



# 日勤労千葉

国鉄千葉動力車労働組合

〒280 千葉市要町2番8号(動力車会館)

電話 (鉄電) 千葉 2935・2936 番  
(公) 千葉 (22) 7207 番

91.8.8 No. 3442



## 乗務員勤務制度の

# 全面改悪を提案!

八月六日、JR東日本は、「乗務員勤務制度等の改正」と称する提案を行ってきた。

提案理由では、「効率性と働き易さを追求する」としているが、実際には、次に見るとおり、「乗務効率」を引き上げ、「効率性」のみを追求するものであることは明白である。

### 待合せ時間を廃止、行先地の時間はほとんど捨てる

【提案内容の特徴】

- (1) 超勤前提交番を止め、一日平均の労働時間を七時間十分とする。またそのため、「労働時間(A)」＝実労働時間と「労働時間(B)」＝行先地で待機を指定する時間(労働時間を七時間十分ピッタリにするための調整時間)の二種類の勤務制度となっていること。【**※**】
- (2) 現行の制度における行先地での待合せ時間(一時間までは労働時間とみなして扱う)を廃止し、列車乗務員(車掌)と動力車乗務員を同一制度にして、「乗務員勤務」としたこと。
- (3) ダイヤ作成については、「一般線区」(現行の一般線区に新

幹線関係を含める)、「稠密線区」(現行の東京圏通勤線区)としたこと。

- (4) 一継続乗務の制限については現行のキロ制限を廃止し、時間制限(四時間)のみとしたこと
- (5) 稠密線区(国電区間)については、一日平均の実乗務時間の下限を定め、四時間を超えて作成(ハンドル率五六%以上)することとしたこと。
- (6) 現行最低二五分から八区分に分けられている準備時間の区分を廃止し、「実際に必要な時間」としたこと。

### 超勤も払わずに今以上の労力強化が!

【具体的に例をあげれば】

- (1) 現在労働時間としてみなしている待合せ時間をなくすことにより、乗務効率を自由に極限まで引き上げることが可能となる。つまり、超勤も支払わずに今以上の労働強化ができることになる。
- (2) 提案では、乗務手当時間額の若干の引上げ(一時間二十八円

を三四十円に)、キロ額の新設(動乗一キロにつき三円、車掌二円)行先地手当(一時間につき千円)【**※**】の新設をうたっているが、これでは、現在の超勤分にもならないことは明らかである。

- (2) 逆に言うと、労働時間さえ、七時間十分に納まっていれば、超勤なしで、とんでもない長時間拘束の勤務を作ることができるようになる。ちなみに、拘束時間の限度は、日勤十時間、泊り二十時間となっている。
- (3) 特に、東京圏通勤区間では、前記のとおり、ハンドル率五六%以下の勤務は作れない制度となっている。まさにギリギリまで効率をあげようという意図だ
- (4) 現行の一継続乗務の制限では新幹線では、三時間二十分・四〇〇キロが限度となっているため、東京・盛岡間(五三五キロ、三時間三十分)は、キロ制限により、仙台で交替することになるが、今回の制度では、四時間のみ制限となるために、案に盛岡まで乗務可能となる。

等々、現行より労働強化され、賃金が切り下げられるのが、今回提案された制度である。この制度

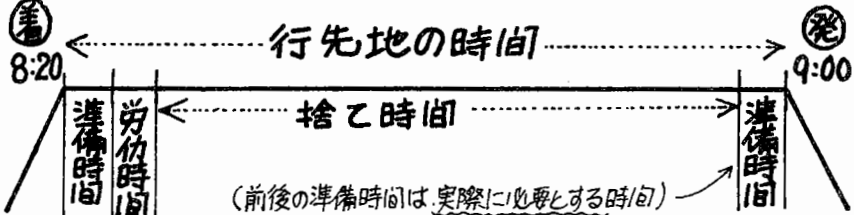
を「九二・三ダイ改」より実施しようとする攻撃を阻止するために、全力で闘いを強化しよう!

### JR総連車マ ルは、動力車 乗務員の敵だ

最後にはつきり確認しなければならぬことは、この新制度の提

案が、JR東日本当局と、JR総連車マル松崎が、内々に合意したなかで、提案されたことである。ここにおいて、JR総連が、全動力車乗務員の敵であることがはっきりした! われわれは、乗務員勤務制度改悪阻止の闘いを、動力車乗務員に奴隷のような労働条件を強制しようとするJR総連打倒の闘いと結合しておし進めなければならぬ。

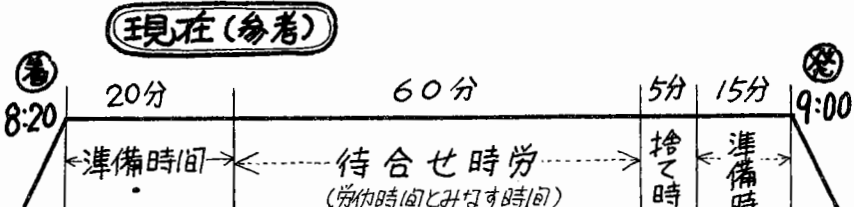
ならぬ。



① <労働時間(B)>とは、労働時間を7時間10分ピッタリにするための、いわば調整労働時間。例えば、A区1組の平均労働時間が7時間ちょうどとすると、月2勤務で、10分×21日=210分の労働時間のマイナスが出る。これを各仕事の行先地に割り振って、列車の遅延等に対応する時間にするのだという。仮に一仕事に二ヶ所つ行先地があるとすれば、各五分づつが、労働時間(B)ということになる。

② <行先地手当>とは、次のよう計算の時間を月トータルし、1時間につき900円の手当を支払うというもの

★ 行先地の時間(1時間をこえる場合は、1時間だけ) - (準備時間 + 労働時間(B))



反合・運転保安確立! 反戦・反核を担う労働運動を!