

大さん通信

発行：JR東海労新幹線関西地本
編集：年休裁判プロジェクト
2018年10月1日 No.5

休日出勤指定の復活は、秋季臨輸送のため！？

ウソだ!! 本当の理由は、年休付与が出来ないからだ!!!

会社は、秋季臨輸送の直前である9月13日、突然「列車本数が増になった」と10月から一方的休日出勤指定を行うことを通告してきました。

今年度初、東海労に対し「天変地異のないかぎり休日出勤指定を行うことはない！」と明言していたにもかかわらずです。ましてや、秋季臨輸送で列車本数増になることなど計画段階でわかっていたことであり、本当にそれが理由なら、もっと早い段階に“今年度初の想定が誤りであったことの謝罪も含め”全乗務員に真摯な協力要請をするべきです。

○下記は、9月20日、東海労組合員のA乗務員と大二運・運転科長との会話です。

A : 休日出勤指定が復活すると聞いたが、その理由は何ですか？

運長： 需要が伸びてきている。乗務員確保の為です。

A : 秋季臨の為ですか？

運長： そうです。

A : 年休を出す為の休日出勤指定ではないんですか？

運長： 年休数(枠)は、需給のなかで想定しており、年休の為ではありません。

運転科長は「年休を出す為ではない！」と言っていますが違います。大谷川さん「年休裁判」の会社側準備書面(2)に、休日出勤指定を行う理由が以下のように記載されています。

会社は、基準人員を目安として要員を配置する際に、考え得る乗務員数の増減や業務量の増減を予測したうえで、各乗務員が年休20日を取得できるか否かを確認している。年度内における乗務員の減少又は臨行路等の数の増加によって、各運輸所の全ての乗務員が年休を20日取得できる状況とはならないと見込まれる場合には、不足する労働力を補うため、・・・乗務員に対して休日出勤指定を行っている。

— 大谷川さん「年休裁判」、H30年5月23日付け会社側準備書面(2)のP6頁より —

以上で明らかです。

会社が今回、急遽休日出勤指定を復活したのは、このままの状況では、今年度年休20日付与できないことに気が付いたからです。大谷川さん「年休裁判」との関係からも年休付与の努力をしている姿勢を示す必要があり、ドロ繩的対策として急遽復活させたのです。私たちは、この様な一方的休日出勤指定の復活による、あたかも年休付与の努力をしているかのような誤魔化しを認めるわけにはいきません。そして、乗務員にしわ寄せを強要することなく、年間20日の年休付与することを求めます。