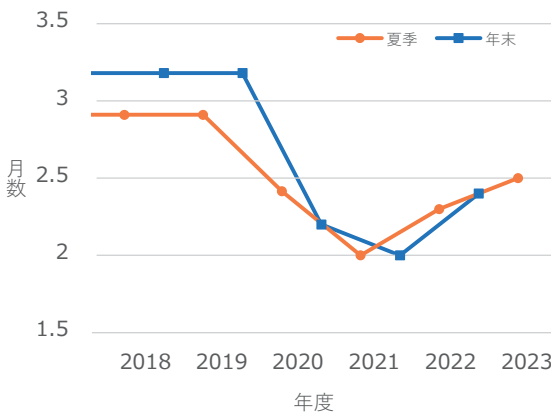


ジョブローテーション、乗務員勤務制度改悪、ダイ改合理化、ローカル線切り捨て反対！ 定年延長と65歳まで働ける職場を！

年末手当の大幅増額を

平均年収40万円減・役員報酬6億2千万



人の総額は6億7600万円から減少したものの、1人当りの報酬は4506万円

その一方、役員報酬は6億2千万円(23年度3月期)と前年から大きく増額しています。コロナ前の19年3月期との比較では、取締役の総額は6億7600万円

減少しています。その大きな要因は、期末手当の大幅な減額です。コロナ禍以降、手当の大幅減額は続き23年度夏季手当も「2.5ヶ月分+5万円」でした。

JR東日本の23年3月時点の平均年収は、新型コロナ禍前の19年3月時点より40万円も減少しています。

現場は賃金減額・役員は報酬増

23年3月期報酬額	金額	前年比
取締役報酬総額	4億6400万	+7300万
取締役1人当り	5155万	+1601万
役員報酬総額※	6億2000万	+8100万

※取締役、監査役、社外役員の報酬合計

円から大幅に増額し、過去10年でも突出した金額になっています。

鉄道の現場をないがしろにするな

期末手当の大幅減額には、鉄道の現場をないがしろにする会社の姿勢が表れています。それは、「IT企業化する」「鉄道ありきで考えるな」「鉄道部門4千人削減」といった方針や、職名廃止、業務融合化・ジョブローテーションなどの施策にも表れています。

その中で現場では、病気休職や退職に追い込まれる仲間が急増しています。若年退職者は17年237人、19年344人、21年767人と増え続けています。ブラック度〴〵ランキングでワースト1にもなっています。

日々、列車の安全を守っているのは現場で働いている労働者です。その仲間が将来に希望や展望をもてなくなれば、鉄道の安全を守ることもできません。

大幅増額は当然の要求

年末手当の大幅増額は当然です(コロナ禍前の年間6.09ヶ月にするには約3.6ヶ月分が必要)。労働者の権利を守るためにも鉄道の安全を守るためにも、職場に必要なのは闘う労働組合の力です。