



## 申3号 「グループ会社と一体となった業務執行体制の深度化」に関する説明申し入れ 第2回交渉を行う！その1

### 9. 鉄道事業者として保有すべき技術フィールドと、水平分業可能な技術フィールドの考え方をそれぞれ明らかにすること。

【回答】鉄道事業者として管理すべき業務は、車両の保守の管理であり、具体的には検査結果に基づく車両の使用の適否の判断、修繕計画の策定等の「管理的業務」である。

将来的に水平分業を目指す中において、グループ全体でフィールド技術の習得は必要不可欠なものであり、一定の技術力を確保するためのフィールドを残しつつ、グループ会社との水平分業を進めていく考えである。

【交渉で明らかになった会社の考え方（要旨）】

- ・機能保全は、車両メンテナンスに必要な「7つの技術」のうち「検査する技術」に該当するが、必ずしも当社（JR 本体）で維持しなければならないものとは限らない。「現場的業務」は委託可能と考えている。
- ・当社としての技術は、車体保全や装置保全等で維持できる。「原因究明する技術」「復旧する技術」「予見する技術」などは、検査そのものでなくても身につけられる。車セでも勉強会や訓練会、模擬の機能保全、技術管理業務で身につくため、必ずしも機能保全を経験しなければならないものではない。

### 10. 本施策実施後、JR 本体社員の技術力をどのように維持・向上するのか明らかにすること。

【回答】今後も当社を取り巻く環境変化や技術革新の状況を踏まえ、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、維持・向上していく考えである。

【交渉で明らかになった会社の考え方（要旨）】

- ・「一定の技術力を確保するためのフィールド」は、「車両メンテナンス技術による『モードチェンジ』の実現に向けて」にて示している通りである。CBM や、環境に配慮した新動力車の（コアな）技術などに関しては当社で確保していく。（当社のフィールドの具体例：車体保全、装置保全、車セの技術管理業務、故障調査業務等）
- ・部品を交換する技術をG会社へ切り分けても、当社として行わなければならない「車両の使用の適否の判断」における判断力が失われることは無い。規程に基づき判断するためである。
- ・グループ会社社員が、経験に基づき「そろそろこの部分が故障しそうだ」と掴んだ場合は、（作業責任者を通して）当社監督員に申告いただく。G会社とのコミュニケーションで対応できる。
- ・当社として監督員業務をする上で、出向してG会社を経験することは大切と考えている。

### 11. 委託後の機能保全における、不具合発見時の臨時修繕や一斉点検等の取扱いを具体的に明らかにすること。

【回答】具体的な取扱いについては、各機関とグループ会社との間で検討することとなる。

【交渉で明らかになった会社の考え方（要旨）】

- ・「G会社の作業に起因する一斉点検」はG会社で行う。一方、G会社の責任ではない一斉点検は当社で行う。
- ・当社による一斉点検を機能保全時に併施する場合はあるが、機能保全優先のため併施の可否は内容による。
- ・機能保全の中で発生した「臨時修繕」は、基本的には故障調査は当社、その後の機器取替はG会社で行う。
- ・臨時修繕とは、定期検査によらないものを指す。