

年休取得一人平均、16日に満足している会社に進展はない！

名古屋地本は、昨年度に続き、今年度も年休を失効させられる組合員がいる状況であることから2月21日申し入れをしました。4月18日、申し入れに対する業務委員会を開催しました。

冒頭、組合側から「申第13号 紀勢線倒木との衝突による列車運休に対する申し入れ」及び、「申第14号東海道線西岡崎～安城駅間における踏切事故に対する緊急申し入れ」について業務委員会を開催せず窓口回答で済ませた件について、安全をないがしろにしていると遺憾の意を明らかにし抗議しました。

【申し入れと会社回答】

平成28年度年休取得について

昨年度、名古屋地本内の多くの組合員が年次有給休暇(年休)を失効した。平成28年度も職場での年休発給状況が悪く、また年度末に年休が流れる組合員が続出しそうである。組合員は年休を20日以上曜日や多忙期など関係なく申し込んでいたが、未だに20日以上年休を持っている状態である。労働協約第59条には時季変更も書かれているが、申し込んだ組合員の年休が他の時季に変更されることはなかった。また、ある職場においては「定期交番」に割り当てる車掌がいなくて、穴が開いたまま交番発表をする問題も発生している。

この間、貴側とはこの問題について業務委員会などで再三議論をしてきた。要員が絶対的に足りない状況が根本的な原因である。

以下のように交渉を申し入れるので早急に業務委員会を開催すること。

記

1. 各職場での予備率を明らかにすること。

【回答】そのような考えはない。

2. なぜ年休がこれほど発給されなかったか理由を明確にすること。

【回答】年休については、年間で計画的に取得できるよう努力しているところであるが、業務波動や社員個々の時季指定の状況等により時季によっては取得しづらい場合もあるようなことは、承知されたい。

3. 時季変更について会社の考え方を明らかにすること。

【回答】協約・就業規則に則って適切に対応している。

4. 現場管理者は年休を発給することは重要な仕事と認識しているが、組合員の年休が失効した責任は誰にあるのか明確にすること。

【回答】年休の時季指定には本人の意思によるものであり、時季指定がなければ、当然に失効することもあることから、失効について一概に善し悪しを議論すべきものではないと考えている。

【主なやりとり】

組合: 予備率を公表しなければ何も議論できない。

会社: 適正な要員は配置している。必要な予備員の算出はしている。

組合: 必要要員は全てのことを網羅しているのか。

会社: 考えている。

組合: 毎年、算出しているのか。

会社: している。出張等も含めしている。

組合: 会社は、満たしていると言うが実害は現場にある。

会社: 波動があり正確な算出はできない。一概には言えない。

組合: 日勤指定は現場の体力に応じて手配するようにすべきだ。

会社: 現場には指導している。

組合: 昨年度の年休取得日数は16日(乗務員で17日)と回答されたが、どのような認識か。

会社: 世間一般と比較しても高い水準と考えている。

組合: ここに資料として東洋経済新報社2016年刊行の「就職四季報」がある。これは、就活生を対象とした有給休暇がしっかり取れる300社というランキングだが、JR東海は115位である。他のJR各社はJR西が64位、JR東は33位である。ちなみに、1位は東武鉄道で年間年休付与が27日あり消化日数は22、7日となっている。会社は高い水準とこの間いつてきたが、あまり自慢できるものでもない。少なくとも、本州3社では、最低である。

会社: 決して当社は低いとは思っていない。

組合: 17日を良しとしているのではないのか。国も有給休暇に対して取得するよう慫慂している。このスタンスでは取り残されてしまうし、先ほども会社が新規採用に苦労していると言ったがこれに拍車が掛からないのか。

会社: 努力はしている。

組合: 年休失効の期間を取っ払えばいいのではないのか。

会社: 本社・本部で議論されたい。

組合: 会社の都合で時季変更を繰り返し失効ではこの問題は收拾がつかない。波動があるというから月に30日申し込む社員も出てきている。

会社: きめ細やかにやっは行く。

組合: 年休1日は2万円相当である。会社の時季変更により労働者は権利を行使することもできずにかすめ取られている。問題である。今後も要求していく。

以上