



幹本申
6号

「新幹線車両センターの新設について」に関する申し入れ団体交渉を行う!

【特徴的な議論】

1. 秋田新幹線車両センターを設置する目的と役割を明らかにすること。

- ・これまで培ってきた新在直通の技術をさらに発展させていく。
- ・ターミナルである秋田駅近傍に車両センターがあるのは重要である。
- ・新幹線統括本部として車両センターを一元管理でき、意思決定や情報共有が迅速になる。

2. 契約等の事務手続きの変更点について明らかにすること。

- ・車輪転削や臨時修繕など、新幹線独自の件名は秋田新幹線車両センターで契約することになる。
- ・構内入換業務など、在幹で共通するものは秋田支社で契約することになる。
- ・資材担当は在幹で分かれる。
- ・契約や資材などは、専任担当者を設けず、当該グループ全員が行えるようにしていく考えである。

3. グループ会社への発注と施工確認の変更点について明らかにすること。

- ・毎日のグループ会社への作業発注については、在幹ともに当直から行う。
- ・基本的には新幹線件名は新幹線、在来線件名は在来線が確認することになる。大きな変更はない。

4. 設備機械の定期点検の計画や不具合対応方法を明らかにすること。

- ・車軸探傷装置や ATC 試験装置など、新幹線特有の物は新幹線の担当となる。
- ・建物やクレーン、アントなど従来から秋田支社の区分の物は秋田支社の担当となる。
- ・今回の体制変更に伴う、財産区分の大きな変更はない。

5. 南秋田センターの当直助役および当直補助の今後の育成について、秋田支社と連携して進めること。

- ・当直については、秋田指令とのやり取りがメインになるため秋田総合車セに配置し兼務とした。
- ・教育については、秋田支社で行ってきた教育がベースとなる。不安を取り除いていきたい。
- ・偽装請負など、今回の体制変更に伴い注意すべき点は伝えていく。

6. 異常時対応については、新幹線統括本部が所管する事象への対応を優先すること。

- ・新幹線車両は新幹線、在来線車両は秋田支社が対応するのが基本である。
- ・車両故障であれば、その車両に精通した区所が主となり、補助的な作業を要請することはあり得る。
- ・自然災害等、事象によっては関係箇所と連携して、JR東日本として取り組むこともある。

7. 配属や異動にあたっては、採用エリアを踏まえて、本人希望を最大限尊重すること。

- ・本人の希望や状況を把握することはこれまで通り行っていく。
- ・新幹線統括本部所属となっても、エリアとしての人材ということも事実である。新幹線統括本部設置以降、エリアを意識した運用はこれまでもしてきており、その考えは変わっていない。
- ・エルダーの出向先の確保や調整は、エリアの支社と連携している。その中で、新幹線統括本部所属のエルダーの配属などをしてきた。今回でそれが変わるものではない。

新幹線ネットワークを強化して、安全で働きがいある職場をつくり出そう!

