



千葉労働動

国鉄千葉動力車労働組合

〒280 千葉市中央区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. 8. 28

No.

乗務員勤務制度改悪

恐るべき！ (上)

動力車乗務員
勤務制度

列車乗務員 (車掌)
勤務制度

改悪
改悪

乗務員勤務制度

※ 全く同一の制度に！

「内達制定以降42年の歴史のなかで最悪の「動乗動」改悪だ！」

「六〇・三」に先立つ「五九・三」での「動乗動」改悪協定締結が、その後の全系統にわたる嵐のような大合理化攻撃の突破口となり、そして分割・民営化強行に行き着いたように、ここでこの攻撃が突破された場合、他の部門の合理化も、とどまることを知らない状態となることは明らかである。そして、われわれの上には、堪え難い「労働地獄」的な労働強化と事故だけがしかかることになる！

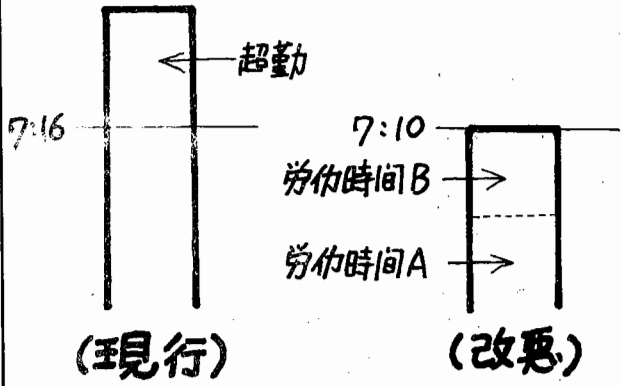
今回の乗務員勤務制度改悪攻撃の「第一の特徴」は、運転労働の特殊性を一切無視・否定し、動力車乗務員と列車乗務員(車掌)の勤務制度を全く同一のものとしてしまったことである。運転労働は、言うまでもなく、

動乗と列乗を二本化
動力車乗務員にとって
は、二重三重の改悪！

極めて不規則な勤務のうえに、精神的緊張が長時間連続すること、たえず事故の不安におびやかされ、

(ウラにつづく)

● 1日平均労働時間は？



※ 超勤前提交番をやめる、と言っているが…
しかし、恐るべきことが…

〈労働時間(B)〉とは、労働時間を7時間10分ピッタリにするための、いわば調整労働時間。例えば、A区1組の平均労働時間が7時間45分とすると、月2勤務で、10分×21日=210分の労働時間のマイナスが出る。これを各作業の行先地に割り振って、列車の遅延等に対応する時間にするのだという。

八月六、JR東日本が提案した、乗務員勤務制度の改悪案は、まさに恐るべき大合理化攻撃である。なによりも、この提案は、JR東日本が進める「五万人体制」合

「東日本五万人体制」
合理化の中心軸をなす
大攻撃だ！

また、徹底して弾劾されなければならぬことは、これが、JR総連と事前に協議され、JR総連が内々に合意したうえで提案されていることである。

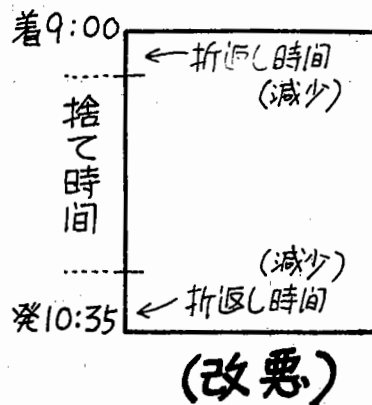
この提案は、当初「七月三十日提案」として、本社から各組合に連絡が行なわれていた。しかし提案は一旦延期され、実際に行なわ

提案はJR総連との
合意の上で行われた！

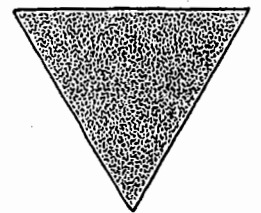
しかも一旦事故が発生すれば、生命の危険や逮捕・刑事罰も含め一切の責任が全て一身にのしかかること、一旦乗務につけば何が起ころうと運転席を離れることができない拘束性、一切の異常事態に対して、緊急に適切な対応措置が要求されることなど、極めて過重な労働である。だからこそ、国鉄時代から動力車乗務員の勤務は、列車乗務員とは全く別個に考えられてきた。しかし、今回の改悪は、こうしたことを一切無視して、全く同じ一本の勤務制度としてしまったのである。

しかも、単に「動乗」を「列乗」に合わせたというだけでなく、「列乗」自身を全面的に改悪し、それと一本化してしまったのだ。まさに、動力車乗務員にとっては、二重三重の改悪が一挙に行なわれたような内容なのである。

● 待合せ時間が労働時間でなくなる!!

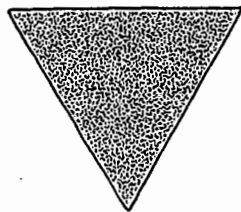


【第二の特徴】は、現在、六十分まで労働時間として見られている行き先地での「待ち合わせ時間」を全て労働時間から排除してしまつたことである。(同時に「訓練時間」も労働時間から排除された)つまり折り返しで何分あると何時間あると、それは労働時間としては見えない、ということだ。



「待合せ時間」を労働時間から排除——今以上に
働いても七時間十分!?

会社側は、「その代わりに『行先地手当』を設けて、各行先地について六〇分だけは、六〇分につき、九百円の手当てを支払う」としているが、これもとんでもない



泊勤務で七五円!!
「行先地手当」のペテン!

会社側は、「現在は、労働時間七時間十六分を超えて乗務割交番を作成することになっているが、今回の提案では、超勤前提交番をやめて、七時間十分で交番を作るように改善した」などと称しているが、実はこれが、とんでもないペテン・トリックである。

千葉運転区三組を例にとれば、現在の一日平均労働時間は七時間三十分。このうち待ち合わせ時間・訓練時間が一日平均約三九分である。つまり、現在の勤務のまま、黙っていても労働時間が六時間五十二分になってしまうのだ。区総体で見れば、充分数人工の要員が生み出せることになる。後に述べるのとおり、これに加えて、準備時間の切りちぎりが行なわれれば、今以上の長大仕業が作られることになるのは明らかだ。しかし、「

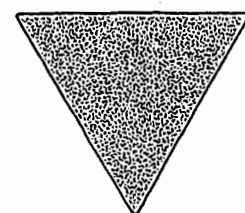
● 労働時間は、こうなる! (千葉運転区・3組の場合)

	待合せ時間	訓練時間	総労働時間	1日平均労働時間
現行	23:36	3:48	315:30	7:31
改悪	0	0	288:06	6:52

※ 全く同じ労働をして、労働時間が減ってしまう!?

ペテンである。実際手当て支払いの対象となる時間は、行先地の時間が何時間あると、へ六〇分マインス折返し準備時間なのだから、さらにそこから労働時間Bが引か

労働時間は七時間十分です」ということになってしまうのである。

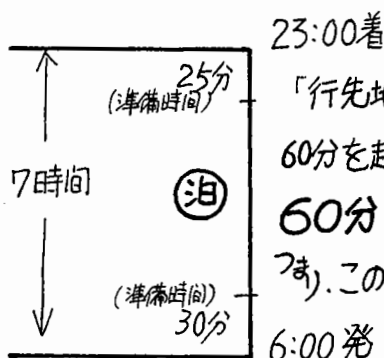


徹底的にコキ使われ、
超勤はゼロになる!
長大仕業がのしかかる!

れる。……これについては別項で説明)。現在、折返し準備時間は、到着・出発合わせて三五分が確保されている。つまり、現在を例にとれば、「行先地手当」の支払い対象となるのは、六〇分マインス三五分二五分(金額にしてわずか三七五円!)だ。これが泊りの

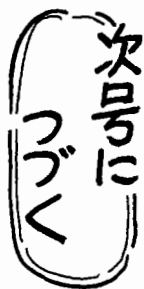
部分になればもつとひどい話になる。泊りの場合、現在前後の準備時間が合わせて五五分ある。つまり、着発六時間あると、七時間あると、手当ての支払い対象時間は、わずか五分・七五円だ。一泊して七五円! これが今回の乗務員勤務制度改悪だ。

● 「行先地手当」(60分につき900円)のペテン!



「行先地手当」の対象時間は、60分まではその時間。60分を超えた場合は、何時間あると60分。しかし…
 $60 - (\text{準備時間} + \text{労働時間})$ と計算する。
つまり、この場合、 $60 - (25 + 30) = 5$ 分(わずか75円)

(※労働時間Bは別項で説明。もしこれが5分あれば、手当て支払い時間はゼロになる!)



次号につづく