

# 全国交通運輸労働組合総連合 (交通労連)

書記長 佐々木 弘臣 氏



- ・人材確保と2024年問題への対応にむけて賃上げに取り組み、直近3年では高水準の妥結となったが、産業間格差の是正で課題が残った。
- ・適正な価格転嫁を進めるべく、荷主対策への協力を連合加盟の他産別にも要請。運賃の値上げ交渉に積極的な単組もみられた。

## 1. 2023春闘方針のポイント

—2023春闘方針のポイントや重点事項、それに込められた思いや背景についてお聞かせください。

春闘方針策定の頃の交通運輸産業をめぐる状況は、コロナ後の経済再建をめざして人流抑制を緩和・撤廃する方向に進んでおり、業界にとっては追い風であった。一方、感染再拡大への懸念も残り、期待と不安が入り混じるなかでの方針策定となった。

交通運輸産業におけるもっとも大きな課題は、慢性的な人材不足であり、長時間労働や賃金の低さなど厳しい労働環境というイメージが根強く、人材を十分に確保できないが続いている。さらに、2024年4月からはトラックドライバーの時間外労働の960時間上限規制と改正改善基準告示が適用され、労働時間が短くなることで輸送能力が不足する可能性が懸念されている(物流の2024年問題)<sup>1</sup>。人材確保の必要性に加え、この「2024年問題」を見据えた対応も重なったことで、これまでとは一線を画す春闘交渉となった。

また、今年は、物価高などを背景に、世の中全体として例年以上に高い水準での賃上げをめざす動きがあり、もともと他産業に比べて労働条件が低いなか、産業間賃金格差を拡大させないということも重要であった。

このような背景をふまえ、急激な物価上昇に伴う「実質的な年収の確保」、最低賃金の引き上げ、「人への投資」の観点から、交通労連の今春闘の柱は『社会情勢を考慮した賃金水準の回復』を基本として取り組んだ。「実質的な年収の確保」については、コロナ禍の3年間で企業の存続と雇用維持のため努力してきた組合員・社員にいかんにかという観点で方針を定めた。

## 2. 賃金・労働条件の改善

—要求のポイントや結果や経過に対する評価、今後に向けての課題についてお聞かせください。

### 1) 賃金

交通労連には4つの部会(①トラック、②軌道・バス、③ハイヤー・タクシー、④自動車学校・一般業種)があり、部会ごとに具体的な要求方針を定めている。①トラック

部会は、連合方針を上回る、現行所定内賃金5.5%程度(定昇相当分1.5%+賃上げ分4.0%)、合計平均13,700円の引き上げを要求した。一方、厳しい経営環境を背景に、②軌道・バス部会は3.7%程度(定昇相当分の1.70%+物価上昇分2.0%)、③ハイヤー・タクシー部会は4.28%程度(定昇分1.0%+生活向上分・物価上昇分・格差是正分3.28%)という要求方針とした。④自動車学校・一般業種部会は、賃金カーブ維持分4,500円にベア分を加えた9,000円+a(aは1%以上)を要求した。この「一般業種」には依然として厳しい状況が続く旅行業などが含まれる一方、コロナ禍で運転免許取得者が増加したことにより自動車学校の業績は好調だったこともあり、部会全体としては他と比べても高めの要求額となった。

中間まとめ(5月末)における妥結金額は、4部会の平均で5,658円であった。コロナ禍以降の直近3年間の実績と比較すると高水準となったものの、他産業ではさらに大幅な賃上げを獲得しており、産業間格差の是正という観点では課題が残った。

このほか、今次春闘で事務職の初任給の改善に取り組んだ加盟組合もみられた。現場のドライバーだけでなく事務職も他産業に比べて賃金が低い傾向にあり、土日や祝日も営業日であることに加えて年間休日数自体が少ないなど、若年層の人材確保にむけた労働条件の改善の必要性に労使の関心が高まっている。

### 2) 適正な価格転嫁

交通運輸産業では、価格転嫁の問題も深刻である。トラックにおいては、1990～2000年代の規制緩和で事業者数が急増し、運賃ダンピング等によって適正な運賃が収受できていない実態がある。加えて、トラック業界では取引先である荷主の立場が非常に強く、とくに価格交渉力の弱い中小零細企業の場合は、荷主に対して価格交渉を求めることすらできないケースも多くあり、より厳しい状況におかれている。2023年6月の貨物自動車運送事業法の改正で、2023年度末までの時限措置だった「荷主対策の深度化」「標準的な運賃の告示

制度」の期限が「当面の間」延長されることになったが、このような法的な枠組みも積極的に活用しつつ、取り組みを強化していく。

価格転嫁の問題とあわせて、荷待ち時間の短縮も大きな課題のひとつである。「トラック輸送状況の実態調査」(国土交通省、2021年)では、1運行あたりの荷待ち時間の平均が1時間を超えていることが報告されている。交通労連では、連合に加盟している他の産別組織へ理解を求めたり、連携を図ったりするなど、対策に向けての取り組みをおこなっている。

バスや鉄道においても「運賃改定」を行うことが労働条件の改善を実現するためには必要である。本来であれば、運賃を適切な時期にその都度見直すことで、燃料費や車両価格、安全面での投資も含めた労働条件の改善を図ってこなければならなかったが、利用者が減少傾向にある地方では、運賃の値上げに対する抵抗感も強く、運賃値上げに起因する利用者の逸走の懸念などから、これまでは労働組合も事業者側に運賃改定を強く求めて来なかったことは大きな反省点でもあると考えている。実際、路線バスにおいてはこれまで20年以上にわたって実質的な運賃値上げが行われていない地域も多くある。物価や燃料価格の高騰などを契機に運賃改定の動きが全国で進みつつあるが、この動きを労働条件の改善に確実につなげることが重要である。タクシーでも、全国的に運賃の見直しがおこなわれている。管轄する国土交通省では、運賃改定の効果検証にも力をいれることとしており、運賃改定分が適切に人件費に充てられているかどうかの検証も計画されている。このような経営チェックは労働組合の重要な役割のひとつであり、今後、労組の果たすべき役割もより増してくると思われる。

### 3. 雇用の維持・創出(女性活躍、多様な働き方の実現)

一春闘に関連する内容として、コロナ禍以降における雇用の維持・創出に関する取り組みについてお聞かせください。

日本の交通運輸産業では女性の従事者が少なく、例えばトラックのドライバーにおける女性の割合は3%にとどまっている(全日本トラック協会、2022年)。ドライバーの賃金体系の中身を見ると基本給のほかに歩合給制度を取り入れている事業者がまだ多くあり、相応の賃金を得るためには長時間労働にならざるを得ず、女性が就労するにあたっての障壁は大きかった。しかし、コロナ禍を契機に、多様な働き方を可能とするような施策が検討・実施されつつある。たとえば、配送トラックやタクシーなどの現場で、時給制や短時間勤務制度を導入したケースなどがある。また、バスの現場では、コロナ禍で団体旅行等が激減したことから、バスガイドからドライバーへの職種転換を可能にし、女性が引き続き活躍できる環境を整えている例もある。このほか、女性ドライ

バーのみのタクシー会社なども誕生している。このように、女性をはじめ多様な人びとがより働きやすい職場づくりを継続して進めることが、人材の確保はもとより交通運輸産業のさらなる成長・発展に寄与するのではないかと期待している。

### 4. 今後の展望・まとめ

一今後の中長期的な課題と2024春闘の構想および展望についてお聞かせください。

冒頭の課題で述べた、人材の確保、交通運輸産業の成長や産業間格差是正のためには、来年以降も継続的な賃上げが必要であることは言うまでもない。そのためには適正な価格転嫁の実現が不可欠であり、運賃の値上げの必要性などについて、荷主や消費者にも理解を求めていかなければならない。このような取り組みによって、効率的かつ安全な運行を実現し、ドライバーをはじめとする労働者の処遇改善へとつなげていく必要がある。

賃上げはもちろん重要である一方歩合給制の賃金体系のもとでは賃上げ自体のインパクトが大きいという問題もある。たとえばタクシーでは、一日の売り上げ額に応じて賃金が計算される賃金体系が多く、事業者で採用されており、これが長時間労働の一因とも言われている。安全に貨物や旅客を輸送するためにも、賃金制度の変更も含めて、ドライバーが健康的に働ける賃金制度・処遇の実現を求めていく。

加えて、政策・制度の実現についても春闘と両輪で推進している。交通運輸産業は法規制で比較的守られている一方、規制があることで柔軟性に欠けるという面もある。法律や制度の改定・改正を通じて組合員の処遇改善および産業の発展に寄与することも、産別の大きな存在意義であると考えており、今後も政府への働きかけなどを一層強化していく。

—— 注釈 ——

<sup>1</sup> 国の「持続可能な物流の実現に向けた検討会」では、2024年問題に対して何も対策を行わなかった場合、営業用トラックの輸送能力が2024年には14.2%、さらに2030年には34.1%不足する可能性がある試算している。

交通労連(全国交通運輸労働組合総連合): 1964年11月に「全交運同盟」と「全交労」が組織統合し、交通運輸業界で働く労働者が結集して誕生した産別別労働組合。加盟組合数は約420組合、組合員数は約45,000人。国民生活に欠かせない運輸、公共交通、道路・車に関係する業種を中心とした企業内の労働組合が加盟している。

佐々木 弘臣(ささき・ひろおみ)氏  
1999年一畑電気鉄道㈱入社。一畑電気労働組合書記長・執行委員長、交通労連島根県支部長、交通労連中国地方総支部執行委員長等を歴任。2019年9月に交通労連書記長に就任、現在に至る。

(インタビュー日 2023年7月5日)