

## ダイヤ改正以降の変更点について 会社から「お知らせ」

### (1) 通勤回送時間変更

朝（現行） 7時43分 （改正） 7時48分 \*乗車場所変更なし  
夕方（現行） 17時57分 （改正） 18時01分

### (2) 回送シャトルバス

朝5分繰り下げ（8時10分、8時15分）  
夕方10分繰り下げ（17時32分）

### (3) 朝通勤バス（茨木～鳥飼基地）

7時台2本増便。8時台取り止め

### (4) 交検の始業時間変更

8時55分～

### (5) 仕業検査体制見直し

夜仕業申告出面（現行）11名 （改正）11名～13名  
入れ換え本数によって最大13名  
また、昼の申告作業本数により出面1名増。

### (6) 仕業検査方法の一部変更

- ①監視部LED確認を車両データで確認。
- ②側引戸モニタ確認一部検査方法を見直し。
- ③パンタグラフ以外の屋根上検査を点検通路から検査する。

### (7) 修繕構内操縦者

入れ換え本数により入8、入9、入10で対応。  
（移動をスムーズにするため、必要に応じて深夜時間に構内シャトルバス運行）

### (8) 入11、入12の始終業時間

8時45分～17時15分

### (9) 入3、入4の始終業時間

16時～翌8時30分（出勤時間45分前倒し）

(10) 構内操縦運転整備方法変更

本線乗務員と重複する運転整備のところを一部省略する。

(11) 交検白日について

白日 16日

(12) 台検白日について

白日 5日

## **始終業時間 業務内容 要員の変更は労働条件の変更だ！ 口頭だけの「お知らせ」は労使交渉の軽視だ！**

始終業時間の変更、要員の変更、業務内容の変更は明らかに労働条件の変更である。従って、労働組合に対して書面をもって交渉するべきものである。しかし会社は、口頭での「お知らせ」で書面の提示も行わない。このような労使交渉の場を軽視する姿勢は断じて許せるものではないと強く抗議を行った。

以下、会社との若干のやりとり

組合：側引戸モニタ確認一部見直しという事であるが、開閉テストは行わないのか。

会社：一部省略するという事。安全上問題はない、詳細については現場で周知する。

組合：側引戸開閉テストなので、安全上問題があるかもしれないので聞いている。

会社：いろいろと省略するところが他にもあるので、細かいところは割愛させて頂く。

組合：始終業時間、要員の変更は労働条件の変更である。ちゃんと提案を提示する必要がある。

会社：必要なことは口頭で、お知らせしている。

組合：口頭ではなく書面で提示するべきものだ。

会社：必要なものは書面でする。

組合：業務内容が替わってくると労働条件の変更となる。書面でちゃんと提案で提示する必要がある。

会社：十分だと考えている。

**組合は、作業内容の変更は労働条件の変更であり、しかも、安全上においても問題性はないのか確認するために、明らかにするように強く主張しましたが、会社は、詳細については何ら説明しませんでした。**

以上