

## シカと列車の衝突事故を防げ！

11月16日の中日新聞に「近鉄のシカ対策」に関する記事が掲載されました。超音波による「シカ踏切」を作ることにより、衝突を激減させたという記事です。

JR東海においても、10年ほど前からシカとの衝突が増えています。原因としては、シカの個体数が増加した。シカの生息範囲が変わったなどの理由が言われています。

### 「近鉄のシカ対策」とは

線路の両脇に害獣防止ネットを張る。シカがよく横断する箇所にはネットを張らずシカが通れるようにする。

そこに列車が通る時間帯はシカの嫌いな超音波を発生させる。通らない時間帯は超音波を止めシカが自由にわたれるようにする「シカ踏切」というもの。

## なぜ、シカとの衝突が増えたのか？

戦後の個体数で考えると戦後、すぐには今と同じくらいの個体数で、その後1970年前後に1/300まで減少し、1990年頃から増加し少なかった頃の300倍の個体数があると推測されています。なぜ最近増加したのかの原因はいろいろ説があるみたいですが、狩猟者が減少した。天敵がいなくなった。温暖化。また、田などの耕作地を放置することで、広葉樹林が増え生息地が里に近くなり、シカの餌が増加したこともあげられています。

## JR東海の対策は？

この状況で、農作物の被害とともに、鉄道でもシカとの衝突により列車の遅れや運休の原因となっています。近鉄が「シカ踏切」衝突を激減させている中で、JR東海の対策は「シカよけバンパー」「シカ徐行」などです。残念ながら衝突事故はあまり減少せず、衝突後の運転再開までの時間が3分減少したぐらいの効果しか生み出していません。

## JR東海労の取り組みと要求は？

東海労名古屋地本としては、2005年頃から業務委員会で問題にしてきました。当時は「シカ」と笑われていましたが、今では経協の課題にもなっています。私たちの主張としては「シカ対策は一企業だけの努力で解決できるものではない。JR東海として、自治体や他企業にも働きかけ総合的な対策を行うこと」・「ジビエとして利用できるように、現地で処理できる車などを自治体に寄贈する」などを伝えてきています。また、中部交運などを通じて自治体への要求も行っています。シカと衝突して苦勞するのは、私たちです。お客様も大変な迷惑を被っています。会社に、しっかり予算をつけて抜本的な対策を講じるように要求します。