

会社「ベアをする判断に至っていない」と言うが… この間の決算は、経営体力の裏付けである！ ベア6,000円は譲れない要求だ！



この8年の貨物会社の経営状況を見てもわかるとおり、

2013年度、経常利益34億円を確保。

2014年度、「中期経営計画2016」3か年計画の中で経常利益は32億円確保。

2015年度、経常利益59億円を確保。

2016年度、初の鉄道事業部門黒字化を達成し、経常利益88億円を確保。

2017年度、「中期経営計画2021」策定、連結で104億円、単体91億円の経常利益を確保。

2018年度、西日本豪雨の影響を大きく受け、減収・減益の中で、連結経常利益45億円、単体で30億円を確保。

2019年度、決算では、相次ぐ台風被害の中、単体経常利益で71億円、連結経常利益は89億円と10期連続黒字を達成。

2020年度、決算は、「新型コロナウイルス感染症」が猛威を振るう中、単体経常利益6,100万円、連結経常利益は14億円の11期連続黒字を達成。

2021年度もまもなく決算となるが、会社は、1月期計画に対して現時点△23億円強と、厳しさを強調している。この間ベアは実施されたが要求額とは大きく乖離している。ベア6,000円の要求は最低限の要求であることから、満額獲得に向け、全力で取組みを展開しよう！

利益剰余金は着実に積み増しているが… 社員の待遇は一向に改善されない!?

「2022春闘・第3回交渉」は、会社側より現時点の考え方として「評価による昇給は実施する」としながらも「ベアを実施する判断には至っていない」との考え方が示された。

国労は、会社が積み増してきた利益剰余金について、国鉄分割民营化で背負わされた944億円の長期債務を返済し、継承した老朽設備の更新を高い金利の下で実施せざるを得ない中で、944億円を上回る新たな借金を抱えることとなった。1987年度から2009年度では老朽車両の更新、阪神淡路大震災、有珠山噴火など度重なる自然災害により8期連続赤字に転落した。2010年度から2020年度では東日本大震災に見舞われながらも379億円もの利益剰余金を積み増してきたことを改めて明らかにした。

この間の利益剰余金は明らかに「社員の努力」が根本にある。しかし、2000年度から18年連続で「ベア」は実施されず、今日に至るまで僅か700円の上積みしにしかかかっていない。社員のガマンは限界にきている。経営陣は、これまでの社員の労苦に応え、決断すべきである！

年度(単体)	1990	1997	1999	2000	2013	2015	2016	2017	2019	2020
経常利益	74	△87	△37	△26	34	59	88	91	71	0.61
社員数	11,459	11,269	10,139	9,486	6,142	5,725	5,530	5,529	5,402	5,481
人件費	794	802	662	620	404	403	396	406	410	413
ベースアップ	10,503	1,000	100	0	0	0	0	0	200	0