

地本業務ニュース

JR 東海労・静岡地方本部

NO.14 2012年4月28日発行者：JR東海労静岡地方本部 山本繁明

「平成24年度要員計画」について

業務委員会を開催！！

4月27日、地本は会社からの「平成24年度要員計画」と「駅体制の見直し」及び「在来線における中堅車掌の確保及び車掌養成の体制強化」について説明を受け、議論しました。

内容は以下のとおりです。

「平成24年度要員計画について」

1. 平成24年度初要員数

	駅	運輸	工務	その他	出向	新採者	合計
基準人員	550	770	440	320			2,080
社員数	680	850	450	350	260	70	2,660

* 車両は運輸に含み、その他は非現業を示す。

* 社員数には専任社員を含み、出向受け社員は含まない。

2. 平成24年度要員計画

(1) システム化・省力化等

現時点における計画なし

(2) 関連会社の能力の活用

現時点における計画なし

(3) 出向計画

① 54才に達した日以降の出向

各系統とも要員受給等を踏まえて54才以上の社員を対象として実施する。

出向予定数・・・約10名

②上記以外の出向

必要に応じて個別に実施する。

(4)採用及び退職

①採用実績

	高校卒					短大・専門学校卒		合計
	運輸	車両	施設	電気	小計	運輸	電気	
平成23年度	56	2	6	8	72	4	1	77
平成24年度	49	2	4	6	61	3	2	66

②平成23年度退職実績

定年退職・・・59名

その他退職・・・20名

③専任社員

平成23年度初専任社員数・・・238名(うち出向138名)

平成24年度初専任社員数・・・218名(うち出向117名)

(5)乗務員養成

①養成計画数

運転士・・・約40名

車掌・・・約70名

②養成時期

平成24年5月中旬以降、順次実施する

(6)乗務員から駅への移動

①移動計画数・・・約15名

②移動時期・・・平成24年12月上旬

「駅体制の見直しについて」

1. 実施内容及び実施個所

(1) (株)東海交通事業との駅業務委託の解消、及び直営化身延線

：東花輪駅

*東花輪駅は、引き続き南甲府駅の被管理駅とする。

(2) 駅管理体制の見直し

東海道本線：吉原駅、富士駅

* 吉原駅の助役(指定駅長)を廃止し、富士駅に新たに管理助役を配置する。

2. 実施時期
平成 24 年 7 月

《 要員計画 》

○ 駅業務委託の解消、及び直営化

箇所名	職種	現行		改正		要員増減
		勤務種別	要員	勤務種別	要員	
東花輪駅	営業	—	—	変 7 b × 1	2	+ 2

○ 駅管理体制の見直し

箇所名	職種	現行		改正		要員増減
		勤務種別	要員	勤務種別	要員	
吉原駅	管理	日 2 × 1	1	—	—	△ 1
富士駅	管理	—	—	日 2 × 1	1	+ 1

「在来線における中堅車掌の確保及び 車掌養成の体制強化について」

先般、本部本社間で提案済みの「在来線における中堅車掌の確保及び車掌養成の体制強化について」は、静岡支社においては下記の期日に実施する。

1. 実施時期
平成 24 年 10 月

必要な人員を確保すること！！

組合：諸要員の数だが、駅の基準人員が昨年より 10 名ほど少なくなっているが理由は何か？

会社：3 月のダイヤ改正で実施した駅体制見直しにより、身延線「身

延駅、下部温泉駅」と御殿場線「松田駅、山北駅」及び東海道線「吉原駅」の8名の削減によるものである。

組合：出向計画の昨年の10名だが、実績は？

会社：実績どおりである。今年も約10名を予定している。

組合：運転士の養成だが、計画数通り出来ているのか？

会社：計画通り出来ている。

組合：なれなかった人はいなかったのか？

会社：なれなかった人もいるが、加味している。それも含めて50名である。

組合：今年の実請は40名となっているが、何故少ないのか？

会社：もともと数は需給が前提である。昨年は最大でやるということで50名としたが、今年は、昨年に比べ養成される側の母体がすくなくなっている。21年度に車掌に登用された人や、過去に適性が不適となった人などを養成していくが、その人数が約40名である。

組合：車掌の養成は、昨年50で今年は70であるが、その流れによるものか？

会社：車掌の需給が厳しいので、プロ大が多くなる。また、22年度の高卒社員（高卒3年目）を前倒しすることを考えている。

組合：乗務員から駅への移動だが、JNRからの移動はあるのか？

会社：昨年は無かったが、今年も無いとは限らない。約 15 名を予定している。検討していく。

組合：専任社員の出向数が 10 名程とあるが、系統ごとの内訳は？

会社：ここでは答えない。

組合：駅・工務の出向の実績は？

会社：実態として 10 である。

組合：出向は、本人の希望によるものが多いのか？

会社：異動だけであるので本人の希望だけではない。出向先や、本体の受給を勘案して行っている。

組合：静岡車両区の構内専属運転士で、退職する方がいるが補充はするのか？

会社：補充する。必要な人員は確保する。

組合：要員計画全般であるが、現在計画している事があるなら成案が出来る前の物であっても出すべきである。

会社：現時点での計画はなく、こちらとしては成案が出来たら前広にお知らせしていく。

乗務員の負担を減らすこと！！

組合：東花輪駅の営業時間は現行のままか？

会社：旅客の利用状況実態など見極めて、どの時間帯に重点を置くか現在検討している。

組合：多客時のワンマン列車を考慮されたい。

会社：勿論考慮する。

組合：東花輪駅直営化のメリットは何か？

会社：これまでは、鰯沢口駅と東花輪駅が委託であったが東花輪駅だけ委託として残すと、余計に非効率となる。鰯沢口駅が廃止で東花輪駅を残すのかについては、東花輪駅を発売の拠点とするようにしたためである。

組合：鰯沢駅と東花輪駅では、旅客の乗降に差があるのか？

会社：東花輪駅の利用が圧倒的に多い。

社員のモチベーションを下げるな！！

組合：車掌養成の体制強化の具体的中身は？

会社：運転士との兼務でやってもらい要請を担ってもらおう。

組合：本部本社間では32才と出しているが、実施月の10月基準か年度初基準か？

会社：逆算して32才となるが、おおむねということであり経験年数も考慮して行う。よって、必ずしも32才とはならない。

組合：駅への異動は12月だが、車掌への異動は何故10月なのか？研修センターの関係か？

会社：もともと運転士や車掌の需給を勘案して設定している。駅業務は集合研修を行うが、車掌にはないので研修センターは関係な

い。

組合：兼務の社員は、運転士と車掌の訓練の両方をやるのか？

会社：そのとおりである。

組合：兼務であるということは、運転士として乗ることがあるのか？

会社：必要な訓練を受けており、かつ、相当な異常時（台風ぐらいではなく、要員などにおける異常時）には可能性がある。

組合：おおむね3年が目安だが、その後は駅へ異動となるのか？

会社：変更もあり得るが、駅へ行くための施策なのでそうなる。

組合：運転士になりたくて運転士をやっている者もいる。施策が実施されると駅に行くよりも更に早く運転士から離れなければならないという現実が近づく、あるいは長い間運転士を離れなければならないなど社員のモチベーションが下がることとなる。モチベーションを下げないために締め付けなどを行わず、しっかりと対応すること。

会社：承知した。

以上