



## 年末手当3.0カ月要求実現を勝ち取ろう！ 第1回交渉で要求趣旨説明を行う。

本部は、10月13日「2023年度年末手当支払いに関する申し入れ（国労闘申第3号）」を行い、10月26日第1回団体交渉の中で要求趣旨説明を行なった。組合からは「この間、賃上げがあっても相次ぐ物価高騰により社員と家族の生活は追い付いていない。期末手当は『生活給』であり今こそ社員・家族の生活改善を行うべきだ」と主張した。

### <国内情勢>

岸田政権が昨年末決定した「安保3文書」一つである「防衛力整備計画」に則り、防衛相は2024年度予算案の概算要求では過去最大である7兆7,385億円を計上した。

10月1日より実施された「インボイス制度」には更なる増税に対し、延期や見直しを求める意見書も367自治体へと広がり、全国各地で請願・陳情が行われており、野党4党により消費税減税、インボイス中止法案が共同提出された。

### <日本経済の動向>

厚生労働省が発表した「毎月勤労統計調査」では、実質賃金は前年同月比2.5%減となり、名目賃金は伸びても物価高騰には及ばず17カ月連続マイナスとなっている。

総務省発表の8月の家計調査では、2人以上世帯の消費支出1世帯あたり29万3,161円と前年同月比2.5%減の6カ月連続マイナスとなっている。

一方、2022年度法人企業統計の大企業の内部留保は511兆円を超え過去最高を更新し続けているように賃金が物価上昇に追い付かない。

## 経営陣は社員・家族の生活を優先すべきである！

### <貨物会社の経営状況>

北海道新幹線問題として、函館～長万部間について国土交通省・北海道・JR北海道・JR貨物の4社による実務者協議会に於いて貨物線を維持させることが一致したが、地域住民の交通権確保の問題や維持費については今後の課題となっており、引き続き注視しなければならない。

「2022決算」ではコロナ禍による「人流」の抑制、「物流」についても大きく影響を受けた。一方の事業計画では、連結36億円、単体20億円の経常利益を目指しており、今後の「2024年問題」でのトラックドライバーの上限規制や地球環境問題など貨物鉄道輸送への期待は高まっている。

### <社員の生活実態>

毎月赤字あり⇒63.2%

平均赤字額 ⇒3万5,384円

赤字の補填先⇒第1位 預貯金(45.3%)

第2位 期末手当(48.8%)

この間ベアや賃金改善措置は実施されても、要求額からは著しく乖離し、社員と家族の生活改善には程遠いものとなっている。貨物会社にとって必要不可欠なのは人材であり社員そのものが財産である。今こそ社員の労苦に応え3.0箇月の年末手当満額獲得を求めものである。

次回交渉  
11月2日  
(予定)

