

2020 春闘 大幅賃上げで生活改善を

安倍首相は2012年末の第2次安倍内閣発足以来、「経済の好循環」を繰り返し主張し、円安で過去最高の利益を上げている企業から、「給与増」の形で、社員などへの「恩恵」を求めてきました。「官製春闘」といわれながら、春闘に向けて経済界のトップらに毎年「賃上げ」を要請し、19年春の春闘まで「6年連続で賃上げ率は2%を上回った」として成果を強調しますが、果たして私たちの暮らしはどうでしょうか。

財 務省が昨年9月2日に発表した法人企業統計によると、2018年度の金融業・保険業を除く全産業の「利益剰余金」、いわゆる内部留保は463兆1,308億円と、前の年度に比べてさらに3.7%増えました。企業が上げた利益のうち、配当などに回されず、会社内に蓄えられた内部留保は08年度以降毎年増え続け、とうとう7年連続で過去最大となりました。

一方、労働者の実質賃金は低下傾向に歯止めがかかっていません。消費税率引き上げなどを主因として13～18年の6年間で物価は5.1%上昇したのに賃金は5.7%、消費は1割以上切り下げられたままです。安倍政権下の7年間、「異次元の金融緩和」によって株高円安などの恩恵を受けた大企業と一部富裕層を除き、多くの国民にとって『賃上げ』の実感はほど遠く、所得格差はますます広がっています。

実質賃金・労働条件の 底上げで「格差是正」を

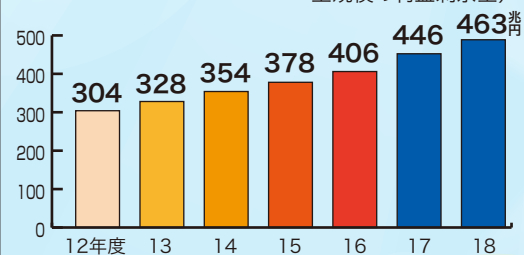
い まやアルバイト・パート・派遣・契約社員などの非正規雇用で働く労働者は総務省調査で全体の約4割にあたる2,120万人を数え、年収200万円に届かない「ワーキングプア」は13年連続で1千万人を超えています。昨年4月から「働き方改革一括法」に基づき、労働基準法が改正され、年休の付与日数が10日以上

の労働者について5日以上取得することが企業に義務づけられるなど「長時間労働の是正」が始まりました。そして、本年4月から職場における雇用形態間の不合理な処遇の差の是正に向け、「同一労働同一賃金」関連法が施行されます。しかし、ガイドラインでは「正社員の条件引き下げ」を禁じているのにも係わらず、コスト増大を嫌う企業や自治体では「正社員のみ」に支給していた住宅手当や家

族手当を廃止する」「期末手当を出す代わりに月々の賃金を下げる」等々の脱法行為が行なわれています。今こそ働く者の団結で真の働き方改革を実現し、格差を是正する2020春闘を一緒にたたかきましょう。

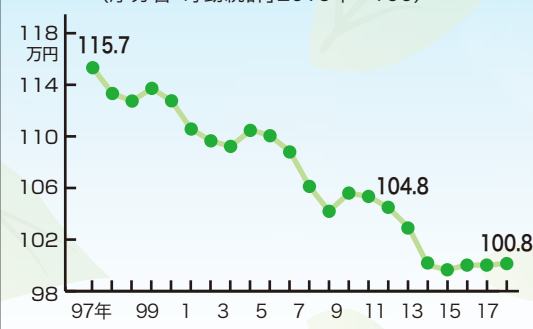
図表.1 企業の内部留保の推移

(財務省『法人企業統計』金融・保険を除く全産業
全規模の利益剰余金)



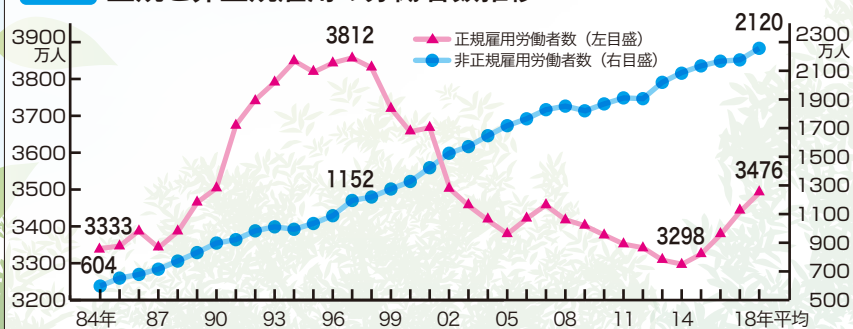
図表.2 実質賃金の推移

(厚労省「毎勤統計」2015年=100)



(注) 名目賃金指数を消費者物価指数(持ち家の帰属家賃を除く総合)で除して算出2017年までは確定値、18年は速報値
出所: 厚生労働省「毎月勤労統計調査」

図表.3 正規と非正規雇用の労働者数推移 (総務省「労働力調査詳細集計」)



(注) 1984～2001年までは各年2月時点調査、2002年以降は年平均
出所: 01年までは総務省「労働力調査特別調査」、02年以降は総務省「労働力調査詳細集計」

人と環境にやさしい交通政策の実現に向け、地域公共交通を守り

JRの安全・安定輸送確立に 全力をあげます

国 鉄改革から33年を迎えます。1987年の国鉄の分割・民営化によって誕生したJR各社では近年、相次ぐ台風や豪雨災害により、多くの鉄道施設に甚大な被害が発生しています。運休区間では、地域の地方自治体とJR各社で協議が進められていますが、復旧費用及び復旧後の赤字の補てんなど調整は難航しています。また、トンネルや鉄橋をはじめとした鉄道構造物はすでに50年以上を越えている設備も多く、特にJRは旧国鉄からの古い路線や設備を引き継いでおり、今後は順次大規模改修が必要となっています。こうした大規模改修に対する設備投資は安全投資の根幹ですが、鉄道事業者にとっては相当の経営負担を伴うことから、施設の維持・更新、車両も含めた老朽化対策に対して大規模修繕にかかる税制面を含めた国の支援が欠かせなくなっています。

人 口減少や高齢化、マイカーの利用拡大などから鉄道利用者が減る一方で高齢化社会の進行するなか、地域の足の確保は不可欠であり、また地域経済にとっても公共交通の存続は死活問題です。2000年の鉄道事業法改正以降、路線の廃止手続きについては「事業者の届け出制」となっています。鉄道事業者単独での路線の維持・存続はきわめて厳しい状況にあることはいうまでもありません。鉄道事業法の見直しも含めて、沿線自治体や住民の十分な理解を得ながら、地方鉄道の維持・活性化をどのようにすすめていくかが大きく問われています。一方、都市圏においても、



混雑緩和・シームレス化・遅延対策といった課題に加えて、踏切事故防止のための立体交差化や踏切保安設備の整備、激甚災害に対する計画運休などの防災対策、ホームドアやバリアフリー化への対応などの問題が山積しています。

JR各社はそれぞれの事業計画にもとづき、効率化や要員削減を柱とした業務委託・外注化施策を積極的に進めていますが、その結果、架線や変電所で鉄道設備の保守・点検の現場力の低下や要員効率化に起因する停電トラブルが相次いで発生するなど輸送の安全が大きく脅かされています。とりわけJR関連会社やグループ・協力会社等で相次ぐ労災死亡事故の根絶、なかでも技術継承や教育の充実はJR各社に共通する喫緊の課題です。私たちは鉄道の輸送業務に携わる労働組合として皆さんが安心して利用できるJRの安全・安定輸送の確立に全力をあげます。

私たちは求めます 戦争・原発・基地のない日本を

- ◎自衛隊の中東派遣を即時中止して、憲法改悪に反対し、戦争放棄の憲法9条を守ろう
- ◎原発の再稼働を止め、原子力発電に依存しない再生可能エネルギー政策への転換をはかろう
- ◎沖縄の民意を尊重し、辺野古新基地建設工事を撤回し、すべての在日米軍基地をなくそう