



「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1回交渉を行う！その②

3. 「グループ会社と一体となった業務体制のさらなる推進」の成果と課題、ならびに本施策の提案に至る変化点を明らかにすること。

【回答】エルダー社員の技術力・ノウハウを活かせる仕事の場の拡大及びグループ会社のプロパー社員も含めた業務執行体制の構築により、技術力の向上を実現している。

今後、さらに新系列車両への置換えが進むことから、環境の変化に柔軟に対応し、「変革 2027」の実現に向けた取組みをさらに加速させるために、グループ会社と一体となって、より効率的な業務執行体制の構築を目指していくことを目的に実施するものである。

▼組合の主な質問

会社の主な回答▼

これまで行われてきた「さらなる推進」の施策により、技術力はどの程度向上してきたのか。	エルダー社員がプロパー社員に教育し、交番検査をしっかりと施工できるようになってきた。
グループ会社の収益や労働条件は、改善するのか。	<u>今回の施策で仕事が拡大され、それにより効率的に要員を配置できるようになり、収益率が改善していく。</u> この間も各社でベアや時給アップを取り組んでいただいております、バックヤード整備もしっかりやっていきたい。
JR側にメリットはあったのか。	役割分担により（当社社員が）CBMや新動力車などの新技術に取り組めた。
課題は何か。	この間、エルダーからプロパーへの技術継承ができた。それをいかに継続するかが課題だ。

4. 新系列車両の機能保全を委託できるとする根拠を明らかにすること。

【回答】新系列車両への置換えが進んでいることに加えて、新系列車両に関する技術の蓄積も得られていることからグループ一体となってより効率的な業務執行体制を構築していくために委託可能としたものである。

なぜ「委託できる」と判断したのか。	これまで、新系列車両の技術の蓄積はまだまであった。「さらなる推進」の実施時は約3割が新系列車両ではなく、目視検査等も多かったが、現在は約9割が新系列車両となり、自動診断やCBMなどメンテナンスのやり方が変わってきた。
グループ会社に新系列車両のノウハウが蓄積されてきたという訳ではないのか。	<u>そうだ。</u>
新系列車両の導入以降、「JR側での技術の蓄積」と「自動診断やCBM等の技術が高まった」という2つの要素で委託可能と判断したということか。	<u>そうだ。</u>

5. 新動力車・気動車・機関車・客車・新幹線電車の交番検査等についても本施策により委託可能とするのかを明らかにすること。

【回答】本施策は新系列車両の機能保全を委託可能とするものであり、新動力車も対象となる。

本施策で対象となる車種を明らかにしていただきたい。	新系列車両の整備標準に該当する車種と、新動力車の整備標準に該当する車種である。モニタリング保全体系も含まれる。
（交番検査も含めると）申し入れ項目の車種うち、 <u>委託の対象外となるのは新幹線電車のみ</u> ということか。	<u>そうだ。</u> 「さらなる推進（までの枠組み）」を含めると、新幹線電車が対象外ということになる。
新動力車も委託対象としているが、ノウハウが蓄積されているから委託可能としたのか。	<u>新動力車については、「検査をするための技術」はある程度蓄積されている。一方、蓄電池などの「コアな要素や技術」はこれから蓄積していかないとけない。機能保全とは別の場面で蓄積していく。</u>

【参考】新幹線電車以外の車種（一部）

気動車	機関車	客車	旧形式車両	新形式車両	新系列車両	新動力車
キハ40	DE10	12系	115系	205系	209系以降の全ての電車	蓄電池電車 (EV-E301, EV-E801)
キハ110	EF64等	E26系	201系	211系等	(701, E127, E235, E721, E131, E353, E653系等)	ハイブリッド車 (キハE200, HB-E210, HB-E300)
キハE130等		等	185系等			電気式気動車 (GV-E400等) EDC車 (E001形)等

実質的に、在来線全車種の「交番検査」「機能保全」が委託可能となることが判明！

その③へ