

幹本申第5号「JR 東日本グループのさらなる飛躍に向けた新たな組織と働き方について」 に関する解明入れ（その1）③

4. 融合と連携が進む中において、チームワークでつくりあげてきた鉄道の安全に対する考え方を明らかにすること。
また、各システムの技術継承の考え方を明らかにすること。

【回答】

安全は経営のトッププライオリティであり、「究極の安全」を追求し、「融合と連携」をさらに進めていくことで、これまで築いてきた「安全文化」等の安全の基盤を強固にするなど、不断に安全レベルを向上させ、すべての事業の基盤である信頼を構築していく考えである。

《組合》融合と連携を進めていくことで安全の基盤が強固になるというのはどういうイメージか。

《会社》それぞれの仕事に特性があり、例えば乗務員であれば車両構造の知識・理解を深めていくことで異常時の対応スキルが向上したり、車両であればユーザーの意見をメンテナンスに取り入れることなどが安全・安定性の向上に寄与すると考えている。

《組合》融合と連携を進めていくなかでどのように技術継承を進めていくのか。

《会社》必要な知識を有することは大事である。どのように継承していくかは、今は様々なツールもあり、最大限活用するなど時代の変化に合わせてどのようにしていくか会社としても考えていく必要がある。

5. 新幹線本部の予算配分を明らかにすること

【回答】

新幹線本部の予算及び決算については、従前どおりの取扱いを予定しているところである。

《組合》新幹線本部として取り組んでいくものに予算が付いていくことで良いか。

《会社》基本的には新幹線統括本部の流れを継承していく。ものによっては全社的な意思決定をするものもあり、一概に線引きはできない。

6. 新幹線本部の拠点の所在地と各部の役割を明らかにすること。また新幹線企画部、新幹線運輸車両部、新幹線設備部、新幹線電気ネットワーク部の所在地を明らかにすること。

【回答】

業務等の状況を踏まえて検討しているところである。

《組合》各部、UTの所在地はどうなるのか。

《会社》現在働いている場所はすぐには変わらない。未来永劫同じとは言えない。UTは組織ではなく一つの仕事の塊というイメージ。現在の職場は箱として残るが、執務場所は業務内容によって異なる。執務場所にとらわれないことで、活躍フィールドの拡大につながっていくと考えている。

《組合》上信越新幹線信号通信技術センター飯山新幹線メンテナンスセンターが長野新幹線メンテナンスセンターに統合される理由は何か。

《会社》金沢延伸で発足した職場だが、設備故障の発生件数、社員の居住地が長野周辺であること、移動時間も長野から行くのと飯山から行くのもあまり変わらないので、総合的に判断して統合した。