



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2】

冒頭、ホームページに寄せられたお客さまからのご意見を提出！（交渉終了後に返却される）業務部長より「この交渉は、今まで輸送サービス労組のやってきた団体交渉とは経緯が違うものだ。地元の皆様、マスコミ各社の期待と注目度が非常に大きい。それを踏まえて労使で生産性のある建設的な議論をしていきたい」と述べ、団体交渉を始める。

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。

（回答）お客さまのご利用が多い通勤通学時間帯においても、概ね定時運行を確保している。

2. 混雑緩和に向けた輸送対策を早急を実施すること。

（回答）現行の設定でも対応できると考えているが、今後もスムーズにご利用いただけるようお客さま案内等に努めていく考えである。

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。

（回答）現行の設定でも対応できると考えているが、今後もスムーズにご利用いただけるようお客さま案内等に努めていく考えである。

団体交渉のやりとり

組合

- ◆ 新型車両導入及びダイヤ改正の目的は。
- ◆ 4月11日に乗り切れなかった事象は把握しているか。原因は何か。
- ◆ 支社の社員が配置されていたが、混雑は想定されていたからか。
- ◆ 乗車率で言えば、昨年は105%～110%になると思うが、新型車両に当てはめると145%前後になってくるが仕方ない、ということなのか。実際に息苦しいというお客さまの声もあがっている。

会社

- 車両については、お客さまサービス。4両から3両への変更については、ご利用状況に合わせて設定した。ダイヤ改正は、ご利用実態に合わせた。
- 乗り切れなかったのは、10名以下であったと認識している。原因は学校の部活が始まっていない為に電車が集中してしまう。始業式などで普段利用しない学生の親御さんも利用していた為、一時的に混雑が増えた。どの線区も4月は多い傾向である。
- 4両から3両へ変更となり、予め混雑が予想されていた為、現地に行って対応した。
- 年間通して140%や150%のご利用があるのであれば、真摯に考えないといけない。しかしGW後はそこまででもない。息苦しいのは、その人の感じ方ひとつ。支社とすれば、お客さまが乗れているか乗れていないかということ。

その3へ続く