



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、その重要性を軽く見ていたと言わざるをえません。

4月11日、週で一番混み合う月曜日、仲間から、SNSから、動画から様々な声が届きました。鹿沼駅や鶴田駅では、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人でドアを閉め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、ホームの立ち番社員の配置も無く、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、千葉支社では閑散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、電車の逸走防止のために車両手歯止め等の手配を取らなければいけないので、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いけません。また、バリアフ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東日本の安全や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、安全や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、取り扱い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ています。

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

大宮地本が見解発出！

SNSで多くの反響が出ている日光線のダイヤ“改悪”

朝のJR日光線で、宇都宮行き上り電車の一部が激しく混雑し、不満の声が上がっています。3月ダイヤ改正での新車投入で、日光線の車両は4両から3両に減少しました。また、鹿沼駅では、午前7時台に3本あった宇都宮行きが2本に減っています。利用者からは「何とかしてほしい」などとSNSでの投稿が相次いでいます。しかし、JR東日本側は「全く乗れないほど混んではない」と説明しています。鹿沼駅などに社員を派遣し、スムーズな乗車を促す対応を取っているようですが、SNSでは「後ろに手を組んで、ホームをウロウロしているだけ」と厳しいコメントも拡散されています。大宮支社は「日光線の利用客は近年減少傾向にある。従来ダイヤや路線全体のバランスを総合的に勘案し、現状の運用が適切と考えた」などと説明していますが、**地域の特情を考慮しない「顧客軽視」の姿勢は、改めるべきです！**