東洋交通労働組合
〒115－0051
東京都北区浮間5－4－51
TEL03（5970）9304
http//:www.toyo-kotsu-union.jp

躍進

東洋交通労働組合

発行/2025年3月23日
編集/教宣部

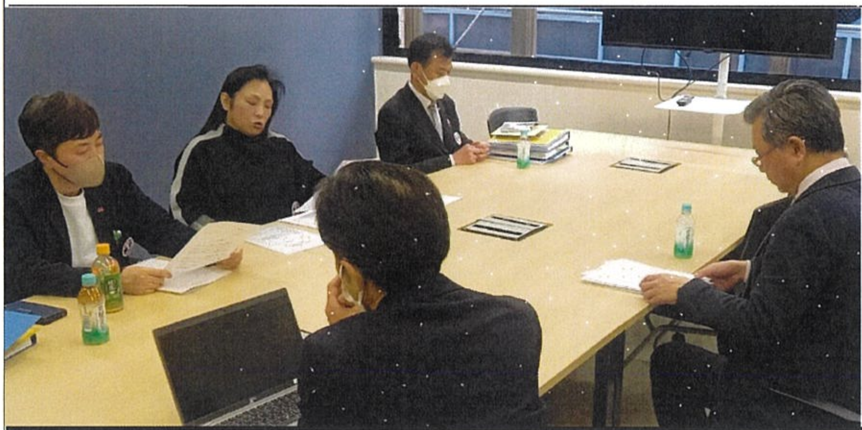
50－04号

2025春闘 「魅力ある産業」に向けて大幅な賃金改定を！！
ベースアップ・腰高の見直しを要求！団体交渉開始！

２０２５年２月２３日（日）、第１回中央委員会が開催し、明番集会やTUNAGに寄せられた意見の協議を行い「２０２５春闘要求」が決定しました。翌２月２４日に行われた労使協議会において「２０２５年春闘要求書」を経営側に手渡し団体交渉を開始。３月５日には第２回の交渉を行いました。経営側からは木塚所長、小野寺次長が出席、役員４名全員が出席しました。

今春闘では大幅な賃金改定を目指し、菊池委員長からは「基本給について、一度見直しを行い基本給の組み換えはしたものの、３０年前から基本給は変わっていない。どの産業もこの数年でベースアップをしている中、この業界だけがベースアップをしていない。この時代に見栄えの良い賃金にしなければ新しい人材を確保することも難しい。また、今回は残業の腰高についても減額変更を要求します。「残業すると損をする」というイメージを変えていきたい。せめて帰庫するための残業1時間に対しては経費をかけないなど、見直しを検討して頂きたい」と強く経営側に訴えました。その他、修理手当などの補償要求に追加項目となった「嘔吐された場合の補償」についても「日の丸自動車や荏原交通では嘔吐された場合、お客様に2万円を請求している。しかし日本交通はお客様からはいただかないという方針になっている。掃除にも時間を取られ、営業にも支障があるので修理手当と同様な補償をするべき」とし、現行の修理手当1時間３００円から一律1，０００円以上の（機器の故障や嘔吐も含む）要求をします。また、特別休暇（忌引きなど）の金額についても現在の特休は1日あたり8，０００となっているが、有給手当の方が手当が高くなるという理由で特休を使う人が少ない状況。絵に描いた餅にならないよう、有給手当と同額の補償を求める」と強く経営側に要求しました。

経営側からは「基本給を上げてしまうと売上が低い人達の賃金も上がってしまう。賃金についてはすぐに回答できるものではない」と慎重な姿勢を示しましたが「基本給の見直しや特休については「最低賃金を下回らないよう変更する必要がある。修理手当や嘔吐の補償について、どのくらいの件数があるのか調べてみないとわからないが、現行の修理手当の補償のパターンによって金額を倍にするなど、わかりづらい補償ではなく、一律で同額補償する方向で検討したい」と回答しました。



春闘バッチを着用し共に闘おう！

春闘期間は春闘バッチを着用し、組合員全員で春闘を闘っているという意思表示をしましょう！
春闘が妥結した際には回収をします。TUNAGでお知らせするまで着用していただくようご協力をお願いします。

第3回　団体交渉

２０２５年3月１２日に行われた第３回団体交渉では、経営側より「日本交通本体の賃金支払い率などと比較してみると、東洋の方が良い所もたくさんある。基本給を上げることで色々な部分の見直しも必要。基本給を変えない方が良いのではないか」とベースアップに対し否定的な見解を示しました。組合側は「今までの賃金計算も大切ではあるが、今春闘では基本給を必ず上げていただきたい。特別残業指定月（年間5回）を１１勤務にし、基本給は１２勤務と同じであればベースアップにはなる。さらに2公出になれば乗務員の賃上げに繋がる。公出併用も１１勤務2公出であれば選択しやすくもなる。１１勤務にすることで所定労働が減る分、賞与基準１９８万円の見直しは必要。また、日曜手当をなくし、基本給を上げるのはどうか？シフトも以前とは違い日曜出勤は平日と同じような扱いになっている。祝日だけ手当を残すのはどうか？」と提案しました。慎重な姿勢の経営側に対し、「やってみないとわからない。暫定的に1年間やってみて結果をみて判断してみては？基本給の見直しは近いうちに必ず行わなければならない。今春闘での回答を求めます」と強く訴えました。修理手当や嘔吐の補償については前向きな姿勢を示し、３００円は少ないので増額を検討していると回答。特別休暇（有給手当と同じ補償を要求）については前向きに検討。入社したばかりの有給手当が低い人の補償について組合側は下限を要求しましたが、「働いているわけではないから最低ラインを上げる必要性を感じない」との見解を示しました。その他「ニセ札」を受け取ってしまった場合の対応について協議を行い、やるべきことを乗務員がした場合は乗り逃げと同じ扱いにする方向を確認しました。

公共交通を守り雇用破壊を許さない「ライドシェア新法」絶対阻止！ハイタクフォーラム2025　3．7　総決起集会

「全力でライドシェア新法阻止のために闘う」集会宣言を採択

全自交労連、ハイタク部会、私鉄総連ハイタク協議会で組織する「ハイタクフォーラム」は２０２５年３月７日に御茶ノ水の全電通会館に約３００人が結集し、「２０２５総決起集会」を開催した。

集会には連合の清水事務局長、交通労連の慶島事務局長、立憲民主党の辻元清美代表代行、国民民主党の古川元久代表代行、全タク連から坂本克己最高顧問らが来賓出席。共に闘うことを表明しました。

ハイタクフォーラムの代表幹事で全自交労連中央執行委員長の溝上泰央氏は、最大の問題はライドシェア、白タク合法化を目論む勢力の動向。衆院の自民・公明与党の過半数割れで拙速な法整備は免れているものの、道路運送法第７８条の第２号、３号に基づく公共ライドシェア、日本型ライドシェアがスタートした。これは足りないタクシーの補完から始まったものの、当初の懸念通り、運行時間帯など徐々に広がりを見せている。看過できないのは大阪・関西万博に伴うライドシェア２４時間稼働の許可。大阪タクシー協会がタクシー不足はないと断言し、さらには他交通圏から応援を得るとの『なにわモデル』を公表した矢先の出来事であり、子これは業界の努力に大きく水を差すものだと非難しました。さらに6日の省庁要請で明らかになったように、国交省の回答は支離滅裂だった。回答になっていないことは十分に承知しているものの、それでもやらざるを得ないことがうかがえ、我々としては自分たちの手でハイタク業界を守っていかなければならないことを改めて痛感した。ハイタク労働者は社会に欠かせないエッセンシャルワーカーであることを社会に認知していかなければならないと訴えた。

交運労協は昨秋に実施した「タクシーとライドシェアに関する１０００名意識調査」を報告。慶島事務局長は「ライドシェア推進派はいまだに先進国で導入されていないのは日本だけなどとデマ宣伝をし、元凶はタクシーなどといわれなき攻撃をかけている」と指摘し、「調査ではライドシェアの法整備は慎重に検討すべきとの声が6割を占めた」と述べた。アンケートには「ライドシェアに対する認知度」や「海外におけるトラブル認知」の調査もあり、海外で起きているレイプ被害、誘拐・監禁、ストーカー行為などの訴訟が起きていること、ドライバーによる差別や乗車拒否、車椅子のお客様に過大な料金請求をしているなどの認知度は９５％以上の人が「知らなかった」と回答。また、タクシーサービスに対する満足度は「満足している」という回答が８７．８％あり、ライドシェア新法を阻止するためには、現場で働くドライバーがより良いサービスを提供し、利用者から「ライドシェアなど必要ない」と思っていただくことが重要だという調査結果となった。

集会アピールでは「この闘いに負けてはならない」とし、「ハイタク労働者の待遇を向上させ、地域公共交通と雇用を守り抜き、ライドシェアなど不要な状況を作り出そう。今こそ長年にわたったライドシェア問題にピリオドを打つ時だ。私たちは公共交通で働く者の使命と矜持を胸に、全力でライドシェア新法絶対阻止のために闘うことを決議する」と宣言し、全会一致で採択された。

「危険な白タクを合法化するライドシェア新法を絶対阻止！」
「雇用と安全を破壊するな！」
プラカードを一斉に掲げライドシェア反対をアピールしました

集会終了後、構成組織代表らは永田町の衆院第二議員会館で野党系のタクシー政策議員連盟、会長・辻元清美参院議員と意見交換を行い、各地の状況をヒヤリング。辻元会長は事務局長である森屋隆参院議員を通じて衆・参議員の国土交通委員会で日本型ライドシェアの全国実態調査の実施と、大阪・関西万博に伴うライドシェア２４時間運行について、運行を認めた経緯や根拠などを明らかにするよう求めることとした。

3．8国際女性デー　全国統一行動　中央集会
～社会を変える取り組みの加速へ～

2025年3月6日、有楽町よみうりホールにて連合・連合東京共済「3・8国際女性デー」の集会が行われた。日本のジェンダー平等指数は2023年度調査で146国中125位と低く、特に政治は責任あるポジション（意思決定ができる役割）に女性が圧倒的に少ない。集会では連合が「多様性を認め合う社会の実現に向けた取り組み」の提起、女性が会長を務めるUAゼンセンの永島氏は「他人を変えることは難しい。自分はいつでも変えられる」をテーマに基調講演を行った。また、太平洋セメント労働組合の好事例報告では、女性が働きやすい施設の整備（トイレ・シャワー室・休憩室）、制度面では育児・介護休暇に関する制度の拡充、長期的な能力の向上に向けた支援などの取り組みを報告した。