

実乗務時間も高めようとする換算制の廃止



84. 3. 19
No. 1594

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）〇四七二二七二〇七

動乗勤改悪阻止闘争の勝利のために

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」等をもつての協定にまともな「動力車乗務員の勤務等の改正について」を提案し、動乗勤制度の改悪を強行せんとしています。

今回は、実乗務時間を高め、労働強化＝要員合理化を狙う「換算作業時間制」廃止の問題点と、

制度上多くの不備、矛盾をかかえる「内達一号」

現行の動力車乗務員の勤務については、「内達一号」を主体に各種の協定によって体系づけられています。

「内達一号」は目的を「動力車乗務員の作業負担量の平衡を期すとともに、業務能力の増進を図る」としており、制度としての特徴は作業時間を区分し、区分別に換算制を導入していることにあります。

それは、実乗務時間を1とし、他の作業時間を1/2または1/3などとしていることです。

このことは、不規則、不定型の乗務労働の過酷性、重要性を認め、一定の評価をしています。

しかし「内達一号」が「業務能力の増進」を目的にしているため、制度上の不備、矛盾は各種協定等により協定化されているものの、なお不十分といわざるを得ません。

従って「内達改正」は、労働組合とりわけ乗務員分科の主要な課題として永年にわたり改正要求を行ってきたところです。

実乗務率50%を基準に決定されたきた労働時間と換算作業時間

「内達一号」の特徴である換算制について、労働時間と換算作業時間の関係を時短を含めて検討してみます。

すなわち、「一日平均労働時間（作業時間）」と、「一日平均換算作業時間」の中での「実乗務時間」の割合についてです。

換算制では、実乗務時間を1、その他の作業時間は1/2または1/3（便乗時間）、切り捨てとありますが、便乗時間と切り捨て時間は、わずかなので、他の作業時間を全体として1/2と考えます。労働時間および換算作業時間の推移は、表のとおりです。

	労働時間		換算作業時間		実乗務率
	4週平均	1日平均	4週平均	1日平均	
内達制定時	週45時間	7時間30分	週33時間	5時間30分	46.666%
第二次時短	42時間	7時間	31時間30分	5時間15分	50%
第三次時短	40時間	6時間40分	30時間	5時間	50%

つまり、内達制定時における実乗務時間3時間30分、その他の作業時間4時間が平均的な一日の労働時間であることは、次の計算式から求めることができます。

実乗務時間をAとし、その他の作業時間をBとすると
 労働時間（作業時間）→ $A + B = 450$ 分
 換算作業時間 → $A + \frac{1}{2}B = 330$ 分
 となり、次の方程式で計算すると

$$\begin{cases} A + B = 450 \\ A + \frac{1}{2}B = 330 \end{cases}$$

A = 実乗務時間は210分（3時間30分）となります。

また、実乗務率は、一日平均作業時間に対する実乗務時間であると考えると、下の式により計算することができます。

$$\text{実乗務率} = \frac{\text{実乗務時間}}{\text{作業時間}} \times 100$$

$$= \frac{210}{450} \times 100$$

$$= 46.666$$

以上の結果から、動力車乗務員の勤務の策定では、「内達一号」および第二次時短、第三次時短において、実乗務率50%を一定の基準として労働時間（作業時間）、換算作業時間が決定されていることがわかります。

実乗務時間を高めることを狙った「換算制」廃止提案

このように、「内達一号」は換算制によって実乗務時間を他の作業時間と区分し、低く押さえて

（裏面へつづく）