

2022年  
10月6日  
第462号



# JR東海労



〒100-0005 東京都千代田区丸の内3-6-5

TEL 03-3201-0350 FAX 3201-0351

Eメール jrtoukairou@yahoo.co.jp

JR東海労働組合

発行人 木下 和樹

編集人 高山 浩

http://jrtoukairou.sakura.ne.jp/

## 今城さん、仲田弁護士が裁判の意義を最終陳述！ 年休裁判・東京が結審



年休裁判（東京、大阪）原告の皆さん



### 原告 今城敬一さん

年休裁判（東京）の第10回口頭弁論が9月29日、開廷され結審しました。原告を代表して今城さんと仲田弁護士が意見陳述を行いました。以下、最終陳述全文です。

意見陳述の機会をいただきありがとうございます。この裁判を提訴したのは2017年11月28日です。それからおよそ5年が経過しようとしています。

私たちが提訴する以前から、希望する日に年休が取得できない状況と、毎年多くの乗務員の年休が失効している状況が続いていました。年休を希望しても、指定した日の5日前にならないと年休が取れるかどうかかわからない状態に置かれていました。

そのため私たち原告は、希望する日に年休を取得すること、失効することを無くしたいために、本件期間において年

間100回以上もの年休の時季指定を行いました。年休がなぜ時季指定する日に取得できないのか、大切な年休がいつも簡単に、毎年失効するのか、年休を申し込んでも長期間にわたって取れないか取れないかわからない状態におかれるのか、その原因はなんなのか、この裁判で究明し労働者としての自分の年休権を取り戻したいと思ひ提訴しました。

会社証人の尋問で、大変驚くことがありました。勤務作成の責任者が職場でどれだけ乗務員の年休が失効しているのかわらないまま、いや、知らずとしまま、年休の可否を決めていたこと、勤務作成において、変形労働時間制度も知らないで勤務・行路を作成していたこと、年休が20日取得できない要員事情があるとしても、臨時列車の打診があれば承諾し運行を最優先していたこと、年休が失効してもかまわないと言う事などです。

私達はこの裁判を通して改めて本来の年休とは何かを学ぶことができました。年休は、日々の労働で蓄積された疲労を癒し、人間が人間としての存在を取り戻すために必要なことです。「人間として生きる時間」「私生活の尊重」です。

労働者にとって「健康で文化的な最低限度の生活を営む」ために必要な年休を、会社はパソコンによる年休順位制度で、上位者のみを取得させ、下位者は切り捨てると言うことなのです。下位者に諦めさせるシステムです。

使用者として、年休を取得させるための代替要員確保や勤務割りの変更などの努力、配慮などまったく行なっていません。また、時季変更権の行使の説明など具体的理由をしなくてもすむ防御

【2面に続く】



【1面より続く】  
 年休の失効が続くといふことは、東海道新幹線を運行することを最大の価値としているからにはかなりありません。  
 年休は、労働者の権利であり、使用者によって恩恵的に与えられるものではありませぬ。「事業の正常な運営を妨げる」事情がなければ、年休を希望する日に付与しなければなりません。

会社は全く労働者の権利である年休権を考えないで、通常行うべき配慮としての代替要員の確保などの義務を全く行っていないことは明らかです。  
 私は、新幹線運転士はもとより、新幹線に従事する者は、常に安全第一に考え目的の地までお客様を安全に定時に届ける事が最大の使命だと思っております。その事に対しては、常に誠実であり絶対的的使命だと思っております。しかし、今の新幹線運転士の勤務は拘束時間が大変長く、平均24時間拘束されます。長時間運転、高速運転、秒単位での運行、求められる停止位置の絶対的正確さ、運転中の生理現象等の体調管理も並大抵ではなく4時間以上我慢しなければなりません。集中力と体力が必要で、また、出勤時間が朝早い勤務、乗泊先での朝早い起床などで、睡眠時間が4、5時

間しか取れないことも多く、睡眠負債につながるような勤務が続く場合があります。体も精神もボロボロになってしまっています。会社は、企業として利益を常に最優先としています。そのためそこに働く弱い労働者は、会社の労働条件に、従うしかありません。その労働条件が大変きつく負担となっているのです。特に、JR東海の新幹線は速度向上により、益々労働条件がきつくなっています。

たが現実には違います。JR東海は「大動脈輸送の確保、使命」があると、会社証人の尋問でも言われていますが、私たち乗務員は、一般企業に従事する労働者と違いがありません。  
 安全第一の観点から、新幹線に従事する労働者の十分な休養が絶対的に必要です。

て来ました。このような被告の運用により、原告らは年休の権利・利益が著しく侵害され、原告西村、原告内村、原告廣瀬に至っては、年休が失効するという事態を招きました。



それは、被告の年休権に関する無理解、年休権の本旨の無視、機械的・形式主義的理解、労働者の権利を遵守する姿勢の完全な欠乏、そして営利第一主義・独善主義によるものといえぬものでした。



安全第一の観点から、新幹線に従事する労働者の十分な休養が絶対的に必要です。私たちが乗務員、そして様々な新幹線の現場の労働者もお客様の生命を守るのです。

そのためには、労働者の年休権を守る、公正な判断を宜しくお願いいたします。

### 仲田弁護士



1 原告ら訴訟代理人として、本件訴訟の核心的部分がどこにあるかを、原告ら最終準備書面「はじめに」を要約すること、簡単に述べたいと思います。

2 本件訴訟は、原告らが、被告に対し、被告が使用者として労働者になすべき義務を果たさなかったことにより、原告らの年休制度によって保障されるべき権利・利益を侵害されたとして、被

告の債務不履行責任を問うものです。  
 3 第一に、原告らは、本件期間の2年間において、138回から211回という多数回の時季指定をそれぞれ行いました。その大半において年休が認められませんでした。

4 また、原告らは、本件期間中、被告の年休制度の運用により、年休の時季指定から長期間にわたり、年休が認められなかったか不明の状態に置かれました。

5 従来、年休権をめぐる訴訟と異なり、本件訴訟は、原告らに対する個々の時季変更権の行使が適法・違法であるか否かの判断を直接求めることができないものです。

6 5年間に及ぶ本件訴訟の審理において、原告らは、なぜ被告におい

たが現実には違います。JR東海は「大動脈輸送の確保、使命」があると、会社証人の尋問でも言われていますが、私たち乗務員は、一般企業に従事する労働者と違いがありません。  
 安全第一の観点から、新幹線に従事する労働者の十分な休養が絶対的に必要です。

このうち明らかに違法なものとして、時季指定時から25日間にわたって年休取得の可否が分からなかった事例だけをピックアップしても、原告らについて、一番少なくても30回、多い者では70回にも及びます。

7 裁判所におかれては、まず何よりも年休制度導入の原点に立ち、年休権の本質を踏まえた上で、今述べた点について十分な考察・検討を加えられるよう、求めます。以上で訴訟代理人の意見陳述を終了します。

したがって、本件訴訟で検証されるべきことは、年休制度の趣旨に反する被告の運用により、原告らの年休制度の趣旨に副う権利が侵害されたこと、すなわち、被告会社の年休権の運用の是非です。

被告は、年休権そのものについては就業規則等で認めています。それは単に形式的なもので、法が強制しているから制度化しているというものに過ぎず、年休制度の趣旨に沿って労働者に年休を保障しようとする姿勢がないことも明らかになりました。

なお、被告は、本件期間における被告の年休権の運用は、原告ら社員により多くの年休を取得させるためのシステムであると主張しています。しかし、その実態を見れば、被告の年休権の運

**年休裁判大阪証人尋問**  
**12月27日10時より**  
**原告の大谷川さんが証言**