



日動労千葉

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

92.1.17 No. 3524

ダイ改 提 案 動力車乗務員に苛酷な労働強化

お粗末なダイ改提案

〔前号より続く〕

十六日十四時より、三月ダイ改の運輸関係の労働条件について、細部の提案が行なわれた。しかし、提案そのものが、次のとおり、全くお粗末な状態であった。

〈組交番順序も、Bダイヤも、準備時間がどうなっているかも

具体的な中身が何も出ていない。何故資料を出さないのか

できず、今日十六時になった

〈当(できたのか?)と互いに顔を見合わせ)作業中です。今日十六時までには仕上げると言っている。団交が終われば出せるはずですが、当初は十四日と予定していたが、準備が

しかし、団交のなかで明らかになったことは、新動乗勤制度の導入によって、とくに、動力車乗務員に極めて苛酷な労働強化がかかっているということである。

動乗勤改悪で十六名の削減!

前号で述べたとおり、今次ダイ改での動力車乗務員の要員関係提案は▲四名である。しかし、「別表1」を見れば歴然としていると

を強いるものであることがはつきりとした。

われわれは、改めて、JR総連

おり、新動乗勤制度導入によって、十六名の要員が削減されているのだ。車掌と比べても、新制度は、動力車乗務員に徹底した労働強化

しかも、当局自身が、「今回はこの程度だが次回は徹底してやる」と公言している。新制度は、まさに当局のサジ加減ひとつで、いくらでも労働強化ができる制度

に売られた怒りの声を叩きつけなければならぬ。

絶対に許せない!!

別表1

〔運輸関係の要員増減の内容別内訳〕

	運転士	車 掌	車両職
時短(休日増)	+11	+12	+ 1
増発(キロ増)	+ 2	+ 2	—
新動乗勤制度	▲16	+ 3	—
指導体制見直	+ 1	—	—
限定免許導入	▲ 2	—	—
佐倉派出廃止	—	—	▲ 6
合 計	▲ 4	+17	▲ 5

※ 動乗勤改悪が、動力車乗務員の徹底した労働強化につながっていることがわかる。ちなみに、一日平均乗務キロも、運転士のみが、増えている。

	現在	改 訂	増 減
運転士	181.1km	→187.1km	+6.0
車 掌	226.3km	→217.5km	▲8.8

別表2

〔各区分の仕業数の増減と本線乗務員数〕

	現 行	改 訂	
	仕 業 数	仕 業 数	本線乗務員数
習志野運輸区	12テ10日	→12テ 9日	50
京葉運輸区	15テ14日	→15テ12日	63(+波動5)
千葉運転区	29テ39日	→29テ37日	142(+波動13)
館山運転区	7テ21日	→ 7テ20日	51
勝浦運転区	9テ16日	→ 9テ14日	48
銚子運転区	15テ24日	→14テ25日	79(+波動1)
木更津支区	3テ 3日	→ 3テ 3日	14

※ 仕業数に対する要員数は、ギリギリの配置である。例えば、銚子運転区を例にとれば、年間の非可動日を120日(休日100日プラス年休20日)で計算すると78.96名。病欠も次から次へと入る教育・研修等の要員措置は、一切ない。休日出勤をせざるを得ない要員配置しかしていないのだ。

病欠もできないギリギリの要員配置

〔別表2〕は、仕業数の現改比較及び、本線乗務員の各区分別要員数である。仕業数に対する要員数のはじき方は、年間休日数(百日)プラス年休(二十日)以外に、一切の余裕を見ていない。病欠や教育・研修などによる非可動日は、一切要員としては見ていないのだ。

する者がいなければならぬ。これが、JRの要員配置なのだ。これでは、乗務員は身も心もボロボロにされてしまう。一体どうしてこのようなやり方で安全が守れるというのか。

またこの日、各駅モデルごとの準備時間・折り返し時間・整理時間の一覧表が明らかにされた。準備時間も、徹底してギリギリまで切り縮められている。この点については、別途明らかにしたい。

欠も、教育・研修も、休日出勤を