

「令和7年度要員計画について」の業務委員会 休日出勤解消のための適正要員を配置せよ！ 若手社員の退職はピンチだ！

本部は4月23日、「令和7年度要員計画について」の業務委員会を開催しました。

今年度も新幹線で一人2泊程度の休日出勤が発生すると説明されたものの、会社は休日出勤解消するための姿勢を示しませんでした。本部は、休日出勤解消するための適正要員の配置することを強く主張しました。

また、会社から自己都合退職では若手社員が多いことが明らかにされ、その要因についても議論しました。

以下、主な議論です。

<主な会社説明>

会社は、別紙に基づいて以下の通り説明を行いました。

1. 2025年度初要員数

令和7年度初要員数は、基準人員については16,550名、社員数は21,200名となっている。昨年度初と比べると基準人員は約100名増、社員数は約50名減である。系統別には資料の通りである。

2. 2025年度要員計画

(1) システム化・省力化等

別紙の通りだが、施策一覧では、今年度に計画している施策件名を並べているもので、全体で181名の要員効率を計画をしている。本社・本部の関係ではカスタマーセンターの体制見直しであり、地方案件としては、飯田線における2両ワンマン運転実施や関西本線及び武豊線における4両ワンマン運転実施で各△40を計画しており、各地方で説明する。

(2) 出向計画

54歳に達した日以降の出向は約50名を計画している。令和6年度の計画では約60名であったが、実績も約60名であった。

(3) 採用及び退職・専任社員

①採用実績

2024年度実績は499名で、2025年度初実績は687名である。

②令和5年度退職実績

定年退職が36名、その他退職が347名、合計で383名である。その他退職の内訳では、自己都合が約300名であった。

③専任社員

2024年度初専任社員数は1,461名（うち出向728名）、2025年度初専任社員数は1,086名（うち出向569名）である。定年を迎え専任社員として新たに雇用されたのは29名、継続雇用率は約91%程度で、例年の水準であった。

(4) 乗務員養成等

養成計画数として、在来線運転士は約150名、新幹線運転士は約90名、在来線車掌は約120名、新幹線車掌は約80名である。

<会社との主なやりとり>

休日出勤が発生しない適正要員を配置せよ！

組合：昨年度のとの比較で基準人員は100名増えて、社員数は50名減っている。

会社：そうである。

組合：効率化によってこのようになったのか。

会社：社員数や退職者数であったりして勘案していくと、このような数値となった。

組合：省力化システム化でワンマンの拡大があり、△181という大きな数字となっている。

会社：そうである。以前提案説明しているカスタマーセンターの外注化も大きな要因となっている。この案件とワンマン2件の3件が大きな要素と思っている。

組合：ワンマン運転拡大は東海鉄事の案件でいいか。

会社：そうである。

組合：在来線の車掌養成約120名と、ワンマンとの関連性はあるのか。

会社：必要な車掌養成は最大限していく考えである。ワンマン運転の拡大で車掌養成をしないことにはならない。

組合：いずれは運転士にさせることを見越しているのか。

会社：その通りである。駅・車掌・運転士のひとつのスケジュールで考えている。

組合：新幹線は昨年から見ると減っている。

会社：対象となる大卒社員のタイミングもあり、大阪万博もあるので実際の各駅や運輸所の要員需給を見ながらやっていくものであるから、このような数字を計画している

組合：新幹線の運輸所について、休日出勤も含めて10日連続出勤が多々あると聞いているから、このような少ない養成数で適正なのかと考えてしまう。

会社：バランスが難しい。一概に多く養成すればいいというものでもない

組合：昨年、新幹線で運転士は130人、車掌は110人であった。その数字から見ると今年は少ない。

会社：確かに昨年から見ると少ない数字と見えるかもしれないが、今年度は運転士養成は約90名とした。

組合：昨年度の休日出勤の実績はいくらか。

会社：新幹線については一律の斜めがけの休日出勤指定については2泊程度が実績であった。在来線は線区別・職種別で多少の差はあるが、平準化してほとんど発生はしていない。

組合：在来線でも休日出勤は発生している。沼津運輸区での交番表を見ると斜めがけの休日出勤指定があり、少人数ではない。2月3月に多かった。

会社：あくまでも平準化して発生しなかったと言える。

組合：発生しているのは事実であり、休日出勤撲滅を目指すべきである。

会社：会社として努力していくことであるが、休日出勤を指定していく予定としている。

組合：新幹線では一人平均で2泊でいいか。

会社：そうである。

組合：休日出勤の希望も入れて2泊なのか。

会社：あくまでも斜めがけの休日出勤指定のみが、一人平均2泊ということである。

組合：今年度の休日出勤の見込みはいくらか。

会社：現時点となるが、2泊から3泊程度の休日出勤が発生することを想定している。

組合：在来線は発生しない想定でいいか。

会社：そうである。

組合：休日出勤について駅や車両所はどうか。

会社：乗務員と違って、色々な勤務形態があるので分からない段階であるが、勤務についてしっかりとやっていく。

組合：車両所についてはどうか。

会社：車両所は関西で3泊程度発生する予定である。

組合：大阪万博の関係か。

会社：大阪万博とは直接関係はない。

組合：鳥飼の構内操縦か。

会社：構内操縦もあるが、育児休職の関係もある。2024年度も発生しており、今年度も引き続き3泊程度発生する予定している。幹鉄事では1泊程度を予定している。育児休職や退職の関係があるので、実際に少なくなる可能性もある。

組合：幹鉄事での1泊程度は、車両所での一人平均1泊ということか。

会社：そうである。

組合：何日分になるのか。

会社：社員数がここでは分からないので、ならずと全く休日出勤がないとは言えない。1泊に満たないと思うが発生する。

組合：車両所と言えば、東京修繕車両所と東京仕業検査車両所のみか。

会社：あと三島車両所と浜松工場もある。泊がある車両所だけ発生するのではない。

組合：昨年、突然発生したイメージで、会社からの説明がなかった。

会社：かつては構内操縦者を養成する時期に発生していたが、今は育児休職も多くなってきている。年度初で予想して伝えている。

組合：育児休職を見込んでの要員計画ではないのか。

会社：しっかり見込んで要員計画を立てている。採用数もしっかり増やしている。社員に協力して貰っている認識である。

組合：年休の実績はどうか。

会社：新幹線の運輸所については20日程度である。

組合：昨年は全体で18日と言っていた。各鉄事ごとではどうか。

会社：全社的には8割を超えている。まだ集計中である。

省力化実施前に万全な安全対策せよ！

組合：退職者数や専任社員数は年々減っている。

会社：年齢構成によるところが大きい。

組合：54歳原則出向者は約50人となっているが、対象者は何名か。

会社：約450人位が対象である。

組合：昨年と同様程度か。

会社：そうである。

組合：システム化・省力化について、昨年も同様に同じ内容があるが、実施できなかったので、今年度を実施することか。

会社：そうである。実施時期にできなかったから今年度を実施する予定である。

組合：あと大きいのはワンマン運転の拡大である。

会社：しっかり地方で説明する。

組合：ワンマンの乗務員に相当な負担がかかる。

会社：しっかりとした教育を実施していく。

組合：安全のことを考えれば、ワンマン運転拡大の前に、J R 西日本のような、ホームにロープ型の可動柵を設けるなど設備面の対策を行ってから実施せよ。

会社：意見としては承るが、安全第一を掲げて実施していく。設備面での安全については地方でしっかりと議論していく。安全第一を考えながら進めていく。

休日出勤が発生しているのに矛盾する養成数！

組合：新幹線乗務員の養成数が、昨年より大幅に減っているが、理由は何か。

会社：減ってはいるが、需給上の観点で決めているので、この数字でやっている。

組合：休日出勤の発生見込みがあるのに、昨年より少ない養成数では矛盾している。

組合：大阪万博に対する要員計画はないのか。

会社：大阪万博に関して、会社として考えながらやっていきたい。

組合：社員はただでさえ、大変な労働条件の上に、更に大阪万博があるという意識である。

組合：採用の実績で、その他の部分で昨年度の実績は40人だったが、しかし、71人となっており、31人増えたのは医療関係者なのか。

会社：医療関係者もいる。

組合：あと中途採用者も入るのか。

会社：そうである。今年度実績でその他は66人となっているが、来年の要員計画時には、増えていると考えている。

組合：退職実績で定年退職は36人で、その他退職が347人となっている。347人の中に死亡退職は何名か。

会社：10名程度であった。

組合：残り337人は自己都合退職か。

会社：自己都合は300人程度である。

組合：自己都合退職の年代層どこが多いのか。

会社：若い年代層が多い。

組合：リニアによる将来の経営に不安が存在するから明るいビジョンと考えているのではない。

会社：そうとは考えていない。

組合：採用実績で687人となっているが、受験者は何名くらいいるのか。

会社：数は持ち合わせていないが、687人を何が何でも採用する考え方でなく、当社の考え方に合致する人を採用しているし、適切な質・量を確保できている。

組合：SEKの社名を、JR東海SEKと変更した理由は何か。

会社：JR東海交通事業とかJR東海エージェンシーがあるように、JR東海の冠をつけることにより、グループ会社の一体感を出すこと。採用競争力を高める面もある。認知度も高めることのメリットもある・

組合：要員計画なので、休日出勤解消、年休完全消化のために、適正な要員を配置せよ。

以 上

※以下、次頁（会社資料）です。

2025 年度要員計画について

2025 年 4 月 23 日
東海旅客鉄道株式会社

1 2025 年度初要員数

	駅	運輸	車両	施設	電気	その他	出向	新採者	計
基準人員	2,350	3,900	1,900	1,400	1,450	5,550			16,550
社員数	2,800	4,300	2,150	1,400	1,500	6,050	2,250	700	21,200

※その他は非現業・病院等を示す。

※社員数には専任社員を含む。

※端数処理の関係上、合計値と内訳が合致しない場合がある。

2 2025 年度要員計画

(1) システム化・省力化等

現段階における 2025 年度の施策は別紙のとおり。

(2) 出向計画

54 歳に達した日以降の出向 約 50 人

※上記以外の出向については必要に応じ個別に実施する。

(3) 採用及び退職・専任社員

① 採用実績

	2024 年度実績	2025 年度初実績
大学・大学院卒	250	364
高専卒	37	44
短大・専門学校・高校卒	141	213
その他	71	66
計	499	687

② 2024 年度退職実績

定年退職…………… 36 人
その他退職…………… 347 人

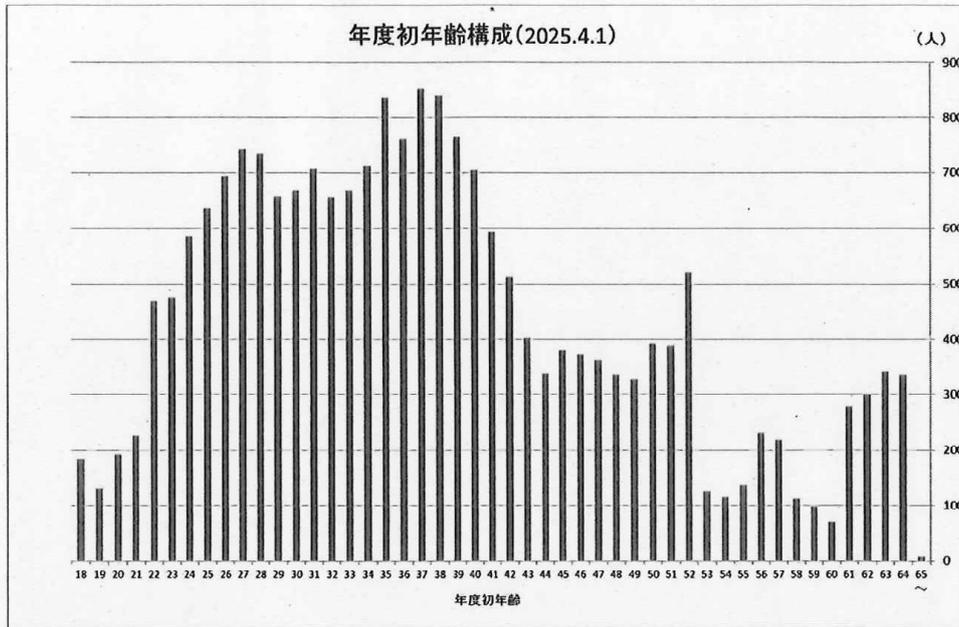
③ 専任社員

2024 年度初専任社員数 1,461 人(うち出向 728 人)
2025 年度初専任社員数 1,086 人(うち出向 569 人)

(4) 乗務員養成計画数

運転士	在来線	約 150 人	新幹線	約 90 人
車掌	在来線	約 120 人	新幹線	約 80 人

[参考]



神奈川支社
 2025年度施策一覧
 (システム化・省力化等)

施策件名	実施概要	要員計画
カスタマーセンター外注化(本社)	・エクスペリエンス約カスタマーセンターの体制見直し(既提示)	△41 (2026.3)
車両×における業務執行体制の見直し(海鉄)	・神領(車庫)における分割、併合作業の削減に伴う業務執行体制の見直し	△2 (2025 定期異動日)
車両×、工場における業務執行体制の見直し(海鉄)	・美濃入田車両区及び埼玉工場における一部検修業務の委託及び委託解消に伴う業務執行体制の見直し	△4 (2025.10 (予定))
在来線名古屋駅における駅輸送体制の見直し(海鉄)	・在来線名古屋駅における列車扱い、係員の廃止に伴う駅輸送体制の見直し(既提示)	△9 (2026.1 (予定))
駅営業体制の見直し(海鉄)	・豊橋駅へのサポートつき指定席券売機の設置に伴う駅営業体制の見直し(既提示)	△6 (2026.3 (予定))
ワンマン運転の実施列車の拡大(海鉄)	・飯田線における2両ワンマン運転の実施列車の拡大に伴う要員体制の見直し(既提示)	△40 程度 (2026.3 (予定))
315系4両編成でのワンマン運転の実施	・関四本線及び武蔵線における315系4両編成でのワンマン運転の実施に伴う要員体制の見直し(既提示)	△40 程度 (2026.3 (予定))
駅営業体制の見直し(静岡)	・お客様サポートサービスの導入に伴う駅営業体制の見直し(富士川駅△5、吉原駅△3)(既提示)	△8 (2025.6)
島田駅の業務体制見直し(静岡)	・島田駅駅舎改修に伴う駅の業務執行体制の見直し	△4 (2025.10 (予定))
駅営業体制の見直し(静岡)	・サポートつき指定席券売機の設置に伴う駅営業体制の見直し(三島駅△3・沼津駅△1)	△4 (予定)
車両×派山の統合(静岡)	・沼津・浜松派山で実施している仕業検査を静岡車両区(本区)で実施することに伴う車両×派山の統合	△4 (予定)
在来線業務受託解消(海鉄)	・新穂線駅におけるJR東日本からの委託業務の解消に伴う見直し(既提示)	△6 (2025.4)
施設部管理課の体制見直し(海鉄)	・施設部管理課の職任/任制見直しによる業務効率化に伴う要員体制の見直し (管理課副課長△1・管理課名古屋駐在△1・管理課士1)	△1 (2025 定期異動日)
安全管理業務の見直し(海鉄)	・安全管理業務の見直しによる業務効率化に伴う要員体制の見直し (新穂線係△1・浜松係△1・名古屋係△1)	△3 (2025 定期異動日)
降雨時の警備および体制確保の見直し(海鉄)	・降雨時の警備および体制確保の見直しに伴う要員体制の見直し(掛川係△1)	△1 (2025 定期異動日)
トンネル検査の効率化(海鉄)	・トンネル検査の業務効率化に伴う要員体制の見直し(熱海係△1・新富士係△1)	△2 (2025 定期異動日)
八重洲防災センター業務の見直し(海鉄)	・八重洲防災センターにおける業務管理や運用見直しに伴う要員体制の見直し (八重洲防災センター△2・管理課総務課士1)	△1 (2025 定期異動日)
新幹線構内作業ダイヤ作成システム導入(海鉄・関支)	・新幹線構内作業ダイヤ作成システム導入による構内作業ダイヤの作成・伝達の効率化 (東京仕業検査車両区△5、東京修繕車両区△1、大阪仕業検査車両区△1)(既提示)	△7 (2025 年度中 (予定))
工務部施設課の総務業務の見直し(関西)	・工務部施設課の総務業務の効率化に伴う総務体制見直し	△1 (2025 定期異動日)
駅営業体制の見直し(関西)	・京都駅へのサポートつき指定席券売機の設置に伴う駅営業体制の見直し(既提示)	△1 (2026.3 (予定))
システム化・省力化等 合計		△181