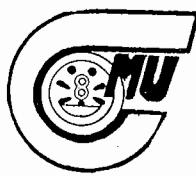


94.8.28 4051

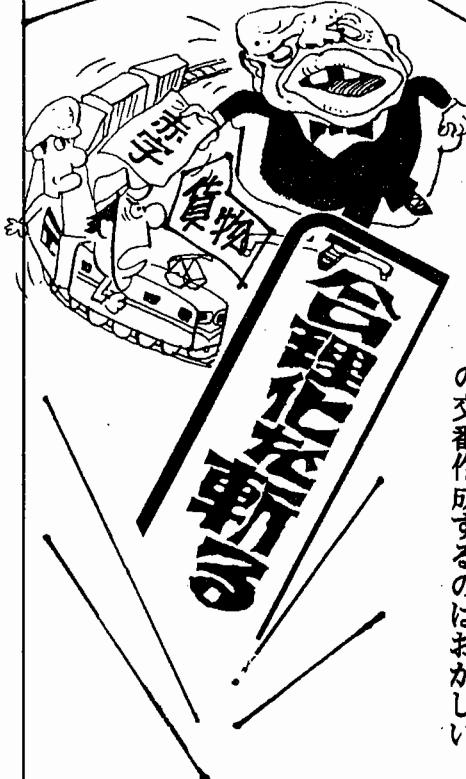


日労千葉

貨物動乗勤改悪阻止、大合理化 基地統廃合攻撃粉碎！

「12・3ダイ改 阻止！」

8.30決起集会！



八月二二日、八月一〇日に引き続き、動乗勤改悪に対する組合要求に関し、貨物との団交が開催された。

しかし、動乗勤に関する要求も全面対立のままである。いよいよ動乗勤改悪・「時短」に関する交渉も大詰である。

日貨労の八月末裏切り妥結を許さず、八・三〇新小岩・佐倉における怒りの総決起集会をかちとろう！

申1-5号(動乗勤要求)交渉

第1項

六時間四〇分の労働時間は、切実な要求で曲げられない要求だ。

会 提案どおり平均労働時間は七時間とし、乗務割交番については七時間一〇分以下で作成することとした。

組 会社側が労働時間を七時間と決めたなら乗務割交番作成についても七時間で組むべきで、乗務員だけ超勤で七時間一〇分の交番作成するのはおかしい。

組 ②七時間にするためは何人の要員増が必要なのか。
会 ①いつかは解らない。新規採用を増やしていくみたい。

中長期計画第一段階(三年間)では無理。その後も、不確定要素が多すぎるので、見通しを出すのは無理である。

組 現在、全国で一二〇交番あるが、交番作成(一循環平均)で七時間以上は四五交番、七時間一〇分以上は二〇交番ある。仕業数は、一〇〇〇余り。七時間とするためには、数十人必要である。

組 地上勤の一時間と乗務員の一時間は違う、運転士を魅力あくなつてているというのが職場の実感だ。

会 最終判断は、その所でするが申請には差をつけない。従来でも発生の要因で考えている。

組 ①待ち合わせ時間をカットしても拘束時間は長くならないとしているが、基地の統廃合を含めて考えているのか。
会 ②待ち合わせ時間は、乗務員だけ特別扱いしない。他の勤務者と同じと会社は主張したが、待ち合わせ時間は休憩時間として明示していない。明示するべきではないのか。

会 ①基地が多ければ仕業も組みやすい。会社としては適正な基地がない。今後適正なる基地の統廃合は出てくる。

組 ②乗務員はみなし時間があつたので労働時間を明確にした。労基法による休憩時間ではない。

B1
10.22
申15号

動乗勤要求で団体交渉

会 現在の「廿時間十六分以上で組む」から今後は「七時間以下(七時間一〇分)」となる。時短である。

組 それは内容的には、待ち合せ時間を労働時間としてカウントしないだけ。

会 待ち合わせ時間をとつても半くらいで組むべきだ。

組 従来とは違う、上限を設けて下限を設けていない。超勤を前提とすることは会社としても良いことは考えていない。要員的に会社の体力は一〇分は精一杯のこと。

組 ①要員の問題もあり、やむを得ず七時間一〇分で組むとして、超勤前提はいけないとついでいるが、超勤はいつまで続くのか。

組 最終判断は、その所でするが申請には差をつけない。従来でも発生の要因で考えている。

会 待ち合わせ時間は長くならないとしているが、基地の統廃合を含めて考えているのか。

組 ②待ち合わせ時間は、乗務員だけ特別扱いしない。他の勤務者と同じと会社は主張したが、待ち合わせ時間は休憩時間として明示していない。明示するべきではないのか。

会 ①基地が多ければ仕業も組みやすい。会社としては適正な基地がない。今後適正なる基地の統廃合は出てくる。

組 ②乗務員はみなし時間があつたので労働時間を明確にした。労基法による休憩時間ではない。

会 みなしがある時間がある。

JR貨物の新たな首切り攻撃許すな

組 同じ労働時間でも乗務員と
その他では違う。実態に基づいて要求を出している。

会 同じ時間でも違ひは解る。
特殊性も解っている。だから労働時間が他の職より短くなつて
いる。出来る面で努力したい。

組 拘束時間を考えれば乗務員は長い。労働時間が短くなつて
も拘束時間が長ければ実態は変わつてない。要求項目の中身は全面拒否となつていて、乗務の特性を切り捨てるることは、納得できない。

第四項について

組 睡眠時間の実態をどのように把握しているのか。

会 ばらばらであると認識している。

組 睡眠時間を確保できないと
いうことは、労働条件の向上は困難である。睡眠時間が連続していらない場合は、睡眠時間がどうして考えられない。

会 規程では、五時間は無理だが、問題のある仕業は勉強したい。
組 増員しても労働条件を改善すべきだ。睡眠時間を確保されたい。

会 会社の体力として出来ない。
第九項について

組 現行の訓練は毎月二時間である。今回は必要のある場合となつてある。その判断は、実態はどうなるのか。

会 従来と変わつてない。時間内か時間外かの取り扱いを変えただけである。

組 訓練は、異常時の対応、取り扱いを繰り返し熟知すべきで現実には、新しい機関車の説明とか新しく入る線路の説明等をして、線路切り換え等の訓練は時間外とすべきである。訓練の重要度が薄められるのではないか。

会 年間計画は提示してある。

組 交渉が歩み寄ったとは考えていない。必要要員の具体的計画が明らかになつていない。労働条件についても全面的に対立である。十分論議したうえでダイ改を行なうべきである。引き続き団交を要求する。

労働総連合申第15号

動力車乗務員勤務制度改正について

1. 動力車乗務員の労働時間を1日当たり6時間40分とし、その範囲内で交番作成すること。

【回答又は見解】

○今回、動力車乗務員の1日平均労働時間は7時間とし、乗務割交番については7時間10分以下で作成することとしており、提案どおり実施したい。

2. 行き先地の時間（待ち合わせ時間）は労働時間とすること。

【回答又は見解】 ○労働時間の取り扱いについては、提案どおり実施したい。

3. 1勤務の労働時間については、日勤9時間、2暦日にわたる場合は14時間を限度とすること

【回答又は見解】

○1勤務の労働時間については、疲労と密接に関連することから一定の制限を設けているが、一律に短縮することは困難である。

4. 1勤務が2暦日にわたる場合は、継続5時間以上の睡眠時間を確保すること。

【回答又は見解】

○動力車乗務員の勤務は、列車ダイヤと不離一体であり、一律に連続5時間以上の睡眠のために時間を確保することは困難である。

5. 在宅休養時間について、次のようにすること

(1) 1勤務終了後次勤務までの間、その労働時間以上の時間を確保する。

【回答又は見解】

○1勤務終了後は、その労働時間にほぼ等しい時間を確保することとしている。

6. 公休日前日の勤務終了時刻は17時以前とし公休日翌日の勤務開始時刻は8時30分とする

(3) 特休日は公休日と同じ扱いとする。

【回答又は見解】

8月10日.22日 団交
—申15号.—
(回答又は見解)

○今回、「公休日」の次の勤務開始時刻については、「翌日の8時30分以降を標準」に改正することとしており、提案どおり実施したい。

また、「公休日」と「特休日」を同じにする考えはないが、特休日の前後の勤務の扱いについては運用面で検討したい。

6. 1継続乗務時間および同キロの限度について、次のようにすること。

(1) 1継続乗務時間は、深夜帯の乗務時間を2時間以上含む場合は3時間30分、その他の場合は5時間を限度とする。

(2) 1継続乗務キロは、190キロを限度とする。但し、1継続の乗務速度が時速55キロメートル以上の場合は160キロを限度とする。

(3) 2人乗務の場合は(1)、(2)の5割増とする。

【回答又は見解】

○1継続乗務時間および同キロの限度について、変更する考えはない。

7. 食事時間は60分以上確保すること。

【回答又は見解】

○乗務員の業務の実態により、画一的に食事の時間を確保することは困難であるが、乗務割交番作成の際には仕業の城代を勘案のうえ、努めて常識的時間で食事を取り得るよう考慮していくこととした。

8. 深夜時間帯を2時間以上含む勤務は連続して組まないこと。

【回答又は見解】

○当社の輸送形態が深夜に集中していることから深夜時間帯を2時間以上含む勤務を連続して組まないことは困難である。

9. 訓練は従来通りの扱いとすること。

【回答又は見解】

○動力車乗務員の労働時間の構成から訓練時間を除外することとしているが、訓練は、運転事故防止上重要な位置付けにあると認識しており、全員参加の中で、より充実した方法を含めて提案どおり実施したい。

