

安全を確保する最低限の前提も崩れた！ 車掌を乗務させて車内業務要員最低4名を確保せよ！

3月のダイヤ改正以降、新幹線車掌の乗り組み数が3名から2名に削減されました。ところが、これに伴い、のぞみ号ではパーサー2名（MGとSG）が乗務するところ、SGが乗務していない列車があることが発覚しました（JR東海労ニュース2295号参照）。本社は（JR東海パッセンジャーズとの）「契約上はMGとSGの2人を乗務させるということ」と述べています。

ところで、2016年12月21日会社は「東海道新幹線車内業務の見直しについて」を公表しました。パーサーの役割を拡大し車内巡回の強化や異常時対応力の向上を図ることや、安全性やサービスの向上を図るとともに効率的な業務体制の構築を図ることが謳われました。そのために「車掌3名+パーサー2名」の乗り組み（のぞみ）を「車掌2名+パーサー2名」の体制に変更することも明らかにされました。

4月27日開催の経営懇談会で本社は「新幹線車内業務の見直しは各種取り組みをていねいに積み重ねて実施に至った」と見解を示しました。にもかかわらず、安全を確保し異常時対応できると会社が判断した乗り組み数に満たない列車が発生したのです。安全を確保する前提が崩れたのです。この事態に対し、幹鉄事は「仕方がないこと」と言い放ち、本社は「地方で議論するべき」と責任を地方に転嫁する始末です。そして、なぜこのような事態が発生したのか、原因を説明できないのです。「諸般の事情・・・」としか言えないのです。

このような事態が常態化するならば、新幹線車内業務見直しは「安全をおろそかにした人（車掌）減らし施策」としか言いようがありません。会社は施策の失敗を認め、車掌乗り組み数を3名に戻すべきです。少なくとも、パーサー2名乗務が確保できないならば、施策を実施した会社の責任として、JR東海の車掌を乗務させて、車内業務要員最低4名を確保するべきです。