

労働条件改善に向け 千葉支社との団交始まる

昨年一二月のダイヤ改正以降の行路別実地調査に基づき、次期ダイヤ改正に向けた労働条件改善に関する団体交渉が一二日以降開催され、各支部代表や乗務員分科会役員が出席して連日千葉支社に対する問題点の解決、要求の実現に向けた白熱した交渉が展開されている。

とくに、この間、乗務員分科会で問題点として出されてきた規程の拡大解釈の問題や運転通告の取り扱いの問題、さらに行き先地の時間を労働時間としてカウントしない問題、強制配転されている組合員の原職への復帰など、この間の諸懸案事項に関して千葉支社を追及してきた。千葉支社との交渉の概要については、以下のとおり。

運転通告の取り扱いを厳格に行なえ

運転通告のあり方については、運転取扱心得三六条によれば①閉そく方式又は閉そく区間変更、②列車の運転時刻変更、③けん引定数の臨時の変更、④運転する線路の変更、⑤臨時の徐行の予告、⑥信号機の故障の予告、⑦信号現示を停止して手信号による旨の予告などとされている。しかし、運転台の片方の無線機が故障した場合の取り扱いについて、指令から運転士に安易に車掌への連絡を要請するような場合があるが、これは明らかに

に間違いであり、千葉支社もこの点については、「直接、運転士及び車掌などの担当者に伝わるようにしなければならぬ」と回答してきた。また、直接連絡できない場合には、駅から通告すること、駅間などでは沿線電話を使用するとの考え方が明らかにされた。しかし、駅員が一人の場合、通告する場合に窓口を閉めなければならぬことから、運転士等への通告を優先するのか、窓口業務を優先するのかという問題が発生することについて千葉支社は、本来は窓口を閉めて通告を行なうことが基本になるとしながらも、ケースバイケースであり、会社としても再度検討するとの回答となった。

一旦通告した内容の解除の問題について、この間指令からの「一斉放送」などにより「所定の運転に戻るよう」との放送が行なわれ、これにより一旦通告した内容が解除されるような問題が発生している。しかし、この「一斉放送」はあくまでも情報であり、「通告」ではないことを千葉支社に確認し、千葉支社も「通告の解除については、改めて通告を行なうようになる。遮断棒折損の例でも、折損している旨の通告の後、直った場合は解除の通告が必要となる。」

さらに、時刻表が交付されないままの特急の「臨停客扱い」が行なわれていることについて、本来の列車との性格が根本的に異なってしまうことや、特急料金に乗客から取らないことから特急列車としての使命を果たしていないという問題点などを追及してきた。千葉支社は、これについては「輸送混乱等でその後の列車がなくなってしまうことによる乗客の救済である。考え方を考える考えはない」という一点張りの回答を行なうのみであった。

「行き先地の時間」を労働時間としてカウントしろ

九二年のダイヤ改正以降、乗務員勤務制度が改善され、とりわけ「行き先地の時間」を労働時間としてカウントしないという問題が生じてきた。この問題では、行き先地の時間を労働時間としてカウントしないという問題に拡大され、乗務員の労働条件が大幅に改善されることとなってきた。

この問題については、これまででも会社側は「休憩時間」としてという曖昧な回答を行なってきたが、改めて労働時間としてカウントしない具体的な根拠を明らかにするように千葉支社に求めた。

千葉支社は、「運転士に休憩時間を与えないという考え方は、労働基準法施工規則三二条の二の部分に基づき取り扱っている。乗務員がその時間をどのように使うのかということは、休憩時間となるものではない」と回答してきた。この労基法施工規則は、「勤務中における停車時間、折り返しによる待ち合わせ時間が・・・休憩時間に相当するときは、・・・休憩時間を与えないことができる」とするものである。

しかし、実際には行き先地の時間の場合であっても、乗務員詰め所等に待機することが基本であり、異常時等による輸送混乱が発生した場合などは指令や運転区等からの連絡を受け、これに基づいて行路や時間等の変更が行なわれることになる。つまり、会社側が「休憩時間」としながらも実際には業務上の指示を受け、これに基づいて乗務することになることから、実際には会社の指揮命令の下に置かれているということになる。このため、「行き先地の時間」については、明らかに会社の管理下にある以上、労働時間としてカウントするべきものだ。

この問題については動労千葉、今後も弁護団も含めた検討を行なっていく考えである。

(以下、つづく)