

主な記事
2面:特集「タクシーと運賃改定」
3面:緑ナンバーで名義貸し? 増殖する都市型ハイヤー

全自交しんぶん

第1263号
8月25日

(有料制1087号)
2025年/令和7年

THE ZENJIKO
全自交しんぶん
発行=全国自動車交通労働組合連合会
〒151-0051 東京都渋谷区千駄ヶ谷3丁目7番9号
電話=03東京(3408)0875
FAX=03東京(3497)0107
zenjiko-roren@zenjiko.or.jp
発行責任者=野尻 雅人
原則毎月15日発行(月1回)
……購読料 1ヵ月 70円……

戦後80年 平和の誓い



立憲民主党を代表し、不戦の誓いを読み上げた近藤昭一衆議院議員

繰り返さぬ加害と被害

80年目の終戦記念日の8月15日、千島ヶ淵戦没者墓苑で、平和フォーラムが主催する「戦争犠牲者追悼、平和を誓う8・15集会」が開かれました。全自交労連も献花を行い、全ての戦争犠牲者に対し、不戦の誓いを新たにしました。

総力戦となった太平洋戦争では、徴用された船員(商船や漁船)の約43%、6万3311人が命を落しました。これは軍人・軍属の死亡率約20%をはるかに上回ります。戦争で亡くなるのは兵士だけではありません。

原水爆禁止世界大会 核と人類は共存できない



上 広島大会・開会総会
下 長崎大会・閉会総会

被爆80周年の節目となる原水爆禁止世界大会が、福島・広島・長崎の各地で開催されました。全自交東京地連より広島と長崎に合計9名が参加

したほか、全自交長崎県タクシー労働組合が運営側の一員として、長崎大会の成功をサポートしました。

被爆地を訪れた参加者は、核兵器のもたらした被害と脅威について実感を深め、すべての核被害者とすべての戦争被害者へと黙とうをさげ、再び過ちを繰り返さない決意を新たにしています。

各国より、核廃絶・核軍縮に取り組む方々をゲストとして招いてシンポジウムを開き、世界から核兵器をなくす為の具体的道筋を議論しました。

広島大会には日交労働組合より星元陽副委員長ら3名、帝都自動車交通労働組合より玉川慎副委員長ら2名が参加。長崎大会には、日交より溝上泰史委員長ら2名、帝都自交労組より鈴木剛生書記次長ら2名が参加しました。

2025年度 最低賃金額				
ランク	都道府県	時間額	引上額	発効日
A	東京	1226	63	10月3日
	神奈川	1225	63	10月4日
B	兵庫	1116	64	10月4日
	栃木	1068	64	10月1日
	長野	1061	63	10月3日
	石川	1054	70	10月8日
	福井	1053	69	10月8日
	新潟	1050	65	10月2日
	宮城	1038	65	10月4日
C	鳥取	1030	73	10月4日

※8月12日時点で決定済の地域のみ掲載

最低賃金を1500円の水準まで上げることは与野党で一致した公約であり、少なくとも数年間は大幅な引き上げが続く見込みです。

タクシー産業をはじめとする中小企業からは「最賃の支払いが困難」という声も多くなっていますが、日本の賃金は先進国の中で最低水準であり、さらには国内の物価高

今年も大幅に最低賃金が上がります。中央最低賃金審議会は8月4日、全国加重平均で63円の目安額を決定。8月終盤にかけ各地の最低賃金が決まりますが、すでに10都県は確定しました(左表)。タクシー業界は賃金向上のため、全国で再度の運賃改定に取り組んでいます。

▽2面に特集

最低賃金を1500円の水準まで上げることは与野党で一致した公約であり、少なくとも数年間は大幅な引き上げが続く見込みです。

タクシーは全国で運賃改定

最賃63円超アツプス

最低賃金を1500円の水準まで上げることは与野党で一致した公約であり、少なくとも数年間は大幅な引き上げが続く見込みです。

最低賃金を1500円の水準まで上げることは与野党で一致した公約であり、少なくとも数年間は大幅な引き上げが続く見込みです。

持続的に賃上げができる環境を整えるしかありません。また地域間の賃金格差を縮めることも重要な課題です。

下の表は中央審議会の目安額、上の表は実際に地方最低賃金審議会で決まった都道府県ごとの最賃額ですが、双方を見比べると、元々の最賃額が低いB・Cランクの地域では目安を上回る傾向が顕著になっています。昨年は徳島で目安より34円も高い最賃が決まった例もありました。

中央最低賃金審議会の示した目安額

ランク	引上額	都道府県
A	63円	埼玉、千葉、東京、神奈川、愛知、大阪
B	63円	北海道、宮城、福島、茨城、栃木、群馬、新潟、富山、石川、福井、山梨、長野、岐阜、静岡、三重、滋賀、京都、兵庫、奈良、和歌山、島根、岡山、広島、山口、徳島、香川、愛媛、福岡
C	64円	青森、岩手、山形、秋田、高知、鳥取、佐賀、熊本、宮崎、鹿児島、沖縄

第83回大会は横浜

全自交労連第83回定期大会(神奈川大会)

《日時》

1日目 2025年10月20日

午後1時開始

2日目 2025年10月21日

午前9時半開始

※両日とも受付は開始30分前)

《会場》

横浜市市民文化会館「関内ホール」

地下1階・小ホール

横浜市横浜市中区住吉町4-42-1

青ナンバー

熊本で豪雨による甚大な被害が発生している▽本稿を執筆している8月13日時点では、全自交

K・T

直近の運賃改定情報 (2025年4月～8月12日)

運輸局	運賃ブロック	日付	状況	運輸局	運賃ブロック	日付	状況	
北海道	旭川地区	5月21日	申請開始	中部	名古屋地区	4月30日	必要と判定し改定率審査中	
	函館A地区	7月4日	必要と判定し改定率審査中		尾張・三河地区	5月19日	必要と判定し改定率審査中	
	帯広地区	7月4日	必要と判定し改定率審査中		伊豆地区	5月26日	必要と判定し改定率審査中	
	室蘭地区	7月18日	申請開始		静岡地区	5月26日	必要と判定し改定率審査中	
	札幌・小樽地区	7月29日	必要と判定し改定率審査中		岐阜地区	7月16日	申請率5割を突破し、要否判定中	
	釧路地区	8月6日	申請開始		三重地区	8月4日	申請率5割を突破し、要否判定中	
東北	岩手B地区	4月11日	必要と判定し改定率審査中	信北越陸	新潟地区	6月26日	必要と判定し改定率審査中 ※旧新潟A地区と旧新潟B地区で個別に改定率を審査	
	福島地区	4月16日	新運賃実施 改定率10.77% ＜普通車・上限運賃＞ 初乗り 1km580円 ⇒ 1km700円 爾後 248m90円 ⇒ 260m100円	近畿	滋賀地区	4月21日	必要と判定し改定率審査中	
	仙台地区	7月7日	申請率5割を突破し、要否判定中 ※迎車料金1回100円の新設も申請。		大阪地区	5月1日	必要と判定し改定率審査中	
	岩手A地区	8月6日	新運賃実施 改定率13.9% ＜普通車・上限運賃＞ 初乗り 1km600円 ⇒ 1km700円 爾後 298m100円 ⇒ 266m100円		神戸地区	6月16日	必要と判定し改定率審査中	
東京 島しょ地区	6月12日	必要と判定し改定率審査中	兵庫地区		7月15日	申請開始		
関東	相模・鎌倉地区	7月9日	申請率5割を突破し、要否判定中	中国	京都市域	8月6日	新運賃実施 改定率8.72% ＜普通車・上限運賃＞ 初乗り 1km500円 ⇒ 900m500円 爾後 279m100円 ⇒ 255m100円	
	京浜地区	7月14日	申請率5割を突破し、要否判定中		四国	岡山地区	6月18日	必要と判定し改定率審査中
	千葉地区	7月17日	申請率5割を突破し、要否判定中			広島市域地区	6月18日	必要と判定し改定率審査中
	特別区・武三地区	7月22日	申請率5割を突破し、要否判定中			広島地区	6月18日	必要と判定し改定率審査中
	群馬地区	7月24日	申請率5割を突破し、要否判定中	山口地区		7月15日	申請開始	
	埼玉南部地区	7月24日	申請率5割を突破し、要否判定中	九州	愛媛地区	7月22日	必要と判定し改定率審査中	
	埼玉北部地区	7月25日	申請率5割を突破し、要否判定中		香川	8月5日	申請開始	
	多摩地区	7月25日	申請率5割を突破し、要否判定中				新運賃実施 改定率11.15% ＜普通車・上限運賃＞ 初乗り 1.6km770円⇒ 1.6km860円 爾後 280m80円 ⇒ 253m80円	

《運賃改定の流れ》

タクシー会社が申請（要請） → 申請率5割突破（期限は3ヵ月） → 運輸局が必要と判定 → 運輸局が改定率を審査し、運賃幅を公示 → 実施

※人口100万人以上の都市を含む場合は、消費者庁との協議も必要。さらに東京特別区・武三地区だけは閣議決定が必要となる。

※表に記載の日付は運輸局の発表日

日本のタクシーの歴史は、今年で113年。いつの時代のタクシー乗務員も、その時々の『運賃制度』に生活を左右されてきました。

2022年から24年にかけて、全国でタクシー運賃改定が実現しましたが、今年に入り再度の運賃改定の機運が高まっています（左表）。この流れが軌道に乗れば、かつて「2年ローテーション」と呼ばれた定期的な運賃改定の時代が再来することになります。

最低賃金も物価も上昇し続ける中、ハイタク労働者の待遇を確保するため、運賃改定や迎車料金を後押しし、同時に、労働者への適正な分配を求めています。

タクシーの歴史は、運賃の歴史であり、同時に運転者の地位と待遇をめぐる歴史にほかなりません。

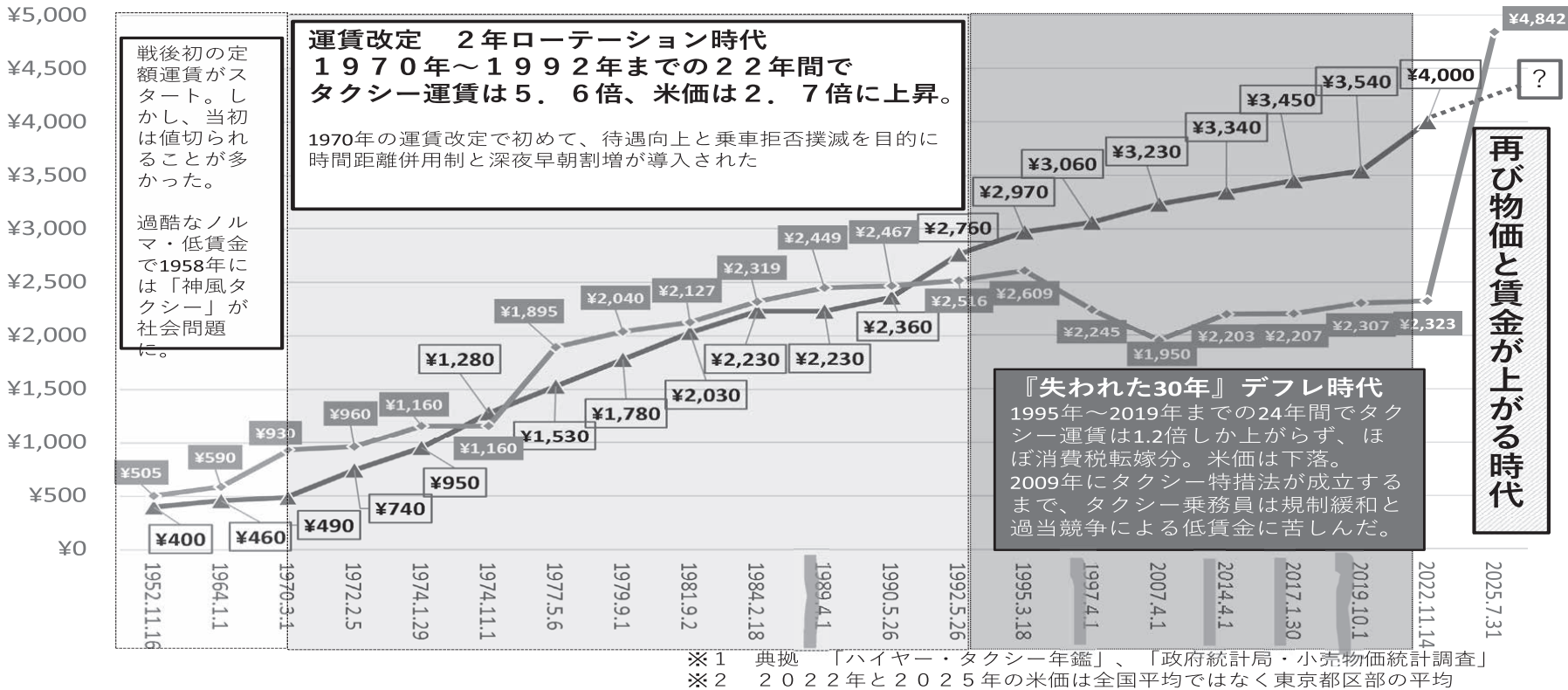
迎車料金 関連情報

- ①仙台地区 7月
「仙台タクシー」が新規に1回100円の迎車料金を申請。東北地方は「迎車料金ゼロ」が長年にわたり全県で続いていたため、他県への波及が期待される。
- ②京都市域 7月
大手「ヤサカグループ」や「京都相互タクシー」が迎車料金を1回200円から300円に値上げ申請。
- ③姫路地区 7月
これまで迎車無料だったが、1回100円の迎車料金の新設を申請。

1989、1997、2014、2019は、消費税の転嫁で、値上げではない。また2017年は増収率ゼロの組み換え

タクシーの運賃と物価の推移

▲ 東京特別区 タクシー10km乗車時の運賃 ↔ 米5kgの小売価格(全国平均) ともに税込価格



神戸相互タクシー労働組合
安尾副委員長への不当解雇撤回を求める地位確認等請求裁判



全国自動車交通労働組合兵庫地方連合会
神戸相互タクシー労働組合

不当解雇撤回裁判を応援しよう！

パンフレット
販売開始！

一冊500円（送料別、一冊より注文可）
収益は全て裁判費用に充当します。

ご注文
問い合わせ
はこちらへ

全自交兵庫地方連合会 神戸相互タクシー労働組合

メール：kobesogo25252@yahoo.co.jp
電話：078-441-4380 FAX：078-441-9781

訴状全文掲載。
神戸相互タクシー
労組への不当な攻撃を学び、仲間を
応援しよう！

戦前・戦後のタクシーと運賃



昭和2年、東京で走り始めた市内均一1円の「円タク」。当時は助手席に助手が乗るツーマン運行。助手は修理や客引き役を務めた。

▽1907年(明治40年) 以上とも言われた。タクシの誕生前後、大工さんの1日の手間賃が1円の時代に、日本最初の「運転手付貸し自動車」の料金は1時間7円と超高額。

▽1912年(大正元年) 山手線1区間が5銭の時代、東京で日本初のタクシが誕生。メーター料金は初乗り1.6キロ60銭、加算0.8キロ10銭、待ち料金5分10銭と、高額。大卒の初任給15円に比べ、タクシ運転者はチップ込み月収100円以上の高給取りで「銀行の支店長」業界待望のメーター運賃が復活。初乗り2キロ30銭など。

▽1938年(昭和13年) 一方で戦時統制も進み、ガソリンの配給切符制や流し禁止などの規制もかかった。

▽1952年(昭和27年) 戦後初の運賃改定。初乗り2キロ100円など車種による3段階。しかし次の運賃改定までは12年間もの期間が生じ、その間、低賃金に苦しみ、過酷なノルマに追われた乗務員の無謀運転は「神風タクシ」と呼ばれ、社会問題となった。当時のタクシ経営者による「運転手なんてゲタだよ。ハナオが切れたらすげええより、新しいのを買った方が安上がり」という言葉は当時の状況をよく表している。

▽1970年(昭和45年) 乗車拒否の多発などを背景



ハイタク労働者の待遇改善闘争は、戦後に労働組合を通じて本格化。1959年には、東京のタクシ会社「メトロ交通」の賃上げ闘争(378日スト)で、大阪本社と直接交渉するため81台のタクシが東京からデモ走行し大阪城で集会を開いた。

▽1990年代初頭、2000年代 バブル崩壊と規制緩和の波のなか、下限割れ運賃、ワシンコイン、5.5遠割などタクシの安売り競争が激化。タクシ運転者はワーキングプアの代名詞となる。

▽2005年(平成17年) 全自交労連は、ダンピング運賃を認可した国の責任を追及する国家賠償請求訴訟、通称「全自交裁判」を提訴。タクシの低賃金を社会問題として世論に訴え、再規制への流れをつくった。

▽2007年(平成19年) イタク協会は、運賃改定に当たり「労働条件改善分を確実に還元する」内容で労使の団体協定を締結した。

▽2014年(平成26年) 改正タク特措法で公定幅運賃制度がスタート。下限割れのダンピング運賃が違法となる。

▽2022年(令和4年) 10数年ぶりの運賃改定ラッシュ。25年までに全国全地域で運賃改定が取り組まれた。

▽2025年(令和7年) 再度の運賃改定。2年ローテーション時代の再来なるか。

増殖する「都市型ハイヤー」

都内で6千台にせまる

一般市民の告発

いま、緑ナンバーの『都市型ハイヤー』による、名義貸し疑惑や二種免許不保持者の乗務疑惑など、不適正営業の疑いが大きな問題となっています。

先日、全自交労連本部には大阪市阿倍野区在住の一般市民の女性より一件の相談の電話が寄せられました。女性の自宅周辺は、民泊の特区に指定されており「朝も夜も、家の前の道にハイヤーが出入りし、長時間停車して、歩行者も自転車も出

「都市型ハイヤー」は、改正タクシ特措法の台数規制の枠外となっており、自由に新規許可や増殖ができるため、ここ数年で事業者数も台数も急増。外国人観光客の多い都市部では、このような『都市型ハイヤー』の怪しい運行実態が問題となっています。

業界紙の報道によれば、関東運輸局の管内では、今年3月末現在、415社の6823台が都市型ハイヤーの営業許可を得ており、わずか1年の間に82社1921台もの増加を記録。415社6823台のうち268社5612台が東京特別区・武三に集中しています。また大阪府でも66社901台の都市型ハイヤーが存在するようです。

都市型ハイヤーとは？

都内で新規許可を受けた事例の中には、事業所の所在地がアパートの一室となっている例もあり、適正な事業運営を行っているのか疑念を持たざるを得ません。

そもそも、なぜ「都市型ハイヤー」は台数規制の対象外なのか。この起りには2014年、改正タクシ特措法が施行された当時にかかわります。当時のルールでは、全てのハイヤーはタクシと違つて台数規制の対象外となっていました。しかし、配車アプリを通じて、まるでタクシのようにハイヤーを配車するサービスが登場していたことから、規制の抜け穴となることが懸念されたのです。そこで、1日以上の

一刻も早く再規制を

本来、違法・不適正な営業を取り締まるのは行政の役割です。しかし、雨後のタケノコのように増える都市型ハイヤーの事業者数に比して、運輸支局の監査人員は全く不足しており、実態解明すらままならない状況にあります。また純然たる白タクとは異なり、緑ナンバーを付けている以上、警察が取り締まることが困難です。

全自交労連のハイヤー部会は以前から都市型ハイヤーの実態解明と規制強化を求めてきましたが、さらに強く再規制を求め、ハイヤー・タクシは人の命を乗せて走る仕事です。経営者が日本人であれ外国人であれ、適正に法令を守った運行を求め、乗客の命と安全を守っていかねばなりません。

こくみん共済 NEWS
coop

みんなが育てた 安心のネットワーク それが「こくみん共済 coop」です

戦後まもないころ。ひとたび火災が起きると生活が崩壊する時代。

そこで職場の仲間たちが少しずつお金を出し合い、

お互いをたすけあう火災共済をつくったことが、

こくみん共済 coop のはじまりです。

その後、共済の種類を増やし、さまざまな社会課題に向き合いながら、

生活協同組合として組合員の皆さんと活動を広げてきました。

今では加入件数2,907万件、

1年間にお支払いした共済金は3,255億円と

大きなたすけあいの輪に発展しています。

※2024年5月末現在

たすけあいの輪をむすぶ

こくみん共済 〈全労済〉

全国労働者共済生活協同組合連合会

coop

「こくみん共済 coop」は営利を目的としない保障の生協として共済事業を営み、相互扶助の精神にもとづき、組合員の皆さまの安心とゆとりある暮らしに貢献することを目的としています。この趣旨に賛同いただき、出資金を払い込んで居住地または勤務地の共済生協の組合員となることで各種共済制度をご利用いただけます。



公式キャラクター ピットくん