

夏季手当要求3.0ヶ月の根拠はこれだ！ この間の決算こそ、業績の裏付けである！



この間の貨物会社の10年を振り返れば

- 2013年度、期末手当は前年度から年間0.8ヶ月減で経常利益34億円を確保する。
- 2014年度、「中期経営計画2016」3カ年計画の中で経常利益は32億円確保する。
- 2015年度、経常利益59億円を確保する。
- 2016年度、初の鉄道事業部門黒字化を達成し、発足以来、最高益の経常利益88億円を確保する。
- 2017年度、連結経常利益104億円、単体で91億円と2年連続で最高益を確保する。
- 2018年度、西日本豪雨で100億円もの減収の下、連結45億円、単体30億円を確保する。
- 2019年度、決算は、相次ぐ台風に見舞われながらも単体で71億円、連結は89億円と10期連続で黒字決算を達成する。
- 2020年度、決算では、コロナ禍の影響及び、単体経常利益6,100万円、連結経常利益は14億円を確保し11期連続で黒字決算を達成する。
- 2021年度、コロナ禍の影響、8月豪雨・北日本地区の雪害の影響の中で単体経常利益は△12億円、連結経常利益+2億円と黒字を確保する！

社員の実質賃金は上がらないまま物価だけが高騰し続けている中で、期末手当は「生活そのものを支える」社員の切実な手当である。3.0カ月の夏季手当要求の満額獲得は必要だ！全職場からの奮闘を要請する！

会社⇒生活給の要素を否定しないが業績の要素が強い！ 組合⇒業績給をどこで見るとかが重要である！

6月3日の「22夏季手当・第3回交渉」では、会社より「収入動向および営業日報」について説明を受け、交渉を行った。

会社は「期末手当は生活給の要素が強いということは否定しないが業績給の要素が強い」との主張を行った。組合側は「業績給をどこで見るとかが重要だ。2010年度からの経営状況から見れば、昨年度決算は単体と連結で分かれる形だが、JR各社も九州を除き赤字決算である。当期利益の積み上げは利益剰余金だが、この10年を振り返れば2013年度の夏季手当は1.1カ月、年間2.4カ月が黒字の下で強行されてきた。会社の主張は経営課題を前面にした社員犠牲に他ならない！コロナ禍が過ぎトラックドライバーの2024年問題等から鉄道貨物輸送の役割が大きく求められており社員の労苦に応える事は業績から見ても重要である！」と主張した。

年度(単体)	2001	2008	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
経常利益	2	△36	34	32	59	88	91	30	71	0.61	△12
利益剰余金	43	106	107	125	176	297	370	360	399	399	373
人件費	582	501	404	406	403	396	406	402	410	413	422
期末手当 (実質)	1.5/ 1.5	1.95/ 2.00	1.1/ 1.3	1.25/ 1.32	1.36/ 1.48	1.5/ 1.5	1.6/ 1.64	1.73/ 1.7	1.75/ 1.81	1.75/ 1.60	1.77/ 1.67