

産業別組織の重要性

自交労働者の運動から考える

戦後タクシー事業の変遷

1. 1941(昭和16)年、臨戦態勢による「交通事業法」制定。
 1. 監督官庁は、警視庁から運輸省へ
2. 1944(昭和19)年、全都下のタクシー業者が警視庁に招集された
 1. 都内4,500台を1社1,000台以上の4社＝大和・日交・帝都・国際に集約せよと命令。
 2. 軍の戦時体制に完全に組み込まれた。

戦後のタクシー車両増加と推移

年 度	1947(22)年	1949(24)年	1950(25)年	1951(26)年	1952(27)年	1953(29)年	1955(30)年
車両数(両)	1,628	2,454	4,624	6,934	9,600	12,200	12,451
増 車(両)	—	826	2,170	2,310	2,666	2,600	251

タクシー労働組合の誕生

1. 1946(昭和21)年4月、東京旅客自動車労働組合同盟（東京同盟）結成
 1. 構成は、大和、日本交通、帝都、国際の4労組、2000名弱（大日本帝国）
 2. 賃金、労働協約闘争、ヤミタク追放闘争など果敢に闘ったが.....
 3. 運動の経験も浅く、今日のような産業別組織としての機能を発揮した運動は生まれなかった。
2. 49(昭和24)年、道路運送法の全面改正、また50(昭和25)年、新規免許が次々と認可。
 1. 戦闘的な幹部のレッドパージで、産別会議の中央組織やナショナルセンターが破壊される。
 2. 反共的な日本労働組合総評議会（総評）結成。帝都、神奈川都市交脱退。
3. 50(昭和25)年6月、朝鮮戦争勃発 → 戦争特需ブーム
4. こうした全国情勢を反映して、東京同盟に結集したハイタク労働者も闘いで獲得した諸権利も、資本の激しい攻撃で困難な事態を迎えていた。

戦後タクシー労働者を取りまく状況

1. 賃金支払い形態は、戦前の賃金水準が引き継がれた。
 1. 営業収入のオール20%を基本に作られた。
 2. 歩合給は、一定金額のノルマを設け、それ以上と以下の2段階。
 3. 固定給を定めたところでも1乗務200円程度。
 4. 固定給、雑給（皆勤・無事故手当など）含めて営業収入の20%程度の賃金。
 5. 仮眠室や風呂場などは、飯場よりも悪い状態。
2. 新規免許会社にも次々と労働組合が結成された。
 1. 52(昭和27)年には、参加組合29組合4,620名となり、東京同盟が関東同盟と名称変更。
3. 朝鮮戦争終結後
 1. 深刻な不況 → ノルマの強要、地方から若い労働者の流入 → 買い手市場。
 1. 「下駄と同じで切れたら新品に変えればよい」「運転手は多摩川の玉砂利（川鍋秋蔵）」「労基法より社則の方が先」
 2. タクシー経営の悪化と賃金遅配
 3. 増車から規制へ
 1. 新規免許と増車ストップの方針を東京陸運局長通達。
 2. ナンバー権の売買問題の発生。業界の増車指向体質が強まる。

労働組合への結集 産別組織確立へ

1. 58(昭和33)年、「神風タクシー」と題して朝日新聞が1週間掲載し、
キャンペーン
 1. 東大赤門前で東大生がタクシー事故死により、社会問題化。
2. 神風タクシー時代の組合結成の動機と要求
 1. 下車勤・ノルマの設定反対
 2. 事故費全額会社負担
 3. 累進歩合反対
3. 政府の対応
 1. タクシー事故防止対策要綱
 1. 労働者の給与・労働条件の改善 → 固定給を主として歩合給を廃止することなど
 2. 58(昭和33)年、自動車運送事業等運輸規則改正
 1. ノルマの禁止
 2. 大都市の乗務距離最高限度の規定（東京＝365キロ）

資本からの攻撃激化

1. 63(昭和38)年の運賃値上げから2年ローテーション方式へ
 1. 労働力不足、燃料費高騰、道路混雑激化で、低運賃を変更せざるを得ない状況に。
 2. 乗用車価格の上昇、自動車取得税・揮発油税・地方道路税と自賠責保険の新設。
 3. 費用の上昇要因を生産性の向上で吸収することが困難
 1. 時間あたりの走行距離 → 道路混雑の激化によって制約される。
 2. 実車率の向上 → 運行管理上の革新は行われなかった。(流し中心)
2. 無期限ストライキでの要求実現のたたかい
 1. 組合支配介入、分裂工作などの不当労働行為
 1. 資本は、ロックアウト、分裂攻撃。
 2. 組合費チェックオフ廃止攻撃
 3. 従業員組合・親睦会の結成などの画策
 4. 組合専従協定の破棄通告

運賃改定とノースライド

1. ノースライドに対する労働側の2つの潮流

1. 全乗連（現全タク連）は完全スライド

1. 運賃改定は経営改善のために経営者が申請して認められた。

同じ労働しかしていない労働者の賃金が自動的に上げるのは不合理だから、これまでの賃金になるよう調整すべき。（不労所得だ）。

2. スライドを認める潮流・大手組合（現全自交）

1. 資本や行政当局の押しつけに従属（八百屋で白菜の値がが上がったから、賃金を上げろは違う）

2. 年度別賃金の主張 = 春闘時に賃上げ闘争を行えば良い。

○スライド賃下げの例（改定率10%）

	月間運収	読替営収	賃率	賃金	読替後賃率
改定前	40万円	—	60%	24万円	—
改定後	44万円	40万円	60%	24万円	54.5454%
客減りがあった場合	43万円	39万909円	60%	23万4545円	実額でも賃下げ

ノースライドの闘いで自交総連は組織拡大実現

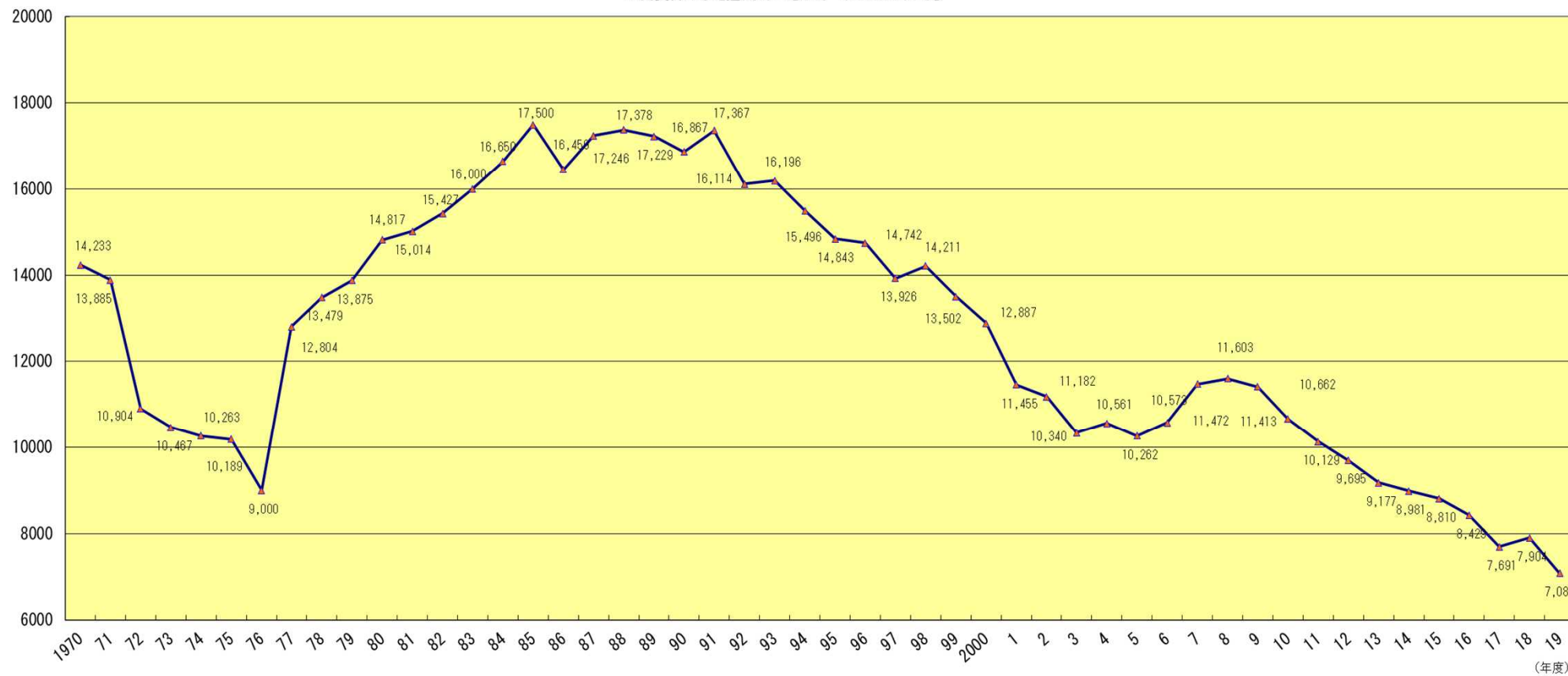
1. ノースライドを追求する潮流・中小組合（自交総連）
 1. 客離れなど考慮するとスライドは賃下げにつながる
 2. 運賃値上げがないことを理由に低額回答が続いた。ノースライドで賃上げは当然。
 3. いったんスライドして経営に入れたものは、がめつい経営者が賃上げに応じる可能性は低い。
 4. 劣悪なタクシー労働者の賃上げには、条件があれば、それを利用してたたかうのは当然。
2. ノースライドの闘いで自交総連は組織拡大実現
 1. 大手組合は、春闘で値上げ分を勝ち取れなかった。
 2. 運賃四原則の確立
 3. 各組合と東旅協による集団交渉で、相場を構築、各労使での闘い、労働条件改善に寄与した。
 4. 専従者を中心とした集団指導体制など体制強化も図った。併せて幹部活動家の育成のために学習の重視。
 5. 結果として、東京地連は9,000人から17,800人（共闘含め22,500人）へ拡大した。

東京地連の組合員数の推移

東京地連の組合員数の推移

(東京地連組合員数・人)

出所資料:東京地連「未来へむけて—不屈の60年より」



全自交分裂と孤立化政策

1. 全自交労連の分裂の本質と自交総連の結成

1. 分裂の本質

1. 産別運動の基本路線、労働組合の基本路線をめぐり、労資協調の潮流と階級潮流の間で対立（1974年分裂）
2. 運賃の位置づけは、公共料金として、運賃値上げに消極的あるいは反対。

2. 自交総連の前身・全国共闘会議のたたかい

1. 過去の政策闘争の総括 → 幹部闘争から大衆闘争へ転換
2. ヨーロッパ視察を経て「運賃4原則の確立」（1977年）で、積極的な対応に転換。
 1. 運賃については、申請原価、査定原価ともに公表すること。
 2. 運賃は、民主的構成と手続きによる公聴会、審議会等を開催し、社会的合意のもとに決めること。
 3. 運賃改定にあたっては、公共輸送を担う企業として、認可事項を遵守し、民主的経営を行うことを明確にすること。
 4. 運賃原価は安全輸送を前提とした社会的水準の労働条件を保障するものであること。

自交総連結成とノースライド闘争の展開

1. 具体的交通政策闘争

1. 聴聞会闘争（79年から個別申請となる＝独禁法に抵触）
2. 申請原価の公開（81年）
3. 査定原価の公開（84年）
4. 寄与率の公開・人件費寄与率の公開（84年）：東京運輸局は人件費寄与率、増収分の85%と公表
5. 当局の対応は、「法的根拠がない。前例がない。所得政策に手を貸すことになる」と拒否していた。

2. 大衆行動

1. 運賃四原則と具体的政策闘争を結合し、職場内外の大衆闘争の展開
2. 請願法に基づく大衆請願行動（第2執行部を配置し、運輸局へ車両請願行動）

—◆具体的なたたかいの概要—
(要求と政策および闘いの結合)

要 求	メダル の表裏	職場に根ざした ストライキを含 むたたかい	＝要求実現
政 策			

ノースライド闘争と事前協定

戦後の運賃改定内容の概要

年度	認可月日	実施月日	改定率 (%)	改定内容	制度等	産別統一闘争で獲得内容
戦後				大型車100円		
52(S27)		11/16		大型車100円、中型車80円、小型車70円、ルノー60円 中型車2km80円 500m20円 待5分20円(H・240円)		
63(S38)	12/25	S39・1/1	15.0	2Km 100円 450m 20円	東京特別区武三タクシー 待4分20円(H・300円)	東京オリンピック 全乗連方式 新営業収入÷(1+運賃改定率) =歩合給
65(S40)	/	/			特別区武三タクシー回送料金(無線)空車扱い(2K空転方式)	
70(S45)	1/09	3/15	22.5	2Km 130円 445m 20円	深夜・早朝割増新設 23時～5時2割増 時間併用3分30円(H・400円)	政府、行政官庁闘争、労働条件改善が値上げ条件、一斉監査 44方式実施 、統一交渉、ノースライド、退職金、労災
72(S47)	1/26	2/05	43.7	2Km 170円 435m 30円	待ち料金廃止、適用型にて迎車回送料新設(2K限度実車扱い) 深夜・早朝割増23時～5時2割増 時間併用2分30秒30円(H・720円)	2分の1方式、新営業収入÷(1+運賃改定率)×2分の1、固定給1万円アップ、2分の1スライド
73(S48)		2/1			1/17(法人)特別区武三地区無線タクシー2割増(深夜・早朝1割増)期限S49・1/31	
74(S49)	1/22	1/29	29.0	2Km 220円メーター表示額の1.29を乗じた額 石油パニックに対する緊急措置として暫定運賃認可		石油パニック、LPGカット、経営側全面スライド主張、年度別賃金
				2Km 280円	深夜・早朝割増23時～5時2割増	※全自交分裂大会、年度別賃金、特定政党支持

95 (H7)	2/21	3/18	9.4	2Km 650円 280m 80円	深夜・早朝割23時～5時3割増 時間併用1分40秒80円(H・2,880円) 無線車待料金0分55秒80円(H・5,760円) サービス指定予約料金 ●時間指定予約料金 (一般予約、早朝予約) ●ワゴン指定予約料金 1回400円 遠距離割引9千超1割引 産別闘争のなかで賃下げなしの 時間短縮と平成5年度実績の4% の賃上げの「乗務員の還元措置」 を関東運輸局が指示	92年度の運賃改定の社会的公約 608万円を、バブル崩壊減車要求 95春闘は、1年がかりの96年2月ま でかかり、現行賃金体系に2,000 円上積みで解決
97 (H9)	3/30	4/1	1.94	2Km 660円 275m 80円	深夜・早朝割23時～5時3割増 時間併用1分40秒80円(H・2,880円) 無線車待料金0分55秒80円(H・5,760円) サービス指定予約料金 ●時間指定予約料金 (一般予約、早朝予約) ●ワゴン指定予約料金 1回400円 遠距離割引9千超1割引	消費税率3%を5%に引き上げ 多重運賃
2007 (H19)	11/2	12/3	7.22	2Km 710円 288m 90 (普通車上限)	排気量2リットル以下 (普通車) 深夜・早朝割22時～5時2割増 時間併用1分45秒90円(普通車上限) 迎車料金基本的に300円で統一 遠距離割引9千超1割引	
2014 (H26)	2/28 (公示) ↓ 3/31	4/1	消費税率 嫁	2Km730円 276m 90円(普通車上限)	排気量2リットル以下 (普通車) 深夜・早朝割22時～5時2割増 時間併用1分45秒90円(普通車上限) 遠距離割引9千超1割引	消費税率5%→8%へ引き上げ

事前協定

1990年改定時の労政研との事前確認書

確 認 書

労政研と自交総連東京地連は、賃下げにならない時間短縮の実施、週46時間労働の標準営収で一般産業なみの年収に近づけることを目標としたタクシー運賃料金の改正にあたり、魅力ある業界を築き、将来の安定をはかり、タクシーサービスの一層の推進をめざすため、下記事項について確認する。

1. 今回の運賃料金改正による増収分については、全て、全従業員の賃金労働条件の改善に充当する。
2. 賃下げなしの労働時間短縮を実施する（すでに賃下げをともなう時間短縮を実施している場合は、その部分の賃金上積みを実施する）。

平成2年3月14日

労務政策研究会 会 長 宇留野 廣男

自交総連東京地連 委員長 中山 喜一郎

東旅協（案）：（経営側案）

（1990<平成2>年の運賃改定時の指示内容）

今回の運賃改定改定による増収分については、労働時間短縮にともなう経費増を含み労働条件の改善に充当いたします。

1992年改定時の事前団体協定

東京「労働7団体と東旅協の覚書」（1992（平成4）年3月9日付）

覚 書

社団法人東京乗用旅客自動車協会（以下東旅協）と東京のハイタク労働団体[全自交東京地連・自交総連東京地連・交通労連東京ハイタク労連・東京ハイタク中立労協・新運転東京地本・全中労東京・私鉄総連ハイタク東京協議会]（以下労働7団体）は、当面する運賃改定の実現と、それに伴う労働条件改善について以下のように合意したので、ここに協定する。

記

1. 東京におけるハイタクの人手不足と高齢化という構造的危機を打開するため適正運賃の確立（運賃改定）が必要であることの認識で両者は一致し、ともに努力してきた。
2. そして、今日、東旅協傘下各事業者は、運賃改定を申請し、この申請主旨を公表している。すなわち、その内容は、経営収支の改善を含み、週44時間への労働時間短縮の前倒し実施とタクシー労働者平均年収530万円を608万円と増額し、社会的格差是正を図るものとして17%～22.9%を申請したものである。
東旅協と労働7団体は、この申請を踏まえて運輸当局が早期かつ申請通りの認可を行うよう各々努力することとする。
3. 東旅協と労働7団体は、この運賃改定の暁には、公表される査定原価に基づき、次の事項の実現に合意する。
 - (1)運賃改定による労働条件改善原資（改定率に含まれる運転者人件費寄与度分）をそれぞれの賃金体系等の相違を踏まえ誠意をもって確実に還元することとする。
 - (2)週44時間への労働時間短縮の実現。この時短は休日増（勤務減）により実施することとする。

4. 各申請事業者は、本覚書を労使で協定するとともに、それが公表されている申請主旨と社会的公約を担保するものであることを確認する。

なお、労働7団体傘下以外の労働組合を有する会社及び労働組合のない会社については、東旅協がその主旨の実現に努力する。

5. 東旅協と労働7団体は、この運賃改定を機会に一層のサービス改善に努力し、利用者と世論の理解のもとにタクシーの免許制度、同一地域同一運賃制度、更には、適正運賃の充実、適正な需給調整が堅持されるように、ともに努力する。 以上

平成4(1992)年3月9日

[東旅協代表]

社団法人東京乗用旅客自動車協会
会 長 新 倉 尚

[労働側7団体代表]

全国自動車交通労働組合東京地方連合会

執行委員長 伊藤 運市

全国自動車交通労働組合総連合東京地方連合会

執行委員長 三平 英男

全国交通運輸労働組合総連合東京地方ハイヤー・タクシー労働組合総連合

執行委員長 石野 正夫

東京ハイタク中立労組協議会

議 長 菱木 宗平

新産別運転者労働組合東京地方本部

執行委員長 篠崎 庄平

全国中立労組政策推進会議東京ハイ・タク・観光バス労組協議会

議 長 大澤 敏男

私鉄総連ハイタク東京協議会

議 長 高橋 豊治

2007年運賃改定時の東旅協の団体間協定

確 認 書

東京乗用旅客自動車協会と全国自動車労働組合総連合東京地方連合会は、今回の上限運賃設定に係わる査定の考え方に則って、タクシー運賃・料金の改定後は、魅力ある業界と企業の将来安定を図り、タクシーサービスの一層の前進をめざすため、平成19年3月28日に出された国自旅第325号通達「タクシー事業における今般の運賃改定申請の審査等の取扱いについて」の趣旨に鑑み下記事項を確認する。

記

東京乗用旅客自動車協会は、タクシー運賃改定後、事業者団体として国自旅第325号通達を順守し運賃改定実施後に運転者の労働条件の善措置を講ずるよう努力する。

2007年9月25日

東京乗用旅客自動車協会
会 長 富田 昌孝

全国自動車交通労働組合総連合
東京地方連合会
執行委員長 飯沼 博
全都ハイタ自教労協
議 長 飯沼 博

事前担保協定あってこそそのノースライド

1. 団体間協定

1. 行政（運輸局）には、運賃改定にあたり「事前担保協定」の締結を条件とさせる。
2. 東京地連と労政研との担保方式としての協定締結。
3. 業界全体への波及効果 = 未組織労働者への拡張適用

2. 個別労使協定

1. 団体間協定に沿い、個別労使での協定締結。
2. 協定締結拒否する事業者へは、
 1. 当該労組はストライキを含めた闘争を組む。
 2. 東京地連は、支援行動を実施し、平準化を図る。
 3. 経営者の逃げを許さない（改定主旨は労働条件改善）
3. 東京の業界全体の相場（労働条件水準）の構築につなげる。

戦後産別闘争のまとめ①

- **産業別統一闘争は、職場労働者の賃金・労働条件や労働者の権利を守るため、同一産業(業種)の労働組合が産業別に結集し、統一してたたかうことである。ストライキは労働者の要求を実現するための闘争手段である。この闘争が本格的にとりくまれたのは、70年代の半ばに自交総連が結成されてからである。**
- ①ハイ・タク労働者の激しいたたかいは50年代(昭和30年前後)半ばからであった。その頃の産別組織(関東同盟)は、運動の経験も浅く、組織体制も全国と東京の組織を兼務し、専従者役員はわずか2~3名程度であった。神風タクシー追放のたたかいや、57年から始まった春闘など劣悪な労働条件改善のため果敢にたたかいに挑んだが、ストライキ戦術の行使は、各単組(産別加盟の企業内組合)の自主決定ということで戦闘的な組合が独自の判断で突入していた。**ストライキの時間帯も24時間、48時間、無期限などが一般的にとりくまれた。**
- 一方、ハイ・タク経営者は、前近代的な古い感覚をもつ人が多く、労働組合を敵視し、労働組合が結成されると中心人物を解雇したり、懐柔する策を講じた。また、不当労働行為による第二組合を結成させ、ストライキにたいしては暴力団や官憲を利用した組合破壊攻撃などをしかけてきた。このため少数組合に後退する組合、解散に追いこまれる組合も現れた。
- ②(今までのたたかいの総括から新しい闘争戦術):60年代以降は、産別全体の組合が統一してたたかえるストライキ戦術が強調され、**産別統一闘争として短時間のストライキ戦術がとりくまれるようになった。**

- 64(昭和39)年の戦後初めての運賃改定に際し、中小の多くの組合がノースライドの要求をかかげてたたかったが、**大手組合はスライドを認めてしまった。東京地連のとりくみが二分した。**
- この中小、大手組合の違いの弱点をつかれ、ノースライドで果敢にたたかったいくつかの組合が組織破壊攻撃を受けかなりの打撃を受けた。このことから、真の産業別の統一闘争を発展させるためには、要求の一致、政策の一致が不可欠であり、一致する要求にもとづくたたかひの広がりをつうじて、産業別統一闘争は発展し、要求も実現することを確認した。**(東京地連の機構改革で産別の役割と機能の強化)**
- ③東京地連の新たな運動構築の重点は、各経営に提出する産別統一要求を重視し、**運賃の見直しによるハイ・タク政策の新たな方針**をかかげ、集団交渉の実現、関東運輸局・労働基準局など当局にたいする要請行動を**産業別統一行動**としてとりくむことに置き、運動を発展させてきた。
- その結果、84年に運賃査定原価の公開、90年に査定原価のうち労働条件改善の寄与率を明らかにさせ、増収分はすべて労働条件改善に当てることを公表させた。
- 運賃値上げにともないノースライド実現の**統一行動**に多くの組合が参加し、ストライキには多い時で50数組合が参加した。
- ④産別組織が、産別統一要求・集団交渉・産別統一行動を通して、獲得した内容を、さらに単組でその獲得内容を裏打ちする闘争を具体的に繰り広げてきた。**産別組織の「役割と機能」**を発揮し、しっかりした**戦略性**をもち**(産別の旗)**運動を進めた。闘いにより要求を前進。
- ⑤労働組合運動のジंकスを覆して、組織を倍化。ハイ・タク労働運動の指導権を確立

産別闘争のまとめ②

- 産別統一要求と具体的政策をむすびつけ、産別・職場統一闘争（ストライキを含む）及び世論にアピールし、行政闘争を含む大衆運動で闘う路線を展開し、行政、業界を包囲し、運賃改定による賃金・労働条件改善の実現の原則を確立してきた。

なぜ産別労働組合が必要か？

1. 産別闘争とは

1. 職場労働者の賃金・労働条件や労働者の権利を守るため、同一産業(職種)の労働組合が産業別に結集し、統一して闘うことである。
2. 産別に結集せず、企業内に閉じこもっていれば、各個撃破され、周りよりも低い労働条件に落とし込まれる。
3. 各企業、組合の情報を共有することで、経営側の攻撃や主張を論破することが出来る。また、労働条件について業界の相場を作り上げることが出来る。
4. 結集して闘うことで、同一職種、同一賃金につなげる。
(タクシーは外に出ればどの会社においてもほぼ同一労働)
5. 経済要求だけではなく、タクシーセンターの民主化、「規制緩和反対闘争」「白タク合法化阻止闘争」、道交法闘争など政府、行政(運輸局、警視庁)などへの要求闘争。ならびに国会における制度政策闘争を展開。
6. 行政(運輸局・労働局・警視庁・東京都)は、いくら大きな組織であっても、1単組では交渉・要請を受けない。
7. 統一行動、統一ストライキなど足並みを揃えることで要求実現。