



不安と動揺を煽る「業務改革」！ 会社とユニオン一部役員が早くから画策！

花原人事部長、多忙につき！

10月31日、会社は、10年～15年かけて定常的なコストを単体で800億円削減する「業務改革」の推進と、「収益の拡大」を目指す取り組みを明らかにしました。内容を見ると、新幹線の運転士が駅発着時の安全確認、ドアの開閉、乗務中の車掌、パーサーを統括する等、「半自動運転」による実質一人乗務を明らかにしました。そして現在の車掌は、乗客の「サポート業務」を注力とすることになってます。これらの施策は「より安全に」とする大きな転換点となっておりますが、誰が見ても安全を守れる施策とは言えません。

会社は、11月4日から施策に関する説明会を各職場で開催していますが、何ら具体的な説明はされていません。9月頃から社員どうしの会話では、会社から大きな発表があることが噂されてきました。新幹線の車掌の数が既に3名から2名となり、さらに今後は外注化となることもその話となっていました。しかし、噂とは言え、自分たちの仕事はどうなるのか、外注化となると出向となるのか等、生活はどうなるのか不安と動揺が職場に渦巻いています。

9月6日、JR東海連合定期大会が開催されました（「アクセスNo.661」「JR連合NEWSNo.27」参照）。大会にはJR東海を代表してJR東海・花原人事部長が来賓参加し、経営体力の再強化のために「業務改革」「収益の拡大」の取り組みを進める挨拶をしました。花原人事部長は、大会の主催者である尾内委員長（JR東海ユニオン委員長）が挨拶した「ONEチーム」「健全で強固な労使関係」によって業務改革が実現すると期待と恫喝を込めた具体的な話をしました。健全で強固な労使関係とは、言わずと知れた「命令と服従」の労使関係であり、けっして組合員の立場に立った関係ではありません。

コロナの影響により私たちの仕事や会社の収入に変化はありますが、だからと言って社員の生活や将来を会社に言われるままで自由にならないのは納得がいきません。会社は、経営の問題を言う前に、「リニア」の見直しや、常識外れの役員報酬の削減を考えるべきです。

『JR東海誌11月号』でも花原人事部長は「業務改革はゴールではなくスタート」と言っていますが、私たちは、社員の人権や生活を犠牲にしたスタートには反対であり、安全をないがしろにした結末のゴールには向かいたくありません。

ユニオン一部役員と会社幹部が一体となった

「社員と安全を犠牲にする業務改革」には反対です！