

2024年度運動方針（案） もくじ

I 情勢の特徴と運動基調

1. ライドシェア全面解禁阻止、地域公共交通の危機打開…………… 2
 - (1) ライドシェア全面解禁を阻止するため、労働組合の力を発揮／2
 - (2) タクシー事業を破壊する制度改悪阻止・規制の維持強化／2
2. 社会的水準の労働条件をめざす組合活動の前進…………… 4
 - (1) 劣悪な労働条件で労働者が退出、ライドシェア解禁の糸口に／4
 - (2) 労働組合の役割発揮——団結して全面解禁阻止、要求実現を／5
3. 安全で公正な社会、平和な世界をめざし、国政の転換を…………… 5
4. すべての運動と結合した組織の強化拡大…………… 6

II 主な運動課題と対応する基本方針

1. 5つの要求課題と運動の基本方向……………7
 - (1) 安心・安全を崩壊させるライドシェア全面解禁阻止の闘い／7
 - (2) 新たな規制緩和阻止、政策要求の実現／8
 - (3) 社会的水準の労働条件確立への接近、権利の確保／12
 - (4) 憲法改悪阻止、国民本位の政治の実現／15
 - (5) 自交総連、全労連の組織強化拡大／16
2. 当面する運動の基本的展開……………17
 - (1) 2024年秋季年末闘争の具体化／17
 - (2) 2025年春闘の準備／17
3. 通年闘争の諸課題とそのとりくみ……………18
 - (1) 通年闘争のとりくみ／18
 - (2) 共済活動のとりくみ／19
 - (3) 政党との関係／19

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……………20
2. 財政の確立と2024年度予算（案）……………21

IV 主な運動の到達点と今後の課題

1. ライドシェア全面解禁阻止の闘い……………22
2. 2024年春闘の結果とその評価……………23
3. 組織強化拡大の到達点とその評価……………28
4. 通年闘争とその他の諸活動……………28

2024年度運動方針（案）

自 交 総 連

I 情勢の特徴と運動基調

1. ライドシェア全面解禁阻止、地域公共交通の危機打開

(1) ライドシェア全面解禁を阻止するため、労働組合の力を発揮

政府・財界内の規制緩和推進勢力によるライドシェア全面解禁＝新法創設の動きが進行している。

タクシー業界は、ライドシェア新法創設の動きに対し、絶対反対の構えから一転して、一般ドライバーを雇用する「自家用車活用事業」を24年4月から始めた。しかし、解禁推進派は、地域・時間が制限され不十分との主張を繰り返すなど、ライドシェア全面解禁の足掛かりとされてしまっている。

自交総連は、どんな形態であっても白タク・ライドシェアは、利用者の安心・安全を崩壊させるとして反対している。

この一年間、宣伝カーから毎日ライドシェアの危険性を訴える音源を流して走らせ、利用者・国民へ周知する活動や駅頭での宣伝行動を増やすなど、解禁阻止闘争を全国的に展開している。

規制改革推進会議の委員、地域産業活性化ワーキンググループの委員に対しては、全労連にも要請し、多くの単産・地方組織の仲間とともに、二週間の集中ファックス抗議行動を実施した。

自交総連は、この間の奮闘に確信をもち、団結してたたかうことの重要性を再確認したたかいを進めている。全面解禁となるライドシェア新法を絶対に阻止するため、ナショナルセンターの違いを乗り越え他の産別組織にも共闘を働きかけ、状況によっては全国統一ストライキを構える。その際、業界の破壊阻止の一致点から業界団体への協力も要請する。

(2) タクシー事業を破壊する制度改悪阻止・規制の維持強化

90年代半ばから競争原理のもと、バス・タクシー事業に規制緩和政策が進

められてきた。この政策は、タクシーの行き過ぎた増車と運賃競争を招き、事業者は収益を悪化させ、そのシワ寄せとして自交労働者に低賃金と劣悪な労働条件を押しつけることとなった。

全国でバス・タクシー事業が成り立たない地域が増え、コロナ禍でさらに加速し、国民生活を維持するうえで欠かせない公共交通の存続さえ危ぶまれる事態が生じている。

こうした状況を招いた政府は一顧だにせず、さらに規制緩和を推し進めようとしている。

河野氏は、大臣就任前の23年9月5日には新経済連盟の代表理事三木谷浩史氏（楽天会長兼社長）と懇談していた。同氏は、デジタル行財政改革担当大臣、行政改革担当大臣、内閣府特命担当大臣（規制改革）などの要職に就き、旗振り役を担ってきた。アメリカのウーバーCEOのコスロシヤヒ氏の来日した際には、同氏からライドシェアの全面解禁を要請されて、制度化に向けて強行に動いていた。

他方、国土交通省は、道路運送法第78条3号を活用した自家用車活用事業（＝日本版ライドシェア）を4月から都市部を中心に開始した。同制度は、タクシーの不足する地域・時間帯において、補完として運用されているが、7月1日からは雨天時（雨天が予想される前後1時間）、8月2日にはイベント開催時に対応するなど、政府内では地域・時間帯の限定を外し、全国展開することも議論されている。

国交省は7月17日、斎藤国交大臣を本部長とする「『交通空白』解消本部」を立ち上げ、全国各地で、地域住民や来訪者がタクシーを使えないような「交通空白」の解消に向けて、今年9月・12月を目途として自家用車活用事業の拡大のとりくみを進めるとしている。

地域公共交通であるタクシーを持続可能なものとするには、労働者が安心して生活できる賃金を事業者が保障してこそ、産業に流入する労働者を確保することができる。

しかしこの一年で国交省は、第二種運転免許の緩和や地理試験の廃止を進め、労働者を確保する根本問題にメスを入れるのではなく、利用者の安心・安全を低下させる施策を進めている。

国民の生活維持や利用者等の安心・安全を守るのは、国や自治体の責務であり、国は公共を守る施策として、地域公共交通の確立に向けた補助金を増額し、タクシー、乗合タクシー、オンデマンドタクシーなどが維持できる施策を進めることが急がれる。

2. 社会的水準の労働条件をめざす組合活動の前進

(1) 劣悪な労働条件で労働者が退出、ライドシェア解禁の糸口に

コロナ禍で、多くのタクシー労働者が退職した。

全国の法人タクシー運転者証交付数（全タク連調べ）は、291,516人（19年度末）から231,938人（22年度末）と4年間で20.4%減少した。23年度末には234,653人となり、現在は回復傾向にある。しかし、ライドシェア推進派は、依然として労働者不足によってタクシーの供給が満たされない地域があると主張して、ライドシェア全面解禁の糸口に利用しようとしている。

23年度のタクシー労働者の全国平均年収は、21年度の249万円から319万円に上昇した（年収には休業手当も含む）。しかし、全産業労働者の年収との格差は、197万円と大きな開きがある。

全体としては、労働者減少による需給調整や運賃改定の効果が表れた結果となり、これまで自交総連が主張してきた「適正な需給調整、運賃改定時のノースライド」の正しさが証明されたといえる。しかしインバウンド需要の有無などで地域間格差が顕在化している。地方別では、年収200万円台が22地方と厳しい実態は変わらず、低賃金を是正し、社会的水準の労働条件に近づけていく必要がある。

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て入所者の減少が続いていたが、コロナ流行時には、免許を取得する人が増え、教習所卒業生数は19年から3年連続して増加する現象が起きた。しかし、18歳人口の減少は今後もつづき、卒業生数は長期的に減少していく。

コスト削減のために、パート・契約指導員の導入、賃金「合理化」などの攻撃は止まっていない。一方で高齢者教習の増加などに対して、資格を有する指導員不足から長時間労働が蔓延化して、休みが取れないなど、新たな問題も発生している。

観光バスでは、コロナ禍のインバウンド客や国内需要の激減で倒産や廃業も相次ぐなど壊滅的な打撃を受けた。規制緩和による過当競争で、旅行会社から低運賃や高率の手数料を押しつけられるなど、タクシー以上に脆弱な企業体質となっていたことや、儲からなければ直ぐに事業を取りやめる事業者の流入が要因としてあげられる。

昨年からの需要回復に伴い状況は好転しているが、需給バランスは改善されないままとなっており、事業全体の回復には至っていない。

(2) 労働組合の役割発揮——団結して全面解禁阻止、要求実現を

労働条件の改善のためには、労働者の団結した組織である労働組合の存在は欠かせない。

自交総連は結成以来、自交労働者の労働条件を改善するために団結して、要求実現を阻む社会の変革をめざしてたたかってきた。

自交総連の原点であるたたかう労働組合としての社会的な役割を発揮して、目に見える行動と情報発信をしていかなければならない。

タクシーの労働者不足を招いたのは、2002年の規制緩和であり、事業者が過当競争に明け暮れて、労働者を大切にしていなかったツケが表面化し、これがライドシェア導入という深刻な事態を起こしている。

まともな賃金・労働条件によって良質な労働力を確保し、利用者利便・サービスの向上で競争するという、当たり前の経営努力を経営者に促すという点で、労働組合が労働条件改善のためにたたかうことは欠かすことができない。自交総連は、自交企業に公共交通機関、交通安全教育機関としての社会的な責任（CSR）を果たさせるために積極的な闘いを推進していく。

日常的な助け合いや、仲間が要求する雇用、賃金、労働条件、権利における実利・実益の確保、職場環境改善など、諸活動の再構築をはかる。特に、労働関係法等で保障されている有給休暇や最低賃金、割増賃金の適正な支払いなどは、本来、当然の権利・最低労働条件として確立されていなければならないが、未組織の職場では権利が保障されていないことがままある。

労働組合を結成することで初めて権利を行使できる。このことを未組織労働者に知らせ、ともに大同団結することが、ライドシェア全面解禁阻止闘争のカギとなる。

3. 安全で公正な社会、平和な世界をめざし、国政の転換を

国民生活に欠かせない医療、福祉、介護、保育、物流、タクシーなどのエッセンシャルワークの脆弱性と低賃金がコロナ禍を機に浮き彫りとなり、有用な労働に見合わない低賃金・労働条件が離職を助長している。どの分野でも新自由主義政策によって、国民に自己責任を押しつけ、市場原理にもとづく弱肉強食の競争こそが経済発展のためと規制緩和を進めてきた結果、医療や福祉、社会保障は切り捨てられ、保健所や公的病院は減らされ、地域公共交通の安心・安全は壊されてきた。

岸田前政権は、「新しい資本主義」の重要課題に「人への投資」と「賃上げ」を掲げていたが、「三位一体の労働市場改革」として、①日本版ジョブ型雇用（成果主義）、②リスキリング（学び直し）、③労働移動（リストラ促進）を

進め、多様で柔軟な働き方と称して、自己責任型の働き方を押し進めてきた。

日本経団連は、24年1月に「労使自治を軸とした労働法制に関する提言」を公表している。その内容は、「個別労使が話し合い、裁量労働、高プロ、労働時間制度などの働き方を選択できるように、労働基準法の規制を36協定のように『適用除外（デロケーション）』する仕組みを拡大する必要がある。

『労使協創協議制』の創設で、必要な労働条件の見直しをはかるうえで、労働者と情報を共有し協議することは、各種制度やルールの理解、納得感を高めるなどの効果が期待できる」としている。

過重労働による過労死などの弊害が起きている中で、労働基準は一律で強制法規であることに意味がある。また団結権を基盤とした団体交渉を否定する姿勢は許されない。

また、岸田前首相は核兵器の使用を認める「核抑止力論」を正当化した。

「安保関連三文書」をもとに軍事費を、27年までの5年間で43兆円、GDP比2%と軍事費の2倍化が進められ、2024年の防衛関連予算合計はGDP比で1.6%、8.9兆円となっている。軍事費を優先して聖域化する一方で、子育て支援の財源を他の社会保障費削減と公的医療保険への保険料上乗せで捻出するという新たな国民負担や訪問看護の基本報酬の引き下げなど社会保障切り捨てを進めていた。

岸田前首相は8月14日、事実上の退陣表明となる総裁選不出馬を表明した。石破新政権となったが、物価高騰に苦しむ国民に目を向けず、軍事費の増大、裏金事件の真相解明に後ろ向きに対応や経済無策など、国民の怒りの広がりによって追い込まれた結果の交代劇である。旧統一教会との癒着や裏金事件の真相解明に後ろ向きの姿勢を示す石破政権では、自民党の金権腐敗体質や政治姿勢の根本は変わらない。また石破首相は、岸田政権の経済政策の継承や在任中に憲法発議を実現すると表明するなど、日本の平和や国民の暮らしをいっそう危機に陥れる危うい政権といえる。

憲法改悪がかつてなく緊迫した情勢のもとで、「憲法を活かした政治で国民生活を守れ」の声を大きくあげ、地域での運動と職場からの結集の強化が求められる。国民とともに労働組合が立ち上がり、戦争につながる憲法改悪を阻止しなくてはならない。

タクシー労働者の要求実現のためにも、自民党政治を終わらせ、憲法改悪阻止、国民生活を守る政治への転換を求めていく。

4. すべての運動と結合した組織の強化拡大

自交総連はすべての闘いをライドシェア全面解禁阻止の基調と結び、組織の強化拡大に全力をあげる。

自交総連の組織は長期にわたって減少傾向を脱していない。コロナ禍でタクシー労働者が急減したことも減少に拍車をかけたが、未組織労働者を新たに迎え入れて増勢に転じなければならない。将来への展望をひらくためにも、組織減少から増勢に転じ、拡大に向けた組織強化が全単組に求められている。

労働組合の力の源泉は、団結の力であり、その労働組合に参加する労働者の質と量によって左右される。組織を強化するには、学習と実践で質を高め、宣伝行動や職場内で対話を活発化することも重要である。

また、ライドシェア全面解禁といったタクシー業界を崩壊させかねない策動が起きている中で、全面解禁阻止の世論化の闘いや労働条件の改善など、バラバラのままでは、犠牲はすべて個々の労働者に押しつけられる。経営者と対等な立場で団体交渉を行い、要求をかちとるためにも、同業他社の仲間とも団結し闘うことが求められる。

労働組合の機能と役割を発揮するためには、組織を強く大きくすることが必要で、自交総連の存在意義、重要性を多くの未組織労働者に伝え、幹部活動家の育成とともに組織拡大にとりくんでいく。

Ⅱ 主な運動課題と対応する基本方針

1. 5つの要求課題と運動の基本方向

(1) 安心・安全を崩壊させるライドシェア全面解禁阻止の闘い

ライドシェアが導入された諸外国では、看過できない問題が多発している。米ウーバーの安全報告書では、コロナ禍で利用が大きく減少した20年においても、性的暴力事件等が1,100件以上も報告されている。

ライドシェアを導入した国の多くで犯罪等に巻き込まれる問題が多発し、禁止・規制強化が行われている。危険性を認知する外務省は、渡航者に向けてライドシェアの利用に対して注意喚起している。

日本においてライドシェアが全面解禁され、地域公共交通であるタクシーが衰退すると、新たな感染症の拡大や大規模自然災害が発生すれば、最後の交通インフラが機能しなくなる事態も想定される。

タクシーは安全確保のために道路運送法で厳格な規制がかけられている。解禁派は、同法第78条で限定的な運用とされている自家用有償旅客運送の緩和を求めている。

ライドシェアの危険性を広く社会に訴えるとともに、解禁勢力の動向を注視しながら、多くの利用者が求めているのは、「安心・安全なタクシーの充実」であることに確信をもち、阻止運動に奮闘する。突破されてはならない壁を死守するためにも、広範な仲間を集めて組織の力を総動員し、やれることはすべてやる決意でたたかう。

(2) 新たな規制緩和阻止、政策要求の実現

1) 変動運賃制度（ダイナミック・プライシング）を阻止する。

国交省は、23年6月27日の通達で、変動運賃制度の導入を認め、上下幅5割として平均額が運賃幅に納める方式としている。公共性を著しく損ない、タクシー労働者の労働条件に影響をあたえる。ライドシェア解禁論の中で、日本版ライドシェアや公共ライドシェアにもダイナミック・プライシングを導入する議論がなされており、事業者に対しては申請しないよう求める。

2) 新たな規制緩和・ライドシェア解禁を阻止する。

- ライドシェア全面解禁阻止は、ひきつづき最重点課題として、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・国民との共同を追求して取り組む。

国内外のライドシェア事業者、大口出資者、提携事業者、規制緩和推進勢力の動向を注視し、ライドシェア全面解禁につながるあらゆる動きを阻止する。国交省には、全面解禁を認めない立場の堅持を強く求めていく。

また、ライドシェア全面解禁につながる「自家用車活用事業」、24年4月26日発出「地域公共交通会議に関する国土交通省としての考え方」による交通空白地概念の緩和や自家用有償旅客運送の拡大については、問題点を指摘しつつ、どんな形態であってもライドシェアは、安心・安全を破壊するとして反対運動を強化する。

- 23年10月施行の改正地域交通法（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）では、「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により認められる。安価な運賃で運行するタクシーの出現は、既存事業者と値引き競争を誘発しかねない。とくに道路運送法第78条2号を活用した「公共ライドシェア」で活用されかねず、運用面での規制強化を求め、無限定に自家用有償運送が実施されないように取り組む。
- 交通空白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、そのため国の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、地方交通税（仮称）のような新たな税制、税の使い道の変更など多方面からの研究を進める。

- 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、本格参入を狙っている。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ある一方で、実証実験から採算が取れないことも明らかとなっている。

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参入、運行に反対していく。

- 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、そこでの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。これを利用したライドシェア導入の動き警戒し、世論の喚起、地方自治体、地域住民への働きかけをつよめる。とくに日本維新の会が大阪万博を利用したライドシェア導入を強く求める行動をとっていることに警戒し、規制緩和に反対する。
- 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・警察当局が連携して摘発、取り締まりを強化することを求めていく。
- 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を利用する際、新たな運転者負担や賃金に悪影響を及ぼすことは許されない。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。
- 交通空白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なるなど問題がある。国交省は23年5月、地域の関係者による協議が調ったことを条件として、過疎地域のみならず全国でバス・タクシー事業に用いる車両で貨物の運送を可能とした。

トラック事業者による乗合バス事業、貸切バス事業及びタクシー事業の許可の取扱いについても、地域の関係者による協議が調ったことを条件として、過疎地域以外においてもトラック事業に用いる車両で旅客の運送を行うことができることとした。

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がある。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。

- 電動キックボードについては、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自転車」として分類され、歩道も走行できる。両者のすみ分けも困難で、歩行者・道路交通の安全に重大な支障を及ぼす可能性があり、違反者の検挙強化と具体的な運用での強い規制を求めていく。

3) 15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」にもとづき、①安心・安全、利便性確保、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一という提言の内容の学習、普及につとめ、その実現をめざしていく。

4) 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ことから、調査・研究を深めていく。

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。自動化のもとでは、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取り組みと一致させて対応していく。

5) 14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、運賃適正化などについて実効性がないことが明らかになる一方、需給調整を個々の企業に任せていたのでは、不可能なことが明白となっていることから、実効ある施策を求めていく。同時に、現行法の限界を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法制化について検討するよう求めていく。

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、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、運転者の数、運賃、交通計画などを決めて実行できる機関とさせる」ことをめざす。

6) 第二種運転免許の受験資格は、20年の道路交通法改正で、特別な教習を修了した者は年齢19歳以上、普通免許取得後1年以上で取得できるように緩和された。特別な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、安全が担保できない若年者の安易な取得がなされないよう求めていく。

7) 厚労省は、自動車運転者の労働時間等の改善基準告示改定を行い、24年4月1日に施行した。

改定基準は、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厚労省に対して適切な監督指導を求めていく。

この改定にあわせて、国交省へバスの交替運転者配置基準の改正を求めていく。また、早い時期に再改正をするよう要求する。

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、実際に増収となり、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ていく。

また運賃改定を見据えた賃下げ・合理化や改定実施後に改定趣旨に反して行われた際には、各運輸局、国交省に適切で強い指導を求める。

9) 過疎地域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。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、福祉バスの委託にあたり、地方自治体が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させ、タクシー問題を担当する部局の設置を求める。また、降車場や乗り場の増設、バスレーンへの乗り入れ、過疎地域・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、実施を求めていく。

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。また、運転代行業の日本版ライドシェアへの参入に警戒する。

12) 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」(03年4月決定)にもとづき、取り組み推進をはかる。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。

13) 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」(13年9月決定)にもとづき、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・交替運転者配置基準の改正、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。

14) 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や地域住民との接点を追求し、すみやすい街づくり、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ことを積極的に提起していく。

15) 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ていく。とくに、中央・地方で労働者委員、最賃委員候補者を立て、共同のとりくみとして運動強化をはかる。

最低賃金1,500円以上、全国一律最賃制の確立をめざし、ジョブ型雇用、兼業・副業など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て、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。

(3) 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ができる労働条件確保

地域公共交通を維持するには、そこで働く労働者の確保が重要課題であり、生活できる賃金を保障することが大前提である。

政府・国土交通省には、自家用車活用事業の拡大などではなく、地域公共交通の存続と維持を求めて「安心・安全な地域公共交通を守る」要求を掲げ、タクシーの役割を果たせるようにする。

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しない。タクシー労働者の高齢化は進み、地方では減少傾向が顕著となっている。社会的水準の労働条件の改善は急務であり、現存の労働者の労働条件改善とともに、新たな労働者が参入する業界に変えなければ持続的な発展もありえない。そのためには経営者の責務として労働環境の改善を果たさせる。

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ていく。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的に問題にして、減車・運賃改定・助成策と合わせて、経営者共同の責任で労働条件の底上げ、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、教習料金の適正化や講習料金の引き上げにより、定期的な教習指導員の確保など、職場政策要求への合意、実施を明確にした取り組み強化をはかる。
 - 観光バスでは、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) 賃金の実額が増える制度的改善を追求する。
 - タクシー特措法改正時の国会附帯決議、国交・厚労両省の通達にもとづき累進歩合制度廃止の確実な履行を求める。また、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確立を重視してとりくむ。あわせて運転者負担制度の廃止、交通事故弁済金、罰科金等をなくしていく。
 - 最低賃金法違反の一扫、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を求める。時間外割増賃金は、中小企業でも60時間を超えた場合は割増率が50%となっているので確実に遵守させる。
- 3) 地域内でよりよい労働条件をかちとっ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にとりくむ。「賃率60%未満をなくそう」の課題を重視した運動を推進する。全

労連とともに最低賃金全国一律1,500円をめざしとりくむ。

③ リストラ「合理化」反対、権利の確保

1) コロナ危機時には地方税、社会保険料の納付猶予の特例措置が行われたが、従来の制度に戻ったことで納税資金を確保できない企業が顕在化している。滞納した企業に対する納付義務が課せられたことによる倒産や廃業・身売りがすでに発生しており、警戒心をつよめ、情報を収集して、事前に対策を講じる。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）を問う運動の推進をはかる。

○ 労働基準法を強制法規から労使自治（交渉）での合意で、労働基準以下の基準も定められるとする労働基準法を解体する策動が政府内で議論されている。

働き方の多様化・柔軟化を口実とした、規制の適用除外（デロケーション）の仕組みを容易化に対して、全労連と共に反対闘争をとりくむ。

○ 「労基法解体を許さない」取り組みとして、地連・地本においては①「労基法解体の狙い」の学習、②職場総点検運動として、労働時間や休日、36協定などの労使協定締結状況の調査を行う。

○ 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人選の仕方が客観的・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）にもとづき、解雇権濫用を禁止するルールの確立をはかる。

○ 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。

○ 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。

○ 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歳までの希望者全員雇用）にそって、継続雇用拒否や労働条件の低下等が起こらないようにする。65歳を超えた者の雇用継続についても不当な差別的扱いを許さず、更新時の不安をなくす。

雇用確保とともに、高齢者を「安上がりな労働力」として使おう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。

- 10月から従業員50人超の企業で、週20時間以上、月額賃金8.8万円以上の労働者は社会保険の適用となった。保険適用させないため勤務時間を減らす（乗務回数を減らす）などの対応を許さず、適切に適用させる。
- 勤務中の労働者の生命・人権を守る面から、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侵害にならないようにし、労務管理には悪用させない。
乗客からの暴力・暴言などハラスメントを防ぐため運送約款改定などの対策を進める。
- 女性労働者やLGBTQ（性的少数者）など、誰もが差別されず働きやすい職場とするため、特有の要求の実現を図り、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。
- 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、累進歩合制度の廃止、運転者負担撤廃などを経営者に申請・登録をさせていくとともに、二つ星、三つ星と申請内容を実現させ、実効性を追及していく。

3) 運輸・労働行政の監督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。

4) 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。その際、司法機関や労働委員会を適切に活用するが、裁判（労働委員会）一辺倒の闘争におちいることなく、まず職場でのたたかいに重点を置き、団結を強化して、地連・地本全体での闘争態勢の確立、地方労連などの支援体制と社会的包囲との結合を重視して解決していく。

(4) 憲法改悪阻止、国民本位の政治の実現

軍事力強化は周辺国の警戒をつよめさせ、互いに際限のない軍拡競争となり、一触即発の戦争の危機を高めるだけで、国を守ることにはつながらない。軍事費増額は、増税、社会保障・教育予算の削減、国債の無制限の増発など、国民生活に重大な影響を及ぼす。

平和憲法を守るたたかいは、重大な局面を迎えている。憲法改正を阻止

するたたかいに全力をあげる。全労連をはじめとする民主的な諸団体の行動提起を積極的に受け止め、その前進を目指していく。

【3つの共同目標】

1. 日本の経済を国民本位に転換し、暮らしが豊かになる日本をめざす。
2. 日本国憲法を生かし、自由と人権、民主主義が発展する日本をめざす。
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ざす。

(5) 自交総連、全労連の組織強化拡大

1) 全労連の組織建設（組織強化拡大）新中期計画「2024～2027年度」にあわせた新たな「2024～2025年度組織拡大2か年計画」を策定する。

組織拡大のために設立した組織拡大特別基金を有効に活用して、組織拡大につなげる。

- まずは減少に歯止めをかけ増勢に転じることをめざし、1割の実増を追求する。
- 全組合員が組織拡大の意義を理解して、実践に取り組めるように、繰り返し学習を行い、一人ひとりがもっているつながりから対話を増やし、力を生かしたとりくみを行う。
- 単組・支部は毎年の自然減を補い実増を達成する具体的な計画を立て、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とともに、組合の民主的運営の確立をはかる。
- 全労連の組織建設（組織強化拡大）新中期計画「2024～2027年度」と連動し、地方労連と協力して最重点計画に登録すること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て、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運動方針に明確に位置づけた必要な対策を講じる。
- 各地連・地本は職場活動の実態など組織点検を行い、機関会議欠席組合や組織機能を失っている少数派組合への対策を重視して、産別結集が弱まらないように注意をはらい、オルグ強化を含む必要な手立てをとっていく。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) 組織拡大の集中的とりくみとして、空白地域も含めた宣伝行動、キャラバン行動などについて、積極的に検討、実施していく。

- 空白県の宣伝行動を、ブロックごとに重点を決めてとりくむ。
 - 10～12月、3～5月を組織拡大月間として、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、機関紙や各地連・地本の独自宣伝物と組み合わせて活用する。
- 3) 組織拡大を担う、魅力ある組合をつくる中心となる幹部・活動家の育成を重視し、各地連・地本、単組は学習会の設定など計画的な取り組みで組織強化をはかる。
- 4) 一致する要求にもとづき他労組との共同の拡大をはかる。ライドシェア全面解禁阻止や減車、地域の最低労働条件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・身売り問題対策等での職場内共同を推進する。
- 5) 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) 2024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、第10回中央執行委員会（9月10～11日）で決定した「2024年秋季年末闘争方針」をとりくむ。

(2) 2025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月の中央執行委員会で討議して、1月下旬には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）にもと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とりあげ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) 機関紙については、「自交労働者新聞」は月1回の発行とする。メール配信の「自交労働者情報」電子版の内容を充実させ、配信読者の拡大をはかる。ホームページの充実をはかるほか、インターネット、SNSの活用などの研究を進め、地方でも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、ブロック毎に計画を立て、各地方で機関紙やビラが独自に発行できるように奮闘する。
- 3) 不当弾圧や解雇、争議権の制限に対すとりくみ強化をはかる。弁護士交流会は、ZOOM併用で開催する。
- 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ための取り組み強化をはかる。
 - 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もと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）を入れるようにする。定期健康診断の受診率を高め、65歳以上の脳ドック検診、有所見者の再診を履行させる。
 - 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する。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（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、国際労働運動の紹介に努め、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

共済活動は構成員からの委任にもとづき進める。相互扶助、福祉の向上を目的としていることをふまえ、自交共済及び自交共済年金への加入促進をはかっていく。未取り組みの単組・支部への働きかけを意識したとりくみも行う。

また、福祉活動の一環として全労連・こくみん共済coop（以下「こくみん共済」という。）及び全労連共済の各種制度の普及に努める。

なお、こくみん共済の共済契約等に係る事務手続きは、組合員からの委任にもとづき自交総連が代行する。この事務手続きに際して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から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、こくみん共済より必要最小限の範囲において個人情報提供を受ける。

自交共済掛金の集金、給付について、こくみん共済から変更の提案があり、新しい方式のあり方と併せ、共済内容が未組織労働者にもアピールできる魅力ある共済となるよう検討し改善する。

(3) 政党との関係

労働組合と政党との関係は、以下の4原則をふまえ対応する。

第1＝政府・財界の反労働者・反国民的政策に反対するとともに、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していく。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、労働組合の要求実現との関係から、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していく。

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の役員体制は、中央執行委員会とほぼ変わらないことから、中央執行委員会を基本に開催する。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た運営にしていく。

中央執行委員会（中央闘争委員会を兼務）とは別途四役会議を随時開催する。必要に応じて専門討議を行う。中央委員会は1月に開催し、2025年春闘方針を決定する。

会議は、経費の節約・効率化のために、ZOOMを利用したオンライン開催も活用する。

② 本部専従体制

本部の専従役員は1名（書記長）、半専従1名（書記次長）、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、当該する地連・地本の自主的な討議と合意にもとづくもので、全国一律の措置とはしない。

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、本部と連携のうえでブロック内各地方の指導と援助に当たる。

バス部会は、東北・東京・大阪・福岡地連のバス組合員の参加・協力のもとで、共通する宣伝物・資料の作成、国交省・厚労省交渉等の企画を立てる。

(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、代々木綜合法律事務所、江東綜合法律事務所の4事務所とし、引き続いて協力を要請する。また、公認会計監査については協働・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

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）を継続して検討を行う。

2. 財政の確立と2024年度予算（案）

(1) 2024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、繰越剰余金の残高と取り崩し限度額とを勘案のうえ、収支差を最小限に押さえる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、支出面でのいっそうの費用削減と事務の効率化に努める、③会費は現行の月580円とし、本部への登録率は実組合員数の80%以上、会計年度途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、長期争議組合支援、未組織宣伝対策費等に配分する。

ライドシェア解禁阻止闘争の財源確保をはかるため、1人1,000円の特別徴収金（会費登録人数分の納入）を徴収して、引き続きたたかうための財源とする。各地連（本）も、特別の財政措置をとり体制確立をはかり、ライドシェア全面解禁阻止闘争をさらに強化する。

(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」そして「財政」の3つであるが、軽視されがちなのが財政活動である。財政活動は、組合を運営し、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改善をはかる。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」などをチェックする機能を確立する。

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. ライドシェア全面解禁阻止の闘い

(1) 全面解禁阻止宣伝行動

① 危害周知宣伝行動の強化

利用者の足の確保を口実としたライドシェア全面解禁に向けた議論が高まる中で、利用者に危害が及ぶライドシェア、白タクを合法化させない闘いが正念場を迎えている。宣伝物を活用した宣伝を各地で数多く実施して、利用者にライドシェアの危険性を訴え理解を求める運動を強化した。

宣伝用音源を作成し各地方へ配布し、宣伝カーから音源を流しながら宣伝を行った。どの地方からも宣伝による反響が高いとの報告が次々と上がってきている。

具体的には、北海道、東北、関東（東京・神奈川）、関西（大阪）、福岡では、連日ライドシェア反対の音声を流し宣伝カーを走らせている。

地方ごとの宣伝では、長崎＝11/29、東北＝3/1（仙台）・14（福島）、4/11（山形）・20（仙台）、5/8（仙台）・9（福島）・10（塩釜・石巻）11-12（山形、秋田）、関東＝4/16-17（神奈川、静岡、山梨）、5/6-7（千葉、茨城-仙台へ）、東京＝2/28楽天本社前、4/8LINEヤフー本社前、関西＝3/29（京都）、4/16（京都・個タクと共同）、5/24（京都・個タクと共同）と継続中である。

音源を流しながらの宣伝は、福岡地連が全労連の組織拡大総がかり運動で実施して成果につなげたとりくみであり、1人でも宣伝活動が可能となることから、人的配置が難しくなっている現状では一つの方法といえる。このような運動の積み重ねが新たな運動に活きている。

② 啓蒙活動の強化

1・30ライドシェア解禁阻止1日行動や3・7（霞ヶ関）、5・15（国会前宣伝・議員要請）、6・5（国会前宣伝）、7・10（シェアエコ協会・デジタル庁前宣伝）の中央行動や8・27（内閣府・国交省交渉）中央行動の様子など、省庁交渉の内容を多くの仲間と共有するために情報電子版で発信した。各地方で実施した宣伝行動とその反響など奮闘の様子も具体的に記載した。

2. 2024年春闘の結果とその評価

(1) 第46回中央委員会で決定した統一要求と課題

自交総連は2024年1月30日に、ライドシェア解禁阻止1日行動を実施して、宣伝行動、国会内決起集会、議員要請にとりくんだ。

第46回中央委員会はライドシェア解禁阻止闘争に集中することから1月31日に書面開催し、「ライドシェア解禁阻止 変えよう政治労働条件改善で公共交通維持 24春闘」をスローガンとする方針を決定した。「基本的な要求・課題と春闘態勢」では、①みんなに賃上げを、底上げ闘争の強化、②タクシーの運賃改定への対応、③ライドシェア解禁阻止への政策要求実現、④自動車教習所における政策闘争の推進、⑤観光バスにおける政策闘争の推進—を確認。「闘いの基本方向と組織の強化拡大」では、①ライドシェア解禁阻止の強化、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闘争委員会の設置と春闘準備—を重視し、ライドシェア解禁阻止闘争を中心に、春闘においても具体的な展開をはかることとした。

(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

3月4日、第1回中央闘争委員会（第4回中執）で「24春闘 当面する対策」、4月9日、第2回中央闘争委員会（第5回中執）で「24年春闘 今後の闘い方」を討議、5月14日、第3回中央闘争委員会（第6回中執）で「24年春闘 最終決着へ向けた対策」を決定し、闘いを進めてきた。（闘争指令No2～No4）

② 労働組合の存在意義を示す要求獲得にむかって

- ・賃金増、一職場一重点要求の獲得
- ・「安心・安全な地域公共交通を守る署名」の取り組みと宣伝行動で組織拡大へつなげる
- ・重点要求＝1.最低賃金、2.賃金体系改善、3.運転者負担撤廃、4.運賃改定でノースライドプラスアルファ獲得、5.嘱託・定時制、非正規労働者の均等・均衡待遇、6.割増賃金、7.職場要求

《 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）と労働協約締結

③ 白タク合法化阻止、権利確保の闘いの重点

- ・「安心・安全な地域公共交通を守る請願書」署名のとりくみを運動の基礎として、引き続き白タク合法化・ライドシェア解禁阻止の宣伝、世論の喚起に全力をあげる。
- ・「自家用車活用事業（＝日本版ライドシェア）」が各都市で進められている。自家用車活用事業の問題点を明らかにしていく必要がある。
- ・ライドシェア新法の策動を阻止するためにも、利用者を味方につけ、解禁阻止を世論化するための宣伝行動を強化する。

④ 憲法を守り 大軍拡阻止 暮らしを守る政治の実現

- ・選挙闘争方針（別紙）にもとづき、労働者の要求が実現できる政治をめざしてたたかう。6月に策定された政府の「経済財政運営と改革の基本方針 2024」（骨太方針）では、タクシー事業者以外のライドシェア事業については、期限を設けず検討をしていくとされた。ライドシェア新法を策定させないためにも、自交労働者にとっては重要な選挙となる。
- ・憲法9条改悪を進める策動が強まっているもとで、歴史的な物価高騰で疲弊する国民を守らず、戦争する国づくりに突き進み、大軍拡を進めている自民党政治の暴走を止める。

⑤ 組織拡大強化の計画をたてて、すべての職場で前進を

- ・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。
- ・春闘時の組織拡大月間は3～5月とする。各地連（本）は、春闘中の拡大目標の具体的な設定を行い、職場内未加入者への「安心・安全な地域公共交通を守る請願書」の協力を求めた対話と加入呼びかけ、地域単位で宣伝や職場訪問にとりくむ。

⑥ 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

1月30日 ライドシェア解禁阻止1日行動

3月7日 自交総連中央行動

4月10～14 要求前進をめざす決起集会、宣伝・統一行動ゾーン

- 4月23～26 春闘決着をめざす統一行動ゾーン
- 5月1日 メーデー
- 5月3日 憲法集会
- 5月15日 5・15国会前抗議宣伝行動、議員要請行動
- 6月5日 6・5国会前抗議宣伝行動
- 7月10日 シェアリングエコノミー協会・デジタル庁前抗議宣伝行動

2) 省庁交渉等の結果

- 3月7日 国交省交渉（庭和田委員長他15人） 情報電子版7号参照
全タク連交渉（庭和田委員長他6人） //
- 4月16日 内閣府交渉（庭和田委員長他3人） 情報電子版13号参照
警察庁交渉（庭和田委員長他3人） //

3) 自家用車活用事業制度の創設、ライドシェア新法反対のとりくみ

- 3月4日 自家用車活用事業制度創設に対してパブリックコメントへ意見提出 情報電子版8号参照
- 3月29日 国交省、自家用車活用事業の制度の創設に関する通達を発出、地域ごとのタクシー不足車両数の算出・公表「地域公共交通会議に関する国土交通省としての考え方について」パブリックコメントへ意見提出
- 4月8日 自家用車活用事業が東京で始まる 情報電子版12号参照
- 4月23日 国会請願署名「安心・安全な地域公共交通を守る請願書」を紹介議員12名へ提出
- 4月26日 国交省、「地域公共交通会議に関する国土交通省としての考え方について」の通達を発出
- 5月15日 国会前抗議宣伝行動を実施 情報電子版15号参照
- 6月3～14日 推進派へ全国から抗議FAX行動
- 6月5日 国会前抗議宣伝行動を実施 情報電子版21号参照
- 7月10日 シェアリングエコノミー協会前、デジタル庁前抗議宣伝行動 情報電子版22号参照
- 8月27日 内閣府・国交省交渉 情報電子版25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、労働者の意識の高まり）、④組

織は拡大したか（拡大、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て、成果に確信をもち、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

ライドシェア解禁阻止闘争に集中する中で、生活できる賃金増をかちとる要求を掲げた。全国的な運賃改定に対応して、運転者負担の撤廃をかちとった組合もある一方で、改定前に賃下げを強行する事業者も存在した。

春闘要求では、現行賃金体系維持を基本に、物価対策一時金、高速帰路会社負担拡充、福利厚生、施設改善、職場要求前進、ライドシェア解禁阻止など労使で共同のとりくみなど政策合意を獲得した。

バス関係では、福岡の庄内観光、甘木観光が精勤手当増額を獲得した。

② 要求提出と統一行動への結集

要求の提出状況は、全体で37.5%（前年47.5%）となった。（7/1日現在）、回答状況は回答引き出し62.5%（同70.8%）、解決48.6%（同61.5%）となっている。

春闘時に要求を提出することは、要求で団結する労働組合としての基本的な活動であり、存在意義である。組合員数が少数で要求書作成さえ困難な組合も存在するが、提出ができない組合に対しては、地連・地本が実態を把握して指導に当たることが重要となる。また地連・地本で統一要求書を掲げ、各単組がいっせいに提出していくことも必要となる。

要求討議に向けた春闘アンケートのとりくみは、14地方2,825枚（46.7%）の回収（前年45.8%）で、前年より136枚減っている。要求を練り上げる貴重な資料であり、組合員との直接対話といった組合民主主義の基本となることから回収枚数を増やしていく努力は怠らないことが重要である。

例年になく中央行動を数度実施してきた。1・30ライドシェア解禁阻止1日行動を実施して、全国から代表者が東京に結集し、都内池袋駅頭宣伝、国会内決起集会、議員要請行動を行った。決起集会には、全労連、関係団体、全視協の代表が参加して、ライドシェア解禁反対を訴えた。議員要請は、衆参の国土交通委員、タクシー議員連盟など72人の議員へ、「ライドシェア解禁に反対し、安心・安全な地域公共交通を守る行要請と「安心・安全な公共交通を守る」国会請願署名への紹介議員要請も同時に実施した。

3・7中央行動は4年ぶりとなる車両請願120両、組合員約300人が霞ヶ関に結集して、国交省に個人請願を実施。その後国土交通省、全タク連交渉を行った。

5月15日には、国会前での解禁阻止抗議宣伝行動を東京、神奈川の仲間と中央執行委員125人で行い、その後議員要請行動を実施した。

議員要請では過半数となる32人の議員から「ライドシェアの危険性は理解している」と解禁は反対との考えを引き出している。

③ 推進派への抗議行動

規制会議推進会議の地域産業活性化ワーキンググループにおいて、ライドシェア解禁を求める推進派は、その裏の危険性をひた隠しにして全面解禁を会議やSNSを通して主張している。

規制改革推進会議の委員及び、地域産業活性化ワーキンググループの委員に対して、6月3日から14日の間に集中して抗議ファックス行動を実施した。この行動は全労連にも要請し、多くの加盟単産・地方組織からも賛同と協力を得て大々的な行動となるなど、ライドシェア全面解禁阻止の声をあげた。

7月10日には、シェアリングエコノミー協会前で代表理事の石山アンジュ氏に対して「危険性を伏せて、便利だから導入すべきと報道番組でアピールしている」と批判し、デジタル庁前では、「ライドシェア解禁を推進するな」と河野太郎デジタル大臣へ向けて訴えた。石山アンジュ氏は、SNSですぐさま反応を示すなど行動の効果が表れている。

④ 政策闘争の到達点とその評価

1) 「安心・安全な地域公共交通を守る請願書」のとりくみ

第46回中央委員会で決定した「24年春闘と『安心・安全な地域公共交通を守る請願書』署名に奮闘すること」の具体化を進めた。衆参の国土交通委員会所属議員へ資料・宣伝物を郵送し、1月30日のライドシェア解禁阻止1日行動に合わせ署名運動の協力を求める国会議員要請行動を実施するとともに、全労連・地方労連へ署名の協力を要請した。

ライドシェア解禁阻止の毎月第一週宣伝のとりくみを中心に奮闘し、できる限りの署名を集めて国会へ提出する意思統一を行い、4月23日には紹介議員へ東京の三役と共に高城書記長が提出をした。

各地方の宣伝行動などでは、「宣伝しているのは自交総連だけ」との声もあり宣伝効果は上がっている。組織拡大の宣伝行動と連携したとりくみとなっており、足を踏み出せば元気が出る行動となっている。

2) 運賃改定への対応

全国的に運賃改定の動きが進んだ。今回の運賃改定について国交省は、さらなるサービスの向上やタクシー乗務員の労働環境の改善をはかり、公共交通としてのタクシーを維持していくための運賃改定と公表した。

各地方において、運賃改定時のノースライドプラスアルファをかちとる労使交渉を春闘で進めた。多くの組合で運転者負担の撤廃を実現させたが、一方で、改定にあわせた賃下げ、合理化を提案する事業者も現れている。東京では関東運輸局へ告発したが、改定後のフォローアップも遅々として進んでおらず局の対応が不十分なことから、現在事業者グループの労組（原告140人）が集まった法廷闘争となっている。

3. 組織強化拡大の到達点とその評価

23年9月から24年8月末までの新規加盟組合は2地方4組合26人となっている。一方で事業の廃業なども発生したことも影響して、解散・脱退が8地方16組合442人と組織の減少に歯止めがかかっていない。全体として8月末時点での組織実勢は減少となった。

組織を継承する人材不足から世代交代が進まず、解散に至る事案や産別運動を理解できない執行部に交代したことで、職場をまとめきれない力量不足から脱退する組合も存在した。タクシー労働者は回復傾向にあることから、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。一方的に労働条件を変更されたことに不満をもち、労働組合をつくり会社と団体交渉を行い改善したいとの相談から組合結成に至った事案もある。

ライドシェア解禁阻止宣伝の効果もあり、自交総連へ寄せる期待が高まっている。

この間の教訓を生かして、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ていけば、組織拡大につながる。労働者の意識、要求を的確にとらえて、相談に乗れる受け入れ態勢をつくる。

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あり、学習と実践を組みあせたとりくみを進めていく。

4. 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・東交通(株)の未払い賃金訴訟の第2次訴訟を札幌地裁に起こした。原告2名のうち、山田氏について48万円の支払いを認める一方で、木村氏については労働契約を毎年更新したことを理由に退けた。現在、札幌高裁にて係争中。

前記山田氏について会社は、65歳定年を機に再雇用を拒否し、団交でも再

雇用を認めず、定年退職とした。20年10月、道労委命令で、不誠実団交は認められたが、再雇用拒否は不当労働行為と認められなかったため、再審査申し立て、現在係争中。

高知・さくらハイヤー(株)では、オール歩合賃金で、割増賃金を控除して支払っておらず、22年1月に提訴。証拠資料作成に時間がかかったが24年4月10日に初公判が行われ、会社側答弁書では「就業規則で20分以上の停車は休憩とする規定から、賃金の未払いはない」と主張。現在係争中。

東京・飛鳥交通グループでは、運賃改定後に各社で賃下げ提案を行った。一方的に営業収入に0.9585という係数を乗じる賃下げを強行した。川野繁社長に対して、系列の2労組が原告80人にて23年11月に東京地裁へ提訴。飛鳥第7労組(自交総連非加盟)と合流が認められ、現在、原告団140人、弁護団8人となっている。

福岡では、福岡自交労組の吉野ヶ里観光分会、国際タクシーグループ分会で、組合結成を嫌悪する会社が、各分会長を解雇、雇止めする事件が発生している。

(2) 主な関係団体の動きと役員人事

① 全労連第32回定期大会

全労連(全国労働組合総連合)は7月25～27日、第32回定期大会をひらき、2024～26年度運動方針(2年間)を決めた。

大会では、小畑雅子議長があいさつで、生活できる賃金への大幅引き上げを実現する運動をさらに大きくすることが求められており、「対話と学びあい」を全労連運動の文化にすると強調した。その後、議案の報告・提案を受けて討論が行われ、徳永副委員長が討論で、自交総連のライドシェア阻止闘争の報告と危険性を訴えた。3日目にすべての議案が賛成多数で採択された。

24～25年度役員選挙では、役員全員が信任され、秋山正臣新議長、黒澤幸一事務局長が再任された。自交総連は、高城書記長が幹事に再任された。

② 交運共闘第35回総会

交運共闘(交通運輸労働組合共闘会議)は2月22日、第35回総会をひらき、2024年度運動方針と次の役員を決めた。

| | | |
|-----|-------|--------|
| 議長 | 高城 政利 | (自交総連) |
| 副議長 | 石橋 覚 | (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 佐藤比呂喜（国交労組）
幹 事 徳永 昌司（自交総連）（以下略）

③ 交運研第34回総会

交運研（交通運輸政策研究会）は6月1日、第34回総会をひらき2024年度運動方針と次の役員を決めた。

会 長 近藤 宏一（立命館大学）
副 会 長 風呂本武典（広島商船高専）
〃 川村 雅則（北海学園大学）
〃 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46回弁護士交流会の開催

第46回弁護士交流会は1月29日、オンライン形式で行われ、7地方17人の弁護士が参加、自交総連からは14人が傍聴した。

会議では、基調報告として、ライドシェアの危険性と問題点について林治弁護士（代々木総合法律事務所）が行った。林弁護士は、まず国内のライドシェア解禁をまとめ、政府答弁や法律上の規制を説明。海外のライドシェアの状況を実例にライドシェアの問題点などを指摘した。

特別報告として、①北海道タクシー労働者支援弁護団の齋藤耕弁護士が、「割増賃金が歩合給から引かれる問題、割賃請求二次訴訟」、②旬報法律事務所 山内一浩弁護士が「飛鳥交通の運賃改定時の一方的賃下げ問題」について報告し、意見交換した。

(4) 自交共済第43回総会の開催

自交共済は9月11日、第43回総会をひらき、第41期活動及び決算報告を承認するとともに、第42期（2024年度）の活動計画を決めた。

自交共済は、こくみん共済coopより掛金の集金方法、給付金の支給方法の変更が申し入れられており、給付内容も含めて、大幅な改定に向けた議論を進めている。

加入状況は、2,505人となっている。組合員減少に伴い、自交共済事業そのものが成り立たない事態が懸念される。総会では未加入地方・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な共済への検討を進めることとした。そのためにも、産別給付の抜本的見直しが必要となっている。現在、給付内容の充実とともに、掛金（175円）の増額を含め検討を行っている。

以 上