

平成22年度要員計画で 業務委員会を開催！

4月9日本部は、平成22年度要員計画について業務委員会を開催しました。会社より「平成22年度要員計画について」「平成22年度施策の一覧」の説明を受けました。この中で会社は、今年度の基準人員は15,900人、社員数は21,100人とししました。また、システム化・省力化等で「300系一部廃車に伴う関西地区交番検査体制の見直し」により△7（大阪交番検査車両所）の効率化数を示しました。また、大量退職とバイパスの建設及び休日出勤の解消等のために、今年度の採用実績を1,074人、専任社員数を1,553人（うち出向1,067人）とししました。また、乗務員の養成数を運転士在来線約150人、新幹線120人、車掌在来線約180人、新幹線約160人とし、乗務員から駅への異動を約90人と説明しました。本部は、説明された内容について疑問点、問題点を議論しました。主な議論は以下の通りです。

運輸社員は基準人員+200人それでも休日出勤

組合：運輸の社員数は基準人員よりも+200人である。それでも休日出勤があるのはなぜか。

会社：見習も管理者も入っている。一年間トータルで算出したものである。ストレートに200人社員数が多いからといって、全てが休日出勤の減につながるものではない。

組合：200人余裕があるからといって、54歳以上の社員は出向対象にしないのだな。休日出勤解消の要員と考えて良いか。

会社：そのように考えてよい。休日出勤が5泊から3泊になった。解消につながっている。採用も増やしている。

組合：要員数は運輸の基準人員は△50であるがなぜか。

会社：平成22年3月のダイヤ改正等でマイナスとなった。内訳は新幹線で38人、三重で名松線の家城～伊勢奥津間のバス輸送で3人である。新幹線の乗り具合もある。要員数は50人単位で出しているの△50となる。

組合：要員数の基準人員その他で4,200人が4,350人と増加した。理由は何か。

会社：東海道新幹線バイパス実験線の延伸、それに携わる人員、工事要員が増となっている。

組合：電気の基準人員が1,400人で、社員数が1,350人と基準に満たない。要員は足りるのか。

会社：出向受けと特別契約社員がいるので基準人員以上に要員はいる。

平成22年度要員計画300系廃車に伴う要員を△7

組合：300系廃車に伴う要員を△7としたが、大阪交検車両所の交番検査はCとZ編成の700系・N700系の対応となるのか。

会社：C・Z編成とJ編成の交番検査での要員乖離が△7である。

組合：平成22年12月から東京交番検査車両所でJ編成の交番検査を実施すると特休の分散付与が発生するのか。

会社：12月になれば、300系は東京の車両所で交番検査となる。恒常的な分散付与は発生することはない。波動的なものはある。

組合：平成22年度は300系は何編成を残すのか。

会社：お客様の乗り具合を見て決定していく。明確な回答はできない。

専任社員の対象外となった人数を明らかにせよ

組合：平成21年度で専任社員を希望して本年度から専任社員は約590人である。定年退職が881人のうち約300人は専任社員を希望していなかったのか。

会社：希望しなかった人もいるし、専任社員の対象外となった人もいる。

組合：対象外となった人数を明らかにせよ。

会社：極少数である。

組合：極少数であるならば明らかにせよ。

会社：それ以上言う必要はない。

組合：確認する。今年度の専任社員の系統別内訳を明らかにすること。

会社：駅が100人、運輸が150人、車両が150人、施設が50人、電気が50人、非現業が若干である。

プロフェッショナル配属は運輸・営業450人車両150人

組合：平成21年度の採用実績は1,071人、昨年の4月の説明1,056人より増えている。中途採用があったのか。

会社：JRセントラル病院での採用である。

会社：平成22年度採用のプロフェッショナルの配属の内訳を示すこと。

会社：運輸・営業450人、車両150人、施設150人、電気150人である。

乗務員養成在来線20増の150人新幹線50増の120人

組合：乗務員養成が昨年と比して運転士では、在来線20人増の150人、新幹線50人増の120人となっている。養成は、研修センターや現場のキャパを含めて養成はスムーズにできるのか。

会社：現場の状況を見て実施していく。大卒のプロフェッショナル職が今年度からは駅に配属されるのではなく、車掌に配属されるので要員としては大丈夫である。

組合：休日出勤の解消と考えてよいか。

会社：それもある。

駅異動者を休日出勤解消のために運輸職場に戻せ！

組合：今年度駅への異動は昨年と比して15人増の約90人となった。理由は何か。

会社：なるべく早く駅・車掌・運転士の3職種を経験して、中堅として活躍してもらいたい。積極的に駅に送り出してサイクルを回していきたい。年をとって駅に行くのは良くない。トレンドとしては、ドンドン増やしていく。

組合：将来の駅の要員のうち、駅異動者の割合はどのように考えているのか。

会社：JNR採用が退職した分駅異動の人が埋めていくことになる。平成17年度から21年度までの5年間駅異動を実施してきているので、約300人が駅異動したこととなる。

組合：今年度初は、駅の社員数のうち約300人が駅異動者が占めるということで良いのか。

会社：単純に考えるとその通りである。

組合：今年度は運輸の職場に帰る人は何人か。

会社：本人の適正で駅に残る人もあり、指令や非現業に行く人もあるので人数は一概に明らかにできない。

組合：運輸職場に戻らなければ、休日出勤の解消とならない。

会社：駅への異動も、休日出勤の解消も並行してやっていく。

組合：駅社員のうち、新入社員と駅異動者との割合はどうか。

会社：車掌になる人もいる。年度により採用人数も変わるので一概に明らかにできない。

以 上