

3.0ヵ月分：12月6日までの支払いを求める！ 第1回交渉で要求趣旨説明を行う！ 要求額満額獲得に向けて総決起しよう！

本部は、10月17日「2024年度年末手当支払いに関する申し入れ」（国労闘申第6号）を行い、10月18日第1回交渉で要求趣旨説明を行なった。「物価高騰に疲弊する社員・家族の生活実態を鑑み、今こそ生活改善をすべく会社の責任として国労要求に応えるべきである」と訴えた。

<国内情勢について>

岸田内閣の総辞職による自民党石破総裁は衆議院の解散を強行した。自民党による裏金問題や統一教会との組織的癒着など覆い隠し、能登半島地震・豪雨災害への支援への補正予算など重要案件が先送りされるなど許されるものではない。

地球温暖化に伴い自然災害は激甚化を招き、農業・漁業をはじめ国内の各分野に重大な影響を及ぼしている。世界情勢の変動によりエネルギーや食料など輸入に頼る脆弱性も浮き彫りとなり、燃料価格の上昇やコメの供給不足による混乱など食料自給率を引き上げるため食料主権の回復が重要である。

<経済の動向について>

厚生労働省が発表した8月の毎月勤労統計調査では、実質賃金は同月比0.6%減少し、3ヶ月ぶりにマイナスへと転じており、総務省の8月の家計調査でも一世帯当たりの消費支出は29万7,487円物価変動の影響を除いた実質で前年同月比1.9%減となるなど2ヵ月ぶりに減少している。

日本社会は「失われた30年」の下、物価高騰は戦後最悪の水準に達しており、非正規雇用労働者は増加の一途を辿る一方で貧富の格差は拡大しより深刻な事態となっている。

2023年度の法人企業統計では、大企業の内部留保は539兆円を突破するなど、大企業・資本家にとって空前の富の蓄積として表れている。

<貨物会社の状況>

JR発足から37年、貨物会社への新たな支援策や激変緩和措置として設けられた承継特例は、新型コロナウイルスなど各社の置かれた状況を踏まえ2030年まで支援の継続・拡充が行われた。

地球温暖化への対策としてカーボンニュートラルの取り組みが求められる中、環境特性に優れた貨物鉄道輸送への関心は高まり、「物流2024年問題」や政府からも「鉄道へのモーダルシフトの推進」が提言されるなどの追い風を受け、広く社会からの期待を受けている。2024年度事業計画ではコンナテ収入1,178億円、積載率72%の数値目標を設定し、鉄道事業黒字化の足掛かりを掴むとしている。

しかし、この間の経営は景気動向や相次ぐ自然災害のたびに社員犠牲を繰り返してきたのが経過であり、経営姿勢を改め、将来展望を示すことが経営陣の責務である。

<社員の生活実態>

「2023年度賃金生活実態アンケート調査」では、「毎月赤字あり」の回答では67.7%、「平均赤字額」では35,535円となり、その補填は「期末手当」(47.7%)、預貯金の切り崩し(46.6%)となっているなど、期末手当が「生活給」そのものであることを裏付けるものである。生活必需品の高騰はやむことなく光熱水費の値上げが追い打ちをかけ、病気など突然の出費に対する備えすらできないまま生活不安だけが增大している。会社の責任として健康で安心して働き続けられる労働環境を整えるべきである。

次回交渉 10月29日(予定)