

THE SHINKANSEN MAIL NEWS



JR 東日本輸送サービス労働組合
新幹線地方本部

SUSTAINABLE
DEVELOPMENT
GOALS

2025.10.21 No. 013

申
5
号

新幹線による荷物輸送に関する申し入れ

10月21日 提出

新幹線荷物輸送専用車の運用実施にあたり、新たな業務の発生や取り扱いの変更など職場から多くの疑問の声が上がっている、社員への丁寧な説明が不可欠だ！

申し入れ事項



【共通】

- 施策の目的を明らかにし、荷物輸送専用新幹線の施策開始日を具体的に明らかにすること。また、施策開始日までに変更点などについて社員説明を行うこと。
- 荷物輸送専用新幹線のダイヤおよび車両運用がどのようになるのか明らかにすること。
- 車両故障などにより輸送障害が発生した場合はどのように対応するのか明らかにし、リスク管理を徹底すること。

【乗務員】

- 荷物輸送専用新幹線について、どこの区所が担当するのか明らかにすること。また、荷物輸送専用新幹線に車掌や荷物管理を行う人が乗務するのか示すこと。
- 乗務員の取り扱いに変更があるのか明らかにすること。
- 荷物輸送で東京駅到着からドア閉めまでに至る車掌の労働時間を5分とすること。また、荷物を下ろす際にかかる時間を再度確認すること。
- 荷物輸送に充当する号車には鍵がかかるドアを設置し、関係者以外入室することのないようにすること。
- 古川～盛岡間、「山」（下り用）停止位置目標をLED化すること。

【車両センター】

- 仕業検査等の検査はどこが担当し、清掃等はどこで行うのか明らかにすること。また、修繕が発生した場合の対応方法を具体的に示すこと。さらに、整備標準の変更があるのか明らかにし、変更点を具体的に示すこと。

新たな施策実施にあたり、現場社員の声に基づいた万全な体制と安全な新幹線車両の提供が重要だ！

THE SHINKANSEN MAIL NEWS



JR東日本輸送サービス労働組合
新幹線地方本部

SUSTAINABLE
DEVELOPMENT
GOALS

2025.12.24 No. 018

車5号

新幹線による荷物輸送に関する申し入れ

団体交渉開催 その1

冒頭 会社回答が示された時期が遅いこと、またプレス発表前に団体交渉の開催を要請したのにも関わらず 同日ではあるが交渉前にプレスされたことは『労働組合軽視』であることを強く指摘！

共通

1. 施策の目的を明らかにし、荷物輸送専用新幹線の施策開始日を具体的に明らかにすること。また、施策開始日までに変更点などについて社員説明を行うこと。

(回答) 荷物専用車両を活用した高速・大口荷物輸送を実現することで、社会的課題の解決をめざすものであり 2026年3月23日から運行を開始する予定としている。今後、変更点等が発生した際には、必要に応じて関係社員にお知らせしていく。

組合

- 高速大口輸送を実現とは何か。
- 需要があるということは、多くの収益を見込んでいるのか。
- 施策開始日が3月23日だが根拠は。
- 改造する編成と内容、車内以外の改進はあるか。
- 社員説明は施策開始前にするのか。
- 荷物輸送と旅客輸送の違いは、人と荷物の違いなのか。
- 検修社員にも見てもらうとあるが、各車両センターの検修社員が代表して見にいくこともあるのか。

会社

- これまでの新幹線を使った荷物輸送では限られた両数でしか輸送ができず、形状にも限りがあった。需要もありもっと多く運べないかという課題がありその課題解決のため荷物輸送専用の新幹線E3系を改造し使用することになった。
- ある程度の収益は見込めると考えている。
- 当該のE3系の車両改造を行い、関係社員へのオペレーション、訓練を行い、検査をする社員にも見てもらう期間を設けて設定した。
- 編成はL69、改修内容は座席の撤去、客室内に鉄板を敷いて滑り止めの加工を行う。荷物専用新幹線なので旅客が誤乗防止のためにドアが開かないためのスイッチを付ける。
- 具体的には示せないが、施策開始前に一般社員に対して説明は実施する。
- 荷物を積む専用新幹線のため、旅客の新幹線ではないという認識だ。
- 車両を見てもらう機会は設ける。

2. 荷物輸送専用新幹線のダイヤおよび車両運用がどのようになるのか明らかにすること。

(回答) 現時点では、「やまびこ号」に併結し荷物専用新幹線を運転する計画である。午前中に盛岡新幹線車両センターで荷物を積込み、午後に東京新幹線車両センターで荷下ろしを行う計画である。

組合

- 基本的に併結運転ということか。
- 列車ダイヤや車両運用について具体的に示せないか。
- 上り盛岡から運転を行い、その後の運用はどうなるのか。

会社

- E3系は基本的に単独運転はしないのでE5系と併結して運転を行う。
- 具体的に示せないが、やまびこ号は正午前に盛岡新幹線車両センターを発車し16時前に東京新幹線車両センターに到着とプレス発表している。
- 盛幹セで荷物を積み、東幹セで荷物を降ろす。その後は下りの旅客列車に充当し、最後は仙台に帰る計画だ。

3. 車両故障などにより輸送障害が発生した場合はどのように対応するのか明らかにし、リスク管理を徹底すること。

(回答) 輸送障害発生時には関係箇所等が連携し対応を行う考えである。

組合

- 運行中の当該列車で輸送障害が発生した場合、どのようなリスクを想定して対応するか。
- 夏季に車両の空調が故障し、長時間停車した場合、生鮮食品が傷むリスク等荷物を他の車両に積み替えるなど想定しているか。
- どのような荷物を載せるのか。危険物やテロ等も想定しているか。
- 現状、大口輸送時ホームでの安全対策は。
- 走行中、ドア故障が発生した場合の取り扱いは。また誰が確認するか。

会社

- 現時点では荷物を積み下ろす場所は東幹セ以外は考えていない。途中のトラブルについてはこれまで通り指令を含めた対応になる。
- 想定はしているが、リスクに対して途中駅で荷物の積み替えることは考えていない。
- 基本的には法人向けの輸送だが、個人向けもプレスはしている。もちろん火器や危険物の持ち込みは禁止だ。不審物等見つかった場合の対応はこれまでと変わらない。
- 把握していない。
- これまで通りの取り扱いとなる。荷物輸送のためにドアを改造するものではない。現行の回送列車でドア故障が発生し閉まらない状態の処置と同じだ。

その2へ

THE SHINKANSEN MAIL NEWS



JR東日本輸送サービス労働組合
新幹線地方本部
SUSTAINABLE DEVELOPMENT GOALS

2025.12.24 No. 019

申5号

新幹線による荷物輸送に関する申し入れ

団体交渉開催 その2

乗務員

1. 荷物輸送専用新幹線について、どこの区所が担当するのか明らかにすること。また、荷物輸送専用新幹線に車掌や荷物管理を行う人が乗務するのか示すこと。

(回答) 「やまびこ号」の担当乗務員区が担当する。荷物専用新幹線は必要に応じて、車掌が乗務する考えである。

組合

- 必要に応じて車掌が乗務するとはどのような場合か。誰か一人でも乗車する時は車掌を乗務させるのか。
- 荷物だけの輸送であれば車掌は乗務しないのか。また、規定類の改訂はあるか。

会社

- ✓ 会社施策として注目されている。初期の段階で社員等が乗るとなった場合、列車防護係員が必要となるためその時に必要に応じて車掌が乗務する。運転業務、運転の教育を受けていない人が乗る場合、非常時等車掌の誘導が必要になる為、乗務させる方向で調整している。

2. 乗務員の取り扱いに変更があるのか明らかにすること。

(回答) 現時点では、主編成側の乗務員における取り扱いを変更する予定はない。

組合

- 出区時の点検はどうなるのか。また、車内は通るのか。
- 入出区における留置扱い、荷物の積み下ろしに必要な十分な時間が確保できるダイヤになっているのか。

会社

- ✓ 点検方法は現在調整中であり、車内を通れる仕組みではあるが乗務鞄を持って歩くのが安全なのか見極めているところである。
- ✓ これに伴って遅れが生じることがないように調整はしている。

入出区における留置作業や車内貫通について「調整中」と明らかにならない回答があったため継続議論とすることを確認

3. 荷物輸送で東京駅到着からドア閉めまでに至る車掌の労働時間を5分とすること。また、荷物を下ろす際にかかる時間を再度確認すること。

(回答) 必要な労働時間は確保しているところである。

組合

- 荷物の積み下ろしに時間を要し、必要十分な時間が確保されていない。把握しているか。特に50B、276Bは4分以上時間がかかる。

会社

- ✓ 現状、行路作成者にそのような報告はないし把握していない。労働時間を計算している者にも報告はない。労働時間が多くかかっているのであれば見直さなければならないのでその根拠を集めていただきたい。

4. 荷物輸送に充当する号車には鍵がかかるドアを設置し、関係者以外入室することのないようにすること。

(回答) 現時点では、施錠可能なドアを設置する計画はない。なお、引き続き状況は把握していく考えである。

組合

- 現在、50Bの1、2号車は荷物専用だが無用なトラブルを避けるため関係者以外は乗車出来ないようにするべきだ。問題が発生してからでは遅い、乗車できない方策を検討するべきだ。

会社

- ✓ 現状、関係者以外が入室できないようにドアに看板を立てて対応している。誤乗しないように看板等で対応しているが、注意喚起の方法を変えるといった検討をする余地はあるかと思うのでご意見として承る。

5. 古川～盛岡間、「山」(下り用) 停止位置目標をLED化すること。

(回答) 現時点では、古川～盛岡間の「山」停止位置目標(下り用)をLED化する予定はない。

組合

- LED化の予定はないとの回答だが、理由は。
- 「山」停止位置目標は特に古川～盛岡間が見づらく悪天候が重なるとほぼ見えない。改善するべきだ。

会社

- ✓ LED化するには設置費用が物凄く掛かる。荷物専用の運行本数を考えると費用対効果は弱い。
- ✓ LED化は荷物輸送のニーズが大きくなつてダイヤが変わっていくとなれば検討するテーブルに乗るかと思う。見えにくいということは承った。

車両センター

1. 仕業検査等の検査はどこが担当し、清掃はどこで行うのか明らかにすること。また、修繕が発生した場合の対応方法を具体的に示すこと。さらに、整備標準の変更があるのか明らかにし、変更点を具体的に示すこと。

(回答) 仕業検査、清掃等は、列車ダイヤ・車両運用・設備条件等を考慮して決定していくものであり、修繕については、状況に応じて対応していくところである。なお、新幹線電車整備標準(規程)に関しては、現時点で変更しない予定である。

組合

- 仕業検査と清掃を担当する区所はどこか。東幹セも対応するのか。
- 車両修繕が発生した時も対応をするのか。また整備標準の変更は現時点ではないのか。

会社

- ✓ ダイヤが確定しないとはっきり示せない。名言はできないが十分考えられる。
- ✓ その通りだ。変更はしない。

明らかにならない回答があったため継続議論とすることを確認

共通2項、乗務員2項、車両センター1項については「調整中」との回答があり、団体交渉を終了せず継続議論とすることを確認！