

国労「17,000円」の賃上げ要求

物価上昇率は3%以上、
実質賃金は21ヵ月連続マイナス

社員犠牲は
許さない。

本部は、『2024年4月1日以降の賃金引上げに関する申し入れ』（国労闘争第8号）に基づき、これまで2回の団体交渉を行ってきました。

第1回交渉では、国労要求17,000円に対する趣旨説明、第2回交渉では、収入動向の説明を受け、新賃金引上げに対する交渉を行ってきました。

減収を社員に転嫁することは認められない。

貨物会社の2023年度事業計画は当初、連結経常利益36億円、単体20億円を計画していましたが、11月に見直し、連結経常利益0億円、単体△15億円としています。また、3月実績見込では、連結経常利益△52億円、単体△69億円と大きく見直しています。当初、国労は計画について、輸送量が戻っていない中で厳しい計画値であることを指摘してきましたが、そのとおりになりました。

計画に達していないことを社員に責任転嫁することは認められません。

消費税が重くのしかかっている一方で、
大企業の内部留保は増え続けている。



消費税3%が1989年4月1日に導入され35年が経過しましたが、税率は1997年に5%、2014年に8%、2019年10月から10%となり、2022年度の税収は前年度比6.1%増の71兆1374億円となっています。税収の中でも消費税は32.5%と生活必需品の物価高騰に消費税10%が重くのしかかっています。一方で、大企業は不況にかかわらず内部留保を増やし続け、財務省「法人企業統計」によれば、すべての大企業5800社（資本金10億円以上）の2022年度の内部留保は前年度を27兆円も上回り、511兆円となっています。内部留保の要因は第一に賃金抑制、第二に法人税の引き下げと大企業優遇制によるものです。

国労要求17,000円は貨物社員の切実な願い

国労が昨年おこなった「2024年度賃金と生活実態アンケート調査」における貨物社員の实態は、「何らかの借金がある」が67.7%であり、平均の赤字額は平均33,535円となっています。その赤字の補填は、「期末手当から」、「預貯金の切り崩し」と厳しい実態が反映された結果であると言わざるを得ません。24春闘での国労要求の根拠は、「生活上賃金」、「赤字の補填」、「病气や老後の備え」が上位であり、これらを基にした平均生要求額は31,118円となっていることから、貨物社員の厳しい生活実態を改善させるため国労は、17,000円を要求しています。

厚生労働省の統計では2023年12月の実質賃金は前年同月比で1.9%減となり21ヵ月連続のマイナスとなっています。そのうえ、物価上昇率は、2022年7月以降3%以上の高水準が続いており、生活は厳しい状況であり、生活改善には大幅な賃金引き上げが求められています。

私たち国労とともに生活改善、労働条件改善に向け奮闘しましょう。

