

業務部速報



No. 34

発行 22. 11. 8

JR東労組 業務部

申6号 年末手当等に関する申し入れ 第2回団体交渉を行う！ その2



組合の
主な主張



会社の
主な主張



論点1 職場の努力によって黒字転換を果たしたことを確認！

単体において、営業利益 546 億円 対前年+1589 億円、経常利益 356 億円 対前年+1481 億円、四半期純利益 301 億円 対前年+1505 億円と3期ぶりにすべての利益が黒字転換になった。

社員の皆さんには、新型コロナが続く中、増収・コストダウンの取り組みに感謝する。努力があつてこそ、3期ぶりの黒字になったが、かろうじて黒字を確保出来た状況であり、数字は計画を下回る。通期の黒字化に向けて取り組みたい。

黒字転換した要因は、職場の努力によって回復したと認識しているがどうか。

新型コロナウイルス感染症の影響が続く中、安全・安定輸送、質の高いサービスの実現、**様々な努力があつたからこそその決算**である。

赤字から黒字転換、黒字決算へ転換したのは社員の奮闘と弛まぬ努力の結晶である。黒字転換を図った現状の中で、今期末手当をしっかりと認識していただきたい。

決算の状況、長期的な経営環境、内部的な要因が取り巻く中で様々な事柄を勘案して慎重に決定していく。

論点2 黒字を達成したことを年末手当の判断材料とするべきだ！

黒字転換してきたことは年末手当の判断材料にするべきである。

直近の業績を反映することは変わらない。業績連動型ではないので、業績だけ見ているのではない。足元の要因も見て、総合的に判断していく。

好循環と言うが、黒字になったら「楽観視できない」と言われる。私たちは目の前にニンジン**をぶら下げられた馬ではない**。黒字を達成したことを手当の判断材料にし、社員還元を行うべき

変革 2027 で示しているが社員の成長と会社の成長を実現していく。コロナ禍で厳しくなったが、**しっかり実現する考えは変わらない**。

論点3 足元・見通しは不透明ではない！

「第7波の影響により運輸収入が75%を下回っている」というが、上半期は2018年比72.8%となっている。

上期では、3%下回っている。費用であれば200億円程度計画に届いていない。

そもそも想定より下回っているのは経営の想定の高さが原因ではないか。何を基に想定しているのか。

鉄道運輸収入だ。年度末は在来線の関東圏は95%、新幹線90%の見込みだが現状認識では楽観視できない。

定期外で地方から首都圏に来ることの回復が遅い。何か方針があるのか。

安全・安心した鉄道サービスを運営していく。それが、一人ひとりの努力によってなせるものである。

第1回交渉で、会社は「10月の鉄道営業収入についても、依然としてコロナ前の約7割」「足元の不透明な状況」と述べたが、「10月の運輸収入は概ね当初計画の水準まで回復」「11月は2018年度対比で8割後半の水準」となっている。不透明な状況ではない。

10月は計画に近い水準、11月はコロナ前の8割後半は事実である。上期の遅れ分をしっかりと取り戻さなければいけないという意味でまだまだ厳しい状況にある。

論点4 有利子負債の増加は期末手当の抑制理由にならないことを確認！

2000.3時点の有利子負債は4兆7718億円で利払いは2133億円。2022.6時点の有利子負債は4兆8862億円で利払いは625億円。影響は異なる。有利子負債が手元資金の補充のために行われているのであれば、経営の問題だ。年末手当を抑制する要因にはなりえない。

会社として有利子負債が増えたことをもって賞与を抑制した認識はない。当社の取り巻く経営環境を踏まえて支給してきた。

論点5 JR東労組の要求に応える支払い能力は充分にある！

JR東日本が保有する不動産は純資産と計上されているのは0.8兆円だが、この不動産を売却すれば、利益としての1.6兆円を加え、2.4兆円分の価値があると発表した。内部留保としての不動産も含まれており、組合の要求に応える支払い能力は充分にある。

長期に保有すべき資産、早期に現金化する資産があるので、全て売るということではない。バランスを見て都度判断する。月数が大きくなれば現金調達が必要になる。支払い能力は、上期であれば黒字を出した決算状況だが、引き続き楽観できないのも事実。