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
2026,03,04 No. 025

申7号

「2026年度新幹線総合車両センター業務計画について」に関する申し入れ

3月4日 新幹線統括本部へ提出

今年度、新幹線車両に起因する重大事故・事象が後を絶たない!

安全な新幹線車両の提供と専門性・特殊性を熟知した組織体制の構築が重要だ!

申し入れ項目

1. 提案で示された体制についての根拠を示し、検査や改造工事に対応できる適正な要員を確保すること。
2. 台車検査試運転業務を新幹線総合車両センター全体で融合した体制に移行する目的を明らかにすること。また、業務の融合においては、教育や訓練を充分に行うこと。さらに、交番検査施行箇所の変更についての目的を明らかにし、各新幹線車両センターの体制を確保し負担とならないようにすること。
3. 新幹線総合車両センターの設備について、老朽取替工事計画など 2026 年度の設備改善について具体的に明らかにし、労働環境を整えること。また、新幹線車両の安全を確保するために必要な修繕費を確保すること。
4. 新幹線総合センターにおける「ミライの車両 S&E 構創」の進捗状況を具体的に明らかにし、社員の意見を幅広く取り入れること。

新幹線の安全と質の高い輸送サービスを提供するためには
現場で働く社員の声を取り入れ、働きやすい職場環境を構築することが重要だ!

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
2026,04,08 No. 029

申7号

「2026年度新幹線総合車両センター業務計画について」に関する申し入れ

3月30日 団体交渉を行う！

1．提案で示された体制についての根拠を示し、検査や改造工事に対応できる適正な要員を確保すること。

（回答）検査両数から業務量を算出し、必要な体制としたものであり、引き続き業務の運営に必要な要員は確保していく考えである。

組合：箇所体制の根拠を具体的に示すこと。来年度、要員が＋３になっている根拠を示すこと。また、改造工事などもあるが要員に反映されているのか。

会社：基本的に検査両数から業務量を算出して必要な体制をとっている。そういった意味で対応可能だというところだ。改造工事について、グループ会社等が施工するため要員に反映していない。

組合：現在、エルダー社員がどれくらいいて、退職した後のことは認識しているのか。

会社：具体的な人数は示せないが、相当数のエルダー社員がいることは認識している。全社員で概ね300名（エルダー社員30～40名）だ。長くいていただくということにはならないので認識はしている。

組合：現場感覚で、実際に必要な数と要員数が合わないと感じているがどうか。

会社：要員については必要な検査両数から業務量を算出している。そのような点に関しては会社としても受け止めさせていただく。

組合：必要な要員は確保するというが、新卒の採用もしっかり行うべきだ。

会社：会社として新卒に限らず新入社員の確保は重要だと考えている。これまで通り、必要な試験を行い、長く働いていただける社員を採用していく。

2．台車検査試運転業務を新幹線総合車両センター全体で融合した体制に移行する目的を明らかにすること。また、業務の融合においては、教育や訓練を充分に行うこと。さらに、交番検査施行箇所の変更についての目的を明らかにし、各新幹線車両センターの体制を確保し負担とならないようにすること。

（回答）台車検査試運転業務は、各科の強みやリソースを活用して業務の枠を超え、新幹線総合車両センター全体で対応していく考えである。また、2026年度以降の交番検査業務量は、走行キロの増加等によって一部の交番検査施行箇所において業務量の増加が見込まれることから、新幹線ネットワーク全体で業務量を平準化するものであり、引き続き業務の運営に必要な要員は確保していく考えである。

組合：台車検査試運転業務を融合していく目的を具体的に示すこと。

会社：台車検査の試運転を経験した社員を活用すること、また見習いを実施して台車検査試運転に対応できる社員を増やしていき社員全体で対応することで効率的な仕事をするということだ。

組合：具体的に教育はどのように行っていくのか示すこと。

会社：基本的に見習いを行い見極めをし実際に一人で出来るという判断になったら別編成でも見習いを付けて実施していく。どうしても不安であれば回数を増やして対応していく。

組合：交番検査の箇所変更の目的と、走行キロの増加で業務量の増加が見込まれるとあるが具体的にどのくらいの増加を見込んでいるのか。

会社：臨時や波動というところで考えると設定本数によって変わってくるためどのくらいキロ数が増えるとなると具体的には示せない。

組合：各新幹線車両センターの体制を確保すること。

会社：特に新幹セについては、E5系が3編成増えることによりE7系3編成を長幹セに持って行くので対応できると考えている。

3．新幹線総合車両センターの設備について、老朽取替工事計画など2026年度の設備改善について具体的に明らかにし、労働環境を整えること。また、新幹線車両の安全を確保するために必要な修繕費を確保すること。

（回答）作業環境の改善に向け、引き続き取り組んでいく。また、車両修繕は適切に行っていく考えである。

組合：2026年度の老朽取替を具体的に明らかにすること。

会社：車軸超音波の探傷装置、車軸施盤の1号機など必要な老朽取替は実施していく。ハード面では特に熱中症対策など作業環境を整えていく。

組合：修繕費の削減を目指すとしているが必要な部品や予備品は確保すること。

会社：重要機器であるブレーキ、保安装置、CI（主変換装置）を含めて予備品確保は行っていく。

組合：「修繕費をしっかり確保していく」と社長会見であったが、車両メンテナンス関係でも同じ考えでよいか。

会社：その通りだ。車両メンテナンス側でも修繕費は確保していく考えだ。

4．新幹線総合車両センターにおける「ミライの車両S&E構創」の進捗状況を具体的に明らかにし、社員の意見を幅広く取り入れること。

（回答）ミライの車両S&E構創については、将来の車両メンテナンス体制の構築に向けて様々な検討を行っているところである。

組合：検討とあるが何を検討しているのか明らかにすること。どのような建物、設備、検査をしていく等決めているのか。

会社：この構創は計画スパンが長いため様々検討を進めているという意味だ。今現在こうなっていると言えるものは示すことはできない。

組合：建屋の建て替えなどは計画しているのか。一定程度スケジュールが出ていたがどうか。

会社：そのようなことを含めて検討、調整をしている。現段階では2050年位にはとなっているがあくまでもスケジュール感であって決定ではない。

組合：多能化が進められている中での新技術の導入は働く側としても重要となる。具体的な内容が決定次第速やかに明らかにすること。

会社：多能化についても社員の技術力を上げることは共通の認識だ。職場が一体となって新技術の導入を進めていく考えだ。

労働環境が大きく変わる施策であるため、働く社員の声を取り入れながら
より良い設備と働きやすい職場環境を構築することが重要だ！