



# 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・2939 番  
(公) 043 (222) 7207 番

98.7.10 No. 4816

## 深刻化するJR貨物の経営危機 — 分割・民営化以降最悪 —

新フレイト21＝貨物6000人体制許すな！

JR貨物は、今年の夏季手当で過去最低の二・一五カ月を支払うにとどまった。また賃上げ回答も額で六百万円、率で〇・一九%とこれまた史上最低となった。こうした背景には、JR貨物の経営危機が一段と深刻化していることにある。分割・民営化の矛盾がJR貨物に集中するなかで、自前のレールを持たないこと、労働者の年令構成、機関車・貨車など諸設備の老朽化など貨物会社の赤字問題は構造的なものになっていった。それに加えて、今日の日本経済の危機的状況が貨物会社を直撃している。こうして貨物会社の年間収入は、十一年前の分割・民営化時点と同レベルにまで減少したといわれている。そしてとりまぐ状況は、十一年前より一層深刻化している。

車扱輸送の深刻な減少  
—  
不況と構造改革が拍車

JR貨物の五月の主要品目輸送量は別表のとおりとなつているが、車扱輸送が対前年比二四・四%減と大幅に落ち込んでいる。これまでも悪い悪いと言われていても前年比九十%程度であつたことを考えれば深刻な事態だ。これは車扱の中心となつている石油、石灰石・セメント輸送の低迷が大きい。その理由

として、それぞれ不況による需要の減少のうえで、石油は、油槽所の統廃合など合理化や会社間の「製品の相互融通」などがあり、またセメントは、会社の合併や製品の輸入化などによる輸送減少がある。石油・セメントとこれまでに国鉄時代をとおりて車扱輸送の中軸をなしてきてた部分が低迷するという事態となつていいる。またコンテナ輸送も、トラック業界の値引き競争に直面し、輸送量は減少している。

危機のりきりをかけ、貨物  
六千人体制合理化、業務の  
部外委託につきすすむ

こうした状況が、JR貨物を無謀ともいえる合理化の嵐に追い立てている。昨年「JR貨物の完全民営化にむけた基本問題懇談会」は、JR貨物の現状と問題点を検討したが、具体的な結論は「新フレイト21」計画・貨物六千人体制の推進以外になかった。そして六千人体制にむけた早期退職制度の推進と業務の部外委託による要員削減をより一層強化してきた。また二年続けて実質的ベ・ア

《JR貨物の主要品目別輸送量（5月）》

| (単位：千トン、%) |        |       |       |
|------------|--------|-------|-------|
| 扱別         | 品目     | 実績    | 対前年比  |
| コンテナ       | 農産品    | 126   | 75.4  |
|            | 生野菜果物  | 41    | 82.0  |
|            | 化学工業品  | 175   | 91.6  |
|            | 化学薬品   | 123   | 92.5  |
|            | 食料工業品  | 210   | 100.5 |
|            | 酒・ビール  | 52    | 91.2  |
|            | 繊維工業品  | 261   | 99.6  |
|            | 他工業品   | 105   | 91.3  |
|            | 特積み貨物等 | 174   | 91.1  |
|            | その他    | 370   | 83.9  |
|            | コンテナ計  | 1,637 | 90.1  |
| 車扱         | 石油     | 699   | 91.3  |
|            | セメント   | 215   | 62.0  |
|            | 石灰石    | 133   | 42.6  |
|            | 車両     | 143   | 83.1  |
|            | 紙・パルプ  | 74    | 88.1  |
|            | 化学工業品  | 106   | 83.5  |
|            | ビギーバック | 17    | 53.1  |
|            | その他    | 80    | 80.0  |
|            | 車扱計    | 1,467 | 75.6  |
|            | 合計     | 3,104 | 82.6  |

ゼロ攻撃を行い、期末手当の超低額回答を続けている。このような労働者に犠牲を一方的に転嫁したやり方に、職場の怒りは頂点に達している。さらに今秋十月ダイヤ改定では、動乗勤改善による乗務員の合理化、乗務員・検修基地の統廃合、部外委託の拡大を行なおうとしている。

貨物をめぐる問題は、今秋ダイヤ改定から春闘に最大の正念場を迎える。六千人体制と低賃金攻撃を許してしまうのか、安心して六十才（以上）まで働くことのできる労働条件を確立することができぬのか、この闘いに全力で闘おう。当面この秋のダイヤ改定闘争にむけて、団結をうちかため闘いに立ち上がろう。

JR各社の夏季手当支給率比較

単位：月

|    | 貨物   | 東日本 | 東海  | 北海道  | 四国・九州 | 西日本  |
|----|------|-----|-----|------|-------|------|
| 今夏 | 2.15 | 2.6 | 2.7 | 2.27 | 2.575 | 2.8  |
| 昨夏 | 2.3  | 2.6 | 2.7 | 2.45 | 2.575 | 2.85 |

(注) 西日本は夏・冬同率

7.20  
団結せよ  
引き綱