

2024年度決算 最終利益では単体53億円・連結67億円を確保！！



貨物会社の2024年度決算は経常利益単体△8億円・連結14億円の結果となった。単体では黒字転換はできていないが、前年の△62億円から54億円の大幅な回復となり、連結では前年の△42億から66億円改善させている。大企業を中心に5%を上回る賃上げが続く中でも、物価高騰には追い付かず、実質賃金は下がり続け、個人消費が活性化しない状況が続いているが、昨年4月の運賃値上げ等の影響もあり、輸送量もプラスで推移していることから見通しが明るいことは間違いない。また、最終利益については不動産販売が好調で、単体53億円・連結67億円と大幅増の結果となっている。2025年度の通期見通しでも、単体55億円・連結74億円の経常利益を目指す計画であることから全体的には回復傾向であり、支払い体力は十分にあることが窺がえるものとなっている。

JRが発足してから38年が経過したが各社の状況は様々である10兆円を投資して新たな線区を建設する会社もあれば、その成り立ちから完全民営化など程遠い会社もあるなど、企業体力の差は計り知れないものとなっている。

貨物会社は、支援と引き換えに中・長期計画を立て、公共輸送の役割を発揮することを主体とする経営を進めてきている。しかし、北海道新幹線の札幌延伸にともなう並行在来線問題一つとっても、すんなり路線継続とはならず、各方面からの厳しい指摘も続いている。発足から国労が指摘続けている線路使用料やダイヤ調整問題、老朽設備の継承や背負わされた944億円の長期債務など、課題は何一つ解決することなく38年が経過してきた。

国鉄の年月を超えた今日において、解決できない課題が山積している現状を国や政治家はどのように見ているのか。抜本的な解決策を示さない今日の現状は、社会的責任を放棄していると指摘しなければならない。

夏季手当は大切な生活給！！

これ以上の社員犠牲は許さない



期末手当は社員と家族の生活には欠かすことのできない生活給となっている。国労アンケートにおいても用途の上位は常に生活補填のためとなっており、子供の養育や親の介護、住宅ローンはもとより、少しは家族旅行がしたい、美味しいものが食べたいと考えることは当然である。

国労要求3.0箇所分は最低限の要求であり、JR発足当時は年間5箇所を上回る支給が行われていた。

貨物会社は経営体力だけは確実に付けてきており、長期経営計画10年間で毎年400億円近い設備投資を行うとしている。

今こそ満額支給で応え社員と家族の生活改善を図ることが求められている。

