



3月27日  
JTSU-E  
大地申  
第3号

## 烏山線全線開業100周年、利便性向上と 利用促進に向けた申し入れ 交渉開催 その2

3. 入学時期の通学時間帯や繁忙時期の混雑を想定した柔軟な車両運用と、それに伴う教育訓練を検討すること。

[回答] お客さまのご利用状況等に合わせて列車を設定しているところである。なお、必要な教育・訓練は引き続き実施していく考えである。

**組合** アキュム以外の車両は乗り入れられるのか。  
予備車はあるのか。  
沿線高校の試験の時に柔軟なダイヤが敷けるのであれば、朝の混雑時や4月の混雑時に臨時を走らせないのか。  
仁井田駅8時34分着、高根沢高校の始業時間が8時45分で時間に余裕がない。ゆとりは作れないのか。  
突発的な車椅子対応は今マニュアルで示されているやり方がベストなのか。  
宝積寺～烏山駅での清掃については今のやり方がベストなのか。

**会社** 可能だが、保安装置の問題、車両とホームとの互換性でいうと現実的ではない。  
配備はある。  
朝のダイヤ設定は不可能、大金駅で交換があるので限界である。  
過去に調査はした。実際、学生に仁井田駅に着く時間を早くしたらどうすると聞いたら、多くの方がその電車を利用したいとなった。そうになってしまうと今のバランスが崩れて列車の遅れの原因になるのでバランスを考えて変更を見直したという過去がある。  
今のやり方がベストだが、無人駅が多いので今後は東北の方でやられている乗務員が対応というのも検討段階である。  
現行と変わらない、必要な教育はされている。

4. 烏山線を幅広く利用者から注目してもらうよう「サイクルトレイン」として売り出し、利用促進へと繋げていく考えについての会社の見解を示すこと。

[回答] 烏山線の利用促進に向けて取り組んでいく考えである。

**組合** 全国的にローカル線でサイクルトレインとして実施している線区が増えている。JR東日本管内で言えば水郡線、飯山線、他社で言えば西武池袋線、秩父線など柔軟に集客へ向けて考えている。  
西日本でいえば、きのくに線、ハード面で大きな設備投資もなく、成功例として良いモデルだと考える。費用対効果も見込める。  
初めは土日、時間限定でトライアルからチャレンジしてみても良いのではないか。

**会社** 不可能ではないが。  
サイクリングを趣味としている人は50キロ～100キロ自転車を漕ぐ。そうなると、烏山までいくとそのようなコースはなく集客は見込めない。  
集客を見込めないことをやっても、2014年自転車競技のジャパンカップを開催した時に栃木県が特急を仕立てたが1人も乗らなかったという過去がある。

5. 今申し入れに対する回答は、2023年3月31日までにすること。また、団体交渉においても2023年3月31日までに実施すること。

[回答] 具体的な提起があれば「労使間の取り扱いに関する協約（令和3年10月1日締結）」に則り、取り扱う。

**組合** 忙しい時期にも関わらず、団体交渉の開催となったことに感謝する。今後も労使間の取り扱いに則り、取り扱っていただきたい。

**会社** 承知した。

那須烏山市や高根沢町の声を聞き、  
利用促進の向上と私たちの働きがい向上に取り組もう！

