

業務速報

「平成27年度要員計画について」業務委員会開催 会社は休日出勤解消する気なし！ 要員削減の施策も多数！

本部は4月15日、「平成27年度要員計画について」業務委員会を開催しました。

今年度の要員計画の特徴は、休日出勤や年休失効問題もありますが、要員削減を伴うシステム化・省力化施策が近年になく多いということがあります。主なものとしては、気動車区検修体制の見直し（伊勢車両区廃止含む）・△21、保険センターの廃止・△10、浜松工場のリニューアルに向けた業務執行体制の見直し・△9、車両データの活用等による検修体制の見直し・△14、大阪仕業検査車両所新大阪支所の体制見直し（支所廃止を含む）・△6などで、全体で71名の要員削減が予定されています。さらには成案を得ていないとしながらも、新幹線車両の交番検査体制の見直しも計画されています。本部は効率化施策は前広にかつ丁寧に本部と当該地方に対して説明するよう求めました。

休日出勤について会社は、新幹線乗務員で2～3泊程度、在来線乗務員で1～2泊程度となることを明らかにしました。新幹線については285km/h 体感訓練が終了したことを理由にしていますが、列車本数の増加によっては26年度のように年度初見込みより増えることは否めません。また会社は「休日出勤はゼロにはならないが削減に努めていく」という姿勢を崩しませんでした。

年休失効問題についても「年間を通じて必要な人員を配置している」とし、年休の失効が要員のみに由来しているのではないという考えを示しました。

本部は会社の考え方に対し、休日出勤も年休失効も根本は要員問題であり、改めて業務内容を精査し、業務量に見合った要員を配置することを強く求めました。

＜主な会社説明＞

会社からの説明は上記及び別紙（6ページ以降参照）の通りですが、別紙とは別に以下の補足説明を行いました。

1. 平成27年度初要員数

平成27年度初要員数は基準人員が16,400名、社員数（含む専任社員）が21,600名である。社員数に含まれない数として契約社員61名、臨時社員34名、出向受社員97名であり、休職者は社員数に含まれ450名となっている。

運輸の基準人員4,150名は昨年より50名増であるが、主に新幹線乗務員の

要員30名である。電気1,450名は昨年より50名増であるが、武豊線電化に伴う要員確保である。その他4,700名は昨年より50名増であるが、中央新幹線建設部へ拡大配置した。

2. 平成27年度要員計画

(2) 出向計画

54歳に達した日以降の出向は170名を予定している。現在54歳以上で出向していない社員数は2,940名いるが、このうち170名の出向を考えている。平成26年度の原則出向者数は220名であった。54歳原則出向以外の出向は、必要に応じて個別に実施する。平成26年度実績は約360名であった。

(3) 採用及び退職・専任社員

②平成26年度退職実績

平成26年度の退職実績は定年退職が454名、その他退職が254名であった。その他退職の内訳は、自己都合による退職が約210名、死亡による退職が約10名、それ以外の退職が約30名となっている。

③専任社員

専任社員数は、平成27年度初で1,163名である。平成26年度は専任社員として314名を新規に雇用した。概ね85%の方が専任社員となった。これまでは8割程度であったが徐々に希望する方が上がってきていると言える。平成27年度の専任社員の対象者の9割が専任社員を希望している。

(4) 乗務員養成等

乗務員養成数は在来線運転士約140名、在来線車掌約180名、新幹線運転士約120名、新幹線車掌約150名を予定している。

駅異動は、110名を予定している。内訳は、東海鉄事50名、静岡支社20名、新幹線鉄事20名、関西支社20名で平成27年12月の異動を予定している。

資料とは別に、会社は中央新幹線建設のため各県に工事事務所を設置し、工事の進捗状況に合わせて、社員の常駐を計画していることを明らかにしました。場所は、相模原とは別に、川崎市、静岡市葵区、山梨県早川町、長野県大鹿村の4ヶ所です。静岡市の事務所については宿舍の建設を計画するとしています。

<主な議論>

効率化は前広に説明すること！

組合：平成27年度施策一覧にある「車両データ分析センターの新設及び仕業検査研修体制の見直し」とは具体的にどのようなことか。

会社：車両データを分析するセンターを置き、定期検査の一部を代替していく。

具体的には仕業検査時に確認していたATCチャートや保守情報の分析を行う。

組合：仕業検査の方法も変わるということか。

会社：屋根上点検扉の改修によって移動ロスを削減する。これにより現行4名で行っている仕業検査を3名で行うこととし、東京仕業検査車両所では仕業班が△10名、大阪仕業検査車両所の仕業班では△7名となる。また車両データを分析するセンターは東京仕業検査車両所、大阪仕業検査車両所に8名ずつ配置するなどプラスマイナスして△14となる。実施時期は平成27年度定期異動日を予定している。また、走行管理について縮小し、大阪修繕車両所、名古屋車両所へ移管する。

組合：大阪仕業検査車両所新大阪支所は廃止するというのか。

会社：そうである。申告業務を関西サービックへ移管し、一部は大阪第二運輸所へ移管する。これによりプラスマイナスして△6名となる。

組合：定期異動日とは7月に実施するというのか。

会社：通常であれば定期異動は7月となる。

組合：今日説明した効率化施策以外のものもあるのか。効率化施策は年度初に全て明らかにするべきだ。年度の途中で「成案ができた」として効率化を提示することはやめ、年度初に全て説明すること。他には新幹線車両の交番検査周期延伸による効率化が想定されるが、実施時期や要員の増減等を明らかにすること。

会社：年度初に説明したいところであるが、体制が決まっていないため明らかにできない。成案ができ次第説明する。

組合：効率化に関わることは前広に本部・地本と協議すること。

54歳原則出向は本人の希望を聞くこと！

組合：54歳原則出向に関しては、現職継続を希望する組合員も、出向を希望する組合員も存在する。出向にあたっては本人の希望を十分に尊重したうえで行うこと。

会社：出向は希望のみに基づいて決定するものではない。

組合：組合員の希望を聞き入れるべきである。また、定年が近くなっているからの出向や、専任社員になってからの出向はあるのか。あるとすれば、体力的に厳しい方もいるので、本人の希望を十分に尊重して行うこと。

会社：専任社員の出向に関しては、協約に「専任社員は原則として定年退職時に従事していた業務に従事するものとする」と定められており、出向は限定的である。絶対にないとは言えないが丁寧に行っている。

組合：高齢になってからの出向は体に厳しいので本人の意思を尊重すること。

「専任V」とされた人数を明らかにすること！

組合：退職者のうち定年退職以外の退職はどのような理由があるのか。
会社：役員への就任や病気休職から復職できなかった場合などである。
組合：懲戒によるものもあるのか。
会社：若干名であるが解雇された場合もある。
組合：今年度、専任社員に雇用される方のうち、「専任V」とされる方は何名か。
会社：若干名である。人数を明らかにする考えはない。
組合：JR東海労組員以外に「専任V」にされた方は存在するのか。
会社：組合所属は関知しない。
組合：「専任V」は差別の温床となっているではないか。希望者全員を65歳まで専任社員として雇用することを求める。

一方的な休日出勤を直ちに解消せよ！

組合：専任社員の乗務員数を新幹線、在来線別に明らかにすること。
会社：資料が手元にないので分からないが、運輸系統では幹・在あわせて60名が専任社員として勤務している。
組合：運転士、車掌への養成実績数は何名か。
会社：運転士では在来線100名、新幹線110名。車掌では在来線190名、新幹線で160名の実績である。
組合：計画数より少なくなっているではないか。
会社：医適に通らなかった等により計画数より少なくなっている。
組合：新幹線の運転士、車掌の今年度の養成計画数は昨年実績よりも少ないではないか。これでは要員不足は解消できないではないか。
組合：駅異動から乗務員へ戻る再異動は何名か。
会社：30名である。内訳は東海鉄事11名、静岡支社4名、新幹線鉄事8名、関西支社7名である。
組合：全員JR採用者か。国鉄採用者を帰すことは行わないのか。
会社：全員JR採用である。JNR採用者が再異動になることは少ないがゼロではない。
組合：昨年度の休日出勤数を明らかにすること。
会社：平成26年度は新幹線で3泊程度、在来線では1～2泊程度で落ち着いた。
組合：今年度の休日出勤数を明らかにすること。
会社：今年度は昨年度に比べ減少すると思う。新幹線で2～3泊程度、在来線で1～2泊程度となると予想しているが、新幹線の輸送が好調なことから、臨時列車の運転が増えることが想定される。会社はこの間削減してきたという認識である。平成20年度は6泊あったものが2～3泊程度になっている。
組合：しかし、この10年間一方的な休日出勤が解消されていない。ただちに解

消すべきである。会社は解消に向けた対策をとっていないのではない
か。

会社：そのようなことはない。養成数も増やし専任社員の方にも乗務してもら
っている。

組合：輸送量に要員が追いついていないから休日出勤が発生するのだ。必要な
要員を配置すること。また、東京駅の輸送担当では、年休を消化させる
ために7月まで休日出勤が行われているが、これも要員不足によるもの
か。

会社：東京駅の件について把握していないが、地方でしっかりと対応している
と思う。

組合：J R 東海労は、休日出勤が拡大していると認識する。他に恒常的に休日
出勤が発生している職場はあるのか。昨年大阪修繕車両所の操縦班で発
生していた休日出勤は解消されたのか。

会社：鉄道業の特性上、休日勤務は発生するものと考えるが、その場合は地方
において対応する。また、大修両の休日勤務はほぼ解消したと聞いている。

組合：J R 東海労は病気や忌引等の突発休による休日出勤は致し方ないと考え
るが、臨時列車の運転等、休日出勤を前提とした要員計画は認めること
はできない。これは十分な要員を配置していないから休日出勤が発生す
ると考える。休日出勤の解消に向け十分な要員を配置すること。

組合：未だに年休の取得が困難な職場がある。これは要員不足が原因である。
会社は年休が完全取得できる要員を配置する義務があるのではないか。
特に東京第一運輸所、東京第二運輸所では多くの社員が年休を失効して
いる。職場では抽選方法の変更を行っているが、根本的には要員不足で
ある。年休が完全消化できる要員を配置すること。

会社：会社はピーク時に要員を合わせる考えはない。年間を通して適切な要員
を配置しているので何ら問題はない。年休が失効するのは要員のみに起
因するものではない。

組合：年休が失効する事実がある。本社として各地方を指導すること。

以 上

平成 27 年度要員計画について

平成 27 年 4 月 15 日
東海旅客鉄道株式会社

1. 平成 27 年度初要員数

	駅	運輸	車両	施設	電気	その他	出向	新採者	計
基準人員	2,550	4,150	2,100	1,450	1,450	4,700			16,400
社員数	3,150	4,550	2,350	1,500	1,550	5,000	2,850	650	21,600

※その他は非現業・病院等を示す。

※社員数には専任社員を含む。

2. 平成 27 年度要員計画

(1) システム化・省力化等

現段階における平成 27 年度の施策は別紙の通り。

(2) 出向計画

54 歳に達した日以降の出向 約 170 人

※上記以外の出向については必要に応じ個別に実施する。

(3) 採用及び退職・専任社員

① 採用実績

	26 年度実績	27 年度初実績
大 学 ・ 大 学 院 卒	361	313
高 専 卒	67	66
短大・専門学校・高校卒	269	217
そ の 他	37	38
計	734	633

② 平成 26 年度退職実績

定年退職 454 人
その他退職 254 人

③ 専任社員

平成 26 年度初専任社員数 1,327 人(うち出向 757 人)
平成 27 年度初専任社員数 1,163 人(うち出向 625 人)

(4) 乗務員養成等

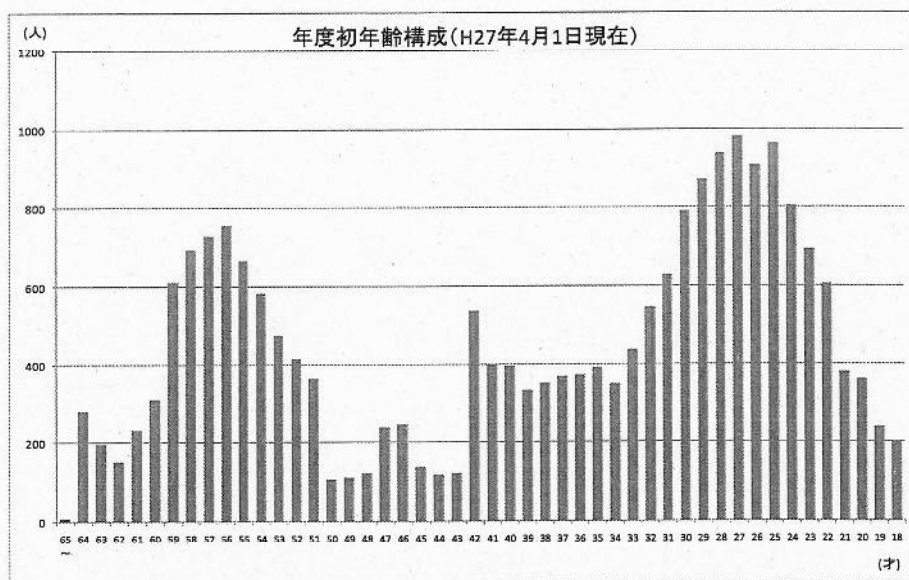
・養成計画数

運転士	在来線	約 140 人	新幹線	約 120 人
車掌	在来線	約 180 人	新幹線	約 150 人

・駅異動

異動計画数 約 110 人
異動時期 平成 27 年 12 月 (予定)

[参考]



平成 27 年度施策一覧
(システム化・省力化等)

施策件名	実施概要	要員計画
保険センターの廃止 (事業推進本部)	・損害保険業務のジェイアール東海バスへの業務移管 (H27. 4)	△ 1 0
気動車区検修業務体制の見直し (海鉄)	・気動車両数の減少に伴う気動車区再編 (H28. 3)	△ 2 1
名古屋駅ラッチ外精算窓口の閉鎖等 (海鉄)	・ A T V 移設に伴う名古屋駅ラッチ外精算窓口閉鎖等の営業体制の見直し (H27. 9)	△ 2
名古屋駅におけるホーム検査業務 執行体制の見直し (幹鉄)	・ 関係会社への一部委託等による業務執行体制見直し (名古屋運輸所) (H27 定期異動日)	△ 2
浜松工場のリニューアルに向けた 業務執行体制の見直し (幹鉄)	・ 浜松工場の職場・本場の業務執行体制の見直し (H27 定期異動日)	△ 9
車両データの活用等による検修体制の見直し (幹鉄・関西)	・ 車両データ分析センターの新設及び仕業検査検修体制の見直し (H27 定期異動日)	△ 1 4
コムトラックシステム運用業務の部外委託 (幹鉄)	・ コムトラックシステム運用業務の関係会社への委託 (H27 定期異動日)	△ 7
大阪仕業検査車両所新大阪支所の体制見直し (関西)	・ 大阪仕業検査車両所新大阪支所における申告業務体制の見直し ... 一部業務の大阪第二運輸所への移管等 (H27. 6)	△ 6
システム化・省力化等 合計		△ 7 1