

JRの業務外注化を止めるためのニュースです。感想や意見、現場の情報などをお寄せ下さい。(メール) dc-info@deluxe.ocn.ne.jp

## 業務委託を解消した阪急の例 安全崩壊、偽装請負、士気低下

### 阪急電鉄 業務委託を解消し、子会社の社員を直接雇用

阪急電鉄は08年10月、業務委託を解消し、子会社の社員を直接雇用に切り替えました。阪急電鉄は鉄道業務の外注化の先頭を走ってきた企業です。しかし、結局、委託を解消せざるを得なくなつたのです。「阪急レールウェイサービス」という外注会社は、駅売店や駐輪場を運営するだけの会社に戻つたのです。

記事では、〈安全〉〈偽装請負〉〈迅速な対応ができなくなったこと〉〈格差による士気低下〉などをその理由としてあげています。

阪急電鉄は06年の時点では、運転士まで子会社で採用・養成して電鉄本体に逆出向させることを考えていたといえます。しかし、丸投げ外注化政策は完全に破産したのです。

阪急電鉄(社員約1800人)は、子会社に在籍する駅員や乗務員ら約840人を来年10月1日付で本社の直接雇用で切り替える方針を決めた。駅業務などの分社化でコスト削減を進めてきたが、「安全強化を図り、社員の士気を高めるには、本社による一括雇用が必要と判断した」としている。景気の急変で「派遣切り」などの雇用問題が深刻化している。阪急電鉄がコストアップ覚悟の直接雇用に踏み切ったことは、リストラ優先の他産業の動きに二石を投じることになりそうだ。

の約1700人の社員のうち、正社員、契約社員410人、時給制のフルタイム社員230人、学生アルバイトなどの臨時社員200人の計約840人。HRSの正社員は電鉄本社の正社員、契約社員はやはり契約で、というようにHRSでの処遇そのままで転籍させる考えだ。

16日に労組が受け入れを正式に決定したほか、17日には、HRSの関係社員に電鉄本社への転籍が伝えられた。HRSは駅の売店や駐輪場の運営会社になる。

HRSが設立されたのは2001年。同年7月に拠点の梅田、中津、十三の3駅の業務を受託したのを手始めに、03年から全84駅の運営を引き受けている。この方式は京阪、南海や首都圏の大手にも広がった。

阪急の特徴は車掌業務にも手を広げたことだ。HRSの社員は、最長3年間の契約社員で入社した後、車掌資格を得るなどしてHRSの正社員に採用される。しかし、電鉄本体の正社員は運転士だけで、電車運行の仕事で電鉄の正社員になるには、運転士に登用される以外に手だてがなかった。

車掌職には、HRS所属の車掌と電鉄所属の熟練車掌が混在し、HRSの車掌は、親会社の電鉄に「逆出向」する形で乗務する変則的な態勢を取っていた。その結果、HRSと電鉄本体では、同じ車掌なのに賃金や福利厚生で大きな格差が生じることもあった。

しかし、JR福知山線の事故で安全性強化の必要性を痛感。最近では鉄道がテロの対象になる恐れも強まっている。さらに乗客同士のトラブルなどで運転指令、駅、乗務員が連携して対処する機会も増えたが、駅員への指示はHRSを介さなければ「偽装請負」を疑われ、迅速に対応できない恐れも出てきたという。

阪急電鉄人事部は「直接雇用によって情報伝達を一元化すれば災害やトラブルに素早く対応できる」と説明。来年10月までの間に、待遇格差圧縮の交渉に入る労組も「この時期に雇用安定を図る会社側の決断を歓迎したい」と話している。

(2008年12月18日 読売新聞)