

OMIYA MAIL NEWS



JR EAST
TRANSPORT
SERVICE WORKERS
UNION

JR東日本輸送サービス労働組合
JTSU-E OMIYA 大宮地方本部

2024.12.21
No. 014



HOMEPAGE



TWITTER

私たちの取り組みと地域の声で実現！

2025年3月ダイヤ改正で日光線

増発！



公共交通機関の役割を果たし、利用者が安全で安心してご利用いただける鉄道と地域住民に愛される鉄道会社のあるべき姿とは何かを今後も考え続けていきます。

2022年のダイヤ改正で編成両数が削減され、通勤・通学時間帯のラッシュが激しくなり輸送サービス労組に悲痛な訴えが届きました。私たちは、現地に立ち現状を把握し、ビラ配布を行い利用者の声を掴み、団体交渉に繋げてきました。

2025年3月のダイヤ改正で、**日光線7時台に「鹿沼駅始発宇都宮駅行が増発」**されることが明らかになりました！利用する皆さんや沿線住民、自治体へのビラ配布行動など、継続した取り組みによって実現したものです！
地域住民から喜びとお礼のお言葉を頂きました。

日光線混雑問題について

鉄道をご利用になる、お客さまにはご不便をおかけしていることを鉄道で働く者として、お詫びいたします。

地方での通勤・通学は、輸送本数が限られてしまうため、「その電車に乗らなければ遅刻してしまう」という、鉄道のエッセンシャルサービス（公共交通）として重要な役割を持っています。会社は、その重要性を強く見ていたと言わざるをえません。

4月11日、週一番混み合う月曜日、休日から、SNSから、動画から様々な声が届きました。鹿沼駅や細田駅では、複数の応援社員が3両の車両に案内・分散乗車をさせていました。3両の電車で何とか乗車出来ていましたが、前部乗務員室、後部乗務員室にも応援の社員が乗車。今までになかったホームでの通勤対策社員の配置は、とても運転士1人でドアを開閉することが出来る状態ではありませんでした。

今回のダイヤ改正では、あのような混雑のなかで、車両組成数4両編成から3両編成、運行本数は7時台を3本から2本に削減し、ホームの立ち乗社員の配置も無く、都心の様なホームドアも無く、ワンマン運転で、運転士の判断で乗降扱いを行うこととしてきました。

昨年、千葉支社では通勤時間帯にお客さまに怪我をさせている事象が発生しています。一部の動画では、運転士が乗務員室を離れて、乗降の確認している姿が見られますが、運転士が乗務員室を離れる際は、電車の進止目的のために車両手前止め等の手配を取らなければならないので、いつでもやれるのかという現実的ではありません。

今後は、学校活動に合わせて分散し、混雑が緩和することも予想されますが、ダイヤ改正前のような乗車率に戻ることはありません。そして毎年この時期に今回のような惨事を繰り返してはけません。また、パリアタリーの観点からみると、高齢の利用者、ハンデを持った利用者が安心して乗車出来る状況でしょうか。

そしてこの体制をいつまで続けていくのか。

皆さまは今回、JR東日本の安全とお客さまサービスをどう感じましたでしょうか。ダイヤ改正後の混雑問題は、日光線の他に宇都宮線（宇都宮～黒磯）でも発生していると聞いています。

企業として、安全とお客さまサービスの向上を目指していくことは使命です。また、地方鉄道の問題は国や地方自治体にも考えてもらう必要があります。交通弱者を生み出してはいけません。

今回の問題は、乗務員として、乗客の安全、自らの安全のための負担が高まっています。列車の遅れは、焦りに繋がります。取り敢えず誤りや重大な事故にも繋がります。

輸送サービス労働組合大宮地本として、混雑緩和、安全安定輸送の対策を求めたいです。

2022年4月16日
JR東日本輸送サービス労働組合 大宮地方本部

今後も地域の方と共に誰もが気軽に利用できる鉄道のあり方を考えていきます