

結成20周年  
新たな大躍進  
に向け出発!

# 月刊 動労千葉

国鉄千葉動力車労働組合

〒260-0017 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

99.3.12 No. 4931

## 貨物 新フレイト21の前倒し 営業・保全・車両所、全系統で合理化 乗務員の臨海鉄道への委託・出向を許すな!

JR貨物は、九九年度初めの四月一日に大規模な合理化計画を提案している。これまでに「年度未諸施策」で旅客会社との受託・委託の解消や臨海鉄道などへの業務委託を行い、それを契機に要員合理化や出向などを強行してきた。今年「年度末」に加えて、あらたに「年度初実施の諸施策について」「新しい保全体制について」など矢継ぎ早な合理化計画を、四月一日を目途に打ち出している。

これは全職種・系統にわたるものであり、業務委託や出向が不可避となっていることだ。ここには六年連続赤字決算が現実視されるJR貨物が、新フレイト21・六千人体制の前倒し実施にむけて、「コスト削減」の名のもとに無茶苦茶な要員合理化・出向・職場の統廃合を推し進めていることを示している。

さらに九九年度には乗務員の合理化、臨海鉄道への出向とその乗務員によるJR線への乗り入れが策動されている。新フレイト21・六千人体制合理化粉碎、運転保安確立にむけて全力で闘おう。貨物「ベアゼロ」を許さず、九九春闘を闘おう。

駅の統廃合、列車の見直し  
「市場競争力のある商品」

貨物本社は、「市場競争力の

ある商品作りについて」と題して、「コンテナ営業拠点の位置付けの見直し」による駅の統廃合や「輸送力と輸送量の大幅な乖離の是正」とした列車の見直しを提案した。これはコンテナ取扱駅を全国六一の主要営業拠点とし、この主要営業拠点から①二〇〇km圏の駅二九はトラック輸送を原則、②五〇km圏の駅三七はトラック輸送を拡充③五〇km圏超の駅二七は列車設定を原則とする、というもので、これにより来年春までに三〇の駅が統廃合される。また輸送力と輸送量の間に乖離のある長距離列車を中心に見直しや区間変更される。これにより昨年十月のダイヤ改から半年で、列車本数で二四本、列車設定キロで八千キロの削減となる(別表参照)。

列車設定規模比較

単位：千本

種別	1998・10月		1999・4月		比較	
	本数	設定千	本数	設定千	本数	設定千
10月	423	195	425	189	+2	△6
車扱	345	43	319	41	△26	△2
計	768	238	744	230	△24	△8

### 関東支社、年度初施策で 駅や運転士の合理化

貨物関東支社は、「年度初実施の諸施策について」を提案した。内容は、①営業拠点の見直しとして安中、小山、西湘貨物のトラック輸送化と飯田町のコンテナ取扱廃止、②フロント体制の見直し、被管理駅など営業関係十八名の削減と、列車設定の見直しで東新潟機関区、篠ノ井総合鉄道部でそれぞれ運転士四名の削減になっている。

また「大宮車両所の客貨受委託解消」が提案され、JR東日本大宮工場へ委託していた主電動機検修などが委託解消、また受託していた直流電気機関車の全般検査が受託解消となった。これにより大宮車両所と大宮工場間の業務の持ち合いがなくなることになる。またJR東日本大宮へ出向していた貨物会社社員が出向解消により元職場へ復帰することとなり、車両技術係等で十二名増となる。

### 保全関係で大規模な合理化 今後の焦点は乗務員

貨物関東支社は、現行の九保全区・六派出・一総鉄保全課体

制を見直し、三保全センター・五保全区に統廃合する「新しい保全業務体制について」を二月提案した。これは関東支社全体で現行一五九名の保全要員を、九六名とし、実に六三名・四割の削減になる。この大幅な削減は、部外委託の拡大と出向、他系統への転職が不可避となる。またこれにより線路・電気など運転保安に直接かわる保守部門の合理化がもたらす運転保安の危機がより高まることが考えられる。

このように貨物における合理化は、全系統で推し進められているが今後の最大の焦点が乗務員の問題になろうとしている。「貨物会社で二千六百人の乗務員は多い、二千八百人にしたい」と乗務員をとりあげ、勤務制度そのものから再検討することを明らかにしている。その最大のテコに臨海鉄道への出向が上げられている。当面九九春闘を低額・格差回答阻止で闘うとともに、乗務員の委託・出向を阻止する闘いに立ち上がろう。

明日14時

20周年記念

レセプション

千葉県労働者福祉センター