



申12号

2024 年度年末手当に関する申し入れ

2024 年 10 月 15 日 申し入れを提出

- ▶ 全セグメントの増収増益は、組合員・社員が奮闘して実現させた成果だ!
- ▶ その成果を設備投資ばかりに費やさず、組合員・社員へ“真っ当な還元”を行うべきだ!
- ▶ まもなく社員数 4 万人を下回る要員環境で、売上人件費率を対 2017・2018 年度比よりも下回らせる人件費抑制での効率化は断じて容認できない!

>> 要 求 <<

基準内賃金（エルダー社員は基本賃金）の

3.5 ヶ月 + 5 万円

申し入れ事項

1. 2024 年度年末手当については、職場からの奮闘による好業績に踏まえて、基準内賃金（エルダー社員は基本賃金）の 3.5 ヶ月 + 5 万円を支給すること。
2. 「キャッシュフローの最大化」に必要不可欠である「ヒトへの投資」を積極的に行う健全経営の責任を果たし、働きがいのある人間らしい仕事を続けられる真の笑顔を活気あふれる職場を創造すること。
3. 成績率の実施にあたっては、公平性かつ透明性あるものとするべきことから適用者比率を明らかにすること。
4. この要求に対する回答については、2024 年 11 月 8 日までにを行うこと。
5. 支払い指定日は、2024 年 12 月 5 日までとすること。

2017・18年に匹敵する収益！
全組合員で真っ当な還元の実現を！



2024, 11, 01

No. 097

申12号 2024年度 年末手当に関する申し入れ

物価高に負けない“年末手当”と
“すべての仲間の生活の豊かさ”の実現に向けて

会社は現場の声に応えるべきだ！

輸送サービス労組要求趣旨

- 2024年度年末手当「3.5ヶ月+5万円」の要求は、JR東日本の経営を見る限り満額回答ができる水準であると認識している。職場の仲間は「もういい加減出してくれ！」が真実の声であり会社も真摯に受けとめるべきであり、その声を実現するべく、団体交渉を積み上げていく。
- 2024年度第2四半期決算では、全てのセグメントで増収増益を計上した。「コロナ前には戻らない」と経営陣の言葉に相反して業績は回復している。この収益増に対する社員の奮闘を正当に評価するべきだ。
- みどりの窓口廃止凍結、京葉線快速列車ダイヤ改正問題、ワンマン運転施策等利用者を置き去りにするような経営は、いずれ立ちいかなくなる。新幹線列車分離、輪軸の圧入データの改ざん問題はJR東日本にとって危機的状況であり、全て経営の問題だ。
- 実質賃金は、一旦下げ止まったが再び下降し始めている。この背景は、低く抑え込まれた夏季手当の影響があることは否めない。物価上昇が止まらない中、明るい未来が展望できる賃金と手当を実現しなければならない。

私たちの要求

基準内賃金（エルダー社員は基本賃金）の

3.5ヶ月+5万円

会社は前年度を上回る決算実績を達成したにもかかわらず、社員に更なる努力を要求！

会社の現状認識と交渉へのスタンス

- ✓ 第2四半期決算では、本業の力を示す営業利益は1960億円（単体）であり、前年度を上回ることができた。足元の上期の運輸収入全体では、昨年度を上回っているものの中・長距離収入を中心にご利用は依然として弱く、もう一段の増収に向けた努力が必要である。
- ✓ 支給水準は直近の業績動向等を念頭に、今年実施した32年ぶりの平均1万円を超える水準の基本給改定や処遇改善等により世の中と比較してもそんな色ない水準であることも踏まえ、総合的に判断していく必要があると考えている。

我慢を続けてきた社員に明るい未来の展望と
“働きがい”、“生きがい”、“こころの豊かさ”を
実感できる満額回答をすべての仲間の力で実現しよう！

好業績を生み出した現場の努力に今こそ報いるべきだ！

11月1日第1回団体交渉にて趣旨説明を行う



申12号 2024年度 年末手当に関する申し入れ

11月7日 第2回団体交渉にて職場の声に基づき、要求の根拠を述べる! その1

私たちの要求

基準内賃金（エルダー社員は基本賃金）の

3.5ヶ月＋5万円

会社は職場の努力・尽力に感謝すると述べるも職場実態と大きく乖離!

休日出勤や時間外労働の増加・増える休職者や 離職者、会社施策によって現場が抱える問題を訴える!

- (会社) 固定費がコントロールしにくい事業構造であることや人口減少を踏まえると楽観視できない。企業物価指数も2.8%上昇している。引き続き増収やコストダウンなど更なる努力に取り組み、構造改革を進めていく。
- (組合) 構造改革とは何を指すのか。現場はすでに増収やコストダウンに取り組んでいる。
- (会社) モビリティと生活ソリューションの二軸経営の事業構造を目指していく。現場の努力が足りないと言うことを言っているのではなく、更なる努力とは増収やコストダウンなどにより一層の工夫を続け、持続可能な経営体質の実現を目指していくこと。
- (組合) 多くの職場で休日出勤や超勤が増えている。時間外労働をしなければ、委員会活動など会社が言うチャレンジをすることもできない。チャレンジできないことから離職者も生み出している。
- (会社) 世代交代の過渡期であり、一定程度の時間外労働は避けられないが、良いことだと思っていない。離職者が増えたのは事実である。賃金を上げたりすることも必要だが、社内で活躍できるフィールドを拡げ、チャレンジできる体制をつくり出していく。

「中長距離収入が伸びていない」「インバウンドは東日本エリアのご利用が少ない」と言うが、現場の努力によって、好調な利益は生み出されている。情報発信や送客の取り組みなど、経営としてやるべきことを抜きにして「収入が伸びていない」の言葉で片づけるべきではない!

- (会社) 中長距離は特に東北新幹線の平日のご利用が回復していない。お得な切符の設定など含めて早急に検討しなければならない。計画を下回ったからといって、年末手当を抑制する考えは無い。
- (組合) JR東日本への信用・信頼は現場での日々の努力・成果によって成り立っている。その成果を生み出している私たちに還元すべき。一方で、みどりの窓口の廃止や京葉線のダイヤ改正など、会社施策によって信用・信頼を損ねている!
- (会社) 安全・安定輸送によって、質の高い商品・サービスを提供していくことは変わらない。



2024, 11, 07

No. 107

申12号 2024年度 年末手当に関する申し入れ

11月7日 第2回団体交渉にて職場の声に基づき、要求の根拠を述べる! その2

私たちの要求

基準内賃金（エルダー社員は基本賃金）の

3.5ヶ月 + 5万円

直近の業績で判断するならば、満額回答は必然だ!

- (組合) 働きがいを生み出すためにも、ヒトへの投資を行うべきだ! 年末手当の支給水準はどのように判断するのか。
- (会社) 社員の努力・働き度の上に直近の第2四半期決算は成り立っており、その数字が考慮要素となる。物価上昇や社員の生活実感も踏まえて判断していく。

成績率適用の透明性を求めるも、対立!

- (組合) 成績率の適用者は他社員の模範であることから、当該社員を表彰すべきだ。
- (会社) 成績率の適用者や適用割合について明らかにする考えは無い。

適用について

- ①成績率はこの間の社員の取り組みの成果によってタイミングを見て判断
- ②現場長や管理者、支社（本部）の人事担当が判断する
- ③判断基準は数値管理ではない。日々の成長度合い
- ④人数や規模（割合）が決まっているわけではない。あくまでも任用の基準である

更なるコストダウンを求める一方で、会社資金の杜撰な支出が発覚!

- (組合) 池袋統括センターの発足に際して、社友会の親睦会が開催されたが、そこに会社として経費を支出している。稼いだ金は私たちのチャレンジ・努力の結果だ! 全社員に公正・公平な配分をするべきだ!
- (会社) 社友会に経費として援助することはない。親睦会の開催し、そこに管理者が招待を受けた場合、参加して参加費を払うことは問題ない。

8日の回答について明言せず! 私たちの要求に真摯に向き合っているとは言い難い!

- (組合) 私たちの申し入れは明日8日が回答期日だ。明日、回答を示す考えはあるのか。
- (会社) 今日の議論を持ち帰って会社内で議論し判断する。今のこの段階では「明日回答する」という回答はこの場ではできない。

出さない理由を述べる姿勢は組合員の努力を踏みにじる行為だ! 現場の努力を真正面から受け止め、満額回答を直ちに示せ!



2024, 11, 03

No. 100

年末手当 第1回交渉でまたも述べられた

先行き不透明

中・長距離収入を中心にご利用は依然として弱く、もう一段の増収に向けた努力とコストダウンが必要

第2四半期決算（連結・運輸事業）

	2023.9	2024.9	対前年比	
	実績	実績	増減	%
営業収益	9,021 億円	9,525 億円	503 億円	105.6
営業利益	1,138 億円	1,423 億円	285 億円	125.0

鉄道運輸収入（実績）

	対前年比 (%)
新幹線（定期外）	108.0
在来線（定期外）	104.7

第2四半期決算（単体）

	2017.9	2024.9	対比 (%)
	実績	実績	
営業収益	1 兆 560 億円	1 兆 261 億円	96.5

業績は確実に回復している!



連結有利子負債残高（社債・長期借入金等）

2024.3	2024.9	2024.9/2024.3	
		増減	%
実績	実績		
4 兆 8,682 億円	5 兆 254 億円	1,572 億円	103.2

主な減損損失（2023 年度末）

主な用途	場所	減損損失
ショッピングセンター ホテル業 等	横浜市ほか	199 億 3,000 万円
小売業・飲食業 等	千代田区ほか	31 億 6,700 万円

10月31日に公表された第2四半期決算では、運輸事業は対前年+503億円（105.6%）、営業利益では+285億円（125.0%）となっています。また過去最高益を記録した2018年度の第2四半期決算では単体の営業収益は1兆560億円であり、今回の第2四半期決算1兆261億円と比較すると96.5%まで回復しています。経営陣がこの間述べてきた「コロナ前には戻らない」といったことはなく、現場の力によって好業績を実現したことは紛れもない事実です！

その一方で社員一人あたりの売り上げは大幅に増加しています。2018年度の売上人件費率は21.29%、2023年度は20.46%と社員への投資は低く抑えられている中で、「もう一段の増収を」と社員に求める経営姿勢を看過することはできません！

この間、輸送サービス労組は投資のあり方についても指摘してきました。第2四半期決算では今年度わずか半年の中で社債を新たに発行し、有利子負債残高がさらに増えています。不動産についても収益性が著しく低下した物件の減損損失を計上しています。有利子負債の増加や投資を経営判断として行ったにも関わらず、それを理由として年末手当を抑え込むことはあってはなりません！

**支払い能力は十分！ 直近の業績に踏まえた
年末手当の満額回答は必然だ！**