

2022年度運動方針（案） もくじ

I 情勢の特徴と運動基調

1. タクシーの危機に立ちむかい、白タク合法化・新たな規制緩和阻止… 2
 - (1) コロナ危機の打開へ労働組合の役割はますます重要／2
 - (2) 白タク合法化・新たな規制緩和阻止／3
 - (3) 地域公共交通の危機を乗り越える／4
2. 社会的水準の労働条件をめざす組合運動の前進…………… 4
 - (1) 劣悪な労働条件がコロナ危機でさらに悪化／4
 - (2) 労働組合の役割発揮——団結して要求実現のたたかいを／7
3. 安全で公正な社会、平和な世界をめざし、国政の転換を…………… 7
4. すべての運動と結合した組織の強化拡大…………… 8

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…………… 9
 - (1) 社会的水準の労働条件確立への接近、権利の確保／9
 - (2) 変動運賃制度反対、新たな規制緩和・白タク合法化阻止、政策要求の実現／13
 - (3) 憲法改悪阻止、生活危機突破、国民本位の政治の実現／19
 - (4) 自交総連、全労連の組織強化拡大／20
2. 当面する運動の基本的展開……………21
 - (1) 2022年秋季年末闘争の具体化／21
 - (2) 2023年春闘の準備／22
3. 通年闘争の諸課題とそのとりくみ……………22
 - (1) 通年闘争のとりくみ／22
 - (2) 共済活動のとりくみ／23
 - (3) 政党との関係／23

III 産業別組織体制の確立・強化にむけて

1. 執行体制と顧問の委嘱……………24
2. 財政の確立と2022年度予算（案）……………25

IV 主な運動の到達点と今後の課題

1. 2022年春闘の結果とその評価……………26
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……………32

2022年度運動方針（案）

自 交 総 連

I 情勢の特徴と運動基調

1. タクシーの危機に立ちむかい、 白タク合法化・新たな規制緩和阻止

(1) コロナ危機の打開へ、自交総連の役割はますます重要

2020年から世界中に爆発的に広がった新型コロナウイルス感染症は、次々と変異株が現れて感染拡大の波を繰り返し、2年半以上たっても、いまだ収束は見通せていない。自交産業は深刻な影響を受け、事業存続の危機におちいり、自交労働者は賃金・労働条件、雇用の危機にさらされ続けている。

タクシー・ハイヤーでは乗客減による営業収入の激減にともない労働者の賃金も激減、観光バスでも一時は旅客がほとんどゼロになり、倒産や廃業、身売りが広がった。

こうした危機に際して、自交総連は、労働組合の機能を活かして労働者のいのちと暮らしを守るために奮闘してきた。

労働者の要求をまとめて、経営者と交渉し、雇用を守るたたかい、計画休業・休業手当の獲得、最低賃金の確保など労働者の要求を前進させてきた。

また、社会的な力を発揮して、労働者・国民の共同で、雇用調整助成金や休業支援金などの制度改善をかちとり、国や地方自治体にコロナ対策を求める政策闘争を前進させてきた。

組織が弱体化すれば、最低賃金さえ保障されず、解雇や退職強要も会社の意のままにされてしまう。これに歯止めをかけてきたのが自交総連のたたかいであり、労働組合の役割である。

一方では、自交総連の組織的後退から十分なたたかいにとりくめない弱点もあることを直視しなければならない。困難な状況がまだつづくなか、組織の強化拡大で弱点を克服し、この間の労働組合のたたかいに確信をもち、団結することの重要性を再確認して、コロナ危機に立ちむかい、タクシー・バス、自交産業の将来を見据えて、今後のたたかいをすすめていく。

(2) 白タク合法化・新たな規制緩和阻止

バス・タクシー事業は、コロナ危機以前から規制緩和で痛めつけられてきた。過当競争で労働者の賃金は低下し、事業の収益も低下してきた。自己責任・市場原理を優先する新自由主義政策のもとで広がった矛盾がコロナ危機でいっそう拡大し、いまや公共交通機関としての使命が果たせなくなる寸前にまで追い込まれている。

規制緩和の失敗を反省し、その弊害を是正しなければならない時にもかかわらず、新自由主義勢力は、コロナの惨事に便乗するかのようになり、交通に関わる新たな規制緩和をたくらんでいる。予約・相乗り方式によるオンデマンド*交通の導入やサブスクリプション*（定額乗り放題）方式の運賃設定、MaaS*に組み込む形での自家用有償旅客運送の活用、電動キックボードの解禁など、新たな交通サービスを広げようとしているが、安全性や公共性の維持、既存のバス・タクシーとの競合、運賃ダンピングのおそれなど山積する問題を放置して、デジタル化・DX*だとして乱暴にすすめようとしている。スマホを利用して折り畳み電動バイク等で運転者を派遣する運転代行など新しいタイプの白タク行為もみられ、警戒をつよめなければならない。

変動運賃制度（ダイナミック・プライシング）の導入もDXの一環として、規制改革推進会議から押しつけられているのもので、昨年来の自交総連の運動もあって問題点が明らかになってきたことから、国交省も一定程度慎重な姿勢をみせているが、ソフトメーターの導入と合わせて今年度中にできるものから措置する（規制改革実施計画）とされ、予断を許さない。配車アプリの活用と合わせて導入されれば、ライドシェア導入＝白タク合法化への地ならしとなりかねない。

ライドシェア導入は、労働者のたたかいによって阻止してきているが、DXの名による規制緩和は、なし崩し的にライドシェアへつなげようとする動き

(注)

- * オンデマンド：[On-Demand] は、ユーザの要求があった際に、それに応じてサービスを提供すること。交通では、予約に応じて経路を変えて利用者を乗車させる。
- * サブスクリプション：[subscription] は、定額料金を支払いコンテンツやサービスを一定期間利用する方式。
- * MaaS（マース）：[Mobility as a Service] =モビリティ・アズ・ア・サービスは、ITを活用して、航空機・鉄道・バス・タクシーなど自家用車以外の全ての交通手段による移動をひとつのサービスとして、シームレスにつなぐサービス。予約・決済などをプラットフォーム企業が一括して手配する。
- * DX（デジタル・トランスフォーメーション）：[Digital Transformation] は、デジタル技術で人々の生活を変革すること。とくに、既存の価値観や枠組みを覆すような革新的な変革をもたらすものという意味。英語圏では「trans（交差）」を「X」と略すことがあるため「DT」ではなく「DX」と表記される。

であり、警戒を怠ることはできない。白タク合法化阻止のたたかいは、引き続き最重点課題として、とりくみをつよめていく。

(3) 地域公共交通の危機を乗り越える

コロナ危機により公共交通機関は大打撃を受け、とりわけ地方では経営の維持が困難となる瀬戸際である。このことは、国（国交省）も認めざるを得なくなっており、2021年5月28日に閣議決定された「第2次交通政策基本計画」では、「新型コロナウイルス感染症の影響により、旅客の輸送需要が更に減少し…交通事業が独立採算制を前提として存続することはこれまでも増して困難となっており、このままでは、あらゆる地域において、路線の廃止・撤退が雪崩を打つ『交通崩壊』が起きかねない」としている。

こうした認識ならば、早急に抜本的な対応策が打たれるべきだが、政府の動きは鈍く、十分な施策は行われていない。

バス・タクシーは地域住民の移動を保障し、生活を支える重要な役割を果たしており、これが崩壊すれば、地域に住みつづけることができなくなり、地域社会そのものが持続できない。

この重要な役割を守るためには、交通事業が独立採算制を前提として存続することが困難である以上、国が適切な財政措置を講じて、事業の存続をはかり、地域住民の移動する権利を守らなければならない。そのための財源をどうするのか、税金の使い方を改めることや地方交通税（仮称）のような新たな税制の検討などの研究もすすめていかなければならない。

公共交通の危機を乗り越え、その存続・再生にとりくむことが、住民の利益にも合致し、労働者の労働条件向上にもつながる。移動を制約されている地域住民、障がい者、高齢者など、バス・タクシーを切実に求めている人びと、利用者・国民と力を合わせて、運動をすすめていくことが必要である。

2. 社会的水準の労働条件をめざす組合運動の前進

(1) 劣悪な労働条件がコロナ危機でさらに悪化

2021年のタクシー労働者の全国平均の年収は、コロナ危機で減った20年よりさらに下がって249万円となった（年収には休業手当も含む）。産業計男性労働者の年収495万円との格差は247万円に広がった（図1）。地方別にみると、青森・徳島・沖縄・京都が200万円を下回り、200万円台が39地方で、計43地方が200万円台以下となった（20年の200万円台以下は36地方）。年収の最高は東京の338万円である。年間労働時間は、コロナで稼働時間が減ってい

図1 タクシー労働者と他産業労働者平均の年収格差の推移
(厚労省「賃金構造基本統計調査」)

単位:万円

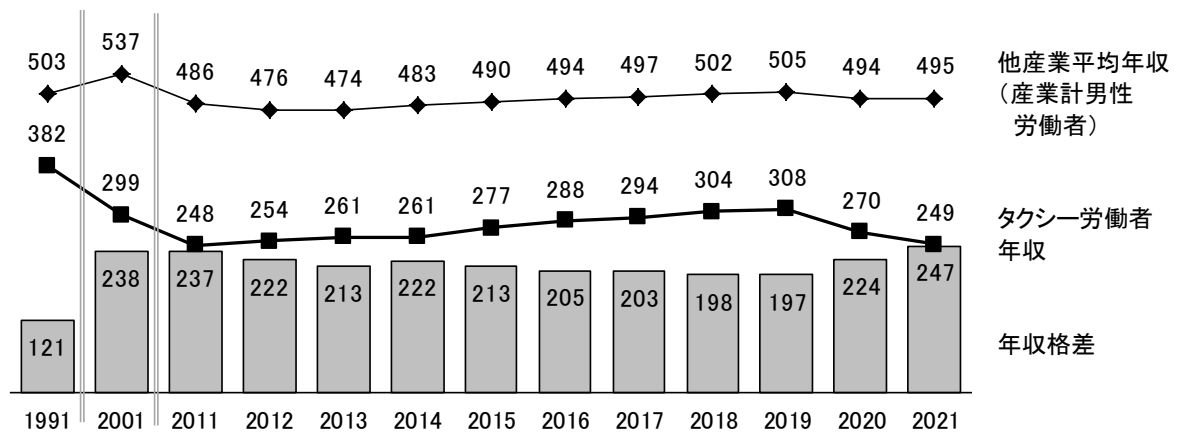


図2 タクシー1台当たり営業収入の推移(全国計、法人タクシーのみ)

資料:「ハイヤー・タクシー年鑑」(全国ハイヤー・タクシー連合会)

年度	全国の総営業収入			車両数			1台当たり営業収入		
	億円	2000年度比増減 億円	%	台	2000年度比増減 台	%	万円	2000年度比増減 万円	%
① 2000	20,565			210,028			979		
② 2007	18,964	-1,601	-7.8%	222,522	12,494	5.9%	852	-127	-13.0%
③ 2019	13,655	-6,910	-33.6%	181,900	-28,128	-13.4%	751	-228	-23.3%
④ 2020	8,406	-10,558	-55.7%	177,367	-45,155	-20.3%	474	-378	-44.4%

説明① 規制緩和の直前。ここまで車両数はほとんど変動なかった

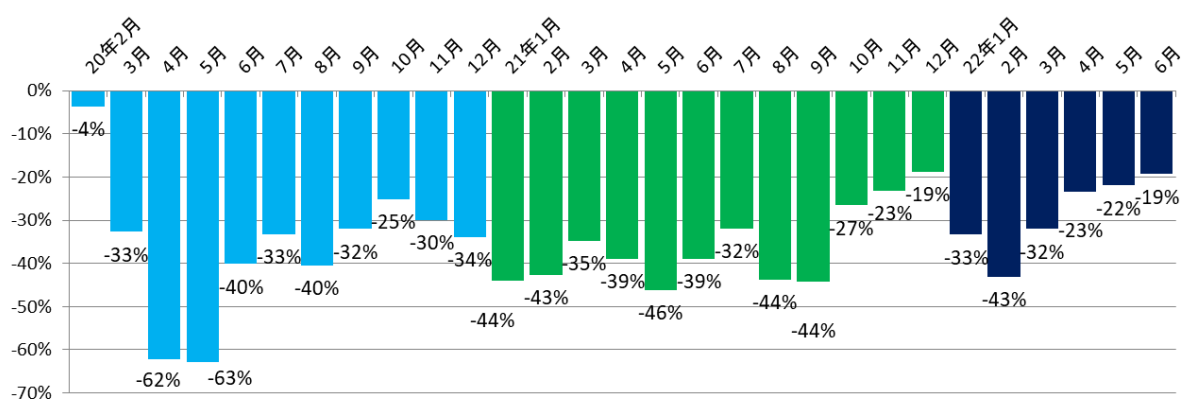
② 規制緩和後の台数最高時。営業収入が8%減っているのに台数は6%増加したため1台当たりの収入は急減

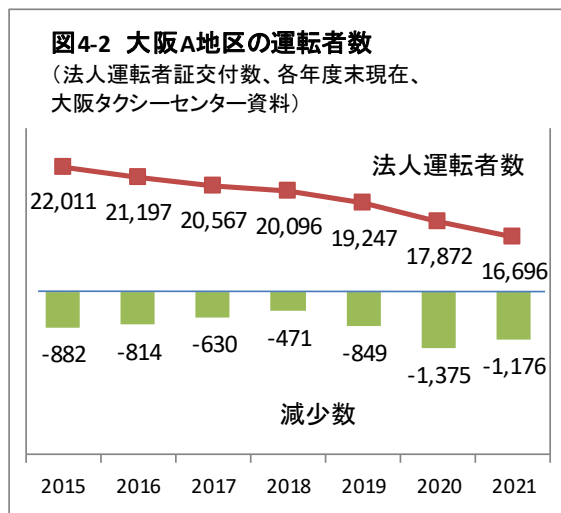
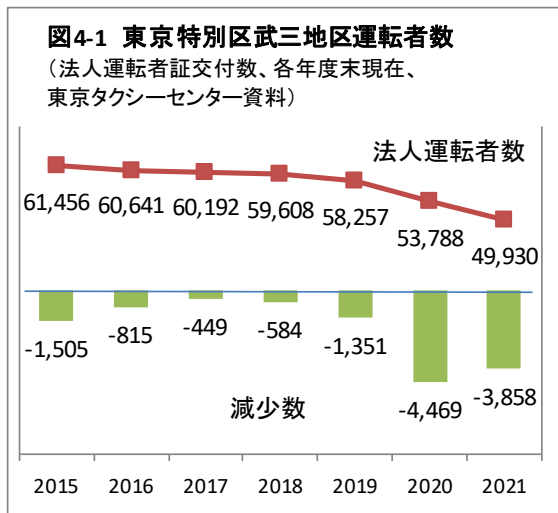
③ その後、営業収入の漸減は続いているが、規制緩和の見直しで台数が減ったため1台当たりの営業収入の減り方は若干鈍化した

④ 2020年度は、新型コロナウイルス感染症拡大の影響で乗客が大幅に減り、営業収入と1台当たりの営業収入は激減した

図3 コロナのタクシー営業収入への影響

(全タク連サンプル調査、全国平均、2020/21/22年、19年同月比)





タクシーの総營收（法人のみ）は、2000年度の2兆0565億円が19年度には1兆3655億円にまで34%減っていたが、コロナ危機の影響がでた20年には一気に1兆円を割り込み8406億円にまで減少した。2000年の半分以下である。1台当たりの營收は474万円にしかならない（図2）。

コロナ危機の影響は甚大で、タクシーの營業収入は、20年5月に-63%を記録して以降、一時的な回復はあっても概ね3～4割減で推移した。21年4月以降は若干の回復傾向がみえる（図3）。労働者の賃金は歩合給のため、同率で減少しており、借り入れや休業手当でなんとか生活している状態が2年以上もつづいている。

このため、タクシー労働者の離職に歯止めがかからない。東京特別区武三地区の法人タクシー運転者は、19年度末から20年度末にかけて4469人、8%減少したが、さらに21年度末までに3858人、7%減少した（図4）。各地方も同様か、それ以上の比率で労働者が減少している状態である。これほどの離職者が出ている状態は、まさに危機的な状況といえ、このままではタクシーを運転する人がいなくなり、事業の存続が危うくなってしまふ。

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、コロナにより免許を取得する人が増え、教習所卒業者数は19年から3年連続して増加した。しかしこれは一時的なもので18歳人口の減少は今後も確定しており、卒業者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、指導員不足から長時間労働が押しつけられ、休みが取れないなどの問題も発生している。

観光バスでは、コロナ危機で壊滅的な打撃を受け、一時は營收がほとんどゼロとなり、倒産や廃業も相次いだ。規制緩和による過当競争で、旅行会社から低運賃が押し付けられるなどタクシー以上にぜい弱な企業体質となって

いたことが、危機に耐えられない状態になってしまっていた。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たたかいを

自交労働者の賃金・労働条件、雇用は、ひきつづき深刻な危機に直面し、賃金減少による生活破壊は、もはや猶予できない状況になっている。「タクシー労働者に食える賃金をよこせ」という怒りの声を上げ、来春闘にむけて賃金改善の緊急署名を企画し、世論にも訴えてとりくむ。

この困難は、労働者一人では打開できない。労働組合に結集して仲間と力を合わせなければ解決できないのである。

労働組合は、労働者の要求をまとめて、経営者と交渉できる機能をもっている。交渉によって、雇用を守るたたかい、計画休業・休業手当の獲得、最低賃金の確保など労働者の要求を前進させることができる。

また労働組合は、労働者が団結して、社会的な影響力を発揮できる力を持っている。労働者・国民の共同で、雇用調整助成金や休業支援金などの制度改善をかちとり、国や地方自治体にコロナ対策を求める政策闘争を前進させてきた。

さらに労働組合の運動は、労働者に犠牲を転嫁して自分だけが生き残ろうとする身勝手な一部の経営者の責任を迫り、「企業の社会的な責任（CSR）」を果たすよう促すことにもつながる。労働組合が経営者を鍛え、経営の責任を自覚させ、それが事業の健全な発展にも役立つことになる。

こうした労働組合の役割・機能を十分に発揮するためには、組織をつよく大きくすることが必要である。コロナ危機以降、新規加盟組合は増え、労働相談は相次いでいる。労働組合の重要性を、さらに多くの未組織労働者に伝え、既存の組織でも組合員を減らさず、新しい幹部・後継者を育てる組織強化にとりくんでいく。

3. 安全で公正な社会、平和な世界をめざし、国政の転換を

コロナ危機により国民のいのちと暮らしがおびやかされている。こうした状況をまねいた要因は、1980年代からすすめられてきた新自由主義政策、規制緩和がその根底にある。

コロナ危機で鮮明になった保健・医療体制の不備、社会保障の不十分さは、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を推しすすめる、保健所や公的病院を減らし、民営化してきた結果である。労働の規制緩和

和で、非正規や派遣という無権利で低賃金の労働者が増やされ、医療・介護、衛生、公共交通、物流などエッセンシャルワーカー（社会的に必要不可欠な仕事をしている労働者）の労働条件も破壊されてきた。

アベノミクスで大企業優先の経済政策をつづけてきたため、物価高騰にもかかわらず、労働者の賃金は上がらず、年金は下げられるという不公正な社会になってしまった。岸田政権は、消費税減税には背を向け、個人タクシーに甚大な被害を与えるインボイス制度導入強行の姿勢を変えていない。

新自由主義・規制緩和でぜい弱となった社会を、安全で公正な社会につくり変え、インボイス制度導入を阻止しなければならない。

2022年2月、ロシアがウクライナへの軍事侵攻を開始、明白な侵略戦争に世界中から非難の声が上がった。しかし、ロシアはいまだ侵略をやめず、戦争がつづき、子どもやお年寄りなど非戦闘員を含む多くの命が奪われている。国際世論でロシアを包囲して、侵略をやめさせるために、労働組合も声をあげつづければならぬ。

この戦争に乗じて、日本で、軍備拡張・軍事費（防衛費）の倍増、核兵器の共有、憲法9条改悪の動きが急速に高まってきた。国を守るためには、強力な軍事力が必要で、核兵器も含めて他国に脅威を与える力を持つためには、憲法を変えなければならないという主張が声高にさげばれている。

しかし、軍事力に軍事力で対抗することは、際限のない軍拡競争を招き、核戦争を含む一触即発の危機を招く。そうなれば地球の破滅である。軍事力ではなく、外交の力で世界の国々と対話して、安全を保障する体制をつくることこそが必要で、そのためには憲法9条を世界に広げ、被爆国日本が核兵器を廃絶する先頭に立たなければならない。

7月に行われた参議院選挙では、野党共闘が崩され、投票日直前に安倍元首相暗殺事件が発生したこともあり、1人区で自民党が議席を増やし、公明党、日本維新の会、国民民主党が合わせて改憲発議に必要な3分の2以上の議席を確保した（衆議院もすでに3分の2以上確保）。岸田首相は改憲につよい意欲をみせており、平和憲法を守るたたかいは、いよいよ重大な局面を迎えている。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止めなければならない。

23年4月に行われる統一地方選挙では、地域公共交通政策の充実を重点とした政策要求実現のために、地方政治変革の運動にとりくむ。

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する傾向を脱していない。タクシー

労働者の数自体が減り続けていることが背景にあるが、未組織労働者を新たに迎え入れて増勢に転じなければ、将来への展望をひらくことができない。組合員の高齢化、幹部の高齢化もすすみ、現状を放置すれば幹部が退職すれば組合もなくなるという事態が発生しかねない。

組織減少から増勢に転ずる可能性は、いま顕著に現れつつある。

コロナ危機により自交労働者は、減収、生活苦におちいつている。雇用の危機にさらされ、休業もされず、休業しても休業手当が払われず、最低賃金を下回る賃金で働いている者も多い。この困難を打開するには、労働組合に入って団結してたたかう以外にない。労働組合に入って経営者と団体交渉を行うことができず、バラバラのままであれば、犠牲はすべて個々の労働者に押しつけられてしまう。

こうした状況のなかで、労働組合に関心をもち、入りたいと考える労働者は確実に増えてきている。2019年度9組合、20年度7組合、21年度6組合（6月現在）が新たに加入したが、その多くは、コロナで困難な状況におかれるなか、団結して会社と交渉したいと願って労働組合を結成してきたものである。既存の組合でも、会社の「合理化」攻撃とたたかい、残業割増賃金を支払わせ、最低賃金を保障させるなかで、新たに多くの組合員を迎え入れた組合も生まれている。

未組織労働者に労働組合の役割を伝えて、自交総連の運動を宣伝し、数多くの労働者と対話をすれば、必ず拡大の成果が表れることに確信をもち、既存の組合では、若い幹部の育成を位置付けて学習をつよめることと合わせて、全力をあげて組織の強化拡大をすすめていく。

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 賃上げと底上げ闘争の強化

1) コロナ危機への対応

- 感染再拡大の危険もあり、状況をみながら、計画休業を実施させ、雇用調整助成金の特例の延長を政府に求める。厚労省がねらっている特例

廃止をさせないよう要求する。

- 雇調金を活用せず、休業手当が支払われない事業所については、「新型コロナウイルス感染症対応休業支援金・給付金」を活用して労働者個人に支援金を給付させる。その際、事業者の指示による休業であることを事業者に証明させ、申請に協力させる。
- 休業しないところや一部休業中の稼働日、時間短縮勤務中の労働時間については、最低賃金の支払いを厳守させ、法令遵守、労働者の生活維持に必要な賃金の支払いに責任を持つよう求める。

2) 社会的水準の労働条件確立を、自交労働者の基本的な当然の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、各地域で減車・運賃改定・助成策と合わせて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、仕事量の拡大など職場政策要求への合意、実施を明確にしたとりくみ強化をはかる。
- 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。

3) 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、少なくとも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。
- 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2023年4月から60時間を超えた場合は割増率が50%になるので確実に遵守させる。
- 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、罰科金等をなくしていく。

4) 2020年2月以降に実施されたタクシー運賃改定は、コロナ危機のために現状では増収となっていないが、運賃改定時のノースライド、運転者負担の撤廃など労働条件改善は、賃上げ・底上げの重要な要素であり、需要の回復をみながら実効性を点検していく。改定されていないところでは、増収につながる適時適切な運賃改定が実施されるよう求めていく。

今後、行われる運賃改定では、増収になる前提条件（減車・需給調整）の整備をしたうえで、運転者の労働条件改善を事前に約束させ、実行させる。

5) 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て、地方・地域で格差是正、底上げにとりくむ。「職場・地域から時給〇〇円未満をなくそう」「賃率〇〇%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1500円をめざしとりくむ。

② 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、警戒心をつよめ、情報を収集して、対策を講じる。雇用調整助成金や持続化給付金など政府の制度を活用し、経営者に申請させ、最悪の事態に至らないようにする。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・地本が一体となつてたたかう。

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。

○ 新型コロナウイルスから労働者を守るため、感染予防策の徹底、PCR検査、ワクチン接種の促進をはかる。個人の事情でワクチンを接種しない者への差別をさせない。

○ 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）、雇用の正常化にむ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

たものの雇用継続についても不当な差別的扱いを許さない。法律に基づいて有期雇用の無期転換権を行使するなど更新への不安をなくす（定年後引き続き雇用される場合に、事業者が特例の適用を申請して認定された場合には無期転換権が発生しないが、それ以外は権利が発生する）。

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。

- 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。
- 22年10月から従業員100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る（24年10月からは50人超の企業も適用）。社会保険適用させないため、一定時間働きたいと希望している労働者について一方的に労働時間削減（乗務回数減）をするなどの対応を許さない。
- 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すすめる。

女性労働者をはじめ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、施設・環境の改善をすすめ、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を活用する動きに警戒し、一切の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」の登録が21年からはじまったが、悪質企業を排除し、適正な労働条件に近づけていくために、法令遵守、累進歩合制度の廃止、運転者負担なしなど活用できる点は活用して、経営者に申請・登録をさせていくとともに、申請内容が実際に実現しているか点検し、実効性を追求していく。運転者負担の解消などを理由とした現行賃金・賃率の引き下げは許さない。

3) 改善基準告示の改正は24年4月施行だが、施行前でも、現行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は一般労働者と

同じ規制（年720時間）が適用されるよう求める。

36協定の届出にあたっては、労働者代表選出における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（勤務ダイヤ表）の提出を義務づけ、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5日義務付けに際し、労働者の望む時季に取得できるようにし、有休を取ることによって賃金・一時金が下がることのないよう、有休手当の計算方法を改善させる。

- 4) 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。
- 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掃を重視する。職場でのたたかいを基礎に、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。司法機関や労働委員会は適切に活用しつつ、裁判（労働委員会）一辺倒の闘争におちいることのないようにする。

(2) 変動運賃制度反対、新たな規制緩和・白タク合法化阻止、政策要求の実現

- 1) コロナ臨時休車措置で休車させている車両を、需要が十分に回復していないまま早期に復活させれば、深刻な供給過剰状態が生じる。長期にわたる需要減退も予想され、復活期限延長措置も活用して、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、減車措置をとくに求めていく。

- 2) 変動運賃制度（ダイナミック・プライシング）の導入を阻止する。

2021年に実施した実証実験をふまえ、22年度中に有識者検討委員会を設けて検討するとされている変動運賃制度の導入を阻止するため、利用者・国民、タクシー労働者への宣伝を強化し、実態を明らかにする。顧問弁護士団作成の意見書を活用し、反対の根拠を示し、違法性を指摘する。

反対運動は、タクシーの公共性を守るたたかいと位置づけ、障がい者、高齢者らの交通権の確保、利便性の向上の観点を重視して、多くの団体と

共同してすすめられるようにする。

3) 新たな規制緩和・白タク合法化＝ライドシェア導入を阻止する。

- 白タク合法化の阻止は、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とりくむ。

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。国交省には、ライドシェアを認めない現在の立場の堅持を求めていく。

- mobiなど予約・相乗型のオンデマンド交通が実証実験を終え、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つよい。タクシー会社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い。

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。

- 24年4月までを目途に行われる電動キックボードの免許なし・ヘルメットなしでの走行解禁は、MaaSでの利用をもくろんで行われた規制緩和の一環であり、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る。改正法の再考も含め、具体的な運用でつよい規制をかけるよう求めていく。

- 自家用有償旅客運送の拡大・道路運送の改悪を含む地域公共交通活性化法改正については、附帯決議で「ライドシェアは引き続き導入を認めないこと」と明記された点を踏まえ、運用面での規制強化を求め、無限定な自家用有償運送が実施されないようとりくむ。

- 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すむように、地域公共交通にはタクシーを活用することを求めていく。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を求め、障がい者や高齢者のタクシー利用への補助金を求め、そのための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すすめる。

- 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らうとするもので、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

導入の動きを警戒し、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。とくに国政選挙で伸長した日本維新の会の規制緩和政策を警戒し、大阪万博を利用した特区の利用（ライドシェア導入など）をさせないようにする。

- 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）、新たに登場したバイクでの運転者派遣型運転代行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て監督する省庁もないという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・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る。
- 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すすみ、国内でのグループ再編、囲い込みの動きがつよまっている。新たに生じてくる手数料負担の運転者への転嫁を許さず、ライドシェア導入の足掛かりとされて海外資本にのみこまれるおそれには警鐘を鳴らし、海外ライドシェア企業との安易な提携には反対する。
- ソフトメーター、IT点呼導入は、すでに実施が可能になっているが、正確性、安全確保の実効性に疑問があり、規制緩和に利用しようとの意図もあるもので、具体的な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のことだが、その際、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・利用者の個人情報の集積、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、第二種免許の緩和は安全性、運転者の質の低下となる。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・良質なサービスであり、それを損ない、運転者の労働条件を悪化させる施策には反対していく。

- 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なるなど問題がある。今後、地域が拡大していく可能性や、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る。

- 4) 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むけて——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。

国交省が19年6月に策定した自動運転（レベル4）の実現に向けたバス・タクシー事業者のためのガイドラインは、「運転者が車内にいる場合と同等の安全性を確保する」という実際には実現不可能な状況を想定して無人自動運転を容認する内容となっており、乗客の安全を無視し、国民的な合意も得ずに自動運転を推進するものである。このガイドラインの実施に反対し、安全を軽視した実証実験が行われないようにする。

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、どんなに自動化がすす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とりくみと一致させて対応していく。

- 6) 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、コロナ危機で需給調整の必要性はいっそう増している。調整を個々の企業に任せていたのでは、できないことは明白であり、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法制化について検討するよう求めていく。

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る。地域指定基準の適正化を求め、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、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。

- 7) 二種免許の受験資格は、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。

15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

は労働者が自分で運転者証を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。

- 8) 厚労省労働政策審議会での自動車運転者の労働時間等の改善基準告示改正の審議はバス・ハイタクについては改正案がまとまり、関連通達の作成について意見を出している。22年中には公布される予定である。改正基準は、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に求めていく。この改正にあわせて、国交省・交替運転者配置基準（バス）の改正を求めていく。

今後、早い時期に再改正をするよう要求する。

- 9) 20年2月実施の各地の運賃改定では、初乗り距離短縮運賃となっている地域が多く、短距離客の多い地域では営業収入減になる。運転者の賃金減少につながる運賃制度には反対し、実情の把握と見直しを求める。

公定幅運賃の下限引き下げには反対し、幅運賃内での上限張り付きを求める。適正な運転者人件費をまかなうに足る運賃設定を追求し、各種割引や割増返上などの運賃・料金引き下げに反対する。

今後、運賃改定が行われる地方では、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に求めていく。

- 10) 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。自家用有償旅客運送の拡大に反対し、タクシーを公共交通機関として積極的に活用し、国と自治体の助成額の大幅な引上げを要求する。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。

- 11) 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、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、実施を求めていく。

12) 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。

13) 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」（08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。

14) 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、とりくみ推進をはかる。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。

15) 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むけた環境整備を重視していく。

16) 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、地域住民との接点を追求し、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ことを積極的に提起していく。

17) 消費税減税・インボイス制度導入阻止、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。

(3) 憲法改悪阻止、生活危機突破、国民本位の政治の実現

コロナ危機が収束しないうちに、ウクライナでの戦争をきっかけとして原油や食料価格が上昇し、物価高が深刻になっている。岸田首相は、原因をウクライナ情勢に押しつけているが、問題はそれだけではなく、アベノミクスで異常な金融緩和、円安誘導を行い、しかもそれを改めようとしないところに大きな原因がある。物価高は放置しながら、年金は0.4%下げ、労働者の賃上げも、口で言うだけで実効ある政策がとられない。

このままでは労働者・国民の生活は破綻し、格差は極限まで拡大する。生活危機を突破するために、消費税の減税・インボイス制度導入阻止、緊急の賃上げ、誤った経済政策＝アベノミクスの是正を今すぐ求めていく。

解雇の金銭解決や雇用によらない働き方を拡大する動きなど、労働法制の改悪も狙われており、労働者の権利を守るために、これを阻止しなければならない。

7月の安倍元首相暗殺事件は、民主主義を破壊する許しがたい犯罪だったが、岸田首相は、事件に対する国民の感情を利用して、まだ評価も定まらない故人の業績をほめたたえて神格化する国葬を、憲法を無視して強行しようとしている。悪政を覆い隠し、国民の意識まで動員しようとする動きに警戒し、適切な国政批判が自由に行える社会を守らなければならない。

ロシアのウクライナ侵略を利用して、日本で、軍備拡張（軍事予算2倍化）、アメリカとの核兵器の共有、憲法9条の改正をすすめようとする動きがつかまっている。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、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。

参議院選挙で改憲勢力が3分の2を確保したことから、岸田首相は一気に改憲に突き進む姿勢をあらわにしており、平和憲法の改悪を阻止するたたかいは、まさに正念場を迎える。全労連、民主団体とともに、平和を求める労働組合としてに全力をあげて、改憲策動を阻止する。

23年4月の統一地方選挙での地方政治の変革をめざしてたたかう。

(4) 自交総連、全労連の組織強化拡大

1) 2021年1月に決定した「2021～22年 組織拡大2か年計画」は、目標を達成できていないが、23年1月の中央委員会まで、ひきつづきとりくみ、目標に向けて全力をあげる。

○ 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、実践にとりくめるように、繰り返し学習を行い、一人ひとりがもっているつながり、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。
 - 全労連の組織拡大新4か年計画と連動し、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、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、必要な対策を講じる。
 - 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の宣伝等のとりくみをつよめる。
 - 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。
 - 各地連・地本は組織点検を行い、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、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。
 - 23年1月の中央委員会で新たな組織強化拡大計画を立てる。
- 2) 組織減少が続いていることに危機感を持ち、決意を新たにして組織の強化拡大に特別に力を入れてとりくむため、組織強化拡大特別会計を設置し、活用する。同特別会計は、コロナにより会議費、運動費が節約でき前期利益が684万円になり繰越剰余金となっているものから500万円を取り崩して充てる。同特別会計の用途は、中央執行委員会で確認の上、計画を立て、重点的に活用することとする。
- 3) 組合員の高齢化がすすむなかで、次代を担い、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、学習会の設定など計画的なとりくみで組織強化をはかる。
- 4) 一致する要求にもと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、地域の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・身売り問題対策等で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」（2020～23年度）を踏まえ、地方労連・地域労連の強化にとりくむ。
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はたす。

2. 当面する運動の基本的展開

(1) 2022年秋季年末闘争の具体化

秋から春闘にむけた闘いは、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、「2022年秋季年末闘争方針」を第5回中央執行委員会（9月6～7日）で決定しとりくむ。

(2) 2023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、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すすめ、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、コロナ対策も含めて開催方法を検討したうえで開催する。
- 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とりくみ強化をはかる。
 - 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づけ、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、有所見者の再診を義務づけさせる。
 - 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

共済活動が、構成員からの委任にもとづく構成員の相互扶助による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り、低利用や未取組の単組・支部への働きかけを意識したとりくみを行う。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普及に努める。

なお、こくみん共済coopの共済契約等に関わる事務手続きは、組合員からの委任にもとづいて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、こくみん共済coopより必要最小限の範囲において個人情報提供を受ける。

自交共済の掛金の集金、共済金の給付の方法について、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合わせ、共済の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に改善を検討する。

(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かかわりで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・強化にむけて

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

中央執行委員会の開催は、大会及び中央委員会時を含め年5回とする。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。常任中央執行委員会（中央闘争委員会を兼務）は年4回開催し、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、2023年春

闘方針を決定する。

会議は、コロナの状況に関わらず、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を活用する。

② 本部専従体制

本部の専従役員は1名（書記長）、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基づくもので、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、本部と連携の上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・高知・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、代々木総合法律事務所、江東総合法律事務所の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2022年度予算（案）

(1) 2022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。

コロナによる支出減少で増加した繰越剰余金を一部取崩し、組織強化拡大特別会計を設置する。

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。

(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. 2022年春闘の結果とその評価

(1) 第44回中央委員会で決定した統一要求と課題

自交総連は2022年1月27日、第44回中央委員会をオンライン併用で開催し、『コロナ危機を乗り越え、かちとれ賃金増、さらなる規制緩和阻止 22春闘』をスローガンとする春闘方針を決定した。

「基本的な要求・課題とたたかひの力点」では、①みんなに賃上げを、底上げ闘争の強化 ②コロナ対策強化、職場権利の確立と「合理化」阻止 ③変動運賃制度、ライドシェア阻止、政策要求実現——を確認。「たたかひ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、みんなの力を合わせ、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にした。

(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1日、第4回中央執行委員会で「2022年春闘 当面する対策」、4月5日、第1回中央闘争委員会（第2回常執）で「2022年春闘 今後のたたかい方」、5月17日、第2回中央闘争委員会（第3回常執）で「2022年春闘最終決着へむけた対策」を決めて、たたかいをすすめてきた（各全文はホームページ掲載）。

決着へむけては、以下の3つの解決基準をふまえて解決していくこととした。

《3つの解決基準》

第1＝コロナ対策と賃金増、一職場一重点要求の実現

第2＝規制緩和阻止や地域的政策要求実現にむけた共同の確認

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

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 コロナ危機突破、さらなる規制緩和阻止 怒りの2・1行動
（コロナの状況により可能なところで実施、延期したところもある）

3月2日 自交総連中央行動

4月11～15日 要求前進をめざす宣伝・統一行動ゾーン

4月22～28日 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

2) 省庁交渉等の結果

3月2日 国交省交渉（高城委員長他10人） 情報電子版8号参照

厚労省交渉（高城委員長他10人） //

3日 全タク連要請（高城委員長他2人） //

4月14日 警察庁レクチャー（舞弓副委員長他3人） // 17号参照

3) 主な課題ごとのとりくみ

(改善基準告示改正のとりくみ)

- 21年11月～ 全労連、雇用共同アクションと共同で団体署名・インターネット署名開始
- 12月17日 改善基準告示改正についての意見（休息期間について）提出
- 12月24日 署名提出（団体署名1071団体、ネット署名2万7000筆）、厚労省交渉、記者会見
- 22年1月14日 第7回専門委員会 審議会前の宣伝行動
- 24日 ネット新署名開始（雇用共同アクション）
- 21日 第3回トラック作業部会
- 2月8日 ネット新署名提出（1万4000筆）
- 17日 第5回バス作業部会 審議会前宣伝行動
- 3月4日 第5回ハイヤー・タクシー作業部会 審議会前宣伝行動
- 16日 第6回バス作業部会 審議会前宣伝行動
- 18日 第6回ハイヤー・タクシー作業部会 審議会前宣伝行動
- 28日 第8回専門委員会 審議会前宣伝行動
- 3月末現在署名集約 団体署名1313団体、ネット署名3万筆、ネット新署名1万5000筆
- 6月2日 改正改善基準告示の通達についての意見提出

(変動運賃制度阻止のとりくみ)

- 21年12月17日 タクシーへのダイナミック・プライシング（変動運賃制度）導入に反対する意見書（顧問弁護士）作成
国会議員、国交省、事業者等に送付

(最低賃金引き上げ)

- 6月24日 最低賃金の大幅引き上げについての意見書提出

(3) 春闘の結果とその評価

【総括の視点】

総括では、①要求は前進したか（要求獲得）、②団結力は強まったか（産業別統一闘争への結集、労働者の意識の高まり）、③組織は拡大したか（拡大、組織強化）という3点について評価をする。

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

前年につづきコロナ感染が収まらないなかでの春闘となり、コロナ対策とあわせ、賃金増をかちとる要求を掲げた。

計画休業の延長、臨時休車の申請、PCR検査無料などコロナ対策を確認した組合がある。

春闘要求では、最低賃金、残業割増賃金未払い分を解決して支払わせ賃金増を獲得した組合があるほか、おおむね現行賃金体系維持としたうえで、福利厚生改善、脳ドック検診実施、車両機器・施設改善、高速帰路会社負担、政策合意、働きやすい職場認証制度の申請・認証などの要求を獲得している。A型賃金の福島・馬陵分会では、去年の運賃改定ノースライド+賃上げ5000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＝58.7%（前年61.7%）、自教＝50.0%（同50.0%）、バス・トラック他＝28.6%（同20.0%）、全体では56.5%（同58.4%）となった（6/30現在）。

一部に組合員が少数などで要求提出が困難なところもある。春闘時の要求提出は、労働組合の基本的な活動であり、それができないところについては、地連・地本で個々の実情を把握して、指導をつよめていく必要がある。

要求討議の基礎となる春闘アンケートは、17地方3504枚の回収で、前年より313枚減っている。厳しいコロナ被害の実情が明らかになる貴重な資料となっているが、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、コロナ感染拡大のため、2・1宣伝は地方によっては延期し4月に実施した。3・2中央行動は個人請願を代表による提出と車両請願に切り替え、東京のタクシー42台が国交省前に結集して行った。

③ 政策闘争の到達点とその評価

1) コロナ危機の中で労働者を守るとりくみ

コロナ感染症が再拡大するなかで、感染の防止、賃金・生活保障の要求を国交省・厚労省、全タク連に出し、地方でも自治体、タクシー協会への要請、交渉をすすめた。国会議員への要請も行った。

休業をやめて稼働する会社が増えているが、状況に応じて休業の延長、休業支援金の活用などをかちとっているところもある。厚労省交渉でも強く要求した雇調金特例の延長は、9月末までの延長をさせた。

臨時休車措置は3月末で申請受付は終了したが、復活期限を2年間延長させ、活用しやすいものとなったため、期限内に申請するよう春闘中にとりくみをつよめた。

要求を阻んでいる政治の実態を暴露し、政治を変えるとりくみと合わせて、運動をつよめていく必要がある。

2) 改善基準告示改正、休息期間11時間を求めるたたかい

自動車運転者の改善基準告示改正の審議は、2021年10月に、ハイタク・バスについて具体的な改正数値案が出されて審議が山場となった。厚労省は当初、バス・タクシー（日勤）について休息期間11時間という自交総連が要求していたものと同様の提案を行い、積極的な姿勢がみられたが、使用者側委員の猛反発で、すぐに9時間という案に後退してしまった。このため、休息期間11時間を求めてバス労働者を組織する建交労、自治労連とも協力、全労連、雇用共同アクション（全労協なども参加）とも共同して、団体署名、インターネット署名を提起して運動をつよめた。

団体署名は3月末までに1313団体、ネット署名は1・2次合わせて4万5000筆が集まり、労働者・利用者・市民からたくさんのコメントが寄せられるなど大きな反響を呼び、厚労省・審議会委員に提出、記者会見も行った。日本労働弁護団が声明を出し、マスコミの報道も相次いだ。

国会では、日本共産党の武田良介参院議員、高橋千鶴子・宮本徹衆院議員が質問、厚労大臣・国交大臣には自動車運転者の労働時間短縮の必要性を認めさせた。

自交総連は、休息期間問題に絞って審議会に意見書を再度提出、審議が行われる前には、全労連・雇用共同アクションと共同で宣伝行動を毎回実施、審議を傍聴してすぐに審議経過を発信、ハイタクの労働側委員には激励と要請を直接伝えた。

3月までに作業部会の取りまとめが行われ、最終的に休息期間は9時間、11時間は努力義務とする内容で決着。総拘束時間等は短縮されたが、過労死につながる長時間労働を抑制しない不十分な内容にとどまっている。こうした決着となったのは、委員選任時から自交総連・建交労の全労連産別を排除し、連合の代表だけを選任し、使用者側の身勝手な主張に合わせて提案を後退させた厚労省の姿勢に大きな問題がある。厚労省は、使用者側を説得するのではなく、合意を得ることのみを重視し、結局は使用者側の主張どおりの数字で決着をはかってしまった。

しかし、休息期間11時間を求める運動が広がったことから、11時間に「努めることを基本とする」という表現になり、使用者側も労働者の健康維持のため11時間をめざすと言わざるを得なくなった。運転者の健康問題に社会的関心が高まるなど、積極的な成果があったと評価できる。

トラックの基準は、9月に決着したが、使用者側の抵抗で、拘束時間や休息期間の原則に例外規定を多数組み入れた、バス・タクシー以上に不十分な内容となっている。

改善基準は年内の公布、24年4月施行に向けて、関連通達等の準備が進められており、自交総連では改善の実効性を高めるため、通達等の制定についての意見書を厚労省に6月に提出した。

3) 変動運賃制度阻止、新たな規制緩和、白タク合法化反対闘争

変動運賃制度（ダイナミック・プライシング）については21年12月に顧問弁護団の意見書が完成し、法的な面からも同制度が道路運送法の運賃制度の根幹を崩し、利用者・労働者に被害を与えるものであることを明らかにした。国交省、国会国土交通委員、経営団体、報道関係に配布した。この問題で大衆行動も含めてとりくんでいるのは自交総連だけだが、運動によって、国交省は昨年の実証実験以降、早急に実施する姿勢を改め、有識者の検討会を設けて審議し、慎重に進める姿勢に転じている。

電動キックボードのヘルメットなし、免許なしでの解禁を含む道路交通法改正が4月に成立した。自交総連では武田良介参議院議員の協力で警察庁からレクチャーを受け、危険性を指摘した。この問題は、キックボードの業界団体や旅行関係の団体が自民党に働きかけ、MaaSのラストワンマイルの交通機関として旅行者の利用を促進してビジネスチャンスにしようとしているデジタル化、規制緩和政策の一環である。安心・安全を無視した規制緩和には警戒を強める必要がある。

mobiなどオンデマンド交通の実証実験が行われ、タクシー・バスとは競合しないなどして強引に参入を認める動きがすすんでいる。競合することは明らかで、労働者にどのように賃金を支払うかも明確になっておらず、ダンピング参入のおそれもある。実乗調査も行った結果、問題点が明らかになりつつある。新たな規制緩和を許さないとりくみが求められている。

4) 運賃改定への対応

20年2月の全国48地域での運賃改定以降もいくつかの地方で改定が行われ、東京などでは今年中の改定をめざした動きが出ている。運賃改定は運転者の労働条件改善のために行われるもので、増収になる前提条件の整備、ノースライド、運転者負担解消など確実な改善を求められる。

3月の国交省交渉では、「運賃改定は運転者の労働環境の改善のために行われているので、そこからの逸脱があれば運輸局を通じて対応する」「（障がい者割引だけでなく）免許返納者割引、高齢者割引、様々な手数料は事業者負担だと思っている」との活用できる回答を引き出した。これを活かし、労働条件改善が不十分なところでは改善をかちとり、今後改定される場所では確実な改善の担保をとっていかなければならない。

2. 組織強化拡大の到達点とその評価

21年9月から22年6月末までの新規加盟組合は、4地方6組合75人になっている。

コロナ危機が深刻化して以来、タクシー労働者の減少に拍車がかかっている。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（増減）となった。

一方で、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、労働組合への期待の高くなっている。

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、京都でも宣伝やラジオCMなど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・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、他労組から移籍する労働者が相次ぐなど教訓的なたたかいとなった。

この間の経験を生かして、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、要求に根差してたたかう組合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、相談に乗り、受け入れ態勢をつくって、成果に結実させなければならない。

今後の運動を担う幹部・活動家の育成、組織強化にもとりくんでいく。

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・北海道自動車共済協組の再雇用者の雇止めは地裁で係争していたが22年2月に金銭和解が成立した。また、同労組・札幌個タク協組で、パワハラのみ、無給の休職命令が出される事件が発生し22年

6月に仮処分で命令無効の勝利決定をかちとった（本訴係争中）。

高知・大洋運輸労組は21年12月に組合を結成し自交総連に加盟したが、組合を嫌悪した会社が委員長を解雇、地裁で係争している。

福岡・ワーカーズコープの解雇・雇止め事件（2人）は22年3月に、地裁で不当判決が出されたため控訴してたたかっている。同社のパワハラ、残業代請求、組合員の残業禁止事件は行訴が22年1月、地裁が22年3月に勝訴したが、会社側が控訴したため継続している。大宰府タクシー労組の解雇事件は22年4月に金銭和解が成立した。

(2) 主な関係団体の動きと役員人事

① 全労連第31回大会

全労連（全国労働組合総連合）は7月27～29日、第31回定期大会をひらき、2022～23年度運動方針（2年間）と次の役員を決めた。

議長	小畑 雅子（全 教）
副議長	秋山 正臣（国公労連）
	荻原 淳（東京労連）
	菅 義人（大阪労連）
	清岡 弘一（生協労連）
	佐々木悦子（日本医労連）
	前田 博史（自治労連）
	三木 陵一（JMITU）
	柳 恵美子（生協労連）
事務局長	黒澤 幸一（日本医労連）
事務局次長	竹下 武（生協労連）
	寺藺 通江（日本医労連）
	布施 恵輔（事務局）
	渡辺 正道（事務局）
幹 事	高城 政利（自交総連）（以下略）

② 交運共闘第33回総会

交運共闘（交通運輸労働組合共闘会議）は2月25日、第33回総会をひらき、2022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	相木 伸之（建交労）

〃 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 安附 徹 (国交労組)
幹事 菊池 和彦 (自交総連) (以下略)

③ 交運研第32回総会

交運研 (交通運輸政策研究会) は6月12日、第32回総会をひらき2022年度運動方針と次の役員を決めた。

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)
〃 高城 政利 (自交総連)
事務局長 後藤 智春 (国交労組)
事務局次長 門田 耕司 (国交労組)
幹事 菊池 和彦 (自交総連) (以下略)

(3) 第44回弁護士交流会の開催

第44回弁護士交流会は1月26日、オンライン形式で行われ、11地方24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、①ダイナミック・プライシングの問題点・自交総連顧問弁護団の意見書について (林治弁護士、代々木総合法律事務所)、②自動車運転者の労働時間規制——とくにインターバル規制の動向 (菊池書記長、自交総連本部) が行われ、林弁護士は、自交総連顧問弁護団で昨年作成した『タクシーへのダイナミック・プライシング (変動運賃制度) 導入に反対する意見書』について解説。同制度について現状を説明し、法律上どういった違反や問題があるのかを報告した。

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、東交通事件 (齋藤耕弁護士、北海道タクシー労働者支援弁護団)、②みちのく観光バスガイド不当解雇事件、組合に対する信用・名誉棄損に基づく損害賠償請求事件、鹿島タクシー不当解雇事件 (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) が報告され、意見交換がされた。

(4) 自交共済第41回総会の開催

自交共済は9月7日、第41回総会をひらき、第39期活動及び決算報告を承認するとともに、第40期（2022年度）の活動計画をきめた。

自交共済は、こくみん共済coopから掛金の集金方法、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すすめている。

加入状況は、2627人となっており、総会では加入人員5000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、改定の検討をすすめることとした。

以 上