

「グループ会社と一体となった業務体制のさらなる推進」に関する申し入れ

動労総連合申第 19 号
平成 21 年 11 月 18 日

1. 次の点について、明らかにすること。

- (1) 2000 年 9 月の「グループ会社と一体となった業務体制の構築（運輸車両関係）」提案以降、今日までにグループ会社に委託された業務について、検修・構内業務の要員規模及び、業務委託に伴って発生した問題点について。

平成 20 年度より実施している新たな再雇用制度により的確に対応していく必要があること等の課題があるものの、これまでのグループ会社と一体となった業務体制の構築の施策において、数百名程度の業務をグループ会社に委託し、より効率的で安全性の高い業務体制を構築してきたところである。

- (2) 現在の車両センター、総合車両センターの要員規模及び、年齢構成、車両検修職場への今後の新規採用計画について。

平成 21 年度末年齢で、車両職全体で約 5000 名おり、そのうち半数強が 50 歳以上の社員となっている。

なお、業務運営上、必要な要員は確保することとなる。

- (3) 今次提案及び 2000 年 9 月提案の未実施部分により発生する車両センター、総合車両センター毎の委託業務の要員規模について。

本施策では、車両センターでは千数百名程度、総合車両センターでは数百名程度の業務を委託することになると考えている。

- (4) 次の各業務について、新たに委託できると判断した具体的根拠について。

- ① 仕業検査業務
- ② 機動班業務
- ③ 駅派出業務。なお、「首都圏のホーム検査を専門に行う駅派出」とは具体的に何処の派出を差しているのか。またそれを除いた根拠。
- ④ 信号業務。
- ⑤ ホームでの分割・併合作業
- ⑥ 資材・倉庫関係業務

エルダー社員の持つ技術・ノウハウ・資格等を活用できる業務であることから、今回新たに委託することとする。

2. 構内・車両検修業務の将来のあり方について、どのように展望しているのか、次の点を明らかにすること。

- (1) 将来的に直営に残すべき業務をどのように考えているのか。

重大事故防止・車両故障の原因究明・対策立案に関する業務、新系列車両・新幹線の技術レベルの維持向上に関する業務等については、当社として一定の技術力を確保する必要があることから、引き続き当社で行うこととする。

- (2) 今次提案によれば、車両センターに直営を主体として残る中心的業務は、技術管理部門及び新系列車両の機能検査のみと考えられるが、車両センター及び総合車両センターの将来的あり方について。

本施策の実施により、当社として一定の技術力を確保するためのフィールドを車両センターや総合車両センター等に確保し、車両メンテナンス職場全体の発展につなげていく考えである。

3. 車両センターにおける委託業務に対する指揮命令系統や検修指導、技術・品質管理、教育・訓練等についてどのように考えているのか明らかにすること。

- (1) 「鉄道車両固有の技術を継承する社員が少ない」「専門的な技術・技能のレベルアップが低下する」等が指摘されている状況の中で、検修・構内業務の全面的な外注化を行うことは、技術力の維持・継承や技術者の養成がより困難になると思われるが、どのように考えているのか。

当社として一定の技術力を確保するためのフィールドを持ち、この中で技術を継承していくとともに、入社時及び随時、技能レベルに合わせた教育を行っていく。

- (2) 業務を委託した場合、日常的な故障の解明・加修等について、JR 東日本が、直接委託先労働者に技術指導する等の行為はできなくなり、列車の運行等に支障を来すことにもなりかねないが、どのように考えているのか。
また、直営に残る技術管理部門のあり方はどのように変化するのか。

基本的に作業責任者を介して指示等を行う体制を整備する。
また、当社の技術管理の役割については、今後も変わるものではない。

*(3) 現在でも、委託先労働者をJRが直接指導しているような偽装請負的な現実があり、委託拡大はこうした現実を一層顕著なものにせざるを得ないと考えるが、いかに対処するつもりなのか。

基本的に作業責任者を介して指示等を行う体制を整備する。

(4) グループ会社における技術管理部門は、具体的にどのように構築されるのか。また、「グループ会社におけるプロバー社員」は、具体的にどのように養成しようと考えているのか。

グループ会社における業務体制や社員育成に関しては、基本的にグループ会社が責任を持って行うこととなる。当社としても必要な協力は行っていく。

(5) 「(エルダー社員の) 技術力・ノウハウを後進へ確実に継承し育成していく」「当社として、技術レベルを確保するためのフィールドを持つ」等としているが、JR本体における技術継承について具体的にどのように考えているのか。

当社として一定の技術力を確保するためのフィールドを持ち、この中で技術を継承していくとともに、入社時及び随時、技能レベルに合わせた教育を行っていく。

(6) 本線上での車両故障の発生、事故復旧等異常時の対応及び、指揮命令系統は具体的にどうなるのか。

日々の具体的な業務指示は、基本的にグループ会社で定めた作業責任者に対して行い、これは異常時等においても変わるものではない。

4. 「一括して委託する」とあるが、それは「2 委託する業務」に掲げられた各項目の業務について、全てを一度期に委託するという趣旨なのか、具体的に明らかにすること。

また、2000年9月提案の委託対象業務で現在も直営で実施されている部分はどのように考えているのか明らかにすること。

基本的に全対象箇所・業務を一斉に委託する考えである。

5. JR東日本では、大手私鉄と比べても、車両故障等による輸送障害が極端に多く発生していることが報告されているが、会社はこのような現状についてどのように考えているのか明らかにすること。

当社全体と大手私鉄との比較では、走行線区の地域環境の違い等もあり、直接比較することはできないと考えるが、引き続き、車両故障防止に努めていく。

6. 60歳時点では年金が未支給となる状況を目前にして、現在のエルダー社員制度も不可避に見直しが求められているが、会社の考え方を明らかにすること。

今後も、法令、他企業の動向、社会情勢、当社の経営状況等を踏まえつつ、定年のある方や人事・賃金制度等について検討していく。

7. 運転保安確立、技術の維持・継承、検修職場で働く者の労働条件の維持・改善の観点から、構内・検修業務は直営で運営することを基本とし、今次提案は撤回すること。

本施策の提案を撤回する考えはない。