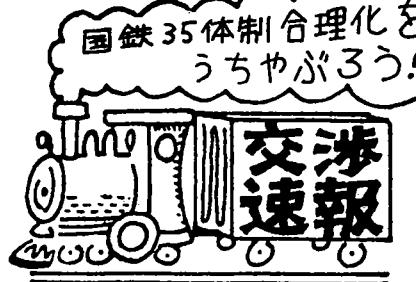


三里塚・ジェット闘争貫徹！「国鉄35万人体制」粉碎！



「内達一号」改悪を許さぬ



82.2.1

No. 957

国鉄千葉動力車労働組合

千葉市要町二一八(動力車会館)
(鉄電)二九三五七六・(公衆)〇〇三二二七二〇七

「35体制合理化の一環 乗務効率アップ」「要員削減を狙う

既に「職場討議シリーズ」でも明らかにしたように、当局は「経営改善計画」に基づく三五万人合理化攻撃を急ピッチで進めてきています。

当局は一月二十一日、「動力車乗務員の勤務等の改正について」と題し、「内達一号」改悪を骨子とする乗務員要員合理化提案を行ってきました。以下主な問題点について明らかにします。

おそるべき労働強化

当局提案

ア、労働時間は、4週を平均して、1週平均40時間、1日平均6時間40分とする。

イ、一省略

ウ、乗務割交番は、前アに定める労働時間を超え4週を平均して1週平均48時間の範囲内で作成する。
(換算時間制は廃止する)

超過勤務

勤務実績による1ヶ月の労働時間数がその月の基礎時間数をこえる場合、そのこえる時間を超過勤務として取扱う。

解説

現行の「1日平均6時間40分」と、今回の提案の「週平均48時間(1日平均8時間)」の差は実に「1日平均1時間20分もの労働時間延長」であります。これはこれまで二度にわたる時短実施で勝ちとつてきた労働時間に対する協定を一方的に反古にし、乗務員の一人当たりの作業時間を大巾延長することによって要員を生み出し、要員を削減すると共に、超過勤務を交番に組み込むことによつて日常化し強制しようとする驚くべき労働強化の攻撃であります。

当局提案

労働時間の構成

ア、労働時間は、乗務時間・便乗時間・準備時間・折返し準備時間・看視時間・徒歩時間および訓練時間とする。

イ、待合せ時間は労働時間とみなす。

待合せ時間

行先地の時間から労働時間を除いた時間のうち、その6分の1の時間を待合せ時間とし、労働時間とみなし取扱う。

解説

「待合せ時間は労働時間とする」としな

がら「6分の1の時間とする」とことは、「換算時間制廃止」を言いつつも、一方で当局側の都合のよい部分だけに換算時間制を導入しているのです。

「待合せ時間は労働時間とみなす」のであれば、その生時間をそのまま作業時間とすべきです。

基準日当り乗務キロ

鐵道管理局等の動力車乗務員運用表作成にあたりては、車種別平均で(別表2)に示す1・基準日当り乗務キロを下回らないものとする。

当局提案

(別表2・抜粋)	
乗車速度	1基準日当り乗務キロ
6	33
7	35
8	38
20	63
40	113
60	158
80	201
90	222
100	243

◎機関士等1人乗務の場合の1継続乗務キロは、220キロを限度とする。

◎機関士等2人乗務の場合の1継続乗務キロは、330キロを限度とする。

解説

一日平均の乗務キロを引き上げるため、下限を設定し要員を生み出す攻撃です。

総力で粉碎しよう！

以上、一部の問題点について明らかにしてきましたが、この提案にはその他にも多くの問題点が内包されています。

当局は、今回の「内達改悪」の強行により乗務全般にわたり規程改正を行ない、要員合理化をしようとしていますが、動労千葉は、今後乗務員分科を中心に「内達改悪」粉碎にむけ全力を守り、労働条件改善をかちとるため決起します。

全組合員の皆さん、血と汗で闘いとつてきた権利を守り、労働条件改善をかちとるため決起しま

全組合員・家族の強固な團結で組織破壊攻撃を粉碎せよ！