



HPはこちら

東日本ユニオン NEWS

JR東日本労働組合
発行者 情報宣伝部
2025年 3月3日 No.853

2025 春闘シリーズ③

経営環境の変化に対応してきた社員の貢献

【第1回春闘交渉における経営側の基本的スタンス】

◎基本給を引き上げることは、中長期的な経営見通しを考慮して経営環境の変化に対応するための生産性向上に対する社員の貢献への成果配分という観点を基本に、業績動向や物価等の経済動向、取り巻く社会状況など、様々な要素を踏まえつつ総合的に勘案して決定するものである

★社員数が減少する中でも、鉄道事業収入を確保している！

(東日本ユニオン調べ)

年度	JR東日本の社員数	鉄道事業収入
1987年	82,678人	1兆5,657億円
2000年	75,700人	1兆9,134億円
2012年	57,700人	1兆9,108億円
2018年	53,700人	2兆 285億円
2023年	44,000人	1兆8,481億円

★これまでも経営環境の変化や自然災害等を社員一丸となって乗り越えてきた！

- 1987年 JR東日本発足→先行きが見通せない中で「経営基盤の整備」を進める
- 1990年代初頭 バブル崩壊→新規事業の展開にブレーキ。営業収益の伸びが鈍化
- 1997年 金融危機→相次ぐ大手銀行や証券会社の倒産。日本経済は大不況に陥る
- 2004年 中越地震→上越新幹線で列車脱線をはじめ鉄道施設に甚大な被害が発生
- 2008年 リーマンショック→日本の実質GDPが1年で約530兆円から約481兆円に縮小。
連結営業利益は約1,003億円の大幅減益
- 2008年 信濃川不正取水問題→信濃川から許可以上の水を不正取水していたことが発覚。
JR東日本の「信頼」が大きく失墜
- 2011年 東日本大震災→東北新幹線の電柱や架線、高架橋の橋脚など約1,100か所が損傷
東北地方を中心に地震と津波により鉄道施設に甚大な被害が発生
- 2019年 台風19号→長野新幹線車両センターの浸水や各線区で土砂流入、橋桁流失などの被害が発生
- 2020年以降 新型コロナウイルス感染拡大により2年連続で赤字を計上
- 2022年 8月豪雨→米坂線をはじめ各線区で土砂流入、橋桁流失などの被害が発生
- 2024年 経営側による「輪軸」データの改ざん・隠蔽によりJR東日本の「信頼」が失墜

**これまでの中長期的な社員の奮闘実績を踏まえても
基本給を引き上げない理由など存在しない！**