

7 採否の通知 審査の結果はすべて提案者に通知しなければならない。ただし提案を採用しないときは、今後における改善意欲を失わせまいようその理由を明記しなければならない。

8 採用提案に対する行賞 採用された提案の提出者に対しては、日本国有鉄道行賞規程によりほう賞する。採用した提案を実施した結果、優良な成績を収めたときは、さらに日本国有鉄道行賞規程により行賞することができる。

9 採用提案の周知 採用された提案については局・所報等にその要旨、職氏名を掲載する。

10 提案の奨励 所属長は所属職員に対し、あらゆる機会を通じ提案を奨励するものとする。

11 現業機関の提案制度については、この要項に準じ所属長が定める。

12 所属長はこの制度の事務を処理する箇所を指定しなければならない。(大塔阿貝利)

ていいん 定員(職員の) 組織体の運営に所要の職または職を占める職員の数を制定したものであって、組織体の能率的運営と、計画性および責任体制との確立を期するものである。

明治憲法下においては、内閣制創設の初代総理大臣伊藤博文が各省大臣にあてた政綱五章(明治18・12)中に「各省内局課の設置を定め官吏の員数を限り」あるいは「奏任以上は官に定員あり、判任官以下は各省大臣、定額俸給額内において便宜に使用することを得」とあり、また各省官制第16条(明治19・2勅令第2号)には「各省大臣は俸給予算額内において、定員を設け判任官を任用することを得」と内閣制度創設以来官制によって、官職および員数が定められていた。

昭和憲法下においても「各行政機関内に置かるべき職の定員は法律でこれを定める」(国家行政組織法第19条)「各行政機関の職員の定員は左に掲げるとおりとする」(行政機関職員定員法第2条)「日本国有鉄道の職員は、その数が昭24・10・1において、506,734人をこえないように、同年9・30までの間に逐次整理されるものとする」(同上法附則第7項)とそれぞれ職または職を占める職員の員数を具体的に制定しているように、国の機関の定員は法令によって定めている。用語上多少の差異があるが、行政機関職員定員法第3条、地方自治法第172条には、職員の「定数」という言葉を、地方自治法第70条には「定員」という言葉を用いている。この場合、定数と定員は同意義に解し得るが、前者は「定員の内部配分」あるいは「職員の定数の制定」をそれぞれ政令および条令に委せた場合であり、後者は具体的に員数を決定した場合である。かかる使い分けから判断しても定員とは、具体的に職または職を占める員数を法令・条令・あるいは定員決定権者の令達等によって制定されるものと解される。しかしながら公職選挙法第4条あるいは同第13条等には「定数」または「議員数」として具体的に員数を制定している例外もある。ただし通常これを定員と称する場合もある。なお定員は員数を限定するのを通例とするが、定数には何人以内等定める場合もある。昭和24・6公共企業体となった国鉄では、その後行政機関職員定員法の適用を受けず、国鉄で自主的に定員を定めている。(原田庄造)

ていいん 定員(客車・電車および気動車の) 客車・電車および気動車にはそれぞれ構造および用途に応じて定員がきめられている。この定員は旅客サービスの基準として定められているもので、客車・中距離用電車および準急むけ設計の気動車では旅客に対する座席または寝台の数をもって定員を表わし、その他の電車および気動車では、座席および立席の数をもって定員をあらわしている。立席数は吊手(つりて)数のほか車種によ

っては出入口広場にもある基準による立席を考慮して、これを加算してきめる。いずれの場合においても旅客1人当りの床面積は建設規程で定められているように0.3m²以上となっている。現在国鉄における1人当りの標準床面積は1等車0.9m²、2等車0.6m²、3等車0.4m²、2等電車0.5m²、3等電車0.34m²程度である。(林 正道)

ていいんキロ 定員キロ 列車キロ・客車キロとともに輸送能力を表わすものである。その関係はつぎのとおりである。

客車キロ=列車キロ×客車連結両数

定員キロ=客車キロ×客車定員

したがって定員キロは人キロに対する用語で、その関係において輸送効率を示すものである。普通に客車といわれている電車・気動車以外の客車の定員は、座席の数をもって定員とされており、したがってこれによる定員キロは座席キロともいわれている。これに対して気動車および電車は、座席のほか、つり皮または床面積によって算定された立席定員が含まれて定員が定められている。

客車には種類が多く、したがってその定員も種々雑多である。また普通に客車といわれている客車のほかに気動車・電車があり、これもいろいろの種類があり定員も異なるのである。

したがって定員キロを計算するには、その正確なものを求めようとする、毎日運転された各列車について、連結された客車の種類・定員を調べ、その走行キロを計算しなければならないので非常に繁雑な作業が伴い、その結果を得るのに長期間を要する。

国鉄においては、戦前は旅客列車編成客車運用表にもついで、定員キロの調製が行われていたが、昭和15年に廃止され戦後は行われていない。現在この定員キロの計算については、現有客車総数の平均定員を求め、これを客車キロに乗じて算出している。(岡崎俊雄)

ていいんのうんよう 定員の運用 従業員の定員は業務をもっとも能率的に運営するのに必要で、十分にかつもっとも経済的に定めるべきである。定員は業務量によって査定するが、設備・勤務形態・作業環境等業務遂行に伴う諸条件を勘案すべきである。その査定方法としては、代表的業務量による大数観察と、個々の単位作業を遂行するのに必要な人員を算定して、これを集積するもの等種々な方法があるが、一般につきのような方法が採られている。

1 定員は業務量の増減によって変動することは当然であるが、必ずしも業務量の増減割合のとおり増減するものではない。業務量が定員に影響する可変部分を業務種別ごとに定め、その代表的業務量の推移率によって定員を見きわめる。

2 定員は業務量に対応するものであるが、管理運営業務のように、業務量の大小にかかわらず、組織に対しての最低基礎要員を確保する必要のあるものがある。この基礎要員に対して、業務量による要素を付加する方法もある。

3 国鉄の組織は多種の異なった系統に分れ、かつその規模が区々多様であるから、定員の査定に当たっては、さらに詳細に検討する必要がある。すなわち各系統別に単位作業におけるもっとも標準的な設備・環境・条件および熟練程度における1人当り負担量を求め、これを基礎として業務量に対する所要員を算出する。

4 各単位作業別に標準人工(にんく)を設定して、総業務量に要する人工を求め、これに対し年間の就業した日数割合、および就業時間内の所定業務に従事した時間の割合と、年間の出勤予定日数とによって、年間1人当り稼働人工を定めて所要定