



業務部速報

2026.02.09 No.34

発行: JR東労組東京地本 業務部



「上野統括センターにおける乗務ユニットの統合について」 提案を受ける(その①)

JR 東労組東京地本は2026年2月6日に表題の提案を首都圏本部より受けました。

会社は安全・安定輸送を確保することを前提とし、**社員の活躍フィールドのさらなる拡大及び業務執行体制の効率化**を図ることを目的として、上野乗務ユニットと田端乗務ユニットを統合する。本施策の実施により、融合と連携をこれまで以上に推進していく。

詳細については下記のとおりです。今後組合員、社員と意見交換を重ね、団体交渉に臨みます。

■ 提案時の主な議論

● 体制について

組 合	会 社
執務箇所は上野乗務ユニットとあるが、田端乗務ユニットはどうなるのか？	田端乗務ユニットは乗泊としての機能のみ残る。管理者も含めて社員は常勤しない予定である。
現在運転士は何名の社員が所属しているのか？	約 40 名ほどである。
体制を見ると管理の変形が 4 名減となっているが詳細を示していただきたい。	現場長にあたる管理者で1、当直業務を行う管理者で3 である。
施策実施場面では、現在田端乗務ユニットに所属しているすべての社員が上野乗務ユニットで勤務するという認識でよいか。	断言はできないが、そのように考えている。しかし現場長については、重複するのでその限りではない。
指導担当の出面に変化はあるか。	体制で示した通り、出面の減は無い。

● 施策実施後の社員の働き方について

組 合	会 社
田端と上野でそれぞれ現在担っている業務の業務量に変更はあるのか。	施策実施をもって「乗務業務」の量が増減することはない。田端の内勤運用者が上野で作業をすることになるのでその部分では変化があると考えている。
<ul style="list-style-type: none"> ● 田端の運転士には上野の業務(3 線区の定期列車の運転)、上野の運転士には田端の業務(入れ替えや広範囲の臨時列車乗務)をそれぞれ担わせるつもりか？ ● 7月1日までに、上野の定期行路に乗務できる田端の運転士を養成する計画があるのか？ 	<ul style="list-style-type: none"> ● 融合と連携の推進という意味では、まずは田端の運転士が上野の定期行路に乗務できるようになることが前提と考えている。田端の業務は免許も違い、融合のハードルは高い。上野の乗務員が田端の業務を行うことは将来的には否定しない。 ● 5月～7月は工臨が多い。教育についても特に常磐線と高崎線の教育のボリュームはかなりあると考えている。現段階では明言はできない。今後関係個所で調整をしていく。

その②へ続く