

明るい会社の将来をつくるために 共に声を上げましょう!!

常態化している要員不足は、業務改革へのプロセス!

会社は、新幹線の乗務員職場で、一律の「休日勤務指定」をすることを明らかにしました。また、駅の窓口閉鎖や、駅職場の休日勤務も行われています。そして、関連会社のサービック新大阪第二事業所営業二科でも、逼迫した要員不足で4月11日、組合とサービック会社は、団体交渉を開催しています。

2022年10月31日、会社はプレス発表で「業務改革」を行うことを明らかにしました。

具体的に10年～15年かけて鉄道運営経費単体で800億円削減。鉄道事業に従事する要員11000名～8500名の2500名削減。関係会社には「JR東海グループビジョン2032」を配布し、内容を周知、更なる効率化を推進しようとしています。

こうした、効率化施策の根源は、リニア建設にあり!?

2024年3月29日、会社は、「リニア開業27年開業は実現できない、仮に今すぐ着工しても開業は2034年以降になる」と発表しました。

リニアの品川～名古屋間にかかる建設費は7兆400億円。あと5兆円が必要です。

財政投融资による資金残高1兆3500億円。このままでは4年足らずでなくなります。あと3兆6500億円の資金調達に関して、会社は具体的な資金調達の方法を明らかにしていません。そして、財政投融资の3兆円は2046年から10年返済、年間3000億円の返済となる見込みです。

「リニア建設」「業務改革」「常態化している要員不足」 この様な状況で、役員報酬は?

2024年3月期の取締役役員10名・・・報酬	5億6400万円
社外取締役役員10名・・・報酬	1億5700万円
監査役・・・報酬	4700万円

役員報酬総額7億6800万円 皆さん!これが高いと思いますか?安いと思いますか?

年収500万円の社員が、何と153名も雇えます!

駅の窓口閉鎖や、駅の無人駅化、「休日勤務」など、要員不足の常態化・・・

サービスの低下、労働強化、乗客、社員へのシワ寄せの一方で、この実態は、見過ごせません!!

私たちは、この会社の将来を案じて訴えます!

是正するところは是正し、施策の失敗の付けが社員に転嫁されない
安心して働ける会社を目指すために、ユニオン組合員の皆さん!
共に声を上げて行きましょう!!