

「生活給の要素を認識しつつ経営も不透明」との会社の主張は論外である！
「物流2024年問題」や「貨物輸送量の倍増」など貨物鉄道輸送の役割を
今こそ発揮すべき時、社員が奮起する考え方を示すべきだ！

会社は「経営状況を踏まえ直近で2024年度と同程度の経営成績」を根拠に…。

「2022年度夏季手当と同等の水準を目指し引き続き議論していきたい」

6月5日、2025年度夏季手当の第3回交渉は、会社側より「**2022年度夏季と同等の水準を目指し、引き続き議論していきたい**」との現時点の考え方を示した。

貨物会社を取り巻く環境は、昨年3月国土交通省より JR 北海道・四国、貨物の経営自立化に向け、2024年度以降の支援継続として中期経営計画内での無利子貸付193億円が公表された。

物流の「2024年問題」も昨年4月からトラック運転手の労働時間規制により、輸送量の落ち込みが懸念されることから、それに対応する形で政府から「物流革新緊急パッケージ」が明らかにされることで10年間での輸送量倍増などモ－ダルシフトの推進も明らかにされている。

今後、貨物鉄道輸送が果たす役割から貨物会社への期待もこれまで以上に高まる中で、今回、会社が示した「**2024年度決算と同程度の経営成績を根拠とする考え方**」は、国労要求3.0ヶ月から大きく乖離したものであり、昨年度決算での大幅な収益改善から目をそらすものでしかない。会社は「**出せる限りの回答を示したい**」とも主張しているが、輪軸不正問題からの信頼回復や台風10号による自然災害など苦境を乗り越え、前年度比では営業収益+122億円、連結経常利益+57億円を改善してきたのは社員の努力で積み上げられた成果である。

「物価上昇分は春闘で」「業績については期末手当でとの主張を繰り返し行ってきた会社に対して、前職場から声を上げ、3.0ヶ月満額回答を勝ち取ろう！

収支改善に大きく貢献してきた社員の期待に応える時だ！

貨物会社の新たな新中期計画「新中期計画 2026」も2年目を迎え、実施する諸施策を通じて、社会に「4つの価値」を還元するとしている。（安全・安心な物流サービス、物流生産性の向上、グリーン社会の実現、地域の活性化）

その結果、2026年度の出口での目標数値は

売上高1876億円 2160億円、経常利益(連結) 43億円 110億円以上、
経常利益(単体) 63億円 90億円以上の数値目標を3年間で実現しようとしている。

2024年度決算における2025年度決算の見通しでは、**経常利益(連結)14億円 74億円(前年度比+59億円)、経常利益(単体) 8億円 55億円、(前年度比+63億円)**としたもので、「2022年度夏季手当(実績1.72ヶ月分)と同等の水準を目指し引き続き議論していく」との考え方は、社員にとって到底理解できない。

現時点、貨物会社がこうした主張を繰り返している限り、社員の生活は改善できないばかりか、物価高騰による相次ぐ値上げにより、悪化の一途を辿っている。今回の会社の考え方に全職場から要請を強め、夏季手当3.0カ月の満額回答を勝ち取ろう！

(次回は6月12日回答を予定している)

