



JREU TOKYO

業務部速報



2024.5.02 No.042

発行：JR東労組東京地本 業務部

・首都圏本部における柔軟な働き方のさらなる実現について ・「上野東京ライン・湘南新宿ラインの乗務員基地再編について」の一部修正について 首都圏本部より2件の提案を受ける！！ その③

● 首都圏本部における柔軟な働き方のさらなる実現について提案時の主なやり取り

組合：首都圏本部内(旧東京支社)の乗務員区、営業職場については、この組織形態が完成型か。

会社：完成型という強い言い切り方はできない。しかし概ねそのように思っている。

組合：資料に示された駅については、今後委託化も行わないのか。

会社：絶対ということはないがそのつもりである。

組合：首都圏本部は駅や乗務員区が非常に多い。管理する社員数の観点や働きやすさの観点からも首都圏本部においては統括センターだけでなく、営業統括センターとしても運営していくというのが、最初に営業統括センターの説明を受けた際に持った印象だ。多くの社員もそう思っていた。全ての職場を統括センターにするメリットがあるのか。

会社：2か所の統括センターはうまくいっている。その状況を踏まえ、融合と連携や柔軟な働き方などをさらに加速させるには何ができるかを考えた時に、一つの職場のスケールや規模感を大きくしていくことが必要であると考えている。

組合：職場再編後の規模感を教えてほしい。

会社：大まかな人数であり、あくまで規模感の参考としてとらえてほしい。

東京：約1000名 品川：約500名 渋谷：約600名 中野：500名以上

池袋：約600名 上野：600名以上 松戸：600名以上

組合：社員のマネジメントの観点から規模が大きすぎる。当初の社員周知資料にも同様の説明があったと記憶している。

会社：管理者が社員全員をマネジメントする必要はないと考える。日々のオペレーション(作業ダイヤや乗務など)をする管理者相互間の連携が必要になってくる。

組合：要員の穴埋めが目的ではないのか。

会社：その要素はない。社員の活躍フィールドを広げることが本当に必要だと思っている。

組合：ジョブローテーションや乗務員基地再編といった施策との整合性はどうか。

会社：基地再編やジョブローテーションの考え方がこの施策をもってなくなるものではない。

※組合：京葉運輸区と丸の内運輸区で実施時期に差があるのはなぜか。

※会社：丸の内運輸区は発足してまだ日が浅い。東京統括センター(仮称)は複数の運輸区職場が所属することになるので慎重に行いたいと考えている。

※組合：埼京運輸区設置の議論では、「すぐに乗務などはやらせない。まずは運輸区としてしっかりとスタートを切って、足元の業務を固めることが大切である」と認識を一致させてきた。

※会社：その認識は一致している。

※この後の東京運輸区(仮称)の修正で重要な論点になります。

組合：統括センターでの働き方や、執務箇所のフロアイメージはあるか。

会社：乗務員については、乗務員区を掛け持ちするような乗務は考えていない。執務箇所についても、大宮統括センターのように駅業務と乗務で同一フロアにする考えはない。今ある施設を使用する考えだ。