

# 2010年春闘方針 (案)

## 自交総連

### 2010年春闘の位置付けと闘いの焦点

2010年春闘は、労働者・国民に犠牲を強いる構造改革・規制緩和路線を進めてきた自民・公明党が衆議院選挙で大敗し、民主党中心の政権が誕生するという、日本の政治上、かつてない新たな歴史的局面のもとでたたかわれる。

主権者である労働者・国民の力が作り出したこの新しい情勢変化は、私たちの運動次第で、要求実現の可能性を飛躍的に高めることができる。09年秋の臨時国会における肝炎対策基金法や原爆症基金法の成立、生活保護の母子加算復活などは、まさにそのことの証明である。



第31回中央委員会＝2009年1月28～29日、  
東京・日本青年館

春闘をとりまく情勢は、“雇用の確保を”“すべての労働者に賃上げを”の社会的世論を喚起し、国民的共同を広げ、内需拡大による景気回復をめざす運動の前進を、私たちに求めている。2010年春闘では、第1に産業別統一闘争と全労連春闘との結合をはかり、国民春闘の発展にむけ奮闘することが重要である。

第2には、タクシー事業をめぐる現状認識について、「必要な規制強化のあり方を問う本格的な段階に入っている」と特徴付けた2009年度運動方針にもとづく闘争の継続・強化が、この春闘ではとくに重視される必要がある。

09年10月1日に施行されたタクシー活性化法は、「与野党全会一致による共同修正案の成立」という経過をもつ画期的な法律であり、その意義と重みのもつ意味合いは極めて大きいものがある。

規制緩和から規制強化へと転じるタクシー活性化法の成立に至った力は、タクシー労働者の粘り強い闘いと国民の世論であった。そして今、私たちが主張し続けてきた減車実現の願いは、国民の声となり国・行政、地方自治体を動かしている。

2010年春闘では、“みんなで要求し、みんなで総決起する”ことを大切にし、文字通り、“一心組織力”の構えで臨むことが求められる。

大幅減車を実現する力は、私たち自身が中核となって構築する以外にはない。

切実な国民的課題においては、後期高齢者医療制度廃止、労働者派遣法改正、沖縄米軍基地問題など、部分的には労働者・国民の要求を反映した政策(＝民主党のマニフェスト)が打ち出されているが、鳩山政権はこれらを後退させる動きも見せている。要求を実現できるかどうかのカギは、私たち組織された労働者の運動の力と共同拡大、世論の行方にかかっているといえるだろう。

自交総連は、この春闘を、『大幅減車、景気の回復を！ みんなで要求・総決起 2010年春闘』と位置付け、全力をあげてとりくむ。

### (1) 確実な労働条件の改善、減車と上限運賃確保の実現を

ハイヤー・タクシー労働者の賃金は、他産業労働者との比較では233万円(厚労省調べ、07年)という格差が生じている。これまで、貧困ラインに相当する低賃金層の広がりには地方都市・郡部と仙台・大阪など「タクシー競争激戦区」に集中し、地域別最低賃金や生活保護基準額を下回る異常な低賃金が常態化していたが、この流れは首都東京にも及んでいる。さらに、デフレ不況の再来によって営収の低下は止まるところを知らない状況となっており、貧困化と格差拡大は一段と深刻化している。

ハイヤーや自教・観光バス労働者は、賃下げや一時金カット等の「合理化」攻撃に加え、倒産・廃業、企業閉鎖に伴う雇用の危機が広がっている。

自交総連第32回定期大会は、『政治転換の好機を逃さず、格差・貧困の解消、安心社会の実現 実勢3万人の回復で、闘争力の飛躍的強化を』を中心スローガンとして確認し、「たたかう自交総連の本領発揮が期待されている中で、職場で労働組合としての存在意義を示し、同時に主戦場である地域を視野に入れての運動との結合をはかりつつ、自交労働者の生活防衛闘争の先頭に立つことが重要である」ことを強調した。

2010年春闘では、いっせいに要求を提出し、職場での闘いを基礎に産業別、地域別、全国的な統一闘争の力によって、生活危機打開の展望を切り開かなければならない。

さらに、“もうひとつのタクシー 確かな再生へ”をめざす運動の到達点として強調すべきことは、この2010年春闘の闘いで、変化のチャンスをとらえ、これを逃さずたたかえば、必ず大きな前進的成果をかちとることができることである。

地域計画の目標を達成するために行う特定事業の中に盛り込まれた供給過剰の解消、すなわち自主的・協調的減車については、仮に法人事業者をして確実に実行に移されないとするならば、タクシー企業の経営姿勢そのものが地域社会から厳しく問われることになろう。

いかなる言い訳も、地域計画に相反する行為も決して許されるものではない。減車の実施は、企業の社会的責任が問われる重大問題であり、すべての法人事業者には、“決断と実行”が強く求められる。

2010年春闘では、(1)増車抑制、減車による適正な台数への接近と上限運賃の確保、(2)社会的水準の労働条件に近づく上での確実な労働条件改善、の2つの視点を重視し、運動の力によって要求前進をはかる必要がある。

### (2) 働くルールの確立、企業の社会的責任(CSR)を問う闘いを

自交総連は、これまで、「規制緩和がもたらした安心・安全の破壊や違法駐車、道路交通の阻害・渋滞や排ガス問題など環境への影響は深刻である」と指摘し、「規制緩和失敗の弊害はすべて地域に集中し、地域住民のくらしや安心・安全な社会との矛盾を引き起こしている」と訴え続けてきた。

こうした中、タクシー活性化法は、「タクシーは、鉄道・バス等とともに、我が国の地域

公共交通を形成する重要な公共交通機関である」と明確に位置付け、特定地域における地域計画を作成するに当たっては、(1)タクシーサービスの活性化、(2)事業経営の活性化、効率化、(3)タクシー運転者の労働条件の悪化の防止、改善・向上、(4)タクシー事業の構造的要因への対応、(5)交通問題、環境問題、都市問題の改善、(6)供給抑制、(7)過度な運賃競争への対策——を取り上げている。

こうした目標の設定は、タクシーが地域公共交通の分野で担うべき重要な役割を果たしていく上で障害となっている諸問題の反映そのものであり、今まさに、「企業の社会的責任」が大きく問われている。

09年9月に起こった東京・大手タクシー会社への事業許可取消し処分は、安心・安全な輸送を根幹から揺るがす「運転者の過労防止に関する措置がまったく不適切」という違反行為(拘束時間超過、休息期間不足、乗務距離の最高限度超過他)の繰り返しによるものであったが、新聞・テレビで取り上げられ、タクシー業界にも大きな衝撃を与えた。

「企業の社会的責任」(CSR=コーポレート・ソーシャル・レスポンシビリティ)は、法令遵守や製品・サービスの安全確保といった当たり前の行動に加えて、環境対策、人権尊重、地域・文化貢献など幅広いとりくみを企業に求めるものである。

公共交通機関であるタクシー及び公共的性格を有する教育機関としての指定教習所の社会的役割は、極めて重い。こうした視点から、労働組合としてのチェック機能の発揮、利益のためなら不法・不正行為もいとわない企業体質の改善、働く権利の確保、社会貢献、環境保護などにむけてのとりくみ強化をはかる必要がある。

2010年春闘では、事態改善のために、企業の社会的責任(CSR)を問う闘いと政策闘争とを結合した運動の前進にむけ全力をあげる。

### (3)全労連春闘と結合した闘いで、内需主導の経済への転換を

2010年春闘では、労働組合が運動を強めつつ、関係事業者団体に働きかけ、一致する政策課題での共同を強めることが求められる。こうしたとりくみこそが、労働者・国民の闘いで政治を動かし、要求が実現していく可能性を開くことにつながる。

日本の景気悪化を深刻にさせている根本には、極端な“外需＝輸出頼み”という日本経済が抱えている脆弱性があり、そのために、アメリカ経済が減速し、世界経済が混乱すると、日本の景気悪化が一気に進むという事態がつくられている。外需頼みから内需主導への日本経済へと切り替えさせていくことが必要である。そのためにも、深刻化する雇用・失業問題の打開、賃上げ、働くルールの確立など、労働者の切実な要求実現のために労働組合が奮闘することが期待されている。

2010年春闘では、広範な国民各層とともに手を携えあって協力し合い、要求実現への大きなうねりをつくりだすことが重要である。

### (4)存在感を示し、すべての職場・地域で要求闘争の先頭へ

職場組織、地連(本)の力量を質量ともに強化拡大し、確固たる組織的基盤を確立することが必要・不可欠となっている。そのためにも、緊急の重点課題である実勢3万人の回復を必ず、達成していくことが重要である。

たたかう基盤の強化なしに、状態悪化に歯止めをかけ要求闘争を前進させることはできない。2010年春闘では、20年ぶりにプラスに転じた昨年度の組織的到達点(前年比560人増)と貴重な教訓をふまえつつ、それを上回る前進によって組織拡大運動の大きな転機にする必要がある。2010年春闘をめぐる情勢は、そのことを現実的に可能とする条件を私たちに与えてくれている。

同時に、企業倒産や組合員の高齢化、後継幹部の不在などに起因する労働組合存続の危機にも警戒心をもっておく必要がある。

すべての地連(本)、職場組織が具体的な拡大目標をもち、推進体制を確立して組織拡大を追求することが求められている。自交総連は、2010年春闘の期間を通じてすべてのとりくみとの結合をはかる方向で全力をあげる。

## 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

すべての業種で生活実態に根ざした賃上げ要求(=だれでも〇万円あるいは賃率〇%以上)を、すべての組合員の総意によって練り上げることを重視する。また、提案型の視点をもって企業の社会的責任や経営者モラルを問う政策要求の実現を迫るとともに、個別企業のみならず事業全体の将来展望を切り開く方向への経営政策の転換、協力・共同によるとりくみを前進させる。

タクシーでは、減車と上限運賃の確保を最重点課題とし、賃上げプラス減車効果による実収入増確保への経営責任を追及する。重点改善要求については、1. 実質的な労働者負担の軽減や手当て類の創設 2. 累進歩合制度(累進歩合給制、奨励加給、トップ賞)の廃止 3. 非正規労働者における正規労働者と同一水準の歩率確保、を重視していく。

自動車教習所・観光バスでは、経営環境の改善を重視し、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をはかる。

#### (2) 底上げ闘争の強化

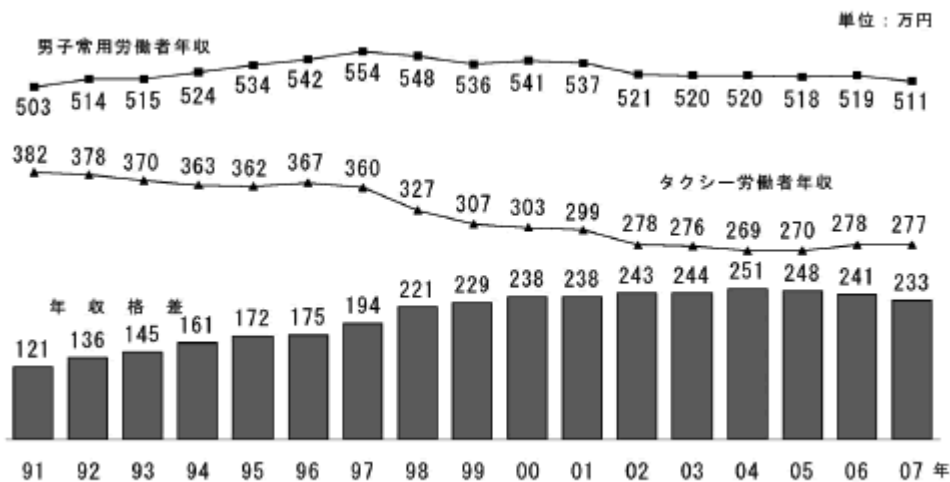
ハイヤー・自教・観光バスなど固定給が中心の業種では、職場の全労働者を対象に時間額、日額、月額による企業内最低賃金の締結をはかる。

タクシーでは下限賃率を一定地域ごとに設定、「〇〇から賃率〇〇%以下の労働者をなくそう」の具体的なスローガンを掲げて宣伝・行動し、それ以下の賃率を職場・地域から一掃する底上げ闘争を展開する。

#### (3) 一職場一重点要求の設定と獲得への徹底追求

職場ごとに、実感のこもった切実で身近な改善要求を必ず設定し、どうしても譲れない解決条件と位置付け、獲得への徹底追求をはかる。また、とくに青年、女性及び非正規労働者特有の要求を大切に、みんなの力で改善をはかる。

## ●タクシー労働者と男子常用労働者の年収格差の推移



資料：厚生労働省「賃金センサス」「毎月勤労統計」

## (2) リストラ「合理化」反対、権利の確保

### (1) 働く職場の確保と対応

「倒産・廃業、(悪質企業に)身売りさせない闘い」を重視し、経営チェックの強化、説明責任の追及など労働組合責任としてのとりくみ強化をはかる。また、一方的な廃業・身売りを防止するために、労働組合との事前協議を前提とする同意約款の締結を求める。

倒産・廃業への対策を全国的に強化するために、本部専従役員及び常任中執メンバー等によるオルグ団を編成し、迅速かつ適切な対応を行うようにする。

### (2) 「合理化」対策と職場権利の確保

労働組合法にもとづく権利の確保と労使関係の対等・平等、正常な関係の確立をはかる。

現行法の積極的活用を重視し、労働基準法、最低賃金法、自動車運転者の労働時間等の改善基準告示など基礎知識の学習を強化する。

経営困難などを理由とする賃下げ「合理化」提案については、安易な妥協や激突主義を戒め、説明責任を追及し、納得のいく明確な説明と根拠(関係財務諸表の提示など)をもって判断し対応する姿勢を堅持する。

## (3) タクシー運転免許構想との結合、政策要求の実現

### (1) 減車闘争の推進と実効性の確保

特定地域内のタクシー事業者に対しては、国土交通大臣の認定を受けた減車(=事業再構築)を含む特定事業計画の即時実施を求めていく。とくに減車では、経営の効率化と競争条件の公平化(車両における勤務形態の改善=1車2人制への完全移行等)、新規雇用の一時凍結(違法な雇用形態の一扫を含む)など実効的かつ即効性ある方法による対応を求める。

## (2) ルールなき競争に対する歯止め闘争の強化

増車・運賃値下げ競争を可能にしてきた背景要因への歯止め闘争を関係行政、経営者に対して展開する。とくにタクシー活性化法施行に伴う新規参入・増車要件の厳格化、下限割れ運賃認可等に関わる審査の厳格化、社会保険未加入や最低賃金法違反等の処分の創設など行政処分基準の改正を活用したとりくみを重視する。

賃金では最低賃金法違反の一掃と累進歩合制度の廃止(93号通達)、雇用形態では日雇い・アルバイトの禁止(運輸規則第36条)と名義貸しの排除(道路運送法第33条)を重視し地域的闘争として発展させる。

## (3) 労働者と事業の将来にむけた“提案型”政策闘争の推進

タクシー関係は、地方自治体に公共交通機関としての位置付けを明確にさせ、乗り場の増設やバスレーンへの乗り入れ、乗合タクシーの導入、福祉・介護タクシーの活用、タクシーの役割の明確化と総量規制、「パーク・アンド・ライド」方式の具体的検討を求める。さらに、公共の秩序維持、環境対策など住民の福祉の観点から、地方自治体・地方議会が行政区域内のタクシー事業者に減車を求めるなどの措置を講じるよう要請していく。

自教関係では、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」を重視する。

観光バス関係では、公正な取引ルールの確立、安全性と雇用の確保のための政策要求を掲げてとりくむ。とくに、旅行会社による不当な低運賃の押し付け、運賃ダンピング・区域外営業など法違反の是正、基準が緩すぎる走行距離規制の改定など過労運転の防止措置、労働条件改善にむけての環境整備を重視する。

## (4) 賃金制度の改善策と運転者の資質確保へのとりくみ

交政審答申及び国会附帯決議に盛り込まれたタクシー賃金制度の再構築、運転者登録制度など資質の確保等に関わる積極面を活用し、実効性の確保を含めたとりくみ強化をはかる。

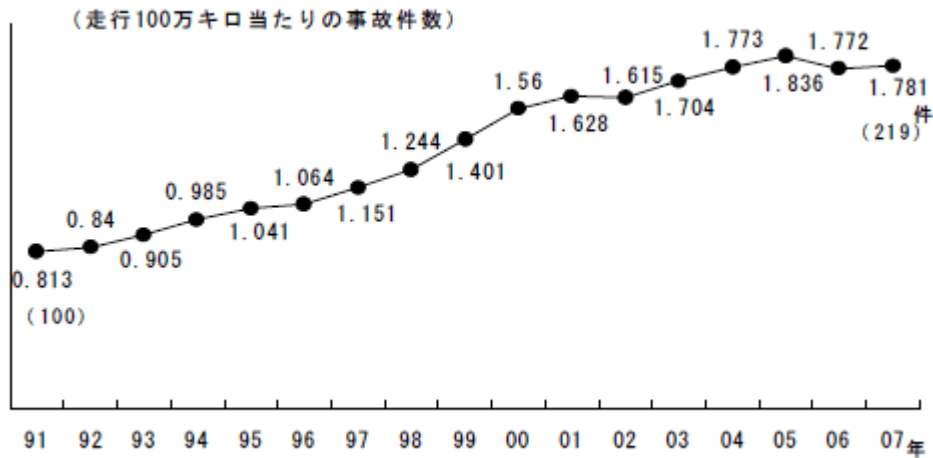
当面する賃金制度の改善策では、最低賃金を基礎とした固定給部分の制度的確保を重視したとりくみを進める。

## ●職業別自殺者数 (2008年)

総数		32,249	
有職者	自営者	3,206	
	被雇用者	専門・技術職	871
		管理職	640
		事務員	902
		販売従業者	748
		サービス業従事者	954
		技能工	1,481
		保安従事者	272
		通信輸送従事	563
		内運輸従事者	519
		労務作業者	1,316
		その他	1,250
	小計	8,997	
合計	12,203		
無職	学生・生徒	972	
	無職者	主婦	2,349
		失業者	1,890
		浮浪者	79
		その他	13,961
	小計	18,279	
合計	19,251		
不詳	795		

資料：警察庁

## ● タクシーの交通事故件数の推移



資料：交通事故総合分析センター『交通事故統計年報』  
国交省『陸運統計要覧』『交通関連統計資料集』

## 闘いの基本方向と組織の強化拡大

### (1) 学習春闘を重視し、「権利要求」の構えで

「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。その上で、それへの接近にむけた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(政策要求の実現)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、対話と宣伝の推進をはかる。



昨年の3・5中央行動＝2009年3月5日、東京・明治公園

### (2) みんなで決め、みんなの力を合わせ、みんなで行動を

みんなで決めた要求提出、回答指定、統一ストライキに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。統一ストライキについては、足並みを揃え、統一の力を集中してたたかうことの重要性を徹底する。

### (3) 地域を足場に、社会のあり方を変える春闘の前進を

生活危機打開をめざす地方(地域)労連一体となった公務・民間共同の春闘推進にむけ全力をあげる。また、地域に共通して存在している総合的な交通体系のしくみや医療・福祉、介護政策のあり方、自治体サービス、住宅や環境保全、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、その実現に努める。

### (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

当面する組織拡大の目標は、実勢3万人を回復させることにある。2010年春闘では、この目標の達成にむけて本部・地連(本)ともに集中した組織拡大運動にとりくむ。

このとりくみを前進させるため、「組織拡大月間」を3～5月に設定し、組織内未加盟者への対話と加入呼びかけ、地域単位による宣伝、職場訪問、空白県対策など集中したとりくみを行う。各ブロックは、「未組織宣伝還元費」を有効的に活用し、空白県の組織化及び既存地連(本)の組織拡大にむけたブロック内キャラバン行動を計画する。また、中央本部としては、近畿・中部ブロックを重点対象地域とし、本部専従役員の派遣措置等も含めて行動計画を立てる。宣伝対象は、ハイヤー・タクシー及び観光バスとする。

## ●貸切バス事業者数の推移

年度末	貸 切 バ ス		
	計	民営	公営
1975	661	610	51
80	755	704	51
85	904	853	51
86	974	924	50
87	1,032	983	49
88	1,074	1,025	49
89	1,137	1,089	48
1990	1,205	1,157	48
91	1,259	1,211	48
92	1,325	1,278	47
93	1,401	1,354	47
94	1,456	1,409	47
95	1,537	1,492	45
96	1,663	1,617	46
97	1,905	1,860	45
98	2,122	2,077	45
99	2,336	2,294	42
2000	2,864	2,821	43
1	3,281	3,238	43
2	3,521	3,478	43
3	3,581	3,541	40
4	3,743	3,709	34
5	3,923	3,890	33
6	4,110	4,080	30
7	4,159	4,129	30

資料：数字でみる自動車2009

## 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

全労連は、2010年春闘では、『変化をチャンスに、貧困・格差の解消、内需の拡大を』を統一スローガンとし、(1)闘いの到達点への確信を深め、政権交代という政治変

化のチャンスを生かした攻勢的な闘いで、雇用・生活の安定を求める要求運動を前進させる、(2)政治の変化をより確実にするため、労働者・国民の切実な要求にもとづく共同を広げ、憲法に従った国民本位の政治の実現を求める世論づくりと運動を強める、(3)企業の社会的責任を粘り強く追及し、統一行動を背景に要求実現に固執する闘いを職場から展開する——ことを重視している。

闘いの構えに関わっては、「三つの重点課題」(=(1)解雇・失業反対、「雇用守れ、仕事よこせの運動」の強化、(2)生計費原則にもとづく賃金、所得の確保をめざす統一行動の推進、(3)ナショナルミニマム、社会保障の整備・拡大)と「一つの共同」(=憲法改悪反対、核兵器廃絶を求める運動での共同前進)を提起し、2010年春闘に臨もうとしている。

自交総連は、全労連が提起している2010年国民春闘方針案の構想にもとづき、春闘準備を進めていく。

全国統一行動の主な計画は、次のとおりである。

- 1月8日 新春宣伝行動
- 19日 春闘闘争宣言行動(日本経団連包囲行動)
- 26日 春闘決起集会
- 2月12日 国民春闘中央集会
- 15日～3月5日 地域総行動
- 3月4日 春闘要求実現中央行動
- 12日 重税反対全国統一行動
- 4月中旬 回答引き出し、追い上げの全国統一行動

## (2)中央・地連(本)闘争委員会の設置

2010年春闘を推進するために、第32回中央委員会において中央闘争委員会(常任中執メンバーで構成)を設置する。この中央闘争委員会は全国的闘争指導に責任を持ち、中央で実施される産業別統一闘争の先頭に立つ。また、全国的闘争の戦術配置や地連(本)の指導にあたる。

各地連(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。

## (3)中央・地連(本)での春闘準備、宣伝行動の実施

第32回中央委員会は1月27～28日、東京・全労連会館でひらき2010年春闘方針を決定する。すべての地連(本)は、春闘情勢に見合った闘争体制を確立するため、2月中に春闘討論集会や学習会をひらき基本的な意思固めを行う。

自教については、4月中開催を目途に、「自交総連自教組織全国交流集会」(仮称)を計画する。

決起集会や宣伝行動用の「のぼり旗」を作成する。また、組織内はもとより未組織労働者や未加盟組合への宣伝、ビラ配布を重視し春闘への参加を呼びかける。統一用のビラは中央本部で作成する。

## (4)闘争計画の具体化と統一行動の配置

### (1) 春闘スタート、規制緩和失敗の責任を問う2・1宣伝行動

規制緩和実施9年目を迎える2月1日に、春闘総決起の呼びかけと大幅減車の実現、最低賃金法違反の地域的一掃、労働条件の改善問題等における政府・行政、企業の社会的責任を追及する宣伝行動を実施する。

### (2) 行政当局・経営者団体へのいっせい申し入れ行動

2月15日～3月3日のゾーンで、事態改善の緊急要求に関するいっせい申し入れ行動を地方(地域)ごとに実施する。これを受けて、中央では国交省・厚労省・警察庁及び全タク連への申し入れを3月4日に計画する。

### (3) 要求提出とストライキ権の確立

要求提出は3月10日までとし、集中回答日を3月17日に設定する。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。

### (4) 自交総連中央行動の計画

中央行動は、3月4日に配置する。重点要求及び参加規模と行動形態等については、別途検討する。

### (5) 大幅減車実現全国統一ストライキの計画

大幅減車の実施を迫る全国統一ストライキを、4月中旬に実施する。規模及び実施日については、別途検討する。

#### ● 地方運輸局別指定自動車教習所の推移

単位：箇所

	年末	合計	北海道	東北	北陸信越	関東	中部	近畿	中国	四国	九州	沖縄
公安委員会指定	1999	1,512	97	154	135	348	205	193	104	72	182	22
	2000	1,508	97	154	135	346	205	191	104	72	182	22
	2001	1,499	97	153	133	343	205	188	104	72	182	22
	2002	1,484	96	214	104	337	171	185	104	70	181	22
	2003	1,472	93	214	103	336	169	183	104	69	179	22
	2004	1,459	92	212	102	333	167	182	104	68	177	22
	2005	1,450	92	208	102	330	167	181	104	68	176	22
	2006	1,441	90	204	101	329	167	182	105	67	175	21
	2007	1,424	88	202	99	324	167	180	104	66	173	21
	2008	1,408	87	200	99	320	164	178	102	66	171	21

(注) 2002年から一部運輸局の名称と管轄が変わっている。北陸信越の項の2001年以前は

「新潟」運輸局の数値

資料：警察庁交通局運転免許課

[この項Top](#)

[自 交 総 連](#)