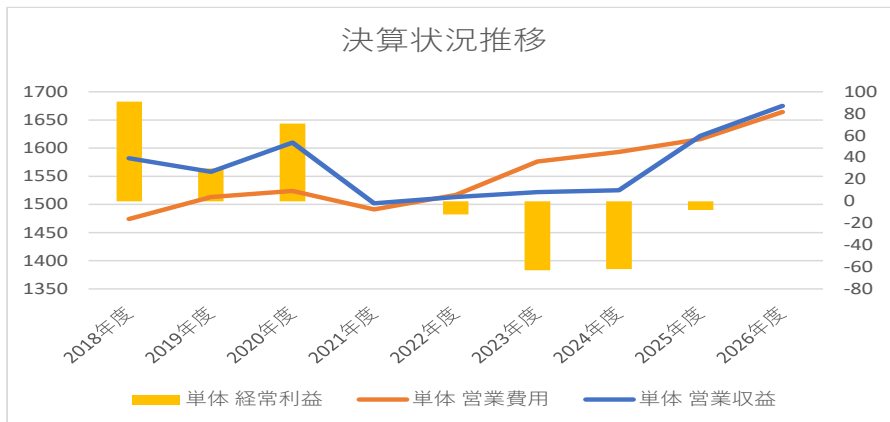


2025 年度決算は連結・単体ともに黒字!!

上がり続ける物価に家計は赤字



6月8日「26年度夏季手当3.0カ月支給に関する申し入れ(国労闘申第12号)」について、第3回交渉を行いました。

貨物会社は、25年度は物価高騰により修繕費や線路使用料が増となったことから鉄道事業の営業利益は対前年39億円悪化したものの、関連事業において回転型不動産ビジネスによる譲渡益により、25年度決算は前年度から8億円改善し、単体0億円(300万円)で5年ぶりに連結・単体ともに黒字となった。直近の輸送動向はコンテナ、車扱合計で対計画△760百万円と厳しい状況である。とし、26年度夏季手当について、日々業務に奮闘する社員へ応えるべく、「前年夏以上の支給が可能となるよう引き続き議論したい」との考えを示しました。

「計画未達で出さないとは言っていない。」は通じない!

鉄道事業黒字化・最高益でも出し渋り!

貨物会社は、第2回交渉では、「コストではなく人的投資という考えは変わらない。」「出し渋る、出さないという考えではない。」と主張をしますが、第3回交渉では「計画未達を理由に出さないと言ったことはない。」と発言しています。言ったか言っていないかの問題ではなく、この間、3年連続の赤字は避けなければならぬと昇給の半年間先送りや、鉄道事業の黒字化を理由に夏季手当を1.1箇月にするなど、理由を付けては人件費を抑制してきたことは事実で、最高益を上げた時には社員に還元したのかと言えば、1.6箇月と出し渋り、社員に還元してこなかったことは事実です。会社は昔話のように考えているようですが、私たち社員は決して忘れることはありません。



営業費用の莫大な増加は

経営に大きな負担となっている。

2025年度の単体営業収益は1675億円で1999年以降1番良い数字となっています。一方で営業費用は1664億円で年々増加しており、営業収益同様に1999年以降一番高いものとなっています。物価高騰や線路使用料の増加はあるものの、設備投資を継続してきた結果、営業費用が2020年度以降、約200億円増加していることに起因したもので、経営を圧迫している根本原因となっていることは明らかです。

物価上昇率は毎年3%前後で上がり続けている中で、4,100円の賃上げでは、社員とその家族の生活が改善するものではありません。

私たち国労は「生活実態調査」を基に「3.0箇月」を要求してきました。要求の実現には、多くの声、力が必要となっています。今こそ、私たち国労と共に生活改善、労働条件改善に向け奮闘しましょう。