

要員確保が出来ない会社に、 車掌業務委託って問題ないのか!?

会社は「車内業務見直し」による提案によって、新幹線車掌の乗り組み数3名を2名へと削減しようとしています。提案の中では、削減した部分をJR東海パッセンジャーズサービス（JRCP）へ業務委託するとしています。

現在、JRCPは、新幹線の車内において、主に女性パーサーにより新幹線のグリーン車車内改札や車内販売の業務を行っています。

しかし、最近この女性パーサーの乗り組みに変化があります。2012年頃からひかり号の一部の列車において乗り組み数が3名から2名になりはじめ、その後、のぞみ号の一部の列車で乗り組み数が足りない列車が拡大しました。組合は、車内販売員の減員はサービス低下であると申し入れましたが、車内販売は委託している業務ではないという会社の回答でした。

新幹線に乗務しているパーサーはひかり号では3名、のぞみ号では4名ですが、要員不足が原因となり2年前から1名少なくなり、現在はひかり号2名、のぞみ号3名での乗務が常態化しています。地本はこの現状についても申し入れしました。女性パーサーたちは、足りない乗務員の負担のしわ寄せを負いながら大変な業務をこなしています。こうした問題が浮き彫りになっていますが、JRCP会社内の要員の問題が改善することはありませんし、委託しているJR東海からの指導はいっさいありません。

ダイヤ改正から、JRCPパーサーが 東京駅で降車せずのぞみ号を連続乗務!

通常、JRCPの乗務員も車掌と同じく列車毎の乗務を担当しています。例えば、上り列車ののぞみ号で東京まで乗務した場合、東京駅で全員が交代しますが、今回のダイヤ改正から、JRCPの乗務員が東京駅で降車せずに、一部の列車でそのまま新大阪まで乗務を続けるようになりました。のぞみ号を連続して乗務する超ロング乗務が既成事実化されています。

今回の変更は職場の掲示一枚で周知され、その標題も「打ち合わせ箇所の変更」を伝える内容であり、その理由や委託内容についての説明はいっさいありません。

ますます、女性パーサーの乗務員が減る現象が発生しているのでないでしょうか。新幹線の車掌を減らす部分を委託すると説明していますが、まともな要員確保や乗務員の健康を守れない会社への委託は問題ないのでしょうか。そういった現象を放置しているJR東海会社も列車や乗客の安全よりも「乗務員を削減する」ことを優先しているのではないのでしょうか。