



株式会社 総合車両製作所

受付  
19.2.18  
キャリアセンター





# 世界の鉄道輸送に、貢献していく

当社は当時としては画期的な日本初のオールステンレス車両を製造した東急車輛製造(株)を前身とし、2012年からJR東日本グループの傘下に入りました。長年にわたり培った高い技術力をもとに車両製造の発展に貢献し、現在は通勤車両をはじめ、新幹線車両やハイブリッド車両に至るまで、幅広い車両製造の実績を上げ続けています。高品質かつ低コストを実現できる鉄道車両を中心とした総合鉄道技術を提供することで、世界の鉄道輸送に貢献していきます。

## 技術力を究める

安全・安心で環境にやさしいなど、鉄道車両に期待される機能・性能はますます高度なものになってきています。最新の設計・解析技術・生産技術により、ステンレス車両のトップメーカーとして“sustina”ブランドを展開するとともに、高速車両の分野においても、次世代新幹線の開発に挑戦していきます。



## 成長する世界の鉄道市場への挑戦

次世代ステンレス車両“sustina”ブランドを積極的に国内外で展開しています。2016年夏に、“sustina”ブランドの海外案件第1号となるタイ・バンコクのパープルラインが開業しました。

「sustina」は、当社製次世代ステンレス車両のブランド名です



## 鉄道輸送インフラを支える総合鉄道技術

J-TRECの技術は鉄道車両だけにとどまらず、物流コンテナの分野にまで及びます。鉄道用コンテナ専用組立ラインを所有する国内唯一の企業として、現代の物流を支える高機能なコンテナを供給し、幅広い技術力で鉄道輸送インフラを支えています。



## 個のスキルを結集した「組織力」で、 挑戦と革新を続ける

鉄道車両・鉄道関連製品の製造は、技術系・事務系ともに多くのセクションが一体となって業務を進めています。社員一人ひとりの力を結集した組織力で挑戦と革新を続け、変化に富む時代のニーズに対応した優れた製品を生みだしています。



## 総合鉄道技術で、活躍のフィールドは世界へ。

総合車両製作所は、世界に誇れるステンレス通勤車両をはじめ、新幹線車両やハイブリッド車両などの設計・製造を行ってきました。その技術力やものづくりの精神は、鉄道車両にとどまらず、物流コンテナの分野にまで及んでいます。

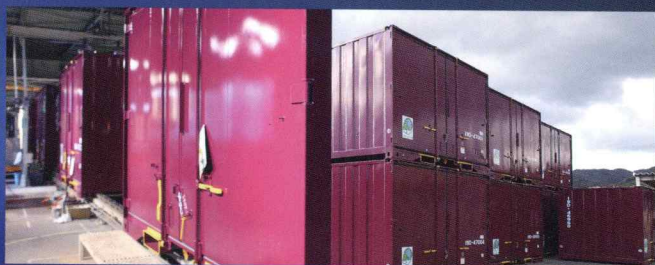
今後は、より業界をリードする存在になるべく、これまで培ってきた技術を洗練し、さらに飛躍することが求められます。近年は、次世代ステンレス車両“sustina”を国内外で展開し、国内では公民鉄受注、海外ではタイ・バンコクのパープルラインの受注を実現しております。また、高速車両として北陸新幹線（E7系）を製造したことは、誇らしい実績のひとつです。

優れた製品は、社員一人ひとりの知恵と技と努力を結集させた組織力で生まれると考えます。個の力の強化とともに、人間関係を構築し、チームとして動くことも重視した一体感のある組織づくりを目指しています。

JR東日本グループとして、鉄道事業全般にわたる豊富な知識と技術を保有していることは、当社の大きな強みです。より総合的な鉄道技術の提供を目指し、世界を視野に入れた事業展開を進めてまいります。

当社には学生の皆さんの熱い想いをぶつけることができる幅広い活躍の場があります。私と一緒に夢に向かって挑戦しましょう！

代表取締役社長  
宮下 直人





# 9人のプロフェッショナルたちが、 J-TRECの仕事内容を 過去、現在の経験を交えながら紹介。

## 「営業」の仕事

お客さまとの信頼関係を構築し、受注から代金回収、納車後のフォローまでお客さまと製品の一生を見守る仕事です。また、市場の動向やニーズをいち早く捉え、各部門へ情報発信する役割も担います。



## 受注から納車、メンテナンスまで一貫して関わる

営業は新規案件の受注だけと思っていませんか？私の仕事は、お客さまからご要望をうかがい、車両の製造や改造、部品供給、アフターフォローまでJ-TRECの顔として、調整や価格面の折衝など様々なことを行います。新規の車両製造はもちろんですが、納車した車両のメンテナンスや改造に関わる仕事も多く、車両の一生を見守る仕事です。お客さまのご要望だけでなく、製造現場の意見もふまえて製品を作り上げる仕事なので、一つひとつの案件は多くの困難にぶつかります。それだけに完成した時の喜びはひとしおです。

世界各地のお客さまに当社の車両「sustina」を導入していただき、ご満足いただくことが私たちの使命だと感じています！

## 「海外事業推進」の仕事

ステンレス車両「sustina」など、当社製品の海外シェア拡大を目指して、海外の市場調査を行い、鉄道プロジェクトの発掘から入札、設計・製造、納入、アフターサービスまでをとりまとめて推進する部門です。海外での現地活動も行っています。



室岡 恭平(海外事業推進部)

## 世界で「sustina」を走らせたい

海外に関する事業展開の窓口として、国内はもとより直接海外に出向き、プロジェクトの案件形成、具体的な仕様、スケジュールの調整・確認などを行っています。海外案件は実際に動きだすまでに時間がかかることが多いため、地道に情報を集めて少しずつ積み重ねていく根気強さが必要です。世界市場は今後ますます拡大していくことが見込まれ、世界の鉄道車両メーカーと受注に向けしのぎを削っています。「sustina」の魅力や当社の技術力を海外の事業者に理解してもらうために、今まで以上に現地へ行き、お客さまと直接触れ合う機会を増やし、独自の情報収集や魅力ある提案を行っていきたく考えています。

藤元 健史  
(国内営業部)



## 「設計」の仕事

新幹線、特急車両、通勤車両など様々な車両の設計を行う部門です。コンセプト、外観や内装のデザイン、機能や性能をふまえて、関連部門と製作しやすい工法や新しい工法について十分な議論を行い、製品化するための図面を作成します。



鉄道技術展などの展示会に参加し、当社の魅力を伝える情報発信も大事な仕事！

目の前で車両が出来上がっていく光景が見え、スケールの大きなものづくりを実感します。



安田 麻奈美(生産部)



## 手作業の積み重ねが、ものづくりの基本

出来上がった車両の外側からは見えませんが、車両には約3,000本の電線が走っています。その電線を設計図に沿って組み立て、車両へ配線しやすい状態に束ねていくのが電装係です。電線の組み方を間違えてしまうと、後に大きなトラブルにつながってしまうため、作業には正確さが求められます。また、後工程の社員からの要望を聞き、より配線・設置しやすい組み方に改善する役割も担います。細かい手作業の積み重ねが、車両製造につながると実感できる仕事です。





## 何もない段階から構想を練る楽しさがある

車両設計は、お客さまからのご要望に沿って、構造やメンテナンス方法の検討を行い、車両の仕様を決定していく仕事です。製造をはじめとする社内の関連部署から意見を取り入れ、求められている要望が実現可能か判断することも重要な役割です。意外かもしれませんが、図面を作成するのは設計業務の最終段階です。目に見えるものが何もない段階から携わった車両が完成し、社会で活躍する姿を見る喜びは、この仕事の醍醐味ではないでしょうか。



中山 義明(車体設計)

初めての設計は、E3系新幹線の冷蔵庫設置だったなあ。

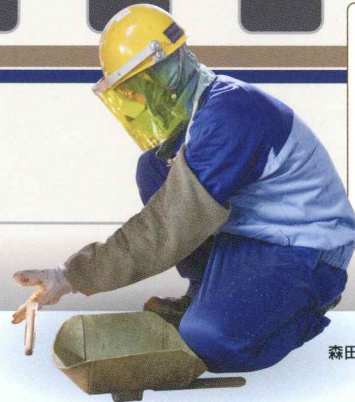


## 車両の設計はとても奥深い

車両と言っても、通勤車両や高速車両、新幹線では仕様異なります。また、見た目は同じような車両に見えても、メンテナンス方法や運行環境によって設計は変わります。車両の設計には、そんな奥深さがありますね。



息子に「将来は、パパの作った電車で、車掌さんだね」と話しています。



森田 和人(生産部)

## 現場全体を見直し効率化を図る

自動スポット溶接機を導入する際に、設計段階から参加し、溶接機の設置位置やコンセントの位置に至るまで作業現場全体の見直しを行いました。効率良く、質の良い製品を作るために常に今よりも良い作業ができないかを考えています。



## 「自分が作った」嬉しさを感じる仕事

自動車の製造に比べると鉄道車両製造は手作業が多く、入社当初はその複雑さに驚きました！手作業が多い分、責任も大きいですが、日々「自分が作った」嬉しさを感じますし、それがやりがいにつながっています。

女性はまだまだ少ない職場ですが、女性も活躍できる職場ですよ！



## 「車両製造」の仕事

車両製造の現場には、高い技術力を持つエキスパートが多数存在します。複数に分かれた一つひとつの製造工程で、一人ひとりの技術を集結させることにより、お客さまの期待に応える車両が生まれます。

## 全員でひとつのものを作り上げる喜びがある



溶接作業によって車両本体を組み立てるのが構体部門です。出来上がった車体に対して、部品の設置や内装が行われていくので、寸法や強度に注意しながら作業を行います。構体課の作業は車両が完成するとお客さまからは見えなくなる部分も多い工程ですが、見えない部分にもこだわり、常に自分の100点を目指して作業しています。組み立てはチームプレーで行うので、コミュニケーションの取り方も意識して取り組んでいますね。組み立てた車両がクレーンで吊り上げられた時の光景は圧巻です！





## 「生産管理」の仕事

車両製造の工程をコントロールする仕事です。消費者への市場調査・営業情報を活用して経営陣が立案した生産計画に沿って、さらに細かい計画を決定・実施しています。



## 工程全体をコントロールする司令塔の役割

受注前の納期・人員などの計画立案から始まり、受注後は、製造指示から納車まで工程全体の進捗を一貫して管理しています。全工程を予測する幅広い知識と、トラブルに対する臨機応変な対応力が求められます。

社内の各部署はもちろんですが、社外の方との関わりも非常に多い部署なので、できるだけ相手の顔を見て密なコミュニケーションをとるように意識しています。



## 車両は我が子のような存在

大学で流体力学を学び、「車両の形」に興味を持ったことがきっかけで車両製造の仕事を目指ようになりました。車両の製造は手作業が多く、たったひとつの部品の有無で工程が進められないこともあるので、常に緊張感のある仕事です。担当している車両を無事に納車した時は、我が子を送り出す親の気持ちです。

自分が担当した車両は、納車後の活躍も気にしてしまいますね。

## ハイブリッド車両や蓄電池車両の開発にも従事



ハイブリッド車両試験用電車である「NETレイン」のモニタ表示システムの開発を担当しました。この電車をベースにしてハイブリッド車両(仙石線)や蓄電池車両(烏山線)の実用化が実現し、鉄道車両への新しい技術導入に貢献できた喜びを感じました。

## 高い技術を持った先輩から技術を学べる

情に厚い先輩が多く、現場は和気あいあいとしています。高い技術力を持った先輩が多いので、早く先輩方から技術を学び、各パーツの組み立てから構体組み立てまでを一貫してできるように経験を積んでいきたいです。



## 「商品開発」の仕事

市場ニーズをふまえて、鉄道車両の機能や構造などの基礎的な研究開発や、新製品の開発・実用化をする仕事です。コアである総合鉄道技術を活かして社会へ貢献しています。

## 新しい技術で、次世代の車両づくりに貢献したい

鉄道車両に搭載する装置や部品の研究開発と製品化を行っています。これまでに、防護無線自動発報装置(※1)や運転台前方カメラ(※2)の開発に成功し、様々な車両に導入できました。難しい課題に直面することも多いですが、課題を正面から受け止め、物事に対して誠実に接することを心掛けています。今後は、ICT技術の研究にも積極的に取り組み、次世代の鉄道車両づくりに貢献していきたいと考えています。



## 「コンテナ製造」の仕事

コンテナ製造には、水漏れしない溶接技術や扉の歪みを取る技術など、物を安全に運ぶための様々な技術が施されています。その技術を応用し、冷蔵コンテナなどの用途に合わせて様々な大きさ、仕様のコンテナを製造しています。



長本 昌樹(商品開発)

※1: 車両に生じた事故を自動的に検知し、半径8kmに走行する車両に停止を指令するシステム。  
※2: 走行中の映像記録を行うことで、事故などが起きた際に、運転再開までの時間短縮に役立つ。



## 「総務／法務」の仕事

組織を円滑に機能させるための仕組みづくりや企業ブランド価値の向上を図ることをミッションとしています。株主総会・取締役会・監査役会の資料作成や調整をはじめ、契約関連業務、式典の準備、庶務業務など業務は多岐にわたります。



### 「会社」と「法律のプロ」の橋渡し役として

私が担当する法務業務は、弁護士や司法書士、行政書士の方と相談しながら進めることが多くあります。法律の話はさることながら、当社の事業や製品特性などを正確に伝えることが重要な役割となります。製造に直接関わることはない部署ですが、携わった契約案件が問題なく履行され、完成した車両を目にすると自分も陰ながら、ものづくりの一員になれたと実感します。

私は「文系」ですが、スケールの大きなものづくりに携わりたい！と思い、入社を決めました。

杉浦 直也(総務部)



単純な箱に見えますが、実は多くの技術が盛り込まれています。

### 日本で唯一の鉄道コンテナ製造ライン

全て同じような箱に見えるかもしれませんが、積載する物や積み込み方法によってコンテナの仕様は変わります。珍しい仕様のコンテナになると、10個以下の製造になる場合もありますね。

私は製造ラインの班長として、人員の配置や安全性の維持を考えて工程全体の管理を行っています。新しい機種が生産ラインが軌道にのり、工数を守れた時の喜びは大きいです。



## 本社 / 横浜事業所

東京ドーム約6個分の広大な敷地の中に、管理部門、営業部門、製造部門を備えています。製造ラインでは、通勤車両、新幹線や特急車両、ハイブリッド車両など幅広い車両製造を行います。

海外シェアの拡大を目指した海外事業推進部や溶接技術の研究・開発を目的とした接合技術センターなど、経営面・技術面ともに当社の発展を牽引する多くの部門があります。



## 新津事業所

通勤車両を中心に製造しています。部品の加工から車体の組立、台車組立、塗装、ぎ装、検査に至るまで、車両製造のほぼ全ての工程を担います。製造ラインには、レーザー複合加工機やプレスブレーキロボットなどの最新機器を取り入れ、品質と効率化を考えた生産を行っています。



## 和歌山事業所

鉄道輸送用や屋外設置用のコンテナ、車両部品の製造を行います。工場には、国内唯一の「鉄道用コンテナ専用組立ライン」と「冷蔵・冷凍コンテナ用31フィートパネル発泡設備」を備えており、目的に応じた幅広いコンテナ製造が可能です。





# 次世代ステンレス車両「sustina」。ステンレス車両のパイオニアとして常に挑戦し、向上しつづけることが私たちの使命である。

60年以上前、旧東急車輛製造時代からステンレス車両製造のパイオニアとして業界を牽引してきたJ-TREC。

さらなるステンレス車両の進化を目指し、自社ブランド「sustina」の開発に取り組んできた。

熱による歪みの生じやすさ、無塗装だからこそ要求される高度な仕上げの技術など、ステンレス材ならではの課題が並んだ。

プロジェクトはどのように進められていたのか、設計と生産技術のメンバーが当時を振り返る。 ※所属・役職は取材当時のものです。



技術部(設計)部長 西垣 昌司

## これまでの概念を覆すミッション

sustinaを開発する上で大きな課題となったのは\*（外板が）フラットな車両\*の実現。これまでステンレス車両の表面に凹凸があることは、製造工法上、仕方がないと考えられていた。しかし、外板をフラットにできれば、よりステンレスの美しさを引き出すことができ、さらなる付加価値の可能性も出てくる。実現すれば、アルミ車両と同等の見た目、そしてそれ以上のステンレス車両ができるのだ。

「通常の車両製造は、設計が起点となってスタートすることが多いのですが、sustinaの開発は新たな技術的な課題が多く、初期段階から設計、生産技術が一体となって進めていきました。」

J-TRECは設計や生産技術、製造工場が1つの敷地内にある。これは大きな特長であり、開発を進めるには恵まれた環境だといえる。



東京急行電鉄 5050系5576号車

## ステンレス車両のパイオニアである自負

「理論上、正しい図面を描いても、それが当社の設備で製造できなければ製品になりません。そのため、sustinaを開発するためには生産技術の協力が不可欠でした。」

設計と生産技術では視点が異なる。設計は新しい車両の理想形を考えるが、生産技術は車両を製造するための方法を現実的に考える。そのため、会議では議論が白熱することも多かったという。パイオニアであるからこそ、求められているミッションが難しいことは誰もが理解していた。一方で、このミッションをクリアできるのは、自分たちしかないというプライドもあった。sustinaプロジェクトの転換点となったのが、2013年、東急東横線に導入した先駆車両（東京急行電鉄5050系5576号車）の完成だ。この1両がsustinaを大きく飛躍させたといっても過言ではない。「先駆車両が完成するまでには試作を重ね、多くの失敗もしました。しかし、失敗から得たことを次へ活かし続けたからこそ先駆車両が実現し、今のsustinaにつながったと思うと感慨深いです。」

先駆車両は、現在も安全・安心な走行で活躍し、それが今もメンバーの自信になっている。



技術部(車体設計)グループリーダー 浅賀 哲也

## 「sustina」誕生の要 レーザー溶接の自動化

先駆車両の完成はsustinaプロジェクトの大きな一歩ではあったが、次は\*量産方法の検討\*がハードルとなった。ここからが、プロジェクトの正念場だといえる。

「量産するにあたり、製造工程を細分化して考え、必要な設備はどんなものか、1つひとつの作業にはどれほど時間がかかるのかを何度も検討しました。」

最も注力したのは、ステンレス板同士を突合せ溶接するためのレーザー溶接機導入だ。sustinaの最大の特徴と



生産技術 主査 側垣 正

なるフラットな外板を実現するためには、突合せ溶接の課題を超えなければならなかった。レーザー溶接自体は部品レベルでの実績はあったものの、鉄道車両の外板にレーザー溶接機を用いた突合せ溶接を導入することは業界でも初めての試みだったのだ。

「ステンレス板に生じる歪みをどうやって抑制するか、突合せ時に生じる段差や隙間をどのように解消していくかを考え、溶接機の各種仕様を検討し、機械の発注をしなくてはならず、調整すべき事項は膨大でした。」

ステンレス材は熱の変化に敏感だ。ステンレス板の抑え方の違いでも熱の加わり方が変わり、溶接に影響を及ぼすことがある。レーザー溶接機には1.0mmにも満たない単位での細かい制御が求められたのだ。それを大きな車両、さらにお客さまが見える部分に適応する難しさは計り知れないものだった。



幅5cmの、うすから見えるレーザー溶接部分。技術力の高さがあるからできる芸当である。





## 前例がない設計の難しさ

「当時の私は、鉄道事業者様に向けた受注活動に携わっていました。受注を狙っていた案件がsustina量産型で売り込むことになり、そこから本格的にsustinaプロジェクトに参画しました。」

いよいよsustina量産型による新型車両の製造が決まり、sustinaの開発は加速度を上げていった。設計としてのミッションは、先駆車両の図面をもとにして量産用の設計を進めることだった。

「なによりも設計者全員にsustinaのコンセプトを理解してもらおうことが大切でした。」

車両製造はオーダーメイドであるため1つとして同じものはないが、従来構造の場合、前例となる設計を手本にしながら進めることができる。ところがsustinaは全く新しい構造で、先駆車両の1両分の図面しかない。車両は鉄

道事業者の要望に合わせたカスタマイズが必要であり、設計者一人ひとりが強度や安全性、快適性をふまえた上で、sustinaのコンセプトに沿って設計を一から考えていくことになる。設計は車体、ぎ装、システム、台車、など複数のセクションに分かれている。それらの設計を合わせて1つの車両が完成するのだから、全員が同じ方針で設計にあたるのが重要になる。



技術部(車体設計)主査 藤澤 朝岐



東京急行電鉄 2020系(東急田園都市線)



東京都交通局 5500形(都営地下鉄浅草線)

## 無塗装だからこそ問われる技術力

ステンレス材を無塗装で使うということは、レーザー溶接機の精度の高さももちろん、仕上げの研磨技術や生産ラインでの材料の取り扱い方まで気を配る必要がある。設備が完成した後も、人が介在した時の操作性、作業導線などの検討・検証は続いた。特に突合せ溶接部分の仕上げはお客さまの目に見えるところであり、生産中も最後まで微調整を行い、その仕上がりを追求したという。



生産技術 大塚 広貴

「仕様通りの設備を導入しても、新しい設備を実際に生産ラインで稼働させると改良すべき点が見えてきます。製造現場の意見も取り入れながら、より良い製品を目指してソフトの改造を継続していきました。」

プロジェクトメンバーには若手も多い。中には入社当初からプロジェクトの一員として活躍している者もいるほどだ。開発の背景には、部門や年齢の枠を越えてモノづくりに真剣に向き合える風土があったことが分かる。

## これからも進化し続ける「sustina」

J-TRECは長年、同業他社では製造が難しいとされる新しいタイプのステンレス車両に挑み続けてきた。



生産技術 部長 大河原 克美

「鉄道車両の製造は、規模が大きいため簡単に試作ができません。また乗り物である以上、失敗は許されませんから、常に歩留まり100%、つまり不良品0%が目標なのです。これは技術者としては大きなやりがいになります。」

2018年、この新工法を用いたsustinaが京王電鉄5000系、東京都交通局5500形、東京急行電鉄2020系としてデビューした。しかし、その一方で新しいステンレス車両への挑戦はもう始まっている。生産ラインの自動化、モジュール化、IoT技術の導入、環境親和性の改善・・・などsustinaの進化はこれからも続く。皆であきらめず技術を追求め続ける、それがJ-TRECらしさであり、バイオニアとしての役割だといえる。



# 若手社員インタビュー

「モノづくりへの憧れ」から「鉄道好き」まで、きっかけはさまざま。  
チームでつくる喜びが共感できれば、みんなJ-TRECの一員！

※所属は取材当時のものです。

## 身近な製品だからこそ 大きなやりがいが見られる

張替 一希 (Kazuki Harigai)

卒業/大学院(工学研究科 機械工学専攻)  
所属/生産部 台車課

「モノづくり」「乗り物」「スケールの大きさ」「速さ」「公共性」。車両製造にはこの5つの魅力があると思い、興味をもちました。J-TRECは関東圏で高いシェアを占めていて、自身にとっても身近であり、自分はコレをつくっている!と誰にでも伝えやすいことは、やりがいや誇りに繋がると考え入社を決めました。

—これからどういった仕事をしたいですか

生産技術の仕事をしてみたいです。自分の専門である機械系の知識を活かし生産ラインの機械化を進めていきたいです。今は現場で実際に体を動かして製造に関わることで、使用する機器設備の位置関係や作業上の身体的負担など、モノづくりを広い視野で捉えられるようになってきたと思います。

## 日本が誇る車両製造技術を 世界中に広め、価値を高めたい

米盛 逸人 (Hayato Yonemori)

卒業/大学院(理工学研究科 環境都市工学専攻)  
所属/生産部 内装課

学生の頃から、日本の車両製造技術は世界に誇れるものだと考えていました。J-TRECは首都圏を走る多くの鉄道車両を製造し、安全・安定輸送で日本の経済を支えていること、そしてタイやアイルランドなどへの輸出実績、次世代ステンレス車両"sustina"を軸に国内外問わず展開していく姿勢が魅力に感じました。

—就職活動中のみなさんへ一言お願いいたします

多くの先輩社員と仕事をして実感するのは、J-TRECには理系・文系問わずモノづくりに熱い人が多いことです。「モノづくりを通してこの世の中をより良くしていきたい」という思いがあれば、活躍の場はたくさんあります。一緒にJ-TRECの技術力を世界に広めていきましょう。

## 文系の私でも、 モノづくりを仕事にしたい

田丸 悦子 (Etsuko Tamaru)

卒業/大学(経済学部)  
所属/生産部 ぎ装課

就職活動中にふと電車の中で「総合車両製作所」という銘板が目が留まり興味をもちました。鉄道に関わる会社はたくさんありますが、生活に身近なものをつくる『モノづくり』ができるのは、J-TRECならではの魅力でした。私に関わった製品を街中に走らせ、人々の生活に役立つ仕事がしたいと考え、入社を決めました。

—入社前と入社後のギャップについて教えてください

入社前は、文系の私がどれだけ車両製造の仕事に関われるのか不安でしたが、現在は想像以上にモノづくりの最前線で働くことができています。それは、入社後の充実した研修と先輩からの丁寧な指導のおかげです。貴重な製造現場での経験を今後の配属先で活かせるよう、日々の仕事に取り組んでいます。

## 高い技術力を裏付ける あらゆる車両製造の実績

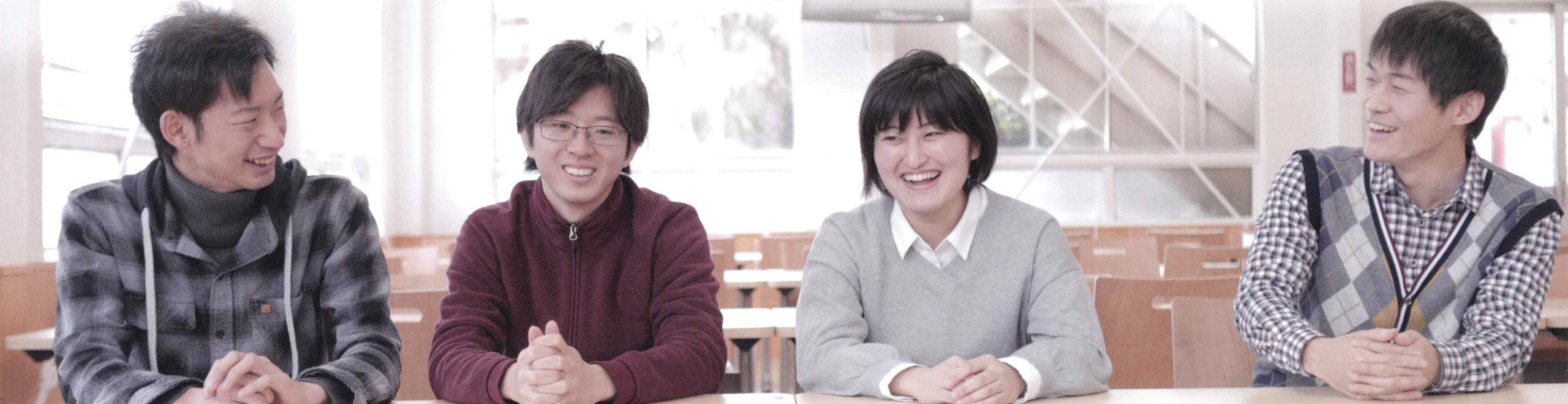
李 思明 (Li Siming)

卒業/大学院(知的財産研究科 知的財産専攻)  
所属/生産部 内装課

小さい頃から鉄道に興味があり、鉄道関連業界を中心に就職活動を行いました。J-TRECは、通勤車両から特急・新幹線車両まで幅広い実績があることが他社にはない魅力でした。高い技術力を持ち、新しい技術を積極的に取り入れていく柔軟性も感じられたことがJ-TRECを選んだ理由です。

—社会人になって成長したところを教えてください

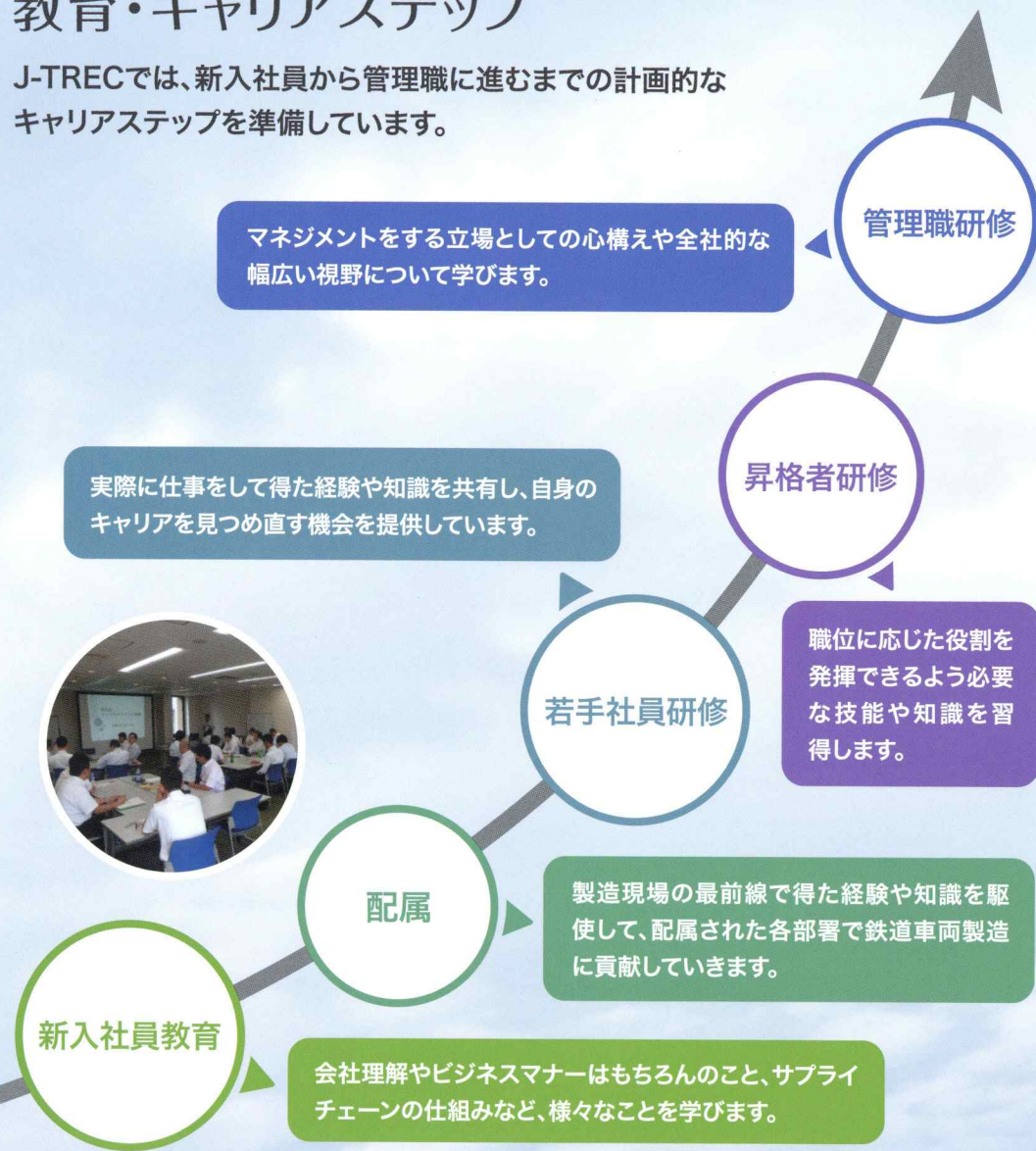
私の名前は「思明<sup>しめい</sup>」ですが「今だけではなく、常に明日や将来のことを考える」という意味があります。社会人になって「次のステップを考える」ということの重要性を改めて感じました。事前準備を怠らないこと、目の前のことだけではなく、視野を広げ状況に合わせて柔軟に対応することを、日頃から心がけるようになりました。





# 教育・キャリアステップ

J-TRECでは、新入社員から管理職に進むまでの計画的なキャリアステップを準備しています。



## 自己啓発支援

公的資格の取得支援や教育研修の受講などを積極的に支援しています。難関試験に合格すると奨励金がもらえる例もあり、社員の意欲向上に一役を買っています。

# 福利厚生

あらゆる制度を整備しており、社員の活躍をサポートしています。

## 社会保険・年金関連

雇用保険・労災保険・健康保険・厚生年金・財形貯蓄

## 休日休暇

- 完全週休2日制(土・日・祝)就業カレンダーあり
- 年間休日122日
- 年末年始休暇、夏期休暇、慶弔休暇、リフレッシュ休暇 など
- 結婚休暇、産前・産後休暇、介護・育児のための短時間勤務制度 など



クラブ活動も活発です

## JR東日本グループカフェテリア倶楽部

グルメ、旅行、レジャー等、各種施設での割引価格や特典が適用されるJR東日本グループの福利厚生メニューも利用できます。

## 独身寮

本社・横浜事業所、東京事務所、新津事業所勤務の方は独身寮に入寮することが可能です。(入居条件あり)  
上記以外の地域については、借上社宅制度にて対応します。



横浜事務所 新独身寮  
2019年春完成予定イメージ図

# 男女共同参画の取り組み

性別にかかわらず誰もが活躍できる会社を目指し、男女共同参画を推進しています。

## 就業継続の支援

法定を上回る育児両立支援制度を設けています。育児休職は子どもが3歳になるまで取得することができ、育児短時間勤務制度は子どもが小学校6年生まで利用することができます。



## 高い育児休職取得率・復職率

育児休職から復帰し、時短勤務をしながら仕事と育児を両立しています。女性社員の育児休職取得率・復職率は100%で、先輩方も出産後もそれぞれの専門分野で活躍しており、私も安心してキャリアを継続できています。長く働き続けて活躍することのできる会社だと感じています。





## 事業所紹介

### 本社/横浜事業所

〒236-0043  
神奈川県横浜市金沢区大川3番1号

### 東京事務所

〒108-0074  
東京都港区高輪二丁目18番10号  
高輪泉岳寺駅前ビル7階

### 新津事業所

〒956-0032  
新潟県新潟市秋葉区南町19番33号

### 西日本支店

〒541-0048  
大阪府大阪市中央区瓦町三丁目4番15号  
瓦町SFビル8階

### 和歌山事業所

〒649-6402  
和歌山県紀の川市北勢田770番地8

## 株式会社 総合車両製作所

経営管理本部 総務部

E-mail : [saiyou@j-trec.co.jp](mailto:saiyou@j-trec.co.jp)

TEL : 045-701-6642

HP : <http://www.j-trec.co.jp/>

