

分会情報

J R 東海労大阪第一車両所分会
No.6 2 1 2 0 0 8 . 9 . 1 1
発行責任者 小林 國博
編集責任者 教 宣 部

会社は必要な要員を確保しろ！！

休日出勤＝（修繕・操縦）は毎月多発！

この間、分会情報でお知らせしたとおり大一両では毎月毎月休日出勤が発生しています。会社は「円滑に業務を進めるために必要な人数は確保している」と言っていますが、本当に必要な人員＝基準人員を確保しているのでしょうか？毎月の勤務表を見ると誰が見ても明らかに要員不足なことがわかります。それは修繕担当や操縦担当の勤務表には毎月毎月数多くの休日出勤が指定されているからです。

会社は「養成とか、波動的なもの」が休日出勤の主要因のように言います。また、「円滑に業務を進めるために必要な数が基準人員」とも言います。社員が業務を円滑に進めるためには年間 120 日の公休・特休プラス年休 20 日の休みを取得し十分休養することが必要です。十分休養した上で業務を進めてこそ円滑かつ安全安定な業務が進められるのです。

従って、いくら会社が必要な人数は確保していると言っても休日出勤が無くならない現状では基準人員は充たしているとは言えません。

要員不足は深刻だ！！年休取得にも影響！！

さらに、要員不足を如実に現しているのが年休取得の実績です。

今年 4 月から 9 月までの半年間の年休取得の実績（勤務表より）を見ると修繕班（修繕担当）445 日、（操縦担当）261 日、仕業班 197 日となっています。これを全員が年間 20 日の年休取得をしたとして計算上半年で取得する年休数は修繕班（修繕担当）63 人×20 日÷2＝630 日、（操縦担当）31 人×20 日÷2＝310 日、仕業班 20 人×20 日÷2＝200 日となります。従って実績と計算上の差は修繕班（修繕担当）185 日、（操縦担当）49 日、仕業班 3 日となり、明らかに修繕班では年休が取得できておりません。事実、修繕班では月に何個も年休を申し込みしても、申し込み日に公休・特休が割り当てられ、年休取得 0 というケースもありました。

これでは夏の暑い時期、季節の変わり目などに体調維持のため、公休・特休以外に年休を取得して体を休めようとしてもできないことにもなります。なぜ年休取得ができないのかは明らかです。さらにその内実は年休をも抑制されているのです。まさに異常な状態と言えます。このままでは全員が 20 日の年休取得は不可能と思われれます。

今こそ現場で働く私たちが会社に改善の声（要求）を突き付けましょう！！