



千葉労働動力

国鉄千葉動力車労働組合

〒280 千葉市嬰町2番8号(動力車会館)

電話 (鉄電) 千葉 2935・2936 番
(公) 千葉 (22) 7207 番

91.7.30 No.3437

JR 貨物本社に 基本要要求提出!

運転保安プロジェクトは、七月二四日第四回検討会を行い、貨物職場の基本要要求をとりまとめ、七月二六日JR貨物本社に、次の通り申し入れを行いました。

要点解説⑤

1. 動力車乗務員の労働時間について次のとおり改善されたい。
 - (1) 労働時間は、4週を平均して1週40時間とし、乗務割交番はこの労働時間の範囲内で作成すること
 - (2) 行先地の時間(待合時間)は、労働時間とすること

2. 乗務割交番作成については次のとおり改善されたい。
 - (1) 1勤務の労働時間について、待合せ時間を除き日勤は9時間、曆日にわたる場合は1.4時間を限度とすること

- (2) 在宅休業時間について
 - 1勤務を終了して次の勤務に就くまでの時間は次のとおりとすること。
 - ① 1勤務終了後は、その労働時間を確保する
 - ② 深夜帯の乗務時間を2時間以上含む勤務は2夜を限度とし、その場合は24時間以上確保する
 - ③ 公休日の前の勤務終了時刻は、前日の17時以前とし、次の勤務開始時刻は、8時30分以降とする
 - ④ 公休日の前の勤務終了時刻と次の勤務開始時刻との間は、40時間を確保する
 - ⑤ 特別休日の前の勤務終了時刻と次の勤務開始時刻との間は、36時間を確保する。ただし、公休日と連続して設ける場合は、64時間を確保する

- (3) 1継続乗務時間および1継続乗務キロの制限について次のとおりとすること。
 - ① 1継続乗務時間は、深夜帯の乗務時間2時間以上含む場合は2時間30分、その他の場合は3時間30分を限度とする
 - ② 1継続乗務キロは、190キロを限度とする。ただし、1継続の乗務速度が55km/h以下(単線区間の場合50km/h以下)の場合は160キロとする
 - ③ 2人乗務の場合は、前記の5割増を限度とする

- (4) 車種別の1日平均乗務キロが、交番速度に対応する1基準日当り乗務キロは、次表に掲げる乗務キロを限度に運用表を作成する。

交 番 速 度	1基準日当り乗務キロ	交 番 速 度	1基準日当り乗務キロ
10キロ未満	36	41~45キロ未満	163
11~15キロ未満	54	46~50キロ未満	181
16~20キロ未満	72	51~55キロ未満	199
21~25キロ未満	90	56~60キロ未満	217
26~30キロ未満	108	61~65キロ未満	235
31~35キロ未満	127	66~70キロ未満	254
36~40キロ未満	145	71キロ以上	272

- (5) 1勤務が曆日にわたる場合は、着発6時間以上の睡眠時間を確保すること

3. 乗務手当および乗務旅費について、次のとおり改善されたい。

- (1) 乗務手当
 - ① 深夜額(A)120円を300円にする
 - ② 動力車乗務員の乗務加給
 - ア、時間額
本線乗務 実乗務時間1時間につき 280円を420円にする
入換乗務 実乗務時間1時間につき 90円を135円にする
 - イ、キロ額
本線乗務 実乗務1キロにつき 5円とする
入換乗務 実乗務1キロにつき 3円とする
- (注) 入換乗務キロは、1時間につき6.4キロの割合で計算する。
- ③ 旅費
日額 300円を500円にする

4. 貨物会社独自の養成機関を設立すること。

★ 旅客とほぼ同様の基本要要求です。

JR貨物では、現在……

- ① 四週間を平均して、一週間の労働時間が四六時間を超えない範囲とする。
- ② 一勤務の労働時間は、一六時間を限度とする。

となっています。

これでは一週平均四〇時間と定めている就業規則も無いに等しく、超勤を前提に、週によっては、どんな長時間も可能と会社は考えていると言えます。

また、一勤務の労働時間は、乗務という緊張をしいられる労働を考えれば、実質的には無制限と言えるものです。

組合はあくまでも四〇時間を上限とし、一勤務についても最終的には、最長八時間以内を要求したいと考えています。

★ 「一継続乗務時間が七時間」=これほど人間の体力・精神力を無視した「規定」こそ、安全無視のJRの姿勢そのものです。今後さらに短縮を要求していきたいと考えます。

	現 行	組 合 案
一継続乗務キロ	330キロ	190キロ
一継続乗務時間	7時間	3時間30分
深夜帯の乗務時間 時間を含む場合	5時間	2時間30分

★ 旅客会社の線路に貨物が乗り入れ、列車指令は旅客が行う現在のありかたは列車指令の貨物軽視につながっており、貨物に事故が「多い」のは、その現れに他なりません。第二の信楽事故をおこさぬ為、何よりも、貨物指令の設置は必要なこととあります。

5. 貨物列車の正常な運行確保のために、旅客会社指令箇所に合わせて貨物指令を設置すること。

6. 「信楽事故」に鑑み、貨物会社の列車が他会社(旅客会社)に乗り入れている現状を踏まえ、「規程」「無線」等の扱いについて、「改正」を行う場合は十分徹底をはかって実施すること。

7. 列車無線について
 - (1) 機関車の無線機スイッチ類について、取扱いやすいように改善すること
 - (2) 列車無線について、走行中の場合は停車して扱うようにすること。
 - (3) 入換無線機について、安全確保のためヘッドホン化にすること。また、無線による入換作業用語の統一について徹底をはかること。

8. EF65形式機関車(1~500番台)の電動送風機の騒音を改善すること。また、出力不足について改良すること。

反合・運転保安確立! 反戦・反核を担う労働運動を!