



「内達一号」改悪阻止のため 「内達一号」改悪阻止のため

「在宅休業時間の短縮」と「一人乗務によるロングラン」で大巾な
労力強化を狙うヤニ項・「仕業及び交番作成に関する事項」改悪

一月二二日提案された内達一号「改正案」について、九七六号（二月二四日付）では「
一 勤務に関する事項」のなかみについて説明しましたが、本号では「三 仕業及び交番
作成に関する事項」の問題点について説明します。

(4) 在宅休業時間

- ① 勤務終了後は、その労働時間（待合せ時間を除く）にほゞ等しい時間とする。
- たゞし、乗務の状態により必要がある場合は、短縮することができる。
- ② 深夜帯の乗務時間を二時間以上含む勤務を連続二夜行った後には、原則として二四時間以上とする。
- ③ 公休日の前の勤務終了時刻とつぎの勤務開始時刻との間は、四〇時間を確保する。
- ④ 非番日の前の勤務終了時刻とつぎの勤務開始時刻との間は、三六時間を確保する。なお、公休日と連続して設ける場合は六四時間を確保する。

*の項については、現行「待合せ時間を除く」というとりきめはしておらず、組合側としては在宅休業時間の確保は運転保安上できうる限り長時間確保しなければならないのであるが、現行より短縮しようという当局の意図がありとみえます。それは、976号で述べた通り、乗務キロの拡大を図らんとする当局の意図は、便乗回数減らすことが前提条件としてあり、そのためには、待合せ時間を長時間化しても実施するという強い当局の意図があるのです。

従って、待合せ時間を除かなければ乗務割交番が作成できなくなるから改悪をしようとするのであります。

⑤ ④項については、現行公休日前の勤務の終了時間及び翌々日の勤務開始時間について協定が結ばれています。即ち、乗務員の公休日の前勤務の終了時刻は前日の十七時以前とし、つぎの勤務の開始時刻は翌日の八時三〇分以降とする。以下略、ということ、時間的には四〇時間を確保するということ、同じように思われるが、公休日前後の時間を明記しない根拠は、国鉄当局が進めている三五体制合理化の中で、列車設定キロを削減している関係から、仕業の長時間化が想定されるからであります。

(5) 乗務員数等

機関士等一人乗務の場合の一継続乗務時間及び

一継続乗務キロの比較

	EC・DC/人	EC・DC2人	DL/人 EL/人	DL2人	EL2人
現行	特急/55キロ未満	特急/55～230キロ	旅客/55キロ未満	旅客/55～175キロ	155～190キロ
	160キロ未満	160～190キロ	貨物/55キロ未満	貨物/50～160キロ	150～165キロ
提案	6時間 深夜4時間30分	(0-6)2時間30分 無停車2時間	6時間 深夜2H 含4時間30分	純運転4H30分 含4H45分 連続無停車3時間	
	220キロ	330キロ	220キロ	330キロ	
提案	6時間	7時間	6時間	7時間	
	深夜2時間 含む場合 4時間30分	深夜2時間 含む場合 5時間	深夜2時間 含む場合 4時間30分	深夜2時間 含む場合 4時間30分	

*現行は、EL・DLとEC・DCとで協定化されているがこれを統合して一元化するというものであります。

それは、三五体制下における貨物列車の輸送形態は、拠点間輸送が中心となり、高速列車体系に組み込まれざるを得ず、EC・DCと本質的に違いがなくなるからです。

一方、EL・DLの乗り組み基準は、七四年に協定化されたのであるが、その時、特急列車の二人乗務制が廃止され、一人乗務による一継続乗務キロ制限が特急一五五キロ、その他一六〇キロとなったのであるが、これを早くも改悪し、四割強にあたる二二〇キロメートルまで制限キロの延長を図るといふものであり、このことは、いうまでもなく現行残されている二人乗務の廃止を意図していると同時に、一人乗務によるロングランを行うことを通して実作業時間の向上を図り、乗務員の運用合理化を行わんとするものであります。

(以下つづく)

82.3.4

No. 983

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（六）（公衆）四五二二七二〇七