

動労「本部」革マルの裏切りを許さず

「動乗勤」改悪を阻止しよう

その2



83. 6. 7

No. 1358

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（公衆）〇四七二二七二〇七

~~~~~

昨年一月二一日に提案された「動力車乗務員の勤務等の改正」について、『日刊動労千葉』第一三五号にひきつづき、本号では「二、仕業及び交番作成に関する事項」のなかの主な問題点について明らかにします。

~~~~~

公休日前後の時間制限を取り除き
運用効率アップを狙う「改正」案

当局提案（抜粋）

- (3) 在宅休養時間
- ア 一勤務終了後は、その労働時間（「待合せ時間」を除く）にはほぼ等しい時間とする。ただし、乗務の状態により必要がある場合は、短縮することができる。
 - イ 深夜帯の乗務時間を二時間以上含む勤務を連続二夜行った後には、原則として二四時間以上とする。
 - ウ 公休日の前の勤務終了時刻と次の勤務開始時刻との間は、四〇時間を確保する。
 - エ 非番日の前の勤務終了時刻との間は、三六時間を確保する。なお、公休日と連続して設ける場合は、六四時間を確保する。

この項の問題点の第一は、運転保安上、充分な在宅休養時間の確保が必要であるにもかかわらず、ア項で新たに「待合せ時間を除く」を加えることにより現行より短縮し、実乗務距離の拡大運用効率アップを狙っています。

問題点の第二は、公休日の設定について現行では一乗務員の公休日の前勤務の終了時刻は前日の一七時以前とし、つぎの勤務の開始時刻は翌日の八時三〇分以降とする」と時刻制限したうえで、四〇時間を確保するとなっているにもかかわらず、「改正」案では、「四〇時間を確保する」といつつ公休日前後の時刻を明記していません。これは、当局が運用効率アップの乗務割交番作成に当り、障害となっている公休日前後の勤務規制を取り除き、仕業の長時間化を図ろうとするものです。

「一継続乗務キロ二二〇キロ」案
ロングラン化を狙う「改正」案

当局提案（抜粋）

- (5) 乗務員数等
- ウ 機関士等一人乗務の場合の一継続乗務時間及び同キロの限度は、次のとおりとする。
 - (ア) 一継続乗務時間は、深夜帯の乗務時間を二時間以上含む場合は四時間三〇分、その他の場合は六時間を限度とする。ただし、(略)

一 継続乗務キロの比較

	EC・DC1人乗務	EC・DC2人乗務	DL・EL1人乗務	EL2人乗務	DL2人乗務
現	特急 155キロ未満	特急 155～230キロ	旅客 155キロ未満	旅客 155～175キロ	旅客 155～190キロ
	160キロ未満	160～190キロ	貨物 155キロ未満	貨物 150～160キロ	貨物 150～165キロ
行	6時間 深夜 4時間30分	(0～6) 2時間30分 無停車 2時間	6時間 深夜2時間含、4時間30分	純運転 { 昼4時間30分 夜3時間45分 連続無停車 3時間	
	220キロ	330キロ	220キロ	330キロ	
「改正」案	6時間	7時間	6時間	7時間	
	深夜2時間を含む場合 4時間30分	深夜2時間を含む場合 5時間	深夜2時間を含む場合 4時間30分	深夜2時間を含む場合 4時間30分	

※ 深夜とは労基法第62条によると22時から5時までとなる

(イ) 一継続乗務キロは、二二〇キロメートルを限度とする。

この項の問題点は、現行EL・DLとEC・DCとで協定化されているものを一元化し、すべての列車を混運用することで運用効率アップを狙っています。

一九七四年に「EC・DC乗り組み基準」が協定化され、特急列車の二人乗務制の大巾削減と、一人乗務による一継続乗務キロ制限を特急一五五キロ、その他一六〇キロとしたにもかかわらず、早くもこれを改悪し、四割強にあたる二二〇キロまで制限キロを延長するというものです。

これは、現行残された二人乗務を廃止し、一人乗務によるロングランを行うことを通して実作業時間の増大を図り、乗務員運用合理化を実現しようとするものです。

(以下つづく)