



千葉動力車

なす許体制9000人 鉄道部門 9000人

もたらすものは 出向の強制と安全の無視だけだ!

JR貨物は、景気後退不況の長期化の中で、鉄道部門を「九千人体制」にすることを強調し始めた。そしてさらに、「八千人体制」を目指すことを表明した。

現在JR貨物の鉄道部門は、約一万五千人、それを一気に千五百人から二千人を削減するというのだ。

これがもたらすものは、出向の強制と安全の無視、運転保安の危うに労働者に転嫁することであり、切ろうとすることを許してはならない。

昨年秋以降、景気の失速状態と武蔵野線水没事故の影響とも相まって、貨物会社の営業収入は伸び悩みに続き、今年度の第一四半期だけでも収入目標を約十五億円下回っている。今年度末の經常利益の目標が二十二億円であることをみても、収入の低迷は並大抵のものではない。こうした経営的危機の突破をかけて貨物「九千人体制」が急浮上してきたのである。

営業収入は伸び悩み

何故九千人(さらに八千人)なのかという理由は、一般の企業にとって健全経営の目安としてある経費に占める人件費の割合が三十

数だけがひとり歩き

に左傾化している。人件費の割合は、一般の企業に比べて、約二割程度に過ぎない。また、急激な増減の幅が大きい。三〇%増加しており、企業に比しては、思いついた増減の幅に過ぎない。

JR貨物 1500人合理化方針

鉄道事業部門 輸送量伸び悩み

JR貨物(千五百人)は、現在約二万人に達している。これは、九二年三月期決算(前期)の対比で、毎年約二割の増加を続けている。九二年三月期決算(前期)の対比で、毎年約二割の増加を続けている。九二年三月期決算(前期)の対比で、毎年約二割の増加を続けている。

7月15日付 毎日新聞

安全は無視した合理化は事故のもとだ!

さらに、「九千人体制」のもとですら、乗務員の勤務制度の改善とより一層の効率化の追求、他能工化・兼掌化の推進、無線操縦による入替機関車の導入などによる大幅な要員削減であり、基地の統廃合の全面化や職種・職場丸ごとの外注化などを通じた出向の拡大である。

8.9

狭山差別裁判糾弾!

千葉刑罰争

とき8月9日(日)13時から
ところ 千葉市中央公園、デモ有

ローメートル 後方を監視?

ローメートルは、列車の後方を監視する装置で、旅客列車が高速化する中で、貨物列車の高速化も進んでいる。貨物も旅客並みのスピードになれば、旅客の邪魔になってスジを入れてもらえないという訳だ。

団結固め、九千人体制粉砕へ

このように貨物「九千人体制」とは、「輸送の効率化」というかけ声とはうらはらに、現場の労働者に犠牲を強要せし、運転保安の危機を激化させる以外のなにものでもない。職場から団結をうち固めて、貨物「九千人体制」を粉砕しよう!