



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・2939 番
(公) 043 (222) 7207 番

98.5.8 No. 4781

秋のダイ改で大合理化 動乗勤再改悪阻止へ!

「貨物本社・関東支社経営計画」

貨物会社は、四月十五日に九

八年度本社経営計画を、四月三十日に関東支社経営計画をそれぞれ提案した。「新フレイト21」の初年度にあたる九七年度は経常収支で約九三億円の赤字となる見込みで引き続き赤字決算が確実となった。こうしたなかで貨物会社は、九八年度経営計画のなかで「できる限りのコスト削減を行い、営業損益段階での収支均衡を目指すこととした」ものの、結局計画段階での五五億の経常損失(赤字)を見込むなど、土地売却に依存した経常状況から今年度も脱却できない姿が明らかとなった。

秋のダイ改で大合理化 人員削減の強化狙う

- こうしたなか経営計画では九八年度にダイ改を予定するとともに、徹底した合理化とりわけ人件費の削減＝要因合理化を打ち出している。その内容として、
- ①人件費トータルの抑制
 - ②早期退職の促進(約四〇〇人)
 - ③五五歳到達管理職社員の転籍
 - ④新規採用の抑制(一四四人)
 - ⑤業務執行基準人員の削減(約七〇〇人減)
 - ⑥出向社員負担金受入額の上

改定

⑦一般出向の確保(年初約一九〇〇人)、などとしている。

このように早期退職(右の②)や合理化(同⑤)で一千人規模の要因削減を計画している、また一九〇〇人の出向先確保(同⑦)とは社員六人に一人が出向ということになる。

さらに物件費にあたる修繕費や業務費なども軒並み五〜一〇%の削減を計画している。

「新フレイト21」・六千人 体制で職場のあり方も一変

こうした計画で貨物会社は、「新フレイト21」による鉄道部門六千人体制の達成をはかろうとしている。そのため本線乗務以外の業務の臨海鉄道などへの業務委託をおしすすめることにも、乗務員・車両基地などの統廃合を進めようとしている。また貨物会社が運輸省に提出した九八年度事業計画では、「秋に予定されるダイヤ改正を契機に業務量を抜本的に見直し、要因の適正配置を行なうなど、効率化施策を一層深度化し、人件費の削減を行なう。また、総合鉄道部の拡大、車両・運転士基

地の統廃合、運転士勤務制度の見直し等施策を実施し、トラックなど他輸送期間に十分対応できる低コスト輸送システムへの転換を進める。」と、この秋のダイヤ改で職場のあり方を一変させるような要因削減と大合理化を表明している。

とりわけその中心に動乗勤改悪が据えられている。動乗勤改悪阻止の闘いをただちに強化しよう。

根源に分割・民営化の矛盾

こうした本社・支社の九八年度経営計画の提案にたいし、動労千葉は貨物会社の「赤字」の根源には分割・民営化の矛盾の集中があるのであり、これにメスを入れることなしに、ただ社員に一方的に犠牲を転嫁するよきだと、あらためて表明した。「レールをもたない鉄道会社」という貨物会社の根本を規定する問題は、分割・民営化から十年以上がすぎた今もなら改善されていない。そして貨物会社経営陣もこれを打開する措置を積極的に講じてこなかった。運輸省による「JR貨物の完全民営化にむけた基本問題懇談会」

の場で「分割・民営化過程以降初めて」貨物会社のあり方の検討が行なわれたにすぎない。そしてこの場での唯一の確認は「新フレイト21達成による経営改善」でしかなかった。

こうしている間にも職場では、長期退職制度による高齢者の退職とそれともなう労働強化が進み、一方技術力の段差の発生は日増しに大きくなっている。さらに業務委託の拡大がこれに輪をかけている。技術力と安全の確保、これが職場でいまもつとも切実に求められているものだ。

「新フレイト21」・六千人体制の延長線に貨物会社の未来はない。今秋ダイ改合理化阻止へ闘いにたちあがろう。動乗勤再改悪阻止へ闘いぬこう。



3/27 貨物春闘スト