



(乗組乗務員)

自区所 クルーで 目的地までお送りする

それが、車掌としてお客様に対する責任だ！



お客様の期待に応えよう

国鉄時代は車掌長と乗客専務、現在は運転扱いと客扱い。優等・特急列車の乗務前はホーム確認、旅客の多寡、担当号車等を打ち合わせして乗務している。お客様は特急列車の速達性を求めるだけでなく、車内アコモ、接客サービスも含めて高い特急料金を支払っている。3月ダイヤ改では9両ひとり乗務を断行してくるみたいだが、お客様の理解を得られるだろうか。乗ったはいいが一度も車掌が来なかった…車掌はお客様対応があって全車両は巡回できなかった…これでは特急料金を支払う価値はない。

そういう不安があるのか、会社は区間を決めて他区所の車掌を客扱いに運用しようと画策している。まさに乗組基準の緩和先にあるきである。コロナ禍を受け「あらゆる構造改革」の断行を進めたい会社の方針も一定理解するが、自区所の乗組乗務員でお客様に対応する、これは譲れない要求である。

もっと大きな構造改革が必要では…

界限

生活の場を近統地区に構えている社員が少なからずいる。他区所では遠く山陽地区に所帯を持っている社員もいる。その彼は、コロナ下で何カ月も自宅に帰っていないと嘆いていた。勿論通勤希望は伝えてあるみたいだ。▼一方で、旦那さんの生活基盤が北陸にある女性社員がエリアを超えて通勤してくる実態もある。ライフワークバランスの取組を喧伝しているが、女性に限った制度ではなく、働くすべての人に該当する。不条理な扱いにせず、通勤を希望する社員に思いを馳せてほしい。▼ヒト・モノ・カネを有機的に使い事業を営んでいくなら職住が近接している方が企業メリットがあると考ええる。少し前は「不当配転！」と言われた組合差別は殆どなくなった。▼お客様よし、働く社員よし、株主よし。三方良しの理念でいきましょーゆ。