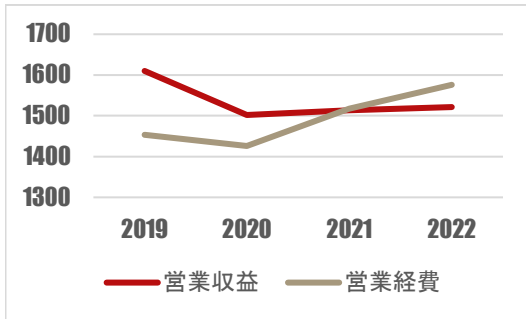


# 「2023年度年末手当 1.63 か月」

2020年 3.35 か月、2021年 3.44 か月、2022年 3.34 か月、**2023年 3.25 か月**

会社も「生活給」と  
認めているのに年間の期末手当  
は減っているじゃないか！  
えっ？



## 減益の要因は 営業経費の増加にある!!



貨物会社の2022年度決算は、連結経常利益△43億円、単体経常利益△63億円となり、連結、単体ともに赤字となりました。しかし、赤字となった要因は、コロナによる減収や物価高騰など物流の低迷だけなのでしょうか？

貨物会社は、計画に未達している事を理由に、厳しさを強調していますが、営業収益を見れば、コロナが蔓延した2019年度1610億円、2020年度では1502億円、2021年度1513億円、2022年度1522億円といった減少しましたが、徐々に増加しています。一方では、あまり表に出てこない営業経費は、2019年度1454億円、2020年度1426億円、2021年度1517億円、2022年度1576億円と増加しています。このことから、2019年度以降、営業収益に対し、営業経費の占める割合が大きくなり、2021年度、2022年度においては、逆転し、その結果、2021年度から連結、単体ともに経常利益は赤字となっています。

どうして営業経費が増加しているのでしょうか。

2020年に策定された「コ貨物グループ長期ビジョン2030」において、2030年までの10年間で設備投資について、計4020億円を計画しており、毎年400億円を投資するものとしています。

設備投資された後には、不動産取得税、減価償却費などにより経費は増加し、またその他には、車両修繕費用などの増加により、営業経費が大幅に増加しています。

物価高騰による社員の生活実態は厳しい状況にある

国労は、コロナや、物価高騰による影響が残っている中で、営業経費が営業収益を上回れば、赤字になることは明らかであり、社員には厳しさを強調し、期末手当等抑制するから、設備投資計画を見直すことを指摘してきました。しかし、貨物会社は、設備投資については多少見直したとしても、10年間の計画は足を止めずに行っていくことを明らかにしています。

職場では、社員に還元しない貨物会社の姿勢は、将来に不安を感じ退職を決定している社員が増え、今や歯止めがかからない事態となり、職場では要員不足に陥っています。

物価高騰による社員の生活実態は厳しい状況にあり、期末手当は「生活給」となっていることは会社も認めています。しかし、年間の実績を比較すると、上がるどころか減少しており、さらなる厳しい生活が強いられることとなります。

私たちにとって期末手当は「生活給」であることは事実であり、「1.63か月」とする低額回答は生活改善には程遠いものとなっていることから、到底、認められません。

国労は、貨物会社の低額回答に断固抗議します。

私たち国労と共に声を上げ要求を実現させましょう。

