

緑の風 FAX版

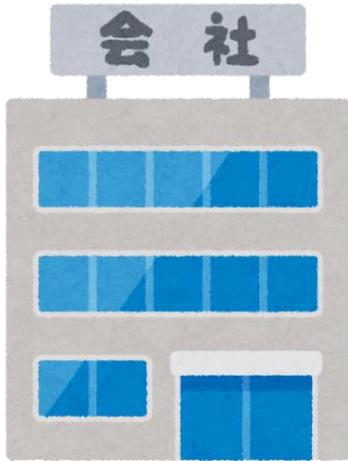


NO. 117 2022年3月14日 JR東労組

JR 東労組ホームページ



会社の出さない理由は、理由にならない！



第2回交渉での会社回答 一部抜粋

会社を取り巻く環境は、例えば長期債務の金額がある。収入だけ見れば、対昨年度でプラスとなっている。

引き続き、大幅な赤字を計上している状況は、昨年から変わらない。減収の対応を受けて社債等を発行し、これまで30年間掛けて、しっかりと着実に減らした長期債務が1年間で1兆円と増えている。昨年度末からも増えており、**同様に赤字が続けば、さらなる増額が危惧がされる。**

財務的には昨年よりも悪化していると言わざるを得ない状況である。そのような経営環境を踏まえて、判断する必要がある。

「長期債務の増加」が問題にされていますので、長期債務の額がほぼ同じ年と比べてみました！

	長期債務	人件費	賞与(年間)	定昇	ベア
2000年度	4兆5375億円	6610億円	5.75ヶ月	完全実施	平均860円
2021年度	4兆1761億円	3888億円	4.00ヶ月	係数2	0

- 2022年第三四半期時点での「長期債務」は、4兆4347億円
- 2021年12月9日、JR東日本「スモールミーティングにおける主なQ & A」で、資金調達について、「**現状では、社債や借入などで必要な資金は調達できており、十分な自己資本もあるので増資など資本性のある資金調達は検討していない。**」と発表

2000年は今より長期債務が多く、人件費も高かったのに、定昇の完全実施と、ベア平均860円を出しているじゃないか！それに資金は十分と発表しているじゃないか！



労働組合だから出来る団体交渉で、JR東労組はこのような議論を行いました！

- ・(2022年度は)人件費は3,700億円と計画されている。JR発足以来、**総額人件費は過去最低額**となる計画。
- ・コロナの第6波は第5波ほどの収入の落ち込みはない。
- ・中長期的な動向として2021年度内に約85%まで、2022年度内に約90%まで回復すると見ている。
- ・運輸事業が**運輸収入の計画を290億円上回っている**。2021年10月から12月は黒字増収
- ・物価上昇は、様々な要素を踏まえながら決定する要素の1つ
- ・社会保険料の上昇は承知している。一定程度、社員と会社の折半だが、会社も社員も負担が増える。
- ・期末手当のコロナ前の水準から2ヶ月程度と減収となっているので、社員への影響**一定程度ある**と会社も認識している。
- ・賃金が労働条件の最たるものだと会社としても認識している
- ・人材流出という話もあったが、**社員が安心して働く環境を整えることが重要**である。

職場から満額回答に向けたたたかいを創ろう！
満額回答を求めて組織を拡大しよう