

2025年度運動方針 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運動の強化／2
 - (2) 公共交通を破壊する制度改悪阻止、規制の維持強化／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活動の前進…………… 5
 - (1) タクシーにおける賃金・労働条件の改善、政策要求の実現／5
 - (2) 自動車教習所における賃金・労働条件の改善、政策要求の実現／5
 - (3) 観光バスにおける賃金・労働条件の改善、政策要求の実現／6
 - (4) 個人タクシーにおける制度政策の実現／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…………… 7
4. 労働組合の役割と組織の強化拡大…………… 8

II 主な運動課題と対応する基本方針

1. 5つの要求課題と運動の基本方向…………… 9
 - (1) タクシー業界を破壊するライドシェア全面解禁阻止の闘い／9
 - (2) 社会的水準の労働条件確立へ接近、権利の確保／10
 - (3) 新たな規制緩和阻止、政策要求の実現／13
 - (4) 憲法改悪阻止、国民本位の政治の実現／18
 - (5) 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……………20
 - (1) 2025年秋季年末闘争の具体化／20
 - (2) 2026年春闘の準備／20
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・強化にむけて

1. 執行体制と顧問の委嘱……………23
2. 財政の確立と2025年度予算（案）……………24

IV 主な運動の到達点と今後の課題

1. 2025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……………32
3. 通年闘争とその他の諸活動……………32

2025年度運動方針

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運動の強化

政府・内閣府は、規制改革推進会議の地域産業活性化ワーキング・グループ（25年1月地域活性化・人手不足対応ワーキング・グループへ名称変更）に、ライドシェア推進派を集めて全面解禁につなげる策動を強めている。

国交省は、移動の足不足に対応するとして、公共・日本版ライドシェアの全国展開をすすめていることから、実施後の検証を行うことが重要で、ライドシェア全面解禁を合法とする法律は必要ないとの姿勢を堅持している。

日本維新の会は4月11日に「ライドシェア事業に係る制度の導入に関する法律案」を衆議院へ提出した。同法案は、国民や訪日外国人の移動需要を満たすとして、自由な働き方を推奨して業務委託を前面に打ち出し、地域・期間や営業区域・車両台数も制限せず、参入要件の緩和、ダイナミック・プライシングの必要性を羅列している。通常国会及び参院選後の臨時国会の会期末処理で、継続審査（閉会中審査）とすることについて、日本共産党、公明党は反対したが、自由民主党・立憲民主党・国民民主党・れいわ新選組・有志の会は賛成し、次期国会へ引き継がれることとなった。

自交総連は、各地方で毎月宣伝を中心に、宣伝カーから音源を流すなど、ライドシェアの危険性を利用者に訴え続けている。中央では11月、3月、4月、5月、6月と8月には要請行動など全面解禁の動きを止めるため、全労連、交運共闘の仲間と中央行動を実施するなど、日本維新の会の国会議員事務所、都道府県総支部へ抗議ファックスのいっせい送信を行った。とくに5月14日は、東京、大阪の日本維新の会事務所前で、抗議宣伝行動を同時に実施するとともに、東京では法案の撤回を申し入れた。我々の運動も相まって、規制改革推進会議の答申には、全面解禁にむけた内容を盛り込ませなかったことは大きな成果である。この闘いに確信を持って、油断することなく、ライドシェア全面解禁を阻止するため、世論喚起に全力をあげる。

(2) 公共交通を破壊する制度改悪阻止、規制の維持強化

国交省は、公共・日本版ライドシェアを各都市に拡げているが、旅客運送の安心・安全、良質なサービスを維持させていくことが、国民の公共の福祉を守る行政としての責務である。公共交通を破壊する制度改悪や、第二種運転免許を持たないドライバー・自家用車の活用は止めさせなければならない。

同省は24年8月に日本版ライドシェアのバージョンアップ第1弾として、天候、大規模イベントへの対応、9月には貨客混載・協議運賃の導入を制度化した。さらに第2弾としてダイナミック・プライシング（変動運賃）などの運賃・料金の多様化をすすめている。交通空白解消にむけて、25年度から3年間を集中対策期間として、公共・日本版ライドシェアをすすめる自治体へ、必要な設備等の導入費の財政支援を強化している。また今年6月には、鉄道・バス事業者を日本版ライドシェアに参画させるため参入要件を緩和するため、トライアル運行で安全性を確認したうえで制度改正につなげようと、小出しに緩和を重ねている。すでに東急バス（東京）、東京バス（沖縄）、伊予鉄バス（愛媛）が運行をはじめている。

現在、都市部を中心にタクシーの供給不足は改善されており、日本版ライドシェアの運行回数は増えていない。国交省は「移動の足の不足が解消することを目的として、適切な時期に見直しを行う」としているが、運用解除の指標を示していない。自交総連は、道路運送法を潜脱する制度であることを指摘し解除を求めている。

また、大阪府・市は、大阪・関西万博にあわせて日本版ライドシェアの規定を大幅に緩和して、府内全域で曜日を問わず24時間運行を実施したが、タクシーが充足されたことで、日本版ライドシェアの利用は、万博開幕前後の週末12日間の運行回数は3632回から2684回と3割減（国交省調べ）と低調となっていた。万博を利用してライドシェア全面解禁を押し出そうとする意図が外れた結果となり、日本版ライドシェアは不要であったことが証明されている。北海道では、冬場に日本版ライドシェアの利用があったものの、春以降は利用が落ち込み、一時休止や制度の見直しを求める事業者も出ている。

規制を維持、強化することが重要であり、規制緩和の失敗を繰り返す策動は止めなくてはならない。日本版ライドシェアの限定が外されれば、タクシーとの垣根はなくなり、ライドシェア全面解禁に道をひらきかねない。利用者の安心・安全、タクシー労働者の雇用と労働環境を守るため、全面解禁阻止闘争をさらに強化していく。

(3) 地域公共交通の危機を打開するために

地域公共交通は、地域鉄道、路線バスの減便、廃業が相次いでおきており、危機的状況となっている。

地域公共交通を持続可能なものとして確立することは、国が公共を守る責務として重要な課題である。地方自治体(都道府県、市区町村)に対しては、ライドシェア全面解禁を阻止するための協力を求める要請行動を地方ごとに企画して実施するとともに、宣伝物・資料を活用して、ライドシェアの危険性を訴え、タクシーを活用して住民の足を確保するよう要請する。

世界の先進諸国で地域公共交通を民間企業に任せきった国は日本だけである。モータリゼーション（自動車の大衆化現象）の進行と人口減少などに起因する利用者の減少もあり、鉄道・バスは路線維持ができないなど健全な事業の遂行ができなくなっている。

タクシー事業は、国がすすめる規制緩和で、競争の激化に伴い労働者の賃金低下、年金受給者など労働者の高齢化がすすみ、将来展望が見いだせない状態となっている。

欧州諸国では、国・自治体が車両などの輸送手段を保有し、民間企業が自らの責任で運行するシステムを導入している。日本では岡山市などの一部で公設民営（上下分離方式）として、自治体がバスなどの輸送手段を保有し、民間企業に運行を委託するシステムをすすめているに過ぎない。

国の責務として、バス・タクシー等の地域公共交通に対して補助金を増やして支えるとともに、地方においては、乗合タクシー、オンデマンドタクシーを増やしていく。また最低賃金の引き上げや消費税減税などで国民生活を安定させ、だれもが地域公共交通を利用できる環境を構築して、需要を確保することも必要である。

また、国交省は23年12月28日、過疎地問題の改善にむけて個人タクシーにおける「人口が概ね30万人以上の都市を含まない営業区域における許可」の改正通達を発出した。都市部で十分な経験を積んだ個人タクシーが、地方部にUターン・Iターンして営業できる制度で、申請前1年以上の個人タクシー経験を有し、年齢は80歳未満と規定しているが進展していない。過疎地においては、安全運転実績を必要とする個人タクシーの新規許可を認めることで、ライドシェアに委ねる必要はなくなる。過疎地での個人タクシーの新規許可を認めるよう国交省に制度変更を求めていく。

2. 社会的水準の労働条件をめざす組合活動の前進

(1) タクシーにおける賃金・労働条件の改善、政策要求の実現

全国の法人タクシー運転者証交付数（全タク連調べ）は19年度末から4年間で約5万人（17.8%）減少していたが、24年度末までの2年間で1万人増加した。東京・大阪など大都市は顕著で、19年度比で9割を超える反面、地方都市では7～8割と改善されていない。タクシーの1日1車当たりの営業収入は、19年度31,448円（税込み）からコロナ危機の影響を受け大きく減少したが、24年度では36,958円（税込み）まで上がっている。

都市部において労働者の増加に伴い稼働率は上昇しているが、インバウンド増の影響などで総営収は増え、日車営収は高水準を維持している。一方、地方では運送収入の低下と労働者の減少が続き、経営が成り立たず事業の倒産・廃業が起きている。ライドシェア解禁派は、依然としてタクシー労働者の不足によるタクシーの供給が満たされない地域があると地方を引き合いに出し、解禁の糸口に利用している。

24年度のタクシー労働者の全国平均年収は、23年度の318万円から340万円（厚労省賃金センサス調べ）となり、全産業労働者の年収529万円との格差は前年の197万円から189万円へやや縮まった。地方別労働者の年収は、200万円台が東北（青森・岩手・秋田・山形・福島）、九州（佐賀・大分・宮崎）と徳島県、新潟県で10地方もあり、都市部との格差が二極化している。

国の政策としての国民が生活しやすい都市づくりや町づくりが重要であり、公共交通は移動権を保障する手段として、タクシー事業が成り立つ補助金増額などの政策を求めていく。

(2) 自動車教習所における賃金・労働条件の改善、政策要求の実現

自動車教習所では、少子化による入所者の減少が続いていたが、コロナ危機に免許を取得する人が増えて、教習所卒業者数は19年から3年連続して増加し、21年（12月末）は172万3,000人となった。22年からは再度減少して24年（12月末）は150万8,000人とこの10年間で最少人数となっている。

指定教習所も減り続け10年間で1,339から1,288と51の教習所が閉鎖しており、コスト削減を理由としたパート・契約指導員の導入、賃金「合理化」など自教労働者への攻撃は止まっていない。

高齢者講習の10%増加（75歳以上高齢者講習は28.7%増）などに対して、

高齢者講習指導員、認知機能検査員などの資格を保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の問題も発生している。

自教労働者の社会的地位を向上させ、労働者の確保とともに、地域住民の期待に応える交通安全教育センターの役割を果たす機関として確立させていく。

(3) 観光バスにおける賃金・労働条件の改善、政策要求の実現

観光バスでは、規制緩和による過当競争で、旅行会社から低運賃を押しつけられるなどで、タクシー以上に脆弱な企業体質となっている。需要回復に伴い状況は好転しているが、労働者不足が解決されないことから、需給のバランスは改善せず、事業全体の回復には至っていない。

観光バス労働者は、長時間労働や不規則な勤務など、心身に大きな負担がかかる。乗客に対してわかりやすい案内や説明、丁寧な接客態度で安心感を与えるとともに、外国人観光客への対応や緊急時には冷静な行動が求められる業種であり、ガイド職を保安要員として活用する制度に戻すべきである。また、繁忙期と閑散期で収入に差があり、休日確保などの課題がある。喫緊の課題として、観光バス労働者（運転士・ガイド職）の賃金・労働条件を改善することが必要である。

大阪府交野市では、路線バスの撤退に伴い、公共ライドシェアの制度を活用して、大型自動車第一種免許保有者を短時間の講習で中型バス（60人乗り）の運転者として任用している。ライドシェアの全面解禁を許せば、白バスが横行するなど、既存バス事業にも悪影響を及ぼすこととなることから、警戒が必要で、安易な導入には反対していく。

(4) 個人タクシーにおける制度政策の実現

各地方において自交総連へ結集する個人タクシー労働者は存在している。個人加盟労組あるいは、東京個人タクシー労組、埼玉個人タクシー労組、神奈川個人タクシー労組、大阪個人タクシー労組を中心として結集しており、京都地連では複数の個人タクシーの仲間が運動に参加している。

個人タクシーでは、インボイス（適格請求書）制度の導入が廃業を誘引するなど死活問題化している。インボイス制度に登録しない事業者は、加入する協同組合から決済機を貸さない、行燈（表示灯）の取り換え、免税事業者のチケット換金を行わないなどの圧力をかけられている。これら諸問題を解

決するためにも、インボイス制度の廃止を求めていく。

ライドシェアが全面解禁されれば、無資格の個人タクシー類似行為となり、安心・安全も破壊される。過疎地などの交通空白地においては、第一種免許のドライバーによるライドシェアではなく、安全実績を持つ個人タクシーを活用する新規許可要件の緩和を国交省へ求めていく。

3. 安全で公正な社会、平和な世界をめざし、国政の転換を

物価高騰が続くなかで、国民生活が厳しさを増している。7月の参院選では物価高騰対策と消費税減税が大きな争点となった。選挙後の世論調査で75%の人が消費税の減税・廃止を訴えていた。また、自民党を含む参院選の全当選者の6割が減税の立場を示しており、秋の臨時国会では、民意にもとづくことが求められる。政府は、消費税は社会保障のためと主張しているが、相次ぐ大企業減税で内部留保が539兆円と空前の規模に膨れ上がっている。法人税と所得税の穴埋めに使われており、大企業と富裕層に応分の負担を求めれば、消費税減税の財源を賄うことは可能である。低所得者は収入のほぼすべてが消費にまわるので、消費税は低所得者ほど負担が重くのしかかる制度である。また消費税を5%に減税することで、インボイス制度導入の口実はなくなり、制度を廃止させることができる。

また国民生活において欠かせない医療、福祉、介護、保育、物流、地域公共交通など、どの分野でも新自由主義政策によって、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した規制緩和の結果、医療や福祉、社会保障は切り捨てられ、地域公共交通の安心・安全も壊されてきた。

政権与党は、岸田元政権が打ち出した「三位一体の労働市場改革」は、『キャリアは会社から与えられるもの』から『一人ひとりが自らのキャリアを選択する』時代になってきたという認識のもとで、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）など、多様で柔軟な働き方と称して、自己責任型の働き方を推しすすめている。

また、「労働基準関係法制研究会」の報告書をもとに、労働基準法改悪にむけた議論が労働政策審議会でおこなわれている。研究会の報告では、労働時間の規制について「長時間の時間外労働を前提としない働き方が通常の働き方とされる社会としていくことが重要」としながら、テレワークにみなし労働時間制を設けることなど、労働時間の短縮に逆行する制度の見直しが狙われている。

さらに自由な働き方の選択を可能とするため、労働基準法の規制を36協定のよう「適用除外（デロケーション）」するしくみを求めている。過重労働に

よる過労死など弊害が起きているなかで、労働基準法は一律規制であることに意味があり、改悪は許されない。

政権与党は、岸田元政権の防衛力の強化と安保3文書を踏襲し、大軍拡をすすめている。2月のトランプ大統領との会談後に発表した日米首脳共同声明では、「日米関係の新たな黄金時代を追求する」と宣言して、同盟による抑止力・対処力をさらに強化していくとの姿勢を示した。さらに23～27年の5年間で43兆円の軍事費増額という計画は、戦時下に匹敵するような異常な増え方となっている。

7月の参議院では与党が過半数割れしたにも関わらず、参政党、国民民主党、などの野党が議席を伸ばしたために、改憲勢力は3分の2以上となっている。また参政党は思想統制で国民を弾圧する「スパイ防止法」の制定も狙っており、国民民主党や日本維新の会も同調している。新たな改憲勢力の台頭に注視し続ける必要がある。

石破首相が総裁辞任を表明したことで、10月4日には総裁選が実施される。新たな総裁にだれが就任するかは不透明だが、政局いかんによっては、ライドシェア解禁推進派との連携も浮上しかねず、自交労働者にとってはライドシェア全面解禁問題が推進、収束どちらにむかうのか動向を注視し続けるとともに、たたかう構えは緩めず、解禁阻止の闘いを強化しておく必要がある。

国民の生活を保障しろ、改憲阻止、社会保障改悪反対、最低賃金引き上げなどの要求を掲げて、全労連・国民春闘共闘の仲間とともに、国民本位の政治へ転換を求めていく。

4. 労働組合の役割と組織の強化拡大

産業別組織は、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力を持っている。自交総連の運動によって、改正タクシー特措法による減休車制度の実施やコロナ危機での雇用調整助成金の活用が実現した。さらに規制改革推進会議の答申に、ライドシェア全面解禁に接近する内容を書き込ませなかったことは、自交総連が産業別組織としての任務と役割を果たした結果と言える。

タクシーのみならず他産業の労働者が、労働組合に結集して仲間と力を合わせ、ライドシェアの危険性を世論に訴えかけたことで、国民の「危険なものには乗りたくない」との声を上げた。多くの仲間とともに打開への道筋を作り上げる重要性は日増しに高まっている。

日本維新の会が「ライドシェア法案」を衆議院に提出するなど、タクシー業

界を破壊する策動がおきているなかで、労働者がバラバラのままでいれば、犠牲はすべて利用者と個々の労働者に押しつけられる。

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、組織拡大に全力をあげる。しかし、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。全体を眺めると労働者数は回復傾向にあり、未組織労働者を新たに迎え入れて増勢に転じなければ、産別組織の機能と役割を発揮できず、将来への展望をひらくことも困難となる。

組織減少から増勢に転じ、拡大にむけた組織強化が全単組に求められている。労働組合の力は団結の力であり、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。組織が大きくなることで事業者や社会全体に影響力を与えることが可能となる。

組織強化として学習教育で質を高め、対話をすすめて、労働者へ目配り気配りを行い、実利実益を示すことで組合員を増やすことができる。そのことが強固な労働組合への変革を可能とすることから、職場集会を学習の場とするとともに、次世代の役員となり得る幹部活動家を育成するために、日頃から学習を強化することが必要である。

また、経営者と対等な立場で団体交渉を行い、要求を勝ちとるためにも、自交総連に加盟して、同業他社の仲間とも団結してたたかうことは重要である。

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) タクシー業界を破壊するライドシェア全面解禁阻止の闘い

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が、国交省は、交通空白の解消として、第78条の2号、3号を拡大解釈して公共・日本版ライドシェアを全国に拡げている。交通空白の解消に日本版ライドシェアが有効に機能しているとは評価できない。

改正タクシー特定地域特措法の厳格な運用で、余剰車両の削減など能率的経営のもとで、適正実車率の実現をはかる必要がある。また、地域協議会を形骸化させることなく実効あるものとさせる。附帯決議の歩合給と固定給のバランスの取れた給与体系の再構築、累進歩合制度の廃止、事業に要する経

費を運転者に負担させる慣行の見直し等賃金制度の改善をはかる。

地域公共交通を持続可能なものとして確立するには、タクシーの安心・安全を支え、運転者の資質向上のためにも、労働者が生活していける賃金を事業者が保障できるかにかかっている。とくに地方においては、国が公共交通を守る責務として、補助金の増額が不可欠である。

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持ち、全面解禁阻止に奮闘する。各地連・地本は、広範な仲間と共同し、毎月宣伝を中心とした行動を引き続き行い、組織の力を総動員してたたかう。

(2) 社会的水準の労働条件確立へ接近、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最重要課題であり、生活できる賃金を保障することは大前提である。

政府・国土交通省には、地域公共交通の存続と維持を求めて、タクシー労働者の労働条件の改善で「安心・安全な地域公共交通を守る」要求を掲げ、タクシーの役割が果たせるよう求める。

新たな労働者をタクシー業界に招き入れるためにも、経営者の責務として労働環境の改善を果たさせる。現存の労働者の労働条件改善とともに、働きがいのある業界へ変革しなければ持続的な発展もありえない。

運賃改定にあたっては、他産業労働者との格差是正を考慮した運転者人件費査定、配車アプリ、クレジット手数料等の原価への反映、適切な需給調整・減車で、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国交省へ要請する。事業者には、適切な需給調整と改定趣旨の遵守、労働者の労働条件を確実に遂行させるとともに、賃率引き下げなどの悪質行為は許さず、国交省、各運輸局に強い指導を求める。

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。
- 職場の要求をもとに交渉することは、労働組合の存在意義であること

から、必ず要求書を提出して、経営者との団体交渉で、1%以上の賃率引き上げや新たな手当の創設とともに、交通費の実費支給もあわせて求める。

- 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、実施を明確にしたとりくみ強化をはかる。
- 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。
- 個人タクシーでは、インボイス制度の廃止と新規許可要件の緩和を求めていく。

2) 賃金の実増を可能とす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、最低賃金以上を固定給で保障する賃金制度確立を重視してとりくむ。あわせてアプリやキャッシュレス決済の手数料など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掃、地域全体での賃金の底上げをはかる。
- 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50%であり確実に遵守させる。

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1,700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) 地方税、社会保険料の納税資金を確保できない企業に、納付義務が課

せられて、倒産や廃業・身売りが発生していることから、警戒心を持ち、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、労働基準以下でも認める策動が政府内ですすめられている。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）に対して、全労連とともに反対闘争をとりくむ。

「労基法解体を許さない」とりくみとして、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せまった必要性、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・運転者の選任等）、雇用の正常化にむ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。
 - 24年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。保険適用となり事業者負担が生じるとして、勤務時間（乗務日数）の一方的変更など、安易な対応を許さず、労働者の意思が尊重されるよう適切に適用させる。
 - 今年4月1日から、高年齢者雇用安定法により希望者全員の65歳までの雇用が完全義務化され、70歳までの就業機会の確保が努力義務となった。65歳以上の雇用については、同一労働同一賃金を基本に、定年延長を実施させるとともに、継続雇用拒否や労働条件の低下等が起こらないようにして、更新時の不安をなくす。

また、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。
 - 勤務中の労働者の生命・人権を守るためにも、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すすめる。

- 女性労働者やLGBTQ（性的少数者）など、だれもが差別されず働きやすい職場とするため、特有の要求を集約して実現させる。また、施設・環境の改善をすすめ、セクハラ・パワハラ・カス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、労組法等を無視し、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求める。

4) 職場で起こっている賃金不払いや権利侵害、差別・支配介入など不当労働行為の一掃を重視する。その際、職場での闘いに重点を置き、団結を強化して、地連・地本全体での闘争態勢を確立したうえで、司法機関や労働委員会を適切に活用することとし、裁判（労働委員会）一辺倒の闘争におちいることなく、地方・地域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。

(3) 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）を廃止させる。

国交省は、23年6月27日の通達で、変動運賃制度（ダイナミック・プライシング）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。これは公共性を著しく損ない、タクシー労働者の労働条件に悪影響を与える。また国交省で、日本版ライドシェアや公共ライドシェアに運賃制度（ダイナミック・プライシング）を導入する議論がされているが、この制度の廃止とともに、日本版ライドシェアへの導入を阻止する。

② ライドシェア全面解禁・新たな規制緩和を阻止する。

○ 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、事業者団体、自治体、利用者・国民との共同を追求してとりくむ。

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、どんな形態であってもライドシェアは、安心・安全を破壊するものとして反対運動をさらに強化する。

○ 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と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の貨物輸送を可能とした。また、トラック事業に用いる車両で旅客の運送を可能とした。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。

○ 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」が創設されて、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、既存事業者との値引き競争を引き起こすことから、運用面での規制強化を求めていく。

○ 今年1月28日施行の準特定地域における暫定増車について、全タク連の川鍋会長は、1年の期限ではなく数年（2年～3年）は続くと述べている。90年代に輸送力増強として導入された期間限定車両が経営者のエゴから恒久車両となった経緯をふまえ、推移を警戒し早期に解除させる。

○ タクシー事業者は、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導入をすすめている。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よう求める。

○ 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、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。

○ 新たな規制緩和として、相乗型のオンデマンド交通、許可又は登録を

要しない運送など、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。

- 外国人訪日客などを相手にした白タクが空港などを中心に横行していることから、根絶をめざし、運輸・警察当局が連携して摘発、取り締まりの強化を求めている。
- 全タク連は24年11月22日、厚労省に対して、バス・トラックで認められている分割休息期間の特例をタクシーへ適用を求める「タクシー運転者の分割休息期間に関する要望書」を提出した。特例ルールでは、1回の休息時間は3時間以上、すべての運行を分割休息での計画はできず、分割休息ごとに点呼が必要など労務管理上の問題もある。バスやトラックの例を引いても不規則な労働は安全性を低下させ、労働者の賃金減少と離職に拍車をかけた。短時間労働のアルバイト雇用や業務委託に進展しかねず、ライドシェア全面解禁へ業界自らが道を開くことになることから反対する。
- 電動キックボードについては、最高速度が時速20キロ以下に設定していれば、「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を認めている。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自転車」として歩道も走行できる。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強い規制を求めている。

- ③ 14年1月に施行された改正タクシー特措法は、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っている。

地域協議会などが迅速に調整できる機能をもてるように、法の再改正・整備を行い、実効あるものとさせる。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て、政府・行政、国会にはタクシー運転免許の法制化についての検討を要請する。

- 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、普及につとめて、その実現をめざしていく。

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、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、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。

- ⑤ 15 年から実施し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）の難度を上げて、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する。

現行の登録制度は、企業への雇用が前提であり、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なるようタクシー業務適正化特措法の改正を求めていく。

- ⑥ 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。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、保安要員として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・無人化には反対し、保安要員としての乗務を義務付けさせる。

また、国家戦略特区 地域限定型規制のサンドボックス制度で、保安基準の一部を適用しない、道路使用許可があったものとみなすなど、安全を無視した関連法の特例措置には反対していく。

- ⑦ 22 年 5 月 13 日に改正道路交通法が施行され、第二種免許の受験資格が特別な教習を修了した者は年齢 19 歳以上、第一種免許取得 1 年以上に緩和した。特別教習の厳格な運用と、免許取得後の指導・監督の強化が必要であり、旅客の安心・安全を担保するには、運転技量を磨く期間が少なくとも 3 年は必要である。

また、25 年 9 月 1 日には「道路交通法施行規則の一部を改正する内閣

府令」で第二種免許に係る教習カリキュラムの見直しが施行された。第二種免許の取得簡略化は、安心・安全の確保が大前提となるタクシー運転者の地位を低下させる。安全運転を確実に遂行できる教育プログラムを強化させることが重要であり、技能教習を 21 時限から 12 時限へ大きく縮減することは、安全の低下につながる。これらの是正を警察庁に求めていく。

- ⑧ 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。

国交省へは、バスの交替運転者配置基準の改正を求めていくとともに、現行の改定基準は充分とは言えず、早期の再改正を要求する。

- 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、交運共闘や交運研、国公労連・自治労連など公務産別とも協力してすすめる。

乗合タクシーや送迎バス、福祉バスの委託では、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地域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、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。

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むけた環境整備を重視していく。
また、安全確保や乗客への対応・サービスのため、保安要員としてガイドの乗務を義務付けさせる。

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、住みやすい街づくり、住民の交通権、移動権の確保、交通安全教育、事故の根絶などにタクシー(法人・個人)、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「マクロ経済スライド廃止」「最低保障年金制度の実現」など年金制度改善、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とともに、各種政府委員の獲得に努力する。

最低賃金1,700円以上、全国一律最賃制の確立をめざし、ジョブ型雇用や兼業・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る。

(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強めさせ、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、国と国民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ことから反対運動を強化する。

平和憲法を守る闘いは、重大な局面を迎えており、憲法改正を阻止する闘いに全力をあげる。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、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」に全力をあげてとりくむ。
 - 減少に歯止めをかけ、増勢に転じることをめざして、各地連・地本、単組は1割の実増を追求する。
 - 地方労連と協力して全労連へ最重点計画の登録を積極的にとりくむ。
 - 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、繰り返し学習で共有し、一人ひとりのつながりから対話を増や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。
 - 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に必要な対策を講じる。
 - 各地連・地本は、活動の実態など職場点検を行い、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注意をはらい、オルグ強化を含む必要な手立てを取っていく。本部として、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 組織拡大にむけては、本部のオルグを専任し、地方に集中的に入るなど組織拡大活動の強化をはかる。また、そのための財政措置をとる。
- ③ 組織拡大の集中的なとりくみとして、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・パンフ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あわせて活用する。
- ④ 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とりくみで組織強化をはかる。役員の育成には、基礎理論の学習として勤労者通信大学の受講を推奨する。
- ⑤ 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。
- ⑥ 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) 2025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て、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日～11日）で決定した「2025年秋季年末闘争方針」をとりくむ。

(2) 2026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 春闘時に要求を出すことは、労働組合として基本的な活動であり存在意義である。本部が産別統一要求書を作成し、全地方の単組が確実に要求書をいっせいに提出できるようにする。

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、安保破棄中央実行委員会、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奮闘する。
- 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、職場内に労働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。
 - 事業者に熱中症対策を義務付けた労働安全衛生法の改正省令が6月1日施行された。従業員が熱中症となった場合の応急措置の手順策定を

求め、罰則も設けられた。違反した場合、6か月以下の拘禁刑または50万以下の罰金となる。対象は気温31度以上の環境下で、連続1時間以上か1日4時間を超えて作業させる事業者が対象。重症化予防として、熱中症の恐れがある労働者を早期に発見して報告する体制整備と応急措置、医療機関を受診させる手順を早急に策定させる。

- 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すすめる。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。とりくまれていない単組・支部への働きかけを意識して行う。

また、福祉活動の一環として、こくみん共済coop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coop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coop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すすめるため、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の提供を受ける。

自交共済掛金の集金、給付について、こくみん共済coopから変更の提案があり、内容充実をはかり制度改定を行い、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

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）の役員体制がほぼ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、2026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

本部の専従役員は1名（書記長）、書記は2名とする。

③ 地連・地本の再編の検討、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もとづくもので、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・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、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。また個人タクシー部会の設立にむけて本部と関係者間で協議をすすめていく。

(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、組織的に有効な機構検討、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」を継続して開催し検討を行う。

2. 財政の確立と2025年度予算（案）

(1) 2025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である財政事情と繰越剰余金の次年度取り崩し限度額を勘案のうえ、資金収支計画をたてる、②予測される損失の縮小をはかるため、支出面で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。

(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. 2025年春闘の結果とその評価

(1) 第47回中央委員会で決定した統一要求と課題

自交総連は2025年1月28日に第47回中央委員会をZOOM開催して、「ライドシェア全面解禁阻止、公共交通を守り、くらしと職場環境の改善 25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職場権利の確立と「合理化」阻止、③運賃改定の対応、④ライドシェア全面解禁阻止、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。「闘いの基本方向と組織の強化拡大」では、①対話と学習を重視し、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—を重視し、春闘においても具体的な展開をはかることとした。

(2) ライドシェア全面解禁阻止宣伝行動

日本維新の会が4月11日にライドシェア新法を国会に提出するなど、利用者に危害が及ぶライドシェア全面解禁阻止の闘いが正念場を迎えている。

「毎月宣伝」を基本に、利用者にライドシェアの危険性を訴え理解を求め

る運動を各地で数多く実施するなど強化した。

各地方において、宣伝カーから宣伝用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報告された。ライドシェア反対の理解者を増やすためにも、正しい知識を伝える啓発活動となっている。具体的には、東京、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た。北海道は2月26日～3月13日の間、運行回数を増やし実施した。

2025年春闘時の地方ごとの宣伝では駅頭宣伝を中心に、
北海道＝2/26～3/13（札幌）3/2・3（札幌）4/1（札幌）5/11（札幌）6/1（札幌）7/1（札幌）

2月26～3月13日は、大型宣伝カーを運行し、札幌市内で宣伝行動を実施。タクシー乗り場で、ティッシュとビラを配布すると、利用者から応援の声をかけられた。

東 北＝2/3（仙台）3/1（仙台）・18（福島）4/12（山形）5/10（秋田）24（盛岡・八戸）25（青森・新青森・弘前）6/2（仙台）

3月18日の福島駅島での宣伝行動では、福島県労連から応援参加もあり、通行人へ訴えたところ、高齢者から「ライドシェアは良くない」という意見をもらった。

4月12日には、山形駅前等での宣伝行動を行った。タクシープールでのビラの受け取りは良かったが、通行人はまばらで、かつての賑わいはなかった。

5月24～25日は、10年ぶりに岩手・青森で宣伝行動を実施して、80人のタクシー労働者との対話を行った。タクシー乗務員から「ライドシェアは反対、自交総連の頑張りは知っている」「インバウンドは来ているが、タクシーを利用しない」「企業の倒産が増え、困っている」などの現場の声が多かった。

6月2日の仙台駅前での宣伝行動では、タクシー労働者から多くの激励を受けた。

関東ブロック＝4/17-18（神奈川、静岡、山梨）5/21-22（埼玉、茨城、高崎・前橋、宇都宮－仙台へ）

関東ブロックは2度にわたり、宣伝行動を実施した。

4月17～18日の2日間で3県をまたがる宣伝を行い、ビラ600枚を配布した。

5月21～22日は、4県で宣伝行動を実施した。守谷駅と宇都駅

駅のタクシー労働者から「タクシーの待機が多い、余っている。タクシーが足りないという議論はおかしい」、また「LRT（次世代型路面電車）が通り、仕事が激減した」などの厳しい状況を訴える声もあった。

東 京＝1/7（二子玉川） 2/1（新宿） 5/14（東京維新の会前）

東京地連は、1月7日の新春抗議宣伝行動を楽天本社のある二子玉川駅前に18組合60人が結集して実施。新宿駅頭で2・1全国いっせい宣伝行動と統合した「ライドシェア解禁阻止宣伝&デモ行進」を東京地評の仲間も含め約80人が結集して実施した。

5月14日は、日本維新の会がライドシェア法案を提出したことから、東京維新の会事務所前で、抗議宣伝とともに法案撤回を求め要請書の提出を行った。この行動には中央執行委員も参加した。通行人から「ライドシェアについて詳しく教えて欲しい」と声がけがあり、香港フェニックステレビ（衛星放送）の取材を受けた。

関 西＝1/16（京都・個タクと共闘） 2/19（京都・個タクと共闘） 3/12（京都・個タクと共闘） 4/15（河北） 4/24（京都・個タクと共闘） 5/14（大阪維新の会前） 5/26（京都・個タクと共闘） 6/30（京都・個タクと共闘）

関西・京都地連は、昨年から個人タクシー6団体で組織する京都個人タクシー団体協議会、全自交京都との共同闘争として宣伝行動を昨年から16波にわたり展開した。ライドシェアの問題点を指摘するとともに、「安心・安全なタクシーを守ろう」と訴え続けている。

関西・大阪地連は5月14日、東京の行動と同時に大阪維新の会事務所前で、抗議宣伝行動を実施した。途中、維新の会の支持者らしき通行人から妨害を受けながらも、ライドシェアの問題点を訴え続けた。

高 知＝4/10（高知） 6/18（協会と懇談）

高知地連は、3月4日に四国運輸局への要請行動を実施して、ライドシェアの全面解禁を反対するよう求めた。

4月10日には、県労連と合同で高知県庁前の交差点で宣伝行動を行った。「利用者が安心して乗れるタクシーを守るにはライドシェア法案を阻止するしかない」と訴えた。

6月18日は、高知交通会館で、高知県タクシー協会・高知市タ

クシー協会と懇談会を行い、ライドシェア全面解禁議論は、安心・安全の視点が不足しているとの認識で一致した。

鹿児島＝3/13（鹿児島）

鹿児島地連は3月13日、鹿児島市天文館前で、医労連の仲間とともに約20人でライドシェアの危険な実態を訴える宣伝行動を行った。

(3) 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5日、第1回中央闘争委員会（第5回中執）で「2025春闘 当面する対策」、4月8日、第2回中央闘争委員会（第6回中執）で「2025年春闘 今後の闘い方」を討議、5月13日、第3回中央闘争委員会（第7回中執）で「2025年春闘 最終決着へむけた対策」を決定し、闘いをすすめてきた。（闘争指令No 1、No 3、No 4）

② 春闘決着にむけては、賃金増の課題を重点におき、以下の3つの解決基準とした。

《3つの解決基準》

第1＝ 物価高騰に見合う賃上げと一職場一重点要求の実現

第2＝ ライドシェア全面解禁阻止や地域的政策要求実現への共同の確認

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 組織拡大強化の計画をたて、すべての職場で前進を

- 1) 「24～25年度 組織強化拡大2か年計画」にもとづき、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。
- 2) 春闘時の組織拡大月間は3～5月とした。各地連・地本は、春闘中の拡大目標の具体的な設定を行い、職場内未加入者との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んだ。

④ 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

3月6日	自交総連中央行動、議員要請行動	情報電子版5号参照
4月9日	4・9国会前抗議宣伝行動	情報電子版12号参照
4月10日～14日	要求前進をめざす決起集会、宣伝・統一行動ゾーン	
4月23日～26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	
5月14日	5・14東京維新の会事務所前宣伝行動、要請書提出	情報電子版13号参照
	5・14大阪維新の会事務所前宣伝行動	情報電子版15号参照
6月5日	6・5国会前抗議宣伝行動	情報電子版16号参照

2) 省庁交渉等の結果

3月6日	国交省交渉（庭和田委員長他16人）	情報電子版8号参照
	厚労省交渉（庭和田委員長他15人）	〃
3月19日	全タク連要請（庭和田委員長他3人）	情報電子版8号参照
4月3日	全タク連交渉（庭和田委員長他5人）	情報電子版10号参照
8月21日	国交省・厚労省・警察庁交渉（庭和田委員長他6人）	

(4) 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ライドシェア全面解禁阻止闘争に十分とりくめたか、④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）、⑤組織は拡大したか（拡大、組織強化）という5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

物価高騰に見合う賃金増の要求を掲げた。賃上げや物価高騰対策手当、春闘解決金をかちとる単組もある一方で、キャッシュレス増加による手数料負担を理由に賃下げ提案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取り組みなど政策合意を獲得している。一方で、東北や福岡などの地方においては事業者の倒産が相次いでおり、警戒感を持った対応が必要である。

バス関係では、大阪の佐野南海が運賃改定に伴う実質賃金の増額と夏・冬の一時金支給、退職金算定基礎額1,000円上積み、解決金を獲得した。

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42.4%（前年37.5%）と極めて低迷している（7/9日現在）。回答状況は回答引き出し61.3%（同62.5%）、解決41.3%（同48.6%）となっている。産別組織として全単組が要求提出しなければ、産別の任務と役割を十分に果たすことができない。

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である。本部が作成する産別統一要求書を各単組がいっせいに提出できるようにする。

要求討議にむけた春闘アンケートのとりくみは、13地方2531枚の回収で、前年より294枚と大幅に減っている。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活動の現状を示す指標ともなる。組合民主主義の基本となることから、回収枚数を増やす努力を怠らないことが重要である。

統一行動については、3・6中央行動は組合員約200人が霞ヶ関に結集し、国交省に個人請願を実施。同日に議員要請（52人の議員）を行い、①ライドシェア全面解禁阻止への協力、②「ライドシェア法案」反対、③「公共・日本版」ライドシェアの緩和反対、④地域公共交通維持と充実の補助金増額を要請した。秘書対応が多かったが、ほとんどの議員秘書から賛同を得られた。その後国土交通省、厚生労働省交渉を行い、全タク連交渉は4月3日に行った。

4月9日は、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、交運共闘の仲間をあわせて100人で行った。

5月14日は、東京地連主催の「東京維新の会事務所前宣伝行動」に本部中執メンバーが参加して、東京維新の会へ国会提出した法案の撤回を求め

る要請書を提出するとともに、抗議宣伝行動を実施した。同日同時刻に大阪地連も、大阪維新の会事務所前で抗議宣伝行動を行った。

6月5日は、国会前での解禁阻止抗議宣伝行動を東京の仲間と中央執行委員、交運共闘の仲間をあわせて100人で行った。

8月21日は、国交省、厚労省、警察庁交渉を行った。国交省では、運賃改定前後での賃下げ問題、厚労省は、タクシー業界が求めている分割休息期間、警察庁では、空港での白タク、駐車問題の解消を求めた。

③ 政策闘争の到達点とその評価

1) ライドシェア全面解禁阻止の闘い

ライドシェア全面解禁阻止の毎月宣伝のとりくみを中心に奮闘し、各地方において数多くの駅頭宣伝行動を実施した。

各地方の宣伝行動では、「外国人はタクシーを使わない」「営業収入も上がらず、タクシー会社が次々と倒産している」「自交総連が頑張っていることは知っている」との声もあり宣伝効果は上がっている。行動を通した利用者の声は、「二種免許を持たないドライバーは不安、使いたくない」と世論が日増しに変わっており、日本版ライドシェアの利用がすすまない要因となっている。また、労働者の増加によりタクシーが充足されていることが利用者の声に表れている。

これらは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て、結果につながる行動として、組織拡大につなげる。

2) 運賃改定への対応

全国的に再度の運賃改定の動きがすすんでいることから、春闘交渉のなかで、次回改定時のノースライド確認を求めた。昨年度は各地方において、運賃改定時のノースライドプラスアルファをかりとる労使交渉をすすめ、多くの組合で運転者負担の撤廃を獲得した。一方で、改定にあわせて賃下げ、合理化を提案する事業者も現れている。東京では該当事業者を関東運輸局へ告発したが、改定後のフォローアップ調査は不十分であり、当該事業者グループの労組が集まった法廷闘争は継続中である。

3月6日に実施した国交省交渉では、他産業労働者との賃金格差の是正を考慮した運転者人件費査定を求めたところ、バスの運賃改定同様にその方向で考えているとの回答を得た。今後の運賃改定の運転者人件費査定に活かす運動をさらに強化していく。

2. 組織強化拡大の到達点とその評価

本部体制の強化として、半専従の書記次長を加え、組織拡大、ライドシェア全面解禁阻止闘争の強化にとりくんだ。毎月宣伝の地方ごとの実施点検を行い、宣伝行動の推進に奮闘した。今年度は、関東ブロックの秋の労働学校で「ライドシェア解禁阻止の運動と展開」を講演して、参加者のライドシェア全面解禁闘争の意識強化につなげ、組織拡大集中月間の宣伝行動にも可能な限り参加した。

一方、個人タクシー部会の設立にむけて、東京個人タクシー労組（東個労）の近隣地方への働きかけが、神奈川、埼玉での個人タクシー労組の結成につながっている。

組織の現勢は、24年9月から25年8月末までの新規加盟組合は2地方3組合31人（個タク労組含む）となっている。一方で解散・脱退が11地方23組合344人と大きく減少している。

組合員役員の高齢化と合わせ、世代交代がすすまず、組織を継承する人材不足から解散に至っている例も増えている。労働者に産別組織の存在意義を示して、組織の拡大につなげることが重要であり、引き続き宣伝、対話、相談活動、個人加盟組織への受け入れや、組合づくりの援助を強めて、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すすめて、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あり、学習と実践を組み合わせたとりくみを強める必要がある。

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・東交通（株）の未払い賃金訴訟の第2次訴訟は、札幌地裁においては、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。

25年4月、札幌高裁は、木村氏の賃金計算について、組合の主張を認め複雑な方程式でなく雇用契約書に記載した計算式でなければならないと認めた。通常の賃金に当たる業績給と、その割増賃金である業績割増給の判別ができない、よって、業績給と業績割増給の合計（これが業績給となる）を基

礎として割増賃金を計算したものを支払えという判断をした。

組合が本質的に求めていた「時間外労働や深夜労働をどれだけ行っても、業績給から時間外手当及び深夜手当を全額控除するため、稼働高が同じなら支給額が同じという「労基法37条の趣旨に反する賃金制度」については、札幌地裁の原審同様に歩合給（出来高制度）は成果主義賃金だからこの計算式が直ちに不合理とは言えないと不当な判断をした。7月8日に最高裁へ上告。

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。7月23日の審議で会社は、賃金規定を改定したので和解したいとの考えを出してきた。8月12日の最終審議の結果、解決金を9月中に支払うことで和解の方向。

東京・飛鳥交通グループでは、運賃改定後に各社で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。系列の2労組・原告80人が23年11月に東京地裁へ提訴して、係争中。

(2) 主な関係団体の動きと役員人事

① 交運共闘第36回総会

交運共闘（交通運輸労働組合共闘会議）は2月21日、第36回総会をひらき、2025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）

② 交運研第35回総会

交運研（交通運輸政策研究会）は5月31日、第35回総会をひらき2025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 戸成 秀彰（国 交 労 組）
幹 事 高城 政利（自 交 総 連）（以下略）

(3) 第47回弁護士交流会の開催

第47回弁護士交流会は1月27日、オンライン形式で行われ、9地方17人の弁護士が参加、自交総連からは10人が傍聴した。

会議では、基調報告として、「日本版ライドシェア」の問題点について中村優介弁護士（江東総合法律事務所）が行った。中村弁護士は、日本版ライドシェアの特徴をタクシー会社と運転者との雇用契約締結、第二種免許不要、自家用車による運送、事前確定運賃と解説し、既存タクシー運転者との違いを指摘した。「日本版ライドシェア」は蟻の一穴になりかねないと警鐘を鳴らした。

特別報告として、①旬報法律事務所の高橋寛弁護士が「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、②福岡第一法律事務所の梶原恒夫弁護士が「福自交労組吉野ヶ里観光タクシー分会の不当解雇事件」を報告して、意見交換した。

(4) 自交共済第44回総会の開催

自交共済は9月11日、第44回総会をひらき、第42期活動及び決算報告を承認するとともに、第43期（2025年度）の活動計画を決定した。

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た改定にむけて議論をすすめている。

自交共済の加入状況は、昨年より57人増の10地方2,562人（2025年5月末）となっている。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すすめることとした。そのためには、現行掛金の見直しと産別給付の抜本的見直しを行い、給付内容を充実させる検討を行っている。

以 上

« MEMO »

« MEMO »