

年休の取れる要員配置を

「分割・民営化」後
二倍の労働強化

一九八七年四月一日、JR移行を強行したJR各会社は、会社の都合のよい就業規則を一方的に作り、この就業規則をもとにした労働強化を行っている。JR移行後は、国鉄当時より業務量は増えているにもかかわらず、三五万人から「十八万人体制」になっている。このことは、単純に見ても二倍の労働強化が強いられていることでもある。

二倍の労働強化

特に、JR東日本は、「基準人員」の考え方を変え、「標準数」なるものをもち出し、大きく要数を削減している。このため、現場では年休がまともに取れない状態に追い込まれている。

動労千葉は、こうした状況下において、今年四月以降、全組合員を対象に「年休消化」の実態調査を実施した。(表を参照)

年休消化の調査結果

(1989・4・1現在)

| 支部名 | 人数 | 62年度分 (残日数) | 残存 人数 | 1人平均 (日数) | 63年度分 (残日数) | 1人平均 (日数) |
|--------|-----|----------------|----------|--------------|----------------|--------------|
| 新小岩 | 69 | 70 | 13 | 1.1 | 1019 | 14.8 |
| 佐倉 | 33 | 55 | 10 | 1.7 | 485 | 14.7 |
| 津田沼 | 53 | 5 | 2 | 0.1 | 559 | 10.5 |
| 幕張 | 124 | 5 | 3 | 0.04 | 1655 | 13.6 |
| 成田 | 6 | 0 | 0 | 0 | 62 | 13.6 |
| 京葉 | 8 | 0 | 0 | 0 | 97 | 12.1 |
| 千葉転 | 80 | 42 | 13 | 0.53 | 1005 | 12.6 |
| 木更津 | 33 | 0 | 0 | 0 | 340 | 10.3 |
| 館山 | 68 | 10 | 1 | 0.15 | 796 | 11.7 |
| 勝浦 | 68 | 12 | 3 | 0.18 | 857 | 12.6 |
| いすみ | 11 | 2 | 1 | 0.18 | 171 | 15.5 |
| 銚子 | 35 | 0 | 0 | 0 | 377 | 10.7 |
| 営業 | 64 | 0 | 0 | 0 | 491 | 7.7 |
| 合計 | 566 | 201 | 46 | 0.36 | 6907 | 12.2 |
| 乗務員、旅客 | 259 | 57 | 16 | 0.22 | 3006 | 11.6 |
| 乗務員、貨物 | 58 | 61 | 13 | 1.05 | 886 | 15.3 |

年休消化率・六割

JR以降後二年間におけるこの調査結果によれば、

年休消化率は六割という状況が明らかになった。年休は有効期間が二年間となっており、今年四月において期限切れによる失効により年休を流している。

た者が多数いることが判明した。JR東日本は、昨年十二月の「東中野駅事故」に対しては、一切の責任を当該運転士に押し付け、一方では、「安全対策」と称して、「教育・訓練」を現行要員の中で強行している。

現場では、今でも年休が取れない状況下において、祝日(みどりの日)が一日増え、さらに、要員措置もせずに、「教育・訓練(乗務員二日)」が実施されれば、年休の消化状態はさらに悪化することになる。

仕事がついたため疲れ、休みたくても休めない状況下になっていることは「事故をなくすための教育」に逆行する施策であると言わなければならない。会社当局は、要員を配置し、中で年休抑制をせず「十分な教育」を基本に据えなければ効果は上がらないことを受け止めて実施すべきである。

7.13 木戸君 地労委 10時から
7.16 北富士 現地総決起集会 8時集合