



5月12日 JTSU-E 大地申第6号

2022年3月ダイヤ改正で生じた日光線及び宇都宮線(小山～黒磯)の輸送品質低下の改善を求める緊急申し入れ交渉開催！【その5】

1. 日光線及び宇都宮線（小山～黒磯）の通勤通学時間帯の混雑に対して認識を示すこと。
2. 混雑緩和に向けた輸送対策を早急を実施すること。
3. 輸送対策を実施するまでに以下の対策を行うこと。
 - ・朝夕通勤時間帯の列車については車掌を乗務させること。
 - ・鹿沼駅及び鶴田駅等のホームに通勤対策社員を配置すること。

組合

◆ 宇都宮線氏家駅始発を増発設定することで、混雑緩和というが理由な何か。

◆ 150%というのが基準なのか。

◆ お客さまは会社の都合が分からない。お客さまが鉄道に生活スタイルを合わせてください、となっていないか。4両編成3本→3両編成2本になり、「利益がありません」で納得感が得られるのであればそれに越したことはないが、沿線で利用する立場なら怒りが強くなる。「全く乗れないほど混んでいない」は、モノに対しても言えると認識してしまう。

◆ 失敗ではないのか。

◆ 輸送品質も低下していないか。

◆ 申3号での回答では、今回の日光線のワンマン運転に対する必要な設備を要した車両であるため、車掌を乗務させないという考えであり、一切車掌を乗務させることはないという回答していたが、車掌側に社員が乗っていたのはなぜか。

◆ 4月18日17時13分頃、宇都宮駅宇都宮線下りホームが混雑し、階段で降りられず、コンコースまで利用者が滞留してしまった事象は把握しているか。

◆ エスカレータ付近や階段付近は危ない、という認識はあるか。

会社

■ 設定しなければ、日光線の混雑率を超えて150%を超えてしまう想定があった。乗り切れない事象が発生しえない時間帯・区間であったため増発した。

■ 150%というのが国土交通省の一つの指標※、各路線とも年間通して150%を目指そうとなっている。朝通学通勤時間帯でいうと年間通して180%以下にしないという指標としてある。※東京圏主要31区間のこと。日光線・宇都宮線は該当しない。

■ 会社として混雑に対して大丈夫、という認識で今回やっている。ダイヤ改正で4両が3両。そういう認識で大丈夫、ということで会社は回答している。皆さんは現地で聴きながら対策の必要性を受けて、主張していることは、受け止める。

■ 失敗ではない。

■ そうだ。

■ 宇都宮運輸区の現場管理者であり、車掌の仕事はしていない。現状確認をするため、混雑対応ではない。

■ 階段のところに停止位置があるので、列車の来るところに滞留して、降りずらかったと把握している。

■ 問題はない。637Mは6両で運用している。東京方3両にお客さまが集中し、黒磯方は立っているお客さまはあまりいない。集中してしまった時期。