

交運労協アピール

～2020 春季生活闘争勝利に向けて～

日本経済は、輸出や生産の一部に弱さがあるものの、企業収益が高水準で推移しており、穏やかな回復が続いている。今回の景気の底とみられる2012年10～12月期を基準とすると、景気回復に伴って企業の経常利益は1.8倍となっており、経常利益の増加を受けて、当期純利益についても増加が続き、その水準はリーマンショック前を上回っている。当期純利益の配分先をみると、配当金への充当が増加傾向にあるとともに、それを上回って利益剰余金(内部留保)が、過去最高を更新している。

一方、労働分配率は全産業で2012年度以降、低下傾向にある。勤労者世帯の平均消費性向も、2014年をピークにして、以降低下傾向にあり、特に若年層における低下が顕著である。日本経済の歪みは、過去最高の内部留保という企業への富の集中と勤労者世帯の生活の劣化に現われている。

完全失業率は2%台前半で推移しており、有効求人倍率も2019年12月時点で1.53倍、とりわけ自動車運転は3.39倍と突出した数字となっている。雇用情勢は改善を続けているが、これはアベノミクスの成果というより少子高齢化に伴う生産年齢人口の急激な減少に起因するものである。しかし、このような逼迫する雇用情勢にもかかわらず、実質賃金は2019年にマイナスに転じており、OECD(経済協力開発機構)の統計によれば、時間あたりでみた日本人の賃金は、過去21年間で8%強減り、先進国で唯一マイナスになっている。

喫緊の課題である人材確保のためにも、運輸業や宿泊業など人手不足感の高い産業・職業における賃上げが求められている。とりわけ、2020春季生活闘争では、長時間労働是正の取り組みと一体のものとして、削減された超勤手当の原資を生産性向上分として基本給に組み込んでいく取り組みを展開していかなければならない。

いま、交通運輸産業においては、グループ会社への業務の移管や外注化が深度化し、就業形態が重層構造化している。もはや、グループ会社の存在なくして交通運輸産業が成り立たない以上、本体とグループ会社との受委託関係における適正取引を通じて、「サプライチェーン全体で生み出した付加価値の適正分配」につなげていかなければならない。

私たち交運労協に結集する60万人は、2020春季生活闘争を、交通運輸産業で働くすべての労働者が所定内労働で生計を営むことが可能となる賃金水準を確立するために、全力で闘い抜く決意をここに明らかにする。

2020年2月17日

全日本交通運輸産業労働組合協議会(交運労協)