



日動労千葉

国鉄千葉動力車労働組合

〒260-0017 千葉市中央区要町2番8号(DC会館)
電話 (鉄電) 千葉2935・2939番
(公) 043(222)7207番
FAX 043(224)7197番

2000.9.18 No.5196

検修・構内の全面的 外注化攻撃許すな！

東労組の大裏切りに怒りの声を

JR東日本は9月13日、検修・構内関係と設備関係の大幅な外注化を含む大合理化提案を行った。「シニア協定」とワンセットになった鉄道業務の全面的な外注化攻撃が本格的にはじまろうとしている。

【裏面(提案資料)】

検修区の大再編！

検修・構内関係の提案は、まさに検修職場をそっくり売り渡ししてしまうに等しい、全面的な外注化攻撃だ。提案では「委託可能とする業務」として次の項目があげられている。

● 車両検修業務

- ① 従来型車両の交番検査 (ユニット単位での委託が基本)
- ② 車輪転削
- ③ ATC・ATSの特性検査
- ④ 事故復旧に関する業務
- ⑤ その他車両の消耗品取替え (新系列車両を含む)

● 構内入換業務

- ① 運転区所・駅構内での入換・運転、入出区、出区点検・入区整備(作業ダイヤ単位での委託)
- ② 誘導業務
- ③ 車両の解放・連結

- ④ 構内計画業務
- ⑤ その他ポイント清掃、自動給油器の取扱い等

なお会社は、この構内運転や入出区融合化が進められてきた仕業検査と構内運転業務は改めて切り離し、仕業検査は直営で残すとしている。

全面的な外注化！

しかし内容を見れば明らかなおおろこれは検修区の業務の全面的な外注化攻撃と言うべきものだ。これが実施された場合、検修区で残るのは、検修当直、技管、仕業検査、新系列車両の交番検査、臨検(しかし消耗品交換は外注化できると言っている)程度になってしまうということだ。

また仕業検査については直営で残すとは言え、会社は現在72時間(3日)周期の検査を6日(10周期)に延伸するという趣旨で調査を行っており、もしこれが強行されたら、業務量としてはい

くからも発生しなぬのなるだろう。さらに、とくに異常なのは、構内計画業務まで外注化してしまうことだ。「計画」と言えば、検修区といわば心臓部と言ってもいい業務だ。輸送混乱時など、ひとつ間違えれば本

線も含めて大混乱させてしまいかねない業務であり、最も技術力と経験を要するパートである。現場の実態を見れば、助役でもできる者はいない状態で、こんなことをすれば、輸送混乱時などは、関連会社の社員が助役を指示し、JRの社員を指示するという実態になることは目に見えている。

異常な外注化手法

しかも提案された外注化の方法は、(1)シニア社員の規模、(2)要員事情、(3)車両投入計画、(4)グループ会社の受け入れ能力、等を見ながら逐次実施するということである。

つまり簡単に言えば、定年退職者がでるたびにその人数を見ながら、各作業パートごと(交換はユニットごと)に逐次外注化し、そこに関連会社が再雇用したOBを当てていくというのだ。ひとつの業務をJRの社員と関連会社の社員が入りみだれて行うような仕組みにしつつ、逐次全面的な外注化を進めようとしているのである。

総額人件費の削減

この大合理化の狙いは、総額人件費の削減にある。

実際、「シニア制度」に基づく関連会社の求人票が明らかにされているが、今回の委託先になる千葉車両整備の賃金はわずか14万円である。ちなみにメデアサービスなどは13万円だ。手取りにすれば10万円そこそこであろう。

つまり会社にとっては、JRの社員の三分の一程度の人件費で業務をこなすことができることになるのだ。しかもこのような超低賃金でベテランの労働者を確保することができるなど、JRにとってはまさに濡れ手票となる。

これが今回の提案の本質であり、「シニア協定」の本質だ。こんな汚いやり方は断じて許すことができない。

問題は噴出する！

この外注化提案がはらむ問題はそればかりではない。このような形で検修・構内業務をはじめ、あらゆる業務を売り渡してしまった場合、運転保安や安全の危機はどうなるのか、という問題は深刻だ。実際こんな外注化を強行してしまつた場合、技術力の継承は完全に途絶えることになる。JRは検修どころか、保線、信号・通信、電気、電力系統等、何ひとつ技術力をもたない会社となるだろう。また、指揮命令系統が大混乱をきたすことも必至だ。今問題視されている異常時の対応も一層ガタガタになることは明らかだ。

東労組の大裏切り！

この提案により、東労組の「シニア協定」裏切り妥結のもつ重大な意味はより一層鮮明になったと言える。「シニア協定」には、「労使は関連会社等への業務委託を着実に推進する」という一項目がワンセットで盛り込まれている。東労組は事実上今回の提案をすでに容認し、丸呑みしているのだ。

東労組は、JR東日本において革マルが延命するために、高齢者の雇用延長のみならず、JRに働く全ての労働者の権利・労働条件を会社に売り渡したのである。今こそ怒りの声をあげ、東労組を解体しよう。

われわれは組織の総力をあげた闘いを展開する決意だ。職場からの闘いがまきおれば、こんな理不尽な大合理化攻撃は貫徹できるはずのないものだ。全力で闘いへ！9・26集会に結集を！

平成12年9月

1 基本的な考え方

運輸車両関係の社員は、ノウハウ・資格として運転士は動力車操縦者免許の国家資格を有し、車掌は営業制度の知識、接客に関する幅広いノウハウを持っている。また、車両職は車両メンテナンスに関する広範な技術等を有しているが、特に運転士や車両職についてはシニア社員のウエイトが高くなっている。一方、現在、技術革新された新車の投入を重点的に進めてきたところであるが、当分は新系列車両と従来型車両が混在することから、新しい保全技術や従来から培われてきた技術・技能を両立しながら、それぞれに応じた適切な車両メンテナンス体制を構築することが重要な課題となっている。

以上のような世代交代、技術革新等の大きな環境変化を踏まえつつ、今後、急激に増大するこれらノウハウ・資格を持ったシニアに、より相応しい雇用場の確保と併せて、効率的な作業体制とするため、

- (1) 安全の確保
- (2) 健康確保と働きがいの創出
- (3) サービス水準の維持向上及び収入の確保
- (4) 業務に必要な技術力の確保
- (5) 「委託先となるグループ会社等と鉄道業務遂行上の関係」の明確化を考慮しつつ、

- 車両検修業務
- 構内入換業務

の一部をグループ会社（整備会社）に委託可能な業務とし、グループ会社と
なった業務体制を構築する。

業務委託にあたっては、

- (1) シニア社員の規模
 - (2) 要員事情
 - (3) 車両の投入計画
 - (4) グループ会社の受け入れ能力
- などを総合的に勘案し、地方において逐次実施することとする。

2 委託可能とする業務

- (1) 車両検修業務
 - ① 交番検査業務
- 在来線の従来型車両の交番検査を整備会社に委託する。なお、電車の交

番検査については、ユニット単位の委託を基本とする。（※ 従来型車両：209系以降の新系列電車を除く車両）
また、新系列電車及び新幹線電車については、直営を主体として実施する。

- ② 車輪削正業務
在来線車両の車輪削正業務及びその附帯業務を整備会社に委託する。
- ③ A T C ・ A T S 特性検査業務
A T C 特性検査及び A T S 特性検査業務を整備会社に委託する。
- ④ 事故復旧に関する業務
事故復旧に関する業務を整備会社に委託する。
- ⑤ その他（消耗品取替え等）
車両の消耗品取替え等の業務を整備会社に委託する。

- (2) 構内入換業務
 - ① 入換業務
運転関係区所及び駅構内における車両の運転操縦業務（駅との入出区を含む）と出区点検・入区整備（留置手配）業務を整備会社に委託する。
なお、作業ダイヤや単位での委託を基本とする。
 - ② 誘導業務
運転関係区所及び駅構内における車両の誘導業務を整備会社に委託する。
 - ③ 車両の解放・連結に伴う業務
運転関係区所及び駅構内における車両の解放及び連結作業を整備会社に委託する。
 - ④ 構内計画業務
運転関係区所構内の構内計画業務を整備会社に委託する。
 - ⑤ その他構内に係わる業務
運転関係区所構内のポイント等の清掃業務、自動給油器の取扱い、カンテラの取扱い及びポイントの手回し鎖錠等の業務を整備会社に委託する。

- 3 引取検査の見直し
引取検査については、書面により行なう。

- 4 実施時期
平成13年4月1日以降とし、具体的には各支社において計画する。