

2018春闘 大幅賃上げで生活改善を

▶ 安倍首相は、18春闘において財界に「3%の賃上げ」を要請し、経団連も経営版『春闘白書』である「経労委報告」で「社会的な期待として前向きな検討が望まれる」と述べ、傘下企業に賃上げを促しています。

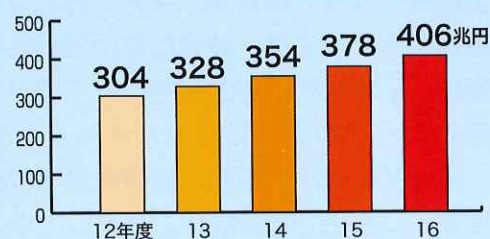
百 年に一度といわれた2008年のリーマン・ショック。それから10年、企業の利益剰余金（内部留保）はいまや3倍弱の406兆円に達し、営業利益は2.7倍、純利益は6倍にもなり、史上最高を更新し続けています。

さらに2012年度には35.62%だった法人税も減税によって実効税率20%台まで引き下げられましたが、企業は設備投資を控え、正社員の人件費をカット、低賃金の非正社員を多用して増えた利益をひたすら内部留保の積み増しにまわしてきました。

一方、労働者の実質賃金は低下に歯止めがかからず、2015年を100とした実質賃金指数は消費税引き上げや厚生年金保険料の値上げなどによって6ポイント近くも下がっています。安倍政権下の5年間、「異次元の金融緩和」によって株高円安の恩恵を受けた大企業と一部富裕層を除き、多くの国民にとって景気回復の実感はほど遠く、所得格差はますます広がっています。

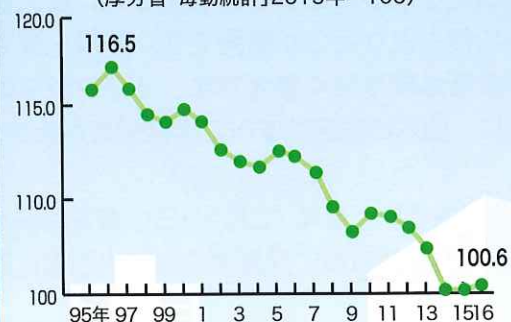
図表.1 企業の内部留保

(財務省『法人企業統計』金融・保険を除く全産業全規模の利益剰余金)



図表.2 実質賃金の推移

(厚労省「毎勤統計」2015年=100)

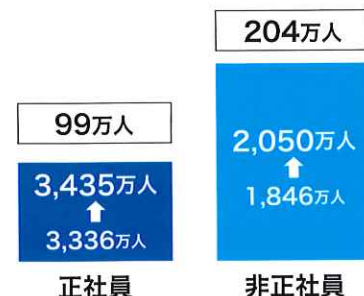


「格差是正」で働く人すべての処遇改善を

ア ルバイト・パート・派遣・契約社員などの非正規雇用労働者は働く人の約4割にあたる2,050万人となり、年収200万円に届かない「ワーキングプア」は4年連続増加で1,132万人を数えています。こうした中、今通常国会に上程される「働き方改革一括8法案」は「長時間労働の規制」や「同一労働同一賃金」とは名ばかりで、相矛盾する法案がセットで審議されようとしています。高度プロ制度は法案成立の暁に「1,075万円以上」の年収制限や残業規制が取り払われ、「残業代ゼロ」で過労死に追い立てられる「働き方改革」にもなりかねません。格差や貧富の拡大、そして「みなし労働時間」を一刻も早く解消することが喫緊の課題です。働く者の団結で底上げ・底支えの2018春闘を一緒にたたかきましょう。

図表.3 正社員と非正社員の増加数

(総務省「労働力調査」2012年から2017年)



原発や基地をなくして 平和憲法を守る

東 日本大震災・東京電力福島第一原発事故から7年目の3月11日を迎えます。未だに5万人以上の福島県民が不自由な避難生活を強いられ、子どもたちの甲状腺問題、原発労働者の被曝、汚染土壌の中間貯蔵施設の稼働、避難者に対する補償の打ち切りなど問題は山積みになっています。一方、肝心の福島原発事故の廃炉をめぐるのは、非常に高い放射線に阻まれて最も難関といわれている熔融燃料（デブリ）の取り出しが進まず、収束作業の目途がまったく立っていません。経済産業省は、当初、福島原発事故に関わる廃炉費用を11兆円と見積もっていましたが、試算結果を21.5兆円に発表し直しました。いったん大事故が起きれば、平穏な暮らしや家庭が壊され、人々の健康と地球環境を危険にさらし、そのうえ、膨大なコストや経済的損失となるのが原発です。政府・東京電力の社会的責任は限りなく重大です。「フクシマの現実」を教訓に、国内の原発はすべて再稼働を中止すべきです。

沖 縄では、昨年12月13日に普天間基地の米軍ヘリが離陸直後に操縦席の窓を小学校に落下させまし

た。今年に入ってからも、1月6日に伊計島海岸に米軍ヘリが不時着、さらには1月8日には読谷村の廃棄物最終処分場に、そして1月23日にも米軍ヘリが渡名喜島で不時着するなど米軍機の整備不良事故が後を絶ちません。自衛隊機もまた昨年来、4件の墜落死亡事故を起こしています。安倍首相は危険性除去のために「辺野古移設が唯一の解決策」との主張を繰り返していますが、基地がある限り、騒音や事故、米兵による犯罪など住民の命と暮らしは危険と隣り合わせです。いまこそすべての基地は撤去すべきです。

安 倍首相は通常国会で「今年こそ新しい時代への希望を生み出すような憲法のあるべき姿を提示したい」と述べ、特に憲法9条の改定に執念を燃やしています。しかし、直近の世論調査でも過半数の人が「安倍政権下での改憲に反対」と答えています。これまで日本は、戦争放棄を明記した憲法9条があったからこそ平和が守られてきました。日本ができる国際貢献・平和外交は、日米同盟による集団的自衛権の行使ではなく、憲法9条に規定された平和条項の具現化です。

JRの安全・安定輸送に全力を上げます

2005年4月25日にJR西日本福知山線において107人が亡くなり、562人が重軽傷を負う脱線事故が発生、同年12月25日にはJR東日本羽越本線において5人が亡くなり、32人が重軽傷を負う脱線事故が相次いで発生しました。この二つの悲惨な大事故から13年。安全を最優先し、事故の再発防止に努めることは鉄道事業者の責務です。にもかかわらず、昨年12月11日、JR西日本の新幹線「のぞみ」台車に破断寸前の亀裂が発見され、16日にはJR東日本・京浜東北線で架線の切断によって7時間にもわたり列車が運休しました。さらに12月24日にJR東日本・東北新幹線宇都宮～那須塩原間においても架線切断事故が発生するなど輸送の安全は大きく脅かされています。私たちは鉄道の輸送業務に携わる労働組合として安心して利用できるJRの安全・安定輸送の確立に全力を上げます。 2018年3月

