

# 日刊 動労千葉

82.2.1

No. 957

国鉄千葉動力車労働組合

千葉市要町二一八(動力車会館)  
(鉄電)二九三五(六・公衆)〇三三(二二)七三〇七

# 「内達一号」改悪を許すな

## 35体制合理化の一環 乗務効率アップ 要員削減を狙う

既に「職場討議シリーズ」でも明らかにしたように、当局は「経営改善計画」に基づく三五万人合理化攻撃を急ピッチで進めてきています。  
当局は一月二十一日、「動力車乗務員の勤務等の改正について」と題し、「内達一号」改悪を骨子とする乗務員要員合理化提案を行ってきました。以下主な問題点について明らかにします。

### おそるべき労働強化

#### 当局提案

●労働時間  
ア、労働時間は、4週を平均して、1週平均40時間、1日平均6時間40分とする。  
イ、省略  
ウ、乗務割交番は、前アに定める労働時間を超え4週を平均して1週平均48時間の範囲内で作成する。  
(換算時間制は廃止する)  
●超過勤務  
勤務実績による1カ月の労働時間数がその月の基礎時間数をこえる場合、そのこえる時間を超過勤務として取扱う。

#### 解説

●労働時間  
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・徒歩時間および訓練時間とする。  
イ、待合せ時間は労働時間とみなす。  
●待合せ時間  
行先地の時間から労働時間を除いた時間のうち、その6分の1の時間を待合せ時間とし、労働時間とみなし取扱う。

#### 当局提案

●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・徒歩時間および訓練時間とする。  
イ、待合せ時間は労働時間とみなす。  
●待合せ時間  
行先地の時間から労働時間を除いた時間のうち、その6分の1の時間を待合せ時間とし、労働時間とみなし取扱う。

#### 解説

「待合せ時間は労働時間とする」としな

から「6分の1の時間とする」ことは、「換算時間制廃止」を言いつつも、一方で当局側の都合のよい部分だけに換算時間制を導入しているのです。「待合せ時間は労働時間とみなす」のであれば、その生時間をそのまま作業時間とすべきです。

#### 当局提案

●基準日当り乗務キロ  
鉄道管理局等の動力車乗務員運用表作成にあたっては、車種別平均で(別表2)に示す1.基準日当り乗務キロを下回らないものとする。

(別表2...抜粋)

乗車速度	1基準日当り乗務キロ	当日乗務キロ
6	33	33
7	35	35
8	38	38
...	...	...
20	63	63
...	...	...
40	113	113
...	...	...
60	158	158
...	...	...
80	201	201
...	...	...
90	222	222
...	...	...
100	243	243

●機関士等1人乗務の場合の1継続乗務キロは、220キロを限度とする。  
●機関士等2人乗務の場合の1継続乗務キロは、330キロを限度とする。

#### 解説

一日平均の乗務キロを引き上げるため、下限を設定し要員を生み出す攻撃です。

### 総力で粉碎しよう!

以上、一部の問題点について明らかにしてきましたが、この提案にはその他にも多くの問題点が内包されています。  
当局は、今回の「内達改悪」の強行により乗務員の勤務全般にわたり規程改正を行ない、要員合理化をしようとしています。動労千葉は、今後乗務員分科を中心に「内達改悪」粉碎にむけ全力で闘う決意であります。  
全組合員の皆さん、血と汗で闘い続けてきた権利を守り、労働条件改善をかちとるため決起しましょう。