



# 東日本ユニオンにいがた

http://niigatachihon.yukigesho.com/

## 申25号 3月ダイヤ改正における 課題・問題の解消を求める

今年3月のダイヤ改正は、只見線・磐越西線でのワンマン運転の実施や駅と乗務員の業務融合の推進、長岡統括センター発足や、新潟地区での統括センター発足を踏まえた営業・乗務体制の確立を謳い実施されました。

ダイヤ改正に向けて新潟地本は、申7号・ダイヤ改正の乗務行路に職場・乗務員の声を反映させる取り組みを求める緊急申し入れ、申14号・2024年3月ダイヤ改正に関する第一次申し入れ及び申19号・2024年3月ダイヤ改正申請書提出しました。

改正に関する第二次申し入れ(モビリティ・サービスシステムにおける体制の見直し)により新潟支社と団体交渉を行い、労使で議論を積み上げてきました。

ダイヤ改正の実施から3カ月が経過する中で、東日本ユニオンには改善や見直しを求める多くの声が寄せられています。

新潟地本は安全やサービス、労働環境・働きがいの向上などの視点から検証を行い、7月4日に申25号・2024年3月ダイヤ改正申請書に関する申し入れを提出しました。

■ 申25号申し入れ項目

1. 新潟運輸区の相互運用の運用方法(運転士・車掌・駅業務1人3役を見直すこと)。
2. 始終業が1暦日で完結する乗務行路(いわゆる日勤行路)の拘束時間を13時間以内に調整すること。
3. 行路作成において、乗継時刻指定で拘束時間を調整しないこと。
4. 折返し乗り継ぎ場面に於いて、乗り継ぎ時間が指定されている際の乗り継ぎ箇所は発運転台とすること。
5. 新潟運輸区B1216行路、2553M新潟駅到着後に乗継時刻が指定されている理由を明らかにすること。
6. 新潟運輸区B1201行路の昼食時間を確保すること。
7. 新潟運輸区運転士行路B1212行路は毎日切り取り行路B9212行路として運用すること。
8. 指導担当・支社業務者・副長の短時間行路乗務についての考え方を明らかにすること。
9. 分割・併合の技術保持に対する考え方を明らかにすること。
10. 新規養成の乗務時間の短縮に伴い交番日数を見直すこと。
11. 分割親行路及び、土休日運休となる列車により運用が変わる行路を動力

## JR東日本労働組合 新潟地方本部 第13回定期大会



2024年7月29日(月)  
12時30分より  
新潟市 万代市民会館

また、拘束時間が13時間を超える場合は労働時間Aの限度を10時間以内に調整すること。

車操縦者運転免許取得のための新規養成の交番組に入れたいこと。

12. 新潟駅の対面ホーム乗り換え接続時間を2分以下とすること。

13. 車両運用A224ダイヤ2528M・2547Mの間合いでA117・A122ダイヤと持ち替え、新潟車両センターへ入区させること。

14. 2089列車を余目駅通過又は2番線着発とすること。

## 申17号の要求が実現! 高額な通勤定期券の払い戻し 戻入による不利益解消を実現

会社都合により高額な通勤定期券の払い戻しを行った際の戻入方法について、一括戻入と分割戻入を選択できることにするとした新潟支社人事ユニットリーダー名の連絡文書が7月4日に発出されました。

これまでは高額な戻入により控除項目が全額引き去りできない場合に、社員持株会の控除が停止されるなどの不利益が生じていました。

新潟地本は申17号・通勤手当の精算による不利益

ることを。

15. ワンマン列車の無人駅の停車時間は45秒を標準とすること。

16. 誤乗による引上げ作業難波のため658M新潟駅着番線から5番線へ変更すること。

17. 車内温度保持のため、長岡駅南構内の留置を冬期・夏期は自動防止(パソ上昇のまま)とすること。

18. 長岡統括センターB3802行路の通勤困難を解消すること。

19. 長岡統括センターのE・DC組に上越線越後川口以南の乗務行路を設定すること。

20. 次期ダイヤ改正に向け、ダイヤ改正の乗務行路に職場・乗務員の声を反映させる取り組み(ダイヤ改正PT等)を行うこと。



## 2023年度一般会計 下期会計監査を終了

新潟地本は6月26日15時30分より、新潟地本事務所において、2023年度一般会計の会計監査を実施しました。

対象となった会計期間は下半期分の2023年11月1日より2024年4月30日までです。

監査の結果、不正の事実はなく会計規則に準じて処理されており、帳票類もよく整理されているとして、指摘事項は特になしと見なされました。

今後も大切な組合費を厳正に管理・執行していきます。

の解消を求める申し入れにより、通勤手当の精算による控除不能が発生しない仕組みを構築するよう求めましたが、要求が実現することになりました。

3月6日に行った団体交渉で支社側は、あらかじめ定期代を支払う仕組みであることから使っていないものは返してもらえないものとなり、社員本人の収入を超える戻入額が生じたことは賃金規程に則り通常の取り扱いを行った結果だとしました。

その上で、10万円以上の通勤手当の戻入は年50〜60件、控除は通勤手当のほか休職なども対象となり60〜70件のにのぼることを明らかにしていました。

組合側が、振り込みなどの選択肢を設けるなど、通勤手当の精算による控除不能が発生しない仕組みを構築するよう求めたことに対して支社側は、雇用保険料や年末調整などの関係があるため、このようなやり方が現実だとする一方で、返納の手続きで手間を取らせたことや、社員への周知については問題として認識しているとしていました。

今回、会社都合による高額な通勤定期券の払戻しを行った際の戻入方法について、本人確認のうえで一括戻入、分割戻入を選択できるようになり、控除不能発生への対策が講じられることになりました。

