



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1】**

地域・利用者の方々から寄せられた“声”と  
現場で働く仲間の“声”を踏まえた申し入れに対しても、  
**“顧客軽視”と“現場軽視”の  
経営姿勢を貫く JR 東日本!**

**実効性ある改善に向けた回答されず**

## 会社の主な主張

- 日光線で乗車率が100%を超えているのは826M(鹿沼駅7:15発上り列車)程度。混雑理由は、学校に合わせて通学するため。
- ダイヤ改正前にあった鹿沼駅7:36発の始発列車を取りやめた理由は、日光線全体の乗車率が減っており、現地でシミュレーションを行った上で、総合的に勘案して取りやめた。
- (現行ダイヤは)お客さまのご利用状況から総合的に勘案し判断した。

さらに...

「年間を通じた乗車率が150%を目指す」という国土交通省の指標\*から、日光線においても年間で140%～150%の混雑率であれば、問題意識を持たなければならない。

※ 東京圏主要31線区のことである、日光線及び宇都宮線は該当しない

**国民の財産である国鉄を継承した「公共交通としての使命と責務」よりも  
鉄道収益の向上(固定費割合の削減)が上位に考えられており、  
利便性(安全・安心・快適)の低下から、さらなる利用離れに繋がりがねない!**

その2へ続く