



申2号

「新型車両投入に伴うワンマン運転実施について」 に関する説明申し入れ その①

1、今施策における目的と想定されるメリット、デメリットを明らかにすること。

組合	会社
今、施策の目的は？	技術を機械に置き換える。社員には人ならではの創造的な仕事にシフト出来ると思っている。
またメリット・デメリットは？	社員確保が難しい中であって、将来的には人材確保にもつながっていくと考えている。デメリットは考えていない。
水戸線の遅れなども発生している。その関係で接続なども含めて多く発生しているかどうか？	他支社とは運転取扱いの違いなどもあり、今回の施策での遅れなどは発生するとは思っていない。烏山線で行っている基本動作などを参考にしながらやっていきたい。
ご利用されるお客さまに対しての周知はどのような形と時期を考えているのか？	「新型車両の導入」で発表している。不確定要素がある中でダイヤ改正のプレス発表の段階になると思っている。

2、ワンマン運転を実施する区間を宇都宮線（小山～黒磯） とした根拠を明らかにすること。

組合	会社
この区間を設定した根拠は？	小山始発～黒磯行きの627Mという列車もある中でも想定した中で小山～黒磯とした。
日光発の黒磯行きなどの想定はあるか？	その想定はない。そういった需要があるのかどうか、現行の輸送体系を大きく変えるメリットはないと考えている。
231-10Bで黒磯始発で列車走行の現状もある。今後も残す可能性はあるのか？	検討中である。お客さまはコロナ前に戻らないとも言われ、日光線は外国のお客さまが大変減っている現状である。これまでお客さまが増える想定はしてきたが減る想定はしてきていない。今後、そういった現状を踏まえ検討していきたいと思っている。
超高齢化社会に入っていく中で、着席サービスの視点を持ってやっていくべきではないか。烏山線のACCUM導入時の教訓もある。	ご利用状況を注視して、検討したいといか現段階ではお答えできない。「混んでいる」と定義は地域によって違うのは承知している。座席確保前提は難しいとは思いますが、混んでいて乗れないという事がないように設定していきたい。

お客さまが安心して ご利用いただける鉄道を実現しよう！