



# 東日本ユニオンにいがた

http://niigatachihon.yukigesho.com/

## 乗務する社員の視点に基づいた 申14号 団体交渉 乗務員行路の実現を求める

新潟地本は1月19日、申14号・2024年3月ダイヤ改正に関する第一次申し入れの団体交渉を行いました。

組合案として乗務員の視点を基に作成した乗務員行路を要求しましたが、支社側は現場との意見交換を行って作成したとして、会社提示案のままとする回答を行いました。

新潟支社ではこの間、ダイヤ改正において乗務員行路を作成する過程で、ダイヤ改正PTなどを通じて管理者や乗務する社員自らが行路作成に携わることで、安全や働きがい、養成の視点をも入れた検討が行われてきました。

### 支社側「指導・管理者を通じて意見を把握」

組合側が申し入れた各運輸区の行路案について支社側は、行路として成立しているか認めながらも、現場との意見交換を行って作成したため、全ての箇所において提示案のままとして回答しました。

### 行路作成上の基本的な考えを確認

乗務員行路作成にあたっての新潟支社の基本的な考え方を質しました。乗務割交番作成規程には一般線区と稠密線区の違いがあり、新潟支社は一般線区であること、規程上は一般線区には拘束時間の限度の定めはないことを確認しました。

乗務員行路作成にあたっての新潟支社の基本的な考え方を質しました。乗務割交番作成規程には一般線区と稠密線区の違いがあり、新潟支社は一般線区であること、規程上は一般線区には拘束時間の限度の定めはないことを確認しました。

乗務員行路作成にあたっての新潟支社の基本的な考え方を質しました。乗務割交番作成規程には一般線区と稠密線区の違いがあり、新潟支社は一般線区であること、規程上は一般線区には拘束時間の限度の定めはないことを確認しました。

乗務員行路作成にあたっての新潟支社の基本的な考え方を質しました。乗務割交番作成規程には一般線区と稠密線区の違いがあり、新潟支社は一般線区であること、規程上は一般線区には拘束時間の限度の定めはないことを確認しました。



## 速報!! 2024春闘 回答を受ける

3月8日  
第3回団体交渉

東日本ユニオンに  
結集しよう!

- ★定期昇給を実施し、その際の昇給係数は「4」とする。
- ★基本給改定を実施し、基本給に対し所定昇給額と同一の額及び4,000円を加える。
- ★エルダー社員の基本賞金改定を実施し、基本賞金に6,000円を加える。
- …ほか

乗務員行路作成にあたっての新潟支社の基本的な考え方を質しました。乗務割交番作成規程には一般線区と稠密線区の違いがあり、新潟支社は一般線区であること、規程上は一般線区には拘束時間の限度の定めはないことを確認しました。

乗務員行路作成にあたっての新潟支社の基本的な考え方を質しました。乗務割交番作成規程には一般線区と稠密線区の違いがあり、新潟支社は一般線区であること、規程上は一般線区には拘束時間の限度の定めはないことを確認しました。

乗務員行路作成にあたっての新潟支社の基本的な考え方を質しました。乗務割交番作成規程には一般線区と稠密線区の違いがあり、新潟支社は一般線区であること、規程上は一般線区には拘束時間の限度の定めはないことを確認しました。

乗務員行路作成にあたっての新潟支社の基本的な考え方を質しました。乗務割交番作成規程には一般線区と稠密線区の違いがあり、新潟支社は一般線区であること、規程上は一般線区には拘束時間の限度の定めはないことを確認しました。

乗務員行路作成にあたっての新潟支社の基本的な考え方を質しました。乗務割交番作成規程には一般線区と稠密線区の違いがあり、新潟支社は一般線区であること、規程上は一般線区には拘束時間の限度の定めはないことを確認しました。



短時間行路・その他時間の考え方を質す  
新たに定期行路から切り離して運用する短時間行路について支社の考えを質しました。

新新潟運輸区車掌行路  
ワンマン化で乗務機会が減る磐越西線に相互運用者を乗務させる必要性への疑問や、車掌3組の早出の分散を図る視点で組合案を作成しました。

新津運輸区運転士行路  
遠距離通勤者が増えている実態から、在宅休養時間が増えること、前泊・後泊の発生を考慮し行路案を作成しました。

長岡運輸区運転士行路  
EC・DC組に上越線の乗務がないことや、前泊・後泊の発生を考慮し行路案を作成しました。