

2025年12月9日
東日本旅客鉄道株式会社

安全安定輸送の更なる向上とメンテナンス業務変革の両立をめざします ～「メンテナンス作業・工事は夜」という当たり前を超えて「働き方」を改革します～

- JR 東日本グループは、グループ経営ビジョン「勇翔 2034」およびモビリティ中長期成長戦略「PRIDE & INTEGRITY」において、「究極の安全」を経営のトッププライオリティとして堅持する中で、ライフスタイル・トランسفォーメーション（LX）の実現と持続可能な事業運営の確保に向けた取り組みを進めています。
- メンテナンス作業量が増加する中、人手不足やグループ会社、パートナー会社、協力会社を含めた社員の就労意識の変化などを踏まえ、日中時間帯を活用した作業体系の常態へシフトする取り組みを更に進め、効率的でサステナブルなメンテナンス体制を構築していきます。
- その一環として、2026 年度からの首都圏における実施に向け、京浜東北線での日中時間帯のメンテナンス作業・工事や、横須賀線での昼夜連続した作業時間を用いたトンネル補修工事を先行実施する計画を検討していきます。
- 日中時間帯での作業・工事の実施については、お客さまへの影響を考慮しながら、実施線区の拡大を進めるとともに、早期かつ丁寧なご案内に努めています。

1. サステナブルな鉄道メンテナンス体制の構築に向けて

鉄道のメンテナンスにおいては、設備の経年による作業量の増加に加えて、ホームドアをはじめとするバリアフリー設備など新たな設備整備も進めており、生産年齢人口が減少していく中、鉄道工事従事員の継続的な確保やメンテナンス作業の省力化・省人化の推進が喫緊の課題となっています。

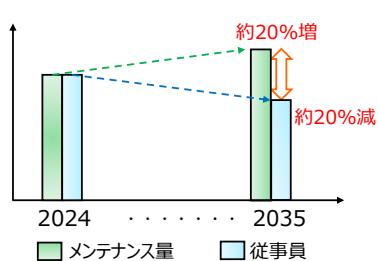


図1 メンテナンス量と従事員の現状と想定

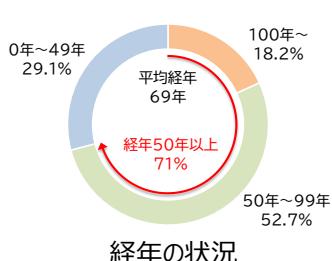


図2 トンネルの経年



図3 ホームドア整備数の現状と想定



整備工事の様子

図3 ホームドア整備数の現状と想定

メンテナンス作業・工事は、これまで夜間を中心におこなってきましたが、深夜勤務に従事する頻度が高いことから、働き手の確保や維持が困難になっています。今回、サステナブルなモビリティの実現に向けて、「メンテナンス作業・工事といえば夜間作業」というこれまでの当たり前から、「メンテナンス作業・工事は日中時間帯にも実施」という常態へのシフトをめざします。これにより、安全安定輸送の更なる向上と、作業環境の改善を通じて鉄道工事従事員の安全確保と働き方改革を進め、メンテナンス業務変革を実現していきます。

2. 首都圏における日中時間帯を活用した具体的な取り組みについて

これまで地方ローカル線を中心に日中時間帯での作業・工事を順次実施してきましたが、首都圏においても以下に示す計画の策定に着手していきます。

メンテナンス作業にあてる時間を、日中時間帯を含めて確保することで、作業における効率性や生産性、安全性が改善されます。

（1）日中時間帯での作業・工事の実施

本格的な作業・工事の日中時間帯へのシフトの実施線区として、京浜東北線での実施を検討します。夜間作業の回数減少により、夜間時間帯における騒音や振動などを削減することで、沿線環境の改善を実現します。

① 実施区間

京浜東北線（田端～田町間）

② 計画（イメージ）

- ・平日の連続した3日間の日中時間帯
- ・京浜東北線は、田端～田町間を山手線の線路を使用して運転

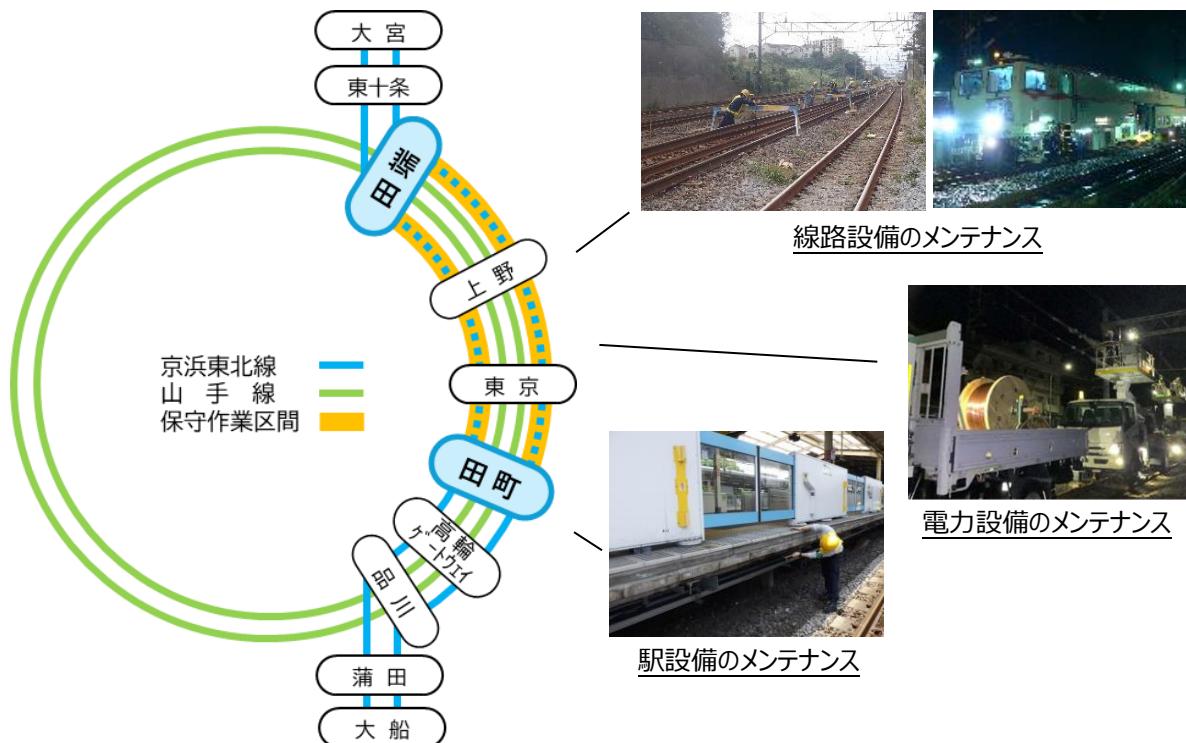


図4 日中時間帯を活用したメンテナンス作業・工事のイメージ

(2) 日中・夜間連続での工事の実施

トンネル補修などの工事を集中的に実施するため、まず横須賀線（東京～品川間）で昼夜連続での集中工事の実施を検討します。一日あたりの作業量が増えることにより工事期間を短縮することができ、お客さまに対するサービス改善の早期提供につながります。

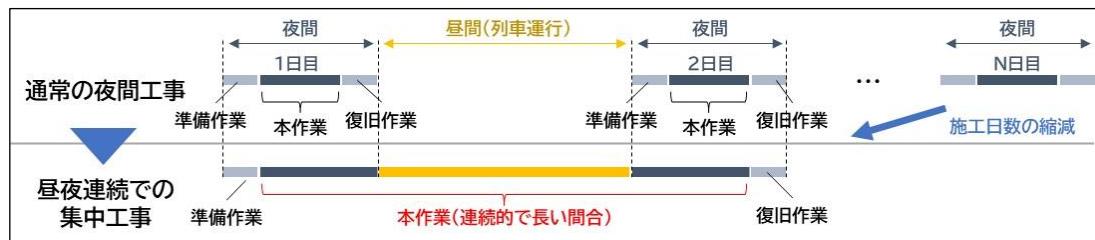


図5 昼夜連続での集中工事のイメージ

表1 横須賀線（東京～品川間）トンネル補修工事における通常時と昼夜連続時の違い

	通常時	昼夜連続時
実作業時間	終電から初電までの間で施工 (約3～4時間)	列車運休による昼夜連続での施工 (約28時間)
準備・復旧作業※	作業開始・終了の都度実施	昼夜連続作業の開始・終了時にのみ実施

※ 準備・復旧作業…重機や資材の搬入・搬出、足場等の仮設・撤去、設備の復旧など

① 実施区間

横須賀線（東京～品川間）

② 計画（イメージ）

- ・ 金曜日終電から日曜日初電までの連続した時間
- ・ 横須賀線は品川駅で横浜方面へ
総武快速線は東京駅で千葉方面へ
折り返し運転



図6 トンネル補修工事のイメージ

いずれも詳細については決まり次第、別途、お知らせいたします。

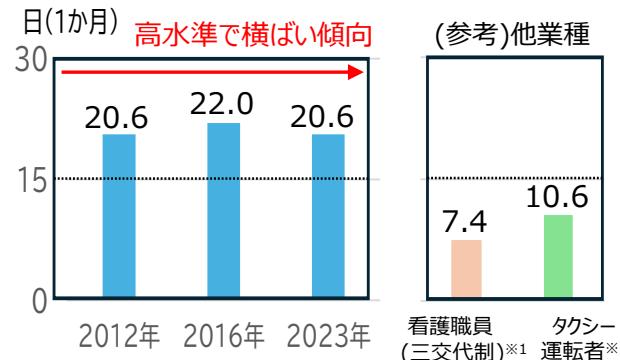
3. 日中時間帯作業・工事の実施線区・区間拡大に向けて

メンテナンス作業・工事について、これまでの「夜が当たり前」という常態から日中時間帯の活用を選択肢として確立し、働き方改革を通じてメンテナンスの仕事を変えていくことによって、安全安定輸送を更に高めています。

実施にあたっては、お客さまへの影響を考慮しながら、順次、当社管内全域を対象に検討をおこない、実施線区・区間の拡大や頻度向上に取り組んでいくとともに、早期かつ丁寧なご案内に努めています。

鉄道のメンテナンス作業・工事における現状について

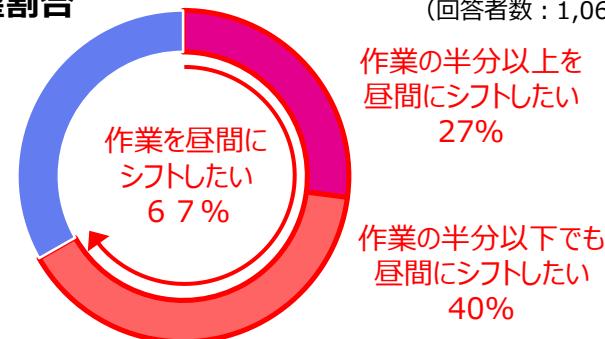
＜軌道工事従事員(首都圏)の夜間作業回数＞



＜鉄道工事従事員 (首都圏) の就労意識※3＞

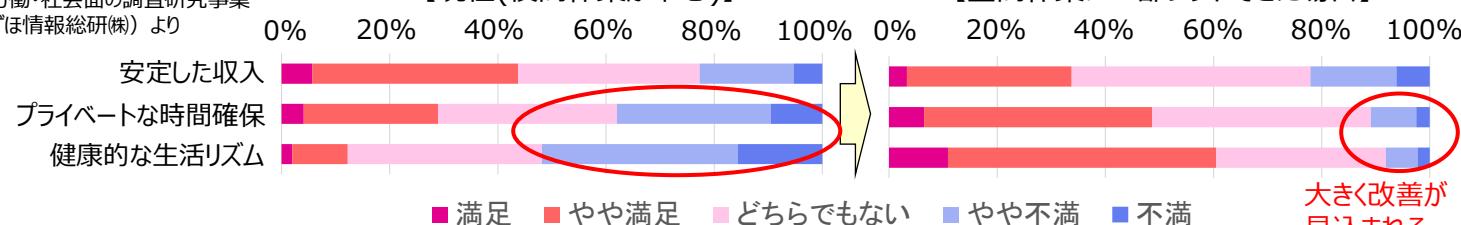
○夜間から昼間へのシフト希望割合

※3 軌道、電気関係従事員へのアンケートより
(回答者数：1,065人)



○鉄道作業従事への満足度

【現在(夜間作業が中心)】



【昼間作業に一部シフトできた場合】

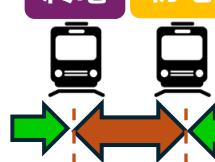
大きく改善が見込まれる

＜鉄道の夜間作業（現場作業）例＞

【作業スケジュール（イメージ）】



終電 初電



運行時間帯 (首都圏：約20~21時間)

作業時間帯 (首都圏：約3~4時間)

線路閉鎖による実作業時間 (2~3時間)

停電作業による実作業時間 (1~2時間)

準備
安全確保
→ ← 安全
確認



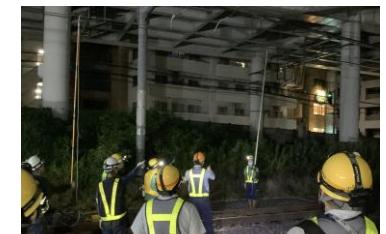
線路設備の人力作業



架線設備の修繕作業



線路閉鎖前の安全確保



停電作業開始前の準備

日中時間帯のメンテナンス作業・工事における取り組みについて

別紙

地方ローカル線を中心に実施線区・日数を拡大

年度	2023	2024	2025
線区数	19	17	21
日数	201	197	361



※2025年度は計画も含みます
※日数は本部・支社単位で計上



まくらぎ交換（左沢線）



レール交換（石巻線）



レール研磨（花輪線）



踏切修繕（気仙沼線）



線路の整備（釜石線）



除草作業（内房線）



レール交換（内房線）



架線設備張替（内房線）



沿線樹木伐採（奥羽本線）



樹木伐採（水郡線）

