



月刊 千葉労働

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

94.7.14 No. 4076

3年間で 7/7 貨物本社 1300人削減 中長期計画提案

分割・民営化体制の破綻が表面化

七月七日、JR貨物本社は、「中長期経営計画の骨子(案)」(以下「中長期計画」と略す。)を提案した。これは昨年来経営中枢の中で検討されてきたもので、今後一〇年間の期間をもつて、JR貨物の「経営全般にわたる再構築」をめざした計画として提示された。しかしその内容は、今後三年間で貨物八〇〇〇人体制、さらにその三年後七〇〇〇人体制、そして一〇年後には現行の半数の体制にするという、労働者にとって職場を激変させるすさまじい内容になっている。

われわれは、国鉄分割・民営化の矛盾が貨物に集中していることを常々主張してきたが、まさに「レールを持たない鉄道会社」＝JR貨物がその危機乗り切りをかけた一大合理化に突き進むもう一つのことを見逃すことが出来ず、全力で闘い、起ちあがらなければならぬ。

大合理化と労働強化で危機乗り切りを策す!

「中長期計画」では、昨年度の赤字決算を「深刻かつ重大な受け止め」として、その原因を「当社発足以来内在する基本的諸課題の顕在化による経営基盤の脆弱性に起因」に求めている。「基本的諸課題の顕在化」とは、社員の高齢化と資材の老朽化のことを指し

ている。JR貨物は、JR他社より平均年齢が高く、しかも国鉄時代の最後の数年間は「貨物が赤字の元凶」と言われ、ろくな設備投資もされなかつた。これがいづれ問題になることは、分割・民営化当初から指摘してきたことである。ところがバブルに浮かれ、「黒字」ならと新型機関車の製造や「線路使用料」の大幅引き上げに合意するなどを続けてきたのが、貨物経営陣である。それが一転赤字に転落するや、闊雲な大合理化を計画する。こんなことは許されるものではない。

今後一〇年間で

六〇〇〇〇人が
五五才になる

今後この五年間で三〇〇〇人が五五才に到達する。これはこの間の「時短」・動乗勤の交渉で明らかになったことだが、さらにあと五年間で三〇〇〇人つまり一〇年間で六〇〇〇人が五五才に到達するというのだ。現在貨物の社員数は約一一五〇〇人である。その半数以上が一〇年で五五才になる。そして五五才になれば出向させると、貨物会社は今だに言い続けている。

まさに、「去るも地獄、残るも地獄」が再び貨物に訪れようとしている。

「緊急三カ年計画」が最大の焦点! とりわけJR貨物は、第一段階の三年間を「緊急三カ年計画」と

位置付け、この「成否が全体の計画を左右」とまで重大視している。起で一二月ダイ改阻止へ!

それは、この三年間が「国鉄改革一〇年目の総括評価」の最後の年にあたり、それまで赤字が継続するならば、分割・民営化体制の見直しが問われかねないからである。これが敵の弱点だ。労働者が腰を据えて闘えば、勝利することが出来る。そしてこの攻撃は、単にJR貨物だけの問題ではない。分割・民営化の破綻は明らかである。そしてその破綻を塗り隠すために、その犠牲を労働者に転嫁することは、政府・資本の常套手段である。JR各社も今後一〇年間で約半数の社員が五五才に到達する。闊雲な合理化を強行することは明らかだ。貨物協議会の仲間を先頭に一二月ダイ改阻止にむけて全組合員が打って一丸となつて闘おう!

今回の時短・動乗勤改悪も、要員合理化の基礎作りであり、「中長期計画」＝七〇〇〇人体制達成のために提案された。一二月白紙ダイ改阻止へ全力で闘い抜こう!

- ・オノ段階で8000人体制!
- ・オノ2段階で7000人体制!
- ・10年後は現行の半数に!!

8・6広島-8・9長崎反戦反核闘争



朝鮮侵略戦争反対!

決起しよう!