

その一

国鉄当局は昨年一月二一日に、「内達一号の改正」と称し「動力車乗務員の勤務等の改正

について」の提案を行ってきました。提案の内容は、第一に乗務員一人当りの作業時間の大巾延長、第二に乗務員一日当りの労働量の最低基準設定、第三に一人乗務によるロングランの企図にみられるように、乗務員の乗務効率アップに要員削減をねらった恐るべき攻撃といえます。

を日常化させ、週四八時間労働への布石（超勤支

大巾な労働強化と超勤の日常化

国鉄当局はこの提案をもって、外注化できない部門に乗務員に「私鉄並み」以上の労働条件を強要し、国鉄二〇万人台体制に国鉄労働運動解体のための要員合理化を実現しようとするものです。従って、動力車職場の全労働者、とりわけ乗務員の死活のかけた問題としてとらえ、全力で阻止していかねばなりません。

ご都合主義の換算で、大巾賃下げ

この「動力車乗務員の勤務等の改正について」（以下「勤乗改悪」という）は、「一、勤務に関する事項」「三、作業及び交番作成に関する事項」からなっており、本号では「一、勤務に関する事項」のなかでの主な問題点について明らかにします。

当 局 提 案（抜粋）  
(3) 労働時間の構成  
ア 労働時間は、乗務時間、便乗時間、準備時間、折返し準備時間、看視時間、徒歩時間及び訓練時間とする。  
イ 待合わせ時間は労働時間とみなす。  
行先地の時間から労働時間を除いた時間のうち、その六分の一の時間を待合わせ時間とし、労働時間とみなし取り扱う。

この「勤乗改悪」というのは、「一、勤務に関する事項」「三、作業及び交番作成に関する事項」からなっており、本号では「一、勤務に関する事項」のなかでの主な問題点について明らかにします。

当 局 提 案（抜粋）

「勤乗改悪」阻止しよう

(2) 労働時間  
ア 労働時間は、四週を平均して、一週平均四〇時間、一日平均六時間四〇分とする。  
イ 四週に二日の割合で非番日が発生するようにする。  
ウ 乗務割交番は、前アに定める労働時間を越え四週を平均して一週平均四八時間の範囲内で作成する。

この項の問題は、イ項の「待合わせ時間」の内容であり、換算制を廃止すると主張する一方で、当局に都合のよい部分には換算時間制を導入しています。  
すなわち、行先地における準備時間などを除いて、四〇分までは作業時間とし、残りの時間は六分の一の賃金で拘束するというものです。  
このことは、待合わせ時間四時間までは労働時間として四〇分をみるというものでこれに折り返し準備時間を組みこんで作業を作成する場合、約五時間の折待ち時間までは同一の労働時間ということになります。

勝利競争ジェット三里塚 / 砕粉革行調臨

「国鉄20万人台体制」を狙う大攻撃

この項での問題点の第一は、換算制の欠点（労働時間、拘束時間が長い）を逆手にとつて、換算作業時間制を廃止し、ハンドルの時間下に対し便乗時間を一と、同等の比率にすることによるハンドルの時間の軽視であります。  
第二は、ア項で、「一、四週を平均して週平均四〇時間、一日平均六時間四〇分の労働時間」と規定しながら、すぐウ項をもつて、「一、四週を平均して週平均四八時間、一日平均八時間の範囲内で乗務割交番を作成する」としているように、この差は実に週八時間、一日平均一時間二〇分ものべらばうな労働時間延長であります。  
これは、二度の短縮実施でかちとってきた、労働時間に関する協定を一方的に反古にし、乗務員一人当りの作業時間を大巾に延長しようとするものです。加えて、超勤勤務を交番に組み込むこと

（以下、続く）