

# 業務速報

## 令和5年度昇格計画数について業務委員会開催 競争で安全・安定輸送は確保できない！ 昇格制度そのものを変える必要がある！

本部は7月13日、令和5年度昇格計画数について業務委員会を開催しました。昇格数は昨年度と同じ約3,910名ですが、等級により数字の変動がありました。合格者数は概ね有資格者の4～5割であるとの説明がされました。

本部は「努力していない社員はいない。現場では、わずかの社員しか合格していないという実感だ。鉄道業で競争させることは安全を脅かす。経験などにより昇格するシステムにすべきだ」などと主張しました。

会社は「苦労した者が昇格する制度であり、これを変える考えはない。モチベーションをもってもらうためには競争が必要だ」などと主張し、意見が対立しました。

以下、主な議論内容です。

### 昇格計画数

等級	昇格計画数	昨年度比
L3等級へ	約 250人	± 0
L2等級へ	約 140人	± 0
L1等級へ	約 320人	+40
C2等級へ	約 420人	± 0
C1等級へ	約 580人	-70
S3等級へ	約 600人	+20
S2等級へ	約 700人	+40
S1等級へ	約 390人	+20
J3等級へ	約 320人	-10
J2等級へ	約 190人	-40
計	約 3,910人	± 0

## S等級で打ち切られている社員が多い！

組合：業務委員会の日程が一昨年は5月だったが、昨年と今年は7月になった。時期として支障がないということか。

会社：昨年から5月から7月に業務委員会の開催時期を変更したが、これは、定期異動後の数値で出した方が良かったと考えた。昨年は支障は生じていなかったの、今年も7月とした。

組合：来年も再来年もこの時期という理解で良いか。

会社：特に決まりはないが、支障がなければ変える必要もない。

組合：会社は定期異動がネックと考えたのか。

会社：定期異動を反映した形で情報を出せることが、より良いと考えた。

組合：受験者としては、早めに計画が分かった方が良い。日程的には前倒しが良いと考える。

会社：昨年は支障が出なかったの、この時期とした。

組合：C1等級が70人減だが、理由は何か。

会社：有資格者の変動、等級経過年数など、もろもろの要因を勘案して数字を出している。

組合：どの等級も有資格者の割合は同じなのか。

会社：どの等級も割合は同じである。

組合：有資格者数は昨年4～5割ということだが、今年もそうか。

会社：例年と変わらない。

組合：昨年の計画と実績は同じか。

会社：計画に応じて適切に昇格している。ほぼ実績通りである。

組合：職場の実態からすると、S等級で打ち切られ、C等級には合格しないという社員が多い。この人がまだ主任ではない、若い人が管理者か、という感覚である。C1への合格者は増やせないのか。

会社：C1だけ恣意的に下げているわけではない。さまざまな要素で決定をしている。採用数であるとか、年度毎の昇格の実績などで影響してくる。

組合：職場の感覚からすると、本当に4～5割も合格しているのか疑問である。

会社：職場によって合格率は変わってくると思うが、全体で見れば決して不足しているとはなっていない。

組合：イメージ的には、合格者は非現業が多く、現場では少ない。

会社：職場毎に比較することは難しい。系統には偏らず、公正・公平に実施している。

組合：そうは言っても、現場ら非現業に行き、現場に戻ってきた社員は直ぐに管理者である。

会社：それは然るべき努力した結果である。いろいろ経験している過程も評価されている。

組合：還流に出た社員もいろいろ経験しているが、それでも合格しない人がい

る。

会社：客観的・多面的指標で人を評価している。担当業務、努力の内容など総合的に判断している。

組合：合格者数をごまかされているという感覚である。

## **鉄道に競争は不要、合格枠を撤廃せよ！**

組合：試験＝競争である。合格の枠を設けるべきではない。国鉄のように、経験年数などを考慮する制度に戻せば良い。その方がチームワークが良くなる。

会社：経験や技術力も査定の対象になる。筆記や面接試験だけの結果ばかりではない。平成18年度の新人事・賃金制度の時に、努力した者が報われる制度の根幹、がんばった人が早く昇格していく制度になってい。競争を煽ることではない。がんばらない人と同じにしてしまうと、モチベーションが下がる。

組合：みんながんばっている。

会社：そうかもしれないが、よりがんばってほしい。

組合：鉄道は安全・安定輸送が前提であるから、競争意識を持たせることは不要だ。

会社：至極合理的で健全な制度だ。

組合：日常の勤務状況、ワンステップなど、査定の比率はあるのか。

会社：どこで能力を発揮したかで見ている。

組合：ワンステップは査定から除外すべきだ。

会社：職場改善という意味では、本来業務の1つである。成果を出して、逆に評価されないと可哀想だ。ワンステップをやっているだけで評価しているわけではない。

組合：基本は本来業務だ。

会社：それはしっかり評価している。

組合：JR東海労の組合員は合格者がいないのはなぜか。

会社：客観的・多面的な基準により判断している結果である。

組合：何年間、1回も合格していない。

会社：コメントのしようがない。

組合：昇格試験不合格の苦情処理会議を何回もやっているが、明確な理由を明らかにしたことはない。

会社：個別の人事考課を明らかにすることはしない。

組合：不合格者に対して、現場でどこが悪かったのかなどの指導やフォローはやるべきである。

会社：意見としては承る。本人に対しては改善点などのフォロー、アドバイスは行っている。モチベーションが下がってしまえば会社としても損失にな

る。

組合：以前は「自分の胸に手を当てて、なぜ落ちたのかを考えろ」といった回答であった。

会社：きっかけを与えることも大事である。丁寧にはやっている。

組合：いずれにしても競争試験だから、勝ち組・負け組に分かれないようにすべきである。結果的には、勝ち組・負け組が出ている。会社としてそういう認識はあるのか。

会社：合格者と不合格者は出るが、勝ち負けは評価の問題であり、そのような認識はない。

組合：不合格者はずっと落とされている。そういうことで負け組である。JR東海労組合員は負け組だ。4,000人近い合格者がいて、1人も合格しない。比率からしても明らかだ。

会社：組合所属は関係ない。

組合：有資格者でB年限の社員は何人か。

会社：昨年と同じ、全体で約30人である。

組合：今は黒字だが、2期連続赤字、リニアで財投の3兆円を使い切ったときに、合格4～5割を今後、人件費の抑制のために2～3割にするようなことは考えていないだろうな。

会社：現時点ではそのようには考えていない。

組合：もう一度言うが、競争は止めて努力した社員は全員合格させよ。鉄道に競争を持ち込むべきではない。

会社：新しい人事・賃金制度に基づいて適切に行う。

組合：そうは言っても社員の感覚すれば、そうは思わない。対立。

**\*尚、各昇格試験申し込み期日は7月22日～8月2日までとなっています。**

以 上

## 令和5年度昇格計画数について

令和5年7月13日  
東海旅客鉄道株式会社

昇格計画数は、次のとおりとする。

等級	昇格計画数
L3等級へ	約 250人
L2等級へ	約 140人
L1等級へ	約 320人
C2等級へ	約 420人
C1等級へ	約 580人
S3等級へ	約 600人
S2等級へ	約 700人
S1等級へ	約 390人
J3等級へ	約 320人
J2等級へ	約 190人
計	約 3,910人

令和5年7月13日  
東海旅客鉄道株式会社

令和5年度昇格試験の実施について

令和5年度昇格試験のスケジュール等は、次のとおりとする。

1. 実施時期

	昇格試験A	昇格試験B	昇格試験C
受験申込受付期間	7/22～8/2		
筆記試験実施期間	9/2～9/9	9/2～9/9 (医療社員除く)	—
面接試験実施期間	10/25～11/24	9/2～10/13 (医療社員のみ)	—

注. L3等級への昇格試験A（面接試験）は12月以降に実施する。

注. 上記日程は、都合により変更することがある。

2. 実施方法

昇進規程第12条によるほか、別紙のとおりとする。



## ■共通試験 教材一覧

	受験等級等			
	S1等級	C1等級	L1等級	L3等級
JR東海誌	○	○	○	○
おれんじ	○	○	○	○
就業規則	○	○	○	○
社内通信研修 共通(Ⅲ)			○	○

※「JR東海誌」、「おれんじ」の出題範囲は概ね過去1年分とする。

※時事に関すること(社会知識)の出題については、特に教材はない。

## ■専門試験 教材一覧

運輸 (駅・車掌・運転士)	受験職名等					
	運輸/在来			運輸/幹線		
	S1等級 指導係等	C1等級 主任	L1等級 助役	S1等級 指導係等	C1等級 主任	L1等級 助役
まごころ英会話	○	○	○	○	○	○
JR時刻表	○	○	○	○	○	○
社内通信研修 営業(Ⅰ)	○	○	○	○	○	○
社内通信研修 営業(Ⅱ)		○	○		○	○
社内通信研修 在来線運輸(Ⅰ)	○					
社内通信研修 在来線運輸(Ⅱ)		○	○			
社内通信研修 新幹線運輸(Ⅰ)				○		
社内通信研修 新幹線運輸(Ⅱ)					○	○

車両	受験職名等								
	車両/在来			車両/幹線			車両/機械		
	S1等級 車技	C1等級 主任	L1等級 助役	S1等級 車技	C1等級 主任	L1等級 助役	S1等級 機技	C1等級 主任	L1等級 助役
社内通信研修 在来線車両(Ⅰ)	○								
社内通信研修 在来線車両(Ⅱ)		○	○						
社内通信研修 新幹線車両(Ⅰ)				○					
社内通信研修 新幹線車両(Ⅱ)					○	○			
社内通信研修 在来線電車構造編		○	○						
社内通信研修 気動車構造編		○	○						
社内通信研修 313系在来線電車構造編		○	○						
社内通信研修 N700系新幹線車両構造編				○	○				
社内通信研修 機械(Ⅰ)							○		
社内通信研修 機械(Ⅱ)								○	○

施設(保線・土木・建築)	受験職名等											
	保線/在来			保線/幹線			土木			建築		
	S1等級 施工	C1等級 主任	L1等級 助役									
社内通信研修 在来線保線(Ⅰ)	○											
社内通信研修 在来線保線(Ⅱ)		○	○									
社内通信研修 新幹線保線(Ⅰ)				○								
社内通信研修 新幹線保線(Ⅱ)					○	○						
社内通信研修 土木(Ⅰ)							○					
社内通信研修 土木(Ⅱ)								○	○			
社内通信研修 建築(Ⅰ)										○		
社内通信研修 建築(Ⅱ)											○	○

電気(電力・信号通信)	受験職名等											
	電力/在来			電力/幹線			信号通信/在来			信号通信/幹線		
	S1等級 電技	C1等級 主任	L1等級 助役									
社内通信研修 在来線電力(Ⅰ)	○											
社内通信研修 在来線電力(Ⅱ)		○	○									
社内通信研修 新幹線電力(Ⅰ)				○								
社内通信研修 新幹線電力(Ⅱ)					○	○						
社内通信研修 在来線信号通信(Ⅰ)							○					
社内通信研修 在来線信号通信(Ⅱ)								○	○			
社内通信研修 新幹線信号通信(Ⅰ)										○		
社内通信研修 新幹線信号通信(Ⅱ)											○	○