. 自動運転技術の拡張方策の検討
 3. キャッシュレス決済の導入促進
 4. 子育てを応援するタクシーの普及
 5. UDタクシー・福祉タクシーの配車体制の構築
 6. 「運転者職場環境良好度認証」制度の普及促進
 7. 労働力確保対策の推進
 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
 9. タクシー産業の国内外へのアピールの推進

これらの施策のうち、運賃に関するものは運転者の賃金低下につながり、第二種運転免許の緩和は、安全性と運転者の質の低下などの懸念が生じる。

本来、ライドシェアに対抗するタクシーの最大の利点は、安全性・上質なサービスであり、運転者の労働条件を悪化させる施策には反対していく。

- 全国ハイヤー・タクシー連合会の川鍋一朗会長が第一種運転免許での旅客運送を進めようとしている。これまでも同連合会は、第二種運転免許の取得要件を第一種免許取得後3年から2年、そして1年に短縮するなどの緩和を求めた。業界団体のトップが、第二種運転免許を否定する提案を行うこと自体、業界自らが安全管理の希薄さを社会に露呈するに等しい暴論で、ライドシェア解禁勢力が諸手を挙げて喜ぶ提案だと言える。

新たな労働者を業界に招き入れるには、労働条件を改善して、生活ができる社会的水準の賃金としなければ解決できない問題で、新たな労働者が流入する業界とするためにも経営者の責務として労働環境の改善を急ぐべきである。

- 2022年5月13日に改正道路交通法が施行され、第二種運転免許の受験資格は特別な教習を修了した19歳以上の者で、第一種運転免許取得期間が1年以上であれば取得可能に緩和された。自交総連は今後、特別教習の厳格な運用と、免許取得後の指導・監督の強化を求めていくとともに、旅客の安心・安全を担保するには、運転技量を磨く期間を少なくとも3年は必要であるとの経緯を踏まえて、元に戻すよう警察庁に働きかけていく。

2015年から実施されている全国での運転者登録制度については運転者の資質向上の実効性が確保される制度運用を求め、試験制度（効果測定）の難度を上げ、安心・安全、良質な運転者の確保という目的にかなうものとして年齢の上限規制を含む措置を求めていく。

登録制度にかかる費用が事業者を通じて運転者に転嫁されないようにする。運転者の登録取消処分などについては、公正、教育・指導、公開の原則を尊重するほか、背後責任の追及を明確化するよう求める。

現行の登録制度は、企業に雇用されていないと登録できず、運転者証の管理なども事業者主体のしくみとなっている。この点について、将来的には労働者が自分で管理できる制度とするようにタクシー業務適正化特措法の改正を求めていく。

- 過疎地で導入が可能となった「貨客混載」は、旅客の安全性破壊や運転者の労働強化につながる問題がある。国土交通省は、6月30日に制度の実施地区について通達を一部改正して施行した。これにより協議が調うことを条件に、過疎地域外でもバス・タクシー車両で貨物の運送を行うことができるとした。今後さらに、旅客と貨物運送の垣根をなくす規制緩和が拡大し、配送シェアと一体になったライドシェアの導入に利用される懸念もある。安心・安全が担保されない規制緩和には反対し、厳格な運用を求めていく。

4) 2015年12月に策定した政策提言「安心・安全、持続可能な公共交通を担うタクシーをめざして」に基づき、①安心・安全、利便性とそれを担保する運転者の労働条件確保、②タクシー運転免許の実現に向けて——という提言の内容の学習、普及に努め、その実現をめざしていく。

5) 自動運転技術は、今後の労働条件や雇用に重大な影響を与えるものであり、調査・研究を深めていく。

道路交通法の改正により2023年4月よりレベル4の自動運転が可能となった。政府はレベル4移動サービスの実現を、2025年を目途に全国5か所に拡大し、高速道路レベル4の実現もはかる目標を立てている。また移動サービス分野において、限定地域における無人自動運転の移動サービスの実現目標として、2025年を目途に50か所程度、2027年には100か所以上に運用させるとしている。

空港制限区域内における2025年までのレベル4導入に向けた実証実験の実施、レベル4相当の導入に必要な共通インフラ・運用ルールの2024年までの策定目標の達成をめざし引き続き官民が連携してとりくみむとしている。また、「2025大阪・関西万博」に向けて空飛ぶクルマの実現への環境整備を行っている。

国土交通省は、1人の遠隔監視者が複数の車両を運行することにより人件費率の高いバス・タクシーにおいて大幅なコスト削減が期待でき、運転者不足も解消できるとしている。運転者をコストして捉えていること自体、地域公共交通を担う運転者を軽んじている証拠である。

技術の進歩は安全性向上や労働の負担軽減に役立つように活用されるべきであり、どんなに自動化が進んでも安全確保や乗客への対応・サービスのための運転者の役割が失われることはないとの観点から、営業車の完全自動運転・無人化には反対する。自動化のもとにおいて、運転者にはより高度で良質な旅客対応が求められることになり、タクシー運転免許制度の実現をめざすととりくみと一致させて対応していく。

6) 2014年1月に施行された改正タクシー特定地域特措法は、目的である運転者の労働条件の改善、減車、運賃の適正化などについて実効性が伴わないことが明らかになる一方、コロナ禍を経て需給調整の必要性はいっそう増している。

個々の企業に調整を任せてもできないことは明白で、地域協議会などがスピーディーに調整できる機能を持てるように法の再改正・整備を行い、実効ある施策を緊急に実施することを求めていく。同時に、現行法の限界

を乗り越えるタクシーの将来像としてタクシー運転免許構想の真価と必要性を社会的にアピールし、政府・行政、国会にはタクシー運転免許の法制化について検討するよう求める。

適正化（減車）計画の実施など、現行法でできることについては確実な履行を求め、地域指定基準の適正化と準特定地域の指定解除には反対する。地域協議会には、労働者の代表として積極的に参加して意見を表明し、政策を提起していく。将来的には、自交総連の政策提言にある「利用者・住民、事業者、労働者、行政が参加する地域協議会を『タクシー委員会（仮称）』に発展させ、需給調整、運転者数、運賃、交通計画などを決定できる機関とさせる」ことをめざす。

- 7) 厚生労働省は、自動車運転者の労働時間等の改善基準告示を改定し、休息期間（勤務間インターバル）を9時間とし、2024年4月1日から施行するとした。施行前より事業者には改善をはからせることが重要となるため、厚生労働省に対して適切な監督指導を求める。

改善基準告示は、最低限のものとして厳守させるとともに、実際の勤務ダイヤでは、基準を上回る実効ある時短となるように求めていく。この改正にあわせて、国土交通省へ交替運転者の配置基準（貸切バス）の改正を求める。

- 8) 運賃改定にあたっては、①運転者人件費査定方法の適正化、②配車アプリ、クレジット手数料等の原価への反映、③適切な需給調整・減車——を求め、実際に増収となるノースライドで運転者の労働条件改善に資する改定となるよう求める。

また、運賃改定を見据えた賃下げ・合理化が改定実施前後に行われた際には、国土交通省、地方運輸局に適切な指導の強化を求める。

- 9) 過疎地や交通空白地域の住民、障がい者・高齢者・病人など移動制約者の交通権の保障を追求し、持続性・安定性が担保された公共交通の確立を求めていく。無限定な自家用有償旅客運送の運用拡大に反対し、タクシーを公共交通機関として積極的に活用させ、国と自治体の助成額の大幅な引き上げを要求する。これらの運動は、交運共闘や国公労連・自治労連など公務産別とも協力して進める。

乗合タクシーや送迎バス、福祉バスの委託に当たり、地方自治体の安易な競争入札によって、労働条件を無視した安値で落札させていることは、安全と利便を阻害するものであり、運転者の人件費などを保障した適正価格で持続的に受注できる契約方式の採用を求めていく。全労連・地方労連

とともに公契約条例の制定を追求する。

- 10) 地方自治体にタクシーを公共交通機関として位置づけたタクシー問題を担当する部局の設置を求める。また、乗り場の増設やバスレーンへの乗り入れ、過疎地・交通空白地域における乗合タクシーの活用、福祉・介護政策とタクシーの役割などについて政策提言し、実現を求めていく。
- 11) 運転代行については、タクシー類似行為等の違反行為の排除及び事業の適正な運営、安全の確保等における改善措置を講じるよう求める。
- 12) 地球温暖化防止運動については、「タクシー減車による地球温暖化防止への貢献」（2008年5月発表、自交総連作成）を活用し、実際の減車闘争に役立てるなど交通政策からの接近をはかる。
- 13) 自教関係では、「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月決定）に基づき、とりくみ推進をはかり、とりわけ、地域の交通安全教育センターとしての機能強化に関する政策提言の実現、「職務領域や業務範囲の拡大」を重視していく。
- 14) 観光バス関係では、「観光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月決定）に基づき、公示運賃違反、脱法的な手数料負担の是正、日雇い・アルバイト運転者の一掃、低運賃や無理な運行を押しつける旅行会社の規制、改善基準や交替運転者の配置基準の改正、過労防止措置など労働条件改善に向けた環境整備を重視していく。
- 15) 一致する政策課題については、経営者・経営団体、消費者・市民団体などとの広範な協力・共同を追求する。

労働組合の社会貢献の観点を重視して、地域住民との接点を追求した住みやすい街づくり、住民の交通権の確保、交通安全教育、事故の根絶などにタクシー、バス、自動車教習所を活用するよう積極的に提起していく。
- 16) 消費税引き下げや年金制度改善、社会保障充実など全労働者に共通する課題については、全労連・国民春闘共闘に結集して運動の前進をはかる。

各種政府委員の獲得を追求し、とくに、中央・地方での労働者委員、最賃委員候補者を立て、共同のとりくみとして運動の強化をはかる。

最賃1500円以上、全国一律最賃制の確立をめざし、雇用によらない働き方、残業代ゼロなど労働法制の改悪を阻止し、労働者保護法制については

抜本的な法改正による実効性の確保を求めていく。

17) 年金問題は、高齢者の多いタクシーにおいては重要な課題である。2022年度は物価高騰のなかで年金額は0.4%の引き下げとなった。2023年度は、物価変動率に届かない額で「マクロ経済スライド」を廃止して、物価高騰に見合う支給額に引き上げることが求められる。高齢になっても安心して生活でき、退職か引き続き働くかを主体的に選べるようにするために「最低保障年金制度」が必要となっている。また、働く場合には「同一労働同一賃金」など安心して働ける労働条件が求められる。広範な国民・労働者とともに年金制度改善に向けた運動を構築していく。

(3) 悪政打破、反核・平和、国政の民主的転換

自交総連は、安保優先・大企業本位の政治の転換、平和・民主主義擁護、憲法改悪に反対する国民多数の世論結集の運動を重視し、全国革新懇が示す3つの共同目標を掲げてとりくむ。地方政治の分野では、地域住民のくらしや営業、地域経済を守る地方自治体を建設していくため奮闘する。具体的な運動については、全労連を始め民主的な諸団体の行動提起を積極的に受け止め、その前進をめざしていく。

【3つの共同目標】

1. 日本の経済を国民本位に転換し、くらしが豊かになる日本をめす。
2. 日本国民憲法を生かし、自由と人権、民主主義が発展する日本をめす。
3. 日米安保条約をなくし、非核・非同盟・中立の平和な日本をめす。

(4) 自交総連、全労連の組織強化拡大

- 1) 自交総連組織の現状はまさに猶予のない実態であり、2023年1月に設定した2か年計画の目標を実現させなければ、産別組織として基本機能の維持にも影響が及ぶ。組織の存続に関わるものとして、掲げた目標に向け全力を挙げる。
 - まずは減少に歯止めをかけ増勢に転じることをめざし、各組織人員の1割増を追求する。
 - 全組合員が組織拡大の意義を理解して、実践にとりくめるように繰り返し学習を行い、組合員1人ひとりのつながりを活かしたとりくみを行う。
 - 既存の単組・支部は毎年の自然減を補い実増を達成する具体的計画を立て、労働者にとって魅力ある組合をめざして組織の強化にとりくむ。

- 全労連の組織拡大新4か年計画と連動し、地方労連と協力して重点計画に積極的にとりくむ。
- 各地連・地本は、新規加入組合獲得のため宣伝・行動計画を立てる。「地域タクシー労働組合」（個人加盟方式）がないところは設置し、定時制・嘱託など非正規雇用や個人タクシー、自教・観光バス労働者の組織化を明確に位置づけ、必要な対策を具体化していく。
- 空白県の組織化については、ブロックごとに重点を決めて共同で宣伝等のとりくみを強める。
- 10～12月、3～5月を組織拡大月間として全国的に集中してとりくむ。
- 組織拡大に活用できるビラ等は本部で版下を作成し、機関紙や地連・地本の独自宣伝物と組み合わせて活用する。
- 各地連・地本は職場活動の組織点検を行い、機関会議欠席組合や組織機能を失っている少数組合への対策を重視し、産別結集が弱まらないように注意を払い、オルグ強化を含む必要な手立てを行っていく。本部としては、体制・機能の確立がなされていない地連・地本への個別オルグ、援助と指導を重点的に行う。

2) 2022年度に設置した組織拡大特別会計の運用は、中央執行委員会で組織の実増となる計画を検討し、組織拡大の集中的なとりくみと位置づけて実践する

3) 組合員の高齢化が進むなかで、次代を担う者の育成を重視し、計画的なとりくみで組織強化をはかる。

4) 一致する要求に基づき他労組との共同の拡大をはかる。白タク合法化阻止や減車、地域的な最低労働条件の確立などの課題では上部団体の違いを超えた地方（地域）内共同の実現を追求する。リストラ「合理化」、廃業・身売り問題対策などの職場内共同を推進する。

5) 全労連が2020年7月の大会で決定した「組織拡大強化新4か年計画（2020～2023年度）を踏まえ、地方労連・地域労連の強化にとりくむとともに交運共闘の組織・運動面にわたる機能強化、地方交運共闘の確立について積極的な役割を果たす。

2. 当面する運動の基本的展開

(1) 2023年秋季年末闘争の具体化

秋から春闘に向けた闘いは、産別要求・政策課題と国民的課題とを結合し、重点を絞って春闘の前段闘争と位置づけ、「2023年秋季年末闘争方針」を第9回中央執行委員会（9月12～13日）で決定しとりくむ。

(2) 2024年春闘の準備

- 1) 全労連の『はたらくみんなの要求アンケート』を基本とし、全組合員と広範な未組織・未加盟の労働者を対象とする独自アンケートを作成して、労働者の要求、組合員の意識を把握していく。
- 2) 春闘方針は、11月中に執行部原案をつくり、12月開催の中央執行員会で討議し、1月下旬に中央委員会をひらき決定する。春闘方針の職場討議は、1月初旬から執行部（案）に基づいて行えるように準備する。

3. 通年闘争の諸課題とそのとりくみ

(1) 通年闘争のとりくみ

- 1) 全労連や民主的諸団体が呼びかける国民的諸課題について積極的に対応していくこととし、原水協、全国革新懇、非核の政府を求める会、安保廃棄中央実行委員会、国民救援会などとの共同を発展させる。
- 2) 機関紙・自交労働者新聞は月1回の発行を継続し、メール配信の「自交労働者情報」電子版の内容も充実させて速やかに配信し、読者の拡大を始め、業界情報を共有できるように努める。
ホームページの充実をはかるほか、インターネット、SNSの活用など新しいメディアに対応した情報発信を検討する。
教宣学校は、ブロックごとに計画を立て、各地方で機関紙やビラが独自に発行できるようにする。
- 3) 不当弾圧や解雇、争議権の制限に対するとりくみ強化をはかる。弁護士交流会については、今年度もオンライン方式で開催し、中執メンバーは原則全員参加とする。

4) 在職死亡（過労死や職業病、自殺）の増加など健康破壊が深刻になっていることを重視し、自交労働者が健康でいきいきと働ける職場環境を確立させる。

- 労働者の安全と健康を確保するため、職場内に安全衛生法に基づく安全衛生委員会を設置し、安全衛生の確立と機能の充実をはかる。
- 事業者負担による成人病検診を義務付け、検査項目にはマーカー検査（ガン検査）を入れ、定期健康診断の受診率を向上させて、65歳以上の脳ドック健診、有所見者の再診を義務付ける。
- 長時間労働による過労死など労働災害をなくすための総合的な事前対策を重視し、不幸にも被災労働者が発生した場合には積極的に労災認定闘争を行う。

5) 道交法闘争を発展させるため、各地連・地本に道交法対策部会（委員会）を設置するなど、引き続きとりくみ強化をはかる。

6) 国際連帯活動については、諸外国の労働運動を学習し条件に応じて国際交流を検討する。

(2) 共済活動のとりくみ

共済活動が、構成員からの委任に基づく相互扶助による福祉の向上を目的としていることを踏まえ、自交共済及び自交共済年金の加入促進をはかり、各単組・支部への働きかけを意識してとりくむ。また、福祉活動の一環としてこくみん共済coop（全労済）及び、全労連共済の各種制度の普及に努める。

なお、両共済の共済契約等に関わる事務手続きは、組合からの委任に基づいて自交総連が代行する。この事務手続きに際し生じる費用相当額は、共済契約者に代わって、こくみん共済coopからの団体事務手数料として支払われる。また、共済契約に関する事務手続きを円滑に進めるため、必要最小限の範囲において個人情報提供を受ける。

自交共済の掛け金の集金、共済金の給付について、こくみん共済coopから変更の提案を受けているため、新しい方式のあり方とともに会員にとって魅力ある共済への改善を検討する。

(3) 政党との関係

労働組合と政党との関係は、以下の4原則を踏まえ対応する。

第1 = 政府・財界の反労働者・反国民的政策に反対してたたかうとともに、自交労働者の生活と権利、平和と民主主義を守ってたたかう政党と協力・共同の関係を保っていく。

第2 = 前項の立場に立って、組合員の政治意識を高める活動を行う。

第3 = 組合員の政党支持・政治活動の自由を保障する。また資本や警察からの妨害・弾圧には、労働組合の立場から政治活動の自由を保障する見地でたたかう。

第4 = 政党別選挙に際しては特定政党・特定候補の支持は行わない。ただし、労働組合の要求と合致した政策協定を結んだ革新・民主勢力共同の候補については、労働組合として積極的に支持する。

Ⅲ 産業別組織体制の確立・強化に向けて

1. 執行体制と顧問の委嘱

(1) 機関会議開催の計画と本部専従体制

① 機関会議開催の計画

常任中央執行委員会と中央執行委員会（中央闘争委員会を兼務）の役員体制は変わらないことから、中央執行委員会を基本に開催し、必要に応じて専門討議を行う。幹部・活動家育成に役立つ経験交流や学習、個別問題での相談などを重視し運営する。

中央執行委員会とは別に三役会議を適宜開催する。中央委員会は1月に開催し、2024年春闘方針を決定する。

会議は、原則として会場を設けて開催するが、経費節約・効率化のために、オンラインを併用する。

② 本部専従体制

本部の専従役員（書記長）は1名、書記は2名とする。

③ 地連・地本の再編、産別指導体制、ブロック協議会の機能強化

広域地連の発足は、各地連・地本の自主的な討議と合意に基づくもので、全国一律の措置としない。

産別指導体制強化のため、ブロック協議会の機能強化と運営改善をはかり、連携して指導と援助に当たる。

全国バス部会は、東北・東京・大阪・高知・福岡地連の組合員の協力のもとで、共通する宣伝物・資料を作成し、2024年の4月～5月に全国交流会を開催して、その後に国土交通省・厚生労働省交渉を計画する。

(2) 顧問の委嘱

顧問弁護団は、東京法律事務所、馬車道法律事務所、代々木総合法律事務所、江東総合法律事務所の4事務所に引き続き協力を要請する。また公認会計監査は協働・公認会計士共同事務所に委嘱する。

(3) 役員体制・機構検討委員会での検討

組織の現状を踏まえ産別機能の維持・強化、将来的な役員体制などについて、役員体制・機構検討委員会（常執メンバー）で検討する。

2. 財政の確立と2023年度予算（案）

(1) 2023年度予算（案）の編成にあたって

適正な予算・財政の確立をめざし、以下の観点で予算編成を行う。

①収支率100%を基本にした予算編成が困難な財政事情であるため、繰越剰余金の次年度取り崩し限度額を勘案のうえ、収支差を最小限に抑えた資金収支計画を立てる、②予測される損失の縮小をはかるため、支出面でのさらなる削減と事務の効率化に努める、③会費は現行の580円とし、本部への登録率は実組合員数の80%以上、会計年度中の変更は認めないことを原則とする、④50%未満の地連・地本は3～4年の実施計画を策定し登録増への改善をはかる。

臨時徴収金は、現行の600円とし、長期争議組合の支援、未組織宣伝対策費等に配分する。

(2) 各地連・地本の財政基盤の確立

労働組合の日常活動の基本は、「組織」「教育宣伝」「財政」の3つである。軽視されがちなのが財政活動であり、組織を運営し、日常的な活動を支えるうえで欠かせないものである。改めて財政活動の重要性を認識し、すべての地連・地本は財政的基盤の点検と計画的な改善が必要である。また不団結や組織力の低下を招くことになる不明瞭な財政支出や「使い込み」など、ダブルチェックできる体制の確立が求められる。

会計報告は定期的に行い「公開の原則」を貫くなど会計面における民主主義の徹底をはかる。各地連・地本は、学習会の機会などを活用し、組合会計の基礎的知識を関係者が身につけるよう努める。

IV 主な運動の到達点と今後の課題

1. 2023年春闘の結果とその評価

(1) 第45回中央委員会で決定した統一要求と課題

自交総連は2023年1月31日、東京・全労連会館で第45回中央委員会をオンライン併用で開催し、「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」をスローガンとする方針を決定した。

「基本的な要求・課題と闘いの力点」では、①みんなに賃上げを、底上げ闘争の強化、②コロナ対策、職場権利の確立と「合理化」阻止、③全国的に進む運賃改定の備え、④変動運賃制度、ライドシェア阻止、政策要求実現、⑤自動車教習所における政策闘争の推進、⑥観光バスにおける政策闘争の推進——を確認した。

「闘いの基本方向と組織の強化拡大」では、①学習春闘を重視し、全員参加で要求を練り上げる、②みんなで決め、力を合わせ、みんなで行動を、③地域に結集し、政治を変える春闘の前進を、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——を重視し、春闘の具体的な展開をはかることとし、あわせて「組織強化拡大2か年計画（2022～2023年度）」を決定した。

(2) 春闘の具体的な展開と対応方針

① 中央闘争委員会等で決定・確認した対応方針

- 「2023春闘 当面する対策」
＝3月1日、第1回中央闘争委員会（第5回中執）

- 「2023年春闘 今後のたたかい方」
＝ 4月4日、第2回中央闘争委員会（第6回中執）
- 「2023年春闘 最終決着へ向けた対策」
＝ 5月16日、第3回中央闘争委員会（7回中執）

以上をそれぞれ決定した（闘争指令No2～No4）。

《3つの解決基準》

- 第1＝ 賃上げと一職場一重点要求の実現
- 第2＝ 白タク合法化阻止や地域的政策要求実現に向けた共同の確認
- 第3＝ 納得のいく内容での集約（全体的合意）と労働協約の締結

② 統一行動及び省庁交渉のとりくみ結果

1) 統一行動の実施状況

- 2月1日 白タクにつながる規制緩和阻止、規制強化を求める2・1怒りの行動（コロナ状況により延期したところもある）
- 3月2日 自交総連中央行動
23春闘勝利3・2中央決起行動（全労連・春闘共闘）
- 9日 全国統一行動
- 4月10～14日 要求前進をめざす宣伝・統一行動ゾーン
24～27日 春闘決着をめざす統一行動ゾーン
- 5月1日 メーデー
3日 憲法集会

2) 省庁交渉等の結果

- 3月2日 国交省交渉（庭和田委員長他13人）＝情報電子版5号参照
厚労省交渉（庭和田委員長他12人）＝情報電子版5号参照
- 4月5日 全タク連要請（庭和田委員長他4人）＝情報電子版12号参照

3) 主な課題ごとのとりくみ

（地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部改正案・協議運賃制度創設反対のとりくみ）

- 2月10日 閣議決定
- 3月10日 国交省議員レク（庭和田委員長他4人）＝情報電子版7号参照
- 3月24日 衆議院可決 附帯決議
- 4月12日 タクシーへの「協議運賃制度」創設に反対する声明発表

- 17日 国会座り込み抗議行動（徳永副委員長他東京、神奈川交運共闘69人参加）＝情報電子版13号参照
21日 参議院可決 附帯決議

（変動運賃制度導入阻止のとりくみ）

- 4月26日 意見書の提出＝情報電子版15号参照
27日 ダイナミック・プライシング導入に反対する声明発表＝情報電子版15号参照

（3）春闘の結果とその評価

【総括の視点】

総括では、①要求提出状況はどうか、②要求は前進したか（要求獲得）、③団結力は高まったか（産別統一闘争への結集、労働者の意識の向上）、④組織は拡大したか（組織強化）という4つの点について評価する。

今後の闘争に活かすための成果と弱点を明らかにし、成果に確信を持ち、弱点を克服する対策を立てていく必要がある。

① 要求獲得とその特徴点

コロナ危機と物価高騰に立ち向かう春闘であり、物価高騰を超える賃金増を勝ち取る要求を掲げた。全国的に進む運賃改定に対してはノースライドを確約させた組合も多いが、「実施後の状況を見てから回答する」と春闘を引き延ばす事業者も少なくなかった。こうした状況もあって秋闘まで闘いが続くことも考慮し要求実現に向けた継続的なとりくみが重要となる。

春闘要求の獲得では、現行賃金体系の維持を基本に、運賃改定時のノースライド確認、運転者負担撤廃、物価高騰対策一時金、高速帰路会社負担拡充、福利厚生、施設改善、職場要求前進、政策合意を獲得した一方で、運賃改定時に賃下げ提案をする一部事業者や、障がい者割引を新たに労働者に求める事業者もあった。北海道のさくら交通労組では、経営が運賃改定直前に歩率ランク（足切り額）の引き上げ更を押しつけてきたことに対して24時間のストライキを敢行した。

バス関係では、福岡の庄内観光労組が無事故・精勤手当の新設、甘木観光労組が精勤手当5,000円の増額、大阪の佐野南海交通労組が夏季一時金昨年実績プラス物価高騰一時金5万円を獲得した。

② 要求提出と統一行動への結集

要求の提出状況は、ハイヤー・タクシー＝50.5%（前年58.7%）、自教＝16.7%（前年50.0%）、バス・トラック他＝16.7%（前年20.0%）、全体では47.5%（前年56.5%）となった（6月30日時点）。

春闘の要求提出は基本的な活動であり、組合員が少数で要求書の作成さえ困難な組合が存在する。こうした現状を克服するためには、地連・地本で個々の実情を把握し協力して、春闘への結集をはかっていかなければならない。

春闘討議の基礎となる春闘アンケートは、14地方2,961枚の回収で前年より543枚減少した。職場の現状をつかみ、来春闘とともに今後の自交総連運動にも役立てていくために、職場への働きかけを強めて回収枚数を増やしていくことが必要である。

統一行動については、2・1宣伝行動では、地方ごとの感染状況もあり4月に実施した地方もある。3・2中央行動では、3年ぶりに約300人が霞ヶ関に結集し、国土交通省・厚生労働省への個人請願後、衆参の国土交通委員へ「タクシー労働者に食える賃金を保障しろ！」署名（以下、「食える賃金署名」という。）への協力を要請した。

③ 政策闘争の到達点とその評価

1) タクシー労働者の生活保障 地域公共交通維持を求める「食える賃金署名」のとりくみ

春闘の最重点課題として、「食える賃金署名」を行った。

市民、利用者、未組織労働者など広範な人々に働きかけるためにリーフレットを作成し、2月には、衆参の国土交通委員へ「食える賃金署名」を郵送し理解を求めた。3月からはオンライン署名も始め全労連・地方労連・友誼団体へ「食える賃金署名」の趣旨を説明し協力を求めた。

3・2中央行動では、国土交通委員を中心に衆参37人の国会議員事務所を訪問し、署名への賛同を求めた要請行動の結果、日本共産党の志位和夫衆院議員を始め、立憲民主党やれいわ新撰組の議員からも、署名を提出する際に紹介議員になることへの承諾や前向きな回答を得た。

当初、「食える賃金署名」の最終集約を4月末日とし、5月中に紹介議員を通して国会に提出する予定であったが、政府・国土交通省がタクシーの「協議運賃制度の創設」や「ダイナミック・プライシング（変動運賃制度）」など、新たな規制緩和を打ち出したことを受け、5月以降はそれに対抗する形で、地域公共交通の維持を前面に掲げて9月末まで署名活動を延長してとりくむことにした。集まった「食える賃金署名」は、10月の臨

時国会に提出する予定である。

2) タクシーの「協議運賃制度」創設への反対闘争

「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律案」が2023年4月21日に成立した。

この法律には、道路運送法を一部改定しタクシーの「協議運賃制度」の創設が盛り込まれ、地域の関係者間で協議が調えば、国土交通省への届け出で運賃を定めることができることになった。

自交総連は、閣議決定時から懸念を深め、3月10日には日本共産党の田村智子参議院議員を介して、国土交通省から制度の詳細についてレクチャーを受け、問題点を質した。さらに同議員は、参議院本会議の国会質問で「認可運賃よりも低くなる下限割れ危惧がされる」と追及。今回の新たな制度は、タクシー運賃の制度崩壊を招きかねないもので、ライドシェア解禁への地ならしの可能性があるとして、4月12日に自交総連は「反対声明」を発し、法案の審議中である4月17日には国会議員会館前で座り込み抗議の声を上げた。

法律が施行される10月以降は、恣意的な運用がなされないよう注視し、適宜対応していく。国・国土交通省がやるべきことは、住民の移動を確保する地域公共交通を持続的に維持ができるような十分な補助金を出して、既存のバスやタクシーを守ることである。道路運送法で厳格な安全規制をかけ、タクシー・バスを再生する環境整備を早急に行うよう行政の責任を追及していく。

3) ダイナミック・プライシング導入の反対闘争

2023年3月31日、国土交通省は5月からダイナミック・プライシング（変動運賃制度）を導入する方針を決めた。同省は当初、「変動幅は2割から1割の幅を想定している」と言及してきたが、公表された変動幅は、上下5割の範囲に変更されていた。これを受けて自交総連は4月26日、同省が募集したパブリックコメントに意見書を提出し、翌27日にダイナミック・プライシングは、高齢者や障がい者等の交通弱者の利便・安全性にも悪影響を及ぼし、タクシーの公共性を著しく損なうとともに、タクシー運転者の労働条件を悪化させるものとして、国土交通省の拙速な行政手法と制度導入に断固反対する声明を発した。

ダイナミック・プライシングはあくまでも事前確定運賃の枠内で適用するとしているが、今後、運用が拡大されていくは国土交通省のこれまでの経緯に照らせば火を見るより明らかであり、7月20日、日本共産党の田村智子参議院議員の協力を得て、国土交通省へ緊急の要請を申し入れた。

同省は「現時点で事業者からの申請はない」と回答したが、ダイナミック・プライシングはタクシー労働者の賃金に大きく影響を与えるだけではなく、利用者に混乱を持ち込み、交通弱者に対する地域公共交通としての役割に反するもので、今後も強く世論に訴え改善を求めていく。

4) 運賃改定への対応

全国的にタクシー労働者の労働条件改善を趣旨とした運賃改定が進み、2022年に8ブロックで実施され、審査中のところも多いが2023年は少なくとも68ブロックで順次実施されていく。

国土交通省は、2022年12月13日付け通達で、タクシー業界のコロナ危機の影響を鑑み、「運賃改定手続きの開始を、従来の3か月の期間を待たず7割以上の申請があった場合、直ちに運賃改定手続きを開始するとして、すでに申請のあったものにも遡及して適用する」とした。コロナ危機で疲弊するタクシー業界にとっては朗報であり、労働組合としても労働条件の改善に奮闘した。

2023春闘では、各地方の多くの職場で、運賃改定の趣旨を掲げてノースライド+アルファをかちとる労使交渉が行われた。運賃改定実施後に多くの組合でノースライドを獲得した地方（大阪）もあれば、運賃改定の実施に先んじてノースライドを約束した地方（石川）や、運賃改定の対応については実施後の營收などの状況を見てから回答を先送りにされた地方（静岡）もあり、明暗が分かれている。東京では、運賃改定時はノースライド+アルファとする確認が進む一方で、賃金支給率を引き下げ、合理化提案する事業者も現れている。東京地連は関東運輸局へ告発したが、局の対応は国土交通省の回答とかい離した不十分なもので、今後も運輸局の認可責任を追及する闘いが必要である。

いまだ満足する回答が得られない地方も多く、組織が一体となって粘り強い闘争態勢を敷き、今後も納得いく実利・実益のある決着をめざしていく。

2. 組織強化拡大の到達点とその評価

コロナ危機が3年に及んだことで、働いても生活できない状況がタクシー労働者の離職に拍車をかけ、既存組織への影響は大きく組合員が減少した。また、組織の引き継ぎがままならず脱退・解散した組織もあり、全体で2022年度末の組織実勢は大きく減少した。

2022年9月から2023年8月末までの新規加盟組合は2地方2組合。労働相談は減少傾向にあったが、全国的な運賃改定の進捗に伴い、未組織労働者か

らの賃下げ、合理化などの相談が増加しており、労働組合に期待を寄せる労働者に産別組織の存在意義を示し、組織拡大につなげることが重要となる。

引き続き宣伝、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強め、要求に根ざしてたたかう組合活動を活性化させることにより、組織拡大への体制強化を進め、成果へと結びつけなければならない。また、今後の運動を担う幹部・活動家の育成は喫緊の課題で、学習と実践を組み合わせたとりくみを進めていく。

3. 通年闘争とその他の諸活動

(1) 権利闘争の現状と特徴点

北海道・ハイタクユニオン・北海道札幌個人タクシー協組の組合員がパワハラのみ、休職命令（無給）が出され、仮処分で争ってきた事件は、2022年6月に休職処分無効をかちとった。その後、個タク協組の理事長が休職命令撤回を拒否したため、札幌地裁に提訴（本訴）し、23年6月に勝利和解した。（謝罪と未払い賃金の支払い、ハラスメント防止規定遵守を約定）。

北海道・江別ハイヤーのオール歩合残業割増賃金請求事件について、道労委に救済申立を行ったが、21年3月に不誠実団交だけ認めた。江別ハイヤーのKさん及びNさんは、2018年末払い賃金請求を札幌地裁に提訴、22年6月札幌地裁は、原告の請求を認める判決を下した。会社が控訴したが、札幌高裁は23年3月に控訴を棄却し原告の勝訴が確定した。

ワーカーズコープタクシー福岡からの執拗な退職強要やパワハラ、不当解雇・雇止め事件（福岡地連個人加盟2人）は、22年3月の地裁不当判決後、控訴してたたかっていたが、1人は22年10月に福岡高裁で控訴が棄却され敗訴した。もう1人の雇止めも棄却されたが、パワハラへの慰謝料を認める判決が下され、終結した。

また上記会社では、自交総連福自交労組に加入する組合員に対し、残業を禁止する不当労働行為があり、本来得られたはずの残業代・未払い請求を県労委に申し立て、20年12月に支払い命令が出た。しかし会社は行政訴訟を起こし争う姿勢を変えず最終的に上告が不受理となり不当労働行為が確定した。残業代未払請求訴訟については、22年3月の1審判決で一部勝訴したが、またしても会社が控訴。高裁では23年7月に原告側の主張がほぼ認められ勝訴したが、会社は上告し不受理決定が出て判決が確定した。現在、差押え実施中である。

(2) 主な関係団体の動きと役員人事

① 交運共闘第34回総会

交運共闘（交通運輸労働組合共闘会議）は2月24日に第34回総会を開催し、2023年度運動方針と次の役員を決定した。

| | | | |
|-------|----|----|-------------|
| 議長 | 高城 | 政利 | （自交総連） |
| 副議長 | 瀬戸 | 修 | （検数労連） |
| 〃 | 民本 | 義光 | （海貨労協） |
| 〃 | 山崎 | 正人 | （国交労組） |
| 事務局長 | 光部 | 泰宏 | （検数労連） |
| 事務局次長 | 門田 | 耕司 | （国交労組） |
| 幹事 | 徳永 | 昌司 | （自交総連）（以下略） |

② 交運研第33回総会

交運研（交通運輸政策研究会）は6月10日に第33回総会を開催し、2023年度運動方針と次の役員を決定した。

| | | | |
|-------|-----|-----|-------------|
| 会長 | 安藤 | 陽 | （埼玉大学） |
| 副会長 | 近藤 | 宏一 | （立命館大学） |
| 〃 | 風呂本 | 武典 | （広島商船高専） |
| 〃 | 木村 | 忠義 | （国 労） |
| 〃 | 庭和田 | 裕之 | （自交総連） |
| 事務局長 | 横内 | 義幸 | （国交労組） |
| 事務局次長 | 青木 | 新之介 | （国交労組） |
| 幹事 | 高城 | 政利 | （自交総連）（以下略） |

(3) 第45回弁護士交流会の開催

1月30日、第45回弁護士交流会をWEB会議形式で開催。11地方20人の弁護士が参加し、自交総連から13人が傍聴した。

会議では、ウーバーイーツで働く人の労働者性（菅俊治弁護士、東京法律事務所）について基調報告が行われた。菅弁護士は、昨年11月に東京都労働委員会が示した飲食宅配サービスのウーバーイーツの配送員が労働組合法上の労働者であるという判断を下した理由を当該事件の労働側弁護士の一員として解説した。「フリーランス保護」の観点で立憲民主党に行ったヒアリングや、デジタル・プラットフォームと労働者性を巡る各国の判例をもとに、

スマートフォンの専用アプリで、飲食店と配送員、客を結びつけるプラットフォーム事業を巡る国内の動きを説明し、法律上の問題点を述べた。

特別報告として、①割増賃金が歩合給から引かれる賃金の問題、ハイタクユニオン（齋藤耕弁護士、北海道タクシー労働者支援弁護団）、②バス運転者の手待ち時間の労働性（長沼拓弁護士、一番町法律事務所）、③運転者負担を会社の不当利得として返還請求している事件、日本自交労組（新宅正雄弁護士、代々木総合法律事務所）の現状を報告し意見交換を行った。

(4) 自交共済第42回総会の開催

自交共済は9月13日に第42回総会を開催し、こくみん共済 coopの担当者を含めて合計18人が参加した。第40期活動及び決算報告を承認するとともに、第41期（2023年度）の活動計画を満場一致で決定した。

議案採択後は質疑応答が行われ、年齢制限の引き上げの検討やこくみん共済のアプリについての質問に続き、連続した休業への補償を求める意見が出された。

自交共済の加入状況は、2,507人となっており、総会では加入人員5,000人を目標に未加入地方・組合への対策強化とともに、少数組合でも入りやすく、魅力を感じられるように、改定の検討を進めることとした。自交共済は、こくみん共済から掛け金の集金方法、給付金の支給方法についての変更が申し入れられており、給付内容の改善も含めて大幅な改定に向けて議論を進めていく。

以 上