

構内・検修業務の全面的 外注化攻撃を許すな!



【構内・検修業務外注化攻撃の本質】

- 1, 「丸ごと外注化」提案・・攻撃の具体的な内容
- 2, 「一括して委託する」・・攻撃の問題点
- 3, 安全の崩壊、労働条件の抜本的解体
- 4, 東労組の裏切りを許すな！
- 5, 攻撃は矛盾だらけだ。闘えば阻止できる！

【資料】

- JR東日本本社提案
- 動労総連合の解明要求

国鉄千葉動力車労働組合

はじめに

10月29日にJR東日本が提案した「グループ会社と一体となった業務体制のさらなる推進」は、検修職場のまさに全面的な外注化攻撃だ。この提案により、業務量にして2000名余りもの構内・検修業務を外注化しようというのだ。

構内・検修業務の外注化攻撃は、2000年9月に提案された「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)」を丸呑みした東労組の裏切りによって進められてきた。しかし千葉では、幕張支部を先頭とした闘いによって、京葉車両センターの車輪転削業務が委託されただけで、それ以外は全く手をつけることが出来なかったのだ。これは画期的な闘いの成果であった。

一方、当初からわれわれが訴え続けてきたとおり、2001年から開始された構内・検修業務の外注化攻撃は、そのレベルで終わるものではないことは誰が見ても明らかだった。今回の提案は外注化攻撃の決定的なエスカレートだ。だが、今回の攻撃もこれで終わるものではない。今こそ攻撃の本質を見すえ、闘いにたちあがらなければならない。

1、「丸ごと外注化」提案・・攻撃の具体的な内容

2000年の提案と今回の提案で「委託する業務」とされたのは次のとおりだ。合わせて見れば明らかかなとおり、技管と新系列車両の機能検査（交番検査）以外はすべて外注化するという内容だ。新系列車両も消耗品交換は外注化の対象であり、すでに「5年後には新系列の機能検査も含めて委託になる」ということが公然と言われている。直営で残る業務はほとんどなくなるのだ。

2000年9月提案

【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)】

- ① 交番検査業務（新系列車両については直営を主体として実施）
- ② 車輪転削業務
- ③ ATC・ATS特性検査業務
- ④ 事故復旧に関する業務
- ⑤ 消耗品取替等の業務
- ⑥ 入換業務（駅との入出区を含む運転関係区所及び駅構内における車両の運転操縦業務、出区点検・入区整備業務）
- ⑦ 誘導業務
- ⑧ 車両の解放・連結業務
- ⑨ 構内計画業務
- ⑩ その他構内業務（ポイント清掃、自動給油機・カンテラの取扱いに関する業務、ポイントの手回し鎖錠等の業務）

今次提案（10月29日）

【グループ会社と一体となった業務体制のさらなる推進】

- ① 仕業検査業務
- ② 機動班業務
- ③ 駅派出業務（首都圏のホーム検査を専門に行なう駅派出を除く）
- ④ 信号業務
- ⑤ ホームでの分割・併合業務
- ⑥ 資材、倉庫関係業務

※ 総合車両センター(工場)について別紙提案資料参照のこと。

2、「一括して委託する」・・攻撃の問題点

しかも、今回の提案の最大の問題は、これまで、作業ダイヤ単位、ユニット単位で「逐次実施する」としていたものを「一括して委託する」としたことだ。これまでには、退職者を低賃金で車両整備会社に再雇用し、逐次委託業務に置き換えていくという形で外注化が進められてきたが、これから（提案の実施予定日は来年4月1日以降）は、前記の「委託対象業務」を一括して関連会社に丸投げするということだ。構内運転も、仕業検査も、交番検査も、機動班も、派出検査も、信号も、倉庫も、車輪転削も、すべて「一括して」外注化してしまうというのである。

当然、そこで働いている労働者は、強制出向に驅り立てられることになる。しかも、JR本体にはほとんど業務は残らなくなるわけで、仲間を蹴落として管理者になっていく以外にJRに戻ることのできない片道キップの出向だ。こんなことは絶対に許してはならない。

●攻撃はこれで終わらない —検修部門別会社化への布石？

しかもそれで済むことではない。こんなことを認めたら、次に來るのは、間違いなく「構内・検修部門は別会社化」という攻撃だ。なぜなら、技管部門だけ直営で、検修や構内の実際の業務はすべて外注化会社にやらせるなどというやり方は成り立つはずもないことだからだ。今、社会的な問題にもなっているが、別会社に業務を請け負わせた場合、JR本体の者が別会社の社員を直接指示したり、指導したりすることはできなくなる。やった場合は「偽装請負」となり、違法行為だ。例えば、不具合が発生しその原因が究明できない場合なども、手を出すことは出来なくなる。だが、車両整備会社側が独自にそうした技術指導や業務指示ができる体制など確立できるはずもない。

だから、今回の攻撃は、管理部門も含めそっくり「別会社化」する布石だと見なければならない。われわれは、2001年に構内・検修業務の外注化攻撃が始まって以来、「この攻撃は絶対にこれで終わらない。こんなものを認めたら検修職場で働く労働者は強制出向・

転籍という所まで突き落とされていくことにならざるを得ない」と訴え、闘い続けてきた。

実際、そのとおりの事態が起きている。今回の攻撃もこれで終わるものではない。どう考えても、検修部門は別会社としてJR本体から切り離してしまった所まで行き着かざるを得ない性格のものだ。そうなれば、賃金も労働条件もJR本体とは全く別なものとなる。転籍→賃金や労働条件の抜本的な解体が、検修職場に働くすべての労働者を襲うことになる。そんなことを許してはならない。

3. 安全の崩壊、労働条件の抜本的解体

●安全崩壊の現実

会社の狙いは、提案に明記されているように、「コストダウンを徹底した効率的な事業運営」だ。だが、コストカットだけで突き進んだら、安全は一体どうなるのか。労働者の権利はどうなるのか。

JR東日本では、現状でさえ、異常なほど車両故障等による輸送障害が多発している。その発生比率は100万キロ当たり、大手私鉄15社の平均を10倍以上超えている。会社はこの現実を一体どう考えているのか。会社が作成した資料ですら「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」等の表現で、検修職場の危機的現実を自認しているのだ。

問題は、一体なぜこんな現実がもたらされたのかということだ。言うまでもなくそれは、「メンテナンスコストの削減」を掲げ、検修職場への新規採用を徹底的に抑え、ひたすら業務外注化でその場をしのいでいくということを続けたからだ。業務を外注化し、ベテランの退職者を超低賃金で動員するというやり方は、この危機を先延ばししただけに過ぎない。むしろ、先延ばしすればするほど、問題はより深刻化し、現在に至ったのが現実だ。

ところが今回の提案は、そうした現実を生み出してしまったことを反省するどころか、さらに全面的な「丸投げ外注化」に突進しようというのだ。言語道断と言うしかない。われわれは白紙撤回を求める。

	輸送障害	車両故障 に起因す	百万キロ当 り件数
JR東日本	383	236	1.07
大手私鉄15社	48	21	0.15

● 技術継承のさらなる崩壊

提案には、「新たな再雇用制度（エルダー社員制度のこと）の中で、技術力・ノウハウを後進へ確実に継承し育成していく」とか、「グループ会社における構内・車両検修業務の

技術基盤を確立し、プロパー社員も含めた業務体制を構築させる」とかのきれい事が書かれているが、一体どうすればそんなことが実現できるというのか。

エルダーで再雇用される者の賃金は、手取りにすれば10万円ちょっとだ。こんな酷い条件に突き落としておいて、後進への技術指導をやれというのか。関連会社に追い出しあつた条件の中で、誰にどうやって後進を育成しろというのか。技術継承などさらさら真剣に考えいないことは明らかである。もし本気で考えているならば、条件整えてJR本体できちんと雇用を延長し、技術継承にあたれる環境を整備しなければいけないはずだ。

「グループ会社（車両整備／現「千葉鉄道サービス」）における構内・車両検修業務の技術基盤を確立する」と言うが、少なくとも千葉の現状では、そんな基盤は全くない。車両清掃ひとつとっても、メチャクチャな労働条件のもとで、ひたすら労働者をコキ使っているだけのが現実だ。エルダーで再雇用された労働者は、60歳を過ぎているというのに、夕方出勤して真夜中の2時、3時に終わるという酷い勤務を強制されている。余りに酷い労働条件のため、車両整備会社に出向したその日に辞めてしまったり、3日で辞めてしまうという者が次々に出ているのがエルダーの現実ではないか。

● 雇用破壊！

こうしたことを見れば、構内・検修業務が丸投げ外注化された場合、どんな労働条件で働くかされるようになるかは火を見るよりも明らかだ。

「雇用の場の確保」などという、当初から掲げている「理由」も実は全くのペテンである。それは、すでに「一括外注化」が強行されている施設関係（保線・電力・信通等）の現実を見れば明らかだ。施設の外注化では、3300名分もの業務量が一挙に外注化されたが、これに対し、外注化を受けた関連会社での所要員は2451名に圧縮された。外注化に際して、徹底した要員削減・労働強化が強行されたということだ。結局、約900名分の雇用が失われたのだ。これを見れば「再雇用の場の確保」などという理屈が完全にペテンでしかないことは明らかである。外注化の狙いはただひとつだ。安全も、雇用も、人間らしく働くことのできる労働条件も、すべてを犠牲にして、ただひたすらコスト削減・競争原理で突っ走るということだ。

● 競争原理への突進がもたらす社会の崩壊

この間、競争原理がもてはやされ、「痛みを我慢すれば豊かな生活がやってくる」といった理屈であらゆる企業がこうした路線を突っ走ってきた。だが、こんなことを続けてきた結果、どんな現実がもたらされたのかは、もう多くを語る必要もない。「雇用破壊」、「ワーキングプア」、「ハケン切り」、「貧困」が社会的問題となり、教育、福祉、社会保障、医療制度など、人間が生きていくのに必要なすべてが崩壊しようとしている現実が生み出された。

こうしたことが社会的問題となって噴き出し、「企業の社会的責任」が問題視されているさなか、JR東日本は、何の痛みも感じることなく、拍車をかけたように競争原理、外注化、労働者の非正規職化に突き進もうとしている。職場の現実をよく見てほしい。駅員はその

ほとんどが5年で使い捨てにする契約社員に置き換えられようとしている。検修・保線・電力・信通・土木等の技術職はのきなみ全面外注化で、下請け・孫受けに放り出そうとしている。信濃川の「水ドロボー」の問題や、尼崎事故で事故調の報告書を偽造させようとした腐りきったやり方など、儲けと自己保身のためには法律も何も関係ないという構えだ。これが民営化のもたらしたものだ。そしてそのお先棒を担いでいるのが東労組だ。

● 構内・検修職場だけの問題ではない

これは、構内・検修職場だけの問題ではない。運転士に対しては「ライフサイクル」という攻撃がかけられている。これは、駅の輸送職に平成採用の運転士をタライ回し的に順次配転していくという攻撃だが、会社のシミュレーションでは、1300人もの運転士が常時、駅輸送職として勤務することを想定している。運転適性検査が必要な輸送職はすべて運転士で回そうという計画だ。

一方、首都圏の駅営業職は、最長でも5年間で使い捨て解雇する契約社員にどんどん置き換えていくという計画だ。こんなことを進めていたら、近い将来、駅の専門職も居なくなるということだ。そうなった時に、新規採用者は一体どこに配置されるのか、車掌になつていく人材はどうやって確保するのか、さらに運転士になっていく人材はどうするのか。団体交渉などで追及しても、会社はこうしたことの展望について一切語ろうとしない。

● JRが鉄道会社でなくなる！

だが、こんなことを推し進めていったら、必然的に、次は車掌の外注化、その次は……、その次は……、ということになって行かざるを得ない。

JRは鉄道会社として必要不可欠な業務のいっさいを投げ捨てようとしている。JRは鉄道会社では無くなる道を突き進もうとしている。電子マネー事業（スイカ）や駅ナカ事業（ステーションルネッサンス）でひたすらカネ儲けをすればいいという発想だ。だから、「ニューフロンティア21」計画では、「事業戦略」の第1が、「ステーションルネッサンス」になり、第2が、「ITを活用した新たなビジネスモデル」になり、「鉄道事業」は第3の位置まで落とされてしまうという、歪んだ発想が打ち出されたのである。

だが、こんな考え方は絶対に間違っている。鉄道は人の生命を乗せて走っているのだ。これは、第二第三の尼崎事故に行き着く道に他ならない。

4、東労組の裏切りを許すな！

● 東労組前委員長が車両整備会社の経営幹部に！

問題は労働組合だ。外注化攻撃を丸呑みし、現場に強制してきた東労組は、今回の提案に対しても、職場集会などで、「反対しているだけではだめだから……」と始めから言い訳に終始し、新たな裏切りの下準備をしている。だが、なぜ反対して

いるだけではだめなのか、その理由は何ひとつ言わない。職場によっては、「東労組としても反対だ」と言っているところもある。だがそれは「ライフサイクル」の時と同じだ。ガス抜きのために青年部に反対の声をあげさせ、結局は裏切り妥結するといういつものやり方だ。労働組合が断固として反対すればこんな外注化は絶対出来ないことだ。こんなことは誰も望んでいない。だが、東労組と会社の間ではすでに話はできてしまっている。こんな汚いやり方はない。

だが今回はそれどころの話ではない。東労組千葉地本の前委員長・斎藤吉司は、現在、千葉鉄道サービス（旧・千葉車両整備会社）の本社監査部長におさまっているのだ。東労組の前委員長が外注先会社の経営幹部の席を与えられ、今回の全面外注化計画をJR東日本と一緒に作っているということだ。一体この現実は何なのか！

反対する、しない、のレベルの話ではない。会社と東労組が一体で進めているのが、今回の外注化攻撃なのだ。本当に腐りきっている。組合員を犠牲にし、労働者の権利を売り渡して、一部の役員だけが退職後まで高給をとっていい思いをしているのだ。こんなことが許されていいはずはない！ 今こそ、業務外注化の手先＝東労組と決別し、ともに闘おう。

● 何のための労働組合か

いよいよ闘いが始まる。「グループ会社と一体となった業務体制のさらなる推進」は、JRで働く労働者の将来を決めてしまうような攻撃だ。

しかし攻撃は矛盾だらけのものだ。絶対に破たんする。現場の怒りの声を結集すれば必ず粉砕できる。例えば、民営化された郵政でも、宅急便部門を「JPエクスプレス」という別会社にし、転籍・賃下げを強要するという攻撃がかけられた。だがそれは、現場の労働者の怒りの声の前に予定どおり実施することができずに延期されている。

民営化されたNTTでも、全社員に転籍・賃下げ攻撃が強制されている。国鉄分割・民営化から23年、1047名の解雇撤回闘争も含め、国鉄－JR労働者がこの攻撃に抵抗を続け、決着を許さなかつたことは決定的な意味をもっていたのだ。

公務員労働者に対しては、360万人を一旦解雇し、民営化した事業所等に選別再雇用するという究極の民営化・労組破壊攻撃がかけられようとしている。人ごとではない。ここで歯止めをかけなければ大変なことになる。

本来、労働組合が反対だと言い続ければ、絶対出来ないことなのに、東労組が会社の手先になって現場にそれを強制し、国労も含め「仕方がない現実だ」とズルズルと認めてしまう。こうした現状そのものを変えないかぎり何も変わらない。

東労組は、すでに2000年の時点で、次のような協定（シニア協定）を結んでしまっている。そしてJR連合や国労もこれに追ついしたのだ。

労使は、……『グループ会社等への鉄道事業業務等の一部の委託』を更に深度化して着実に推進する。

労働組合が外注化を進めるということだ。こんなあり方を続けていたら、労働者は最底辺に向かって蹴落とし合うだけの惨めな存在になってしまう。それは、何のために労働組合のもとに団結してきたのか、という根本が問われる問題だ。

5. 攻撃は矛盾だらけだ。闘えば阻止できる！

● 8年間の闘いが切り開いた地平

なぜ千葉支社だけが、この8年間、構内・検修外注化に手をつけることが出来なかつたのか。われわれが必死に抵抗し闘い続けたからだ。JR全体から見れば動労千葉は小さな力かもしれない。始めから外注化を阻止できる展望があつたわけでもない。だが、自分の手で自分の首を絞めることになるのが始めから分かっていながらドレイのようにそんなことを認めていいのか、というのがわれわれの思いだった。

外注化攻撃は、「シニア制度」と抱き合わせにして、定年後の「再雇用」と引き替えに、組合に外注化を呑ませるという汚い手口で始められた。東労組は、何とそれを「他の企業にぬきんでたすばらしい制度だ」と言って積極的に受け入れた。われわれは、外注化推進条項を含むシニア協定の締結を拒否した。それは当然のことだが、厳しい選択でもあった。40年以上国鉄—JRで働いた仲間が、動労千葉の組合員だというだけで、再雇用の道を断たれることを意味したからだ。理屈だけでは済まない身をきるような激論をし、組合自身でも再雇用先を何とか確保する努力も行い、何度もストライキを構え、最終的には多くの退職者が同じ仲間として組合の方針を支持してくれた。

こうしてハラを据えて闘いぬくことを決断した結果、小さな動労千葉が、シニア制度を5年間で廃止に追込み、外注化も止めたのである。

今回の攻撃も同じだ。闘えば阻止できる。労働者の団結した力は捨てたもんじゃない。そのことに気がついてほしい。今こそ東労組と決別し、自らの未来を自らの手でつかみとるために闘いに立ち上がろう。

● この1年間の幕張をめぐる攻防

この1年余り、幕張車両センターでは、動労千葉の組合員に対する交番検査からの業務外しや露骨な組合つぶしの配転が相次いできた。今回の提案が出て、一体何のためにこんなことが行なわれてきたのか、その狙いはますますはっきりしてきた。構内・検修業務の全般的な外注化を強行するために、動労千葉を潰すということだったのだ。

職場の現実を見すえてほしい。列車を検査し、安全に走らせることなどそっちのけで、始めから外注化＝コスト削減ありきなのだ。

幕張車両センターではこの1年のうちに30名余りが退職する。業務の運営そのものが完全に破たんするということだ。誰がこんな状態を生み出したのか。外注化で当座をしのいだとしても、その先はどうなるのか。なぜ退職者に見合うだけの新採を職場に配置しないのか。そんな余裕が無いほど経営が危機なのか。そんなことはない。なぜ検修技術者を養

成するために全力を尽くさないのか。丸投げ外注化すれば人が育つとでもいうのか。そして何よりもなぜ本来の仕事をかなぐり捨ててまで、くだらない組合潰しだけに執着するのか。全ては矛盾だらけだ。もうこれ以上こんなことを続けさせてはならない。

● 動労千葉に結集し、ともに闘おう

こんな現実を断ち切ろう。今こそ闘いに立ち上がろう。手遅れになってからではだめだ。この年末から来春にかけてがわれわれの未来を左右する闘いとなる。われわれは闘いに立ち上がる。構内・検修業務外注化絶対反対！ 雇用破壊を許すな！ 運転保安確立！ 職場に闘う労働組合を甦らせよう。東労組の裏切りを許すな！ 動労千葉に結集しともに闘おう。

とくに平成採用者の仲間たちに訴える。これは、これから20年、30年とJRで働くと思っている若い人たちに一番深刻な影響をもたらす問題だ。われわれは労働者がドレイのように扱われるような職場を残したくはない。ともに闘おう。



「グループ会社と一体となった業務体制のさらなる推進」について

10/29
平成 21 年 10 月

1 基本的な考え方

運輸車両関係における業務委託にあたっては、「シニア社員の要員規模」「要員事情」「車両の投入計画」「グループ会社の受け入れ能力」などを総合的に勘案して実施してきたところである。

しかしながら、2008 年度より実施している新たな再雇用制度への的確な対応が必要であること、当社の経営環境を見れば、鉄道事業の経営基盤をより強固なものにしていく必要があることから、「グループ会社と一体となった業務体制の構築」の枠組みを、早急に将来を見据えたものにしていかなければならない。

具体的には、安全の確保を大前提として、

- ・ エルダー社員の技術力・ノウハウを活かせる仕事の場（出向先）を拡大し、新たな再雇用制度の中で、技術力・ノウハウを後進へ確実に継承し育成していくこと。
- ・ グループ全体の総合力を発揮し、コストダウンを徹底した効率的な事業運営のもとでグループ全体を発展させ、より働きがいのある職場・労働環境を早急に実現させるとともに、グループ会社における構内・車両検修業務の技術基盤を確立し、技術力の向上を実現させ、プロバー社員も含めた業務体制を構築させること。

などが求められている。

そのために、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ったうえで、エルダー社員の技術やノウハウ、資格等を活用できる業務について、グループ会社等への委託を拡大することとする。

2 委託する業務

グループ会社等へ委託する業務は、「動力車操縦者運転免許等の資格保有者を活用できる業務」及び、「ベテラン社員の長年培った車両や作業に対するノウハウを活用できる業務」とし、具体的には以下の業務を委託することとする。

(1) 車両センター、総合車両センター等

現行、委託可能な業務と、在来線車両に関する以下の業務を、一括して委託する。

- ① 仕業検査業務
- ② 機動班業務
- ③ 駅派出業務

首都圏のホーム検査を専門に行う駅派出を除く。

- ④ 信号業務

直接、本線運行に関わらない車両センター等の構内に限る。

- ⑤ ホームでの分割・併合業務
- ⑥ 資材、倉庫関係業務

新幹線車両に関する業務を含む。

(2) 総合車両センター

現行、委託している業務に加え、以下の業務を一括して委託する。

- ① 構内車両移動（入換機関車による入換、トラバーサによる車両移動等）
- ② 在来線車両のパンタグラフ修繕
- ③ 空気圧縮機修繕
- ④ 塗装

なお、これら以外の業務についても従来どおり、各総合車両センターの状況により委託を実施していくこととする。

3 実施時期

平成22年4月1日以降とし、具体的には各支社において実施する。

動労総連合の解明要求

09年11月18日

「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

JR東日本は、10月29日、「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ついて」の提案を行ってきた。

今回の提案は、新系列車両の保全検査業務を除く検修・構内業務のほとんどを外注化するものであり、労働者の働く場を奪うとともに、これまで培ってきた車両の検査修繕に関する技術力を解体し、車両の安全を脅かすなど、運転保安を確立する観点からも到底認められるものではない。

従って、下記のとおり申し入れるので、団体交渉により誠意をもって回答すること。

記

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。

(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。

(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。

(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。か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

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。

(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。

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。

(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。

(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。

(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。

(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。

(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。

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施行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。

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。

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。

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。

－以　　上－