



千葉労働運動

国鉄千葉動力車労働組合

〒260 千葉市中央区要町2番8号(動力車会館)
電話 (鉄電) 千葉 2935・2936 番
(公) 043 (222) 7207 番

94.8.28 405/

貨物動乗勤改悪阻止、大合理化—基地統廃合攻撃粉碎！

「12・3ダイヤ改」阻止！

8.30 総集会へ！



BA
10,22
申15号
**動乗勤要求で
団体交渉**

八月二三日、八月一〇日に引き続き、動乗勤改悪に対する組合要求に關し、貨物との団交が開催された。

しかし、動乗勤に關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」に關する交渉も大詰である。

日貨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つちろう！

申15号(動乗勤要求)交渉

第1項

組 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い。

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。

乗務員の特殊性でいうなら六時間半くらいで組むべきだ。

会 従来とは違ふ、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。要員の会社に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いっているが、超勤はいつまで続くのか。

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きたい。

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。

②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ふ、運転士を魅力ある職種にされたい。

第2項について

組 制度を変える度に待遇が悪くなっているというのが職場の実感だ。

会 現在の「七時間一六分以上で組む」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、待ち合わ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七時間を超えている仕業がある。今まで七時間一六分待ち合わせ時間をカットすると七時間を超える仕業が相当数ある。七時間一〇分を超える所は改善されるが七時間一〇分以下は改善されない。組合要求を受け入れたら具体的に交番が組めない。

組 待ち合わせ時間中の労災認定の問題はどうなのか。

会 最終判断は、その所であるが申請には差をつけない。従来でも発生を要因で考えている。従来と変わらない。

組 ①待ち合わせ時間をカットしても拘束時間は長くないとして、基地の統廃合を含めて考えているのか。

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。

②乗務員はみなし時間があっ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。休憩時間として明示する気はない。

ハウラハフグー

JR貨物の 新たな首切攻撃許すな

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 同じ時間でも違いは解る。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っている。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。労働時間が短くなっても拘束時間が長ければ実態は変わっていない。要求項目の中身は全面拒否となっているが、乗務の特性を切り捨てることは、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ない場合は、睡眠時間として考えられない。

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 増員してで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っている。その判断は、実態はどうなるのか。

会 従来と変わっていない。時間内か時間外かの取り扱いを変えただけである。

8月10日.22日 団交.
— 申15号 —
(回答又は見解)

動労総連合申第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。

- (2) 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】

○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い。

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。

