

## I. 2013春季生活闘争に臨む各産業の状況と課題

連合山形と(社)山形県経済社会研究所(連合山形総研)は、2013春季生活闘争を前に、2013年1月15日に民間構成組織の代表者6人にお集まりいただき、今春季生活闘争に臨む方針と産業を取り巻く情勢などについて意見交換を行いました。以下、内容をまとめたものです。

### 〈懇談会出席者〉

自動車総連：自動車総連山形地協事務局長	浦瀧 靖裕
電機連合：電機連合山形地協副議長	井上 雄吾
J A M：J A M南東北山形県連絡会事務局長	佐藤 修一
交通労連：交通労連山形県支部事務局長	高橋 未雄
運輸労連：運輸労連山形県連合会書記長	青木 孝典
UAゼンセン：UAゼンセン山形県支部支部長	酒井 芳明
連合山形総研：(一社)山形県経済社会研究所所長	高木 郁朗
連合山形総研：(一社)山形県経済社会研究所専務理事	藤橋 繁夫
連合山形：連合山形副事務局長	館内 悟

### 高木

連合山形の組合員に情報を提供することを目的とするこの座談会では、①春季生活闘争における賃上げに関するお話が中心になると思いますが、②賃金以外の雇用や労働時間の問題などについての取り組みもお話したいと思っています。そして、③闘争の仕組みや全体的な流れをどうお考えになっているかについても含め、これら3点についてお話ししたいと思っています。まず情勢について話をさせていただいて、そのあとで④課題、取り組み体制についてお話ししていただきたいと思っています。

実は先日、ある有力な労働組合の代表者にお会いしたのですが、「展望がつかめない。何をやったらいいのかわからない」と話をされて、ショックを受けてきました。みなさんからは、ぜひ、こうやればできるはずなんだという積極的な話をしていただきたいと思っています。



高木 郁朗さん  
(山形県経済社会研究所)

## 2013春闘をめぐる情勢について

### 酒井(UAゼンセン)

わたしども141万人の内79万人が流通関連の組合ですが、一時期、震災特需があって売り上げが上がったようですが、去年の暮からだんだん下がってきたし、節約志向で売り上げが落ちてきて少ないパイを取り合っている状況です。作っている側の肌着のメーカーで在庫をかかえています。

雇用状況については、採用については、中小においても採用できる状況のところもありますが、先が見えてくるところまでいっていません。銀行管理になっている会社があり、3月末での中小企業金融円滑法終了で、どうなるかわからない状況で心配しています。

## 青木（運輸労連）

全体の情勢としては、製造業の景気が良くないという中で、我々隙間産業としては、大変厳しい闘いになるという共通の認識にあります。取り組みとしては、連合方針を踏まえての要求の組み立てになっています。雇用の状況としましては、65歳までの働き方として定年延長を軸とした要求を今春闘でしますが、職域を確保しなくてはいけないことから、新規の採用を極力抑えている現状です。山形においては、まだまだ定年延長の制度化ができていないので、再雇用を軸として65歳まで引き上げ、第2段階として定年延長ふくめた制度化をめざしていきます。中小企業金融円滑法については、銀行の出方を見ている状況です。



青木 孝典さん  
（運輸労連）

## 高木

震災特需の話が酒井さんからありましたが、トラックについて人手不足になったということはないのですか。

## 青木（運輸労連）

被災地と山形や秋田とは状況が違いますが、確かに除染の方に人がとられているという話や警備輸送は人が足りないという話は聞いています。

## 高橋（交通労連）

大変厳しい情勢は変わりありません。やはり規制緩和の影響が一番大きい状況です。貸し切りバスが2000年、乗り合いバスとタクシーが2002年の規制緩和で、企業間の競争が最終的には、安全や労働条件に大きく影響し、昨年4月29日に起きたツアーバスの事故につながったと思っています。あとは、燃料の高騰が大きな影響があります。冬場になると燃料が上がってきて、決算にも影響をあたえています。

今、バス、ハイヤー、タクシーの乗務員不足で、要員が足りない埋め合わせを貸切の車からまわしているために、貸切が動かせなくなっています。仙台が復興関係で需要もあり賃金もいいので、仙台にシフトして山形で乗務員が不足してきています。

## 高木

今言われた規制緩和ですが、タクシー、バス、トラックどの分野に影響がありますか。

## 高橋（交通労連）

貸し切りバスが一番大きく、あとはハイヤー、タクシーですね。ハイヤー、タクシーは、お客さんが増えればいいのですが、そうならず台数だけ増えてきています。都心部では、料金の引き下げもされています。貸し切りバスもかなりの下げ幅になっており、下限値を決めずに規制緩和をどんどんやったために、旅行業者から「この料金でなければ仕事は請け負えませんよ」と言われ、収益ベースにはいけない仕事をしています。そのため、コストを低くするために日雇い運転手を雇うなど労働環境が悪くなっています。

## 高木

民主党政権のなかで、一人乗務の制限を強めたり規制緩和に逆転する政策が出されたと思いますがどうでしょうか。

## 高橋（交通労連）

交通労連としても交通基本法を設置するために話し合いを続け、成案近くまで行ったのですが、政権が変わって廃案でしょう。その辺は残念です。貸し切りバスについて影響が出ております。トラッ

クと違い、物と人の違いがあり、一人乗務で夜行運行には問題があり、価格だけで論じると安全がおろそかになります。

### 佐藤（JAM）

JAMは部品を供給するサプライヤーですので、付き合いのある企業の状況で善し悪しがはっきりします。去年まで自動車関係は良かったんですが、今年は悪い状況です。昨年12月から一時帰休がはじまり、月に3日くらいですが4単組でやっています。ある企業では、半導体部門をひとつに集約するということになり、山形では23名が転籍しなければならない問題がでて話し合いをしています。賃上げ闘争の基本的な考えとしては、全単組が要求を出しましょうということです。金額要求できない所でも、会社の将来についての話し合いの場を設けるためにも要求書を出しましょうとしています。



佐藤 修一さん  
(JAM)

雇用状況については、65歳まで定年延長について取り組む予定です。雇用延長の経過措置を使わずに、65歳まで継続できるように会社と話し合いをしていきます。

### 高木

あるJAMの方から聞いたのですが、この頃、考えられないような労災が起きていると聞きました。山形でもそうですか。

### 佐藤（JAM）

山形でも起きていますね。鋳物関係の工場に派遣された労働者に多く起きているようです。

### 高木

やはりあまり経験のないひとが事故を起こしやすいということですね。山形でもそういった非正規の労災が増えているんですね。

### 井上（電機連合）

電機連合としての今春闘の情勢は、大変厳しい状況です。去年の生産高を見ても円高の影響、エレクトロニクス分野の不況、欧米や新興国の景気の停滞が影響してきています。前年比で売り上げマイナス9%です。国内外でのインフラ需要も受けながら重電分野では非常に好調でしたが、エレクトロニクス分野、半導体の製造関係、電子機器などは国内生産の回復が非常に遅れている状況です。情報サービス産業は、回復してきて前年度比2%増の見込みとなっています。去年の後半にかけて、為替の問題や中国・韓国との政治的な対立の問題があり、また、国内の問題ではエネルギーの問題で、電気の価格が上がれば業界としては大変厳しい状況で2013年の春闘を取り巻く環境としては大変厳しくなっています。



井上 雄吾さん  
(電機連合)

昨年、電機の大手で構造改革が大幅に実行されたことで、今年はある程度、国内、海外生産の役割も見えてくると思うので、すみやかに完了させながらさまざまな問題への対応も考えていかなければならないと思っています。

雇用情勢については、電機連合山形地協内の2組合で、事業統合の流れの中で工場を閉鎖せざるを得ないこととなり、県外に雇用の場が確保されているとは言え、ほとんどの方が退職せざるを得ない状況になっており厳しい状況です。また、厳しい経営の中で、早期希望退職の施策を実施せざるを得ない企業労使もあり、極めて厳しい雇用環境にあります。他にも、半導体工場を中心にさまざまなり

ストラが進められようとしており、県内産業は大変厳しい状況になっています。  
電気料金があがってくると海外生産シフトが加速するんじゃないかとの懸念があります。

**高木**

今お話がありました海外生産シフトが具体化しているところはありますか。

**井上（電機連合）**

工場を閉鎖して海外に持っていくという所は、県内ではありません。

**浦瀧（自動車総連）**

自動車産業としては大変好調で、昨年よりも今年の3月の決算では大幅増になるはずですが、ただ、昨年で終わった補助金関係が今年は一切ないという状況の中での取り組みとなりますし、雇用に関しても、賃金が増額となったとしても採用は厳しい状態です。それは、65歳再雇用制度の問題で、各ディーラーで話し合うことになっています。職場によっては、経過措置になっている職場もあり、どのように65歳再雇用制度をするかが課題となっています。

**高木**

確かに補助金制度はなくなったんですが、民主党政権下ででた自動車減税は自動車総連で高く評価しているようですけど。

**浦瀧（自動車総連）**

そうですね、それに関してはまだ続いていますのでお客さんは入ってきています。しかし、前のようにグッと入ってきているというわけではなく、買い控えていた人やどうしても必要になってきたという人が買いに来ている状態ですね。

**高木**

自動車の大手では雇用を維持するために、国内生産量を確保しようと、たとえばトヨタ300万台、日産100万台で、その他を合計すると国内需要プラス輸出をはるかにオーバーし、実際には雇用が維持できないような数字に見えるのですが、国内雇用維持のためにも、販売とか部品の方にも国内生産量を維持することが必要だと考えていいのでしょうか。



浦瀧 靖裕さん  
（自動車総連）

**浦瀧（自動車総連）**

確かに販売にしてみればキツイですね。生産量がアップしても、今買う人が少なくなっている状況で、比例していないためそこは難しいですね。

**高木**

全体として言えば大変厳しい状況として言えるんですが、ただ、産業別にみるとそれなりに好調の所もあるようです。その差をどういうふうに考えるかというのもひとつの論点ですが。酒井さんにお聞きしておきたいのですが、流通の方でも差があるんですか、全体で悪いんですか。また、行き過ぎた安売り競争になってないでしょうか。

**酒井（U A ゼンセン）**

中でも格差はあります。今、食料品を買うのにスーパーだけでなくドラッグストアでも買えますから、そこで安売り競争になっています。

ところで、小売りを見てると物流が伸びているか気になるんですが、物の動きはいいんですか、悪いんですか。

### 青木（運輸労連）

物の動きは悪いですね。貨物総輸送量は減り続けています。震災反動で上期は増えたんですが、下期は輸送量が減るという見通しで、国内全体の荷物の動きは減っています。ただ国際物流になると輸出が減っても輸入が増えたりしますから、その辺は、今輸入が増えているんで減ってはいません。荷物の物流も変化しており、通販とかが増えて少量化した小口輸送のウェイトが高くなっています。単価のいい宅配なので、特積みと言われている会社は業績が良いようです。点から点へという貸し切りと言われている輸送主体の会社はよくないです。

### 酒井（U Aゼンセン）

来年消費税が上がる予定だけど、自動車の場合、駆け込み需要はないのですか。

### 浦瀧（自動車総連）

民主党政権の時は重量税を下げるということで期待するところはあったんですが、自民政権になってどうなっていくか見えないので、買う意欲に影響するかわからないですね。

### 高木

小型車がいいとか高級車がいいとか、質の変化というものがありますか。

### 浦瀧（自動車総連）

やはり小型化しています。あとは低燃費化という変化ですね。トヨタではハイブリッドが一番需要が伸びていますし、日産、マツダにしてもディーゼル車がでています。

### 高木

ハイブリッドの場合は、価格が下がるというわけではないので、消費者の環境志向とかエコ志向が影響しているということですね。流通ではどうですか。

### 酒井（U Aゼンセン）

消費税が上がる前夜は売上げが上がると思うんですが、ただ、システムが変わるので、その辺のコストがかかるのでどう相殺されるかわかりませんね。

## 2013春闘で取り組む重点課題について

### 高木

それでは次に、賃金や労働条件、非正規の方の問題などについて、2013年の春季生活闘争をどのように設定されているかお話しいただきます。

### 酒井（U Aゼンセン）

U Aゼンセンになってはじめての春闘になりますが、U Iゼンセン同盟では「統一闘争」として日にちを決めて解決に向けてきましたが、サービス流通連合はそういう指定はない「統一的闘争」としてやってきたので、ここ2年ぐらいは暫定的にやっています。4年前から、うちの産別は、他の大手企業に比べて賃金が低いという前提で、水準到達闘争をしてきました。高卒35歳、大卒30歳の年齢で24万円というミニマム基準を決めて、賃金カーブがわからないところについては、賃金体系維持分を4,500円として、それに1%の2,500円をたして7,000円をミニマム基準としています。水準が上がっているところについては255,000円、賃金制度がわからないところは1,500円にしています。もっと水準の高いところについては賃金体系維持分+1,500円です。

### 高木

6,000円から7,000円の幅になるんですね。

## 酒井（U Aゼンセン）

中小零細の場合は3万くらい低いので、それをつめようということです。労働条件については、今回改正された労働者派遣法、労働契約法、高年齢者雇用安定法についての対応をしっかりとしています。

J Cが3月13日に決まるのではと思いますが、今回はJ Cが決まってからだと逆に足を引っ張られる可能性もあるということで、先行グループは3月12日から入るようになっていきます。また、賃上げが終わったら大合理化があるのではないかと危惧していますので、なるべく3月いっぱい決着をつけるようにとっています。

A B C Dと4グループに分けて、先行グループは12日から、Bグループは21日から、Cグループは3月31日までに決めなさいとしています。

うちの産別は、パートタイマーが多くいますが、大手についてはほぼ組織化していますので、短時間組合員に対する要求をしていきます。

## 高木

U Aゼンセンに変わって、部門を強化することを言っていましたが、賃金闘争への影響はどうですか。

## 酒井（U Aゼンセン）

まだわかりませんが、製造部門、流通部門、サービス部門と3つに分けて、その部門にまたその下に業種ごとの部会があり、それぞれ要求内容が変わってきます。

## 青木（運輸労連）

運輸労連と交通労連のトラック部会が同率同額の要求としており、共同ベースとして24万3304円になっています。これに対する定期昇給相当分とした1.5%と格差是正分とした賃金水準還元分1%ということで乗じて6,000円を求めていくということになっています。企業内最低賃金協定について、特定最賃確立に向けて今春闘期に企業内最賃協定を要求することとしています。また、法改正の有期契約についての対応には、加盟単組実態の確認は済んでいるので、個別に対応していく予定です。

## 高木

闘争態勢で変わったことはありますか。

## 青木（運輸労連）

政策制度面で大きく変更しなければなりません。昨年、運輸労連の議員懇談会を立ち上げ当初16名、今は10名になってしまいました。今度の参院選で4名出ますが、その結果がどうなるかで今後が決まると思います。政策制度を実現していくには、やっぱり政治との関わりが大切です。特に税金の問題は大きく、暫定税率で軽油引取税32.5%払ってますから、運輸業界とすると年間5000億出しているという話です。少しでも減れば楽ですね。消費税の動向も戦々恐々としています。自民党政権では、運輸業界は非常に厳しい闘いを強いられます。運賃収入を上げられるということは難しいですし。

## 高橋（交通労連）

東日本大震災の影響がまだまだ残り、風評被害などの影響で大変厳しい状況です。本部方針は、雇用維持・安定を基本にして物価上昇分を含めて前年実績向上をめざし、労働諸条件の改善、要求を交



酒井 芳明さん  
(U Aゼンセン)



高橋 末雄さん  
(交通労連)

渉していくとしています。私の組合では、バスとハイヤーが一緒になっているので、昨年同様、賃金カーブ維持分と生活向上分を合わせて5,700円を要求していきます。年収の維持、回復、向上を基本にしていますが、臨時給については期別交渉が多くなっており、春闘で夏の臨給交渉はするんですが冬は別となっている組合がほとんどになっています。年間妥結したのは、県支部の8単組中1単組だけです。期別交渉でやってしまうと結果が悪いので、年間妥結をめざしていきます。

労働諸条件については、運転手の労働時間が他産業から比べると400から500時間も長いと言われてるので、過労防止から労働時間の短縮を図っていきます。

雇用延長については、運転手が足りないのでやってもらわないと困るんですが、会社は原資の部分を考えると我々の要求通りにはなかなかいかない状況です。今年61歳になる人の処遇の件で、昨年の暮れから労使協議会で要求してまして、今月団体交渉の予定です。原資の部分をどこからもってくるかで厳しい状況が予想されます。

### **高木**

運輸労連と交通労連のトラック部会是一緒にやってるんですか。企業内最賃協定なんかは一緒にやった方がいいと思うんですが。

### **青木（運輸労連）**

賃金要求だけ共同ですね。

### **高木**

山形県のトラックドライバーの最賃は全然進んでいないんですね。それは非常に残念ですね。運輸労連の方針の6,000円は非正規は含むんですか。

### **青木（運輸労連）**

含みません。非正規については別にあります。

### **高木**

交通労連の3,000円というのは何か基準があるのですか。

### **高橋（交通労連）**

賃金カーブ維持分だということです。

### **佐藤（JAM）**

JAMの個別賃金要求ですが、高卒30歳26万、35歳30万5000円を目標にやります。指示を受けなくても仕事ができるというひとの「一人前ミニマム」を設定しており、18歳15万6000円から50歳33万5000円まで設定して要求します。賃金構造維持分がわかるところはそれを維持し、わからないところは4500円を要求しようとしています。それに、賃金格差解消分として1500円をできるところはプラスして要求しようとしています。

2点目として企業内最低賃金協定ですが、全従業員対象に800円として昨年より50円引上げとした方針です。年齢別最低賃金協定につきましても、中途採用者の賃金も労働組合で決めた方がいいということでやっていきます。15歳は高卒初任給と同じですがそれ以外の人については、「一人前ミニマム」の80%基準を最低賃金とするとして取り組みます。

労働時間については、ダブルスタンダードで45時間を超えている部分については大手も中小も統一して引き上げるようにします。2000時間を超えているところについては、削減をめざしますが、山形では超えているところはないようです。労働時間が長いと、会社を辞めていく人が多いということに会社も気がついたようで、昨年、年間休日を増やして削減されています。

非正規に関しては、有期労働契約と派遣の二つに分けて取り組みます。有期労働契約については、

正社員転換制度の取り組みと無期転換後の労働条件の整備、無期転換制度・法令の周知の取り組みをします。

派遣労働者の取り組みは、派遣元に派遣契約の内容、社会保険の加入状況、マージン率の開示を求め、点検していきます。

65歳までの所得確保については、本部で提示していますが年収ベースで月28万、月例賃金ベースで月22万、月例賃金ベースで55歳から60歳まで平均額の60%の3項目で交渉することとしています。

#### **高木**

それは、雇用優先で下がってもいいという考え方ですか。

#### **佐藤（JAM）**

まず雇用優先ですが、あとは実態を見ながら労使で話し合ってもらおうということです。

あと、男女の賃金格差については、各単組で賃金プロットを見て解消をめざしていこうとしていますし、労働協約に関してはメンタルヘルス対策の取り組み、企業内労災補償の引上げ、育児介護、ボランティア休暇制度の取り組みです。最後に、政策制度の取り組みはものづくりに関係のある人を応援することにしています。

春闘の要求は、全単組が要求書を提出するとし、2月19日をJAMの統一要求日としています。昨年からの要求書を出すのが早まってきましたが、結果が出るのは変わらずです。

#### **高木**

派遣のマージン率まで組合から言うというのは何かメドがあるんですか。

#### **佐藤（JAM）**

労働組合が知るべきでないのかなと思っています。

#### **井上（電機連合）**

賃上げ関係は賃金体系維持ということで定昇部分のみで、賃上げの改善要求については見送るという方針となりました。電機の要求方式は、個別賃金要求方式で開発設計職30歳27万、製品組立職35歳がベースになっています。産業別最低賃金で、18歳について1000円引上げて154,000円を155,000としています。一時金については夏冬年間方式をとっており平均で5カ月分を中心とした要求をし、産別のミニマムとしては年間4カ月としています。ただ、今年の年間4カ月の妥結はきびしいと予想されています。

労働条件については、総労働時間1800時間以内を達成しようということ、多目的特別休暇制度を改善していこうとしています。

60歳以上の雇用延長については、対象者の範囲については長期雇用者、管理職、有期契約者の希望する者全て、となっています。雇用延長のありかたについては、身分については社員に準じたものとなっていて、定年年齢の引き上げ、契約雇用制度ということで再雇用制度、定年年齢制度の廃止の3つのいづれかを選択するということになります。

電機の産別方針として、産業別最賃18歳現行154,000円に1,000円引き上げの要求をしていくとしていますが、地方にとっては現行の水準がハードルが高い問題となっています。

処遇以前に雇用の受け皿の問題の方が大きいものですから、雇用を優先するのかやりがいの持てる賃金水準を優先するのかということで難しい状況です。

ワーク・ライフ・バランスの実現ということでは、総実労働時間の短縮、仕事と家庭の両立支援をめざしています。そして、セーフティーネットの充実ということで、障がい者の法定雇用率が2%になることですので、現状を見直しながら対応することとしています。



## 高木

かなり防衛的になっていますね。重電と家電では差があるんですが、産別としては同じでいこうということでしょうか。

## 井上（電機連合）

そうですね、統一闘争をやっていますから、要求段階で賃金改善要求を出すということにはならないと思います。賃上げ要求の差は現実的にはないでしょうが、一時金でやるということになります。

## 浦瀧（自動車総連）

賃金改善としては、例年通り賃金カーブ維持ということでやっていきます。メーカーの方でも賃上げは見送りするところが結構あり、それにならうということになるんでしょうが、山形では日産やトヨタ、スバルなどといった各グループの労連に委ねるとしています。一部においては改善要求する予定です。一時金は5ヶ月ベースが中心ですが、山形では難しいということで、例年よりアップの方向でめざすことにしています。65歳までの雇用については、みなさんと同じで希望者全員雇用ということでやっていきます。非正規労働者の待遇に関しては、各労連において非正規がいるところといないところまちまちなので、労連に委ねることにしています。

## 高木

前の自動車総連会長の西岡さんは、社会的労働組合運動と言って非正規なんかを重視してやろうなんていうことを言っていたんですが、今年の春闘ではそういうことは何かないのですか。

## 浦瀧（自動車総連）

非正規労働者については、組合員化をすすめるということにはなっていますが、労働条件に関してどうするかということにはまだなっていません。

## 高木

連合山形としての方針はいかがですか。

## 館内（連合山形）

政権が変わって、また新自由主義に逆戻りして規制緩和が加速するという懸念があります。連合本部としてもあらためて、失われた20年を分析して春闘に生かしていきたいとしています。世界経済的には、成長エンジンであるアジアの新興国がまだまだ今後も伸びるところでは、輸出産業は期待感もてる状況だと思います。中小企業金融円滑化法の3月末終了や電力不足などで輸出産業の業績不振が外需の冷え込みとなり、デフレからの脱却できる状況でなく、日本が自立的な景気回復に向かうにはまだだという分析がされています。

また、今、組織率が18.9%という低いなかで、労使協議もなく使用者側からの提起で決められている状況を、連合として打開するための取り組みをしなければならないとしています。

連合山形の取り組みとして、昨年度、中小労働運動委員会で決めたことですが、要求書を提出できない単組をフォローしようということです。連合山形の各地域協議会と産別が連携しながらそういう単組を訪問して要求書提出に向けた対応をしていきます。

## 高木

去年の春闘とは、選挙の結果を通じてかなり変わっているという認識が必要ですね。変わらざるを得ないというのは確かで、政権に頼ろうとしてももうできないということで自分たちでやらざるを得ないというのは当然でしょうね。



館内 悟さん  
(連合山形)

## 高橋（交通労連）

先日、米倉経団連会長が「規制緩和を進める」と言っていたので、今、自公政権に戻ってこれから規制緩和が進むということですね。

## 高木

そうですね、進む可能性が高いと思います。ただ、一方で安部政権の性格が、公共事業に通づるバラマキで、規制緩和とバラマキは本来違うところがあるので、さしあたりどっちに重点がいくのか見極めた方がいいと思います。バラまくためには実は規制が必要なんです。本当は適切な規制をどう進めるかという方向にいかなければいけないんです。

## 酒井（U Aゼンセン）

規制緩和は、アメリカの要求であって、オバマ政権と安部政権との力関係でどうなるかということが大きく影響する国際的なパワーゲームですよ。最賃の関係ですが、民主党政権になったおかげで地域最賃が上がりましたが、今度は間違いなくあがらなくなります。前の安部政権の時に成長戦略会議というものがあつたのですが、今度はなるかどうか問題になってくると思います。成長するためには賃金を上げなければならないという論議になればいいのですがなかなかないでしょう。

## 高木

GDPを上げるには、基本的には簡単で、雇用者所得を上げればいいんです。雇用者所得とは、雇用者数×平均賃金ですから、雇用者を増やして賃金を上げればGDPを上げるという単純なロジックにのって成長論をやればいいんですが、なかなかそうはならないですからね。

あと、質問ですが、ハイヤー・タクシーの賃金で歩合制のB型賃金の改善をやるということはどういう方法ですか。その人たちの企業内最賃を決めるのもどうなるんですか。

## 高橋（交通労連）

今歩合制のB型賃金の方が増えていて、今の採用条件は全部B型です。前はB型は組合員でなかったんですが、増えてきたものですから今は組合員です。条件面で全然違うので問題はあります。A型は基本給があるのですが、B型は歩合なので問題が出てきます。昨年から、一時金についても組合が関与して配分するようになりました。前はまったくなかったもので、不満が多かったですね。

## 高木

本来賃金カーブが維持されていれば賃金の低下はないはずなのに、たとえば統計では10年間で7%も賃金の低下しています。これは、賃金の高いところから低いところへ移動しているか、あるいは賃金カーブが維持されていないかだと考えられます。私が心配するのは、実際に、維持されていない企業が多くなってきているのではないかということです。たとえば、業績給が非常に多くなって15年くらいになりますが、賃金カーブなんかなくなっているんじゃないですかね。

## 井上（電機連合）

格付けをしたときに、ある程度の経過措置をもっても最終的には頭打ちで、賃金体系維持という回答が出て、年々会社の持ち出し原資は減ってきています。賃金カーブはねてきており、労働運動としての取り組みと現実の賃金カーブのギャップがでてきています。

## 高木

JAMの場合は、賃金プロットで、ここ15年くらいで変化はありますか。

## 佐藤（JAM）

うちは平均要求がほとんどで、配分にもしっかり取り組めばカーブをしっかり維持できるのでしようが、配分が会社任せになっている部分があるのでカーブが維持できていないところもあると思いま

す。配分にも取り組んでいけば、1歳間のアップがしっかり取れるんだと思います。

### **酒井（U Aゼンセン）**

所得が減っているという調査は国の統計で、連合の組合の調査でないはず。連合の組合では増えているんですから、組織すればいいということです。組織してあげるということです。組合のないところは本当に好き勝手にやられてますから。

### **高木**

酒井さんから言われましたが、JC決着前にやろうとありましたが、パターンセッターが変わってきているという議論になるんだと思います。自公政権下での政策課題については一部議論がでていましたが、事態は厳しくなり、労働組合が自前で労働条件の改善や政策課題の実現をはかる能力を強める必要があるということだと思えます。今日はどうもありがとうございます。

