



日動労千葉

国鉄千葉動力車労働組合

〒260 千葉市中央区要町2番8号(動力車会館)

電話 (鉄電) 千葉 2935・2936 番
(公) 043 (222) 7207 番

92.9.30 No. 3666

貨物「九〇〇〇人体制」問題で団交

JR貨物会社は、経営中枢によって「九〇〇〇人体制」「八〇〇〇人体制」の要員体制にするなどの合理化計画をマスコミを使って発表した。

本部は、こうした経営中枢の発言を重視し、八月一九日貨物本社に、八月二五日関東支社に対し、それぞれ申し入れを行い団体交渉による解決を求めた。

そして九月一九日関東支社、九月二四日貨物本社とそれぞれ団体交渉を行った。

関東支社の回答は、

**「次期ダイ改」での
具体策は決まってい
ない。**

「九〇〇〇人体制」については、本社から何も聞いていない。次期ダイ改は、九三年春ということで準備作業は進めているが、具体的には決まっていない。

会社として効率化は追求することは当然であるが、現段階では具体的に何も決まっていない。計画が具体的になり次第説明する。

新小岩地区の基盤整備計画については、清算事業団及び都市側と随時協議等を行いつつ進めているが、作業は遅れている。また、基盤整備に伴う庁舎等については、現場と相談しながら進めているところである。という回答に終了した。

また、検修関係等の技術段差が拡大している状況に踏まえ、運転への新規採用の配属要求に対しては……

現在、会社としては検修要員の要請よりも運転士の要請を基本に据えており、営業に配属し、運転士要請の三ヶ月位前に機関区に配属替えを行い必要な教育を行ったあと、学園に入学させている。

今後も需給等を勘案して行っていくことになるが、運転への新採配属は考えていないという、技術断層の解消に願慮しない全く不誠実な回答であった。

**「効率化は会社として
永遠の課題である」と
表明**

九月二四日、JR貨物本社との団交の内容は……

(組合)一連の「九〇〇〇人体制」の発言の真意について、また、当面の合理化施策を明らかにすること。

(会社)景気の動向により、収入が落ち込んでいる状況にあり、収入と人権費との関係を考えて場合、人権費は三三% (現在四〇%を越えている) が適当と考えており、人権費の割合から「九〇〇〇人体制」一五〇〇削減」という数字であり、最終的な目標である。

現在、個々に具体的計画に基づいて出されたものではない。

現業は、六二・四から効率化が進められているが、非現業は、この間増えているので六二・四体制をベースにすれば、一五〇名位減ずる必要があり、今回出向を計画している。

また、効率的な業務体制、要員配置に向け、仕事のやり方、仕組み、社員の多能化等に引き続き取り組んで行く。

**「現行の輸送ルートは
確保する」**

(組合)整備新幹線ルートの在来線が廃止された場合の貨物輸送について、どう考えているのか?

(会社)基本的には新線区間を使用した貨物列車の運行確保を前提として考えている。
(組合)労働時間短縮についての考え方はどうか?
(会社)時短については、九三年四月一日を目途に検討を進めている。

**スピードマップを
止めるべきで
ある。**

その他、安全問題等について議論を行ったが、この間発生した貨車の台枠割損事故について、「鉄道総研」から原因の報告が行われたとして説明があり、原因は「溶接の溶込み不良」であるとし、今後、全般検査において台車枠の取り替え等を行うことを明らかにしてきた。

この回答に対し、組合側からスピードマップや過積等による負担が要員となっており、これらを含めた対策が必要である。

このような貨物「九〇〇〇人体制」は、現場労働者に犠牲を転嫁し、運転保安の危機を激化させる以外の何ものでもない。

職場から団結をうち固めて、貨物「九〇〇〇人体制」を粉砕して行こう。

