

## 職場を働きやすくするための改善要求に幹鉄事が回答するも

新幹線地本が、幹鉄事に申入れた東一輸、東二輸の職場を働きやすくするための改善要求に対する回答がありました。

残念ですが、相変わらず職場の実態や社員の苦労を見ようとしない理不尽な回答ばかりです。なかでも、最も特徴的なことを紹介します。

## 年休 = 時季によって取得しづらい場合も

「年休消化」については

東海労 ・年休を完全消化できる様に要員を確保すること。

幹鉄事 ・要員の配置については年休取得も考慮しているが、業務波動や社員個々の時季指定の状況等により取得しづらい場合もありうるので承知されたい。

**みなさんは** 繁忙期を選んで申し込んでいますか？

むしろ大事な用件をずらし、繁忙期を外して申し込んでいるのが実態です。にもかかわらず「取得しづらい」のは社員のせいだと言っているのです。冗談じゃ～ない。こんな理不尽を承知できますか？

東海労 ・年休が発給出来ない場合は時季変更を明示すること。

幹鉄事 ・社員の時季指定に対して業務に支障が生ずる場合は時季変更権を行使する。

**みなさんは** 会社の「時季変更権」を鵜呑みしますか？

私たちには「〇月〇日（これを時季指定という）に年休を入れるように」という権利があり、これを時季指定権といいます。逆に、会社には、業務上やむを得ない理由がある場合に限って、社員から年休を請求された時季とは別の他の時季に年休を与えることができ、これを使用者の時季変更権といいます。あくまでも、拒否は出来ません。

この2つの「権」利は法律で決められています。しかし、私たちの「請求権」が先にあって、その後会社に「変更権」が発生するのはです。正当な理由があれば会社の変更権が優先しますが、あくまでも「変更」です。会社が社員に時季変更の理由と新たに付与できる時季を説明し、お願いしなければならないのです。会社は、今まで

その様な説明をしないのが慣例となっている、と 変更権のみを主張してごまかしています。職場の実態は、拒否と同じ状態 です。

私たちは、慣例だからしょうがないと一度も言っていないし、認めてもいませ。いつまでも年休が取れなく流してしまいましたが会社は、これも、あらたに年休を 申し込まない社員の責任だ と言っているのと同じです。保存休暇は隠れみのでしか有りません。流れた年休の補償をしてもらったことが有りますか？

東海労 ・東一輪、東二輪各々の全社員の今年度上半期の年休取得状況について明らかにすること。

幹鉄事 ・各所ごとの年休付与数について明らかにする考えはないが、運輸所全体では、乗務員一人当たり約 11日程度 となっている。

**みなさんは** 上半期 11日程度 をどう見ますか？

この流れだと年間22日となり、年休が足りなくなってしまう。しかし皆さんの昨年4月の年休数は、何日でしたか？ 今年の4月は、是非30日くらいでスタートしたいものですね。

「休日出勤」については

東海労 ・本人の同意のない一方的な休日出勤は直ちに止めること。

幹鉄事 ・休日勤務は法令、規程等に基づき 適切に実施 している。

東海労 ・東一輪、東二輪各々の今年度上半期の休日出勤実績を明らかにすること。

幹鉄事 ・各所ごとの実績を明らかにする考えはないが、現時点で年度初の想定範囲内で推移 している。

**みなさんは** 適切で想定範囲内 だと思いますか？

確かに交番月の「指定」は少なくなっているようです。しかし、そのしわ寄せが予備勤務の指定や休日呼び出しとして、重くのし掛かって負担になっていませんか？ まやかし でしかないということです。

## 停止位置目標 = 反射材と規程

東海労 ・駅、車両所の停止位置目標が汚れで確認しにくい箇所がある。見やすい発光式に改善すること。それまでのあいだ清掃、塗装をするなど安全確保が容易にできるように対策を早急に講じること。

幹鉄事 ・停止位置目標は、汚れ等がある場合は必要により清掃、修繕している。停止位置目標は反射材を用いるよう 規程 している。

**運転士のみなさんは** 規程を換えろ と言いませんか？ 9月のように運転士が最も神経を集中させる作業の一つがマニュアルブレーキによる停止です。その時に「規程」を、と言われたのではやり切れ

ません。吉川事業本部長が 8月に言っています。

「**規程やマニュアルは本質を具現化したものですから、効率的に表現したものですから、本質が変れば、当然規程やマニュアルも変えていく必要があります**」と。

(筆者注・本部長の言うマニュアルとはマニュアルブレーキのことではありません)

停止位置目標の「本質」とは **安全** に止まるために **見やすい** ということです。何としても「**変えて**」もらいましょう。

**運転士のみなさんは** そして停止位置直前の速度感と距離感はどう？

例えば、東京駅や京都駅で **アツ** と 思ったことはありませんか。対向列車や周りの景色が速度感と距離感を狂わせる のです。あの小さな標識が命です。全てが **責任事故** にされてしまいます。

実態を知らない幹鉄事はともかく、指導科は運転士業務を熟知しているので、**運転士に代わって上申してくれる** でしょう (?)。

## 駅ホームの屋根 = 現状で対応されたい

東海労 ・ 駅のホームで屋根の架かっていない個所は増設すること。

屋根付きホームで、ひさしが短い個所があるが、雨降りの際は列車監視に支障がある。線路の中程までひさしを伸ばすこと。

幹鉄事 ・ 現状で対応されたい。

**車掌のみなさんは** 特に運転担当車掌の時はどうですか？

一度で良いから、土砂降りの時に列車監視をしてもらいたいですね。400m・1分・60km/h ずぶ濡れの顔を拭いて制服を整えているうちに、**こだま** では次駅の到着放送が流れ出してしまいます。

実態を知らない幹鉄事はともかく、営業科は車掌業務を熟知している **はず** なので、**車掌に代わって上申してくれる** でしょう (?)。

### 全ての乗務員のみなさん

働きやすい職場にするのは一人ひとりの声です。そして、その声は大きくなければダメです。有ってはいけませんが残念ながら、仕事の仕方で「**ここがおかしい**」と思うことが、たくさんあります。この「**おかしい**」ことを声に出して、その声が届いて、改善されれば 少々の辛さも我慢できる と思いませんか？

私たち東海労は働きやすい職場にするために、これからも声を出し、行動します。一緒に大きな声で言いましょ！

**仕事がしづらくてタマラン！ 何とかシロ～！ って**