

J R 総連通信

2024年7月10日 No.1760

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

交運労協「2024年政策・制度要求」について 鉄道局と意見交換を行う！

交運労協は6月26日に「2024年政策・制度要求」について国土交通省（鉄道局）から回答を受け、JR総連から山口委員長、荒木政策・政治部長が参加しました。

◆モーダルシフトの促進について

JR総連山口委員長から、「40ft コンテナは、東海道線では興津駅～清水駅間の跨線橋で、限界支障をしており、ここから西へは輸送することができない。そのためにも建築限界の問題も併せて検討しなければならない」ことを問題提起しました。また、モーダルシフトについて、「荷主離れの大きな要因として貨物輸送の定時性の問題として輸送障害が起きた場合、鉄道貨物より旅客列車をいかに優先させて運転整理をしていくかということにより、遅延が増幅する事態が発生していることで、荷主離れが進んでいることが現実としてある」ことを訴えました。

これに対し、国土交通省・鉄道局は、「40ftコンテナの輸送に対応するためJR貨物会社は低床貨車の開発し実証運行を行っている」「災害時の定時性が守られていないということで、荷主離れがおこっていることが課題であり、引き続き取り組んでまいりたい」と回答が示されました。



◆鉄道の安全・防災対策等について（鳥獣の進入による被害）

JR総連荒木政策・政治部長から列車とシカとの接触に関して「北海道の道東方面においてシカの個体数が増加しており、クマとの衝突も増え、夜間はハンターが出られず駆除ができないことで、列車と乗客がその場で一晩過ごすということもあり、貨物輸送も含め、利用客に迷惑が掛かっている」「シカ柵にはかなり経費が掛かっており、費用面も含めてご検討いただきたい」と訴えました。

国土交通省・鉄道局は、「害獣の駆除は環境省の所管となるので、ご連絡いただけたら環境省に意見を伝えることは可能である」と前向きな回答がされ、鳥獣被害の対策について一歩前進しました。



JR総連は、交運労協と連携し

加盟各単組の課題解決に向けて、取り組みを進めます！