

J R 総連通信

2023年6月15日 No.1657

全日本鉄道労働組合総連合会（JR総連） <http://www.jr-souren.com>

「2024年物流クライシスを見据えて」



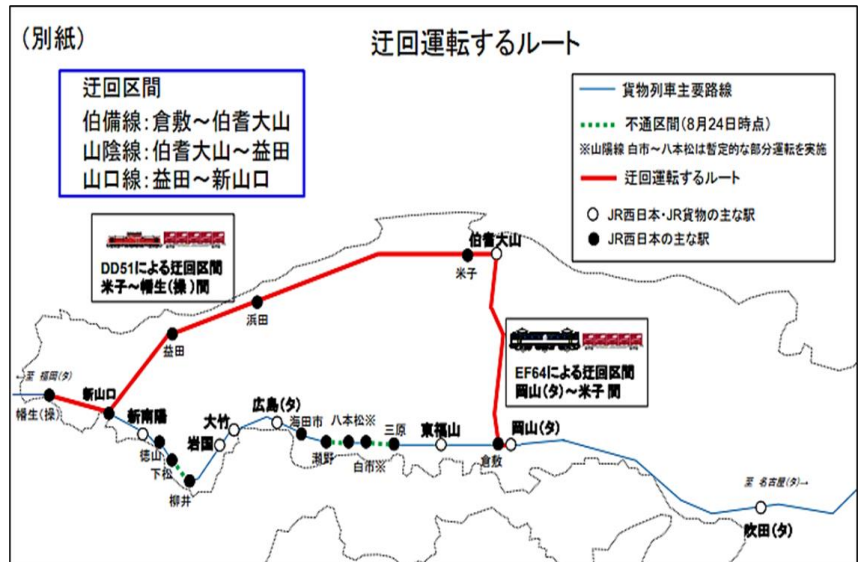
JR総連は、5.20 政策シンポジウム、中国地協第36 回臨時委員会におけるJR貨物労組の仲間からの報告をもとに、6月8日、伯備線の現状視察を行いました。今後、物流業界は大きな課題に直面します。現在、物流輸送の9割近くを占めているのはトラックですが、トラックドライバーの数は年々減少を続けています。くわえて2024年度からトラックドライバーの改善基準告示が改正され、時間外労働の規制が強化されます。それに伴い、今後のトラック輸送能力の34.1%（9.4億トン）が不足する可能性があり、地方でモノが運べない・届かない可能性が指摘されています。

国土交通省では、「持続可能な物流の実現に向けた検討会」が開催され、政府は「我が国の物流の革新に関する閣僚会議」を発足させ、緊急的に取り組む政策パッケージを6月までに取りまとめるとしていますが、日本の物流網は、私たちの経済や生活にとって欠

かせないものであり、重大な影響を及ぼす物流クライシスが目前に迫りつつあると言えます。

また、近年、日本は激甚災害による物流網が寸断される被害も多く発生しています。とくに九州から中国地方を中心に線路が寸断され、物流網に影響が出ています。その意味でも、こうした自然災害時の緊急避難的な迂回ルートの確保は重要な課題です。

右図に示すように鳥取県・伯耆大山から岡山県に繋がる伯備線や山陽本線と平行に走る山陰本線は、今後も十分に活用価値のある物流・迂回ルートとして維持していかななくてはならない路線です。JR総連は今後も、現場の組合員の声に学び、政策課題の実現に向けて取り組みを強化していきます。



(5.20 政策シンポジウム・JR貨物労組資料抜粋)