



# 日動労千葉

国鉄千葉動力車労働組合

〒280 千葉市要町2番8号(動力車会館)

電話 (鉄電) 千葉 2935・2936 番  
(公) 千葉 (22) 7207 番

92.2.3 No. 3532

## 事務の(一部)パート化 強引な人ばらし 検修・駅で部外委託など 貨物関東支社 - ダイ改提案(1/31)

JR貨物関東支社は、一月三十一日三月ダイ改の提案を行った。今回の提案の特徴は、慢性的な乗務員不足が続く中で、検修・事務など地上勤を対象に、臨海鉄道への業務委託・パート化などによる強引ともいえる人減らしが強行されていることである。

冒頭の「考え方」に「最小限の要員機構で最大限の効果をあげなければならぬ」とあるように、他職との融合、兼掌化、さらには委託・パート化などありと

### 具体的な内容は現場まかせ —事務の(一部)パート化

具体的な項目は別表のとおりであるが、旧千葉地区では、新小岩機関区で△六、小名木川駅でのフロント・構内業務の京葉臨海鉄道への全面委託、又蘇我駅で行う貨車仕業業務の同臨海への委託があげられる。臨海への委託は、出向先の確保のための合理化であることははっきりしている。

さらに不可解なのは、事務係への合理化である。事務係は一部パート化と検修資材業務を検修が行うことで、十五ある機関区・貨車区のうち、十の区で計十二名の削減になっている。

そのことを追及すると、何と仕事のどの部分をパート化するかということすらはつきりしていない、ということが判明した。

パートの雇用も含めて、仕事の中身も一切は現場まかせだということである。これでは、はじめに人減らしありき、

あらゆる手段をもって合理化、要員削減の強行にふみだしたことは軽視できない。バブル経済の崩壊により日本経済が不況へと突入する中で、昨年秋過程から分割・民営化以来はじめて、鉄道貨物輸送量のび率が、前年同月に比べ減少するという局面をむかえている。

今回のダイ改は、こうした中で逼迫している乗務員以外の職種を全面的に合理化し、あわせて五五才以上の社員の出向先の確保を狙うものと言いうことができる。

ではないか。

事務係も今日では最小限の要員で、しかも専門化し、OA化が進む中で、どこ

#### ● 新小岩機関区

士職	・ 仕業見直し ・ 波動要員の見直し	▲1
検修	【機関車関係】 ・ 仕業検査業務と誘導業務の融合	▲1
	【構内関係】 ・ 誘導と仕業検査の融合に伴う誘導業務の日動化	
	【貨車関係】 ・ 仕業検査、取扱列車及び標識運用の指定の変更 ・ 蘇我派出所貨車業務の業務委託(京葉臨海へ) ・ 全検車の入場業務の区所間重複作業の解消、車両所への一元化	
事務	・ 事務作業の一部パート化(一名)	▲1
要員合計		▲6

#### ● 佐倉機関区は、仕業の若干の見直しはあるものの要員的には変動なし。

#### ● 貨物関東支社の系統別要員増減表

	施策別	増減	総増減
営業関係	ダイ改に伴う見直し	▲5	▲25
	フロント及び構内入換業務の委託見直し	▲20	
運転・機関関係	士職	+1	▲27
	検修職	機関車作業 ▲2	
		貨車作業 ▲5	
		構内作業 ▲4	
	事務職 (パート化)	▲12	
管理職	▲5		
施設・電気関係	▲1	▲1	
合計		▲53	

にパートを導入する余地があるというのか。  
また外勤、検修などでは、より兼掌化がおし進められている。  
こうした要員合理化を最大の狙いとしたJR貨物の三月ダイ改を、全力をあげて阻止しなければならない。

**第二回労働学校へ!**  
とき 二月八日(土)  
ところ 労働者福祉センター  
テーマ 労働運動史  
—戦後労働運動の軌跡—  
講師 村上寛治氏 (国労顧問)  
JR体制打倒へ!  
学び!  
闘おう!