

JR東海ユニオン



No.1599

2026年5月11日

東海旅客鉄道労働組合

<https://www.jrtu.jp>



# きょうむそくほう

「ハートフルカンパニービジョン ⇒2027」の取り組み推進!

*Japan-Railway-Tokai-Workers-UNION / Japan-Railway-Tokai-Workers-UNION / Japan-Railway-Tokai-Workers-UNION*

## 経営協議会を開催

# 2026年度運営方針について議論

*Japan-Railway-Tokai-Workers-UNION / Japan-Railway-Tokai-Workers-UNION / Japan-Railway-Tokai-Workers-UNION*

3月30日、経営協議会を開催し、「2026年度運営方針」について会社から説明を受けた。

運営方針では、引き続き、全ての施策の大前提となる安全の確保を最優先として、「業務改革」と「収益の拡大」の2つを柱とした経営体力のさらなる強化に取り組むとともに、中央新幹線については、品川・名古屋間の総工事費が増加する見通しとなったことを踏まえ、プロジェクト管理機能を強化し、早期実現に向けて取り組むとしている。これらについて「自由に考え、大いに議論し、粘り強くやり抜く」ことで、当社グループの総力を挙げて「日本の大動脈と社会基盤の発展に貢献する」という経営理念をより高いレベルで実現していく方針が示された。

その上で、「安全・安定輸送の確保」、「経営体力のさらなる強化」、「輸送サービスの充実」、「中央新幹線計画の推進」、「超電導リニアの技術開発によるコストダウン及びブラッシュアップ」、「営業施策の強化」、「技術開発の推進及び技術力の強化」、「グループ事業の推進」、「高速鉄道システムの海外展開」、「人材育成及び労使関係の充実」、「地球環境保全等の持続可能な社会の実現に向けた取組み」の各項目について、施策の趣旨や具体的な内容について確認するとともに、この間、総対話行動等で寄せられた組合員からの意見を踏まえた議論を展開した。

議論を通じて、労使がそれぞれの立場において充実した取組みを進めるとともに、2本のパイプを最大限活用し、社員、組合員の声を汲み取っていくことが重要であることを改めて確認した。

今後も「将来宣言」の趣旨に基づく労使関係をより一層強固なものとし、将来にわたる会社の発展と組合員・家族の幸せの実現に向けて、不断に労使交渉・協議を展開していく。

## 【武田代表取締役副社長あいさつ要旨】

常日頃から、安全・安定輸送の確保、そして経営体力のさらなる強化といった施策に、精力的に取り組んで頂いている J R 東海ユニオンの組合員の皆様に、深く感謝を申し上げます。

今年度を振り返ると、安全の確保を最優先に、サービスの一層の充実、社員の業務執行能力の向上、設備の強化等に取り組んだ。その上で、最新の I C T 等の技術を活用して効率的な業務執行体制を構築する「業務改革」と新しい発想による「収益の拡大」の 2 つを柱とした経営体力のさらなる強化に取り組み、それぞれ諸施策を着実に進めた。

まず安全の面では、現場で働く多くの組合員の皆さんが、最前線でのお客様対応、設備の点検等でご尽力いただいたことにより、今年度はこれまでお客様の信頼を失わしめるような事故・事象はなく、安全輸送は確保できている。

東海道新幹線については、「のぞみ 12 本ダイヤ」を活用して、2025 年大阪・関西万博の開催も踏まえ、需要にあわせた弾力的な列車設定を行った。また、N700S の投入、地震対策、大規模改修工事、新たな降雨運転規制の指標の導入等を進めた。

在来線については、「しなの」、「ひだ」等の特急列車について、需要にあわせた弾力的な増結や増発を行い、また、通勤型電車 315 系の投入を完了するとともに、地震対策、降雨対策等を進めた。

営業施策については、「L I N E から E X」サービスのほか、「ひだ」のチケットレス乗車サービスを開始するなど、ネット予約・チケットレス乗車の拡大を図った。

鉄道以外の事業については、J R セントラルタワーズ開業 25 周年に当たり、これまでのご愛顧に感謝を示す記念キャンペーン等を実施した。また、当社グループとして関西地区において初めてのホテルとなる「コートヤード・バイ・マリオット京都四条烏丸」を開業した。

そして、中央新幹線については、都市部トンネル、山岳トンネル、駅等の各種工事を精力的に進めた。10 月に物価等高騰や難工事への対応等に伴い品川・名古屋間の総工事費が 11.0 兆円に増加する見通しとなり、これを受け、一定の前提を置いて試算した結果、工事資金を確保し、健全経営と安定配当を堅持できることを確認した。また、南アルプストンネル静岡工区については、トンネル掘削工事の早期着手に向け静岡県等と対話を重ねており、静岡県が示した「対話を要する事項」のうち、大井川の水資源に関する全ての項目の対話が終了した。2 月には、静岡県と、静岡工区の準備工事に必要となる自然環境保全協定を締結し、準備工事に着手したところである。

このように、当社を取り巻く環境が変化している中においても、それぞれの分野で多くの成果が挙げることができたのは、J R 東海ユニオンの組合員の皆さんが、それぞれの持ち場で頑張ってくれたことによる。この場を借りて改めて感謝申し上げます。

さて、足元の状況として、年末年始期間の新幹線の 1 日平均輸送量は 44.2 万人/日となり、過去最多を記録するなど、万博閉幕後も東海道新幹線は前年度を上回るご利用が継続しており、第 3 四半期累計の新幹線・在来線を合わせた運輸収入は、前年比 112% となった。12% の内訳は、万博の開催に伴うご利用増が 4%、インバウンドのご利用増が 3%、その他が 5% と推計している。

ただし、東海道新幹線のビジネスのご利用状況については、緩やかな回復傾向は続いているものの、未だにコロナ前の水準の 8~9 割に留まっており、コロナ禍を経て、テレワークの浸透など人々の行動様式は大きく変化していることが伺え、今後、ご利用状況がさらに増加していくかについては、決して楽観できる状況ではない。

また、インバウンドは大きく増加しており、今後もインバウンドのご利用増に向けた取組みを進めていくが、インバウンド需要は為替レートや国際情勢に左右されるものであり、安定した収入源とは言いがたい面がある。

また、社会における変化として、労務賃金や資材価格等の物価高騰や労働力不足の拡大が続いており、これは鉄道事業やグループ事業だけではなく、中央新幹線の建設にも影響を及ぼす課題であると認識している。

これらの経営課題に直面する中で、当社は安全の確保を大前提に、「収益の拡大」と「業務改革」に引き続き取り組んでいくが、これを進めるにあたっては、過去のやり方にとらわれることなく、攻めの姿勢で、新しいことに挑み続け、進化・変革していかなければならない。

運営方針の具体的な内容については、この後ご説明するが、迎える2026年度も、鉄道の原点である安全の確保を最優先とし、日々の業務に取り組み、能力・技術の向上に取り組む。その上で当社を取り巻く環境の変化を踏まえて、「業務改革」と新しい発想による「収益の拡大」に引き続き取り組んでいく。そういった意味で、大きな方針に変わりはない。

2026年度は、新幹線では、一部時間帯において「のぞみ」を1時間に最大13本運転するダイヤの活用やN700Sの投入、グリーン車よりもさらに上質な設備・サービスを備えた新たな上級クラス座席（個室タイプ）の導入、在来線では、383系の後継車として、385系の量産先行車を新製して走行試験を開始するなど、これまで準備してきたものが実施段階に移るもの、そして中央新幹線計画など、中長期的な視点で着実に取り組んでいるもの、それぞれ進めていく。

いずれにしても諸施策を力強く進めていくためには、JR東海ユニオンとの健全で強固な労使関係が土台ということになる。今月から「春の総対話行動」を行っているが、この総対話行動で得られる組合員の皆さんの貴重な意見は、将来にわたる会社の発展と社員、家族の幸せ実現のため、労使で真摯な議論を積み重ねていくための基盤となるものであると考えている。皆さんの地道で真摯な努力に感謝を申し上げる。

2026年度も引き続き、労使で協力をし、鉄道事業を始めとする諸施策に積極的に取り組んでいきたいと考えているので、よろしくお願いしたい。

## 【鎌田中央執行委員長あいさつ要旨】

経営協議会にあたり、JR東海ユニオンを代表して一言ご挨拶申し上げます。

まずは2026春季生活闘争については、約1箇月間にわたって建設的かつ真摯な議論を交わすことが出来たと認識している。この場をお借りし、改めて感謝を申し上げます。労使双方があらゆる機会を通じて把握してきた職場実態、紡いできた課題に対し、議論を重ねた結果、標準乗数を「4」とする定期昇給の実施、純ベア10,500円、夏季手当3.1箇月とした回答に加え、諸手当等の改善として「職務手当」「通勤手当」の見直しも図られた。いずれの回答も、この間の組合員の献身的な取り組み、努力、想いを会社が受け止め、応えたものであると認識している。また、議論を通じ、継続的かつ安定的な賃上げの重要性について確認するとともに、通期手当の柔軟化や主事業務のあり方など、その他、多くの課題においても認識の一致をみる事ができたとも考えている。

一方、実質賃金の持続的な上昇を伴う「賃上げノルム」の確立に向けては、世の中の価格転嫁の取り組みに際して、産業構造上の課題を早期に解消していく必要性を改めて実感した次第であり、課題の解消に向けてJR連合とも連携し、世の中の理解を得る取

り組みを進めて参りたいと考えている。また、労使自治としては、持続可能な賃金引上げのみならず、働き方の改善等にも取り組んでいかなければならない。引き続き労使で努力を重ね、一步ずつ、課題の解消していくことを要請する。

2025年度を振り返ると、運営方針に沿った多くの取り組みが進められてきた。安全関連投資をはじめ、地震対策の推進や自然災害への対応、需要にあわせた弾力的な輸送力設定、安全性を最優先に安定性を高める技術開発の推進、観光需要やビジネス環境整備に向けた営業施策の強化、さらには大阪・関西万博輸送の完遂、各種周年行事等に対し、組合員が業務に精励する中で、対応力を磨き上げてきたことにより、安全・安定輸送は基より、各種の取り組みに对应し続けてこられたものと認識している。また、医療部門では安全・安心な地域医療の提供に貢献し続けている。グループ事業推進の取り組みについても、グループ全体で、知恵を出し、汗をかき、利益構造を変えてきたことで、各セグメントの増収につながるなど、グループ会社、関係会社が一体となって取り組んできた結果が現在の好調な状況を生み出していると認識している。

来たる2026年度は、インバウンドや先日パートナー契約を締結した「第5回アジアパラ競技大会」の開催、のぞみ13本ダイヤを活用した弾力的な列車設定など、これまで以上に輸送サービスやご案内のあり様なども含め、進化を遂げていかなければならない。中央新幹線建設についても、品川・名古屋間の総工事費の見直しが図られて以降、静岡県との協議が日々前進する中、開業時期を含めた事業の明瞭性を一層高める必要があると考えている。また、各種施策の進展、世の中や働く者の志向の変化など、事業を取り巻く環境は急速に変化しており、これまで以上に制度面からも対応を図ることで意欲高く、安心して、長く働き続けられる環境の構築に取り組んでいく必要がある。「将来宣言」にあるように、情勢の変化や今後発生する諸課題についても、労使で議論を尽くした上で、ともに乗り越えていくことを改めて確認したい。

本日も説明いただく2026年度運営方針には、「ありたい姿」を踏まえた、未来を志向した内容が十分に盛り込まれているものと認識している。この方針に掲げられた施策や、これまでの諸課題一つひとつに、JR東海ユニオンは正面から向き合い、JR東海の持つ社会的責任を果たしていくことを前提として労使で議論を積み重ね、施策の実現や課題の解決をめざすことを改めて表明するとともに「将来にわたる会社の発展と組合員、家族の幸せの実現」に向けて、引き続き、建設的で真摯な議論を要請し、冒頭の挨拶とする。

## 2026年度運営方針

2026年度も、鉄道の原点であり、全ての施策の大前提となる安全の確保を最優先として、社員一人ひとりが日々の業務に真摯に取り組むとともに、訓練等を通じて能力・技術を向上させる。その上で、生活様式や働き方の変化、労働力人口の減少等、当社を取り巻く環境が変化していることを踏まえ、AIを含め最新のICT等の技術を活用して効率的な業務執行体制を構築する「業務改革」と新しい発想による「収益の拡大」の2つを柱とした経営体力のさらなる強化に取り組む。日本の大動脈輸送の維持・発展に不可欠な中央新幹線については、品川・名古屋間の総工事費が増加する見通しとなったことを踏まえ、プロジェクト管理機能を強化し、早期実現に向けて取り組む。

これらについて「自由に考え、大いに議論し、粘り強くやり抜く」ことで、当社グループの総力を挙げて「日本の大動脈と社会基盤の発展に貢献する」という経営理念をより高いレベルで実現する。

### 1. 安全・安定輸送の確保

- ・いかなる場合も「安全最優先の行動」を実践するとともに、能動的な活動によって、より安全な「人・しくみ・設備」を追求する「もっと安全！運動」を推進し、グループ会社を含め全社員一丸となって運転事故の防止及び労働災害の根絶に向けて取り組む。
- ・東海道新幹線の脱線・逸脱防止対策として脱線防止ガードの全線への敷設等を進めるとともに、プラットフォーム上家の耐震補強、駅の吊り天井の脱落防止対策、名古屋車両区検修庫の建替、在来線の高架橋柱の耐震化等を進める。
- ・東海道新幹線の大規模改修工事について、技術開発の成果を踏まえ、施工方法を改善するなど、不断のコストダウンを重ねながら進める。
- ・在来線の落石対策、踏切保安設備改良等を進める。
- ・半田駅及び沼津駅付近の連続立体交差化に向けた工事を進める。
- ・まくらぎ更換や電車線更新等、設備の維持・更新について、不断のコストダウンを重ねながら進める。
- ・ハザードマップ等を踏まえ、鉄道設備の浸水対策を進める。
- ・豪雨時における最適な運転規制に繋げるために進めてきた技術開発の成果を踏まえ、東海道新幹線の盛土等を強化する対策を開始する。また、豪雨等により列車運行に大きな影響が予想される場合に、安全を最優先に適切な運行計画の決定、適時かつ的確な旅客案内情報の提供を行う。
- ・自然災害や不測の事態等の異常時に想定される様々な状況に適切に対応するため、実践的な訓練を繰り返し実施するとともに、近年中に更新する予定の一部車両を除き、名古屋駅を発着する全ての当社車両への車内防犯カメラの整備を進めるなど、ハード・ソフトの両面から車内のセキュリティ対策に取り組む。
- ・第20回アジア競技大会・第5回アジアパラ競技大会に対応した輸送を完遂する。

### 2. 経営体力のさらなる強化

- ・生活様式や働き方の変化への対応及び労働力人口が減少する中でのグループ会社等を含めた人員確保といった諸課題の克服に向け、生成AIを積極的に活用し、社員が創造的な業務に注力できるようにするなど、最新のICT等の技術を活用しつつ、中長期的な観点から新しい業務遂行のあり方を追求し、効率的な業務執行体制を構築する「業務改革」を推進するとともに、業務執行における一層の効率化・低コスト化を推進する。
- ・新たな視点・柔軟な発想により、需要を創出するとともに、より良いサービスを提供しサービスに見合った料金をいただくことで、さらなる「収益の拡大」に挑戦する。
- ・インフレによるコスト増を柔軟・簡便に運賃等に反映できる制度の導入及び新幹線自由席特急料金の届出化に向けて、引き続き関係箇所へ働きかける。
- ・設備投資について、一層のコストダウンに取り組み投資効果を向上させるとともに、設備の必要性等を改めて確認し、維持更新費についても抑制を図る。
- ・中央新幹線建設に向けた将来的な資金需要を見据えて適切な資金管理に取り組むとともに、グループ全体の経理業務の質と効率性を高め、財務面での体力の向上を図る。

### 3. 輸送サービスの充実

#### (1) 東海道新幹線

- ・一部時間帯において「のぞみ」を1時間に最大13本運転するダイヤを活用して、需要にあわせた弾力的な列車設定を行う。
- ・新たな営業車検測機能を有する編成を含めて、N700Sの投入を進める。
- ・全駅への可動柵設置に向けた設計等を進めるとともに、自動運転(GOA2)の導入に向けた開発を進め、これらの設置・導入に先行して定位置停止制御(TASC)の全駅・全営業列車での運用を開始する。

#### (2) 在来線

- ・「しなの」、「ひだ」等の特急列車について、需要にあわせた弾力的な増結や増発を行う。
- ・新型特急車両385系量産先行車を新製し、走行試験を開始するとともに、ハイブリッド方式の新形式普通車両HC35形の設計を進める。
- ・名古屋駅2番線ホームへの可動柵設置に向けた設計を進めるとともに、刈谷駅でホームの拡幅、可動柵設置等の工事を進める。
- ・駅におけるエレベーターやバリアフリートイレの設置等、バリアフリー設備の整備について、国・関係自治体と連携しつつ取り組む。
- ・「お客様サポートサービス」の導入駅を拡大するとともに、2027年春のTOICAエリアの拡大及び「南紀」のチケットレス乗車サービスの開始に向けた準備を進める。

### 4. 中央新幹線計画の推進

- ・中央新幹線計画について、プロジェクトの完遂に向けて、健全経営と安定配当を堅持し、コストを十分に精査しつつ、柔軟性を発揮しながら着実に取り組む。また、工事の安全・環境の保全・地域との連携を重視し、中央新幹線の早期開業に取り組む。
- ・品川・名古屋間の総工事費が増加する見通しとなったことを踏まえ、プロジェクト管理機能を強化する。
- ・用地取得等、並びに山岳トンネル、都市部トンネル、駅等の土木を中心とした各種工事を精力的に進める。機械及び電気設備等については、契約及び発注時期も考慮の上、低コスト化及び品質向上を図る。
- ・南アルプストンネル静岡工区について、引き続き、トンネル掘削工事の早期着手に向けて、地域の理解と協力を得られるよう、双方向のコミュニケーションを大切にしながら、真摯に取り組む。

### 5. 超電導リニアの技術開発によるコストダウン及びブラッシュアップ

- ・営業線の建設・運営・保守の徹底的なコストダウン及びさらなる省エネルギーかつ高効率な超電導リニアシステムのブラッシュアップに取り組む。
- ・高温超電導磁石について、営業車両への投入を前提に一層のコストダウンを進めるとともに、安定運用に向けたさらなる検証を進める。
- ・最新のICTを活用した効率的な運営体制の実現に向けた開発において、AI等による画像やビッグデータの分析システムの改良・実証等を進める。
- ・新しいL0系改良型試験車(M10)を活用した技術開発等により営業車両の仕様策定を進め、設計を深度化する。
- ・中央新幹線開業後の旅客オペレーションの検証や高付加価値なサービスの追求を行うとともに、様々な形で超電導リニアの体験乗車を開催し、開業に向けた期待感の醸成に取り組む。

## 6. 営業施策の強化

- ・「E Xサービス」について、J R他社が運営するネット予約サービスと連携するなど利便性を向上させるとともに、「E X旅パック」、「E X旅先予約」で予約できるプラン等を充実させることにより、ご利用の拡大を図る。
- ・「押し旅」キャンペーンや「貸切車両パッケージ」をはじめとする営業施策を積極的に展開する。また、京都、奈良、東京、静岡、飛騨等、魅力ある観光素材の開発に継続的に取り組み、鉄道のご利用の拡大を図る。
- ・東海道新幹線の出張利用を促すとともにM I C Eを誘致するなど、ビジネス需要の獲得に向けた取り組みを進める。
- ・訪日外国人に対して、国や地域ごとの旅客動向や商品のご利用の分析を進め、沿線自治体等と連携しながら、より効果的な宣伝を展開するとともに、旅行会社との連携強化による販路の拡大に取り組むなど、営業施策を強化することにより、鉄道のご利用の拡大を図る。また、訪日外国人のお客様に快適にご旅行いただき、再度ご利用いただけるよう、研修等を通じて駅係員及び乗務員が丁寧に対応する能力を向上させるとともに、当社ホームページ等において適時かつ的確な旅客案内情報の提供を行う。
- ・東海道新幹線について、上級クラス座席（個室タイプ）のサービスを開始するとともに、2027年度中の上級クラス座席（半個室タイプ）の導入やグリーン車のサービス向上等、さらに高品質な、様々な輸送サービスの導入に向けた準備を進める。
- ・「さわやかウォーキング」の開催や「飯田線秘境駅号」の運転等を通じて、地域との連携を強化するとともに、「しなの」、「ひだ」等の特急列車をはじめとする鉄道のご利用の拡大を図る。

## 7. 技術開発の推進及び技術力の強化

- ・地震発生時に列車をより早く停止させる情報伝達システムの開発等、地震に対する安全性を高めるための技術開発を進める。
- ・車内通信環境の改善や新たな車内サービスの実現に向けた技術開発を進める。
- ・検査や保守の高度化・省力化、設備の維持更新におけるコストダウン等による「業務改革」の推進に向けて、A I、データ・画像分析、ロボット制御等の先端技術を活用した技術開発を進める。
- ・技術力の維持・向上を図るため、グループ会社と一体となって、技術教育・訓練を推進し、優秀な人材を育成する。

## 8. グループ事業の推進

- ・「J R東海グループビジョン 2032 -挑戦と実践-」に基づき、社内の連携を一層深めて当社グループ全体の成長を目指し、利益の拡大に取り組む。
- ・当社グループの共通ポイントサービス「TOKAI STATION POINT」について、データマーケティングの強化等を進め、グループ事業と鉄道事業の双方の収益拡大を図る。
- ・駅店舗について、品揃えの充実により便利で魅力ある店舗づくりを進める。また、「びよりん」の15周年記念企画の実施等、グループ事業と鉄道事業で連携した取り組みを進める。
- ・J RセントラルタワーズやJ Rゲートタワー等の駅ビル事業について、魅力ある施設とすることで収益力の強化に取り組むとともに、東京駅、名古屋駅等の駅商業施設を拡張・リニューアルする。また、岡崎駅東口の商業施設の開業等、当社グループが保有する土地・建物の有効活用を進める。
- ・「コートヤード・バイ・マリオット京都駅」を開業し、「ヒルトン高山リゾート」、「コートヤード・バイ・マリオット新横浜駅」をリブランド開業するとともに、「ホテル 寧 奈良」の計画等を進める。
- ・関係人口の創出を目的とした事業「conomichi」や中央新幹線神奈川駅（仮称）付近で運営するイノベーション創出促進拠点「FUN+TECH LABO」等を通じて、中央新幹線・東海道新幹線・在来線の沿線都市との連携強化に資する取り組みを進め、当社グループの収益力の強化に繋げる。
- ・東海道新幹線の業務用室を活用した法人向け荷物輸送サービス「東海道マッハ便」等、鉄道アセットを活用した取り組みを進める。

## 9. 高速鉄道システムの海外展開

- ・台湾における高速鉄道について、N700Sをベースとした新型車両導入や各種設備更新に伴う技術コンサルティングを進める。
- ・米国における高速鉄道プロジェクトに取り組む。
- ・日本型高速鉄道システムを国際的な標準とする取組みを進める。

## 10. 人材育成及び労使関係の充実

- ・健全で良好な労使関係を基盤として、全社員が「経営理念」、「行動指針」を十分に理解し、日頃から強い使命感と責任感を持って行動するよう徹底する。
- ・2025年度に改正した人事・賃金制度を適切に運用して定着を図ることで、全社員がチャレンジ精神を持って切磋琢磨しながら仕事に取り組み、役割に応じて能力を最大限に発揮し、成長できる環境を整える。
- ・ICT教育やマネジメント力の強化等、教育機会の一層の充実を図ることで、経営体力のさらなる強化の実現に向けた人材を育成する。また、ダイバーシティを推進し、働きやすく働きがいのある職場づくりを進めるとともに、改善活動やエンゲージメント調査等も活用しながら、社員の意欲と能力の向上に取り組み、生産性の高い組織を実現する。
- ・当社の社会的使命を果たしていく上でその基盤となる社員の健康保持・増進を支援し、健康経営を積極的に推進する。

### 11. 地球環境保全等の持続可能な社会の実現に向けた取組み

- ・政府による「2050年カーボンニュートラル」政策を前提に2050年のCO<sub>2</sub>排出量実質ゼロを目指すなど、地球環境保全に資する諸施策を推進する。また、鉄道各社と連携しながらPRを強化するなど、鉄道の環境優位性への社会的な理解を広め、鉄道のご利用を促進することで、脱炭素社会への移行に貢献する。
- ・燃料の使用により直接排出されるCO<sub>2</sub>の削減に向けて、ハイブリッド方式のHC35形の設計を進める。また、模擬走行試験を通じて、水素動力車両（燃料電池車、水素エンジン車）に関する開発を進めるとともに、蓄電池車及びカーボンニュートラル燃料について、調査研究に取り組む。
- ・電気の使用により間接的に排出されるCO<sub>2</sub>の削減に向けて、省エネルギー車両であるN700Sの投入を進めるとともに、省エネルギー運転に資する技術開発を進める。また、防音壁へのペロブスカイト太陽電池の適用を検討するなど、再生可能エネルギーの活用に取り組む。
- ・「エクスプレス予約」法人会員に対する、東海道・山陽・九州新幹線におけるCO<sub>2</sub>排出量実質ゼロ化サービス「GreenEX」の導入企業を拡大する。
- ・TCFD提言を踏まえた気候変動に関するリスク分析等を、長期にわたる安定的な事業運営に活かす。
- ・「東海道新幹線再生アルミ」の活用等、廃棄物の削減や資源の再利用等を通じて、地球環境への負荷を低減する。
- ・サステナビリティ開示基準（SSBJ基準）に準拠した情報開示に向けた準備を進める。

## 【主な議論内容】

### 0. 運営方針（総論）

#### 2026年度運営方針（総論）

【組合】2026年度の運営方針においても、安全の確保を最優先とする決意が示され、業務や訓練等を通じた社員、組合員の能力向上に取り組み、そのうえで経営体力のさらなる強化に取り組むとの力強い方針が示された。JR東海ユニオンとしても組合員一丸となって社業を支えていく決意である。

2025年度は、様々な施策（万博輸送、静岡工区ヤード整備、N13、ワンマン拡大等）がなされ、また中央新幹線総工事費の変更に伴う適時開示が明らかになるなど大きな変化があった年であった。同時に中央新幹線所属の組合員のみならず、すべての組合員の想いも揺れ動いたことは事実としてある。

こうした変化が絶えない中における2026年度運営方針に込められた会社の想いを明らかにすること。

加えて、2025年に策定された「ありたい姿」は、経営理念と運営方針をつなぐ位置づけにあるものと認識している。今年度において、「ありたい姿」をどのように位置付けていくのか、会社の考えを明らかにすること。

【会社】**2026年度も、鉄道の原点であり、全ての施策の大前提となる安全の確保を最優先として、社員一人ひとりが日々の業務に真摯に取り組む**とともに、訓練等を通じて能力・技術を向上させる。

その上で、生活様式や働き方の変化、労働力人口の減少等、当社を取り巻く環境が変化していることを踏まえ、AIを含め最新のICT等の技術を活用して効率的な業務執行体制を構築する「業務改革」と新しい発想による「収益の拡大」の2つを柱とした経営体力のさらなる強化に取り組む。

**日本の大動脈輸送の維持・発展に不可欠な中央新幹線については、品川・名古屋間の総工事費が増加する見通しとなったことを踏まえ、プロジェクト管理機能を強化し、早期実現に向けて取り組む。**

これらについて「自由に考え、大いに議論し、粘り強くやり抜く」ことで、当社グループの総力を挙げて「日本の大動脈と社会基盤の発展に貢献する」という「経営理念」をより高いレベルで実現する。

また、「ありたい姿」は、**経営理念と運営方針をつなぎ、変化の激しい時代において困難な挑戦をぶれることなく進めていくための「目標地点」を当社グループ全体で共有するため、いわば羅針盤として活用することを想定して策定したものであり、2026年度の運営方針も「ありたい姿」の内容を踏まえたものである。**

#### 設備投資額

【組合】設備投資額について、JR他社において適切な予算措置がなされなかったことを起因とした事故事象が発生している中、当社においてはコロナ禍であっても適切な予算編成を行い確実に遂行されたものと認識している。

今年度も連結7,780億円（昨年度比+430億円）、単体7,180億円（昨年度比+520億円）、うち中央新幹線関係3,670億円（昨年度比±170億円）、中央新幹線を除いた設備投資額（単体）3,510億円（昨年度比+350億円）、安全関連投資額2,440億円（昨年度比+310億円）と適切な予算を組んでいると認識したうえで、昨年度と比較し、主な増減要素となった施策について明らかにすること。

**【会社】中央新幹線は、2025年度計画比170億円増の3,670億円を計画**している。駅や高架橋の工事が進むことなどにより、前年度を上回る計画である。

**中央新幹線以外は、2025年度計画比350億円増の3,510億円を計画**している。**東海道新幹線の脱線・逸脱防止対策や東海道新幹線への上級クラス座席導入等に関する設備投資額の増に加え、新規施策（東海道新幹線降雨対策等）の立ち上げもあり、前年度を上回る計画**である。

このほか、**資材価格の高騰や労務者賃金の上昇による影響もある。**

## 1. 安全・安定輸送確保に向けた着実な取組み

### 2025年度の運転事故・労働災害の発生状況と2026年度取組み

**【組合】**「安全」は労使共通の最重要課題であり、これまでも様々な場面で「安全」に関する議論を行ってきた。

2025年度を振り返ると、「安全最優先の行動」の実践、「もっと安全！運動」の推進により、不安全事象および四大災害の根絶、安全意識の情勢が図られてきたものと認識している。

一方で、鉄道他社にて脱線事象や長時間の運転見合わせが相次いで発生しており、これはお客様の安全や安定的な輸送を脅かす事象になり得ると捉えている。

決して他人事とはせず、これら事象を重く受け止めている。当社においても、この1年間で待避不良や側カウル落失事象に加え、感電死亡災害も発生しており、さらなる安全の確保は最優先で取り組むべき課題であり、労働組合の立場からも、守るべきルールは確りと守り、そのうえでルールの改善等を求めるものはしっかりと声を挙げる取り組みを徹底すべく、改めて組合員と向き合っていく所存である。

事故の撲滅のためには、丁寧な振り返りに基づく課題の抽出とそれに基づく対策樹立が必須である。

2025年度を振り返った上で、2026年度取組みについて明らかにすること。

**【会社】**2025年度の運転事故・労働災害の発生状況と2026年度運転事故防止・労働災害防止の重点実施事項については、4月16日の経営協議会で詳しく説明するが、2025年度も輸送障害等、多くの異常時対応が発生した。

ユニオンの組合員の皆様には、当社の使命を果たすべく、日々の安全・安定輸送の確保、異常時対応、復旧対応等、ご尽力いただき、感謝申し上げます。

**2025年度はJRの責任事故は3月24日時点で35件の発生となっており、前年度と同数、関係会社の責任事故は9件の発生で、前年度から2件増**となっている。

また、**労働災害については、社員は31件で前年度から2件増、関係会社の有休以上の労働災害は35件で前年度から4件増加のうち1件は死亡災害**であった。

**四大災害は社員、関係会社合わせて待避不良5件、感電1件、墜落2件の計8件で前年度と同数**となった。

2025年7月14日には、東海道新幹線大井車両基地構内の発電機室にて、非常用発電機の検修作業において、関係会社の作業員が連絡盤内の加圧部に触れて感電し、死亡する事象が発生した。事故の原因については、公的機関により調査中であるが、感電災害を防止するための緊急処置を講じ、再発防止に努めている。

なお、要因別でみると、本人の不注意が最も多いが、それ以外ではルール不遵守、確認不足、リスク排除不足であった。

これら運転事故、労働災害については一つひとつ、対策を行っているところであるが、2025年度の発生状況を踏まえ、2026年度の重点実施事項を策定した。

### 《2026年度 運転事故防止及び労働災害防止重点実施事項》

1. ルールの全員遵守、確認の徹底
  - ・本質探究によるルールの体得と遵守
  - ・使命感を持って、基本動作と確認を实践
  - ・安全確保のための相互の声掛けと確実な応答の徹底
2. 異常時における安全最優先
  - ・まず「防護」、つぎに「救護・連絡」の徹底
  - ・異常の知得や予期せぬ事態における適切な行動と報告
3. 事前のリスク排除による安全の先取り
  - ・「人・しくみ・設備」の弱点、業務改革等各種変化に伴うリスクの把握と改善
  - ・人の注意力に依存し、重大な不安全事象を招く恐れのある取扱いの把握と改善
  - ・具体的な手順やリスクを共有する実効性のある作業前打合せの実施
  - ・安心して意見を交わし、リスクの掘り起こしができる環境づくり
4. 実践的で効果的な教育・訓練
  - ・リスクに対する感度を高める教育、現場で直面する状況を想定した訓練
  - ・目的・到達点の明示と振り返りの充実により全員が実践できるまでやり抜く

会社発足以来、安全は最も重要な課題であり、責任事故は会社発足から大きく減少したが、近年は下げ止まりの傾向にあり、昨年度は重大な不安全事象も発生している。

**2026年度に向けては、特に、保安装置で守られてなく人の注意力のみに依存するよう  
な重大な事象、これらが発生すると会社の信頼を失墜させる重大事故に繋がりがかねない  
事象について、重点的に取り組み、根絶させる。**

昨年度の不安全事象・四大災害の原因の約8割は依然としてルールの不遵守・確認の不徹底が占める。安全綱領にも謳われているとおり、安全を確保するためには、ルールの遵守と確認の徹底が最も重要であり、これら一つひとつの行為が安全最優先の行動である。本質探究によりルールを体得し、主体的なルール遵守を根付かせていくことや、確認においては、使命感を持って、一つひとつの確認や要所での確認を実践することを徹底していく。

異常時等での安全最優先の行動では、実践事例が多く報告されるなど浸透しつつある。一方、防護・救護・連絡については、防護を实践できなかった事例が発生しており、「まず防護」と防護を強調する。また、自身のミス等が原因の咄嗟の状況に課題を残しており、より心理的安全性の高い職場・環境作りに取り組み、適切な行動と報告を实践することが必要である。

事前のリスク排除による安全の先取りでは、引き続き「もっと安全！運動」の推進を通じて、「人・しくみ・設備」の弱点の把握、改善に取り組む。中でも、業務改革や各種の変化に伴うリスクに特に注意する。人の注意力に依存し、重大な不安全事象を招く恐れのある取扱いについて、様々な視点で考え、見つけ出していただきたい。その上で改善をお願いする。また、昨今の事象には、作業前の打合せが十分ではなかったことが要因に含まれることから、より具体的にリスクを共有し、排除することを留意する。設計・計画段階におけるリスク排除についても、引き続き実施する。一昨年の保守用車

の衝突・脱線事象においては、メーカーとの認識に差異があったことや実情把握が不十分だったという背景があった。業務に潜むリスクを掘り起こすためには、最前線で仕事に従事する作業員など関係者が自発的に口にだす環境づくりを推進する。

実践的で効果的な教育・訓練においては、「事故から学ぶ安全」「エッセイ集」の活用など過去事例の疑似体験によりリスクに対する感度をより高めると共に、実車や訓練設備などを活用したより実践的となる訓練とすることが肝要である。また、より効果的にするため、訓練後の「振り返り」にて到達レベルを確認し、全員が到達できるまでやり抜く。

**2026年度も「安全最優先の行動」の実践と「もっと安全！運動」の推進により、重大な不安全事象および四大災害を根絶する。また、安心して意見を出し合える環境のもと、より安全な仕事の実現に向けて、全社一丸となって取り組んでいく。**

### **安心して意見を出し合える環境**

**【組合】** JR東海ユニオンはアサーションキャンペーンを展開し、上司・部下や、指令・現業間、あるいはJR・関係会社間など、あらゆる場面で発生する権威勾配について、その適正化を行うことで心理的安全性を高めていくことを組合員に訴えているところである。

会社においても職場の心理的安全性の構築に向けて取り組んでいると認識しており、今年度も「いかなる場合も安全最優先の行動を実施する」という強い決意が示されたことと認識している。また、発生事象の定量的分析に基づく重点事項の設定や、「心理的安全性」を「安心して意見を出し合える環境」と具体化した点、さらに職場風土の改善やアサーティブな姿勢の浸透など、実践に踏み込んだ内容が示されていることについて、心強く受け止めている。

一方で、こうした寄り添う姿勢の発信が、管理側の指導の在り方や職制運営に影響を及ぼす可能性についても、これまで慎重な側面があったものと認識している。

今回、ここまで踏み込んだメッセージを発信された背景や、それに伴う課題認識について、会社の考えを明らかにするとともに、2025年度および2026年度の取り組みを明らかにすること。

**【会社】** 昨年度のオール JR 東海安全推進会議のテーマを「安全な仕事を先取りするためのコミュニケーションの充実」と設定したように、「心理的安全性の高い職場・環境作りを推進」する上で、コミュニケーションは事故・労働災害防止上、極めて重要なものと認識してきた。

新年度の重点には、**「安心して意見を出し合える環境」や「安心して意見を交わし」という表現で、心理的安全性の高い職場・環境作りを推進することとした。**

業務の中に潜むリスクは、最前線で従事する関係者の作業員などの気がかりとして胸の内にとどまっていることがあり、そのような環境では、リスクの把握や排除が十分に進まないという課題があった。

関係者から日常業務に潜む実情を自発的に口に出してもらうためには、発言しやすい、言いやすい職場環境、すなわち心理的安全性の高い職場を作れるかがポイントである。

**関係者が安心して意見を口に出すことができる心理的安全性の高い環境を整えることにより、日常業務の中に潜むリスクの掘り起こしに取り組んでいく。また、異常時における安全最優先については、自らの作業やミスに起因する予期せぬ事態であっても、ま**

**ず列車を止めてよいこと、むしろ止めないことこそがリスクであるという認識を共有できる環境を構築していく。**

**【組合】**昨年度のオール JR 東海安全推進会議において、鈴木副社長から直接言及のあった、発注者である JR 東海と協力会社との間における心理的安全性の構築による実態把握について、各社の受け止めや反応など明らかにすること。

**【会社】**当該会議においては、関係会社のプロパー社員 4 名から発表をいただいた。各社とも、話しやすい環境を整えることで現場の声を引き出し、様々な事象の把握や課題解決につなげているとの認識が示され、働く社員の意識向上にも寄与しているとの受け止めであった。

こうした取組みの重要性を改めて認識し、今年度の重点施策に「安心して意見を出し合える環境づくり」として反映させている。

**新幹線・在来線における駅・車内セキュリティ対策**

**【組合】**旺盛なインバウンド、旅行需要に伴い、鉄道のセキュリティ強化について関心が高まっている。当社においても、ハード・ソフトの両面から車内やホーム上のセキュリティ対策を進めてきていると認識しているが、これらの状況および今後の取り組みについて詳細を明らかにすること。

**【会社】**駅構内および列車内におけるセキュリティの確保については、ハード面とソフト面から対策を講じている。

まず、ハード面では、新幹線においては、全 17 駅の防犯カメラを一元的に監視する体制としており、列車内の防犯カメラ映像を指令所で個別に取得できるようネットワーク化している。

非常時には、防犯カメラの映像を警察に伝送し、より迅速かつ適切に、警察と連携した初動対応を行う体制を整えている。新幹線で既に全車両に車内防犯カメラを設置していることに加え、N700S では、既存の車両と比較して設置台数を更に増やしている。

在来線においても、の 315 系、HC85 系及び名古屋駅を発着する一部の 313 系には防犯カメラを搭載するなど、セキュリティ強化に向けた取組みを進めている。

次に、ソフト面では、不審者対応も含む不測の事態に備えた対応訓練を実施しているほか、警察、消防と実践的な合同訓練を実施し、連携を強化している。また、駅係員や乗務員による駅や車内の巡回、警備員による警乗といった取組みを実施しているほか、必要により警察の協力を得て駅構内や列車内の秩序維持に努めている。加えて、放送やテロップ、掲示により不審物や犯罪行為を見かけた場合には通報いただくようお客様に協力をお願いしている。

今後については、引き続き、お客様に安心してご利用いただけるよう、必要に応じ、適時適切に、セキュリティ対策の推進に努めていく。

警備機器については、AI やロボットの活用など世の中の最先端の技術をこれまでも勉強してきており、その実用性等について、今後においても、引き続き検討を進めていく。

**2. 最新の技術を活用した経営体力のさらなる強化**

**経営体力のさらなる強化に向けた労使間の連携**

**【組合】**経営体力のさらなる強化について、JR 東海ユニオンの組合員は各職場の先頭に立って、その取組みの必要性を深く理解したうえで、一人ひとりが知恵を出し、汗をか

き、実現に向け前進を図ってきた。一方で、設備が整わないままでのワンマン運転の拡大など、拙速ともとれる進め方がなされている施策もあると認識しており、組合員からは不安があるとの声も寄せられている。

経営体力のさらなる強化にあたっては、地方協議を中心に、前広な情報共有、課題抽出のうえ施策が進められているとも認識しているが、引き続き具体的なスケジュールを示したうえで前広に情報展開を行い、各職場における組合員の声に真摯に耳を傾け、労使で課題の抽出、議論を行い、解決の道筋をつけてから進めるなど丁寧な対応を改めて要請する。

**【会社】** 施策実現のためには、日々労使が忌憚のない意見交換、充実した議論を積み重ねることが大事であり、労使双方がそれぞれのパイプで現場の声を吸収し、問題は問題として議論し、一つ一つ解決していくことが大事であると考えている。これから、「業務改革」を推進し、新しい発想により「収益の拡大」を実現することに挑戦し、経営体力のさらなる強化に取り組んでいく中において、しっかり議論と解決をしていきたいと考えている。

なお、実施する施策の内容や性質等に応じて、地方も含めて適切な時機に労使協議を行い、必要な社員への前広な周知を行っていく考えである。

今後も引き続き、施策実施にあたっては、社員に不安等が生じないように、訓練等を通じて、必要な取扱周知や教育等を実施する考えである。

**【組合】** 業務改革について、10～15年かけて定常的なコストを800億円程度削減する、および鉄道事業運営に係る要員を1万1,000人から、8,500人まで自然減していく、という当初の目標に向けた2026年度段階での具体的な取り組みを明らかにすること。

また、この数年における急激な物価上昇等に対し、既に整理しているメニューに満足することなく、さらなるメニューの拡大や掘り下げを行っていくとの考えが示されているが、今後の取り組みの方向性を明らかにすること。

なお、その推進にあたっては、取り組み当初に確認した「社長をトップとした系統横断的な体制を構築することとし、施策推進に向けて十分な人員も配置していく」、「労使間での意見交換は、業務改革の取り組みにおいても生きてくると考えている。会社としてはそういった声にしっかりと耳を傾け、取り組んでいく」とした内容について、引き続き真摯な議論を要請する。

収益の拡大について、柔軟なこれまでにない発想で、日々新たな取り組みが展開されていると認識しているが、お客様への丁寧な対応とした観点から、そのサービスインにあたっては、関係職場に可能な限り前広に情報を展開し、十分な教育機会を確保できるよう要請する。

**【会社】**

#### **《業務改革の進捗・2026年度の具体的な取り組み》**

「業務改革」では、効率的な業務執行体制を構築することで、10～15年かけて定常的なコストを単体で800億円程度削減することを目標としている。2025年度計画は累計で約210億円（人件費約40億円、物件費約170億円）の効果を見込んでいる。その上で、2025年度計画までは鉄道事業における人件費及び物件費のコスト削減額のみを計上してきたが、「業務改革」では設備投資や本社部門（鉄道事業以外）においてもコスト削減を図ってきており、一定の効果額を確認できる見込みであることから、2025年度実績、2026年度計画からは、設備投資・本社部門（鉄道事業以外）の効果額を含めて計上する方向

**で現在精査中**である。2025 年度実績、2026 年度計画は期末決算に合わせて公表する予定である。

2026 年度も引き続き、「各種設備の取替・点検の見直し」や「設備の検査・修繕方法の見直し」「ワンマン運転の拡大」等に取り組むことで効果を拡大していく。

800 億円削減を達成するための具体的なメニューは既に整理できているが、これに満足することなく、今後も様々な技術革新を貪欲に取り入れて、「業務改革」の裾野を広げ、さらなるメニューの拡大や掘り下げを行っていく。

#### 《労使協議・社員周知及び教育》

先に回答したとおり、実施する施策の内容や性質等に応じて、地方も含めて適切な時機に労使協議を行い、必要な社員への前広な周知を行っていく考えである。

**【組合】** 業務改革と経営体力のさらなる強化は、2022 年秋に初めて提示され、当初は在来線および新幹線の運営に係る人件費・物件費で 600 億円、設備投資で 200 億円の削減を目標としていたものと認識している。その際、本社部門など鉄道事業以外の業務改革による効果は評価に含まれていなかったと認識している。

2026 年度計画からは、設備投資・本社部門（鉄道事業以外）の効果額を含めて計上する方向とのことであるが、今回これを改めて対象に含めた考え方、ならびに当初の目標に与える影響について、明らかにすること。

**【会社】** **本社部門におけるコスト削減については、当初から業務改革の取組みに含めていたものである。今回、具体的な削減効果を数値として示すことが可能となったことから、期末決算に合わせて公表する予定とした**ものである。なお、これらは当初の取組みの範囲内で進めてきたものであり、**業務改革の効果として掲げている 800 億円という目標や、目標の考え方自体に変更はない。**

**【組合】** 本社部門（鉄道事業以外）の業務改革の具体的な内容について明らかにすること。

**【会社】** 本社部門における業務改革の具体例として、システム関連経費の見直し等が挙げられる。システム更新にあたっては、初期投資と運用コストを一体で捉えた削減や、業務の効率化による要員の最適化を検討している。このように、鉄道の現場部門以外の領域においてコスト削減の可能性を幅広く検討した結果、システム分野に加え、福利厚生施設の効率的な運用なども対象としている。

### 3. 輸送サービスの充実

#### 輸送サービスの充実

**【組合】** 東海道新幹線について、2026 年 3 月ダイヤ改正にて、一部の時間帯に「のぞみ 13 本ダイヤ」実施を打ち出し、旺盛な需要を確実に取り込み、収益の拡大を図る計画としている。また、在来線においても特急のみならず、普通列車の利便性向上のうえ、ご利用も回復傾向にある。加えて、インバウンド需要も増加しており、とりわけ、2025 年度は大阪・関西万博の開催もあり、運輸収入を押し上げる一つの要素となった。

一方で、駅や運輸所等にて休日勤務が発生している実態を踏まえ、2026 年度における東海道新幹線と在来線の輸送力確保、および駅等でのご案内対応等に関する考えを明らかにすること。

**【会社】**

#### 《東海道新幹線》

万博閉幕後も対前年度比で 105%超のトレンドで輸送量は拡大していることから、従前と同様、「日本の大動脈と社会基盤の発展に貢献する」という当社が果たすべき役割と

社会的使命を果たすべく、一部時間帯において「のぞみ」を1時間に最大13本運転するダイヤを活用し、需要に応じてきめ細かく弾力的に臨時列車を設定していく。

### 《在来線》

お客様のご利用状況や沿線イベントの開催状況などを勘案したうえで、保有する車両を有効に活用し、定期列車に対する車両の増結や、臨時列車の設定を弾力的に行うことで、適切な輸送力を提供する考えである。

## 新型車両の投入計画

【組合】東海道新幹線では、N700S及び営業車検測機能を有するN700Sの追加投入が進められてきた。在来線についても、315系の追加投入がなされており、新型特急車両「385系」量産先行車の詳細が完了し、製造を開始すると認識している。新幹線、在来線それぞれにおいて、現段階における車両の改造・投入・置き換え等の計画について明らかにすること。

### 【会社】

#### 《新幹線車両の投入計画》

N700Sについて、2020年度から2028年度にかけて78編成を投入する計画であり、2026年度は7編成を投入する。2026年度以降、新たな営業車検測機能を搭載するなど安全性・安定性を向上するとともに、異常時対応能力を強化し、再生アルミ部材の適用範囲の拡大等による環境負荷低減を実現した3次車を一部投入予定である。

#### 《在来線車両の投入計画》

HC35形について、2028・2029年度に38両（2両×19編成）を投入する計画であり、2026年度は車両および地上設備の設計を進める。

385系量産先行車については、2026年4月に量産先行車を完成させ、2026年5月から次世代振子制御技術等を確認するための走行試験を実施する予定である。営業開始は2029年度頃を予定している。

## 新幹線の自動運転導入に向けた開発状況

【組合】自動運転システム（GOA2）の導入、新幹線全駅への可動柵整備による東海道新幹線自動運転の開始について、2028年頃から順次使用開始との考えが示されているが、これら導入に向けた車両投入、可動柵整備の進捗状況および今後の全体スケジュールを明らかにすること。また、在来線においては、315系4両編成への車側カメラの設置、画像認識技術を活用した安全確認支援装置の搭載によるワンマン運転開始に向けた検討が進められているが、これら導入に向けた進捗状況、ワンマン運転導入の全体スケジュールを明らかにすること。

### 【会社】

#### 《新幹線の自動運転システム導入》

自動運転（GOA2）の導入に向け整備が必要な機能のうち、自動運転機能（ボタン押下（手動）による出発、定時運転機能、定位置停止機能（TASC））については、2021年11月から営業運転後の夜間にJ0編成による本線上の試験を実施している。

実運用に向けては、制限速度や勾配などの地上条件や、天候や緊急徐行の場合等に応じながら、安全、正確、快適な乗り心地等に配慮した運転が必要となるため、2023年9月から昼間ののぞみ・こだまダイヤでの試験を、2024年5月からは昼間のひかりダイヤでの試験を進めてきた。

これまでの試験走行を通じて基本機能に問題が無いことを確認しているほか、TASCについては既存車を用いた検証も実施して精度向上を図ってきた。

今後も引き続き自動運転導入に向けたブラッシュアップに取り組む。

#### 《新幹線の自動運転に向けた車両投入、可動柵整備の進捗状況》

2026年度には定位置停止制御（TASC）の運用を開始する。自動運転（GOA2）機能を搭載した車両は、2028年頃から順次導入する。

可動柵は、のぞみ停車駅以外にも整備も進め、2030年代の整備完了を見込んでいる。

乗務員等の役割分担の見直しの進め方については、可動柵等の整備状況・運転操縦の支援拡充状況を踏まえながら、具体的なことは今後、検討していく。

#### 《在来線のワンマン運転導入》

画像認識技術を活用した安全確認支援装置の搭載による、車側カメラを用いた315系4両編成でのワンマン運転については、2026年3月より関西本線及び武豊線にて実施をしており、順調に推移している。

今後も、315系4両編成での更なるワンマン拡大に向け、東海道線（一部区間）、身延線（一部区間）及び御殿場線で導入を進めていく予定である。

**【組合】** 2026年度は、ゴールデンウィークやシルバーウィークに5連休が多く、年末年始の曜日配列やアジア競技大会の開催などにより、特定の時期に利用客が集中することが懸念される。こうした状況に加え、2025年度において休日勤務が発生している実態も踏まえると、2026年度においても同様に休日勤務が発生する可能性があると考え、その想定について明らかにすること。

また、2027年度の採用計画が大きく減少していることも踏まえ、会社としての休日勤務に対する認識について明らかにすること。

**【会社】** 日頃より休日勤務にご協力いただいていることに感謝申し上げます。2026年度における休日勤務の発生については、現在精査を進めているところであるが、様々な工夫を講じ、社員が働きやすい環境の整備に引き続き取り組んでいく考えである。

また、**2027年度の採用計画については、今後の退職者数の推移や業務改革の進捗等を踏まえて算出したもの**である。

## 4. 超電導リニアによる中央新幹線計画の推進

### 工事計画及び今後の見通し

**【組合】** 中央新幹線計画について、2026年度に計画している工事概要及び今後の見通しを明らかにすること。また、静岡工区については、2026年1月には大井川の水資源に関する補償確認書を静岡県と締結するとともに、2月には静岡県と自然環境保全協定を締結し、施行ヤード用地造成などの準備工事に着手するとともに、3月26日には静岡県の有識者専門部会において県が求めた28項目の課題が全て了承された。このことは中央新幹線計画全体においても、一つの大きな区切りであると認識している。この間、静岡工区における対話を完了させてきたことに対し、職制においても組合員を労い、今後の取り組みに向けて前向きに取り組めるような職場づくりに努めること。

また、県が求めてきた課題が解決したことを踏まえ、静岡工区における着工に向けた今後の取り組みを明らかにすること。

**【会社】** 静岡工区に限らず、日頃から難しい工事や厳しい環境のもとで業務にあたっている社員に対し感謝の意を表するとともに、職場単位で労いをしていく考えである。

## 《工事計画及び今後の見通し》

2026年度の工事計画は、3,670億円を見込んでいる。

工事については、山岳トンネル、都市部トンネル、駅等の土木を中心とした各種工事を精力的に進める。

山岳トンネルについては、南アルプストンネル山梨工区・長野工区等、複数の工区で本坑の掘削を進め、都市部トンネルについては、第一中京圏トンネル名城工区等、複数の工区でシールドマシンによる本格的な掘進を進める。

駅については、3月に山梨県駅に着工しており、品川・名古屋間の全ての駅で工事を進める。

用地取得については、大規模な物件の取得は減少しているが、残りの用地について引き続き地域の方々に丁寧に説明を行い、話がまとまった箇所から取得していく

## 《静岡県との対話の状況及び今後の見通し》

3月26日の生物多様性の専門部会をもって、静岡県との対話を要する28項目について、対話に区切りがついた。当社にとって一つの節目になったと考えている。

本体工事の着手にあたっては、専門部会での議論を踏まえた、静岡県との自然環境保全協定の締結に加え、河川法や森林法など関係法令および条例を含む関係法令手続き等が必要であり、手続きの準備を進めていく。

また、工事着手にあたっては、行政手続きのみならず地域の皆様のご理解が大変重要であると考えている。これまでの取り組みや今後の計画については、特に大井川流域の市町や工事現場となる静岡市の地元の皆様に対し、丁寧に説明していく必要があると認識している。説明会の形式や時期については、関係者と調整・相談しながら決定していく考えである。

今後も、双方向のコミュニケーションを大切にしながら、静岡県、静岡市、大井川流域市町とも意見交換を重ね、地域の皆様のご理解とご協力を得られるよう、真摯に取り組んでいく。

## 新たな開業時期の設定

**【組合】**中央新幹線の開業時期について、この間の労使における議論では「静岡工区の工事に未だ着手の見込みが立たないことから、現時点で新たな開業時期を見通すことはできない」との回答を得ているが、静岡工区が進展する中で、開業時期の開示に対する組合員の期待が高まっている。

直近の静岡工区の進展や用地取得が難航する中で、土地収用を踏まえると可及的速やかに検討を行い、開業時期を明示する必要があると認識しているが、開業時期の設定について、今後のスケジュールを明らかにすること。

加えて、この間JR東海ユニオンが主張してきた通り、中央新幹線の最前線で働く組合員からは早期に開業時期を定め、職制にて周知することで、組合員の負担軽減と心理的安全性を高めてほしい。との声が寄せられている。

名古屋までの開業時期を組合員に広く周知し、事業の明瞭性を高めることは、中央新幹線計画の推進をより一層高めることに繋がることから、各工区の実情等について具に把握したうえで、適切かつ合理的な新たな開業時期を設定すること。

また、これまで通り「健全経営と安定配当の堅持」を確保した中で、計画を進めるとともに、開業時期を設定する考えに変わりはないか明らかにすること。

【会社】品川・名古屋間の開業については、現時点で静岡工区のトンネル掘削工事の着手に見込みが立っていないため、新たな開業時期を見通すことはできない。

引き続き中央新幹線の早期の開業に向け、静岡工区のトンネル掘削工事に1日でも早く着手できるよう、繰り返しになるが、双方向のコミュニケーションを大切にしながら真摯に取り組んでいく。

また、**健全経営と安定配当の堅持を確保して開業時期を設定することに変わりはなく、開業時期の見通しが立った段階で、改めてお知らせする**ことを考えている。

【組合】開業時期の設定については、関心が高い事柄であると認識している。

現在の議論経過では、静岡工区については着工から10年程度を要するとの見通しが示されているが、隣接工区の施工条件の難しさ等も鑑みると、それ以上に期間を要する可能性も懸念される。こうした状況を踏まえ、開業時期の設定に関する会社の考え方について明らかにすること。

【会社】南アルプストンネル静岡工区は、不確実性を伴うトンネル工事の中でも極めて難易度が高い工区のひとつであり、計画通りの工期で収まる、もしくは工期が短くなるということも全くないわけではないが、同じ南アルプストンネルの山梨工区や長野工区のこれまでの掘削実績をみると想定していたよりも時間を要していることに加え、静岡工区は大井川の水資源や南アルプスの環境保全に十分配慮してトンネル掘削工事を進める必要があることを踏まえると、2017年の契約当初に見込んでいた工期を短縮していくことは厳しいと言わざるを得ず、さらに工期が延びる可能性も十分にあると考えている。

### 工事費の見直し

【組合】先般発表された適時開示では、将来の物価高騰等への対応として1.0兆円を計上したうえで、総工事費を11兆円に変更した。

2025年度第二四半期決算に係る経営協議会では、「総工事費には現時点で合理的と考えられる増加要素については、全て見込んだ」との回答を得ている。

一方で、想定を上回るさらなる物価上昇や各件名における計画の変更等により、増額の可能性は多分にあることから、引き続き各系統・都県担当と密にコミュニケーションを図り、全体工程と照らし合わせながら、必要な工事費の見直しを不断に行うこと。

【会社】昨年10月に中央新幹線の品川・名古屋間の総工事費が11兆円に増加する見通しとなったことを踏まえて、中央新幹線計画のプロジェクト管理機能の強化に向けた準備を進めている。

このプロジェクト管理機能の強化によって、品川・名古屋間の全線で行われている工事の状況や今後の見通しをこれまで以上にきめ細かく把握する中で、工事費や工期の管理を適切に行う。

また、これまでも様々な工夫を図ることで工事費のコストダウンに努めてきたが、引き続き創意工夫により少しでも工事費のコストダウンをできるよう不断の検討を行うほか、工事に伴う様々なリスクを早期に検知し対策を打つなど、より効果的なプロジェクト管理を実施する。

### プロジェクト管理機能の強化

【組合】工事費見直しの適時開示と併せて発信した中央新幹線推進本部内の社員向けメッセージには、工事費について今後は管理体制を強化する旨が示されていたが、具体的にどのような方法を考えているのか明らかにすること。

また、この間不断に業務の効率化に取り組んできたところではあるが、管理体制の強化によって、非効率的な業務運営になってはならないと考えている。そのため、工事費管理においては効率的な業務執行を念頭に運営すること。

加えて、この間改善を求めてきたところではあるが、社内稟議を進めるうえで多くの部署、テーブルに説明を行う必要があることや、責任の所在が不明確で迅速な意思決定が図られていないと言った意見が過去から組合員から寄せられている。効率的な業務の執行に向けて、この間職制において改善が図られてきたものの、抜本的な解決には至っていない。

今後、中央新幹線計画をよりスピード感を持って推進していくために、社内稟議の方法、決裁権限、組織のあり方など様々な観点で検討を行い、効率的な業務執行体制を確立すること。

**【会社】** 中央新幹線の工事着手から10年以上が経過し、品川・名古屋間の全線に工事が拡大するなかで、より効果的にプロジェクト管理を実施し、計画の推進力を高めるため、7月の定期異動に併せて中央新幹線推進本部の体制を強化する予定である。

今回の体制強化の目的は大きく二点あると認識している。

一つは、工事費および工程管理の強化である。昨年、品川・名古屋間の総工事費を11兆円へ増額したことを踏まえ、**今後の工事に伴うリスクや社会情勢の変化に対応し、必要となる費用を早期に把握し、適切な対処を迅速に判断できる体制の構築が必要である**と考えている。

もう一つは、業務遂行をより効果的に進めるための体制の見直しである。現行体制は2011年の発足から10年以上が経過し、各地で本格的に工事が進み、現在の組織形態では、意思疎通、機動性の面で、難しい面もあると認識している。このため、**工事の最前線で発生している事象を管理部門と速やかに共有し、例えば、地元対応や法的課題についても迅速に対応方針を示せるよう、よりフラットで機動的な組織としていく**考えである。

**【組合】** 7月の定期異動にあわせて体制を強化する予定であるとのことであるが、その運用にあたっては、異動内容や体制変更の趣旨について前広に情報提供を行うとともに、組合員に寄り添った対応を行うこと。あわせて、管理機能の強化については、その趣旨や効果等について、組合員に分かりやすく説明すること。

**【会社】** **定期異動の時期にあわせ、中央新幹線推進本部で働く組合員の皆様に対し丁寧に説明する機会を設ける予定である。**

### **中推本で働く社員との対話**

**【組合】** 品川・名古屋間の総工事費の見直しに関わる発表を受け、中央新幹線計画に携わっていない組合員においても、将来の当社の経営に対して不安視、不信感の声が高まっており、組合員の心理的安定性を早期に高めていくことが求められている。そのため、中央新幹線推進本部においては、現在各所で開催されている対話会の取り組みやフォローアップミーティング等を活用し、双方向の丁寧なコミュニケーションに努め率直な意見交換が出来る職場環境の構築をより一層進めること。

中央新幹線以外の職場においては、研修等の様々な場面において、中央新幹線の計画、現状、見通し等を丁寧に説明し、計画に対する理解を深めることで、組合員の不安を取り除く取り組みを行うこと。

## 【会社】

### 《中推本で働く社員との対話》

中央新幹線計画の推進にあたって、プロジェクトの最前線で働く社員の想いを受け止めることは、重要であると認識している。これまでも、中推本の幹部が各箇所を訪問し、社員と直接意見交換を行う対話会を開催しており、2025年度の対話会（合計82回：中建設部70回、リ開本12回）においては、総工事費の見通しに関する適時開示を行ったことを踏まえ、適時開示の内容や、中推本幹部の考え方について丁寧に説明を行ったほか、若手対象や系統横断の回を実施するなど、より活発な意見交換となるよう取り組み、社員が日々仕事をする中で感じている疑問や不安等について相互に理解を深めることができたことを認識している。

このように現場を実際に見て、現場社員とコミュニケーションを図り、そこで見えた課題等についても迅速に解決に導き、皆で力を合わせてこのプロジェクトを前進させたいと考えている。

引き続き、対話会等を通じて、相互理解と共通認識の醸成を図っていきたい。

### 《中推本以外の社員の不安》

中央新幹線計画の意義や現状等については、新入社員研修や公募型研修等において中央新幹線計画に関する講義を行っているほか、ホームページ等で工事の進捗等に関する情報を公開しているところである。また、先般、中央新幹線品川・名古屋間の総工事費の見直しについて発表した際には、社員向けに社長からのメッセージを発信し、当社の使命と中央新幹線計画の意義について改めて伝えている。

中央新幹線推進本部以外の社員についても、リニア事業への期待感を高めるとともに、事業への理解を深め、当事者意識を醸成していくことは重要と考えており、2026年2月から3月にかけては、社員向けリニア乗車会を実施したところである。

中央新幹線計画の実現のためには、建設工事を精力的に進める一方で、東海道新幹線、在来線、非鉄道事業において収益力を高めつつ効率的な業務執行体制を築くこと、すなわち「経営体力のさらなる強化」の推進が不可欠である。

今後も、中央新幹線推進本部に限らず、それ以外の社員も含め、事業への理解を深めていけるような取り組みを検討してまいりたい。

**【組合】** 昨年秋の工事費見直しの適時開示以降、リニア関係部署はもとより、現業機関の組合員からも、リニア事業への不信感や、開業後に経常利益が現在の1/10程度まで大きく低下するとの見通しに対する将来の会社経営への不安の声が多く寄せられている。とりわけ、「今後、働く者の処遇は維持されるのか」といった切実な声も聞いており、組合としてもこれらの不安を重く受け止めている。

こうした状況を踏まえ、組合員の不安を払拭し、安心して働ける環境を構築する観点から、期末手当における安定的支給ベースの考え方について、春闘においても議論してきたところである。

会社としても、幹部との対話会における丁寧な説明や、社員向けのリニア乗車会の実施などを通じて、理解促進に努めているものと認識している。

リニアプロジェクトが健全経営および安定配当を前提として進められることは承知しているが、とりわけ働く者の処遇に関して、社員・組合員の不安解消に向けた取り組みや考え方について、明らかにすること。

**【会社】** 昨年 10 月に公表した経常利益 650 億円という収支試算については、過去に公表してきた試算と同様、一定の前提に基づき算出している。一方、キャッシュフローの観点では、現在と同程度の約 6,000 億円規模の営業キャッシュフローを見込んでいる。

**当社が掲げる健全経営とは、財務健全性の維持にとどまらず、安全関連投資や社員の処遇についても十分に考慮した上で経営を行うことである。これらを総合的に勘案した結果、本試算により健全経営が可能であると判断している。安全を損なうことや社員の処遇を軽視することを前提とした計画ではないため、その点については安心いただきたい。**

## 5. 超電導リニア技術のブラッシュアップ等

### ICT 等を活用した効率的な保守体系の検証

**【組合】** 超電導リニア技術について、DX を活用した機械運用システムの開発や設備検査ロボットの現地検証が進められていると認識している。これら ICT 等を活用した効率的な保守体系の検証について、2025 年度を振り返ったうえで、2026 年度の取り組みを明らかにすること。

**【会社】** 超電導リニアの保守については実用技術として確立しているが、状態監視や画像認識など更なる効率化によるコストダウンに取り組んでいる。

2025 年度は、新しい L0 系改良型試験車 (M10) の投入に合わせ、車両運用システムの一部機能である状態監視機能を山梨リニア実験線で運用開始した。また、超電導リニア機械設備の保全業務におけるデータの連携が可能となる機械運用システムを開発し、一部の機械設備について運用を開始した。加えて、各種機械設備の点検・保全業務の効率化に向けて、外観検査を自動で実施する設備検査ロボットの試作機「Minerva (ミネルヴァ)」を開発した。

今後は、車両運用システムの機能拡張や機械運用システムの対象機器拡大、電気設備の状態監視の拡大など、これまでの取り組みを着実に進捗させると共に、更なる保守の省人化、効率化について検証を進める。

**【組合】** 高市政権が掲げる国家戦略の中に「核融合によるエネルギー」があり、高温超電導を用いた核融合発電の実現に向けて各メーカーが開発を進めている。当社においても超電導に関する研究開発を数十年に亘り行ってきており、鉄道における実用化の目途は立っている。このコア技術を他の産業へ展開、転用することで、例えば、核融合プラントを作り、自社利用の電力を補うだけでなく、売電事業にもすそ野を広げること考えられる。

将来に向けた投資として、リニア技術の他への転用などの考えについて明らかにすること。

**【会社】** 当社は長年にわたり超電導リニア技術の研究開発に取り組んできたが、現時点では、リニア中央新幹線の東京・名古屋間、さらには大阪までの開業に必要な技術開発を完遂し、建設プロジェクトを着実に進めることに全力を注いでいる。

このため、現時点で超電導リニアのコア技術を他分野へ転用する具体的な計画はないが、将来的な可能性を否定するものではない。まずは、目の前のプロジェクトを確実に成功させることが最優先であると考えている。

## 社員向けリニア乗車会

【組合】リニア事業への理解等を促進することを目的に、中央新幹線推進本部以外の社員を対象に2026年2月からリニア乗車会を実施していると認識している。このような取り組みは会社施策への理解促進、社員の帰属意識向上に資する取り組みであり、とりわけ、現業機関の理解促進のために、2026年度以降も引き続きリニア乗車会の開催を行うこと。

【会社】中央新幹線推進本部以外の社員にも実際にリニアに乗車してもらうことで、リニア事業への期待感を高めるとともに、事業への理解と当事者意識の醸成を目的として、2026年2月から3月にかけて社員向けリニア乗車会を実施している。社員が自らの体験を通じてリニアの社会的意義や価値を理解し、対外的に意義を発信できる存在となることを期待している。

なお、**2026年度以降の実施については、リニアの走行実験の都合にもよるが、引き続きの実施する方向で検討**をしていく。

## 6. 営業施策の強化

### 営業施策

【組合】営業施策について、引き続き高い観光・インバウンド需要が見込まれる。これら需要に対し、旅行会社との連携強化による販路の拡大に取り組むことや、旅行商品等を拡充していく考えが示されているが、具体的取り組みを明らかにすること。

また、ビジネス需要の回復、更なる獲得に向けた取り組みを明らかにすること。

### 【会社】

#### 《観光・インバウンド需要の拡大》

観光需要については、「そうだ 京都、行こう。」キャンペーンや「#東京ゾクゾク」キャンペーンなどの観光キャンペーンを沿線の自治体や施設等とも連携し、旅の目的となるコンテンツの拡充を図りながら、機動的に展開していく。また、「推し旅」キャンペーンについては、お客様の多様なニーズに対応すべく、コラボするコンテンツの幅を順次広げ、鉄道ご利用の新たな需要を創出していく。加えて、旅の目的となる魅力あるコンテンツを開発し、「EX旅パック」「EX旅先予約」の付加価値を高め、利用拡大を図る。

また、旺盛なインバウンド需要を取り込むため、訪日外国人向け「スマートEX」について、2024年9月に旅行会社が販売する商品としての提供も開始した。2025年度末までに6社と連携しているが、今後も幅広く旅行会社と連携し、インバウンドのお客様の新幹線利用の拡大に取り組んでいく。加えて、沿線自治体などと連携しながら「ゴールデンルート」（東京～富士山～京都～大阪）を新たな視点で紹介し、東海道新幹線沿線及びその周辺エリアの様々な観光情報をより広く、深く発信する「Golden Route with the Shinkansen」キャンペーンを実施する。

#### 《ビジネス需要の回復》

ビジネス需要については、新幹線車内のパーソナルスペースが確保できる「S-Work Pシート」など、ビジネス環境の整備のほか、継続的に「EXサービス」の利便性向上に取り組み、「EXサービス」会員の拡大及び利用促進を図る。また、新幹線の環境優位性を訴求して出張需要を航空から新幹線に転移させるため、CO<sub>2</sub>排出量実質ゼロ化サービス「Green EX」の展開等を通して東海道新幹線の出張利用を促進する。

加えて、出張以外でのビジネス利用の拡大に向け、当社沿線の自治体や会議施設などと連携し、当社エリアへの新規MICE誘致に取り組むなど、MICE需要の獲得を図る。

**【組合】** 運営方針においても、ビジネス需要の獲得に向けたMICE誘致に取り組む方向性が示されており、企業研修や国際会議など、人の大きな移動を伴う取組みであり、鉄道利用の拡大にもつながる重要な分野であると考えます。

一方で、その取組みがどのように成果へ結びついているのかについては、やや見えにくい側面もあると感じています。これまでのMICE誘致の取組みによる実績や成果について、どのように評価しているのか、具体的な事例があれば明らかにすること。

**【会社】** 2025年度においては、開催時期が先となるものも含め、大型MICEを複数件誘致した。また、MICEで多くご利用いただいている新幹線貸切車両パッケージについても順調に受注を伸ばしている。これらの実績は、本格的にMICE需要の獲得に取り組み始めた3年間で、順調に伸長していると評価している。

なお、MICEの中でも特に効果が高いのは、大規模に開催される国際的な医療系学会であり、今後も重点的なターゲットとして誘致に取り組んでいく考えである。

**【組合】** 愛知・名古屋 2026 アジア・アジアパラ競技大会における輸送対応を確実に行っていく方向性が示されていると認識している。大会に関連しては、組織委員会とのパートナーシップ契約も締結されており、当社としても大きく関与するとともに、輸送需要の拡大につながる機会であると考えます。

両大会の開催にあわせ、収益の拡大につなげていくための取組みについて、現時点での考えを明らかにすること。

**【会社】** 愛知・名古屋 2026 アジア・アジアパラ競技大会における収益拡大の取組みについては、チケットの販売スキームなど未定の部分も多く、現時点で具体的に示せる段階にはないが、国内外のお客様に当社エリアを旅行していただく絶好の機会であると捉えている。この好機を最大限活かすため、沿線自治体や旅行会社等との連携を強化し、チケット付き旅行商品の造成や、スポーツツーリズムの観点での様々な販売促進に取り組んでいきたい。

## **のぞみ最大 13 本運転**

**【組合】** 2026年3月のダイヤ改正により、ご利用の多い一部時間帯において「のぞみ 13 本」ダイヤの運用が始まった。本施策のターゲット層および収益への影響見通しを明らかにすること。

また、2026年度に予定されているデッキスペースを活用した完全個室タイプの座席および2027年度中に導入を目指す半個室タイプの上級クラス座席について、現在の導入に向けた状況および利用需要の見通しを明らかにすること。

加えて、上級クラス座席サービスの開始に伴い、サービスの向上が図られる一方で、折り返し清掃や作業時間の増加、走行中における座席汚損への対応など、グループ会社を含めた現場業務への影響が想定される。

とりわけ、限られた時間の中で高い品質が求められる業務であることや、走行中の対応においては安全面や作業環境への十分な配慮が必要となることを踏まえ、関係箇所およびグループ会社との連携を十分に図り、現場の実態を踏まえた上で施策を進めていくことを求める。

## 【会社】

### 《のぞみ最大 13 本運転》

コロナ禍後の東海道新幹線のご利用は順調に推移している。結果として、週末や連休を中心に指定席をお取りいただけない時間帯が発生していたため、これを改善すべく、ご利用の多い一部の時間帯に 13 本目の「のぞみ」を運転可能なダイヤとした。

必要な時間帯に必要な輸送力を弾力的に追加し、より多くのお座席を提供することで、増収を図っていく。

### 《東海道新幹線への上級クラス座席（半個室タイプ）の導入》

昨今の多様化するお客様のニーズに一層お応えすべく、新幹線の新たな座席のあり方の検討を進めてきた中で、本年 10 月には個室タイプの上級クラス座席を導入し、2027 年度中には半個室タイプの上級クラス座席も導入する予定である。

個室タイプについては、プライバシーをしっかりと確保したい方、オンラインでの打ち合わせを車内で気兼ねなく行いたい方、グリーン車よりもさらに上質な空間で移動したい方など、様々な需要に応えることができると考えている。

半個室タイプについては、インバウンドのお客様も含めて、周囲を気にせずに車内でくつろぎたいというご要望をお持ちの方のお客様の需要に応えることができると考えている。また、座席の転換が可能であり、座席同士で対面着座できるため、2 名利用も想定している。

現在、上級クラス座席のサービス導入に向けて、関係する部署及び関係会社と連携しながら多岐にわたる検討を進めている段階である。

接客面の充実をはかるため、各箇所と連携してこれに対応できるような社員教育の体制整備の準備を進めている。

## 7. 技術開発の推進及び技術力の強化について

### 技術開発の推進

【組合】これまでの優れた技術の開発、活用により、各系統において省力化に資する設備投資が進むとともに、各種自然災害に対する安全性を高める検討や、設備の維持更新などに関する業務の改善が進められてきたと認識している。

また、業務改革においても、日々の検査の周期や保全対応等についての改善検討が進められている。これらの分野に設備投資がなされていくことは、将来に向けて必要不可欠であり、JR 東海ユニオンとしても引き続きの推進を求めるところである。

改めて、2025 年度における技術開発推進の詳細と、2026 年度に推進していく具体的な取組みについて明らかにすること。

## 【会社】

### 《地震に対する安全性を高めるための技術開発》

地震をより早期に検知し、より短時間で地震ブレーキを動作させるとともに、地震ブレーキ動作時のブレーキ力をより強化することで、より短距離で列車を停止させるシステムの開発に取り組んでいる。2025 年度は地震発生時に列車をより早く停止させる情報伝達システムの組合せ試験を実施しており、2026 年度も試験を継続し実用化に向けた開発に取り組む。

### 《豪雨に対して安全性と安定性を高めるための技術開発》

昨今は線状降水帯に代表されるような予測が難しい激しい降雨が発生していることから、安全性の向上および最適な運転規制の実現に向けた技術開発に取り組んでいる。

2025年度はこれまで実施してきた営業線盛土でのモニタリング結果から、長時間雨量に対する評価指標として土壌雨量について検証したほか、静岡地区（主に新富士～掛川間）において土構造物の豪雨に対する性能を評価し、土構造物の一部を補強することで、安全性を向上しつつ、運転規制の見直しにつながる方策について検討してきた。

2026年度は同評価の対象範囲を静岡地区以外に拡大していく予定である。

### 《状態監視技術等を活用した検査や保守の高度化・省力化》

営業車検測装置や車両外観検査システムの開発など、地上設備や車両の検査・保守における高度化・省力化に繋がる技術開発に力を入れている。

2025年度は新たな営業車検測技術として、レールのたわみ等の軌道形状を計測するシステムや、電車線金具の取付け状態等を自動で検知する装置を開発し、ドクターイエローで実施してきた検査を全て営業車で代替可能とした。このほか、現在は係員が現地で確認しているレール締結装置等の異常や、樹木や営巣等の支障物についても自動で検知するシステムを開発した。

2026年度は同システムについて、異常検出精度や解析速度のさらなる向上に向けた技術開発に取り組む。

車両外観検査システムについては、最終仕様確定に向けた検証を実施している。

そのほか、新幹線における保守作業の効率化を目指し、保守用車の入換計画作成の自動化や、タブレット端末による現地での分岐器操作を可能とする「線路開通システム」を開発した。

### 《設備の維持更新におけるコストダウン》

2025年度は新幹線で使用されているトンダレールの踏頂面と側面の形状を改良した新しいトンダレールを開発し、摩耗量を従来と比較して半分以下に抑制することで取替周期を延伸し、取替にかかる労働力と材料費を低減できる見込みを得た。

2026年度は引き続き本線での試験及び車両基地での試験を行い、摩耗やき裂の抑制効果確認を行う。

### 《グループ会社と一体となった技術開発》

労働力人口の減少はグループ会社にとっても大きな課題であり、グループ会社と一体となった技術開発を進めている。例えば、駅構内の物流作業を自動搬送ロボットによって自動化する開発に取り組んでおり、2025年度は、安全かつ親しみやすい同ロボットを開発し、駅構内での検証試験を行った。

2026年度も引き続き検証を行い、導入に向けた検討を進める。

## 技術開発

【組合】東海道新幹線における営業車検測技術の開発や新形状レールの開発など、先端技術の活用や劣化・損耗を具に把握し対処するなどにより、現場作業の省力化や設備更新の延伸化・延命化を図ることで、保守の効率化を図ってきたと認識している。保守のさらなる効率化に向けて、近年の技術開発の他領域への拡張や基礎研究など、現在取り組んでいる検討や現状の課題を踏まえた今後の方向性について明らかにすること。

## 【会社】

### 《保守作業の効率化》

労働力人口減少が進む中、保守のさらなる効率化に向け、AI、データ・画像分析、ロボット制御等の先端技術を活用した開発に取り組んでいる。

他領域への拡張という観点では、新幹線の営業車検測の開発を通じて培った技術の在来線への展開に取り組んでいる。具体的には、走行中の新幹線車両からレールやまくらぎ、ボルト等の軌道材料の状態を把握する「軌道材料モニタリングシステム」について、2025年から同様のシステムを在来線の検査専用車両（ドクター東海）に搭載している。

このように、新幹線で培った技術開発成果を在来線に適用したり、逆に、在来線向けの成果を新幹線に適用したりするなど、成果の有効な活用に努めている。

DXに向けた開発やロボット等の最先端技術を用いた開発については、基礎的な技術は各系統で共通する部分が多いことから、系統横断の体制を構築して取り組んでいる。

こうした体制の中で、例えば、ドローンを活用した保守の効率化に向け、衛星測位が利用できないトンネル内で長距離自動飛行を可能とするドローン制御方法を開発した。

今後も新幹線と在来線との間で開発情報を共有するとともに、系統を横断する視野を持って開発に取り組むことにより、保守のさらなる効率化に取り組んでいく。

## 8. 「グループビジョン 2032 —挑戦と実践—」の実現に向けた取組み

### グループ事業の各種施策

**【組合】** グループ事業は引き続き厳しい経営状況の中、収益確保に向けて様々な努力を積み重ねてきたと認識している。運営方針に示されている各種施策について、現在、会社が考えている具体的な取組みについて明らかにすること。

**【会社】** グループ事業では引き続き「JR 東海グループビジョン 2032—挑戦と実践—」に基づき、社内の連携を一層深めて当社グループ全体の成長を目指し、利益の拡大に取り組んでいく。

#### 《各種施策について》

当社グループの共通ポイントサービス「TOKAI STATION POINT」について、データマーケティングの強化や会員拡大等を進め、グループ事業と鉄道事業の双方の収益拡大を図る。

駅店舗について、品揃えの充実により便利で魅力ある店舗づくりを進める。また、「びよりん」の15周年記念企画として、券面に「びよりん」が加わった新しいデザインのTOICAを発売するなど、グループ事業と鉄道事業で連携した取組みを進める。

JR セントラルタワーズと JR ゲートタワー等の駅ビル事業について、魅力ある施設とすることで収益力の強化に取り組むとともに、東京駅・名古屋駅等の駅商業施設を拡張・リニューアルする。また、岡崎駅東口の商業施設「ASTY 岡崎」の開業等、当社グループが保有する土地・建物の有効活用を進める。

「コートヤード・バイ・マリオット京都駅」を開業し、「ヒルトン高山リゾート」、「コートヤード・バイ・マリオット新横浜駅」をリブランド開業するとともに、「ホテル 寧奈良」の計画等を進める。

関係人口の創出を目的とした事業「conomichi」や中央新幹線神奈川県駅（仮称）付近で運営するイノベーション創出促進拠点「FUN+TECH LABO」等を通じて、中央新幹線・東海道新幹線・在来線の沿線都市との連携強化に資する取組みを進め、当社グループの収益力の強化に繋げる。

東海道新幹線の業務用室を活用した法人向け荷物輸送サービス「東海道マッハ便」や「東海道新幹線光ファイバ心線の貸出し」等、鉄道アセットを活用した取組みを進める。

## 「TOKAI STATION POINT」のデータマーケティング

**【組合】**「TOKAI STATION POINT」について、データマーケティングの強化を進めることが明らかとなっているが、この間の取り組みおよびデータマーケティングの活用方法について現在検討中のものや今後の方向性を明らかにすること。

**【会社】**「TOKAI STATION POINT」を通じて様々なデータを集めて分析し、マーケティング戦略を最適化する手法(=データドリブンマーケティング)を強化していく。具体的には、顧客データ活用による 1to1 マーケティングの強化や鉄道事業との相互データ活用によるグループ事業と鉄道事業の双方の収益拡大など、データを活用した取り組みを強化することで増収を実現していく。例えば、当社路線に TOICA を利用して乗車され、駅ビルで一定金額以上の買い物をしてくださったお客様に TOKAI STATION POINT を付与することで再来訪を促し、鉄道とグループ事業双方の利用促進を図るような取り組みを行う。利用拡大に向けた取り組みも実施しており、TOICA カード番号を登録することで、限定クーポンの受け取りや限定キャンペーンへの参加が可能となっている。先日開始した ICOCA (TOICA モデル) も TOKAI STATION POINT アプリへ登録が可能であり、引き続き、利用者拡大に向けて取り組んでいく。

## グループ会社・関係会社を含めた総合力の向上

**【組合】**J R 東海の根幹たる運輸業において、将来にわたって安全・安定輸送を堅持し続けるためには、グループ会社、関係会社の存在が不可欠であり、グループ会社や、関係会社を含めた総合力を高めていくことが極めて重要である。

グループの収益体制や技術開発を行う経営体力、人財確保の取り組みは、J R 東海からの受託費用等に大きく影響を受けることになる。

この間、工務系統については、「標準労務費」の勧告もあり、この間労務費の見直しを適宜図り、いわゆる二省賃金と同水準まで引き上がっていると認識しているが、清掃事業のようなサービス業は世の中に基準となる単価がなくグループ会社からは、物価、人件費が上がる中で、従来から契約額、労務単価が変わっていない。との意見が寄せられている。

また、グループ会社の中には、パートやアルバイトなどの非正規社員が多数を占める企業も存在し、最低賃金の上昇に伴い人件費が増加している状況にあると認識している。

引き続きグループ会社における設備投資や人財確保に向けた取り組みの充実化に資する、経費率、労務単価の見直し等、必要な対策を講じていくこと。

**【会社】**グループ会社等における処遇改善や労働環境の整備については、鉄道事業をはじめとするサービスを継続的に提供していく上で、労働力の確保という観点で重要な課題であると認識している。

当社はグループ会社等における人材の確保やモチベーション向上のためにも、これまでも必要に応じて業務委託費や労務単価の見直しを適切に行ってきたところである。

また、グループ会社等と連携して、作業の機械化や効率化等を推進することで、労働環境の改善や生産性向上、処遇改善に繋げている。

委託経費については、毎年、最低賃金の動向に加え、当社本体の収益状況やグループ会社を取り巻く競争環境などを総合的に勘案して設定している。

また、業務委託料が最低賃金を下回るような事態が生じないよう、最低賃金の引上げ動向を見据え、早期に必要な対応を行うことを基本としている。

以上のように、今後も関係会社を含めた J R 東海グループ全体の事業継続に向けた取組みを続けていく。

**【組合】**「グループビジョン 2032」の達成に向けた今後の方向性については、当社グループ全体としての中長期的な成長戦略や役割分担が重要になるものと認識している。

また、「中期計画 2028」の期間中においては、事業推進本部とグループ会社がそれぞれどのような役割を担い、どのような連携のもとで事業を推進していくのが重要であると考え。これらを踏まえ、今後の具体的な方向性や取組みについて明らかにすること。

**【会社】**2023 年からの 3 年間に、グループビジョンの対象会社の営業利益は大きく伸長している。これを受けて、2026 年度から 2028 年度の 3 か年をグループビジョンの「発展期」と位置づけ、この期間で取り組む事柄・目標を定めた「中期計画 2028」をグループ会社とともに策定した。「中期計画 2028」においては、事業推進本部とグループ各社で達成すべき目標として、2028 年度に年間の利益水準が 600 億円程度に到達することを掲げることとした。今後も成長を継続していくためには、積極的な設備投資や人材育成といった経営資源の強化が不可欠であると認識しているため、J R 東海とグループ各社が一丸となって取り組んでいく考えである。

## 9. 高速鉄道システムの海外展開の取組み

### 高速鉄道の海外展開

**【組合】**高速鉄道システムの海外展開の取組みについて、テキサスプロジェクトでは、2024 年 4 月には、バイデン政権時の日米両政府で、その計画への支持が表明されていたが、昨年にもトランプ政権に変わり、米運輸省は補助金を撤回する発表を行うなどの動きがみられ事業の不透明感が増している。

テキサスプロジェクト、北東回廊プロジェクト、台湾高速鉄路への技術コンサルティングについて、これまでの進捗と今後の展望を明らかにすること。

### 【会社】

#### 《テキサスプロジェクト》

当社は、テキサス・セントラルに対して必要な技術支援を行うため、2016 年 5 月、現地に設立した 100%子会社「HT e C」を通じて、これまでの間、テキサス・セントラルが行う設計基準・仕様の策定などの作業について、技術支援を行ってきた。また、当社は日本の各メーカーと協力して、東海道新幹線型高速鉄道システムのうち、車両や電力・信号設備など土木構造物以外のシステム部分の供給について契約準備活動も行ってきた。2020 年 11 月には、連邦鉄道局がプロジェクトに特化した安全基準を定めた連邦規則（通称、テキサス R P A）及び環境影響評価の最終決定を公示。R P A 申請には、当初より当社も関わって来ており、プロジェクトにとっては大きな前進となった。2023 年 8 月、全米鉄道旅客公社（アムトラック）がプロジェクトに参画する旨を表明して以降、米国連邦政府から獲得した補助金を活用してプロジェクトの実現に向け準備を進めていたところ、2025 年 4 月、米国運輸省がテキサスプロジェクトへの補助金の支給を停止する旨を決定しこれを公表した。これにより、アムトラックはテキサスプロジェクトから撤退した。そのような中でも事業開発主体は活動を継続する意向であることから、当社としてはプロジェクトの状況に応じて、東海道新幹線を運営してきた経験を活かし、引き続き、必要な技術支援などを継続していく考えである。

## 《北東回廊プロジェクト》

当社は北東回廊プロジェクト（超電導リニア（SCMAGLEV）により、ワシントン DC とニューヨークを結ぶ計画）が日米両政府の協力プロジェクトとして進められるよう、プロモーション活動を実施してきた。2015 年以降、米国連邦政府によってメリーランド州政府への超電導リニアシステム導入に向けた調査を目的とした連邦補助金が交付されるとともに、2016 年末には連邦鉄道局などによる環境影響評価のプロセスが開始された。2021 年 1 月には、ワシントン DC ～ボルティモア間における環境影響評価プロセスを進める F R A が、環境影響評価準備書に相当する D E I S を公示し、パブコメ聴取（90 日間）を完了した。その後、2025 年 8 月に米国運輸省が、連邦補助金の撤回及び環境影響評価を今後進めないことを発表した。しかしながら、この発表においては、超電導リニアの技術そのものが否定されたわけではないことから、引き続きプロモーション活動を継続していく考えである。

## 《台湾高鉄への技術コンサルティング》

台湾高速鉄道は 2007 年に開業して以降、台湾高鉄の運営のもと、台湾の社会を支える基幹インフラへと成長している。当社は、各種設備の更新工事や延伸などの大規模工事に対する技術支援要請に応え、2014 年以降、これまでに 14 件の技術コンサルティングを受託し、うち 12 件の技術コンサルティングを完遂した。現在は、新型車両導入プロジェクトにおける技術コンサルティング第二期（2024 年 5 月～2030 年 7 月）、ATC 地上設備更新計画策定第二期（2026 年 2 月～2028 年 1 月）の 2 件のコンサルティングを実施している。今後も技術コンサルティングを通じて、台湾高速鉄道の安全・安定輸送等に貢献していきたい。

**【組合】** 高速鉄道システムの海外展開については、各国の政権動向に大きく左右される難易度の高い事業であると認識しており、とりわけ、米国における計画については、一定の停滞が見られる状況にあると受け止めている。

一方で、オーストラリアにおける高速鉄道計画については、政権交代により状況が変化する側面はあるものの、現政権は前向きな姿勢を示していると報じられている。

こうした状況を踏まえ、オーストラリアに対する今後のアプローチの考え方や、入札等への参画に関する意思について明らかにすること。

**【会社】** オーストラリアの高速鉄道計画に関する報道については承知している。当社としては、オーストラリアにおける高速鉄道プロジェクトの動向に関心を持っており、昨年から同プロジェクトの関係者から情報収集を行うなど、動向を注視している。今後については、プロジェクトの進捗に応じて、当社としての関与方について検討したいと考えている。

## 10. 社員育成および労使関係の充実

### 女性活躍推進

**【組合】** 女性活躍推進について、当社では 2026 年 3 月までの 5 カ年計画を定め、ポジティブアクションの達成に取り組んできたと認識している。

女性活躍推進法の有効期限が 2036 年まで 10 年間延長される等の法改正を踏まえ、2026 年度以降の計画や具体的な取り組みについて明らかにすること。

**【会社】** 公共性の高いオープンなサービスを提供する当社がお客様の多様なニーズに応え続けるとともに、経営体力のさらなる強化を実現していくためには、多様なバックグラウ

ンドを持つ社員一人ひとりの能力を最大限に引き出して会社の成長に繋げていく必要がある。

女性を含む多様なバックグラウンドを持つ社員の活躍に向けてはこの間も各種労使協議の場面で議論してきたが、これら議論も踏まえつつ、引き続き、性別によらず多様な全ての社員が、働きやすく、働きがいを持って能力を十分に発揮し活躍できる会社を目指し、2026年4月から2031年3月までを期間とした第三次行動計画を策定し、取組みを進める。

具体的には、前回の計画を継続的かつ着実に女性活躍を推進する実効的な計画とし、新たな目標として「女性の健康課題と仕事の両立支援」及び「女性の10年定着率の向上」を設定した。

女性特有の健康課題と仕事との両立支援については、女性自身だけでなく管理者側にも女性特有の健康課題への理解を促すとともに、制度の活用や充実など、女性が働きやすい環境の整備につなげる。

女性の定着については、採用した社員を確実に定着させ、活躍と育成・登用へとつなげることを目的として、えるぼしの認定基準も参考に男女差が小さくなる方向で設定した。(えるぼし基準：継続就労：女性の平均勤続年数が男性の7割以上または、10事業年度前後の継続雇用割合が男性の8割以上であること)。

## **ダイバーシティ推進**

**【組合】**多様な社員が意欲を持って能力を発揮できることは、会社が発展していく上においても重要なことであり、DE&I（ダイバーシティ、エクイティ&インクルージョン）の視点にて、全ての社員・組合員が生き生きと働き続けるための取組みを引き続き推進していく必要があると考えている。採用競争力の確保・向上の観点からも、性別にかかわらず、誰もが長く安心して働き続けることができる制度や職場環境を構築していくことは重要であり、とりわけ、就職活動を行う学生は、制度の有無だけでなく企業としての姿勢や実際の運用状況を注視している。

一方で、当社のような鉄道産業では泊り勤務や夜勤勤務が主体となっていることや女性が就労するうえで設備環境が整っていない職場もあり、働き方、就労環境の面で男女間のギャップがあり、また就労できる職場も現状限定されていると認識している。

また、現場の働き方についても、家族や親族のサポートが無いと泊まり勤務に就くことが難しいといった制度上の課題もある。

性別に関わらず、誰もが働きがいをもって仕事に精励できる環境・制度の構築に向けて会社の課題認識を明らかにすること。

**【会社】** これまでも、仕事とライフイベントを両立し、性別によらず多様な全ての社員が、働きやすく、働きがいを持って能力を十分に発揮し活躍するため、各種制度の一層の充実に努めてきており、多くの制度が法律を上回る水準である。

仕事とライフイベントの両立を支援するため、非現業においては在宅勤務を含むスマートワークを導入したり、一部の現業社員においてフレックスタイム制を適用したりすることにより、柔軟かつ生産性高く、自律的に働ける環境を整えている。

また、現業機関等においては短日数勤務制度等により、泊まり勤務といった負担を緩和しつつ、働くことができる勤務制度を導入している。

公共交通を支えるインフラ企業としてお客様により良いサービスを提供し続けるためにも、事業を支える社員が持続的に能力を発揮しやすい職場風土の醸成と環境整備を引続き進める。

**【組合】** 女性活躍推進法の有効期限が 2036 年まで延長されたことを受け、2026 年 4 月から 2031 年 3 月までを期間とする第 3 次行動計画の取組みが進められていると認識している。その中で、新たに盛り込まれた「女性の健康課題と仕事の両立支援」について、具体的にどのような取組みを行っているのか、明らかにすること。

**【会社】** 多様な社員がそれぞれの能力を発揮し活躍することは、経営体力の強化に不可欠であり、特に増加している女性社員の力を最大限に活かしていくことは重要な課題であると認識している。

ご認識のとおり、**第 3 次行動計画においては新たに「女性の健康課題と仕事の両立支援」を目標として設定した。**この課題への対応にあたっては、**女性社員本人のみならず、管理者をはじめとした周囲の理解を深めることが重要であり、職場での適切な配慮につなげていく必要がある。**

そのため、教育等を通じて女性の健康課題に関して正しい理解の促進を図るとともに、健康管理センターによる健康相談受付窓口や福利厚生・勤務制度についての利用促進及び充実を図るなど、今後も必要な支援体制の整備を図り、社員一人ひとりが能力を発揮できる環境づくりに取り組んでいく考えである。

### **将来につなぐ共同宣言**

**【組合】** 今後、会社の経営のすそ野が広がっていく中で、将来にわたって、日本の大動脈と社会基盤の発展に貢献するという使命を果たし続け、組合員、家族が幸せを実感し続けられるように取り組んでいかなければならず、この間、JR 東海会社と共に築いてきた健全で強固な労使関係は引き続き揺るがないものとしていかなければならないと認識している。そのためにも、労使双方がそれぞれの立場において充実した取組みを進めていくことが重要であり、2 本のパイプを最大限活用し、社員、組合員の声を汲み取っていくことが求められる。

また、今次春闘交渉において真摯な議論ができたことに感謝申し上げる。今回の回答は、「社員に最大限報いる」という考え方が示されたものと受け止めている。今後、総対話を通じて組合員の受け止めに把握した上で、改めて議論させていただくとともに、賃金交渉については、引き続き真摯な議論を要請する。

J R 東海ユニオンは、引き続き組合員との対話を充実させ、深くコミュニケーションを取り、職場の実態や組合員の本音を会社に届けていく。

会社においても、各種取組みに対する考え方や、社員を思いやる気持ちを丁寧に社員・組合員に対して伝えるとともに、職制における課題を社員・組合員の声から汲み取り、適切に対応箇所届け改善がされるよう、職制の中でしっかりと対話を通じたコミュニケーションの充実を図ること。

これらの取り組みの積み重ねにて、引き続き、「将来につなぐ共同宣言」に基づき、労使での真摯な議論を要請する。

**【会社】** **施策実現のためには、日々労使が忌憚のない意見交換、充実した議論を積み重ねることが大事であり、労使双方がそれぞれのパイプで現場の声を吸収し、問題は問題として議論し、一つ一つ解決していくことが大事である**と考えている。

当社では人材を最大の経営資源と捉え、この間、貴組合との真摯な議論の積み重ねにより、社員の意欲向上に資する労働条件の改善をはじめ、より自律的で生産性の高い働き方の導入など行ってきたところであるが、2025年度からは社員全員がチャレンジ精神を持って互いに切磋琢磨しながら仕事に取り組み、また採用職種毎に求められる役割に応じて能力を最大限に発揮し成長できる環境を整えることを目的とした「人事・賃金制度の見直し」を施行するほか、意欲をもって、長く安心して働けるための環境整備として、「育児」「介護」「治療」「転勤」等の分野における諸制度のブラッシュアップも行ったところである。

今後も各種課題について、労使間で認識を一致させ、解決に向けた真摯な議論を重ねてまいりたい。

また、「業務改革」を推進し、新しい発想により「収益の拡大」を実現することに挑戦し、経営体力のさらなる強化に取り組んでいく中において、しっかり議論と解決をしていきたいと考えている。「将来につなぐ共同宣言」の趣旨である、「将来にわたる会社の発展と社員・家族の幸せの実現」を目指すこと、これを絶えず確認していくことは当社労使の恒久的な「理念」であり、最も大事なことである。

現在の労使関係は、会社発足以来、各種協議や意見交換など、あらゆる機会を捉えた真摯な議論の積み重ねを通じて築き上げられたものと考えている。

今後とも宣言の精神を十分に認識した上で、さらに中長期的な展望に立って、今何をすべきかを広範な分野にわたり不断に議論を行い、宣言の精神を確実に実践、更に将来にわたって継承していく。

**【組合】**安全に関しては、会社による「やるべきことをやり、守るべきルールを守る」という上意下達の側面が重要であると認識している。その上で、我々は組合員の声を集約し、現場の実態を踏まえた提言を行う役割を担っており、いわば会社の「縦の軸」に対し、「横の軸」を通す機能を果たしていると考えている。これらの両輪があつてこそ、安全は確保されるものである。

こうした考え方は安全に限らず、各種施策においても同様である。会社として進めるべき取り組みは着実に進めていただくとともに、我々としてもより良い施策となるよう提言を行っていく。

これらの積み重ねが、会社および労使関係双方にとって有益であると考えており、引き続き真摯な議論を要請する。

**【会社】**ご指摘のとおり、安全を最優先とすることは当社の基本である。安全確保にあたっては守るべきルールを定め、その所在と責任を明確にしたうえで、全員がこれを確実に守り抜くことが基本であり、職制における指示を徹底することは不可欠である。

一方で、**安全の確保には現場の実情を踏まえた取り組みが重要であることから、現場の意見に耳を傾ける姿勢も欠かせない。会社としては、職制を通じて決定した事項を確実に実行・遵守する体制を堅持しつつ、貴側が集約した組合員の声も踏まえ、対話を通じて取り組みの共有と必要な改善を図っていくことが重要である**と考えている。

引き続き、安全の確保に向けて連携して取り組んでいく考えである。

## 11. 持続可能な社会の実現に向けた取り組み

### 持続可能な社会の実現に向けた取り組み

**【組合】**これまでの間、J R東海が長い間実直に取り組んできた地球環境保全に資する取り組みの積み重ねは、着実に実を結んでいるものであり、今後もさらに進化をしていくと認

識している。あらためて、この間のJR東海の進めてきた持続可能な社会の実現に向けた取組みの詳細と2026年度に推進する内容について、会社の考えを明らかにすること。

**【会社】** 当社では、これまで、地球環境保全を経営上の重要なテーマとして、省エネルギーの車両や設備を積極的に導入することで、他の輸送機関に比べてエネルギー効率が高く、環境負荷が少ないという鉄道の環境優位性を不断に高めてきた。

これにとどまらず、当社グループは、政府の「2050年カーボンニュートラル」政策を前提に、2050年のCO<sub>2</sub>排出量実質ゼロを目指すとともに、2030年度のCO<sub>2</sub>排出量についても、同政策を前提として、2013年度比で46%削減することを目指す。

当社が排出するCO<sub>2</sub>130万t(2024年度)のうち、約5%は「燃料の使用に伴う直接排出」であり、残りの約95%は「電気の使用に伴う間接排出」が占めている。

約5%の「燃料の使用に伴う直接排出」の削減に向けて、ハイブリッド方式のHC35形の設計を進める。また、模擬走行試験を通じて、水素動力車両(燃料電池車、水素エンジン車)に関する開発を進めるとともに、蓄電池車及びカーボンニュートラル燃料について、調査研究を継続する。

一方、残りの約95%の「電気の使用に伴う間接排出」の削減に向けて、省エネルギー車両であるN700Sの投入を進めるとともに、省エネルギー運転に資する技術開発を進める。また、防音壁へのペロブスカイト太陽電池の適用を検討するなど、再生可能エネルギーの活用にも取り組む。

**【組合】** 重点施策では、持続可能な社会の実現に向けた取組みとして、CO<sub>2</sub>排出量実質ゼロ化サービス「GreenEX」の導入企業の拡大も取組みの一環として位置づけられていると認識している。この「GreenEX」について、これまでの導入拡大の実績や、今後の拡大に向けた具体的な取組みについて明らかにすること。

**【会社】** 「GreenEX」の導入企業数は、3月末時点で32社であり、4月には44社まで拡大する見込みである。今後もサービスの認知度向上に取り組み、導入企業の拡大を図っていく考えである。

以上