

2025年春闘方針

自交総連

1. 2025年春闘の位置づけと闘いの焦点

自交総連は、今春闘を『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』と位置づけてたたかう。

(1) ライドシェア全面解禁阻止、「合理化」を許さない闘い

昨年誕生した石破政権は、前政権が閣議決定した骨太方針を踏襲して、日本版ライドシェア等の実施効果を検証しつつ、地域交通の担い手や移動の足の確保を強力に進めていくと表明。また、平将明デジタル大臣は、小泉進次郎氏ら超党派でつくる「ライドシェア勉強会」の国会議員有志の一員であり、全面解禁については「基本的な方針が固まっているので、そのスケジュールに沿って対応したい」と述べるなど、今後の動向を注視する必要がある。

全面解禁を求める規制改革推進会議は、24年11月12日に第21回会議を開催して、タクシー事業者以外の者が行うライドシェア事業について、「内閣府及び国土交通省の論点をふまえ、法制度を含めて事業の在り方の議論を進める」と公表。25年の通常国会に（ライドシェア新法＝仮称）を提出するための準備を進めている。先の総選挙で自民・公明は少数与党となったが、ライドシェア推進を求める日本維新の会の存在もあり、引き続き予断を許さない状況にある。

タクシー労働者の賃金に影響をあたえる運賃問題では、急速な物価高騰や最低賃金の上昇を受け、全国的な運賃改定の機運が高まっている。直近の改定では、増収分を労働条件改善に回さず、逆に営業収入に1を切る係数を乗じて賃下げを強行した東京特別区の事業者に対して、関東運輸局は明確な指導を実施せず改善しないため、他の事業者へ波及し始めている。このような運賃改定における「合理化」は許さない。

今後、運賃改定が全国的に及ぶことを勘案すれば、こうした悪質事業者を放置しておくことは、タクシー産業の将来にとって重大な災いをもたらすことに

なる。すでに「次回の運賃改定ではノースライドを見直したい」とする事業者が少なくない。

自交総連は、労働条件改善のすべての問題を運賃値上げのみで解決できるとは考えておらず、運賃問題はタクシーの公共性と社会的使命をいっそう前進させるための制度政策問題の一環としてとらえている。運賃改定申請を行おうとする事業者に対して、労働条件改善を担保する事前担保協定の締結を求めると同時に、各運輸当局に対しても同様の措置を講ずるよう要請する。

(2) 安全を担保できない運送形態の禁止を求めていく

自交総連は、利用者の安心・安全と地域公共交通であるタクシーを守るため、タクシー事業者以外の者の市場参入（ライドシェア新法）を阻止するべくたたかう。闘争体制として、第47回定期大会で設置したライドシェア全面解禁阻止闘争本部（中央執行委員で構成）のもと、各地方でもこれまで以上に利用者・国民に対して、ライドシェアの危険性を訴え、「私たちはライドシェアを望んでいない」とする反対の声を上げていくことを重視する。

そのために地域住民、高齢者、障がい者、諸団体、他産別の広範な仲間にも共闘を働きかけていく。また、全国統一ストライキを構える状況に至った場合、業界団体にも協力を要請する。

公共・日本版ライドシェアは、第二種運転免許をもたない一般ドライバーによる運送であり、白タク類似行為である。タクシーの最大の利点は安心・安全であり、良質なサービスの担保は第二種運転免許をもった運転者と適切な運行管理、規制があってこそ可能となる。

自交総連は、全面解禁につながるとして、公共・日本版ライドシェアの拡大に反対している。

国交省は24年3月1日にバス・タクシー・自家用有償旅客運送（公共ライドシェア）の役割を補完するものとして「道路運送法の許可又は登録を要しない運送に関するガイドライン」を公表した。これにより、運送の対価は実費の範囲内であれば許可不要となり、保険料・車両借料などについては、運送行為を行わなくても実費の対象と認めた。各地方では自治体による様々な運送形態が発生しているが、安全が担保されず、タクシー・バスの利用者をうばい、法の趣旨に反するものである。

自交総連は、秋田県横手市の事例を追及していくとともに、こうした許可又は登録を要しない運送の禁止を国交省へ要請していく。

(3) 解除基準もない日本版ライドシェアの拡大

規制改革推進会議を中心としたライドシェア全面解禁の策動が進むなかで、国交省は、移動の自由が制限されているとして、道路運送法第78条3号の「公共の福祉を確保するためやむを得ない場合に、地域、期間を限定して運送の用に供する」の規定を拡大解釈した自家用車活用事業を、タクシーの補完と位置づけ、都市部を中心に24年4月から始めた。タクシーの供給が充足すれば、運用はなくなるとしているが、解除基準は策定されておらず矛盾した制度設計である。

また、国交省は、これまでライドシェアの定義は定まっていなかったとしていたが、24年7月17日に「交通空白」解消本部を立ち上げ、同条2号を活用した自家用有償旅客運送を「公共ライドシェア」、同条3号を活用した自家用車活用事業を「日本版ライドシェア」とした。交通空白解消に向けた方策として、25年度から3年間を集中対策期間として、導入を進める自治体への財政支援を強化する方針を公表。また、バージョンアップとして、天候、大規模イベントへの対応、台数規制の緩和、貨客混載・協議運賃の導入を掲げ、さらにダイナミック・プライシング（変動運賃）などの運賃・料金の多様化やバス・鉄道などタクシー事業者以外の運送事業者の参入要件の緩和も検討している。

道運法第78条3号で規定する限定的運用を逸脱する国交省の施策は、持続可能なタクシーを守るべき責務を放棄するに等しい。

政府はこの間の国会質疑で、「タクシードライバーの労働環境等にわたる影響に留意することが重要と考えている」と答弁している一方で、日本版ライドシェアのバージョンアップとともに、施策の実効性のモニタリングを行い、並行してタクシー事業者以外の者が行うライドシェア事業について、法制度を含めた事業の在り方を議論している。日本版ライドシェアの限定が外されれば、タクシーとの垣根がなくなり、ライドシェア全面解禁へ道を開くことから、反対闘争をさらに強化していく。

(4) 自交労働者が希望をもてる労働条件の改善を

タクシー産業を支えてきたのは、年金を受給する労働者である。この構造的問題を生み出してきた根本原因は規制緩和政策であり、政府には反省と見直しが求められる。タクシー事業者はライドシェアの解禁要因とされた「労働者不足」を解決するために、速やかに労働条件を改善し、若者や女性、働きざかりの世代が希望をもてる職業にしなければならない。タクシー労働者の賃金要求は、社会的水準の労働条件の獲得であり、その要求（23年の他産業労働者との賃金格差197万円の是正・図表2）は引き続き掲げていく。

利用者に安心・安全な輸送を提供するために、厳格な第二種運転免許を資格要件とした自交総連が掲げる「タクシー運転免許構想」の法制化を求めていく。

自動車教習所は、少子化による構造的な入所者減が続いている。高齢者講習は増加しているものの入所減を補うものとはなっていない。これらを背景に、コスト削減、パートや契約指導員の導入、長時間労働の押しつけ、賃金「合理化」や労働者の権利をうばう攻撃にさらされている。今後とも教育機関としての教習所の確立と、組合員の生活向上の要求を掲げていく。

観光バスは、急速なインバウンド需要の増加で、需給のアンバランスが生じている。経営的には回復傾向だが、観光バス労働者の労働条件改善は遅々として進まず、バス労働者全体の減少も深刻で、大量輸送としての公共交通機関が消えかねない事態となる。問題解決には、国や自治体などによる総合的な対策と支援が急務である。

諸問題解決のためにも、雇用の維持・条件の改悪阻止、賃金の改善を要求する。重要なのは利用者を犠牲にしてきた後を絶たない重大事故の根本原因である規制緩和政策の見直しである。

すべての業種で、要求の前進をかちとるために、団結を高めた闘争体制を確立し、実際の交渉では、必ず獲得すべき重点要求を職場ごとに定めて、それを確実にかちとることをめざす。労働組合としての団結力、たたかう構えを示すストライキも背景とし、粘りつよく交渉して要求をかちとっていく。

(5) 国民春闘共闘・全労連と共闘して国民本位の政策を

国民春闘共闘・全労連は、25年春闘のスローガンを「たたかう労働組合のバージョンアップ、対話と学びあいで すべての労働者の大幅賃上げ・底上げ、

労働時間短縮の実現 憲法をいかし、軍拡増税でなく公共の再生、社会保障の充実を」と掲げてたたかう。

① 大幅賃上げ・底上げをめざす闘いでは、資本金10億円以上の大企業（金融業と保険業を含む全産業）の内部留保は、539.3兆円（財務省・法人企業統計）と過去最大であり、内部留保を適切に活用させる必要がある。

最低賃金の24年10月改定をめぐるっては、石破首相が自民党総裁選で「平均1500円を2020年代に実現させる。全国一律最低賃金の実現をめざす」と公約した。地方の知事が全国一律制を主張しており、25年通常国会での法改正をめざす。全国一律制への法改正を求める声が、私たちの運動で画期的な変化をつくり出している。

② 労働時間短縮の実現では、職場で蔓延している長時間労働をなくし、賃下げなしの所定労働時間短縮を要求していく。どの職場も人手不足が深刻だからこそ時短を進め、人材を確保することが必要である。

③ 労基法解体の闘いでは、労働基準関係法制研究会は、2024年度末までにまとめ・報告を出すと言われており、労働者保護の観点から最低基準を定める労基法を骨抜きにして解体する議論である。労基法解体を社会に知らせ反対の声を大きくし、宣伝行動やオンライン署名を実施していく。

④ 公共の再生をめざす闘いでは、新自由主義経済のもとで財界・大企業の利益をさらに生み出す「規制緩和」や「民間開放」が進められてきた結果、ライドシェアの導入など、公共が切り捨てられてきた。「公共」を多角的にとらえ、地域全体あるいは官民の枠を超えたとりくみを進めていく。

⑤ 社会保障の充実をめざす闘いでは、政府は「全世代型社会保障」と称して、社会保障の削減となる給付削減と受益者負担を増やす政策を強力で押し進めている。このことは若い世代も含めた全世代共通の課題であり、社会保障の充実を求める闘いをつよめていく。

⑥ 憲法がいかされる社会を求める闘いでは、石破首相は24年10月4日の所信表

明演説で、在任中の改憲発議を期待すると表明した。さらに米軍との核兵器共有化や、日本が国是としてきた「非核三原則」の見直しにも言及した。

唯一の戦争被爆国である日本にとって25年は、広島・長崎への原爆投下から80年を迎える。この節目の年に、核兵器廃絶、核のない世界の実現に向けて反核平和のとりくみをいっそう進めていく。

自交総連は、国民春闘共闘・全労連に結集して、政治を変え国民本位の政策をめざしてたたかう。

(6) 組織の存在意義、再生に向けた組織強化拡大を

25春闘では、ライドシェア全面解禁阻止闘争を組織の強化拡大と結びつけて、未組織の仲間にも「ともに全面解禁に反対しよう」と呼びかけながらたたかう。

ライドシェアが全面解禁されれば、タクシー産業自体が衰退し職場を奪われることは自明である。さらに働く労働者の雇用や労働条件は、いっそう悪化するだけでなく無権利状態に追いやられる。労働組合として自交労働者の権利、労働条件を守り改善していくのは当然の要求である。

今春闘では、自交総連に結集する仲間の闘い、何を要求しているのかを未組織労働者に伝えていくことが重要となる。経営者にとっては、劣悪な労働条件でも働く未組織労働者が広範に存在する状況は好都合で、安上がりに労働者を使い捨てにする。こうした職場には多くの違反行為が存在することから、経営者に労働基準法や最低賃金法、自動車運転者の労働時間等の改善のための基準、関係諸通達などの法令・通達の遵守・適用を求め、企業の社会的責任（CSR）を問うとともに、行政やタクシー協会との交渉を進めることが重要である。

産別組織として社会的な影響力を示す活動を行っていくためにも、「組織強化拡大2か年計画」にもとづき組織を減らすことなく実増をめざして奮闘することは、組織の再生に向けた最優先課題といえる。同時に、職場での対話と学習、実践が重要で、とくに若い活動家を育てるためには経験を積む機会を具体的に増やし、世代交代をはかっていかなければ自交総連の組織強化拡大にはつながらないことを肝に銘じ奮闘する。

2. 基本的な要求・課題と闘いの力点

(1) みんなに賃上げを、底上げ闘争の強化

① 賃上げ要求の基本的構え

自交労働者のくらしは、急速に進む物価高騰で厳しい現状が続いている。速やかな賃金アップは当然である。すべての業種で生活実態に根ざした要求を、組合員の総意によって掲げ、労働条件改善を重視する。

タクシーでは、若者や女性など新たな労働者が参入する産業に変革することが急がれる。社会的水準の労働条件の確立は当然の権利であり、そのことに確信をもって格差是正をはかるため賃金の改善を追求する。

ハイヤー・自教・観光バスは、賃上げとともに、経営環境の改善を重視し、職場政策要求への合意を明確にしたとりくみを進める。

② 一職場一重点要求の設定と獲得への徹底追求

25年春闘アンケートも活用して対話を増やし、組合員から出された意見・要望をよく論議して、切実で身近な要求を確立する。必ずかちとる重点要求を設定して、獲得するためにも仲間を増やし、徹底追求していく。職場の全労働者の要求を大切にし、全員の力で改善する。

③ 底上げ闘争の強化

最低賃金法違反の地域的一掃など、法令遵守を徹底する運動によって改善させる。経営側と激突するのではなく、交渉を重ねるなかで経営者の理解を求め、要求の実現をめざす。

ハイヤー・自教・観光バスでは、職場の全労働者を対象に賃下げなしの時間短縮を求め、あわせて時間額、日額、月額による企業内最低賃金の締結をはかる。

(2) 職場権利の確立と「合理化」阻止

① 職場権利の確立と「合理化」阻止

労働組合法にもとづく労働組合の権利を確保し、対等・平等、正常な労使関

係の確立をはかる。また、労基法解体の議論が進むなかで、労働基準法、最低賃金法、「改定」改善基準告示などを活用した基礎知識の学習を強化して、雇用、労働時間、賃金に関する「職場権利の総点検」をすべての地方、職場で行い、法違反を是正させる。

タクシーでは、最低賃金の確保、運転者負担制度の廃止、有給休暇取得の権利と賃金保障を追求し、実利・実益を確保する。使用者による違法、不当なあらゆる運転者負担の押しつけを止めさせる。

ライドシェア全面解禁議論では、好きな時に好きな時間だけ働くとの主張も出ており、安心・安全なタクシーとするためにも、違法な日雇い・アルバイトの禁止（運輸規則第36条）、定時制乗務員の賃金格差是正、契約更新や有給休暇の確保など非正規労働者の職場権利確立をはかる。

② 職場の確保、倒産・廃業対策

業績悪化による倒産・廃業の増加が顕著となる状況のもとで、情報収集、分析を確実にを行うための調査・学習をつよめる。

一方的な廃業や身売りを防止するため、労働組合との事前協議を前提とする同意約款の締結を事業者に要求していく。

経営難を理由とする解雇や賃下げ提案があった時は、それを許さないたたかう態勢をつくり、国や自治体の公的な支援措置を最大限活用して対応する。納得のいく明確な説明と根拠（関係財務諸表の提示など）をもって科学的な状況判断と対応する姿勢を堅持する。

(3) 運賃改定の対応

① タクシー労働者の賃金闘争

タクシー労働者は、利用者の命を預かる業務の重要性に鑑みると、賃金水準は他産業労働者の水準を上回るべきものである。ILO勧告では「運転手の賃金は、熟練工業労働者の賃金に匹敵するものであるべきである」（ILO第51号覚書）と定めている。

その水準を引き上げるため経営側と交渉すると同時に、政府に対してタクシーに関わる交通政策闘争を展開し、政治闘争と経済闘争と結合させた闘いのなかで「社会的水準の労働条件」の確立をめざす。

② 運賃改定後のフォローアップの徹底

国交省は、運賃改定の公示にあたっての留意事項として、19年12月10日付けで通達（国旅自第213号）を发出した。本通達では、「改定実施後において、各事業者において、適切に運転者の労働条件の改善措置を講ずること。その際、障がい者割引など事業に要する経費を運転者に負担させる慣行がある場合には、見直しをはかるよう留意すること」とされている。各事業者に認可事項を遵守させることは当然の権利である。燃料費高騰などは運賃改定時に原価として査定されており、高騰を理由にした「合理化」は許さない。運賃は社会的合意の下で認可されていることに鑑みれば、賃下げ攻撃をする事業者は告発し、不当行為として追及すべきである。また、許認可権をもつ国土交通省・運輸局の社会的責任を追及するとともに、改定後のフォローアップについては、労働者・労働組合が納得できる実効性を求めていく。

(4) ライドシェア全面解禁阻止、政策要求実現

① ライドシェア全面解禁阻止闘争本部の立ち上げ

第47回定期大会で「ライドシェア全面解禁阻止闘争本部」を設置した。

各地連・地本は、本部の阻止闘争に対応するため、闘争委員を配置する。闘争委員は、地方での具体的な行動を計画し実施する。計画を立てられない場合は、「ライドシェア全面解禁阻止闘争本部」に要請を行うこと。期間は、第48回定期大会までとする。

主な闘争行動として、機関会議等でライドシェア解禁阻止闘争の重要性を共有し、毎月宣伝行動を中心とした行動を展開する。

闘争本部は、上部団体の違いを超えた共闘の実現に向けて努力するとともに、政党との協力・共同の関係を構築する。また中央での行動として、国会前座り込み行動やストライキを計画し実行する。

② ライドシェア全面解禁阻止への政策要求

ライドシェアの全面解禁を阻止するため、以下を国交省・厚労省へ求める。

- ライドシェア新法などの法改正は行わないこと。
- ライドシェア全面解禁は労働者を個人事業主と扱うなど労働者性の問題があることから認めないこと。
- 公共・日本版ライドシェアは、安全が担保されない白タク行為であることから止めること。また解除基準を設けること。

③ 日本版ライドシェア拡大阻止、地域公共交通機関としてのタクシーの発展

ライドシェア全面解禁は認められないという国交省の姿勢を堅持させる。とくに、2025大阪・関西万博に乗じた24時間日本版ライドシェアを稼働させる動きを注視するとともに、国家戦略特区制度、規制のサンドボックス制度などを活用したライドシェア解禁特区の策動を許さないよう、世論へのアピールをつよめる。

法の趣旨を逸脱した日本版ライドシェアの拡大を許さず、住民の移動を保障する地域公共交通の維持・充実を重視し、安心・安全なバス・タクシーの活用を助けさせるため、地方自治体への要請、申し入れにとりくむ。地方自治体にタクシー問題を担当する部局の設置や地域公共交通へのタクシー活用について国の助成による大幅な拡充を要求する。

ダイナミック・プライシング（変動運賃）など運賃の多様化や登録を要しない運送など新たな規制緩和の動きは、旅客運送の根幹を崩し、安全を軽視するものである。利用者・運転者の利益にならない制度改悪に反対していく。これらの運動は、他産別、あらゆる団体・個人と共同の発展をめざしてとりくむ。

④ 実効ある時短につながる改善基準の改正

24年4月1日から改善基準告示が改定され、タクシー・バスの休息期間については「下限9時間、11時間以上を努力義務とする」という不十分な内容のまま適用されている。

安全確保には、少なくとも8時間眠れる休息期間11時間以上が必要であり、早期の再改正をつよく求める。労働者の健康を維持し、交通事故を防止するためにも、拘束時間の短縮、休息期間の延長を求めていく。

⑤ 労働関係法の改悪に反対し、「雇用の柔軟化」を阻止する

新たな改悪として狙われている解雇の金銭解決制度や裁量労働制、ジョブ型雇用の拡大を阻止する。また「雇用の柔軟化」が狙われており、雇用によらない働き方は、ライドシェアの導入と連動して、労働者を請負の個人事業者扱いにして権利をうばい、使用者が負担すべきコストや責任を転嫁するものであり、断固反対していく。

⑥ 適正な賃金水準の確保による労働条件の改善

賃金制度の面では、營收の減少が賃金減少に直結するという歩合給の問題点をふまえ、安心して働ける賃金制度の確立をめざす。最低賃金を基礎とした固定給部分の制度的確立を求め、累進歩合制度の廃止（93号通達）及び保障給の設定（労基法第27条）にもとづく改善指導の徹底をはかる。

最低賃金を基礎とした固定給と歩合給の併給制においても、割増賃金の適正な支払いについて20年最高裁判決（国際自動車第二次最高裁判決）は、「売上を得るにあたり生ずる割増賃金をその経費とみたうえで、その全額を乗務員に負担させる」賃金制度について労基法第37条の趣旨に反すると判示した。実質的に割増賃金が払われない賃金制度を是正させる。時間外、休日及び深夜の割増賃金の適正かつ確実な支払いを徹底させ、手待ち時間（＝労働時間）の賃金を払わないなど法令違反の地域的一掃をはかる措置を講じさせる。

⑦ 運転者の質を維持し、タクシー運転免許の意義を拡げる

第二種運転免許取得の年齢・経験年数要件を緩和する道交法改定が行われてきた。ライドシェア全面解禁に対抗するタクシーの最大の利点は安心・安全であり、それを担保するのは運転者である。運転者の資質を向上させるタクシー運転免許構想を積極的に打ち出し、国交省など関係機関に対して法制化実現についての検討を求めていく。

現行の運転者登録制度の適正な運用を求め、講習・検定料が運転者個人の負担とならないようにする。運転者の登録にあたっては、事前チェックを重視し、違法なアルバイト運転者などの登録防止をはかる。講習、効果測定、試験内容の高度化とともに、年齢上限の措置を導入することを求めていく。

(5) 自動車教習所における政策闘争の推進

自動車教習所は、少子化による18歳人口の減少で入所者の減少が続いている。指定教習所数、指導員数が減少する一方（図表11）、高齢者教習など業務が拡大している分野もあるが収益改善にはつながっていない。

賃金抑制や非正規化などの「合理化」を許さないために、職務領域や業務範囲の拡大を重視して、教習所を地域の交通安全教育センターとして機能を強化させる政策提言の実現をはじめ、「自教労働者の権利と社会的地位の向上、事

業の将来のために」(2003年4月、第4回中執決定)にもとづきとりくみの推進をはかる。

(6) 観光バスにおける政策闘争の推進

観光バスは、コロナ禍の影響を直接受け脆弱な事業体質が露呈した。23年春以降のインバウンドの急速な需要回復などもあり、稼働は増加しているが、全国的にみるとバス労働者の不足は深刻化している。

バス労働者数の回復には、強力で実効ある公的支援の拡充を求めるとともに、運転者や保安要員としてのガイド職の配置にも注意を払わせていく。

規制緩和の抜本的見直し、適正運賃の確保、長時間労働防止、休息期間11時間を含む安心・安全を担保する改善基準告示の再改正を求め、健全な事業運営ができるようにする。「バス労働者の権利と社会的地位の向上、事業の将来のために」(2013年9月、第5回中執決定)にもとづいて政策要求の前進をはかる。バス部会は25年2月ないし3月に全国交流会を開催して、国交省へ要請行動を行う。

3. 闘いの基本方向と組織の強化拡大

(1) 対話と学習を重視し、全員参加で要求を練り上げる

ライドシェアの危険性と労働者性の否定など職場から学習を通して情勢認識を共有し、たたかう基礎とするとりくみを強化する。

「社会的水準の労働条件は保障されるべき」という権利要求の原則的立場を貫く。そのうえで、実現に向けて経営責任の追及と協力・共同の模索、要求実現を妨げている職場環境の改善の視点を重視する。

また、要求面における多数派形成を重視し、組織内学習の徹底をはかる他、対話と宣伝を推進する。

(2) みんなで決め、力を合わせ、みんなで行動を

みんなで決めた要求提出、回答指定日、統一行動を重視して責任をもってとりくむことができるよう、産業別統一闘争の意義徹底を含め中央・地方での指導強化をはかる。全国、全産業の労働者がいっせいにたたかう春闘の意義を学んで、統一行動については、足並みを揃え、統一的な力を集中して奮闘する。

また、全労連・連合等上部団体の違いを超えた中央・地方（地域）における共同、共闘の前進に努める。

(3) 地域に結集し、政治を変える春闘の前進を

ライドシェア全面解禁阻止、政策要求実現のためには、政治を変えなくてはならないことを直視し、地方（地域）労連と一体となった公務・民間共同の春闘推進に全力をあげる。

とりわけ、地域住民の移動する権利を保障する公共交通の在り方、タクシー・バスの活用を提起し、医療・福祉、介護などを含めた住みよい街づくり、地域経済の健全な発展に関わる要求を持ち寄っての共同を大切にして、その実現に努める。交通問題を悪化させるオーバーツーリズムは国の責任で解決させる。

公共の再生、最低賃金の引き上げ、憲法がいかされる社会、政治の民主的転換に関する国民的課題については、全労連・国民春闘共闘委員会が提起するとりくみや諸行動に積極的に参加する。

(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

組織拡大は、2026年（2025年度末）までを目標とした2024～25年度2か年計画にもとづき、とりくむ。春闘では3～5月を「組織拡大月間」に設定して、全力をあげ、組織拡大につなげる。

この組織拡大月間では、すべての地連・地本が、期間中の目標を決め、担当者を配置して、具体的な宣伝行動を組織していく。

4. 春闘体制、闘いの流れと統一行動

(1) 全労連・国民春闘共闘委員会の構想

自交総連は、全労連・国民春闘共闘委員会が提起している2025年国民春闘方針（案）にもとづき、春闘準備を進めていく。主な行動の計画は、次のとおりとなっている。

- 1月7日(火) 新春宣伝
- 17日(金) 春闘闘争宣言行動（日本経団連前行動）
- 30日(木) 25国民春闘総決起集会（なかのZERO）
- 2月1日(土) 「賃金上げろ、物価高騰から生活と地域経済と公共を守れ、ケア労働者の賃上げを！ローカルビックアクション」（第1次最賃デー）
- 3月6日(木) 25春闘！中央行動・総決起集会・国会請願デモ行進
- 13日(水) 全国統一行動日（統一ストライキ含む全国統一行動）
重税反対行動
- 13日(水) 回答指定日、25春闘「賃上げ回答速報ネット特番」
- 4月9日(水) 「賃金上げろ！最賃ビッグアクションデー」
（第2波全国統一行動日）第2次最賃デー

(2) 闘争委員会の設置と春闘準備

25春闘を推進するため、第47回中央委員会で中央闘争委員会（中執メンバーで構成）を設置する。中央闘争委員会は、全国的な闘争指導、中央で実施される産業別統一闘争の先頭に、全国的闘争の戦術配置や地連・地本の指導にあたる。

各地連・地本は、本部の春闘体制に対応するため、必ず闘争委員会を設置し、地方での具体的闘争を計画・指導する。

第47回中央委員会は、1月28日に開催して、ライドシェア全面解禁阻止と、運賃改定における「合理化」を阻止し、急速な物価高騰に対応する賃上げを全面に掲げる春闘方針を決定する。

すべての地連・地本は、第47回中央委員会で決定した方針に基づき、2月中に春闘討論集会や学習会を開き、基本的な意思固めを行う。

また、未組織労働者や未加盟組合への呼びかけを重視し、ライドシェア全面解禁阻止、春闘への参加を呼びかける統一ビラは中央本部で作成する。

空白県の組織化などブロック内未組織宣伝の活動補助として、臨時徴収金より次の還元金を出していく。

東北＝40万円、関東＝40万円、関西＝40万円、九州＝40万円、バス部会＝30万円、計190万円。

(3) 闘争計画の具体化と統一行動の配置

《春闘スタート、ライドシェア全面解禁阻止、いっせい行動》

春闘総決起の呼びかけとライドシェア全面解禁阻止を求め、政府・行政、企業の社会的責任を迫及する行動を、2月1日～4日のゾーンに仲間に結集を呼びかけ、全国いっせいに宣伝行動を実施する。ライドシェア全面解禁という規制撤廃が進められるなかで、例年2月1日に全国的に実施してきた行動と統合した行動とする。また、地方ごとに宣伝行動もしくは省庁・自治体交渉など可能な方法でとりくむ。

《要求提出とストライキ権確立》

要求提出は「3月3日まで」、回答指定日は「3月14日まで」として設定する。ストライキ権については、それぞれの単組（支部）ごとに要求決定の段階で確立する。

《自交総連中央行動の計画》

中央行動は、全労連・春闘共闘の中央行動にあわせて3月6日に配置する。「ライドシェア全面解禁阻止 全国統一ストライキ」の実施も検討する。可能な限り多くの組合員が結集する大衆行動を計画実施する。

全労連は3月6日に3000人規模の日比谷野音集会での「すべての労働者の大幅賃上げ・底上げを！労基法解体許すな！最低賃金全国一律実現！軍拡・増税ではなく、憲法をいかし、社会保障の拡充を！」を基本とした中央行動を計画している。

《ライドシェア新法が国会提出された際の対応》

道路運送法改定案やライドシェア新法が国会に提出された際には、宣伝行動とあわせ、国会前抗議座り込み行動を実施するとともに、議員要請を行い、廃案にするよう協力を求める。

5. 24年秋季年末闘争の到達点と課題

自交総連は24年9月10～11日に開いた第10回中央執行委員会で秋季年末闘争方針を議論して決めた。①ライドシェア全面解禁阻止、②実利につながる職場権利の確立、③政治変革、憲法改悪阻止、国民的要求実現——を重点課題とし、すべての課題を組織の強化拡大と結びつけてたたかうこととした。

(1) 主な統一行動などのとりくみ結果

① 11・7中央行動の実施

秋の中央行動は11月7日、交運共闘の統一行動にあわせて、国交省・厚労省・経産省への個人請願署名の提出を行った。行動には自交総連から176人、交運共闘全体で319人が参加した。自交総連独自で、午後から国交省・厚労省、全タク連交渉を行った。

② 全タク連、省庁交渉の実施

11月7日 国交省・厚労省・全タク連交渉（自交労働者情報第33号参照）
12月6日 （交運共闘）厚労省・国交省・経産省交渉

(2) 主な闘いの結果と今後の課題

① 政策闘争の到達点

自交総連の多岐にわたる運動で、政府の骨太方針にタクシー事業者以外の者によるライドシェア事業（ライドシェア新法）を盛り込ませず、規制改革推進会議の思惑通りにさせなかったことは成果である。

11月7日の国交省交渉では、ライドシェア全面解禁については、「安全の確保、利用者の保護という観点から問題がある」というスタンスは変わらないとしながらも、「交通空白の解消に向けて、安心・安全の確保を前提に、日本版ライドシェアのバージョンアップを行い、全国への普及を進めながら、公共・日本版ライドシェアの検証と評価を行うことが必要であり、ライドシェア新法は必要ない」との見解を引き出した。

秋田県横手市において、「道路運送法における登録を要しない運送」を利用した、自治体による低額での運送の出現については、「3月1日に『登録許可不要のガイドライン』を発出して、人件費や経費が実費の範囲内であれば無償運送であり登録の必要はなく、当該タクシーへの影響もないと考えている」と答弁した。運送に係わる経費が実費の範囲を超えて人件費などが支払われていれば、許可登録が必要となると見解を示し、横手市に確認をとると約束した。

厚労省交渉では、「労基法解体の検討が進んでいることに対して学識者による労働基準関係法制研究会を開催して議論している。過半数労働組合がない場合、過半数労働者代表者の選出方法や能力・負担などの問題があり、改善が望まれるとの意見が出ているので、引き続き検討を進めていきたい。病気休暇の特別休暇については、病気休暇を新たに対象とする場合にも、働き方改革推進助成金の対象としている」と回答した。

全タク連交渉では、「ライドシェア新法については、徹底的に反対していく」と明言した。総選挙で石破政権が少数与党となったことで、法律案を国会に出せるのか不透明となり、出されても野党の反対で成立しない可能性が高いと見解を述べた。

② 職場要求の到達点と課題

ライドシェア全面解禁から公共交通を守る観点で、社会的水準の賃金・労働条件の確立のために奮闘した。そのような背景のなかで、自交総連の職場要求の到達点は、年末年始手当支給を中心に、運転者負担撤廃、インフルエンザワクチン接種補助、がん検診制度改善、脳ドック検診補助、職場改善などの獲得となっている。

一方東京では、改定時に賃下げを強行した一事業者を運輸局が指導しないことが波及し、新たに賃下げを提案する事業者が散見される。

ハイヤー・バスなど一時金のあるところでは、昨年実績を獲得している。加えて物価高騰補助金や歩合率の引き上げといった結果となっている。

秋闘としての要求提出ができなかったところもあり、みんなが要求を出してとりくむという点で不十分だったところは改善していかなければならない。

③ 長期争議組合、解雇問題等の現況

○東京・日本自動車交通労組は、カード手数料や無線使用料を乗務員から徴収していたことに対して不当利得返還請求を21年8月東京地裁へ提訴していた。24年4月、乗務員負担返金請求の裁判が和解にて解決した。この裁判を通して乗務員負担を廃止させた。

○高知・太陽運輸労組は、組合の結成と活動に対して22年4月委員長を報復的に解雇した会社に対して、高知地裁へ不当解雇撤回を求めて22年4月に提訴して争ってきたが、24年1月に裁判所の和解勧告を受け、請求金額の満額を受け取り、金銭和解が成立した。

○北海道・ハイタクユニオンは17年12月、東交通のトーコー分会長を定年後再雇用しないのは組合弱体化をはかる不当労働行為だとして救済を申し立てた。22年12月に北海道労働委員会の不当労働行為にあたらぬとする不当命令を受け、中央労働委員会に再審査を申し立て、地労委命令を覆し会社の不当労働行為意思を明らかにすることに全力をあげた。中労委が和解勧告書(金銭解決)を発したことを受け、24年10月16日、調査期日で労使双方が和解勧告を受諾して中労委に和解の認定を申し立て、同年10月28日に和解が成立した。同未払い賃金請求は継続中。

○東京・飛鳥交通労組、飛鳥第六労組、個人加盟労組の運賃改定時の一方的不利益変更による賃下げ事件は、営業収入に0.9585という係数を乗じて賃下げを断行した会社に対して、23年11月に東京地裁へ提訴して、現在原告団140人、弁護団8人で係争中。

○福自交労組・三興タクシー分会は、未払い賃金(残業代)、国際タクシーグループ分会では、手待ち時間を休憩と扱う事件について未払い請求を各々23年11月、23年12月に福岡地裁へ提訴して争っている。

○福自交労組・吉野ヶ里観光タクシー分会では、組合結成から中心人物であった分会長に対して、会社は難癖をつけ不当解雇した。24年6月に佐賀地裁へ地位確認申し立てを行い争っている。

④ 組織強化拡大の到達点と課題

各地方でライドシェア解禁阻止の宣伝行動とともに、未組織労働者の組織化に向けた宣伝も同時に行ってきた。都市部においては、改定後の増収などの影響から労働者も増加傾向にあることから、徐々にではあるものの、各単組においても加入者が増えてきているが、都市部と地方との格差は顕著であり、全体的なものとはなっていない。

神奈川では、労働条件の規定や運用、賞与などに不満をもつ労働者が労働組合を立ち上げ、地域労連を通して神奈川地本に加盟した。組織拡大を進めるにあたり、地域労連との連携を深める重要性を示している。

6. 24～25年度組織拡大2か年計画

(1) 24～25年度2か年計画の目標・組織拡大の観点

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。組織拡大特別基金を活用し、組織拡大の目標は、24年度（25年9月まで）、25年度（26年9月まで）それぞれ1割以上の実増をめざす。

① 組織拡大の意義

自交総連の組織減少は、闘争力や社会的な影響力の低下につながり、産業別組織としての機能と役割を果たすうえでも危機的状況となる。各地方、各職場においても、組織が減少している状況では、労働者の要求を十分に実現することが難しくなる。

この現状を克服するため、労働組合の原点に立ち返り、組織拡大の意義を改めて確認しなければならない。

労働組合をつくり、全国産業別組織に結集するのは、賃金・労働条件の改善という労働者の切実な要求を実現するためであり、会社と交渉し、行政・政治を変えていくには、数の力が必要である。未組織労働者をそのままにしておいたのでは、自交総連がかちとっている労働条件を引き上げることも困難となる。とくに自交総連のない空白地方では、劣悪な労働条件に置かれていることも事

実であり、未組織労働者を組織化することは、自らの労働条件を改善するためにも不可欠であることを、全組合員に重ねて周知・徹底させていく。

労働組合がない、組織外に置かれている労働者は少なくない。22年の全タク連の労働組合実態調査でも、組織率は34.1%となっている。組合のある事業者数でも22.4%であり、77.6%の事業者で労働組合が存在していない。未組織労働者を組織していくのは組織された産別労働組合、役員の責務として奮闘していく。

② 組織拡大の観点

組織拡大を進めるうえでは、以下の観点を重視しなければならない。

第一は、対象となる労働者の要求を正確に把握することである。タクシー労働者の実態を詳しくつかみ、分析することである。観光バス、自動車教習所も同様である。

第二は、こうしてつかんだ労働者の不満や要求をとりあげ、その解決策を示す宣伝を重視して、持続的な大量宣伝と対話を繰り返すこと。

第三は、それぞれの地方組織が、組織化の活動を支える体制をつくりあげ、具体的な行動を担える幹部・活動家の育成を重視した組織強化にとりくむもとで全員参加の運動を追求することである。

そのうえで組織内の経験・成果を未組織宣伝などに活かし、自交総連への加盟につなげる。その実践の先頭に立つものとして、本部、地連・地本の役員は、不退転の決意をもって役割を果たさなければならない。

(3) 全労連・組織建設新中期計画（2024～27年度）の結合

全労連は24年7月の第32回定期大会で、「組織建設新中期計画（2024～2027年度）」を決めた。

1. たたかう労働組合のバージョンアップの実践で、今後2年間を目標に組織人員数の減員に歯止めをかけ、増勢に転じる。そのための手立てを具体化し、100万人全労連（2022年6月現勢94万人／2023年6月現勢92万人）の早期回復をめざします。
2. 要求の求心力での組織拡大を全労連加盟のすべての組織で実践する。そのために請負型の労働運動を脱して、全労連の加盟組合、組織で職場の力を

引き出すことのできる役員、オルガナイザーの養成をめざし、そのための研修・研究機能を具体化します。

3. 既存組織を強化し、単組では職場での「過半数組織」づくりを目標にする。全労連組織の強みをいかし、地域では単産と地方・地域組織一体で拠点組織づくりを進める。人間らしく生き働き続けるために「住み続けたい地域」の実現をめざす運動と地域の共闘づくりが不可欠。それを支える地域組織の強化を単産、地方協議会と地方組織、全労連が一体となって取り組みます。
4. 特定最賃、公契約条例、労働協約の拡張適用制度の活用など単産機能をつよめ、地域での組織化をすすめます。
5. ジェンダー平等の実現をめざすとりのくみを推進し、非正規労働者、女性、若者の要求運動と組織化を重視してすすめます。

(4) 具体的な組織強化・拡大方針

① 地連・地本ごとの目標・計画の作成

各地連・地本は、計画の策定にあたっては、1年で実増1割という基本方針をふまえ、地方の実情にあわせて具体化する。さらに組織内で多数派となる「過半数以上の組織になること」が要求を実現するうえで重要となる。「1桁組合は2桁に」「2桁組合は3桁に」「少数派から職場内多数派へ」をふまえ・支部ごとに積極的な目標を掲げて達成していくことを重視し、指導・援助を行っていく。

② 全員参加の行動の実施と点検

各地連・地本は、全員参加の組織拡大運動を展開するため、職場集会などを学習の場と位置づけ、拡大の意義を全員に理解してもらう学習活動にとりくみ、全単組・支部が意思統一できるようにする。未組織労働者対象のビラ、自交総連の紹介、資料などは、自交総連本部でも版下を用意してインターネットで配信するとともに、地方ごとに実情にあわせた独自の宣伝物を作成して組み合わせ使用。宣伝方法や対話のやり方など、各地連・地本の先進的な経験やノウハウを自交労働者新聞や情報で紹介し、全体で共有できるようにする。

組織を増やし、加入した組合を育て、既存の組合を維持していくうえでも、幹部活動家の育成は重要である。学習をつよめ、組織建設委員として実践を積み重ねることも含めて、組織強化にとりくむ。

以上の計画を進めていくうえで、毎年3～5月、10～12月を組織拡大月間として、その期間ごとに進行状況を把握して、点検する体制をつくり、確実に実践していくようにしてきた。今年はライドシェア全面解禁阻止の闘争を強化、自交総連の存在感を示す意味でも組織拡大を必ず成し遂げなくてはならない。

③ 組合の民主的運営の徹底と、各地方で点検を

労働組合はもっとも民主的な組織で、組合員1人ひとりが参加する組織であり、労働組合が常に民主的運営を行うことは当然のことである。

自交総連では、ほとんどの職場で毎月職場集会を実施しているが、これは自交総連のもっとも優れた組織運営である。全員参加とすることは、なかなか難しい問題でもあるが、自交労働運動を進めるうえで欠かせないものである。少数意見や違う意見も出るが、それぞれの意見を尊重する。本来一致する目的で結集していることから、一致点を探求する討論方法をとることも必要であり、その粘りつよい討論があつてこそ要求に確信をもつことが可能となつて、全組合員の意思統一のもとたかえるのである。各地方において、各単組の組合運営などの職場点検を行うことが重要である。

④ 空白県・少数県対策、自教、観光バス労働者の組織化

空白県及び組織人員が少ない県での組織化については、ブロックごとに宣伝計画を立てる。ブロックに入らない空白県については、地方労連と協力・連携してとりくむ。

各地連・地本は、自動車教習所、観光バスの労働者を組織化の対象者として位置づけ、積極的に宣伝にとりくむ。