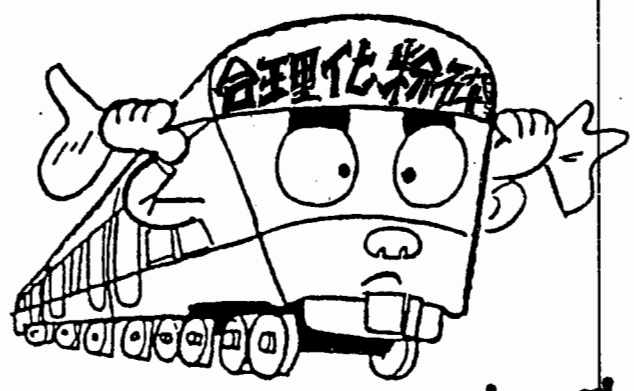
動労千葉

国鉄千葉動力車労働組合

〒260 千葉市中央区要町2番8号（動力車会館）
電話 (鉄電) 千葉 2935・2936番
(公) 043(222)7207番

93.10.4 No. 3868



JR東日本…乗務員勤務で再度団交 9/29

九月二十九日、動労総連合は「12月ダイ改」に向け、動力車乗務員の勤務制度に関わる問題点の改善要求である「動労総連合申第19号」にもとづき団体交渉を行った。

組合要求により「行先地の時間を労働時間として扱わない現在制度は法律に違反していること。さらに、地方での「乗務割交番作成にあたっての具体的な問題点の改善を中心に七項目にわたって交渉をおこなった。

「関係法令等を遵守し制度の制定を行なっている」と開き直る当局

組合側から「行先地の時間については、一定管理下にあり、制約を受けるものであり、当然にも労働時間として扱うべきであるとし、根拠を具体的に明らかにした。

①基収6286号（33・10―1）は「出勤を命じられ、一定の場所に拘束されている以上いわゆる手持ち時間も労働時間である」

②基発17号は「休憩時間」とは単に作業に従事しない、いわゆる手持時間は含まず、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をいう。

すなわち、現実に作業していないが、使用者からいつ就労の要求があるかもしれない状態で待機している、いわゆる「手持時間」は休憩時間ではない。

③最近東京地裁から出された判決では、現実に労務を提供している時間だけでなく、現実に労務に従事していなくとも使用者の指揮監督下にある時間、いわゆる手持時間であればたとへこれが規則等で休憩時間、仮眠時間とされていても賃金支給の対象となる。

以上のように、労働省の見解および裁判所の判断を具体的に例をあげ、労働時間として扱うべきであるとの主張に対し、会社は、『乗務員の行先地において、あるていど拘束、管理下にあることは事実であるが「労基法第32条」施行規則により「乗務員が乗務する業務の性質上、休憩時間を与えることができないと認める場合に於いては、休憩時間を与えないことが出来るとなっており、乗務員には休憩時間を与えなくてもよい、何ら問題はない』と、この間の同一回答を繰り返すのみであった。

休憩時間でなければ当然労働時間。

「労基法」は、第三二条で労働時間、第三四条で休憩時間を明確にしている。

動力車乗務員勤務について、休憩時間の明示および労働時間として取りあつかわない現在の勤務制度は法律違反である。

組合側から、地方での動力車乗務員の交番作成にあたって

① 準備時間が不足している。

② 食事時間、在宅休養時間、睡眠時間、1継続乗務時間等に問題が多く発生しているとし、具体的な例を上げて、12月ダイ改で改善を求めたのに対し、会社は、新勤務は働き易さと効率を追及した勤務制度であり、この間数字の上で見れば随分改善されていると主張し、制度により行っているので何ら問題ないし、見直す考えはない。

○○○○○○

※ 働き易さは、在宅休養に伴う出入であり、食事時間の確保、休養時間がキッチリと確保されてのことであるにも関わらず、会社の効率化を追及する乗務効率が上っているだけである。

12月ダイ改」合理化阻止しよう！

十二月一日ダイ改では、すでに明らかになっているように、要員削減・労働強化によって時短を実施しようとしている。

現在でも、大変な勤務を強いられている状況で、十二月ダイ改で更に労働強化しようとする攻撃が加えられようとしている。

われわれは、人間扱いされる労働条件の確立に向けて闘い抜かなければならない。

動労総連合申第19号
1993年9月6日

1、「行先地の時間」については、基収6286号（33・10・1）、「出勤を命じられ、一定の場所に拘束されている以上いわゆる手待時間も労働時間である」の趣旨にもとづき労働時間として取り扱うこと。

2、「準備時間」および「折り返し時間」については、個々の乗務員が早め出勤、早め起床することによってかろうじて業務が支障せずに遂行されている実態にある。従って、「準備時間」および「折り返し時間」について改善すること。

3、「行路」および「乗務割交番作成」については、次の事項を改善されたい。

（1）食事時間については、食事が取れる箇所で余裕のある時間を確保すること。

（2）在宅休養時間について、1勤務終了して次の勤務に就くまでの時間は、前勤務の拘束時間を確保すること。

（3）「乗務割交番作成」について、在宅休養時間および「行路」の順序については、働き易さを充分配慮して作成すること。

（4）2暦日わたる「行路」については、休養のために労働時間を除いて6時間以上の休憩時間を確保すること。

4、「1連続乗務時間」、「1継続乗務時間」については、行先地の時間を充分確保し、限度ギリギリやただし書き運用は極力さけること。

5、1連続乗務キロは120キロ、1継続乗務キロは220キロ（新幹線は330キロ）を限度とすること。

6、災害時の勤務について、行先地おいて休養を命ずる場合は完全休養ができる箇所を確保すること。また、所定の勤務時間を基本にして交代要員を手配すること。

7、この間、動力車乗務員の特殊労働に関する医学的な観点からの調査が実施されてきたが、その調査結果について明らかにされたい。