

おもな内容

2026年春闘 賃下げ提案つづく …②
きになる交差点)
大椎台団地線の復活 ……③
オルグ奮戦記)
会社へ乗りこみ解雇撤回 ……③

自交労働者

1010

●ハイタク・自教・観光バス労働者の新聞●

自交総連(全国自動車交通労働組合総連合会)

発行人 庭和田 裕之
発行日 毎月1回、15日に発行
購読料 月間100円、年間1200円(送料込)
(組合員は組合費に含む)
振込口座 中央労金荒川支店 普通1128819

〒110-0003 東京都台東区根岸2-18-2-201
Tel 03-3875-8071/Fax 03-3874-4997
E-mail info@jikosoren.jp
ホームページ https://www.jikosoren.jp/

ノースライドの根拠となる行政文書

- (国交省 2007年3月28日付325号通達)
▼スライド賃下げは禁止
- ▼ノースライドで賃金が増える分をあらかじめ見込んで運賃を査定する
- ▼改定後に労働条件改善が不十分なとき地方運輸局が指導する
- (国交省 2019年12月10日付213号通達)
▼運転者負担の解消をはかること
- (消費者委員会 2026年2月18日付意見書)
▼運賃改定が乗務員の労働環境改善やサービスの維持・向上に確実につながるよう、国や事業者に対して適切な検証と対応を求めた

スライド賃下げ＝運賃改定時に、会社が賃金の計算方式を変更すること。⇔ノースライド

公共料金のタクシーの値上げが認められているのは、乗務員の労働条件の改善が前提にあるため。つまり、国民への公約として、タクシーの運賃改定時には、乗務員の賃金が増えるようにしなければならない。

↓
これが改定の趣旨！



不当な賃下げはねかえす 行政の職務怠慢許さない

今春闘では、運賃改定を背景としたタクシー事業者による賃下げ合理化が、例年以上に続出しています。しかし今回、そうした潮流に真っ向から歯止めをかける司法の判断が下されました。

全国的に影響 画期的な判決

ドを前提に、会社と労働者交渉します。
しかし、ここ数年、タクシーの運賃改定、それに反して、不当な賃下げ合理化をする動きが、業界全体で広がっていました。

そのきっかけとなったのは、2023年4月に飛鳥交通グループが強行したスライド賃下げでした。

(この成果を全国に!! 左)
原告弁護士団は、判決日早々に声明を公表しました。
判決について、運賃改定を契機とするタクシー乗務員の歩合給の引き下げにあたって、労働契約法上(11右下)の「高度の必要性」が要求され、変更「飛鳥交通グループ各社の未払い賃金の完全

な支払いと就業規則の撤回がされるまで、手を緩めることなくたたかう」としています。
総じて、判決は、全国的な影響が大きく、先例として価値が高いものとしました。

連は、提案後すぐに、関東運輸局へ告発状を提出していました。
しかし、関東運輸局は実効性を伴う指導には至りませんでした。

さらに国交省へ問い質しても、「労使間の問題」と及び腰の姿勢をつづけられました。
結果、会社が就業規則の変更を断行したことで、裁判へ突入する

こととなりました。
是非が明らかであるにもかかわらず、判断を司直の手に委ねる絶にむけた闘いを展開するとともに、こうした行政の責任をきびしく追及していきます。

労働契約法(網かけは編集部による)

第10条 使用者が就業規則の変更により労働条件を変更する場合において、変更後の就業規則を労働者に周知させ、かつ、就業規則の変更が、労働者の受ける不利益の程度、労働条件の変更の必要性、変更後の就業規則の内容の相当性、労働組合等との交渉の状況その他の就業規則の変更に係る事情に照らして合理的なものであるときは、労働契約の内容である労働条件は、当該変更後の就業規則に定めるところによるものとする。後略

この成果を全国に

東京・飛鳥交通労組、飛鳥交通第六労組、個人加盟労組

7月29日、東京地連加盟の3労組らと飛鳥交通グループが、運賃改定時の就業規則変更について争っていた裁判の判決が、東京地裁で出されました。

裁判所は、組合側の主張を全面的に認め、会社に対して合計500万円あまりの未払に0・9585を乗じ

て給与算定、②歩合給月、会社は労働者代表計算に120万円の上限を設定、といった計算上の操作による実質的な賃下げでした。

組合は変更の根拠となる経営上のデータ開示を求めましたが、会社は誠実に応じず、労使交渉は膠着。

この事件の争点は、

完全勝訴 組合側の主張認める 飛鳥交通の新賃金体系変更は無効

運賃改定に伴う就業規則の変更が、労働契約法第10条(11右下)と照らして有効かどうかにあります。

会社側は、「実際の給与額はあがっているのだから、不利益変更ではない。また燃料費高騰などで営業損失があり、経営上の必要性もある」と主張。

組合側は、「歩合給で契約の根幹となるのは給与額ではなく計算方法なのだから、不利益変更だ。さらに、変更の必要性を示す根拠

は不足している」と訴えました。

判決では、新賃金体系は不利益変更として、裁判所は、組合に対する新賃金体系の変更は、労働契約法第10条に反して無効としました。そして、会社は変更前との差額賃金および遅延損害金を、組合へ支払う義務を負うと結論づけました。



報告集会の様子＝7月29日、東京・東京地方裁判所内の司法記者クラブ

実態を訴え、改善を求めました。
個人タクシー部会は6月2日に、財務省と交渉を実施。個人タクシーにかかわるインボイス制度の廃止を要請しました。
そして本部は6月29日、国交省・警察庁とのレクチャーに参加しました。
成田空港で営業する違法な客引きや暴力行為、営業妨害などの深刻な実態を報告。取締り・巡回体制の強化など、実効性ある対策を

求めました。
長期化の傾向 粘り強く交渉
要求獲得では、運賃改定を背景に、ノースライドの可否が大きく分かれることになりました。
東京地連の吉祥寺交通、日本交通、高砂自動車、東都自動車、八洲交通、省東自動車、神奈川地本の三和支部、福岡地連の永楽交通、吉野ケ里観光、庄内観光では、ノースライドを確認し、妥結・

了解しました。
一方で、賃下げ合理化提案も相次ぎ、交渉が長期化しています。
賃下げの内容はさまざまで、歩率ダウン、分離給なくし、完全歩合制へ変更、分離給3%ダウン、月例給1%増収分の4割を事

要求獲得
業者の取り分にした、賃率1%減と一時金6・5%スライド、迎車料金を賃金に反映させないなどです。
厳しい情勢ですが、今後も、粘り強く労使交渉をすすめることが肝心です。「赤字で倒産しかねないから」といわれても、決算書等の経理資料の公開を要求し、必ず事実関係を確認しましょう。
その他には、基本給アップ、交通費手当アップ、解決金支給などがありました。

2026年春闘

賃下げ合理化提案つづく

分かれるノースライドの可否

RS阻止闘争 継続して宣伝
政策闘争では、ひきつづき、ライドシェア阻止のために、各地連

ラ配り、音源流しなどでした。
東北・関東ブロックでは近隣県へのキャラバンが実施され、本部

今後も現場の声を集めて、大がかりな宣伝行動などで、悪質な賃下げ合理化の実態を利用者に知らせる必要があります。

バス部会は5月13日に、国交省と交渉を実施。各地方の参加者が路線・貸切バスで起きている安全問題や労働

自交総連2026年春闘は7月末日時点で、92組合が要求を提出、うち79組合が回答を引き出し（回答率86%）、56組合が妥結・了解しています（解決率61%）。
政策闘争と要求獲得の観点から、2026年春闘についてとりまとめます。

政策闘争

・地本による毎月統一行動がおこなわれ、行動の内容は、街頭宣伝を中心として、運輸局への要請、ピケなど、大がかりな宣伝行動などで、悪質な賃下げ合理化の実態を利用者に知らせる必要があります。

さらに7月29日には、長期争議組合として奮闘していた東京地連加盟の3労組が、運賃改定時の就業規則変更について争っていた裁判で全面勝訴しています（地裁判決）。
その他の政策闘争では、バス乗務員の労働問題、インボイス問題、違法ハイヤー問題にとりくみました。



要請書を手渡す石垣バス部会会長（左）＝5月13日、東京・衆議院第2議員会館面談室

2026年春闘の回答速報

（2026年7月末日現在）

《ハイヤー・タクシー》

北海道・札幌交通

特別休暇補償の増額、車イス乗車手当1000円付加

・協和交通

事故賠償処分撤廃

東京吉祥寺交通

ノースライド確認、3月末まで無事故・皆勤、營收平均6万円以上に1万円

了宮園

教育手当、迎車料金料金100円アップ

了日本交通

月例給ノースライド、基本給20万9040円へアップ、交通費実費支給（上限3万円）バックカメラ設置、迎車料金100円アップ、分離給見直し

了高砂自動車

ノースライド確認、職場環境前進

了大和自動車王子

大型連休中足切りダウン、交通費手当560円→

600円（1出番）

※賃下げ提案別途交渉中

了東都自動車

ノースライド確認、車内汚損費用、車内決済一部開始

了八洲交通

職場要求前進、月例給ノースライド、一時金足切りダウン

方小田急交通

一時金1.8か月、職場要求前進

方省東自動車

ノースライド確認

・日の丸自交

賃下げ合理化提案（歩率ダウン）、福利厚生改善

・栄自動車、坂本、山三交通、西新井、美松、七福町屋、東京七福、目黒自交、富士交通

賃下げ合理化提案

・不二タクシー

賃下げ合理化提案（歩率ダウン）

・帝都葛飾交通

月例給ノースライド、分

離給スライド（足切り4.5万円から5万円へ）

・大和自交北千住
賃下げ合理化提案（分離給3%ダウン）

・七福東部タクシー

賃下げ合理化提案、12出番売上55～70万円対象に2～15%ダウン

・山手交通

賃下げ合理化提案（分離給なくし完全歩合制）

・国際交通

賃下げ合理化提案（増収分を6：4にしたい）

・宮城交通

賃下げ合理化提案（月例給1%ダウン）、生産協力金1.5倍

神奈川・京急交通支部

newmo（ニューモ）が新会社「うみかぜ」設立し、賃下げ合理化提案

妥三和支部

ノースライド確認、現行賃金体系維持、一時金8%段階アップ

・芙蓉交通支部

現行維持、一時金昨年実績、無事故手当半期500万円以上1万円アップ

静岡・浜松タクシー

返納割は正、賃金体系見直し（賃率1%ダウン、一時金6.5%スライド）

大阪・佐野南海

ベア日額200円、解決金1万円、夏冬一時金昨年実績

・関中交

足切りダウン、賃率62%から63%へ

・日本城

嘱託者、無事故手当創設

高知妥直轄個人加盟

合理化（10万円減額）を撤回し、月例給を元に戻す

福岡妥永楽交通

ノースライド確認

妥吉野ケ里観光

ノースライド確認

妥庄内観光

ノースライド確認、精勤手当維持

《バス》

大阪・佐野南海

ベア日額200円、解決金1万円、定昇+α

福岡・甘木観光

ベア1000円、精勤手当

法定速度30キロへ引き下げ

生活道路での運転に一層注意

9月1日から、いわゆる生活道路の法定速度が、全国一律で30キロへ引き下げられます。

(注)ここでの「生活道路」は、主に地域住民の日常生活に利用される、中央線や車両通行帯がない比較的狭い道路を指します)

これまで、生活道路の法定速度は、全国一律で30キロ、高速自動車国道以外の道路では、速度規制標識がない限り、法定速度は60キロでした。

道交法第11条では、ある4区分の一般道路は60キロ、それ以外の一般道路(生活道路)は30キロと定めています。

安全な速度で走行しよう

生活道路では、歩道と車道の区別が不明確なケースが多く見られます。安全運転を一層心がけましょう。

士のすれ違い時や、歩行者・自転車との交錯時に事故が起きやすくなっています。

決められた速度の範囲内であっても、道路や交通の状況、天候や視界などをよく考えて、安全な速度で走行することが重要です。

7月には、危険運転について、飲酒量・高速など具体的な数値基準が導入されています。安全運転を一層心がけましょう。

改定 道路交通法

第11条 法第22条第1項の政令で定める最高速度(略)のうち、自動車及び原動機付自転車が高速自動車国道の本線車道(略)並びにこれに接する加速車線及び減速車線以外の道路(以下「一般道路」)を通行する場合の最高速度は、自動車にあつては次の各号に掲げる一般道路の区分に応じ当該各号に定める速度(略)とする。

1 次に掲げる一般道路 60キロメートル毎時

イ 高速自動車国道のうち、本線車道並びにこれに接する加速車線及び減速車線以外のもの

ロ 自動車専用道路

ハ 道路標識等による中央線又は車両通行帯が設けられている一般道路

ニ 道路の構造上又は柵その他の内閣府令で定める工作物により自動車の通行が往復の方向別に分離されている一般道路

2 前号に掲げる一般道路以外の一般道路 30キロメートル毎時

▼法定速度30キロに引き下げ

生活道路(原則として複数車線ではない、住宅街などでよく見られる道路)

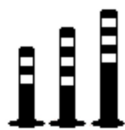
▼法定速度60キロのまま

1 道路標識または道路標示による中央線や車両通行帯が設けられている一般道路



3 高速自動車国道の本線車道並びにこれに接する加速車線及び減速車線を除いたもの

2 道路の構造上または柵その他の工作物により自動車の通行が往復の方向別に分離されている一般道路



4 自動車専用道路

※※ 道路標識または道路標示により最高速度が指定されている道路では、法定速度ではなく、指定されている速度が自動車の最高速度となります ※※

地域住民の主體的な行動が実を結ぶ

第13回のきになるテーマは、『大椎台団地線の復活』です。

◇

おとしの時間外労働の上限規制・勤務間インターバルの導入により、バス業界では、深刻な運転者不足が発生。多くの自治体でバス路線が大幅減便・廃線を余儀なくされています。

そうした中、地域住民の働きかけが公共交通を復活

させた事例を紹介します。

千葉市緑区のJR土気駅

と大椎台団地を結ぶ、およそ2キロ区間のバス路線である大椎台団地線が廃止となったのは、2024年3月末のことでした。

他の周辺路線はなく、代替の移動手段として用意されたのは、事前予約制のデマンドタクシーです。週2

日の運行では、朝夕の通勤・通学の需要に対応しきれず、路線バスの復活を望む声があがっていました。

大椎台自治会の住民らはその熱望を束ねて関係各所へ要請をつづけました。それだけでなく、全戸850世帯を対象とした需要調査

アンケートを4度も実施。「大幅に値上げしても乗りたい」といった利用意向や

希望時間帯などを細かく具体的に数値化し、その結果をもとに、事業者・自治体と協議を重ねました。

そうした住民の主體的な行動が実を結び、2026年7月16日、大椎台団地線は復活を遂げました。

現在、平日に朝夜それぞれ3便を運行中。運賃は片道320円とやや割高ですが、これは路線を持続可

能なものとするために、協議で決定した金額です。

大椎台自治会は、「高齢者の買い物や通院などには日中の便も必要。公共交通を守るために今後とりくむ」としています。

高城書記長コメント

安易なライドシェア導入ではなく住民・事業者・自治体の協力で路線を復活。持続可能な地域交通には、新たな財源確保と公共交通支援の強化が不可欠です。

会社へ乗りこみ解雇撤回～オルグ奮戦記～

名刺が相談呼びこむ

千葉のタクシー乗務員さんから解雇相談が入りました。その会社はオール歩合で割増賃金は払わない、交通事故の修理代や示談金を給料から天引きするなど労働基準法違反のオンパレードでした。

その乗務員さんは、77歳の高齢ですが、年金はかけた年数が少なかったため、それだけでは暮らしていけず、条件の悪い会社で辛抱していました。

けっきょく家賃が払えなくなり居住を失い、昼はガードマン、夜はタクシーに乗っていました。

ある日、乗車中に路上で仮眠をとっている

と、近所の住民がタクシーをバンバンたたき、慌てて外に出たとたん突き飛ばされ、頭を数針縫うほどのケガをして救急車で運ばれました。



それでも食べていくために翌日に職場復帰し、3日後にバスと接触事故を起こし、会社に解雇されました。

現在、生活保護を受けながら暮らしていますが、困窮から抜け出せず、タクシー乗り場で自交総連の名刺をもらった方の紹介で組合とつながりました。

その方と私で会社へ乗り込んで解雇撤回、労災に切り替え治療を継続。会社は未払い賃金も話し合いで支払うことを約束し、他の乗務員も未払い賃金で困っていることから、今後は、相談された乗務員さんを中心に団体交渉で話し合うことも約束しました。

改めて分会の形を確立させて正式な団体交渉に入るため、現在準備中です。(報告)川内田大亮組織拡大専従オルグ)

