

日刊 勤労千葉

84. 3. 16

No. 1590

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）〇四七二（22）七二〇七

こんな違法・不当な改悪を許せるか！

労働時間40時間 **が一拳に** 48時間へ (週平均)

勤乗勤改悪阻止闘争の勝利のために **シブ2**

国鉄当局は、現行動力車乗務員の勤務を規定している「内達一号」「18協定」等を一つの協定にまとめた、「動力車乗務員の勤務等の改正について」なるものを提案し、勤乗勤制度の改悪を強行せんとしています。
今回は「改訂案」のうち、「労働時間」の問題点について明らかにします。

超勤作業の日常化を狙った改悪

動力車乗務員の労働時間は、就業規則によって一日平均六時間四〇分、週平均して一週平均四〇時間と定められています。
ところが当局提案は、労働時間を一週平均四〇時間としながら「乗務制交番は一週平均四八時間の範囲内で作成する」としているのです。
これは二度の時間短縮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する実質的な、「労働時間の延長」と「効率化」を図るものです。
しかも、超過勤務を日常化させ、週四八時間労働への布石をうつ悪らつな攻撃です。

協定を無視した「法内超勤」

当局は、今回の改訂案が「労基法に違反しない」とする根拠として「法定時間内における労働を命じても違法ではないから、法内労働として超勤を命ずることができる（法内超勤）」としています。
（「法内超勤」とは、労基法32条に定められた労働時間と就業規則等で定められた労働時間との差の範囲内の超過勤務をいう）
しかし、当局が36協定締結の有無にかかわらず「法内超勤」を命ずることができるとの見解は、「法制局発第28号」を判断の根拠としているものと考えられますが、この場合でも「一定の手続きを経て超勤を命ずることができる」としているにすぎないのです。従って、定められた労働時間を超えて「恒常的に超勤が発生するような勤務作業」を仕業として組むということは明らかに違法かつ不当なことです。

また、超勤で勤務の充実がはかられていると当局側が主張している私鉄の実態は、少なくとも一日の労働時間は確定しており、その決まった中から交番が生まれ、超勤はあくまで増務というまったく別枠の勤務体系となっているケースが多く、ましてや労働時間を超えて交番を作成するなどということはありえないことなのです。

労働基準法にも違反した「改訂」

さらに当局提案は、労働者の生活を保証する労働条件の改善と、労働契約の遵守を義務づけた労基法1条・2条に違反するばかりではなく、「就業規則の作成、変更は当該事業場の過半数を組織する労働組合の意見を聴く」とした同90条「就業規則は法令又は当該事業場について適用される労働協約に反してはならない」と定めた同92条にも違反するものです。

この就業規則は「現行労働条件」を「就業規則」に読み替えたり等で勝手に変更することのできるものであり、当局提案は、この点からも問題があるといえます。

今日までの経過の中で、労働時間は「六時間四〇分とする」ことにより、社会通念上からも労働条件の上限的意味をもたせていたにもかかわらず、当局は「平均」を強調することで「大きな巾」をもたせることを狙っています。

法的にも人道的にも問題ある「改訂案」

国鉄の勤務は、すべて変形労働時間制をとっていますが、標準労働時間（一日平均六時間四〇分・週平均四〇時間）を基礎にしてはじめて有効なものであり、現行の「労働条件」を「就業規則」に読み替えた場合、一週間又は一日の労働時間に巾をもたせて交番を作成することは「労基法第32条2項」の主旨からいって問題があるといわざるを得ません。

このように、当局提案は、実に週八時間、一日平均一時間二〇分の労働時間延長という、日常的に超勤作業を強制するものとして、法的にも人道的にも問題のあるものです。それは、必然的に運転保安に重大な影響を及ぼすことも明らかです。
乗務員一人当りの作業時間を大巾に延長させ、週四八時間労働への布石をうつ労働強化「勤乗勤」の改悪を許さず闘おうではありませんか。