

のために その2

「内遣一考」改悪阻止

三里塚・ジェット闘争貫徹ノ「国鉄35万人体制」粉砕ノ

国鉄35体制合理化を
うちやぶろう!



大巾な既得権剥奪と運用効率アップ狙

一月二日に提案された内遣一考「改正」案は、九七二号(二月十九日)で明らかにしたように、乗務員に対する要員合理化攻撃であるといえます。この「動力車乗務員の勤務等の改正について」は、「一、勤務に関する事項」「二、仕業及び交番作成に関する事項」からなっており、本号では「一、勤務に関する事項」のなかみについて明らかにします。

既得権の剥奪を許すな

ここでは(2)「労働時間」としてつぎの通り提案しています。

- ①労働時間は、四週を平均して一週平均四〇時間、一日平均六時間四〇分とする。
- ②四週に二日の割合で非番が発生するようにする。
- ③乗務割交番は、前①に定める労働時間を超え、四週を平均して一週平均四八時間の範囲で作成する。

この項の特徴は第一に、一日平均換算作業時間の廃止であります。第二は、乗務割交番の作成にあたっては、「改正」案①項に定める労働時間を超え、四週を平均して、一週平均四八時間の範囲内で作成する点です。

換算作業時間制度については、現状とマッチしなくなり、職場内にも改正要求があることは事実ですが、当局はこれを逆手にとって、労働強化を図るため換算作業時間制度の廃止を提案してきたものです。

また、乗務割交番表の作成にあたっての考え方が、これは今までわれわれが勝ちとってきた労働時間の短縮、既得権を剥奪する攻撃です。

運用効率アップを狙う 待合せ時間の改悪

(3)「労働時間の構成」のなかみは、つぎの通りです。

- ①労働時間は、乗務時間・便乗時間・準備時間・折り返し準備時間・看視時間・徒歩時間及び訓練時間とする。
- ②待合せ時間は労働時間とみなす。

この項は現行とほぼ同じであるが、行先地における折り返し準備時間を新たに加えてあります。

一見すると、労働時間と認定する作業項目を、新たに増やしたようにみえますが、行先地における準備時間は現行でも作業時間として認めているものです。

問題は、④の待合せ時間の内容です。当局は(1)「待合せ時間」のなかで、つぎのように提案しています。

行先地の時間から労働時間を除いた時間のうちその1/6の時間を待合せ時間として労働時間とみなして取扱い。但し、行先地の時間から労働時間を除いた時間が四〇分までの場合は、その時間及び四〇分を超える場合において、その1/6の時間が四〇分未満の場合は四〇分に切り上げる。

これは当局にとって都合の悪い部分、乗務員の労働量として何の価値も生み出さない部分について、換算時間を残しているということです。つまり、行先地における待合せ時間であり、予備の勤務のうち自宅予備の場合です。

この狙いは、いりまでもなく乗務員の「運用効率アップ」を図るためにとられた措置であり、当局にとって何の利益も生み出さない時間に対し、1/6換算制をとり入れ、無いに等しい時間を労働時間に組み入れるものです。

この意味するものは、待合せ時間四時間までは労働時間として四〇分をみるといふもので、これに折り返し準備時間を組み込んで仕業を作成する場合、約五時間の折待ち時間までは、同一の労働時間であるということです。

これは実乗務キロをアップするうえで、最大の障害となつてゐる便乗行路を減少させるとともに、乗務員の「運用効率アップ」を狙った攻撃であるといえます。