



# 日動労千葉

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

No. 94.8.22 4049

## 時短要求で 労務団交

この間、動労総連合・貨物協  
議会は、貨物会社の「時短」・  
動乗改悪提案について、解明  
要求を対置し(総連合申第一二  
号・一三号)団交を行ってきた。  
会社は「ゆとりのある生活」  
「働きやすい職場環境」を創る  
として「人も金もない中で知恵  
を出して」時短・動乗改悪を提案  
した言うが、実態は全くの労働  
強化となっている。

総連合・貨物協議会は、八月  
五日の役員会の中で討議し、「  
動労総連合申一四号(時短)」  
「同一五号(動乗改悪)」を発売。  
八月一〇日、時短要求を中心に  
団交が行われたが、全面对立の  
ままである。

しかも会社は、動乗改悪に  
関わる「乗務手当改正」を提案  
(七ノ二六)し、JR総連・日  
貨労との交渉を集約、就業規則  
化する動向にある。

われわれは、当面、団交を強  
化するともに、八月三〇日の  
貨物職場における動労千葉総決  
起集会を成功させ、労働強化の  
攻撃に反撃しなくてはならない。  
八月一〇日の団交の概要は、  
以下のとおりである。

会 文書回答を読み上げる。  
組 基本であるべき「年間労働

時間1800時間」ということ  
について、会社は「今後の課題」  
としか言っていない。  
合理化のためには憲法や労働基  
準法の精神を無視し、いかに法  
の縛りをかいくぐるかというこ  
とに知恵を出している。

この間の申一二号・一三号団  
交で基本的考え方が全面对立に  
なっていることに踏まえ、要求  
をまとめた。しかし回答は我々  
の要求を全く認めないものであ  
り、不満である。

●第一項について

組 日勤一種と二種に分ける必  
要はないと考える。各勤務種別  
の平均労働時間が違うことにつ  
いて会社は「鉄道業務の特殊性」  
としか言わない。勤務形態を細  
分化する理由は要するに要員削  
減を目的とするものだ。日勤一  
種・二種とする根拠は何か? 会  
国鉄時代から色々な勤務種別  
があり差があった。

組 なぜ二つに分けるかの説明  
になっていない。統一すること  
はできないのか。

会 むずかしい。元々そういう  
形態の差は長い歴史があり、土  
曜半ドンがある職種とない職種、  
途中で業務が中断できる職種と  
できない職種がある。できるだ  
け少しずつ近づけていきたい。

組 同じ日勤勤務である。なぜ  
七時間二十九分と七時間三五分に  
分けるのか。七時間二十九分に統  
一してはどうか。

会 労働時間に差があるのはよ  
いと考えている。縮める方  
向でやるが一気にはできない。  
旅客と調整する必要がある業務  
もある。

組 現場では非現業のほうが休  
日数が多いことに反感がある。  
会 業務上の必要性からのこと  
で、非現業・現業で分けている  
のではない。結果としてそうな  
った。

組 他企業と比べ休日が少ない  
ことを「体力がない」の一言で  
は納得できない。

会 完全週休2日制については、  
今後検討の課題であると認識し  
ている。

組 組合では年間一八〇〇時間

動労総連合申第14号  
労働時間短縮について

- 「日勤1種」と「日勤2種」の区別をなくし、労働時間を7時間29分とすること。  
【回答又は見解】  
○今回、隔日交代および日勤2種について、1日平均労働時間を短縮し、他の勤務種別との差を縮めることとしたが、今後も継続して努力していくこととしたい。
- 隔日交代勤務の拘束時間は24時間以内とすること  
【回答又は見解】  
○労働時間短縮については、社員のゆとりある生活、働きがいのある職場環境づくりを基本的考え方としてめざすところであり、今回の時短についても、可能な限り拘束時間の短縮に努めるよう指導しているところである。
- 年間休日を122日とし、そのうち、国民の祝日14日と年末年始休4日は有給の休日とすること。  
【回答又は見解】  
○平成5年4月実施の労働時間短縮により、年間休日数を104日としたところであり、当面、休日数の増については考えていない。
- 各職場に、時短実施に必要な要員および休日等、年休、教育、行事などに必要な要員を配置すること。  
【回答又は見解】  
○今回提案した内容を実施するにあたり、必要な要員は確保していきたい。

週休二日はベースとしてある。  
「やる方向」だけでは納得でき  
ない。

会 言われる趣旨はわかる。要  
員の関係で、乗務員はすぐには  
できない。現在明らかにするこ  
とは無理だ。

組 要員削減のための「時短」  
である。

会 中長期計画で七〇〇〇人体  
制をめざすが、時短で要員削減  
する考えはない。

組 中長期計画と55歳到達者  
激増との関係はどうなのか?

会 九四年度首、二一二名新規  
採用した。今後も必要に応じて  
増やす予定だ。

組 職場では新採も来ない。具  
体的に採用予定数を明示するな  
ど、将来展望を出すべきではな  
いか。

●第二項について

組 二四時間三〇分の勤務種別  
をなくせないのか。拘束二四時  
間以内とする具体的などうい  
う不都合が起こるのか。

会 一つは、対面引継ぎがある。  
また、場所によっては、引継ぎ  
時間帯に業務量が多く、ラップ  
して仕事をしてもらわなければ  
ならないという問題もある。組  
仕事にラップするのは引継ぎ  
超動か?

会 現状は勤務時間内でやって  
いる。三六協定などを考えると  
制度としては超動にならないよ  
うにするのがベターであると考  
えている。

組 二四時間三〇分の勤務制度  
を必要とする職種はどんなもの  
があるのか。全体の中の比率は、  
どのくらいか。

## 8.30 総集会!

反合・運転保安確立! 反戦・反核を担う労働運動を!

会 当直助役、当務駅長、信号  
出改札は対面点呼が必要だ。

●第三項について

組 時短は休日増が一般的考  
え方。現場にわかるように、休  
日数を増やすべき。何故、年末  
始を年休にしなければならな  
いのかという議論もある。

会 JR移行後九六日から九三  
年四月に一〇四日に休日数を  
増やした。ホップ・ステップ、  
今回とセットで考えてほしい。

●第四項について

組 各職種毎の年休の消化状  
況はどうなっているのか。表  
だけで一六、五日取れている  
だけ、実感がない。公休出勤  
の実態などをはつきりさせな  
いと完全把握ができない。

会 把握はむずかしい。「全  
国平均」なので職場によっては、  
これより少ない所も多い所  
もある。

組 休日等・年休・教育・行  
事などに年間どれくらいの要  
員が必要と考えているのか。実  
績、今後の考え方を明らかに  
されたい。

会 教育・行事などの要員は  
特別に見ていない。新しい  
ダイヤ移行時の要員はまだ  
わからない。

組 要員需給展望がはつき  
りしていない。数字を出さ  
ないと「必要な要員は確  
保」と言われても理解され  
ない。

# 貨物動乗勤改悪許すな！

## 「貨物中長期計画」＝

### 2300人の首切合理化粉碎

# 8/30

## 貨物支部へ

☆ JR総連・貨物労の動乗勤裏切り妥結を許すな！

- 8月30日（火）11時30分集合
- 動乗勤改悪阻止／貨物大合理化粉碎  
動労千葉総決起集会！
- 全支部から新小岩・佐倉支部へ！

