

日刊 勤労千葉

82.3.8

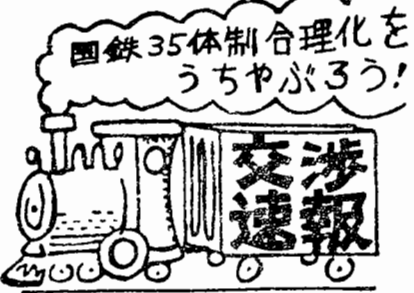
No. 986

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)四三(二二)七二〇七

のために その4

「内達一考」改悪阻止



「睡眠時間、待ち合わせ時間」の削り落とし、一日当りの労働量の無制限の強化を狙った「最低基準設定方式」の導入を画策。

オ二項・「作業及び交番作成に関する事項」の改悪点

（「日刊」オ九八三(オ付)号よりの続き）

- (6) 行先地の時間の設定標準
 - ① つぎに該当する場合は折返し準備時間のほかにそれ以前の乗務時間の1/3にほゞ等しい時間とする。
 - ② 往路の一継続乗務時間が三時間以上である場合。
 - ③ 往路の一継続乗務時間が三時間以上であつてその乗務終了が二時から〇時までの間の場合。
 - ④ 往路の一継続乗務時間が三時間以上であつて、その乗務時間に深夜帯の時間を二時間以上含む場合。
 - ⑤ 往路の一継続乗務キロが「一継続乗務キロの限度」の七〇%以上であつて、その乗務の終了が深夜帯となる場合。

①②項とも現行協定の文章を整理して、箇条書きとしたものでありますが、深夜行先地で宿泊させる場合の睡眠時間(四時間以上)について削減しています。

睡眠時間を一切考慮しないという当局の意図は、泊作業を作らないということではなく、泊作業ではないという考えに立っているのです。現在は、甲・乙泊という形で泊作業を作成することになっておりますが、現実はずべて乙泊となっています。

即ち、当局の休養室で宿泊をしているのであるから「行先地における待合せ時間の範囲内で仮眠をとればよい」という考え方であり、また、現行は、比較的運転密度の高い区間で一人乗務をする場合の「待合せ時間の標準」を設定していますが、「改正」案では、比較的運転密度の高い区間(国電区間、東京・大阪周辺の通勤型電車(二〇一系・一〇三系電車等)に乗務する区間

と限定してきたこととあります。従来は、「比較的運転密度の高い区間」とは、原則として着発二〇分以内に常に折返し列車を定めることができる区間となっていたのです。

それを、東京・大阪周辺の国電区間と限定することにより、他の区間へ拡大を規制すべく設けられたのです。

さらに、「改正」案では、一継続乗務時間、一時間三〇分の場合を削減してきていますが、これは、一継続乗務時間が二時間未満の場合は、行先地の待合せ時間を設けなくともよいということの意味があるのであり、S字型運用のより「効率」的な乗務員運用を狙っているのです。

- (7) 一基準日当りの乗務キロ
 - 一基準日当りの乗務キロとは、交番作成にあたっては、車種別平均で「別表2」に示す一基準日当り乗務キロを下廻らないものとする。
 - 注、一基準日当り乗務キロとは、交番一循環における乗務速度に対応する一日平均の乗務キロをいう。

現行乗務キロ制限に関する協定は、乗務割交番作成にあたり、乗務員の一日当りの労働量を規制したものであります。

しかし、今回提案された内容は、乗務割交番作成にあたって、乗務員の労働量の最低基準を設けるとしているのです。

このような当局の考え方は、全く新たな発想にもとづき打ち出されたものであります。今までの協約・協定はすべて、これ以上の作業は行なわせてはならないとその上限を規制していたものであります。これが、これではいまま、まさに国鉄当局が推進しようとしている一大合理化攻撃の内容を満たすことが困難な事態になったため、この恐るべき改悪案を提示するに至ったものであります。

(続く)