



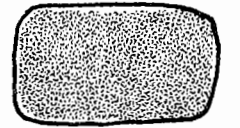
千葉労働運動

国鉄千葉動力車労働組合

〒280 千葉市要町2番8号(動力車会館)

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

9/8/79 No. 3454



準備時間の徹底した切りつめを狙う — 会社の裁量ひとつで自由自在

乗務員勤務制度改革案のなかで会社側は、「日刊」前号で提起した「待ち合わせ時間の労働時間からの排除」よりも、さらに恐るべき内容を示してきている。

それは、「準備時間」を会社の裁量ひとつで、いくらでも切りぢめることができる制度としていることである。これが「第三の特徴点」である。

現在、乗務前後及び、折り返しの準備時間は、二五分〜六十分の五分刻みで八ランクに分けて指定されている。今回の提案は、これら一切廃止し、一分刻みで「実際にかかる時間」を指定するというのが、さらに「徒歩時間」も廃止し、準備時間に組み入れるとしている。(準備時間の呼び方も変えているがそれは別表のとおり)

例えば、現在、準備時間の一番大きな比率を占める折り返し準備時間は、到着後十五分 + 出発前二十分、計三十分が指定されている。泊りの場合は、それぞれ二五分・三十分で合計五五分である。これに加え、乗りだし前、乗務終

今以上に、毎日一時間も もの乗務がのしかかる!?

前号同様、千葉運転区・三組を例にとつて、仮に準備時間が現在よりも三分の一短縮されたら仮定

して、一体どのような事態になるのかを見てみよう。待ち合わせ時間が労働時間から排除されること

● 準備時間の名称の変更

現行	改悪
乗務前の準備時間	準備時間
折り返し	折り返し時間
乗務後の	整理時間
徒歩時間	廃止(準備時間)に組み込み

● 準備時間のきりぢめ

現行	改悪												
25、30、35、40、45、50、55、60分の8区分から指定する。	一分きりぢめて、実際にかかる時間(?)												
<table border="1"> <tr><td>着</td><td>準備時間</td><td>発</td></tr> <tr><td>15分</td><td>35分</td><td>20分</td></tr> </table>	着	準備時間	発	15分	35分	20分	<table border="1"> <tr><td>着</td><td>準備時間</td><td>発</td></tr> <tr><td>25分</td><td>55分</td><td>30分</td></tr> </table>	着	準備時間	発	25分	55分	30分
着	準備時間	発											
15分	35分	20分											
着	準備時間	発											
25分	55分	30分											

も含め、一日平均七時間三十分の労働時間が、何と六時間〇六分になつてしまうのだ!。全く同じ労働をしても、一時間二五分の労働時間が消えてなくなつてしまうのである。改訂の労働時間七時間十分からすれば、現在よりも、一時間以上乗務させることができるということだ!。もし、準備時間が半分にされたら、労働時間は五時間四三分だ。今以上に一時間半の余計に働け!ということになるのだ。これが今回の改悪である。

現在の準備時間は最低限の基準だ!

つまり、会社の裁量・サジ加減ひとつで、自由自在に、いくらでも乗務効率・労働密度を上げることができる仕組みである。まさに生かすも殺すも会社次第、ということになつてしまう!

ところで、余裕ある準備時間の確保は、運転労働にとつて必要不可欠な時間である。行先地に着き、次の乗務に向けて、たえず変化する運転条件のなかで、機器を扱い、行路や停車駅、注意事項等を再確認し、余裕をもって乗務につくのは、輸送の安全確保という、まさに最も重要な業務そのものである。一旦乗務すればトイレにも行けないのが運転労働だ。これを労働時間として扱うのは、あまりにも当然のことだ。現在の時間を確保することは最低限の要求である。ただでさえ、折り返し五分・六分などという仕業が組まれている状況のなかで、これが実施されたら、大変なことになる!

● 準備時間が切りぢめられたらどうなるか?

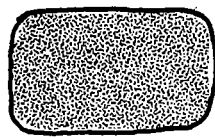
	待合せ時間	訓練時間	準備時間	合計時間	一日平均労働時間
現行	23:48	3:48	95:39	315:30	7:31
もし1/3切りつめられたら?	0	0	63:46	256:13	6:06
もし1/2切りつめられたら?	0	0	47:50	240:17	5:43

★今以上に1時間も、1時間半もの乗務がのしかかる!
反合・運転保安確立! 反戦・反核を担う労働運動を!

乗務員勤務制度改革改悪

恐るべき! (下)

「ウラにフック」



一切の上限規制をとり払う

— 継続乗務キロ制限無し
「乗務率五六%以下の
交番は作ってはならない」

【第四の特徴点】は、「内達」一日当りの乗務時間が四時間を超えて作成する」とされている。つまり、乗務効率五六%以下の交番は組んではならない、という下限がわざわざ定められているのである。これを見ても、今回の提案が安全や運転士の生理的条件を一切無視し、効率化だけを求めたものであることは鮮明である。

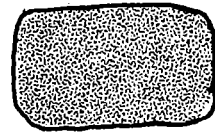
例えば、現在は、一継続乗務キロの制限については、一般線区1120km、東京圏通勤線区1120km、新幹線1400km、という限度が設けられている。しかし、今回の提案は、これを一切廃止してしまつた。

これによって、例えば、新幹線の場合、東京〜盛岡間は、現在は仙台で段下げ運用となつていますが、今回の提案で、盛岡までの五三五kmを一継続乗務することが可能となるのである。

さらに、稠密線区（現在の東京圏のこと）に関する規定では、「乗務割交番の作成にあたっては、

●一継続乗務キロの制限がなくなった！

	現行	改悪
一般線区	上限 220km	制限無し
東京圏	120 km	
新幹線	400 km	



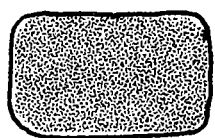
「泊り勤務」がなくなる!?

— 毎日毎日早朝から
夜中まで

【最後に】訴えたいことは、こつけることでこれをやろうとしているのである。

「時短」提案のなかでは、へ拘束十六時間、労働時間十一時間、休憩五時間などという勤務種別が提案されている。つまり朝六時から夜二時まで日勤で働かすというのだ。「昼間のヒマな時間は五時間何処へでも行つていろ」というのである。これが「時短」だというのだ。今回の乗務員勤務制度の考え方も基本的にこれと全く同じことである。

今この攻撃が、JRの全職種で始まつている。泊り勤務をできる限り無くし、日勤にしてしまえば、効率が上がるのは当然のことである。しかし、朝と夜の通勤時間帯に業務が極端に集中する鉄道業務のなかで、そんなことをすれば、結局無理が起きるのは当たり前で、それを全部労働者に押し



効率、効率、効率、効率！
安全はどこへ？

効率は、労働者を人間とも思わぬわかれ、この提案を断じて認めることはできない。いったい、安全は何処へ行つてしまふのか。「五万人体制」合理化を粉砕しよう！

そして何よりも、「労働組合」の仮面をつけながら、この攻撃に合意を与えたJR総連革マルを絶対に許すことはできない。全ての動力車乗務員は、動労総連合に結集せよ！

動乗勤改悪の先兵ニJR総連革マル弾劾！