

# 日刊 動労千葉

84. 3. 26

No. 1601

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

# 当局は「待合せ時間」を労働時間として扱え

## 動乗勤改悪阻止闘争の勝利のために シーズ4

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」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「待合せ時間」を「労働時間」とみなすと称しながら「労働時間」として認めていない問題点について明らかにします。

「待合せ時間は労働時間」としながら40分までしか認めない「改訂案」

「待合せ時間」について、「改訂案」では「行先地の時間から労働時間を除いた時間のうち、その六分の一の時間を待合せ時間とし、労働時間とみなし取り扱う。ただし、行先地の時間から労働時間を除いた時間が四〇分までの場合は、その時間及び四〇分を超える場合においてその六分の一の時間が四〇分未満の場合は四〇分に切り上げる」としています。

このことは、待合せ時間四時間までは労働時間四〇分をみるというもので、これに折返し準備時間を組みこんで作業を作成する場合、約五時間の折待ち時間までは同一の労働時間ということになり、待合せ時間を労働時間とみていないということになります。

### 乗務員の休憩時間を認めない当局

「待合せ時間」に関する当局の考え方は、発基17号の「労働から離れることを保証された時間」で解放された休憩的な性格をもつものであり、労働時間として評価できないとしています。ところが、労基法34条では、休憩時間の付与を次のように義務づけています。

**(休憩)**  
**第三四条①** 使用者は、労働時間が六時間を超える場合においては少くとも四十五分、八時間を超える場合においては少くとも一時間の休憩時間を労働時間の途中に与えなければならない。  
**②** 前項の休憩時間は、一せいに与えなければならない。但し、行政官庁の許可を受けた場合においては、この限りでない。  
**③** 使用者は、第一項の休憩時間を自由に利用させなければならない。

しかし、当局は、施行規則32条でいう「乗務員

は休憩時間を与えないことができる」をタテに、休憩時間を認めていません。それは「列車を止めてでも」という労基法上の休憩概念が、運行上、経営上、乗務員にできないところから「休憩時間を与えないことができる」と規定しているにすぎないのです。乗務員は労基法でいう休憩時間に値する時間はすべて拘束されており、休憩時間を認めないならば当然にも労働時間とすべきであります。

### 出勤から退庁までが労働時間

乗務員分科主催の研修講座で講演された、中央大学・横井芳弘教授は「労働時間」について、次のように解説しています。

「労働時間とは、労働者が使用者の指揮命令の下にある時間をいう。使用者の指揮命令は明示的なものに限らず、黙示的なものも含む。また、労働者は使用者の指揮命令の下にあれば足り、現実に労働者が精神または肉体を活動させていることは必要としない。この意味でいわゆる手持時間も労働時間である。

手持時間（手すき時間）を労働者が自分のために自由に利用できず、かつ使用者の所定行為がありさえすれば、いつでも働ける態勢をとっているかぎり、その時間は使用者の指揮命令の下にあるものとして労働時間の中に算入される」

このことから、乗務員は出勤時刻から退庁時刻までの時間すべてが労働時間といえます。従って、発基17号（「休憩時間」とは、単に作業に従事しない手持時間を含まず、労働者が権利として労働から離れることを保障されている時間の意であつて、その他の拘束時間は労働時間として取り扱うこと）及び、労基法11条の主旨から、待合せ時間は労働時間といえます。まして、換算1.6で拘束することは不当であり、生時間をそのまま作業時間とすべきです。