

国労東海交渉情報

<自動車協議会版>

第
202
号発行責任者：長岡正之
編集責任者：鶴山 章

安全・安定輸送の更なる向上を図 るためにも国労要求12,000円の ベースアップを —2018年新賃金・夏季手当交渉趣旨説明—

国労東海自動車協議会はさる4月11日に2018年新賃金・夏季手当の第1回目の団体交渉を行い、趣旨説明を行いました。

国労側出席者 伊藤委員、荒木委員、鶴山委員
会社側出席者 深澤代理、五島課長、堀田係長

経済情勢

日本経済の再生を謳い安倍政権が誕生し5年が経過した。安倍政権は「企業収益の拡大や雇用環境の改善等」が進み、日本経済は「緩やかな回復基調が続いている」と強調している。2017年7～9月期のGDP（国内総生産）は、4～6月期に比べ実質で0.3%増と7四半期連続の増加となっているが、外需の0.5%増に対し内需は0.2%減となっており輸出依存のゆがんだ姿となっている。特にGDPの約6割を占めると言われている個人消費については実質で前期比0.5%減と7四半期ぶりの落ち込みとなっており消費の低迷は明らかである。雇用についても2014年の完全失業率が3.6%から2017年は2.8%前後と改善し、有効求人倍率は2014年の1.09倍から2017年11月期で1.5倍とバブル期超えの高水準となっているが、総労働者数の37.5%、ほぼ4割弱を非正規労働者が占めている。

この様に非正規労働者や雇用環境改善が見られない中で、実質賃金は一時プラスに転じたものの5か月連続でマイナスとなっている。雇用者報酬の減少は個人消費に影響を与え、総務省「家計調査」によれば、2人以上世帯実質家計消費支出は2014年4月の消費税増税後、慢性的にマイナスを続けており、今後予定されている消費税10%の増税によりさらにマイナスが続くことが予想される。需要の不足は消費者物価の下落につながり、日銀の物価上昇目標2%達成時期が2018年から2019年度ごろと再度修正を余儀なくされている。

この5年間、労働者の賃金は低迷・減少傾向にあり、大企業は連続で史上最高の利益をあげてきたものの、実質賃金は1997年をピークに下がり続けており、個人消費の伸び

悩みから一向に景気が上向いていない。

ジェイール東海バスの状況

ジェイール東海バスの収支は、第三四半期決算で当期営業収益を対前年同期比3億2399万円の増（107.7%）、当期経常損益を対前年同期比8900万円の増（119.3%）など対前年同期比において増収・増益としている。また、2018年度の収支計画は営業収益を63億5600万円、経常利益を8億2500万円とし、設備投資計画としてバス事業に7億900万円、その他で1億1500万円の合計8億2500万円としている。

事業計画では、「軽井沢スキーバス事故による業界の需要低迷は回復基調にあるが、激しい競争環境に加え、乗務員不足や高齢化等の問題に対処するため、人材の確保・育成や事故防止・安全対策が経営課題とし、利用者の目線に立った誠実な輸送サービスの提供に取り組み、信頼され、選ばれる会社を目指す」としている。

バス会社発足30年を迎え、イベント開催や新経営理念の改定が予定され、制服の刷新が準備されている。これまでの会社の好調な業績を下から支え、各種施策において安全輸送を最優先とし、昼夜を分かたず地上や車上で業務に取り組んできた労働者がいるからこそ、会社が存在すると考える。また、パートや臨時、契約社員などの身分の違いに関わらず、その労働と努力に報い、応えていくことが会社の未来を明るく照らすと考える。

賃金底上げの必要性

厚生労働省が昨年12月に発表した毎月勤労統計速報値によると、所定内給与が前年同月比0.4%増の241,085円、所定外給与が1.9%増、決まって支給する給与は0.4%増の261,419円となっている。現金給与総額では、前年同月とほぼ同水準の277,885円である。実質賃金は0.1%増で5か月ぶりのプラスとなり現金給与総額に占める実質賃金指数は87.6%で年平均93.7%となっている。

総務省が昨年12月に発表した11月速報値の家計調査によると、一世帯（2人以上）あたりの消費支出は、277,361円となっており物価変動の影響を除いた実質賃金は前月同比2.1%増となった。

一方で、勤労者世帯の実収入は前年同月比で、1.8%増となり、6か月連続の増加となっている。また、2016年度の平均で実質賃金は1.7%の減少となり減少幅は縮小しているものの3年連続の減少となっている。この様に、労働者の実質賃金は連続して低下・停滞し、消費支出の減少が続いている状態である。

財務省が昨年9月に発表した法人企業統計によると2016年企業動向の経常利益は、製造業、非製造業ともに増益であり、増加率は対前年9.9%増となっており利益剰余金は406兆円で対前年7.5%増の過去最高を更新しているとしている。また、付加価値に占める人件費の割合である「労働分配率」は過去10年間で最低となっている。労働者の実質賃金は連続して低下・停滞し、消費支出の減少が続いている状態である。

ジェイール東海バスに働く者の賃金は、2017年度初で平均勤続年数が13.5年、平均基本給額で226,000円となっている。厚生労働省「賃金構造基本統計調査」を元に推計した一部のデータによると平成27年のバス運転手の平均月収は31万円そこから推定される平均年収は

一時金込みで425万円というデータがある。このデータから見てもどうなのかが問われるのではない。

今後予定されている消費税10%の増税や物価の上昇などにより固定支出は増加しており、ジェイール東海バスで働く者にとっても節約できる支出を節約して家計をやりくりしていることに違いはない。消費増税、物価の上昇などによる毎月の支出が生活を直撃している。2年連続で200円のベースアップを実施しているとはいえ、文字通り賃上げを実感できるような引き上げ額とはとても言えないと考える。今春闘は、同業他社では西日本バスが定昇とは別にバ7300円、年間臨給5.1箇月プラス3万円をはじめ多くの改善を回答している。ベースアップにとどまらず、各諸手当の増額なども生活の向上や働く意欲の充実に欠かせない要求である。

労働条件改善の必要性

また、賃金以外の労働条件においては、社員数では2017年度初の平均年齢が43.5歳となっていることから、仕事と生活に対する考え方の多様化に伴う新たな休暇制度の新設や、福利厚生制度を労働者が使い勝手の良い制度に改善することは、重要な課題であると認識している。

一方では、人口減少社会における労働力確保について、国の姿勢としての「働き方改革」の中の「同一労働・同一賃金」「非正規雇用の処遇改善」の条件整備については、身分の違いに関わらない労働条件の改善とも結びつく問題であると考えている。今こそ見直しを含めた議論をすることが必要であると考えている。

夏季手当

毎月の家計をやりくりしながら、赤字分は期末手当で補うという構図となっている。その意味でも夏季手当は生活費になくってはならない賃金である。

夏季手当は「会社の業績を反映させる」との会社見解も出されている。バス会社の非常に好調な経営状況からすれば、社員のみならず家族の支給額に対する期待は今まで以上に大きいと考える。

まとめ

安全・安定輸送の確保には、施設やシステムの更新と共にそこで働く労働者の賃金以外の労働条件の向上も不可欠であり、バス会社としてもこの間の交渉の中で「労働条件の改善は賃金部分だけでない」などと度々発言してきている。

2018年春闘交渉にあたり国労東海自動車協議会としては、ジェイール東海バスが果たすべき安全・安定輸送の更なる向上を図るためにも、国労要求である12,000円のベースアップを強く求め、ジェイール東海バスに働く労働者と家族の生活を安定させることが必要であると考えている。また、賃金引き上げとともに、その他の労働条件の向上も併せて交渉して行くことを求めたい。

以上

