

定期昇給完全実施！ベア17,000円を求める！ 第1回交渉 要求趣旨説明を行う 国労要求実現に向け、全職場から奮闘を！



本部は、2月14日「2024年度4月1日以降の賃金引上げに関する申入れ(国労闘申第8号)」を行い、2月21日第1回交渉を開催し要求趣旨説明を行なった。「年々厳しくなる社員と家族の生活改善を求め、企業として責任を持って国労要求に応えるべきである」と訴えた。

<23春闘の特徴と岸田政権の悪政>

昨年春闘では大企業の定期昇給とベースアップを合わせた賃上げ率は3%を超え、約30年振りの高水準となったが、一律支給を避けた階層別支給・個人別成果配分、インフレ手当等の一時的支給、福利厚生削減による賃上げ原資捻出など労働組合の賃金要求の基本から見ても問題を多く含む「賃金改善」例が多発した。

岸田政権は大企業・投資家・富裕層の一部の富だけ増大を続ける政策に邁進し、ロシアのウクライナへの軍事侵攻を契機に危険な政治へと進み続けている。

昨年5年間で43兆円の防衛費の財源を捻出する「防衛財源確保法案」、「防衛産業基盤強化法案」の可決成立に加え、原発回帰へ大転換をすすめる「原発推進等5法」、「マイナンバー法改悪」、「入管法改悪」など、国のあり方の根幹に関わる悪法を労働者・国民の声を聞くことなく次々と強行するなど、コロナ禍の実態を踏まえて公共と福祉の充実を図るところか、社会保障を削減し軍拡を押し進めている。

<貨物会社の動向について>

貨物会社の2023年3月期決算は、自然災害や新型コロナウイルス感染症、物価上昇による消費低迷やウクライナ情勢の長期化に伴い原油高騰などが影響し、2022年度決算は営業収益が前期比0.6%増の1876億円、営業損失が36億円、経常損失は43億円となり、2023年度中間決算では経常損失は10億円、2024年3月期の見通しで連結0億円、単体△15億円と当初計画を大幅に修正した。

「地域公共交通再構築事業」の創設より鉄道廃止・バス転換、自治体負担による「上下分離方式」が全国各地で進む危険性が高まる中、インフラ設備の強靱化や老朽化対策など国や国土交通省の支援策が求められており、貨物鉄道輸送の全国ネットの維持に向け、「貨物調整金」の継続と拡充、線路使用料問題のルール化、税制特例の恒久化など労使の垣根を越え、関係省庁や各政党・関係議員への要請が求められている。

次回交渉は2月26日(月)を予定。

<日本経済の動向>

一方、厚生労働省の毎月勤労統計調査(速報値)、実質賃金は前年比2.5%減と2年連続マイナスとなり、基本給と残業手当を合わせた名目賃金は、昨年の春闘の結果などが影響し月平均で前年比1.2%増の32万9,859円となり、名目賃金の内、ボーナスや残業手当を除く「所定内給与」は同1.2%増の25万1,309円と1996年以来27年ぶりの伸び率となる一方、実質賃金の算出に用いられる消費者物価指数は前年比3.8%上昇し、賃金が上がっても物価高の勢いに及ばず、実質賃金はマイナスとなった。

同時に23年12月の毎月勤労統計調査では、名目賃金は前年同月比1.0%増の57万3,313円と、実質賃金は同1.9%減で21か月連続の減少となり生活実感はさらに厳しいものになっている。

他方、財務省が昨年9月に公表した法人企業統計では、全産業における利益剰余金は前年度比7.4%増の554兆7777億円と11年連続過去最高を更新し、コロナ禍でも企業は空前の利益を上げているにも拘らず、その儲けを企業内に留めていることは内需を縮小させ長期のデフレ不況を招いている最大の要因である。

日本経済を持続的な成長軌道へ回復させるには賃上げでGDPの5割以上の個人消費を活性化させることが最重要課題であり、個人消費を支える労働者の賃金の大幅な賃上げを実現する事が景気回復の出発点であり、個人消費が伸びれば新たな設備投資を生み出し「経済の好循環」へ繋がり貨物会社経営にも好影響を与えるものとなる。

<社員の生活実態>

毎月赤字あり
⇒ 67.7%
平均赤字額
⇒ 3万3,535円
赤字の補填先
⇒ 第1位
 期末手当(47.9%)
 第2位
 預貯金(46.6%)

