



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3】

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

◆ 改善するつもりはあるのか。こういった問題が発生したら改善に向けた議論をするのか。

◆ ダイヤ改正で、鹿沼駅7時36分発の始発が無くなった理由は何か。

◆ 832M（鹿沼駅始発8時41分発）が設定されている理由は何か。

◆ 当初832Mを設定した際は、相当数のお客さまのご利用があると設定されたのか。1車両20名も乗っていないが、これがニーズに沿っているのか！

◆ 826Mが4両から3両になり混雑が予想されているながらも、1本後の始発を廃止し、1車両20名しか乗らない832Mの方が重要だったのか！

◆ その総合的な中身を先ほどから聞いているが！

◆ 実際に4月11日に乗り切れない状況が現実としてあったではないか！

◆ 今回の混雑の問題に対して、ご利用されているお客さまや問い合わせを頂いた方々に、この交渉で会社側からは、総合的に勘案した言われたと報告して納得されると感じるか！お客さまから直接問い合わせがあってもそういう対応になるのか！

その4へ続く

### 会 社

■ 現在は乗車率130%を切るくらいであり、もう少し動向を見守っていく。日光線で100%を超えているのは826M程度。集中する理由は、学校に合わせて通学する為、1本後は乗れるスペースがある。

■ ご利用状況である。日光線全体の乗車率が減っている。現地に行って状況を確認しシュミレーションして、今回は総合的に勘案して取りやめた。

■ ご利用状況によって設定した。ご利用状況が少なければ取りやめるかもしれない。

■ 一定程度のご利用はあるかと… 総合的に判断した結果、このような設定となった。

■ 総合的に判断して会社は列車設定を行っている。

■ お客さまのご利用状況から総合的に判断したというのが会社としての回答である。

■ 乗らなかったという選択をされたと考えている。140%、150%で乗れないとなれば首都圏の列車は破綻する。混んでいて乗っていいか分からないお客さまなど、電車で通勤通学をされていなかったお客さまのサポートは必要。だから駅社員や支社が出向き案内やお声掛けをさせて頂いている。

■ 乗車率100%を超えている区間は他にもあるし、当社だけではなく他の鉄道会社もある。日光線だけをクローズアップする必要性はあるのかと思う。我々が今置かれてる立場をしっかりと理解した中で出来ることをやっていくという点を考えていかなければいけない。日光線を究極論としては廃線になってもいいのか、残すのかっていうような事になったら、絶対にあり得ない。絶対に残さなきゃいけない、そのためには出来る事と出来ない事がある。