

ななかまの CTG

NO.545 全日本建設交運一般労働組合秋田県本部機関紙
 2021年12月6日発行 〒010-0976 秋田市八橋南1-2-29
 TEL018-823-7748 fax018-823-7751
 Email: kenkourouakita@bz03.plala.or.jp

県労連・春闘懇が討論集会を開く



12月5日午前中、秋田市文化会館で県労連・春闘懇主催の公契約の適正化・公契約条例学習会、午後からは春闘討論集会が行われ、全体で42人（ズーム参加者含め）が参加しました。建交労からは、農林支部、秋田運送支部、ダンプ支部各1人、本荘清掃分会2人の計5人が参加しました。討論集会では、全労連の黒澤事務局長が『大幅賃上げ・底上げでだれもが希望もてる公正な社会を』と題して講演しました。

黒澤氏は、講演の中で「日本の労働者の賃金はなぜ上がらないのか」という質問を発し、参加者が数人のグループをつくり意見を出し合い、以下のような答えが出されました。

★労働組合の力が弱い。株主が優先されている。会社がケチ。内部留保をためて、はきださない。会社が先行き不安を言ってため込む。組合に加入する労働者が少なく賃上げを要求できていない。会社が賃下げを強いて以降、元に戻そうとしない。

※左の図も参照

1997年以来、日本の労働者の実質賃金の指数が下がっています。日本は1997年を100とすると、2020年は88.9と下がっています。一方諸外国は、リーマンショック(2008年)のときもコロナ危機でも実質賃金の指数が上がっています。(たとえば韓国は2020年157.3、フランスは131.8)

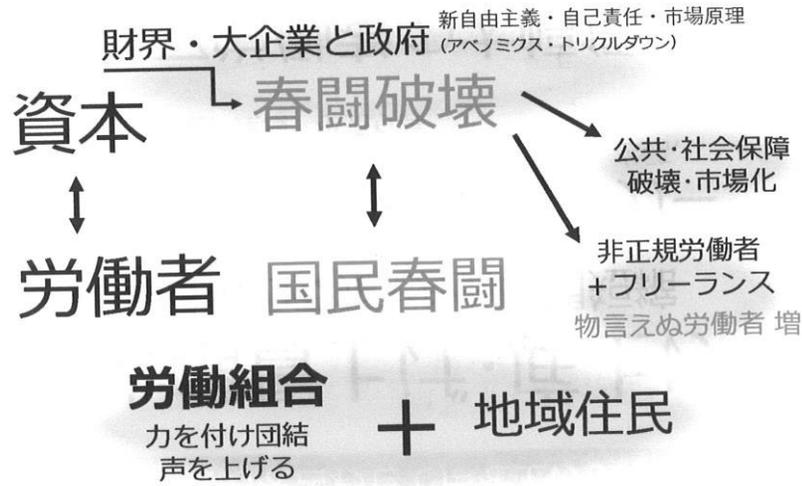
黒澤氏は質問に答えて、「これらの要因として、諸外国の労組がストライキを背景に交渉をすすめるとともに、最低賃金の引き上げについて国をあげて行い、何よりも当事者みずからが声を上げている」ことなどを紹介しました。

最後に要求や願い、運動、仲間づくり（組織の拡大強化）を一体にして春闘をがんばろうとしめくくりました。



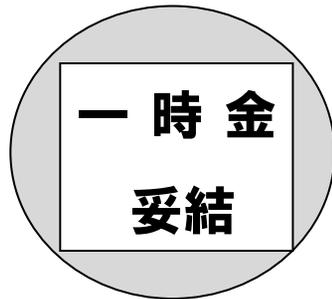
年末年始の12月29日から1月3日、事務所は休みます。

なぜ日本の賃金は上げさせられないのか



秋田運送支部は11月26日に団体交渉を行い、年末一時金について次のように妥結し、協定書を結びました。(こまかな支給基準は、はぶきました)

- 日給月給制
(基本給+役職手当) × 1.3か月
※65歳以上は1.1か月
- 歩合制
一律25,000円



また会社は、無事故無違反報奨の支給を1年に1回から3年に1回へと減らす提案をしましたが、組合は不利益変更にあたるとしてつっぱね、従来通りに支給されることになりました。

2022春闘
最低賃金
 全国一律
 1500円
 中小企業支援で
 景気底上げ



八面六臂(はちめんろくべい)
 大ニュースかもしれない。トラック・タクシー免許が19歳で取得可能になるという。▼そもそも発端は2007年6月2日より施行された中型免許の新設だった。今まで運転出来た4t車が普通免許では不可能になり4tドライバーの圧倒的不足を招くことになった中型免許は20歳以上にならないと取得出来ず、高校卒業生のトラックドライバーが消滅した。▼業界団体は18歳以上からでも取得出来る免許制度への改善を国に要望。準中型免許が新設されたが、ドライバー不足の改善には至らなかった。▼そして今回の免許制度の規制緩和だ。第二種、大型、中型免許に対して「19歳以上で普通免許保有歴1年以上」で受験資格が発生することになる。来年の通常国会に道路交通法改正案の提出を目指し、早ければ2022年にも実施する予定だ。▼これは間違いなく改善と言っているかもしれないが、トラック現場のドライバー不足は今まさに起こっている危機だ。厚生労働省によると、「自動車運転転職」の19年10月の有効求人倍率は3・15倍で、全職種(1・45倍)を大幅に上回る状況が続いている。▼この規制緩和で若い人たちが大型免許を取得してもそれに見合う収入がなければドライバー不足は改善されない。私達労働組合の力で労働環境の改善を勝ち取らなければならない。

(論)

