

## 2 6 春闘職場討議案(案)

2025年12月2日  
私鉄総連中央執行委員会

### 1 情勢の特徴と課題

#### 1. 私たちを取り巻く情勢と課題

##### (1) 世界経済

国際通貨基金(IMF)「世界経済見通し(2025年10月)」によると、世界経済は、「新しい政策措置によって再形成された環境に適応している。極端な高関税の一部は、その後の協定と修正によって緩和された。しかし全体的な情勢は依然として不安定である」としています。成長率予測についても、「2024年の3.3%から2025年は3.2%、2026年は3.1%に鈍化する見通し」としており、トランプ関税による世界経済への影響がうかがわれます。

内閣府「月例経済報告(令和7年10月)」によると、「世界の景気は、持ち直しが緩やかになっており、一部の地域において足踏みがみられるほか、関税率引上げに伴う駆け込み需要の反動の影響や不透明感がみられる。先行きについては、通商政策による影響の広がりから、持ち直しの動きが弱まる可能性がある。また、今後の通商政策など米国の政策動向による影響等による下振れリスクや金融資本市場の変動の影響等に留意する必要がある」としています。

アメリカでは「景気の拡大が緩やかとなる中、関税率引上げに伴う駆け込み需要の反動の影響や不透明感がみられる」としており、ヨーロッパでは「景気は持ち直しのテンポが緩やかになっている」、中国では「各種政策の効果がみられるものの、景気は足踏み状態となっている」としています。先行きについては、全ての地域で共通して通商問題による物価や消費への影響を留意点としています。

##### (2) 日本経済

内閣府「月例経済報告(令和7年10月)」によると、「景気は、米国の通商政策による影響が自動車産業を中心にみられるものの、緩やかに回復している」としています。先行きについては、「雇用・所得環境の改善や各種政策の効果

#### 10月の月例経済報告

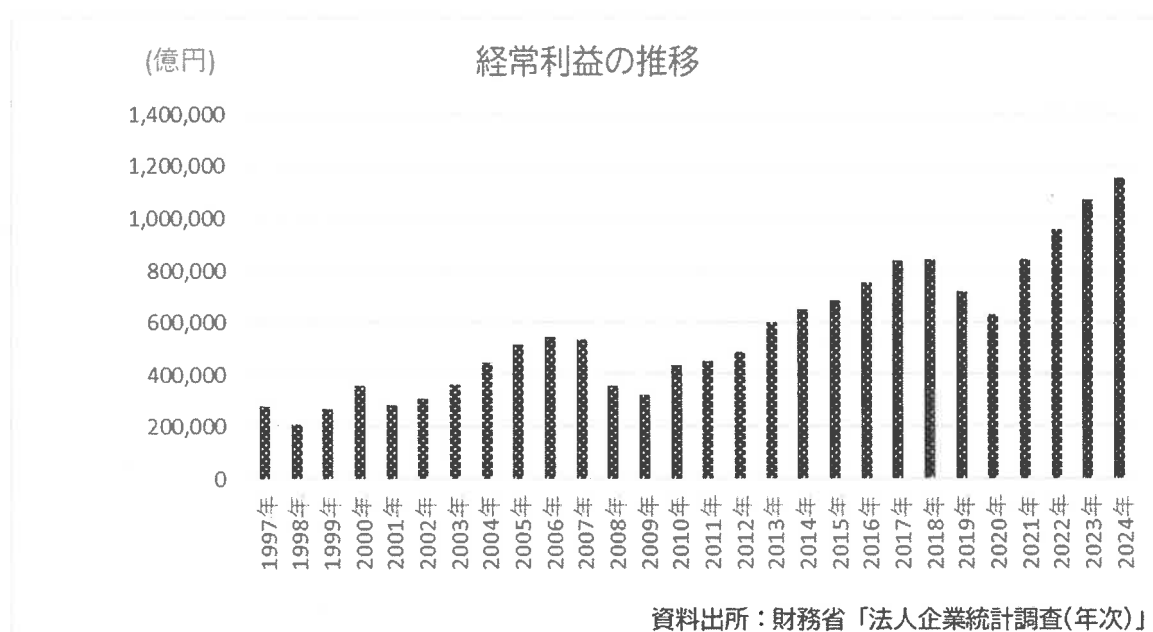
|                                        |                                           |   |
|----------------------------------------|-------------------------------------------|---|
| 景気判断                                   | 米国の通商政策による影響が自動車産業を中心にみられるものの、緩やかに回復している。 | ⇒ |
| 海外経済                                   | 持ち直しが緩やか                                  | ⇒ |
| 個人消費                                   | 持ち直しの動きがみられる                              | ⇒ |
| 設備投資                                   | 緩やかに持ち直している                               | ⇒ |
| 輸出                                     | おおむね横ばいとなっている                             | ⇒ |
| 輸入                                     | 持ち直しの動きがみられる                              | ⇒ |
| 生産                                     | 横ばいとなっている                                 | ⇒ |
| ↑ 上方修正    ⇨ 据え置き    ↓ 下方修正 (矢印は前月との変化) |                                           |   |

資料出所：内閣府「月例経済報告」

が緩やかな回復を支えることが期待されるが、米国の通商政策の影響による景気の下振れリスクには留意が必要である。加えて、物価上昇の継続が消費者マインドの下振れ等を通じて個人消費に及ぼす影響なども、我が国の景気を下押しするリスクとなっている」としています。個人消費については、「持ち直しの動きがみられる」とし、企業収益は、「米国の通商政策による影響が自動車産業を中心にみられる中で、改善に足踏みがみられる」、業況判断は、「おおむね横ばいとなっている」としています。

### (3) 企業業績

財務省「法人企業統計調査(令和6年度)」によると、経常利益(金融業、保険業を除く)は全産業で114兆7288億円(対前年度比7.5%増)となり、業種別で見ると、運輸業・郵便業は4兆7902億円(同10.3%増)となりました。設備投資額は、全産業で55兆5159億円(同7.9%増)、運輸業・郵便業は5兆4367億円(同17.8%増)となりました。また、利益剰余金は全産業で637兆5316億円(同6.1%増)、そのうち非製造業は412兆8778億円(同7.0%増)となりました。



#### (4) 生活と物価

帝国データバンク『食品主要 195 社』価格改定動向調査(2025 年 10 月)」によると、「2025 年通年の値上げは、12 月までの公表分で累計 2 万 381 品目となった。前年の実績(1 万 2520 品目)を 62.8%上回り、2023 年(3 万 2396 品目)以来、2 年ぶりに 2 万品目を超えた」としています。また、値上げ要因としては、「原材料の価格高騰に加え、光熱費の上昇による生産コスト増」など複数の要素が重なったとしています。

値上げ要因の推移(品目数ベース)

|       | 2025年         |       | 2024年 |  |
|-------|---------------|-------|-------|--|
|       | 1-12月         |       | 1-12月 |  |
| 値上げ要因 | 原材料高          | 96.1% | 92.2% |  |
|       | エネルギー         | 64.3% | 60.6% |  |
|       | 包装・資材         | 62.9% | 68.5% |  |
|       | 物流費           | 78.8% | 68.1% |  |
|       | 円安<br>(為替の変動) | 12.4% | 28.1% |  |
|       | 人件費           | 50.2% | 26.5% |  |

(注)値上げ要因には一部重複を含む

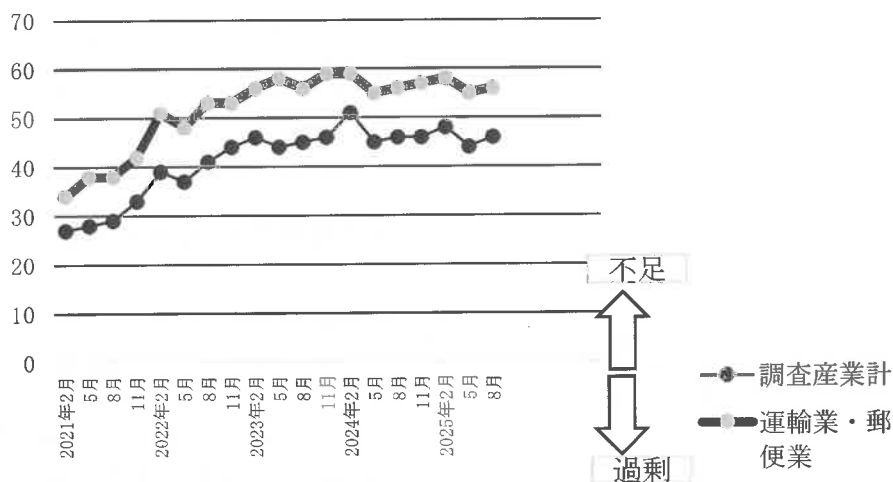
資料出所：帝国データバンク「食品主要195社価格改定動向調査」

#### (5) 雇用情勢

総務省「労働力調査(2025 年 9 月)」によると、完全失業率(季節調整値)は 2.6%(前月比増減なし)。完全失業者数は 184 万人(同 11 万人増)で、2 カ月連続の増加となりました。

厚生労働省「一般職業紹介状況(令和 7 年 9 月分)」によると、有効求人倍率(季節調整値)は 1.20 倍となり、前月比同水準となりました。正社員有効求人倍率(季節調整値)は 1.00 倍で、こちらも前月と同水準となっています。また、同「令和 6 年雇用動向調査」によると、「運輸業・郵便業」の一般労働者の入職者数は 22 万 2300 人、離職者数は 22 万 6200 人となりました。産業内の入職者数と離職者数が前回の調査同様、ほぼ同じ数字となり、人材が入ってきたとしても同様の人数が離職しているという状況は変わらず、要員不足は解消されていないと言えます。

産業別労働者の過不足判断DI(不足-過剰)の推移



資料出所：厚生労働省「労働経済動向調査」

同「労働経済動向調査(令和 7 年 8 月)」では、正社員等労働者の過不足状況(労働者過不足判断 DI)について、調査産業計で 46 ポイントとなっています。「建設業」59 ポイント、「情報通信業」57 ポイント、「運輸業・郵便業」56 ポイント、「医療・福祉」54 ポイントなどの産業が引き続き人手不足感の高い状況です。

同「労働経済動向調査(令和 7 年 8 月)」では、正社員等労働者の過不足状況(労働者過不足判断 DI)について、調査産業計で 46 ポイントとなっています。「建設業」59 ポイント、「情報通信業」57 ポイント、「運輸業・郵便業」56 ポイント、「医療・福祉」54 ポイントなどの産業が引き続き人手不足感の高い状況です。

## (6)労働実態

厚生労働省「令和7年賃金引上げ等の実態に関する調査」によると、賃金の改定の実施状況は「運輸業・郵便業」で「賃金の改定を実施した又は予定している」企業のうち、「1人平均賃金を引き上げる・引き上げた企業」は85.7%(昨年比11.3%増)、「賃金の改定を実施しない」企業は5.6%(同6.1%減)と昨年よりさらに状況は改善されてきています。

同「毎月勤労統計調査(令和7年8月確報)」によると、一般労働者の現金給与総額は、調査産業計で385,548円(前年同月比1.8%増)、「運輸業・郵便業」は375,808円(同0.7%増)となっています。実質賃金指数は82.5(同1.4ポイント減)(令和2年平均を100とする)となりました。

また、同調査によると、一般労働者の月間総実労働時間は調査産業計で152.4時間(前年同月比2.2%減)、「運輸業・郵便業」は171.2時間(同1.1%減)と、減少幅が全産業内で最も少なく、労働時間の長さは全産業内で2番目となりました。年間の数字で比較した場合、同調査(令和6年分結果確報)によると、常用労働者1人平均年間の総実労働時間は1,643時間(前年比7時間増)、所定内労働時間は1,523時間(同7時間増)、所定外労働時間は120時間(同増減なし)となっています。私鉄総連「2024年度労働時間等実態調査」では、全職種の年間総実労働時間の単純平均が2,177時間(前年度比19時間増)、所定内労働時間は1,992時間(同4時間減)、時間外労働時間は318時間(同33時間増)という結果になりました。他産業と比較すると、長時間労働の常態化はもとより、時間外労働時間の差が顕著となっています。

### 2024年度年間総実労働時間等の比較

単位：時間

|        | 年間総実労働時間 | 所定内労働時間  | 時間外労働時間 |
|--------|----------|----------|---------|
| 全産業    | 1, 6 4 3 | 1, 5 2 3 | 1 2 0   |
| 運輸・郵便業 | 1, 9 9 0 | 1, 7 2 8 | 2 6 0   |

資料出所：厚生労働省「毎月勤労統計調査」をもとに私鉄総連で算出  
※毎月勤労統計調査の各月間平均値を12倍し、小数点以下第1位を四捨五入

|            |         | 年間総実労働時間 | 所定内労働時間  | 時間外労働時間 |
|------------|---------|----------|----------|---------|
| 私鉄総連<br>全体 |         | 2, 1 7 7 | 1, 9 9 2 | 3 1 8   |
|            | 鉄軌運転士   | 2, 1 4 6 | 1, 9 7 0 | 3 3 5   |
|            | 鉄軌駅務員   | 2, 1 8 4 | 1, 9 8 6 | 3 5 3   |
|            | 乗合バス運転士 | 2, 3 3 1 | 2, 0 1 9 | 4 3 2   |
|            | 貸切バス運転士 | 2, 2 5 8 | 2, 0 1 4 | 3 5 4   |
|            | 現業日勤    | 2, 1 0 5 | 1, 9 8 2 | 2 5 1   |
|            | 本社事務    | 2, 0 3 6 | 1, 9 8 0 | 1 8 0   |

資料出所：私鉄総連「2024年度労働時間等実態調査」

## (7) 社会インフラ関連職の実態

厚生労働省「令和7年版労働経済の分析(労働経済白書)」では、私たちの働く産業が「社会インフラ関連職」の3グループのうち、保安・運輸・建設グループに定義され、「社会インフラに関連する分野において、労働力需要に見合った労働力を確保できない場合、生活に直結するサービス提供が困難となり、生活の質が低下し、経済活動に影響がある

ことが懸念される」「社会インフラに関連する分野の人材確保は、我が国の持続的な経済成長に向けた重要な課題である」と明言されました。

賃金の面においては、「社会インフラ関連職の月額賃金は、非社会インフラ関連職より約5万円低い」とし、さらに「年間所得は、非社会インフラ関連職が約541万円、社会インフラ関連職は約436万円と、約104万円の開きがある」としています。

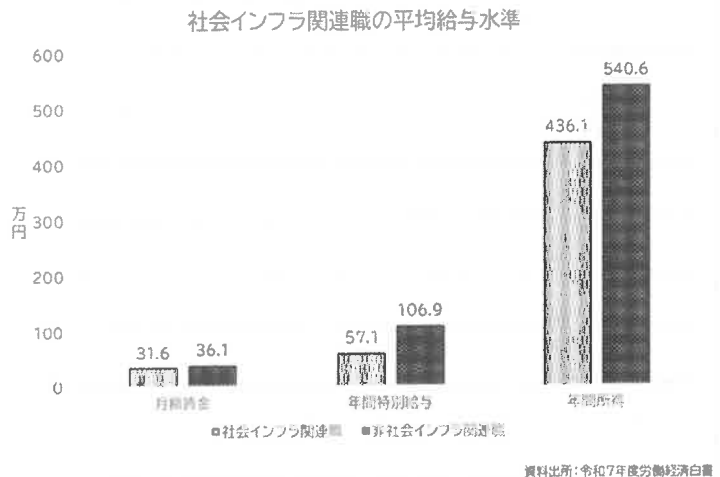
また、仕事の性質から「社会インフラ関連職は、非社会インフラ関連職と比較し、相対的に身体的・健康的負担や、他者の健康・安全への責任が大きく、社会インフラ関連職は賃金水準の低さだけでは捉えきれない人材確保の難しさも生じている可能性がある」とし、今後の人材確保に向けては、『保安・運輸・建設グループ』における労働力面では、男性就業者が女性の約8倍と性別偏重が顕著であり、特に社会インフラ関連職の三つのグループのなかでも、65歳以上の高齢者の割合が高く、男性就業者の減少がみられている。若年層の参入促進と女性の労働参加の拡大が重要な課題である」としています。

## (8) 春闘の重要性

25春闘では、全産業で2年連続5%以上の賃上げを獲得するなど、「継続した賃上げの定着」に向けて大きく前進することができました。私鉄春闘においても、多くの組合で賃金改善がはかられ、交渉によって賃上げを勝ち取ることは、安全・安心・安定輸送を支える職場組合員とその家族の生活を安定させ、向上させるためにも必要です。

私たちの働く産業は、不規則勤務などの厳しい労働環境のなかで人命を預かる仕事であり、日々高い責任が求められています。このような環境においても安心して働き続けるためには、働きに見合った賃金の確保が欠かせません。また、労働人口減少などによる要員不足が進むなか、賃金などの処遇改善を進めることは、「人財」の確保と定着をはかるうえでも極めて重要です。

26春闘においても、「一人でも泣いている者がいないように」の理念のもと、私たちの産業が、将来にわたり安心して働き続けることのできる魅力ある産業をめざし、全国の職場組合員が団結し、産業別統一闘争としてたたかっています。



## 月例経済報告

政府が毎月公表する、景気についての公式な見解を示した報告書(景気の基調判断報告)。毎月中～下旬公表予定。

## 法人企業統計調査

日本における営利法人等の企業活動の実態を把握するため、標本調査として実施されている統計法に基づく基幹統計調査。

## 労働力調査

統計法に基づく基幹統計『労働力統計』を作成するための統計調査であり、我が国における就業および不就業の状態を明らかにするための基礎資料を得ることを目的としている。毎月月末公表。

## 季節調整値

夏季と冬季で商品の売れ筋に違いがある、祝日やうるう年の関係で月によって営業日数が異なるなど、経済統計値の変動に影響する時期的要因を季節要因というが、季節要因による経済統計値の不連続性を除いた値を指す。

## 一般職業紹介状況

公共職業安定所における求人、求職、就職の状況(新規学卒者を除く)を取りまとめ求人倍率等の指標を作成することを目的とした調査。

## 労働経済動向調査

景気の変動、労働力需給の変化等が、雇用、労働時間等に及ぼしている影響や、それらに関する今後の見通し、対応策等について調査し、労働経済の変化の方向、当面の問題点等を迅速に把握することを目的とする。四半期ごとに公表。

## 労働者過不足判断DI

労働者数について、調査日現在の状況で「不足(やや不足、おおいに不足)」と回答した事業所の割合から「過剰(やや過剰、おおいに過剰)」と回答した事業所の割合を差し引いた値をいう。その数値が正の値(+の数字)をとれば、過剰事業所に比し不足事業所が多いことを示し、その値の大きさは労働者の不足感の社会的広がりを示していると考えられる。「0(ゼロ)」が過不足感なし。「-(マイナス)」は過剰と判断する。

## 賃金引上げ等の実態に関する調査

民間企業(労働組合のない企業を含む)における賃金・賞与の改定額、改定率、賃金・賞与の改定方法、改定に至るまでの経緯等を把握することを目的とした調査。

## 毎月勤労統計調査

賃金、労働時間および雇用の変動を明らかにすることを目的に厚生労働省が実施する調査。毎月上旬公表。

## 実質賃金指数

労働者が実際に受け取った給与である名目賃金から、消費者物価指数に基づく物価変動の影響を差し引いて算出した指数。労働者が給与で購入できる物品やサービスの量を示している。

## 労働経済の分析(労働経済白書)

一般経済や雇用、労働時間などの現状や課題について、統計データを活用して分析する報告書

## 社会インフラ関連職

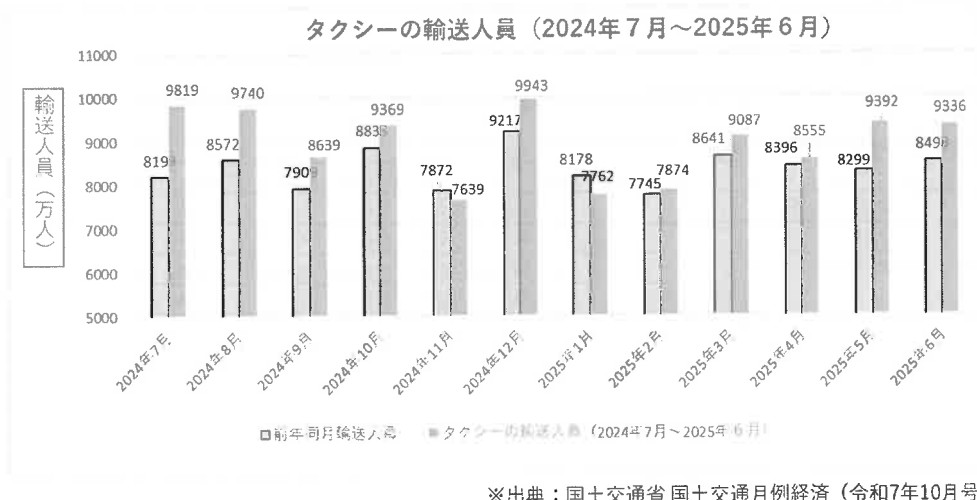
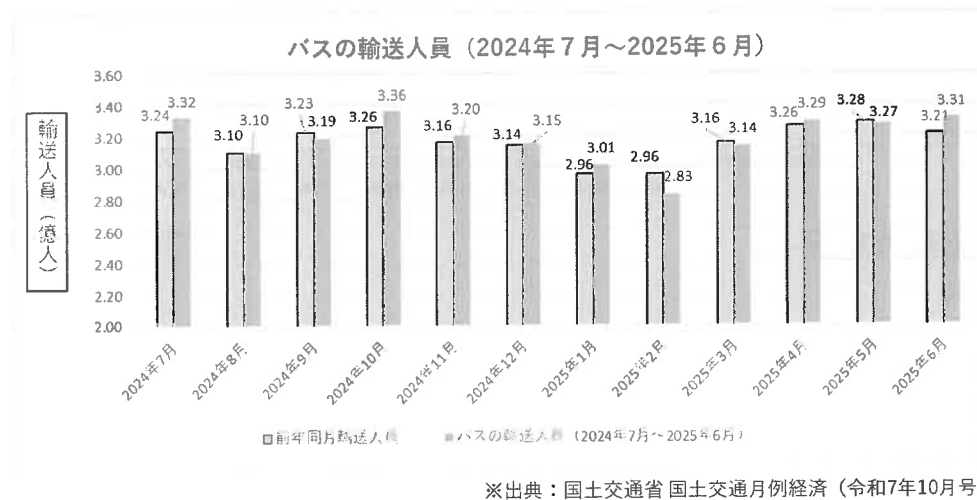
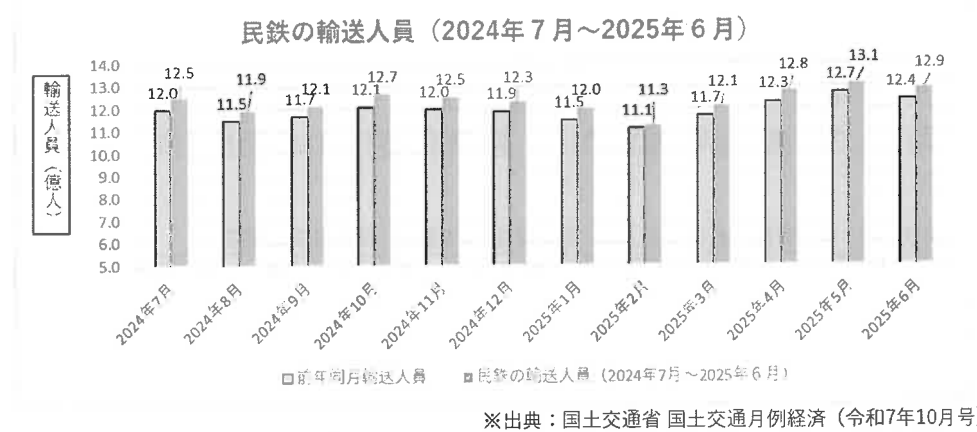
令和7年版労働経済の分析(労働経済白書)のなかで定義された職業。

「医療・保健・福祉グループ」「保安・運輸・建設グループ」「接客・販売・調理グループ」の3グループに分けられる。

## 2. 私たちの産業を取り巻く情勢

### (1) 直近の民鉄・バス・タクシーの輸送人員

輸送人員は、インバウンドの増加などもあり回復傾向にあります。民鉄の輸送人員は、前年同月と比較して、全ての月で前年を上回っています。バス・タクシーの輸送人員は一部前年を下回る月もありますが、通年では前年を上回っています。



## (2) 鉄軌道の現況

### ①大手民鉄

日本民営鉄道協会「大手民鉄 16 社 2025 年 3 月期決算概況および鉄軌道事業旅客輸送実績」によると、2024 年度の輸送人員は 96 億 2574 万人（前年度比 3.0%増）、鉄軌道事業営業収益は 1 兆 7328 億円（同 5.2%増）、営業利益は 2938 億円（同 14.7%増）となっています。

### ②地方民鉄

日本民営鉄道協会「地方民鉄資料集」によると、57 社の 2023 年度輸送人員は、6 億 448 万人（前年度比 6.0%増）、営業収益は 1142 億円（同 10.6%増）、営業損失は 12 億円（同 83.3%減・赤字幅縮小）、経常利益は 180 億円（同 60.7%増）となっています。

大手民鉄16社、地方民鉄57社の輸送人員、営業収益、営業損失、経常損失の推移

|                    | 年度        | 2004      | 2018       | 2019       | 2020      | 2021      | 2022      | 2023      | 2024      |
|--------------------|-----------|-----------|------------|------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| 大手民鉄<br>16社合計      | 輸送人員(千人)  | 9,071,981 | 10,513,853 | 10,487,951 | 7,325,382 | 7,857,038 | 8,748,140 | 9,343,498 | 9,625,744 |
|                    | 営業収益(億円)  | 25,637    | 25,167     | 24,189     | 16,812    | 18,866    | 20,802    | 22,567    | 23,606    |
|                    | (うち鉄軌道部門) | -         | 17,365     | 17,178     | 11,699    | 12,716    | 14,456    | 16,473    | 17,328    |
|                    | 営業損失(億円)  | 4,578     | 5,207      | 4,444      | △927      | 710       | 1,992     | 3,839     | 4,194     |
|                    | (うち鉄軌道部門) | -         | 3,536      | 3,037      | △1,697    | △306      | 898       | 2,561     | 2,938     |
| 地方民鉄<br>57社合計<br>※ | 経常損失(億円)  | 3,061     | 5,125      | 4,228      | △1,296    | 370       | 1,753     | 3,831     | 4,253     |
|                    | 輸送人員(千人)  | 616,416   | 674,442    | 668,960    | 499,607   | 516,685   | 570,523   | 604,483   | -         |
|                    | 営業収益(億円)  | 1,047     | 1,198      | 1,182      | 860       | 902       | 1,033     | 1,142     | -         |
|                    | 営業損失(億円)  | 74        | 47         | 19         | △230      | △156      | △72       | △12       | -         |
|                    | 経常損失(億円)  | 169       | 259        | 202        | △235      | △59       | 112       | 180       | -         |

資料出所：日本民営鉄道協会「大手民鉄の素顔」、大手民鉄の2024年度は「大手民鉄16社2025年3月期 決算概況および鉄軌道輸送実績」より

※地方民鉄は2018年度より1社増（静岡鉄道）、2021年度より1社減（関東鉄道）、2023年度より1社増（いすみ鉄道）

地方民鉄は「地方民鉄資料集」より

※2004年度は大手16社で統計が始まった最初の年度

## (3) バス産業の現況

### ①乗合バス

国土交通省「令和 5 年度(2023 年度)乗合バス事業の収支状況」によると、輸送人員(大都市部・その他の地域)は 34 億 4600 万人(前年度比 4.4%増)となりました。全事業者(大都市部・その他の地域)収入は 6788 億円(同 7.4%増)、支出は 7419 億円(同 2.5%増)となり、経常収支率は 91.5%(同 4.2%増)と回復しています。

また、国土交通省「自動車輸送統計調査(2023 年度)」によると、高速乗合バスの 2023 年度の輸送人員は 6851 万 6 千人(同 24.6%増)となりましたが、2019 年度と比較して、29.6%減少しており、厳しい状況が続いています。

乗合バス事業の輸送人員・収入・支出・人件費・燃料油脂費の推移

|        | 年度        | 2016  | 2017  | 2018  | 2019  | 2020  | 2021  | 2022  | 2023  |
|--------|-----------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| 大都市部   | 輸送人員(百万人) | 2,653 | 2,670 | 2,695 | 2,670 | 1,976 | 2,115 | 2,274 | 2,373 |
|        | 収入(億円)    | 4,491 | 4,555 | 4,615 | 4,564 | 3,454 | 3,809 | 4,079 | 4,393 |
|        | 支出(億円)    | 4,354 | 4,446 | 4,499 | 4,577 | 4,398 | 4,296 | 4,302 | 4,431 |
|        | 人件費(億円)   | 2,503 | 2,531 | 2,565 | 2,616 | 2,576 | 2,502 | 2,498 | 2,544 |
|        | 燃料油脂費(億円) | 255   | 292   | 338   | 323   | 255   | 320   | 340   | 356   |
| その他の地域 | 輸送人員(百万人) | 1,322 | 1,326 | 1,311 | 1,297 | 926   | 953   | 1,028 | 1,074 |
|        | 収入(億円)    | 2,756 | 2,768 | 2,742 | 2,677 | 1,977 | 2,056 | 2,242 | 2,395 |
|        | 支出(億円)    | 3,154 | 3,217 | 3,238 | 3,225 | 3,025 | 2,940 | 2,936 | 2,988 |
|        | 人件費(億円)   | 1,819 | 1,838 | 1,828 | 1,822 | 1,762 | 1,683 | 1,672 | 1,694 |
|        | 燃料油脂費(億円) | 259   | 290   | 326   | 309   | 235   | 299   | 312   | 318   |

資料出所：国土交通省「乗合バス事業の収支状況」

※輸送人員については百万単位未満は四捨五入

※人件費、燃料油脂費については億単位未満は切り捨て



## 高速乗合バスの輸送人員

| 年度       | 2014    | 2015    | 2016    | 2017    | 2018    | 2019   | 2020   | 2021   | 2022   | 2023   |
|----------|---------|---------|---------|---------|---------|--------|--------|--------|--------|--------|
| 輸送人員(千人) | 115,703 | 115,740 | 104,581 | 103,503 | 104,091 | 97,353 | 23,234 | 30,272 | 54,956 | 68,516 |

資料出所：令和6年版交通政策白書2024

国土交通省「自動車輸送統計調査」（2023年度分）

## ②貸切バス

日本バス協会(以下「バス協」)「令和5年度(2023年度)一般貸切バス事業の収支状況」によると、調査対象事業者409社(前年度比4社増)の実働日車当たり営業収入は86,542円(同11.0%増)、経常収入は1428億円(同19.4%増)、経常費用は1290億円(同10.7%増)、経常利益は138億円(同460.0%増)、経常収支率は110.7%(同8.1%増)となりました。

### 貸切バス事業の実働日車当たり営業収入・経常収支率・人件費比率・燃料油脂費比率の推移

| 年度             | 2000   | 2014   | 2018   | 2019   | 2020   | 2021   | 2022   | 2023   |
|----------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| 実働日車当たり営業収入(円) | 78,114 | 69,725 | 82,149 | 81,697 | 71,457 | 69,864 | 77,928 | 86,542 |
| 経常収支率(%)       | 98.2   | 106.4  | 105.8  | 101.9  | 76.4   | 90.5   | 102.6  | 110.7  |
| 人件費比率(%)       | 54.8   | 44.4   | 41.7   | 43.6   | 48.6   | 48.9   | 47.2   | 46.2   |
| 燃料油脂費比率(%)     | —      | 10.9   | 7.8    | 7.5    | 4.2    | 5.5    | 7.3    | 8.1    |

資料出所：日本バス協会資料より

※2000年度は需給調整規制の撤廃(規制緩和)が実施された年度

※2014年度は新運賃制度が適用された年度

## (4)ハイヤー・タクシー事業

国土交通省「タクシー事業の現状」によると、2024年度の輸送人員は9億3296万人(前年度比0.3%減)、運送収入は1兆3259億円(同4.6%増)、日車営収は38,003円(同2.8%増)、延実働車両数は3489万両(同1.8%増)となっています。

日車営収は運賃改定の効果などで回復していますが、輸送人員・運送収入は2019年度の水準まで回復していません。

### ハイタク事業の輸送人員、運送収入、日車営収、延実働車両数の推移

| 年度         | 2001    | 2016    | 2017    | 2018    | 2019    | 2020   | 2021   | 2022    | 2023    | 2024    |
|------------|---------|---------|---------|---------|---------|--------|--------|---------|---------|---------|
| 輸送人員(万人)   | 193,948 | 139,589 | 137,321 | 130,103 | 122,841 | 75,182 | 79,088 | 92,812  | 93,540  | 93,296  |
| 運送収入(千万円)  | 193,385 | 147,527 | 146,210 | 143,030 | 136,666 | 84,060 | 91,930 | 114,973 | 126,710 | 132,590 |
| 日車営収(円)    | 30,951  | 30,135  | 30,891  | 31,634  | 31,448  | 24,414 | 26,416 | 33,148  | 36,961  | 38,003  |
| 延実働車両数(千両) | 62,460  | 48,955  | 47,330  | 45,520  | 43,460  | 34,430 | 34,800 | 34,680  | 34,280  | 34,890  |

資料出所：タクシー事業の現状(国土交通省調べ)

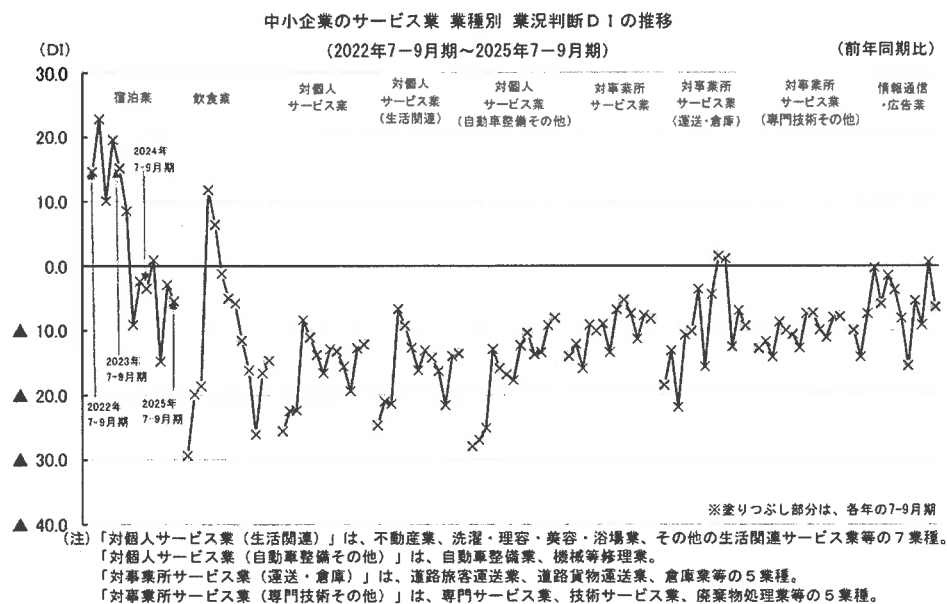
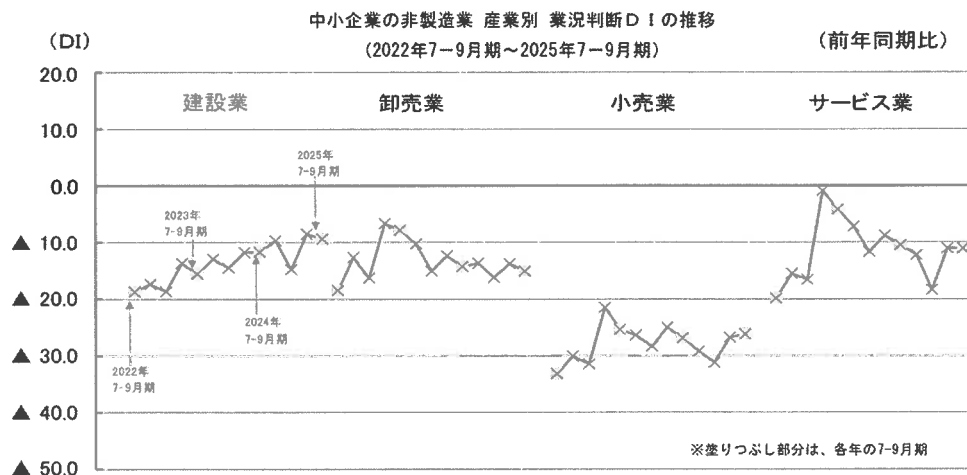
2001年は改正タク特法の特定地域、準特定地域指定基準で比較する年度

## (5)関連事業の状況

私鉄各社は、建設・不動産や百貨店、ホテルや旅行業、空港関連施設、レジャー事業、病院など多岐にわたる事業を展開しており、多くの私鉄組合員が関連事業で働いています。また、関連事業の状況は、連結決算などにより私鉄本体の経営にも大きな影響を及ぼすことから動向に注視が必要です。

中小企業基盤整備機構「中小企業景況調査」によると2025年7-9月期の業況判断DI(「良い」とみる企業の割合から「悪い」とみる企業の割合を引いた値)は、前期(2025年4-6月期)と比較すると建設業は0.9ポイント減、卸売業は1.3ポイ

ント減、小売業は0.6ポイント増、サービス業は増減なしとなっています。企業の経営環境は物価高騰による費用増や深刻な人員不足など厳しい状況にあります。一方で、インバウンドをはじめとする観光需要、猛暑による必需品の需要増加などにより、景況感はほぼ横ばいとなりました。



資料出所：中小企業基盤整備機構「第181回中小企業景況調査」

## ①百貨店業・小売業

日本百貨店協会「全国百貨店売上高概況」によると、2025年1月から8月までの全国百貨店売上総額は、3兆6040億9229万円（前年同期比3.2%減、2019年同期比3.1%減）となりました。8月については夏物衣料や服飾雑貨等の盛夏商材が好調に推移し、7カ月ぶりに前年実績を上回りました。

食品スーパーマーケット業界3団体による「スーパーマーケット販売統計調査」によると、2025年1月から8月までの総売上高は8兆6532億230万円（前年同月比4.4%増、2019年同月比22.2%増）となっています。7月、8月の猛暑を受けた氷菓やチルド飲料の需要増加やコメ価格の高止まりによる弁当等の好調もあり、総売上

高は増加しています。その一方で、高温、雨不足などの影響から青果物が一部高値で推移し、販売数量が伸び悩むなど先を見通せない状況が続いています。

## ②旅行・ホテル・レジャー業

日本政府観光局によると、2025 年 1 月から 8 月までの延べ訪日外客数（推計値）は 2838 万 3575 人（前年同期比 18.2%増、2019 年同期比 28.2%増）となりました。観光庁「主要旅行業者(44 社)の旅行取扱状況速報」によると、2025 年 1 月から 8 月までの主要旅行業者の旅行総取扱額は、2 兆 4411 億 9121 万円（前年同期比 0.4%減、2019 年同期比 29.0%減）となっています。同庁の「宿泊旅行統計調査」では 2025 年 1 月から 8 月までの延べ宿泊者数は 4 億 3292 万 5170 人（前年同期比 0.6%増、2019 年同期比 8.1%増）、日本人延べ宿泊者数は 3 億 1410 万 6640 人泊（前年同期比 3.4%減、2019 年同期比 2.3%減）、外国人延べ宿泊者数は 1 億 1881 万 8530 人泊（前年同期比 12.9%増、2019 年同期比 50.6%増）となりました。

旅行業、ホテル業に関しては国内需要が十分に回復していませんが、海外需要は昨年引き続きインバウンドが好調に推移しています。

また、総務省「サービス産業動態統計調査」によると 2025 年 1 月から 7 月までの遊園地・テーマパークの総売上高は 3997 億 8300 万円（前年同期比 18.9%増、2019 年同期比 2.0%増）となり、レジャー業全体に関してはチケットのプレミアム化をともなう価格転嫁の効果が表れ、売上高を大きく伸ばしました。

## ③空港業

国土交通省「航空輸送統計速報」による航空旅客輸送人員は 2025 年 1 月から 2025 年 7 月分までで、国内定期航空が 6193 万 4000 人（前年同期比 4.9%増、2019 年同期比 3.1%増）国際定期航空が 1307 万 4000 人（前年同期比 14.5%増、2019 年同期比 4.7%減）となりました。航空旅客に関してはトランジット利用する外国人も多く、昨年以上に高い推移となり、感染症前の水準へと戻りつつあります。

また、同調査による国内定期航空の貨物輸送量は 35 万 1832 トン（前年同期比 9.8%増、2019 年同期比 21.3%減）、国際航空輸送の貨物輸送量は 90 万 2206 トン（前年同期比 4.4%増、2019 年同期比 11.4%増）となりました。航空貨物輸送に関しては、ネットショッピングサービスの普及にともない、非常に高い水準となりました。

## ④不動産業

国土交通省「令和 7 年都道府県地価調査結果」によると、全国平均では、全用途平均（前年比 1.5%増）、住宅地（同 1.0%増）、商業地（同 2.8%増）といずれも 4 年連続で上昇し、上昇率も拡大しました。

住宅地では子育てをしやすい環境整備などにより、転入者が多い地域では引き続き高い上昇傾向にあります。また、商業地ではインバウンドの増加によって観光地や商業施設の地価上昇が継続している結果となりました。またその他では大手メーカーの工場が進出した地域での従業員向けの住宅需要や関連企業の工業用地、事務所、ホテルなどの需要も高まるなど事業全体として上昇傾向となりました。

## ⑤建設業・医療業界・自動車学校関連

帝国データバンク「全国企業倒産集計（2025 年度上半期）」によると急激な資材価格の上昇や人材確保難による人手不足が深刻化しており、建設業の倒産件数は 986 件（前年同期比 7.9%増、2019 年同期比 43.9%増）となりました。今後も多くの職人

が高齢を理由に退職する事が見込まれています。

また、医療業界では2025年上半期（1～6月）の医療機関（病院・診療所）の倒産件数が過去最多となりました。これは近年の医療機器の価格や人件費、光熱費等の高騰に対して、診療報酬が低く、収益性が悪化している状況の他、経営者の高齢化や建物の老朽化といった問題があり、依然として厳しい状況となっています。

警察庁「運転免許統計」によると2024年教習所卒業者数は150万8109人（前年比1.3%減、2019年度比2.5%減）、2024年新規運転免許証交付件数は133万5245件（前年比4.5%減、2019年度比3.9%減）、2024年認知機能検査の受講者は265万3291人（前年度比3.5%増、2019年度比32.3%増）、2024年高齢者講習の受講者は387万3772人（前年度比10.1%増、2019年度比21.7%増）となっています。若者の免許取得の後ろ倒しなどが原因となり、新規運転免許交付者は緩やかな減少傾向となった一方で、高齢化にともなう認知機能検査や高齢者講習の需要が高まる結果となりました。

## **2 私鉄・バス・ハイタク労働者の産業別統一要求**

### **1. 連合 2026 春季生活闘争の基本的な考え方**

連合は、「未来づくり春闘」を掲げ、中長期的視点から企業の持続的成長、日本全体の生産性向上に繋がる「人への投資」の重要性を強く訴えてきました。直近3年間で賃上げの動きは加速し、2年連続で5%台の賃上げが実現したものの、生活が向上したと実感している人は少数にとどまり、「物価高からの家計防衛」「『自分の賃金がこれからも上がる』と確信が持てない人が多い」ことなどから、個人消費は依然として低迷している、としています。

2026春闘に向けては、「『新しいステージ』の転換・定着の段階から、実質賃金の持続的な上昇を伴う『賃上げノルム』の確立をめざす」「中長期的視点から賃上げの大きな流れを継続・拡大し、すべての働く人の生活向上を実現する」「将来にわたり人材を確保・定着させるには継続的な『人への投資』が重要」などとしています。また、2025年度の地域別最低賃金が6.3%引き上げられたことから「同業他社や同一地域の賃金相場に見劣りせず優位性を持てる賃金水準を意識した賃金決定」が求められるとし、「今こそ未来を見据えて、傷んだ労働条件を回復させ『人への投資』を積極的に行うべき局面」だとしています。一方、連合の「未来づくり春闘」評価委員会では、「将来の賃金上昇に対する期待形成の重要性が強調されており、『「物価上昇分プラス1パーセント程度」の賃上げ継続（定昇を除く）』を『名目賃金の賃上げに関する規範』（賃上げノルム）とし、今後の交渉の基本的スタンスとして労使で共有することが望ましい」としています。それを受けて連合は、「“賃上げノルム”の確立をめざし、日本の実質賃金を1%上昇軌道に乗せるために今次闘争に全力を尽くす。賃上げ要求のあり方については、組織内外のコンセンサスが不可欠であることから、今次闘争の結果も踏まえて2027春季生活闘争に向けて検討していく」としています。

要求目標については、所定内賃金で生活できる水準を確保するとともに、「働きの価値に見合った水準」に引き上げることをめざすとし、「全体の賃上げの目安は、賃上げ分3%以上、定昇相当分(賃金カーブ維持相当分)を含め5%以上とし、その実現にこだわる」とし、昨年より強い決意を示しました。また、中小組合の取り組みとして、「格差是正分1%以上を加えた『18,000円以上・6%以上を目安』」とすることも掲げています。

## 2. 私鉄春闘の基本的な考え方

私鉄総連はこれまでも、労務構成や平均賃金が異なる組合であっても、より高い賃金の産別相場を獲得・波及させるために、統一要求を掲げ春闘を組織してきました。各組合は、「産業別統一闘争」のもと、真摯に交渉を積み重ね、賃上げを勝ち取ってきました。

26春闘において、労働集約型産業である私たちの産業は「人」が最大の財産であることから、魅力的な産業を構築するために、最大限の「人への投資」を求めます。「継続した賃上げの定着」を不変なものにするため、月例賃金にこだわって働きに見合った賃金水準を勝ち取り、組合員とその家族の生活を守るため、全ての組合員の力を結集し、総・地連、単組がこれまで以上に連携強化をはかり、産業別統一闘争として全国が一丸となり、職場からたたかいを構築していきます。

- (1) 全ての組合が、要求書提出後すみやかに交渉を開始するとともに、回答(指定)日時の厳守に重点をおき、たたかいを進めます。
- (2) 企業を支える最大の財産は「人」であり「人への投資」の重要性を強く主張するとともに賃上げの流れを継続し、働く者への適正な配分を求めます。
- (3) 実質賃金の維持のため「定昇相当分(賃金カーブ維持分)」を確保したうえで、賃金の回復・向上および格差是正をめざし「ベア分(生活維持分+生活回復・向上分)」の要求獲得に取り組みます。
- (4) 年間臨時給は、年間収入の維持・回復・向上に取り組みます。
- (5) 産業別最低賃金の引き上げを求めます。
- (6) 非正規雇用労働者の処遇改善に取り組みます。
- (7) 私鉄春闘相場波及のためには、数字での情報共有が極めて重要であり、さらに意思疎通をはかります。

## 3. 26春闘を取り組むための準備

### (1) 組合員の賃金実態の把握と賃金・人事制度の確立・整備

賃金の回復・引き上げに向けては、組合員の賃金実態把握が欠かせません。賃金・人事制度がない組合では、賃上げ見送りや低い賃上げが続くと賃金水準が低下してしまいます。賃金実態等総合調査や全組合員生活アンケートのフィードバックなどを有効に活用し、定昇相当分(賃金カーブ維持分)の算定、是正すべき課題の洗い出しを行い、賃金・人事制度の確立・整備をめざします。

## (2) 会社の決算書などによる経営状況の把握

経営状況を把握・分析しておくことは、交渉力強化のために欠かせません。自分たちが働いて生み出した付加価値が企業にとってどのような結果になっているかなどを把握し、労働組合自らが経営状況を分析することが重要です。

## (3) 産業間の格差是正

私鉄総連は、賃金構造基本統計調査(賃金センサス・厚生労働省発表)と賃金実態等総合調査のポイント別賃金水準を「対前年」「対同年」で比較した資料を12月中旬と3月初旬に作成し、地連に配布し、オルグや交渉に役立てています。

連合は「賃金レポート」や「地域ミニマム運動」を通じて企業や産業の壁を越えた賃金水準など労働条件の比較を行っています。それらを参考に自組織の改善点を洗い出すことも、産業間の格差是正に向けた取り組みのひとつです。また、連合は、個別賃金データの収集とデータ公開に向けた運動を強化しているため、可能な限り協力をしていきます。

## (4) 数字での情報共有

春闘は、全ての働く者に賃金引き上げを波及させる役割を持っています。先行する組合が引き出した回答・解決内容を波及させるためには、数字での開示が不可欠です。回答に関する情報開示は、各大手組合および関係地連の尽力により、私鉄春闘への波及効果に繋がっています。今後、より相場波及の効果を高めるために、数字での情報共有ができるよう、引き続き労使双方に対し、働きかけていきます。

# 4. 鉄軌・バス組合の統一要求

## (1) 月例賃金

定昇相当分(賃金カーブ維持分) 2.0%

プラス      ベア分(生活維持分+生活回復・向上分) 15,600円

要求を提出するにあたり、各組合は、要求の組み立て・根拠として、「定昇相当分(賃金カーブ維持分)」「ベア分(生活維持分+生活回復・向上分)」をそれぞれ明確にしつつ「人への投資」に重点を置き、「継続した賃上げを定着」していくためにその後の交渉を進めます。また、段階的にポイント別賃金水準を到達できるよう、生活の基礎となる月例賃金(月々の基本的な賃金)の引き上げをめざします。

### 1) 定昇相当分

賃金実態を把握し、定昇相当分(賃金カーブ維持分)が2.0%に満たない組合は、各組合の平均基本給の2.0%となるよう交渉します。2.0%に達している組合は、引き続き維持・向上に努めます。

- ①定昇相当分(賃金カーブ維持分)を維持することで、将来の賃金が予測でき、生活設計を立てることができることで安心感が得られます。また、定昇相当分の維持は、安定的な「人財」の確保と定着、魅力ある産業にしていくという労使双方の観点からも必要であり、経営責任として、その確保を強く求めます。
- ②賃金交渉を進めるうえで、定昇相当分(賃金カーブ維持分)の労使確認を徹底していきます。
- ③定期昇給に関する制度が確立されている、もしくは、定昇相当分(賃金カーブ維持分)について労使で確認がされている組合は、引き続き維持・向上に努めます。
- ④賃金・人事制度がない、定昇相当分(賃金カーブ維持分)の推計が困難な組合は、各組合平均基本給の2.0%を要求します。

## 2)ベア分(生活維持分+生活回復・向上分)

ベア分(生活維持分+生活回復・向上分)を15,600円として、要求を組み立てました。

物価高によって実質賃金は低下し、私たちの暮らしを圧迫しています。将来不安の払しょくをはかり、傷んだ生活を回復・向上させるためにも、統一して強く要求します。

### ①生活維持分 9,600円

24春闘から「消費者物価指数『全国』総合指数・前年同月比」を用いて算出しています。

なお、算出期間については、現在の生活実態により近い直近の数値を要求するこれまでの考え方のもと、4月から9月における消費者物価指数の6カ月平均を用い、物価上昇分を3.2%としました。

生活防衛のためにも物価を加味した実質賃金の維持は、当然の要求根拠です。

### ②生活回復・向上分 6,000円

超少子・高齢化により生産年齢人口の減少が避けることができないなか、要員確保と人材育成、離職防止が産業全体の大きな課題となっています。

連合は「賃上げがあたりまえの社会の実現にむけ、産業状況をふまえつつ、中長期の視点をもってすべての働く人の生活向上に全力で取り組み、社会全体への波及をめざす」としています。

私鉄総連は、これらをふまえ、国民の生命や財産を運ぶ「公共交通機関」として、安全・安心・安定の公共交通を守るために、昼夜を問わず懸命に輸送の使命を果たしている組合員のたゆまぬ努力に報いるため、生活の回復・向上、他産業・同規模・同業他社との賃金格差是正、さらに「人財」の確保と「人への投資」の重要性、などを総合的に勘案し、2.0%相当、6,000円としました。

## (2) 年間臨時給要求

- ①2025 年度の協定月数を堅持すること。
- ②削減を余儀なくされた組合は、回復分を強く要求すること。
- ③年間協定が5カ月に満たない組合は、5カ月とすること。
- ④年間協定が5カ月に達した組合は、昨年実績以上を要求すること。
- ⑤協定は、夏冬別途ではなく、年間協定とすること。

年間臨時給は「賃金の後払い」「生活防衛」などの観点から、年間臨時給水準の堅持・回復・向上をめざします。

あわせて、第2次中期賃金方針で定めている水準(最低水準3カ月、目標水準5カ月、到達水準5カ月以上)をめざします。

## (3) 産業別最低賃金要求

- ①2025 年度地域別最低賃金+10%とすること。
- ②最低水準 165,800 円を引き上げること。
- ③月額換算に用いる1カ月の労働時間は173.8時間とすること。ただし、労使で確認ができる場合は、当該労使の所定労働時間とすることができる。
- ④各都道府県の地域別最低賃金は、原則として本社地を基本とすること。
- ⑤協定期間内に地域別最低賃金が変更になった場合、産業別最低賃金もこれに準拠させること。
- ⑥月額換算の計算において、円位未満の端数が生じたときは、円位を単位として切り上げること。

産業別最低賃金の交渉は、中央労働協約の「全国的に亘る労働条件に関する基本事項のうち、双方が中央において交渉することを適当と認めた場合には、対等の立場で交渉を行い、誠意をもって問題の解決を図る」という考え方に基づいて行っているものです。

各単組は、①私鉄総連へ交渉権を委任、②経営側に一般社団法人日本民営鉄道協会(民鉄協)・バス事業最賃問題研究会(バス最賃研)へ交渉権を委任することの要求、③民鉄協・バス最賃研に未加盟の経営側には、加盟および交渉を委任するための働きかけ、を行います。私鉄総連は、中央統一交渉で民鉄協・バス最賃研と交渉します。

産業別最低賃金は、魅力ある産業の入り口となる賃金であるとともに、人命を預かる職業として、ふさわしいものである必要があります。委任会社を減らさないことを前提に、最低水準の引き上げ、産業別最低賃金の役割や今後のあり方など懸案事項に対し、真摯に議論し、改善をはかります。



#### (4)賃上げ要求に付随する引き上げ基準

私鉄総連の産業別統一要求は、上記の「賃金」「臨時給」「産業別最低賃金」の3本ですが、それに付随した水準を設定します。なお、年齢・勤続構成が各組合で異なるため、引き上げ額は、あくまで基準とします。

##### ①最低引き上げ額基準

|                |          |
|----------------|----------|
| 高卒 19 歳・勤続 1 年 | 19,100 円 |
|----------------|----------|

|       |             |
|-------|-------------|
| 定昇相当分 | 3,500 円(定額) |
|-------|-------------|

|                     |          |
|---------------------|----------|
| ベア分(生活維持分+生活回復・向上分) | 15,600 円 |
|---------------------|----------|

1 年目の「定昇相当分(賃金カーブ維持分)」は、後の賃金カーブ全体に影響を及ぼす大切なものです。3,500 円(定額)は、誰もが上がるべきものという、これまでの考え方(最低昇給保証分)が基本となっています。

##### ②高卒 18 歳初任基本給

|                                                   |
|---------------------------------------------------|
| 180,000 円とする。この水準に達している組合は、現行協定金額を 15,600 円引き上げる。 |
|---------------------------------------------------|

2024 年度賃金実態等総合調査の現業高卒初任賃金の中位数(180,000 円)から算出しました。ただし「高卒 18 歳初任基本給要求額」が、「産業別最低賃金要求(地域別最低賃金+10%)」を下回る場合は、「産業別最低賃金要求」とします。

##### ③バス運転士 25 歳初任基本給

|                                                   |
|---------------------------------------------------|
| 192,000 円とする。この水準に達している組合は、現行協定金額を 15,600 円引き上げる。 |
|---------------------------------------------------|

2024 年度賃金実態等総合調査のバス運転士 25 歳初任賃金の中位数(192,000 円)から算出しました。

## 5. ハイタクの統一要求

### (1) 賃上げ要求

#### ①月例賃金

|                 |      |
|-----------------|------|
| 定昇相当分(賃金カーブ維持分) | 2.0% |
|-----------------|------|

|                         |          |
|-------------------------|----------|
| プラス ベア分(生活維持分+生活回復・向上分) | 15,600 円 |
|-------------------------|----------|

要求は、基本給、もしくは固定的手当の充実をめざし、月例賃金を基本に年収増をはかることとします。

#### ②年間臨時給

年間 5 カ月分とすること。

これまで金額協定をしている組合は、月数協定への切り替えを強く主張しつつ、2025 年度の各組合協定額の積み上げを要求します。各組合は、私鉄総連の産業別最低賃金の 5 カ月分を最低基準とします。

### ③出来高制（B型）賃金組合

固定給中心の安定型賃金の確立（A型賃金制度）をめざし、定昇相当分（賃金カーブ維持分）2.0% プラスベア分（生活維持分＋生活回復・向上分）15,600 円を、固定的賃金の新設・拡充の原資として要求します。

### ④産業別最低賃金

鉄軌・バス組合と同様に、各都道府県の「2025 年度地域別最低賃金＋10%」を要求します。

## （２）賃金体系

①賃金目標は、月例給と臨時給をあわせて、社会的水準の到達を目標とします。賃金体系は歩合給中心の賃金体系から、固定給を中心とした賃金体系への改善をめざします。

②A型賃金体系の組合は、基本給の積み上げを基本とし、定期昇給制度の確立、固定的手当（家族手当・通勤手当・住宅手当など）の創設・拡充をめざします。また臨時給については、月数協定への転換と営収配分の縮小をめざします。

③B型賃金体系の組合は、A型賃金体系への転換を求めながら、経過措置として保障給の確立、法定時間外労働・深夜労働の割増手当の明確化と適正な支払い、固定的手当の創設・改善に取り組みます。

④累進歩合制度や労働者負担制度などの廃止に取り組みます。

## 6. ポイント別賃金水準

第2次中期賃金方針をふまえ、引き続き賃金の上げ幅だけでなく、それぞれの賃金水準を段階的に達成できるよう、「賃金の絶対値」をより意識した賃金改善に取り組みます。それぞれの水準については、各調査の過去5年間の移動平均で算出しています。なお、第3次中期賃金方針の策定に向けては、私鉄総連本部内での中期賃金方針検討委員会で引き続き議論を深めていきます。

### （１）最低水準／年齢別の推計標準生計費

（人事院勧告「標準生計費」より産労総研が試算）

| 30 歳      | 35 歳      | 40 歳      |
|-----------|-----------|-----------|
| 190,380 円 | 217,684 円 | 244,982 円 |

### （２）平均水準／ポイント年齢別モデル賃金（主要組合・所定内賃金水準）

（連合「構成組織の賃金・一時金・退職金」より）

|             | 30 歳      | 35 歳      | 40 歳      |
|-------------|-----------|-----------|-----------|
| 高卒、事務・技術労働者 | 280,501 円 | 320,997 円 | 352,571 円 |
| 高卒、生産労働者    | 276,302 円 | 318,696 円 | 347,210 円 |

### (3)到達水準／資本金5億円以上・労働者1,000人以上

(中央労働委員会「賃金事情調査」より)

|                     | 30 歳      | 35 歳      | 40 歳      |
|---------------------|-----------|-----------|-----------|
| 高卒、一般職相当 事務・技術(総合職) | 296,960 円 | 349,800 円 | 387,760 円 |
| 高卒、生産               | 269,120 円 | 313,100 円 | 346,080 円 |

※ 調査によって、回答企業数・集計者数が異なるため、到達水準が平均水準を下回っている数値もあります。

## 7. 非正規雇用労働者の労働条件改善

1時間あたり、130円以上を引き上げることを基本とする。

この間の秋闘の取り組み、特に21秋闘の産別統一要求である「非正規雇用労働者の正規雇用化」の早期達成をめざしながら、当面、月例賃金・時間給の引き上げと「底上げ」「底支え」「格差是正」をはかる取り組みを展開し、産業相場の下支えをします。連合の考え方を参考に「時給1,300円以上」の実現をめざしながら、雇用形態間など、格差の是正に向けた取り組みを進めます。

## 3 26春闘 交通政策要求に関する産業別統一行動

私たちが働く私鉄・バス・ハイタク産業は、国民の生命や財産を運ぶ「公共交通機関」であり、重要かつ必要不可欠な社会インフラです。また、観光貸切バスを含む観光産業は、経済発展や国民の生活を豊かにするという重要な役割を担っています。持続可能な公共交通を構築するために、多くの交通政策課題の解決に向け、今年度も交通政策要求に関する産業別統一行動に取り組むこととします。

交通政策要求の実現には車の両輪である政治の力が必要不可欠です。地域や現場の実態と課題に対し、辻元清美準組織内国会議員をはじめ政策推進私鉄国会議員懇談会（以下「国会議員懇」）と連携し、交通政策要求の前進に繋げていかなければなりません。また、地域の公共交通に係る施策は地方自治体が主体的な役割を果たすことが求められており、地方自治体に対する働きかけについてもさらに重要となっています。そのため私鉄総連自治体議員団会議や私鉄交通政策自治体議員懇談会との連携を強め、より安全・安心・安定し、利便性に富む公共交通の実現に向け取り組んでいきます。

### 1. 公共交通をめぐる政策課題

#### (1) 第3次交通政策基本計画

交通政策基本法に基づき政府が定めた第2次交通政策基本計画(以下「第2次計画」)は、2025年度末までの計画となっています。現在、第3次交通政策基本計画策定に向け、交通政策審議会交通体系分科会で第2次計画の進捗状況・課題や状況の変化などをふまえ、新たな政策・施策の展開が議論されており、2025年秋頃から年内の閣議決定をめざすという考え方が示されています。

この間の議論のなかで、私鉄総連が以前より課題としてきた、①持続困難な交通サービス、②労働環境変化への対応、③賃上げの必要性、なども、より先鋭化した課題として盛り込まれてきましたが、「なぜこのような要員不足の状況にあるのか」という根本の原因がこの「次期交通政策基本計画の骨子案」には見られませんでした。交運労協が労働者代表として参画しており、議論の結果、9月25日開催の計画部会で示された「第3次交通政策基本計画（素案）」では、私たちの産業で働く者の賃金・労働環境の処遇改善や規制緩和に関する記述が加筆され、この点が補完されたものとなっています。

私鉄総連は引き続き、働く者の視点を大切に、具体的な課題解決の施策と計画を策定するよう、交運労協と連携して取り組みを進めていきます。

## （2）地域公共交通計画への対応

地域公共交通計画の策定においては、交通従事者として地域に精通する私たちが地域公共交通会議（あるいは法定協議会）に積極的に参画し、適切な意見反映をすることが必要です。

国土交通省は「『交通空白』解消に向けた取組方針2025」に基づき、集中対策期間（令和7～9年度）において、全国の「交通空白」の早期解消と発生防止に向け、地方自治体における持続可能な体制づくりの推進に取り組んでいます。私鉄総連は、引き続き、国の積極的かつ適切な助言や支援などを求めるとともに、真に交通空白地帯を解消するために適切に運用される日本版ライドシェアや、公共ライドシェア、AI オンデマンド交通などは認めつつも、既存交通に悪影響を与える制度緩和には反対していきます。

「『交通空白』解消に向けた取組方針2025」の目標

### （1）目の前の「交通空白」への対応

- ①地域の足：2,057 地区 → 約 2,000 地区全てで「交通空白」解消に目途
- ②観光の足：462 地点 → 約 460 地点の全てで「交通空白」解消に目途

### （2）「交通空白」解消に向けた持続可能な体制づくり

- ①基本目標：3 か年で 300 市町村を創出
- ②共同化目標：3 か年で 100 件（自治体または事業者）を創出
- ③都道府県目標：3 か年の間に全都道府県で実施

## （3）地域公共交通における施策

地域公共交通の持続可能性を高めていくために、国からの支援の拡充を求めることに加えて、生活交通確保・維持に向けた基金の創設など、新たな安定的財源の確保が必要です。今般、「参議院国民生活・経済及び地方に関する調査会（2025年6月4日）」において、「誰もが取り残されず希望が持てる社会の構築に関する決議」が22年ぶりに行われました（前回平成15年6月、児童虐待）。そのなかに、「地域公共交通による公益の増進を一層図るため、地域公共交通における官民の役割分担の見直しを検討すること。地域公共交通の公共サービスとしての側面をより

重視し、地域公共交通に対する国の果たす役割の強化、各地域における地域公共交通の利便性の向上、必要な財源の確保等について、改めて議論し、所要の見直しを図ること」との項目が盛り込まれ、適切な措置を講ずるべきとされました。私鉄総連は、引き続き各事業の予算拡充や要件緩和、新たな施策の創設などを、交通政策要求実現中央行動などで求めています。

#### ①地域公共交通確保維持改善事業

同事業は、地域公共交通の維持・存続に欠かせない補助であることから、予算全体の増額、補助率や要件などの見直しによる大幅な拡充を求めています。また、同事業内に 2022 年に新設された「エリア一括協定運行事業」は公共交通を守るための制度ですが、各地域での活用が進んでいない現状があります。公設民営方式を進めていくうえでも、制度上に見直しが必要な部分があるのか、周知不足によるものなのか、検証が必要です。

#### ②地域公共交通再構築事業（社会資本整備総合交付金）

社会資本整備総合交付金は、5000 億円を超える予算です。2024 年から適用範囲が拡大され、公共交通に対して活用できるようになりました。鉄道関係においては、駅施設、線路設備、電路設備、踏切、まくらぎなどの整備、バス関係においては、EV バスの購入・充電設備、乗継ぎ拠点の整備、キャッシュレス対応などに活用されています。ただし、補助要件には、地域公共交通計画の策定や地方自治体のまちづくり・観光戦略との連携に加え、国と地方自治体との協調補助であることから、これまで以上に地方自治体との連携が重要になります。

### （４）移動を守るための財源確保

私鉄総連がこの間求めてきた、人が自由に移動できる権利「移動権の保障」の明記は時期尚早とされ、「交通政策基本法」への明記はされませんでした。また、2020 年の改正では、第 21 条に「人材の確保（これに必要な労働条件の改善を含む）の支援」が盛り込まれましたが、この改正においても、「財源の確保や必要な移動の保障は法律になじまない」との理由で記載が見送られました。しかし、公共交通の衰退は地域の衰退に繋がることから、地域の活力を維持するために、まず移動する権利が守られなければなりません。地域公共交通を守り続けるために、国の財源を交通の維持・発展に振り向け、政策前進に繋げなければなりません。参議院での決議とあわせ、持続可能な公共交通としていくために、これまでの補助制度に加えて、より大胆な財源の確保と予算配分を求めています。

### （５）自然災害からの復旧・復興対策

自然災害の発生は、働く者や地域住民に多大な影響を与えるとともに、復旧・復興の遅れは、地域のさらなる疲弊を招くことから、国と地方自治体の支援による早期復旧・復興が不可欠です。これまでの経験をふまえ、職場の被害状況を速やかに把握するとともに、当該地連・単組、辻元清美準組織内国会議員、私鉄総連自治体議員団会議・私鉄交通政策自治体議員懇談会などと連携して、早期復旧・復興に迅速に対応していきます。

また、「鉄道軌道整備法」が一部改正され、災害復旧事業費補助制度が拡充されましたが、まだ制度の要件が厳しく、利用の実態が JR や第三セクターに偏っていることから、民間企業も使いやすい制度となるよう、さらなる拡充を求めています。

## **(6) 要員の確保と人材育成などに向けた取り組み**

鉄軌道・バス・ハイタクは、大手・中小を問わず要員確保と人材育成、離職防止が深刻な問題となっています。特に、要員不足を原因とするやむを得ない減便や路線廃止が相次いでおり、歯止めがかかりません。

国土交通省は、①迅速な運賃改定審査、②PR 経費・二種免許取得などへの継続的な支援、などを実施しています。また、事業者も二種免許取得支援費用負担や準備金の供与などさまざまな要員確保策を実施していますが、要員不足解消には至っていません。

私鉄総連は、安全・安心な公共交通を維持していくために、春闘による賃上げや秋闘による労働条件の改善に取り組み、国に対しては既存制度の拡充を求めるとともに、地域の交通を守るために新たな要員確保策の創設を求めています。

### **①運転者職場環境良好度認証制度など**

運転者職場環境良好度認証制度(以下「認証制度」)によるインセンティブは、①長期間、監査を実施していないことを端緒とした監査対象からの除外(二つ星以上)、②二種免許取得支援において、予算の範囲内で認証制度取得事業者を優遇(令和6年度補正予算)、③損害保険における運送保険や労災上乗せ保険の保険料の割引、④ハローワークでの求人票へ認証マークの表示、などがあります。私鉄総連は、認証制度運営委員会の委員として参画していることから、制度の普及と実効性の向上、インセンティブ充実などについて、引き続き意見反映を行います。

認証制度取得に係る取り組みが、労働条件の改善、離職防止に繋がることから、「えるぼし」「くるみん」など、ほかの認定制度の活用もあわせて事業者に求めています。

### **②第二種免許の要件緩和対策**

2022年に二種免許の年齢要件が緩和され、19歳から21歳までに二種免許を取得する人も少しずつ増えています。改正道路交通法の特例取得免許の取得者については、事業者には教育訓練の充実を求めるとともに、関係省庁に対して、事業者が行う安全教育への指導を求めています。

### **③外国人労働者**

2024年3月に「特定技能の在留資格に係る制度の運用に関する基本方針」等が一部変更され、「自動車運送業」「鉄道」が対象分野に加わったことを受け、私鉄総連は連合や事業者団体に対し、一般道をひとりで運転する「自動車運送業」については、公共交通に必要な日本語、技術、安全などの教育、異常時対応の訓練などを十分に実施しておく必要があると訴えています。

私鉄総連は、外国人労働者であるか如何に関わらず、新たに迎える仲間にとって働きやすい労働条件・職場環境の改善は重要なことであることから、今後も引き続き、各事業者の外国人労働者の雇用状況や対応などに注視しつつ、より働きやすい環境の構築をめざしていきます。

## **(7) 自動車運転者の長時間労働の是正**

改善基準告示は、自動車運転者の健康を確保するとともに、国民の安全確保の観点からも重要であることから、長時間労働を防ぐため、拘束時間の上限、休息期間の基準等が定められています。そして、働き方改革関連法の成立時に、国会の附帯決議で「改善基準告示の総拘束時間等の改善について速やかな検討」をすることが付されたことを受け、約25年ぶりに改正され、2024年4月より適用されています。

この間、私鉄総連は、働く者の立場で、長時間労働の是正と疲労度の軽減などによる健康確保の観点から見直し議論を進めてきましたが、今回の改正はゴールではありません。今後の時間外労働上限規制の一般則適用を見据え、要員確保や労働時間短縮などについて継続的な準備が必要です。引き続き、改正改善基準告示適用後の運用状況の把握や実態調査も含めた定期的な検証を求めるとともに、適切な時期に私鉄総連内での調査も行い、次の改善基準告示の改正に備えていきます。

## **(8) 運賃制度の課題**

私鉄総連は、安全対策や要員の確保に向けた労働環境の改善には、適正運賃が必要であることについて事業者と共通認識を持ったうえで、国や地方自治体に対して運賃改定に対する柔軟な対応や、地域社会の理解・許容性の確保、適正運賃と周期的な運賃改定に向けた環境整備を求めています。また、学生割引定期券や高齢者割引などについては本来、社会政策として行政が負担するべきものであることから、各要請行動において、関係省庁に補助制度の創設を求めています。

### **① 鉄道運賃**

国土交通省は、2024年4月1日に鉄道運賃水準の算定根拠となる「総括原価」の算定方法の見直し(収入原価算定要領等の一部改正)を行い、事業者から申請のあった運賃の改定認可にあたり、期限を設け、運賃改定後の3年間の総収入と総括原価の実績を確認する対応をしています。

私鉄総連は引き続き、①周期的な運賃改定、②地域鉄道の運賃改定促進、などの課題に対し、安全対策や適正な人件費を含むコストに適正な利潤を加えた運賃・料金を求めています。

また国土交通省は、2021年に第2次計画に基づく全国の鉄道駅のバリアフリー化により受益する全ての利用者に一定の負担を求めることができる「新たな料金制度」を創設(2021年)後、大手民鉄(JR除く)は9社、中小私鉄は3社が運賃改定を実施しましたが、2023年9月を最後に本料金制度の届出事業者はありません。各事業者の活用状況、効果の把握と、地方におけるバリアフリー関連の既存支援措置が重点的に実施されるかを、引き続き注視していきます。

## ②バス運賃

国土交通省によると、2025 年 3 月末日時点で、乗合バス事業者 235 者のうち 2020 年度以降に運賃改定申請を行った事業者は 157 者、そのうち認可済事業者は 151 者であり、全体の 66.8%が運賃改定申請を行っています。また、私鉄総連が行った調査では、約 8 割の事業者が運賃改定を実施しています。運賃改定申請の課題として、①申請手続きの煩雑さ、②補助金との関係、③競合他社の存在などがあげられます。今後も、地連・単組の協力を得て、実態を調査・検証し、中央行動などで改善を求めています。

9 月 22 日に開催された第 14 回「貸切バス運賃・料金制度ワーキンググループ」フォローアップ会議では、第 13 回で議論された「公示運賃の見直し」について提案がされ、①バス運転者の給与水準を全産業平均給与額まで引き上げる、②新公示運賃額は全国で 7～8%の引き上げを実施、などが示されました。

また、「安全コスト」に関しても、事業者に、安全確保経費の把握・算出と国土交通省への報告を義務づけました。

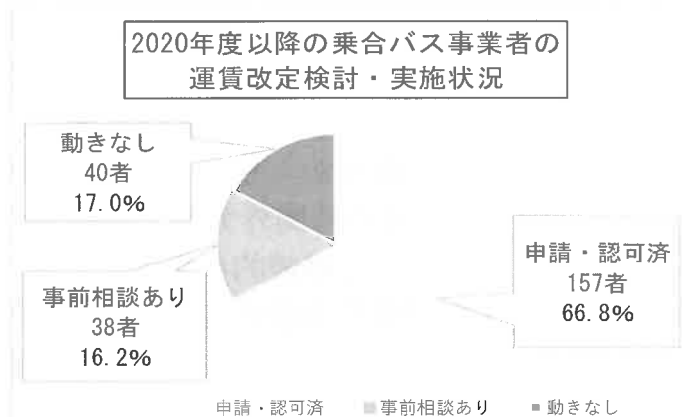
残された課題である、①運賃・料金の端数処理、②新たな年間契約特例、③長距離逡減割引などについては、貸切小委員会の取りまとめとして、継続的に審議していく旨が報告されました。私鉄総連は、委員として参画していることから、今後も安全コスト・適正な人件費を確保する観点から、意見反映を行っていきます。

また、高速乗合バスの運賃・料金制度は、2013 年に新高速乗合バス制度に移行してから 10 年以上が経過することから、運賃・料金制度の検証を求めています。

## ③ハイタク運賃

賃金・労働条件の改善のためには企業収益の改善が重要です。国土交通省はタクシー運賃改定処理方針を 2022 年に改定し、申請があった法人事業者の車両数が 7 割以上となった場合に、本来 3 カ月の受付期間が必要であったものが、その到来を待たずに直ちに運賃改定手続きが開始されることになりました。さらに 2024 年末には、車両数基準を 7 割以上から 5 割以上に見直しました。また、全国で 101 あった運賃ブロックも 69 ブロックに統合されました。これらの改正により運賃改定処理の迅速化がはかられています。

2020 年 2 月の消費増税にともなう運賃改定後、改定率の高い実質的な運賃改定が、全国ほぼ全ての地域で実施され、さらに 2 回目の運賃改定も進んでいます。



資料出所：国土交通省資料より私鉄総連が作成

※複数回運賃改定を行う事業者は、認可済み 1 者として計上



運賃改定は歩合給の要素が強いタクシー運転者の賃金に直結しています。今後も必要な運賃改定が周期的に実施されるよう事業者や国土交通省に求めています。

#### (9) ライドシェア（白タク合法化）阻止

国土交通省は、2024 年 3 月に自家用車活用事業（道路運送法第 78 条第 3 号、日本版ライドシェア）の創設、自家用有償旅客運送（道路運送法第 78 条第 2 号、公共ライドシェア）の緩和を行いました。

国土交通省は、大阪・関西万博において、大阪府内での「日本版ライドシェア」の運用を大幅に緩和し、府下全域で 24 時間運行を実施しましたが、万博期間中、日本版ライドシェアの稼働は低く、万博による需要増にはタクシーだけで十分に対応できており、当初の予定通り万博閉会後は通常の運用に戻しています。また、日本維新の会は、タクシー事業の許可を得ていなくても、地域や期間を限定せずにライドシェア事業を行うことができる「ライドシェア事業に係る制度の導入に関する法律案」を第 217 通常国会に提出しました。法案は議論されず継続審議にはなったものの、万博終了後の大阪 IR（カジノを含む複合型観光施設）の開業も予定されていることから、ライドシェア解禁を諦めてはいません。

私鉄総連は、世界的に見ても利便性・安全性の高い公共交通を持つ日本に、ライドシェアは不要であるという姿勢を堅持し、国会議員懇、交運労協、ハイタクフォーラムなどと連携をはかり、全面的なライドシェア阻止と安易な規制緩和を許さない運動を引き続き強化していきます。

#### (10) 観光業への支援の拡充

日本政府観光局は、訪日外客数について、「2025 年 1 月から 9 月までの累計は 3165 万 500 人となり、過去最速で 3000 万人を突破した」と発表しました。国は、訪日外国人旅行者数について、令和 7 年までに令和元年水準（3188 万人）超えなどを目標とし、その実現に向けて取り組みを推進しています。また、第 4 次観光立国推進基本計画が 2025 年度末までの計画であることから、政府は「2030 年までに訪日客数 6000 万人・消費額 15 兆円」を目標とした「第 5 次観光立国推進基本計画」の策定を進めており、さらなる高みをめざしています。しかし、交通・観光産業では、要員不足は深刻な状況であることに変わりはなく、観光地における受入環境の再構築やオーバーツーリズムの問題、白タク行為、旅行者の交通マナーなど、山積する課題は解消されていません。

私鉄総連は、改めて国内旅行や団体旅行の振興に向けた政策に対し、国土交通省、観光庁の予算面においても充実を求めるとともに、引き続き、旅行関連・交通事業者への新たな支援の創設や観光地における課題解決を求めています。

#### (11) 私鉄・バス・ハイタク関係予算概算要求

国土交通省は 8 月 26 日に公表した 2026 年度予算概算要求のなかで、①国民の安全・安心の確保、②持続的な経済成長の実現、③個性をいかした地域づくりと持続可能で活力ある国づくり、を 3 本柱に概算要求を行いました。

総合政策局関係では、「交通空白」の解消等に向けた地域公共交通の「リ・デザイン」全面展開について、269 億 500 万円（前年度予算比 1.29 倍）、さらに地域公共交通再構築事業として、社会資本整備総合交付金（5862 億円の内数）を要求しました。この事業では、①自動運転の事業化、②地域交通 DX による生産性等の向上（システム標準化の推進、キャッシュレス決済の導入等）、③EV 車両・自動運転車両等の先進車両導入、④ローカル鉄道再構築に向けた調査、実証事業、⑤地域公共交通の再構築に必要な鉄道施設・バス施設整備、などを支援します。

鉄道局関係では、鉄道分野における DX・GX への投資の加速化として、鉄道脱炭素に資する施設等の整備、電力消費を大幅に抑える設備・機器の整備に 5 億 400 万円の内数（エネルギー特別会計：環境省連携施策）、鉄道技術開発・普及促進制度（地域鉄道等向けの低コストな GOA2.5 の実現に向けた自動運転システムの開発など）に対し、5 億 400 万円の内数を要求しました。

自動車局関係では、脱炭素社会の実現に向けた自動車分野の GX の推進において、商用電動車の性能評価・導入促進事業に対し 9600 万円（新規）、脱炭素に向けた産学官連携による次世代大型車開発促進事業に 5 億 7100 万円を要求しました。自動車分野の DX や技術開発、人材確保等による事業基盤強化等の推進では、自動運転（レベル 4）法規要件の策定に 2 億 3100 万円（同 1.24 倍）、貨物・旅客両運送事業者等の連携によるドライバーシェアの推進に 2000 万円（新規）、自動車運送業における外国人材の適正な受入環境の確保に 3000 万円（同 3.36 倍）、自動車整備業の人材確保・育成の推進に 3 億 6700 万円（同 1.87 倍）などを要求しました。

観光庁関係は総額で 106 億 9400 万円（同 1.20 倍）を要求しました。この他、国際観光旅客税を活用したより高次元な観光施策の展開（公共交通利用環境の革新など）で 700 億円（同 1.43 倍）を要求しました。

私鉄総連は、辻元清美準組織内国会議員をはじめ、国会議員懇と連携し、2026 年度私鉄・バス・ハイタク関係予算の確保に全力で取り組んでいきます。

## 2026年度国土交通省予算概算要求(私鉄・バス・ハイタク関係)

私鉄総連調べ

| 項 目                               | 2026年度概算要求(百万円) | 2025年度予算額(百万円) | 前年度予算比(倍) |
|-----------------------------------|-----------------|----------------|-----------|
| <b>1. 社会資本総合整備</b>                |                 |                |           |
| 社会資本整備総合交付金                       | 586,153         | 487,410        | 1.20      |
| 防災・安全交付金                          | 1,018,536       | 846,955        | 1.20      |
| <b>2. 総合政策局関係</b>                 |                 |                |           |
| 「交通空白」の解消等に向けた地域交通のり・デザインの全面展開 ※1 | 26,905          | 20,905         | 1.29      |
| 東日本大震災の被災地の公共交通に対する支援 ※2          | 134             | 136            | 0.99      |
| <b>3. 鉄道局関係</b>                   |                 |                |           |
| 都市鉄道利便増進事業費補助                     | 51              | 30             | 1.70      |
| 都市鉄道整備事業費補助                       | 17,728          | 15,264         | 1.16      |
| 幹線鉄道等活性化事業費補助                     | 367             | 20             | 18.35     |
| 鉄道駅総合改善事業費補助                      | 2,372           | 2,056          | 1.15      |
| 鉄道施設総合安全対策事業費補助                   | 13,719          | 4,529          | 3.03      |
| 鉄道施設災害復旧事業費補助                     | 1,000           | 1,000          | 1.00      |
| <b>4. 自動車局関係</b>                  |                 |                |           |
| 脱炭素社会の実現に向けた自動車分野のGXの推進           |                 |                |           |
| 商用電動車の性能評価・導入促進事業                 | 96              | —              | 新規        |
| 脱炭素に向けた産学官連携による次世代大型車開発促進事業       | 571             | 563            | 1.01      |
| 自動車分野のDXや技術開発、人材確保等による事業基盤強化等の推進  |                 |                |           |
| 自動運転(レベル4)法規要件の策定                 | 231             | 185            | 1.24      |
| 自動車登録検査関係手続きのデジタル化                | 5,979           | 2,881          | 2.08      |
| 貨物・旅客両運送事業者等の連携によるドライバーシェアの推進     | 20              | —              | 新規        |
| 自動車運送業における外国人材の適正な受入環境の確保         | 30              | 9              | 3.36      |
| 自動車整備業の人材確保・育成の推進                 | 367             | 196            | 1.87      |
| 自家用車活用事業等のモニタリング・検証に関する調査         | —               | —              | —         |
| 事故防止・安全対策の推進等                     |                 |                |           |
| 自動車運送事業の安全総合対策事業                  | 1,913           | 1,681          | 1.14      |
| 先進安全自動車の整備環境の確保事業                 | 873             | 365            | 2.39      |
| 事業用自動車の重大事故に関する事故調査等機能の強化         | 130             | 130            | 1.00      |
| 自動車運送事業者に対する監査体制の強化               | 95              | 44             | 2.18      |
| 自動車運送事業の安全対策事業                    | 386             | 354            | 1.09      |
| <b>5. 観光庁関係</b>                   |                 |                |           |
| 持続可能な観光地域づくり                      |                 |                |           |
| 地域一体となった持続可能な観光地経営推進事業            | 910             | 670            | 1.36      |
| 国際観光旅客税を活用したより高次元な観光施策の展開         | 70,000          | 49,000         | 1.43      |
| 東北の復興(福島県の観光関連復興支援)               | 500             | 500            | 1.00      |

※1 地域公共交通再構築事業として、社会資本整備総合交付金(586,153百万円の内数)がある。

※2 東日本大震災からの復興加速にかかる経費(復興庁計上)

## 2. 具体的な行動と業種別の課題

私鉄総連は春闘の一環として交通政策要求に関する産業別統一行動を推進します。行動は、①交通政策要求実現地域行動、②交通政策要求実現中央行動、③公共交通利用促進運動全国行動とし、3つの行動を連携させながら、交通政策要求の実現をめざします。

|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |                    |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------|
| 交通政策要求実現地域行動                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      | 2025年11月～2026年 6 月 |
| 要請対象：地方自治体、警察、地方運輸局・支局、沿線の学校・企業・団体など                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |                    |
| 交通政策について年々役割が大きくなる沿線地方自治体などに対して、地域の交通政策課題を要請                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |                    |
| <p>主な要請内容</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・地域の移動手段確保および「脱炭素・カーボンニュートラル」に向けた公共交通の利用促進</li> <li>・各地域が抱える交通政策課題</li> <li>・適正運賃に向けた環境整備</li> <li>・地域公共交通計画関連 <ul style="list-style-type: none"> <li>①地域交通法に基づく「地域公共交通計画」の策定などに対する意見反映</li> <li>②適正な協議運賃（鉄道・バス・ハイタク）の設定</li> <li>③エリア一括協定運行事業において適正な運賃・交通サービス購入費用の設定</li> </ul> </li> <li>・地方自治体への交通政策担当者の配置</li> <li>・交通政策に関わる協議会、地域交通会議などへの労働者代表の参画</li> <li>・地方自治体独自の燃料費高騰対策支援</li> <li>・ライドシェア全面解禁の危険性への理解と慎重な対応</li> <li>・日本版・公共ライドシェアへの適切な対応</li> <li>・鉄軌道運転士、バス運転士、技術職の確保に向けた支援</li> <li>・バリアフリー関係</li> <li>・鉄道老朽化対策、特に軌間拡大防止に向けたコンクリートまくらぎへの交換に対する協調補助</li> <li>・カスタマーハラスメントや第三者暴力行為の防止に向けた対策強化</li> <li>・カスタマーハラスメント防止条例の制定や啓発行動の要請</li> <li>・防犯およびテロ対策の強化</li> <li>・乗合バスの発進妨害に対する取締り強化</li> </ul> |                    |
| 交通政策要求実現中央行動                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      | 2026年2月2日          |
| 要請対象：国土交通省                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |                    |
| 法律や制度に関わる要求を中央省庁に要請                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |                    |
| <p>主な要請内容</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・生活交通の確保に関する補助・支援制度の拡充(共通)</li> <li>・燃料費高騰対策支援(共通)</li> <li>・国内旅行の振興と旅行関連(共通)</li> <li>・実効性のある要員確保対策の強化(共通)</li> <li>・各モードにおける新技術への対応と人材育成対策(共通)</li> <li>・ライドシェア新法導入阻止(共通)</li> <li>・大規模自然災害からの早期復旧・復興、防災・減災対策と復旧に対する支援の拡充(共通)</li> <li>・バリアフリー化対策への支援拡充(共通)</li> <li>・カスタマーハラスメントや第三者暴力行為の防止に向けた対策(共通)</li> <li>・防犯およびテロ対策(共通)</li> <li>・適正運賃に向けた環境整備(共通)</li> <li>・学生割引や障害者割引の支援創設</li> <li>・監査・監督体制強化(バス・ハイタク共通)</li> <li>・走行環境の改善(バス・ハイタク共通)</li> <li>・各種スクリーニング検査に対する支援拡充(バス・ハイタク共通)</li> <li>・高速乗合バスに対する支援の拡充と国による補助制度の創設（バス）</li> <li>・特定地域・準特定地域の指定要件の見直し(ハイタク)</li> <li>・タクシー適正化に向けた対策の強化(ハイタク)</li> </ul>                                                                                         |                    |
| 公共交通利用促進運動全国行動                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    | 2026年              |
| 行動対象：利用者、沿線住民など                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |                    |
| 利用者や沿線住民に公共交通の必要性をアピール                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |                    |
| <p>主な行動内容</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・公共交通利用促進カレンダーの配布（2025年11月に送付）</li> <li>・全国行動キックオフ集会の開催</li> <li>・事業者団体、企業への協賛の要請（鉄軌道・バス・ハイタクの全車両へのポスター・掲示など）</li> <li>・街頭などでの宣伝物配布</li> <li>・学校、幼稚園などに公共交通への乗り方教室の開催や貸切バス利用ガイドラインの周知など、交通政策要求実現地域行動と連携した取り組み</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |                    |

## 4 たたかいの進め方

- (1) 25春闘でも、引き続き多くの単組で賃金改善がはかられました。これまでの賃上げの流れを決して止めることのないよう、26春闘においても、春闘職場討議案の全国オルグに始まり、要求の提出から回答の受諾まで、改めて総・地連、単組が一丸となり、組織力を強化し、職場からたたかいを構築することが重要です。
- (2) 「回答(指定)日時が最大のカベ」であることを引き続き意思統一するとともに、職場組合員の強い想いをひとつに結集し、緊張感のある交渉を重ね、「経営側から、検討に値する誠意ある回答を、回答(指定)日時に必ず引き出す」ための態勢を構築しなくてはなりません。各組合は、交渉の入り口でこのことを確認するとともに、私鉄総連は、経営者団体に対し、会員各社への周知徹底をするよう、強く申し入れを行います。
- (3) 交渉を前進させるためには、現状の把握・分析が欠かせません。賃金をはじめとする労働実態、そしていまだに厳しい状況にある生活実態を的確に把握・分析し、改善点を洗い出すことが必要です。
- (4) 「私鉄総連」「地連」という産別組織の利点を最大限活用し、情報の共有化と諸機関会議などの充実をはかり、私鉄春闘をたたかいます。

### 1. 交渉方式

- (1) 大手組合は単組別交渉とします。ただし、私鉄総連として経営側に対し、春闘の統一要求や大手組合の同時解決・同水準など、春闘の基本的な考え方については、民鉄協との中央労働協約に基づく「労使協議会」で積極的に主張します。この労使協議会には、関東・関西地連委員長も同席し、要求提出日以降に開催することを求めるとともに、内容の充実をはかっていきます。
- (2) 地方・ブロック集団交渉の確立実績のある組合は、集団交渉を要求します。集団交渉の要求書は、三者(総・地連、単組)連名のうえ1月15日付で提出し、確立目途は2月中旬とします。なお、集団交渉成立に関して特に難航した場合については、総・地連で対応を協議します。
- (3) 中小・ハイタク組合で、集団交渉の確立が困難な場合でも、地連あるいはブロック・県単位などでの「労使協議会」「労使会議」などの開催を求めています。この「労使協議会」「労使会議」などは、賃金問題だけでなく、産業を取り巻く課題、特に雇用問題・交通政策問題などについて、広く意見交換を行う場として開催を求めます。

### 2. 諸機関会議の設置と態勢強化月間

- (1) 春闘全般の指令・指示については、全て中央執行委員会の責任で行います。また、闘争推進の諸対策、連合「交通・運輸共闘連絡会議」をはじめとする共闘態勢への対応などについては、第2回中央委員会以降設置する中央闘争委員会(中央執行委

員、地連委員長、大手組合委員長で構成)で協議・決定します。あわせて、中央闘争委員会のもとに大手組合交渉団会議(私鉄総連三役、関東・関西地連委員長、大手組合委員長で構成)を設置し、大手組合間および東西間の連携を密接に取りながら、ヤマ場の交渉対策などについて決定します。ヤマ場に向けた意思疎通と統一对応については、関東・関西それぞれの交渉団会議を開催し、私鉄総連本部が中心となり、これまで以上に春闘推進をはかります。

- (2)春闘交渉の促進をめざし、第3回拡大中央委員会(2月3日予定)終了後に「春闘交渉促進対策会議」を開催します。情報交換はもとより、交渉の進め方、交渉材料の提供などを中心に、要求提出以降、各単組が早期に交渉を重ねることを主眼に内容の充実をめざします。また、各地連においても会議の内容を全単組に伝え、活用できるよう取り組むことが必要です。
- (3)ヤマ場直前(3月上旬目途)には、「私鉄春闘を組織する」ことを主眼に、「春闘推進地連・中小組合会議」を開催します。参加した地連・単組を中心とした、闘争状況の共有や意思疎通をはかるとともに、他産別の状況や直近の交渉資料なども提供するなど、内容の充実を検討します。
- (4)大手組合の回答を中小・地場に波及させることは、「春闘」の大きな意義のひとつです。大手組合回答指定日以降には、「春闘推進対策地連担当者会議」などを開催し、大手組合の回答・解決内容の徹底をはかるとともに、中小組合の交渉促進および対策などについて協議します。
- (5)2月から3月を「態勢強化月間」とし、「交通政策要求実現中央行動」「私鉄バスのうたごえ・青年女性総決起集会」「大手組合職場交流」「春闘勝利中央総決起集会」などを開催します。組織内の態勢構築は当然のこと、対外アピールもはかりながら、交渉の後ろ盾となる、効果的な春闘態勢の確立を進めます。また、地連・ブロック、単組の企画する春闘関連行動にも協力し、連合や交運労協などが企画する諸行動にも積極的に参加することが必要です。
- (6)春闘における一番の力は、職場組合員の団結です。春闘ワッペン、全国の組合員が心をひとつにし、職場から春闘を構築するためにも、大きな意義があります。図柄の応募も含め「全ての組合員が自ら関わる運動」として、春闘ワッペンは統一して取り組みます。

### 3. 要求の提出とスト権投票、争議予告

- (1)賃金・臨時給・産別最賃要求は、第3回拡大中央委員会(2月3日予定)で決定した後、三者(総・地連、単組)連名でいっせいに提出します。なお、産別最賃要求に関する各社からの委任の取り付けは3月初旬を目途とし、委任会社が一定数に達した時点で、交渉窓口となる民鉄協、バス事業最賃問題研究会との交渉をそれぞれ開始します。委任取り付けが難航する組合については、総・地連、単組で対応を協議します。

- (2) 要求内容や方針など、私鉄総連として決定したことについては、全単組の総意として、経営者団体に対し、適宜申し入れを行います。あわせて、全ての関係会社にも伝えるよう、これまでと同様、強く要請します。また、交渉などを通じ、地連・ブロック・単組でも、同様の申し入れを行い、認識の共有をはかります。
- (3) ストライキ権確立投票は、職場組合員一人ひとりの意思を明確に表すものであり、労使が対等な立場で春闘交渉を展開するために、非常に大きな力となる重要な取り組みです。投票は賃金、臨時給、産別最賃の3本とし、3月上旬までに結果が集約できるよう、交渉開始後の適切な時期に行います。この結果をふまえ、争議予告は、総連が一括して関係機関への手続きを行います。

#### 4. ヤマ場の構想

私鉄春闘は、「総・地連による全国オルグと、単組による職場オルグ」にはじまり、春闘方針に基づく「要求の提出」「諸行事の開催」「交渉の積み重ね」など、回答(指定)日時に向けた全ての取り組みが戦術とも言えます。そして、その積み重ねが、ヤマ場における効果的な戦術に繋がります。

戦術日程については、各組合の交渉状況を見極め、連合や社会全体の状況を見据えながら、この間積み上げてきた諸機関会議などでの議論をふまえ、適切な時期に提起・決定し、指令します。

- (1) 具体的には、中央闘争委員会・大手組合交渉団会議などで議論を重ね、各組合の交渉状況、経営側の対応に加え、連合(交通・運輸共闘連絡会議)や交運労協の状況をふまえ、2月下旬開催予定の中央闘争委員会で「春闘推進方針」として決定・指令します。
- (2) 春闘を進めるためには、執行部の交渉力を高めることはもちろんのこと、それを後押しする職場の闘争態勢を構築しなくてはなりません。組合員の力で交渉を追い込むためにも、まずは職場の意思統一・闘争態勢構築を進めます。職場の態勢や「機関会議の重要性」を、組合側が強く認識し、「交渉重視」を徹底しながら、戦術設定の重さも含め、「回答(指定)日時を厳守した誠意ある回答引き出し」をめざします。
- (3) 都市間長距離高速バス、近距離高速バス、貸切観光バスなども含め、全てをストライキの対象とすることを基本とします。
- (4) 中小組合決戦時期には、各地連と連携を密接に取りながら、全地連に私鉄総連オルグを配置します。

#### 5. 企業再建組合の扱い

企業再建期間中や企業再建協議中の組合についても、26春闘の諸行動には全組合が参加することを基本とします。単組のおかれた状況を総・地連、単組で共有しながら、対象組合の具体的な取り扱いについて協議・対応します。

## 6. 26春闘の臨時会費

- (1) 春闘態勢の確立と闘争推進のためには、安定した財源の確保が不可欠です。26春闘は組織人員の減少等により厳しい財政運営になる見通しです。各種会議は、例年通り開催する予定ですが、価格高騰により支出は増えることが想定されます。今春闘については昨年同額の一人300円(2026年2月末納入)としますが、27春闘以降は春闘臨時会費の引き上げを検討していきます。
- (2) 厳しい財政状況をふまえ、科目ごとに見直しをはかり、収入に見合った予算編成としています。なお、長期闘争組合対策費は、規定に基づき争議基金より支出することとし、予算額を見直しました。各種会議については、交渉強化に向けた諸会議の開催や内容の充実、浅草公会堂での中央総決起集会の開催を考慮するとともに、編成された予算に基づき、さらに効率的な運営に努めます。

### 26春闘臨時会費予算(案)

自 2025年6月1日  
至 2026年5月31日

#### 収入の部

(単位：円)

| 科 目    | 金 額        | 備 考                       |
|--------|------------|---------------------------|
| 臨時会費収入 | 28,829,700 | 300円 × 96,099人(10月会費納入人員) |
| 前期繰越金  | 1,618,731  |                           |
| 合 計    | 30,448,431 |                           |

#### 支出の部

| 科 目       | 金 額        | 備 考                                                            |
|-----------|------------|----------------------------------------------------------------|
| 春闘政策制度費   | 12,500,000 | 春闘会議(中央闘争委員会、交渉団会議)、決起集会(本部・連合・交運労協)、春闘情報連絡体制、賃金調査費用、交渉資料作成、他  |
| 長期闘争組合対策費 | 1,000,000  | 賃金カット共同補償                                                      |
| 教宣資料印刷費   | 11,500,000 | 春闘職場討議案、ポスター、ワッペン、かべ新聞、スト権確立投票用紙、他                             |
| 組織対策費     | 5,400,000  | 春闘交渉促進対策会議、春闘推進地連・中小組合会議、企業再建組合会議、大手組合職場交流、ハイク交流集会・フォーラム中央行動、他 |
| 予備費       | 48,431     |                                                                |
| 合 計       | 30,448,431 |                                                                |

※長期闘争組合対策費については、予算額を超える場合は規定に基づき争議基金より支出します。



## 5 職場討議案の集約・主要日程

### 1. 職場討議案の集約

この職場討議案は、各職場での討議および集約を経て、第3回拡大中央委員会(2月3日予定)に「26春闘方針(案)」として提起します。春闘方針の決定を受け、26春闘の開始を指令します。

### 2. 主要日程(予定)

|                         |            |
|-------------------------|------------|
| 職場討議期間                  | 12月～1月下旬   |
| 第1回中央闘争委員会              | 12月上旬      |
| ハイタク春闘交流集会              | 12月15日～16日 |
| 地方・ブロック集団交渉に関する要求提出     | 1月15日      |
| 交通政策要求実現中央行動            | 2月2日       |
| 第3回拡大中央委員会              | 2月3日       |
| 春闘交渉促進対策会議              | 2月3日       |
| 賃金・臨時給・産別最賃要求提出         | 2月上旬       |
| 地方・ブロック集団交渉の窓口確立        | 2月中旬       |
| 第46回大手組合職場交流            | 2月16日～18日  |
| 第64回私鉄バスのうたごえ・青年女性総決起集会 | 2月27日      |
| 春闘推進地連・中小組合会議           | 3月上旬       |
| 春闘勝利中央総決起集会             | 3月4日       |
| 中央闘争委員会・大手組合交渉団会議       | 適宜開催       |

# 継続した賃上げで 未来を築く 26春闘

～ 組織力強化 交通政策要求実現 ～