



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

91.8.16 No.3447

これ以上の労働強化は許せない!

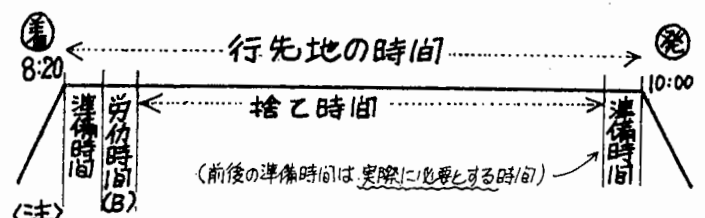
- 山手線なら一日4~5周、これで働き易い!?
- 待合せ時間を廃止、出入区時間・準備時間など削減、
- 超勤も払わずに、より一層の労働強化

現行	一般線区(含む新幹線)	ちよう密線区(東京圏通勤線区)
労働時間 1日平均7時間16分とし、越えて乗務割交番を作成。	1日平均7時間10分とする。	
一勤務の制限 一勤務の労働時間は、待合せ時間を除き、16時間を限度。深夜帯の乗務時間を2時間以上含む時は、14時間を限度	<一勤務の労働時間(A)>は、16時間を限度。深夜帯2時間以上を含む時14時間。 拘束時間の定めはない。	1勤務の<拘束時間>は、泊まり勤務で20時間、日勤で10時間を限度。
一基準日あたりの乗務キロを設定		一人当たりの乗務時間 1日当たり乗務時間は当該区所で、4時間をこえて行路を作成。
一継続乗務時間 6時間 深夜帯2時間以上含む時4時間30分 一継続乗務時間 3時間15分	<一継続乗務時間>の限度は4時間 深夜帯2時間以上含む時は3時間	<一連続乗務時間>は、2時間50分を限度とする。
一継続乗務キロ 220キロ 一継続乗務キロ 120キロ	<一継続乗務キロ>制限は、廃止	<一継続乗務キロ>制限は、廃止
折返し準備時間のほかに、3時間以上の時はそれ以前の乗務時間の3分の1にほぼ等しい時間。 行先地の時間 一継続乗務時間が3時間 60分 " 2時間30分 50分 " 2時間 40分 終列車から初列車までの中断 5時間	<行先地の時間>は、<一継続乗務時間>が3時間以上の時のみ折返し時間のほかにほぼ1時間をとる。	行先地の時間を設けた時 7~10時 ・・・この間それぞれ 11~14時 ・・・30分以上の 17~21時 ・・・時間をとる。 終列車から初列車の間の時間帯を含む乗務の中断の時、着発6時間以上の時間をとる。

JR東日本が提案した動力車乗務員勤務制度の「改正」は、「働き易さを追求」などともない内容だ。それは第一に、現行の待ち合わせ時間の廃止をはじめ、準備時間、出入区時間など実乗務時間以外の部分を大幅に削減しようとしていることだ。「超勤前提の交番作成」をなくす分、乗務時間以外の労働時間を減らすことで、逆に乗務効率を引き上げようとしている。

第二に一継続乗務キロを廃止することで、よりロングランを可能としている。乗務時間だけをとれば、中央線でいえば特急あずさで新宿・松本間(約3時間)が一人で乗務可能となる。また総武線なら千葉・中野間一往復を休みなしで乗務できることになる。山手線なら一日4~5周が基準となるのだ。

これが「働き易い」とは、ともないことだ。こうした乗務員勤務の改悪をゆるさず、組合要求にもとづく労働条件の向上にむけて、反合・運転保安確立の闘いを強化しよう。



① <労働時間(B)>とは、労働時間を7時間10分ロケットにするための、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21勤務で、10分×21日=210分の労働時間のマイナスが出る。これを各作業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つ行先地があるときは、各半分ずつが、労働時間(B)ということになる。

② <行先地手当>とは、次のような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時間を超える場合は、1時間だけ) - (準備時間 + 労働時間(B))