

業務部速報

No. 40

発行 15. 10. 20

JR東労組 業務部

申34号

利用者と組合員の命を最優先し、大規模災害を回避した 基地等の庁舎建設実現に向けた申し入れ1回目交渉

第1項 横浜運輸区（仮称）を沖積層地盤である磯子・根岸地区に建設するメリット及び危険が想定されている沖積層に建設する理由を明らかにする事。また、地盤の液状化を併発する恐れが高い地域における鉄道の施設のあり方について考え方を明らかにすること。

組合 磯子に乗務員基地を建設するメリットはあるのか？

会社 磯子は、輸送段差が大きく、利用者の実態にもあう

- ◇磯子の留置機能は大きく、臨入・特発を柔軟に行うことで、輸送力の調整もできる。
- ◇効率的業務運営、女性の配置箇所拡大を含めて、磯子につくことを考えている。

組合 磯子地域が危険との認識は？

会社 軟弱地盤はここに限らずあるが、地盤調査により軟弱地盤を確認した。

- ◇リスクを排除するための設備対策をしており、建物は想定しうる中では問題ない。

<具体的対策>

- ・軟弱地盤をすきとってコンクリートと土を混ぜたもので地盤改良。
- ・10m以深の強固な地盤に杭を打ち、建物を支える。

組合 軟弱地盤であるにもかかわらず、あえて危険な地域を選ぶ必要はないのではないか。

会社 運輸区を作る場所として磯子を選び、最も駅に近い場所を建設地を選んだ。

- ◇周辺に建物もあり、他の地域と比較して危険な地域とは考えていない。
- ◇軟弱地盤であることが地質調査でわかったので対策を講じリスクは低減した。
- ◇東日本大震災レベルは想定内として建物を建てている。

組合 建物だけが守られれば良いのではない！留置線、乗泊、道路を含めて大丈夫か。

会社 リスクが懸念される建物は対策を打ったが、建物だけ守ればよいというものではない。

- ◇ハードだけでなくソフトを含めてリスク対策を継続的に行う。（ソフト≡避難）

議論の過程で会社回答に、建設地の選定が先か、軟弱地盤の確認が先かの不整合があり、議論が中断。

改めて会社から
示された経緯

横浜運輸区（仮称）建設経緯について

- 平成 25 年3月 建設地の選定開始
- 平成 25 年6月～ 地盤調査実施
※軟弱地盤があることが判明
- 平成 25 年12月～ 地盤調査を踏まえ、地盤改良策の検討
- 平成 26 年5月～ 地盤改良工事開始

**命を最優先し、大規模災害を回避した庁舎実現に向け、
想定しうる全てのリスクについて議論を継続します！**