

## 「平成23年度要員計画」について

4月20日、名古屋地本は「平成23年度要員計画」について業務委員会を開催しました。

東海鉄事では必要人員4,040人（昨年比+45）、社員数5,420人（昨年比+65）。出向予定数約20人（昨年比0）、運転士養成計画約90人（昨年比△10）車掌養成計画約130人（昨年比+10）、乗務員から駅への異動約30人（昨年比0）の要員計画と「駅委託業務の直営化（春日井、新守山、神領、大曾根）」、「構内入替作業の車両区への移管（大垣運輸区、神領運輸区）」、「検測車業務の非現業への移管」について提案を受けました。

組合は休日出勤の実態、運転職場での専任社員の定着、構内運転士の今後と駅の直営化などについて会社と議論を行いました。

### 要員数について

組合：運輸関係の要員が増えているのはなぜか。

会社：車掌が増えている関係である。

組合：今年度の運転士養成が減っているのはなぜか。

会社：今年度、車掌で運適に通った人が少なかった。

組合：駅の要員が増えているのはなぜか。

会社：鶴舞駅が直営に戻ったことによる。

組合：その他（非現業）が増えているのはなぜか。

会社：プロジェクトがあるためである。

組合：どの様なプロジェクトなのか。

会社：ATS-Pの実施等によるものである。

組合：休日出勤についてはどの様になっているのか。

会社：実績は22年度と変わらない。

組合：具体的な数字を明らかにせよ。

会社：新幹線職場みたいにきっちとした数字は出ないが、これ以上増やさない方向で行く。

組合：これ以上増えることはないのだな。

会社：それは約束する。

組合：他の系統で休日出勤は行われているのか。

会社：計画で入れていないが、呼び出しなど実績のレベルで話すのは難しい。

組合：休日出勤を今後も無くす事で議論していく。

### 駅異動について

組合：駅異動の条件として、駅と車掌と運転士の3職種を経験するのが条件ではなかったのか。

会社：3職種を経験するのが基本だが平成17年の時に、運転士にならず車掌を続

けるのか本人に確認を行い、運転士を希望しない車掌で、駅への異動を行っている。

組合：駅から運輸区へ戻った人は何人いるのか。

会社：5名から6名である。

### 専任社員について

組合：専任社員数の系統別の人数はどれくらいか。

会社：人数は今、手元にないが退職者の約8割位である。

組合：駅での専任社員と比べて、乗務員での専任社員は少ない。

会社：他会社と比べて良い条件である。本人とも十分話し合っただけで今後も進めていく。

組合：会社としても専任社員で残って貰える事を求めているのではないかと。乗務員が残れる労働条件を考える必要がある。

### 構内入替作業の車両区への移管について

組合：移管する理由はなにか。

会社：現実的には構内運転士は車両区での点呼を受け車両区の管理者の指示で業務を行っているからである。指揮命令系統の統一である。

組合：今までのやり方で何か問題があったのか。

会社：意思疎通が良くなる。

組合：他の運輸区も考えているのか。

会社：今のところは二つの運輸区だけである。

組合：構内での運転が出来るまでにどのような教育を行うのか。

会社：研修センターで教育を受け、現場で見習いを行う。

組合：将来、運転士が構内運転士を希望することは出来ないのか。

会社：これまでも本人の希望で行ったことはない。

組合：本線乗務員も構内運転士に行けるようにすること。

### 駅委託業務の直営化について

組合：直営とする理由は何か。

会社：色々な要素があるが、乗降人員などを考えた結果、総合的に良いスタイルにした。

組合：良いスタイルと言うが、この間中央線のみである。東海道線では考えないのか。

会社：考えた結果である。

組合：他の駅では直営化しないのか。

会社：今はない。

組合：大曽根、春日井の南口はローテーションで廻すのか。

会社：そうなる。

組合：直営化は、過去にあまり考えずに委託した結果ではないか。

以上